

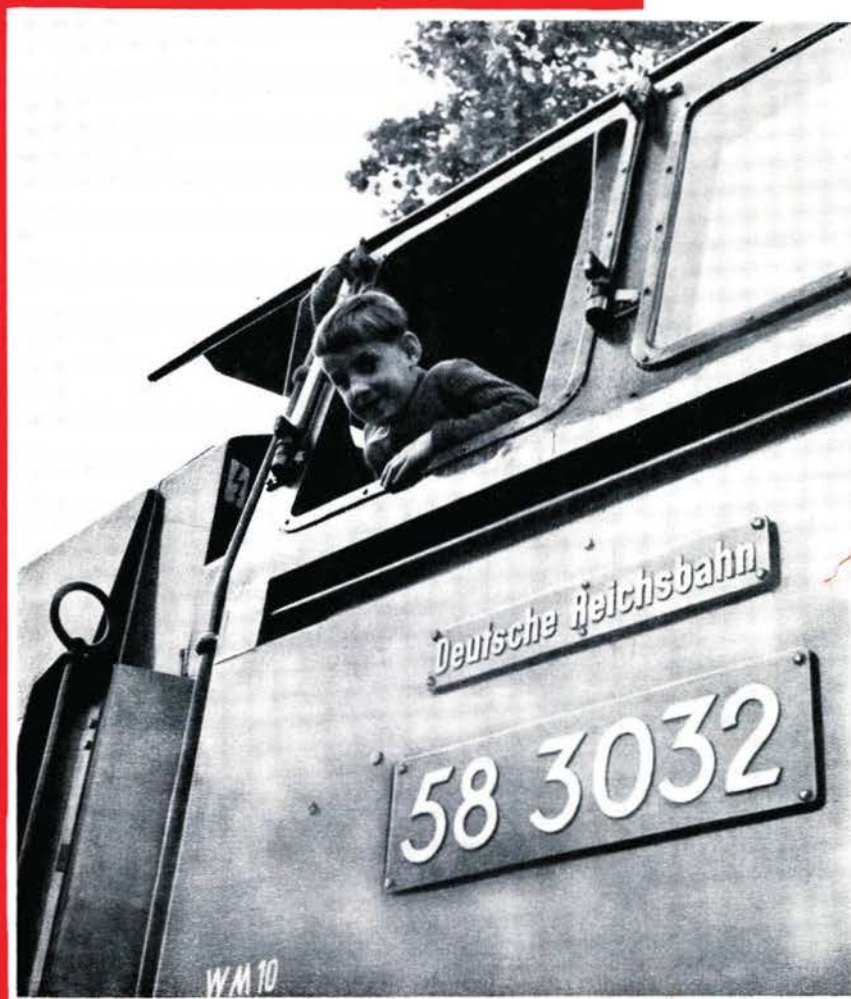
JAHRGANG 10

JUNI 1961

6

DER MODELLEISENBAHNER

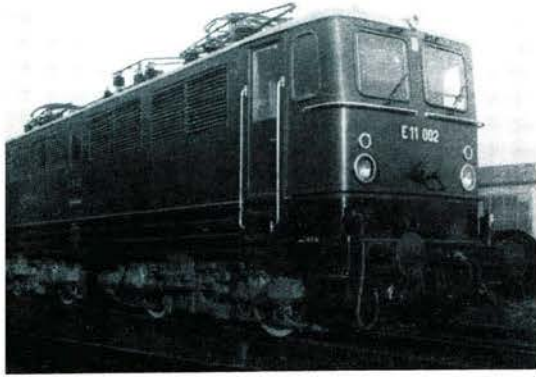
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-





Werkfoto

Wissen Sie schon . . .

● daß die beiden ersten elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 11 – E 11 001 und E 11 002 – zur Zeit bei der Deutschen Reichsbahn zur Erprobung laufen? Diese erfolgt im Raum Dessau und dauert etwa ein Jahr. Nach erfolgreicher Probefahrt werden weitere Lokomotiven der Baureihe E 11 in Serie gefertigt. Bis zum Jahre 1965 sollen 100 Lokomotiven gebaut werden. Damit wird der voranschreitenden Elektrifizierung der Strecken im mittleren und südlichen Teil der Deutschen Demokratischen Republik Rechnung getragen und die DR in genügendem Umfang mit modernen elektrischen Lokomotiven ausgerüstet.

Mit der Achsfolge Bo'Bo' sind sie als Universallokomotiven für Wechselstrom 16²/₃ Hz bestimmt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für die Serienlokomotiven 140 km/h bei einer Dienstlast von 82 Mp.

● daß die Deutsche Demokratische Republik 400 Kühlwagen an Griechenland liefert? Die DDR erhält dafür Landesprodukte.

● daß von der VR Polen im Rahmen des Siebenjahrplanes in den polnischen Westgebieten neue Strecken gebaut werden? Außerdem soll das 3800 km lange Schmalspurnetz modernisiert werden.

