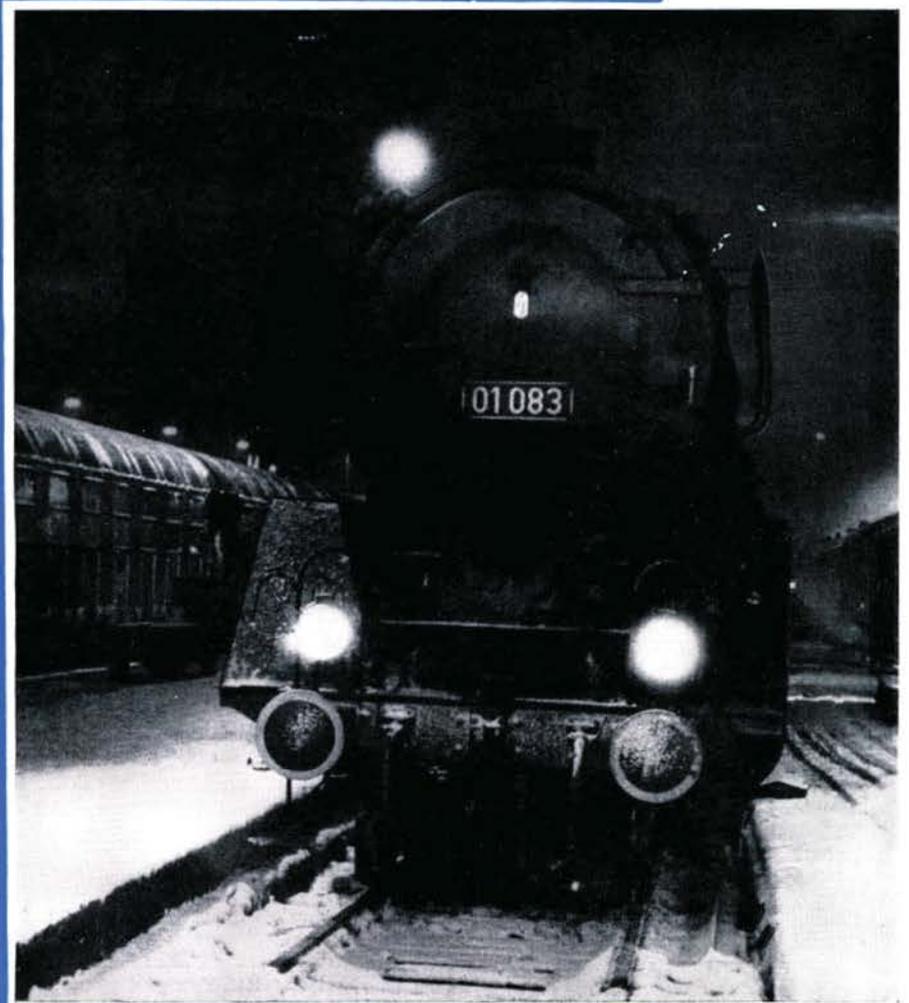


JAHRGANG 6
DEZEMBER 1957

12

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB AU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon . . .

● daß die DB vor kurzer Zeit zwei Neubau-Lokomotiven Baureihe 10 (s. Bild oben) in Dienst gestellt hat? Näheres lesen Sie demnächst unter der Rubrik „Für unser Lokarchiv“.

● daß es Eichfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von annähernd 40 t gibt, die mit keiner Bremsvorrichtung ausgerüstet sind? Als Ergänzung zu der ausführlichen Beschreibung der Eichfahrzeuge im Heft 7 1956, Seiten 212 und 213, sei darauf hingewiesen, daß Eichfahrzeuge grundsätzlich nur eine durchgehende Luftleitung besitzen. Durch den Verschleiß der Bremsklötze würden Gewichtsunterschiede auftreten, die über den Rahmen der zulässigen Abweichung hinausgehen.

● daß sich auch Goethe für Eisenbahnmodelle interessierte? Er ließ sich ein Modell der damaligen englischen Bahnen anfertigen.

● daß die bisher stärkste einrahmige Ellok der Welt, die E 19, von der es nur 2 Stück gab, auf der Strecke Ludwigstadt—Bamberg von der Bundesbahn für leichtesten Personenzugverkehr (8 Achsen!) eingesetzt wird?

● daß mit dem Fahrplanwechsel 1957/1958 (Winterfahrplan) bei der Deutschen Reichsbahn der Wendezugbetrieb im Städteschnellverkehr Halle—Leipzig eingeführt wurde? Eingesetzt werden Tenderlokomotiven der Baureihe 65¹⁰.

Der Umlauf eines Wendezuges beträgt innerhalb 24 Stunden 600 km, die Wendezeit nur 7 Minuten.

AUS DEM INHALT

Erhard Schröter	
Rückschau auf die Leipziger Herbstmesse 1957	334
Ing. Günter Fromm	
Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H 0	
Teil III Der Wasserturm	339
Johannes Hauschild	
Bauplan für einen Schienenomnibus aus dem Jahre 1932 in der Baugröße H 0	342
Dipl.-Ing. J. Töpelmann	
Güterzüge ohne Packwagen	348
Hans Köhler	
Die fliegende Überholung	349
Bremswiderstand für Abschaltstrecken vor dem Hauptsignal	351
Hans Köhler	
Die Schnellzuglokomotiven der preußischen Reihe S 10	352
Heinz Thielemann	
Ein kritisches Wort zur Frage der Gleispläne	357

Titelbild

Unser Leser Ulf Zimmermann aus München übersandte dieses Foto einer Lokomotive der Baureihe 01.

Möge diese Lok im neuen Jahr auf den Schienen eines geeinten friedliebenden Deutschlands verkehren.

Rücktitelbild

Trans-Europ-Expresß-Zug DE 1001 der Niederländischen Staatsbahnen.

