JAHRGANG 14
JULI 1965
7

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1.–
32 542
A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

7 JULI 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. Präsident: Staatssekretär und erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär: Ing. 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.).

Der Redaktionsbeirat

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, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.
Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, 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, Eichborndamm 141–167, und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska 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, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Seite

H. Janas
Elektrifizierung bei der DR bis 1970 194

G. Barthel
Ein Rollbock für Schmalspurfreunde 196

Gemeinschaftsanlage der AG Karl-Marx-Stadt 197

Vorerst eine Versuchsanlage 198

Lokomotivbild-Archiv 199

Gleisplan des Monats (H0) 202

Dipl.-Ing. F. Spranger
Die Spreewaldbahn 203

W. Hirsch
Fahrtrichtungsänderung für Allstrommotoren mittels Gleichrichter 206

Basteleien 207

Dipl.-Ing. R. Zschech
Wendezug der Bodensee – Toggenburg-Bahn 210

Dipl.-Ing. K. Uhlemann
Vierachsiger Schienenwagen SSlu der DR 210

H. Kirchhoff
Ölhauptfeuerung oder Ölzusatzfeuerung auf Dampflokomotiven 212

Leserbriefseite 213

Wissen Sie schon? 214

„Silberpfeil" auf der I. Weltausstellung des Verkehrs München 1965 214

Änderung der Nebenzeichen an Güterwagen 214

Wir stellen vor: TT-Modell E 70 01 der Firma Herr KG 215

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 216

Schnellfahrlokomotive der Baureihe E 03 217

Buchbesprechungen 219

Selbst gebaut 3. Umschlagseite

Titelbild

Immer wieder ist die Schwebeseilbahn in Dresden-Loschwitz ein Anziehungspunkt. Bei einer Streckenlänge von 0,254 km benötigt sie eine Fahrzeit von drei Minuten. Die Eigenmasse eines Wagens beträgt 9350 kg, seine Tragfähigkeit ist mit 3500 kg angegeben. Foto: R. Knöbel, Dresden

Rücktitelbild

Ausschnitt der Modellbahnanlage der DMV-Arbeitsgemeinschaft Karl-Marx-Stadt (siehe auch die Bildseite 197)

In Vorbereitung

Der neue Transalpin
Die Mühlkreisbahn
Umbau von Zeuke-TT-Weichen auf Unterflurantrieb
Entwicklung der Güterzuggepäckwagen
Die Zweifrequenzlokomotive E 344 01 der DB

Zur Ostseewoche 1965

Wie in jedem Jahr, so werden auch in diesem Jahr zur nunmehr schon traditionellen Ostseewoche, die vom 4. bis 11. Juli stattfindet, viele Gäste aus den skandinavischen Ländern in unsere Republik kommen.

All diejenigen, die gerade am 6. Juli auf der Königslinie von Trelleborg nach Saßnitz reisen, werden sich vielleicht erinnern, daß an diesem Tag die Königslinie Geburtstag hat. Am 6. Juli 1909 wurde auf der Grundlage eines Staatsvertrages zwischen Schweden und Deutschland der Trajektverkehr auf dem rund 107 km langen Wasserweg eröffnet. Reisende aus den skandinavischen Ländern, die vorher über Dänemark und weiter mit Postschiffen zu reisen gezwungen waren, benötigten damit nur etwa 50 Prozent der zuvor notwendigen Reisezeit. Der Kontinent war damit für Skandinavien nähergerückt, und von Jahr zu Jahr stieg die Zahl der beförderten Personen und Güter.

Der zweite Weltkrieg mit all seinen unheilvollen und schrecklichen Auswirkungen brachte den Fährverkehr fast zum Erliegen, so daß zum Ende des zweiten Weltkrieges die Beförderungsleistungen auf den absoluten Tiefstand sanken.

Jedoch schon drei Jahre später, 1948, konnte durch Vermittlung der damaligen Sowjetischen Militäradministration in Deutschland der Trajektverkehr mit ausschließlich schwedischen Schiffen wieder aufgenommen werden. Durch die kluge Politik unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates, durch das Verständnis und die Unterstützung der schwedischen Regierung und entsprechender Abkommen zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Schwedischen Staatsbahn erfuhr der Trajaktverkehr in den darauffolgenden Jahren eine außerordentliche Belebung, so daß bereits 1958 eine Steigerung der Beförderungsleistungen um 120 Prozent gegenüber dem Vorkriegsstand zu verzeichnen war. Aber schon Jahre vorher waren sich die Eisenbahnverwaltungen Schwedens und der DDR darüber im klaren, daß mit den alten schwedischen Fährschiffen eine Leistungssteigerung kaum noch möglich wäre. Und so stellte die Schwedische Staatsbahn 1958 die „Trelleborg" und die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1959 die „Saßnitz" in Dienst, zwei Schiffe mit etwa gleichen Abmessungen und annähernd gleicher Kapazität. Sie wurden auf den Werften ihrer Heimatländer gebaut und so ausgestattet, daß sie allen Anforderungen eines schnellen und modernen Trajektverkehrs Rechnung tragen.

Für die Wirtschaft der skandinavischen Länder und auch für den Touristenverkehr hatte das große Bedeutung. Von Jahr zu Jahr erhöhte sich die Zahl derjenigen, die unsere Republik, ihre Urlaubszentren sowie Kultur- und Kunststätten kennenlernen wollten. Es erhöhte sich aber auch die Zahl der Geschäftsleute, die ihre Frachten über die Königslinie versandten oder empfingen; hatte doch die Deutsche Reichsbahn durch eine gute Zusammenarbeit mit den europäischen Eisenbahnverwaltungen günstigste Beförderungswege und Kurse festgelegt, die im Internationalen Güterkursbuch (LIM) ihren Niederschlag fanden. Entsprechende Vereinbarungen wurden unter anderem mit Belgien, der Volksrepublik Bulgarien, der ČSSR, den Volksrepubliken Polen und Rumänien, der Schweiz, Österreich, Frankreich und England getroffen.

