

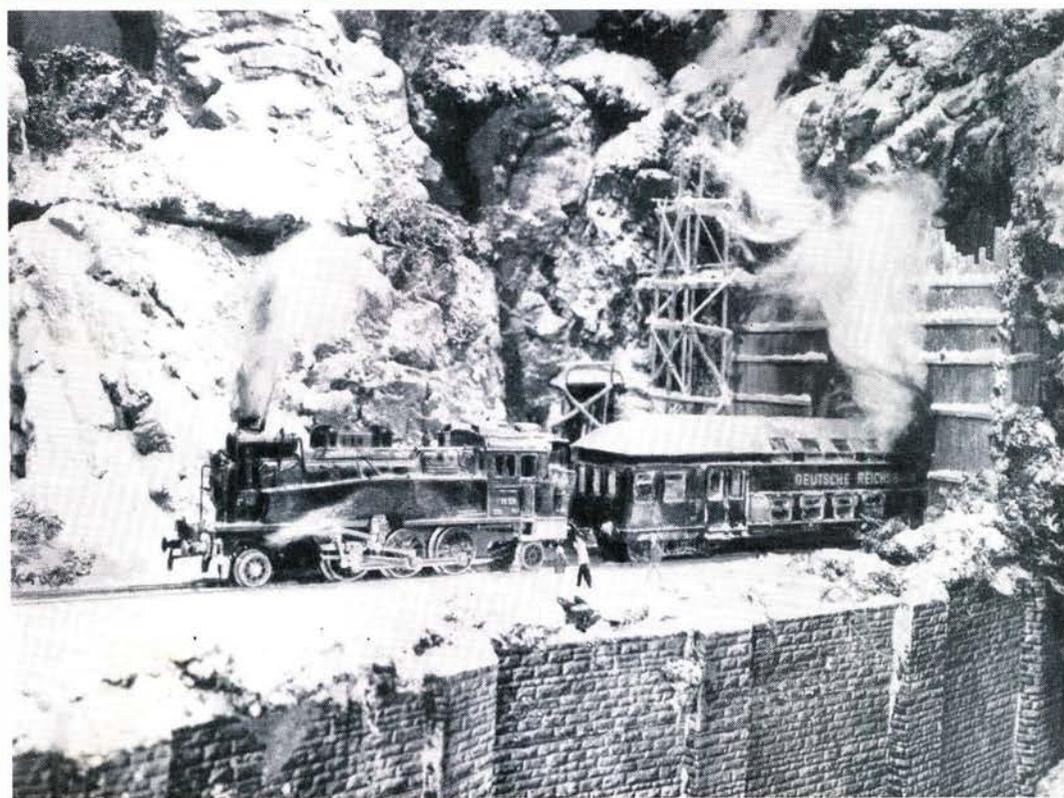
JAHRGANG 13

FEBRUAR 1964

2

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-

32 542



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



2 FEBRUAR 1964 · BERLIN · 13. 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 Picker, Karl-Marx-Stadt - Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.) - Joseph Belkewitsch, Karl-Marx-Stadt.

Der Redaktionsbeirat

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: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Erscheint im 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. **Aleininige 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 NO 55, Lizenz-Nr. 1131. 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
Prof. Dr.-Ing. habil. H. Kurz Das neue Eisenbahnbetriebsfeld der HV „Friedrich List“	33
Elloks - jung neben alt	34
Dipl.-Ing. Manfred Höppner Bauanleitung für einen Doppelstockpackwagen in der Nenngröße H0	35
Die neue Piko-Lok	39
Nebenbahnbetrieb	40
Gleisplan des Monats	41
Max Kinze Modernisierung der Bahnanlagen in Warschau	42
William A. Pearce Die Eisenbahnen von Tasmanien	43
H. Buschbeck Klingeltrafos für Modellbahnzubehör	46
Werner Kostoj Neue Wege im Modellbau	47
Ing. Klaus Jünemann Der Lokomotor	48
Kleine Basteleien	49
Dipl.-Ing. Rainer Zschech Weiche mit Sonderprofil	52
Bauplan des Monats	53
Mitteilungen des DMV	54
MMM VI. Messe der Meister von Morgen 1963	55
Wissen Sie schon	56
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	57
Wir stellen vor: Egger-Bahn	58
Dipl.-Ing. Rainer Zschech C'C'-Diesellokomotiven der Baureihe ML 4000 für die USA	59
Post	61
Im Anlagenbuch 1964 3. Umschlagseite	

Titelbild

Die 75er muß sich sehr ins Zeug legen, um die „Schicht-Arbeiter“ trotz Schnee und Eis pünktlich ans Ziel zu bringen

