

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 21



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

MAI

5/72

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBahnBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

5

MAI 1972 · BERLIN · 21. JAHRGANG



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipzig – o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Dresden – Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfamts Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10; **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,- M., Sonderpreis für die DDR 3,- M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia, China: Guizi Shudian, P.O.B. 33, Peking, CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14, Polen: Ruch, ul. Wileza 46, Warszawa 10, Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134 135, Bukarest, Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62, KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang, Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana, Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Jürgen Albertus

Ein Urlaub in der Sowjetunion –
21 000 km auf der Transsib 129

Vater, Mutter und Sohn 133

Helmut Wolf

„Einfädeln“ von Modellbahnzügen .. 135

Gerhard Makowsky

„Vorortbahnhof Fritzburg Süd“ 137

Friedrich Spranger

Die neue Bahnhofsfähre in Bad
Schandau 138

Manfred Weisbrod

Auf großen und kleinen Spuren 140

Wir bauen eine Zugmaschine in N .. 142

Messe-Information 143

Joachim Schnitzer

Eindrücken von Rundnietköpfen in
dünne Blechteile 144

Peter Merkel

Die Schmalspurstrecke Wilkau-Haßlau
– Kirchberg – Schönheide – Carls-
feld 146

Mitteilungen des DMV 148

Wissen Sie schon? 150

Lokfoto des Monats 151

Interessantes von den Eisenbahnen
der Welt 152

Dieter Bätzold

Die B'B'-Gleichstromlokomotive der
Reihe 126 der SNCB 153

Selbst gebaut 3. U.-S.

Titelbild

Die 03 2265-1 mit drei Meßwagen auf der Strecke. Solche Meßfahrten geben den Sachverständigen, je nach dem Zweck, Aufschluß über den Zustand der Bahnanlagen oder über das Fahrverhalten der Fahrzeuge. Foto: R. Wilke, Bautzen

Titelvignette

Nachdem der VEB PIKO in H0 einen vierachsigen Flachwagen, geeignet zum Container- und Fahrzeugtransport, in den Handel brachte, gibt es seit geraumer Zeit vom selben Hersteller auch ein N-Modell dieses Vorbilds. Es ist äußerst modellgerecht nachgebildet, wie man es von der Güterwagenserie des VEB PIKO gewohnt ist. Zeichnung: VEB PIKO, Sonneberg

Rücktitel

Und noch einmal ein Schnappschuß von der H0-Anlage unseres Lesers J. Focke aus Leipzig (siehe auch Kunstdruckseiten 133/134)! Unser Bild zeigt einen Blick auf einen interessanten Hafenumschlagbahnhof, der im Verhältnis gar nicht einmal so platzaufwendig erscheint, wie man eigentlich annehmen sollte.

Foto: J. Focke, Leipzig

Ein Urlaub in der Sowjetunion

Schon lange hatten meine Frau und ich den Wunsch, die Sowjetunion kennenzulernen. Im Juni 1971 war es dann endlich soweit. Da wir in der uns zur Verfügung stehenden Zeit möglichst viel von Land und Leuten kennenlernen wollten und außerdem Freunde der Eisenbahn sind, wählten wir diese als Verkehrsmittel. Nachdem uns die Reiseroute Berlin—Moskau—Irkutsk/Bratsk—Chabarowsk—Nowosibirsk—Moskau—Berlin vom Reisebüro bestätigt wurde, konnte unser Urlaub beginnen. Wir müssen ehrlich zugeben, daß wir, den Verlauf der Reise betreffend, etwas skeptisch waren. Immerhin sollte die längste Non-Stop-Strecke vier Tage beanspruchen (Chabarowsk—Nowosibirsk). Um so mehr sind wir jetzt vom Komfort der Züge der Transsib, die unsere Reise zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden ließen, beeindruckt.

Am 23. Juni bestiegen wir in Berlin den D 103 nach Moskau. In Brest, wo unser Zug umgespurt wurde, gewannen wir die ersten Eindrücke vom sowjetischen Eisenbahnwesen. In schneller Fahrt erreichten wir am Morgen des 25. Juni die Metropole der Sowjetunion. Drei Tage haben wir uns mit den Sehenswürdigkeiten dieser faszinierenden Weltstadt vertraut gemacht. Natürlich durfte neben den Besuchen des Kremls mit dem Lenin-Mausoleum, des neuerbauten Kalinin-Prospektes usw. eine Fahrt mit der Moskauer Metro nicht fehlen. Die Moskauer können mit Recht stolz auf ihre U-Bahn sein, ist doch jede Station eine Augenweide für sich. Bezeichnend für Moskau ist außerdem, daß es keinen eigentlichen Hauptbahnhof gibt, sondern mehrere, an der Peripherie der Stadt gelegene Bahnhöfe. Diese erhielten ihren Namen meist nach den Städten oder Gebieten, in die von ihnen aus die Strecken führen.

Punkt 20.00 Uhr am dritten Tag unseres Moskau-Aufenthaltes verließen wir in einem bequemen Schlafwagenabteil des „Baikal-Expresses“ vom Jaroslawer Bahnhof aus die Sechs-Millionen-Stadt. Drei Tage und drei Nächte beherbergte uns dieser blaue Schnellzug. Nun, es gibt sicher viele, die eine solche Non-Stop-Reise mit der Eisenbahn langweilig finden würden. Wir empfanden das Gegenteil. Uns interessierte die Landschaft rechts und links der Strecke, uns interessierten die Dörfer und die großen Städte und uns begeisterten vor allem die sowjetischen Menschen. Wo hätten wir in vier Wochen so viel Menschen kennenlernen können, wenn nicht auf der Eisenbahn.

