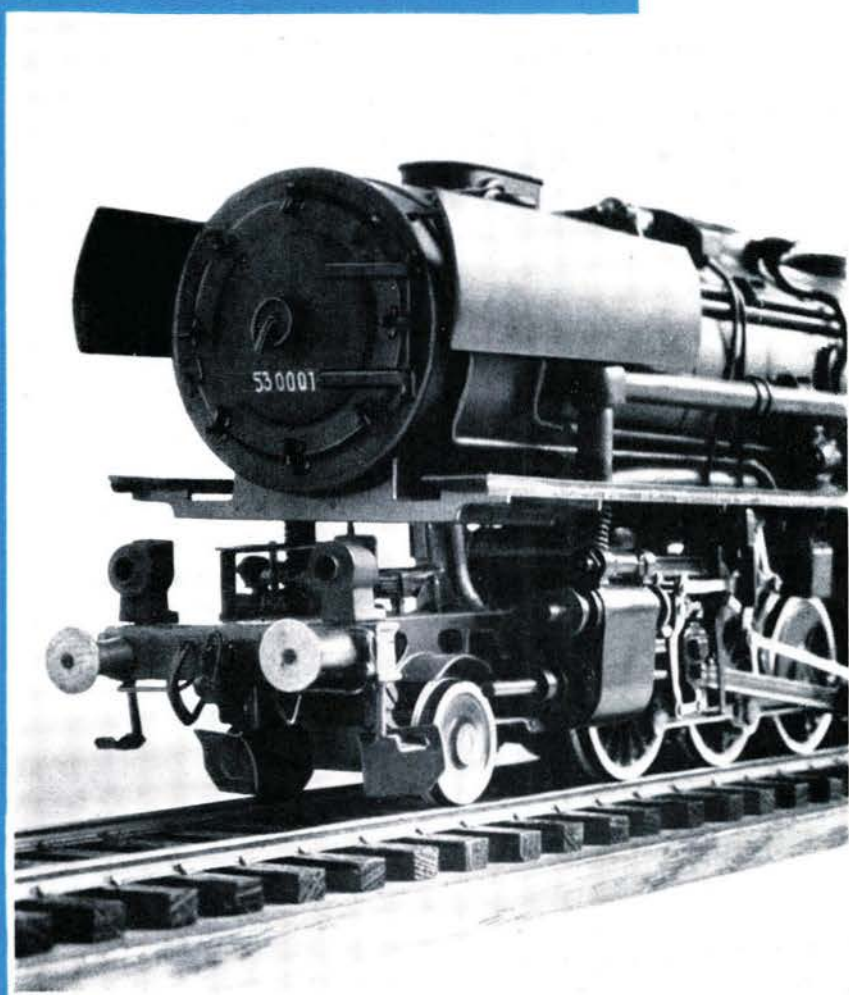


JAHRGANG 10
NOVEMBER 1961

11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-





Foto: G. Illner

Wissen Sie schon . . .

- daß die Deutsche Reichsbahn auch die Signal- und Sicherungsanlagen weitgehend modernisiert? Im VEB Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin werden diese neuen elektrisch beleuchteten Signale hergestellt, die die alten petroleum-beleuchteten Signale ablösen.
- daß in der Sowjetunion eine masutgefeuerte Gasturbinenlokomotive von 3500 PS und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit im Probebetrieb bisher 5000 km gefahren ist?
- daß in Indien kürzlich die erste elektrische Lokomotive gebaut wurde? In Zukunft sollen jährlich 60 elektrische und 164 Dampf-Lokomotiven produziert werden.
- daß die UdSSR im Rahmen eines Kreditabkommens 25 Diesellokomotiven an den Irak liefert?
- daß die Jugoslawischen Eisenbahnen (JZ) 57 dieselelektrische Lokomotiven aus den USA beziehen? Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 124 km/h.
- daß auf den Sowjetischen Eisenbahnen seit Mitte dieses Jahres mehr als die Hälfte des Güterverkehrs von elektrischen Lokomotiven und Diesellokomotiven bewältigt wird?
- daß Österreich im Jahre 1960 149 Diesellokomotiven exportiert hat? Der größte Teil ging in die Sowjetunion. Weitere Abnehmer waren Italien und Jugoslawien.

AUS DEM INHALT

„Fahrt frei“ in Richtung Kommunismus	277
Chemie im Modellbahnbau	278
Dipl.-Ing. Friedrich Spranger	
Nachschiebebetrieb auf der Steilrampe Tharandt-Klingenberg-Colmnitz	281
Recht viel Freude!	283
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	284
Bernd Eydner	
Bauanleitung für eine Halbschranke in der Nenngröße H0	285
Bist du im Bilde?	293
Aus Briefen an die Redaktion	295
Eine Lokomotiv-Parade	297
Dipl.-Ing. Rainer Zscheck	
Der Gepäcktriebwagen Baureihe 4061 der ÖBB	299
Lehrgang „Für den Anfänger“ und Lehrgang „Von der Übersichts- zeichnung zum Modellfahrzeug“	Beilage

Titelbild

Ganz hervorragende Lokomotivmodelle baut der Zimmermeister Paul Sperling aus Eichwalde in der Nenngröße 0. Unter anderem entstand unter seinen geschickten Händen ein Modell einer schweren Güterzuglokomotive der Baureihe 53, die von der DR einmal projektiert war, aber nie gebaut wurde. (Siehe auch Seiten 297/298)

Foto: Achim Delang, Berlin

Rücktitelbild

Ein sehr interessantes und nützliches Fahrzeug stellt dieser Gepäcktriebwagen der Baureihe 4061 der ÖBB dar, der in diesem Heft im Lokarchiv näher beschrieben wird.

