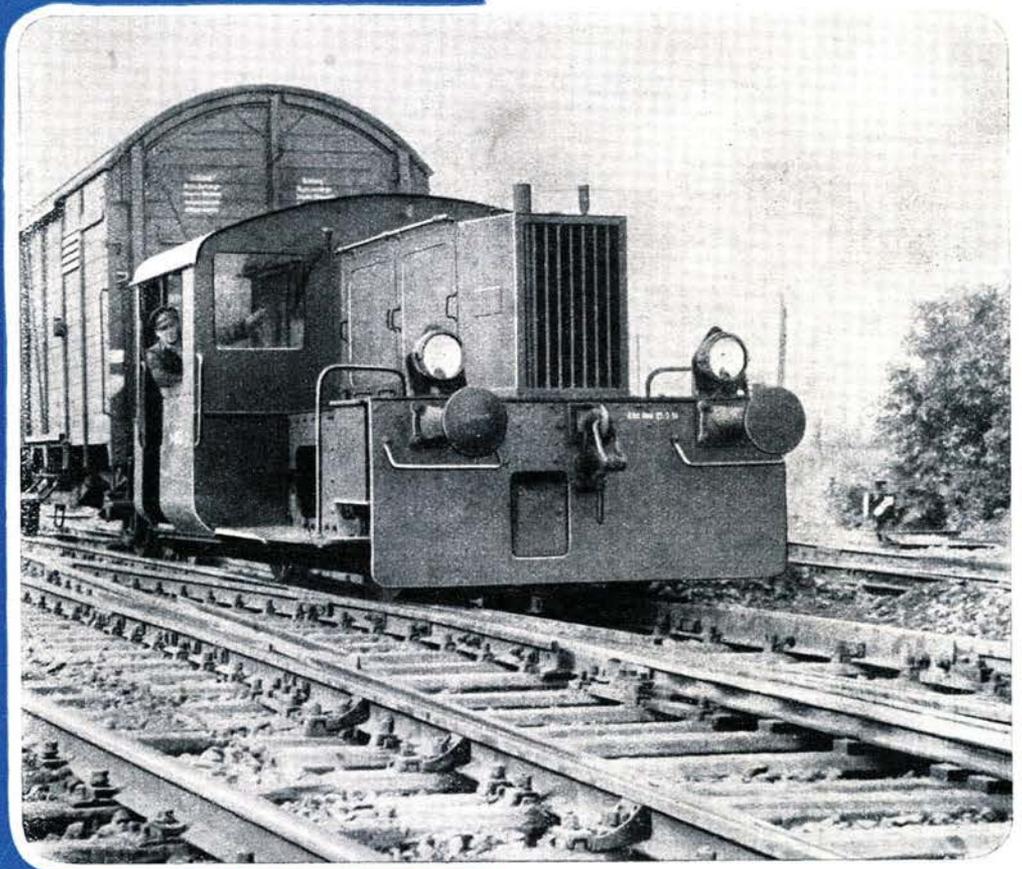


4. JAHRGANG / NR. **11**
BERLIN / NOV. 1955

DER MODELL- EISENBAHNER



FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN W 8

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
<i>Heinz Kucharski</i>	
Die Entwicklung der Eisenbahn in der UdSSR	273
Interessante Modellbahn-Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse 1955	275
<i>Rolf Thiemer</i>	
Letzter Ferientag in Klaustahl	279
<i>Ing. Heinz Hesse</i>	
Elektrotechnik im Modellbahnbau	281
<i>Johannes Hauschild</i>	
Der Hilfsantrieb der Kleinlok K ³ mittels Begleitwagen . . .	282
<i>Hans Köhler</i>	
Für unser Lokarchiv — Drei 1'El'-Lokomotiven verschiedener Spurweiten (Baureihen 99 ²² , 99 ⁷³ und 84)	284
Wir haben gute Freunde	286
<i>Johannes Patzschke</i>	
Lokomotiv- und Eisenbahnnamen in Sachsen	286
Junge Eisenbahner berichten aus Antonshöhe	287
<i>Ing. Hans Thorey</i>	
Eine Fahrt auf Spur TT	288
<i>Ing. Helmut Zimmermann</i>	
Der Lokomotiv-Dampfkessel; 1. Fortsetzung	292
Eisenbahnen in aller Welt	293
<i>Heinz Groth</i>	
Der Dispatcherdienst bei der Deutschen Reichsbahn	294
Bist Du im Bilde	297
Der erste Modelleisenbahn-Klub in der Tschechoslowakischen Republik	297
Mitteilungen	298
Das gute Modell	3. Umschlagseite
<i>Hansotto Voigt</i>	
Errechnung der Übersetzungsverhältnisse bei Modell-Triebfahrzeugen	Beilage
Titelbild: Motorkleinlokomotive K ³ im Rangierdienst (Foto: G. Illner, Leipzig)	

AUS DEM INHALT DER NÄCHSTEN HEFTE:

Karlheinz Brust
Bauanleitung für die Ellok der Baureihe E04

Ing. Werner Ohme
120 Jahre deutsche Eisenbahn

Paul Müller
Geländemodellbau-Landschaftsgestaltung

A. Weinhold
Hochbetrieb auf der Pioniereisenbahn
Dresden

B E R A T E N D E R R E D A K T I O N S A U S S C H U S S

GÜNTER BARTHEL
Grundschule Erfurt-Hochheim

MARTIN DEGEN
Ministerium für Volksbildung

ING. KURT FRIEDEL
*Ministerium für Schwermaschinenbau
IV Elektromaschinenbau*

JOHANNES HAUSCHILD
*Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen
des Bw Leipzig Hbf-Süd*

FRITZ HORNBÖGEN
VEB Elektroinstallation Oberlind

DR.-ING. HARALD KURZ
Hochschule für Verkehrswesen Dresden

WILHELM LIERMANN
*Zentralvorstand der Industriegewerkschaft
Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit*

HORST SCHOBEL
*Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im
Pionierpark „Ernst Thälmann“*

HANSOTTO VOIGT
Kammer der Technik, Bezirk Dresden

„Der Modelleisenbahner“ ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Hans Holt, Vingaards Alle 63, Kopenhagen; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34, Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Librairie, des Méridiens, Kliensieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris - VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie. 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Moulenhoff & Co. 2-4, Beulingstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigerasse 7, Zürich I.

Die Zeitschrift kann bei allen Postämtern der westdeutschen Bundesrepublik oder bei der Deutschen Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C1, Leninstraße 16, bestellt werden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“; **Verlagsdirektor:** Heinz Friedrich. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; **Chefredakteur:** Heinz Heiß; **Verantwortlicher Redakteur:** Heinz Lenius; **Redaktionsanschrift:** Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; **Fernsprecher:** 53 08 71 und Leipzig 429 71; **Fernschreiber:** 1448. Erscheint monatlich; **Bezugspreis:** Einzelheft DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; **Bestellung** über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag die Wirtschaft, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Zt. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. **Druck:** Tribüne, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg (Saale). IV/26/14. Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 3118 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe

Die Entwicklung der Eisenbahn in der Sowjetunion

Heinz Kucharski

Zu den dringendsten Aufgaben, die die Sowjetmacht nach dem Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution lösen mußte, gehörte die Wiederherstellung des gesamten Verkehrswesens. Die junge Sowjetrepublik übernahm vom zaristischen Rußland ein in vieler Hinsicht rückständiges Eisenbahnwesen, das darüber hinaus durch den ersten Weltkrieg und die Mißwirtschaft der bürgerlichen provisorischen Regierung stark in Verfall geraten war.

Bereits in den ersten Tagen ihres Bestehens traf die Sowjetregierung einschneidende Maßnahmen, um dem drohenden Zusammenbruch des Transportwesens wirksam zu begegnen. Der wichtigste Schritt bestand darin, alle Eisenbahnen in das Eigentum des sozialistischen Staates zu überführen. Im März des Jahres 1918 unterzeichnete der Gründer des Sowjetstaates, W. I. Lenin, ein Dekret, das die zentrale Zusammenfassung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen vorsah und bedeutend zur Festigung der Arbeiterdisziplin in den Verkehrsbetrieben beitrug.