Schnell, sicher und billig rollen die Transitfrachten über das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn, werden sie mit den beiden Fährschiffen trajektiert. Alle diejenigen aber, die da meinten, daß die sogenannte Vogellinie, die die Deutsche Bundesbahn mit großem Aufwand baute, dem Trajektverkehr zwischen Schweden und der DDR das Wasser abgraben würde, mußten sich durch die Praxis eines Besseren belehren lassen; denn nach wie vor ist die Königslinie die schnellste und kürzeste Verbindung zwischen Skandinavien und dem Kontinent. In ihr findet die aktive Politik und die Anerkennung der Prinzipien der friedlichen Koexistenz zwischen Staaten mit unterschiedlicher Gesellschaftsordnung sinnvollen Ausdruck.

Die Gäste, die in diesem Jahr zur Ostseewoche in der DDR weilen, werden sich davon überzeugen können, daß die Politik in unserem Staat richtig ist. Sie werden gemeinsam mit Tausenden Bürgern unserer Republik ihren Willen bekunden, den Frieden zu bewahren und die Ostsee heute und morgen als Meer des Friedens zu erhalten. Dies ist um so notwendiger, da die Geschichte der Königslinie nachdrücklich unterstreicht, daß Handel und Wandel nur im Frieden blühen und gedeihen können.

– Ma –

Liebe Leser!

Sicher wird es Ihnen sofort aufgefallen sein, daß der Umfang dieses Heftes um vier Druckseiten geringer ist als sonst üblich. Das vorliegende Heft hat also nur 32 Seiten anstatt 36 Seiten. Das nächste Heft wird aber dafür um vier Seiten erweitert, es hat dann einen Umfang von 40 Seiten. Wegen unserer Kunstdruckpapierseiten ist der gesamte Druckvorgang billiger, wenn man – im Gegensatz zu 36 Seiten – entweder 32 Seiten oder 40 Seiten druckt. Wir haben uns daher entschlossen, monatlich den Umfang zu wechseln. Alle Hefte mit ungeraden Zahlen (1, 3, 5, 7, 9, 11) werden künftig 32 Seiten und die Hefte mit den geraden Zahlen (2, 4, 6, 8, 10, 12) 40 Seiten haben. Der Gesamtumfang in einem Jahr wird also keinesfalls reduziert.

Ing. HARALD JANAS, Erfurt

Elektrifizierung bei der DR bis 1970

Электрофикация ДР до 1970 го года

Electrification at the DR until 1970

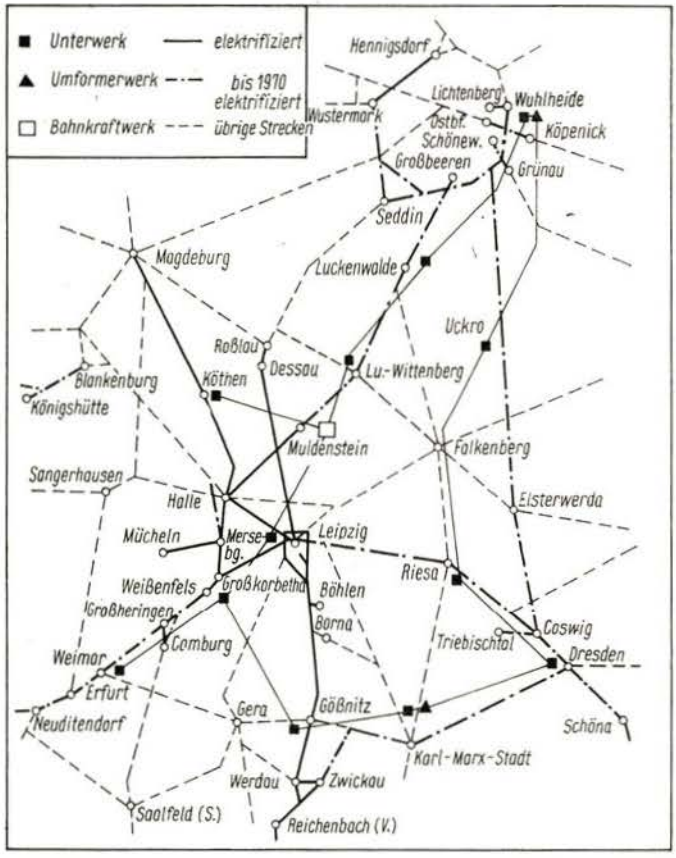
Électrification à la DR jusqu'à 1970

Nach der Veröffentlichung „Die Elektrifizierung im mitteldeutschen Raum" des Dipl.-Ing. Friedrich Sranger, Dresden, im Heft 1/63 wird mit diesem Artikel die weitere Elektrifizierung im Bereich der Deutschen Reichsbahn beschrieben.

Inzwischen elektrifizierte Strecken

Seit der Veröffentlichung des o. g. Artikels wurde am 28. Dezember 1963 der 45 km lange Streckenabschnitt Altenburg–Zwickau dem elektrischen Betrieb übergeben. Kurze Zeit darauf, am 10. Januar 1964, war der Streckenabschnitt Leipzig–Großkorbetha (32 km) fertiggestellt. Damit wäre es bereits möglich gewesen, Lokumläufe Leipzig–Halle–Weißenfels–Leipzig auszuführen. Doch an den ungünstigen Zuglagen, daß bei jedem der oben angeführten Bahnhöfe „Kopf" gemacht werden müßte, wozu der Kopfbahnhof Leipzig den Lokwechsel noch weiter verzögerte, ließen zunächst das Vorhaben scheitern.

