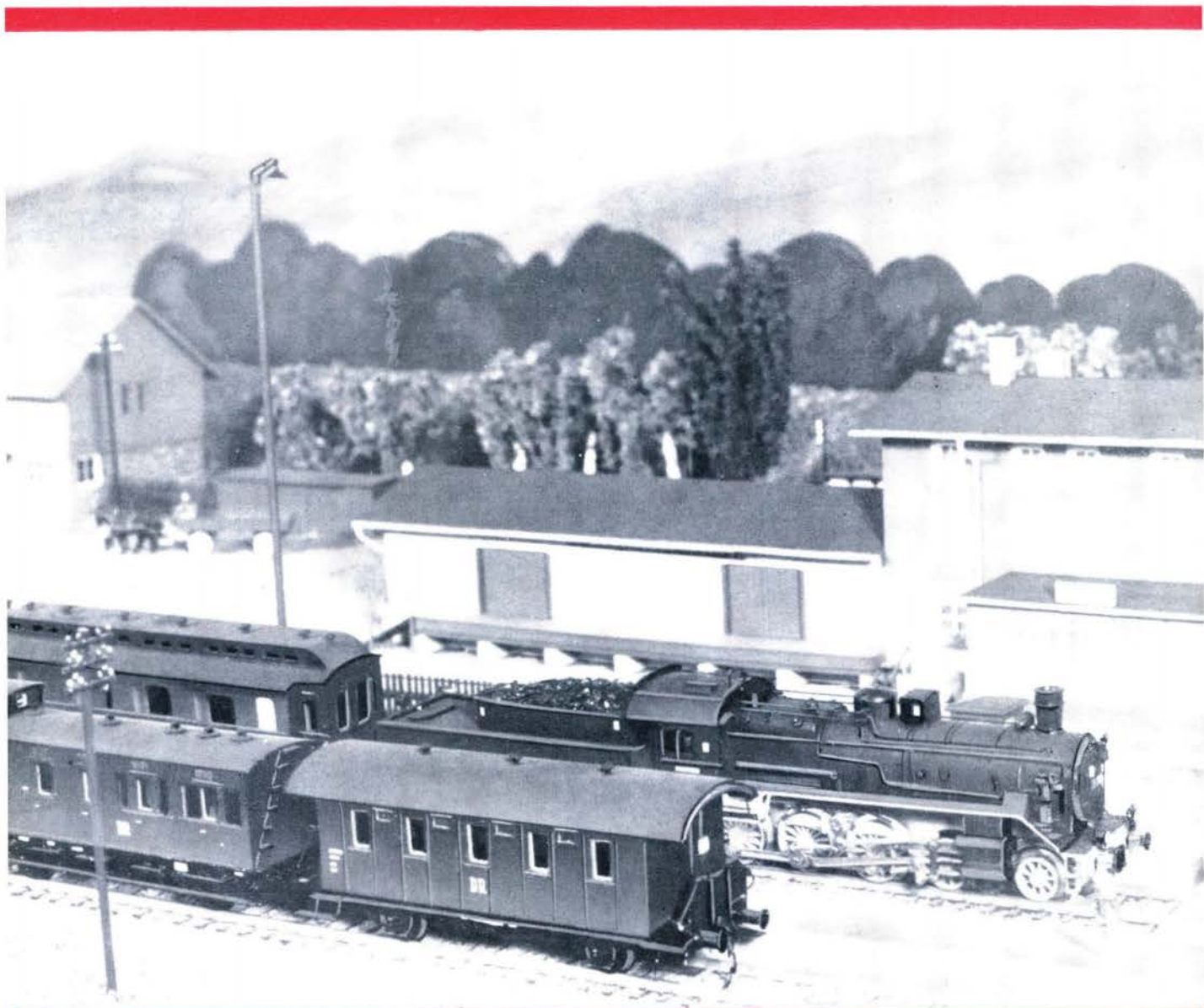


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 22



FEBRUAR

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

2/73

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

2 Februar 1973 · Berlin · 22. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Joachim Dreßler Schmalspurreisenbahnen in Bulgarien	29
Dipl.-Ing. Friedrich Spranger Mit LVT zur Saaletalsperre	30
Günter Barthel Zur Motivfrage im Modelleisenbahnbau	31
Der Kontakt	35
Heinz Könitzer Von Rosenthal nach Oberbärenbach	36
Wir stellen vor: N-Modell der BR 55 vom VEB PIKO	38
Peter Glanert Bauplan der elektrischen Schnellzuglok E 21 ⁵ der DR in H0	39
Dokumentation	45
Gerald Wohlfahrt Steuerung von Modell-Lokomotiven	50
Streckenbegehung	51
Joachim Schnitzer Fahrzeug zum Messen der Umgrenzung des lichten Raumes (Meßwagen ganz besonderer Art)	52
Wissen Sie schon?	54
Lokfoto des Monats	55
Lokbildarchiv	56
Joachim Schnitzer Einfache Herstellung eines Umformwerkzeuges für die Fertigung von Buckel- blechen und ähnlichen flachen Hohlteilen	57
Ing. Gottfried Köhler Neuer elektrischer Triebwagenzug der ČSD	59
Ing.-Ök. Bernd Schreiter Ein einfacher Blinkgeber für die Modelleisenbahn	61
Mitteilungen des DMV	62
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Ausschnitt aus einer vorbildlichen Modellbahnanlage in H0, aufgebaut von Herrn Peter Eickel, Dresden. Es handelt sich um eine vorbildgetreu nach dem Bahnhof Voigtsgrün nachgestaltete Anlage. Sämtliche Fahrzeuge und Hochbauten wurden im Selbstbau gefertigt. Wir veröffentlichen demnächst einen Bauplan für sämtliche Hochbauten dieses Bahnhofsmotivs.

Foto: Karlheinz Brust, Dresden

Titelvignette

Text siehe Heft 1/1973. Wir wechseln die Vignetten jetzt nur noch vierteljährlich.