Der Kampf gegen die ausländischen Interventen und die innere Konterrevolution stellte an die Eisenbahnen des Sowjetlandes neue außerordentliche Anforderungen. Die Eisenbahnen standen vor der verantwortungsvollen Aufgabe, die Kampfhandlungen der Roten Arbeiter- und Bauernarmee zu sichern und die proletarischen Zentren des Landes mit Lebensmitteln zu versorgen. Dabei entfalteten die sowjetischen Eisenbahner zusammen mit allen übrigen Werktätigen beispiellose Tatkraft, um ihrer sozialistischen Heimat zum Siege zu verhelfen.

Im Mai 1919 leisteten die Betriebsarbeiter des Verschiebehofes der Moskauer Eisenbahn den ersten kommunistischen Subbotnik — einen freiwilligen, unbezahlten Arbeitseinsatz, der am Sonnabend stattfand (daher der Name).

W. I. Lenin würdigte in seinem berühmten Artikel „Die große Initiative“ die große geschichtliche Bedeutung der kommunistischen Subbotniks, die eine immer weitere Verbreitung fanden und dabei nicht auf die Eisenbahner beschränkt blieben. Die kommunistischen Subbotniks waren die Keimformen der sozialistischen Wettbewerbe, die später, in den Jahren der ersten Planjahrfünftel, einen so gewaltigen Aufschwung nehmen sollten.

Der Interventionskrieg hatte eine erneute Zerrüttung des Eisenbahnwesens zur Folge. Etwa 4000 Brücken, 5000 Eisenbahngebäude und 400 Wassertürme wurden durch das Wüten der konterrevolutionären Kräfte zerstört. Die Wagengestellung sank im Vergleich zu 1913 auf ein Drittel. 60 Prozent des Bestandes an Lokomotiven war reparaturbedürftig, die Zahl der nicht lauffähigen Wagen betrug 20 Prozent. Unmittelbar nach der siegreichen Beendigung des Bürgerkrieges legte die Sowjetregierung den Grundstein für die Wiederherstellung und den Neuaufbau des Eisenbahnwesens. Trotzdem sich die Sowjetunion zunächst in einer sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage befand, wurde in den Jahren 1925/26 bereits der Vorkriegsstand im Eisenbahnverkehr überschritten — eine ge-

waltige Leistung, wenn man bedenkt, daß das zaristische Rußland mehr als fünf Jahre gebraucht hatte, um den durch den Russisch-Japanischen Krieg 1904/05 verursachten Rückgang des Güterumschlages aufzuholen.

Der von Lenin entwickelte Staatliche Plan zur Elektrifizierung Rußlands (GOELRO) sah zahlreiche elektrifizierte Hauptlinien und Teilstrecken vor, namentlich in Gebirgsgegenden mit schwierigem Streckenprofil. Bereits 1924 begann man die kaukasische Bahnlinie Baku—Sabuntschi—Surachani zu elektrifizieren. Sie wurde 1926 dem Verkehr übergeben. Das war der erste Schritt zur Elektrifizierung der wichtigsten sowjetischen Bahnlinien.

Aber erst die sozialistische Industrialisierung schuf die Voraussetzungen für eine wirklich umfassende Rekonstruktion des sowjetischen Verkehrswesens. Ein Beschluß des Plenums des ZK der KPdSU im Juni 1931 legte die wichtigsten Maßnahmen zur Rekonstruktion des Eisenbahnwesens fest: weitgehende Elektrifizierung der Eisenbahnen, Einführung schwerer Dampflokomotiven, elektrischer und Diesellokomotiven, Indienstellung von Großraumwagen mit 50 bis 60 t Tragfähigkeit, Einführung der selbsttätigen Kupplung, selbsttätiger Bremsen und automatischer Signalanlagen, Neuausstattung der Zugkrafteinrichtungen und der Wasserversorgung, Verstärkung des Oberbaus sowie Mechanisierung der Lade- und Entladearbeiten. Dieses großzügige Programm sah auch eine weitgehende Rationalisierung der Betriebsmethoden vor.

Um diese Ziele zu verwirklichen, mußte ein energischer Kampf gegen eine Gruppe von Schädlingen geführt werden, die gerade in diesem für die Entwicklung der sowjetischen Volkswirtschaft so wichtigen Abschnitt mit allen Mitteln versuchten, den Eisenbahnverkehr in Unordnung zu bringen. Eigens zu diesem Zweck tüftelten sie die pseudowissenschaftliche „Grenztheorie“ aus und behaupteten, daß die geltenden niedrigen und rückständigen Betriebsnormen Leistungshöchstgrenzen seien, die man vor der völligen Erneuerung des gesamten Verkehrswesens nicht antasten dürfe. Die Zerschlagung dieser reaktionären „Theorie“ war vor allem ein Verdienst des hervorragenden sowjetischen Staatsmannes L. M. Kaganowitsch, der im Jahre 1935 zum Volkskommissar für Verkehrswesen ernannt worden war.

Zahlreiche kühne Neuerer des Eisenbahnwesens bewiesen durch ihre Leistungen, daß es durchaus möglich ist, die alten Normen erheblich zu überschreiten. Die Betriebsorganisation wurde bedeutend verbessert, und man begann, die unerschöpflichen Reserven zu erschließen, die es auch im Eisenbahnwesen gab. Seit Beginn des Jahres 1935 wurden im Eisenbahnverkehr glänzende Erfolge erzielt. Allein von Februar bis Juni 1935 stieg die Beladung von 55 000 auf 70 000 Wagen, also um 27 bis 28 Prozent.

Ein denkwürdiges Datum in der Geschichte des sowjetischen Eisenbahnwesens war der 30. Juli 1935. An diesem Tage wurden hervorragende sowjetische Eisenbahner von J. W. Stalin im Moskauer Kremlpalast

empfangen. In seiner historischen Ansprache wies Stalin darauf hin, daß „die UdSSR als Staat undenkbar wäre ohne ein erstklassiges Eisenbahn-Transportwesen, das ihre zahlreichen Gebiete und Bezirke zu einem Ganzen verbindet. Darin besteht die große staatliche Bedeutung des Eisenbahn-Transportwesens in der UdSSR“. Übrigens wird der Jahrestag des Empfanges der Eisenbahner durch J. W. Stalin seitdem alljährlich als „Tag des sowjetischen Eisenbahners“ feierlich begangen.

Im August des Jahres 1935 wurden viele sowjetische Eisenbahner, die Bestleistungen vollbracht hatten, von der Sowjetregierung mit Orden und Medaillen ausgezeichnet.

Damals entstand in den Kohlengruben des Donezbeckens die Stachanowbewegung, die von den sowjetischen Eisenbahnern begeistert aufgegriffen wurde. Der erste Stachanowarbeiter im sowjetischen Eisenbahnwesen war Pjotr Kriwonos, ein Lokomotivführer vom Bw Slawjansk. Er begründete das Verfahren, den Zug mit hoher Heizflächenbelastung des Lokomotivkessels zu fahren, und bewies in der Praxis, daß man mit hoher technischer Geschwindigkeit fahren kann, ohne daß Schäden auftreten. Das neue Verfahren wurde von vielen Eisenbahnern übernommen, und man spricht seitdem auch von einer „Stachanow-Kriwonos-Bewegung“. Auch andere Bestarbeiter unter den Lokomotivführern, wie z. B. A. P. Papawin und vor allem N. A. Lunin, der als Held der sozialistischen Arbeit ausgezeichnet wurde, entwickelten neuartige fortschrittliche Arbeitsmethoden, deren Anwendung nicht auf das Verkehrswesen beschränkt blieb.

Eine große Rolle spielte dabei die Erhöhung der Kesselleistung. Dadurch wurde es möglich, Gewicht und Geschwindigkeit der Züge bedeutend zu steigern. Bei einem Zuggewicht von etwa 4500 t stieg die Geschwindigkeit auf 60 bis 65 Stundenkilometer.

