

# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29



Organ  
des Deutschen  
Modelleisenbahn-  
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN  
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JANUAR

1/80

32542



**Bild 1** Flankiert von meterhohen Schneewänden zieht hier eine 03 auf der Insel Rügen ihren Zug mühsam dem Ziel entgegen.

*Vor  
einem Jahr...*

... genau in diesen Wochen, sah es auf vielen Strecken der Deutschen Reichsbahn so aus, wie es diese Bilder dokumentieren. Erinnern wir uns einmal mit Schrecken und gleichzeitig mit Hochachtung vor den unzähligen Helfern, die zur Schaufel griffen, daran!



**Bild 2** Auch den internationalen „Meridian“ betraf es, hier auf demselben Streckenabschnitt auf Rügen.



**Bild 3** Und hier kämpft sich ein Güterzug, ebenfalls auf Rügen zwischen Sagard und Lietzow, weiter.

Fotos: W. Krentzien, Sabnitz



## Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger  
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski  
Anschri ft der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR - 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235  
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere  
Anschri ft zu richten.

Zuschri ften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“  
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,  
sind hingegen nur 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.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Joachim Kubig, Berlin  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
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: (140) 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 ent-  
nehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.  
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.  
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 10. 1979  
Geplante Auslieferung: 16. 1. 1980



## Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße  
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme  
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren  
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche  
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag –  
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-  
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der  
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma  
Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52,  
Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-  
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,  
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-  
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,  
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR:  
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul 12.  
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:  
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,  
P. O. B. 146, Budapest 6. KVDR: Koreanische Gesell-  
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-  
sen, Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-  
ang, Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.  
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik, DDR-701 Leipzig, Lenin-  
straße 16, und den Verlag vermittelt.

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen  
und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des  
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in  
Gold ausgezeichnet.

## Inhalt

	Seite
Vor einem Jahr .....	2. U.-S.
Günter Kühn Die Preßnitzalbahn .....	2
TT-Heimanlage „Joachimsthal“ .....	4
Mit 14 Lebensjahren fing es an .....	6
Günther Feurereißen Bauanleitung für eine H0 <sub>m</sub> -Schmalspurloko- motive der BR 99 2700/241 .....	8
Beilage „Elektronik für den Modelleisen- bahner“ .....	13
Günther Feurereißen Vorspann- und Schiebebetrieb im Modell .....	17
Hartmut Stange Der Bahnhof Steinbach in Vorbild und Modell .....	19
Günter Posselt Modellierung von Gleisplänen .....	21
Verbesserung der Abbremsung der Triebfahrzeuge .....	21
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lok- foto des Monats .....	22
Lokfoto des Monats: VM-Lokomotive der Baureihe 01, die 01 005 .....	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	24
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler Triebwagenzug Reihe 4020 der ÖBB .....	25
Mitteilungen des DMV .....	27
Selbst gebaut .....	3. U.-S.

## Titelbild

Als wir die Unterschrift zu diesem Bild verfaßten, war natürlich nicht vorauszusehen, wie der diesjährige  
Winter verläuft. Wir konnten vielmehr nur hoffen, und das gewiß auch mit den vielen Werkstätigen des  
Verkehrswesens, daß er uns nicht solche Unbilden wie vor einem Jahr (Siehe auch 2. Umschlagseite)  
beschert.

U. B. z. einen Reisezug, gefördert von einer 118.2-4 auf der Strecke bei Löbau in Richtung Zittau, auf-  
genommen am 10. Februar 1979.  
Foto: Dr.-Ing. J. Wenkel, Görlitz

## Rücktitelbild

Betrachten Sie bitte dieses Foto einer TT-Heimanlage im Zusammenhang mit den Seiten 6ff. in diesem  
Heft, auf denen diese Anlage des Herrn Böhme aus Helbra näher vorgestellt wird. Es zeigt die Brücke (im  
Gleisplan rechts unten), die die eingleisige Strecke über die zweigleisige führt.

Foto: Erich Rotsch, Helbra



# Die Preßnitztalbahn

## 1. Lage der Bahn und Streckenführung

Die Schmalspurstrecke Wolkenstein—Jöhstadt (Nr. 422 der DR) befindet sich im Süden der DDR, im Bezirk Karl-Marx-Stadt. Sie beginnt im Zschopautal und führt im Tal der Preßnitz hinauf in die höheren Lagen des Erzgebirges bis zum Endbahnhof Jöhstadt.

In Wolkenstein sind zum Zwecke des Übergangs von der Regelspur (Strecke 420 der DR, Karl-Marx-Stadt—Annaberg—Buchholz) zur Schmalspur zwei Empfangsgebäude für den öffentlichen Reiseverkehr genutzt.

Die Gleisanlagen des Bahnhofes Wolkenstein bestehen aus je einem Bahnsteig-, einem Lokumsetz- und einem Abstellgleis auf der Schmalspurseite. Eine Lokeinsatzstelle und eine Aufbockrampe für regelspurige Güterwagen auf Rollwagen ergänzen diese.

Nach Ausfahrt aus dem Bahnhof führt die Strecke etwa 1 km gemeinsam auf einer dritten Schiene im Gleis der Regelspur in das Preßnitztal, bis zu der Stelle, wo sich die Preßnitz und die Zschopau vereinigen. Dort wurden früher beide Strecken durch eine Einzungenweiche voneinander getrennt. Für diesen Zweck und für die Zug- und Streckensicherung war an dem Abzweig ein Stellwerk vorhanden. Durch den Einsatz von Überleitstücken und von Lichtsignalen braucht das Stellwerk heute nicht mehr besetzt zu werden.

