

PA 9

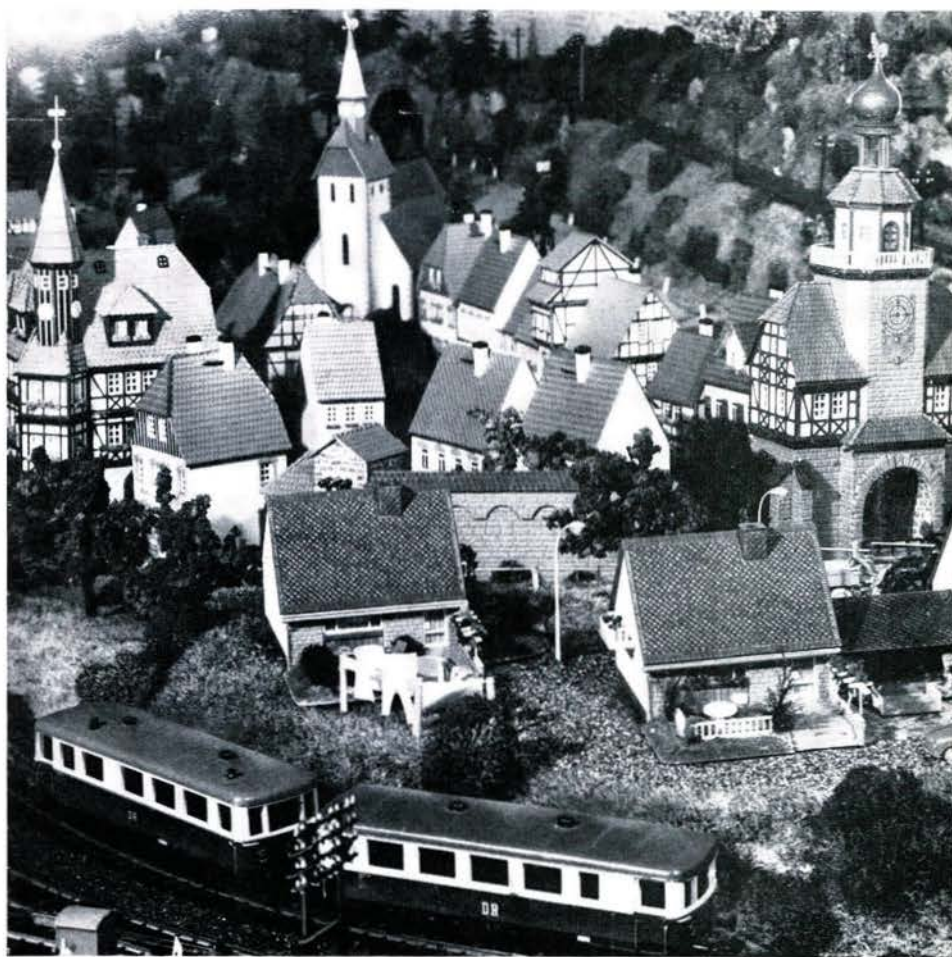
JAHRGANG 17
DEZEMBER 1968

12

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



12 DEZEMBER 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden. – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- M. **Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR.** Gültige Preisliste Nr. 6, Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik und Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. 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, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
H. Kohlberger	
Modelleisenbahnen auf der Leipziger Herbstmesse	349
H. Voigt	
Neue H0-Weichen der Firma Fritz Pitz	355
Heimanlage in H0 (5 m × 2 m)	357
Heimanlage in TT (3,75 m × 2,0 m)	358
K. und H. Winkelmann	
Schmalspurbahn Gera/Pforten—Wuitz—Mumsdorf	359
„Telecanapee“ — eine Schmalspurbahn unserer Zeit	361
Ehrentafel	362
H. Kirsch	
Die Großbaustelle	363
Mitteilungen des DMV	364
G. Lehnert	
Herstellung von PVC-Speichenrädern in H0	366
J. Gansauge	
Umbau der Reko-Reisezugwagen der Firma Zeuke	367
Dipl.-Ing. G. Driesnack	
Stellungnahme zum ferpess-Vorschlag im Heft 5/1968	369
Wissen Sie schon?	370
Eine interessante Lösung	370
Umfrage an unsere Leser	370
Etwas für H0 — etwas für TT	371
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	372
D. Bätzold	
Die elektrischen Schnellzuglokomotiven der KPEV (Teil I)	373
Neuer Bezirksvorstand Schwerin	377
Prof. Dr.-Ing. habil. H. Kuez	
Eine einfache „Kurzkupplung“	378
Selbst gebaut	3. Umschlagsseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage (3,0 m mal 1,5 m) unseres Lesers Fritz Siegert. Alle Häuser stammen von OWO.

Foto: Fritz Siegert, Olbernhau I

Rücktitelbild

Mit dem D 101 der DB durch das schöne Allgäu (Genf—Zürich—Lindau—Kempten—München)

Foto: Hans Hiltl, Oberdorf (Allgäu)

In Vorbereitung

Aufruf zum XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb

Aufbewahrungskasten für Modellfahrzeuge

Bulgarisches Verkehrsmuseum in Russe

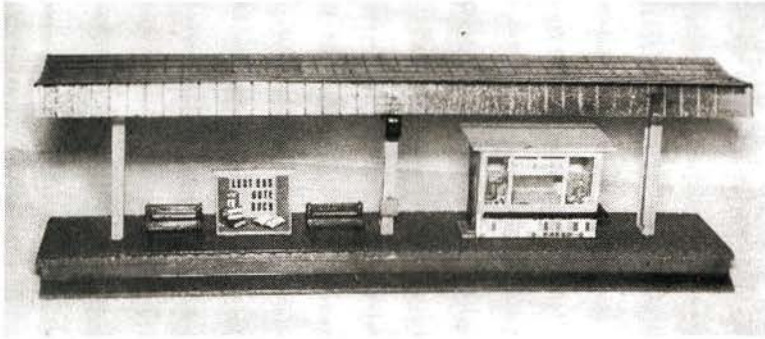


Bild 1 Vollplaste-H0-Bahnsteig vom VEB VERO

Bild 2 Die zweite H0-Neuheit, eine Wartehalle von VERO

Bild 3 Ein technisch interessantes H0-Espewe-Modell des Baggers UB 80. Das Fahrwerk ist mit Gummiraupen ausgerüstet, die Fahrerkabine ist mit einem ausstellbaren Fenster versehen.

Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER, Berlin

Modelleisenbahnen auf der Leipziger Herbstmesse 1968

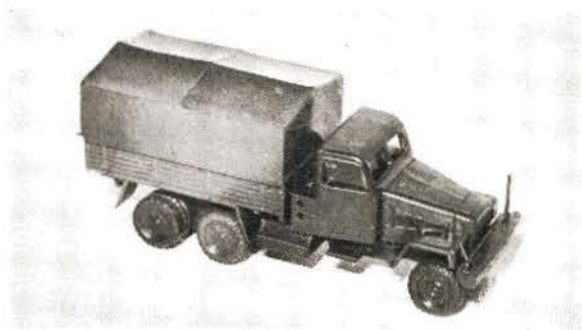
Zu einer sehr schönen Tradition ist es bereits geworden, daß das Ministerium für Post- und Fernmeldewesen der Deutschen Demokratischen Republik zu jeder Leipziger Messe einige Sondermarken unter dem weltbekanntesten Signet der beiden M – Mustermesse – emittiert. Meist künden dann auf den Markenbildern Darstellungen von Erzeugnissen, zumeist von Exportgütern, von der Leistungsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Weshalb wir diesen Streifzug in das Gebiet der Philatelie an den Beginn unserer Messeberichterstattung setzen, das hat seinen guten, seinen einmaligen Grund. Wir wollen damit beileibe nicht die Freunde der Modelleisenbahn zum Briefmarkensammeln anregen – soweit sie dies nicht ohnehin tun – sondern sie nur auf die 10-Pfennig-Marke dieser



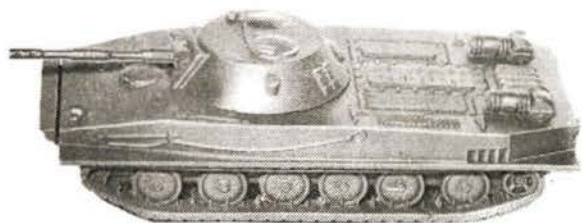
3

Bild 4 Ein NVA-Lkw vom Typ G 5 mit abnehmbarer Plane in H0

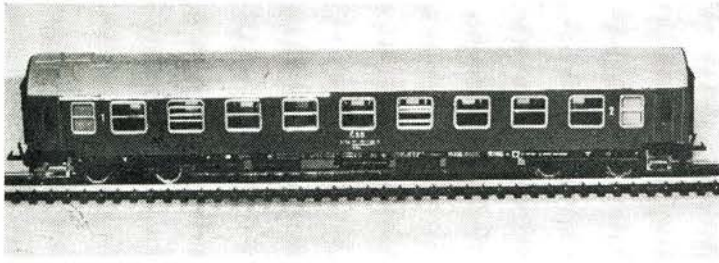
Bild 5 Auch dieser H0-Schwimmpanzer vom Typ PT 76 ist neu. Die Fahrketten sind angespritzt, der Turm ist um 360° drehbar, auch die Panzerkanone ist beweglich.



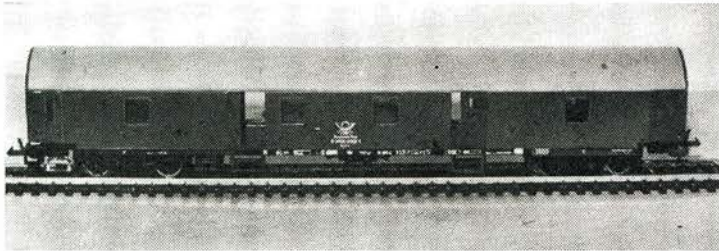
4



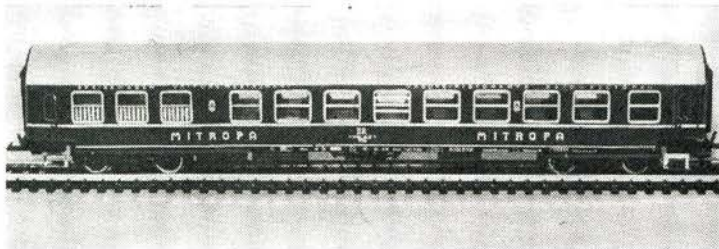
5



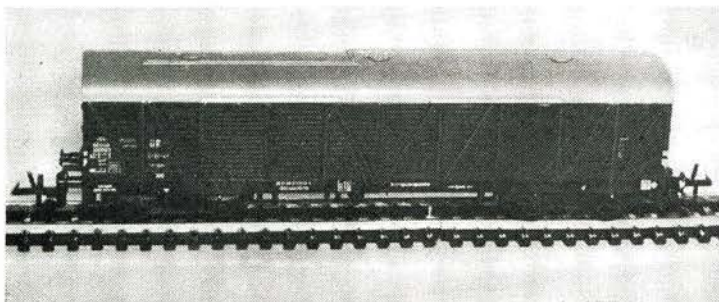
6



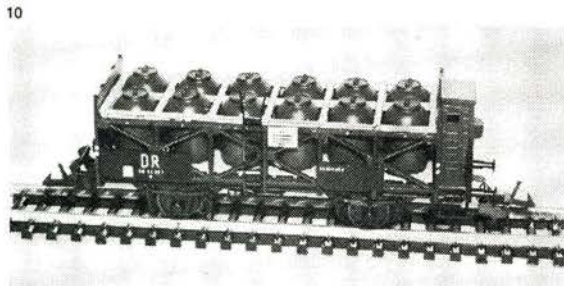
7



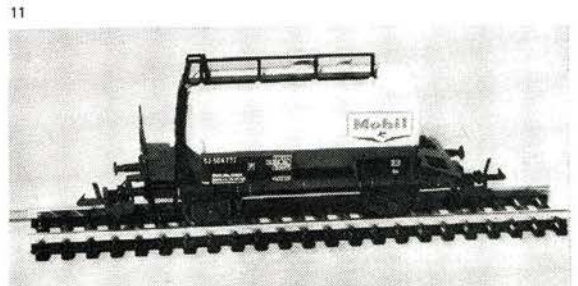
8



9



10



11

Herbstmesse 1968 hinweisen, deren Thematik der Modelleisenbahn gewidmet war. So fuhren wir, erfreut und überrascht von dieser schönen Briefmarke, nach der Messemetropole und erwarteten dort noch weitere Überraschungen auf dem Gebiet der Modelleisenbahn. Nun, man könnte diesen Messebericht auch unter die Überschrift „Neues bei N und TT“ stellen, dann würde man damit den Nagel auf den Kopf treffen und dem interessierten Leser schon vorher sagen, über was berichtet wird.

