

JAHRGANG 12

JULI 1963

7

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



7 JULI 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: TRANSRESS 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: Raznoiznos, 1. rue Assen, Sofia, China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14, Polen: Ruch, ul. Wileza 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
K. Frauenberger Eine klappbare Anlage	174
G. Fromm, G. Barthel Bauanleitung für die Lokomotive S 1 der ehemaligen Preußischen Staats- bahn (Fortsetzung)	175
3,10 X 1,60 m in H0	179
Am Lokschuppen	179
Stützmauern auf Modellbahnanlagen	180
F. Spranger Mit dem VT 135 durch die Sächsische Schweiz	181
Leserbriefe	183
G. Kerber Bauplan des Speichertriebwagens ETA 177	184
Mitteilungen des DMV	191
Wissen Sie schon?	192
Ein TT-Gleisplan	192
Buchbesprechung	192
Ein eifriger Bastler	193
Aus dem befreundeten Polen	193
J. H. v. Piggelen Die Zillertalbahn	194
W. Glatte Diesellokomotive der Baureihe T 678.0 der CSD	196
Reko-Gepäckwagen	197
Cobra Warum Herr Zeppmeise Selbstmord verübte	198
Lokbild Archiv	199
Selbst gebaut	3. Umschlagseite
Beilage „Für den Anfänger“, „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug“ und „Fensterplatz - Bleistift und Notiz- block“	

Titelbild

Reizend nimmt sich der neue „alte“ Nebenbahn-Abteilwagen von Piko auf der Modelleisenbahnanlage aus. Im Hintergrund der Nebenbahntriebwagen VT 135

Rücktitelbild

Das ist das Vorbild des H0-Modells der Baureihe T5 von der Fa. Gützold KG

Fotos: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

X. Internationaler Modellbahnwettbewerb
Wir gießen Achslagerblenden
Maßstäblich - aber nicht völlig modell-
gerecht

Große Normen für kleine Bahnen

Alle Erzeugnisse für Modelleisenbahnen und Zubehör sind, das geht aus vielen Veröffentlichungen dieser Zeitschrift hervor, aus dem Stadium heraus, in dem ihnen qualitative Mängel nachgesehen werden.

Nach den Beschlüssen von Partei und Regierung sind alle Produktionsbetriebe und deren vorgesetzte Dienststellen für den technisch-wissenschaftlichen Höchststand ihrer Erzeugnisse verantwortlich; in diese Verantwortlichkeit sind auch die wissenschaftlich-technischen Zentren des jeweiligen Produktionszweiges einbezogen.

Während in allen anderen Produktionszweigen die Wechselwirkung zwischen Qualitätsproduktion – Qualitätskontrolle – Klassifizierung und Qualitätssicherung nahezu als ein einheitlicher Komplex bezeichnet werden kann, ist im Produktionszweig Spielzeug die Qualitätskontrolle erst seit der Veröffentlichung des Spielzeugdokumentes obligatorisch geworden.

Wie notwendig eine Qualitätskontrolle ist, geht nicht nur aus den Publikationen des „Modelleisenbahners“ hervor; auch die Klagen des Handels lassen die teilweise unbefriedigende Qualität des Spielzeuges erkennen. Die Produzenten ihrerseits sind – das beweisen viele Fehleinschätzungen des Qualitätsstandes der eigenen Produkte – davon überzeugt, „das Beste zu liefern“, da die Qualitätsbegriffe so lange relativ bleiben, als sie nicht durch reproduzierbare Werte eindeutig definiert sind. (Reproduzierbare Werte sind Merkmale eines Produktes, die am Modell bzw. in der Konstruktionszeichnung festgelegt sind und im Standard so genau fixiert werden müssen, daß die einzelnen Teile, die während der Fertigung in beliebiger Stückzahl hergestellt werden, dem Muster entsprechen.) Für die Qualität der Modelleisenbahn und deren Zubehör gilt folgende Definition: Gebrauchswert, einschließlich der Funktion, Konstruktion, Materialeigenschaften, Verarbeitung, der ästhetischen Gestaltung und des pädagogischen Wertes ist Qualität.

