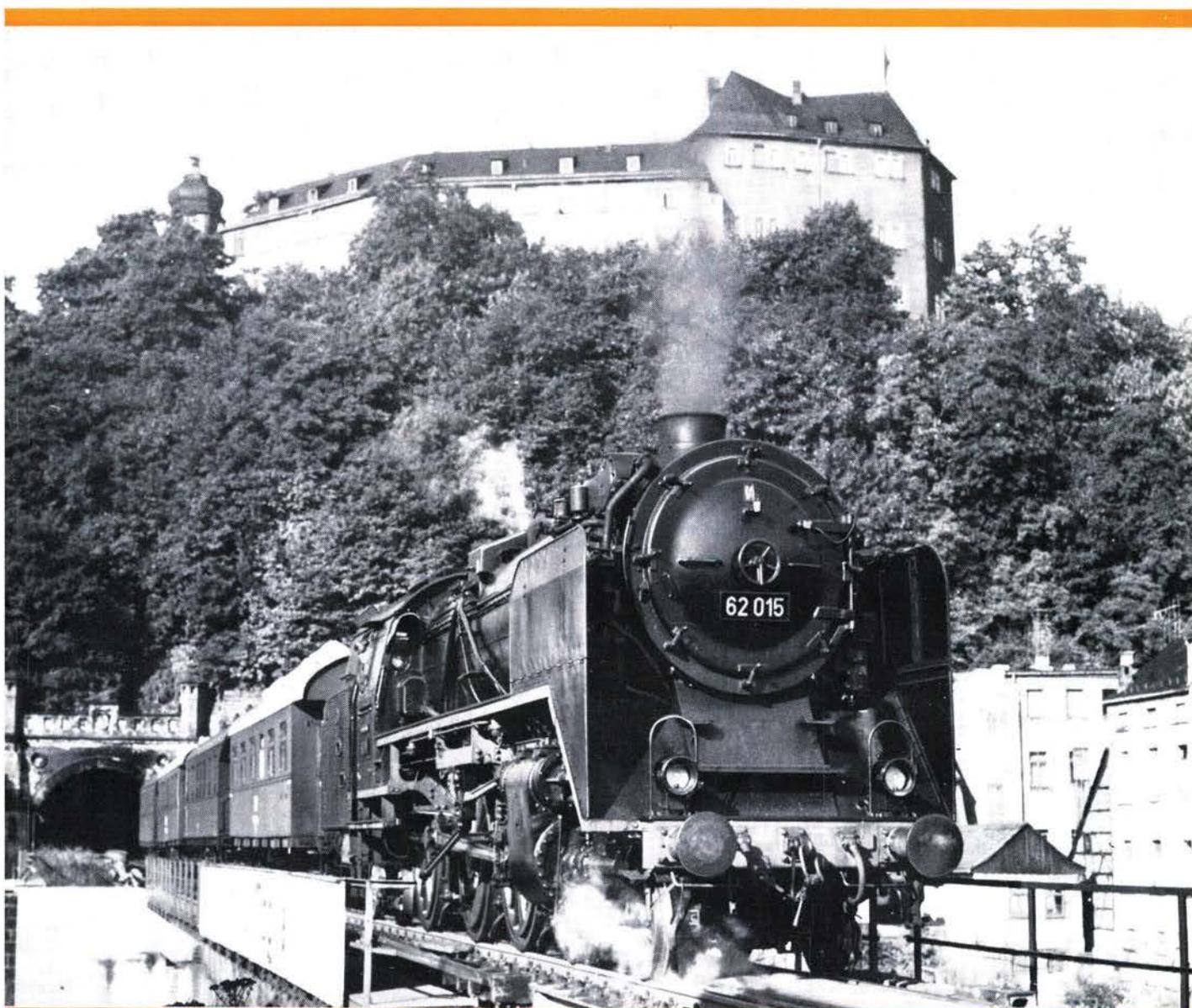
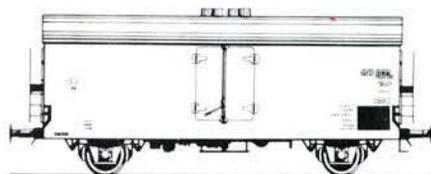


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JULI

32 542

7/76

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

7 Juli 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Manfred Viertel	
1 Jahr AG „Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg“	193
Reiner Preuß	
Ermittlung der Selbstkontrollziffer	195
Auf nur kleiner Heimanlage Hauptbahnbetrieb möglich!	196
Frieder Neumerkel	
Eine stationäre Eisenbahn in der Nenngröße I mit allen Kompromissen	198
Rudolf Heym	
Mit der „Grünen“ zum Karlsplatz	201
Peter Eickel	
Bauanleitung für einen württembergischen Personenzug der Nenngröße H0	203
Imants Dreimanis	
Die Triebfahrzeuge der lettischen 600-mm-Schmalspurbahnen	205
Günther Feuereissen	
Netzanschlußgerät für Modellbahnen	206
Achim Delang/Helmut Kohlberger	
Hintergrundgestaltung einer Modellbahnanlage (Schluß)	208
Klaus Müller	
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (2)	210
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
Gottfried Köhler	
Die neue österreichische Thyristorlokomotive der Reihe 1044	212
Wissen Sie schon	214
Maßskizze des Lokfotos des Monats	214
Lokfoto des Monats: 1'Dh2-Güterzuglokomotive der BR 56 ² der DR	215
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	216
Bernd Kuhlmann	
Signale der S2D — 1. Folge	217
Mitteilungen des DMV	218
Jürgen Kotte	
Endabschaltung für PILZ-Weichenantriebe	219
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Die 2'C2'-Personenzug-Tenderlokomotive der BR 62 ist von den Strecken der Deutschen Reichsbahn so gut wie verschwunden. Doch die 62 015, dem Verkehrsmuseum Dresden zur Erhaltung anvertraut, kann man noch vor Sonderzügen sehen. Hier befördert sie anlässlich des 100jährigen Jubiläums der Elstertalbahn (siehe auch Heft 9/1975) einen Sonderzug. Sie verläßt gerade den Schloßbergtunnel, um in den Bf Greiz einzufahren; im Hintergrund das Obere Schloß.

