

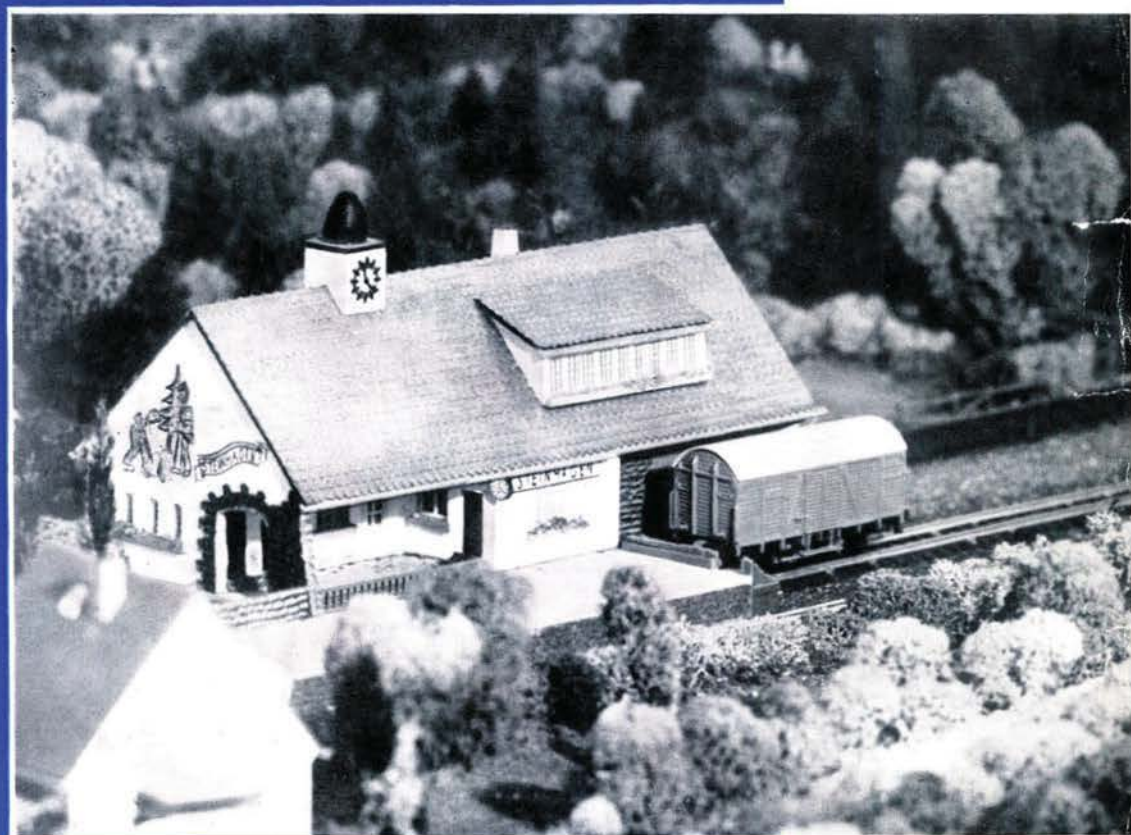
520  
# 9  
JAHRGANG 12

JANUAR 1963

1

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

**1** JANUAR 1963 · BERLIN · 12. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, Berlin W 8, Krausenstraße 17-20. Präsident: Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin - Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden - Vizepräsident: Ehrhardt Thiele, Berlin - Generalsekretär: Helmut Reinert, Berlin - Ing. Klaus Gerlach, Berlin - Helmut Kohlberger, Berlin - Hansotto Voigt, Dresden - Heinz Hoffmann, Zwickau - Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin - Johannes Ficker, Karl-Marx-Stadt - Frithjof Thiele, Arnstadt/Thür. - Joseph Belkewitsch, Karl-Marx-Stadt.

## Beratender Redaktionsausschuß

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim - Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin - Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt - Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Modellbahnen Leipzig - Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden - Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg/Thür. - Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden - Ing. Walter Georgii, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin - Helmut Kohlberger, Berlin.



**Herausgeber:** TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“;** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 29-31, 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.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborn-damm 141-167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

	Seite
Die Elektrifizierung im mittel-deutschen Raum . . . . .	2
Vorschlag für eine Klappschränk-anlage . . . . .	4
Gleisplan des Monats . . . . .	5
Umbau von TT-Wagen . . . . .	6
2 × TT - 2 × H0 . . . . .	7
3,0 m × 2,4 m in H0 1,5 × 0,72 m in TT . . . . .	8
Kraft ist Masse mal Beschleuni-gung . . . . .	9
Güterschuppenkran - eine Feier-abendbastelei . . . . .	10
Eine Betrachtung über nicht-öffentliche Züge . . . . .	11
Leserbriefseite . . . . .	14
Freileitungsmaste . . . . .	15
Elektromagnetischer Antrieb für Weichen und Signale . . . . .	16
Bauplan des Monats . . . . .	18
Kleine Bahnhöfe . . . . .	19
Wissen Sie schon? . . . . .	20
Die älteste Lokomotive der Welt	20
Buchbesprechungen . . . . .	20
Interessantes von den Eisenbah-nen der Welt . . . . .	21
Eine Anlage in 80 Stunden . . . . .	22
Neubau elektrischer Lokomotiven bei den ÖBB . . . . .	23
Ein Wort an die Hersteller . . . . .	25
Reinlichkeit ist eine Zier . . . . .	25
Kleine Bastelei an der V 200 . . . . .	25
Mitteilungen des DMV . . . . .	26
Buchbesprechung . . . . .	27
Selbst gebaut . . . . .	3. Umschlagseite
Lehrgang „Elektrotechnik für Mo-delleisenbahner“, Lehrgang „Von der Übersichtszeichnung zum Mo-dellfahrzeug“ und „Fensterplatz - Bleistift und Notizblock“ . . . . .	Beilage

## Titelbild

Ausschnitt der Messeanlage des VEB Ol-bernhauer Wachsblumenfabrik - OWO -, Leipziger Herbstmesse 1962

Foto: Illner, Leipzig

## Rücktitelbild

Eine interessante Brückenkonstruktion im VEB Kombinat „Schwarze Pumpe“

Foto: H. Dreyer, Berlin

## In Vorbereitung

Bauplan der sowjetischen Dieselloko-motive TE 1  
Die Rekolokomotive der Baureihe 015  
Eine romantische Heimanlage

# Aufruf zum X. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1963

Призыв к X. международному соревнованию железно-дорожников-модельщиков в 1963 г.