Rücktitelbild

Der „Karllex“, eine Schnelltriebwagen-Einheit der BR 175.0 der DR, abfahrbereit im ČSD-Bahnhof Karlovy Vary

Foto: Reinfried Knöbel, Dresden

REDAKTIONSBEIRAT

Oberlehrer Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Fotografenmeister Achim Delang, Berlin

Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin
Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm,
Reichsbahndirektion Erfurt
Rb.-Rat Ing. Walter Georgii,
Ministerium für Verkehrswesen der DDR,
Staatl. Bauaufsicht
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Hochschule für Verkehrswesen
„Friedrich List“, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Zimmermeister Paul Sperling,
Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14

HERAUSGEBER

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich

Preis: Vierteljährlich 6,- M

Sonderpreis für die DDR 3,- M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Zustimmung der Redaktion und mit Quellen-
angabe gestattet. Für unverlangte Ma-
nuskrifte und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler
Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gül-
tige Preisliste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der
Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellun-
gen in der deutschen Bundesrepublik sowie
Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Ber-
lin 52, Eichborndamm 141-167, der örtliche
Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisnos,
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsver-
trieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Brati-
slava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul.
Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex,
P.O.B. 134/135, Bukarest, Ungarn: Kultura,
P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische
Gesellschaft für den Export und Import von
Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong
Heung Dong Pyonyang. Albanien: Nder-
merija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-
lichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export
und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16,
und der Verlag.

Schmalspureisenbahnen in Bulgarien

Zahlreiche Touristen aus der DDR benutzen in Bulgarien die Eisenbahn zwischen Sofia und dem Schwarzen Meer. Für die Eisenbahnfreunde gibt es dort auch interessante Schmalspurbahnen. Von den einstigen recht umfangreichen Schmalspurstrecken mit den Spurweiten von 600 und 760 mm sind als Folge des Verkehrsträgerwechsels nur noch folgende zwei 760-mm-Strecken verblieben:

1. Die ungefähr 80 km lange Strecke Cervenbrjag—Orjahovo in Nordbulgarien, sie zweigt von der Strecke Sofia—Ruse ab. Hier verkehrten im Jahresfahrplan 1971 täglich zwei Triebwenzüge und drei lokbespannte Personenzüge. Neben diesen Triebwagen sind hier noch Dampflokomotiven ähnlich der DR-Baureihe 99¹⁷³ (in Sachsen auch VII K genannt) in grüner Farbgebung im Einsatz.

2. Wesentlich länger und interessanter ist die etwa 120 km lange Strecke Septemvri—Varvara—Dobriniste. Sie zweigt in Septemvri von der Hauptstrecke Sofia—Plovdiv ab und ist auch von diesen beiden Städten aus gut zu erreichen. Die Strecke führt durch die Rhodopen bis zum Piringebirge. Sie weist alle Merkmale einer Hochgebirgsbahn auf. Der Bahnhof Avramovi Kolibi ist, in einer Höhe von 1267 m gelegen, der höchste Bahnhof Bulgariens. Die ersten 85 km der Strecke bis Jakoruda wurden 1937 erbaut. Bis 1965/66 wurden ausschließlich Dampflokomotiven der Achsfolge 1'E1, abgesehen von einigen Diesellokomotiven der Baureihe 75 (Bild 1) abgelöst wurden. Die Hauptdaten dieser Baureihe sind:

Spurweite: 760 mm

Achsfolge: Bo'Bo'

Hersteller: Krupp-Henschel

Gesamtlänge: 13 040 mm

Breite: 2470 mm

Höhe: 3250 mm

Dienstmasse: 48 t

Konstruktive Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Motor: 12-Zylinder-V-Motor

Leistung: 1100 PS (810 kW)

Kraftübertragung: hydraulisch VOITH 306 r

Mit diesen Lokomotiven wird, abgesehen von Dieseltriebwagen auf der Strecke Varvara—Pazardzik, der gesamte Reise- und Güterzugverkehr abgewickelt (Bild 2), teilweise in Doppeltraktion. Auf der Strecke verkehrten im Jahre 1971 täglich vier durchgehende Zugpaare, die günstige Anschlüsse nach Sofia und Plovdiv in Septemvri hatten. Für die Fahrt, die durch die Gebirgslandschaft ständig neue und interessante Ausblicke bietet (Bild 3), werden 4 1/2 bis 5 Stunden Fahrzeit benötigt. Gegenüber der Dampftraktion ist das eine Verkürzung von 30 bis 60 Minuten. Ein beschleunigter Personenzug ermöglichte auf Grund seiner günstigen Fahrplanlage, daß man als Tagesausflug bis Jakoruda (Strecken-km 85) von Sofia aus hin und zurück gelangen konnte. In den neuen jugoslawischen Reisezugwagen ist die Fahrt sehr bequem. Allen Touristen und Eisenbahnfreunden kann deshalb eine Schmalspurfahrt auf dieser Strecke nur empfohlen werden.

Literatur:

Jahresfahrplan der BDZ 1971

Bontschev, K. u. a.: Konstruktion von Diesellokomotiven und Antrieben, Verlag Technik Sofia, 1971, Jahresfahrplan der BDZ 1953



Bild 1 Diesellok BR 75 mit Personenzug im Bahnhof Velingrad

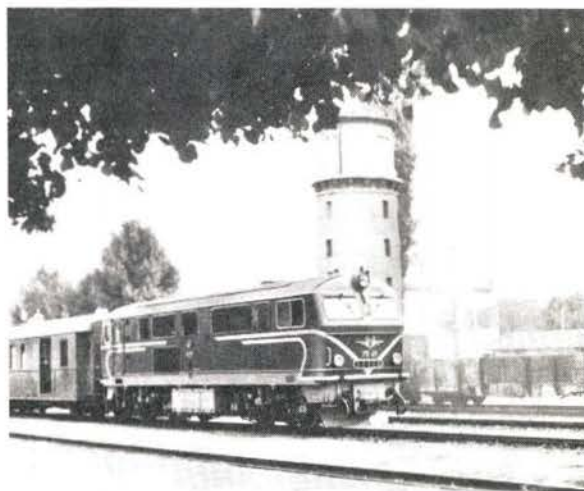


Bild 2 Güterzug mit Diesellok, in den Bahnhof Velingrad einfahrend

Bild 3 Personenzug mit zwei Dieselloks der BR 75 im Rhodopengebirge
Foto: J. Dreßler, Gera



Mit LVT zur Saaletalsperre

Zur Einstellung des elektrischen Zugbetriebes auf der Strecke Schleiz—Saalburg

Es gibt nur wenige Lokalbahnen im Bereich der Deutschen Reichsbahn, auf denen elektrische Triebwagen verkehren. Zu ihnen gehörte die Strecke Schleiz—Saalburg. Vor drei Jahren wurde der elektrische Zugbetrieb eingestellt. Die elektrischen Triebwagen sind durch Leichttriebwagen mit Verbrennungsmotoren ersetzt worden.

