

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



JANUAR
TRANSPRESS VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,—M

32542

1/76

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Aufruf zum 11. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1976	1
Günther Fiebig Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (9)	
Die Lokomotiven der BAE (III)	2
Im dritten Lebensjahr	4
Eine Diorama-Anlage in der Nenngröße N	6
Peter Eickel Bauanleitung für den Tender 2'2T 31,5 der ehemaligen K.P.E.V. in HO	8
Günter Barthel Zur Festlegung und Bedeutung der Eisenbahnepochen für den Modelleisenbahnbau	11
Walter Lohse/Dieter Bätzold Das Thumer Schmalspurnetz (2)	14
Streckenbegehung: Signal „Sh 2“ — Wärterhaltungs-/Wasserkranhsignal	18
Bernd Kuhlmann Signale der BDZ — 4. Folge	19
Die größte Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR — die AG „Friedrich List“ in Leipzig — macht von sich reden	20
Wissen Sie schon	22
Maßskizze zum Lokfoto des Monats	22
Lokfoto des Monats: Tenderlokomotive der BR 74 ²⁻¹³ der DR	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	24
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Wolfgang Kunert Neuer Meßwagen der ČSD für elektrische Zugförderung	25
Mitteilungen des DMV	27
Wir stellen vor: TT-Modell der BR 130 der DR vom VEB Berliner TT-Bahnen	3. U.-S.

Titelbild

Wir schreiben Januar 1976. In dieses soeben begonnene Jahr fällt ein so herausragendes Ereignis wie der IX. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Die Delegierten, die an diesem Parteitag teilnehmen werden, können nicht nur eine stolze, erfolgreiche Bilanz bei der Erfüllung der Hauptaufgabe, die der VIII. Parteitag beschloß, ziehen, sie werden auch, wie es der Erste Sekretär des ZK der SED, Genosse Erich Honecker zum Ausdruck brachte, die künftige Wegstrecke der Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft und des allmählichen Übergangs zum Kommunismus in der DDR abstecken. Damit zeigt das Signal für den weiteren Weg in eine gesicherte Zukunft für alle Staatsbürger „Fahrt frei!“

Foto: Rolf Steinicke, Gotha

Titelvignette

Nach dem HO-Modell der BR 130 vom VEB K PIKO hat auch fast gleichzeitig der VEB Berliner TT-Bahnen das entsprechende TT-Modell herausgebracht, so daß dadurch über 80 Prozent der Modelleisenbahner der DDR bedient wurden und die Möglichkeit haben, dieselbe Baureihe einzusetzen. Ach, wäre es doch stets so!

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen (Schleef)

Rücktitelbild

Und hier nochmals ein Ausschnitt aus der in diesem Heft vorgestellten N-Diorama-Anlage des Herrn Fischer aus Berlin. Gut gelungen ist der harmonische Übergang zwischen der Landschaftsgestaltung auf der Anlage und dem aufgemalten Hintergrund.

Foto: Fischer, Berlin

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 204 12 76
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur
an unsere Anschrift zu richten.
Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen, sind 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.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Hochbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dieter Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde
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: 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 entnehmen.
P 294/75
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,
Telefon: 2 26 27 76, 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
Sojuszspetchatj 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, Leningradska ul. 12. Polen: Ruch: ul. Wilcza
46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B.
134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 148,
Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den
Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpan-
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR —
701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Aufruf

zum 11. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1976

Die Jugendkommission des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR ruft in Übereinstimmung mit der Leitung der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ und mit dem Ministerium für Volksbildung alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner“, „Junger Modelleisenbahner“, die Kinder- und Jugendgruppen unseres Verbands zur Teilnahme am 11. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ auf.

Das Jahr 1976 ist das Jahr des 100. Geburtstags des ersten Präsidenten unseres Arbeiter- und Bauern-Staates, des Genossen Wilhelm Pieck, und das Jahr des IX. Parteitag des SED, der eine stolze Bilanz der Erfolge beim Aufbau der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR ziehen und uns den Weg in eine kommunistische Zukunft weisen wird.

Diese gesellschaftlichen Höhepunkte stehen auch im Mittelpunkt der Arbeit der AG „Junger Eisenbahner“ bei der Erfüllung des Pionier- und FDJ-Auftrags für das Schuljahr 1975/76 „Pionierstaffette ‚Immer bereit!‘ Geht auf Entdeckungsreise!“

Untersucht, wie sich die DR in den vergangenen Jahren zu einem leistungsfähigen sozialistischen Transportbetrieb entwickelt hat!

Macht euch mit den neuen Arbeitstechnologien und den modernen leistungsfähigen Lokomotiven und Baumechanismen bekannt, die dazu beitragen, daß die Eisenbahn ein zuverlässiger Partner der Volkswirtschaft ist! Gestaltet die Patenschaftsbeziehungen zu den Eisenbahnern auf den Bahnhöfen, im Triebfahrzeugdienst oder im Gleisbau noch enger! Werdet gute Freunde der Eisenbahner und lernt die verantwortungsvolle Arbeit und den vielseitigen Beruf des Eisenbahners achten und schätzen! Erforscht die revolutionäre Tradition der Eisenbahner, ihren Kampf an der Seite unserer unvergessenen Ernst Thälmann und Wilhelm Pieck!

Macht euch mit den Leistungen der Eisenbahner der UdSSR und mit dem sowjetischen Eisenbahnwesen vertraut!

Veranschaulicht, welche große materielle Hilfe und Erfahrung uns die sowjetischen Eisenbahner bei unserem Aufbau gegeben bzw. vermittelt haben! Mit solchen Leistungen können wir auch in den AG „Junger Eisenbahner“ den Pionierauftrag erfüllen und unsere Ergebnisse beweisen, und zwar durch

- die Anfertigung von Dokumentationen
- die Darstellung der Patenschaftsbeziehungen zu Arbeitskollektiven der DR
- den Bau von Modellen (Lokomotiven, Baumaschinen, Gleisanlagen usw.)
- die Modellierung von Technologien (einschl. elektrischer Schaltungen)
- die Ausarbeitung von Neuerervorschlägen oder die Mitarbeit an Neuervereinbarungen

Wir wetteifern um die besten Ergebnisse auf diesen Gebieten und vermitteln durch die Teilnahme am Spezialistentreffen unsere dabei gewonnenen Erfahrungen.

