

JAHRGANG 8

AUGUST 1959

8

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB AU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN — EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon ...

● daß in der Sowjetunion dem Bau von leistungsfähigen Diesellokomotiven besondere Beachtung geschenkt wird? Unser Bild zeigt eine Diesellokomotive vom Typ „TE 3“ im Lokomotivwerk von Kolomna kurz vor ihrer Fertigstellung.

● daß die Aufsichtsbehörde für die USA-Bahnen ICC auf Grund jahrelanger Untersuchungen jetzt zu der Auffassung kam, daß der Salon- und Schlafwagendienst in den USA im Jahre 1965 restlos verschwunden sein wird? Ihm wird der normale Reisezugdienst bis zum Jahre 1970 folgen. Auch eine Verbesserung der Ausrüstung und des Dienstes selbst könne dem nicht mehr abhelfen.

● daß sich die Verwaltung der westdeutschen Eisenbahn nunmehr dazu entschlossen hat, in den nächsten Jahren die 50-Hertz-Traktion auf der Höllentalbahn im Schwarzwald mit 55 ‰ Maximalsteigung auf das normale 16 $\frac{2}{3}$ -Hertz-System umzustellen? Fünf der dort eingesetzten Bo'Bo'-Lokomotiven der Reihe E 244, die als Versuchslokomotiven in den Jahren 1935/36 gebaut wurden, sind jetzt ausmusterungsreif. Außerdem mußten zusätzlich häufig noch Dampflokomotiven der Baureihe 85 eingesetzt werden.

● daß nun auch die Volksrepublik Polen den Bau von Dampflokomotiven einstellen will? Gleichzeitig wird man dort den Übergang auf Elektro- und Dieselmotoren stark fördern.

● daß seit 1958 Untersuchungen über die technischen Möglichkeiten für den Bau eines Kanaltunnels im Gange sind? Die bisherigen Ergebnisse sollen ermutigend sein. Der im Jahre 1883 von der französischen Küste bei Sangatte vorgetriebene und seit damals überschwemmte Probestollen wurde leergepumpt und in ausgezeichnetem Zustand vorgefunden.

● daß die erste Einheitslokomotive der Deutschen Reichsbahn, die 01 001, nach nunmehr 33 Jahren Lebensdauer und 3 375 000 zurückgelegten Kilometern ausgemustert wurde? Sie dient bei der westdeutschen Eisenbahn nur noch als Ersatzteilspender für die übrigen Lok dieser Baureihe.

AUS DEM INHALT

Vom VI. Modellbahnwettbewerb 1959 in Erfurt	201
Werner Hanf	
Hintere Beleuchtung für die Pikolok BR 80	203
Bruno Tesch	
Zweck und Gestaltung der Spannwerke	204
Günter Fromm, Horst Kohlberg	
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 92 ¹⁻¹⁸ in der Nenngröße H0	205
Wir stellen vor: Das Mädchen für alles — Liliput P 8 —	207
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	208
Bist Du im Bilde?	215
Helmut Reinert	
Der Einsatz von Hilfszügen bei der DR	216
Heinz Schapitz	
Meine H0-Kleinstanlage	218
Klein — größer — am größten	222
Hans Köhler	
Ein Unterwerk für die Modelleisenbahn	223
Vladimir Müller	
Neue dieselmechanische Lokomotive BN 150 der ČSD	225
Werkstatt-Tips	226
Elektrotechnik für Modelleisenbahner	Beilage

Titelbild

Bildausschnitt aus der H0-Anlage unseres Lesers Rudolf Koch
aus Schmölln Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Streckenabschnitt vor Rübeland im Harz Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Das neue Signalbuch der DR
Die Reihe 01 49 der PKP als Modell-Lokomotive
Bauanleitung für einen Bockkran
Old timer aus Württemberg

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

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

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze. Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,- DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25-31, und alle DEWAG-Fillialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 5; Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Vom VI. Modellbahnwettbewerb 1959 in Erfurt

Шестой конкурс модельной железной дороги в городе Эрфурте в 1959 г.

About VI. model railway competition 1959 at Erfurt

Le sixième concours du modélisme ferroviaire 1959 dans Erfurt

In Erfurt hat es sich wiederum bestätigt, daß nicht nur die Anzahl der Modelleisenbahner in der DDR ständig wächst, sondern auch die Leistungen immer besser werden. Annähernd 200 Modelle in zehn großen Glasvitrinen waren acht Tage lang Anziehungspunkt der Erfurter Jugend, vieler Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn aus nah und fern.

Wir hatten am Anfang des Jahres gehofft, daß die polytechnische Erziehung unserer Jugend zum VI. Modellbahnwettbewerb schon reiche Früchte tragen möge. Unsere Hoffnung hat sich erfüllt. Wenn man sich beispielsweise die Arbeiten der Stationen Junger Techniker aus Karl-Marx-Stadt und Hohen-Neuendorf bei Berlin oder die der Arbeitsgemeinschaften „Junge Modelleisenbahner“ der 11. Mittelschule Leipzig und Großröhrsdorf ansah, dann war man erstaunt über die Fingerfertigkeit der kleinen Hände. Besonders gefreut hat uns aber die „Modellbahnschule“, die „Karl-Liebknecht-Schule“ in Bad Dürrenberg. Vom Schuldirektor bis zu den Jungen Pionieren in den Klassen wurde für den Wettbewerb gebastelt, und zwar sehr sinnvoll. Das Modell eines Panzerzuges, der 1921 von Arbeitern der Leuna-Werke im Kampf gegen die Reaktion gebaut und eingesetzt wurde, war das Glanzstück ihrer Modelle. Während noch im vorigen Jahr der Westberliner Arbeiter Willi Wendler den 1. Preis für die Einzelteilnehmer über 18 Jahre mit nach Hause nehmen konnte, war er dieses Jahr mit einem vorzüglichen Modell einer preußischen Lokomotive S 7 nur auf dem 4. Platz erfolgreich. Das allein zeigt schon die Qualität der eingereichten Arbeiten. Den 1. Platz in der genannten Gruppe belegte 1959 Herr Manfred Dietze aus Berlin mit einem Triebwagen AB4iVT33 in der Baugröße TT. Er zeigte aber auch noch Weichen und einen Wagen in der Baugröße K, die Rufe der Bewunderung bei den

Besuchern auslösten. Den 2. Platz holte sich Herr Erwin Mischok aus Berlin mit einem D-Zug und einer Lok der Baureihe 03, ebenfalls in der Nenngröße TT. Den 3. Platz teilten sich Herr Manfred Golle aus Langenhessen mit einem Empfangsgebäude und der Buchhalter Herbert Holzapfel aus Leipzig mit einem mit Dampf zu betreibenden Fahrgestell der Lok Baureihe 44.

