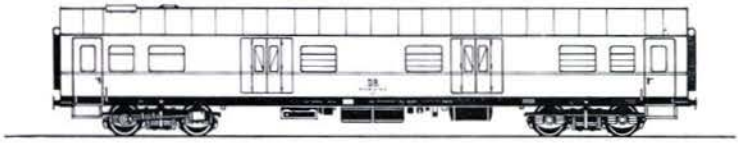
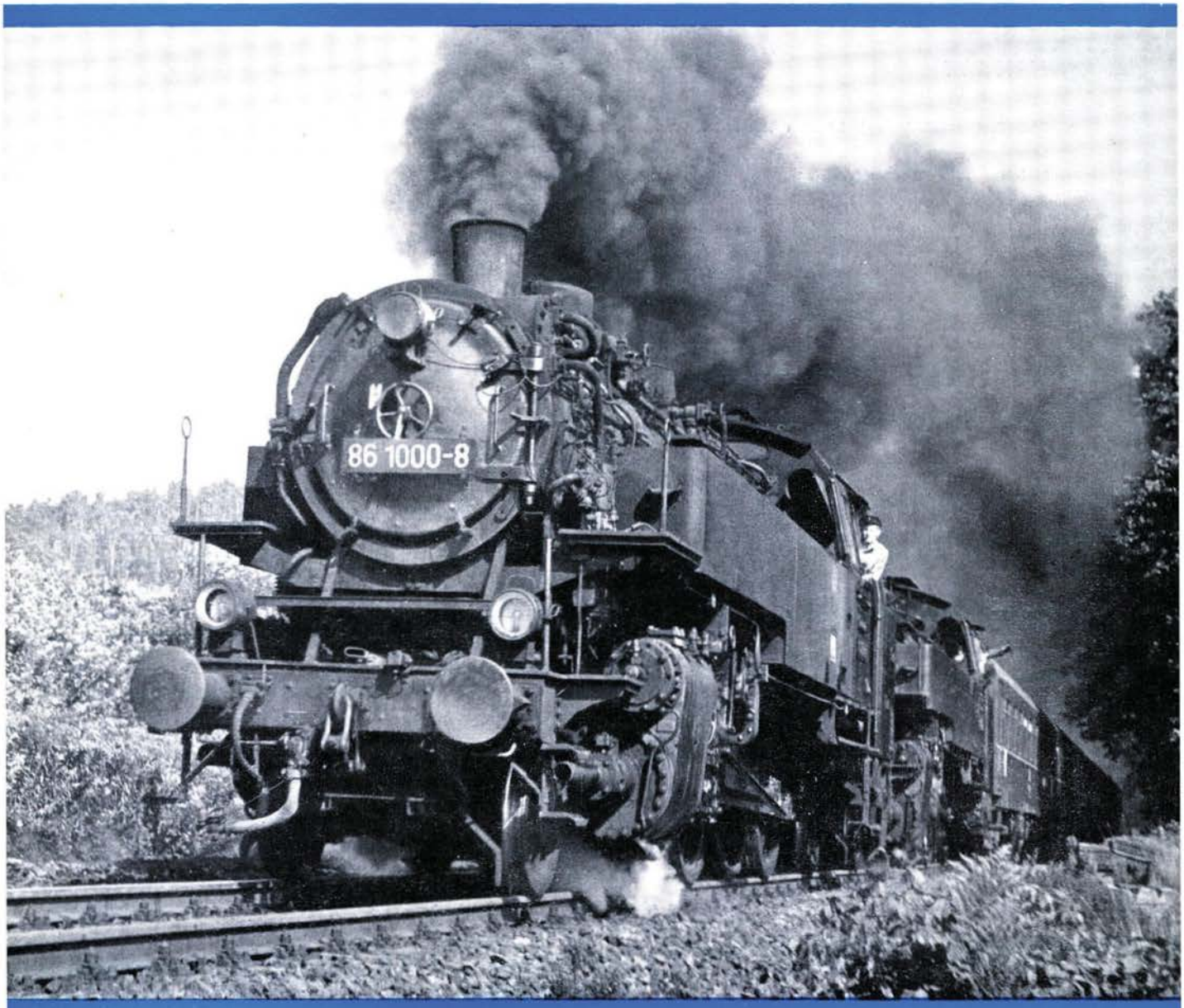
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 23





MAI

5/74

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

5 **Mai 1974 · Berlin · 23. Jahrgang**

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

INHALT

Seite

ZAG Cottbus auf Auslands-Exkursion 129

Horst Kohlberg
25 Jahre DDR – 25 Jahre AG Erfurt 132

Alle zwei Jahre eine neue Anlage 133

Für den Anfänger: Streckenführung 135

Wolfgang Bahnert
Anleitung für den Bau einer Schnellzuglok der BR 18^5 (ex bayr. S 3/6) in der Nenngröße TT, (Schluß) 136

D. Koschmann
Bilanz und Ausblick 136

Günter Fromm
100 Jahre Saal-Eisenbahn, (Schluß) 139

Wolfgang Hanusch
Unser Schienenfahrzeugarchiv:
Bremsmannschaftswagen der Irakischen Staatsbahnen 141

J. Schrock
Eine einfache Schaltung für den Wendezugbetrieb 143

J. Schrock
Gleisplanentwürfe – Zwei Beispiele für N und TT 146

Wissen Sie schon? 150

Lokfoto des Monats: 1'D1'h2-Einheits-Tenderlokomotive der BR 86 der DR .. 151

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 152

Streckenbegehung: Die Bahnhofsarten 153

Mitteilungen des DMV 154

Selbst gebaut ..... 3. U.-S.

Titelbild

Zwei 86er Tenderlokomotiven machen gewaltig Dampf auf. Zur Beruhigung: Die Umweltverschmutzung erfolgte auf Wunsch des Fotografen!
Die BR 86 ist in diesem Heft auch im „Lokfoto des Monats" enthalten.

Foto: Peter Heinrich, Leipzig

Titelvignette:

Text siehe Heft 4/1974

Rücktitel

Als wir in Graz, der Landeshauptstadt der Steiermark, zum letzten MOROP-Kongreß weilten, entstand dieses Foto der Klubanlage des MEC Graz (H0). Unser Bild zeigt das Bw-Gelände der gut gestalteten Gemeinschaftsanlage.

