

PA 9

32542

JAHRGANG 17

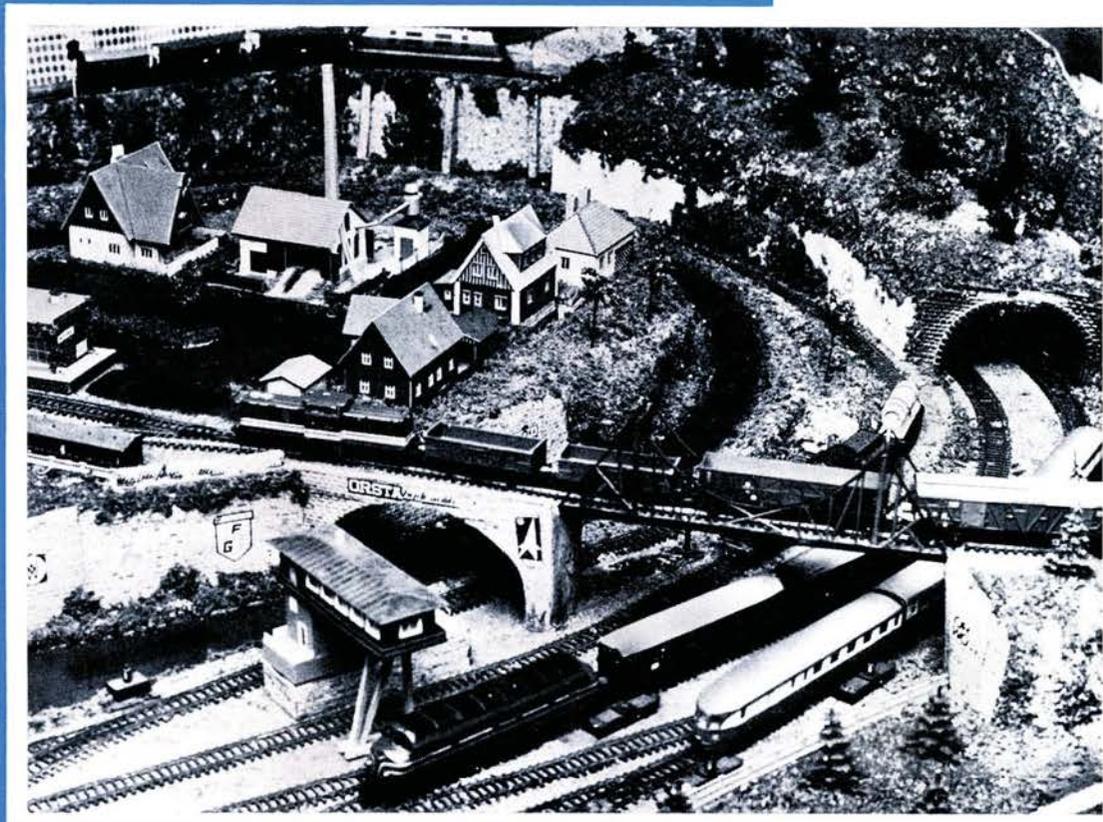
JULI 1968

7

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN - EINZELPREIS 1,- M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



7

JULI 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, 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“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- 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) VEB 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 und in 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 Sojuzpechatj 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, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134 135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Bupapest 62. VR Korea: 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.

INHALT

Seite

J. Liebisch	
Bau einer Lokomotive der Bau-reihe 86 in der Nenngröße H0 aus handelsüblichen Teilen	193
K. Weber	
Ein Gleisbildstellpult auf kleiner Fläche	195
Wenn die Hebamme kommt	197
Irgendwo im schönen Thüringer Land	198
H. Voigt	
Interessante Eisenbahnstrecken: Karl-Marx-Stadt—Aue—Adorf	199
K. Uhlemann	
Sechssachsiger Schienenwagen SSyms (SSamm) der DR Gattungsnummer 810	200
H. Schubert	
40 Jahre elektrischer Betrieb auf den Vorortgleisen der Berliner Stadtbahn (2. Teil)	202
A. Richter	
Arbeitsprogramm der Schülergruppe der AG Kahla für das Jahr 1968	206
H. Voigt	
Ausschlag langer Modellbahnfahrzeuge im gebogenen Gleis (Fortsetzung und Schluß)	206
Dr. F. Knorr	
DE I auf Messemärke	212
H.-J. Horn	
V 180 als elektrische Lokomotive	212
Eine gute Werbeidee	212
Mitteilungen des DMV	213
Wissen Sie schon?	214
H. Weber	
Das letzte Bild seiner TT-Heimanlage	214
E. Preuß	
Erste „Eisenbahn“ auf dem europäischen Festland	214
Bunte Modellbahn-Mischung	215
L. Nickel	
Stippvisite bei der Waldeisenbahn Muskau	216
50-Hz-Bo'Bo'-Lokomotive aus den Pilsener Skoda-Werken	217
Selbst gebaut	3. Umschlagsseite

Titelbild

H0-Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft 6 25 Thalheim. Die jetzige Anlage ist 9 m² groß, sie soll aber noch auf 12 m² erweitert werden. Im Bau befinden sich noch eine weitere H0-Anlage in Thalheim und eine N-Anlage in Wolfen.

Foto: Siegfried Kunze, Jeßnitz, Kreis Bitterfeld

Rücktitelbild

Ex 54 „Vindobona“ (Berlin – Prag – Wien) fährt in den CSSR-Grenzbahnhof Děčín ein. Die „Gewitterstimmung“ schaffte das Personal der 58 1637 des abfahrtsbereit im Nachbargleis wartenden D 153 „Saxonia“ (Bupadest – Prag – Leipzig).

Foto (26. Juli 1967): Hans-Joachim Lange, Dessau

In Vorbereitung

10 Jahre TT von Zeuke & Wegwerth KG Gedanken über ein Transportfahrzeug für Transcontainer und Hilfsmittel für das Absetzen beim Kunden

Bau einer Lokomotive der Baureihe 86 in der Nenngröße H0 aus handelsüblichen Teilen

Das es im Handel, abgesehen von Ersatzteilen, keine Bauteile für andere Lokomotiven gibt, schreckt die Arbeit der feinen Detaillierung viele Modelleisenbahner vom Bau anderer Modelllokomotiven ab. Diese Bauanleitung zeigt, wie aus handelsüblichen Teilen eine 1'D1'-Lok der BR 86 entsteht.

