

420

JAHRGANG 13

AUGUST 1964

8

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
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



8

AUGUST 1964 · BERLIN · 13. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, Berlin W 8, Krausenstraße 17-20. Präsident: Staatssekretär und erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär: Ing. 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.).

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. **Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG WERBUNG,** Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Beetriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin NO 55, Lizenz-Nr. 1151. 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, Leningradska 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
H. O. Voigt	
Gleisabstände im Bogen	230
Neue Plastikbaukästen von Airfix ..	233
R. Wölfel	
Eine moderne Tankstelle (H0)	234
Lückenlose Gleise in Ungarn	234
Nicht mit allen Raffinessen ausgestattet	235
Modelleisenbahn im Fernsehen	235
Neues aus den TeMos-Werkstätten ..	236
T. Gumz	
Fahrstraßenschaltungen für Modellbahnanlagen (Schluß)	237
Neue Modellbahnkupplungen	238
Mitteilungen des DMV	239
G. u. G. Barthel	
Wo die Uhlen horsten	240
Das Kalenderblatt	243
Dipl.-Ing. R. Zschech	
Speisewagen auf Schmalspurbahnen	244
O. Liehr	
Empfangsgebäude in der Mark	244
O. P. Pörschmann	
Wir bauen uns eine Drehmaschine	247
Wissen Sie schon	252
Buchbesprechung	252
Ein junger Konditor	253
Sehr naturgetreu	253
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	254
M. Kinze	
Dieselelektrische Lokomotive der Baureihe BB 67 000 der SNCF	255
Post	257
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Zwei Güterzüge – bespannt mit 42er-Gütlö-Loks – stehen zur Abfahrt bereit auf der H0-Anlage unseres Lesers Kurt Zimmermann aus Berlin C 2.

Foto: K. Zimmermann

Rücktitelbild

Noch echte Dampflokatmosfera! Zwei „Rollwagen“ der Baureihe 382-3 (ex sächs. XII H 2) auf dem Güterbahnhof Karl-Marx-Stadt/Hilbersdorf

Foto: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

Ein mechanisches Stellwerk für Modelleisenbahnen
Die Fahrzeuge der ehemaligen Oldenburgischen Staatseisenbahn
Die Wiener S-Bahn

Freundschaftsvertrag – Perspektive für Jahrzehnte

Kaum ein Ereignis in jüngster Zeit hat ein so großes und anhaltendes Interesse der Weltöffentlichkeit gefunden wie der am 12. Juni abgeschlossene Vertrag über Freundschaft, gegenseitigen Beistand und Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken. Grundlage des Vertrages ist die volle Gleichberechtigung, die gegenseitige Achtung der staatlichen Souveränität, die Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten und die Prinzipien des sozialistischen Internationalismus.

Die DDR und die UdSSR verpflichten sich, für die „Beseitigung der Überreste des zweiten Weltkrieges, für den Abschluß eines deutschen Friedensvertrages und die Normalisierung der Lage in Westberlin einzutreten“. Weiterhin wird festgestellt, daß bis zum Abschluß eines deutschen Friedensvertrages die Westmächte auf Grund des Potsdamer Abkommens die Verantwortung für die Ausrottung des deutschen Militarismus und Nazismus und für die Verhinderung einer Aggression durch die Bundesrepublik tragen.

Diese Feststellung ist den Verantwortlichen in Bonn ausgesprochen peinlich. Sie haben stets behauptet, daß die Lösung der deutschen Frage lediglich Aufgabe der Siegermächte des zweiten Weltkrieges sei. Man schob das Potsdamer Abkommen vor, um einen eigenen Beitrag zur Deutschlandfrage zu umgehen. Der Moskauer Vertrag entläßt die Westmächte nicht aus ihrer Verantwortung, aber er stellt noch einmal den materiellen Inhalt ihrer Verpflichtung fest.

Im Artikel 3 des Vertrages wird ein Bekenntnis zu den Prinzipien der Vereinten Nationen, zur friedlichen Koexistenz, zur Abrüstung, zur Beseitigung des Kolonialismus und zur Regelung aller Streitfragen mit friedlichen Mitteln abgelegt.

Als Kernstück des Vertrages kann man die Artikel 4, 5 und 6 bezeichnen. „Angesichts der bestehenden Gefahr eines Aggressionskrieges“, so heißt es dort, ist „die Unantastbarkeit der Staatsgrenzen der Deutschen Demokratischen Republik einer der Grundfaktoren der europäischen Sicherheit“. Beide Seiten werden „alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um eine Aggression der Kräfte des Militarismus und Revanchismus zu verhindern“. In Übereinstimmung mit dem Warschauer Vertrag werden sich beide Staaten im Falle eines bewaffneten Überfalls sofortigen Beistand leisten. Die Maßnahmen zur Abwehr eines Angriffs werden eingestellt, wenn der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen den Frieden sichern kann. Der Artikel 6 stellt fest, daß man Westberlin „als selbständige politische Einheit“ betrachten werde.

