

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

NOVEMBER

32542

11/79

Unsere historische Fotoecke



U. B. z. den D 118 Dresden—Stuttgart bei Ruppertsgrün i. Vogtland mit der Lokomotive 19 021 vom Bw Dresden-Altstadt. Das Foto wurde etwa um 1930 aufgenommen. Zu jener Zeit liefen die Schnellzuglokomotiven des Bw Dresden-A bis Nürnberg durch, während Maschinen gleicher Baureihe des Bw Reichenbach den Dienst Leipzig—Regensburg versahen.

Die 19 015 mit dem P 472 auf der Strecke Dresden—Leipzig auf der Elbebrücke in Dresden, ebenfalls um das Jahr 1930. Beide Fotos zeigen Zuggarnituren, wie sie für jene Zeit typisch waren.

Fotos: Carl Bellingrodt (?), Sammlung Kurt Schubert, Riesa



Redaktion

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

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

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,
sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV,
DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Gunter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Gunter Driesnack, Königsbrunn (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Gunter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ok. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,- M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR-701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 17. 8. 1979
Geplante Auslieferung: 9. 11. 1979



Alleinige Anzeigenverwaltung

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

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

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

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

	Seite
Unsere historische Foto-Ecke	2 U.-S.
Siegfried Kaufmann Von der Lena bis zu den fernöstlichen Ufern	322
Helmut Kohlberger Modellbahn-Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse '79	323
Seine 5. und vorletzte H0-Heimanlage	325
Andreas Mansch Änderung der einheitlichen Kennzeichnung von Güterwagen bei den Eisenbahnen der UIC und der OSShD	328
Peter Glanert Bauanleitung für die Co+Co-Güterzuglok der BR E 92 ⁷ der DRG in H0 (2 und Schluß)	329
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	333
Dieter Gerlach Ergänzungen zum Beitrag „Meine Kleinste“ (Heft 9/78)	339
Wissen Sie schon	342
Text zum Lokfoto des Monats	342
Lokfoto des Monats: Schmalspurlokomotive 99 1758 der BR 99 ¹³⁷⁻¹⁷⁶ der DR	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Kohler Elektrische Lokomotive Baureihe 120 der DB	345
Mitteilungen des DMV	347
Aufruf zum 13. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1980	348
Selbst gebaut	3 U.-S.

Titelbild

Ein Ganzzug, bestehend aus Wagen der Gattung Fad wird von der 44 0623 die Steilrampe zwischen
Sangerhausen und Blankenheim hinaufgeschleppt. Aufnahmezeit: 26. Mai 1979. Ganzzüge (Gag) ver-
kehren i. d. R. als Durchgangsgüterzüge vom Absender gebildet geschlossen bis zum Empfänger mit einem
bestimmten Massengut. Die DR orientiert immer mehr auf die Anwendung von Gag, da sie betrieblich
wirtschaftlicher behandelt werden können und wesentlich zur Beschleunigung des Wagenumschlags bei-
tragen.
Foto: Jürgen Jentsch, Riesa

Rücktitel

Schließlich werfen wir, bevor wir dieses Heft aus der Hand legen, noch einmal einen Blick auf die H0-Heim-
anlage des Herrn Theo Ahlhelm aus Eisleben (siehe auch S. 325ff.) U. B. z. einen Ausschnitt aus dem
Dampflokotiv-Bw mit 12ständigem Ringlokschuppen, Drehscheibe Wasserturm und mit einem Ver-
waltungsgebäude.
Foto: Theo Ahlhelm, Eisleben

Von der Lena bis zu den fernöstlichen Ufern...

Die BAM, der Eisenbahnneubau des Jahrhunderts, kündigt laufend vom stillen Heldentum ihrer Erbauer. Nun ist die erste Phase, die von echtem Pioniergeist getragen wurde, bereits abgeschlossen. Sie war eine Epoche des Vorstoßes ins Ungewisse, des schöpferischen Experimentierens, der praktischen Überwindung kaum vorstellbarer Schwierigkeiten. Die zweite, die gegenwärtige, wird von der planmäßigen Weiterführung und systematischen Vollendung geprägt, vom wohlgedachten Zusammenwirken der schon in Betrieb befindlichen Abschnitte mit dem forcierten Baugeschehen.

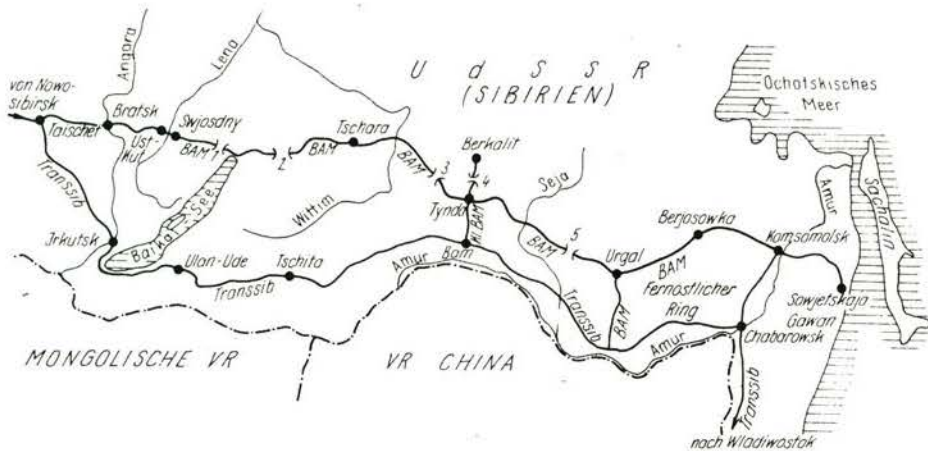
Das ermöglicht eine relativ schnelle, effektive Erschließung der Rohstoffressourcen entlang der BAM (eine Gesamtbodenfläche von über 1,5 Millionen km²), die Entstehung großer territorialer Verarbeitungskomplexe, eine völlig neue Strategie im Gegensatz zum bisherigen wirtschaftlichen Aufbau Sibiriens sowie gleichfalls eine fühlbare Entlastung der Transsib in bezug auf den Weistreckentransport vom sowjetischen Fernen Osten nach Westsibirien und nach Europa.