Foto: R. Kluge, Lommatzsch

Rücktitelbild

Vertreter neuer und alter Traktionsarten begegnen sich hier auf dem Bahnhof Genshagener Heide. Die Diesellok V 180 009 ist mit weiteren Dieselloks dieser Baureihe auf dem südlichen Berliner Außenring eingesetzt. Durch ihre hohe Achslast von 20 Mp bei der Achsanordnung B'B' kann die Lok jedoch nicht auf allen Strecken genutzt werden. Deshalb wird diese Leistungsklasse ab 1964 in der Achsanordnung C'C' mit einer maximalen Achslast von 16 Mp von der Industrie geliefert. Es ist weiterhin vorgesehen, durch höhere Aufladung des Dieselmotors und Verstärkung der Kraftübertragung die Leistung von 1800 PS bis auf 2400 PS zu steigern. Die Höchstgeschwindigkeit soll dann von 120 km/h auf 140 km/h erhöht werden

Foto: Michael Günther, Berlin-Karlshorst

In Vorbereitung

Eine Rangierkurzschrift für Modelleisenbahnen
Dieselhydraulische Mehrwecklokomotive V 160

Das neue Eisenbahnbetriebsfeld der HfV „Friedrich List“

Новая установка модельной жел. дор. на высшем учебном заведении транспорта им. «Фридриха Листа»

The New Model Railway Layout of the University for Traffic „Friedrich List“

Le nouveau réseau en modèle de l'université des transports „Frédéric List“

Am 10. Oktober 1963 übergab der Direktor des Instituts für Eisenbahnbetriebstechnik an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden, Prof. Dr.-Ing. habil. Potthoff, in feierlicher Form das neue Eisenbahnbetriebsfeld seiner Bestimmung. Zahlreiche Gäste waren erschienen, darunter Vertreter der Deutschen Reichsbahn, Modelleisenbahner und Angestellte der Herstellerbetriebe. In seiner Ansprache ging Prof. Potthoff auf die mehr als zehnjährige Entwicklung ein, die schließlich zu dem jetzt erreichten Stand geführt hat.

Während das bisher für Lehrzwecke eingesetzte und durch zahlreiche Veröffentlichungen bekanntgewordene Eisenbahnbetriebsfeld eine räumlich beschränkte Anlage mit unübersichtlicher Linienführung aufwies, konnte die Streckenführung des neuen Eisenbahnbetriebsfeldes wesentlich vereinfacht werden. In einem etwa 80 m langen Raum wurde ein langgestrecktes Gleisoval verlegt, bestehend aus einer zweigleisigen und einer darum gelegten eingleisigen Strecke. Im zweigleisigen Ring liegen vier Bahnhöfe, zwei davon sind gleichzeitig die Endbahnhöfe der eingleisigen Strecke, die außerdem zwei weitere Bahnhöfe hat. Damit gibt es für die Studenten ideale Übungsmöglichkeiten an ein- und zweigleisigen Strecken. Einrichtungen für den Gleiswechselbetrieb sind für später vorgesehen. Die sechs Bahnhöfe sind mit verschiedenartigen Stellwerken ausgerüstet, angefangen von funktionsfähigen Nachbildungen mechanischer Stellwerke bis zu den modernsten Gleisbildstellwerken, wie sie bei der Deutschen Reichsbahn verwendet werden.

Durch die langgestreckte Form der Anlage war es möglich, alle Gleisanlagen einschließlich die der Bahnhöfe so anzuordnen, daß sie von außen her bequem erreichbar sind. Die größte Breite beträgt etwa 70 cm. Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, die Modelllokomotiven auf Handbedienung abzustellen. Alle Lokomotiven haben Vorschaltwiderstände erhalten, die nach Vorschlägen von Herrn Ing. Max Steiger durch den Fahrmotor selbst ein- und ausgeschaltet werden. Diese Anfahr- und Bremsvorgänge werden mit Hilfe eines einrückbaren Stirnradgetriebes bewirkt, dessen Hebel die Stellungen „Beschleunigen“, „Beharrungszustand“ und „Verzögern“ einnehmen kann. Außerdem befinden sich auf der Lokomotive ein Fahrtstufenanzeiger, der direkt mit dem Abgriff für die Fahrtstufe gekoppelt ist, und ein Fahrtwendesalter, der während der Bewegung selbsttätig gesperrt wird.

Gegenüber der früheren Lösung, wo von einem zentralen Steuerstand aus alle Lokomotiven gefahren

wurden, besteht die Möglichkeit der Abgleichung jeder einzelnen Lokomotive und Anpassung ihrer Charakteristik an das jeweils gewählte Vorbild. Außerdem begleitet der Lokführer seine Modelllokomotive und ist dadurch ständig in guter Verbindung mit seinem Zug. Auch sieht er die für ihn geltenden Signale vom richtigen Standort aus, so daß eine Reihe von Schwierigkeiten, die sich aus der Trennung des Lokführers von der Lokomotive ergaben, nunmehr wegfallen.

