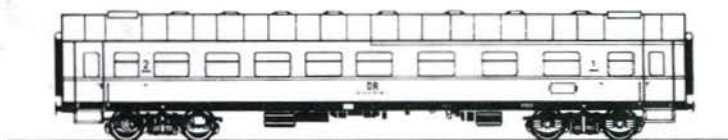


der modelleisenbahner

PA 32/13. Statkraft Kar
Verdunne Politanbre

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M.

MÄRZ

3/75

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

3 März 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Hans Weber Berliner Modelleisenbahnausstellung 1974 — ein Riesenerfolg!	65
Streckenbegehung: Signale für Schiebelokomotiven und für Züge auf dem falschen Gleis — Sp-Signale	67
Von „Birkwalde“ nach „Wiesengrund“	68
Wir stellen vor: H0-Modell der elektrischen Rangierlokomotive BR E 60 der DR von Röwa	70
Günter Schenke Bauanleitung für eine Güterzuglokomotive der BR 52 in der Nenngröße N	71
Ingolf Paul Als es im Gottliebatal noch aus allen Rohren dampfte	78
Klaus Fickler Gleiskontakte und Kontaktschienen	80
Helmut Wolf Modellbahn-Baustoff Schaumpolystyrol	81
Alfred Horn Gletscherbahn „Kaprun 2“ in Betrieb!	83
Bauzeichnung eines 4achsigen Drehschemelwagens der ČSD	84
Mitteilungen des DMV	85
Wissen Sie schon	86
Lokfoto des Monats: Cn 2-Tenderlokomotive der BR 89 (ex pr. T 3)	86
Maßskizze des Lokfotos des Monats	86
Lokfoto des Monats	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	88
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
Wolfgang Hanusch Vierachsiger Kesselwagen für den Leicht- und Schweröltransport der Irakischen Staats- Bahn	89
Selbst gebaut	3 U.S.

Titelbild

Das ist der neue Tatra-Gelenk-Straßenbahnzug vom Typ KT4D, wie er künftig in die DDR geliefert werden wird. Seit einiger Zeit werden 2 Züge dieses Typs bei den Potsdamer Verkehrsbetrieben erprobt. Ein aus ČSSR- und DDR-Experten bestehendes Kollektiv will bei einem 15.000-Kilometer-Einsatz vor Aufnahme des Serienbaus weitere Erfahrungen sammeln. 4 leistungsstarke Fahrmotoren sorgen für eine hohe Fahrgeschwindigkeit. Große Front- und Seitenscheiben sowie 4 breite Türen sind weitere Merkmale dieses modernen Nahverkehrs-fahrzeugs.

Werkfoto

Titelvignette

Text siehe Heft 1/1975

Rücktitelbild

Unser Beiratsmitglied Karlheinz Brust schloß dieses Foto von der H0-Modellbahnanlage der AG. Es kann für jeden Modelleisenbahner als Anregung dienen, wie man eine Anlage gestalten sollte, um eine vorbildgetreue Wirkung zu erzielen: Gute Gleisverlegung im Schotterbett und auf der Böschung, die häßlichen „Füße“ von Signalen, Freileitungsmasten usw. wurden entfernt bzw. in die Landschaftsgestaltung einbezogen, echte Nachbildung des Tunnelportals mit Stützmauern usw.

Foto: Karlheinz Brust, Dresden

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
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
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/34
Telefon: 2 04 12 76
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur
an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite
„Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die An-
schrift des Generalsekretärs des DMV zu adressieren.

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 3,— M.
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des
Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte
und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 2 26 27 76 und alle DEWAG-Betriebe und
Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundes-
republik 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: Raznoiznos, 1, rue Assen, Sofia.
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis,
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,
Bratislava, Leningradská ul. 12. 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 Chulpam-
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang. Albanien:
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR —
701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Berliner Modelleisenbahnausstellung 1974 — ein Riesenerfolg!

Über 111 000 Besucher kamen

Genau genommen war es der 111 160. Besucher im Alter über 6 Jahre, der am Sonntag, den 3. November 1974, als letzter Gast vor der Schließung der Jubiläumsausstellung zum 25. Jahrestag der DDR zum Berliner Fernsehturm kam. Nach 16 „heißen“ Tagen war die Ausstellung beendet, bei der viele Erfahrungen der Veranstalter ebenso wie Wünsche der Besucher unserer letzten Ausstellung 1972 konsequent verwirklicht wurden.

So ermöglichte sie gegenüber der im Jahre 1972 auf 1500 m² verdreifachten Ausstellungsfläche, und das trotz der höheren Zahl der vorgestellten Modellbahnanlagen, eine großzügige Bewegungsfreiheit der Besucher. Die in einem Modellversuch vorher ermittelte Anordnung der 16 Betriebsanlagen und 10 Vitrinen im Ausstellungsraum konnte, bis auf 2 Ausnahmen, gleich nach dem ersten „Sturmsamstag“, beibehalten werden. Einige Anlagen wurden so aufgestellt, daß die Besucher sie von allen Seiten betrachten konnten. Dabei haben sich neugefertigte Absperrständer mit stabilem Betonsockel gut bewährt, da selbst bei starkem Andrang kaum Schwierigkeiten auftraten, daß die Absperrungen zu dicht an die Anlagen herangerückt wurden.

