

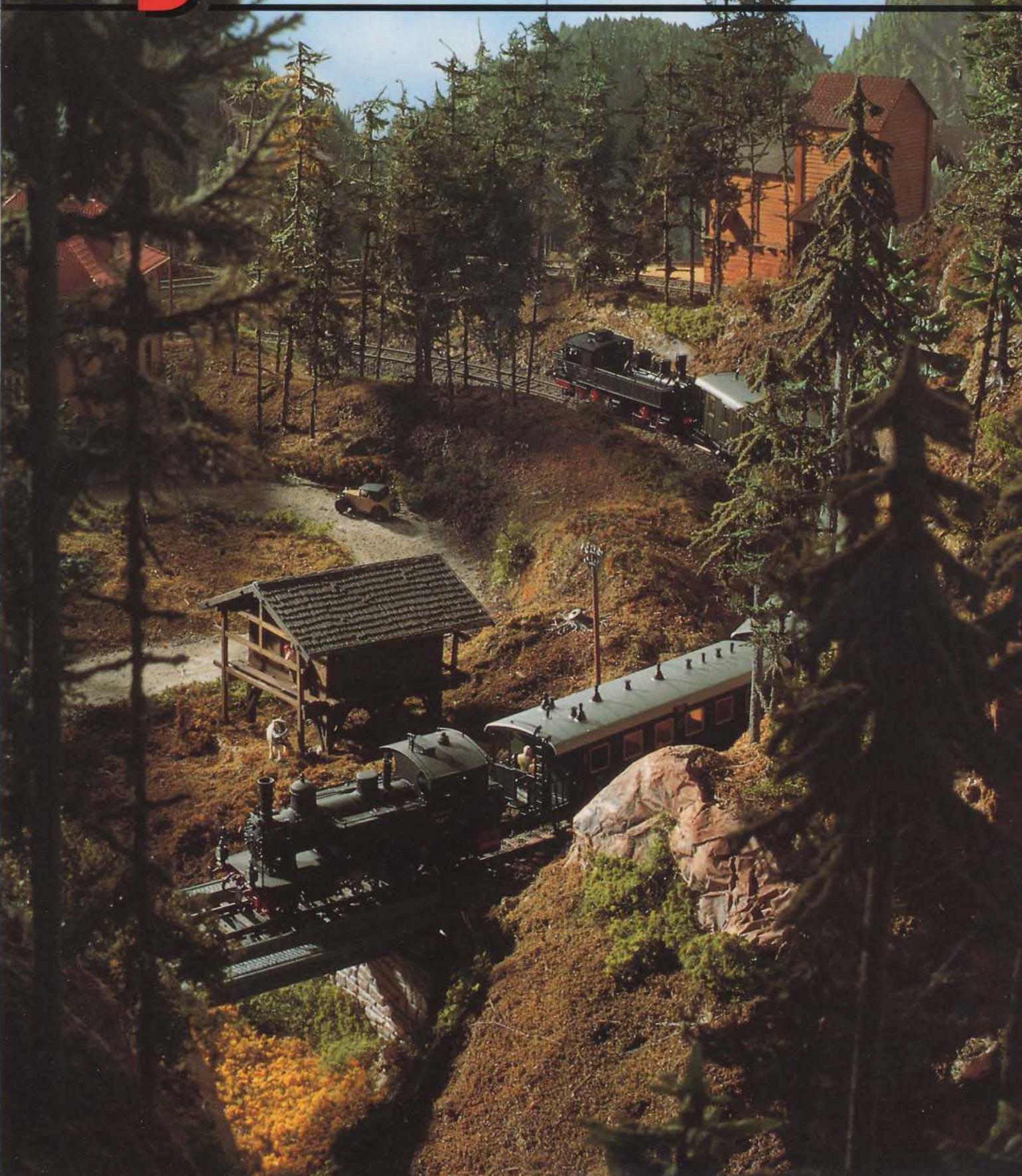


Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

12/1995
Dezember

DM 14,50
sfr 14,50
öS 110,-



Bayerische Dampfloks schnaufen durch sächsische Täler, und der Wind treibt ihren Qualm über böhmische Höhen. Wo drei Eisenbahngesellschaften sich begegnen, ist Typenvielfalt garantiert. Kommen Sie mit für einen Tag nach Ober-Trautenau, zwischen Qualm und Ruß den "Kochern" hinterher und noch ein ganzes Stückchen weiter!