Die Freigabe der ersten Zugfahrt erfolgte durch den Rektor der Hochschule, Magnifizenz Prof. Dr. rer. oec. habil. Rehbein, der das Band durchschnitt und mit Signal Zp 9 a den Abfahrauftrag gab.

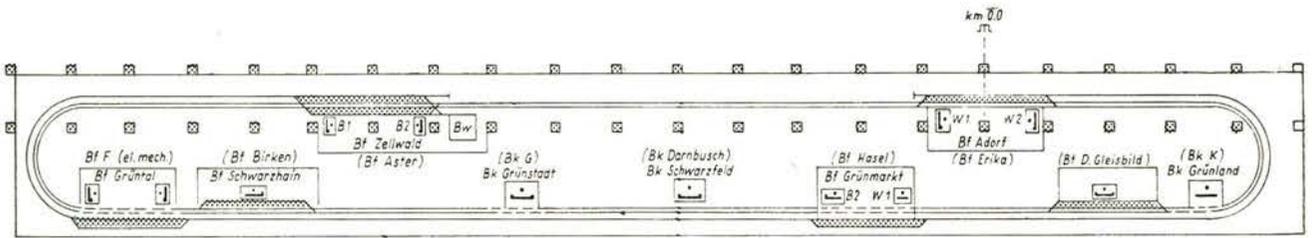
Der Betriebsleiter der Deutschen Reichsbahn, Dipl.-Ing. Semper, würdigte die Leistungen des Instituts aus der Sicht der Deutschen Reichsbahn und überbrachte die Grüße des Ministers für Verkehrswesen, Nationalpreisträger Dipl.-Ing. Erwin Kramer.

Mit der Eröffnung des Eisenbahnbetriebsfeldes beginnt eine neue Phase der Lehr- und Übungstätigkeit. Diese zeichnet sich dadurch aus, daß nunmehr noch vorbild-

Das neue Eisenbahnbetriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ bietet auch den Vorteil, daß der Lokführer seine Modelllokomotive begleitet und dadurch ständig mit seinem Zug in guter Verbindung bleiben kann

Foto: HfV Dresden, Film- und Bildstelle





Plan des neuen Eisenbahnbetriebsfeldes

gerechter oder, wie Prof. Potthof es ausdrückte, mit „hautengem“ Modell gearbeitet werden kann. Die Einweihungsfeier wurde abgeschlossen mit einem Dank an alle Beteiligten, insbesondere an die Mitglieder der sozialistischen Arbeitsgemeinschaft, die die Vorberei-

tungen und den Umbau vom alten zum neuen Betriebsfeld termingerecht geschafft hatte, mit einem Dank an die Leitung der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, an alle Kollegen des Instituts und der Baubetriebe.

Elloks – jung neben alt

Ein Blick in die Werkhalle des Reichsbahnausbesserungswerkes Dessau verrät, daß auch dort neben den Elloks aus den 20er und 30er Jahren die jüngsten Erzeugnisse unserer Schienenfahrzeugindustrie ein „Heimat-Raw“ gefunden haben. Elektrische- und Akkutriebwagen, Diesellokomotiven der Baureihe 75, Kleinloks der Leistungsklasse 1 und 2 sowie Verbrennungstriebwagen gehören zur Zeit zu dem Bestand und werden in regelmäßigen Zeitabständen untersucht. In den nächsten Jahren übernimmt Dessau die Erhaltung aller

elektrischen Lokomotiven. Die Kapazität des Werkes wird demzufolge wesentlich erweitert. Denn gerade in den letzten Monaten hat sich die Zahl neuer Maschinen bei der Deutschen Reichsbahn erhöht und wird weiter steigen. Obgleich nach Abschluß des Traktionswechsels — etwa 1975 bis 1980 — sich der Triebfahrzeugpark an Elloks im Verhältnis zu Dieselloks wie 1:2 zusammensetzen wird, werden die elektrischen Lokomotiven 65 bis 75 Prozent der gesamten Zugförderungsarbeit bei der Deutschen Reichsbahn übernehmen. K.



