

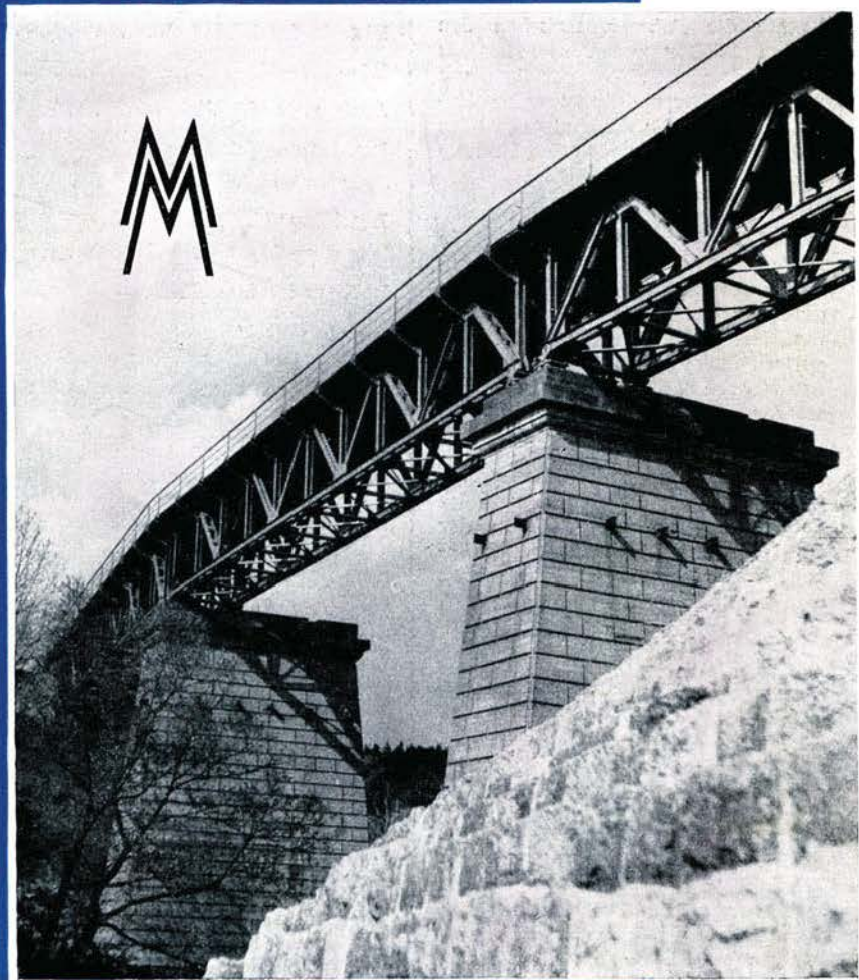
J A H R G A N G 8

S E P T E M B E R 1 9 5 9

9

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



V E R L A G D I E W I R T S C H A F T B E R L I N

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DML-







## Wissen Sie schon . . .

● daß in der Sowjetunion zwischen Moskau und Jaroslawl eine neue elektrische Schnellbahnverbindung in Betrieb genommen wurde? Dadurch konnte die Fahrzeit zwischen den beiden Städten durch den Einsatz von modernen Triebwagenzügen um fast die Hälfte verkürzt werden. Unser Bild zeigt die Abfahrt des ersten Zuges in dieser neuen Verbindung vom Bahnhof Jaroslawl Hbf.

● daß der Verschiebebahnhof Temple Mills im Osten von London zu einem der modernsten Bahnhöfe dieser Art ausgebaut wird? Durch ein automatisierten Ablaufberg und ein doppeltes System von Gleisbremsen können täglich 5000 Wagen behandelt werden.

● daß im Rahmen des Handelsvertrages zwischen Frankreich und der Sowjetunion die Staatsbahnen der UdSSR fünfzig Elloks angekauft haben? Die Erprobung der Lokomotiven erfolgt auf sowjetischen Strecken.

● daß die Leistungen der Bonner Bundesbahn in den ersten vier Monaten dieses Jahres geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres waren? Die Zahl der beförderten Personen sank allein um 7,7 Prozent.

● daß auf dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt ein neues Hochhaus kurz vor seiner Vollendung steht, das als Sozialgebäude für die Angehörigen der Deutschen Reichsbahn dienen wird? Der großzügig eingerichtete moderne Bau kostet 530 000 DM — wiederum ein Beweis, daß in der DDR für soziale und kulturelle Belange jährlich große Mittel zur Verfügung gestellt werden.

## AUS DEM INHALT

Klaus Königstadt	
<b>Sozialistische Beziehungen zwischen Handel und Produktion herstellen!</b>	229
Manfred Hollatz	
<b>H0-Modellbahnanlage „Driesen-Liepe“</b>	231
Fritz Hornbogen	
<b>Die 01 49 der PKP als Modell-Lokomotive</b>	233
<b>Ein leidenschaftlicher Bastler</b>	235
<b>Interessantes von den Eisenbahnen der Welt</b>	236
Hans Köhler	
<b>Neue Oberleitungs-Revisionstriebwagen</b>	237
Friedrich Busko	
<b>Bauanleitung für einen Bockkran</b>	240
Dr.-Ing. habil. Harald Kurz	
<b>Schiene, Gleis und Radsatz bei Modelleisenbahnen</b>	242
Ing. Günter Fromm, Lothar Graubner	
<b>„Old-timer“ aus Württemberg</b>	243
Helmut Kohlberger	
<b>Klima-Schneepflug</b>	247
<b>Bist du im Bilde?</b>	248
<b>H0 — TT — K — alles vom VI. Modellbahnwettbewerb</b>	249
<b>Auch gute Architekten</b>	250
Ing. Lubos Kotnauer	
<b>„Der Blaue Pfeil“ der ČSD</b>	251
Ing. Klaus Gerlach	
<b>Das neue Signalbuch der DR</b>	252
<b>Beilage: Normenblätter</b>	

### Titelbild

Imposant überspannt die Eisenbahnbrücke das Tal bei Martinroda an der Strecke Arnstadt — Ilmenau im Thüringer Land. Foto: Illner, Leipzig

### Rücktitelbild

Große Beachtung bei alt und jung fanden die zum VI. Modellbahnwettbewerb eingereichten Modelle in Erfurt. Foto: Hecker, Erfurt

## IN VORBEREITUNG

10 Jahre DDR — 10 Jahre Rückblick auf das Modellbahnwesen  
Bauanleitung für einen Leichttriebswagen mit Beiwagen (DR)

Lokarchiv: Güterzuglokomotive der Baureihe 58<sup>30</sup>

## BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Heinz Bartsch, Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