Dem vielfach zum Ausdruck gebrachten Wunsch nach einem großen Angebot an TT-Anlagen wurde diesmal entsprochen, weil allein die Hälfte aller Anlagen dieser Nenngröße angehörten. Dabei reichte jedoch die Palette aller Anlagen von der Nenngröße N über TT, HO bis O. Alle 16 Anlagen ergaben eine Gesamtfläche von etwa 300 m².

Neuland, besonders auch in organisatorischer Hinsicht, beschritten wir, indem wir einer abwechslungsreichen Gestaltung halber erstmals auch 2 Gastanlagen aus Meißen und aus Aschersleben zu unserer Ausstellung nach Berlin kommen ließen. Sowohl die etwa 2000 mm × 12 000 mm große HO-Anlage unserer Freunde von der AG 3/4 aus Meißen als auch die etwa 3000 mm × 5000 mm umfassende TT-Eckanlage der Freunde der AG 7/11 aus Aschersleben haben so, wie die Anlagen unserer Berliner Modellbahnfreunde, bei allen Besuchern bestimmt einen guten Eindruck hinterlassen. Das bezeugen über 700 anerkennende und dankbare Eintragungen in den beiden Gästebüchern.

Auch die Aufstellung von 10 Vitrinen, die diesmal im reichlich bemessenen Abstand von etwa 4 m voneinander standen, gab Gelegenheit, die darin ausgestellten über 200 Eigenbau-, Preisträger- und Industriemodelle ohne gegenseitige Behinderung der Beschauer zu betrachten. Während in 6 Vitrinen Modelle von Eisenbahnfahrzeugen, Hochbauten usw. enthalten waren, boten 4 Vitrinen anschauliches Material über die Entwicklung der Berliner S-Bahn, der Berliner Straßenbahnen, das Programm des Industriezweigs „Schienenfahrzeuge der DDR“ und Fachliteratur des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, zur Ansicht an.

Übersichtliche Wandtafeln zeigten interessante statistische Angaben über die ständige Entwicklung des DMV, der Berliner S-Bahn, des innerstädtischen Verkehrs in Berlin und der Fahrzeuge im Rahmen der OSShD.

Der Verkauf von Fachbüchern und -zeitschriften in Zusammenarbeit mit dem transpress VEB Verlag für Verkehrswesen und mit Unterstützung einiger Bezirksvorstände des Verbandes, insbesondere bei der laufen-

den Beschaffung von „Nachschub“ an Broschüren, Festzeitschriften usw. ermöglichte manchem Besucher den Erwerb von teilweise schon zu „Raritäten“ gehörender Literatur.

Auch der von der HO-Fachverkaufstelle, Berlin, Dimitroffstr. 2, im Ausstellungsraum vorgenommene Verkauf von Modellbahnartikeln fand wieder sehr viel Zuspruch, was genauso auf den Verkauf von Lok-Schildern, Eigentumszeichen usw. zutraf.

Bei den in diesem Jahr mit 3 historischen Straßenbahnwagen der Arbeitsgemeinschaft „Berliner Verkehrsgeschichte“ sonnabends- und sonntagmittags veranstalteten Werbefahrten für die Ausstellung spielte uns das unaufhaltsame Regenwetter leider einen üblen Streich. Aber trotz alledem kamen die Berliner und mit ihnen viele Gäste und Modellbahnfreunde aus der DDR und aus anderen Ländern. Auch bei strömendem Regen wartete man geduldig auf den Einlaß. Allerdings betrug diesmal die Wartezeiten infolge des zügigeren Durchgangs der Besucher maximal etwa 15 bis 20 Minuten.

Brachte die tägliche Öffnungszeit von 10.00 Uhr bis 19.00 Uhr eine gewisse Verteilung der Besucher über den ganzen Tag, so war fast regelmäßig unmittelbar nach der Eröffnung morgens und zwischen 15.30 und 16.30 Uhr ein besonders starker Ansturm — dabei während der einen Ferienwoche vornehmlich von ganzen Schulklassen und Kindergartengruppen — zu bewältigen. Durch die vielen freiwilligen Helfer aus den Reihen der Modellbahnfreunde, teilweise sogar mit ihren Angehörigen, war das an den Wochenenden kein Problem, wohl aber ein großes an den Wochentagen. Trotz großzügiger Freistellung vieler Freunde durch ihre Betriebe und Institutionen mußte wochentags als erstes die ordnungsgemäße Bedienung der Betriebsanlagen abgesichert werden. Dabei hat sich die Betreuung jeder Anlage durch einen ständig anwesenden Modelleisenbahner, der durch den jeweiligen Eigentümer in die Technik eingewiesen war, recht gut bewährt. Um die Ausstellung reibungslos ablaufen zu lassen, benötigten wir wochentags etwa 70 und an den

Bild 1 Auch diesmal selbst bei Regenwetter auf Einlaß wartende Besucher zur Modelleisenbahnausstellung im oberen Ausstellungsraum





Bild 2 Ein Ausschnitt aus der etwa 3 m x 5 m großen TT-Eckanlage der Freunde der AG 7/11 aus Aschersleben, die teilweise mit einer sauber verlegten Oberleitung ausgestattet war.