Die Jugendkommission des Präsidiums des DMV hat dazu folgendes beschlossen:

1. Das Spezialistentreffen findet auf zwei Ebenen statt: Auf Bezirksebene an einem Tag in den Frühjahrsferien. Als Bezirk ist das territoriale Gebiet einer Reichsbahndirektion anzusehen.

Auf Republiksebene an 2 Tagen während der Herbstferien im Bezirk Schwerin.

2. Teilnahmeberechtigt sind alle AG „Junger Eisenbahner“ an Schulen, Technischen Stationen, Pionierhäusern und -eisenbahnen, anderen außerschulischen Einrichtungen, unabhängig von ihrer Mitgliedschaft im DMV, und die Kinder- und Jugendgruppen des DMV.
3. Die Bewertung erfolgt getrennt in den Altersgruppen 10 ··· 14 Jahre und 15 ··· 18 Jahre. Eine Mannschaft wird durch 3 ··· 5 Pioniere (FDJler) bzw. Schüler vertreten.
4. Teilnahmemeldungen sind bis zum 28. Februar 1976 den zuständigen Bezirksvorständen des DMV zuzuleiten. Diese laden die Mannschaften ein. Die Teilnahmemeldungen enthalten: Name der Arbeitsgemeinschaft, Altersgruppe (10 ··· 14 oder 15 ··· 18 Jahre), Kategorie des Exponats (siehe Pkt. 5) und Angaben zum Platzbedarf und Stromanschluß (soweit erforderlich).
5. Die Exponate können sich in folgende Kategorien gliedern
 - a) Modelle, Modellanlagenbau, Modellbautechnologien
 - b) elektrotechnische Schaltungen mit Industriematerial
 - c) elektronische Schaltungen und Funktionsmodelle
 - d) Dokumentationen, Sammlungen, Forschungsaufträge zur Geschichte der DR und des Klassenkampfes der Eisenbahner
 - e) Neuerleistungen für die DR oder die Pioniereisenbahnen.
6. Die Bewertung der Exponate erfolgt durch eine Jury im Rahmen einer öffentlichen Verteidigung anlässlich des Spezialistentreffens.
Der Jury gehören an: Vertreter des Bereichs Volksbildung, der Pionierorganisation, der DR und Pioniere bzw. Schüler sowie AG-Leiter der teilnehmenden Mannschaften.
Sie wird vom Vorsitzenden bzw. einem Vertreter der Jugendkommission des DMV geleitet.
Bewertungskriterien sind:
 - Meßbarer Nachweis der Erfüllung des Pionier- und FDJ-Auftrags,
 - Grad der Verallgemeinerungsfähigkeit bzw. der Möglichkeit der Nachnutzung der Ideen und Verfahren,
 - Nachweis der Selbständigkeit der Erarbeitung des Exponats durch Pioniere und FDJler,
 - Nachweis des geistigen Erfassens des Exponats bzw. der damit verbundenen Probleme,
 - Originalität des Exponats.Die Entscheidung der Jury ist endgültig.
7. Die Jury vergibt als Anerkennung für die besten Exponate Diplome und Ehrenpreise.
Jeder Teilnehmer und jede teilnehmende Mannschaft erhält eine Teilnehmerurkunde.
8. Die auf den Bezirkstreffen mit dem Diplom des Vorsitzenden des Bezirksvorstands ausgezeichneten Mannschaften erhalten gleichzeitig die Delegation zum Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“. **Jugendkommission des Präsidiums des DMV**

Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (9)

Die Lokomotiven der BAE (III)

Die ersten 1B-Güterzug-Lokomotiven (Nr. 26 bis 28)

Einem zeitgenössischen Bericht von 1847 ist zu entnehmen, daß bereits 1846 die vorhandenen Lokomotiven zu schwach waren, um den Anforderungen zu genügen. Von den vorhandenen B1-Lokomotiven mußten oft vor Güterzügen zwei eingesetzt werden. Auch die Personenzüge bedurften einer Vorspannlokomotive, wenn nicht eine der zuletzt beschafften Lokomotiven der „Beuth“-Klasse zum Einsatz kam. Von den 2520 Zügen der BAE im Jahre 1846 wurden 929 Züge jeweils mit 2 und 53 Züge sogar mit 3 Lokomotiven befördert. Das erforderte die schnelle Beschaffung von mindestens 3 stärkeren zweifach gekuppelten Güterzug-Lokomotiven, die dann von Borsig im Jahre 1847 geliefert und mit den Betriebsnr. 26 bis 28 in Dienst gestellt wurden. Sie dürften ähnlich einer an die „Stargard-Posener Eisenbahn“ gelieferten Bauart gewesen sein. Es waren 1B-Lokomotiven mit überhängendem Stehkessel, der eine Rundkupel trug. Der Langkessel hatte einen ovalen Querschnitt. Der Treibraddurchmesser von 1327 mm war dem Verwendungszweck der Maschinen angepaßt. Weitere Teile entsprachen damaligen Konstruktionsmerkmalen: hochliegende Tragfedern für die gekuppelten Achsen und Doppelschiebersteuerung. Die Tender besaßen noch ein hölzernes Untergestell.

