

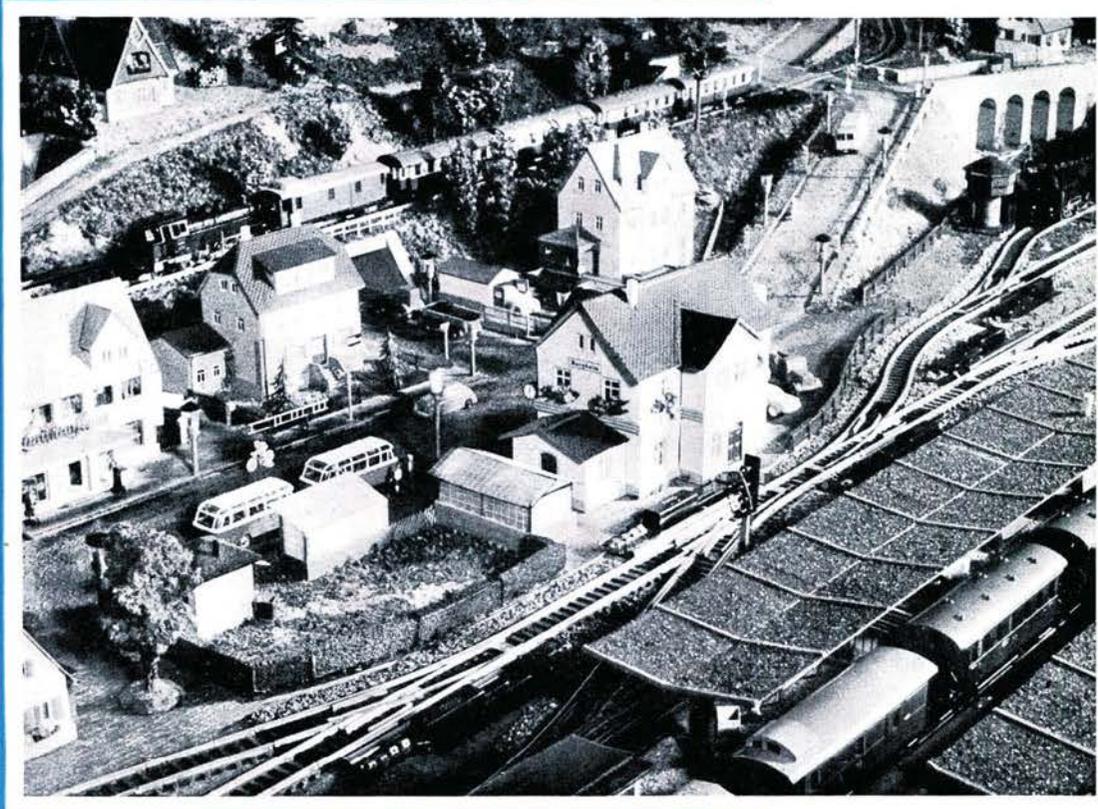
JAHRGANG 13

MAI 1964

5

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



5

M AI 1964 · B E R L I N · 13. J A H R G A N G

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.) - 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. **Ausschlaggebend: 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. 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, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
Modellbahnneuheiten von der Leipziger Frühjahrsmesse	129
W. Hesse	
Thüringer-Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners	133
Prof. Dr.-Ing. habil. H. Kurz	
Wendeschleife oder Kehrschleife?	136
Die neue Pilz-Bogenweiche	136
Raum ist auf der kleinsten Platte	137
Prof. Seiei Shinohara	
Meine H0-Modellbahnanlage in Tokio	138
Dipl.-Ing. H. Rasenberger	
Bauplan der Elloks der Baureihen E 11/E 42 der DR	139
Dipl.-Ing. G. Donath, Dr.-Ing. G. Sahrer	
Anwendung einer Modellbahnordnung für wissenschaftliche Untersuchungen	144
Eisenbahnunfälle	147
Buchbesprechung	148
Werkstatt-Tips	149
W. Jäckel, J. Mitscherlich	
Reisezugwaschanlage KWA 1 der DR	150
Wissen Sie schon	154
Für Freunde der Schmalspurbahn ..	154
Zum Thema „Triebfahrzeugwünsche“	154
Modellbahnanlagen von Format	155
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	156
G. Dreißig	
Anregung zum Umbau von TT-Weichen	157
R. Körner	
Getriebeveränderung bei der Piko-Lok BR 23	158
Dipl.-Ing. R. Zscheck	
Diesellokomotive mit hydraulischem Einzelachsantrieb Reihe 2043 der ÖBB	159
Leserbriefseite	161
Märklin-Neuheiten 1964	162
Mitteilungen des DMV	163
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ortsteil in der Nähe des Bahnhofs Bergheim auf der H0-Anlage unseres Lesers Hermann Ochsen aus Hohen Neuendorf bei Berlin

Foto: H. Ochsen

Rücktitelbild

Unter der Autobahnbrücke hindurch fährt ein Schmalspurzug auf der Strecke Wilkau-Haßlau-Carlsfeld

Foto: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

In Ungarn zu Gast
Der Bahnhof im Kreisbogen
Weltrekord auf Schienen

Modellbahnneuheiten von der Leipziger Frühjahrsmesse



Новое на Лейпцигской весенней ярмарке 1964 г.

Novelties from the Leipzig Spring-Fair 1964

Nouveautés de foire de printemps 1964 en Leipzig

Bei kritischer Betrachtung des Neuheitenangebotes der Leipziger Frühjahrsmesse 1964 an Modellbahnerzeugnissen muß festgestellt werden, daß diese sowohl in verbesserter Qualität als auch in größerer Quantität zu sehen waren. Es hatte den Anschein — und das war erfreulich —, daß einige Produktionsbetriebe den Mahnungen und Forderungen des Handels nachgekommen waren. Wie nicht anders zu erwarten war, zeigte der VEB Spezialprägwerke Annaberg-Buchholz insgesamt sieben verschiedene Neuheiten an Miniaturartikeln im Maßstab 1 : 87.

