

PA 9

32542

JAHRGANG 16

AUGUST 1967

8

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



8

AUGUST 1967 · BERLIN · 16. 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.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach (z. Z. krank), in Vertretung Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. **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: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141-167. 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: Car-timex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-yang. 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
Werner Ilgner, Marienberg	
Auch die „Kleine“ tut noch ihre Pflicht	222
Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden	
Kennzeichen für Triebwagenmodelle	224
1. Zentrale Modellbahnausstellung in Berlin	229
H0-Heimanlage (2,70 m × 1,35 m)	230
Ing. Hans Kobschätzky, Witten-Stockum	
Eine Fußbodenanlage	231
Dieter Wünschmann, Leipzig	
Die allerletzte Stunde der 60 002	235
Gleisplan des Monats (Nenngröße N) 236	
Helmut Sprößig, Glienicke/Ndb.	
Straßenbahn auf der Modellbahn-anlage	237
Dipl.-Ing. Klaus Kieper, Ahrensfelde b. Berlin, Lothar Nickel, Berlin	
MPSB – Pionier auf schmaler Spur	239
Mitteilungen des DMV	245
Wissen Sie schon?	246
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	248
Ing. Dieter Bäßold, Leipzig	
Die Viersystemlokomotiven E 410 der DB	249
Robert Eckelt, Berlin	
Auf dem Führerstand einer V 200 der DR	252
Alfred Horn, Wien	
Schwerlasttransport durch Europa ..	253
Modellbahnlok-Steckbrief	255
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Vorortschnellverkehr von Halle Hauptbahnhof nach Halle Neustadt. Auf dieser Verbindung fahren täglich zwei Leichtverbrennungstriebwagenzüge mit 14maligem Wendezugsatz.

Foto: Horst Riederer,
Königs Wusterhausen

Rücktitelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Dieter Bäßold, Leipzig

Foto: Dieter Bäßold, Leipzig

EINE FUSSBODENANLAGE

Установка на полу

A Layout on Floor

Un réseau au plancher

Für eine Modellbahnanlage gibt es im Grunde nur ein Hauptproblem, das ist die Platzfrage. Bei der Lösung der Platzfrage muß man von den jeweiligen Verhältnissen ausgehen, ein Patentrezept gibt es nicht. Aus der Kenntnis der Wege, die zu dieser speziellen, hier vorgestellten Anlage geführt haben, kann ein anderer Modelleisenbahner andere Wege zur Lösung seiner Probleme entnehmen. Das zunächst zur Begründung, weshalb über die hier beschriebene Anlage ausführlicher berichtet wird.

Auch ich habe keinen Platz, schon gar nicht für eine feste Anlage. Ich wartete auf ein Wunder, das die Platzfrage lösen sollte, aber es kam nicht. So baute ich derweil fleißig Fahrzeuge, deren Bestand unter Einbeziehung der Industriefahrzeuge inzwischen recht umfangreich geworden ist. Damit entfernte ich mich eigentlich der Lösung der Platzfrage, denn je mehr Fahrzeuge, um so mehr Platz wird erforderlich. Da wegen der Platzverhältnisse eine feste Anlage von vornherein ausschied, obgleich sie ja die beste Lösung ist, kam nur eine transportable Anlage in Frage. Sie mußte folgende Bedingungen erfüllen: 1. Sie mußte in verhältnismäßig kurzer Zeit auf- und abbaubar sein, 2. die einzelnen Teile mußten leicht transportabel sein (zur Unterbringung stand nur eine kleine Abstellkammer zur Verfügung), 3. sie mußte einen gewissen Betrieb des umfangreichen rollenden Materials zulassen, 4. die Streckenführung durfte den häuslichen Verkehr nicht unbillig beschränken oder gar teilweise ausschalten.

So kam ich auf eine transportable Fußbodenanlage. Für diese Fußbodenanlage, sie setzte natürlich das nicht leicht abzurückende Einverständnis der Hausfrau voraus, stellte ich mir folgendes Programm: Es sollte eine zweigleisige Hauptbahn mit dem Bahnhof (Hauptbahnhof) einer Mittelstadt und dem Bahnhof eines kleineren Ortes vorhanden sein. Vom Hauptbahnhof sollte eine eingleisige Nebenbahn abzweigen, die noch einen Haltepunkt hat. Auf keinen Fall wünschte ich einen Ringverkehr. Was ich mir vorstellte, war ein (in seiner Länge stark gedrängter) Abschnitt einer Strecke, an der zwei Bahnhöfe liegen. Auf diesem Abschnitt kommen Züge irgendwoher und fahren irgendwohin; bald ein Schnellzug, bald ein Güterzug oder auch ein Personenzug.

Dies Irgendwoher und Irgendwohin sind Aufstellgleise in einem Raum. Der Hauptbahnhof konnte aus Platzgründen nur in einem Raum vorgesehen werden. Beide Räume verbindet ein Flur. Hier wurde der Bahnhof des kleineren Ortes aufgebaut. Da aber während einer Reise kein Zug einen Bahnhof zweimal durchfahren sollte und wegen der Türen eine dies- und jenseitige Befahrung des Flurs nicht möglich war, wurde die Strecke mit dem Bahnhof tief, die andere dahinter höher gelegt — zwar eine Konzession, aber immerhin noch eine tragbare.

Die Weite der Anlage, von einem Raum durch den Flur zum anderen Raum, wurde im wesentlichen durch die vorhandenen Zuggarnituren festgelegt. Ihre Länge bestimmte die Länge der Bahnsteige und die anwendbaren größten Steigungen. Für die Bahnsteige des Hauptbahnhofs, an denen Schnellzüge halten, ist eine

Länge von 2,0 m mindestens, für den anderen Bahnhof (für Personen- und Eilzüge) eine Bahnsteiglänge von 1,5 m erforderlich. Bei dem Nebenbahnhaltelpunkt war eine Länge von 1,0 m vorgesehen. Die Rampen zu dem etwa 120 mm über Fußboden liegenden Hauptbahnhof haben eine größte Steigung von 1:40.

