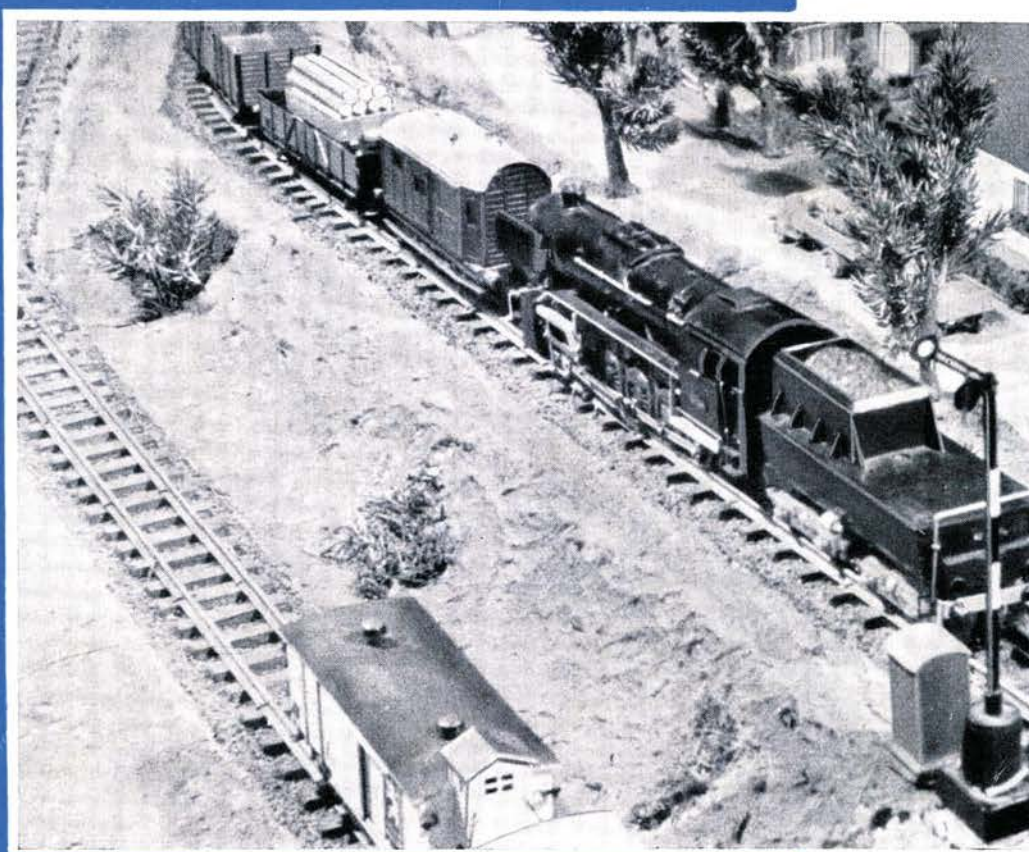


JAHRGANG 6
AUGUST 1957

8

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN



Karl-Ernst Hertam
Eine H0-Anlage für reinen Nebenbahnbetrieb 222

Ing. Günter Fromm
H0-Bauplan für Personen- und Gepäckwagen der ehemaligen Gattungen C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 und Pw 3 Pr 99a 227

Hans Köhler
Die Entwicklung der Fahrleitung für Vollbahnen in Deutschland 236

Dr.-Ing. Harald Kurz
Die Stecktafel — Ein einfaches Mittel für die Fahrstromversorgung von Modellbahnen 240

Dipl.-Ing. Vladimir Müller
Sammler-Delikatessen aus der Tschechoslowakischen Republik 243

Günter Seibt
Mit Röhrensockeln geht es besser 245

Titelbild

Dieses Motiv wurde auf der Modellbahnanlage Helgardsbrunn, über die wir im Heft 4/1955 auf den Seiten 102 und 103 berichtet haben, von unserem Reporter Achim Delang im Bild festgehalten.

Rücktitelbild

Ausschnitt aus dem Bahnbetriebswerk auf der Modelleisenbahnlehranlage in Potsdam. Um die einzelnen Bewegungen des Portalkranes auch gleichzeitig ausführen zu können, hat Fritz Rust in dieses Modell 5 Antriebsmotoren eingebaut. Zum Heben und Öffnen des Greifers hat er nur einen Motor verwendet.

IN VORBEREITUNG

Herstellen beliebig langer Oberleitungen

Der Arbeitsplatz des Modelleisenbahners

Die Neubaulokomotive Baureihe 23¹⁰ der Deutschen Reichsbahn

110 Jahre Berlin—Hamburg

Die Berlin-Hamburger-Eisenbahn und ihre Lokomotiven

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günther Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“. Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 58 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag Die Wirtschaft, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.



Wissen Sie schon . . .

● daß der neue Bahnhof Muldenstein am 26. April 1956 dem Betrieb übergeben wurde? Unser Bild zeigt das moderne Empfangsgebäude des neuen Bahnhofs, der sich 5 km von Bitterfeld entfernt auf der Hauptstrecke Berlin—Leipzig (—Halle/Saale) befindet. Die schlichte Bauweise dieses Empfangsgebäudes eignet sich gut für Modellbahnanlagen, die im Motiv der Gegenwart angepaßt wurden.

Foto: H. Dreyer, Berlin

● daß die Long-Island-Bahn (USA) den 50 000 Inhabern von Monatskarten die Gelegenheit bietet, einen Tag lang eine vor einem fahrplanmäßigen Zug gespannte Lokomotive zu führen? Die Bremse wird allerdings durch den „normalen“ Lokführer betätigt.

● daß nun auch im Bahnhof Basel SBB/SNCF der Zweifrequenzbetrieb eingeführt wird? Für die Elektrifizierung der Strecke Strasbourg—Basel ist Einphasenwechselstrom 25 000 V/50 Hz vorgesehen, während die SBB bekanntlich Einphasenwechselstrom 15 000 V/16²/₃ Hz verwendet. Für die Streckenloks der SNCF, der SBB und der DB werden einige „Fahrleitungssektoren“, d. h. Fahrleitungen über bestimmten Gleisen und Weichenstraßen, umschaltbar eingerichtet. Für den Rangierdienst, der sich schnell abwickeln muß und der die verschiedenen Weichenzonen sehr häufig zu befahren hat, genügt das nicht. Es werden also Zweifrequenz-Rangierloks zum Einsatz kommen, deren elektrische Apparate sich beim Übergang von einer Stromart zur anderen automatisch umstellen.

● daß die DB auch heute noch an chronischem Mangel an Reisezugwagen, insbesondere aber an Gepäckwagen leidet? Eine billige Lösung brachte der großräumige vierachsige Packwagen mit offenem Übergang, der aus zwei ehemaligen MCi-Wagen zusammengeschweißt wurde. Die bisher vorhandenen 250 Stück sollen sich bestens bewährt haben.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

HEINZ GROTH, Berlin

2400 t bei normaler Zuglänge

Unmittelbar nach der 3. Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands wurde vom Ministerium für Verkehrswesen ein Programm ausgearbeitet, das neben den mannigfaltigsten Punkten zur weiteren Verbesserung des Transportwesens auch Maßnahmen zur Erweiterung des Fahrzeugparks bei der Deutschen Reichsbahn enthält. Nicht wenige waren der Meinung, daß dieses kühne Programm nicht zu den festgelegten Terminen zu verwirklichen sei. Eine Zwischenbilanz beweist aber, daß die Werktätigen der volkseigenen Industrie gemeinsam mit den Konstrukteuren und Ingenieuren der Deutschen Reichsbahn außergewöhnliche Leistungen vollbracht haben, die durch hohe staatliche Auszeichnungen von der Regierung anerkannt wurden.

