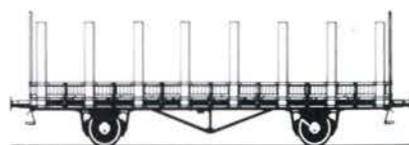


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNB
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,—M

JULI

71 / 75

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

7 Juli 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Rainer Dill	
Die S-Bahn in Magdeburg	193
Wir stellen vor: Minitrix-Modell der BR 52	197
Fritz Wahl	
Eine Eisenbahn in der Nenngröße I mit allen Kompromissen	198
Georg Kerber	
Brücken auf Modellbahnanlagen (Teil 3, Schluß)	202
Günter Fiebig	
Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (4)	204
Wolfgang Bahnert	
Linienverlängerung bei den Leipziger Verkehrsbetrieben	207
Lothar Schultz	
125 Jahre Eisenbahn in Rostock	208
Günther Feurereissen	
Vorbildgerechte zugbediente Vollschrankenanlage	210
Manfred Neumann	
Eine Kupplungsvariante für TT	212
H. Kalkofen / F. Fischer	
Eine kontaktlose Gleisbesetzungsanzeige	213
Wissen Sie schon	214
Maßskizze des Lokotops des Monats	214
Lokfoto des Monats: Umbau-Güterzug-Lokomotive der BR 89 ⁶⁰ der DR	215
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	216
Unser Schienenfahrzeugarchiv:	
Wolfgang Hanusch	
Zweiachsiger Offen-Flach-Mehrzweckwagen	217
Mitteilungen des DMV	219
Selbst gebaut	3 U.-S.

Titelbild

Im Lokschuppen auf der H0-Anlage der AG „Friedrich List“, Gruppe Bw Leipzig Süd, des DMV herrscht gerade Hochbetrieb.

Die auf der Drehscheibe befindliche BR 38 (ex pr P 8) sowie die auf dem rechts neben dem Schuppen verlaufenden Außengleis abgestellte Ellok der BR 204 und die im Hintergrund vor dem Güterzug fahrende 106 sind Eigenbauten.

Die H0-Anlage besitzt übrigens das stattliche Ausmaß von 1800 mm × 12 200 mm!

Foto: Wolfgang Bahnert, Leipzig

Titelvignette

Der VEB Berliner TT-Bahnen nahm im vorigen Jahr diesen R-Wagen mit abnehmbaren Rungen in sein Sortiment auf, wodurch dieses eine gute Bereicherung erfuhr.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitelbild

Juli — das bedeutet für viele Urlaubszeit — Reisezeit!

Dieses Foto veröffentlichen wir nicht nur aus dem Grunde, weil der Autor damit beim vorjährigen 1. Foto-Wettbewerb des DMV einen 2. Preis errang, sondern auch, weil viele Leser immer wieder Bilder mit der formschönen Reko-Schnellzug-Lokomotive der BR 0¹ der DR wünschen.

Foto: Reck

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. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

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. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M,
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des
Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.
P 117/75

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preis-
liste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bun-
desrepublik 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
Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entge-
gen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia.
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: 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. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den
Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpan-
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus-
land: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nen-
nen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR,
701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Die S-Bahn in Magdeburg

1. Einführung

Im vorigen Jahr, dem 25. des Bestehens unserer Republik, wurde für die Bürger im Raum Magdeburg ein wichtiger Punkt des großen sozialpolitischen Programms verwirklicht. Zu Beginn des Winterfahrplans 1974/75, am 29. September, wurde der Betrieb auf der Linie A der Magdeburger S-Bahn aufgenommen. Damit wurde in der Bezirksmetropole ein attraktives Nahverkehrssystem seiner Bestimmung übergeben, an dessen weiterer Vervollständigung auch künftig gearbeitet wird. Mit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebes wurde das Personenzugnetz wesentlich verdichtet. So steigt die Zahl der Züge auf den einzelnen Strecken wie folgt an: Schönebeck-Magdeburg um 18 auf 57 Züge, Gegenrichtung um 24 auf 58 Züge, Zielitz-Magdeburg um 16 auf 36 Züge, Gegenrichtung um 19 auf 37 Züge, Haldensleben-Magdeburg um 8 auf 21 Züge und Gegenrichtung um 11 auf 23 Züge. Gute Anschlußmöglichkeiten auf andere Strecken oder auf Linien des Kraftverkehrs bzw. der Straßenbahn erhöhen die Bedeutung dieses Nahverkehrsmittels. Der Bau der Linie A kostete bisher etwa 96 Millionen Mark. Die Strecke führt von Zielitz über Magdeburg nach Schönebeck-Salzelmen und ist 38,6 km lang. Insgesamt liegen an ihr 14 Haltepunkte (Hp), davon 10 im Stadtgebiet Magdeburg. Ihr Abstand beträgt im Stadtgebiet durchschnittlich 2,1 km, außerhalb 4,7 km. Die mittlere Fahrzeit liegt bei 50,1 Minuten, das entspricht einer mittleren Reisegeschwindigkeit von etwa 46,1 km/h. Damit gehört die Magdeburger S-Bahn, international betrachtet, zu den schnellsten Nahverkehrsmitteln (zum Vergleich Berlin 40,2 km/h, Warschau 39,5 km/h, Wien 37,1 km/h).

2. Streckenausbau

Bevor mit dem Bau der S-Bahn im Jahre 1969 begonnen wurde, hat die DR einige Bauvorhaben, die im wesentlichen der Verbesserung des Reise- und Berufsverkehrs dienten, fertiggestellt und in Betrieb genommen. Verfolgen wir nun den Streckenausbau von Zielitz bis Schönebeck-Salzelmen. Zunächst wurde in unmittelbarer Nähe des Kalibetriebes eine neue Reiseverkehrsanlage gebaut, die einmal den Bedingungen eines Endbahnhofs der S-Bahn Rechnung trägt und außerdem den Durchgangsverkehr auf der Magistrale Magdeburg-Rostock sowie den zum Kalibetrieb Zielitz einpendelnden Güterverkehr berücksichtigt. Der neue Bahnhof, etwa 600 m nördlich vom alten gelegen, mit einem neuen Empfangsgebäude und 4 Bahnsteigen, davon 2 mit Fahrleitung für den S-Bahn-Verkehr überspannt, wurde am 7. Oktober 1972 seiner Bestimmung übergeben. Im Bf Wolmirstedt wurden die 3 Bahnsteiggleise elektrifiziert. Außerdem machte sich im Stadtbereich von Wolmirstedt an dem Bahnübergang Gartenstraße der Bau eines Fußgängertunnels erforderlich, da sonst durch die immer dichter werdende Zugfolge unzumutbar lange Wartezeiten entstanden wären. Dieser Tunnel wurde Ende 1973 fertiggestellt. Der Hp „Barleber See“ wurde 1966/67 gebaut und zum ersten Fahrplanwechsel 1967 in Betrieb genommen. Unter Berücksichtigung des geplanten Umbaus des Rbf Rothensee wurde im Rahmen der Baumaßnahmen für die S-Bahn im Bereich Rothensee eine Streckenkorrektur vorgenommen. Von der Abzweigstelle Glindenberg an (hier mündet auch die Strecke von Oebisfelde-Haldensleben ein) wurde westlich der alten