Bauanleitung für einen Doppelstockpackwagen in der Nenngröße H0

Die Doppelstock- und Doppelstockgliederzüge sind auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn eine alltägliche Erscheinung geworden und für die Bewältigung des Berufsverkehrs und des erweiterten Bezirksverkehrs nicht mehr wegzudenken. Um die gastronomische Betreuung der Reisenden zu verbessern, wurde zunächst für den zehnteiligen Doppelstockgliederzug ein Büffetwagen entwickelt. Um das äußere Zugbild des gesamten Doppelstockgliederzuges zu verbessern, wurde seit einem Jahr noch ein sogenannter Doppelstock-Packwagen dazu gestellt. Bei diesem Wagen, der äußerlich den übrigen Wagen des Doppelstockgliederzuges angepaßt wurde, wird auf eine doppelstöckige Belademöglichkeit des Packraumes verzichtet. Das Aufkommen an Gepäck und Expreßgut ist auf den Laufstrecken dieser Züge nicht so umfangreich, daß eine bessere Auslastung des Packwagens notwendig ist. Allerdings bestehen schon heute Entwürfe über Packwagen mit doppelstöckiger Belademöglichkeit. Die folgende Bauanleitung soll Besitzern von selbstgebauten Doppelstockzügen die Möglichkeit geben, ihre Züge zu komplettieren. Die Hauptdaten des Wagens sind: LüP: 20,00 m; Drehzapfenabstand: 13,00 m (13,50 m); Bauart der Drehgestelle: Görlitz III, leicht, dreifach gefedert. Bild 1 zeigt als Abweichung Drehgestelle der Bauart Görlitz III, leicht, vierfach gefedert.

Dem Raw Delitzsch ist es in sehr kurzer Zeit gelungen, auf alten Untergestellen den Wagenkastenaufbau zu entwickeln und den Wagen zu bauen. Der Probewagen hat in Abweichung von den Serienwagen nur eine Ladetür und amerikanische Drehgestelle der Regelbauart. Die ersten vier Wagen haben einen Drehzapfenabstand von 13,50 m, der für die Bauanleitung zugrunde gelegt wurde.

Beim Bau des Wagens soll zunächst auf die Bauanleitung für den Doppelstockgliederzug in den Heften 6 und 7/1959 verwiesen werden. Wegen der Länge des Wagens dürften keine Bedenken bestehen. Auf meiner Anlage verkehrt ein Doppelstockzug auf Strecken mit einem Radius von 375 mm. Um bei dem Packwagen für diese Gleisbögen eine gleiche Kurvenläufigkeit zu erreichen, muß gegenüber dem Vorbild der Wagenkasten verändert werden, was an entsprechender Stelle erläutert wird. Durch eine besondere Lagerung des Wagenkastens auf Drehgestellen können – unter Berücksichtigung der Erweiterung des Regellichtraumes – ausgezeichnete Laufeigenschaften erreicht werden.

Das Modellfahrzeug hat eine Länge von 226 mm LüP. Damit ist es länger als der von der Industrie angebotene Packwagen.

Für den Wagen eignen sich die Reisezugwagen-Drehgestelle, die die Firma Hruska für die Reisezugwagen der Bauart „Heidenau–Altenberg“ herstellt. Der Selbstbau der Drehgestelle wird am Schluß beschrieben.

Der Bau des Wagenkastens beginnt mit der Anfertigung des Untergestelles (Teil 1). Die Pufferträger (Teil 2) werden stumpf angelötet. Die Puffer (Teil 3) können erst nach dem Einlöten der Stirnwände befestigt werden. Besondere Aufmerksamkeit muß auf die Ausführung der Ausschnitte für die Trittstufen gelegt werden. Die Schrauben (Teil 32), die die Funktion des Drehzapfens übernehmen, werden sofort mit eingelötet.

Als nächstes Hauptbauteil reißen wir das Dach (Teil 22) an und biegen es nach dem Anbringen der Fensteraus-

schnitte in die gewünschte Form. Die Fensterhalter (Teil 27) für das Einschleiben der Zellonscheiben müssen aufgelötet werden, wenn ein Hinterlegen der Fenster vorgesehen ist.

Beim Anreißen der Seitenwände (Teil 6) muß sehr genau gearbeitet werden. Auf das Verdecken der Drehgestelle durch die Schürze wurde in Abweichung vom Original verzichtet, weil dadurch der Ausschlag der Drehgestelle in engen Gleisbögen behindert wird. Die Türen (Teil 7) des Packwagens werden hinter der Seitenwand angelötet. Das Schutzgitter (Teil 15) hinter den Fenstern der Packraumtüren muß mit angebracht werden. Es kann nicht direkt auf die Packraumtür gelötet werden. Für das Einschleiben der Zellonscheibe muß das Zwischenstück (Teil 29) aufgelegt werden.

Inzwischen haben wir den Trittkasten (Teil 11) hergestellt. Die Trittstufen (Teil 12) werden zunächst in den Kasten aufgelötet und dieser dann wie Teil 13 an die Seitenwand gelötet. Als nächstes biegen wir die Schürzen im Winkel von 45° , wobei der Winkel durch eine Lehre kontrolliert werden kann. Zum endgültigen Fertigstellen der Seitenwände gehört noch das Auflöten der Fensterstege an die Zugführer- und Begleiterabteile und in Wagenmitte (Teile 14, 26 und 28). Das Abortfenster wird besonders mit weißem, dünnem Karton mit DUOSAN hinterklebt.

