

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



11

NOVEMBER 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, 1033 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: Dr. 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, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschlaggebend:** 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 Sojuzpechat 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 Druckzeugnissen 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

H. Voigt
Nach Leipzig in den Petershof 321

Modelle aus Jugoslawien 326

K. Wais, H. Kühne
Die Mühlkreisbahn – eine der steilsten Adhäsionsbahnen Europas 328

E. Siebeneicher
Erfahrungen mit N-Erzeugnissen 332

J. Otto
CSSR-Großraum-Straßenbahnwagen T III 334

Dipl.-Ing. K. Uhlemann
Zweiachsiger offener Wagen Ommu (Omu) der DR 336

Kleine Basteleien

Automatische Entkupplung an der TT-Lok T 334 338

Richt- und Biegevorrichtung für Pilzgleise 339

Mitteilungen des DMV 340

Gleisplan für TT-Dorfbahnhof 341

Buchbesprechung 341

Wissen Sie schon 342

Thüringer Landschaft in H0 342

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 344

Dipl.-Ing. oec. M. Kinze
Zweisystem-Elloks der Baureihen BB 25 100 und BB 25 200 der SNCF 345

Selbst gebaut 3. Umschlagseite

Titelbild

Auf der Leipziger Messe immer ein Anziehungspunkt für viele Besucher: die Modellbahnanlagen der Firmen VEB Piko, Zeuke & Wegwerth KG, Herr KG und Gützold KG

Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Neue Siliziumgleichrichter-Lokomotive der Reihe Ae 4/4 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) im Bahnhof Kandersteg. Erstes Baujahr 1964, Leistung 6240 PS, Dienstmasse 80 t

Foto: Pressedienst BLS

In Vorbereitung

Lokomotive der Baureihe E 251 der DR H0-Modellbahnanlage „Hermannstal“
Großanlage Hafenbahn
Spannungsunabhängige Fahrzeugbeleuchtung



Mit großer Geschwindigkeit strebt unser Messesonderzug seinem Fahrtziel entgegen. Unter den milden Strahlen der Septembersonne gleiten draußen Wälder, freundliche Dörfer und abgeerntete Felder vorüber. Auf einem Viadukt kreuzen wir die belebte Fernverkehrsstraße, auf der Kraftwagen hinter Kraftwagen der Messemetropole zustrebt.

Der Bahnkörper verbreitert sich: Unser Streckengleis führt an einem ausgedehnten Verschiebebahnhof vorüber. Bald darauf durchqueren wir mit vermindertem Tempo das Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs. Abgestellte Züge, rangierende Diesellokomotiven, Schlaf- und Speisewagen, Dampf- und Elloks tauchen zur Rechten und Linken auf; pünktlich auf die Minute fahren wir in den Bahnhof ein. Der Strom von Messegästen verteilt sich auf dem langen Querbahnsteig (Wie schön, daß es keine Bahnsteigsperrn mehr gibt!).

Viele moderne repräsentative Gebäude sind in den letzten Jahren im Zentrum entstanden; auch heute entdecke ich wieder neue Zäune und Absperrungen, hinter denen Baukräne eifrig an der Arbeit sind.

Wie immer während der Messewochen herrscht internationaler Betrieb in den Straßen, in den Messehäusern, in den überfüllten Gaststätten: Ausländer aller Nationalitäten, fremde Sprachen, komfortable Kraftfahrzeuge aus vielen Ländern, es ist die erregende Atmosphäre der weiten Welt, die sich seit 800 Jahren in Leipzig alljährlich in ständig steigendem Maße zu friedlichem Handel trifft.

Auf dieser Herbstmesse, die am Vorabend der 800-Jahr-Feier der Stadt Leipzig stattfindet, sind allein im Petershof auf einer Ausstellungsfläche von 6500 m² 212 Aussteller der Spielzeugindustrie – davon 6 aus dem Ausland – vertreten.

Der Messebesucher, der zu den Ständen der Modellbahnhersteller im Petershof will, muß vier Stockwerke dieses großen Gebäudes durchlaufen. Zwischen Musikinstrumenten, Christbaumschmuck und den vielen anderen Spielsachen ist die Modellbahnindustrie untergebracht. Zunächst fährt man mit dem Fahrstuhl ins V. Stockwerk (unterwegs hält er nicht) und ist in der Musikalien-Abteilung gelandet. Herrliche Flügel und Klaviere sowie andere Erzeugnisse des Musikinstrumentenbaus unserer Republik sind hier ausgestellt. Im IV. Stock sieht es ähnlich aus; doch hier, etwas versteckt, entdecke ich die Vertretung der jugoslawischen Firma *Mehanoteknika-Izola*, die ansprechende Modellbahnen der Spurweiten H0 und N unter dem Namen „Tempo“ produziert. In dem H0-Sortiment sind Nachbildungen von Dieselloks und amerikanischen Güterwagen vorherrschend; gut gelungen ist ein vierachsiger elektrischer Triebwagen mit Beiwagen der Italienischen Staatsbahnen. Die Triebfahrzeuge werden auch mit Mittelschleifer für Dreischienengleis geliefert. Neu ist ein Bauzug – ähnlich der Eggerbahn –, der auf Gleismaterial Spur N verkehrt. Leider wurden bisher die Erzeugnisse dieser Firma nicht in unsere Republik eingeführt.

