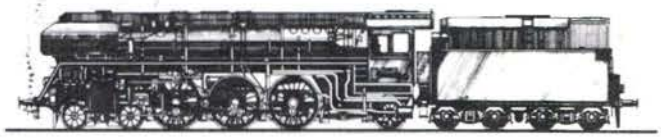
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 26



JANUAR

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32 542

1/77

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

INHALT

Seite

Ulrich Müller
Über die Geschichte und Entwicklung der Straßenbahn in Halle/S. (Teil 1) ... 2
Gerhard Möbius
Ein Hilfsmittel für den versierten Modelleisenbahner — die Modellzeituhr ... 4
Vor sieben Jahren ... 4
Endlich — nach 20 Jahren — ist ein Abschluß abzusehen! ... 6
Klaus Müller
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (8) ... 8
Gerhard Hieronymus
Betriebssicherer Schienenkontakt ... 9
Horst Winkelmann
C1'n2-Schmalspurlokomotive der alten Feldabahn ... 10
Lokomotivschau der ČSD mit Dampf-, Diesel- und elektrischen Triebfahrzeugen ... 12
Jörg-Haiko Peters
Einfacher Umbau einer BR 118.2-4 für TT ... 15
Streckenbegehung: Wegübergangstafel (WÜ-Tafel) Signal Zs 9 der DR und Mastschilder an Lichthaupt- und Lichtsignalen der Berliner S-Bahn ... 16
Joachim Schnitzer
Bauanleitung für Modell-Freileitungsmaste ... 17
Siegfried Reichmann
Automatische Schaltung für eine Ausweichstelle ... 19
Bernd Kuhlmann
Signale der SŽD — 7. Folge ... 21
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats ... 22
Lokfoto des Monats: Ellok der BR E 77 ... 23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt ... 24
Unser Schienenfahrzeugarchiv
Günther Fiebig
Ältere badische Personenwagen ... 25
Mitteilungen des DMV ... 27
Selbst gebaut ... 3.U.-S.

Titelbild

Winterstimmung auf der Harzquerbahn — Ob es allerdings in diesem Winter 1976/77, zumindest im Flachland, eine geschlossene Schneedecke geben wird, das vermochten bei Redaktionsschluß dieses Heftes selbst die Meteorologen noch nicht abzusehen!

Foto: Hildegard Dreyer, Berlin

Vignette

Wie das alte Sprichwort sagt: „Was lange währt, wird gut", so ist es auch beim H0-Modell der BR 01[05] vom VEB K PIKO. Nachdem uns der Hersteller diese Vignette im letzten Quartal zur Veröffentlichung in den ersten drei Ausgaben des Jahres 1977 freigab, ist das wohl das sicherste Zeichen dafür, daß dieses so lange erwartete Modell nun auch bald erhältlich sein wird. Warten wir das erste Muster ab, dann werden wir es schnellstmöglich unseren Lesern vorstellen.

Zeichnung: VEB K PIKO

Rücktitel

U. B. z. einen Ausschnitt aus der H0-Anlage unseres Lesers Joachim Bänsch aus Cottbus. Mehr über diese Anlage finden Sie in diesem Heft auf der Seite 5.

Foto: Joachim Bänsch, Cottbus

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner", DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2041276
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten.
Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. 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.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. 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 entnehmen.
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

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 22676, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: 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 Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR — 701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Aufruf zum XXIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1977

Der XXIV. Internationale Modellbahnwettbewerb und die Ausstellung der Wettbewerbsmodelle finden vom 7. bis 22. Oktober 1977 in Budapest (UVR) statt.
Um die traditionelle freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner weiter zu vertiefen, rufen wir hiermit alle Modellbauer aus allen europäischen Ländern zur Teilnahme an diesem XXIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb auf.

I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie alle Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas. Die Angehörigen der Internationalen Jury sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

II. Wettbewerbsgruppen

Es werden fünf Gruppen für Wettbewerbsmodelle gebildet, und zwar:

A) Triebfahrzeuge

A 1 Eigenbau (es dürfen nur Motoren, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)
A 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Lok-Typ entsteht)
A 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Lok-Typs)

B) Sonstige schienengebundene Fahrzeuge

B 1 Eigenbau (es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)
B 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Wagentyp entsteht)
B 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Wagentyps)

C) Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen

D) Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle

E) Vitrinenmodelle

III. Bewertung

a) Die Modelle werden in den oben genannten Gruppen in folgenden Nenngrößen bewertet: Z, N, TT, H0, 0.
I. Außerdem erfolgt eine Unterteilung in folgende zwei Altersklassen:
1. Teilnehmer bis zu 16 Jahren; 2. Teilnehmer über 16 Jahre.
b) Die Bewertung aller Wettbewerbsarbeiten wird durch eine internationale Jury nach den international vereinbarten Bewertungstabellen vorgenommen. (Diese stimmen mit denen des DMV überein.) Die Jury setzt sich aus je zwei Delegierten aus der ČSSR, der DDR, der VRP und der UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der UVR. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

IV. Einsendung der Modelle

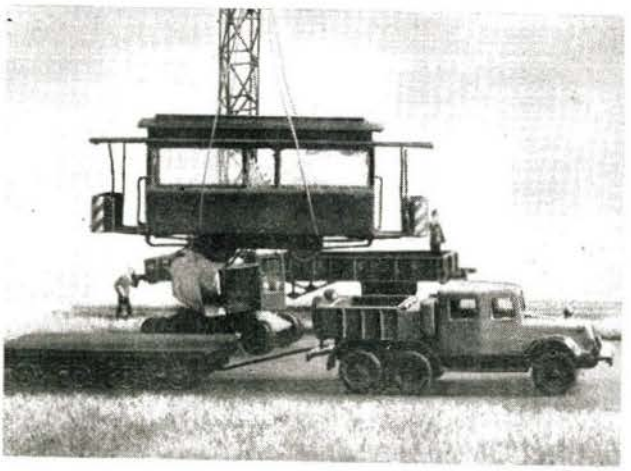
Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen bis spätestens 20. September 1977 an folgende Anschrift eingesandt werden: Magyar Vasutmodellezök Orszagos Egyesülete H 1146 Budapest, Majus 1. ut 26. **(Diese Regelung gilt nicht für Teilnehmer aus der DDR).**
Jedes Modell ist genau mit Namen, Vornamen, Anschrift, Alter, Beruf, Angaben über das Modell, Nenngröße und Gruppe, in der es bewertet werden soll, zu versehen, bzw. sind diese Angaben der Sendung beizufügen. Die Modelle müssen gut verpackt sein. Die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Absender, das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen.
Alle Modelle sind gegen Schaden oder Verlust auf dem Gebiet der UVR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft.

