

JAHRGANG 7
NOVEMBER 1958

11

DER MODELLEISENBAHNER

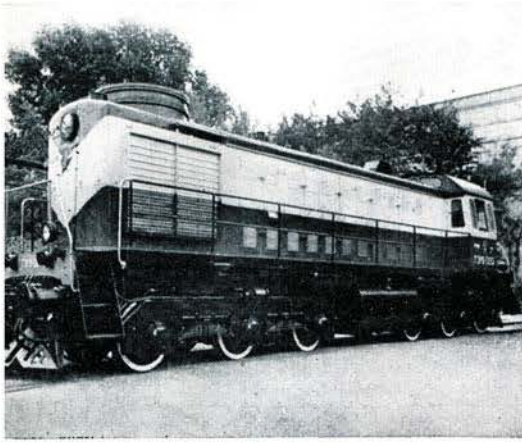
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon . . .

● daß in der Sowjetunion eine neue Diesellokomotive TEM-1 in dem Brjansker Maschinenbauwerk hergestellt wurde? Diese Lokomotive entwickelt bei einer Leistung von 1000 PS eine Stundengeschwindigkeit von 90 km. Die erste Lokomotive dieser Bauart wird auf der Moskauer Ringseisenbahn eingesetzt werden.

● daß das Lokomotiv- und Waggonwerk von Szejang in der Volksrepublik China einen Doppelstock-Personenzug hergestellt hat, der jetzt seine Probefahrt erfolgreich bestand. Der Zug erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und wird von zwei dieselelektrischen Lokomotiven, von denen jede mit einem 600-PS-Dieselmotor ausgerüstet ist, gefördert. Der neue Zug faßt insgesamt 780 Passagiere.

● daß in Frankreich auf der Strecke Dole—Vallorbe der elektrische Betrieb aufgenommen worden ist?

● daß in der Sowjetunion im sibirischen Raum der Bau von neuen Eisenbahnlinien geplant ist, um die wertvollen Naturschätze Sibiriens noch besser verkehrsmäßig zu erschließen. Außer den Eisenbahnen Abakan—Taischet—Atschinsk—Abalakowo sind in den Jahren 1959 bis 1965 noch zwei Strecken zu bauen: eine zur Verwertung der südjakutischen Koks-kohle und des Aldaner Eisenerzes und eine weitere zum Abtransport der Bodenschätze des Industriebezirkes Nishne und Angarsk.

● daß die westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen beschlossen haben, den Wagenpark von etwa 3 Millionen Güterwagen mit automatischen Kupplungen auszustatten? Der Beschluß ist allerdings nur auf Papier geschrieben: Allen Eisenbahnverwaltungen fehlt dazu auf Jahre hinaus das nötige Geld.

AUS DEM INHALT

10 Jahre Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ 285

Rainer Zschech

Die elektrisch betriebene Nebenbahn Müncheberg—Buckow (Märk. Schweiz) 286

Ing Günter Fromm

Bauplan für das Stellwerk „Wo“ Bf Waldheim in der Baugröße H 0 291

G. Zöll

Vorschläge für Bahnhofsgleispläne 302

Walter Fedderau

Fäkalienwagen 305

Bist du im Bilde? 306

Hans Köhler

Die Lokomotiven der Baureihe 61 309

Elektrotechnik für Modelleisenbahner Beilage

Titelbild

Schmalspurlokomotive 99 161 (1000 mm Spurweite) in Reichenbach/Vogtl. Hierzu siehe die Erläuterung auf Seite 300 unter „Raritäten des Vorbildes“. Foto: G. Illner, Leipzig.

IN VORBEREITUNG

Die Kesselwagen der Deutschen Reichsbahn

Bauanleitung für eine Tankstelle

Modelleisenbahnanlage Eichdorf-Kieferholz

Der gegenwärtige Stand der Elektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Klaus Gerlach, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberland — 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“, Verlagsdirektor: Walter Franze. Chefredakteur: Rudolf Graf; Fachredaktion: Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestr. 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber 01 14 48. 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 Werktätigen Halle (Saale), Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



10 Jahre Pionierorganisation „Ernst Thälmann“

In wenigen Tagen feiern überall in unserer Republik die Pioniere den 10. Geburtstag ihrer Organisation, die am 13. Dezember 1948 durch die Mitglieder der FDJ ins Leben gerufen wurde. In den 10 Jahren ihres Bestehens kann die Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ auf große und schöne Erfolge zurückblicken. Sie alle werden sich erinnern, mit wieviel Schwung und Elan die Pioniere daran gingen, in der Schule beim Lernen gute Noten zu erzielen, wie sie die Unruheteufel verjagten und sich um eine gute Disziplin bemühten.

Aber nicht nur in der Schule beim Lernen gingen die Pioniere allen Kindern voran. Die guten Taten, die sie für den Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik vollbrachten, waren für viele beispielhaft und erwarben ihnen schon damals die Achtung und Anerkennung der Erwachsenen und der Eltern. Die Bewegung zum Aufbau eines Wohnhauses in der damals neu erstehenden Stalinallee in Berlin setzte sich fort in dem Schwung und der Begeisterung, mit der unsere Pioniere an die Erfüllung der großen Aufgabe gingen, einen Handelsdampfer für die DDR zu schaffen. Heute zieht der 3000-t-Frachter mit dem Namen „Thälmann-Pionier“ stolz seine Bahnen über die Weltmeere und legt Zeugnis ab von der großen Kraft der Pioniere und der Liebe unserer Kinder zu ihrer Republik.

Mit großer Erwartung schauten die Pioniere auf den V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Die Pionier-Delegation, die den Parteitag begrüßte, kam nicht mit leeren Händen. In 60 dicken Büchern trugen über 30 000 Pioniergruppen ihre guten Taten für unsere gemeinsame sozialistische Sache ein, die sie zu Ehren des V. Parteitages vollbrachten.

