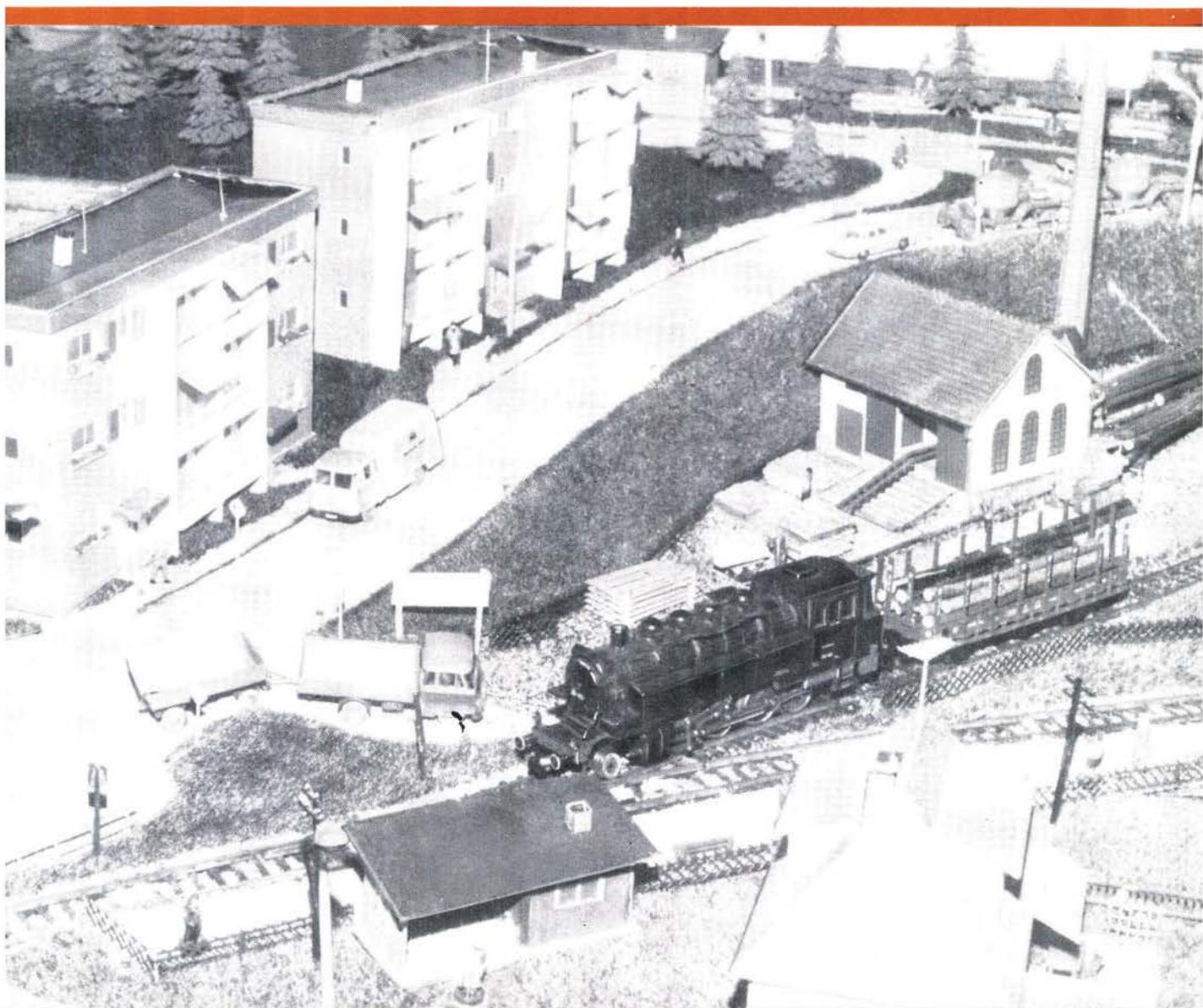
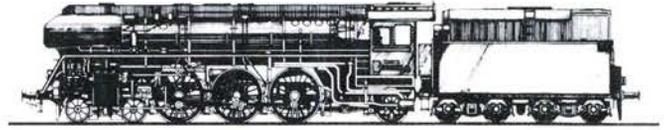


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 26



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

MÄRZ

3/77

32542

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

3 März 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



## INHALT

	Seite
Robert Eckelt Neue schnellfahrende Reisezüge bei der Deutschen Reichsbahn .....	65
Achim Delang Sein Leben war der Modelleisenbahn gewidmet .....	66
In der Diele klappbar angeordnet .....	69
Siegfried Brogsitter Wir bauen eine Lokomotive der BR 89 <sup>1</sup> (ex pr T 8) in H0 .....	71
Jörg Schulze „Durchbrennen“ von Antrieben an Weichen und Signalen .....	73
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (10) .....	74
Günther Fiebig Die ehemalige „Zschornewitzer Kleinbahn“ und ihr Akkumulator-Triebwagen .....	77
Klaus Tittel Über die AG 4/20 „Saalebahn“, Saalfeld/Saale .....	78
Dr. Rolf Armfried Schünzel Zur Nachweisführung bei Wartung und Reparatur .....	80
Streckenbegehung: Die M-Tafel — Signal Zs 2 der DR — und die Fahrsperrung bei der Berliner S-Bahn .....	84
Mitteilungen des DMV .....	85
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats .....	86
Lokfoto des Monats: Elektrische Schnellfahrlokomotive E 18 40 .....	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	88
Unser Schienenfahrzeugarchiv Peter Glanert Die B'B <sup>1</sup> -Personenzuglokomotive E 42 <sup>2</sup> der DRG .....	89
Helmut Kohlberger Ein neues H0-Modell des VEB K PIKO — die Schnellzug-Reko-Dampflokomotive der BR 01 <sup>3</sup> der DR .....	92

### Titelbild

Im Heft 6/1976 stellen wir auf der Seite 165 die H0-Heimanlage des Herrn Dietmar Heine aus Jena-Lobeda-West vor. Diese interessante — für H0 noch kleine Anlage — ruht auf einem Ausziehtisch. Unser Titelbild dieses Heftes zeigt noch einmal zur Ergänzung des erwähnten Beitrags einen weiteren Anlagenausschnitt.

Foto: Dietmar Heine, J.-Lobeda-West

### Titelvignette

Text siehe Heft 1/1977

### Rücktitelbild

Dieses Foto gibt die leider nicht mehr fertig gewordene H0-Anlage — hier kann man wirklich nicht mehr von einer „Heimanlage“ sprechen — unseres verstorbenen Beiratsmitglieds Paul Sperling wieder (siehe auch S. 66 ff.).