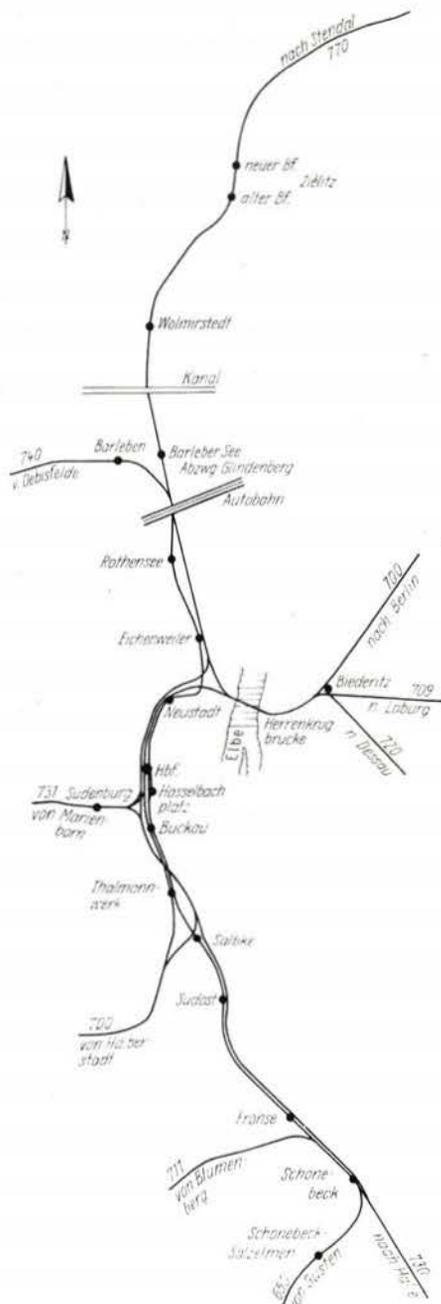


Bild 1 Streckenführung der Magdeburger S-Bahn

Trasse eine 3,3 km lange 2gleisige Strecke neu gebaut. Sie mündet etwa in Höhe des Lokschuppens Rothensee in die alte Strecke wieder ein. Die alten Gleise dienen heute dem Güterverkehr vom bzw. zum Rbf Rothensee. An der neuen Strecke entstand der Hp „Rothensee“ neu, der im Dezember 1971 seiner Bestimmung übergeben wurde. Am südlichen Ausgang des Rbf Rothensee wurde 1972 unmittelbar an der Brücke Pettenkofferstraße der Hp „Eichweiler“ angelegt und am 3. Juni 1973 in Betrieb genommen. An der Unterführung der Gütergleise nach Rothensee und der Berliner Strecke mußten die Gleise 0,5 m tiefer gelegt werden, um die notwendige Höhe für die Fahrleitung zu erhalten. Im Bereich des Hauptbahnhofs waren umfangreiche Bauarbeiten notwendig. Für den S-Bahn-Betrieb mußte



Bild 2 Unter den Klängen einer Eisenbahner-Kapelle verlassen die Ehrengäste den S-Bahnsteig. Vorn (2. v. r.) der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen der DDR und 1. Stellvertreter des Generaldirektors der DR, Dr.-Ing. Heinz Schmidt, der auch Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ist.

der ehemalige Bahnsteig 0 (heute Bahnsteig 1) umgebaut werden. Außerdem wurden die Gepäck- und Expresgutanlagen an der Südausfahrt des Hauptbahnhofs so umgestaltet, daß hier eine neue 2gleisige Trasse nur für den S-Bahn-Betrieb und in der Nähe des Hasselbachplatzes ein neuer Hp angelegt werden konnten. Der Hp „Thälmannwerk“ wurde 1968/69 errichtet und zum 20. Jahrestag der DDR, am 7. Oktober 1969, seiner Bestimmung übergeben. Im Bf Südost wurde ein neuer Bahnsteig mit zwei Gleisen zur besseren Abwicklung des Reise- und Berufsverkehrs angelegt.

Vom Bf Südost bis zum Rbf Schönebeck-Nord wurden die Strecke 4gleisig und auch die beiden Güterzuggleise für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut.

Etwa 2,5 km nördlich von Schönebeck entsteht gegenwärtig der Hp „Frohse“. Seine Fertigstellung ist zum 2. Fahrplanwechsel 1975 vorgesehen.

Bild 3 Das neue Empfangsgebäude Zielitz, im Hintergrund der neugeschaffene Kali-Betrieb



Der Bf Schönebeck-Salzellen als südlicher Endpunkt der Linie A wurde so umgebaut, daß der S-Bahn-Betrieb und das Abstellen von S-Bahnzügen unabhängig vom übrigen Betriebsablauf erfolgen kann. Insgesamt wurden für die Aufnahme des ersten Abschnittes des S-Bahn-Betriebes 13 Bahnsteige von 300 mm auf 550 mm über Schienenoberkante erhöht, alle Bahnsteige für eine Zuglänge von 220 m für die Aufnahme eines achteiligen Triebzuges BR 280 hergerichtet, 6 Haltepunkte völlig neu errichtet, 11 400 m² Bahnsteigfläche mit Gehwegplatten neu gedeckt, 18,9 m Streckengleise neu gebaut, auf 91,5 km Gleislänge neue Fahrleitung verlegt, 160 km Starkstrom-, Sicherungs- und Fernmeldekabel in der Erde verlegt und 5 Signalbrücken sowie 2 Signalausleger neu aufgestellt. Außerdem wurde der Zugbetrieb in Zielitz, Wolmirstedt, in den Bereichen Rothensee-Mitte, Glindenberg, Buckau-Personenbahnhof und in Schönebeck-Nord auf das Lichtsignalsystem umgestellt. Im Streckenabschnitt Neustadt-Hauptbahnhof sowie an den Eisenbahnüberführungen Hallesche Straße (Nähe Hasselbachplatz) und Bf Südost (Nordseite) wurden einige Brückensektionen erneuert.