Diese Längen scheinen zunächst beträchtlich zu sein. Wenn man sich aber die nachfolgend aufgeführten Zuggarnituren ansieht, so werden diese Maße verständlich. Ebenso lassen sie die Wege zur Lösung der gestellten Aufgaben besser verständlich werden (siehe Tabelle).

Für Nr. 2 sind weitere WLAB4üm im Bau, so daß die Zuglänge dann etwa 1930 mm beträgt. Außerdem soll die Abteilwagengarnitur Nr. 6 durch einen Triebwagenzug VT 23 ersetzt werden.

Die Gleisführung der Anlage ist aus dem Gleisplan (Bild 1) zu ersehen. Er ist jedoch nicht maßstäblich gezeichnet.

Links sehen wir die Aufstellgleise in dem einen Raum. Es sind 13 Aufstellgleise verschiedener Länge entsprechend den Zügen vorgesehen, wobei das Gleis 13 dem Wendezug dient. Die Züge nehmen auf den Aufstellgleisen alle in der gleichen Richtung Platz. Alle Züge, mit Ausnahme des Wendezuges, können von hier sowohl die obere Strecke zum Hauptbahnhof „Hanstadt“ befahren, sie kehren dann über die untere zurück, oder sie fahren über die untere Strecke nach „Hanstadt“ und berühren dann direkt den Bahnhof „Bad Knolle“ am Flursee. Über die obere Strecke kommen sie dann wieder zu ihrem zugeordneten Aufstellgleis zurück. Eine Ausnahme bildet der Wendezug, der nur vom Aufstellgleis über „Bad Knolle“ nach „Hanstadt“ fährt und dann wieder zurück. Wenden wir uns nun zunächst dem Bahnhof „Bad Knolle“ und seiner Umgebung zu (rechts und links von den Gleisen sei bei der Erläuterung stets in Fahrtrichtung Aufstellgleise — „Hanstadt“ zu verstehen). Die Bahnsteige des Bahnhofs sind beiderseits der Gleise angeordnet und durch Fußgängertunnel verbunden. Der rechte Bahnsteig hat lediglich einen Untertritt mit

Lfd. Nr.	Zuggattung	vorgesehene Lok	Wagen- zahl	Achsen	Zuglänge mm
1	D-Zug	BR 01	8	32	1909
2	D-Zug (Schlafwg.)	V 200	5	20	1270
3	D-Zug (Doppelstck.)	V 320	1+4+1	21	1516
4	E-Zug	V 200	5	20	1222
5	P-Zug	BR 23	8	16	1229
6	P-Zug	BR 38 (P 8)	6	18	967
7	P-Zug (Wendezug)	V 100	4	14	857
8	P-Zug (Nebenbahn)	BR 74 (T 12)	6	12	842
9	P-Zug Res. (Nebenbahn)	BR 89	3	6	396
10	Eil-G-Zug (Kühlwg.)	BR 41	14	30	1997
11	G-Zug (Kohlenzug)	BR 56 (G 8)	11	28	1354
12	G-Züge	BR 50 u. V 160	38	91	5099
13	Schienenbus	VT 95 mit VB 14		4	284