Die Zugsicherung geschieht auf folgende Art und Weise: Bei Ausfahrt eines Zugs der Schmalspur wird die Hauptstrecke durch Signale gesperrt. Hat der Zug den gemeinsamen Streckenabschnitt verlassen, so gibt der Zugführer an einem Streckenfernsprecher eine Meldung an den Bahnhof, daß der gemeinsame Streckenabschnitt frei ist. Bei Einfahrt eines Schmalspurzugs wird nach dessen Meldung die Strecke durch ein Lichtsignal, das am ehemaligen Formsignal angebracht wurde, freigegeben.

Vom Abzweig geht es dann in ständiger Steigung hinauf nach Jöhstadt. An der Strecke liegen sieben Unterwegshaltstellen: Bf Streckewalde (km 3,8), Bf Großrückerswalde (km 6,0), Bf Niederschmiedeberg (km 9,4), Bf Oberschmiedeberg (km 13,6), Bf Steinbach (km 15,0), Bf Schmalzgrube (km 18,2), Hp Schlössel (km 21,8).

Der Endbahnhof Jöhstadt befindet sich am km 23,0. Dort sind Bahnsteig- sowie Rangier- und Abstellgleise sowie eine Lokeinsatzstelle vorhanden.

Von Wolkenstein (391 m über NN) bis nach Jöhstadt (684 m über NN) wird ein Höhenunterschied von 293 m bewältigt. Dabei betragen die größten Steigungen maximal 1:40. Sie sind zwischen Schmalzgrube und Schlössel zu bewältigen. Auf der an Dämmen und Einschnitten reichen Trasse sind außerdem noch 52 Brücken vorhanden. 49 davon sind in Stahlkonstruktion ausgeführt, und die restlichen 3 sind steinerne Bogenbrücken. Die Brücken haben die beachtliche Gesamtlänge von 1278 m. Der kleinste Bogenhalbmesser der Strecke beträgt 80 m.

## 2. Anfänge und Entwicklung

Nach 25 Jahre andauernden Verhandlungen wurde im Jahre 1890 der Bau einer Schmalspurstrecke von Wolkenstein nach Jöhstadt begonnen. Für den Bau einer Schmalspurbahn für 750 mm Spurweite entschied man sich deshalb, weil die Ausführung der Strecke in Regelspur zu kostspielig gewesen wäre. Der Bau der Trasse wurde nur mit Hacke und Schaufel und ohne jegliche technische Hilfsmittel nur mit der Arbeitskraft Mensch verrichtet. Es kamen sogar Arbeiter aus dem Ausland, die schwere Arbeit für niedrigsten Lohn verrichteten. Am 31. Mai 1892 war es dann soweit, daß mittags um



Bild 1 Der P 14 287 mit der 99 1606 vor der Abfahrt nach Jöhstadt im Bahnhof Wolkenstein



Bild 2 Blick auf den gemeinsamen Streckenabschnitt; im Mittelgrund ist das Stellwerk W 1 zu erkennen

Bild 3 Für die anschließenden starken Steigungen bekommt die Lok im Bahnhof Steinbach noch einmal Wasser





12 Uhr der erste Zug im Bahnhof Jöhstadt einlief. Er wurde von einem Männerchor festlich begrüßt.

Die mehr und mehr zunehmende kapitalistische Industrialisierung brachte die Entstehung vieler neuer Fabriken mit sich, davon immer mehr mit Gleisanschlüssen. Dadurch wuchs ständig der Gütertransport und gleichzeitig auch der Berufs- und Personenverkehr. Der wichtigste Industrieanschluß ist heute der des VEB DKK Scharfenstein, Betriebsteil Niederschmiedeberg, der Alleinhersteller von Kühlschränken in der DDR. Von dort werden die Endprodukte im Rollwagenverkehr nach Wolkenstein abtransportiert.

Im Jahre 1954 wurde durch ein Hochwasser, das auch in mehreren anderen Teilen unserer Republik verheerende Schäden anrichtete, der gesamte Oberbau zwischen Jöhstadt und Schmalzgrube zerstört. Damals waren an der Strecke noch 14 Arbeiter beschäftigt, die den Oberbau instand hielten. So konnte schnell der entstandene Schaden behoben werden.

### 3. Fahrzeuge der Strecke

Zu Beginn verrichteten C-gekuppelte Maschinen der Gattung ehemals sächsische III K der Fa. Hartmann, Chemnitz, den Dienst. Da die Leistungen dieser 3achsigen Tenderloks den Betriebsanforderungen nicht mehr genügten, ging man nach 1912 dazu über, ebenfalls aus der Hartmannschen Produktion stammende Meyer-Lokomotiven der Bauart B'B'n4vt einzusetzen. Durch die kleinen Bogenhalbmesser von 80 mm haben sich diese Lokomotiven mit den beiden Triebdrehgestellen auf der Strecke bestens bewährt.

Einige technische Daten der Meyer-Maschinen:

DR-Baureihe	99.15-16
Gattung	K 44.7
frühere Gattung	IV K
Bauart	B'B'n4vt
Spurweite	750 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Länge über Puffer	9000 mm
Bremse	Körting-Saugluftbremse

Am 30. Mai 1978 gab es auf der Strecke noch sechs Maschinen dieser Baureihe.

An Wagen kommen folgende zum Einsatz:

### Personenwagen

4achsige Reisezugwagen des Typs KB 4 trp und 4achsige Gepäckwagen mit Dienstabteil Typ KD 4.

An Güterwagen gibt es noch einige OO- und GG-Wagen. Der überwiegende Teil des Gütertransports wird auf Rollwagen abgewickelt.

Ferner sind noch 2achsige Schneepflüge mit einer Masse von 12340 kg vorhanden. Früher gab es in Jöhstadt auch eine Feuerlöschpritze auf Schienen vom dortigen Feuerlöschgerätewerk.

