

JAHRGANG 8
FEBRUAR 1959

2

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN O 17 EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon . . .

● daß Anfang dieses Jahres in den Prager ČKD-Sokolovo-Werken die Herstellung von Dampflokomotiven eingestellt wurde? Vom gleichen Zeitpunkt an konzentriert sich dieser Betrieb besonders auf den Bau von Diesellokomotiven. Unser Bild zeigt eine neuentwickelte Schnellzuglokomotive der Type T 698. Sie besitzt eine Motorenhöchstleistung von 1650 PS und hat ein Gewicht von 105 Tonnen.

● daß die Strecke Santiago-Valparaiso in Chile, die bisher der Gebirgskette der Anden in großem Bogen ausweicht, durch den Bau eines 25,75 km langen Tunnels um 64 km verkürzt werden soll?

● daß Indien 29% der im zweiten Fünfjahrplan Indiens vorgesehenen Gesamtaufwendungen für die Verbesserung des Verkehrswesens verwenden will? Indien geht mehr und mehr vom Import rollenden Materials zur Eigenproduktion über.

● daß in der Sowjetunion während des Siebenjahrplanes ein großer Teil von Strecken elektrifiziert werden wird? Die Gesamtmenge des auf elektrischen Betrieb umgestellten Bahnnetzes wird dann etwa 100 000 Kilometer betragen.

● daß die Volksrepublik Polen heute zu den Ländern mit größter Ausfuhr von Eisenbahnfahrzeugen in der Welt zählt? Während der letzten Jahre stammten etwa 20% der Welt-einfuhr aus polnischen Lieferungen; im Jahre 1957 stand Polen mit der Ausfuhr von Lokomotiven nur um 4% hinter Großbritannien an zweiter Stelle, während es in der Ausfuhr von Güter- und Personenwagen die Spitze hält.

Aufruf zum VI. Modellbahnwettbewerb 29

Dipl.-Gwl. Rudolf Seidel

Zur Geschichte des Flügelrades 35

Ing. Günther Fromm

Brücken für Modellbahnanlagen 37

Bist du im Bilde? 43

Günter Fiebig

Die neue elektrische Schnellzuglokomotive der Österreichischen Bundesbahnen, Reihe 1010 44

Ing. Erich Wiesner

Der neue DR-Doppelstockgüterwagen für Autotransporte 46

Besuch in der Station Junger Techniker und Naturforscher in Wurzen 50

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 52

Hans Köhler

Vierachsiger Reisezug-Umbauwagen 53

Werkstatt-Tips 54

Elektrotechnik für Modelleisenbahner Beilage

Titelbild

Bildausschnitt aus einer H 0-Großanlage von Piko.

Rücktitelbild

Es kostet schon einige Anstrengung — wenn man klein ist —, drei Wagen den Berg hinaufzuziehen.

IN VORBEREITUNG

Der Schienenomnibus der Deutschen Reichsbahn
Strukturwandel im Zugförderungsdienst

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Heinz Bartsch, Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — 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. **Redaktion** „Der Modelleisenbahner“, Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestr. 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,— DM; In Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, im Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25—31 und alle DEWAG-Filialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 5; **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Aufruf

zum VI. Modellbahnwettbewerb 1959

Объявление конкурса по модельным железным дорогам на 1959 год.

Call for VIth model railway competition 1959

Appel du VI^e concours de chemin de fer modèle 1959

Es ist kaum zu glauben, wie die Jahre vergehen. 1954 riefen wir erstmalig zu einem Modellbahnwettbewerb auf, heute können wir schon auf fünf Veranstaltungen zurückblicken. Nun hat es sich in den vergangenen fünf Jahren gezeigt, daß der jährliche Leistungswettbewerb zu einem Höhepunkt der Arbeit jedes Modelleisenbahners geworden ist. Viele Modelleisenbahner beenden einen Bauabschnitt oder eine Entwicklungsarbeit, indem sie Proben ihres Könnens zum Wettbewerb einreichen. Natürlich kann nicht jeder zu den glücklichen Gewinnern zählen, das ist aber letztlich auch gar nicht das Ausschlaggebende. Allein die Freude, in der im Anschluß an jedem Wettbewerb aufgebauten Ausstellung vertreten zu sein, reizt schon viele Bewerber. Die Teilnahme ist von Jahr zu Jahr gestiegen, auch viele ausländische und westdeutsche Modelleisenbahner sehen es als eine Selbstverständlichkeit an, an unserem Wettbewerb teilzunehmen. So trägt dieser Wettbewerb auch internationalen Charakter mit völkerverbindenden Zielen. Es bleibt uns also nur noch übrig, den Teilnehmern für das ihrer Zeitschrift entgegengebrachte Vertrauen und der Wettbewerbskommission für die bisher geleistete Arbeit zu danken. Großer Dank gebührt auch dem Zentralvorstand der IG Eisenbahn, den Ministerien für Verkehrswesen und Volksbildung, der Hochschule für Verkehrswesen, dem Zentralrat der FDJ und der volkseigenen und privaten Industrie für die Unterstützung der Wettbewerbe.

So rufen wir nun auch zum VI. Modellbahnwettbewerb für das Jahr 1959 auf. Wir hoffen, daß die polytechnische Erziehung unserer Kinder schon reiche Früchte trägt und viele Arbeiten junger Modelleisenbahner zu sehen sein werden. Wie immer ist die Eröffnung der Ausstellung auf den Tag des deutschen Eisenbahners gelegt worden. Wir brauchen nicht mehr besonders zu betonen, daß wir damit unsere Verbundenheit mit den Frauen und Männern vom Schienenstrang zum Ausdruck bringen.

Wir werden von nun an immer einen Modellbahnzirkel bitten, die Gestaltung der Ausstellung zu übernehmen. Damit ist einmal für die fachliche Ordnung Sorge getragen und zum anderen die pflegliche Behandlung der eingesandten Modelle gewährleistet. Nicht zuletzt bringen wir damit den Wettbewerbsgedanken noch näher an die Modelleisenbahner. Auch werden wir die Auszeichnung der Sieger öffentlich vornehmen und im Anschluß eine Leserversammlung veranstalten.

WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahnzirkel und Arbeitsgemeinschaften sowie alle Modelleisenbahner aus ganz Deutschland und dem Ausland. Die Angehörigen der Wettbewerbskommission sind von der Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen. Es ist ihnen gestattet, Modelle auszustellen, die jedoch nicht bewertet werden.

II. Wettbewerbsarbeiten

- Vorschläge für Entwicklungsarbeiten im Modellbahnwesen und Modelle in den Baugrößen K, TT, H 0, S, 0 und 1.
Hier werden bewertet: Modelltriebfahrzeuge, besonders auch Elloks, Dieselloks und Schienenomnibusse, Modelle von maschinellen Anlagen, wie Drehscheiben, Schiebebühnen, Krananlagen, Eisenbahnkräne, Einrichtungen zur Lokbehandlung usw.
- Vorschläge für Entwicklungsarbeiten im Modellbahnwesen und Modelle in den Baugrößen K, TT, H 0, S, 0 und 1.
Hier werden bewertet: Modellwagen, Gleise und Weichen, Oberleitungen, Licht- und Formsignale, Kennzeichen, Modellbrücken, Modelle von sonstigen Bahnanlagen, wie Stellwerksgebäude, Empfangsgebäude, Güterböden, Schrankenposten usw., Modellbahnkupplungen, Gleispläne im Maßstab 1:10 mit eingezeichneten Signalen, sonstiges Zubehör.
- Berichte der Arbeitsgemeinschaften der Jungen Eisenbahner, wie sie die Pioniergruppen und den Schulklub in ihrer Arbeit unterstützt haben. Hierzu gehören Tagebücher und Berichte über die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaften der Jungen Eisenbahner, über Exkursionen in die Betriebe der Deutschen Reichsbahn sowie über Aussprachen mit Aktivisten und Neuerern des Verkehrswesens.
- Entsprechend den Aufgaben der Deutschen Reichsbahn werden Vorschläge und Modelle zur Modernisierung und Automatisierung der unter a) und b) genannten Gruppen bewertet, besonders aber Einrichtungen und Anlagen der Kleinmechanisierung, die Arbeitskräfte ersetzen helfen.
Hierzu gehören:
Modelle von modernen Be- und Entladeeinrichtungen,

Bekohlungsanlagen,
Entschlackungsanlagen,
Waggonkippanlagen,
Einrichtungen zur Sicherung von Wegübergängen,
Einrichtungen des Sicherungs- und Fernmelde-
wesens.

III. Bewertung

- a) Die Bewertung der Wettbewerbsarbeiten wird durch die Wettbewerbskommission vorgenommen.
- b) Der Wettbewerbskommission gehören an:
- 1 Vertreter der Redaktion „Der Modelleisenbahner“,
 - 1 junger Modelleisenbahner bis zum 14. Lebensjahr
 - 1 Modelleisenbahner bis zu 18 Jahren,
 - 1 Modelleisenbahner über 18 Jahre,
 - 1 Vertreter des Zentralrates der FDJ,
 - 1 Vertreter der Industriegewerkschaft Eisenbahn,
 - 1 Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen,
 - 1 Vertreter des Ministeriums für Volksbildung,
 - 1 Vertreter des Ausschusses NORMAT,
 - 1 Vertreter der volkseigenen Industrie,
 - 1 Vertreter des Handwerks.
- c) Die Bewertung erfolgt getrennt nach folgenden Altersgruppen:
- 1. Einzelteilnehmer bis 14 Jahre,
 - 2. Einzelteilnehmer von 14 bis 18 Jahren,
 - 3. Einzelteilnehmer über 18 Jahre,
 - 4. Arbeitsgemeinschaften, Zirkel und sonstige Kollektivteilnehmer bis 14 Jahre,
 - 5. Arbeitsgemeinschaften, Zirkel und sonstige Kollektivteilnehmer von 14 bis 18 Jahren,
 - 6. Arbeitsgemeinschaften, Zirkel und sonstige Kollektivteilnehmer über 18 Jahre.
- d) Bewertet werden die Arbeiten IIa, b und d in einer Gruppe, die Arbeiten IIc in einer weiteren Gruppe.

- e) Die Entscheidungen der Wettbewerbskommission sind endgültig. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
- f) alle eingesandten Modelle werden gegen Schäden und Verluste versichert. Die Versicherung tritt zum Zeitpunkt der Übergabe oder Empfangnahme in Kraft.

IV. Einsendung der Modelle

Die Wettbewerbsarbeiten müssen bis zum 6. Juni 1959 unter dem Kennwort „VI. Modellbahnwettbewerb 1959“ an Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt, Abt. Hochbau, Erfurt, Bahnhofsplatz 6, eingereicht werden. Alle Einsendungen sind genau mit Vor- und Zunamen, Anschrift, Alter und Beruf, Schule bzw. Betrieb oder Dienststelle (wenn in einer Arbeitsgemeinschaft, dann Anschrift der Arbeitsgemeinschaft) zu versehen (Blockschrift!) und gut zu verpacken. Bei Kollektivarbeiten sind, Name, Beruf und Alter von allen Beteiligten anzugeben.

In der Zeit vom 14. Juni bis 21. Juni 1959 wird im „Haus der Gewerkschaften“, Erfurt, Mao Tse-tung-Ring, eine Ausstellung sämtlicher Wettbewerbsmodelle stattfinden.

V. Auszeichnungen

Die Preisverteilung und Auszeichnung wird am 14. Juni 1959 zum „Tag des deutschen Eisenbahners“ vorgenommen.

Auch in diesem Jahr stehen wieder hohe und umfangreiche Geld- und Sachprämien zur Verfügung. In einem der nächsten Hefte der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ werden diese noch bekanntgegeben.

Die Redaktion wünscht allen Teilnehmern auch in diesem Jahr einen guten Erfolg und erwartet eine rege Beteiligung.

Redaktion „Der Modelleisenbahner“

Ing. GERT STRENGE, Berlin

Drei Zehntel Millimeter und andere „Kleinigkeiten“

Seit mehr als zwei Jahren habe ich neben der unvermeidlichen und nicht zu knappen Portion Arbeit nur Freude an meiner Beschäftigung mit der Modelleisenbahn gehabt, seit kurzem ist dieser aber gründlich und nachhaltig getrübt.

