

JAHRGANG 12

JUNI 1963

6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



6

JUNI 1963 · BERLIN · 12. JAHRGANG

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

Beratender Redaktionsausschuß

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



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion** „Der Modelleisenbahner“; Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann, erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31 und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

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

INHALT

	Seite	
W. Hesse Güterzüge - ihre Gattungen und Aufgaben	146	
H. Wagner Ein Neuling griff zur Feder	149	
O. Hildebrandt Varianten des Robur-Busses	150	
H. Weber Skelett-Bauweise	151	
Durch die Rocky Mountains	152	
W. Schlüter, R. v. Havranek Selbsterstellung modellgerechter Figuren	153	
Modellbahn-Neuheiten	154	
Wendezugbetrieb	155	
R. Zscheck 30 Jahre „Fliegender Hamburger“	156	
Leserbriefseite	158	
G. Fromm, G. Barthel Bauanleitung für die Lokomotive S 1 der ehemaligen Preußischen Staatsbahn	159	
Wissen Sie schon?	164	
Ein interessanter Versuch	164	
Anlagenbuch 1964	164	
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	165	
Die ganz bestimmt vorletzte Anlage	166	
R. Albrecht Diesellokomotive der Baureihe V 36	167	
Nochmal: Arbeitserleichterung beim Weichlöten	168	
D. Klubescheidt Vom Schiffsdienst der Schweizer Eisenbahnen	169	
Mitteilungen des DMV	170	
Buchbesprechungen	171	
Selbst gebaut	3. Umschlagseite	
Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“, Lehrgang „Für den Anfänger“ und Lehrgang „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug“	Beilage	
Titelbild		
Unser Gruß gilt allen Kindern zum Internationalen Tag des Kindes	Foto: G. Illner, Leipzig	
Rücktitelbild		
Ein Ausschnitt der romantischen Heimanlage unseres Lesers Achim Delang. Lesen Sie bitte auch hierzu die Seite 152	Foto: A. Delang, Berlin	
In Vorbereitung		
Bauanleitung für den Speichertriebwagen ETA 177	Warum Herr Zeppmeise Selbstmord verübte	Die Zillertalbahn

Glückwunsch für Walter Ulbricht

Am 30. Juni 1963 wird der Vorsitzende des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik und Erste Sekretär der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Walter Ulbricht, 70 Jahre alt. Gleich den unzähligen Gratulanten aus unserer Republik, aus dem Westen unserer Heimat und dem Ausland reiht sich unsere Redaktion stellvertretend für ihre Leser in die Schar all jener ein, die dem Jubilar die herzlichsten Glückwünsche aussprechen. Gesundheit und Schaffenskraft wünschen wir dem ersten Repräsentanten unseres Staates, wünschen wir dem Manne, der als Mitglied des Thälmannschen Zentralkomitees, als kampferprobter Antifaschist und als Arbeiterführer an hervorragender Stelle dazu beitrug, den deutschen Namen auch in der schwärzesten Zeit der deutschen Geschichte hochzuhalten, der dazu beitrug, die Einheit der deutschen Arbeiterklasse zu schmieden.

Sein Name ist mit dem Wachsen und Werden unserer Republik untrennbar verbunden, sein Name ist verbunden mit der konsequenten Friedenspolitik unseres sozialistischen Staates und des Kampfes gegen Faschismus und Militarismus, sein Name ist verbunden mit dem Aufbau des Sozialismus in unserer Republik. In der Person Walter Ulbricht ehren wir nicht nur den Ersten Sekretär unserer geeinten Partei, sondern auch den hervorragenden Staatsmann, der entscheidend dazu beitrug, der Deutschen Demokratischen Republik im Verlaufe ihrer Entwicklung zu Ansehen und Wertschätzung zu verhelfen. Seien es Gespräche zwischen Staatsmännern befreundeter oder mit der DDR sympathisierender Länder, seien es Gespräche mit Kaufleuten kapitalistischer Staaten oder Interviews, die unser Staatsratsvorsitzender Vertretern der Presse kapitalistischer Länder gewährte, — überall und zu jeder Gelegenheit erläuterte Walter Ulbricht die Grundsätze unserer Politik und wies unermüdlich auf die Gefahr hin, die dem Weltfrieden durch das Wiedererstehen des westdeutschen Militarismus und Revanchismus droht. Unsere Republik ist nicht zuletzt kraft des Wirkens ihres Staatsratsvorsitzenden zu einem Faktor geworden, mit dem auf der Arena der Weltpolitik gerechnet wird. Diese Tatsache stimmt uns stolz, und getragen vom Vertrauen unserer Bürger steuert unser Staatsschiff heute Kurs auf den Sozialismus. Die Meilensteine dazu setzte der VI. Parteitag der SED, auf dem Walter Ulbricht feststellen konnte, daß die sozialistischen Produktionsverhältnisse endgültig gesiegt haben.

Von der Tribüne des VI. Parteitags schlug Walter Ulbricht, getragen von der Verantwortung um die Erhaltung des Friedens, dem westdeutschen Staat ein Abkommen des guten Willens und der Vernunft vor, das im Sieben-Punkte-Programm, welches inzwischen von vielen westlichen Politikern als realer Weg zur Lösung der nationalen Frage in Deutschland anerkannt wurde, seinen Niederschlag fand.