Foto: Achim Delang, Berlin

## 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: 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 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

## Aleinige 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 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 ent-  
gegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia.  
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,  
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,  
Bratislava, Leningradská 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 Pyonyang. Albanien:  
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges  
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten  
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR-  
701-Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Seit Herbst 1976 fahren neuartige schnelle Reisezüge auf den Magistralen der Deutschen Reichsbahn, die das Interesse der Reisenden wie auch der Freunde der Eisenbahn auf sich lenken. Sie tragen wohlklingende Namen, die sogleich die Relation, in der sie eingesetzt sind, erkennen lassen: Der „Petermännchen“ aus Schwerin, der „Stoltera“ aus Rostock, der „Elbflorenz“ aus Dresden, der „Sachsepring“ aus Zwickau und Karl-Marx-Stadt, der „Elstertal“ aus Gera—Leipzig, der „Rennsteig“ aus Meiningen—Suhl—Erfurt und der „Börde-Expreß“ aus Magdeburg. Diese Städteexpreß-Züge fahren morgens aus allen Bezirkshauptstädten, die weiter als 150 km von Berlin entfernt sind, zur Hauptstadt der DDR — und nachmittags wieder zurück. Dabei ist die Fahrplanlage so gewählt, daß günstige Anschlüsse von und nach weiteren Städten gesichert sind. Die Züge des Städteexpreß-Netzes, die meist von modernen sowjetischen Diesellokomotiven der BR132 befördert werden, treffen jetzt aus zehn Bezirksstädten montags bis freitags zwischen 8.16 und 10.13 Uhr in Berlin ein und fahren zwischen 15.43 und 17.22 Uhr wieder zurück. Ziel- bzw. Abgangsbahnhöfe sind in Berlin der Ostbahnhof bzw. der Bf Berlin-Lichtenberg. Die Städteexpreß-Züge verkehren zusätzlich unter Beibehaltung aller bisherigen Regelzüge, so daß dadurch das Platzangebot in diesen Verbindungen um 500 bis 600 Plätze werktags in beiden Richtungen erhöht wurde. Diese Züge wurden in erster Linie deshalb eingeführt, um den Tausenden von Bauarbeitern und Jugendlichen, die beim Aufbau der Hauptstadt der Republik helfen, eine schnelle und bequeme An- und Heimfahrt zu ermöglichen. Aber auch für den Dienst- und Geschäftsreiseverkehr haben sie eine große Bedeutung. Für Urlauber, die evtl. noch am Abend ihres letzten Arbeitstages so manches Urlaubsziel in der Republik erreichen möchten, ist natürlich die Fahrplanlage auch günstig. Der hauptsächlich

ROBERT ECKELT, Berlin

## Neue schnell-fahrende Reisezüge bei der Deutschen Reichsbahn

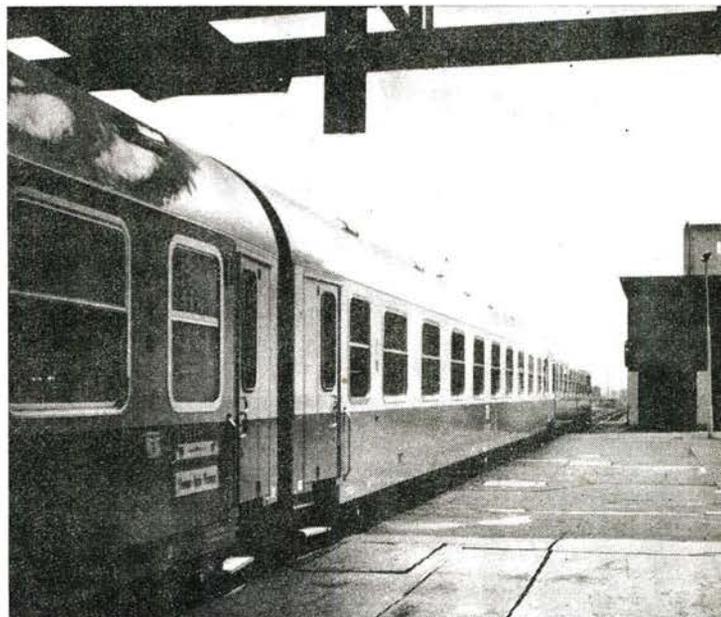


Bild 1 Der „Rennsteig“ bei der Ankunft am Bahnsteig A des Berliner Ostbahnhofs

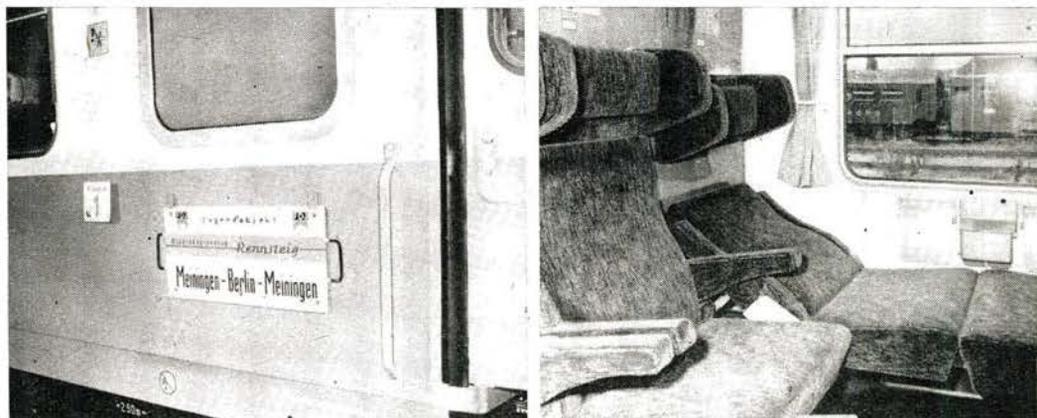
Bestimmung dieser Züge entsprechend, wurde schon zwischen der DR und mehreren Berliner Baubetrieben vereinbart, daß diese Blanko-Arbeiterrückfahrkarten in 8er-Block-Form ausgeben und Sammelbestellungen für Platzkarten bevorzugt berücksichtigt werden. Die Platzkarten sind jeweils an den Abgangsbahnhöfen für die Hin- und Rückfahrt erhältlich. Die Städteexpreß-Züge führen nur Platzkartenwagen, jedoch auch Reisende ohne Platzkarte, die sich mit einem Stehplatz begnügen, können mit ihnen fahren. Im Unterschied zu den Expreß-Zügen, die auch weiterhin platzkartenpflich-

tig bleiben, können diese neuen Züge auch mit ermäßigten Fahrkarten benutzt werden, was vor allem Ferienreisenden und Inhabern von Arbeiterrückfahrkarten gut zustatten kommt. Die Städteexpreß-Züge haben teilweise beträchtlich kürzere Reisezeiten, so zum Beispiel auf der Fahrt von Schwerin nach Berlin von über drei auf zweieinhalb Stunden und von Zwickau nach Berlin von vier auf drei Stunden zwanzig Minuten. Bei den übrigen Zügen entsprechen die Reisezeiten etwa denen der Städtesschnellverkehrs-Züge, die sowieso schon meist mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit von

120 km/h fahren. Da ein erhöhter Komfort geboten wird, erhebt die DR den üblichen Expreß-Zuschlag von zwei Mark in der zweiten und von vier Mark in der ersten Klasse bei der Entfernungszone 1; in der Zone 2 ist es jeweils das Doppelte. Diese Züge unterscheiden sich schon rein äußerlich von anderen schnellfahrenden Reisezügen: Die meist acht bis elf Reisezugwagen und der Mitropa-Büffet-Wagen (Bauart „Halberstadt“) haben einheitlich graue Dächer, elfenbeinfarbene Oberteile der Wagenkästen und sind bis unterhalb der Fensterlinie orangefarben gestrichen. Der Einsatz von PUR-Lack

Bild 2 Unter der Obhut junger Eisenbahner fahren die Städte-Expreßzüge als Jugendobjekte der FDJ. Das ist für jedermann aus der Beschriftung des Wagenlaufschildes erkennbar.

