

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

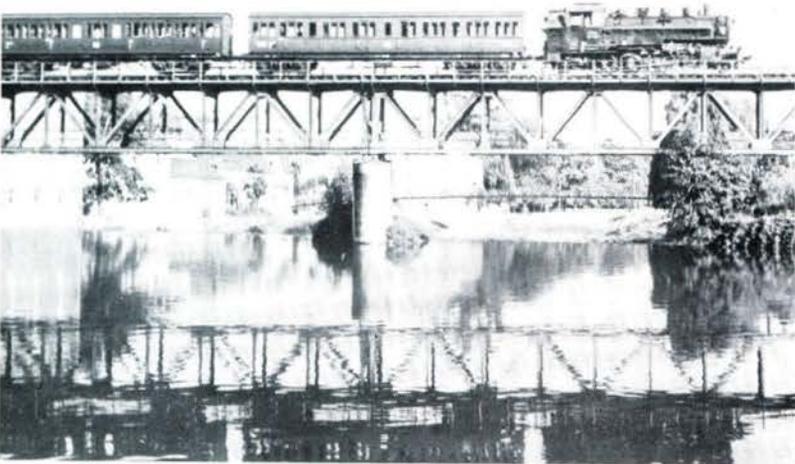
MÄRZ

3/78

32 542



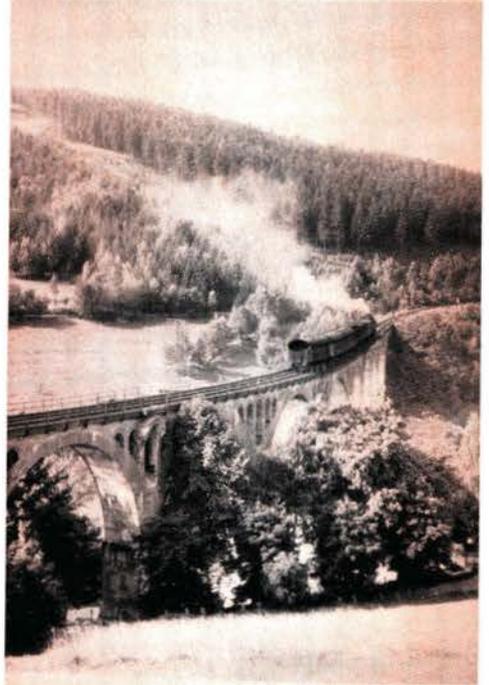
1



2
4



Züge — Brücken — Viadukte



3

Bild 1 Malerisch in die schöne Thüringer Landschaft eingebettet liegt die Ortschaft Hirschbach an der Strecke 626 von Suhl über Schleusingen nach Themar. Unser Foto zeigt die 94 1292 mit Personenzug auf dem Viadukt, aufgenommen am 28. September 1974.

Foto: Gert Schütze, Halle (Saale)

Bild 2 Eine 86er vor einem aus 4achsigen Abteilwagen sächsischer Bauart gebildeten Personenzug beim Befahren der Rochlitzer Eisenbahnbrücke. Rochlitz (Sachs.) liegt an den Strecken 432 Leipzig—Glauchau und 433 Rochlitz (Sachs)—Waldheim. Das Bild wurde im Jahre 1965 aufgenommen.

Foto: Günther Fiebig, Dessau

Bild 3 In Lichte (Thür.), an der Strecke 566 von Saalfeld (Saale) nach Sonneberg (Thür.) gelegen, befindet sich dieser im Bogen verlaufende Steinviadukt, der Ortschaft, Straße und Tal überquert. Das Bild wurde im September 1971 aufgenommen.

Foto: Rolf Kluge, Lommatsch

Bild 4 In eine andere Landschaft der DDR führt uns dieses Foto, nämlich in das Erzgebirge an die Strecke 450 Annaberg-Buchholz—Aue-Zwickau. Bei Markersbach (E.) steht diese Brücke, die aus mehreren Fischbauchträger-Segmenten mit obeliegender Fahrbahn besteht und von Stahlträgerkonstruktionen mit dreieckigem Querschnitt gestützt wird. U. B. z. einen von einer BR 86 geförderten Reisezug auf dieser Brücke. Bis vor einiger Zeit Diesellokomotiven in das dortige Einsatzgebiet kamen, war es eine Domäne der 86er. Dieses Foto entstand im Jahre 1969.

Foto: H. Tröger, Leipzig

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: 2 04 13 76

Nur Briefe, die die Seite „Mittelungen des DMV“
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR
— 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.
Telefon: 5 88 43 14

Die Redaktion wertet jede Zuschrift aus, ist aber auf
Grund der eingehenden Vielzahl nicht in der Lage, jede
Zuschrift individuell zu beantworten. Sollten sich
allgemein interessierende Probleme ergeben, erfolgen
selbstverständlich Veröffentlichungen.

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl. jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
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 ent-
nehmen.
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 Preisliste
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im
Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriften-
handel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH, 1 Berlin 52, Eich-
borndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder
Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfür-
stenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuszpechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assé,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR:
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 Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrija Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutsch-
demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

3 März 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Züge — Brücken — Viadukte	II. U.-S.
Manfred Viertel	
Die Traditionsbahn Radeburg—Radebeul Ost im Jahre 1977	66
Adrian Sury	
Die Schneeräumung auf der Berninalinie der Rätischen Bahn RhB	68
Bildnachlese vom Internationalen Modellbahnwettbewerb '77 in Budapest	69
Von Blechberg nach Steinwitz auf einer TT-Kleinstanlage	70
M. Schröder, Leipzig	
Die Auferstehung einer niederländischen Dampflok	72
Rainer Lehmann	
Der „Schienenzeppelein“	74
Klaus Müller, Leipzig	
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (22)	76
Klaus und Horst Winkelmann, Zwickau	
Umbaumöglichkeiten für gedeckte PIKO-N-Güterwagen	79
Erhard Seibicke, Ilmenau	
Praktische Elektronik für Modelleisenbahner (2)	81
In alter Fachliteratur geblättert	83
Helmut Fischer	
Einige Tips für den anspruchsvollen Anlagenbau	84
Wissen Sie schon und Text zum „Lokfoto des Monats“	86
„Lokfoto des Monats“: Die Kohlenstaublok 251001 der DR	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	88
Unser Schienenfahrzeugarchiv:	
Gottfried Köhler	
Vierachsiger Maschinenkühlwagen MK 4 des VEB Waggonbau Dessau für die SZD	89
Mitteilungen des DMV	91
Bildnachlese vom Internationalen Modellbahnwettbewerb '77 in Budapest (Schluß)	III. U.-S.

