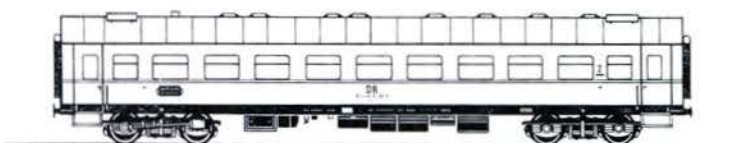


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 23



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

JANUAR

1/74

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1974 · Berlin · 23. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Alexander Edelmann	
Meinungsstreit — auch zu handelsüblichen Gebäudemodellen	1
Zwillinge in N	4
Wir stellen vor: N-Modell der BR 38 von Fleischmann	6
Für den Anfänger: Fahrstrom-Systeme	7
Georg Kerber	
Benzol-elektrischer Triebwagen der KPEV aus dem Jahre 1912 (Schluß)	8
Olaf Liehr	
Vor 66 Jahren gebaut	11
XX. MOROP-Kongreß 1973 in Graz	12
Jiri Moravec	
Ein einfacher Umbau von TT-Weichen auf Unterflurantrieb	14
Streckenbegehung: Der Einschnitt	15
Autorenkollektiv	
Die Lokomotiven der Thüringischen Eisenbahn (Schluß)	16
Peter Glanert	
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Die ersten elektrischen Ferntriebwagen der DR,	
Teil 2	18
Wissen Sie schon?	22
Neue Fachliteratur	22
Lokfoto des Monats: 1'Eh3-Güterzug-Lokomotive der BR 44 der DR	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	24
Mitteilungen des DMV	25
Diskussion über Gleisplangestaltung	26
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Schnee bedeckt Wald und Flur, für die Eisenbahner eine harte Zeit, auch in der benachbarten CSSR. Unser Bild zeigt einen Reisezug der CSD zwischen Valas, Mezirici und Hodslavice, gefördert von einer Dampflokomotive der Reihe 477.0.

Foto: E. Stribrnsky

Titelvignette

Zum Reisezugwagenpark der Deutschen Reichsbahn zählen inzwischen schon viele Modernisierungswagen, nicht zu verwechseln mit den Rekowagen. Der VEB PIKO hat einen kompletten H0-Zug dieser Fahrzeuge entwickelt. U. B. z. den Halbspeisewagen.

Zeichnung: VEB PIKO

Rücktitelbild

Lebhaft ist der Betrieb im Dampflokbw auf der N-Anlage des Herrn Rieth, siehe auch hierzu S. 5.

Foto: A. Mehnert

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag
für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:

Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:

Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich:

Preis: Vierteljährlich 6,— M,

Sonderpreis für die DDR 3,— M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Ma-
nuscripte und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler
Str. 23–31, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige
Preisliste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: 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 Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos,
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsver-
trieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Brati-
slava, Leningradskaja 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. KVDR: Koreanische
Gesellschaft für den Export und Import von
Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong
Heung Dong Pyongyang. Albanien: Nder-
merrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-
lichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volks-
eigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und der Verlag.

Meinungsstreit — auch zu handelsüblichen Gebäudemodellen

Zu dem von Bauingenieur G. Fromm angesprochenen Thema: „Vorbildgerechte Fahrzeugmodelle... ja! Und vorbildgetreue Gebäudemodelle...? möchte ich mich als ein bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigter Architekt und als langjähriger Modelleisenbahner mit einigen grundsätzlichen Betrachtungen zu Wort melden.

1. Einschätzung zum Gesamtkomplex Modelleisenbahn in der DDR

Es besteht wohl kaum ein Zweifel darüber — wir wollen es nur nicht recht wahrhaben — die DDR-Modelleisenbahnindustrie hat Schwierigkeiten, die ihr hauptsächlich aus der Zersplitterung des Produktionsvolumens auf die drei Nenngrößen HO, TT und N erwachsen.

Es ist müßig, hier etwa einer Korrektur des vorhandenen internationalen Trends das Wort zu reden, wie es überhaupt müßig wäre, etwa für die offizielle Einstellung der Produktion irgendeiner Nenngröße zu plädieren. Interessant ist nur, daß sich heimlich, still und leise das vollzieht, was ich gerade in Abrede gestellt habe. Es ist allgemein bekannt, daß, entgegen dem internationalen Trend, bei uns in der DDR die Nenngröße TT eine Entwicklung genommen hat, die infolge ihres komplexen Charakters des Sortiments beispielgebend ist. Von ihr strahlt daher auch auf die Gebäudeproduktion ein großer Einfluß aus.

Bei den angebotenen Gebäudemodellen dominiert der Maßstab 1:120 oder der so stark angefochtene M 1:100. Vom Prinzip her muß man es anerkennen, wenn sich die Gebäudeproduzenten dem angesprochenen Dilemma gegenüber anpassungsfähig gezeigt und mit dem Kompromiß „Zwischenmaßstab“ zumindest den Versuch unternommen haben, in keinem der drei Versorgungsbereiche Bedarfslücken entstehen zu lassen.

Trotzdem stehen wir heute vor der Tatsache, daß für die klassische Nenngröße HO kaum noch vollwertige, in Maßstab und Detaillierung abgestimmte Modelle angeboten werden.

Die von meinem Berufskollegen G. Fromm angeschnittene Problematik läßt sich viel besser durchleuchten, wenn man sie in 4 Problemkreise zerlegt, die allerdings gegenseitig in enger Wechselbeziehung stehen.

2.1 Maßstabstreue, Darstellungs- und Detaillierungsgrad

Über Maßstabstreue dürfte es zwischen Modellbauexperten keine Auseinandersetzung geben, ist sie doch elementare Grundvoraussetzung des Modellbaues überhaupt. Leider ist sie zum Gegenstand von Manipulationen geworden, deren Ursachen später aufgedeckt werden sollen. Die beiden Begriffe „Darstellungs- und Detaillierungsgrad“ möchte ich in die Debatte werfen, da sie meines Erachtens eine wesentliche Rolle spielen, und zwar bei der Betrachtung eines „Phänomens“, welches nur unserem Hobby eigen zu sein scheint: Ich möchte diese Erscheinung nach dem heutigen Sprachgebrauch „Mini-Trend“ nennen.

