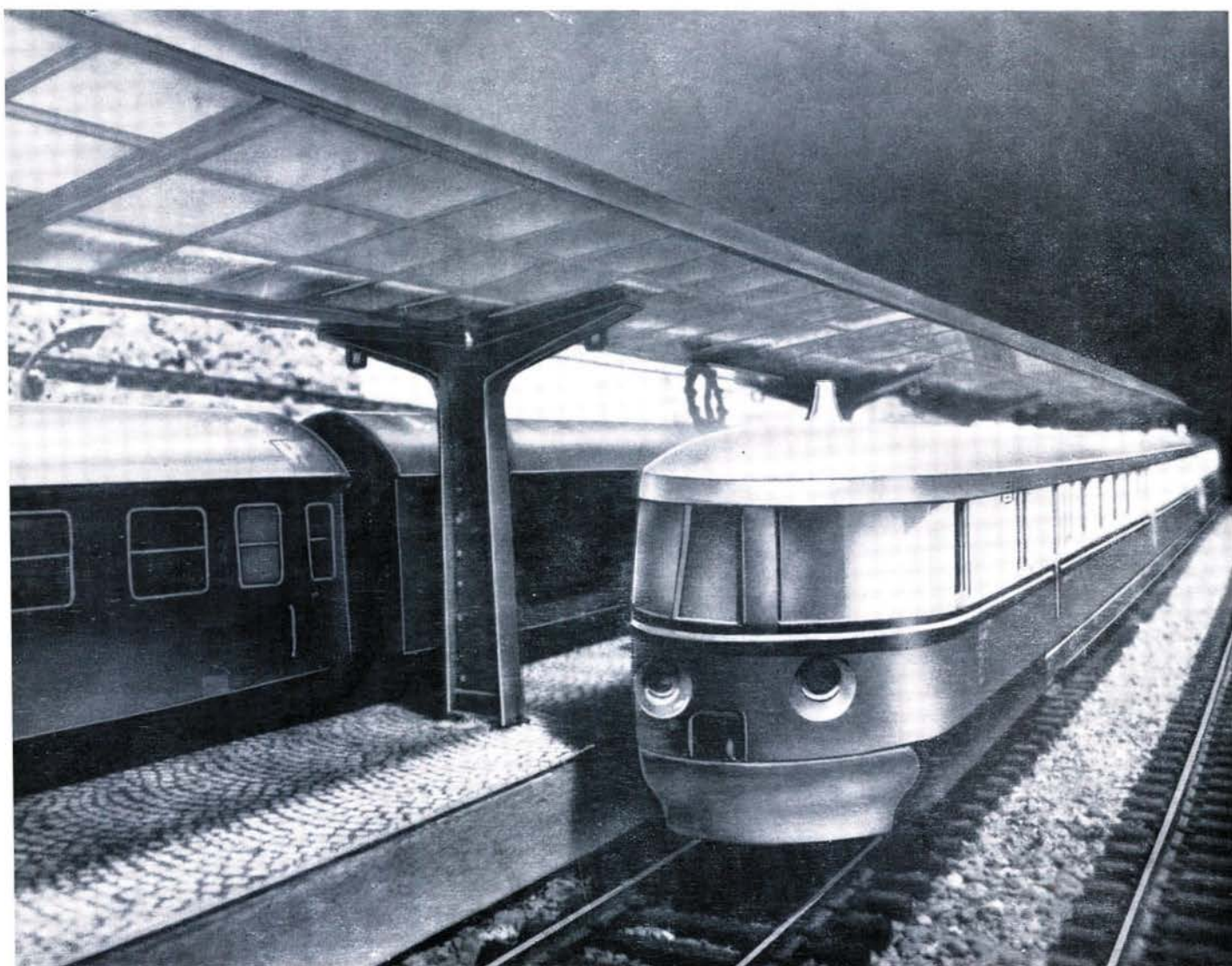


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

MÄRZ

3/71



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipzig – o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Dresden – Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfamt, Berlin – Rb.-Amtmann Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Reichsbahndirektion Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,- M, Sonderpreis für die DDR 3,- M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28-31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská 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: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export- und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Vom 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR	65
Zentrale Arbeitsgemeinschaft Dresden auf Reisen	67
Der Raumnot zum Opfer gefallen	68
Ausgesprochen Stadtcharakter	70
<i>G. Fromm</i>	
Bauanleitung für ein modernes Gleisbildstellwerk in der Nenngröße H0	71
<i>H. Gottowski</i>	
Verbesserte Kontaktgabe der Weichenzungen bei Pilz-Weichen	77
<i>K. Möhle</i>	
Unabhängige Steuerung zweier Züge (H0) über einen Fahrtransformator mit selbstgebautelem transistorisiertem Zusatzteil	78
Tourex mit vielen Details	79
<i>G. Fromm</i>	
Die Geschichte der Friedrichrodaer Eisenbahn	80
Mitteilungen des DMV der DDR	84
Gedeckter Einheitsgüterwagen der Deutschen Reichsbahn	85
Wissen Sie schon...	86
Aus dem transpress-Verlag	86
Einzigiger Ausweg: Nenngröße N!	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	88
<i>G. Köhler</i>	
Neuentwickelte Diesellokomotive mit Gasturbine, Baureihe 210	89
Komfortwagen der ÖBB	91
Ortungsgerät für Heißbläuer	91
Mit dem Wagen auf den Wagen	92
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Richard Hänsel (siehe hierzu auch S. 68/69).
Foto: R. Hänsel

Titelvignette

In ihrer TT-Produktion hat Zeuke & Wegwerth KG mehrere Varianten des vierachsigen Schnellzugwagentyps Y aufgenommen. Der Mitropa-Speisewagen, der auch aus diesem Grundtyp entstand, ist weinrot lackiert und mit modellgetreuer Beschriftung versehen.