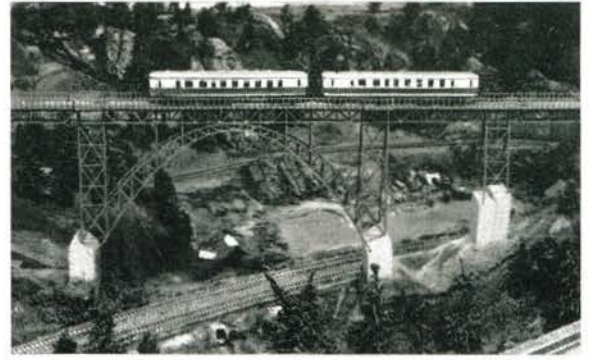


Bild 3 Und hier ein interessanter Ausschnitt aus der etwa 2 m x 12 m großen HO-Anlage der Freunde der AG 3/4 aus Meißen, die ständig dicht umlagert war.

Fotos: Ing. Hans Weber, Berlin

Wochenenden etwa 110 Freunde in genau abgestimmtem Einsatz. So war auch gesichert, daß wir bestimmte Situationen, wie z. B. die Beschaffung von Blumen für den 10-, 25-, 50-, 75- und 100tausendsten Besucher, Heranschaffen von Literatur, Lokschildern und Getränken zur Versorgung der Aussteller oder der plötzlich erforderlich werdende Nachdruck von Eintrittskarten, operativ und schnell meisterten.

Zur Vorbereitung und zum Ablauf der Ausstellung war ein Komitee von 8 Freunden des BV Berlin mit fest abgegrenzten Aufgabengebieten verantwortlich. Das betraf u. a. die fach- und termingerechte Absicherung bzw. Einholung der Verträge, Aufträge, Kostenkontrolle, Werbung, Genehmigungen und Zustimmungen, Exponatebeschaffung, Besetzung, Gesamtorganisation usw. Eine so gut aufeinander abgestimmte Zusammenarbeit — fast einem Netzwerk gleich — ist bei Ausstellungen dieser Größenordnung unerlässlich. Sie hat nicht zuletzt zu dem für alle Beteiligten erfreulichen Enderfolg geführt.

Tägliche grafische Aufzeichnungen gaben jederzeit einen genauen Überblick, wann etwa mit dem Erscheinen eines „Jubiläumsbesuchers“ zu rechnen war, so daß Blumen und Warengutscheine immer rechtzeitig bereitlagen. Die aus diesen Unterlagen auch ersichtlichen Finanzbewegungen erleichtern nach Beendigung der Ausstellung die erforderliche Gesamtabrechnung, Steuerabführung und evtl. Revisionskontrollen ganz wesentlich.

Kein Geheimnis ist es, daß der Erfolg einer jeden Ausstellung in höchstem Maße von einer gezielten Werbung abhängt. Zur Propagierung der Ausstellung wurden über 2000 Plakate eingesetzt. Über die DEWAG-Werbung wurden 20 im ganzen Stadtgebiet verteilte Litfaßsäulen und auf 70 U- und S-Bahnhöfen Werbeflächen mit Plakaten gestaltet. Über Postversand erhielten alle Bezirksvorstände des DMV ebenso wie die Berliner Schulen die Plakate. Hinzu kam, daß wir diese Plakate in Betrieben, Modellbahngeschäften, Kaufhallen, Polikliniken usw. in Berlin, in den Randgebieten und in größeren Städten der DDR durch unsere Freunde selbst verteilen und aushändigen ließen.

Die Massenmedien, Presse, Funk und Fernsehen zeigten ein reges Interesse, wodurch ein weitreichender Informationsfluß gesichert war. Dieses Interesse an der Publikation wurde dadurch erreicht, daß eine mehrseitige Presseinformation mit Ausstellungsfotos und Plakaten bei einer etwa 10 Tage vor Beginn der Ausstellung veranstalteten Pressekonferenz übergeben und erläutert wurde.

Dieser Ausstellung 1974 war ein bisher einmaliger Erfolg beschieden, wohl der schönste Dank an alle Beteiligten für ihren unermüdlichen und anstrengenden Einsatz. Der

Erfolg in Zahlen ausgedrückt, sieht so aus: Über 40 Presseinformationen mit reichhaltigem Bildmaterial, 3 Rundfunk- und 2 Fernsehübertragungen und nicht zuletzt die Rekordbesucherzahl von 111 160 Besuchern! Bei vielen Freunden ist nun in den Familien wieder ein „normales“ Wochenende eingezogen, der tägliche Ausstellungsdienst von früh bis teilweise 21.00 Uhr war für viele ungewohnt, anstrengend, aber auch schön, denn die Atmosphäre bei den Besuchern ließ immer wieder erkennen, daß unsere Ausstellung von der Gestaltung und auch vom Angebot der Exponate her viele Besucher angenehm überrascht und vielen gefallen hat. Damit wurde das Hauptanliegen der Ausstellung — Popularisierung unserer sinnvollen Freizeitgestaltung mit der technisch so interessanten Modelleisenbahn — von einer großen Zahl in- und ausländischer Besucher und Modellbahnfreunde besser als erwartet erreicht. Viele Besucher erkundigten sich auch über Möglichkeiten einer Mitarbeit im DMV. Diese haben wir beraten, einige wünschten sofort Aufnahmeanträge, und unzählige Fachdiskussionen wurden unmittelbar an den Anlagen geführt. Zur Problematik der Berufswerbung für die DR kamen einige Einrichtungen leider verspätet zum Einsatz und mußten auch wegen technischer Mängel wieder stillgelegt werden.