Der bereits bekannte Barkas B 1000 wurde nun auch als Kombi, als Sanitätswagen und als Feuerlöschzug gezeigt. Passend zu den bereits im Handel befindlichen Tatra-Zugmaschinen war ein Zementsiloanhänger mit einem Behälter. Das Programm der Busse wurde erweitert durch ein ausgezeichnetes Modell des Skoda-Busses. Zur Komplettierung von OWO-Häusern eignet sich ausgezeichnet die Wellblecheinzelgarage, in der die Fahrzeugtypen des VEB Spezialprägwerke Annaberg-Buchholz untergestellt werden können.

Das Angebot neuer Artikel des VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik beschränkte sich fast ausschließlich auf Erzeugnisse in der Nenngröße H0. Es ist erfreulich, daß der Betrieb mit seinen Neuheiten eine empfindliche Lücke in diesem Sortiment schließt.

Gut gelungen in der Gestaltung war der TT-Bahnhof „Kickritzpotschen“ und die H0-Tankstelle mit Garage, Schuppen und Tankinsel.

Außerdem offerierte der Olbernhauer Betrieb ein H0-Wohnhaus, mittel, ein H0-Wohnhaus, klein, mit Terrasse, eine H0-Bergkirche in Backsteinbauweise, eine H0-Umladebühne (Spedition) und den kleinstädtischen H0-Bahnhof „Iselhausen“.

Sämtliche genannten Artikel wurden in der sogenannten Gemischtbauweise (Polystyrol-Pappe) ausgeführt.

Für die Freunde des Bastelns liefert der Betrieb die Umladebühne, die Kirche und die Tankstelle auch als Bausatz.

Entsprechend den Forderungen vieler Verbraucher wird allen OWO-Bausätzen ab 2. Halbjahr 1964 der Plastikkleber beigelegt.

Eine erfreuliche Bereicherung zur Geländegestaltung und Verschönerung der Modellbahnanlagen sind die Weinstockreihen, etwa 20 cm lang, und ein komplettes

Hopfenfeld, das später auch als Bausatz lieferbar sein soll.

Den Wünschen vieler TT-Freunde hatte die Firma Herr KG, Berlin, mit dem Modell der Ellok E 70 entsprochen, die mit den ausgezeichneten Oberleitungsbügeln der PGH Eisenbahnmodellbau Plauen ausgerüstet ist, die auch einzeln im Handel erhältlich sind.

Dieses Triebfahrzeug wird auch in einfacher Ausführung, d. h. mit einfacheren Oberleitungsbügeln und undekoriert angeboten.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß o. g. PGH zu dieser Ellok und hoffentlich weiteren Elloks die erforderlichen Oberleitungsmaste und verschieden lange Fahrdrähte liefert.

Die moderne Linie in bezug auf TT-Triebfahrzeuge hatte die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, mit dem Modell der tschechoslowakischen Diesellok T 334.0 berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden die V 200 und diverse Wagen in neuer farblicher Gestaltung angeboten.

Wider Erwarten zeigte auch der VEB Piko, Sonneberg, einige Neuheiten, darunter völlig unerwartet das H0-Modell der französischen Ellok vom Typ CC 7001. Schade, daß der Betrieb die Achsblenden und die Achsabstände nicht im richtigen Maßstab ausgeführt hatte. Trotz allem ist die Lok eine sehr wertvolle Bereicherung des Triebfahrzeugprogrammes, zumal mit ihr der richtige Vorspann für die bekannten Inox-D-Zug-Wagen erreicht wird.

Außerdem hat der Betrieb abermals bewiesen, daß seine Stärke anscheinend in der Entwicklung von Wagen liegt. Mit den beiden Typen offener Güterwagen, oxydrot DR in Holzbauweise, und offener Güterwagen, oxydrot ČSD in Stahlbauweise, beginnt der VEB Piko die Serie der Modelle des 6-m-Programms. Der bekannte Gepäckwagen wird von der Firma in oxydrot mit der Aufschrift „Stückgutwagen“ und der gedeckte Lowawagen auch mit Bremserhaus angeboten.

Die bisher äußerst geringfügige Lieferung der Säuretopfwagen begründet der Betrieb damit, daß die Werkzeuge für diesen Wagentyp umgearbeitet werden müßten, um dieses Modell gleichzeitig auch als Bausatz anbieten zu können. Für die Leipziger Herbstmesse 1964 versprach der VEB Piko, uns mit weiteren interessanten Neuheiten zu überraschen. Nach Reichsbahndienst-

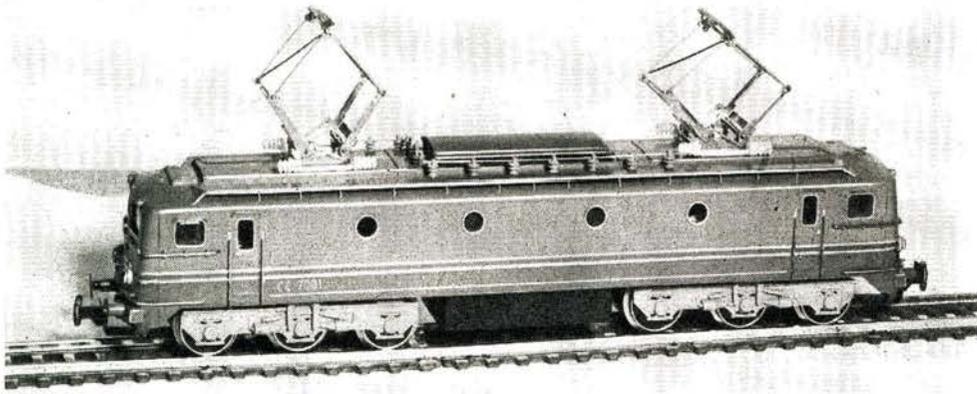


Bild 1 H0-Modell der französischen Ellok CC 7001 vom VEB Piko. Leider entspricht das Fahrgestell nicht dem Vorbild und auch die uralten Stromabnehmer sind schon seit langem rekonstruktionsbedürftig



vorschrift sind die neuen Tageslichtsignale 14–16 Volt für die Signalbegriffe HL 1–13 gestaltet. Über diese Signale wird in einem besonderen Beitrag noch zu berichten sein.