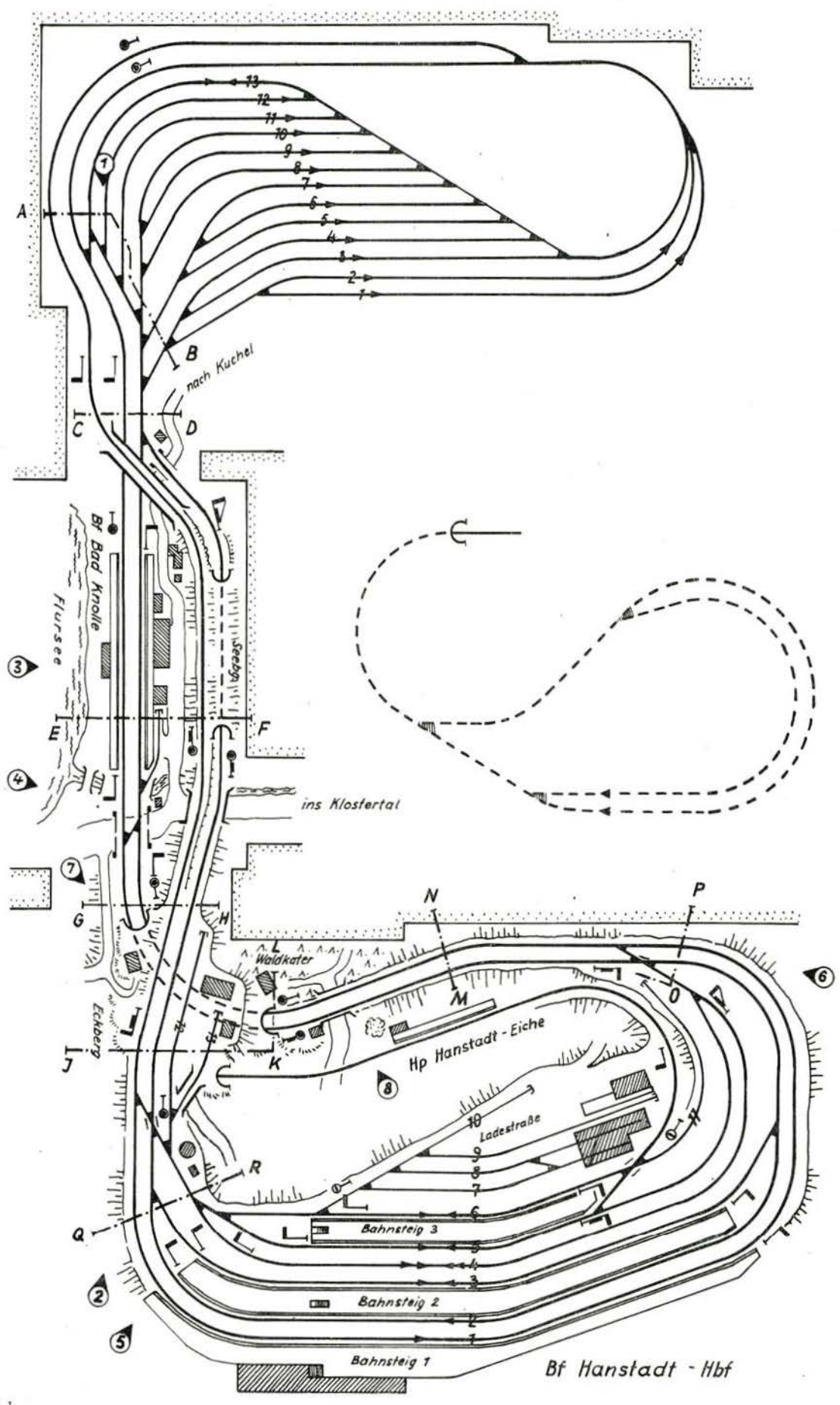


Bild 1
232

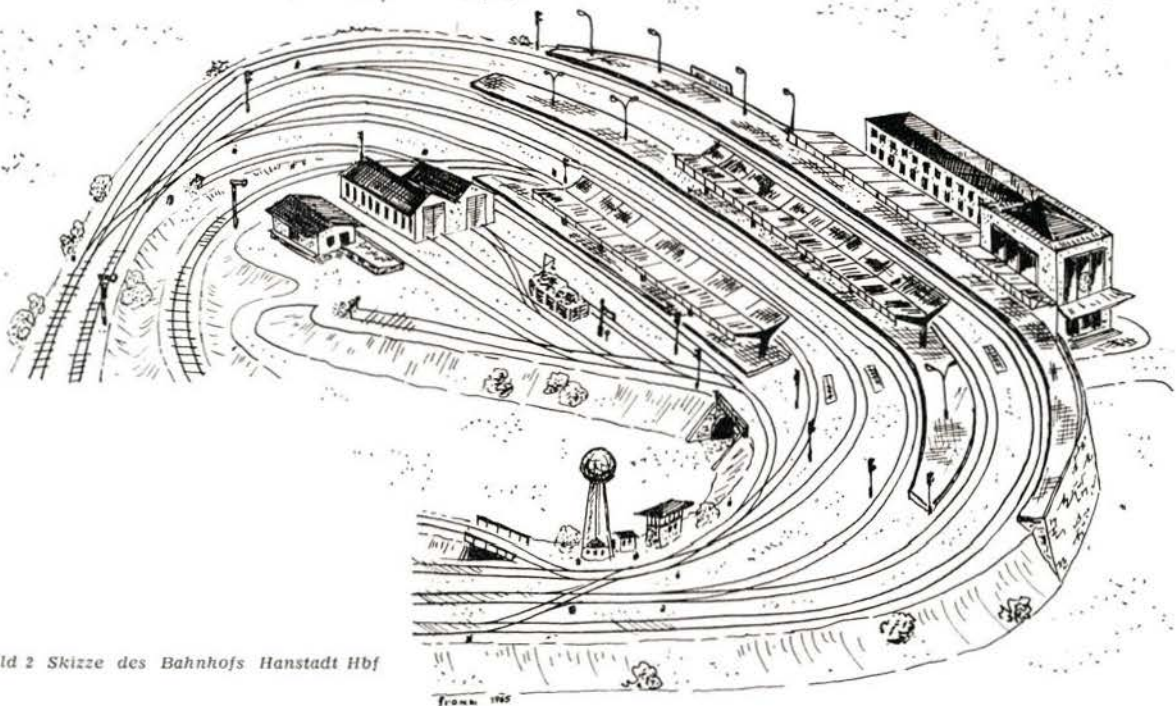


Bild 2 Skizze des Bahnhofs Hanstadt Hbf

Bank. Er liegt längs des Flurseeufers und ist nur durch den Uferweg (Seepromenade) vom See getrennt. Beim Untertritt mußte der Uferweg sogar über eine auskragende Brücke geführt werden. So eng ist es dort, denn um den Verkehr auf dem Flur noch zu ermöglichen, durfte die Anlage dort die Breite von 50 cm nicht überschreiten. In oben genannter Fahrtrichtung gesehen liegt das Empfangsgebäude links. Es ist ein alter Bau, so alt wie eben Empfangsgebäude kleinerer Orte allenthalben noch vorhanden sind. Dem Entwurf des Empfangsgebäudes lag das des Bahnhofs Seefeld der Berlin-Hamburger-Eisenbahn vor.

Bad Knolle ist ein kleiner Luftkurort, im Winter kann man auch auf den Hängen Ski laufen, wo dementsprechend nicht nur Personenzüge, sondern auch Eilzüge halten. Hinter dem Empfangsgebäude und der Bahnhofstraße verläuft auf dem Hang die obere Strecke. Um vom Bahnhof zum eigentlichen Ort zu gelangen, geht man bis zum Bahnübergang und dann links durch die tunnelartige Unterführung auf der Straße ins Klostertal. Da das Klostertal ein ausgesprochenes Erholungsgebiet ist, herrscht auf dieser Hauptverkehrsstraße auch allerlei Betrieb. Zum Flursee gelangt man über die Hauptverkehrsstraße. Hinter der Schranke führt die untere Strecke in den Eckbergtunnel, in dem ein Zug in einem Linksbogen den flachen Eckberg unterfährt. Die Schranke wird durch die Züge gesteuert. Etwa zwei Meter vor der Schranke sind die Schienen des jeweiligen Gleises gegeneinander isoliert. Alle übrigen Gleise stammen von der Firma Märklin mit Mittelpunktkontakten. Auch bei den isolierten Gleisen sind selbstverständlich die Punktkontakte in der Mitte der Gleise vorhanden. Eine der isolierten Schienen liegt an Masse (Märklingleis), die andere liegt an der Schrankensteuerung. Werden die beiden Schienen durch Befahren von den Achsen elektrisch verbunden, so schließt sich der Stromkreis der Schrankensteuerung und betätigt ein Relais, das seinerseits den Motor einschaltet, der die Schranke schließt. Wird der Stromkreis durch Verlassen des Gleises unterbrochen, so fällt das Relais ab und schaltet den Motorrücklauf ein. Die Schranke öffnet. Das Öffnen bzw. Schließen der Schranke wird durch

von der Schranke betätigte Endkontakte beendet. Solange sich also ein Fahrzeug in einem oder in beiden der isolierten Gleisabschnitte befindet, ist die Schranke geschlossen. Eine hohe Umpolung der Motordrehzahl durch ein Getriebe bewirkt, daß die Schranke sich vorbildgerecht langsam schließt und öffnet, wobei beim Schließen Glockenschläge ertönen.