Foto: Erich Surdej, Wien

REDAKTIONSBEIRAT

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

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner", 108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 22 03 61 / 276

HERAUSGEBER

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze
Lizenz-Nr. 1151
Druck: Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 6,– M,
Sonderpreis für die DDR 3,– M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23–31, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj 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, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 45, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 145, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

ZAG Cottbus auf Auslands-Exkursion

Exkursionen von Arbeitsgemeinschaften des DMV in das sozialistische Ausland mit einer größeren Teilnehmerzahl gehören noch zu den Ausnahmen dieser Art Verbandsarbeit. Die ZAG Cottbus fuhr vor einiger Zeit mit 33 Mitgliedern in die ČSSR, und zwar bis weit in die Slowakei hinein, um dort die Wald-, Schmalspur- und Seilbahnen zu besichtigen. Dank der Gastfreundschaft der Eisenbahner und Forstangestellten der ČSSR wurde die Fahrt ein voller Erfolg. Für 33 Teilnehmer ist sie zu einem bleibenden Erlebnis geworden.

Eine solche Auslandsexkursion über acht Tage war ein gewisses Wagnis, gab es doch keinerlei Erfahrungen, war die Organisation über weite Entfernungen nicht einfach und gab es die Ungewißheit, ob genügend Mitglieder finanziell und zeitlich in der Lage sind, teilzunehmen.

Über ein Jahr lang liefen die organisatorischen Vorbereitungen, die sich dann in der planmäßigen Durchführung der Exkursion auswirkten. Maßgeblichen Anteil am Gelingen hatte aber auch der Dolmetscher, selbst Eisenbahner und Interessent des Gebiets, der uns bei der Organisation viele nützliche Dienste leistete.

Schon die Anreise mit Zug R 48 (Praha—Zvolen—Košice) war für die meisten, die zum ersten Male in die Slowakei fuhren, abenteuerlich. Von Diviaki nach Banská Bystrica befuhren wir die „Strecke des slowakischen Volksaufstandes" und durchquerten damit das Gebirge der Großen Fatra.

Hier wechseln wildromantische Landschaft, ausgedehnte Tunnel (15mal!) und Kehrschleifen so schnell einander ab, daß das Auge Mühe hat, alles aufzunehmen. Die aus den 60er Jahren stammende T 679 („Orange"), welche vorwiegend im Gebiet Zvolen—Žilina im Einsatz ist, übergab in Zvolen den Zug der T 478.3 („Brillenschlange"), und gleichzeitig erfuhren wir, daß unser Zug außerplanmäßig auf Bahnhof Viglaš angehalten wird. In Viglaš große Begrüßung durch leitende Angestellte des Forstwirtschaftsbetriebes und ein vorbereitetes Mittagessen in der Dorfgaststätte, das — weil slowakische Kost — allen mundete.

Dann endlich war es soweit, wir betraten den Bahnhof Viglaš und erfuhren technische und geschichtliche Einzelheiten.

Bereitwillig wurden beide Dampflokomotiven in Fotostellung gebracht. Dann fuhren wir zur Südseite des Slowakischen Erzgebirges unterhalb des Berges Poliana. Die beiden ehemaligen Beiwagen der Straßenbahn von Ostrava machten den „Zugverband" so richtig romantisch. Beim ersten Wasserhalt in Očová, wie auch an den folgenden Tagen, war ausgiebige Gelegenheit, alles zu fotografieren.

Unterhalb des Janošikfelsens wurde auch ein Fotohalt eingelegt. Am Endpunkt der Bahn hatten wir dann Gelegenheit, zum ersten Mal der schweren Arbeit der Waldarbeiter zuzusehen, die mit großer Routine und Gewandheit die mächtigen Baumstämme auf die Schemelwagen der Waldeisenbahn verluden. Bei der Rückfahrt wurde unterwegs eine einstündige Rast eingelegt. Dabei bot sich die wohl einmalige Gelegenheit, die zweite Lokomotive als Vorspannlok im Bild festzuhalten.

Ein Sonderautobus brachte uns dann auf der Route der ehemaligen Kriváň-Waldeisenbahn, die einem Talsperrenbau weichen mußte, über den Paß des Slowakischen Erzgebirges zur Nordseite nach Březno.

Hier mußten wir am nächsten Tag zeitig aufstehen und gegen 5.00 Uhr mit dem Autobus nach Čierny Balog fahren, wo wir wiederum freundlich begrüßt wurden. Čierny Balog ist ein Dampflokomotiv-Zentrum der Hronec-Waldeisenbahn, die für das nördliche Gebiet des Slowakischen Erzgebirges „zuständig" ist. Von Čierny Balog aus verzweigt sich das ausgedehnte Streckennetz in die einzelnen Täler.

Dampflokomotive Nr. 3 und zwei Personen- sowie mehrere leere Schemelwagen standen bereit, um uns zur Fahrt nach Vepor aufzunehmen.

Wieder ein neues Erlebnis: die Fahrt durch den folkloristisch bedeutsamen Ort Dobroč und dann weiter neben Wildbächen im Čierny dolina (Schwarzes Tal) entlang. Das letzte Stück der Strecke durften die Personenwagen

1

2

Bild 1 So geht es in die Berge!

