

PA 9

32542

JAHRGANG 16

MÄRZ 1967

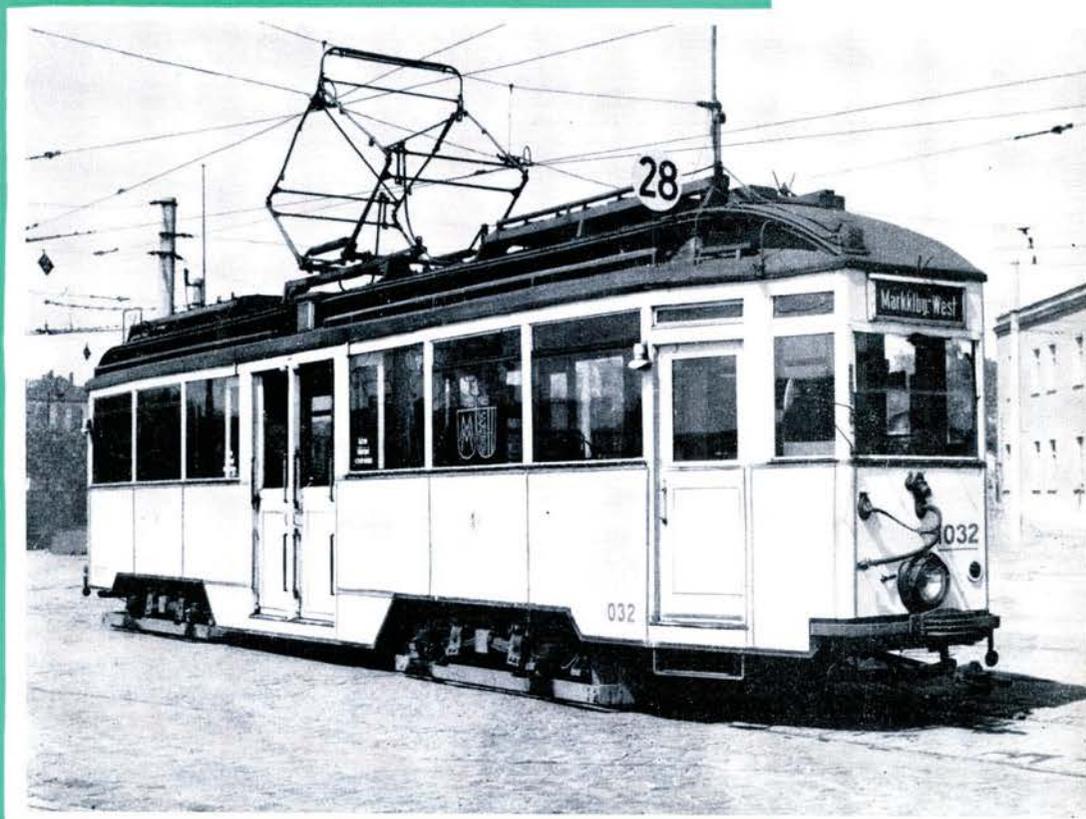
3

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



3

MARZ 1967 - BERLIN - 16. 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 - Helmut Kohlberger, Berlin - Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach (z. Z. krank), in Vertretung Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag - soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141-167. 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, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wileza 46 Warszawa 10. Rumänien: Car-timex, 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
Weg zur positiven Bilanz	65
Aufruf zur Teilnahme an den Meisterschaften Junger Eisenbahner 1967	66
Ein Blick auf die Messe	67
Gleisplan des Monats (Nenngröße N)	67
Auf den Strecken der CSD	69
Der schiefe Turm von Pisa	70
Ing. P. Standke	
Werbung auf der Modellbahnanlage ..	71
S. Brogsitter	
TT-Nebenbahnanlage 1,00 x 1,50 m	72
S. Reichmann	
Kehrschleifenschaltung noch einfacher	74
Gleisplan für TT-Anlage	75
Viersystem-Lokomotive	
E 410 001 der DB	76
E. Weber	
Hohe Kiefern, Laubbäume und Sträucher einfach hergestellt	77
Ing. P. Jurkowsky	
Zugkraftsteigerung durch chemische Radbeläge	79
F. Hornbogen	
Modellbahnlok-Steckbrief	80
H. Thränhardt	
Eine Windmühle in der Nenngröße H0	81
R. Ebel	
Anregung zum Bau der Lok E 52	82
Für unsere westdeutschen Leser	82
Mitteilungen des DMV	85
Wissen Sie schon?	86
Lokomotive auf dem Kinderspielplatz	86
Buchbesprechung	86
Aus Platzgründen	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	88
Ing. G. Köhler	
Dieselelektrische Lokomotiven aus dem LEW Hennigsdorf	89
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Das Gegenstück zum Dresdner Hechtwagen (siehe Heft 4/1965): Ein sogenannter Niederflurtriebwagen der Leipziger Verkehrsbetriebe, Typ 29, Reihe 1090, Spurweite 1436 mm, Baujahr 1930, Fußbodenhöhe 830 mm, Länge über Puffer 15 000 mm, Raddurchmesser 700 mm, Sitzplätze 36, Stehplätze 28

Foto: LVB Archiv
Text- und Fotobeschaffung: Fritz Kästner, Leipzig

Rücktitelbild

Ausschnitt der Schmalspur-Modellbahnanlage unseres Lesers C. U. Jungermann aus Rudolstadt

Foto: C. U. Jungermann

Weg zur positiven Bilanz

Ein heute 80jähriger erblickte das Licht der Welt, als die zivilisierte Menschheit gerade begann, sich der Elektrizität zu bedienen. Neun Jahre war er alt, als Lilienthal bei Flugversuchen tödlich verunglückte, und 16 Jahre zählte er, als die Welt von einer sensationellen Nachricht überrascht wurde: Der erste Motorflug war gelungen, in 12 Sekunden war ein Flugzeug 50 m weit geflogen. 1879 hatte Siemens die erste elektrische Lokomotive gebaut, 1881 war die erste elektrische Straßenbahn in Berlin zu ihrer Jungfernfahrt gestartet und 1882 hatte Edison das erste Elektrizitätswerk errichten lassen. Der im Jahre 1887 geborene erlebt nun in der Gegenwart, wie an die Stelle der Dampflok die Diesellok und die Ellok treten, wie das Flugzeug Überschallgeschwindigkeit erreicht und wie die bemannten Raumflüge die Phantasien utopischer Romane übertreffen.

