

420

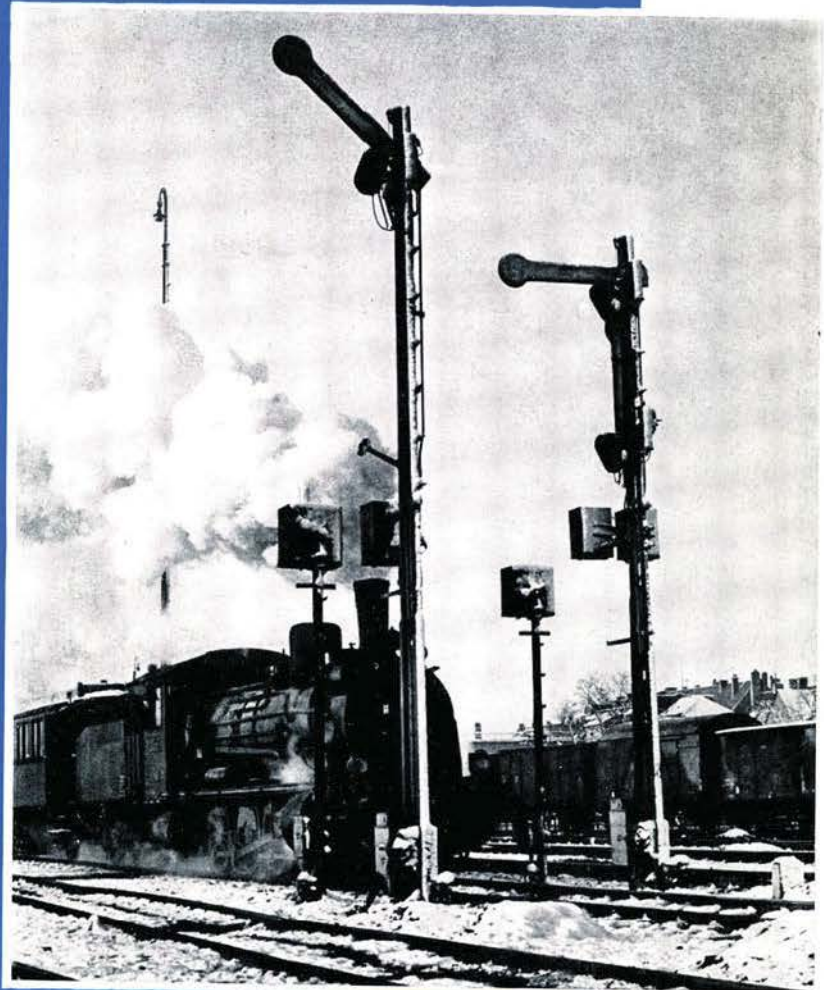
JAHRGANG 13

JANUAR 1964

1

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-

32 542



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



1

JANUAR 1964 · BERLIN · 13. 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: Ehrhard 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.

Der Redaktionsbeirat

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 - Karlheinz Brust, Dresden.



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. **Aleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31 und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 1151. 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. Leningradskaja 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
H. Voigt Bogenweichen für Modelleisenbahnen in der Nenngröße H0	2
5500 Lötstellen	6
Neues vom Modellbahnmarkt	7
Eine zweigleisige Hauptbahn	8
G. Reubert Bauanleitung für Gittermastlampen in der Nenngröße TT	9
R. Hottowitz Kurzschlußauslöser im Modellbahn- betrieb	11
J. Hauschild Umbauanleitung der BR 23 ⁰⁰ in BR 22 in der Nenngröße TT	13
G. Fromm Die Feldbahn	15
Bauplan des Monats	19
B. Gryc Bauanleitung für die Diesellokomotive der Baureihe T 435.0 (CSD) (Schluß)	20
Wissen Sie schon?	24
Prof. H. Kurz Europas Modelleisenbahner trafen sich in Luzern	24
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	25
Wir stellen vor - Trix Adlerzug	26
R. Delie Elektrische Bo'Bo'-Lokomotiven der Belgischen Eisenbahnen	27
Leserbriefe	29
Mitteilungen des DMV	30
Werkstatt-Tips	31
Buchbesprechung	31
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Dampf und Schnee - ein immer wieder reizvolles Motiv für den fotografierenden Fachmann und Amateur, besonders, wenn es sich dabei noch um ein Eisenbahnmilieu handelt; doch sollten wir darüber nicht die harte Arbeit unserer Eisenbahner vergessen, die bei jeder Witterung ihren Dienst versehen und denen besonders Frost und Schnee die größten Schwierigkeiten bereiten.

Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Modellbahnanlage von Ing. Hans Weber, Berlin.

Foto: H. Weber

In Vorbereitung

Neues Eisenbahnbetriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden.
USA-Diesellokomotive der Reihe ML 4000

AUFRUF zum XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1964

Призыв к XI. международному соревнованию железно-дорожников-модельщиков в 1964 г.

