

420

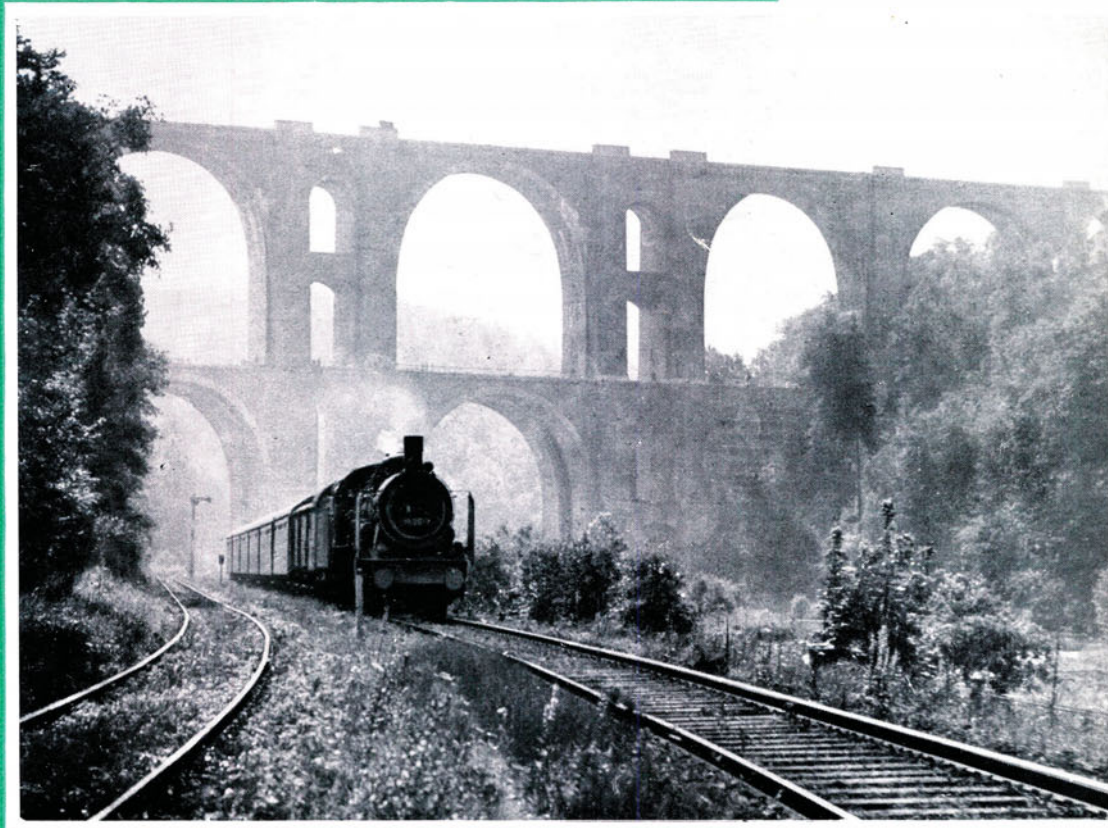
JAHRGANG 12

SEPTEMBER 1963

9

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-



DER MODELLEISENBÄHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBÄHNBÄU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBÄHNE

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



9

SEPTEMBER 1963 · BERLIN · 12. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, Berlin W 8, Krausenstraße 17-20. Präsident: Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin - Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden - Vizepräsident: Ehrhard Thiele, Berlin - Generalsekretär: Helmut Reinert, Berlin - Ing. Klaus Gerlach, Berlin - Helmut Kohlberger, Berlin - Hansotto Voigt, Dresden - Heinz Hoffmann, Zwickau - Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin - Johannes Ficker, Karl-Marx-Stadt - Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.) - Joseph Belkewitsch, Karl-Marx-Stadt.

Beratender Redaktionsausschuß

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim - Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin - Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt - Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Modellbahnen Leipzig - Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden - Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg (Thür.) - Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden - Ing. Walter Georgii, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin - Helmut Kohlberger, Berlin - Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“;** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. 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 und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborn-damm 141-167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisnos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: 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, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
Dipl.-Ing. Häßlich, Dipl.-Ing. Driesnack Modell des VT 135 062 der Deutschen Reichsbahn	230
H. Hölting Elektromagnetischer Entkupppler	232
P. Standke Modellbahnanlage Kupferhammer	233
Am Rande beobachtet	235
Wettbewerbsmodelle	236
S. Beutler Gebäudemodelle - maßstabgerecht gebaut	237
G. Barthel Ein berühmtes Bahnwärterhäuschen	241
W. Jäckel und Dipl.-Ing. E. Müller Die Rekowagen der Deutschen Reichsbahn	243
Der Gläserne Leipziger	247
Wissen Sie schon?	248
Eisenbahnfäherschiff Warnemünde	248
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	249
Zimmergröße 4,00 x 2,50 m	250
Aus Budapest	250
G. Fiebig Speichertriebwagen der ehemaligen Sächsischen Staatsbahn	251
Bauplan des Monats	252
Leserbriefseite	253
Mitteilungen des DMV	254
Werkstatt-Tips	255
Selbst gebaut	3. Umschlagseite
Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“, Lehrgang „Für den Anfänger“ und Lehrgang „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug“	Beilage

Titelbild

Durch die Elstertalbrücke, ein 1851 fertiggestelltes Backsteinbauwerk, in einer reizvollen Landschaft des Vogtlandes gelegen, fährt hier ein Personenzug nach einem Halt auf dem kleinen Bahnhof Barthmühle

Foto: Gerhard Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Ebenfalls eine reizvolle Landschaft - aber in der Nenngröße H0 - ist auf der Anlage von Herrn Werner Hübner in Eggersdorf/Strausberg bei Berlin zu sehen. Näheres über diese Anlage auch im „Anlagenbuch 1964“

Foto: Werner Matte, Strausberg b. Berlin

In Vorbereitung

Elektrische Triebzüge der ÖBB
Ein modernes Stellwerk
Bauanleitung für eine Bn2-Tenderlok der DR (Spurweite 1000 mm)

Ein sozialistisches Wirtschaftsgefüge schaffen

Mit den Beschlüssen des VI. Parteitags der SED wurden an uns höhere Aufgaben gestellt. Auf der inzwischen stattgefundenen Wirtschaftskonferenz wurden dazu eine Zwischenbilanz gezogen und daraus folgernd die nächsten Schritte u. a. zur Vervollkommnung der Planung, zur Entwicklung einer wissenschaftlichen Führungstätigkeit und zur allseitigen Ausnutzung der ökonomischen Hebel beraten. Die dort gewonnenen Erkenntnisse bilden nun die Grundlage für das beschlossene neue ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft.