Bild 3 Blick in ein 1.-Klasse-Abteil. Auch die Abteile der 2. Klasse haben nur noch sechs Sitzplätze. Die Sitze lassen sich in beiden Klassen auch zu einer bequemen Liege ausziehen.  
Fotos: ZBDR / Stelzer (2), Zimmer (1)



schaft dabei eine einwandfreie Oberfläche und günstige Voraussetzungen für die maschinelle Außenreinigung der Fahrzeuge. Insgesamt gelangen 103 dieser modernen Reisezugwagen des Typs YB/70 aus dem „VEB Waggonbau Bautzen“ zum Einsatz, die sich schon auf Strecken der DDR und einiger anderer europäischer Länder hervorragend bewährt haben; und zwar 43 Wagen der ersten und 60 der zweiten Klasse. Der Ausbau und die Ausstattung dieser Fahrzeuge weisen einige Unterschiede gegenüber den bisherigen auf, die den Reisekomfort und die Betriebssicherheit verbes-

sern: Neuartige Drehgestelle und Federungen, die einen besonders ruhigen geräuscharmen Lauf gewährleisten. Auch sind diese Wagen mit einer zentralen Türschließ- und Blockiereinrichtung — ähnlich wie bei der Berliner S-Bahn — ausgerüstet. Leuchtet neben der Wagentür eine blaue Lampe nicht mehr auf, dann sind alle Türen ordnungsgemäß gesichert. Sobald der Zug eine Geschwindigkeit von 5 km/h erreicht hat, tritt automatisch die Türblockiereinrichtung in Tätigkeit, die erst dann wieder aufgehoben wird, wenn der Zug zum Halten gekommen ist. Lediglich im Notfall ist es

möglich, durch Öffnen einer verplombten Kappe die Blockierung außer Funktion zu setzen. Wesentlich neu ist, daß auch die Abteile der zweiten Klasse nur über je sechs Plätze verfügen, die als Einzelsitze bequem verstellbar oder mit dem gegenüberliegenden Sitz zu einer Liege vereinigt werden können. Zur weiteren modernen Ausstattung gehören eine Drehstromversorgungsanlage und eine zentrale Zwei-Kanal-Luftheizung, die so ausgelegt wurde, daß selbst bei  $-20^{\circ}\text{C}$  Außentemperatur noch eine angenehme Wärme von  $22^{\circ}\text{C}$  im Abteil herrscht. Außerdem gibt es für jedes Abteil noch

eine individuelle Abteilregelung mit geringen Abweichungen nach unten oder oben. Natürlich können die Wagen sowohl an Dampf- als auch an Elektroheizung angeschlossen werden. Für jeden Sitzplatz ist eine Einzelleuchte vorhanden. Die Wagen, die konstruktiv für eine Höchstgeschwindigkeit von  $160\text{ km/h}$  ausgelegt sind, sind  $2880\text{ mm}$  breit, weisen eine Gesamthöhe über SO von  $4230\text{ mm}$ , eine Gesamtlänge von  $24\,500\text{ mm}$  in Pufferhöhe auf und sind durchweg zum späteren Einbau einer automatischen Mittelpufferkupplung vorbereitet.

## Sein Leben war der Modelleisenbahn gewidmet

Zur Erinnerung an unser am 14. Oktober 1976 verstorbenes Beiratsmitglied Paul Sperling

Noch mitten aus seinem Schaffen, aber nach einem arbeitsreichen Leben, riß der Tod unser langjähriges Beiratsmitglied und den weit über die Grenzen unseres Landes hinaus in Fach-

kreisen gut be- und anerkannten Modelleisenbahner, den Zimmermeister *Paul Sperling*.

Seine zahlreichen selbst gebauten und hervorragenden Modelle in der Baugröße 0

sind unseren Lesern fast seit Bestehen unserer Fachzeitschrift, also seit nunmehr 25 Jahren, und Tausenden von Besuchern der großen Modellbahnausstellungen am Berliner Fernsehturm

wohl bekannt. Und auch seine beachtliche H0-Anlage war einem großen Kreis von Modellbahnfreunden zugänglich.

Viele Pläne hatte er noch. Schon von seinem schweren unheilbaren Leiden geplagt, nahm er noch den Bau des Modells der Schweizer Ellok Be 6/8 in Angriff und schuf in kurzer Bauzeit noch — bis zur Einlieferung in das Krankenhaus — den im Bild ersichtlichen Bauzustand. Selbst im Krankbett hatte er seine Teilnahme an der 5. Berliner Modelleisenbahnausstellung, die bevorstand, noch nicht aufgegeben. Doch zwei Tage vor Eröffnung derselben schloß *Paul Sperling* seine Augen für immer.

Mit seiner Person verloren wir im Kollektiv des DMV nicht nur einen unserer aktivsten Freunde, sondern auch einen der mit der Zeit immer weniger werdenden wirklichen Selbstbauer von

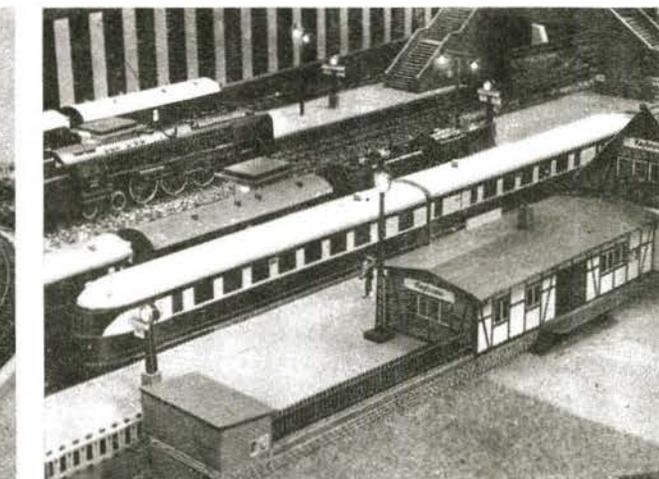
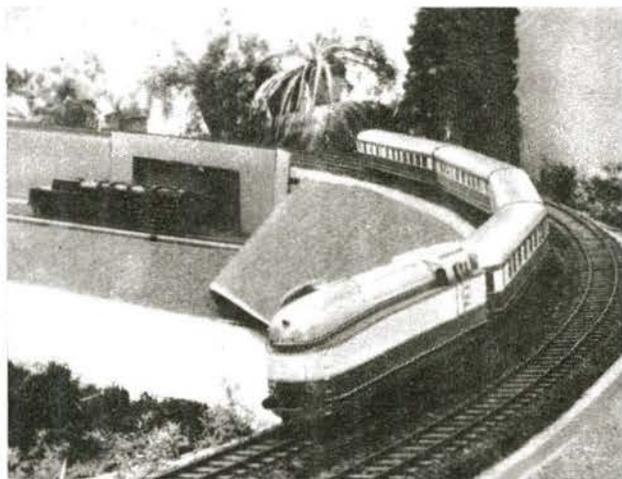
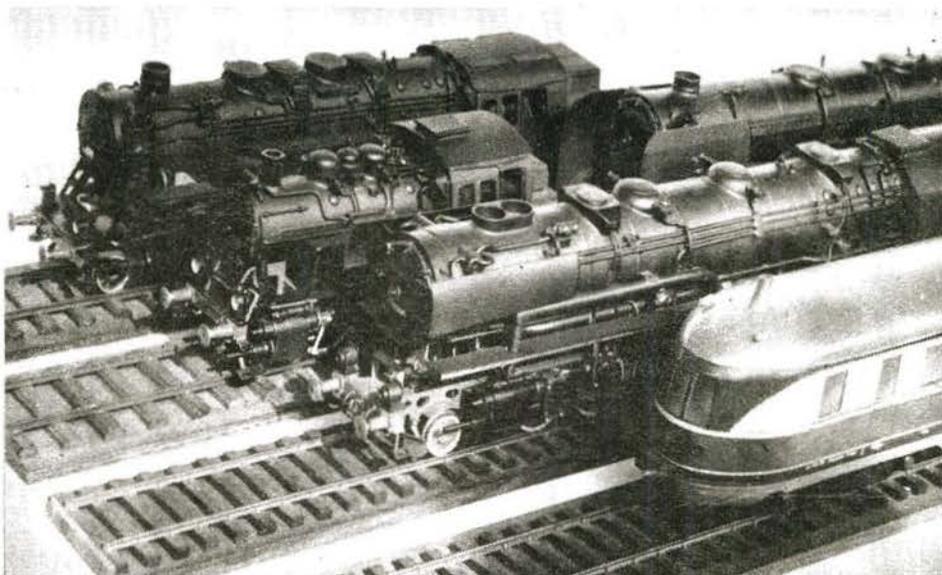


*Bild 1 Das war Paul Sperling, wie er lebte und lebte. U. B. z. ihn mit zwei seiner Eigenbau-0-Modelle beim Aufbau seiner Garten-Anlage „Kaybrunn“ anlässlich der großen Berliner Modellbahnausstellung 1974 im Ausstellungszentrum am Fernsehturm.*

Bild 2 Einige andere von ihm selbst gebaute 0-Modelle. Das 2. v. r., eine BR 53 — das Vorbild kam niemals zur Ausführung — wurde nicht nur in anderen europäischen Fachzeitschriften veröffentlicht, sondern auch im fernen Japan erschien ein Beitrag darüber in der dortigen Modellbahnzeitschrift.