Die bedeutende Steigerung der industriellen Produktion hat zur Folge, daß der Bedarf an Wagenraum immer größer wird. Diesen Bedarf gilt es in erster Linie zu befriedigen. Interessant ist dabei, daß die neuen Güterwagen typische Konstruktionen für unsere Entwicklung sind. Denken wir beispielsweise an die Großraumgüterwagen OOr und GGr für den Transport von Massengütern. Welche Auswirkungen ihr Einsatz haben wird, wird sich in Kürze bei der Verwirklichung des Kohle- und Energieprogramms zeigen, denn ein aus OOr-Wagen gebildeter Kohlenpendelzug kann bei normaler Länge 2400 t Kohle befördern. Selbst ein voll ausgelasteter Güterzug mit den üblichen 20-t-Wagen könnte bestenfalls nur 1600 t transportieren. Das ist nur ein Beispiel. Es beweist aber, daß die neuen Güterwagen den Erfordernissen der sozialistischen Industrie angepaßt sind.

Auch auf dem Gebiet des Neubaus von Reisezugwagen können wir erfreuliche Ergebnisse feststellen. Während man sich in Westdeutschland bemüht, für den internationalen Verkehr möglichst luxuriöse Fahrzeuge zu bauen, vernachlässigt man den Berufsverkehr. Die Deutsche Reichsbahn dagegen stellte in ihrem Neubauprogramm die Verbesserung des Berufsverkehrs in den Mittelpunkt. Bei der Deutschen Reichsbahn finden wir in großer Zahl die nicht mehr wegzudenkenden Doppelstockwagenzüge, eine typische Konstruktion für den Berufsverkehr, die es ermöglicht, eine große Anzahl Berufsreisender bequem zu befördern.

In der jüngsten Zeit überraschten uns die Konstrukteure mit einem außergewöhnlichen Fahrzeug, dem Doppelstockgliederzug. Die mit den Doppelstockwagenzügen gesammelten Erfahrungen wurden hier ausgewertet, und es entstand eine völlig neuartige Konstruktion in Leichtbauweise, die Aufsehen erregt hat. Nur 202 kg beträgt das Sitzplatzgewicht dieses Fahrzeugs, und das ist beachtenswert; denn bisher hat man beim Neubau von Reisezugwagen in der ganzen Welt das Gewicht von 300 kg pro Sitzplatz nur gering unterschritten.

Wenn ich heute in knapper Form die wichtigsten Neukonstruktionen des Fahrzeugparks der Deutschen Reichsbahn nenne, so sollen die Triebfahrzeuge unberücksichtigt bleiben, da sie bereits in den früheren Ausgaben dieser Zeitschrift behandelt wurden.

Aber ich möchte die jüngste Neukonstruktion erwähnen, die bisher kaum beachtet wurde. Es ist der zweiachsige Güterzugpackwagen vom VEB Waggonbau Bautzen. Dieses Fahrzeug ist mit einem überkritischen Laufwerk versehen und für schnellfahrende Züge zugelassen. Interessant ist, daß die Blatttragfedern in einem Doppelschakengehänge angeordnet sind. Die Gesamtlänge des Fahrzeuges über Puffer beträgt 8940 mm. Der Zugführerraum wird durch zwei Drehtüren und der Gepäckraum durch Schiebetüren erreicht. Der lichte Durchgang der Schiebetüren beträgt 1450 mm. Eine über jeder Schiebetür angebrachte Türverriegelung verhindert, daß die Tür plötzlich zuschlagen kann. Bei diesem Fahrzeug wurde großer Wert auf die Innenausstattung gelegt, um den Eisenbahnern die Arbeit zu erleichtern. So sind sämtliche Sitze für das Zugbegleitpersonal gepolstert. Auch eine elektrische Heizplatte für die Aufbereitung von Speisen ist vorhanden. Dieses neue Fahrzeug hat elektrische Zugschlußsignale erhalten.

Abschließend soll noch erwähnt werden, daß weitere Konstruktionen in Vorbereitung sind, so z. B. der Schienenomnibus, Diesellokomotiven und Triebwagenzüge. Die Deutsche Reichsbahn hat ihren Fahrzeugpark bereits wesentlich verbessert und das Programm zur Modernisierung des Fahrzeugparks in seinem ersten Teilabschnitt verwirklicht.

Dieser neue Güterzugpackwagen der Gattung Pwgs kann auch für Personenzüge verwendet werden. Werkfoto



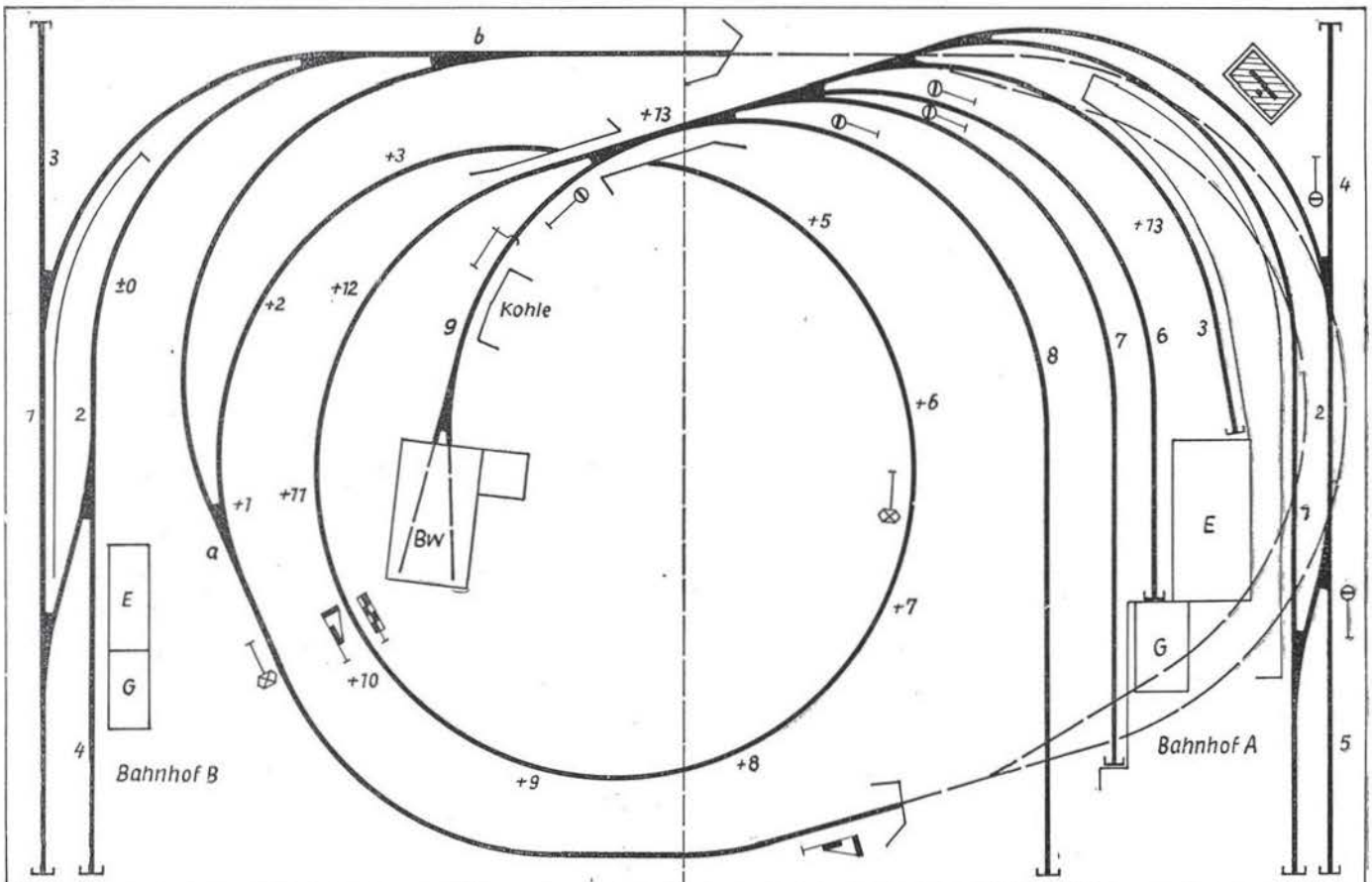
Bei der Projektierung der hier beschriebenen Modell-eisenbahnanlage in der Baugröße H0 mußte ich die vorhandenen Raumverhältnisse berücksichtigen. Mir stand lediglich ein Platz von $2,00 \times 1,25$ m zur Verfügung. Da die Anlage aber trotzdem weitgehend vorbildgerecht gestaltet werden sollte, blieb mir nur eine Möglichkeit: Eine Anlage für reinen Nebenbahnbetrieb. Der Gleisplan sollte nun zwei Voraussetzungen entsprechen. Er sollte einen möglichst umfangreichen Rangierbetrieb ermöglichen und außerdem aber auch einen Ringverkehr gestatten, wobei der Schienenkreis für den Beschauer nicht ohne weiteres zu erkennen sein dürfte. Wie man solche Bedingungen auch auf einer immerhin nur $2,5$ m² großen Fläche erfüllen kann, zeigt der im Bild 1 dargestellte Gleisplan.