Call to Xth International Model Railway Competition 1963

Appel à l'occasion du Xe Concours International pour C. F. en modèle

Der diesjährige Modelleisenbahnwettbewerb wird ganz im Zeichen seines zehnjährigen Jubiläums stehen. Aufbauend auf die Erfolge der vergangenen neun Jahre rufen die unterzeichnenden Organe auch in diesem Jahr wieder alle Modellbahnfreunde in allen europäischen Ländern auf, am X. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb teilzunehmen.

## Wettbewerbsbedingungen

### I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelperson sowie alle Modelleisenbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas. Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

### II. Wettbewerbsarbeiten

Es gibt folgende vier Gruppen von Wettbewerbsmodellen:

A) Modell-Triebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle in den Nenngrößen K, TT, H0, S, 0 und I. Hierunter fallen: Lokomotiven, Triebwagen, Schienenomnibusse usw.

B) Modell-Schienenfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle in den Nenngrößen K, TT, H0, S, 0 und I. Hierzu zählen: Reisezugwagen, Güterwagen, Spezialwagen, Sonderwagen usw.

C) Modelle von Hochbauten und Modelleisenbahnzubehör in den Nenngrößen K, TT, H0, S, 0 und I. Hierzu zählen: Empfangsgebäude, Stellwerke, Güterböden, Schrankenposten, Gleise und Weichen, Signale aller Art und Modelle von sonstigen Bahnanlagen, wie Drehscheiben, Schiebepöhlen, Krananlagen, Brücken usw.

D) Umbauten von Industriemodellen (sogenannte frisierte Modelle) in den Nenngrößen K, TT, H0, S, 0 und I.

### III. Bewertung

a) Die Bewertung sämtlicher Wettbewerbsmodelle wird einzig und allein durch die Jury vorgenommen.

b) Die Jury setzt sich aus Fachleuten der Veranstalterländer zusammen.

c) Die Bewertung erfolgt getrennt für die unter II A, B, C und D genannten Gruppen. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in folgende drei Altersgruppen: 1. Teilnehmer bis 14 Jahre, 2. Teilnehmer von 14 bis 18 Jahren, 3. Teilnehmer über 18 Jahre. Eine weitere grundsätzliche Unterteilung aller Gruppen ist noch die in Einzel- bzw. Kollektivteilnehmer.

d) Die Kollektivteilnehmer müssen einem offiziellen Klub, einer Arbeitsgemeinschaft oder einem Zirkel angehören und dies der Jury glaubhaft nachweisen. Andernfalls werden sie wie Einzelteilnehmer bewertet.

e) Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

f) Alle eingesandten Modelle werden durch uns gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der DDR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft.

### IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens bis zum 25. Mai 1963 unter dem Kennwort „X. Modellbahnwettbewerb 1963“ an folgende Adresse eingesandt werden: Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Berlin W 8, Krausenstr. 17-20. Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen. Außerdem hat jeder Einsender Angaben über seine vollständige Anschrift, Alter, Beruf, Schule oder Betrieb – möglichst in Blockschrift – der Sendung beizufügen. Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpakets bzw. einer Expresgutendung nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, während das Rückporto durch die Veranstalter getragen wird.

Im Anschluß an den Wettbewerb findet vom 9. bis 16. Juni 1963 in Görlitz eine Ausstellung sämtlicher Wettbewerbsarbeiten statt.

### V. Auszeichnungen

Die Preisverteilung und Auszeichnung werden in Görlitz vorgenommen. Umfangreiche Geld- und Sachspenden – vornehmlich Erzeugnisse der Modellbahnindustrie – stehen zur Verfügung. Wir wünschen den Teilnehmern aus allen Ländern Europas einen guten Erfolg und hoffen auf eine sehr rege Teilnahme.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband  
Das Präsidium

Redaktion  
„Der Modelleisenbahner“  
Berlin

Műszaki Modellező Szakosztály  
(Ungarischer Modelleisenbahner-Verband)

# Die Elektrifizierung im mitteldeutschen Raum

Электрoфикация в средней Германии

The Electrification in Middle Germany

Electrification en Allemagne Centrale

Im vorliegenden Beitrag sollen die Vor- und Nachteile der elektrischen Zugförderung, der derzeitige Stand der Elektrifizierung in der DDR und die geplanten Vorhaben beschrieben werden. Zunächst jedoch noch einige Bemerkungen zur Geschichte der elektrischen Bahnen in Deutschland.

## Aus der Geschichte der elektrischen Zugförderung in Deutschland

Als Geburtstag der elektrischen Bahnen wird der 31. Mai 1879 bezeichnet. An diesem Tage wurde von Werner von Siemens auf einer Gewerbeausstellung in Berlin die erste elektrische Lokomotive der Öffentlichkeit vorgestellt. Bei einem Gewicht von 1 Mp und einer Leistung von 3 PS zog sie auf einer 300 m langen Rundstrecke drei Wagen, die mit je sechs Personen besetzt waren. Die Spurweite betrug 490 mm, die Geschwindigkeit 7 km/h und die Spannung des verwendeten Gleichstromes 150 V.

In den folgenden Jahren wurden viele Versuche zur Elektrifizierung, besonders von Straßen- und Überlandbahnen, unternommen. Erst die „Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen“, die um die Jahrhundertwende gegründet worden war, befaßte sich speziell mit der Einführung des elektrischen Zug-

betriebes bei der Staatseisenbahn. Unter anderem richtete sie auf der Militäreisenbahn Marienfelde–Zossen einen Versuchsbetrieb mit Drehstrom und 10 000 V Spannung ein. Die ersten Versuche mit Einphasenwechselstrom erfolgten nach Entwicklung des Reihenschlußmotors auf der Strecke Niederschöneweide–Johannisthal–Spindlersfeld mit einer Frequenz von 25 Hz und einer Spannung von 6000 V.

Die Erfahrungen weiterer Versuche zeigten, daß für Deutschland am günstigsten die Verwendung von Einphasenwechselstrom mit  $16\frac{2}{3}$  Hz war. Mit dieser Stromart und einer Spannung von 16 000 V sind noch vor dem ersten Weltkrieg mehrere Strecken im bayrischen, badischen und mitteldeutschen Raum auf elektrischen Betrieb umgestellt worden. Als mitteldeutsches Netz bezeichnet man die Gesamtheit aller elektrifizierten Strecken im Halle–Leipziger Industriegebiet und dessen Umgebung bis nach Magdeburg.