Die 1A1-Reisezuglokomotiven (Nr. 29 bis 31 und 34)

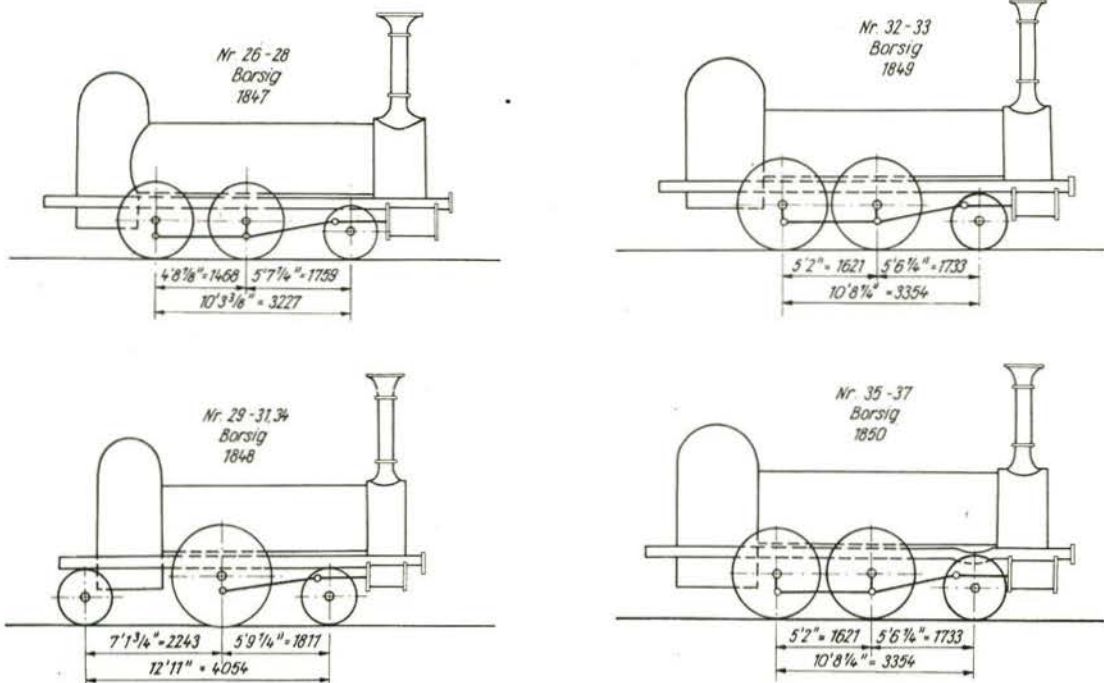
Als 1848 die Strecke Jüterbog—Riesa eröffnet wurde, mußten wiederum neue Lokomotiven beschafft werden.

Für den Reisezugdienst waren es 4 Stück 1A1-Lokomotiven. Sie entstammten einer Borsigschen Bauserie von insgesamt 39 Lokomotiven, die auch noch an andere Bahnen geliefert wurden. Sie besaßen wieder, wie frühere Bauserien, einen runden Langkessel. Der durch die hintere Laufachse gestützte Stehkessel trug eine Vierseitkuppung. Die Lokomotiven waren wahrscheinlich mit einer Doppelschiebersteuerung ausgerüstet. Der Treibraddurchmesser betrug 1676 mm, so daß er dem Einsatzzweck im Reisezugdienst entsprach. Diese Tender hatten eiserne Untergestelle. Eine dieser Lokomotiven, die Nr. 31 „Saxonia“, entgleiste im Herbst 1852 zwischen Roßlau und Coswig, also auf der Stammstrecke. Dem Unfall- und Untersuchungsbericht zufolge, veröffentlicht in der „Verkehrstechnischen Woche“ 1906, Nr. 25, Seite 688, sind nachstehende Angaben des Maschinenmeisters der BAE, Hennig, über die Lastverteilung der Unfall-Lokomotive entnommen:

Der Schwerpunkt der Lokomotive lag 222 mm vor der Treibachse. Nach ihrer Reparatur und einer Probefahrt am 28. Januar 1853, bei der die Lokomotive noch bis zu

	Masse der Achse kg	Leermasse kg	Dienstmasse kg
Vordere Achse	925	5900	6825
Treibachse	1950	9000	10950
Hintere Achse	925	3000	3925
Lok-Dienstmasse			21700

Bild 1 Skizzen der Lokomotiven Nr. 26 bis 28, 29 bis 31 und 34, 32 und 33, 35 bis 37



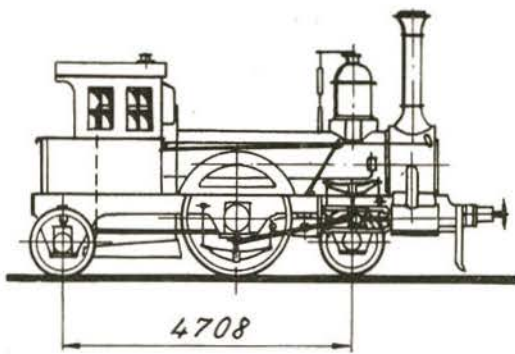


Bild 2 Skizze der Lokomotiven Nr. 77 und 78 (Sk. v. Köhler, Erf.)

einer Geschwindigkeit von 78,6 km/h einen ruhigen Lauf aufwies, wurde die „Saxonia“ wieder in Dienst gestellt.

Die 1B-Lokomotiven (Nr. 32, 33, 35 bis 37 43 bis 47, 55 bis 58 und 71)

Die ersten zwei Lokomotiven (Nr. 32 und 33) waren noch 1849 anlässlich der Eröffnung der Strecke Jüterbog — Riesa beschafft worden. Die anderen Maschinen dieser Gattung wurden in gewissen Abständen bis 1860 ausgeliefert. Das läßt darauf schließen, daß es sich um eine brauchbare Lokomotive handelte. Es waren durchweg Maschinen mit überhängendem Stehkessel und mit Vierseitkuppel. Allerdings wichen die Hauptabmessungen der einzelnen Lieferungen voneinander ab. Der Langkessel bestand aus 4 langen Blechen und war mit dem Stehkessel und der Rauchkammer durch Winkelisenringe vernietet. Der Dom befand sich auf der vorderen Kesselhälfte sowie je ein Sicherheitsventil auf dem Dom und dem Stehkessel. Die Federn der vorderen Laufachsen waren durch Ausgleichshebel miteinander verbunden. Auffällig sind bei den Lokomotiven ab Nr. 43 der große Zylinderdurchmesser von 457 mm. und der lange Hub von 610 mm. Das ist auf die gesteigerten Anforderungen, die an die Lokomotiven gestellt wurden, zurückzuführen.