Es ist wirklich bedauerlich für die zahlenmäßig recht große Schar der H0-Freunde, daß die gesamte Industrie sie auch diesmal, und zwar mehr denn je, als ausgesprochenes Stiefkind behandelt. Kein Triebfahrzeugmodell, kein Modell eines Wagens, nur drei Straßenfahrzeuge vom VEB Spezialprägewerk Anna-berg-Buchholz sowie ein Bahnsteig und eine Wartehalle vom VEB VERO in der Nenngröße H0, ist das nicht eine äußerst magere Sache?!

Wenngleich auch in unserer Republik in den letzten Jahren der Trend stark nach den beiden kleineren Nenngrößen hingeht – und dies nicht zuletzt dank der vorbildlichen Pionierarbeit der Berliner Firma Zeuke & Wegwerth KG – so sollten die übrigen Hersteller doch nicht so brüsk die klassische Standardgröße

Bild 6 Zeuke-TT-Schnellzugwagen, Typ Y, CSD-Ausführung, 1. und 2. Klasse

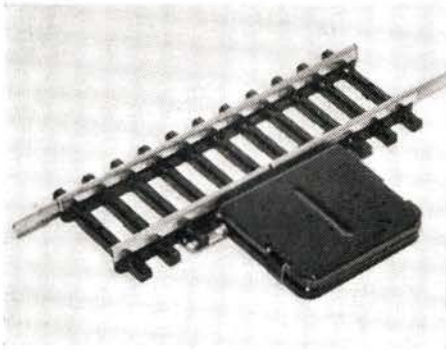
Bild 7 Zeuke-TT-Postwagen, Typ Y, mit beweglichen Schiebetüren

Bild 8 Zeuke-TT-Mitropa-Speisewagen, Typ Y, mit Inneneinrichtung

Bild 9 Vierachsiger Güterwagen, Gattung GGrrhts, als TT-Modell

Bild 10 Ein wunderschöner Zeuke-TT-Säuretopfwagen, ein künftiger Blickfang in den TT-Zügen

Bild 11 Das ist das Modell des schwedischen Mobil-Kesselwagens von Zeuke, bestehend schön in Farbe und Beschriftung



H0 vernachlässigen, wie es jetzt von Messe zu Messe deutlicher wird. Das haben die Spurweite H0 und ihre Anhänger wahrlich nicht verdient! Doch nun zu den Neuheiten der diesjährigen Herbstmesse, die wir nach Nenngrößen geordnet vorstellen. Bild 1 zeigt einen Plastik-Bahnsteig in H0 von VERO, wie er in der Nenngröße TT bereits bekannt ist. Aus demselben Betrieb kommt die H0-Wartehalle in moderner Bauweise (Bild 2). Eine feine Sache, welche mit Freuden begrüßt werden wird, ist das H0-Modell des Baggers UB 80 (Bild 3) vom VEB ESPEWE. Ein solches Zubehör fehlte bekanntlich schon lange im Sortiment. Dieser Betrieb erweiterte außerdem seine Serie „NVA-Fahrzeuge“ um gleich zwei Modelle, Bild 4 zeigt den bekannten Armeelastkraftwagen vom Typ G 5 und Bild 5 den Schwimmpanzer PT 76. Beim G 5 ist die Holzpritsche feingraviert, der Lkw hat zwei Sitzbänke mit Rücklehne und eine abnehmbare Plane. Die Fahrerhausfenster sind verglast. Und damit ist bereits das H0-Angebot erschöpft. Wir kommen nunmehr zur Nenngröße TT. Die Zeuke & Wegwerth KG, die vor kurzem auf das zehnjährige Jubiläum ihrer TT-Produktion zurückblicken konnte, hat ihr Wagensortiment systematisch durch neue Reisezug- und Güterwagen-

Bild 12 Eine nützliche Sortimentserweiterung stellt dieses Zeuke-Gleichrichtergleis dar

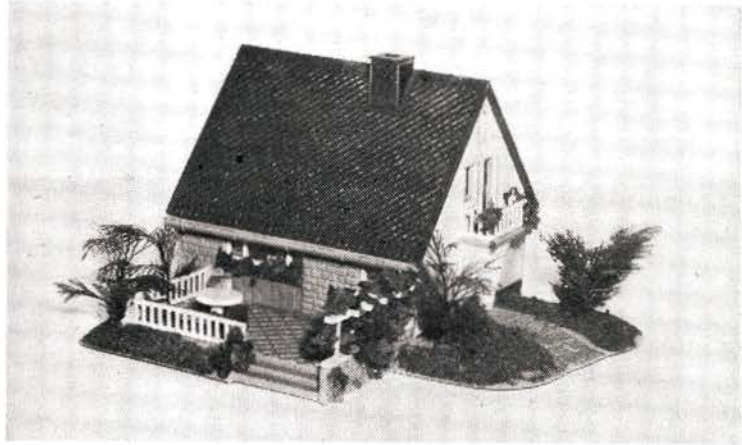
Bild 13 Von VERO ein Vollplaste-Landhaus „Jocketa“ in TT

Bild 14 Das „Jocketa“-Landhaus in Doppelkombination

Bild 15 Ein neuer Vollplaste-Güterschuppen von VERO wird bald viele TT-Anlagen zieren