Die Rekonstruktion des sowjetischen Eisenbahnwesens auf der Grundlage der modernen Technik, die breite Entfaltung der Stachanowbewegung und schließlich die Heranbildung erstklassiger Kader, die sich die neue Technik schöpferisch angeeignet haben, führten zu einem nachhaltigen Aufschwung des Eisenbahnverkehrs, der bis zum Jahre 1941 ohne Rückschläge anhielt. Einige Zahlen sollen die großartigen Ergebnisse dieses Aufschwungs verdeutlichen: Hinsichtlich der Dichte des Güterverkehrs hatten die sowjetischen Eisenbahnen um diese Zeit die Eisenbahnen der USA um das 2,6fache und die Deutsche Reichsbahn um das 2,9fache überflügelt. In bezug auf die Beförderungsleistung im Personenverkehr hatten die sowjetischen Bahnen Deutschland um das 1,8fache und die USA um das 2,3fache überholt. Auch die übrigen Betriebsziffern der sowjetischen Eisenbahnen lagen im Durchschnitt über denen des deutschen Verkehrswesens. Im Vergleich zum Jahre 1913 war der Güterumschlag der Eisenbahnen um das 6fache gestiegen.

Neben der umfassenden technischen Rekonstruktion der Eisenbahnen wurde auch der Bau neuer Eisenbahnlinien in schnellem Tempo vorangetrieben. Die ungestüme Entwicklung der Schwerindustrie machte vor allem den Bau neuer Strecken zum Ural notwendig. Durch den Bau zahlreicher Strecken wurde es möglich, das gewaltige Kusnezker Hüttenkombinat zu errichten und eine feste Verbindung mit dem Erzzenentrum Magnitogorsk herzustellen. Diese Strecken spielten übrigens bei der Verteidigung des Sowjetlandes gegen die faschistischen Eindringlinge eine große Rolle. Sie ermöglichten es, in Magnitogorsk und Stalino Eisenhütten und später auch Rüstungsbetriebe zu bauen. Der Versand von Kohle konnte nun in einer

Richtung und der von Erz in umgekehrter Richtung äußerst rentabel organisiert werden. Durch die daraus resultierende gleichmäßige Betriebsbelastung konnten die Frachtkosten erheblich gesenkt werden. Erwähnt werden soll in diesem Zusammenhang auch noch die berühmte Turksib-Bahn, die Turkestan mit Sibirien verbindet und dadurch dem sibirischen Getreide den Weg zu den reichen Baumwollbezirken der Kasachischen SSR öffnet.

Ihre schwerste Prüfung bestand das sowjetische Eisenbahnwesen in den Jahren des Großen Vaterländischen Krieges. Die Hoffnungen der Hitlerfaschisten auf einen Zusammenbruch des sowjetischen Eisenbahnnetzes erwiesen sich bald als trügerisch. Ihre Versuche, die Arbeit der Eisenbahnknotenpunkte im Hinterland durch Bombenangriffe zu stören, blieben ergebnislos.

Die zeitweilige Besetzung der Westgebiete der UdSSR durch die faschistischen Eindringlinge machte den beschleunigten Ausbau zahlreicher neuer Eisenbahnstrecken notwendig. Auch während des Krieges bereicherten die besten Lokomotivfachleute des Landes die Stachanowbewegung um zahlreiche wertvolle Arbeitsmethoden. So verstand es beispielsweise der Lokführer Korobkow, die Lokomotive voll auszunützen, obwohl er minderwertige, aschenreiche Kohle verfeuerte. Trotz der furchtbaren Zerstörungen, die die Hitlerfaschisten den Eisenbahnen der UdSSR zugefügt hatten, gingen alle Bahnen mit einem einsatzfähigen Lokomotivpark aus dem Kriege hervor.

Die Eisenbahner des Sowjetlandes haben die Aufgaben, die ihnen der erste Nachkriegs-Fünfjahrplan zur Wiederherstellung und Entwicklung der Volkswirtschaft der UdSSR in den Jahren 1946/50 stellte, erfolgreich gelöst. Das beweisen nicht nur die Tausende von Kilometern wiederhergestellter und neugebauter Strecken, sondern auch die Auffüllung des Lokomotivparks durch eine große Anzahl neuer Lokomotiven, die großzügige Elektrifizierung des Bahnnetzes, die Einführung von Dieselszugkraft und die Ausrüstung der Bahnen mit der höchstentwickelten Technik.

Aus dem Abschnitt „Eisenbahntransportwesen“ der Großen Sowjet-Enzyklopädie erfahren wir, daß der Güterumsatz der sowjetischen Eisenbahnen, gemessen in tkm, heute größer ist als in allen übrigen Ländern der Welt zusammen ohne die USA. „Allein die Zunahme der Eisenbahntransporte der UdSSR im Jahre 1951 entspricht dem Gesamtumfang der Eisenbahntransporte Englands und Frankreichs zusammen. Nach dem Ausmaße der Personenbeförderung nehmen die Eisenbahnen der Sowjetunion den ersten Platz in der Welt ein. Im Vergleich mit 1913 hat sich die Personenbeförderung auf das 7fache erhöht. 1951 beförderten die Eisenbahnen der UdSSR 1,3 Md. Personen.“

Einen neuen, mächtigen Aufschwung erreichte in diesem Zeitabschnitt die Stachanowbewegung unter den Eisenbahnern. Im Jahre 1949 entstand die Fünfhunderterbewegung, deren Initiatoren, unter ihnen der Lokführer W. G. Blashenow und die bekannte Eisenbahnerin K. P. Koroljowa, 1950 mit dem Stalinpreis ausgezeichnet wurden. Die Lokführer, die sich der Fünfhunderterbewegung angeschlossen haben, kämpfen um eine tägliche Laufleistung ihrer Maschine von 500 km. Die sowjetischen Eisenbahner entfalten eine große Initiative, um die Fahrpläne einzuhalten und die gleichmäßige Auslastung der Bahnen sowie die nötige Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Durch die Anwendung von Neuereremethoden, die Einführung des Dispatchersystems und die Arbeit nach dem verdichteten Fahrplan erreichen sie eine weitere Senkung der Transportkosten und eine stetige Erhöhung der Beförderungsleistung.

Interessante Modellbahn-Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse 1955

(Fortsetzung)

Die Spielwarenfabrik K. Scheffler, Marienberg/Erzgeb., stellt Zubehör für die Baugröße H0 aus Viscoschwamm her. Das Sortiment „Heidedorf“, bestehend aus einer Kirche (Bild 14), drei verschiedenen Bauernhäusern (Bild 15), Scheune und Stall ist eine gutgelungene Nachbildung alter deutscher Fachwerkhäuser mit strohgedeckten Dächern. Ein kleiner Bahnhof und ein Bahnwärterhäuschen mit Schranken ergänzen dieses Dorfidyll. Die handgearbeiteten Häusermodelle lassen sich beleuchten.

Die im Bild 17 gezeigten Modelle im Bau befindlicher Landhäuser von der Fa. Ethner, Naumburg, eignen sich vorzüglich für eine interessante und abwechslungsreiche Landschaftsgestaltung von Modelleisenbahnanlagen in der Baugröße H0.

Die Fa. H. Rarrasch, Halle, liefert Signalbrücken (Ausleger) in fünf verschiedenen Ausführungen, und zwar mit einflügeligem Hauptsignal, mit zweiflügeligem Hauptsignal, mit einfachem Lichtauptsignal, mit mehrteiligem Lichtauptsignal und mit zusätzlichem Lichtvorsignal (Bild 16). Die lichte Durchfahrthöhe des Auslegers mit Formsignal beträgt 80 mm von SO, die des Auslegers mit Lichtsignalen 85 mm von SO bei Oberbauhöhe von 8 mm. Die Formsignale sind elektromagnetisch zu bedienen und mit 19 V-Lampen versehen.



Bild 15 Aus Viscoschwamm entstand auch dieses Modell eines Bauernhauses aus dem Sortiment „Heidedorf“. Hersteller: Spielwarenfabrik K. Scheffler, Marienberg/Erzgeb.