Magyar Vasutmodellezök es Vasutbaratok Orszagos Egyesülete (MAVOE)

Richtlinien für Teilnehmer aus der DDR

Teilnahmeberechtigt ist jeder Modelleisenbahner, unabhängig von seiner Mitgliedschaft im DMV.
Für alle DDR-Teilnehmer werden bezirkliche Vorausscheide in der Zeit vom 15. August bis 15. September 1977 durchgeführt. Am Internationalen Wettbewerb können Teilnehmer aus der DDR nur teilnehmen, wenn sie sich an den bezirklichen Vorausscheiden beteiligt haben. Die Termine und Anschriften für die Einsendung der Modelle zu den bezirklichen Ausscheiden werden im Heft 3/1977 bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR Präsidium



Das ist ein Modell von Joachim Kaddatz aus Berlin, mit dem er sich auch schon an einem Internationalen Modellbahnwettbewerb beteiligte. Fassen auch Sie einmal Mut und senden Sie ihre Arbeit ein!

Foto: Joachim Kaddatz

ULRICH MÜLLER, Halle/S.

Über die Geschichte und Entwicklung der Straßenbahn in Halle/S. (Teil 1)

Vor mehr als 85 Jahren, genau am 24. April 1891, verkehrte in Halle (Saale) die erste „Elektrische", und zwar zwischen dem Hauptbahnhof und der Schmiedstraße (Hst Lutherstraße). Das soll Anlaß dazu sein, einmal einen Abriß über die Geschichte dieses Verkehrsbetriebs zu geben.

Die Anfänge eines Nahverkehrs (1830—1882)

Im Jahre 1830 war Halle (Saale) eine Stadt mit etwa 25 000 Einwohnern. Postkutsche und Pferdedroschke waren damals, wie s. Z. überall, die einzigen Verkehrsmittel, bis sich zehn Jahre später auch die Eisenbahn hinzugesellte. Am 18. August 1840 fuhr nämlich bei der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Leipzig–Magdeburg der erste Zug durch die Saalestadt.
Durch den Anschluß an die Eisenbahn wuchs die Zahl der Einwohner der Stadt schnell an, so daß man sich über die Einrichtung eines innerstädtischen Verkehrsmittels Gedanken machen mußte. Bereits 1857 plante man eine Pferdebahn zwischen Bahnhof und Hafen. Jedoch kam es erst 21 Jahre später, am 30. Mai 1878, dazu, daß ein „Pferdeomnibus" (übrigens: Omnibus = „für alle", aus dem Lat., d. Red.) als öffentliches Nahverkehrsmittel in den hallischen Straßen auftauchte. Diese Busse verkehrten vom Markt nach Giebichenstein, später bis nach Trotha. Der Zuspruch blieb aber recht gering, so daß der Betrieb im April 1882 schon wieder eingestellt wurde. Zwei Jahre zuvor hatte man aber schon den Beschluß gefaßt, eine Pferdebahn einzurichten. Und so kam es zur Gründung der „Halleschen Straßenbahn", die den Bau und Betrieb der Pferdebahn übernehmen sollte.

Die Pferdebahn in Halle (Saale) (1882—1891)

Kurz nach der Einstellung des Pferdeomnibusbetriebs konnten am 15. Oktober 1882 zwei Pferdebahnlinien in Betrieb genommen werden. Die eine führte vom Bahnhof nach Giebichenstein, während die andere vom Markt aus das gleiche Ziel hatte. Das Streckennetz umfaßte 5,91 km, 16 Wagen und 68 Pferde standen zur Verfügung, während der Personalbestand 40 Mitarbeiter betrug. Da die Wagen dieser Bahn rote Seitenwände hatten, nannte man sie auch bald die „Rote Bahn". Bereits im ersten Betriebsjahr wurden 1 430 000 Personen befördert, und die Dividende der Unternehmer stieg rasch auf sechs Prozent an.
Im Jahre 1889 kam eine weitere Pferdebahn hinzu, die von einer Aktiengesellschaft unter dem Namen „Stadtbahn Halle" als „Grüne Bahn" am 30. August eröffnet wurde. Diese Gesellschaft hatte drei Linien eingerichtet, die insgesamt 6,7 km ausmachten. Die „Zentralstation" aller fünf Pferdebahnlinien war damals der Bahnhof.
Die „Grüne Bahn" besaß bereits im Gründungsjahr einen Bestand von 104 Pferden und 21 Wagen. Für die „Rote Bahn" stellte sie keinen Konkurrenten dar, zumal sie infolge der von ihr befahrenen krümmungs- und steigungsreichen Strecken keinen rentablen Betrieb führen konnte. Daher übergab die Stadtbahn („Grüne Bahn") ihre gesamten Anlagen der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft" (AEG) in Berlin, die aber damit gleichzeitig verpflichtet wurde, das Netz zu elektrifizieren.

Die „Elektrische" in Halle (1891—1910)

Zum Ende des Jahres 1891 war dann das gesamte Netz der Stadtbahn mit 500 V Fahrdrahtspannung (System mit dünner Fahrleitung und Rollenstromabnehmer) für den elektrischen Betrieb ausgerüstet. Die Bevölkerung nahm diese Neuerung mit einer großen Begeisterung auf und benutzte ihre „Elektrische" äußerst rege. Allerdings ließen die niedrigen Fahrgeschwindigkeiten (im Stadtgebiet 9 km/h, außerhalb 12 km/h) noch einige Wünsche offen. Trotzdem war dieses Verkehrsmittel natürlich viel leistungsfähiger als seine Vorgänger, so hatte man bei einer Probefahrt mit einem Drei-Wagen-Zug (1 Tw + 2 Bw) 100 Personen befördern können. Die Entwicklung verlief daher nach der Umstellung auf elektrischen Betrieb so gut, daß bereits ein Jahr später eine neue Linie nach Trotha gebaut werden konnte. Das bedeutete aber dann auch mehr oder weniger das Ende der „Halleschen Straßenbahn", die zu einem Verlustunternehmen wurde. 1899 forderte man diese deshalb auf, ebenfalls den elektrischen Betrieb einzuführen. Jedoch lehnte das an der Strecke gelegene „Physikalische Institut" einen reinen Fahrleitungsbetrieb ab, so daß man einen gemischten Fahrleitungs/Akkumulatoren-Betrieb aufnahm. Der Betriebshof