Die Leser werden sich vor allem für die bis zum heutigen Zeitpunkt erreichten Ergebnisse sowie das alles, was in der

länge von 30,4 km aufweisen. Zu den Alpenbahnen, dem Appenin-Durchstich und der Transkaukasischen Eisenbahn gehört dann auch die BAM als eine der tunnelreichsten Strecken der Erde mit einigen Giganten, die sich sehen lassen können. Die BAM ist eben generell eine Bahn der Superlative. Diese Tunnel sind einfach schon wegen der dort liegenden gewaltigen Schneemassen erforderlich, deren Mächtigkeit bis zu 3,5 m beträgt. Ein planmäßiger Eisenbahnbetrieb würde sonst fast unlösbare Probleme heraufbeschwören.

Der Baikalsee-Tunnel (Länge: 6,7 km), der das Gebirge unterhalb des Dawan-Passes durchstößt (Westportal bei Kurnerma, Ostportal am Seeufer), befindet sich in einer Zone aktiver tektonischer Vorgänge. Die Erde „zittert“ hier etwa vier- bis fünfmal im Jahr. Hinzu kommt ein besonders hartes Granitgestein. Jeder Meter Tunnelvortrieb muß mit 30 Tonnen Beton und Stahl gesichert werden. Parallel zu diesem Tunnel entsteht ein zweiter, schmalerer, als Entwässerungstollen.

Der Tunnel durch das Nord-Muisker Gebirge zwischen dem Baikalsee-Nordufer und Tschara, der längste der BAM (16,2 km) und mit dem Gotthard- oder Simplon-Tunnel ver-



Nach vollständiger Inbetriebnahme der BAM besteht dann neben vielen anderem die Möglichkeit, in Richtung Ferner Osten zwei Transsitlinien zu benutzen: von Swerdlowsk—Nowosibirsk—Taischet entweder nun den nördlichen (BAM) oder den südlichen Weg (Transsib) nach Chabarowsk—Wladiwostok Nachodka bzw. Sowjetskaja Gawan. Skizze: Verfasser

nächsten Zukunft Realität sein wird, die bautechnischen Fakten und die speziellen Eigenheiten interessieren.

Ein kurzer Rückblick

April 1978: Baubeginn des Baikalsee-Tunnels, Mai 1978: Fertigstellung des Stanowoi-Tunnels, Oktober 1978: Beginn des Güterzugverkehrs auf der „kleinen BAM“ von Bam (Station des Transsib) nach Tynda und weiter nach Berkalit (Streckenlänge = 400 km); sie dient der Sicherung des Nachschubs an bautechnischem Material für die BAM — hauptsächlich „reguläres“ Transportgut ist südjakutische Kohle, November 1978: der erste Zug befährt die Teilstrecke von Ust-Kut bis zum Nordufer des Baikalsees und zwar im östlichsten Abschnitt auf provisorischen Gleisen über das Baikalsee-Gebirge (Dawan-Paß), Dezember 1978: Sicherung der großen Materialtransporte vom Baikalsee in Richtung Osten, Februar 1979: die Tunnelbauer des Nord-Muisker Tunnels erhalten die notwendige Elektroenergie durch eine neue Starkstrom-Überlandleitung Ust-Ilimsk-Burjatien, März 1979: die Baubrigaden der BAM erreichen Leistungen weit über den Plan, begünstigt durch den milden sibirischen Winter, das Thermometer sank fast nie unter -30 °C.

Die großen Tunnel der BAM

Sie durchbrechen vier ausgedehnte Gebirgsmassive und werden nach ihrer Inbetriebsetzung die stattliche Gesamt-

gleichbar, aber in einem klimatisch äußerst rauhen Gebiet, weist den höchsten Schwierigkeitsgrad auf. Und mit dessen Bau konnte man erst beginnen, als eine 1200 km lange Straße, die „Setnik“, von Ulan-Ude aus durch die menschenleere Taiga angelegt war. Jeweils fünf Tage sind die schweren Lkw unterwegs, wobei sommers wie winters gefahren wird. 100 Meter Tunnelvortrieb bewältigt man pro Monat, eine unter diesen Umständen enorme Leistung. Von, wie üblich, zwei Seiten aus würde sich eine Bauzeit von knapp sieben Jahren ergeben. Deshalb täuft man zwei Schächte von den sogenannten Drittpunkten her ab. Das ergibt vier weitere Vortriebsstellen und ermöglicht eine wesentliche Verkürzung der Bauzeit.

Der Kodarksi-Tunnel zwischen Tschara und Tynda (Länge: 2,5 km) sowie der Nija-Tunnel zwischen Tynda und Urgal (Länge: 3,0 km) sind die „Kleinen“ unter den Großen, doch gab und gibt es auch hier viele unerwartete Schwierigkeiten. Diese Granitgebirge sind seit Jahrtausenden bis in große Tiefen „durchgefrosten“.

Das gleiche trifft auch für den Stanowoi-Tunnel zwischen Tynda und Berkalit (kleine BAM) zu. Er ist der erste Eisenbahntunnel der Geschichte in einem riesigen Dauerfrostgebiet. Der Bohrstaub mußte durch Unterdruckabsaugung beseitigt werden, weil Wasser als Bindemittel natürlich nicht in Frage kam. In der Nähe des Südportals brachen gewaltige Heißwassermassen ein; auch dieses Problem wurde von den Tunnelbauern gemeistert.