Endlich hatten wir auch Zeit, uns näher mit dem sowjetischen Eisenbahnwesen zu beschäftigen. Aus Büchern erfuhren wir etwas über die Geschichte dieser legendären Transsibirischen Eisenbahn. So lasen wir, daß im Jahre 1855 Nishni-Nowgorod (heute Gorki) den östlichsten Punkt des von Moskau ausgehenden Schienenweges darstellte. 1878 bestand dann die Verbindung zwischen Perm und dem Ural. Man entschloß sich aber, nach Sibirien eine Bahnroute zu führen, die über Ufa, Tscheljabinsk und Omsk in Wladiwostok die Pazifik-Küste erreichen sollte. Im Jahre 1891 begann der Bau von beiden Endpunkten aus. Steinbrüche, Säge- und Ziegelwerke entlang der Trasse lieferten das Material. Schon 1902 ermöglichte die durchgehende Bahnverbindung eine Reise in den Fernen Osten in etwa zwei Wochen. Eine Lücke bildete nur noch der Baikalsee mit seinen steilen Ufern. Hier besorgten als Eisbrecher ge-

baute Eisenbahnfährschiffe, die, in ihre Einzelteile zerlegt, aus England geliefert wurden, den Verkehr. Im Jahre 1905 war auch die schwierige Tunnelstrecke entlang des Baikalsees fertiggestellt. Wegen des zunehmenden japanischen Einflusses in der Mandschurei legte Rußland 1908—16, anstelle der kurzen Trasse über Chabarin, von Tschita bis Chabarowsk eine Strecke auf eigenem Territorium. Der Anschluß von Chabarowsk nach Wladiwostok bestand schon 1897. Der Bau- und Schienenzustand war aber noch höchst dürftig. Für die Weiterentwicklung der Volkswirtschaft stellte er eine unzureichende Basis dar. Unter der jungen Sowjetmacht wurde die Strecke schrittweise rekonstruiert und zwischen 1928—1940 zweigleisig ausgebaut. Welche Bedeutung diese Bahn für die Wirtschaft der Sowjetunion hat, soll nur kurz mit folgenden Zahlen angedeutet werden. 90 Prozent der Kohlenvorräte der SU entfallen auf Sibirien, ebenso 90 Prozent der Buntmetalle, 80 Prozent der Wasserkraft, 60 Prozent des Eisenerzes, 75 Prozent des Waldes, 80 Prozent des anbaufähigen Bodens.

Am Abend des 27. Juni durchquerten wir den Ural, nachdem wir vormittags Kirow und am Nachmittag Perm passiert hatten. Es waren einmalige Eindrücke, als wir aus unserem Schnellzug die Sonne glutrot hinter den weiten, mit majestätischen Fichten bestandenen Bergen untergehen sahen. Über Swerdlowsk, Tjumen und Omsk erreichten wir Nowosibirsk, die Stadt, die wir auf unserer Rückreise noch zwei Tage besuchen wollten. Die Belastung der Strecke war auf diesem Abschnitt unserer Reise sehr hoch. Etwa alle drei Minuten begegneten uns hier Züge, meist lange Güterzüge. Und weiter ging es in schneller Fahrt nach Osten. Entlang der Strecke sahen wir immer wieder lange Reihen abgestellter Dampflokomotiven, die ausgedient haben. Moderne Elektro- und Diesellokomotiven haben ihre Aufgaben übernommen. Nur im Rangierdienst beobachteten wir vereinzelt noch Dampflokomotiven, vorwiegend der Baureihen E und L. Unser Zug wurde meist von E-Loks der Reihe WL 60, TschS 3 oder TschS 4 befördert. Zwischen Nowosibirsk und Irkutsk sahen wir auch die in Frankreich gebauten Loks der Reihe F.

Nachdem wir ab Swerdlowsk durch meist ebenes Land

Bild 1 Dampflokomotiven der Reihe E sahen wir nur noch im Rangierdienst

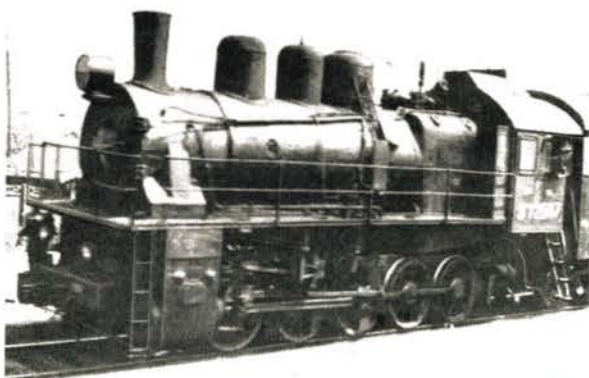




Bild 2 Ellok der Reihe „WL-60“ förderten zumeist unseren Zug zwischen Moskau und Nowosibirsk

gefahren waren, erreichten wir bei Krasnojarsk die Ausläufer des Ostsajan. Bei Krasnojarsk überquerten wir auch den mächtigen Jenissei, dessen klare Fluten unweit von hier vom größten Wasserkraftwerk unserer Erde gestaut werden. In diesem Teil Sibiriens konzentrieren sich gewaltige Brennstoff- und Energieressourcen, die eine gute Ausgangsbasis für den Aufbau einer leistungsfähigen Energiewirtschaft und einer vielseitigen Chemieindustrie darstellen. Entlang der Transsib lagern hier über 1200 Mrd. Tonnen hochwertiger Braunkohle (Vorräte der DDR rd. 20 Mrd. t), die zum Teil im Tagebau gewonnen werden können.