Modellen großer Nenngrößen, der viermal bei internationalen Modellbahnwettbewerben einen Preis errang. Ob seines bescheidenen ruhigen Auftretens sowie seines hohen fachlichen Könnens erfreute er sich in unserem Verband einer großen Beliebtheit.

Seinen von Jugend an gehegten Wunsch, einmal selbst eine Modelleisenbahn



3

4

zu besitzen, verwirklichte er im Jahre 1949. Das war damals noch ein wirklich kleiner Anfang. Da die z. Z. im Handel erhältlichen Artikel eine nur geringe Modelltreue besaßen, befriedigte ihn das nicht lange Zeit. Ihm schwebte unter Modelleisenbahn etwas ganz anderes vor. Als deshalb wenige Jahre nach dem Erscheinen der ersten Pico-Modelle (so lautete damals die Schreibweise) in H0 die bekannte Berliner Firma Rolf Stephan ihre Bausätze in 0 auf den Markt brachte, sagten ihm diese schon wesentlich besser zu.

Trotz des nichterlernten Berufs eines Metallhandwerkers — und gerade das war bei Paul Sperling das Erstaunliche — wagte er sich an die Montage einiger Wagen und der Lokomotive der BR 80, die man damals auch in Bausatzform erhalten konnte. Seine übergroße

Bild 3 Der bekannte „Henschel-Wegmann-Zug“ in 0, entstanden in der Werkstatt Paul Sperlings

Bild 4 Alles, was man sieht, baute Frd. Sp. selbst, und für das EG „Kaybrunn“ erhielt er beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1974 einen Preis

Bild 5 So präsentierte sich die Garten-Anlage bei der erwähnten Ausstellung



5

Liebe zur Sache und seine handwerkliche Geschicklichkeit ließen diese Erstlingswerke gut gelingen.

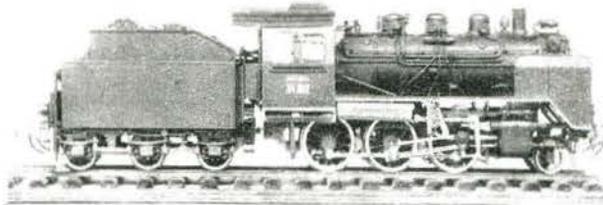
Bald darauf reifte in Paul Sperling der Entschluß, eine Großanlage aufzubauen, und zwar in Nenngröße 0. Viel Literatur — soweit man damals überhaupt davon sprechen konnte — studierte er, schmiedete kühne Pläne und ging mit großem Elan an die Verwirklichung seines Vorhabens. So entstanden unter seinen fleißigen Händen Gleise und Weichen in kaum bisher gekannter Präzision.

Unter der Überschrift „Meisterliches von einem Zimmermeister“ kann man heute noch in unserem Heft 3/1957 seinen damaligen Leistungsstand bewundern. Ein Zeugnis für die von ihm in den 50er Jahren angefertigten Gleisanlagen legten schließlich die großen Berliner Modell-

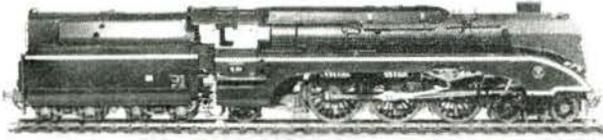
bahnausstellungen der Jahre 1972 und 1974 ab, als auf diesen Gleisen seine schweren Züge auf der Gartenbahnanlage „Kaybrunn“ viele Kilometer unfallfrei zurücklegten.

Bereits im Jahre 1956 nahm **Paul Sperling** erstmals am Modellbahnwettbewerb teil. Mit seinen eingesandten Modellen, einer 3000-PS-Diesellokomotive für die DR (einer Zukunftsentwicklung, die erst ein Jahrzehnt später realisiert wurde!) und einer schweren Güterzuglokomotive der BR 53, die er nach einfachen Übersichtszeichnungen eines Entwurfsbüros für Einheitslokomotiven anfertigte, wurde er unumstrittener Sieger in der Gruppe der über 18 Jahre alten Teilnehmer (siehe auch Heft 7/1956).

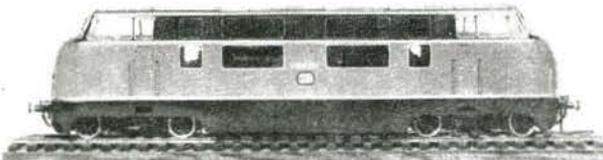
Weitere hervorragende Modelle, wie eine E 19, E 94, E 44, V 36, V 200, BR 80, 81, 62, 42, 52, 18<sup>201</sup>, den Henschel-Wegmann-Zug, mehrere VT und zahlreiche Wagenmodelle, sollen hier nur als eine Auswahl aus der Zahl der Meisterstücke, die unter seinen geschickten Händen entstanden, angeführt werden. Als in den 60er Jahren unsere Modellbahn-Industrie einen großen Aufschwung nahm, das Sortiment erweiterte und die Modelltreue verbesserte, entflammte **Paul Sperling** Herz erneut für die Nenngröße H0. Hier war es weniger der Selbstbau als vielmehr der Aufbau einer großen Anlage, was ihn reizte. Für seine H0-Anlage — oder richtiger Großanlage — baute er sich eigens einen Raum mit Werkstatt aus, Nicht weniger als 32 m<sup>2</sup> Fläche und etwa 200 m Länge Gleisanlagen umfaßt diese herrliche H0-Anlage.



6



7



8



9

Bild 6 So exakt sind die Modelle des Meisters ausgeführt! Hier eine BR 24, die später noch vor ihrer endgültigen Außerdienststellung bei der DR unter der Reihenbezeichnung 37 lief.

Bild 7 Und hier die 18 201, ein Einzelstück beim Vorbild, beinahe noch schöner als das Original

Bild 8 Auch eine äußerlich zwangsläufig recht „nackte“ Maschine, wie diese Diesellok der BR V 200 (jetzt 220/21) der DB, wurde feinstens nachgebildet

Bild 9 Ein Modell so gut wie das andere, auch diese 52er

Bild 10 Und hier noch das bereits beim Bild 5 erwähnte EG „Kaybrunn“

Bild 11 Paul Sperling in unermüdlichem Ausstellungs-Einsatz an seinem Bedienungspult

Fotos: Heinz Drowski (1), Achim Delang (2), Paul Sperling (4), Hans Weber (1) und Norbert Vogel (5)

Auf einem soliden Unterbau mit einer interessanten Gleisführung können mindestens acht Züge gleichzeitig verkehren. Große Bogenhalbmesser und vor allem schlanke lange Weichen geben der Anlage das Gepräge. Leider konnte sie **Paul Sperling** nicht mehr vollenden.