Foto: Rudi Stöhr, Greiz

Titelvignette

Auch diesen Zachsigen Kühlwagen, beim Vorbild nach den UIC-Vorschriften in Ganzstahlausführung gefertigt und bei zahlreichen europäischen Bahnverwaltungen anzutreffen, hat der VEB Berliner TT-Bahnen seit einiger Zeit in sein Sortiment aufgenommen.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen (Schleef)

Rücktitelbild

Eine vorbildlich ausgestaltete TT-Anlage, bei der ein größerer Zwischenbahnhof einmal nicht auf dem Niveau der Grundplatte (z=0), sondern so hoch angelegt ist, daß er von der 2gleisigen elektrifizierten Strecke unterfahren werden kann. Das ermöglicht dann auch die Verwendung eines Empfangsgebäudes in Längsunterlage, das heißt, es ist in Längsrichtung der Gleise, jedoch unterhalb deren Höhenlage ebenerdig zum Bahnhofsvorplatz angeordnet. Ein derartiges Modell eines EG ist bekanntlich vom VEB VERO in guter Vollplastausführung erhältlich.

Foto: Achim Delang, Berlin

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:

Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger

Typografie: Evelin Funk

Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,

DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235

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 das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt

Karlheinz Brust, Dresden

Achim Delang, Berlin

Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)

Ing. Peter Eickel, Dresden

Eisenbahn-Ing. Gunter Fromm, Erfurt

Ing. Walter Georgii, Zeuthen

Johannes Hauschild, Leipzig

o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul

Wolf Dieter Machel, Potsdam

Joachim Schnitzer, Kleinmachnow

Paul Sperling, Eichwalde

Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlags:

Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;

Preis: Vierteljährlich 3,—M.

Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-701-Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 2 26 27 76, 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 Abteilungen von Sojuspechat bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1.rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. 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 Pyonyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR — 701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

1 Jahr Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg



Ein als Erkennungszeichen der Arbeitsgemeinschaft vom Frd. Viertel gestaltetes Emblem

Wie aus dem Bericht des BV Dresden im vorigen Heft dieser Fachzeitschrift sowie auch aus dem Beitrag über den 3. Verbandstag des DMV im Jahre 1974 bereits hervorging, wurde auf der Schmalspurstrecke Radebeul Ost—Radeburg ein Traditionsbetrieb aus der Taufe gehoben. Den zuständigen und einsichtsvollen Stellen der Deutschen Reichsbahn sowie den Freunden der Eisenbahn, allen voran dem AG-Leiter der AG 3/58, Dieter Krause, gilt hierfür der Dank, daß diese landschaftlich schön gelegene Strecke nicht der Spitzhacke zum Opfer fiel.

Weitsichtige Eisenbahner und Freunde der Eisenbahn waren es, die die letzten zachsigen sächsischen Schmalspurwagen aus den 80er Jahren v. Jhd. vor dem Zerfall retteten und sich damit ihrer Verantwortung bewußt waren, der Nachwelt diese Zeugen deutscher Eisenbahngeschichte als Museumszug zu erhalten.

Durch das 90jährige Jubiläum dieser Bahn und durch den 3. Verbandstag des DMV 1974 in Dresden wurde bekanntlich der Anstoß gegeben, eine Arbeitsgemeinschaft aus Freunden der Eisenbahn zu gründen, um im Sommerhalbjahr einen regelmäßigen Traditionsbetrieb neben den planmäßig noch verkehrenden Personen- und Güterzügen sowie die Pflege der Museumswagen (zur Zeit 12 Stück) und der 7 Wagen des Traditionszuges vorzunehmen. Gegründet wurde diese unsere AG von 6 Eisenbahnfreunden im Januar 1975. Obwohl diese Enthusiasten bereits 1973/1974 100 m Gleis zum Abstellen des Museumszuges auf dem Bahnhofsgelände des Bf Radebeul Ost neu verlegten sowie bereits mit der Pflege der altersschwachen Wagen begannen, war es doch unumgänglich, durch eine besondere Organisationsform

diesem Wirken einen Rahmen zu geben. Durch die Publizierung dieses Vorhabens in dieser Fachzeitschrift dauerte es auch nicht lange, und die Mitgliederzahl wuchs von Monat zu Monat, so daß die AG heute aus 22 Mitgliedern und aus je 3 Mitgliedern der AG 3/4 (Meißen) und der AG 3/46 (Dresden) als ständige Gäste besteht.

An unseren Arbeitseinsätzen beteiligen sich teilweise auch Freunde weiterer Arbeitsgemeinschaften. Sind wir bei unserer Sache, so artet es, wie man so schön sagt, bei der Tätigkeit in Arbeit aus; denn wer von uns hat schon je einmal ein richtiges 750-mm-Schmalspurgleis gelegt, höchstens doch wohl ein Modellbahngleis zu Hause? Denn im Jahre 1975 wurden wiederum 35 m Gleis sowie 2 Gleisanschlüsse neu gebaut, um einen uns zur Verfügung gestellten Personenwagen, den wir in einen Klubwagen umbauen, sowie einigen anderen älteren Wagen einen festen Standort zu geben. Monatlich führen wir 2 bis 3 Arbeitseinsätze durch, zumeist sonnabends von 9.00 bis 17.00 Uhr. Hierbei werden Pflege- und Erhaltungsarbeiten an den historischen Fahrzeugen und an der Lok 99715 (ex sächs. VI K) ausgeführt, die mit großem manuellen und materiellen Aufwand verbunden sind.

