JAHRGANG 9

APRIL 1960

4

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,–

Wissen Sie schon ...

● *daß der VEB Brandenburger Traktorenwerke seit einiger Zeit Elektro-Gabelstabler mit einer Tragkraft von 1000 kp herstellt? Diese Gabelstabler werden auch von der Deutschen Reichsbahn in den Güterabfertigungen und Umladehallen für den Transport und das Stapeln von Paletten eingesetzt. Die Antriebsspannung beträgt 40 Volt. Werkfoto*

● *daß in Argentinien die Personen- und Gütertarife der Staatsbahn um 10 bzw. 15 Prozent erhöht worden sind, um einen Teil des Defizits von 12 Milliarden Pesos abzudecken?*

● *daß für den Neubau einer Längsbahnsteighalle des Leipziger Hauptbahnhofes 280 Mp Stahl, 340 m³ Holz, 2700 m² Drahtglas, 500 m² Rohglas, 11 000 kp Farbe und 8000 kp Holzschutz verwendet worden sind?*

● *daß mit der Umstellung der Strecke Moskau–Irkutsk auf elektrischen Betrieb, die für Ende 1960 vorgesehen ist, dieser Abschnitt der längste elektrifizierte Schienenstrang der Welt sein wird? Die Güterzüge mit Elloks werden diese Strecke um 3 bis 4 Tage schneller zurücklegen als die mit Dampflokomotiven bespannten.*

● *daß ein Arbeitskollektiv im Raw Delitzsch innerhalb kurzer Zeit einen unmodernen Packwagen im Rahmen einer Generalreparatur umgebaut hat und ihm das Profil eines Doppelstockwagens verlieh? Diesem ersten Doppelstock-Packwagen werden bald noch weitere folgen, was ein wertvoller Beitrag zur Gesundung unseres Wagenparks darstellt.*

AUS DEM INHALT

Manfred Worms
Sie gibt neue Anregungen 89

Hansotto Voigt
Entwurf Modellbahnanlage „Georgswalde–Petersdorf" 90

Helmut Kohlberger
Der Messe-Reporter berichtet 91

Manfred Dietze
Zeuke-TT-Wagen, einmal anders 93

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 96

Günter Fromm
Der Langenschwalbacher Zug in H0 97

Lokomotivbildarchiv Illner 102

Herbert Holtzhauer
Kunststoffe in der Hand des Modellbauers 103

Friedrich Spranger
Die Müglitztalbahn 105

Karlheinz Körner
Die Bezeichnungen der Güterwagen der ČSD 107

Bist du im Bilde? 108

Wir stellen vor: „Blauer Blitz" von Liliput, Wien 109

„Glückstadt, alles aussteigen!" 110

Hans Köhler
Die schwedische Lokomotive der Gattung Da — eine moderne Ellok mit Stangenantrieb 111

Hans Weber
Farbdiapositive als beleuchtete Reklameflächen für Modellbahnanlagen 113

Hinweise zum VII. Modellbahnwettbewerb 1960 115

Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner", „Dokumentation" und Lehrgang „Für den Anfänger" . . . . . Beilage

Titelbild

Mächtig sieht sie aus, diese gläserne Bahnhofshalle mit zwei Bahnsteigen für die Nenngröße TT. Die Olbernhauer Wachsblumenfabrik — OWO — brachte dieses Modell als Messeneuheit heraus.

Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Die schwedische Ellok der Gattung Da mit Stangenantrieb. Siehe hierzu auch den Beitrag „Für unser Lokarchiv" auf Seite 111.

Foto: Kungl. Järnvägsstyrelsen

IN VORBEREITUNG

Die Thüringer Waldbahn
Die Nebenfahrzeuge der DR
Bauanleitung für einen Antennenturm
Für unser Lokarchiv: Ellok der Reihe 1062 der ÖBB

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

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

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion „Der Modelleisenbahner"**, Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14, Fernsprecher: 22 02 31; 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 Straße 28–31, 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.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Sie gibt neue Anregungen

von **MANFRED WORMS**

Immer wieder und ständig aufs neue zieht das stählerne Band der Schienen, der ratternde Takt der Räder, der rhythmische Betrieb der Eisenbahn den Menschen in seinen Bann. Diese unbezwingbare Kraft ist es, die auch den Modelleisenbahner dazu anregt, mit solchem Interesse und solcher Liebe die Eisenbahnen in Miniatur nachzubilden. Seit jeher dienen ihm die Eisenbahnen, die durch den Transport die verschiedenen Gebiete, Länder und Völker große Entfernungen überbrückend miteinander verbinden, als Vorbild. Die Modelleisenbahner verfolgen daher mit großem Interesse die Entwicklung der Eisenbahnen.

Ohne ein hochentwickeltes Transportwesen, dessen wichtigster Teil in der Deutschen Demokratischen Republik die Deutsche Reichsbahn darstellt, ist ein reibungsloses Funktionieren unserer Wirtschaft, ihre Leistungsfähigkeit und rasche Entwicklung undenkbar. Neue große Aufgaben an das Transportwesen, insbesondere an die Deutsche Reichsbahn, stellen die ökonomische Hauptaufgabe, Westdeutschland im Pro-Kopf-Verbrauch einzuholen und zu überholen, und der Siebenjahrplan. So ist im Vergleich zum Jahre 1958 bis 1965 der Gütertransport in Tonnen auf 124,1 Prozent und die Güterbeförderungsleistung in Tonnenkilometern auf 124,2 Prozent zu steigern. Die Hauptaufgabe im Personenverkehr wird vor allem in einer weiteren wesentlichen Verbesserung der Reisekultur bestehen. Alle Aufgaben im Eisenbahnwesen sind mit der gleichen Anzahl von Arbeitskräften und ohne wesentliche Erweiterung des Fahrzeugparkes und der Anlagen zu lösen. Die Steigerung der Arbeitsproduktivität mit Hilfe der sozialistischen Rekonstruktion ist somit von erstrangiger Bedeutung. Durch sie muß die gesamte Leistungssteigerung bei der Deutschen Reichsbahn erreicht werden. Entsprechend ihrer Bedeutung werden diese Fragen mit im Mittelpunkt einer Verkehrskonferenz stehen.