Es ist somit eindeutig festgestellt, daß die Unantastbarkeit der DDR kein politisches Handelsobjekt ist. Die kalten Krieger vom Rhein, die glaubten, durch ihre Politik der Stärke die Sowjetunion einschüchtern zu können, so daß sie eines Tages einer Einverleibung der DDR in den westdeutschen Staat zustimmen, müssen erkennen, daß sie in einer Sackgasse stecken. Nicht minder eindeutig ist die Stellung beider Staaten zu Westberlin. Westberlin ist eine selbständige politische Einheit, und der Versuch, es „durch die Hintertür“ zum Bonner Staat zu schlagen, wird nie anerkannt werden.

Zur deutschen Frage bekräftigen beide Länder ihren Standpunkt, daß ein einheitlicher, friedliebender, demokratischer Staat nur durch gleichberechtigte Verhandlungen und eine Verständigung zwischen den beiden deutschen Staaten entstehen kann.

Schließlich sieht der Vertrag die maximale Entwicklung der wirtschaftlichen und wissenschaftlich-technischen Beziehungen zwischen den beiden Ländern vor. Es darf daran erinnert werden, daß die DDR der größte Handelspartner der Sowjetunion ist und daß an erster Stelle im Außenhandel der DDR die UdSSR steht. Der Warenaustausch zwischen den beiden Ländern hat sich seit 1950 versiebenfacht und ist heute größer als der zwischen Westdeutschland und den USA. Wenn die beiden wirtschaftlich stärksten Länder des sozialistischen Lagers ihre wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit verstärken, so wird damit ein entscheidender Schritt getan, um die kapitalistische Welt im friedlichen Wettbewerb zu überholen.

Die Dauer des Vertrages ist auf 20 Jahre festgelegt. Entsteht vor Ablauf dieser Frist ein einheitlicher, demokratischer, friedliebender deutscher Staat, so kann der Vertrag überprüft werden. Er „zementiert“ also nicht die Spaltung, wie es Bonn behauptet, das sich selbst vertraglich mit dem Aufenthalt westlicher Besatzungstruppen bis über das Jahr 2000 hinaus einverstanden erklärt hat.

Mit dem Freundschaftsvertrag ist die Perspektive der DDR für Jahrzehnte realistisch festgelegt. Er dient der Sicherung des Friedens und nimmt westdeutschen Revanchepolitikern die Illusion, sie könnten die DDR vom sozialistischen Lager isolieren und einen Keil zwischen die Sowjetunion und die DDR treiben. Je schneller man in Bonn umdenkt, um so eher wird das Verhältnis zwischen den beiden deutschen Staaten normalisiert werden können.

Der Vertrag verbindet uns noch enger mit dem Land, das dabei ist, zur stärksten Wirtschaftsmacht der Erde zu werden und dessen Aufbauwerk, die Entwicklung der kommunistischen Gesellschaft, mehr und mehr das Antlitz unseres Planeten bestimmt.

M. B.

Gleisabstände im Bogen

In meiner Betrachtung „Maßstäblich, aber nicht völlig modellgetreu“ (Heft 8/63) hatte ich auf das Verhältnis Drehzapfenabstand zu Wagenbreite hingewiesen, das für den Abstand konzentrischer Gleisbögen maßgebend ist.

Jedes Drehgestellfahrzeug nimmt im gekrümmten Gleis eine Sehnenstellung ein, die in Wagenmitte zu einem Überhang nach innen führt. Dieser Überhang wird um so größer, je breiter der Wagenkasten ist. Diese Tatsache gilt nicht nur für die Modellbahn, sondern auch für die große Eisenbahn. Der 26 m lange Wagenkasten eines modernen Reisezugwagens mit einem Drehzapfenabstand von 19 m ist mindestens 20 cm schmaler als der eines zweiachsigen Rekowagens. Das muß natürlich auch bei dem Entwurf von langen Modellwagen berücksichtigt werden, wenn diese in unverkürzter Länge gekrümmte Modellgleise befahren sollen. Erschwerend kommt bei dem Modellfahrzeug hinzu, daß die Radien unserer Modellgleisbögen maßstäblich viel zu klein sind. Wir helfen uns durch eine Vergrößerung des Gleisabstandes im Bogen und verlieren dabei an Modelltreue auf unserer Anlage!

Die Sehnenstellung langer Drehgestellfahrzeuge bewirkt aber andererseits einen Überhang der Wagenenden nach außen. Dieser ist um so größer, je weiter die Stirnwand des Wagenkastens vom Drehzapfen entfernt ist. Die Kopfform der Wagen spielt dabei ebenfalls eine Rolle. Es gibt Wagenkästen, die in voller Breite bis zur Stirnwand geführt sind und keine oder nur eine geringe Abrundung aufweisen, und solche, deren Kopfform verjüngt ist. Bei diesen kann der Überhang in Längsrichtung größer sein.

Während der MOROP-Tagung im vergangenen Jahr in Luzern wurde im Technischen Ausschuß die Frage der Gleisabstände im Bogen behandelt. Eine Festlegung auf eine zu normende Reihe von Radien wurde als zu weitgehend abgelehnt. Dagegen wurde die Notwendigkeit anerkannt, Richtlinien für eine Bemessung von Gleisabständen im Bogen aufzustellen. Herr Prof. Dr.-Ing. habil. Kurz wurde gebeten, zu diesem Zweck praktische Versuche auf Gleisbögen mit verschiedenen Radien durchzuführen. Als Testfahrzeug sollte das Modell eines Drehgestellwagens des Vorbilds mit einem Drehzapfenabstand von 18 m und einer Länge von 26,5 m über Puffer dienen; als Maßstab für Länge und Breite des Fahrzeugs wurde 1:87 festgelegt.