Die Trasse der BAM

ist zu etwa 50 Prozent fertig: von insgesamt 3200 km Strecke sind 1600 km Gleise verlegt. Das betrifft die Abschnitte Ust-Kut-Swjodny-Westportal des Nord-Muisker Tunnels, 100 km westlich bis knapp 200 km östlich von Tynda, reichlich 150 km westlich von Urgal sowie den gesamten Abschnitt Urgal—Berjosowka—Komsomolsk am Amur. Dazu kommt die neue Verbindungsstrecke von Urgal zur Transsib. So ist außerdem der „Fernöstliche Ring“ entstanden: Chabarowsk—Komsomolsk (Teil der bestehenden Strecke Chabarowsk—Sowetskaja Gawan)—Berjosowka—Urgal (BAM)—Transsib (neue Nord-Süd-Verbindung BAM-Transsib)—Chabarowsk (Transsib). Er ist bis heute kaum bekannt geworden, aber er existiert bereits; der Verkehr wickelt sich bei voll fahrplanmäßigem Betrieb ab, was auch für den erwähnten Westabschnitt der BAM gilt. Noch in

diesem Jahr sollen weitere 400 km BAM-Strecke fertig werden.

Links und rechts der BAM

sind von den 100 geplanten Städten und Siedlungen bisher 64 gegründet bzw. schon errichtet worden, von 4000 Straßenkilometern annähernd 3000 schon dem Verkehr übergeben. Die Einwohnerzahl von Tynda, künftige Metropole der BAM an ihrem „Halbierungspunkt“, wuchs von anfangs 5000 auf zur Zeit 45 000 — eine wahre Bevölkerungsexplosion. Jetzt wird diese junge Stadt mit Elektroenergie aus dem etwa 400 km entfernten Seja-Kraftwerk versorgt, ein Beitrag zur Schaffung weitsichtiger Infrastrukturen entlang dem Schienenstrang, der die Eisenbahnepoche von heute bestimmt.

Ing.-Ök. Journ. HELMUT KOHLBERGER (DMV), Berlin

Modellbahn-Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse '79

Das Angebot der Betriebe und Kombinate der Erzeugnisgruppe Modellbahnen, Modellbau und Zubehör der VVB Spielwaren umfaßte zur diesjährigen Herbstmesse in Leipzig eine Reihe von Neu- und Weiterentwicklungen, die gewiß das Interesse des Modelleisenbahners finden werden.

Beginnen wir bei der wohl bedeutendsten Neuheit, dem H0-Modell der Baureihe 41 Reko der Deutschen Reichsbahn vom VEB K PIKO. Dieses neue Triebfahrzeug-Modell ist bis ins einzelne dem großtechnischen Vorbild originalgetreu nachgebildet. Im Vergleich zu der bekannten BR 01⁵ vom gleichen Hersteller schneidet diese Neuheit noch besser ab. Das kommt vor allem dadurch, daß viele Details, wie Lichtmaschine, Dampfpeife, Steuerstange und besonders die Rohrleitungen auf dem Kessel als wichtige Details einzeln aufgesetzt wurden. Das hebt natürlich den vorbildmäßigen Eindruck des Modells gewaltig. Auch die Beschriftung und die Farbgebung entsprechen durchaus den heutigen Anforderungen an ein „Supermodell“.

Wie bei der BR 01⁵ hat auch die neue 41er eine Dreilichtspitzenbeleuchtung. Ebenso läßt sie sich in gleicher Weise wie die 01⁵ unter Verwendung des erforderlichen Schleifers leicht für den Dreischienen-Zweileiterbetrieb umbauen, weil dafür an der Bodenplatte eine besondere Aussparung angebracht ist.

Das Modell der BR 41 ist mit dem Kohletender gekuppelt, wie ihn auch eine Variante der 01⁵ hat. Dieser nimmt den leistungsstarken Motor, der eine Zugkraft von 160 p entwickelt, in sich auf. Zwei Antriebsradsätze haben Haftreifenbeläge.

An Fahrzeugen gab es ferner noch einen 4achsigen Rekowagen in TT vom VEB Berliner TT-Bahnen. Das Vorbild dieses Wagens läuft bei der DR in sehr großen Stückzahlen, seine Bezeichnung lautet Bghwe. Die Neuheit werden auch die TT-Freunde, lange von ihnen ersehnt, mit Freude aufnehmen, hatten sie doch bisher für die Bildung von Schnell- und Eilzügen nur die Wagen des Typs Y. Das mit spitzengelagerten Radsätzen ausgerüstete Modell ist in der einen Variante grün gefärbt, während gleich auch noch eine zweite in Hellelfenbein/Smaragdgrün (neue Probelackierung der DR) angeboten wird.

Um den Fahrzeugsektor abzuschließen, noch eine weitere Neuheit, allerdings ein H0-Modell aus dem VEB Berliner Plastikspielwaren, ein

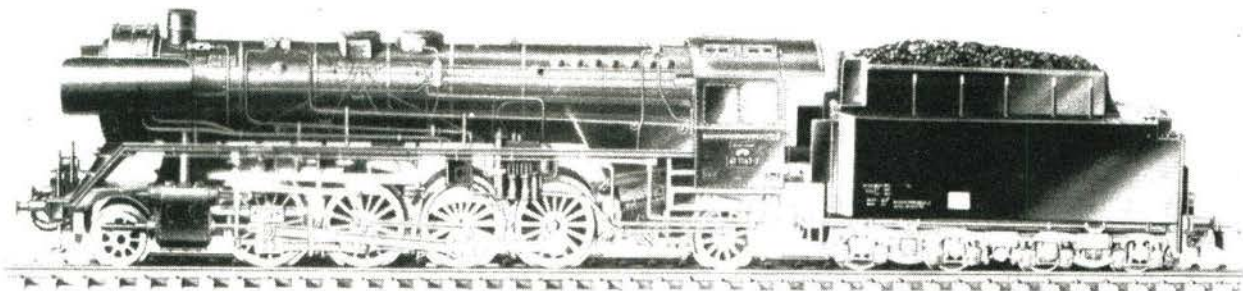
gut nachgestalteter Omnibus des Typs „Ikarus 260“. Dieses moderne Nahverkehrsfahrzeug, das draußen längst die meisten seiner Vorläufertypen abgelöst hat und daher von unseren Straßen nicht mehr wegzudenken ist, wird nun auch auf den H0-Anlagen der älteren Bustypen ersetzen können. Das Modell ist in Form und Farbe seinem Vorbild ebenbürtig. Entgegen dem am Messestand vorgestellten Modell wird das in den Handel kommende gleich mit einer Fahrerfigur geliefert werden.

