

JAHRGANG 7

JUNI 1958

6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon . . .

● daß auf dem Hauptbahnhof in Leipzig der erste ferngesteuerte Fahrrichtungsanzeiger in Betrieb genommen wurde? Ein Drucktastenpult mit der Aufgliederung nach Zuggattungen, Fahrtrichtung, Uhrzeit und Sonderangaben ermöglicht der Aufsicht, alle für das jeweilige Gleis in Frage kommenden Abfahrtsangaben einzustellen. Nach einer Probezeit sollen alle Bahnsteige des Leipziger Hauptbahnhofs mit diesen Fahrrichtungsanzeigern ausgestattet werden.

Foto: Illner, Leipzig

● daß die RENFE, die Spanische Staatsbahn, mit den Portugiesischen Staatsbahnen übereingekommen ist, die iberische Breitspur beizubehalten? Sie werden also nicht auf die europäische Normalspur übergehen, wie das vom NATO-Oberkommando gewünscht worden ist.

● daß eine Delegation von Eisenbahnexperten aus der Volksrepublik China das Reichsbahntwicklungsamt Blankenburg besuchte, um sich über seine Arbeitsweise zu informieren und Anregungen zu erhalten?

● daß die New Haven & Hartford Railways zu Lokomotiven übergehen, die zwischen elektrischem Antrieb über eine dritte Schiene und dieselelektrischem Antrieb wechseln können? Damit will man die Strecke New York—Boston ohne Lokwechsel fahren. Jede Lok soll ungefähr 280 000 Dollars kosten.

AUS DEM INHALT

Mit Volldampf zum V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands	161
Zehn Jahre — eine kurze Zeit	162
Bist Du im Bilde?	164
Gelungene Motive in H 0	165
Tschechoslowakische Lokomotiven in der Baugröße H 0	166
Walter Fedderau	
Was der Modelleisenbahner über die neue Reisezugwagen-Betriebsnummer der Deutschen Reichsbahn wissen muß	167
Ing. Günter Fromm	
Bauplan für das Empfangsgebäude Bf St. Annen in der Baugröße H 0	172
Ing. Klaus Gerlach	
Die Hochdruck-Schnellzuglokomotive H 02 1001	180
Modellbahn eines Eisenbahners	183
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	184
Walter Georgii	
Lenkung von dreiachsigen H 0-Modellwagen mittels Steuerachse	185
Elektrotechnik für Modelleisenbahner	Beilage

Titelbild

Bildausschnitt aus der H 0-Anlage der Arbeitsgemeinschaft Bf Dresden-Neustadt. Foto: G. Illner, Leipzig.

Rücktitelbild

Güterzuglokomotive der Baureihe 55 (frühere Bezeichnung pr G 8¹), Betriebsgattung G 44.17. Foto: G. Illner, Leipzig.

IN VORBEREITUNG

Verbesserung der Betriebssicherheit an Weichen und Kreuzungen der Baugröße H 0

Elektrische Beleuchtung von Wagen der Baugröße 0 und H 0 durch Akkumulator

Fahrstromversorgung der Modelleisenbahnanlage Altenberg—Holzingen—Wiesmar

Die Breitbandfunktentstörung elektrischer Modelleisenbahnen

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Klaus Gerlach, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Typographische Gestaltung: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werk-tätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Mit Volldampf zum V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands

Im Juli dieses Jahres findet der V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands statt. Dieses Ereignis stellt nicht nur für das Leben der Partei der Arbeiterklasse einen besonderen Höhepunkt dar, sondern darüber hinaus erwarten alle Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik von diesem höchsten Parteiorgan wichtige Beschlüsse, die für die Zukunft aller Deutschen von großer Bedeutung sein werden.

In unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat besteht eine feste moralisch-politische Einheit zwischen Staat und Partei und Partei und Bevölkerung. Diese Tatsache drückt sich am besten in den Produktionsverpflichtungen hunderttausender parteiloser Bürger unserer Republik zu Ehren des V. Parteitages der SED aus. So verpflichteten sich bekanntlich die Jungeisenbahner der Deutschen Reichsbahn, durch besondere Arbeitserfolge die Geldmittel für eine Neubau-Personenzuglokomotive der Baureihe 23¹⁰ aufzubringen und diese Lokomotive dem V. Parteitag als Geschenk zu überreichen.

Auch die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik stehen dieser großen Aktion zu Ehren des V. Parteitages nicht fern. Dafür ist Beweis, wie der Aufruf unserer Redaktion im Heft 5/58 an alle Arbeitsgemeinschaften, alle Jungen Pioniere und übrigen Modelleisenbahner, sich an einer Sammlung für die Mittel zum Bau des Modells dieser Lokomotive der Baureihe 23¹⁰ in der Baugröße 0 zu beteiligen, aufgenommen wurde. Dieses Modell werden die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik dem V. Parteitag der SED als Geschenk überreichen und damit bekunden, daß auch sie fester hinter der Politik der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und der Regierung unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates stehen. Wir alle wissen sehr gut, daß unsere Beschäftigung mit der kleinen Eisenbahn nur sinn- und zweckvoll sein kann, wenn der Frieden erhalten bleibt. Wir alle wissen aber auch ebenso, daß es gerade die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands ist, die immer konsequent für die Erhaltung des Weltfriedens eintritt. Bisher sind auf unseren Aufruf eine ganze Anzahl Verpflichtungen der Redaktion zugegangen, von denen wir hier nur einige gute Beispiele nennen wollen:

So wird die Arbeitsgemeinschaft der Station Junger Techniker und Naturforscher in Jüterbog eine Altmaterialiensammlung durchführen, deren Erlös für den Bau der Modell-Lokomotive verwandt werden soll. Bisher wurde von den Jungen Pionieren in Jüterbog als Zwischenergebnis ein Betrag in Höhe von 30,— DM aufgebracht.

Der Mitarbeiter unseres Beratenden Redaktionsausschusses, der parteilose Schlosser Johannes Hauschild von den Leipziger Verkehrsbetrieben wird zwei Sonder-schichten leisten und den Erlös auf das Sonderkonto „Modelleisenbahn“ überweisen.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Modellbahn bei der Kammer der Technik in Leipzig wollen je einen Stundenlohn zur Verfügung stellen.