Auf Grund der von mir durchgeführten Voruntersuchungen wurde ich von Herrn Prof. Kurz zur Erarbeitung der Werte für die erforderlichen Gleisabstände hinzugezogen. Ein den gewünschten Abmessungen entsprechendes Fahrzeug wurde in einem zweiteiligen Schnelltriebwagen der Fa. Rivarossi gefunden (Nachbildung des TEE der italienischen Staatsbahn). Jedes Teil hat eine Länge von 315 mm; der Drehzapfenabstand beträgt 206 mm, die Breite 34 mm. Beide Wagenenden sind verschieden; das vordere Ende hat einen länger ausgezogenen Kopf mit 60 mm, das hintere 49 mm Überhang in Längsrichtung, wobei auch dieses Wagenende etwas eingezogen ist. Für die Untersuchung war nur der Ausschlag des hinteren Wagenendes zu berücksichtigen, weil das geforderte Testfahrzeug ein normaler Reisezugwagen mit normaler, verjüngter Kopfform sein sollte (Abmessungen 48 + 207 + 48 = 303 mm). Die Breite des Triebwagens war mit

Расстояния между путями в кривой

Distances of Tracks in Curve

Distances des voies en courbe

34 mm etwas zu reichlich; notwendig wären nur 32,5 bis 33 mm gewesen.

In Anlehnung an die früher von mir zeichnerisch gefundenen Werte wurden Gleisbögen aus konzentrischen Kreisen mit den Radien 380 – 440 – 500 – 560 – 615 – 670 – 725 – 780 – 830 aufgebaut und der Zwischenraum zwischen der am weitesten nach innen überhängenden Wagenmitte des einen, und dem hinteren Wagenende des anderen Wagens gemessen. Hierbei erwiesen sich die Abstände – bis auf den zwischen den Radien 380 und 440 – als ausreichend. Allerdings muß man die Frage aufwerfen, ob ein derart langes Fahrzeug noch auf Bögen mit 380 mm Halbmesser zugelassen werden dürfte. Außerdem war der Testwagen auch 1 mm zu breit. Man könnte natürlich auch den Abstand in diesem Bereich auf 62 mm erweitern und die Reihe mit 378 mm beginnen lassen.

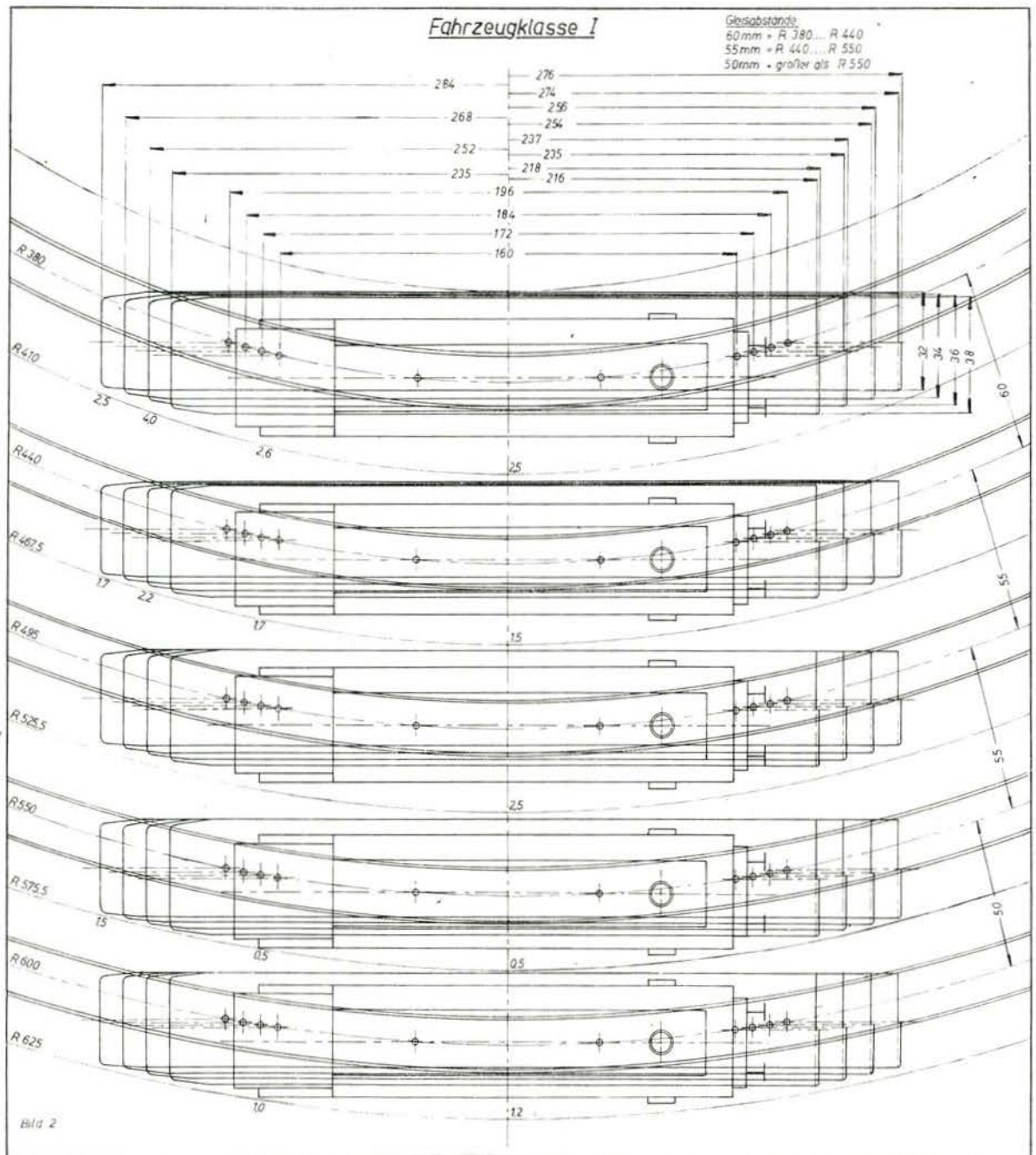
Es genügt aber nicht, zur Festlegung von Gleisabständen nur Drehgestellwagen heranzuziehen, da größere Lokomotiven den Raum auf der Außenseite des Bogens in Anspruch nehmen. Nachbildungen amerikanischer Dampflokomotiven haben durch den langen Stehkessel in Verbindung mit dem breiteren Fahrzeugprofil einen großen Überhang nach hinten, der sich auf der Außenseite der Kurve bemerkbar macht. Es wurde deshalb als weiteres Testfahrzeug eine Tenshodo-Lok, Bauart Mikado (1'D 1' mit Schleppender), im Maßstab 1:87 herangezogen. Für diese Lok ist ein Mindestradius von 508 mm vorgeschrieben.