Werkfoto

IN VORBEREITUNG

Sicherungsanlagen auf Modellbahnanlagen
Die Fichtelbergbahn

Bauanleitung einer Lokomotive der Baureihe 65¹⁰ der DR in H0

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, z. Z. Leningrad — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Rudi Wilde, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg (Thür.) — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden — Ing. Walter Georgii, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; Redaktion „Der Modelleisenbahner“; Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktion: Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 14 48. Grafische Gestaltung: Marianne Hoffmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschließlich Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28-31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

„Fahrt frei“ in Richtung Kommunismus

Am 7. November fährt sich zum 44. Male der Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution. Jener 7. November 1917 war ein Wendepunkt in der Geschichte der Menschheit.

„Zum erstmal in der Geschichte war ein sozialistisches Land entstanden. Es begann die Erschaffung der neuen Welt.“ So steht es im Programm der Kommunistischen Partei der Sowjetunion, das einen konkreten Plan zum Aufbau der kommunistischen Gesellschaftsordnung aufstellt. Weiter heißt es dort: „Vor allem mußte das Sowjetland die Aufgabe der Industrialisierung lösen. Die Sowjetunion baute in geschichtlich kürzester Zeit ohne Auslandshilfe eine moderne Großindustrie auf. Schon durch die Erfüllung der ersten drei Fünfjahrpläne (1928 bis 1941) war die Sowjetunion zu einer starken Industriemacht geworden und hatte sich wirtschaftlich von den kapitalistischen Ländern völlig unabhängig gemacht. Die Verteidigungsfähigkeit des Sowjetstaates war unvergleichlich gewachsen. Die Industrialisierung der UdSSR war eine Großtat der Arbeiterklasse und des ganzen Volkes, das keine Mittel und Kräfte scheute und freiwillig Entbehrungen auf sich nahm, um das Land aus der Rückständigkeit herauszuführen.“

Lenins bekanntes Wort „Sowjetmacht plus Elektrifizierung, das ist Kommunismus“ sagt ganz deutlich, welche wesentliche Aufgabe dabei der Elektrifizierung des Landes zufiel.

Ebenso wie die Industrie war auch das Eisenbahnwesen im zaristischen Rußland stark unterentwickelt. Um so höher ist deshalb die Tatsache zu bewerten, daß die sowjetische Eisenbahn bis zum Ende des Siebenjahrplans im Jahre 1965 eine Beförderungsleistung von 1850 Milliarden Tonnenkilometer bewältigen wird, während die Eisenbahntransporte der gesamten übrigen Welt 1760 Tonnenkilometer nicht übersteigen werden.

Um diese gewaltigen Leistungen zu bringen, ist es notwendig, das Eisenbahnwesen zu rekonstruieren und die Durchlaßfähigkeit der Strecken zu steigern. Die Grundlage der Rekonstruktion ist die Umstellung auf elektrische und Dieselezugförderung.

Bis zum Jahre 1965 werden 85 Prozent der Transportaufgaben der Eisenbahn durch elektrische und Dieselezugförderung erfüllt werden.

Mit der schnellen Entwicklung des Eisenbahnwesens im Siebenjahrplan wird eine solide Grundlage für die Aufgaben geschaffen, die die sowjetischen Eisenbahnen auf ihrer weiteren unaufhaltsamen Fahrt zum Kommunismus bewältigen müssen.

H. St.

Die moderne Chemie hat besonders in den letzten Jahren immer mehr in Form von Plastikgeräten und Plastiksachen überall in Wirtschaft und Technik Einzug gehalten. Gibt es überhaupt noch einen Haushalt heute, in dem nicht irgendwelche Plastikteile verwendet werden? Wir glauben kaum. Das hat bekanntlich auch seinen guten Grund: Plastikteile sind sehr gut verformbar, es lassen sich Einzelheiten nachbilden, die Teile sind abwaschbar, beständig und was der Vorzüge noch mehr gibt. Leider hatte sich die Modellbahn-Industrie bisher diesen hervorragenden Werkstoff in der DDR – abgesehen von den vorbildlichen Fahrzeugmodellen von PIKO, Zeuke & Wegwerth u. a. – noch nicht in dem Maße zunutze gemacht, wie es von den Modelleisenbahnern gewünscht wird. Das trifft vor allem auf das Zubehör, wie Gebäude u. ä. zu. Bisher war das Hauptprodukt für den Modellhäuserbau bei uns eben immer noch Pappe. Es gab zwar schon gute Modelle von OWO und die beliebten Auhagen-Baukästen zum Selbstbau, aber das Welt-niveau erreichen, heißt, heute nun einmal Plastik verwenden.

Es freut uns daher sehr, wenn wir unseren Lesern heute erstmalig eine Neuentwicklung des VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik – Abt. OWO-Spielwaren – vorstellen können. Dieser Betrieb zeigte Plastikhäuser-Modelle in sehr guter Ausführung auf der Leipziger Herbstmesse, die in keiner Weise hinter ähnlichen ausländischen Produkten stehen. Es ist beabsichtigt, diese Modelle zunächst fertig aufgebaut und später dann auch im Plastikbeutel verpackt als Bausatz in den Handel zu bringen. Bleibt uns nur zu hoffen, daß der Betrieb Wort hält und diese schönen Modelle in absehbarer Zeit in unseren Geschäften auftauchen!