Wenn gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt solch umfassende Maßnahmen zur Führung und Leitung erforderlich werden, so deshalb, weil zur Herausbildung der nationalen Wirtschaft unserer Republik und zum umfassenden Aufbau des Sozialismus ein allseitiger Aufschwung der Produktivkräfte notwendig wird. Und darin besteht der Zusammenhang: Die wirtschaftspolitischen Ziele des VI. Parteitags sind von der Wirksamkeit der ökonomischen Gesetze des Sozialismus abhängig, die nur durch ein höheres Niveau in der Wissenschaftlichkeit und Planmäßigkeit – unter Einbeziehung der schöpferischen Initiative der Werktätigen – erreicht werden können. Dr. Erich Apel erklärte dazu in seinem Schlußwort auf der Wirtschaftskonferenz, daß wir mit dem neuen ökonomischen System der Planung und Leitung eine bessere und wirksamere Ausschöpfung der Vorzüge der sozialistischen Ordnung und damit der Triebkräfte unserer ökonomischen Entwicklung erreichen müssen. Voraussetzung dafür war und ist eine zuverlässige materiell-technische Basis in unserer Republik, die durch die Sicherung der Staatsgrenzen und die daraus erwachsende politische Stabilisierung entstand.

*

Wie schon erwähnt, enthält die Richtlinie u. a. eine ausgiebige Definition über die ökonomischen Hebel in der Planung und Leitung der Volkswirtschaft. „Daß wir von ‚Hebeln‘ sprechen“, so hatte Dr. Günter Mittag erklärt, „hängt damit zusammen, daß sie alle in irgendeiner Form über das Getriebe der materiellen Interessiertheit auf den Motor, nämlich auf die Produktion, wirken, die durch den Menschen bewerkstelligt wird.“

Was aber gehört zu den Hebeln und wie ist deren Wirken?

Zum einen ist es der Wirkungsbereich über Lohn und Prämie; demzufolge der Hebel, über den die materielle Interessiertheit an der Steigerung der Arbeitsproduktivität und der Erhöhung der Qualität, an der Ausnutzung der Technik und an einer höheren Qualifikation jedes Werktätigen geweckt wird. Dabei werden Prämienmittel vor allem auf die beschleunigte Einführung des technischen Fortschritts konzentriert und nur noch überdurchschnittliche Leistungen anerkannt.

Der andere Wirkungsbereich setzt sich zusammen aus den Kategorien der sozialistischen Warenproduktion: dem Preis, den Selbstkosten und dem Gewinn. Diese sind direkt oder indirekt mit den materiellen Interessen einzelner oder von Kollektiven verbunden und zwingen, ökonomisch richtige Wege zu beschreiten, um die Arbeits- und Lebensbedingungen weiter zu verbessern. Die staatlichen Leitungen, die der Betriebe und VVB, arbeiten nur dann richtig, wenn es ihnen gelingt, die obengenannten Hebel mit dem Plan richtig zu verbinden, die Ausgaben durch Einnahmen zu decken und planmäßigen Gewinn zu erwirtschaften. Zur zentralen Stellung des Gewinns erklärte Walter Ulbricht auf der Wirtschaftskonferenz:

„Unsere Aufgabe besteht darin, alle Bedingungen der Erwirtschaftung des Gewinns so zu gestalten, daß in ihm die Beachtung der ökonomischen Gesetze und damit der gesellschaftlichen Erfordernisse zum Ausdruck kommt. Die Entwicklung und der vollständige Einsatz der neuen Technik, die Steigerung der Arbeitsproduktivität und die Senkung der Kosten

sowie die Sicherung einer hohen Qualität, die bedarfsgerechte Produktions- und Absatztätigkeit, alles muß sich auf die Gewinnbildung der Betriebe richtig auswirken.“

Nun noch zu zwei Problemen, die die Wirksamkeit der ökonomischen Hebel betreffen. Zu untersuchen ist, inwieweit durch die einzuleitenden Maßnahmen der technische Fortschritt vorangetrieben und der Produktionsfonds hoch genug ausgenutzt wird. Sobald der technischen Entwicklung ökonomische Maßstäbe gesetzt sind und die neue Technik für die Produktion neuer Erzeugnisse eingesetzt wird, garantiert dies die beste Ausnutzung der ökonomischen Gesetze. Klar, daß mehrschichtige Auslastung des Maschinenparks oder auch die Mehrmaschinenbedienung materiell besonders vergünstigt werden, ebenso wie schnelle Überleitungen von Neuentwicklungen in die Produktion. Erfahrungen mit geeigneten Lohnformen bzw. zweckentsprechendem Prämiensystem konnten bei vielen Erprobungen gewonnen werden und sind bereits anwendbar.

Das andere Problem ist die Aufstellung optimaler Jahrespläne und technisch-wirtschaftlicher Kennziffern, um mit höchstem wirtschaftlichen Nutzeffekt die vorhandenen Anlagen und Geräte auszulasten. Nur wer über eine klare wissenschaftlich-technische Grundkonzeption verfügt und sich auf die Erarbeitung ökonomischer Normative für seinen Bereich orientiert, wird den Gewinnzuwachs, die Steigerung der Arbeitsproduktivität und die Senkung der Selbstkosten real einschätzen können. Die wirtschaftliche Rechnungsführung gewinnt

dabei mehr und mehr an Bedeutung, weil mit ihrer Hilfe die Einheit von Bedarfsforschung, technischer Vorbereitung der Produktion, der Produktion selbst und des Absatzes hergestellt werden kann und Preis, Selbstkosten und Gewinn echte Leistungsmaßstäbe der Betriebe werden.