### 5. Schlußbemerkungen

Infolge der Beschaffenheit des engen Tales der Preßnitz und den damit verbundenen schmalen Straßen ist es dem VEB Kraftverkehr noch nicht möglich, den Personenverkehr der Strecke 422 zu übernehmen. Außerdem ist es der Güterverkehr, der die Strecke noch einige Zeit erhalten wird.

Dadurch besitzt diese Schmalspurbahn auch heute noch große Bedeutung für die Verkehrsabwicklung im Preßnitztal. Am 31. Mai 1977 konnte die Strecke auf ein 85jähriges Bestehen zurückblicken.

Viele Interessenten, die auch heute noch aus dem In- und Ausland nach Wolkenstein kommen, haben ihre Freude an den erhaltenen Oldtimern.

Bleibt nur noch zu hoffen, daß diese Bahn auch noch ihr 100jähriges Jubiläum feiern kann.

### Literatur

Ilgner, W.: Auch die Kleine tut noch ihre Pflicht, „Der Modelleisenbahner“, Berlin 8/67

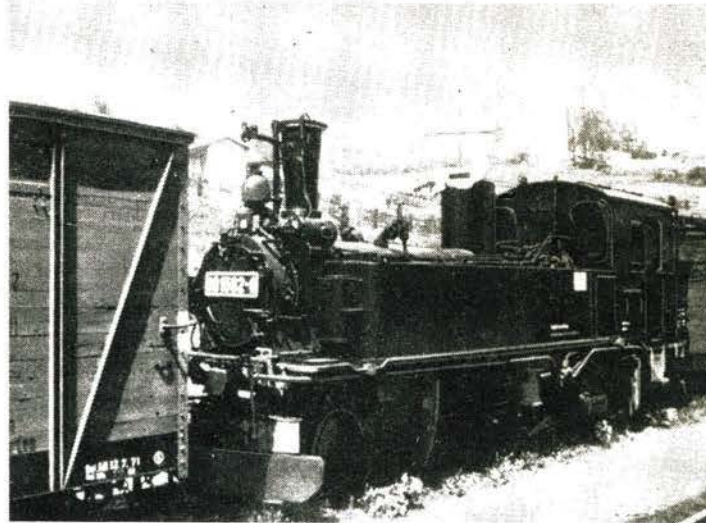


Bild 4 In Jöhstadt auf dem Abstellgleis die 99 1582



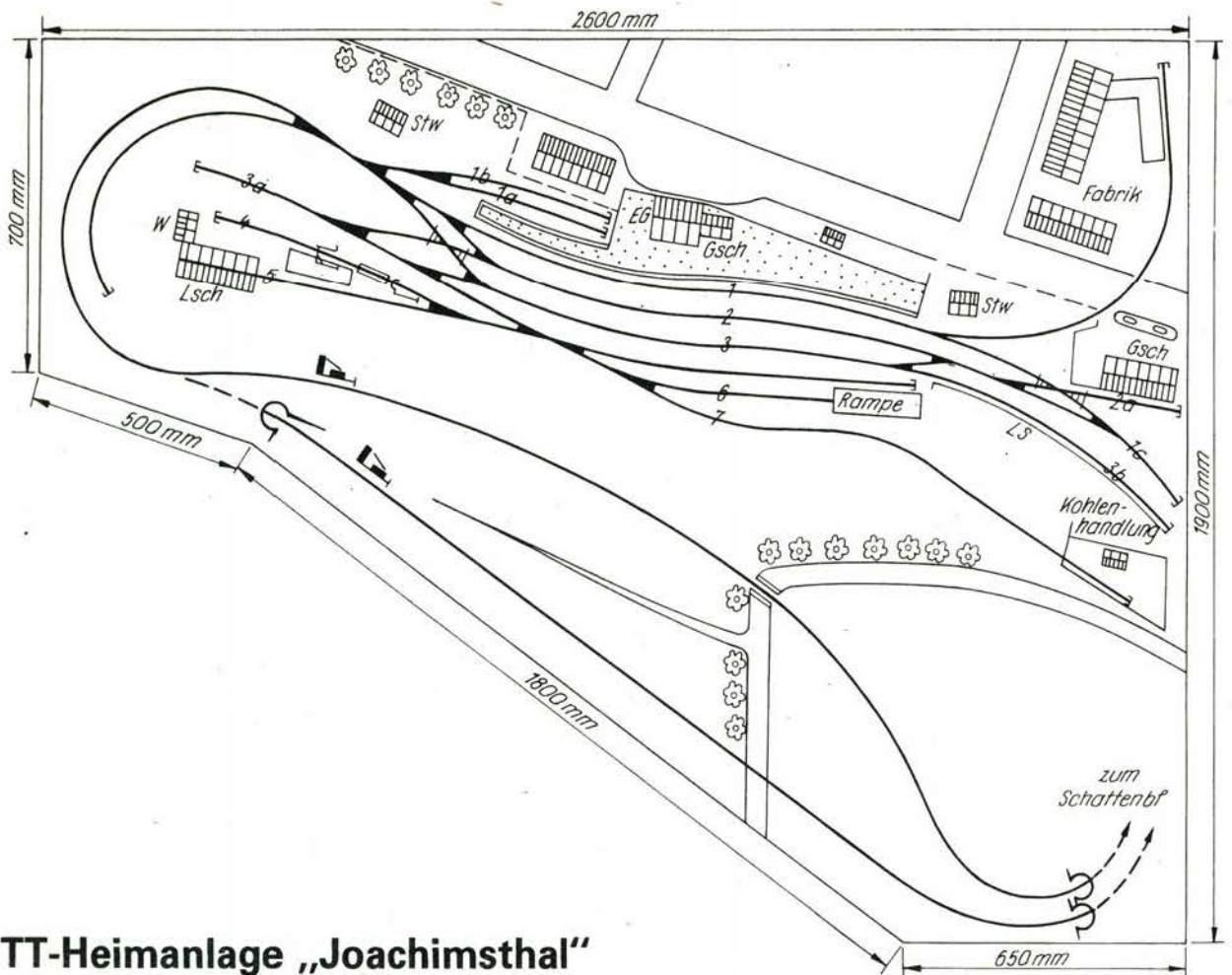
Bild 5 Hier sehen wir die Lokeinsatzstelle im Bahnhof Jöhstadt



