

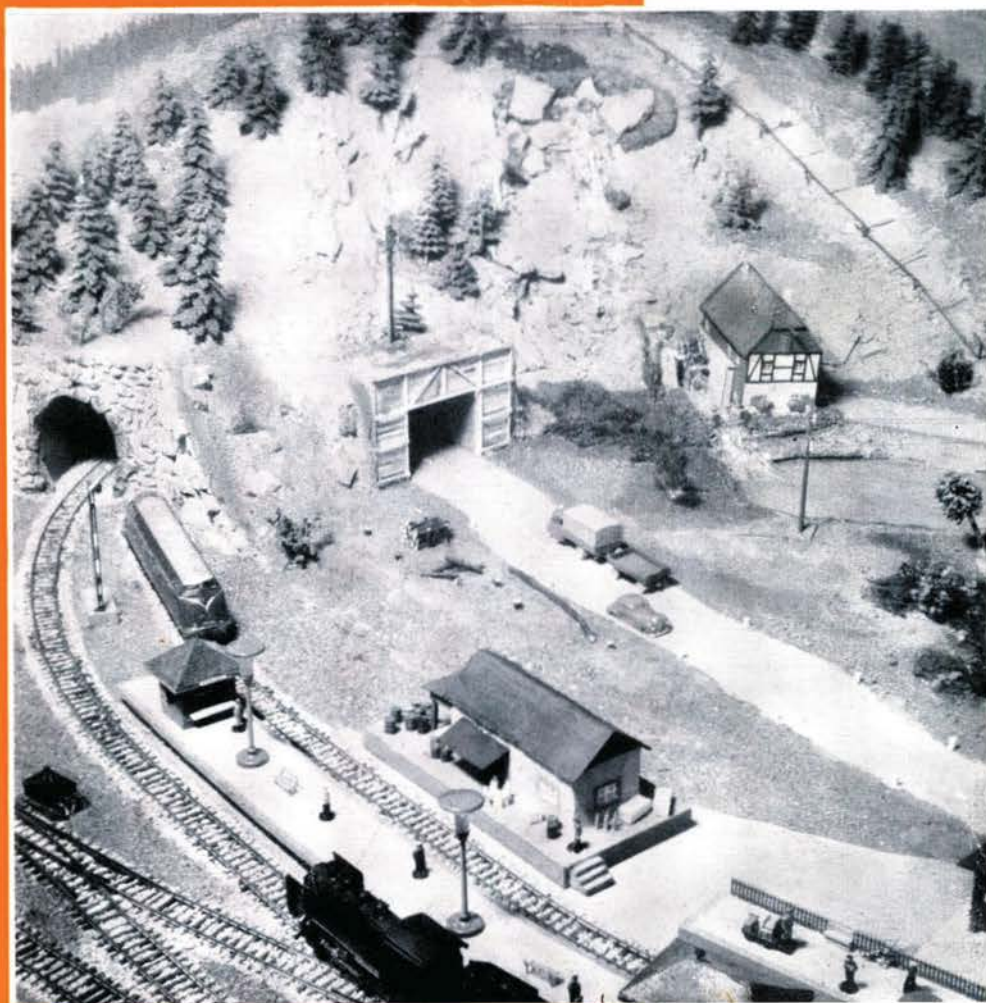
JAHRGANG 12

FEBRUAR 1963

2

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-



DER MODELLEISENBÄHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBÄHNBÄU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBÄH

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

2 FEBRUAR 1963 · BERLIN · 12. JAHRGANG

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

Beratender Redaktionsausschuß

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



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“;** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 29-31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborn-damm 141-167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
W. Hesse	
Eine romantische Heimanlage	30
Eine idyllische Nebenbahn	32
F. Spranger	
Der vereinfachte Betriebsdienst auf Nebenbahnen	33
X. Internationaler Modelleisenbahnwettbewerb 1963 in Görlitz	34
Modellbahnanlage des Pädagogischen Instituts Erfurt	35
Die lieben Kleinigkeiten	36
H. Kohlberg	
Ein Wasserturm in der Nenngröße H0	37
Die tschechoslowakische Ellok E 669.1	38
Widerlager	39
J. Kazda	
Die T 444.0 der ČSD im Modell	40
1. Modellbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ Leipzig	40
G. Böhme	
Neunpolige Steckverbindung	42
Leserbriefseite	43
H. Kohlberg	
Das Werkzeug des Modelleisenbahners	44
G. Nünke	
Erweiterungsfähige TT-Anlage	45
Eine kaum bekannte Lokomotive	46
Mitteilungen des DMV	47
Wissen Sie schon?	48
Behängt wie ein „sächsischer Christbaum“	48
Arbeits erleichterung beim Weichlöten	48
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	49
Heimatgeschichtlich aufgebaut	50
G. Fiebig, H. Köhler	
Elektrische Schnellzuglok der Reihe E 646 für die Italienischen Staatsbahnen	51
Werkstatt-Tips	52
W. Fritzsche	
Mehrzweck-Kühlwagen aus Dessau	53
Buchbesprechungen	54

Titelbild

In einer Rekordzeit von nur sechs Wochen baute Herr Peter Sperling seine 1,40x2,10-m-H0-Anlage auf. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt dieser Anlage.

Foto: A. Delang, Berlin

Rücktitelbild

Eine dem Modelleisenbahner liebenswert gewordene Dampflokomotive: Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 94²⁰⁻²¹ (frühere sächsische XI HT).

Foto: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

Die Eisenbahn auf der Straße
Klappschrank für größere Heimanlagen
Die Rekowagen der DR
Großblockbauweise bei der Modelleisenbahn

Das Verkehrswesen – ein führender Wirtschaftszweig der DDR

Sicherlich werden Sie, liebe Modellbahnfreunde, den Abschnitt des Programmentwurfs der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, daß das Verkehrswesen in der Periode des umfassenden Aufbaus des Sozialismus vorrangig entwickelt wird, mit großem Interesse gelesen haben. Vielleicht haben Sie sich dabei gefragt, warum gerade das Verkehrswesen neben so bedeutenden Wirtschaftszweigen wie der Grundstoffindustrie, dem Maschinenbau und der Petrochemie besonders genannt wurde. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen, mit denen wir uns in den folgenden Teilen etwas näher befassen wollen.