Der allen Modelleisenbahnern bekannte Lehrer Günter Barthel aus Erfurt spendete 20,— DM und verpflichtete sich, mit der von ihm geleiteten Arbeitsgemeinschaft Junge Modelleisenbahner Altstoffe zu sammeln.

Unser Mitarbeiter Ing. Gerlach, Berlin, und Ing. Fromm, Weimar, spendeten 30,— bzw. 50,— DM und tragen somit zum Gelingen der Aktion bei.

Nicht zuletzt werden der Verantwortliche Redakteur, Heinz Lenius, und der fachwissenschaftliche Mitarbeiter Helmut Kohlberger von unserer Redaktion, zu Ehren des V. Parteitages für fünf Arbeitstage in einem Produktionsbetrieb, der Modelleisenbahnerzeugnisse herstellt, tätig sein und den erarbeiteten Lohn für die Lokomotive Baureihe 23¹⁰ zur Verfügung stellen.



Wir rufen noch einmal alle Modelleisenbahner und Arbeitsgemeinschaften auf, sich aktiv zu beteiligen. Alle Geldbeträge bitten wir auf das Konto „Modelleisenbahn“ bei der Reichsbahnparkasse Berlin eGmbH, Berlin W 8, Clara-Zetkin-Str. 35, Konto beim Berliner Stadtkontor Nr. 1,9021 zugunsten 50 115 zu überweisen. Vorwärts mit Volldampf zum V. Parteitag!

Zehn Jahre - eine kurze Zeit

Es war ein komisch riechendes Zeug, das mir Doris in den Rücken rieb. Die Junisonne brannte auf das magere Fell, von der Stirn tröpfelte der Schweiß und bildete kleine Rinnsale, die in den Augen brannten. Vor 10 Jahren, im Juni 1948, gab es ja auch kein vernünftiges Sonnenöl. Dafür waren Doris Hände zart und weich.

„Man kann jede Rippe zählen“, sagte sie und spielte Klavier auf meinem Kreuz. Sie lächelte mit ihren dunkelbraunen Augen. „Hast du Hunger?“

Ich dankte. „Nein, es ist nicht so schlimm.“ Wortlos griff sie aber in ihre damals so todschicke Igelittasche und reichte mir eine Stulle.

Verlegen würgte ich an dem Brot herum. „Laß' man“, sagte Doris, „das wird auch mal anders. In 10 Jahren wiegst du bestimmt 180 Pfund.“ Ich mußte lachen. Da war ich nun ganze 185 cm groß, wog 135 Pfund und hatte einen animalischen Appetit.

„Niemals, Doris“, entgegnete ich. „Mich wirst du immer nur als langen Hageren sehen.“

Dann rannten wir über tausend Arme, Beine und Handtücher zum Strand hinunter und standen bald bis zum Hals im alten Berliner Müggelsee.

Am Erfrischungsstand kauften wir für 20 Mark eine Schachtel „Sondermischung“. Doris besaß noch ein halbes Brot und etwas Marmelade. Und als wir beide, Doris und ich, am Abend vom Strand in das Häusermeer der viergeteilten Stadt zurückfuhren, und bei Doris in dem kleinen Studentenzimmer den alten Rundfunkempfänger eingeschaltet hatten, waren wir glücklich. Mit 20 „Sondermischung“ — und uns.

Der Abend senkte sich über die Stadt. Doris Zimmer lag im fünften Stock. Auf der anderen Straßenseite war Stromsperre. Zwei Eier gab es auf einen Abschnitt der Lebensmittelkarte. Wir hatten es schon in der S-Bahn gehört.

Ob mein Anzug-Bezugschein schon bewilligt ist? „Tausche Modellbahnteile gegen Schuhe.“ „Lieber Hund kostenlos abzugeben — nur in gute Hände.“ Stromsperre ... Nacht. „Schlaf schön, Doris.“

„Ganz schönen Speck auf den Rippen, lieber Freund“, sagte mein Zimmergenosse im Haus „Einheit“ in Heringsdorf, als wir uns dieser Tage gemeinsam vor dem Spiegel rasierten.

„Was heißt hier Speck“, fragte ich. „Vor zwei Jahren wog ich vorübergehend 204 Pfund, jetzt sind es nur noch 192. Darauf bin ich ordentlich stolz.“

Und nachdenklich fügte ich noch etwas hinzu: „Vor 10 Jahren, da war ich ein hagerer Typ, wissen Sie, schlank und schmal ... so eine richtige Hungerlatte. Ich muß ihnen mal ein altes Bild von mir zeigen.“ —

Wir lachten und gingen zum Strand. Ein junges Mädchen warf mir versehentlich einen Wasserball an den Kopf. Es war braun gebrannt und dunkelhaarig. Als die Kleine den Ball wieder aufhob, dabei entschuldigend zu mir herüberlächelte, mußte ich an Doris denken. Ja, so hatte Doris damals auch ausgesehen. Das ist nun schon 10 Jahre her. —

Eine lange Zeit — aber wie man es eben nimmt, vielleicht auch eine kurze Zeit. 10 Jahre können eine Ewigkeit oder ein Klecks in der Geschichte sein. —

Ich hatte mich müde gebadet und geschwommen. Auf dem Bauch liegend starrte ich in den feinen gelben Sand. Mein Rücken glänzte. Sonnenöl. Ja, zum Teufel, was erinnert dich nicht alles an damals, an Doris? Da lebst man doch heute und schafft für das Morgen, erholt sich auf Ferienscheck vom FDGB, überlegt, ob es im Herbst für einen Motorroller reicht und denkt doch zurück.

So selbstverständlich ist das Heute eigentlich nicht. Aber wenn man so eine Entwicklung etappenweise mitgemacht hat, dann wird der zurückgelegte Weg mit

seinen Hindernissen nur zu oft vergessen. Alles ist selbstverständlich geworden. Wenn ich 1948 an Modelleisenbahnen gedacht hätte, wäre ich mir komisch vorgekommen. Wer hatte schon Sinn und Zeit und die Mittel für eine Liebhaberei? Heute — selbstverständlich. Neben mir erzählte ein junger Mann seiner Braut etwas über den Hochseehafen Rostock. „So ein Schiff mit 10 000 t, Inge ...“

Eine alte Dame steckte den Zeh in das Wasser. Die Vorsaison, dachte ich, hat auch etwas für sich, wo heutzutage unsere Ostseebäder immer gerammelt voll sind.