In einer durch Münzeinwurf in Betrieb zu setzenden N-Vitrinenanlage der AG 1/22 wurden Beträge von etwa 500 Mark und durch Betätigung eines historischen Läutewerkes der AG 1/13 ebenfalls nach Einwurf einer Münze etwa 1100 Mark für das Solidaritätskonto des DMV gesammelt. Dieses große Vorhaben vorbereiten und abwickeln zu können, war nur dadurch möglich, daß neben allen beteiligten Modellbahnfreunden besonders viele Mitglieder der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Berlin wieder aktiv dabei waren. Allein ihr Anteil an der Gesamtzahl der Ausstellungsaktiven betrug 36%.

Ferner wäre es nicht möglich gewesen, hätten nicht viele Betriebe und Institutionen eine große Zahl Freunde freigestellt und Dienststellen der DR zusätzlich Lkw zur Verfügung gestellt. Eine Reihe weiterer Betriebe trug mit der Überlassung interessanter Ausstellungsexponate mit zum Erfolg unserer Ausstellung bei.

Dafür gilt allen der besondere Dank des Bezirksvorstandes Berlin des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und ganz gewiß auch der der 111 000 Besucher aus nah und fern.

STRECKEN- BEGEHUNG

Signale für Schiebelokomotiven und für Züge auf falschem Gleis — Sp-Signale

Jeder Modelleisenbahner oder Eisenbahnfreund wird gewiß schon einmal einen Zug gesehen haben, an dessen Schluß sich eine Lokomotive befand, die der Zuglokomotive bei der Bewältigung einer starken Steigung durch Nachschieben des Zugs behilflich war. Diese Lokomotiven nennt der Eisenbahner in der Fachsprache „Schiebelok“ (Schlz). Einmal gibt es nun Fälle, in denen die Schlz mit dem nachzuschubenden Zug gekuppelt wird, nämlich dann, wenn sie bis zum nächsten Bf am Zug verbleibt. Und zum anderen kommt es auch recht häufig vor, daß die Schlz nicht mit dem Zug gekuppelt wird. Das wird stets dann der Fall sein, wenn sie vom Brechpunkt der Steigung an das Nachschieben einstellt und zu ihrem Ausgangsbahnhof zurückkehrt.

Auch in einer weiteren Hinsicht möchten wir noch den Einsatz von Schlz betrachten: Das ist einmal ein gelegentliches Nachschieben eines besonders schweren Zugs, und zum anderen gibt es Streckenabschnitte, die auf Grund ihrer topografischen Lage und Beschaffenheit (Steilstrecken) ein ständiges Nachschieben erfordern.

Da in den Fällen, in denen eine zum Ausgangsbahnhof zurückkehrende Schlz für jeden Zug, der die Steigung befährt, gestellt werden muß, einige betriebliche und zum Teil recht zeitraubende und umständliche Maßnahmen erforderlich sind, hat die DR hierfür besondere ortsfeste Signale vorgesehen.

Und zwar handelt es sich um die Gruppe „Signale für Schiebelokomotiven und für Züge auf falschem Gleis (Sp)“, die im 6. Abschnitt des jetzt gültigen Signalbuchs der DR enthalten ist.

Schauen wir uns zunächst einmal das Signal „Sp 1“ an. Es bedeutet: „Nachschieben einstellen!“ Das Signalbild wird durch ein um 90° nach rechts umgelegtes weißes „T“ auf schwarzer rechteckiger Scheibe dargestellt. Die-

ses Signal steht in der Regel rechts vom zugehörigen Gleis, nur beim Gleiswechselbetrieb oder signalisiertem Falschfahrbetrieb wird es links aufgestellt. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter ist „Sp 1“ zu beleuchten. Natürlich ordnet man dieses Signal an dem Punkt der Steigung an, von dem aus die Kraft der Zuglokomotive ausreicht, um den Zug allein zu befördern. Das Signal „Sp 1“ sagt aber allein noch nichts darüber aus, ob die Schlz am Signalstandort den Zug verlassen soll oder nicht. Das ist vielmehr örtlich durch die zuständige Rbd im „Anhang zu den Fahrdienstvorschriften“ (AzFV) geregelt. Im Bild 1 ist das Signal „Sp 1“ im Bf Blankenheim vor der Tunneleinfahrt vorn rechts erkennbar.

Keht nun eine Schlz zum Ausgangsbahnhof zurück und handelt es sich um eine zweigleisige Strecke, so befährt sie verständlicherweise dabei das falsche Gleis. Hierunter versteht man das in Fahrtrichtung links verlaufende Gleis, da bei der DR bekanntlich die Rechtsfahrordnung vorgeschrieben ist. Kommt sie also vor der Einfahrt zum Bahnhof an, so findet der Lokführer kein Einfahrtsignal vor, das für die Weiterfahrt gültig ist, da das Einfahrtsignal ja am anderen, dem rechten Gleis aufgestellt ist. Deshalb befindet sich vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom falschen Gleis das Signal „Sp 2“ = „Halt für Züge auf falschem Gleis!“ Es handelt sich dabei um eine quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand. Um der Lok die Einfahrt in den Bahnhof zu ermöglichen, hat man noch das Signal „Sp 3“ vorgesehen. Dieses wird auf dem Signal „Sp 2“ gezeigt, indem in dem weißen Quadrat in der Mitte ein schwarzer, nach rechts steigender Streifen erscheint. Dieser Streifen ist an der Scheibe beweglich so angeordnet, daß er beim Signalbild „Sp 2“ im schwarzen Rand verschwindet und beim Signal „Sp 3“ um 90° gedreht

und dadurch in der weißen Scheibe sichtbar wird.