Modelleisenbahnen auf der Leipziger Herbstmesse 1968

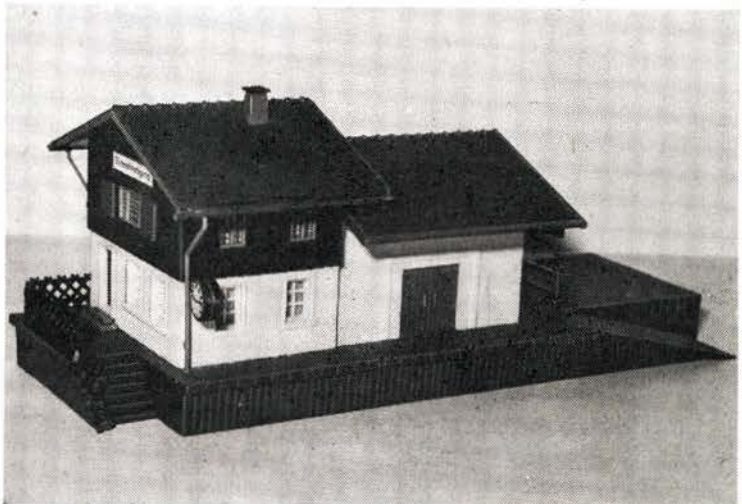
13



14

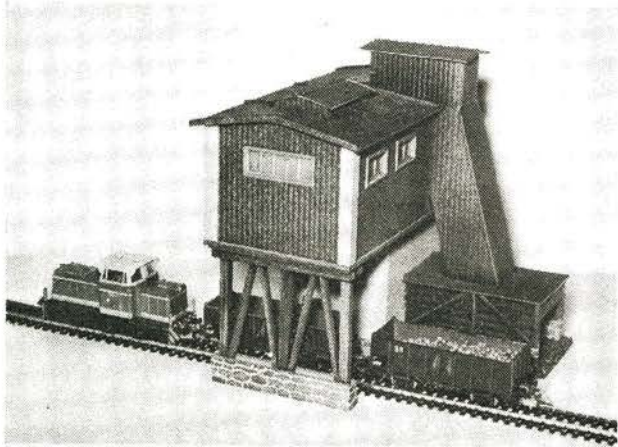


15

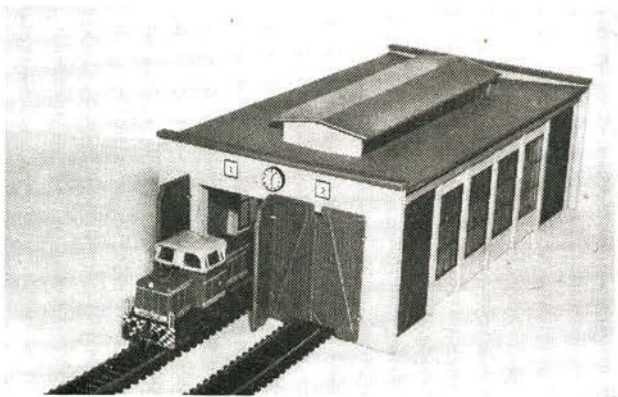




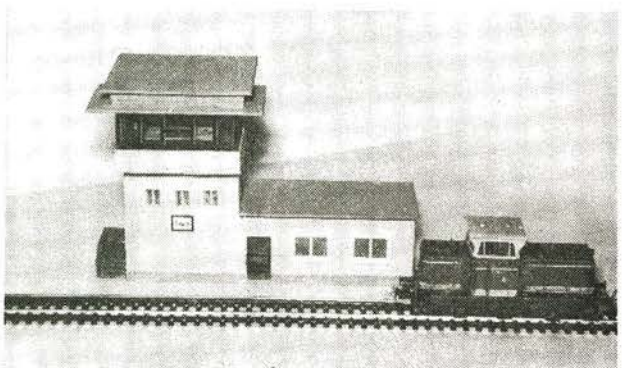
16



17



18



19

modelle ausgebaut. In hervorragender Präzision und Vorbildtreue wurden mehrere Varianten des modernen vierachsigen Schnellzugwagentyps Y vorgestellt. Diese Varianten sind: AB-Sitzwagen der DR, AB-Sitzwagen der ČSD, vierachsiger Postwagen Typ Y und vierachsiger Speisewagen Typ Y. Die Wagenkästen sind resedagrün bzw. weinrot lackiert und mit modellgetreuer Beschriftung versehen. Alle Einzelheiten sind sehr fein nachgebildet, selbst solche auf den Wagenböden. Eine spezielle Beleuchtungseinrichtung, welche wie die Wagenseerie im I. Quartal 1969 in den Handel kommen soll, ist leicht einzubauen. Bemerkenswert sind die guten Laufeigenschaften, hervorgerufen durch Metallradsätze. Der Postwagen hat vier Schiebetüren zum Öffnen, bei geöffneter Tür wird Ladegut – Postsäcke – sichtbar! Diese Wagen sind einfach Klasse! (Bilder 6 bis 8.)

Auch die Güterwagenseerie erfährt bei Zeuke & Wegwerth eine beachtliche Erweiterung: Neu sind der vierachsige GGrrts (Bild 9), der zweiachsige Säuretopfwagen (Bild 10) und der schwedische Kesselwagen (Bild 11). Auch an diesen Wagen sind alle Einzelheiten, wie z. B. Säuretöpfe, Laufbretter, Leitern, Lattenroste usw. allerfeinst nachgebildet. Die Modelle sollen noch im IV. Quartal erhältlich sein. Schließlich stellt noch das Zeuke-Gleichrichtergleis eine wertvolle Ergänzung dar, es macht abgeschaltete Gleisabschnitte fahrtrichtungsabhängig, indem es den Fahrstrom in der einen Richtung fließen läßt, in der anderen jedoch sperrt (Bild 12).