Die zweite Schranke an der Straße vom Bahnhof nach Kuchel (Richtung Aufstellgleise) ist als Anrufschränke gedacht. Öffnen und Schließen erfolgen durch einen Magnet fernbedient vom Schaltpult.

Da es wegen der Enge des Flurteils nicht möglich war, hinter der oberen Strecke beim Bahnhof „Bad Knolle“ noch einen Hang anzulegen, um den Charakter der Bahnführung andeutungsweise zu begründen, entschloß ich mich, das fallende Gleis zu einem Teil in einen Tunnel zu verlegen.

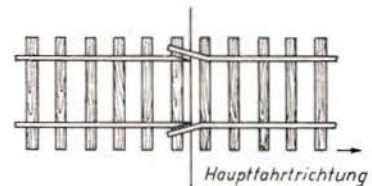
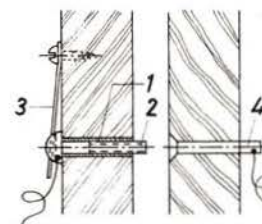


Bild 3



- 1 = Messinghülse 3,2/4 x 20
- 2 = Ms - Halbrundschrabe M3 x 25
- 3 = Feder (Stahldraht)
- 4 = Senkniet 3 x 25 Cu

Bild 4

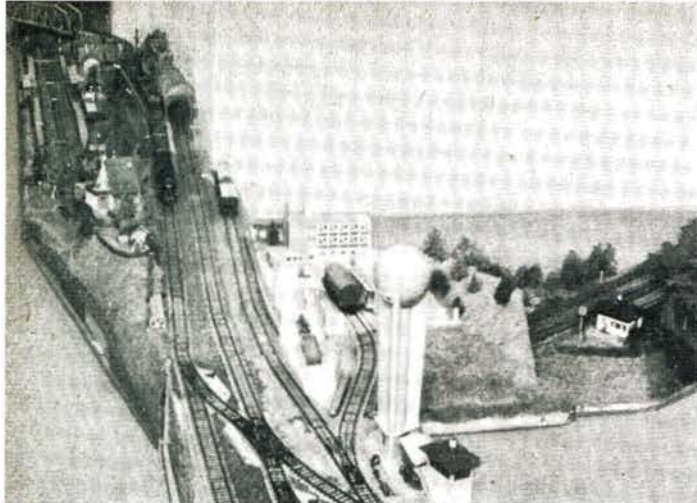


Bild 5 Bahnhof „Bad Knolle“ von der Hanstädter Seite aus gesehen. Im Vordergrund der Wasserturm des Bahnhofs „Hanstadt“, ferner das Ausziehgleis und das Privatanschlußgleis zur Fabrik



Bild 6 Bahnhof „Bad Knolle“ von der Seeseite aus gesehen. Auf dem oberen Gleis ein Eilzug mit einer BR 41; unten fährt ein Personenzug mit einer P 8 ein



Bild 7 Vor dem Schnellzug das Gasthaus „Waldkater“

Fotos: Ing. Hans Kobschätzky, Witten-Stockum

Bild 8 Ein Ausschnitt am Eckberg



Beim Eckberg hat das Obergleis seine volle Höhe erreicht und führt hinter dem „Haus Seeblick“ über den Berg hinweg zum Bahnhof „Hanstadt“.

Das Untergleis überquert nach dem Austritt aus dem Eckbergtunnel die Hauptverkehrsstraße von Hanstadt durch die Hanstädter Heide. Links unten, an den Eckberg geschmiegt, befindet sich ein Ausflugslokal „Waldkater“.

Die Anlage des Bahnhofs „Hanstadt Hbf“ ist im wesentlichen aus Bild 2 zu erkennen.

Die Linienführung der Nebenbahn ist aus dem Gleisplan (Bild 1) erkenntlich.

Zweckmäßig sollte bei Aneinanderreihung der einzelnen Teile einer Fußbodenanlage auch ohne große Schwierigkeiten eine sofortige Fahrbereitschaft bestehen. Nach Lösen der Teile müssen diese auch wieder genau zusammenpassen, seitlich und auch in der Höhe.

So bestehen bei der beschriebenen Anlage die einzelnen Teile aus Rahmen, wozu $2\text{ cm} \times 2\text{ cm}$ Holzleisten verwendet wurden. Auf diesen Lattenrahmen sind Landschaft und Gleise aufgebaut und geben ihrerseits dem Lattenrahmen die nötige Versteifung. Da alles transportierbar sein muß, ist einmal auf Gewichtersparnis Wert gelegt worden, zum anderen aber auch auf die Ausmaße der einzelnen Teile.

Man sollte dabei 1,0 m bis 1,2 m bei einer Breite von 50 cm nicht überschreiten. Bei der vorliegenden Anlage wurde das Teilstück, das das Empfangsgebäude des Bahnhofs „Bad Knolle“ trägt, als erstes Stück (1,5 m lang) hergestellt. Es zeigte sich, daß es zu lang gewählt war. Solche und längere Teile sind nur noch als transportabel anzusehen, wenn für den Transport zwei Personen zur Verfügung stehen.

Auf die Rahmen sind, soweit nicht Dämme und Erhebungen Aussparungen zulassen, Brettchen von 100 mm bis 125 mm Breite und etwa 7 mm Dicke genagelt. Alle Bahndämme bestehen aus Stützen, die durch entsprechend breite und 4 mm Brettchen verbunden sind. Jedes Teil hat auf der Stoßstelle auf der einen Seite zwei Stifte und auf der anderen zwei Buchsen. Genau angepaßt, verhindern sie ein Verschieben. Um ein Auseinanderziehen oder -schieben während des Betriebes zu unterbinden, haben die einzelnen Teile Haken, die in Ösen des benachbarten Teiles eingreifen.

