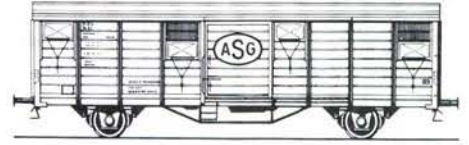


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 26



TRANSPRESS VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,—M

MAI

5/77

32 542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

5 Mai 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Inhalt

	Seite
Andreas Mansch Vereinfachter Nebenbahndienst auf der Modellbahn	129
In neuer Wohnung alte Liebe wieder erwacht!	132
Einige Messeneuheiten im Bild	134
Ludwig Wolff Schnell- oder Eilzüge auf Modellbahnanlagen im Betrieb nach einem „Streckenfahrplan“	135
Dietmar Franz Die ehemalige Schmalspurbahn Gera-Pforten—Wuitz—Mumsdorf (Teil 2 und Schluß)	136
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (12)	140
Günter Fromm Reisezug- und Güterwagen aus der Eisenbahnepoche I	143
Werner Ilgner Mit SMBS auf Reisen	146
15 Jahre AG 2/12 des DMV in Zittau	149
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats	150
Lokfoto des Monats: 1'B1'h2-Personenzug-Tenderlokomotive der BR 71 der DRG	151
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	152
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
Peter Glanert Die elektrischen Personenzug-Lokomotiven EP 209/210 und EP 211/212 der KPEV — spätere Baureihe E 49	153
Mitteilungen des DMV	155
Selbst gebaut	3. U. S.

Titelbild

Auf zahlreichen Strecken — Haupt- wie Nebenbahnen — der Deutschen Reichsbahn wurden die Schrankenwärter von modernen Wegübergangs-Sicherungsanlagen abgelöst. Hierzu zählen nicht nur zugbediente Halbschranken, sondern auch (unser Bild) an schwach frequentierten Übergängen zugabhängige Schranken mit Rufanlage. Der Benutzer der unbefestigten Straße, der den Übergang passieren will, muß einen Druckknopf betätigen. Die Schranke öffnet sich dann automatisch, wenn der Zugbetrieb das zuläßt. Das Foto zeigt einen solchen Übergang zwischen den Bahnhöfen Warmbad und Wolkenstein.

Foto: Werner Arnold, Karl-Marx-Stadt

Titelvignette

Text siehe Heft 4/1977

Rücktitelbild

Ausschnitt aus der Heimanlage (H0) unseres Lesers Klaus Sander aus Hohenstein-Ernstthal (siehe Beschreibung Heft 10/75)

Foto: Klaus Sander, H.-Ernstthal

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 2041 276

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,
DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10
zu senden.
Telefon: 5884 314

REDAKTIONSBERAT

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: 2 26 76, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preis-
liste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen; Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bun-
desrepublik 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 ent-
gegen. 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: u. Wilcza
46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135,
Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62.
KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export
und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul,
Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtliche Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR-
701-Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Vereinfachter Nebenbahndienst auf der Modellbahn

Viele Modelleisenbahner haben bekanntlich immer wieder Sorge mit der leidigen Platzfrage für ihre Anlage. Eine praktikable und vorbildgerechte Lösung bietet sich aber für diejenigen, die keine größere Anlage aufbauen können, in der Darstellung eines bescheidenen Nebenbahnmotivs an. Dabei kann man auch viele interessante Details gestalten und trotzdem einen abwechslungsreichen Betrieb abwickeln, ohne daß die Modelltreue trotz einiger Kompromisse verloren geht. Nebenbahnen lassen nämlich das Verkehren kurzer Züge zu, ebenso, wie vieles vereinfacht werden kann, was sich außerdem kostengünstig auswirkt. Die Betriebssicherheit muß darunter keineswegs leiden. Auch beim Vorbild wird unter Wahrung der Sicherheit eine Vielzahl Vereinfachungen bei der Ausgestaltung der Bahnanlagen einschließlich der Sicherungseinrichtungen zugelassen. Eine Möglichkeit ist beispielsweise der „Vereinfachte Nebenbahndienst“ auf bestimmten Strecken.

1. Der vereinfachte Nebenbahndienst bei der DR

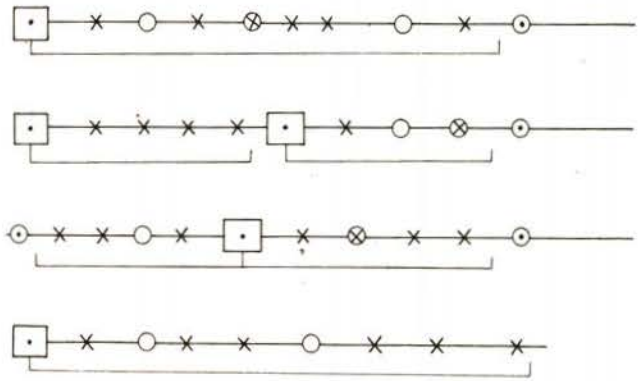
1.1. Merkmale des vereinfachten Nebenbahndienstes

Auf Nebenbahnen untergeordneter Bedeutung und mit schwachem Verkehrsaufkommen wendet die DR ein Betriebsverfahren — vereinfachter Nebenbahndienst — auf der Grundlage der „Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst (BNd)“ — DV 437 — an. Dieses erlaubt es, den Aufwand an Personal und Sicherungsanlagen gering zu halten. Es ist dabei möglich, den Zugbetrieb auf Streckenabschnitten mit mehreren Bahnhöfen ohne aufwendige Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sowie ohne stationäres Personal allein durch einen Streckenfahrdisleiter, der nach der BNd als *Zugleiter* bezeichnet wird, abzuwickeln. Diese Betriebsdurchführung erfordert jedoch eine Reihe besonderer Maßnahmen, die u. a. hohe Anforderungen an die Fachkenntnisse und an die Zuverlässigkeit der dort tätigen Betriebseisenbahner stellen.

Beim vereinfachten Nebenbahndienst wird die Strecke in eine oder auch in mehrere *Zugleitstrecken* eingeteilt. Der Bahnhof, auf dem sich der *Zugleiter* befindet, wird als *Zugleitbahnhof* (im folgenden = *Zlbf*) bezeichnet. Die übrigen an der Strecke liegenden Bahnhöfe und die mit Fernsprecher ausgerüsteten Haltepunkte nennt man *Zuglaufstellen* (im folgenden = *Zlst*). Diese sind i. d. R. mit einem Betriebseisenbahner oder mit einer Hilfskraft besetzt bzw. sind sie auch unbesetzt. Auf den mit einer Hilfskraft besetzten und auch auf den unbesetzten *Zlst* versieht das Zugpersonal ganz oder auch teilweise die Obliegenheiten des sonst stationären Personals. Beispiele für die Gestaltung von *Zugleitstrecken* zeigt das Bild 1.