Zur Überprüfung der durch Versuche gefundenen Mindestabstände habe ich eine zusätzliche zeichnerische Untersuchung für notwendig gehalten, um Grenzmaße für den Drehzapfenabstand und die Wagenkastenbreite zu erhalten. Hierbei habe ich auch die eben erwähnte Dampflok mit eingezeichnet. Es gibt natürlich noch größere Dampfloks als die hier genannte; besonders die großen amerikanischen Mallet-Lokomotiven werden weit größere Überhänge nach außen haben. Es wäre aber sicher nicht richtig, wegen dieser Sonderbauarten einen unnötig großen Gleisabstand im Bogen als Standardwert zu empfehlen, da die gefundenen Gleisabstände ohnehin maßstäblich zu groß sind (Bild 1).

Auf Grund der zeichnerischen Untersuchung habe ich die nachstehende Tabelle 1 aufgestellt, die darüber Aufschluß gibt, welchen größten Drehzapfenabstand ein Fahrzeug bei gegebener Wagenkastenbreite oder welche Breite der Wagenkasten bei gegebenem Drehzapfenabstand haben kann, damit eine gegenseitige Berührung im Bogen ausgeschlossen ist. Für die Länge des Wagenkastens ist die Kopfform maßgebend, wobei sich andere Werte für die Überhänge in Längsrichtung bei den Kopfformen gerade, abgerundet und verjüngt ergeben.

Tabelle 1 (Fahrzeugklasse II)

Kastenbreite	Drehzapfenabstand	Länge des Wagenkastens		verjüngt	Kopfbreite
		Kopf: gerade	abgerundet		
32	218 (19 000)	306	308	314	30
33	211 (18 350)	297	299	308	30
34	204 (17 750)	288	290	302	31
35	197 (17 125)	279	281	294	32
36	190 (16 500)	270	272	286	33
37	183 (15 920)	261	263	278	34
38	176 (15 300)	252	254	270	35



Bei Betrachtung von Bild 1 fällt auf, daß in einigen Fällen die Lok die Grenzlinie berührt oder überschneidet. Trotzdem ist ein berührungsfreier Verkehr möglich, weil der längste Wagen an der Innenseite ausreichenden Abstand zur Grenzlinie hat. Interessant ist, daß bei kleineren Bögen der lange, aber schmale Wagen den größten Überhang nach innen hat, während sich bei den größeren Radien der breitere Wagenkasten ungünstiger verhält.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Mehrzahl der Modelleisenbahner keine Fahrzeuge von extrem großen Abmessungen auf ihrer Anlage verkehren lassen, habe ich eine weitere Reihe von Gleisabständen ermittelt, deren Anwendung eine erhebliche Platzersparnis mit sich bringt. Größere Gleisabstände wirken sich auf die Breite der Anlagenplatte aus. Diese

kann aber in den meisten Fällen nicht beliebig vergrößert werden.

Zur Fahrzeugklasse I, für die Bild 2 und Tabelle 2 abgestimmt sind, gehören alle Standardfahrzeuge der Firmen Piko, Schicht, Märklin, Trix, Fleischmann, Lili-put, Kleinbahn, einschließlich der Lokomotiven. Eine Ausnahme können Nachbildungen ausländischer Drehgestellwagen bilden, wie z. B. der Doppelstockwagen „Santa Fé“ von Fleischmann. An Hand der angeführten Maße, bezogen auf Kopfform, Drehzapfenabstand und Wagenkastenbreite, ist durch Nachmessen leicht festzustellen, ob ein beliebiger Wagen noch in diese Klasse gehört. Den Wagenkästen auf dem Bild 2 wurde wiederum eine Lok gegenübergestellt. Es ist die Nachbildung der Baureihe 41, Fabrikat Fleischmann, im Breitenmaßstab 1:80.