Den Zug- und Rangierbetrieb übernehmen gegenwärtig zwei selbstgebaute Tenderlokomotiven, und zwar für den Güterverkehr eine Lok der Baureihe 86 und für den Reisezugdienst eine Lok der Baureihe 64. Längere Lokomotiven können nicht eingesetzt werden, da die zum Umsetzen der Loks in den Kopfbahnhöfen erforderlichen Gleisstummel gerade noch dem Achsstand der genannten Baureihen entsprechen. Ich war zu dieser Lösung gezwungen, um nicht die Bahnhöfe vollends in Bögen zu verlegen. Außerdem habe ich eine Vorliebe für Tenderloks. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 440 mm. Die Mehrzahl der Weichen entsprechen der Norm nach dem Gleissystem 1 : 3,73.

Vom Bahnhof A ausgehend will ich nun die Streckenführung erklären. Gleis 1 ist das Ein- und Ausfahrsgleis für Personen- und Güterzüge. Schon daraus ergibt sich ein umfangreicher Rangierbetrieb. Bei besonders dichter Zugfolge kann auch Gleis 3 zur Bereitstellung des Personenzuges benutzt werden. Allerdings haben auf diesem Gleis nur Züge von höchstens drei Reisezugwagen und einem Packwagen Platz. Gleis 5 ist für den Reservewagen, der im Bedarfsfalle als Verstärkungswagen oder als Ersatz für einen schadhaft gewordenen Wagen in den Zug eingestellt werden kann, vorgesehen. Gleis 2 muß zum Umsetzen der Zuglokomotiven freigehalten werden. Gleis 6 ist Abstellgleis. Am Gleis 7 befinden sich der Güterschuppen mit Kopf- und Seitenrampe, während Gleis 8 als Freiladegleis dient. Über Gleis 9 ist ein kleiner zweiständiger Lokschuppen zu erreichen, der den beiden genannten Tenderloks ausreichend Platz bietet. Da die Anlage in zwei Teilen aufgebaut ist, muß die Brücke zwischen der Weiche zu Gleis 9 und der in einem Stück angefertigten Weichenstraße mit 3 einfachen und 1 Doppelweiche abnehmbar sein. —

Nun beginnt die Fahrt. Ein Ausfahrtsignal gibt es nicht. Der Zug poltert über die Weichenstraße und verläßt den Bahnhof. Die folgende freie Strecke befindet sich in einem derartigen Gefälle, daß man glauben möchte, die rückwärts fahrende Lok sei kaum imstande, dem Druck der schiebenden Wagen genügend Widerstand zu bieten.

Bild 1 Gleisplan der Nebenbahnanlage mit den Abmessungen $2,00 \times 1,25$ m.
Zeichenerklärung: E Empfangsgebäude, G Güterabfertigung, Bw Bahnbetriebswerk.



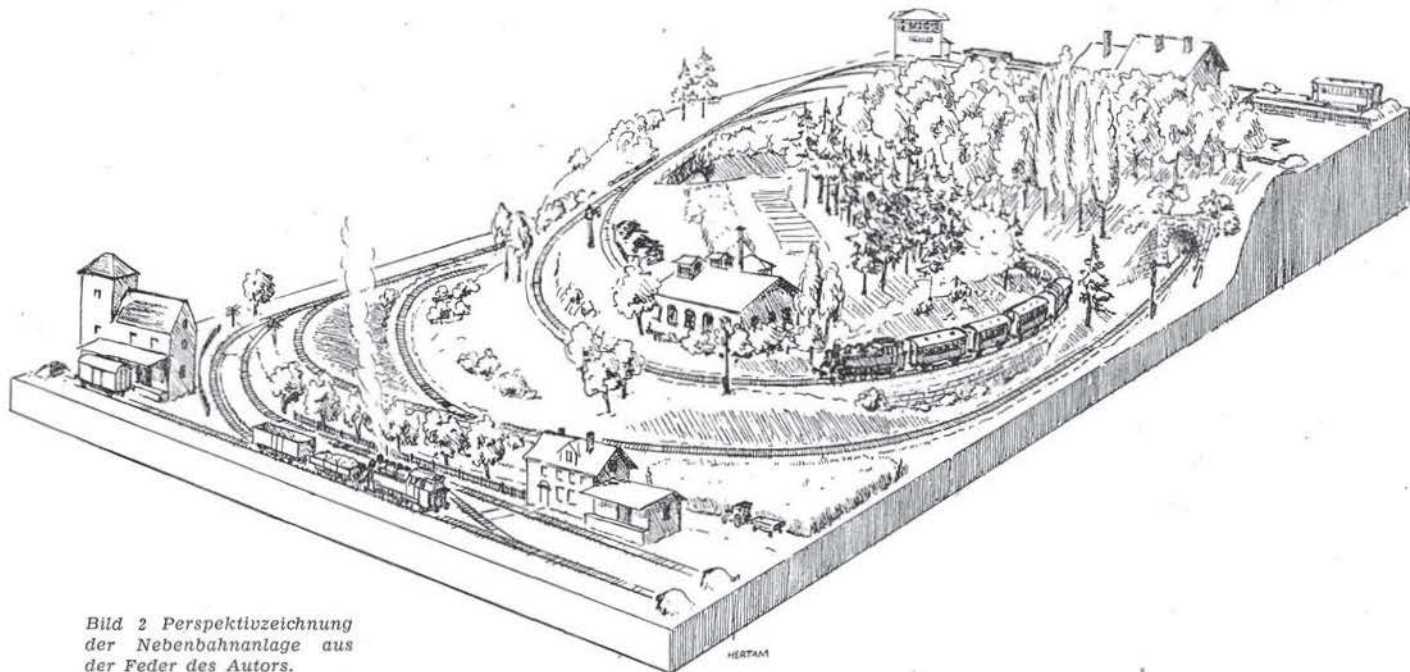


Bild 2 Perspektivzeichnung der Nebenbahnanlage aus der Feder des Autors.

Zur Verlängerung der Fahrzeit befährt der Zug die Ringstrecke, die durch die Gleisverbindung über die Weichen a und b entsteht. Auf dem im Tunnel befindlichen Überholungsgleis ist es auch möglich, den vom Bahnhof B kommenden Gegenzug zu kreuzen. Die Fahrt endet dann im Talbahnhof B. Für den Güterverkehr ergeben sich auch hier zahlreiche Rangiermöglichkeiten.