Die Gleise sind auf ihre Unterlage festgeschraubt. Obgleich durch die Stifte in den Latten justiert, zeigen sie eine gewisse Seitenverschiebbarkeit – in der Höhe jedoch kaum. Damit die Gleise beim Zusammenschieben der Einzelteile gleich fahrfertig passen, wurden die Schienenenden an den Teilstoßstellen etwa in der Form ausgebildet, wie man das beim Vorbild auch tut (Bild 3). Diese Ausbildung der Schienenenden garantiert aber noch keinen einwandfreien Stromübergang. Deshalb wurden an den zusammenstoßenden Latten besondere Kontakte angebracht. Gleiche Kontakte dienen auch zur Stromführung über die Stoßstellen hinweg für Weichen, Signale usw. Sie sind einfach gehalten und bestehen aus Nieten, Schrauben, Messingröhrchen und Federdraht (Bild 4).

Da die Anlagenteile ja verhältnismäßig kurz gehalten werden müssen, entstehen viele Stoßstellen. Mehrere Stoßstellen bedeuten viele Kontaktstellen und damit Energieverluste. Das aber ist unerwünscht. Deshalb liegen in jeder Stromführung nur wenige Kontakte und es wird durch ein vieladriges Kabel immer wieder Strom eingespeist.

Die allerletzte Stunde der 60 002

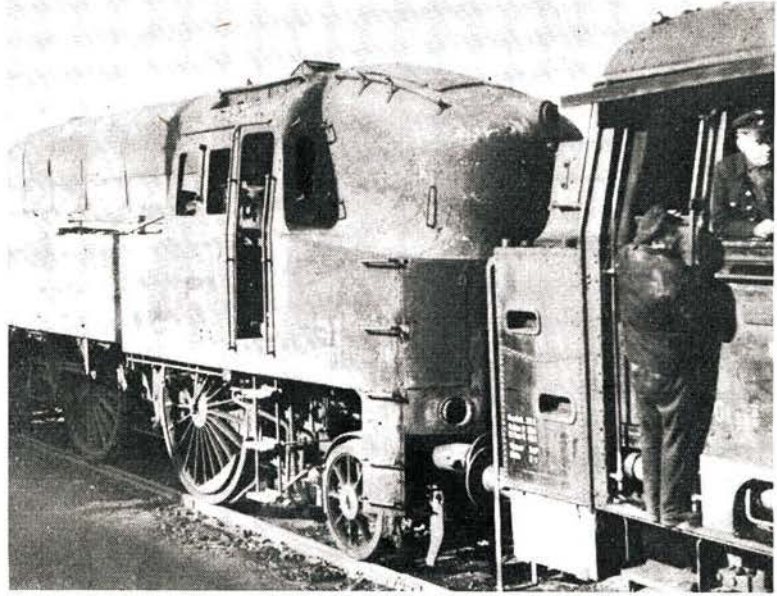


Bild 2 Lokomotive 60 002 wird zum Verschrotten abtransportiert

Fotos: 13. 2. 1967, D. Wunschmann, Leipzig

Auf die im Heft 11/1964 gestellte Frage „Werden alle Dampfloks verschrottet?“ bin ich heute in der Lage, was die Lok 60 002 betrifft, eine Antwort zu geben. 1935 war das Jahr, in dem überall in Deutschland die Eisenbahnen ihre Schnellfahrversuche ausführten. Nicht nur die Deutsche Reichsbahn, sondern auch die größte Privatbahn Deutschlands, die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) machte sich mit ihren Doppelstockwagen und den Stromlinienloks der Baureihe 60 um die Einführung des Schnellverkehrs sehr verdient. Die Firma Henschel & Sohn, Kassel, lieferte 1935 die beiden Loks 60 001 und 60 002 mit den Fabriknummern 22814 und 22815 an die LBE ab (Bild 1).

1937 wurde dann noch die 60 003, Betriebsgattung St 24.19, geliefert. Diese 1'B1'h2-Tenderlokomotiven waren dazu bestimmt, Städte-Schnellzüge zwischen Lübeck und Hamburg im Wendezugbetrieb mit hoher Geschwindigkeit zu fördern. Die LBE wurde dadurch sehr bekannt und erst 1938 der Deutschen Reichsbahn eingegliedert.

Es war der erste deutsche Dampfzug für Zug- und Schiebetrieb. An besonderen Einrichtungen seien erwähnt: Elektrische Fernsteueranlage zum Betätigen des Dampfreglers bei geschobenem Zug vom vorn laufenden Wagen aus; weiterhin eine Lautsprecheranlage mit Klingel. Von diesen Einrichtungen war jedoch beim „durchstöbern“ der Loks nichts mehr vorhanden. Aus den Führerhausanschriften geht hervor, daß die Lok

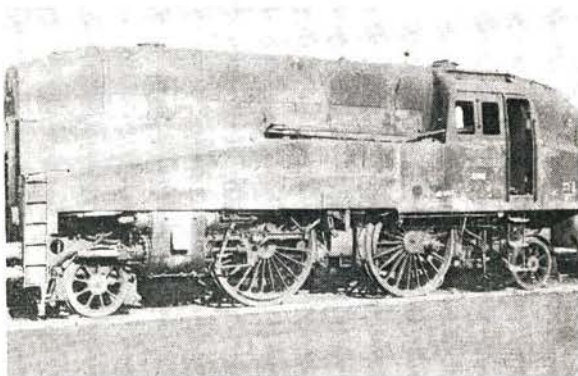
60 002 am 26. April 1956 im Bw Berlin-Lichtenberg die letzte Bremsuntersuchung hatte und bis 1956 im Einsatz war. Sie stand lange Zeit im Berliner Raum kalt abgestellt herum, bis sie Anfang 1967 zum Raw Einheit nach Leipzig-Engelsdorf kam. Dort wurde sie dann am 13. Februar 1967 gegen 11.00 Uhr vom Abstellgleis gezogen (Bild 2) und in die große Werkhalle zum Verschrotten gebracht.

Nur der Zufall und mein ständiges Umschauhalten nach solchen ehemaligen stolzen Vertretern der Deutschen Reichsbahn ließen mich teilhaben an diesem Vorgang. Um so mehr begrüße ich es, daß doch von der Deutschen Reichsbahn der Entschluß gefaßt worden ist, 27 Dampflokomotiven dem Schrotturteil zu entziehen und der Nachwelt zu erhalten.