Nach der Fertigstellung des Abschnittes Abzweigung Bogendreieck Werdau–Reichenbach/V. war es möglich, mit Beginn des Sommerfahrplanes 1964 den D 147/148 („Kärlex") sowie auch weitere Züge zwischen Leipzig und Reichenbach mit Elloks zu bespannen.



Um der Förderung der Braunkohle im Geiseltal nicht hinderlich zu sein, wurde der betreffende Streckenabschnitt der Strecke Merseburg–Mücheln auf seine nun endgültige Streckenführung umgebaut und im IV. Quartal 1964 dem elektrischen Betrieb übergeben.

In der Umstellung befindliche Strecken

Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1965 wurde auf dem 52 km langen Streckenabschnitt Zwickau–Karl-Marx-Stadt Hbf und Hilbersdorf der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Dazu kommt noch mit Beginn des Winterfahrplanes 1965/66 der Streckenabschnitt Karl-Marx-Stadt–Freiberg (36 km).

Zum gleichen Zeitpunkt wird auf der sogenannten Rübelandbahn zwischen Blankenburg/Harz und Königshütte der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Da diese Strecke mit dem übrigen elektrischen Streckennetz nicht in Berührung kommt, also einen reinen Inselbetrieb darstellt, wird die Fahrdrahtspannung von 25 kV mit der Industriefrequenz 50 Hz verwendet. Somit entfällt eine elektrische Speiseleitung zwischen dem Bahnkraftwerk Muldenstein und dem betreffenden Unterwerk. Zum Einsatz gelangt die Neubaulok der Baureihe E 251 mit der Achsfolge Co'Co'. Die auf dieser Strecke nicht elektrifizierten Abschnitte werden mit Dieselloks befahren, so daß die Dampfloks der Baureihe 95° frei werden und in Thüringen ein neues Einsatzgebiet finden.

Perspektive im elektrischen Zugbetrieb bis 1970

Die Elektrifizierung wird weiter fortgesetzt und das Tempo wird erheblich steigen. Zunächst wird vom sogenannten sächsischen Dreieck bis 1966 die Strecke (Leipzig)–Zwickau–Dresden umgestellt. Der letzte Abschnitt Freiberg–Dresden hat eine Länge von 44 km. Dann ist es in dieser Relation möglich, Züge von Dresden bis Reichenbach/V. mit Elloks zu bespannen.

1967 wird die Strecke Weißenfels–Erfurt–Neudietendorf (100 km) mit dem Anschluß nach Camburg der elektrischen Zugförderung übergeben, so daß dann zwischen Erfurt und Halle bzw. Leipzig alle Züge mit Elloks befördert werden können.

Im Jahre 1968 kommt außer der Schnellbahn Halle (15 km) noch die Strecke Dresden–Riesa (65 km) mit dem Anschluß Coswig–Meißen–Triebischtal (11 km) hinzu.

Mit der Fertigstellung der Strecke Riesa–Leipzig (66 km) im Jahre 1969 ist das sächsische Dreieck geschlossen. Außerdem wird noch im gleichen Jahr die Strecke Muldenstein–Schöneweide bzw. Wuhlheide

(144 km) auf elektrische Zugförderung umgestellt. Die Beförderung von Zügen mit Elloks zwischen Erfurt und Berlin über Halle oder Leipzig ist dann möglich. Da von Jahr zu Jahr die Anzahl der umgestellten Streckenkilometer steigt, werden im Jahre 1970 auch 288 km auf den elektrischen Betrieb umgestellt. Es sind die Strecken:

Schöna—Dresden,
Coswig—Elsterwerda—Südlicher Außenring,
Südlicher Außenring—Seddin—Wustermark,
Südlicher Außenring—Großbeeren,
Wuhlheide—Berlin-Lichtenberg,
Berlin-Ostbahnhof—Köpenick,
Südlicher Außenring—Grünau.

Außer den Transitzügen können dann auch die internationalen D-Züge zur befreundeten ČSSR von Berlin bis nach Bad Schandau bzw. Schöna mit Elloks gefahren werden.

Durch die langen Strecken kann das gestellte Ziel, jede Ellok soll im Reisezugdienst 600 km und im Güterzugdienst 500 km täglich zurücklegen, erreicht werden.

Die elektrischen Triebfahrzeuge im Jahre 1970

Bis jetzt sind die Loks der Baureihen E 05^1 und E 21 aus dem Betrieb gezogen. Dagegen wurden bereits etwa 90 Loks der BR E 11 bzw. E 42 in Betrieb genommen. Wenn später genügend Neubau-Elloks vorhanden sind, werden weitere Splitterbaureihen wie die E 77, E 95 u. a. aus dem Betrieb gezogen.

Im Jahre 1969 sollen Neubautriebfahrzeuge der BR E 51 (eine Entwicklung aus der 50-Hz-Lok der BR E 251) die Aufgaben der BR E 94 übernehmen. Diese Lok mit der Achsfolge Co'Co' und einer Nennleistung von 4800 kW wird eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h besitzen.

Nach 1970 wird die gegenwärtige E 11-Konstruktion noch abgewandelt werden als leichte Mehrzwecklok E 11^{10} mit 2200 kW Leistung und 120 km/h Höchstgeschwindigkeit und als Schnellfahrlok E 11^{20} mit 3300 kW und 160 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Bahnbetriebswerke für Elloks

Entsprechend dem Einsatz und der technisch komplizierteren Unterhaltung der Ellok gegenüber der Dampflok werden die Elloks zentral in bestimmten Bahnbetriebswerken beheimatet.

