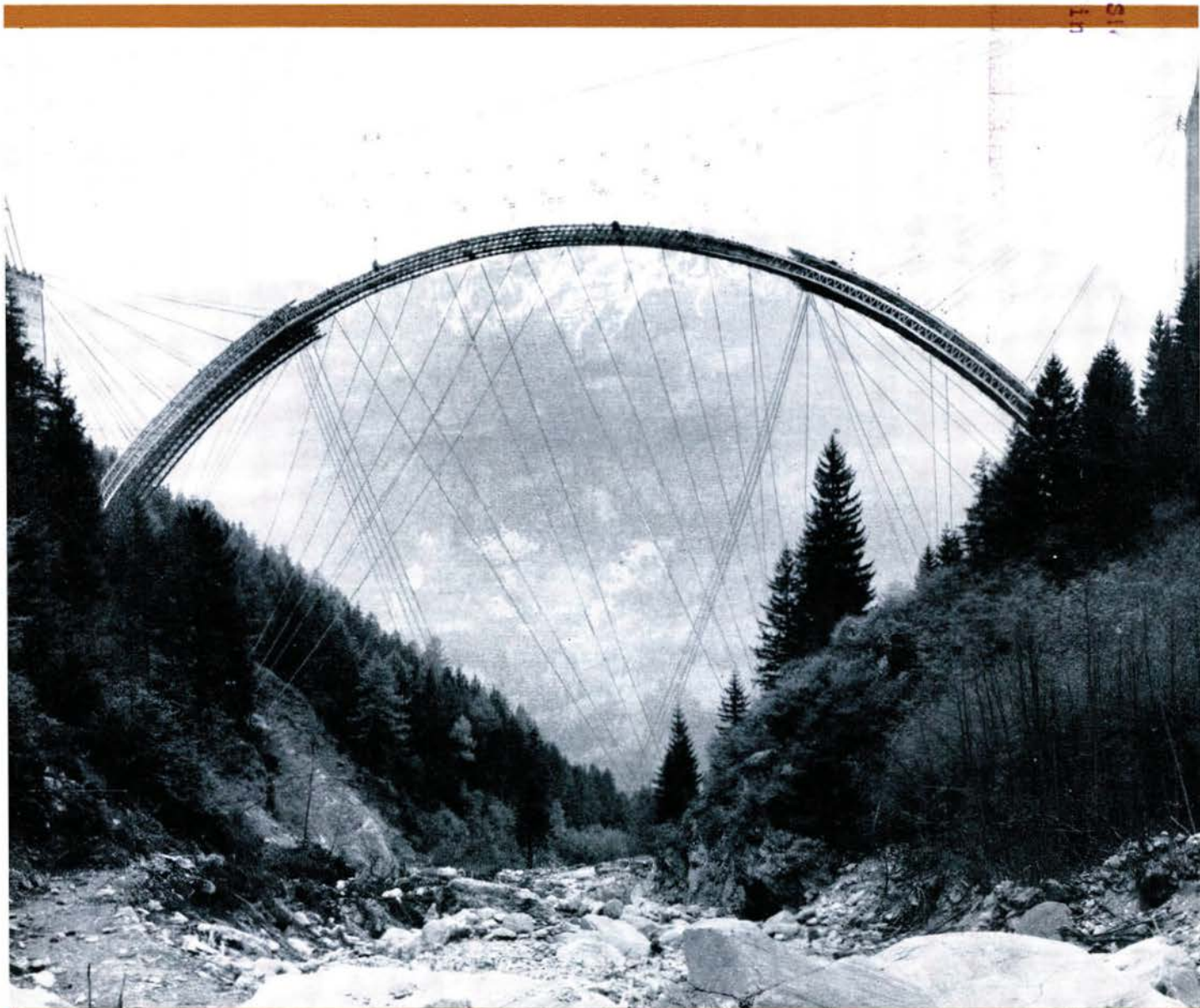
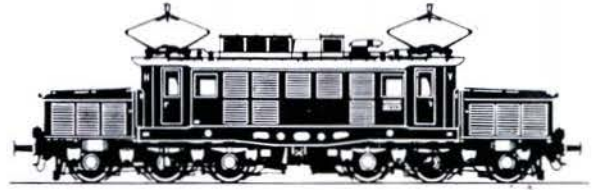


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 19



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN
Verlagspostamt Berlin • Einzelpreis 1,- M

32 542

9/70

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

9

SEPTEMBER 1970 • BERLIN • 19. JAHRGANG



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Vierteljährlich 3,- M. **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: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuszpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizhi 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