Zum Schluß noch einige technische Angaben zur Lok 60 002:

Höchstgeschwindigkeit,	
Vor- und Rückwärtsfahrt	120 km/h
Zylinderdurchmesser	400 mm
Kesselüberdruck	16 kp/cm ²
Treibraddurchmesser	1980 mm
Dienstmasse	69,0 t
Wasservorrat	8,3 m ³
Kohlevorrat	3,5 t
Zugkraft	6400 kp
induzierte Leistung	750 PS

Bild 1 Lokomotive 60 002 auf dem „Rand“



Gleisplan des Monats (Nenngröße N) ▶

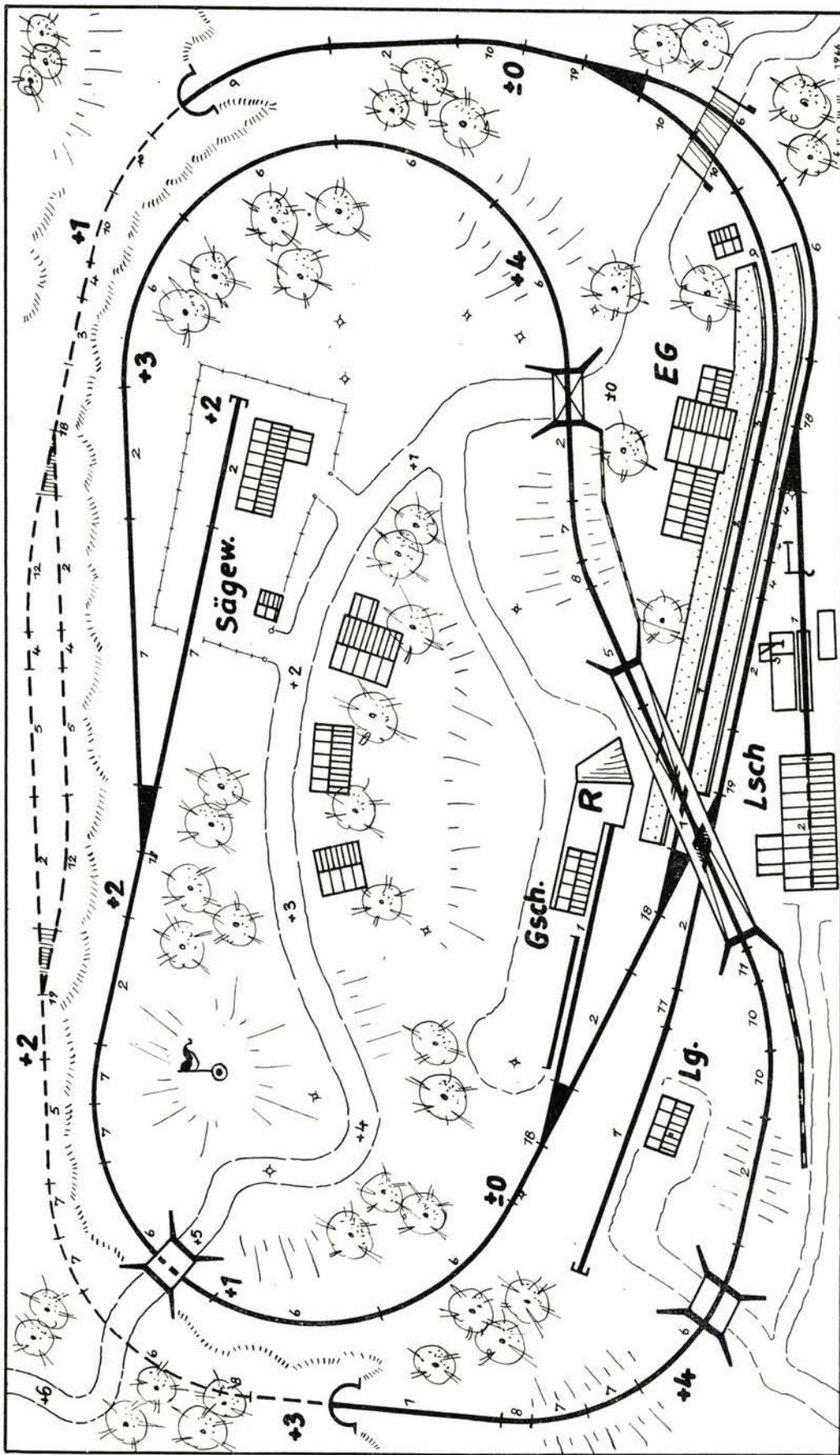
Die Nummern der Gleisstücke entsprechen denen der „Piko-Information“ Nr. 22/66 (beim Einkauf bitte angeben!).

Von Meyersgrund nach Heinershagen

Nr. 1	8 Stück	Nr. 8	3 Stück
Nr. 2	13 Stück	Nr. 9	2 Stück
Nr. 3	2 Stück	Nr. 10	7 Stück
Nr. 4	6 Stück	Nr. 11	2 Stück
Nr. 5	4 Stück	Nr. 12	2 Stück
Nr. 6	11 Stück	Nr. 18	5 Stück
Nr. 7	7 Stück	Nr. 19	3 Stück

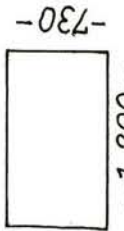
Gesamtgleislänge etwa 7,15 m.