Das im August durchgeführte III. Pioniertreffen „Für Frieden und Sozialismus“ in Halle stand ganz im Zeichen der neuen Aufgaben, die der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ vom V. Parteitag gestellt wurden. In einem Brief an den Genossen Walter Ulbricht schrieben die Pioniere:

„Wir werden unseren Pionierplan „Immer bereit für den Sieg des Sozialismus“ ausarbeiten und erfüllen. Mit unseren guten Taten und mit den guten Noten in unseren Schulzeugnissen werden wir symbolisch einen Eisenbahnzug — den Pionierexpress — zum 10. Jahrestag der Republik beladen ...“

Unser Fahrziel ist klar: Frieden und Sozialismus. Der Fahrplan ist bekannt. Der Pionierexpress bringt neue sozialistische Taten der Pioniere zum 10. Jahrestag der Gründung unserer Republik am 7. Oktober 1959.“

In den Frachtbriefen die von allen Gruppen aufgestellt wurden, spiegelt sich das fröhliche Pionierleben wider. Sport, Spiel, Singen, Wandern und Pionierfeste sind darin enthalten. Als Wichtigstes — und das steht in den Frachtbriefen an erster Stelle — wollen die Pioniere mithelfen, gute Ergebnisse in der polytechnischen Bildung in unserer sozialistischen Schule zu erreichen, um

den Unterrichtsweg interessanter, wissenschaftlicher zu gestalten und enger mit dem Leben zu verbinden. Am Unterrichtstag in der sozialistischen Produktion lernen sie ihr Wissen in der Praxis anzuwenden und die körperliche Arbeit zu achten, wird ihr Interesse an Wissenschaft und Technik geweckt.

Um dieses Neue in der sozialistischen Schule allseitig zu unterstützen, fördert die Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ in jeder Weise die Tätigkeit der Pioniere und Schüler in den verschiedensten Arbeitsgemeinschaften an den Schulen, den naturwissenschaftlichen und technischen Stationen und in den Pionierhäusern. Es ist notwendig, daß auf diesen Gebieten noch mehr Arbeitsgemeinschaften gebildet werden. Unter diesem Gesichtspunkt gewinnen auch die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner an Bedeutung. Sie müssen durch ihre Tätigkeit die polytechnische Bildung der Schule sinnvoll unterstützen und ergänzen. Das kann auf vielfältige Art und Weise geschehen, und jeder Arbeitsgemeinschaftsleiter muß sich Gedanken machen, wie er in seinem Ort mit den Möglichkeiten, die sich ihm bieten, dieser Forderung gerecht wird. Deshalb sollten sich die Pioniere und Schüler in den Arbeitsgemeinschaften nicht nur schlechthin mit dem Modelleisenbahnbau beschäftigen, wie das vielerorts noch getan wird, sondern eine enge Verbindung zur Praxis herstellen.

In den sozialistischen Betrieben der Deutschen Reichsbahn sollen Betriebsbesichtigungen durchgeführt werden und Zusammenkünfte mit Aktivisten und Arbeitern stattfinden, die den Gesichtskreis der Kinder erweitern und sie zu neuem Bauen und Konstruieren anregen. Dieses Zusammensein mit den Arbeitern ist für ihre Erziehung zu sozialistischen Menschen sehr wertvoll und bereitet sie vor, später selbst einmal gute Facharbeiter zu werden.

Wir rufen alle Modelleisenbahner, alle Arbeitsgemeinschaftsleiter und Pioniere auf, die bereits in den Arbeitsgemeinschaften tätig sind, ihre Modelle und Anlagen nicht hinter verschlossenen Türen zu halten, sondern Pioniere und Pioniergruppen einzuladen, um gemeinsam mit ihnen zu spielen, die Modellanlagen vorzuführen und sie für den Modellbau zu interessieren. Damit könnte von allen Modelleisenbahnern ein wichtiger Beitrag zur polytechnischen Bildung und Erziehung geleistet werden.

Heute, nach zehnjähriger erfolgreicher Tätigkeit der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ möchten wir allen danken, die sich um die sozialistische Erziehung unserer Pioniere bemühen. Alle Arbeiter aus den sozialistischen Betrieben, die in den Leitungen der Pionierorganisation mitarbeiten, alle Genossen und FDJ-Mitglieder, Lehrer und Eltern, die als Pionierleiter, Helfer oder Arbeitsgemeinschaftsleiter tätig sind, ihre Arbeits- und Lebenserfahrungen an unsere Kinder weitergeben und mithelfen, sie zu sozialistischen Menschen zu erziehen, beglückwünschen wir zum 10. Geburtstag der Pionierorganisation.

Die elektrisch betriebene Nebenbahn Müncheberg-Buckow

(Märk. Schweiz)

Электрофицированная железная дорога местного значения
Мюнхеберг—Букков (в «Бранденбургской Швейцарии»).

The electric secondary line railway Müncheberg—Buckow (Märkische Schweiz)

Le chemin de fer secondaire à traction électrique Müncheberg—Buckow (Märkische Schweiz)

EK 656.4 (27)

Besonders an den Wochenenden kann man immer wieder die Flucht der Großstadtbewohner aus den Mauern ihrer Stadt feststellen, die die Natur aufsuchen, um dort Entspannung zu finden und neue Lebenskraft zu sammeln. Auch die Wälder und Seen in der Umgebung Berlins ziehen die Erholungssuchenden an. Zu solch einem Ziel gehört auch der Kurort Buckow in der Märkischen Schweiz. Dieser ist durch eine Nebenbahn mit dem Bf Müncheberg verbunden. Hier sind die Nebenbahngleise sofort durch die Fahrleitung zu erkennen. Nach Ankündigung durch Läute- und Pfeifsignale fährt gerade ein Triebwagenzug in den Bf Müncheberg ein. Er besteht aus zwei Triebwagen und einem in der Mitte laufenden Beiwagen. Der erste Triebwagen wird abgekuppelt, fährt auf das Anschlußgleis, holt einen für Buckow bestimmten Güterwagen und wird wieder an den Zug angehängt. Bald setzt sich der Zug in Bewegung. An unbeschränkten Wegübergängen, Wäldern und Wiesen vorbei, wird der Bahnhof Waldsiefersdorf erreicht. Weiter geht die Fahrt durch die wundervolle Landschaft nach Buckow, dem Endbahnhof dieser Nebenbahn, die sich gut als Vorbild für kleine Modellbahnanlagen eignet. Ihre Anlagen und technischen Einrichtungen sollen daher nachstehend beschrieben werden.

1. Die betrieblichen Anlagen der Strecke

Die Nebenbahn Müncheberg (Mark)—Buckow (Märkische Schweiz) ist 4,7 km lang und hat im Bahnhof Müncheberg Verbindung mit der Hauptbahn Berlin—Strausberg—Kietz. Die Strecke Müncheberg—Buckow ist eingleisig ausgeführt und hat nur geringe Steigungen. Etwa in Streckenmitte befindet sich der Bahnhof Waldsiefersdorf. Durch zwei Weichen ist hier eine ein-

fache Ausweichmöglichkeit geschaffen. Da auch Güterwagen hier abgestellt werden, ist das Überholungsgleis mit zwei Gleissperren von Hand verschließbar. Die Schlüssel hierzu befinden sich in einem Führerstand des Triebwagenzuges.