Erschwerend ist für diese Arbeiten an den Fahrzeugen, daß keine Halle bzw. Überdachung vorhanden ist und dadurch oft Arbeiten wiederholt werden müssen, was natürlich einen Mehraufwand an Zeit und Material bedeutet. Wenn die recht altersschwachen Wägelchen unter freiem Himmel stehen, wird der Alterungsprozeß natürlich noch beschleunigt.

Aus diesem Grunde haben wir die große Bitte an die zuständigen Reichsbahn-Dienststellen, uns bei der Lösung auch dieses Problems zu helfen.



Bild 1 AG-Mitglieder bei der Gleisverlegung



Bild 2 Ungewohnt ist diese Arbeit doch für die meisten



Bild 3 Frd. Viertel in Gestalt eines „Königlich sächsischen Kondukteurs“ bei einer Fahrt im Traditionsbetrieb

In den 7 Wagen des Traditionszuges wurden Fotos mit Eisenbahnmotiven angebracht, damit die Mitreisenden einen Einblick in die nun 140jährige deutsche Eisenbahngeschichte bekommen.

Im Jahre 1975 fanden 5 Traditionsfahrten im Juli und August statt, die uns natürlich einen großen Organisationsaufwand abforderten, denn die Fahrkartenvorbestellung, der Verkauf derselben sowie der von Souvenirs, Modellbahnartikeln, Lokschildern, Broschüren und Fotos gehörten ebenso wie die Beschaffung der historischen Uniformen und die Mitropa-Bewirtschaftung im Zuge dazu.

Den Lohn für diesen Aufwand erhielten wir von den überaus zahlreichen Reisenden und Zuschauern an der Strecke, ob jung oder alt, die sich begeistert über diese Fahrten äußerten. Immerhin nahmen 1582 Personen an diesen 5 Sonderfahrten teil, und wir als Schaffner hatten viele Fragen zu beantworten. Auf Grund der großen Nachfrage mußten wir zum Teil 12 Wagen und 2 Lokomotiven (99 539 und 99 713) einsetzen.

Natürlich fehlten auch im Stile der Jahrhundertwende gekleidete Reisende nicht, die dadurch ihre Begeisterung für diese Bahn ausdrückten und sich immer wieder mit uns als „sächsische Staatsbahnbeamte auf Zeit“ den unzähligen Fotoamateuren stellen mußten.

Es war ein voller Erfolg, wobei den Mitarbeitern der Deutschen Reichsbahn ebenso gedankt werden muß wie den Angehörigen der Transportpolizei und den Verantwortlichen des BV Dresden des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.

Wenn man noch einmal über das Jahr 1975 Rückschau hält, so sind von uns als kleiner AG per 8. Nov. immerhin 1906 VMI-Stunden geleistet worden. Aber auch der Erfahrungsaustausch und die Reiselust kommen bei unserer Tätigkeit nicht zu kurz. So führten wir einen Farblichtbildervortrag, Exkursionen zu den Schmalspurstrecken Schönheide-Süd—Rothenkirchen, Wolkenstein—Jöhstadt und Oschatz—Mügeln durch.

Ferner beteiligten wir uns an der Sonderfahrt des BV Dresden „100 Jahre Strecke Flöha—Reitzenhain“ sowie an einem Tauschmarkt der ZAG Dresden.

Unermüdlich sind auch unsere Foto-Freunde, die keine Mühe scheuen, um diese und jene noch in Betrieb befindliche Schmalspurbahn im Bild festzuhalten, um diese Zeitdokumente zu erhalten, da das Ende einiger Bahnen recht nahe ist.

Auch in diesem Jahr geht es bei uns munter weiter; denn nur durch diesen unermüdlichen Einsatz werden solche Vorhaben zum Nutzen und zur Freude für uns alle möglich.



Bild 4 In voller Fahrt verläßt ein Traditionszug den Bf Radebeul Ost

Fotos: Verlässler (3)
Roland Ende, Dresden (1)
H. Poitz, Meißen (1)

Ermittlung der Selbstkontrollziffer

Schon oft konnte ich bei Gesprächen mit Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern einige Unklarheiten über die Berechnung der Selbstkontrollziffer an Triebfahrzeugen feststellen. Mitunter wird die Richtigkeit einer solchen Ziffer an einem Triebfahrzeug auch in Zweifel gezogen.

Es soll hier nichts über die einheitlichen, internationalen Regelungen und den Wert einer Selbstkontrollziffer ausgesagt werden. Nur soviel: Nach einem willkürlich festgelegten, jedoch stets einheitlich anzuwendenden Rechenverfahren ist aus einer wichtigen Nummer (hier: Triebfahrzeug-Nummer) eine Kontrollziffer zu ermitteln. Beim Eingang der Triebfahrzeug-Nummer in eine Rechenanlage wird mit dem gleichen Verfahren die Ziffer ermittelt und mit der eingegebenen Kontrollziffer verglichen. Bei Gleichheit ist es ziemlich sicher, daß die Triebfahrzeug-Nummer richtig ist, und der Computer braucht diese Zahl wegen eines evtl. Erfassungsfehlers nicht zurückzuweisen.