**Herausgeber:** Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze, **Redaktion „Der Modelleisenbahner“**, Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz, erscheint monatlich; Bezugspreis 1,— DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25—31, und alle DEWAG-Fillialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 5. **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

## Sozialistische Beziehungen zwischen Handel und Produktion herstellen!

*Im Heft 7/59 begannen wir mit dem Artikel „Der Handel und die Modelleisenbahn“ ein Gespräch, das allgemein ein weites Echo gefunden hat. Kein Wunder, denn diese Diskussion wurde wirklich fällig. Inzwischen bekamen wir dadurch auch Gelegenheit, an mehreren Beratungen über das gesamte Problem teilzunehmen und einen genaueren Überblick zu erhalten. Heute können wir daher unseren Lesern bereits berichten, daß weniger die Arbeit der Großhandelskontore für die unzureichende Versorgung mit Modellbahnartikeln in Frage kommt, als mehr die schlechte Plandisziplin einiger Herstellerbetriebe. Wir setzen daher heute die Diskussion über diese Frage mit folgendem Beitrag fort. Die Redaktion*

Offensichtlich haben wir mit unserem Leitartikel im Heft 7 genau ins Schwarze getroffen! Das muß man jedenfalls den vielen Zuschriften an die Redaktion entnehmen, die zu den verschiedenen Problemen Stellung nehmen, kritisieren und Vorschläge unterbreiten.

Worum geht es im Prinzip und was soll erreicht werden. Es geht darum, daß den vielen Tausend Modelleisenbahnern schnellstmöglich in den dafür zuständigen Einzelhandelsgeschäften die Erzeugnisse der Modelleisenbahnindustrie zum Kauf angeboten werden, die sie zur Zeit noch vermissen. Es geht hier nicht darum, den Schwarzen Peter weiterzuschieben, die Schuld nur beim anderen zu suchen und an Hand eines statistischen Zahlenmaterials beweisen zu wollen, daß man doch tatsächlich alles getan hat, um die Wünsche der Modelleisenbahner voll zu befriedigen. Es geht hier fernerhin nicht um eine grundsätzliche Diskussion über die Fehler und Mängel der Produktion oder etwa des Handels, sondern es geht einzig und allein um die Verbesserung der augenblicklichen Lage auf dem Modelleisenbahnmarkt.

Die vor einigen Wochen in Leipzig durchgeführte Handelskonferenz hat klar und eindeutig die Fehler und Mängel gezeigt, die es gilt, in sehr kurzer Zeit zu überwinden, und hat fernerhin die Mittel und Wege gewiesen, die zu einer Verbesserung der gesamten Situation, und dies nicht nur auf dem Gebiet des Angebots von Modelleisenbahnerzeugnissen, beschränkt werden müssen. Wenn auf der Handelskonferenz festgestellt wurde, daß sich im Handel, also in den Geschäften, die Ergebnisse der Produktion widerspiegeln und daß es sich hier zeigt, ob richtig geplant und bedarfsgerecht produziert wurde, so trifft das auch vollinhaltlich auf die Lage in der Modelleisenbahnindustrie zu. Einen breiten Raum in seinen Ausführungen auf der Handelskonferenz widmete Walter Ulbricht den Fragen der Gemeinschaftsarbeit zwischen der Produktion und dem Handel. Er bezog sich auf die von der Wirtschaftskommission des Zentralkomitees und vom Politbüro verabschiedeten Thesen, als er sagte, daß der Handel in Zukunft den Betrieben, die nicht bedarfsgerecht und entsprechend dem Weltniveau produzieren, keine Ware mehr abnehmen wird. Zwischen

der Produktion und dem Handel, so forderte Walter Ulbricht, müssen sich sehr rasch neue sozialistische Beziehungen entwickeln, deren unausbleibliches Ergebnis in der bedarfsgerechten, dem Weltniveau und den Verträgen entsprechende Herstellung von Waren und damit in der sichtbaren Verbesserung der Versorgung unserer Bevölkerung bestehen muß.

Die bei der Redaktion eingegangenen Stellungnahmen zu dem oben erwähnten Leitartikel stammen in der Mehrzahl aus dem Handel. So erklärt sich zum Beispiel die Großhandelsgesellschaft Wohn- und Kulturbedarf Dresden in ihrer Stellungnahme nicht einverstanden mit den genannten Gründen über die schlechte Belieferung des Einzelhandels. Nachweisbar liegt es einzig und allein an der Nichteinhaltung der von dem Großhandel gestellten Liefertermine durch die Produktionsbetriebe, heißt es hier wörtlich. Diese Großhandelsgesellschaft fordert vom Ministerium eine Überprüfung der Lieferrückstände der Produktionsbetriebe (vor allem des VEB Elektroinstallation Oberlind, Piko) und das Schaffen neuer Möglichkeiten für Kapazitätserweiterungen. Erfreulicherweise sagt die GHG Wohn- und Kulturbedarf Dresden nicht nur ihre Meinung zur Bedarfsdeckung, sondern auch zum Problem des fachgerechten Handelns. So wird sie noch im zweiten Halbjahr 1959 Qualifizierungslehrgänge durchführen, um vor allem die noch im staatlichen und genossenschaftlichen Einzelhandel vorhandenen fachkundigen Verkaufskräfte durch praktische Beispiele eng mit dem Sortiment vertraut zu machen. Die GHG begrüßt unseren Vorschlag, Modelleisenbahnen nur noch zentral in Fachgeschäften zu handeln, und ist gern bereit, die Leiter der HO- und Konsumgenossenschaft beratend zu unterstützen.

Ebenso begrüßenswert ist auch das Vorhaben der Konsumgenossenschaft Berlin-Lichtenberg, noch im Laufe dieses Jahres ein Spezialgeschäft für Modelleisenbahnartikel unter der Leitung eines erfahrenen Fachmannes zu eröffnen.

Soweit zum Handel. Wie sieht es nun bei der Produktion aus? An erster Stelle ist hier der VEB Elektroinstallation Oberlind (Piko) zu nennen. Dieser Betrieb hat zur Zeit mehrere 100 000 DM Planrückstände gegenüber dem Großhandel. Das bedeutet, daß zum Beispiel



allein dem Großhandelskontor Kulturwaren Leipzig eine volle Monatslieferung fehlt. Beim Großhandelskontor Schwerin hat dieser Betrieb drei Monate Lieferrückstände. Leider liegt zur Zeit der Redaktion noch keine Stellungnahme dieses für das Modelleisenbahnwesen so wichtigen Betriebes vor, so daß man sich kein abschließendes Urteil über die Ursachen der Rückstände erlauben kann. Fest steht zum augenblicklichen Termin jedenfalls, daß Piko mit erheblichen objektiven Schwierigkeiten zu kämpfen hat, und fest steht wohl auch, daß der Betrieb allein, zumindest mit den objektiven Schwierigkeiten, nicht fertig wird. Auf einer Anfang August im Betrieb selbst durchgeführten Besprechung mit dem Handel wurden diese Mängel offensichtlich. Der VEB Elektroinstallation Oberlind beklagt sich zu recht über eine mangelhafte Unterstützung seitens der Staatlichen Plankommission und der Räte der Bezirke Karl-Marx-Stadt und Suhle bei der Beschaffung entsprechender Produktionsräume. Es handelt sich um die ehemaligen Räume einer Steppdeckenfabrik, die dem Betrieb wohl zugesprochen wurden, über die er zur Zeit jedenfalls noch nicht vollständig verfügen kann. Hier wäre ein dankbares Aufgabengebiet für die zuständigen staatlichen Organe im Hinblick auf die operative Unterstützung des Betriebes zur Erfüllung seiner Aufgaben im Rahmen der Herstellung hochwertiger industrieller Konsumgüter.