Die Stirnwände weisen gegenüber dem Doppelstockgliederzug einige Änderungen auf. Wie schon beschrieben, ist die Pufferbohle am Untergestell befestigt. Auf die drehbaren Klappen des Schlußsignals wurde verzichtet, weil sie nicht betriebssicher sind. Zusätzlich

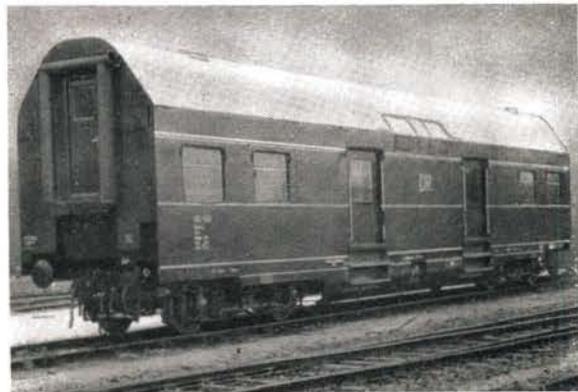
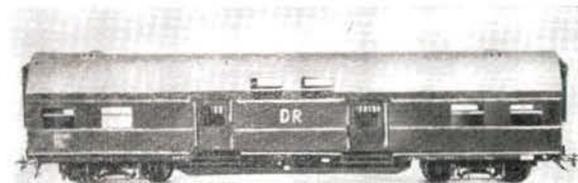


Bild 1 Doppelstockpackwagen DPUw 4g

Foto: Raw Delitzsch

Bild 2 Doppelstockpackwagen in der Nenngröße H0

Foto: Dipl.-Ing. M. Höppner, Delitzsch



befindet sich rechts an der Stirnwand ein Schacht für die Blinddose der elektrischen Heizkupplung. Die Anordnung wird in einer Ausschnittszeichnung erläutert. Im Bild 2 ist allerdings der Schacht auf der falschen Seite, weil er bei der Fertigung nicht spiegelbildlich angerissen wurde. Zunächst wird die Stirnwand (Teil 16) gefertigt und dann das entsprechend bearbeitete Teil 17 (Stirnwandtür mit Abdeckung) aufgelötet. Der Blinddosenschacht (Teil 19) wird entsprechend eingepaßt und verlötet. Zur Vervollständigung der Stirnwand gehören noch das Auflöten des Türdrückers, der Übergangsbrücke (Teil 18), der Fensterscheibenhalter (Teil 28) sowie der Abdeckklappen der Schlußsignale (Teil 20). Nun kann der Zusammenbau erfolgen. Zunächst werden in die Seiten- und Stirnwände die Zellonscheiben eingeschoben. Zuerst werden die Seitenwände am Untergestell angeheftet. Dabei dient das Dach als Lehre. Das Dach kann nun angepaßt und von außen verlötet werden. Der Steg zwischen den beiden oberen Fenstern muß beim Zusammenlöten gestützt werden, weil er beim Löten das Bestreben hat, sich

nach innen zu verziehen. Kleinere Abweichungen der oberen Fenster im Dach und in der Seitenwand können durch Befeilen ausgeglichen werden. Das abschließende Einlöten der oberen Fenstersprosse (Teil 30) ist nicht schwierig.

Nun werden die Zellonscheiben für die oben liegenden Fenster in Wagenmitte eingeschoben. Die Scheiben erhalten durch Ritzen eine Teilung entsprechend der Fensterabmessungen.

Zum Abschluß der Montage werden die Stirnwände stumpf eingelötet und die Puffer in die Pufferträger eingekienet.

Sollen keine handelsüblichen Drehgestelle verwendet werden, so stellen wir jetzt die Drehgestelle her.

Zunächst werden die Drehgestellwangen (Teil 33) bearbeitet und dann die Achslager (Teil 37) und Lagerplatten (Teil 36) angelötet. Die Zugbänder (Teil 35) werden unter den Achshaltern stumpf angesetzt. Die Herstellung der Schraubenfedern (Teil 42) der Achslagerfederung ist sehr einfach. Man wickelt dünneren Kupferdraht um dickeren. Die Blattfeder (Teil 38) wird zunächst nach Zeichnung bearbeitet und dann leicht durchgebogen. Das gleiche gilt auch für die Blattfeder (Teil 39) der Wiegenfederung, an der oben auch ein Teil der Wiege angedeutet ist. Die weiteren Teile werden hergestellt: Federböcke (Teil 41), Federspannkloben (Teil 43), Federschaken (Teil 44) und Zugbandhalter (Teil 45). Alle kleinen Teile müssen mit großer Sorgfalt auf die Drehgestellwangen gelötet werden.