Bild 2 Wassernehmen am Wildbach

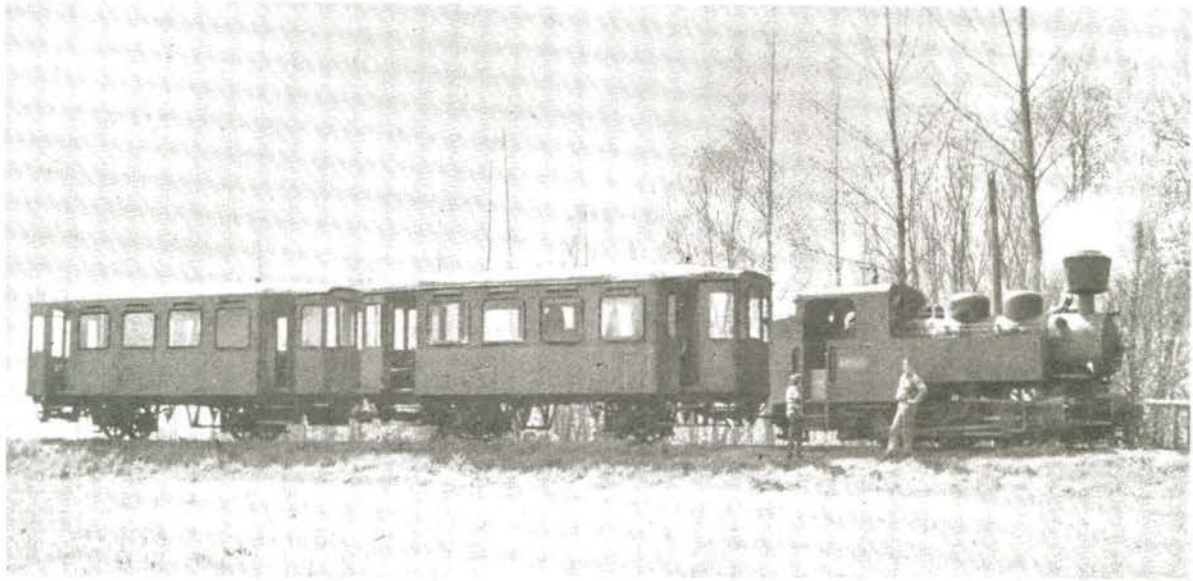


Bild 3 U 17543 der Viglas-Bahn mit Wagen der Straßenbahn von Ostrava

wegen der Neigung nicht mitgenommen werden, so daß eine einstündige Pause eingelegt wurde, die wir gern zum Frühstück nutzten.
Mittags langten wir wieder in Čierny Balog an und fuhren danach noch einmal mit nach Korytarsko. An einer Seltersquelle wurde zur Rast gehalten. Unterwegs gab es genügend Gelegenheit, die kunstvolle Rangier- und Fahrtechnik der Handbremser auf dem langen Holzzug zu beobachten. Bereitwillig kam man unserem Wunsch nach, Fotohalt einzulegen und unter einer modernen Straßenbrücke sogar mehrmals hin- und herzufahren, obwohl das für die ČKD-Lokomotive keine Kleinigkeit war.
Am vierten Tag brachte uns der Linienbus nach Hronec. Hier befindet sich die Betriebsleitung der Waldeisenbahn. Diese Bahn hatten wir schon am Vortag kennengelernt. Gefahren wird mit einer Raba-Diesellok aus Györ (Ungarn). Doch vor der Abfahrt kam zu unserer großen Überraschung die kleine ungarische Dampflokomotive aus Čierny Balog und brachte uns die beiden Personenwagen vom Vortag nach.
Und dann ging es mit leisem Brummen der Diesellok wieder hinein in die Berge. Die Landschaft hatte aber ihr Gesicht verändert. Das nächtliche Gewitter brachte Frische, und diesmal fuhren wir meist hoch über den Flußtälern durch dichte Tannen- und Fichtenwälder.
An einem Stausee gab es wieder ausgiebig Frühstücksrast, die einige Unentwegte dazu nutzten, mit der Diesellok die steileren Abschnitte abzufahren, wie die Triebfahrzeuge überhaupt von uns immer dicht bedrängt waren. Danach erklomm unser Zug immer höher das Slowakische Erzgebirge, bis zu etwa 1000 m in Klementka, wo ein großer Holzverladeplatz ist. Forstarbeiter schnitten uns Baumscheiben als Erinnerungsstücke ab. Auch zeigten sich bei einigen Teilnehmern erste Erscheinungen von Sonnenbrand, nutzten wir doch die Gelegenheit, leicht bekleidet auf den Trittbrettern und auf den leeren Schemelwagen die Natur aus erster Hand zu genießen.
Auf einem Abzweig der Strecke fanden wir noch verschiedene ältere Fahrzeuge, so von der ehemaligen Teplitzer Straßenbahn, die einst auf der Hronec-Bahn verkehrten.
Ein Sonderautobus fuhr uns wiederum durch ein landschaftlich herrliches Gebiet, durch Täler und Pässe der noch schneebedeckten Niederen Tatra.
Liptovský Mikuláš, die Kreisstadt des Liptauer Landes, war für weitere vier Tage der Ausgangspunkt unserer Exkursionen. So war Ružomberok am fünften Tag unser Ziel. Auf dem Bahnhofsvorplatz steht die U 37 006, eine typische Schmalspurlokomotive aus der Ära der ehemaligen k. und k.-Monarchie (die Slowakei gehörte bis 1918 zu Ungarn), die über Jahrzehnte auf der 760-mm-Schmalspurbahn nach Korytnica-kúpele fuhr. Jetzt sind dieselelektrische Triebfahrzeuge der Gattung T 47 und moderne, ölgeheizte Personenwagen der Gattung Balm/u im Einsatz.
Auch hier wurde die Fahrt zum Erlebnis, als es im Tal zwischen der Niederen Tatra und der Großen Fatra hinauf in die Bergwelt ging, zumal das freundliche ČSD-Personal auch beim planmäßigen Zug an den interessanten Stellen einen Fotohalt einlegte.
Der Nachmittag war einer Seilbahnfahrt auf den Berg Malino gewidmet, zu dessen Füßen sich das Tal der Waag, die Berge der Fatra, der West- und der Liptauer Tatra ausbreiten.
Am 6. Tag stand eine Bahnfahrt nach Štrba auf dem Programm und von dort weiter mit der Zahnradbahn (siehe Heft 4/73) nach Štrbské Pleso. Hier fanden die Exkursionsteilnehmer eine völlig andersgeartete „Eisenbahnwelt" vor.
Dominierte in den vergangenen Tagen die Romantik, so lernten wir jetzt modern angelegte touristische Bahnen kennen. Hinzu kam die noch mehr beeindruckende Bergwelt der Hohen Tatra mit ihren Zweitausendern. Freundliche Aufnahme durch die ČSD-Eisenbahner in Štrbské Pleso, insbesondere durch den Informator Hainewalde, der uns mit Prospektmaterial versorgte. Bereitwillig gab man uns auch die Kreuzungszeiten bekannt, damit sich die Fotografen darauf einrichten konnten.
Von Tatranská Lomnica beförderte uns die Seilbahn zum Skalnate pleso und von dort der Sessellift zur Lomnitzer Wand auf eine Höhe von 2100 m. Die sich anschließende Wanderung auf der Magistrale, vorbei am tosenden Wasserfall, zum Hrbenick war für manchen anstrengend, gehört aber bei einem Hochgebirgsbesuch unbedingt dazu.