Daß unsere Friedenspolitik ein starkes und solides wirtschaftliches Fundament haben muß, darauf hat der Erste Sekretär des ZK wiederholt hingewiesen. Sowohl auf den Plenen unserer Partei, in Aussprachen mit Arbeitern, Genossenschaftsbauern, Handwerkern, Wissenschaftlern oder Künstlern, wo immer auch Genosse Walter Ulbricht auftrat, demonstrierte er sinnfällig, was es heißt, auf sozialistische Art zu leiten und zu arbeiten, von den Massen zu lernen und sie zu lehren, Staat und Wirtschaft richtig zu lenken. Entsprechend den Beschlüssen des VI. Parteitages wird nunmehr unter maßgeblicher Anteilnahme Walter Ulbrichts das ökonomische System der Planung und Leitung unserer Volkswirtschaft in allen Einzelheiten ausgearbeitet. Es wird die Richtschnur für alle Staats- und Wirtschaftsfunktionäre und nicht zuletzt für jeden Werktätigen sein.

Aus vollster Überzeugung können wir heute sagen, daß unser Volk, erfüllt von dem tiefen Vertrauen in das Wirken unseres Staatsrates und unseres Zentralkomitees unter Führung Walter Ulbrichts kraftvoll dem Sozialismus entgegenschreitet. Unserem Genossen Walter Ulbricht sei an seinem 70. Geburtstag gedankt für sein rastloses Wirken als Führer der Arbeiterklasse, als Staatsmann, als Vertrauensmann des Volkes.



Товарные поезда — свои категории и задачи

Goods Trains — theirs Sorts and Tasks

Trains de marchandises — leurs sortes et buts

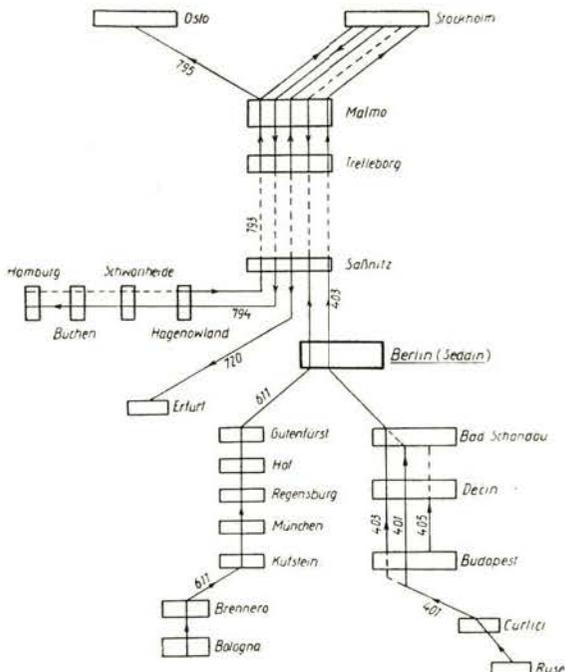
Auf der freien Strecke fährt ein Güterzug. 82 Achsen zählen wir. Zweiachsige Güterwagen mit Flach- und Tonnendach, mit und ohne Bremserhaus, offene Güterwagen, Kühlwagen, die durch die weißen Wagenkästen besonders auffallen, Kesselwagen, Wagen ausländischer Eisenbahngesellschaften — welch ein fesselndes Bild für den Eisenbahnfreund! Gebannt verfolgen wir, wie der lange Güterzug, gezogen von einer wuchtigen 52er, vorüberrollt. Wohin mag er fahren? Vielleicht gar ins Ausland? Was für eine Zuggattung wird es wohl sein? Eigentlich wissen wir Modellbahnfreunde recht wenig vom Güterverkehr und von den Güterzügen der großen Eisenbahn. Deshalb wird es angebracht sein, einmal Näheres über Güterzüge, ihre Einteilung und ihre Aufgaben im Güterverkehr zu erfahren. Das wird bestimmt auch für unseren Modellbetrieb nützlich sein. Wir unterscheiden folgende Güterzuggattungen:

TEEM (Trans-Europ-Express-Marchandises) — schnell-fahrende internationale Güterzüge

In Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Reichsbahn und anderen europäischen Eisenbahnverwaltungen wurde im Jahre 1960 auf Grund der sich ständig erweiternden Handelsbeziehungen beschlossen, den internationalen Güterverkehr durch die Schaffung eines Netzes von durchgehenden Schnellgüterzügen zu modernisieren und zu verbessern. Seit Sommerfahrplan 1961 verkehren daher schnellfahrende Güterzüge durch Europa. Sieht man sich das TEEM-Netz einmal an, so wird man feststellen, daß die überwiegende Anzahl der TEEM in der Relation Süd-Nord verkehrt. In den TEEM, die wichtige Produktions- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden, werden mit Ausnahme von Massengut (Kohle, Schrott, Steine usw.) Wagen mit eilbedürftigen und leicht verderblichen Gü-

Zuggattung	Abkürzung	Nummernreihe
Internationale Schnellgüterzüge	TEEM	5 + TEEM-Relationsnr.
Schnellgüterzüge	Sg	5400—5599
Transit-Durchgangseilgüterzüge	TDe	5000—5099
Durchgangseilgüterzüge	De	5100—5199
Nahleilgüterzüge	Ne	5200—5399
Durchgangsgüterzüge auf weite Entfernungen	Dg	6000—6099
Durchgangsgüterzüge, die mehr als zwei Reichsbahndirektionsbezirke berühren		6100—6399
Durchgangsgüterzüge zwischen zwei Reichsbahndirektionen		6400—7199
Durchgangsgüterzüge für den Binnenverkehr einer Reichsbahndirektion		7200—7899
Durchgangsgüterzüge für Sonderverkehr auf weite Entfernungen		7900—7999
Ganzzüge	Gag	
Großgüterwagenzüge	Gdg	
Güterwagenleerzüge	Lg	10000—10999
Leerzüge aus gedeckten Wagen	Lgg	
Leerzüge aus offenen Wagen	Lgo	
Leichte Güterzüge	Leig	5800—5899
Nahgüterzüge	N	9000—9999
Güterzüge mit Personenbeförderung	Gmp	
Übergabezüge zur Bedienung von Anschlüssen der freien Strecke	Üa	15000—16999
Lokomotivleerfahrt	Lz	12000—14999
Lokomotivleerfahrt mit Packwagen	Lpaz	

Bild 1 TEEM-Verbindungen durch die DDR



tern, die in den südlichen Ländern Europas aufkommen, befördert.