Titelbild

Eine stiliche Bw-Szene auf der H0-Anlage unseres Beiratsmitglieds Joachim Schnitzer. Übrigens baute
dieser bekannte Modellbauer, seit vielen Jahren ein ständiger Teilnehmer am Internationalen Modell-
bahnwettbewerb, auch diese Besandungseinrichtung selbst. Dafür erhielt er im Jahre 1964 in Budapest
von der Jury einen 1. Preis. Die Klappleiter, das ausfahrbare Besandungsröhr und die Ladeluke des
Sandbunkers lassen sich vom Bedienungspult aus ferngesteuert in Funktion setzen.

Foto: J. Schnitzer, Kleinmachnow

Rücktitelbild

Unser Leser Michael Günther aus 1125 Berlin hielt dieses schöne Eisenbahn- und Landschafts-Motiv im
Bilde fest. Es zeigt eine 110 vor einem Reisezug nach Saalfeld (Thür.) auf dem Viadukt bei Wurzbach. Die
Strecke Lobenstein — Saalfeld berührt den Bf Wurzbach, der eine Spitzkehre darstellt. Im Waldstück hinter
dem Zug ist die Neigung der nach Lobenstein führenden Strecke erkennbar, die ein bergwärts fahrender
Zug nach Passieren der Spitzkehre erreicht.

Foto: Michael Günther, Berlin

Die Traditionsbahn Radeburg — Radebeul Ost im Jahre 1977

„Radebeul Ost, bitte alles aussteigen, der Traditionszug endet hier, wir wünschen ihnen einen angenehmen Heimweg und bedanken uns für ihren Besuch!“ ... So erklang es am 18. September vergangenen Jahres um 16.45 Uhr auf dem Bahnsteig 1 des Schmalspurbahnhofs Radebeul Ost. Damit ging die letzte Fahrt des Traditionszugs für das Jahr 1977 — dem vierten Jahr seit der Aufnahme des Traditionsbetriebs auf dieser Strecke — zu Ende.

Damit dieser in der DDR bisher einmalige Traditionsbahnbetrieb Stück für Stück sein originales historisches Gepräge bekam und immer mehr bekommt, dafür sorgen Kollegen einiger Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, andere Eisenbahnfreunde sowie auch wir Modelleisenbahner der Arbeitsgemeinschaft 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost — Radeburg“ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR. Ohne die gute Unterstützung seitens der Kollegen des Raw Görlitz wäre es auch nicht möglich gewesen, die Lokomotive des Traditionszugs, 99 539, aus dem Baujahr 1899 wieder bei einer Instandsetzung auch äußerlich in bezug auf ihre Farbgebung in ihren Ursprungszustand zu versetzen. Somit ist die Lokomotive in ihrer grünen Farbe wieder ein „echter Sachse“ der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und wird damit zum Blickfang vieler Eisenbahnliebhaber. Gewiß trägt auch die Originalbeschilderung ein übriges zu diesem Gesamteindruck bei, die von Eisenbahnfreunden nach alten Unterlagen besonders angefertigt wurde.

Einige recht altersschwache Personenwagen dieses Zugs wurden von Kollegen der Deutschen Reichsbahn auch wieder hergerichtet. Unter diesen Wagen ist ein besonderer Anziehungspunkt ein Fahrzeug der ehemaligen zweiten Klasse (Polsterklasse), der seiner Ausstattung wegen die Fahrgäste in große Verwunderung versetzte.

Im Jahre 1977 wurde mit einem Zugverband gefahren, der sich wie folgt zusammensetzte: Lokomotive, ein Gepäckwagen + sechs Reisezugwagen. Das machte eine Zuglast von 100 t aus, und das Platzangebot belief sich auf 224 Plätze. Um den zahlreichen Interessenten, die nach Radebeul bereits eine lange Anfahrt haben, auch die Möglichkeit zu geben, mit dem Traditionszug auf Reise zu gehen, wurde der Fahrplan so aufgebaut, daß an jedem Verkehrstag ein Zug früh und ein weiterer mittags verkehrten.

Im vergangenen Jahr war auch von allen Beteiligten eine bessere Öffentlichkeitsarbeit und gezieltere Werbung zu verzeichnen, wodurch erreicht werden konnte, daß fast bei jeder Fahrt während der gesamten Saison alle Plätze ausverkauft waren.

Viele Einwohner aus Dresden und Umgebung nahmen die Möglichkeit wahr, sich die Fahrkarten im Verkehrsmuseum

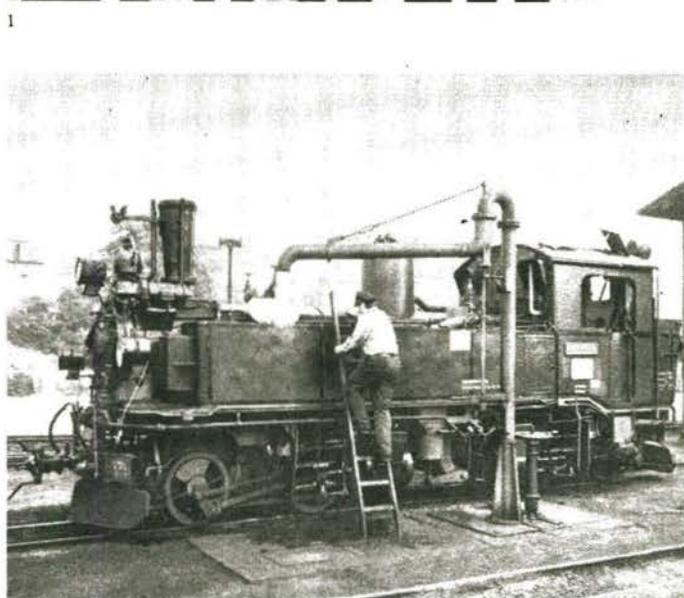


Bild 1 Einige Mitglieder unseres Verbands, die ihre Freizeit der Erhaltung und dem Betrieb der Traditionsbahn widmen; hier in historischen Eisenbahneruniformen als Zugbegleitpersonal

Bild 2 Auf dem Bahnhof Radebeul Ost wird die mit der historisch originalen Beschilderung versehene Zuglok zum zweiten Tageseinsatz vorbereitet

Bild 3 Rangierdienst im Endbahnhof Radeburg, die Lokomotive hat sich an das andere Zugende gesetzt und wird angekuppelt, um die Rückfahrt anzutreten

Dresden zu kaufen. Wenngleich es meistens ein Risiko darstellte, sich ohne Fahrkarte zur Fahrt auf einem der Bahnhöfe der Traditionsbahn einzufinden, da die Fahrkarten dann meist schon für den jeweiligen Tag ausverkauft waren, so konnten Zögernde mitunter doch noch mit etwas Glück ein Billett am Zuge käuflich erwerben.