In der Nähe des Dreiecks Rothensee-Neustadt-Herrenkrugbrücke entstand ein neues Unterwerk, das die Fahrleitungsanlagen im Raum Magdeburg, besonders die neu in Betrieb genommenen Abschnitte, einspeist.

3. Streckenführung

Nachdem wir im vorhergehenden Abschnitt schon einiges über den Streckenverlauf erfuhren, wollen wir nun die Streckenführung näher betrachten. Es sei vorweggenommen, daß die S-Bahn mit Ausnahme vom Hauptbahnhof bis zum Hp „Hasselbachplatz“ auf Fernbahngleisen verkehrt: Zielitz-Magdeburg Nr. 770, Magdeburg-Schönebeck Nr. 730 und Schönebeck-Schönebeck-Salzellen Nr. 650.

Als nördlichster Punkt der S-Bahn wurde Zielitz gewählt. Bestimmend dafür war der Neuaufbau des Kalibetriebes Zielitz und die daraus entstandenen Beförderungsprobleme. Dieser Bahnhof ist also 4gleisig ausgebaut, wovon die Gleise 1 bis 3 Durchgangsgleise sind und das Gleis 4 für den S-Bahn-Betrieb als Kopfgleis ausgebildet ist. In der Regel kommen hier die S-Bahnzüge an und fahren auch von dort wieder ab, ihr Aufenthalt beträgt im Durchschnitt 10 Minuten.

Der Bf Wolmirstedt hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Mit dem Aufbau des Kalibetriebes entstanden in dieser Kreisstadt über 1500 Neubauwohnungen. Die S-Bahn verbindet als wichtigstes Verkehrsmittel Wolmirstedt und den Kalibetrieb mit der Bezirksstadt.

Nach der Ausfahrt aus Wolmirstedt fährt man nach etwa 1500 m an dem DR-Wasserwerk vorbei. Dieses versorgte die Wassertürme in Salbke, im Hauptbahnhof und in Rothensee und ist seit 2 Jahren außer Betrieb. Dann fahren wir durch ein selten anzutreffendes Bauwerk: die Eisenbahn führt hier nicht, wie allgemein üblich, über eine Wasserstraße, sondern fährt durch einen 100 m langen Tunnel unter dem Weser-Ems-Kanal (früher Mittellandkanal) hindurch. Der Hp „Barleber See“ liegt in unmittelbarer Nähe des größten Naherholungszentrums im Norden Magdeburgs, er wird aber nur im Sommerfahrplan bedient. Hinter ihm mündet an der Abzweigstelle Glindenberg aus westlicher Richtung die Strecke von Haldensleben (Nr. 740) ein. Am Hp „Rothensee“ wurde eine Bushaltestelle angelegt. Von hier aus fahren die Busse in das nördliche Industriegebiet, teilweise auch zum Schiffshewerk Rothensee. Auch der Hp „Eichenweiler“ bietet durch seine günstige Lage den Berufstätigen im Industriegebiet Nord gute Anschlußmöglichkeiten zur Straßenbahn, weiterhin ist von hier aus auch der Magdeburger Zoo sehr günstig zu

Bild 4 Eingesetzt werden vorerst Wendezüge, bestehend aus 4achsigen Durchgangswagen mit Mitteleinstieg, Baujahr 1952. Als Traktionsmittel werden Elloks der BR 211 und 242 sowie Dieselloks der BR 110 und 118 verwendet. Unser Bild zeigt einen S-Bahn-Zug auf der Strecke von und nach Haldensleben mit einer BR 110.



Bild 5 Die im Magdeburger S-Bahn-Betrieb eingesetzte 211035-1 noch mit dem bisher üblichen grünen Anstrich

Bild 6 Der Tunnel am Kanal, den gerade die 440 105-5 vom Bw Wittenberge mit einem 3200-t-Ölzug in Richtung Magdeburg passiert hat
Zeichnung und Fotos: Verfasser



erreichen. Die beiden Hp „Rothensee“ und „Eichenweiler“ werden außerdem für die Bürger im gegenwärtig entstehenden Wohngebiet Magdeburg-Nord günstige Verkehrsmöglichkeiten schaffen. Die nächste S-Bahnstation ist der Bf Neustadt. Dieser, seit dem Jahre 1873 im Betrieb, hat durch die Inbetriebnahme des Hp „Eichenweiler“ für die in nördlicher Richtung führenden Strecken etwas an Bedeutung verloren. Dennoch benutzen viele Reisende die Umsteigemöglichkeiten zu den Strecken nach Burg (Nr. 700), Loburg (Nr. 709) und Zerbst (Nr. 720). Bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof verläßt die S-Bahn die Fernbahngleise und fährt am Bahnsteig 1 ein. Diese Lösung, für die S-Bahn nur einen Bahnsteig auszubauen, ergab sich aus der derzeitigen Situation im Ausbau der Bahnhofsanlagen. Die beengten und nicht ohne größeren Aufwand zu ändernden Raumverhältnisse im Hauptbahnhof sind auf die Zeit der Entstehung der Bahnhofsanlagen im vergangenen Jahrhundert zurückzuführen. Damit ist dieses Teilstück der einzige Igleisige Abschnitt der gesamten Linie A der S-Bahn.

Nach dem Verlassen des Hauptbahnhofs erreicht die S-Bahn den Hp „Hasselbachplatz“. Dieser kann auf Grund der Trassenführung nur von den S-Bahnzügen bedient werden. Vom Bahnsteig aus führt ein Fußgängertunnel vom Reichsbahngelände. Von hier sind es nur noch wenige Meter bis zum Hasselbachplatz. Dieser ist einmal ein wichtiger Straßenbahnknotenpunkt und stellt zum anderen ein belebtes Geschäftszentrum dar. Hinter dem Hp „Hasselbachplatz“ mündet die S-Bahnstrecke wieder in die Fernbahngleise ein. Der Bf Buckau und der folgende Hp „Thälmannwerk“ liegen im großen Industriegebiet Buckau/Fermersleben/Salbke; beide Stationen werden auch von den Zügen der Strecke 700 bedient. Diese führt an der Abzweigstelle Fermersleben in westliche Richtung, während die S-Bahn in einer lang gezogenen Linkskurve den Hp „Salbke“ erreicht. Der letzte Bahnhof im Stadtgebiet Magdeburgs ist Südost. Dieser wird hauptsächlich von den Beschäftigten des größten chemischen Betriebes am Orte, des VEB Fahlberg List, benutzt.