Erwähnenswert ist noch, daß außer den  $16\frac{2}{3}$ -Hz-Strecken bis 1960 im Schwarzwald zwei Versuchsstrecken mit Einphasenwechselstrom von 50 Hz betrieben wurden, die nunmehr ebenfalls auf  $16\frac{2}{3}$  Hz umgestellt worden sind. In der DDR existiert seit Mitte 1962 zwischen Hennigsdorf und Wustermark nördlich von Berlin eine 23 km lange 50-Hz-Versuchsstrecke.

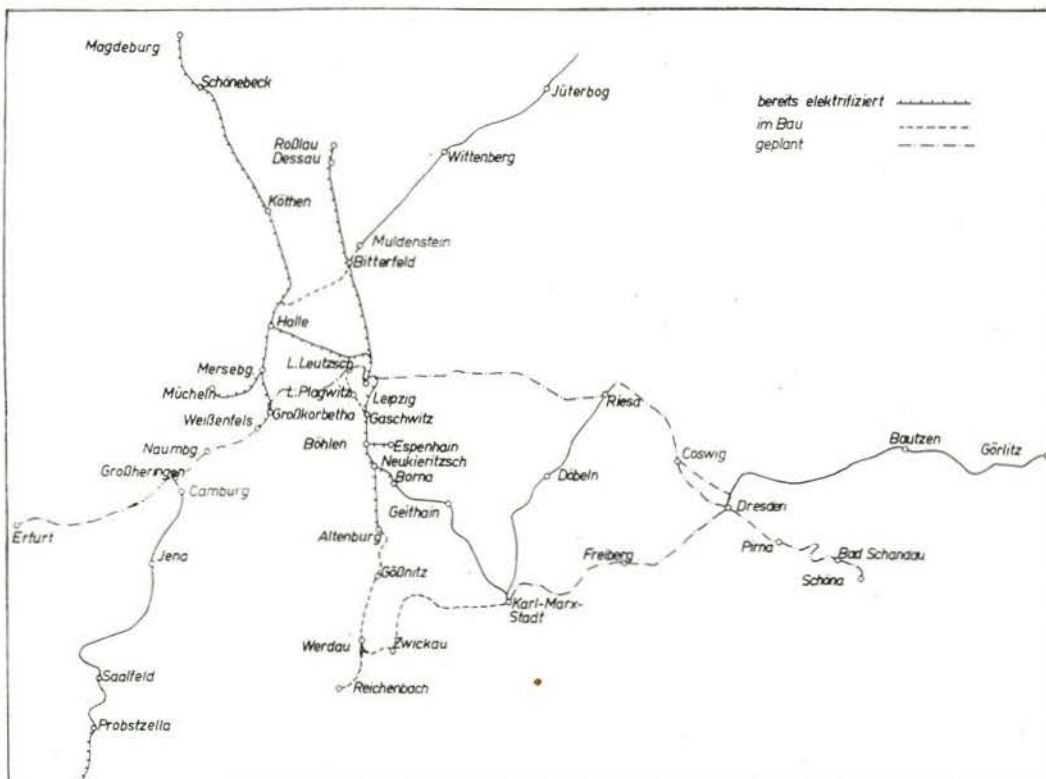


Bild 1

### Vorteile des elektrischen Zugbetriebes

Die Vorteile des elektrischen Zugbetriebes gegenüber dem Betrieb mit Dampflokomotiven liegen einmal in einer Senkung der Betriebskosten und zum anderen in der Arbeitserleichterung für das Lok- und Werkstattpersonal sowie in der Erhöhung des Reisekomforts. Im günstigsten Falle können die Betriebskosten 40 Prozent niedriger als bei Dampfbetrieb liegen. Das ist in erster Linie zurückzuführen auf:

- a) Bessere Energieausnutzung.
- b) Ständige Betriebsbereitschaft. Eine Ellok ersetzt 1,5 bis 2 Dampfloks, da Kohle- und Wassernehmen sowie Ausschlacken mit Fahrt zum Bahnbetriebswerk entfallen.
- c) Hohe Überlastbarkeit des Elektromotors, was besonders beim Anfahren und bei kürzeren Bergstrecken in Erscheinung tritt. Dadurch hohe Anfahrbeschleunigung und Fahrzeitverkürzung.
- d) Höhere Leistungen bei geringerem Eigengewicht.

### Die Kosten für die Elektrifizierung

Den hier beschriebenen Vorteilen stehen die hohen Kosten für die Elektrifizierung gegenüber. Den größten Kostenanteil haben mit rund 50 Prozent die Fahrzeuge. Im einzelnen gliedern sich die Elektrifizierungskosten wie folgt auf:

1. Fahrzeuge	50 bis 60 Prozent
2. Fahrleitungsanlagen	9 bis 12 Prozent
3. Ortsfeste Anlagen	
a) Unterwerke	4 bis 6 Prozent
b) Fernleitungen	2 bis 4 Prozent
c) Stromversorgung (Umformerwerke)	11 bis 17 Prozent
4. Bauliche Veränderungen	
a) Profilmachung	3 bis 6 Prozent
b) Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	4 bis 7 Prozent
c) Licht- und Kraftanlagen	1 bis 2 Prozent
d) Werkstattänderungen	2 bis 4 Prozent
e) allgemeine Kosten	4 Prozent

### Das elektrisch betriebene Netz im mitteldeutschen Raum

Folgende Übersicht zeigt, auf welchen Teilstrecken bisher der elektrische Zugbetrieb aufgenommen worden ist:

	Länge	ges. el. Länge
	km	km
01. 09. 1955 Halle-Köthen	36	36
10. 01. 1956 Köthen-Schönebeck	35	71
02. 06. 1957 Schönebeck-Magdeburg	15	86
01. 06. 1958 Leipzig-Dessau-Roßlau	63	149
20. 12. 1958 Leipzig-Halle	37	186

Bild 3 Die Baureihe E 44 ist am stärksten im mitteldeutschen Raum vertreten.