Die beiden Signale „Sp 2“ und „Sp 3“ haben für zurückkehrende Schlz, aber auch für Sperrfahrten und andere Züge auf falschem Gleis Gültigkeit. Das Signal „Sp 3“ fordert im anschließenden Weichenbereich eine Geschwindigkeit von 40 km/h.

Beide Signale werden ebenfalls beleuchtet. Sie zeigen nach hinten folgende Bilder: „Sp 2“ = bei Tage 2 kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit 2 mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander; „Sp 3“ = bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe bzw. ein mattweißes Sternlicht.

Da, wo „Sp 3“ nicht gezeigt werden kann, wird die Schlz usw. entweder durch einen schriftlichen Befehl oder aber auch durch Funk beauftragt, in den Bahnhof einzufahren.

Die Signale galten bereits vor 1945, hatten lediglich eine andere Bezeichnung.

H. K.

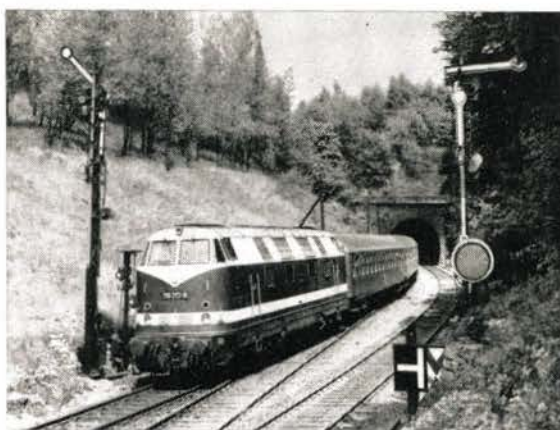


Bild 1 Das Signal „Sp 1“ im Bf Blankenheim

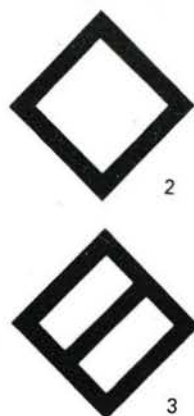


Bild 2 Darstellung des Signals „Sp 2“

Bild 3 Und so sieht das Signal „Sp 3“ aus
Foto: Günter Scheibe, Sangerhausen
Zeichnungen: Verfasser