Die Eisenbahner sehen der Verkehrskonferenz, die Mitte des Jahres in Leipzig stattfindet, mit großem Interesse entgegen und helfen, sie tatkräftig vorzubereiten. Ein Ausdruck hierfür ist ihr ernsthaftes Bemühen, die notwendigen Voraussetzungen für die Einrichtung von Schnellverbindungen zwischen Berlin und bestimmten Bezirkshauptstädten der Deutschen Demokratischen Republik zu schaffen, sowie ihr Kampf für die Erfüllung der „tausend kleinen Dinge im Verkehrswesen", der vor allem auf die Verbesserung der Reisekultur und der Qualität der Beförderung im Reise- und Güterverkehr gerichtet ist. Um das Kulturniveau zu erhöhen, Ordnung und Sauberkeit bei der Deutschen Reichsbahn entscheidend zu verbessern, begannen die Eisenbahner im Monat April mit einem großen Reinemachen. Für den Monat Mai stellen sie sich besonders die Aufgabe, jeden Tag höchste Leistungen in der Transportplanerfüllung zu erzielen. Im gleichen Monat wird eine Frauenkonferenz darüber beraten, wie die Frauen noch stärkeren Anteil nehmen können am Massenwettbewerb, wie sie noch besser mitberaten und mitbestimmen können. Auch diese Konferenz wird dazu beitragen, die Masseninitiative zur Erringung der Wanderfahne des Ministerrats rasch zu entwickeln. Aufs engste damit verbunden ist die laufende weitere Verbesserung der kulturellen und sozialen Lage der Eisenbahner. Tausende Eisenbahner arbeiten in dem Bestreben, es so zu machen, wie es die Besten tun. An der Spitze stehen die Brigaden der sozialistischen Arbeit und die sozialistischen Arbeits- und Forschungsgemeinschaften. Davon zeugt auch das Beispiel einer sozialistischen Arbeitsgemeinschaft, die erstmalig in der Deutschen Demokratischen Republik eine schwere Dampflokomotive auf Ölhauptfeuerung umbaute. Nach erfolgreicher Lastprobefahrt wurde diese Lok bereits planmäßig eingesetzt.

Dieser neue Arbeitsaufschwung zur Vorbereitung der Konferenz ist von großer Bedeutung, denn durch ihn schaffen die Eisenbahner gleichzeitig die besten Voraussetzungen für die Erfüllung der auf der Konferenz zu beschließenden Aufgaben. Die Konferenz wird das Programm über die Aufgaben der Verkehrszweige im Siebenjahrplan beraten und beschließen. Das, was für die Chemieindustrie die Chemiekonferenz oder für den Handel die Handelskonferenz war, wird für das Verkehrswesen die Verkehrskonferenz sein. Sie dient der Organisation des Sieges des Sozialismus im Eisenbahnwesen.

Daß die Verkehrskonferenz im entscheidenden Jahr der Erfüllung der ökonomischen Hauptaufgabe stattfindet, erhöht nur noch ihre Bedeutung. Denn von ihr werden neue Impulse ausgehen, die die Eisenbahner befähigen, größere Arbeitserfolge zu erzielen, die dazu beitragen, noch schneller voranzuschreiten. Die Frage des Tempos des sozialistischen Aufbaus aber ist besonders angesichts der drohenden Atomkriegsgefahr seitens der westdeutschen Imperialisten und Militaristen von großer Bedeutung. Die erfolgreiche Verwirklichung der ökonomischen Hauptaufgabe gestaltet das Leben jedes einzelnen reicher und schöner, festigt die Deutsche Demokratische Republik, verstärkt ihre Anziehungskraft besonders gegenüber den Werktätigen Westdeutschlands und durchkreuzt die verbrecherischen Ziele der westdeutschen Imperialisten und Militaristen. Die Deutsche Demokratische Republik weist damit dem ganzen deutschen Volk den Weg in eine friedliche Zukunft in Wohlstand und Glück ohne Militarismus und Imperialismus.

Fortsetzung auf Seite 114

HANSOTTO VOIGT, Dresden-WH

Entwurf Modellbahnanlage „Georgswalde—Petersdorf"

Модельная железнодорожная установка „Георгсвальде-Петерсдовф"

Model railway plant „Georgswalde—Petersdorf"

Le réseau miniature „Georgswalde—Petersdorf"

DK 688.727.862

Diesem Entwurf liegt die gleiche Grundidee wie der Anlage „Clausenpaß" (s. Heft 12/1959) zugrunde. Der Unterschied besteht darin, daß es sich nicht um eine Endschleifenanlage handelt, sondern daß die Hauptstrecke ein verschlungenes Oval bildet. Wegen der etwas größeren Breite der Grundplatte (1,70 m) konnte die Hauptstrecke auf der ganzen Länge zweigleisig ausgeführt werden.

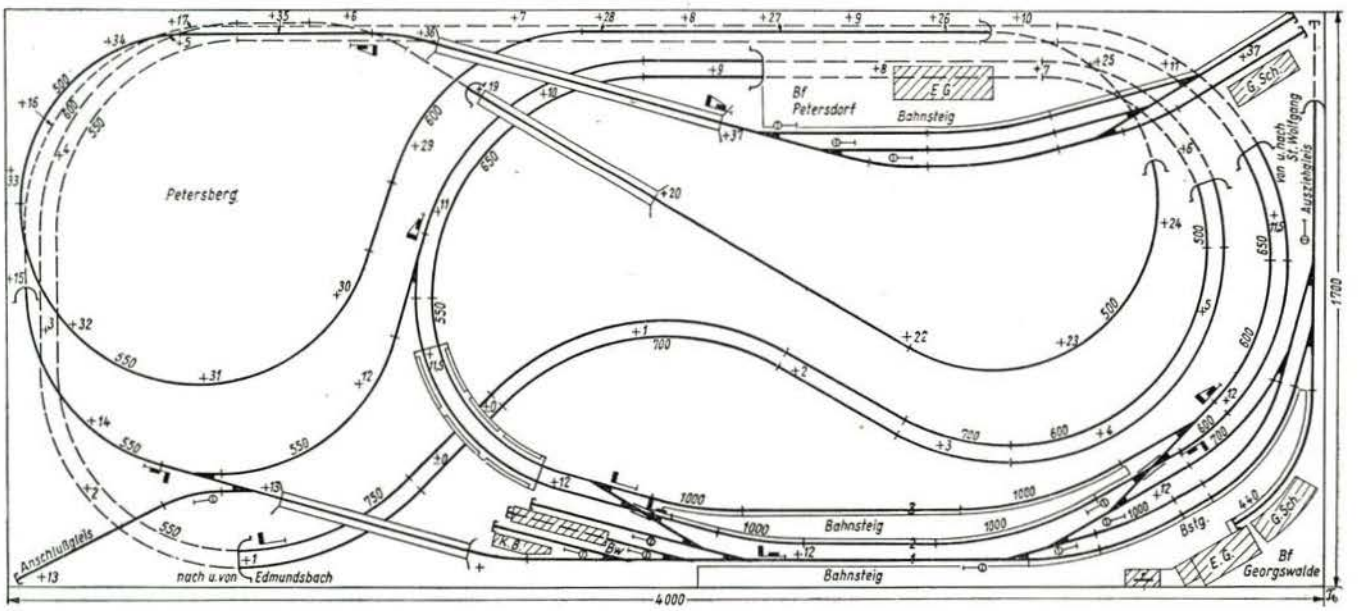
Sie führt von „Edmundsbach" über „Georgswalde" – dem sichtbaren Bahnhof im Vordergrund –, nach „St. Wolfgang", wobei die beiden Endbahnhöfe Edmundsbach und St. Wolfgang durch die im hinteren Teil der Anlage verdeckt liegende Hauptstrecke dargestellt werden. Es ließ sich allerdings nicht umgehen, daß dieses Streckenstück 1 : 50 geneigt ist. Da es aber eine 2,50 m lange Gerade besitzt, dürfte das Anfahren der im Höchstfalle 1,50 m langen Züge keine Schwierigkeiten machen. Längere Züge sind wegen der begrenzten Ausdehnung des Bahnhofs Georgswalde nicht möglich.