Aber es gab auch andere Seiten in dem Lebensbuch des 80jährigen. Auf ihnen stehen 4 Jahre erster Weltkrieg verzeichnet, die den Versuch des deutschen Imperialismus darstellen, die Weltherrschaft zu erobern. Diesem Ziel wurden Millionen junger Menschen geopfert, und das Wort „Verdun“ hat bei denen, die dieses Blutbad überstanden haben, noch nach einem halben Jahrhundert seinen Schrecken nicht verloren. Den revolutionären Kämpfen der Nachkriegsjahre, in denen es der gespaltenen deutschen Arbeiterklasse nicht gelang, ein sozialistisches Deutschland zu schaffen, folgten Jahre der Inflation. Kurz war die Atempause, die dem werktätigen Volk bis zum Beginn der großen Weltwirtschaftskrise blieb. Dann kamen die Jahre der Arbeitslosigkeit, des Hungers und der Not, bis sich die Nacht des Faschismus über Deutschland senkte.

Nach wenigen Jahren des konjunkturellen Aufschwungs der Wirtschaft, der durch die verstärkte Aufrüstung hervorgerufen wurde, setzte sich die imperialistische Kriegsmaschine zum zweiten Mal – diesmal unter dem faschistischen Hakenkreuz – in Bewegung – bis alles in Scherben fiel.

Eine Addition jener Jahre ergibt, daß dem heute 80jährigen mindestens 25 Jahre seines Lebens durch Krisen, Kriege und Unterdrückung seiner Menschenrechte geraubt wurden. Dabei darf er noch glücklich sein, überlebt zu haben. Vergleicht man die eingangs skizzierte Entwicklung mit der Lebensbilanz des 80jährigen, so steht der stürmischen technischen Entwicklung ein kaum beneidenswertes Leben gegenüber, dessen Hauptmerkmale Not, Krieg und Unterdrückung waren. Welche Bilanz wird nun ein heute geborener in 80 Jahren ziehen können?

Wir stehen heute am Beginn einer technischen Revolution, die alles, was Menschen bisher fanden und erfanden, in den Schatten stellen wird. Die Hälfte alles der Menschheit bekannten Wissens wurde in den letzten zwei Jahrzehnten erarbeitet. Schon bis zum Jahre 1980 dürfte sich das heutige Wissen nochmals verdoppelt haben. Neue Gebiete der Wissenschaft, wie die Kybernetik, entstanden. Elektronische Geräte können weitgehend die Tätigkeit des menschlichen Gehirns übernehmen; sie sind ihm in bezug auf Schnelligkeit und Präzision bei der Lösung schwierigster Aufgaben sogar überlegen. Der Computer ist heute schon zu einem Begriff geworden, der unseren Kindern geläufig

ist. Aus dem kapitalistischen Ausland häufen sich die pessimistischen Prognosen, die die Welt von morgen von Robotern bevölkert sehen, von Maschinen, die sich zu Herren über ihre Schöpfer, die Menschen, gemacht haben.

Wir jedoch sind angesichts der Möglichkeiten der wissenschaftlich-technischen Revolution optimistisch. Denn in das Leben des heute 80jährigen fallen einige Ereignisse, die unseren Optimismus begründen. Das erste begann bereits vor seiner Geburt. Zwei geniale Deutsche, Karl Marx und Friedrich Engels, widmeten ihr Leben der Aufgabe, die Gesetze der gesellschaftlichen Entwicklung und des menschlichen Zusammenlebens zu erforschen. Durch die Große Sozialistische Oktoberrevolution errang zum ersten Mal die Arbeiterklasse die Macht in einem Staat und begann dialektisch die von Marx und Engels erarbeiteten Lehren in der Praxis anzuwenden. Ein weiteres Ereignis war die Gründung der Deutschen Demokratischen Republik. Damit erstand auf deutschem Boden ein Staat, der im Bündnis mit der Sowjetunion und gestützt auf ihre Erfahrungen den Sozialismus aufbaut. Hier wird die wissenschaftlich-technische Revolution mit allen ihren Möglichkeiten nicht zum Schrecken für die Werktätigen, wie es in kapitalistischen Ländern oft der Fall ist. „Es gibt kein kybernetisches System, das die moralische Verantwortung des Menschen ersetzen kann“, erklärte Professor Thießen kürzlich. Das heißt doch wohl, daß es darauf ankommt, welche Gesellschaft sich eines kybernetischen Systems bedient. In unserer Gesellschaft stimmt das Interesse des Einzelnen mit dem der Gesellschaft überein. Gegenüber dem Kapitalismus ist dies ein entscheidender Vorteil des Sozialismus, der sich zunehmend auswirkt.