Einige Fotos dieser wunderschönen noch im Bau befindlichen Anlage sind im Heft 10/1969 unserer Fachzeitschrift zu finden.

Den Lesern soll abschließend nicht verschwiegen sein, daß der Sohn **Paul Sperlings**, der Zimmermeister **Jörg Sperling**, nicht nur der Nachfolger im Geschäft seines Vaters ist, sondern auch ein großes Interesse an der Modelleisenbahn hat. So versicherte er dem Verfasser und langjährigen Freund seines Vaters gegenüber, daß er das Vermächtnis, die 0-Anlage mit den hervorragenden Fahrzeugen behüten und weiter vervollkommen werde. Auf einer der nächsten Modellbahnausstellungen in Berlin werden sich somit wieder unzählige Besucher und Modellbahnfreunde an diesem Lebenswerk erfreuen können.

Abschließend halten wir unserem teuren Toten die Versicherung aufrecht, daß er von uns niemals vergessen werden wird und viele mit seinem Elan an die Beschäftigung mit unserem gemeinsamen schönen Hobby herangehen wollen, damit auch wir viele Menschen durch unser Schaffen begeistern, so wie es **Paul Sperling** sein, Leben lang getan hat.

Achim Delang (DMV),  
Berlin

10



11



## In der Diele

# *klappbar* angeordnet...

... ist die N-Anlage unseres Lesers Dr.-Ing. Holger Voelker aus Rostock, von der wir auf diesen beiden Kunstdruckseiten einige Aufnahmen zeigen.

Die Abmessungen der Anlage sind 1400 mm × 1200 mm. Im hochgeklappten Zustand wird nur eine Tiefe von 300 mm benötigt, was an der Stirnseite der Diele nicht besonders ins Gewicht fällt.

Die Anlage ist in Rahmenbauweise mit einer Hartfaserplatte gefertigt. Sämtliche Bestandteile sind fest montiert, lediglich das Fahrzeugmaterial muß jeweils noch aufgestellt werden. Somit werden nur Minuten benötigt, um diese Klappanlage betriebsbereit zu machen.

Als Motiv wählte Dr. V. einen Zwischenbahnhof an einer zweigleisigen Strecke, die als Hauptbahn ausgebaut ist. In diesem Bahnhof zweigt eine eingleisige Nebenbahn ab.

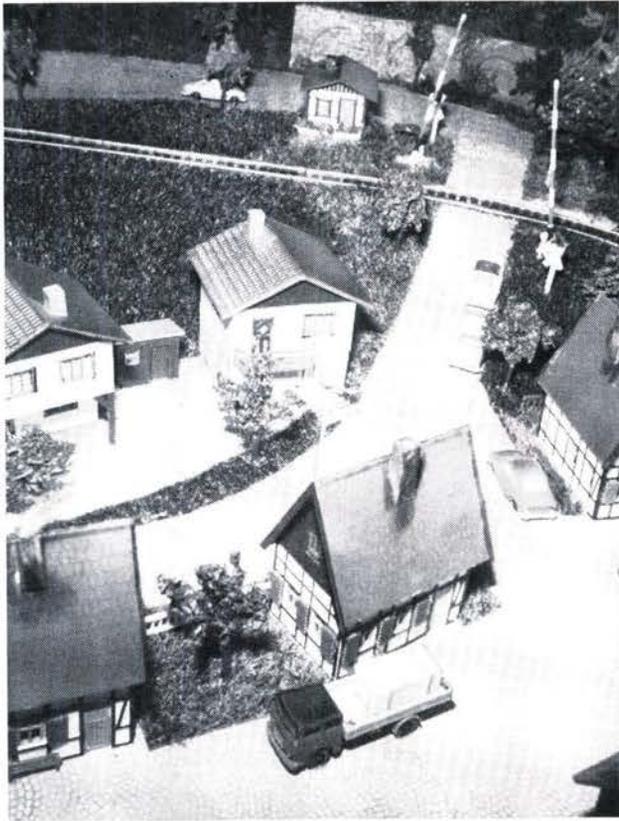
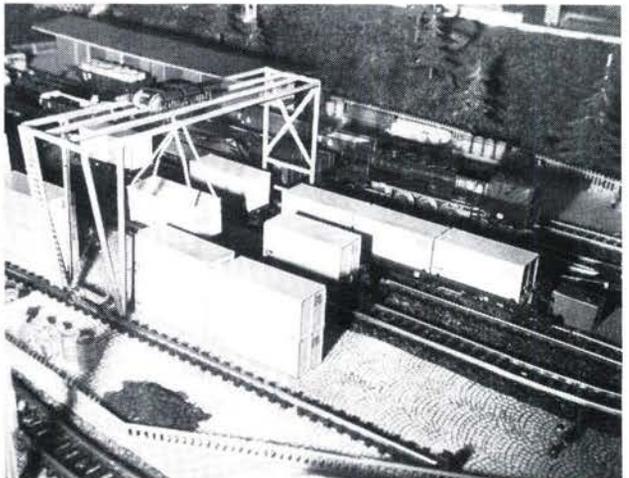
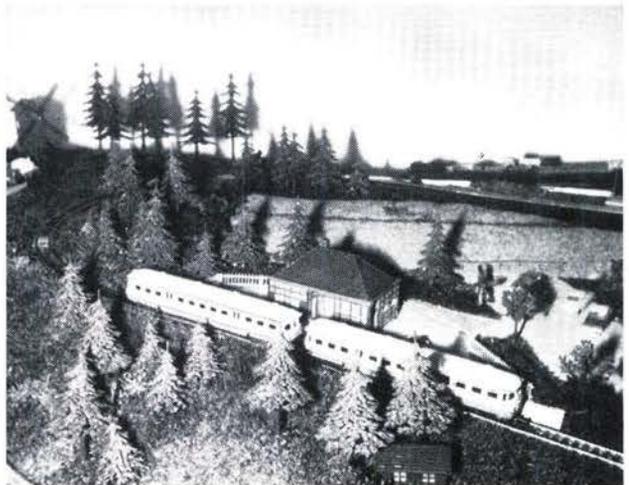
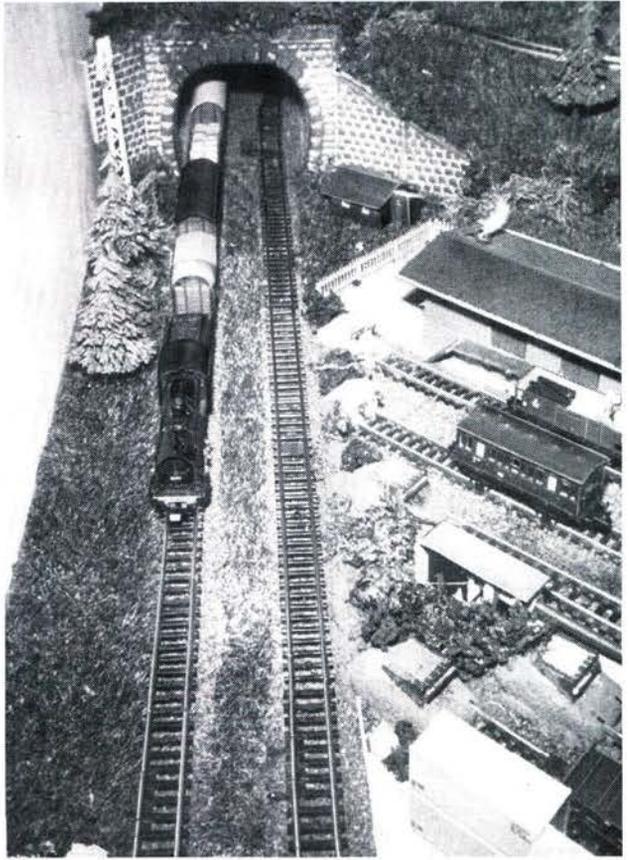
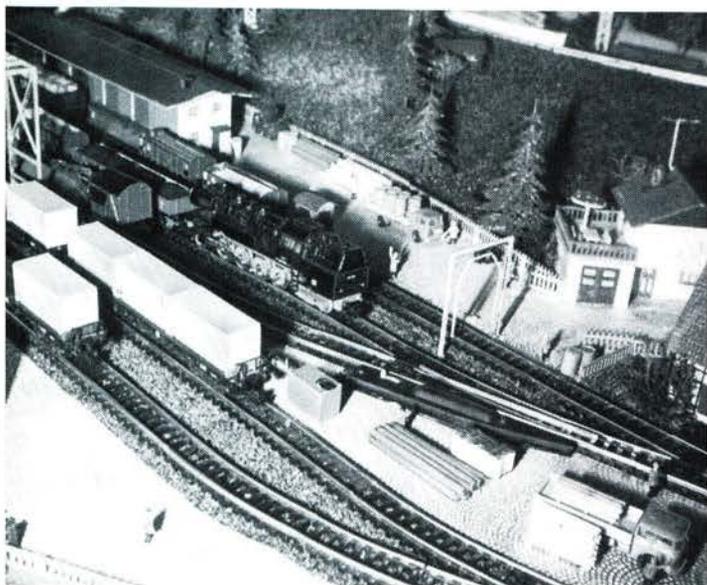