Neben der Güterabfertigung am Gleis 4 führt ein Werkanschlußgleis (Gleis 3) zu dem Speicher einer BHG. Die Landschaft läßt sich ohne Schwierigkeiten so gestalten, daß der Überblick über die Anlage als etwas einheitliches Ganzes verloren geht. Wie ich mir das gedacht habe, zeigt die im Bild 2 dargestellte Perspektivzeichnung.

Dipl.-Ing. VLADIMIR MÜLLER, PRAG

Die Bezeichnung der Lokomotiven in der Tschechoslowakischen Republik

DK 621.132.3

Die Tschechoslowakische Republik, die in der Lokomotivproduktion einen der ersten Plätze in der Welt einnimmt, stellte die erste Dampflokomotive tschechischer Konstruktion im Jahre 1921 her. Es war eine 1'C1'-Schnellzuglokomotive der Baureihe 365.0.

Aus der ersten Ziffer (3) der Baureihenbezeichnung (365.0) erkennt man die Anzahl der Achsen. Diese Lokomotive hat also 3 Achsen.

Die Bedeutung der anderen Ziffern ist den meisten Lesern bis jetzt noch unbekannt. Wir haben deshalb unseren Prager Korrespondenten, Herrn Dipl.-Ing. Müller, um eine Erläuterung gebeten. Wir erfüllen mit der Veröffentlichung dieses Beitrages zugleich wieder einen oft geäußerten Wunsch unserer Leser. Herr Müller schreibt:

„Die Eisenbahnverwaltungen bezeichnen einzelne Gruppen gleicher Lokomotiven mit einem bestimmten Zeichen, diese mit einer arabischen oder römischen Ziffer, jene mit einem Buchstaben. In manchen Fällen dient dieses Zeichen nur zur einfachen Unterscheidung der Lokomotiv-Baureihen, jedoch kann man bei einigen Eisenbahnverwaltungen aus Ziffern und Buchstaben interessante Angaben über die Lokomotive herauslesen. Die Lokomotiven der Tschechoslowakischen Staatsbahn ČSD tragen ihre Bezeichnungen auf der Rauchkammertür und auf einer Messingtafel an der Seitenwand des Führerhauses unmittelbar unter dem Staatswappen. Aus der Bezeichnung der Lokomotive der Baureihe 477.01 erfahren wir folgendes: Die erste Ziffer (4) gibt die Zahl der Kuppelachsen an (hier vier). Zählt man zu der zwei-

ten Ziffer (7) drei hinzu und multipliziert das Resultat mit zehn, erhalten wir die höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit in Stundenkilometern (hier also $7 + 3 \cdot 10 = 100$ km/h). Zählt man zur dritten Ziffer zehn hinzu, ermittelt man den Achsdruck in Tonnen (hier $7 + 10 = 17$ t). Die nächste kleine Ziffer (0) gibt die Konstruktionsgruppe (hier 0) und weitere kleine Ziffern lassen die Fabriknummer der Lokomotive erkennen (hier handelt es sich also um die erste Lokomotive der Baureihe 477.0.“

Leipziger Herbstmesse 1957

vom 1. bis 8. September 1957

Messebesuchern stehen Vertreter unserer Redaktion täglich in der Zeit von 9 bis 18 Uhr im Messehaus Petershof, II. Stock, Stand 242, für Ausprachen zur Verfügung.

Wir bitten unsere verehrten Leser, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

Die Redaktion

Eine Anerkennung für oft unermessliche Kleinarbeit

Der Sekretär des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Rudolf Wilde, nahm am Tag des deutschen Eisenbahners 1957 in Halle persönlich die Auszeichnung der Sieger im IV. Modellbahnwettbewerb vor. Im Rahmen einer Feierstunde richtete Rudolf Wilde einleitend an die Anwesenden Worte der Anerkennung, die wir nachstehend allen unseren Lesern, insbesondere aber denen, die sich auch in diesem Jahre nicht am Wettbewerb beteiligt haben, als Ansporn mitteilen wollen. Rudolf Wilde sagte unter anderem:

„Im Auftrage des Sekretariats des Zentralvorstandes unserer Industriegewerkschaft überbringe ich allen Siegern des diesjährigen Modellbahnwettbewerbes die herzlichsten Glückwünsche. Es ist schon zu einer Tradition geworden, daß wir in jedem Jahr zu einem Leistungsvergleich der besten Modellbahnarbeiten aufrufen. Wir haben die Teilnahme nicht nur auf die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik beschränkt, sondern allen Freunden der großen und kleinen Eisenbahn aus Deutschland und dem Ausland ermöglicht. Es ist erfreulich, daß sich unter den 35 Teilnehmern zwei Freunde aus der Ungarischen Volksrepublik und einer aus der Tschechoslowakischen Republik befinden. Auch unsere jungen Modelleisenbahner haben

mit drei Arbeitsgemeinschaften am Wettbewerb teilgenommen. Insgesamt wurden 142 verschiedene Modelle, Gleispläne, Tagebücher usw. eingereicht.

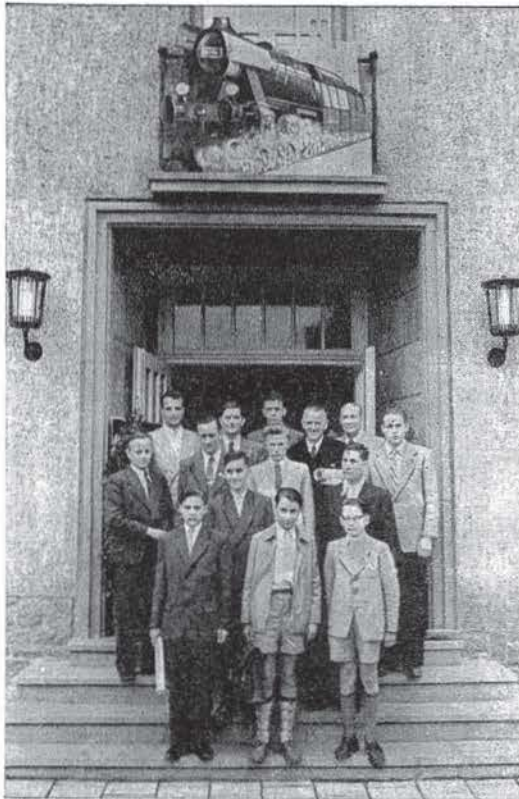
Die Entwicklung unserer Modellbahngruppen hat in den letzten Jahren einen besonders guten Aufschwung erhalten. Das ist aber gleichzeitig auch ein Ausdruck der richtigen und guten Politik unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht. Auch für unsere Modellbahnfreunde ist es von Bedeutung, in welchem Staat sie leben und welche Politik ihre eigene Zukunft bestimmt. Die Anfertigung von Modellen oder Anlagen erfordert viele Stunden der Liebe und Hingabe. In vielen der hier ausgestellten Modellen steckt eine nicht zu messende Kleinarbeit. Mannigfaltige Schwierigkeiten mußten dabei oftmals überwunden werden, und trotzdem wird die Begeisterung immer größer und stärker. Deshalb sind unsere Modelleisenbahner daran interessiert, daß in ihrem Staat — im Staate unserer Arbeiter und Bauern — eine Politik des Friedens, der glücklichen Zukunft und des Sozialismus ihnen weitere Stunden der Freude und Entspannung an ihrem Modellbahnbau garantiert.