Aus diesem Anlaß soll noch einmal an die Entstehung und Geschichte der Bahn erinnert werden. Eine ausführliche Beschreibung der Strecke ist im Heft 6/1960 zu finden. Ihre Entstehung hat die Bahn dem Bau der Bleilochtalesperre zu verdanken, die in den Jahren 1926 bis 1932 im Saaletal errichtet wurde und die mit ihrem 28 km langen Stausee die seinerzeit größte Talsperre Deutschlands war. Für den Bau der Sperrmauer schuf man eine Baustoffzubringerbahn vom Bahnhof Schleiz bis unmittelbar an die Baustelle. Diese Bahn wurde mit Dampflokomotiven betrieben. Außerdem legte man einen Abzweig von Gräfenwarth nach Saalburg an, wo eine größere Straßenbrücke über den Stausee zu errichten war. Später sollte die Bahn über diese Brücke bis Ebersdorf-Friesau verlängert werden, wo sie Anschluß an die Strecke Triptis—Lobenstein erhalten hätte. Dieses Vorhaben kam jedoch nicht zustande.

Nach Beendigung des Talsperrenbaus wurde die Zubringerbahn elektrifiziert und als „Schleizer Kreisbahn AG“ für den Personenverkehr eröffnet. Dazu lieferte die Firma Linke—Hoffmann—Busch zwei Personen- und zwei Gütertriebwagen sowie vier Beiwagen, die bis zur Einstellung des elektrischen Betriebes am 1. Juni 1969 auf der Strecke verkehrten.

Der Güterverkehr spielte nach Abschluß der Bauarbeiten an der Talsperre nur noch eine untergeordnete

Rolle, da es im Einzugsgebiet der Bahn keine nennenswerte Industrie gibt. Lediglich der Autobahnbau Mitte der dreißiger Jahre brachte noch einmal eine vorübergehende Belebung. Mitte der sechziger Jahre wurde dann der Güterverkehr ganz eingestellt.

Im Personenverkehr bestand eine Zugeinheit in der Regel aus einem Trieb- und einem oder zwei Beiwagen. Früher verkehrten auch Züge mit drei Beiwagen. Planmäßig wurde nur die Strecke Schleiz—Saalburg mit Reisezügen befahren. Nach der Sperrmauer, die ausschließlich für den Ausflugsverkehr Bedeutung hatte, verkehrten hin und wieder Sonderfahrten. Für den Personenverkehr reichte eine Zugeinheit aus, die täglich siebenmal zwischen den Endstationen Schleiz und Saalburg hin- und herpendelte. Bei elektrischem Zugbetrieb war der Aufwand für diese Zugeinheit außerordentlich groß. Es mußten sowohl für den Trieb- als auch für die Beiwagen Reservefahrzeuge bereitgehalten werden, die sich auf keiner anderen Strecke einsetzen ließen.

Hinzu kamen noch die Anlagekosten für die Fahrleitungsanlagen, Werkstatt, Schaltwarte und Triebwagenschuppen. Außerdem mußte die Schaltstation in Gräfenwarth ständig durch einen Schaltwart besetzt werden. Diese Schwierigkeiten zwangen zur Einstellung des elektrischen Betriebes. Heute verkehrt in der Regel eine Zugeinheit, bestehend aus einem Leichttriebwagen mit Verbrennungsmotor und einem Beiwagen. Mitunter sind Güterwagen mit Importgut (Gesteinsblöcke) nach Saalburg oder Bahndienstwagen über die Strecke zu befördern. Dann wird operativ der LVT gegen einen Reisezug der Strecke Schönberg—Schleiz mit Diesellok 110 und Rekowagen ausgetauscht. Diesem Zug können

Bild 1 Elektrischer Triebwagen mit drei Beiwagen

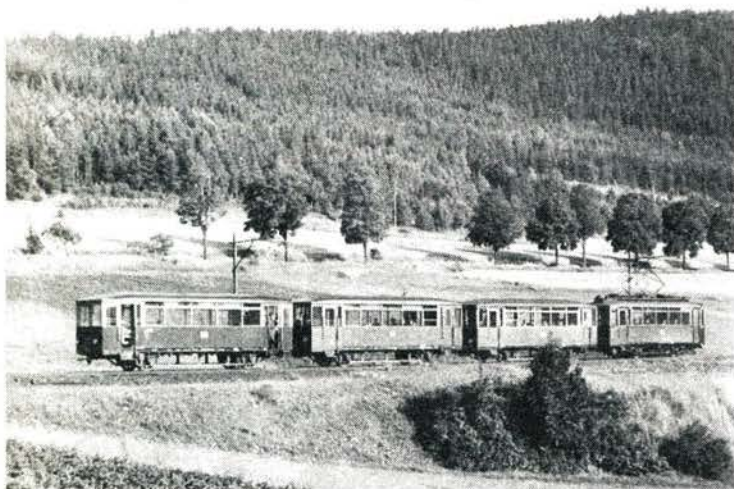


Bild 2 Dieselleichttriebwagen (Aufnahme aus dem Jahre 1969). Über der Strecke ist noch die Fahrleitung zu sehen.





Bild 3 Die beiden elektrischen Gütertriebwagen vor dem Triebwagenschuppen in Saalburg

Fotos: Verfasser (3)
Rieckemann, Zwönitz (1)



Bild 4 Ausnahmsweise wurde ein Zug mit Diesellok 110 und Rekowagen eingesetzt, um Güter- und Bahndienstwagen von der Strecke nach Schleiz befördern zu können. Der Fahrleitungsmast und das Warnkreuz mit Blitz deuten auf den erst kürzlich eingestellten elektrischen Zugbetrieb hin.

mehrere Güterwagen und Bahndienstwagen beige stellt werden.

Die noch heute betriebene Strecke Schleiz—Saalburg hat eine Länge von 15 km, während der Abschnitt Gräfenwarth—Sperrmauer 2,4 km lang war. Sie erschließt das vielbesuchte Ausflugs- und Erholungsgebiet am Saalestausee. In dem stark gegliederten Gelände sind Neigungsverhältnisse bis zu 29 ‰ enthalten. Das markanteste Bauwerk ist die 160 m lange Wettera-Brücke, die in 30 m Höhe einen Seitenarm des Stausees überquert. Im Generalverkehrsplan ist für Mitte der siebziger Jahre ein Verkehrsträgerwechsel von der Eisenbahn auf den Kraftverkehr vorgesehen.

