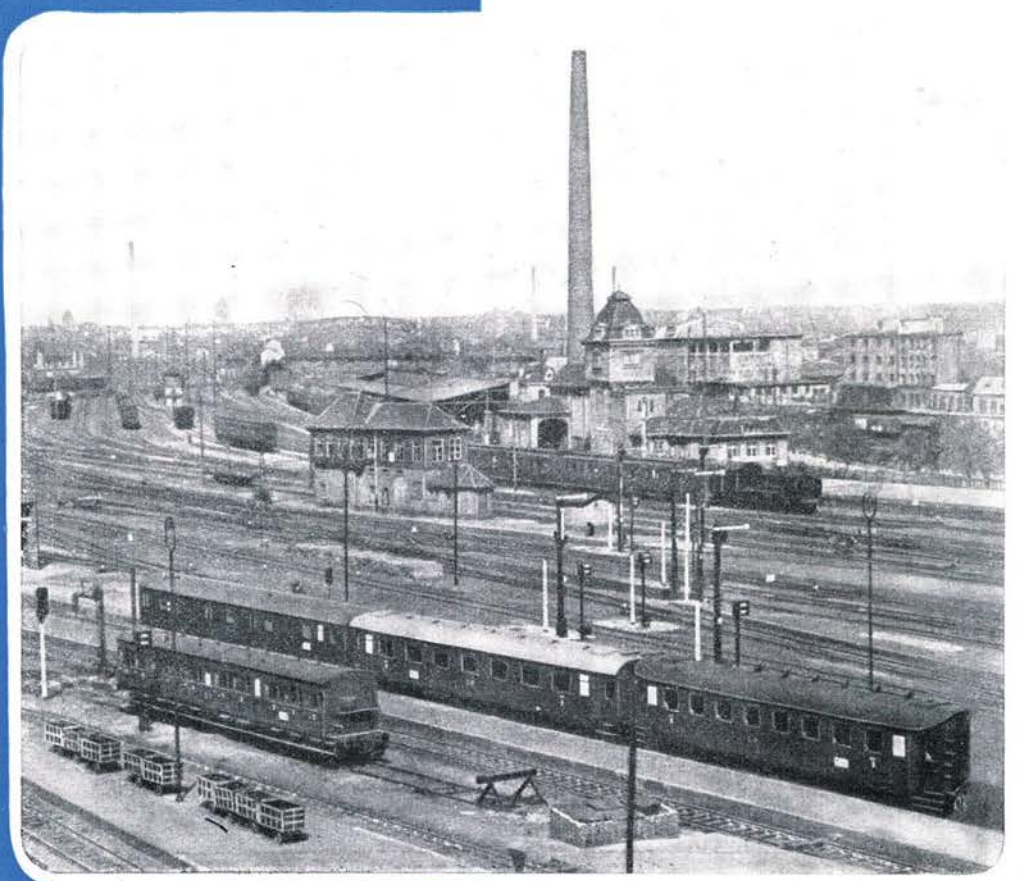
4. JAHRGANG / NR. 10
BERLIN / OKT. 1955

DER MODELL-EISENBAHNER

Heute mit Normblatt-Beilage

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN W 8

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Interessante Modellbahn-Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse 1955 253

Johannes Hauschild
Eine Motor-Kleinlokomotive K^0 in Baugröße H0 256

Gute Leistungen zum Modellbahnwettbewerb 1955 260

Die Modelleisenbahner der DDR sind führend 262

Heinz Kropf
Für unser Lokarchiv —
Die sowjetische Schmalspurlokomotive BII-1 (WP-1) . . . 264

Ing. Heinz Hoffschmidt
Zur Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebes in Mitteldeutschland 266

Ing. Hans Thorey
Der Übergangsbogen 267

Eisenbahnen in aller Welt 270

Aus der Wettbewerbsschau . . . . . 3. Umschlagseite

Normen Europäischer Modellbahnen . Beilage (Seite I bis XII)

Titelbild:
Blick auf das Vorfeld des Hauptbahnhofes der Messestadt Leipzig
(Foto: G. Illner, Leipzig)

Unsere neue Anschrift:
Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin NO 18
Am Friedrichshain 22

AUS DEM INHALT DER NÄCHSTEN HEFTE:

Ing. Hans Thorey
Kupplungsgetriebe für Modellbahnen

Günter Reek
Die Fotographie im Dienste des Modelleisenbahners

Rolf Thiemer
Letzter Ferientag in Klausthal

Heinz Groth
Der Dispatcherdienst bei der Deutschen Reichsbahn

Der Artikel „Der Lokomotiv-Dampfkessel" wird im Heft 11/55 fortgesetzt

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

GÜNTER BARTHEL
Grundschule Erfurt-Hochheim

MARTIN DEGEN
Ministerium für Volksbildung

ING. KURT FRIEDEL
Ministerium für Schwermaschinenbau HV Elektromaschinenbau

JOHANNES HAUSCHILD
Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen des Bw Leipzig, Hbf-Süd

FRITZ HORNBOGEN
VEB Elektroinstallation Oberlind

DR.-ING. HARALD KURZ
Hochschule für Verkehrswesen Dresden

WILHELM LIERMANN
Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit

HORST SCHOBEL
Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im Pionierpark „Ernst Thälmann"

HANSOTTO VOIGT
Kammer der Technik, Bezirk Dresden

„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Hans Holt, Vingaards Alle 63, Kopenhagen; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34, Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Librairie, des Méridiens, Kliencksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris - VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie. 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I.

Die Zeitschrift kann bei allen Postämtern der westdeutschen Bundesrepublik oder bei der Deutschen Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, bestellt werden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft"; Verlagsdirektor: Heinz Friedrich. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner": Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 530871 und Leipzig 42971; Fernschreiber 1448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelheft DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag die Wirtschaft, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Zt. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. **Druck:** Tribüne, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg (Saale). IV/26/14. Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 3118 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik.

Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe

DER MODELLEISENBAHNER 10

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU BERLIN, DEN 1. OKTOBER 1955 - 4. JAHRGANG

Interessante Modellbahn-Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse 1955

Auch in diesem Jahre öffneten die Ausstellungsgebäude der Leipziger Innenstadt ihre Tore vom 4. bis 9. September zur traditionellen Leipziger Herbstmesse. Die Herbstmesse steht nicht in Verbindung mit der Technischen Messe, die alljährlich im Frühjahr abgehalten wird. Durch das nicht nur in der Qualität, sondern auch im Umfang ständig steigende Angebot von Erzeugnissen der Hersteller aus der Deutschen Demokratischen Republik konnte man erstmalig nicht darauf verzichten, in die Herbstmessee auch zwei Hallen des Messegeländes der Technischen Messe einzubeziehen. Es handelte sich um die Hallen II und III, in denen technische Gebrauchsgüter gezeigt wurden.

Anziehungspunkt für den Modelleisenbahner war wieder das Messehaus Petershof. Wir wollen unseren Lesern einen Überblick über die Neuheiten vermitteln, die wir unter Berücksichtigung der industriellen und handwerklichen Fertigung als vorbildgetreu oder zweckmäßig bezeichnen können. In diesem Zusammenhang werden wir auch einige Erzeugnisse nennen, die ebenfalls interessant sind, aber im Petershof nicht zur Ausstellung kamen.