Die Festlegung der Reihenfolge, der Wertigkeit dieser Kennwerte bzw. Bedingungen für die einzelnen Eigenschaften ist die wesentlichste Voraussetzung für die Erarbeitung eines Standards mit Qualitätsbewertungsmerkmalen zur Klassifizierung der Erzeugnisse. Diese Reihenfolge ist nicht konstant, sondern je nach Erzeugnis variabel. Je genauer sie festgelegt wird, desto weniger Meinungsverschiedenheiten erschweren die Urteilsfindung bei der Einstufung der Erzeugnisse; denn: „Der niedrigste Kennwert einer Haupteigenschaft bestimmt den Gesamtwert des Erzeugnisses und damit das zu erteilende Gütezeichen.“ Bei Modellbahnen wird aber, um nur ein Beispiel zu nennen, eine nicht ganz einwandfreie Oberflächenbeschaffenheit (-Güte) von Teilstücken das Gütezeichen, das sich als Ergebnis der Beurteilung der Haupteigenschaften ergibt, nicht so beeinflussen.

Selbstverständlich müssen die Forderungen im Standard den technisch-wissenschaftlichen Höchststand berücksichtigen; dabei muß beachtet werden, daß ein Standard kein „Kochbuch“ ist und sein darf.

Zum Beispiel darf die Forderung für eine Winkelstoß- oder Nahtverbindung nicht eine bestimmte Anzahl Niete oder Schrauben bzw. einen bestimmten Kleber enthalten, sondern nur die Festigkeit bei einer bestimmten Belastung umreißen, die im Idealfalle in physikalischen Werten anzugeben ist, um dem Kon-

strukteur die Wahl der vorhandenen vielfältigen Möglichkeiten zu überlassen.

Obwohl Standards ebenso wie der Erzeugnispaß wichtige Arbeitsmittel für eine Qualitätsproduktion sind, gibt es sie für das Gebiet Modellbahnen und Zubehör noch nicht, so daß eine Qualitätsbeurteilung erschwert ist.

Das DAMW stützt sich bei der Durchführung seiner Aufgaben der Qualitätsbeurteilung der Erzeugnisse auf verbindliche Standards und andere Güte- und Prüfvorschriften. Nach den geltenden Bestimmungen sind die Qualitätsbewertungsmerkmale von den zuständigen Fachgremien auszuarbeiten. Die Verbindlichkeitserklärung erfolgt durch den gesetzlich festgelegten Personenkreis. Vor der Verbindlichkeitserklärung ist die Stellungnahme der ebenfalls gesetzlich festgelegten Gremien und als letzte Instanz die Zustimmung zur Verbindlichkeitserklärung vom DAMW einzuholen.

Hierbei läßt sich das DAMW als staatliches Kontrollorgan davon leiten, daß auf dem Weltmarkt harte und objektive Maßstäbe gelten, die keinerlei Rücksicht auf subjektive und objektive Schwierigkeiten der einzelnen Produzenten nehmen. Allerdings werden konkurrenzbedingte Überspitzungen und Werbeslogans des kapitalistischen Auslandes nicht berücksichtigt.

Durch diese Verfahrensweise ist gewährleistet, daß die im Standard enthaltenen Qualitätsforderungen den wissenschaftlich-technischen Höchststand widerspiegeln. So wird z. B. „das Gütezeichen I“ für Erzeugnisse mit guter Qualität erteilt, die das Weltniveau darstellen und damit dem Durchschnitt der von den führenden Industrieländern auf dem Weltmarkt angebotenen Erzeugnisse entsprechen.“

Da für die Modellbahnen mit Zubehör überhaupt kein Standard vorlag, der Produktionszweig selbst auch keinerlei Vorbereitungen für die Ausarbeitung eines Standards mit Qualitätsbewertungsmerkmalen getroffen hatte, wurde auf Initiative des DAMW auf der Grundlage der von diesem erarbeiteten Güterrichtlinien ein Standard aufgestellt. Der erste Entwurf wurde mit einem Arbeitskreis beraten, in dem der VEB Piko, VEB OWO, die Firmen Zeuke & Wegwerth, Gützhöld und Schicht und das DAMW vertreten waren; vier Mitarbeiter dieses Arbeitskreises sind Gutachter des DAMW. Dieser erste Entwurf, dem bis auf zwei Punkte zugestimmt wurde (!), wird nach der erforderlichen standardtechnischen Überarbeitung in der Zeitschrift „Standardisierung – Spielzeug“ veröffentlicht. Einer der strittigen Punkte, die Garantieverpflichtung, wird nicht in den Klassifizierungsstandard aufgenommen, da die Verpflichtung zur Garantieleistung in der Verordnung über die staatliche Material- und Warenprüfung der Deutschen Demokratischen Republik gesetzlich festgelegt ist.