Zuerst muß man wohl erkennen, daß das Wachstum der gesamten Wirtschaft unwillkürlich einen erhöhten Transportbedarf nach sich zieht. So wird z. B. die Deutsche Reichsbahn bis zum Jahre 1971 ein Drittel mehr zu transportieren haben als im Jahre 1960, und bis zum Jahre 1980 wird es gar um die Hälfte mehr sein. Das betrifft aber nicht nur die Verkehrsaufgaben innerhalb unserer Republik, sondern auch den internationalen Güter- und Reiseverkehr. Dem Verkehrswesen unserer Republik erwachsen bedingt durch seine zentrale Lage in Europa dabei besondere Verpflichtungen sowohl in den Nord-Süd-Verbindungen als auch in den West-Ost-Verbindungen. Wenn man dabei bedenkt, daß die Verkehrsichte unserer Strecken schon heute um 20 Prozent höher liegt als in Westdeutschland und damit in Europa mit die Spitze einnimmt, dann läßt das unbedingt die Schlußfolgerung zu, daß die Eisenbahner unserer Republik mit den vielen neuen Arbeitsmethoden und einer guten Arbeitsorganisation sowie einer großen Einsatzbereitschaft, die gerade in den letzten Wochen im Kampf gegen Schnee und klirrenden Frost immer wieder Anlaß zu höchstem Lob gab, Großes geleistet haben. Diese Erfolge, Ausdruck eines hohen sozialistischen Bewußtseins, schufen eben auch die Grundlage dafür, daß die Partei der Arbeiterklasse mit dem Parteiprogramm neue, höhere Ziele setzen konnte. Dabei wird es erforderlich sein, den Transportprozeß auf sozialistische Weise noch stärker zu rationalisieren, da auch die Periode des umfassenden Aufbaus des Sozialismus gebieterisch den sparsamsten Verbrauch an Investitionsmitteln verlangt. Unter sozialistischer Rationalisierung des Transportwesens verstehen wir sowohl neue Traktionsarten, wie die neue Ellok- und Dieseltraktion, die Mechanisierung und Automatisierung der Be- und Entladung, das Einrichten von Stückgutknoten, die weitere Ausrüstung der Magistralen mit modernster Sicherungstechnik und nicht zuletzt die Mechanisierung der Oberbauarbeiten. Diese neue Technik im Verein mit neuen Arbeitsmethoden auf breiter Grundlage anzuwenden, um den Transportprozeß so rationell wie möglich zu gestalten, wird das Kernstück der Arbeit unserer Eisenbahner sein.

Dabei wird die Forschung und Entwicklung eine entscheidende Rolle spielen, denn die Feststellung im Programmentwurf, daß die Wissenschaft immer mehr zur Produktivkraft wird, gilt im vollem Umfang auch für das Eisenbahnwesen. Die bisherigen Ergebnisse auf diesem Gebiet, wie die Entwicklung des Doppelstockgliederzuges, des Spurwechselradsatzes, moderner Reisezug- und Dampflokomotiv-Waschanlagen, neuer Güter- und Personenwagen, und nicht zuletzt der E 11 und der Diesellokomotivreihe V 180, von der die erste Lok wenige Tage vor dem VI. Parteitag an die Deutsche Reichsbahn übergeben wurde, beweisen, daß für die neue Etappe des Wachstums unserer Republik auch von der Deutschen Reichsbahn und der Lokomotiv- und Waggonbauindustrie der DDR gute Voraussetzungen geschaffen wurden.

Und wenn man nun fragt, welchen Beitrag wohl der Deutsche Modelleisenbahn-Verband mit seinen Mitgliedern zur Verwirklichung des Parteiprogramms leisten kann, dann sollten wir vor allem daran denken, besonders auf die Bildungs- und Erziehungsarbeit der jüngeren Mitglieder unseres Verbandes unser Augenmerk zu richten. Denken wir daran, daß viele Mitglieder in den Pionierarbeitsgemeinschaften, in den Klubs Junger Techniker und in den vielen anderen Modellbahn-Klubs die Eisenbahner von morgen sein werden. Sie auf ihren Beruf gründlich und systematisch vorzubereiten, soll uns besondere Verpflichtung sein.

H. M.

Eine romantische Heimanlage

Im Thüringer Wald liegt das Bergdorf mit seinen blaugrauen Schieferhäusern am Hange des Berges, mit seinem schmucken Fachwerkbahnhof. In der Ferne ein langgezogener Pfiff – er kündigt uns das Nahen des Nebenbahn-Zügleins an. War das für uns Jungen immer eine Freude, wenn hinter dem Wäldchen der Schornstein der Lokomotive auftauchte und die „Boahne“ den Berg heraufkeuchte! Wir sahen nach der Nummer der Lok, wir zählten die altertümlichen Wagen. Wir wußten, der 6-Uhr-Zug brachte abends immer einen Postwagen mit. Manchmal lief auch hinter der Lok ein gedeckter Güterwagen, der in Ilmenau umrangiert werden mußte.

Ich habe mir zum Ziel gesetzt, die Romantik des Thüringer Waldes in einer schönen Heimanlage in der Nenngröße TT nachzuahmen. Es soll eine Anlage mit einem Durchgangsbahnhof an einer eingleisigen Hauptstrecke werden, von dem eine Nebenbahn abzweigt und durch eine besonders reizvolle, romantische Gebirgslandschaft führt. Bahnhöfe dieser Art gibt es beim großen Vorbild gerade im Thüringer Wald in reichem Maße, zum Beispiel die Bahnhöfe Suhl, Schmalkalden, Ilmenau und Rottenbach.

Es leuchtet ein, daß auf einer landschaftsgebundenen Anlage, wie ich sie mir bauen will, nur solche Gebäude aufgestellt werden können, die wirklich im Thüringer Wald zu finden sind. Auch das rollende Material für den Modellbahnbetrieb darf nur aus Fahrzeugen bestehen, die auf den dortigen Strecken tatsächlich verkehren. Also: Selbstbau!