Eröffnen wir nun unsere Messeschau mit der bereits im Handel befindlichen Piko-Lok Baureihe 50 vom VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg/Thür. Vier verschiedene Ausführungen dieser Modell-Lok in der Baugröße H0 geben sich im Bild 1 ein Stelldichein. Eine ausführliche Beschreibung dieser gut gelungenen Konstruktion wird in Kürze veröffentlicht. An dieser Stelle sei nur noch erwähnt, daß die Lok mit einer vollautomatischen Kuppeleinrichtung ausgerüstet ist. Mit Hilfe dieser einfachen, funktionssicheren Kupplung ist es möglich, die Lok an jeder Stelle der Gleisanlage von den Wagen zu trennen und wieder mit diesen zu kuppeln. Die automatische Kuppeleinrichtung ist bei den Lokomotiven der Baureihe 50 und den neuen Lieferungen der Baureihe 55 schon vorhanden, während die Modelle der Baureihe 80 und E 63 wahlweise mit oder ohne Kupplungsautomatik geliefert werden können. Bereits erworbene Modelle der Baureihen 55, 80 und E 63 lassen sich mit Hilfe der in den Piko-Vertragswerkstätten erhältlichen Umbausätze auch noch nachträglich mit der neuen Kuppeleinrichtung ausstatten.

Auch das Modell eines Portalkranes von Fritz Hornbogen wurde auf der Ausstellung des VEB Elektroinstallation Oberlind im Petershof gezeigt (Bild 2). Bei diesem Portalkran können fünf verschiedene Funktionen ausgeführt werden: Bewegung der Kranbrücke, Bewegung des Kranhauses auf der Brücke, Schwenken des Kranes, Heben und Senken des Greifers, Öffnen und Schließen des Greifers. Die letzte der genannten Bewegungen wird durch einen Magneten ausgeführt, während für alle übrigen je ein gesonderter Motor eingebaut wurde. Die Kranbrücke läuft auf 32 Rädern, das Kranhaus auf 4 Rädern. Die lichte Durchfahrthöhe unter der Kranbrücke entspricht dem Umgrenzungsprofil für Fahrzeuge mit Stromabnehmern. Unter der Brücke ist Platz für 4 nebeneinanderliegende Gleise. Durch den Schwenkbereich des Kranes können jedoch insgesamt 8 Gleise bedient werden.

Die Fa. L. Herr, Berlin, zeigte einen gedeckten Güterwagen der Gattung 04 in Baugröße H0 (Bild 4). Der Wagenkasten und das Fahrgestell mit Pufferbohle, Puffern und Achslager sind aus Polystyrol gespritzt, so daß nur noch die Trittbretter und die Kupplungsfeder aus Metall bestehen. Bei der Montage werden NORMAT-Achsen eingesetzt, die dann nicht mehr ausgewechselt werden können. Das Fahrzeug wird mit folgenden Anschriften geliefert: Seefische, Kühlwagen, Zirkus Barlay und Berliner Kindl.

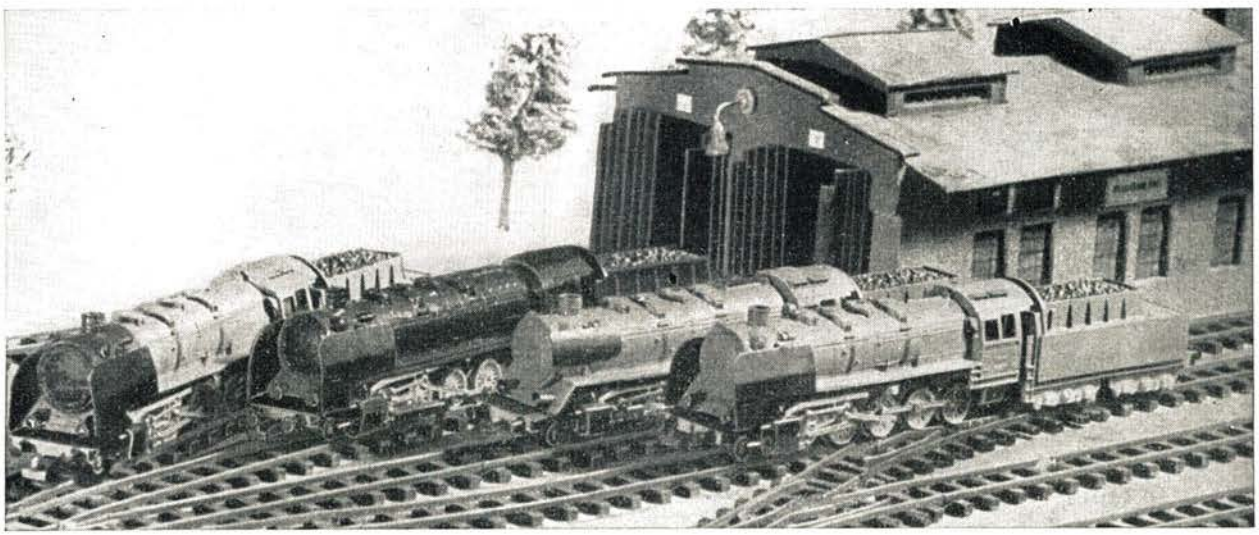
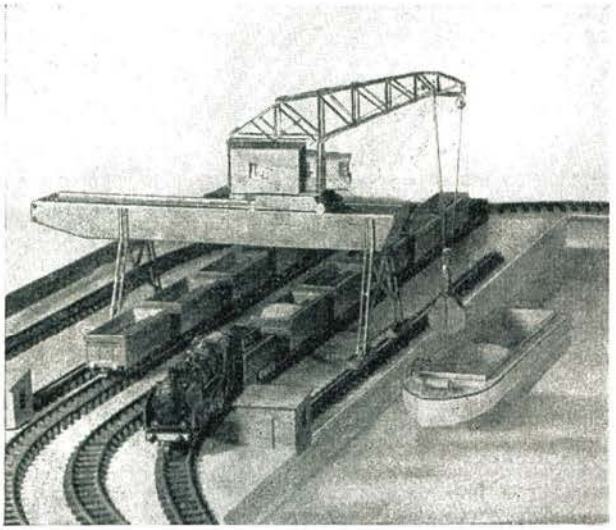