Bild 16 Signalausleger in Baugröße H0 von der Fa. H. Rarrasch, Halle

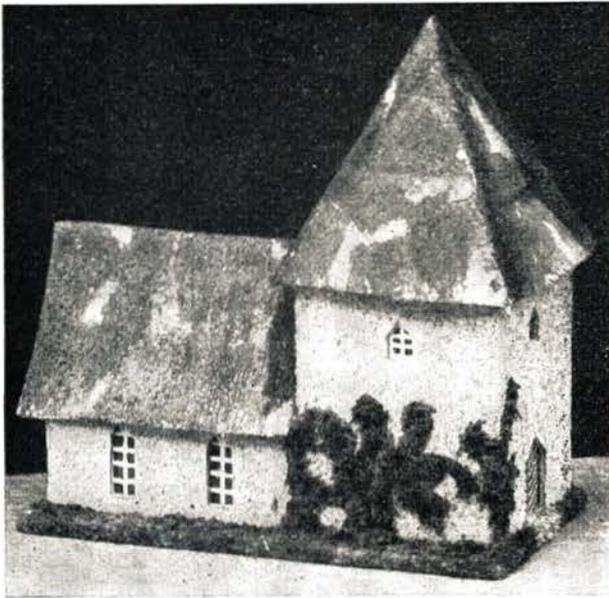


Bild 14 Dieses Modell einer Dorfkirche entspricht der Baugröße H0. Es gehört zum Sortiment „Heidedorf“ der Spielwarenfabrik K. Scheffler, Marienberg/Erzgeb.

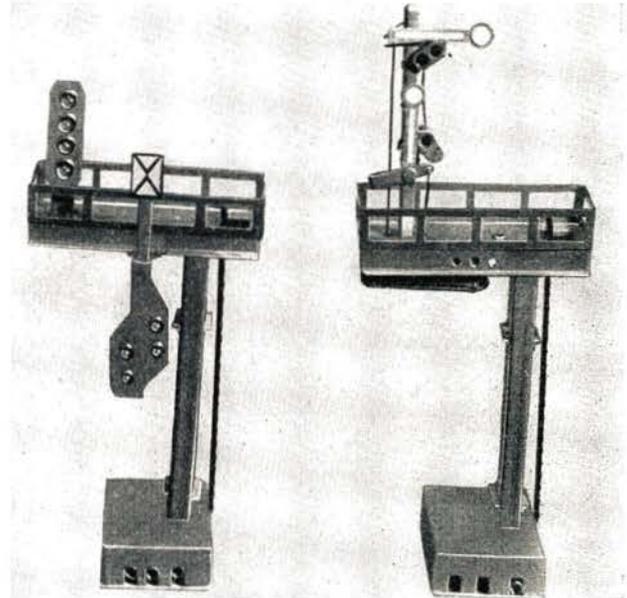
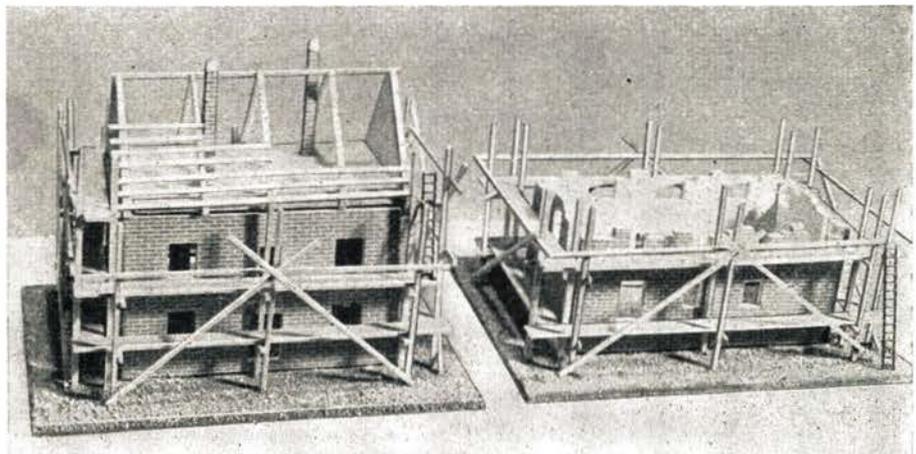


Bild 17 Im Bau befindliche Landhäuser von der Fa. Ethner, Naumburg



Die Fa. W. Barig, Plauen, erweiterte ihr H0-Sortiment um insgesamt 8 gut gelungene Miniatur-Bäume (Bild 18). Zur Herstellung dieser Bäume werden ausschließlich besonders präparierte Pflanzen verwendet. Die Bäume

sind elastisch sowie witterungs- und lichteempfindlich. Die Fußplatten haben die Form kleiner Rasenhügel. Diese Miniatur-Bäume sind nicht beim Hersteller, sondern nur über den Fachhandel erhältlich.

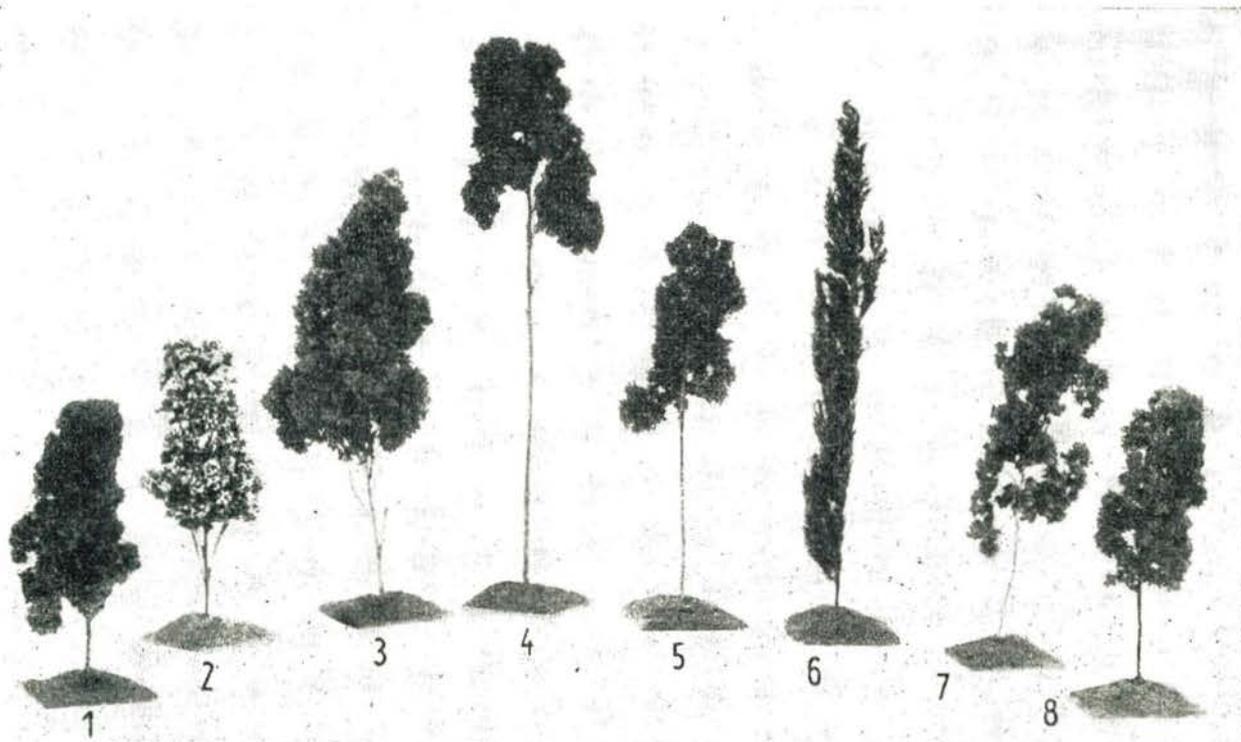


Bild 18 Miniaturbäume der Fa. W. Barig, Plauen. 1 Bluthorn, 2 blühender Obstbaum, 3 Birke, groß, 4 Kiefer, groß, 5 Kiefer, klein, 6 Pappel, 7 Birke, klein, 8 Laubbaum