Nachdem die S-Bahn das Stadtgebiet verlassen hat, passieren wir nach etwa 5 km den gegenwärtig im Bau befindlichen Hp „Frohse“. Bevor wir den Bf Schönebeck erreichen, mündet aus westlicher Richtung die Strecke Eilsleben-Blumberg-Schönebeck (Nr. 711) ein. Schönebeck ist die drittgrößte Stadt im Bezirk Magdeburg und zugleich eine wichtige Industriestadt. Neben vielen

bekanntesten Betrieben ist hier das größte und modernste Werk des DDR-Landmaschinenbaus, das Traktorenwerk, beheimatet. Mit der S-Bahn wurde den Werktätigen dieser Stadt nicht nur das Zentrum Magdeburgs erschlossen, sondern es sind auch gleichzeitig viele innerstädtische Probleme gelöst worden.

Der letzte Bahnhof und zugleich südliche Endpunkt der Linie A ist der Bf Schönebeck-Salzelmen. Dieser Ortsteil ist bekannt durch sein Volks- und Heilbad, wo jährlich einige tausend Bürger Erholung und Genesung finden.

4. Betriebsführung

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn wurde auch der Wendezugbetrieb nach Haldensleben aufgenommen. Der ursprünglich vorgesehene starre Fahrplan, so wie er beispielsweise von Berlin, Leipzig, Halle und Rostock bekannt ist, konnte nicht eingeführt werden, da auf Grund des derzeitigen Streckenausbaus im Gemeinschaftsbetrieb mit den Fernzügen gefahren werden muß. Die stark benutzten Personenzüge im Berufsverkehr aus dem Bezirk fahren weiterhin bis zum Hauptbahnhof, während die übrigen Züge an den Übergangsstellen zu den S-Bahn- und Wendezügen in Schönebeck bzw. Schönebeck-Salzelmen, in Zielitz bzw. Wolmirstedt und in Haldensleben enden und beginnen. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch darauf gerichtet, daß an den Übergangspunkten der S-Bahn zur Straßenbahn und zum Busverkehr kurze Wartezeiten und eine günstige Linienführung in die Wohngebiete angeboten wird. Dazu war eine umfangreiche Abstimmung zwischen der DR und den anderen Verkehrsbetrieben erforderlich. Außerdem wurde auch ein sinnvolles und ansprechendes Tarifsystem entwickelt. Es wurden 4 Preisstufen, und zwar 0,20 M, 0,50 M, 1,00 M und 1,50 M, eingeführt. So kostet eine Fahrt von einem beliebigen Haltepunkt des Stadtgebietes Magdeburg nach Wolmirstedt oder nach Schönebeck nur 0,50 M, eine S-Bahn-Fahrt im Stadtgebiet Magdeburg 0,20 M!

Dieser lukrative Tarif, der selbstverständlich auch kombinierte Monatskarten für die S-Bahn und für die Linien der Magdeburger Verkehrsbetriebe enthält, trägt viel zur allgemeinen Beliebtheit des Nahverkehrssystems bei.

Da die neuen Triebzüge der BR 280 noch nicht zur Verfügung stehen, fahren die Züge als Wendezüge mit vier 4achsigen Mitteleinstiegswagen der Gattung 29—14 (Steuerwagen 80—14).

Auf der Linie A sind die Züge vorwiegend mit der BR 211 bespannt; es sind allerdings auch schon die BR 242 und BR 118 eingesetzt worden. Folgende Maschinen wurden bisher gesehen: 211 027, 031 bis 037 und 039, 242 022, 118 017, 026, 054, 055 und 059.

Die 118 059 ist bekanntlich eine der 3 Maschinen der BR 118, die mit moderner Führerstandverkleidung ausgerüstet sind. Auf der Strecke von und nach Haldensleben verkehren die Wendezüge mit der BR 110. Auf der Linie A stehen 4 Züge im Einsatz, ein weiterer ist in Reserve im Hauptbahnhof. Grundsätzlich fahren die Züge in nördlicher Richtung als geschobene Züge. Alle Fahrzeuge haben ihren Originalanstrich behalten, da sie ja nur vorübergehend benötigt werden. Zur Abfertigung der S-Bahnzüge ist noch zu erwähnen, daß grundsätzlich auf allen Bahnsteigen der Abfahrtauftrag durch den Zugführer gegeben wird.

Den Eisenbahnfreund wird noch interessieren, daß der Unterschied zwischen den Wendezügen (mit BR 110) und den S-Bahnzügen im Kursbuch (Strecken-Nr. 702) an den Zugnummern zu erkennen ist. Die Zugnummern der Wendezüge beginnen mit 93... und 94..., die der S-Bahnzüge mit 123....

5. Eröffnung der S-Bahn

Der Aufbau der S-Bahn war nur durch die großzügige Unterstützung der Partei- und Staatsführung möglich. In echter sozialistischer Gemeinschaftsarbeit waren 25 Kollektive der DR sowie Werktätige aus etwa 75 Betrieben des Territoriums am Bau beteiligt. So war es möglich, daß am 29. September 1974 mit dem Beginn des Winterfahrplanes der planmäßige Betrieb auf der Linie A vorfristig aufgenommen werden konnte. Im Beisein des Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen, Dr. Heinz Schmidt, und des 1. Sekretärs der Bezirksleitung Magdeburg der SED, Alois Piesnick, fuhr der Sonderzug um 9.30 Uhr am Hp „Hasselbachplatz“ ein. Nach einer kurzen Festansprache wurde dieser Haltepunkt für den S-Bahnbetrieb freigegeben. Danach fuhr der Sonderzug nach Zielitz weiter und kam dort pünktlich um 10.33 Uhr an. Es dürfte reiner Zufall sein, daß die Ellok 211 036, die den Eröffnungszug in Magdeburg fuhr, auch als Triebfahrzeug für den Eröffnungszug der Leipziger S-Bahn am 12. Juli 1969 (damals noch als E 11 036) zum Einsatz kam (siehe „Der Modelleisenbahner“, Heft 11/69, Seite 334).

In eigener Sache

Obwohl wir bereits mehrfach in unserer Fachzeitschrift auf Dinge hingewiesen haben, die das Aussehen und die Qualitätsanforderungen an Fotos sowie die Einsendung von Manuskripten betreffen, erreichen uns einerseits immer wieder individuelle Anfragen danach bzw. andererseits Unterlagen, die dem nicht entsprechen. Wir möchten daher noch einmal alle Leser, die etwas zur Gestaltung unserer Fachzeitschrift beitragen wollen, um die Beachtung folgender Punkte bitten:

Fotos müssen mindestens im Postkarten-Format gehalten und in Hochglanz-Schwarz-Weiß-Ausführung abgezogen sein. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß nur kontrastreiche Fotos von gestochener Bildschärfe eingesandt werden. **Jedes einzelne Bild** muß auf der Rückseite mit dem Namen und der vollen Anschrift des **Bild**autoren gekennzeichnet werden, es genügt also nicht, wenn bei einer Folge von Fotos das nur auf einem geschieht.