Bild 6 Für den Winterdienst vorgesehen ist der 2achsige Schneepflug Nr. 97-09-75 mit einer Masse von 12340 kg

Fotos: Verfasser (6), Hartmut Stange, Halle/S (1)





## TT-Heimanlage „Joachimsthal“

Diese Modelleisenbahnanlage des Herrn *Hans-Joachim Ewald*, Berlin, Mitglied der dortigen ZAG, gibt eine Nebenbahn wieder. Nach der Epoche gesehen, ordnet sie sich in die 60er Jahre ein. Die Anlage findet ihren ständigen Platz im Wohnzimmer der Familie Ewald. Zwischen einem Raumteiler und dem Fenster bleiben 2,80 m Platz, der optimal genutzt wird.

Vor allem weist diese Heimanlage zahlreiche Rangiermöglichkeiten auf. So können bedient werden: ein Güterschuppen, eine Seiten- und eine Kopftrampe, eine Ladestraße, ein Abstellgleis, ein Fabrikanschluß sowie eine Kohlenhandlung. Sämtliche Anschlüsse sind mit elektromagnetischen Entkuppeln ausgerüstet. Entsprechend dem Nebenbahncharakter besteht die signalmäßige Ausrüstung lediglich aus wenigen Formhauptsignalen.

Unter dem Bahnhof, der im Gleisplan sichtbar ist, liegt ein Schattenbahnhof (nicht eingezeichnet), der aus sechs durchgehenden und aus drei Kopfgleisen besteht. Dort sind einfache Entkuppeln aus Klemmblechen von Schnellheftern ganz einfach am Schwellenband befestigt, so daß sich die oberen Enden federnd bewegen. Fährt nun ein Zug in ein freies Gleis ein, so wird dadurch automatisch das Tzf vom Zug getrennt. Es fährt dann über eine Wendeschleife wieder mit dem Tender voran an das andere Zugende, so daß ein „anderer“ Zug abfahrtsbereit ist. Einige der Weichen des Schattenbahnhofs werden durch die fahrenden Tzf selbständig bedient. Der Kopf- und der Schattenbahnhof können mit 2 Trafos, die in Z-Schaltung miteinander verbunden

sind, bedient werden.

Die Gebäude und Hochbauten, zum Teil Bausätze, zum anderen auch Eigenbauten, wurden farblich behandelt und mit Patina versehen. In diesem Zusammenhang wundert sich Herr *Ewald*, daß man bei Modellbahnanlagen doch überwiegend ladeneue Artikel sieht. Scheinbar scheuen sich viele Modellbahnfreunde davor, ihre schönen neuen Modelle absichtlich durch Farbe altern zu lassen, obwohl das auch zur naturgetreuen Nachbildung gehört.

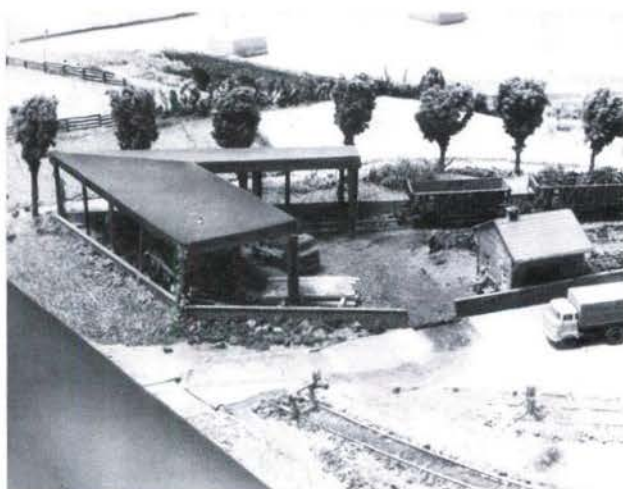
Die Landschaft ist nur einfach gestaltet. Der Betrachter soll sich in erster Linie auf den Fahrbetrieb konzentrieren und nicht durch irgendwelche Blickfänge ablenken lassen.

Da auf einer Nebenbahn manchmal stundenlang kein Zug verkehrt, hat Herr *Ewald* eine Vorführestrecke an der Anlagenvorderseite, etwa 250 cm einsichtbar, vorgesehen, auf der er zehn Züge in beiden Richtungen einsetzen kann. Diese Züge kommen dann jeweils aus dem Schattenbahnhof und kehren auch dorthin zurück. Mit dieser TT-Heimanlage nahm Herr *Ewald* an der 6. Berliner Modelleisenbahngroßausstellung am Fernsehturm teil. Er hat dabei die Erfahrung gemacht, daß der 16tägige Dauerbetrieb von täglich 9 1/2 bis zu 10 Stunden einerseits ihm die Leistungsfähigkeit der Anlage und Fahrzeuge, andererseits aber auch deren bisher im Heimbetrieb noch nicht erkannte Mängel aufgezeigt hat. So ist er jetzt dabei, den Umbau und die Vervollkommnung vorzunehmen, was einer Überholung der Anlage ohne Änderung ihrer Gesamtkonzeption gleichkommt.