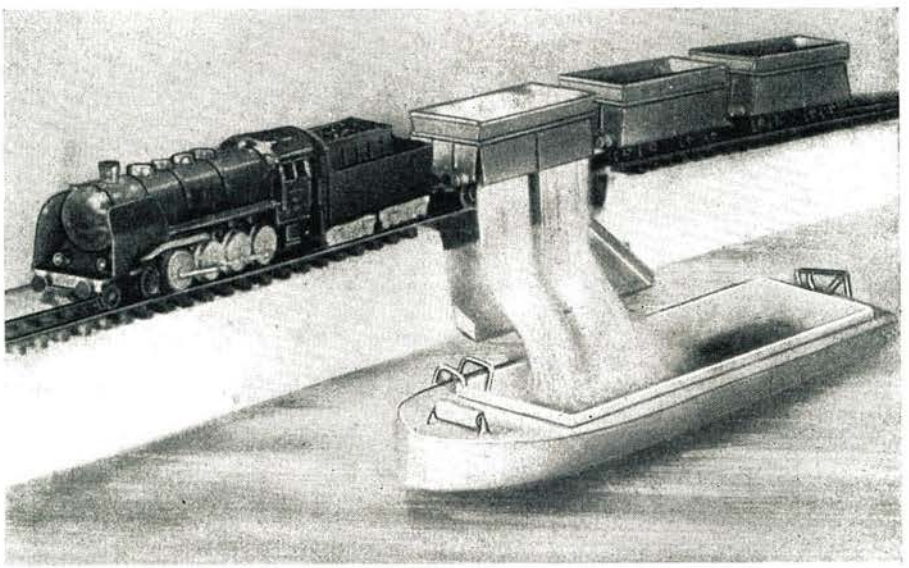
Bild 1 Vier verschiedene Modelle von Piko-Lokomotiven der Baureihe 50. Von rechts nach links: grau mit großen Windleitblechen, grau mit Witteblechen, schwarz mit großen Windleitblechen, grau mit schwarzer Rauchkammer und großen Windleitblechen



▲ *Bild 2 Schiffsentladung. Zur Beladung eines OOt-Wagens, dessen Serienproduktion vom VEB Elektroinstallation Oberlind vorbereitet wird, genügen 7 bis 8 Füllungen des Greifers*

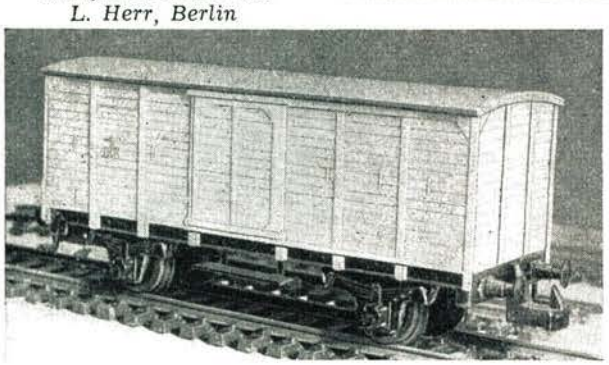
Die Fa. Schaltgerätebau Mittelstädt & Co., Berlin-Mahlsdorf, kündigte das Modell eines Berliner S-Bahnzuges der Baureihe 167 (Bild 5) in der Baugröße H0 an, der Ende Oktober 1955 komplett (zwei- oder dreiteilig) oder als Bausatz im Handel sein wird. Die Modelleisenbahner, die den S-Bahnzug in der vorbildgetreuen vierteiligen Einheit fahren wollen, können die erforderlichen Beiwagen auch einzeln beziehen. Der Triebwagen wird durch einen für dieses Modell besonders entwickelten Gleichstrommotor mit dreiteiligem Anker angetrieben, der bei einer maximalen Spannung von 16 V etwa 0,4 A aufnimmt. Die Kraftübertragung auf das Triebdrehgestell erfolgt über eine Spirale 1 : 1 und einen Schneckenantrieb 1 : 7,5. Die beiden Triebachsen sind innerhalb des Drehgestelles wiederum durch zwei Spiralen verbunden. Der Triebwagenzug wird für Zweischienenbetrieb und für Betrieb mit mittlerer Stromschiene geliefert. Bei der Mehrleiter-Ausführung wird der Strom von der Mittelschiene durch einen besonders gefederten Langschleifer entnommen, der sich auch für die Stromabnahme nach dem Punktkontaktsystem eignet. Die Änderung der Kupplungen (die Fahrzeuge der Berliner S-Bahn sind bekanntlich mit Scharfenberg-Kupplung ausgerüstet), der Drehgestellseitenteile und der Stromzuführung durch vorbildgetreue seitliche Stromschienen bleiben dem Geschick des Modelleisenbahners überlassen.

Bahnübergänge für elektromagnetische Impulsschaltung (Bild 6) führt die Fa. Radio-Bau, Halle. Die Übergänge bestehen jeweils aus zwei Teilen und können auch für mehrgleisige Strecken verwendet werden. Die



► *Bild 3 Güterumschlag auf der Modelleisenbahn. Eine besondere Vorrichtung ermöglicht die doppelseitige Entladung der OOt-Wagen*

▼ *Bild 4 Gedeckter Güterwagen in Baugröße H0 mit erhaben geprägten Anschriften von der Fa. L. Herr, Berlin*



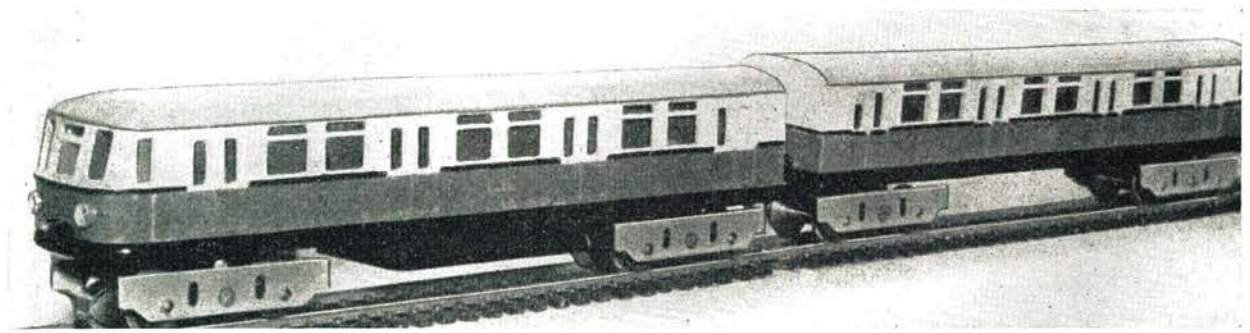


Bild 5 Trieb- und Beiwagen des S-Bahnzuges Baureihe 167 von der Fa. Schaltgerätebau Mittelstädt & Co.

Schranken sind mittels Drucktasten oder Kontaktschienen zu betätigen.
Die Fa. Walter Fahrbach, Leipzig 05, entwickelte einen Gleisbett-Einbaumagneten (Bilder 8 und 9) und ein Zugbeeinflussungsrelais (Bild 11). Der Gleisbett-Einbaumagnet (Weichenantrieb) ist mit beleuchtbarer Weichenlaterne versehen. Eine mit diesem Antrieb ausgerüstete Weiche kann mechanisch durch Drehen der Laterne oder elektrisch mit 15 bis 20 V gestellt werden.