Wenn hier nicht alle Sieger namentlich genannt sind, so sei uns verziehen. In den Bildunterschriften der veröffentlichten Wettbewerbsmodelle sind jedoch alle Preisträger vermerkt.

Der älteste Wettbewerbsteilnehmer war der 72jährige Rentner Paul Steudten aus Halle/Saale mit einer TT-Kö

Bild 1 Dieses Stellwerk in der Nenngröße H0 reichte der 7jährige Wolf-Eric Kraßler aus Dresden zum Modellbahnwettbewerb ein. Damit errang er den 1. Preis in der Bewertungsgruppe Einzelteilnehmer bis 14 Jahre.



Bild 2 Auf den 2. Platz in der Bewertungsgruppe Einzelteilnehmer über 18 Jahre kam Erwin Mischok, Berlin, mit einem D-Zug und der Lok der Baureihe 03 in der Nenngröße TT.

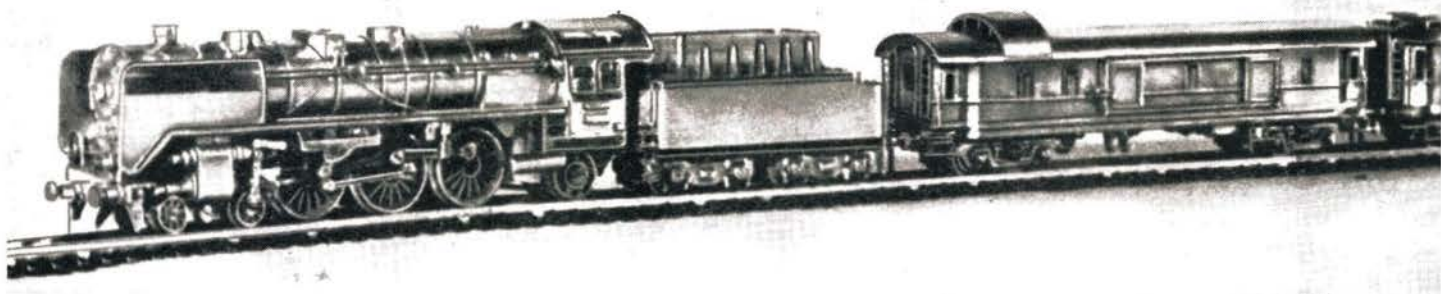
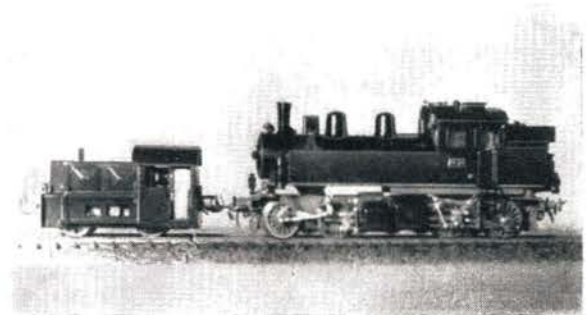
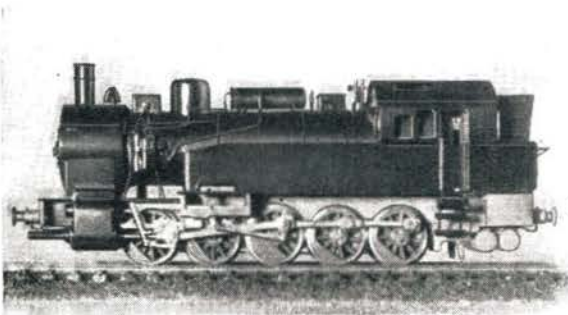




Bild 3 Mit einem 2. Preis wurden die jungen Modelleisenbahner der Station Junger Techniker aus Hohen Neuendorf bei Berlin für dieses Schwarzwaldhaus und andere Modelle in der Nenngröße H0 ausgezeichnet.

Bild 4 Hans-Walter Riedel aus Halle (Saale) konnte den 2. Preis in der Bewertungsgruppe Einzelteilnehmer von 14 bis 18 Jahre für das Modell einer Lok der Baureihe 94 in der Nenngröße H0 mit nach Hause nehmen.

Bild 5 Zwei Modelle in der Nenngröße H0, eine Kö und eine sächsische 94, zeigten im Kollektiv Kurt Geller und Günter Dobritz, Limbach-Oberfrohna. Sie belegten damit den 1. Platz in der Gruppe Kollektivteilnehmer über 18 Jahre.



und der jüngste, der 7jährige Junge Pionier Wolf-Eric Kraßler aus Dresden mit einem Stellwerk in der Nenngröße H0.

Es wäre ungerecht, nicht einige zu nennen, die zwar keinen Preis erwerben konnten, die aber auch mit sehr guten Modellen aufwarteten. Herr Willi Hoppe aus Magdeburg zeigte eine gelungene Bekohlungsanlage und einen Dieseldrehscheibe, Herr Rudolf Mertig aus Geringswalde verschiedene Empfangsgebäude und Herr Otto Künnemann aus Leipzig das Modell eines preußischen Abteilwagens. Gut gelungene Wagen stellten Herr Theo Graf aus Plauen, Herr Günter Bunge aus Köthen und die Herren Harald Kaden und Heinz Böhm aus Zeitz aus. Natürlich fehlten unter den Teilnehmern nicht solche bekannten Modellbahnexperten, wie die Brüder Horst und Heinz Kohlberg aus Erfurt und Sömmerda, Milewski und Eydner aus Berlin, Herschmann aus Schmölln und Busko aus Leipzig. Viele andere werden wir noch auf den Bildseiten in diesem und in den nächsten Heften vorstellen.