Bild 1 Blick auf die Ortschaft, im Hintergrund die eingleisige Strecke

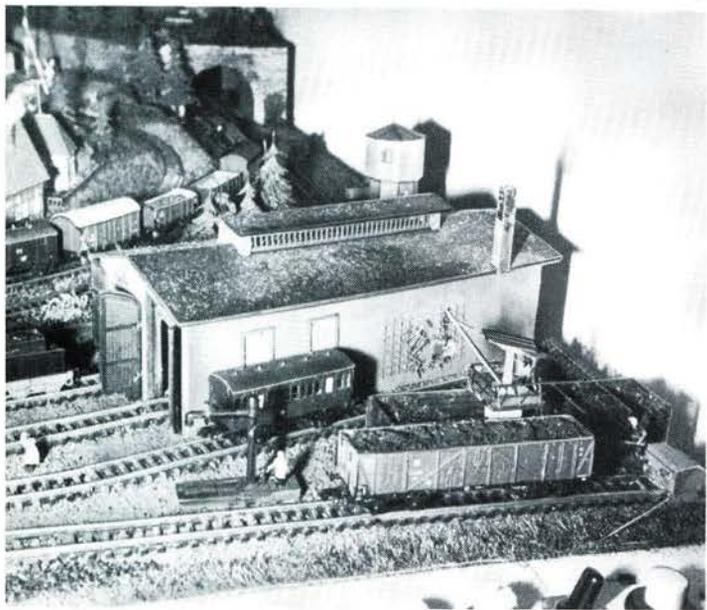
Bild 2 Soeben verläßt ein von einer 55er geforderter Güterzug den Tunnel an der zweigleisigen Hauptbahn. Rechts sind die Stumpfgleise des Güterbahnhofs zu sehen. Zwei kleine Hinweise seien uns gestattet: Bei aller verständlichen Platzausnutzung sollte man aber die Prellböcke nicht so dicht an die Strecke heran anordnen, und ferner dürfte der Gleisabstand der Hauptbahn mit umgerechnet 6,50 m beim Vorbild bei weitem zu groß gewählt sein.

Bild 3 Der Triebwagenzug beim Aufenthalt im an der Nebenbahn liegenden Haltepunkt

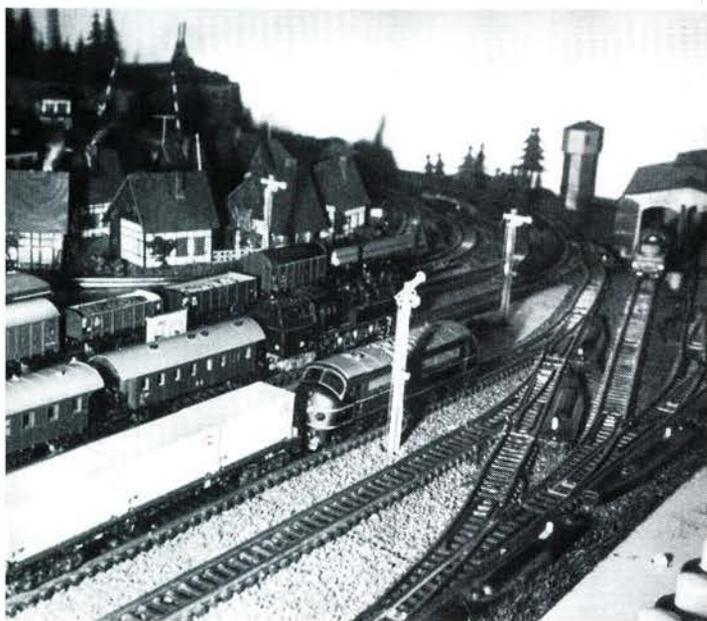
Bild 4 Auch über einen kleinen Container-Umschlagplatz verfügt diese N-Anlage



5



6



7

die zu einem höher gelegenen Endbahnhof führt. An dieser Strecke befindet sich außerdem noch ein Haltepunkt. An den Nebenbahn-Endbahnhof ist ein Industrierwerk mit einem Gleisanschluß angeschlossen, wodurch sich interessante Rangierbewegungen ergeben.

Der Zwischenbahnhof verfügt über eine Lokeinsatzstelle mit einem zweiständigen Lokschuppen für Dampflokomotiven, eine Bekohlungsanlage und einen Wasserturm, aber auch eine Dieselloktankstelle sowie ein Güterschuppen mit einer Ladestraße sind dort vorhanden. Die Orts-güteranlage ist für den Containerumschlag eingerichtet, wofür eine über zwei Gleise reichende verfahrbare Containerverladebrücke im Bau ist.

Insgesamt wurden 24 Weichen verlegt, im Tunnel befinden sich noch zwei Abstellgleise.

Folgende Züge gelangen auf dieser N-Anlage zum Einsatz: ein Personenzug mit einer BR 65, ein Kurswagenzug mit einer ungarischen Diesellok M 61, ein Doppelstock-Wendzug mit einer BR 118, ein Eilgüterzug mit einer BR 118, ein Leig mit einer BR 55, ein Bauzug mit einer BR 55, ein Nahgüterzug mit einer BR 65 und ein Triebwagenzug (LVT 4.12 mit Bwg.).

Die beiden Gleise der Hauptbahn sowie das eine der Nebenbahn werden getrennt mit Fahrstrom versorgt, die Geräte dafür besitzen elektronische Sicherungen. Da relativ viele Züge auf der nicht sehr großen Anlage verkehren, waren die Abstellgleise unerlässlich. Sie ermöglichen einen abwechslungsreichen Betrieb, und der Eindruck, die Züge würden nur „Im-Kreis-herum“ fahren, wird dadurch vertuscht. Interessant ist dabei die von Herrn Dr. V. angewandte Schaltung der Abstellgleise: Gleich nach Besetzung eines Gleises schaltet dieses automatisch die zugehörige Weiche auf das andere freie Gleis und meldet die Gleisbesetzung optisch zum Bedienungspult zurück. Sind beide Abstellgleise besetzt, dann wird durch eine elektronische Schaltung die Ausfahrt eines weiteren Zuges in der jeweiligen Richtung zum Abstellbahnhof verhindert. Zwischen den Weichen und den Signalen der Ein- und Ausfahrstraßen im Bahnhof besteht Signalabhängigkeit, die untereinander durch Diodenmatrizen herbeigeführt wird. Außerdem sind die Signale mit Zugbeeinflussung ausgerüstet.