Das war auch noch 1948: „Separate Währungsreform in den Westzonen.“ „Bruch des Potsdamer Abkommens.“

Die sowjetische Besatzungszone muß notgedrungen ebenfalls zur Währungsreform schreiten. Schon flutet Geld aus dem Westen hierher. Der Schwarze Markt steht Kopf. Apfelsinen nach Westberlin. Apfelsinen? Sind sie noch so rötlich-gelb wie früher?

Die SPD-Mehrheit und mehrere Stadträte der CDU und LDP setzen sich aus dem Berliner Magistrat nach Schöneberg ab. Mein Chefredakteur schickt mich zum Stadtrat für Energie und Versorgung, Ernst Reuter. Ich warte drei Stunden im Vorzimmer — bis 16 Uhr. Mein Interview soll aber nie stattfinden. Reuter hatte sich nach Westberlin begeben und wurde dort zum ersten Oberbürgermeister, der, wie er sagte, „Frontstadt“ Westberlin.

Volkseigene Betriebe. Die Gewerkschaften im FDGB und die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands in der inzwischen konstituierten Deutschen Demokratischen Republik führen den Leistungslohn ein. Die H0 entsteht. Im Raw Berlin-Revaler-Straße erfüllen Aktivisten ihre Normen mit 700 Prozent. Adolf Hennecke bringt Ordnung in die vorerst wirren Vorstellungen dieses vom guten Willen und von der Einsicht, mehr produzieren zu müssen, getragenen neuen Gebildes. Nicht mehr schuffen, sondern mehr überlegen bei der Arbeit, ist seine große Erkenntnis.

Die Meinungen kreuzen sich: Hennecke ist auf dem richtigen Dampfer — Hennecke ist verrückt. Mehr zu essen her, dann wird auch mehr gearbeitet werden. Marshall-Plan. Apfelsinen?

Wir müssen erst mehr produzieren, dann können wir mehr essen. Ganz offen sagt das die SED. Das klingt hart, ist aber der einzige Ausweg, um alle satt zu machen, ohne Schulden, ohne Bedingungen an jeden Mehlsack aus Übersee.

Drüben in Westberlin: 300 000 Erwerbslose. Der Apfelsinenrausch ist längst verflogen.

Preissenkungen am Sonntagmorgen in der demokratischen Presse. Keine Zeitung ist zu haben.

Und wieder Preissenkungen, gemäß dem Vorschlag des Zentralkomitees der SED, das sogleich den Weg für die Steigerung der Arbeitsproduktivität und den Reichtum des Volkes zeigt. Man beginnt zu begreifen, daß so ein Plenum des Zentralkomitees der SED von großer Bedeutung ist.

Es gibt schließlich wieder Bauteile für den Modelleisenbahner zu kaufen, sogar Lokomotiven, Wagen und Signale.

Die Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik erklärt den jeweils zweiten Sonntag im Juni zum Tag des deutschen Eisenbahners. Die Eisenbahner unserer Republik erhalten ihr Ehrenkleid. Die SED beschließt den Vorschlag für das Nationale Aufbauprogramm.

Erster Fünfjahrplan, Weltfestspiele in Berlin, in der Werner-Seelenbinder-Halle tagt der III. Parteitag der SED. Ausländische Gäste kommen zu uns, besuchen Betriebe und sind beeindruckt.

Längst kann man in den Speisewagen essen und trinken. Viele D-Züge fahren mit Zugfunk. Hans Wendler's Kohlenstaublokomotive setzt die internationale Fachwelt in Erstaunen. Die erste wirklich brauchbare Lösung des Problems, Lokomotiven mit Kohlenstaub zu heizen, gelingt in der Deutschen Demokratischen Republik. Leipziger Messe mit internationalen Abschlüssen. Ich selbst nehme an Körpergewicht zu; ein Glück nur, daß die Stoffe billiger werden. Es geht voran. Was 1948 unmöglich schien, wird selbstverständlich. Man steht vom Tisch auf und ist doch regelrecht satt.

Und drüben? Krupp ist wieder da, auch Kesselring, die Führung der Sozialdemokratie schlägt immer wieder die Bruderhand der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands aus. Sozialismus mit Herrn Stinnes?

Die Sowjetunion übergibt uns die SAG-Betriebe. Es wird produziert, geplant, gelernt, und überall weist die SED den Weg. Wissenschaftler, die sich mit dieser Partei nicht recht befreunden wollen, weil sie sehr konsequent ist und immer gerad' heraus, schauen Referate des Zentralkomitees an, sind verblüfft über die Präzision der hier vorgelegten und realisierbaren Wirtschafts- und Aufbaupläne, und machen mit. Das ist ein Ziel, da lohnt es, mitzumachen.

Die Lösung, daß erst mehr produziert werden muß, hat sich vollinhaltlich bestätigt. Wir sind schuldenfrei und haben eine leistungsfähige Wirtschaft, nur vergessen einige das leider oft sehr schnell.

Wieder steht ein Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der fünfte, bevor. Die Werktätigen unserer Republik haben es zu einem guten und bewährten Brauch gemacht, aus solch großen Anlässen Selbstverpflichtungen zu übernehmen. Auch die 300 000 Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn haben sich zu besonderen Leistungen verpflichtet, die in einem großen Kampfprogramm festgelegt worden sind. Aufgabe dieses Kampfprogramms ist es, der großen Wettbewerbs- und Verpflichtungsbewegung zu Ehren des V. Parteitages Richtung und Ziel zu weisen und die Eisenbahner auf die Hauptaufgaben in den einzelnen Betriebszweigen der Deutschen Reichsbahn zu orientieren. Und so mehrer sich in diesen Tagen die erfüllten Verpflichtungen, so erhöht sich die gesellschaftliche Aktivität der Eisenbahner und zugleich die Produktivität ihrer Arbeit, wobei sie besonders dem Neuen zum Durchbruch verhelfen und in großer Zahl die Mamai- und Seifert-Methode anwenden.

Die Eisenbahnerjugend hat sich zu Ehren des V. Parteitages etwas besonderes vorgenommen. Sie wird eine Neubaulokomotive der Baureihe 23¹⁰ der Deutschen Reichsbahn im Werte von 450 000 DM durch zusätzliche Produktionsleistungen und Einsparungen finanzieren. Seit Wochen besteht zwischen den Jungeisenbahnern der acht Reichsbahndirektionen ein heftiges Ringen um die besten Leistungen in diesem Wettbewerb. Da werden Sonderschichten gefahren, Altpapier gesammelt, Aufräumungsarbeiten geleistet und die dafür erzielten Mittel dem Konto „Junger Sozialisten“ zur Finanzierung der Lokomotive überwiesen.