Alles in allem waren der diesjährige Modellbahnwettbewerb und die am Tage des deutschen Eisenbahners stattgefundene Leserversammlung ein voller Erfolg, der hoffentlich von den nächstfolgenden noch übertroffen wird. Dank der ausgezeichneten Unterstützung der Reichsbahndirektion Erfurt und aller Beteiligten,

besonders aber Herrn Günter Fromm von der Rbd Erfurt, klappte die Organisation ausgezeichnet.

Die Redaktion nimmt hiermit nochmals Anlaß, allen Einsendern zu danken und erwartet von ihren Lesern auch im nächsten Jahr eine rege Beteiligung.

(Weitere Wettbewerbsmodelle finden Sie auf der Seite „Das gute Modell“.)

Bild 6 Den 1. Preis in der Bewertungsgruppe Einzelteilnehmer über 18 Jahre holte sich Manfred Dietze aus Berlin mit seinem Dieseldrehscheibe AB41VT 33 in der Nenngröße TT. Lichtwechsel, eine komplette Inneneinrichtung und ein Unterflurmotor zeichneten dieses Modell besonders aus.

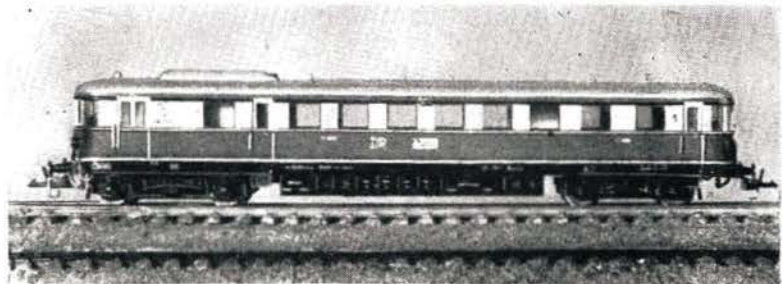
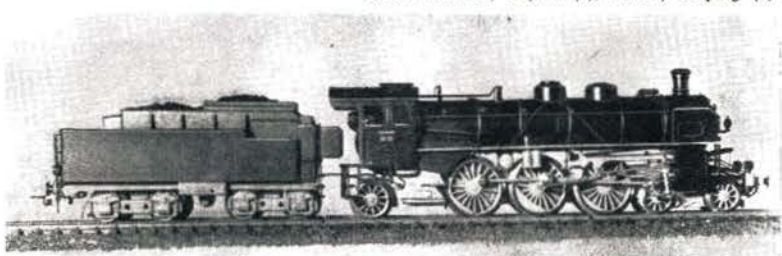


Bild 7 Ebenfalls auf den 1. Platz, aber in der Bewertungsgruppe Einzelteilnehmer von 14 bis 18 Jahre, kam Michael Günther aus Plauen mit einem Lokmodell der Baureihe 18 in der Nenngröße H0. Fotos: Hecker, Erfurt (5), Illner, Leipzig (2)



Hintere Beleuchtung für die Pikolok BR 80

Liebhabern von beleuchteten Lokomotivmodellen will ich nachstehend eine kleine Sonntagsbastelei vorschlagen. Die dafür benötigte Arbeitszeit beträgt etwa zwei Stunden. Wir beschaffen uns zunächst die zum Einbau kommenden Teile, und zwar benötigen wir einen Gützold-Lampenhalter mit Birnen, zwei Glaskugeln 4 mm Ø oder einen Plexiglasstab zu 3 mm Ø, ein Stück Federblech 25 × 5 × 0,3 mm, etwa zwei Zentimeter isolierten Kupferdraht und zwei Isolierscheiben 2 × 5 × 0,5 mm.

Nach dem Abheben des Lokomotivgehäuses bohren wir die hinteren Lampen mit einem 3-mm-Bohrer aus. Wer die Mitte der Lampe nicht genau getroffen hat, kann mit einer Rundfeile leicht nachfeilen. Von hinten senken wir die beiden Löcher noch mit einem 4-mm-Bohrer an. Dabei vorsichtig arbeiten, da sonst leicht die Lampenringe, die ja angespritzt sind, abfallen. In dieses Senkloch leimen wir mit Agol die beiden Glaskugeln ein (Bild 1). Dadurch erreichen wir einen einwandfreien Lichteffekt und vermeiden eine grelle Beleuchtung unseres Modells. Dann sägen wir in den

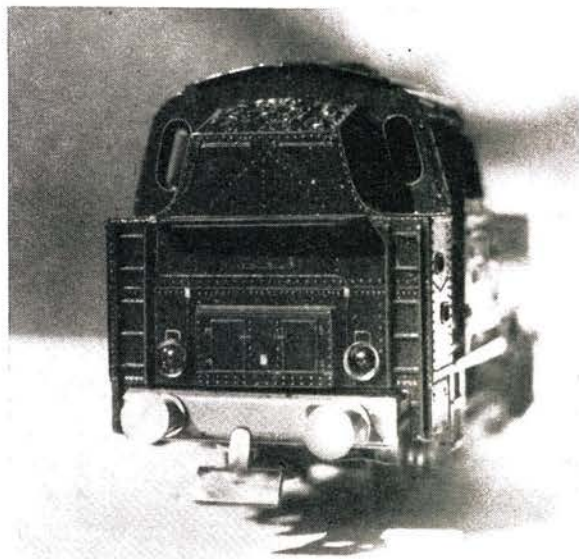


Bild 1 Pikolokomotive der BR 80 mit eingebauter hinterer Beleuchtung. Deutlich sind die beiden Glaskugeln zu erkennen.