Da beide Gleise des verschlungenen Ovals je 3 Blockabschnitte aufweisen, kann jedes Gleis zwei Züge aufnehmen. Im Bahnhof Georgswalde sind die Gleise 2 und 3 als Durchfahrgleise bestimmt; Gleis 1 dient als Überholungsgleis für beide Richtungen und für Züge, die auf die Nebenbahnstrecke nach Petersdorf übergehen sollen.

Die Ausfahrt nach Petersdorf erfolgt nach links, so daß Reisezüge von Edmundsbach nach P. in Georgswalde „Kopf machen" müssen. Güterzüge können allerdings, ohne den Bahnhof Georgswalde zu berühren, über das Gleisdreieck direkt nach Petersdorf gelangen. Die Rückfahrt muß aber über Georgswalde führen, es sei denn, daß eine Gleisverbindung in die Hauptstrecke bei dem Höhenpunkt 9 (Unterhalb der Ausfahrt aus dem Bahnhof Petersdorf) eingebaut wird. Dann muß aber auch das Einfahrsignal bis vor das Tunnelportal in der Nähe des Höhenpunktes 5 zurückverlegt werden. Andererseits ist gerade der Betrieb auf dem Bahnhof Georgswalde durch das Umsetzen der Lok abwechslungsreich. Wem das An- und Abkuppeln zu lästig wird, kann einen Vorortzug zum Wendezug erklären; die kleine Änderung am letzten Personenwagen ist leicht auszuführen.

Die Gleisanlagen des oberen Endbahnhofes Petersdorf sind bewußt einfach gehalten, da ein großer Verkehr nicht zu erwarten ist. Die zusätzliche Anordnung einer Ladestraße auf der Hangseite des Bahnhofs ist ohne Schwierigkeiten möglich. Das Bahnbetriebswerk für die Nebenbahnstrecke befindet sich auf dem Gelände des Bahnhofs Georgswalde. Soweit die Lokomotiven gedreht werden müssen, kann dies über das Gleisdreieck erfolgen.

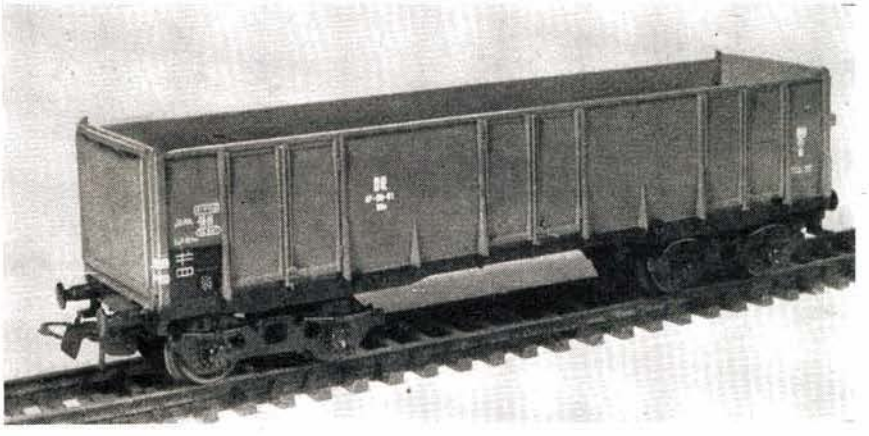
Auch dieser Entwurf gestattet eine Menge betriebstechnischer Vorgänge; die landschaftliche Gestaltung läßt manche reizvollen Motive erwarten.



HELMUT KOHLBERGER

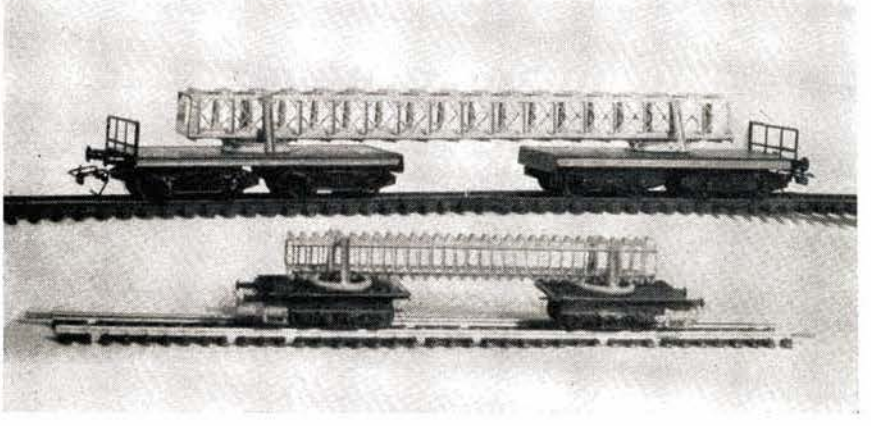
Der Messereporter berichtet

Im Zeichen der friedlichen Entspannung der internationalen Lage und eines immer lebhafter werdenden Ost-West-Handels verlief die diesjährige Leipziger Frühjahrsmesse. Die Modelleisenbahner aus aller Welt, die in Leipzig weilten, lenkten selbstverständlich ihre Schritte zum Petershof, dem Messehaus, in dem die Erzeugnisse der Modellbahnindustrie zur Ausstellung kommen. Zahlenmäßig waren Neuheiten stärker als auf den vorjährigen Messen vertreten, und erfreulicherweise ließen sich auch Anzeichen erkennen, daß die Triebfahrzeugindustrie langsam aber sicher nachzieht. Doch schauen wir uns lieber einige Neuheiten im Bilde an:



1

Bild 1 Ein ganz besonderes Lob gilt — und das hörten wir auf der Messe oft aus dem Munde ausländischer Besucher — dem VEB Elektroinstallation Oberlind, PIKO. Die hervorragende Güterwagenserie vom Vorjahre wurde durch drei Neuheiten würdig ergänzt. Hier ein 00r-Wagen mit allerfeinsten Details; selbst das Handbremsrad am Langträger ist vorhanden.