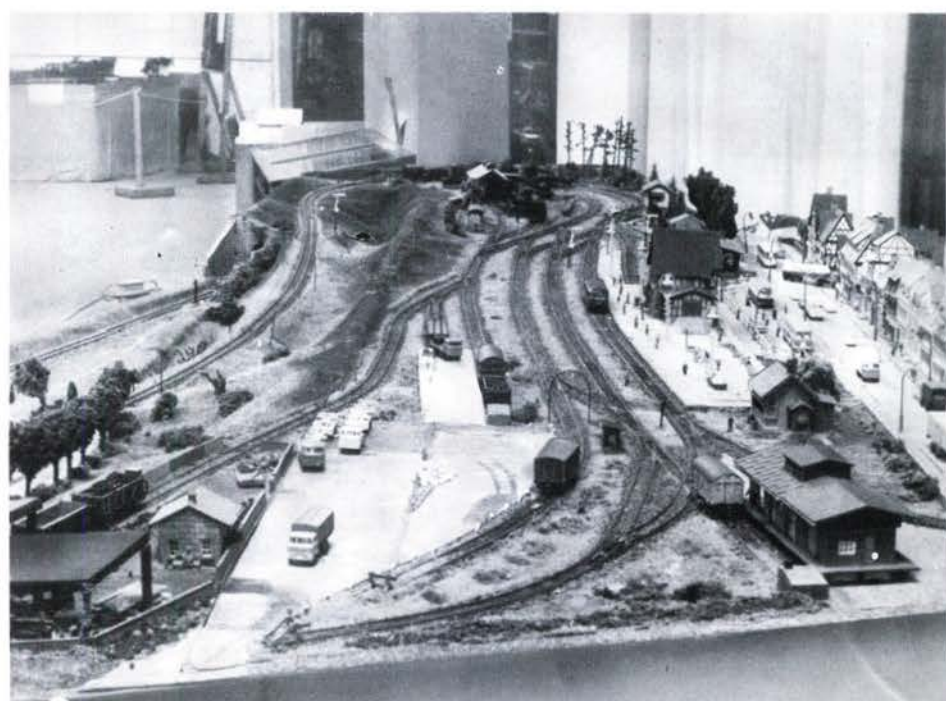




*Bild 1 Blick auf die TT-Heimanlage mit ihrem einzigen sichtbaren Nebenbahn-Bahnhof. Im Vordergrund die Vorführstrecke der Anlage.*



*Bild 2 Ein Ausschnitt aus der Anlage, der Anschluß „Kohlenhandlung“, ein Eigenbau. Man erkennt auch die relativ einfache Geländegestaltung; Flachland in der norddeutschen Tiefebene, Weideland, Hecken, Feld und eine baumbestandene Landstraße.*



*Bild 3 Die Heimanlage auf der 6. Berliner Modellbahn-Großausstellung am Fernsehturm im Februar 1979. Das Foto wurde extra zur besucherschwachen Zeit aufgenommen; denn 146 000 Besucher zählte damals diese Veranstaltung des DMV.*

*Fotos und Zeichnung:  
Hans-Joachim Ewald (DMV), Berlin*



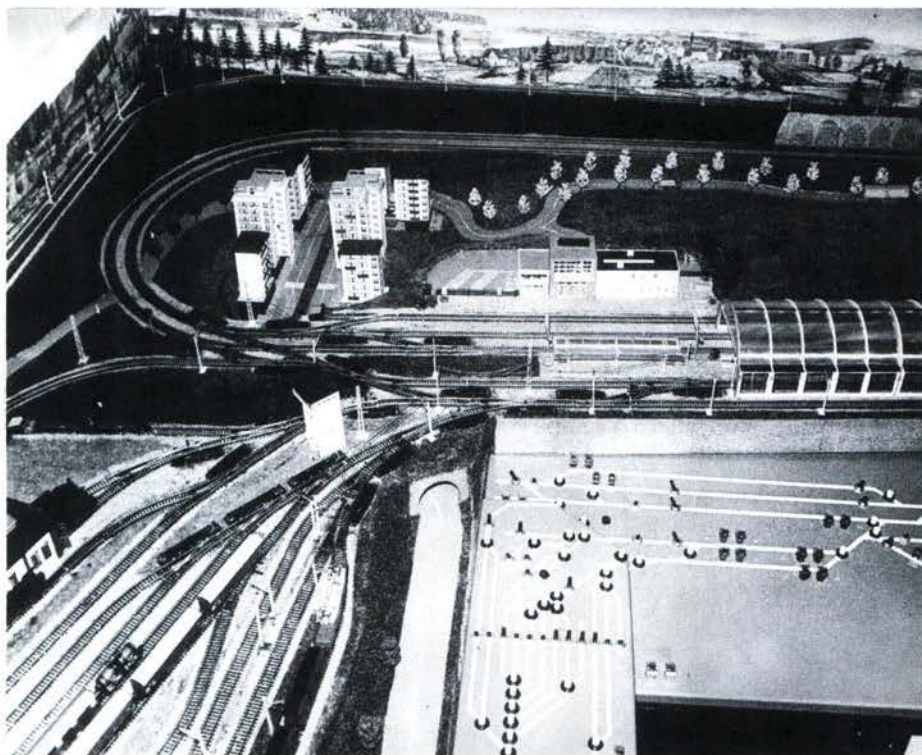


Bild 1 Wie aus dem Gleisplan hervorgeht, ist diese Anlage in U-Form angeordnet. Hier blicken wir auf den Hbf „Thalstadt“, der auf der Platte liegt, an die sich die beiden U-Schenkel anfügen. Links ist noch ein Teil eines Schenkels zu erkennen.