Die gefundenen Werte für die Fahrzeugklasse I wurden durch praktische Versuche auf den angegebenen Gleisbögen überprüft und dabei Übereinstimmung mit der zeichnerischen Untersuchung gefunden (Bild 2).

Tabelle 2 (Fahrzeugklasse I)

Kasten- breite	Drehzapfen- abstand	Länge des Wagenkastens		ver- jüngt	Kopf- breite
		Kopf: gerade	abgerundet		
32	196 (17 050)	274	276	284	30
33	190 (16 500)	264	266	276	30
34	184 (16 010)	254	256	268	31
35	178 (15 490)	244,5	246,5	260	32
36	172 (14 960)	235	237	252	33
37	166 (14 440)	225,5	227,5	243,5	34
38	160 (13 920)	216	218	235	35

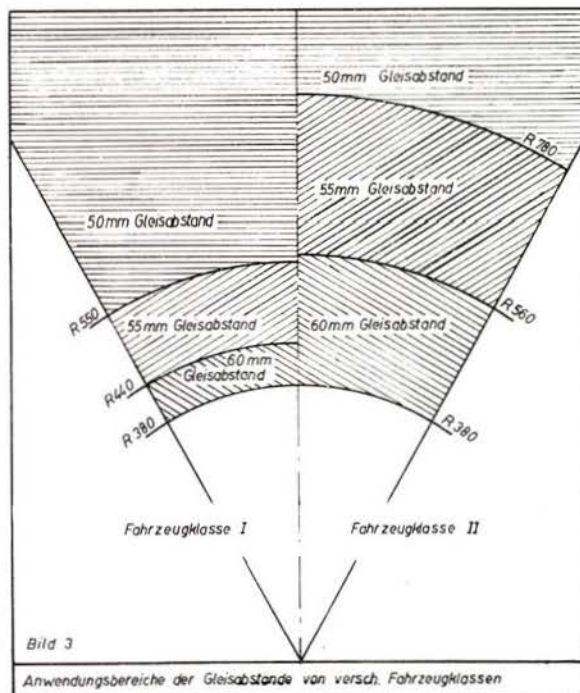
In Bild 3 sind die notwendigen Gleisabstände im Bogen für die beiden Fahrzeugklassen gegenübergestellt, wobei sich Ringflächen verschiedener Breite ergeben.

Wenn man zu einem Gleisbogen von beliebigem Halbmesser den zugehörigen „Parallelbogen“ ermitteln will, geht man in folgender Weise vor:

Für einen Gleisbogen mit beliebig gewähltem Radius gilt als Abstand zum nächstgrößeren Bogen der Zahlenwert der Ringfläche, die dem betreffenden Radius zugeordnet ist.

Für den nächstkleineren Bogen gilt der gleiche Zahlenwert, wenn dieser noch in die gleiche Ringfläche fällt. Liegt der gesuchte Bogen aber in der nächstniedrigeren Ringfläche, so ist deren Zahlenwert als Gleisabstand zu wählen.

Die Berechnung ist so einfach, daß sich Anwendungsbeispiele erübrigen. Die Errechnung des Mindestgleisabstandes ist für jeden Erbauer einer Anlage von Interesse, der mit flexiblem Gleismaterial arbeitet und mehrgleisige Strecken legen will. Im hinteren Teil der



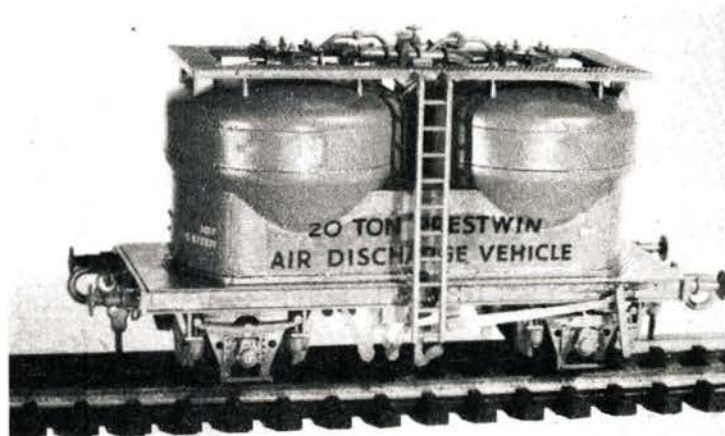
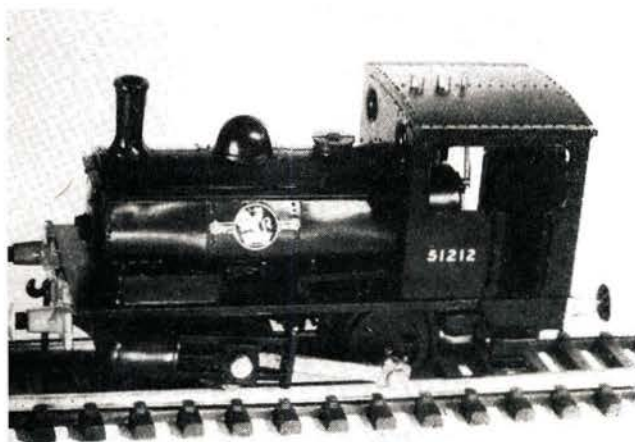
Anlage verwendet man gern kleine Radien, um an der Frontseite der Anlage möglichst große verwenden zu können. Es ist deshalb erwünscht, bei den größeren Radien den Mindestgleisabstand zu kennen, damit der Bahnkörper möglichst modellgetreu wirkt. Die Frage, welche Fahrzeugklasse genommen werden soll, muß jeder Modelleisenbahner an Hand seiner Fahrzeugbestände und der beiden Tabellen 1 und 2 selbst klären.

