

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 22



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagsspostamt Berlin Einzelheftpreis 2,- M Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

MAI

5/73

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

5 Mai 1973 · Berlin · 22. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Alfred Bode 100 Jahre Hauptbahnhof Magdeburg	129
Ing. Peter Eickel Bauanleitung für den Bahnhof „Voigtsgrün“ in der Nenngröße H0, Teil 2 ..	130
TT am Moldaustrand	133
Im Jahre 1958 fing es an	134
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger In Leipzig gesehen und notiert Neuheiten der Frühjahrsmesse 1973	135
Dr. Friedrich Gerlach Von ganz allein durch eine doppelte Spitzkehre	136
o. Prof. sc. techn. Harald Kurz / Jean Rabary Die französischen Bo'Bo- und BB-Ellok	138
Dipl.-Ing. Manfred Sachse Tunneldurchschlag unter dem Lötschenpaß	141
Thomas Küchler Mehr Kraft am Zughaken der BR 120	144
Dipl.-Ing. Adolf-Dieter Lenz Elektrische Rangierlokomotive E 458.0 der ČSD	147
Das war mir nicht bekannt Ein Gespräch mit einem Modelleisenbahner	149
Wissen Sie schon?	150
Lokfoto des Monats	151
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	152
Streckenbegehung	153
Mitteilungen des DMV	154
Selbst gebaut	3., U.-S.

Titelbild

Gekonnter Modellbahn-Anlagenbau und -ausgestaltung, wiederum ein Motiv von der Anlage unseres Beiratsmitgliedes Joachim Schnitzer. Man beachte nur die Ausführung der Baubude mit allem Drumherum, dann erkennt man, wie ein einfaches Landschaftsdetail den optischen Eindruck einer Anlage erhöhen kann.

Foto: J. Schnitzer, Kleinmachnow

Titelvignette

Text siehe Heft 4 1973

Rücktitel

Ein Lokomotiv-Schnappschuß – einmal anders. Mit Vollampf zieht die BR 86 den Personenzug im Thüringer Land bergan.

Foto: R. Steinicke, Gotha

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
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14

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 6,- M,

Sonderpreis für die DDR 3,- M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Zustimmung der Redaktion und mit Quellen-
angabe gestattet.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler
Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gül-
tige Preisliste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der
Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellun-
gen in der deutschen Bundesrepublik sowie
Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Ber-
lin 52, Eichborndamm 141-167, der örtliche
Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos,
1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsver-
trieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Brati-
slava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul.
Wileza 45, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex,
P.O.B. 134 135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische
Gesellschaft für den Export und Import von
Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong
Heung Dong Pyongyang. Albanien: Nder-
merrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-
lichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export
und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16,
und der Verlag.

100 Jahre Hauptbahnhof Magdeburg

Am 15. Mai 1873 wurde der heutige Magdeburger Hauptbahnhof in Betrieb genommen. Damals hieß er „Central-Bahnhof“. Aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens dieser Eisenbahnanlage wurde folgender Beitrag zusammengestellt.

Vier Eisenbahnlinien hatten zur damaligen Zeit ihren Anfangs- bzw. Endpunkt in Magdeburg, die von drei Gesellschaften betrieben wurden. Der „Magdeburg-Leipziger Eisenbahn“ gehörte die Linie von Magdeburg nach Leipzig. Die „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ unterhielt die Linien von Magdeburg über Oschersleben nach Halberstadt und von Magdeburg nach Wittenberge. Die „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ besaß die Linie von Berlin nach Magdeburg. Zwei Bahnhöfe dienten dem Personenverkehr. Das Gebäude an der Elbe, in dem sich heute die Verwaltung der Reichsbahndirektion Magdeburg befindet, war der Bahnhof für die Strecken nach Leipzig, Berlin und Halberstadt. Hier befanden sich sieben Bahnsteiggleise und ein Bahnsteig. Sämtliche abfahrenden und ankommenden Reisezüge mußten diesen einen Bahnsteig passieren.

Im Norden der Stadt, ebenfalls an der Elbe in der Nähe des Petriförder gelegen, befand sich der Bahnhof nach Wittenberge.

Beide Bahnhöfe waren durch ein Verbindungsgleis, das nur dem Güterverkehr diente, miteinander verbunden. Durch die beengte Lage der beiden Bahnhöfe war eine Erweiterung der Gleisanlagen nicht möglich. Hinzu kam noch, daß die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn ihre Linie in Richtung Braunschweig verlängern wollte. Im Rahmen der im Anfang der 70iger Jahre des vorigen Jahrhunderts vorgenommenen Stadterweiterung im Westen der Stadt bot sich die Möglichkeit, auf freigeordnetem Festungsgelände einen neuen Bahnhof zu errichten. Größtes Interesse an einem Neubau hatte die Berlin-Postdam-Magdeburger Eisenbahn, denn sie litt am meisten unter den bestehenden beengten Verhältnissen. Für den Neubau hatte sie aber die größten Bau-probleme zu lösen. Es mußte ein neuer Elbübergang (Herrenkrugbrücke) geschaffen werden, und gleichzeitig war an eine Linienkorrektur von vier Meilen zwischen Burg und Magdeburg gedacht, die eine Verkürzung der gesamten Strecke ergab.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn entschied sich ebenfalls für die Neuanlage eines Bahnhofes, konnte sie doch dadurch ihre Strecken besonders für den Personenverkehr günstiger betreiben. Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn stand den neuen Plänen recht reserviert gegenüber; denn für sie war die augenblickliche Situation die günstigste.