Da das Wissen in rasantem Tempo anwächst, gilt Lenins Losung „Lernen, Lernen und nochmals Lernen“ heute mehr denn je. Für jeden Bürger der DDR sollte es aber selbstverständlich sein, neben einem guten Fachwissen auch ausreichende Kenntnisse der gesellschaftlichen Zusammenhänge zu besitzen. Denn nur so wird es gelingen, die künftigen wissenschaftlich-technischen Aufgaben in voller Übereinstimmung mit unserer sozialistischen Gesellschaftsordnung zu lösen.

Ein Wegweiser in die Zukunft ist der VII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Auf ihm wird eine weitere Strecke auf dem Wege zum Sozialismus, dessen Programm vor vier Jahren auf dem VI. Parteitag der SED beraten und beschlossen wurde, abgesteckt werden. Von den Delegierten werden Fragen beraten, diskutiert und beschlossen werden, die jeden Bürger unserer Republik angehen, wie die allseitige Festigung und Stärkung der DDR, die schöpferische Anwendung der Gesetze des sozialistischen Gemeinschaftslebens, wobei besonders die bessere und vollständigere Ausnutzung der ökonomischen Gesetze des Sozialismus von entscheidender Bedeutung sind, und die wissenschaftlich-technische Revolution.

Unter diesen Voraussetzungen können wir sagen, daß im Jahre 2047 die Bilanz des heute Geborenen grundlegend anders aussehen wird, als die des heute 80jährigen. Unter den Bedingungen des Sozialismus, dessen Siegeszug 1917 begann, werden ihm Not, Krieg und Unterdrückung nicht mehr Jahre seines Lebens rauben.

Aufruf zur Teilnahme an den Meisterschaften Junger Eisenbahner 1967

Die Jungen Pioniere und Schüler in der Deutschen Demokratischen Republik bereiten sich im Rahmen des Pionierauftrages „Auf den Spuren des Roten Oktober“ auf den 50. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution vor. Sie vollbringen auch besonders gute Leistungen zu Ehren des VII. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Wie in jedem Jahr ist der Tag des Deutschen Eisenbahners und die Durchführung der Meisterschaften Junger Eisenbahner ein Höhepunkt der Jungen Pioniere und Schüler in den Arbeitsgemeinschaften Junger Eisenbahner an Schulen, Stationen Junger Techniker und in den Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes sowie bei den Pioniereisenbahnen. Wir rufen deshalb alle Arbeitsgemeinschaften Junger Eisenbahner auf, an den vom DMV im Einvernehmen mit dem Ministerium für Volksbildung, dem Zentralrat der Freien Deutschen Jugend, der Zentralleitung der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ und der Deutschen Reichsbahn ausgeschriebenen Meisterschaften Junger Eisenbahner teilzunehmen.

1. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Jungen Pioniere und Schüler aus den Arbeitsgemeinschaften Junger Eisenbahner, die eine gute fachliche und gesellschaftliche Arbeit geleistet haben, unabhängig von der Mitgliedschaft im Deutschen Modelleisenbahn-Verband. Junge Pioniere und Schüler, die keiner Arbeitsgemeinschaft angehören, können ebenfalls an der Meisterschaft teilnehmen. Diese Einzelteilnehmer werden von den Bezirksvorständen des DMV zu Mannschaften zusammengestellt.

2. Allgemeine Festlegungen

- 2.1. Die Bezirksmeisterschaften werden in den Bezirken der Reichsbahndirektionen am 11.6.1967 durchgeführt.
- 2.2. Die Austragung der Meisterschaften im Republikmaßstab findet am 8. und 9. Juli in Halberstadt statt.
- 2.3. Veranstalter der Meisterschaften ist der Deutsche Modelleisenbahn-Verband. Die Vorbereitung und Durchführung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Räten der Bezirke – Abteilung Volksbildung – und der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“.
- 2.4. Die Meisterschaften werden so organisiert, daß kein Unterrichtsausfall entsteht.
- 2.5. Die Meisterschaften erstrecken sich auf folgende Fachgebiete:
 - a) Geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens,
 - b) Struktur des Verkehrswesens in der DDR und die Aufgaben der Deutschen Reichsbahn im Volkswirtschaftsplan,
 - c) Die Triebfahrzeuge im Eisenbahnwesen,
 - d) Wagenkunde,
 - e) Bahnanlagen,
 - f) Signale und Weichen,
 - g) mathematische Aufgaben (aus dem Gebiet des Verkehrswesens) in Anlehnung an die Mathematik-Olympiade,
 - h) Fachtechnische Aufgabe aus dem Modelleisenbahnwesen oder aus der Arbeit der Pioniereisenbahn.

Als Literatur empfehlen wir die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ des Jahrgangs 1966 sowie Schulbuchliteratur.

3. Festlegung der Altersstufen und der Stärke der Mannschaften

- 3.1. An den Meisterschaften Junger Eisenbahner können Interessenten folgender Altersstufen teilnehmen:
 - a) bis 12 Jahre,
 - b) 13 bis 14 Jahre,
 - c) 15 bis 16 Jahre.
- 3.2. Die Stärke einer Mannschaft beträgt 8 Teilnehmer, die auch verschiedenen Altersstufen angehören können. Jeder Teilnehmer beantwortet eine Frage der unter 2.5. genannten Fachgebiete. Die Verteilung der Fragen übernimmt die Jury vor Beginn der Meisterschaft.

4. Wertung

- 4.1. Als Grundlage für die Wertung der Ergebnisse der Wettkämpfe gilt ein einheitliches Punktsystem.
- 4.2. Den teilnehmenden Mannschaften werden Leistungsstufen verliehen:

Leistungsstufe I
100% bis 95% der erreichbaren Punkte
Leistungsstufe II
94% bis 80% der erreichbaren Punkte
Leistungsstufe III
79% bis 60% der erreichbaren Punkte
- 4.3. Die Zulassung zum Republikausscheid setzt mindestens das Erreichen der Leistungsstufe II bei den Bezirksmeisterschaften voraus.