Jetzt fuhren wir durch eine bergige, von bis zum Horizont reichenden Wäldern, der Taiga, bewachsene Landschaft. Am achten Tag unserer Urlaubsreise er-

reichten wir Irkutsk, eine der ältesten Städte Ostsibiriens. Im modernen Hotel „Angara“ bezogen wir für drei Tage Quartier. Der erste Tag in Irkutsk galt einer Stadtbesichtigung. Das Nebeneinander von Altem und Neuem, von eigenartigem sibirischem Fluidum und den typischen Merkmalen eines modernen Industrie- und Kulturzentrums, eine charakteristische Besonderheit dieser Stadt. Irkutsk hat mehrere Theater sowie zahlreiche Forschungsstätten und Hochschulen. Hier haben sich auch die Wissenschaften, wie Geochemie, Energetik und Biochemie, am meisten entwickelt. Am nächsten Tag unternahmen wir einen Ausflug zum herrlichen Baikalsee, dem tiefsten (1620 m) und wasserreichsten Binnensee der Erde. Die Schönheit der Landschaft mit der riesigen Wasserfläche inmitten der bewaldeten, von bizarren Gipfeln überragten Höhenzüge ist überwältigend. Mit dem Tragflächenschiff „Raketa“ ging es am Abend auf der Angara zurück ins 70 km entfernte Irkutsk. Am Morgen des nächsten Tages brachte uns unsere freundliche Dolmetscherin Raja zum Flugplatz. Nach etwa 80 Minuten Flugzeit landeten wir in Bratsk. Wir besichtigten das gewaltige Wasserkraftwerk. Auf der Grundlage des billigsten Stromes der Welt und der unermesslichen Naturreichtümer Sibiriens entstanden in Bratsk auch noch zwei neue Giganten der sowjetischen Industrie: das Aluminiumwerk und der Holzindustriekomplex. Am Nachmittag besichtigten wir einen holzverarbeitenden Betrieb, das Packpapier- und Zellulosewerk. Die Produktion dieses Werkes ist fast völlig automatisiert. Abends brachte uns eine moderne Jak 40 zurück nach Irkutsk. Kaum dort angekommen, ging es wieder zum Bahnhof. Wir bestiegen den während des Sommers täglich verkehrenden Zug Nr. 1/2, den „Rossija“. Nochmals sollte es über 3340 km in Richtung Osten gehen. In Ulan-Ude zweigte eine Trasse, die über die Mongolische VR in die VR China führt, ab. Hinter Ulan-Ude wurde unsere Ellok von einer mächtigen 2'D2'-Dampflokomotive der Reihe P 36 abgelöst. Ab hier ist die Transsib noch nicht elektrifiziert. Die Arbeiten dafür sind aber schon in vollem Gange. Kurven- und steigungsreich dampften wir durch das Jablonowygebirge, eine herrliche, urwüchsige Mittelgebirgslandschaft. Rechts und links der Strecke Taiga, deren Lichtungen von bunten, sibirischen Blumen übersät waren. Unvergesslich werden uns die Eindrücke bleiben, wenn die mächtige P 36, schwer arbeitend, Paßhöhen erklimm, deren Scheitelpunkte teilweise über 1000 m lagen. Große Anstrengungen waren beim Bau der Trasse notwendig. Zahlreiche Tunnel- und Brückenbauten zeugen heute

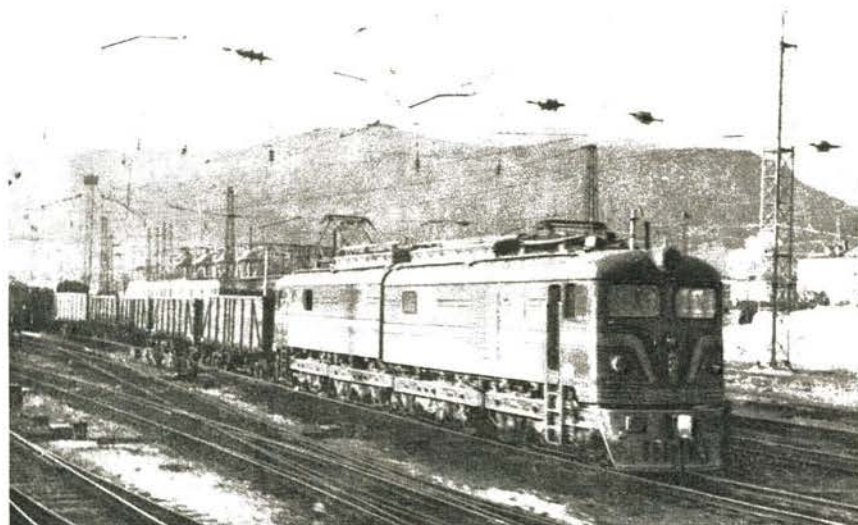


Bild 3 Elektrische Doppellok „N-8“ auf der Baikale-Umgehungsstrecke

davon. Über Tschita, Skoworodino, Birobihan kamen wir nach der größten Stadt des sowjetischen Fernen Ostens, Chabarowsk. Neun Stunden beträgt hier der Zeitunterschied zur Mitteleuropäischen Zeit. 8531 km hatten wir, von Moskau kommend, zurückgelegt. Der „Rossija“ benötigt hierzu knapp sechs Tage. Auf diesem Abschnitt unserer Reise sahen wir vor Reisezügen meist die P 36, einmal auch eine Hälfte der diesel-elektrischen Doppellok TE 3. Güterzüge wurden ausschließlich von einer TE 3 gefördert. Auf den elektrifizierten Strecken um Irkutsk wurden Güterzüge vor allem von der elektrischen Doppellok N-8 und Reisezüge von der WL 22 gezogen. Chabarowsk liegt am Zusammenfluß des Amur mit dem Ussuri. Der Amur faszinierte uns; seine Breite beträgt hier etwa vier Kilometer. Wieder konnten wir uns vom wirtschaftlichen Aufschwung der Sowjetunion, diesmal des sowjetischen Fernen Ostens, überzeugen. Über einhundert Industriebetriebe, mehrere Hoch- und Fachschulen zählt diese Stadt. Am Abend belagern viele Einwohner die Kais, die sich am Ufer des Amur entlangziehen, um zu angeln.

Daß die Chabarowsker ein Herz für den Sport haben, erkannten wir am Sportpalast, am Lenin-Stadion, an der Schwimmhalle und an vielen anderen Sportanlagen. Nach zwei Tagen Aufenthalt verließen wir Chabarowsk wieder mit dem „Rossija“, der inzwischen in Wladiwostok gewesen war, in Richtung Westen. Im Zug trafen wir jetzt u. a. Japaner, Amerikaner und Neuseeländer, welche die Transsib als billigste Verbindung nach Europa nutzten. Unsere freundliche Schlafwagenschaffnerin brachte uns wieder regelmäßig Tee ins Abteil. Zum Kochen des Tees befindet sich in jedem Waggon ein Samowar. Die Mahlzeiten nahmen wir im Speisewagen zu uns. Wieder begegneten uns in kurzer Folge Güterzüge, die meist aus vierachsigen Kesselwagen für den Transport von Benzin oder aus vierachsigen Hochbordwagen, meist beladen mit Holz und Maschinen, bestanden.