Die TeMos Werkstätten in Köthen zeigten diesmal nur Neuheiten in der Nenngröße H0. Sehr interessant und wirkungsvoll gestaltet ist das Schotterwerk mit elektromechanischer Beladeeinrichtung und die Fabrikanlage mit Werkhalle, Kesselhaus und Kohleschuppen. Darüber hinaus erstreckte sich das Angebot auf den Haltepunkt „Moorbach“, auch als Baukasten erhältlich, eine Brücke, die Kopf- und Seitenrampe mit Kran, die

Werkhalle mit Kran als Bausatz sowie ein Turmstellwerk und ein Brückenstellwerk.

Leider wird nach wie vor der für die elektromechanische Drehscheibe dringend benötigte Ringlokschuppen vermisst. Vielleicht kann darüber nach der Leipziger Herbstmesse 1964 berichtet werden.

An die Belange der Flugsicherung und -Überwachung hat die Firma Kurt Dahmer KG, Bernburg, mit den Modellen des Radarturmes in Profilbauweise und eines beleuchteten Schornsteins gedacht. Für die „Reparaturbrigaden“ unserer Modelleisenbahn wurden ausgestellt: Oberleitungsreparaturwagen, groß mit 3 Figuren zum

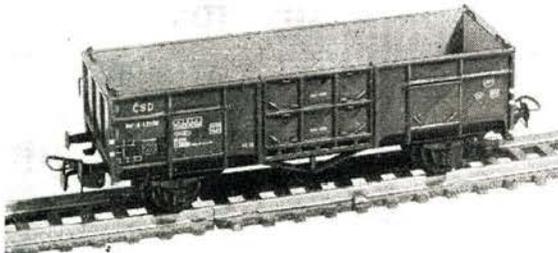


Bild 2 Offener Güterwagen der CSD in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

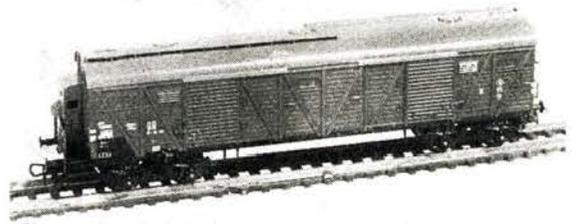
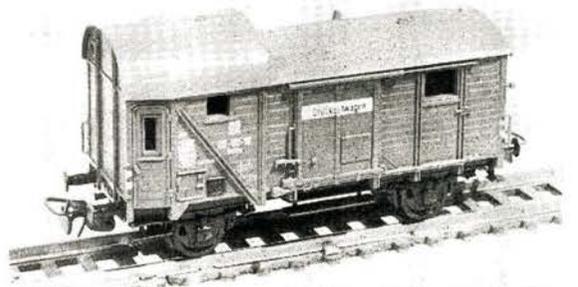
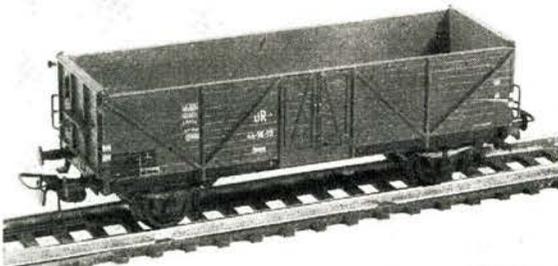
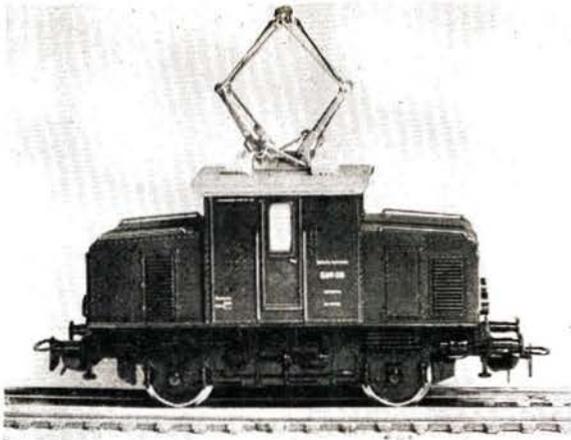


Bild 3 LOWA-GG-Güterwagen mit Bremserhaus in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

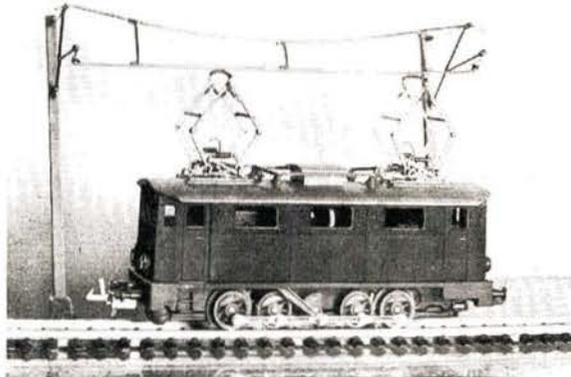
Bild 4 Offener Güterwagen in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