Der Querträger (Teil 34) in Verbindung mit dem Längsträger zur Aufnahme der Kupplung muß stärker als die übrigen Blechteile des Wagens hergestellt werden, weil sonst die Gefahr des Verschiebens der Radsätze aus den Lagerplatten besteht.

Um die Laufeigenschaften zu verbessern, werden die Auflagepunkte bei den beiden Drehgestellen jeweils um 90° versetzt. Durch Aufbringen von Lötzinn kann die Lage des Wagenkastens korrigiert werden.

Die Versetzung der Auflagepunkte auf dem Drehgestell 2 gegenüber der Ausführung der Hruska-Drehgestelle wurde notwendig, weil der Wagenkasten sich in den engen Gleisbögen schräg stellte und auf den Drehgestellwangen aufsaß. Dadurch kam es zu Entgleisungen. Ein weiteres Hochziehen der Seitenwand geht auf Kosten der Modelltreue, weil die Schürze vor den Drehgestellen bereits weggefallen ist.

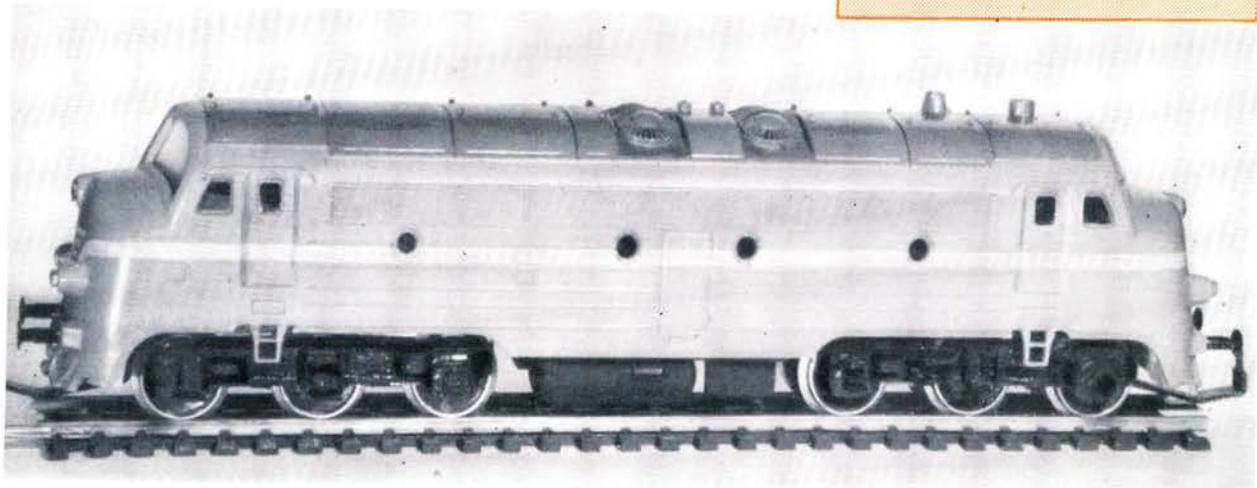
An dem Langträger wird noch der Bügel (Teil 46) für die Kupplung angelötet, bevor die beiden Drehgestellwangen endgültig über den Querträger verbunden werden. Die Kupplung (Teil 5) wird durch einen Verbindungsbügel (Teil 47) und eine Zugfeder (Teil 48) in der Mittellage festgehalten.

Für die Probefahrten wird der Wagenkasten auf die Drehgestelle abgesetzt und die Dicke der Unterlegscheiben (Teil 31) bestimmt. Die Auflagepunkte auf dem Querträger des einen Drehgestelles ermöglichen es, die Lage des Wagenkastens zu verbessern.

Zum Fertigstellen des Wagenkastens gehört noch das Befestigen der Regenablaufinnen (Teile 24 und 25), der Haltegriffe und Türdrücker (Teile 8 bis 10), der Griffe für Um- und Abstellen der Druckluftbremse und der Luftsauger (Teil 23). Die Teile werden nach der Ansichtszeichnung angebracht. Die Gummiwülste (Teil 21) werden aus Ventilkummi geschnitten und mit DUOSAN angeklebt. Die Seiten- und Stirnwände werden grün gestrichen, das Dach hellgrau, die Schürzen und die Drehgestelle schwarz. Die Anschriften und Griffstangen werden am günstigsten weiß abgesetzt. Als kleine Feinheiten können die Griffe für Um- und Abstellen der Druckluftbremse rot abgesetzt werden. Nachdem die Drehgestelle mit den Kontermuttern befestigt sind, kann die endgültige Überführung auf die Modellbahnanlage erfolgen.