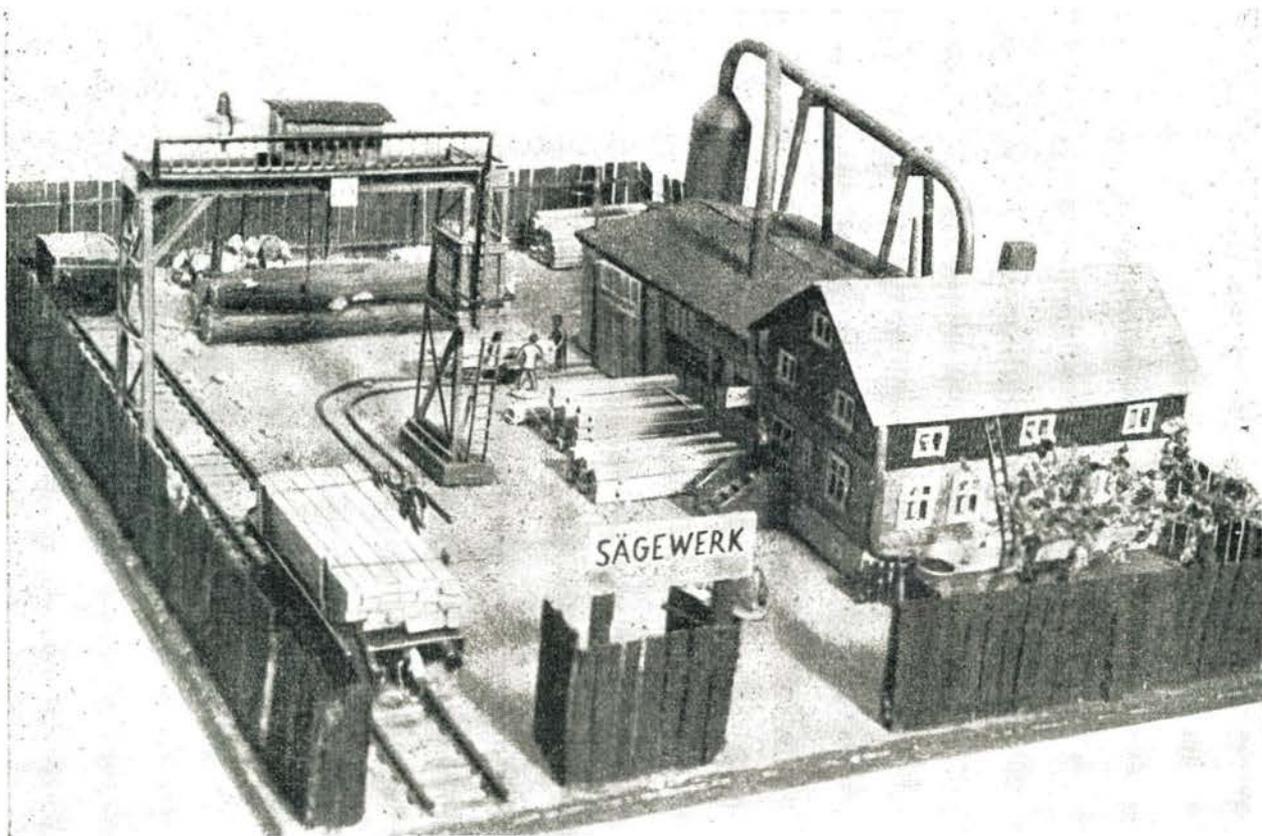


Bild 19 So müßte ein Sägewerk aussehen, wenn es dem Vorbild entsprechen soll. Dieses Modell wurde angefertigt von H. Rarrasch, Halle

Bild 20 Die Fa. E. Kunert, Berlin, stellt dieses charakteristische Modell des Kurort-Bahnhofes „Bad Schönau“ her.

Die elektromagnetischen Schranken des Bahnüberganges sind im Bahnhof fest eingebaut. Das Modell ist fertig geschaltet, wobei sich einzelne Räume des Empfangsgebäudes und der Bahnsteige getrennt beleuchten lassen

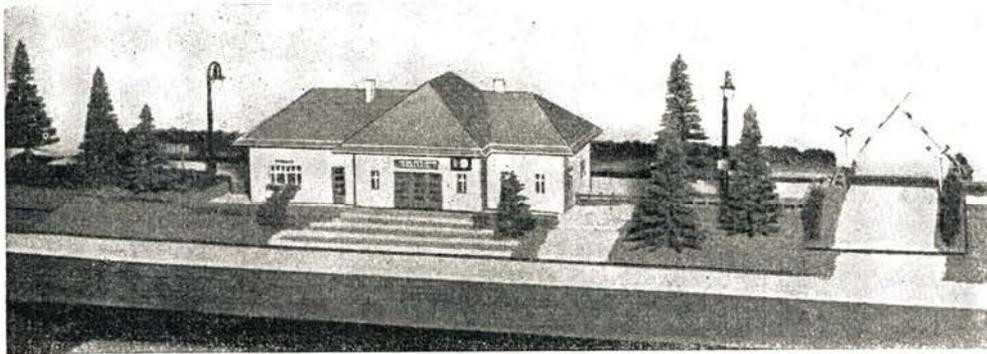
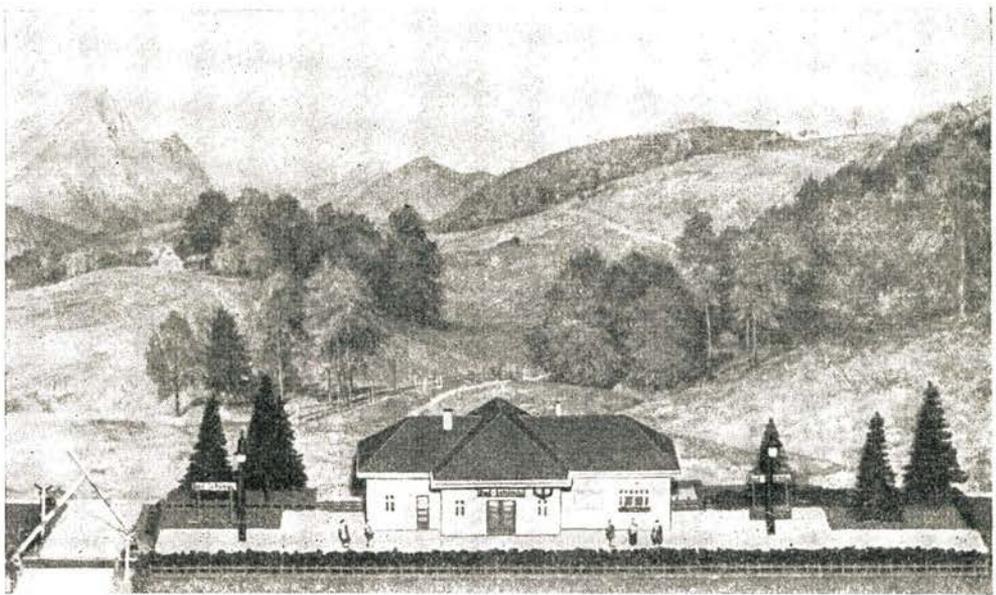


Bild 21 Straßensicht des Bahnhofs „Bad Schönau“ von der Fa. E. Kunert, Berlin.

Die Uhren am Empfangsgebäude werden durch Flutlicht ausgeleuchtet. Der Bahnsteig hat eine nutzbare Länge von 600 mm. Die größte Bahnsteigbreite beträgt 150 mm.

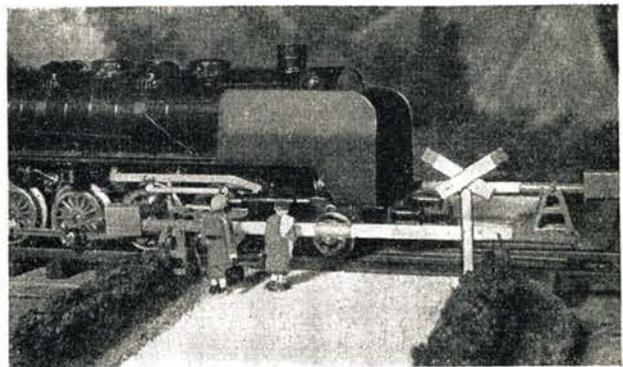
Die Bilder 20 und 21 zeigen den Bahnhof „Bad Schönau“ in Baugröße H0, ein sehr gutes Modell mit Ausstattung, wie Bäume, Blumenrabatten, Hecken, Zäune usw., von der Fa. E. Kunert, Berlin.

Die Antwort zur 14. Denkaufgabe in der Rubrik „Bist Du im Bilde?“ aus Heft 8/55 veranlaßte die Fa. E. Kunert, auch Fußwegübergänge der Baugröße H0 in ihre Produktion aufzunehmen (Bild 22).