1.2. Ausgestaltung der Anlage

An einer *Zugleitstrecke* sind nur die mit einem Betriebseisenbahner besetzten *Zlst* und der *Zlbf* mit Hauptsignalen ausgerüstet. Jedoch gibt es Fälle, in denen auch dort ganzlich darauf verzichtet wird. Auf den übrigen *Zlst* sind anstelle



Zeichenerklärung:

- Zugleitbahnhof und zugeteilte Strecke
- ⊙ selbständige Betriebsstelle außerhalb der Zugleitstrecke
- ⊗ mit Betriebseisenbahner besetzte Zuglaufstelle
- × mit Hilfskraft im Betriebsdienst besetzte Zuglaufstelle
- unbesetzte Zuglaufstelle

Bild 1 Beispiele für die Gestaltung von *Zugleitstrecken*



Bild 2 Signal So 5 (Trapeztafel)

Bild 3 Signal So 8 (H-Tafel)

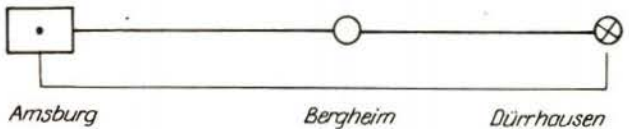


Bild 4 *Zugleitstrecke* Amsburg—Dürrrhausen

von Einfahr- und Blocksignalen Trapeztafeln (So 5) aufgestellt (Bild 2). Auf *Zlst* mit Ausweichgleisen werden H-Tafeln (So 8) an den Ort gestellt, wo die Züge mit der Spitze halten müssen (Bild 3).

Auf unbesetzten bzw. auf mit einer Hilfskraft besetzten *Zlst* sind alle Weichen und Gleissperren stets ortsbedient. Stell-

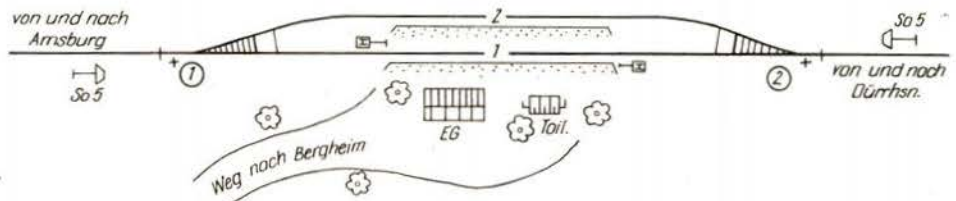


Bild 5 Gleisplan der unbesetzten *Zuglaufstelle* Bergheim

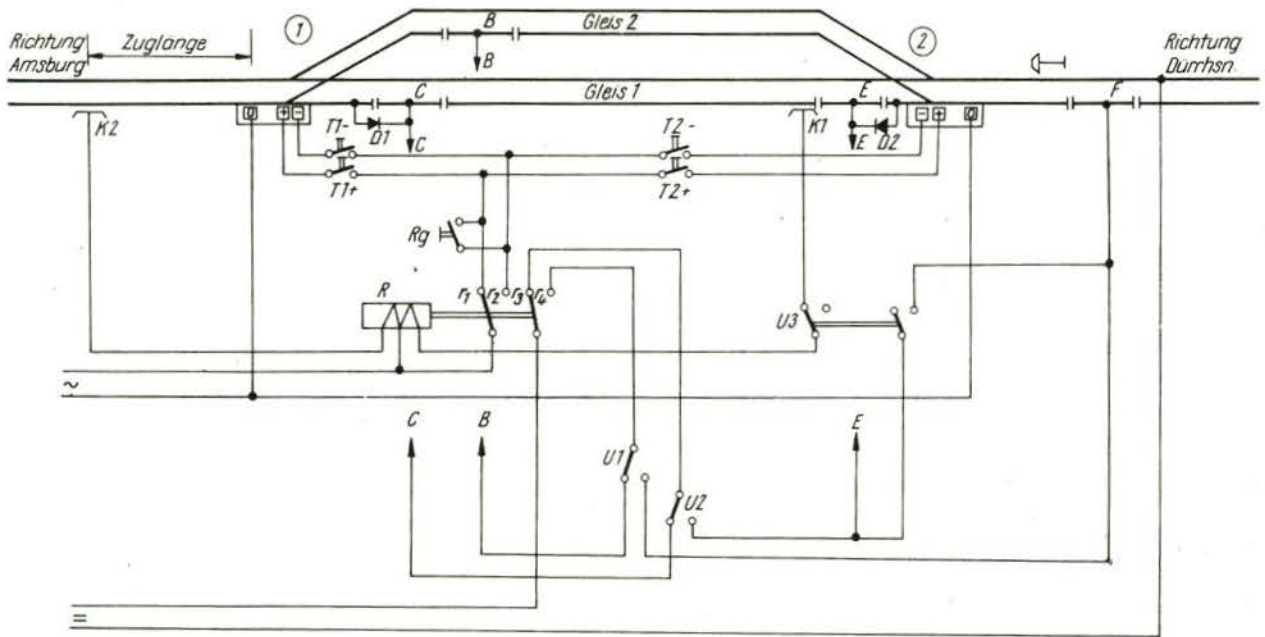


Bild 6 Prinzipschaltung für Bergheim

Zeichnungen: Verfasser

werksgebäude dürfen daher bei der Nachbildung derartiger Betriebsstellen nicht vorgesehen werden. Um Weichen und Gleissperren gegen unbefugtes Umstellen zu sichern, werden sie verschlossen. Die zugehörigen Schlüssel führt dann der Zugführer mit sich.

Mit diesen hier nur im Prinzip geschilderten Anlagen ist es aber möglich, einen vielfältigen Betrieb abzuwickeln.

1.3. Betriebsabwicklung auf einer BNd-Strecke

Machen wir uns einmal die Betriebsabwicklung auf einer BNd-Strecke an folgendem Beispiel klar: Eine Stichbahn führt von „Amsburg“ (Zlbf) über „Bergheim“ (Zlst, unbes.) nach „Dürrenhausen“ (mit Betriebseisenbahner bes. Zlst). Bild 4 zeigt dieses Beispiel. Der Betrieb auf der unbesetzten Zlst „Bergheim“ wird wie folgt abgewickelt: Es handelt sich um einen ganz einfachen Bahnhof mit nur zwei Gleisen und zwei Weichen (Bild 5). Obwohl hier kein Beschäftigter tätig ist, können trotzdem Züge kreuzen, einander überholen, enden und beginnen oder auch rangierdienstlich behandelt werden. Eine Kreuzung würde so vorgenommen werden: Aus „Amsburg“ wird zuerst der P 15011 erwartet, der in das Gleis 1 einfahren soll. Die Weichen 1 und 2 sind daher nach diesem Gleis gestellt und in dieser Lage verschlossen. Nun nähert sich der P 15011 der Zlst „Bergheim“. Er fährt sofort ohne Halt an der Trapeztafel in das Gleis 1 ein. Nachdem er an der H-Tafel zum Halten gekommen ist, geht der Zugführer zu dem außen am EG angebrachten Streckenfernsprecher, um dem Zugleiter in „Amsburg“ die Ankunft des Zuges zu melden. Diese sowie auch alle anderen Meldungen, die den Lauf der Züge betreffen, werden *Zuglaufmeldungen* genannt. Für sie ist ein bestimmter Wortlaut vorgeschrieben. In diesem Falle wäre er: „Bergheim, Zugführer Müller, Zug 15011 in ‚Bergheim‘.“ Nach wörtlicher Wiederholung durch den Zugleiter ist das Gespräch beendet, und der Zugführer begibt sich zu den Weichen 1 und 2, die er aufschließt und nach Gleis 2 umstellt, in das der kreuzende Zug P-15014 aus „Dürrenhausen“ einfahren soll. Diese Kreuzung ist allen Beteiligten aus den Fahrplanunterlagen bekannt. Darin sind auch die Reihenfolge, in der die Züge einzufahren haben, und die Gleisbenutzung festgelegt. Abweichungen werden nur in Ausnahmefällen durch den Zugleiter angeordnet und sind dem Zugpersonal durch den schriftlichen Befehl N zu übermitteln. Inzwischen hat sich der P 15014 bis an die Trapeztafel genähert. Dort muß dieser Zug aber anhalten und ein Achtungssignal (Zp 1 = ein mäßig langer Pfiff) abgeben. Steht