Lampenhalter (Bild 2), acht Millimeter von der Mittellinie entfernt, rechts und links je einen zwei Millimeter tiefen Einschnitt in den Quersteg ein. Die Einschnitte sind zu der langen Lampenhülse entgegengesetzt einzusägen. Die dadurch gewonnene Lasche biegen wir im rechten Winkel nach hinten um. Jetzt schrauben wir die hintere Kupplung und Pufferbohle ab. Nun können wir den Halter mit der Lasche unter der Pufferbohle festklemmen und in Lampenhöhe die Lichtaustritte anreißen. Mit einer Feile sind die beiden Löcher in dem Lampenhalter schnell und leicht eingefeilt (Bild 2). Ist das Kontaktblech ausgeschnitten, so sind wir bereits fertig. Beim Zusammenbau wird dieses Kontaktblech mit den beiden Isolierscheiben zwischen die Kupplung und die Pufferbohle geklemmt (Bild 3) und die Schraube festgezogen. Als elektrische Verbindung dient ein Stück Draht. Legt man dieses um das

Kontaktblech und drückt es mit der Zange fest, so genügt es allen Anforderungen. Das andere Ende wird noch unter den unteren Federdraht der Kohlebürste geklemmt. Besser ist es jedoch, beide Enden ordnungsmäßig anzulöten. Dies mag in Verbindung mit den drei Bildern als Anleitung genügen.

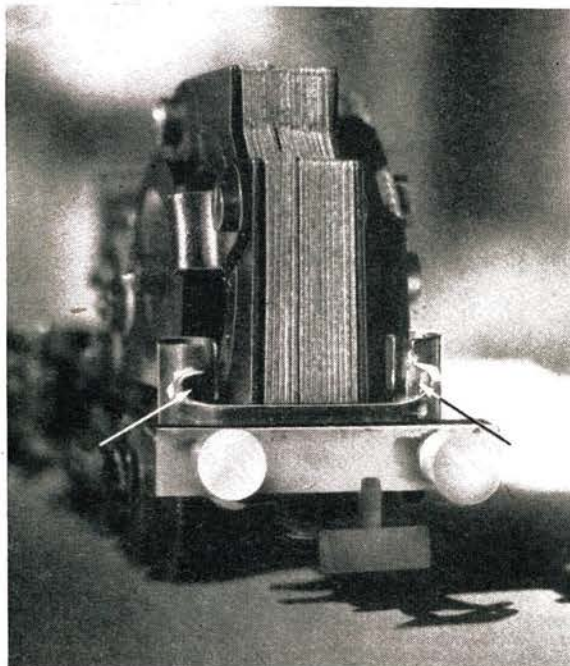
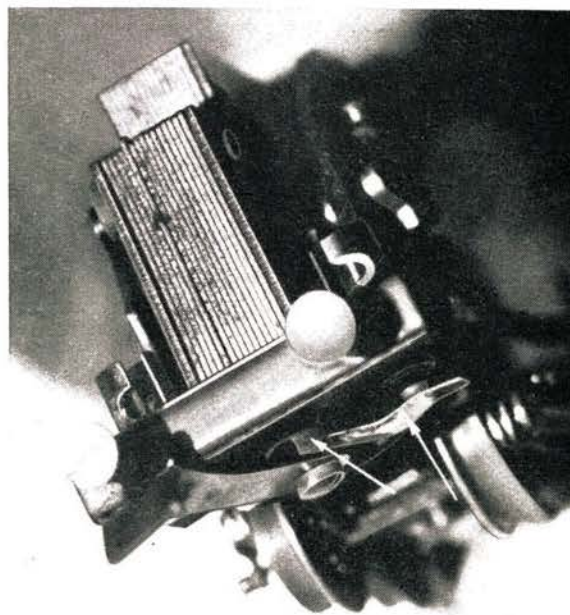


Bild 2 Eingebauter Lampenhalter mit bereits eingefeilten Lichtaustritten.

Bild 3 Ansicht der Lokomotive von unten mit sichtbaren Isolierscheiben und Kontaktblech.

Fotos: G. Illner, Leipzig



Spannwerke finden Verwendung in mechanischen Stellwerksanlagen, wo die Signale, Weichen, Riegel und Gleissperren durch Drahtzugleitungen gestellt werden. Ein Spannwerk hat den Zweck:

1. in den beiden Strängen der Drahtzugleitung eine möglichst gleichbleibende Zugspannung — Grundspannung von etwa 70 kg — herzustellen;
2. die durch Temperaturschwankungen hervorgerufenen Leitungsänderungen für die Festhaltung der Weiche in ihren Endlagen bzw. für die Erhaltung klarer Signalbilder unschädlich zu machen;
3. bei Leitungsbruch

a) die Weiche in eine Endlage zu bringen oder in ihr festzuhalten; durch Ausscheren des Weichenhebels die von ihm abhängigen Fahrstraßenhebel zu sperren und damit die Fahrstellung der zugehörigen Signale zu verhindern. Am Weichenhebel erscheint dann ein Störzeichen;

b) das Erscheinen gefahrbringender Signalbilder zu verhüten und zu bewirken, daß bei Bruch zwischen Haupt- und Vorsignal das Hauptsignal in der Stellung verharret, in der es sich gerade befindet (Halt oder Fahrt) und weiter bedienbar bleibt. Das Vorsignal bleibt oder kommt bei Leitungsbruch in die Warnstellung. Ferner muß bei Bruch der Leitung zwischen Hebel und Hauptsignal dieses in der Haltlage verbleiben oder in sie gelangen (desgl. Warnstellung beim Vorsignal).

Grundsätzlich unterscheidet man zwei Arten von Spannwerken:

- I Spannwerke unter dem Hebelwerk und
- II Spannwerke im Freien.

Außer diesen beiden grundsätzlichen Spannwerksarten finden Spannwerke der verschiedensten Bauarten Verwendung.