Bild 5 Stückgutwagen in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

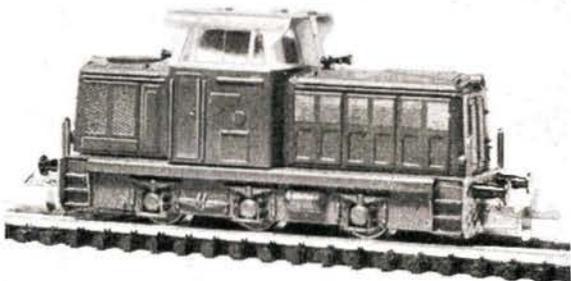




6



7



8

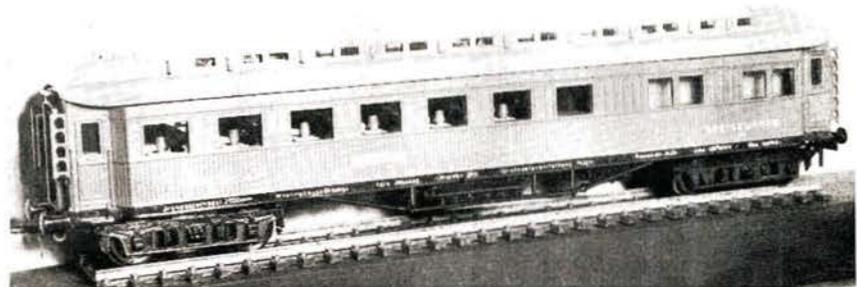
Bild 6 H0-Modell der Ellok der Baureihe E 69 vom VEB Piko

Bild 7 Ellok der Baureihe E 70 in der Nenngröße TT von der Firma Herr KG

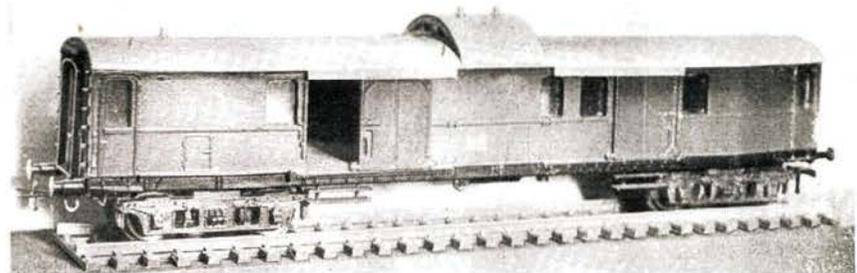
Bild 8 Diesellok der Baureihe T 334.0 in der Nenngröße TT der ČSD von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

Bild 9 Mitropa-Wagen in der Nenngröße H0 mit Inneneinrichtung von Firma G. Schicht

Bild 10 Gepäckwagen Pw4üPr 16 in der Nenngröße H0 von der Firma G. Schicht



10



Auskuppeln, Oberleitungsreparaturwagen, klein ohne Anhängervorrichtung, und ein Rottenwagen.

Für die Be- und Entladung der Güterwagen eignet sich der für Handbetrieb eingerichtete Turmdrehkran in Profilbauweise sowie der gleiche mit elektromechanischem Aufzug und magnetischem Greifer.

Außer dem bereits erwähnten Oberleitungsmaterial in TT der PGH Eisenbahnmodellbau Plauen war in der gleichen Nenngröße eine Kastenbrücke mit Gleis in Polystyrol, die sich durch eine gute Imitation auszeichnet, im Angebot.

Für die Nenngröße H0 zeigte der Betrieb diverse Karren mit Pferd, einen sehr modellmäßigen Wasserkran und das seit langem angekündigte Lademaß.

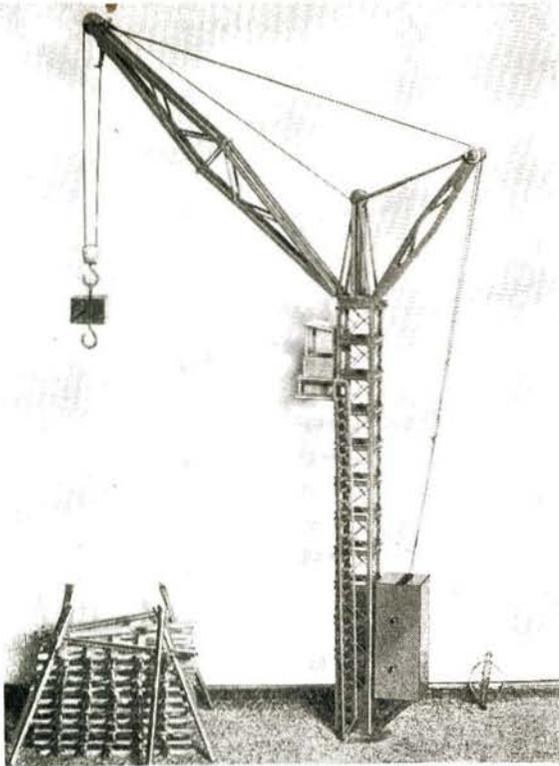
Außerdem wurde der bekannte Bauwagen mit Pferd auch als Lieferwagen mit verschiedenen Aufschriften gezeigt.

Eine schon lange währende Forderung erfüllte die Firma G. Schicht, Dresden, mit dem zum D-Zug-Oberlichtwagen passenden D-Zug-Gepäckwagen Pw4üPr16 mit Schiebetüren in beleuchteter und unbeleuchteter Ausführung. Ausgezeichnet gelungen ist ebenfalls die Inneneinrichtung für den Mitropa-Oberlicht-D-Zug-Wagen. Bedauerlich, daß die Kapazität dieses Betriebes, der bekanntlich auch der Hersteller der sehr begehrten Doppelstockeinheiten ist, wahrscheinlich nicht ausreicht, um den Bedarf an D-Zug-Wagen wie auch an Doppelstockwagen zu decken. Es bleibt zu hoffen, daß hierüber noch nicht das letzte Wort gesprochen ist.