seiner Einfahrt nichts im Wege, so wird er mit dem Signal „Kommen“ (Zp 6 = lang-kurz-langer Pfiff mit der Lokpfeife) durch den Lokführer des im Bahnhof wartenden Zuges 15011 zur Einfahrt aufgefordert. Nach Ankunft des P 15014 begibt sich dessen Zugführer ebenfalls zum Streckenfernsprecher, um analog die Ankunfts meldung seines Zuges dem Zugleiter in „Amsburg“ zu erteilen. Der Wortlaut dieser Meldung ist der gleiche, wie bereits dargestellt, nur daß noch folgendes hinzuzufügen ist: „Darf Zug 15014 von ‚Bergheim‘ bis ‚Amsburg‘ weiterfahren?“. Nach Erteilung der Genehmigung hierzu begibt sich dieser Zugführer wieder zu seinem Zug. Zur fahrplanmäßigen Abfahrzeit erteilt der Zugleiter den Abfahrtauftrag, und der P 15014 fährt nach „Amsburg“ weiter.

Anschließend geht der Zugführer des ersten Zuges (P 15011) erneut zu den beiden Weichen, stellt diese wieder nach Gleis 1 um und verschließt sie in dieser Lage. Dann holt auch er sich die Genehmigung zur Weiterfahrt beim Zugleiter ein: „Bergheim, Zugführer Müller, darf Zug 15011 von ‚Bergheim‘ bis ‚Dürrenhausen‘ weiterfahren?“. Nach Erhalt der Erlaubnis vom Zugleiter gibt auch dieser Zugführer seinem Triebfahrzeugführer das Abfahrtsignal, und der P 15011 fährt weiter nach „Dürrenhausen“, womit die Kreuzung in der unbesetzten Zlst „Bergheim“ beendet ist. Natürlich erfordert dieses Verfahren relativ lange Aufenthalte, zumal noch bei rangierdienstlicher Behandlung eines Zuges — zumeist eines Pmg oder eines GmP — ein weiterer Zeitbedarf hinzukommt. Eisenbahnfreunde haben dann eine besonders gute Gelegenheit, sich alles in Ruhe ansehen zu können.

2. Gestaltung des vereinfachten Nebenbahndienstes auf der Modellbahn

2.1. Ausgestaltung von Strecken und Bahnhöfen

Wie schon eingangs erwähnt, handelt es sich bei solchen Strecken um bescheidene Gleisanlagen und Hochbauten. Das muß auch der Modellbahnfreund bei der Nachbildung berücksichtigen. Lediglich der Zugleitbahnhof kann etwas umfangreichere Anlagen haben. Als Empfangsgebäude sind kleinere Bauten zu wählen, auf unbesetzten Zlst genügen oft auch nur einfache hölzerne Warteräume. Im Detail ist darauf zu achten, daß außen an den Bauten oder auch im Freien Kästen mit einem Fernsprecher angebracht werden. Diese Kästen sind mit einem schwarzen „F“ auf weißem Grund zu kennzeichnen. Vor den Weichenspitzen (Einfahrten) werden jeweils Trapeztafeln aufgestellt, wobei ein Abstand von 100 mm bis 150 mm (H0) ausreicht. Auf Zlst mit Über-

holungs- und Kreuzungsgleisen dürfen die H-Tafeln als Fahrtbegrenzung nicht vergessen werden. Bahnsteige sind meistens nur in niedriger und unbefestigter Form vorhanden, die Überwege zu den Nachbargleisen sind schie-nengleich.

2.2. Einsatz von Fahrzeugen

Auch der Fahrzeugeinsatz ist den einfachen Nebenbahnverhältnissen angepaßt. Als Triebfahrzeuge eignen sich bei Dampftraktion am besten Tenderlokomotiven, bei Dieseltraktion die BR 110 (H0) bzw. 103 (TT) sowie auch Leichttrieb-wagen.

Die Wagenzüge bestehen häufig aus zweiachsigen Fahrzeu-gen. Je nach Verkehrsaufkommen genügen dabei zwei bis drei Wagen. Häufig trifft man auch Güterwagen in Reisezügen an (PmG). Daß auf einer BNd-Strecke natürlich keine schnellfahrenden Züge verkehren, versteht sich von selbst. Die Güterzüge sind fast immer nur Nahgüterzüge mit nur wenigen Wagen, die auf allen geeigneten Zlst ausgesetzt bzw. auch dort aufgenommen werden. Dabei ergeben sich interessante Rangierbewegungen. Diese Züge sollten einen Gepäckwagen für das Zugpersonal mitführen. In der Regel können die Züge auch mit dem vereinfachten Zugschluß-signal (Zg 4) eingesetzt werden, wenn die Geschwindigkeit auf der Strecke nicht über 40 km/h liegt.

2.3. Schaltung der Zlst „Bergheim“ im Modell

Für die Schaltung einer Modellbahnanlage, die im vereinfachten Nebenbahndienst betrieben werden soll, sind alle üblichen Schaltungsmethoden anwendbar. Jeder wird sie am besten nach seinen eigenen Möglichkeiten und Fähig-keiten auswählen. Als Beispiel folgt eine Möglichkeit der Verdrahtung und Schaltung der Zlst „Bergheim“, bei der absichtlich auf einen automatischen Betrieb verzichtet wurde. Prinzipiell ist die Schaltung im Bild 6 dargestellt.

2.3.1. Kreuzung in der Zlst „Bergheim“

Bei der Festlegung der Reihenfolge der Einfahrten der beiden Züge wurde davon ausgegangen, daß stets der erste Zug aus Richtung „Amsburg“ nach Gleis 1 einfährt, wäh-rend der zweite aus Richtung „Dürrhausen“ kommt und Gleis 2 benutzt. Deshalb befindet sich auch nur vor der Trapeztafel vor der Spitze der Weiche 2 ein abschaltbares Gleisstück. Wird die nachfolgende Schaltung aber doppelt angewandt, so wäre es auch möglich, daß der erste Zug aus Richtung „Dürrhausen“ ankäme.

In der Grundstellung stehen die Weichen 1 und 2 zum Gleis 1 hin. Alle Schalter und das Relais R zeigen die im Bild 6 dargestellte Grundstellung. Dadurch ist ein Umstellen bei-der Weichen in die abzweigende Stellung unmöglich, da über den Kontakt r_2 kein Strom fließen kann. Somit sind beide Weichen in der Plus-Stellung „verschlossen“.

Aus Richtung „Amsburg“ kommt nun der Zug 15011. Un-mittelbar vor Erreichen des abschaltbaren Gleisabschnitts E ist der Kontakt K1 angeordnet. Fährt der Zug darüber, so wird das Relais R umgestellt, was das Umstellen der beiden Weichen in die Minus-Stellung ermöglicht, da ja der Kon-takt r_2 geschlossen wird. Das entspricht dem „Aufschließen der Weichen“ durch den Zugführer unmittelbar nach An-kunft des Zuges. Nun werden die Weichen durch Betätigung der Taster T1 und T2 umgestellt, wonach eine Rückstellung nicht mehr möglich ist, da nunmehr der Kontakt r_1 geöffnet ist und damit die Weichen in der jetzigen Lage „verschlos-sen“ sind.