IN VORBEREITUNG

Nachlaufschaltungen bei elektromechanischen Antrieben für Modellbahnanlagen

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H 0, Teil IV Schlackenbansen, Bogenlampe und Wasserkran

Weichen und Kreuzungen — Vorbild und Modell

Die neue 2' C 1' h 3 — Schnellzuglokomotive Baureihe 10 der DB

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberland — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — 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“; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 03 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verleger, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreislste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

HEINZ GROTH, Berlin

Die Modernisierung schreitet schnell voran

Vbf Dresden-Friedrichstadt, ein bedeutender Knotenpunkt für unsere Nord-Süd-Magistrale. Auf dem Befehlsstellwerk schwirren die Anordnungen hin und her. „Hier ist ‚Cornelia-Clivia‘, Bitte melden — ‚Constanze‘ fahren Sie nach Gleis 3.“ Der Uneingeweihte wird aus diesen Befehlen nicht schlau. Über 12 fahrbare Rangierfunkstationen verfügt man auf diesem Bahnhof. In der Praxis heißt das, daß 12 Rangierlokomotiven eine ständige Funkverbindung mit dem Befehlsstellwerk haben. Das Rangiergeschäft wird dadurch wesentlich einfacher, die Verständigung besser und damit die Unfallgefahr geringer. Die wohlklingenden Namen der einzelnen Rangierfunkstationen haben auf dem Vbf Dresden-Friedrichstadt eine große Bedeutung. Alle im Rangierdienst tätigen Eisenbahner sprechen mit Hochachtung von der Hochfrequenztechnik, die ihre schwere Arbeit erleichtert.

Diese kurzen Betrachtungen habe ich bewußt an die Spitze meiner Ausführungen gestellt, um Ihnen, liebe Leser, zu zeigen, daß der technische Fortschritt bei der Deutschen Reichsbahn sich keinesfalls nur auf den Neubau von Fahrzeugen beschränkt, sondern sich auf alle Gebiete des Eisenbahnwesens erstreckt. Selbstverständlich sind solche Verbesserungen für einen Außenstehenden weniger erkennbar. Im Gesamtrahmen aber haben sie für einen flüssigen Betriebsablauf außerordentliche Bedeutung. Ich denke nur an die Fernbahnautomatik des Berliner Außenringes, an die völlig mechanisierte Verlegung der Betonschwellen und an die schnell voranschreitende Elektrifizierung unserer Strecken.

Aber auch im Fahrzeugneubauprogramm hat sich inzwischen einiges ereignet, das heute nicht unerwähnt bleiben soll. Wenn wir bei unserer letzten Betrachtung über den Doppelstockgliederzug und den neuen Pwgs berichteten, so möchten wir heute Ihre Aufmerksamkeit auf den neuen Kmm-Wagen der Deutschen Reichsbahn lenken. Dieser Wagen, der in der Hauptsache zum Transport von nassempfindlichen Schüttgütern wie Kali und Kalk dient, hat eine Tragfähigkeit von etwa 28 t bei einem Ladegewicht von 27 t. Der Laderaum selbst beträgt 32 m³. Entsprechend der Forderung der Wirtschaft wurde dieses Fahrzeug mit klappbaren Stirnwänden versehen, um auch über Waggonkippanlagen entladen werden zu können. Der Firstträger ist besonders kräftig ausgeführt worden, so daß die störenden Querspriegel weggelassen werden konnten. Die bei anderen Eisenbahnverwaltungen entwickelten Fahrzeuge des gleichen Typs haben vielfach verschiebbare Dächer. Die praktischen Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen haben aber gezeigt, daß diese Neuerungen für den Transport von Schüttgütern ungeeignet sind. Darum wurden bei dem Kmm-Wagen bewußt die Klappdeckel beibehalten.

Ein weiteres Fahrzeug, das man als beachtliche Neukonstruktion erwähnen muß, ist der zweiachsige Zementbehälterwagen. Dieser Wagen garantiert eine vollkommen staubfreie Be- und Entladung. Die beiden

Staubbehälter sind stehend auf dem Untergestell angeordnet und haben jeder ein Fassungsvermögen von 12,5 m³. Der Zement wird von oben durch einen Deckel eingefüllt. Das Eigengewicht dieses Fahrzeugs beträgt 12 t, das Ladegewicht 27 t, die Länge über Puffer gemessen 8,54 m bei einem Achsstand von 5 m.

Bei dieser Reihe von Neubaufahrzeugen ist wiederum festzustellen, daß die Forderungen der Industrie für eine bessere und schnellere Be- und Entladung von den Konstrukteuren vollauf berücksichtigt wurden und die neuesten Erkenntnisse der Waggonbautechnik ihren Niederschlag fanden.

Wenn wir nun am Jahreschluß eine gewisse Bilanz des Neubauprogramms ziehen, ja, der Mechanisierung und Modernisierung der Reichsbahn überhaupt, so können wir befriedigt feststellen, daß wir wieder einen Schritt vorangekommen sind. Es ist interessant zu erfahren, daß das Neubauprogramm bei den Dampflokomotiven mit den Typen 83¹⁰, 65¹⁰, 50¹⁰ und 23¹⁰ praktisch beendet ist. Andere Dampflokomotiven werden nicht mehr entwickelt werden, sondern die Neubaualokomotiven dieser Baureihen werden den Dampfpark auf den Stand bringen, der zur Bewältigung der bevorstehenden Aufgaben erforderlich ist. In diesem Zusammenhang darf das Rekonstruktionsprogramm nicht unberücksichtigt bleiben, denn eine Reihe von Dampflokomotiven wird mit neuen Kesseln ausgestattet, die größere Leistungen als die bisher verwendeten bringen. Der interessanteste Umbau alter bewährter Baureihen dürfte die Rekonstruktion der Lokbaureihen 39 und 58 werden. Wir werden unseren Lesern, sowie die erste Rekonstruktionslok das Raw verlassen hat, über diese verbesserten Lokomotiven berichten. Von dem weiter angekündigten Neubauprogramm werden wir Anfang des nächsten Jahres die ersten Baumuster der Schienenomnibusse und der mittleren Diesellokomotiven für den schweren Verschiebedienst vorstellen können. In den Materialien des 33. Plenums des ZK der SED wurde die Höhe der Investitionen für das Verkehrswesen mit 12 % genannt. Das ist eine stattliche Summe, die die Garantie dafür gibt, daß auch in Zukunft die Modernisierung der Deutschen Reichsbahn schnell voranschreiten wird. Wenn im gleichen Zusammenhang erwähnt wird, daß der Hafen Rostock zum größten Seehafen unserer Republik ausgebaut wird, so ergibt sich daraus auch der Ausbau der betrieblichen Anlagen der Deutschen Reichsbahn in Rostock. Derjenige, der schon einmal Gelegenheit hatte, den Umschlag in Rostock zu beobachten, wird bestätigen, daß die Entwicklungen unserer Waggonbauindustrie den großzügigen Plänen unserer Regierung entgegenkommen; denn die GGRhs-Großraumgüterwagen sind die geeigneten Fahrzeuge für einen schnellen und reibungslosen Umschlag. An solchen kaum bemerkten Einzelheiten kann man immer wieder feststellen, daß unsere volkseigene Waggonbauindustrie gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn bei der Verbesserung und Erweiterung des Wagenparks auf dem richtigen Wege ist.