Ideenkonferenz in Dresden	258
Teilnehmer und Sieger des 6. Leistungsvergleiches 1970 „Junger Eisenbahner“	259
H.-D. Hauszig	
H0-Anlage (2,50 m × 1,50 m)	261
R. Buschan	
Von vornherein harte Bedingungen	262
J. Schnitzer	
Vom Behelfsmodell bis zur Aufstreichspitze	264
Ausbau der Tauernbahn	267
A. Horn	
Elektrisch durchs „Gesäuse“	267
R. Eckelt	
Bücher für „Dampf“ und für „Diesel“ – für Beruf und Hobby	268
Basteleien	269
2'B2'-Schnellfahrlokomotive der KPEV	269
G. Köhler	
Für unsere Pioniereisenbahnen: 220-PS-Diesellokomotiven aus wissenschaftlich-produktivem Studium ..	272
Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin:	
Maimonat – Exkursionsmonat	274
Mitteilungen des DMV	277
Wissen Sie schon?	278
Meßwagen für Kühlzüge	278
AG Freunde der Eisenbahn „Verkehrsmuseum Dresden“:	
Erinnerungsplakette für die Lok 211 028-6 der DR	279
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	280
G. Köhler	
Dreiteiliger Triebwagenzug MX für Budapest	281
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Neubau der Pfaffenberg-Zwenberg Eisenbahnbrücke (Österreich). Mit einer Höhe von rund 120 m wird sie die höchste Spannbogenbrücke Österreichs (siehe hierzu auch den Beitrag „Ausbau der Tauernbahn“ auf der Seite 267).

Foto: Lichtbildstelle der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)

Rücktitelbild

Auf das Triebgestell einer alten Märklin-Spur 1-Lokomotive baute Achim Delang das Modell der Ellok 10503 (ehemalige ES 3 der KPEV). Der Fahrzeugkasten besteht wie bei der Originallok aus Holz.

Foto: Achim Delang, Berlin

In Vorbereitung

Zugkräfte von Modelltriebfahrzeugen
Auswertung des 6. Leistungsvergleiches 1970 „Junger Eisenbahner“

Leningrader Institut für Eisenbahningenieure 160 Jahre alt

Im Dezember 1969 bestand die erste in Petersburg gegründete Verkehrslehranstalt Rußlands — das Institut des Korps für Verkehrswesen und heutige Leningrader Institut für Eisenbahningenieure „W. I. Oblaszow“ (LIIShT) — 160 Jahre. In dieser größten Lehranstalt wurden die Grundlagen der Verkehrswissenschaft und Verkehrstechnik in Rußland geschaffen.

Mit dem Institut sind die Namen berühmter Wissenschaftler und Ingenieure verbunden, wie D. I. Mendeleejew, D. I. Shurawskij und S. W. Kerbidse.

In den Jahren 1842–1851 wurde unter der Leitung der Absolventen des Institutes P. P. Melnikow und N. O. Kraft die Eisenbahn Petersburg – Moskau gebaut.

In einem der Auditorien sprach im Dezember 1917 und im Januar 1918 W. I. Lenin auf dem außerordentlichen Eisenbahnkongreß, auf dem er die Arbeiter zum Kampf gegen die Feinde des Sowjetstaates aufrief. Die Reden W. I. Lenins hatten auf die Wissenschaftler des Institutes großen Einfluß, sie mobilisierten sie für die allseitige Unterstützung des Transportwesens und die Schaffung einer Verkehrshochschule neuen Typs.

Viele Wissenschaftler und Studenten des Institutes nahmen an der Verwirklichung des Leninschen Planes für die Elektrifizierung des Landes, am Bau solcher Eisenbahnen wie Turksib, Moskau – Donbass, Petschora-Bahn u. a. teil.

In den ersten Tagen des Großen Vaterländischen Krieges traten Tausende von Lehrern, Aspiranten, Studenten, Arbeitern und Angestellten des Institutes als Freiwillige in die Reihen der sowjetischen Armee ein. Die Wissenschaftler des Institutes standen an der Spitze der Verteidigung und Bauzüge der Leningrader Front. Sie beteiligten sich aktiv an der Projektierung des berühmten „Lebensweges“ über den Ladogasee. Für die Verdienste bei der Verteidigung der Heimat wurde dem Institut 1945 der Leninorden verliehen.

In der Nachkriegsperiode wurden neue bedeutende Erfolge in der gesamten wissenschaftlichen, methodischen, Lehr- und Erziehungstätigkeit des Institutes erreicht, die auf die Lösung der wichtigsten Entwicklungsprobleme des Eisenbahnwesens gerichtet war.

Unter der Leitung hervorragender Wissenschaftler wurden aktuelle Untersuchungen angestellt, die die Eisenbahnwissenschaft und -technik bereicherten.

So wurden z. B. von den Wissenschaftlern des Instituts Empfehlungen für die Vervollkommenung der Fahrmotoren der elektrischen Lokomotiven gegeben, auf dem Gebiet der Automatisierung von Messungen und der Klassifikation der Starkstrom-Halbleitergleichrichter Forschungen angestellt, die Methoden der ökonomischen Steuerung von Dieselmotoren mit Hilfe elektronischer Anlagen geschaffen, die Theorie der Schwin-

gungsdämpfung an der Federaufhängung der Fahrzeugdrehgestelle, Weichen für hohe Fahrgeschwindigkeiten der Züge und Eisenbahnbrückenkonstruktionen entworfen sowie Grundlagen der wissenschaftlichen Organisation der Instandhaltung und Reparatur der Eisenbahnkustbauten vorgeschlagen.

