

420
JAHRGANG 14

JANUAR 1965

1

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN • EINZELPREIS MDN 1,-

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



1

JANUAR 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. 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: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelyn Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, 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, 1055 Berlin, 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. 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, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
5 Jahre transpress VEB Verlag für Verkehrswesen	2
H. Köhler	
Nachtdienst zu Silvester	3
Kleinigkeiten vom Vorbild	4
Dr. P. Hübsch	
Der Weimar-Lader	5
H0-Kleinbahnanlage in Spurweite TT	7
Nebenbahn in TT	7
Keine Straßenbahnen	8
Eine Fahrt mit der Pioniereisenbahn	8
W. Nagel	
Wissenswertes von Kleinstspurweiten	9
H. Voigt	
Neue Bahnbauprojekte	10
P. Wagner	
Umbau von Schnellzugwagen der Nenngröße TT	12
F. Rust	
Gummilagerung für Modelllokomotiv-Radsätze	13
Neue Anschriften an Reisezugwagen ..	19
Gleisplan des Monats (TT und H0) ..	20
Ellok 1067 01 der ÖBB mit elektrohydraulischem Antrieb	21
P. Standke	
Die feuerlose Dampflokomotive	22
Buchbesprechung	23
Wissen Sie schon	24
Neue Wagen von Piko	24
Lokomotivbild-Archiv	24
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	25
Wir stellen vor: Märklin E 94	26
H. Siegel	
Dampflokomotive der Baureihe 98° ..	27
H. Weber, H. Mees	
Spezialautotransport bei den Canadian National Railways	28
Der Bahnhof Sangerhausen / Harz	29
Leserbriefseite	30
W. Messerschmidt	
Die Eisenbahnen Griechenlands	31
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Es ist kaum zu glauben, daß der gezeigte Ausschnitt zur Modelleisenbahn-Lehranlage von Herrn Fritz Rust, Potsdam-Neuer Garten, gehört. Jedes Stück auf dieser einmaligen Anlage ist Handanfertigung, wie zum Beispiel das Empfangsgebäude, dessen Dachziegel von Herrn Rust eigenhändig ausgeschnitten wurden.
Foto: Archiv

Rücktitelbild

„Auf nach Oberwiesenthal“ – so könnte man ausrufen beim Anblick dieser schneebedeckten Landschaft mit der Drahtseilbahn in Oberwiesenthal. Sicher werden auch viele Modelleisenbahner für einige Zeit ihre Anlage ein bißchen einstauben lassen und sich mit oder ohne „Bretter“ den Freuden des Winters widmen. In diesem Zusammenhang wünscht die Redaktion allen Lesern ein friedliches und erfolgreiches Jahr 1965.
Foto: Illop, Leipzig

In Vorbereitung

Bauanleitung für eine einfache TT-Kreuzungsweiche
Ein einfaches Gleisbildstellwerk
Die Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn

Jetzt hat die Modellbahnindustrie das Wort!

Viele Hunderte Modelleisenbahner haben der Redaktion in den vergangenen Monaten ihren Wunschzettel zugeschickt. In mehreren Spezialverkaufsstellen wurden Kunden nach den Modellbahnwünschen befragt, und auch in Arbeitsgemeinschaften des DMV sind Forderungen an die Industrie diskutiert worden.

Die Mehrzahl aller Modelleisenbahner stellt keine überstüpften Forderungen an die Industrie. Nach unserer Einschätzung besitzen wir alle Voraussetzungen, um nach und nach die geforderten Modelle auf den Markt bringen und auch mit den entsprechenden Stückzahlen absetzen zu können. Die Zeit, wo alles gekauft wurde — weil ein entsprechender Nachholebedarf vorhanden war — ist jedoch vorbei. Modellbahnfirmen, die aller zwei Jahre ein neues Modell herausbringen und dann glauben, dieses Modell über viele Jahre hinaus in sehr großen Stückzahlen absetzen zu können, wird es hoffentlich bald nicht mehr geben. Zumal, wenn Modelle entwickelt werden, die die Kundschaft nicht verlangt hat.

Selbstverständlich wissen die Modelleisenbahner, daß der Export eine wichtige Rolle spielt. Man kann aber nur das exportieren, was nicht schon in guter Qualität und zu günstigen Preisen auf dem in Aussicht genommenen Markt vorhanden ist. So gesehen, dürften ausgesuchte „Kostbarkeiten“ in hervorragender Qualität, mit sicherer Funktion und zu annehmbaren Preisen Exportchancen haben. Solche Modelle werden aber auch immer im Inland interessant sein.