Inzwischen ist der Gegenzug 15014 vor der Trapeztafel auf dem stromlosen Gleisabschnitt F zum Halten gekommen. Nach Betätigung des 2poligen Umschalters U1 fährt dieser Zug ein und hält dann auf dem stromlosen Gleisabschnitt B an. Nach Abwicklung der erforderlichen betrieblichen Handlungen (Zuglaufmeldungen) wird der Umschalter U1 erneut bedient, und nun fährt der Zug 15014 in Richtung „Amsburg“ aus. Er überfährt dabei den eine Zuglänge hinter der Weiche 1 liegenden Kontakt K2, wodurch das Relais

wieder in seine Grundstellung zurückgebracht wird. Da-durch wird gleichzeitig der Kontakt r_1 wieder geschlossen, was eine Weichenumstellung wieder möglich macht. Das geschieht natürlich durch Betätigung der beiden Tas-ter T1/T2. Dieser ganze Vorgang entspricht dem Aufschlie-ßen, Umstellen und Wiederverschließen der beiden Weichen durch den Zugführer des P 15011 beim Vorbild.

Bei Wegfall der vier Weichentasten (T1/T2 +; T1/T2 —) und Verwendung von Antrieben mit Endabschaltung kann eine gewisse Automatikfunktion erzielt werden, weil die Weichen dann sofort nach Umschaltung des Relais R umgestellt werden. Allerdings bringt das eine gewisse Erschwernis beim Rangieren mit sich. Die Ausfahrt des P 15011 erfolgt dann nach Umstellen des Umschalters U2. Nach der Aus-fahrt dieses Zuges in Richtung „Dürrhausen“ und nach Rückstellung des Schalters U2 ist der Ausgangszustand wieder hergestellt.

2.3.2. Zufahrt ohne Kreuzung mit und ohne Halt

Soll die Zlst „Bergheim“ ein Zug befahren, der nur einen Verkehrshalt hat, aber keine Kreuzung mit einem Gegenzug, so darf er ja an der Trapeztafel vor der Einfahrt nicht anhalten. Für diesen Fall wird der Umschalter U3 betätigt und damit die Wirksamkeit des Auslösekontakts K1 auf-gehoben. Gleichzeitig wird dadurch das abschaltbare Gleis-stück F mit Fahrstrom versorgt. Je nach der Fahrtrichtung ist der Umschalter U2 in die erforderliche Stellung zu bringen, um den Halt des Zuges auf den abschaltbaren Gleisen C bzw. E zu erzwingen. Für die Weiterfahrt genügt dann die Betätigung des Schalters U2.

Für den Fall, daß ein Zug in „Bergheim“ durchfahren soll, ist der Schalter U3 zu bedienen. Dann ist jedoch der Umschalter U2 gerade in die entgegengesetzte Stellung zu bringen. Dadurch erhält das jeweils für die Ausfahrt maßgebende abschaltbare Gleis C bzw. E im Gleis 1 Fahr-strom. Das bei der Einfahrt zuerst befahrene abschaltbare Gleisstück wird durch die „Ventilzellen“ D1 bzw. D2 mit Strom versorgt.

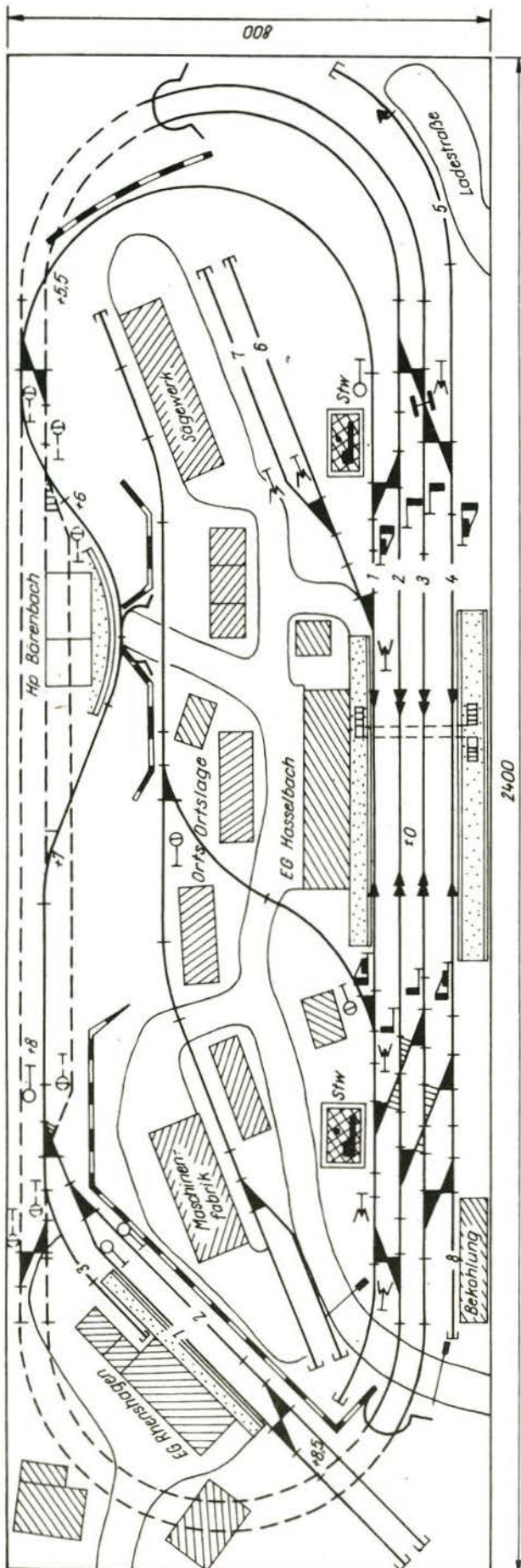
2.3.3. Rangierdienst

Wenn in „Bergheim“ rangiert werden soll, so wäre der Weichenverschluß hinderlich. Daher schafft der Schalter Rg die Möglichkeit, unabhängig von der Relaisstellung die beiden Weichen mittels der Taster T umzustellen. Zweck-mäßig ist es, anstelle eines Kipp Schalters für Rg einen Drucktaster in der Art eines Klingelknopfs zu verwenden. Dadurch wird vermieden, daß das Zurücklegen des Schal-ters Rg vergessen wird und damit keine Weichenfestlegung mehr erfolgt.

3. Schlußbetrachtung

Es wurde versucht, durch eine einfache Schaltung alle Vorgänge beim vereinfachten Nebenbahndienst, wie sie beim Vorbild vorkommen, im Modell nachzuahmen, wobei die Sicherheit gewahrt ist. Natürlich konnten einige Funk-tionen hierbei nur analog mit Relais und Schaltern realisiert werden, die in der Praxis durch Weichenschlösser, Signale usw. bewirkt werden. Bei diesem einfachen Bahnhof ist der Schaltungsaufwand niedrig. Die Schaltung ist aber nur als eine Art Grundschaltung zu betrachten, die man erweitern und daher auch für etwas größere Nebenbahn-Bahnhöfe anwenden kann. Die etwas zeitaufwendige und umständ-liche Bedienung ist als Nachahmung der zeitintensiven Betriebsabwicklung beim Vorbild anzusehen.

In neuer Wohnung alte Liebe wieder erwacht!