5. Die Jury

- 5.1. Die Jury setzt sich zusammen aus einem Vertreter des DMV, einem Vertreter der Pionierorganisation, drei Vertretern der Deutschen Reichsbahn und einem Pionier, der vorbildliche fachliche und gesellschaftliche Arbeit geleistet hat.
- 5.2. Die Jury entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges über die Platzierung der einzelnen Teilnehmer und der Mannschaften.

6. Auszeichnungen

- 6.1. Alle Teilnehmer, die entsprechend ihrer Meldung an den Wettkämpfen teilgenommen haben, erhalten eine Teilnehmerurkunde.
- 6.2. Die beste Mannschaft eines Bezirks erhält für jedes Mitglied eine Siegerurkunde und nimmt am Republikausscheid teil. Sie erhält einen Ehrenpreis des Bezirksvorstands und nimmt als besondere Auszeichnung an der Festveranstaltung der zuständigen Reichsbahndirektion zum Tage des deutschen Eisenbahners teil.
- 6.3. Die beste Mannschaft im Republikmaßstab erhält eine Ehrenurkunde, einen Wanderpreis sowie den Titel „DDR-Sieger im Wettkampf Junger Eisenbahner“. Die Mitglieder dieser Mannschaft erhalten die Möglichkeit, an einer Sonderfahrt des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes zum XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Ostrawa teilzunehmen.

7. Organisation und Termine

- 7.1. Die Arbeitsgemeinschaften und Einzelteilnehmer melden sich bis zum 15. Mai zur Teilnahme an den Bezirksmeisterschaften Junger Eisenbahner bei ihrem zuständigen Bezirksvorstand bzw. beim Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41, an.
- 7.2. Weitere Termine und Einzelheiten werden mit der Einberufung zu den Bezirksmeisterschaften bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
– Präsidium –



Ein Blick auf die Messe

Vom 5. bis 14. März findet die Leipziger Frühjahrsmesse 1967 statt. Mehr als 10 000 Aussteller aus rund 70 Ländern offerieren auf einer Ausstellungsfläche von über 350 000 m² ein in 60 Branchen gegliedertes universelles Angebot, das die modernsten Entwicklungsrichtungen des Maschinenbaues, der Elektrotechnik und Elektronik, der Chemie- und Konsumgüterindustrie zeigt.

Die DDR belegt etwa zwei Drittel der Gesamt-Ausstellungsfläche. Größter ausländischer Aussteller ist die Sowjetunion. An zweiter Stelle der Länder des sozialistischen Auslands steht die VR Polen, gefolgt von der CSSR, Ungarn, Bulgarien, Jugoslawien und Rumänien.

Aus allen Staaten des europäischen kapitalistischen Auslands sind Aussteller nach Leipzig gekommen. Von ihnen belegen Unternehmen aus Frankreich, Großbritannien, Österreich und Italien die größten Flächen. Aus Westdeutschland beteiligen sich wieder bekannte Firmen, vor allem in den technischen Branchen. Betriebe aus Westberlin stellen auf einer vergrößerten Fläche aus.

Aus Übersee beteiligen sich etwa 30 Staaten an der Messe, wobei von den jungen Nationalstaaten Indien und die VAR am stärksten vertreten sind. Die von Firmen aus den USA belegte Fläche ist wesentlich größer als zur Frühjahrsmesse 1966.

Die Spielwarenhersteller zeigen ihre Neu- und Weiterentwicklungen wieder im „Petershof“ auf etwa 6000 m² Ausstellungsfläche.

Wie wir bereits im Heft 11/1966 ankündigten, stellt nun der VEB Piko als Neuheit eine vollautomatische universelle Kupplung für Modellfahrzeuge in der Nenngröße H0 vor.

Die neue sogenannte **I-Kupplung** (I = International) kann an jeder beliebigen Stelle der Modellbahnanlage ferngesteuert entkuppelt werden, unabhängig von der Entfernung der Entkuppelungsschiene, der Länge und der Geschwindigkeit des Zuges, im Ziehen und im Schieben. Sie ist sofort wieder automatisch kuppelbar. Die Kupplung ist leicht auswechselbar, wobei die Halterung der I-Kupplung auch die bisher verwendeten Kupplungen aufnehmen kann, die mit der Standardhalterung versehen sind.

Funktion der Kupplung

Die I-Kupplung kuppelt automatisch in einem Bereich zwischen geringer Berührung und rauhem Zusammenstoß. Die beiden Kupplungshälften orientieren sich dabei immer richtig gegeneinander, so daß sie auch in schwierigsten Gleissituationen sicher kuppeln. Die Kupplung kann mit dem überwiegenden Teil der bisher eingeführten Kupplungen der Klassen A, B und C verbunden werden, größtenteils sogar automatisch. Sie läßt sich auch im Ziehen vorentkuppeln. Durch diese Einrichtung ist es möglich, das zu entkuppelnde Fahrzeug ohne Unterbrechung über eine eingeschaltete Entkuppelungsschiene hinwegzuziehen und an jeder beliebigen Stelle der Anlage durch Fahrtrichtungswechsel ferngesteuert abzuhängen und nach Bedarf sofort wieder automatisch zu kuppeln, wobei die Geschwindigkeit des Zuges und die Belastung der Kupplungsverbindung keinen Einfluß auf die einwandfreie Ausführung dieses Manövers haben.