Man sollte meinen, daß diese Unterstützung nicht nur von der Staatlichen Plankommission und den genannten Räten der Bezirke gegeben werden sollte, sondern daß es auch ganz besonders die VVB Elektrogeräte interessieren müßte.

Das ist aber nur die eine Seite der Mängel bei Piko. Die andere Seite ist die Tatsache, daß in der innerbetrieblichen Situation des VEB Elektroinstallation Oberlind eine ganze Reihe von Dingen einer dringenden Änderung bedarf, wenn der Plan des Betriebes wirklich sortimentsgerecht erfüllt werden soll. Lediglich ein Bemühen um das Aufholen der Planrückstände hilft hier nicht allzu viel weiter. Besondere Bedeutung kommt bei Piko, wie auch in allen anderen Betrieben, dem sozialistischen Wettbewerb zu. Die verantwortlichen Wirtschaftsfunktionäre sowie die Leitungen der gesellschaftlichen Organisationen sollten sich mit allen zur Verfügung stehenden Kräften dafür einsetzen, daß auch im Herstellerbetrieb der Piko-Bahnen endlich die Voraussetzungen geschaffen werden, um den Werk tätigen dieses Betriebes die Teilnahme am sozialistischen Wettbewerb zu ermöglichen. Zum Zeitpunkt der oben angeführten Besprechung war von einem wirklichen Wettbewerb bei Piko noch nichts zu spüren, lediglich die ersten Vorstellungen zur Organisierung eines solchen waren vorhanden. Noch ein Wort zur Frage der sortimentsgerechten Produktion bei Piko. Nicht nur die Erfüllung des Planes schlechthin, sondern die Erfüllung des Planes nach vertraglich gebundenem Sortiment ist für die Versorgung von ausschlaggebender Bedeutung. Fest steht zum Beispiel, daß dieser Betrieb seine Produktion in der Position „Trafos“ erfüllt hat und mit der Produktion der entsprechenden Menge Triebfahrzeuge stark nachhinkt. Es geht aber nicht an, sich die Rosinen aus dem Kuchen zu picken und vorrangig solche Positionen zu erfüllen, die sich günstig auf die Gesamtplanerfüllung des Betriebes auswirken. Auch bei Piko muß daher der sogenannten Tonnen-Ideologie energisch zu Leibe gegangen werden. Weder beim Handel noch beim Käufer wird der Betrieb aber auch nicht das geringste Verständnis für eine derartige „Planerfüllung“ finden.

Sieht man sich im Berliner Raum um, so findet man bei den halbstaatlichen Betrieben Zeuke & Wegwerth KG und Herr KG völlig verschiedene Situationen vor. Der erstgenannte Betrieb ist im Augenblick auf

Grund der vorhandenen Maschinenkapazität und auch wegen fehlender Arbeitskräfte nicht in der Lage, die Nachfrage des Handels voll zu befriedigen. Materialschwierigkeiten hingegen bestehen in der Regel nicht. Nach den staatlichen Plänen soll die Firma Zeuke & Wegwerth KG in der Zukunft vergrößert und der Export stark erweitert werden. Der andere Betrieb Herr KG kann die vom Handel geforderte Menge seiner Produktion voll decken und hat die Lieferverträge des ersten Halbjahres 1959 erfüllt. Die Zusammenarbeit dieses Betriebes mit dem Großhandel kann man als gut bezeichnen. Dies findet auch in den erfüllten Verträgen seine volle Bestätigung.

Auf der am 30. Juni dieses Jahres in Zwickau durchgeführten Besprechung der Werkuntergruppe Modelleisenbahn ist übrigens dem Betrieb Herr KG von Piko angeboten worden, Kooperationsbeziehungen aufzunehmen. Leider konnten diese bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf Grund von innerbetrieblichen Umständen bei Piko noch nicht verwirklicht werden. Es bleibt daher nur im Interesse aller Beteiligten zu wünschen, daß der VEB Elektroinstallation Oberlind den bereits in geringem Umfang beschrittenen Weg der Zusammenarbeit mit noch aufnahmefähigen Betrieben schnell und zügig weitergeht.

Soweit also der derzeitige Stand der Diskussion um die Probleme, die wir im Heft 7/59 zur Sprache brachten. Es zeichnet sich jetzt schon soviel ab: Die Produktion insgesamt gesehen kann den Bedarf des Handels zur Zeit noch nicht decken, und dadurch kann natürlich der Handel seinerseits auch nicht alle Wünsche der zahlreichen Modelleisenbahner befriedigen. Die größeren Anstrengungen müssen daher die Produktionsbetriebe machen; sie müssen alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die vertraglichen Verpflichtungen mit dem Handel unbedingt zu erreichen und ständig einzuhalten. Hierzu gehört der sozialistische Wettbewerb genauso gut wie die Arbeit nach Neuerer methoden, ebenso müssen alle möglichen Reserven auf dem Gebiete des Materials, der Arbeitskräfte und der Maschinenkapazität ausgeschöpft werden. Auch an das Neue in unseren Betrieben sollte man denken, nämlich die Tätigkeit der Brigaden der sozialistischen Arbeit und die der sozialistischen Arbeitsgemeinschaften. Der Handel seinerseits muß in Zukunft mehr als bisher von seinem Recht Gebrauch machen, direkt auf die Produktion einzuwirken.