Mit den Arbeiten der Wissenschaftler wurde der Streckenfunk theoretisch begründet und entwickelt, wurden Empfehlungen für die Anwendung der EDV zur Automatisierung der Betriebs- und Beförderungsprozesse sowie für die kontaktlosen Systeme der Automatik und Telemechanik gegeben sowie eine neue elektromagnetische Gleisbremse für mechanisierte Ablaufberge geschaffen. Weiterhin gelangten die Container der Konstruktion des LIIShT zum Maschineneinsatz.

Umfangreiche Arbeiten wurden von den Mitarbeitern des Wissenschaftlichen Forschungsinstitutes für Brücken beim LIIShT auf dem Gebiet der Einführung des Schweißens und der zerstörungsfreien Prüfung der Schweißverbindungen und Auftragschweißungen der Schienen, Brückenkonstruktionen und Drehgestellrahmen der Fahrzeuge geleistet.

Bedeutende Unterstützung gewährte das Institut der Leningrader Untergrundbahn bei der Entwicklung und Einführung von Stahlbetontübbingen, bei der Projektierung und beim Bau von Bahnhöfen neuen Typs und beim Vortrieb der Tunnel unter schwierigen geologischen Bedingungen. Es wurde ein Niederfrequenzvibrationsverfahren zum Absenken schwerer Pfähle und Schalen in den Boden geschaffen und eingeführt, es wurden neue Prüf- und Berechnungsverfahren für Fundamenttiefergründungen auf Sand und Lehm und die Schalenberechnung mit Hilfe der EDVA vorgeschlagen.

Insgesamt studierten am Institut in den Jahren der Sowjetmacht etwa 29 000 Ingenieure. Heute bildet es Ingenieure auf 14 Fachgebieten aus. An den acht Fakultäten lernen ungefähr 13 000 Studenten. Eine große Anzahl von Studenten und Aspiranten beteiligt sich aktiv an der wissenschaftlichen Studentengesellschaft sowie an der wissenschaftlichen Forschungsarbeit der Lehrstühle und Laboratorien.

Viele Absolventen des Institutes wurden große Wissenschaftler, Leninpreisträger und Träger von staatlichen Auszeichnungen, vielen wurde der hohe Ehrentitel „Held der Sozialistischen Arbeit“ zuerkannt.

Zum Institut gehören das wissenschaftliche Forschungsinstitut für Brücken, 11 wissenschaftliche Zweiglaboratorien sowie mehr als 12 wirtschaftliche Vertragsbüros und -gruppen. In den Jahren 1946 bis 1969 führten die Wissenschaftler des LIIShT über 1800 wissenschaftliche Forschungen durch und veröffentlichten mehr als 1300 wissenschaftliche Arbeiten.

Titelvignette

Schwere elektrische Güterzuglokomotive der Baureihe E 94 (CoCo) der Deutschen Reichsbahn. Das Modell wird nur in der Nenngröße TT von der Firma Zeuke & Wegwerth KG hergestellt.

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Ideenkonferenz in Dresden

Am 18. April 1970 fand in Dresden die erste Ideenkonferenz des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes statt. Thema war: Spezielle Probleme für Bau und Betrieb von Gemeinschaftsanlagen.

Veranstalter war der Bezirksvorstand Dresden, der diese Konferenz aufgrund einer Anregung der Technischen Kommission beim Präsidium einberufen hatte. Die Beteiligung war sehr rege. Es waren fast 60 Freunde aus etwa 20 Arbeitsgemeinschaften anwesend. Diese große Zahl der Teilnehmer, die aus allen Teilen der Republik angereist waren, zeigt, wie groß das Interesse an diesen behandelten Fragen doch ist. Nach einem einleitenden Vortrag von Herrn Hansotto Voigt zum Thema allgemeine Richtlinien für den Bau und Betrieb von Gemeinschaftsanlagen stand als erster wichtiger Abschnitt die Größe und Gestaltung der Anlage bzw. der Anlagenteile zur Debatte. Hierzu waren vier Beiträge abzugeben. Besonders hervorzuheben waren die Vorschläge der Freunde Baum, Dresden-Neustadt, und Ilgner, Marienberg (früher AG Meißen). Beide stützten sich bei ihren Vorschlägen auf die langjährigen Erfahrungen der Arbeitsgemeinschaften Dresden und Meißen. Freund Baum erläuterte den Bau der Anlagenteile vom fachlichen Standpunkt her. Er verwies auf die Gestaltung und Festigkeitsforderungen bestimmter Teile und gab aus seiner Praxis als Tischlermeister viele wertvolle Hinweise. Der Vortrag wurde mit Dias, die nach vorhandenen Zeichnungen angefertigt worden waren, anschaulich gemacht. Freund Ilgner wandte sich, ebenfalls durch Dias unterstützt, mehr den praktischen Fragen der Gestaltung zu. Ausgehend von langjährigen Erfahrungen in der AG Meißen, die beim Bau mehrerer transportabler Großanlagen und bei etwa 30 Ausstellungen gesammelt wurden, erläuterte er ein System für den Bau transportabler Großanlagen. Dabei fanden folgende Punkte Berücksichtigung:

Transportmöglichkeit (z. B. in Containern), Gewicht und Größe der einzelnen Teile (wichtig für manuellen Transport), Kombinierbarkeit mit anderen gleichartig gestalteten Anlagen, variable Aufstellungsmöglichkeit, Abmessungen des Zubehörs (Transportkisten, Absperrteile usw.). Da diese Ausführungen auf sehr großes

Interesse der Teilnehmer trafen und da einige Arbeitsgemeinschaften bereits nach diesem System ihre neuen Anlagen bau bzw. planen, wird der gesamte Diskussionsbeitrag als gesonderter Artikel in der Fachpresse erscheinen.