*

Mit der neuen „Richtlinie“ ist demzufolge ein ausge-reiftes Fundament mit hohem theoretischen Gehalt und praktischen Schlußfolgerungen für die weitere Entwicklung der nationalen Wirtschaft der DDR geschaffen. Aus den jahrelangen Erfahrungen der Werktätigen bei der Schaffung und Festigung sozialistischer Produktionsverhältnisse in unserer Republik wurde geschlußfolgert. Die Leiter werden vor allem die schöpferische Masseninitiative ihrer Belegschaften bei der Auswertung der Richtlinie nutzen können. Gleichzeitig aber sollte sich jeder Werktätige unserer Republik auf das immer eindeutiger sozialistische Wirtschaftsgefüge vorbereiten. Viele eigene Erfahrungen und Überlegungen werden sich im Studium bestätigt finden und lassen sich erst dann im Zusammenhang erkennen.

Und das ist das Fazit: Je gründlicher unser Studium ausfällt, um so eindeutiger ist zu beantworten, warum wir die gesellschaftlichen Erfordernisse einhalten und damit die ökonomischen Gesetze ausnutzen. Einzig und allein darum, weil wir Werktätigen Erbauer des Sozialismus, also Vollstrecker der Gesetzmäßigkeiten sind, und uns die Erfolge beim sozialistischen Aufbau noch reicher und glücklicher machen. Köhler

Dipl.-Ing. HÄSSLICH, Dipl.-Ing. DRIESNACK

Neues Triebfahrzeug vom VEB PIKO

Modell des VT 135 062 der Deutschen Reichsbahn

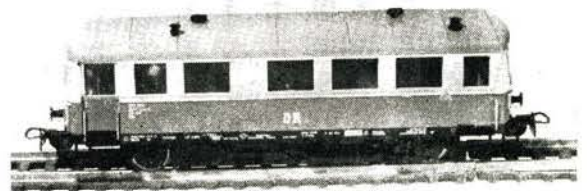


Bild 1 Piko-Modell des VT 135 062 der Deutschen Reichsbahn

Im Heft 4/1963 unserer Zeitschrift wurde das Modell des VT 135 062 der Deutschen Reichsbahn vorgestellt (Bild 1). In seiner äußeren Gestaltung und Farbgebung entspricht der Triebwagen der Qualität der bekannten Piko-Güterwagenmodelle. Hervorzuheben ist die Gestaltung, die sehr vorbildgetreu ausgeführt wurde. Das Triebfahrzeugmodell hat außer der dem Güterwagensortiment angepaßten äußeren Gestaltung ein neuartiges Getriebe. Wesentliche Bauteile dieses Getriebes sind zwei Platinen in Verbindung mit einem leistungsstarken Permanentmotor. Die beiden Platinen lassen das gesamte Getriebe als ein abgeschlossenes Ganzes erscheinen. Sie nehmen sowohl den Motor, als auch die Getriebeachsen, Radsätze und andere Bauteile auf. Um eine gleichbleibende Genauigkeit der einzelnen Lager für die Getriebeachsen zu erzielen, wurde erstmals bei diesem Getriebe eine neue Technologie angewendet. Im Stanztteil werden die nötigen Durchbrüche in groben

Maßen vorgesehen. Die Genauigkeit der Lager und anderer Funktionsstellen erreicht man durch Umspritzen dieser Stellen mit Kunststoff (Thermoplasten) (Bild 2). Die gleiche Spritztechnik kann man anwenden, wenn die Außenmaße besonderer Teile eine entsprechende Wiederkehrgenauigkeit aufweisen sollen, oder wenn Blechteile in einer Baugruppe zusammengefaßt sind. So bestehen beispielsweise die Kernstücke, die der Erhöhung der Eigenmasse des Fahrzeuges dienen, aus Blechpaketen, die mit Kunststoff umspritzt sind (Bild 3). *

Zwischen diesen beiden beschriebenen Platinen liegen die Zahnräder. Diese werden aus Miramid gespritzt und weisen eine außergewöhnlich hohe Lebensdauer auf. Der Motor hat einen dreiteiligen Anker, dessen Durchmesser 24 mm beträgt. Dieser große Anker bringt zwei wesentliche Vorteile:

1. Infolge niedriger Drehzahl ist die Kohleabnutzung

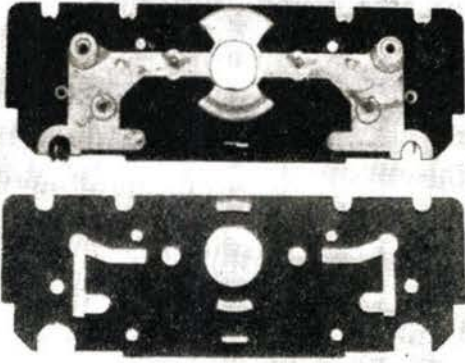


Bild 2



Bild 3

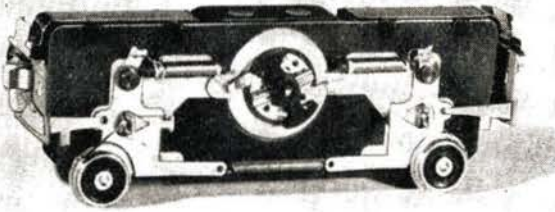


Bild 4

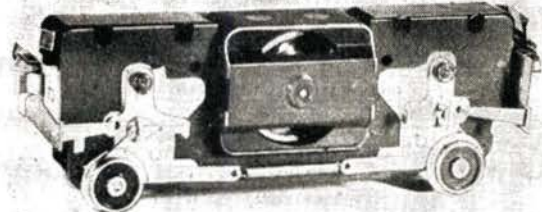


Bild 5

gering. Bei 12 V hat der Motor eine Drehzahl von 5000 U/min.

2. Durch die große dynamische Wucht werden stromlose Stellen im Gleis einwandfrei überfahren. Der Triebwagen weist einen hervorragend leichten Auslauf bei abgeschalteter Fahrspannung auf.