Für die einzelnen Reichsbahndirektionen sind folgende Bahnbetriebswerke vorgesehen (Stand 1970):

Rbd Berlin	Bw Berlin-Ostbahnhof Bw Seddin
Rbd Dresden	Bw Dresden-Friedrichstadt Bw Karl-Marx-Stadt Hbf
Rbd Erfurt	Bw Erfurt G
Rbd Halle	Bw Halle P Bw Leipzig-West
Rbd Magdeburg	Bw Buckau mit Außenstelle Blankenburg/Harz

Aus der geringen Anzahl der Bahnbetriebswerke ist ersichtlich, daß die Unterhaltung der neuen Triebfahrzeuge stark konzentriert ausgeführt wird. Im Endzustand wird es im Republikmaßstab für Dieselloks und Elloks nur noch 21 Bahnbetriebswerke geben. Die Anzahl der Einsatzstellen (ehemals Lokbahnhöfe) wird auch reduziert werden. Dieses entspricht der ökonomischen Grundkonzeption der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft.

Die Bahnstromversorgung

Ende Mai 1965 wurde das Umformerwerk Karl-Marx-Stadt, in welchem 50 Hz-Drehstrom in $16^2/_3$ Hz-Bahnstrom umgeformt wird, in Betrieb genommen. Diese elektrische Energie sowie die des BKW Muldenstein reichen aus, um das sächsische Dreieck, die vorhandenen Strecken und die Strecke Weißenfels—Erfurt zu versorgen. Dazu ist die Errichtung von Unterwerken in Weimar, Riesa und Dresden erforderlich, die an die 110 kV-Fernleitung angeschlossen werden müssen.

Zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes im Jahre 1969 ist ein weiteres Umformerwerk in Berlin-Wuhlheide notwendig. Dazu kommt noch die Errichtung von Unterwerken in Lutherstadt-Wittenberg, Luckenwalde und Uckro, welche ebenfalls mit der 110 kV-Ringleitung verbunden werden.

Literatur

Ing. R. Wagner, „Entwicklung und Einsatz der Triebfahrzeuge bei der Traktionsumstellung", „Schienenfahrzeuge" Heft 1/65, „Elektrisch bis 1970", „Fahrt frei" Nr. 5/65

Neue Strecken eingeweiht

Am 28. Mai 1965 wurden zwei Teilvorhaben der Abfuhrstrecke Rostock-Überseehafen—Berlin, der zweigleisige Streckenabschnitt Fürstenberg—Neustrelitz und die Verbindung von Laalendorf bis Plaaz, in Betrieb genommen. Auf dem Bahnhof Plaaz gab um 10 Uhr der Stellvertreter des Ministers und Leiter der Politischen Verwaltung der DR, Robert Menzel, und um 9 Uhr auf dem Bahnhof Fürstenberg der Präsident der Rbd Greifswald, Rb-Direktor Grohs, die neuen Strekken frei.

Das Teilvorhaben Vogelsang—Plaaz stellt die direkte Nord-Süd-Verbindung von Rostock nach Berlin her. Damit wird der Knoten Güstrow entlastet. Für den 12 km langen Streckenabschnitt mußten 1,9 Millionen m^3 Boden bewegt werden. Neun Moorstellen mit einer Gesamtlänge von 2400 m (etwa 225 000 m^3 Moor) mußten durch Sprengungen bzw. Ausbaggerungen beseitigt werden.

Auch zwischen Fürstenberg und Dannenwalde erhielt die Abfuhrstrecke eine neue Trasse von insgesamt 13 km Länge. 1,4 Millionen m^3 Erde wurden befördert. Die größten Schwierigkeiten waren beim Bau des Bahndammes durch den Költschsee zu bewältigen. Das Moor wurde beiseitegesprengt, und 60 000 m^3 Erde wurden in den See gefahren.

GÜNTER BARTHEL, Erfurt

Ein Rollbock für Schmalspurfreunde

Um beim Transportieren von Gütern, die von einer Normal- auf eine Schmalspurstrecke übergehen sollen, Kosten und Zeit zu sparen, verwendet man neben den bekannten Rollwagen (das Modell ist von der Firma Herr KG herausgebracht worden) auch sogenannte Rollböcke. Diese sind älter als die Rollwagen und wurden schon im vorigen Jahrhundert eingesetzt.
Es sind kleine, vierachsige Wägelchen, die unter die Achsen der normalspurigen Güterwagen geschoben werden und diese dann gewissermaßen „aufbocken".
Dieser Vorgang kann nur auf den Spurwechselbahnhöfen vorgenommen werden, die eine entsprechende Umsetzanlage besitzen. Eine solche Anlage besteht aus einem Schmalspurgleis, das auf eine gewisse Länge zwischen den Schienen eines etwas erhöht angeordneten Normalspurgleises liegt (Bild 1).