Wie richtig die Politik unserer Regierung selbst von dem jüngsten Preisträger des diesjährigen Wettbewerbes eingeschätzt wird, zeigt uns der Brief, der uns von dem 14jährigen Jungen Pionier Peter Opelt aus Oybin bei Zittau zugegangen ist. Er teilt uns darin mit, daß er zur Zeit mitten in der Abschlußprüfung steht. Seine ganze Freizeit nahm die Prüfung in Anspruch, weil es sein Ziel ist, die Schule mit „sehr gut“ oder „ausgezeichnet“ zu verlassen. Deshalb konnte er auch keine weiteren Modelle anfertigen. Später will er den Beruf eines Werkzeugmachers erlernen und sich anschließend zum technischen Zeichner oder Konstrukteur weiterbilden. Die Entscheidung der Wettbewerbskommission sieht die Auszeichnung von 18 Siegern vor. Gleichzeitig gebührt aber ebenfalls allen anderen Teilnehmern Dank und Anerkennung. — Dank muß an dieser Stelle aber auch den Helfern und Funktionären des Wettbewerbes und der Ausstellung gesagt werden. Das betrifft besonders die Mitglieder der Wettbewerbskommission, die Mitglieder des Bezirksvorstandes unserer Industriegewerkschaft, die Kollegen der Reichsbahndirektion und der Fahrleitungsmeisterei Ost Halle/Saale und die Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“.

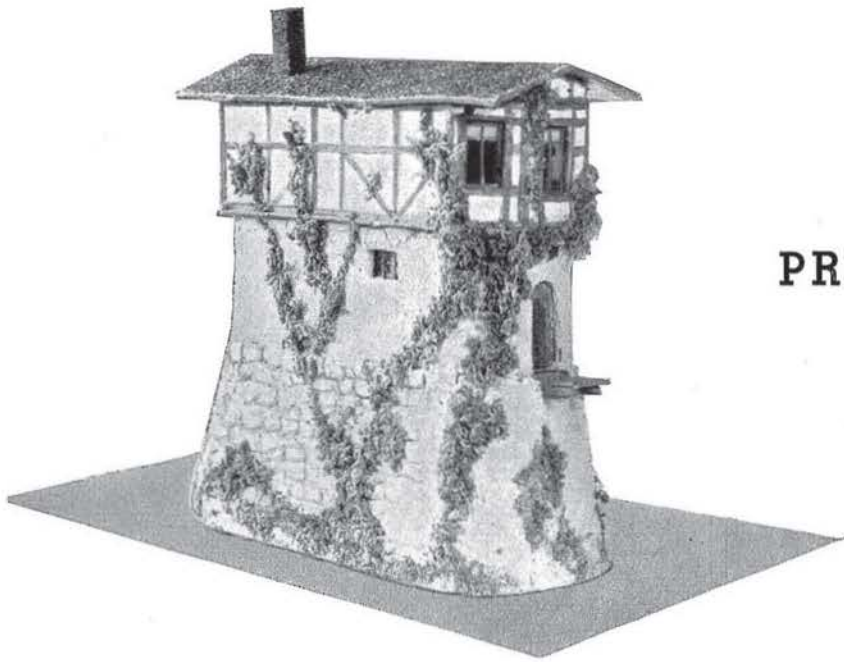
Als Organisation der 300 000 Kollegen der Deutschen Reichsbahn wünschen wir allen Amateuren und Teilnehmern von Zirkeln und Arbeitsgemeinschaften des Modelleisenbahnbaues weiterhin recht viel Erfolg.“

Wir möchten uns als Redaktion den anerkennenden, aber auch ermahnenden Worten Rudolf Wilde's anschließen. Mit großer Freude konnten wir feststellen, daß die durchschnittliche Qualität der eingereichten Wettbewerbsarbeiten im Verhältnis zu den drei vorangegangenen Jahren weiter gestiegen ist. Wenn die Teilnehmerzahl nicht die des vergangenen Jahres erreicht hat, so mag das mit daran gelegen haben, daß der Aufruf zum diesjährigen Wettbewerb zu spät veröffentlicht wurde. Einige Leser teilten uns mit, daß die Zeit vom Aufruf bis zum Schluß des Einsendetermins zu kurz war. Wir möchten daher heute schon darauf hinweisen, daß auch im nächsten Jahr ein Modellbahnwettbewerb stattfinden wird.

Die Redaktion



Die am Tag des deutschen Eisenbahners 1957 in Halle (Saale) anwesenden Sieger des IV. Modellbahnwettbewerbes (von links nach rechts) vorn Jürgen Siegert, Gerd Klingmann, Michael Günther; mitte Kurt Thümer, Station Junger Techniker Limbach-Oberfrohna, Heinz Möbtus, Station Junger Techniker Karl-Marx-Stadt, Peter Opelt, Hans-Walter Riedel, Roland Buschan; hinten Horst Kohlberg, Johannes Ficker, Station Junger Techniker Karl-Marx-Stadt, Heinz Kohlberg, Friedrich Busko, Kurt Birkholz, Walter Herschmann. Foto: A. Delang, Berlin



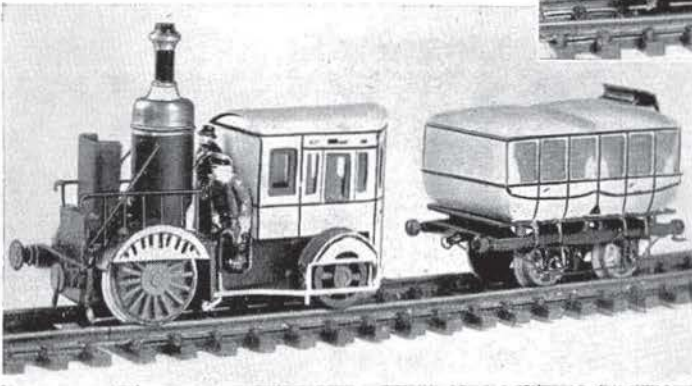
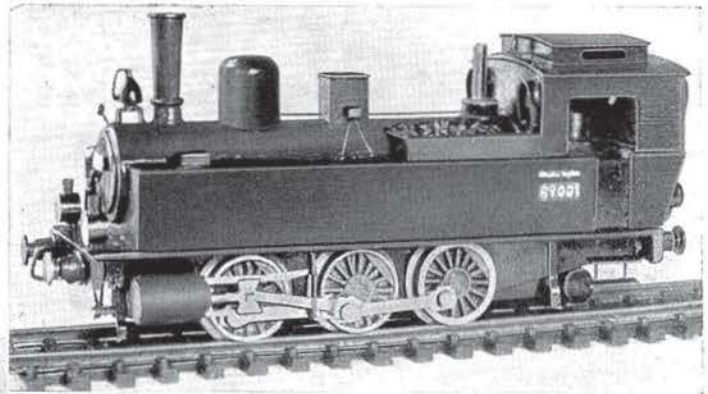
PREISGEKRÖNTE MODELLE