2

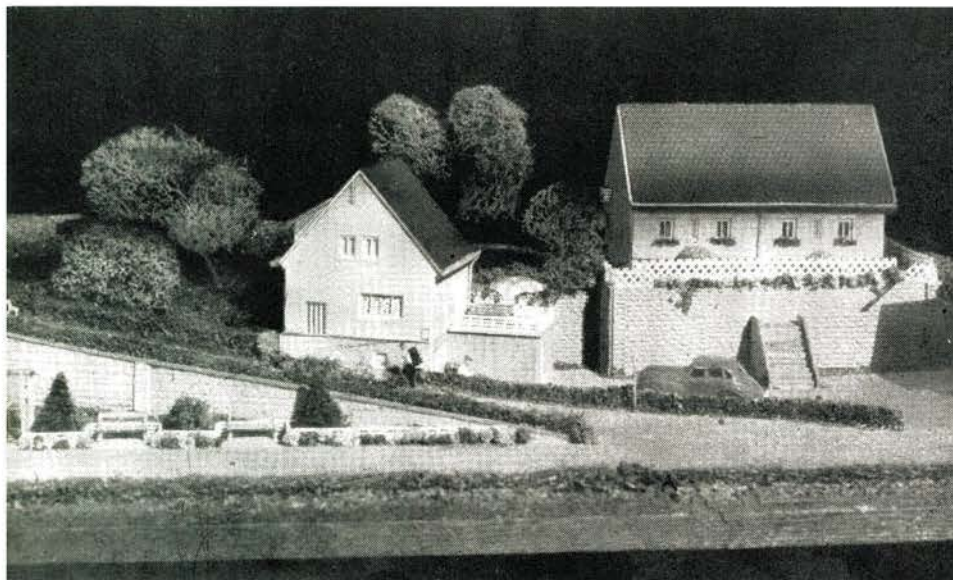
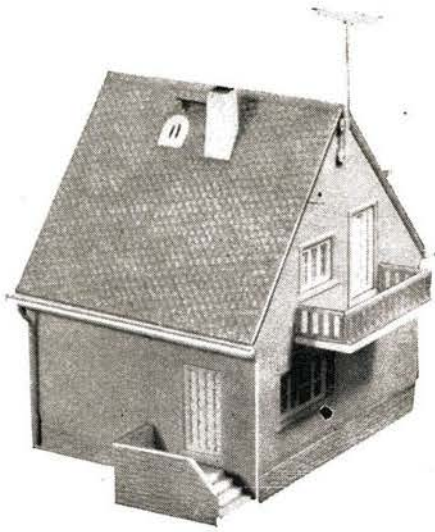


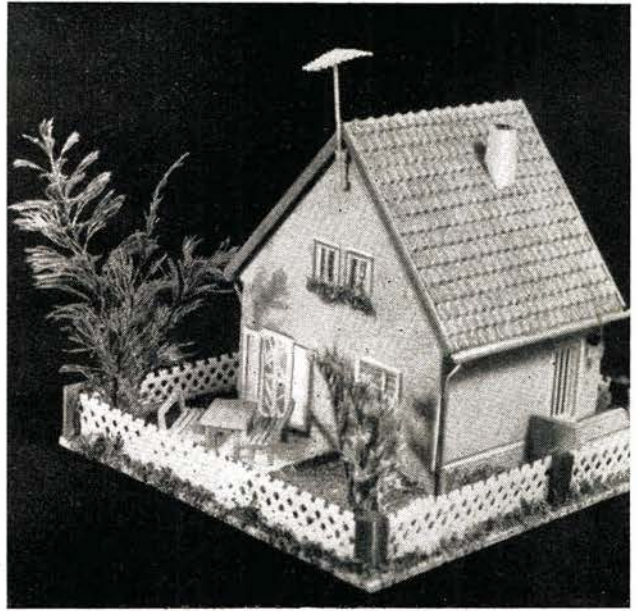
Bild 1 Das Neue an dieser OWO-Windmühle ist leider im Bild nicht darzustellen: Ein spezieller Langsamläufer-Elektromotor sorgt für modellgerechte Drehung der Flügel

Bilder 2 bis 8 Zunächst wurden durch OWO nur einige wenige Plastik-Standard-Bauteile entwickelt. Durch geschickte Kombinationen lassen sich mit diesen relativ wenigen Teilen verschiedene Einfamilienhäuser mit immer wieder anderem Äußeren herstellen. Auch auf Feinheiten wurde besonderer Wert gelegt, wie z. B. Fernsehantenne, Eingangstürleuchte, moderne Gardinen usw.