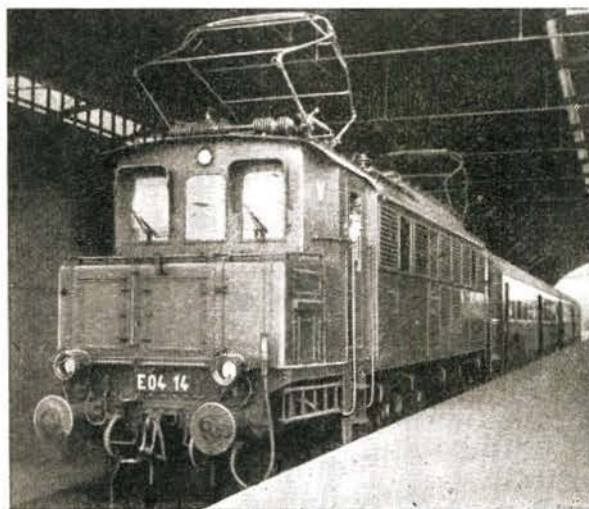
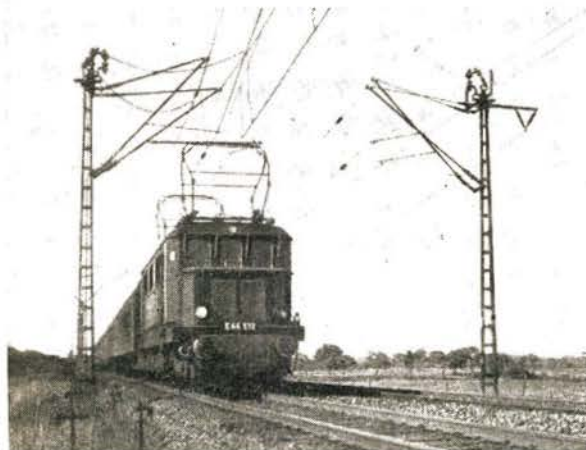


Bild 2 Schnellzuglok der Baureihe E 04 im Bahnhof Halle Hbf.

20. 12. 1959 Halle-Weißenfels und Merseburg-Mücheln	32	218
01. 10. 1961 Leipzig-Böhlen-Espenhain	16	234
02. 01. 1962 Böhlen-Altenburg und Neukieritzsch-Borna	27	261
	24	285
	7	292

Dazu kommen noch einige Strecken und Verbindungsbahnen, die nur von Güterzügen befahren werden, wie der Leipziger Güterring. Die Elektrifizierung weiterer Strecken wird kontinuierlich fortgesetzt, das Tempo soll in den nächsten Jahren gesteigert werden. Augenblicklich wird die Fahrleitung auf den Strecken

Gaschwitz-Leipzig-Plagwitz-Leipzig-Wahren (16 km) und Altenburg-Werdau-Zwickau (45 km)

gelegt. Auf beiden Strecken soll noch im ersten Halbjahr 1963 der elektrische Zugbetrieb aufgenommen werden. Vorbereitet wird zur Zeit die Elektrifizierung auf den Strecken

Bogendreieck Werdau-Reichenbach (Vgtl.) (17 km), Zwickau-Karl-Marx-Stadt (49 km) und Leipzig-Großkorbetha (32 km).

Seit Juli 1962 werden auf dem Abschnitt Werdau-Reichenbach bereits die Fundamente für die Fahrleitungsmasten gegossen.

Die Strecke Zwickau-Karl-Marx-Stadt ist ein Teil des sogenannten Sächsischen Dreiecks Leipzig-Zwickau-Dresden-Riesa-Leipzig, dessen Elektrifizierung zu-

Bild 4 Die schwere Güterzuglok E 94 ist besonders für schwierige Gebirgsstrecken geeignet und soll später auf der Strecke Zwickau-Karl-Marx-Stadt-Dresden eingesetzt werden.



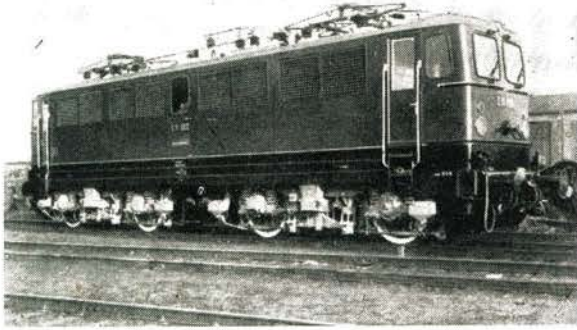


Bild 5 Die Neubaulok der Baureihe E 11 befindet sich seit 1962 in der Serienproduktion.

Fotos: Rbd Halle, Bildstelle (3), Werkfoto (1)

sammen mit der Zweigstrecke Dresden-Cossebaude-Coswig in den nächsten Jahren vollendet werden soll. Bei diesem umfangreichen Bauvorhaben muß bei 60 Brücken das Profil geändert werden. Schwerpunkte sind dabei der Neubau der Riesaer Elbbrücke und die Erweiterung des Tunnels bei dem Bahnhof Edle Krone. Im Leipziger Raum wird in nächster Zeit die Strecke Halle-Bitterfeld-Muldenstein umgebaut. Auch die Strecke Weißfels-Erfurt-Neudietendorf mit Abzweigung in Großheringen nach Camburg steht auf dem Elektrifizierungsprogramm der DDR.

#### Die elektrischen Triebfahrzeuge

Bis zum Juli 1962 standen Elloks der Baureihen E 04, E 05, E 17, E 18, E 21, E 44, E 77, E 94 und E 95 zur Verfügung. Dazu kommen noch zwei Neubauloks der Baureihe E 11. Außerdem ist ein dreiteiliger Rekotriebwagen der Baureihe Et 25 im Einsatz, der sogenannte Rote Dessauer. Einige weitere Triebwagen befinden sich im Raw Dessau in der Rekonstruktion. Nicht wiederaufgebaut wird eine große Anzahl Elloks älterer Baureihen. Statt dessen soll der Fahrzeugpark durch Neubauloks laufend ergänzt und vervollständigt werden. Zwei Baumuster der Schnellzuglok E 11 befinden sich seit 1961 in Erprobung und zeigten bisher gute Ergebnisse. Die Serienproduktion ist 1962 aufgenommen worden. Bis 31. 12. 1963 ist der Bau von 50 Neubauloks vorgesehen. Ein Teil von ihnen wird bei gleicher Ausführung wie die E 11 durch Einbau einer anderen Getriebeübersetzung als Güterzuglok herge-

stellt. Hierfür ist die Baureihennummer E 42 vorgesehen.