Fotos: G. Illner, Leipzig

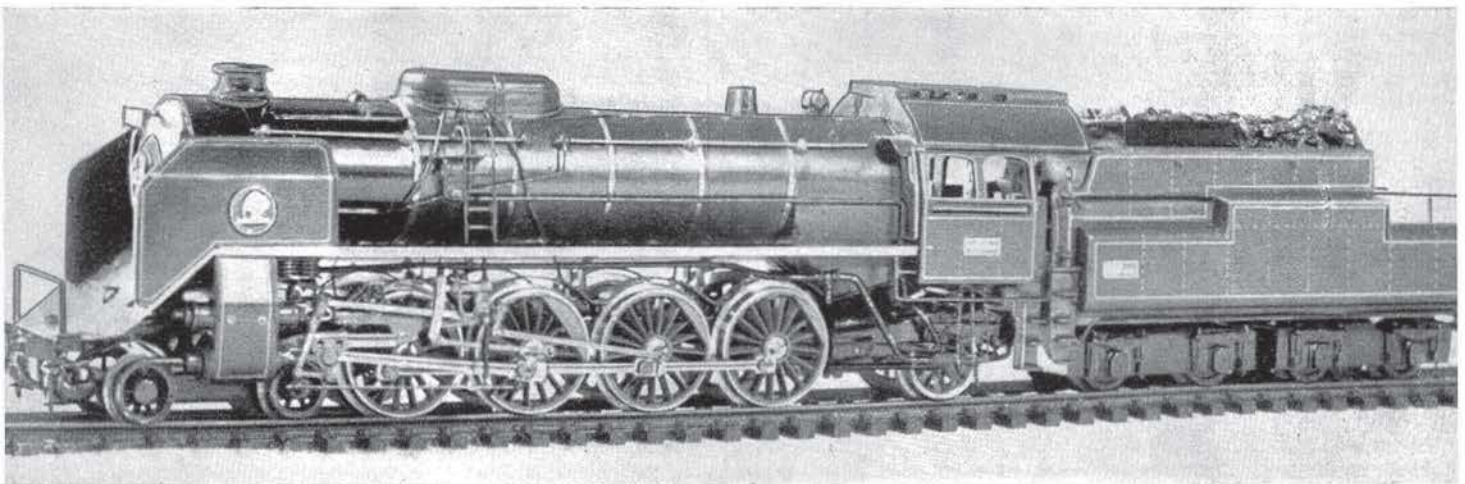
↑
Modell eines Turmstellwerkes in der Baugröße H0 vom Kollektiv der Station Junger Techniker Limbach-Oberfrohna.

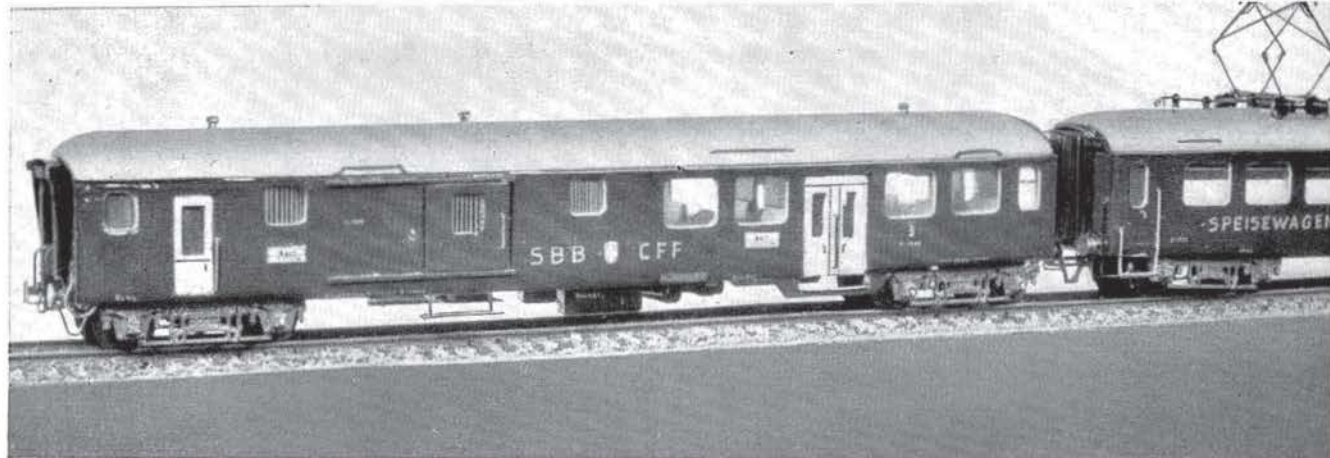
Der 15jährige Oberschüler Hans-Walter Riedel aus Halle konnte mit diesem H0-Modell einer Lok der Baureihe 89 den 1. Preis in der Bewertungsgruppe II erringen.



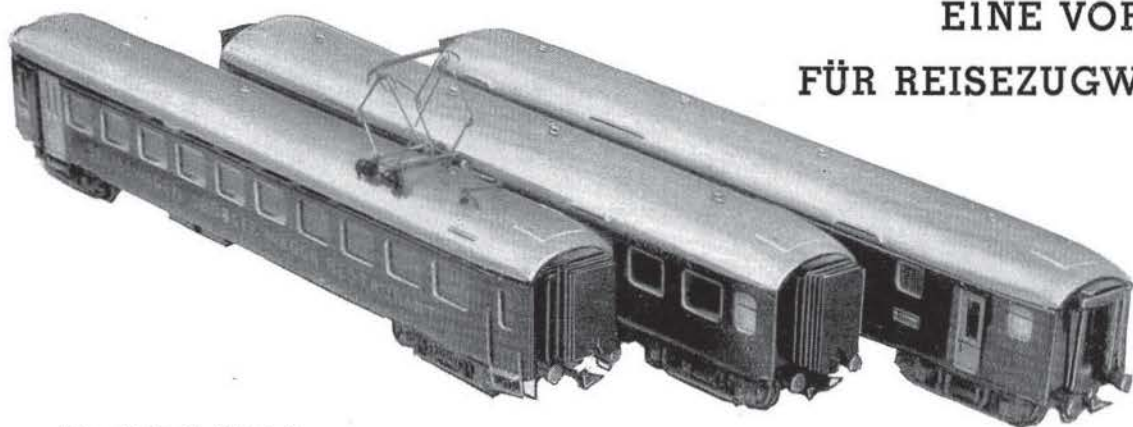
← Zwei Modelle historischer Fahrzeuge von den jungen Technikern aus Limbach-Oberfrohna, die bei den Besuchern der Ausstellung in Halle besonderen Anklang gefunden haben.

Wohl einer der jüngsten Meister im Modell-Lokbau ist der erst 25 Jahre alte technische Zeichner Walter Herschmann aus Schmöln. Den 1. Preis der Bewertungsgruppe III hat er mit sicherem Punktvorsprung erreicht. W. Herschmann zeigte in Halle Modelle der ČSD-Lok 475.1 (s. Bild) und 486.0.





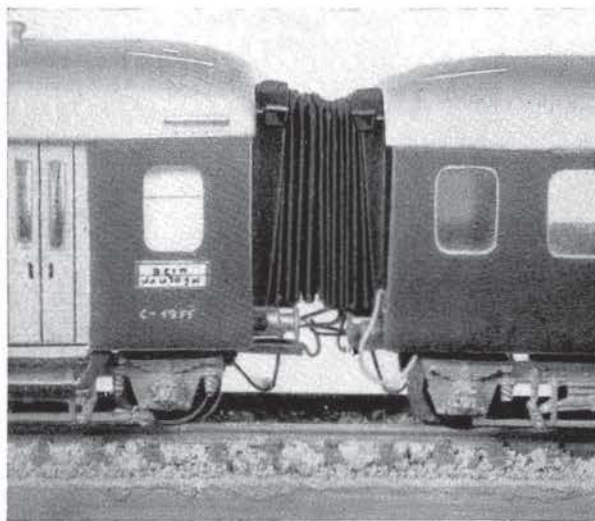
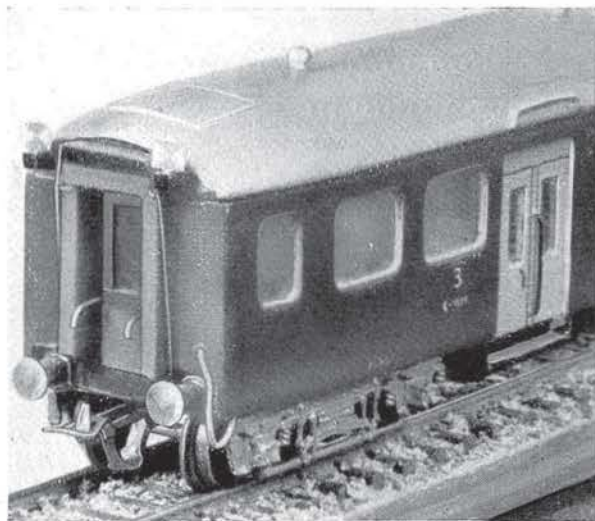
EINE VORLIEBE FÜR REISEZUGWAGEN...