Bei Manuskripten ist zu beachten, daß ebenfalls auf **einem** Manuskriptblatt Namen und Anschrift aufgeführt sind, ein beigefügter Brief reicht nicht aus, da beides getrennt wird. Nach Möglichkeit bitten wir um maschinengeschriebenen Text (Zeile = 52 Anschläge einschl. Leertasten!).

Wir haben ferner Veranlassung, ausdrücklich auf den im Impressum enthaltenen Vermerk, daß für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos keine Haftung übernommen wird, hinzuweisen. Wünscht der Einsender die Rücksendung unverlangt eingegangener Unterlagen, so bitten wir um Beifügung des Portos.

Erteilen wir eine Eingangsbestätigung, dann bedeutet das für uns noch keine Verbindlichkeit auf Abdruck bzw. auf dessen Termin.

Die Aussicht aber, daß ein Beitrag erscheint, ist bei dem etwa 80%igen Anteil unverlangt eingesandter und abgedruckter Fotos und Manuskripte relativ hoch. Mitglieder des DMV bitten wir ferner, Ihre Mitgliedschaft anzugeben, um sie beim Verfasser mit anführen zu können.

Die Redaktion

WIR STELLEN VOR

Minitrix-Modell der BR 52



Die altbekannte Modellbahnfirma TRIX, Nürnberg, bezeichnet ihr N-Sortiment als „Minitrix“. Innerhalb desselben brachte sie ein Modell der BR 52 heraus, das wir getestet haben. Beim ersten Anblick hinterläßt das gut detaillierte N-Modell bereits einen hervorragenden Eindruck. Betrachtet man es näher, dann stellt man fest, daß es dem Hersteller gelang, trotz der kleinen Nenngröße ein maßstäblich genaues Modell „auf die Räder zu stellen“ (14,5 cm LüP). Der konstruktiv bedingte unwesentlich vergrößerte Abstand zwischen Lokomotive und Wannentender wirkt sich dabei praktisch aus.

Wir haben auch die wichtigsten Hauptabmessungen überprüft und können bestätigen, daß diese ebenfalls maßstäblich sind.

Ein robuster, zugkräftiger Motor mit 3poligem Anker befindet sich im Führerhaus. Er gibt über ein kombiniertes Schnecken/Stirnradgetriebe die Antriebskraft auf sämtliche 5 Kuppelachsen ab, wobei alle Achsen durch das Getriebe erfaßt werden. Das Modell hat ein Gewicht von 148 g, wovon allein 46 g auf das aus Metallguß gefertigte Lokgehäuse entfallen. Dadurch sowie durch Haftreifen auf den 4 Rädern der beiden letzten Kuppelachsen wird die Zugkraft günstig beeinflusst.

Aus Kunststoff bestehen nur die Umlaufbleche, einige Armaturen sowie das Tenderoberteil. Besonders bemerkenswert ist es, daß man bei diesem kleinen Modell noch einen freien Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk einerseits und zwi-

schen Kessel und Umlaufblechen andererseits vorbildgetreu erzielen konnte.

Der Fahrstrom wird sicher von den Rädern der B- und C-Achse der Lok und von allen vier Tenderachsen über Federbleche abgenommen.

Lupenreine Beschriftung, zierliche Steuerung, die teilweise aus Kunststoff besteht, beidseitige A-Beleuchtung und Nachbildung zahlreicher Einzelheiten (so zum Beispiel die für die BR 52 typische Griffstange am Tender hinten oben) ergänzen den guten Gesamteindruck. Die Fahreigenschaften sind ebenfalls mit dem Prädikat „einwandfrei“ zu bezeichnen, wobei auch die Tatsache, daß das hübsche Modell eine enorme Höchstgeschwindigkeit entwickelt, keinen Abstrich bedeutet.

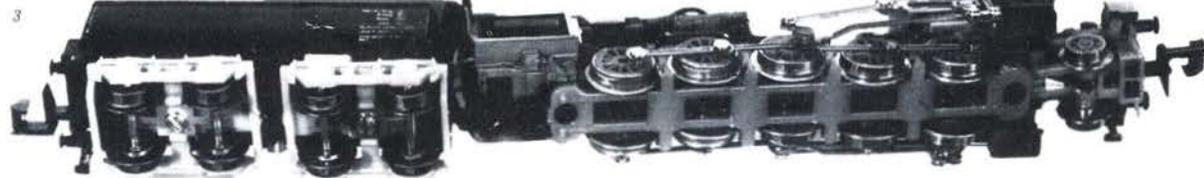
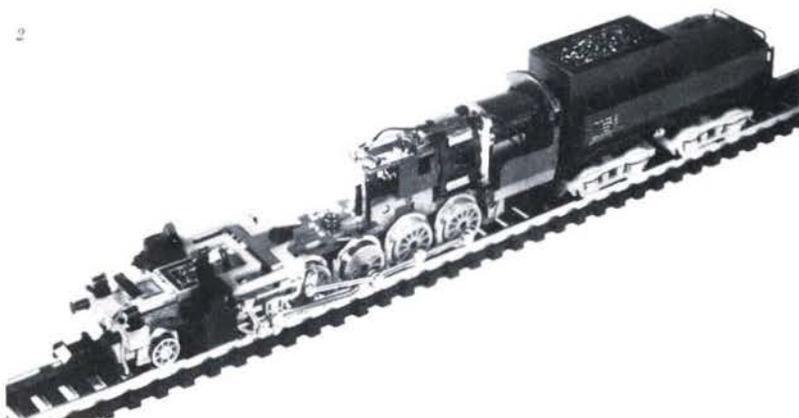
Bild 1 Würde man nicht deutlich die typische N-Kupplung erkennen, man könnte das gut nachgebildete Modell ohne weiteres für eine BR 52 in TT oder auch H0 halten.

2

Bild 2 Das Gehäuse ist leicht abnehmbar — es wird nur durch eine Schraube gehalten. Ein robuster im Führerhaus untergebrachter Motor sorgt für eine gute Zugkraft.