#### Schlußbetrachtungen

Aus der Schilderung erkennen wir, daß augenblicklich die Elektrifizierung des mitteldeutschen Raumes in eine neue Phase der Entwicklung tritt. Sind bisher fast ausschließlich Strecken umgebaut worden, auf denen schon vor 1946 Elloks fuhren, so werden nunmehr mit dem Sächsischen Dreieck Eisenbahnstrecken vollkommen neu dem elektrischen Zugbetrieb erschlossen. Dasselbe gilt für den Einsatz der Zugkräfte. Wurden in den zurückliegenden Jahren lediglich alte Elloks wieder aufgebaut, so ist die serienmäßige Produktion von Neubaulokomotiven nunmehr angelaufen. Schließlich können wir noch eine dritte Wende feststellen. Während bisher nur Strecken in der Ebene elektrifiziert worden sind, werden zum Beispiel die ersten Abschnitte im Bereich unserer Mittelgebirge auf elektrischen Betrieb umgestellt. Wir alle hoffen, daß der weitere Umbau zügig vorangeht, und sind davon überzeugt, daß in nicht allzu ferner Zeit im Flöha- oder Weißeritztal Züge fahren, die von modernen Elloks durch dieses gebirgige Gelände gezogen werden.

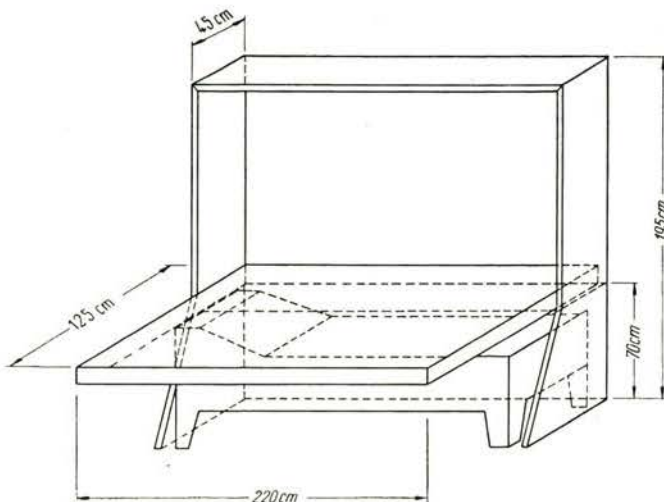
#### Die wichtigsten Kennziffern der Elloks

Baureihe	erstes Baujahr	Achsstufe	max. Geschw. (km/h)	Länge ü. Puffer (m)	Masse (t)	Dauerleistung (kW)	max. Anfahrzugkr. (MP)
E 04	1933	1'Co 1'	130	15,12	92	2010	16
E 05	1933	1'Co 1'	110	15,40	89	1785	16
E 11	1960	Bo'Bo'	140	16,32	83	2640	22
E 17	1928	1'Do 1'	120	15,95	112	2300	24
E 18	1934	1'Do 1'	150	16,92	109	2840	21
E 21	1927	2'Do 1'	110	16,50	122	2040	24
E 44	1932	Bo'Bo'	90	15,29	77	1860	20
E 77	1924	(1B) (B1)	65	16,25	113	1600	24
E 94	1940	Co'Co'	90	18,60	118	3000	37
E 95	1927	1'Co+Co'	70	20,90	139	2418	

#### Verwendetes Schrifttum:

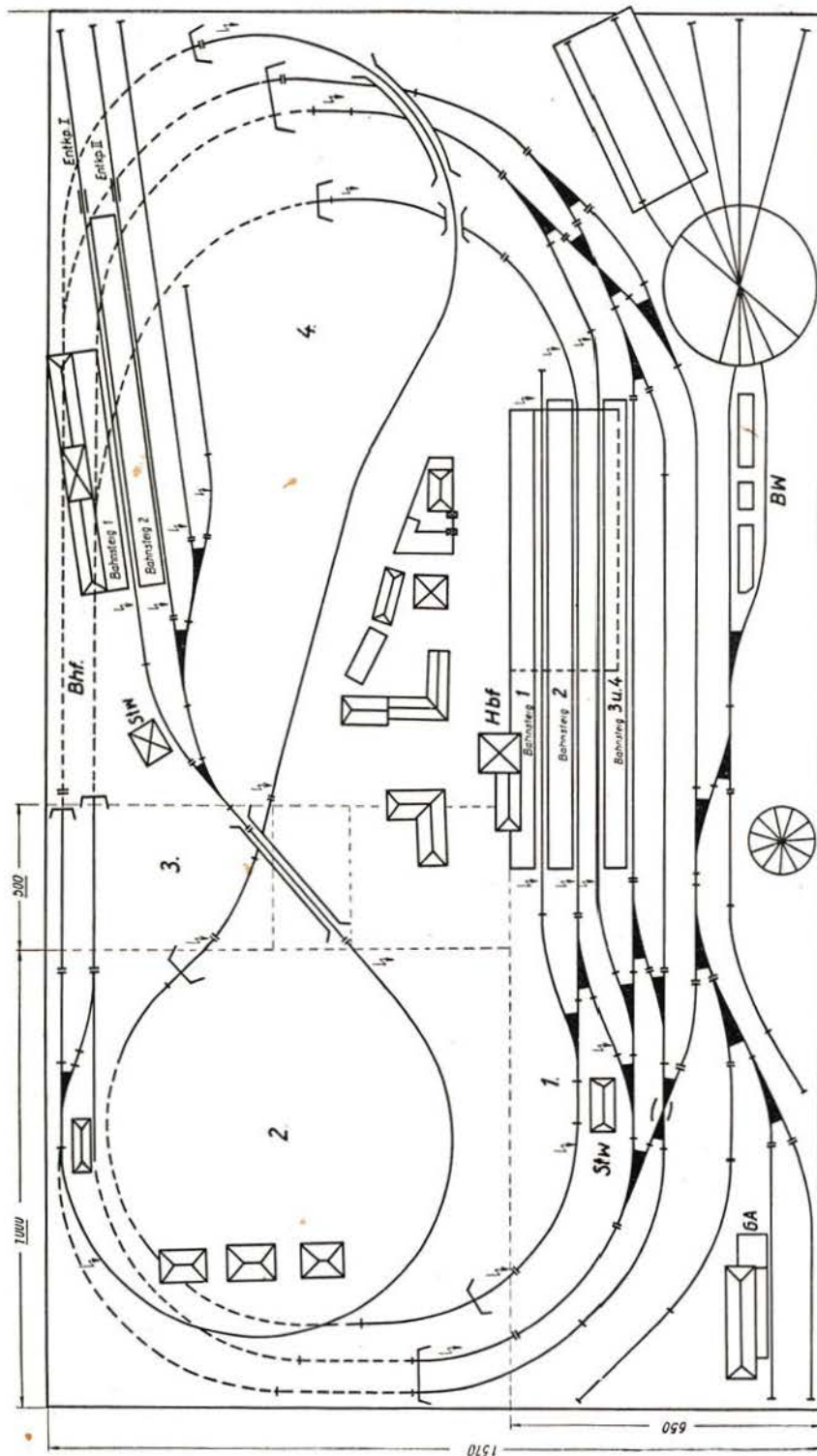
- Deinert, Werner: Elektrische Lokomotiven für Vollbahnen, VEB TRANSPRESS, Berlin 1961.
- Stolte, Karl: Die Entwicklung der elektrischen Lokomotiven, Fachbuchverlag Leipzig 1956.
- Autorenkollektiv: Stählerne Straßen, VEB TRANSPRESS, 1961.
- Dipl.-Ing. Leonhardt, G.: Die neue elektrische Bo'Bo'-Universallok der DR, „Der Modelleisenbahner“ Heft 9/1961.
- Dipl.-Ing. Borchert, Fritz: Mit der E 11 unterwegs, „Fahrt frei“ Nr. 43/62.