Rückschau auf die Leipziger Herbstmesse 1957



Wenn auch die Leipziger Herbstmesse allgemein nicht so viele Neuigkeiten bringt, wie jeweils im Frühjahr geboten werden, so waren in diesem Jahr dennoch eine ganze Reihe bemerkenswerter neuer Modellbahnerzeugnisse zu sehen, von denen es sich zu berichten lohnt.

In der Baugröße S wartete der VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm, nachdem er zur vorigen Messe die 1' C-Lok der Baureihe 24 herausgebracht hatte, wieder mit einer neuen Lokomotive auf, und zwar diesmal mit einer verkürzten E 18 in zweiachsiger Ausführung und mit einem gut gelungenen vierachsigen Mitteleinstiegswagen (Bild 1). Um die an sich als Batteriebahn entwickelten Spielzeugeisenbahnen der Baugröße S auch aus dem Netz speisen zu können, wurde ein Netzanschlußgerät mit sekundär 4 V Gleichstrom und 0,15 A bei 110 oder 220 V Wechselstromanschluß herausgebracht. Der Batteriekasten wird hinter das Netzanschlußgerät geschaltet. Er dient weiterhin der Geschwindigkeitsregelung und der Fahrtrichtungsänderung. Außerdem ist beabsichtigt, beginnend mit dem IV. Quartal 1957, die Triebfahrzeuge je nach Wunsch des Käufers mit 12-V-Gleichstrommotoren auszurüsten. Der Betrieb kann dann mit dem normalen Piko-Netzanschlußgerät für Gleichstrom erfolgen.

sind nunmehr in verbesserter Ausführung lieferbar. Erschien es dem Nichteingeweihten bisher sonderbar, daß verschiedene Piko-Gleis- und Sicherungselemente mit großen Kontakteleisten ausgerüstet waren, so konnte er sich von deren Zweck an einer speziellen Ausstellungsanlage im Petershof überzeugen. Diese Anlage sollte die Funktion des Piko-Gleisbildstellwerkes demonstrieren und war zu diesem Zweck mit einer nicht zu komplizierten, aber dennoch umfangreichen Gleisanlage für den Rangier- und Zugbetrieb ausgestattet. Eine Lok der Baureihe 80 und ein GG-Wagen waren als Betriebsmittel eingesetzt. Das Gleisbildstellwerk und der Fahrregler waren so angeordnet, daß die Geräte von jedem Messebesucher bedient werden konnten. Durch diese mustergültige Vorführungsanlage wurden die Vorteile eines Stellwerkes in Gleisbildform überzeugend dargestellt. Zu erwähnen ist noch, daß sich die einzelnen Elemente für das Gleisbildstellwerk bei einem Einzelhandelspreis von 2,— bis 4,50 DM trotz der zusätzlichen Glühlampen für die Ausleuchtung etwa in gleichem Preisniveau wie die Stellplatten bewegen, jedoch technisch wesentlich vorteilhafter sind und außerdem beliebig erweitert sowie für zusätzliche Funktionen, z. B. farbige Anzeige der Gleisbesetzung usw., nachträglich eingerichtet werden können.



Bild 1 Lok der Baureihe 24 vor einem Reisezug aus vierachsigen Mitteleinstiegswagen in der Baugröße S auf der Ausstellungsanlage des VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm.

Bild 2 Blick in den geöffneten Geschenkkarton für Piko-Batteriebahnen in der Baugröße H0.

Der volkseigene Betrieb Elektroinstallation Oberland (Piko) hat leider die erst kürzlich für die diesjährige Herbstmesse angekündigte Lok der Baureihe 23 zugunsten einer neuen Batteriebahn noch zurückstellen müssen. Diese Batteriebahn für 4 Volt Gleichstrom besteht aus dem normalen Piko-Gleis- und Wagenmaterial und einer zweiachsigen Tenderlok mit dem Gehäuse der Lok Baureihe 80 (Bild 2). Durch einen geschickt gewählten grünen Anstrich ist es gelungen, das Bild einer sehr echt wirkenden Industrielokomotive hervorzurufen. Diese Lok wird durch den im Heft 7/57, S. 194, beschriebenen Kleinstmotor für 4,5 Volt Gleichstrom angetrieben. Es ist beabsichtigt, diesen Motor in etwas größerer Ausführung für 12 V Gleichstrom weiterzuentwickeln. Die Schaltelemente für das Piko-Gleisbildstellwerk (Bild 3)