Da Magdeburg noch immer eine Festung war und der neue Bahnhof innerhalb derselben errichtet wurde, mußte er durch „Eisenbahntore“ gesichert werden. Drei solcher Tore wurden angelegt. Im Süden befand sich das Buckauer Eisenbahntor, in der Nähe der Straße „Am Buckauer Tor“. Im Bereich des Wegüberganges Sachsenring wurde das Helmstedter Eisenbahntor passiert. Im Norden verließ man den Bahnhof durch das Berliner Eisenbahntor. Es stand in der westlichen Verlängerung der heutigen Virchowstraße. Vor diesen Festungsbauwerken befand sich der Festungsgraben, der durch stählerne Brücken überquert wurde. Die Einfahröff-

nungen waren überdeckt und mit schmiedeeisernen Toren versehen.

Das westliche Empfangsgebäude erbaute die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Genutzt wurde es von dieser Gesellschaft und von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Die Hauptarchitekturteile der Nordfassade bestanden aus Nebraer Sandstein. Die Wandflächen dagegen aus Ziegelblendstein.

Das östliche Empfangsgebäude erbaute die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Dieses wurde gemeinsam vom Erbauer und von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn genutzt. Seine Außenfassade ist aus Sandstein aufgebaut.

Beide Gebäude hatten die gleiche Länge. Im Innern befanden sich die Fahrkartenschalter, die Gepäckabfertigung, die Wartesäle der Klassen I–IV, die Verwaltung und die Post.

Während des zweiten Weltkrieges wurden beide Gebäude schwer beschädigt. Bei dem westlichen Empfangsgebäude waren die Beschädigungen so stark, daß ein teilweiser Neubau erfolgen mußte.

Die Wiederherstellungsarbeiten am östlichen Empfangsgebäude gestatteten eine Beibehaltung der Außenfassade.

In beide Hauptportale fügte man als besonderen Schmuck die Wappen von Magdeburg bzw. Berlin und Leipzig ein. Die Wappen vom ehemaligen westlichen Empfangsgebäude haben gemeinsam mit einer Gedenktafel einen würdigen Standort am „Platz der Volkssolidarität“ erhalten. Am östlichen Empfangsgebäude — über den Fenstern der 1. Etage — kann man abwechselnd ein Flügelrad und das Zeichen „ML“ (Magdeburg-Leipziger Eisenbahn) sehen.

Zwischen beiden Empfangsgebäuden befanden sich die Bahnsteige für die Züge, die in die Richtungen Leipzig, Halberstadt und Stendal abfahren bzw. von dort an-

Bild 1 Das östliche Empfangsgebäude

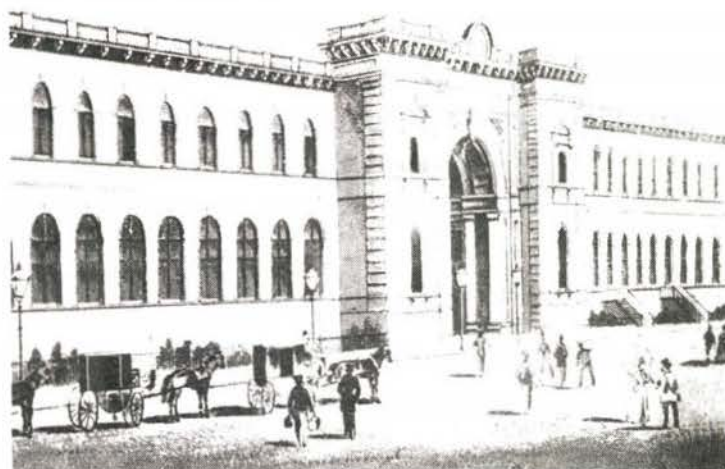




Bild 2. Das westliche Empfangsgebäude. Reproduktionen: Verfasser

kamen. Für den Reiseverkehr waren zwei durchgehende und vier Prellbock-Gleise vorhanden. Für den Güterverkehr standen zwei durchgehende Gleise zur Verfügung.

Westlich vom westlichen Empfangsgebäude befanden sich die Bahnsteige für die Züge von bzw. nach Berlin, Zerbst und Braunschweig. Sämtliche Reisezuggleise waren überdacht.

Auf dem Centralbahnhof hatten die „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ und die „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ ihre Lokomotivschuppen.

Jede Gesellschaft besaß einen Rund- und einen Langschuppen. Heute existiert nur noch der Langschuppen der „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.“

Der Rundschuppen der „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ hatte 22 Stände und der der „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ nur 16. Beide Schuppen befanden sich etwa 800 m südlich der beiden Empfangsgebäude. Die „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ und die „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ hatten ihre Wagenschuppen an der Stelle errichtet, wo sich heute das Bahnbetriebswagenwerk befindet.

Die „Magdeburg-Leipziger Eisenbahn“ besaß auf dem neuen Bahnhof hingegen keine Lokomotiv- und Wagenschuppen.

Das Gebäude der heutigen Güterabfertigung wurde bei der Neuanlage des Centralbahnhofes von der „Magdeburg-Halberstädter“ und von der „Magdeburg-Leipziger Eisenbahn“ gemeinsam erbaut und genutzt. Das heute von verschiedenen Reichsbahn-Dienststellen belegte langgestreckte Gebäude auf der Westseite des Bahnhofes diente der „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ als Güterschuppen. Es ist abschließend noch zu erwähnen, daß die „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ 1872 Verwaltung und Betrieb der „Magdeburg-Leipziger Eisenbahn“ übernahm. Im Jahre 1876 ging diese Bahn dann ganz in den Besitz der „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ über.