Der Bahnhof Müncheberg ist gleichzeitig Übergangsbahnhof. Ein großer Teil der Auszieh- und Ladegleise sind mit Fahrdraht überspannt und ermöglichen ein zügiges und ausgedehntes Rangieren der Triebwagen. Der Bahnsteig ist eingleisig.

Zugbildungsbahnhof der Nebenbahn ist der Bahnhof Buckow. Neben einer Ladestraße, einer Laderampe und einem zweigleisigen Bahnsteig befindet sich hier der Triebwagenschuppen (Bild 3) und das Unterwerk für die Strecke. Ein idyllisches einstöckiges Empfangsgebäude (Bild 1) quer zur Gleisachse schließt das Bahngelände zum Luftkurort hin ab. Die Gleislänge der elektrischen Strecke einschließlich der Nebengleise wird mit etwa 5,5 km angegeben. An der Strecke befinden sich keine Signale. Nur die bekannten Kennzeichen weisen den Triebwagenführer darauf hin, wenn er sich einem Überweg nähert und andere Verkehrsteilnehmer durch Läute- und Pfeifsignale zu warnen sind. Wegen der unbeschränkten Bahnübergänge liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h; die Reisegeschwindigkeit beträgt ungefähr 20 km/h.

Die Strecke wurde am 15. Mai 1930 eröffnet und unterstand als „Buckower Kleinbahn“ der Verwaltung des Landesverkehrsamtes Brandenburg in Potsdam. Heute ist diese Bahn der Deutschen Reichsbahn, Rbd Berlin, unterstellt, und zwar energiemäßig der Verwaltung der Berliner S-Bahn und betrieblich dem Reichsbahnamt Berlin 7 in Frankfurt/Oder.

Die Leistungen, die diese Bahn zu bewältigen hat,

Bild 1 Das Empfangsgebäude des Bf Buckow (Märkische Schweiz).



Bild 2 Zwei Triebwagen der Nebenbahn Buckow—Müncheberg als Zug-einheit. Dieses Bild wurde vor der Änderung der Wagenklassen ange-fertigt.

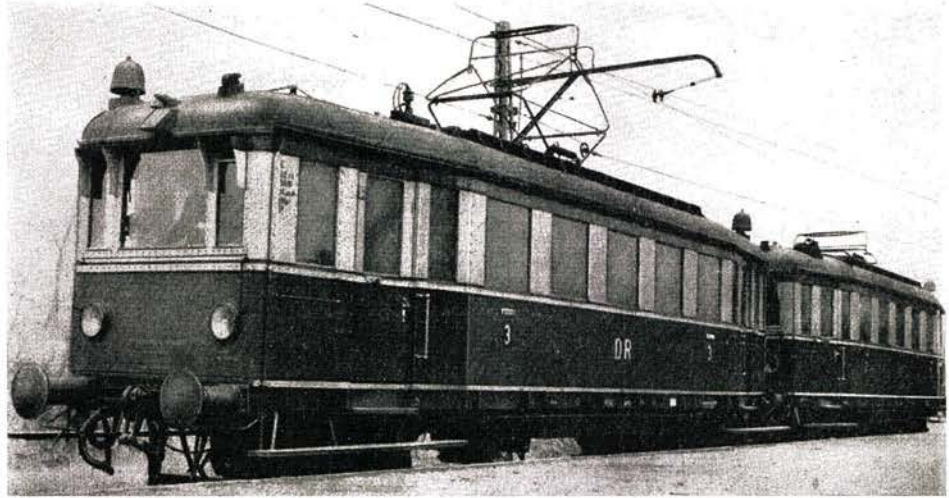
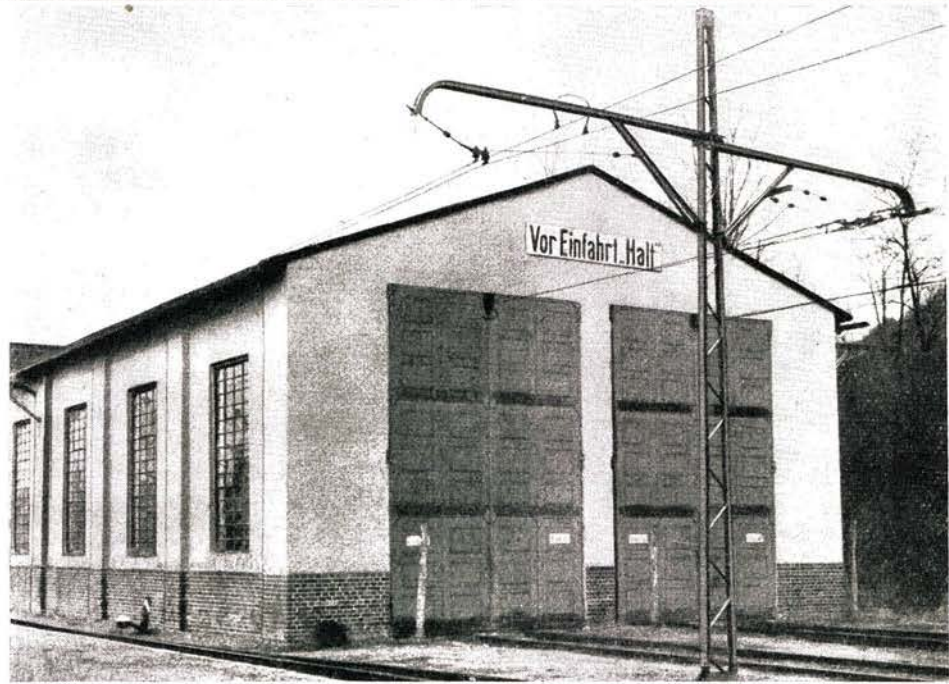


Bild 3 Die Einfahrt des Triebwagenschuppens in Buckow. Unter dem rechten Ausleger ist deutlich die Trennstelle der Oberleitung zu erkennen.

Fotos: I. Pochanke, Berlin.



waren schon in der Vergangenheit nicht gering. So wurden beispielsweise im Jahre 1935 insgesamt 100 714 Personen und 7733 t Güter befördert. Dies entsprach einer Leistung von 477 615 Personenkilometer und 38 532 Tonnenkilometer.