Im Drei-Länder-Geck



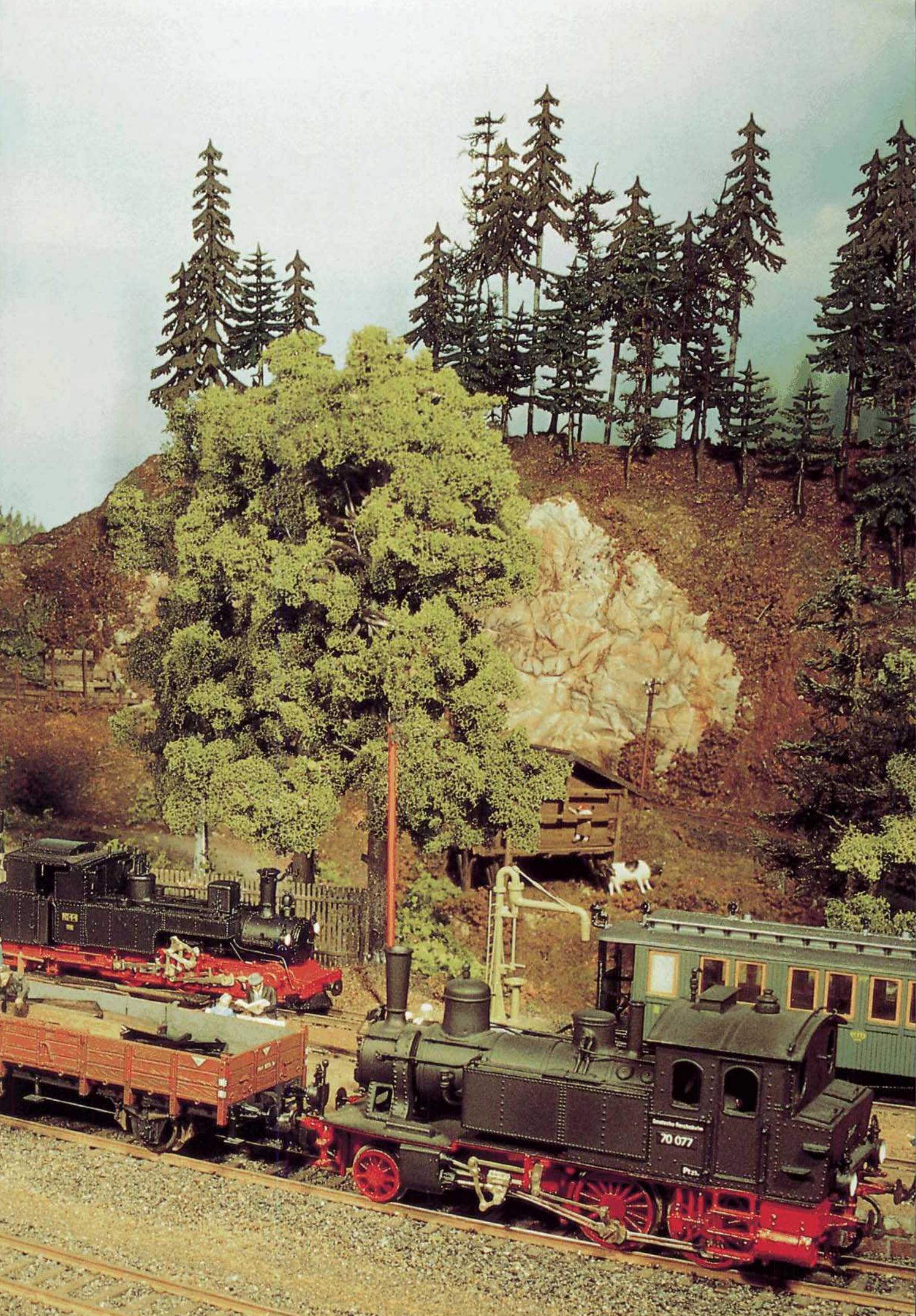






Bild 3: Warten auf Anschluß. Die 75 538 bringt einen Personenzug in den Bahnhof herein, und einige Reisende wollen zur Schmalspurbahn umsteigen. Gleichzeitig setzt die IV K auf der Segmentdrehscheibe für die Rückfahrt um.

Bild 1 (vorhergehende Doppelseite): Eine Überholung auf dem romantischen Gebirgsbahnhof Ober-Trautenau. Eine 70er aus dem nahen Bayern muß warten und der 38²⁻³ die Vorfahrt gewähren. Auf der Schmalspurseite macht sich still und friedlich eine III K für ihren wohl letzten Einsatztag bereit.