2

Bild 2 Die Bernburger Firma Kurt Dahmer KG brachte gleich eine stattliche Anzahl von Messeneuheiten mit nach Leipzig. Auf unserem Bild ein Schemelwagen, jeweils für H0 und TT.

Bild 3 Auch dieser vierachsige Kesselwagen von PIKO verdient ganz besondere Beachtung. Bald wird er in verschiedener Farbgebung im Handel erhältlich sein.

3

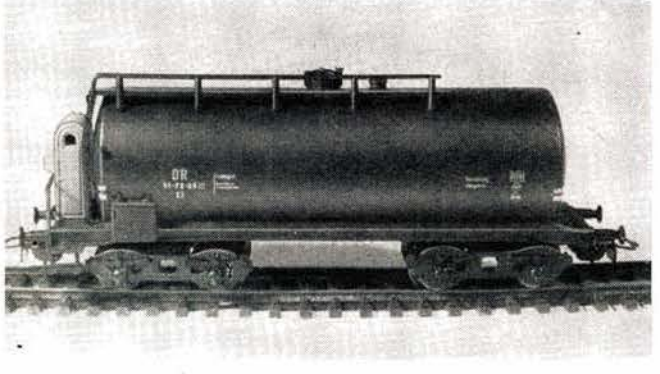
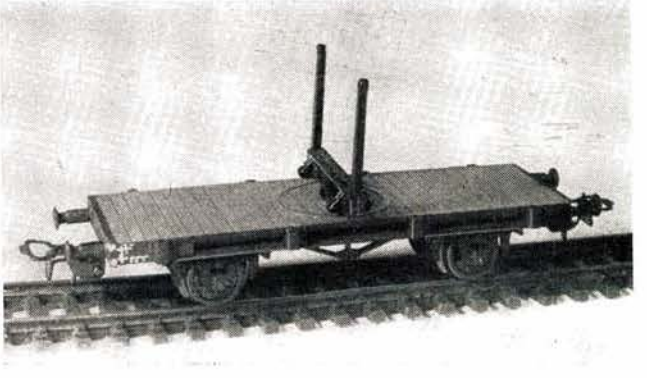


Bild 4 PIKO schließt eine Lücke im Wagenpark der H0-Leute mit diesem Schemelwagen. Selbstverständlich ist der Schemel drehbar, die Maserung der Bohlenbeplankung des Wagens wurde ebenfalls nicht vergessen.

4



Wenn wir bei den letzten Messen immer mehr Text als Bilder in unserem Messebericht zu bringen gezwungen waren, so ist es diesmal genau umgekehrt. Die Zahl der Neuheiten war doch größer, als wir vorher zu hoffen wagten. Eine Neuheit aber, die wir für besonders wichtig halten, finden Sie in diesem Bericht nicht vor. Und zwar ist es eine H0-Lokomotive. Jawohl, Sie haben schon richtig gelesen; es kommt eine völlig neue Gützold-Lok der BR 24 heraus, die auch bald im Handel sein wird und einen überraschend geringen Preis hat. Aus diesem Grunde wollen wir Ihnen dieses Modell im Heft 6 ausführlicher vorstellen, als es im Rahmen dieses Berichtes möglich wäre. Doch auch PIKO war in bezug auf den Lokomotivbau nicht untätig, auch aus Sonneberg werden wir hoffentlich bald in dieser Richtung etwas zu berichten wissen.

Alles in allem: Diese Leipziger Frühjahrsmesse 1960 bescherte uns Modelleisenbahnern der Fakultäten H0 und TT eine Anzahl recht brauchbarer Fahrzeug- und Zubehörmodelle. Darüber hinaus gibt sie berechtigten Anlaß, in absehbarer Zeit noch etwas mehr zu erwarten.

Bild 5 Die Firma Gützold KG Zwickau gestatte uns diesen Blick in die nahe Zukunft. Offiziell zwar noch keine Messeneuheit, aber als Handmuster zeigte sie uns dieses wunderschöne H0-Modell einer ČSD-Kleindiesellok BN 150, das vielleicht noch in diesem Jahre unsere Anlagen zieren wird. Doch liebe Freunde, bitte haben Sie ein wenig Geduld und sehen Sie von Anfragen bei der Firma und auch bei uns vorerst ab. Um so größer wird dann Ihre Überraschung.

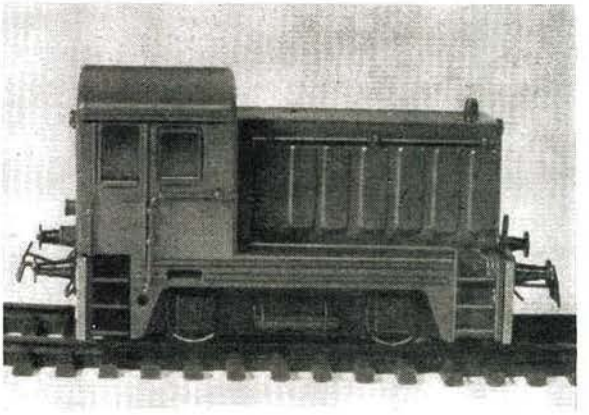


Bild 6 Die Firma Auhagen KG rückte gleich mit einer ganzen Reihe von neuen Baukästen ihrer beliebten Häusermodelle an: Hier eine schöne Villa „Rosemarie", die sicher ihren Weg machen wird (natürlich die Villa!)

Bild 7 Auch dieser Güterschuppen ist ein echter „Auhagen". Man sieht es ihm doch an, nicht wahr?