Gelungene H0-Modelle der Firma Ehlcke, Dresden, sind die Kesselwagen, 2achsrig mit Bremserhaus oder Bremserbühne mit verschiedenen Beschriftungen.

Obwohl die Firma Auhagen KG, Marienberg, nicht über Absatzsorgen zu klagen hat, sondern der Bedarf an HA-Modellbaukästen in keiner Weise befriedigt werden kann, ist der Betrieb ständig dabei, sein Sortiment zu erweitern.

Es braucht wohl nicht erwähnt zu werden, daß die Qualität und die Gestaltung der Bausätze Bahnhof „Bernhardtthal“, Bekohlungsanlage mit Wasserturm



11

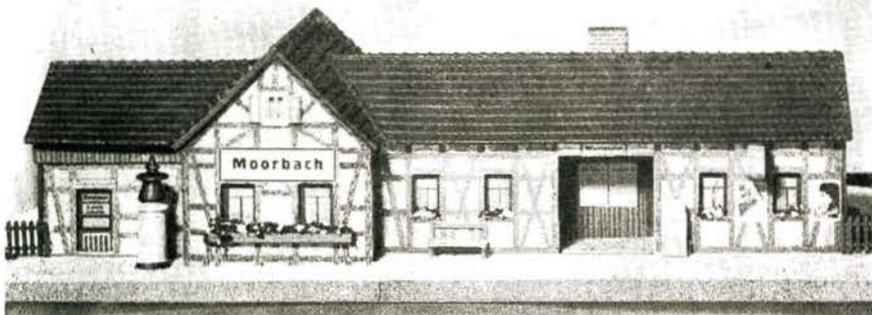


Bild 11 Turmdrehkran von der Firma Dahmer KG

Bild 12 Zweiachsiger Kesselwagen mit Bremserhaus in der Nenngröße H0 von der Firma Ehlcke

Bild 13 Die neuen Lichtsignale von der Firma Rarrasch

Bild 14 Haltepunkt Moorbach in der Nenngröße H0 von der Firma TeMos



132

und Wasserkran, Tankstelle mit Reparaturwerkstatt, Gärtnerei und zwei Häuser am Walde vorbildlich ist.

Der Betrieb sollte sich jedoch Gedanken machen, um den vielen, vergeblich im Einzelhandel nachfragenden Modellbahnfreunden zu helfen, wie die Stückzahlen der einzelnen Erzeugnisse erhöht werden können.

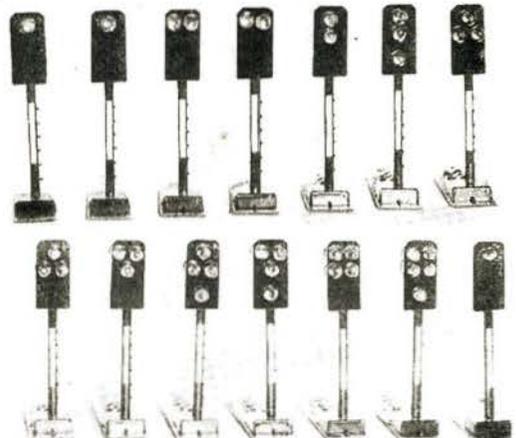
Den seit langem im Sortiment befindlichen Haltepunkt „Heidedorf“ ersetzte die Firma K. Scheffler KG, Marienberg, durch den neuen, sehr ansprechenden Haltepunkt „Schwarzdühlen“ aus Plastfolie. Der Gestaltung des Modellbahngeländes dienen ein Steinbruch aus Plastschaum sowie je ein Strauch, grün und blühend mit biegbaren Ästen, und das Tannensortiment mit sieben verschiedenen Tannen.

Wir sind überzeugt, daß die guten Neuentwicklungen, die auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1964 gezeigt wurden, bei den Freunden der Modelleisenbahn Anklang finden werden, und erwarten, daß der Trend des ständigen Angebotes von neuen Erzeugnissen anhält und daß die Betriebe, die bisher diese Notwendigkeit ignoriert haben, sich dieser Entwicklung anschließen werden.

12



13



14

Thüringer Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners

Seit über einem Jahr trug ich mich mit dem Gedanken, einmal eine Heimanlage zu bauen, die sich von vielen Anlagen allgemeinen Charakters wesentlich unterscheidet. Es sollte eine streng landschaftsgebundene Anlage werden, die den Beschauer die Lieblichkeit und Romantik des Thüringer Waldes im kleinen erleben läßt. Wie ich mir das dachte, habe ich ausführlich in dem Aufsatz „Eine romantische Heimanlage“ (Heft 2/63) geschildert. Ich war mir schon damals darüber im klaren, daß ich vor einer nicht ganz leichten Aufgabe stand. Denn eine solche Anlage, die die Nachbildung eines bestimmten Landschaftsgebietes zum Grundgedanken hat, kann nur dann echt und überzeugend wirken, wenn man sich beim Bau so weit wie nur irgend möglich an das Vorbild hält. Man muß versuchen, das Charakteristische der betreffenden Landschaft natürlich nachzugestalten und allen Gebäuden, die dann meist selbst gebaut werden müssen, die stilistische Note zu geben, die ihnen gemäß der gewählten Landschaft zukommt.

Den Thüringer Wald kannte ich zwar ganz gut, und es standen mir auch einige Fotos aus früherer Zeit zur Verfügung. Diese reichten jedoch für das geplante Vorhaben nicht aus. So beschloß ich, bei passender Gelegenheit eine „Studienfahrt“ in diesen schönen Landschaftsteil unserer deutschen Heimat zu unternehmen. Die Ausbeute meiner Thüringer-Wald-Fahrt ist groß und lehrreich, und ich möchte einen kleinen Fahrtbericht geben, der vielleicht auch für manchen Modellbahnfreund eine verwertbare Kleinigkeit enthält.