Außerdem gab es noch folgende unechte Neuheiten, wie wir sie bezeichnen: Die BR 118 der DR in neuerer Farbgebung, Hellscharlachrot mit weißer Bauchbinde, die BR 120 in H0 und 130 in TT mit ČSD-Beschriftung sowie den TT-Sattelzug mit dem Schriftzug „Elaskon“ versehen.

Was brachte der Zubehörsektor außerdem noch? Für H0 einen VERO-Bausatz „Wohnhaus mit Laden“ und für TT einen ebensolchen Mamos-Bausatz, beide aus Vollplaste gefertigt. VERO brachte ferner noch für N einen neuen Bausatz (Plaste) „Kirche mit Pfarrhaus“ heraus. Alle diese Gebäude sind sehr naturgetreu nachgebildet und ergänzen das vorhandene Sortiment.

Der VEB BTTB zeigt außerdem noch seinen neuen Beleuchtungssatz für Reisezugwagen. Und der VEB K PIKO stellte die zwar schon angekündigte, jedoch noch nicht gezeigte neue doppelte Kreuzungsweiche für sein Gleissortiment vor, die einen recht guten Eindruck hinterließ und nach Auskunft des Herstellers auch beim Befahren durch kürzeste Triebfahrzeuge eine sichere Fahrstromzuführung gewährleistet.

Schließlich noch eine Neuheit, die den Modellbahnfreund am Rande angehen dürfte: Bisher produzierten der VEB K PIKO und der VEB BTTB jeder sein eigenes Batteriefahrpult für die Anfängerbahnen in dieser Betriebsart. Jetzt wurde neu ein für alle Batteriebahnen, gleich welcher Nenngröße, entwickeltes einheitliches Fahrpult vorgestellt. Dieses nimmt 6 Monozellen auf und besitzt die zwei Fahrstufen 4,5 und 9 V. Wir begrüßen mit unseren Lesern diese vernünftige Rationalisierung und Sortimentsbereinigung. Wir setzen dabei aber unsere Hoffnung darauf, daß die frei gewordene Kapazität voll für die Modelleisenbahn eingesetzt wird und uns allen viele gute Neuheiten beschert!

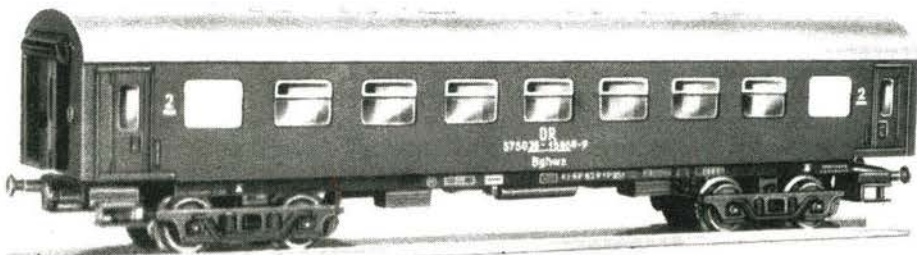


1

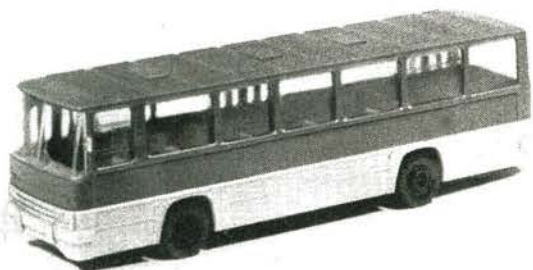
Bild 1 Das neue PIKO-Modell der BR 41 der DR

Bild 2 Und das ist ein neues TT-Modell: Reko-Wagen Bghwe der DR, in Grün bzw. auch in Hellfellen-Smaragdgrün

Bilder 3 und 4 Die Neuheit unter den Straßenfahrzeugen ist ein H0-Modell des „Ikarus 260“ vom VEB Berliner Plastspielwaren



2



3

Bild 5 Bausatz von VERO für ein Wohnhaus mit Läden in H0



4

Bild 6 Für die N-Freunde wird der VEB VERO diesen Bausatz einer „Kirche mit Pfarrhaus“ neu herausbringen.

Fotos: Werkfotos bzw. VVB Pressestelle

5

6



Seine 5. und vorletzte (?) H0-Heim- anlage...

...möchte heute Ing. Theo Ahlhelm aus Lutherstadt Eisleben hier vorstellen. Er beschäftigt sich seit mehr als 20 Jahren mit der Modelleisenbahn und liest unsere Fachzeitschrift von ihrem ersten Heft an. Was leider viele nicht besitzen, Herr Ahlhelm, Mitglied unseres Verbands, verfügt darüber: über ausreichend Platz für eine größere stationäre Heimanlage. Ihm steht ein ausgebauter und heizbarer Bodenraum von 13,5 m x 4 m für das Hobby zur Verfügung!

Das Motiv der Anlage ist eine 2gleisige Hauptbahn, die im Flachland verläuft. Eine abzweigende Nebenbahn ist noch für später vorgesehen. Bei der Anlagenplanung stellte sich Herr Ahlhelm folgende Prämissen:

- Reiner Dampflok-Betrieb, jedoch nicht epochenrein,
- lange Blockabschnitte und ebensolche Bahnsteiggleise, um nahezu vorbildgerechte Schnellzüge bilden zu können,
- ausreichende Abstellmöglichkeiten für Triebfahrzeuge und Zügeinheiten, verbunden mit Möglichkeiten des Lokwechsels, der Lokbehandlung und eines interessanten Rangierbetriebs.