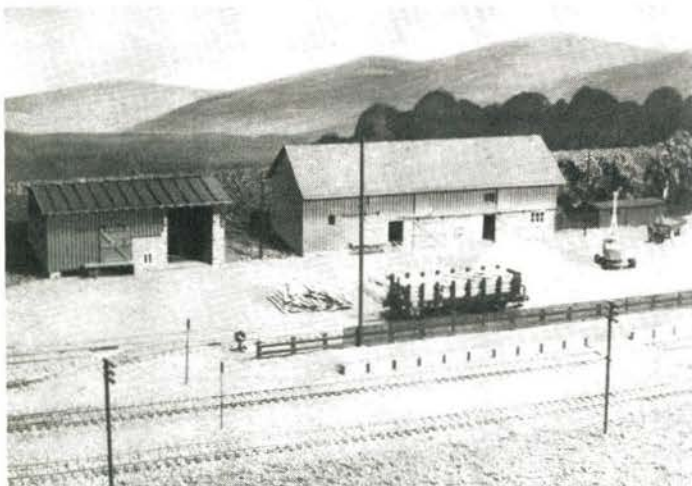
Vom Jahre 1880 an war der damalige preußische Staat der Eigentümer der „Magdeburg-Halberstädter“ und der „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“, und es kam zur Gründung der „Königlichen Eisenbahn-Direction Magdeburg“.

Ing. PETER EICKEL, Dresden

Bauanleitung für den Bahnhof „Voigtsgrün“ in der Nenngröße H0, Teil 2

1.3. Unterkunftsraum

Das Gebäude ist als Ziegelrohbau ausgeführt, ebenso die Schornsteine (mit Putzaufsatz). Die Nachbildung erfolgt zweckmäßigerweise mit handelsüblichem Ziegelsteinpapier. Die Fenster sind weiß, die Tür hellbraun zu streichen. Das Pappdach erhält schwarzen Anstrich, die



Dachunterseite ist braun. Der Sockel ist als Bruchsteinsockel ausgeführt und wird mit rötlich-braunen Farben versehen.

2.1. Lagergebäude

Das Gebäude ist ein Ziegelrohbau mit teilweiser Holzverkleidung. Diese und die Tore erhalten einen hellbraunen, die Fenster einen weißen Anstrich. Die Fenster im Obergeschoß (innerhalb der Holzverkleidung) sind ebenfalls braun zu streichen. Das Dach ist mit Biberschwanzziegeln eingedeckt. Es empfiehlt sich die Verwendung der handelsüblichen Dachplatten aus Polystyrol, die bloß noch den ziegelroten Anstrich erhalten. Sehr gut eignen sich hierzu die Künstlerölfarben, zumal jeder gewünschte Farbton gemischt werden kann. Die farbliche Differenzierung einzelner Ziegel erhöht die vorbildgerechte Wirkung.

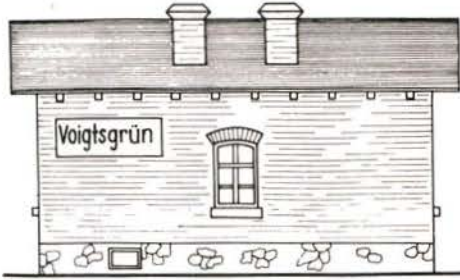
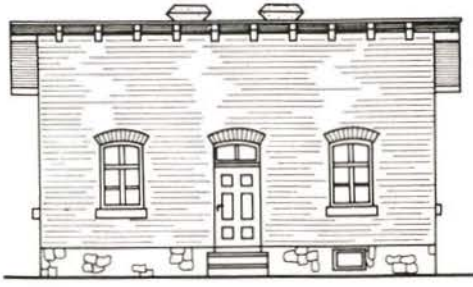
2.2. Lagergebäude

Die Ausführung ähnelt der des Gebäudes 2.1., nur besitzt es ein mit Dachpappe eingedecktes Dach (schwarzer Anstrich).

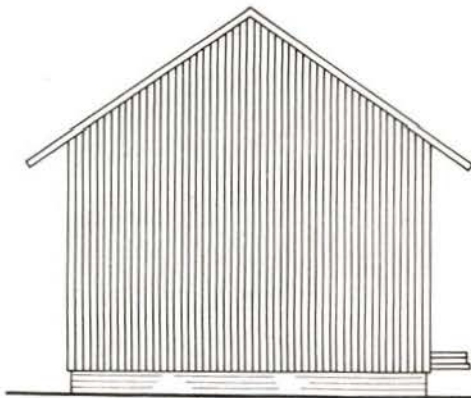
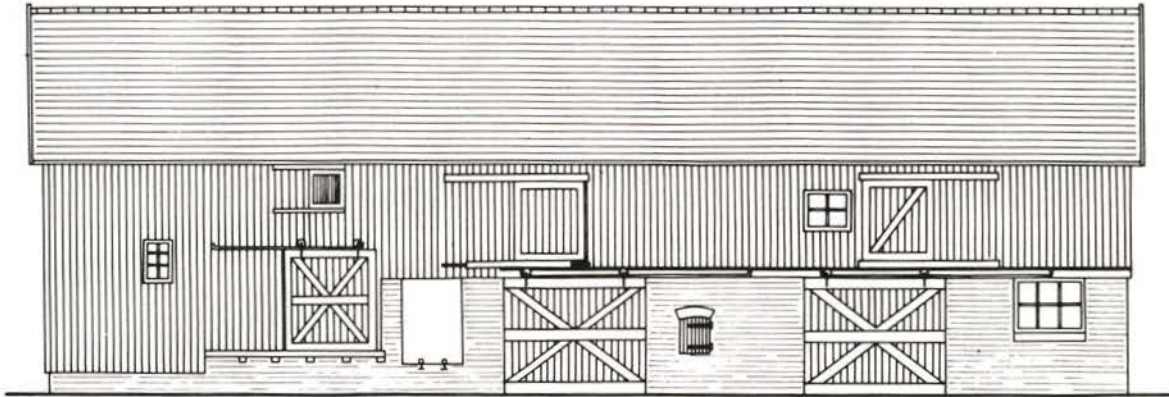
(Forts. folgt)