Call to XIth International Model Railway Competition 1964

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

Zum XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb werden die Modellbahnfreunde aus allen europäischen Ländern von den unterzeichnenden Organisationen aufgerufen. Austragungsort des diesjährigen Wettbewerbs ist Budapest. Hier findet auch anschließend die traditionelle Ausstellung der Wettbewerbsmodelle statt.

Wettbewerbsbedingungen

I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie alle Arbeitsgemeinschaften, Zirkel und Klubs als Kollektive aus allen Ländern Europas. Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

II. Wettbewerbsarbeiten

Es werden folgende sechs Wettbewerbsgruppen gebildet:

- Modelltriebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle in den Nenngrößen TT, H0, S, 0 und I,
- Modellschienenfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle in den Nenngrößen TT, H0, S, 0 und I,
- Umbauten von Industriemodellen (sogenannte Fri-suren) in den Nenngrößen TT, H0, S, 0 und I,
- Historische Fahrzeuge und Zubehör in den Nenngrößen TT, H0, S, 0 und I,
- Technische Funktionsmodelle (Weichenantriebe, Drehscheiben, Schaltelemente, Signale usw.),
- Modelle von Hoch- und Kunstbauten (Empfangsgebäude, Stellwerke, Güterböden Schrankenposten, Brücken usw.).

III. Bewertung

- Die Bewertung erfolgt durch die Jury, die sich aus Fachleuten der Veranstalter zusammensetzt.
- Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.
- Die Bewertung erfolgt getrennt nach den in II A–F genannten Gruppen. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung jeder Gruppe in die Altersgruppen bis 16 Jahre und über 16 Jahre. Es wird in jeder Gruppe noch nach Einzel- und Kollektivteilnehmern unterschieden.
- Die Kollektivteilnehmer müssen einer Arbeitsgemeinschaft, einem Klub oder Zirkel angehören und dies der Jury glaubhaft nachweisen. Andernfalls erfolgt die Bewertung als Einzelteilnehmer.

IV. Einsendung der Modelle

Die Modelle müssen bis zum 1. Oktober 1964 unter dem Kennwort „XI. Modellbahnwettbewerb 1964“ an folgende Adresse eingesandt werden: VASUTASOK SZAKSZER-

VEZETE, Müszaki Modellező Szakosztály, Budapest VI, Benczur utca 41. Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu versehen. Außerdem hat jeder Einsender folgende Angaben – möglichst in Blockschrift – beizufügen: seine vollständige Anschrift, Alter, Beruf und Bezeichnung der Arbeitsgemeinschaft, des Klubs oder Zirkels. Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expresgutendung nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, das Rückporto der Veranstalter.

Alle eingesandten Modelle sind gegen Schäden und Verlust versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft.

V. Auszeichnungen

Die Preisverteilung und Auszeichnung erfolgt in Budapest. Es stehen umfangreiche Geld- und Sachprämien zur Verfügung.

Deutscher Modelleisenbahn- Verband	Műszaki Modellező Szakosztály (Ungarischer Modelleisen- bahn-Verband)
Ustředni Klub Železničnick Modelařů (Modelleisenbahnklubs der CSSR)	Redaktion „Der Modelleisenbahner“

Richtlinien für Teilnehmer aus der Deutschen Demokratischen Republik

Für alle Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR finden in den Reichsbahndirektionsbezirken Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Greifswald, Halle, Magdeburg und Schwerin bezirkliche Ausscheidungen statt. Es gelten hierfür die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie für den XI. Internationalen Wettbewerb. Die Einsendung der Modelle zu den bezirklichen Wettbewerben muß bis zum 25. Mai 1964 erfolgen. Die Anschriften für die Einsendungen werden noch bekanntgegeben. Wir weisen darauf hin, daß nur Teilnehmer an den bezirklichen Wettbewerben zum Internationalen Wettbewerb in Budapest zugelassen werden.

Die zu den bezirklichen Wettbewerben eingesandten Modelle werden anschließend in einer Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Ort und Zeit der Ausstellungen werden noch bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
– Präsidium –

Bogenweichen für Modelleisenbahnen in der Nenngröße H0

Bogenweichen haben im Gegensatz zu den geraden Weichen nicht einen geraden und einen gekrümmten Gleisstrang, sondern zwei gekrümmte Gleisstränge, deren Bogenhalbmesser aber verschieden sind. Man unterscheidet Innenbogen- und Außenbogenweichen.

Früher gab es für größere Spurweiten die symmetrische Außenbogenweiche, auch unter dem Namen „Gabelweiche“ bekannt. Sie ist die einzige Bogenweiche, deren gekrümmte Stränge gleiche Bogenhalbmesser haben.

Die Gleisverbindung zwischen zwei konzentrisch gebogenen Gleisen besteht normalerweise aus einer Innenbogen- und einer Außenbogenweiche. Die Stammgleise beider Weichen haben den großen Halbmesser der gekrümmten Strecke, während die Halbmesser der abzweigenden Stränge entsprechend kleiner sind.