Bild 1 z. B. zeigt ein Signalspannwerk der Regelausführung (Einheitsspannwerk). Im Bild 2 ist ein Spannwerk der Firma Scheidt & Bachmann dargestellt, das besonders in den sächsischen Bezirken anzutreffen ist. Die Firma Jüdel konstruierte ein ähnliches Spannwerk. Man nennt diese Arten wegen ihrer Form auch Säulen-spannwerke.

Neben vielen anderen Bauarten, die sich noch heute in Betrieb befinden, ist die Regelausführung der Vereinigten Eisenbahnsignalwerke (VES) die am meisten verwendete. Es wird daher im folgenden kurz die Wir-

kungsweise der Einheitsspannwerke beschrieben, ohne auf die Unterschiede zwischen Weichen- und Signalspannwerk einzugehen.

Für jeden der beiden Leitungsstränge der Drahtzugleitung ist ein Gewichtshebel mit Spanngewicht vorhanden (sind nebeneinander angeordnet, daher auf Bild 1 nur einfach zu erkennen).

Damit beim Umlegen des Hebels die der Leitung erteilte Bewegung möglichst unverkürzt übertragen wird, ist am Spannwerk eine selbsttätige Sperrvorrichtung (Bild 3) vorhanden, die beim Hebelumlegen das Heben der Spanngewichte verhindert. Die freie Beweglichkeit der Spanngewichte in Ruhestellung (Steigen oder Senken bei Temperaturwechsel) wird durch die Sperrvorrichtung nicht behindert. Sie besteht aus einer Klemmstange A und einem Klemmkörper B, der mit beiden Gewichtshebeln durch Laschen gelenkig verbunden ist.

Die Klemmstange ist teilweise auf eine bestimmte Länge beiderseitig gezahnt. In die Verzahnung greift der Klemmkörper bei der Stellbewegung ein. Beim Leitungsbruch fallen die Spannwerksgewichte durch ihr Eigengewicht ungehemmt und bringen die Weiche bzw. das Signal in die erforderliche Stellung.

Damit die Gewichtshebel in die richtige Höhe eingestellt werden können, ist eine sogenannte Mittelmarke an der Klemmstange vorhanden. Ein an der Klemmvorrichtung angebrachter Zeiger G erleichtert die bequeme Prüfung. Bei heißem Wetter dehnen sich die Leitungsdrähte, und die Gewichtshebel mit den Spanngewichten senken sich. Diese Senkung darf aber nie so groß werden, daß der Zeiger die Reißmarke überschreitet. (Die Reißbedingung ist erfüllt, wenn bei Leitungsbruch die Spanngewichte beim Herabfallen nicht auf dem Boden aufliegen, sondern frei schweben. Das wird nur erreicht, wenn eine der Leitungen gespannt ist und dadurch die Endstellung, z. B. der Weiche, erzwungen hat.)

Um bei abweichenden Temperaturen die Spannwerke in der richtigen Höhenlage einzuregulieren, soll in jedem Stellwerksraum eine Tafel zur Einstellung der Drahtzugspannwerke vorhanden sein.

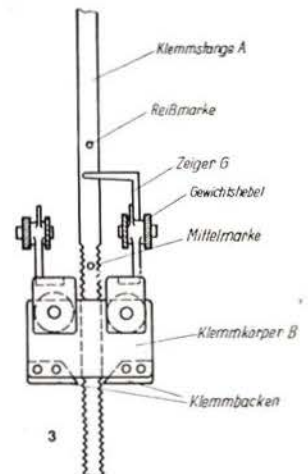
Bild 1 Signalspannwerk im Freien (Einheitsspannwerk).

Foto: H. Dreier, Berlin

Bild 2 Spannwerk im Freien der Bauart Scheidt und Bachmann.

Foto: Glass, Berlin

Bild 3 Klemmvorrichtung mit Klemmstange eines Spannwerkes.



Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 92⁵⁻¹⁰ in der Nenngröße H0

Руководство для конструкций паровоза серии 92⁵⁻¹⁰ в масштабе H0

Building plan for a locomotive serie 92⁵⁻¹⁰ in size H0

Instruction de construction pour une locomotive de la série 92⁵⁻¹⁰ en H0

DK 688.727.828.163

In diesem Heft soll nach geraumer Zeit wieder eine Bauanleitung für ein Triebfahrzeug veröffentlicht werden. Es wurde wiederum eine Tenderlokomotive, und zwar die Baureihe 92⁵⁻¹⁰ (ex preußische T13) gewählt, die für den Betrieb auf allen Modellbahnanlagen geeignet ist. Als Modell wurde sie bisher kaum gebaut, obwohl die Herstellung gar nicht so kompliziert ist. An Hand des ausführlichen Bauplanes, der nach einem Modell von Horst Kohlberg, Erfurt, entwickelt wurde, dürfte der Nachbau dieser Lokomotive auch weniger geübten Modelleisenbahnern gelingen.

Da die Lokomotive bisher noch nicht im Lokarchiv vorgestellt wurde, sollen ihre wichtigsten Merkmale und die Vorgeschichte ihrer Entwicklung kurz erläutert werden.