Die 1A1-Schnellzuglokomotiven Nr. 38 bis 42 und 48 bis 54

1853 stellte die BAE die ersten Schnellzuglokomotiven in Dienst. Mit der Achsfolge 1A1 und einem Treibraddurchmesser von 1829 mm waren sie zwar keine „Schnellläufer“, aber anscheinend doch leistungsfähig und beim

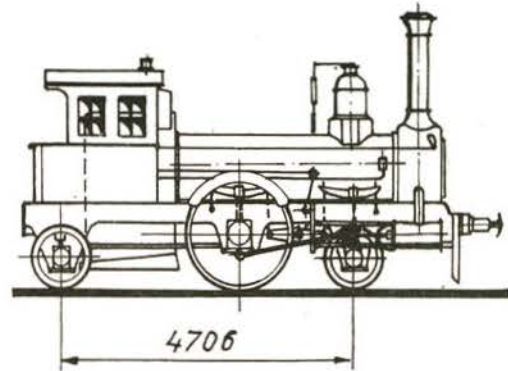


Bild 3 Skizze der Lokomotiven Nr. 79 und 80 (Sk. v. Köhler, Erf.)

Personal beliebt. Die ersten Lokomotiven (Nr. 38 bis 40) hatten noch einen Zylinderdurchmesser von nur 356 mm, der von der Lokomotive Nr. 41 an auf 381 mm vergrößert wurde. Diese „krummen“ Millimetermaße werden erklärlich, wenn die damals gebräuchlichen Maßangaben eingesetzt werden, nämlich 14 und 15 Zoll für diese Fälle. Auffällig groß war auch der Durchmesser der vorderen Laufräder mit 1219 mm. Die 1A1-Schnellzuglokomotiven waren mit der Stephenson-Steuerung ausgerüstet.

Die 1A1-Schnellzug-Lokomotiven (Nr. 59 bis 70 und 72 bis 76)

Die bekannte Crampton-Lokomotive wurde von der BAE nicht beschafft, obwohl sich die Streckenverhältnisse hierzu eigentlich angeboten hätten. Dafür lieferte Borsig leistungsfähigere 1A1-Lokomotiven mit einem Treibraddurchmesser von 1981 mm, also ausgesprochene „Schnellläufer“. Auch hier betrug der Laufraddurchmesser 1219 mm. Ein leistungsfähigerer Kessel und der größere Kolbenhub des Zylinders entsprachen dem Verwendungszweck. Mit der Lokomotive Nr. 76 schloß bei der BAE die Beschaffung von Dampfloklokomotiven mit Vierseitkuppel über dem Stehkessel ab.

Die 1A1-Personenzuglokomotiven (Nr. 79 und 80)

Diese beiden waren die letzten von der BAE beschafften ungekuppelten Lokomotiven. Sie gleichen den Schnellzuglokomotiven Nr. 77 und 78, hatten jedoch nur einen Treibraddurchmesser von 1676 mm. Die Federn lagen unterhalb der Achsbuchsen.

BUCHBESPRECHUNGEN

Autorenkollektiv, „Schlagadern der Wirtschaft“, — Eisenbahnen europäischer sozialistischer Länder — transpress VEB Verlag für Verkehrswesen DDR — 108 — Berlin; 288 S., Kunstdruckpapier, Leineneinband, 25,— M
Autoren aus Bulgarien, Ungarn, Polen, Rumänien, Jugoslawien, der CSSR, der UdSSR und der DDR stellen nach einer einheitlichen Gliederung ihre jeweilige Bahnverwaltung vor und weisen nach kurzem historischen Rückblick auf die volkswirtschaftliche Bedeutung, die Gestaltung des Eisenbahnnetzes, die technische Ausrüstung sowie die Perspektive hin. Hoher Informationsgehalt, bereichert durch zahlreiche Bilder (264) und Tabellen.

O. Prof. Akad. Architekt Horst Grabner, „Eisenbahn-Hochbau“, 2., erweiterte Auflage
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen DDR — 108 — Berlin, 316 S., Lederneinband, 20,— M
Das Fachbuch enthält Hinweise zur Gestaltung zweckmäßiger, funktionsgerechter Eisenbahn-Hochbauten, wie Empfangsgebäude, Bahnsteighallen, Güterhallen und -abfertigungen, Stellwerke, Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke, Unterwerke usw. Der Inhalt bezieht sich nicht nur auf den Neubau, sondern auch auf die Rekonstruktion vorhandener Bauten. Reich bebildert, viele Zeichnungen und Tabellen.

Unsere ausländischen Lesern empfehlen wir außerdem:

Burkhardt Kiegeleand, „Modelleisenbahn“, Ratgeberverlag Wien/München, 96 Fotos, 60 Zeichng., Leinenbd.

Ein Handbuch, vor allem für den Anfänger geeignet, das eine breite Palette über die Modellbahn enthält.

Richard Heinersdorff, „Die k. u. k. Privilegierten Eisenbahnen (1828—1918)“, Verlag Fritz Molden, Wien, Ln.