### Vorschlag für eine Klappschränkanlage



Da ich – wie es wohl den meisten Modelleisenbahnern gehen wird – an erster Stelle den Kampf mit dem Raum führen muß, kam ich auf den Gedanken, einen Schrank zu bauen, der eine gesamte TT-Anlage und gleichzeitig noch ein Möbelstück aufnehmen soll. Ich wählte eine Chaiselongue und zeichnete hierüber einen Klappschrank, der in der unteren Partie die Chaiselongue aufnehmen muß. Die Liegestatt kann jederzeit nach Bedarf hervorgezogen werden und nach der Benutzung mit einem kleinen Druck wieder zu  $\frac{2}{3}$  im Schrank verschwinden. Die Klappe des Schranks soll sich in der Achse drehen und wird nach dem Herunterklappen in zwei Führungsschienen, die die Dicke der Klappe haben müssen, bis zum Anschlag nach hinten in den Schrank geschoben. Die Klappe ist doppelbödig, so daß die gesamte Verdrahtung hierin erfolgen kann. Der Schrank soll in dunkel Eiche gehalten werden und sich somit formschön der Raumgestaltung anpassen. Die Maße des gesamten Schrankes können Sie aus der beigegebenen Skizze ersehen. *Gustav Boger, Bf Glöwen*

# GLEISPLAN DES MONATS



Schienen und Weichen einer H0-Anlage bestehen aus Industriematerial. Auch ein Teil der Oberleitungsmasten wurde von mir fertig gekauft. Die Oberleitung selbst besteht aus Kupferdraht in Drahtspannbauweise mit imitierten Spannungsgewichten. Die Brücken sind zum Teil aus Weißblech und zum Teil aus Sperrholz hergestellt. Die Drehscheibe ist selbst gebaut und funktionssicher. Sie ist in den einzelnen Gleisstellungen verriegelbar. Der Antrieb wird durch einen Pikomotor mit Schneckenantrieb (wie bei der R 55) über den Fahrstromregler vorgenommen.

Sämtliche Bahnhofs- und Abstellgleise sind abschaltbar. Die Anlage ist in fünf getrennte Stromkreise unterteilt. Sämtliche Teilstrecken lassen sich zu- und abschalten.

Die Bedienung der Anlage erfolgt von einem selbstgefertigten Stellpult aus, auf dem die Gleisanlage schematisch aufgezeichnet ist. Als Vorbild diente mir hier ein Gleisbildstellwerk. Jede Weichenstellung und jede Abschaltstrecke werden in ihrer Stellung durch eine Kontrollampe angezeigt. Es können fünf Fahrtrafos angeschlossen werden, man kann also mit fünf Zugeinheiten zugleich fahren.

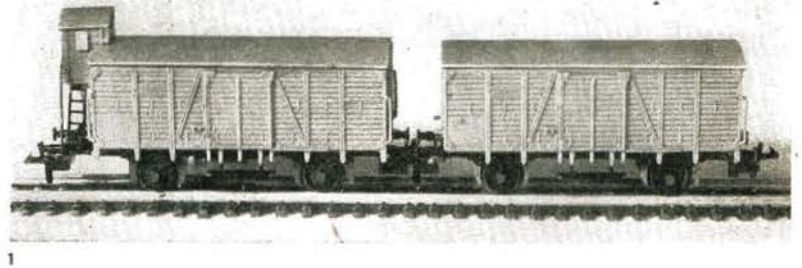
Im Stellpult befinden sich drei Zubehörftrafos für Weichenstrom, Beleuchtung der Anlage und zur Speisung der Kontrollampen auf dem Stellpult.

Die Beleuchtung von Bahnhöfen, Stellwerken, Lokschuppen, Ladestraße, Bekohlungsanlage, Güterabfertigung, Wasserturm sowie die Häuser der Stadt und der Waldsiedlung werden vom Stellpult aus geschaltet. Sieben zwanzigadrige Kabel mit Spezialstecker stellen die Verbindung vom Stellpult zur Anlage her. Die Anlage ist in ihrer Ausdehnung in vier Teile zerlegbar, auf einem Rohrrahmen montiert und zur Wand klappbar. Es sind ausschließlich Lichtsignale aufgestellt, die mit Trennstrecke und Weichenstellung die entsprechende freie oder gesperrte Strecke anzeigen.

Ich habe zur Bewältigung des Zugverkehrs folgende Triebfahrzeuge zu laufen: je eine E 44 und E 46, die R 50 und die R 55, die Tenderloks R 64 und R 80 und einen Triebwagen. Dazu gehören über 35 Reisezug- und Güterwagen.

Horst Seiboth, Weida/Bez. Gera

# UMBAU VON ZEUK- TT-WAGEN



Sehen wir uns einmal einen Güterzug der Reichsbahn an: Dort dominiert noch immer der G-Wagen mit dem flachen Dach, Gattungsnummer 02 und 04. Da die Hauptmaße dieser Wagen mit denen der Wagen mit gewölbtem Dach fast übereinstimmen, dürfte ein Umbau kaum schwierig sein und die Modelltreue nicht negativ beeinflussen. (Auch die Reichsbahn fährt Wagen, die nicht ganz gattungsgrein sind!)