Die TEEM verkehren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 85 bis 100 km/h in Zwei- und Mehrländerverkehr über möglichst weite Entfernungen. Die Höchstachszahl darf nicht mehr als 100 betragen.

Welche TEEM verkehren nun auf den Strecken der DDR? Die Deutsche Reichsbahn hat von Anfang an dieser neuen internationalen Güterbeförderung großes Interesse entgegengebracht und an der Entwicklung des TEEM-Netzes mitgearbeitet. In Bild 1 sind die TEEM-Verbindungen, die durch die DDR führen, übersichtlich dargestellt. Die Deutsche Reichsbahn fördert TEEM mit Lokomotiven der Baureihen 23¹⁰, 50⁴⁰ und 01 oder 03.

Schnellgüterzüge (Sg)

Sg sind Güterzüge, die im allgemeinen mit mehr als 75 km/h Höchstgeschwindigkeit verkehren und besonders wichtige, leicht verderbliche Güter auf weite Entfernungen befördern wie zum Beispiel Eilgut, Tiere, Durchgangsendungen und Ausfuhrfrachten. Schnellfahrende Güterzüge werden auf besonderen Gleisanlagen – vorwiegend auf den Personenbahnhöfen – gebildet und aufgelöst. Ein Teil der Eilgutsendungen kann auch in günstigen Verbindungen mit Reisezügen befördert werden. (Welch schöne Rangiermöglichkeiten ergeben sich dabei auf unseren Modellbahnhöfen!)

Im Binnenverkehr dienen Schnell- und Eilgüterzüge zur schnellen Beförderung von Fertigwaren, Lebensmitteln, Obst, Gemüse, Fischen und anderen leicht verderblichen Gütern. Dabei werden je nach Bedarf besondere Obst- und Gemüsezüge eingelegt. Schnellgüterzüge werden im allgemeinen von Schnellzuglokomotiven befördert.

Transit-Durchgangseilgüterzüge (TDe)

Einen großen und wichtigen Anteil am Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn haben die Transitsendungen, die mit TEEM, Schnellgüterzügen und Transit-Durchgangseilgüterzügen befördert werden. Bedeutende Transitverbindungen führen von Südosteuropa nach den deutschen Seehäfen und Skandinavien und von Nordosteuropa nach Westeuropa und Italien durch das Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik. TDe sind Eilgüterzüge, die beschleunigte Transporte von Gütern im Transitverkehr durchführen. In Transitzügen finden wir daher auch Wagen anderer europäischer Eisenbahngesellschaften.

Durchgangseilgüterzüge (De)

Im Binnenverkehr verkehren Durchgangseilgüterzüge mit hoher Reisegeschwindigkeit (Höchstgeschwindigkeit 75 km/h). Sie führen eilgutmäßig zu befördernde Wagen mit leicht verderblichen Gütern wie Obst, Gemüse, Butter und Fleisch mit sich und halten nur auf wichtigen Bahnhöfen.

Für den Modellbahnfreund mag vielleicht erwähnenswert sein, daß die Deutsche Reichsbahn seit Anfang des Jahres 1962 einen Frischfisch-Schnelldienst ab Rostock bzw. Saßnitz über Berlin nach Erfurt bzw. Dresden eingerichtet hat. Dies mag uns Anregung sein, auch einmal, falls es die Größe unserer Anlage erlaubt, einen geschlossenen Kühlwagenzug verkehren zu lassen!

Naheilgüterzüge (Ne)

Ne sind Eilgüterzüge im Nahverkehr, die auch auf weniger wichtigen Bahnhöfen halten. Sie verkehren als Sammler- und Verteilerzüge der Sg und De. Dabei ist zu beachten, daß die Schnell- und Eilgüterzüge der Fernverbindungen auch mit den Verteiler- und Zubringerzügen des Nahverkehrs abgestimmt sein müssen. Ein Weitertransport von Eilgutwagen kann im

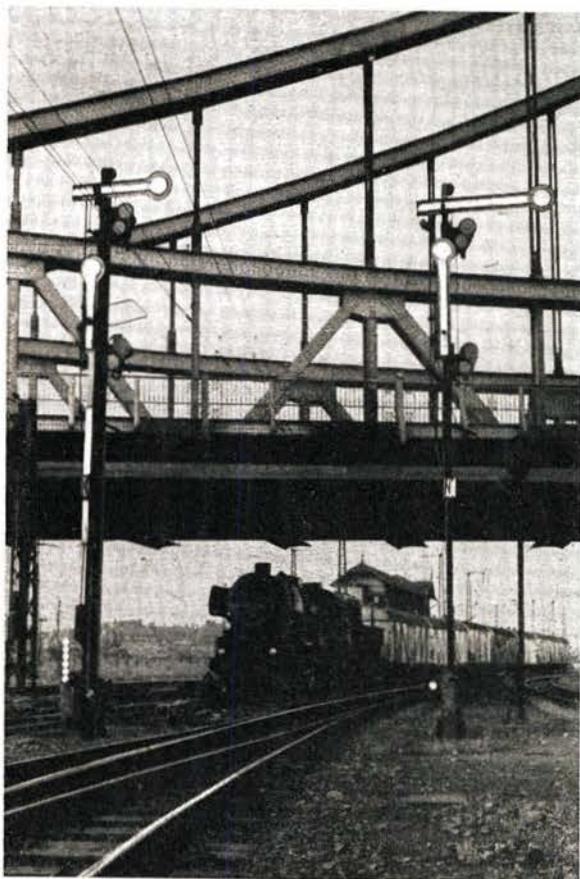


Bild 2 Ein Kühlwagenzug fährt in den Bahnhof ein

Nahverkehr gegebenenfalls auch mit Personen- und Nahgüterzügen erfolgen.