Der zweite strittige Punkt, die Abhängigkeit des Gesamturteils von Teilurteilen, wird ebenfalls nicht aufgenommen, da er nicht in einen Klassifizierungsstandard, sondern in eine Prüfvorschrift gehört.

Die objektive Urteilsfindung wurde bereits im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Festlegung der Wertigkeit erläutert, so daß der vorliegende Entwurf, der nochmals mit dem gleichen (oder erweiterten) Arbeitskreis beraten wird, wohl bald seine Verbindlichkeitsreife erhält.

Aus der Arbeit des DAMW, J. G. Schaff

Eine klappbare Anlage

„Anbei übersende ich Ihnen einige Aufnahmen und den Gleisplan meiner leider noch nicht fertigen Modellbahnanlage. Die Geländedecke wird im Laufe des Jahres vollendet, außerdem kommen auch noch die Signale dazu. Die Anlage ist $2 \times 1,20$ m groß und klappbar an der Wand befestigt. Im hochgeklappten Zustand wird alles von einem Vorhang verdeckt.

Ich habe einen Bahnhof mit Bahnbetriebswerk und Güterschuppen und einen Haltepunkt vorgesehen. Bis jetzt besitze ich eine Personenzugtenderlok BR 64 und eine Tenderlok BR 80.

Die Gebäude, mit Ausnahme des Schrankenpostens, sowie Wasserturm, Bockkran und Kohlenbansen habe ich nach Plänen aus dem „Modelleisenbahner“ angefertigt. Ich habe versucht, die Anlage so einfach wie möglich und doch recht interessant zu gestalten, da sie ja vor allen Dingen als Beschäftigung für meine vier Söhne (6–15 Jahre) gedacht ist.“ So schrieb uns Herr Karl Frauenberger aus Goldlauter, Kreis Suhl. Wir wünschen ihm und seinen vier Söhnen noch recht viel Freude beim weiteren Ausbau und Betrieb der Anlage.