Neue Plastikbaukästen von Airfix

Wir können heute wieder zwei Neuheiten aus der Baukastenserie der englischen Firma Airfix vorstellen: Eine B-Tenderlok, bei der der Wasserkasten sattelförmig über dem Kessel hängt, und einen zweiachsigen Silowagen. Obwohl außerordentlich viele Teile zusam-

mengefügt werden müssen (besonders bei dem Silowagen), ist eine sehr große Paßgenauigkeit der gespritzten Teile zu verzeichnen. Wir präzisieren unsern Wunsch aus Heft 1/64 mit der Frage: Wann endlich wird unsere Modellbahnindustrie derartige Plastikbaukästen auf den Markt bringen?

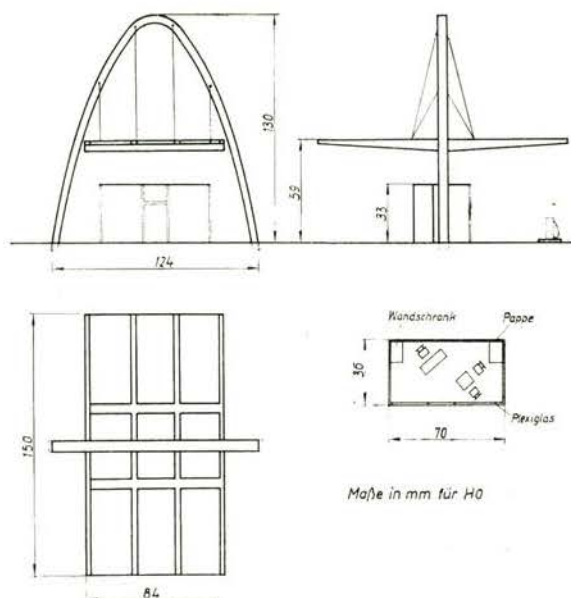
Fotos: M. Gerlach, Berlin



Eine moderne Tankstelle H0

Bei dieser Tankstelle gefiel mir die etwas eigenwillige und attraktive Form, bestehend aus einer frei aufgehängten Dachplatte über dem Tankwarthaus und der Zapfstelle, wobei die tragende Konstruktion von einem steilen Bogenträger gebildet wird. Die Maße stimmen mit dem in Hannover stehenden Original nicht überein, da ich das Modell nach einem Foto anfertigte.

Wir beginnen mit dem Bogen, der aus einer etwa 5 mm dicken Sperrholzplatte gesägt wird. Es ist zweckmäßig, den Bogenträger etwas länger auszusägen, um ihn bes-



ser auf der Anlage befestigen zu können. Das Dach schneiden wir aus mitteldicker Pappe. In der Mitte muß sie eingeritzt werden, da ja die Platte nach oben angewinkelt werden muß. Die vier Längsträger aus 3 mm Sperrholz werden auf die Dachplatte aufgeklebt, die zwei Querholme in Form von sechs Leisten dazwischengeklebt.

Beim Tankwarthaus sägen wir zuerst die Vorderwand aus dünnem Plexiglas aus, worauf mit schmalen Papierstreifen der Türrahmen angedeutet wird. Die hintere Wand, die Grundplatte und das Dach schneiden wir aus 0,5 mm Pappe. Die Seitenwände sind nur zum Teil aus Plexiglas (siehe Zeichnung). Diese Teile werden nun zusammengeklebt. Bevor das Dach aufgeklebt wird, müssen wir noch die Möbel hineinsetzen. Die Wandschränke werden aus zwei bis an die Decke reichende Pappstreifen hergestellt (die Konturen werden mit Tusche daraufgemalt). Für Tische und Stühle bastelte ich mir Stahlrohrmöbel, da sich diese aus dünnem Draht und Furnierholz leicht herstellen lassen. Nachdem wir die Möbel und vielleicht auch ein oder zwei Figuren hineingeklebt haben, wird die Dachplatte aufgesetzt. Für die Aufhängung des Daches werden in den Bogen und in die Querholme des Daches Löcher von 1 mm Ø gebohrt. Durch diese Löcher wird ein Faden gezogen, und zwar darf er nur an den Enden befestigt werden, damit jedes Seil belastet und straff ist. Die Zapfstelle erhält als Grundfläche einen dünnen Pappstreifen, der an den Enden abgerundet wird (Länge der Zapfstelle etwa 66 mm). Die Tanksäulen werden aus Holzstäbchen angefertigt; der Tankschlauch wird aus Draht an die eine Seite der Tanksäule geklebt.