Im nächsttieferen Stockwerk kann man schon mehr Modellbahnmaterial bewundern. Dicht beieinander liegen die Stände der Firmen *Scheffler KG* und *Auhagen KG*. Beide Firmen sind als Hersteller von Gebäuden und Hilfsmitteln zur Landschaftsgestaltung bekannt. Bei der Firma Scheffler wird als Neuheit ein zweiständiger Lokschuppen vorgestellt, dessen Werkstattanbau wahlweise an die rechte, die linke oder die hintere Giebelseite angefügt werden kann, je nach dem Platz, der auf der Anlage zur Verfügung steht. Sehr gelungen sind auch die Bäume der gleichen Firma, die einen biegsamen Stamm und ein breites Wurzelgeflecht als Fuß haben. Sie lassen sich auch auf einer geeigneten Fläche der Anlage gut einpflanzen.

Bei der Firma Auhagen ist zu dem bekannten Sortiment an Modellgebäuden nichts Neues dazugekommen;

ebenso bei der Firma *Schicht*. Der auf der Frühjahrsmesse als Neuheit vorgeführte, zu den Oberlichtwagen passende Gepäckwagen ist inzwischen im Einzelhandel erhältlich. Für 1966 sollen aber größere Überraschungen in Vorbereitung sein.

Auf dem Stand der Firma *Herr KG* lenkt die betriebsfähige Schmalspuranlage die Blicke der Messebesucher auf sich. Das sehr umfangreiche Sortiment der Schmalspurbahn in bekannter Qualität bedarf wohl vorläufig keiner Ergänzung. Auch die Old-Timer-Ellok Baureihe E70, deren Triebwerk von der Schmalspurlokomotive abgeleitet wurde, ist schon einige Zeit im Handel.

Wie immer dicht umlagert ist der Stand von *Zeuke & Wegwerth KG*, deren Erzeugnisse der Nenngröße TT einen guten Ruf genießen. Im Blickpunkt des Besuchers steht die große Schauanlage. Hier ist das sachlich kühle Großstadtbild einer Hochgebirgslandschaft gewichen; man kann eine Höhenentwicklung der Trasse ahnen, welche die der Gotthard-Südrampe mit mehreren Kehrtunneln weit in den Schatten stellt! Aber Neuheiten gibt es auf der Herbstmesse auch bei dieser Firma nur in geringem Umfang; im Frühjahr wird mehr zu erwarten sein. Als Kostprobe wird mir ein vielseitig verwendbares Relais mit Doppelspulantrieb, Endabschaltung und zusätzlicher Rückmeldung vorgeführt. Es hat zwei Wechselkontakte, läßt sich als Polwende- oder Blockrelais einbauen und ist verhältnismäßig preisgünstig. Gegenüber den von Bastlern gern verwendeten Postrelais hat es den Vorteil, mit 16 Volt Wechselstrom betrieben werden zu können. Die Pakkung für Anfänger – von Zeuke & Wegwerth als „Startpackung“ bezeichnet – wird ab 1966 als „TT-Superstart“ auch mit dem sehr gefällig aussehenden Klein-Fahrtransformator F1 lieferbar sein. Dieser hat eine Leistung von 3,5...12 V · 0,12 A und wird übrigens auch von Piko für Bahnen der Nenngröße N verwendet.

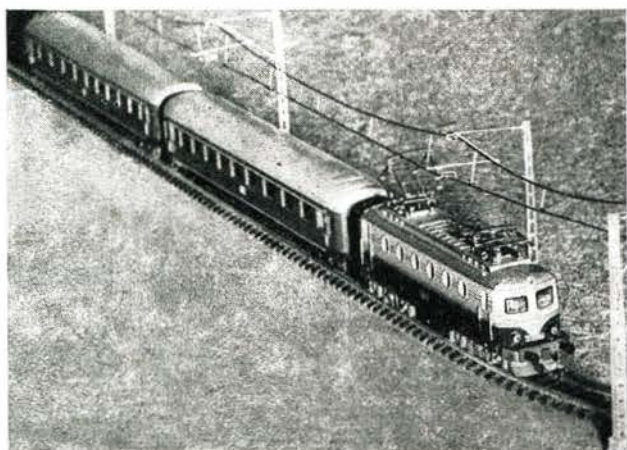
Der großräumige Stand des *VEB Piko* im II. Stockwerk ist schon immer einer der Hauptanziehungspunkte im Petershof gewesen. Ich bin gespannt, was wohl der Betrieb vom Wunschzettel der Modell- und Spielzeugeisenbahner erfüllt haben würde. Nun, in der Nenngröße H0 wird lediglich ein Kesselwagen und ein großer Trafo als Neuheit vorgestellt. Letzterer gibt 1,2 A für Fahrstrom und weitere 1,2 A für Zubehör ab und ist mit Bimetall-Kurzschlußauslösung versehen.

In der Nenngröße N gibt es als Neuheiten den schon erwähnten Kleintrafo mit sehr ansprechendem Gehäuse und einen vierachsigen Kühlwagen. Den vierachsigen Niederbordwagen, den zweiachsigen Kesselwagen mit verschiedenen, aber nicht modellgemäßen Aufschriften und die in Kürze lieferbare elektromagnetische Weiche für Gleise der Spurweite N, die im Hinblick auf die geringen Abmessungen des Antriebs eine sehr gute Leistung darstellt, wurden bereits auf der Frühjahrsmesse gezeigt (siehe Hefte 4 und 5/65). Das Spur-N-Sortiment ist jedoch noch keineswegs vollständig; ein großer Mangel ist das Fehlen von Reisezugwagen. Der Modelleisenbahner, der sich für die Nenngröße N entschied, hat also vorläufig nur die Möglichkeit, die Fahrgäste auf seiner Anlage in Güterwagen oder im Schienenersatzverkehr zu befördern!