Wenn wir Bogenweichen verwenden wollen, dann stoßen wir auf die Schwierigkeit, daß die Bogenhalbmesser entsprechend dem Maßstab viel zu klein sind. Bei der Innenbogenweiche muß nämlich – wenn die Weiche selbst nicht zu lang werden soll – der Halbmesser des Stammgleises mindestens doppelt so groß sein wie der des abzweigenden Stranges. Wenn wir einen Mindesthalbmesser von 440 mm zugrunde legen, der für den abzweigenden Strang verwendet werden soll, dann muß der Radius des Stammgleises 900 mm groß sein. Einem Halbmesser von 500 mm des abzweigenden Stranges entspricht ein solcher des Stammgleises von 1040 mm. Die Innenbogenweiche 900/440 ist in Bild 1 dargestellt. Der Bogen des Stammgleises entspricht einem Kreisabschnitt von 15° , der des abzweigenden Stranges einem solchen von 30° . Ein Viertelbogen von 440 mm Radius kann aus drei gleichen Innenbogenweichen gebildet werden, wenn der Weichenantrieb an der Bogeninnenseite angebracht ist. Das Herzstück ist gebogen; gerade Gleisstücke am Ende des Bogens hat die Innenbogenweiche nicht. Die Weiche kann wie eine normale 15° -Weiche verwendet werden, deren Stammgleis aber nicht gerade, sondern gebogen ist.

Aus den Bildern 2 bis 11 geht hervor, daß die Verwendung von Bogenweichen gerade bei räumlich stark begrenzten Anlagen große Vorteile bringt. Diese Vorteile

bestehen in der größeren nutzbaren Länge der Bahnhofsgleise und in der geringeren Anlagenbreite oder der Möglichkeit, mehr Gleise bei gegebener Anlagenbreite unterzubringen. Alle in den Bildern 2 bis 11 dargestellten Anlagen haben die gleiche Länge von 2 m; als Breite ist das jeweilige Mindestmaß, das für das Gleisbild erforderlich ist, angenommen worden. Eine weitere Verringerung der Breite ist nur bei kleineren Gleisradien möglich. Der Mindestradius der Gleisbilder beträgt 440 mm; als Gleismaterial ist „Pilzgleis“ verwendet worden.

Bild 2 zeigt ein eingeleisiges Oval auf einer Platte der Größe 2000×1000 mm. Auf der linken Bildhälfte ist die Innenbogenweiche, auf der rechten eine normale gerade 15° -Weiche angewendet worden. Die nutzbare Länge der beiden Gleise erhöht sich bei der Verwendung von Bogenweichen um 200 mm.

Bild 3: Größere nutzbare Gleislängen im Bahnhof kann man auch mit geraden Weichen erzielen, wenn man sie weiter in die Kurve verlegt. Allerdings wird auch der Gleisabstand größer, und damit muß die Anlagenplatte breiter werden. In diesem Bild ist an den gebogenen Strang beider Weichen ein 15° -Bogen von 440 mm Halbmesser angesetzt worden. Die Verwendung von Bogenweichen bringt einen Gewinn an nutzbarer Gleislänge von 120 mm, während die Anlagenbreite 20 mm kleiner sein kann.

Bild 4 ist ähnlich Bild 3; der Unterschied besteht darin, daß ein 30° -Bogen an den abzweigenden Strang beider Weichen angeschlossen wurde und damit die Weichen dem Scheitel des Bogens näher rücken. Gewinn an nutzbarer Gleislänge 90 mm; um 40 mm verminderte Anlagenbreite.

Auf Bild 5 wird der Vorteil der Bogenweichen durch eine Verringerung der Anlagenbreite deutlich: Die Mindestbreite der Anlagenplatte beträgt bei Verwendung von Bogenweichen 1050 mm, von geraden Weichen 1100 mm; wenn bei 1100 mm Anlagenbreite Bogenweichen verwendet werden, kann man ein weiteres Gleis einbauen, wie aus Bild 6 ersichtlich. Bei Verwendung von geraden Weichen braucht man eine um

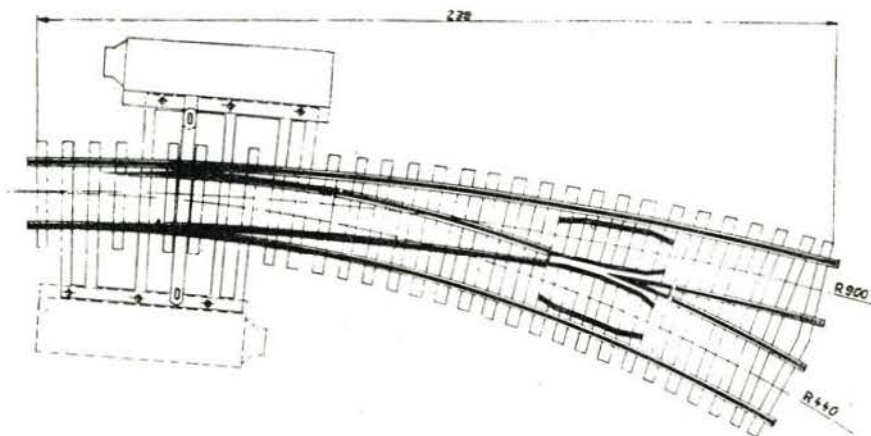


Bild 1 Innenbogenweiche H0 900/440 für Pilzgleis; M 1:2 für H0; Antrieb nach Wahl außen oder innen; Stellschwelle und Weichenantrieb ausknöpfbar

100 mm breitere Anlagenplatte. Die Bogenweichen bringen auch einen Gewinn an nutzbarer Gleislänge von 180 mm zumindest für die inneren Gleise des Bahnhofs. Von Bild 7 an wird auf die Gegenüberstellung von geraden und Bogenweichen verzichtet und gezeigt, wie Weichenstraßen mit Bogenweichen gebildet werden können.