Bild 1 Die hochgeklappte Anlage wird von einem Vorhang verdeckt

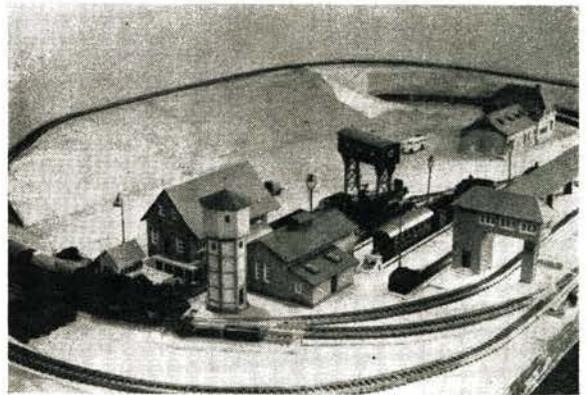
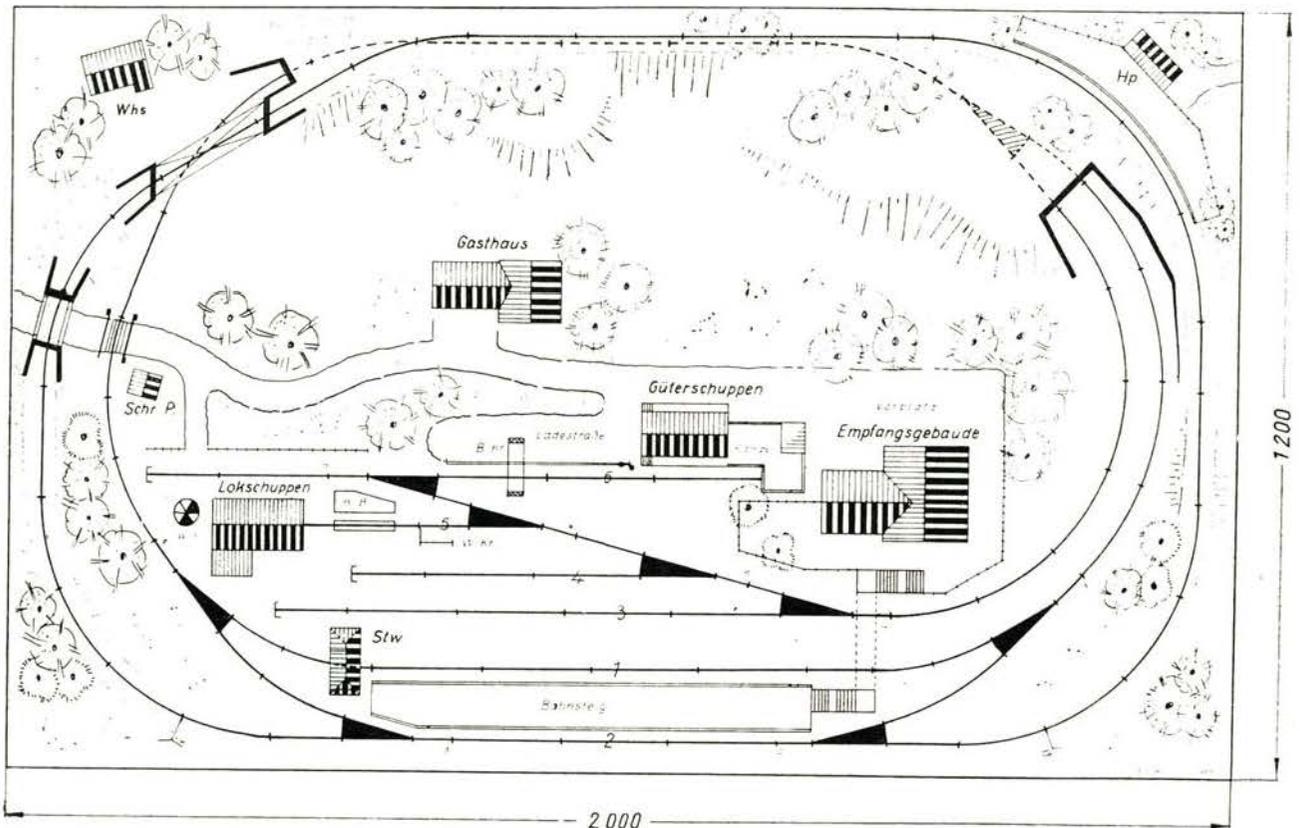


Bild 2 Ein Blick auf die Anlage

Bild 3 Der Gleisplan. Unser Zeichner hat gegenüber der Fotografie einige Verbesserungen vorgenommen, die der Anlage einen noch größeren Reiz geben

Fotos: Karl Frauenberger



Bauanleitung für die Lokomotive S 1 der ehemaligen Preußischen Staatsbahn (Fortsetzung)

конструкция паровоза серий «С-1» прежней прусской Гос. Ж. Д.

Instruction for Construction of a Series „S1“ of the Former Prussian State's Railways

Instruction de construction d'une locomotive à vapeur de série „S1“ d'anciens C. F. de la Prussie

Die hintere Treibachse erhält das Stirnrad, das wir mit einem Splint an der Achse befestigen. Vergessen wir nicht, vorher dünne Unterlegscheiben, die wir aus Zelluloid mit einem Bürolocher leicht selbst herstellen können, auf jeder Seite der Achse aufzuschieben. Nun können die Räder zusammengenietet werden, nachdem man sie vorher auf gleichen Kurbelzapfenwinkel abgestimmt hat.

Es ist selbstverständlich, daß wir nun erst einmal die grob ausgesägte und auf Maß gebohrten Kuppelstangen anbringen und die zweite Probefahrt mit der Hand machen.

Die Bohrung für das Laufrad wird ebenfalls nach unten geöffnet, und wir können wahlweise entweder das von mir gewählte 11,5-mm-Laufrad einsetzen oder das vorbildgetreue 12,5-mm-Rad. Da die Spurkränze bei unseren Modellrädern ohnehin etwas überdimensioniert sind, würde ich das kleinere Laufrad empfehlen. Damit das Laufrad nicht herausfällt, wird Teil 7 unter die vordere Befestigungsschraube des Bodenblechs geklemmt.

Schnecke und Schneckenlager, Teile 14 und 15, sind leicht anzubringen: ein kleines Spiel zwischen Schnecke und Stirnrad muß vorhanden sein.