Für das Tempo der sozialistischen Umgestaltung in unserer Republik und für die ständige Verbesserung der Versorgung der Werk tätigen, ist die schnelle Entwicklung der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit zwischen der Produktion und dem Handel von prinzipieller Bedeutung. Das trifft u. a. auch auf die richtigen Verbindungen zwischen der Leichtindustrie und dem Handel zu. Man muß bei dieser grundlegenden Frage davon ausgehen, daß unter unseren sozialistischen Produktionsverhältnissen weder die Produktion noch der Handel Selbstzweck, sondern vielmehr Mittel zum Zweck, wichtige Instrumente zur erfolgreichen Durchführung der sozialistischen Umgestaltung zum Aufbau unserer neuen Gesellschaftsordnung sind. Millionen Werk tätige unserer Republik schaffen tagtäglich neue, schönere und bessere Waren, Werk tätige sind es auch, denen Tag für Tag durch eine qualitäts- und bedarfsgerechte Versorgung und Handelstätigkeit die Erfolge ihrer Arbeit sichtbar zu machen sind. Aus der nur für den Sozialismus charakteristischen Übereinstimmung dieser grundlegenden Interessen unserer Werk tätigen als Produzenten und Konsumenten ergibt sich die Möglichkeit und Notwendigkeit der Herstellung neuer Beziehungen, der Anwendung verschiedenster Formen der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit zwischen der Produktion und dem Handel.

K. Königstadt



Wie bei jeder ernsthaften Arbeit, sollte auch beim Bau einer Modellbahnanlage am Anfang die Planung stehen. So hielt auch ich es bei der Ausarbeitung des Gleisplanes für die Modelleisenbahnanlage Driesen-Liepe. Dazu stellte ich als Planungsgrundlage folgende Punkte auf:

1. Die Anlage soll im halben Zimmer unserer künftigen  $2\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wohnung vom Großblockbau – Typ Q 3 a – untergebracht werden.
2. Sie soll jederzeit in einzelne Teile zerlegbar sein, um sie transportieren und auf kleinstem Raum staubsicher unterbringen zu können.

$\frac{1}{2}$  Zimmer – Typ Q 3 A

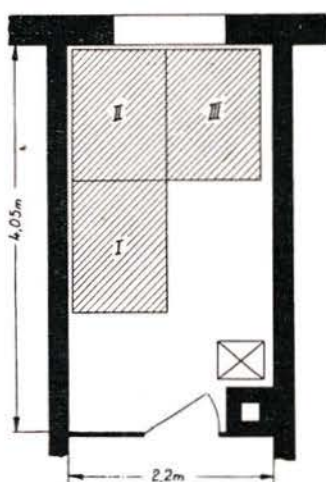


Bild 1 Grundriß eines halben Zimmers für eine Modellbahnanlage.

3. Es soll ein kleines Bahnbetriebswerk mit allen dazu notwendigen Einrichtungen dargestellt werden.
4. Die Anlage soll einen Güterbahnhof mit Ablaufberg erhalten.

Die Ausarbeitung dieser Punkte sah dann etwa so aus: 1. Das wichtigste war die Größe des halben Zimmers. Dazu besorgte ich mir einen Grundriß der Wohnung und zeichnete die Anlage grob ein, unter der Voraussetzung, daß an der Tür noch ein Schrank von 1,20 m Breite stehen soll. Als günstigste Lösung ergab sich dabei die Form eines Winkels in der Größe  $2,70 \times 2,0$  m (Bild 1). Innerhalb dieses Winkels soll das Schaltpult untergebracht werden.

2. Auf Grund dieser zwangsläufigen Maße und alle Platten gleich groß zu gestalten, ergaben sich folgende Abmessungen:

Drei Platten zu je  $1,35 \text{ m} \times 1,0 \text{ m}$ . Diese Maße stellen etwa die Grenze für einzelne transportable Anlagenteile dar. Jede dieser drei Sektionen erhält einen durch Querstreben versteiften Holzrahmen mit einem Belag aus Hartfaserplatten.

Entsprechend den sich ergebenden Höhenmaßen aus Rahmenhöhe und Plattenaufbau (Bahnhochbauten bzw. Berge) wird dann eine Kiste gebaut, in die von vorne die drei Platten eingeschoben werden (Bild 2). Auf diese Weise ist die Anlage staubsicher untergebracht und beansprucht nur noch einen Platz von  $1,35 \times 1,0$  m im Grundriß. Wird die Kiste entsprechend stabil gebaut (etwa mit einem Rahmen aus Winkeleisen), kann

die Anlage auch zu Ausstellungen transportiert werden, ohne unter dem Transport zu leiden.

3. Das Bahnbetriebswerk wurde beinahe vollständig auf der Platte I innerhalb der halbkreisförmig verlaufenden Hauptstrecke untergebracht.

Zum Wenden der Loks wurde eine direkte Verbindung (Gleis 10) von den Bahnhofsgleisen zur Drehscheibe vorgesehen, während zum Bekohlen und zur weiteren Lokbehandlung der innere Halbkreis befahren werden muß. Von diesem zweigt das Einfahrgleis 11 ab, von dem wiederum die Bekohlungsgleise 11a und 11d ausgehen. Das dritte abzweigende Gleis 11b ist das Kohlenwagengleis für den Bansen.

So wie bei der Reichsbahn sind auch im Modell-Bw die Behandlungsanlagen in der Reihenfolge der vorzunehmenden Arbeiten getrennt. Zuerst wird die Lok bekohlt, dann fährt sie weiter zur Schlackenrube. Hier sind im Plan zwei Schlackenaufzüge vorgesehen, die die Schlacke in den auf Gleis 11c stehenden Schlackewagen befördern. Wasser kann die Lok beim Bekohlen oder beim Entschlacken erhalten. An Gleis 11a ist dann noch eine Behandlungsanlage mit Hochbunker vorgesehen.

Als Vorbild für die Drehscheibe wählte ich die zwar etwas veraltete, aber für meinen zukünftigen Lokpark ausreichende 20 m-Drehscheibe. Da nur Loks der Baureihen 24, 64 und 80, also von kurzer Länge zum Einsatz kommen sollen, reicht die Scheibe vollkommen aus. Daraus ergibt sich auch die Länge des Rechteck-Lokschuppens mit drei Ständen und angebauter Werkstatt. Auch an einen Wasserturm und ein Übernachtungsgebäude für das Lokpersonal wurde bei der Planung des Bahnbetriebswerkes gedacht.

4. Durch die Verlegung der Hauptgleise des Bahnhofs Driesen unter einem Winkel von  $15^\circ$ , ergibt sich bei Verwendung von  $15^\circ$ -Weichen eine gute Platzausnutzung für den Güterbahnhof. Dieser umfaßt die Gleise 6 bis 9 und das Ausziehgleis 9a mit dem Ablaufberg.