Piko-Fahrzeuge auf Piko-Gleisen und -Weichen fahren einwandfrei und betriebssicher, jetzt ist aber eine neue größere Gleisanlage mit Pilz-Gleisen und -Weichenmaterial entstanden. Bei der Erprobung stellte sich heraus, daß fast alle Fahrzeuge die Weichen mit einem herrlichen Hopsen nahmen, wenn sie nicht gar bei größerer Fahrgeschwindigkeit entgleisten und gegen den Weichenantrieb knallten.

Ich habe nun nicht etwa gefeilt, probiert und angepaßt oder gar den Radlenkerbereich mit dem LötKolben hingebogen, wie ich es bei einem anderen Modelleisenbahner sah, sondern den „Kurz I“ zur Hand genommen und die Weichen- und Gleisnormen gründlich studiert. Ich fertigte mir Lehren für die Maße G, B, U und Gc NEM 310 an und kontrollierte, die Weichen stimmten tadellos. Die Überprüfung der inneren Spurweite B der Fahrzeuge hatte aber ein unerwartetes und katastrophales Ergebnis.

Eine einzige Lok, eine Baureihe 50 von Piko, die von

1) Dr.-Ing. H. Kurz: „Grundlagen der Modellbahntechnik“, Band I.

mir in bezug auf die Räder einer Spezialbehandlung unterzogen worden war (sämtliche Treibachsen haben Plastic-Bandagen), hielt das Maß einwandfrei ein, diese Maschine hatte keinerlei Unsicherheiten beim Durchfahren der Weichen gezeigt. Ähnlich war es mit drei Mitteleinstiegswagen von Hruska, bis auf eine Achse mit 14,2 mm stimmten die Maße.

Bei allen anderen Lokomotiven und Wagen bewegte sich das Maß von 14,3 + 0,1 mm zwischen 13,5 und 14,2 mm bei allen Achsen, durchschnittlich fehlten 0,3 mm am Sollmaß, folglich mußten die Räder zwischen den Radlenkern klemmen oder auf diese auflaufen. Ich überprüfte nochmals die Lehre und ging mit dieser eine einwandfreie Lokomotive einkaufen mit dem Erfolg, daß ich mehr als ein Dutzend überprüfte und ohne Neuerwerbungen heimging. Wenn mich mein Händler jetzt nur von weitem sieht, macht er schnell seinen Laden wegen „Warenbeschaffung“ zu, denn er hat die Nase voll und ich auch.

Es sind zwar „nur“ durchschnittlich drei Zehntel Millimeter, das wären knapp 30 mm beim Vorbild, aber die auszugleichen hat allerhand Schweiß und Arbeit gekostet.

Bis ich wußte, wie man's macht, wenn man nirgends anpacken kann, habe ich manche Treibachse verbogen, so daß die Lok mit wiegendem Seemannsschritt über die

Trasse schaukelte. Jetzt passiert wenigstens an den Weichen auch dann nichts, wenn man höchst modellwidrig einen Zug mit 300 Sachen Vorbildgeschwindigkeit durch die Weichenstraße jagt. Leider ist aber der Ärger mit den drei Zehntel Millimetern immer noch nicht ausgestanden, denn diese fehlen noch am Spurweiten-Sollmaß der Pils-Gleise! Maschinen mit wenig seitenverschieblichen Achsen, beispielsweise die D-Tenderlok, versuchen vor allem in Kurven aufzuklettern und quälen sich durch die zu enge Spur durch.

Das Problem, bei etwa 25 m Gleis die Spur auf das Sollmaß zu verbreitern, habe ich noch nicht gelöst, auch hier steht mir noch allerhand Arbeit bevor, die durch die nun einmal notwendige Normendisziplin der Hersteller hätte vermieden werden können. Hoffentlich stimmen die Radabstände bei meinen bereits bestellten V 200 und Baureihe 23, wenn nicht, dann bin ich fest entschlossen, den Herstellern die Korrektur des Radabstandes auf das in NEM 310 festgelegte Maß von $14,3 \pm 0,1$ mm zu überlassen. Die Hersteller würden sich schnell an das vorgeschriebene Maß halten, wenn alle Modelleisenbahner und Händler falsche Maße reklamieren würden, zuvor müßten sie diese aber messen können!

Und damit kommen wir zu einer weiteren Kleinigkeit. Ist eigentlich niemand auf den Gedanken gekommen, im Rahmen der Massenbedarfsgüterproduktion aus Blech bzw. Stanzabfällen dringend benötigte Lehren herzustellen? Je eine Lehre für die Spurweite mit 16,5 und 17 mm habe ich vor Jahren einmal für Pfennige kaufen können. Soll-Lehren für die Maße B, U, Gc nach NEM 310 fehlen aber heute noch ebenso wie eine Lehre zur Kontrolle und Einstellung der Kupplungen oder Lichtmaßlehren zum Aufsetzen auf die Schienen, Tunnelportallehren usw.

Eine weitere wichtige Kleinigkeit ist der Schotter. Welcher Modelleisenbahner weiß eigentlich, wo es den fast legendären, maschinenschonenden Korksotter gibt? Ich habe mir schon Blutblasen gelaufen und nicht einmal welchen gesehen, geschweige denn zu kaufen bekommen, überall gibt es nur Kies. Mit dem muß man nun zwangsweise die Gleise beschottern, jeder macht es anders und mit anderem Kleber, bei dem einen hält der Schotter, bei dem anderen nicht. Wo bleibt hier der Erfahrungsaustausch der Modelleisenbahner untereinander, für den unsere Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ das richtige Forum wäre? Gerade die Winke aus der Praxis machen diese Fachzeitschrift vor allem für Arbeitsgemeinschaften, Schulen und Praktiker besonders wertvoll, ihnen sollte mehr Platz gewidmet werden, schließlich ist jeder Modelleisenbahner zuerst einmal Anfänger, muß da und dort Kenntnisse und Erfahrungen sammeln und selbst alte Hasen können anderen und sich selbst gegenseitig gute Ratschläge geben, die nicht nur der Propagierung von Industrieerzeugnissen zu dienen brauchen. Auch Kritiken helfen vorwärts, in diesem Sinne ist jeder Leser zur Mitarbeit aufgerufen und so soll auch dieser Beitrag verstanden werden.