Es steht zur Stunde noch nicht fest, welche Direktion den größten Anteil haben wird und welche Jugendlichen die für die besten Leistungen ausgesetzten Preise, darunter zahlreiche Auslandsreisen, gewinnen werden. Doch das ist nicht entscheidend, weil es ja hier nicht um besonders hohe Einzelleistungen, sondern um die allgemeine Erhöhung der Aktivität der Eisenbahnerjugend geht, die ein Ausdruck ihrer Verbundenheit zur Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands ist. Ein besonderer Höhepunkt in der Vorbereitung des V. Parteitages der SED ist für die Angehörigen der DR der Tag des deutschen Eisenbahners.

So ist die große patriotische Bewegung zur Vorbereitung des V. Parteitages der SED zugleich der Dank der Werktätigen, insbesondere aber der Jugend, an die Partei der Arbeiterklasse, die uns allen auf den Weg in eine bessere und friedliche Zukunft voranschreitet.

Die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik stehen in dieser großen Bewegung nicht abseits, sie wissen, daß die Ausübung ihrer schönen und nützlichen Liebhaberei auf die Dauer nur in einem Staat möglich ist, dessen Regierung das Wohlergehen aller Bürger, den Aufbau des Sozialismus und die Erhaltung des Friedens stets verfißt. Die führende Kraft ist in diesem Staat die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands. So ist die Teilnahme der Modelleisenbahner an der Bewegung zu Ehren des V. Parteitages Bekenntnis und Dank zugleich.

Auf diese Weise übermitteln die Modelleisenbahner unserer Republik dem V. Parteitag ihre besten Wünsche. Sie wissen, daß die Beschlüsse dieses Parteitages der ganzen deutschen Nation weiterhin den Weg zu Frieden, Fortschritt und Wohlstand weisen werden.

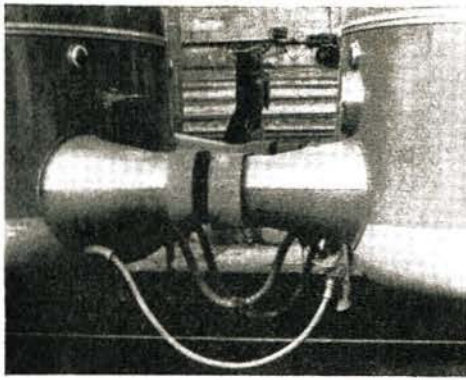
Kurt Kube



Rekonstruktions- Lokomotive

Baureihe 58³⁰

Wie wir bereits im Heft 1/58 in der Rubrik „Wissen Sie schon“ berichteten, wurde die erstmalig im Jahre 1917 von Henschel gebaute Güterzuglokomotive der Baureihe 58¹⁰⁻²¹ (ehemalige pr G 12) rekonstruiert. Heute können wir bereits das erste Baumuster der rekonstruierten Lokomotive vorstellen. Nachdem sich das äußere Bild der 58¹⁰⁻²¹ nun vollkommen zu ihren Gunsten gewandelt hat, bekam diese Lokomotive auch eine neue Ordnungsnummer. In Zukunft werden alle umgebauten G 12-Lokomotiven in die Baureihe 58³⁰ eingeordnet. Zur Zeit befindet sich die 58 3001 in der Fahrzeugversuchsanstalt Halle zur Untersuchung vor dem Meßwagen für Lokomotiven.



BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 47

Wie der aufmerksame Leser bestimmt gleich erkannt haben wird, zeigt unser Bild die Verbindung zweier Fahrzeuge. Die Pufferanordnung aber erschien uns doch recht merkwürdig, und so fragen wir, was diese eigenartige Form der Puffer bezweckt? Bestimmt gibt es auch einige Eingeweihte, die wissen, um welche Fahrzeuge es sich hier handelt.

Lösung der Aufgabe 46 aus Heft 5/58

Bei der im Heft 5/58 abgebildeten Gattungsbezeichnung K 44,5 der Lokomotive 99 4532 ist dem Schriftmaler offensichtlich ein Fehler unterlaufen. Er hat nämlich hinter der zweiten 4 statt eines Punktes ein Komma gesetzt.

Zur Erläuterung wollen wir am Beispiel der genannten Lokomotive die Gattungsbezeichnung erklären. Der Buchstabe K bezeichnet die Hauptgattung. Es ist bekannt, daß der Stammmnummer 99 die Hauptgattung K zugeordnet ist. Somit handelt es sich also um eine Schmalspurlokomotive. Die erste Ziffer (4) hinter dem Buchstaben K gibt die Anzahl der gekuppelten Radsätze, die zweite Ziffer (hier ebenfalls eine 4) die Anzahl aller Radsätze an. Die Lok hat also vier Radsätze, die alle miteinander gekuppelt sind. Die dritte Ziffer

Schmalspurlokomotive der Baureihe 9940-49 für 750 mm-Schmalspurbahnen. Foto: G. Illner, Leipzig



hinter dem Punkt — nicht Komma — gibt den durchschnittlichen Achsdruck der Lok in Tonnen an, also 5 t.

Die Lok 99 4532 gehört zu der Baureihe 9940-49 und ist auf der Trusetal-Bahn, eine 750-mm-Schmalspurbahn in Thüringen, eingesetzt. Sie hat noch eine ihr ähnliche Schwester, die Lok 99 4531. Beide Loks wurden von Orenstein & Koppel gebaut. Die Fabriknummern (die Lok 99 4531 hat die Fabriknummer 3 177 und die Lok 99 4532 die Fabriknummer 10 844) sagen aus, daß die Lok 99 4532 viel später als die Lok 99 4531 gebaut wurde, und zwar sind die Baujahre 1908 und 1924.