Und wieder hatten wir Zeit, uns mit dem sowjetischen Eisenbahnwesen zu beschäftigen. So erfuhren wir, daß schon im Jahre 1933 die sowjetische automatische Mittelpufferkupplung SA-3 zur Anwendung kam. Durch ihre Anwendung konnten die Betriebskosten gesenkt werden. Sinkende Umlaufzeiten, höhere Sicherheit bei höherer Beförderungskapazität, Entlastung des Menschen von schwerer, schmutziger Handarbeit und Einsparung von Material durch Seitenpufferwegfall zeigen ihre Vorteile. 1957 waren alle sowjetischen Wagen mit dieser Kupplung ausgerüstet.

Am zeitigen Morgen des 10. Juli erreichten wir den südlichen Zipfel des Baikalsees. Noch einmal konnten wir den Anblick der riesigen Wasserfläche, umgeben von hohen, teilweise schneebedeckten Gipfeln genießen. Die Trasse führt hier fast 200 km direkt am Ufer des Sees entlang. Zwischen ihm und Irkutsk hat die Bahn enorme Höhenunterschiede zu überwinden. Man erreichte dies durch Ausfahren von Seitentälern, verbunden mit mehreren Tunnelbauten.

Am nächsten Tag gelangten wir nach der „Hauptstadt Sibiriens“, Nowosibirsk. Diese Stadt hat sich in 70 Jahren zu einer Millionenstadt entwickelt. Nowosibirsk ist ein gewaltiges Industriezentrum. Die Erzeugnisse der Stadt werden in 40 Länder exportiert. Am ersten Tag unseres Aufenthaltes besuchten wir Akademgorodok, das wissenschaftliche Städtchen unweit von Nowosibirsk. Am bewaldeten Ufer des Ob-Stausees gelegen, stellt es ein Zentrum der Wissenschaften dar. Unzählige moderne Institutsgebäude, Rechenzentren und Bildungsstätten prägen das Bild der Stadt. Der zweite Tag in Nowosibirsk galt einer Stadtrundfahrt und dem Besuch einer Bildergalerie. Für das architektonische Stadtbild von Nowosibirsk sind wohldurchdachte Pla-

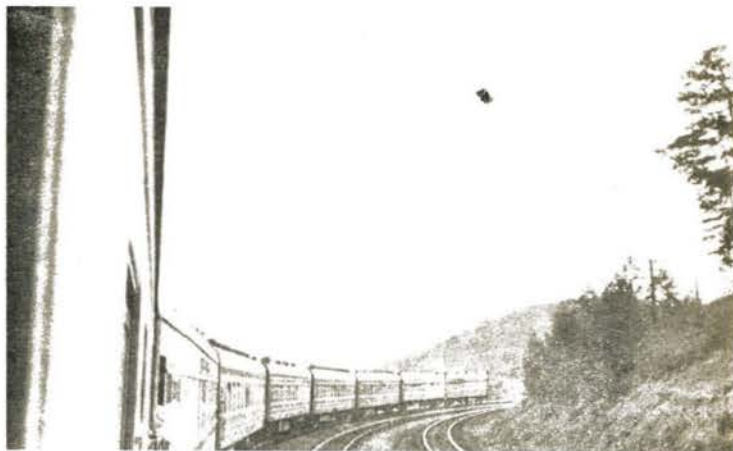


Bild 4 Der „Rossija“ im Jablonowy-Gebirge

Bild 5 Eine der in der CSSR gefertigten Tsch S 3 auf der Transsib

Bild 6 Trasse der Transsib im fernen Sibirien

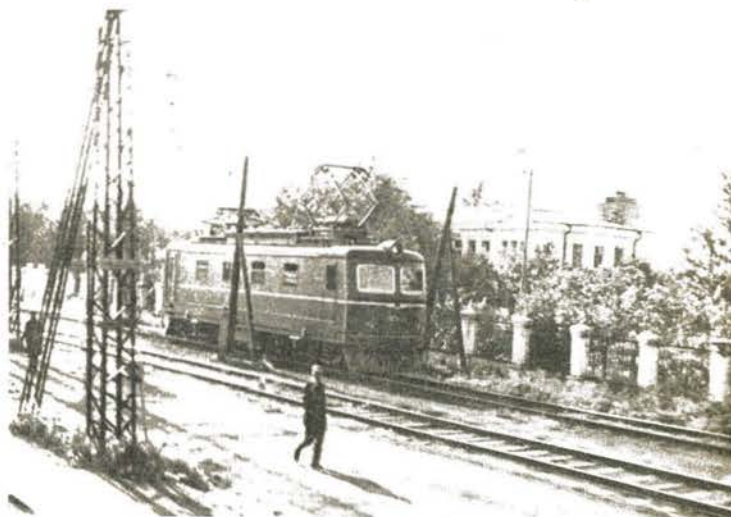




Bild 7 Dieselelektrische Lokomotiven der Reihe „TE-3“ kann man überall auf der Transsib vor Güterzügen sehen

nung, gerade breite Straßen, große Plätze, hohe Gebäude und zahlreiche Grünanlagen kennzeichnend. Am nächsten Morgen wurde uns der „Rossija“ noch einmal für zwei Tage zum Aufenthaltsort. Wieder fuhren wir durch unendlich scheinende Ebenen, wieder ging es steigungs- und kurvenreich durch die herrliche Landschaft des Ural. Wieder lernten wir überaus freundliche Menschen kennen. Es waren Arbeiter, die ihren Urlaub in Moskau verbringen wollten, es waren Studenten, die ihre Ferien in Sibirien verbracht hatten, es waren Ingenieure und Wissenschaftler, die zu Konferenzen oder Tagungen in die Metropole fuhren. Noch einmal hatten wir Zeit, unsere Eindrücke vom sowjetischen Eisenbahnwesen zu ordnen.