Rücktitelbild

Eine interessante Aufnahme aus dem Bw Blankenburg.

Foto: Gebser, Babelsberg

Vom 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Der zweite Verbandstag des DMV der DDR faßte entscheidende Beschlüsse für die weitere Arbeit der Organisation. Im Laufe der Diskussion zum Rechenschaftsbericht und zur Beschlusvorlage gab es von vielen Delegierten und Gästen wertvolle Hinweise und eine Reihe von zusätzlichen Vorschlägen für die wirkungsvolle Gestaltung der Verbandsarbeit. Die Stellung unserer Organisation im Rahmen unserer sozialistischen Gemeinschaft und die Achtung, die unsere Arbeit genießt, wurden auch in einer Reihe Grußbotschaften deutlich sichtbar. So überbrachte der Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Dr. Heinz Schmidt, in seinem Diskussionsbeitrag die herzlichsten Grüße des Ministers für Verkehrswesen der DDR, Otto Arndt. Er dankte den Mitgliedern des DMV im Namen des Ministers für die wirkungsvolle Tätigkeit, die nicht nur im internationalen Rahmen Anerkennung fand, sondern auch bei der Erziehung und Bildung der Jugend bedeutungsvolle Erfolge zeigte. Dr. Schmidt übermittelte den Delegierten die Zusage des Ministers für Verkehrswesen, auch weiterhin den DMV bei seiner Arbeit wirkungsvoll zu unterstützen. Dr. Schmidt betonte, daß er aus dem Rechenschaftsbericht und den Diskussionen wertvolle Hinweise erhalten habe und daraus auch für seine eigene Arbeit entsprechende Schlussfolgerungen ziehen werde. So sagte er u. a. zu, in seinen dienstlichen Beratungen mit den Vizepräsidenten der Reichsbahndirektionen auch regelmäßig die Probleme unseres Verbandes mit zu erörtern. Er führte weiter aus, daß er es als sein besonderes Anliegen betrachte, den MOROP-Kongreß 1971, zu dem auch die Deutsche Reichsbahn einen nicht unerheblichen Beitrag leisten wird, zu unterstützen und beizutragen, daß er zu einem vollen Erfolg wird.

Im Namen des Zentralvorstands der IG Transport- und Nachrichtenwesen überbrachte der Vorsitzende der Bezirks-gewerkschaftsleitung Eisenbahn Erfurt, Kollege Böse, die herzlichsten Grüße an den Verbandstag. Er betonte das große Interesse aller Gewerkschaftsfunktionäre an der Arbeit des DMV und wies darauf hin, daß es ein besonderes Anliegen aller Eisenbahner sei, unsere Organisation bei der Heranbildung interessierter Jugendlicher und bei der Verbreitung des Verständnisses für die Probleme des Eisenbahnwesens zu unterstützen.

Der Vorsitzende des Rates des Bezirkes Gera hatte ebenfalls ein Grußschreiben gesandt, in dem er die bisherige Arbeit des DMV würdigte und für die zukünftige Arbeit seine Unterstützung zusagte.

Das Mitglied des Leitenden Ausschusses des MOROP, Herr Ferenc Szegö, überbrachte die herzlichsten Grüße des Leitenden Ausschusses des MOROP und des Ungarischen Modellbahn-Verbands. In seinen Ausführungen würdigte er die vorbildliche Arbeit der Modelleisenbahner der DDR, die wesentlichen Anteil an der internationalen Anerkennung unserer Organisation hat. Er erklärte, daß die wissenschaftliche Arbeit unseres Vizepräsidenten und Leiters des Technischen Ausschusses des MOROP, Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der gesamten Modellbahntechnik darstellt und verwies auf die große Verantwortung des DMV, Prof. Dr. Kurz

bei seiner verantwortungsvollen Arbeit im Rahmen des MOROP allseitig zu unterstützen. Herr Szegö wünschte unserem Verband weiterhin erfolgreiche Arbeit und vor allem ein gutes Gelingen des MOROP-Kongresses 1971 in Dresden. Abschließend verlas Herr Szegö eine Grußadresse des Ersten Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen der Ungarischen Volksrepublik, Herrn Dipl.-Ing. Rödöny.

Herr Dr. Molnar übermittelte die herzlichsten Grüße des Modellbahn-Verbands der CSSR und brachte in seinen Ausführungen die Anerkennung für das hohe Niveau der Arbeit der Modelleisenbahner der DDR zum Ausdruck.

Er übergab dem Verbandstag eine Grußadresse des



Bild 1 Der Präsident des DMV der DDR, Dr. Erhard Thiele, beim Rechenschaftsbericht

Bild 2 Blick in den Konferenzraum





Bild 3 Der Stellvertreter des Generaldirektors der DR, Dr.-Ing. Heinz Schmidt, überbringt die Grüße des Ministers für Verkehrswesen, Otto Arndt

Ersten Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen der ČSSR, Herrn Vajc.

Im weiteren Verlauf der Diskussion sprachen 15 Delegierte und Gäste zu den verschiedensten Problemen. Prof. Dr. Kurz legte dar, daß die technische Arbeit im Rahmen des MOROP nunmehr in ein neues Stadium getreten sei, in dem es nicht nur um die weitere Entwicklung von Normen gehe, sondern auch zu Methoden zur Klassifikation von Modellen, zur Dokumentation und zu Empfehlungen für die Modelleisenbahnindustrie und die Modellbauer kommen müßte. Er bat alle Delegierten, ihn bei seiner verantwortungsvollen Tätigkeit als Leiter des Technischen Ausschusses des MOROP wirkungsvoll zu unterstützen und zu allen technischen Problemen durch ihre aktive Mitarbeit zur erfolgreichen Arbeit des Technischen Ausschusses beizutragen.