Im Jahre 1977 konnten wir wiederum eine große Schar, darunter vielfach Kollektive von Betrieben und Arbeitsbrigaden, Fahrgäste begrüßen, die im Modelook der Jahrhundertwende erschienen. Nach unseren Zählungen waren das immerhin 250 Personen. Daß sich der Traditionsbahnbetrieb einer großen Beliebtheit erfreut, das konnte man aus vielen Eintragungen in- und ausländischer Fahrgäste in unser Gästebuch entnehmen bzw. ließ sich das auch immer bei Gesprächen mit ihnen feststellen. Im Zug wurden die Reisenden durch Kollegen der Mitropa gastronomisch betreut, wobei zu bemerken ist, daß auch diese Angestellten der Mitropa völlig ehrenamtlich tätig waren. Außerdem war in enger Zusammenarbeit mit der HOG „Ratskeller“ in Radeburg die Möglichkeit geboten, daß sich die Fahrgäste nach der Reise dort stärkten. Auch diese gastronomischen Leistungen waren nur durch die freiwillige Bereitschaft der HOG-Mitarbeiter möglich. Handzettel erhielt jeder Fahrgast, mit denen er zum Besuch des Heimatmuseums der Zille-Stadt Radeburg eingeladen wurde. Ferner bot man im Museumszug in Radebeul und während der Fahrt durch einen Verkäufer, der von Wagen zu Wagen ging, Souvenirs in reichhaltiger Form an. So konnte sich jeder Reisende ein kleines Andenken von diesem Ausflug mit der Traditionsbahn als Erinnerungsstück erwerben.

Natürlich wurde auch, wie in den Vorjahren, im Jahre 1977 die Organisation bei den Zugfahrten so getroffen, daß besondere Fotohalte stattfanden, die zahlreiche Fotoamateure gern wahrnahmen. Ein Novum im Jahre 1977 war die Tatsache, daß die ersten beiden bei der DR ausgebildeten Zugführer erstmals eigenverantwortlich ihren Dienst versahen und dabei sämtliche Züge ohne Beanstandung und pünktlich ans Ziel brachten. Jedem dieser Zugführer standen vier Zugbegleiter, ebenfalls Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft, zur Seite. Ein besonderer Höhepunkt war im Jahre 1977 dann das 25jährige Bestehen des Verkehrsmuseums Dresden, da im Rahmen der Feierlichkeiten zahlreiche Sonderfahrten mit dem Traditionszug stattfanden und außerdem ein einwöchiger Souvenirverkauf durch unsere AG organisiert wurde. Noch ein Blick auf einige wenige, aber auch aussagekräftige Zahlen: Die Traditionsbahn beförderte 1977 3500 Personen, die aus 15 verschiedenen Ländern kamen. Für diese Beförderungsleistung waren 14 öffentliche sowie fünf nichtöffentliche Zugfahrten notwendig. Damit wurde das Jahr 1977 zur bisher erfolgreichsten Traditionsbahn-Saison, was auf die immer besser werdende Zusammenarbeit zwischen der DR und dem DMV zurückzuführen ist. Das rief gerade bei vielen ausländischen Gästen ein großes Erstaunen hervor, daß in unserem Land staatliche Stellen, wie die DR, einen Verband so großzügig unterstützen, um einen derartig umfangreichen musealen Fahrbetrieb und die Pflege technischer Denkmäler in engster Gemeinschaftsarbeit zu ermöglichen. Wir wünschen uns nur, daß jeder, der als Reisender oder Besucher den Klubwagen mit blauem Farbanstrich mit der Aufschrift „Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg“ erblickt, dann auch weiß, daß hinter allem ein Stück sinnvoller Freizeitarbeit des Kollektivs der Arbeitsgemeinschaft 3/58 des DMV steckt. Dabei dürfen keineswegs die von uns laufend übernommenen Pflege- und Erhaltungsarbeiten an einem der letzten noch vorhandenen zweiachsigen sächsischen Schmalspurwagen in Radebeul Ost vergessen werden, die ebenfalls unser nur kleines Kollektiv unter Verzicht auf manches andere leistet. So wurden in neun Monaten der Saison 1977 immerhin 2800 Freizeitstunden von unseren 20 aktiven Mitgliedern zum Nutzen für die Gesellschaft und im Interesse unseres interessanten Hobbys geleistet.

Wir schreiten mit großem Optimismus auch der Saison 1978 entgegen, in der der Traditionsbahnbetrieb sein 5jähriges Bestehen feiern wird.

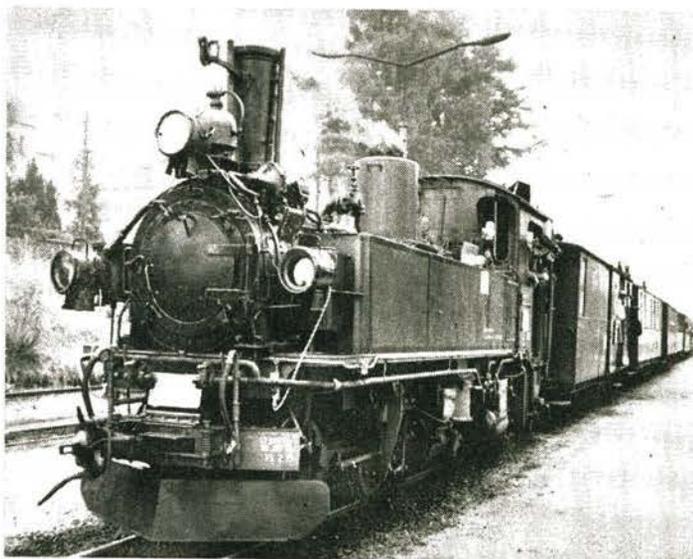


Bild 4 Der „Frühzug“ beim Halt im Bahnhof Moritzburg



Bild 5 Auf dem Bahnsteig des Bahnhofs Moritzburg herrscht ein reges Leben und Treiben