Verblüffend ist die Gegenüberstellung der beiden Ausstellungsanlagen mit nahezu gleichem Gleisplan in den Nenngrößen H0 und N. Die Spur-N-Anlage benötigt nur ein Drittel der Fläche der größeren Spurweite! Die Frage, ob sich auch bei uns diese Nenngröße durchsetzen wird, hängt von der Güte der Konstruktion, der Qualität der Ausführung und wohl auch vom Eingehen auf die verständlichen Forderungen der Käufer ab.

In unmittelbarer Nachbarschaft unseres größten volkseigenen Modellbahnbetriebes stehen Vitrinen mit schön gestalteten Modellgebäuden und Bahnhöfen. Es

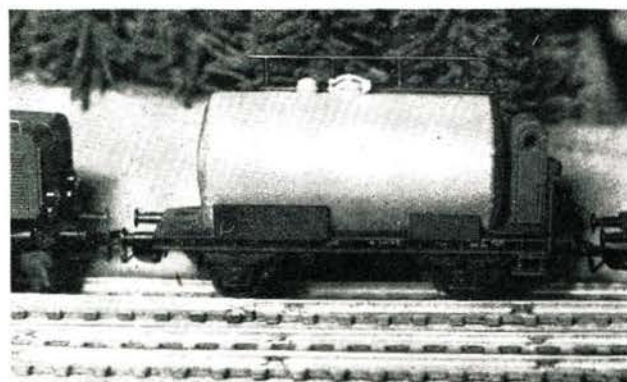
Fortsetzung auf Seite 324



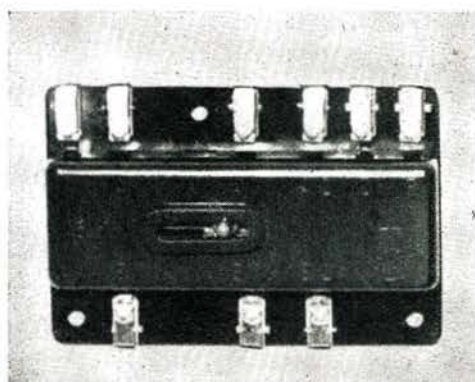
1



Bild 1 TT-Lok E 499.0 der CSD, von der Firma Gützold KG bereits auf der Frühjahrsmesse gezeigt, unter einer Fahrleitung der PGH „Eisenbahn-Modellbau“ Plauen. Die Fahrleitung war jedoch nur ein Handmuster und soll erst im nächsten Jahr auf der Messe offiziell vorgestellt werden.



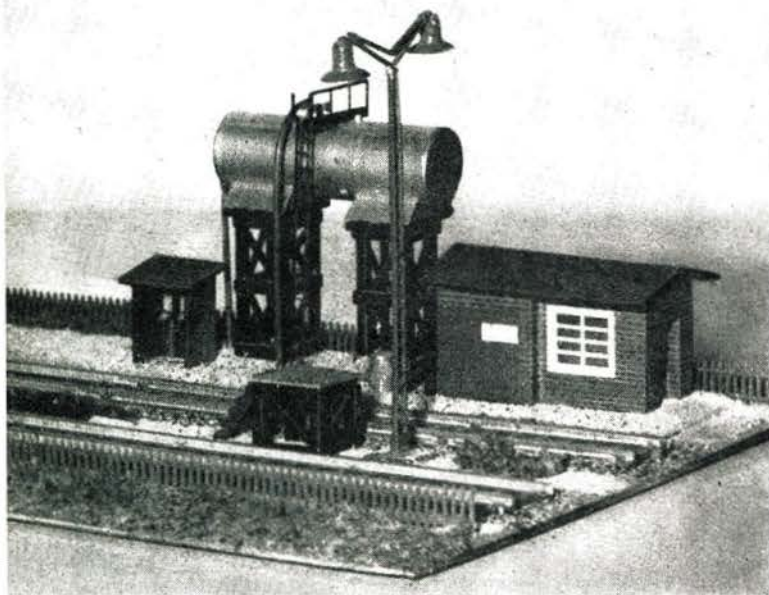
2



4



5



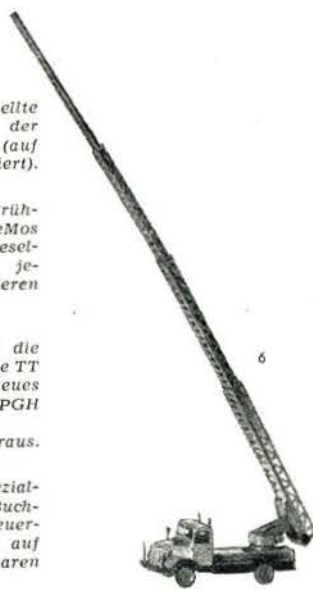
3

Bild 2 Der VEB Piko stellte neue Kesselwagen in der Nenngröße H0 vor (auf unserem Foto undekoriert).