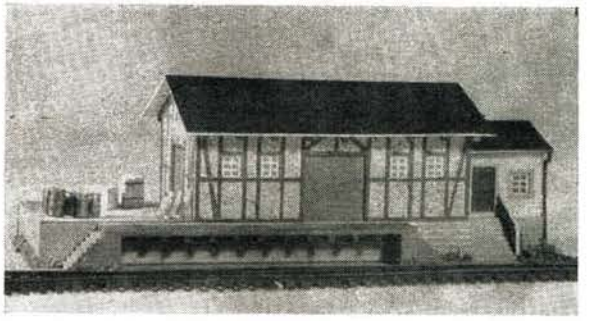
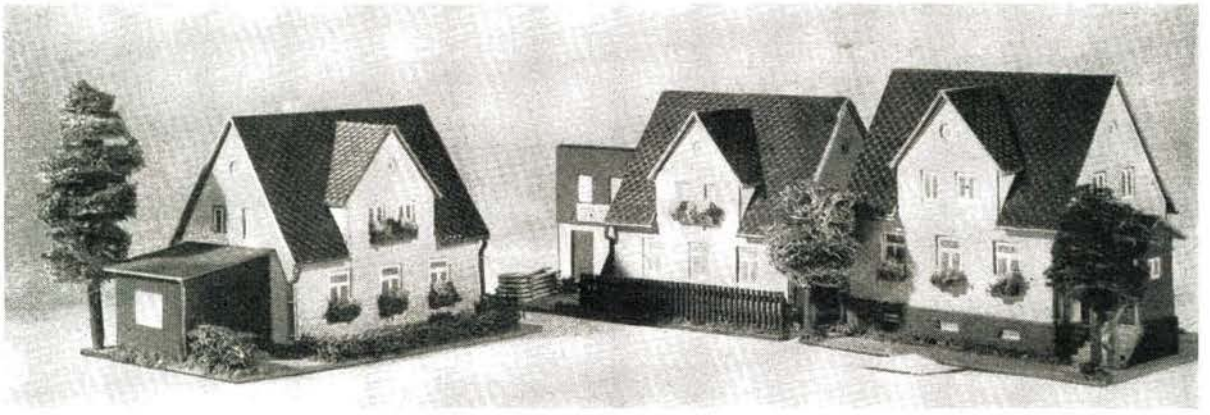


Bild 8 3×1=1. Eine eigenartige Rechnung, doch stimmt sie ausnahmsweise: Die Firma Auhagen gibt diesen Baukasten mit drei verschiedenen Häusermodellen heraus, die sicher gut aussehen.



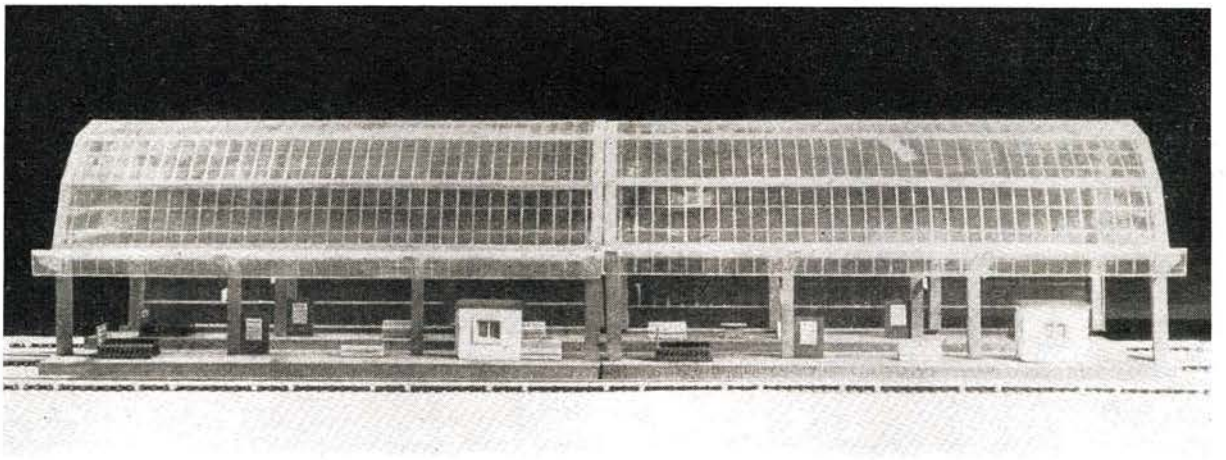


Bild 9 Auch aus Olbernhau kommen von OWO viele Neuheiten, vornehmlich für TT. Einen guten Eindruck hinterließ dabei diese Bahnhofshalle für TT mit zwei Bahnsteigen, die einem Bahnhof ein städtisches Gepräge gibt. Siehe auch unser Titelbild dieses Heftes.

MANFRED DIETZE, Berlin

ZEUKE-TT-WAGEN, einmal anders

Das Zeitalter der Kunststoffe, die längst aufgehört haben, als Ersatzstoffe für bisher verwandte Materialien angesehen zu werden, hat auch dem Modelleisenbahnbau ein neues Gesicht gegeben. Statt der früher vornehmlich aus Blech mit nur geringer Vorbildtreue gefertigten Modelle stehen uns heute Miniaturen aus Kunststoff, meist aus Polystyrol, zur Verfügung. Diese ermöglichen auf kleinstem Raum eine Anlage, an der jeder Freude hat. Außerdem läßt sich bei der Herstellung aus Kunststoff eine gute Originaltreue der Modelle erzielen. Auch liegt der Preis relativ niedrig, so daß sie von jedem Interessenten erworben werden können.

Wie kann man nun den Wagenpark für die TT-Anlage erweitern? Man kann dies sehr einfach durch den Umbau der angebotenen gedeckten und offenen Wagen in Wagen anderer Typen und Arten, zum Beispiel G-Wagen mit Flachdach und hochgestelltem Bremserhaus, Güterzugpackwagen, Kesselwagen, Kühlwagen mit Bremserhaus, O-Wagen mit Bremserhaus u. a. m. erreichen.

Um einen guten Umbau zu gewährleisten, muß man wissen, daß die käuflichen Modelle aus Polystyrol gefertigt werden.

Wir kleben Polystyrol mit Benzol, da es darin sehr leicht löslich ist. Bei mechanischer Bearbeitung, zum Beispiel Sägen und Bohren, kühlen wir mit Wasser. Polystyrol schmilzt schon bei geringer Erwärmung, würde ohne Kühlmittel unser Werkzeug verkleben und einen sauberen Schnitt oder eine saubere Bohrung verhindern. Die zum Umbau benötigten Werkzeuge werden bei den meisten vorhanden sein. Es handelt sich um: eine Laubsäge, einen Satz Nadelfeilen, ein scharfes kleines Taschenmesser, ein Grab- oder Gravierstichel, eine kleine Flachzange, einen kleinen Seitenschneider oder Beißzange. Zum Kleben des Polystyrols benötigen wir noch eine Flasche Benzol, zur Klebeverbindung von Metall oder anderem Material mit Polystyrol eine Flasche Duosan o. ä. Schließlich ist noch etwas Sandpapier zur Bearbeitung der Klebestellen erforderlich.

Um genügend Polystyrol für den Umbau zur Verfügung zu haben, ist es zweckmäßig, wenn wir uns Kaffeebüchsen, Tablettenschachteln o. a. Verpackungsmaterial, auch defektes Spielzeug aus Polystyrol besorgen. Um Sicherheit zu haben, daß es sich um das gewünschte Material handelt, versuchen wir es mit Benzol aufzulösen. Handelt es sich tatsächlich um Polystyrol, so wird sich die Oberfläche unter Einwirkung von Benzol schnellstens lösen und bei Betupfen mit dem Finger Fäden ziehen. Selbstverständlich heben wir auch die Reste der verarbeiteten Wagen für einen eventuellen späteren Gebrauch auf.