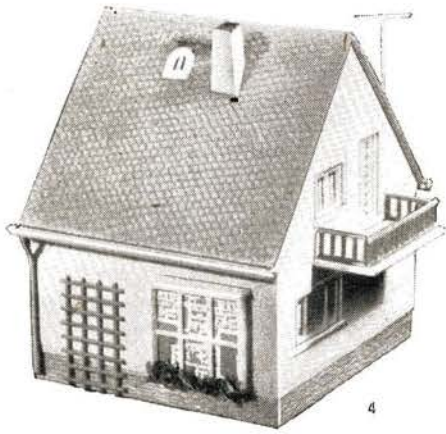
Fotos: G. Illner



5



6



7



8

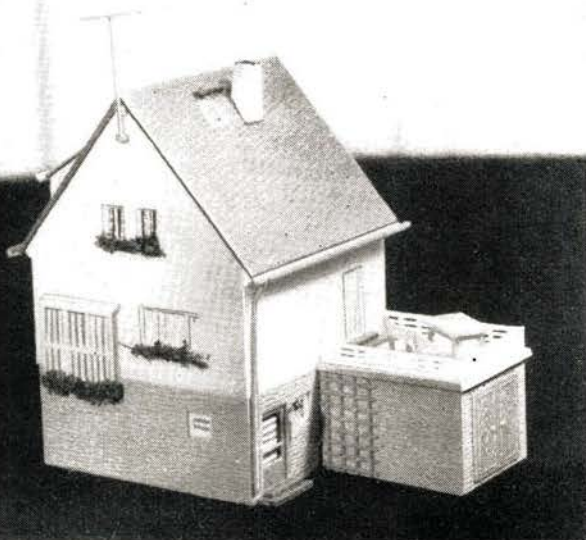




Bild 9 Auch das „Café Waldeck“ (siehe auch Bild 12) ist ein Plastikmodell, das sich hier gut in die Landschaft einfügt

9

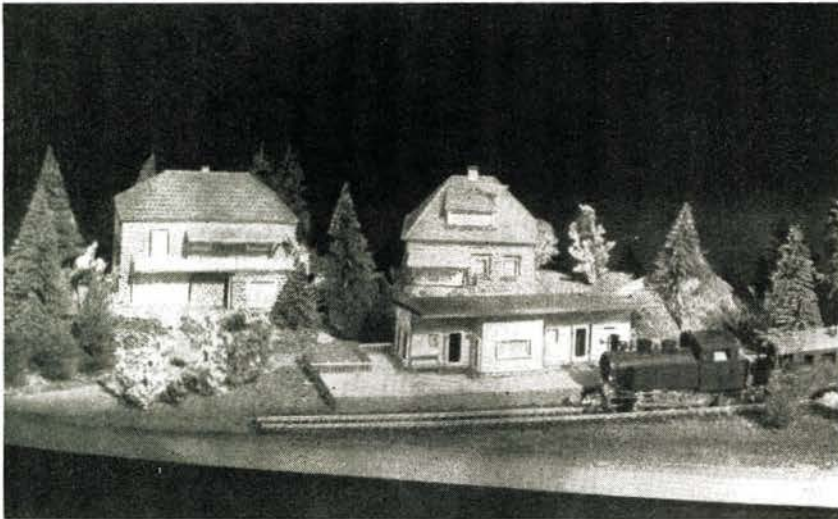


Bild 10 Die Gebäudemodelle sind etwa im Maßstab 1:100, so daß sie ohne weiteres sowohl für H0 als auch für TT verwendet werden können

10

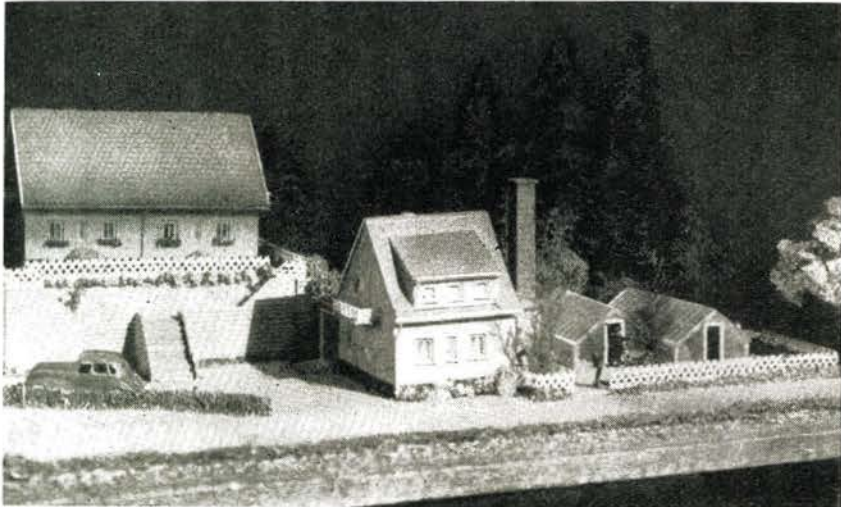


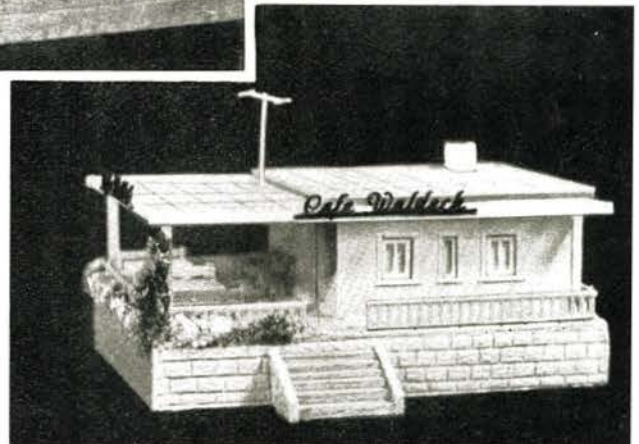
Bild 11 Die alte Gärtnerei von OWO hat eine bessere Nachfolgerin aus Plastik gefunden