Abschließend noch die wichtigsten Kenndaten der ausgemusterten elektrischen Trieb- und Beiwagen:

	Personen- triebwagen	Güter- triebwagen	Beiwagen
Betriebsnummer	ET 188 511 ET 188 512	ET 188 521 ET 188 522	EB 188 511 EB 188 512 EB 188 513 EB 188 514
Masse (in t)	18,6 (511) 18,0 (512)	25,0	8,0
Länge über Puffer (in mm)	11100	9550 (521) 9300 (522)	11100
Höchstgeschw. (in km/h)	45	45	—
Antriebsleistung (in kW)	2 × 44	2 × 44	—
Anzahl der Sitzplätze	32	16 (521) 0 (522)	32

G. BARTHEL, Erfurt

Zur Motivfrage im Modelleisenbahnbau

Diese grundsätzlichen Betrachtungen zur Modellbahngestaltung entstanden durch die jahrelange Beschäftigung mit der Modelleisenbahn, sie stellen den Versuch dar, allgemeingültige Aussagen über den Modelleisenbahnbau zu finden.

1. Das Anlagenhauptmotiv

Unter Modelleisenbahnbau sollte stets das bewußte Gestalten eines Anlagenhauptmotivs verstanden werden; anders ausgedrückt heißt das, eine jede Anlage, die als Modellanlage gelten soll, wird von einem Hauptmotiv bestimmt, das mit aller Konsequenz im Modell verwirklicht wurde.

Ein solches Hauptmotiv legt fest:

1. in welcher Zeit das Anlagengeschehen spielt
2. welcher Ort auf der Anlage dargestellt werden soll
3. welche Thematik die Anlage beinhaltet.

Diese drei Kategorien, Zeit, Ort und Thema (ZOT) sind notwendig, um ein Ordnungs- und Gestaltungsprinzip zu

besitzen, nach dem sich dann alle Anlagenmotive und Details zu richten haben.

Auf diese Weise wird von vornherein verhindert, daß eine Modellbahnanlage zum Tummelplatz aller möglichen Modelle wird, die sich gegenseitig ausschließen. Gleichzeitig bedeutet das aber auch einen Verzicht auf bestimmte Dinge, die man ebenfalls gern gestaltet hätte, deren Gestaltung aber nun durch die auferlegte notwendige Beschränkung unterbleiben muß.

Auch ist ein tieferes Eindringen in die Geschichte der Eisenbahn und der Gesellschaft, in die Geographie und Landeskunde und in die Eisenbahntechnik notwendig. Es leuchtet ein, daß diese Forderung nach einem Hauptmotiv nichts anderes will als eine Übernahme der auch in der Wirklichkeit gegebenen Verhältnisse ins Modell. Auch in der Realität kann die Eisenbahn nicht aus dem Zusammenhang herausgelöst werden, der für ihre Existenz notwendig war und ist.

Beachtet man diesen Grundsatz, wird somit die Zeit-Ort-Thema-Gestaltung zum tragenden Prinzip. Und in

Gedanken

Überlegungen

Definitionen

der Auseinandersetzung mit diesem Prinzip gewinnt die Anlage an erzieherischem Wert. Erst dann ist sie ein Abbild der Wirklichkeit, wahrt die motivische Einheit aller Elemente und besitzt in der Darstellung des gewählten Wirklichkeitsausschnittes eine ideell-emotionale Aussagekraft.

1.1. Die Zeit

1.1.1. Die Epochen

Zeit ist ein umfassender Begriff. Es wird festgelegt, in welcher Zeit das Anlagengeschehen spielen soll. Man muß zunächst die Epochen betrachten, die bei der Entwicklung der Eisenbahn zu unterscheiden sind:

Zeitspanne von 1835 — 1880

Zeitspanne von 1880 — 1922

Zeitspanne von 1922 — 1960

Zeitspanne ab 1960.

Jede dieser Epochen umfaßt etwa 40 Jahre. Der erste Zeitabschnitt wird geprägt von den Anfängen des Eisenbahnwesens in allen ehemaligen deutschen Ländern. Die besondere politische Lage damals in Deutschland, die Kleinstaaterei und die unterschiedliche Territorialentwicklung waren ausschlaggebend für die uneinheitliche Technisierung im ganzen Land. Diese unterschiedliche Entwicklung auf allen Gebieten der Eisenbahn war so gravierend, daß schon bald die ersten Versuche unternommen wurden, in den wichtigsten technischen Erfindungen zu einheitlichen Normen zu kommen.

Obwohl zuerst die großen Verbindungen zu den Städten entstanden, entwickelten sich bereits in den 60er Jahren sogenannte Sekundärbahnen, die abgelegene Gebiete erschlossen.

Dieser erste Zeitabschnitt ist sehr interessant. Für den Modellbahnfreund, der geschichtliche Interessen besitzt, ist er zu empfehlen. Als Mangel wird aber sicher empfunden, daß es nur sehr wenig Unterlagen über alle wichtigen Details gibt, so daß eine Modellbahnanlage mit diesem Zeitabschnitt nur schwer zu gestalten ist. Auch wird man darauf angewiesen sein, fast nur zum Selbstbau zu greifen. Im Interesse einer größeren Fächerung und Vielschichtigkeit innerhalb des Modelleisenbahnbaus sollte aber dieser Zeitabschnitt nicht „untergehen“.

Beim 2. Zeitabschnitt müssen die großen Expansionen beachtet werden, welche die Eisenbahn in diesen vier Jahrzehnten erlebte.

Die Eisenbahn gelangte auf allen Gebieten zu größerer Vollkommenheit.

Dabei entstanden nicht nur engmaschigere Streckennetze, sondern es mußten vor allem Lokomotiven und Wagen den neuen Anforderungen gewachsen sein.

Diese Entwicklungstendenzen sind in allen ehemaligen deutschen Ländern zu beobachten, wobei sich allerdings kleinere Länder den technischen Errungenschaften Preußens, Bayerns oder Sachsens anschlossen und sich nur wenig mit Eigenentwicklungen befaßten.

Man darf diese technischen Fortschritte aber nicht losgelöst von den gesellschaftlichen Ereignissen betrachten: Das Eisenbahnwesen war für die bevorstehenden kriegerischen Auseinandersetzungen von größter Bedeutung, und unter diesem Aspekt ist wohl auch das Kleinbahngesetz von 1892 in Preußen zu verstehen, das schlaglichtartig vielfältige Privatinitiative freilegte, so daß auf der Basis von Aktiengesellschaften viele ländliche Gebiete durch Kleinbahnen erschlossen wurden. Andere Länder griffen diesen Gedanken auf. Außerdem entstand erst nach 1880 das umfangreiche Netz der Schmalspurbahnen.

Die Klassengesellschaft übertrug ihr „Klassenabzeichen“ auch auf die Eisenbahn, indem sie die I- bis IV.-Klasse-Abteile ihrer Eisenbahnwagen in verschiedenen Farben gestaltete, wobei die IV. Klasse bezeich-

nenderweise eine graue Farbe erhielt. Diese Gepflogenheit war nicht nur in Preußen zu beobachten, andere Länder folgten diesem schlechten Beispiel.