Der jetzt 26jährige Bauingenieur Joachim Möwes aus Magdeburg beschäftigte sich seit früher Jugend mit der Modelleisenbahn, allerdings, wie er selbst schreibt, mit wechselnder Intensität. Zuerst befaßte er sich mit der Nenngröße 0, dann folgte H0, und schließlich stieg er auf TT um. Aber nie war es ihm vergönnt, sich eine stationäre Anlage aufzubauen, und so wurde kurzerhand auch die TT-Anlage wieder verkauft, und eine 10jährige Pause setzte ein.

Nachdem er nun aber eine eigene Wohnung besitzt, erwachte seine alte Liebe zur kleinen Bahn wieder, und so baute er innerhalb von vier Monaten eine neue, endlich stationäre TT-Anlage auf.

Von der Zeit her hat er sie so eingeordnet, daß Fahrzeuge sowohl mit alten als auch mit den neuen Numerierungen eingesetzt werden können, ein Kompromiß, den viele Modelleisenbahner eingehen.

Vom Motiv her handelt es sich um einen kleineren Bahnhof (Bf „Hasselbach“) an einer 2gleisigen elektrisch betriebenen Hauptbahn. In diesem Bahnhof haben aber nur Personenzüge einen Verkehrshalt, während schnellfahrende Züge durchfahren. Im Güterverkehr ist es ganz ähnlich, denn in Hasselbach werden nur Nahgüterzüge behandelt. Vom Bf „Hasselbach“ zweigt eine 1gleisige Nebenstrecke ab, die im Bf „Rhenshagen“ endet. Diese Strecke dient vor allem einem starken Berufsverkehr, wie auch für den Abtransport von Holz aus der walddreichen Gegend. Da an dieser Nebenbahn sich noch ein Naherholungsgebiet und eine kleine Gemeinde befinden, war die Anordnung des Hp „Bärenbach“ erforderlich.

Zwei Werkanschlüsse sind an die Gleisanlagen des Bf „Hasselbach“ angebunden. Sie versorgen ein Sägewerk und eine Maschinenfabrik. Außerdem sind in diesem Bahnhof noch einige Nebengleise, wie ein Ladegleis (5), zwei Abstellgleise (6 und 7) und eine kleine Bekohlungsanlage (8).

Für die Zukunft ist die Ausrüstung der Strecken mit Lichtsignalen vorgesehen, gegenwärtig ist damit nur erst die Nebenbahn versehen. Vielleicht wird sich dabei der eine oder andere Leser fragen, warum das nicht in umgekehrter Reihenfolge geschah. Nun, wie im Großen, so gibt es auch im Kleinen einen „Finanzplan“, den es einzuhalten gilt. Herr M. hat, wie er mitteilt, den „umstrittenen Gleisplan in Ovalform“ gewählt, und das aus folgendem Grunde: Er bevorzugt einen regen Rangierbetrieb im Bf „Hasselbach“, und da spielt eine besonders gute Zugänglichkeit eine große Rolle.

Alle Bahnhofsgleise können signalmäßig in beiden Richtungen befahren werden. Sämtliche Signale auf der Anlage sind mit Zugbeeinflussung ausgerüstet, und vor einigen befinden sich auch elektronische Anfahr- und Bremsschaltabschnitte. Selbstverständlich ist es, daß haltzeigende Signale auch in der entgegengesetzten Fahrtrichtung passiert werden können, was, wie üblich, Dioden bewirken. Die Signale sind außerdem noch gänzlich abschaltbar, und zwar gleisweise, damit Rangierfahrten ohne Bedienung der Hauptsignale möglich sind.

Die gesamte Anlage ist in drei Fahrstrombereiche unterteilt, so daß gleichzeitig 3 Züge verkehren können. Im übrigen sind Triebfahrzeuge aller drei Traktionsarten vertreten, wobei die Elloks natürlich aus der Fahrleitung gespeist werden.

Bild 1 Aus der Vogelperspektive sehen wir den Bahnhof „Hasselbach“, aus Richtung Osten betrachtet, unter uns liegen. Die elektrische Traktion herrscht vor.

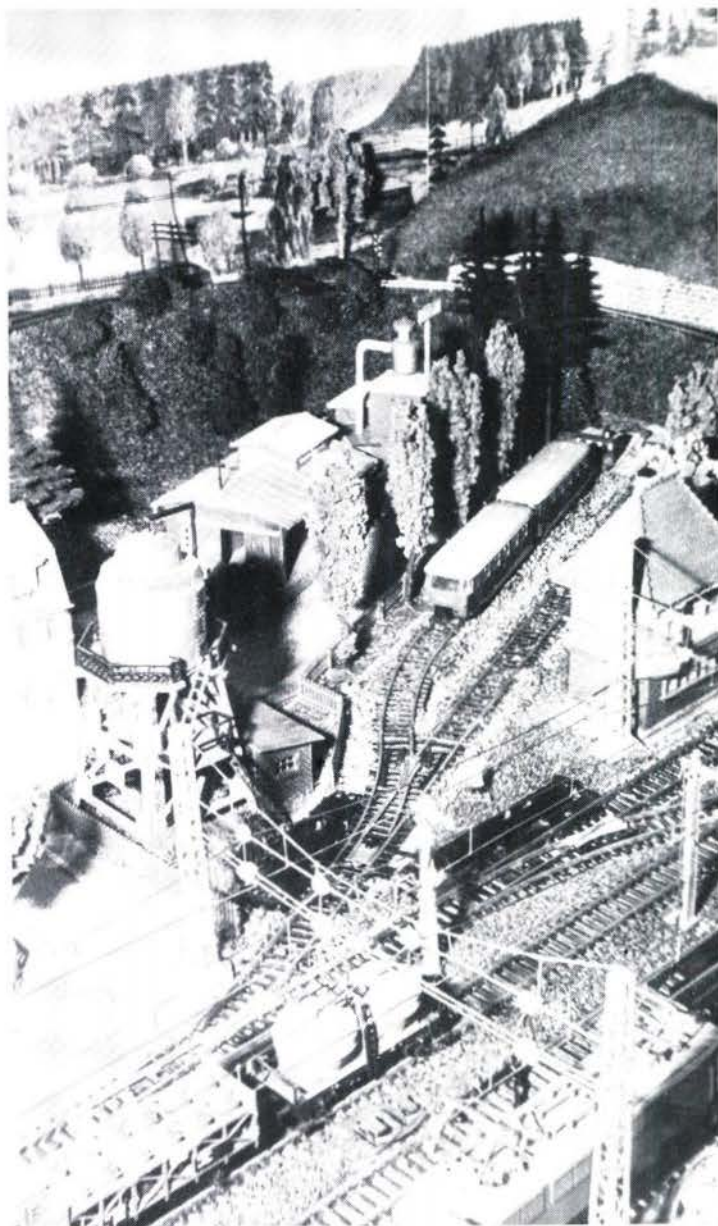
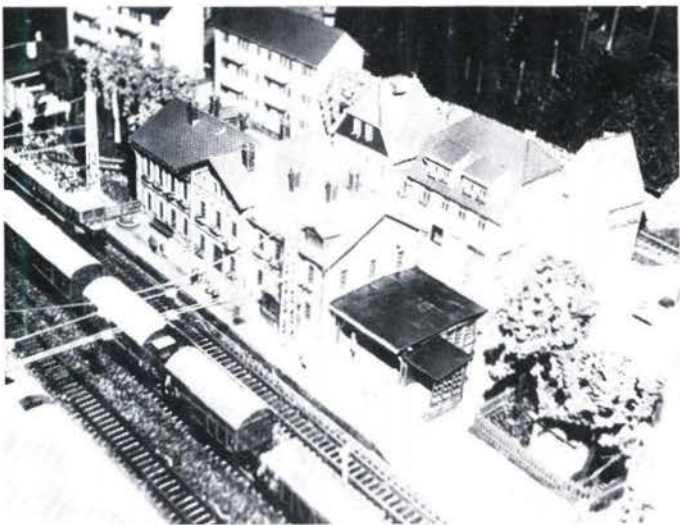
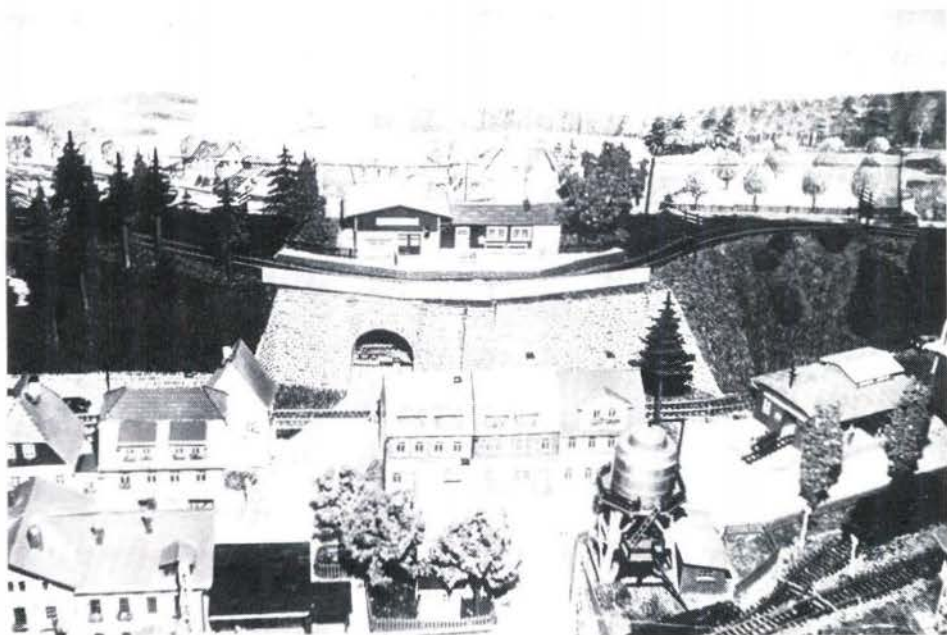
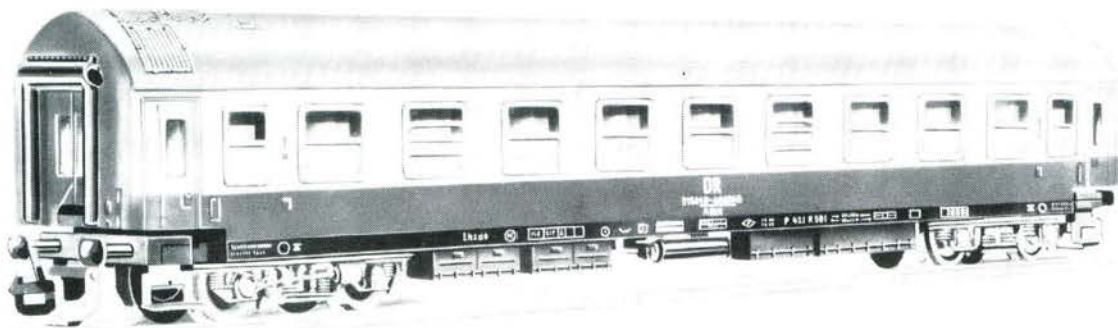