Besonders wichtig ist diese Tatsache bei Modellen, die nur zwei Achsen haben, wie das Modell des VT 135. Die sehr günstige Stromaufnahme wurde durch folgende Maßnahmen erreicht:

Die Aufnahme der Treibradsätze erfolgt in leicht auswechselbaren Schnapplagern aus Miramid, während die Lagerung einer Achse nur ganz geringes Höhenspiel aufweist und somit als starre Lagerung anzusprechen ist, hat das andere Schnapplager eine ovale Aufnahme, die ein Höhenspiel des Radsatzes und somit eine Dreipunktlagerung des Triebfahrzeuges gewährleistet. In Verbindung mit den Schleiffedern aus Federstahldraht, wird eine ausgezeichnete Stromabnahme erreicht, da diese die Radsätze an die Schiene drücken. Diese Schleiffedern sind leicht auswechselbar, und durch ihre über den Spurkranz greifende Hakenform wird das bisher bei Piko-Lokomotiven häufig auftretende Abspringen der Schleiffedern verhindert.

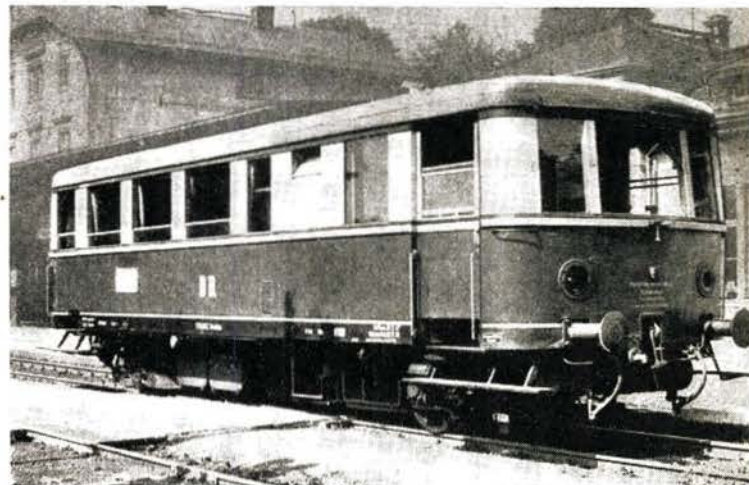
Neben den vorgenannten Bauteilen nehmen die beiden Platinen, die nach außen hin sichtbaren Bauteile, wie Kontaktblech, Schleiffedern, Bürstenbrücke und anderes, auf (Bilder 4 und 5). Hierbei zeigt sich noch ein weiterer Vorteil des neuen Verfahrens. Die entsprechenden Kontakteile liegen auf Kunststoffflächen, die auf die Platinen aufgespritzt wurden. Damit ist eine häufige Kurzschlußquelle beseitigt worden.

Durch die Lagerung der Radsätze in sogenannten Schnapplagern ist ein leichtes Auswechseln möglich. Die Schnapplager, die nur einem geringen Verschleiß unterliegen, können ebenfalls leicht ausgewechselt werden. Die beiden Platinen, die alle Funktionsteile tragen, werden nur durch zwei Schrauben zusammengehalten. Der Motor läßt sich jedoch durch eine besondere Kon-

struktion leicht auswechseln, so daß insbesondere der Anker mit wenigen Handgriffen herausgenommen werden kann. Auch andere Verschleißteile werden so konstruiert, daß sie sich leicht auswechseln lassen. Das Unterteil des Triebfahrzeuges wird mittels einer Senkschraube am kompletten Getriebe befestigt, während das Gehäuse auf das Unterteil mittels Rastverbindungen aufgesetzt wird. Die Fahreigenschaften des Triebwagens sind infolge des günstigen Getriebewirkungsgrades sehr gut. Hervorzuheben ist der sehr weiche Auslauf des Fahrzeuges bei abgeschalteter Fahrspannung.

Bild 6 Das Vorbild unseres Modells hier auf dem Bahnhof Sebnitz/Sa.

Fotos: GFF Werbung Dresden (Bild 1), Hermann R. Kirsten, Dresden (Bilder 2, 3, 4, 5, 6)