Aus Gründen der Modelltreue sollte die Selbstkontrollziffer vorbildgerecht ermittelt und am Modell angeschrieben sein. Deshalb hier nur in einfacher Form ein Beispiel für das Rechenverfahren:

1. Jede einzelne Ziffer ist von rechts nach links abwechselnd mit 2 und 1 zu multiplizieren. Stets wird mit 2 begonnen!
2. Aus der unter 1. ermittelten Zahl ist die Quersumme zu bilden.
3. Die Differenz zwischen Quersumme und dem nächsten Zehner ergibt dann die Selbstkontrollziffer.

Das soll an einem Beispiel versucht werden, zugleich will ich dabei auf die Fehler, die den Eisenbahnfreunden unterlaufen, hinweisen.

Das Bild zeigt die Anschrift der Lok 449612. Wir schreiben in ein Schema

4 4 9 6 1 2.

Darunter die Gewichte

1 2 1 2 1 2.

Dabei muß man beachten, wie erwähnt, daß stets von rechts und mit 2 begonnen werden muß! Nun bilden wir ein Produkt, indem wir die darunter stehenden Ziffern mit den darüberstehenden multiplizieren:

$4 + 1 + 12 + 9 + 8 + 4$.

Die Quersumme ergibt 29.

Ein häufig auftretender Fehler ist, wenn hier der 3. Wert als Zahl 12 zur Quersumme addiert wird. Quersummen werden aber aus Ziffern gebildet. Deshalb ist zu rechnen:

$4 + 1 + 1 + 2 + 9 + 8 + 4 = 29$.

Der Rest zum nächsten Zehner, hier ist es 30, beträgt 1. Deshalb erhielt diese Triebfahrzeug-Nummer die 1 als Selbstkontrollziffer.

Ein Beispiel hierzu soll die Funktion der Selbstkontrollziffer beweisen. Von dieser Lok sei fälschlicherweise die Nummer 449621-1 zum Rechner übermittelt worden. Der Rechner ermittelt:

4 4 9 6 2 1

4 8 9 12 2 2

$28 + 2 = 30$

Da als Selbstkontrollziffer die 1 eingegeben, die 2 aber ermittelt wurde, führt die falsche Triebfahrzeug-Nummer zur Zurückweisung.

Sollte ein Freund glauben, beim Vorbild eine falsche Selbstkontrollziffer entdeckt zu haben, so kann er mit



großer Wahrscheinlichkeit annehmen, daß er sich selbst verrechnet hat. Tagtäglich werden die Triebfahrzeuge der DR von einem Computer überwacht. Eine falsch angeschriebene und falsch übertragene Selbstkontrollziffer wäre schon lange bemerkt worden.

Was für die Modelltreue gilt, sollte bei Fahrtberichten, Dokumentationen u. ä. unterlassen werden. Die Selbstkontrollziffer identifiziert nicht ein Triebfahrzeug; sie hat nur für die EDV Bedeutung. Deshalb ist es überflüssig, sie bei textlichen Darstellungen mit aufzuführen.

Literarnachweis:
UIC-Kodex 913, 1964

Auch auf nur kleiner Heimanlage Hauptbahnbetrieb möglich!

Immer wieder erhalten diejenigen Modelleisenbahner, die Raumnot haben, den Rat, sich bei einer Anlagenkonzeption von vornherein auf reinen Nebenbahnbetrieb zu beschränken. Das bedeutet aber für sie, daß sie mehr oder weniger auf die Gestaltung der Jetztzeit verzichten müßten, für die eine Nebenbahn nun einmal nicht mehr typisch ist.

Für den Bau meiner letzten N-Anlage stellte ich mir daher folgende Aufgaben: Auf einer Fläche von 1300 mm x 650 mm bei einer Höhe von 160 mm ist eine noch 1gleisige Hauptbahn (elektrifiziert) mit einem Kreuzungsbahnhof mit Zusatzanlagen unterzubringen. Die Hauptgleise müssen mindestens Züge von 5 Schnellzugwagen aufnehmen. Als Ort wählte ich den Süden der DDR, einen Landbahnhof in Sachsen und als Zeit die EE IV, 3. Periode; (nach 1975).

Da auf einem solchen Bahnhof natürlich keine Reisezüge beginnen oder enden, wurde die Möglichkeit geschaffen, die Züge unsichtbar ihre Fahrtrichtung ändern lassen zu können, um alle Zuggattungen in beiden Richtungen erscheinen zu lassen. Hätte ich einen „Schattenbahnhof“ dafür vorgesehen, so hätte dieser über mindestens 6 Gleise verfügen müssen, doch dieser Platz war nicht vorhanden, auch nicht in N. Deshalb setzte ich Wendeschleifen ein, wobei noch durch ein Überholungsgleis in der oberen Schleife eine Freizügigkeit bei der Fahrplangestaltung geboten wird. Als Nachteil tritt die kurze einsichtbare freie Strecke in Erscheinung. Die Einfahrten in die Schleifen wurden durch Hügel und Einschnitt kaschiert, da Tunnel für dieses nur gering hohe Gelände nicht vorbildgetreu wären. Bei der Landschaftsgestaltung berücksichtigte ich vor allem das Typische unserer Gegenwart: Einen Neubaublock am Dorftrand mit Garagenhof, das abgerissene alte Bahnwärterhäuschen, nur ein kleines Feld wird noch einzeln bewirtschaftet, ansonsten herrschen große Ackerflächen der LPG vor. So kann man auch in N die dargestellte Zeitepoche verdeutlichen. Vor dem Empfangsgebäude wehen die Fahnen der Republik und der Arbeiterklasse. Als Lkw-Typ tritt überwiegend der „W 50“ auf.