2. Unterwerk und Fahrleitungsanlage

Das Unterwerk ist ein Teil des „Maschinenhauses“, das neben dem Triebwagenschuppen noch einen Arbeitsraum und ein Büro enthält. Im Unterwerk befinden sich der Hochspannungsraum, der Niederspannungsraum und die Trafoszellen. Der Strom kommt mit 10 kV und einer Frequenz von 50 Hz durch eine Überlandleitung aus Strausberg. Als Reserveanschluß dient eine 15 kV Fernleitung aus Eberswalde. Letztere wird nur in Notfällen verwendet. Die 15 kV müssen dazu über einen Kupplungstrafo von 300 kVA erst auf 10 kV abgespannt werden. Beide 10 kV-Leitungen gehen weiter über je einen Ölwechsler zu dem zugehörigen Haupttrafo. Diese haben eine Leistung von je 220 kVA und spannen den Strom auf 1000 V ab. Es sind Trafos mit Ölselftkühlung und Buchholzrelais. Wenn also durch eine Unregelmäßigkeit des Stromverlaufes die Wicklungen im Trafo zu warm werden und durch das Kühlmittel (Öl) eine Gasbildung entsteht, gibt das Relais eine Vorwarnung. Bei weiterer

Gasbildung schaltet das Relais automatisch den Ölwechsler ab und bewahrt so den Trafo vor einer Zerstörung, die sich meist als Trafobrand auswirken und schwerwiegende Folgen haben würde.

Durch zwei Quecksilberdampfgleichrichter wird der Wechselstrom von 1000 V gleichgerichtet und mit 800 V verläßt er das Unterwerk. Jeder Gleichrichter ist bis zu 250 A belastbar. Bei normalem Verkehr ist nur einer in Betrieb. Wenn aber schwere Güterzüge gefördert werden und die Stromstärke über die Grenze steigt, dann werden beide Gleichrichter parallel geschaltet und gestatten eine Belastung bis zu 500 A, die aber noch nie erreicht wurde.

Über ein Erdkabel wird der Strom aus dem Gleichrichter der Fahrleitung zugeführt. Auf der freien Strecke wurde als System die windschiefe Aufhängung von BBC verwendet, während in den Bahnhöfen der Fahrdraht an Auslegern befestigt ist. Der Fahrdraht und das Tragseil bestehen aus 70 mm² Kupfer. Nachgespannt wird nur der Fahrdraht, und zwar mit 700 kg Zugkraft. Zwei Nachspannstellen befinden sich auf freier Strecke. Der mittlere Mastabstand in der Geraden beträgt 70 m. Einige Blitzableiter sorgen für die Sicherheit der Fahrleitung. Den Schutz des Unterwerkes übernimmt eine besondere Einrichtung an der Speisestelle. Der Strom wird vom Gleichrichter über

eine Spule der Fahrleitung zugeführt. Wenn nun ein Blitzschlag erfolgt, so wird dem Blitz der Weg in den Gleichrichter versperrt (Spulen vernichten Wechselstrom, lassen Gleichstrom ungehindert passieren) und der Blitz wird durch den Hörnerblitzableiter, dessen zweiter Pol geerdet ist, unschädlich gemacht. Zur Fahrleitungsrevision dient eine fahrbare Ausziehleiter, die im Triebwagenschuppen stationiert ist.

3. Triebfahrzeuge

Auf der Strecke sind zur Zeit drei Triebwagen (Bild 2) und zwei Beiwagen eingesetzt. Die Triebwagen haben die Nummern ET 188 501—503 und die Beiwagen die Nummern EB 188 501—502. Alle Wagen sind zweiachsrig und mit Schraubenkupplung und Hülsenpuffer ausgerüstet. Äußerlich haben sie die gleiche Form und bilden so einen typenreinen Zug.

Die Triebwagen haben zwei Tatzlagermotoren von je 65 kW. Das Übersetzungsverhältnis beträgt 14:80. Die Zahnräder sind schräg verzahnt. Die als Vereinslenkachsen ausgebildeten Radsätze laufen in Gleitlagern. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Triebwagen sind mit gleicher Innenausstattung versehen. Lediglich in einem Triebwagen ist ein besonderes Gepäckabteil eingebaut. Das Platzangebot je Triebwagen beträgt 50 Plätze, das des ET mit Gepäckabteil 40 Plätze. Alle Wagen sind mit der Kpbr-Bremse ausgerüstet. Jeder Wagen hat elektrische Heizung mit einer Leistung von 10 Heizkörpern à 700 W. Der Heizstrom wird durch eine Leitung von Wagen zu Wagen geführt. Im gleichen Kabel befinden sich auch die Steuerstromleitungen. Zwei Druckluftglocken und -pfeifen und ein Sandstrahler für die jeweils erste Achse vervollständigen die Ausrüstung des Triebwagens. Der Fahrstrom wird von einem Stromabnehmer der Fahrleitung entnommen. Ein Leistungsunterbrecher und zwei Sicherungen à 200 A schützen die elektrische Ausrüstung des Wagens vor Überströmen. Von den 10 Fahrstufen arbeiten die ersten 6 mit vorgeschalteten Widerständen, während bei den übrigen 4 Stufen die Motoren parallel gespeist werden. Die Fahrstufenkurbel wurde nachträglich als Totmannkurbel ausgebildet. Damit der Fahrshalter immer stromlos, und damit sicher und funkenfrei ausgeschaltet wird, ist ein besonderer Ausschaltknopf vorhanden. Er muß vor dem Zurückdrehen der Fahrkurbel betätigt werden.

Wenn die Anhängelast durch Güterwagen die Kapazität eines Triebwagens übersteigt, wird ein zweiter in Zugsteuerung geschaltet. Es wird dann vom „führenden Zug“ und vom „geführten Zug“ gesprochen. Vom „führenden Zug“ wird über die genannte Steuerstromleitung der Motorstrom direkt auf den „geführten Zug“ übertragen. Diese Leitungen befinden sich auch in den Beiwagen. Um eine Überbelastung der Widerstände des führenden Triebwagens zu vermeiden, werden Zusatzwiderstände parallel geschaltet. Mit dieser Zugeinheit ist man in der Lage, mehrere Güterwagen, ja sogar Sonderzüge von normaler D-Zuglänge nach Buckow ohne besondere Schwierigkeiten zu fördern.