Bild 6 Mit dem Traditionszug auf der Reise, hier kurz vor Radeburg

Fotos: Ralph Kästner, Zossen (5)
Verfasser (1)



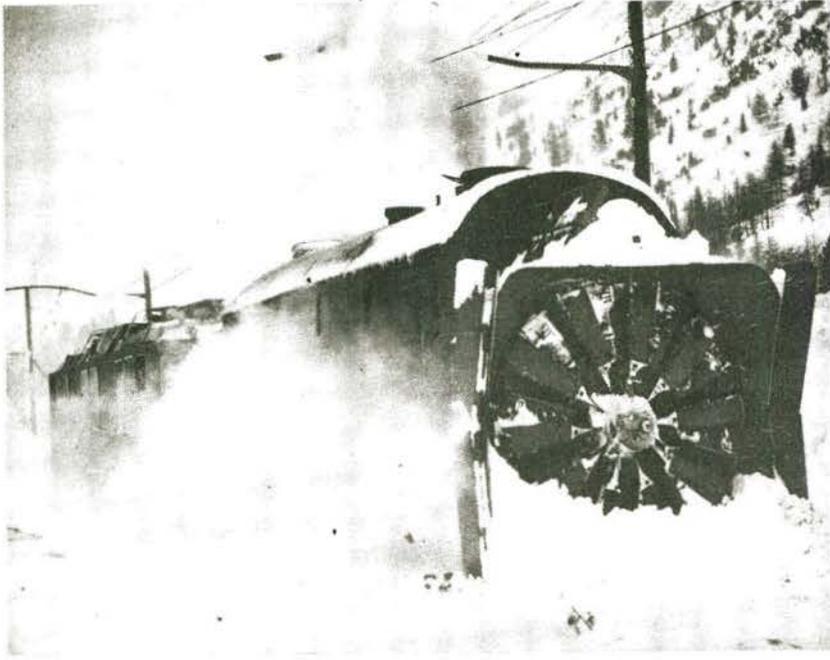


Bild 1 Schneesleuder Xrot d bei Alleinfahrt

ADRIAN SURY, Basel (Schweiz)

Die Schneeräumung auf der Berninalinie der Rhätischen Bahn (RhB)

Jeden Winter erleben wir in der Schweiz von neuem, daß der Schnee nicht nur die Voraussetzung für den Wintersport darstellt, sondern daß er auch, fällt er plötzlich in großen Massen vom Himmel, den Bahnverwaltungen und dem Bahnpersonal große Sorge bereiten kann.

Besonders große Schwierigkeiten ergeben sich auf der hochgelegenen und steigungsreichen Berninalinie der RhB (Schweiz), die in St. Moritz in der Höhe von 1778 m über NN beginnt und in Bernina-Hospiz (2253 m über NN) ihren höchsten Punkt erreicht. Danach führt die Strecke mit meist 70‰-Gefälle über Alp Grüm (2091 m) nach Poschiavo (1014 m) und Tirano (Italien), 430 m über NN gelegen. Die Strecke umfaßt insgesamt 62 Kilometer, wovon etwa 30 km höher als 1700 m über NN liegen.

Die Berninalinie ist größtenteils über der Waldgrenze gelegen und in einem Nord-Süd-Paßeinschnitt oft sturmartigen Winden ausgesetzt. Daher nimmt sie in bezug auf die Schneeabseicherung eine Sonderstellung ein. Auch bei schönstem Winterwetter kann es erforderlich sein, die Verwehungen mit Schleudern zu beseitigen, obwohl die Strecke weitgehend lawinensicher angelegt ist und kaum in Windschattenräumen verläuft, wo sich eigentlich der Schnee ansammeln könnte. Trotzdem kommt es immer wieder vor, daß Lawinen und Schneerutsche das Gleis verschütten und die Fahrleitungsanlagen zerstören.

Bei ergiebigen Schneefällen und insbesondere nach der Nachtpause bewältigen die an den Triebfahrzeugen angeordneten Schneepflüge die Schneemassen nicht mehr, da der Schnee von den Pflügen immer mehr zusammengepreßt wird, was eine erhebliche Entgleisungsgefahr zur Folge hat. Man hat deshalb kombinierte Schnee-/Spurpflüge gebaut, die geschoben oder gezogen werden können und den zwischen den Schienen liegenden, hartgepreßten Schnee an den Rand der Trasse befördern. Vor Weichen und Bahnübergängen wird der Spurflug hydraulisch und ferngesteuert

angehoben. Zeitweise ist jedem Zug ein solcher Spurpflug zwischen Bernina Suot und Alp Grüm beigelegt.

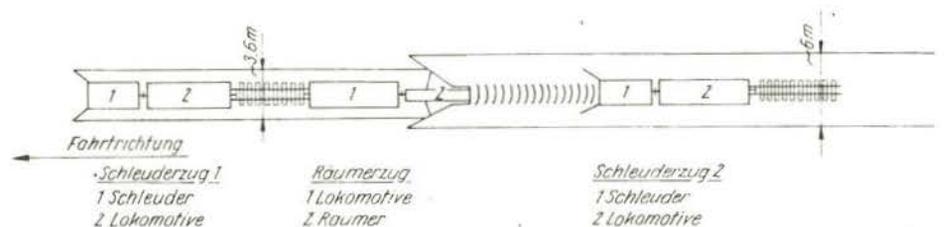
Aber auch ein solcher Pflug kommt an die Grenze seiner Einsatzmöglichkeit, nämlich dann, wenn er den Schnee nicht mehr an den Rand auswerfen kann. Dann werden Schneesleudern eingesetzt. Im Winter 1967/68 wurden zwei leistungsfähige elektrische Schleudern mit einer Vorfräseinrichtung in Betrieb genommen. Sie sind auf ihrem Fahrgestell drehbar gelagert, müssen also nicht auf Drehscheiben gewendet werden. Bei intakter Fahrleitung können sie direkt über einen Einholm-Stromabnehmer gespeist, ansonsten aber auch durch eine der beiden Lokomotiven (Gem 4/4 801-802) mit Energie versorgt werden. In jedem Falle steht der Führer in der Schneesleuder, und das Schubfahrzeug wird ferngesteuert.