Nun streichen wir noch den Bogen dunkelgrau, die Dachoberseite schwarz, die Dachunterseite hellgrau und das Tankwarthaus weiß. Die Tankstelle kann an geeigneter Stelle auf der Anlage aufgestellt werden.



Lückenlose Gleise in Ungarn

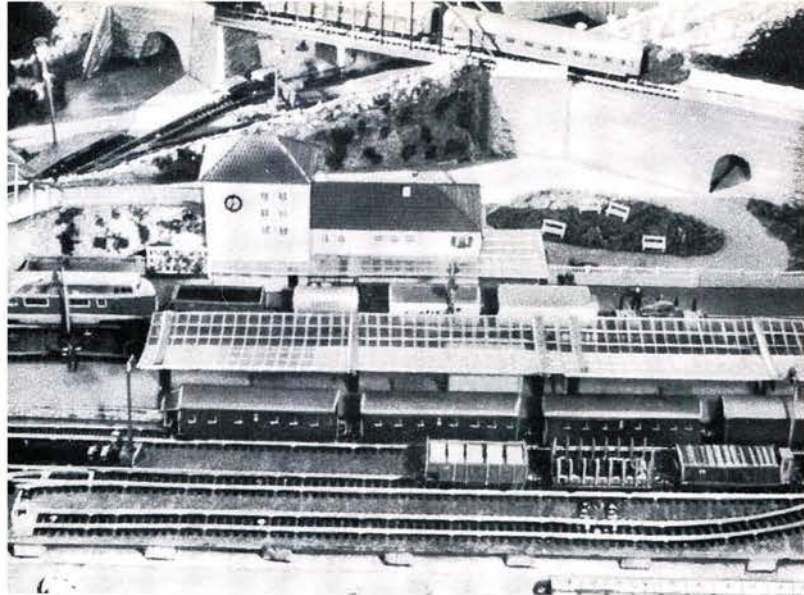
Schon vor 60 Jahren erfolgten in Ungarn die ersten Schienenschweißungen. 1904 wurden einige Gleise des Budapester Ostbahnhofs mit Schienen versehen, die auf 48, 60, 72 und 96 m Länge zusammengeschweißt waren. Außerdem wurden bereits zwei 150 m lange Gleisjoche verlegt.

Später verschweißte man auch Gleise mit einer Länge von 111 bis 200 m. Die Erfahrungen mit den verschweißten Langschienenabschnitten waren sehr günstig, jedoch wurde diese Entwicklung durch die zwei Weltkriege und deren Folgen unterbrochen, so daß eine breite Einführung lückenloser Gleise bei der MAV verhältnismäßig spät erfolgte.

Im Jahre 1956 hat man in Ungarn den ersten ungefähr 5,3 km langen lückenlosen Streckenabschnitt versuchsweise in Betrieb genommen.

Nachdem die ersten Erfahrungen mit den versuchsweise verlegten Gleisen ausgewertet waren, werden seit 1959 systematisch andere Streckenabschnitte mit lückenlosen Gleisen versehen.

Aus „OSSD-Zeitschrift“ 2/64



1

... ist die Modellbahnanlage in der Nenngröße TT unseres Lesers Karlheinz Menzel aus Senftenberg, sondern sie ist so gehalten, daß auch der neunjährige Sohn damit umgehen kann. Angeregt durch unsere Zeitschrift, begann Herr Menzel die Anlage im vergangenen Jahre aufzubauen; sie ist daher auch noch nicht vollendet. Auf einer 3,00 x 2,00 m großen Grundplatte wurden zwei eingleisige Hauptstrecken verlegt, die beide durch einen Bahnhof führen. Zum Bau der Anlage wurde ausschließlich Industriematerial verwendet. Bild 1 zeigt den mittleren Teil der Anlage mit dem Bahnhof Hirschfeld, Bild 2 die Ortschaft Tannreuth.

Fotos: Kh. Menzel



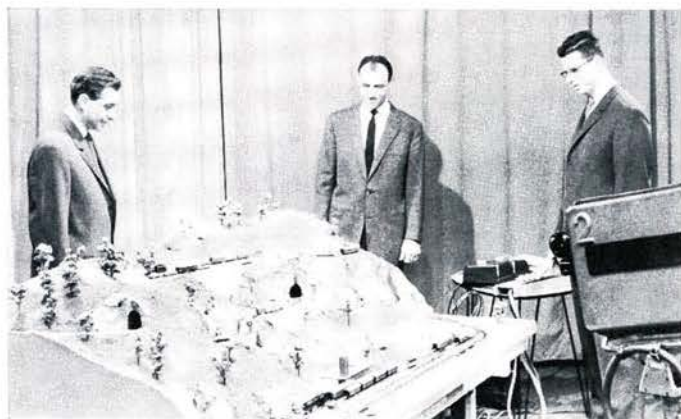
2

Speziell für das Fernsehen, für das Studio Bratislava (CSSR), wurde eine Modellbahnanlage in der Nenngröße TT gebaut. Es fehlen daher Teile der Anlage wie Figuren, Straßenfahrzeuge, feindetaillierte Bauten usw., die zur Fernsehaufnahme zu winzig sind und die Übersichtlichkeit der Anlage mindern würden. Auf der 2,30 x 1,30 m großen Anlage wurden 35,30 m Gleis und 17 Weichen verlegt und über 250 m Schaltdraht benötigt. Durch 20 voneinander isolierte Blockabschnitte ist es möglich, gleichzeitig fünf Züge verkehren zu lassen.