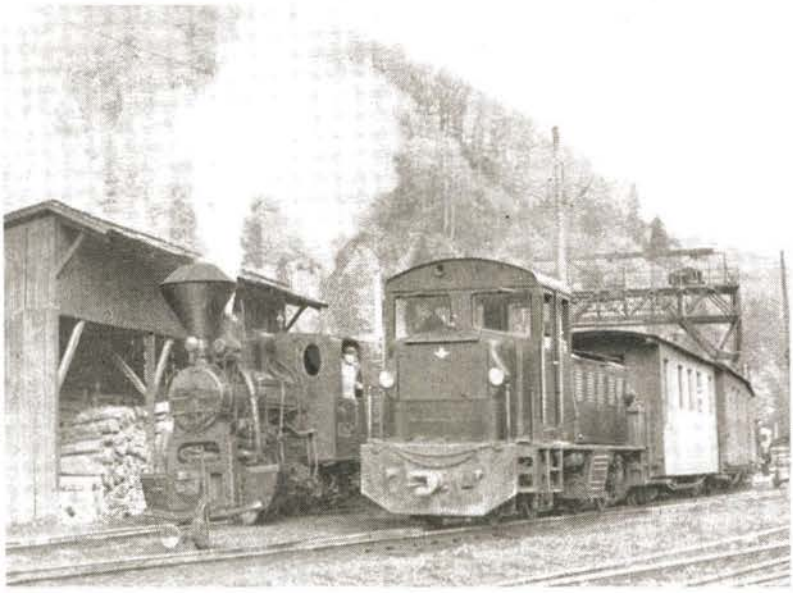


Bild 4 Die „Kleine" U 34 901 hat der Raba-Lok in Hronec die Personenwagen gebracht

Der vorletzte Tag war der Waldeisenbahn von Liptovský Hrádok gewidmet, die über ein Streckennetz von ungefähr 70 km in den Bergen und Tälern der Niederen Tatra, im Gebiet der Schwarzen Waag, verfügte.
Wir hatten schon Nachricht erhalten, daß diese Bahn per 31. 12. 1972 stillgelegt worden sei. Wir rechneten aber damit, daß wir wenigstens noch einige Triebfahrzeuge fotografieren könnten. Mit etwas gedämpften Erwartungen fuhren wir daher nach Liptovský Hrádok, wo wir aber bereits erwartet wurden. Mit einer Raba-Diesellok zog man für uns den Triebwagen M 21 006 heraus, lud zum Einsteigen ein und fuhr bis Král'ova Lehota. Damit hatten wir nun gar nicht gerechnet, konnten wir doch noch eine Strecke auf der PLŽ fahren. Als die Angestellten dieser Bahn unseren Wünschen nach Fotohalt neben der ČSD-Magistrale Praha—Košice und auf der stählernen Waag-Brücke nachkamen, war natürlich die Freude besonders groß. Als parallel zur PLŽ-Strecke der Schnellzug Košice—Praha vorbeirauschte, staunten die Reisenden nicht schlecht über unser Gefährt. Anschließend hatten wir noch die Möglichkeit, die übrigen Dampflokomotiven und Wagen zu fotografieren, erfuhren aber auch, daß die Bahn im Sommer wieder befahren werden solle.
Mit einem Autobus fuhren wir in die Niedere Tatra nach Jasná. Obwohl der Sessellift zum Chopok wegen Revision stillgelegt war, konnte das unserer Stimmung keinen Abbruch tun, gab es doch genügend andere Ausflugsziele in der Umgebung.
Für viele Teilnehmer dieser ausgedehnten, erlebnisreichen Exkursion war die ČSSR ein völlig neues Gebiet, das uns aber mit den besten Eindrücken verblieb. In der Planung der ZAG 2/13 sind weitere interessante Studienfahrten in die ČSSR vorgesehen.

E. P.

5

6

Bild 5 ČSD-Schmalspurbahn in Korytnica-Kupele
Bild 6 Fotohalt mit Raba-Diesellok auf der Stahlbrücke bei Hronec