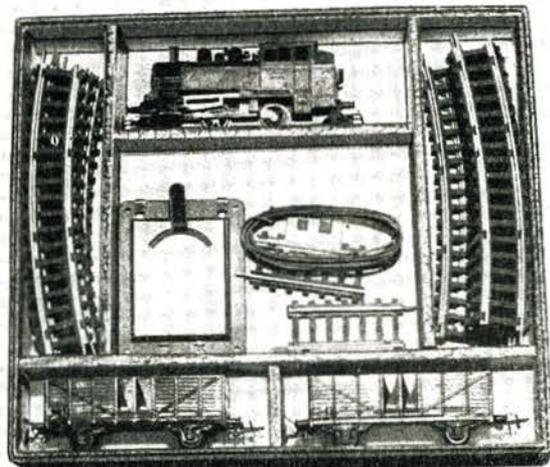
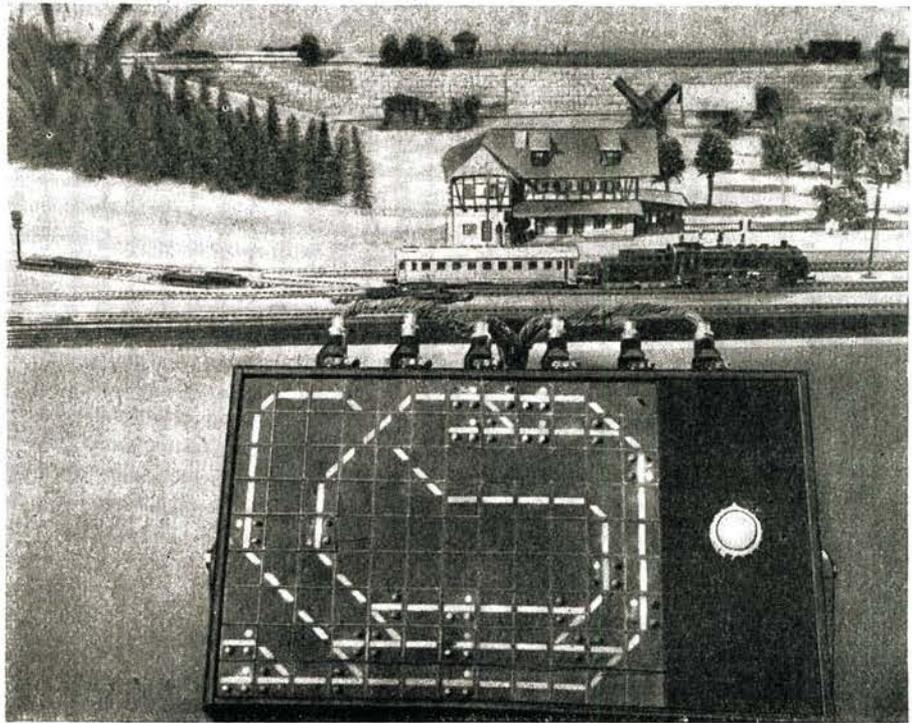


Bild 3 An diesem Gleisbildstellwerk der zweiten, kleineren Ausstellungsanlage des VEB EIO (Elektroinstallation Oberlind) konnte sich jeder Messebesucher durch eigenhändige Bedienung von der Zweckmäßigkeit der Piko-Schaltelemente überzeugen.



Fotos: G. ILLNER, Leipzig

Die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, deren Neuheiten in der Baugröße TT auf der Seite 338 abgebildet sind, hat in einer recht ansprechenden Aufmachung eine TT-Geschenkpäckung, bestehend aus einem Gleisoval und einem Güterzug mit Tenderlok der Baureihe 81, zusammengestellt, die im I. Quartal 1958 in den Handel kommen wird. Im II. Quartal 1958 wird die elektromagnetische Weiche in den Handel gebracht. Als Neuheit wurde das für die Baugröße TT sehr gute Modell eines zweiachsigen Personenwagens mit offenen Übergangsbühnen der Gattung Bi gezeigt. Die Modell-Diesellok V 200, deren Form jetzt der Serienausführung der V 200 bei der DB entspricht (vergleiche unser Bild auf der Seite 338 mit dem Bild im Heft 5/57 auf Seite 137) wird im zweiten Halbjahr 1958 lieferbar sein, während die Modell-Lok der Baureihe 23¹⁰, die nach dem Vorbild der im Heft 9/57 beschriebenen Neubaulokomotive der Deutschen Reichsbahn entwickelt wurde, Ende 1958 erhältlich sein wird.

Genauere Angaben über die Liefermöglichkeiten werden wir zur Frühjahrsmesse 1958 bekanntgeben können. Entgegen anderslautender Meinungen wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Fa. Zeuke & Wegwerth KG die Produktion der bekannten Spielzeugeisenbahn in der Baugröße 0 nicht eingeschränkt hat. Im Gegenteil — diese Bahnen werden in noch größerer Anzahl als bisher produziert. Auf Grund der hervorragenden Qualität dieser Bahnen konnten bedeutende Exportabschlüsse für das Jahr 1958 gebucht werden.

Die Industrie und das Handwerk für Modelleisenbahnzubehör waren wieder stark vertreten. Vermißt wurden die Erzeugnisse verschiedener Hersteller, wie die Fa. Pilsz, Sebnitz; Bach, Oelsnitz; Dietzel, Leipzig; Stephan, Berlin; Herr KG, Berlin; Swart, Plauen; Ehlcke, Dresden, u. a. m. Die Einrichtung eines Kollektivstandes für die exportinteressanten Erzeugnisse dieser Hersteller wäre sehr zu begrüßen.

Die Firma Hans Rarrasch, Halle, konnte ihrer bekannten reichhaltigen H0- und TT-Kollektion die bereits im Heft 9 auf Seite 249 gezeigten Modelle eines Wasserturmes und eines Verladebockkranes in der Baugröße TT hinzufügen. Die S-Kurven-Bahnübergänge dieses

Herstellers stellen eine elegante Lösung für viele Modelleisenbahnanlagen dar. Sie führen die Straßen nach dem Überqueren der Strecke parallel an dieser entlang, so daß die Landschaftsgestaltung wesentlich sinnvoller ausgeführt werden kann und eine Überhäufung von Bahnübergängen an parallelen Gleisen oder Strecken vermieden wird. Die Auswahl an Signalbrücken und -auslegern in den Maßstäben 1:87 und 1:120 wurde erweitert durch Kombinationen von Vor- und Hauptsignalen jeweils in der Ausführung als Licht- oder Formsignale. Die mehrbegriffigen Signale sind getrennt steuerbar. In Vorbereitung befinden sich Wagen- und andere Bausätze, deren Herausgabe, wie bekanntlich auch bei den beliebten Wagenbausätzen der Firma Ehlcke, bisher leider an Materialschwierigkeiten scheiterte. Eine bessere Versorgung der einschlägigen Industrie mit entsprechendem Material wäre unbedingt zu begrüßen, zumal die Bausätze der genannten und auch anderer Firmen ganz hervorragend für die polytechnische Erziehung unserer Jugend geeignet sind.

Das Produktionsprogramm der Firma Dahmer, Bernburg, umfaßt gleichfalls H0-Zubehörteile (Bild 4), jedoch sind diese Modelle in ihrer Ausführung einfacher gehalten als die der Fa. Rarrasch. Interessant waren die neuen Peitschenlampen und die Bogenlampen, die aus sehr dünnem Rohr angefertigt werden (Bild 5).