11

Bild 12 Das Modell „Café Waldeck“ stellt ein modernes Gebäude dar

12

CHEMIE IM MODELLBAHNBAU



Nachschiebebetrieb auf der Steilrampe Tharandt-Klingenberg-Colmnitz

Eine Eisenbahnfahrt auf einer Strecke unserer Mittelgebirge hat ihre besonderen Reize. Dämme, Einschnitte, Brücken und Tunnel wechseln in rascher Folge. Anmutige Täler werden durch Höhen abgelöst, von denen der Blick weit in die Ferne möglich ist. Oft ist eine Fahrt so abwechslungsreich und interessant, daß wir am Ende der Reise bedauern, schon am Ziel zu sein.

Für den Eisenbahnbetrieb sind auf Gebirgsstrecken verschiedene Maßnahmen nötig, die sich aus den geographischen Besonderheiten ergeben. So müssen bei großen Steigungen auf verschiedenen Streckenabschnitten Züge nachgeschoben werden. Mit den hierzu notwendigen fahrdienstlichen Bestimmungen und technischen Einrichtungen wollen wir uns im folgenden befassen, damit wir auch auf unseren Modellbahnanlagen einen Nachschiebebetrieb einrichten können, der dem des Vorbildes möglichst nahe kommt.

Grundsätzlich müssen wir zwei Fälle unterscheiden:

Fall 1: Die Schiebelok bleibt bis zu einem Bahnhof am Zuge.

Fall 2: Die Schiebelok verläßt den Zug auf der freien Strecke und kehrt zurück.

Zunächst wollen wir den Betrieb auf einer Steilrampe kennenlernen, wo der erste Fall zutrifft. Wir besteigen deshalb in Dresden den letzten Wagen eines Zuges in Richtung Karl-Marx-Stadt. Bereits wenige Minuten nach der Abfahrt haben wir das Elbtal verlassen und befinden uns im Weißeritztal mit seinen steilen, oft senkrechten Hängen und Wandabstürzen. In leichter Steigung fährt der Zug bald durch den Plauenschen Grund, ein bekanntes Industriegebiet mit Bergbaubetrieben und dem Edeltahlwerk Freital, das mit seinen neuen gewaltigen Hallen von den Anstrengungen unseres Staates zeugt, eine leistungsfähige Schwerindustrie zu schaffen.

Hinter Hainsberg bietet die Landschaft plötzlich ein ganz anderes Bild. Links zweigt eine Schmalspurbahn in den Rabenauer Grund ab, und wir fahren in dem nunmehr bewaldeten Tal der Wilden Weißeritz weiter bis Tharandt. Hier beginnt ein Streckenabschnitt mit Steigungen, die eine Schiebelok erforderlich machen.

Auch unser Zug muß in Tharandt halten, damit sich die Schiebelokomotive an den Zug setzen kann. Wir begeben uns an das hintere Ende unseres Wagens, um dies zu beobachten. Auf einem Gleisstumpf neben den Hauptgleisen bemerken wir eine Lokomotive der Baureihe 58. Wir sehen, wie sie sich nach Zustimmung des Stellwerkswärters in Bewegung setzt. Langsam nähert sie sich unserem Wagen und berührt sanft die Puffer. Ein Rangierer hängt die Kupplung ein. Jetzt und bei der Abfahrt des Zuges können wir beobachten, wie sich Zug- und Schiebelok durch verschiedene Pfeifsignale verständigen. Um ihre Bedeutung zu erfahren, nehmen wir die Fahrdienstvorschriften zur Hand und lesen im § 59 (5) folgende Bestimmungen:

„Der Führer der Schiebelok gibt zum Zeichen, daß er zum Schieben bereit ist, das Achtungssignal. Auf den Abfahrauftrag gibt der Lokführer an der Spitze ebenfalls das Achtungssignal. Darauf öffnet der Führer der Schiebelokomotive den Regler soweit, daß diese ohne weiteres mitläuft, sobald sich der Zug in Bewegung setzt und gibt sodann nochmals das Achtungssignal. Nun setzt der Führer der ziehenden Lokomotive den Zug langsam in Bewegung.“

Das Anfahren mit Schiebelokomotive ist also gar nicht so einfach, wie es dem Außenstehenden erscheinen mag. Doch nur durch die soeben beschriebene Art ist ein Anfahren ohne große Stöße möglich.

Nun nehmen wir uns erst einmal Zeit, die Kupplung genauer zu betrachten. Es ist die sogenannte Kellersche Kupplung, die sich durch Seilzug vom Führerstand aus während der Fahrt lösen läßt. Sie hängt lose durch, während die Puffer durch den Druck der nachschiebenden Lok fest aneinander gepreßt sind.