Da wir zu denjenigen gehören, die nicht erwarten können, bis die Lok mit eigener Kraft fährt, wollen wir nun erst den Tender in Arbeit nehmen.

Wir beginnen mit dem Bodenblech Teil 43. Die Pufferbohle Teil 52 kann gleich mit vorgesehen und später abgewinkelt werden.

Der Tender erhält nun wie die Lok einen Rahmen, in dem die Radsätze lagern. Das hat verschiedene Vorteile. Die Radsätze sind gut seitenschiebbar, die Montage ist äußerst einfach, sie sind leicht auswechselbar und gut zu reinigen, außerdem sind die stromführenden Kontakte leicht anzubringen.

Der Aufbau ist analog dem Lokrahmen durchzuführen. Zu beachten ist, daß das mittlere Loch als Langloch ausgebildet wird, damit ein einwandfreier Lauf des Tenders erzielt wird. Zur Verstärkung und als Halterung der unteren Kontaktplatte Teil 48 werden zwei Messingvierkante zwischen die Innenwangen Teil 44 gelötet. Dabei ist darauf zu sehen, daß die aus Pertinax bestehende Kontaktplatte Teil 48 wenigstens 5/10 mm über das Rahmenteil stehen soll, damit die Stromabnahmefedern keinen Kurzschluß verursachen. Mir stand eine Pertinaxplatte mit aufgewalzter Kupferfolie zur Verfügung. Sollte dieses Material nicht vorhanden sein, so muß man feines Messing- oder Kupferblech aufnieten. Wir wählen nun eine einfache Motorbefestigung, 0,5 mm dickes Messingrohr, 17 mm Ø (altes Fotostativ), wird in einer Länge von 20 mm abgeschnitten und in der Längsrichtung einmal durchgesägt. Der Mantel wird auf eine Grundplatte Teil 50 aufgelötet, nachdem vorher eine Kehlung ausgefeilt wurde. Mit 1,4-mm- oder 1,7-mm-Schrauben wird das Motorlager von unten an das Bodenblech angeschraubt. Der Motor läßt sich nun leicht in den Blechmantel schieben.

Die Kontaktübergabe ist aus der Zeichnung ersichtlich. Sie ist so aufgebaut, daß man alle Teile mechanisch lösen kann, der Motor also jederzeit auswechselbar ist oder herausgenommen werden kann. Ein Pol wird an das Kontaktstück Teil 49 gelötet, der andere Pol erhält eine kleine Messingblattfeder (gut brauchbare Messingfedern finden wir in Mundharmonikas), die man einfach in den Motormantel mit einklemmt.

Antriebswelle und Kupplung zugleich zwischen Tender und Lok ist ein Stück Ventiltgummi. Da der Piko-Rundmotor eine schwache Welle hat, muß man sie mit Hilfe eines Isolierschlauches verstärken. Den Isolierschlauch findet man in der entsprechenden Dicke an Kupferlitze oder Kupferdraht.

Nun ist es soweit. Die erste Probefahrt kann beginnen. Verläuft alles zur Zufriedenheit, können wir nun beruhigt und mit viel Liebe „ihr Kleid nähen“.

Nach dem Aussägen des vorderen Umlaufbleches Teil 18 müssen die Radschutzkappen Teile 33 und 34 sehr sorgfältig eingepaßt und eingelötet werden. Die Räder dürfen unter keinen Umständen innen an den Radschutzkappen schleifen. Der Kessel wird vorläufig am Umlaufblech nur angeschraubt. Vom Bodenblech Teil 4 kann nun auch die Gehäusebefestigungsschraube eingesetzt werden, die Fahrgestell und Oberteil zusammenhält. Zu beachten ist, daß auf das Bodenblech ein Distanzröhrchen gelötet werden muß, da sonst beim Anziehen der Schraube Verklebungen eintreten können (siehe Teil 4).

Der Zylinderblock wird in den Rahmen nur eingesteckt und nach oben durch das Umlaufblech gehalten.

Alle anderen Teile können leicht aus der Zeichnung abgelesen und angebracht werden. Nun noch ein kleiner Tip für das Sicherheitsventil Teil 29. Die Federattrappe erhält man am besten dadurch, indem man auf 0,5 mm dicken Messingdraht dünnen Kupferdraht wickelt, zusammenschiebt und in der entsprechenden Länge abschneidet.