Modellgetreue Ausführung der Kupplung

Die I-Kupplung ist in Form und Abmessungen modellgetreuer als alle anderen Kupplungen dieser Art. Sie ist eine Nachbildung der Schraubenkupplung, mit der die überwiegende Anzahl der Fahrzeuge der europä-



Messebummel — hier auf der Herbstmesse 1966

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

ischen Bahnen ausgerüstet ist. Während der Kupplungen der bisherigen Modellbahnkupplung zehn bis zwanzig Mal größer ist als es dem jeweiligen Verkleinerungsmaßstab entsprechen würde, ist der Haken der I-Kupplung entsprechend nur zwei bis drei Mal größer. Die neue Kupplung ist auch in der richtigen Höhe, also zwischen den Puffern angebracht. Trotzdem mußte die Pufferbohle der Modellbahnfahrzeuge nicht verändert werden. Der sonst störende Pufferabstand zwischen den Fahrzeugen wird auf ein Minimum reduziert, so daß beim Schieben in Gleisbögen Puffer an Puffer gefahren werden kann.

Herstellung und Material der Kupplung

Die Kupplung ist trotz ihrer Zierlichkeit sehr widerstandsfähig und bei normaler Behandlung praktisch unverwundlich. Der Bügel wird zum Beispiel aus gehärtetem Federstahl gefertigt und der Entkuppelungshaken unter Druck gegossen oder gespritzt. Die Kupplungsteile nehmen nach einer Deformation, die durch vorübergehende Belastung hervorgerufen wurde, elastisch ihre ursprüngliche Form und Lage wieder ein. Dauernde Deformation gibt es nicht. Übersteigt die Belastung ein Höchstmaß der Elastizität, so bricht das betreffende Teil der Kupplung ab. Die I-Kupplung und ihre Teile werden nicht repariert oder justiert, sondern nur mit wenigen Handgriffen ausgetauscht.

(Der ausführliche Messebericht erscheint im Heft 4/1967, die Bilder der Messeneuheiten im Heft 5/1967.)

Gleisplan des Monats (Nenngröße N) ▶

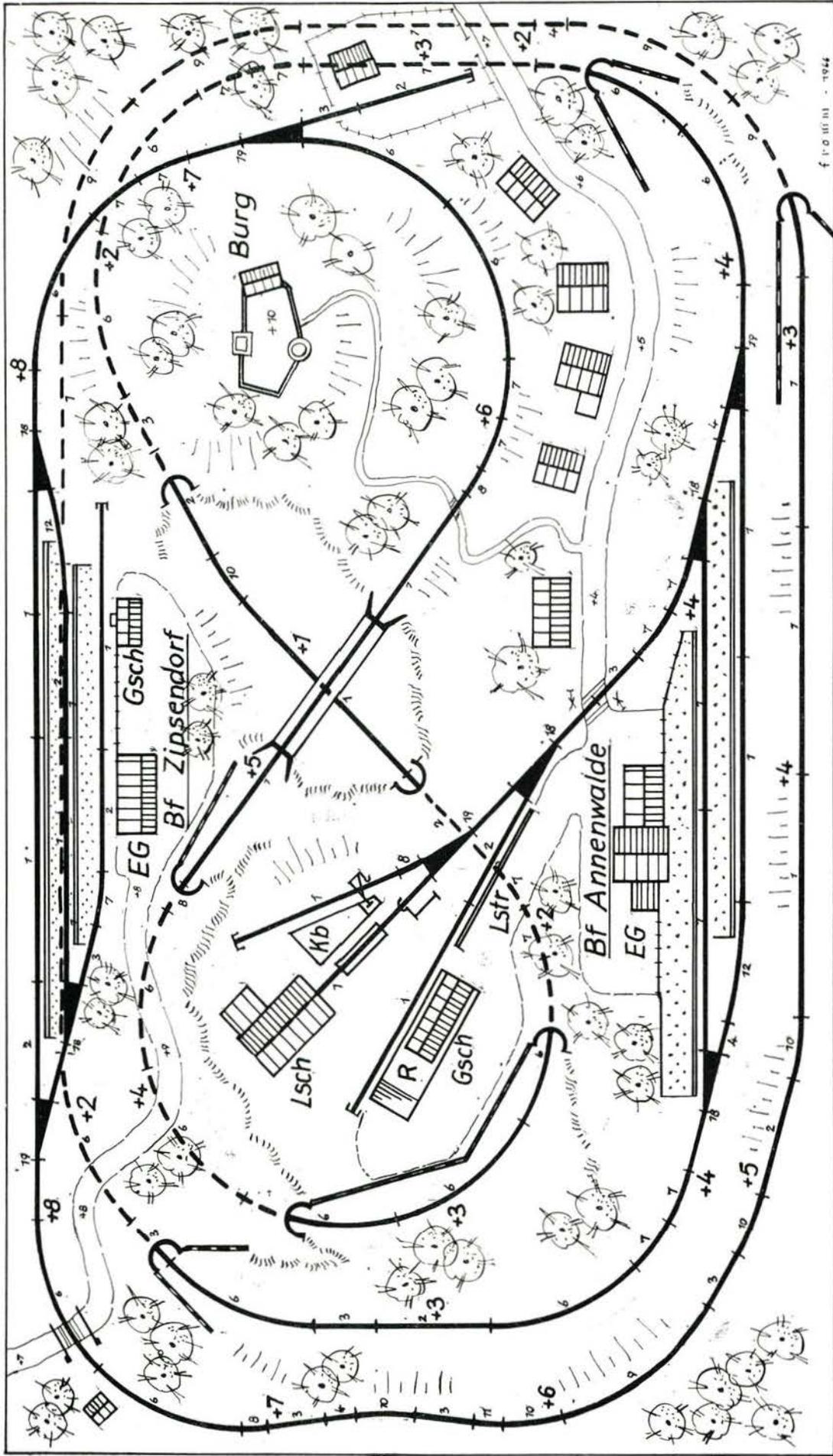
Die Nummern der Gleisstücke entsprechen denen der „Piko-Information“ Nr. 22/66 (beim Einkauf bitte angeben!).