Für die seit der letzten Frühjahrsmesse bekannte RABA-Drehscheibe der Firma Radio-Bau Halle ist in Zusammenarbeit mit der Fa. TeMos ein Lokschuppen geplant. Als Neuheit bietet TeMos H0-Bausätze mit vorgefertigten Teilen für Wohnhäuser, Güterschuppen und Stellwerke an. Die Ladestraße wurde nach dem Lagerschuppen (Heft 3/57, S. 64) nunmehr durch eine Kohlenhandlung (siehe Heft 9/57, S. 250) und ein Tanklager (Bild 6) erweitert, denen sich eine Baustoffhandlung anschließen wird. Die bekannte Bahnhofskollektion (siehe auch S. 337) wird zur Frühjahrsmesse erweitert werden. Recht interessant ist die Entwicklung von Siedlungshäusern im Zwischenmaßstab 1:100, d. h. ein mittlerer Maßstab zwischen H0 und TT. Diese Modelle sind besonders auf H0-Anlagen als Hintergrundmodelle geeignet, eine bessere Tiefenwirkung der Anlage her-

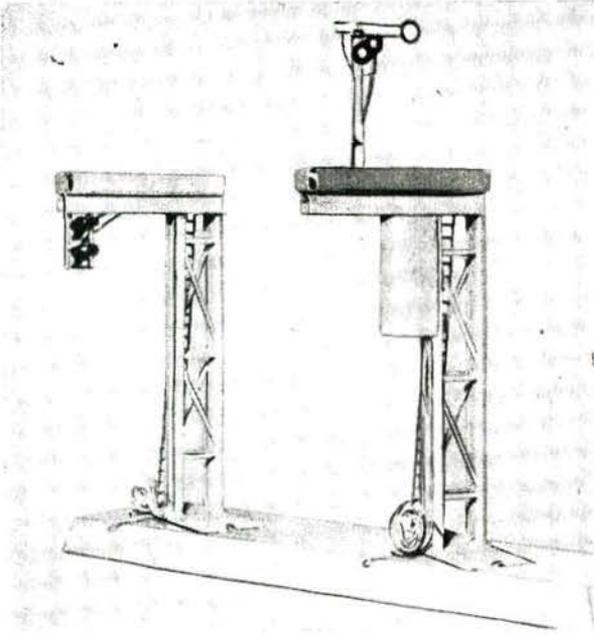


Bild 4 Einseitiger Ausleger mit vereinfachtem Licht- und Formhauptsignal für die Baugröße H0 von der Fa. Kurt Dahmer, Bernburg.

vorzurufen, wodurch eine größere räumliche Ausdehnung der stets beengten Anlagenverhältnisse optisch vorgetäuscht werden kann. Weitere interessante Neuheiten aus den TeMos-Werkstätten sind den Bildern 7 bis 9 zu entnehmen.

Mit einem äußerst reichhaltigen Sortiment von bereits 40 H0-Modellen an Eisenbahngebäuden und Wohnhäusern wartete der VEB OWO-Spielwaren, Olbernhau/Erzgebirge (Olbernhauer Wachsplumenfabrik), auf. Durch Verwendung von Plastikteilen ist die vorbildgetreue Ausführung selbst der feinsten Einzelheiten an den Dächern, Türen, Fensterläden usw. gewährleistet. Gegenwärtig werden 5 der Gebäudetypen auch als Bausätze herausgegeben. Für nächstes Jahr ist ge-

plant, die Hälfte aller Typen als Bausätze zu liefern. Die fertigen Gebäude und die Bausätze werden in Geschenkkartons verpackt. Alle Gebäude sind zum Einbau einer Beleuchtung geeignet.

Die Firma E. Kunert, Berlin, zeigte neben Bahnübergängen, Empfangsgebäuden, gut gelungenen Bäumen und Baumgruppen auch Gittermastlampen und Großstadt-Gaslaternen mit gebogenen Rohrmasten.

Eine besonders gut gelungene Kombination drei normaler Bausätze zu einer interessanten Eckkonstruktion eines Großstadthäuserblockes (Bild 10) wurde auf dem Stand der Fa. Auhagen gezeigt. Der Modelleisenbahner Siegfried Börner aus Leipzig führte dies praktisch aus und bewies damit die vielseitige Verwendbarkeit der beliebten Auhagen-Bausätze.

Am Stand der Fa. Scheffler waren außer dem bekannten Geländemodell-Landschaftsbaukasten (siehe Heft 3/57, S. 66) verschiedene stilschöne und reizvolle ländliche Gebäudetypen zu sehen.

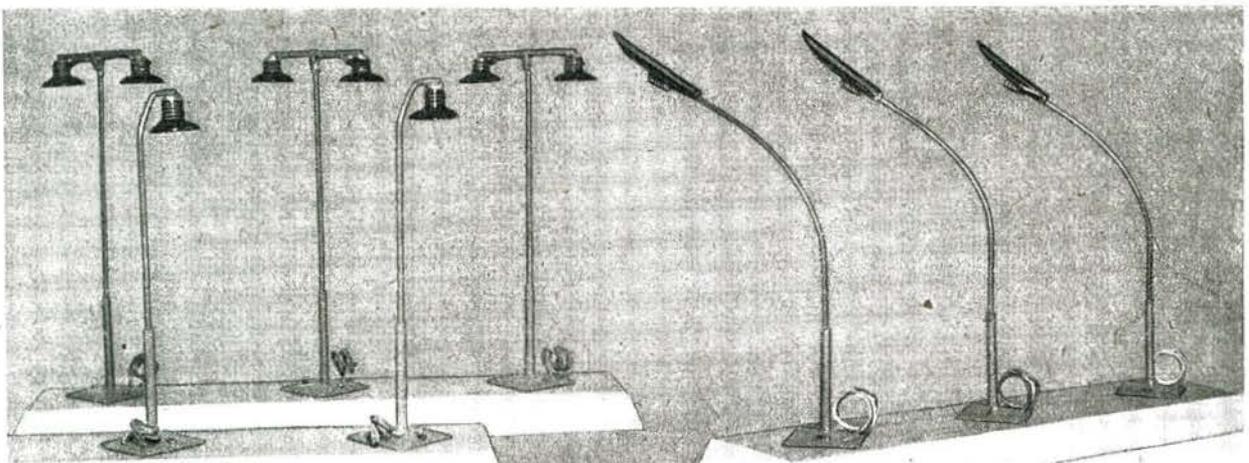
Abschließend seien noch einige Neuigkeiten von Herstellern erwähnt, die zur Herbstmesse nicht ausgestellt hatten.