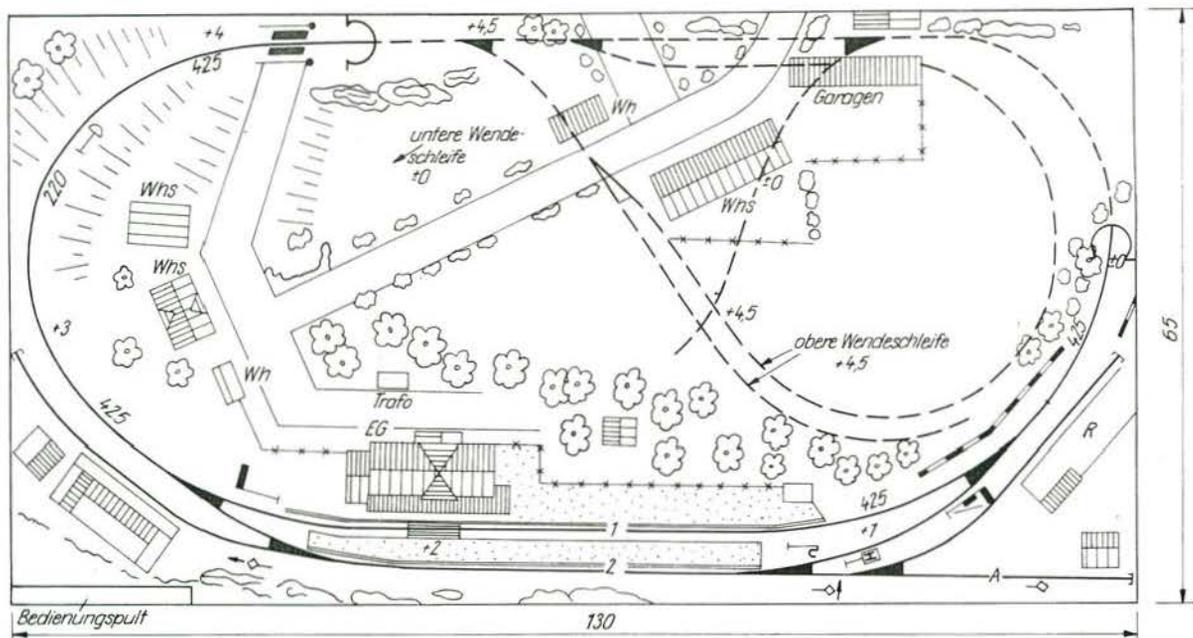
Da auf dem kleinen Landbahnhof immer nur ein Triebfahrzeug fahren kann, reichte mir die A-Schaltung aus. Die Weichen in den Wendeschleifen stellen sich automatisch auf das freie Gleis ein. Ist kein Gleis frei, so läßt sich das Ausfahrtsignal aus dem Bahnhof nicht in „Fahrt frei“-Stellung bringen, und die Gleisbesetzung in den Schleifen wird optisch rückgemeldet. Bei „reinem Fahrbetrieb“ müssen nur die Ausfahrtsignale des Bahnhofs betätigt werden ebenso wie die Taster für dasjenige Wendeschleifengleis, aus dem der nächste Zug ausfahren soll. Die Rückstellung der Signale sowie die Weichenstellung und die Fahrstromversorgung der betreffenden Gleise besorgt eine einfache Automatik.

Es kann aber auch auf Rangierbetrieb umgeschaltet werden. Dann lassen sich die Weichen einzeln bedienen. Soll jedoch eine Zugfahrt stattfinden, dann muß das Rangiergeschäft unterbrochen werden.

Wie man nun erkennt, kann man auch bei beschränkten Platzverhältnissen durchaus einen Hauptbahnbetrieb abwickeln, wenngleich auch unter besonderen Bedingungen. Bei den von mir angenommenen Betriebsverhältnissen reicht auch tatsächlich die A-Schaltung vollkommen aus, da gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen nicht zugelassen sind.

Diese Anlage stellte für mich eine Art Vorübung für eine Diorama-Anlage dar, denn der Hintergrund umschließt auch die beiden Seiten. Natürlich müssen die Kulissen und erhöht liegende Geländeteile bei Betriebsruhe abgenommen werden. Mir kam es aber darauf an, die 3dimensionale Anlage nahtlos in den 2dimensionalen Hintergrund übergehen zu lassen. Inwieweit mir das gelungen ist, mögen die Leser beurteilen.

Ing. Manfred Franz, Leipzig





1



2

Bild 1 Auf die Aufhängung einer N-Fahrleitung hat Herr Franz absichtlich verzichtet, weil das beim Rangieren immer eine Behinderung bedeutet. Die Fahrleitungsmasten aus Spannbeton sind Eigenbau. Während der eine Schnellzug (rechts im Bild) im Bahnhof hält und die Kreuzung mit einem Gegenzug abwartet, fährt dieser soeben durch.

Bild 2 Hier das umgekehrte Betriebsbild: Der Güterzug wartet im Bahnhof auf den von einer Eigenbau-BR250 der DR geförderten Schnellzug. Die Gebäude sind auch selbst angefertigt.

Bild 3 Auf diesem Bild erkennt man gut, wie Herr F. die Kulisse an die Anlage anschloß. Es war nicht so leicht, einen Übergang zwischen Anlage und Hintergrund zu schaffen, weil die Gleise ziemlich dicht am Anlagenrand verlaufen.