Ein Betrieb, wie der VEB Piko beispielsweise, sollte in einem Jahr wenigstens ein oder zwei neue Triebfahrzeuge herausbringen. Das ist nicht zuviel verlangt und auch niemand wird erwarten, daß der Betrieb schon ein halbes Jahr vorher das Modell genau bekannt gibt. Damit würde sich das Werk ja Exportchancen nehmen, sollte nämlich eine andere Firma das in Aussicht genommene Modell schneller realisieren können. Viele Modelleisenbahner, die uns schrieben, interessieren sich auch nicht für die Entwicklungszeit. Diese Zeit ist eine Angelegenheit der Industrie. Gesichert muß aber sein, daß eine gewisse Anzahl neuer Modelle in einem Jahr erscheint. Es gibt so etwas wie einen „soliden Ruf“ verschiedener Firmen. Nehmen wir hier als Beispiele Auhagen, OWO oder Piko mit dem Güterwagensortiment. Von diesen Firmen weiß der Modelleisenbahner, daß sie regelmäßig zu den Messen etwas Neues vorstellen und auch die ausgesuchten Modelle in der Mehrzahl geheimen Wünschen entsprechen. Bei anderen Firmen ist der Modelleisenbahner aber nie ganz sicher vor den „Überraschungen“. Wie schrieb uns doch Herr Helmut Möller aus Bad Langensalza: „In dem einen Ohr glaubt ein großer Kreis von Modelleisenbahnern endlich eine 38er-Lok reinfahren zu hören und aus dem anderen Ohr kommt glücklich eine belgische heraus.“? Nur wer Marktforschung betreibt und bedarfsgerecht produziert, wird auch seine Käufer finden. Das ist die ganze Wahrheit in einer Nußschale!

Damit sind wir nun auch bei den Wünschen angelangt. Es gab bei unserer Leserumfrage keine besonderen Überraschungen. Die folgenden Aufstellungen sind oft-

mals bekannt gegeben worden und sollten, mit einem Erledigungsvermerk versehen, eigentlich schon abgelegt sein.

Bei den Triebfahrzeugen rangiert an erster Stelle die Lok der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (ex preußische P 8), ihr folgen die Baureihen 01 oder 03, 22 (ex DR 390-2, ex preußische P 10), 41, 44, 50 Reko, 52, 55²⁵⁻⁵⁶ (ex preußische G 8¹), 58³⁰ (ex DR 58¹⁰⁻²¹, ex preußische G 12), 78⁰⁻⁵ (ex preußische T 18), und 89⁷⁰⁻⁷⁷ (ex preußische T 3).

An neuen Elloks werden gefordert:

E 11/E 42, E 44 (Reko), E 94, E 04, E 18 oder E 19, E 251.

An neuen Dieselloks werden gefordert:

V 15, V 60, V 100, V 180 (als B'B'- und C'C'-Lok), V 75.

An neuen Triebwagen werden gefordert:

Schienenbus (zwei- und vierachsiger), ETA 177, Schnelltriebwagen der Bauart „Hamburg“ und der Triebwagenzug „Roter Dessauer“.

Darüberhinaus gibt es noch eine Vielzahl vereinzelter Wünsche, die hier aber nicht angeführt werden sollen. Gelingt es der Modellbahnindustrie, die genannten Modelle in absehbarer Zeit herauszubringen, dann ist ja schon ein großer Schritt getan.

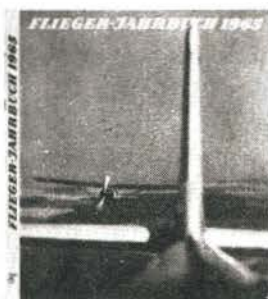
Mit dem Güterwagenprogramm in der Nenngröße H0 sind die Modelleisenbahner zufrieden. Es werden lediglich noch Spezialwagen (Eisenbahnkranzug u.ä.) gewünscht und ein besserer Materialeinsatz (schlagfeste Plaste) sowie Stahlräder und eine funktionssichere Kupplung.

Bei den Reisezugwagen werden die neuen Typ B-Wagen gefordert, die Rekowagen aller Ausführungen (zwei-, drei- und vierachsiger) und eventuell verkürzte Wagen (im Maßstab verkürzt). Einige „old-timer“-Wagen würden dann das Sortiment vervollständigen. Weniger gefragt sind ausländische Reisezugwagen. Ein großer Wunsch sind jedoch gut detaillierte Reisezuggepäckwagen (eventuell als Post-Gepäckwagen). Bei den vierachsigen Wagen ist unbedingt die Fahreigenschaft zu verbessern, wie überhaupt die Funktionssicherheit aller Triebfahrzeuge aller Hersteller verbessert werden müßte (langsames Anfahren, sichere und geringe Stromaufnahme, kein Rucken, geräuscharmer Lauf, geringe Wartung, hohe Leistung, verbesserte Kuppeleigenschaften).

Es gibt bis heute noch keinen idealen Weichenantrieb (kleiner, mit Endabschaltung und Rückmeldung). Das Piko-Gleismaterial ist völlig überarbeitungsbedürftig und zu lückenhaft (doppelte Kreuzungsweichen, Bogenweichen usw.).

In allen Modellbahnbetrieben werden sicher Perspektivpläne mit spezifizierten Aufgaben vorhanden sein. Es dürfte also nicht schwerfallen, auf die Wünsche der Modelleisenbahner zu antworten. Wie eingangs schon gesagt, erwarten wir nicht, daß Betriebsgeheimnisse gelüftet werden. Aber die Firmen wie Piko, Zeuke, Gützold, Schicht, Herr, OWO, Auhagen usw. sollten an dieser Stelle den Modelleisenbahnern sagen, ob sie etwas und wieviel sie in der nächsten Zeit zu erwarten haben. Wir dürfen gespannt sein, welche Firma zuerst antwortet.