Neben diesen beiden elektrischen Schleudern existieren aber auch noch zwei selbstfahrende Dampfschneesleudern (übrigens die einzigen in Europa) aus dem Jahre 1913 (Bauart SLM) mit einem 3 m großen Schleuderrad. Diese beiden „Veteranen“, die vom Personal sorgfältig gepflegt werden und in Pontresina bzw. Poschiavo stationiert sind, werden nur noch in Ausnahmefällen in Betrieb genommen. Neben den langen Anheizezeiten wirkt sich vor allem der große Personalbedarf negativ auf ihren Einsatz aus. Dennoch werden sie bei starken Lawinenniedergängen immer noch eingesetzt, da sie mit Holz und Steinen besser fertig werden, als ihre elektrischen „Kollegen“.

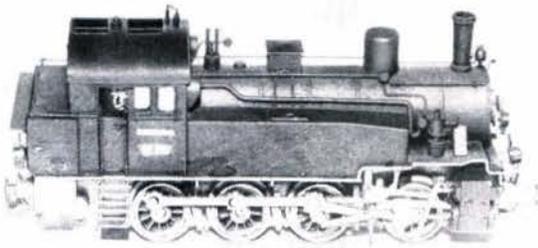
Von Zeit zu Zeit wird auch die Fahrinne mit einem speziellen Räumzug auf sechs Meter verbreitert, um so wieder Platz für neuen Schnee zu schaffen, der wiederum durch Spurpflüge ausgeworfen werden kann.

Da von der raschen Schneeräumung im Winter die Zuverlässigkeit der RhB weitgehend abhängt, müssen Organisation, Maschinen und Geräte immer wieder auf ihre Zuverlässigkeit hin überprüft werden. Und trotzdem kann es gelegentlich vorkommen, daß die Strecke für kurze Zeit gesperrt werden muß.

Bild 2 Schneeräumereinheit, bestehend aus 2 Schleudern und 1 Räumzug
Foto: Foto und Zeichng.: Adrian Sury, Basel



**Bild-Nachlese
vom Internationalen
Modellbahnwettbewerb '77
in Budapest**

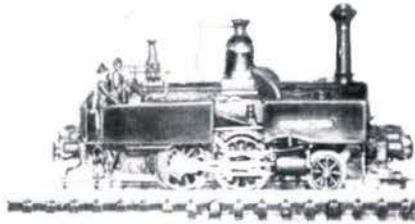


1

Bild1 In der Kategorie H0/A 1 er-
rang Klaus Kellner (DDR) mit dieser
BR 92 den 2. Preis

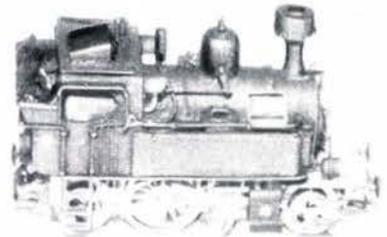


Bild2 Roland Buschan (DDR) baute
in TT/A 1 dieses Modell der bekannten
Lokomotive „Muldenthal“ und holte
sich damit den 1. Preis dieser Katego-
rie



2

3



6

Bild3 Den 2. Preis in derselben
Kategorie bekam Jiri Dvofak (CSSR)
für ein Modell der bekannten ČSD-
Lokomotive der BR 387 (Schnellzug-
Lokomotive)



Bild4 Mit Joachim Hagedorn stellte
die DDR einen weiteren Sieger: Er
hatte in TT/A 2 dieses Modell einer BR
01 gebaut und bekam für seine Arbeit
den 1. Preis dieser Kategorie



Bild5 Den 3. Preis in dieser Katego-
rie holte Kazimierz Badowski mit dem
Modell einer Garratt-Lokomotive
amerikanischer Bauart in die VR
Polen

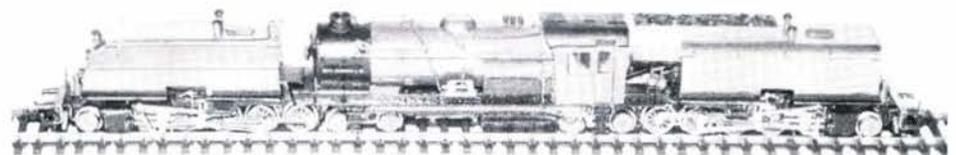


4



5

Bild6 Und ein Sonderpreis war die
Belohnung für die Arbeit, die sich
Günter Schenke (DDR) mit diesem
Modell einer Tenderlokomotive der
K. k. St. B., Reihe 112, in der Kategorie
N/A 1 gemacht hatte!



Fotos: W. Ney, Wrocław (VRP)