Bild 7 zeigt die Entwicklung von vier Gleisen aus einem Bogen Gleis, wozu drei Bogenweichen auf jeder Seite benötigt werden. Ordnet man die Weichen hintereinander an (rechte Bildseite), dann erhält man kleine Gleisabstände; es ist sogar möglich, mit nur 1100 mm Anlagenbreite auszukommen. Will man zwischen die beiden äußeren Gleise einen Bahnsteig legen, dann braucht man nur den Radius des äußeren Gleisbogens zu vergrößern. Die linke Seite von Bild 7 zeigt eine andere Anordnung der drei Bogenweichen. Sie führt zu einer etwas größeren Breitenentwicklung, bringt aber dafür eine größere Nutzlänge des inneren Gleispaars. Eine der Bogenweichen muß aber mit außen liegendem Weichenantrieb ausgerüstet sein.

Bild 8 zeigt eine kleine, ausschließlich mit Bogenweichen ausgestattete Anlage von der Größe 2000 × 1200 mm. Der Bahnhof hat drei durchgehende Gleise und ein Stumpfgleis. An der Hinterseite der Platte sind ebenfalls zwei durchgehende und ein Stumpfgleis vorhanden. Das hintere Gleis kann man durch eine Kulisse oder einen Tunnel verdecken; die beiden anderen Gleise gehören zum Bahnhofsvorfeld. Wir finden hier erstmalig die Zusammenstellung zweier Innenbogenweichen zu einer Bogengleisverbindung.

Bild 10 zeigt eine Weiterentwicklung der Anlage von Bild 7 zu einer durchgehenden zweigleisigen Strecke. Die rechte und die linke Seite des Bildes weisen eine unterschiedliche Anordnung der Bogenweichen auf, wobei sich andere Längen der Gleise und andere Anlagebreiten ergeben. Auch hier finden wir wieder die Bogenweichen-Gleisverbindung wie in Bild 8.

Bei der großen Eisenbahn wären allerdings die Bogenweichen des inneren Ovals Außenbogenweichen, denn der größere Halbmesser der Bogenweiche soll dem durchgehenden Gleis vorbehalten sein, damit bei nicht abzweigender Fahrt keine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist.