4. Tabelle

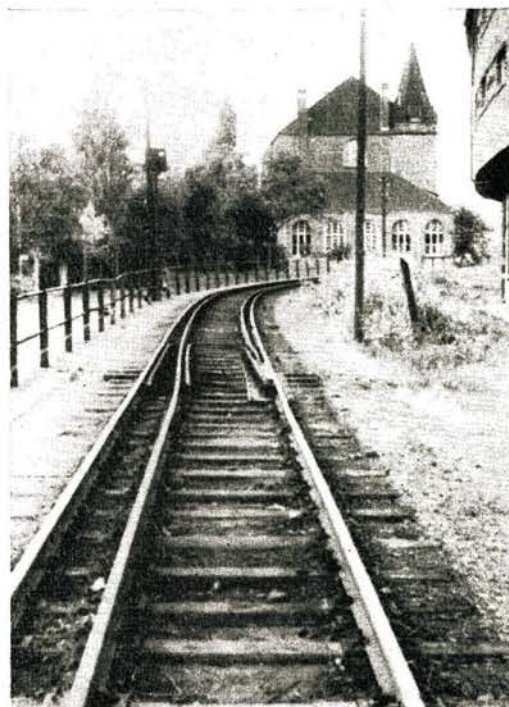
	Maßeinheit	ET	EB
Achsfolge		Bo	2
Betriebsnummer		188 501/503	188 501/502
Lieferer des mech. Teiles		AEG	AEG
Lieferer des el. Teiles		AEG	AEG
Höchstgeschwindigkeit	km/h	50	—
Stundenleistung	kW	130	—
Dienstgewicht	t	22,7	15,5
LüP	mm	14 500	14 500
Radstand	mm	8 500	8 500
Raddurchmesser	mm	1 000	1 000
Platzzahl		40/50	50
Motorenzahl		2	—
Antriebsart		Tatzantrieb	—
Übersetzung		14:80	—
1. Jahr der Indienststellung		1930	1930

Eine Kuriosität

Die MKB (Mindener Kreisbahn) hatte ursprünglich 1000 mm Spurweite. Reichsbahnfahrzeuge wurden mit Rollböcken befördert. Im Laufe der Jahre und mit Aufkommen der Erz- und Kohlengruben im Kreise Minden, ging die MKB zur Normalspur über, was zwischenzeitlich Doppelspur voraussetzte. Besonders im Stadtgebiet, wo die beiden Spurweiten zusammenliefen (die Werkstatt, das Bw und die sonstigen Versorgungseinrichtungen dieser Bahn liegen im Stadtgebiet von Minden), sieht man das im Bilde vorn sichtbare „Drei-Schienengleis“.

In Minden gibt es nur eine Straßenbrücke über die Weser für den gesamten Fahrverkehr und eine Bogenbrücke, die nur für die Überführung der MKB dient. Und hier beginnt das Kuriosum. Man kann wegen der einseitigen Brückenbelastung nicht die Meterspur und die Normalspur in der vorn im Bilde gezeigten Weise über den Fluß bringen. Wenn man das Gleis in dieser Weise über die Brücke geführt hätte, wäre der rechte Brückenbogen überbeansprucht worden. Daher hat man kurz vor und hinter der Brücke eine feststehende Abzweigung geschaffen, wie sie im Bilde in der Mitte zu sehen ist. Der Meterspurzug wird bei der Auffahrt auf die Brücke mit dem links liegenden Radlenker von der rechten Fahrschiene heruntergeholt und auf eine dort beginnende 4. Schiene übergeleitet. Die Schienenspitze der rechts beginnenden 4. Schiene steht fest und ist keine lenkbare Weichenzunge. Das Überwechseln des rechten Rades von der rechts liegenden Außen-(Gemeinschafts-)Schiene erfolgt nur durch den links auf der mittleren Schiene liegenden Radlenker. Der ganz außen links liegende Radlenker der Normalspur hat meines Erachtens keinen Zweck und ist unnötig.

Fährt ein Meterspurzug von der Brücke, dann drückt der im Bilde rechts liegende Radlenker die Meterspurachse auf die Gemeinschaftsschiene. Das Überwechseln erfolgt vollkommen stoß- und geräuschfrei. Wenn einmal alle Meterspurgleise aus dem Bereich der MKB entfernt sein werden, dann wird dieses Bild ein Museumsstück sein. W. Rupp, Minden



Aus Prag und Pilsen nach Berlin



Die Modelleisenbahner aus der Tschechoslowakischen Republik lieferten mit den Modellen, mit denen sie sich am diesjährigen Modellbahnwettbewerb der DDR beteiligten, einen überzeugenden Beweis für die großen Fortschritte, die auf dem Gebiete des Eisenbahnmodellbaues in der CSR in jüngster Zeit erzielt werden konnten.

Foto: G. Illner, Leipzig

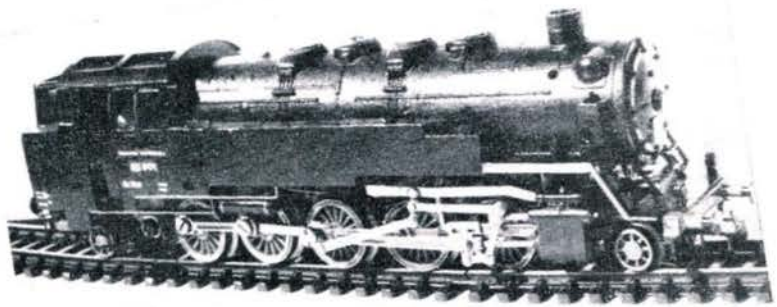
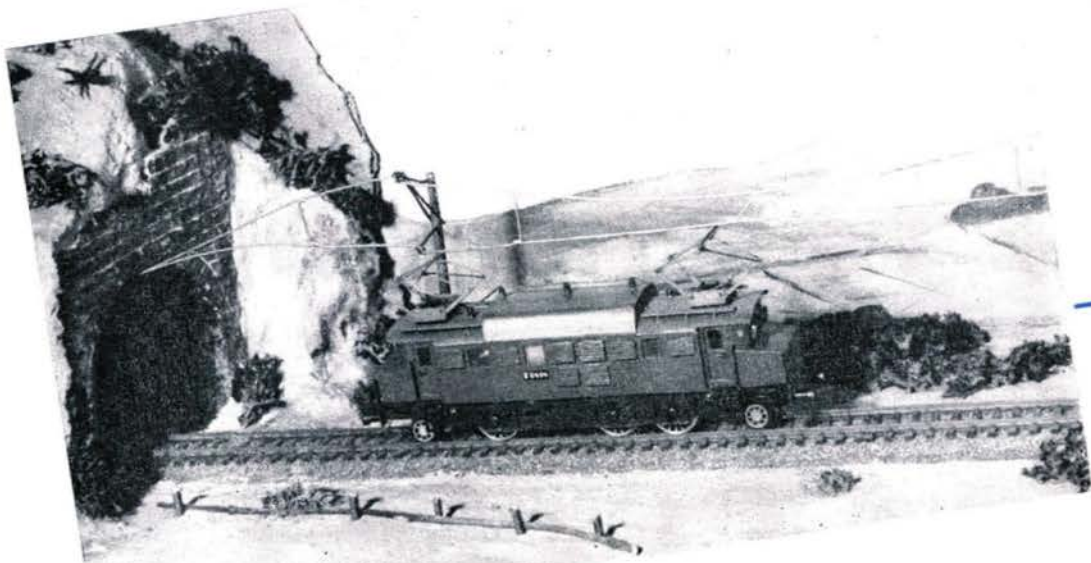
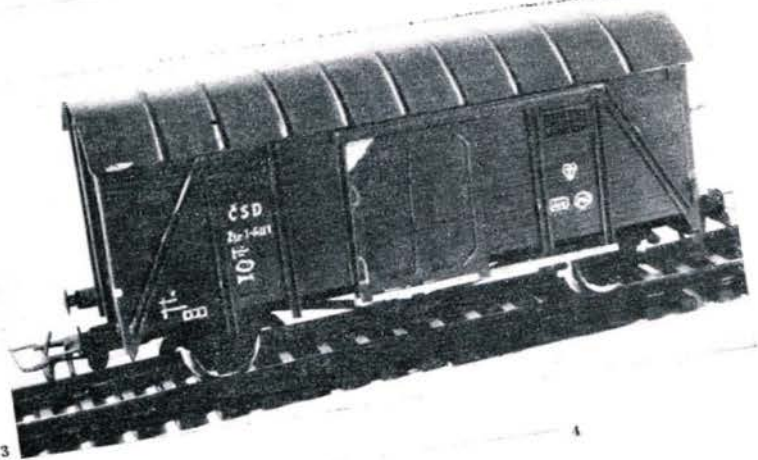