Zum ersten Punkt gibt Herr Ahlhelm folgende Erläuterung: "...meine Dampflokmodell-Sammlung soll nicht in der Vitrine, sondern im Einsatz vor jeweils entsprechenden Zügen bzw. auch alleinfahrend sichtbar

Bild 3 Dieses Bild gestattet einen deutlichen Blick, wie in der unteren Etage der Anlage die Gleise des Schattenbahnhofs ihren Platz finden. Die erkennbare Weiche desselben ist die im Gleisplan am weitesten links unten (neben „C“) liegende, also die Ausfahrweiche des Schattenbahnhofs in Richtung C.



1
2

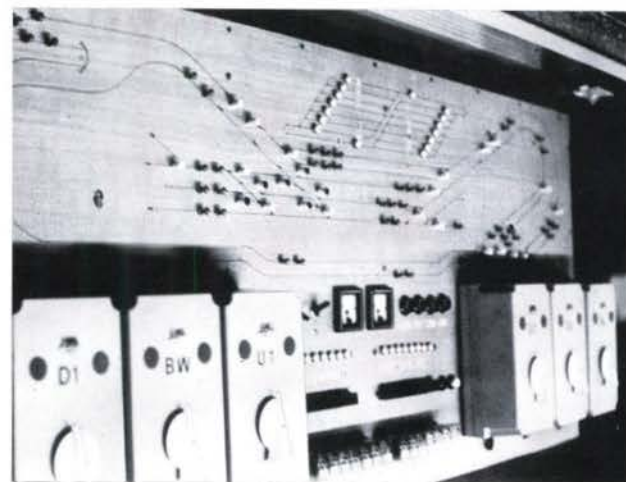
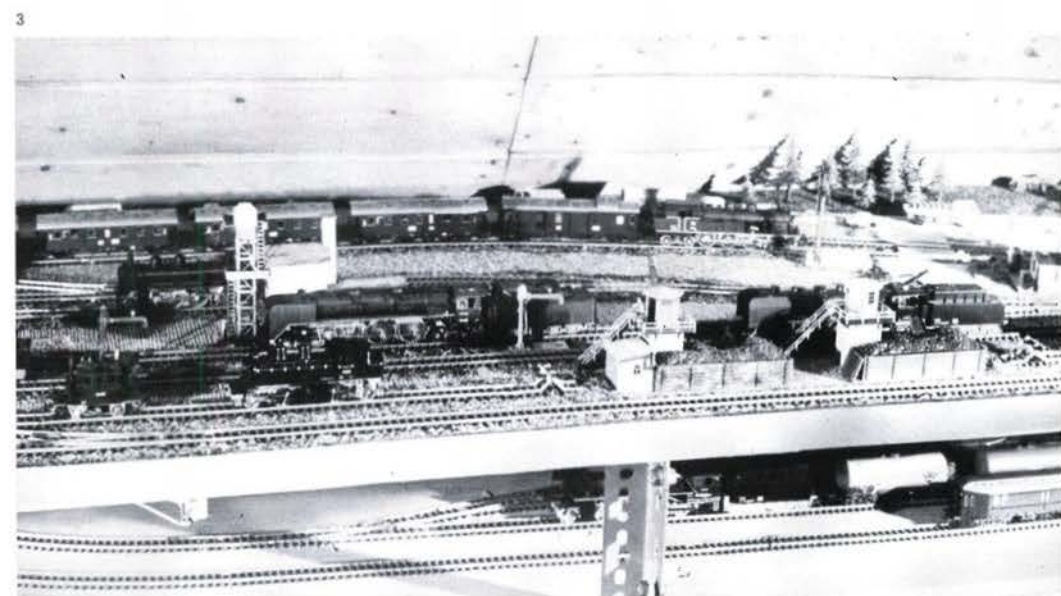


Bild 1 Blick auf den rechten Teil der in einer ausgebauten Bodenkammer untergebrachten H0-Heimanlage. Auf diesem Teil ist der Güterbahnhof, der auch einen Ablaufberg hat (Mitte links im Bild), aufgebaut. Dabei ist im Modell eine Konzeption erforderlich: Die Rampe des Ablaufbergs („Eselrücken“) muß gegenüber dem Vorbild steiler angelegt sein, um einen Ablauf der Modellwagen zu ermöglichen.

Bild 2 Zwei Bedienungspulte gehören zur Anlage: Das kleinere im Bild 1 sichtbare, das lediglich zur Bedienung eines begrenzten Anlagenteils gehört und dementsprechend einfach gehalten ist. Das zweite ist das Hauptbedienungspult mit Gleisbild, das dieses Bild zeigt.



3

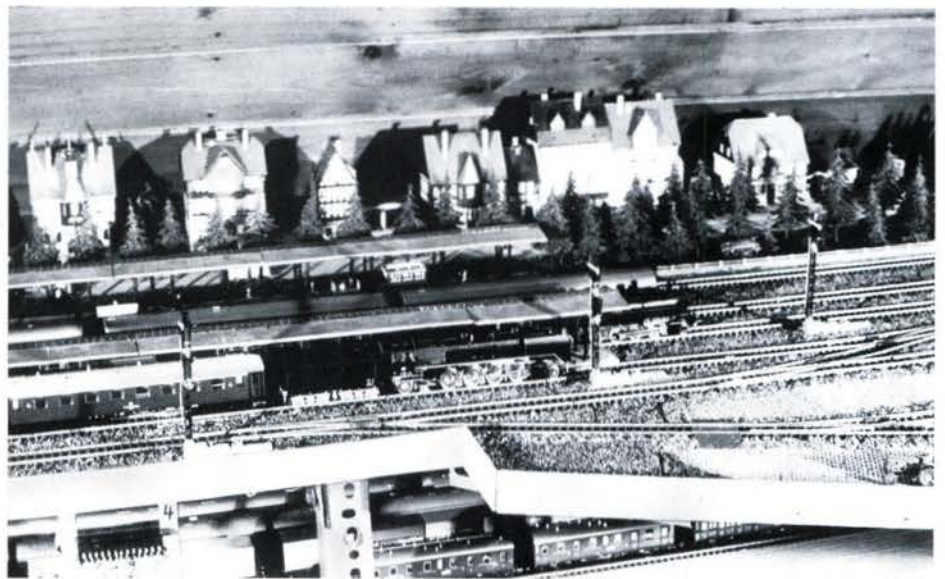


Bild 4 Blick auf einen großen Teil der Anlage mit den Bahnsteiggleisen. Auch hier ist der Schattenbahnhof mit seinen langen und zahlreichen Abstellmöglichkeiten gut einzusehen. Der Schnellzug links unten befindet sich gerade vor der Einfahrweiche in die in Richtung B führende rechte Gleisharfe (Vgl. mit Gleisplan!).