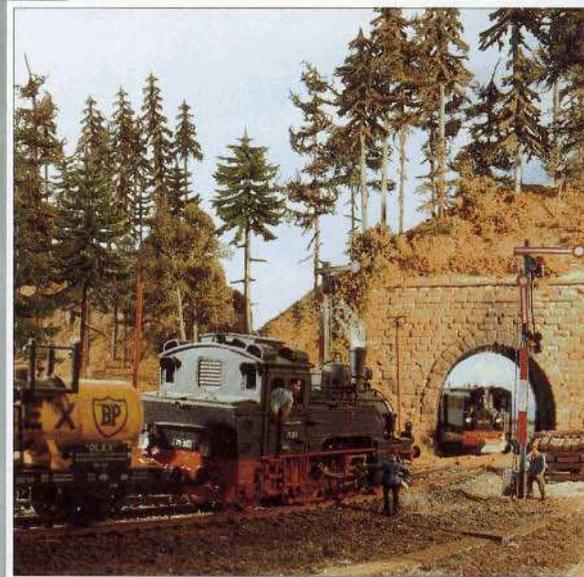
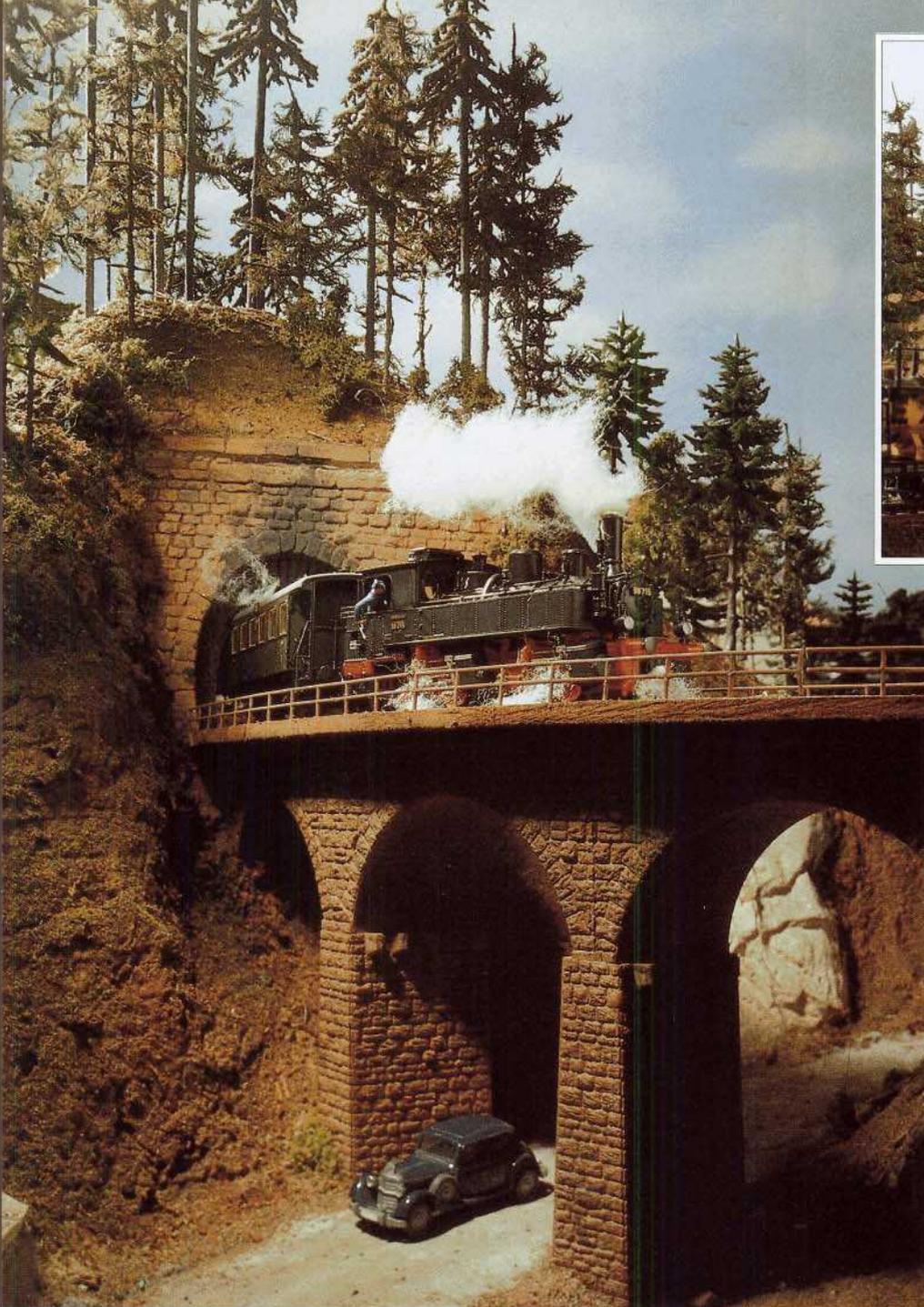
Wo liegt eigentlich Ober-Trautenau? Nun ja, sagen wir mal auf halbem Weg zwischen Klingenthal und Selb, so richtig im Herzen des Vogtlandes, umschlossen von Erz- und Fichtelgebirge. Oder doch ganz