Wir heben das Dach des G-Wagens vorsichtig mit einem spitzen Schraubenzieher ab. Aus Blech fertigen wir uns eine Lehre mit der neuen, sehr geringen Dachwölbung an (Radius  $r = 40$  mm) und befeilen nach ihr mit einer Bastard-Feile (mittlerer Hieb) die Stirn-

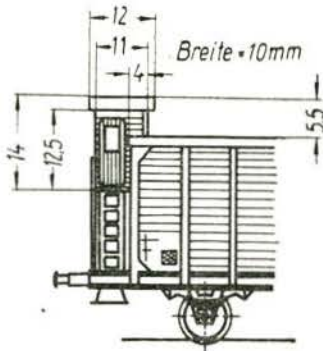
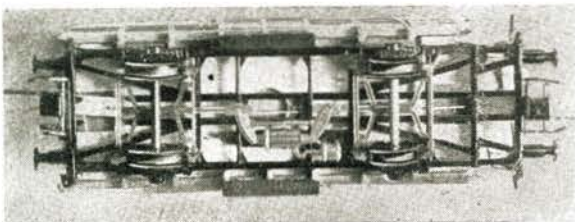


Bild 1 Beide Typen der umgebauten G-Wagen. Man beachte den stark verringerten Pufferabstand.

Bild 2

wände der Wagen. Das macht sich am besten, wenn man den Wagenkasten vom Fahrgestell löst. Aus beliebigem Material (Blech, Pappe entsprechender Dicke) wird nun das neue Dach angefertigt (Größe  $26 \times 67$  mm) und aufgeklebt, danach gestrichen (bitte nicht so hell wie die Originaldächer und auch nicht so gleichmäßig). Wird nun der Wagenkasten wieder auf das Fahrgestell geklebt, so steht vor uns ein Fahrzeug, das trotz der geringen Änderung ein neues Aussehen hat und den Güterzug belebt. Noch echter wirkt der Wagen, wenn die Schrägversteifungen zu beiden Seiten der Türen herausgefellt werden!

Bild 3 Ansicht des vorgeschuhten Untergestells des G-Wagens mit Bremserhaus.



Oft sieht man auch noch diese Wagen mit hochgestelltem Bremserhäuschen.

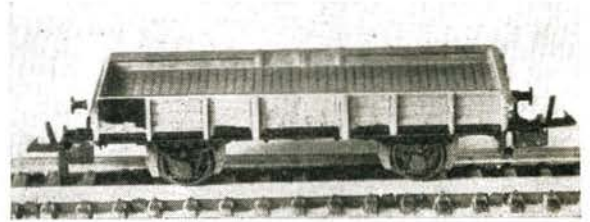
Diese kleine „Delikatesse“ wollen wir uns nicht entgehen lassen. Ich hatte in einem anderen Zusammenhang einen Om-Wagen „aufgelöst“. Teile des Wagenkastens dienten als Ausgangsstoff für das Bremserhäuschen. Sie wurden ausgesägt, zusammengeklebt und an die Stirnseite eines umgebauten Wagens geklebt (siehe Bild 2). Weiter benötigen wir von dem aufgelösten Wagen ein 6,5 mm langes Rahmenstück mit Puffern, es wird an den vorhandenen Rahmen „vorgeschuht“, wobei natürlich von diesem die Puffer einseitig vorher abgesägt wurden. Zum Kleben wird „Kittifix“ oder Aceton genommen. Der Mittelsteg für die Kupplungen wird durch Einlöten eines Weißblechstreifens entsprechend verlängert. Jetzt wird der Wagenkasten auf das verlängerte Untergestell geklebt. Die Anfertigung der Leiter zum Bremserhäuschen erscheint recht schwierig, ist aber doch einfach. Von einem belichteten Kleinbildfilm schneidet man ein Stück Perforation heraus. Die ovalen Löcher der Perforation werden mit Hilfe einer Rasierklinge rechteckig nachgeschnitten; die so gefertigte Treppe wird auf Länge geschnitten und ebenfalls angeklebt. Die Handleiste besteht aus Draht. Finden Sie nicht auch, daß sich die kleine Mühe gelohnt hat? Besonders reizvoll sehen zwei dieser Wagen aus, wenn sie bremsershausseitig gekuppelt wurden.

Auch die Abänderung der Om-Wagen in X-Wagen ist nicht schwer. Nachdem der Wagenkasten vom Fahrgestell gelöst ist, wird der Wagenkasten auf eine Höhe von 4,5 mm abgesägt, desgleichen auch das Sprengwerk. Die Schrägversteifungen neben den Türen werden herausgefellt, die Türen nach oben hin konisch oder flach gefellt.

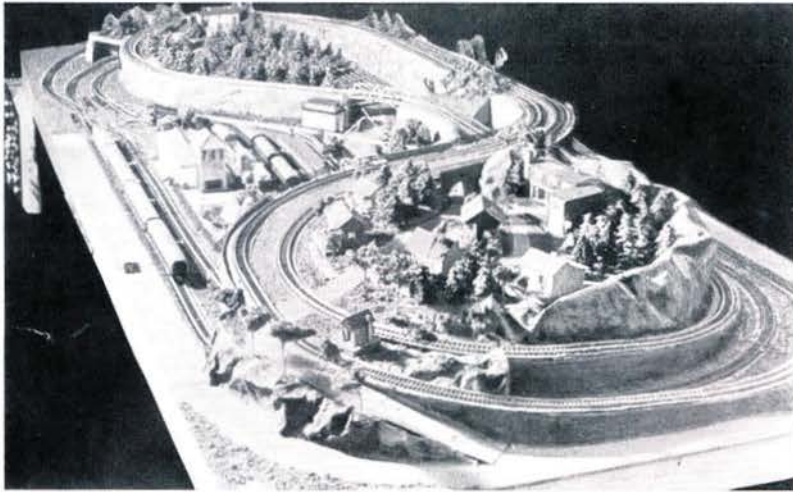
Abschließend noch einen Hinweis, dessen Beachtung das Aussehen eines ganzen Zuges wesentlich verbessert. Mittels einer kleinen Flachzange wird der Kupplungsmittelsteg zickzackförmig gebogen, wobei sich seine Länge verkürzt, die Elastizität aber erhalten bleibt. Das Biegen hat so zu erfolgen, daß beim geschobenen Zug im Gleisbogen noch ein Pufferabstand von etwa 0,5 bis 1 mm gewährleistet ist.

Ing. Peter Jurkowsky, Schkopau

Bild 4 Ansicht des X-Wagens (abgedänderter Zeuke-Om-Wagen).