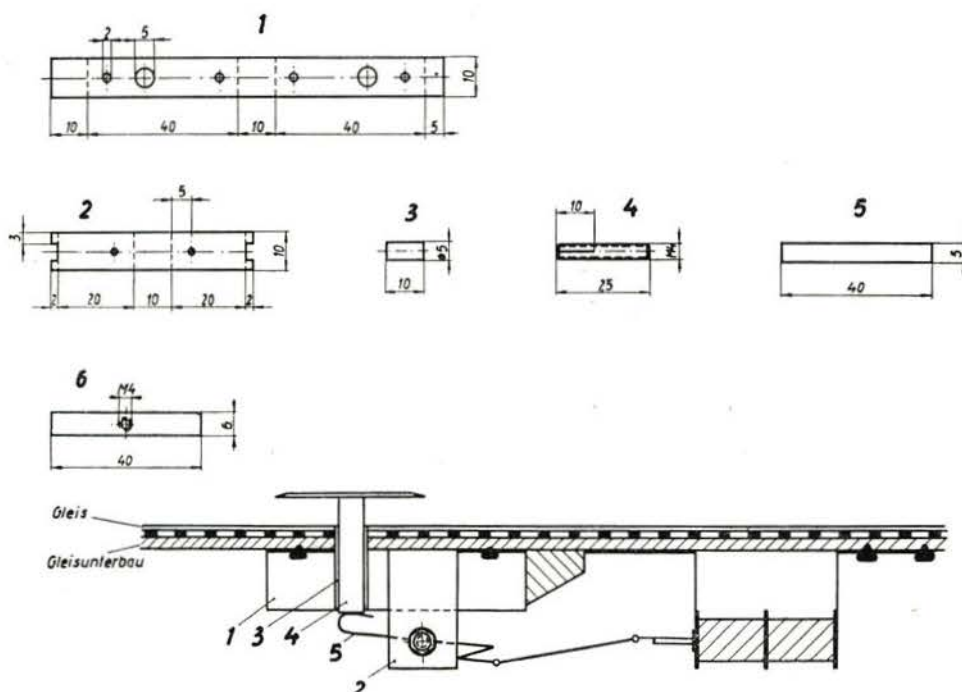
Elektromagnetischer Entkupppler

Meine im Bau befindliche Anlage soll, mit allen technischen Feinheiten versehen, eine möglichst naturgetreue Wiedergabe des großen Vorbildes sein. Deshalb wertere ich auch die in der Zeitschrift veröffentlichten Bauanleitungen aus. Da mir die Möglichkeit fehlte, weder im Rangierbetrieb noch auf dem Werkanschlußgleis Wagen abzukuppeln, befaßte ich mich mit dem Bau eines fernbedienten Entkuppplers. Ursprünglich hatte ich die Absicht, die von Herrn Christian Rudolf im Heft 12/1960 veröffentlichte Bauanleitung dafür zugrunde zu legen. Mir fehlte aber ein Teil des zu verwenden Baumaterials, und ich überlegte, ob es nicht auch anders ginge. Der nachfolgend beschriebene elektromagnetische Entkupppler ist das Ergebnis.

Die Teile 1, 2 und 5 werden aus Weißblech ausgeschnitten und anschließend gebohrt. Beim Teil 1 müssen die Bohrungen für die spätere Befestigung am Gleisunterbau doppelt ausgeführt werden, da man sonst nach dem Biegen und Verlöten nicht mehr an die Schrauben herankommt. Die Löcher bei Teil 2 können mit einem Dorn geschlagen und glatt gefeilt werden. Für das Teil 3 benutzte ich ein Messingröhrchen von 5 mm Durchmesser. Es kann auch ein anderer Durchmesser gewählt werden, jedoch muß der des Teils 4 dann angeglichen werden. Aus einem Messingbolzen M 4 von ungefähr 30 mm Länge fertigte ich Teil 4; ich sägte den Kopf ab und befeilte ihn etwas, bis er sich ins Führungsrohr (Teil 3) leicht einpassen ließ, dann wurde er auf die erforderliche Länge gebracht. Am Kopfende feilte ich den Bolzen auf einer Längsseite glatt. Um beim Bedienen später das Drehen des Bolzens im Führungsrohr zu verhindern, lötete ich auf der abgefeilten Längsseite einen 1 mm starken Draht in der Länge von 10 mm auf. In das Führungsrohr wurden zwei Drähte gleicher Art nebeneinander mit einem Abstand, etwas

größer als 1 mm, eingelötet. Der Bolzen wurde nun so in das Rohr geschoben, daß die aufgelöteten Drähte ineinanderliefen und somit eine Drehung verhindert wurde. Auf leichten Gang muß dabei geachtet werden. Bei Teil 2 werden an den eingeschlagenen Löchern außen Muttern aufgelötet, die einen Innendurchmesser des für den Kipphebel benutzten Achsdrahtes (bei mir 1 mm) haben müssen. Damit die Kipphebelachse beim Betriebe seitliche Widerlager erhält, muß man die Muttern außen mit einem Blechblättchen oder einem Tropfen Zinn verschließen. Es muß jedoch für die Achse genügend Auflagefläche in den Muttern verbleiben. Auf dem Teil 5 (Kipphebel) wird, nachdem es gebogen wurde, ebenfalls ein Draht von 1 mm Stärke als Achse und am Ende eine Drahtöse aufgelötet.

Nach diesen vorbereitenden Arbeiten kann der Zusammenbau beginnen. Teil 1 wird an den angegebenen Stellen gebogen und zusammengelötet. Anschließend wird Teil 3 eingelötet. Nachdem Teil 2 gebogen ist und die Muttern aufgelötet sind, wird Teil 5 so eingepaßt, daß die Kipphebelachse leicht läuft. Dann wird Teil 2 an Teil 1 gelötet. Anschließend wird Teil 1 am Gleisunterbau mit zwei Holzschrauben angeschraubt. Im Unterbau muß über der Öffnung des Führungsrohres ein Loch von 5 mm Durchmesser gebohrt werden. Nachdem eine Doppelmagnetspule, deren Bau bereits mehrmals beschrieben wurde, befestigt ist, wird zwischen dem Spulenkern und dem Kipphebel (angelötete Drahtöse) die Verbindung mittels eines stabilen Drahtes hergestellt. Zum Schluß wird Teil 6 eingebaut. Es besteht aus einer 6 mm breiten, 40 mm langen und 1,2 mm starken Messingplatte, die an den Enden abgefeilt ist. In der Mitte wird ein Loch gebohrt und ein M 4-Gewinde geschnitten. Dann wird die Platte auf dem Bolzen aufgeschraubt und mit Duosan verklebt. Der Bolzen darf



Stückliste

lfd. Nr.	Benennung	Material	Stück	Abmessungen
1	Entkupplerrahmen	Weißblech	1	105×10×0,3
2	Lagerrahmen	Weißblech	1	54×10×0,3
3	Führungsrohr	Ms	1	10 lang, 5 ∅
4	Entkupplerbolzen	Ms	1	25 lang, 4 ∅
5	Kipphebel	Weißblech	1	40×5×0,3
6	Entkupplerplatte	Ms	1	40×6×1,2
7	Muttern	Ms	2	handelsübl. M 1,5
8	Kipphebelachse	Eisendraht	1	11 lang, 1 ∅
9	Führungsdrähte	Eisendraht	3	10 lang, 1 ∅
10	Holzschrauben		2	handelsübl. 2 ∅

oben aus der Entkupplerplatte nicht heraustreten. Nun kann der Bolzen von oben zwischen den Schwellen in das Führungsrohr eingeführt werden. Eventuell müssen bei der Funktionsprobe die Einwinklung und die Biegung am Kipphebel nachjustiert werden.