Aufgefallen war uns, daß für die gesamte Sowjetunion die Moskauer Zeit als „Bahnzeit“ gilt. Sie wird in den Fahrplänen ausschließlich angegeben und von allen Bahnsteiguhren angezeigt. Während also die Bahnsteiguhren in Chabarowsk mit 15.00 Uhr Moskauer Zeit angab, war es in Wirklichkeit schon sieben Stunden später.

Interessant war für uns auch die Gestaltung der Bahnübergänge. Die Schranken, unbeschränkte Übergänge sahen wir keine, sind jeweils etwa zehn Meter vom Gleis entfernt angeordnet, so daß ein Fahrzeug, das von den niedergehenden Schranken eingeschlossen wird, in diesem Raum ohne Gefahr die Vorbeifahrt des Zuges abwarten kann. Auf den elektrifizierten Strecken

Bild 8 Ellok der Reihe F verrichten zwischen Nowosibirsk und Irkutsk ihren Dienst
Fotos: Verfasser



ist überdies in Höhe der Profilgrenze eine Latte angebracht, die vor einer Gefährdung durch die Fahrleitung schützt.

Zwischen Moskau und Perm, aber auch in den weiten Ebenen der Ob-Niederung, dienen bis etwa 80 m breite Schutzwallstreifen der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Zugverkehrs.

Auf die Minute genau fuhr unser Schnellzug, der von Wladiwostok kommend etwa 9300 km zurückgelegt hatte, auf dem Jaroslawer Bahnhof in Moskau ein.

Während unseres nochmaligen Aufenthalts in Moskau besuchten wir der Welt höchsten Fernsehturm in Ostankino. Von dessen Aussichtsplattform bekommt man einen ausgezeichneten Eindruck von den gewaltigen Aufbauleistungen der Moskauer. Natürlich besuchten wir auch die Volkswirtschaftsausstellung. Sie besticht schon äußerlich durch die architektonische Lösung und Farbenpracht ihrer Ausstellungshallen. Die Ausstellung ist ein anschauliches Zeugnis der Leistungsfähigkeit der sowjetischen Industrie und Wissenschaft. Ein Besuch des Kosmos-Pavillons mit seinen zahlreichen Originalraumfahrzeugen und einem Modell des Mondfahrzeuges „Lunochod“ war besonders beeindruckend. Leider gingen auch diese drei Tage unseres zweiten Moskauaufenthaltes zu schnell vorüber. Am 18. Juli bestiegen wir um 16.30 Uhr den D 104, um in die Heimat zurückzukehren. In fast vier Wochen hatten wir etwa 21 000 km mit der Eisenbahn zurückgelegt. Die größte Entfernung dabei auf der Trasse der Transsibirischen Eisenbahn. Wir konnten uns in diesen vier Wochen von den gewaltigen Leistungen der sowjetischen Werktätigen bei der Erschließung ihres Landes überzeugen. Wir bewunderten die herrlichen Landschaften des Urals, des Baikalsees und der Gebirge zwischen Irkutsk und Chabarowsk. Wir fuhren durch die unendliche Taiga und überquerten die gewaltigen Ströme Sibiriens. Wir schlossen, vor allem im Zug, zahlreiche Bekanntschaften und Freundschaften mit sowjetischen Menschen. Wir konnten uns von ihrer Liebe zum Frieden und zu ihrem Staat überzeugen und waren beeindruckt von ihrer Freundlichkeit, Offenherzigkeit und Hilfsbereitschaft. Mit wohl keinem anderen Verkehrsmittel als mit der Eisenbahn hätten wir in vier Wochen mehr vom größten Land unserer Erde erfahren und sehen können.

Verwendete Literatur

- Josef Otto Slezak, Breite Spur und weite Strecken. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1963
- div. Prospekte

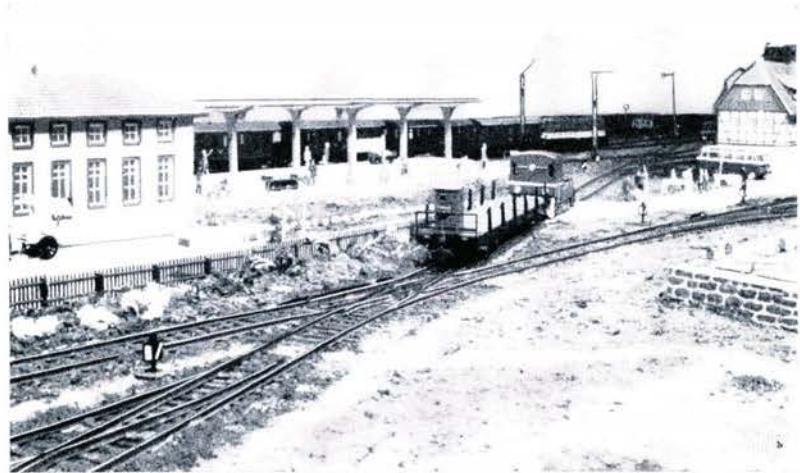


1

Vater, Mutter und Sohn...

...eine ganze Familie aus Leipzig, Herr Joachim Focke, Ehefrau Renate und Sohn Jürgen, beschäftigt sich intensiv mit dem Modelleisenbahnbau, dabei streng das Prinzip der Arbeitsteilung anwendend. Der Vater zeichnet für die technische Ausführung, die Frau und Mutter für die Hochbauten, Geländegestaltung und Dekoration und der Sohn für technische Hilfsarbeiten verantwortlich.