woanders? Sei's drum! Eine Schmalspurbahn hat man auch dahin gebaut, und die liebevolle Landschaft herum läßt uns dieses "Lokal-Problem" vergessen. Setzen wir uns ganz einfach auf einer der

schmucken Bänke nieder und verfolgen den Betrieb auf dem Bahnhof! Es wird sehr anstrengend werden, denn vor und hinter uns lassen die "Kocher" ihre Zylinder pfeifen. Schmal- und Regelspurlokomotiven

Bilder 2 und 4: Auf allen Gleisen geht es hektisch zu. Eine sächs. VII T muß nochmals zur Ladestraße und einige Wagen verschieben, denn der Milchmann kann nicht an die Wagentür. Am Bahnsteig faßt gerade eine IV K Wasser.





haben einen umfangreichen Dienst abzuwickeln, und besonders das Ineinanderführen der beiden Spurweiten auf der östlichen Weichenstraße läßt den Stellwerker nicht zur Ruhe kommen.

Unentwegt flitzen unsere Blicke den Bahnsteig hinauf und hinunter. Gerade fährt vorn ein Güterzug ein, kracht hinter uns die DKW in eine andere Zungenstellung.

Junge, Junge, man scheint sich gar nicht auf eine Maschine konzentrieren zu können. Und was da so den Berg heraufdampft!

Genug der Worte, laßt Bilder sprechen! Verfolgen wir das Geschehen auf dieser kleinen Station, wie sie sich so vor etwa 60 Jahren im sächsisch-bayerisch-böhmischen Drei-Länder-Eck tagtäglich zugetragen haben könnte.

Jetzt ist es klar, wo Ober-Trautenau liegt: irgendwo im "Hobby-Land"!

"Trauen" Sie sich wieder mal was zu! So eine kleine Anlage ist doch zu schaffen, und was man damit für Freude ernten kann, wenn sich Traumwelt und Wirklichkeit scheinbar zu vermischen beginnen, soll Ihnen dieser Beitrag vermitteln.