Gerlach



5 Jahre Transpress-Verlag

Am 1. Januar 1965 konnte der „TRANSPRESS-Verlag“ auf sein fünfjähriges Bestehen zurückblicken. Das ist an sich kein stattliches Alter, aber doch Grund genug, Rückschau zu halten und auch etwas in die Zukunft zu blicken.

Aus dem Verlag „Die Wirtschaft“ hervorgegangen, machte der neu gebildete Verlag mit einigen Redaktionen und einer bescheidenen Buchproduktion seine ersten Schritte. Während 1960 nur fünf Monatszeitschriften zum Verlagsprogramm zählten und 21 Buchtitel (meistens Broschüren) veröffentlicht wurden, gibt der Verlag jetzt elf Zeitschriften und jährlich etwa 50 Buchtitel heraus. Insgesamt hat der Verlag bisher 238 Buchtitel mit der beachtlichen Auflage von 4 270 000 veröffentlicht.

Das Eisenbahnwesen spielt entsprechend seiner Bedeutung innerhalb des gesamten Verkehrswesens im „TRANSPRESS-Verlag“ eine dominierende Rolle. Die Wochenzeitung „Fahrt frei“, die drei Zeitschriften „Der operative Dienst“, „Signal und Schiene“ und „Schienenfahrzeuge“ (früher „Die Werkstatt“), der im In- und Ausland beliebte „Modelleisenbahner“ sowie ein breites Fachbuchangebot dienen der Information, der Qualifizierung und auch der sinnvollen Freizeitgestaltung der Eisenbahner aller Dienstzweige und der am Eisenbahnwesen Interessierten.

Bei Gründung des Verlages war das Fachbuchangebot für das Eisenbahnwesen sehr lückenhaft und der Nachholebedarf daher erheblich. Heute gibt es eine ganze Reihe von wesentlichen Veröffentlichungen, vor allem für die Dienstzweige Betrieb und Verkehr und Maschinenwirtschaft sowie nicht zuletzt für das Modellbahnwesen. Genannt seien hier das Berufsschullehrbuch für den BuV-Facharbeiter (Teile 1 bis 3), dessen 3. Auflage 1965 erscheint, sowie die Fachschullehrbücher „Eisen-

bahnbetriebslehre“ (Band 1 und 2) von Hermann Hahn und „Reiseverkehr“ von Marz/Menzer. Das dreibändige Hochschullehrbuch „Verkehrsströmungslehre“ von Prof. Dr.-Ing. Potthoff dürfte einmalig in seiner Art und führend in der Eisenbahnbetriebswissenschaft sein.

Der Traktionsumstellung bei der Deutschen Reichsbahn tragen Veröffentlichungen wie Deinert „Elektrische Lokomotiven“ (2. Auflage erscheint 1965), Kunicki „Kraftübertragungsanlagen der Dieseltriebfahrzeuge“ (2. Auflage erscheint 1965), Kohls „Elektrik der Dieseltriebfahrzeuge“ und Schwerin „Hilfseinrichtungen der Dieseltriebfahrzeuge“ (erscheinen beide 1965) Rechnung. Die verschiedenen Einzelveröffentlichungen über die Dieseltriebfahrzeuge werden etwa 1967 zu einem „Leitfaden des Dieseltriebfahrzeugdienstes“ zusammengefaßt. Da die Dampflokomotive auch in den nächsten Jahren einen wesentlichen Anteil an der gesamten Zugförderung haben wird und demzufolge auch noch Dampflokomotivführer und -heizer ausgebildet werden, hat das umfassende Werk „Die Dampflokomotive“ (1965) erscheint die 2. Auflage) guten Anklang gefunden. Die beiden Lokomotivarchive – „Für unser Lokarchiv“ von Gerlach und „Archiv elektrischer Lokomotiven“ von Bälzold/Fiebig – sind weit über die Grenzen unserer Republik bekannt und vor allem für die Modelleisenbahner beliebte Nachschlagewerke geworden. Diese Archivreihe wird 1965 durch das „Güterwagen-Handbuch“ von Köhler/Menzel und 1966 durch das „Triebwagen-Archiv“ von Zschoch ergänzt. In diesem Zusammenhang sollen auch Werke wie Fromm „Bauten auf Modellbahnanlagen“ und Gerlach „Modellbahnanlagen“ (1965 erscheint die 2. Auflage) nicht ungenannt bleiben. Das ebenfalls 1965 erscheinende „Modellbahn-Handbuch“ von Gerlach dürfte sich ebensolcher Beliebtheit erfreuen wie die „Modellbahnanlagen“.