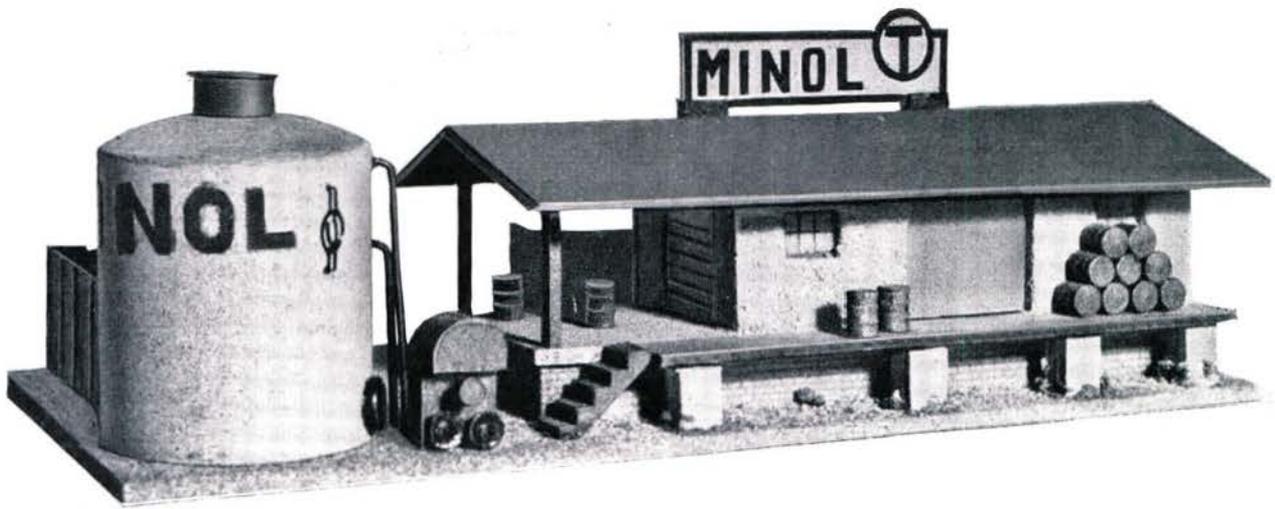
Die Firma Bach, Oelsnitz/Vogtl., bringt nun auch Schwellenbänder und Profilschienen für den Selbstbau von Gleisen in den Baugrößen TT und 0 heraus und erfüllt damit den Wunsch zahlreicher Modelleisenbahner, die sich auf den Anlagenbau in diesen Spurweiten orientiert haben. Daß die neuen Bach-Gleisbauteile in der gleichen Güte wie das bekannte H0-Gleismaterial hergestellt werden und den DIN- und NEM-Normen entsprechen, dafür bürgt der Name dieses Handwerksmeisters.

Die Fa. Steglich aus Dresden hat als erste einen Personenzug-Gepäckwagen Pw 14c (neue Bezeichnung) in zweiaxiger Ausführung in der Baugröße H0 entwickelt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Leipziger Herbstmesse 1957 hinsichtlich der in sie gesetzten Erwartungen durchaus nicht enttäuscht hatte. Recht erfreulich war insbesondere die durchweg hohe Qualität der Modelleisenbahnerzeugnisse, was sich schließlich auch in den guten Exportabschlüssen widerspiegelte. Da fast alle Hersteller Neuigkeiten für die Frühjahrsmesse ankündigten, dürfen wir dieser mit nicht geringen Erwartungen entgegensehen.

Bild 5 Warum werden solche Exponate auf einer Mustermesse nicht im betriebsfähigen Zustand gezeigt? Durch die eingeschraubten Kleinstgütlampen kann das Aussehen dieser H0-Modelle von K. Dahmer günstig — aber auch ungünstig beeinflusst werden!

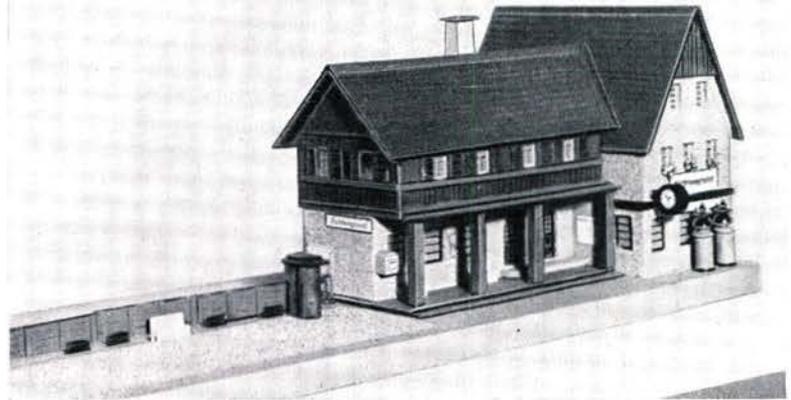




6

Bild 6 Dieses Tanklager in der Baugröße H0 ist das bisher dritte Objekt der TeMos-Werkstätten zur Ausgestaltung einer interessanten Ladestraße.

Bild 7 Auch ein gut gelungenes Modell eines Kurort-Bahnhofes, das für einen Badeort oder eine Kleinstadt besonders geeignet erscheint. Das Vorbild dieses Empfangsgebäudes könnte in den Gegenden des Harzes oder des Thüringer Waldes zu finden sein. Hersteller: TeMos-Werkstätten, Köthen-Anhalt.



7

Bild 8 Die bisher gegen einen geringen Aufpreis erhältlichen fünf verschiedenen TeMos-Empfangsgebäude mit „Kurven-Bahnsteig“ sind seit ihrem Erscheinen sehr gefragt. Die Bahnsteige wurden dem 88er Piko-Kreis angepaßt. Unser Bild zeigt den auf einem solchen Bahnsteig aufgebauten Haltepunkt „Mühlbach“.

Bild 9 Modernes Siedlungshaus aus den TeMos-Werkstätten, das auf einer Grundplattengröße von 90x105 mm in drei verschiedenen Ausführungen, aber zum jeweils gleichen Preis in den Handel kommt.