Der Leiter des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, Herr Paul Kaiser, sprach zu den Problemen einer noch wirkungsvolleren Unterstützung der Verbandsarbeit durch den Verlag. Er betonte, daß die Arbeitsgemeinschaften als das pulsierende, lebendige Herz des Verbandes in der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ künftig noch vielfältiger über ihre Arbeitsmethoden berichten sollten. Er versicherte die Delegierten seiner Unterstützung in den Fragen der Mitgliederwerbung unter Einbeziehung aller Möglichkeiten des Verlages.

Der Sekretär des Bezirksvorstands Schwerin, Herr Bernhard Westphal, nahm insbesondere zu den Wettbewerben und der Jugendarbeit Stellung. Er legte anhand von Beispielen dar, wie der Bezirksvorstand Schwerin den Wettbewerb als Hauptleitungsmethode entwickelt hat und welche positiven Auswirkungen dabei in allen Arbeitsgemeinschaften des Bezirks zu verzeichnen sind. Er kritisierte, daß gerade in Kleinstädten Spezialverkaufsstellen für Modellbahn- und Bastelartikel nicht in dem nötigen Umfang vorhanden sind und zum Teil sogar noch geschlossen werden. Dadurch könnte vielen Arbeitsgemeinschaften die materielle Basis für ihre Tätigkeit nicht garantiert werden.

Der Leiter der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Dresden führte aus, daß seit nunmehr 4 Jahren zentrale Arbeitsgemeinschaften des DMV bestehen. In dieser Zeit ist die Mitgliederzahl der ZAG Dresden von 20 auf 110 Mitglieder angewachsen. Er sprach über einige

Schwierigkeiten bei der ständigen Betreuung seiner Mitglieder, die infolge der Ausdehnung des Territoriums des Bezirks Dresden auftreten, konnte aber trotzdem feststellen, daß die Mitglieder der ZAG Dresden bei einer interessanten Verbandsarbeit gute Erfolge erzielt haben. Er schlug einige Veränderungen im Statut und in den Richtlinien des Verbandes vor, die speziell auf die Belange der zentralen Arbeitsgemeinschaften ausgerichtet und zur Lösung einiger Probleme beitragen sollen.

Der Leiter der Arbeitsgemeinschaft Dranske (Rügen), Herr Hans Mehl, sprach über seine Erfahrungen bei der Gestaltung einer wirkungsvollen Arbeit mit Jugendlichen sowohl in seiner eigenen Arbeitsgemeinschaft als auch im gesamten Bezirk Rostock. Er gab den Delegierten wertvolle Hinweise zur Einbeziehung von Jugendlichen auch beim Bau und Betrieb einer Modellbahnanlage gemeinsam mit Erwachsenen und meinte hierzu, daß in jedem Falle den Jugendlichen auch konkrete Aufgaben übertragen werden sollten, deren Erfüllung kontrolliert und anerkannt werden müßte.

(Über weitere Einzelheiten des 2. Verbandstages des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR werden wir Sie in einem der nächsten Hefte unserer Fachzeitschrift unterrichten.)

Bild 4 Dipl.-Ing. Ferenc Szegö vom Ungarischen Modelleisenbahn-Verband während seiner Begrüßungsansprache



Bild 5 Die Delegierten wählen das neue Präsidium des DMV der DDR



Zentrale Arbeitsgemeinschaft Dresden auf Reisen

An einem Samstag im Oktober 1970 hatten sich auf dem Dresdner Hauptbahnhof Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn, Mitglieder der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Dresden im DMV der DDR (AG 3/12), zusammengefunden. Die langerwartete Herbstexkursion sollte starten. Selbst das naßkalte, regnerische Wetter konnte uns nicht entmutigen. Laut Programm waren rund 540 km im Liegewagen von Dresden über Berlin, Görlitz und Zittau wieder nach Dresden zurück vorgesehen (Strecken-Nr. 300, 200, 241 und 250).

Zunächst fuhren wir mit dem D 159 ab Dresden Hbf 10.36 Uhr bis Berlin-Ostbf. Unser Liegewagen fuhr als erster Wagen hinter der Lok. Zur Freude aller war es eine 01 (Bild 1).

Höhepunkt des Aufenthalts in der Hauptstadt war der Besuch der Modelleisenbahn-Ausstellung im Kreiskulturhaus Weißensee, welche – und das beweisen wohl die Besucherzahlen – sehr ansprechend und niveauvoll war. Nach einem abendlichen Bummel durch das neuerbaute Stadtzentrum trafen sich dann alle wieder auf dem Berliner Ostbahnhof, um mit dem D 209 nach Görlitz zu fahren. Von der Stadt an der Landeskronen ging es dann mit dem Personenzug 4115 entlang der Neiße nach Zittau. Und wer schon einmal in Zittau ist, denkt bestimmt unweigerlich an eine Fahrt mit der Schmalspurbahn in das landschaftlich reizvolle, nahegelegene Zittauer Gebirge. So durfte auch bei uns eine Fahrt nach Oybin nicht fehlen. Die 13 km lange, im Bereich der Rbd Cottbus liegende Strecke Zittau-Oybin (Strecke Nr. 251) besteht schon über 80 Jahre und hat für den Urlauber- und Ausflugsverkehr große Bedeutung.