Bild 1 Die damalige Endstation der Pferdebahn in der Mansfelder Straße

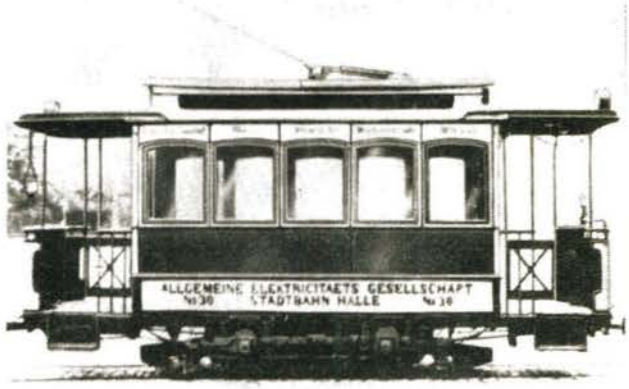
Bild 2 Das war der Pferdebahnwagen Nr. 1 im Jahre 1882

wurde im gleichen Zuge von der Klosterstraße in die Seebener Straße verlegt.
Dieser Mischbetrieb war aber sehr kostenaufwendig, so daß das Unternehmen auch weiterhin „in den roten Zahlen" stand. Erst im Jahre 1902 erteilte man die Erlaubnis für einen reinen Fahrleitungsbetrieb, und bescheidene Netzerweiterungen wurden ebenfalls vorgenommen. Inzwischen hatte aber die andere Gesellschaft, die Stadtbahn, schon durch umfangreiche Netzerweiterungen den Osten, Süden und Westen der Stadt in den Jahren 1897 bis 1906 erschlossen. So verfügte damals Halle/S. bereits über ein relativ weit verzweigtes Straßenbahnnetz. Und trotzdem wurde 1902 eine dritte Gesellschaft, die „Elektrische Straßenbahn Halle–Merseburg", gegründet, die am 15. März 1902 den Betrieb auf der Linie Halle/Riebeck-Platz (heute Thälmannplatz)–Ammendorf aufnahm. In Ammendorf wurde auch der Betriebshof errichtet, der heute noch besteht.
Während die „Stadtbahn Halle" damals einen primitiven Betrieb führte — die Zeitungen wiesen immer wieder darauf hin — paßte sich die Straßenbahn wesentlich besser den Forderungen der damaligen Zeit an und kam den Wünschen der Bevölkerung besser nach.

Die Kommunalisierung und die Vereinigung der Netze (1911—1923)

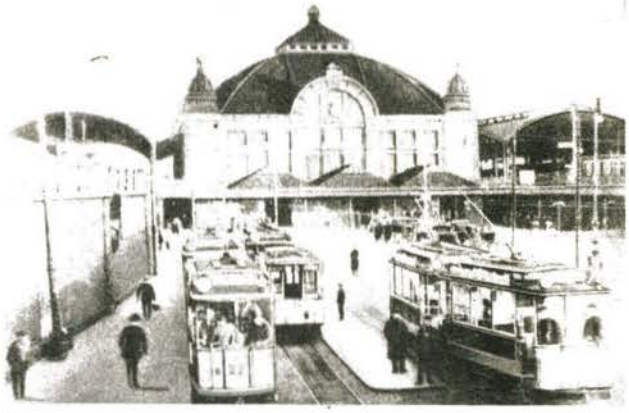
Im Jahre 1910 machte die Stadt von ihrem Ankaufsrecht Gebrauch und erwarb die „Hallesche Straßenbahn", die somit ab 1. Januar 1911 als städtisches Eigentum in „Städtische Straßenbahn" umbenannt wurde. Die bisher als Linienkennzeichnung verwendeten verschiedenfarbigen Kopfscheiben wurden durch die Buchstaben A und B, später C und E abgelöst. Die Stadtbahn benutzte für diesen Zweck seit 1909 die Ziffern 1, 2, 4, 5 und 6. Vor 1914 beschafften beide Gesellschaften noch neue Fahrzeuge, und es wurde die Linie nach Reideburg gebaut. Der erste Weltkrieg unterbrach aber auch diese Entwicklung, es kam zu Linieneinstellungen und -verkürzungen. Die Stadtbahn — noch immer im Besitz einer AG — konnte während des Krieges ihren Betrieb nur mit großer Mühe abwickeln, was schließlich auch am 2. September 1917 ihre Kommunialisierung beeinflußte. Nunmehr beide Bahnen in städtischer Verwaltung, erfolgte ihre Vereinigung am 2. Januar 1918. Bis zum Jahre 1919 konnten die kriegsbedingten Einschränkungen wieder aufgehoben werden. Die Umrüstung der Triebwagen mit Lyrabügeln ermöglichte dann auch den Einsatz elektrisch betätigter Weichen.
Im Jahre 1913 war noch die „Merseburger Überlandbahn" (MÜBAG) gegründet worden, die 1918 die Linie Merseburg—Mücheln baute. Durch einen Pachtvertrag mit der „Elektrischen Straßenbahn Halle—Merseburg" übernahm die MÜBAG 1919 die Strecke Halle—Merseburg, die dann 1932 endgültig in ihren Besitz überging. Das 1914 erbaute Leunawerk veranlaßte die MÜBAG, eine weitere Strecke — nach Bad Dürrenberg — anzulegen. Bis 1920 war diese bis Fährendorf befahrbar. Doch dann verzögerte die Inflation den Weiterbau bis ins Jahr 1925.
Auch bei der „Städtischen Straßenbahn" setzte die Inflation der Entwicklung ein Ende. Erneut mußten Linien entweder ganz eingestellt oder verkürzt werden. Von 12 im Jahre 1921 betriebenen Linien verblieben 1923 noch sechs.

Fortsetzung folgt



3

4



5

6

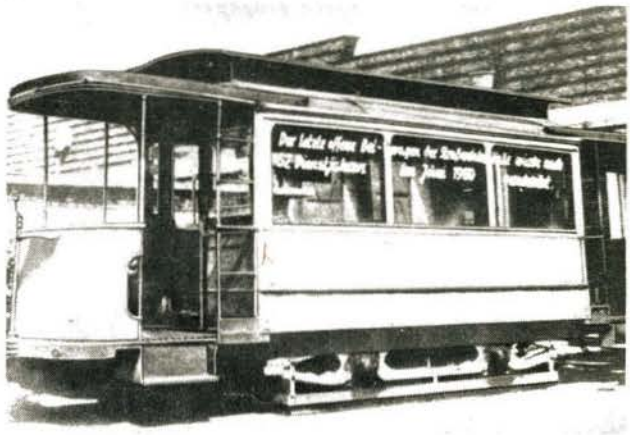


Bild 3 Der Triebwagen Nr. 30 der Stadtbahn (1891), noch unter der Regie der AEG

Bild 4 Die Endstation Bergschänke um das Jahr 1900

Bild 5 Die Straßenbahn Halle/S. am Hauptbahnhof im Jahre 1912

Bild 6 Beiwagen Nr. 299, der vor 1927 der Triebwagen Nr. 10 aus dem Jahre 1908 war, wurde nach 52 Betriebsjahren im Jahre 1959 als letzter offener Beiwagen der Straßenbahn Halle verschrottet

Repros: Verfasser

GERHARD MÖBIUS, Dresden

Ein Hilfsmittel für den versierten Modelleisenbahner — die Modellzeituhr

Die Zeitraffung (1:12), wie sie für den Betrieb einer Modellbahn notwendig ist, wird — laut einschlägiger Modellbahn-Literatur — durch Herausbrechen einzelner Zähne des Sekundenzahnrads erreicht. Durch diesen Eingriff verliert die Uhr jedoch ihren gleichmäßigen Gang.