Bild 2 Hier erkennen wir mit Hilfe des Gleisplans die Gleise 6 und 7. Hinter dem Sägewerk, auf dem Bild nicht sichtbar, führt der Anschluß zu diesem Betrieb vorbei.

Bild 3 Etwa in der Mitte vor der Anlage stehend, fällt unser Blick auf den Hp „Bärenbach“, der in + 60 mm Höhe an der Nebenbahnstrecke liegt. Vorn schauen wir auf die Häuser von „Hasselbach“. Auf diesem Bild sieht man auch gut den erwähnten Gleisanschluß des Sägewerks hinter den Häusern.

Fotos: Joachim Möwes, Magdeburg





Einige Messeneuheiten im Bild



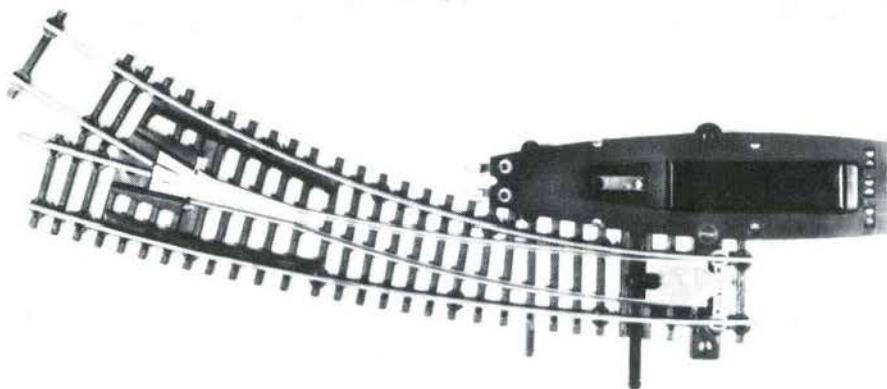
Im Heft 4/1977 haben wir die Neuheiten der Modellbahn-Industrie bereits kurz im Wort vorgestellt. Den „Messe-Star '77“, die H0-BR 01⁵, kennen unsere Leser schon aus unserem Testbericht im Heft 3/1977, so daß auf dieser Seite nur noch einige zur Veröffentlichung anstehen. Leider können wir aber die neuen H0-Lichtsignale noch nicht zeigen, da uns der Hersteller weder Fotos noch Muster zur Verfügung stellte. Wir holen das aber nach, sobald es uns möglich ist.

Bild 1 Der VEB Berliner TT-Bahnen reagierte recht schnell, indem er den in Elfenbein-Orange-Farbgebung gehaltenen neuen Städteexpress-Zug-Wagen der DR herausbrachte. Das Dach ist vorbildgemäß in Grau. Eine anerkenne-werte Initiative, wenngleich es sich auch nur um eine Farbvariante eines bereits vorhandenen Modells handelt.

Bild 2 Der „Thüringer Hof“ von VERO lädt künftig die „H0-Menschen“ zur Einkehr ein. Es handelt sich um einen Voll-plaste-Bausatz in der üblichen guten Qualität dieses Herstellers.

Bild 3 Die TT-Innenbogenweiche (u. B. z. eine rechte IBW) wird in Zukunft auf die Gleisplangestaltung so mancher TT-Anlage einen starken Einfluß ausüben.