Durchgangsgüterzüge (Dg)

Von allen Güterzuggattungen werden Durchgangsgüterzüge am meisten gefahren. Sie tragen den größten Teil des gesamten Verkehrsaufkommens, halten nur auf wichtigen Bahnhöfen und befördern Wagen aller Art mit Frachtgütern für den Fernverkehr. Durchgangsgüterzüge müssen mit Nahgüterzügen gut abgestimmt sein, um durchgehende Beförderungen von Frachtgütern auf dem gesamten Beförderungsweg zu gewährleisten. Soll zum Beispiel ein Wagen mit einer Rundholzladung von A nach B befördert werden (Bild 3), so wird dieser Wagen vom Abgangsbahnhof A mit einem Nahgüterzug (N), seinem Ziel entsprechend, einem größeren Knotenbahnhof (C) zugeführt. Von hier aus wird er mit einem Durchgangsgüterzug seinem Ziele nahegebracht. Ist der Endbahnhof des Dg zugleich auch Zielbahnhof des Wagens, so wird er mit einer Bedienungsfahrt der Verwendungsstelle (Freiladegleis, Industrieanschluß) zugeführt oder mit einem Nahgüterzug zum Zielbahnhof gefahren.

Ganzzüge (Gag)

Diese sind Durchgangsgüterzüge, die nicht auf Rangierbahnhöfen, sondern bereits in den Gleisanlagen der Versender (größere Industriewerke, Fabriken usw.) zusammengestellt werden. Diese Züge werden der DR von den Versendern fertig gebildet übergeben und geschlossen bis zu einem Ziel- oder Auflösebahnhof gefahren. Sie dienen der Abfuhr von Massengütern wie Kohle, Düngemittel, Baustoffe, Getreide, Öl, Erze usw. Ganzzüge tragen wesentlich zur beschleunigten Beförderung der Güter bei.

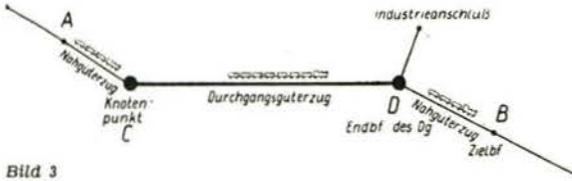


Bild 3

Großgüterwenzüge (Gdg)

Dies sind Ganzzüge, die aus beladenen oder leeren Großgüterwagen bestehen. Unter Großgüterwagen verstehen wir offene oder gedeckte vierachsige Großraumgüterwagen mit hoher Tragfähigkeit und großem Fassungsvermögen (vierachsige Kesselwagen, 00t-Wagen usw.).

Güterwagenleerzüge (Lg)

Im Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn bringt es die unterschiedliche Lage der Produktionsgebiete mit sich, daß in bestimmten Gebieten mit großen Produktionsbetrieben, in den Rohstoffgebieten und landwirtschaftlich wichtigen Bezirken der Versand größer ist als der Empfang von Gütern, während in großen Verbrauchszentren (Großstädten) der Empfang überwiegt. Das erfordert umfangreiche Leerwagenbewegungen. Man unterscheidet daher 3 Arten von Güterwagenleerzügen:

Lg sind Güterzüge zur Beförderung leerer Güterwagen aller Art mit Ausnahme der in geschlossenen Zügen zu befördernden leeren G- bzw. O-Wagen.

Lgg sind geschlossene Güterzüge zur Beförderung leerer gedeckter Güterwagen und

Lgo sind geschlossene Güterzüge zur Beförderung leerer offener Güterwagen.

Nahgüterzüge (N)

Diese Züge bedienen den Nahverkehr und halten auf fast allen Unterwegsbahnhöfen zur Erledigung der Rangierarbeiten und zum Bereitstellen und Abholen der Wagen von und zu den verschiedenen Ladestellen und Anschlüssen. Als Sammler- und Verteilerzüge übernehmen sie in Knotenbahnhöfen Wagen aus Durchgangsgüterzügen und bringen sie zum jeweiligen Zielbahnhof an der Strecke. Sie dienen, ebenso wie die Durchgangsgüterzüge, der Beförderung von allen Gütern, vorwiegend von Frachtgut und Leerwagen. (Höchstgeschwindigkeiten bis zu 65 km/h.)

Im Modellbetrieb werden wir bei der Aufstellung unseres Fahrplans die Nahgüterzüge nicht vernachlässigen, da es sich hierbei meist um kurze Züge handelt, die zum Rangieren und zur Bedienung von Industrieanschlüssen besonders geeignet sind. Auf kleine-



Bild 4 Ein Nahgüterzug beim Bahnhof Ebeleben

Fotos: Verfasser (1), Kaufmann (1)

ren Heimanlagen werden sie besser als die längeren Durchgangsgüterzüge eingesetzt werden können.