Dazu benötigt man neben einer vollständigen Lokomotive der BR 64 (neu) der Firma Gützold noch folgende Ersatzteile der gleichen Baureihe:

- 1 Paar Rahmenbleche
- 1 Stück Kuppelradsatz
- 1 Stück Kurbelzapfen
- 1 Stück Zwischenzahnrad mit Welle, Plastehülse und U-Scheibe
- 1 Paar Schleiffedern
- 1 Stück Rahmendistanzhülse mit Schraube und Mutter
- 1 Stück Gehäuse
- 1 Stück Gehäusebefestigungsplatte

Von der Piko-Lok der BR 50 sind eine komplette Heusingersteuerung sowie zwei Kuppelstangen erforderlich. Außerdem benötigen wir noch zwei Blechstreifen $70 \times 8 \times 0,5$ mm und sechs Senkkopfnieten $\varnothing 3$ mm aus Alu.

Wenn diese Teile alle bereitliegen, kann der Bau der neuen Modelllok beginnen.

Zuerst wird die Lok der BR 64 völlig zerlegt. Man hat dann vier Rahmenbleche zur Verfügung. Zwei Rahmenbleche werden nun so zersägt, daß die Bohrungen der A- und B-Achse sowie die nächste Zwischenritzelbohrung erhalten bleiben (Teil 1).

Von den beiden anderen Rahmenblechen werden für den hinteren Teil des neuen Rahmens die Bohrungen der B- und C-Achsen gebraucht (Teil 2). Beim Trennen der Rahmenbleche ist zu beachten, daß noch etwas Material außerhalb der Trennlinie stehen bleibt. Jetzt sind die beiden Rahmenteile so aneinanderzupassen, daß das Zwischenritzel gut kämmt und keine Verklebungen entstehen. Beim Zusammenpassen der Rahmenbleche sollte unbedingt ein Anschlagwinkel Verwendung finden. Jetzt können die Rahmenblechteile aneinander gesetzt und mit dem Blechstreifen ($70 \times 8 \times 0,5$ mm) vernietet werden. Diese Streifen müssen sich nach dem Zusammenbau innerhalb des Rahmens befinden. Außen sind die Senkköpfe der Nieten gut zu verfeilen. Nun erfolgt der Zusammenbau des Rahmens getreu dem Muster der BR 64. Dabei ist zu beachten, daß jetzt nicht die B-, sondern die C-Achse die Treibachse ist. Pufferbohle, Zylinderblöcke, Motor und Schneckenantrieb, Laufachsen, Kupplungen usw. werden in gleicher Form wie bei der BR 64 am Rahmen montiert.

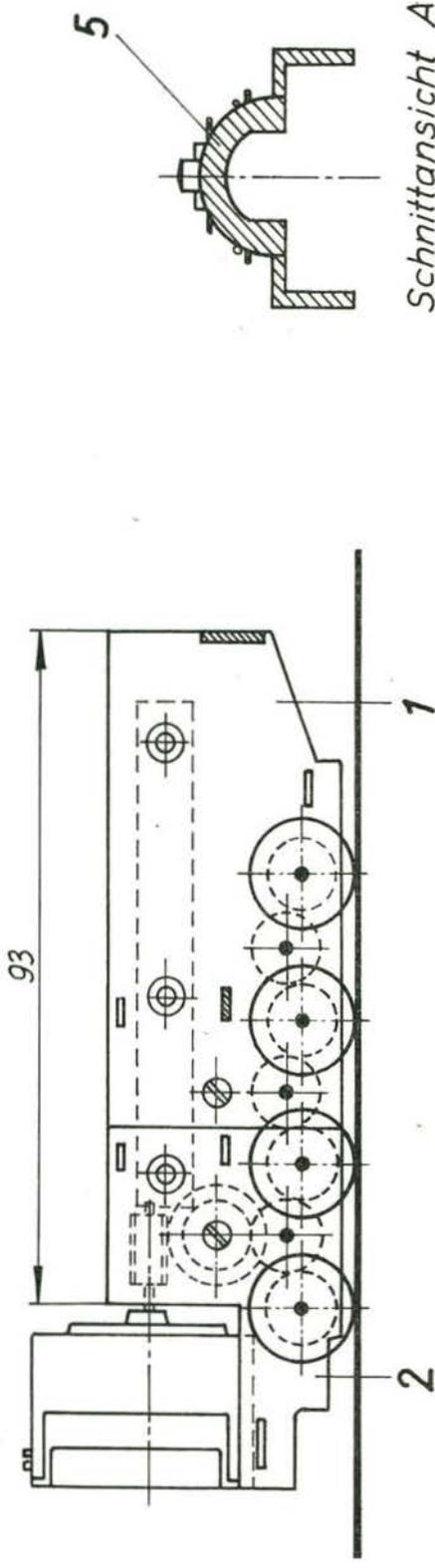
Die nach hinten reichenden Zungen der Stromabnehmer liegen auf der D-Achse. An die nach vorn reichenden Zungen der Stromabnehmer sind die zusätzlichen Stromabnehmer anzulöten und so zu justieren, daß sie auf der A- und C-Achse aufliegen. So wird mit drei Radsätzen eine gute Stromabnahme erreicht.

Beim Anbau der Heusingersteuerung muß der Drehpunkt der Schwinge um 8 mm nach hinten versetzt

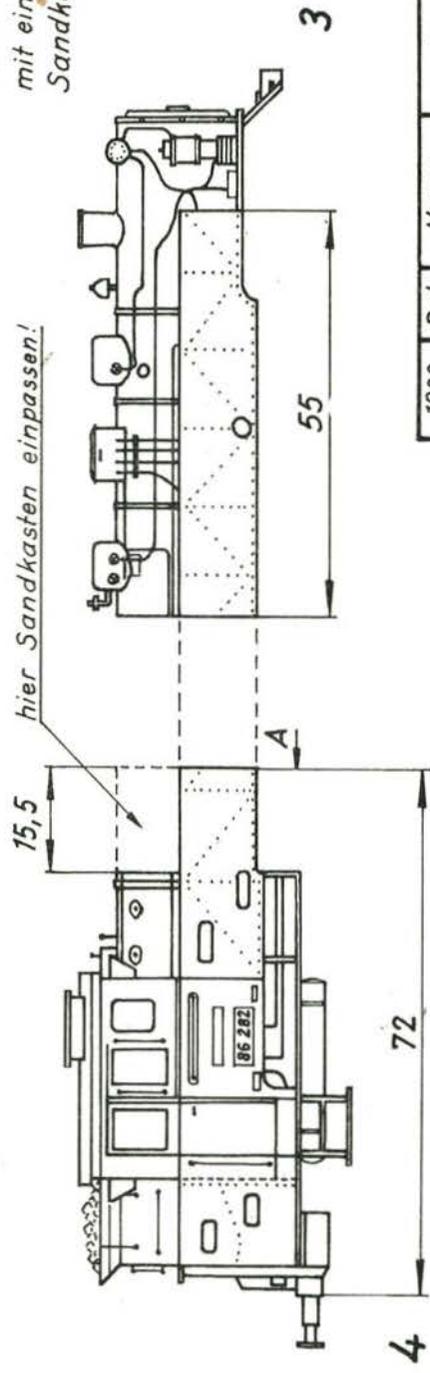
werden. Das erreicht man am besten, indem die Lasche mit der Bohrung um 180° umgebogen wird, so daß diese jetzt nach hinten zeigt. Hierbei ist sehr vorsichtig zu Werke zu gehen, da die Lasche leicht abbricht. Der hintere Teil des Kreuzkopfes wird um etwa 2 mm geschlitzt und aufgebogen, damit er nicht am Ende der Gleitbahn anstößt. Die neuen Steuerungsteile (Treibstange, Kreuzkopf, Schwingenstange, Schieberstange) passen ohne nennenswerte Nacharbeit zu den anderen Teilen der Steuerung. Die A- und B-Achsen oder C- und D-Achsen werden mit den zusätzlichen Kuppelstangen verbunden. Nachdem noch der Motor eingesetzt wurde, kann das komplette Fahrgestell auf seine Fahrtüchtigkeit geprüft werden.