Das Modell des Modells

Bei der Planung von Anlagen wurden bisher meistens nur zwei Darstellungsarten angewendet. Das war einmal der in einem bestimmten Maßstab angefertigte Gleisplan, und zum anderen konnte diesen Gleisplan noch eine perspektivisch gezeichnete Ansicht der Anlage veranschaulichen. Eine Darstellungsform wurde aber bisher noch zu wenig beachtet; eine Form, die wir bei der Städteplanung und bei architektonischen Entwürfen schon oft beobachten konnten: es ist das Modell. In unserem Falle: das Modell einer Modellbahnanlage im Maßstab 1 : 870 (siehe Modelleisenbahner 3, 6, 7/56).

Schon Pestalozzi sagte einmal: „Die Anschauung ist das Fundament aller Erkenntnisse.“ Die „Erkenntnisse“, die wir an unserem Kleinstmodell gewinnen, lassen sich hier jederzeit leicht und schnell anwenden; wir haben nämlich den Vorteil, daß Landschaft und Gleisanlage gut aufeinander abgestimmt werden können und wir so einen ersten plastischen Eindruck von unserer zukünftigen Anlage erhalten.

Als Material verwenden wir eine Grundplatte aus Sperrholz, deren Kanten mit Sandpapier geglättet werden. Dann pausen wir den Gleisplan auf mittelstarke, geleimte Pappe, wobei man anschließend entweder die Linienführung mit schwarzer Tusche stark auszieht, oder — bei einiger Mehrarbeit — sie zu Gleisen mit Schwellen ausmalt.

Die auf ± 0 liegenden Gleise werden auf die Unterlage aufgeklebt; die ansteigenden Gleise erhalten zur Versteifung kleine Holzklötzchen oder Pappstreifen, die man aufrecht mit Kittfix darunterklebt. Dadurch läßt sich auch im Bogen eine glatte Steigung erreichen. Die Landschaft modellieren wir am besten aus grünem und braunem Plastilin, der in dicken Lagen in jedem Zeichengeschäft erhältlich ist. Er kann jederzeit in andere Formen gebracht werden, so daß die für das Auge günstigste Landschaftsgestaltung erreicht werden kann. Gebäude, Brücken und Tunnelportale kleben wir im entsprechenden Maßstab aus dünner Pappe zusammen.

Am drolligsten wirken die kleinen Loks und Wagen, die aus Leisten und Pappe hergestellt werden können. Mit einer Rasierklinge schneiden wir von roter Kupferdrahtisolation kleine Röllchen ab und kleben sie als Räder unter unseren Fahrpark.

In die weiche Knetmasse lassen sich gut kleine Moos- teichen als Büsche und Bäume eindrücken, die unsere Kleinstanlage beleben.

Vergessen wir also bei unserer nächsten Planung nicht die Kleinstanlage, auf der wir ohne Weichen- und Schienenbau schon nach wenigen Stunden nach Herzenslust fahren und rangieren können.

Die kleine Mühe lohnt sich.

Günter Barthel

In eigener Sache

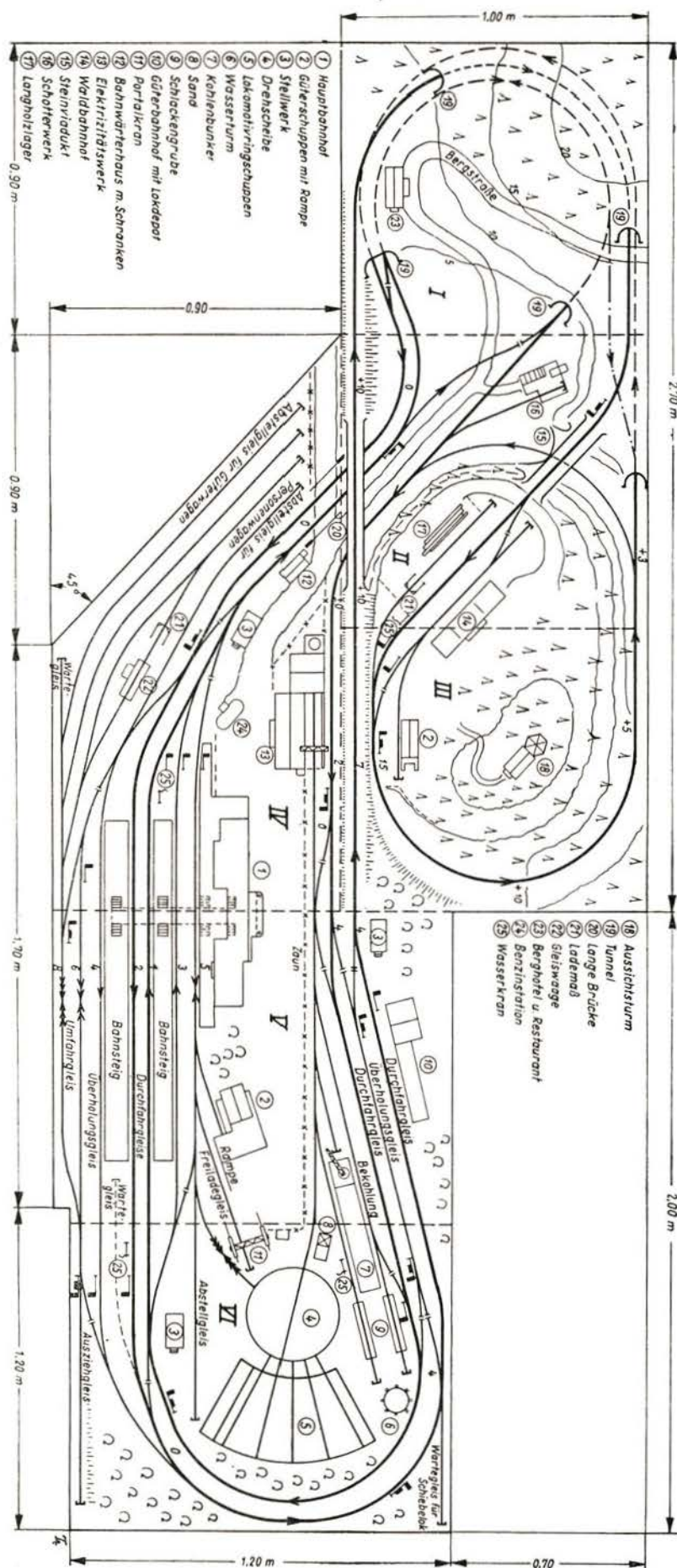
Gerade in letzter Zeit erreichen uns einige Briefe, in denen sich unsere Leser darüber beklagen, daß wir angeblich die Modelleisenbahner zu stiefmütterlich behandelten und dafür das große Vorbild zuviel*zu Worte kommen ließen. Auch bei unseren Reisen in verschiedene Orte unserer Republik wurden vereinzelte Stimmen in dieser Richtung laut. Wir halten es daher für richtig, heute einmal mit ein paar Zeilen — sozusagen in eigener Sache — den Standpunkt der Redaktion darzulegen. Unsere Fachzeitschrift wendet sich an einen Leserkreis, die sich in einem weiten bunten Bogen vom Jungen Pionier über den Modell- und Berufseisenbahner bis zum Freund und Liebhaber der Eisenbahn allgemein erstreckt. Dies setzt voraus, daß wir auch in unserer Zeitschrift den richtigen Weg und das goldene Mischungsverhältnis finden, um allen etwas zu bieten. Ob wir dabei bisher immer die Standardlösung gefunden haben, das sind wir nicht so vermessen zu behaupten. Ganz abgesehen davon betreiben wir alle ja die Beschäftigung mit der Modellbahn nicht um ihrer selbst willen, sondern verfolgen dabei einen sinnvollen Zweck.