Beim Betrieb wird durch die Magnetspule der Kipphebel derart bewegt, daß er den Kupplungsbolzen nach oben drückt und die Entkupplerplatte die Wagen entkuppelt. Wird der Spulenkern in der entgegengesetzten Richtung bewegt, so löst sich der Kipphebel vom Entkupplerbolzen. Durch die Eigenmasse des Bolzens und der Entkupplerplatte fallen beide in ihre Ausgangsstellung zurück. Hat der Entkuppler seine Funktionsprobe bestanden, kann er in die Anlage eingebaut werden. Zum Schutz habe ich den ganzen Entkupplungsmechanismus mit einem Gehäuse umgeben. Für sämtliche erwähnten Drähte habe ich die von Herrn Rudolf empfohlenen Wunderkerzendrähte verarbeitet, die sich bestens dafür geeignet haben.

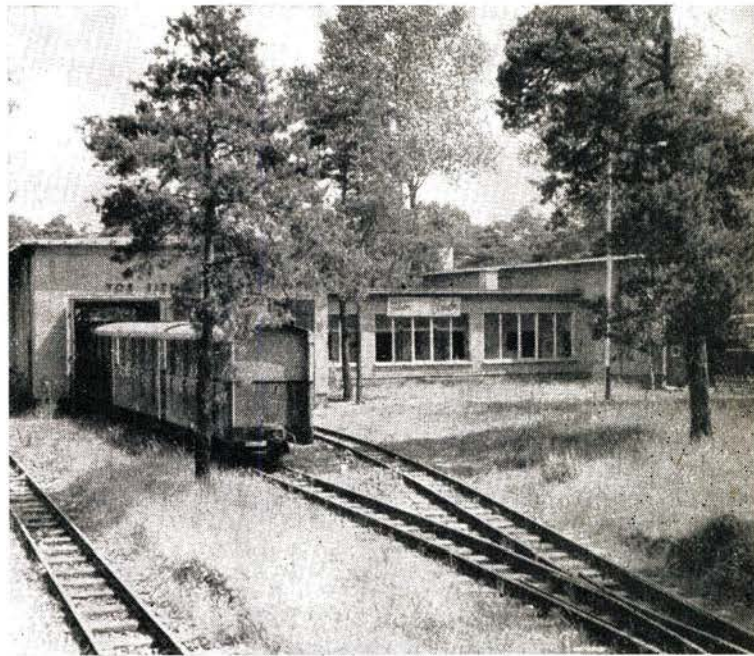
Ing. PAUL STANDKE, Frankfurt (Oder)

Modellbahnanlage Kupferhammer

Der dargestellte Gleisplan bildet die Grundlage für eine Modellbahnanlage mittlerer Größe. Bei günstigeren Raumverhältnissen kann sie noch vergrößert werden, jedoch empfiehlt es sich, die Tiefe so zu belassen, um eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Anlage hat eine Größe von 1,50 × 2,50 m. Thema ist eine zweigleisige Hauptbahn (einfaches Oval), von der ein Werkanschluß zum Bergwerk abzweigt, das noch eine schmalspurige elektrische Grubenbahn besitzt. Für die Hauptbahn wurde die Nenngröße H0 gewählt. Die schmalspurige Grubenbahn hat in solchen Bergwerken meist eine Spurweite von 900 mm, was 10,5 mm in Nenngröße H0 entspricht. Es empfiehlt sich, diese Gleise selbst herzustellen. Allerdings kann man auch TT-Gleise verwenden. Der dargestellte Gleisplan wurde auf der Grundlage von Piko- und Zeuke-Gleismaterial entwickelt.

Auf der Grubenbahn verkehren Selbstentladewagen (ähnlich den Ot-Wagen) und Plattformwagen sowie offene Wagen mit Sitzbänken für den Mannschaftstransport. Auf der Anschlußbahn werden Ot-, Ott- und O-Wagen eingesetzt; hinzu kommen noch mit Grubenholz beladene O- und R-Wagen sowie RRys-Wagen, auf denen schwere Maschinen befördert werden.

Die Züge kommen aus einem Tunnel zum Bahnhof Kupferhammer und verlassen ihn wieder nach kurzer Fahrstrecke in einem weiteren Tunnel. Auf dem Bahnhof und der Anschlußbahn spielt sich der meiste Verkehr ab. Unter dem Gelände der Grube können weitere Überholungsgleise für das Aufstellen verschiedener Züge vorgesehen werden. Bei einem umfangreichen Fahrzeugpark kann nach Bedarf noch ein weiterer Abstellbahnhof unter der Anlagenplatte angeordnet werden, welcher von einem Gleisbildschaltpult aus bedient wird.