Zum Schluß wird noch das Gehäuse angefertigt. Das Gehäuse wird so getrennt, daß von vorn gemessen der Wasserkasten 55 mm lang bleibt (Teil 3). Auf diesem Kesselteil befinden sich Vorwärmer, Schornstein, Läutewerk, Dampfdom 1, Sandkasten und Dampfdom 2. Vom zweiten Gehäuse benötigt man das Führerhaus und den hinteren Teil des Kessels mit Wasserkasten und Dampfdom (Teil 4). Dieses Teil muß von der hinteren Pufferbohle aus gemessen 72 mm lang sein. Beide Gehäuseteile werden jetzt sauber aneinandergespaßt. Vor dem Zusammenkleben ist aber noch eine komplizierte Arbeit zu verrichten, bei der es auf hohe Genauigkeit ankommt. Aus dem hinteren Gehäuseteil wird der Dampfdom herausgesägt, wobei die innere Wasserkastenkante als Trennlinie dient. Der Wasserkasten selbst bleibt stehen. Das ausgearbeitete Dampfdomteil wird nun durch den Sandkasten (Teil 5) des übriggebliebenen Kesselreststückes ersetzt. Bei großer Sorgfalt kann ein gutes Aussehen des neuen Gehäuses erreicht werden. Abschließend werden alle gut angepaßten Gehäuseteile miteinander verklebt, wofür ein Plastekleber Verwendung findet. Das neue Gehäuse gleicht bis auf wenige Kleinigkeiten dem der BR 86. Errechnete LüP = 162 mm, LüP des neuen Modells = 164 mm. Wenn noch an Stelle der vorhandenen Gewichtsplatten in die Wasserkästen Barren aus Blei oder Lötzinn eingesetzt werden, wird nicht nur die Zugkraft der Lok erhöht, sondern noch Voraussetzungen geschaffen, vorn im Rahmen eine Glühlampe für die auf Nebenbahnen übliche dritte Spitzenlaterne einzubauen. Zu diesem Zweck setzt man in die Rauchkammertür genau über dem geprägten Lampenhalter ein Klarplastestäbchen ein.

Will man das Getriebe sicher vor Schmutz schützen, verlängert man noch die Bodenplatte und schließt damit das Getriebe nach unten ab. Abschließend kann die Lok noch neu gespritzt werden. Dabei sind auf keinen Fall die neuen Loknummernschilder zu vergessen. Haben wir sauber und genau gearbeitet, wird ein neues, schönes und nicht handelsübliches Lokmodell unsere Anlage bereichern. Mit dem Modell der BR 86, dem Mitteleinstiegswagen und dem zweiteiligen Doppelstockzug der Firma Schicht kann nun der Betrieb auf der durch ihre vielen Bögen und Tunnel so reizvollen Müglitztalbahn Heidenau-Altendorf (Erzgeb.) völlig naturgetreu nachgebildet werden.



Schnittansicht A
mit eingepaßtem
Sandkastenteil



1968	Dat.	Name	Menggr.
gezchn.	12. 4.	Jürgen Liebisch	H0
geprüft	14. 4.	8046 Dresden Försterlingstr. 19	
Maßstab	Tenderlokomotive BR 86		Zchngsnr.
1:1			

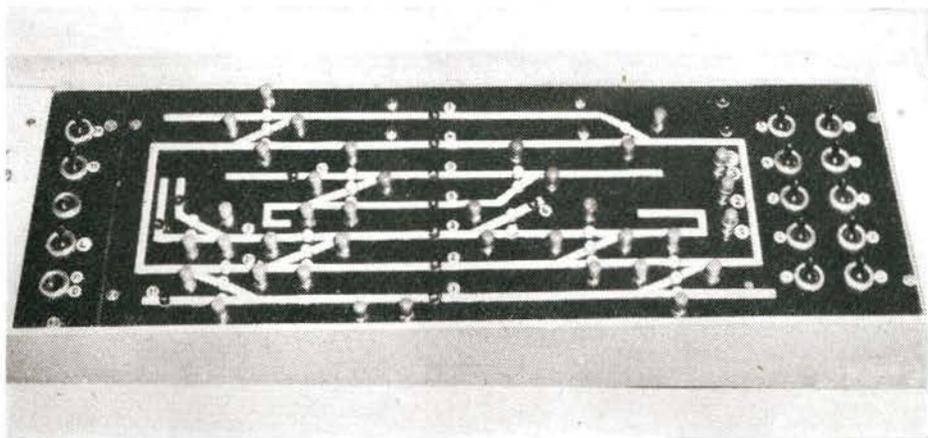


Bild 1 Gleisbildstellpult
(Vorderseite)

KURT WEBER, Plauen i. V.

Ein Gleisbildstellpult auf kleiner Fläche

Meine TT-Klappanlage (1,80 × 1,00 m) besteht aus einer eingleisigen Hauptbahnstrecke und einer eingleisigen Nebenbahnstrecke. Dazu gehören u. a. 16 Weichen, zwölf abschaltbare Gleisabschnitte, acht Formhauptsignale und elf magnetische Entkupplungsstellen. Vor der eigentlichen Bahnfläche stand mir infolge der Klappanlage nur ein 15 cm breiter, etwas tiefer liegender Streifen zur Verfügung. Für das gesamte Gleisbild blieb eine Fläche von 15 × 36 cm übrig. Darauf mußten untergebracht werden: 32 Drucktasten für die Weichen, drei Drucktasten für die Fahrstraßen, 26 Lampenschraubfassungen für die Weichenrückmeldelämpchen E 5,5, zwölf Fassungen für die Rückmeldelämpchen der abschaltbaren Gleisabschnitte und die Gleisstreifen.