Auf der Anlage sind keine Signale vorhanden; das war Absicht, denn es wurde bei der Übertragung die Frage gestellt: Was fehlt wichtiges auf unserer Anlage? Über 200 Zuschriften binnen einer Woche zeigten das rege Interesse der Öffentlichkeit. Die Anlage wurde in knapp drei Wochen fertiggestellt. Nach der Sendung wurde sie dem dortigen Haus der Pioniere geschenkt, wo sie mit Signalen und anderen Bauten ausgestattet wird.

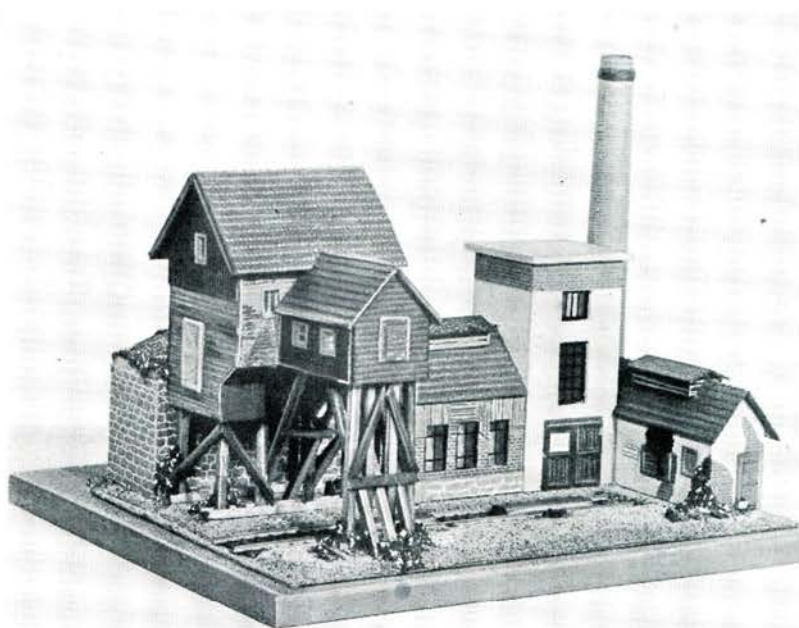
Auf den Bildern ist der relativ große Höhenunterschied ersichtlich, den die Züge zu bewältigen haben. Die Felsen, in die das Tunnelportal gemeißelt ist, sind echt und in Gipslager eingesetzt. Die Bäume und Sträucher sind aus grünem Schaumgummi hergestellt. Während der Sendung stehen an der Anlage (von links nach rechts): Der Autor der Fernseh-sendung Dipl.-Ing. Ivan Nepřas, der Vorsitzende der Zentralen Modellbauersektion der CSSR Emerich Brychta und der Konstrukteur der Anlage Ing. Peter Stahl.

Fotos: D. Selecký, Bratislava



Neues aus den TeMos- Werkstätten

Fotos: M. Blank, Köthen/Anhalt



2



Die hier gezeigten H0-Neuentwicklungen aus den TeMos-Werkstätten (Herbert Franzke KG, Köthen/Anhalt) sind nun auch schon teilweise im Handel erhältlich. Diese Entwicklungen konnten wir auf der Frühjahrsmesse besichtigen und uns dort von der einwandfreien Qualität überzeugen.

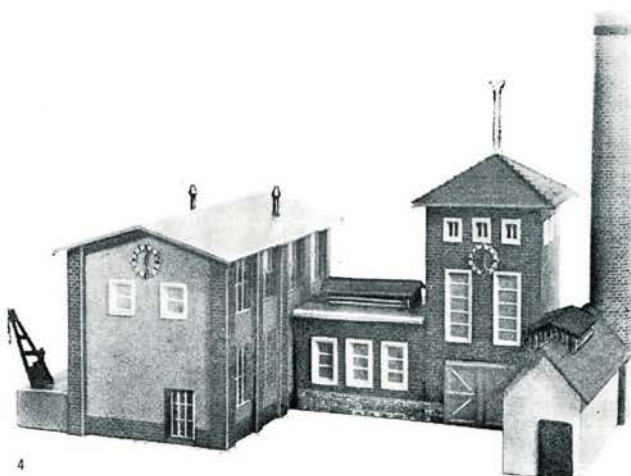
Bild 1 Ein Schotterwerk mit elektromagnetischer Beladeeinrichtung. Das Modell wird im Hintergrund noch durch einen Felsen aus geschäumtem Polystyrol (Firma Scheffler KG) vervollständigt. Die Auslieferung soll im September erfolgen.

Bild 2 Turmstellwerk Stw 1

Bild 3 Ein Brückenstellwerk in sehr geschmackvoller Ausführung

Bild 4 Eine komplette Fabrikanlage

3



4