Kurios war, daß die Schmalspurdampflok, die uns nach Oybin brachte, mit zwei verschiedenen Nummern fuhr. Vorn an der Rauchkammertür glänzte die neue Nummer 99 1762-6, während hinten und an den Seiten des Führerhauses sich noch jeweils die alte Nummer 99 762 befand. An anderen Schmalspurlokomotiven wurde ähnliches beobachtet.

Während des Aufenthaltes in Zittau nutzten einige Freunde die Zeit zu einem kleinen Stadtbummel, andere suchten das Bahnbetriebswerk auf. Die Anhänger schmalspuriger Fahrzeuge hatten allen Grund zur Freude, denn hier warteten zwei Sehenswürdigkeiten: ein vierachsiger Schneepflug Nr 97-10-00 (Bild 2) und eine Dn2-Schmalspur-Tenderlok mit Außenrahmen Lok-Nr. 99 4532-0 (Bild 3).

Doch bald hieß es Abschied nehmen, denn am Bahnsteig 2b stand schon der E 396, welchem auch unser Liegewagen wieder beigestellt war, zur Abfahrt um 13.14 Uhr nach Dresden bereit. Die Fahrt endete pünktlich um 15.23 Uhr in Dresden-Neustadt. Alles in allem war es eine gelungene Exkursion. Mit Spannung wird schon die nächste erwartet.

Reinfried Knöbel

Bild 1 Eben ist der D 159 (bespannt mit der 01 2120-2) im Berliner Ostbahnhof eingefahren. Die Zeit erlaubte noch eine kleine Fachsimelei mit dem Lokführer.

Bild 2 Auf einem Abstellgleis des Bf Zittau stand der vierachsige schmalspurige Schneepflug 97-10-00. Er hat einen Achsabstand von 0,80 m und einen Drehzapfenabstand von 3,35 m. Die Fahrzeugmasse ist mit 6,0 t angegeben.

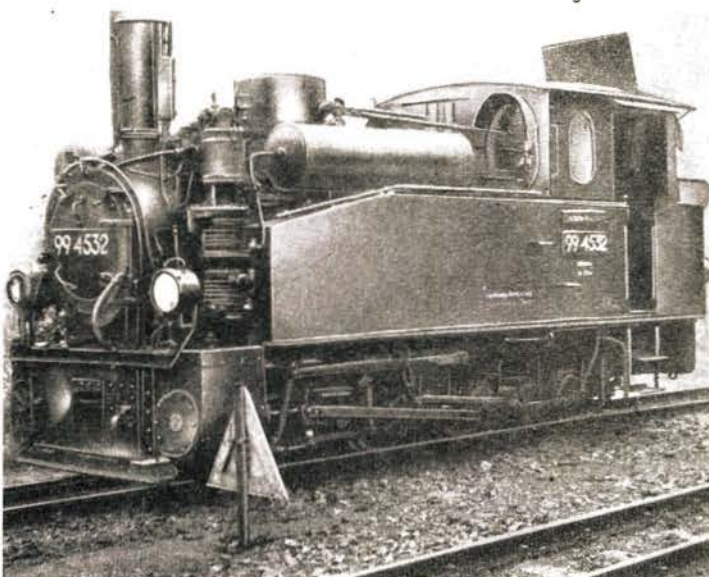
Bild 3 Die im Bw Zittau beheimatete Dn2-Schmalspur-Tenderlok 99 4532-0 (früher 99 4532) der Gattung K44.5 gehörte ursprünglich zur Trusebahn AG. Von Orenstein & Koppel wurde 1908 unter der Nr. 3177 eine Dn2-Tenderlok mit Außenrahmen für die Strecke Wernshausen-Trusetal geliefert. 1924 folgte eine zweite Lok gleicher Art unter der Nr. 10 844. Beiden wurden dann 1950 die Nummern 99 4531 und 99 4532 zugeordnet. Die erstere wurde 1962 ausgemustert, während die 99 4532 dann später nach Zittau kam.



1



2



3

Der Raumnot zum Opfer gefallen

... ist diese hervorragende H0-Modellbahn-Anlage unseres Lesers Richard Hänsel aus Gotha. Es war, wie er schreibt, seine dritte und letzte H0-Anlage. Doch eine vierte ist bereits im Entstehen begriffen: in Nenngröße N!

Das Modellbahn-Hobby gibt Familie Hänsel nicht wieder auf. Es liegt so unmittelbar im Schnittpunkt der verschiedenen Familieninteressen, als dankbares und motivreiches Fotoobjekt oder als reiches Betätigungsfeld für den Elektronikbastler.

Die Anlage ist in Rahmenbauweise hergestellt. Es wurde besonderer Wert darauf gelegt, Kreisbögen so sparsam wie nur möglich zu verlegen und dann noch weitgehend zu verdecken, um das wenig modellgerechte Ausscheren längerer Fahrzeuge im Gleisbogen zu vermeiden.

Die Anlage umfaßt zwei Etagen. In der oberen sind ein größerer Güterbahnhof mit Ablaufberg, Bahnbetriebswerk mit Lokschuppen und Drehscheibe, ein Hydrierwerk und ein Güterschuppen untergebracht. Die untere Etage hat zwei Außenbahnsteige eines Personenbahnhofs, der selbst nur als Kulisse angedeutet ist.

Ein aus 92 PIKO-Schaltenelementen zusammengesetztes Bedienungspult mit zwei Fahr- und vier Zubehörtrafos sind das Herz des Ganzen. Als Gleismaterial wurde im Vordergrund das modellgerechte Pilz-Gleis verwandt, während weiter hinter und auf verdeckten Streckenteilen PIKO-Gleise verlegt sind.