HANS KOHLER, Erfurt

Nachtdienst zu Silvester

Es ist schon einige Jahre her, als zwischen Erfurt und Saalfeld ein Nachtzugpaar verkehrte. Eigentlich fuhren wir Erfurter diese Nachtzüge recht gern, schon deshalb, weil es ein verhältnismäßig kurzer Dienst war und die Züge mit ihren jeweils vier oder fünf Wagen für unsere 01-Lokomotiven keine große Anstrengung bedeuteten. Dazu hielten sie nur an wenigen Bahnhöfen, so daß bei glatten Durchfahrten immer die Möglichkeit bestand, die starken Steigungen zu dem Kamm des Thüringer Waldes bei Singen mit genügendem Schwung anzufahren.

Das Zugpaar verkehrte täglich, und so mußte es also auch in der Silvesternacht gefahren werden. Nach dem Dienstplan 03 fiel das Los auf mich und meinen Heizer Hans Kunze.

Im alten Jahr hatten wir den E 282, so hieß der Eilzug, zum letzten Mal nach Saalfeld gebracht. Nach dem Drehen kurz vor Mitternacht setzten wir die Lok bereits wieder an den Zug, der als E 283 zurückfuhr. In der Stadt hörte man hier und da schon vorzeitige Raketen starten und „Kanonenschüsse“ donnern, und einige frühzeitig Alkoholisierte besangen vor dem Bahnhof die Waldeslust. Auf dem Bahnsteig war es leer. Ein einziges Gepäckstück hatte der Ladeschaffner in den Gepäckwagen geschoben und danach den Bahnsteig wieder verlassen. Dampf der Zugheizung, dessen Durchströmen auch bald an mehr oder weniger großen Dampfschwaden bis zum Zugende sichtbar wurde und am Bahnsteig das bekannte Zischen hören ließ. Der Zugführer gab mir den Bremszettel und meldete, daß kein Reisender im Zuge sei. Im letzten Augenblick, als wir bereits die Bremsprobe beendet hatten und das Ausfahrtsignal „Fahrt frei“ zeigte, kam noch ein Reisender die Treppe heraufgehasst und knallte nach der energischen Aufforderung der Aufsicht: „Einsteigen, bitte!“, die Wagentür hinter sich zu.

Wie sich dann später herausstellte, war unser Fahrgast ein Krankenhausarzt, der es an diesem Tag vermeiden hatte, seinen eigenen Wagen zu benutzen.

So fuhren wir eine halbe Stunde vor dem Jahreswechsel in Saalfeld ab. Es gab fast kein Haus in Saalfeld und den umliegenden Dörfern, wo nicht wenigstens ein Fenster erleuchtet gewesen wäre. Blitze von abgeschossenen Feuerwerkskörpern bildeten die Umrahmung. Zwanzig Minuten vor Mitternacht fuhr ich nach zwei Minuten Aufenthalt in Bad Blankenburg ab, wo unser einziger Fahrgast den Zug verlassen hatte. Auf

der kurvenreichen Bergfahrt, die hier beginnt, bohrte sich unser Zug in den Thüringer Wald hinein. Acht Minuten noch bis zum Jahreswechsel; wir fuhren durch Rottenbach und nahmen Anlauf für die nun beginnende größte Steigung der Strecke. Nebenher verläuft die Landstraße Blankenburg–Stadtilm, eine ebenso kurvenreiche wie interessante Gebirgsstraße. Sie verbindet die Fernverkehrsstraßen 87 und 88.

Bevor unsere Strecke in den hohen Fichtenwald hineinstößt, umgeht sie in großem Bogen die Ortschaft Milbitz. Ihre Bewohner hatten teilweise die Fenster offen stehen, vor dem Gasthaus stand eine Traube feuchtföhlicher Menschen und im Kirchturm brannte Licht, da sich der Glöckner schon mit der Uhr in der Hand auf das Neujahrsläuten vorbereitete.

Noch bevor jedoch der erste Glockenschlag ertönte, umgaben uns zu beiden Seiten hohe Fichten. Diese ehrfurchtgebietenden Riesen sahen aus wie in jeder anderen Nacht. Das Spitzenlicht strahlte die Vordermänner ein wenig an, die anderen verbargen sich in der Dunkelheit.

Noch zwei Minuten bis zur Stunde 0.00 des neuen Jahres. Paulinzella. Die Aufsicht grüßte herauf. Vom Ort war nicht viel zu sehen, er liegt teilweise versteckt hinter den Bäumen.

Noch eine Minute. 35 km/h zeigte der Tachometer. In einer Rechtskurve geht es weiter bergwärts. Die Landstraße schlängelt sich erneut an den Bahnkörper heran, nur liegt sie etliche Meter tiefer.

Eben wollte ich meinem Heizer ein „Prosit Neujahr“ zurufen, wie ein Jahr zuvor, wo wir im Bahnhof Bitterfeld standen und den 5508 erwarteten, als ich unter mir auf der Straße einen Lkw erkannte. Wir fuhren etwas schneller als dieser und kamen rasch mit ihm auf gleiche Höhe. Es mögen wenige Sekunden nach 0.00 Uhr gewesen sein – Uhren gehen zumindest nicht sekunden genau –, so war jetzt der richtige Augenblick gekommen, um durch einen Pfiff mit der Tieftonpfeife den Neujahrsgruß abzugeben. Kaum war sie verstummt, als uns von der Straße her ein „Tüt... Tüt... Tüt...“ entgegenklang.