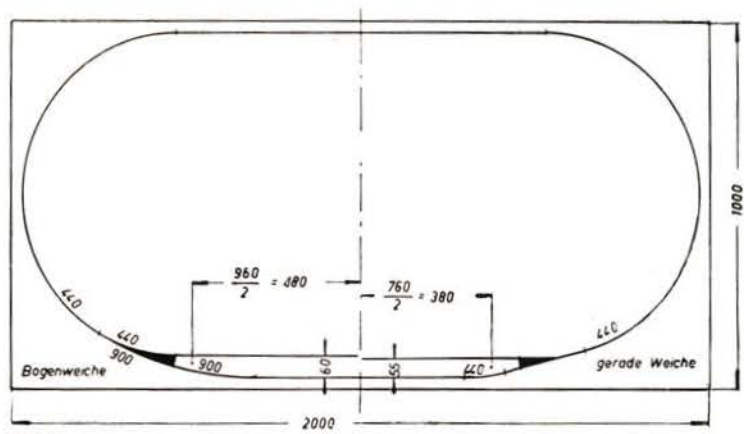


Bild 2

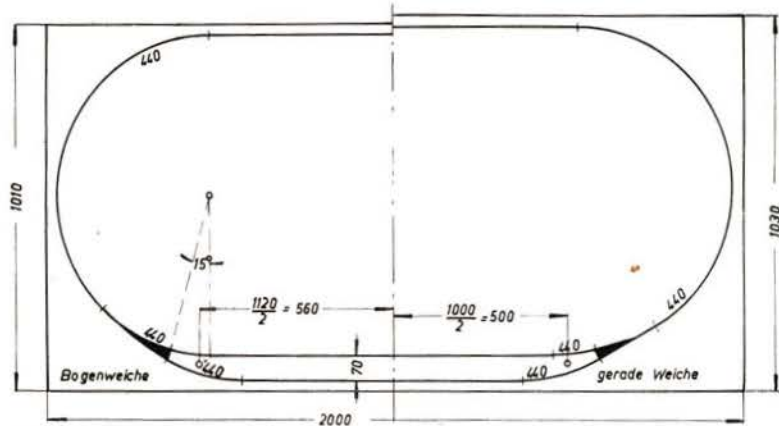


Bild 3

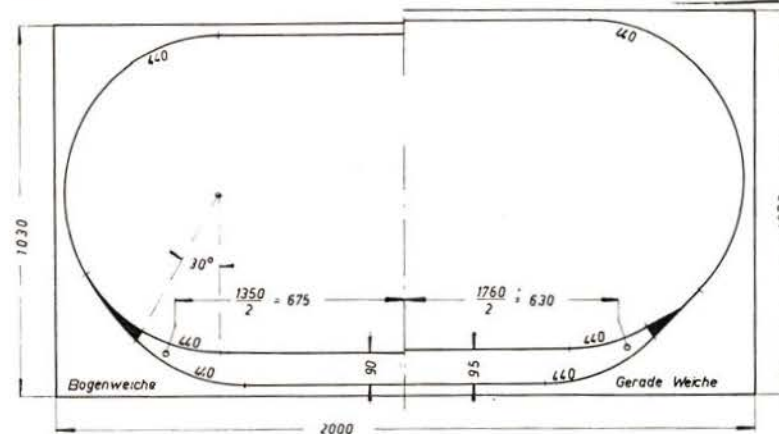


Bild 4

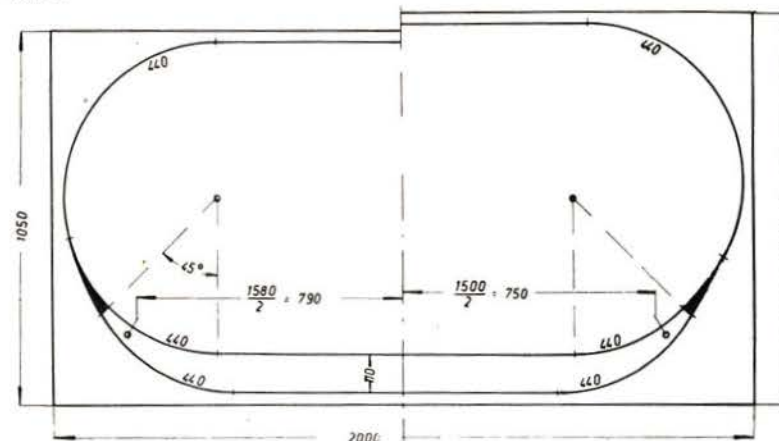


Bild 5

Solche asymmetrischen Außenbogenweichen lassen sich natürlich auch im Modell bauen, verlangen aber für die Radien der Stammgleise größere Halbmesser. Verwendet man dafür Radien von 800 bis 900 mm, dann kommt man zwangsläufig zu größeren Gleisabständen im Bogen, wenn man nicht Gegenbogen ohne Zwischengerade aneinanderstoßen lassen will. Das ist aber schon der Fall, wenn eine Außenbogenweiche an ein gekrümmtes Gleisstück angesetzt wird. Schaltet man hier ein gerades kurzes Gleisstück ein, wirkt sich das als eine Erweiterung des Stammgleisbogens aus. Im Großbetrieb ist das nicht notwendig, weil die Bogenhalbmesser selbst der abzweigenden Stränge erheblich größer sind. Unsere Modellfahrzeuge können die engen Bögen mit verhältnismäßig hoher Geschwindigkeit sicher durchfahren, sind jedoch empfindlich für Gegenbögen ohne Zwischengerade. Genügend Sicherheit dürfte erst eine Außenbogenweiche mit 600 mm Radius des abzweigenden Stranges bieten. Es liegt nahe, diese Weiche symmetrisch auszubilden, damit sie nicht zu lang wird und auch als „Gabelweiche“ verwendet werden kann. Eine solche Weiche ist in Bild 12 dargestellt. Sie hat das gleiche gerade Herzstück wie die bekannte 15°-Weiche, da die Bögen nicht durch das Herzstück hindurchgehen; an die Bögen schließen sich gerade Gleisstücke von ausreichender Länge an, wodurch die Gegenbogenwirkung aufgehoben wird. Eine solche Weiche kann bedenkenlos wie eine asymmetrische Außenbogenweiche für eine Bogengleichverbindung verwendet werden, da der Halbmesser von 600 mm von unseren Modellfahrzeugen mit verhältnismäßig hohen Geschwindigkeiten einwandfrei befahren werden kann.

Bild 9 zeigt nun die Verwendung dieser Weiche bei Bogengleichverbindungen in Gegenüberstellung zu einer normalen geraden Weiche. Der Abstand der Parallelbögen beträgt 60 mm. Der Platzbedarf ist jedoch in beiden Fällen größer als bei einer Gleisverbindung, die aus zwei Innenbogenweichen besteht.