Um das in unserem Fall umgebaute oder sonst vollständig selbst angefertigte Modell mit einem glatten, einwandfreien Farbüberzug zu versehen, bedient man sich eines Haarlack- oder Ölzerstäubers, auch der Zerstäuber einer Muxflasche kann Verwendung finden. Am besten eignet sich zum Aufspritzen durch Verdünnung sehr flüssig gemachter Nitrolack, den wir vorher durch einen in mehrere Lagen gebrachten Perlonstrumpf filtern. Es ist vorteilhaft, mehrmals einen dünnen Farbauftrag auf das Modell zu bringen, da sich bei zu dickem Auftragen leicht sogenannte Tränen bilden. Es besteht auch die Gefahr einer unschönen Konturenverwischung, wenn das Nitrolösungsmittel zu lange auf die Polystyrolteile unserer Wagen einwirkt.

Wir wollen einen gedeckten TT-Güterwagen der Firma Zeuke & Wegwerth in einen Ghs-Wagen (Bild 1) umbauen.

Nachdem wir das an den Wagenkanten am Unterteil befestigte Oberteil abgetrennt haben, nehmen wir die Kupplung heraus und schneiden vom Unterteil die Pufferbohlen ab. Die Achslager A und B werden in Richtung Wagenmitte kurz abgetrennt und so eingebaut, daß die vorher mit der Pufferbohle verbundene Seite jetzt zur Wagenmitte zeigt und mit dem restlichen Unterteil verklebt wird (Benzol). An den Stirnseiten finden wieder die Pufferbohlen Platz.

Das Sprengwerk C fertigen wir uns aus Verpackungsmaterial an und kleben es ein. Wenn wir das Unterteil schwarz gespritzt haben, setzen wir die Kupplung wieder ein, und der Wagen ist fertig, nachdem das Oberteil mit dem geänderten Unterteil durch Duosan o. ä. verklebt worden ist.

Wollen wir unsere TT-Anlage durch einen Kühlwagen Tgkhs (Bild 2) erweitern, so sind folgende Arbeiten erforderlich:

Wir trennen die Oberteile von zwei G-Wagen von den Unterteilen und nehmen die Dächer ab. Vom ersten Oberteil werden die Stirnwände bis zur ersten Strebe abgeschnitten, so daß wir Teil 1 erhalten. Vom zweiten Oberteil verwenden wir die Stirnseiten bis zur zweiten Strebe, die bei unserem Kühlwagen als Teile 2 und 3 erscheinen. Nun muß eine neue Gewichtsplatte angefertigt werden oder die beiden vorhandenen kürzen wir auf die entsprechende Länge. Am Schnittpunkt B und C kleben wir die Teile 2, 1 und 3 mit Benzol zusammen. Auch das Dach 4 und 5 wird in entsprechender Länge aus den beiden vorhandenen zusammengeklebt. Als Dachlüfter können Nägel oder Nieten Verwendung finden, die wir in dafür vorgesehene Löcher mit Duosan o. ä. einkleben. Statt der Lüftungsfenster fertigen wir uns aus Restmaterial Kühlwagen-Klappenatrappen an, die wir dann aufkleben. Überflüssige Erhebungen an den Seitenteilen werden mittels Messers oder kleinen Stichels sauber entfernt; die dadurch entstehenden glatten Flächen werden durch Nachstechen bearbeitet.

Das erste Unterteil trennen wir in die Teile 6, 7 und 8, setzen Teile aus Verpackungsmaterial in die Schnitte DE und FG ein und verlängern um dieses Maß auch die Kupplungsstange. Bei Wagen ohne Bremserhaus fällt das Einsatzstück an Unterteil und Kupplung auf das Maß von Schnitt DE weg.

Wollen wir unseren Wagen mit einem Bremserhaus (Skizze und Modell) versehen, schneiden wir am besten die Vorderfront des Hauses 9 aus einer übriggebliebenen Stirnwand des ersten Oberteiles heraus und fertigen die Türteile 10 aus den verbliebenen Seitenteilen des zweiten Oberteiles. Die Bühne wird aus lötbarem Blech mit einer ungefähren Stärke von 0,5 mm hergestellt. Für das Dach und den Kurbelkasten verarbeiten wir Verpackungsmaterial aus Polystyrol.

Ist der Wagen gespritzt, montiert und sauber beschriftet, wird er bestimmt dazu beitragen, unsere TT-Anlage abwechslungsreicher zu gestalten.

Wir können diesen Wagentyp außerdem rotbraunfarbig als Gl-Wagen oder zwei dieser Wagen, einen davon mit Bremserhaus versehen und kurzgekuppelt, als „Leig-Einheit" mit der Aufschrift „Stückgut-Schnellverkehr" laufen lassen. Aus den verbleibenden Unterteilen lassen sich leicht andere Wagenoberteile, wie zum Beispiel Drehschemelwagen, Kesselwagen, Rungenwagen u. a. m. aufbauen.

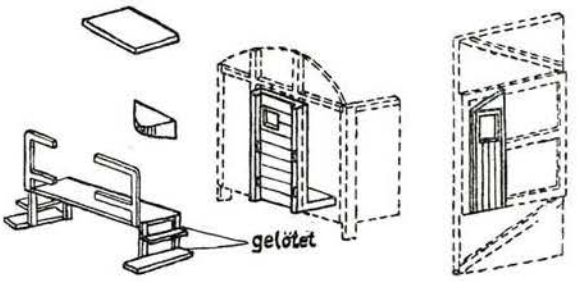
Für die Anfertigung eines OO-Wagens (Bild 3) verwenden wir zwei O-Wagen. Auch hier trennen wir die Oberteile von den Unterteilen und schneiden vom ersten Oberteil eine Stirnwand bis hinter der ersten Strebe ab, während wir beim zweiten Oberteil eine Stirnwand bis vor der ersten Strebe abtrennen. Nachdem wir bei beiden Oberteilen die Sprengwerke entfernt haben, werden sie sauber mit Benzol verklebt. Ein für diesen Wagen berechnetes Sprengwerk müssen wir uns selbst herstellen, ebenso den Rahmen, der als Kasten ausgebildet wird, auf dem die Gewichtsplatte Platz findet. Sprengwerk und Rahmen bestehen aus lötbarem Material. Die Drehgestelle fertigen wir uns aus den vier vorhandenen Achsen selbst an. Die Drehzapfenentfernung beträgt 70 mm. Der Drehgestellachsabstand beträgt 17 mm.