Mein Heizer und ich beglückwünschten uns zum Neuen Jahr, und sicher taten es unsere beiden Lkw-Kollegen ebenfalls. Nun bog der „H 6“ nach rechts ab, während wir die letzten Meter bis zum Gipfelpunkt Bahnhof Singen und zugleich die ersten Meter im neuen Jahre bezwangen.



Kleinigkeiten vom Vorbild

Am Vorbild dieser Eisenbahnbrücke kann man vieles erkennen, was für den Brückenbau auf der Modellbahnanlage wichtig sein könnte. Der 650 m lange Viadukt überspannt den Stadtteil Leipzig-Wahren und gehört zum Leipziger Güterring.

Bild 1 Im Vordergrund rechts ist die Brücke geteilt; der Abzweig rechts führt in Richtung Halle. Vom westlichen Teil des Leipziger Güterringes kommt soeben ein Zug.

Bild 2 Deutlich ist die Befestigung eines Längsspannwerkes außerhalb des Brückenprofils zu erkennen.

Bild 3 Der Signalmast und die Signalbühne sind ebenfalls außerhalb des Brückenprofils angebracht.

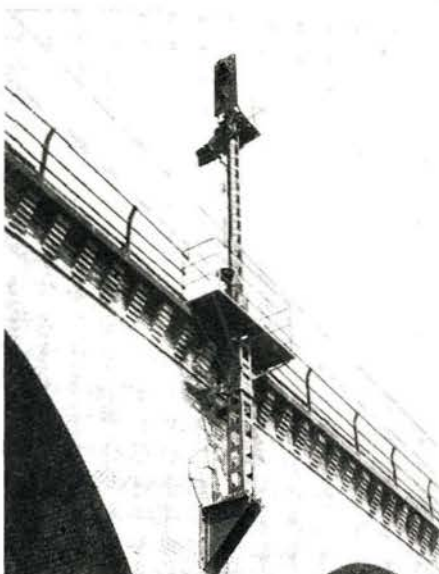
Bild 4 Die Flügelmauer stützt das Brückenende seitlich ab.

Fotos: G. Illner, Leipzig

2



3



4



DER WEIMAR-LADER

Ich möchte heute ein kleines Fahrzeug vorstellen, das auf unseren Modellbahnanlagen vielfältig eingesetzt werden kann. Es handelt sich um den selbstfahrenden Lader, der vom Mährescher-Werk im Weimar (jetzt Weimar-Werk) hergestellt wird. Durch die beschränkten Platzverhältnisse tragen unsere Bahnhöfe meist Dorf- oder höchstens Kleinstadtcharakter. Nicht immer werden alle Wagen auf der Anlage rollen; öfters bleiben auch einige Wagen auf dem Bahnhof abgestellt. Hier kann man dann auf dem Freiladegleis neben einen mit Kohle beladenen 0-Wagen den Weimar-Lader setzen, der die Kohle auf den Anhänger eines Famulus-Radschleppers umlädt. Ein andermal kann Schotter von einem Niederbordwagen entladen werden, oder der Lader wird zu Erarbeiten auf einer Baustelle eingesetzt. Der Bauplan wird interessierten Modelleisenbahnern den Nachbau des Weimar-Laders leicht ermöglichen. Der Lader setzt sich aus folgenden Baugruppen zusammen: 1. Maschinenkasten, 2. Führerhaus, 3. Unterwagen, 4. Ausleger, 5. Greifer.

Maschinenkasten, Führerhaus und Unterwagen werden aus Pappe hergestellt. Die Fenster des Führerhauses hinterklebt man vor dem Zusammenbau mit Zellophan. Der Unterwagen wird aus den Teilen 15 und 16 zusammengeklebt. Zwischen die beiden Träger 15 kommen vorn und hinten zwei Leisten (Teil 17). Von einem handelsüblichen Anhänger zum Famulus-Radschlepper habe ich die Räder genommen. Sie können aber auch aus Pappscheiben von 9 mm $\varnothing$ zusammengeklebt und etwas abgerundet werden. Für den Ausleger verwendete ich grünes kunststoffisoliertes Kabel, das etwas steif sein muß. An beiden Enden der Längsholme isolierte ich einige Millimeter ab. Die abisolierten Enden

des zusammengeklebten Auslegers wurden auf der Seite nach dem Führerhaus hin um 90° nach innen umgebogen und am Teil 1 mit Agol o. ä. festgeklebt. An der Spitze des Auslegers dienen die kurzen abisolierten Kabelenden zur Führung für das Seil des Greifers.