Auch der an der Nebenbahn gelegene Wegübergang weist etwas Interessantes auf: Die Schranke ist funktionsfähig und hat ein optisches und ein akustisches Warnsignal, das Schließen bzw. Öffnen der Schranke und die Warnsignale werden vom Zug aus betätigt.

Auf der Nebenbahn kann außerdem ein automatischer Wendzugbetrieb abgewickelt werden, wofür die beiden Bahnsteiggleise des Endbahnhofs und das Nebenbahngleis des Zwischenbahnhofs eingerichtet sind. Am Haltepunkt hält der Zug ebenfalls automatisch an. So können abwechselnd zwei Wendzüge verkehren.

Die Anlage kann sowohl vollautomatisch als auch manuell betrieben werden. Bei Automatikschaltung sorgt ein astabiler Multivibrator dafür, daß ein Schrittschaltwerk mit 104 Kontakten in Funktion gesetzt wird. Dann läuft ein fünfminütiger automatischer Betrieb mit allen acht Zügen nach einem festen Programm ab. Ist dieses beendet, befinden sich alle Züge wieder am Ausgangspunkt, so daß sofort das Programm wieder gewählt werden kann.

Nachdem wir nun diese N-Anlage in Wort und Bild ein wenig kennengelernt haben, wäre es interessant, wenn Dr. V. auch einmal seine Schaltungen vorstellen würde!

Bild 5 Die BR 65 beim Bedienen der Gütergleise. Etilches entstand auch im Eigenbau, wie der Container-Kran und die Ladelchre

Bild 6 Der kleine Lokschuppen für zwei Maschinen wurde geschickt „in die Ecke“ verlegt

Bild 7 Ausfahrt frei für den von einer ungarischen NOHAB-Lokomotive gezogenen Container-Zug. Beim Betrachten dieses Bildes wird deutlich klar, daß dieses Lokmodell schlecht vorbildgerecht auf einer DR-Anlage einsetzbar ist, eine CSD-Lok hingegen könnte im „Grenzverkehr“ denkbar sein.

Fotos: Dr.-Ing. Holger Voelker, Rostock

## Wir bauen eine Lokomotive der BR 89 (ex pr. T 8) in H0

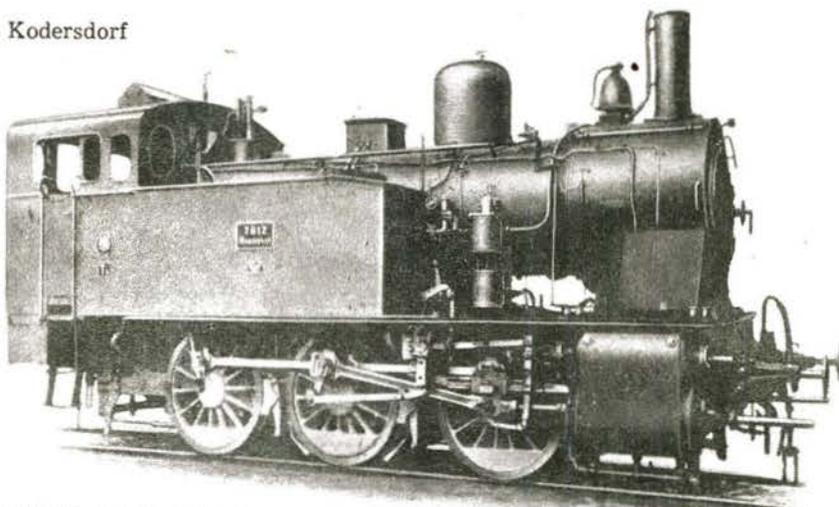


Bild 1 Das Vorbild des Modells

### 1. Das Vorbild

Von 1906 bis 1909 wurden von den damaligen „Linke-Hoffmann-Werken“ und von anderen Herstellern 100 Stück Ch2t-Rangierlokomotiven an die Preussisch-Hessische Staatsbahn geliefert. 1925 übernahm die DRG davon noch 78 Maschinen und reichte sie als 89001 bis 89078 in ihren Bestand ein.

Die 89011 kam 1925 zur „Dahme-Uckroer-Eisenbahn“, gelangte von dort zur „Brandenburgischen Städtebahn“, wurde im Jahre 1949 dann wieder von der DR übernommen und als 89 6476 bezeichnet.

### 2. Das Modell

#### 2.1. Allgemeines

Der relativ einfache Aufbau des Gehäuses und die Möglichkeit, das Fahrgestell des PIKO-H0-Modells der BR 55 zu verwenden, gestatten es auch dem Anfänger, dieses Modell zu bauen.

Die Wahl der Nummer 89 6476 ermöglicht es, das Modell in der Epoche 4 einzusetzen. Ein gutes Foto dieser Lokomotive lag dem Verfasser leider nicht vor, so daß Abweichungen zwischen Modell und Original durchaus möglich sein können. Bei der Gestaltung des Modells wurde von Fotos ausgegangen, die Maschinen der Länderbauart zeigen, allerdings auch schon mit erheblichen Abweichungen voneinander, zum Beispiel in der Anordnung der Glocke, des Sandkastens, des Dampfdoms, der Luftpumpe und der Lüfteraufsatz oder des Kohlekastenaufbaues mit und ohne Lüfteraufsatz auf dem Führerhausdach. Das ausgewählte Modell hat auch noch die Originalkesselausführung ohne

Vorreiber an der Rauchkammertür. Man kann natürlich auch eine andere Lok-Nummer wählen, die Lichtmaschine weglassen und dafür Karbidlaternen aufsetzen. Damit wäre ein Einsatz des Modells in der Epoche 3 denkbar.

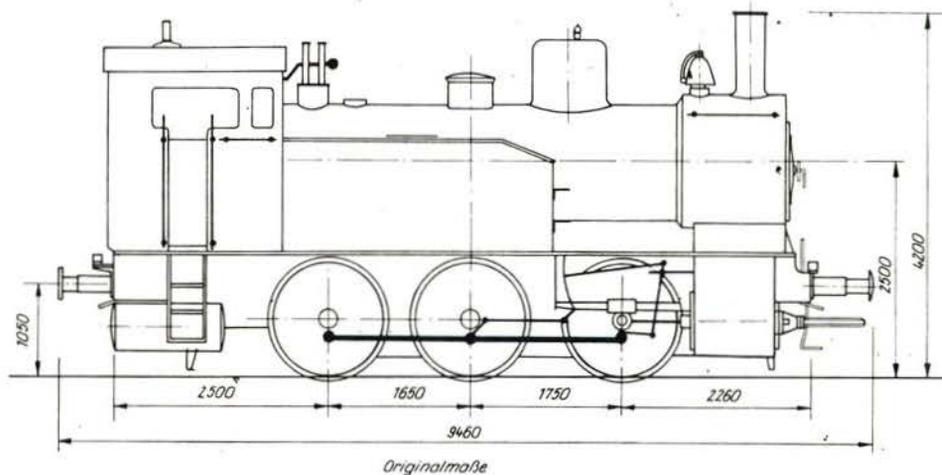
#### 2.2. Material

An Material werden zum Bau benötigt: 1 Fahrgestell BR 55 (H0, PIKO), 2 Kuppelstangen BR 89 (H0, PIKO), 2 Kupplungen, diverse Schrauben M2, Angelrutenverlängerung aus Messing 15 mm bis 18 mm  $\varnothing$ , Messingblech 0,1; 0,5; 1,0; 2,5 mm stark, Eisenblech 0,5 mm für Steuerung, und 4 Lampen (Einheitslaternen).