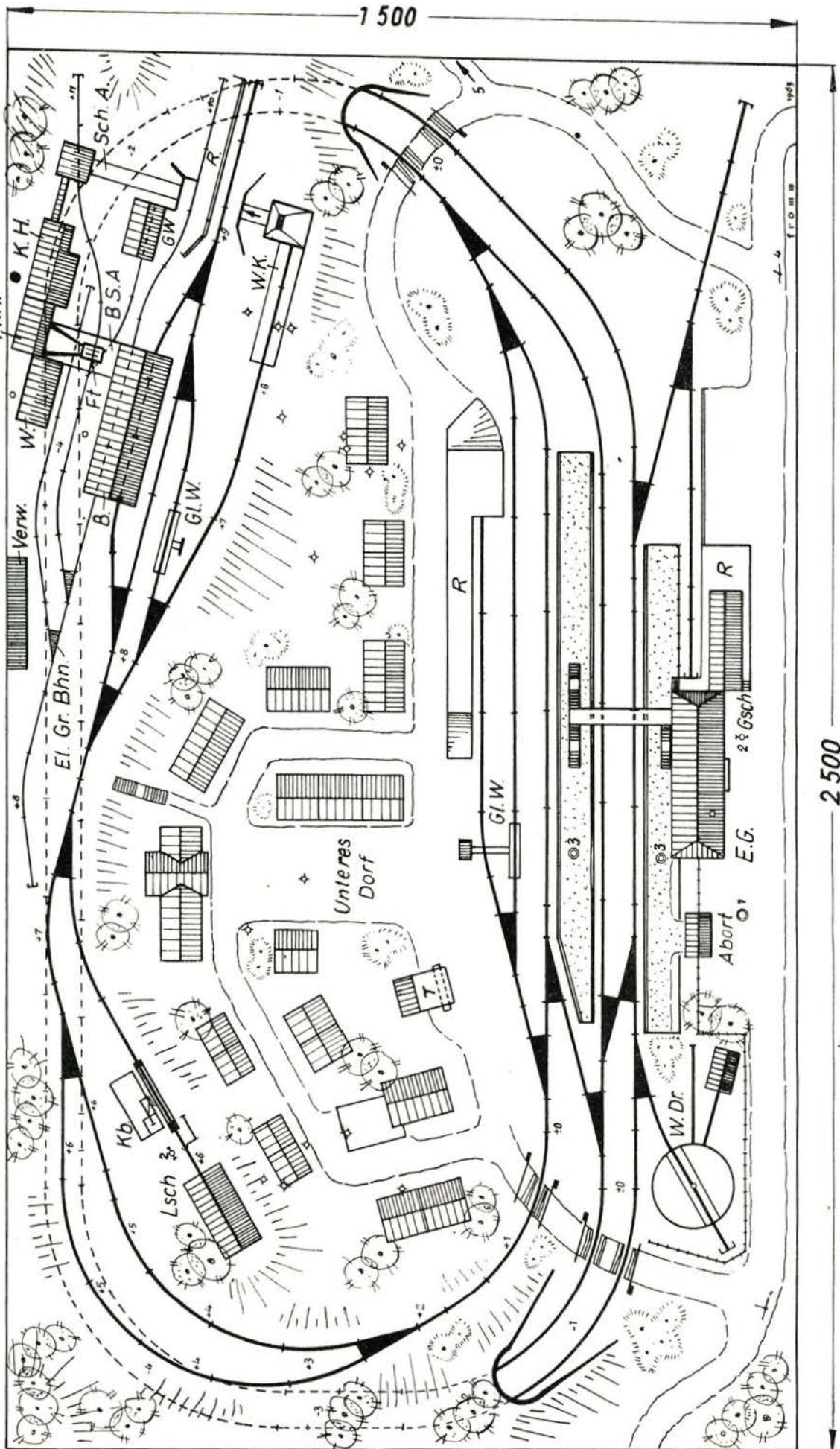


Die schöne Sommerszeit ist nun wieder bald vorbei, und die Lokomotiven und Wagen der Pioniereisenbahn in der Wuhlheide in Berlin, die den Kindern während der Ferien viel Freude bereitet hat, werden für längere Zeit den Schuppen nicht mehr verlassen

Foto: K. Gerlach, Berlin

Auf dem Gleisplan wurde auch die Landschaftsgestaltung angedeutet. Die zweigleisige Hauptstrecke fällt nach beiden Seiten in Richtung der Tunnel ab. Die Anschlußbahn steigt ziemlich steil an und führt zum höher liegenden Grubengelände. Entsprechende Höhenangaben in cm befinden sich an den Gleisen. Zwischen Bahnhof und Grube befindet sich das untere Dorf, das obere Dorf ist hinter der Grube seitlich liegend gedacht, die Zufahrtsstraße nach dort führt rechts hinauf. Im unteren Dorf findet man die verschiedensten Einzel- und Reihenhäuser, eine Gaststätte, Läden und auch eine Tankstelle. Der Weg der Kumpel führt vom Bahnhof durch das untere Dorf über eine Treppenanlage zum höher liegenden Grubengelände. Hier lassen sich nette Motive verwirklichen, und der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Bewegliche Scheiben des Förderturms, ein wirklicher Waggonkipper und ein beweglicher Schrägaufzug für die Kohlen werden sehr zur Vorbildtreue beitragen und die Anlage beleben. Die im Gleisplan verwendeten Abkürzungen und Ziffern haben folgende Bedeutung:

E.G. = Empfangsgebäude, Gsch. = Güterschuppen, R. = Rampe, W.Dr. = Wagentreibecke, Gl.W. = Gleiswaage, Lsch. = Lokschuppen der Werkbahn, Kb. = Kohlenbansen, El.Gr.Bhn. = Elektrische Grubenbahn, B. = Bunkeranlage für Erze, Ft. = Förderturm, B.S.A. = Brech- und Siebanlage, Sch.A. = Schrägaufzug für Schüttgüter, K.H. = Kesselhaus, M.H. = Maschinenhaus für Fördermaschine, Verw. = Verwaltungs- und Sozialgebäude, W.K. = Winkelhebel-Waggonkipper, G.W. = Grubenbahn-Werkstatt, T. = Tankstelle, 1 = Gaslaterne mit Ventilbrunnen kombiniert, 2 = Gaslaterne mit Überflurhydrant kombiniert, 3 = Ventilbrunnen mit Beckenabfluß, 4 = Wegweiser, 5 = Straße zum oberen Dorf



Am Rande beobachtet

auf der
Modelleisenbahnausstellung
in Görlitz

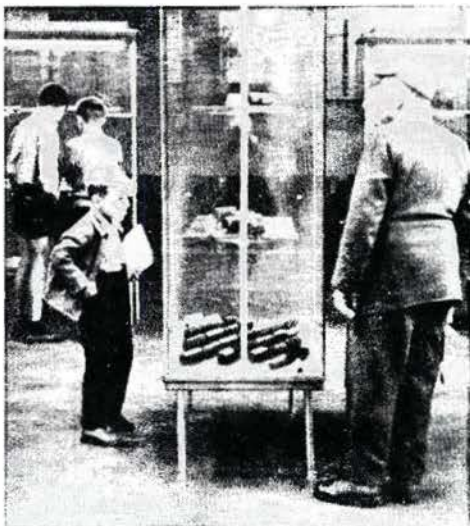
mit der Kamera
festgehalten
von Barbara Meffert
Berlin

Text: Stecki

- 1 Der Peter zählt nun voll Elan
den Wagenpark der Eisenbahn.
- 2 Die Wagen hier, so folgert Kalle,
'ne duffe Sache sind sie alle.
- 3 Ob groß, ob klein, ob Mann, ob Frau:
die Eisenbahn ist einfach „schau“.
- 4 Frau Krause denkt voller Erstaunen,
wie kann mein Heinrich so was bauen?!
- 5 Bei Dämmerlicht und ohne Blitz,
das Lok steht gut, jetzt wird geknipst.