Um die Jahrhundertwende wurde bei der damaligen Preußischen Staatseisenbahn das Verlangen nach einer leistungsfähigen, vierfach gekuppelten Verschiebelokomotive immer dringender. Mit der Zunahme der Wagengewichte und Verschiebeleistungen auf den Güterbahnhöfen reichten die älteren, hauptsächlich dreifach gekuppelten Lokomotiven nicht mehr aus. Der ursprüngliche Plan einer Dh2-Tenderlokomotive war für den Dienst auf Gebirgsstrecken gedacht. Im Jahre 1907 wiederholte aber der bekannte Lokomotivkonstrukteur Garbe diesen Vorschlag für eine Verschiebelokomotive. Da man sich jedoch im Verschiebedienst vom Heißdampfverfahren keine nennenswerten Vorteile versprach, wurde von einem Überhitzer Abstand genommen. Maßgebend war außerdem der Gedanke, daß auf eine einfache Bauart der Lokomotive besonderer Wert gelegt werden mußte, weil auf den kleineren Bahnhöfen meistens die Betriebswerkstätten für die sachgemäße Unterhaltung der Heißdampflokomotiven fehlten. Im Jahre 1910 wurde die erste T13 als Naßdampflokomotive an die Preußische Staatseisenbahn geliefert. Man übernahm den niedrig liegenden Kessel mit der zwischen den Rahmen hinreichenden Feuerbüchse und den seitlichen Wasserkästen von der 1'Cn2-Personenzugenderlokomotive der Gattung T11. Durch die Übernahme dieser Bauelemente sehen sich die T11 und T13 sehr ähnlich. Die T13 war die einzige vierfach gekuppelte Lokomotive, deren zweite Achse als Treibachse gewählt wurde. Insgesamt wurden von 1910 bis 1922 etwa 675 Lokomotiven dieser Gattung gebaut. Auch heute noch findet man die Baureihe 92⁵⁻¹⁰ im Verschiebe- und Nebenbahndienst der Deutschen Reichsbahn oft vor.

Wie schon ausgeführt wurde, entspricht das Modell der BR 92 in seinem äußeren Aufbau fast dem der BR 74, dessen Bauanleitung im Heft 3/58 unserer Zeitschrift ausführlich gebracht wurde. Es erübrigt sich daher eine zu ausführliche Baubeschreibung. Außerdem wurden auf den Einzelteilzeichnungen vielfach Erläuterungen gegeben.

Vor Beginn der Arbeiten werden alle Einzelteile auf das in der Stückliste angegebene Material übertragen, ausgesägt und bearbeitet.

Zuerst wird der Lokrahmen gebaut. Die Rahmenwangen werden ausgesägt, auf Maß gefeilt und gebohrt. Um beide Teile genau gleichmäßig zu bearbeiten, werden sie während des Bearbeitens zweckmäßigerweise zusammengelötet. Das trifft auch für alle anderen Teile zu, die gleiche Abmessungen haben, z. B. Führerhausseitenwand usw. Die Bohrungen für die Achsen werden nach unten zu Langlöchern ausgefeilt. Dann werden die Teile 2 und 3 mit den Rahmenwangen genau rechtwinklig verlötet. Die Treibachse versehen wir nun mit dem Schneckenrad lfd. Nr. 23 und verbohren es. Dann werden alle Radsätze in den Rahmen eingesetzt und von unten mit der Bodenplatte lfd. Nr. 18 verschlossen. Die Schneckenlager lfd. Nr. 4 werden so befeilt, daß sie sich straff zwischen die Rahmenwangen schieben lassen. Dann befestigen wir die Schnecke und das Stirnrad auf der Schneckenwelle und bauen alle vier Teile zusammen in den Rahmen ein. Bevor die Schneckenlager mit dem Rahmen verschraubt oder verlötet werden, wird der Eingriff der Zähne von Schnecke und Schneckenrad genau eingestellt.

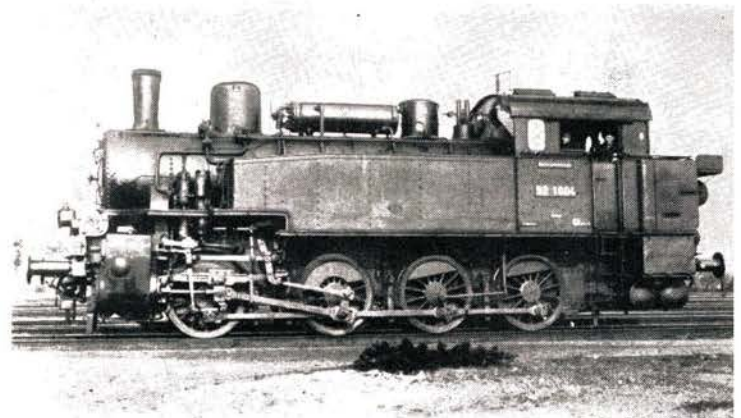
Danach werden die Aussparungen im Rahmen für den Motor so ausgefeilt, daß dieser gleichmäßig aufliegt und das Ritzel auf der Motorachse gut in das Stirnrad eingreift. Die Untersetzung des Getriebes beträgt somit rund 1:60.

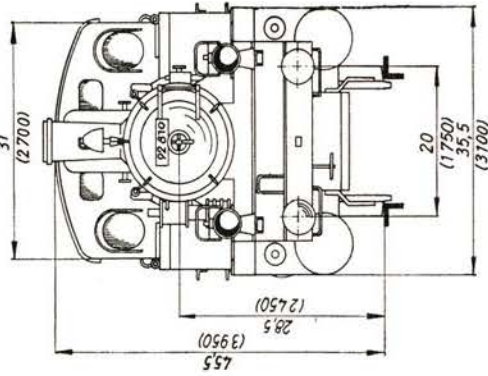
Als Antriebsmotor wurde einer der neu entwickelten Piko-Kleinmotore vorgesehen, wie er in der Pikolok Baureihe 23 Verwendung findet. Das geräumige Oberteil gestattet aber auch den Einbau anderer handelsüblicher Motore.