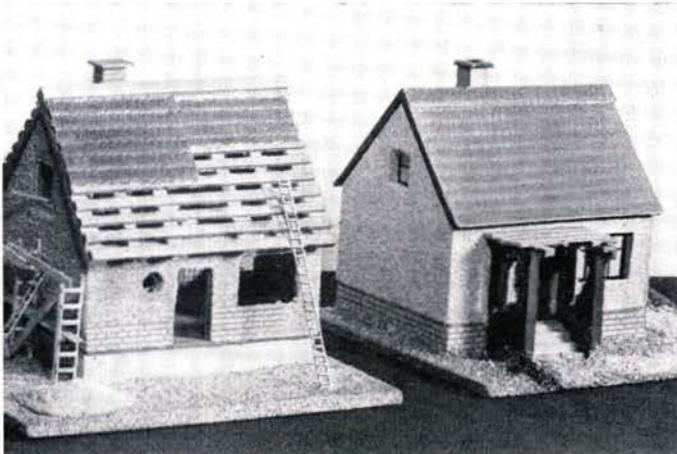
1. Haus als Neubau mit Gerüst und halbgedecktem Dachstuhl,
2. Haus mit Eingangsvorbau,
3. Haus mit Terrasse und Rosenlaube.

Bild 10 Aus dem Modellbaukasten „Stadt-wohnblock“ (Artikel - Nr. 1/14 der Fa. H. Auhagen, Marienberg/Sa.) baute Siegfried Börner aus Leipzig diese interessante Eckkonstruktion.

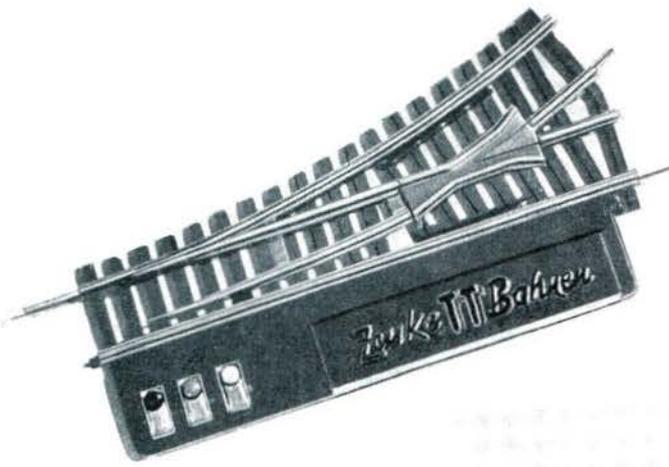


8

10

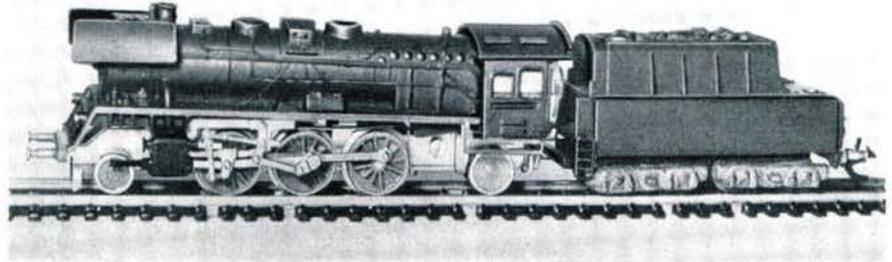


TT Modelle



1

1 Neue, den Normen entsprechende TT-Weiche mit Doppelspulenantrieb und automatischer Endausschaltung. Diese Weiche und alle auf dieser Seite abgebildeten Fahrzeuge gehören zum Produktionsprogramm der Fa. Zeuke & Wegwerth KG, Berlin-Köpenick.



2

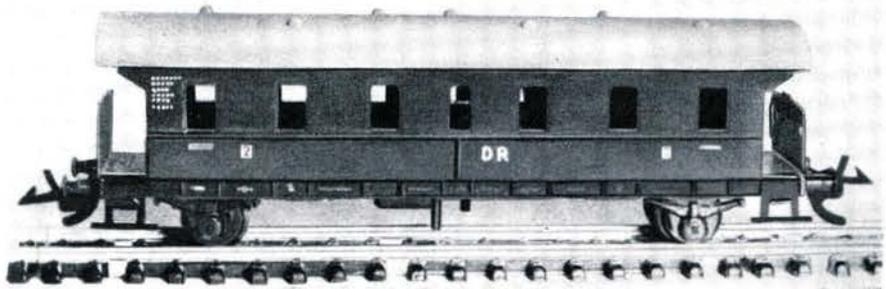
2 I'CI'-Einheits- Zweizylinder-Heißdampf-Personenzuglok der DR, Baureihe 23⁹⁹, im Maßstab 1:120. LüP (Länger über Puffer) 194 mm.



3

3 Modell der 2000-PS-Diesellok V 200 der Deutschen Bundesbahn (Regelausführung). Modelllänge 154 mm.

4 Dieser gut gelungene zweiachsige Einheitspersonenzugwagen hat in der Baugröße TT einen Achsstand von 71 mm bei einer LüP von 116 mm.