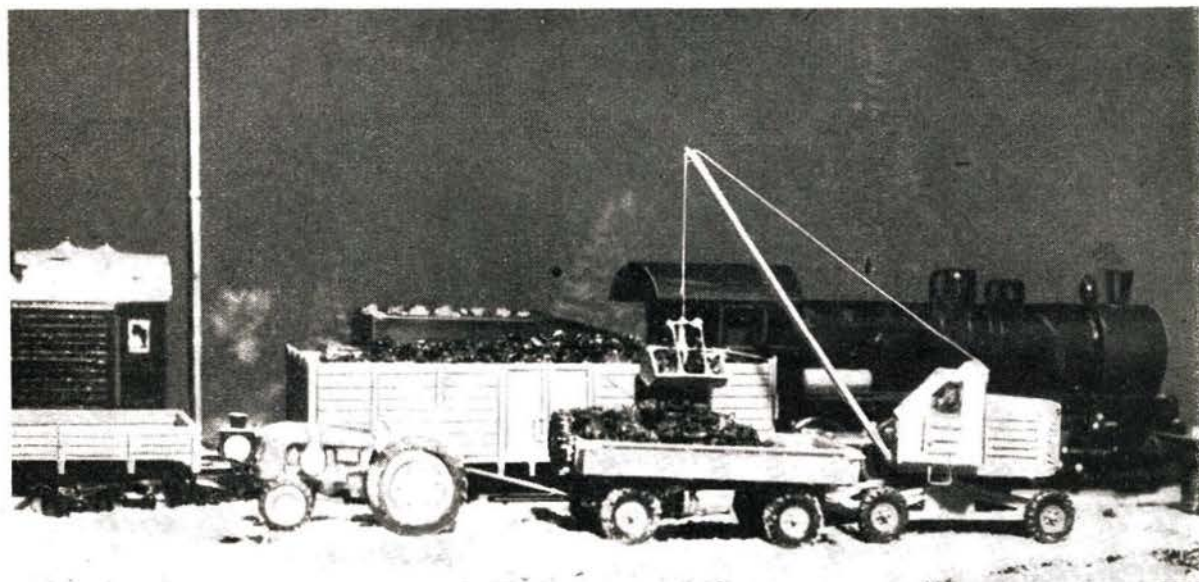
Für den Anstrich kann man grüne Plakatfarbe verwenden. Eventuell bringt man an den hinteren Kanten des Maschinenkastens noch schwarz-gelbe Warnstreifen an.