Ein Blick auf beide Seiten der Strecke zeigt uns, daß wir uns auf einer typischen Mittelgebirgsstrecke be-

Bild 1 Ein Streckenabschnitt im Tal der Wilden Weißeritz. Hier werden selbst Triebwagen durch Lok der Baureihe 58 nachgeschoben



Bild 2 Ein Zug mit Schiebelok im Bahnhof „Edle Krone“, dessen Berggleis durch eine mehr als 20 m hohe Mauer abgestützt ist

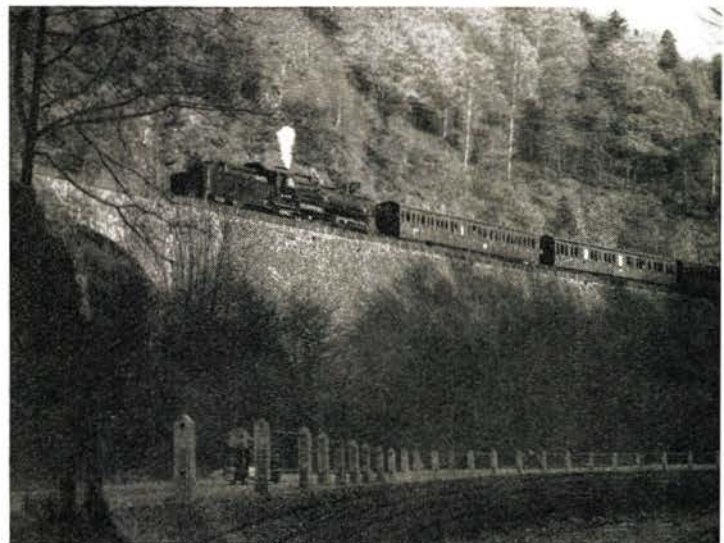




Bild 3 Einfahrt in den Bahnhof Klingenberg-Colmnitz aus Richtung Tharandt

finden. Der Bahnhof „Edle Krone“ ist an den Hang gebaut. Rechts ist der Bahnkörper durch eine mehr als 20 m hohe Mauer abgestützt (Bild 2). Tief unter uns erblicken wir die Straße und den Fluß. Doch wenige Augenblicke später befinden wir uns schon in einem Tunnel, in dem besonders laut das kräftige Arbeiten der Schiebelokomotive zu hören ist. Hinter dem Tunnel geht es in einem lieblichen kleinen Seitental weiter. Wir fahren an der Blockstelle „Seerenteiche“ vorbei, die an einer beliebten Gaststätte mit Gondelbetrieb liegt.

Kurz vor Klingenberg-Colmnitz, wo der Scheitelpunkt der Steigung liegt, bemerken wir von dem hinteren Wagenende aus, daß der Lokführer die Kupplung löst. Der Zug beschleunigt seine Fahrt. Bald gibt die Schiebelokomotive das Achtungssignal und bleibt langsam zurück. Der Lokführer darf nur allmählich den Regler schließen, um ein Zerreißen des Zuges zu vermeiden.

Im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz sehen wir Überholungsgleise, auf denen Güterzüge vor der Talfahrt zwecks Bremsprobe halten müssen. Außerdem muß eine Übergangsmöglichkeit für die Schiebelokomotive vom Berg- auf das Talgleis vorhanden sein (Bild 3).

Vor der Besprechung des zweiten Falles sind noch einige allgemeine Fragen zu klären, z. B. die, welche Höchst-

geschwindigkeit nachgeschobene Züge haben dürfen. Sie ist für Hauptbahnen auf 60 km/h, für Nebenbahnen auf 40 km/h festgelegt.

Das Regelzugschlußsignal bleibt bei nachgeschobenen Zügen stets am letzten Wagen. Die Schiebelokomotive bekommt das vereinfachte Schlußsignal.

Unter bestimmten Voraussetzungen dürfen zwei Schiebelokomotiven verwendet werden. In diesem Falle erhält die zweite Schiebelokomotive das vereinfachte Schlußsignal.

An Steilrampen, auf denen regelmäßig nachgeschoben wird, ist zumeist ein kleines Bahnbetriebswerk vorhanden. Es befindet sich auf dem Bahnhof, der am Fuße der zu überwindenden Steigung liegt.

Und nun zum Fall 2: Nachschieben mit Schiebelokomotive, die von der freien Strecke zurückkehrt. Im Prinzip gilt das, was für den ersten Fall gesagt wurde. Darüber hinaus ist auf Strecken, auf denen regelmäßig nachgeschoben wird, die Stelle gekennzeichnet, von der die nachschiebende Lokomotive zurückkehren soll. Dort steht das in Bild 4 dargestellte Signal.

Auf zweigleisigen Strecken kehrt die Schiebelokomotive auf dem falschen (linken) Gleis zurück. Vor der Einfahrt in den Bahnhof muß sie dann zunächst in Höhe des Einfahrsignals halten, ehe sie auf einen schriftlichen Befehl in den Bahnhof einfahren darf. Es kann aber auch an dieser Stelle ein besonderes Signal stehen: eine quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand, was bedeutet „Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven“ oder aber ein schwarzer, nach rechts geneigter Streifen in diesem Signal heißt „Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven“. Dieses Signal wird man auch nur dort aufstellen, wo regelmäßig nachgeschoben wird.

Beachtet man diese Hinweise, so ist auch im Modell ein vorbildgetreuer Nachschiebebetrieb möglich. Als Schiebelokomotiven verwendet man am besten Tenderloks oder aber schwere Güterzuglokomotiven.