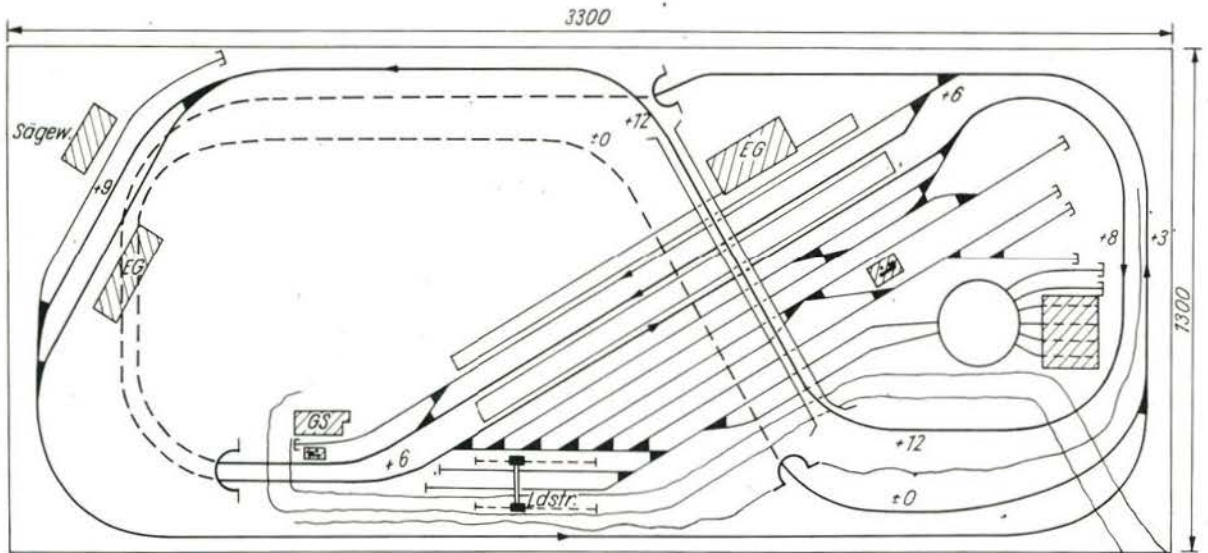


Bild 1 Gleisplan der TT-Anlage



Bild 2 Wir erkennen den Bf „Wiesengrund“ mit Sägewerk

Die beiden Mitglieder des DMV von der AG 2/21 in Oberroderwitz/NL, die Freunde Joachim Reinisch und Hans Linke, machten sich an den Aufbau dieser TT-Heimanlage, die Eigentum des zuerst Genannten ist. Wenn wir vor der eigentlichen Kurzbeschreibung dieser Anlage das besonders hervorheben, dann allein aus dem Grunde, um vielleicht manchem anderen eine Anregung zu geben, in welcher Art und Weise man auch das Verbandsleben gestalten kann. Es gibt bekanntlich, vornehmlich in kleineren Gemeinden, eine ganze Reihe von Modellbahnfreunden, die aus diesem oder jenem Grunde sich keine eigene Anlage anschaffen können und deren AG auch keine Gemeinschaftsanlage besitzt. Immer aber wird sich ein Freund finden, der dankbar dafür ist, wenn sich ihm ein anderer zugesellt und aktiv am Bau seiner Anlage mithilft, die man dann natürlich auch gemeinsam betreibt. Im Kollektiv macht unser Hobby eben noch mehr Freude und Spaß. Die Anlage stellt einen Durchgangsbahnhof an einer 2gleisigen Hauptbahn dar, die durch unsere heimische Mittelgebirgslandschaft führt. Ein weiterer Bahnhof liegt ebenfalls an dieser Strecke, die in geschlossener Streckenführung angelegt ist. Der Bf „Birkwalde“ verfügt über Gleisanlagen eines

mittleren Bahnhofs, ein kleines Bw mit vierständigem Halbrundlokschuppen und Drehscheibe sowie ein Container-Umschlagplatz sind vorhanden. Vom kleineren Bf „Wiesengrund“ zweigt ein Werkschlußgleis zu einem Sägewerk ab. Dadurch sind vielfältige Rangierfahrten möglich. Insgesamt wurden 30 m Gleis, 27 Weichen und 14 Lichtsignale verlegt bzw. aufgestellt. In den durchgehenden Hauptgleisen werden die Weichen automatisch auf die entsprechende Fahrstraße eingestellt. Wird die Heimanlage auf automatischen Fahrbetrieb eingestellt, so können gleichzeitig 7 Züge verkehren. Die Gleisanlagen des Güterbahnhofs werden manuell bedient, wofür im Bedienungspult 9 Relais und 71 Schalter installiert werden mußten. Außerdem läßt sich die gesamte Anlage auch von Automatik auf „Handbetrieb“ umschalten. 2 Trafos sorgen für die Einspeisung des Stroms, 1 weiterer ist für den verfahrbaren und auch ansonsten funktionsfähigen Container-Kran notwendig. Für die 55 „Brennstellen“ in den Hochbauten ist ein Zubehörtrafo vorhanden. Die beiden Freunde benötigten für den gesamten Aufbau ungefähr 800 Stunden.

Von
„Birkwalde“
nach
„Wiesengrund“



3

Eine TT-Heimanlage
auf einer Fläche
von 3300 mm × 1300 mm



4



5

Bild 3 Unser Blick fällt auf das Bw „Birkwalde“

Bild 4 Und hier das gleiche Objekt, aus der Nähe betrachtet

Bild 5 Der Ort Wiesengrund in malerischer Umgebung

Bild 6 Ein Gesamtüberblick über die TT-Heimanlage, rechts der Container-Umschlagplatz

6



Fotos: F. Trinter, Leutersdorf OL

WIR STELLEN VOR



H0-Modell der elektrischen Rangierlokomotive BR E 60 der DR von RÖWA

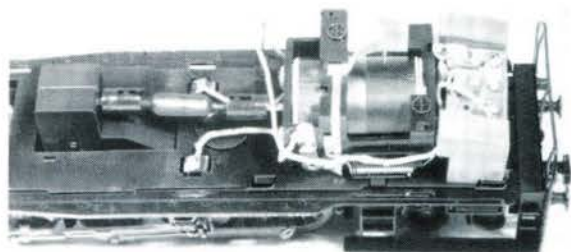
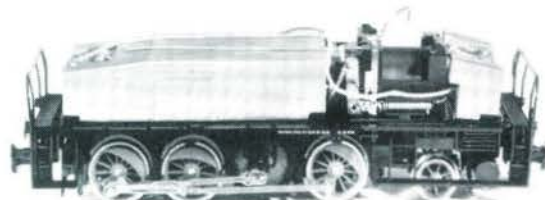


Bild 1 Das H0-Modell der E 60 in 2 Varianten, links die DB-Ausführung vor der Umbezeichnung zur BR 160, rechts das grau gefärbte Modell in der Ursprungsausführung. Man achte auf die unterschiedlichen Bauelemente!

Bild 2 Das Plastikgehäuse läßt sich durch eine leicht lösbare Rastverbindung problemlos abnehmen. Ein relativ großer Bleiballast umgibt die „Innereien“ des Modells und gewährleistet eine ansprechende Zugkraft, die allerdings, vorbildentsprechend, der einer Rangierlok gleichkommt.