Zuerst fertigte ich mir ein genaues Gleisbild auf Zeichenpapier in Originalgröße an. Alle Punkte für die Bohrungen wurden so festgelegt, daß sich Schalter und Fassungen später nicht gegenseitig störten. Als Montageplatte diente eine Pertinaxplatte von 4 mm Dicke mit daruntergesetzter Holzplatte von 6 mm Dicke (Ahorn, Buche o. ä.). Handelsübliche Schalter kamen bei dem gedrängten Bau nicht in Frage. Ich verwendete für die Drucktasten als Führung Radiobuchsen 6 × 10 mm. Bei der einfachsten Ausführung besteht

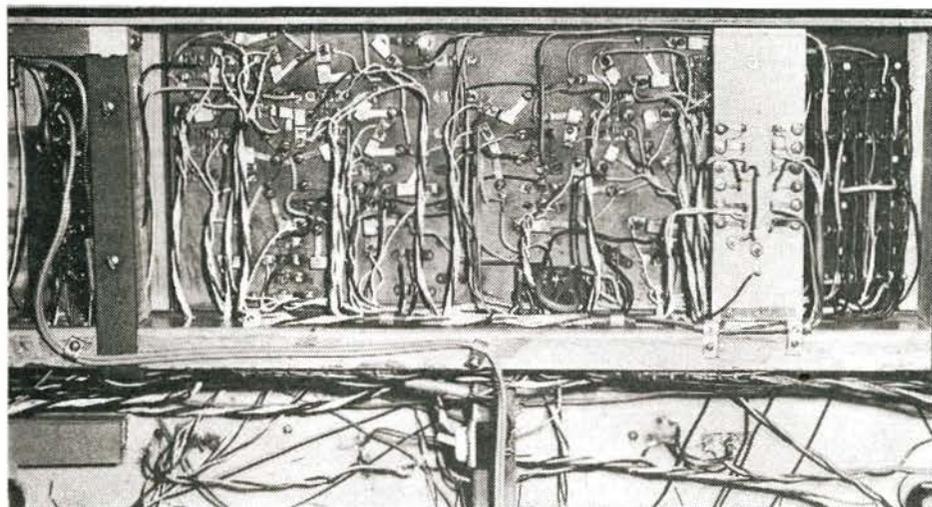


Bild 2 Gleisbildstellpult
(Rückseite)

Fotos: Kurt Weber,
Plauen i. V.

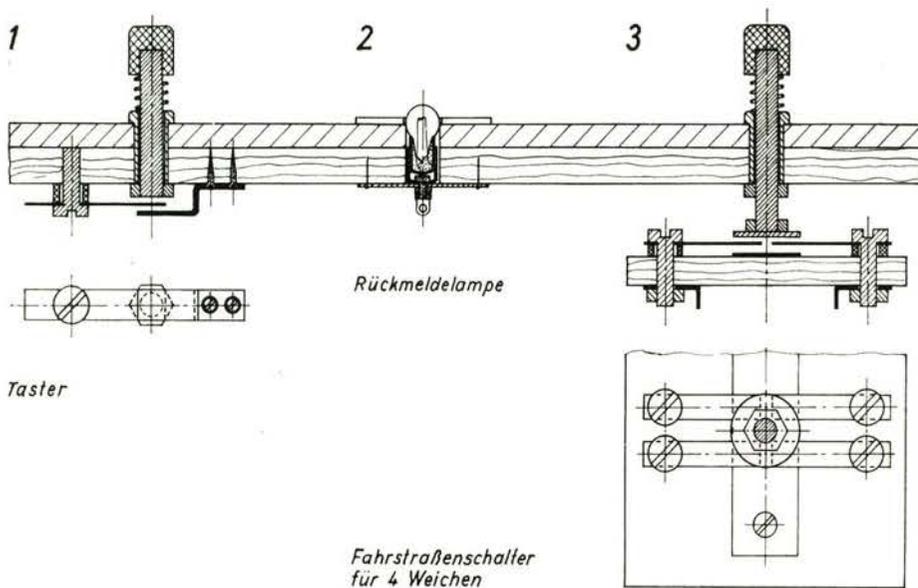


Bild 3

der Druckstempel aus einer Zylinderkopfschraube M 4×25 mm. Der Kopf wird so weit abgefeilt, bis der Schraubschlitz verschwunden ist und später farbig lackiert. Zwischen Schraubkopf und oberem Rand der Buchse kommt eine Druckwendelfeder mit 3 bis 4 Windungen, evtl. unter Verwendung von U-Scheibchen. Die Federn erhält man in Radiofachgeschäften als Skalenfedern. Unten wird die Schraube später mit einer Mutter abgeschlossen und verlötet.

Gefälliger ist die abgebildete Ausführung: Stempel 4 mm Messing, Gewinde unten für die Mutter, Gewinde oben für einen selbstgedrehten Kunststoffknopf von 8 mm Durchmesser mit M 4 Sackloch. Der Schaltteil besteht aus einer Messingfeder (gehämmerter Messingstreifen) von $0,3 \times 5 \times 25$ mm und einem gewinkelten Gegenstück aus Messing von $0,8 \times 5 \times 25$ mm.

Nachdem man die Zeichnung auf die Pertinaxplatte geklemmt hat, kann man die Bohrstellen mit einem spitzen Körner oder einer Reißnadel anschlagen, die Zeichnung entfernen und die Markierungen nachkürzen. Dann werden Pertinaxplatte und Holzplatte mit Schraubzwingen zusammengeklemt, die Löcher für die Druckstempel mit 5,5 mm Durchmesser und die Löcher für die Fassungen mit 6 mm Durchmesser gebohrt. Die 5,5 mm Löcher für die Druckstempel werden abschließend im Bereich der Pertinaxplatte auf 6 mm Durchmesser aufgebohrt. Die Buchsen lassen sich leicht in das Holz einschrauben, sie halten ohne Mutter ausgezeichnet. Dabei steckt man sie am besten beim Eindrehen auf einen passenden Aufreiber oder Dorn. Es genügt, zuerst nur an den Ecken die Löcher für die Buchsen zu bohren und diese einzuschrauben. Pertinax und Holz halten so gut zusammen, daß man die Schraubzwingen zum weiteren Bohren wieder abnehmen kann. Die Befestigung der Schalterteile ist aus der Zeichnung ersichtlich. Für die Winkel verwendete ich kleinste Holzschrauben, für die Federn kurze Zylinderkopfschrauben M 3, die ich in ein im Holz vorgebohrtes Loch von 2,4 mm Durchmesser schraubte. Bei den Lampenschraubfassungen wird der Befestigungswinkel gerade gebogen, die Fassung von unten eingeschoben und an die Holzplatte angeschraubt oder mit 5 mm Nägeln genagelt. Messingfedern und Winkel kann man unter den Drucktasten in den verschie-

den Stellen zueinander je nach Platz befestigen, wie aus dem Foto ersichtlich ist.