Wer keinen Wert auf Federpuffer und Reichsbahnkupplung legt (ich brauche sie, weil ich Puffer an Puffer fahre), kann ohne Schwierigkeit bei entsprechender Bohrung handelsübliche Puffer und Kupplungen anbringen.

Beim Tendaraufbau gibt es wenig Schwierigkeiten. An die Innenwand des Teils 61 löten wir einen Kupferdraht, der den Wasserkastendeckel Teil 69 in gleicher Höhe hält. Nach vorn wird der Tender durch das Zwischenteil Teil 74 abgeschlossen. Zum Schluß wird in Größe des Wasserkastendeckels ein Stück Leinwand, Steiflein o. ä. geschnitten. Es erhält Aussparungen für Wassereinlauf- und Gerätekastendeckel. Nach dem Streichen mit schwarzer Nitrofarbe wird es mit Kittifix oder Agol eingestrichen und feine glänzende Kohle eingedrückt. Das geschieht natürlich nicht im Tendergehäuse, da wir es ja abnehmbar haben wollen.

Die Farbgebung des Modells kann nach historischen und „modernen“ Gesichtspunkten erfolgen.

Der ursprüngliche Anstrich:

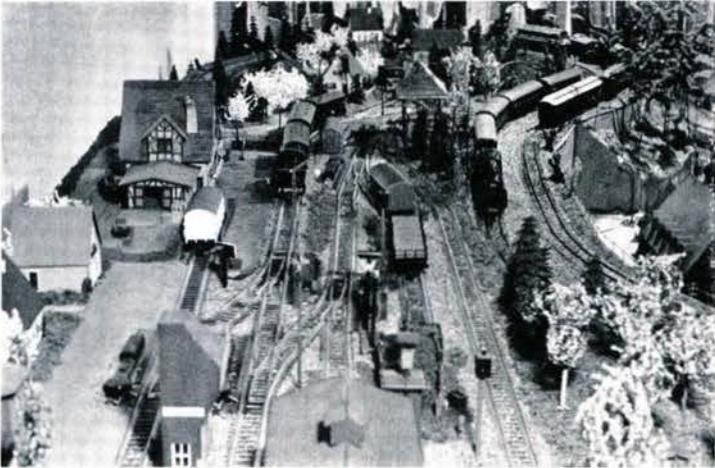
Lok:

Rahmen, Pufferbohle, Umlaufblechaußenkante	rot
Führerhaus, Umlaufblech, Radschutzkappen, Kessel, Zylinder	grün
Rauchkammerteil mit Schornstein, Führerhausdach	schwarz

Tender:

Seitenwangen, Pufferbohle	rot
Tenderwände	grün
Wasserkastendeckel, Gerätekastendeckel	schwarz

Beim „modernen“ Anstrich sind alle früher grün gehaltenen Teile schwarz gestrichen.



3,10 x 1,60 m in

H0

Bis zu fünf Züge können gleichzeitig auf der Anlage unseres Lesers Horst Mester aus Dresden, der von Beruf Maurer ist, verkehren, die von drei Personen, unabhängig voneinander, bedient werden kann. Die Bauzeit der Anlage betrug 15 Monate. Sie ist in Plattenform ausgeführt und an zwei Konsolen beweglich befestigt, so daß sie nach oben an die Wand geklappt werden kann. Die gesamte Streckenlänge beträgt 55 m, in denen 24 einfache Weichen und zwei doppelte Kreuzungsweichen verlegt sind. Die Gleise bestehen aus Piko- und Pilzmaterial.

14 Triebfahrzeuge und der entsprechende Wagenpark lassen auf der zweigleisigen Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, die in einem Kopfbahnhof endet, einen abwechslungsreichen Betrieb zu. Für einen regen Rangierbetrieb sorgt unter anderem ein Anschlußgleis zu einem Sägewerk. Auf der Anlage werden Lichtsignale verwendet, die mit nur 10 Volt betrieben werden, um einen hohen Verschleiß zu vermeiden. Außer den Wohnhäusern und dem Sägewerk sind sämtliche Hochbauten sowie die Gleissperrsignale (beleuchtet) Eigenbau.