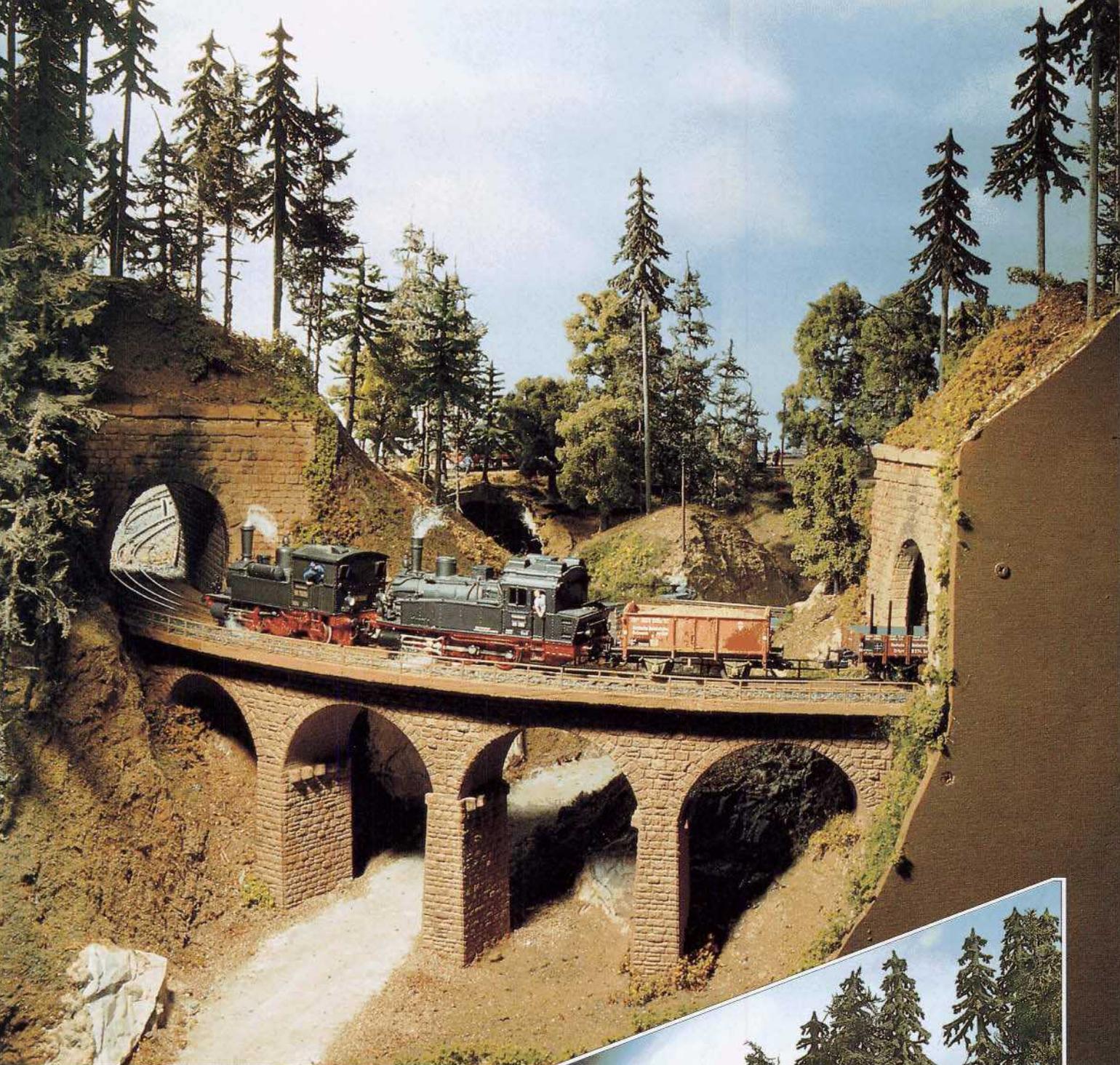


Bild 8: Nebenbahn-Herrlichkeit der dreißiger Jahre. Zwei typische Sachsen kämpfen im Duett gegen den Berg. Vorn eine Illb T, dahinter eine V T und dann eine Reihe Wagen. Gebannt schauen beide Heizer nach hinten, ob der Zug auch gut durch den Gleiswechsel rollt. Der Alois von der "Siebzga" hat hier letzte Woche ein Fiasko erlebt und ist "aufgeklettert". Nun, das kann schon mal passieren, und der Bahnhof mit helfenden Händen ist zum Glück nicht weit.

Bild 5 (linke Seite oben): Gleich hinter der Ober-Trautenauer Bahnhofsausfahrt mußten sich einst die Erbauer der Strecke schwer ins Zeug legen. Es galt, den Schwarzberg zu durchbohren und das direkt hinter dem Felsen tief eingeschnittene Schwarzbachtal zu überbrücken. Es dauerte nicht lange, da hatte die Natur die Narben des Bahnbaus an dieser Stelle verschwinden lassen. Aus dem Tal heraus ergibt sich dieser Blick auf die "Zuckersusi", wie sie mit dem kurzen Zug aus dem Tunnel hinüber ins Bayerische dampft und von dannen rollt.

Bild 6 (linke Seite Mitte): Vom Bahnhofsgelände aus kann man diesen Blick durch den kurzen Tunnel erhaschen. 71 353 muß warten, bis der Schmalspurzug den dreischiennigen Streckenabschnitt verlassen hat.

Bild 7 (linke Seite unten): Was will der Eisenbahn-Fan noch sehen! Genau auf der Brücke befindet sich ein Gleiswechsel der Schmalspur.