Die Gleisstreifen bestehen aus 4 mm breiten weißen Zelluloidstreifen, geschnitten aus Teigschüsselkratzern. Vor dem Aufkleben werden sie mit feinem Sandpapier aufgeraut und die betreffenden Stellen auf dem Pertinax mit einem spitzen Messer vorsichtig aufgeritzt. Als Klebstoff verwendet man Duosan Rapid. Zugeschaltet werden die Gleisabschnitte durch die eine Hälfte eines doppelpoligen Ausschalters, die andere Hälfte schaltet die Rückmeldelämpchen auf dem Gleisbild. Die Nummernschilder sind aus Zelluloid gestanzt und mit Tusche beschriftet. Für den Durchgangsverkehr müssen in den Fahrstraßen 4 bis 5 Weicheneinstellungen kontrolliert bzw. bedient werden. Um fehlerfreies, schnelles Arbeiten zu gewährleisten, baute ich Fahrstraßenschalter ein. Die Drucktasten gleichen denen der Weichenschalter. An die abschließende Mutter wurde eine Messingscheibe $0,8 \times 12$ mm Durchmesser gelötet. Federn und Kontaktschiene sind auf einem Holzbrettchen von 6 mm Dicke und 50 mm Breite (Länge richtet sich nach der Anzahl der Fahrstraßenschalter) so angebracht, daß in Ruhestellung die Scheibe die Federn nicht berührt. Beim Drücken legt sich die Scheibe zunächst an die Federn und dann an die Kontaktschiene. Das Brettchen mit Federn und Kontaktschiene kann durch Schrauben mit Distanzröhrchen oder mit Winkeln an der Unterseite der Montageplatte befestigt werden. Die Federn sind parallel an die zugehörigen Weichenschalter gelegt. Die Weichen lassen sich also für den Rangierbetrieb einzeln und für die Fahrstraße gleichzeitig bedienen.

Da die Rückmeldelämpchen nur Signalzwecken dienen, genügt für sie eine Spannung von 5 V. Bei hellstem Tageslicht kann ich durch einen Umschalter 10 V Spannung anlegen. Um bei Nachtbetrieb auf der Anlage die Landschaft durch die Rückmeldelämpchen nicht zu überstrahlen, lassen sich diese ganz abschalten.

Das Gleisbildstellpult hat sich bestens bewährt. Es läßt sich ohne große Kosten herstellen. Kontaktschwierigkeiten sind nicht aufgetreten. Da das Stellpult an die Bahnplatte angeflanscht wurde, konnten alle Leitungen fest verlegt werden. Die Klappanlage ermöglichte besonders bequemes Arbeiten.

Wenn die Hebamme kommt . . .

. . . steht nicht immer ein „freudiges Ereignis“ bevor. In der Eisenbahnersprache steht das Wort Hebamme als Synonym für „Hilfszug“, „Kranwagen“ und ähnliche Spezialfahrzeuge zur Aufgleisung von Eisenbahnfahrzeugen bei Bahnbetriebsunfällen. Unser Leser H. Hauptmann aus Dresden nennt eine 3,10 m × 1,30 m große H0-Anlage sein eigen, auf welcher er einen schweren Zugunfall im Bilde festhielt.

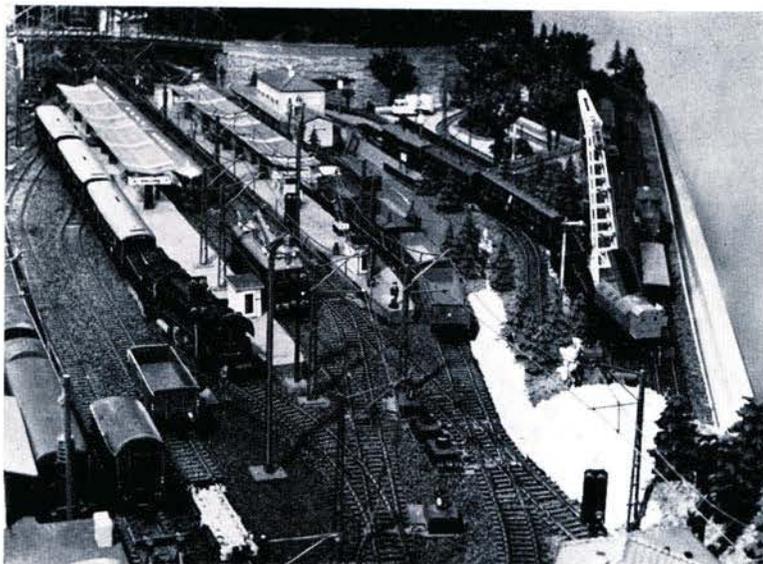
Die ganze Anlage ist in einem Wandklappschrank untergebracht. Neben der Hauptbahn ist eine Schmalspurbahn in H0 vorhanden, die hinauf in die Berge führt.

Bild 1 Sauber verlegt hat Herr Hauptmann die Pflzgleise, so entsteht ein guter Eindruck. Die Gleisanlage des Bahnhofs ist vorbildlich und durch den Einsatz von Doppelkreuzweichen äußerst platzsparend. Im Bahnhof stauen sich die Regelspurzüge, weil die Kleinbahn bei der Ausfahrt entgleiste und die Lokomotive eine Böschung hinunterstürzte, wodurch die Hauptstrecke blockiert ist.

Bild 2 Die Hebamme – hier ein EDK 90 – ist bereits bei der Aufräumarbeit. Bald wird wenigstens die Hauptbahn wieder befahrbar sein.

Bild 3 Und so baute sich Herr Hauptmann sein Stellpult. Über 100 Kleinstglühlampen sind im Gleisbild installiert, um alle möglichen Rückmeldungen anzuzeigen. Alles in allem: eine saubere und zweckmäßige Arbeit.