Bild 3 Der Antrieb erfolgt über eine Schnecke, kombiniert mit einem Stirnradgetriebe, das alle Räder antreibt. Die Seitenbeweglichkeit der Kuppelachsen gestattet dem Modell ein einwandfreies Befahren von Gleisbögen.

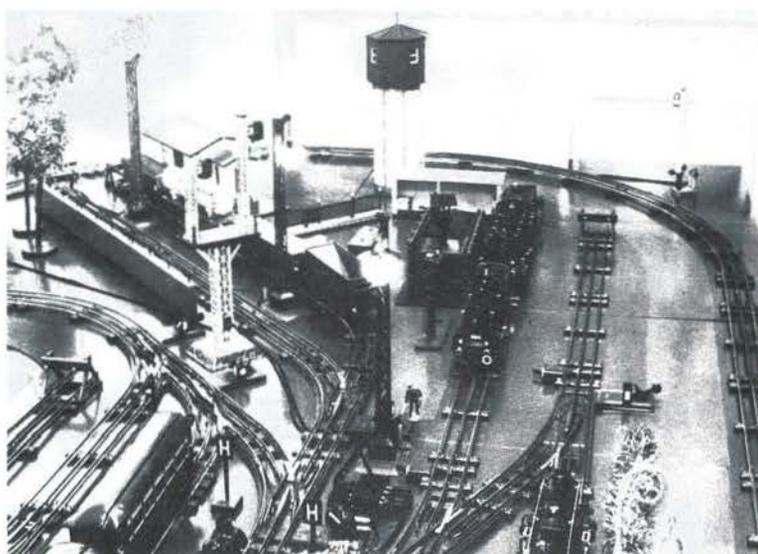
Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin





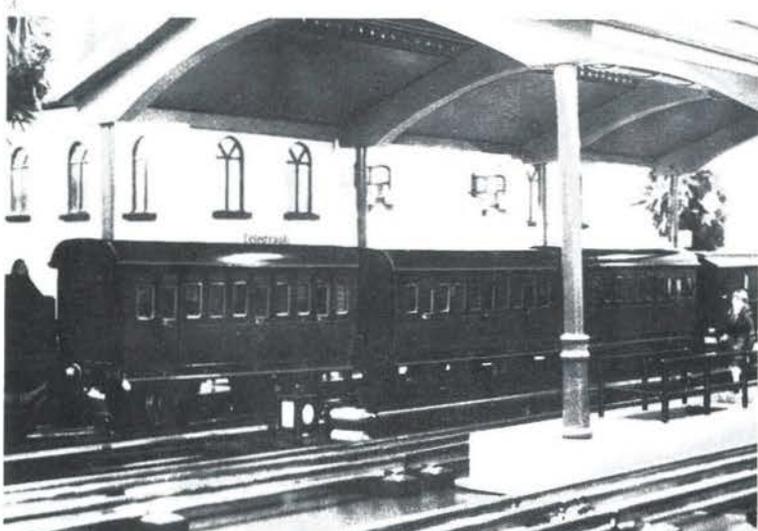
Dr. FRITZ WAHL, Berlin

Eine Eisenbahn in der Nenngröße I mit allen Kompromissen



*Bild 1 Blick auf den Bahnhof mit Bahnsteig-
halle, die Dr. Wahl selbst angefertigt hat*

*Bild 2 Vielleicht ist es nicht jedes Modell-
bahnfreundes der heutigen Zeit Sache, eine
solche Anlage aufzubauen. Doch vergessen
wir nicht, daß unsere Vorfäter damit den
Grundstein für unser Hobby legten!*



*Bild 3 Ein typischer Märklin-Zug der damaligen
Produktion. An jedem Fahrzeug war groß
der Fabrikname „Märklin“ angeschrieben
(Stirnseiten). Charakteristisch war auch der
kurze Achsstand der Fahrzeuge.*

Verfolgt man die Entwicklung der Modelleisenbahn seit ihren Anfängen, so ist eine fortschreitende Verkleinerung der Nenngröße bis heute die anhaltende Tendenz, die mit der Nenngröße Z wohl die absolute technische Grenze erreicht. Was sind denn nun die echten Vorteile einer schließlich winzigen Bahn, deren Details selbst bei präziser Nachbildung mit bloßem Auge gar nicht mehr erfaßt werden können? Zweifellos ergibt sich ein Platzvorteil. Das ist aber auch schon alles. Demgegenüber stehen Nachteile, die sämtlich in Kauf genommen werden, nur um auf möglichst kleiner Fläche recht viel unterbringen zu können. Vor allem wird bei kleinen Nenngrößen zuviel an Modelltreue geopfert. Einmal kann man nun nicht 1:160 genauso detailliert bauen wie bei 1:87, zum anderen haftet kleinen Nenngrößen ein prinzipieller Mangel an, der durch noch so gute Anlagen- und Modellgestaltung nicht beseitigt wird und von wesentlichem Einfluß auf die naturgetreue Wirkung ist. Dieser Mangel ist nur von der Physiologie des Sehens her zu verstehen und soll kurz erläutert werden.

Beim Sehen wird zunächst jeder Gegenstand entsprechend seiner Größe und Entfernung im Auge wie in einer fotografischen Kamera abgebildet. Dieses optische Bild wird aber nicht unmittelbar wahrgenommen, sondern erst durch unser Gehirn verarbeitet. Im Gehirn entsteht ein Bild unserer Umgebung, das sich von dem kleinen optischen Bild im Auge sehr unterscheidet. So werden z. B. Verzerrungen korrigiert, Kontraste gesteigert oder abgeschwächt, Farben variiert usw. Wie alle diese Änderungen geschaffen sind und unter welchen Bedingungen sie auftreten, beschreibt eine Reihe von Gesetzen des Sehens. Eines dieser Gesetze ist für unseren Gegenstand bedeutsam, nämlich das „Gesetz der relativen Größenkonstanz“. Es besagt, daß der Größeneindruck eines Gegenstandes relativ unabhängig vom Betrachtungsabstand konstant bleibt. So sehen wir etwa einen Menschen immer als einen kleinen oder großen, ob er nun unmittelbar vor uns steht oder mehrere Meter entfernt ist. Wir sind in der Lage, zwei Gegenstände in ihrer Größe miteinander zu vergleichen, selbst wenn sie unterschiedlich weit weg sind. Deshalb erscheint uns eine H0-Lokomotive größer als eine N-Lokomotive, auch wenn beide rein optisch gleich groß aussehen müßten (Bild 4). Noch drastischer ist das Ergebnis, wenn wir ein Modell etwa mit dem Original vergleichen. Niemals kann also ein kleines Modell denselben Eindruck hervorrufen wie das