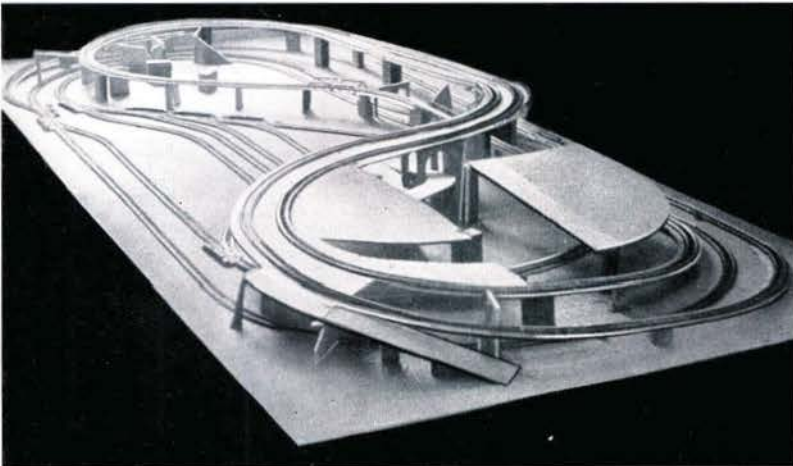






Wir wählten zwei Bilder der TT-Anlage unseres Lesers Hans Kern aus, die besonders augenfällig die Entwicklung dieser Modelleisenbahnanlage zeigen. Die Gleise und Weichen sind ausschließlich Zeuke-Material.

*Foto: H. Kern, Bautzen*



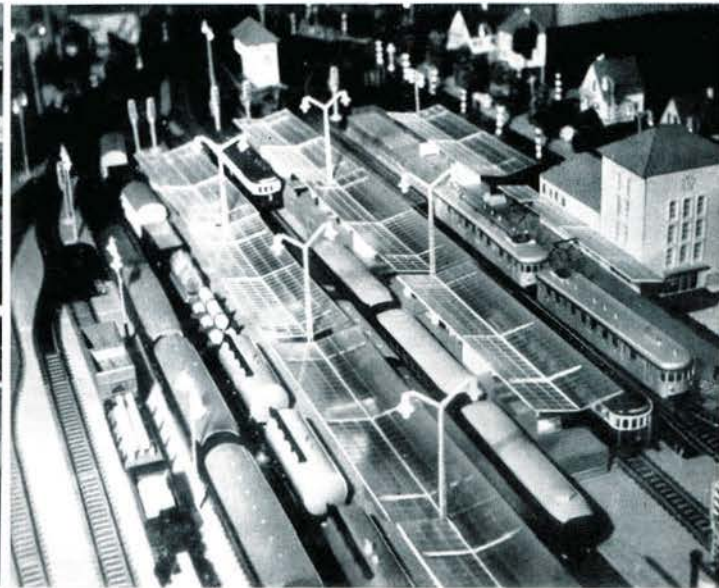
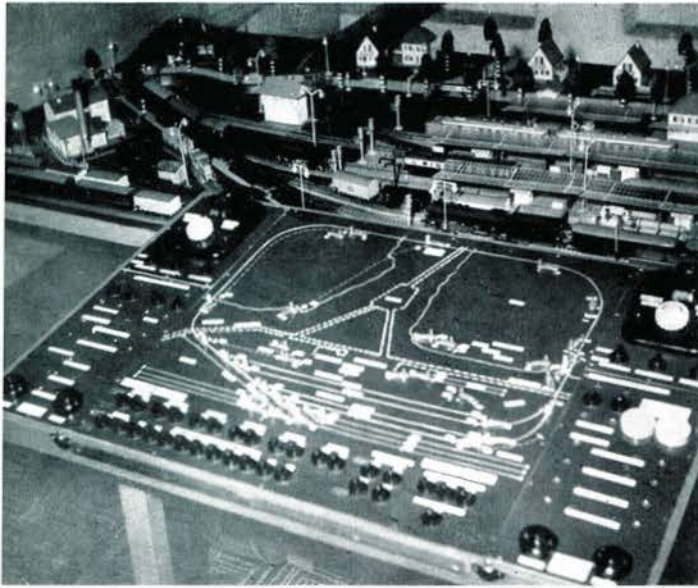
**2 x TT**

Nach unserem Gleisplan „Pappstadt – Alle aussteigen“ (Heft 6/1959) baute Herr Gottfried Schwarzig für seinen siebenjährigen Sohn die auf den beiden Bildern gezeigte Anlage. Der Clou der Anlage ist eine verdeckte Abstellmöglichkeit für sechs Züge. „Die Anlage hat ihre Bewährung bestanden, vor allem aber die Abstellmöglichkeit ist es, die immer wieder viel Freude macht, da ein ständiger Zugwechsel ermöglicht wird und dadurch die Züge auf eine wirklich große Reise gehen können“, schrieb uns Herr Schwarzig.

*Foto: Schwarzig, Görlitz*

**2 x HO**





## 3,0 m x 2,4 m in H0

„Da es mir die freie Fläche des Bodens meines Wohnhauses zuließ“, schrieb uns Herr Karel Vanura aus der CSSR, „entschloß ich mich für den Bau einer größeren Anlage mit den Ausmaßen 3,0 m x 2,4 m. Zur Erreichung eines Lehrziels bei meinen beiden Knaben entwarf ich die Anlage so, daß der gesamte Betriebsablauf von einem Tastenpult aus gesteuert werden muß. Das Tastenpult ist mit dem Modell durch acht Kabel zu je zwanzig Leitungen verbunden. Es ist in einem besonderen Koffer untergebracht und kann sehr schnell angeschlossen werden.“

Foto: Karel Vaňura, Val. Mezříčci (CSSR)



## 1,5 m x 0,72 m in TT

Herr Werner Lehmann aus Woltersdorf/Erkner hat offensichtlich nicht soviel Platz, denn er baute sich eine TT-Anlage mit der kleinen Grundfläche von 1,5 m x 0,72 m. Obwohl die Anlage sehr klein und der Gleisplan einfach ist, besticht sie durch die gelungene Verbindung zwischen Eisenbahn und der sie umgebenden Landschaft. Die kleine Anlage ist großflächig gehalten, trotzdem sind noch ein Lokschuppen mit Bekohlungsmöglichkeit und ein Ladegleis mit Güterschuppen und Laderampe vorgesehen.

Foto: W. Lehmann, Woltersdorf/Erkner (b. Berlin)