Ich habe mir daher auf meinen Fahrten durch den



Thüringer Wald besonders schöne und ansprechende Vorbilder an Bahnhöfen und anderen Eisenbahnhochbauten sowie einige schmucke Häuser ausgesucht und diese mit der Kamera festgehalten, so daß einem vorbildgetreuen Nachbau nichts im Wege steht. Bild 1 zeigt ein Fachwerkhaus in Mellenbach (Schwarzatal), Bild 2 das Modell. Ein ansprechendes Fachwerkhäuschen ist das in Bild 3 gezeigte Modell, dessen Vorbild in Sitzendorf zu finden ist. Beide Häuschen sind als Bausatz im Handel erhältlich (Auhagen-Modelle) und für die Nenngröße TT zu verwenden.

Auf den Nebenbahnen des Thüringer Waldes und zuweilen auch auf Hauptstrecken treffen wir vielfach alte preußische Personen- und Packwagen an. Da ein Zug mit diesen Wagen unbedingt mit in das Landschaftsbild hineingehört, entstanden nach und nach zwei zweiachsige und ein dreiachsiger Personenwagen und ein Packwagen. Diese „alten Preußen“ sind nicht nur auf vielen Strecken des Thüringer Waldes, sondern auch sonst noch im Thüringer Raum, sehr oft gemischt mit den bekannten Bi-Wagen der Einheitsbauart, zu finden. Die TT-Modelle sehen Sie in den Bildern 4 und 5. Ein Postwagen wird in Kürze folgen.

Nun noch ein Wort zu den Triebfahrzeugen. Auf den Nebenstrecken verkehren hauptsächlich Tenderloks, und zwar die Baureihen 65¹⁰ (Erfurt–Ilmenau), 78 (früher Erfurt–Ilmenau, jetzt noch Gotha–Gräfenroda, Georgenthal–Tambach-Dietharz und Eisenach–Meiningen–Eisfeld), 91 und 92 (Bahnhöfe Arnstadt und Neudietendorf), 93 (Rudolstadt–Katzhütte, Rottenbach–Königsee, Zella-Mehlis–Schmalkalden), 94 (Ilmenau–

2



30

3



Schleusingen, Suhl-Schleusingen) und 95 (Saalfeld-Sonneberg).

Auf den Hauptstrecken finden wir die Baureihen 41 (Reise- und Güterzüge Erfurt-Meiningen, Erfurt-Arnstadt-Saalfeld), 38 und 22 (Erfurt-Saalfeld) und die Güterzuglok BR 44.

Auf meiner Heimanlage werden zunächst Tenderloks der Baureihe 81 und vielleicht auch die BR 23¹⁰ verkehren. Auf der Strecke Bad Schönau-Schwarzenbrunn werden Sie jedoch eine neue Lok bewundern können, nämlich die Tenderlok der Baureihe 78¹¹, eine kleine Überraschung für den TT-Freund.

Und nun zum Gleisplan. Wie schwer es ist, einen solchen für eine Heimanlage zu entwerfen, die nur wenig Raum beanspruchen darf, wird mir jeder bestätigen, der schon selbst dieses Problem zu bewältigen hatte. Andererseits aber soll der Gleisplan je nach Motiv der Anlage bestimmte Bedingungen hinsichtlich des Modellbetriebes erfüllen. Sie dürfen mir also

1) Leider kein Industriefabrikat, sondern Eigenbau.

glauben, daß der endgültigen Form mindestens 15 Entwürfe vorausgingen. Lassen Sie mich den Grundgedanken dieser Kleinanlage erläutern:

Es handelt sich hier um die Nachbildung einer Strecke, wie sie irgendwo mitten im Thüringer Wald zu finden sein könnte. Mittelpunkt der Anlage ist der Trennungsbahnhof „Steinheider Neundorf“. Die ersten Häuser des Dorfes finden wir zwar schon in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, der Ort selbst liegt jedoch, wie das ja auch beim großen Vorbild oft vorkommt, einige hundert Meter vom Bahnhof entfernt, so daß wir ihn uns außerhalb der Anlage liegend vorzustellen haben.

Im Ort herrscht die Glasindustrie vor. Eisenerzvorkommen haben ein kleines Bergwerk entstehen lassen, das zahlreiche Werkeltätige aus der Umgebung beschäftigt, die täglich mit der Bahn befördert werden müssen. Das bedeutet einen verstärkten Einsatz der Züge für den Berufsverkehr.

Vom Bahnhof „Steinheider Neundorf“, der an der eingleisigen Strecke Bad Schönau-Schwarzenbrunn liegt, zweigt eine ebenfalls eingleisige, steil ansteigende