Bild 1 Auf dem Bahnhof Altenberg erwartet der Pmg das Abfahrtsignal in Richtung Waldheim. Ein Kühlzug hat kurzen Aufenthalt

Bild 2 Frühling in Waldheim. – Im Vordergrund das Bw, rechts die zweigleisige Hauptbahn

Bild 3 Bahnhof Altenberg, Weichenstraße West, Lokschuppen und Abweig Nebenbahn mit Blockstelle

Fotos: H. Mester, Dresden

„Am Lokschuppen“

... so lautet der Text zu diesem Bild, das uns Herr Rohkrämer aus Leipzig übersandte. Es zeigt einen Ausschnitt seiner 2,60 x 1,80 m großen H0-Anlage, die in zwei Teile zerlegbar ist. Der größte Teil der Anlage ist Eigenbau. Die Piko-Weichen wurden im Profil geändert und mit Weichensignalen versehen

Foto: R. Rohkrämer, Leipzig

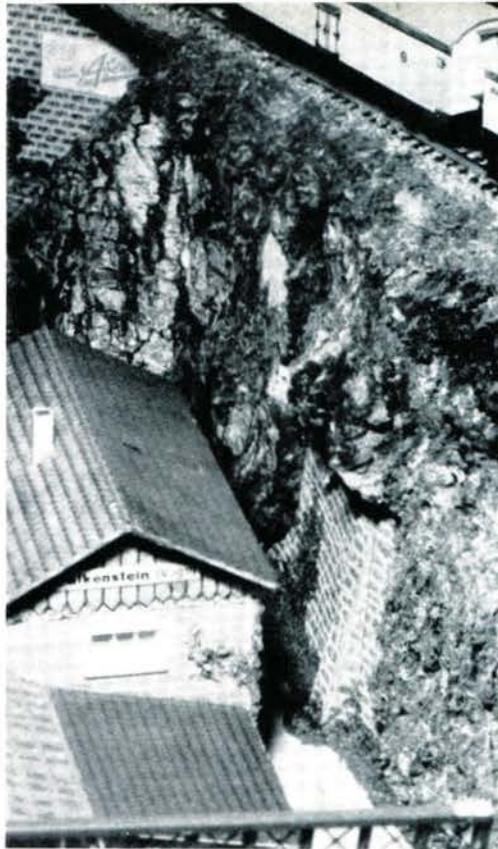


Stützmauern

auf Modellbahnanlagen

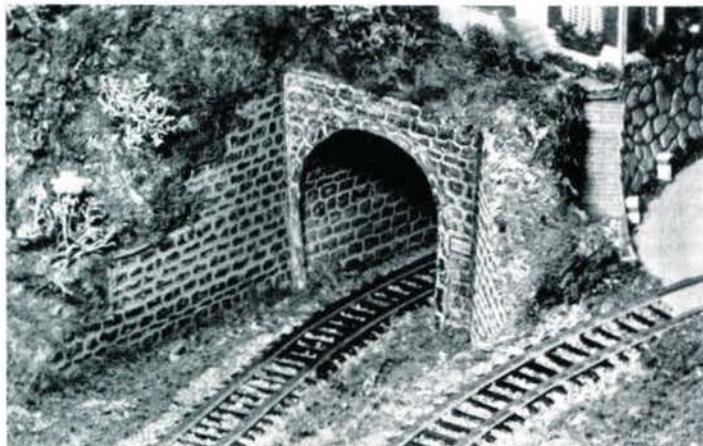
Im Heft 11 1962 brachten wir auf der Seite 292 einige Anwendungsbeispiele von Stützmauern bei der großen Eisenbahn. Bei der Gestaltung von Modellbahnanlagen mit umfangreichen und in verschiedenen Höhen verlaufenden Gleisstrecken ist es oftmals notwendig, den Bahnkörper durch Einschnitte, auf steil abfallenden Felsmassiven oder dicht an nicht höhengleichen Strecken zu verlegen

Hier soll nun gezeigt werden, wie Stützmauern bei unserer Modelleisenbahn dargestellt und wie die mitunter schwierigen Raumverhältnisse bewältigt werden können.



Zum Schutz des steil abfallenden Felsmassivs wurde unter dem überhängenden Felsteil eine Felsverbauung eingesetzt

Fotos und Text: H. Weber, Berlin



Die treppenförmige Flügelmauer des Tunnelportals stützt den Berghang ab

Die verlängerte Flügelmauer des Tunnelportals dient als Stützmauer gegen die oben liegende Strecke