Zur Nachbildung eignen sich gut die älteren, noch nicht spitzengelagerten zweiachsigen Schmalspurdrehgestelle der Firma Herr KG, wie man sie noch im Handel erhalten kann. Wir entfernen an beiden Seiten die Kunststoffblenden und kürzen die Blechträger etwas an den Enden. Nun haben zwar die Rollböcke beim Vorbild keine Außenlager, doch wird in unserem Falle der Gesamteindruck nicht gestört.
Um einen normalspurigen Piko-Wagen „aufbocken" zu können, müssen zwei Radsätze präpariert werden. Wir nehmen zwei ausgediente Piko-Radsätze, ziehen die Räder ab und feilen sie dünner. Sie müssen dabei ein Maß erreichen, daß sich beim Aufstecken des Radsatzes auf den Rollbock ein leichtes Drehspiel ergibt. Das ist bei einem Innenmaß von etwa 18 mm der Fall (Bild 2). Dabei ist die Bogenläufigkeit gesichert. Die Befestigung

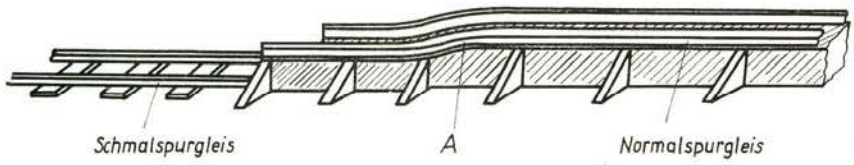


Bild 1

Die Rollböcke werden in das erhöht liegende Normalspurgleis geschoben, dann drückt eine Lok die Normalspurgüterwagen über die Rollböcke. Hier werden nun gabelförmige Tragarme unter den Wagenachsen hochgeklappt.
Zieht jetzt die Schmalspurlok die Rollböcke nach vorn, dann senken sich die Wagenachsen der Normalspurgüterwagen noch mehr in die Gabeltragarme, weil das Normalspurgleis sich ebenfalls senkt (Stelle A in Bild 1) und ruhen so fest: der „Rollbock" hat den Güterwagen aufgebockt. Es leuchtet ein, daß das Auffahren der Güterwagen auf Schmalspur-Rollwagen schneller geht und diese deshalb den Rollbock leicht verdrängten.
Wir können uns nun mit einfachen Mitteln diese kleinen Rollböcke selbst herstellen:

des Radsatzes auf dem Drehgestell erfolgt durch eine Drahtspange (Bild 3).

Gekuppelt wird der Wagen mit der handelsüblichen Kuppelstange, wie sie auch am Rollwagen benutzt wird. Die Verbindung zum Schmalspurdrehgestell erfolgt durch einen Blechstreifen, der umgewinkelt wird, einen Schlitz erhält (Bilder 3 und 4) und ebenfalls an der Drahtspange drehbar befestigt wird.

Die so hergerichteten Wagen lassen sich einwandfrei ziehen und drücken. Bei dieser Methode lassen sich natürlich nur Wagen aufbocken, wenn man die präparierten Radsätze einsetzt. Auch vierachsige Güterwagen können in der gleichen Weise auf ein Schmalspurgleis übergeführt werden.

Bild 2

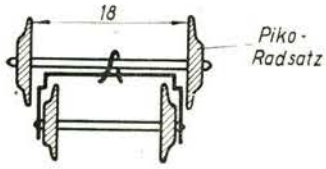


Bild 3

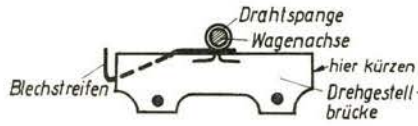
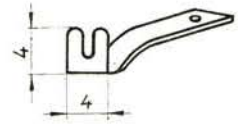
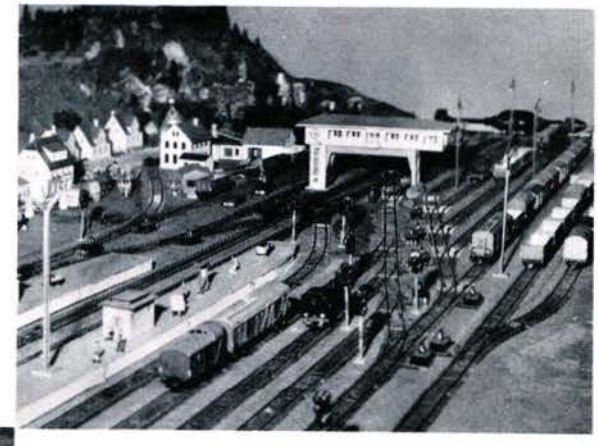