Als nächstes werden die Kuppelstangen angefertigt. Auf genaues Maß der Bohrungen ist hier besonders zu achten. Die Bohrungen selbst sollen etwa $\frac{2}{10}$ mm grö-

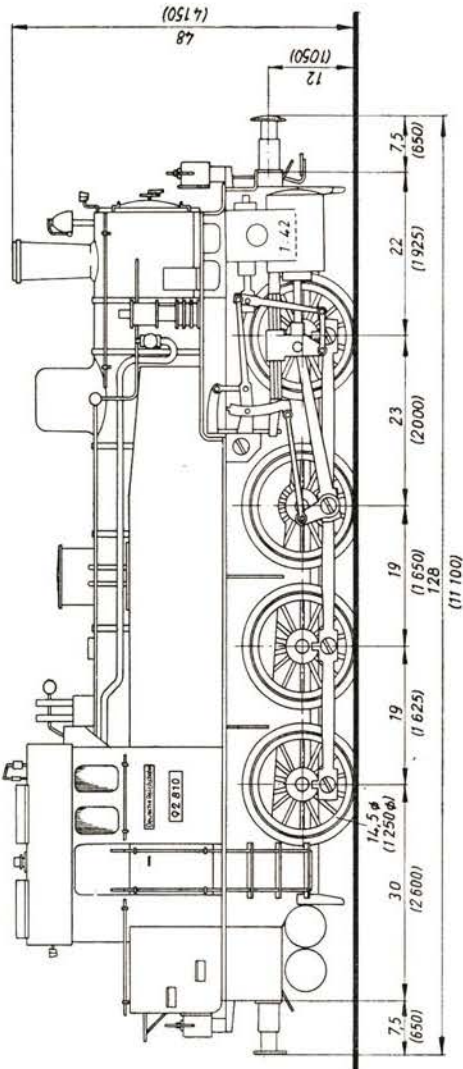
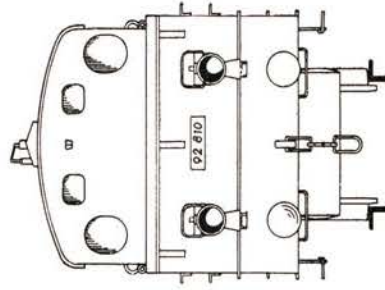
Lokomotive der Baureihe 92⁵⁻¹⁰ (ex preußische T13). Diese Lokomotive ist im Gegensatz zu der unseres Bauplanes schon mit einem Oberflächenvorwärmer ausgestattet (zwischen Dom und Sandkasten). Das Läutewerk ist bei dieser Lok abgebaut.

Foto: Archiv

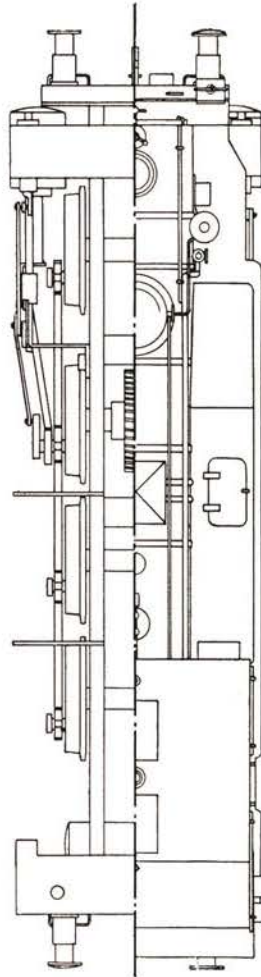




Vorderansicht



Seitenansicht



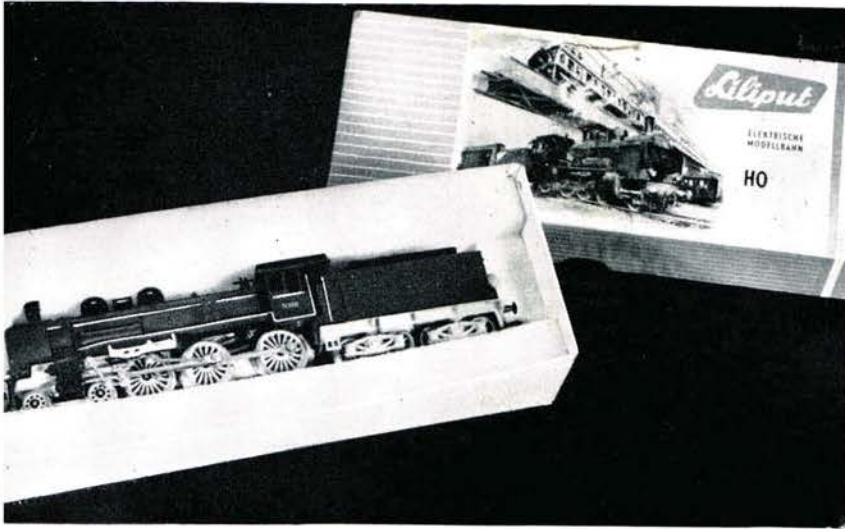
Rückansicht

Draufsicht (Obere Hälfte ohne Oberleit., Motor und Getriebe.)

Eingekammerle Maße sind die des Vorbilds

1959	Datum	Name	Günter Fromm	Baugröße	HO
Gezeichnet	15. Jan.	Frank	Weimar	Waldendorfer Str. 27	
Geprüft	18. Jan.	W. Schmitt			Zeichgs. Nr. 1
Maßstab	Lokomotive der BR 92 5-10 (pr. T 13)			Ansichten	
1:1					

(Fortsetzung auf Seite 214)

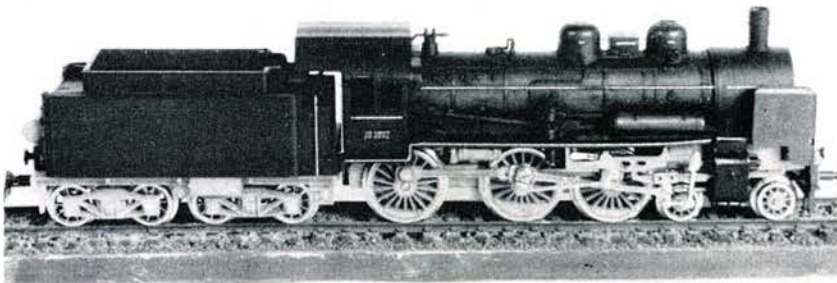
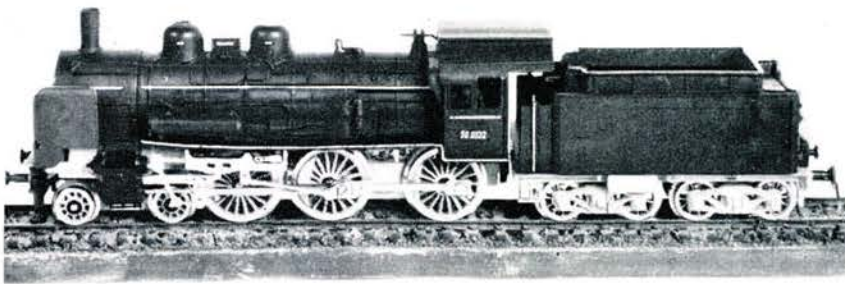