Die zu diesem Thema weiter gehaltenen Diskussionsbeiträge gingen im Prinzip auf die gleichen Gesichtspunkte ein, jedoch nicht so umfangreich und unter Berücksichtigung aller Details.

Nach kurzer Pause war der zweite wichtige Themenkreis an der Reihe. Es ging um elektronische Probleme. Freund Fickler von der AG „Saxonia“, Dresden, machte einige allgemeine Ausführungen. In Entwicklung befindet sich bei der AG zur Zeit ein elektronischer Baustein, der für einige Funktionen universell anstelle von Relais eingesetzt werden kann. Allerdings sind hier noch einige Versuche erforderlich.

Breiten Raum nahm die Diskussion über Bremsstrecken vor Signalen ein. Freund Melzer aus Crottendorf stellte eine Bremsschaltung vor, die auf Transistorbasis arbeitet. Ähnliches wurde von Herrn Dipl.-Ing. Hampel aus Dresden vorgeführt. Letzterer hat in Zusammenarbeit mit Herrn Geyer (elektromechanische Werkstätten in Kesselsdorf) eine elektronische Bremsschaltung entwickelt. Beiden Anordnungen gemeinsam war jedoch noch ein Nachteil, der aber aufgrund der geführten Gespräche wohl bald behoben sein dürfte. Vor allem die Verbindung mit der Industrie, gibt vielleicht die Möglichkeit, derartige Bauelemente zu einem erschwinglichen Preis in größeren Stückzahlen verwenden zu können. Aufgrund der vielfältigen Probleme, die hier auftauchen, wird auch zu diesem Thema ein gesonderter Artikel erscheinen.

Abschließend kann man sagen, daß diese Ideenkonferenz von der Organisation und dem Inhalt her ein voller Erfolg war. Fast alle Teilnehmer äußerten den Wunsch nach weiteren ähnlichen Veranstaltungen.

Vorschläge für weitere Themen, die einer Diskussion im größeren Kreis würdig sein können, von den Arbeitsgemeinschaften an die Technische Kommission z. Hd. Herrn Dipl.-Ing. Rolf Häßlich, 8106 Radeburg, Paul-Hoyer-Str. 5, gesandt werden.

Große Modelleisenbahn ausstellung 1970 des DMV-Bezirksvorstandes Berlin

Vom 11. bis 25. Oktober 1970

im Kreiskulturhaus Weißensee (Volkshaus)
Berlin-Weißensee, Klement-Gottwald-Allee 125

Verbindungen:

Straßenbahn: Linien 3, 70, 72, 73, 74;
Bus: Linie A 45
bis Pistoriusstraße – Klement-Gottwald-Allee

Öffnungszeiten:

Montag bis Sonnabend 15.00 bis 19.00 Uhr
Sonntag 10.00 bis 19.00 Uhr

Teilnehmer und Sieger des 6. Leistungsvergleichs 1970 „Junger Eisenbahner“

Der DDR-Leistungsvergleich „Junger Eisenbahner“ fand am 3. und 4. Juli 1970 in Potsdam erfolgreich für viele junge Menschen statt. Eine eingehende Auswertung dieses Leistungsvergleiches werden wir im nächsten Heft veröffentlichen. Hier vorab schon die Namen der Sieger und aller Teilnehmer.

Platz 1 in der Mannschaftswertung:

Arbeitsgemeinschaft 2/18 Löbau (Bezirk Cottbus)

Teilnehmer: Norbert Weist
Dierk Riedel
Ronald Panknin
Peter Mohr
Klaus Mohr
Hans Geißler (Ersatz)

Platz 2 in der Mannschaftswertung:

Arbeitsgemeinschaft Pioniereisenbahn Dresden (Bezirk Dresden)

Teilnehmer: Armin Müller
Steffen Lange
Jürgen Bleil
Winfried Bardehle
Matthias Albrecht

Platz 3 in der Mannschaftswertung:

Arbeitsgemeinschaft Pioniereisenbahn Berlin (Bezirk Berlin)

Teilnehmer: Bettina Morell
Peter Götze
Ulrich Weigt
Michael Horak
Wolfgang Jeschke

Platz 1 in der Einzelwertung:

Peter Götze, AG Pioniereisenbahn Berlin

Platz 2 in der Einzelwertung:

Armin Müller, Pioniereisenbahn Dresden

Platz 3 in der Einzelwertung:

Peter Mohr, AG 2/18 Löbau (Bezirk Cottbus)