Bild 1 Blick auf das Modell des Verfassers mit dem Ausschnitt der Ladestraße und den beiden Lagergebäuden

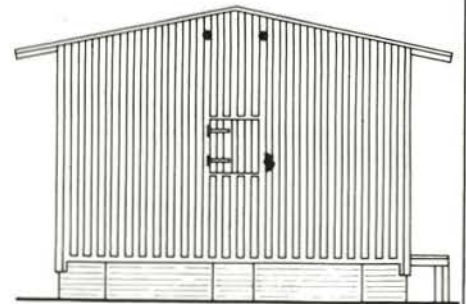
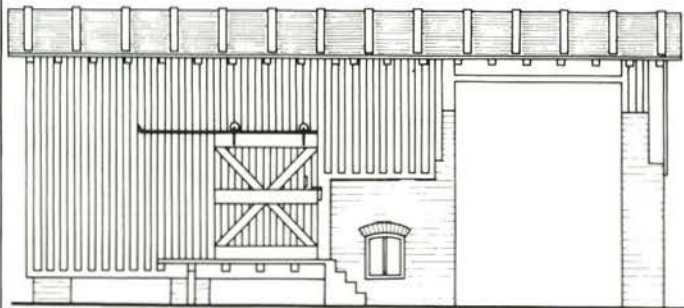
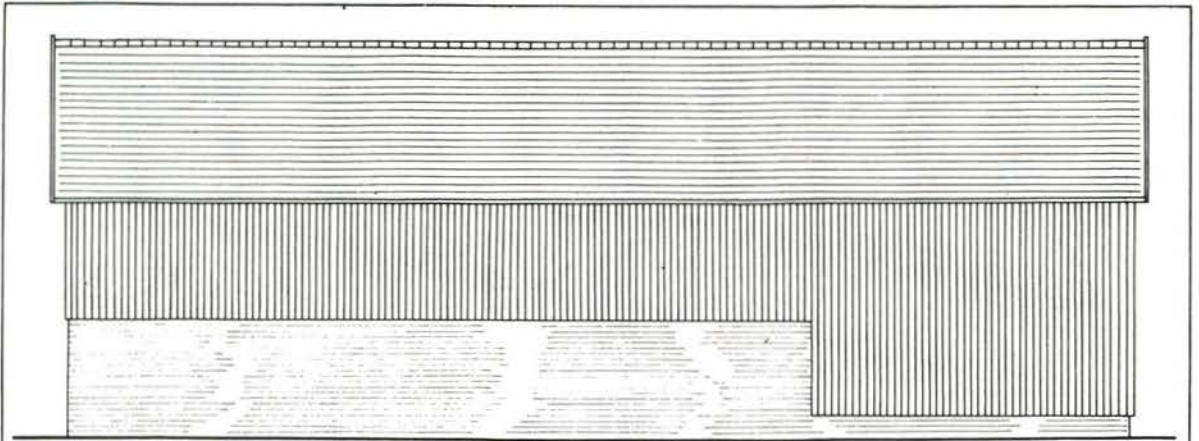
Foto: Verfasser



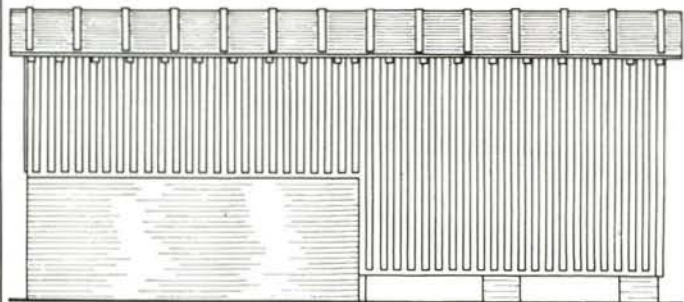
1.3.



2.1.



2.2.



TT am Moldau- strand

Unser Leser Jiří Moravec aus Prag ist ein begeisterter TT-Freund. Er besitzt eine 1,97 m × 1,15 m große Anlage, die in Plattenbauweise hergestellt ist. Ihr Motiv: Eine eingleisige Strecke mit sechsgleisigem Durchgangsbahnhof und vom Bahnhof ausgehende eingleisige Nebenbahn. Diese durchfährt eine doppelte, automatisch gesteuerte Kehrschleife und erreicht nach einer Auffahrt „ins Gebirge“ (26 ‰) im Bahnhof „Lomnice“ einen Höhenunterschied von 110 mm.

Etwa 32 m Gleis und 30 Weichen wurden benötigt. Bei den Abstell- und Überholungsgleisen hat Herr M. die Original-TT-Weichen als Schaltweichen zur Fahrstromversorgung hergerichtet. Fast alle Weichen wurden umgebaut und haben daher einen Unterflurantrieb, außerdem wurde eine DKW selbst angefertigt.

Ein Gleisbildstellpult ist so installiert, daß die Drucktaster gleichzeitig eine optische Weichenstellung mittels kleiner eingebauter Glühbirnen hervorrufen.