Es ist Spätsommer. Eine milde Septembersonne taucht das Land in ein weißes Licht. Ich schaue aus dem geöffneten Abteifenster über die weiten Fluren und Felder, über die saftig-grünen Wiesen, auf denen fleißige Frauen das gemähte Gras zusammenrechen.

Wir haben Martinroda hinter uns gelassen und rattern über eine lange, imposante Brücke. Die Strecke, die bis Plaue noch verhältnismäßig eben verlaufen war, steigt nun bis Ilmenau-Roda ständig an. Die Tenderlok der Neubaureihe 65¹⁰, die den P 3074 zieht, schafft die Steigung jedoch recht gut. Der Zug besteht aus einem Gepäckwagen an der Spitze, einer zweiteiligen Doppelstockeinheit (im Reihungsplan als DB 7 = Doppelstockeinheit 2. Klasse, 7achsiger, bezeichnet) und drei Einheitspersonenwagen Bi 30, wie sie im Thüringer Wald sehr oft anzutreffen sind. In Elgersburg kreuzen wir den P 3075, der aus einer 65er, 6 zweiachsigen (!) Reko-Wagen und einem Pwi besteht und von Rennsteig kommt. Die schöne Fernsicht, die wir noch bis Geraberg hatten, wird uns jetzt durch steil aufragende Felsen, die sich bis an den Bahndamm heranschieben, versperrt. Der Zug hält wenige Augenblicke in Ilmenau-Roda, dann geht es in einem leichten Gefälle abwärts und in weitem Bogen nach Ilmenau hinein. Die



Bild 1 Nahgüterzug mit einem Pwgs an der Güterabfertigung

Lok muß mehrere Male das Achtungssignal geben und bremsen, denn wir kreuzen unbewachte Bahnübergänge. Und dann kommt das berühmte Einfahrtsignal, das regelmäßig auf „Halt“ steht und erst auf „Fahrt frei“ gestellt wird, wenn der Zug angehalten hat. Ich bin diese Strecke schon sehr oft gefahren, habe aber noch nie erlebt, daß wir in Ilmenau gleich Einfahrt gehabt hätten.

Der Zug hält am Bahnsteig, und wir werden uns mal ein wenig umschauen, ehe wir weiter ins Gebirge hinauf fahren.

An der Güterabfertigung steht ein Nahgüterzug mit einem Pwgs, einem Güterzug-Begleitwagen, der auch in schnellfahrende Züge eingestellt werden kann (Bild 1).

An der Ladestraße herrscht lebhafter Verkehr. Wir werden nachher mal hinübergehen. Dahinter liegt der Lokschuppen mit der Bekohlungsanlage. Übrigens ist dort eine H-Tafel zu sehen. Sie zeigt den Halteplatz der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen an – der Bahnhof Ilmenau hat nämlich keine Ausfahrtsignale!

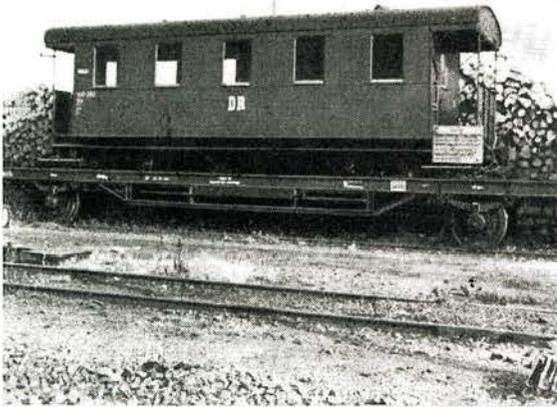
Was aber unsere Aufmerksamkeit besonders erregt, ist das auf einem Stumpfgleis stehende seltsame Fahrzeug, das im Winter zur Aufrechterhaltung des Betriebes unentbehrlich ist – der Schneepflug (Bild 2).

Schauen wir ihn uns einmal an. Könnte man das Ding nicht als Schienenreinigungswagen nachbauen?

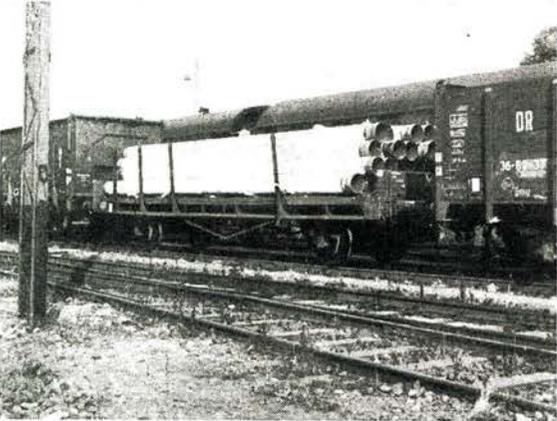
Noch eine kleine Kuriosität sehen wir: Statt Normalspurwagen auf Schmalspurwagen einmal ein Schmalspurwagen auf einem Normalspur-Rollfahrzeug (Bild 3). Wahrscheinlich verkehrt dieser Wagen auf der

Bild 2 O-Wagen mit angebautem Schneepflug

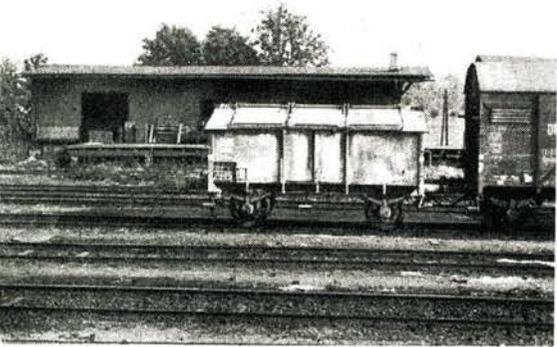




3



4



5

Bild 3 Schmalspurwagen auf einem Normalspur-Rollfahrzeug

Bild 4 Mit Rohren beladener S-Wagen

Bild 5 Für TT-Freunde zum Nachbau empfohlen: ein K-Wagen

Bild 6 Das Bw Ilmenau

Bild 7 Lok 94 866 hat soeben Kohle und Wasser genommen

Bild 8 Lokomotive der BR 94⁵⁻¹⁸ (ehem. pr. T 16)

Bild 9 Lokomotive der BR 93⁵⁻¹² (ehem. pr. T 14¹)

Bild 10 An der Ladestraße werden Kartoffeln umgeladen

Bild 11 Lageplan des Bahnhofs Ilmenau

Fotos: W. Hesse

Schmalspurstrecke Eisfeld-Schönbrunn. Vielleicht war er zur „Auffrischung“ im Raw Gotha?