Ein Modellbahn-Lokführer erzählt

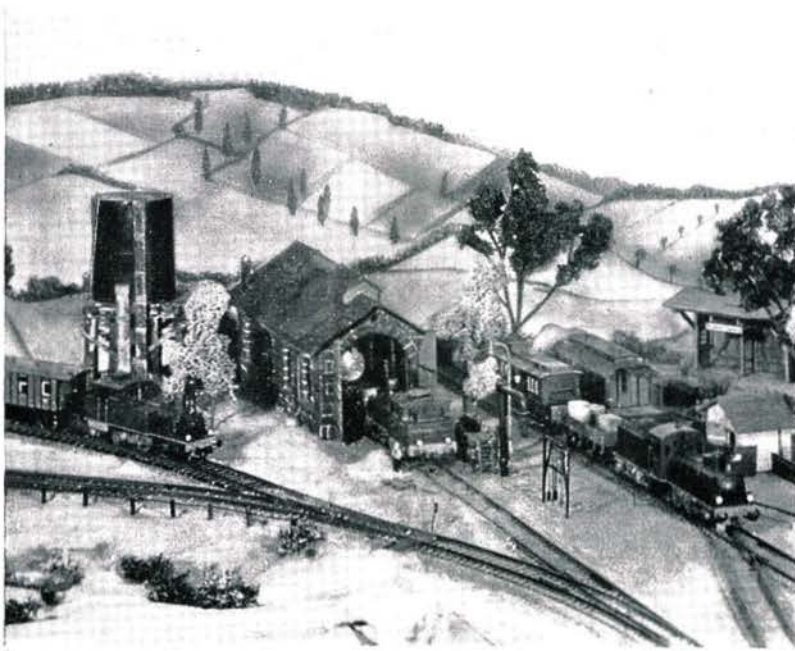
Unter dem Titel „Geschafft“ stellten wir auf den Seiten 51 und 52 des Heftes 2/58 die Modelleisenbahnanlage des Herrn Walter Buckert aus Berlin vor. Aber ach, auf der sonst ausgezeichneten Anlage entdeckten einige unserer Leser einen ganz bedeutenden Fehler: Die meisten Weichensignale zeigen eine andere Richtung an als die gestellten Weichen. Wir hoffen, daß Herr Buckert inzwischen diesen Fehler behoben und damit seiner Anlage den letzten Schliff verliehen hat. Eigentlich sollten wir es bei dieser Bemerkung bewenden lassen, doch eine Leserschrift gefiel uns so gut, daß wir sie hier auszugsweise wiedergeben wollen. Herr Hans Kobschätzky aus Westdeutschland versetzte sich als Lokomotivführer in diese Anlage hinein und schrieb:

„Nachdem es ‚geschafft‘ war, dachte ich mir, daß diese Bahn ein umfangreiches Unternehmen sei, und daß man vielleicht gut daran täte, dort Lokführer zu werden. Ich bewarb mich, hatte Glück und wurde angenommen, wenn auch nicht im Schnellzugdienst, so doch immerhin im Rangierdienst. Meine Begeisterung war aber schnell dahin. Ich hatte es satt, ging zum Direktor Buckert und ließ mir die Papiere geben. Ich habe zu ihm nur gesagt: ‚Herr Direktor, auf ihrer Bahn werde ich verrückt, weiß man denn, wohin man fährt?‘

Sie, meine lieben Modellbahnfreunde, werden mich sicherlich verstehen, wenn Sie sich die Bilder 2 und 3 einmal ansehen. Da liegt bei der Weiche vor dem Stellwerk die Weichenzunge auf den geraden Strang, das Weichensignal zeigt aber Abzweigung nach rechts. Verfolgt man dieses Abzweiggleis weiter, so kommt man zu einer Weiche in Bildmitte. Die Zunge liegt für den geraden Strang und die Weichenlaterne zeigt einen Pfeil nach links. Bei der Einmündung in das Freiladegleis zeigt das Weichensignal das Bild, wie man es aus der Signalordnung des großen Bruders kennt. Auch der gerade Strang vom Stellwerk zum Bahnsteig ist mit dem großen Bruder identisch. Aber links davon ist alles wieder anders.

Es wäre ja nicht so schlimm gewesen, wenn alle Weichenbilder einheitlich genau entgegengesetzt gewesen wären, d. h., bei geradem Strang hätte das Signal immer Abzweigung, bei Abzweigung immer geraden Strang gezeigt. Man gewöhnt sich mit der Zeit daran. Aber alles durcheinander, da finde sich beim Rangieren ein anderer heraus. Und Sie verstehen mich bestimmt, daß ich meine schöne Position bei der Buckert-Bahn schleunigst wieder aufgegeben habe.

Sie fragen, wer ich bin? Natürlich der kleine Lokführer der C-Tenderlok, die sie auf Bild 3 sehen. Wie? Sie sehen da keinen Lokführer? Stimmt, ich habe ja auch gekündigt. Seither fährt die kleine Lok wieder ohne Lokführer und wird ferngesteuert. Da brauchen nämlich die Weichensignale nicht zu stimmen. Außerdem braucht sich die Direktion nicht über solch boshafte Personal zu ärgern.“



1

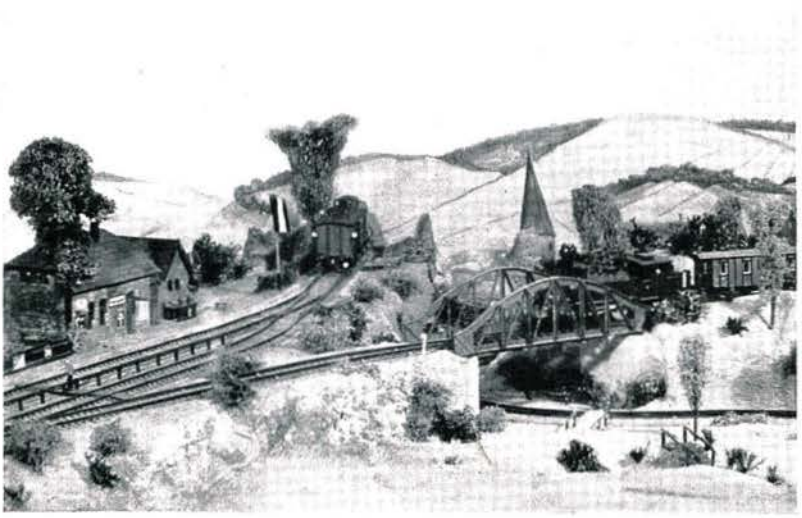
Gelungene Motive in HO

Immer wieder ist es der Lehrer Günter Barthel, der unseren Lesern mit den auf seiner wieder einmal veränderten Heimanlage sorgfältig gestalteten Motiven gute Anregungen vermittelt.