Teilnehmermannschaften der anderen Bezirke (hier ist keine Rangfolge abgedruckt, Auswertung erfolgt im Heft 10/1970):

Arbeitsgemeinschaft Pioniereisenbahn Leipzig (Bezirk Halle)

Teilnehmer: Volker Lippoldt
Hans-Georg Schollbach
Jörg Mehnert
Andreas Prüfer
Andreas Schröter

ZAG 5/13 Stralsund, Jugendgruppe an der Dr.-Theodor-Neubauer-Oberschule Saßnitz (Bezirk Greifswald)

Teilnehmer: Andreas Teich
Uw Kramer
Winfried Rudolf
Peter Knorr
Frank Gunkel

Arbeitsgemeinschaft 7/20 Oschersleben (Bezirk Magdeburg)

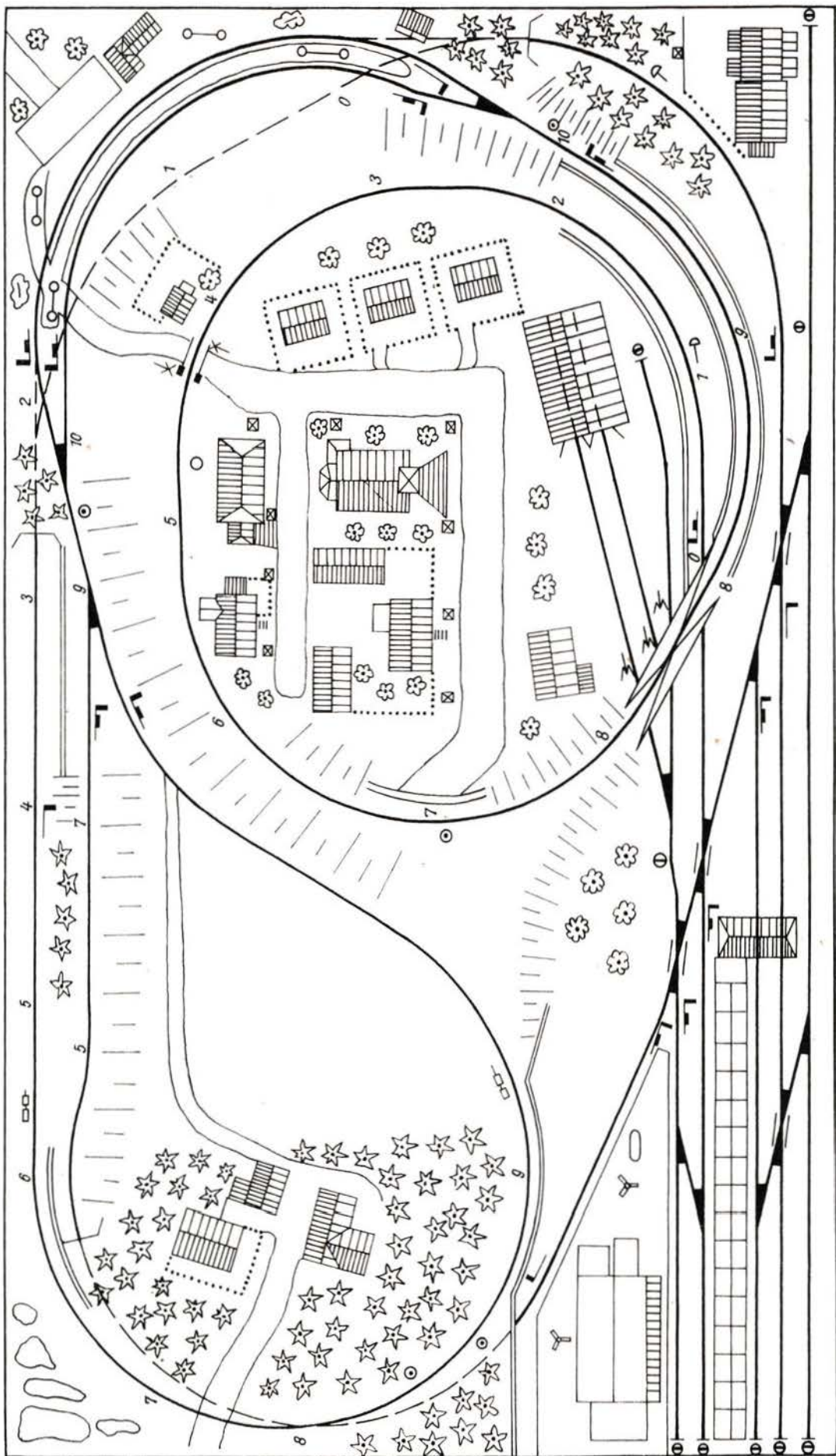
Teilnehmer: Martina Dienemann
Angelika Dunkel (Ersatz)
Ulrich Hannemann
Bodo Berghäuser
Wolfgang Reschke
Helmut Klenke

Arbeitsgemeinschaft POS Schwaan (Bezirk Schwerin)