Ohne irgendeine teilweise Zerstörung des Gangwerkes läßt sich die Zeitraffung durch Austauschen der hinter dem Zifferblatt befindlichen Zahnräder bewerkstelligen. Die Modellzeituhr läuft danach gleichmäßig und genau wie zuvor ihre „Schwester"; ihr Stundenzeiger wandert in 5 Minuten von Stundenzahl zu Stundenzahl und ihr Minutenzeiger umkreist dabei einmal das Zifferblatt.

Im folgenden wird eine kurze Beschreibung des Umbaues (beliebiger Wekkertyp) gegeben, zu deren besserem Verständnis 2 Zeichnungen hinzugefügt sind.

Das Uhrwerk wird dem Gehäuse entnommen und nach dem Abziehen der Zeiger kann das Zifferblatt vom Werk gelöst werden. Die Anordnung der Zahnräder ist aus Bild 1 ersichtlich. Die Teile 3 und 4 sowie Teil 2 lassen sich jetzt von ihrer Welle W bzw. Achse A abziehen. Teil 1 sitzt stramm auf der Welle W. Es wird vorsichtig abgedrückt. Nun wird mit einer feinen Laubsäge Teil 3 von Teil 4 getrennt. Neu hinzugefügt wird Teil 7, eine Messingunterlegscheibe, deren Bohrung so bemessen sein muß, daß es mitnehmend auf der Welle W sitzt. Teile 3 und 7 werden dann sorgfältig miteinander verlötet und treten an die Stelle, wo vorher das Teil 1 saß. Diese Teile übernehmen es, die Bewegung der Welle auf die übrigen Zahnräder zu übertragen. Teil 1 wird soweit aufgebohrt, daß es genau auf Teil 4 paßt, und wird dann mit diesem verlötet. Die Teile 1 und 4 übernehmen die Aufgabe, die zuvor die Teile 3 und 4 innehatten. Das Teil 2 wird umgekehrt auf die Achse A gesteckt und danach werden 3 und 4 auf die Welle W geschoben. Die Zahnräder sind nun so angeordnet, wie es das Bild 2 zeigt. Kleine Unterlegscheiben, je nach Werk verschieden, sorgen für den richtigen Abstand der Teile untereinander. Der lange Zeiger (vorher Minutenzeiger) wird auf Stundenzeigerlänge gekürzt und der kleine Zeiger (vorher Stundenzeiger) wird durch einen aufgelöteten dünnen Messingstreifen zum Minutenzeiger verlängert. Zum Abschluß wird die nunmehrige Modellzeituhr vollständig montiert, und die Zeiger werden über der „12" justiert.

Nach Angabe des Verfassers steht dem Modelleisenbahner somit eine gleichmäßig und genau gehende Modellzeituhr zur Verfügung.

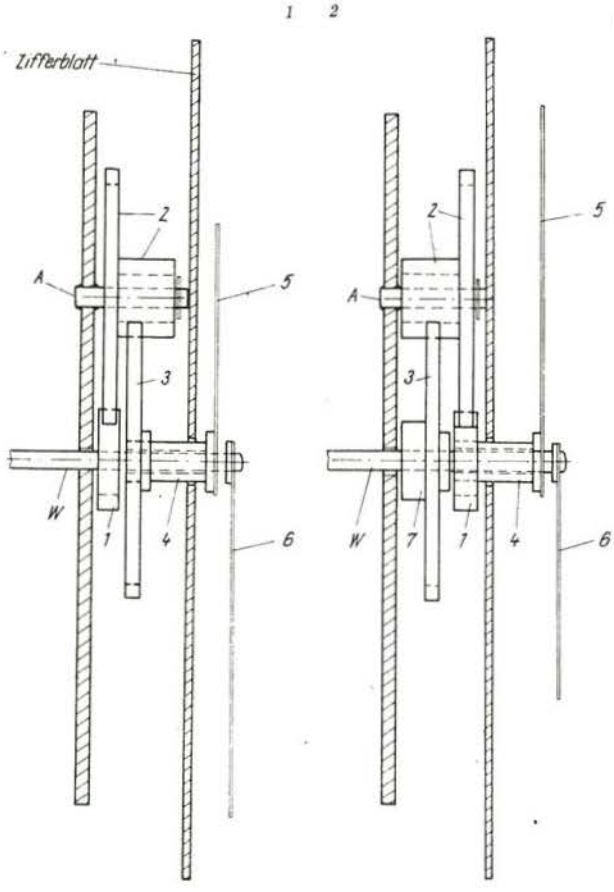


Bild 1 Schnitt durch einen Wecker vor dem Umbau

Bild 2 Dasselbe, jedoch nach der Herrichtung als Modellzeituhr. Deutlich sind der vorzunehmende Austausch und das neue Teil 7, die Messingunterlegscheibe, zu erkennen. Zeichng.: Verfasser

Vor sieben Jahren ...

... stellten wir im Heft 5/1970 auf der Seite 151 unter dem Motto „Mit Kamm und Schere" die damalige H0-Anlage unseres Lesers Joachim Bänsch aus Cottbus vor. Bekanntlich ist aber ein waschechter Modelleisenbahner niemals mit seiner augenblicklichen Anlage zufrieden. Entweder, er vervollkommnet sie ständig, ober, wie Herr B., er reißt ganz einfach alles ab und beginnt aufs neue.

Innerhalb von drei Jahren erbaute er die auf diesen Bildern vorgestellte H0-Anlage, die in einem Wandklappschrank untergebracht ist.