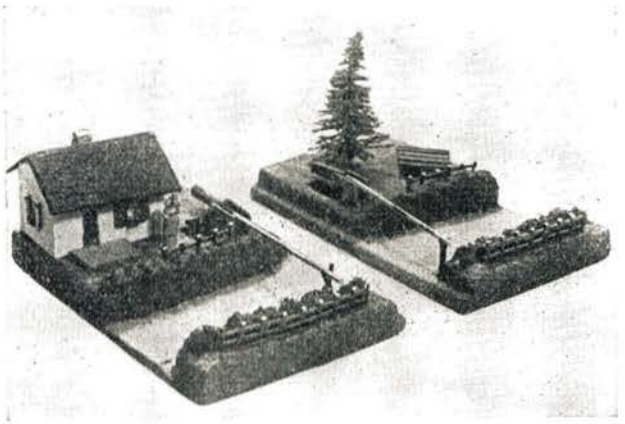


Bild 6 Bahnübergang der Fa. Radio-Bau, Halle

Die Weiche bleibt in jeder Stellung aufschneidbar (Federweiche). Die Endabschaltung des Antriebes wird durch ein in Vorbereitung befindliches Stellwerkspult erreicht. Die Einbaumaße des Magneten sind 70 × 35 mm. Durch die geringe Höhe des Magneten von nur 5 mm ist der Einbau in Weichengrundplatten von 6 mm Dicke an ohne weiteres möglich. Es werden auch Weichenhölzer mit der erforderlichen Aussparung nach Bild 10 geliefert.
Mit dem Zugbeeinflussungsrelais wird die Steuerung eines Zuges oder mehrerer Züge innerhalb von Blockstrecken ermöglicht. Dazu wird das Relais mit Momentstromsignalen und Trenngleisen verbunden. Ebenfalls kann es zur Einstellung von Fahrstraßen in Verbindung mit der Bedienung eines Hauptsignales verwendet werden. Der Kasten ist aus grauem Kunststoff her-

Bild 7 Stellpult mit vereinfachten Weichen- oder Signalrückmeldern von der Fa. Elektromechanik, Kesselsdorf/Sa.

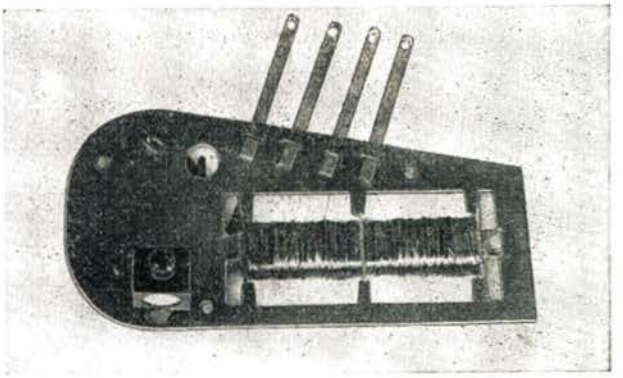


Bild 8 Gleisbett-Einbaumagnet der Fa. Walter Fahrbach, Leipzig 05

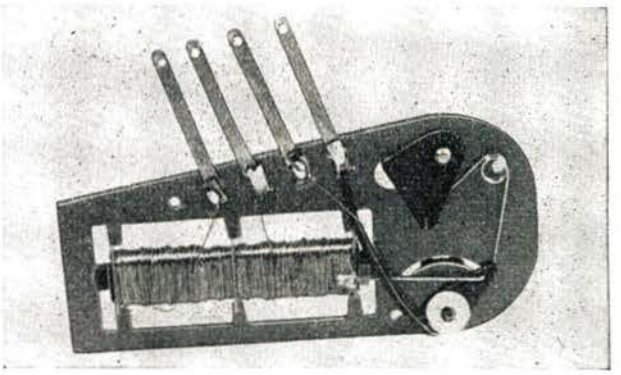


Bild 9 So sieht der Einbaumagnet von unten aus

Bild 10 Aussparung im Weichenkörper für den Einbaumagneten der Fa. Fahrbach

Bild 11 Zugbeeinflussungsrelais der Fa. Fahrbach

gestellt, seine Oberfläche diagonal geriffelt. Die Maße des Kastens sind 36 × 13 × 6 mm, die der Bodenplatte 54 × 14 × 1,5 mm.
Das von der Fa. Fahrbach bekannte Hauptsignal wird jetzt auch mit Antrieb durch Dauerstrommagneten geliefert.
Von der Fa. Elektromechanik, Kesselsdorf/Sa., wurde ein Stellpult (Bild 7) angeboten, dessen Tasten mit vereinfachten Weichen- oder Signalrückmeldern kom-

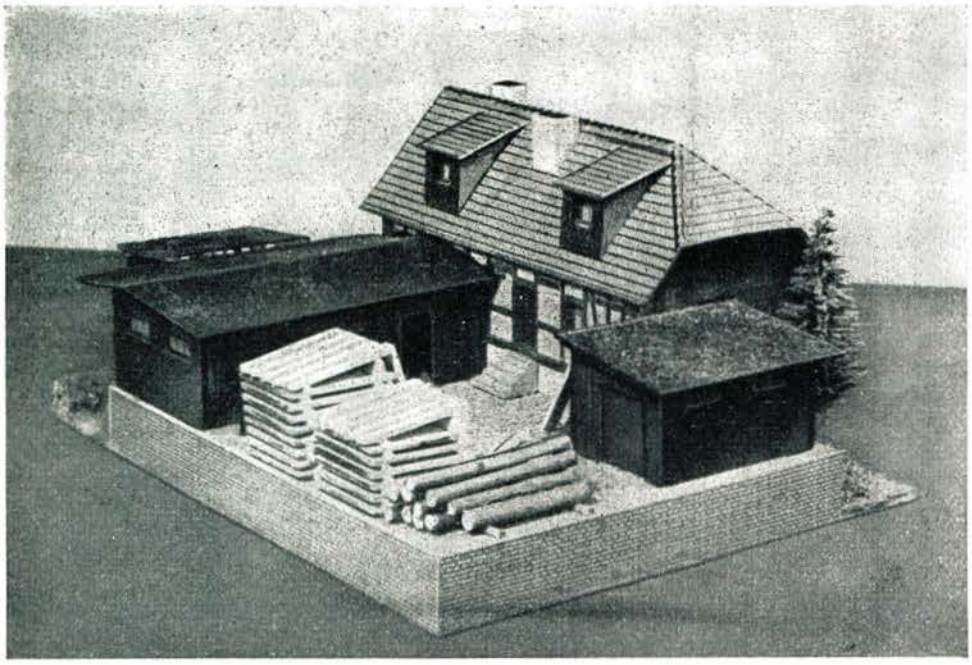
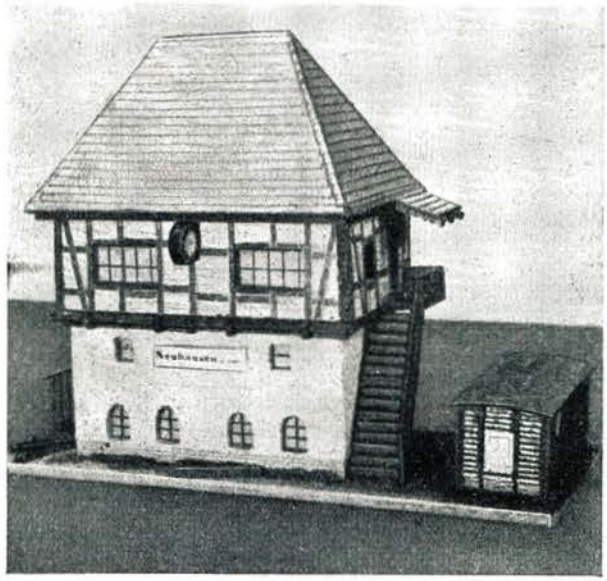