Auf der anderen Seite wünschen aber auch viele Leser, die die Eisenbahn nun einmal ins Herz geschlossen haben, etwas mehr von ihr zu erfahren. Unser grundsätzlicher Standpunkt: Man kann im Zeitalter modernster Technik nicht die Modelleisenbahn von der Eisenbahn und diese wiederum nicht von der Modelleisenbahn trennen.

Daß wir uns aber auf einem guten fachlichen Niveau bewegen, beweist uns die Tatsache, daß in den letzten Monaten in zunehmendem Maße ausländische Zeitschriften auf unsere Beiträge zurückgreifen, wie z. B. die spanische „Tren miniatura“ oder die französische „L'écho du p'tit train“, die dänische „Modelbane-nyt“ oder die belgische „Ferrovía“ u. a. m. Darüber hinaus freuen wir uns, daß die überwiegende Mehrheit unserer immerhin 28 000 Leser den Inhalt und die Gestaltung unserer Zeitschrift für gut und schön befinden. In diesem Sinne, liebe

Ihre Redaktion

Gleisplan der Modelleisenbahn- Arbeitsgemeinschaft Prag



Wir zeigen hier einen interessanten Gleisplan für eine Großanlage in der Ausdehnung von 4,70 m \times 1,90 m, wie er sich wohl am besten für Anlagen von Arbeitsgemeinschaften eignet. Diesen Gleisplan haben unsere tschechoslowakischen Modellbahnfreunde für ihre Gemeinschaftsanlage entworfen. Die gesamte Anlagenplatte besteht aus sechs Teilen, die sich leicht transportieren lassen. Dieser Vorteil kann gerade bei solchen Großanlagen nicht hoch genug eingeschätzt werden. Wir haben den Gleisplan im Original von den Prager Modelleisenbahnern übernommen. Daher stimmen die Bezeichnung der Bahnhofsgleise und auch einige Symbole nicht mit den bei uns üblichen überein. Wir glauben dennoch, daß dadurch der Plan auch für unsere Leser nicht an Interesse und Wert verliert.

Modell- eisenbahn im Schrank

Unser Leser Kurt Langer aus Annaberg-Buchholz brachte in sehr geschickter Weise seine Modelleisenbahnanlage in einem Klappschrank unter. So kann er trotz Raummangels eine immerhin 1,60 m \times 1,30 m große Anlage in Betrieb halten, die sehr interessant zu sein scheint, wie unsere Bilder beweisen.

Bild 1 Herr Langer liebt eine wirklichkeitsnahe Ausgestaltung seiner Kleinanlage. Soeben hat die Bahnsteigaufsicht den Abfahrtrafag erteilt.



Bild 2 Diesen Nebenbahntriebwagen mit Beiwagen stellte Herr L. aus Blech selbst her. Auch die Bäume entstammen der „eigenen Baumschule“. Wirkt der scheinbar achtlos hingeworfene Radvorleger zwischen den Gleisen nicht sehr echt?

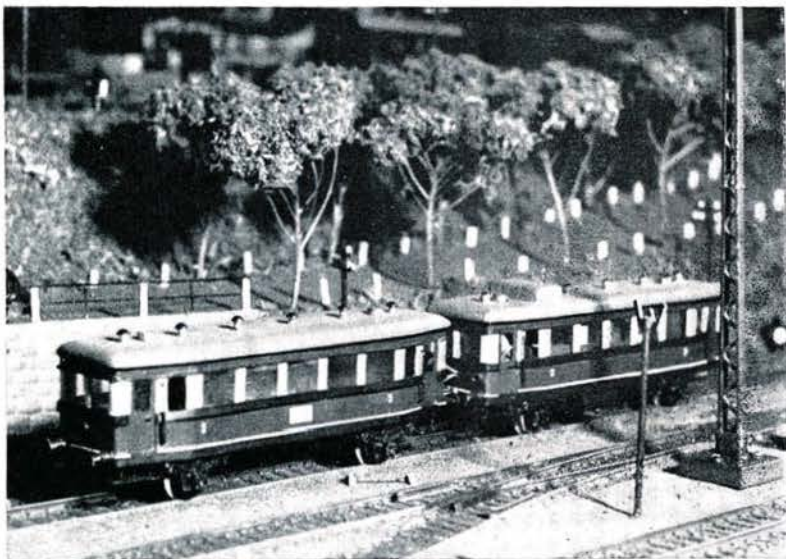
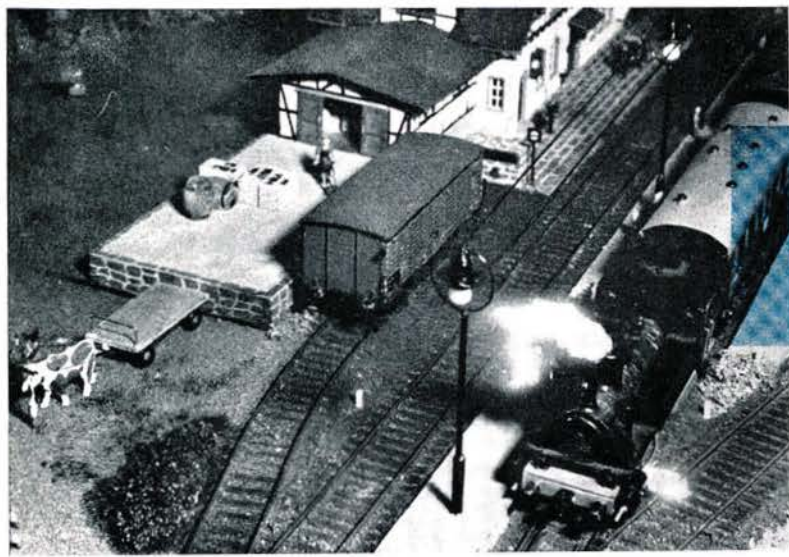
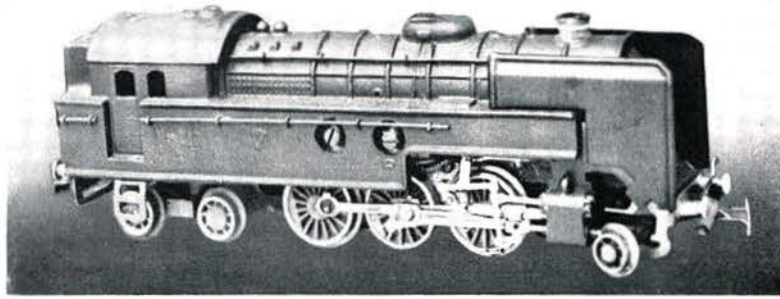