Ing. Günter Fromm, Erfurt



Von Meyersgrund nach Heinershagen

Nenngröße N



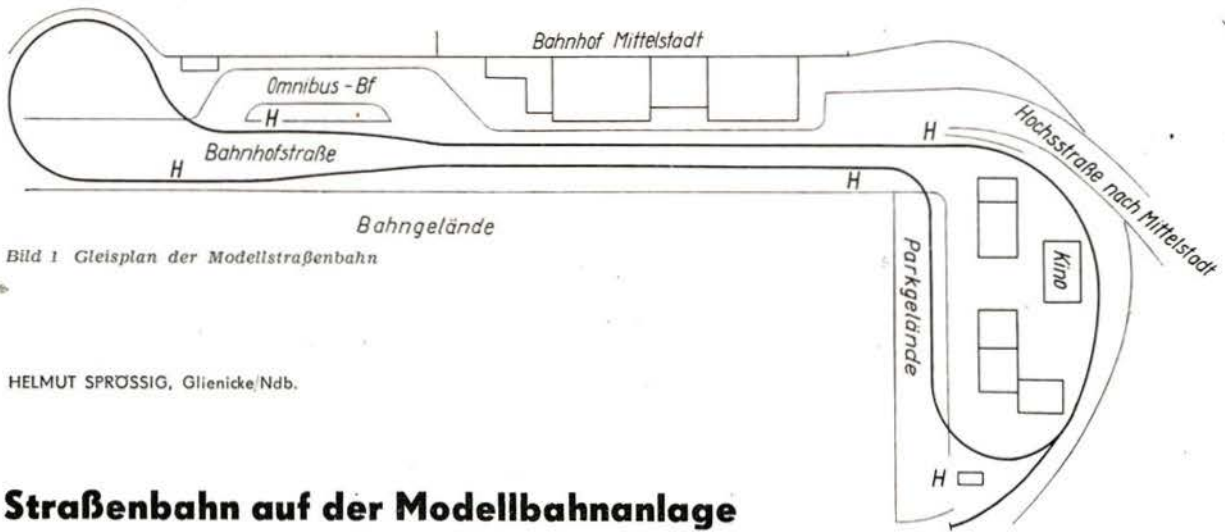


Bild 1 Gleisplan der Modellstraßenbahn

HELMUT SPROSSIG, Glienicke/Ndb.

Straßenbahn auf der Modellbahnanlage

Straßenbahnen sind in Groß- und Mittelstädten auch heute noch in einem erheblichen Maße an der Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Stadt- und Nahverkehr beteiligt. Diese Aufgabe werden sie auch noch eine längere Zeit erfüllen müssen, bevor sie durch andere und schnelle Verkehrsmittel ersetzt werden. Es liegt daher nahe, daß der Modelleisenbahner, sofern es Größe und Motiv seiner Anlage zulassen, in diese eine Straßenbahn einbauen möchten. Das Vorhandensein eines größeren Bahnhofs einer Mittelstadt mit einer Bahnhofsstraße oder einem Stadtviertel rechtfertigt den Betrieb einer Straßenbahn. Leider wird zur Zeit durch die einschlägige Industrie keine Modellstraßenbahn mehr produziert. Die vor einigen Jahren von einem Dresdener Betrieb hergestellten Straßenbahnanlagen in der Nenngröße H0 werden jedenfalls vom Handel nicht mehr angeboten.

Von einem Bekannten erhielt ich vor einiger Zeit die Plastikgehäuse eines Triebwagens und eines Anhängers dieser Modellstraßenbahn. Da auf meiner Modelleisenbahnanlage der Nenngröße H0, die ständig in einem Kellerraum aufgebaut ist, die Voraussetzungen

für den zusätzlichen Aufbau einer Straßenbahn vorhanden sind, faßte ich den Entschluß, eine solche einzubauen. Die Straßenbahnanlage sollte möglichst ohne größere Bedienungsgriffe ihren Betrieb ausführen.

Für die Streckenführung kam deshalb nur eine Anlage in Frage, die einen zweigleisigen Streckenabschnitt und zwei Kehrschleifen aufwies, d. h. die Bahn wird im Kreis betrieben (Bild 1).

Die gesamte Gleislänge beträgt 6500 mm. Die vor dem Bahngelände entlangführende Straße ist etwa 2500 mm lang und 120 mm breit, so daß an dieser Stelle der Einbau von zwei Gleisen möglich war. An dem einen Ende der Straße ist Platz vorhanden, um eine Kehrschleife anzulegen. Die Straßenbahn wird hier durch ein nachgebildetes Altstadtviertel im Kreisbogen eingleisig geführt. Die Anlage der entgegengesetzten Kehrschleife bereitete infolge Platzmangels einige Schwierigkeiten. Dies bestimmte auch die Wahl der Spurweite. Ich entschloß mich deshalb, den Aufbau der Gleisanlage in Spurweite TT auszuführen und auch die Fahrzeuge entsprechend einzurichten. Die kleinere Spurweite entspricht in vielen Fällen der Wirklichkeit,

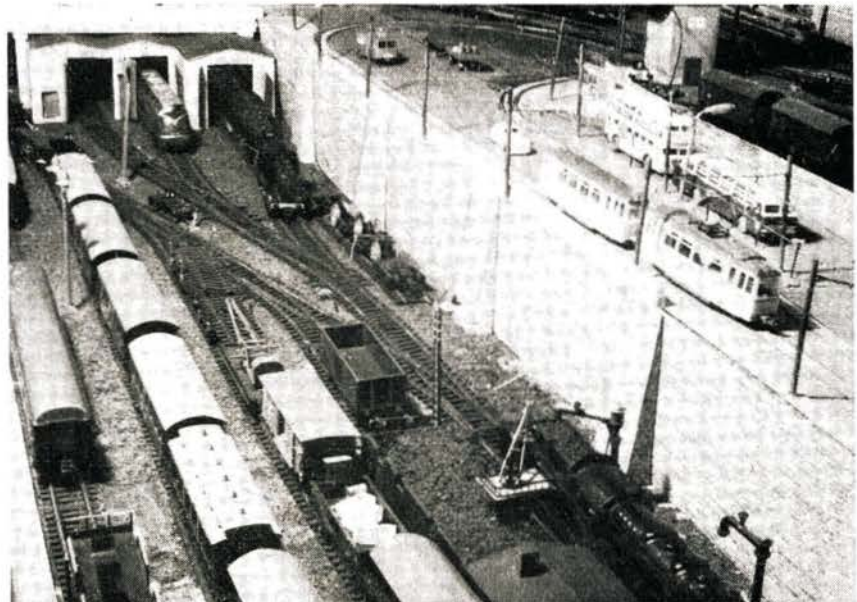


Bild 2 Straßenbahnzug nach Verlassen der Kehrschleife am Hauptbahnhof Mittelstadt, im Vordergrund der Betriebsbahnhof und das Bw