Große Nenngrößen, 0 oder I, bringen also nicht nur Nachteile, sondern einen bedeutenden Vorteil. Sie haben eine stärkere Wirkung, selbst wenn die Modelltreue nicht so perfekt gewahrt wird. Andere Vorteile sind bekannt, wie beispielsweise die viel besseren Fahreigenschaften, die sich aus der größeren Masse ergeben. Unbestritten bleibt der ziemlich große Platzbedarf einer großen Nenngröße. Er ist aber durchaus nicht so hoch, wie oft angenommen wird. Betrachten wir ältere Bahnen, so fällt der unwahrscheinlich kleine Radius der Gleisbögen auf. Auf einer gegebenen Fläche lassen sich deshalb relativ viel besser die Gleise verlegen. Daß Züge 4achsiger Wagen im Bogen etwas ungünstig wirken, ist kaum von Belang und bekanntlich ein Übel jeder Nenngröße. Bei kleinen Nenngrößen fällt es sogar noch mehr auf, so daß man hier auf relativ größere Radien angewiesen ist. Selbst zwischen N und H0 sind die Unterschiede recht deutlich. Genauso ist es mit den Längenverkürzungen, ohne die eine Modellbahn nicht auskommt. Insgesamt kann man also den Platzvorteil kleiner Nenngrößen zwar voll nutzen, büßt aber unweigerlich an Modelltreue ein. Eine Modellbahn ist und bleibt eben stets ein Kompromiß. Auch manches andere läuft der Modelltreue zuwider — man denke nur an die zu großen Spurkränze, die unförmigen Kupplungen, die riesigen Weichenantriebe mit ebenso riesigen Laternen — alles um so schlimmer, je kleiner der Maßstab. Es bleibt einem nichts anderes übrig, als diese „Unwirklichkeiten“ zu tolerieren. Die Auswahl der Nenngröße ist nun letztlich die Entscheidung darüber, welchen Kompromiß man am ehesten eingehen möchte. Vor allem sollte man bedenken, daß es nicht nur auf die Nachbildung der Details, sondern auch auf deren Wirkung ankommt! Wer zählt schon die Speichen eines Lokomodells und mißt daran die Modelltreue, die überdimensionalen Spurkränze sieht man aber sofort. Vielleicht wird die Gesamtwirkung einmal höher bewertet werden als das Detail.

Bei meiner Spur-I-Anlage habe ich die notwendigen Zugstände gemacht, dafür Vorzüge erreicht, die kleine Nenngrößen eben nicht bieten können. Die Anlage ist jetzt zwei Jahre alt und wird ständig verbessert. Da kein eigener Raum zur Verfügung steht und trotzdem

Bild 5 Eines der Rahmengestelle, die für den Aufbau der nichtstationären Anlage benötigt werden.

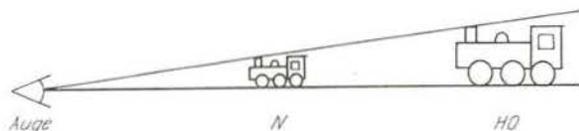
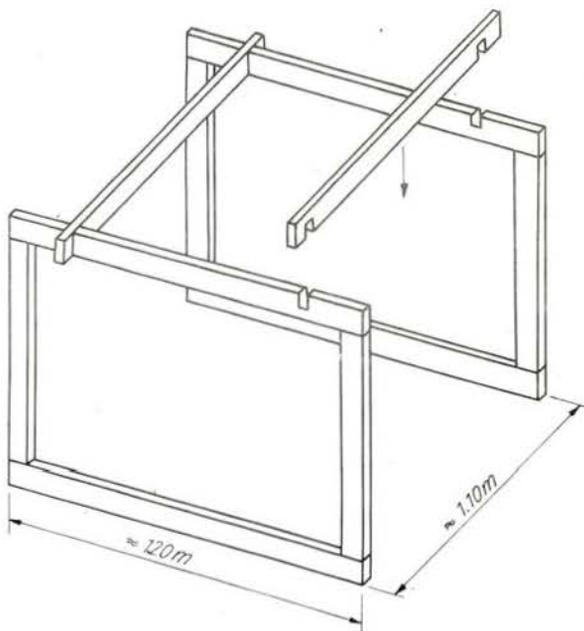


Bild 4 So erkennt das menschliche Auge 2 unterschiedlich große Gegenstände, auch, wenn diese weit entfernt sind.

Original, da hilft alle Genauigkeit der Nachbildung nichts. Zusätzlich zur großenbedingten „Unwirklichkeit“ kommt die unwirkliche Perspektive. Je kleiner der Maßstab, desto mehr schiebt sich die räumliche Tiefe optisch zusammen und desto mehr Teile werden gleichzeitig überblickt. Wir betrachten unsere Modelle praktisch ständig aus einem viel zu großen Abstand, außerdem noch mehr oder weniger von oben. Alle diese der naturgetreuen Wirkung abträglichen Bedingungen verschlechtern sich zunehmend mit kleineren Maßstäben. Nur so erklärt sich der ganz andere Eindruck, den Modelle oder Anlagen in großem Maßstab machen. Man kann sich der viel stärkeren Wirkung großer Modelle einfach nicht entziehen.