Bild 1 Fachwerkhäuser im Schwarzwald
Foto: Verfasser

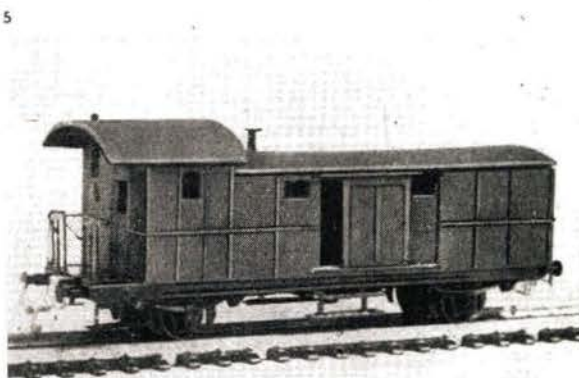
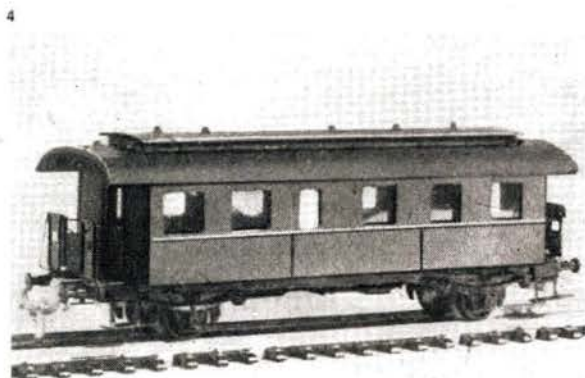
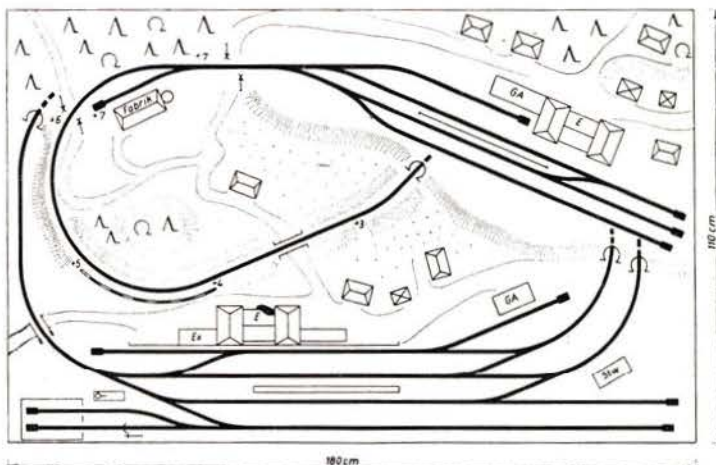
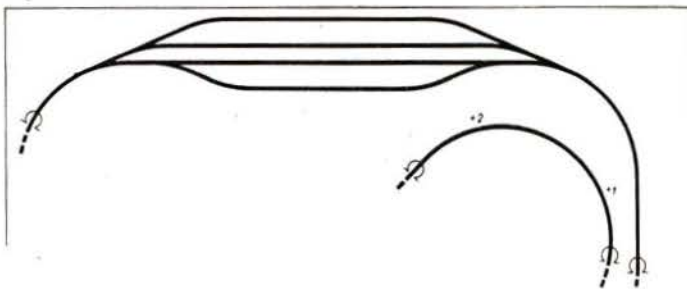
Bild 2 ... und das Modell
Foto: A. Delang

Bild 3 Modell eines kleinen Wohnhauses
Foto: A. Delang

Bild 4 Modell des Bitr Pr 18 20
Foto: A. Delang

Bild 5 Modell des Pwi Pr 05
Foto: A. Delang

Bild 6 Gleisplan der Anlage



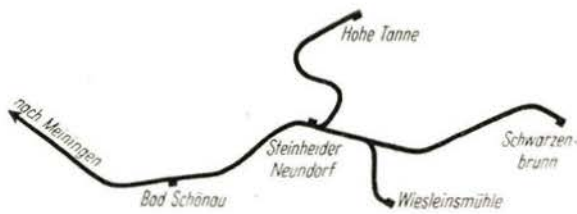


Bild 7 Übersichtsskizze zum Gleisplan
(Zeichnung: Verfasser)

Nebenbahn ab, die in dem Bergbahnhof „Hohe Tanne“ endet. Auch hier müssen die Reisenden erst einen kleinen Spaziergang machen, um in den Ort zu gelangen. Der große Waldreichtum, eine besondere Freude Erholung suchender Kurgäste, ist Ursache eines umfangreichen Abtransports von Stamm- und Rundholz, wovon am Freiladegleis zur Beladung bereitstehende Rungen- und Om-Wagen Zeugnis ablegen. Hohe Tanne ist ein echtes Thüringer Wald-Dorf mit kleinen, schiefergedeckten Häusern. Es liegt nicht weit vom

Rennsteig entfernt und wird als berühmter Höhenluftkurort im Sommer wie im Winter gern besucht.

Wiesleinsmühle ist ein kleines, idyllisch gelegenes Bergdörfchen, das neuerdings als Kurort von sich reden macht. Industrie ist hier nicht vorhanden. Die Werk-tätigen dieses Ortes finden vor allem in Steinheider Neundorf und Schwarzbrunn Beschäftigung. Eine Ziegelbrennerei, ein Sägewerk und eine Glashütte geben dem Ort Schwarzbrunn sein Gepräge. Bad Schönau endlich, die Kreisstadt mit etwa 14 000 Einwohnern, ist weithin als Kurbad bekannt. Die eisen- und metallverarbeitende Industrie hat hier eine alte Tradition. Ein großes chemisch-pharmazeutisches Werk, der VEB PHARMA, beschäftigt viele Hunderte von Werk-tätigen aus der ganzen Umgebung.

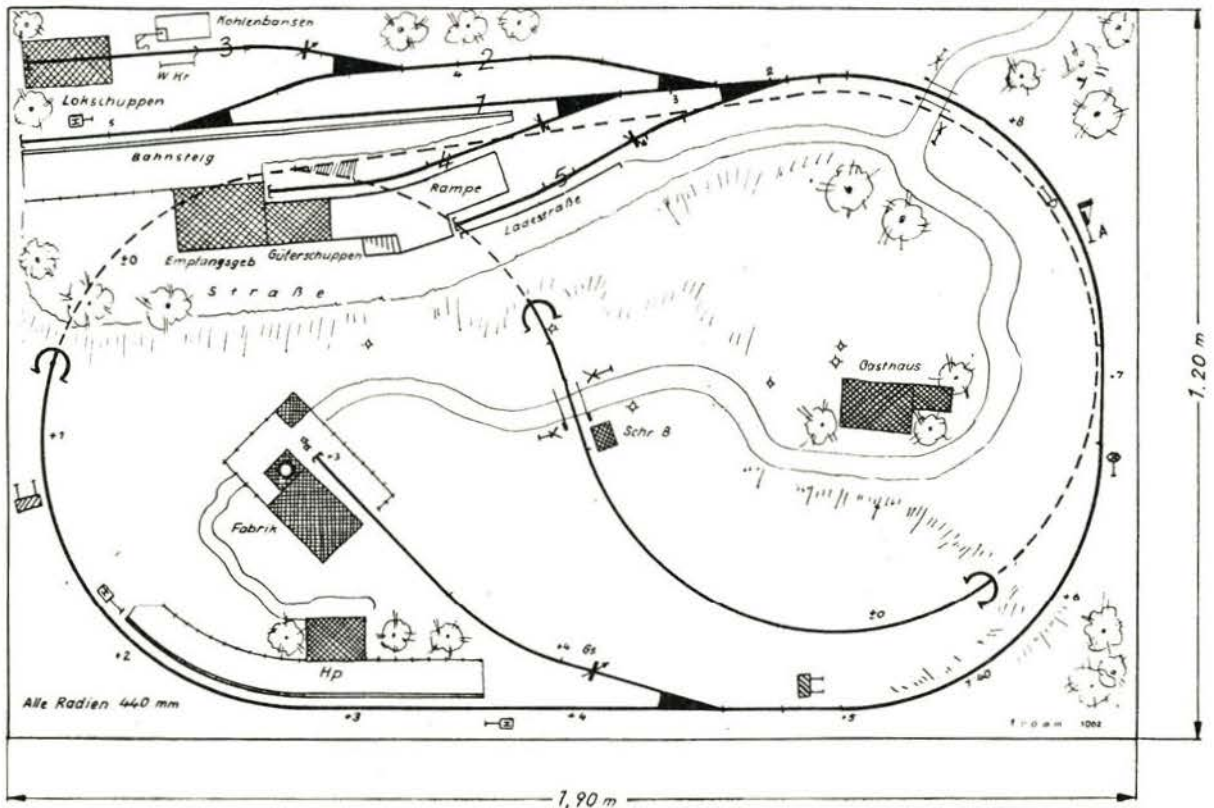
Ich glaube, der nach dem geschilderten Grundgedanken entworfene Gleisplan verspricht einen recht lebendigen, abwechslungsreichen Modellbetrieb nach Fahrplan. Mit Absicht wurde eine einfache, übersichtliche Strecken-führung gewählt. Vielleicht ist sie Ihnen zu einfach? Warten wir ab. Der Modellbetrieb auf der fertigen Anlage wird es erweisen.