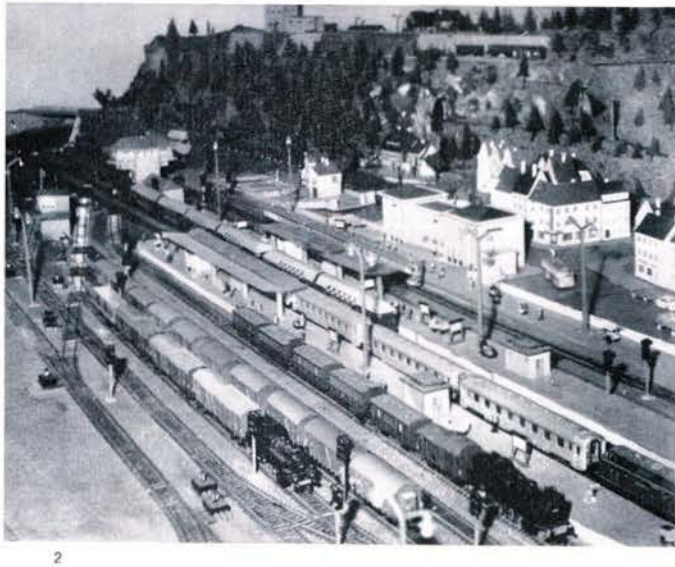
Bild 4



Gemeinschaftsanlage der AG Karl-Marx-Stadt



1



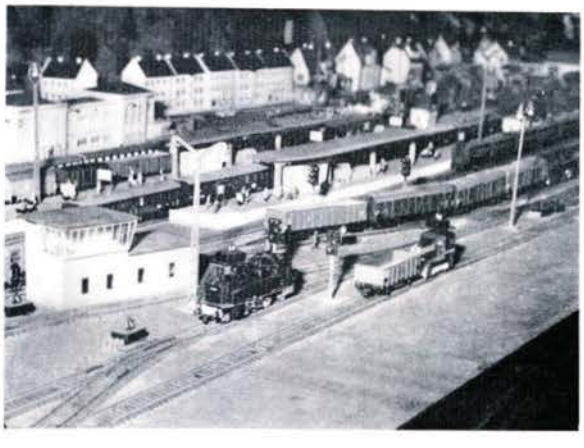
2

- *Bild 1 Ostseite des Hauptbahnhofes*
- *Bild 2 Westseite des Hauptbahnhofes*
- *Bild 3 VT 135 auf der Nebenbahn; ein Doppelstockzug auf der Hauptbahn (mit Lok der Baureihe 84) erwartet am Signal „Fahrt frei"*

Eine 17 m² große H0-Gemeinschaftsanlage wurde von den Modellbahnfreunden der Arbeitsgemeinschaft Karl-Marx-Stadt erbaut und anläßlich der 800-Jahr-Feier von Karl-Marx-Stadt (Juni 1965) erneut der Öffentlichkeit vorgestellt.

3

4



- *Bild 4 Eine Lok der Baureihe 75⁵ kommt aus dem Bw*

1

Vorerst eine Versuchsanlage

2

... ist die hier abgebildete 5 m² große Modelleisenbahn in der Nenngröße H0. Sie soll nach umfangreichen Versuchen auf 8 m² erweitert werden. Die jetzt vorhandene Anlage ist eine zweigleisige Hauptbahn mit einer abzweigenden Nebenbahn zum Bergbahnhof Schauinsland. Bis Weihnachten 1965 wird der alte Güterbahnhof abgerissen, neu hinzu kommen zwei Abstellgleise, eine Drehscheibe und mehrere Lokomotivabstellgleise. Wie uns Herr Paul Emersleben berichtete, sind die beauftragten Baufirmen schon fleißig bei der Arbeit und werden das gestellte Ziel bestimmt erreichen.

3

Bild 1 VT 135 fährt in den Bahnhof Bärenfels ein. Der Vindobona verläßt das Bw, um am Bahnsteig 2 bereitgestellt zu werden. Vor dem Bahnhof Schauinsland (oberes Gleis) wartet ein Sonderzug auf Einfahrt

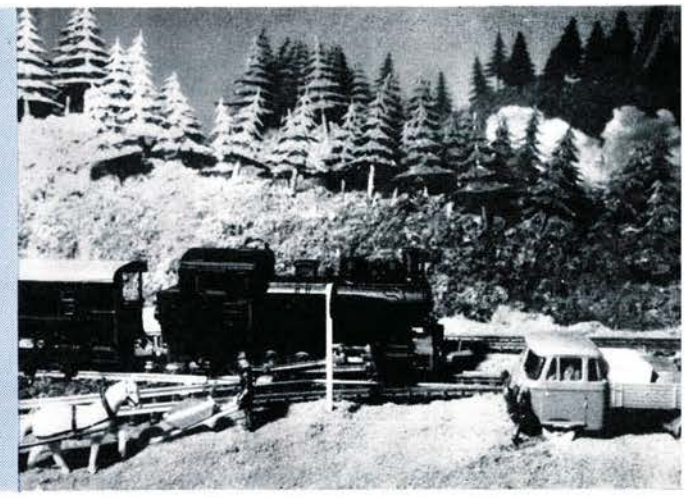
Bild 2 Am Stellwerk vorbei geht es in die Bergwelt

Bild 3 Hochbetrieb im Bahnhof Schauinsland

Fotos: Paul und Horst Emersleben, Halle/Saale

Ebenfalls eine zweigleisige Hauptbahn, als Abzweigung aber eine Schmalspurbahn, baute sich Herr Rüdiger Droste aus Leipzig. Sein besonderes Augenmerk gilt den vielen Kleinigkeiten und der Landschaftsgestaltung (Größe der Anlage 1,5 × 3,0 m), natürlich kommen dabei die Belange der Eisenbahn nicht zu kurz. Der Gleisaufbau ist sehr einfach gehalten, da die Bahn in der Hauptsache als Spielanlage für seinen fünfjährigen Sohn aufgebaut wurde.

Foto: Rüdiger Droste, Leipzig



Lokomotivbild-Archiv

Auf Wunsch vieler Leser informieren wir Sie nachstehend über alle bisher erschienenen Serien im „Lokomotivbild-Archiv". Die Fotos können einzeln oder für die Sammler auch als Serie beim „Lokomotivbild-Archiv" Gerhard Illner, 7022 Leipzig, Pölitzstr. 20, bestellt werden. Die Fotos werden in Weltpostkartengröße geliefert und kosten je Bild 0,70 MDN zuzüglich Porto und Nachnahmekosten.