Bild 5 Etwas mehr aus der Nähe betrachtet sehen die beiden Bahnsteige mit ihren 4 Gleisen so aus.
Fotos: Theo Ahlhelm

gemacht werden...“ Die Anlage wurde „an der Wand entlang“ gebaut, sie hat eine Länge von 12,5 m und ist zwischen 0,90 m und 1,5 m breit. Verlegt wurden insgesamt 320 m Neusilbergleise, 67 Weichen und 2 doppelte Gleisverbindungen, also eine beachtliche Menge. Der Antrieb der Weichen erfolgt unter Flur mit umgebauten Post-Zählwerken. Eine geringe Stromaufnahme sowie hohe Zugkraft gestatten einen Dauerstrombetrieb bei 24 V =. Diese Antriebe haben sich als äußerst zuverlässig erwiesen, außerdem ermöglichen sie auch den Einbau zur Zeit noch nicht vorhandener Weichenlaternen. Die Weichenantriebe wurden so angeordnet, daß im spannungslosen Zustand gewisse Haupt-Fahrstraßen eingestellt und festgelegt sind. Aus den gleichen Post-Zählwerken wurden auch die Entkupplungsgleise hergestellt. Vielleicht regt diese Veröffentlichung Herrn Ahlhelm einmal an, auch etwas Näheres über den Einsatz und Einbau dieser Post-Zählwerke zu schreiben, da das gewiß zahlreiche Leser interessiert.

Die 2gleisige Hauptstrecke ist rund um den Raum und noch über den Treppenaufgang geführt. Das ergibt eine Streckenlänge von 34 m. An ihr befinden sich gegenüberliegend je ein

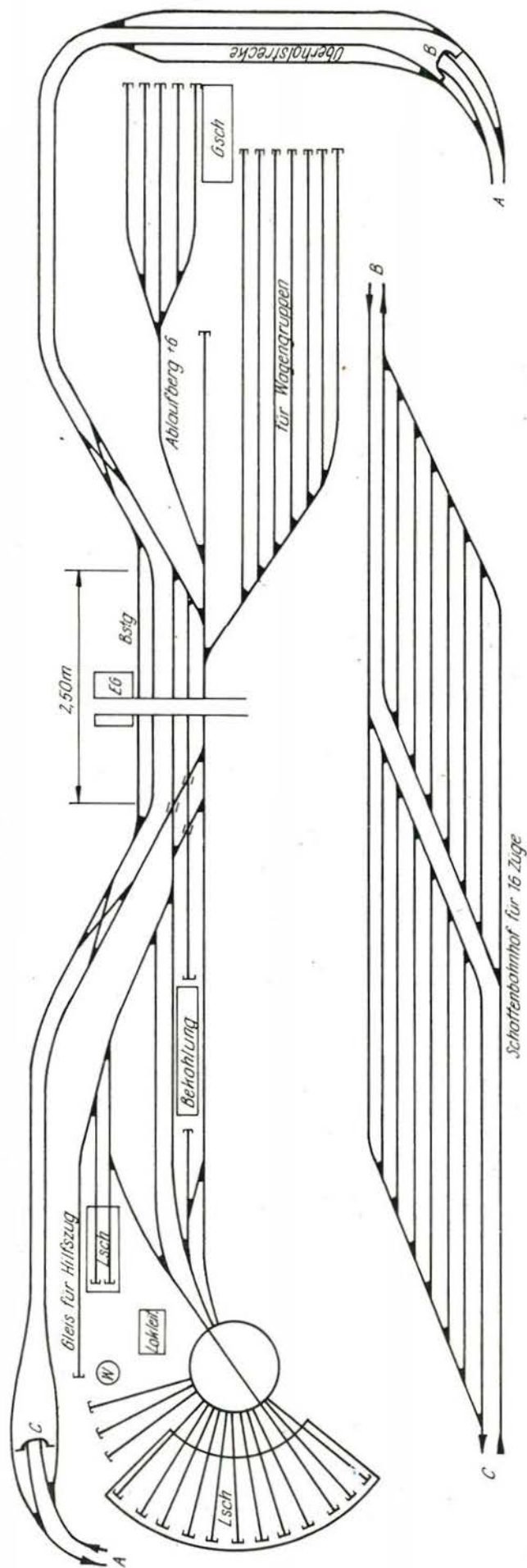


Bahnhof mit kleiner Ortschaft und ein Haltepunkt, der ein Naherholungsgebiet bedient. In jeder Fahrtrichtung sind 7 Blockabschnitte vorhanden, so daß gleichzeitig 12 Züge, automatisch gesteuert, fahren können. Im 2. Bauabschnitt wird noch mittels eines Programmgebers (ein 20bahni- ges Steuergerät) ein Abrufsystem für den Schattenbahnhof installiert. Dieser kann 16 Züge bis zur Länge von 2,5 m aufnehmen. Nach seiner Inbetriebnahme erhöht sich die automatische Zugfolge auf 28 Züge! Selbstverständlich ist, wie

meistens üblich, auch ein voller manueller Betrieb möglich. Die Automatik ist vorwiegend dafür gedacht, die Modell-Sammlung vorzuführen. Damit ein vorbildgerechter Lokwechsel möglich ist, wurde ein Bw mit 18 Abstellgleisen — davon 12 im Ringlokschuppen liegend — aufgebaut. Wassernahme, Bekohlung sowie Entschlackung bieten für weitere 6 Dampflokomotiven einen Platz.