Güterzüge auf der Modellbahnanlage sollten stets mit verschiedenartigem Gut beladen sein; das große Vorbild lehrt uns anschaulich, wie man das macht. Ein S-Wagen braucht nicht immer nur Schienen zu transportieren (Bild 4).

Unternehmen Sie doch mal bei Gelegenheit einen kleinen Waldspaziergang. Sicher werden Sie auf dem Boden herumliegende kleine dünne Zweige finden, die, auf die richtige Miniaturlänge zugeschnitten, ideale Baumstämme für Ihren Güterzug abgeben.

Und dieser niedliche Klappdeckelwagen auf Bild 5 mag für TT-Freunde ein Anreiz zum Nachbau sein. Länge über Puffer 6,6 m, Achsstand 3,5 m.

Doch nun auf zum Bw (Bild 6). Ein solches ist hier erforderlich, weil bei von Arnstadt kommenden Zügen Lokwechsel vorgenommen werden muß. Reisezüge werden zwischen Erfurt und Ilmenau von Neubautenderloks der BR 65¹⁰, früher von Tenderloks der BR 78, gefördert. Fährt ein Zug weiter nach Schleusingen, so trennt sich die 65er vom Zug und fährt in einer Sägefahrt ins Bw, während auf einem Lokwartegleis eine Tenderlok der Baureihe 94 bereitsteht und sich an die Spitze des Zuges setzt. Derselbe Vorgang vollzieht sich, wenn ein Zug mit einer 94er aus den Bergen kommt. Die 65er fährt den Zug weiter nach Arnstadt und die 94er nimmt im Bw Kohle und Wasser.

Dies ist eben geschehen (Bild 7). Die Lok wird nun in den Schuppen fahren und ihren nächsten Einsatz abwarten.

Haben Sie eigentlich schon das Rangierhaltsignal Ra 11 bemerkt? Es wird dargestellt durch ein gelbes bzw. weißes W mit schwarzem Rand und bedeutet: „Halt für Rangierabteilungen!“ Eine vor dem Signal stehende Rangierabteilung oder eine einzelne Lok muß so lange warten, bis der Wärter als Rangierleiter unbegleiteter Rangierabteilungen oder Loks den Fahrauftrag an den Lokführer zur Vorbeifahrt erteilt. Das geschieht, indem am Rangierhaltsignal Ra 11a zwei weiße Lichter nach rechts steigend aufleuchten: „Rangierfahrt erlaubt!“

Die Tenderlok auf dem Bild 8 hat sich mir so günstig vor die Nase geschoben, daß ich nicht umhin konnte, sie fotografisch zu verewigen. Blitzblank steht sie da, in neuem, glänzendem Gewande, vor ein paar Tagen erst aus dem Raw gekommen. Sie hat schon eine Reihe von Dienstjahren hinter sich; und seit man den Zahnstangenbetrieb auf der Strecke zwischen Stützerbach und Rennsteig, zwischen Rennsteig, Schmiedefeld und Thomasmühle und zwischen Schleusingen-Ost und Schleusingen am 14. Mai 1927 einstellte, fährt die gute alte pr. T 16 (BR 94⁵⁻¹⁸) die Züge sommers wie winters über den Rennsteig. Aber auch in anderen Bezir-

6





7



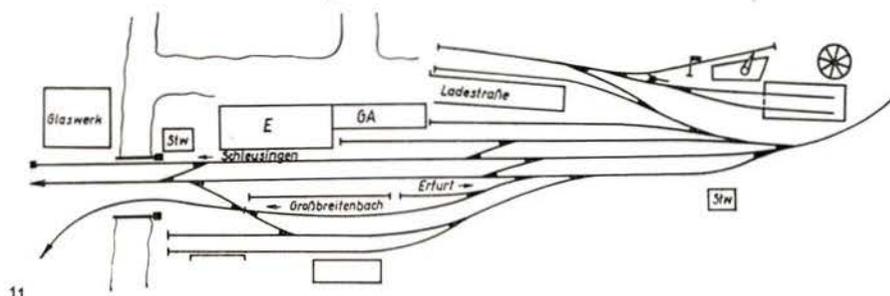
8



9



10



11

ken treffen wir diese Güterzug-Tenderlokomotive noch in großer Stückzahl an – nur nicht im Modellbahnhandel. Da werden wir wahrscheinlich noch Jahrzehnte warten müssen, bis man den Modellbahnfreunden mal etwas Langbegehrtes anbietet.

Ich habe heute offensichtlich Glück, denn die T 14¹ der ehemaligen Preußischen Staatsbahn (jetzige Baureihe 93³⁻¹², Bild 9) hat mir gerade noch gefehlt. Sie ist ebenfalls eine Güterzug-Tenderlok, nur eine etwas schlankere Dame als ihre um vier Jahre ältere Schwester. Sie erblickte erstmalig im Jahre 1918 das Licht der Eisenbahnenwelt und ist neben der BR 94 die charakteristische Lokomotive des Thüringer Waldes. Wir treffen sie auf vielen Haupt- und Nebenstrecken als Personen- und Güterzuglokomotive an, und dem Betrieb sei jetzt schon ein großes Lob gezollt, der es wagt, diese Lokomotive als Modell herauszubringen.