In fast periodischem Abstand von ungefähr 10 Jahren haben sich die Fertigungsverfahren der Modellbahnindustrie auf dem Fahrzeugsektor so verfeinert, daß es technisch möglich ist, in der nächst kleineren Spurweite zu produzieren. Selbstverständlich werden auch die

äußeren Erscheinungsformen in Darstellungs- und Detaillierungsnormen der größeren Nenngröße konzipiert. Nicht nur das Argument des geringeren Platzbedarfs soll den Ansatz der Neuheit sichern helfen, es wird auch mit dem natürlichen Hang aller Modellbahnliebhaber zu einer perfektionierten Miniaturdarstellung spekuliert.

Dabei werden anerkannte Darstellungsnormen, wie sie z. B. bei bautechnischen Entwurfszeichnungen und bei Architekturmodellen gebräuchlich sind, „unterwandert“. Betrachten wir einmal das Bauteil Dachrinne mit seinen Zubehöerteilen, wie Fallrohr, Rinnenkasten und Halteeisen. In Fassadenzeichnungen, in der Regel im Maßstab 1:100 gezeichnet, stellt man die Dachrinne noch mit zwar stilisierter Andeutung dieser Einzelteile dar. Bei Zeichnungen zu Vorentwürfen im M 1:200, bald zu vergleichen mit M 1:160 (N), wird sie entweder zu 2 Strichen stilisiert oder überhaupt nicht angegeben. Der die Zeichnung betrachtende Hochbau-Ingenieur setzt ihre Existenz stillschweigend voraus.

Diese Toleranz kann ich von einem die Nenngröße N bevorzugenden Modelleisenbahner kaum erwarten, denn er stellt Vergleiche zwischen einem „Mini-Museumsmodell“, z. B. dem Piko-Modell der Dampflok BR 55 und einem Stellwerksmodell von VERO an. Dabei wird er einen enormen Widerspruch hinsichtlich Darstellungsgrad aufdecken, denn bei gleichem Maßstab stehen die Nietköpfe am Lokmodell dem „Nichtvorhandensein“ eines viel größeren Bauteiles, der Dachrinne am Gebäudemodell, gegenüber. Wo bleibt hier die Wahrung der Komplexität bei der Gesamtdarstellung der Modelleisenbahn?

Man kann über diese Tendenz zur perfektionierten Miniaturdarstellung geteilter Meinung sein, aber eines muß Grundsatz bleiben:

— Die Einheit bei der Darstellung des Komplexes Modelleisenbahn läßt sich nur erreichen, wenn die wichtigsten Bestandteile einer Modellbahnanlage, also die Fahrzeug- und Gebäudemodelle — gleich welcher Nenngröße — hinsichtlich Maßstab, Darstellungs- und Detaillierungsgrad sowie Materialwahl übereinstimmen.

— Es können sich die Modellgebäude-Hersteller als integrierte Mitglieder der Branche Modelleisenbahnindustrie nicht aus diesem „Bannkreis“ mit seinen Eigengesetzlichkeiten „hinausmogeln“.

In diesem Zusammenhang ist es interessant, einmal die Produktion der 3 bekannten Hersteller etwas eingehender zu analysieren.

2.2 Fertigungstechnologie

Im Gegensatz zum Fahrzeugmodellbau kennen wir in der Gebäudebranche zwei Handelsformen: das Fertigmodell und den Bausatz.

Aus der Sicht des Konsumenten läßt sich nicht einschätzen, welche Handelsform den Vorrang genießt. Hier wäre ein Aufschluß seitens der Handelsorgane einmal angebracht. Das Herstellen von Fertigmodellen bedeutet, daß die Endmontage nicht vom Kunden vorgenommen wird, dagegen beim Hersteller wertvolle Kapazität bindet. Der polytechnisch gebildete Kunde, und welcher Modelleisenbahner wäre das nicht, muß deshalb gegenüber Rationalisierungsbestrebungen beim Hersteller Verständnis aufbringen.

2.21 VEB Kombinat Holzspielwaren VERO Olbernhau

Entwicklungsgeschichtlich betrachtet, gebührt diesem Betrieb die Ehre, als erster Betrieb der Branche Modelle in Vollplasteausführung auf den DDR-Markt gebracht und in relativ kurzem Zeitabschnitt das ursprüngliche „Kartonagenzeitalter“ restlos überwunden zu haben.

Seine Produktion ist auf die Herstellung von Fertigmodellen ausgerichtet. Offenbar ist die Lieferung von Bausätzen als eine Geste an einen bastelfreudigen Kundenkreis gedacht.

VERO wendet für die Mehrzahl der Objekte eine aus technologischer Sicht in der Plasteverarbeitung recht konservative Herstellungsart an:

- Vorgefertigte Flächenelemente werden zu räumlichen Gebilden zusammengesetzt, wobei plastische Details, wie Schornsteine, Blumenkästen, Fensterläden usw. zusätzlich angebracht werden.

Es braucht nicht betont zu werden, diese Herstellungsmethode ist montageintensiv und muß zwangsläufig im Blickpunkt einer scharfen Rationalisierung liegen.

Naturgemäß ergibt sich der höchste Rationalisierungseffekt im „Weglassen“. Offenbar sind die Dachrinnen nicht nur bei der Nenngröße N, erste Opfer in dieser Richtung. Eine andere anerkannte Rationalisierungsmethode ist die Standardisierung von Baugruppen in der Vorfertigung. Hierzu scheint man in Olbernhau der Meinung zu sein: Tür ist Tür, Fenster ist Fenster, der Maßstab spielt keine Rolle!

Zu solchem, ich möchte fast sagen, verantwortungslosem Tun, gehört eine geistige Haltung der verantwortlichen Kader des Betriebes. Im Katalog des VEB VERO wird sie uns offeriert. Ich zitiere das Vorwort:

„Beachten Sie bitte, daß das Auge des Beschauers einer Modelleisenbahnanlage nicht mit dem Meterstab mißt. Wichtig ist der rein gefühlsmäßig richtige optische Eindruck. Sie können deshalb ruhig maßstäblich etwas kleinere Modelle zur Ausgestaltung Ihrer Anlage verwenden.“

Offensichtlich heißt das, in Olbernhau hat man den Meterstab verbannt und verläßt sich nur noch auf eine „gefühlsmäßige Einordnung“.

Für eine solche Art der Rationalisierung, verbunden mit einer unverantwortlichen Meinungsmanipulation, bringt gewiß die Mehrheit aller Modelleisenbahner kein Verständnis auf.

Warum verfolgt man nicht eine Entwicklungsrichtung weiter, nämlich das Herstellen von räumlichen Plastekörpern, entweder für komplette Gebäude oder sinnvoll angewendete Raumzellen?