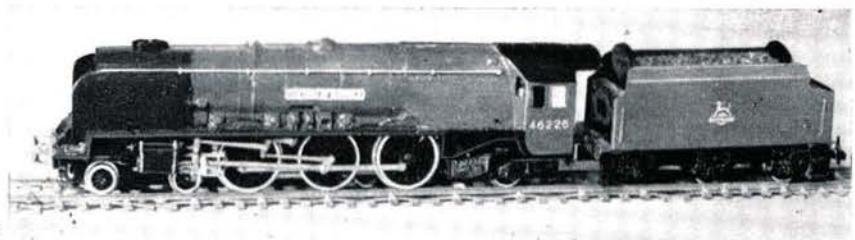
Bild 3 An der Güterrampe des kleinen Bahnhofs steht ein Stückgutwagen zur Ent- und Beladung bereit. Auch dieses Bild gibt viele Anregungen zur weiteren Ausgestaltung einer Anlage.
Fotos: Langer





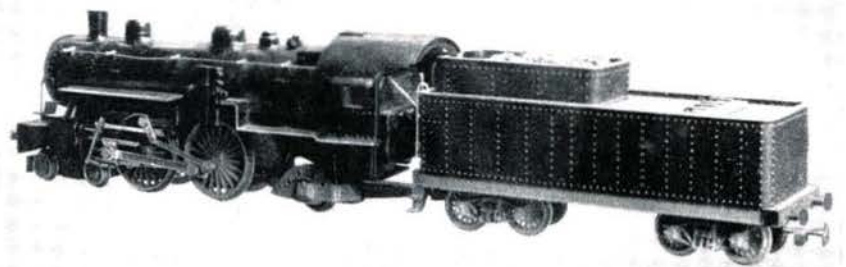
Ein Blick über Grenzen...

Auf dieser Seite zeigen wir interessante Triebfahrzeuge, die im Ausland in der Baugröße H0 hergestellt wurden.



2

- Bild 1 Personenzugtenderlok der Dänischen Staatsbahnen mit der Achsfolge 1'C2'. Hersteller: Long, Dänemark.



3

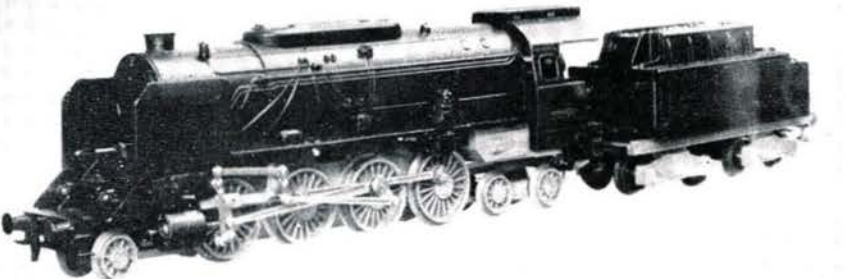
- Bild 2 2'C1' Schnellzuglok der British Railways „Duchess of Norfolk“. Hersteller: „Graham Farish“, England.



4

- Bild 3 Dampflokomotive der Baureihe 221 der Italienischen Staatsbahnen. Hersteller: Rivarossi, Italien.

- Bild 4 Schnellzuglok der Baureihe C 62 der Japanischen Staatsbahnen mit der Achsfolge 2'C2'. Hersteller „Tetsudo Mokeisha“, Japan.



- Bild 5 1'D2' Dampflokomotive der Baureihe 12 der Österreichischen Bundesbahnen. Hersteller: Klein, Österreich.

Fotos: G. Illner, Leipzig 5

ZUR GESCHICHTE DES FLÜGELRADES



Eines der bekanntesten Symbole im deutschen Verkehrswesen ist das geflügelte Rad. Dieses Flügelrad, so wird es allgemein bezeichnet, war und ist das Wahrzeichen jener Verkehrsunternehmen, die ihre Transporte hauptsächlich mit schienengebundenen Fahrzeugen ausführen. Seit mehr als 100 Jahren arbeiten die Eisenbahner unter diesem Zeichen, und mit dem Bau der Straßenbahn wurde es teilweise auch von diesem Verkehrsweig übernommen.