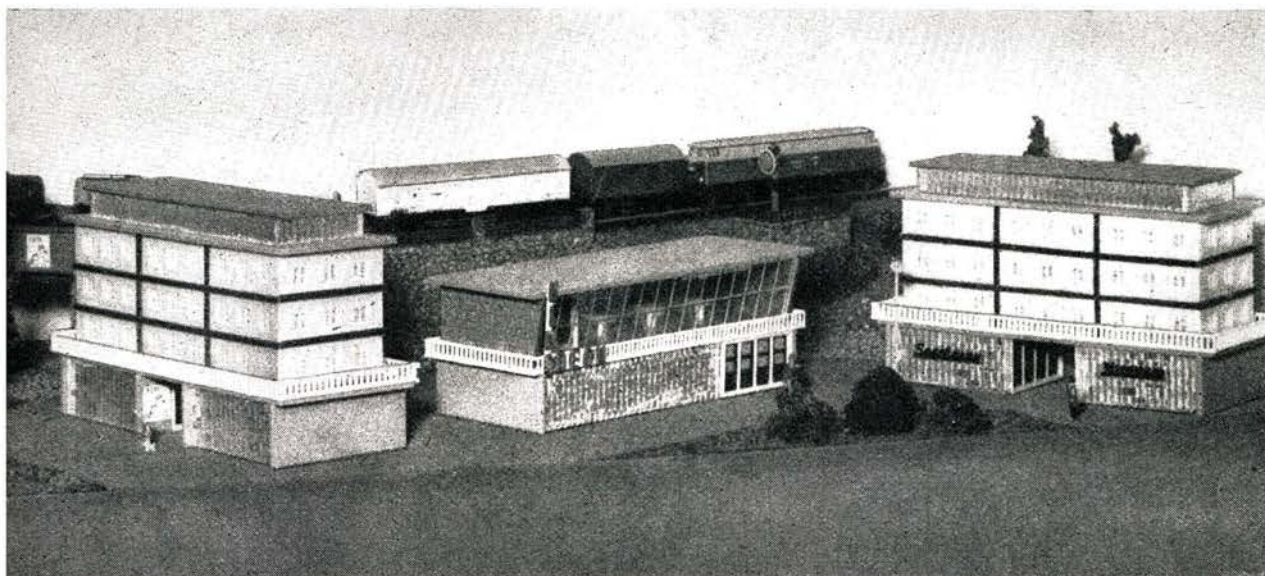
Bild 3 Bereits zur Frühjahrsmesse zeigte TeMos (Franzke KG) diese Diesellok-Behelfstankstelle, jedoch mit einem anderen Wärterhäuschen.

Bilder 4 und 5 Für die Freunde der Nenngröße TT brachte Zeuke ein neues Umschaltrelais und die PGH „Eisenbahn-Modellbau“ Plauen eine Brücke heraus.

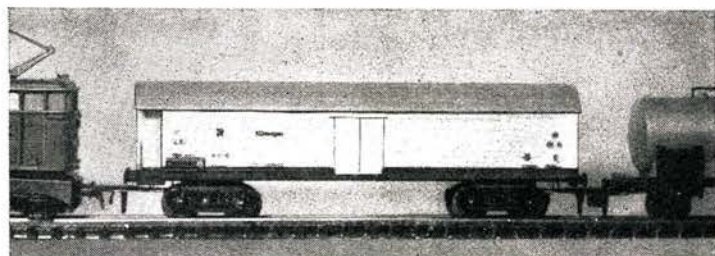
Bild 6 Vom VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz stammt diese Feuerwehr in H0 mit einer auf 4fache Länge ausfahrbaren Leiter.



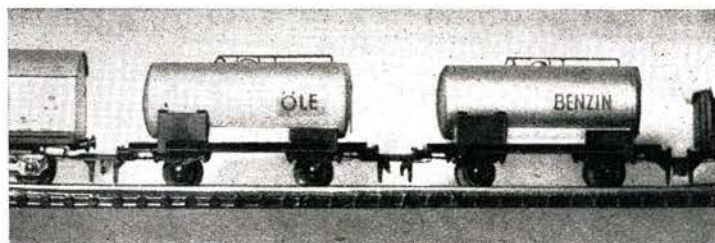
6



7



8



9



Bild 7 Das Odeon-Kino und moderne Häuser in der Nenngröße N stellte der VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO) aus.

Bild 8 In der Nenngröße N zeigte der VEB Piko als Neuheit diesen vierachsigen Kühlwagen.

Bild 9 Mit den Beschriftungen „Öle“ und „Benzin“ waren die bereits zur Frühjahrsmesse vorgestellten N-Kesselwagen des VEB Piko versehen.



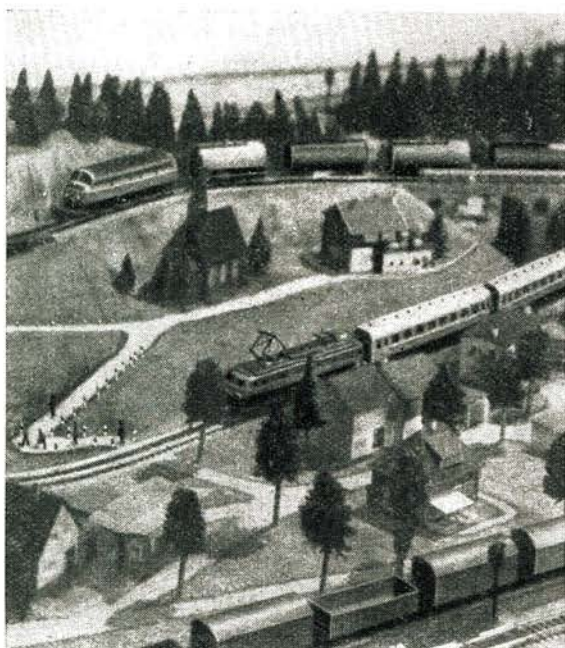
10

Bild 10 Diesen Prellbock brachte die Firma Klötzner aus Glauchau mit nach Leipzig, durch den das N-Sortiment wieder um eine Kleinigkeit vergrößert wird.