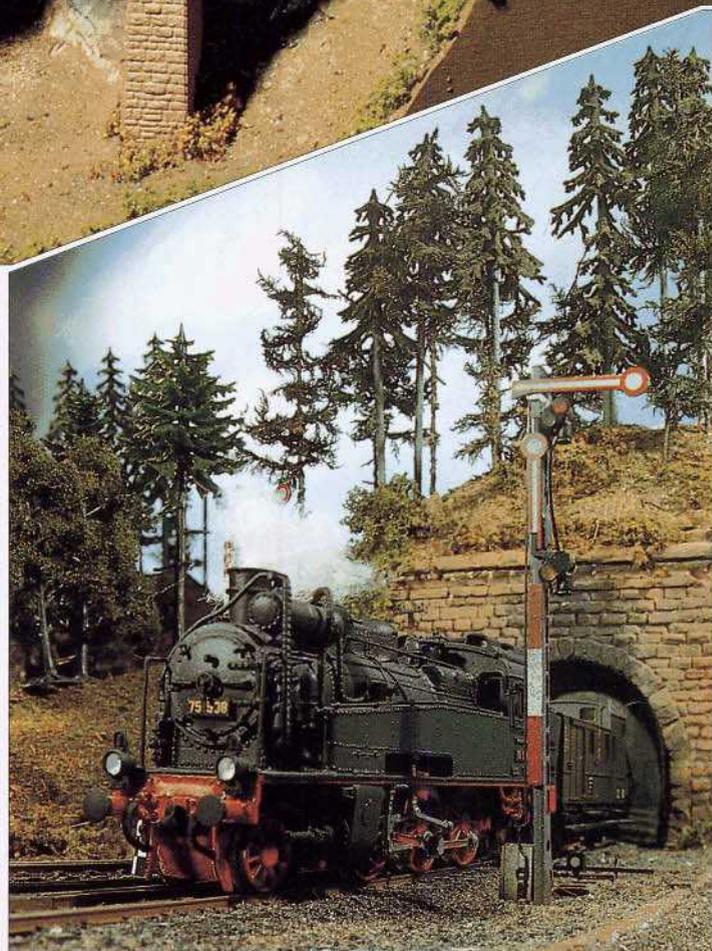


Bild 9: Majestätisch rollt 75 538 von der Brücke kommend in den Bahnhof hinein.



Bilder 10 und 11: Ein Kreuzungsbahnhof, zudem noch mit Schmalspurbahnanschluß ist Garant für abwechslungsreichen Betrieb.



Bilder 12 und 13: Der Wirt des nahen Gasthauses "Zur Linde" hat ausgezeichnete Beziehungen nach Pilsen zur weltbekanntesten Brauerei. Das bringt ihm öfters eine Extralieferung ein. Somit erscheint einmal wöchentlich eine 354 der CSD im sächsischen Bahnhof und setzt ihre kostbare Fracht ab. Donnerstag gegen 12 Uhr folgen alle Männerblicke auf dem Bahnhof gebannt diesem kurzen Schauspiel, wohl mehr des Wagens wegen und nicht der tollen fremdländischen Lok wegen! (Modell von Klein Modellbahn)