Archiv-Nr.	Triebfahrzeug	Betriebsnummer	Bahnverwaltg.	Sonstiges
	Serie 1			
1112–1	Personenzuglok	38 4052	DR	pr P 8
1114–1	Tenderlok	65 1012	DR	
1115–1	Tenderlok	83 1019	DR	
1122–1	Mehrzwecklok	E 44 048	DR	
	Serie 2			
1114–2	Tenderlok	74 976	DR	pr T 12
1113–1	Güterzuglok	55 3665	DR	pr G 8[1]
1111–1	Schnellzuglok	01 107	DR	
123–1	Diesel-Rangierlok	DMV–2	MAV	
	Serie 3			
1113–2	Güterzuglok	58 1722	DR	pr G 12
1115–2	Tenderlok	80 024	DR	
1111–2	Schnellzuglok	03 195	DR	
124–1	Schnellzuglok	475. 1142	CSD	
	Serie 4			
1115–5	Tenderlok	93 282	DR	pr T 14
1115–4	Tenderlok	89 4937	DR	pr T 14
1113–3	Güterzuglok	44 797	DR	
1112–2	Personenzuglok	39 038	DR	pr P 10
	Serie 5			
1115–6	Tenderlok	94 1408	DR	pr T 16
1115–3	Tenderlok	86 724	DR	
1113–4	Güterzuglok	52 2557	DR	Wannentender
117–17	Diesellok	4853	DR	
	Serie 6			
1113–6	Güterzuglok	41 182	DR	
1121–1	Schnellzuglok	E 04 03	DR	
113–1	Triebwagenzug		DR	Bauart Stettin
124–2	Dampfspeicherlok	Typ 1435	CSD	
	Serie 7			
1114–3	Tenderlok	75 510	DR	sä XIV HT
1115–5	Tenderlok	89 901	DR	bay R 3/3
1123–1	Güterzuglok	E 94 153	DR	
116–1	Dampfspeicherlok	Typ B	Industrie	
	Serie 8			
1117–1	Lokalbahnlok	98 7086	DR	sä VII TSV
1112–4	Personenzuglok	38 243	DR	sä XII H2
117–1	Diesellok	V 36 700	DR	
118–1	Fahrleitungsuntersuchungswagen	ORT 70 1427		
	Serie 9			
1118–2	Schmalspurlok	99 161	DR	sä IM
1113–8	Güterzuglok	56 121	DR	pr G 8[3]
1115–10	Tenderlok	91 866	DR	pr T 9[3]
1111–4	Schnellzuglok	18 008	DR	sä XVIII H
	Serie 10			
1117–2	Lokalbahnlok	98 7074	DR	sä VII T
1111–5	Schnellzuglok	19 009	DR	sä XX HV
1112–7	Personenzuglok	23 1001	DR	
1113–9	Güterzuglok	58 1035	DR	pr G 12
	Serie 11			
1115–9	Tenderlok	89 204	DR	sä VT
1115–13	Tenderlok	89 7263	DR	pr T 3
1113–10	Güterzuglok	50 2309	DR	
1115–12	Tenderlok	94 2065	DR	sä XI HT
	Serie 12			
1114–4	Tenderlok	79 001	DR	ex AL T 20
1113–11	Güterzuglok	50 4001	DR	
1121–3	Schnellzuglok	E 10 107	DB	
117–2	Diesellok	V 200 034	DB	
	Serie 13			
1114–7	Tenderlok	62 015	DR	
1117–3	Lokalbahnlok	98 6208	DR	sä VII T
117–3	Diesellok	V 60 263	DB	
1121–4	Schnellzuglok	E 18 32	DB	
	Serie 14			
1114–8	Tenderlok	78 122	DR	pr T 18
1115–14	Tenderlok	92 6877	DR	ELNA
1122–2	Mehrzwecklok	E 244 61	DB	50 Hz
1132–2	Triebwagen	VT 33 208	DB	
	Serie 15			
1113–12	Güterzuglok	44 012	DR	
1111–8	Schnellzuglok	19 012	DR	sä XX HV
1111–6	Schnellzuglok	17 1114	DR	pr S 10[1]
1111–7	Schnellzuglok	18 314	DR	bad IV h[1–3]
	Serie 16			
1113–14	Güterzuglok	58 3001	DR	Reko-Lok
1115–16	Tenderlok	92 6176	DR	ELNA
1121–5	Schnellzuglok	E 17 123	DR	
1122–3	Mehrzwecklok	E 244 11	DB	50 Hz
	Serie 17			
1112–8	Personenzuglok	22 002	DR	Reko-Lok
1115–17	Tenderlok	95 016	DR	pr T 20
1122–4	Mehrzwecklok	E 244 22	DB	50 Hz
1122–5	Personenzuglok	E 32 33	DB	
	Serie 18			
1115–19	Tenderlok	93 1067	DR	pr T 14[1]
1114–11	Tenderlok	75 6676	DR	ex Priv.
1115–18	Tenderlok	92 6880	DR	ex Priv.
1121–2	Schnellzuglok	E 04 23	DR	
	Serie 19			
1115–15	Tenderlok	94 733	DR	pr T 16[1]
1115–20	Tenderlok	89 6138	DR	ex Priv.
1113–15	Güterzuglok	50 831	DR	Giesel
126–1	Mehrzwecklok	1050.10	ÖBB	
	Serie 20			
1115–21	Tenderlok	95 6677	DR	ex Priv.
1131–1	Triebwagen	591	DR	Akku
1123–2	elektrische Grubenlok	4–325	Industrie	
119–2	Ellokschlepper	E 4	DR	