24 Lokomotiven, ein LVT und 120 Wagen sorgen für einen regen Verkehr.

Bild 3 Die linke vordere Anlagenecke wurde für eine Kleinbekohlung ausgenutzt, bei der allerdings die Diesel-Behälterstation etwas zu nahe liegt.

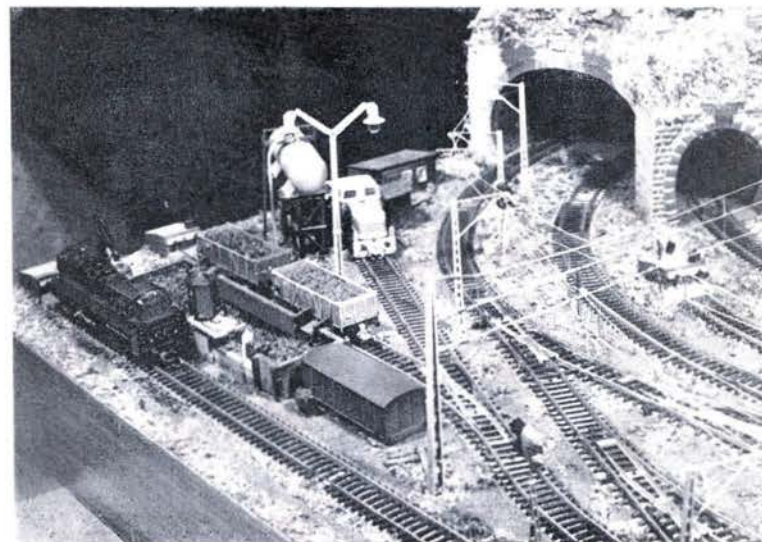


Bild 1 Auf der Nebenbahn erklimmt ein Reisezug, gebildet aus LVT und zwei Beiwagen, die Bergstrecke. Ein schönes Detailmotiv, das Sägewerk mit Gleisanschluß.



Bild 2 Sauber verlegte Gleisanlagen zeichnen diese TT-Heimanlage aus. Den guten Eindruck erhöhen die Unterflurweichenantriebe, vorn links die selbstgebaute DKW.

Fotos:
Miroslav Snajdr, Prag



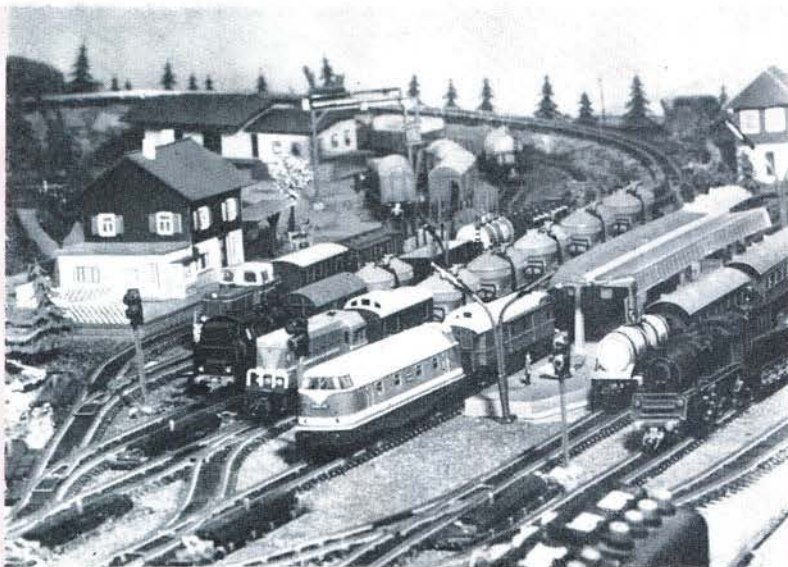


Bild 1 Der Talbahnhof ist „voll“, wie der Eisenbahner in solchem Falle sagt. Ein Rat an Anlagenfotografen: Es ist besser, nicht jedes Gleis mit einem Zug zu besetzen, sonst wirkt es einfach zu überladen.

Bild 2 Bescheiden in seiner Gleisanlage ist der Endbahnhof der Nebenbahn. In der waldreichen Gegend wird gewiß viel Holz per Bahn abgefahren, wie der kurze Güterzug andeutet.

Bild 3 Die „Sohn-Anlage“ in H0. Auch hier ein Hinweis: Das unregelmäßige Mauerwerk-Prägepapier eignet sich schlecht für Bahnsteige. Fotos: Roland Thoss

Im Jahre 1958 ging es an

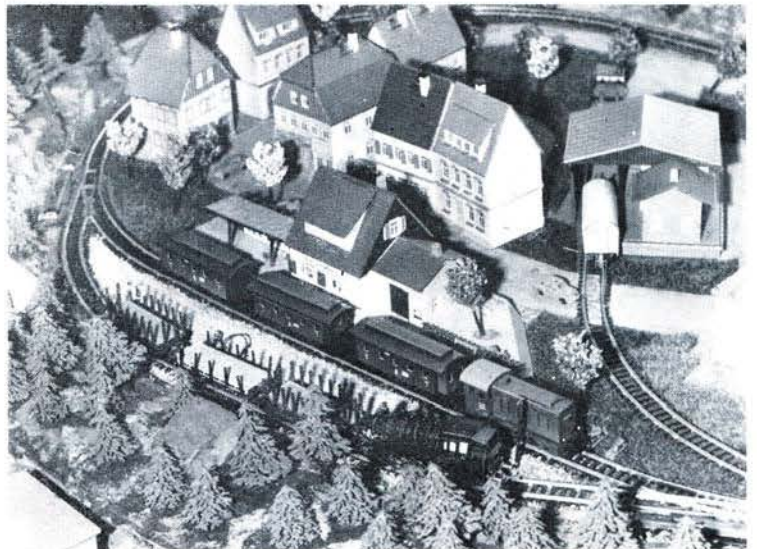
Seit dieser Zeit beschäftigt sich unser Leser Roland Thoss aus Reichenbach (Vogtland) mit dem Aufbau seiner 2,4 m × 1,4 m großen TT-Heimanlage. Auch er wählte das beliebte Anlagenmotiv „Zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn“. Der Durchgangsbahnhof verfügt über sieben Haupt- und vier Nebengleise. An der zweigleisigen Hauptbahn liegt noch ein verdeckter „Schattenbahnhof“ im Tunnel mit je einem Überholungsgleis. Dadurch ist ein ständiger automatischer Zugwechsel möglich, und es entsteht der Eindruck, daß jeder Zug einen längeren Weg zurücklegt.