Im Laufe der Jahrzehnte hat das Flügelrad der äußeren Gestaltung nach vielfältige Wandlungen erfahren, ohne jedoch dabei seine Grundform zu verlieren. Heute weiß jedermann, der das Symbol in irgendeiner seiner Spielarten sieht, was sich dahinter verbirgt. Über die Entstehungsgeschichte dieses populären Zeichens ist aber leider wenig bekannt. Das liegt m. E. nicht daran, daß die Geschichte des Flügelrades nicht für erforschenswert gehalten wurde, oder es bisher versäumt worden ist, sich damit zu beschäftigen. Vielmehr ist wohl die Ursache für diese Lücke in der Eisenbahngeschichte, daß bisher keine Unterlagen oder Hinweise gefunden werden konnten, die Genaueres über die Gründe für die Wahl gerade des mit Flügeln versehenen Rades als Eisenbahnwahrzeichen aussagen.

Das Flügelrad im Zusammenhang mit der Eisenbahn ist schon so alt, wie die Eisenbahn selbst. Es war aber ein anfangs noch nicht allgemein verwendetes Symbol. Als unmittelbarer Vorgänger kann die Skizze einer der ersten Lokomotiven angesehen werden, mit der fast alle damaligen Bahnverwaltungen ihre Ankündigungen, Fahrpläne, z. T. auch Fahrkarten und sonstigen Druckerzeugnisse versehen, um damit einen Blickfang zu schaffen und auf das neuartige Verkehrsmittel besonders hinzuweisen. Nach wenigen Jahrzehnten wurde jedoch diese Lokomotivbezeichnung durch das Flügelrad verdrängt und diente nur noch den Speditoren als Wahrzeichen.

In den bisher erschienenen Abhandlungen über die Geschichte des Flügelrades wird immer erwähnt, daß der Gedanke von den Merkurflügeln herrührt. Diese Annahme hat einiges für sich. Warum? Merkur ist der lateinische Name für den griechischen Gott Hermes, der im antiken Rom Eingang fand und als Schutzgott der Kaufleute und Händler verehrt wurde. Darüber hinaus war er noch der Gott der Wege, der Straßen, des Nachrichten- und Zeitungswesens (daher auch die bekannten Zeitungsnamen „Mercure de France“, „Schwäbischer Merkur“ u. a.), somit also des Verkehrs überhaupt. In diesen Eigenschaften sollte er auch Zeus als Herold und Götterbote dienen. Als solcher wurde er immer dargestellt mit seinen Attributen, die seine Mission und auch seine Schnelligkeit ausdrücken sollten, nämlich dem schlangenumwundenen Stab (Caduceus) und den geflügelten Sandalen. Die Darstellungen sind nicht alle einheitlich. Man findet auch solche, bei denen

die Flügel mit am Stab angebracht sind. Aber gerade sie sind es, die die Verbindung zu unserem Flügelrad herstellten. Sie sollen die Schnelligkeit des großen Verkehrsmittels der Neuzeit ausdrücken. Die erste Verbindung mit dem Wagen, also als Sinnbild des rollenden Verkehrs, ist auf einer Bronzeplakette zu finden, die im Jahre 1809 Napoleon I. hat schlagen lassen. Sie zeigt auf der Vorderseite sein Bildnis und auf der Rückseite Merkur auf einem zweirädrigen geflügelten Wagen. Ebenfalls in Frankreich findet man den Götterboten Hermes-Merkur erstmalig als Schutzpatron der Eisenbahn. Zur Eröffnung der ersten französischen Eisenbahn mit Dampfbetrieb von St. Etienne nach Lyon 1832 ist auf der aus diesem Anlaß herausgegebenen Gedenkmünze über anderen Darstellungen ein liegender Merkur zu sehen.

Mit der weiteren Entwicklung des modernen Verkehrswesens trat die Merkur-Gestalt als Symbol zurück bzw. verschwand ganz. Was aber blieb, war ein Teil seiner äußeren Kennzeichen, insbesondere die Flügel. Nur noch sie in Verbindung mit dem Rade finden wir bei



Bild 1 Rückseite des bayrischen Silbertalers aus dem Jahre 1835 (vorhanden im Eisenbahn-Museum, Wien).

der ersten deutschen Darstellung zur Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835. Für die Einweihung dieser Bahn war ebenfalls eine Gedenkmedaille vorgesehen, deren Entwurf der Nürnberger Künstler Prof. Heideloff liefern sollte. Wenn man bedenkt, wer alles Merkur als Schutzgott beanspruchte und daß er außerdem auch noch auf Briefmarken (besonders griechischen) erschienen war, dann ist der Wunsch Johannes Scharrers, des Gründers der Ludwigsbahn, nach etwas Neuem verständlich. Er schrieb damals an Direktor Platner: „Ich wünsche, daß der erfindungsreiche Heideloff ein anderes Emblem finden

möge als den allzu sehr verbrauchten Merkurstab.“ Tatsächlich ist aus dieser Plakette auch nichts geworden. Die Gründe sind leider unbekannt. König Ludwig I. von Bayern aber ließ von sich aus Silbertaler der damaligen Währung im Werte von zehn Mark prägen: Auf der Vorderseite ist sein Kopf und auf der Rückseite eine weibliche Figur mit Merkurstab und das geflügelte Rad abgebildet sowie nachstehende Umschrift: „Erste Eisenbahn in Teutschland mit Dampf-wagen von Nürnberg nach Fürth — erbaut 1835“ (Bild 1). Es ist das wohl die älteste bekannte bildliche Darstellung des einfachen Flügelrades im Zusammenhang mit der Eisenbahn. Die Vermutung liegt nahe, daß für den Taler ein Heideloffscher Entwurf Pate gestanden hat; aber mit Gewißheit ist das nicht festgestellt worden.

Von den in der Folgezeit eröffneten Bahnen wurde das Flügelrad nicht sofort übernommen. Ich erwähnte schon eingangs, daß auf das neuartige Verkehrsmittel durch eine Lokomotivskizze hingewiesen wurde. Es verdrängte aber dieses Zeichen in wenigen Jahrzehnten. Als nächstes ist es auf der Fahrkarte zur Eröffnung der Hamburg-Bergedorfer-Eisenbahn am 7. Mai 1842 zu sehen (Bild 2). Noch im gleichen Jahr erschien das Flügelrad wieder auf einer Gedenkmünze, die zur Würdigung der Verkehrsübergabe der Sächsisch-Bayrischen-Eisenbahn am 19. September 1842 erschien. Vom Jahre 1846 ab zierte das Flügelrad die Umschlagecken der Rockschoße und die Dienstmützen gemäß der Uniformierungsvorschrift vom 14. September 1846 für die bayrischen Eisenbahnbeamten. 1849 finden wir es als Eckschmuck auf Umschlägen von Druckschriften der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie. Als dann auch im preußischen Verordnungsblatt vom 30. November 1853 verkündet wurde, alle Eisenbahner haben ab sofort das Flügelrad zu tragen, war der Durchbruch zum offiziellen Wahrzeichen vollendet. Danach scheinen sich

alle anderen Bahnen dem bayrischen und preußischen Vorbild angeschlossen zu haben.