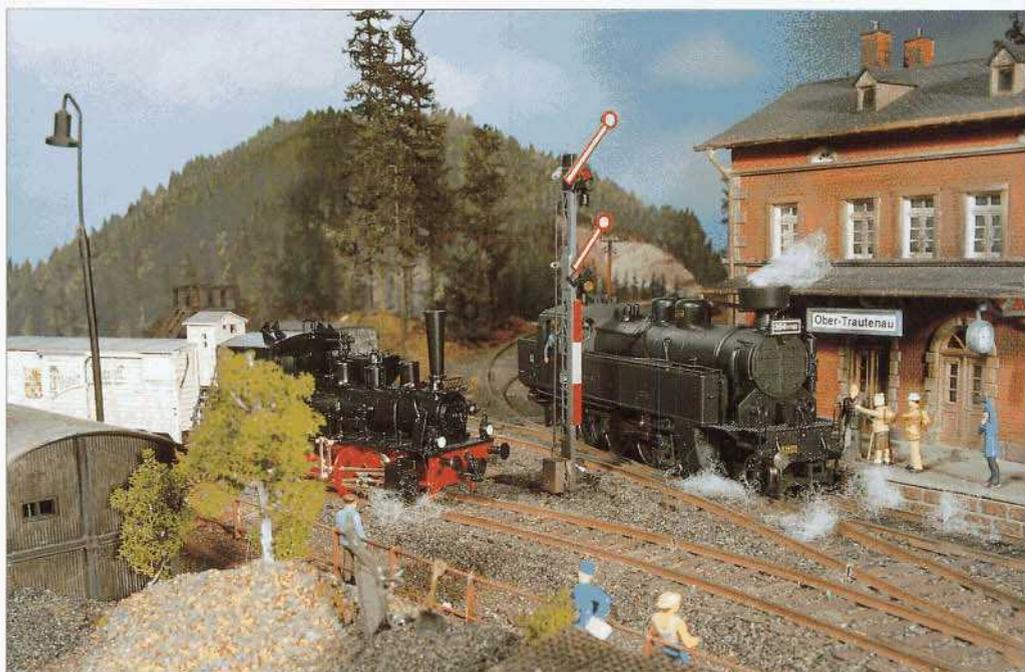


Bild 14 (unten): An der Ladestraße stellt 98 715 den letzten Wagen des Tages zur Beladung bereit. Geschäft – und das Personal gönnt sich die Zeit für einen Schwatz zwischen Kupplung und Pufferbohle.
Modellbau und Fotografie: MV-HS

Wer schon dabei ist und uns "hinterherbaut", dem sei schon jetzt gesagt, daß er einiges Material zusätzlich besorgen sollte! Warum? Na ganz einfach, das nächste Weihnachtsfest kommt bestimmt, und da wird unser Ober-Trautenau erweitert! Dann fahren wir direkt ins Fichtelgebirge hinein, passieren ganz gewiß Nieder-Trautenau, und die waldreiche Gegend wird doch wohl irgendwo einen Sägewerksanschluß "verlangen". **HS**

Unser Dank gilt Herrn Rolf Neidhardt, der uns seine Um- und Eigenbaumodelle der Baureihen 38²⁻³, 70, 71, 75, IIIb T und V T zur Verfügung stellte.



Ober-Trautenau

Früher hatte der Begriff "Elektrische Modelleisenbahn" nicht nur auf Buben, sondern auch auf so manchen Mann im gestandenen Alter eine magische Wirkung. In der heutigen technisierten Welt hat er an Wirkung verloren. Man fachsimpelt über Digitalisierung, Computersteuerung und ähnliche Dinge. Unsere Weihnachtsanlage soll aber nach alter Väter Sitte analog steuerbar sein.

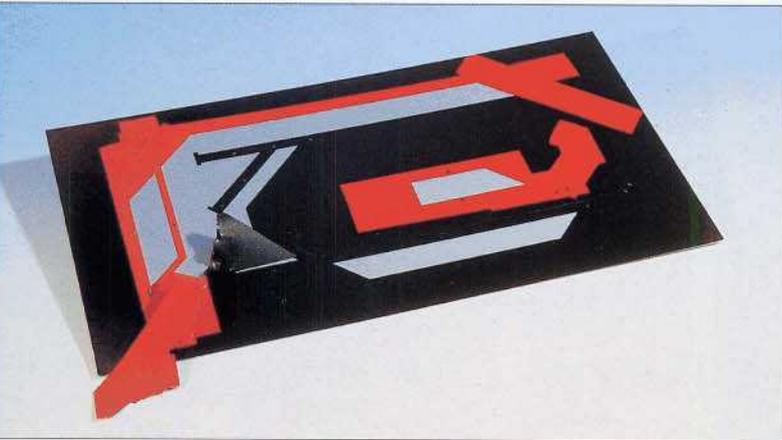


Bild 1: Mit einer Heißklebepistole lassen sich die Kabel problemlos verlegen.

Bild 2: Der Gleisplan wird mit Hilfe von Maskierfolie und Sprühlack aufgebracht.

Bild 3: Schaltplan der sichtbaren Regelspurgleise. Signale und Weichenantriebe sind sinngemäß zu verkabeln.

Eigentlich ist es nicht üblich, eine Modellbahnanlage erst nach der Gestaltung des Geländes zu elektrifizieren. Diese Arbeit sollte vorher erledigt werden, um Funktionsschwierigkeiten von Weichen und Gleisanlagen ohne störendes Gelände besser in den Griff zu bekommen. Bei unserer Redaktionsanlage mußten wir allerdings den Geländebau vorziehen, da sonst die Beitragsfolge unterbrochen worden wäre.