Abgesehen von der bereits gegebenen Zusicherung in der Stellungnahme des VEB VERO, Bahnbauten nicht mehr in Zwischenmaßstäben zu fertigen, müssen hierzu weitere Bedingungen gestellt werden:

- Die Gebäudemodelle im Zwischenmaßstab müssen gemäß ihrer Maßstabswahl maßstabsgetreu sein, d. h. Proportionen einschließlich des Darstellungs- und Detaillierungsgrades sind einzuhalten.
- Um den Mißbrauch in Käuferhand auszuschließen, ist der Zwischenmaßstab nominell anzugeben, und in Katalogen oder Anleitungsbüchern ist beispieldarzustellen, wie der vom Hersteller gedachte richtige optische Eindruck erzielt werden kann.

2.22 VEB Modellspielwaren Marienberg (Mamos)

Dieser Betrieb hat innerhalb kurzer Zeit die Umprofilierung zur Vollplasteausführung auf dem Gebiet der ausschließlichen Bausatz-Produktion erreicht. Gegenwärtig zeichnet sich die Tendenz ab, alle bisher bekannten Objekte der früheren Kartonagenproduktion in Vollplasteausführung wiederherstellen zu lassen, wobei oftmals die früheren Gestaltungsformen nicht sklavisch wiederholt werden. Dieser Betrieb gibt dem Käufer, sprich „Endmonteur“, vorwiegend flächenhafte

Plastebaulemente in die Hand, aus denen er bei guter Paßgenauigkeit Modelle in maßstabgetreuer und reich detaillierter Form herstellen kann. Erleichternd für den Betrieb scheint zu sein, daß man sich viel in Anlehnung an die Berliner TT-Bahn jetzt vorwiegend auf diese Nenngröße spezialisiert hat. Der klassische Markt, die Nenngröße HO, wird mit einigen Erzeugnissen und zusätzlich durch Modelle im Zwischenmaßstab bereichert.

Offensichtlicher Maßstabsmißbrauch ist, abgesehen vom „Ausrutscher“ Empfangsgebäude „Bf Dosse-Nord“, nicht feststellbar.

Auffallend ist, daß für jeden Bausatz Details, wie Türen, Fenster usw. neu entwickelt werden. Wahrscheinlich liegt hierin der Schlüssel, weshalb bei „Mamos“-Modellen Disproportionen so gut wie ausgeschlossen sind.

Abschließend noch ein Hinweis für zukünftige Erzeugnisse. Oft wird großformatig das Gebäudeinnere dem Beschauer gezeigt. (Sägewerk, Güterschuppen, Anbauten am Empfangsgebäude Bf Klingenberg-Colmnitz). Um einen Stilbruch zwischen innen und außen zu vermeiden, wäre eine Innendetaillierung aller sichtbaren Flächen erforderlich, und es wären Maßnahmen gegen die Lichtdurchlässigkeit des Plastematerials zu ergreifen.

2.23 VEB Modellspielwaren Köthen (TeMos)

Eine positive Einschätzung zu den heutigen Erzeugnissen dieses Betriebes zu geben, fällt sehr schwer. Fast möchte ich es als Anachronismus bezeichnen, wenn heute, entgegen dem Welttrend, an einer Bauweise festgehalten wird, die vor 20 Jahren noch angebracht war und nicht einmal ein Ansatz hinsichtlich Umstellung auf Vollplasteausführung erkennbar ist.

Auch sind die Modelle, und das steht wiederum im Zusammenhang mit den Fertigungsmethoden, so stilisiert gestaltet, daß vor einer Verwendung gemeinsam mit Modellen der anderen Hersteller gewarnt werden muß.

Es ist nur denkbar, daß ein kleiner Kreis von Modelleisenbahnern, welche die Wirkung ihres Rollmaterials durch Aufbau einer nur stilisierten Anlage steigern wollen, potentielle Käufer dieser Erzeugnisse sein könnten. Es wäre interessant zu erfahren, wie sich das Betriebskollektiv dieses volkseigenen Betriebes die Zukunft vorstellt.

2.3 Bauliche Gestaltung

Mehr noch als die Maßstabsmißgriffe müssen die zahlreichen Fehler in der bautechnischen Gestaltung hart bemängelt werden.

Die im Handel befindlichen Modelle hinterlassen folgenden Eindruck:

- Solange die Hersteller konkrete Vorbilder, deren Gestaltung einst von Architektenhand geprägt wurde, nachbilden, sind in der Regel ansprechende, ästhetisch befriedigende Modelle das Ergebnis.
- Sobald aber die Konstrukteure, vermutlich gezwungen durch solche Faktoren, wie Marktlage, Fertigungstechnologie und Rationalisierung, dargehen, „Neuentwicklungen“ von Gebäudetypen selbst vorzunehmen, entstehen die kritisierten „Mißgeburten“.

Erhärtet sei diese Behauptung am, fast als Paradebeispiel wirkenden, Empfangsgebäude „Bf Dosse-Nord“. Die Formgestalter des VEB Mamos, denen bescheinigt werden muß, daß sie im Nachempfinden ein hohes Niveau und einen guten Geschmack beweisen, sind bei dem Versuch, „auch einmal in moderner Architektur zu machen“, regelrecht gestrandet.

Aus dieser Betrachtung ließe sich nunmehr die Schlußfolgerung ableiten: Wenn sich die Hersteller an konkrete Vorbilder halten und durch das Amt für Standardisie-

rung, Meßwesen und Warenprüfung (ASMW) gezwungen werden, maßstabsgetreu zu produzieren, sind die bisherigen Fehlleistungen vermeidbar.

Ich möchte hier jedoch daran erinnern, daß im Triebfahrzeug-Modellbau niemals die Gestaltung und die Maßstabstreue strittig waren, sondern sich die Polemik auf die für die DDR-Modelleisenbahner unbegreiflich unglückliche Auswahl der Vorbilder bezog.

2.4 Bedarfskomplex — „Free-lance“-Modell oder Vorbild?

Im Fahrzeugmodellbau ist das Free-lance-Modell so gut wie ausgestorben. Die Frage: Free-lance-Modell oder Vorbild-Darstellung ist meines Erachtens in der Gebäudebranche aber so einfach nicht zu beantworten. Dazu folgender Vergleich: Das Vorbild eines Triebfahrzeug-Modells gehört einer bestimmten Baureihe an, wobei vorausgesetzt werden kann, daß es meist eine größere Stückzahl beim Vorbild gibt oder gegeben hat. Niemand hat bisher an der Tatsache Anstoß genommen, daß beispielsweise einer Stückzahl von 100 Lok der Baureihe „xyz“ beim Vorbild, 10000 und mehr Modelle gegenüberstehen.