Fotos: Manfred Franz, Leipzig

3



Eine stationäre Eisenbahn in der Nenngröße I mit allen Kompromissen



Bild 1 Blick über einen Teil der stationären I-Anlage; links die Tür mit dem klappbaren Gleisjoch, rechts die Einfahrt in den Bahnhof

Bild 2 Die alte Märklin-Lokomotive mit dem Schnellzug nach amerikanischer Manier



2
4



3



Bild 3 Und das ist die alte Maschine in süddeutscher Ausführung, hergestellt von der Fa. Bing

Bild 4 So riesig ist der Platzbedarf gar nicht, wie dieses Bild vom Bf „KleinStadt“ zeigt

Fotos: Verfasser

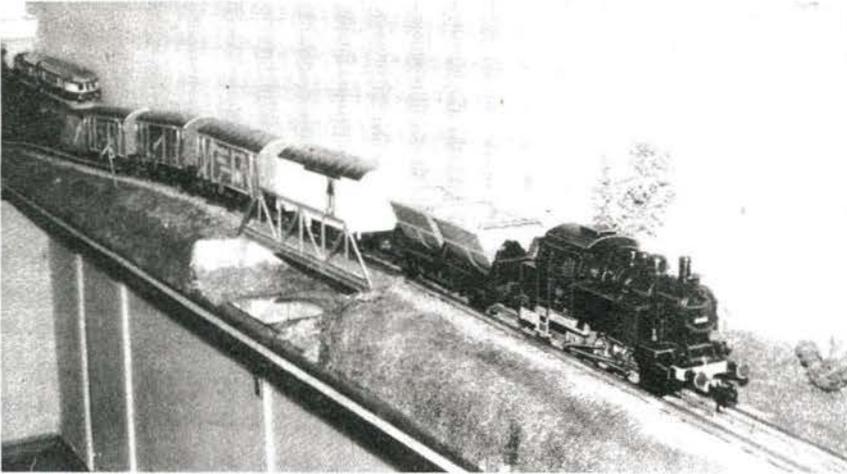


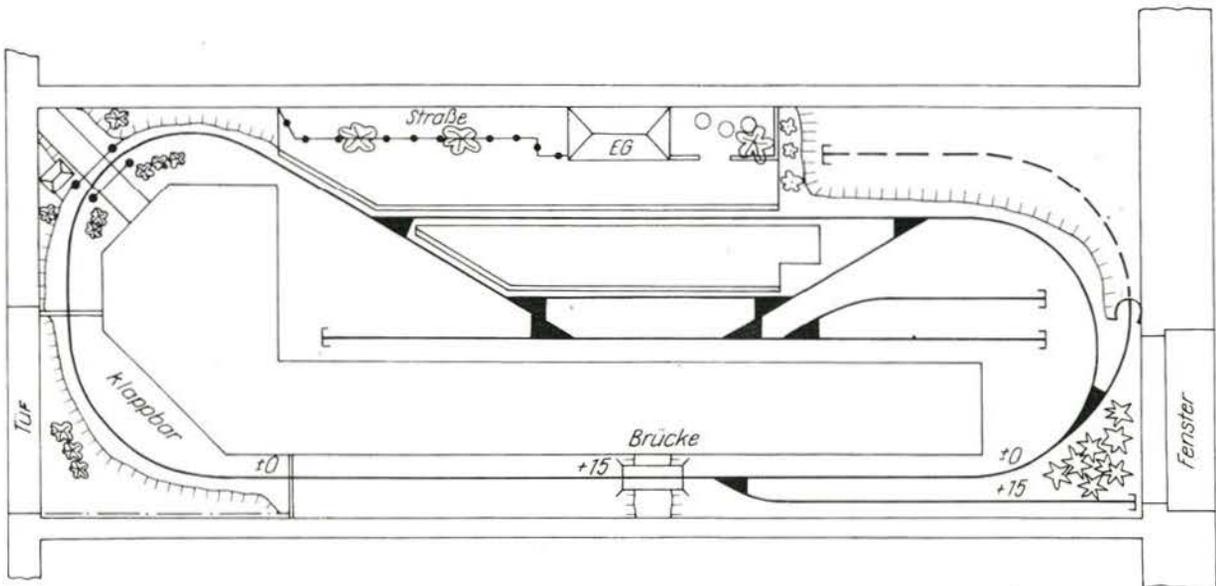
Bild 5 Ein Märklin-Güterzug aus dem Herstellungsjahr 1974 befährt eine Brücke, hinten rechts ist der Schnelltriebwagen zu sehen

Vermutlich ist die Zahl der Anhänger großer Nenngrößen höher, als es die meisten annehmen. Die Überschrift dieses Beitrags wurde gewählt, um an den Artikel im Heft 7/75 anzuknüpfen, in der der Autor Dr. Wahl seine mit besonderem Fleiß und Liebe gebaute nichtstationäre Spur-I-Anlage vorstellte.

Ich habe für meine zum Teil noch aus meiner Kindheit stammenden Spur-I-Modelle eine stationäre Anlage errichtet. Der Wunsch danach war so alt, wie ich sie besaß, aber jahrelang wurden Überlegungen und Versuche angestellt. In fast 2jähriger Bauzeit ist die Anlage nun fertiggestellt. Meine Absicht ist es, aufzuzeigen, daß man unter Platzverhältnissen, die zumindest in Altbauwohnungen gegeben sind, auch in Nenngröße I eine stationäre Anlage aufbauen kann. Die Beschränkung auf wenige kleine Motive, bewußtes Auswählen und Weglassen sind dabei die wichtigsten Voraussetzungen; sie dürften einem Modelleisenbahner aber auch am schwersten fallen. Ferner kommt man um eine geschlossene Streckenführung nicht umhin, da die Fahrgeschwindigkeit zu groß und daher die Fahrzeit zu kurz ist. Auch können für eine solche Anlage die vorbildfremden Blechgleisjoche aus der Vorkriegsproduktion mit den drei Blechschwellen kaum in Frage kommen.