Bild 12 Blick auf den Hof einer Sägemühle. Hersteller: H. Franzke, TeMos-Werkstätten, Köthen/Anhalt (Werkfoto)
Ein Steinbruch mit Verladeeinrichtung, ein Großtanklager mit Gleisanschluß, ein Großstadtbahnhof und eine Bekohlungsanlage für Nebenbahn-Bahnhöfe zählen zu den Neuentwicklungen, die von den TeMos-Werkstätten vorbereitet werden

Bild 13 Altes Fachwerkstellwerk, wie es auch heute noch vielfach in Betrieb ist. Dieses H0-Modell fertigt die Fa. TeMos

biniert sind. Beim Betätigen der Drucktasten wird die jeweilige Weichen- oder Signalstellung durch Ausleuchtung angezeigt. Die Stellpulte sind von der Hochschule für Verkehrswesen Dresden geprüft worden. Sie befinden sich seit September dieses Jahres im Handel.
Die Fa. Herbert Franzke, TeMos-Werkstätten für Modelleisenbahnzubehör, Köthen/Anhalt, konnte mit sechs neuen Gebäudemodellen aufwarten: ein Behelfsgüterschuppen mit Seitenrampe, das Empfangsgebäude Bf „Plattingen" nach dem Vorbild des Bf Wolgast-Hafen, eine Sägemühle mit unterschlägigem Wasserrad (Bild 12), das Empfangsgebäude Bf „Hohenbühl" in neuzeitlichem Stil für Nebenbahnen nach dem Vorbild des Bf Zempin auf Usedom, ein Stellwerk aus der Zeit um 1900 in Fachwerkausführung (Bild 13) und die Blockstelle „Drei Tannen", deren moderne Bauart mit halbrundem Vorbau sich auch für Abzweigstellen eignet.
Diese sowie die bereits bekannten TeMos-Gebäudemodelle werden jetzt mit plastischem Ziegeldach ausgerüstet.
Der Messebericht wird im Heft 11/1955 fortgesetzt.
(Fotos: G. Illner, Leipzig)



Eine Motor-Kleinlokomotive K^{ö} in Baugröße H0

Johannes Hauschild

Bereits im Jahre 1929 wurden von der Deutschen Reichsbahn die ersten der heute noch üblichen Bauarten von Kleinlokomotiven in Dienst gestellt. Durch ihre im Gegensatz zu den Dampflokomotiven ständige Betriebsbereitschaft bei Einmannbedienung haben sie sich auf den Rangierbahnhöfen der Reichsbahn wie auch in größeren Industriebetrieben als sehr wirtschaftlich erwiesen. Auf Güterbahnhöfen werden Kleinlokomotiven zweckmäßig zum Bedienen von Werkanschlußgleisen, Freiladegleisen, Ladestraßen, Kopf- und Seitenrampen und besonderen Verladeeinrichtungen, wie ortsfeste Krananlagen, Kohlenrampen, Füllstationen für Kesselwagen und dergleichen, verwendet. Auch auf Personenbahnhöfen werden Kleinlokomotiven zur Bereitstellung kleiner Personenzüge sowie zum Umsetzen von Pack-, Post-, Schlaf-, Speise- oder Sonderwagen benutzt. Schließlich werden Kleinlokomotiven zu besonderen Anlässen, wie Unfälle oder Bauarbeiten, auch auf der freien Strecke zum Abschleppen liegengebliebener Zugteile, zur Förderung von Gerätewagen usw. eingesetzt.

Auf Wunsch vieler Modelleisenbahner veröffentlichen wir heute diese Bauanleitung.

Die Redaktion

Nach der von mir ausgearbeiteten Bauanleitung dürfte es jedem Modellbauer möglich sein, eine Diesel-Kleinlok anzufertigen. Die Unterbringung eines handelsüblichen Antriebsmotors ist jedoch nicht möglich. Da die Herstellung eines für dieses Triebfahrzeug erforderlichen Kleinstmotors mit Schwierigkeiten verbunden ist, schlage ich zunächst einen Hilfsantrieb mit angetriebenem Begleitwagen vor. Der Antrieb befindet sich also in diesem Begleitwagen, der die Lok je nach Bedarf zieht oder schiebt. Die Lok kann bei dieser Lösung

nur in Verbindung mit dem Begleitwagen in Betrieb genommen werden.
Die Bauzeichnung bezieht sich allerdings auf eine Ausführung der Kleinlokomotive, in die auch ein Kleinstmotor eingebaut werden kann. (Eine Anleitung zum Bau dieses Kleinstmotors wird später veröffentlicht. Die Red.) Wer nicht die Absicht hat, seine Kleinlokomotive später mit einem eigenen Antrieb auszustatten, der richtet sich beim Bau des Modells am besten nach der Übersichtszeichnung.

Bauanleitung für die Kleinlok Kö

Alle Einzelteile werden nach den in der Zeichnung und in der Stückliste enthaltenen Angaben angefertigt bzw. fertig im Fachgeschäft bezogen. Es wird angeraten, alle Blechteile, die selbst hergestellt werden müssen, auszusägen. Das Ausschneiden mit der Schere hätte zur Folge, daß die Teile nachgerichtet werden müssen.
Wer auf den Eigenantrieb der Lok verzichten will, braucht die Achshalter (lfd. Nr. 9 und 10) nicht anzufertigen. Die Ausführung der Hinterachse entspricht in diesem Fall der der vorderen Achse. Sie wird im Rahmen geführt. Die Rahmenbleche können bei dieser Ausführung fest zusammengelötet werden.
Wer jedoch einen Motor einbauen will, muß die Rahmenbleche zusammenschrauben. Dazu werden die obere, hintere und die beiden vorderen Bohrungen in dem linken Rahmenblech (lfd. Nr. 6) mit Gewinde M 2 versehen. Der Durchmesser der hinteren unteren Bohrung beträgt 2 mm. Der Achshalter (lfd. Nr. 9) enthält ein Gewindeloch M 2 zur Aufnahme der Schraube (lfd. Nr. 25) und das Teil 10 ein Durchgangsloch für Gewinde M 2. In das Zwischenstück (lfd. Nr. 7) für die Rahmenbleche bohren wir nach der Zeichnung ein 2 mm-Loch 1 mm tief zur Aufnahme eines 13 mm langen Stiftes mit einem Durchmesser von 2 mm. Dieser Stift wird dann angelötet. Der Achshalter (lfd. Nr. 11) ist am zweckmäßigsten aus 2 Teilen anzufertigen. Ich verwendete ein Stück Messingrohr mit 3 mm Außen- und 2 mm Innendurchmesser und ein Stück Rundmessing von 8 mm ⌀, das mit einer Bohrung von 3 mm ⌀ (gleich Achsdurchmesser) versehen wurde. Dieser Achshalter (lfd. Nr. 11) wird auf die Vorderachse geschoben. Danach wird das zweite Rad aufgepreßt. Die Vorderachse (lfd. Nr. 20) wird dann mit dem Achshalter (lfd. Nr. 11) auf das Zwischenstück (lfd. Nr. 7) aufgeschoben. Erst jetzt können die Rahmenbleche über die Achse gesetzt und miteinander verschraubt werden. Bei der Montage der beiden Hinterachsen (lfd. Nr. 21) ist das Getrieberad (lfd. Nr. 22) zu berücksichtigen, das an der Innenseite des rechten hinteren Rades aufgepreßt wird. Dann kann auch der hinteren Teil des Rahmens verschraubt werden.