Zusätzlich sind zwei abnehmbare Teile rechts und links vor der im Schrank befindlichen Platte anzubringen. Diese Anbauteile finden bei Betriebsruhe auf einem Schrank im Schlafzimmer ihren Platz. Auf dem einen Teil sind ein Bw mit Lokschuppen und Drehscheibe sowie mit Abstellgleisen angeordnet, während das andere Teilstück die Verbindung zur Nebenbahn und einen Haltepunkt aufnimmt. Durch den Anbau dieser beiden Zusatzteile entsteht dann eine Anlage in U-Form.

Zur Zeit, als uns Herr B. diese seine neue Anlage beschrieb, war nur erst eine Handschaltung mittels 150 Schalter oder Taster installiert. Wir sind aber überzeugt, daß sich auch da inzwischen einiges verändert hat.

Das Grundmotiv beinhaltet das von vielen Modellbahnfreunden immer wieder für ihre Heimanlagen besonders bevorzugte, nämlich eine Hauptbahn (eingleisig) mit abzweigender ebenfalls eingleisiger Nebenbahn. Unter der Platte wurde ein siebengleisiger Abstellbahnhof angelegt. Gleichfalls sieben Gleise besitzt der Bahnhof.

Insgesamt verfügt Herr B. über 18 komplette Züge; jedoch wird immer nur gleichzeitig mit zwei Zügen gefahren.

Etwa 50 m Gleis, 140 Figuren und an die 300 Bäume wurden für diese Anlage benötigt. So manches Stück hat Herr B. im Eigenbau angefertigt, wie zum Beispiel den Lokschuppen, ein Stellwerk, zahlreiche Bäume, aber auch Fahrzeuge, wie Güter- und Postwagen.

Vor 7 Jahren

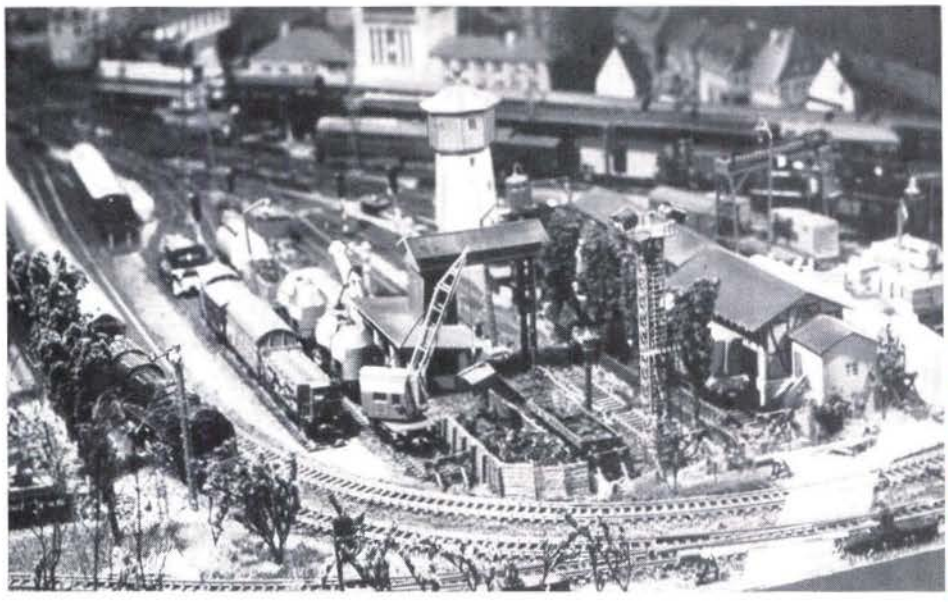


Bild 1 Gewiß haben Sie inzwischen den Rucktitel dieses Heftes schon betrachtet. Wie in der dazugehörigen Bildunterschrift schon angedeutet, finden Sie auf dieser Seite weitere Fotos von der H0-Anlage unseres Lesers Joachim Bansch aus Cottbus. Im Vordergrund befindet sich, geschickt in den Bogen der Hauptstrecke verlegt, eine Lokeinsatzstelle, und neben dieser erkennt man die Güterabfertigung mit Ladestraße, Portalkran usw.

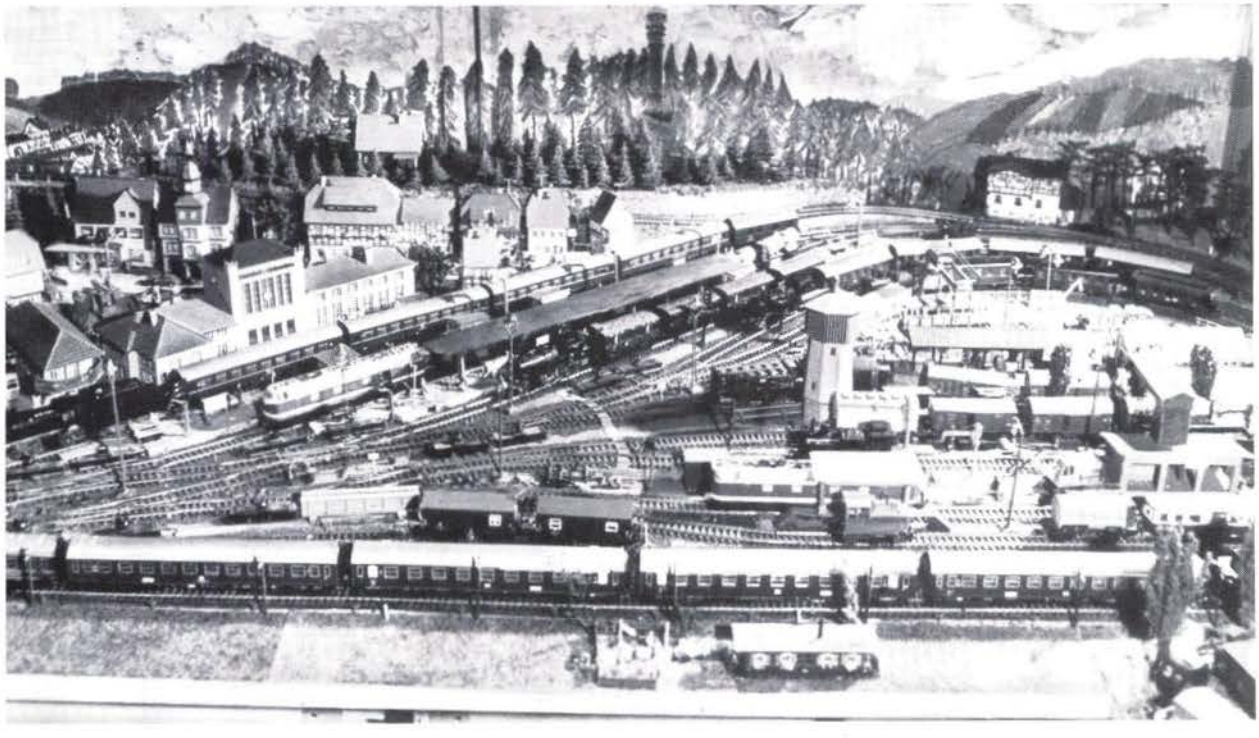


Bild 2 Mit viel Liebe zur Sache wurde diese Anlage ausgestaltet. Achten Sie bitte zum Beispiel auf solche Einzelheiten, wie den Dienstweg aus Bohlen quer über die Nebengleise oder auf die zum Trocknen aufgehangene Wäsche im Vordergrund!