Von Annenwalde nach Zipsendorf

Nr. 1	22 Stück	Nr. 8	4 Stück
Nr. 2	9 Stück	Nr. 9	5 Stück
Nr. 3	9 Stück	Nr. 10	5 Stück
Nr. 4	4 Stück	Nr. 11	1 Stück
Nr. 5	—	Nr. 12	2 Stück
Nr. 6	17 Stück	Nr. 18	5 Stück
Nr. 7	13 Stück	Nr. 19	4 Stück

Gesamtgleislänge etwa 12,40 m.

Ing. Günter Fromm, Erfurt



f 100 III 11 - 1944

Von Annenwaide nach Zipsendorf

M. 1:10 Nenngröße N

-780-

-1.300-



1

AUF DEN STRECKEN DER ČSD

Bild 1 Von Dečín kommend, fährt der „Hungaria“ in den Bahnhof Ústí n. L. ein

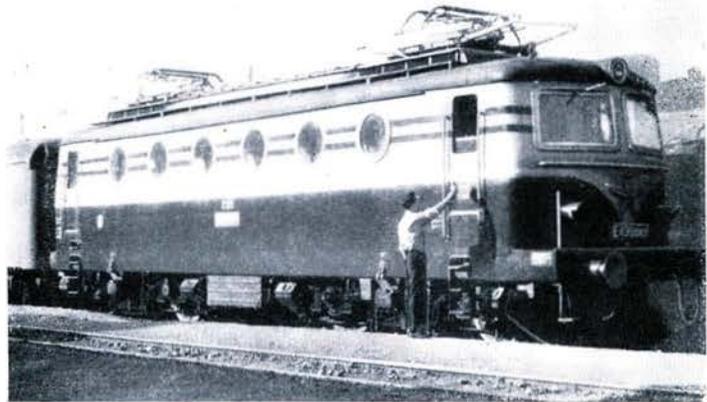
Bild 2 In großen Stückzahlen werden die elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 499 auf den mit 3000 V Gleichstrom elektrifizierten Strecken der ČSD eingesetzt. Die Lok E 499 083 steht hier vor einem Personenzug im Bahnhof Ústí n. L.

Bild 3 Der Rangierdienst wird unter den Fahrleitungen auf größeren Bahnhöfen von Rangierloks der Baureihe T 444 ausgeführt

Bild 4 Ein Kohlenzug, gefördert von einer Ellok der Baureihe E 469, auf der Ost-West-Magistrale am Haltepunkt Brno n. L.

Fotos: Rudolf Grätzel, Leisnig

2



3





DER SCHIEFE TURM VON PISA



... ist das nicht auf dem Bild 1, sondern der selbstgebaute Aussichtsturm mit Berggaststätte nach dem Vorbild des Müggelturms in der Nenngröße H0. Bauherren sind die Brüder Karl-Heinz und Joachim Stange (17 bzw. 15 Jahre alt), deren $2,20 \times 1,25$ m große Anlage wir hier vorstellen.

In einer Mittelgebirgslandschaft verkehrt eine Nebenbahn. Auf der Anlage sind acht Weichen und etwa 10 m Gleis verlegt. Eingesetzt werden eine Lok der BR 89, eine Lok der BR 24 und ein Nebenbahntriebzug VT 135. Die Gleisanlage ist in vier Schaltabschnitte eingeteilt. An der Modellbahnanlage wird schon seit fünf Jahren gebaut.

Bild 1 Berggaststätte mit Aussichtsturm auf dem Hirschberg-Rücken

Bild 2 Wassermühle „Zum Hirschberg“. Das Wasserrad – im Bild unsichtbar – wird durch Wasser angetrieben

Bild 3 Bahnhof Plandorf mit Kleinst-Bw und Güterschuppen

Fotos: K.-H. und J. Stange

Diese H0-Modellbahnanlage baute Herr W. Bauer aus Rositz, Kreis Altenburg, anlässlich einer Kinderweihnachtsfeier im Klubraum seines Betriebes.