Eine Fülle interessanter Details findet derjenige, der diese geschichtliche Epoche im Modell darzustellen versucht. Eine ganze Reihe Industriefabrikate kommen einem solchen Plan entgegen, da sich viele Dampflokomotiven und Wagen der Jahrhundertwende bis in unsere Zeit hinübergerettet hatten und die Modellbahnindustrie an ihnen nicht vorübergehen konnte.

Der Zeitabschnitt, der nach dem 1. Weltkrieg beginnt, wird vor allem gekennzeichnet durch den Zusammenschluß aller Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Gleichzeitig begann in den 20er Jahren das sogenannte Einheitsprogramm im Lokomotiv- und Wagenbau, das nun immer mehr zum bestimmenden Faktor wurde. Freilich konnte man auch jetzt noch nicht auf Tausende von Länderbahnlokomotiven verzichten, sie verkörperten aber bereits die vergangene Zeit.

Das Signal- und Sicherungswesen wurde ebenfalls vereinheitlicht, und auf den Strecken konnte man bald moderne Triebwagen und elektrische Lokomotiven erleben, deren Leistungen immer größer wurden.

Leider fällt aber diese Eisenbahnepoche auch mit der gesellschaftlich unwürdigsten zusammen, denn mit der Errichtung der faschistischen Diktatur in Deutschland sind 12 Jahre verbunden, die man auch auf einer Modellbahn nicht nachgestaltet haben möchte.

Von größerem Interesse sind dahingegen die Jahre nach dem 2. Weltkrieg, als die Kriegsauswirkungen im Eisenbahngeschehen außerordentlich spürbar waren, aber auch erschütternd zugleich.

Diesen schweren Anfang im Modell festzuhalten ist sicher nicht nur belehrend, sondern kann auch eine Würdigung all jener Kräfte sein, die nach 1945 mit frischem Mut den Grundstein für unser heutiges Leben legten.

Die letzte Epoche scheint auf den ersten Blick die Zeit zu sein, die sich im Modell am einfachsten darstellen läßt. In den letzten Jahren jedoch haben sich bereits so viele Proportionen verschoben, daß es heute schon ein Wagnis ist, die neue sowjetische Diesellok neben der alten preußischen Länderbahnlok G8 (BR 55) laufen zu lassen. Und solche Anachronismen werden sich immer mehr einstellen, wenn sich nicht das „Epochedenken“ unter den Modelleisenbahnern entwickelt.

Ein anderes Moment kommt noch hinzu: Nach 1945 sind zwei deutsche Staaten entstanden. Im Lok- und Wagenbau sind unterschiedliche Neuentwicklungen gewesen. Auf einer Anlage sind diese bis auf geringe Auswahlen nicht zu vereinigen. Dieser Punkt sollte mehr Beachtung finden, als dies im Augenblick noch der Fall ist.

1.1.2. Die Jahreszeit

Als weitere Zeitbestimmung ist die Jahreszeit zu nennen. Es ist klar, daß man kaum den Wunsch hat, das Anlagengeschehen im Herbst oder im Winter abzuspielen. Diese Jahreszeiten sind wenig attraktiv, wieweil nicht verschwiegen werden soll, daß eine verschneite Landschaft durchaus ihren ästhetischen Reiz besitzt. Auch wenn jemand eine besondere Vorliebe für tiefverschneite Hänge und Berge besitzt, wird allein die Schwierigkeit, „Modellschnee“ überall anbringen zu müssen, ein solches Unternehmen scheitern lassen.

Übrig bleiben daher nur Frühling und Sommer, wobei es bei der Gestaltung einer Sommerlandschaft die wenigsten Probleme gibt, denn blühende Bäume und junges Laub sind ebenfalls nur sehr schwer im Modell zu gestalten.

Man muß sich nur hüten, blühende Bäume, wie sie auch im Handel angeboten werden, neben Getreidegarben (die

in der heutigen Zeit auch immer seltener anzutreffen sind) auf der Anlage zu vereinigen. Aus den genannten Gründen sind wohl alle Modellbahnanlagen auf die Monate Juli – September ausgerichtet, wo die Natur in allen ihren Bereichen ihr üppigstes Kleid trägt.

1.1.3. Die Wochenzeit

Eine weitere zeitliche Unterscheidung geschieht innerhalb der Wochentage. Es steht außer Frage, daß Unterschiede zwischen Werk-, Sonn- und Feiertagen in ihrem äußeren Ablauf bestehen, die im Modell dargestellt werden können. Diese Unterschiede sind selbstverständlich wieder an die entsprechenden Zeitabschnitte gebunden. Einige Beispiele mögen dies erläutern:

An Sonntagen sind Straßen und Plätze unbelebt, weniger Arbeitsfahrzeuge sind zu sehen, und die Menschen sind im allgemeinen eleganter gekleidet. In ländlichen Gegenden tragen die Einwohner Trachten, und mitunter sieht man Kirchgänger.

Feiertage fallen durch Schmuck der Häuser und Fabriken auf, wobei man den politischen Feiertag noch besonders gestalten kann (1. Mai, Tag der Republik, Demonstrationszug, Transparente usw.).

Stehen an Waldecken, auf Waldwegen einige oder mehrere „Trabants“ oder „Wartburgs“, kann ebenfalls auf einen Sonntag geschlossen werden. Sicherlich gibt es das entsprechende Pendant für frühere Zeiten.

Auf fast allen Anlagen werden Werkzeuge vorgestellt, und sicherlich werden sich darüber auch kaum Gedanken gemacht. Diese Überlegungen führen aber zu konsequenter Aussage, wenn man sie folgerichtig ins Modellgeschehen überträgt.

1.1.4. Die Tageszeit

Als letzter Zeitbegriff besteht die Uhrzeit, die nur insofern eine Rolle spielt, als Uhren an Bahnhofsgebäuden oder an Rathäusern und Kirchtürmen eine bestimmte Zeit vorgeben. Man sollte zunächst darauf achten, daß bei mehreren Uhren die gleiche Zeit angezeigt wird, auch wenn als Argument angegeben werden kann, daß ein Uhrwerk stehengeblieben ist.

Auch lassen sich die Modellbahnanlagen nach Tag- oder Tag-und-Nacht-Anlagen unterscheiden, weil viele Anlagen auch für den Nachtbetrieb ausgebaut sind.

Leider werden aber hier oft Fehler gemacht, da man sich meistens mit einigen wenigen Lampenmasten begnügt, deren Lampen dann auch oft viel zu hell strahlen.