nicht zu groß
nicht zu klein
gerade richtig

1:120





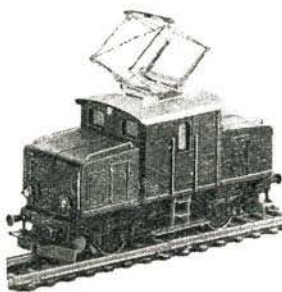
**Wer auf Modelltreue
Wert legt**

greift zur Nenngröße H0

BR 89



BR 69



H0 Modelleisenbahnen

- Maßstab 1 : 87
- große Zugleistung
- reichhaltige Wagensortimente
- unübertroffene Detailtreue

PIKO
MODELLBAHN

VEB PIKO Sonneberg

Fortsetzung von Seite 321

ist der Stand des VEB OWO. Als Neuheit kann man ein modernes Gebäude mit großen plastik-verglasten Fenstern bewundern, das als Kino auf der Modellbahn-anlage zum Besuch einlädt.

Wegen der gediegenen Ausführung und der modell-gerechten Gestaltung und Farbgebung erfreuen sich die TeMos-Modelle, Firma Franzke KG, auch im westlichen Ausland großer Nachfrage. Neu im H0-Sortiment ist hier eine Güterabfertigung und ein moderner zwei-ständiger Lokscheunen, der besonders für Diesel- und Elloks geeignet ist. Die großen Seitenfenster geben einen Blick ins Innere des Hauses frei. Er wird im 1. Halbjahr 1966 gefertigt und im 2. Halbjahr als Bausatz lieferbar sein. Neu ist ferner ein Haltepunkt in den Nenn-größen H0, TT und N.

Die Firma Dahmer KG zeigt die gleichen Modelle wie zur Frühjahrsmesse. Neu ist eine kleine, sehr preis-werte Straßen- oder Bahnsteigleuchte mit Plastikfuß, die sicher gern gekauft werden wird.

Die zuletzt genannten beiden Firmen haben ihren Stand im I. Geschoß des Petershofes. Ein Rundgang durch dieses Stockwerk ist für den Modelleisenbahner auch immer sehr lohnend, schon durch den Stand der Firma Gützold KG. Eine kleine, aber gut ausgestattete Anlage, auf der die beliebten Erzeugnisse dieser Firma abwechselnd ihre Runden drehen, zieht die Vorüber-gehenden an. Hier kann man auch die erstmals zur Frühjahrsmesse gezeigte Ellok der CSD in der Nenn-größe TT sehen, die auf einem mit einer sehr zart aus-geführten Fahrleitung versehenen Gleis läuft. Diese Fahrleitung ist noch ein Handmuster, wird aber hoffentlich im nächsten Jahr von der PGH Plauen auf den Markt gebracht werden. Auch die Firma Gützold will ihre H0-Kunden im nächsten Jahr mit einer neuen Lok erfreuen, die bei den Modelleisenbahnern eine Lücke in der modernen Zugförderung ausfüllen wird.

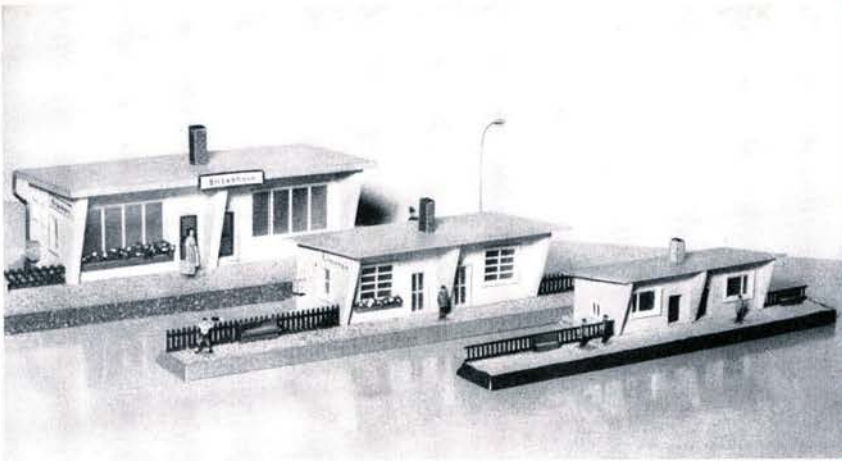
Die Firma Rarrasch KG zeigt ein vollständiges Sorti-ment an Form- und Lichtsignalen der Nenngrößen H0, TT und N, wobei für die Formsignale ein bewährter Doppelspulantrieb mit Selbstabschaltung, ähnlich dem TT-Weichenantrieb von Zeuke & Wegwerth, eingebaut ist. Die Auswechselbarkeit des Signalmastes gestattet, den Antrieb für verschiedene Nenngrößen zu verwen-den. Für Nenngröße N nimmt man den gleichen Mast wie für TT, nur mit einem kleineren Flügel. Der Antrieb kann in diesem Falle in einer verhältnismäßig einfachen Weise auch unter der Anlagenplatte montiert werden.