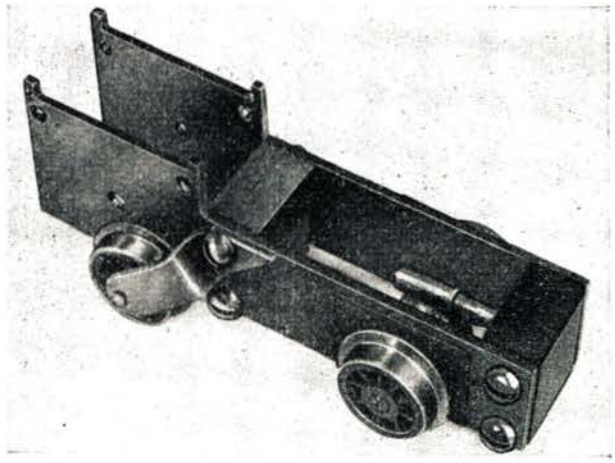


Bild 1 Rahmen der Motor-Kleinlok Kö. Die vordere Achse ist drehbar gelagert, während die hintere Achse aus Platzmangel nicht durchgehend ausgeführt werden kann (Foto: G. Illner, Leipzig)

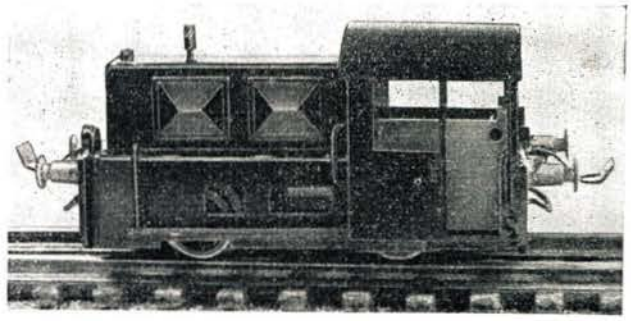
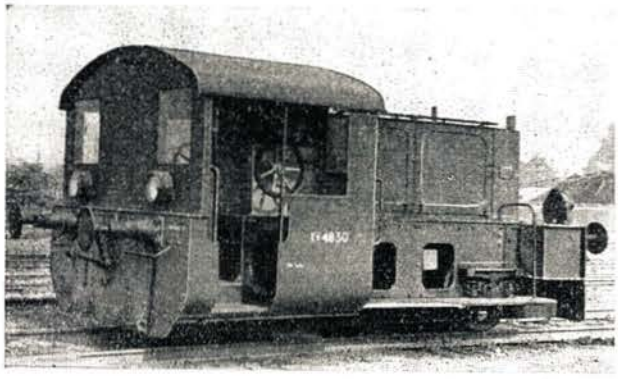
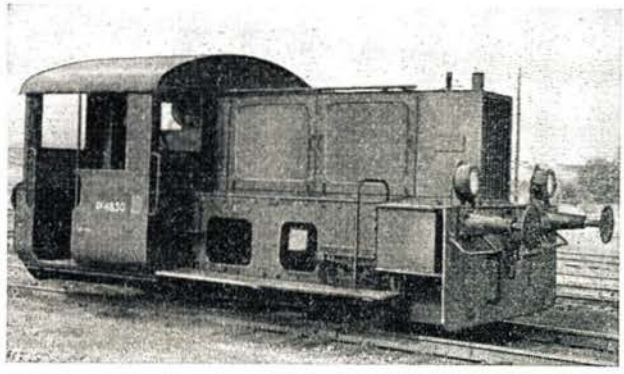


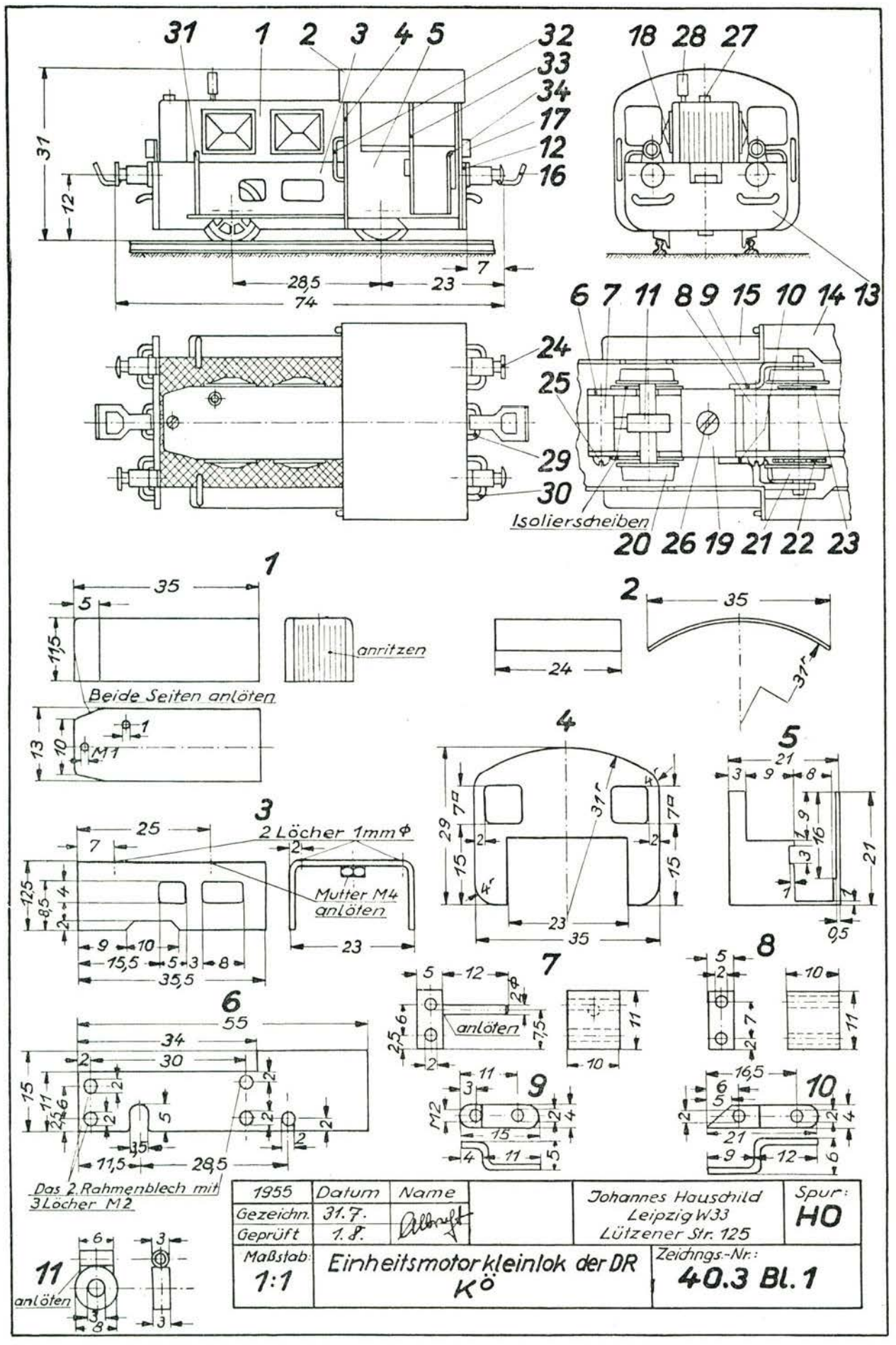
Bild 2 Das fertige Modell der Motor-Kleinlok Kö (Foto: G. Illner, Leipzig)