Welche Schwierigkeit gerade bei einer modellgerechten Nachtbeleuchtung liegt, wird erst deutlich, wenn man sich einmal die Mühe macht und in der Nacht Bahnhof und Landschaft betrachtet. Wer versucht schon all die kleinen und kleinsten Lichtpunkte nachzubilden, die sich durch die Signale, Züge, Zugschlußlaternen, Bahnhofslampen, Zimmerbeleuchtungen usw. ergeben? Wenn dies überhaupt im Modell möglich ist!

Oder wer kann einen Mond nachbilden, der doch auch recht häufig der Landschaft eine bestimmte Note gibt? Meistens werden diese „mondlosen“ Modellbahnächte recht unvollkommen dargestellt, so daß bereits viele Modelleisenbahner durch einen handfesten Kompromiß auf Beleuchtungseffekte ihre Anlage nur als Tagesanlage anlegen, ohne auf Lampenimitationen zu verzichten. Diese können dann aber auch im richtigen Maßstab gebracht werden. Unter diesem Blickpunkt gesehen, ist die Frage, ob auf einer Anlage nur der Tag oder auch die Nacht gestaltet werden soll, ebenfalls von Belang und gut abzuwägen.

1.2. Der Ort

Bei der Festlegung des Ortes für eine Anlage kann man von drei Möglichkeiten ausgehen:

1. Man übernimmt eine bestimmte Landschaft für das Modell mit den dazugehörigen Eisenbahnstrecken.
2. Man übernimmt charakteristische Landschaftsformationen in Kombination mit den dort vorherrschenden Eisenbahnstrecken.
3. Man baut eine Landschaft nach Phantasie um ein Streckennetz, das ebenfalls konstruiert wurde.

Das Nacheinander der Punkte bedeutet gleichzeitig eine Rangfolge, wobei sofort klar wird, daß die erste Möglichkeit wohl nur bei entsprechenden räumlichen Verhältnissen zu verwirklichen ist.

Die oftmals anzutreffende Gepflogenheit, sich gegenseitig ausschließende Landschaftsformationen auf der Anlage unterzubringen (Tunnel ohne Gebirgsmassiv oder dessen Andeutung) wird hier als modellwidrig abgelehnt.

In den meisten Fällen wird die 3. Möglichkeit gewählt. Irgendein Gleisplan ist Ausgangspunkt des Interesses, und später erst wird die Landschaft konzipiert.

Man sollte aber auch hier versuchen, Elemente der zweiten Möglichkeit mit einzufügen, indem man einen konkreten Ort mit seiner konkreten Strecke nachzubilden versucht. Diese Methode findet immer mehr Liebhaber.

Die dadurch angeregte schöpferische Tätigkeit ruft eine stärkere Bindung zur Modellbahnanlage hervor. Man hat dann auch nicht so sehr den „Drang“, immer wieder eine „neue“ Anlage aufzubauen.

Bei allen drei Möglichkeiten ist als Methode immer wieder zu empfehlen, ein Stück Wirklichkeit, ein Stück Natur, einen bestimmten Streckenabschnitt oder bestimmte Streckenabschnitte zum Vorbild zu nehmen und ins Modell zu übertragen.

Es bestehen heute keine Schwierigkeiten, bestimmte Landschaftsarten zu modellieren, da genügend Geländematerialien im Handel angeboten werden (Wiese, Weide, Heide usw.).

In den meisten Fällen wird ein hügelig-welliges Land bevorzugt, wie es auch für unsere Heimat typisch ist. Ein solches Hügelland findet man nicht nur im thüringisch-sächsischen Raum, wir finden es auch als Endmoränenlandschaft im norddeutschen Tiefland, das gar nicht so eben ist, wie meist angenommen wird.

Von einigen werden Gebirgslandschaften bevorzugt, die neben Platz auch Fingerspitzengefühl benötigen, weil sie leicht kitschig wirken, denn oftmals werden die Felsen zu „Gartenzwergen“ der Modelleisenbahner. Es braucht nur noch ergänzt zu werden, daß der Ort selbstverständlich unter zeitlicher Sicht zu sehen ist, denn manche Brücke sah vor 60 Jahren anders aus, und manche Straße war einst armseliger Feldweg.

Hier können nur alte Fotos, Zeichnungen oder Bilder zu Rate gezogen werden. Eine solche „Entdeckungsreise“ bringt viel Freude und kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

1.3. Das Thema

Zur Thematik genügen nur wenige Ausführungen, da diese recht überschaubar ist.

Man kann auch hier drei Möglichkeiten unterscheiden:

1. Wahl einer Hauptbahn, die ein- oder mehrgleisig ausgeführt sein kann.
2. Wahl einer Neben- oder Kleinbahn, die normal- oder schmalspurig ist.
3. Die Kombination der Punkte 1 und 2.

Um möglichst viel Eisenbahngeschehen zu zeigen, wird meist der 3. Punkt bevorzugt, wo aus Platzgründen die Hauptstrecke endlos (als getarnte Ringstrecke) aus-

geführt wird und eine Neben- oder Kleinbahn zu einem Endbahnhof abzweigt.

Wichtig bei der Gestaltung dieser Thematik ist, daß jede Strecke das für sie typische Aussehen erhält, das ebenfalls nur durch ein genaues Studium aller eisenbahntechnischen Gegebenheiten erfaßt werden kann.

Innerhalb dieser Thematiken kann nun spezialisiert werden, indem beispielsweise auch Ausschnitte solcher Bahnen nachgestaltet werden (Rangierbahnhof, Hafenbahn, großer Durchgangs- oder Endbahnhof, Industriegelände usw.).

2. Das Anlagenmotiv

Bei der Umsetzung des Anlagenhauptmotivs (ZOT) ins Modell entstehen nun Anlagenmotive. Sie können definiert werden als sinnlich wahrnehmbare Ausschnitte einer Modellbahnanlage. Da diese Motive stets am Hauptmotiv orientiert sein müssen und sich auf die Bahnanlagen, die Landschaft und die Züge beziehen, entsteht der geschlossene Eindruck einer Modellbahnanlage, wie er angestrebt werden sollte.

3. Das Detail

Bleibt zum Schluß nur noch zu erwähnen, daß diese Anlagenmotive durch Details ergänzt werden müssen, die durch ihren schmückenden, charakterisierenden oder originellen Wert das Gesamtbild einer Modellbahnanlage abrunden.