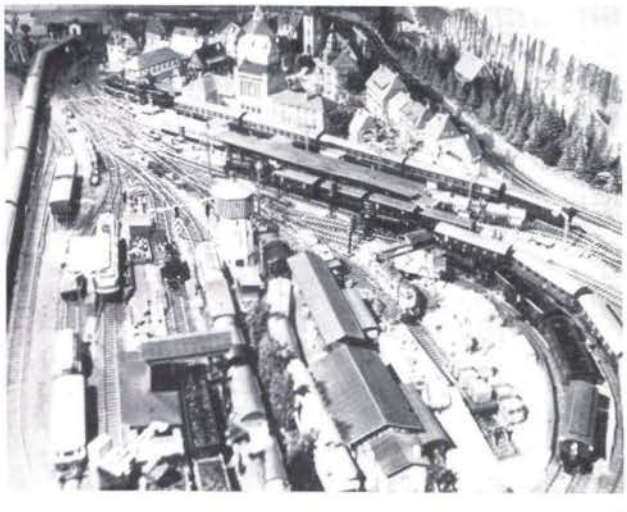
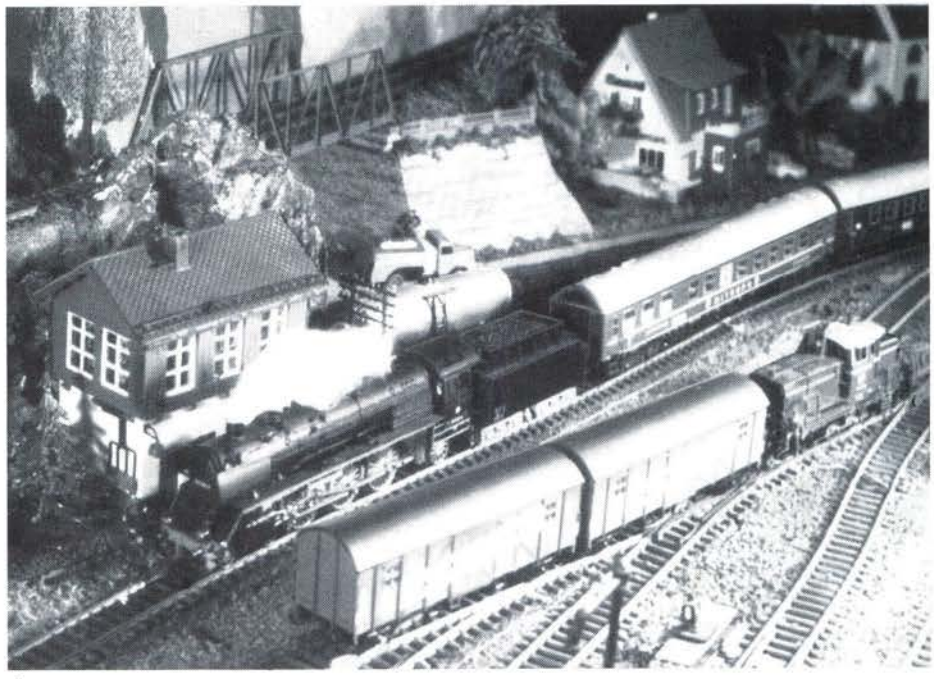


Bild 3 Nach dem Foto herrscht der Reiseverkehr auf der Anlage vor, es verkehren vom Nahpersonenzug bis zum Schnellzug wohl so ziemlich sämtliche Gattungen an Reisezügen

Fotos: Joachim Bansch, Cottbus

Endlich — nach 20 Jahren — ist ein Abschluß abzusehen!



1

Unser Leser, Herr Joachim Richter aus Annaberg-Buchholz, schrieb uns: „...Obwohl eine Modellbahnanlage wohl kaum jemals richtig fertiggestellt wird, möchte ich von meiner jetzt behaupten, daß nach 20jähriger Bauzeit ein gewisses Ende abzusehen ist...". Das Motiv seiner H0-Heimanlage bildet eine 2gleisige Hauptbahn, an der die beiden Zwischenbahnhöfe Burgstädt und Frankenhain liegen. Diese Strecke endet in beiden Richtungen in jeweils einer unsichtbar verlegten Endschleife. Ebenfalls verdeckt sind die Überholungsgleise zwischen Burgstädt und Frankenhain angelegt. Die Endschleife hinter Burgstädt, im Nebenzimmer liegend und durch Mauerdurchbrüche erreichbar, ist vollautomatisiert. Sie umfaßt eine Gleisharfe mit einem durchgehenden und mit mehreren Abstellgleisen, deren jeweilige nutzbare Gleislänge 2 m beträgt.

Der Bf Burgstädt verfügt über sechs Bahnsteige sowie über Abstell- und Umfahrgleise. Auch eine kleine Lokeinsatzstelle für Dampflokomotiven, eine Dieseltankstelle und eine bescheidene Ortsgüteranlage sind vorhanden. Zwei Bahnsteige des Bf Frankenhain werden für die abzweigende Nebenbahn genutzt, die restlichen vier für die Hauptbahn.

Die Nebenbahn ist eine nicht einsichtbare Ringstrecke, die allmählich ansteigt, über die Klappbrücke an der Zimmertür den Mauerdurchbruch durchfährt, um nach einem Bogen in leichtem Gefälle und nach einer Tunnelstrecke wieder den Ausgangsbahnhof zu erreichen.

Die Gleisanlagen im Nebenzimmer haben keinerlei landschaftliche Gestaltung, da sie nur dem Wenden bzw. dem Abstellen von Zügen dienen und dem Betrachter nicht ins Auge fallen.

Diese Heimanlage hat eine Fläche von 5000 mm × 2500 mm. Der Fahrzeugpark, der zum Einsatz kommen kann, besteht aus etwa 50 Lokomotiven und rund 250 Wagen aller Baureihen bzw. aller Art. Gefahren wird nach der aus der A-Schaltung weiterentwickelten Ü-Schaltung unter Benutzung von fünf Fahrreglern.