Eine idyllische Nebenbahn

Ich habe mich entschlossen, auch einmal einen Gleisplan in H0 vorzulegen. Wegen ungünstiger Platzverhältnisse konnte ich nur eine Anlagengröße von 1,90 m x 1,20 m wählen. Dabei habe ich auf einen idyllischen Nebenbahnbetrieb Wert gelegt. Den Hauptteil dieser Anlage bildet ein kleiner Kopfbahnhof. Die Strecke führt von diesem Bahnhof über eine teilweise verdeckte Kehrschleife und zurück. Wenn auf der An-

lage mehrere Züge verkehren sollen, ist es angebracht, in dem verdeckten Teil der Strecke einen Kreuzungsbahnhof einzufügen. Das Gleis 1 des Kopfbahnhofs ist für einen kleinen Personenzug gedacht, während die Gleise 2, 4 und 5 nur vom Güterzug bedient werden. Um den Betrieb noch interessanter zu gestalten, fügte ich noch einen Haltepunkt und ein Werkanschlußgleis ein.

Dietmar Simon, Elsterberg/Vogtl.



Der vereinfachte Betriebsdienst auf Nebenbahnen

Упрощённая служба на жел. дорогах второстепенного значения

Simplified Railway Service on Branch Lines

Service simplifiée de chemin de fer en voies secondaires

Auf jeder Eisenbahnstrecke befinden sich in bestimmten Abständen sogenannte Zugfolgestellen. Das können Bahnhöfe, Abzweigstellen oder Blockstellen sein. Zwischen zwei Zugfolgestellen darf sich stets nur ein Zug befinden. Jede Zugfolgestelle muß bei dem Regelbetriebsdienst mit einem Fahrdienstleiter besetzt sein, der die Zugfolge unter eigener Verantwortung regelt. Auf Nebenbahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen kann von diesem Grundsatz abgewichen werden. Wir sprechen dann von einem vereinfachten Nebenbahndienst. Für die Handhabung des Betriebsdienstes und die Besetzung der Zugfolgestellen einer solchen Strecke ist die DV 437, die Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst, maßgeblich. Wir wollen uns im folgenden darüber Klarheit verschaffen, wie dieser vereinfachte Nebenbahndienst aussieht und welche Besonderheiten er gegenüber dem gewöhnlichen Betriebsdienst aufweist.

1. Zugleitstrecke, Zugleitbahnhof und Zuglaufstelle

Eine grundlegende Abweichung vom Regelbetriebsdienst ist die, daß die Strecke mit vereinfachtem Nebenbahndienst ganz oder teilweise zur Zugleitstrecke erklärt wird. Auch ist eine Teilung der Nebenbahn in mehrere Zugleitstrecken möglich. Innerhalb einer Zugleitstrecke befindet sich ein Zugleitbahnhof, der mit einem sogenannten Zugleiter besetzt ist. Dieser regelt auf der ganzen Zugleitstrecke die Zugfolge und führt für alle Zugfolgestellen das Zugmeldebuch. Er ist also auf der Zugleitstrecke Streckenfahrtdienstleiter. Alle anderen Zugfolgestellen werden als Zuglaufstellen bezeichnet. Unter diesen sind einige als Zuglaufmeldestellen festgelegt. Von hier aus erhält der Zugleiter die für die Wahrnehmung seiner betrieblichen Aufgaben unerläßlichen Zuglaufmeldungen.

2. Die Besetzung der Zuglaufstellen

Die Zuglaufstellen können mit einem Betriebseisenbahner oder einer Hilfskraft im Betriebsdienst besetzt sein. Es gibt jedoch auch unbesetzte Zuglaufstellen. Sind Einfahrsignale vorhanden, so muß auf dem Bahnhof ein Betriebseisenbahner Dienst leisten. Sonst sind nur auf Bahnhöfen mit umfangreichen Rangierarbeiten und auf wichtigen Kreuzungsbahnhöfen Betriebseisenbahner eingesetzt. Diese stellen nach Weisung des Zugleiters die Einfahrsignale (soweit vorhanden), geben die Zuglaufmeldungen an den Zugleiter, beteiligen sich am Rangieren und nehmen die Aufgaben der Aufsicht wahr.