Wie unsere Spreewald-Bettanlage (siehe Band I der Reihe 1 x 1 des Anlagenbaus) sollte "Ober-Trautenau" über ein selbstgebautes Gleisbildstellwerk und einen Modellbahntrafo aus einer Anfangspackung gesteuert werden. Für die elektrische Verbindung von Anlage und Stellpult reichten zwei 25polige Kabelverbindungen. Dafür haben wir zwei sogenannte parallele Schnittstellenkabel aus dem Computerladen verwendet.

Vorgehensweise

Zuerst haben wir die Unterflurantriebe der Weichen angeschlossen. Ihre Flachbandkabel wurden durch Schlitze in der untersten Anlagenplatte geführt. Diese haben wir folgendermaßen hergestellt: Zunächst wurde ein Loch von ca. 8 mm Durchmesser gebohrt, dann mit einer Stichsäge ein etwa 5 cm langer Schlitz in die Platte geschritten. So haben wir nach und nach alle Weichen sowie die DKW angeschlossen. Die Einzelkabel sind mittels 4-mm-Löcher durch die Platte geführt worden.

Leider waren die Anschlußkabel der Weichenantriebe und Signale nicht lang genug, um sie direkt zu den an der Anlagenvorderkante ins Brett eingelassenen Sub-D-Steckern (Elektronikladen) zu führen. Lötstützpunkte aus dem Elektronikfachhandel sind hier eine preiswerte und gute Hilfe. Sie wurden mit Heiß- bzw. Kontaktkleber unter der Platte befestigt.

Die von den Antrieben kommenden Kabel wurden an die Lötstützpunkte gelötet. Von hier aus ließen sie sich ohne Probleme zu den Sub-D-Steckern verlängern. Die gemeinsamen Masseleitungen der Weichenantriebe sowie die der Signalbeleuchtung wurden mit einem dickeren Kabel (z.B. Brawa Art.-Nr. 3238) mit den entsprechen-

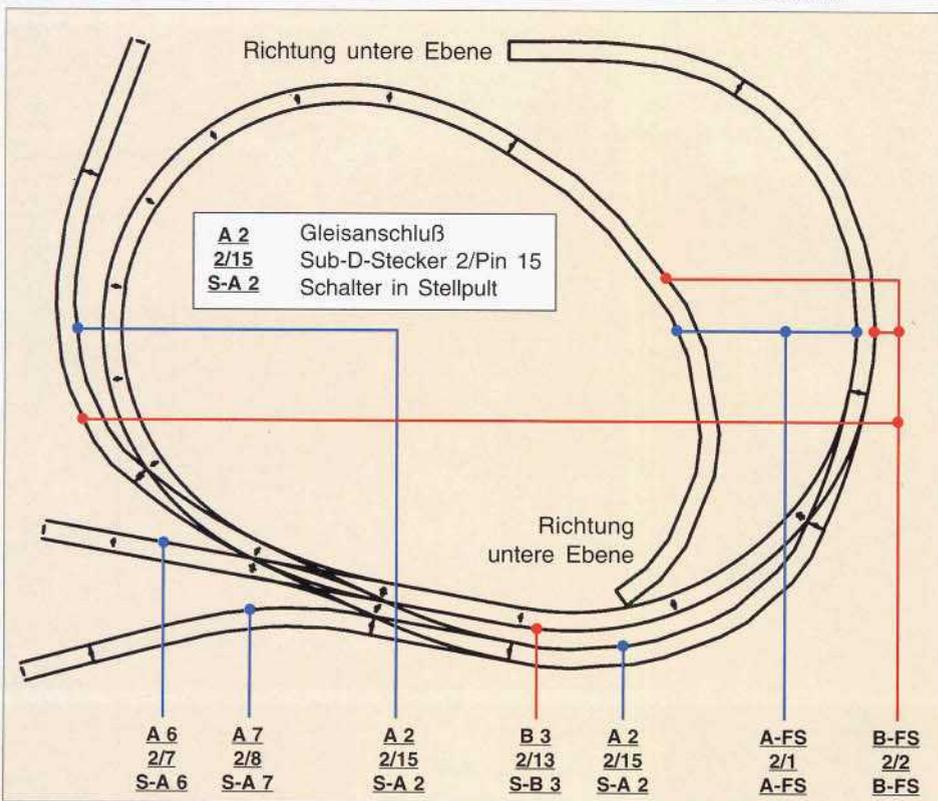


Bild 4: Auf dem Gehäuseboden befinden sich die elektronischen Netzteile. Das vordere liefert der Schwenkbühnen den nötigen Saft, das hintere die sehr niedrige Spannung für die Memory-Signale von Brawa.