Lokomotivleerfahrten (Lz, Lpaz und Lzg)

Sicher wird uns schon einmal eine einzeln fahrende Lokomotive auf freier Strecke begegnet sein, und wir werden uns gefragt haben, wozu diese unproduktive Leerfahrt eigentlich dienen soll. Da viele Züge auf Bahnhöfen beginnen oder enden, die kein Bahnbetriebswerk haben, müssen diese Lokomotiven als Leerfahrten meist vom Bahnbetriebswerk zum Zugbildungsbahnhof oder vom Zielbahnhof des Zuges zum Bahnbetriebswerk zurück oder zum Rangierdienst und zurück verkehren.

Lz sind Lokomotivleerfahrten ohne Packwagen, **Lpaz** sind Lokomotivleerfahrten mit Packwagen und **Lzg** sind ausgenutzte Lokomotivleerfahrten, d. h. Leerfahrten, die gelegentlich zur Beförderung von Güterwagen ausgenutzt werden.

Leichte Güterzüge (Leig)

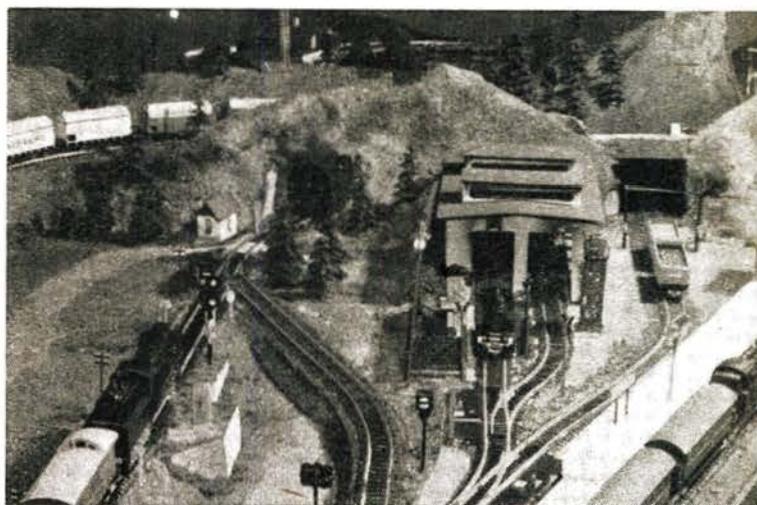
Sicher haben Sie schon einmal auf einem kleineren Bahnhof einer Nebenstrecke vor der Güterrampe zwei kurzgekuppelte Güterwagen mit Faltenbalgübergang stehen sehen, die an den Schiebetüren die Aufschrift „Stückgut-Schnellverkehr“ trugen und mit einer Tenderlok bespannt waren. Diese sogenannte „Leig-Einheit“, die durch einen offenen Güterwagen oder einen Rungenwagen als Feuergüterwagen für feuergefährliches Ladegut wie Benzinflässer oder Gasflaschen usw. und durch Stückgutwagen der Gattung Ghs oder Gls verstärkt werden kann, dient zum Sammeln und Verteilen von Stückgütern. Leig-Einheiten dürfen nicht mehr als 14 Achsen führen, um eine leichte Beweglichkeit zu gewährleisten. Sie sorgen im Nahverkehr für die regelmäßige Abbeförderung der Stückgüter.

Die Leig-Einheit bedient alle an der Strecke liegenden Bahnhöfe. Während des Ladegeschäftes, das an der Güterabfertigung oder Feuergütertrampe vorgenommen wird, bleibt die Lok am Zuge. Es entstehen dabei zuweilen erheblich lange Aufenthalte. Dadurch können die Lokomotiven nicht voll ausgelastet werden. Deshalb wird die Zahl der im Nahverkehr verwendeten leichten Güterzüge zugunsten einer wirtschaftlicheren Beförderung der Stückgüter durch den Kraftverkehr nach und nach zurückgehen.

Güterzüge mit Personenbeförderung (Gmp)

Diese Zuggattung finden wir auf wenig befahrenen Nebenstrecken, wo einem meist nur kurzem Nahgüterzug einige Personenwagen mit oder ohne Gepäckwagen beigelegt werden. Unterwegs werden die für die einzelnen Bahnhöfe bestimmten Güterwagen abgekuppelt und von der Zuglok zum Güterboden oder Freiladegleis rangiert. Danach setzt sich die Lok wieder vor den Zug und die Fahrt geht weiter. Für die Rangiergeschäfte wird natürlich mehr Zeit benötigt als für das Ein- und Aussteigen der Reisenden; folglich müssen wir im Modellfahrplan auch längere Aufenthalte vorsehen. Führt der Gmp einmal wenig Güterwagen mit, und sind auf einem Unterwegsbahnhof keine Rangierfahrten erforderlich, so finden wir zuweilen im Kursbuch die Bezeichnung „Kann ab L-dorf bis zu 10 Minuten früher verkehren“. Güterzüge mit Personenbeförderung sind die ideale Zuggattung für kleinere bzw. Kleinanlagen, weil man mit ihnen selbst auf kleinstem Raum nicht nur fahren, sondern auch rangieren kann.

Sicher wird mancher Modellbahnfreund von der Vielzahl der Güterzuggattungen überrascht sein. Vielleicht kann er diesem Aufsatz auch einige Anregungen für den Modellbetrieb auf seiner Anlage entnehmen.