Die Bauzeit für die transportable H0-Heimanlage betrug vier Jahre. Auf- bzw. Abbauzeit ist etwa in Höhe von fünf Stunden erforderlich. Das Kernstück der Anlage bildet eine zweigleisige Hauptbahn mit geschlossener Streckenführung. An ihr liegt ein großer Durchgangsbahnhof mit fünf Bahnsteiggleisen. Hinzu kommen noch ein Rangierbahnhof, eine Lokeinsatzstelle, ein Umschlagbahnhof am Hafen und eine Schmalspurbahn, 60 m Gleis, 28 einfache Weichen, zwei DKW, 23 Entkopplungsgleise sind der Hauptbahnbestand, 15 m Gleis, 14 einfache Weichen, eine Drehscheibe und 12 Entkopplungsgleise gehören zur Schmalspurbahn. Alle Gleise und Weichen sind Eigenbauten. Die Umstellung der Weichen erfolgt über Wischschalter, welche die Weichenstellung unmittelbar erkennen lassen. Die Rollbockübergabe geschieht fernbetätigt. Alles in allem, mit $5,80 \times 2,10$ m eine ansehnliche Modelleisenbahnanlage (Siehe auch Rücktitelbild).



2

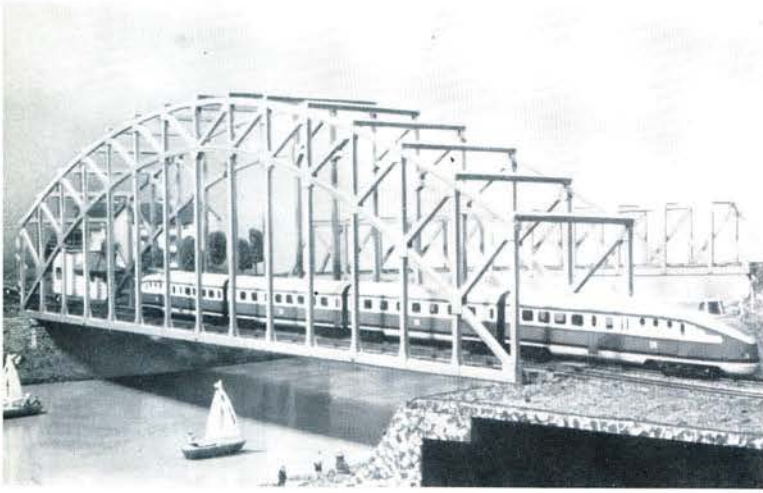
*Bild 1 „Auf Gleis 3 ist eingefahren der Schnelltriebwagen nach...!“
Der VT 175.0 der DR (ex BR 18.16) ist ein Eigenbaumodell.*

Bild 2 Über das Verbindungsgleis wird ein Wagen zum Umschlagbahnhof rangiert

Bild 3 Nur ein relativ kleines Bw (Lokeinsatzstelle!) ist auf der großen Anlage vorhanden

3





4

Bild 4 Über die große Bogenbrücke donnert der VT 175.0. Im Hintergrund eine Kastenbrücke für die Schmalspurbahn.

Bild 5 Der mittlere Bahnhof der Schmalspurbahn, vorn sind Drehscheibe und Lokschuppen sichtbar

Bild 6 Am oberen Endbahnhof der Schmalspurbahn liegt auch ein Sägewerk mit einem Anschlußgleis

Bild 7 Hier ist das Gleisbildstellwerk mit den Wischschaltern gut zu sehen

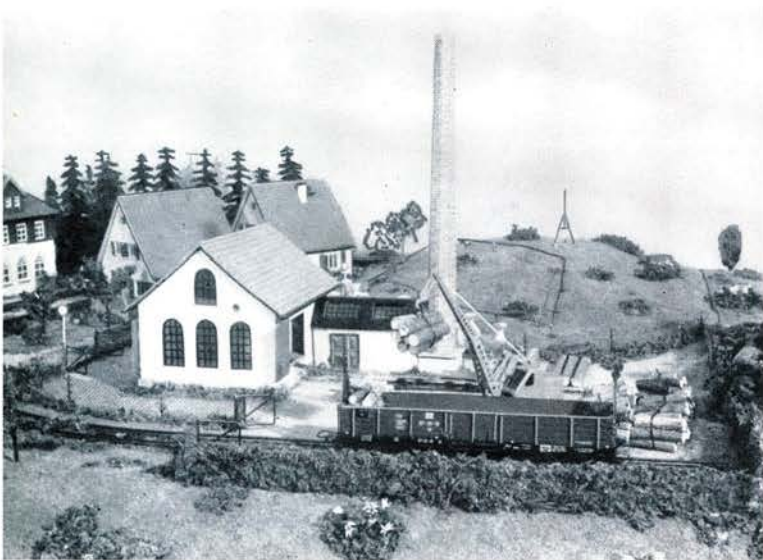
Bild 8 Eine wirklich saubere Arbeit stellen Weichen und Gleise dar, der nur zehn Millimeter hohe Antrieb ist in die Anlagenplatte eingelassen