In Bild 11 ist eine kleine Anlage von der Größe 2000 x 1270 mm dargestellt, die ausschließlich mit der Innenbogenweiche 900/440 ausgestattet ist. Von einer zweigleisigen Hauptstrecke zweigt eine eingleisige Nebenstrecke ab, die in einem weiteren Bahnhof in 10 cm

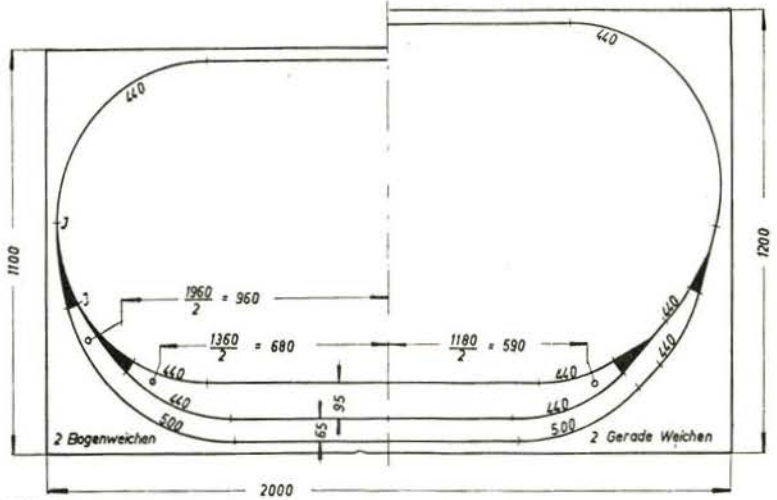


Bild 6

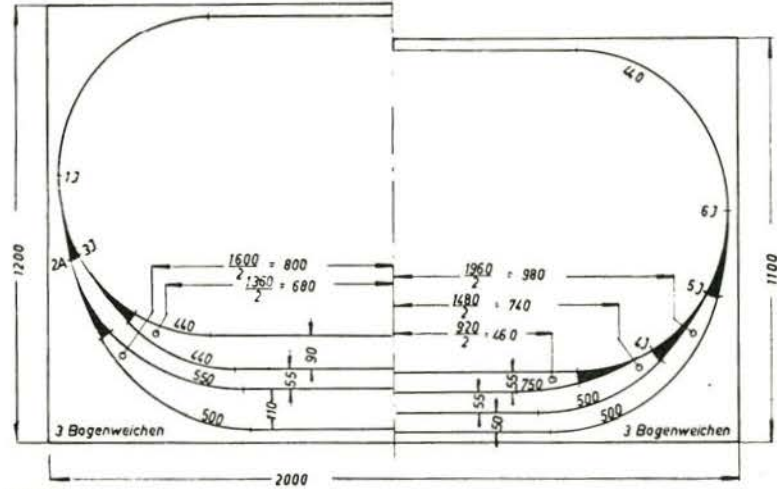


Bild 7

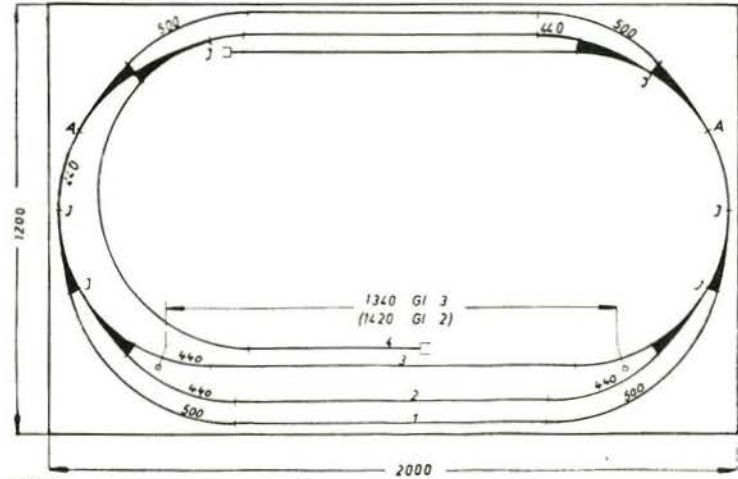


Bild 8

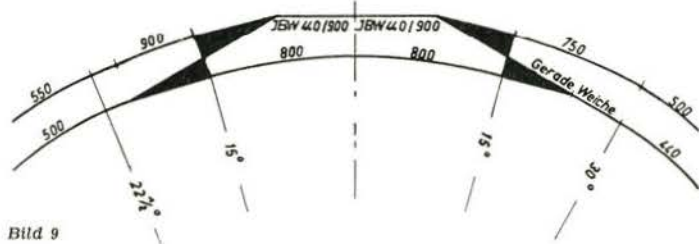


Bild 9



5500 Lötstellen . . .

... waren erforderlich, um die Oberleitung der TT-Anlage herzustellen. Unser Leser Wolfgang Uhlemann aus Leipzig hat sich die Arbeit gemacht, um seine 750×1750 mm große TT-Anlage zu elektrifizieren. Eine Erweiterung erfolgt nach dem Motto „immer an der Wand entlang“, so daß die Bahn nach Vollendung des letzten Bauabschnitts rund um das Zimmer fährt.