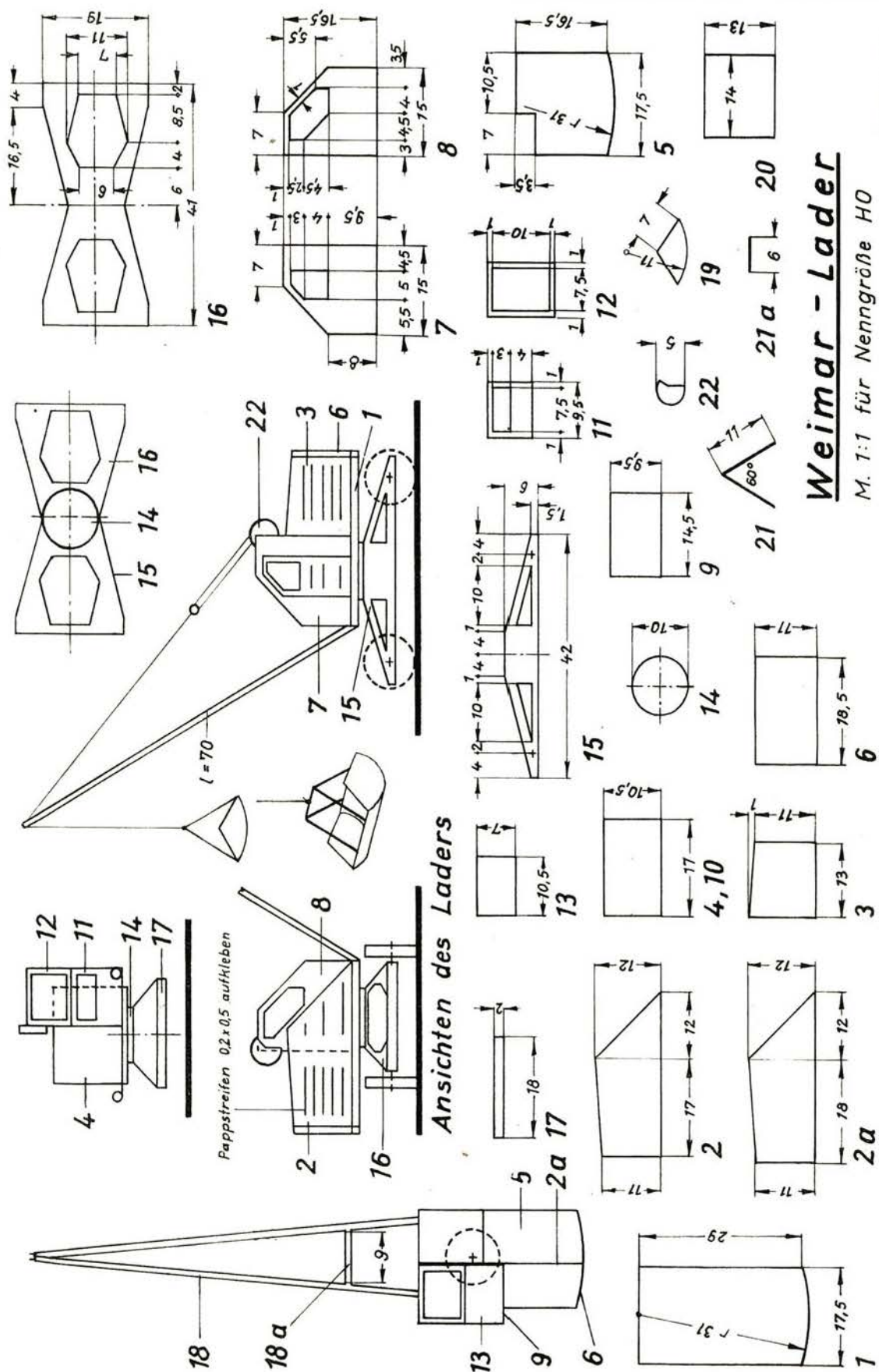
Stückliste

Teil-Nr.	Benennung	Stückzahl	Werkstoff	Abmessungen (mm)
1	Maschinenkastenboden	1	Pappe	2,0
2	Maschinenkastenseite, rechts	1	Pappe	0,5
2a	Maschinenkastenzwischenwand	1	Pappe	0,5
3	Maschinenkastenseite, links	1	Pappe	0,5
4	Maschinenkastenvorderwand	1	Pappe	0,5
5	Maschinenkastendach	1	Pappe	0,5
6	Maschinenkastenhinterwand	1	Pappe	0,5
7	Führerhausseitenwand, links	1	Pappe	0,5
8	Führerhausseitenwand, rechts	1	Pappe	0,5
9	Führerhausboden	1	Pappe	1,0
10	Führerhausrückwand	1	Pappe	0,5
11	Führerhausvorderwand	1	Pappe	0,5
12	Führerhausvorderwand, schräg	1	Pappe	0,5
13	Führerhausdach	1	Pappe	0,5
14	Drehkranz	1	Pappe	1,0
15	Unterwagenlängsträger	2	Pappe	1,0
16	Chassisplatte	1	Pappe	0,5
17	Querholm	2	Holz	2,0x2,0
18	Ausleger-Längsholm	2	Kabel	1,5 $\varnothing$
18a	Ausleger-Querstrebe	1	Kabel	1,5 $\varnothing$
19	Greiferseitentell	2	Pappe	0,5
20	Greiferboden	1	Pappe	0,5
21	Greiferstreben	2	Draht	0,5 $\varnothing$
21a	Greiferstrebe	1	Draht	0,5 $\varnothing$
22	Seilrollkasten	1	Pappe	1,0

Der Weimar-Lader bei der Arbeit

Foto: Verfasser





H0-KLEINBAHNANLAGE IN SPURWEITE TT

Ein Erzgebirgsmotiv hat Herr Kurt Schuster aus Bad Freienwalde/Oder für seine $1,80 \times 1,35$ m große Kleinbahnanlage gewählt, die im Maßstab 1 : 87, jedoch für 12 mm Spurweite gebaut ist. Schienen und Weichen sind von der Firma Zeuke & Wegwerth KG. Elf einfache Weichen wurden eingebaut. Trotz der verhältnismäßig einfachen Streckenführung kann ein abwechslungsreicher Zugverkehr durchgeführt werden. Für die Landschaftsgestaltung wurden nur Auhagen-Baukästen verwendet; alle Laubbäume sind selbst gebaut. Die Landschaft zeigt viele einzelne Motive.



Fotos: K. Schuster

Nebenbahn in TT

Die Anlage unseres Lesers Manfred Franz aus Leipzig beinhaltet eine Nebenbahn, die von einer Hauptbahn abzweigt und zu einer kleinen Stadt im Mittelgebirge führt. Die Hauptbahn wurde jedoch aus Platzmangel nicht dargestellt. Auf dem Wartegleis vor dem Lokbahnhof ist gerade die V 200 für die Rückfahrt eines Ne bereitgestellt worden. Andere Züge werden mit Loks der BR 81 bespannt.

Die Anlage ist $1,50 \times 0,90$ m groß und in zwei Stromkreise (Bahnhof und Strecke) eingeteilt. Die Strecke ist nochmals in zwei Blockabschnitte unterteilt, so daß gleichzeitig drei Züge verkehren können.