● daß in Israel der Bau einer 220 km langen Bahnlinie vom Hafen Eilath am Roten Meer durch die Negev-Wüste nach Bersheba geplant wird? Der Transport von Erzen und anderen Gütern, der sonst durch Lastkraftwagen erfolgt, würde dadurch wesentlich verbessert werden.

Konrad Lanz	
Der große Bruder hatte seinen großen Tag	145
Dipl.-Ing. Friedrich Spranger	
50 Jahre Standseilbahn Augustusburg	146
Werner Ilgner	
Die Coswig–Meißner Zweigbahn	148
So oder so – ein Gleisplan in zwei Varianten	150
Aus dem Dienst der Deutschen Reichsbahn	151
Im Sachsenland	152
Bist du im Bilde?	153
Ivo Tvařuzek / Mojmir Tvrđý	
Von der Pferdebahn zur T III	154
Walter Herschmann	
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 387.0 der ČSD (Schluß)	157
Wir stellen vor: Kleindiesellokomotive Reihe 2060 der ÖBB – ein Kleinbahn-H0-Modell aus Wien	165
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	166
Ing. Günther Fiebig / Hans Köhler	
Die Dieseltriebfahrzeuge der SNCF	167
Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“, Lehrgang „Für den Anfänger“ und Lehrgang „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug“	Beilage

Titelbild

Welcher richtige Junge möchte das wohl nicht auch einmal erleben, eine Fahrt auf einer Lokomotive? Für viele Junge Pioniere ist es gerade jetzt im Hochsommer wieder möglich, dem Vorbild möglichst nahe zu sein und sich an einer der zahlreichen Pionierreisbahnen in unserer Republik zu erfreuen. Daß ein Staat solche Einrichtungen für die Weiterbildung der Jugend schafft, das sollten wir auch gerade am Tag des Kindes und am Tag des deutschen Eisenbahners nicht vergessen

Foto: Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Ein schmucker Bahnhof ist immer die erste „Visitenkarte“, die ein Fremder von seinem Reiseziel erhält. Das sollten sich auch die Modelleisenbahner gut merken

Foto: Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Weichenstellen – und die Anwendung in der Modellbahn
Das unbekannte Vorbild
Reise mit der Bimmelbahn

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin-Wilhelmsruh – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig – Rudi Wilde, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn – Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg (Thür.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Entwurfs- u. Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. **Redaktion „Der Modelleisenbahner“:** Chefredakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktion: Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 14 48. Grafische Gestaltung: Marianne Hoffmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2. Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Der große Bruder hatte seinen großen Tag

Wenn der große Bruder einen Festtag hat, fehlt der kleine nicht unter den Gratulanten. Vielmehr wird der Gefeierte ihn aus der Schar der Gratulierenden herausheben, und der kleine Bruder bringt ihm besonders herzliche Wünsche entgegen und hofft, einmal genau so groß und stark zu werden wie er.

Ihren Festtag begingen die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik am 11. Juni, dem diesjährigen Tag des deutschen Eisenbahners. Der kleine Bruder sind wir Modelleisenbahner. Dem Vorbild nacheifernd, lassen wir Züge über unsere Strecken rollen, über maßstabgerecht gefertigte Anlagen fahren gleich sorgfältig gebaute Lokomotiven und Wagen. Wir bemühen uns auch, der Umstellung der Traktionsarten bei der DR gerecht zu werden, stellen unseren Betrieb auf elektrische und Dieselzugförderung um. Diese Aufgabe der Deutschen Reichsbahn gehört übrigens zu ihren wichtigsten innerhalb der sozialistischen Rekonstruktion, die im Plan „Neue Technik“ mit der Mechanisierung, Automatisierung und Standardisierung in gut durchdachten Aufstellungen mit klarer Terminstellung ihren Niederschlag findet.

Die Steigerung der Arbeitsproduktivität, erst kürzlich wieder im 12. Plenum des ZK der SED deutlich herausgestellt, ist der Garant für die Lösung der Aufgaben, die Industrie und sozialistische Landwirtschaft in jedem Jahr in höherem Maße den Eisenbahnern stellen. Nur so kann der Sozialismus aufgebaut werden, nur so kann auch ein sozialistisches Verkehrswesen in unserer Republik geschaffen werden, das Ziel aller Verkehrsschaffenden der DR.

Unsere Eisenbahner können dabei auf eine Fülle von Erfahrungen zurückgreifen, auf eine Reihe für sich sprechender Erfolge verweisen. Nur ein Beispiel sei angeführt. Was vor wenigen Jahren noch glänzende Höchstziffern im Herbstverkehr, dem alljährlichen Zeitraum von Spitzenanforderungen, waren, sind jetzt gängige Zahlen im Frühjahrsverkehr. Und ein Vergleich der Güterbeförderung in den ersten vier Monaten dieses und des Vorjahres ergibt eine Mehrleistung von 6 350 000 Tonnen. Das sind 3275 schwerste Güterzüge mehr als 1960.