Ein weiterer Messestand mit Modellbahnzubehör ist der Gemeinschaftsstand der Firmen Klötzner aus Glau-chau und der PGH „Eisenbahn-Modellbau“ aus Plauen. Von den ausgestellten Brücken der PGH Plauen fällt besonders eine neue 40 cm lange Fachwerkbrücke mit unten liegendem Tragwerk auf, die in ihrer eleganten Form bei ausreichender Durchfahrthöhe manche Mo-dellbahnanlage vorteilhaft bereichern wird. In der Vi-trine der Firma Klötzner kann man einen Dorfbrun-nen in H0 mit fließendem Wasser bewundern.

Eine große Anzahl von Straßenfahrzeugen verschie-denster Art ist bei der Firma VEB ESPEWE und der englischen Firma Matchbox zu sehen. Während bei Matchbox noch nicht zu erfahren ist, welche Modelle importiert werden, ist das Sortiment des VEB Spezial-prägewerke Annaberg-Buchholz ohne Einschränkung im Fachhandel erhältlich. Neu ist hier das Modell eines Panzers und das einer Feuerwehr mit ausziehbaren Drehleiter in der Nenngröße H0.

Als Bilanz dieser Herbstmesse auf dem Modellbahnsektor kann festgestellt werden, daß das Angebot an Neu-heiten im Verhältnis zur Frühjahrsmesse nicht sehr umfangreich ist. Der Grund ist sicher nicht nur die im Februar stattfindende Nürnberger Spielwarenmesse, zu der vielleicht manches Modell zurückgehalten wird, son-dern auch die Tatsache, daß sich viele Modelle im lau-fenden Planjahr noch in der Entwicklung befinden und als Neuheiten zur Frühjahrsmesse vorgestellt werden sollen. Hoffen wir also auf ein gutes Angebot im kom-menden Frühjahr!

Hansotto Voigt, Dresden-WH



11

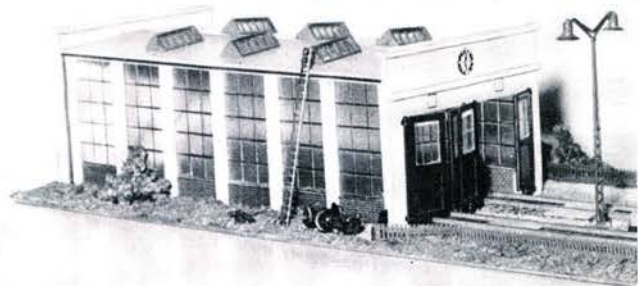


Bild 11 In den Nenngrößen H0, TT und N brachte TeMos (Franzke KG) den Haltepunkt Birkenhain heraus.

Bild 12 Dieser moderne Diesellok-Schuppen in H0 ist ebenfalls von TeMos.

Bilder 13 und 14 Pappeln und einen Lokschuppen mit Anbau offerierte die Firma Scheffler KG den Modelleisenbahnern.

Bild 15 Der Dorfbrunnen von der Firma Klötzner, Glauchau, stellt eine nette Bereicherung des Modell-Dorfes dar (Nenngröße H0).



12



Fotos:
G. Illner, Leipzig
Werkfoto ESPEWE (1)

13



14

15





Modelle aus Jugoslawien

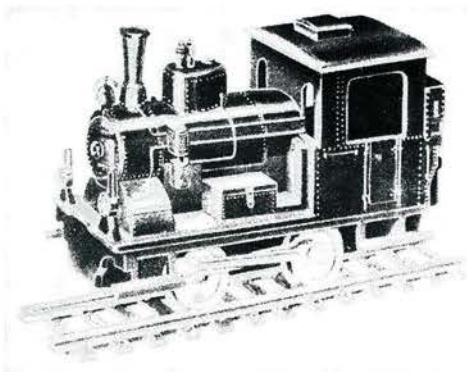
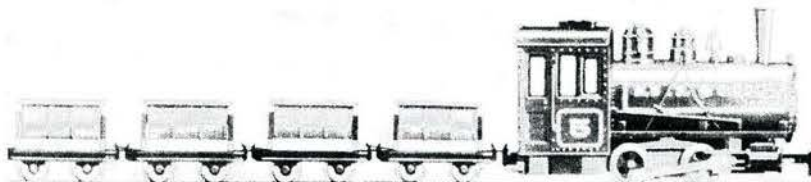
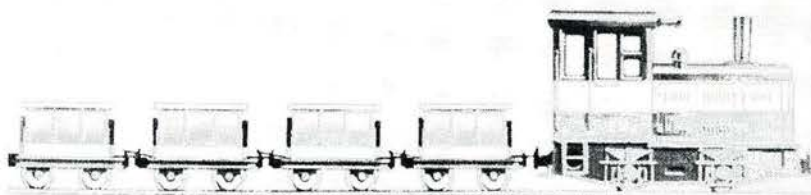
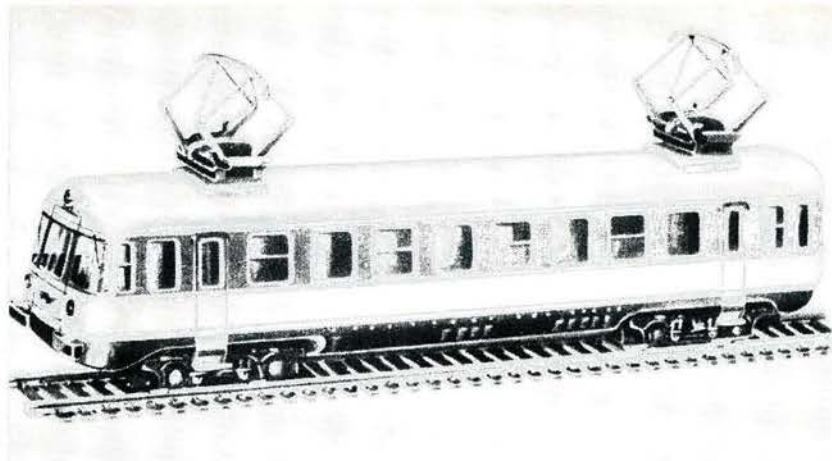
Von der Firma
**MEHANOTEHNIKA
IZOLA**
auf der Messe
vorgestellt.