Von Blechberg nach Steinwitz auf einer TT-Kleinanlage

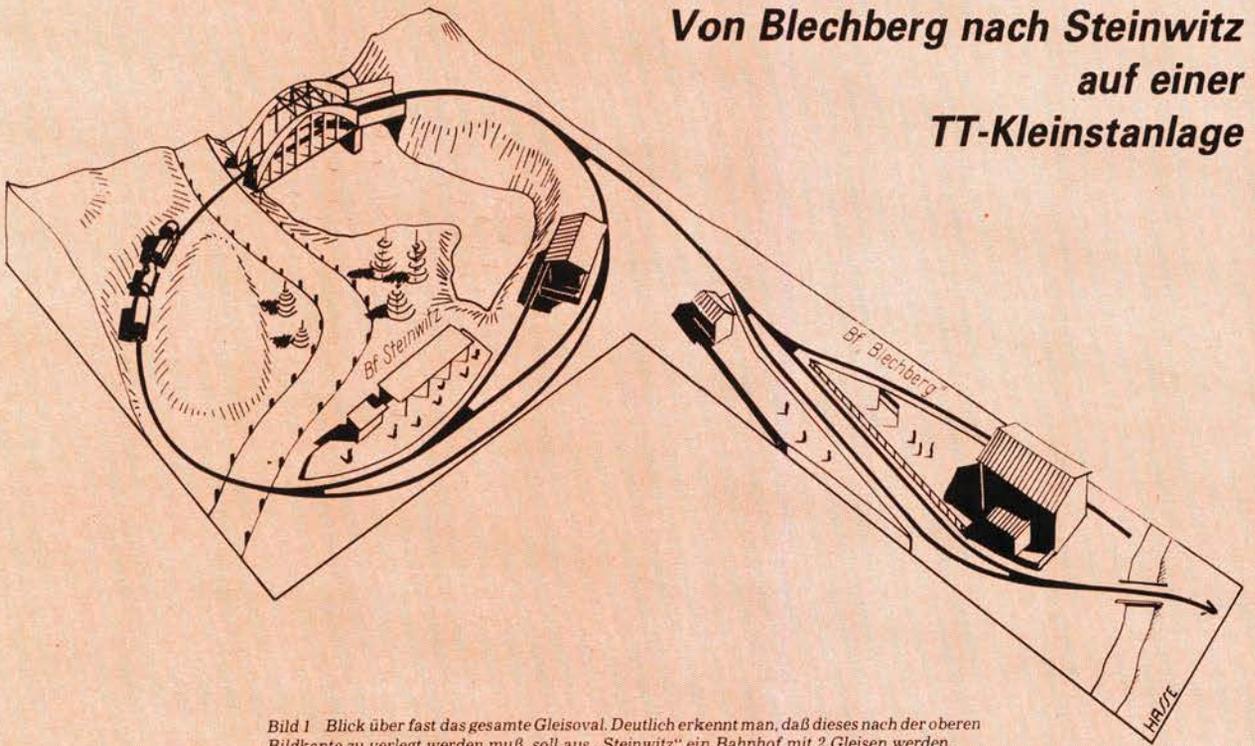


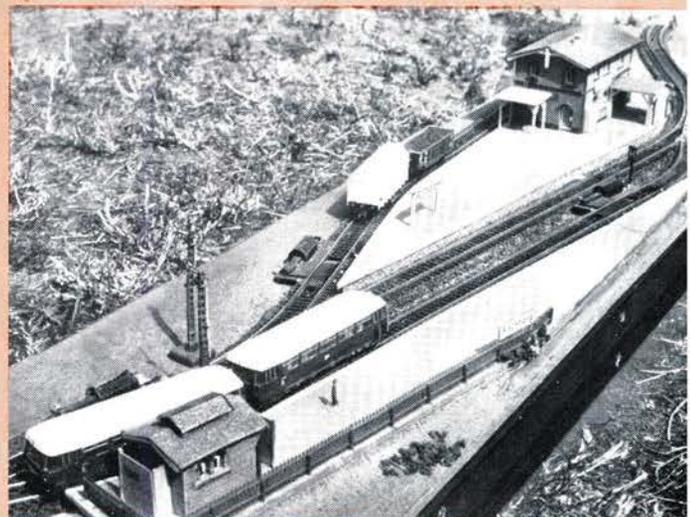
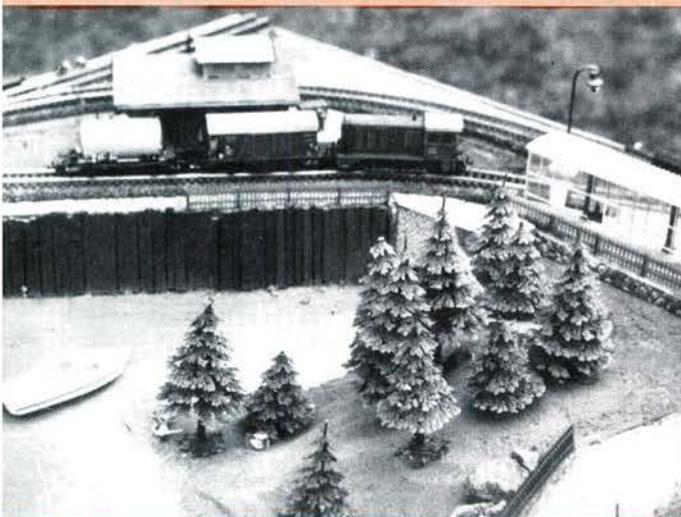
Bild 1 Blick über fast das gesamte Gleisoval. Deutlich erkennt man, daß dieses nach der oberen Bildkante zu verlegt werden muß, soll aus „Steinwitz“ ein Bahnhof mit 2 Gleisen werden.



Bild 2 Und so sehen der See mit Kaimauer und „Steinwitz“ aus, wenn man von der Erhebung, durch die ein Einschnitt führt, aus hinunterschaute. Oben links die Weiche für die Abzweigung nach „Blechberg“.

Bild 3 Auf dem schmalen Ansatzstück liegt der Bf. „Blechberg“, der auch als solcher anzusehen ist.

Fotos: Joachim Loeb, Berlin



Wer, wie es gewöhnlich wohl die meisten Leser tun, nach dem Lesen der Überschrift einer Anlagenbeschreibung zunächst die Bilder und den Gleisplan betrachtet, wird dieses Mal in der Tat nur eine ausgesprochene Kleinanlage — diese in TT — erwarten. Wir entschlossen uns deswegen zur Veröffentlichung dieses simplen Gleisplans, weil immer wieder auch nach solchen einfachen Anlagen gefragt wird, wenngleich vielleicht manche lieber etwas Umfangreicheres gesehen hätten.

Diese Anlage ist auf einer rechteckigen Grundfläche von 870 mm × 680 mm aufgebaut, an die man eine ebenfalls rechteckige, aber nur 200 mm breite und je nach den Platzverhältnissen beliebig lange Platte ansetzen kann. Das bedeutet, daß diese Anlage auf einer Fläche von nicht einmal 1 m² Platz findet.

Unser Leser Joachim Loeb aus Berlin, der Hauptstadt der DDR, ist derjenige, der diesen Gleisplan ausknobelte und die TT-Kleinanlage sein eigen nennt. Er fand diese Notlösung, nachdem er sich schon lange Jahre mit unserem Hobby beschäftigte, aber leider keinen Platz für die Aufstellung einer größeren Anlage hatte, aber mit seinen Fahrzeugen, die immer wieder in Kisten und Kästen verschwinden mußten, endlich auch einmal einen Fahrbetrieb vornehmen wollte.

Es ist klar, daß man sich von vornherein, ganz besonders unter solchen geringen Platzverhältnissen, eine strenge Bescheidenheit auferlegen muß. Das trifft bekanntlich aber auch für so manche größere Anlage zu, die, beachtet man den Grundsatz der Bescheidenheit nicht, leicht überladen wird.