Anders bei Gebäudemodellen. VEB Mamos brachte 1973 die Messeneinheit „Berggasthaus Pöhlberg“ in Vollplastenausführung heraus. Ein Blick auf eine Karte des Erzgebirges ergibt, den Pöhlberg mit Bergrestaurant gibt es tatsächlich; er liegt bei Annaberg-Buchholz. Für alle dort ansässigen Modelleisenbahner stellt das Erzeugnis kein „Free-lance“-Modell dar, wohingegen es von einem viel größeren Kreis als solches gewertet werden muß. Das Modell demonstriert das Typische eines Berghotels, es könnte auf den Bergen des Thüringer Waldes ebenso als Vorbild existent sein wie in der Lausitz. Die Angelegenheit hätte jedoch einen gänzlich anderen Ausgang nehmen können, wenn man bei „Mamos“ auf die Idee gekommen wäre, das neuerbaute Fichtelberghotel nachzubilden. Dieses Bauwerk ist zur DDR-Touristenattraktion geworden und so bekannt, daß es eben nur in Verbindung mit den geographischen Gegebenheiten Fichtelberg und Kurort Oberwiesenthal betrachtet werden kann. Es müßte als peinliche Verunglimpfung der modernen Baugestaltung gewertet werden, wenn auf Tausenden Modellbahnanlagen ein Fichtelberghaus-Modell zu sehen wäre.

Das Wesen unseres Hobbys liegt im „Einfangen des Fluidums Eisenbahn“, und wo wäre das besser möglich als auf einem mittleren Bahnhof?

Die viel zitierte Beschränkung auf das Nebenbahnmotiv wird trotz akuten Platzmangels erfahrungsgemäß nur von wenigen beherzigt, da fast jeder die gesamte Palette des Fahrzeugangebotes einsetzen möchte. Nur eine kleine Anzahl Modelleisenbahner, die vor allem in der Lage sind, fast alles selbst zu fertigen, werden an einem romantischen Motiv hängen.

In der Regel sind die oben angeführten mittleren Bahnhöfe eng verbunden mit Mittel- und Kleinstädten. Entwicklungsgeschichtlich betrachtet sind aus den mittelalterlichen Stadtkernen in der Gründerzeit, also zwischen 1870 und 1900, Vorstädte längs der vielfach vorhandenen Bahnhofsstraße hinausgewachsen bis zu den Bahnanlagen, die bei Errichtung der Eisenbahn noch weit vor den Toren der Stadt lagen. Im Städtebau der kapitalistischen Ära wird in Flächennutzungsplänen keine scharfe Trennung zwischen Wohn- und Industriebebauung gemacht; es wurde der Begriff „Gewerbegebiet“ geprägt. In den Bahnhofsvierteln herrschte deshalb vorwiegend eine geschlossene 3- bis 5-geschossige Bebauung vor, in die Gewerbe- und Industriebetriebe, oftmals in Hinterhäusern, eingestreut waren.

Erst infolge der Zerstörungen im letzten Weltkrieg sind in diese „steinernen Meere“ Lücken gerissen worden, die

im Zuge des Wiederaufbaues mit Wohnbauten in offener Bauweise geschlossen wurden.

Um diesen Rahmen darzustellen, brauchen wir keine weiteren Modelle von Bungalow-Siedlungen und von Empfangsgebäuden im „Landhausstil“, sondern die Formgestalter sollten sich einmal die Schauplätze der Städte aus der Sicht der Eisenbahn-Fahrgäste vergegenwärtigen. Die Bebauung an der Bahnhofsstraße besteht in den wenigsten Fällen aus Fachwerkhäusern. Ebenso wenig sind mittelalterliche Rathäuser in unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen anzutreffen. Dagegen sind vielfach das Bahnpostamt, Hotels, Gasthäuser, Büro- und Wohnbauten mit erdgeschossigen Geschäftszeilen an der Bahnhofsstraße gelegen.

Daneben sollten die auch bereits geforderten Industriebauten hergestellt werden. Hierbei ist zu beachten, daß diese Objekte nicht verniedlicht werden dürfen. Einmal sind beim Vorbild die Grundstücksflächen tatsächlich stark überbaut, zum anderen wäre es mit voluminösen Modellen möglich, durch geschickte Anordnung — und hier ist die Argumentation von der optisch richtigen Einordnung am Platze — die Züge am Anlagenrand auch ohne das obligatorische „Tunnelloch“ den Blicken des Beschauers zu entziehen.

Damit könnte man auch auf relativ kleinen Anlagen den Eindruck eines mittleren Bahnhofs nur durch Darstellung eines Bahnhofskopfes mit interessanter Weichenstraße erzeugen, wenn eine plastische Kulisse aus entsprechenden Gebäudemodellen vorhanden wäre. Dazu gehört ferner, daß nicht alles wie „neu“ aussieht. Es muß deshalb die Frage nach Spezialfarben gestellt werden, mit denen man Plastoberflächen gefahrlos farblich nachbehandeln kann.

Das Angebot an Erzeugnissen, die landschaftsgebunden längs der freien Strecke einsetzbar sind, ist voll auf ausreichend. Ich denke dabei an Modelle, wie Berghotel, Forsthaus, Sägewerk, Wassermühle, Windmühle und Siedlungs- und Wochenendhäuser.

Falls beim VEB Mamos die Kleinstadthäuser in Vollplasten eine Neuauflage erfahren sollten, so wären diese Empfehlungen auswertbar.

Die „VERO“-Produktion läßt echte, mit aller Konsequenz durchgehaltene Komplexbildung vermissen. Vielversprechende Anfänge, wie etwa bei den Hochhausmodellen, sind offensichtlich stehengeblieben. Es wäre den Verantwortlichen des VEB VERO anzuraten, sich mit ihrer Konzeption an einem der angedeuteten Bedarfskomplexe zu orientieren.

3. Schlußbetrachtung

Ich wollte nicht den Eindruck erwecken, im Eifer der Kritik die Realitäten übersehen zu haben. Mir sind die Schwierigkeiten, Übereinstimmung zwischen Produktionsbedingungen, Marktlage und Preiswürdigkeit zu erzielen, wohl bekannt.