Die Eisenbahner können wahrhaftig auf solche Taten stolz sein. Ihre Besten wurden auch dieses Jahr wieder am Vorabend des Tages des deutschen Eisenbahners mit dem Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner“ ausgezeichnet. Unter ihnen waren in großer Zahl Neuerer, Rationalisatoren und Erfinder, Mitglieder sozialistischer Brigaden und Arbeitsgemeinschaften, die Triebkräfte auch im Eisenbahnwesen.

Gratulieren wir ihnen also von ganzem Herzen zu ihrem Ehrentag und wünschen ihnen eine noch erfolgreichere Arbeit für die Zukunft. Besonders die Modellbahnzirkel und Arbeitsgemeinschaften aber sollten darauf hinwirken, noch mehr als bisher Nachwuchs für die Eisenbahn zu interessieren, für den schönen Dienst am rollenden Park der Deutschen Reichsbahn und ihren weitverzweigten Anlagen, die ständig weiter vervollkommenet und auf den wissenschaftlich-technischen Höchststand gebracht werden. Das nämlich ist der Weg für die Modelleisenbahner, so groß und stark wie der große Bruder zu werden.

Konrad Lanz

50 Jahre Standseilbahn Augustusburg

DK 625.52

Im mittleren Erzgebirge, auf der Wasserscheide zwischen Flöha- und Zschopautal, liegt inmitten von Bergen und Wäldern die Stadt Augustusburg. Ihr Wahrzeichen ist das Schloß Augustusburg, das mit seinen vier wuchtigen Ecktürmen weithin sichtbar und wegen des herrlichen Rundblickes das Ziel vieler Ausflügler und Touristen ist. Die nächste Eisenbahnverbindung verläuft in dem etwa 200 m tiefer gelegenen Zschopautal. Diese Strecke, in Bärenstein beginnend, trifft in Flöha auf die Hauptlinie Dresden – Karl-Marx-Stadt.

Eine Verbindung der Stadt Augustusburg mit der Bahn des Zschopautales war unbedingt erforderlich. Wegen des großen Höhenunterschiedes entschied man sich schließlich für den Bau einer Standseilbahn, wie sie häufig in der Industrie und vereinzelt auch zur Beförderung von Personen angewendet wird. Die Bahn wurde so gebaut, daß zwei Wagen durch ein Seil, das an der Kopfstation über eine Rolle läuft, miteinander verbunden sind. Beide Wagen können dann nur gleichzeitig und in entgegengesetzter Richtung fahren. In der Mitte der Strecke ist eine Ausweichmöglichkeit vorhanden.

Die von der Stadt Augustusburg in Auftrag gegebene Standseilbahn wurde vor 50 Jahren, am 24. Juni 1911, in Betrieb genommen. Dieser Tag ist von vielen Augustusburgern lang erwartet worden, muß doch ein großer Teil von ihnen täglich mit der Bahn des Zschopautales zur Arbeitsstelle fahren, da in Augustusburg fast keine Industrie vorhanden ist. Für sie ent-

fällt nun der beschwerliche Fußmarsch von der Stadt zum Bahnhof und umgekehrt.

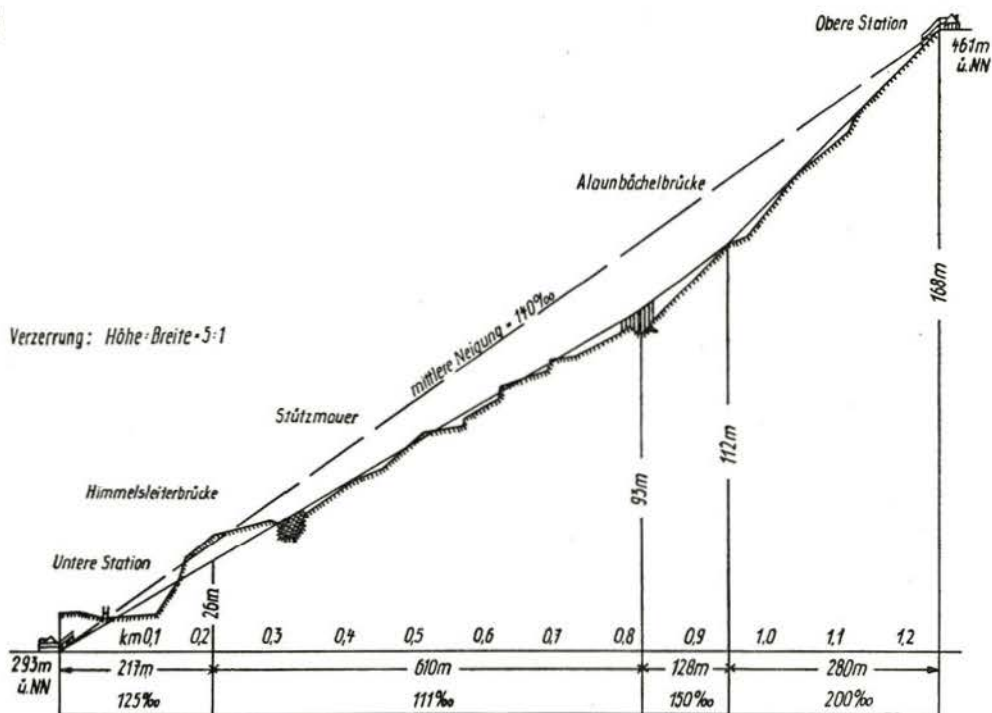
Wir wollen den 50. Geburtstag der Standseilbahn zum Anlaß nehmen, um uns mit deren Bau, Streckenführung und technischer Einrichtung etwas näher zu befassen.