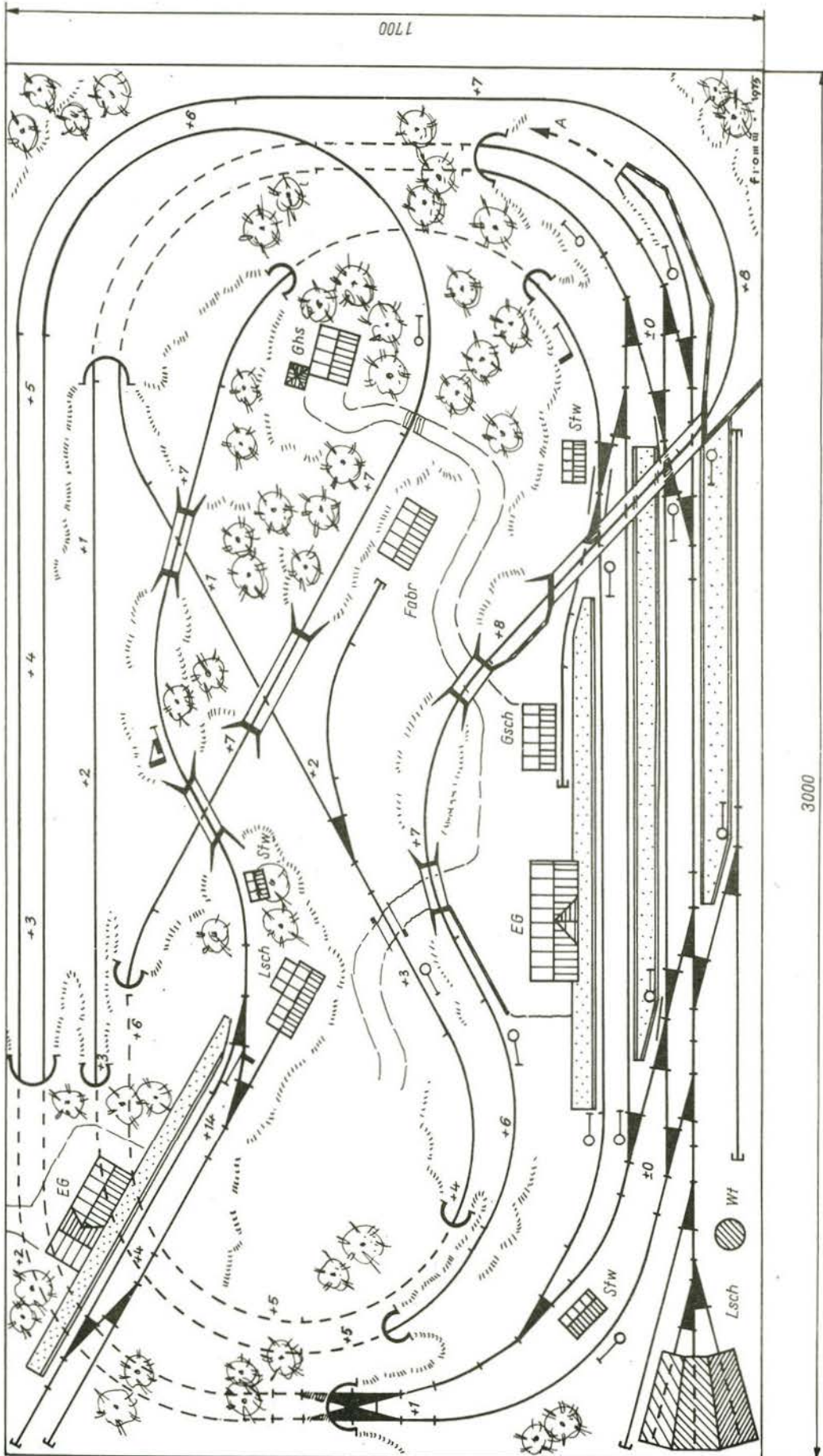
Der Autor beschreibt in informativer Weise die Eisenbahngeschichte der ehem. Donaumonarchie; reich illustriert.

Ron Ziel und Mike Eagleson, „Dampfloklokomotiven der Welt“, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, 304 S.

Mit 550 Fotos widmen die beiden Autoren dieses Standardwerk der Dampfloklokliteratur den Dampfloklokomotiven aller Länder der Welt, in denen es jemals gedampft hat.

H. C. B. Rogers, „Französische Dampfloklokomotiven des 20. Jahrhunderts“, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 140 S., 97 Fotos, geb.

In Frankreich erreichte der europäische Dampfloklokbau seine höchste Vollendung. André Chapelon nahm darauf einen großen persönlichen Einfluß. Das beschreibt diese Biographie und Technikgeschichte ausführlich.



A = zum verd. 12 gl. Abstellbf

Bild 1 Gleisplan der H0-Anlage



Bild 2 Dampf- und Diesellokomotiven befinden sich im Einsatz

Bild 3 Man erkennt an diesem Bild, daß Vater Schulze ein langjähriger Modelleisenbahner ist, denn die alte BR23 von PIKO ist schon seit vielen Jahren nicht mehr in der Produktion, ebenso das Stellwerk „Bergheim“ des ehem. Herstellers Auhagen (heute VEB Modellspielwaren Marienberg)

Bild 4 Das sagen sehr viele Modellbahnfreunde in der DDR und im Ausland: Schade, daß die hübsche BR91 nicht mehr erhältlich ist!

Fotos: Gerd Schulze, Leipzig

Im dritten Lebensjahr...

...wurde das Interesse an der Modelleisenbahn bei dem jetzt 24jährigen Studenten der Fachrichtung Elektronik, Gerd Schulze aus Leipzig, geweckt.

Sein Vater begann damals mit dem Bau einer H0-Anlage. Während Herr Schulze jun. zunächst nur zuschauen durfte, wurden inzwischen die Rollen vertauscht. Heute arbeiten beide quasi im Kollektiv, der Sohn ist für die schaltungstechnische Seite, der Vater für die Ausgestaltung der Anlage zuständig.