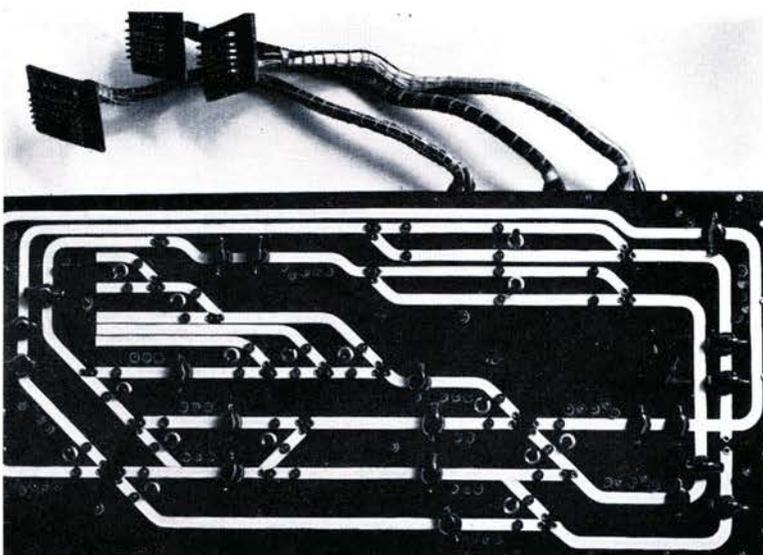
Fotos: Hauptmann, Dresden



1



2



3

Irgendwo im schönen Thüringer Land ...

... könnte das örtliche Vorbild für die H0-Heimanlage des Herrn Günter Büchner aus Welzow in der Niederlausitz zu finden sein. Die Platte hat ein Ausmaß von 2,50 m × 1,30 m und ist – recht geschickt – in einer Art Kasten staubsicher untergebracht. Das Hauptmotiv der Anlage stellt eine zweigleisige Hauptbahn mit einer abzweigenden eingleisigen Nebenbahn dar. Zwei Gleisanschlüsse zu einem Säge- und einem Schotterwerk wurden durch eine Feldbahn in N-Spur hergestellt. Sechs Jahre Bauzeit und viel Fleiß benötigte Herr Büchner für sein Werk. Die Gebäude sind zu einem Teil Eigenbau, auch einige Fahrzeuge wurden bereits auf diese Weise „produziert“. Wir meinen, eine schöne Anlage, die sich durchaus sehen lassen kann!

Bild 1 Im Bahnhof „Gerhardsbrunn“ (für das Empfangsgebäude stand offensichtlich unser bekannter Bauplanvorschlag „Waldheim“ Pate) hat der Personenzug Ausfahrt. Er wird von einer BR 24 gefördert und besteht aus Wagen vom Typ P 23, angefertigt in Gemischtbauweise.

Bild 2 Ein Blick auf denselben Bahnhof, diesmal von der anderen Seite her. Die kleine Feldbahn ist hier gut zu erkennen.

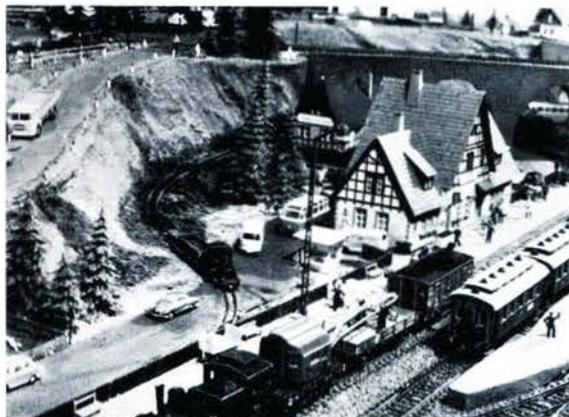
Bild 3 Recht naturgetreu wurde das Milieu auf dem Bahnhofsvorplatz gestaltet. Taxi, Parkplatz für Pkw, Bahnhofshotel mit Veranda und alles, was dazu gehört, sind vorhanden.

Bild 4 Am Ortseingang hat's gekracht! Aber diesmal „nur“ auf der Straße. Leider eine immer noch realistische Szene!

Fotos: Günter Büchner, Welzow (N. L.)



1



2



3



4

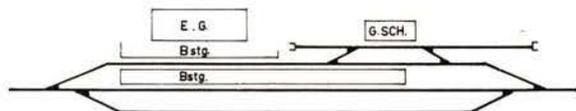
Interessante Eisenbahnstrecken: Karl-Marx-Stadt – Aue – Adorf

Wohl jeder Modelleisenbahner, dem eine wirklichkeitsnahe Gestaltung seiner Modellbahnanlage am Herzen liegt, ist empfänglich für Landschaftsmotive, die sich in dem begrenzten Raum einer Heim- oder Gemeinschaftsanlage unterbringen lassen. Eine Fülle solcher Anregungen können wir bei einer Fahrt auf dieser Strecke mitnehmen.

Die Linie (Kursbuchnummer 171 k) zerfällt in zwei Streckenabschnitte, die beide eine ähnliche Streckenführung aufweisen: In südwestlicher Richtung folgt die Bahn einem Flußlauf bis in dessen Quellgebiet, überschreitet eine Paßhöhe und senkt sich in großen Windungen mit einer Neigung von durchschnittlich 25 Promille einem größeren Bahnhof zu, der im 1. Teil Aue und im 2. Teil Adorf heißt. Dabei werden beachtliche Höhenunterschiede überwunden.

In Karl-Marx-Stadt wartet unser Zug, aus 5 vierachsigen Abteilwagen und einem Gepäckwagen bestehend, an einem Bahnsteig außerhalb der großen Halle auf den Abfahrtsauftrag. Bespannt ist der Zug mit einer Lok der Baureihe 58; früher war diese Strecke eine Domäne der Baureihe 75 (sächsisch).

Zunächst fahren wir auf gleichem Damm der elektrifizierten Hauptstrecke Dresden – Reichenbach i. V., zweigen aber in Karl-Marx-Stadt Süd ab und folgen dem Flußlauf der Zwönitz, die hier in den Chemnitzfluß aufgenommen wird. Das Tal wird allmählich enger, und die Bahn muß die vielen Windungen des Fließchens begleiten. Dabei steigt die Strecke etwa mit 5...10 Promille an. An manchen Stellen dient die Uferbefestigung der Zwönitz zugleich als Stützmauer für den Bahndamm. Wo sich das Tal weitet, halten wir in kleinen Bahnhöfen von freundlichen Orten, deren Häuser von größeren Fabrikgebäuden überragt werden: Hier ist die Strumpfindustrie zu Hause. Die kleineren Bahnhöfe auf dieser Strecke sind durchweg nach einem einheitlichen Spurplan gebaut und sehen etwa so aus:



Trotz der vielen Halte geht die Fahrt flott voran; nach 23 km erreichen wir mit Meinersdorf einen etwas größeren Bahnhof. Auf den Nachbargleisen entdecken wir Schmalspurwagen und eine Lok der Baureihe 99'. Die Linie führt von Meinersdorf über Thum nach Schönfeld-Wiesa im Zschopautal. Reisezüge verkehren allerdings jetzt nur noch bis Thum. Das Schmalspurbahn-Idyll neigt sich dem Ende zu.