Die Gleise 7 und 8 enden an einer Kopframpe und können zwei bzw. einen Wagen aufnehmen. Das Gleis 9 hat eine Kapazität von drei Wagen am Güterschuppen und drei Wagen an der Stückgüterladerampe. Reicht diese Kapazität nicht aus, so können noch zusätzlich

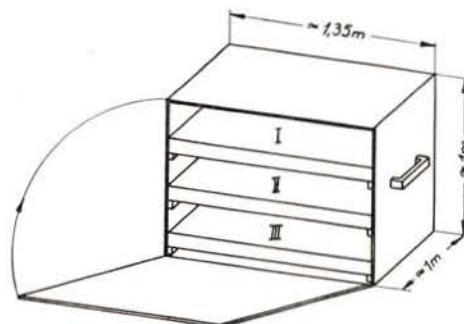


Bild 2 Kasten zur Unterbringung der Anlagenteile.

sechs Wagen durch eine einfache Erweiterung der Anlage um ein Brett von etwa  $10 \times 65$  cm (siehe Strichpunkt-Linie in der Zeichnung abgestellt werden. Dadurch wird allerdings eine doppelte Kreuzungsweiche erforderlich.

Nachdem die Hauptbedingungen des „Grundprojektes“ erfüllt waren, ging es an die weitere Ausgestaltung der



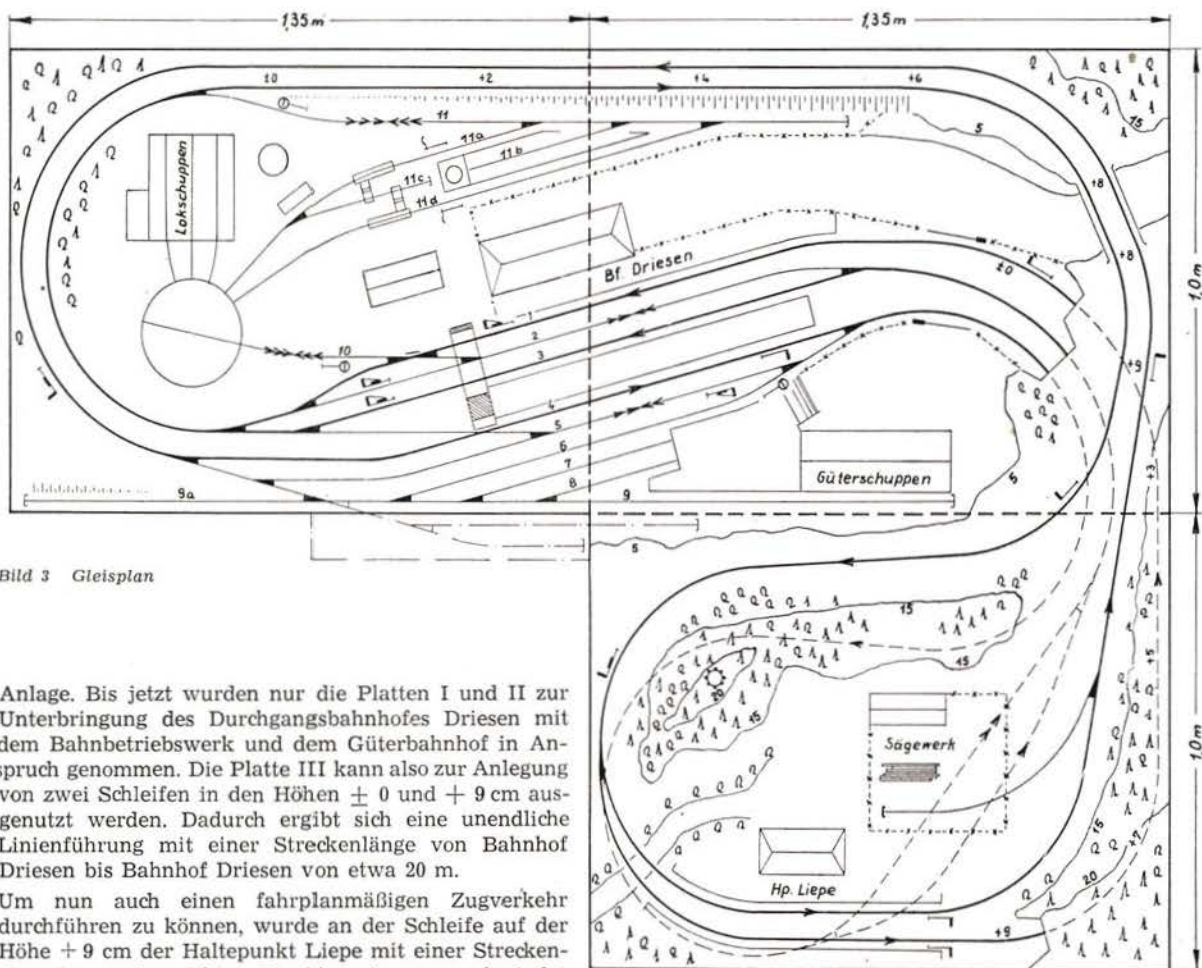


Bild 3 Gleisplan

Anlage. Bis jetzt wurden nur die Platten I und II zur Unterbringung des Durchgangsbahnhofes Driesen mit dem Bahnbetriebswerk und dem Güterbahnhof in Anspruch genommen. Die Platte III kann also zur Anlegung von zwei Schleifen in den Höhen  $\pm 0$  und  $+9$  cm ausgenutzt werden. Dadurch ergibt sich eine unendliche Linienführung mit einer Streckenlänge von Bahnhof Driesen bis Bahnhof Driesen von etwa 20 m.

Um nun auch einen fahrplanmäßigen Zugverkehr durchführen zu können, wurde an der Schleife auf der Höhe  $+9$  cm der Haltepunkt Liepe mit einer Streckenabzweigung eingerichtet. Die Abzweigung verschwindet hinter dem Haltepunkt in einem Tunnel und stößt im Bahnhof Driesen wieder mit der Hauptstrecke zusammen. Um zu verhindern, daß der Zug gleich wieder in Driesen ankommt, kann er im Tunnel für längere Zeit abgestellt werden.

In der unterirdischen Strecke in Höhe  $\pm 0$  ist ein Überholungsgleis mit einer Abstelllänge von 80 cm eingeplant, das die Funktion eines Bahnhofs übernimmt. Um die Gestaltung der Platte III etwas zu beleben, wurde hinter dem Haltepunkt Liepe ein Industrieanschluß für ein Sägewerk, eventuell mit einer Bockkranstraße, vorgesehen.

Zur Kontrolle der Landschaftsgestaltung stellte ich aus einer Modelliermasse ein Modell der Anlage im Maßstab 1:5 her. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse, wie Lage der Brücke und der Tunnelportale, Gleisführung auf der Höhe  $+9$  cm usw., fanden dann ebenfalls ihren Niederschlag im endgültigen Gleisplan.

Ich hoffe, mit diesem Beitrag besonders denen, die ebenfalls erst eine Anlage aufbauen wollen, den Grundstock zu eigenen Gedanken über Planung und Aufbau gegeben zu haben.