Wie Herr G. Fromm bin jedoch auch ich der Auffassung, mit geringem Mehraufwand und etwas gutem Willen bei den Herstellern wären viele der kritisierten Mißgriffe vermeidbar. Darüber hinaus meine ich, daß es auch in Modellbahnerkreisen eine Anzahl von Baufachleuten gibt, die, aus Interesse an der Sache, den Betrieben bei der Auswahl von Vorbildern in baukünstlerischer und konstruktiver Hinsicht gerne beratend zur Seite stünden.

Heute werden hier zwei N-Heimanlagen vorgestellt, die, durch ein Zwischenstück miteinander verbunden, für Ausstellungszwecke zu einer Großanlage von 4,6 m Länge vereinigt werden können. Die beiden Teile gehören den Freunden Axel Mehnert und Rolf Rieth von der AG 7/18 des DMV in Dessau.

Der erste „Zwilling“, dessen Gleisplan nebenstehend abgedruckt ist, hat eine eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke zum Thema. Die Gleislänge beträgt 15,2 m, 14 Weichen-einheiten wurden verlegt. An der linken Seite des Gleisplanes, wo die beiden Stumpfgleise liegen, wird durch eines dieser beiden die Überfahrt zur Zwischenanlage hergestellt. Der zweite „Zwilling“, den Herr R. gebaut hat, ist $1,8 \times 0,9$ m groß, hat eine Gleislänge von 21 m und verfügt über 19 Weichen. Für ihn wurde eine eingleisige Nebenbahn mit Abzweigung als Motiv gewählt. Während die Mehrert'sche Anlage im Jahre 1968 entstand, baute Herr Rieth seine Anlage 1971 auf, das Zwischenstück entstand schließlich im Jahre 1972. Dieses Verbindungsstück ist jedoch nur $1,1 \times 1,1$ m groß und landschaftlich relativ einfach gestaltet.

Bei Ausstellungen findet der abwechslungsreiche Betrieb auf den zwei verbundenen Heimanlagen immer wieder ein reges Interesse.

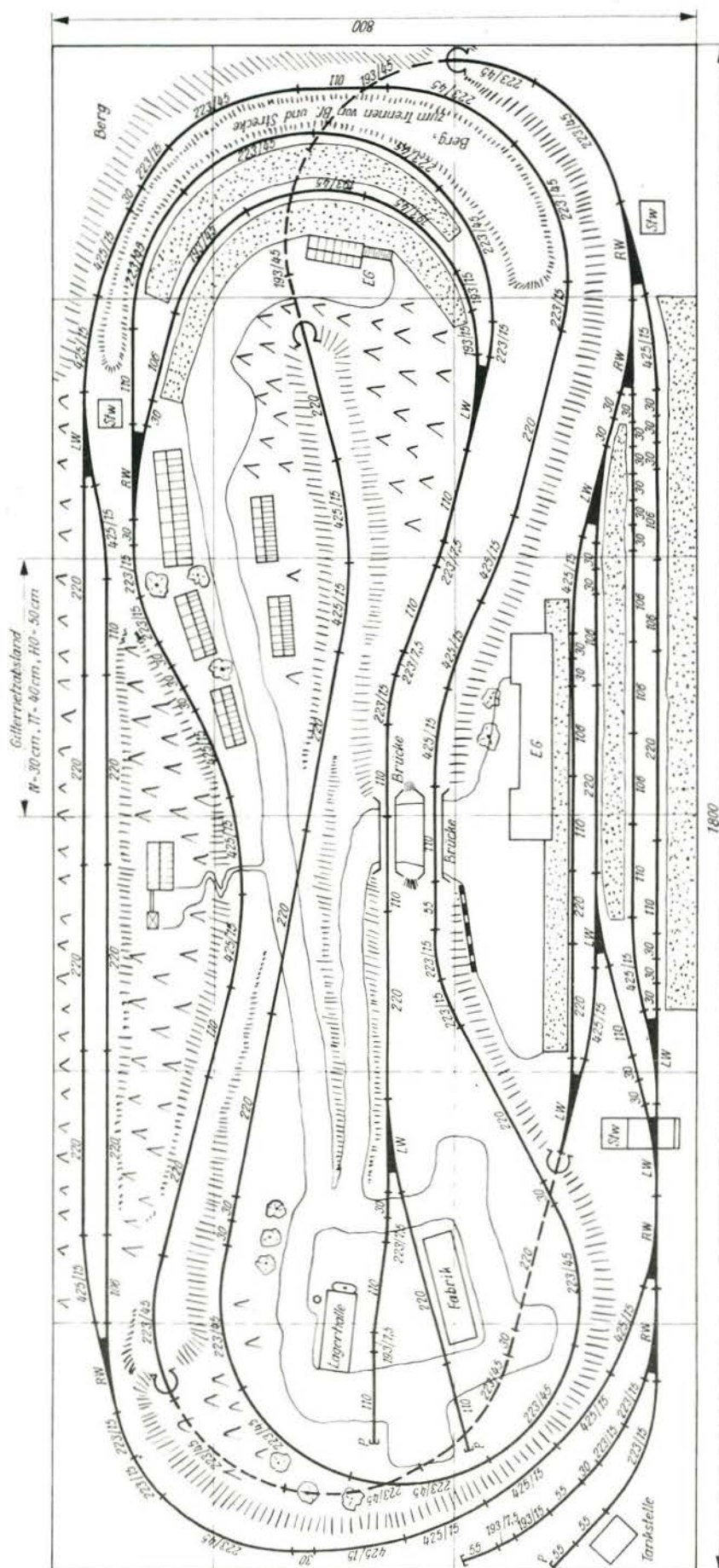


Bild 1 Linker Teil der N-Anlage Mehnert. Die Überfahrt zur anderen Heimanlage führt durch den Tunnel am linken Bildrand.

Bild 2 Blick auf einen Streckenabschnitt und das Dampflok-Bw der N-Anlage Rieth (siehe auch Rücktitelbild!)