Gewöhnlich sind jedoch die Zuglaufstellen unbesetzt oder nur mit einer Hilfskraft besetzt. Dann übernimmt alle betrieblichen Aufgaben der Zugführer. Die Hilfskraft gibt lediglich in eigener Verantwortung die Zuglaufmeldungen ab und übermittelt bestimmte Weisungen des Zugleiters an den Zugführer. Bei betrieblich unbesetzten Stellen gibt der Zugführer selbst die Zuglaufmeldungen an den Zugleiter. Dazu rechnet man auch solche Zuglaufstellen, die nur mit Verkehrs-eisenbahnern, z. B. Fahrkartenverkäufern, Bahnsteigschaffnern oder Frachtenrechnern, besetzt sind.

3. Die Betriebsführung

Auf einer Zugleitstrecke fahren die Züge nach Weisung des Zugleiters von Zuglaufmeldestelle zu Zuglaufmeldestelle. Bei Kreuzungen und Überholungen auf Bahnhöfen mit Einfahrsignalen sind keine besonderen Maßnahmen notwendig. Typisch für eine Nebenbahn

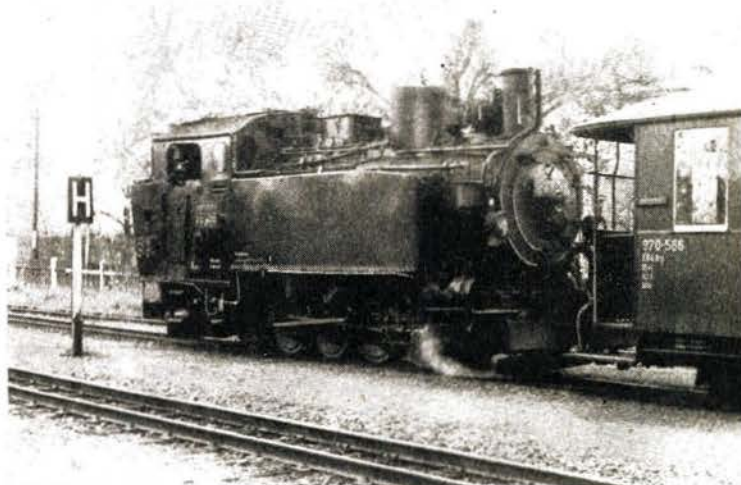
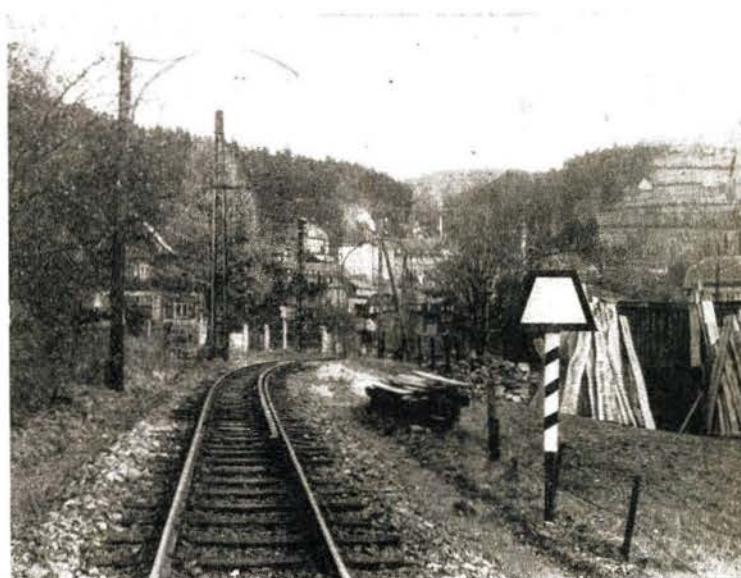


Bild 1 Die H-Tafel steht auf den Bahnhöfen einer Zugleitstrecke; sie kennzeichnet die Stelle, an welcher der zuerst einfahrende Zug halten soll.

Bild 2 Trapeztafel auf der elektrisch betriebenen Stichbahn Klingenthal-Sachsenberg-Georgenthal. Hier hat der Zug, der als zweiter in den dahinterliegenden Bahnhof einfahren soll, zu halten.



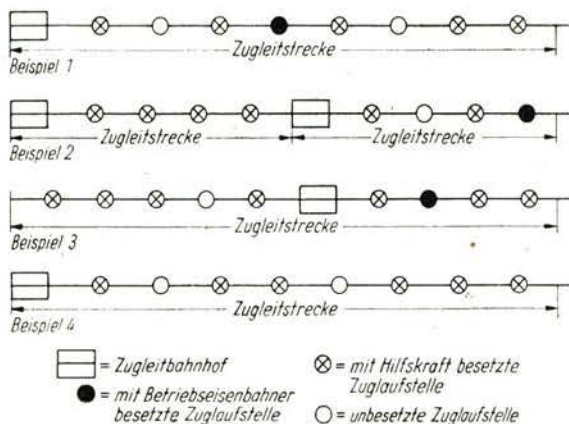


Bild 3 (Skizze): Beispiele für die Gestaltung einer Zugleitstrecke.

mit vereinfachtem Betriebsdienst ist jedoch der Bahnhof ohne Einfahrsignale, der betrieblich überhaupt nicht oder nur mit einer Hilfskraft besetzt ist. Hier sind bei Kreuzungen und Überholungen besondere betriebliche Regelungen erforderlich. Grundsätzlich dürfen bei Kreuzungen nicht beide Züge gleichzeitig, in einen Bahnhof einfahren. Im voraus wird festgelegt, welcher Zug als erster einzufahren hat. Dieser muß im Bahnhof an der H-Tafel (Bild 1) halten. Der Zug, der als zweiter einfahren soll, hält vor dem Bahnhof an einer bestimmten Stelle, die durch die Trapeztafel (Bild 2) gekennzeichnet ist. Sobald er hier angekommen ist, gibt die Lokomotive das Achtungssignal (einen mäßig langen Pfiff). Der Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges muß für den zweiten die Weichen stellen. Ist das geschehen, gibt er mit dem Horn oder durch die Signalpfeife der Lokomotive das Signal „Kommen“ (lang-kurz-lang). Nun darf der vor der Trapeztafel haltende Zug einfahren. Im Bahnhof muß er noch einmal halten, um die Weisungen des Zugleiters entgegenzunehmen.