Die Häuser sind teils Eigenbau, teils aus Baukästen gefertigt. Die Gleise sind von der Firma Zeuke. An Triebfahrzeugen sind vorhanden: eine Ellok E 11 (Eigenbau), eine Ellok E 04 (Eigenbau), eine Diesellok V 200 (Zeuke), vier Dampfloks – BR 23¹⁰ (Zeuke), BR 81, (Zeuke), BR 75⁵ (Eigenbau), BR 94²¹ (Eigenbau). Personen- und Güterwagen sind größtenteils selbst gebaut.

Fotos: W. Uhlemann

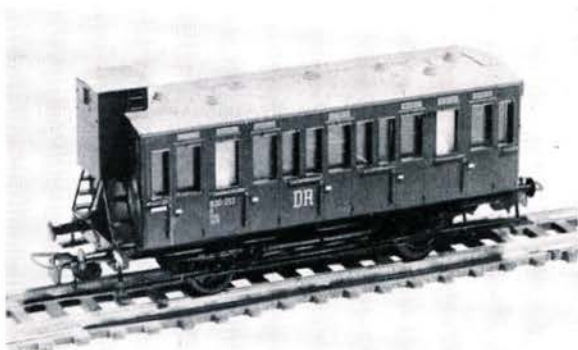
2,00 x 1,40 m

groß ist die H0-Anlage von Eberhardt Becker aus Erfurt. Das Motiv ist eine zweigleisige Nebenbahn mit einem Anschluß für eine Schmalspurbahn. Die Gebäudemodelle sind bis auf zwei von der Firma Auhagen KG.

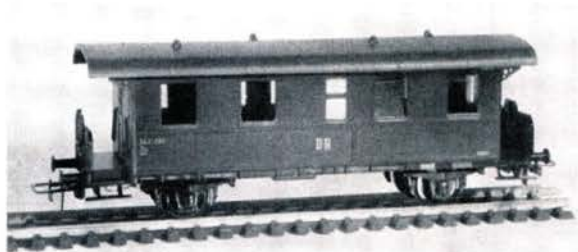
Foto: E. Becker



Neues vom Modellbahn-Markt



1



2

1 Mit diesem Nebenbahnpersonenwagen mit Bremserhaus ME 321-01 vom VEB Piko ist nun der letzte Wagen des sogenannten Windbergzuges erhältlich.

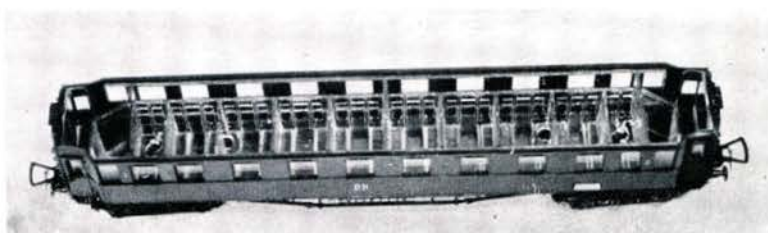
2 Ein ausgezeichnetes Modell ist der neue H0-Personenzugwagen der Firma Herr KG, Berlin.

3 Obwohl schon seit geraumer Zeit im Handel erhältlich, wir hatten ihn noch nicht vorgestellt: Der bekannte Schicht-Oberlichtwagen mit der gut gelungenen Innenausstattung.

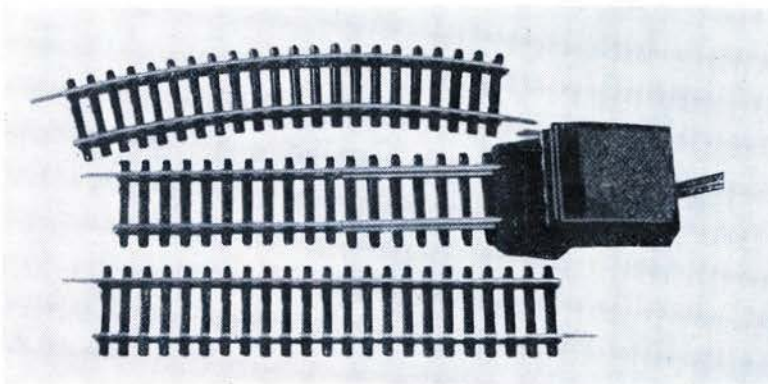
5 Ein neues Modell aus der Baukastenserie der englischen Firma Airfix. Es wäre wünschenswert, wenn unsere Modellbahnindustrie auch derartige Plastikbaukästen auf den Markt bringen würde.

4 Die neuen TT-Gleise von der Firma Zeuke & Wegwerth KG sind nach TGL genormt. Das Schienenprofil ist zierlicher geworden und der Schwellenabstand modellgetreu. Eine Verbindung mit den alten Gleisen und auch anderen Anschlußteilen ist gewährleistet (auf dem Bild ist das alte Prellbockgleisstück mit einem neuen Gleisstück zusammengefügt).