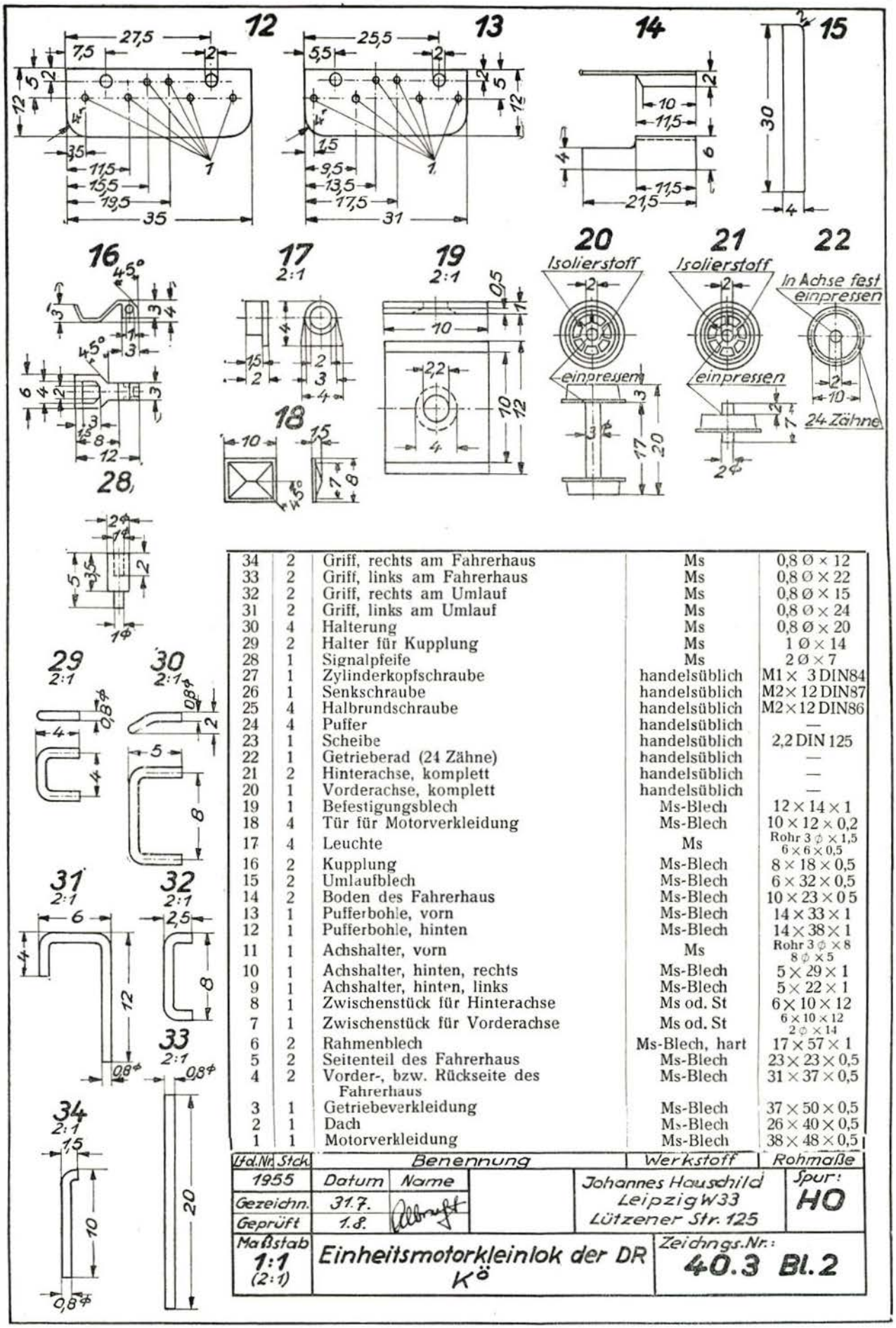
Die Teile für die Aufbauten werden nach der Übersichtszeichnung zusammengelötet. Die Prägetüren (lfd. Nr. 18) sind dann auf die Motorverkleidung zu löten. Nun werden die Griffstangen (lfd. Nr. 31) und das untere Umlaufblech (lfd. Nr. 15) angebracht und abschließend die übrigen Details montiert.
Die Kupplung (lfd. Nr. 16) der Lok muß so ausgerichtet werden, daß der Fangbügel über die Kupplungshaken der Wagen gleitet, damit funktionssicher ge- und entkuppelt werden kann.
Streichen oder spritzen wir nun noch unsere neue Lok wie folgt an: Gehäuse und Rahmen schwarz oder dunkelgrün, die Pufferbohlen rot.
Mit dieser Kleinlok haben wir unseren Triebfahrzeugpark um eine vielseitig verwendbare Rangierlok erweitert.





Ansichten einer Diesel-Kleinlok Kö der Deutschen Reichsbahn mit glatten Kappen an der Motorhaube und mit Stangenpuffern (Fotos: G. Illner, Leipzig)

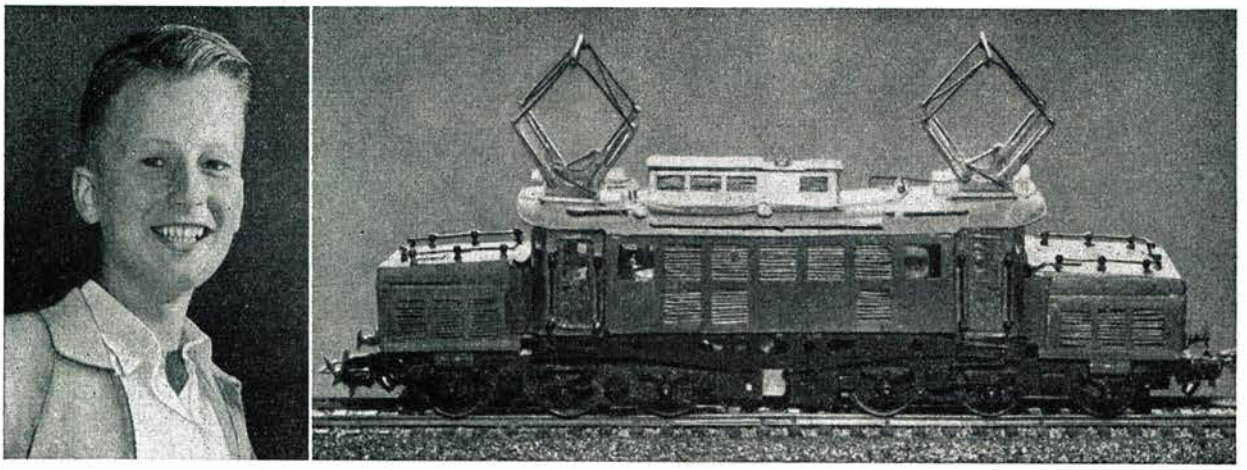

Isolierscheiben
anritzen
Beide Seiten anlöten
2 Löcher 1mm Φ
Mutter M4 anlöten
anlöten
Das 2. Rahmenblech mit 3 Löcher M2
anlöten
1955
Datum
Name
Gezeichn.
31.7.
Geprüft
1.8.
Johannes Hauschild
Leipzig W33
Lützener Str. 125
Spur:
HO
Maßstab:
1:1
Einheitsmotorkleinlok der DR
Kö
Zeichngs.-Nr.:
40.3 Bl. 1