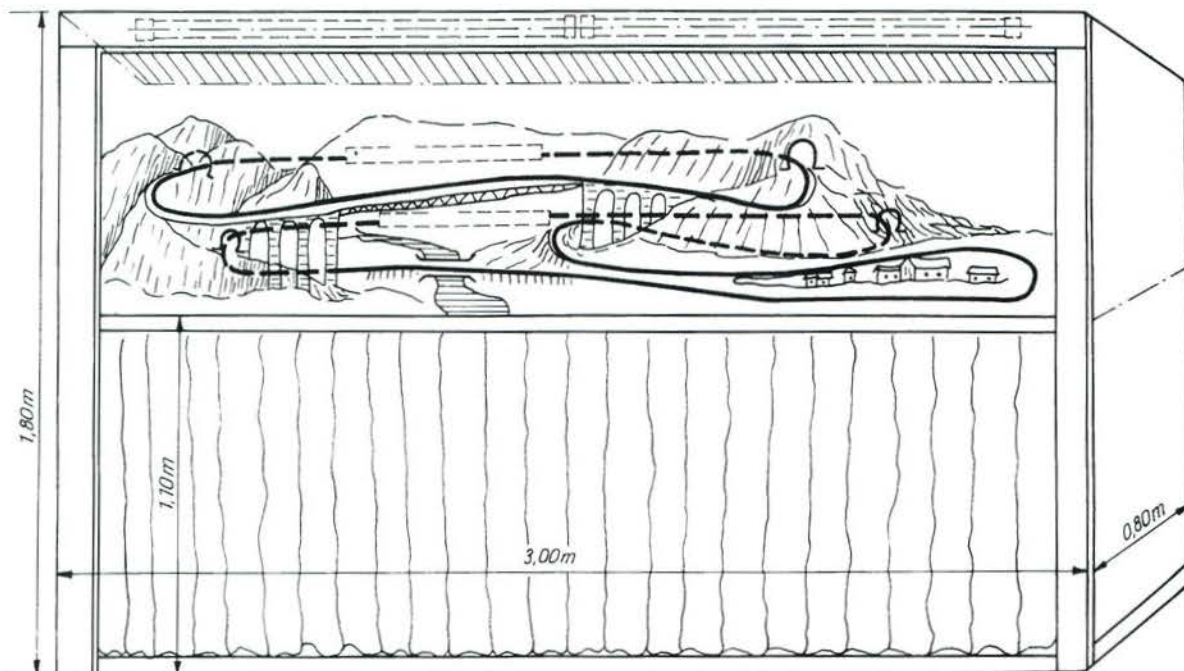
Für die Bahndämme und Hochflächen wurde Schaumpolystyrol verwendet, auf das die Gleise mit unterlegten Schottermatten aufgeleimt wurden.

Ein elektronischer Fahrregler — nach einer unserer Bauanleitungen selbst angefertigt — wird für einen Streckenabschnitt eingesetzt. Die beiden Hauptstrecken sind mit einer kontaktlosen Selbstblockung mit Transistoren ausgerüstet. Das hat den Vorteil, neben einer Einsparung von Kontakten wesentlich sicherer zu funktionieren.

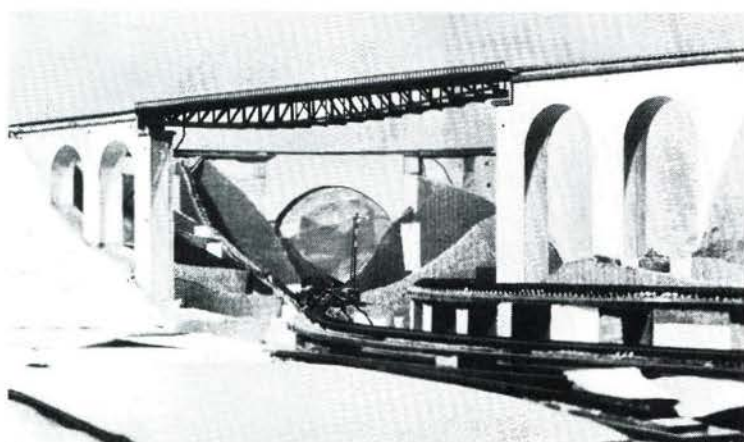
Geplant ist die Anfertigung eines Generators mittlerer Frequenz (5...10 kHz) für eine unabhängige Zugbeleuchtung.

Über die Zugbeeinflussungsschaltung werden wir in einem anderen Heft etwas veröffentlichen.



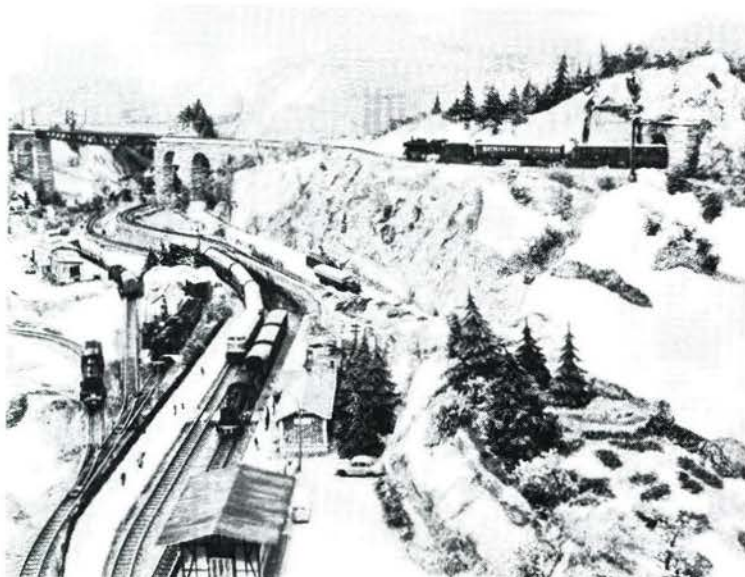


1



2

3



6

HELMUT FISCHER (DMV),
Berlin

Eine Diorama- Anlage in der Nenngröße N

Bild 1 So sieht prinzipiell der Aufbau einer Diorama-Anlage aus; die angegebenen Maße beziehen sich auf die N-Anlage des Herrn Helmut Fischer, Berlin

Bild 2 Die Anlage im Entstehen; für weniger Geübte im Verlegen der Trassen und im Geländeunterbau ein gutes Anschauungsmaterial