Die P 8 (heutige 3810-40) war wohl die beste Lokomotive der damaligen Preußischen Staatsbahn und ist in den Jahren von 1906 bis 1922 in fast 3000 Exemplaren an die verschiedensten Bahnverwaltungen geliefert worden. Noch heute verrichten ungefähr 2000 Lokomotiven dieser Baureihe in Europa verstreut treu ihren Dienst. Sie ist wegen ihrer beinahe universellen Verwendungsmöglichkeit überall beliebt. Es ist erfreulich, daß sich die Liliput-Spielwarenfabrik Walter Bücherl aus Wien diese Lok als Vorbild angenommen hat und danach die hier gezeigte Modell-Lokomotive auf die „Räder stellte“. Bedauerlich ist es dagegen, daß sich bisher

Wir stellen vor:

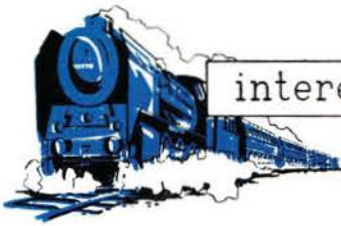
Das Mädchen für alles

- LILIPUT P 8 -



die deutsche Modellbauindustrie nicht entschließen konnte, ältere und bewährte Loks nachzubauen, die die deutsche Tradition im Dampflokomotivbau widerspiegeln. So oder so, die Dampflokomotive ist heute technisch überholt, warum also müssen es immer nur die „modernsten“ sein, die man als Vorbild heranzieht, oder gar solche, die in nur wenigen Exemplaren vorhanden sind?!

Die Liliput P 8 ist ein Modell aus schlagfestem Plastikmaterial mit einer bestechenden Detailierung. Alle Nieten, Schrauben usw. stimmen in Anordnung und Anzahl mit dem gewählten Vorbild überein. Pumpen und Luftbehälter sind einzeln aufgesetzt und steigern dadurch sehr die modellmäßige Wirkung. Der Tender ist mittels einer Feder kurz gekuppelt. Weiterhin zeichnet sich die Lok durch einen ausgezeichnet ruhigen Lauf aus und ergibt so alles in allem ein Modell, welches dem Modelleisenbahner das Herz höher schlagen läßt.



interessantes von den eisenbahnen der welt +

interessantes von den eisenbahnen de



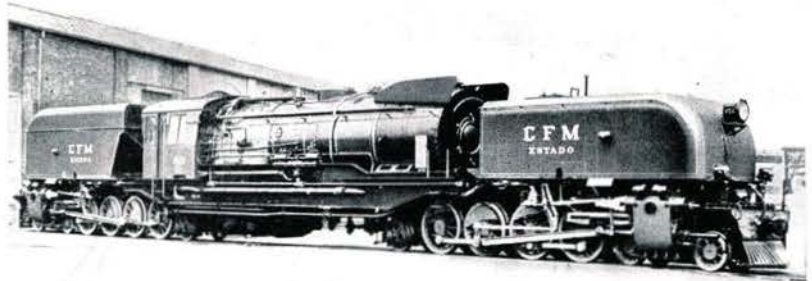
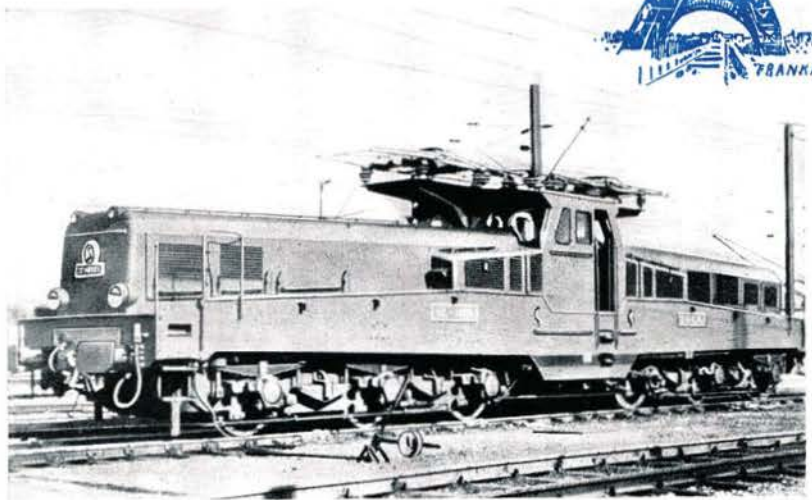
Die volkseigenen „Wilhelm-Pieck-Werke“ in Ungarn konstruierten diesen neuen Speisewagen mit der geschmackvollen, praktischen und modern hygienischen Inneneinrichtung. 48 Fahrgäste finden in diesem Fahrzeug vollen Fahrkomfort.

Eine neue Ellok der SNCF mit dem neuen „Gesicht“, dem Zentralführerstand. Die Lokomotive mit der Achsfolge Co'Co' ist für 50-Hertz-Betrieb eingerichtet und hat eine Leistung von 2500 PS. Hersteller: Alsthom-Werke, Paris.



AFRIKA

Henschel 2-D-1 + 1-D-2-Beyer-Garratt-Lokomotive für Moçambique. Achsdruck 14,5 Tonnen, Spurweite 1067 mm, größte Zugkraft 24 500 kg, größte Geschwindigkeit 70 km/h.



Fotos: Werkfoto. ▶