Mit besonderer Anerkennung ist festzustellen, daß der Anstrich und die Abmessungen der Warnkreuze und die Farbeinteilung der Schrankenbäume genau dem Vorbild entsprechen.¹⁾ Das trifft inzwischen auch auf die zur Frühjahrsmesse gezeigten Bahnübergänge zu. Bild 23 zeigt das Muster eines vierachsigen Bahnpostwagens ohne Übergang für den Personen-, Eil- und Schnellzugverkehr in der Baugröße H0. Dieses Fahrzeug wurde für das Produktionsprogramm der Fa. Schicht, Dresden, von Modelleisenbahnern der Hochschule für Verkehrswesen Dresden entwickelt und wird bald im Handel sein.

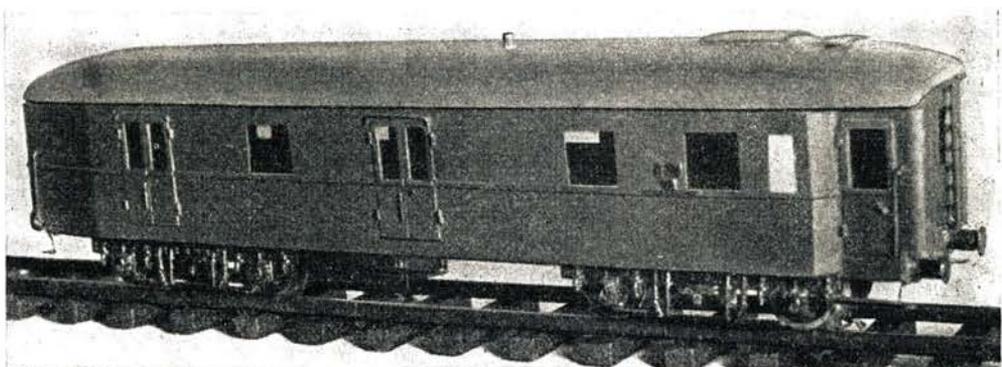
Die Kunststoffschwellen des Modellgleises der Fa. F. Pitz, Werkzeug- und Maschinenbau, Sebnitz/Sa.

¹⁾ Siehe „Der Modelleisenbahner“, Heft 7/55, Seite 185 und Heft 9/55, Seite 243



▲ Bild 22 Vorbildgetreuer Fußwegübergang mit Schranken für die Baugröße H0, Hersteller Fa. E. Kunert

▼ Bild 23 Aus dem Produktionsprogramm der Fa. Schicht, Dresden: H0-Modell eines Post 4-Wagens



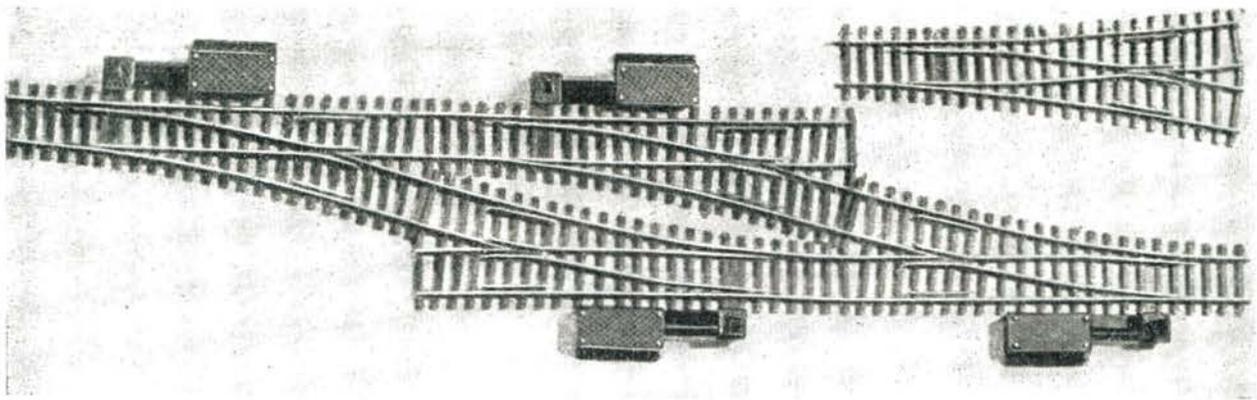


Bild 24 Weichenstraße im Verhältnis 1:3,73 der Fa. F. Pitz, Sebnitz/Sa.

(Bild 25) entsprechen dem im Heft 5/55, Seite 122, beschriebenen System. Sie sind für 2,5 mm hohes Schienenprofil verkleinert und mit Distanzstücken versehen

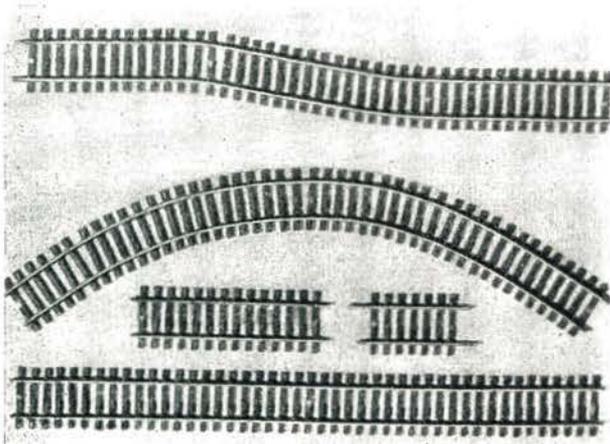


Bild 25 Modellgleis aus Kunststoffschwellen für 2,5 mm hohes Schienenprofil. Hersteller der Schwellen: Fa. F. Pitz, Werkzeug- und Maschinenbau, Sebnitz/Sa.

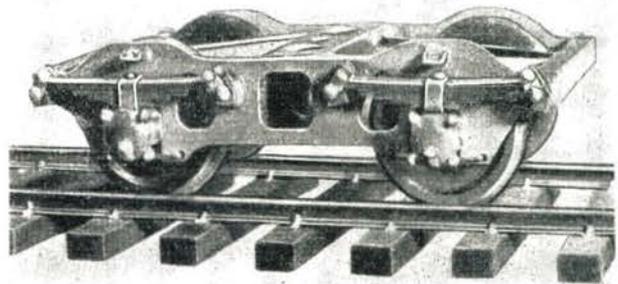


Bild 26 Einheitsgüterwagen-Drehgestell im Maßstab 1:45 von der Fa. R. Stephan, Berlin-Lichtenberg

worden, wodurch ein gleichmäßiger Schwellenabstand gewährleistet ist.

Der VEB Ankerwerk, Rudolstadt/Thür., zeigte in der Reihe der altbekannten Anker-Steinbaukästen einen neuen Modell-Steinbaukasten für Modelleisenbahnanlagen der Baugröße H0. Mit diesem Kasten ist es möglich, Empfangsgebäude, Stellwerke, Güter- oder Lokschuppen, Tunnelleinfahrten, Siedlungshäuser und dergleichen nach Bauplänen oder eigenen Entwürfen zu bauen. Die 500 Bausteine eines Kastens können ungeklebt verbaut werden. Mit Dextrin zusammengefügte Bauten haben natürlich mehr Festigkeit. Im Wasser löst sich das Dextrin wieder auf. Die abgewaschenen und getrockneten Steine können wieder wie