Bild 3 Die betriebsfertige N-Anlage in einer Gesamtansicht

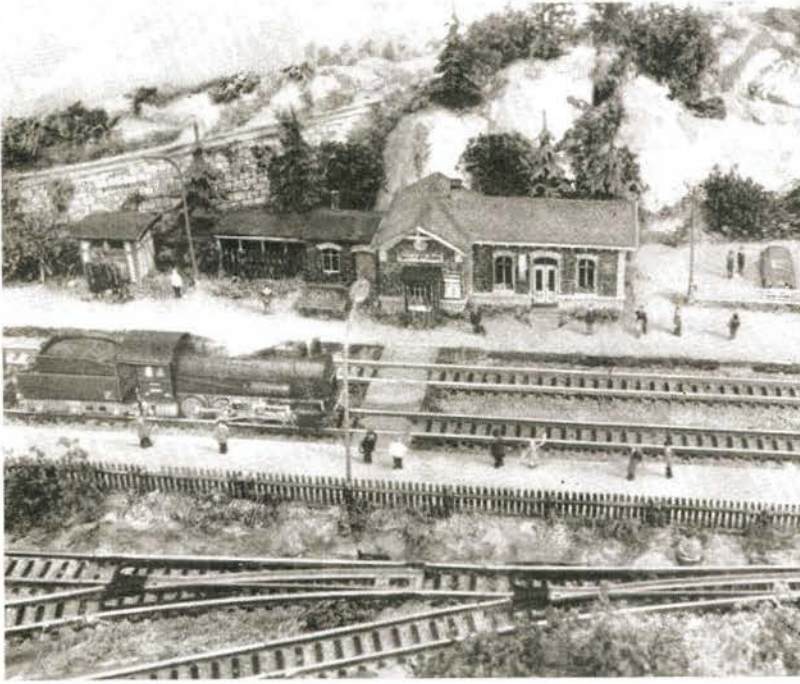


Bild 4 Und hier ein Detail vom Bf „Tannendorf“. Deutlich sichtbar ist es, daß die Weichenantriebe unter Flur angeordnet wurden. Herr F., zweifelsohne ein Meister unseres Fachs, wird Verständnis dafür aufbringen, wenn wir unsere Leser auf 2 Dinge aufmerksam machen möchten, die man vermeiden kann:

Erstens erscheint uns die Größe der Quader der Stützmauer im Verhältnis zu N doch etwas zu gewaltig geraten (sie dürften dann in natura mindestens 1400 mm x 700 mm groß sein!), und zweitens wirkt eine „Freihand-Schrift“, hier auf dem Bahnhofsschild, niemals schön. Auf der Ausstellung war das nicht zu erkennen, doch die Kamera sieht alles nun einmal deutlicher.

Als ich vor mehreren Jahren einmal das Verkehrsmuseum in Dresden besuchte, war in einer Abteilung des Hauses eine nicht alltägliche Ausstellung der Dresdener Modellbahnfreunde zu bewundern.

Einer Ladenstraße ähnlich reihte sich da Schaufenster an Schaufenster, hinter denen Modellbahnanlagen in Form von Dioramen (Schaubildern) gestaltet waren.

Eine ganz besonders beeindruckende Wirkung ergab sich aus einer klaren Motivaussage, guter technisch-künstlerischer Ausführung der Anlagen und dem bühnenhaften Charakter, der sämtliche ablenkenden Erscheinungen, wie sie in einem Ausstellungsraum nun einmal vorhanden sind, abschirmte und so den Eindruck für den Beschauer erweckte, als stünde er vor einer wirklichen Landschaft.

Diese gute Anregung übernahm ich und baute für die Modellbahnausstellung 1974 in Berlin eine Diorama-Anlage in der Nenngröße N.

Dafür wählte ich beim technischen Aufbau einen relativ unkomplizierten Weg. Nur eine 1gleisige Gebirgsstrecke in geschlossener Streckenführung sowie ein von dieser völlig unabhängiger „Talring“ mit einem kleinen Durchgangsbahnhof bildeten die Grundlage für den Gleisplan. Starke Neigungsverhältnisse wurden vermieden. Besonders für N ist eine konsequente Einfachheit bei den starken Belastungen des Ausstellungsbetriebes zu empfehlen. Die Anlage hat dann übrigens auch bei 14tägigem Einsatz stets zuverlässig und störungsfrei gearbeitet.

Einen großen Wert legte ich jedoch auf eine gute landschaftliche Durchgestaltung. Die Trasse wurde mit Schwellenband, in das Profilschienen eingezogen wurden, mit einer Spezialmasse beschottert. Hierzu verwendete ich Schlammkreide und hellgraues Streumehl, im Verhältnis 1:1 gemischt und mit ein wenig Firnis angerührt. Das Gelände formte ich in Skelettbauweise, überzog alles mit Leinen und beklebte es mit Packpapier. Das Ganze wurde dann zweimal mit weißer Latex-Farbe gestrichen; denn das ist der richtige Untergrund für eine helle und freundlich aussehende Farbgebung mit Plakatfarben. Eine passende Landschaftskulisse malte ich auf weißem Leinen auf, was der Anlage einen harmonischen Abschluß gab. Da die handelsüblichen Hochbauten in der Baugröße N für eine anspruchsvolle

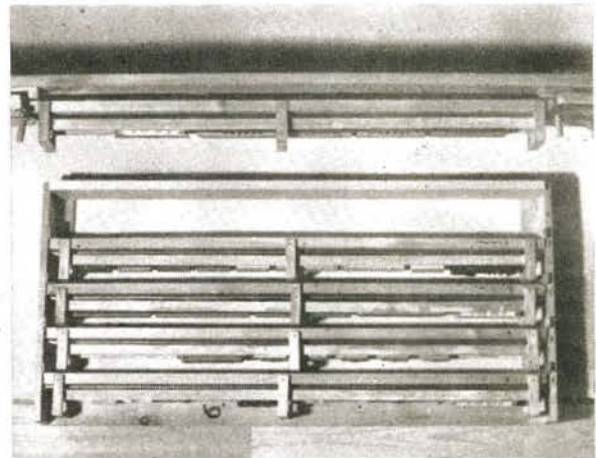
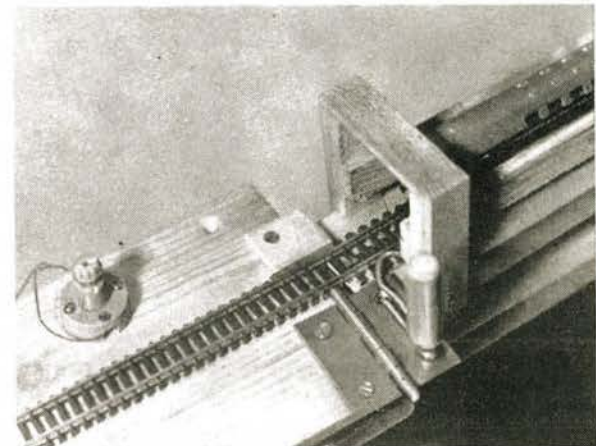


Bild 5 So löste Herr F. das Problem für den Aufbau eines platz- und weichensparenden „Schattenbahnhofs“ für viele bestimmt eine gute Anregung!