Bild 1 zeigt das Längsprofil der Strecke. Insgesamt ist auf einer Länge von 1235 m ein Höhenunterschied von 168 m zu überwinden. Somit beträgt die mittlere Neigung etwa 140 ‰.

Bei der Errichtung der Anlage mußten umfangreiche Erdarbeiten ausgeführt werden. An der unteren Station, die dem Bahnhof Erdmannsdorf-Augustusburg direkt gegenüber liegt, befindet sich mit einer Tiefe von 11 m der größte Einschnitt. Dahinter kreuzt auf einer einfachen Stahlbrücke die Himmelsleiter, ein Fußweg vom Zschopautal nach Augustusburg, unsere Bahn.

Die Stützmauer zwischen km 0,3 und 0,4 hat eine Länge von 35 m. Bei ihrer Entstehung traten große Schwierigkeiten auf. Es stellte sich nämlich heraus, daß hier unterirdische Hohlräume waren, die wahrscheinlich in der Mitte des 18. Jahrhunderts beim Abbau des Blauschiefers (Alaunschiefer) entstanden sind. Man nahm an, daß die Erdschicht über den Hohlräumen genügend tragfähig ist, und die Hohlräume selbst nur von geringer Ausdehnung sind. Erhebliche Einsenkungen und das Reißen des Dammes bewiesen jedoch das Gegenteil. Nachträglich mußten die alten Höhlen und Gänge ver-

Bild 1 Streckenprofil und Neigungsverhältnisse



Fotos: Spranger, Dresden



Bild 2 Die Kreuzungsstelle mit zungenlosen Abt'schen Weichen



Bild 3 Blick von der Alaunbächelbrücke talwärts

baut werden, womit das Steinkohlenwerk Zauckerode beauftragt wurde.

Die Ausweichstelle (Bild 2) in der Mitte der Strecke hat zungenlose Abt'sche Weichen. Das Ausweichen der Wagen erfolgt selbsttätig. Zu diesem Zweck sind die Räder an der Seite, nach der der Wagen abgelenkt werden soll, mit zwei Spurkränzen versehen. Die Räder der anderen Seite haben keine Spurkränze und sind als 200 mm starke Walzen ausgebildet.

Bei km 0,3 (Bild 3) überquert die Strecke auf einer 36 m langen Brücke das Alaunbächel. Die Brücke besteht aus sechs Bögen, deren größter eine Breite von 7 m und eine lichte Höhe von 6 m hat. Oberhalb der Brücke ist der größte Damm der Strecke geschüttet worden, der an seinem unteren Ende fast 7 m hoch ist. Ihm schließt sich der steilste Teil der Strecke an, die nun bis zur oberen Station eine Neigung von 200 ‰ hat. Den Abschluß der Bahnsteighalle der oberen Station bildet das Ausgangstor. Daneben befindet sich das Verwaltungsgebäude mit der oberen Eingangshalle (Bild 4). Die Wagen haben ihr heutiges Aussehen (Bild 5) seit dem Umbau im Jahre 1928. Sie verfügen neben zwei Dienstabteilen und einer offenen Plattform über 5 Abteile mit insgesamt 40 Sitzplätzen. Insgesamt sind je Wagen 74 Personen für die Beförderung zugelassen.

Das Eigengewicht eines Fahrzeugs beträgt 9,5 Mp. Bei einer Nutzlast von 6 Mp ist das zulässige Gesamtgewicht 15,5 Mp.

Den Beleuchtungsstrom liefern Batterien, die über eine Stromschiene, die an der oberen Station einige Meter neben den Gleisen entlang läuft, automatisch geladen werden. Die in den Dienstabteilen befindlichen Fernsprecher stellen über Stromabnehmer und Fahrleitung die Verbindung zur oberen Station her. Hier wird das Förderseil, das einen Durchmesser von 29 mm hat, durch einen Elektromotor angetrieben. Dieser hat eine Leistung von 62,5 kW, die Spannung beträgt 220 V. Mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h wird die Strecke in sieben bis acht Minuten durchfahren.