Der Zugführer des als letzter ausfahrenden Zuges bringt die Weichen wieder in die Grundstellung und stellt die Einfahrt für den nächsten planmäßigen Zug her. Damit bei Verspätungen des ersten Zuges der zweite nicht zu lange warten muß, hat dessen Zugführer 5 Minuten nach Ankunft an der Trapeztafel den Zugleiter anzurufen und dessen Weisungen einzuholen. Ähnlich wie bei der soeben beschriebenen Kreuzung ist bei einer Überholung zu verfahren. Welcher Zug vor dem Bahnhof zu halten hat, welches Einfahrgleis zu benutzen ist und wer die Zuglaufmeldungen abgibt, wird im Fahrplan festgelegt. Bei Abweichungen, Kreuzung mit Sonderzügen, Verlegung von Kreuzungen usw. gibt der Zugleiter an die Zugführer und Betriebs-eisenbahner der Zugleitstrecke seine Weisungen durch einen schriftlichen Befehl, den sogenannten Befehl N, dessen Empfang durch Unterschrift zu bestätigen ist.

Das war in groben Zügen das Wichtigste über den vereinfachten Nebenbahndienst. In diesem Rahmen war es nicht möglich, auf Einzelheiten und Sonderfälle einzugehen. Doch wird der Leser nunmehr über diese Art der Betriebsführung unterrichtet sein und erkennen, welche große Einsparung an Personal dadurch möglich ist. Die Modelleisenbahner unter uns sind jetzt in der Lage, eine vorbildgetreue Nebenbahnstrecke mit Zuglaufstellen und Trapeztafeln in ihrer Heimanlage einzurichten. Das Bild 3 zeigt an vier Beispielen, wie eine Zugleitstrecke in der Praxis eingerichtet werden kann.

Das war in groben Zügen das Wichtigste über den vereinfachten Nebenbahndienst. In diesem Rahmen war es nicht möglich, auf Einzelheiten und Sonderfälle einzugehen. Doch wird der Leser nunmehr über diese Art der Betriebsführung unterrichtet sein und erkennen, welche große Einsparung an Personal dadurch möglich ist. Die Modelleisenbahner unter uns sind jetzt in der Lage, eine vorbildgetreue Nebenbahnstrecke mit Zuglaufstellen und Trapeztafeln in ihrer Heimanlage einzurichten. Das Bild 3 zeigt an vier Beispielen, wie eine Zugleitstrecke in der Praxis eingerichtet werden kann.

X. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1963 in Görlitz

X^oe международное соревнование любителей модельной жел. дор. в городе Гёрлиц в 1963 г.

Xth International Model Railway Competition 1963 in Görlitz

X^{ème} Concours International des modelistes ferroviaires 1963 en Görlitz

In diesem Jahr stellen die Modelleisenbahner zum zehnten Mal im Rahmen des Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbs ihr Können unter Beweis. Wer die in den vergangenen Jahren eingesandten Modelle aufmerksam betrachtet hat, konnte feststellen, daß die Qualität stetig angestiegen ist. Das ist gut so, zeigte sich doch damit, daß es im Modelleisenbahnwesen keinen Stillstand gibt, daß die Fertigkeiten des einzelnen steigen und der Begriff „Modell“ durchaus gerechtfertigt ist. Die von einer kleinen Gruppe von Spitzenkönnern hergestellten Wunderwerke handwerklicher Fähigkeiten bestimmten das Niveau des Wettbewerbs und fanden bei allen Betrachtern ungeteilten Beifall.

Sinn unseres Wettbewerbs ist es aber nicht nur, sich auf die Besten zu orientieren, es ist auch notwendig, breite Kreise der Modelleisenbahner zur Teilnahme zu gewinnen. Viele Freunde haben aber einfach nicht die Zeit oder die handwerklichen Fähigkeiten, um ein Modell vollständig im Selbstbau herzustellen. Sie beschäftigen sich damit, handelsübliche Modelle zu verbessern, zu frisieren oder unter Verwendung industriemäßig hergestellter Einzelteile neue Lok- und Wagentypen zu bauen. In den vergangenen Jahren sind mehrmals solche, oft sehr gut gelungene Umbauten zum Wettbewerb eingesandt worden.

Selbstverständlich halten diese Modelle kaum einem Vergleich mit einem guten Eigenbaufahrzeug stand. So rutschten sie in der Vergangenheit bei der Bewertung immer ab.

Nach zahlreichen Diskussionen mit Modelleisenbahnern haben sich die Veranstalter entschlossen, in diesem Jahr erstmalig eine neue Gruppe „umgebaute (frisierete) Industriemodelle“ in die Wettbewerbsbedingungen mit aufzunehmen. Dadurch erhalten viele Modelleisenbahner, die bisher abseits standen, die Möglichkeit zur aktiven Teilnahme am Wettbewerb. Diese neue Bewertungsgruppe wird aber nicht nur eine zahlenmäßig stärkere Teilnahme am Wettbewerb zur Folge haben, es wird auch durch den Umbau und die Verbesserung der Industriemodelle sicher der eine oder andere Herstellerbetrieb von Modelleisenbahn-Erzeugnissen wertvolle Anregungen für die weitere Verbesserung seiner Serienmodelle erhalten.

Und noch eine Bitte an alle Teilnehmer: Denken Sie bitte daran, daß Ihr Modell auf dem Transport zu uns und wieder zurück mehrmals umgeladen werden muß. Schützen Sie Ihr wertvolles Gut durch eine dauerhafte und feste Verpackung.