## Mit 14 Lebensjahren fing es an...

„...das war Weihnachten 1954, als ich als Junge die erste Gützold-Lok der BR24, 2 Wagen und einen Kreis Gleise, geschenkt bekam“, schreibt uns Herr Klaus Böhme aus Helbra. Und er setzt fort: „Zur selben Zeit geriet auch die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ mit ihrem damals 3. Jahrgang in meine Hände. Und damit begann eigentlich mein Weg zum Modelleisenbahner! Die ersten zehn Jahre bis zu meiner Heirat 1964 waren mit dem Auf- und Abbau verschiedener stationärer H0-Heimanlagen ausgefüllt, da ich immer wieder die neuesten Modellgleise haben wollte. Das ging solange, bis ich am PILZ-Gleis angelangt war. Mit meiner Frau hatte ich insofern ein besonders großes Glück, als sie sich auch für mein Hobby interessierte.“

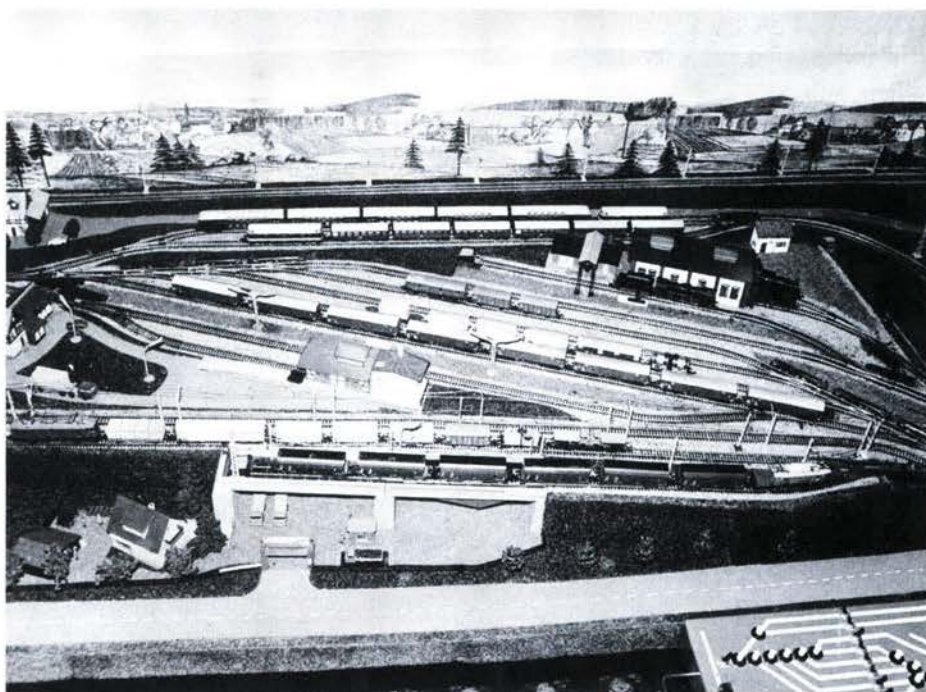
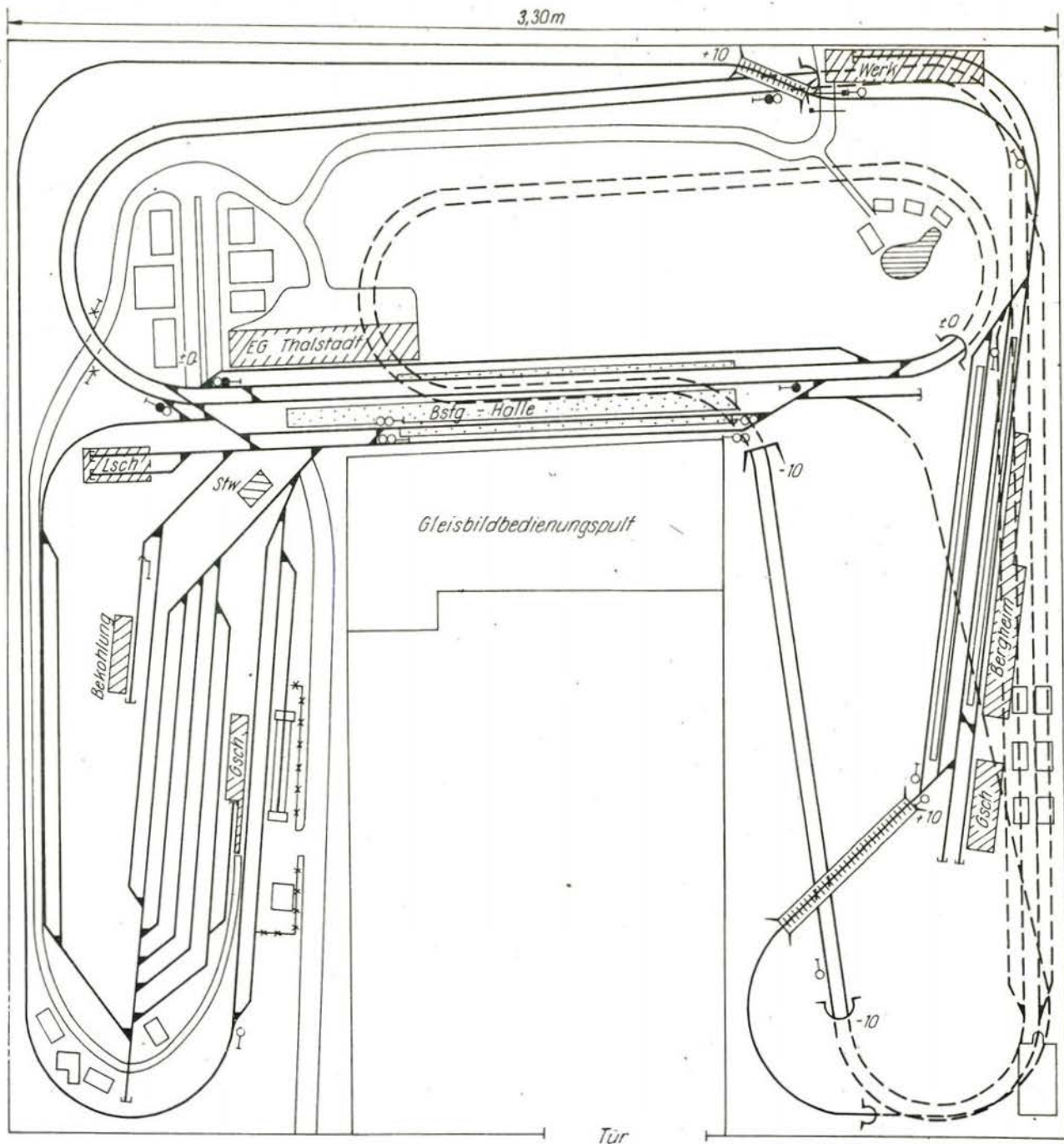