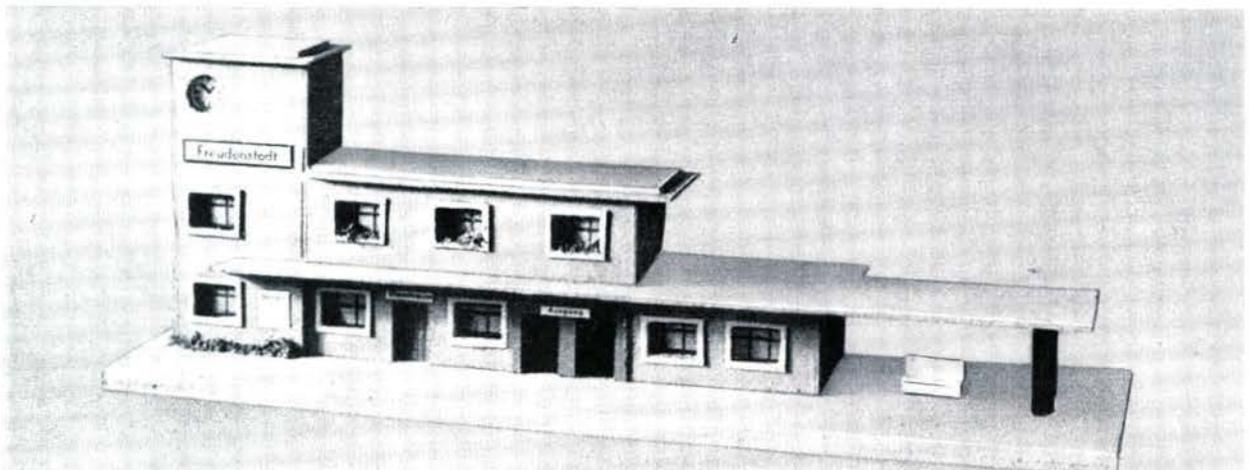


4

5 Dieses moderne Empfangsgebäude „Freudenstadt“ kommt mit einer Grundplattengröße von 100 x 280 mm im Maßstab 1:120 aus den TeMos-Werkstätten.

Fotos: G. Illner, Leipzig

5



Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0

Teil III Der Wasserturm

Руководство для изготовления вагонного депо в масштабе «Н 0»
Часть III Водонапорная башня.

Instruction de construction pour un dépôt en H 0
3e partie Le château d'eau

Building Instructions for a Railway Repair Plant of Construction Size H 0.
Part III The Overhead Water Tank

DK 688.727.836.22

Dieser Wasserturm gehört zur Gesamtanlage des Bahnbetriebswerkes, dessen Bauplanreihe im Heft 10/57 begonnen wurde.

Der Zusammenbau des Wasserturmes geschieht folgendermaßen: Die Turmwand lfd. Nr. 2 wird auf der Rückseite an den Knickstellen mit keilförmigen Einschnitten versehen, die gewährleisten, daß saubere Knicke entstehen. Fenster- und Türleibungen werden im Putzton der Wände gestrichen und die Fenster sowie die Tür von innen angeklebt. Die Turmwand wird geknickt und muß genau dem Umfang der Turmaussteifungen lfd. Nr. 1 entsprechen. Kleinere Ungenauigkeiten werden mit dem Sandpapierhobel ausgeglichen. Erst dann wird die Turmwand an die Turmaussteifungen geklebt. Das Sockelmauerwerk lfd. Nr. 4 und die Treppe lfd. Nr. 5 vervollständigen den unteren Teil des Wasserturmes.

Das Behältergeschoß wird aus den Teilen lfd. Nr. 9 und 10 sinngemäß angefertigt und auf den Turm geklebt. Dachgesims und Dach (lfd. Nr. 11 und 12) decken den Turm ab, der noch einen Turmknauf lfd. Nr. 15 erhält. Wenn alle scharfen Kanten mit dem Sandpapierhobel leicht gebrochen worden sind, kann der Turm angestrichen werden. Er erhält einen sandfarbenen Anstrich, dessen putzähnliches Aussehen durch Tupfen der noch feuchten Farbe mit einem trockenen Borstenpinsel erreicht wird. Putzprofile und Sockel werden im Ton etwas dunkler gehalten. Die Fenster werden weiß, die Tür und das Gesims olivgrün angestrichen. Es ist zweckmäßig, diese Teile zu streichen, bevor sie ein-

gebaut werden! Das Behältergeschoß wird braun und das Dach schwarz angestrichen.

Im nächsten Heft folgt die Bauanleitung für eine Bogenlampe, einen Wasserkran und einen Schlackenbansen.

Stückliste zum Bauplan für einen Wasserturm

Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	2	Turmaussteifung	Pappe	50 × 50 × 2 mm
2	1	Turmwand	Pappe	160 × 100 × 1 mm
3	1	Turmwandputzprofil	Pappe	168 × 94 × 0,5 mm
4	1	Sockelmauerwerk	Pappe	168 × 6 × 1 mm
5	1	Treppe	Pappe	15 × 9 × 2 mm
6	1	Türrahmen	Pappe	25 × 14 × 0,5 mm
7	1	Türfüllung	Pappe	26 × 14 × 0,5 mm
8	11	Fenster	Pappe	14 × 10 × 0,5 mm
9	2	Behältergeschoßaussteifungen	Pappe	60 × 60 × 2 mm
10	1	Behältergeschoßwand	Pappe	192 × 40 × 1 mm
11	1	Dachgesims	Pappe	70 × 70 × 1 mm
12	1	Dach	Pappe	110 × 75 × 0,5 mm
13	1	Schild	Pappe	24 × 5 × 0,3 mm
14	1	Wasserstandsanzeiger	Pappe	23 × 3 × 0,3 mm
15	1	Turmknauf	Glaskopfstecknadel	25 mm lg.

Beilage „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“ (Heft 12/1957)

Im vorliegenden Heft wird innerhalb des Lehrganges „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“ die Behandlung der Schaltpläne und deren Darstellung mit folgenden Blättern fortgesetzt:

- Blatt 51.2 Übersichts- und Wirkschaltplan,
- Blatt 51.3 Gleisbild u. Übersichtsschaltplan (Beispiel),
- Blatt 51.4 Stromlaufplan (Doppelblatt).

Die in den Blättern 51.2 und 51.4 beschriebenen Beispiele für den Wirk- und Stromlaufplan können jedoch aus Platzgründen erst im Heft 1/1958 veröffentlicht werden. Es empfiehlt sich deshalb, den Abschnitt 2 — 51.2 und Blatt 51.4 erst gemeinsam mit dem im Heft 1/1958 erscheinenden Blatt 51.5 durchzuarbeiten.

Die Redaktion.

Einbände für den Jahrgang 1957

Auch in diesem Jahr übernimmt es die Buchbinderei Günter Otto, Mahlow, Kr. Zossen, Drosselweg 11, Postscheckkonto Berlin 267 20, Ihre Zeitschriften zum Preise von 5,50 DM zuzüglich 0,70 DM Porto einzubinden.

Einbanddecken 1957 sind dort auch einzeln gegen Voreinsendung von 2,— DM zuzüglich 0,25 DM Porto erhältlich. Ebenso sind noch Einbanddecken früherer Jahrgänge vorrätig. Bei Bestellung bitte Titel und Jahrgang der Zeitschrift angeben.