Eine Bodenkammer von 6m x 2m stand mir zur Verfügung. Über dem Eingang wurde in 2m Höhe ein Hängeboden für den unterzubringenden Hausrat an-

gebracht. Die stationäre Anlage befindet sich in einer Höhe von 1,05m und ist nicht auf den Fußboden abgestützt, damit der untere Raum für andere Zwecke genutzt werden kann. Zur Dämpfung der Fahrgeräusche wurden massive Platten von 1 bis 2cm Stärke (Tischplatten, Schranktüren usw.) untergelegt. Diese werden über Bankeisen und Winkel von den Wänden getragen und durch senkrecht oder schräg angeordnete Stützen auf die Kehrleisten gesichert. Am Eingang befindet sich ein nach unten schwenkbarer Flügel, ferner besteht ein etwa 45cm breiter Gang zum Fenster. So entstand Platz für ein geschlossenes Oval, das in 1 bis 2 Minuten umfahren wird. Ein verschlungenes Doppeloval war wegen der geringen Kammerbreite nicht zu verwirklichen. Deshalb wurde ein Kleinstadtbahnhof mit Igleisiger Strecke im Mittelgebirge dargestellt. Da die Zahl der Bahnhofsgleise zugunsten wirklichkeitsnaher Bahnsteigbreiten beschränkt werden mußte, blieb für notwendige Abstellgleise nur der Ausweg in 2 Abzweigungen, die jeweils in einem Tunnel und hinter einem Wäldchen enden. Aus Platzgründen kamen nur ein Eigenbau-Empfangsgebäude sowie ein Old-timer-Schrankenwärterhäuschen als Hochbauten zur Aufstellung. Die handgesteuerte langsam schließende Schranke ist ebenfalls ein Eigenbau. Die Bahnsteige bestehen aus massiven abnehmbaren Brettern mit in sich abgeschlossener elektrischer Installation. Die Gleise



entstanden alle aus altem Blechschienenprofil (Nenngrößen I und 0), das auf Holzschwellen von 80 mm x 16 mm x 8 mm vernagelt wurde. Die Schwellen sind auf 12 cm breiten Unterbaubrettern verleimt. Die Gleisradien von 60 cm und 80 cm wurden manuell nach Schablone gebogen.

Damit die Modelle unverändert bleiben konnten, wurde der Dreischienen-Zweileiterbetrieb beibehalten, jedoch ist die Mittelschiene durch einen dünnen verspannten Draht ersetzt. Die 3 gleichstrombetriebenen und 6 handgesteuerten Weichen (eine als Zugweiche) mußten wegen der Gleisabstände und der Gleislänge von 45° auf 30° verkürzt werden. Damit ergab sich gleichzeitig ein gutes Fahrverhalten, besonders der neuen Zachsigen Fahrzeuge im Weichenbereich. Die Gleise habe ich mattbraun gestrichen und mit handelsüblicher Beschotterung, die bei Spur I in der Körnung sehr gut dem Vorbild entspricht, versehen. Die Geländegestaltung erfolgte mit Grasmatten, Prägepappen, Streumehl sowie untergeklebtem Polystyrol-Schaumstoff.

Für die elektrische Installation der nach der A-Schaltung betriebenen Anlage war eine unbedingte Sicherheit in Anbetracht dessen geboten, daß einige Lokomotiven bei 30 Volt Spannung bis zu 2 A Stromaufnahme haben. Ein vom Fahrstrom gespeistes Gleichstromrelais schaltet bei Spannungsabfall infolge Kurzschluß selbsttätig aus. Über einen besonderen Transformator werden die Fahrstromrelais für die Streckenabschnitte versorgt und am Blockschild gesteuert. Flankenfahrten werden durch die Relaischaltung verhindert. Die Fahrspannung kann je nach Fahrzeug als Wechsel- oder Gleichspannung sowie als polgewendete Gleichspannung oder als Spannungsimpuls zum Richtungswechsel angelegt werden. Dabei werden alte Modelle zwecks Schonung der Allstrommotoren mit Gleichstrom betrieben.