Die Nebenbahn führt zu einem „Bergbahnhof“ kleineren Ausmaßes. Sieben Züge können manuell oder automatisch gesteuert gefahren werden.

Für den Sohn baute Herr T. noch eine H0-Anlage, die aber nur in den Wintermonaten aufgestellt wird. Sie ist 3,2 m × 1,25 m groß. Auf dieser ist ein gleichzeitiger Drei-Zug-Verkehr möglich.

Es gibt sehr viele Heimanlagen-Besitzer, die noch nicht den Weg zum DMV gefunden haben, weil sie glauben, daß sie dann unbedingt an einer AG-Anlage mitbauen müßten. Dem ist aber nicht so, auch ein Heimanlagen-Modellbauer kann im Kollektiv Gleichgesinnter Erfahrungsaustausch pflegen und hinzulernen. Daher entschließen auch Sie sich, der Sie „nur“ eine Heimanlage betreiben, zum Eintritt in den DMV!

2



3





In Leipzig gesehen und notiert

Neuheiten der Frühjahrsmesse '73

Wiederum liegt eine Leipziger Messe mit ihrem Handel und Wandel und mit starkem internationalem Fluidum hinter uns. Den erfahrenen Modelleisenbahner, der in Leipzig zur Messezeit eintrifft, zieht es ganz gewiß zuerst in das Messehaus „Petershof“ in der bekannten Peterstraße, wo die Hersteller der Modellbahnbranche ausstellen.

Für alle die Leser, welche keine Gelegenheit hatten, die Messe zu besuchen, sind wir mit Notizbuch und Bleistift durch mehrere Etagen des großen Messehauses von Stand zu Stand gegangen, um uns über das Neuheitenangebot zu informieren. Was wir dabei entdeckten, sollen Sie nachstehend erfahren.

Triebfahrzeuge führen nun einmal bei den Modellbahnfreunden die „Nummer Eins“, gefolgt von den übrigen Schienenfahrzeugen. Eine Messe ohne sie — eine reine „Zubehörs-Messe“ also — wirkt stets enttäuschend. Nun, von dieser Frühjahrsmesse 1973 ist das nicht zu sagen. Der VEB Kombinat PIKO zeigte in seinem N-Sortiment eine Neuheit, und zwar ein Modell der modernen ČSD-Ellok der Reihe S 699 mit der Achsfolge Co'Co'. Die Konstruktion des Triebwerks gleicht dem im Handel befindlichen Modell der Ellok Tsch S 4. Das Gehäuse des neuen Triebfahrzeugs entspricht in Form und Farbe dem Vorbild. Wenn in letzter Zeit von PIKO die Freunde der Nenngröße H0 kein neues Triebfahrzeug mehr angeboten bekamen, so wird sich das in absehbarer Zeit ändern, wie wir in Erfahrung bringen konnten. Der DMV hat bekanntlich konkrete Forderungen in dieser Hinsicht erhoben und Vorschläge unterbreitet, die der Hersteller akzeptierte. Die Nenngröße H0 ist also bei weitem nicht „zum Sterben verurteilt“, wie manche Leser annehmen. Das beweist unter anderem auch die Tatsache, daß der VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau zu dieser Messe als Neuheit die lange im Gespräch befindliche H0-Güterzug-Dampflokomotive der BR 52^{19,20} mit Kondens-Tender 2'2'T13,5Kon ausstellte. Das Fahrzeug hat einen Triebtender, der die antriebslose Lokomotive schiebt bzw. zieht. Motor und Antrieb ähneln im Prinzip denen der BR 110 desselben Herstellers. Für ein Modell der DDR-Modellbahnindustrie ist die Lösung des Antriebs mit einem Triebtender ein neuer Weg. Der vor langen Jahren vom VEB PIKO produzierte Triebtender war ja als zusätzlicher Antrieb für die BR 50 konstruiert. Das neue Modell ist hervorragend ausgeführt, ohne Übertreibung kann man es als „Supermodell“ bezeichnen. Es verfügt über eine Stirnbeleuchtung und zahlreiche Einzelheiten, wie Armaturen, vorbildgerechte Steuerung usw. Ein bemerkenswert schwerer Ballast wird eine gute Zugkraft des Modells herbeiführen. Im letzten Quartal d. J. soll das neue Triebfahrzeug-Modell im Handel sein. So gut und schön einerseits diese H0-BR 52 auch ist, es ist doch andererseits recht schade, daß der Hersteller nicht die Originalausführung dieser bekannten, noch im Dienst befindlichen Baureihe der DR als Vorbild wählte. Die Kondens-Lokomotive gab es nur in relativ geringer Stückzahl für lange, wasserarme Strecken. Es kommt hinzu, daß der Kondensender überlang ist, was jedoch vorbildgerecht ist, dem Modelleisenbahner aber mit seinen immer zu kurzen Gleislängen nicht entgegenkommt. Dennoch sind wir sicher, daß diese Neuheit ein „Schla-