Werfen wir abschließend noch einen Blick auf die Verkehrstatistik der Standseilbahn. Auf Bild 6 sind die jährlichen Beförderungszahlen seit Eröffnung der Bahn zu sehen, soweit sie aus den vorhandenen Unterlagen noch zu erkennen waren. Seit den 30er Jahren ist ein ständiges Ansteigen zu verzeichnen, was in erster Linie auf eine Belebung des Ausflugs- und Touristenverkehrs zurückzuführen ist. Besonders nach 1945 ist der Urlauberverkehr stark angestiegen, da es unseren Werktätigen durch den Freien Deutschen Gewerkschaftsbund



Bild 4 Das obere Stationsgebäude, in dessen linken Teil die Verwaltung und ein Aufenthaltsraum für die Bahnangestellten untergebracht sind

Bild 5 Ein Wagen der Standseilbahn in dem Einschnitt zwischen km 0,2 und 0,3



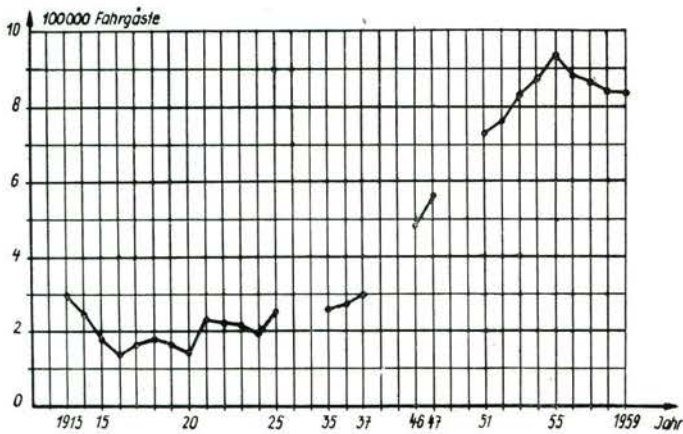


Bild 6 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

ermöglicht wurde, für wenig Geld auch in dieser Gegend unserer Heimat ihren Urlaub zu verbringen.

Die Spitze liegt im Jahre 1955 bei 936 000 Fahrgästen. Der Abfall nach diesem Jahr ist eine natürliche Folge der steigenden Motorisierung.

Diese Zahlen zeugen von der Notwendigkeit der Drahtseilbahn und sprechen für die Schönheiten, die Stadt und Schloß Augustusburg dem Besucher zu bieten vermögen. Mit Eröffnung der Bahn vor nunmehr 50 Jahren wurde die Stadt dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn näher gebracht und ein weiteres Stück Heimat dem Fremdenverkehr erschlossen.

Verwendete Literatur:

E. Basa: „Die Drahtseilbahn Erdmannsdorf-Augustusburg“, Sonderdruck der Deutschen Bauzeitung 1916.

H. Günther: „Das Buch von der Eisenbahn“ Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1927.

WERNER ILGNER, Meißen

DIE COSWIG-MEISSNER-ZWEIGBAHN

DK 625.1

Es ist in diesen Monaten etwa 100 Jahre her, daß die Eisenbahnstrecke Coswig—Meißen in Betrieb genommen wurde.

Die erste sächsische Eisenbahn von Dresden nach Leipzig wurde nicht wie die bereits vorhandene Straße über Meißen geführt, sondern ging etwa zehn Kilometer westlich daran vorbei über die damals noch kleinen Orte Coswig und Niederau und überquerte die Elbe bei Riesa. Auf diesem Streckenabschnitt wurde auch der erste deutsche Eisenbahntunnel gebaut, nämlich der Oberauer Tunnel. An dieser Stelle befindet sich heute ein Einschnitt, der Tunnel wurde abgetragen. 21 Jahre lang, vom Tage der Inbetriebnahme der Strecke Dresden—Leipzig an gerechnet, war Meißen ohne Bahnanschluß. Die Industrie entwickelte sich in Coswig und Riesa weit schneller als in Meißen. So wurde erst im Jahre 1860 von Coswig nach Meißen eine Bahnlinie gebaut, die Coswig—Meißner Zweigbahn.

Die Bilder zeigen zum Teil den damaligen Zustand der Meißner Bahnanlagen. Bild 1 gibt das alte Stationsgebäude wieder, wie es um das Jahr 1860 aussah. Der Güterschuppen aus dieser Zeit besteht heute noch und ist ein Teil der heutigen Meißner Güterabfertigung. Ebenso existiert noch das Gleis, auf dem gerade der Zug steht. Heute dient es als Abstellgleis besonders für Bauzüge o. ä. Das Bahnhofsgebäude besaß übrigens noch eine besondere „Attraktion“: die erste Bahnhofsuhr

in Deutschland, die in einem Gebäude eingebaut worden war.