Warum ich mich so für Tenderloks begeistere? Weil man mit ihnen besonders auf kleineren Heimanlagen viel anfangen kann. Eine 42er oder 50er kommt erst richtig vor langen Durchgangsgüterzügen zur Geltung, und lange Güterzüge können wir eben nur auf großflächigen Anlagen fahren. Deshalb kann bei kleineren Modellbahnanlagen der Einsatz von Tenderloks nur immer empfohlen werden, wenn man nicht den moderneren Dieselloks den Vorzug geben will. (Welchen

Dieselloks? Der V 36, der V 75? Die haben wir noch nicht. Der V 60, der V 180? Die haben wir ebenfalls noch nicht!).

Ich gehe nun zur Ladestraße hinüber. Auf den Gleisen zu beiden Seiten der Straße stehen offene und gedeckte Güterwagen zur Be- und Entladung bereit. Ladestraßen dienen dem Wagenladungsverkehr, während sich der Stückgutverkehr in und an den Güterhallen abwickelt. Hier werden gerade Kartoffeln umgeladen (Bild 10).

Es ist Zeit, zum Bahnhof zurückzukehren. In wenigen Minuten wird der Zug nach Schleusingen abdampfen. Hinter der Lok läuft ein gedeckter Güterwagen mit Tonnendach; es ist ein Expreßgut-Kurswagen, der, von Erfurt kommend, mit dem P 3068 bis Rennsteig mitfährt. Dort wird er an den Zug nach Frauenwald umrangiert und rollt gegen Mittag auf der gleichen Strecke zurück nach Erfurt. Die Einheitspersonenwagen hinter der Doppelstockeinheit, die von Erfurt als Verstärkungswagen mitliefen, werden in Ilmenau abgehängt und bleiben hier. Unser Zügle ist damit recht kurz geworden. Aber wir fahren noch nicht mit, sondern machen erst einen kleinen Abstecher nach Großbreitenbach. Zuvor wollen wir noch die Gleisanlagen des Bahnhofs in vereinfachter Form für eventuellen späteren Bedarf aufzeichnen.

Wendeschleife oder Kehrschleife?

Wir kennen einen in der Zwei-Schienen-Technik unangenehmen Begriff: die Wende- oder Kehrschleife. Heute wollen wir nicht die Schwierigkeiten betrachten und die Möglichkeiten, ihrer Herr zu werden, sondern das Für und Gegen dieser Bezeichnungsweise erörtern.

Da gibt es z. B. bei der Eisenbahn den Begriff des Kehrtunnels. Bekanntlich dient ein Kehrtunnel dazu, eine Talstufe zu überwinden. Es handelt sich um eine künstliche Streckenverlängerung (Bild 1).

In der Modellbahntechnik werden ähnliche Gleisführungen verwendet, ohne daß hierzu ein Tunnel nötig ist. Man kann ja in diesem Fall das Gelände dem Gleis anpassen und alles so gestalten, daß der Zug möglichst lange sichtbar bleibt.

Auch beim Vorbild gibt es solche offenen Gleisschleifen, die man analog zu den Kehrtunneln mit Kehrschleifen bezeichnen könnte.

Im Gegensatz hierzu stehen Wendeschleifen (Bild 2). Diese sind bei der Eisenbahn nicht üblich. Bei den Straßenbahnen werden sie oft als Gleisschleifen bezeichnet, während man dagegen bei den Stadtschnellbahnen von Kehranlagen spricht, wenn man Anlagen für das Wenden der Züge bezeichnen will.

Gibt es bei der Eisenbahn keine Wendeschleifen, so ist jedoch „Wenden“ der übliche Begriff für die Änderung

der Fahrtrichtung. Bekannt geworden ist er in der Verbindung „Wendezug“.

Für den Modelleisenbahner sollten die Begriffe „Wenden“ und „Kehren“ unterschieden werden. „Wenden“ wäre dabei im Sinne von „Änderung“ der Fahrtrichtung im Endpunkt zu verstehen, wobei es gleichgültig ist, ob dieses Wenden durch Umsetzen der Lok mit Hilfe eines Wagenzuges, eines Gleisdreiecks oder einer Gleisschleife erfolgt. „Kehren“ dagegen wäre im Sinne einer künstlichen Längenentwicklung, wie sie bei Kehrtunneln, Kehrschleifen und den Kehren der Gebirgsstraßen vorkommen.

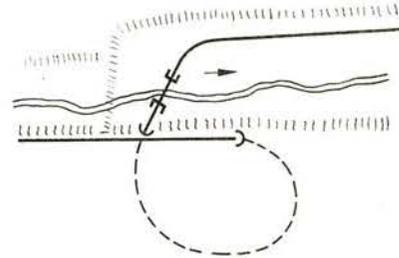


Bild 1 Kehrtunnel

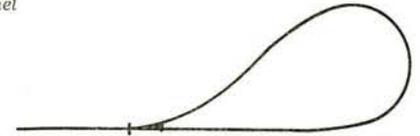


Bild 2 Wendeschleife

Die neue Pilz-Bogenweiche

Foto: M. Gerlach, Berlin

Ausführlich beschrieben wir im Heft 1/1964 die platzsparenden Vorteile der Bogenweichen. Die Firma Fritz Pitz, Sebnitz/Sa., liefert nun schon rechte und linke Innenbogenweichen HO 900/400 für Pilzgleis aus. Der neuartige Antrieb kann nach Wahl innen oder außen angebracht werden, denn Stellschwelle und Weichenantrieb sind ausknöpfbar. Über die Betriebserprobung des neuen Antriebs werden wir noch berichten.