Der VEB VERO hat ebenfalls sein breites TT-Sortiment weiter ergänzt. Bild 13 gibt das neue Modell des Landhauses „Jocketa“ wieder. Es wird in Vollplaste als Bausatz angeboten. Das Vorbild soll sich nach Angaben des Betriebes bei Jocketa im Vogtland befinden. Das TT-Modell wird auch als Doppelhaus verkäuflich sein (Bild 14). Ferner kommt ein neuer VERO-TT-Güterschuppen, auch in Vollplastausführung, auf den Markt. Dieses Modell wird nur als Bausatz geführt (Bild 15). Doch damit sind die Neuheiten an TT-Gebäuden noch nicht alle aufgezählt. Es geht gleich wei-

Bild 16 Ebenso schmückt dieses Zweifamilienhaus von VERO so manches TT-Städtchen

Bild 17 Doch auch TT-Produktionsstätten gibt es neu, hier das Schotterwerk von TeMos mit elektromagnetischem Antrieb

Bild 18 Für die TT-Diesellokos bringt TeMos ein neues Domizil heraus

Bild 19 Dieses Stellwerk von TeMos beschließt die Neuheitenreihe in TT

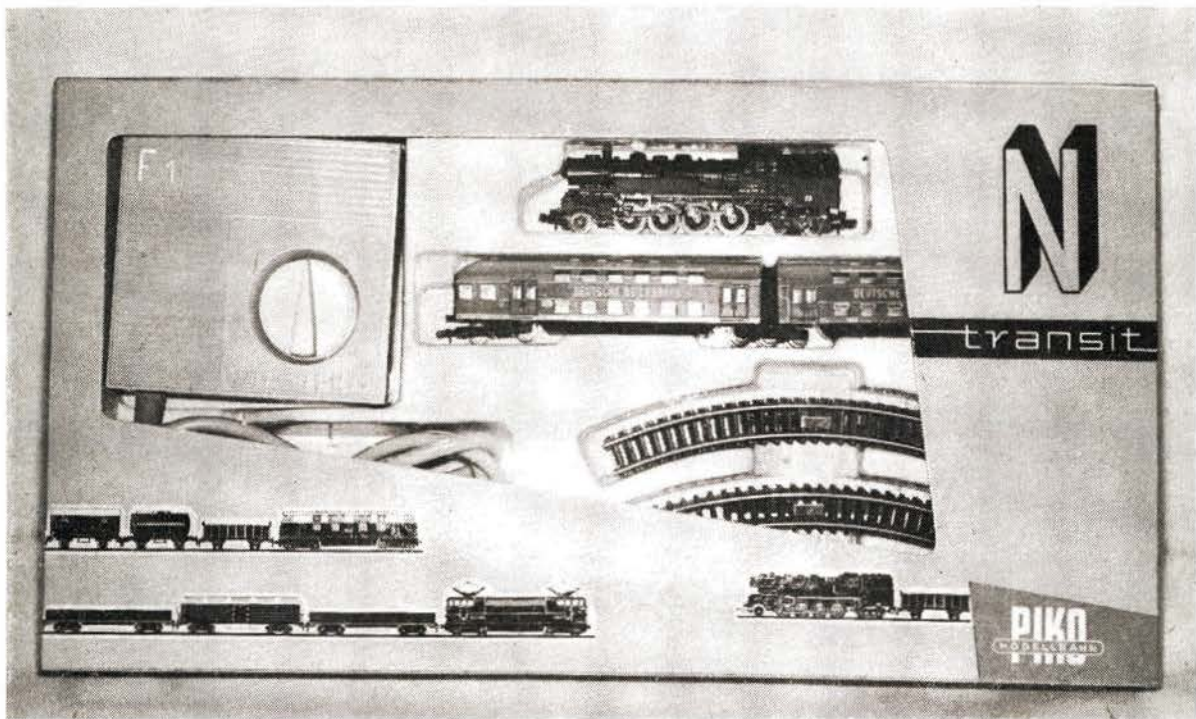
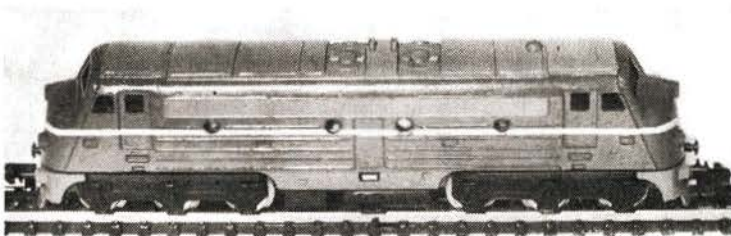


Bild 20 Piko bringt fünf verschiedene N-Zugpackungen unter dem Namen „Transit“ auf den Markt.

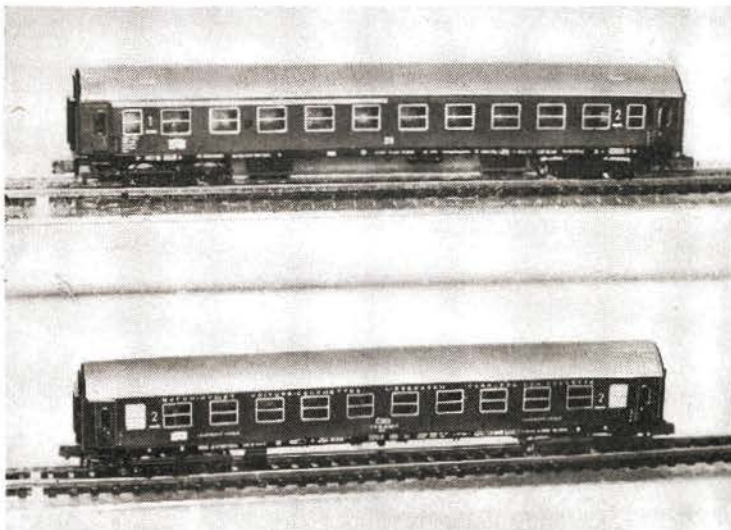
Modelleisenbahnen auf der Leipziger Herbstmesse 1968

ter mit dem in Bild 16 dargestellten 2-Familien-Haus (Vollplaste) von VERO. Aber auch die Firma Franzke KG, bekannt als TeMos, steuert einiges für TT bei: Da ist zunächst ein Schotterwerk (Bild 17). Unter der Gleisdurchfahrt ist eine Schüttvorrichtung angebracht zum Beladen offener Wagen. Ein elektromagnetischer Antrieb von 16 V sorgt für eine einwandfreie Funktion. Auch die beiden anderen TT-TeMos-Modelle, ein zweiständiger Diesellokschuppen und ein modernes Stellwerk (Bilder 18 und 19) werden gewiß erfreute Abnehmer finden. Mit dieser reichen Auswahl an TT-Modellen sind wir jedoch am Ende der Neuheiten in dieser beliebten Nenngröße.