Auf der Anlage verkehren Fahrzeuge verschiedener Herstellungsjahre und Ursprungsländer aus früherem Besitz, zwischenzeitlicher Beschaffung und Eigenbauten. So sind nun Fahrzeuge der Eisenbahnepochen II bis IV vorhanden. Die bauliche Gestaltung entsprechend der Eisenbahnepoche II (um 1920) sollte diesen Anachronismus etwas mildern. Die Anlage kann deshalb nicht einer bestimmten Zeitepoche zugeordnet werden, da sich einige Fahrzeuge und deren Bezeichnung gegenseitig ausschließen. Der Betrachter übt jedoch Nachsicht, da er weiß, daß auf solchen Heimanlagen nur die Modelle in ihrer Funktion gezeigt werden sollen. Die ältesten Modelle befinden sich in einem Zug, bestehend aus 3 Personenwagen von 1915, einem passend gestalteten Eigenbau-„Tafelwagen“ und einer B1-Lokomotive von Garette, die als B1-Tenderlokomotive umgebaut wurde. Dann folgt ein amerikanischer D-Zug von Märklin etwa aus der gleichen Zeit, gezogen von einer B2-Lokomotive der Fa. Bing. Eine süddeutsche B2-Lokomotive von Märklin von 1927 besitzt eine hervorragende Zugkraft für den Güterzug. Beide Lokomotiven liefen seinerzeit mit Lampenvorschaltung bei einer Spannung von 110/220 V und besaßen elektromagnetische Wechselwippen zum Fahrtrichtungswechsel für die volle Spannung. Sie wurden umgebaut und erhielten eine manuelle Umschaltung. Den „Schnellverkehr“ versieht ein Modell des „Fliegenden Hamburgers“. Man muß staunen, was für ein hervorragendes Fahrverhalten diese Triebfahrzeuge besitzen. Durch günstige Abstimmung der Drehzahl und Trägheit vom Motor und Stirnradgetriebe und durch gute Lagerung laufen die Fahrzeuge ruhig an und rollen vorbildähnlich aus. Leider zeigen Modelle der heutigen Fertigung durch den Einsatz von Schneckenradgetrieben und/oder leichten hochtourigen Motoren meist nicht mehr diese Eigenschaften. Das trifft auch etwas für die Märklin-Tenderlokomotive (Spur I) der BR 80 aus dem Jahre 1974 zu. Diese Maschine wird durch einen im Vergleich zu den alten Modellen kleinen 16-V-Wechselstrommotor angetrieben und besitzt im übrigen einen

präzisen Allradantrieb. Die Stirnradkränze wurden gleich mit an die Räder angegossen. Ein Radsatz ist mit Haftreifen belegt. Durch einen massiven Aluminiumgüßrahmen verfügt das Fahrzeug über die nötige Eigenmasse, so daß es gut zieht. Interessant dabei ist, daß Märklin für die Fahrtrichtungsumschaltung wieder auf die oben beschriebene Wechselwippe, allerdings für eine Spannung von 20...24V zurückgriff. Die Maschine konnte ohne große Veränderung vom Zweischienen- auf Mittelschienenbetrieb umgestellt werden und läuft auf dem alten Gleisprofil, das eigentlich nicht ihrem Spurkranz entspricht, recht zufriedenstellend. Der minimale Gleisradius beträgt 60 cm. Auch im Vollplast-Äußeren ist dieses Modell sehr gut gelungen. Es rangiert einige geschlossene Güterwagen in Vollplastausführung der gleichen Firma. Den Abschluß bildet das Eigenbaumodell der V 200. Jedes der beiden Fahrwerke besitzt durch einen handelsüblichen Permanentmagnetmotor für 12V Gleichspannung und 6000 Umdrehungen pro Minute über eine zweistufige Untersetzung Allradantrieb. Das Leistungsvermögen ist wider Erwarten gut. Bei Fahrstromunterbrechung kommt aus den genannten Gründen das schöne Modell zu schnell zum Halten. Der Aufbau der Anlage kostete sehr viel Zeit. Besonders langwierig war das Anfertigen und Ausrichten der Gleise, bis alle Fahrzeuge mit ihren unterschiedlichen Radsätzen entgleisungssicher liefen.

Ein kritischer Betrachter kann einiges beanstanden, was geübtere Modelleisenbahner gewiß besser machen. Eine wesentliche Erfahrung wurde aber bestätigt, indem sich keiner dem besonderen Eindruck entziehen kann, der durch die Nenngröße I erreicht wurde. Kinder sind begeistert, wenn die Türen und Klappen geöffnet werden können und die Puffer richtig federn. Ich will nicht gegen kleinere Nenngrößen polemisieren, denn die Entwicklung ging bekanntlich aus objektiven Gründen in diese Richtung. Aber Kompromisse, z. B. Längen- und Halbmesserkürzungen, sind bei allen Modellbahngößen erforderlich. Sie müssen nur entsprechend geschickt getarnt werden. Vor allem ist vor dem Bau zu klären, worin man die Schwerpunkte sieht. Größere Terrinausschnitte und Zuglängen sowie gute Automatisierungsmöglichkeiten sind natürlich, besonders bei Heimanlagen, in Nenngröße I schwer realisierbar. Mit Beschränkung auf kleine Geländeauschnitte aber kann man doch vorbildnah gestalten und erreicht durch die kürzere scheinbare Sichtentfernung einen besseren Kontakt zum Betrachter. Wenn mit viel Mühe Einzelheiten dargestellt werden, so werden diese auch vom Betrachter gesehen und anerkannt. Besonders für Ausstellungsanlagen von Arbeitsgemeinschaften erschließt sich ein weites Betätigungsfeld.

Die erhalten gebliebenen Fahrzeuge aus der Vorkriegszeit würden auf Ausstellungsanlagen aber einen besseren Zweck erfüllen als in den Vitrinen von Liebhabern.

Ein wesentlicher Gesichtspunkt sollte dabei die gesellschaftspolitische Aussage sein, die man an diesen historischen teils Spiel-, teils Modelleisenbahnen ablesen und auch in Form von ganzen Anlagen gestalten kann. Für die Darstellung der Eisenbahnepochen eignen sich die alten Modelle sehr gut und würden beim Publikum nicht ihre Wirkung verfehlen. Das brauchten durchaus keine platzintensiven, saalfüllenden Anlagen zu sein, der größere Wert könnte auf das Detail gelegt werden. Deshalb möchte ich mit dem Wunsch schließen, daß mehr als bisher, besonders von den Arbeitsgemeinschaften, mit Hilfe von Anlagen und überlieferten Modellen in den größeren Nenngrößen die Geschichte des Eisenbahn- und Modelleisenbahnwesens der Öffentlichkeit nahegebracht wird.