Foto: W. Bauer

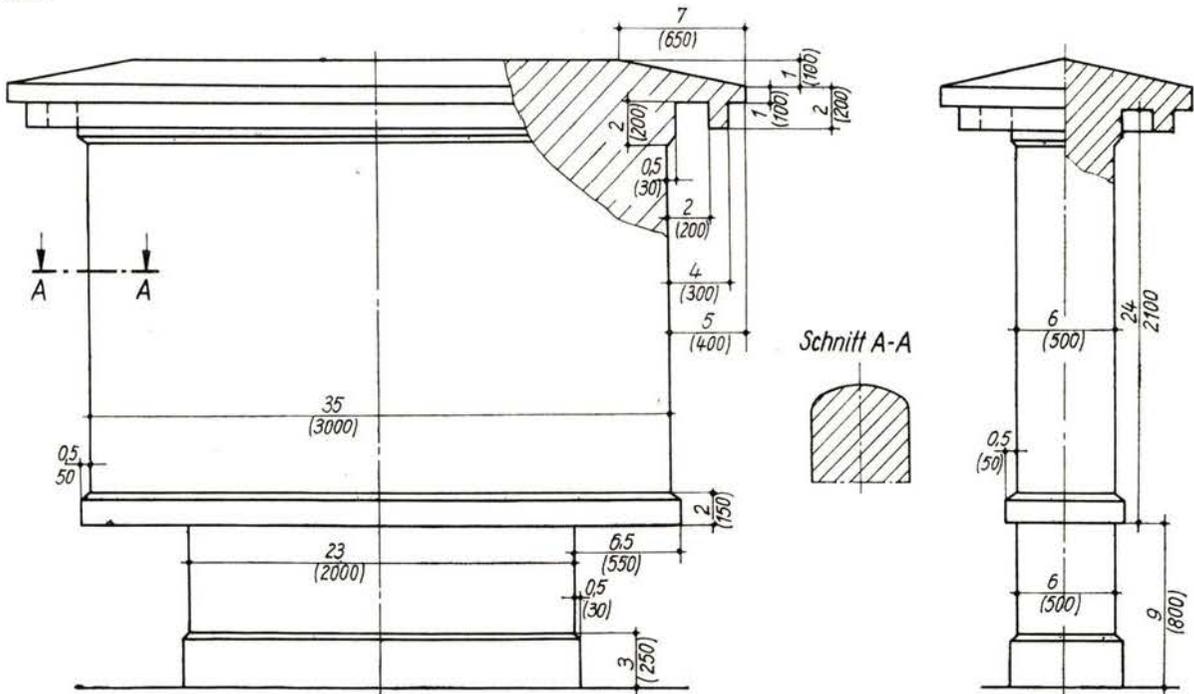
Werbung auf der Modellbahnanlage

Seit vor ungefähr 110 Jahren Ernst Litfaß in Berlin die ersten nach ihm benannten Säulen aufstellen ließ, wurden diese runden, etwa 3 m hohen Zylinder neben ihrem eigentlichen Zweck, der Anbringung von Plakaten, die man vorher an Zäune und Wände anklebte, auch noch zur Aufnahme von Transformatoren, Schalt-

geräten, Arbeitsgeräten der Straßenreinigung und vielem anderen benutzt.

In der neuen, modernen Stadt stören diese aus Beton, Stahl oder Gußeisen hergestellten Zylinder aber das architektonische Gesamtbild. So haben sich die Werbefachleute mit den Architekten zusammengetan und

Bild 1



(Maßstab der Zeichnungen etwa 1 : 38, eingetragene Maße für Nenngröße H0, Klammermaße entsprechen dem Vorbild)

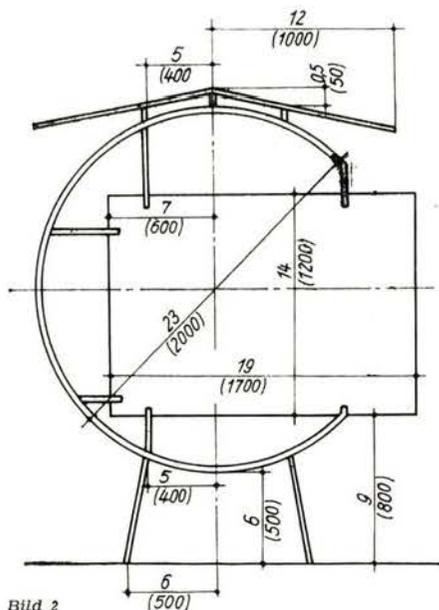


Bild 2

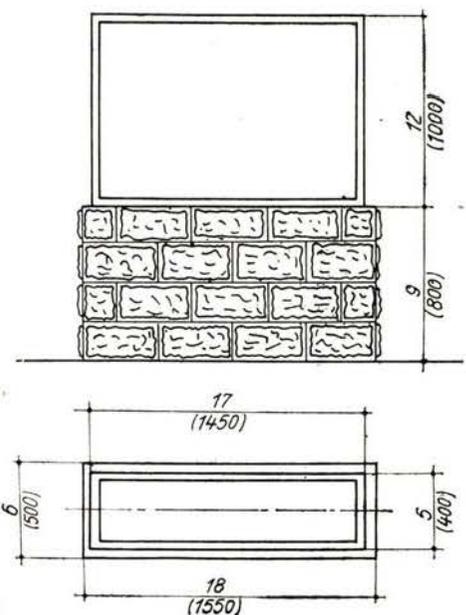


Bild 3

neben anderen die drei auf den Bildern 1 bis 3 dargestellten Plakatanschlagsäulen, Plakatständer und Werbevitriinen entworfen.

Im Bild 1 ist eine Plakatanschlagsäule, der Nachfolger der Litfaßsäule, dargestellt. Diese Säule, die im Vorbild aus Betonfertigteilen zusammengesetzt wird, fügt sich harmonisch in das architektonische Bild. Während der 80 cm hohe Fuß aus Platten zu einem rechteckigen Block mit rechtwinkligen Kanten zusammengesetzt wird, sind die Stirnseiten des darüber befindlichen Körpers und des Daches (Schnitt A-A) abgerundet. In die Rinne unter dem Dach kann eine Beleuchtungsanlage eingebaut werden.

Diese Plakatanschlagsäule läßt sich auf Bahnhofvorplätzen oder auf Plätzen und anderen geeigneten Stellen der Modellbahnanlage mit modernen Gebäuden sehr gut einordnen und trägt viel zur Belebung der Anlage bei, da sie sich auch besonders zur ergänzenden Aufstellung von Figurengruppen eignet.

Das Bild 2 zeigt einen Plakatständer, der aus einem Stahlrohrgerüst mit einem schmalen Blechdach besteht, in den eine Platte eingesetzt ist, auf der die Plakate und vieles andere mehr aufgeklebt werden. Diese sehr schmale Konstruktion eignet sich für die Aufstellung auf Bahnsteigen kleiner Bahnhöfe und dürfte auch

besonders dort eine gute Wirkung erzielen. Diese Plakatständer können aber auch auf Bahnhofsvorplätzen, Plätzen und Straßen aufgestellt werden.