1

2

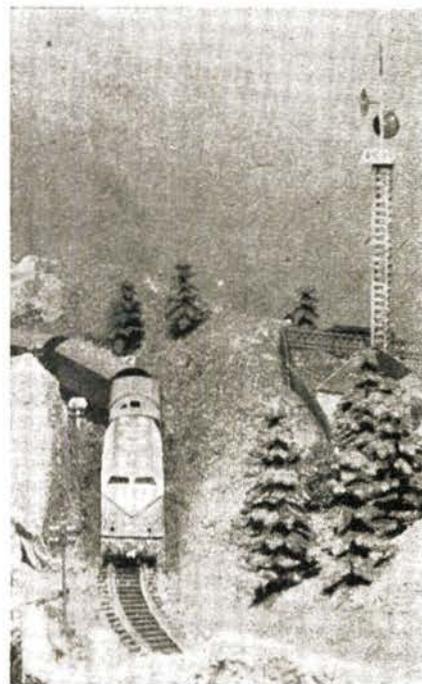
Ein Neuling griff zur Feder

HELMUT WAGNER, Meiningen

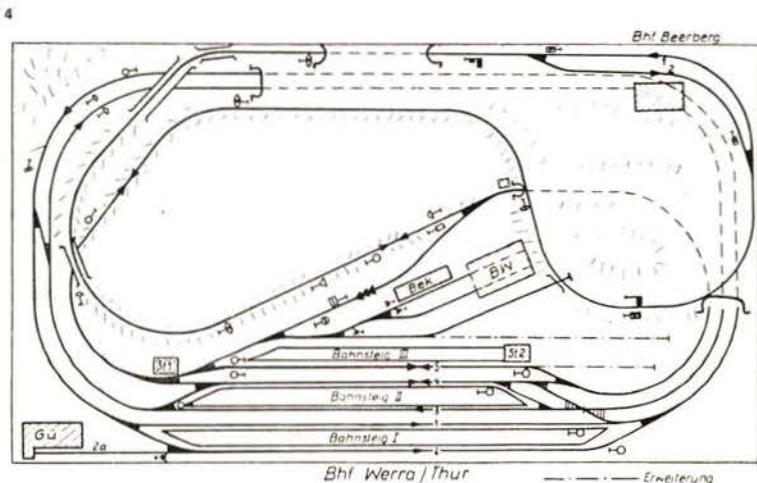
Es hat einige Überwindung gekostet, als Neuling im Modelleisenbahnbau zur Feder zu greifen. Ermuntert durch Ihre Aufforderung im „Modelleisenbahner“, habe ich es doch getan.

Anfang des Jahres 1962 begann ich mit dem Aufbau der Anlage. Die Grundfläche wurde 2,20x1,20 m gewählt. In den Ruhepausen steht sie zwischen einem Türrahmen. Der Gleisplan entstand nach einigen Versuchen und umfaßt eine zweigleisige Hauptbahn, die als Ringstrecke ausgebildet wurde. Ein Durchgangs- und Umsteigebahnhof mit einer Nebenbahnstrecke vervollständigen das Bild. Die Nebenbahn stellt eine Acht dar. Im Gebirge befindet sich ein Kreuzungsbahnhof. Auf einen Kopfbahnhof wurde bewußt verzichtet. Für das Wenden von Schlepptenderloks ist eine Kehrschleife vorhanden, da eine Drehscheibe zu viel Platz erfordert hätte. Das Bw dient zur Behandlung der Nebenbahn-Loks BR 81.

Die Streckenführung der Nebenbahn wurde so gewählt, daß die Lok mit der schlechtesten Zugleistung (BR 23¹⁰) noch mit 3 D-Zug bzw. 3 Personenwagen ohne Schwierigkeiten verkehren kann. (D-Züge fahren natürlich nur im Urlaubsverkehr auf der Nebenbahn). Als Triebfahrzeuge werden für die Hauptbahn die BR 23¹⁰ und V 200 und für die Nebenbahn in der Regel die BR 81 eingesetzt. Es wäre sehr schön, wenn die H0-Triebfahrzeuge und Wagenmodelle auch in der Nenngröße TT hergestellt werden würden, z. B. die Loks der Baureihen 64 und 42, die Diesel-Kleinlok, die Baureihen 50 und 80. Jeder Modelleisenbahner hat Platzmangel, doch viele greifen zu H0, weil das Angebot an TT-Material noch zu spärlich ist.



3

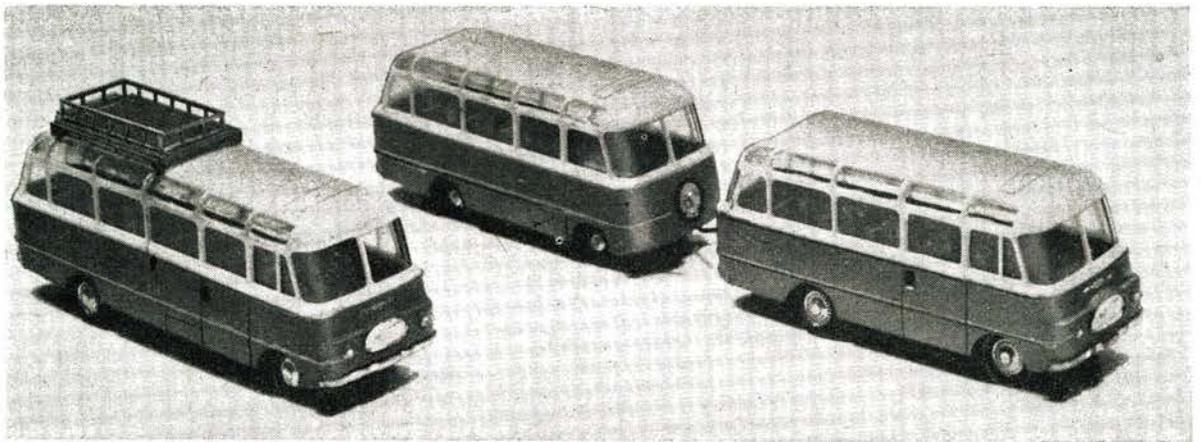


1 Übersicht über den Bahnhof „Werra“, im Hintergrund ist der Bahnhof „Beerberg“ im Gebirge zu sehen