ger“ werden wird. Vielleicht stellt der Betrieb auch einmal die bekanntere BR 52 in Normalausführung her?! Neue Wagenmodelle sahen wir beim VEB Berliner TT-Bahnen. Einmal kommt der bekannte dreiachsige Reko-Personenwagen der DR in TT heraus. Die Ausführung entspricht voll und ganz derjenigen des übrigen Hobby-Sortiments dieses Herstellers. Die mittlere Achse ist seitenverschiebbar angeordnet, und die Räder dieses Radsatzes verfügen über Spurkränze, wie sonstige Räder auch. Man kann ohne weiteres diese mittlere Achse auch entfernen, so daß man dann den zweiachsigen Rekowagen der DR erhält. Eine gute Lösung, wobei man einheitliche Züge aus Wagen mit unterschiedlicher Achsanordnung bilden kann. Eine weitere Neuheit bei diesem Betrieb war der lang ersehnte Doppelstockzug, der ebenfalls in guter Ausführung angeboten wird. Zunächst erscheinen zwei Endwagen als Einheit, die später durch Mittelwagen ergänzt werden sollen. Bei der DR werden aber auch in zunehmendem Maße solche Zweiwagen-Doppelstock-Einheiten benutzt, um bei Schäden nicht gleich den ganzen Zug aussetzen zu müssen.

Der VEB Modell- und Plastikspielwaren-Kombinat Annaberg-Buchholz brachte mehrere Neuheiten in seinem Fahrzeugminiaturenprogramm mit nach Leipzig, die sämtlich im Maßstab 1:87 gehalten sind. Ausgestellt waren ein Fernlastzug vom Typ „Volvo F 88“, Triebwagen und Anhänger in Blau und in Orange, sowie ein G5-Kranwagen der NVA. Beide Modelle sind in Plastausführung gefertigt, das Führerhaus des „Volvo“ ist nach vorn kippar, das Vorbild dieses schweren Lkw ist auf den Straßen der Republik häufig zu sehen. Nicht gezeigt wurden folgende weitere vier Neuheiten, die ebenso wie die anderen Ende des Jahres erscheinen sollen: Ein Diesel-Traktor „D 4 K“, ein Mähader „EO 62-1“, ein Schlegelhäcksler „RO 69“ und Anhänger mit Aufbau für die Landwirtschaft. Diese vier Modelle gehören zu dem neuen Landmaschinenprogramm in H0.

Für die TT-Modelleisenbahner kommt endlich ein neues Straßenfahrzeugmodell heraus, und zwar ein flotter „Skoda Coupé 110 R“ vom VEB Modell-Konstrukt Leipzig.

Jetzt verbleiben noch einige wenige Neuheiten auf dem Gebäude-Sektor. Der VEB Kombinat VERO zeigte für N den Bausatz „Hp Laubenstein“ aus Plaste, ferner ebenfalls für N zwei Vorstadthäuser mit Satteldach aus Plaste und für H0 einen kleinen Bausatz „Blumengeschäft“, der auch aus Plasteteilen besteht.

Ein sehr schönes Modell fanden wir am Stand des VEB Modellspielwaren Marienberg mit dem Plastebausatz „Maschinenfabrik“ in Old-timer-Manier. Dieses Modell stellt wirklich eine echte Bereicherung mancher TT- und H0-Anlage dar. Aus mehreren Bausätzen lassen sich verschieden große Fabrikanlagen aufbauen, je nachdem der Platz des einzelnen ausreicht.

Außer den aufgeführten Modellbahn-Herstellern waren alle anderen DDR-Betriebe vertreten, auch die BRD-Firma TRIX führte ihr Minitrix-Sortiment (N) auf einer Anlage sowie in Vitrinen vor, und schließlich fanden wir noch Erzeugnisse am Stand der SFR Jugoslawien.

Die Neuheiten stellen wir im nächsten Heft in einer Bildnachlese vor.

Ing.-Ök. Helmut Kohlberger

Von ganz allein durch doppelte Spitzkehre

Angeregt durch die Aufforderung im Heft 12/72 (S. 377: „Jeder Leser darf uns und für unsere Zeitschrift etwas schreiben“), möchte ich über eine schaltungstechnische Besonderheit meiner Eisenbahnanlage berichten. Es handelt sich um automatische Schaltvorgänge beim Durchfahren einer doppelten Spitzkehre. Diese Vorgänge lösen beim Betrachter immer wieder Verblüffung aus, und ich könnte mir denken, daß ihre Beschreibung einigen Modellbahnfreunden als Anregung dient, eine solche oder ähnliche Kehranlage mit der entsprechenden automatischen Schaltung als besonderes Detail in eine Anlage einzubauen.

Die zu beschreibende Kehranlage befindet sich innerhalb einer eingleisigen, „gebirgig“ verlaufenden Strecke A-B und dient, wie beim Vorbild, dem Höhengewinn auf kleinem Raum.