Zum Abschluß unserer Betrachtungen wollen wir noch sagen, daß augenblicklich die Vorbereitungen für die Elektrifizierung der Strecke Karl-Marx-Stadt-Dresden getroffen werden. Im Jahre 1962 wird das Profil des Tunnels bei „Edle Krone“ (Bild 5) erweitert, und 1964 soll die Fahrleitung gelegt werden. Bei Einsatz von elektrischen Lokomotiven, die bedeutend größere Leistungen als unsere Dampflokomotiven aufweisen, müssen dann die Reisezüge nicht mehr nachgeschoben werden. Bei Güterzügen kann die Last wesentlich erhöht werden, ein Beweis mehr für die große Wirtschaftlichkeit elektrifizierter Strecken.

Bild 5 Einfahrt in den Bahnhof „Edle Krone“, der sich unmittelbar unterhalb des Tunnels befindet

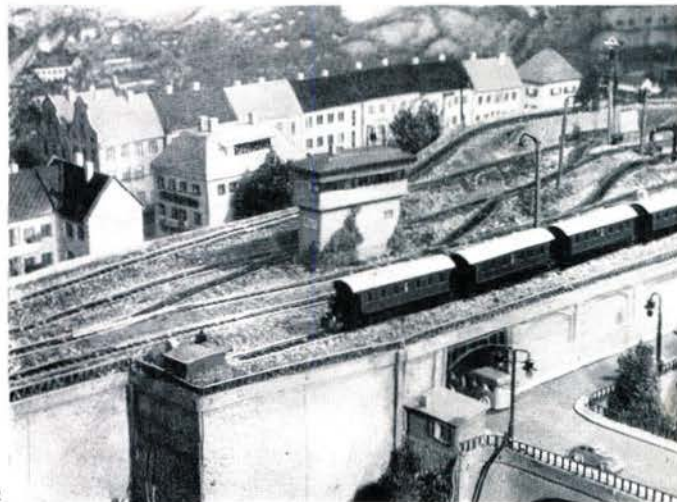
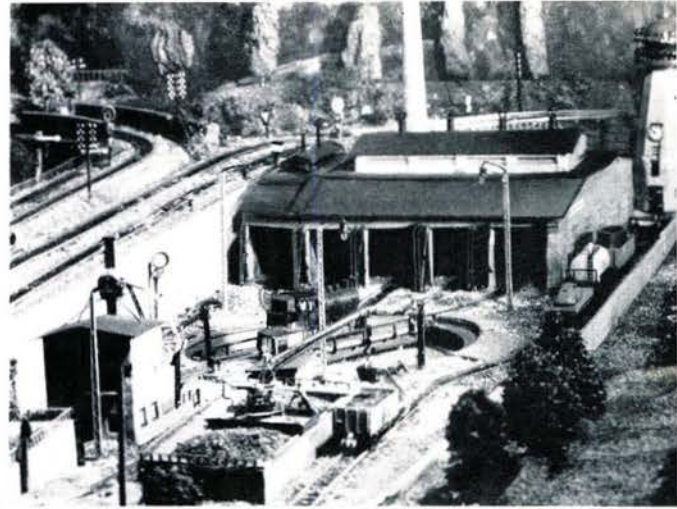
Bild 4 Haltesignal für nachschiebende Lokomotiven

Fotos: Verfasser



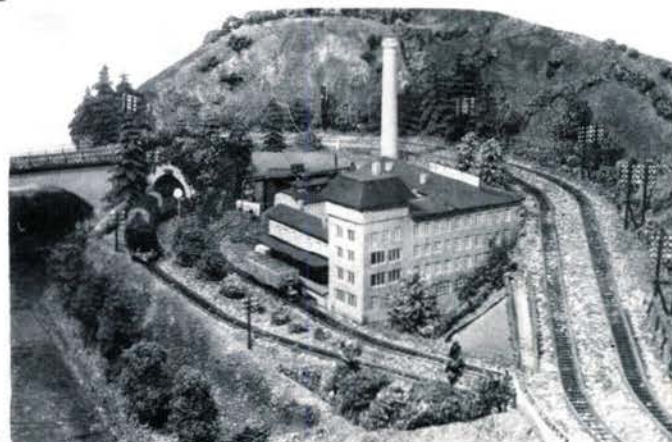
Das wünschen wir auch weiterhin unserem Leser K. Weber aus Leipzig. Er ist Altersrentner und baute sich an seinem Lebensabend eine TT-Anlage aus Zeuke-Material, die es einfach in sich hat und auf welche mancher andere Modelleisenbahner bestimmt stolz wäre. Wir berichteten übrigens schon einmal darüber, und zwar in unserem Heft 12 59. Inzwischen ist aber nicht nur viel Wasser auch die Saale hinuntergeflossen – Herr Weber nahm sich den Bahnhof der Saalestadt Weißenfels zum Vorbild –, sondern es hat sich auch einiges auf dieser herrlichen, mit sehr viel Liebe und Sachkenntnis gestalteten Modellbahnanlage getan. Dabei legte Herr Weber ganz besonderen Wert darauf, nicht nur eine vorbildliche landschaftliche Gestaltung vorzunehmen, sondern auch diese Modell-Landschaft bis ins Detail dem Original nachzubilden. Er legte uns Bilder vor, die einmal in der Natur an der Saalebrücke aufgenommen waren, und zum anderen das entsprechende Motiv seiner Anlage (siehe Titelbild Heft 8 1961) zeigten. Beides war bis auf den letzten Busch und Strauch übereinstimmend. Wenn das kein Modellbau ist...!