Fotos: Verlag Die Wirtschaft

... zeigt Manfred Reinicke aus Berlin. Eine große Anzahl in- und ausländischer Reisezugwagenmodelle hat er im Maßstab 1:87 bereits nachgebaut. Die Modelle auf dieser Seite sind nach den technischen Unterlagen der Schweizerischen Bundesbahn entstanden. Die Wagenkästen wurden einschließlich der kompletten Inneneinrichtung aus Sperrholz 1,2 mm und die Wagendächer

aus Rotbuchenleisten angefertigt. Die Wagen sind durchschnittlich 264 mm lang und daher nur für einen minimalen Kreisdurchmesser von 1200 mm geeignet. Der auf dem Dach des Speisewagens montierte Stromabnehmer ist auch beim Vorbild zu finden. Er wird bei diesem Modellwagen für die Stromabnahme zur Zugbeleuchtung verwendet.



H0-Bauplan für Personen- und Gepäckwagen der ehemaligen Gattungen C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 und Pw 3 Pr 99a

Руководство для изготовления модельных пассажирских и товарных вагонов бывших типов «С 3 Пр 89», «Ц Почта 3 Пр 92» и «Пв 3 Пр 99а» в масштабе «Н0».

H0 Construction Plan for Coaches and Vans of the former Classes C 3 Pr. 89, C Post 3 Pr. 92 and Pw 3 Pr. 99a.

Plan de construction H0 pour wagons à voyageurs et à bagages des genres anciens C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 et Pw 3 Pr 99a

DK 688.727.823.1
DK 688.727.823.29

Dieser Bauplan beinhaltet drei Wagentypen, und zwar zwei Abteilwagen und einen Gepäckwagen älterer Bauart, wie sie heute noch in vielen Reisezügen zu sehen sind. Es sind die Wagen der früheren Gattung C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 und Pw 3 Pr 99a (Heutige Typenbezeichnung P 13 bzw. Pw 11.).

Die Personenwagen, die man ursprünglich mit Bremserhäuschen baute, wurden später vielfach umgebaut, indem man die Bremserhäuschen entfernte und dafür eine vom letzten Abteil bedienbare Handbremse anbrachte. Das halbrunde Bremskurbelgehäuse aus Blech wurde an der Stirnseite befestigt (siehe Zeichnung Nr. 44.5 — Bl. 1 Ansicht C und Seitenansicht Wagen Aa). Wie aus den Gattungsbezeichnungen ersichtlich ist, handelt es sich um dreiachsige Wagen. Sie haben einen verhältnismäßig geringen Achsstand von nur 7,0 m (H0 = 80 mm). Bei diesem Achsstand können Gleisbögen mit einem Halbmesser von 380 mm noch anstandslos durchfahren werden.

Baubeschreibung — Zeichnung Nr. 44.5, Blatt 1 bis 6

Die einzelnen Teile werden von den Zeichnungen auf das entsprechende Material übertragen und ausgeschnitten bzw. ausgesägt. Zuerst sind die drei Untergestelle anzufertigen, deren Zusammenbau folgendermaßen geschieht:

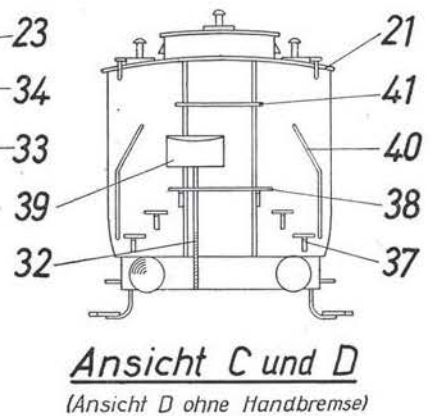
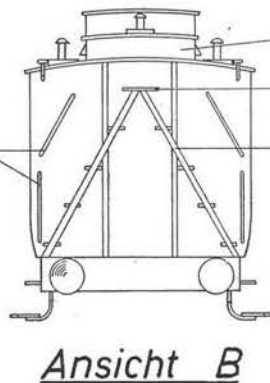
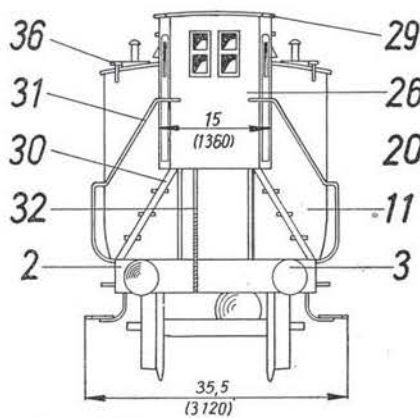
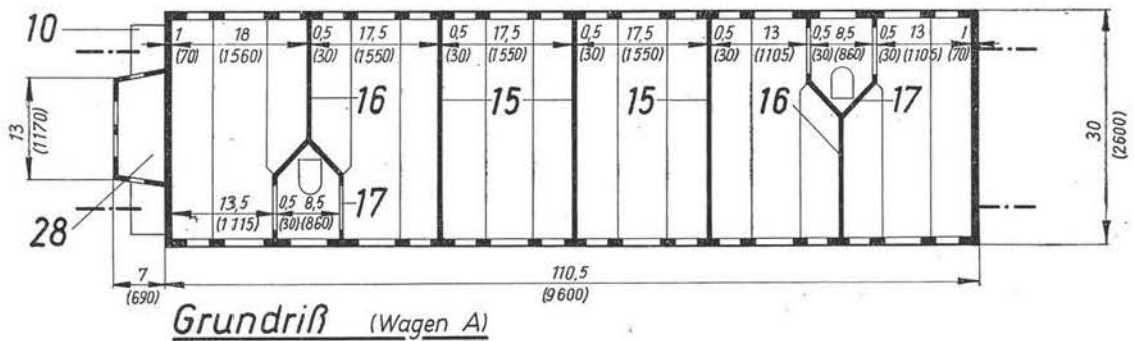
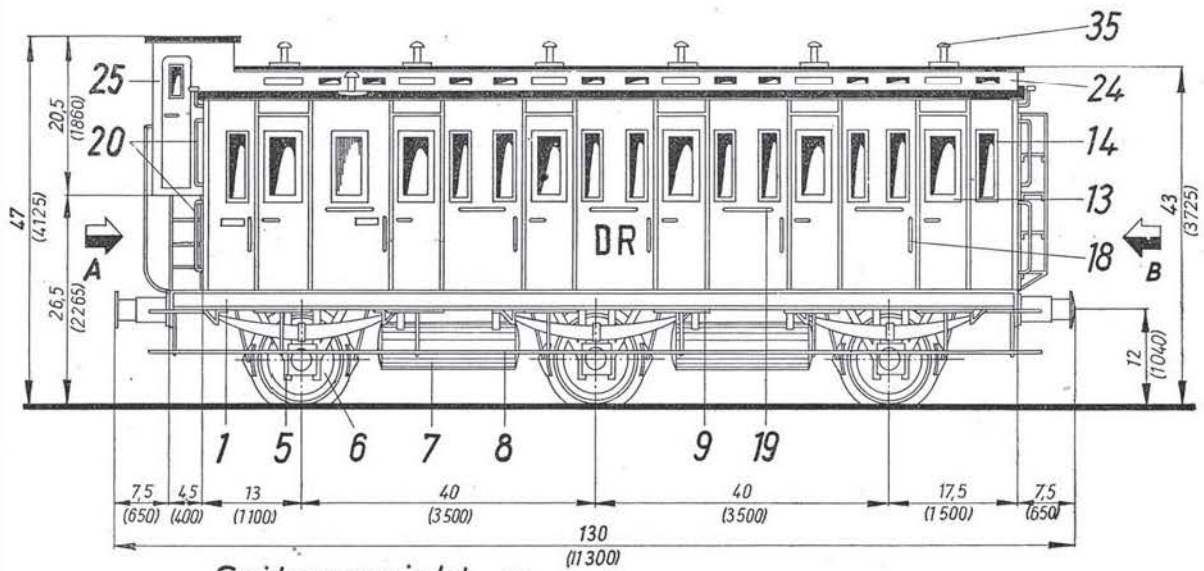
Die Pufferbohlen werden mit den Puffern versehen und mit den Längsträgern zum Rahmen zusammengelötet. Dann werden die Achslagerhalter zwischen die Längsträger gepaßt und angelötet. Die Achslager lfd. Nr. 5 können entweder nach der Zeichnung Nr. 44.5 — Bl. 2 angefertigt oder, wie die Radsätze und Kuppelungen, käuflich erworben werden. Die Anfertigung führt zu größerer Modelltreue, da alle Wagen älterer Typen mit Achshaltern aus Flachstahl ausgerüstet waren.