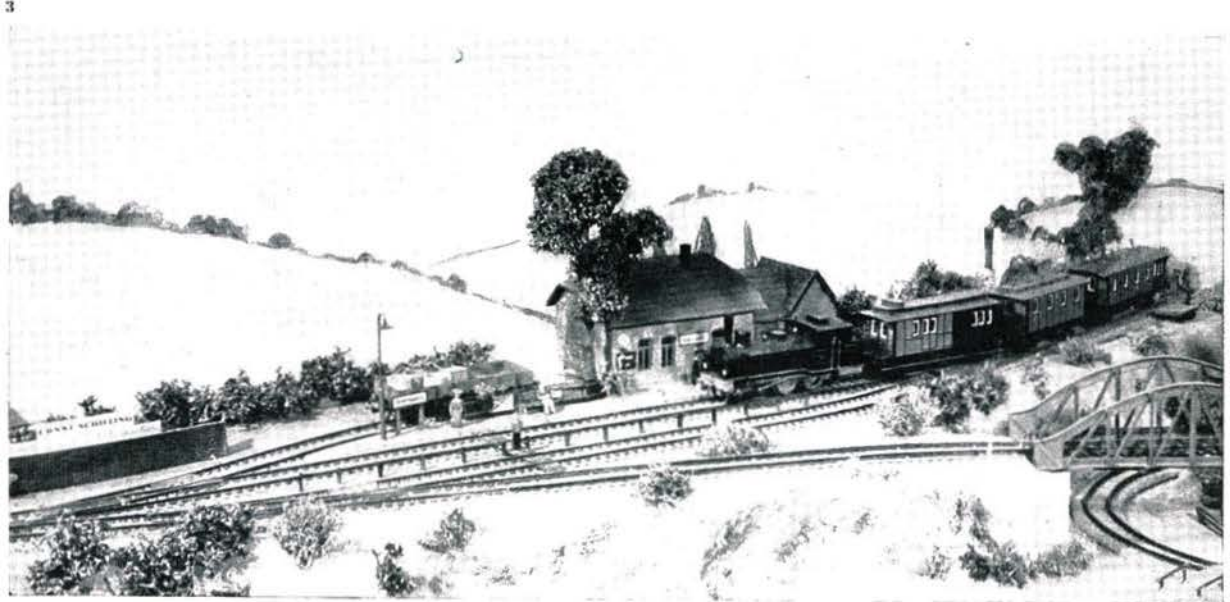
Bild 1 zeigt einen Kleinbahnzug mit der Lok T 42, der den Bf Runnental-Elsenburg erreicht. An der Bekohlungsanlage sehen wir eine Lok T 7 und im Hintergrund eine Rangierfahrt mit der Lok G 41.

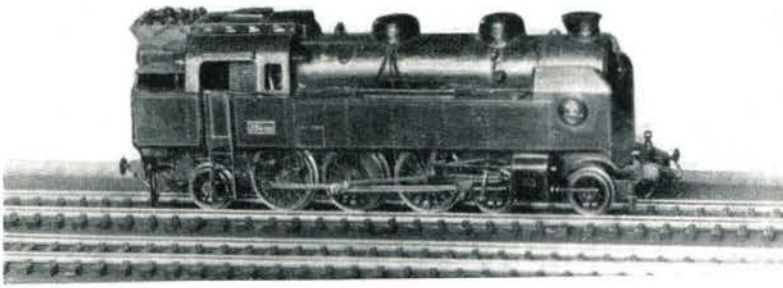
Bild 2 Personenzug mit Lok pr T 7 verläßt den Bf Peterswalde. Unter der Brücke ist ein Teil der freien Strecke einer Schmalspurbahn (12 mm) sichtbar (sh. auch rechts im Bild 3).

Fotos: G. Illner, Leipzig

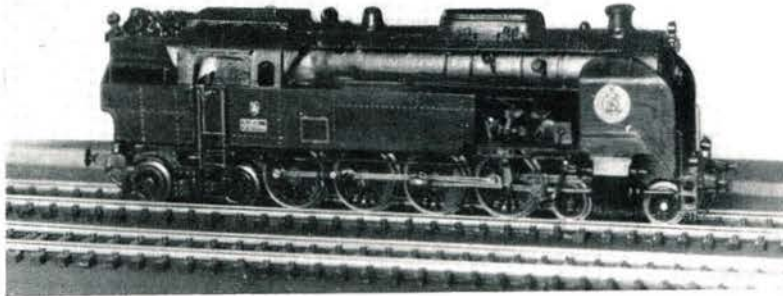


2





1

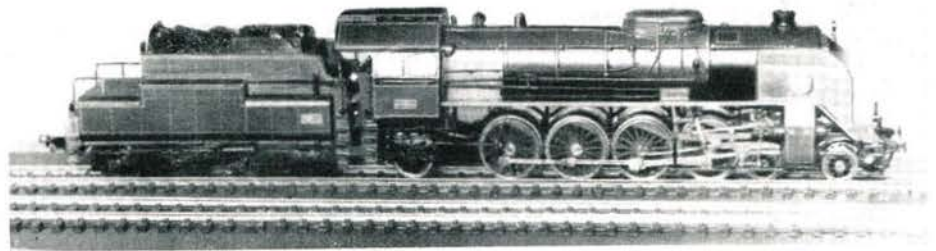


2

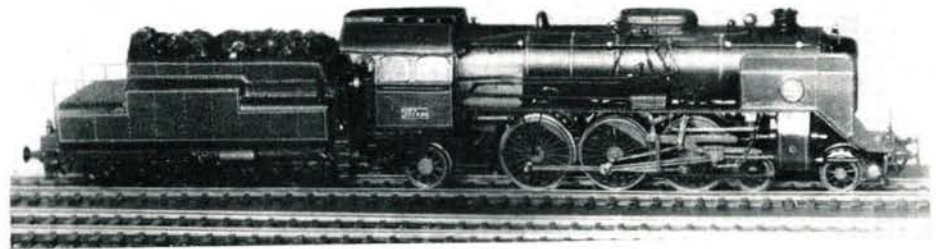
Modelle in der Baugröße H0 von tschechoslowakischen Lokomotiven baute Walter Herschmann aus Schmölln, Bez. Leipzig. Von seiner erfolgreichen Arbeit berichteten wir bereits mit verschiedenen Bildern. W. Herschmann wurde 1. Sieger der Bewertungsgruppe III im Modellbahnwettbewerb 1957 (siehe Heft 7 1957, S. 193).