Fotos: U. Friedrich, Löbau

HORST KOHLBERG (DMV), Erfurt

25 Jahre DDR — 25 Jahre AG Erfurt

Im Spätherbst des Jahres 1948 erschien in den Dienststellen des Reichsbahnamtes Erfurt ein Aufruf, der interessierte Modellbahnfreunde zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft ansprach.
Am 3. Januar 1949 war es dann auch soweit. Im Speisesaal der Reichsbahndirektion Erfurt fanden sich etwa 10 Freunde ein. Initiator der ganzen Sache war der manchem Modellbahner noch heute bekannte Freund Willy Lemitz. Damals gab es Verfechter aller denkbaren Baugrößen (Spurweiten). Man einigte sich dann aber doch auf 00 — heute H0. Wohl hauptsächlich deshalb, weil ein Freund spontan seine alte Märklin-00-Bahn zur Verfügung stellte. Das war der heutige Dozent an der Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha, Herr Hermann Hahn.
Mit diesem ersten Inventar unserer AG wurde eine Anlage für Werbezwecke aufgebaut. Durch unermüdliches Wirken unseres leider zu früh verstorbenen Willy Lemitz wurde der AG dann ein Raum in der Dittforth-Schule zur Verfügung gestellt. Hier entstand die erste Zweileiter-Gleichstrom-Anlage. Schon damals wurden Werbung und Öffentlichkeitsarbeit bei uns sehr groß geschrieben. So bauten die Mitglieder der AG eine Anlage in einem ausrangierten D-Zug-Wagen auf, welcher sonst der Rbd als Kinderferienlager diente.
Mit Ausstellungsanlagen nahm die AG auch am Deutschlandtreffen 1950 und an den Weltfestspielen 1951 in Berlin teil. Ein großer Erfolg war eine Anlage, die in einem Schaufenster des heutigen Centrum-Warenhauses in Erfurt über mehrere Wochen vorgeführt wurde. Inzwischen hatten wir über 20 Mitglieder. Dringend brauchte man ein neues Domizil. Da zahlten sich die öffentlichen Ausstellungen für uns aus. War man anfangs wegen solcher „Spielereien mit der kleinen Eisenbahn" meist mitleidig belächelt worden, so zeigte sich nun, daß die Modelleisenbahn als Bildungsmittel anerkannt wurde.
Durch großzügiges Entgegenkommen des Reichsbahnamtes wurde der AG ein geräumiger Kellerraum im Amtsgebäude zur Verfügung gestellt. Nun waren alle Voraussetzungen endlich gegeben, um eine große Ausstellungs- und Lehranlage zu schaffen.
In jahrelanger Arbeit wurde von den aktiven AG-Mitgliedern eine Anlage von über 60 m² Fläche aufgebaut. Sie war seinerzeit eine der größten Ausstellungsanlagen in der DDR.
Auf Initiative unserer Arbeitsgemeinschaft wurde schon im Jahre 1955 ein Treffen der Thüringer Modelleisenbahner in Erfurt organisiert, das, allein schon von der Teilnehmerzahl her gesehen, zu einem vollen Erfolg wurde. Bei solchen Treffen mit Erfahrungsaustausch kam immer mehr zum Ausdruck, wie wichtig es war, eine Dachorganisation für die vielen schon bestehenden Arbeitsgemeinschaften zu schaffen; denn mehr oder weniger „werkelten" die meisten doch für sich allein.
Im April 1962 war es dann soweit, der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR wurde in Leipzig gegründet.
Die Erfurter AG unter Leitung ihres Willy Lemitz war unter den ersten, die dem Verband beitraten.
Heute bestehen in Erfurt mehrere AG, welche dem DMV angehören.
Zufällig fällt die Gründung der AG Erfurt in das Jahr, in dem vor 25 Jahren auch die DDR gegründet wurde. Es ist ein Anlaß mehr, dabei die geschichtliche Entwicklung der DDR und jedes einzelnen Bürgers in Erinnerung zu rufen. Ohne die vielseitige Unterstützung seitens zahlreicher staatlicher Organe wäre es wohl kaum möglich gewesen, auf einen so erfolgreichen Weg zurückzublikken. Und so, wie es der Erfurter AG erging, haben ohne Ausnahme schon alle AG des Verbandes die Hilfe, Unterstützung und das Interesse für die Modellbahnarbeit durch staatliche Institutionen gespürt. Das soll allen eine Verpflichtung sein, im Beruf und bei einer sinnvollen Freizeitgestaltung durch gute Taten die DDR anläßlich des 25. Geburtstags zu stärken und zu festigen.

Die DR übernahm bei Kriegsende ein trauriges Erbe. Fahrzeuge und Anlagen waren großenteils zerstört. In den 25 Jahren Bestehens unserer Republik entwickelte sich auch das Eisenbahnwesen der DDR zu einem leistungsfähigen Verkehrsträger.
Heute bilden bereits moderne Diesel- und Elektrolokomotiven — auch diese BR 118 (ex V 180) entstand in unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat — das Rückgrat des Maschinendienstes.

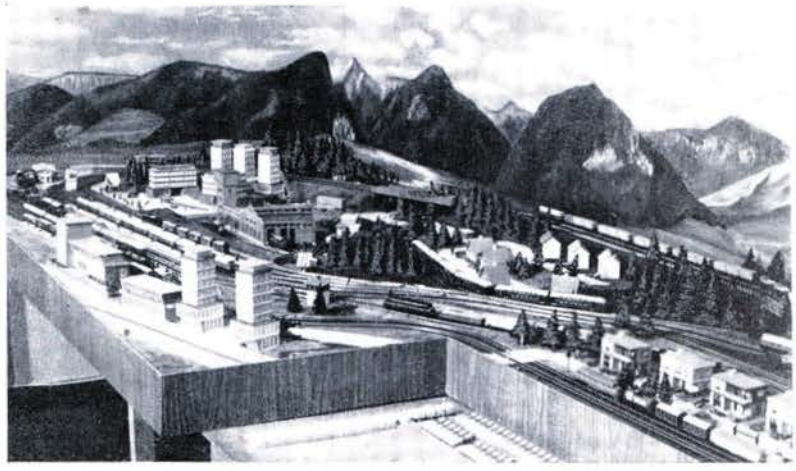
Foto: Ingrid Migura, Berlin

Alle zwei Jahre eine neue Anlage

Modelleisenbahner sind bekanntlich Menschen, die mit dem Erreichten niemals ganz zufrieden sind. Selten wird eine Modellbahnanlage jemals richtig „fertig". Immer wieder ergänzt oder verändert man sie.

Unser Leser Holger vom Hofe, jetzt 25 Jahre alt und Elektromonteur von Beruf, wohnhaft in Leipzig, schreibt uns aber da etwas, was wohl doch nicht so oft vorkommt: Mit vier Jahren spielte er mit der elektrischen Eisenbahn, und ein paar Jahre später durfte er auch selbst mitbauen. Von der Zeit an wollte er das liebgewonnene Hobby nicht mehr missen, und alle zwei Jahre baute er eine neue H0-Anlage auf. Vor vier Jahren stieg er dann auf die Nenngröße N um. Heute möchte er seine zweite N-Anlage einmal vorstellen.