Wenden wir uns schließlich noch der kleinsten Spurweite N zu. Auch



21



22

Bild 21 Co'Co'-Diesellokomotive der MAV in N, Hersteller: VEB Piko

Bild 22 Nun gibt es diese herrlichen modernen Schnellzugwagen vom Typ Y auch in der Nenngröße N und damit in allen drei beliebten Spurweiten

**Modelleisenbahnen
auf der
Leipziger
Herbstmesse 1968**

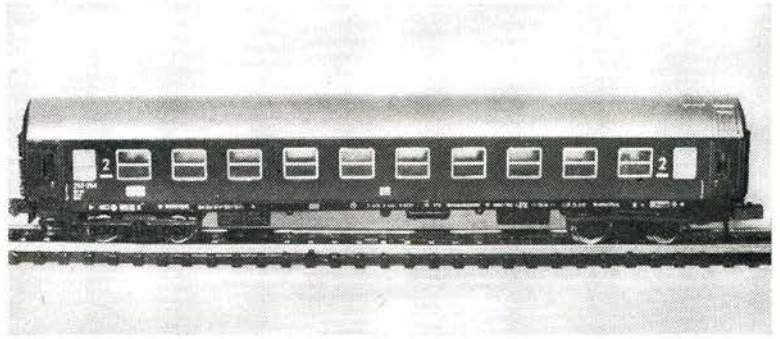


Bild 23 Hier noch der Schicht-2-Klasse-Wagen in N

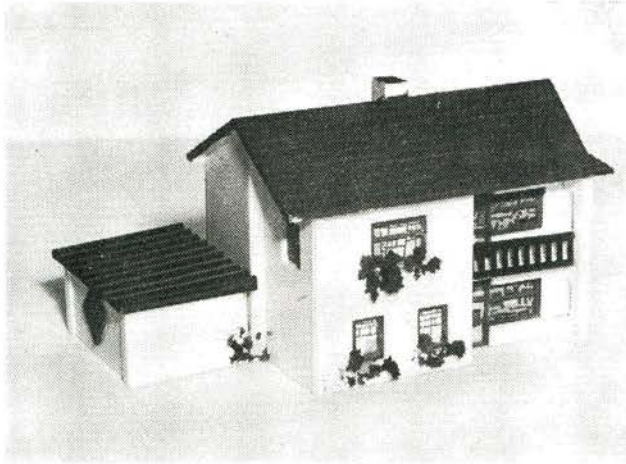
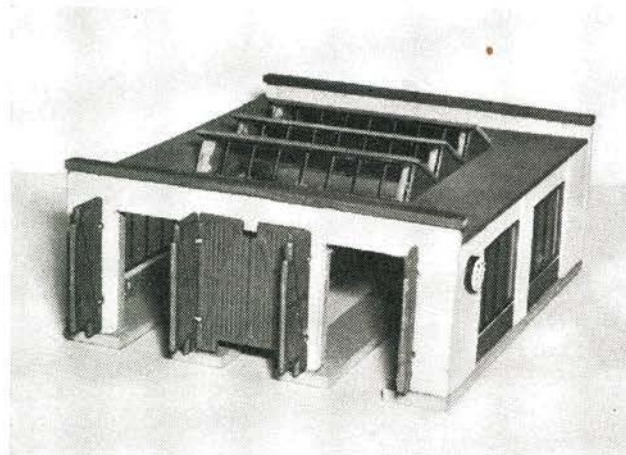


Bild 24 Aus einem Stück wurde dieses Wohnhaus gespritzt, einschließlich Dach; Nenngröße N, Hersteller VERO

Bild 25 TeMos produziert neu diesen dreiständigen Diesellokschuppen in N

Fotos: Manfred Gerlach (24), Werkfoto (1)



hierfür wurden relativ zahlreiche neue Artikel ausgestellt. Der VEB Piko offeriert seinen Freunden gleich fünf Anlagenpackungen unter dem Namen „Transit“ in formschönen Klarsichtpackungen, eine davon zeigt unser Bild 20.

Eine echte Neuheit, übrigens das einzige Triebfahrzeugmodell auf dieser Messe, war das sechsachsige Diesellokmodell der ungarischen NOHAB-Lok, die in gleicher Ausführung von Piko schon lange Zeit in H0 im Handel ist. Das hübsche „Maschinchen“ gibt unser Bild 21 wieder. Um für diese schnelle Lokomotive auch gleich die zugehörigen Schnellzugwagen zu haben, entschloß sich die Dresdner Firma Gerhard Schicht dazu, ihre als H0-Serie bekannte D-Zugwagenreihe vom Typ Y nun auch in ebensolcher Qualität in der Nenngröße N herauszubringen. Man kann nur staunen und den Schöpfern dieser kleinen Vierachser nicht genug Lob zollen, so wunderschön gelungen sind diese Modelle. Unsere Bilder 22 und 23 zeigen die verschiedenen Varianten dieser N-Modelle.

Auch an Zubehör gab es für die N-Freunde etwas Neues: Von VERO ein modernes Wohnhaus in Vollplasteausführung, übrigens als ein Spritzling hergestellt, und von TeMos einen dreiständigen Diesellokschuppen (Bilder 24 und 25). Wir meinen, daß unsere Modellbahn-Industrie mit diesem Neuheiten-Angebot in TT und N eine breite Palette hat; wie wir hingegen über das „H0-Problem“ denken, haben wir eingangs deutlich zum Ausdruck gebracht. Das Messehaus „Petershof“ verfügt in seinen vier Etagen über annähernd 6300 m² Ausstellungsfläche, von der die Modellbahn-Industrie einen nennenswerten Anteil besitzt. Da sollten doch ein paar Quadratmeter auch für H0-Neuheiten vorhanden sein! Wir jedenfalls hätten in unserer Zeitschrift gern diesen Platz dafür zur Verfügung gestellt!