Bild 4 zeigt einen Om-Wagen mit Bremserhaus. Zu diesem Zweck bauen wir einen O-Wagen um. Das vom Oberteil getrennte Unterteil wird verlängert, indem wir Verpackungsmaterial aus Polystyrol einsetzen. Auch die Kupplungsstange muß um den Abstand A länger werden. Die Teile 1 und 2 des Bremserhauses werden wieder am zweckmäßigsten aus Restteilen von umgebauten Wagen gewonnen. Im übrigen ist so wie bei Bild 2 zu verfahren. Das gleiche Bremserhaus kann auch bei einfachen G-Wagen Verwendung finden.

Bei der Anfertigung eines G-Wagens mit hochstehendem Bremserhaus (Bild 5) gelangt ein einfacher G-Wagen zur Umarbeitung. Haben wir das Oberteil vom Unterteil getrennt, müssen wir das Tonnendach entfernen und durch ein selbstangefertigtes Flachdach ersetzen. Die Stirnwände werden oben der Form des Flachdaches angepaßt. Beim Unterteil wird die Länge über Puffer durch Zwischensetzen von je 1,5 mm Polystyrol an den Punkten A und B und die Kupplungsstange entsprechend um 3 mm länger. Das hochstehende Bremserhaus D fertigen wir aus Reststücken, ähnlich wie beim Kühlwagen. Das Geländer und die Stufenholme sind aus lötbarem Draht 0,5 mm Ø, die Treppenstufen aus ebensolchem Material in der Dicke von 0,3 mm hergestellt. Die Treppe und das Geländer werden angepaßt, sodann in danach gebohrte Sacklöcher mit Duosan o. ä. eingeklebt.

Bild 6 zeigt einen von jedem Modelleisenbahner begehrten Packwagen Pwg. Auch hier gelangt ein einfacher G-Wagen zur Verwendung. Haben wir das Oberteil vom Unterteil getrennt, nehmen wir das Tonnendach ab und schneiden von Punkt A an die längere Seite des Daches bis auf den Arretierungsrand weg. Haben wir die längere Seite mit einem von uns gefertigten Flachdach 3 versehen, erscheint die kurze Seite als Dachaufsatz. Um die entstandene Lücke zwischen Flachdach und Dachaufsatz zu verschließen, ist es notwendig, ein Stück Polystyrol aus unserem Abfall einzupassen. Als Lüfterattrappen kleben wir Nieten oder Nägel in vorgebohrte Löcher mit Duosan o. ä. ein.

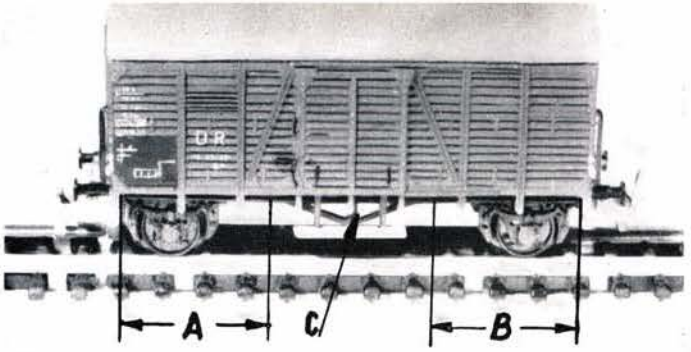
Wer besonderes Interesse an naturgetreuer Nachbildung des Modells hat, kann den Dachaufsatz innen durch Einkleben von Polystyrol verstärken und in Richtung Stirnwand C von Schnitt B an abschrägen. Das Seitenteil mit der von uns aus Restmaterial gefertigten und aufgeklebten Tür 1 wird dann der Dachschrägung entsprechend eingesetzt, und das Unterteil sowie die Stirn-



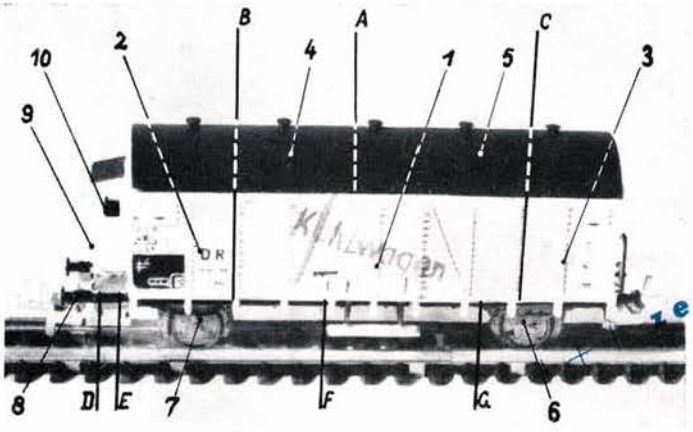
wand werden passend abgearbeitet. Vom Wagenkasten entfernen wir alle überflüssigen Streben und Lüftungsklappen durch Abschaben oder Abschälen mittels Messers oder Stichels. Jetzt können die Fenster eingearbeitet werden. Dies geschieht am besten durch Vorbohren und sauberes Nachfeilen.

Für die Längsgriffe benötigen wir Draht in der Abmessung von 0,5 mm Ø. Die Längsgriffe werden gebogen, angepaßt und in dann zu bohrende Löcher mit Duosan o. ä. eingeklebt. In der Mitte der Stirnwand erscheint ein von uns in der Länge einer halben Kastenbreite angefertigtes Trittbrett. Das Trittbrett 5 wird aus Verpackungsmaterial hergestellt, mit Benzol an den Achslagern und in Verbindung mit drei Streben (Mitte und Seiten) am Unterteil angeklebt. Ein Trittbrett wird außerdem unter der Tür 1 am Wagenkasten befestigt. Nach dem Spritzen des Daches und der Trittbretter (grau) sowie des Wagenkastens (russisch-grün) werden die Teil zusammengefügt und verklebt.

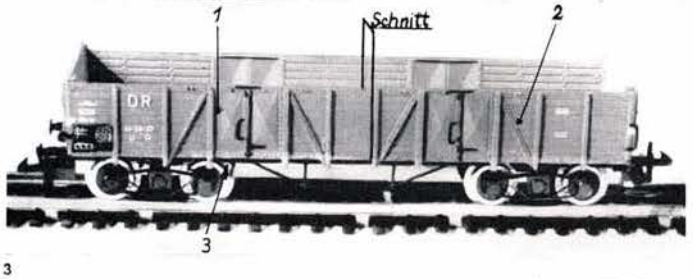
Nach diesen Hinweisen und Beschreibungen bleibt nur zu wünschen übrig, daß viele Modelleisenbahner Interesse haben, an den im Handel befindlichen Modellen einen erfolgreichen Umbau zur Verschönerung und Bereicherung des vorhandenen Wagenparks für die Nenngröße TT vorzunehmen.