Fotos: M. Gerlach, Berlin (4), Werkfoto (1)

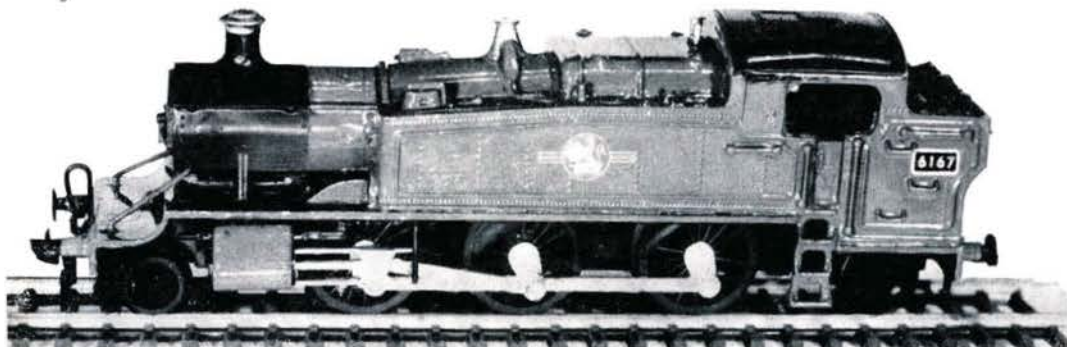


3



4

5



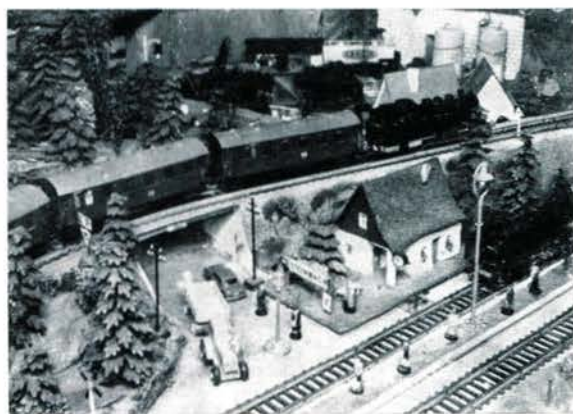
Eine zweigleisige Hauptbahn



2

- 1 Personenzug auf der Fahrt ins Gebirge
- 2 VT steht zur Abfahrt im Bf Birkenwalde bereit
- 3 Blick auf Bf Birkenwalde und Windmühle in Schönfels

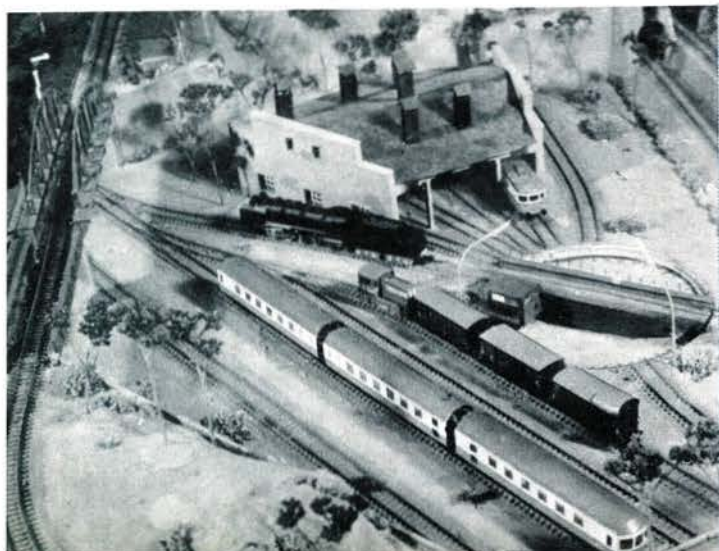
Fotos: J. Käuffelin



1

... mit dem Bahnhof Schönfels und dem Haltepunkt Steinbach ist das Motiv dieser $2,20 \times 1,27$ m großen H0-Anlage des Modellbahnfreundes Johannes Käuffelin aus Auerbach/Vogtl. Vom Bahnhof Schönfels zweigt eine eingleisige Nebenbahn nach dem Bahnhof Birkenwalde ab. Die gesamte Gleislänge beträgt etwa 25 m, es wurde ausschließlich Piko-Gleismaterial verwendet. Die Gleisanlage ist nach der A-Schaltung 18mal abschaltbar unterteilt; damit sind mehrere Zugfahrten gleichzeitig möglich. Nur bei Rangierbetrieb ruht der Streckenverkehr. Das große Schaltpult mit 40 Schaltern (Druckknopfschalter, einfache Aus- und Einschalter, zweipolige Umschalter für die Lichtsignale) wurde nach eigenen Entwürfen gebaut. Es stehen aber zusätzlich noch Pikoschaltpulte zur Verfügung.

3



Die H0-Anlage von Herrn Wolfgang Engelhardt aus Lobenstein ist $2,20 \times 1,25$ m groß. Auf dem Bahnbetriebswerk steht ein viergleisiger Lokschuppen mit einer selbstgebauten Drehscheibe. Diese läuft auf vier Modellbahnwagenrädern aus Metall auf einem Kranz aus Schienenprofil. Ein Rad wird von einem Motor über Getriebe angetrieben. Durch dieses Rad wird die Scheibe um einen mittleren Zapfen (Königsstuhl) gedreht.

Foto: W. Engelhardt