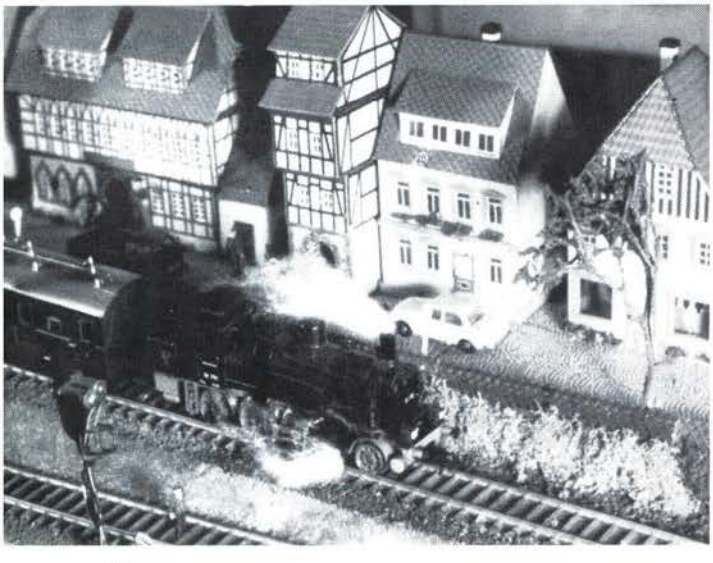
Bild 1 Nach Gleis I des Bf Burgstädt fährt der D 57, bespannt mit einer Schnellzuglokomotive der BR 03, ein. Im Vordergrund eine Rangierabteilung.

Bild 2 Die BR 91 vor einem Personenzug auf der Fahrt nach dem oberen Bahnhof.

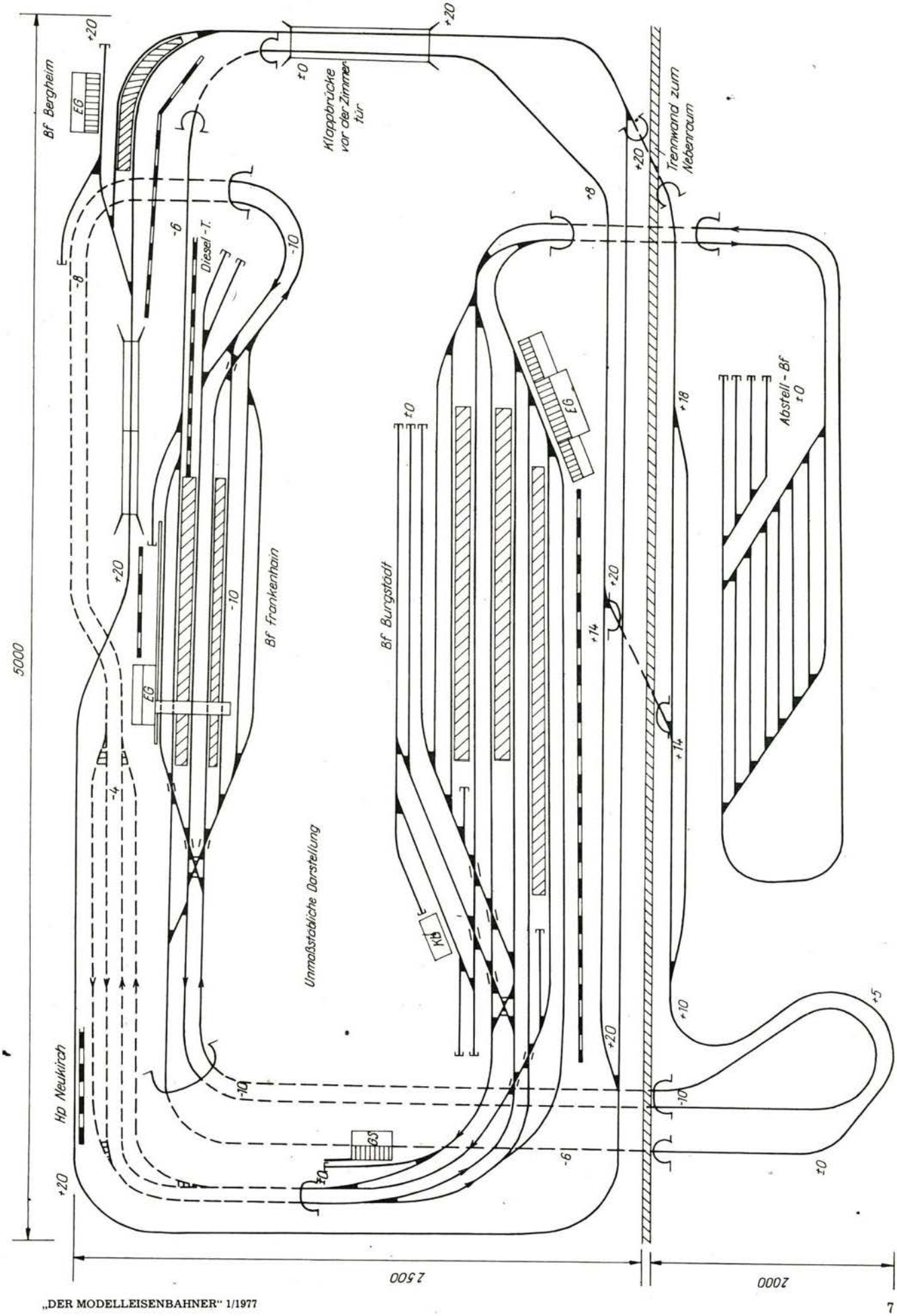
Bild 3 Im Hp Neukirch hat gerade der ETA 177, Bauart Wittfeld, Aufenthalt.

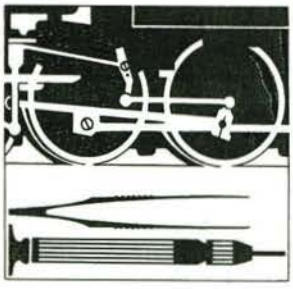
Fotos: Joachim Richter, Annaberg-Buchholz

2



3


Bf Bergheim
EG
Klappbrücke vor der Zimmertür
Trennwand zum Nebenraum
Diesel-T.
Bf Frankenthain
Bf Burgstadt
Abstell-Bf
Unmaßstäbliche Darstellung
Hp Neukirch
5000
2500
2000



KLAUS MÜLLER (DMV), Leipzig

Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (8)

5.1.6. Lokmodell der Baureihe 91 in H0

Das Vorbild dieses Modells war eine preußische Länderbahnlokomotive (ex pr T 9³). Obwohl der Aufbau dem der BR 66 vom VEB K PIKO ähnelt, weist dieses frühere — heute leider nicht mehr erhältliche — Hruska-Modell einige Besonderheiten auf. Äußerlich fallen sofort die filigrane Ausführung der Steuerung und die der Stirnbeleuchtung auf. Allerdings wird dieses Modell auch den gelernten Mechaniker vor Probleme stellen, zumal Ersatzteile so gut wie gar nicht mehr erhältlich sind.