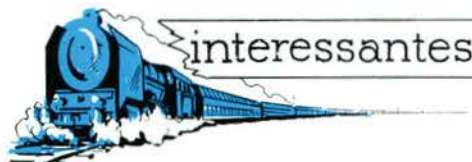
Fotos: G. Illner



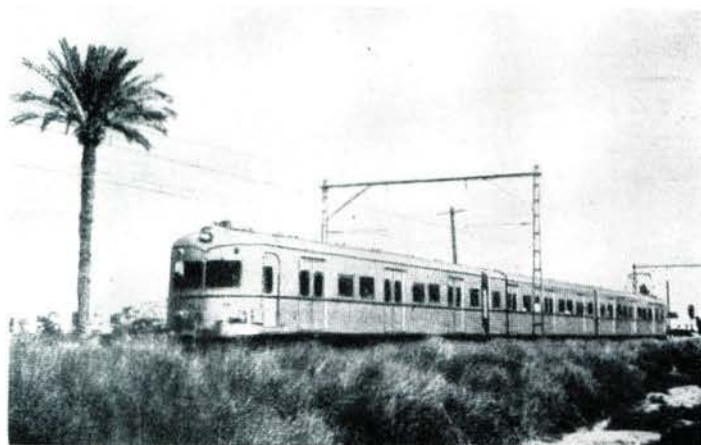
Recht viel Freude!

- Bild 1 Eine Lok wird dringend benötigt! Sie ist inzwischen aus dem Lok-Schuppen auf die Drehscheibe gefahren und wird nun an den Zug gesetzt
- Bild 2 Soeben fährt ein Personenzug am Stellwerk Wp 1 vorbei und läuft in den Bahnhof ein
- Bild 3 Reges Leben herrscht auf und an dem Bahnhof
- Bild 4 Für jeden größeren Betrieb, wie diese Schuhfabrik, ist ein direkter Gleisanschluß von großem Nutzen



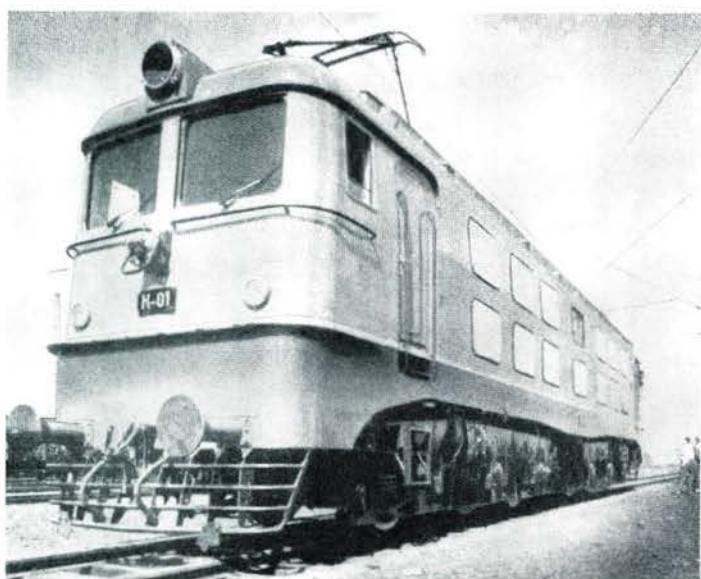
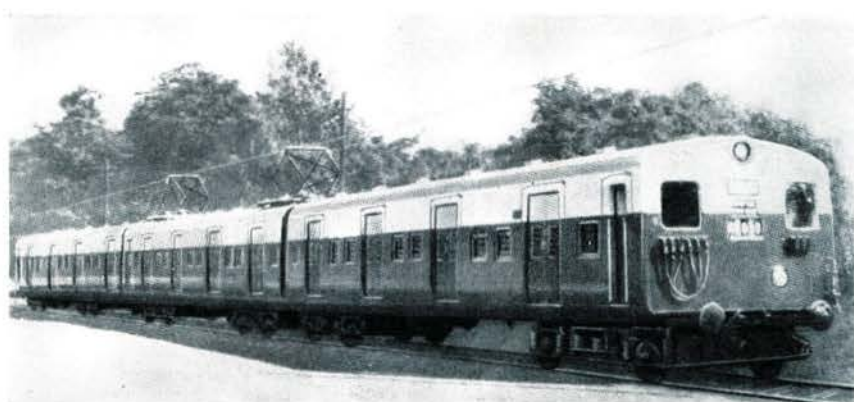


interessantes von den eisenbahnen der welt +



Dreitelliger 1500-V-Gleichstromtriebwagen der Ägyptischen Staatsbahnen für die Vorortstrecke Kairo-Heluon. Die Fahrzeuge erreichen 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, ihre Dienstlast beträgt 116,8 Mp

Auch die Indischen Staatsbahnen beschaffen für den Vorortverkehr dreiteilige Triebwagenzüge mit 105 km/h Höchstgeschwindigkeit bei einer Dienstlast von 120,5 Mp. Der Triebwagen befindet sich in der Mitte des Zuges, an beiden Enden läuft jeweils ein Steuerwagen



Stärkste sechssächsige Ellok, die jemals gebaut worden ist. Es ist eine Co'Co'-Lokomotive für die Sowjetunion, die 100 km/h erreichen kann. Dieser Typ soll schwerste Güterzüge in Ostsibirien befördern

Werkfotos