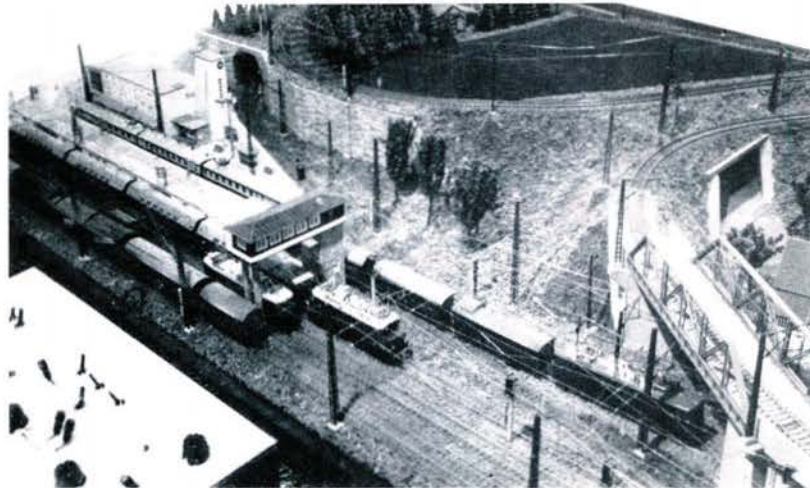
Teilnehmer: Horst Wiechmann
Eckhard Dahl
Ulf Hartung
Heino Krause
Fred Krause
Wolfgang Hennings (Ersatz)

Arbeitsgemeinschaft 4/33 „Johannes Scharrer“, Jugendgruppe (Bezirk Erfurt)

Teilnehmer: Rainer Franke
Michael Dornheim
Karl-Ernst Werner
Wolfgang Birkner
Günter Werner



H0-Heimanlage (2,50 m × 1,50 m)



1

Das Motiv der 2,50 m × 1,50 m großen H0-Anlage ist ländlicher Natur, während der Kopfbahnhof am Rande einer gedachten Stadt steht. Aus Platzmangel wurde die Anlage an die Zimmerdecke befestigt (Zimmerhöhe 3,20 m), und mit einer Winde zum Hochziehen und Herablassen versehen. Zur Sicherung sind zwei Winkelprofile L 35 untergelegt, auf welchen die Platte in der oberen bzw. unteren Stellung aufliegt. Die Platte ist in Rahmenbauweise gefertigt. Als Verkleidung wurden Hartfaserplatten und Wellpappe verwendet. Zur Versteifung sind I-Profile aus Alu-Gardinenstangen vorhanden.

Hans-Dieter Hauszig, Leipzig



2

Bild 1 Blick auf den Kopfbahnhof mit ausfahrenden Personenzug. Die Fahrdrachtaufhängung erfolgte mit Turmmasten und Quertragwerken.

Bild 2 Das auf der Anlage befindliche Dorf wird von der Bahn umfahren. Im Vordergrund die Durchfahrt zum Loksuppen.

Bild 3 Vorfeld des Bahnhofes. Auch eine E 18 kann aushilfsweise zum Rangieren eingesetzt werden.

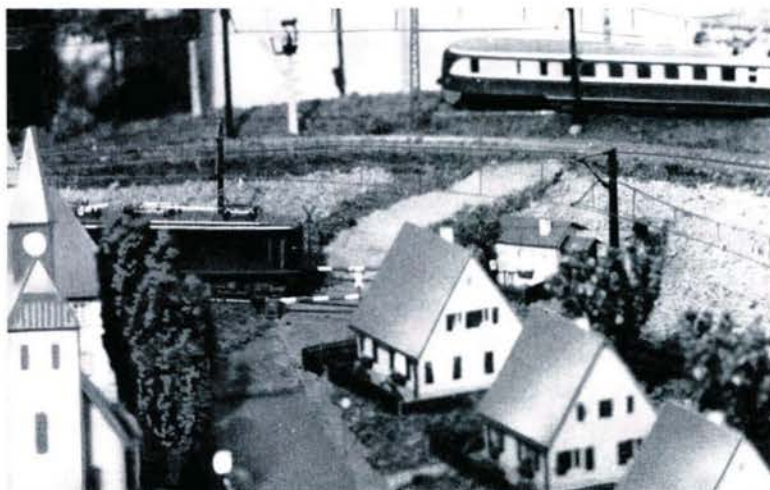
Bild 4 Eine E 11 an einem beschränkten Bahnübergang

Bild 5 Gleisplan der Anlage (nebenstehend auf Seite 260)

Fotos: Gürtler, Leipzig



3



4

Von vornherein harte Bedingungen



„Meine TT-Heimanlage mußte aus Platzgründen auf jeden Fall unter meinem Bett Platz finden“, schreibt Herr Buschan aus Heidenau. Daraus ergab sich die Zwangsgröße von 950 mm × 1800 mm. Sie sollte andererseits aber auch eine ganze Reihe von Bedingungen erfüllen. Die Bahnsteiglänge mußte für einen 4-Wagen-Schnellzug ausreichen, zweigleisige Hauptstrecke, ein Bw mit Rangiergleisen, eine Nebenbahn ins Gebirge waren weitere Forderungen im Programm. Außerdem sollte ein Zug durch die Weichenstraße wieder einfahren, über welche er den Bahnhof verlassen hatte. Die Züge sollten möglichst lange unterwegs sein. So entstand die Anlage „Dresden-Bad Schandau-Altdorf“. Das Gebirgsmotiv ist der Sächsischen Schweiz entnommen. Das Bw ist auf einer kleinen Platte untergebracht, die im Betriebszustand an die Hauptanlage angehängen wird.