Foto: Ing. M. Franz



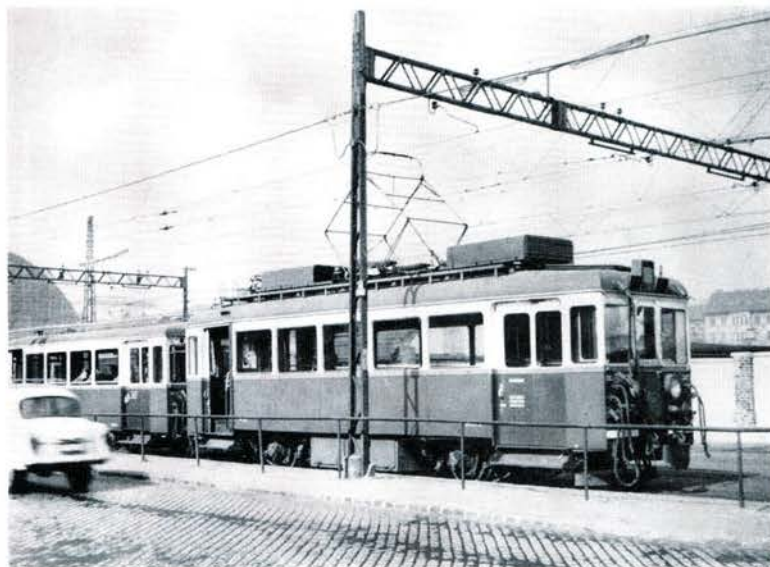
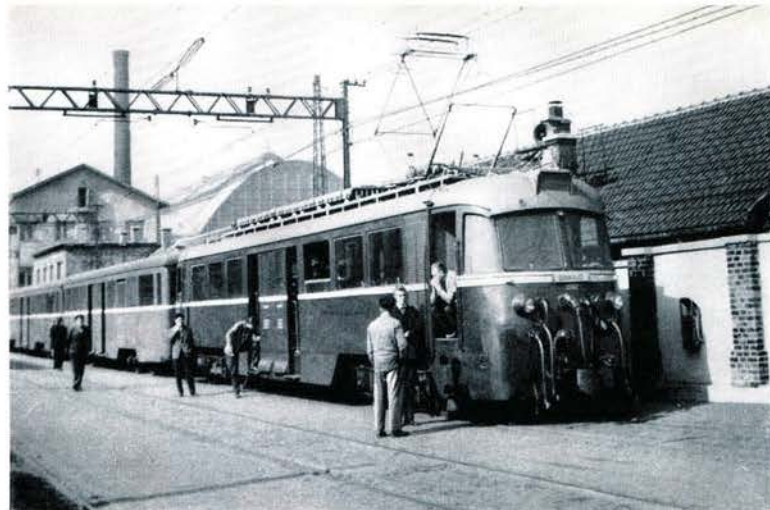
Keine Straßenbahnen

... sind diese Triebwagenzüge, die hier an der Endhaltestelle nahe dem Budapester Ostbahnhof gleich an der Straße auf die Abfahrt warten, sondern sie gehören zu einer Vorortbahn. Besonders der Zug älteren Typs sieht einer Straßenbahn sehr ähnlich.

Fotos: H. Steckmann, Berlin

Eine Fahrt mit der Pionier- eisenbahn

... in Budapest ist ein Erlebnis, dessen man sich gern erinnert. Für 2 Forint, das sind etwa 0,50 MDN, geht die Fahrt vom Bahnhof der Pionier-Eisenbahn „Hüvösvölgy“ über die 11,8 km lange Strecke bis zum Endbahnhof „Szechenyi hegy“. Dabei überwindet der Zug durchschnittlich auf der gesamten Strecke eine Steigung von 23 ‰. Von dort kann man dann auf kürzerem Wege mit der Zahnradbahn hinunter fahren. Die Bahn wird in den Sommermonaten von den Budapestern viel benutzt (etwa 8000 Reisende monatlich), führt sie doch



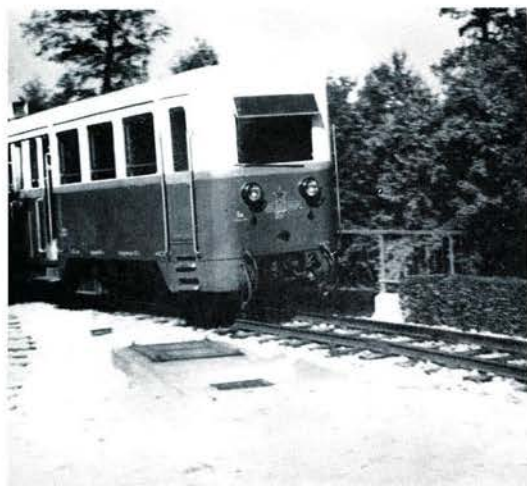
in die waldreiche und bergige Umgebung der ungarischen Hauptstadt. Im Jahre 1948 wurde die Bahn gebaut; sie hat eine Spurweite von 760 mm. Der Fahrzeugpark umfaßt fünf Dieselloks (4 Stück 270 PS und 1 Stück 130 PS), drei Triebwagen (130 PS), acht vierachsige offene Wagen und acht vierachsige geschlossene Wagen. Fünf bis sechs Züge sind ständig auf der Strecke. Alle betrieblichen Stellen wie Bahnhöfe, Haltepunkte, Stellwerke, Fahrkartenausgaben usw. sind mit Kindern besetzt, die zum Teil unter Aufsicht von erwachsenen Eisen-

bahnern im Laufe der Zeit alle Dienststellen durchlaufen.

■ Bild 1 Soeben hat der Zug das Bw verlassen und fährt in den Bahnhof „Hüvösvölgy“ ein.

■ Bild 2 Bei frischer Luft ist das Reisen in den offenen vierachsigen Personenwagen sehr angenehm.

1



2