Nun kleben wir die Wagenböden auf, deren Form bei Wagen A und B gleich ist, bei Wagen C aber etwas abweicht (siehe Zeichnung!). Die Gaskessel werden unter den Wagenboden geklebt und zum Schluß noch

(Fortsetzung auf Seite 234)

Stückliste zum Bauplan für Personen- und Gepäckwagen der ehemaligen Gattungen C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 und Pw 3 Pr 99a

Lfd. Nr.	Anzahl bei Wagen			Benennung	Werkstoff	Rohmaße
	A	B	C			
1	2	2	2	Längsträger	Blechprofil	1 × 3 × 114 mm
2	2	2	2	Pufferbohle	Blech	27 × 4,5 × 0,5 mm
3	2	2	2	Paar Puffer	Alu o. Ms.	Handelsüblich
4	2	2	2	Kuppelungen	nach Wahl	Handelsüblich
5	3	3	3	Achslager	Polystyrol o. Blech	Handelsüblich o. nach Zchnng.
6	3	3	3	Radsatz	Polystyrol	Handelsüblich
7	2	2	2	Gaskessel	Rundholz	6 mm Ø, 20 mm lg.
8	2	2	2	Großes Trittbrett	Blech o. Pappe	121 × 4 × 0,3 mm
9	16	8	4	Kleines Trittbrett	Blech o. Pappe	8 × 3 × 0,3 mm
10	1	1	1	Wagenboden	Pappe	115 × 30 × 0,5 mm
11	2	—	—	Seitenwand	Pappe	110,5 × 24 × 1 mm
12	2	2	—	Stirnwand	Pappe	28 × 25,5 × 1 mm
13	14	14	8	Fenster	Pappe	7 × 13 × 0,3 mm
14	20	8	—	Fenster	Pappe	5 × 13 × 0,3 mm
15	3	2	—	Innenwand	Pappe	28 × 25,5 × 0,5 mm
16	2	—	—	Innenwand	Pappe	15 × 25,5 × 0,5 mm
17	2	—	—	Abortwand	Pappe	32 × 25,5 × 0,5 mm
18	12	6	1	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 10
19	10	2	2	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 12
20	8	8	8	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 15
21	1	1	—	Wagendach	Pappe	112,5 × 34 × 0,5 mm
22	2	2	—	Oberlichtseitenwand (zweimal)	Pappe	106,5 × 3 × 0,5 mm
23	3	3	—	Oberlichtstirn- und -zwischenwand	Pappe	13 × 4 × 1 mm
24	1	1	—	Oberlichtdach	Pappe	107,5 × 17 × 0,5 mm
25	2	2	—	Bremserhausseitenwand	Pappe	11 × 20 × 0,5 mm
26	1	1	—	Bremserhausstirnwand	Pappe	12 × 21 × 0,5 mm
27	1	1	—	Bremserhausrückwand	Pappe	14 × 8 × 0,5 mm
28	1	1	—	Bremserhausboden	Pappe	14 × 6,5 × 0,5 mm
29	1	1	—	Bremserhausdach	Pappe	13 × 17 × 0,5 mm
30	2	2	—	Trittleiter	Blech	0,2 mm d. Maße s. Z.
31	2	2	—	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 34
32	1	1	—	Bremsspindel	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 15
33	2	—	—	Trittleiter	Blech	0,2 mm d. Maße s. Z.
34	1	1	—	Trittbrett	Blech	5 × 5 × 0,2 mm
35	8	5	3	Entlüfter	Pappe u. Nagel	4 mm Ø, 1 mm d./1 Ø
36	4	4	2	Laternenhalter	Draht	0,3 Ø, gestr. Lg. 11
37	8	8	6	Trittbrett	Blech	2,5 × 3 × 0,2 mm
38	2	—	1	Trittbrett	Blech	14 × 3 × 0,2 mm
39	1	—	—	Bremskurbelgehäuse	Holz	4 × 4 × 8 mm
40	4	—	2	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 22
41	2	—	1	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 18
42	—	2	—	Seitenwand	Pappe	110,5 × 24 × 1 mm
43	—	2	—	Trittbrett	Blech o. Pappe	16 × 4 × 0,2 mm
44	—	2	—	Schild	Pappe	6 × 2 × 0,2 mm
45	—	—	1	Stirnwand	Pappe	27 × 32 × 1 mm
46	—	—	1	Mittelwand	Pappe	30 × 32 × 1 mm
47	—	—	1	Stirnwand	Pappe	30 × 25 × 1 mm
48	—	—	2	Seitenwand	Pappe	115 × 26 × 1 mm
49	—	—	2	Schiebetür	Pappe	20 × 22 × 0,2 mm
50	—	—	2	Laufschiene	Pappe	40 × 2,5 × 0,3 mm
51	—	—	2	Torführung	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 25
52	—	—	2	Verschlussaken	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 17
53	—	—	2	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 11
54	—	—	2	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 14
55	—	6	4	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 26
56	—	—	2	Handgriff	Draht	0,5 Ø, gestr. Lg. 58
57	—	—	2	Trittbrett	Blech o. Pappe	20 × 4 × 0,3 mm
58	—	—	1	Wagendach	Pappe	86 × 33 × 0,5 mm
59	—	—	1	Wagendach	Pappe	34 × 40 × 0,5 mm



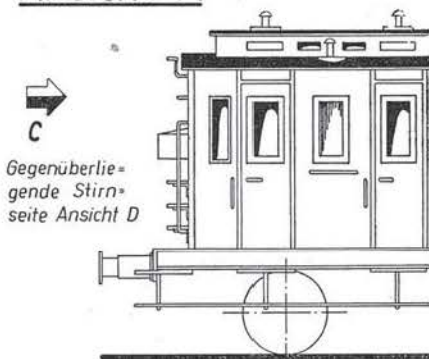
Ansicht A

Seitenansicht
(Wagen Aa)

Umgebaute Form
ohne Bremserhaus.

Dieser Bauplan umfaßt drei verschiedene Wagen mit gleicher Untergestellgröße. Es sind dies die Wagen der früheren Gattung

- C 3 Pr 89 = Wagen A,
- C Post 3 Pr 92 = Wagen B,
- Pw 3 Pr 99a = Wagen C.



1957	Datum	Name	Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Spur HO
Gezeichnet	18. April	<i>[Signature]</i>		
Geprüft	19. April	<i>[Signature]</i>	Zeichgs. Nr. 44.5 - Bl. 1	
Maßstab	1:1			
Personenwagen			Ansichten und Grundriß von Wagen A	