Der Bahnhof „Bad Schandau“ ist das Herz der Anlage trotz der relativ geringen Gleisanzahl. Hier endet und beginnt die nur 2500 mm lange Hauptbahn, alles andere, die vier Abstellgleise, die den Bf Dresden Hbf simulieren, befinden sich unter der Verkleidung. Dieser Anlagenteil arbeitet vollautomatisch. Von Bad Schandau aus führt auch die 10 500 mm lange Nebenbahn, die große Steigungen überwinden muß.

Der Aufbau der Anlage erfordert etwa 10 Minuten, und 13 Minuten dauert das Aufräumen. Vielleicht bietet diese kleine transportable TT-Anlage anderen Modelleisenbahnern Anregungen.

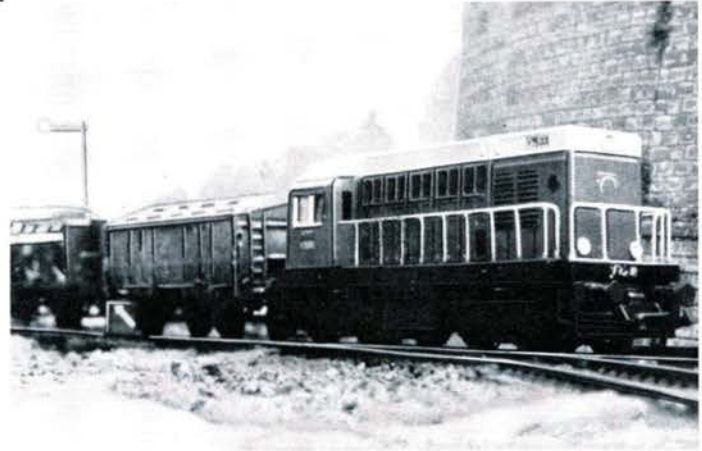


Bild 1 Von Dresden kommt der Schnellzug und fährt in Bad Schandau ein. Der Anschlußzug nach Altdorf steht nebenan abfahrbereit.

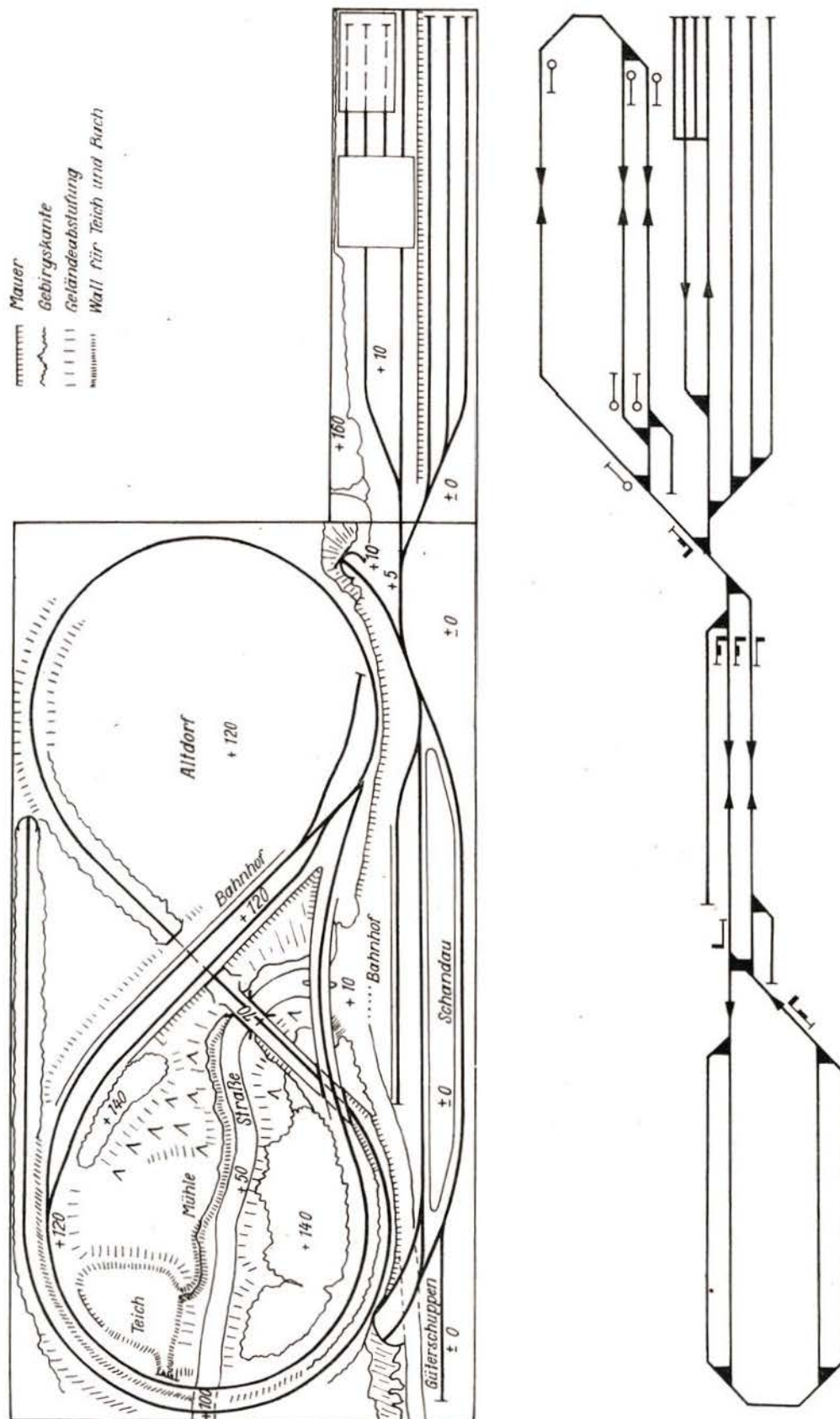
Bild 2 Das Gelände wurde an der V 75 (107) nachträglich angebracht und die Farbgebung verbessert, wodurch das Modell an Aussehen gewonnen hat.