Die elektrische Ausrüstung ist auch bei diesem Modell äußerst einfach. Die Stromabnahme geschieht von allen vier Radsätzen aus über Stahldrahtschleifer; auf der vorderen mit angetriebenen Laufachse und auf dem ersten Kuppelradsatz greift beiderseits je ein Schleifer auf den Spurkranz bzw. auf die Radlauffläche auf, während je eine zweite Feder auf beiden Seiten die beiden hinteren Kuppelachsen zur Weiterleitung des von dem Gleis entnommenen Fahrstroms übernimmt.

Vor der hinteren Rahmenschraube sind die Entstördrosseln angelötet, die Anschlußdrähte derselben sind auf der anderen Seite an Lötfahnen am Motor befestigt. Dieser ist mit einem Walzenkollektor und einem fünfpoligen Anker ausgestattet und erlaubt ein äußerst sicheres langsames Anfahren und Fahren und damit einen gleichmäßigen ruhigen Lauf. Die in der vorderen Pufferbohle befindliche Steckglühlampe berührt mit ihrem Mittelkontakt eine im Vorderteil des Rahmens angeordnete Feder, die den zweiten Kontakt bildet.

Das Getriebe ist so ausgelegt, daß das Modell bei 12 V Spannung eine modellmäßige Höchstgeschwindigkeit erreicht. Weiterhin verfügt es über ein Getriebe Motorritzel-Kronrad. Es ist also nicht selbsthemmend. Allerdings kann das Getriebe nicht von den Rädern aus von Hand durchgedreht werden, da die Übersetzung zu hoch ist und es auch Schaden erleiden würde. Wie schon erwähnt, fällt bei diesem Modell besonders auf, daß die vordere Laufachse zum Antrieb mit herangezogen ist. Aus diesem Grund ist sie im Rahmen starr gelagert, besitzt also keinerlei Seitenspiel. Das Modell erzielt dadurch natürlich eine etwas höhere Zugkraft, zumal es ohne Haftreifen gebaut ist. Die Zugkraft reicht aber dem Vorbild entsprechend völlig aus, obwohl kein Ballast in dem relativ kleinen Gehäuse untergebracht werden konnte.

Der Lauf im Bogen bis hinunter zu R = 380 mm ist durch die starre Lagerung aller Achsen aber keineswegs eingeschränkt.

Das Gehäuse ist mit einer Senkkopfschraube M 2 × 16, die durch den Schornstein hindurchführt, mit dem Rahmen verbunden. Hinten hält es dieser selbst fest. Um das Gehäuse abzunehmen, ist die Halteschraube zu lösen und zu entfernen, dann wird es vorn angehoben, um es schräg nach hinten oben abzunehmen (Bild 45). Dabei wird auch gleichzeitig die vordere Pufferbohle mit locker. In diesem Zustand ist es also bereits möglich, die Glühlampe auszuwechseln (Bild 46). Nach Entfernen des Gehäuses wird auch das Triebwerk zugänglich. Der kräftige Motor wird von einer Feder gehalten. Soll er einmal ausgebaut werden, dann hakt man diese aus und dreht sie nach hinten weg. Jetzt läßt sich auch das Getriebe von Hand aus durchdrehen. Fährt das Modell einmal trotz intakter Federn (Schleifer) nicht an, dann versuchen wir zunächst, die Störung durch Auswechseln der Kohlebürsten zu beheben. Bringt das keinen Erfolg, dann ist es am besten, den Motor auszuwechseln. Geprüft wird derselbe, indem wir mehrmals kurz Spannung anlegen und wieder fortnehmen. Läuft der Motor erst nach Andrehen des Ritzels an, so kann der Kollektor beschädigt sein. Eine weitere Störquelle findet sich mitunter auch im Ausglühen der Schleiferfedern, was durch häufiges Entgleisen vorkommt. Das Auswechseln der Schleifer ist relativ einfach. Man muß nur dabei darauf achten, daß die Schleifer keine Berührung mit dem Rahmen besitzen. Besonders an den Radblechen der Laufachse und an der Unterkante des Motors besteht diese Gefahr sehr leicht. Während es bei diesem aus der Produktion ausgelaufenen (leider!) Modell äußerst schwierig, wenn überhaupt noch möglich ist, Ersatzteile zu erhalten, kann man sich bei einigen Schäden auch selbst helfen. So lassen sich verschlissene Federn mit etwas Geschick aus dünnem Stahldraht biegen; beim Motor usw. ist das Problem schon größer, da kann man nur einen etwaigen Umbau in Betracht ziehen, der es gestattet, einen anderen im Handel erhältlichen Motor zu verwenden. Reparaturmöglichkeiten durch Werkstätten bieten sich auch

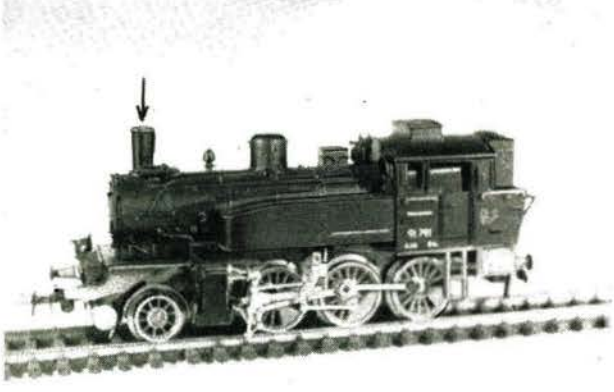


Bild 45 Das H0-Modell der BR 91 von der Seite gesehen. Der Pfeil deutet auf die Gehäusehalteschraube hin.

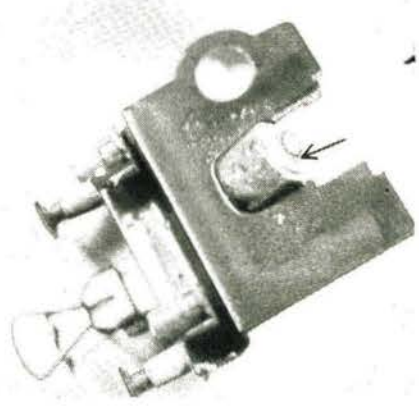


Bild 46 Die vordere Pufferbohle mit Lampenträger; Pfeil: Glühlampe