- Bild 1 H0-Modell einer Personenzugtenderlokomotive Baureihe 354.1 der ČSD.
- Bild 2 H0-Modell einer Schnellzugtenderlokomotive Baureihe 464.0 der ČSD.
- Bild 3 H0-Modell einer Schnellzuglokomotive Baureihe 485.0 der ČSD. Mit dieser und einer Lok der Baureihe 475.1 beteiligte sich W. Herschmann am Modellbahnwettbewerb 1957 (sh. auch Bild 5).
- Bild 4 H0-Modell einer Schnellzuglokomotive Baureihe 387.0 der ČSD.
- Bild 5 H0-Modell einer Mehrzwecklokomotive Baureihe 475.1 der ČSD.

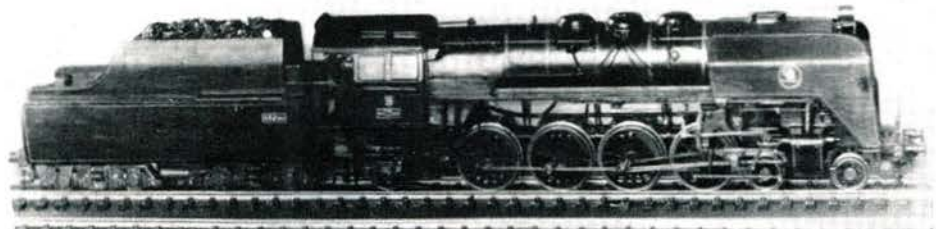
Tschechoslowakische Lokomotiven in der Baugröße H0



3



4



5

Was der Modelleisenbahner über die neue Reisezugwagen-Betriebsnummer der Deutschen Reichsbahn wissen muß

Что должен знать любитель модельных железных дорог относительно новых номенклатурных номеров пассажирских вагонов Герм. Гос. Ж. Д.

What to know for model railroader about the new passenger car service numbers of Deutsche Reichsbahn

Ce que le cheminot modéliste doit savoir de la nouvelle immatriculation des voitures à voyageurs de la Deutsche Reichsbahn

DK 625.23

Am 1. Januar 1958 wurde ein neuer Nummernplan für die Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn eingeführt, dessen grundsätzlicher Aufbau hier dargestellt werden soll.

Der Reisezugwagenpark wurde zunächst in folgende 10 Gruppen eingeteilt:

Gruppen-Nr.	Wagengruppe
1	2
0	Sonderreisezugwagen
1	Doppelstockwagen sowie Endwagen, Zwischenwagenkästen, Zwischenglieder- und Restaurantwagen der Doppelstockgliederzüge (einschließlich der künftigen Doppelstockgliederzüge mit Spurwechselfeldstellen)
2	Durchgangswagen - 4achs.
3	Durchgangswagen - 2/3achs.
4	Abteilwagen - 4achs.
5	Abteilwagen - 2/3achs.
6	Reisezuggepäckwagen - 4achs.
7	Reisezuggepäckwagen - 2/3achs.
8	Bahndienstwagen 2/3achs. und 4achs.
9	Schmalspurwagen 2achs. und 4achs.

Die wenigen sechssachsigen Wagen werden mit zu den vierachsigen Wagen gerechnet.

Diese Gruppen-Nummern von 0 bis 9 ordnen die Reisezugwagen nach ihrer grundsätzlichen Bauart und bilden die erste Ziffer der neuen Reisezugwagen-Nummer. Anschließend wird jede dieser Wagengruppen unterteilt in Hauptbauarten. Für diese Hauptbauarten gilt nachstehender Plan.

Bauart Nr.	Bezeichnung
0	Wagen fremder Bauart, die seit 1948 Eigentum der DR sind
1	Von den Privatbahnen übernommene Wagen
2	Länderbauarten Preußen und Mecklenburg
3	Länderbauarten Sachsen, Bayern, Baden, Württemberg, Oldenburg
4	Einheitsbauart 1921 bis 1944
5	DR-Bauart ab 1951
6	} frei für künftige Hauptbauarten
7	
8	
9	

Diese vorstehende Aufstellung zeigt, daß die Bauart-Nummern jeweils historische Abschnitte des Waggonbaues kennzeichnen. Diese Abschnitte erstrecken sich auf jeweils 20 bis 70 Jahre.

Davon ausgenommen sind die Bahndienstwagen und Schmalspurwagen, deren Nummerung noch besonders dargestellt wird.

Die Kombinationen aus den Gruppen-Nummern und den Bauart-Nummern ergeben die Typen-Nummern von 00 bis 75, wie es nachstehende Tafel 1 zeigt:

Tafel 1

Gruppen	Nr.	Bezeichnung	Bauarten (Nummern und Bezeichnungen)					
			0	1	2	3	4	5
			Fremde	Privatbahnen	Länderbahnen Pr. Meck	Länderbahnen Sa, Bay. Bad, Wü. Old	Einheit	DR
0	Sonderwagen	00	(01)	02	03	04	05	
1	Doppelstock- u. Gliederzüge	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	15	
2	Durchgangswagen - 4achs.	20	21	22	23	24	25	
3	Durchgangswagen - 2/3achs.	30	31	32	33	34	35	
4	Abteilwagen - 4achs.	40	(41)	42	43	44	(45)	
5	Abteilwagen - 2/3achs.	50	(51)	52	53	54	(55)	
6	Reisezuggepäckwagen - 4achs.	60	(61)	62	63	64	65	
7	Reisezuggepäckwagen - 2/3achs.	70	71	72	73	74	(75)	
8	Bahndienstwagen - 2/3achs. und 4achs.	Die Bahndienstwagen sind nach anderen Grundsätzen geordnet und genummert.						

9	Schmalspurwagen	Spurweiten - Nummern			
		6	7	9	0
		600 mm	750 mm	900 mm	1000 mm
		96	97	99	90

Die eingeklammerten Typen-Nummern sind im Wagenpark der DR nicht vorhanden.

Die Spurweiten-Nummern 1, 2, 3, 4, 5 und 8 werden für die Schmalspurwagen der DR nicht benötigt.

Damit bilden die ersten drei Ziffern der neuen Wagen-Nummern die Typen-Nummer.