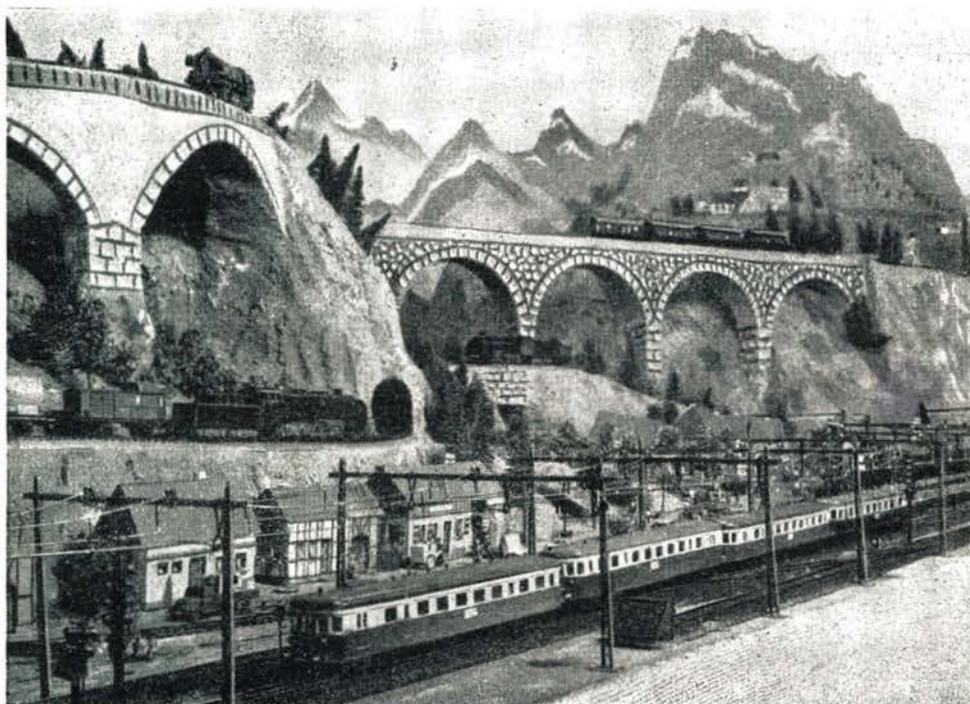


Bild 27 Ausschnitt aus einer Modelleisenbahnanlage der Fa. Heinz Nossek, Magdeburg.

Die Hauptstrecke ist mit Oberleitung und selbsttätiger Block-sicherung versehen. Auf dieser Modelleisenbahnanlage verkehren acht Züge und eine Seilbahn

neue Steine verwendet werden. Als Ergänzung sind Dachstein-Zusatzkästen, Mosaiksteinkästen zum Pflastern der Bahnsteige, Bahnhofsvorplätze usw. und Eisenbrücken-Zusatzkästen, erhältlich.

An Modellbahneinheiten für die Baugröße 0 war das Entwicklungsmuster eines Einheitsgüterwagen-Drehgestelles (Bild 27) von der Fa. R. Stephan, Berlin-Lichtenberg in der bekannten erstklassigen Qualität zu sehen. Die Radsätze des Drehgestelles, das zum Jahresende als Bausatz und komplett in den Handel kommen soll, sind mit Rädern 21 mm Laufkranzdurchmesser ausgerüstet.

Abschließend möchten wir unsere Leser mit den wichtigsten Lampensorten des VEB Medizinische Gerätefabrik, Berlin N 4, Chausseestr. 42, bekannt machen, die für das Modelleisenbahnwesen in Frage kommen (Bild 28).

An dieser Stelle wird besonders darauf hingewiesen, daß im Messebericht nicht alle Modellbahneinheiten enthalten sind, die wir auf der Leipziger Herbstmesse entdeckt haben. Gelegentlich zeigen wir noch eine Bildserie von beachtenswerten Erzeugnissen.

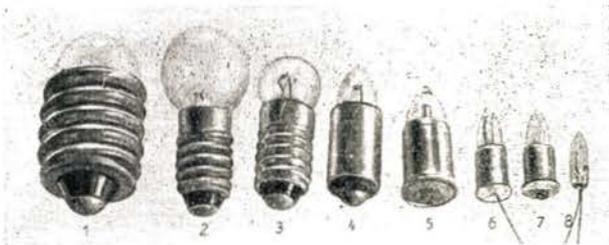


Bild 28 1 Lampe Nr. 101, Kugelform, 8 mm Φ , 19 V, 0,1 A; 2 Lampe Nr. 102, Kugelform, 6 mm Φ , 19 V, 0,1 A; 3 Lampe Nr. 103, Kugelform, 9 mm Φ , 19 V, 0,1 A; 4 Lampe Nr. 107, Zylinderform mit Spitze 4 \times 10 mm, 14 V, 0,1 A; 5 Lampe Nr. 111, Zylinderform mit Spitze 4 \times 10 mm, 19 V, 0,1 A; 6 Lampe Nr. 113a, Zylinderform mit Spitze 2,6 \times 10 mm, 14 V, 0,1 A; 7 Lampe Nr. 113, Zylinderform mit Spitze 2,6 \times 7 mm, 4 V, 0,1 A; 8 Lampe Nr. 112, Zylinderform mit Spitze 1,8 \times 5 mm, 2 bis 2,5 V, 0,15 A. Die Lampen Nr. 101, 102, 103, 107, 111 und 113a sind mit gehalterter Wendel und Preßsockel ausgerüstet. Die Lampe Nr. 112 hat geraden Wendel ohne Sockel, während die Lampe 113 mit gebogener Wendel und Preßsockel versehen ist

Letzter Ferientag in Klautal

Rolf Thiemer

Das Rattern eines Pferdewagens reißt mich aus dem Schlaf. Die ersten Strahlen der Morgensonne fallen in mein Zimmer. Draußen rauscht das Wasser des Mühlgrabens in endlosem Lauf über das Wasserrad. Ich trete ans Fenster und nehme ein paar tüchtige Atemzüge von der frischen Morgenluft.

Im Nebengebäude ist man bereits stark beschäftigt. Ein Wagen wird gerade mit Mehlsäcken beladen. Auf der nahen Eisenbahnstrecke jagt ein Triebwagenzug vorbei. Er erinnert mich wieder daran, daß heute mein letzter Ferientag angebrochen ist und ich die Heimreise antreten muß.

Schöne Tage habe ich hier verlebt. Das kleine Zimmer in der Mühle war mir ein zweites Zuhause. Von hier aus unternahm ich Ausflüge in die nähere Umgebung. Ein Blick auf die Uhr zeigt mir, daß ich meinen Koffer packen muß. Eine halbe Stunde später stehe ich reisefertig vor der kleinen Mühle. Nach einem letzten Abschiedsblick schlendere ich die schmale Straße entlang, am Teich vorbei, in den sich der Mühlgraben ergießt, vorbei an dem Weg, der zur Blockhütte führt. Am Bahnhof Klautal angekommen, löse ich mir eine Fahrkarte und habe noch ein wenig Zeit bis zur Abfahrt des Zuges. Ich benutze diese Viertelstunde dazu, mich noch einmal auf dem Bahnhofsgelände etwas umzusehen.

Vom Bahnhofsvorplatz aus kann man das ganze südliche Bahnhofsgelände überblicken. Rechts vor mir liegt der Parkplatz. Dahinter herrscht reger Verkehr auf der Zufahrtsstraße zum Güterschuppen. Pferdefuhrwerke und Lastwagen bringen und holen Kisten und Fässer. Im Hintergrund überbrückt ein Übergang aus Stahlkonstruktion vier Gleise. Ein Güterzug rollt langsam in den Bahnhof ein, vorüber an dem Pilstellwerk, das sich zwischen den Gleisen erhebt. Der Bahnhofsarbeiter schmiert die Weichen. Alles geht seinen gewohnten Lauf.

Auf dem Bahnsteig hat sich inzwischen eine ganze Anzahl Fahrgäste eingefunden. Da sind der rastlose Geschäftsreisende mit großer Aktentasche, das Kursbuch blätternd, ein Lehrer mit einer Gruppe angeregt plaudernder und lachender Junger Pioniere, eine Krankenschwester, die zum Dienst fährt, eine Familie voller

Urlaubsstimmung mit Koffer, Rucksack und Decke, zwei ältere Frauen, die sich die neuesten Familienangelegenheiten ihrer Nachbarn erzählen und noch so viele Menschen, denen wir täglich begegnen, anzutreffen.

Es ist Zeit, daß ich mich zu ihnen geselle, denn in 5 Minuten fährt der Zug. Kaum stehe ich auf dem Bahnsteig, so poltert er auch schon heran. Ich nehme in einem der alten dreiachsigen Abteilwagen Platz. Der Zug setzt sich langsam in Bewegung.