So wählte Herr L. richtig eine nur eingleisige Nebenbahn. Auf Rangierbewegungen, die ja vielen eine besondere Freude bereiten, wollte er aber nun auch wieder nicht verzichten. So baute er in die eine längere Seite des Ovals (in natürlich geschlossener Streckenführung) eine Linksweiche ein, die ein kurzes Stumpfgleis anbindet, das zu einer Kaimauer und einem Güterschuppen führt und als Ladegleis genutzt wird. Außerdem wurde auf der größeren Platte noch an der Stelle eine Rechtsweiche eingeführt, wo sich die eingleisige Strecke auf die angesetzte kleinere Fläche fortsetzt. Doch bleiben wir zunächst bei der größeren Platte: In Höhe der Anschlußweiche hat Herr L. einen im Gleisbogen liegenden kleinen überdachten Bahnsteig mit bescheidenem Dienstgebäude errichtet. Die ganze Bahnanlage bezeichnet er nach dem naheliegenden Ort als Landstation (also als Bahnhof!) „Steinwitz“. Nach den Fahrdienstvorschriften der DR (FV) kann es sich hierbei aber keineswegs um einen Bahnhof handeln, wenn auch eine Weiche vorhanden ist. Wir empfehlen daher, sich hierbei auch zu bescheiden und die Bahnanlage als „Haltepunkt Steinwitz“ und als „Anschlußstelle Steinwitz“ oder „Kaimauer“ zu bezeichnen. Als Motiv lag Herrn L. für diesen Anlagenteil folgender Gedanke zugrunde: Steinwitz liegt in einer leicht hügeligen waldreichen Gegend im Vorland eines imaginären Gebirges. Von diesem rauscht ein Wildwasser zu Tal, auf dem das im Bergwald geschlagene Holz zu der Anschlußstelle in „Steinwitz“ gefloßt wird. Das Gewässer endet nämlich dort in einem See, der an der dicht vorbeiführenden Eisenbahnstrecke gelegen ist. Eine Straße (besser: ein Straßenabschnitt) führt noch am Haltepunkt vorbei. Außerdem war die Möglichkeit, über das Gewässer eine Bogenbrücke in Verbindung mit einer kurzen Kastenträgerbrücke für die Eisenbahnüberführung zu errichten. Die gesamte Gleisführung liegt aber in \pm Null. Unterschiedliche Geländeneiveaus ergeben sich nur durch Hügel, durch die die Bahn in einem Einschnitt geführt wird, sowie durch das tiefer liegende Gewässer. Der Einschnitt tarnt gleichzeitig etwas die ansonsten nicht vorbildgerechte Ringstreckenführung.

Und nun zu der ansetzbaren kleinen bzw. schmalen Platte. Auf dieser führt die eingleisige Strecke zum kleinen Bahnhof „Blechberg“, der über 3 Weichen 2 Bahnsteiggleise mit Außenbahnsteigen und 1 Abstell- oder Ladegleis verfügt. Eine Fortsetzung der Strecke ist bei entsprechendem Platz durch Verlängerung der schmalen Platte über die eine Einfahrweiche hinaus möglich. In B. ist etwas Industrie heimisch, so eine Möbelfabrik, die das in Steinwitz verladene Holz per Schiene erhält. In B. ist täglich Markt.

Danach hat Herr L. auch versucht, einen Fahrplan aufzustellen. Der Güterverkehr ist rege zwischen den beiden Orten. Bescheiden dagegen ist der Personenverkehr: 2 Zugpaare früh und abends und mittags noch ein GmP werktäglich. Sa und So ist jedoch der Ausflugsverkehr nach St. rege. Deshalb verkehrt zusätzlich noch ein LVT, und der vom imaginären „Pappstadt“ kommende sonst in Blechberg“ endende Eilzug E 605 wird an diesem Tage bis nach „Steinwitz“ durchgeführt. Dieser Zug besteht aus Doppelstockwagen. Herr L. führt das Wenden der Reise- und Güterzüge in „Steinwitz“ so durch, daß er von einem aus Blechberg“ in „St.“ angekommenen und dort endenden Zug die Lok abspannt, das Gleisoval umrunden läßt, die dann den Zug wieder in „St.“ am anderen Ende aufnimmt und nach „Blechberg“ zurückkehrt. Oder aber er stellt eine zweite Lok im Anschluß „St.“ auf, die den Zug übernimmt, nachdem dieser von der Zuglok über die Anschlußweiche vorgezogen wurde. Die entsprechenden abschaltbaren Gleise wurden vorgesehen. Beides ist aber nicht vorbildgetreu. Man beachte daher unsere untenstehenden Empfehlungen.

Unsere Empfehlungen

1. *Ohne Veränderung des Gleisplans:* „Steinwitz“ ist zu einem Haltepunkt zu erklären, da es betrieblich keinen Bahnhof darstellt. Aus dem Anschlußgleis wird gleichzeitig eine Anschlußstelle.

2. *Mit Veränderung des Gleisplans:* Aus „Steinwitz“ und der Anschlußstelle ist ein echter kleiner Bahnhof zu gestalten, in dem auch lokbepannte Züge vorbildgetreu wenden können. Dazu ist es erforderlich, das gesamte Gleisoval so weit nach der Anlagenkante gegenüber von „Steinwitz“ zu verschieben, daß ein zweites Bahnstreckengleis direkt an der anderen Kante noch Platz hat. Das erfordert den Einbau eines Weichenpaares, am besten der neuen TT-Bogenweichen. Die Linksweiche ist gleich hinter dem Wegübergang anzuordnen, die Rechtsweiche liegt dann etwa in Höhe des Schuppens des Anschlusses. Anschlußweiche bleibt in jetziger Lage, aber aus den Betriebsstellen Hp und Anschlußstelle wird ein echter Bahnhof mit Gleisanschluß. Dadurch ist bessere Betriebsabwicklung möglich.

3. *Mit Veränderung des Anlagenbaues:* Herr Loeb hat den See in ± 0 angeordnet, so daß er für die neigungslosen Gleise, die also eigentlich in ± 0 verlaufen, eine „1. Etage“ und für die Erhebungen eine „2. Etage“ bauen mußte. Wir halten es für ratsamer, den See aus der Grundfläche auszuschneiden und damit unter ± 0 zu verlegen, dann können sämtliche Gleise direkt auf der Anlagenplatte angebracht werden, und es wäre nur noch für die geringen wenigen Erhebungen ein Niveau über ± 0 zu schaffen. Der Ausschnitt aus der Platte ist dann gleich als Seegrundfläche zu verwenden.

4. *Sicherungsanlagen* sollten in einfacher Form auch auf der Nebenbahn vorhanden sein, etwa Signale So 5 und 6 (Trapez- und Kreuztafel). Dgl. Wegübergangssicherungen.