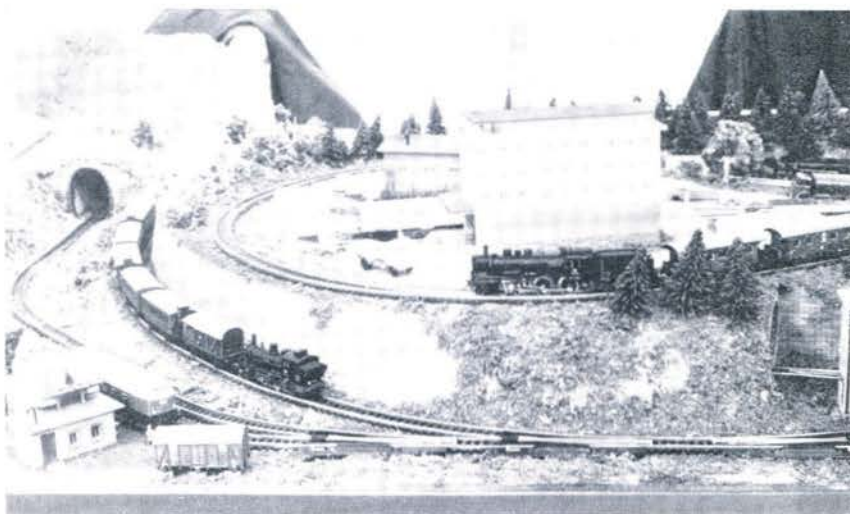


Bild 3 Eine einfach gehaltene Zwischen-Anlage stellt die Verbindung zwischen den Zwillingen her

Bild 4 Ein von Herrn Rieth gebauter Viadukt in N, gefertigt in Holz-Pappbauweise

Fotos: A. Mehnert, Dessau



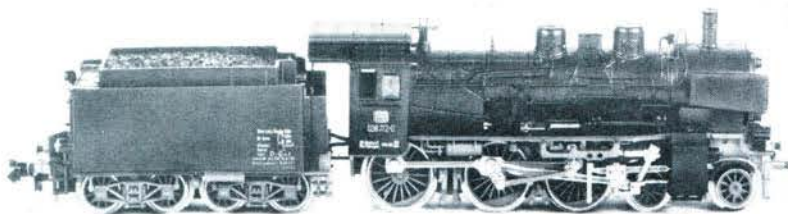


Bild 1 Deutlich zeigt das Foto zahlreiche Einzelheiten des Modells

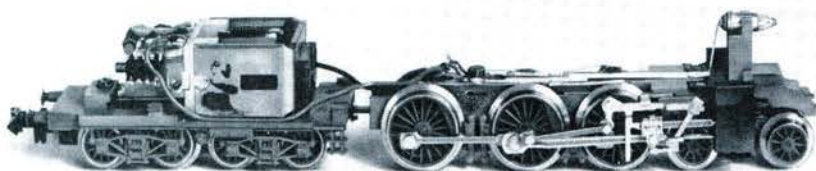


Bild 2 Lokgehäuse und Tenderoberteil abgenommen, die Stromabnahmefedern liegen auf den Lok-Kuppelrädern auf

WIR STELLEN VOR

N-Modell der BR 38 von Fleischmann

Im „piccolo-Sortiment“ brachte dieser Hersteller ein in jeder Hinsicht gut gelungenes Modell der BR 38 heraus. Wie in der Nenngröße H0 ging man auch hier den Weg über einen Triebtender mit zwei starren „Drehgestellen“, was aber in keiner Weise stört.

Die Zugkraft des Modells, das komplett etwa nur 90 g wiegt, ist enorm, weil alle acht Tenderräder mit Haftreifen belegt sind. Die Stromabnahme geschieht über die drei Kuppelradsätze der Maschine und ist äußerst sicher. Das durch eine Andrückfeder auf das Gleis gedrückte Vorläufer-Drehgestell läuft entgleisungssicher.

Der Lokkessel bildet mit der Pufferbohle und dem Führerhaus ein Teil, das durch nur eine Schraube mit dem Fahrgestell verbunden ist. Bemerkenswert ist die Ausführung der Armaturen, auch der Führerstand weist innen eine Nachbildung auf.

Der Längsmotor sitzt im Tendervorderteil. Über ein kombiniertes Getriebe wird die Zugkraft auf die Räder gebracht. Ein kleiner Bleiballast befindet sich im hinteren Tenderteil.

Die Beleuchtung ist am Tender Attrappe, an der Lokstirnseite leuchtet sie vorbildlich in A-Form. Die Beschriftung des Modells ist lupenrein. Bremseinrichtungen, nachbildungen und Nieten an Lok und Tender vervollkommen den guten Gesamteindruck. Eine Kupplung ist nur am Tender vorhanden.

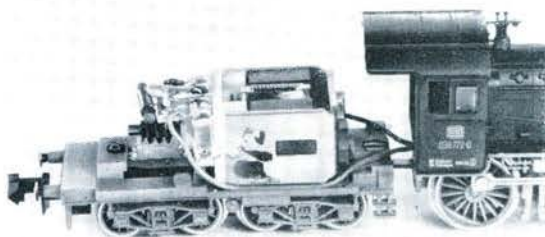
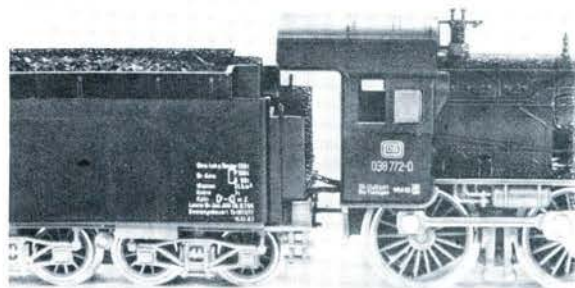


Bild 3 So sind gut der Motor mit Getriebe und Entstörungssatz im Tender erkennbar

Bild 4 Und noch ein Detailfoto, welches die Beschriftung und Feinheiten wiedergibt.

Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin



Unsere Seite für den Anfänger

Fahrstrom-Systeme

Man hört oft in Fachkreisen solche Bezeichnungen wie zum Beispiel „Dreischienengleis“ oder „Zweileiter-System“ usw. Gemeint ist in der Regel damit das System, welches für die **Fahrstrom**-Versorgung einer Anlage gewählt wird.

Nach den „Normen Europäischer Modellbahnen“, NEM 611, kennt man den „Zweischienen-“, den „Fahrleitungs-“ und den „Mehrleiterbetrieb“. Dabei ist der Fahrleitungsbetrieb nicht unbedingt als solcher mit einer Fahr-(Ober-) Leitung zu verstehen. Einbezogen wurden bei dieser Einteilung die Fahrtrichtung und die Polarität. Wir wollen uns nun aber nachstehend mit den Bezeichnungen für verschiedene **Fahrstrom-Systeme** vertraut machen, die allerdings nicht im Normenwerk enthalten sind, aber gerne angewandt werden und in der Literatur vorkommen.