Stückliste

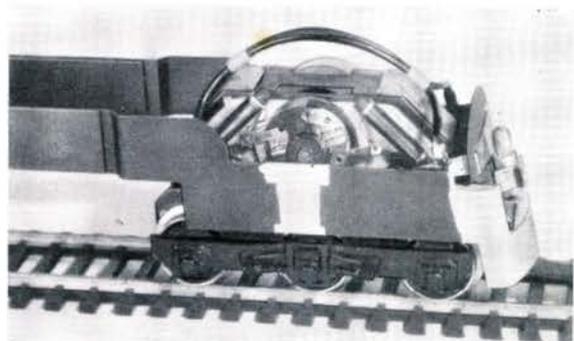
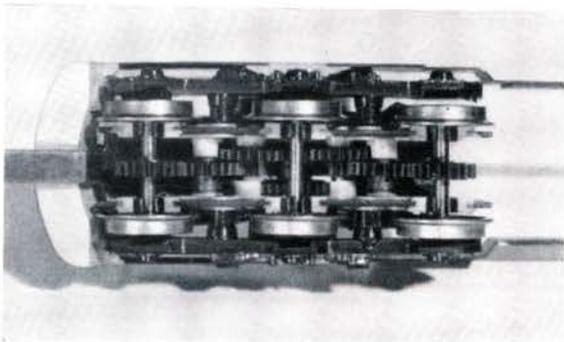
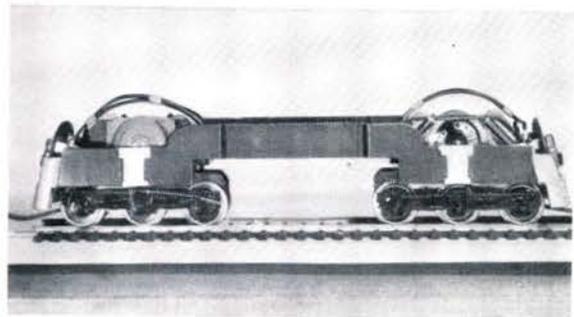
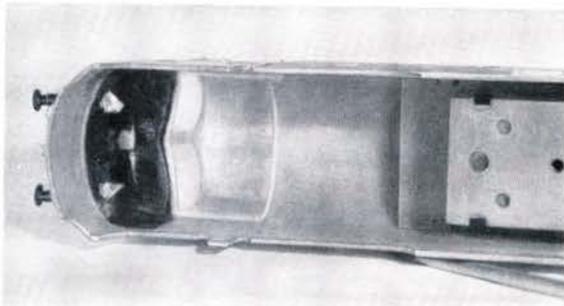
Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße (mm)
1	1	Untergestell	Blech	211×39×0,5
2	2	Pufferträger	Blech	33×5×0,5
3	4	Puffer	Messing	handelsüblich
4	2	Drehgestell	Fabrikat Hruska	handelsüblich
5	2	Kupplung		handelsüblich
6	2	Seitenwand	Blech	221×38,5×0,5
7	4	Schiebetür	Blech	21×23×0,5
8	4	Haltegriff	Draht	0,4 ø, 21
9	4	Haltegriff	Draht	0,4 ø, 11
10	4	Haltegriff	Draht	0,4 ø, 5,5
11	4	Trittkasten	Blech	25×10×0,5
12	8	Trittbrett	Blech	20×3×0,5
13	2	Schutzkasten für Bremssteller	Blech	12×7×0,5
14	4	Fenstersprosse	Blech	42×1×0,5
15	4	Fenstergitter	Draht	0,4 ø, 60
16	2	Stirnwand	Blech	43,5×33×0,5
17	2	Stirnwandtür	Blech	38×25×0,5
18	2	Übergangsbrücke	Blech	4×13×0,5
19	2	Blinddosenschacht	Blech	6,5×10×0,5
20	4	Schlußscheibenklappe	Blech	3×3×0,5
21	2	Gummiwulst	Ventilkummi	2 ø, n. Zchnng.
22	1	Dach	Blech	221×49×0,5
23	4	Luftsauger	Messing	3 ø, 7 lg.
24	4	Regenablaufrinne (Schiebetür)	Draht	0,2 ø, n. Zchnng.
25	2	Regenablaufrinne (Fenster)	Draht	0,2 ø, n. Zchnng.
26	12	Fensterscheibenhalter	Blech	15×1,5×0,5
27	4	Fensterscheibenhalter (Mittelfenster)	Blech	6×34×0,5
28	4	Fensterscheibenhalter (Tür)	Blech	7×1,5×0,5
29	4	Zwischenblech für Teil 15	Blech	13×1,5×0,5
30	4	Fenstersprosse	Blech	14×1×0,5
31	n. Bedarf	Unterlegscheibe	Blech	24×14×0,5
32	2	Drehzapfen	Schraube	M 2×5
33	4	Drehgestellwange	Blech	46×10×0,5
34	2	Querträger	Blech	47×32×1
35	4	Zugband	Blech	26×1×0,5
36	8	Lagerplatte	Blech	5×3×1
37	8	Achslager	Blech	3×3×2
38	8	Blattfeder	Blech	12,5×4×1
39	4	Blattfeder	Blech	16,5×4,5×1
40	4	Radsatz	handelsüblich	
41	16	Federbock	Blech	3×1,5×0,5
42	16	Schraubenfeder	Draht	0,5 u. 0,4 ø, n. Zchnng.
43	8	Federspannkloben	Draht	0,8 ø, 4 lg.
44	8	Federschake	Blech	2,5×1,5×0,5
45	8	Zugbandhalter	Draht	0,4 ø, 18,5
46	2	Bügel	Draht	0,8 ø, 12,5
47	2	Verbindungsbügel	Stahl-Draht	0,6 ø, 22
48	2	Zugfeder für Kupplung	Federdraht	n. Zchnng.