Alle Gleise sind mit eingefärbten Sägespänen oder mit Korksotter in wahrer unermüdlicher „Schwerarbeit“ versehen worden.

Empfehlung der Red.: Das etwas mühselige Schottern von Modellbahngleisen lohnt sich auf jeden Fall. Man achte aber darauf, daß die freie Strecke mit hell- bis steingrau gefärbtem Material beschottert wird, während die Bahnhöfe und die Stellen, wo Züge oft zum Halten kommen, braune Schotterfärbung bekommen. Das kommt vom Abrieb der Bremsklötze, daß sich dort ein Schotterbett bald bräunlich einfärbt. Gleise, die im Bw liegen, sollte man hingegen mit Schotter in leichtem Schwarz bestreuen.



Das wirkt dann nicht nur recht, sondern ergibt auch ein abwechslungsreicheres Gesamtbild der Anlage. Da Herr Ahlhelm den Schwerpunkt beim Aufbau seiner Anlage auf die Bahnanlagen gelegt hat, ist die restliche Landschaftsgestaltung nach seiner eigenen Meinung recht bescheiden gehalten. 92 Dampflokomotiven und 260 Wagen aller Art stehen zur Verfügung. Zur Bereicherung der Baureihen hat er mit handelsüblichen Teilen und Baugruppen einige Umbauten an den Fahrzeugen vorgenommen. Nun hat Herr Ahlhelm ein seltenes weiteres Glück: Er unterhält nebenberuflich eine Modellbahn-Vertragswerkstatt, so daß ihm diese Teile stets zur Hand sind.

Noch einiges zum Gleisbild: Dieses wurde auf einem Relaischrank montiert und ist durch 30- und 60polige Kabel mit der Anlage verbunden. Der Ablaufberg, Rangierbereich sowie das Bw haben noch eigene Gleisbildstellwerke, auf die aber wahlweise zum Hauptstellwerk umgeschaltet werden kann. Der Schaltbetrieb erfolgt über Schutzrohrkontakte und RFT-Kleinrelais.

8 Fahrtrafos FZ 1 mit verstärktem Gleichrichter und 3 Zubehörtrafos mit je 10 A Leistung sorgen für die erforderliche Betriebsspannung.

Schließlich schreibt Herr Ahlhelm noch: „... Für meine Umbauten sind mir immer die zahlreichen Anleitungen und Baupläne unserer Fachzeitschrift eine wertvolle Hilfe. So setze ich nach deren Empfehlungen z. B. nur Kleinstglühlampen von 8...10 V ein, wodurch der Ausfall sich auf ein Minimum reduzierte. Ich trenne übrigens derart mich besonders interessierende Unterlagen aus Zweitheften des ‚Der Modelleisenbahner‘ heraus und sammle sie in einer Mappe. Damit habe ich immer diese Anleitungen usw. bereit. Eine feine Sache!...“

Nun, wir freuen uns als Redaktion zwar darüber, so etwas zu hören, orientieren aber bei weitem nicht etwa damit darauf, daß sich nun die Leser alle ein zweites Heft kaufen. Die Nachfrage ist ohnehin schon erheblich. Aber wir wollten diese gute Anregung auch nicht untergehen lassen. Vielleicht hat der eine oder andere Interessent auch die Möglichkeit, sich einzelne Seiten zu kopieren.

Abstellgleis



Änderung der einheitlichen Kennzeichnung von Güterwagen bei den Eisenbahnen der UIC und der OSShD

Vor 15 Jahren (ab 1. Oktober 1964) wurde bei den Eisenbahnverwaltungen der OSShD und der UIC die einheitliche Kennzeichnung des Wagenparks eingeführt. Das Wesentliche dieser damals sehr umfangreichen Umzeichnungaktion bestand darin, daß die Wagennummern grundsätzlich 12stellig die wichtigsten Verwendungsmöglichkeiten der Güterwagen EDV-gerecht verschlüsselten und daß die bis dahin regional unterschiedlichen Buchstabenkennzeichnungen ebenfalls vereinheitlicht wurden. Diese Veränderung erforderte seinerzeit von den Eisenbahnern, die mit der Güterwagendisposition und -verwendung zu tun hatten, ein erhebliches Umdenken. Auch für die Modelleisenbahner, die ihre Anlagen „epochegerecht“ gestalteten, war die neue Wagenbeschriftung zu beachten.

Nummehr wurden als Ergebnis von Beratungen der Gemeinsamen Gruppe OSShD/UIC „Einheitliche numerische Kodierungen“ beschlossen, so daß die Kennzeichnung der Güterwagen ab 1. Januar 1980 erneut eine Veränderung erfahren wird. Dabei wird das keine generelle Neugestaltung der Güterwagenkennzeichnung sein, sondern es ist als eine Anpassung des bestehenden Systems an die Erfordernisse der Praxis auf Grund der langjährigen Erfahrungen zu betrachten. Es kann grundsätzlich festgestellt werden, daß das 1964 eingeführte Kennzeichnungssystem seine praktische Bewährung wiederholt unter Beweis gestellt hat. Allerdings wurde seinerzeit die Entwicklung des Güterwagenparks, besonders hinsichtlich des Anteils an Drehgestellfahrzeugen, nicht richtig eingeschätzt und bei bestimmten Gattungen (z. B. offenen Drehgestellwagen, Gattung Ea) zu wenig Nummernbereiche vorgesehen. Deshalb war man gezwungen, nach Erweiterungsmöglichkeiten zu suchen. Ziel der abermaligen Neuerung soll es auch sein, in der numerischen Verschlüsselung betriebliche und verkehrliche Merkmale noch detaillierter darzustellen, jedoch dabei den Änderungs- und Umzeichnungsaufwand so gering wie möglich zu halten. Die Auswirkungen auf die in der Anwendung befindlichen EDV-Projekte werden trotzdem recht hoch sein, so daß die Umzeichnung voraussichtlich 7 Jahre dauern wird.