Oftmals wird es erst durch sie möglich, zeitliche Vorgänge (Arbeiterlosung an Häusermauern, die früher in den Landesfarben angestrichenen Schrankenbäume) zu erleuchten oder landschaftliche Besonderheiten hervorzuheben (Strohdächer, schieferverkleidete Häuser, Maibäume, Heustadel, Schafställe, Findlinge, Hünengräber, Ortsnamen usw.).

4. Definition

Es kann abschließend folgende Zusammenfassung und Definition gegeben werden:

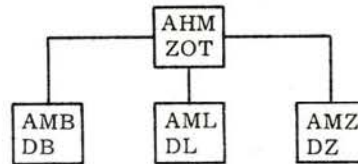
Anlagenhauptmotiv
AHM
Das einer Modellbahnanlage zugrunde liegende Ordnungs- und Gestaltungsprinzip, in dem Zeit, Ort und Thema (ZOT) eingeschlossen sind.

Anlagenmotiv
AM
konkreter, sinnlich wahrnehmbarer Ausschnitt einer Modellbahnanlage, die Bahnanlage (AMB), die Landschaft (AML) und die Züge betreffend (AMZ).

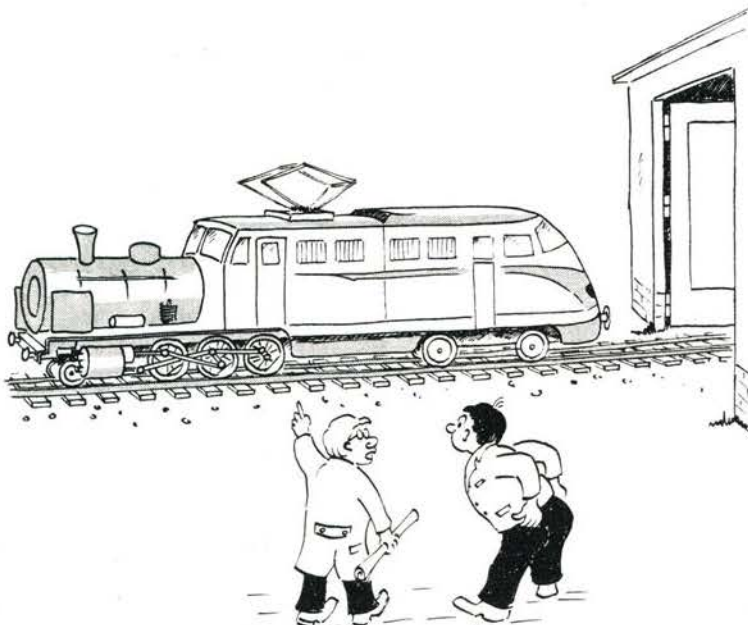
Detail
D
Im Anlagenmotiv gestaltete Einheit, die schmückenden, charakterisierenden oder originellen Wert besitzt.

Details an Bahnanlagen (DB)
Details der Landschaft (DL)
Details an Zügen (DZ)

Formel für eine gut gestaltete Modellbahnanlage:



G. Barthel: „Grundsätzliche Betrachtung zur Modellbahngestaltung“
„Der Modelleisenbahner“ Heft 11/1956
G. Barthel: „Eine richtige Modellbahn soll es werden“
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen



„Unsere Neuentwicklung zur Frühjahrs-
messe — eine Universallok für alle
Ansprüche!“

Idee und Zeichnung: H. Oberländer,
Berlin

Unser Beitrag im Heft 10/1972 von Manfred Weisbrod „Sind unsere Signale Modellsignale?“ hat unter unseren Lesern ein breites Echo gefunden. Leider haben aber bisher die Produzenten von „Modell“-Signalen noch keine Stellung genommen, die wir gern an dieser Stelle veröffentlicht hätten.

So schreibt uns Herr S. Marschner aus Erfurt:

„Es war wirklich höchste Zeit, daß dieses Thema einmal aufgegriffen wurde. Ich stimme auch mit dem Autoren völlig überein, daß wir ja gar keine Lichtsignale mit Blinklicht und Ersatzrot usw. für's erste fordern, was wir wünschen, ist eine etwas modellmäßigere Ausführung. Die seit Jahren angebotenen Erzeugnisse auf diesem Gebiet sind aber wirklich nicht viel mehr als ein Spielzeug, die von der heutigen Technologie einer rationellen, modernen Fertigung weit entfernt sind . . .“

Ing. Armin Körner aus Leipzig meint zu dieser Frage:

„Mit großem Interesse las ich den Artikel. Herr Weisbrod hat mit seinen kritischen Ausführungen nur allzusehr recht. Mir kam aber dabei auch ein Gedanke. Ließe sich nicht mit völlig anderen Konstruktionsprinzipien eine Lösung für hinreichend modellmäßige Lichtsignale finden? Ich denke dabei an die Leitung von Licht durch Glasfasern. Ich stelle mir das im Prinzip so vor, daß die eigentliche Lichtquelle im Sockel des Signals untergebracht und das Licht dann mittels Glasfasern (oder entsprechenden Plastwerkstoffs) zur Austrittsöffnung am Schirm geleitet wird. Diese Methode könnte vom Effekt her (Lichtstärke und Aussehen des Signalschirms) ein besseres Bild ergeben, zumal die preiswerte Herstellung von Glühlampen in Modellgröße auch künftig kaum lösbar sein dürfte . . .“

Vielleicht greifen diesen Gedanken die Hersteller einmal auf? Oder ein geschickter Bastler macht sich an die Arbeit und übergibt uns sein Modell, damit wir es der Industrie auf den Tisch legen?

Herr Kalkofen aus Rostock äußert zum Modellsignalproblem folgende Ansicht:

„In Deinem Heft 10/1972 forderte Herr W. die Signalproduzenten auf, zu seinen Ausführungen Stellung zu nehmen. Ich bin zwar kein solcher, obwohl ich für unsere AG 8/5 Rostock-Warnemünde über 20 Lichtsignale gebaut habe.

Voll und ganz einverstanden bin ich, wenn in unserer Zeitschrift Forderungen an die Modellbahnindustrie erhoben werden, doch nun mal endlich die schon lange fehlenden Lokbaureihen herauszubringen. Oder, wie Ihr in Euerem Messebericht fordert, etwas mehr an die Anhänger der Nenngröße H0 zu denken. Denn das sind die Lücken, die nicht nur wir Modelleisenbahner, sondern auch die Spielzeugeisenbahner spüren. Auch stimme ich dem Autoren zu, wenn er mit Recht kritisiert, daß die vorbildlichen Formsignale der Fa. Dietzel nicht mehr hergestellt werden. Anders sieht es bei der Forderung aus, doch nun mal vorbildgerechte Lichtsignale herzustellen. Unter solchen verstehe ich welche, wie sie im Heft 3/1960 für H0 als Bauanleitung veröffentlicht wurden.