Fotos: Werkfotos



Schnell- oder Eilzüge auf Modellbahnanlagen im Betrieb nach einem „Streckenfahrplan“

Bekanntlich „spielt“ ein echter Modelleisenbahner nicht, sondern er läßt seine Modellzüge verkehren — wenn er nicht gerade baut! Und letzteres ist ja häufig der Fall, zumal eine richtige Anlage niemals endgültig fertiggestellt wird. Dennoch muß aber auch Zeit für den Heimanlagenbesitzer verbleiben, um Fahrbetrieb nachzubilden. Hinreichend bekannt ist aus der Literatur oder auch vom Erfahrungsaustausch her ein Betrieb nach Modellzeit und Modellfahrplan. Mir selbst sagt das aber nicht recht zu, und ich könnte mir gut denken, daß es auch so manchem anderen Modellbahnfreund ähnlich ergeht. Daher suchte ich nach einem anderen Weg, um meine Züge nicht einfach „Runden drehen“ zu lassen, sondern sie sinnvoll auf einer bestimmten ausgewählten Strecke in einer fahrplanmäßigen Relation zwischen einem Anfangs- und einem Endbahnhof einzusetzen. Dabei habe ich aber bewußt auf die Einhaltung einer fahrplanmäßigen Zeit verzichtet, denn nach meiner Meinung ist das für den Anfänger und Durchschnitts-Modelleisenbahner nicht ganz unproblematisch, da die Betriebssicherheit selbst auf guten Anlagen bei weitem nicht an die des Vorbilds heranreicht. Und wenn dann ein vorgegebener Zeit-(Fahr-)plan erst einmal durcheinander geraten ist, wird guter Rat ohnehin teuer. Wohl bemerkt, ich möchte mit meinem Fahrsystem nichts gegen das Fahren nach Modellzeit und -fahrplan vorbringen, sondern lediglich denen einen Weg aufzeigen, die sich ebenfalls bisher noch nicht daran gewagt haben. Meine Ausführungen sollen nur den Reiseverkehr einbeziehen, da hier meistens eine feste Zugbildung mit Stammwagenzügen vorkommt, während beim Güterverkehr das nicht so ist und außerdem unterwegs wesentlich mehr ein Absetzen bzw. Aufnehmen von Güterwagen rangierdienstlich erfolgt.

Ich setze daher meinen Schnellzug und meinen Triebwagen als Eilzug — übrigens schon seit meiner Kindheit! — nach einem „Streckenfahrplan“ ein. Nun hat dieser Begriff jedoch beim Vorbild einen ganz anderen Sinn; denn dort versteht man darunter einen vereinfachten Dienstfahrplan, den zum Beispiel die an der Strecke liegenden Posten, wie Schrankenwärter oder aber auch eine arbeitende Rote erhalten. In dem von mir angewandten Sinne aber bedeutet es nichts anderes, als daß ich bestimmte Strecken — zumeist bin ich sie in Wirklichkeit schon abgefahren — des Vorbilds aussuche. Nach Gutdünken habe ich eine Entfernung von 10 km Strecke gleich einer Runde meiner Gleisanlage gesetzt, um eine gewisse Relation zu wahren. Beginnt also beispielsweise ein Schnellzug in einem Bahnhof, und sein nächster Verkehrshalt ist 40 km entfernt, dann heißt das, daß er an den 3 dazwischenliegenden Bahnhöfen durchfährt. Besitzt man also nur einen Zwischenbahnhof auf der Anlage, dann muß der Zug in diesem Fall dreimal diesen Bahnhof ohne Halt passieren, um schließlich nach der 4. Runde Aufenthalt zu haben. Sind aber noch weitere Bahnhöfe — Haltepunkte scheiden im Schnell- bzw. Eilzugverkehr natürlich dafür aus — vorhanden, so kann man selbstverständlich diese mit einbeziehen. Zweckmäßig ist es dabei, ich verfare jedenfalls so, den Bahnhöfen keinen Stationsnamen zu geben, um den Eindruck zu erwecken, der Zug habe tatsächlich einen anderen als seinen Ausgangsbahnhof erreicht. Nun wird erst dadurch eine interessante Abwechslung in den Betrieb gebracht, indem auf gewissen Streckenabschnitten der gesamten Strecke, die der betreffende Zug durchfährt, die Traktionsart gewechselt wird. Natürlich benötigt man dann auch dazu die entsprechenden Triebfahrzeuge, zumindestens also eine Dampf- und eine Diesellokomotive. Ich führe dann auf bestimmten Unterwegsbahnhöfen Lokwechsel durch. Man kann das

noch erweitern, indem der Zug auf einem Bahnhof „Kopf macht“, sich also nach seiner Einfahrt und Halt in einem Lokwechselbahnhof an das andere Zugende eine bereitstehende neue Zuglokomotive setzt, die dann den Zug in entgegengesetzter Richtung weiter befördert. Wer dabei dann möglichst in der bisherigen Fahrtrichtung weiterfahren möchte, kann das durch den Einbau einer Wendeschleife realisieren.

Unterdes, während die „Bremsprobe“ vorgenommen wird, können ohne weiteres eine andere Zug- bzw. eine Rangierfahrt stattfinden, wenn entsprechende Gleisanlagen vorhanden sind. Ich selbst habe für diesen Fall des Lokwechsels auf meinem Bahnhof ein Stumpfgleis vorgesehen, in das der „Kopf machende“ Zug planmäßig einfährt und es auch wieder verläßt.

Wer natürlich in der glücklichen Lage ist, noch außer der einen Hauptstrecke mit Schnellzugverkehr eine weitere abzweigende elektrifizierte Strecke zu besitzen — diese muß nicht unbedingt 2gleisig sein — dem bietet sich durch den Einsatz einer Ellok noch eine weitere Variante des Lokwechsels an. Den Einsatz von elektrischen Triebfahrzeugen auf einer Strecke ohne Fahrleitung sollte man tunlichst vermeiden. Dann sollte mindestens eine Fahrleitungsimitation vorhanden sein.

Durch eine Reihe von Beispielen möchte ich nun noch mein Betriebssystem erläutern:

1. D-Zug Dresden Hbf — Berlin Ostbf — Rostock Hbf

Dieser Schnellzug setzt in Dresden Hbf ein, ich lasse ihn mit Dampftraktion verkehren. Nach 57 km hat er seinen ersten kurzen Aufenthalt in Elsterwerda, um nach weiteren 20 km noch einen Halt in Doberlug-Kirchhain zu haben, ehe er dann die 112 km bis Berlin-Ostbf weiterfährt. Dort hat er einen längeren Aufenthalt. Der Ostbf in Berlin ist zwar ein Zwischen- (Durchgangs-)Bahnhof, wird aber hierbei als „Kopfbahnhof“ genutzt, wie es beim Vorbild auch der Fall ist. An das bisherige Zugende setzt sich nun eine Diesellokomotive, die den Zug bis zu seinem Ziel Rostock Hbf befördert. Zwischen Berlin und Rostock hält der Zug aber noch in Oranienburg (45 km), Neustrelitz Hbf (71 km) und in Waren (Müritz) (36 km), um nach den letzten 78 km schließlich Rostock Hbf zu erreichen.

2. D-Zug Rostock Hbf — Schwerin — Magdeburg — Leipzig Hbf

Hier fährt der D-Zug in Rostock Hbf mit einer Dampf- oder einer Diesellok ab. Er hält unterwegs in Bützow, Bad Kleinen, Schwerin, Ludwigslust, Wittenberge, Stendal, Magdeburg Hbf, Köthen und Halle (S) Hbf. Wir können in Wittenberge noch einen Lokwechsel vornehmen, ab Magdeburg Hbf erfolgt elektrische Traktion bis zum Endbahnhof.

3. Eilzug Halle (S) — Nordhausen

Im Gegensatz zu den Schnellzügen unter 1. und 2. kann man diesen nur über eine Entfernung von 97 km verkehrenden Eilzug aus weniger Wagen bilden. Er kann mit Diesel- oder mit Dampflok befördert werden. Ein Lokwechsel ist nicht vorgesehen. Die Aufenthalte liegen in Röblingen am See, Lu. Eisleben, Sangerhausen und in Berga-Kelbra. Diese Entfernungen sind natürlich geringer, sie betragen zwischen 11 km und 27 km.