Fotos: Joachim Focke, Leipzig



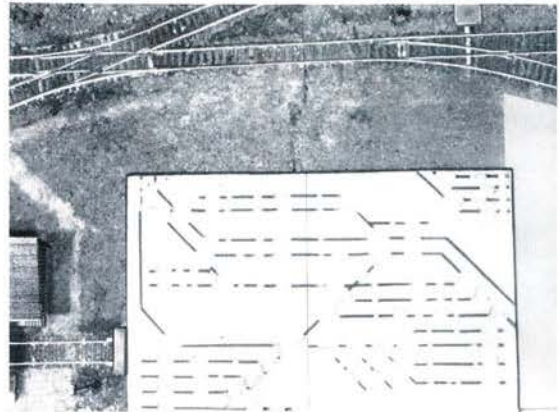
5

6

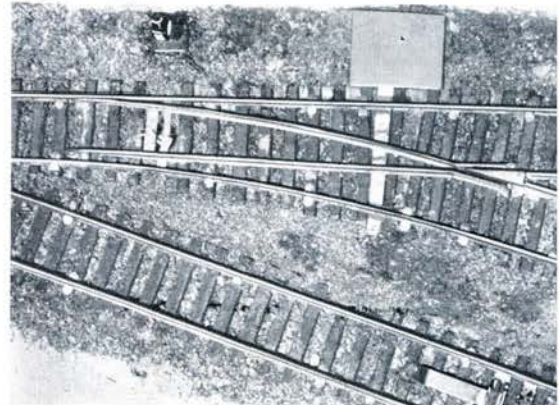


134

7



8



DER MODELLEISENBAHNER 5 1972

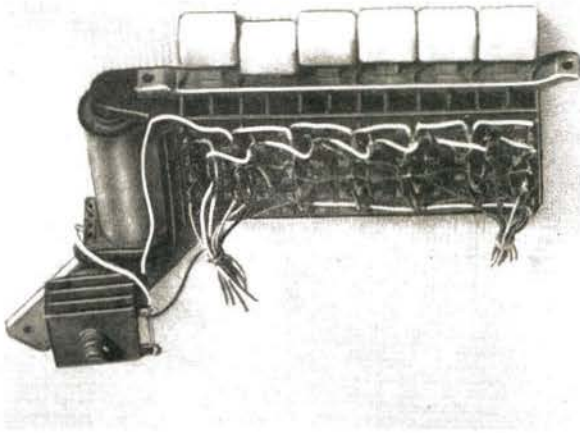
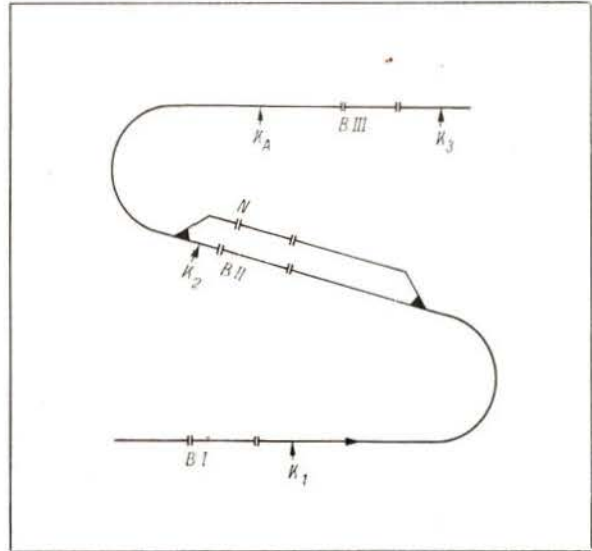


Bild 1 Vom Verfasser gebautes Schaltelement

Bild 2 Prinzipskizze

Foto: Verfasser



HELMUT WOLF, Sangerhausen

„Einfädeln“ von Modellbahnzügen

Der sichere Betrieb mehrerer Züge auf einer längeren Strecke wird von einem automatischen Selbstblock-System am besten gewährleistet. Bei einwandfreier Funktion aller Kontakte und Relais fahren die Züge stets im Blockabstand hintereinander her, und Unfallfälle sind auch bei unterschiedlicher Geschwindigkeit der Triebfahrzeuge ausgeschlossen.

Soll in einen solchen „fließenden Verkehr“ ein weiterer Zug aus einem Nebengleis eingeschleust werden, so ist dazu ein gewisser Schaltungsaufwand erforderlich. Die Skizze verdeutlicht die Situation:

Der dargestellte Streckenabschnitt wird mit konstanter Spannung und nur in der angegebenen Richtung befahren. Er weist die drei Blockstellen B I ... B III auf, die jeweils einen abschaltbaren Gleisabschnitt — und je einen Kontakt ($K_1 \dots K_3$) enthalten. Jeder dieser Kontakte steuert in bekannter Weise die Relais je zweier Blockstellen, die den Fahrstrom vom zugehörigen Blockabschnitt ab- und vom vorhergehenden anschalten (wie z. B. beim handelsüblichen Piko-Blocksignal).

Hinter B II mündet ein Nebengleis ein, auf dem ein Zug auf dem abgeschalteten Gleisstück N die Einfahrt in die Hauptstrecke erwartet. Um die Doppelbesetzung eines Blockabschnitts zu vermeiden, die unweigerlich zur Kollision führen würde, muß der fließende Zugbetrieb (von B II an rückwärts) aufgehalten werden. In die dadurch entstehende Lücke in der Zugfolge kann der wartende Zug eingefädelt werden. Dazu sind folgende Schaltungen vorzunehmen:

1. Der Block B II wird gesperrt.

Dies ist erforderlich für den Fall, daß vorher eine Lücke in der Zugfolge bestanden hat und der eingefädelt Zug u. U. vor Erreichen von B III von einem nachfolgenden, schneller fahrenden Zug eingeholt werden kann.