Auf Bild 3 ist eine Werbevitrine zu sehen, wie sie aus Glas in einem Winkeleisenrahmen auf einem Beton- oder Natursteinsockel aufgebaut wird. In diesen Vitriinen werden von Industriebetrieben, Kaufhäusern, Lichtspieltheatern usw. Erzeugnisse, Muster, Schautafeln mit Fotos und anderes mehr ausgestellt. Solche Werbevitriinen können auf großen Bahnsteigen, Bahnhofsvorplätzen, auf den Fußwegen in den Straßen je nach den örtlichen Verhältnissen längs oder quer zur Längsachse der Straßen und Bahnsteige aufgestellt werden. Diese Vitriinen werden auch oft mit einer Beleuchtung ausgerüstet.

Sowohl der Plakatständer wie auch die Werbevitriinen eignen sich für die Aufstellung von Figurengruppen.

Die Plakatanschlagsäule, der Plakatständer und auch die Werbevitrine lassen sich von einem geschickten Modelleisenbahner ohne große Schwierigkeiten mit einfachen Mitteln sehr leicht herstellen. Schwierigkeiten dürfte nur die Ausstattung mit Plakaten, d. h. das möglichst naturgetreue Bemalen, bereiten. Je nach den Fertigkeiten können hier die Motive von den Vorbildern auf der Straße ausgewählt werden.

SIEGFRIED BROGSITTER, Kodersdorf

TT-Nebenbahnanlage 1,00 x 1,50 m

Es gibt wohl nur wenige Modelleisenbahner, die nicht unter Raumnot leiden. Wählt man jedoch eine Nebenbahnanlage im Mittelgebirge, so lassen sich Vorstellungen über Streckenführungen und Streckenlänge gut motivieren.

Die Fläche von 1,00 x 1,50 m ist auf Grund von Versuchen die minimalste Größe bei der Nenngröße TT für eine Hauptbahn, auf der man auch D-Züge verkehren lassen kann, dagegen läßt sich bei derselben Größe eine mittlere Nebenbahnanlage mit mehr und vor allem vorbildgerechteren Fahrmöglichkeiten aufbauen. Bei einer Heimanlage ist man meist nicht in der Lage, das Modell einer in der Natur vorhandenen Bahnanlage zu gestalten. Besonders alle jungen und beginnenden Modelleisenbahner sollten deshalb versuchen, möglichst motiviert, das heißt nach dem Motto „Könnte das in der Natur so sein?“, zu bauen. Dadurch bringt die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn nicht nur manuelle Fertigkeiten und technisches Wissen mit sich, sondern schult auch das Beobachtungsvermögen.

Betrachten wir uns nun den Gleisplan. Wir haben viele Möglichkeiten, ein Stück der Eisenbahn nachzubilden. Bevor eine Lok zum Zuge fährt, muß sie behandelt werden. Das kleine Bw enthält für Tenderloks die wichtigsten Einrichtungen dazu. Die drei Durchgangsgleise des Bahnhofs gestatten z. B. beim Halt eines Zuges noch das Rangieren mit Umsetzen. Das bescheidene Ladegleis mit Rampe und das Ausziehgleis mit Lademaß erweitern den vorbildgerechten Rangierbetrieb. Nach vereinfachtem Nebenbahnbetrieb gibt es nur Gruppenausfahrtsignale. Schranken an Wegübergängen bereiten manchem Modelleisenbahner Schwierigkeiten, vor allem im Bereich von Rangierfahrten, außerdem ist meist die Bewegung des Öffnens und

Schließens vorbildwidrig. Der Nebenbahnübergang ist meist ohne Schranken, dafür mit P-, L- und E-Tafeln (Pl 1 bis 4) versehen.

Liegt die Geschwindigkeit bei Einfahrt in den Bahnhof unter 50 km/h und bei Ausfahrt unter 60 km/h, ist die Aufstellung von Ein- bzw. Ausfahrtsignalen nicht erforderlich [BO § 21 (2) und (3)].

Mehrere Tunnel auf einer Anlage, dazu noch in gleicher Richtung, ergeben leicht den Eindruck eines Kaninchenbaues. Durch unterschiedliche Gestaltung, beispielsweise verschiedene Flügelmaueranordnung oder motivierte Bildung einer Schlucht mit Rückverlegung des Tunnelleintritts, kann man Abhilfe schaffen. Zur Erreichung des oberen Bahnhofs über dem Viadukt beginnt die Steigung kurz vor dem Tunnelaustritt. Da hier 3 m zur Verfügung stehen und der Bahnhof bei + 60 mm liegt, braucht die Steigung nur 2 cm/m zu betragen.

Obwohl der obere Bahnhof in seiner Ausführung sehr einfach ist, ermöglicht er viele Rangiermanöver. Trotz des Vorhandenseins der Ringstrecke fordert die Gleisführung des oberen Bahnhofs geradezu heraus, die Strecke als offen zu betrachten und nach Umsetzen der Lok den gleichen Weg zurückzufahren.

Das dargestellte Gelände mit Anordnung der Tunnel und die Aufstellung der Gebäude sollte nur als Anregung dienen. Infolge der geschlossenen Streckenführung eignet sich die Anlage auch gut für Ausstellungen, denn bei der offenen Strecke läßt sich ohne große Konzentration und Ausdauer des Vorführenden für den meist unkundigen Besucher kein interessanter Betrieb abwickeln. (Anmerkung: Der Grundgedanke zu dieser Anlage entstammt dem Buch von G. Trost: „Kleine Eisenbahn – ganz raffiniert“)