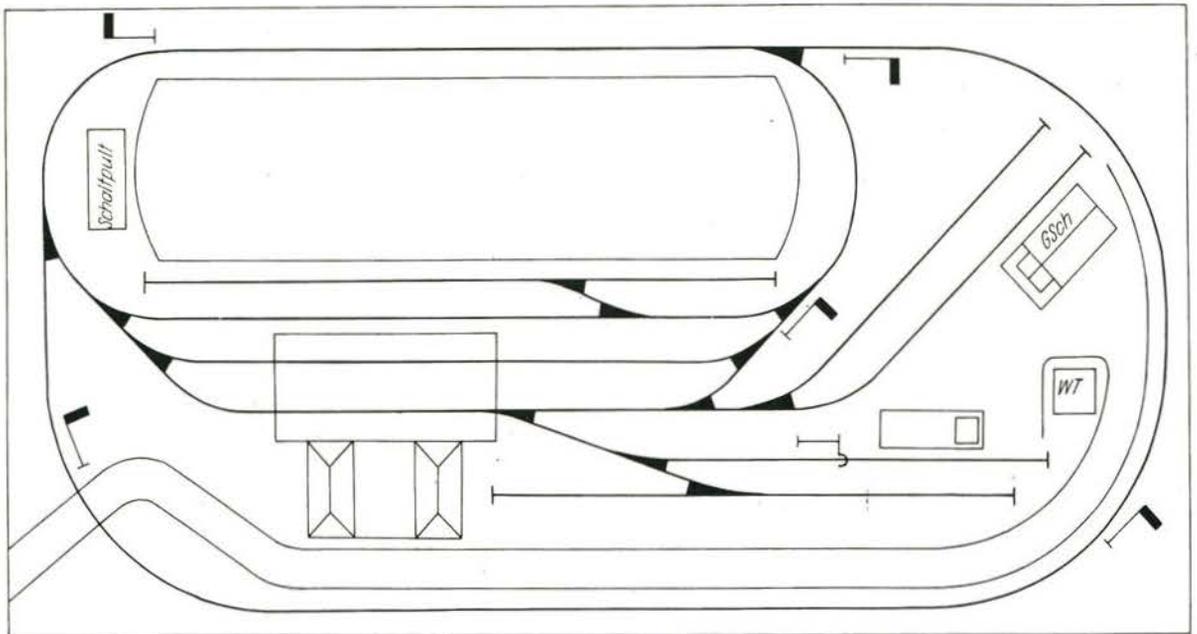


Bild 6 Der Gleisplan dieser I-Anlage

möglichst viel Platz geschaffen werden mußte, kam nur ein nichtstationärer Aufbau in Betracht. Die Plattenkonstruktion ist vielleicht grundsätzlich von Interesse und soll daher etwas näher erläutert werden.

Mehrere Einzelrahmen aus Kiefernleisten von 90 cm Höhe werden miteinander durch einsteckbare Leisten verbunden. Das Prinzip zeigt Bild 5. Damit kann der gesamte Unterbau ohne eine einzige Schraubverbindung in etwa 15 Minuten stabil zusammengesteckt werden. Insgesamt sind 12 Rahmen und 23 Verbindungsleisten erforderlich. Auf die Rahmenkonstruktion werden 20 Hartfaserplatten (6 mm) gelegt und mit Stiften gegen seitliches Verrutschen gesichert. So entsteht eine Platte von 4,60 x 2,25 m. Das Zimmermobilier kann darunter stehenbleiben. Vom Plattenausschnitt aus wird die Anlage bedient. Die Hartfaserplatten sind im Gleisbereich grau, da, wo die Straße verläuft, braun und ansonsten grün gestrichen. Gewiß ist das keine Landschaftsgestaltung, wesentlich besser aber als ein einfarbiger Untergrund. Den Gleisplan zeigt Bild 6. Nur ein Bahnhof mit Empfangsgebäude und Halle, ein Güterschuppen und eine kleine Lokbehandlungsanlage mit Kohlebansen, Wasserturm und Wasserkran sind vorhanden. Verlegt wurden die einfachen Dreischienen-Zweileiter-Gleise von Märklin, 13 Weichen, zum Teil mit elektromagnetischem Antrieb. Alle Elektroanschlüsse für Gleise, Weichen, Signale und Leuchten werden über Steckverbindungen hergestellt, und die Anlage ist betriebsbereit. Ihr Aufbau nimmt etwa 2 Stunden in Anspruch.

Die elektrische Schaltung ist einfach (A-Schaltung) und gestattet den Einsatz von 4 Zügen. Obwohl alle elektrisch betriebenen Lokomotiven für Wechselstrom ausgelegt sind, wird mit Gleichstrom (Si-Dioden-Grätz-Schaltung) gefahren. Damit ist auch ein Halbwellenbetrieb möglich. Durch Wegfall der Wirbelstromverluste in den Allstromotoren zeigen diese außerdem eine wesentlich höhere Leistung. Für die Beleuchtung steht ein zweiter Trafo zur Verfügung. Sämtliches Gleismaterial, die Signale und Leuchten sind Artikel aus dem Märklin- bzw. Bing-Sortiment der 20er und 30er Jahre. Das Empfangsgebäude mit der großen Halle, der Güterschuppen, der Kohlebansen mit Kran, der Wasserturm und -kran sind Eigenbauten. Ich habe versucht, in alter Manier zu bauen, um den „Oldtimer-Eindruck“ zu wahren. Die Gebäude sind durchweg aus 3 mm starken Hartfaserplatten gefertigt

und mit Nitrolack gestrichen. Das rollende Material stammt gleichfalls von den beiden Firmen, der älteste in meinem Besitz befindliche Wagen ist ein Kranwagen von Märklin aus der Zeit kurz vor der Jahrhundertwende. Es verkehren 4 Dampflokomotiven, darunter eine 5achsige Bing-Lok, die anstandslos den 45-cm-Radius meistert. Eingesetzt werden ein Märklin-D-Zug, ein Personen- und ein Güterzug, die auch gegen andere Züge ausgetauscht werden können. Eine außerordentlich zugkräftige 4achsige Märklin-Lok mit Uhrwerk beweist, daß diese heute veraltete Antriebskraft doch einiges leisten konnte. Das Prunkstück meiner Anlage ist aber eine **echte** Dampflokomotive von Märklin, Baujahr 1927. Der Kessel wird mit Spiritus beheizt. Er liefert nach etwa 15 Minuten ausreichend Dampf zum Antrieb der beiden doppelwirkenden Zylinder mit Rundschiebersteuerung. Fahrtrichtung und Geschwindigkeit lassen sich vom Führerhaus aus beliebig einstellen. Bremsvorrichtungen am Gleis gestatten eine automatische Dampfabbstellung. Selbstverständlich hat diese Maschine auch eine richtig funktionierende Dampfpeife.

Der Kessel hat eine Flammrohrheizung. Die Zugkraft der Maschine ist enorm. Sie übertrifft alle elektrisch betriebenen Modelle. Es ist immer ein besonderes Ereignis, wenn diese Maschine mit einem schweren Zug auf ihre Reise geht. Dabei vergißt selbst ein fanatischer Anhänger von H0-Supermodellen die geringe Modelltreue der großen Spur-I-Bahn! Auch die Handkupplung aller Fahrzeuge empfinde ich nicht als einen Nachteil. Man hat noch Kontakt mit der kleinen Bahn. Beim teil- oder vollautomatischen Betrieb kleiner Nenngrößen ist man ja fast nur noch Zuschauer. Zugegeben, meine kleine Bahn in der großen Spurweite ist in der Gleisführung und Ausstattung recht bescheiden, auch ihre Modelltreue ist nach dem heutigen Maßstab nur gering. Dafür bereitet sie mir aber viel Freude. Es gibt bestimmt mehr Anhänger großer Nenngrößen, als es bisher den Anschein hat.