**Anmerkung der Redaktion:** Dem Autoren sind einige, die Arbeit kaum schmälern Fehler unterlaufen, die wir richtigstellen wollen. Der Haltepunkt Liepe ist als Bahnanlage eine Haltestelle, da eine Abzweigstelle und noch ein Anschluß vorhanden sind. Die Bezeichnung der Haupt- und Nebengleise stimmt nicht ganz. Vom Empfangsgebäude gesehen, bezeichnet man der Nummernfolge nach zunächst die durchgehenden Hauptgleise und dann die Nebengleise. Weiterhin halten wir es für richtig, beim Anschlußgleis 11 und beim Sägewerkanschluß je eine Schutzweiche vorzusehen.

### Die R 50 rekonstruiert!

Nach unserem Hinweis im Leitartikel des Heftes 5/1959 „Strukturwandel im Zugförderungsdienst“ haben sich einige Leser gleich ihre Piko R 50 vorgenommen und sie „rekonstruiert“, d. h. mit einer Mischvorwärmanlage ausgerüstet. Hier eine Rekolok unseres Lesers Helmut Bachmann aus Leipzig. Herr Helmut Pelz aus Magdeburg sandte uns ebenfalls ein Bild seiner umgebauten Lok zu, die wir aber aus Platzgründen nicht mehr veröffentlichen konnten.

Die Redaktion





## Die Ol 49 der PKP als Modell-Lokomotive

Паровоз № Ол 49 Польской Гос. жел. дор. в качестве модельного локомотива

The Ol 49 of Polish state railway (PKP) as model lokomotive

La locomotive à vapeur du chemin de fer national polonais (PKP) en modèle, série Ol 49

DK 688.727.828.165

Vor einiger Zeit sah ich ein Bild und die Übersichtszeichnung der polnischen Reisezuglok Ol 49. Da sich Treibraddurchmesser und Kuppelradachsstand fast mit dem Achsstand der Baureihe 23 decken, tauchte sofort der Gedanke auf, ein Pikogetriebe zum Nachbau der Ol 49 zu verwenden. Der Vor- und Nachläuferachsstand deckt

sie neben eine Pikolok R 23, so hat man eine in ihrem Aussehen vollkommen andere Maschine, welche durch ihre kurze gedrungene Bauart und den charakteristischen Tender keine Ähnlichkeit mehr mit der R 23 hat. Sie wird dann zur weiteren Belebung unserer Modellbahnanlage beitragen.

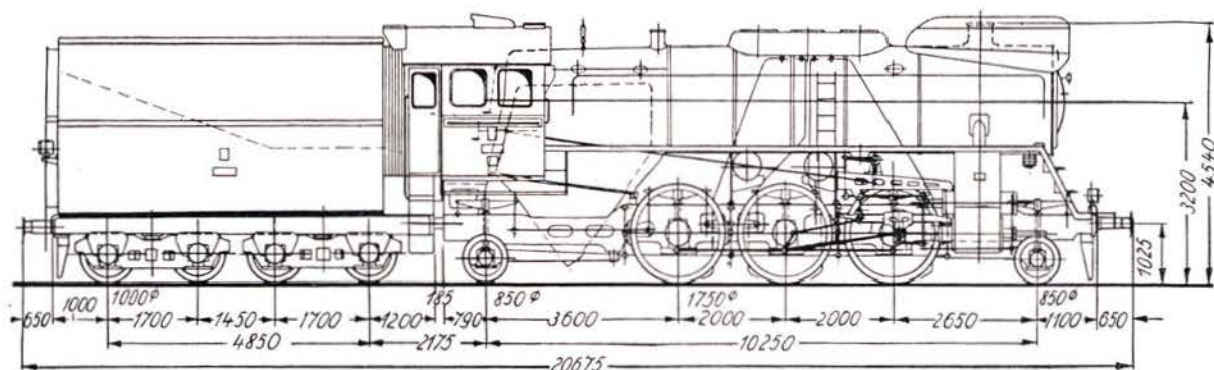


Bild 1 Maßskizze der Reihe Ol 49 der PKP.

Zeichnung: Köhler, Erfurt

sich allerdings nicht mit dem der Baureihe 23. Für einen geschickten Bastler wird es aber nicht schwer sein, die Gewichtspakete des Vor- und Nachläufers soweit zu kürzen, damit das auf der Zeichnung angegebene Achsstandsmaß herauskommt. Außerdem müssen im Nachläufer die Räder mit 14 mm  $\varnothing$  gegen solche von 11 mm  $\varnothing$  ersetzt werden. Der Zylinderblock kann ebenfalls verwendet werden. Er wird durch Aufleimen von Hartgewebestücken bis unter die Laufbleche verlängert. Dazu eignet sich am besten Duosan-Rapid. Die Drehgestelle des Tenders mit den Achsblenden haben ebenfalls Verwendung gefunden. Sie wurden lediglich etwas verkürzt und in der Umrissform nachgearbeitet. Am Getriebe, Vor- und Nachläufer sowie an den Tenderdrehgestellen wurde bewußt so wenig als möglich verändert, damit die guten Fahreigenschaften der R 23 erhalten bleiben. Es dürfte nun keine allzu großen Schwierigkeiten bereiten, Kessel und Führerhaus sowie den Tender nach der Übersichtszeichnung herzustellen.

Alle wichtigen Funktionsmaße zur Auflage des Lokgehäuses auf dem hinteren Schleppegestell sind aus der Schnittzeichnung A-B zu entnehmen. Der Motor muß im Lokkessel genügend Platz bekommen, damit die gute Kurvengängigkeit gewahrt bleibt. Da Motor und Lokgehäuse entgegengesetzte Polarität führen, ist es günstig, um evtl. Kurzschlüsse zu vermeiden, den Motor mit einem dünnen Stück Isolationspapier zu bekleben. Alles andere ist aus der Übersichtszeichnung zu ersehen, so daß sich eine weitere Beschreibung erübrigt. Wenn die Lok dann fertig ist, und man stellt