Bild 1: H0-Modell des elektrischen Triebwagens der Baureihe ALE-601 der Italienischen Staatsbahnen. Das Gehäuse ist aus Plastik. Der Triebwagen hat Innen- und Außenbeleuchtung; die Länge über Puffer beträgt 27 cm. Durch einen Umschaltthebel kann er wahlweise mit Ober- oder Unterleitung betrieben werden.

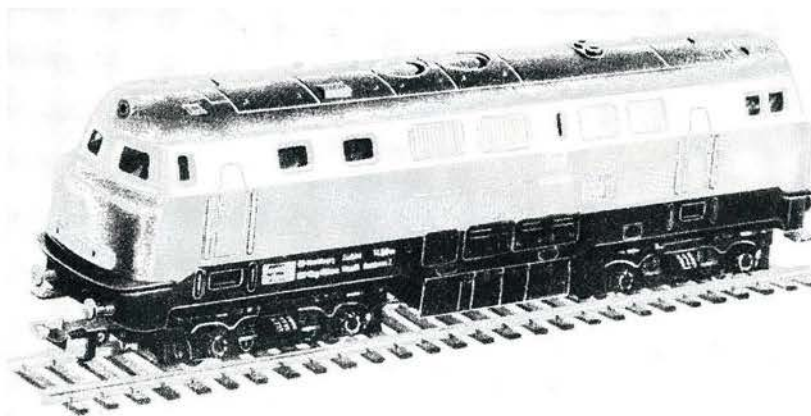
Bilder 2 und 3: Industriebaugarnituren in der Nenngröße N, bestehend aus der Industrie-Diesellok 3DT und der Industrie-Dampflokomotive 4-10-0 mit je 4 Kippwagen. Dazu gehören weiterhin je 12 gewogene Schienen, eine gerade Schiene und eine Anschlußschiene. Der Betrieb erfolgt mit Batterie oder mit einem 12-Volt-Transformator.

Bild 4: Rangierlokomotive der Baureihe WN-12 der Hartsfeldbahn in der Nenngröße H0. Das Gehäuse ist aus unzerbrechlichem Plastikmaterial; LpP 9,1 cm; der Fahrbetrieb erfolgt mit Gleichstrom.

Bild 5: H0-Diesellok V 160 der DB, LpP 18,5 cm, für Gleichstrom-Fahrbetrieb.



Kotzen-Werkstatt





Gerhard Illner / Albert G. Schuchardt

50 Jahre Leipzig Hauptbahnhof

Von der Geschichte der Leipziger Eisenbahnen und ihren Bahnhöfen ausgehend, werden die Entstehung, die Baugeschichte, die Zerstörung und der Wiederaufbau des größten europäischen Kopfbahnhofs aufgezeigt.

Abbildungen von den Vorläufern des heutigen Empfangsgebäudes und Darstellungen über seinen Neu- und Wiederaufbau gehen dem umfangreichen Bildteil voraus, der die Begegnung mit diesem Weltbahnhof bei Tag und Nacht als fesselndes Erlebnis widerspiegelt.

Etwa 124 Seiten, 101 Abbildungen, Halbleinen cellophanisiert etwa 9,80 MDN

Günter Fromm

Bauten auf Modellbahnanlagen

Das Buch ermöglicht es dem Modellbahnfreund, unter einer großen Anzahl beschriebener und skizzierter Gebäudemodelle der verschiedensten Baustile zu wählen. Der Autor, Baufachmann der Deutschen Reichsbahn, vermittelt Grundkenntnisse über den Eisenbahnhochbau, unterrichtet über die möglichen Bauweisen und unterstützt den Bastler durch praktische Winke und Ratschläge.

Das Buch enthält Baubeschreibungen und Baupläne von H0-Gebäudemodellen des Betriebs- und Maschinendienstes sowie Anlagen des Personen- und Güterverkehrs.

180 Seiten, 95 Abbildungen, 46 Anlagen, Halbleinen 17,— MDN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN 108 BERLIN

Klaus Gerlach

Modellbahn-Handbuch

In der bisher erschienenen Modellbahn-Literatur wurden nur Teilgebiete bzw. spezielle Zweige dieser Fachthematik dargestellt. Dieses Buch behandelt erstmals die gesamten Gebiete des Modelleisenbahnbaus – von der Wahl des Motivs bis zu den Fragen der Standardisierung. Es hat den Charakter eines Nachschlagewerkes und wird sowohl dem Anfänger als auch dem Fortgeschrittenen beim Eigenbau von Modellbahnanlagen ein wertvoller Ratgeber sein.

364 Seiten, 285 Abbildungen, Leinen 16,80 MDN

Klaus Gerlach

Für unser Lokarchiv

Mit diesem Band wurde der Dampflokomotive ein Denkmal gesetzt. Das Nachschlagewerk gibt einen Überblick über alle Einheits- und viele Länderbahnlokomotiven sowie alle Sonder-, Rekonstruktions- und Umbauloks beider deutscher Bahnverwaltungen. Aufgenommen wurden 88 Dampflokomotiven mit Beschreibungen, Fotos, Maßskizzen und technische Daten. Im Anhang sind die verschiedenen Teile der Lokomotiven dargestellt sowie ihre Aufgaben und Wirkungsweisen erläutert.