2. Die Freigabe von B II über K_3 wird unterbrochen.

3. Von B III wird der Fahrstrom nach N geleitet.

4. Die Ausfahrweiche wird gestellt.

5. Der Auslöse-Kontakt K_A wird angeschaltet.

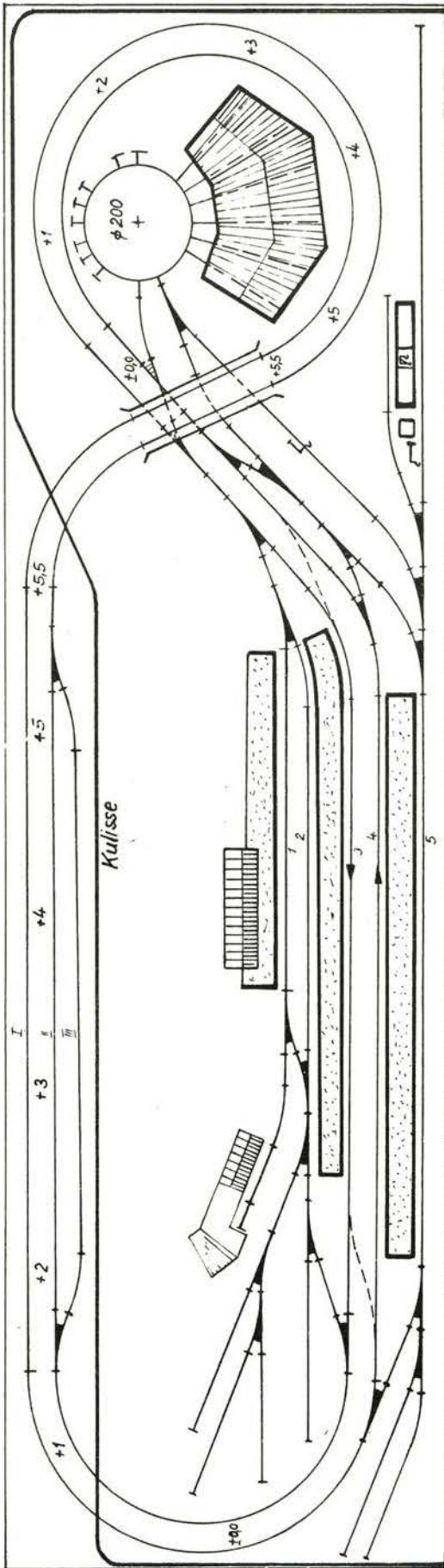
Diese Kombination von Schaltungen entspricht dem Legen einer Fahrstraße und wird technisch am besten mit Tastenschaltern vorgenommen. Gut dafür geeignet

sind die Miniatur-Tastenschalter der Fa. G. Naumann, KG, die man durch Umsetzen des letzten Schaltimpuls (ohne den Schalter dabei zu öffnen!) leicht auf die erforderlichen vier Arbeitskontakte und einen Ruhekontakt umbauen kann.

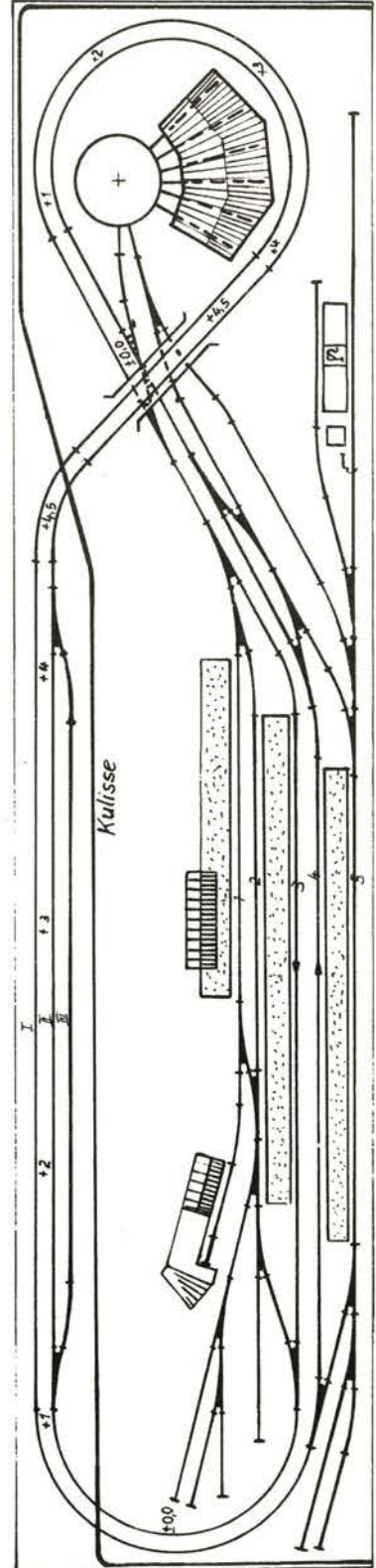
Die Bauart dieses Schalters mit einer Verriegelungsschiene für alle Tasten läßt nun noch einen Kniff zu, nämlich die Auflösung der eingedrückten Fahrstraße durch die Zuglok. Dazu wird ein Rundrelais (ohne Kontaktsätze) seitlich so an den Tastenschalter gesetzt, daß die Ankerwippe beim Anziehen der Spule die Verriegelungsschiene wegdrückt. Die eingedrückte Taste wird nun nicht mehr gehalten, springt heraus und stellt damit den ursprünglichen Schaltungszustand wieder her. Das Foto zeigt die Baueinheit einer demontierten Anlage, die sich mehrere Jahre im 7-Zug-Betrieb bei sechs Nebengleisen bewährt hat. Der sichtbare Gleichrichter wandelt den 16-V-Wechselstrom für die Weichenstellung in den für das Relais erforderlichen Gleichstrom um.

Abschließend sei der gesamte Vorgang des Einfädelns noch einmal insgesamt dargestellt. Voraussetzung ist, daß das Nebengleis N besetzt ist, und sich kein Zug zwischen K_2 und K_A befindet. Außerdem ist das Fassungsvermögen der Gesamtstrecke zu berücksichtigen: Bei der Anzahl der Blockabschnitte „n“ darf die maximale Zugzahl nur (n-1) betragen, sonst kommt der gesamte Betrieb zum Stillstand.

Durch Drücken der Ausfahr-Taste werden die soeben genannten fünf Schaltungen vorgenommen. Der nachfolgende Zug wird in B II aufgehalten und damit auch die anderen Züge in B I usw. Der vorausfahrende Zug fährt bis B III und erwartet dort die Freigabe dieses Blocksignals. Ist diese erfolgt, so setzt er sich in Bewegung und sperrt B III wieder, ohne (lt. Schaltungsvorgang 2) den Block B II wieder freizugeben. Gleichzeitig fährt der in N wartende Zug ab und läuft in die Hauptstrecke ein. Bei K_A löst dieser die eingestellte Fahrstraße auf und stellt die Ausfahr-Weiche wieder auf den geraden Strang. Danach werden der Blockabschnitt B III ohne Aufenthalt durchfahren und über K_3 das Blocksignal B II wieder freigegeben, so daß der gesamte Fahrbetrieb nun normal weiterläuft.



-030-
-2800-



-009-
-2450-

Bild 1 Gleisplan für die Nenngröße TT

Bild 2 Derselbe Gleisplan für N