	Serie 21			
1118–3	Schmalspurlok	99 4052	DR	750 mm
119–1	Rottenkraft-wagen	SKL	DR	
124–3	Güterzuglok	556.0260	CSD	
127–3	Ellok	BB 75	SNCF	
	Serie 22			
124–4	Schnellzuglok	498.198	CSD	
127–4	Ellok	CC 7139	SNCF	
1132–4	Leicht-triebwagen		DR	Diesel
1132–3	Schnell-triebwagen	VT 06	DB	Bauart Hambg.
	Serie 23			
1118–6	Schmalspurlok	99 240	DR	1000 mm
1118–4	Schmalspurlok	99 5622	DR	1000 mm
1118–5	Diesel-triebwagen	VT 137	DR	1000 mm
123–2	Schmalspurlok		CFR	750 mm
	Serie 24			
1111–10	Schnellzuglok	03 1010	DR	Reko-Lok
1113–13	Güterzuglok	57 1992	DR	pr G 10
127–5	Triebwagenzug		SNCF	Diesel
123–3	Diesellok	M–033	MAV	
	Serie 25			
1114–12	Tenderlok	75 1007	DR	bad VIc⁹
1113–18	Güterzuglok	52 1154	DR	Wannentender
1114–10	Tenderlok	74 281	Industrie	pr T 11
1118–8	Schmalspurlok	99 746	DR	750 mm
	Serie 26			
1115–23	Tenderlok	92 6879	DR	ex Priv.
1113–20	Güterzuglok	52 5126	DR	Kastentender
127–1	Diesellok	040 DE 17	SNCF	
1132–6	Triebwagen	VT 135	DR	
	Serie 27			
129–1	Schnellzuglok	4458	USA	
129–2	Güterzuglok	5045	USA	
129–3	Personenzuglok	600	USA	
129–4	Rangierlok	1283	USA	
	Serie 28			
1113–17	Güterzuglok	44 528	DR	Kohlenstaub
1112–9	Personenzuglok	23 1056	DR	
1115–24	Tenderlok	89 6019	DR	ex Priv.
127–2	Triebwagenzug		SNCF	
	Serie 29			
1115–22	Tenderlok	66 523	DB	
1113–21	Güterzuglok	41 005	DR	
127–6	Mehrzwecklok	141 R	SNCF	
124–6	Diesellok	T 211.1	CSD	
	Serie 30			
1117–4	Tenderlok	98 1122	DB	bay GH 4/4
1117–5	Tenderlok	98 812	DB	bay GH 4/4
1114–15	Tenderlok	70 045	DB	bay Pt 2/3
1114–14	Tenderlok	75 050	DB	
	Serie 31			
1132–8	Triebwagenzug		DR	Ganz
127–8	Ellok	BB 8185	SNCF	
1132–7	Triebwagen	VT 137	DR	Diesel
127–7	Triebwagen		SNCF	Diesel
	Serie 32			
1131–2	Triebwagen	ET 183 04	DB	elektrisch
1122–6	Mehrzwecklok	E 52 26	DB	
1123–3	Rangierlok	E 63 03	DB	
124–7	Tenderlok	524.1	SCD	

	Serie 33			
117–5	Diesellok	V 180 001	DR	
1123–5	Güterzuglok	E 50 029	DB	
1121–9	Schnellzuglok	E 11 001	DR	
1111–15	Schnellzuglok	18 620	DB	bay S 3/6
	Serie 34			
117–6	Diesellok	V 60 1003	DR	
1117–6	Lokalbahnlok	98 307	DB	bay Pt 2/2
1111–13	Schnellzuglok	01 143	DR	
1123–6	Güterzuglok	E 91 11	DB	
	Serie 35			
1115–26	Tenderlok	94 2065	DR	sä XI HT
1122–7	Mehrzwecklok	E 40 085	DB	
1115–27	Tenderlok	95 005	DR	pr T 20
1117–7	Lokalbahnlok		Privat	Chiemsee
	Serie 36			
1111–16	Schnellzuglok	18 201	DR	ex 61 002
1121–10	Schnellzuglok	E 21 01	DR	
125–2	Zweikraft-traktor	Tem 21	SBB	
1113–22	Güterzuglok	52 5762	DR	Kohlenstaub
	Serie 37			
1111–17	Schnellzuglok	18 314	DR	
124–5	Mehrzwecklok	475.II42	CSD	
129–5	Schnellzuglok	1481	USA	
1121–11	Schnellzuglok	E 16 101	DR	
	Serie 38			
1123–8	Güterzuglok	E 95 01	DR	
125–3	Diesellok	Bm 6/6 1502	SBB	
1113–23	Güterzuglok	50 694	DR	
1114–16	Tenderlok	75 1007	DR	bad VIc⁹
	Serie 39			
1115–28	Tenderlok	Muldenthal	Museum Dresden	
129–6	Personenzuglok	EP.SW	USA	
117–8	Diesellok	V 200 027	DB	
117–7	Diesellok	V 180 001	DR	
	Serie 40			
1113–24	Güterzuglok	52 7771	CCCP	
123–4	Triebwagenzug	M 49 8003	CSD	Ganz
1118–9	Schmalspurlok	99 584	DR	750 mm
1123–9	Güterzuglok	E 77 25	DR	
	Serie 41			
1131–3	Triebwagenzug	ET 25 012	DR	elektrisch
1112–10	Personenzuglok	23 001	DR	Reko-Lok
1123–10	Güterzuglok	E 71 36	Museum	
1114–17	Tenderlok	64 173	DR	
	Serie 42			
1118–10	Schmalspurlok	99 4532	DR	750 mm
126–8	Schmalspurlok	499.01	ÖBB	
124–8	Diesellok	T 334.0508	CSD	
1123–11	Güterzuglok	E 94 056	DR	
	Serie 43			
1111–19	Schnellzuglok	01 504	DR	Reko-Lok
1121–12	Schnellzuglok	E 10 1243	DB	Umbau
122–1	Diesellok	SM 03 054	PKP	
1115–29	Tenderlok	42	Privat	
	Serie 44			
1114–18	Tenderlok	65 1021	DR	
118–2	Turm-triebwagen	6207	DB	
1115–31	Güterzuglok	89 6224	DR	ex Tenderlok
1115–30	Tenderlok	91 6495	DR	ELNA