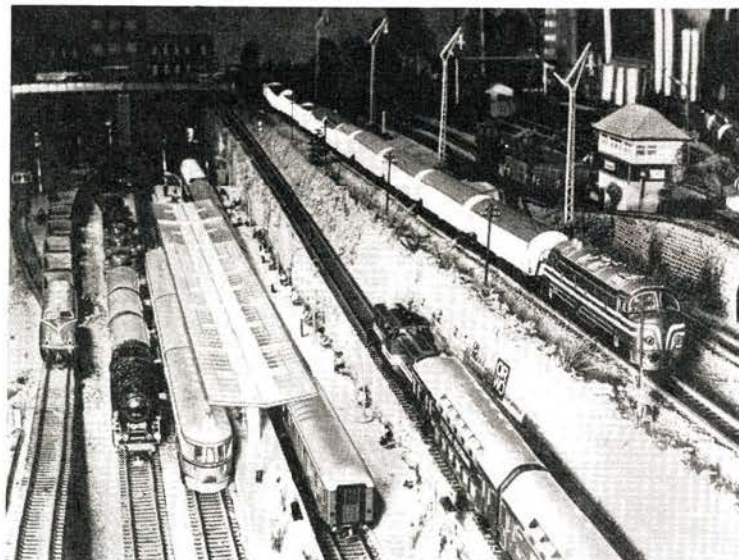
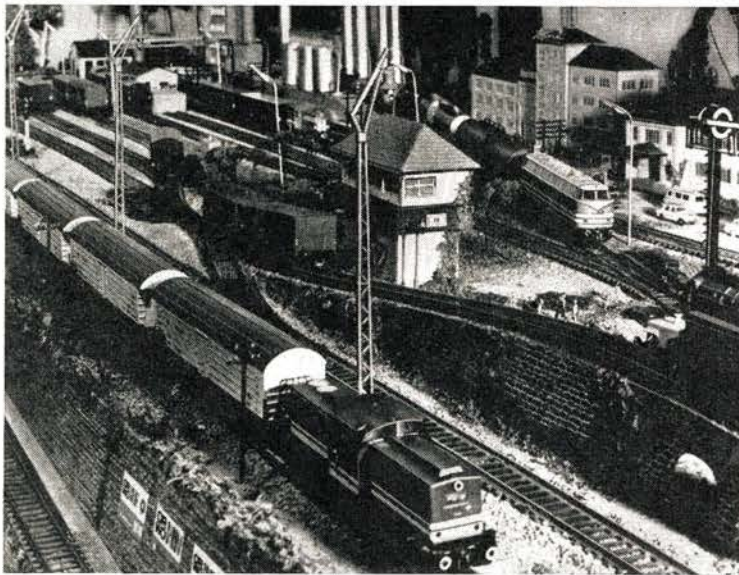
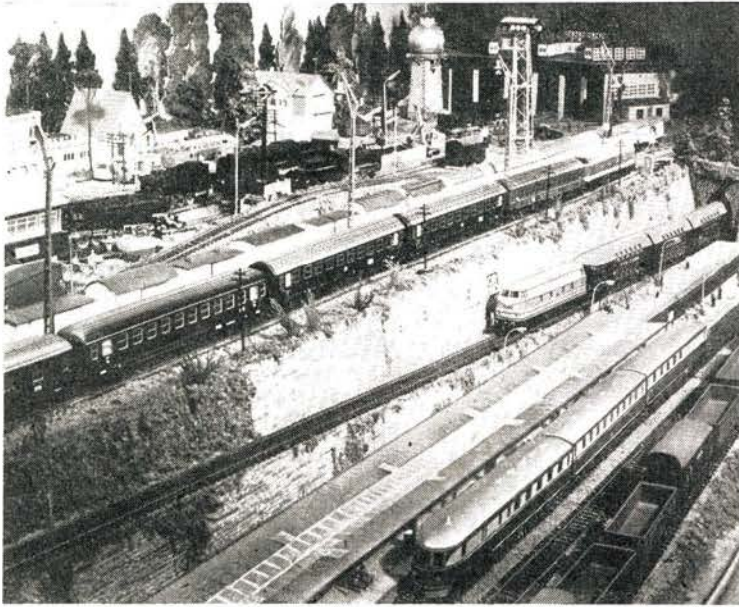


Bild 1 Ein lebhafter Zug- und Rangierverkehr herrscht auf der Großanlage von Herrn Hänsel. Man beachte auch die gute landschaftliche Ausgestaltung der Anlage.

Bild 2 Stark überhöht werden mußte der „Eselsrücken“, um einen Ablauf der Wagen zu ermöglichen.

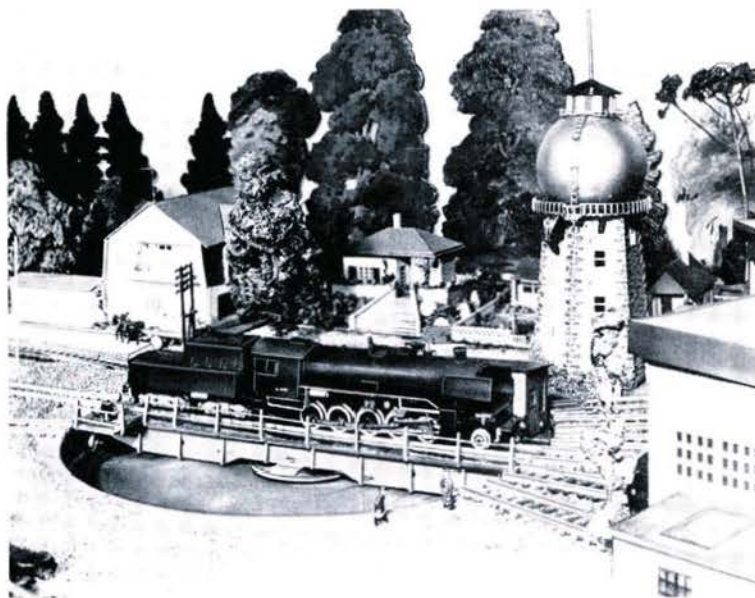
Bild 3 Und hier noch ein Blick auf die andere Anlagenseite. Deutlich ist der relativ einfach gestaltete Personenbahnhof im Vorfeld einer Großstadt zu erkennen.