Bild 2 Und so sieht die Anlage auf diesem Schenkel aus. Durch die diagonale Anordnung des Bahnhofs wurde Gleislänge gewonnen. Die Bilder lassen erkennen, daß Herr Böhme selbst richtig einschätzt, daß noch viel an der Geländegestaltung zu tun bleibt.

Fotos: Erich Rotsch, Helbra  
Zeichnung: Klaus Böhme, Helbra





Doch bald trat die leidige Raumnot auf, und ich mußte zum ersten Mal aufgeben. Die Modelleisenbahn ließ mich jedoch trotzdem nicht los, und ich baute mir eine kleine Anlage im Schlafzimmer mit dem damals handelsüblichen Herr-Schmalspurmaterial auf. Von den H0-Anlagen her war ich aber an das Fahren langer Züge gewohnt, und so steckte ich bald zum zweiten Male, dieses mal freiwillig, auf. Das geschah in Erwartung und Hoffnung, daß irgendein Wunder einmal einträte und mir einen eigenen Raum gäbe. Und in der Tat war es dann 1974 so weit! Einen 3,30 m × 3,50 m großen Raum konnte ich mein eigen nennen. Und nun hieß es nichts anderes, als an den Bau einer Heimanlage zu gehen. Dafür wählte ich dieses Mal die Nenngröße TT. Meine Heimanlage möchte ich heute einmal vorstellen...“

Die Anlage wurde in offener Rahmenbauweise errichtet. Der Hauptbahnhof liegt im Niveau ± Null. Die Steigungen führen zu + 10 cm und zu - 10 cm. Dem Charakter nach ist es eine Mittelgebirgs-Bahn, die aus einer 2gleisigen und aus einer 1gleisigen Hauptstrecke besteht. Während erstere von

Dampf- und Diesellokomotiven befahren wird, sind es bei der zweiten Hauptstrecke, die elektrifiziert ist, natürlich Elloks. An der 2gleisigen Strecke ist ein Schattenbahnhof zum Abstellen von Zügen angebunden. Mittels SRK und Relais wird diese Strecke vollautomatisch gesteuert, dennoch besteht die Möglichkeit zu manueller Regelung an jeder Stelle und zu jeder Zeit. Die eingeleisige Strecke ist mehr oder weniger dem jetzt 10jährigen Sohn des Herrn Böhme, der auch an der Modelleisenbahn Gefallen fand, vorbehalten und daher nur für Handschaltung eingerichtet.

Insgesamt sind 65 m Gleis und 50 Weicheneinheiten verlegt und 17 Lichtsignale bisher installiert. 4 Fahrtrafos und zwei Trafos für das Zubehör sind in Betrieb. Den umfangreichen Wagenpark befördern insgesamt 8 Dampf- oder Diesel- und 3 elektrische Lokomotiven.

Abschließend schreibt Herr Böhme: „Das ist der gegenwärtige Stand. Doch das Bauen geht weiter, denn viel muß noch an der Gestaltung gearbeitet werden.“ (Siehe auch Rücktitelbild)



## Bauanleitung für eine H0<sub>m</sub>-Schmalspurlokomotive der BR 99 2700/241

Das der Anleitung zugrunde liegende Modell ist wiederum ausschließlich aus handelsüblichen Teilen entstanden. Der Arbeitsumfang hält sich damit in Grenzen, obwohl doch recht umfangreiche Getriebeumbauten erforderlich sind. Dafür muß in jedem Falle die Nutzungsmöglichkeit einer elektrischen Bohrmaschine oder besser einer Drehmaschine bestehen.

### Das Vorbild

1917 lieferte die Firma *Arnold Jung, Jungenthal*, eine l'Cn2-Lokomotive mit der Fabriknummer 2517. Ursprünglich sollte sie ihren Dienst bei den ehemaligen Heeresfeldbahnen versehen. Sie kam dann jedoch zur *Ostdeutschen Kleinbahn-AG*. Nach dem zweiten Weltkrieg gelangte sie in den Bestand der Deutschen Bundesbahn und bekam die Nummer 99 2700. 1955 wurde diese in die Nummer 99 241 umgezeichnet, obwohl diese bereits zweifach besetzt war, u. a. durch eine der l'E1'-Neubaulokomotiven aus Babelsberg. Die Lokomotive war im Bw Neustadt/Hardt der Bundesbahndirektion Mainz stationiert und versah ihren Dienst bis Ende 1956 auf pfälzischen Meterspurstrecken. Am 16. August 1957 wurde sie ausgemustert.

Die kompakte leistungsfähige Lokomotive war für damalige Verhältnisse bei den Schmalspurbahnen recht modern gestaltet. Sie verfügte über ein geräumiges Führerhaus und einen verhältnismäßig hoch liegenden Kessel. Ihr Aufgabenbereich war der gemischte Dienst, umfaßte also sowohl den Personen- und Güterzugstrecken-, als auch den Rangierdienst.