Bild 6 Und so werden die Magazine verriegelt

Fotos und Zeichnung: H. Fischer, Berlin



Gestaltung kaum verwendbar sind, habe ich alle Gebäude, Brücken usw. nach H0- bzw. TT-Vorlagen bzw. Baukästen auf fotografischem Weg maßstabgerecht selbst angefertigt.

Wie aus der Entwurfsskizze für meine Anlage hervorgeht, führen die beiden Ringstrecken durch die Hintergrundkulisse hindurch. Das ist allerdings nur an einem Tunnelportal der oberen Strecke erkennbar. Alle übrigen Durchbrüche sind für den Betrachter nicht einsichtbar. Hinter der Kulisse hatte ich ursprünglich je oben und unten einen Abstellbahnhof geplant. Ich befürchtete jedoch den Arbeitsaufwand, der im Aufbau der vielen Weichenstraßen bestand, für die noch entsprechende Sicherungsmaßnahmen erforderlich gewesen wären. So kam ich auf einen ganz anderen Lösungsweg: Ich trennte

die Ringstrecke auf und setzte in diese Lücke ein Stück in der Art eines Magazins ein. Jedes Magazin kann jeweils einen kompletten Zug aufnehmen, so daß mehrere Zugeinheiten in einem Magazinrahmen abgestellt und nach Belieben ausgewechselt werden können.

Da es sich um einen Versuch handelte — der sich allerdings völlig bewährte — hatte ich die Magazine aus Holzleisten, Schwellenband und Schienenprofil regelrecht einfach „zusammengeschustert“.

Trotz dieser Primitivität gab es auch dabei keine Betriebsstörung. Das wäre wohl bei Weichen unmöglich! Dieser Erfolg berechtigt zu einem weiteren Ausbau dieser besonders raumsparenden und dabei billigen „Magazintechnik“, mit der ich vielleicht manchem anderen eine Anregung gegeben habe.

Ing. PETER EICKEL (DMV), Dresden

Bauanleitung für den Tender 2'2'T 31,5 der ehemaligen K.P.E.V. in H0

Für ihre Schnellzuglokomotiven S 10, S 10¹, S 10² und P 10 beschaffte die ehemalige KPEV ab 1911 4achsige Tender mit Fachwerkdrehgestellen, 31,5 m³ Wasser- und 7 t Kohlefasungsvermögen (Kurzbezeichnung: pr 2'2'T 31,5). Diese Tender wurden in gleicher Ausführung auch zum Vorbild für andere Bahnen. Nahezu genauso war der kurz zuvor entwickelte Tender für die Gattung S 9 (DRG-Baureihe 14⁰) vom Jahre 1908.

Für den Tender sind der querliegende Wassereinlauf und die Fachwerkdrehgestelle charakteristisch. Tender der Bauart 2'2'T 31,5 besaßen zum Beispiel folgende Lokomotiven: 17 008 (pr. S 10, DRG), 17 202 (pr S 10², DRG), 17 1066 (pr S 10¹, Bauart 1911, DRG), 17 1205 (pr S 10², Bauart 1914, DRG), 38 1744 (pr P 8, DR), 38 3545 (pr P 8, DR), 39 038 (pr P 10, DR), 39 113 (pr P 10, DR), und 39 148 (pr P 10, DR). Nach 1945 wurde der 2'2'T 31,5 teilweise mit den Reko-Lokomotiven der Baureihe 58³⁰ (ex pr G 12) gekuppelt, da diese Tender durch die Rekonstruktion der P 10 zur Baureihe 22⁰ frei wurden. Bei den Tenders für

die BR 58³⁰ wurde der Kohlekasten durch einen Aufsatz aus Stahlblech vergrößert.

Aber auch einen grundlegenden Umbau erfuhr der Tender nach 1945. Für einige der erfolgreichen Kohlenstaublokomotiven „System Wendler“ wurde er in der Form „Kohlenstaubumbautender 2'2'T 26“ verwendet.

Tender mit nahezu gleichen Abmessungen beschafften auch die ehemalige Württembergische Staatsbahn (wü 2'2'T 30) und die PKP (2'2'T 32, für Pt 31 = DRG 19¹ und Pu 29 = DRG 12²). Hierbei waren nur die Wassereinläufe und die Kohlekästen etwas verändert. Für einige Lokomotiven der BR 44 setzte die DRG den Umbautender 2'2'T 32 ein. Auch dieser basiert auf dem Fahrwerk mit Fachwerkdrehgestellen des Originaltenders. Abweichend vom KPEV-Tender und damit dem Aussehen der Einheitstender angepaßt, wurde der Kohlekasten gestaltet. Durch das Anschauen des Einheitskuppelkastens vergrößerte sich die Gesamtlänge von 8650 mm auf 9053 mm.

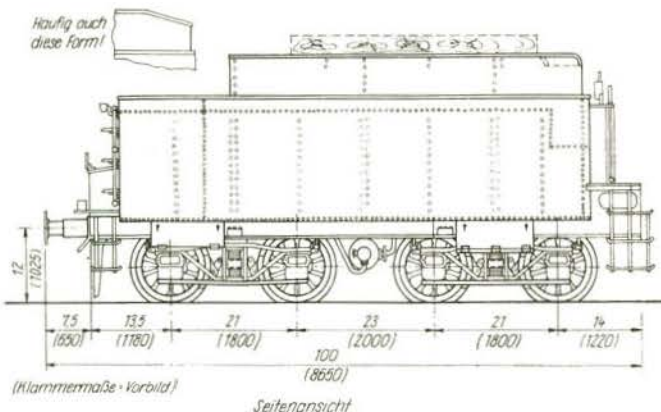


Bild 1 Die Seitenansicht des Tenders. Die beiden Seiten des Kohlekastenaufbaues sind häufig auch vorn nach unten abgechrägt (siehe Zeichnung oben links).