Bild 4 Truppenverladung auf dem Güterbahnhof! Da muß alles wie am Schnürchen klap-
pen! Im Vordergrund fördert eine 118 der DDR einen Doppelstockzug.



4

Bild 5 Eine BR 42 auf der Drehscheibe, die in relativ einfacher Manier im Selbstbau hergestellt wurde.

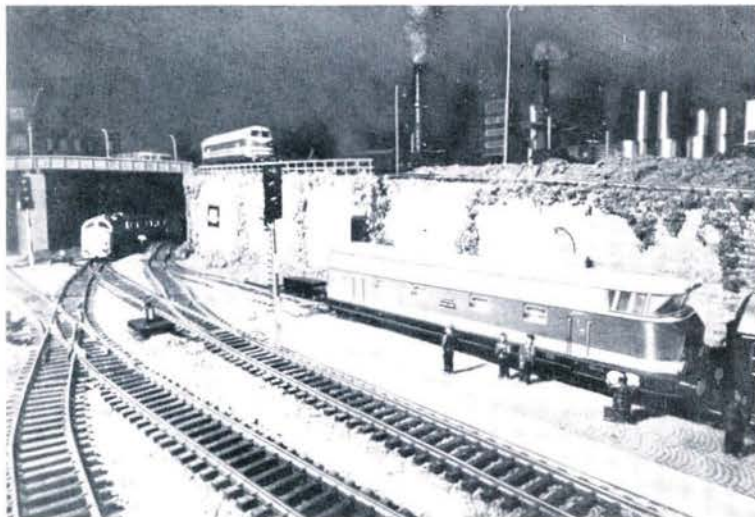


5

Bild 6 Auch ein imposanter Blick von der „unteren Etage“ aus nach oben!

Bild 7 Das Foto beweist einmal mehr: Die Zeuke-TT-Brücke läßt sich ohne weiteres auch für H0 verwenden!

Fotos: Richard Hänsel, Gotha



6



1



2

Ausgesprochen Stadtcharakter...

... trägt die 2,50 × 1,25 m große H0-Anlage unseres Lesers Hans Eck aus Bautzen, Gleismaterial, Fahrzeuge und ein Teil der Signale sind Industrieerzeugnisse, während alles andere nach eigenen Entwürfen selbst gebaut wurde. Eine zweigleisige Hauptbahn mündet in einem Kopfbahnhof einer Stadt, eine eingleisige Nebenbahnstrecke endet ebenfalls in einem kleinen Kopfbahnhof. Weitere Anregungen vermitteln die Fotos.

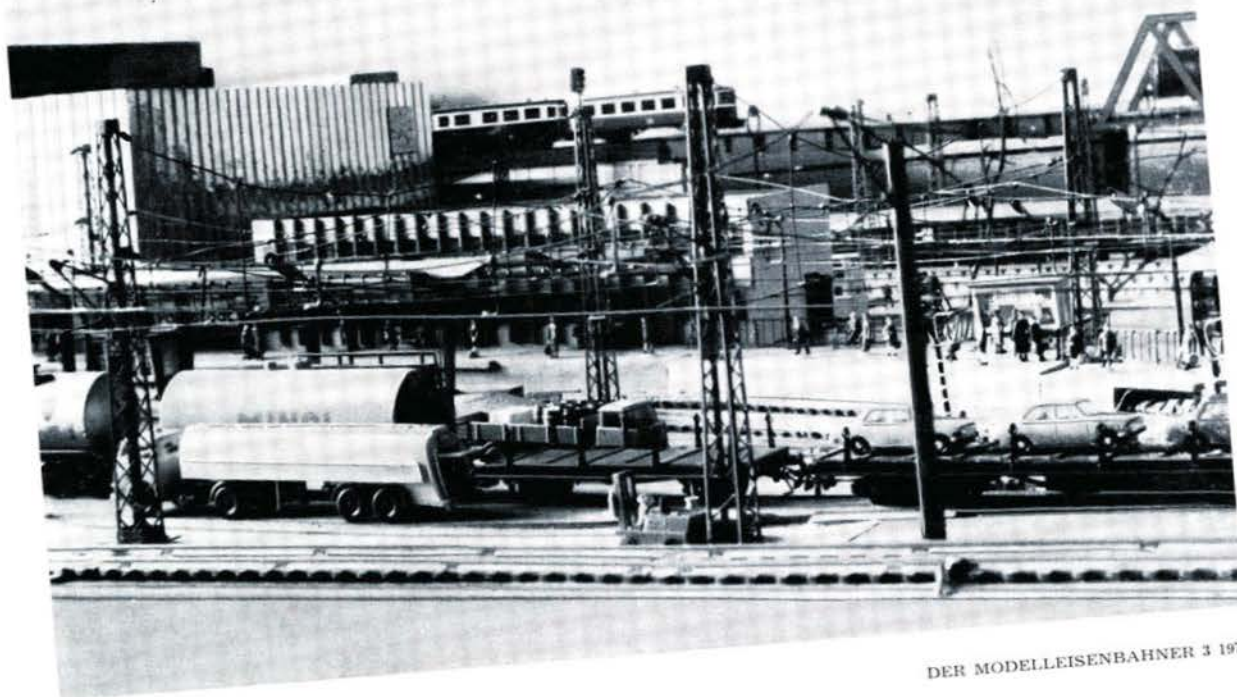
Bild 1 Blick auf „Pappstadt“, im Vordergrund das Befehlsstellwerk „B 1“