Die Strecke wurde im Jahre 1880 über Meißen hinaus bis Döbeln und später dann bis nach Leipzig weitergeführt. Das Bild 2 zeigt den Bahnhofsvorplatz im Jahre 1880. Man kann in Bildmitte eine Lokomotive auf der Drehscheibe erkennen. Diese Drehscheibe war bis zum Jahre 1910 vorhanden. Am Bildrand rechts sind etwas undeutlich die Bahnschranken

zu erkennen, die die Dresdner Straße sperrten, wenn der Zug von bzw. nach Leipzig sie überquerte. Dieser Bahnübergang wurde später durch eine Straßenunterführung ersetzt. Die Strecke hob man an und die Straße senkte man ab.

Das alte Bahnhofsgebäude stand bis zum Jahre 1928. Zu der Zeit wurde dann anlässlich der Tausendjahrfeier Meißens ein neuer Bahnhof errichtet, den Bild 4 zeigt. Ein moderner

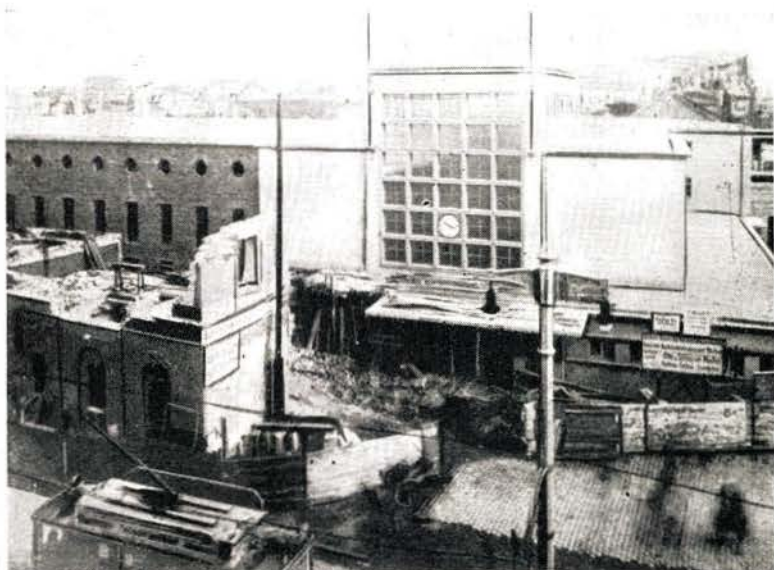


Zweckbau, der in seiner einfachen und klaren Linienführung und Gestaltung auf den Besucher Meißen einen ersten guten Eindruck hinterläßt. Der Bau dieses Empfangsgebäudes war nicht einfach, da der Betrieb während des Bauzustandes weiterhin durchgeführt werden mußte. Das alte Gebäude blieb daher zunächst stehen, um den verschiedenen Reichsbahnstellen Unterkunft zu gewähren. Doch gleichzeitig stand es dem Neubau im Wege und mußte abgerissen werden, um Platz für diesen zu erhalten. Das Problem löste man so, indem man gleichzeitig das alte Gebäude Stück um Stück abriß und nebenan das neue Gebäude errichtete. Dieses Stadium geht gut aus dem Bild 3 hervor. Auf diesem Bild sieht man auch noch eine der alten Meißner Straßenbahnen. Man stellte später den Betrieb dieser Straßenbahn ein, da sie in den engen Straßen der Stadt ein großes Verkehrshindernis darstellte. In einem Stadtteil verkehrt sie heute noch als Güterstraßenbahn. Die Güterwagen der Normalspur werden auf besonderen Rollblöcken befördert.

Zu diesen Fotos könnte man wahrscheinlich noch viel sagen. Sie stellen 100 Jahre Geschichte dar. Und so, wie wir heute über die alte Lokomotive auf dem Bild 1 lächeln, so werden dereinst in 100 Jahren unsere Nachfahren auf ein Bild aus unseren Tagen reagieren. Wie weit die Technik auch fortschreiten wird, alles hatte einmal einen Anfang — und für uns in Meißen war es eben vor rund 100 Jahren.



2



3



So oder so — ein TT-Gleisplan in zwei Varianten

Unser Leser Horst Löwe aus Zahna sandte uns den TT-Gleisplanentwurf Bild 1 ein. Wir veröffentlichen diesen Plan zusammen mit dem im Bild 2 abgebildeten, den Herr Axel Richter aus Kahla als Eisenbahnfachmann in Anlehnung an den Entwurf von Herrn Löwe zeichnete. Lassen wir beide hier zu Wort kommen. Für den Plan stand von vornherein ein Platz von 1200×2000 mm zur Verfügung. Der Grundgedanke der Anlage sollte eine Nebenbahn vorsehen. Von einem Kopfbahnhof geht eine eingleisige Strecke aus; der Kopfbahnhof ist der Schwerpunkt der Anlage. Das andere Ende der Strecke stellt eine Kehrschleife dar. Ein weiterer Bahnhof befindet sich