Reinert
Generalsekretär des DMV

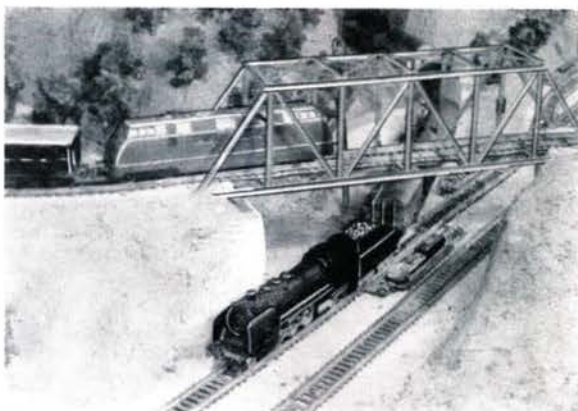
Modellbahnanlage des Pädagogischen Instituts Erfurt



Die Modelleisenbahnanlage ist von Studenten des Instituts sowie von Pionieren und Schülern aus Erfurter Schulen in ihrer Freizeit erbaut worden. Das Modell nimmt eine Fläche von etwa 25 m² ein, die Schienenlänge beträgt 100 m. Alle Fahrbereiche lassen sich von einem Schaltpult über vier Transformatoren steuern. Nach endgültiger Fertigstellung können acht Züge gleichzeitig fahren. Regelmäßig wöchentlich treffen sich junge Modelleisenbahner mit Studenten, um die Anlage weiter zu vervollkommen und natürlich auch zu bedienen.

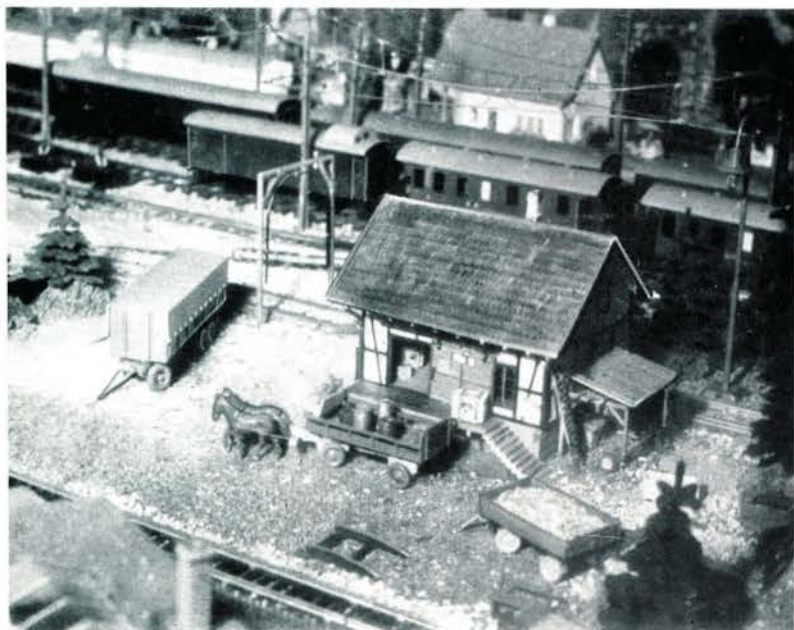
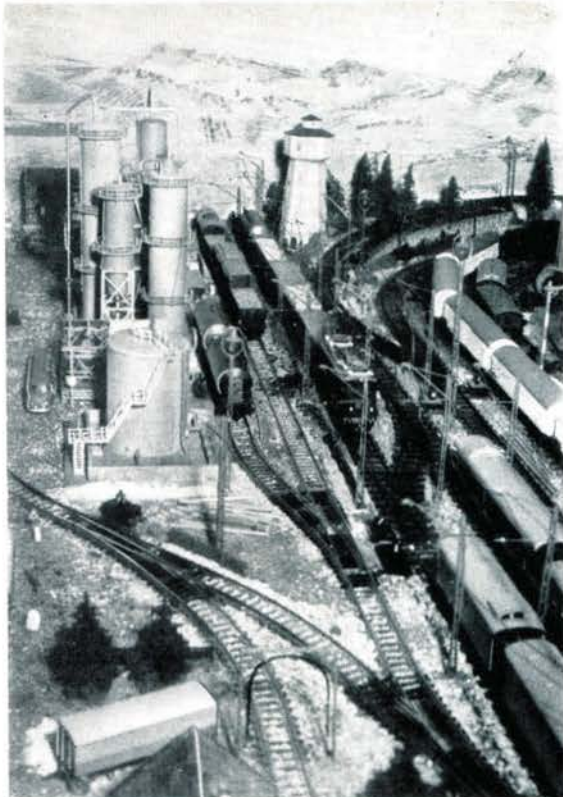
Bild 1 zeigt den Hauptbahnhof Rosenthal bei regem Zugverkehr. Rechts vorn erkennt man die Anschlußgleise zum Lokschuppen. Bild 2 zeigt einen Ausschnitt aus dem rechten Teil der Anlage. Auf beiden von den Zügen befahrenen Gleisen ist es möglich, die Fahrbereiche der zugehörigen Transformatoren zu wechseln. Bild 3 vermittelt einen Eindruck vom Bahnhof „Bergheim“.

AG „Junge Modelleisenbahner“
i. A. Prenzel



Erst 13 und 14 Jahre alt sind die Brüder Rainer und Gert Schaarschmidt aus Dresden. Sie haben sich aber doch schon eine sehr nette H0-Modelleisenbahnanlage in der Größe von 1,25x2,0 m aufgebaut. Zum Beweis dafür übersandten sie uns das nebenstehende Bild.

Die lieben Kleinigkeiten



■ Erst die Kleinigkeiten runden das Gesamtbild einer Modelleisenbahnanlage ab. Wie die Nebensächlichkeiten gut gestaltet werden, sollen unsere Bilder vermitteln.

Das obere und das linke Bild zeigen zwei Ausschnitte der Modelleisenbahnanlage des Herrn Peter Malossek aus Görlitz. Wir sehen, wie an einem Hydrierwerk Kesselwagen zur Beladung bereitgestellt wurden und weiter den Wareneingang an einem Güterschuppen.

■ Eine Herbstlandschaft „zauberte“ Herr C. U. Jungermann aus Rudolstadt/Thüringen auf seine Anlage. Die Bäume und Sträucher wurden aus „echten“ Gräsern und Pflanzen hergestellt. Die kleine Brücke besteht aus Holzstäbchen. Das Wasser ist verdünnter farbloser Nitrolack, welcher in das vorbereitete Bachbett geschüttet wird. Der Vorgang muß so lange wiederholt werden, bis die gewünschte Wasserhöhe erreicht ist (nicht zuviel auf einmal aufgießen, da sonst Luftbläschen entstehen!).