Nachdem uns der VEB Piko mit dem Nebenbahntriebwagen VT 135 überrascht hat, ist nun auch die neue C'C'-Diesellok erhältlich. Obwohl das Oberteil (außer der Farbgebung und den Anschriften) den bekannten belgischen und dänischen Dieselloks entspricht, ist das neue Stirnzahnrad-Getriebe doch außerordentlich beachtenswert. Das nunmehr als ungarische Diesellok erscheinene Triebfahrzeug besitzt zwei voneinander unabhängig angetriebene Drehgestelle. Die Lok läuft äußerst geräuscharm, ist sehr zugkräftig (zwei Motoren) und nimmt auch bei der niedrigsten Geschwindigkeit sicher Strom auf. Mit den beiden neuartigen Triebwerken des VT 135 und der ungarischen Diesellok ist den Konstrukteuren von Piko ein großer Wurf gelungen. Warum das letztere Triebwerk aber mit einem „alten Hut“ bedeckt wurde, ist unverständlich. Hier hat sich der VEB Piko den „Modellbahnschlager“ entgehen lassen.

Fotos: M. Gerlach, Berlin

Die neue Piko Lok

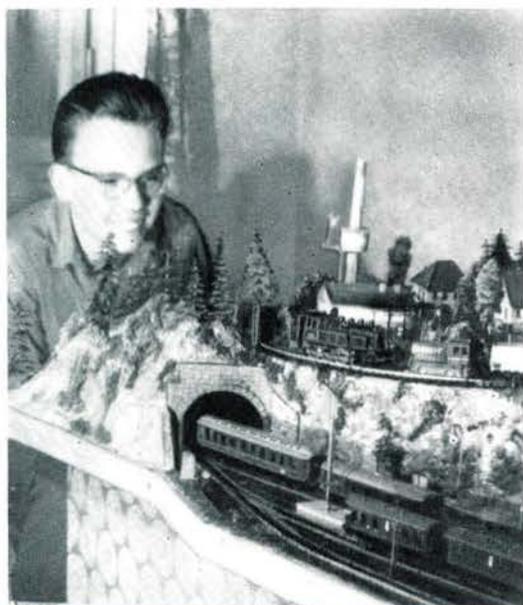




Nebenbahn- betrieb

... veranschaulicht Herr Fritz Vogtmann aus Erfurt auf seiner H0-Anlage, die $3,00 \times 2,00$ m groß und seine zweite Anlage ist. Lokomotiven und Wagen sind Industriematerial. Die schmucken Fachwerkhäuser baute Herr Vogtmann selbst. Als wir im September 1963 die Fotos erhielten, war die Anlage, mit der sich Vater und neunjähriger Sohn gemeinsam beschäftigen, nach viermonatiger Bauzeit zu zwei Dritteln fertig. Wir denken jedoch, daß auf ihr inzwischen der Betrieb vollkommen aufgenommen werden konnte.

Fotos: F. Vogtmann, Erfurt



▲ Viel Freude

... bereitet offensichtlich der Fahrbetrieb auf der $2,30 \times 1,30$ m großen H0-Anlage dem 14jährigen Jiri Zyka aus Prag, der seit acht Jahren leidenschaftlicher Modelleisenbahner ist. Jiri Zyka besitzt einen Schnellzug, einen Personenzug und einen Güterzug, die gleichzeitig auf der zweigleisigen Hauptstrecke

und der eingleisigen Nebenstrecke betrieben werden können. Im Bereich des Bahnhofs „Hohenfels“ ist die Strecke mit einem automatischen Stellwerk versehen. Etwa 25 Gebäude, die größtenteils selbst gebaut worden sind, und 200 Bäume hat unser Modellbahnfreund für die Landschaftsgestaltung verwendet.

Foto: J. Zyka