Hinter Dorfchemnitz verläßt der Bahnkörper den Bachlauf und wird in stärkerer Neigung den Hang entlang geführt. Der Blick aus dem Wagenfenster wird immer weiter und schweift über Wiesen und Felder hinüber zum Städtchen Zwönitz, in dessen Bahnhof wir bald darauf einfahren. Wir haben eine Seehöhe von 548 m erreicht; in der Tat haben wir den Frühling im Tal zurückgelassen; hier ist noch kein grünes Hälmchen zu sehen. Der Bahnhof Zwönitz ist übrigens ein sogenannter „Inselbahnhof“; die Gleise, auf denen die Züge nach Stollberg und St. Egidien abfahren, liegen auf der anderen Seite des Empfangsgebäudes.

Nach einigen Minuten Aufenthalt beginnt ein sehr interessanter Teil der Strecke, der Steilabstieg nach Aue. Zunächst geht es durch einen kurzen Geländeinschnitt; dann eröffnet sich uns ein weiter Blick über die Höhen-

züge des Erzgebirges. Drüben entdecken wir Schneeberg mit seiner bekannten großen Kirche. Riesige Halden erinnern an das Erzvorkommen in dieser Gegend. Jetzt entdecken wir unter uns am Hang zwei Bahnlinien. Sollte hier noch eine weitere Bahn in unsere Strecke einmünden? Aber nein! Es ist unsere eigene Trasse, die in einer großen Doppelkehre mit einer Neigung von 25 Promille nach Aue ins Mulden tal hinunterführt. Bald fahren wir in den oberen Bahnhof der Bergstadt Löbnitz ein, überschreiten in der Folge im Bogen eine Talsenke und fahren entlang eines steilen Hanges hinab nach Löbnitz unterer Bahnhof. Nun ist es nicht mehr weit bis zu den ersten Häusern von Aue: In einer steilen Rechtskurve umfahren wir ein modernes Sportstadion, dann folgt wieder eine Linkskurve, die das Bw Aue einschließt. Kurz vor der Einfahrt überqueren wir noch die Gleise der Strecke Werdau – Zwickau – Aue – Schwarzenberg und halten am Bahnsteig des Bahnhofs Aue, den wir kurz vorher noch vom Einfahrsignal fast wie aus der Vogelschau sahen.

Kurz nach Aue wird es gleich wildromantisch: Das hier noch klare Gebirgswasser der Zwickauer Mulde schäumt in einem engen hohen Felsental über die Klippen; nur die Bahnlinie folgt dem Flußlauf, die Straßen sind über die Höhen geführt. Nach und nach wird das Tal wieder breiter, aber die Nadelwälder zu beiden Seiten lassen seinen Charakter ernster erscheinen, als das der Zwönitz am Beginn unserer Fahrt. Nach den Stationen Bockau, Blauenthal und Wolfsgrün erreichen wir nach 18 km flotter Fahrt den unteren Bahnhof von Eibenstock. Hier gibt es für Modelleisenbahner etwas zu sehen! Der untere ist mit dem oberen Bahnhof von Eibenstock durch eine 3 km lange Steilstrecke verbunden, wobei 128 m Höhenunterschied zu überwinden sind. Der Zug zum oberen Bahnhof steht abfahrtsbereit auf dem Nachbargleis; Vorn ein Pwg, dann 3 Zweiachser der Kriegsbauart (G-Wagen mit Fenstern, aber neuem Gestühl mit Kunstlederpolsterung, teilweise offenen Endbühnen, über die der Einstieg erfolgt) und am Schluß eine Lok der Baureihe 94 (sächsisch), die den Zug den Berg hinaufschiebt. Eine weitere ähnliche Garnitur stand auf einem Nebengleis, nur mit einem anderen Gepäckwagen mit offener Endbühne und einer Lok der Baureihe 86. Der für Modellbahnanlagen oft verwendete Typ: „Hauptstrecke mit anschließender kurzer Nebenbahn“ hat in Eibenstock eine ideale Bauvorlage.

Der nächste Ort ist Schönheide. Es ist kaum zu glauben, daß ein verhältnismäßig kleiner Ort soviel Stationen hat. Es gibt tatsächlich: Schönheide Ost, Schönheide Süd, Schönheide West, Schönheide Mitte und Schönheide Nord!

Von Schönheide umgibt dunkler Nadelwald die ständig ansteigende Trasse der Bahn, und man wird unwillkürlich an Stülpner-Karl erinnert, der in diesen dichten Erzgebirgswäldern Unterschlupf fand. Bei Muldenberg fahren wir ein Stück an einer Talsperre entlang, die das Wasser aus dem Quellgebiet der Mulde anstaut. Muldenberg selbst ist ein Trennungsbahnhof; hier mündet die Strecke von Zwickau – Auerbach – Falkenstein in unsere Linie ein.

Aber noch ist die Paßhöhe nicht erreicht. Immer wieder muß der Lokheizer neue Kohlen aufs Feuer streuen; denn erst ab Schöneck führt die Strecke talwärts. Kurz hinter der Paßhöhe – 767 m liegt Schöneck hoch – werden wir an klaren Tagen durch einen herrlichen Weitblick über die Höhenzüge des Vogtlandes belohnt. Leider können wir die Freude nicht lange genießen; denn beim Abstieg tauchen wir wieder in dichte Wälder ein. Lag oben in den ersten Maitagen noch Schnee

zwischen den Bäumen, so geht es jetzt im Zeitraffer-tempo dem Frühling entgegen.

In Zwotental und Siebenbrunn zweigen Bahnlinien in die „klingenden Täler“ ab: Klingenthal und Markneukirchen sind berühmte Sitze der vogtländischen Musikinstrumenten-Industrie; zwischen Adorf und diesen Orten besteht dementsprechend auch eine dichtere Zugfolge als auf der Gesamtstrecke.

Der Streckenteil Schöneck – Adorf liegt größtenteils in einer Neigung von 25 Promille, da zwischen beiden Bahnhöfen etwa 300 m Höhenunterschied besteht. In Windungen folgt die Trasse den meist dicht bewaldeten

Berghängen, so daß man nicht die gleiche Übersicht auf die Strecke haben kann, wie zwischen Zwönitz und Aue.