an der Strecke, um den Betrieb interessanter zu gestalten. Die Strecke wird hauptsächlich von Diesellokomotiven befahren, schreibt Herr Löwe. Wir schließen uns dieser Meinung nicht an, wenn Herr Löwe auf Diesellokomotiven der Reihe V 200 zurückgreift. Andere als diese der Fa. Zeuke sind ja für TT leider noch nicht im Handel, und wir nehmen nicht an, daß viele solche Modelle selbst basteln können. Daher wäre nach u. E. die Dampflokomotive der Reihe 81 viel eher am Platz, gerade auf einer Nebenbahn. Herr Löwe sieht in seinem Plan die Gleise 1 und 2 des Kopfbahnhofs für Reisezüge vor, während Güterzüge nur nach Gleis 2 einfahren dürfen, von

wo aus sie dann über das Ziegleis 6 in die Gleise 3 oder 4 gedrückt werden. Das Gleis 5 bedient die Güterabfertigung. Landschaftlich hat Herr Löwe recht viel Wald auf die Anlage gebracht.

Und nun zum Gegenvorschlag des Herrn Richter. Als wichtigstes Argument führt er an, daß er für seinen Planentwurf grundsätzlich nur auf handelsübliches Gleismaterial zurückgriff, was ohne Zweifel besser ist. Das Gleis 5 wurde als Gleis 1a angeordnet, um Platz für eine Straße vom Bahnhof zur oberen Stadt zu schaffen. Die Lokbahnhofs-gleise wurden an den Bahnkörper angegliedert. Alle Gleise sind für Güterzüge bis zu fünf Güterwagen Länge vorgesehen. Im Bahnhof B brachte Herr Richter einen zweiten Bahnsteig an. Während Herr Löwe im Plan 1 für die Strecke einen Neigungswinkel von 1:20 verwendete, wählte Herr Richter einen solchen von 1:30, der dem Zugvermögen der TT-Lokomotiven besser entspricht. Dem Nebenbahncharakter gemäß hat Herr Richter eine weit aus einfachere Signalausstattung vor. Er setzt lediglich für den Bahnhof A ein einflügeliges Einfahrtsignal und nimmt ansonsten die leicht selbst herstellbare Trapeztafel. Auf solchen Nebenbahnen brauchen nicht zweiflügelige Signale zu stehen, da dort ohnehin nur Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h gefahren werden. Dadurch kann man trotz vorbildgerechter Signalausstattung viel „Investitionen“ sparen. Weiterhin wäre die Aufstellung des Hf-Signals (im Plan 1 Einfahrtsignal Bf B an der linken Seite) unmittelbar hinter einer Tunnelausfahrt vorbildwidrig, weil solche Signale, die einen absoluten Haltbegriff beinhalten, nicht direkt hinter einem Tunnel stehen dürfen. In der inneren Schleife brachte Herr Richter noch einen Werkanschluß an, so daß verschiedene Bahnanlagen in diesem Entwurf enthalten sind.

Der Plan stellt in seiner Grundidee und auch in seiner Abwandlung bestimmt für viele TT-Freunde das dar, was viele schon lange gesucht haben. Wir wünschen daher, daß möglichst viele Modelleisenbahner sich ihre Anlage nach einem der beiden Entwürfe aufbauen, und würden uns freuen, bald das eine oder andere Foto einer solchen TT-Bahn veröffentlichen zu können.