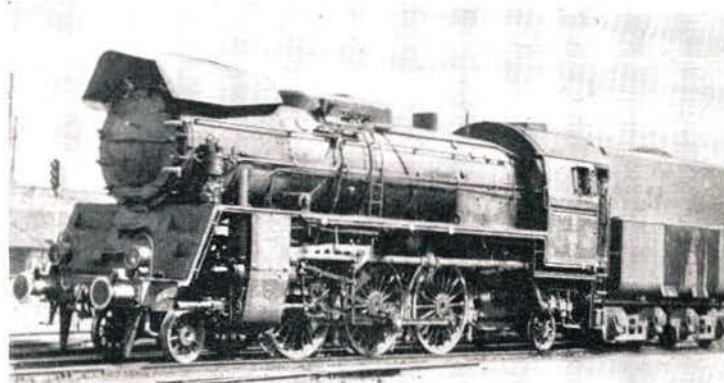
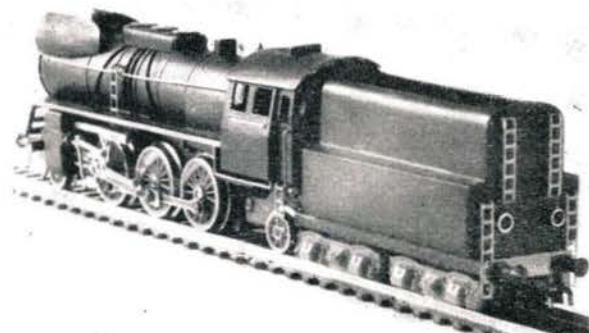


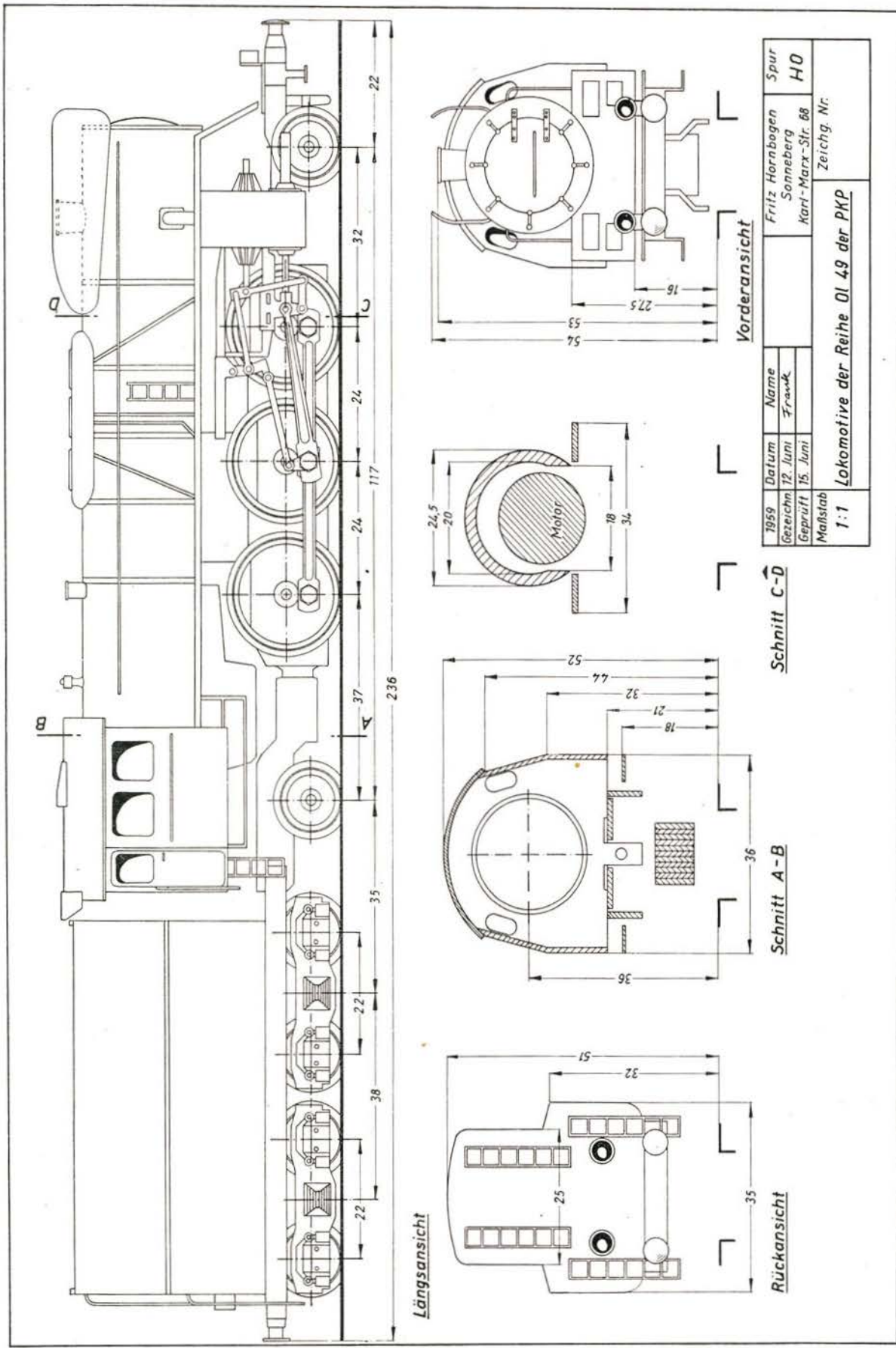
Bild 2 Die Ol 49 der PKP wird vor allem für den Ersatz älterer Reisezuglokomotiven verwendet.

Foto: Archiv

Bild 3 Das Modell der Ol 49. Ganz deutlich ist die kurze gedrungene Bauart sowie der charakteristische Tender zu erkennen.

Foto: Hornbogen, Sonneberg (Thür.)