In Adorf vereinigt sich unsere Linie mit der Schnellzugstrecke Plauen i. V. – Bad Brambach, und wenn wir Glück haben, können wir den „Karlex“ auf seiner Durchfahrt durch Adorf bewundern.

Rückfahrtmöglichkeiten bestehen in dem Gegenzug, der nach einer guten Stunde Adorf wieder verläßt, oder man wählt den Umweg über Plauen i. V., um in rascherem Tempo mit dem Schnellzug Karl-Marx-Stadt zu erreichen.

Sechssachsiger Schienenwagen SSyms (SSamm) der DR Gattungsnummer 810

Der Beschaffungszeitraum sowie die Bauart verrät, daß es sich um Wagen handelt, deren Verwendung der faschistischen Wehrmacht zum Transport schwerster Militärfahrzeuge vorbehalten war.

Heute werden die Wagen für Transporte schwerer Einzellasten, wie große Gußstücke mit kleiner Auflagefläche, Bagger, sowie andere Großmaschinen und -aggregate verwendet.

Das absenkbare Bühnengeländer gestattet die Überladung und das Überfahren auf andere Wagen mit derselben Eignung. Die Ladelänge ist trotz der sechs Achsen ziemlich gering, was die Sonderstellung dieser Fahrzeuge in der Verwendung unterstreicht.

Das Untergestell ist vollkommen geschweißt und entspricht der Einheitsbauart. Bemerkenswert ist die Ausbildung der äußeren Langträger in Fischbauchform. Hierdurch ist ein ungestörter Kraftfluß für große Lasten in Wagenmitte gewährleistet. Stabile und kompakte Querträger übertragen über Kugeldrehpfannen die Lasten auf die Drehgestelle. Diese Konstruktionsprinzipien wurden in den Neubauserien der SSy- und RRym-Wagen fortgesetzt.

Die Hauptkonstruktion besteht aus

- 2 äußeren Langträgern (Fischbauchform),
- 4 inneren Langträgern U 16,
- 3 Querträgern I 26,
- 2 Hauptquerträgern (zusammengesetzte Schweißkonstruktion),
- 2 Kopfträgern U 30 mit je zwei Haken zum Verseilen der Fahrzeuge und Maschinenteile.

Der Wagen hat dreiachsige geschweißte Drehgestelle in Sonderbauart. Die Abfederung erfolgt je Drehgestell durch sechs siebenlagige Blattragfedern. Um eine gleichmäßige Rad- und Achsbelastung zu erreichen, sind die Tragfedern des jeweils mittleren Radsatzes durch Ausgleichhebel mit den äußeren Federn verbunden. Bei den RRym-Neubauwagen ist dieser doppelte Ausgleich wieder verlassen worden; hier wird die Abfederung des mittleren Radsatzes nur mit einer äußeren Achse kombiniert. Die Räder der jeweils mittleren Achsen haben geschwächte Spurkränze, um eine ausreichende Bogenläufigkeit ohne Zwängungen zu gewährleisten. Es sind Gleitlagerradsätze eingebaut, was hinsichtlich der allgemein angegebenen Höchstgeschwindigkeit bei voller Auslastung ein zu beachtendes Kriterium darstellt. Ein Umbau auf Rollenlagerradsätze ist nicht vorgesehen, da das Achsschenkelmittenmaß von 2000 mm nur mit kostenaufwendigen und erheblichen Veränderungen der Drehgestelle realisiert werden könnte. Die Wagen sind nicht umsetzfähig und nicht zum Einbau von Spurwechselradsätzen geeignet.

Die Zugeinrichtung ist durchgehend, die Bruchlast der Kupplungslaschen beträgt 65 Mp.

Als Stoßeinrichtung werden Hülsenpuffer mit Kegelfedern 16 Mp Endkraft verwendet, etwa 20 Prozent der Wagen sind mit Ringfederpuffern 35 Mp maximale Stoßkraftaufnahme ausgerüstet.

Alle Fahrzeuge haben Druckluft-, Hand- und Feststell-

bremse (siehe seitlich angeordnetes Handrad in der Hauptansicht).

Der Fußboden ist mit 72 mm dicken Kiefernholzbrettern ausgelegt. Ladeschwellen sind nicht vorhanden, die ursprünglich vorgesehenen Rungen wurden sämtlich abgebaut. Die Stahlteile sind wie üblich mit einem dreifachen Bitumenanstrich (schwarz) versehen.

Technische Daten

alte Betriebsgattung	SSyms (SSamm)	
	65-60-01...65-61-15	
neue Kennzeichnung	27 MC	27 MC
	50 DR	50 DR
	482 4000-K ¹⁾	482 4112-K ¹⁾
zum Beispiel	27 MC	
	50 DR	
	482 4053-3	
Baujahr	1942 bis 1944	
Hersteller	Waggonfabrik Uerdingen, Beuchelt & Co. Grünberg, Westdeutsche Waggonfabrik Köln	
Heimat-Raw	Raw „8. Mai“ Eberswalde	
voraussichtliche Ausmuster.	nach 1980	
internationaler Einsatz	nur MC	
Länge über Puffer	13,200 m	
Länge des Untergestells	11,900 m	
größte Wagenhöhe	2,400 m	
Höhe Fußbodenoberkante über SO	1,310 m	
Ladelänge	11,900 m	
Ladebreite	3,150 m	
Ladefläche	37,485 m ²	
Drehzapfenabstand	7,200 m	
Drehgestell	Sonderbauart, dreiachsig	
Gesamtachsstand	3,000 m	
Einzelachsstand	1,500 m	
konstruktiver Laufkreisdurchmesser	940 mm	
Achszahl	6	
Achslagerbauart	DWV Gleitachslager	
Achsschenkelmittenabstand	1856 mm	
Federung	12 Blattragfedern siebenlagig	
	90 · 16 · 1000	
Gesamtachsstand	10,200 m	
höchste zulässige Geschwindigkeit	90 km/h	
kleinster befahrbarer Radius	150 m	
Bremsbauart	24-Klotzdruckluftbremse, geteilte Bremsklotzbauart Hikp 1 16'' G-P Wechsel selbsttätiger Bremsgestänge- steller DA 2 zweistufige mechanische Last- abbremmung Hand- und Feststellbremse	
Bremsmasse	leer	Stellung G 27 t Stellung P 28 t
	beladen	Stellung G 58 t Stellung P 62 t
Umstellmasse	57 t	
Bremsmasse der Handbremse	46 t	
Eigenmasse	22 500 kg	
Achslast	17,6 Mp	
Meterlast	8,0 Mp/m	
Lademasse	81 t	
Tragfähigkeit	83 t	

¹⁾ Selbstkontrollziffer