2 Ansicht des Bw, die Kehrschleife ist in der Mitte des Bildes deutlich zu sehen

3 Eine Besonderheit – eine V 200 unterwegs nach „Beerberg“. Rechts im Bild ist eine Dezi-Funkstation zu sehen

4 Gleisplan



OTTO HILDEBRANDT, Berlin

Varianten des Robur-Busses

Fotos: A. Delang, Berlin



„Bei meiner noch im Bau befindlichen Anlage liegt der Hauptbahnhof außerhalb der Stadt. Dadurch ist ein reger Zubringerverkehr notwendig. Dieser soll durch zwei S-Bahn-Züge und durch Autobusse erfolgen. Die angebotenen Robur-Busse sind leider etwas zu kurz geraten“. So schreibt uns Herr Hildebrandt und schickt uns gleichzeitig vier neue Typen seiner Umbaumodelle mit ein, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen.

Anhänger

Die Vorderachse wird entfernt. Mit einer kleinen Feile werden die Federn und die Radhalterung glattgefeilt. Da die neue Achse drehbar ist, müssen wir den Wagenboden etwas ändern. Mit einem spitzen Messer werden die Aussparungen verlängert. Die Vorderfront wird ebenfalls glattgefeilt. Das Dach wird abgehoben und das Loch zur Befestigung der neuen beweglichen Achse gebohrt.

Verlängerter Bus

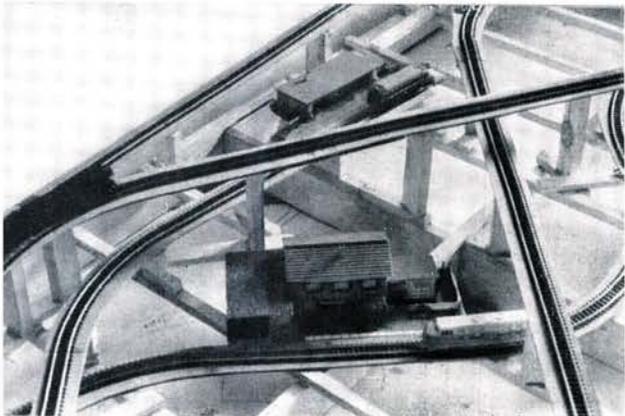
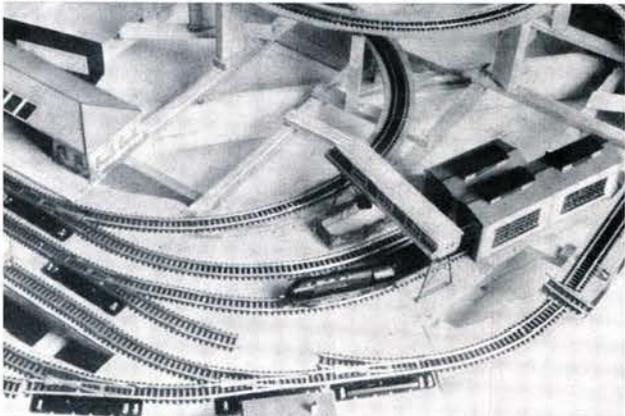
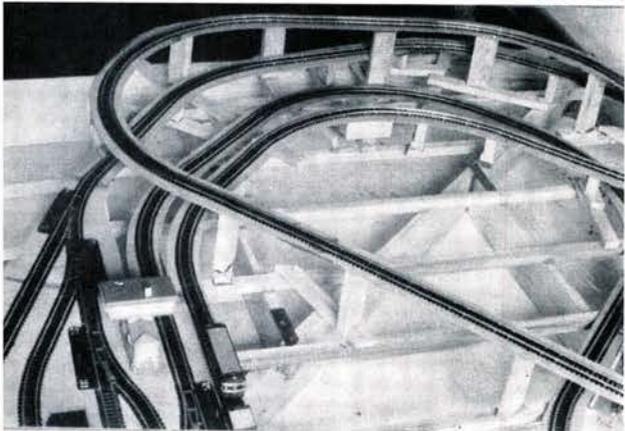
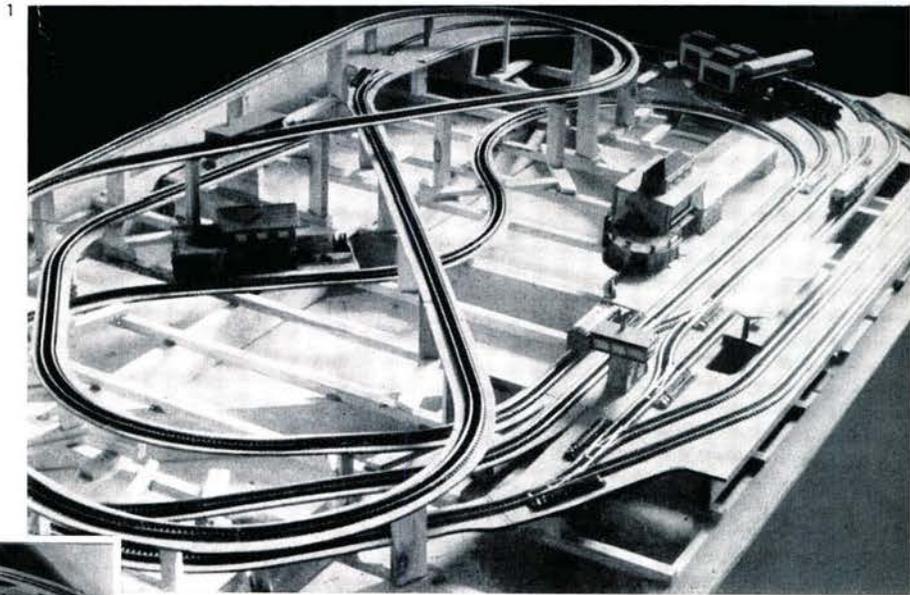
Mit einer feinen Laubsäge zerteilen wir vorsichtig zwei Busse und zwar so, daß wir jeweils ein Vorderteil sowie ein Hinterteil mit zwei langen Fenstern erhalten. Die Schnittflächen werden mit feinem Sandpapier glattgemacht. Nun werden die Teile mit Plastikkleber OWO zusammengefügt. Nachdem alles getrocknet ist, wird die Naht mit einer Rasierklinge bearbeitet.