Bild 3 Der Nebenbahnzug mit der BR 81 fährt bergwärts

Bild 4 Gleich am Bahnhof Altdorf erwartet den Reisenden das „Gasthaus zur Linde“

Bild 5 Nebenstehend auf der Seite 263 der Gleisplan des sichtbaren Teils der Anlage und darunter der Prinzipgleisplan

Fotos: R. Buschan, Heidenau



Vom Behelfsmodell bis zur Aufstreichspitze

Befaßt man sich mit dem Gedanken, ein neues Gebäudemodell zu bauen, fällt oft schon die Entscheidung bei der Auswahl des richtigen Modells schwer. Stehen dann noch mehrere Baupläne oder Entwürfe zur Verfügung, kann es ein endloses Für und Wider geben und es ist oft nicht einfach, sich schon vorher ein vollkommenes Bild von den verschiedenen Objekten zu machen. In den meisten Fällen muß sich das geplante Modell in eine schon zum Teil vorhandene Umgebung einordnen und gerade hierbei kann selbst ein gutes Vorstellungsvermögen, sogar beim Vorhandensein einer guten Zeichnung, nicht ausreichend sein. So kann in kostbarer Freizeit ein sehr gutes Modell entstehen, was später auf der Modellbahnanlage seine Wirkung verfehlt und im ungünstigsten Falle sogar den Gesamteindruck stören kann.

Um Enttäuschungen dieser Art zu vermeiden, beschreibe ich in solchen Zweifelsfällen einen ganz einfachen Weg. Ich fertige mir, ohne großen Aufwand, im gleichen Maßstab aus Zeichenkarton ein Behelfsmodell. Die Anfertigung ist relativ einfach und beruht auf dem Prinzip eines Modellierbogens, wie ihn wohl jeder aus seiner Kindheit her kennt. Auf Kleinigkeiten kann verzichtet werden und auch mit kleinen Ungenauigkeiten erfüllt das Behelfsmodell seinen Zweck.

Anhand eines Beispiels möchte ich den Sinn und einen Vorteil solcher Behelfsmodelle erläutern. Für den weiteren Aufbau meiner im Bau befindlichen Modellbahnanlage benötigte ich ein geeignetes Empfangsgebäude für einen kleinen Durchgangsbahnhof. Es sollte ein Fachwerkbau sein, welcher einen ländlichen Charakter besitzt. Da in der näheren Umgebung kein geeignetes Vorbild zu finden war, wurden aus Büchern und Fachzeitschriften einige Vorlagen herausgesucht und ausgewertet. Zwei Gebäudetypen kamen sozusagen in die „Endrunde“ und nun fiel die endgültige Entscheidung schwer.

Da mir anfangs der Gebäudetyp A, wie er auf Bild 1 bereits schon aus Zeichenkarton dargestellt ist, in der Herstellung zu kompliziert erschien, entschloß ich mich zunächst für den Gebäudetyp B, wie ihn Bild 2 zeigt. Die Anfertigung der beiden Behelfsmodelle brachte aber sofort die entscheidende Wende. Ein bereits vorhandenes selbstgebautes Stellwerk, ziemlich klein und

Bild 1 Gebäudetyp als Behelfsmodell aus Zeichenkarton hergestellt. Die Fenster und die Türen sind mit Bleistift nur grob angedeutet. (Empfangsgebäude Hirschbach aus „Der Modelleisenbahner“ 3/1969.)

Bild 2 Gebäudetyp B, ebenfalls als Behelfsmodell. (Empfangsgebäude Unterbimbach aus dem Buch „Bauten auf Modellbahnanlagen“ von Günter Fromm, jedoch in spiegelbildlicher Darstellung.)

Bild 3 Die Entscheidung fiel auf das Modell des Gebäudetyps A, welches hier bereits im Rohbau fertiggestellt ist