H. K.

An unsere Leser

Zum sofortigen oder baldmöglichsten Termin sucht die Redaktion dringend eine

redaktionelle Mitarbeiterin

(auch Sekretärin oder Schreibkraft), die Interesse und Lust und Liebe dazu hat, uns bei der Arbeit zu unterstützen. Gegebenenfalls könnte ein Aufgabengebiet selbständig übernommen werden oder auf Wunsch auch nicht. Vorkenntnisse außer Maschineschreiben und evtl. Steno sind nicht erforderlich. Beschäftigung möglichst bei voller Arbeitszeit. Wir bitten daher alle Leser aus dem Berliner Raum, uns durch Nachfragen im Familien- und Bekanntenkreis zu unterstützen. Näheres ist über uns zu erfahren.

Die Redaktion

Die Auferstehung einer niederländischen DampfloK

Als im Mai des Jahres 1974 die Lok NS 3737 mit einem Sonderzug durch die Niederlande fuhr, war das ein Ereignis besonderer Art. Denn gerade diese Maschine hatte am 7. Januar 1958 den letzten fahrplanmäßigen Dampfzug der Niederländischen Eisenbahnen (NS) vom Bf Geldermalsen nach Utrecht und damit regelrecht in das dortige Eisenbahnmuseum befördert, wo auch anschließend eine Abschiedsfeier stattfand.

Seit jenem Tage vor 20 Jahren kamen nur noch ausländische DampfloKs in die Niederlande, was aber heute auch zu einer Seltenheit geworden ist.

Betrachten wir uns einmal die Geschichte dieser Lokomo-

Vertreter dieser BR, die 3789 und 3790, erhielten Kohlenstaubfeuerung. Da die Gase nur unzureichend verbrannt wurden, baute man auch diese bald darauf wieder um. Im Laufe der Zeit traten noch andere kleine Bauartabweichungen auf, und es kamen auch verschiedene Tender zum Einsatz.

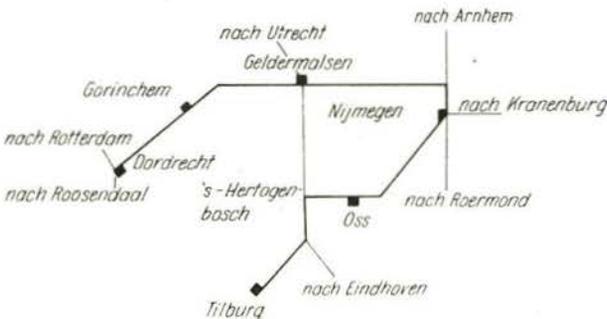
Die 3737 kam am 11. September 1911 als Nr. 731 zum Bw Amsterdam-Weesperpoort. Dort förderte sie hauptsächlich internationale Schnellzüge auf der Strecke Amsterdam—Utrecht—Arnhem—Emmerich. Später wurde sie ins Bw Groningen umgesetzt. Bis zum Zweiten Weltkrieg tauchte diese Lokomotive dann auf fast allen niederländischen Strecken auf. Bei Kriegsausbruch war sie im Bw Roosendaal beheimatet und diente später der faschistischen Wehrmacht für Militärtransporte bis nach Frankreich hinein. Ein loser Radreifen verhinderte jedoch ihren Abtransport nach Hitler-Deutschland. Schwesternmaschinen fanden sich aber nach 1945 sogar auf der Insel Rügen an.

Die 3737 kam nach Kriegsende ins Ausbesserungswerk (AW) Tilburg, wo sie aufgearbeitet wurde. Durch den damals bei den NS einsetzenden Traktionswechsel bedingt, stand sie dann fast nur noch im Güterzugdienst.

Am 16. Juni 1956 verkehrte die 3737 noch einmal vor einem Reisezug. Der Anlaß dazu war das 25jährige Bestehen des Klubs der Eisenbahnfreunde NVBS. Nachdem diese Lokomotive Luftpumpe, Rauchkammertür und Tender einer englischen Lokomotive erhalten hatte, verkehrte sie bereits zu dieser Sonderfahrt wieder im Ursprungszustand. Den Tender erhielt sie von der verschrotteten 3746, der kurioserweise erst 1974, also nach acht Jahren, auf 3737 umbeschriftet wurde.

Nach der eingangs erwähnten letzten Fahrt am 7. Januar 1958 kam diese Lokomotive noch einmal in das Bw Roosendaal zurück, um dort den letzten Schliiff fürs Museum zu erhalten. Im September endlich wurde sie durch eine DieselloK nach Utrecht überführt. Lange herrschte Stille um die niederländischen DampfloKs. Die Begeisterung der DampfloKfreunde zeigte sich aber bei Sonderfahrten ausländischer Eisenbahnklubs, die teilweise auch über Strecken der NS führten. Der Plan, die 3737 aufzuarbeiten, scheiterte aber vorerst an Geldmangel.

Doch am 24. September 1972 war es soweit; die 3737 wurde in das AW Tilburg überführt. An ihr gab es nach so langer Standzeit viel zu tun. Neben zahllosen Kleinarbeiten erhielt sie einen neuen geschweißten Kessel. Lange mußten die Eisenbahnfreunde auf sie warten. Sobald wichtigere Arbeiten im AW anfielen, wurden die an der 3737 unterbrochen. Ihre ersten Fahrversuche unternahm sie dann wieder im



— Strecke der Sonderfahrt am 23. bzw. 26. 5. 74

Bild 1 Strecke der Sonderfahrten im Mai 1974

tive 3737! Sie gehört zur Reihe 3700 der NS. Die ersten Lokomotiven dieser Baureihe wurden im Jahre 1910 beschafft. Aus technischer Sicht ist sie mit der ehemaligen pr. P 8 aus dem Jahre 1906 (38¹⁰⁻⁴⁰ der DR), die inzwischen auch ausgedient hat, vergleichbar, äußerlich ähnelt sie jedoch eher den deutschen Länderbahnlokomotiven, die direkt um die Jahrhundertwende entstanden. Sie hat zwei innenliegende Steuerungen, die über eine Zwischenwelle auch die beiden äußeren Zylinder bedienen. Sie ist mit einer Westinghouse-Bremse, einem Knorr-Vorwärmer und einem Hasler-Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet. Ferner besitzt sie am Tender einen Dampfheizungsanschluß.

Die Maschinen 3800 bis 3805 wurden anfangs mit einer Stromlinienverkleidung versehen. Diese bewährte sich aber nicht, so daß sie bald wieder abgebaut wurde. Zwei andere

Bild 2 Maßskizze der 3737 (NS)