Bild 1 Modelle von Erich Kaiser, Prag, zum Modellbahnwettbewerb der DDR im Jahre 1958 in Baugröße H0 angefertigt.

Bild 2 Aus einer Piko-Lokomotive der Baureihe 50 entstand unter den geschickten Händen des 27jährigen Eisenbahningenieurs Karel Kvarda aus Prag dieses Modell einer Tendertokomotive der Baureihe 85 der Deutschen Reichsbahn. Mit diesem Modell beteiligte sich Karel Kvarda am Modellbahnwettbewerb.

Bild 3 Gedeckter Güterwagen der Gattung Ztr in Baugröße H0, angefertigt von Karel Novák, Prag.

Bild 4 Nach einem Bauplan aus „Der Modelleisenbahner“ wurde dieses H0-Modell einer Ellok der Baureihe E04 von dem 27jährigen Studenten Karel Novák aus Prag angefertigt.



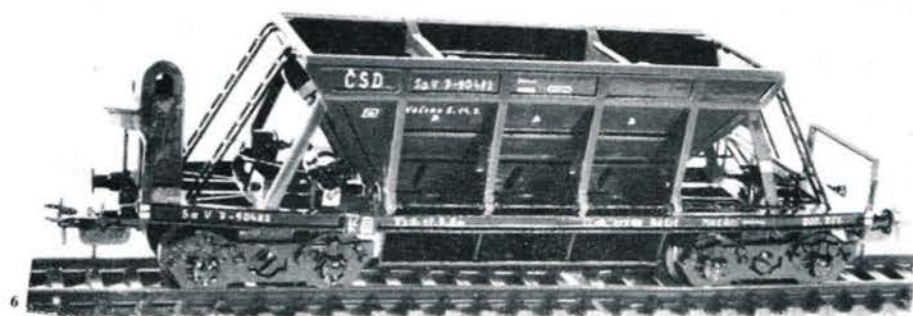
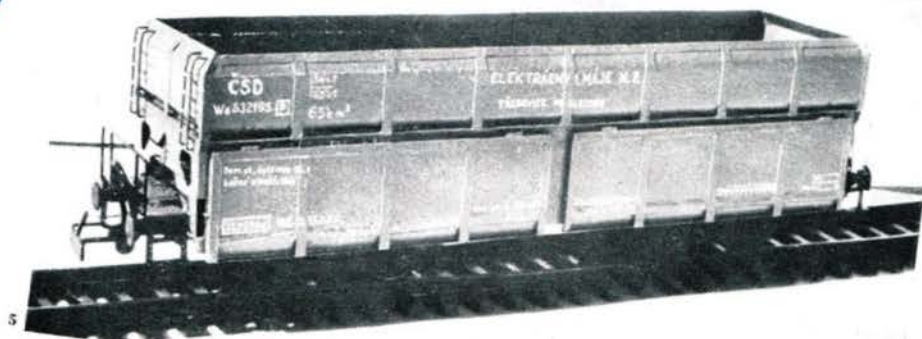


Bild 5 H0-Modell eines vierachsigen Selbstladewagens der Gattung Wa für Kohle mit beweglichen Seitenwänden, angefertigt von Karel Kvarda.

Bild 6 H0-Modell eines vierachsigen Selbstladewagens der Gattung Sav der CSD, angefertigt von Josef Kazda, Prag. Dieses Modell wurde preisgekrönt.

Bild 7 H0-Modelle eines Empfangsgebäudes und einer Brandstelle von Karel Supik aus Prag.

Bild 8 H0-Modell von Erich Kaiser nach einem Bauplan in „Der Modelleisenbahner“, angefertigt zum Modellbahnwettbewerb 1958 der DDR.



Bauplan für das Stellwerk „Wo“ Bf Waldheim in der Baugröße H0

**Инструкция для изготовления диспетчерской «ВО» вокзала Вальдхейм
в масштабе «Н 0».**

Building plan for signal box „Wo“ of railway station Waldheim in size H0

Plan de construction en H0 pour le poste „Wo“ de la gare de Waldheim

Die Beschreibung der Modellbahnanlage „Waldheim—St. Annen“ im Heft 11/56, S. 335, hat bei vielen Modelleisenbahnern großen Anklang gefunden. Wir kommen heute einem häufig geäußerten Wunsche nach, wenn wir diesen Bauplan veröffentlichen. Ein Bild von diesem Modell haben wir im Heft 8/56, S. 239, veröffentlicht. In seiner äußeren Gestaltung paßt sich das Modell dem des Empfangsgebäudes Bf Waldheim im Heft 10/54, S. 289, an.