TT-Nebenbahnanlage

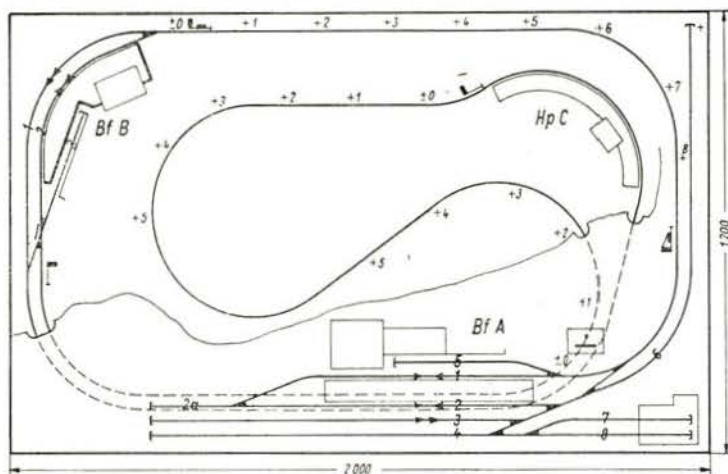


Bild 1

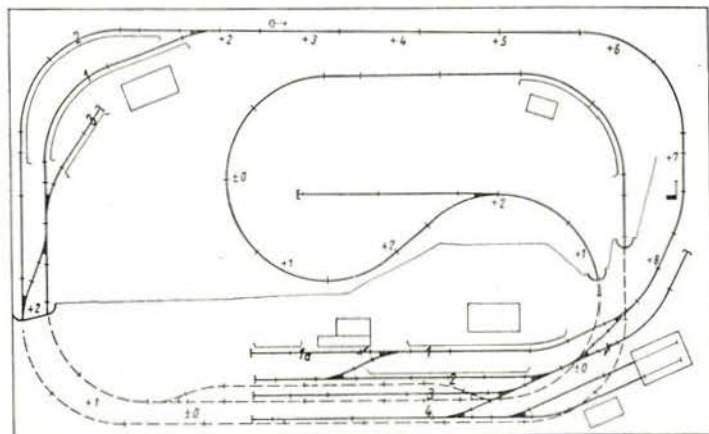


Bild 2



1



2

AUS DEM DIENST...

der Deutschen Reichsbahn sind Frauen nicht mehr hinwegzudenken. Auf verschiedenen Dienstposten, in verantwortungsvoller Tätigkeit stehen sie tagaus, tagein zu jeder Stunde ihren „Mann“. Daran wollen wir besonders aus Anlaß des „Tages des deutschen Eisenbahners“ anerkennend denken.



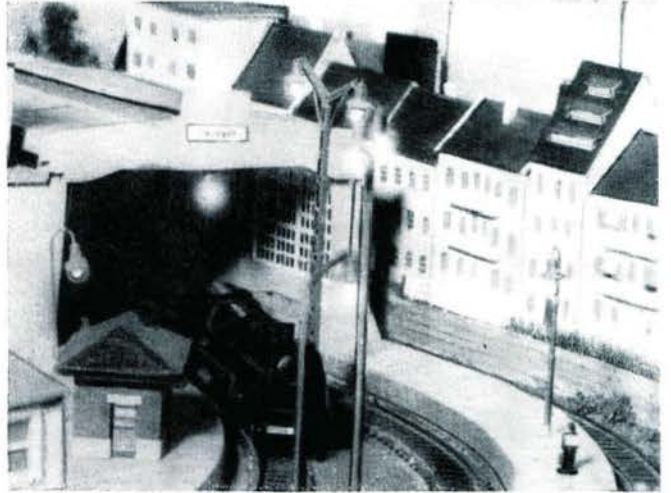
Bild 1 Auf vielen elektrischen Stellwerken sind Frauen an verantwortungsvoller Stelle im Betriebsdienst tätig

Bild 2 Auch die Tätigkeit eines Zugabfertigers im Güterverkehr wird vielfach von Frauen ausgeübt

Bild 3 Ein Eisenbahner-Ehepaar betrachtet interessiert Messemodelle von Triebfahrzeugen

Bild 4 Die gute E 0415 wird sich die fürsorgliche Pflege und Behandlung von Frauenhand gern gefallen lassen

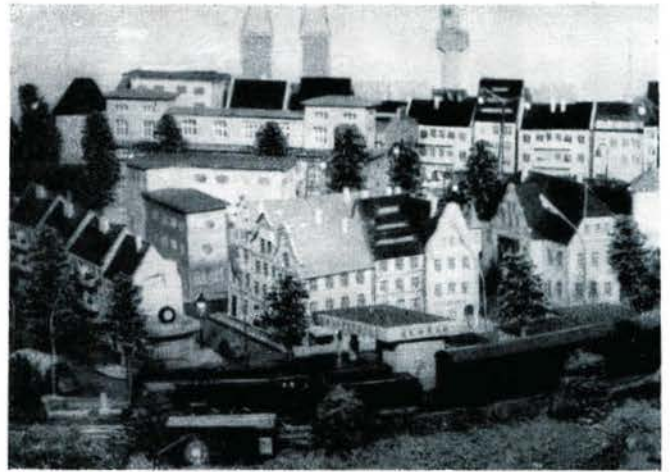
Fotos: Illner (2), Dreyer (1), Zentralbild (1)



Im Sachsenland

genauer gesagt in Zwickau, ist diese ansprechende Modellbahnanlage vorzufinden. Die Aufnahmen zeigen deutlich, mit welchem Geschick unser Leser, Herr Werner Rickes, ein wirklichkeitsnahes Eisenbahnmilieu zu zaubern verstand. Gut gelungen ist das Kraftwerk, das sich ausgezeichnet in die umgebende Landschaft einfügt. Mit seinen Starkstrommasten beflügelt es die Phantasie des Betrachters und legt zugleich Zeugnis ab von der technischen Durchdringung des Landes.

Lediglich die „Modellmenschen“ wirken noch etwas künstlich; doch auch dies läßt sich wohl noch beheben und beeinträchtigt keineswegs den guten Gesamteindruck an dieser Anlage.



FOTOS: RICKES