Die ehemalige Schmalspurbahn Gera-Pforten— Wuitz-Mummsdorf (Teil 2 und Schluß)

4.1.4. Lokomotive 99 191

Nach 33 Jahren kam 1955 wieder eine Lokomotive zur Schmalspurbahn Gera-Pforten—Wuitz-Mummsdorf. Es handelt sich dabei um einen Nachbau der württembergischen Ts 5, der späteren 99 191. Diese Lokomotive wurde 1929 von der *Maschinenfabrik Esslingen* gebaut. Die E h2t-Maschine kam von der Schmalspurbahn Eisfeld—Schönbrunn. Die 99 191 war die leistungsstärkste Lok der *GMWE*. Sie versah bis 1970 zusammen mit der 99 5912 ihren Dienst zwischen Kayna und Wuitz-Mummsdorf. Wie die Lokomotiven 99 5711 — 5714 und 99 5911 — 5912, besaßen auch diese eine Holzbohle zum Rangieren von Regelspurwagen auf dem Bahnhof Wuitz-Mummsdorf.

Auszug aus dem Betriebsbuch: Lokomotive 99 191

Gattung: K 55.9 E-h2t 1000-mm-Spur

Maschinenfabrik Esslingen 1927/4181

Anlieferung: 26. 4. 1927

Probefahrt: 29. 4. 1927

Abnahme: 29. 4. 1927

Lebenslauf:

Bw Freudenstein—Lokbf. Altensteig

28. 4. 27 bis 31. 5. 44

Bw Meiningen—Lokbf. Eisfeld

1. 6. 44 bis 31. 1. 47

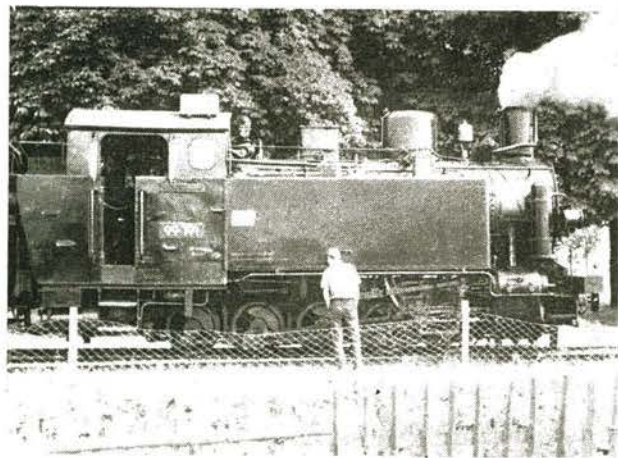
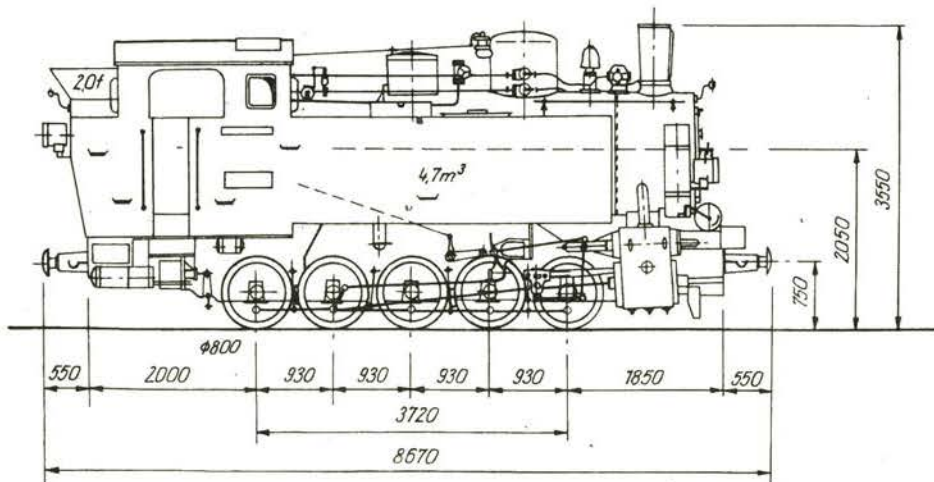


Bild 10 Schmalspurlokomotive
99 191

Bild 11 Maßskizze dieser Lokomotive



Bw Probstzella—Lokbf. Eisfeld 1. 2. 47 bis 31. 3. 53
Bw Meiningen—Lokbf. Eisfeld 1. 4. 53 bis 9. 7. 55
Bw Gera 10. 7. 55 bis etwa 1970
Museumsbetrieb Geilenkirchner Kreisbahn ab etwa 1970
Kessel: *Maschinenfabrik Esslingen* 1927/4181 (Neuanlieferung)
Änderungen: Ausrüstung mit elektr. Zugbeleuchtung am 15. 9. 32
Einbau eines Geschwindigkeitsmessers am 13. 6. 34
Einbau eines Trofimoff-Schiebers am 7. 8. 61

4.1.5. Lokomotive 99 183

Von der Spreewaldbahn kam 1962 eine weitere Lokomotive, die 99 183, zum Bw Gera. Sie wurde von *Orenstein & Koppel* gebaut. Bei dieser E h2t-Lok waren die Endachsen nach dem *Luttermöller*-System angetrieben. Ende der fünfziger Jahre wurden die verbrauchten Zahnräder ausgebaut, wodurch die Lok die Achsfolge 1'C1' erhielt.

Nach Einstellung der Strecke im Jahre 1969 wurde sie als Dampfpender an die Industrie verkauft.

Auszug aus dem Betriebsbuch: Lokomotive 99 183

Gattung: K 55.9 E-h2t (1 C 1-h2t) 1000-mm-Spur

Orenstein & Koppel 1923/8998

Abnahme: 1. 11. 1923

Lebenslauf:

Bw Vacha—Lokbf. Dorndorf

1. 11. 23 bis 13. 9. 33

Bw Meiningen—Lokbf. Hildburghausen

14. 9. 33 bis etwa 43

Bw Meiningen—Lokbf. Eisfeld

etwa 1943 bis 31. 1. 47

Bw Probstzella—Lokbf. Eisfeld

1. 2. 47 bis 31. 3. 53

Bw Meiningen—Lokbf. Eisfeld

1. 4. 53 bis 4. 9. 56

Bw Streupitz

5. 9. 56 bis 19. 12. 62

Bw Gera

20. 12. 62 bis etwa 69

Weiterer Verbleib unbekannt

Kessel: *Orenstein & Koppel* 1923/8998 (Neulieferung)

Änderungen: Ausrüstungen mit elektr. Zugbeleuchtung am 15. 11. 1932

Ausrüstung mit Janney-Kupplung am 13. 9. 1933

Ausrüstung mit Trofimoff-Schieber a n 26. 1. 1961

4.1.6. Lokomotive 99 6011

Als endgültig letzte Lokomotive wurde 1963 die 99 6011 von der Harzquerbahn zum Bw Gera umgesetzt. Es handelte sich dabei um eine (1'B)B1-h4vt-Lokomotive der Bauart *Mallet*. Diese Maschine wurde 1922 von *Borsig* speziell für die Strecke Wernigerode—Brocken entwickelt und geliefert. Nach ihrer Umsetzung zum Bw Gera wurde die Lokomotive