Müllwagen

Das abgeschnittene Vorderteil wird mit Sandpapier geglättet. Aus 1 mm Sperrholz fertigen wir eine neue Rückwand an und kleben sie fest, so daß ein Führerhäuschen (Kabine) entsteht. Zwei Holzleisten 2×2 mm dick und 55 mm lang werden in den zwei Öffnungen, die beim Teilen entstanden sind, befestigt (Längsträger). 15 mm von hinten werden kleine Kerben als Achslager eingefeilt. Nun wird der Müllbehälter aus Weißblech ausgeschnitten, gebogen und die Kotflügel eingelötet. Diese Streifen stehen ungefähr 2 mm aus dem Behälter heraus. Vorder- sowie Rückwand sind ebenfalls aus Blech. Die Vorderwand bleibt glatt und ohne Tritte, während die Hinterwand mit einem Draht ring versehen wird. Aus einem Stückchen Holz fertigen wir uns den Müllschlucker an. Als Verschluss dient ein Druckknopf, der eingeklebt wird. Nun können wir den Kastenheber aus Draht anfertigen und an dem Holzklötzchen befestigen. Nach dem Zusammenbau wird der Müllbehälter grau oder ocker gespritzt und mit Duosan-Kleber auf die Längsträger geklebt.

Milchwagen

Aus dem Hinterteil basteln wir uns wieder eine Kabine. Nur müssen wir hier einige Veränderungen vornehmen, nämlich Lampen einsetzen (Nietköpfe einkleben 2 mm Ø), Kühler (kleine Drahtstücke einlassen) und Stoßstange befestigen (Blechstreifen). Jetzt wird die eine kleine Fensterscheibe mit einer Rasierklinge entfernt (beiderseitig) und gleich wieder vorn in der Mitte als Windschutzscheibe eingeklebt. Mit grüner Farbe werden die Oberfenster von innen gestrichen (Sonnenschutz). Für den Kessel nehmen wir Zinkblech, das läßt sich gut biegen und in Form bringen.



Skelett- bauweise...

zeigen die vier Bilder der TT-Anlage Reichenbach-Falkenstein Hp Feldberg während der Arbeiten an der Gleisverlegung. Die Anlage ist $2,5 \times 1,3$ m groß und weist einen größten Höhenunterschied der Gleise von 140 mm auf. Verlegt wurden etwa 19,0 m Gleise und 13 Weichen. Das längste Bahnsteiggleis ist für die Abfertigung von Schnellzügen mit fünf D-Zugwagen ausgelegt.

Gleis 1 des Bf Reichenbach stellt ein Stumpfgleis zum Hp Feldberg dar, auf welchem der Verkehr mit einem Schienen-Bus im Pendelbetrieb abgewickelt wird.

Sowohl von der Hauptstrecke als auch von der Nebenstrecke, die nach dem auf einer Höhe von ± 0 mm liegenden Bf Falkenstein führt, ist je ein Gleis zu dem zweistöckigen Lokschuppen mit der Bekohlungsanlage verlegt.

Hans Weber, Berlin



- 1 Gesamte Anlage – im Vordergrund der Bahnhofsbereich Bf Reichenbach
- 2 Die Westausfahrt des Bf Reichenbach
- 3 Die Ostausfahrt des Bf Reichenbach mit Lokschuppen und Bekohlungsanlage
- 4 Mittelteil der Anlage – vorn Bf Falkenstein, im Hintergrund der Hp Feldberg



DURCH DIE *Rocky Mountains*

dem 6000 m hohen Felsengebirge Nordamerikas bauten sechs Jahre lang zwei Bahngesellschaften die berühmte 2800 km „Transcontinental“ querfeldein vom Atlantischen Ozean zum Pazifischen Ozean. Die „Central Pacific“ begann im Mai 1863 in Kalifornien und die „Union Pacific“ im Juli 1865 in Omaha am Missouri. In Promontory, nördlich vom Großen Salzsee, wurde am 8. Mai 1869 der letzte Schienennagel aus purem Gold eingeschlagen.

Diese wildbewegte Zeit des Feuerwassers, der Colts und der Golddollars ist das Motiv der TT-Anlage unseres Lesers Achim Delang aus Berlin. Mehr über diese schöne Anlage werden wir im „Anlagenbuch 1964“ berichten.



Fotos: A. Delang, Berlin



16 Jahre alt ist unser Leser Wolfgang Thomas aus Waldheim/Sa. Sein ganz großes Hobby ist die Modelleisenbahn, wie er uns schreibt. Da es in seiner Wohnung an Platz mangelt, baute er sich vorerst nur eine Kleinanlage von 102×93 cm in der Nenngröße H0. Er verwendete Pikogleis mit dem Radius von 440 mm. Wir sind sicher, daß diesem netten Anfang bald größere Anlagen folgen werden.

Foto: W. Thomas, Waldheim/Sa.