Im Rahmen dieses Beitrags soll versucht werden, die für den Modelleisenbahner wesentlichen Veränderungen der Güterwagenkennzeichnung darzustellen. Dabei wird davon ausgegangen, daß sich dieser Personenkreis nach wie vor in erster Linie an der Buchstabenkennzeichnung der Wagen orientiert, weshalb besonders darauf eingegangen werden soll. Wer bei der Beschriftung seiner Güterwagen besonders exakt sein und auch die numerische Kennzeichnung den ab 1. Januar 1980 gültigen Bestimmungen anpassen will, dem wird das Studium der hierzu in den Fachzeitschriften /2/, /3/ erschienenen Veröffentlichungen empfohlen.

Änderungen der Buchstabenkennzeichnung

Die international einheitliche Buchstabenkodierung wird bei der Bildung der Güterwagennummer besonders in der 5. bis 8. Stelle berücksichtigt und dient damit als Hilfskode für die numerische Kennzeichnung. Sie ist aber auch gleichzeitig zur eindeutigen Bestimmung der Baureihe eines Güterwagens maßgebend.

Als wesentliche Änderung ist die Wiedereinführung der Gattung Z bei Kesselwagen für flüssige und gasförmige Güter (bisher Uh) anzusehen. Sie ermöglicht es, den durch die Entwicklung der chemischen Industrie zahlenmäßig stark erweiterten Kesselwagenpark mit seinen recht differenzierten Merkmalen besser zu unterscheiden. Diese

sprunghafte Entwicklung in dieser Wagengattung war bei der Ausarbeitung des z. Z. gültigen Kennzeichnungssystems nicht absehbar, was dazu führte, daß damals die Einordnung dieser Wagen in die Gattung U (sonstige Güterwagen) erfolgte, was sich aber nunmehr als unweckmäßig herausstellte. Der Gattungsbuchstabe Z codiert künftig alle Kesselwagen mit Behältern aus Metall für den Transport flüssiger und gasförmiger Güter, wobei Wagen mit 2 oder 3 Achsen eine Lademasse von mind. 25 t und Drehgestellwagen eine Lademasse von mind. 50 t haben müssen. Auch eine Anzahl von Kennbuchstaben wird neu eingeführt und kann bei allen Wagengattungen zur Anwendung gebracht werden. Diese wurden in Tabelle 1 zusammengestellt. In zunehmendem Maße haben die Eisenbahnverwaltungen zur Reduzierung manueller Entladearbeiten in den letzten Jahren Wagen zur Schwerkraftentladung von Schüttgütern (sog. Selbstentladewagen) beschafft. Auch diese Tendenz erforderte eine exakte Definition von Be-

Tabelle 1: Neue Kennbuchstaben für alle Wagengattungen

Kennbuchstabe	Bedeutung
a	mit zweiachsigen Drehgestellen
aa	mit 6 Achsen oder mehr (Lademasse ≥ 60 t) (1)
c	mit Entladung unter Druck (2)
e	mit Heizeinrichtung
f	für den Fährbootverkehr mit Großbritannien geeignet
g	für den Transport von verflüssigten, verdichteten oder unter Druck gelösten Gasen (2)
i	mit nichtmetallischem Behälter
j	mit Stoßdämpfeinrichtung
k	— mit 2 oder 3 Achsen: Lademasse $m_L < 20$ t — mit 4 Achsen: Lademasse $m_L < 40$ t — mit 6 oder mehr Achsen: Lademasse $m_L < 50$ t
kk	— mit 2 oder 3 Achsen: Lademasse $20 \text{ t} \leq m_L < 25$ t — mit 4 Achsen: Lademasse $25 \text{ t} \leq m_L < 40$ t — mit 6 oder mehr Achsen: Lademasse $50 \text{ t} \leq m_L < 60$ t

Anmerkung: (1): Kennbuchstabe aa wird nicht bei Flachwagen der Gattungen K, L, R, O und S angewandt.
(2): Kennbuchstabe c wird nicht an Güterwagen angebracht, die den Kennbuchstaben g tragen.

Kennbuchstaben, die nur bei Kühlwagen angebracht werden, weil diese nach ihrer Ladefläche eingeteilt werden

m	mit 2 oder 3 Achsen, Ladefläche $A_L < 19 \text{ m}^2$
ohne bes.	mit 2 oder 3 Achsen, Ladefläche $19 \text{ m}^2 \leq A_L < 22 \text{ m}^2$
Buchstaben	
b	mit 2 oder 3 Achsen, Ladefläche $22 \text{ m}^2 \leq A_L < 27 \text{ m}^2$
bb	mit 2 oder 3 Achsen, Ladefläche $A_L < 27 \text{ m}^2$
am	Drehgestellwagen, Ladefläche $A_L < 39 \text{ m}^2$
a	Drehgestellwagen, Ladefläche $A_L > 39 \text{ m}^2$

Tabelle 2: Definitionen der Schwerkraftentladung

Merkmal	Erläuterung
mittig	Entladeöffnungen zwischen den Schienen
zweiseitig	Entladeöffnungen auf beiden Seiten des Gleises außerhalb der Schienen
hochliegend	untere Kante der Entladeöffnung liegt mind. 700 mm über Schienenoberkante und ermöglicht die Verwendung einer Fördereinrichtung zur Aufnahme des Gutes
tiefhängend	Untere Kante der Entladeöffnung liegt weniger als 700 mm über der Schienenoberkante
schlagartig	Entladeöffnungen können erst nach vollständiger Entladung wieder geschlossen werden.
dosierbar	Entladung kann zu jeder Zeit geregelt oder unterbrochen werden