Neue H0-Weichen der Firma Fritz Pilz

An Weichen bot die Firma Pilz ursprünglich eine normgerechte 15°-Weiche mit isoliertem Herzstück an. Dieses Bauteil wurde aber nach einiger Zeit durch ein Herzstück aus Spritzguß ersetzt, das über die Zungen mit Fahrstrom versorgt wird. Bei gutem Anliegen der Zungen an das Schienenprofil wird der Stromfluß von der Schiene zum Triebfahrzeug an keiner Stelle unterbrochen. Das ist notwendig, wenn die Weiche langsam befahren werden soll. Der jetzt zur Auslieferung kommende Weichenantrieb „67“ hat gegenüber älteren Typen von Antrieben den Vorteil eines größeren Anpreßdruckes der Zungen an das jeweilige Profil der Außenschiene; allerdings muß auch bei diesem Antrieb gelegentlich Zunge und Schienenprofil an dieser Stelle gereinigt werden, um einwandfreien Stromfluß ohne Übergangswiderstand zu gewährleisten. Einige Tropfen Wellenschalöl leisten dabei gute Dienste. Wer ganz sicher gehen will, verwendet die Rückmeldekontakte des Weichenantriebs zur Stromversorgung des Herzstücks und damit auch der Weichenzungen.

Der Weichenantrieb von Pilz hat übrigens keine Selbstabschaltung. Bei der Konstruktion wurde größter Wert gelegt auf ein kräftiges Durchziehen des Antriebs bis zum Ende des Weges, den der Anker in der Spule zurücklegen muß.

Ein nicht zu unterschätzender Vorteil der Pilzweichen ist der „umknöpfbare“ Weichenantrieb. Er läßt sich mit wenigen Handgriffen wahlweise entsprechend den Platzverhältnissen zwischen den Gleisen auf der linken oder auf der rechten Seite der Weiche montieren.

Neben der „normalen“ geraden 15°-Weiche wurde schon vor einigen Jahren die flachere 7 1/2°-Weiche in den Handel gebracht. Diese Weiche ist besonders für größere Lehr- und Gemeinschaftsanlagen geeignet. Die mit ihr gebildeten Weichenstraßen wirken sehr naturgetreu, weisen aber eine große Längenentwicklung auf.

Großen Raumgewinn erzielt man dagegen mit der Innenbogenweiche, weil man damit gekrümmte Weichenstraßen bilden und die nutzbare Gleislänge im Bahnhof erweitern kann, ohne die Abmessungen

der Anlagenplatte zu verändern. Aus diesem Grund hat sich diese Weichenart seit ihrer Einführung große Beliebtheit erworben.

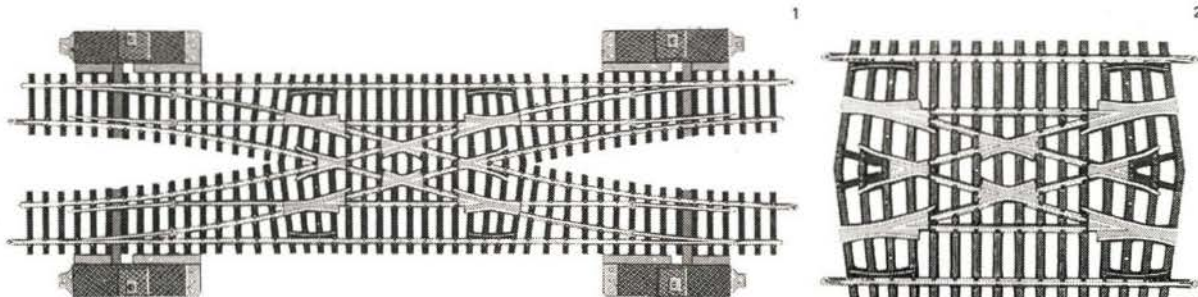
Die Gleisradien der Innenbogenweiche betragen 900 bzw. 440 mm; der wenig gekrümmte Strang entspricht einem Kreisabschnitt von 15°, der stärker gekrümmte einem solchen von 30°, so daß die Innenbogenweiche ebenfalls als eine 15°-Weiche angesehen werden kann. Die Außenbogenweiche ist symmetrisch und hat beiderseits der Symmetrielinie eine Ablenkung von 7 1/2°. Hier konnte das Herzstück der normalen geraden 15°-Weiche wieder verwendet werden. Als Ergänzung zur Außenbogenweiche ist übrigens die flache 7 1/2°-Weiche gut zu verwenden.

Mit der Dreiwegeweiche läßt sich weiterer erheblicher Raumgewinn erzielen. Sie ist 144 mm kürzer als zwei hintereinander angeordnete gerade Weichen. Die Dreiwegeweiche von Pilz hat zwei um 40 mm voneinander versetzte Ablenkungen von 15°; der Radius der Gleiskrümmungen beträgt beiderseits 600 mm, genau wie bei der geraden und der Außenbogenweiche. Sie hat ein normales und ein Doppelherzstück. Letzteres wird in der üblichen Weise über die vorderen Zungen mit Strom versorgt; bei dem einfachen Herzstück war dagegen die Stromversorgung nur in einer Stellung der hinteren Weichenzungen gewährleistet. Für die andere Stellung schiebt sich die freie Weichenzunge auf einen federnden Gleitstuhl, der in die Schwelle eingelassen ist. Da es sich hier nicht um einen Anlage-, sondern um einen Streichkontakt handelt, ist jederzeit ein ausreichender Stromdurchgang gesichert. Mit dieser patentierten Einrichtung sollen in Zukunft auch andere Weichen ausgerüstet werden.