Bild 2 Imposante Punkthochhäuser beherrschen das Stadtbild, im Vordergrund ein Umschlagplatz für Bahnbehälter

Bild 3 Die gesamte Gleisanlage ist mit elektrischer Fahrleitung überspannt. Links im Hintergrund ist das in modernem Stil errichtete Empfangsgebäude des Kopfbahnhofs gut erkennbar.

Fotos: Hans Eck, Bautzen

3



DER MODELLEISENBAHNER 3 1971

Bauanleitung für ein modernes Gleisbildstellwerk in der Nenngröße H0

Die für die Automatisierung der Betriebsführung der DR notwendigen Sicherungsanlagen sind so umfangreich und kompliziert, daß sie in den alten Stellwerksgebäuden nicht mehr untergebracht werden können. Es sind daher neue Stellwerksgebäude zu bauen, die allen Forderungen gerecht werden müssen. Das Vorbild unseres Modells eines modernen Geisbildstellwerks wurde als wiederverwendungsfähiges Typenprojekt entwickelt und ist schon in dieser oder ähnlicher Form auf mehreren Bahnhöfen in unserer Republik errichtet worden. Es besteht aus zwei Hauptteilen: dem Turm und dem Funktionsgebäude. Letzteres kann auch vom Turm unabhängig in einiger Entfernung davon errichtet werden, wenn es örtliche Platzverhältnisse erfordern. Die Tatsache kommt besonders uns Modelleisenbahnern entgegen, da wir ja auch oft mit „Raumnot“ zu kämpfen haben. Es ist also durchaus nicht vorbildwidrig, den Turm allein und freistehend im Gleisbereich zu errichten. Das Funktionsgebäude kann in einiger Entfernung davon stehen, oder es kann auch völlig weggelassen werden.

Die Entfernung der Gebäudeteile ist bei der DR aus technischen Gründen auf etwa 100 m begrenzt. Das Modell des Turms entspricht maßstäblich dem Vorbild, das Funktionsgebäude wurde in der Länge und Breite um $\approx 1/3$ verkleinert. Aus dem Erdgeschoßgrundriß ist die Vielzahl der technischen Räume und Einrichtungen ersichtlich, die noch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Das Gebäude wird als Ziegelrohbau errichtet und erhält einen hellen Kratzputz. Das zweite Obergeschoß mit dem weitauskragenden Stelltischraum ist das charakteristische Merkmal am gesamten Gebäude. Die Stahlkonstruktion ist von außen mit Wellaluminium verkleidet. Dach und Sonnenblende bestehen ebenfalls aus Aluminium. Die großen Fensterflächen, die zur Vermeidung störender Spiegelungen ihre Schrägstellung erhielten, sind als Stahlfenster ausgebildet. Unter ihrer Brüstung befinden sich die Heizkörper. Die übrigen Fenster sind normale hölzerne Verbundfenster.

Alle Türen, außer der Hauptzugangstür zum Funktionsgebäude, wurden als Stahltüren ausgebildet. Die Dacheindeckung des Turms und des Funktionsgebäudes erfolgt als Bitumendämmdach auf Stahlbetonunterkonstruktion. Die Dachflächen erhielten eine umlaufende Simsverkleidung aus Alu-Blech. Die auf dem Turm angebrachte UKW-Antenne dient der Funkverbindung zu den Rangierlokomotiven und anderen Sprechstellen.

Die Ausführung des Modells ist nicht besonders schwierig und dürfte auch weniger geübten Modellbauern gut gelingen. Lediglich das zweite Obergeschoß ist etwas komplizierter.