Sie ist 4560 mm lang und 1500 mm breit. Zwei zweigleisige Hauptstrecken und zwei Nebenbahnen, davon die eine elektrifiziert, befinden sich



1

2

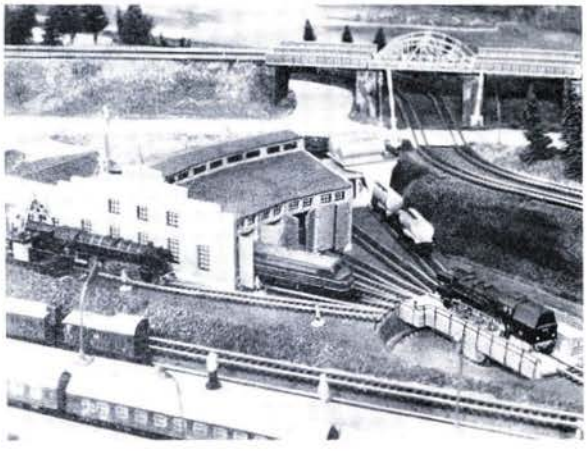
Bild 1 Linker Anlagenteil mit Bahnhof „Lichtenberg". Die teilweise diagonale Streckenführung wirkt optisch gut. Die Hintergrundkulisse könnte noch malerisch verbessert werden, wenn die vorn gelegenen steilen Bergkuppen verändert werden würden und die Ecke abgerundet wäre.

Bild 2 Blick auf das selbstgebaute Bw „Lichtenberg".

Bild 3 Hier kann man das Bw noch einmal besser erkennen. Nach Möglichkeit die Standsockel der Figuren vorsichtig entfernen, die Kamera zeigt deutlich, wie unschön sie aussehen.

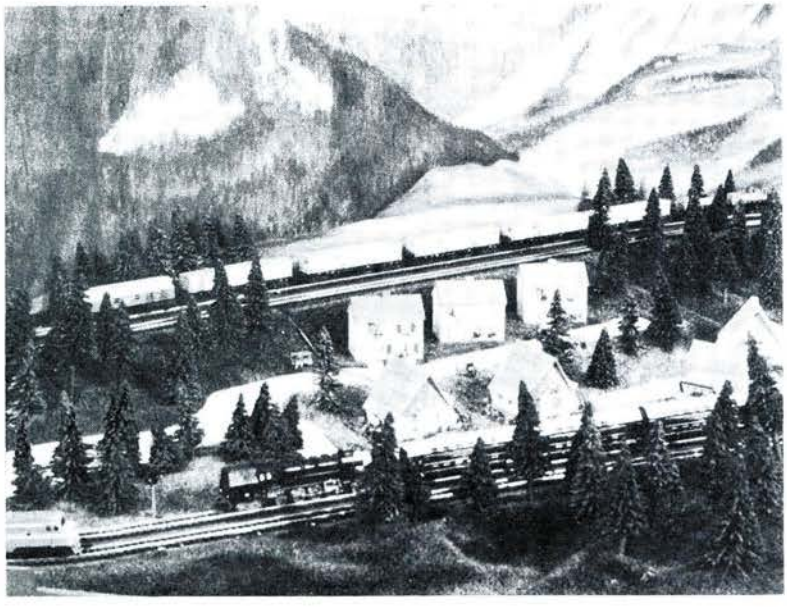
Bild 4 Unser Blick richtete sich hier auf den Anlagenmittelteil, vor welchem das Schaltpult Platz fand.

3



4

5



6

7

auf der Platte. Zwischen zwei großen Zwischenbahnhöfen und einer Haltestelle liegen 72 m Gleis, 26 Weichen und sind 21 Lichtsignale aufgestellt. 14 Loks und ein Triebwagenzug stehen zum Einsatz bereit. Sieben Fahrtrafos versorgen die Anlage mit Fahrstrom, weitere 5 Speisetrafos, 27 Relais und 8 elektronische Bausteine (Selbstbau) ergänzen die elektrische Installation. An zwei Bahnübergängen sind Blinklichtanlagen – auch im Selbstbau entstanden – vorhanden. Der Fahrbetrieb geschieht vollautomatisch und ermöglicht den gleichzeitigen Verkehr von 14 Zügen! Außerdem kann unabhängig davon im Bahnhof noch rangiert werden.
Vielleicht teilt uns Herr v. H. noch einmal gelegentlich etwas Näheres über den Aufbau seiner Schaltungen mit und stellt auch seinen Gleisplan vor?

Bild 5 Vorbei an einer Siedlung, bestehend aus modernen Wohnhäusern, führt die Hauptstrecke, während auch im Hintergrund weitere Strecken erkennbar sind.

Bild 6 Abgesehen von einer vorbildgerechten Zugbildung bilden auf diesem Foto Landschaftsgestaltung und Hintergrund eine Harmonie ...

Bild 7 ... was durchaus auch für dieses Foto gilt.

Fotos: H. v. Hofe, Leipzig

Unsere Seite für den Anfänger

Streckenführung

Beim Vorbild versteht man unter dem Begriff „Streckenführung" den Verlauf einer Bahnstrecke unter Beachtung der topographischen Gegebenheiten und der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse. Bei der Modellbahn ist das nicht so, obwohl wir auch den Verlauf einer Strecke damit meinen. Die topographischen Verhältnisse sind uns aber nicht gegeben, diese wählen wir uns selbst aus, sei eine reine Flachlandstrecke oder aber eine solche im Mittel- oder gar Hochgebirge unser Wunsch. Da es nun einmal sinnlos ist und einer Spielerei gleichkommt, die wir ablehnen, einen Zug dauernd in einem Kreis herumfahren zu lassen, müssen wir uns aber auch Gedanken darüber machen, was für Verkehrsbedürfnisse unsere Modellzüge zu erfüllen haben. Anders gesagt, jede Strecke muß auch auf einer Modellbahnanlage mindestens zwei Orte miteinander verbinden, um eine Daseinsberechtigung zu haben.