Mit vier geraden 15°-Weichen und einer 30°-Kreuzung konnte man bisher schon eine doppelte Gleisverbindung herstellen. Allerdings ergab sich dabei ein Gleisabstand der parallelen Schienenstränge von mehr als 7 mm sowie eine unnötige Längenentwicklung. Wollte man den „Normalabstand“ von 55 mm beibehalten, der sich beim Zusammenfügen von zwei Links- oder zwei Rechtsweichen als einfache Gleisverbindung ergibt, so

Bild 1 Doppelte Gleisverbindung mit vier geraden 15°-Weichen – zwei parallele Hauptgleise –

Bild 2 Mittelstück zur doppelten Gleisverbindung



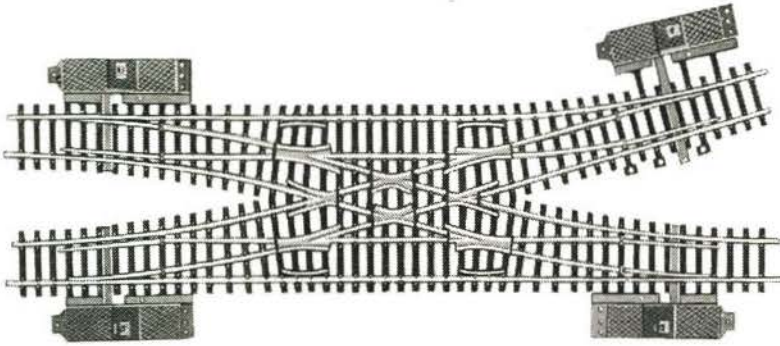


Bild 3 Doppelte Gleisverbindung mit drei geraden Rechts- und einer Linksweiche – abzweigende Neben- oder Hauptbahn –

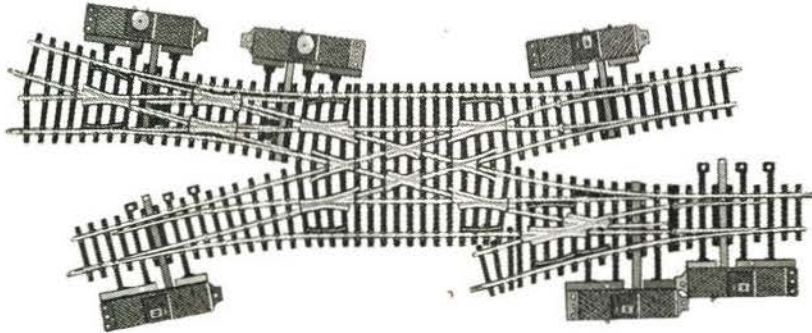


Bild 4 Verschiedene an das Mittelstück angesetzte Weichen: Links Dreiwegweiche und Außenbogenweiche, rechts doppelte Kreuzungsweiche und gerade Rechtsweiche

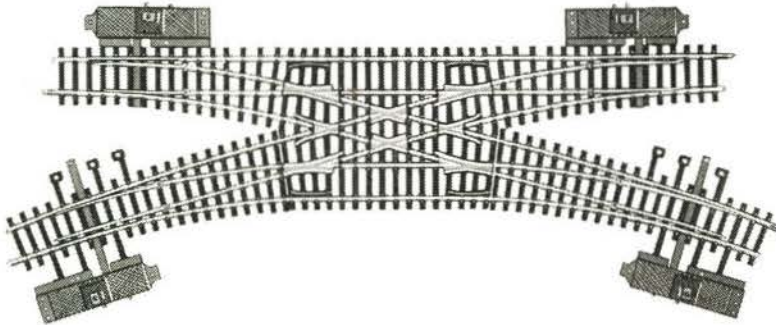


Bild 5 An das Mittelstück angesetzte gerade Links- und Rechtsweichen sowie ein Paar Innenbogenweichen – zwei abzweigende Nebenstrecken –

hätte man die einzelnen Bauteile so weit kürzen müssen, daß eine einwandfreie Funktion nur schwer zu erreichen gewesen wäre.

Die Firma Pilz liefert seit kurzem eine fertige doppelte Gleisverbindung mit dem normalen Abstand der parallelen Gleise sowie außerdem einzeln das Mittelstück dieser doppelten Gleisverbindung.

Das völlig Neue an dieser Konstruktion ist, daß man jede beliebige 15°-Weiche an dieses Mittelstück ansetzen kann. Ganz nach Wunsch kann man Links- oder Rechtsweichen, die Dreiwegweiche, die Außenbogenweiche und sogar auch die doppelte Kreuzungsweiche an das Mittelstück anfügen. Das Bild 5 zeigt, daß man auch Innenbogenweichen mit diesem „Weichenkreuz“ in Verbindung bringen kann. Allerdings ergibt sich hier eine geringere Ablenkung als 15°, weil die Weiche gekürzt werden muß. Auch die anderen Weichen müssen bis zum Anfang des Herzstücks abgeschnitten werden, weil das dazugehörige Herzstück bereits auf dem Mittelstück vorhanden ist. Es ist

etwas anders gestaltet, weil es noch eine Radlenkerfunktion im Kreuzungsbereich zu erfüllen hat.

Sehr vorteilhaft ist eine in den Bildern nicht dargestellte Kombination: Beiderseits außen zwei Innenbogenweichen, und innen zwei Außenbogenweichen. Die Ablenkung gegenüber den nur 120 mm langen Parallelen des Mittelstücks beträgt etwa 8 Grad; man kann also fast von einer doppelten Gleisverbindung im zweigleisigen Bogen sprechen.

Es sind noch eine Reihe anderer Weichenkombinationen möglich, die sich mit Hilfe des genannten Mittelstücks erzielen lassen. Man kann z. B. auf der einen Seite zwei doppelte Kreuzungsweichen ansetzen. Hierdurch läßt sich bei geringer Länge eine Gleisharfe entwickeln, deren Gleise von beiden Stammgleisen aus ohne Sägefahrten bedient werden können. Ein ähnliches Kreuzungsmittelstück – aber ohne das zweite parallele Hauptgleis – ist in Vorbereitung. Mit der Konstruktion dieser Kreuzungs-Mittelstücke dürfte der Firma Pilz ein großer Wurf gelungen sein.