Ich schaue zum Fenster hinaus. Auf dem Nebengleis schiebt gerade eine Tenderlok einen vierachsigen, mit Balken beladenen Rungenwagen an die Rampe. Jetzt kann man deutlich die alte Burg „Hohenfels“, zu der sich eine Straße in steilen Serpentinafängen emporwindet, erkennen. Eine Schlucht, durch die eine Nebenbahnlinie führt, wird vor dem Burgtor von einer Steinbrücke überspannt. Wir fahren vorbei am Bahnübergang, hinter dessen Schranke ein Pferdefuhrwerk wartet, vorbei am Bahnwärterhaus und durch den Tunnel — der Heimat entgegen.

Diese kleine Geschichte könnte jeder von uns erlebt haben. Ja, jeder erlebt fast täglich so viel, daß er daraus kleine Anregungen für seine Modellbahnanlage



Bild 1 Ein Personenzug steht abfahrtsbereit am Bahnsteig des Bf Klautal

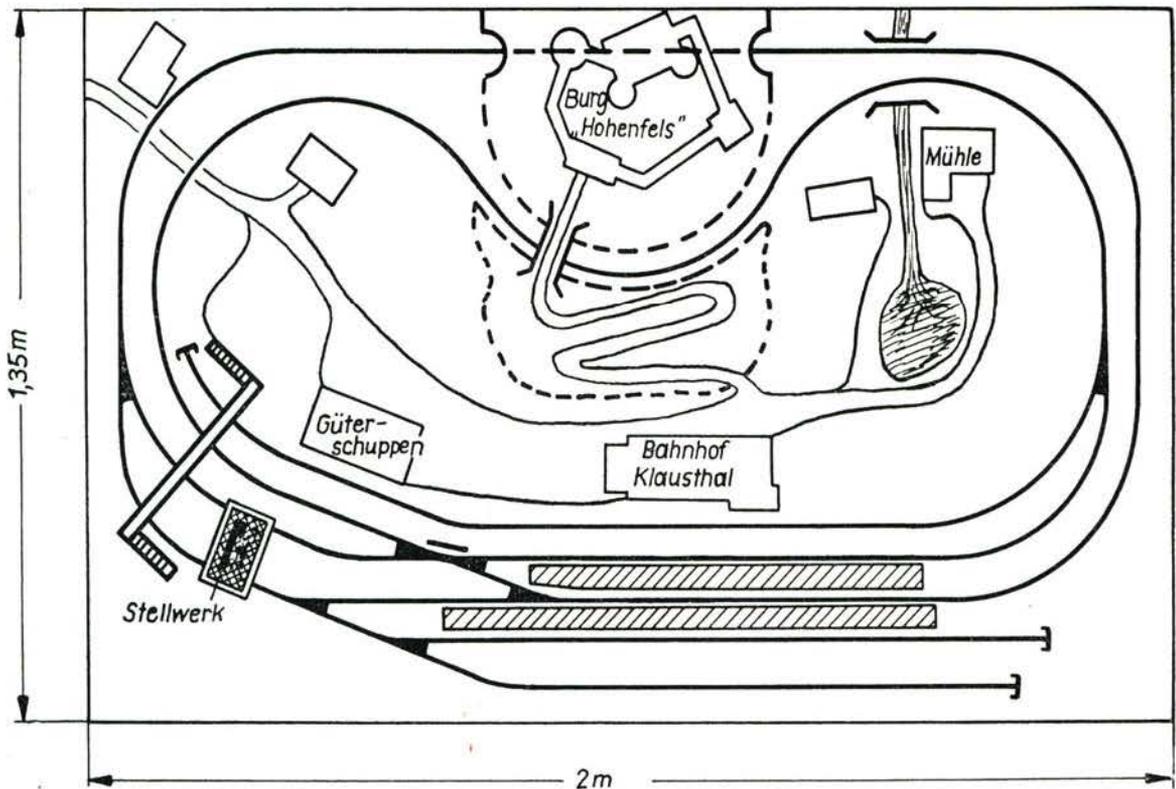


Bild 2 Gleisplan der H0-Anlage von Rolf Thiemer, Gersdorf

schöpfen kann. Gerade diese Kleinigkeiten sind es, die eine Modellbahnanlage echt wirken lassen.

Ich gehöre zu den Modelleisenbahnern, denen für ihre Anlage nur ein begrenzter Platz zur Verfügung steht. Deshalb wende ich große Sorgfalt bei der Anlagengestaltung an. Meine H0-Anlage steht noch am Anfang einer solchen Entwicklung.

Die Grundplatte hat eine Größe von $2 \times 1,35$ m. Der äußere Gleisring stellt eine eingleisige Hauptstrecke mit zwei Abstellgleisen im Bahnhof, der innere Gleisring eine an die Hauptstrecke angeschlossene Nebenbahn mit einem Abstellgleis dar. Die beiden Strecken sind elektrisch voneinander getrennt und der Betrieb wird somit auch getrennt geregelt. Die Anlage wird mit Gleichstrom bei einer Spannung von 6 bis 16 V (Zweischinensystem) gespeist.

Außer einigen Wagen, einer Piko-Lok und verschiedenem Zubehör wurde alles selbst angefertigt.

An Fahrzeugen sind vorhanden: eine Tenderlok, Baureihe 64, eine Ellok E 44 (Piko), ein Dieseltriebwagenzug, ein Packwagen, sechs Personenwagen und acht verschiedene Güterwagen.

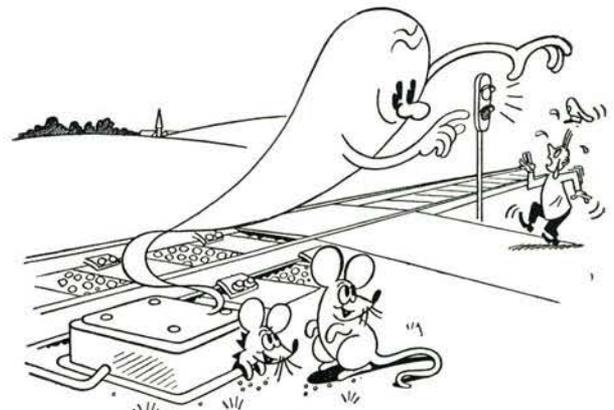
Eine Lok der Baureihe 23 und ein zweiachsiger Nebenbahntriebwagen mit Beiwagen befinden sich im Bau. In die selbstgebauten Triebfahrzeuge wurden Ehlcke-Motoren eingesetzt, die sich bisher gut bewährt haben. Bei der gleichstromseitigen Umpolung sorgen die Selenzellen in den Triebfahrzeugen für Vor- und Rückwärtslauf der Motoren. Der Dieseltriebwagenzug ist mit einer der Fahrtrichtung entsprechenden Zugspitzen- und Zugschlußbeleuchtung ausgerüstet, die ebenfalls durch Selenzellen gesteuert wird.

Die Gleise wurden aus Holzunterbau mit Pappschwellen und handelsüblichem Schienenhohlprofil hergestellt. Zum Bau des Empfangsgebäudes wurde Preßspan und Sperrholz verwendet, alle übrigen Gebäude entstanden aus dicker Pappe.

An der gesamten Anlage sollen noch viele Verbesserungen getroffen werden, so müssen z. B. die Fuß-

platten der Bäume verschwinden und noch so manches, was den Modellcharakter stört.

Es wurde damit aber der Anfang gemacht, auf dem nun weiter aufgebaut werden kann.



„Los Micky, wir spuken weiter!“

Mäusepaar spielt Eisenbahn-Gespenst

Nach längerer „Fahndung“ gelang es den holländischen Bahnbehörden, dem Spuk an einem unbewachten Bahnübergang zwischen den holländischen Grenzgemeinden Meppel und Leeuwarden ein Ende zu bereiten. Die Ampeln an dem Bahnübergang erloschen oder flackerten in regelmäßigen Zeitabständen. Als die Bahnbeamten den Schaltkasten an den Schienen öffneten, fanden sie darin ein Mäusepärchen. Obwohl täglich zahlreiche elektrische Züge direkt über das Mäusenest fuhren, hatten die Tiere die Isolierung der Verbindungsdrähte durchnagt und so die Störungen verursacht.

Entnommen aus der Zeitschrift „Der Eisenbahnfachmann“ (Heft 11/53)