Daß ich eine doppelte statt einer einfachen Spitzkehre wählte, liegt einerseits am Gelände (kein „Seitental“ zur Anlage einer einfachen Kehre vorhanden), und andererseits am Wunsch, die Züge in B so ankommen zu sehen, wie sie in A abfahren, und nur das kleine Stück zwischen PA und PB als Schiebe- oder Wendezug verkehren zu lassen. Was mich in erster Linie reizte, war, eine „Automatik“ zu schaffen, welche die notwendigen Schaltvorgänge für die Umpolung der Fahrspannung und die Stellung der Weichen WA und WB sicher bewerkstelligt.

An diese automatische Schaltung stellte ich folgende Forderungen:

1. Auslösen des Schaltmechanismus sowohl durch Solo-Triebfahrzeuge (Schienenbus, Triebwagen, einzelne Lok) als auch durch Zugeinheiten mit einem Triebfahrzeug an der Spitze
2. Befahrbarkeit der Kehranlage in beiden Richtungen (A-B und B-A) in beliebiger Reihenfolge
3. zweimaliger Halt des Zuges vor den Prellböcken PA und PB
4. zweimaliges Umpolen der Fahrspannung jeweils vor entsprechender Weiterfahrt aus den Stumpfgleisen heraus

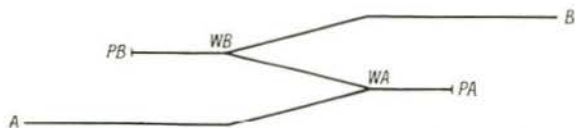


Bild 1

5. die dafür notwendige Stellung der beiden Weichen und Rückstellung der zuerst befahrenen Weiche in die Ausgangslage
6. zeitliche Verzögerung des Wiederanfahrens in den Stumpfgleisen.

Zur Realisierung des Punktes 1 kamen Schienenkontakte nicht in Frage, weil ein Zug in das jeweils zweite Stumpfgleis „rückwärts“ einfährt. So wählte ich eine mechanische Kontaktbetätigung in den Prellböcken, deren Pufferbohlen leicht federnd ausgeführt sind (Federweg etwa 1 mm). Die durch entsprechende Widerstände

in der Fahrstromzuführung vor den Prellböcken äußerst langsam „auffahrenden“ Einheiten — Triebfahrzeug oder der jeweils letzte Wagen eines wegen der begrenzten Nutzlänge der Stumpfgleise ohnehin nicht allzu langen Zuges — drücken die Pufferbohle bis zur Kontaktschließung nach hinten, wodurch das Triebfahrzeug zunächst stehenbleibt und die übrigen Schaltvorgänge ablaufen bzw. eingeleitet werden, was im folgenden näher beschrieben wird.

Da mich das zwar behutsame, aber dennoch vorhandene Anstoßen an den Prellböcken doch etwas stört, plane ich eine — wiederum mechanische — Kontaktschließung einige Zentimeter vor den Prellböcken, wobei eine unauffällig zwischen den Schwellen angeordnete Feder entweder von Kupplungsteilen oder vom ersten Rad oder von der ersten Achse an ein Kontaktplättchen gedrückt werden soll.

Das Kernstück der Automatik ist ein Schiebeschalter, der die Punkte 2, 3, 4 und 5 realisiert. Er wird durch einen Tauchspulenmagnet, ähnlich denen der meisten elektromagnetischen Weichen, betätigt. Die größte Schwierigkeit bestand zunächst in Punkt 2, bedeutet er doch, daß die zwei Stellungen des Schiebers nicht direkt abhängig sein können von den beiden Auslösekontakten in den Prellböcken, sondern davon, in welcher Reihenfolge die beiden Stumpfgleise befahren werden, d. h. in welcher Richtung ein Zug die gesamte Kehranlage passiert. Es muß demnach der jeweils zuerst betätigte Auslösekontakt, also bei Fahrt A-B der im Prellbock PA, bei Fahrt B-A der im Prellbock PB befindliche, stets den gleichen Schaltvorgang bewirken. Dasselbe gilt natürlich für den an zweiter Stelle betätigten Auslösekontakt, der stets den Schiebeschalter in die Ausgangsposition zu rückstellen muß.

Um die geforderte Arbeitsweise des Automaten zu erreichen, wurden die beiden Wicklungen (Anzahl und Drahtquerschnitt müssen durch Versuche ermittelt werden) auf der Tauchspule folgendermaßen geschaltet:

- Eine Wicklung liegt mit einem Ende konstant am Pluspol, die andere mit einem Ende konstant am Minuspol der auf der gesamten Anlage verwendeten Gleichspannung. Diese Polarität darf nicht vertauscht werden.
- Der „noch fehlende“ Gegenpol der Gleichspannung liegt an den Festkontakten in den Prellböcken an, und zwar der Pluspol bei PA und der Minuspol bei PB **oder umgekehrt**, je nachdem, in welcher Richtung die Kehranlage durchfahren wird, d. h. dieser Gegenpol wird zusammen mit der Fahrspannung am Polwendeschalter für die Gesamtstrecke A-B abgegriffen. Auf diese Weise liegt — unabhängig von der Fahrrichtung auf der Strecke A-B — am jeweils ersten Prellbock — und natürlich auch am zweiten — stets die gleiche Spannung an.
- Die beiden Andruckkontakte der Pufferbohlen sind einpolig miteinander verbunden und führen zum Schiebeschalter, wo sie über eine solche Endab- bzw. Endumschaltung wie in den elektromagnetischen Weichen für Dauerstromschaltung abwechselnd mit den noch „freien“ Enden der beiden Wicklungen auf der Tauchspule verbunden sind.

Alles weitere ist aus der Schaltung ersichtlich (Bild 2). Die bisher beschriebene Schaltung war notwendig, um den Schiebeschalter selbst (Teil I) in Gang zu setzen. Die