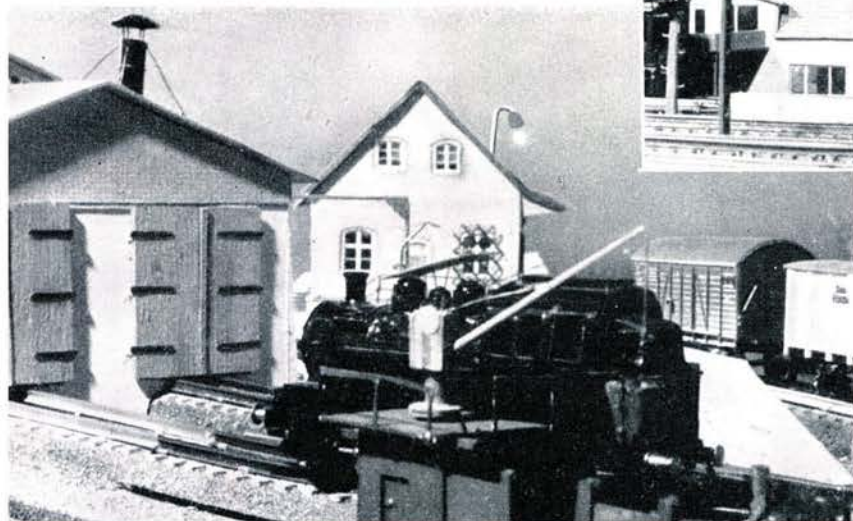
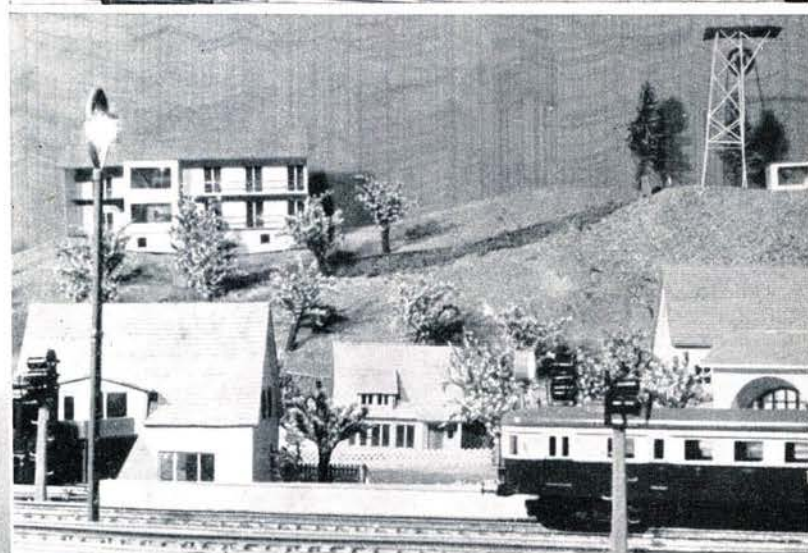
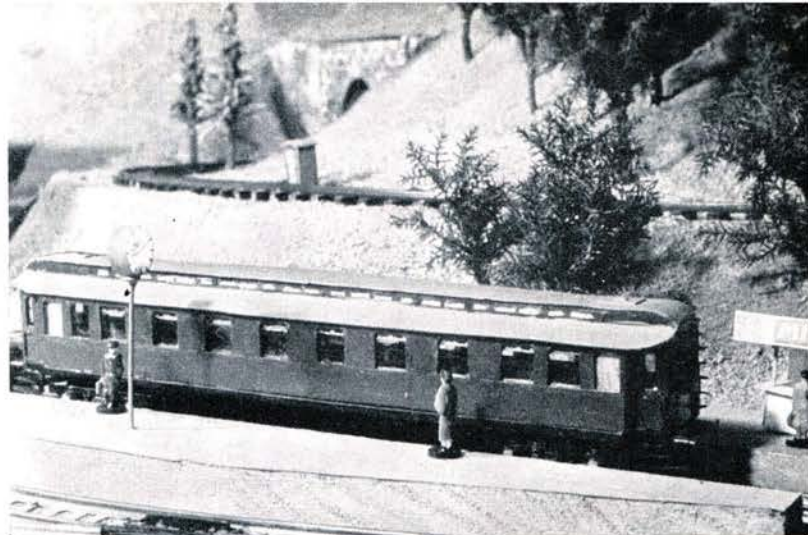




1959	Datum	Name	Spur
12. Juni	12. Juni	Frank	H0
Gezeichnet	Geprüft		
	15. Juni		
Maßstab			Zeichg. Nr.
1:1			Lokomotive der Reihe 01.49 der PKP



# Ein leidenschaftlicher Bastler



Der eine baut nur Lokomotiven, ein zweiter nur Gebäude und wieder ein anderer nur Wagenmodelle. Unser Leser Wolfgang Walter aus Wernigerode am Harz aber bastelt so ziemlich alles selbst. Unsere Bilder sollen etwas aus seinem Schaffen zeigen. Wie er uns schreibt, befindet sich jetzt auch eine Diesellok im Bau.

Bild 1 Ein D-Zug-Wagen in Pappbauweise (B 4 ü pr 21). Auch die Bahnhofsuhr, der Kiosk und die Bäume wurden selbst hergestellt.

Bild 2 Hinter dem Bahngelände stehen moderne Eigenheime und eine kleine Förderanlage. Diese wurden ebenso von Herrn W. selbst gebastelt wie die Gleise, Weichen, Signale und Lampen.

Bild 3 Dem Güterschuppenmodell lag unser Bauplan aus Heft 1/1957 zugrunde. Auch der Lokomotivschuppen und die Bekohlungsanlage wurden nach unseren Anleitungen gebaut.

Bild 4 Nochmals ein Blick auf einen Ausschnitt der Anlage des Herrn Walter.

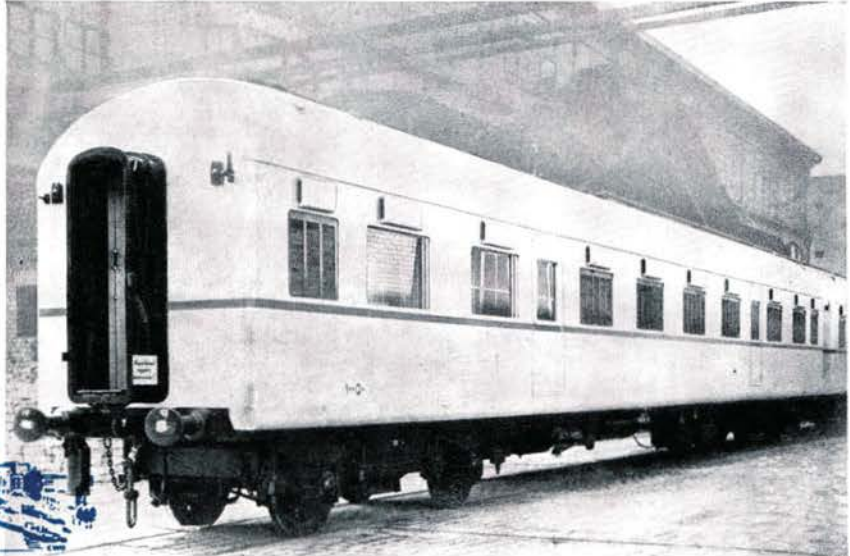




interessantes von den eisenbahnen der welt +

interessantes von den eisenbahnen de

Die ungarische Waggonbauindustrie verfügt über gute Erfahrungen im Bau von verschiedenen Reisezug- und Güterwagen. Besonders gelungen sind die für die VAR gelieferten silberfarbenen Reisezugwagen. Die Wagen sind in Metallgerüstbauweise mit Stahlplattenverkleidung ausgeführt.



Dieselektrische Lokomotive der Niederländischen Staatsbahn, gebaut von den Alstom-Werken Paris. Die Lokomotive hat eine Leistung von 935 PS und erreicht eine Geschwindigkeit von 80 km/h.

Zweizylinder-Tenderlokomotive für die Burmesische Eisenbahn, hergestellt von den Skoda-Werken in der CSR. Spurweite 1000 mm, Treibroddurchmesser 1092 mm, Dienstgewicht 54,4 t.  
Fotos: Werkfoto