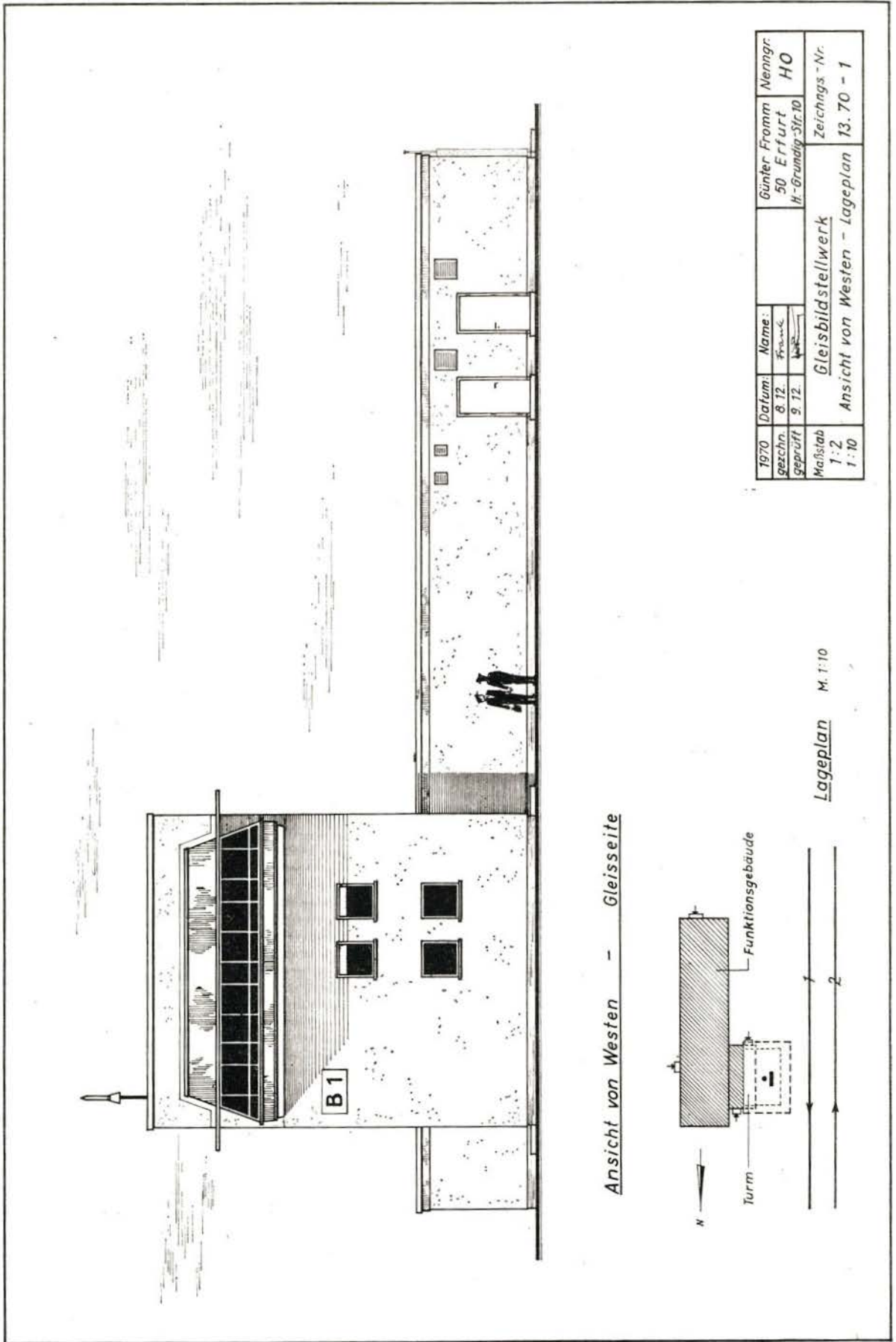
Turm und Funktionsgebäude werden in üblicher Gemischtbauweise nach den Zeichnungen hergestellt. Die Innenwände können eingebaut werden, sie können aber auch entfallen. Die wenigen Fenster ermöglichen kaum einen Einblick in die Räume. Gleiches gilt für das Treppenhaus im Turm.

Zur Herstellung des auskragenden zweiten Obergeschosses noch einige Hinweise. Die Grundplatte aus Sperrholz verleimen wir nach entsprechender Formgebung mit dem Turmgebäude. Auf ihr wird dann der Aufbau aufgesetzt, den wir aus 0,6 mm dicker Pappe zusammensetzen. Die Fenster werden zuvor ausgeschnitten und von innen mit Cellon „verglast“.

Es ist zu empfehlen, vorher aus einfachem Zeichenkarton erst ein Modell anzufertigen, welches der äußeren Form und den Abmessungen entspricht. Es kann dann als Schablone für den endgültigen Aufbau dienen. Die auskragende Sonnenblende und das Dach werden aus 2 mm dicker Pappe gefertigt und angeleimt. Die Darstellung der Aluminiumverkleidung erfolgt am einfachsten durch Bekleben der entsprechenden Flächen mit der bekannten Haushalts-Alufolie. Notfalls geht auch Alupapier aus Zigarettschachteln. Die „Wellen“ der schrägen Verkleidungsflächen werden am besten mit Hilfe einer Stricknadel eng nebeneinanderliegend eingedrückt, was aber in möglichst genauem, gleichem Abstand und mit einem Zeichenwinkel erfolgen sollte.

Abdeckbleche, Simsprofile usw. können aus mehrfach zusammengeklebter Folie oder aus mit Alu-Folie beklebtem Zeichenkarton gefertigt werden, von dem dann entsprechend breite Streifen abzuschneiden sind. Die übrigen Dachflächen werden aus Pappe hergestellt und schwarz angemalt. Die Behandlung der Fassadenflächen erfolgt in bekannter Weise. Von einer Innenbeleuchtung des Modells kann Abstand genommen werden. Allenfalls wäre der Stelltischraum schwach auszuleuchten, wie das beim Vorbild auch der Fall ist. Diese Herstellungshinweise mögen genügen.

Das Gleisbildstellwerk kann sowohl auf einem großen und sehr modernen Bahnhof als auch auf einem Bahnhof mit anderen älteren Gebäuden seinen Platz finden. Auf alle Fälle sollte es aber an einer Hauptstrecke stehen, wie es auch beim Vorbild der Fall ist. Auf einer Nebenbahn hat ein solches modernes Gleisbildstellwerk nichts zu suchen. Das sollte unbedingt beachtet werden.



Ansicht von Westen - Gleisseite

1970	Datum:	Name:	Günter Fromm	Mengr:
gechn.	8.12.	Prüfer:	50 Erfurt	HO
geprüft	9.12.	Zeichner:	H-Grundig-Str.10	
Maßstab:	Gleisbildstellwerk			Zeichngs.-Nr.
1:2	Ansicht von Westen - Lageplan			13.70 - 1
1:10				

Lageplan M. 1:10