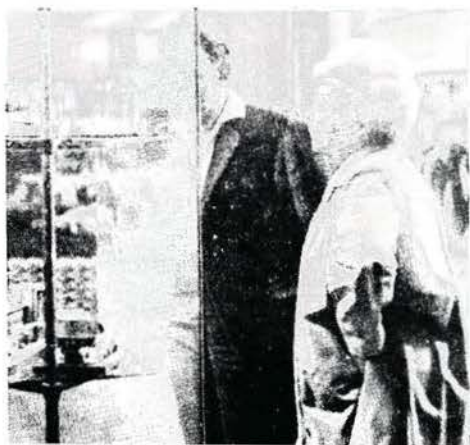
1



2



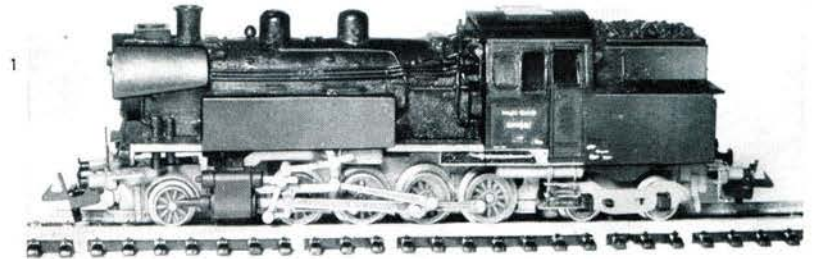
3



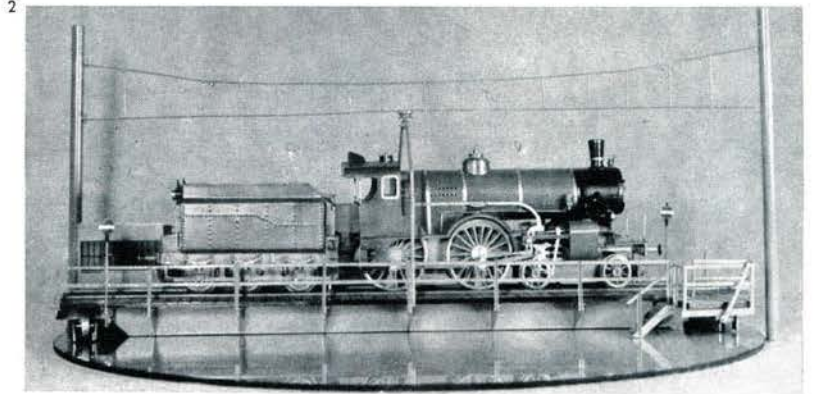
4



■ Bild 1 Lok 83¹⁰ in der Nenngröße TT, gebaut von Herrn Wolfgang Kaden aus Freiberg/Sa. Er erhielt dafür einen 3. Preis in der Gruppe Triebfahrzeuge D 3



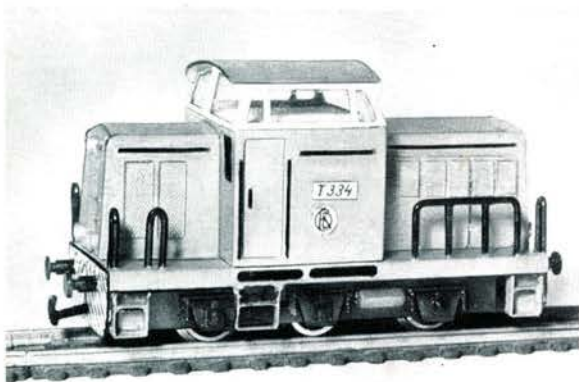
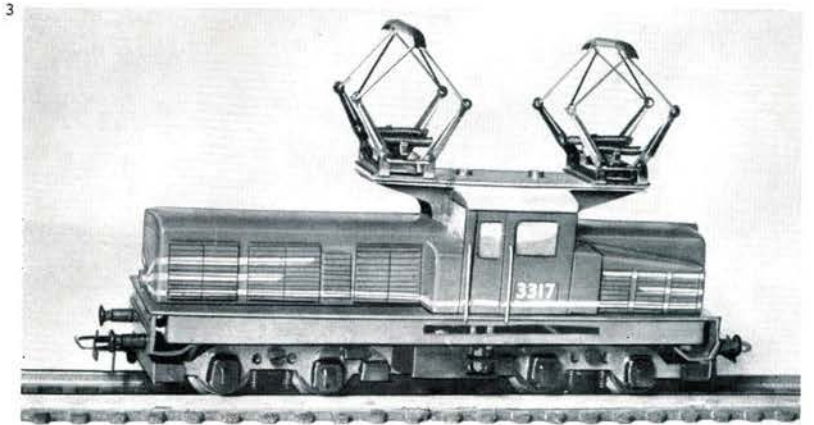
■ Bild 2 Herr Békei László aus Ungarn schickte diesen Lok-Veteranen der Baureihe MAV 11 und die Drehscheibe in der Nenngröße 0 zum Wettbewerb ein



■ Bild 3 Ebenfalls aus Ungarn kam diese Ellok BR MAV E 41 in der Nenngröße H0. Sie wurde von Herrn Dr. Arpad Sipos aus Budapest angefertigt

■ Bild 4 Diesellok T 334 der CSD in H0, von Herrn Hans Hoffmann aus Dresden A 29 gebaut

■ Bild 5 Diese schwere USA-Diesellokomotive stellte Herr Willi Forgbert aus Rostocker her



Wettbewerbsmodelle

Viele Modelle waren anlässlich des X. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerbs auf der Ausstellung in Görlitz vom 16. bis 23. Juni zu sehen. Im Heft 8/63 brachten wir bereits einen umfassenden Bildbericht der besten Modelle. In einer kleinen Nachlese wollen wir hier weitere Modellfahrzeuge vorstellen.