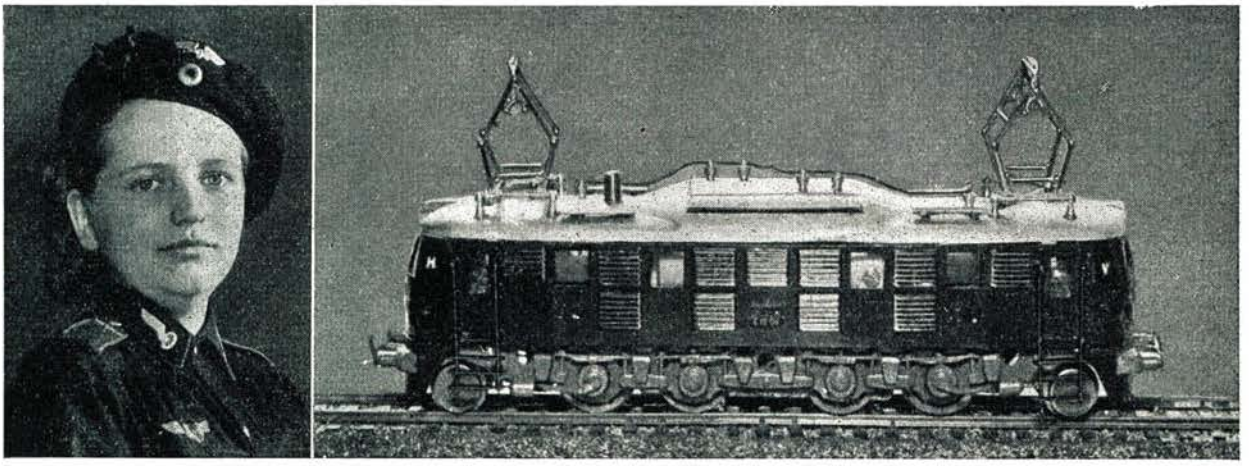
34	2	Griff, rechts am Fahrerhaus	Ms	0,8 Ø × 12
33	2	Griff, links am Fahrerhaus	Ms	0,8 Ø × 22
32	2	Griff, rechts am Umlauf	Ms	0,8 Ø × 15
31	2	Griff, links am Umlauf	Ms	0,8 Ø × 24
30	4	Halterung	Ms	0,8 Ø × 20
29	2	Halter für Kupplung	Ms	1 Ø × 14
28	1	Signalpfeife	Ms	2 Ø × 7
27	1	Zylinderkopfschraube	handelsüblich	M1 × 3 DIN84
26	1	Senkschraube	handelsüblich	M2 × 12 DIN87
25	4	Halbrundschraube	handelsüblich	M2 × 12 DIN86
24	4	Puffer	handelsüblich	—
23	1	Scheibe	handelsüblich	2,2 DIN 125
22	1	Getrieberad (24 Zähne)	handelsüblich	—
21	2	Hinterachse, komplett	handelsüblich	—
20	1	Vorderachse, komplett	handelsüblich	—
19	1	Befestigungsblech	Ms-Blech	12 × 14 × 1
18	4	Tür für Motorverkleidung	Ms-Blech	10 × 12 × 0,2
17	4	Leuchte	Ms	Rohr 3 ϕ × 1,5 6 × 6 × 0,5
16	2	Kupplung	Ms-Blech	8 × 18 × 0,5
15	2	Umlaufblech	Ms-Blech	6 × 32 × 0,5
14	2	Boden des Fahrerhaus	Ms-Blech	10 × 23 × 0 5
13	1	Pufferbohle, vorn	Ms-Blech	14 × 33 × 1
12	1	Pufferbohle, hinten	Ms-Blech	14 × 38 × 1
11	1	Achshalter, vorn	Ms	Rohr 3 ϕ × 8 8 ϕ × 5
10	1	Achshalter, hinten, rechts	Ms-Blech	5 × 29 × 1
9	1	Achshalter, hinten, links	Ms-Blech	5 × 22 × 1
8	1	Zwischenstück für Hinterachse	Ms od. St	6 × 10 × 12
7	1	Zwischenstück für Vorderachse	Ms od. St	6 × 10 × 12 2 ϕ × 14
6	2	Rahmenblech	Ms-Blech, hart	17 × 57 × 1
5	2	Seitenteil des Fahrerhaus	Ms-Blech	23 × 23 × 0,5
4	2	Vorder-, bzw. Rückseite des Fahrerhaus	Ms-Blech	31 × 37 × 0,5
3	1	Getriebeverkleidung	Ms-Blech	37 × 50 × 0,5
2	1	Dach	Ms-Blech	26 × 40 × 0,5
1	1	Motorverkleidung	Ms-Blech	38 × 48 × 0,5

Lfd.Nr. Stck.	Benennung		Werkstoff	Rohmaße
1955	Datum	Name	Johannes Hauschild Leipzig W33 Lützener Str. 125	Spur: HO
Gezeichn.	31.7.			
Geprüft	1.8.			
Maßstab 1:1 (2:1)	Einheitsmotorkleinlok der DR Kö		Zeichngs.Nr.: 40.3 Bl. 2	

Gute Leistungen zum Modellbahnwettbewerb 1955 . . .



Der 14jährige Bernd Eydner aus Berlin errang mit seinem H0-Modell der Lok E 94 den ersten Preis in der Bewertungsgruppe I in Höhe von 100,— DM



Zweiter Preis in der Bewertungsgruppe II: DM 75,— für das Modell der Lok E 18 in Baugröße H0 von der 17jährigen Erika Vogt aus Großröhrsdorf

Die Jungen Pioniere und Schüler weilten besonders am Tag der Jungen Techniker mitunter stundenlang in den anläßlich des Modellbahnwettbewerbes 1955 eingerichteten Ausstellungsräumen der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden. Die einzelnen Ausstellungsgegenstände veranlaßten sie zu einem umfangreichen Erfahrungsaustausch. Im Vordergrund des nebenstehenden Bildes das Modell eines neuen C4üp-Wagens der Deutschen Reichsbahn und des Tenders einer Pensylvania-Lokomotive, beide im Maßstab 1:20 von Herbert Winter, Großröhrsdorf

(Fotos: G. Illner, Leipzig)