Die mehr oder weniger große Zahl verschiedener Wagenkonstruktionen wird durch die Baureihen-Nummern zum Ausdruck gebracht, die gleichfalls den Bereich von 0 bis 9 umfassen und die dritte Ziffer der neuen Reisezugwagen-Nummer bilden.

Die Baureihen gehen aus der Tafel 2 hervor.

Diese drei ersten Ziffern sind die Stamm-Nummern der neuen Reisezugwagen-Betriebsnummer, die durch einen waagerechten Strich von der Ordnungs-Nummer getrennt wird.

Gruppen 0 bis 7: Reisezugwagen (Regelspur)

Reisezugwagen - Betriebsnummer						
Stamm-Nr.			—	Ordnungs-Nr.		
Typen-Nr.		Bau-reihen-Nr.		Klassen-Nr.	1	6
Gruppen-Nr.	Bauart-Nr.					
1	5	4	—	2	1	6

Gruppe 9: Schmalspurwagen

Schmalspurwagen - Betriebsnummer							
Stamm-Nr.			—	Ordnungs-Nr.			
Typen-Nr.		Bau-reihen-Nr.		Klassen-Nr.	1	0	5
Gruppen-Nr.	Spur-weiten-Nr.						
9	7	1	—	1	0	5	

Als Ordnungs-Nummer werden drei Ziffern verwendet, die die Aufgabe haben, in dem zu jeder Stamm-Nummer gehörenden Bereich von 001 bis 999

- die Wagenzahl,
- die Wagenklasse (bei den Sitz- und Schlafwagen) und das ungefähre Alter der Wagen zu kennzeichnen.

Aus diesem Grunde erhalten alle Sitz- und Schlafwagen der

- 1. Klasse (A) die Ordnungs-Nummer 001 bis 099, der 1. und 2. Klasse (AB) die Ordnungs-Nummer 101 bis 199 und
- der 2. Klasse (B) die Ordnungs-Nummer 201 bis 999.

Bei den Bahndienstwagen kennzeichnet die erste Ziffer der Ordnungs-Nummer nicht die Wagenklasse sondern die Zugehörigkeit zur jeweiligen Reichsbahndirektion, und zwar

- 1 = Berlin
- 2 = Cottbus
- 3 = Dresden
- 4 = Erfurt
- 5 = Greifswald
- 6 = Halle
- 7 = Magdeburg
- 8 = Schwerin

Tafel 2 Aufteilung des Wagenparkes der Gruppen 0 bis 7 (Regelspur)

Reisezugwagen - Betriebsnummer							Bezeichnung	bisher. Wagen Type	Bemerkungen
Stamm-Nr.			Ordnungs-Nr.						
Typen-Nr.		Bau-reihen-Nr.	Klassen-Nr.	1	5	6			
Gruppen-Nr.	Bauart-Nr.								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
0									
	0-5	1							
		2							
		3							
		4							
		5							
		6							
		7							
		8							
		9						frei	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
1						Wagen der Doppelstockzüge und Doppelstockgliederzüge		
	0-4					DR-Bauart		frei
	5					4teilige Doppelstockzüge	P9	
		0				2teilige Doppelstockzüge	P9	frei
		1				Endwagen d. Doppelstockgliederzug		
		2				Endwagen e. m. Spurw.-Drehgest. ausgerüsteten Doppelstockgliederzuges		
		3				Wagenkästen d. Doppelstockgliederzüge		
		4				Wagenkästen e. m. Spurw.-Drehgest. ausgerüsteten Doppelstockgliederzuges		
		5				Restaurantwagen der Doppelstockgliederzüge		fre
		6				Restaurantwagen der Doppelstockgliederzüge (mit Spurwechseldrehgest.)		
		7						
		8						
		9						
2						Durchgangswagen - 4achs.		
	0	0				Fremde Bauarten Holzbauarten (ČSD, BBÖ, PKP)	D10d	frei
		1						frei
		2						
		3				Stahlbauart (FS)	D10c	
		4				Stahlbauart (NS)	D10c	
		5				Stahlbauart (BBÖ)	D10c	
		6				Stahlbauart (SNCB und SNCF) mit Seitengang	D10b	
		7				Stahlbauart (SNCB und SNCF) - Großraumwagen	D10b	
		8				Stahlbauart (PKP)	D10a	
		9				Großraumwagen mit offenem Übergang	E10	
	1	0				Privatbahnbauart	P8	
		1				Nebenbahnwagen - Holz	P8	
		2-9				Nebenbahnwagen - Stahl	P8	frei
	2	0				Länderbauart Pr und Meck	D5	
		1				Seitengangwagen	D5	
		2				Großraumwagen	P7a	
		3-9				offene Übergänge		frei
	3	0				Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old	D6	
		1				Seitengangwagen	D6	
		2				Großraumwagen	P7b	
		3-9				offene Übergänge		frei
	4	0				Einheitsbauart 1921-1944	D4a	
		1				Bauart 1921/26 - Seitengang	D4b	
		2				Bauart 1928/34 - Seitengang	D3	
		3				Bauart 1935/37 - Seitengang	D2	
		4				Bauart 1938/39 - Seitengang	D1	Schürze
		5				Bauart 1928/34 - Großraum	D11	
		6				Bauart 1936/42 - Großraum	D8	
		7					D9	
		8				Bauart 1943 - Großraum	D7	
		9						
	5	0				Bauart 1935 - Großraum	E1	
		1				Bauart 1943/44 - Großraum	P26	
		2				DR-Bauart	E5	
		3-9				Bauart 1952	D1	
						Bauart 1956		
						Bauart 1958		frei
3						Durchgangswagen - 2- u. 3-achs.		
	0	0				Fremde Bauart Holzbauart und Stahlbauart	P28	frei
		1-9						
	1	0				Privatbahnbauart	P20	
		1				Nebenbahnwagen - Holz und Stahl	P29	
		2-9				Nebenbahnwagen mit Gepäck- und Postabteil		frei
	2	0				Länderbauart Pr und Meck	P23	
		1				Holzbauart - Traglasten	P23	
		2-9				Holzbauart		frei
	3	0				Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old	P25	
		1				Holzbauart und Flachdach		
		2-9				Holzbauart und gewölbtes Dach	P25	fre
	4	0				Einheitsbauart	P21b	
		1				Holzbauart u. kombinierte Holz/Stahl-Bauart	P21a	
						Stahlbauart, offene Bühnen		