Mit diesem Bauplan wollen wir in der Modellbaukunst einen Schritt weiter gehen. Nicht nur schöne Fassaden wollen wir bauen, sondern man soll auch in unser Gebäude hineinblicken und feststellen können, wie es darinnen aussieht. Wir wollen deshalb das Gebäude mit vollständiger Inneneinrichtung versehen. Der Stellwerksraum mit seinen vielen Fenstern ist hierfür besonders geeignet. Mancher Modelleisenbahner wird vor der schwer erscheinenden Aufgabe zurückschrecken, aber die Mehrarbeit wird sich auf jeden Fall lohnen. Die Inneneinrichtung kann selbstverständlich auch weggelassen werden.

Bauanleitung

Alle Teile werden von der Zeichnung (Zeichnung Nr. 14.11 — Bl. 2 bis 7) maßgerecht auf das in der Stückliste angegebene Material übertragen mit der Laubsäge ausgesägt oder mit einem scharfen Messer ausgeschnitten. Die Fensteröffnungen und Fachwerkfelder sticht man am besten mit einem Stecheisen entsprechender Breite aus. So erhält man saubere Kanten und erspart es sich, die Teile nacharbeiten zu müssen. Zuerst wird das Erdgeschoß zusammengebaut. Die vorgefertigten Außenwände werden mit den weiß gestrichenen Fenstern und der Tür zum Spannwerksraum (unter dem Stellwerksraum liegend) versehen und mit Zellophan verglast. Dann werden die Außenwände zusammengeklebt und um das Grundbrett lfd. Nr. 1 geleimt. Sind die Sohlbänke lfd. Nr. 6 und der Obergeschoßfußboden lfd. Nr. 8, der genau eingepaßt werden muß, eingeklebt, ist das Erdgeschoß schon rohbaufertig.

Nun kann das Obergeschoß zusammengebaut werden. Dies erfordert etwas mehr Arbeit. Die Herstellung der einzelnen Wände soll am Beispiel der Vorderwand lfd. Nr. 9 und 10 näher erläutert werden. Zuerst schneiden wir das Fachwerk lfd. Nr. 11 mit einem Stecheisen genau aus. Dann wird die Vorderwand außen lfd. Nr. 9 mit der Laubsäge so ausgesägt, daß allseitig ca. 0,5 mm Material stehen bleibt, also alle Aufrißlinien noch gut zu sehen sind. Bei der Vorderwand (innen) lfd. Nr. 10 verfahren wir ebenso, jedoch sind die Fensteröffnungen schon genau auszustechen. Dann wird Teil 11 auf Teil 9 geklebt. Nach dem Trocknen werden alle Fensteröffnungen mit dem Stecheisen genau nachgearbeitet und die Wand allseitig genau beschnitten. Dann werden die zusammengefügte Teile 11 und 9 mit Teil 10 verleimt und nach dem Trocknen nochmals dem Zeich-

nungsmaß entsprechend beschnitten. Bevor wir die Fenster von innen einkleben, streichen wir die Innenseiten der Fensteröffnungen (Fensterleibungen) in der Farbe des Fachwerkes braun an. Wenn wir die weiß gestrichenen Fenster eingeklebt haben, legen wir Zellophanstücke in gleicher Größe auf und befestigen sie, indem wir die Fensterrahmen lfd. Nr. 23 aufkleben. Die Sohlbänke werden jetzt angeleimt und dann die Wände vor dem Zusammenbau von innen angestrichen. Vorgeschlagen wird ein weißer Anstrich mit unterem 15 mm hohen beigefarbenem Sockel. Am besten eignet sich hierzu, wie für alle Anstricharbeiten, Plakatfarbe. Der Fußboden wird braun angestrichen. Sind alle Wände so vorgefertigt, kann das Obergeschoß zusammengebaut werden. Dies geschieht wie beim Erdgeschoß. Danach wird erst die Inneneinrichtung hergestellt.

Die Möbel werden zusammengebaut, angemalt und an den entsprechenden Stellen am Fußboden leicht angeklebt. Die Decke des Stellwerksraumes versehen wir in der Mitte mit einer Bohrung von 5 mm ϕ , streichen sie weiß und kleben sie in das Obergeschoß ein, nachdem die genaue Paßform erprobt worden ist. Sie muß sich mit der Oberkante der Wände in einer Höhe befinden. Dann wird in der Mitte des Dachgesims lfd. Nr. 41 ein Loch von 10 mm ϕ für die Glühlampe gebohrt. Dann wird das Dachgesims auf das Obergeschoß geklebt.

Erst jetzt wird der Anbau hergestellt. Die Außen- und Innenwände des Anbaues werden, wie beim Obergeschoß erläutert, vorbereitet und auch von innen angestrichen, desgleichen die Seite des Hauptbaues, an die der Anbau anschließt. Der Zusammenbau geschieht folgendermaßen: Die Vorderwand lfd. Nr. 27 seitlich an Teil lfd. Nr. 1 kleben, dann die Werkstatttrennwand lfd. Nr. 35 und die Mittelwand des Anbaues lfd. Nr. 28. Dann wird die Werkstattdecke lfd. Nr. 34



und die Werkstattwand (außen) lfd. Nr. 36 an Grundbrett lfd. Nr. 1 geleimt. Zuvor erhält jedoch die Werkstattdecke lfd. Nr. 34 in der Mitte eine Bohrung von 5 mm ϕ für die Glühlampe. Zum Schluß wird der Anbau mit der Rückwand lfd. Nr. 29 geschlossen. Haben wir sauber gearbeitet, müssen die Teile 2 und 29 in einer Flucht liegen. Nun wird die Treppe lfd. Nr. 37 (aus Pappe geknickt) von oben beginnend auf die Treppentritten aufgeklebt und die Vorlegestufe lfd. Nr. 38 angeleimt.

Bevor die Dachflächen aufgeleimt werden, wird die Beleuchtung eingebaut. Die Zuleitungsdrähte werden an die Glühlampen gelötet und durch den in der rechten hinteren Ecke des Stellwerksraumes eingeleimten Strohalm, der mit den Möbeln einzubauen ist, nach unten durch das Grundbrett geführt.

Nun werden die Dachkonstruktion lfd. Nr. 45 auf das Dachgesims lfd. Nr. 41 und sämtliche Dachflächen auf

das Gebäude geleimt. Bevor das Dach mit Ziegeln eingedeckt wird, sind alle Kanten und Flächen mit feinem Sandpapier zu verputzen und die Schornsteine und das Dachfenster aufzukleben.