Die Anleitung ist recht einfach gehalten und stellt nur einen Vorschlag dar. Sie beschränkt sich auf die Fotos des vom Verfasser gebauten Modells, einer Beschreibung und der Übersichtszeichnung.

#### 2.3. Das Fahrgestell

Das 55er Fahrgestell wird vollkommen zerlegt. Die erste Arbeit ist dann die Verkürzung des Rahmens von 116 mm auf 86 mm. Die jetzt noch vor der ersten Achse vorhandenen Plasteteile werden mit einem Messer abgetrennt. Dann wird der Zylinderblock über dem Schieberkasten abgefeilt. Dadurch erhält man beide Zylinder einzeln. Sie sind deshalb mit je zwei M2-Schrauben an den beiden Rahmenteilchen anzuschrauben. Der Zylinder endet vorn mit dem Rahmen bündig (Bilder 6, 7 und 8). Bei Anbringung dieser Schrauben ist zu beachten, daß vom Zahnrad der ersten Kuppelachse bis zum Rahmenende vorn 3 Stück Rundmessing (4 mm  $\varnothing$ )



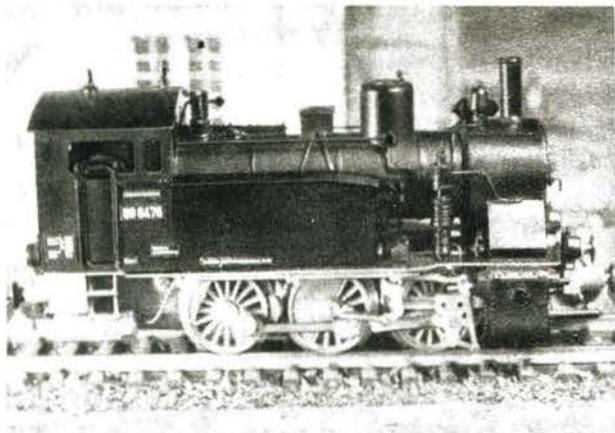


Bild 2 Fertiges H0-Modell, von der Lokführerseite aus gesehen

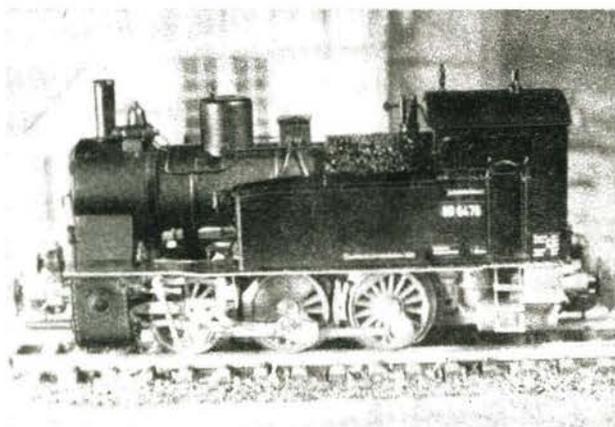


Bild 3 Desgleichen von der Heizerseite

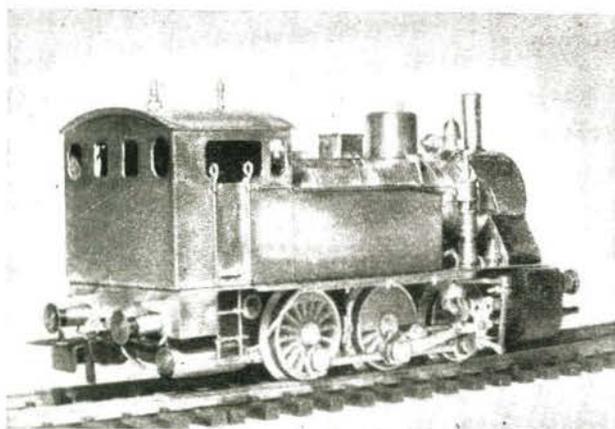
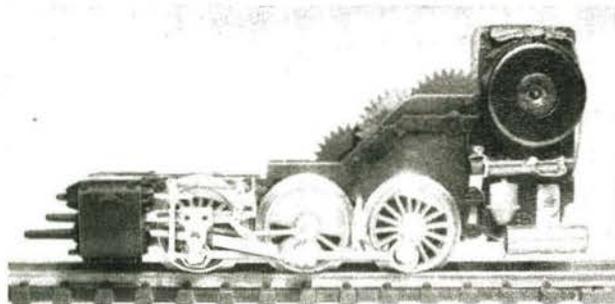


Bild 4 ...und hier wiederum im selben Zustand von der anderen Seite aus

Bild 5 Fahrgestell des Modells



einzupassen sind (Bild 8). Das geschieht, kurz beschrieben, wie folgt:

- Rundmessing kurz hinter Zahnrad, 10mm lang anordnen; mit zwei M-2-Senkschrauben wird der Rahmen dann vorn zusammen gehalten;
- Rundmessing in vorhandene 3-mm-Rahmenbohrung einpassen und mit einer M-2-Gewindebohrung versehen.

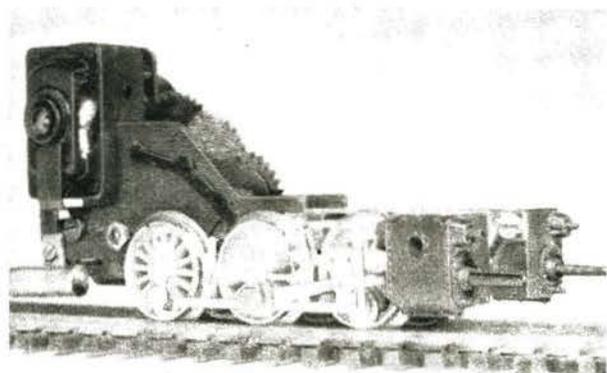


Bild 6 Befestigung der Zylinder am Rahmen

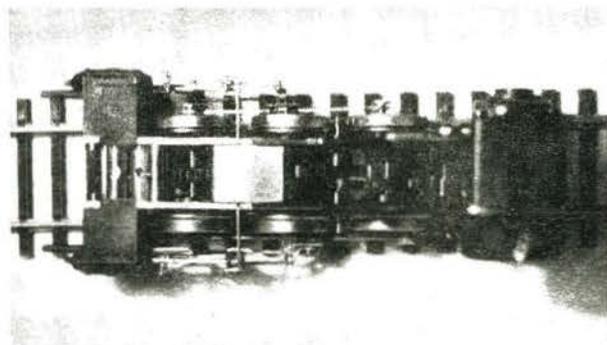


Bild 7 Fahrgestell, von oben gesehen

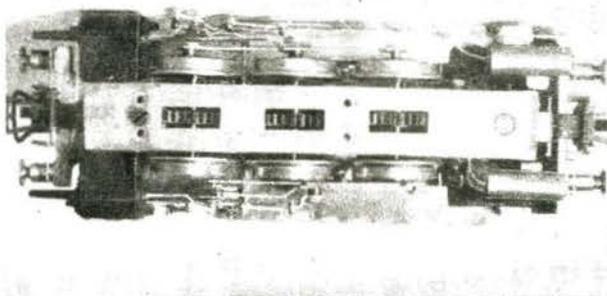


Bild 8 Desgleichen, aber von unten

Fotos und Zeichnung: Verfasser

- Diese nimmt später die Schrauben der Rahmenabdeckung von unten auf;
- Rundmessing 12mm lang, an beiden Enden auf 2mm  $\varnothing$  abgesetzt und mit einer M-2-Gewindebohrung versehen. Das Teil dient vorn zum Halten des Gehäuses. Anschließend wird auf einer Länge von 31mm — von vorn gemessen — der Rahmen um 2,5mm niedriger gefeilt und