Modelleisenbahnanlage:
Wolf-Rüdiger Sprößig
Gleisplanskizze und Fotos:
Helmut Sprößig

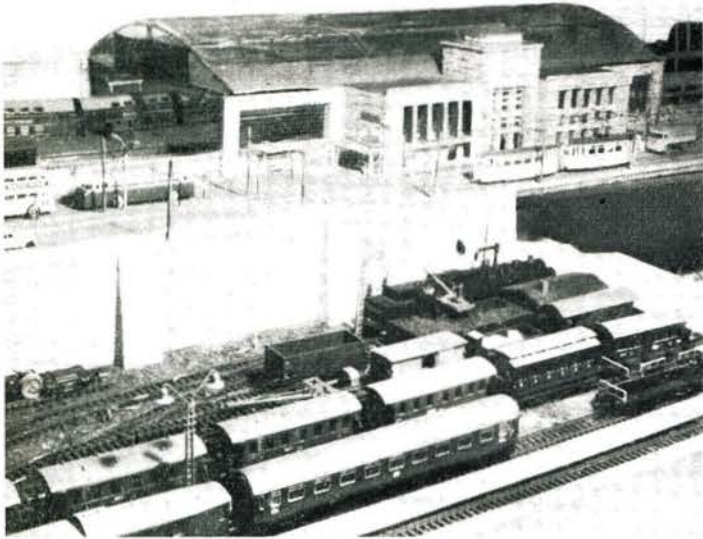


Bild 3 Straßenbahnzug auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt vor dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Mittelstadt. Links der Bus-Bahnhof

werden doch die Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt, Erfurt, Halle u. a. auch nicht in Regelspur betrieben. Da die vom Handel angebotenen Schienen der Spurweite nicht dem vorgesehenen Zweck entsprechen und die Radien der gebogenen Schienen zu groß waren, fertigte ich mir unter Verwendung von Modellprofilgleisen der Firma Pilsz die Schienen selbst an. Zu diesem Zweck wurde das Gleismaterial unmittelbar auf die vorbereitete Anlagenplatte aufgenagelt. Zur Einhaltung einer einwandfreien Spurweite wurde das Gleis mittels einer selbstgefertigten Gleislehre verlegt. Der kleinste Radius beträgt in den Bögen und Kehrschleifen 170 mm. Um den Eindruck von Rillenschienen für den Betrachter glaubhaft zu machen, wurden auf den Streckenteilen, die auf Straßen verlaufen, jeweils an den Seiten der Schienen und zwischen den Gleisen genau bemessene Pappstücke festgeklebt. Saubere und sorgfältige Arbeit ergibt einen einwandfreien Lauf der Bahn. In eine der Kehrschleifen wurde eine einfache Weiche eingebaut, sie erlaubt das Abstellen eines Straßenbahnzuges auf einem Stumpfgleis.

Da die Straßenbahnanlage vorbildgerecht mit einer Oberleitung betrieben werden sollte, mußte dem Auf-

bau der Oberleitung besondere Sorgfalt gewidmet werden. Die Befestigung der Spann- und Fahrdrähte erfolgte an Holzmasten, die fest in Bohrungen der Anlagenplatte eingeklebt sind. Teilweise sind die Spanndrähte auch an Gebäuden befestigt, wozu diese besonders zur Erhöhung der Standfestigkeit an der Grundplatte befestigt werden mußten. Die Masten bestehen aus Rundhölzern eines alten Mikadospiels, ihre Durchmesser betragen 3,5 mm. An den Masten sind Ausleger aus 1 mm \varnothing Draht befestigt. An den zweigleisigen Streckenabschnitt sind die Masten beiderseitig an der Straße aufgestellt und durch Spanndrähte verbunden, an denen der Fahrdraht hängt. Als Fahrdraht wurde ein Kupferdraht von 0,8 mm \varnothing verwendet. Dieser Drahtquerschnitt war erforderlich, damit der Stromabnehmer der Straßenbahn den Fahrdraht nicht nach oben durchdrückt. Die gesamte Oberleitung der Straßenbahn ist straff verspannt und einwandfrei verlötet, dadurch weist sie in sich eine gute Festigkeit auf und gewährleistet die erforderliche Kontaktgabe. Der Mastabstand beträgt in der Regel 150 bis 180 mm.

Da ich Fahrzeuge ohne Antrieb und Fahrgestell erhalten hatte, bereitete zunächst die Wiederherstellung insbesondere durch die Umspurung auf die Spurweite TT einiges Kopfzerbrechen. Die Lösung des Problems konnte dann aber schnell gefunden werden. Es erwies sich, daß das im Geschenkkarton TT-Start enthaltene Triebwerk der Diesellok T 334 ausgezeichnet für den Einbau in den Straßenbahntriebwagen geeignet ist. Auch die Fahrgestelle der Güterwagen sind nach geringfügigen Veränderungen ohne weiteres als Fahrgestelle für den Straßenbahnanhänger verwendbar. Der Triebatz des Motorwagens wurde so geändert, daß er nunmehr die Fahrspannung über den Stromabnehmer vom Fahrdraht erhält. Beim ersten Probelauf zeigte sich, daß der Triebwagen mit und ohne Anhänger einwandfrei die Strecke und die Kehrschleife durchfuhr.

Als nächste Ausbaustufe ist beabsichtigt, den Betrieb der Straßenbahn so zu automatisieren, daß er ohne besondere Bedienungsriffe ablaufen kann. Schaltung und Ausführung werden unter Verwendung der Hinweise, die im Buch „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert“ von Gerhard Trost, Abschnitt Straßenbahnen, Verlag Neues Leben 1962, enthalten sind, ausgeführt. Dieser Anleitung zum Aufbau einer Modellstraßenbahn konnte ich wertvolle Hinweise für den Aufbau meiner Anlage entnehmen, wofür dem Verfasser Dank gebührt. Zur Zeit bin ich aber erst einmal bemüht, einen weiteren Straßenbahnzug zu bekommen.

Bild 4 Straßenbahnzug biegt in die Kehrschleife Altstadt ein



Bild 5 Kehrschleife Altstadt mit Endhaltestelle und Stumpfgleis