Jetzt wird das Dach mit Ziegeln eingedeckt. Dies geschieht folgendermaßen: Aus Furnierabfällen verschiedener Holzsorten (am besten dunkles Holz, wie Nußbaum, Mahagoni u. dgl.) werden 2 mm breite Streifen geschnitten. Diese werden mit der Schere in 4 mm lange Stücke zerteilt, und die Ziegel werden gut durcheinander gemischt, und dann kann man beginnen, das Dach einzudecken. Die Dachfläche lfd. Nr. 42 wird, an der Traufe beginnend, ca. 5 mm breit mit Kaltleim bestrichen. Dann werden die einzelnen Ziegel mit der Pinzette nebeneinander aufgeklebt. Wenn die erste Reihe fertig ist, wird in 3,5 mm Abstand vom Rand ein durchgehender Bleistiftstrich gezogen, der als Richtkante für die nächste Reihe dient. So wird Reihe

Stückliste zum Bauplan für das Stellwerk „Wo“ Bf Waldheim

Lfd. Nr.	Stück	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	1	Grundbrett	Sperrholz	154,5 × 47 × 2,5 mm
2	2	Vorder- u. Rückwand	Pappe	97 × 39,5 × 2 mm
3	1	Seitenwand Erdgeschoß (Ansicht A)	Pappe	47 × 39,5 × 2 mm
4	1	Seitenwand Erdgeschoß (Ansicht B)	Pappe	47 × 39,5 × 2 mm
5	6	Fenster	Pappe	10 × 15,5 × 0,3 mm
6	6	Sohlbank	Pappe	7 × 3 × 0,5 mm
7	2	Tür (Spann- u. Stw.-Raum)	Pappe	12 × 24 × 0,2 mm
8	1	Fußboden des Stw.-Raumes	Sperrholz	93 × 47 × 2 mm
8 a	1	Decke des Stw.-Raumes	Sperrholz	97 × 51 × 2 mm
9	1	Vorderwand I. Gesch. (außen)	Pappe	101 × 34,5 × 1 mm
10	1	Vorderwand I. Gesch. (innen)	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
11	1	Fachwerk für lfd. Nr. 9	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
12	1	Fachwerk für lfd. Nr. 13	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
13	1	Rückwand, erstes Geschoß (außen)	Pappe	101 × 34,5 × 1 mm
14	1	Rückwand, I. Geschoß (innen)	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
15	1	Seitenwand (Ansicht A) erstes Geschoß (außen)	Pappe	51 × 34,5 × 1 mm
16	1	Seitenwand (Ansicht A) erstes Geschoß (innen)	Pappe	51 × 34,5 × 0,5 mm
17	1	Fachwerk für lfd. Nr. 15	Pappe	21 × 34,5 × 0,5 mm
18	1	Seitenwand (Ansicht B) erstes Geschoß (außen)	Pappe	51 × 34,5 × 1 mm
19	1	Seitenwand (Ansicht B) erstes Geschoß (innen)	Pappe	51 × 34,5 × 0,5 mm
20	1	Fachwerk für lfd. Nr. 18	Pappe	51 × 34,5 × 0,5 mm
21	7	Fenster für Stellwerksraum (groß)	Pappe	18 × 18 × 0,3 mm
22	1	Fenster für Stellwerksraum (klein)	Pappe	18 × 11 × 0,3 mm
23	7	Fensterrahmen (groß)	Pappe	20 × 20 × 0,1 mm
24	1	Fensterrahmen (klein)	Pappe	20 × 13 × 0,1 mm
25	7	Sohlbank, innen (groß)	Pappe	16 × 1,5 × 0,5 mm
26	1	Sohlbank, innen (klein)	Pappe	9 × 1,5 × 0,5 mm
27	1	Vorderwand des Anbaues	Pappe	71 × 59,5 × 2,5 mm
28	1	Mittelwand des Anbaues	Pappe	71 × 59,5 × 2,5 mm
29	1	Rückwand des Anbaues	Pappe	71 × 42 × 2 mm
30	1	Tür (Werkstatt)		12,5 × 25 × 0,2 mm
31	1	Tür (Abort)	Pappe	10 × 23 × 0,2 mm
32	2	Fenster (Werkstatt)	Pappe	16 × 18 × 0,7 mm
32 a	2	Sohlbank	Pappe	14 × 3 × 0,2 mm
33	2	Fensterrahmen (Werkstatt)	Pappe	22 × 20 × 0,2 mm
34	1	Werkstattdecke	Pappe	11 × 40 × 1 mm
35	1	Werkstatt-Trennwand (u. d. Treppe)	Pappe	34 × 10 × 1 mm
36	1	Werkstatt-Trennwand (außen)	Pappe	40 × 11 × 2 mm
37	1	Treppe	Pappe	95,5 × 10 × 0,2 mm
38	1	Vorlagestufe (klein)	Pappe	10 × 3,5 × 2,5 mm
39	1	Vorlagestufe (groß)	Pappe	16 × 7 × 2,5 mm
40	1	Vorlagestufe (Stellwerksraum)	Pappe	10 × 2,5 × 2 mm
41	1	Dachgesims	Pappe	121 × 75 × 1 mm
42	2	Dachfläche (groß)	Sperrholz	121 × 50 × 1 mm
43	1	Dachfläche (klein)	Sperrholz	75 × 50 × 1 mm
44	1	Dachfläche (klein mit Anbau)	Sperrholz	75 × 113 × 1 mm
45	1	Dachkonstruktion	Pappe	120 × 37 × 2 mm
46	1	Dachfenster	Pappe	8 × 5 × 0,5 mm
47	1	Schornstein (Stellwerk)	Pappe	22,5 × 33 × 0,5 mm
48	1	Schornstein (Werkstatt)	Pappe	22,5 × 26,4 × 0,5 mm
49	2	Satz Sh-Signale	Pappe	6 × 6 × 0,2 mm
50	2	Tisch	Pappe	10 × 42 × 0,5 mm
51	2	Stuhl	Pappe	10 × 24 × 0,5 mm
52	1	Bank	Pappe	26 × 4 × 0,5 mm
53	1	Schrank	Pappe	20 × 59 × 0,5 mm
54	1	Ofen	Pappe	13 × 42 × 0,5 mm
55	1	Waschbecken	Pappe	17 × 13 × 0,2 mm
56	1	Hebelbank mit Block	Pappe	versch. Abm. 0,5 mm st.
57	1	Stw.-Meister	Lindenholz	8 × 6 × 20 mm
58	1	Schrankenwinde	Pappe	versch. Abm. 0,5 mm st.
59	1	Schornstein	Pappe	25 × 28 × 0,2 mm