Wer solche Lichtsignale nachgebaut hat, kann sich aber sehr gut vorstellen, daß hier bei industrieller Fertigung zwar einige Arbeitsgänge automatisiert werden könnten, doch der Anteil manueller Arbeit so groß bleibt, daß der Handel wegen des zu hohen Endverbraucherpreises darauf „sitzenbleiben“ würde.

Wir Modelleisenbahner müssen, wenn wir unserem Hobby fröhnen, auch mal an die ökonomische Seite denken, denn unsere Industrie muß und soll doch rentabel arbeiten, und billig soll es auch sein . . .

Es ist also bestimmt kein böser Wille, wenn unsere volkseigene Modellbahnindustrie die Produktion vorbildgerechter Lichtsignale nicht aufgenommen hat; denn, was ökonomisch nicht vertretbar ist, kann und sollte man von ihr nicht verlangen.“

Auch wir, und wir glauben, auch die vielen anderen Leser, die uns hierzu schrieben und übereinstimmend vorbildgerechtere Modellsignale, als sie bisher angeboten werden, fordern, sind für eine ökonomische Produktion. Wir haben auch gar nichts dagegen, wenn das in einfacher Spielzeugmanier gehaltene PIKO-Blocksignal produziert und der breiten Masse der Käufer angeboten wird. Wer aber als Modelleisenbahner — und das sind wir ja schließlich, die wir in die Zehntausende gehen — nicht zum Selbstbau greifen möchte oder kann, muß die Möglichkeit haben, ein besseres Lichtsignal zu einem natürlich im Verhältnis zu den Fertigungskosten stehendem Preis zu bekommen. Der echte Bedarf hierfür ist da. Schließlich ist unsere Beschäftigung mit dem Modell bekanntlich nicht nur eine angenehme Freizeitgestaltung, sondern in hohem Maße auch ein Mittel zur polytechnischen Erziehung und Bildung. Wie aber soll man ein modernes Lichtsignalsystem auch nur annähernd nachahmen mit den bisher üblichen „Modellen“? Ökonomie heißt nicht, ein Produkt jahrelang in gleicher Gestalt herzustellen, egal, ob es dem Konsumenten zusagt oder nicht. Ökonomie heißt vielmehr, sich Gedanken zu machen, als Hersteller kluge Ideen zu entfalten, neue Technologien anzuwenden, weitgehend dem Wunsch des Endverbrauchers nachzukommen und trotzdem die Rentabilität einzuhalten.

◆ ◆

Von Herrn Siegfried Marotzke aus E. erreichten uns folgende Zeilen, die am 11. 11. 1972 geschrieben wurden (welch Zufall!):

„Ich lese schon lange Ihre Zeitschrift. Meine Nenngröße ist H0. Ich beabsichtige, nun auf TT überzuwechseln . . .“

Wir haben nur daran gedacht, gut, daß der Mann nicht auf die Idee kam, sich für N zu entscheiden! Dann wäre der Arme gleich gar nicht mehr zu sehen!! Ob dieser Leser uns daran erinnern wollte, daß Karnevalsanfang war? Uffz. Reinhard Mautzka beklagt sich über das H0-Modell des W50 mit Universalmontagemast:

„Es enttäuschte mich sehr. Man könnte fast meinen, die Qualität der Erzeugnisse dieses Herstellers würde immer schlechter. Das Führerhaus ist besonders mißglückt. Die Aufbauten sind unmaßstäblich. Dagegen ist der TT-W 50 wesentlich besser nachgebildet . . .“

Wie denken andere Leser hierüber?

In mehrjähriger Bauzeit entstand die TT-Heimanlage Rosenthal—Oberbärenbach auf knapp 3 m² Fläche (200 cm × 145 cm). Das häufig gewählte Motiv einer zweigleisigen Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn stand auch hier Pate. Auf dem relativ kleinen Raum sind ungefähr 35 m Gleis, 31 Weichen und zwei Entkuppelgleise verlegt.

Die zur vorderen Anlagenkante diagonal im Weichenwinkel von 22,5 Grad angeordneten Bahnhofsgleise gestatten ein zügiges Durchfahren. Sie bieten darüber hinaus eine größere Nutzlänge als parallel zur Vorderkante verlegte Gleise.

Acht Blockabschnitte ermöglichen eine dichte Zugfolge. Ein- und Ausfahrten im Bahnhof „Rosenthal“ erfolgen mit Hilfe von neun relaisgesteuerten und fünf handgesteuerten Fahrstraßen auf sechs Gleisen.

Besondere Schwierigkeiten bereitete dabei das Gleis 2, weil es in beiden Richtungen befahren wird, demzufolge es zweipolig zu trennen war und noch dazu je zwei signalabhängige Brems- und Abschaltstrecken sowie fünf Schienenkontakte besitzt.

Zur selbsttätigen Steuerung der Zugfahrten und zur Sicherung besetzter Gleise wurden 60 Rund- und Flachrelais aus ehemaligen Fernmeldeanlagen installiert, die durch neun Tast- und 26 Schienenkontakte an- bzw.

abgeworfen werden. Um trotzdem auf den Gleisen 1 und 2 bzw. 2 und 3 Rangierfahrten durchführen zu können, war eine besondere Rangierschaltung notwendig, die allein acht Relais beanspruchte.

Auf der Hauptstrecke fahren alle Züge mit konstant eingestellter Fahrspannung. Sie verringern ihre Fahrgeschwindigkeit vor „Halt“ zeigenden Signalen (vereinfachte SM-Lichtsignale) über zugeschaltete Bremswiderstände. Die gesamte Strecke kann jedoch auch auf Handregelung umgeschaltet werden. In beiden Richtungen gestatten teilweise verdeckte Wendeschleifen den Zügen die Umkehr der Fahrtrichtung.

Der Nebenbahnverkehr nach „Oberbärenbach“ und ein abwechslungsreicher Betrieb auf den Rangiergleisen werden durch zwei weitere Fahrregler (einer davon in Halbwellenschaltung) ausschließlich von Hand geregelt. Dazu wurden 14 abschaltbare Gleisabschnitte eingebaut. Die Enden der Stumpfgleise sind zum Teil mit Ventilzellen ausgerüstet.

Als Traktionsmittel verkehren auf der Anlage Dieselloks der Baureihen 220 (DB), 118.0, 107, T 334 (CSD), eine Dampflok der BR 35 und ein Dieseltriebzug der BR 171.0. Im Kopfbahnhof „Oberbärenbach“ ist weiter eine BR 92 beheimatet.