248 Seiten, 209 Abbildungen, Halbleinen 12,— MDN

Flieger-Jahrbuch 1966

Eine internationale Umschau der Luft- und Raumfahrt

Herausgegeben von Heinz A. F. Schmidt

Von namhaften Sachkennern verfaßt und reich illustriert, bietet dieser neunte Band der repräsentativen Jahrbuchreihe wieder viel Wissenswertes für Fachleute und für Flugbegeisterte. Aus den vielfältigen Problemen der Luft- und Raumfahrt wurden Beiträge von internationaler Bedeutung aufgenommen.

168 Seiten, 250 Abbildungen, Leinen 15,— MDN

Zu bestellen bei jeder Buchhandlung



Die Mühlkreisbahn – eine

KURT WAIS, Linz/Donau – HANS KOHNE, Berlin



Wer in Linz an der Donau am Hauptbahnhof steht und irgendwohin in das Mühlviertel, die herrliche Gegend zwischen Donau, deutscher und tschechoslowakischer Grenze, fahren will, kann sich zwar dort eine Fahrkarte kaufen, aber auf den Bahnsteig gehen und einen Zug etwa nach Rottenegg, Neufelden oder Aigen-Schlägl besteigen, das kann er nicht. Dazu muß er per Straßenbahn oder Taxi von Linz Hbf durch die Stadt über die Donau zum Bahnhof Urfahr – seit 1962 Linz-Urfahr – fahren, erst dort kann er seine Reise mit der nun schon über 75 Jahre verkehrenden Mühlkreisbahn antreten. Dies ist eine der Eigenheiten, die diese Bahn so aus dem gewohnten Rahmen fallen läßt.

Um das Wirtschaftsleben in Oberösterreich zu fördern, d. h. der Landwirtschaft, dem Gewerbe und der beginnenden Industrie eine Wettbewerbsfähigkeit zu schaffen, leistete bereits 1869 ein Ausschuß Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn, die das obere Mühlviertel erschließen sollte. Es dauerte Jahre, bis die verschiedenen lokalen Interessengruppen sich auf einen Plan einigten, und erst 1887 wurde endgültig mit dem Bau begonnen. Bereits nach 16 Monaten wurde die 57,5 km lange Strecke eröffnet. Wer das Terrain der Bahn kennt, weiß diese imposante Leistung österreichischer Ingenieure und Arbeiter noch heute zu schätzen.

Zu dieser Zeit bestand noch kein Anschluß der Bahn an das Netz der Staatsbahnen; die ersten Lokomotiven und Wagen der Mühlkreisbahn wurden durch Speditionsunternehmen nach Urfahr transportiert. Erst im Jahre 1900 wurde eine Verbindungsbahn geschaffen, die allerdings – und das auch heute noch – nur für Lokleerfahrten, Dienstfahrten oder zur Überstellung von Güterzügen dient; Reisezüge von Urfahr nach Linz Hbf verkehren eigenartigerweise nicht.

Ausgangspunkt der Mühlkreisbahn war und ist Urfahr, zur Zeit des Baubeginns eine selbständige Gemeinde, seit 1919 durch Eingemeindung zu Linz, der Landeshauptstadt Oberösterreichs, gehörend und den nördlich der Donau gelegenen Teil der Stadt bildend. Die Streckenlänge beträgt ohne Einbeziehung der Verbindungsbahn 57,585 km. Vom Bahnhof Urfahr führt die eingleisige Trasse unter teilweiser Benutzung einer Ortsstraße zum linken Donauufer und folgt diesem, zwischen einer Bundesstraße und dem Fluß verlaufend, stromaufwärts. Sie macht fast jede Straßenkrümmung und -neigung mit, so daß kaum eine längere Gerade oder Ebene anzutreffen ist. Bei Dürnberg verläßt die Strecke durch einen kleinen Felseinschnitt den Strom und führt nördlich von Ottensheim im unteren Auslauf des Rodtals nach Rottenegg. Dieser Teil ist der einzige fast ebene Abschnitt, hier verläuft auch die längste Gerade der ganzen Strecke mit etwa 1,3 km Länge. Bei Rottenegg holt die Bahn in großem Bogen zur Einfahrt in den sogenannten „Saurüssel“ aus, dem steilsten und schwierigsten Streckenteil mit Steigungen bis zu 46‰ (zum Vergleich: Semmering 25‰, Arlberg 27–31‰, Tauernbahn 25–29‰). Das enge Tal erzwingt eine kurvenreiche Streckenführung, Bogen folgt auf Gegenbogen, auf Zwischengrade mußte meist verzichtet werden. Die ständige Feuchtigkeit des Tals, besonders aber der Laubfall, schaffen äußerst ungünstige Adhäsionsbedingungen.

Über Gerling führt die Strecke in mäßiger Steigung weiter, um in neuerlichem Anstieg von über 30‰ in Neuhaus-Niederwaldkirchen ihren ersten höchsten Punkt zu erreichen (556 m ü. M.). In immer steiler werdendem Abstieg erreicht die Trasse dann das Tal der Großen Mühl – daher Mühlviertel –, das sie in kühner, in den Steilhang eingeschnittener Anlage bei Neufelden erreicht. An der Staumauer des Kraftwerks Partenstein