Es gibt aus der Zeit von vor 1860 noch eine ganze Reihe von Bahnverwaltungen sowohl des Inlands als auch des Auslands, die das Flügelrad zu ihrem Wahrzeichen machten (Bilder 4 und 5). Aber diese Tatsachen geben nur Auskunft über die Existenz des Zeichens bei den Eisenbahnen und keine Bestätigung der Gründe für die Wahl. Deshalb bleibt die Hypothese, daß das Flügelrad von den antiken Göttervorstellungen übernommen wurde, nach wie vor erhalten.

Wie dem auch sei, Generationen deutscher Eisenbahner haben unter dem rollenden Flügelrad ihre schöne, verantwortungs- und gefährvolle Arbeit gemeistert. Es ist darum sehr verwunderlich, daß die westdeutsche Bundesbahn vor etwa drei Jahren begonnen hat, dem Flügelrad den Abschied zu geben und es durch die Buchstaben DB zu ersetzen (Bild 6). Mit Begeisterung wird dieser Austausch von den Eisenbahnern im Westen unserer Heimat nicht aufgenommen. Das drückt sich in zahlreichen Stellungnahmen westdeutscher Eisenbahner, Modelleisenbahner und Freunden der Eisenbahn gegen diese unverständliche Maßnahme aus.

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR wird das Flügelrad als Wahrzeichen beibehalten und damit eine ruhmreiche Eisenbahntradition erhalten und fortführen.

Literaturnachweis

1. Hanomag-Nachrichten, Jg. 1919, Heft 12
2. „Hamburger Blätter“, Nr. 1/55, 5/55, 6/55, 3/57
3. „Das Flügelrad“, Beilage zum Amtsblatt der DB-Direktion München, Nr. 8/1949
4. „Das Flügelrad“, Allgemeine Eisenbahn-Fachzeitschrift, 8. Jg., München 1953, Heft 12
5. Der große Brockhaus, Ausgabe 1932, Bde. 8 und 12
6. Meyers Lexikon, Ausgabe 1928, Bde. 5 und 8
7. Schweitzer-Lexikon, Ausgabe 1946, Bd. III

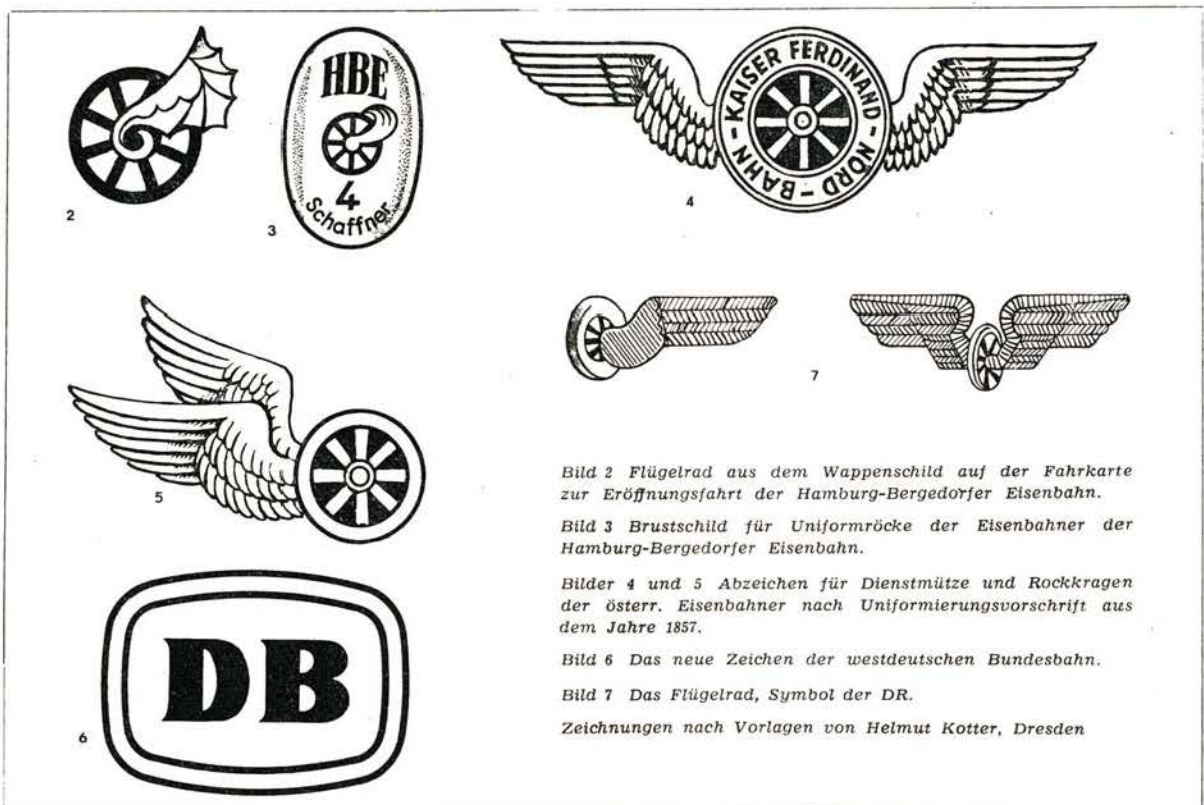


Bild 2 Flügelrad aus dem Wappenschild auf der Fahrkarte zur Eröffnungsfahrt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Bild 3 Brustschild für Uniformröcke der Eisenbahner der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Bilder 4 und 5 Abzeichen für Dienstmütze und Rockkragen der österr. Eisenbahner nach Uniformierungsvorschrift aus dem Jahre 1857.

Bild 6 Das neue Zeichen der westdeutschen Bundesbahn.

Bild 7 Das Flügelrad, Symbol der DR.

Zeichnungen nach Vorlagen von Helmut Kotter, Dresden