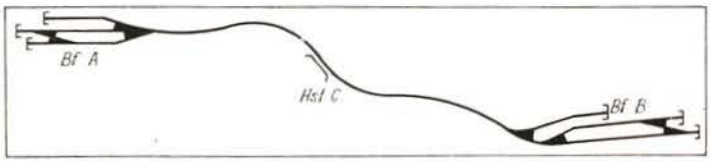
Im Modellbahnwesen haben sich die Begriffe **offene, geschlossene und kombinierte Streckenführung** eingebürgert. Die **offene St.** kommt dem Vorbild am nächsten. Die Strecke verläuft von einem Endbahnhof aus bis zu einem anderen, wobei an der Bahnlinie je nach Platzmöglichkeiten noch weitere Unterwegsbahnhöfe liegen können. Die Gleisanlage bildet demnach kein geschlossenes Gebilde. Es bieten sich in beiden Endbahnhöfen zahlreiche Rangier- und Umsetzfahrten, jedoch wird man vornehmlich eine eingleisige Nebenbahn vorsehen und auf lange Schnellzüge verzichten müssen, da meist der Platz dazu fehlt. Die Grundplatten können relativ schmal, dafür aber lang bemessen werden. Eine solche Streckenführung bietet sich vor allem für Anlagen, die in einem großen Korridor oder in einem Raum an der Wand entlang aufgebaut werden.

Die **geschlossene St.** sieht so aus, daß die Gleise nicht irgendwo enden, sondern eine geschlossene geometrische Figur darstellen, die verschiedene Formen haben kann. Auf ein einfaches Oval oder gar einen Kreis sollte man aber bei der Gleisplangestaltung unbedingt verzichten. Es gibt genügend Möglichkeiten, um die an sich vorbildwidrige und langweilige St. zu tarnen, wie zum Beispiel durch die Landschaftsgestaltung (Einschnitt, Tunnel, Waldkulisse usw.) und durch eine Gleisverlegung, die nicht parallel zu jeder Anlagenkante verläuft. Die meisten Heimanlagen werden infolge der Raumnot in dieser Art gestaltet. Bei entsprechender Größe der Platte können auch zweigleisige Strecken vorgesehen werden. Sehr viel findet man aber die **kombinierte St.** bei Heimanlagen vor. Meistens ist eine Hauptbahn dabei nach der geschlossenen St. angelegt, und in einem mittleren oder größeren Bahnhof zweigt von dieser eine eingleisige Nebenbahn ab, die in einem Endbahnhof, vorzugsweise in entsprechender Höhe bzw. Tiefe über bzw. unter dem Niveau ±0 angeordnet, endet. Eine derartige St. mit einem ausgeklügelten Gleisplan hat den Vorteil, daß man abwechslungsreichen Bahnbetrieb nachahmen kann. Nebenbahnzüge verkehren gewöhnlich nur auf der Linie in offener St., einige Züge gehen aber auch auf die Hauptbahn über (Gleisverbindung vorsehen) bzw. kommen von dort. Im Güterverkehr findet im Durchgangsbahnhof Wagenaustausch für die Nebenbahn statt, und im Reiseverkehr kann man auch Kurswagen bis zum Endbahnhof laufen lassen und umgekehrt.

Bevor wir also mit der Gleisplanung beginnen, müssen wir uns für eine der drei Möglichkeiten der Streckenführung entscheiden.

Teddy

Bild 1 Offene Streckenführung
Bild 2 Geschlossene Streckenführung



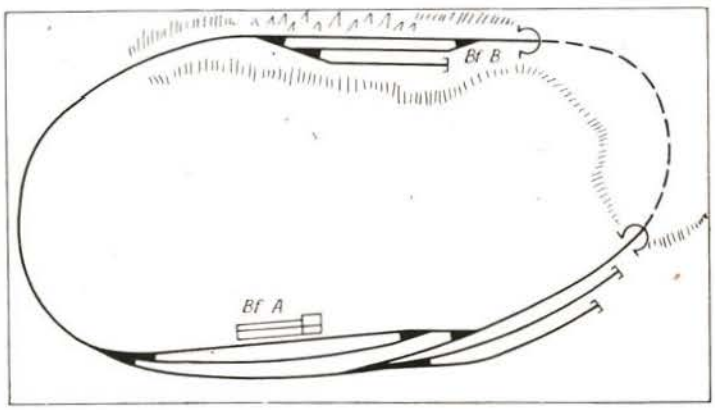
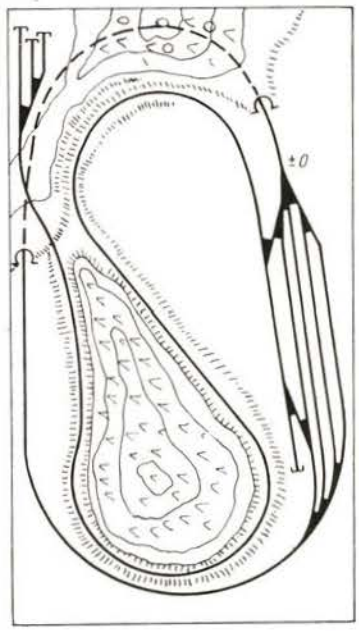


Bild 3 Kombinierte Streckenführung
Zeichnungen: Verfasser



WOLFGANG BAHNERT (DMV), Leipzig

Anleitung für den Bau einer Schnellzuglokomotive der BR 18⁵ (ex bayr. S 3/6) in der Nenngröße TT (Schluß)