### Das Modell

Die Hauptmaße des Vorbilds konnten am Modell eingehalten werden. Damit entspricht auch der Gesamteindruck dem Vorbild. Als Basis für den Nachbau dient das TT-Modell der BR 92. Es sind jedoch umfangreiche Änderungen des Fahrgestells erforderlich, um den unsymmetrischen Achsstand und den Vorläufer nachbilden zu können. Der erste Kuppelradsatz wird nur noch durch die Stangen angetrieben. Damit kann sich der Lauf der Maschine u. U. verschlechtern, wenn das Spiel der Stangen zu groß ist oder die neuen Achslager ungenau gefertigt werden. Dem Anfänger wird deshalb empfohlen, auf den unsymmetrischen Achsstand zu verzichten. Die Einbuße an Vorbildtreue ist relativ gering, auf der Anlage ist der Unterschied durch den davor liegenden Kreuzkopf mit Gleitbahn und den Voreilhebel ohnehin nur schwer erkennbar, der Getriebebau wird jedoch wesentlich vereinfacht.

Die Zugkraft des Modells ist befriedigend. Gegebenenfalls können alle vorhandenen Hohlräume mit Blei oder Zinn ausgefüllt werden.

### Das Material

Die benötigten Materialien sind handelsüblich und können in Fachgeschäften beschafft werden. Die L-Teile können bei *Heinz Lehmann*, 8246 Lauenstein, Bahnhofstraße 4, und Nummernschilder können bei *Günther Feureissen*, 99 Plauen, Alte Straßberger Straße 24, bestellt werden. Zwei verschiedene Sätze werden angeboten: 1. 2 Eigentumsschilder Deutsche Bundesbahn, 4 Nummernschilder 99 2700; 2. 2 Eigentumsschilder Deutsche Bundesbahn, 4 Nummernschilder 99 241.

### Werkzeug und Bearbeitung

Die im Heft 5/75, Seite 142, gegebenen Hinweise treffen auch für dieses Modell zu.

### Aufbau des Fahrwerks

Zunächst erfolgt die vollkommene Demontage der 92er (TT). Das Gehäuse wird nach Lösen der M2-Schraube im Dom abgehoben. Dann werden Kurbelzapfen und Gegenkurbel vorsichtig von den Rädern abgedrückt. Die Nietzapfen, die die Schwingen am Rahmen halten, werden ebenfalls herausgezogen. Nun läßt sich die gesamte Steuerung einschließlich Kreuzkopf, Kolben-, Schieber-, Treib- und Kuppelstangen abnehmen. Alle Teile werden sorgfältig aufbewahrt. Danach werden die beiden M2-Schrauben der Rahmenabdeckplatte gelöst, diese abgehoben und die Kupplungen herausgezogen. Dann können die Radsätze herausgenommen werden. Jetzt sind die Laschen der Kreuzkopfgleitbahnhalterungen aufzubiegen, ebenso die Lasche an der Getriebeabdeckung, die das Zylinderblockgußstück hält. Zylinderblock und Gleitbahn werden gemeinsam nach unten herausgezogen. Nun werden die Drosselspulen von den Stromabnehmern und Kohlebürstendruckfedern abgelötet und entfernt. Die Stromabnehmer werden nach unten herausgezogen. Der Splint unterhalb der Kohlebürsten wird herausgedrückt und der Motor abgenommen. Die Ritzelwelle zwischen Motor und Getriebe wird ebenfalls herausgezogen. Die Getriebeabdeckung kann am Rahmen verbleiben. Die Laschen des Haltestegs für das hintere Schneckenwellenlager werden aufgebogen und derselbe herausgezogen. Der Bolzen, der das Zwischenrad in der Getriebelagerplatte hält, ist ebenfalls herauszuziehen. Damit ist auch das Zwischenrad entfernt, und die Schneckenwelle wird einschließlich Lager herausgenommen. Der Rahmen wird nun zunächst an Vorder- und Rückseite nach der Zeichnung gekürzt und bearbeitet. Danach werden die Sägeschnitte A-A und B-B ausgeführt. Dabei müssen die beiden Rahmenendteile die angegebenen Maße einhalten. Das Mittelteil mit dem Lager der vierten Kuppelachse wird nicht mehr benötigt. Die Rahmentteile werden maßgerecht plangeteilt und aneinandergespaßt. Es ist sehr wichtig, daß diese Teile genau fluchten, da sonst die Schneckenwelle ungenau gelagert würde. Das Verkleben der Rahmentteile muß sehr sorgfältig geschehen, damit es entsprechend dauerhaft wird. Dazu werden beide Klebestellen zunächst durch mehrmaliges dünnes Auftragen von Tonbandkleber, Filmmitt, Nitroverdünnung o. ä. angelöst. Danach werden beide Seiten dünn mit „*Plastikfix*“ bestrichen und zusammengefügt. Die Teile sind sofort auf einer Glasplatte o. ä. genau auszurichten und können erst nach etwa 24 Stunden weiterbearbeitet werden. Während der Aushärtung darf kein dauernder starker Anpreßdruck auf die Teile wirken, da sich die tief angelösten Plastflächen sonst verformen könnten.

Die Rahmenlänge muß nun 59,5 mm betragen. Das entspricht einer Kürzung von etwa 3,5 mm. Geringe Abweichungen ( $\pm 0,5$  mm) sind zulässig, müssen aber beim weiteren Bau genauestens berücksichtigt werden. Die Schneckenwelle ist nun um das Maß der Rahmenkürzung ebenfalls zu kürzen. Um ganz sicher zu gehen, wird der Rahmen vor den Trennschnitten und nach dem Zusammenkleben gemessen. Die Differenz ist dann das exakte Maß. Falls keine Drehmaschine zur Verfügung steht, wird die Welle folgendermaßen gekürzt. Sie ist gefühlvoll in das Bohrfutter einer Ständerbohrmaschine (BM 10, „*Multimax*“ o. ä.) einzuspan-