Wir kennen folgende Fahrstrom-Systeme: (Siehe Zeichnung).

a) **Zweischienen-Zweileiter-System**, b) **Zweischienen-Dreileiter-System**, c) **Dreischienen-Zweileiter-System**, d) **Dreischienen-Dreileiter-System mit Fahrleitung**, e) **Dreischienen-Dreileiter-System ohne Fahrleitung** und f) **Dreischienen-Vierleiter-System**.

Es ist dabei völlig gleichgültig, ob Gleich- oder Wechselspannung für den Betrieb der Modell-Triebfahrzeuge benutzt wird. Ferner ist verständlich, daß wir unter dem Begriff des Fahrstrom-Systems in diesem Zusammenhang nur den einem Trafo entnommenen Sekundär-, also Schwachstrom verstehen.

Bei a) **Zweischienen-Zweileiter-System** wird ein Gleis mit zwei elektrisch gegeneinander isolierten Fahr-schienen benutzt, wobei jede Schiene einen Leiter darstellt. Voraussetzung: Sämtliche Fahrzeuge müssen mit isolierten Radsätzen ausgerüstet sein. Vorbild-getreuer Gleisbau, weit verbreitet, Beispiele: PIKO-HO und N, VEB Berliner TT-Bahnen, Fleischmann-HO und N, Liliput, Rivarossi, TRIX-International, Märklin-Hamo u. a. m. Entspricht nach NEM 611 „Zweischienenbetrieb“. Wird zu diesem System a) noch eine elektrische Fahr-(Ober-) Leitung eingesetzt, so erhält man das **Zweischienen-Dreileiter-System (b)**. Hierbei haben zwei Fahrstromkreise einen gemeinsamen Rückleiter. Bei Verwendung eines Dampf- bzw. Diesellok- und eines Ellokomodells ist echter Zweizugbetrieb möglich. Das System b) ist nach NEM 611 unter „Mehrleiterbetrieb“ einzuordnen.

Beim **Dreischienen-Zweileiter-System (c)** wird ein Gleis verwandt, bei welchem die beiden Fahr-schienen elektrisch miteinander verbunden sind und daher einen Leiter darstellen. Der zweite Leiter wird durch eine Mittelschiene, heute auch oft durch mittlere Punkt-kontakte, gebildet. Dieses System benutzt in der Hauptsache die Fa. Märklin für ihr HO-Sortiment. Nach NEM 611 ist es ein „Fahrleitungsbetrieb“.

Nimmt man zum System c) noch eine elektrische Fahr-(Ober-) Leitung hinzu, so erhält man das **Dreischienen-Dreileiter-System mit Fahrleitung (d)**. Dabei fungiert die Fahrleitung als elektrischer dritter Leiter, und man kann wiederum einen echten Zweizugbetrieb vornehmen, wie beim System b).

Dieses System entspricht nach NEM 611 dem **Mehr-leiterbetrieb**. Beim **Dreischienen-Dreileiter-System ohne Fahrleitung (e)** sind die beiden Fahr-schienen und die

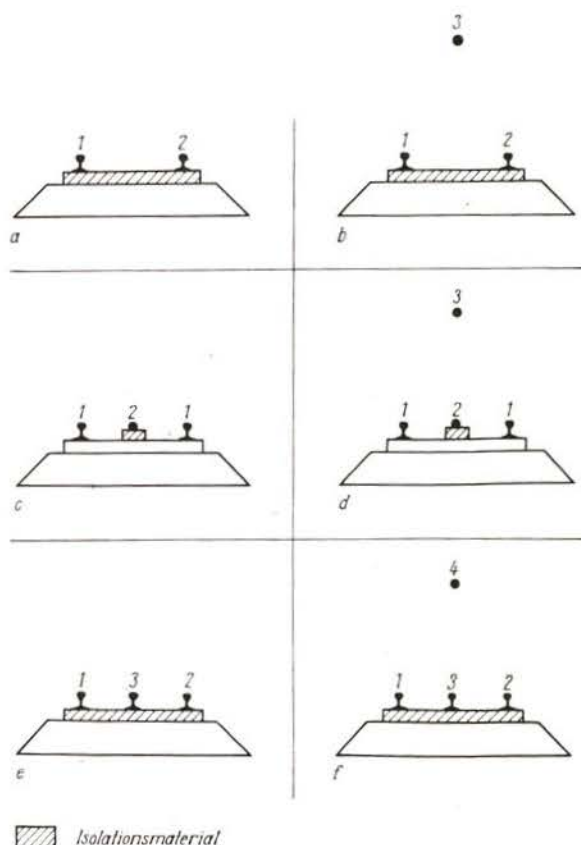
Mittelschiene bzw. die Punktkontakte sämtlich gegen-einander isoliert. Man kann die Mittelschiene als gemein-samen Rückleiter benutzen, aber auch eine der beiden Fahr-schienen, während den beiden anderen Schienen Fahrstrom zugeführt wird, und zwar jeweils einer für ein Triebfahrzeugmodell, dadurch wird ein unabhängiger Zweizugbetrieb möglich.

Dieses System hatte TRIX im Jahre 1935 für seine damals erscheinende HO-Bahn angewandt und hat es auch heute noch im HO-Sortiment. Nach NEM 611 sprechen wir hierbei wiederum von einem **Mehrleiterbetrieb**. Kommen wir nun zum **Dreischienen-Vierleiter-System (f)**. Dieses ist weiter nichts, als daß man das System e) hierbei noch durch eine funktionsfähige Fahr-(Ober-) Leitung ergänzt. Dadurch können drei Triebfahrzeugmodelle (mindestens eine Ellok!) auf demselben Gleis unabhängig voneinander fahren. Auch verwendet man in der Regel die Mittelschiene als gemeinsamen Rückleiter, es kann jedoch auch hier eine der anderen Schienen hierfür genommen werden. Nach NEM 611 ist es auch ein **Mehrleiterbetrieb**.

Der Vollständigkeit halber seien schließlich noch zwei Varianten erwähnt, die bei uns kaum verbreitet sind: Ein Zweischienengleis ohne Isolierung mit Fahr-(Ober-) Lei-tung und ein ebensolches Gleis mit seitlicher Strom-schiene. Beides sind nach NEM 611 Systeme nach dem **Fahrleitungsbetrieb**.

In der DDR wird industriell nur Gleismaterial gefertigt, das zum Zweischienen-Zweileiter-System (a) gehört.