Pos.	Stck.	Benennung	Rohmaße	Material
80	1	Bodenblech	26 × 70	Ms 0,25 dick
81	1	Verstärkung f. Drehgestellhalterung	5 × 23	Ms 1 dick
82	1	Verstärkung f. Pos. 80	15 × 23	Ms 1 dick
83	2	Langträger U-Profil	1 × 2 × 1	Ms/Fe
84	2	Rahmenwangen	8,5 × 34	Ms 0,5 dick
85	8	Achslager	2 × 2 × 2	Ms/Cu
86	8	Tragfederpaket kompl.	3 × 9 × 1,2	Ms 0,25 dick
87	16	Federspannschrauben	0,8 Dm × 5	Cu-Draht
88	1	Pufferbohle	5 × 26	Ms 0,3 dick
89	2	Bahnräumer	2 × 6	Ms 1 dick
90	2	Werkzeugkasten	4 × 13	Ms 2 dick
91	1	Kuppeleisen	5 × 25	Ms 1 dick
92	2	Drehgestellseitenteil	5,5 × 28	Ms 0,5 dick
93	1	Drehgestellbrücke	6 × 17	Ms 1 dick
94	1	Unterlegscheibe f. Drehgestell	2 × 5 Dm	Bhrg. 2,2
95	1	Halteschraube f. Drehgestell	M 2 × 6	
96	1	Hilfsluftbehälter	3 Dm × 20	Ms Drehteil
97	2	Halter f. Pos. 96 (Abwicklung)	0,8 Dm × 16	Cu-Draht
98	1	Halter f. Stromabnehmer	8 × 10	Kasch. Pertinax 1,5 dick
99	2	Puffer	handelsüblich	
100	1	Tendervorderwand	13 × 24	Pertinax 1 dick
101	1	Tenderrückwand	13 × 24	Pertinax 1 dick
102	2	Tenderseitenwand	13 × 60,5	Pertinax 1 dick
103	1	Haltesteg	10 × 24	Pertinax 2 dick
104	1	Oberteil f. Wasserkasten	24 × 58,5	Pertinax 1 dick
105	2	Kohlenkastenseitenteil	4,5 × 47	Pertinax 0,5 dick
106	2	Kohlenkastenstirnteil	4,5 × 17	Pertinax 0,5 dick
107	8	Steg f. Pos. 105	2,5 × 4	Pertinax 0,3 dick
108	2	Schräge f. Wassereinlauf (blind)	4 × 10	Pertinax 1 dick
109	1	Tenderbühne	7 × 24	Pertinax 1 dick
110	2	Steg f. Pos. 109	3,5 × 6	Pertinax 1 dick
111	2	Konsolen f. Stellbretter	6 × 11	Pertinax 0,5 dick
112	1	Schaufelblech	6 × 9	Pertinax 0,5 dick
113	2	Stellbretter	2 × 9	Pertinax 0,3 dick
114	1	Gerätekastendeckel	7 × 14	Pertinax 0,3 dick
115	1	Gerätekasten	6 × 13	Pertinax 4 dick
116	1	Wasserkastendeckel	3 × 7	Pertinax 0,3 dick
117	1	Handgriff f. Pos. 116	0,5 Dm × 5	Cu-Draht
118	2	Kohlenkastenaufsatz Seitenteil	2,5 × 23	Pertinax 0,3 dick
119	2	Kohlenkastenaufsatz Stirnteil	2,5 × 17	Pertinax 0,3 dick
120	2	Trittleiter aus Cu-Draht	0,5 Dm fertigen	
121	2	Kleiderschrank	6 × 8	Pertinax 3 dick
122	2	Steg an Pos. 100	6 × 8	Pertinax 0,5 dick

Bilanz und Ausblick

Bezirksvorstand Berlin im 25. Jahr des Bestehens der Republik

Wie alle gesellschaftlichen Kräfte in unserem Land, so bereitet sich auch der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR auf den 25. Jahrestag unserer Republik vor. Der Bezirksvorstand Berlin macht da keine Ausnahme.

Die Arbeitsgemeinschaften (AG) in unserem Bezirk haben, allerdings mit unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich Qualität und Quantität, im vergangenen Jahr eine solide Verbandsarbeit geleistet. Überall kennzeichnend waren Initiativen in Vorbereitung der X. Weltfestspiele. Geleistete Sonderschichten von Verbandsmitgliedern bei Dienststellen der DR sowie bei anderen Verkehrsträgern, u. a. Kombinat BVB, stehen zu Buche. Eine Reihe von AG fertigten niveauvolle Gastgeschenke für Festivaldelegierte an, die stets großen Anklang fanden. In einer Summe ausgedrückt: Werte von etwa 600,— Mark wurden so zusätzlich geschaffen. Bei all den Initiativen der AG spielt der zielgerichtete Wettbewerb eine erstrangige Rolle. In zwei Gruppen geführt, entspricht er voll und ganz den Gegebenheiten im Bezirk. Unsere Wettbewerbskommission leistet, wenn es auch noch Sorgen und Probleme mit einzelnen AG gibt (1/30, 1/33, 1/18 und 1/32), eine aktive und vor allem anleitende Arbeit. So ist es mit zu erklären, daß der BV Berlin im 1. Halbjahr 1973 in unserer Wettbewerbsgruppe unter allen anderen BV in der Republik den 1. Platz erringen konnte. — Jugendarbeit (z. B. Jugendgruppen der AG 1/22 und in Ketzin die AG 1/28), eine große und ausdrucksvoll gestaltete Ausstellungsvitrine zu den „X." im Bereich des Bf Alexanderplatz, Exkursionen und die Bewertung von Arbeiten Berliner Modellbahnfreunde beim Internationalen Modellbahnwettbewerb gehören weiter zu den positiven Seiten in der Ergebnisbilanz von 1973.

Zu den kritischen Punkten der Verbandsarbeit, und darüber wurde im BV eingehend gesprochen, die notwendigen Schritte sind eingeleitet, zählen u. a. die Mitgliederwerbung (der BV liegt derzeit mit 12 Personen noch unter der gestellten Aufgabe für 1973), die unter Diskussion stehende Beteiligung am Modellbahnwettbewerb sowie die nicht kontinuierliche Arbeit einiger AG.

Diese Probleme sind nicht von heute auf morgen lösbar. Deshalb ist der BV der Ansicht, daß mit Hilfe des Wettbewerbs und der direkten Anleitung einzelner AG seitens einiger BV-Mitglieder ein weiterer Schritt nach vorn getan werden kann. Natürlich wird auch der Elan aller Bevölkerungsschichten anläßlich des 25. Jahrestages unserer sozialistischen Heimat genutzt. Dabei geht es dem BV nicht um Zahlenhascherei. Taten, beispielsweise im Rahmen des „Eisenbahner-Expreß 25" oder im Wohngebiet vollbracht, werden gewürdigt. So haben die Eisenbahner im Bereich des BV Berlin beachtliche Leistungen beim April-Subbotnik vollbracht. Die nächsten Etappenziele sind abgesteckt. Im Mai, also in wenigen Tagen, findet unsere Bezirksdelegiertenkon-

Fortsetzung auf Seite 149