Bild 3 Das Triebgestell mit Motor und Getriebe. Bemerkenswert ist die kleine Ausführung des zugkräftigen Motors. Man kommt gut an alle Bauteile heran, so daß Wartung und Auswechseln von Kleinstglühlampen usw. keine Schwierigkeit darstellen.
Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin

Die BRD-Firma RÖWA nahm sich wiederum einen echten Ellok-Oldtimer zum Vorbild für ein gelungenes H0-Modell, das sie gleichzeitig in 4 Versionen herausgebracht hat. Man führt die E 60 der ehemaligen DRG in der Ursprungsausführung aus dem Jahre 1927 in grauer Farbgebung (nach den damaligen Gepflogenheiten) und mit einem Dachstromabnehmer mit Doppelwippe im Sortiment, ferner die gleiche Ausführung, jedoch in dem bekannten DR-Ellok-Grün der Jahre 1935—1957. Da die DB Ende der 50er Jahre die insgesamt 14 Maschinen einer Grundüberholung unterzog, wurden sie bei dieser Gelegenheit mit Rangierbrücken vorn und hinten sowie mit Einheitsstromabnehmern mit einem Schleifstück versehen und erhielten gleichzeitig einen weinroten Anstrich. So hat RÖWA auch noch die beiden DB-Varianten als E 60 (bis 1958) bzw. als 160 gleich mit herausgebracht, so daß jeder Modelleisenbahner sich das seiner gewählten Anlagen-Epoche gemäße vorbildgetreue Modell auswählen kann.

Da auch beim Vorbild möglichst viele Teile der E 91 (siehe Heft 6/74, S. 165) bei der Konstruktion der E 60 zur Verwendung kamen, konnte der Hersteller dieses hübschen Modells analog verfahren. So gilt alles das, was wir bei der Vorstellung der RÖWA-E 91 bereits festgestellt haben, auch für die E 60.

Das Modell hat einen Allradantrieb. Ein 5poliger Spezial-

Perma-Motor gibt die Treibkraft über ein hochuntersetztes kombiniertes Schnecken-Stirnradgetriebe an das Triebgestell. Die Stirnbeleuchtung ist entsprechend den unterschiedlichen Baumustern ausgeführt (2 Laternen bei den älteren Maschinen, A-Beleuchtung bei den modernisierten). Ein von der Fahrtrichtung abhängiger Lichtwechsel ist natürlich vorhanden.

Wie bei allen Modellen dieses Herstellers, die vor allem einen Sammlerwert haben, wurden zahlreiche Details liebevoll und gekonnt nachgebildet. So zum Beispiel der übrigens aus Kunststoff gefertigte Schrägstangenantrieb, die Bremsbacken, -schläuche und -zylinder, Luftkessel, Kühlschlange, die Speichenräder mit verschieden großen Gegengewichten, aufgesetzte Isolatoren und Leitungen und eine Topfantenne.

Das Ellok-Modell kann mit Fahrleitung, aber auch durch Stromzuführung über beide Fahrschienen betrieben werden. Eine vorbildgetreue, lupenreine Beschriftung rundet das gute Gesamtbild des Modells ab.

Die Fahreigenschaften sind einwandfrei, ein geräuschloser Lauf und vor allem eine wirkliche Modellgeschwindigkeit, die der einer Rangierlok entspricht, zeichnen das Modell weiter aus. Auch Kleinigkeiten, wie die geöffneten Fenster des Führerstands, tragen zu dem guten Gesamteindruck bei.

Bauanleitung für eine Güterzuglokomotive der BR 52 in der Nenngröße N

In der nachstehenden kurzen Anleitung sind nur Hauptteile in Baugruppen mit den entsprechenden Maßen angegeben.

1. Allgemeines

Alle Blechteile sind grundsätzlich stumpf miteinander verlötet. Rohrleitungen, Haltegriffe und Ventile müssen bei der Montage durch die Blechteile geführt und von innen verlötet werden.

Der Lok-Rahmen hingegen wird geklebt. Die Beleuchtung des Modells wird durch Lichtleiter (Perlonfaden $\varnothing 0,8$) realisiert. Um eine ordnungsgemäße Funkentstörung zu garantieren, werden im Tender 2 Entstördrosseln und im Kessel 1 Entstörkondensator eingebaut. Alle Maßbezeichnungen erfolgen in Millimeterangaben. Auf Grund der Kleinheit der Einzelteile sind diese teilweise stark vergrößert dargestellt. Die Zeichnungen sind daher **nicht** maßstabsgetreu.

Fehlende Maßangaben sind Freimaße.

Teile, für die es eine Rechts- und eine Linksausführung gibt, sind nur jeweils einmal wiedergegeben.

2. Hinweise zu verschiedenen Baugruppen

Baugruppe 1 — Drehgestell komplett

Beim Einsetzen der Radsätze sind auf diese beidseitig Scheiben aus Zelluloid mit den Durchmessern $D = 5$ und $d = 2$ zur Isolation aufzustecken.

Baugruppe 2 — Rahmen komplett

Die Verbindung des Lok-Rahmens erfolgt durch Kleben. Verwendung findet dabei ein Kleber, der aus in Tri aufgelösten Polystyrolspänen besteht. Am zweckmäßigsten ist das Kleben in folgender Reihenfolge:

- Kleben der Teile 2.1; 2.12; 2.3; 2.15; 2.13
- Einsetzen der Kuppelachsen
- Kleben des Teils 2.2
- Einsetzen des Zwischenrades und Kleben der Teile 2.10.1
- Kleben der Teile 2.9; 2.14
- Einsetzen der Getriebeschnecke
- Kleben der Teile 2.7; 2.8; 2.14

- Kleben von 2.6
- Kleben der Teile 2.4; 2.5
- Restteile kleben

Von den Kuppelachsen A/B/E sind die Zahnräder zu entfernen, um dadurch eine Seitenbeweglichkeit beim Befahren kleiner Kurvenradien zu ermöglichen.