Teddy



Benzol-elektrischer Triebwagen der KPEV aus dem Jahre 1912

(Fortsetzung aus Heft 12/73)

Das Dach besteht aus den beiden Dachflächen 3.1.1. und 3.1.2. Beide werden mit Hilfe von Formschablonen zur richtigen Form gewölbt. Vorher sind auf der Innenseite von 3.1.1. die Löcher für die Dachlüfter anzureißen und anzukörnen. Bohren Sie aber die Löcher erst, wenn beide Flächen übereinandergelötet sind. Als Dachlüfter verwendete ich einfache Röhrenlüfter, obwohl beim Original Kuckuckslüfter eingebaut waren. Um zum Zwecke der sauberen Farbgebung das Dach vom Wagenkasten trennen zu können, habe ich es mit Hilfe der Dachverbinder 3.1.3. und der Winkel 2.1.5. an den Zwischenwänden des Kastens angeschraubt. Das bedingt jedoch eine genau passende Dachwölbung, um unschöne Spalten zwischen Dach und Kasten — speziell an den Stirnflächen — zu vermeiden. Natürlich können Sie das Dach auch am Kasten anlöten. Im ersten Falle sollte der Ausschnitt für den Kühleraufbau genau passen. Wird das Dach angelötet, können unsaubere Ritzen notfalls mit Epoxidharz verspachtelt werden.

Die Fensterumrandungen, Zierleisten und Beulsteifen an den Kastenseitenwänden bestehen aus 0,5 mm dickem Kupferdraht, der nach dem Anlöten flachgefeilt wird. Zur sauberen Herstellung der Fensterumrandungen baute ich mir eine einfache Lötlehre, die im Bild 4 zu sehen ist. Ein Formklotz aus 2 mm dickem Alu-Blech, der

die genauen Abmessungen der lichten Fensteröffnungen hat, wird auf ein Stück Sperrholz geschraubt. Nachdem die Fensteröffnung darüber gestülpt wurde, kann mit einem heißen LötKolben und wenig Lötzinn der verzinnte Kupferdraht aufgelötet werden, indem er immer straff an dem Alu-Klötzchen entlang geführt wird.

Da die schräge Fläche der Motorhaube eine Gesamthöhe von 5 mm hat, habe ich 2 mm und 3 mm dicke Messingplatten zusammengelötet und die Form aus diesem massiven Teil herausgearbeitet. Große Beachtung ist bei dem relativ langen Wagenkasten mit den eingezogenen Einstiegen, der Aggregathaube und der Motorhaube einer rechtwinkligen und ebenen Montage zu widmen. Nur durch das Trennen in verschiedene Teilabschnitte läßt sich ein Verziehen vermeiden. Ich habe deshalb folgende Teile getrennt angefertigt: hinteren Einstieg, Wagenkasten, vorderen Einstieg, Aggregathaube und Motorhaube. Um diese Teile genau rechtwinklig löten zu können (Lehren benutzen!) war die Anfertigung zusätzlicher Zwischenwände (2.2.11. und 2.3.5.) notwendig. Nach der Anfertigung der obengenannten Teile werden diese auf einer ebenen Fläche (Glas, Sperrholz u. ä.) mit Schrauben M 2 zusammenmontiert. Eventuelle Unebenheiten lassen sich jetzt durch Ausfeilen der Löcher in den Anschlußwänden oder durch Beilage dünner Papierstreifen korrigieren. Sitzen alle Teile plan und rechtwinklig zueinander, werden zwischen den Einstiegen und dem Kasten die schrägen Seitenwände (2.2.10.) eingelötet. Verwenden Sie dazu viel Lötzinn. (Aber nur innen!) Nun werden alle lösbaren Verbindungen getrennt (Dach, Aggregathaube und Kühlerhaube) und die Teile einzeln gespritzt. Entsprechend dem Charakter meiner Anlage habe ich die Farbgebung der Preußischen Eisenbahnverwaltung vorgezogen: Motorhaube, Aggregathaube und Unterteil der 4. Klasse grau, Unterteil der 3. Klasse braun, Oberteil des gesamten Kastens cremefarben, Dach silbergrau (Bild 5). Sie begehen aber keinen Stilbruch, wenn Sie den Triebwagen entsprechend der späteren Farbgebung der Deutschen Reichsbahngesellschaft weinrot/cremfarbig gestalten. Die Befestigung des Oberteils auf dem Unterteil erfolgte bei meinem Modell durch federnde Rasten. Dazu werden auf dem Boden Winkel auf 0,2 mm dickem federharten Bronzeblech (1.1.18.) angeschraubt, die als oberen Ab-

Bild 4 Lötlehre zur Anfertigung der Fensterumrandungen

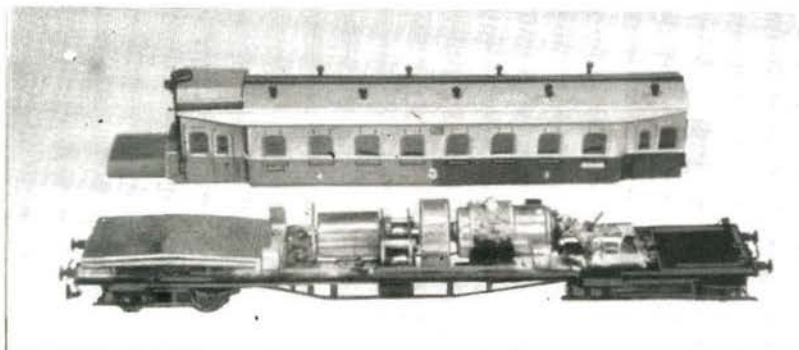
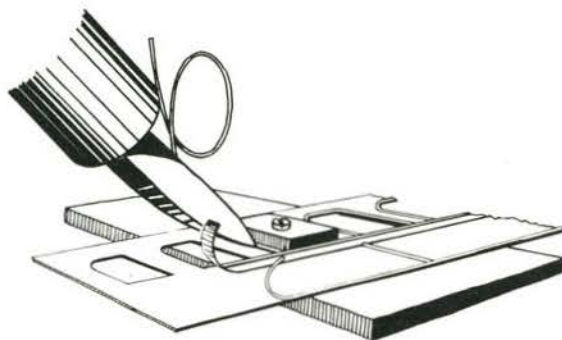


Bild 5 Fertiggestelltes Modell, mit abgenommenem Gehäuse

Foto: Verfasser