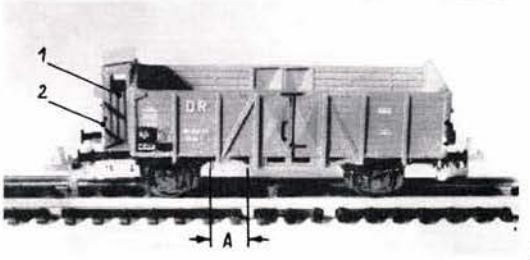
1



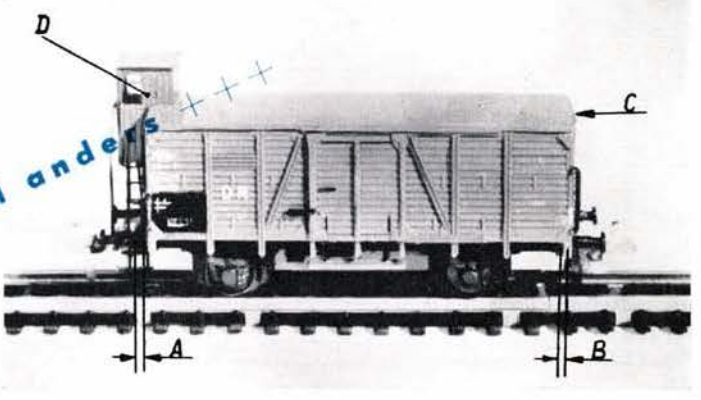
2



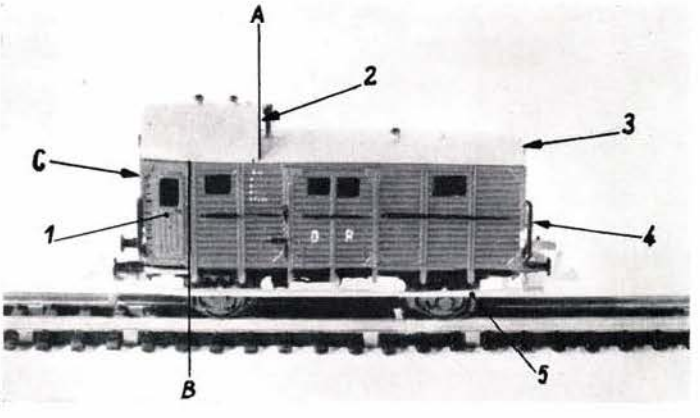
3



4

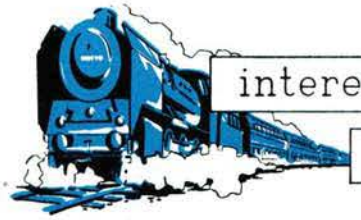


5

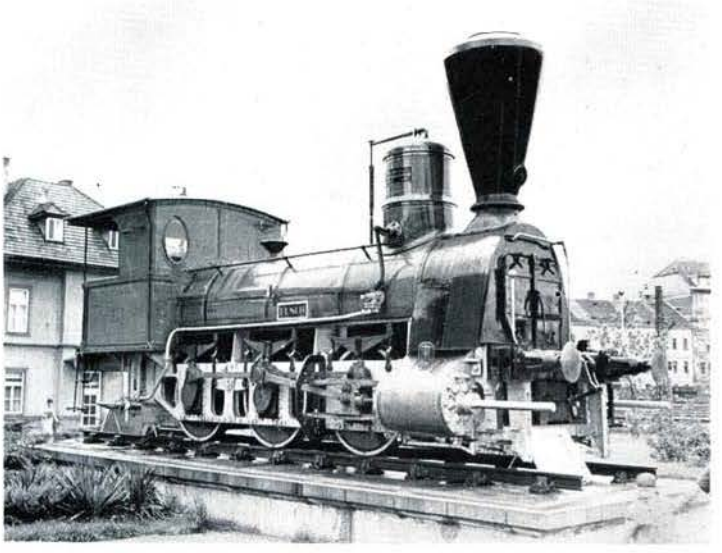


6

+++ zeuke-tt-wagen, einmal anders +



interessantes von den eisenbahnen der welt + interessantes von den eisenbahnen de

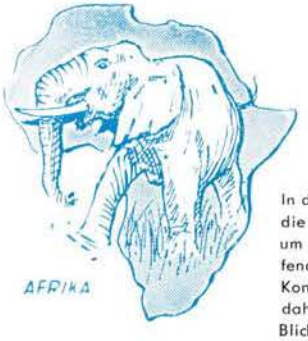


Eine gute Idee ist es von den ÖBB, diese österreichische Old-timer-Lok wieder instand zu setzen und – wie ein Denkmal – in einer Parkanlage unweit des Linzer Hauptbahnhofes „zur ewigen Ruhe" aufzustellen.

Foto: Pfeiffer, Wien

Unser Wiener Leser Griebl machte im Urlaub im Juli 1959 diesen Schnappschuß von einer sowjetischen Ellok vom Typ WL-23 im Kursker Bahnhof in Moskau.

Foto: Griebl, Wien



In der letzten Zeit blickte die ganze Welt auf das um seine Freiheit kämpfende Land Belgisch-Kongo. Werfen wir daher einmal einen Blick auf das Eisenbahnwesen dort: eine Bo'Bo'-Ellok für 50-Hertz-Betrieb.

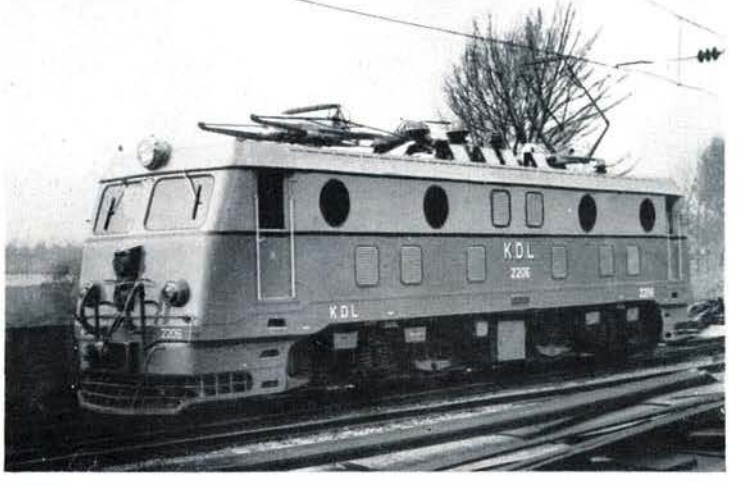



Foto: Archiv