Baugruppe 4 — Zylinderblock

Das Teil 4.1 wird aus Blei oder Messing hergestellt. Das Teil 4.9 wird einseitig mit Isolierschlauch überzogen und in die Kuppelachse C mit dem „Rahmenklebstoff“ eingeklebt.

Handelsübliche Teile

Bezeichnung		Stückzahl
Laufachse, kompl.,	BR 65 Nenngr. N	1
Kuppelachse	BR 55 Nenngr. N	5
Treibradsatz	BR 118 Nenngr. N	4
Kupplung	Nenngr. N, kurze Ausf.	1
Motor	BR 65 Nenngr. N	1
Antriebsschnecke	BR 65 Nenngr. N	1
Zwischenrad	BR 118 Nenngr. N	1
Entstöratz		1
Glühlampe 16 V (zum Einlöten)		2

Baugruppen

Baugruppe	Bezeichnung
1	Drehgestell, kompl.
2	Rahmen, kompl.
3	Laufachse, kompl.
4	Zylinderblock
5	Kessel, kompl.
6	Führerhaus
7	Tenderkasten

Material		
Lok-Rahmen	Polystyrol, rot	0,8 stark
Gehäuse	Messingblech	0,2 stark

(Fortsetzung im Heft 4/1975)

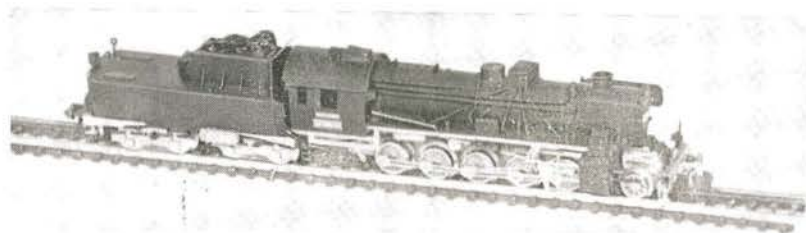
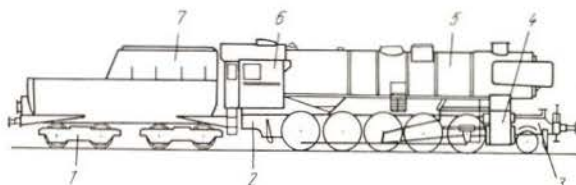


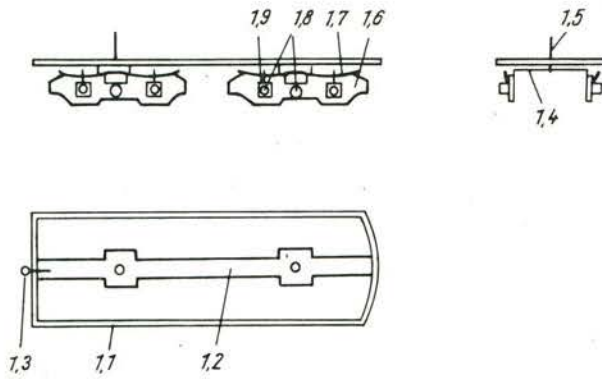
Bild 1 Das vom Verfasser gebaute N-Modell der BR 52

Bild 2 Die Baugruppen dieses Bauplanes (1 bis 7)

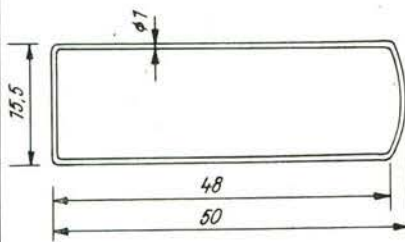
Foto: Verfasser



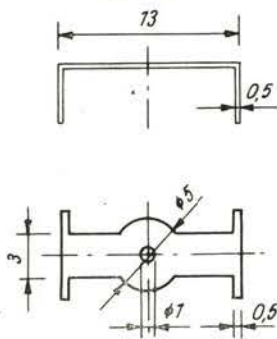
Baugruppe 1



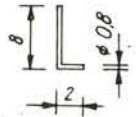
Teil 1.1



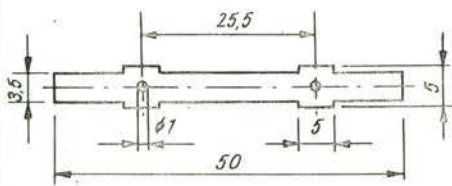
Teil 1.4



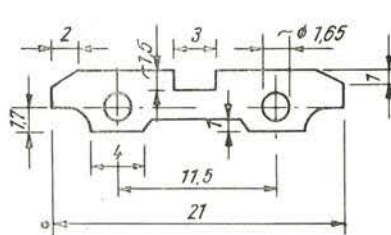
Teil 1.5



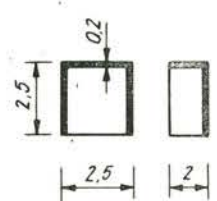
Teil 1.2



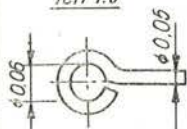
Teil 1.6



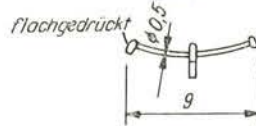
Teil 1.9



Teil 1.3



Teil 1.7



Teil 1.8

