

PA 9

32512

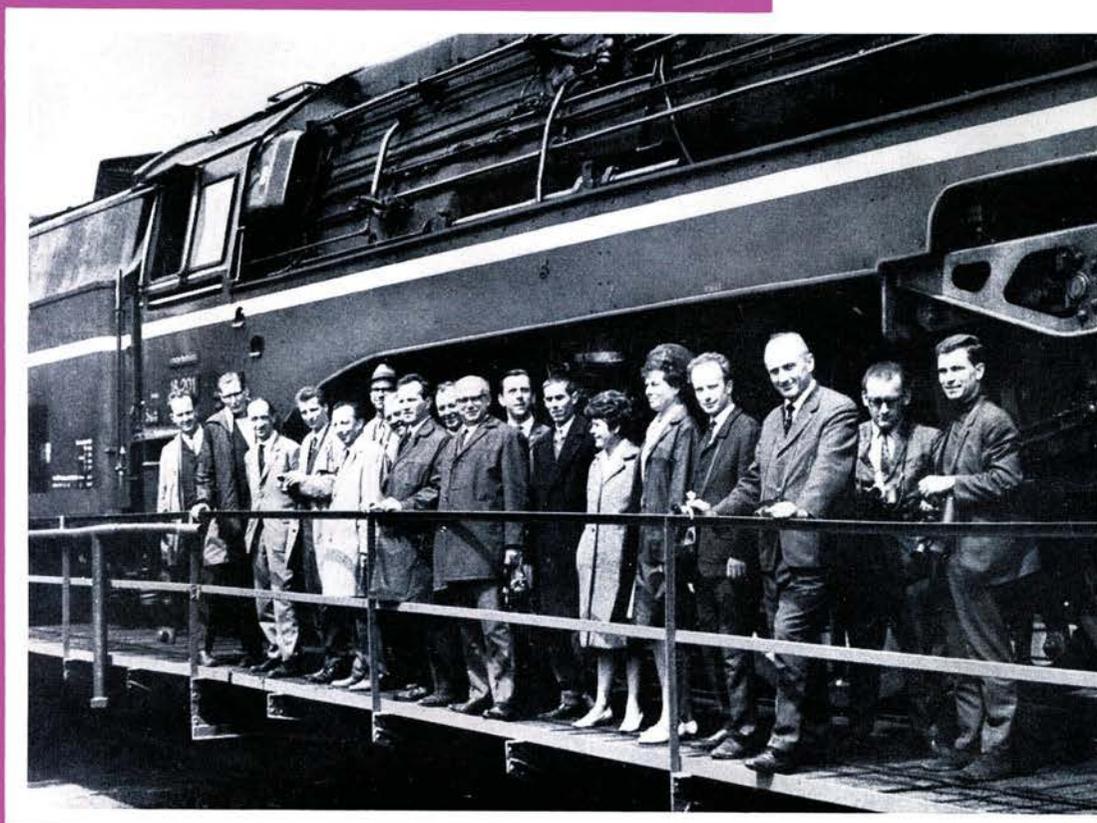
JAHRGANG 17
OKTOBER 1968

10

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBahnBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



10 OKTOBER 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Rbd Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik und 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 Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
G. Trost	
Garten-(Feld)-Bahn mit Dampftrieb im Maßstab 1 : 13	285
P. Seifert	
Meine H0-Heimanlage	287
Dr. med. P. Hanke	
Verbesserte Laufeigenschaften an der BR 84	289
W. Kunert	
Aus dem Leben der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Berlin	291
Dipl.-Journ. H. Kirsche	
Die Eisenbahnen in Marokko	295
R. Schindler	
85 Jahre Schmalspurbahn Hainsberg-Kurort Kipsdorf	297
H. Halbauer	
Bauanleitung für eine doppelte Kreuzungsweiche in der Nenngröße N	300
Dipl.-Ing. K. Uhlemann	
Die Reisezugwagen der Müglitztalbahn BC4i und C4itr	304
Mitteilungen des DMV	309
Wissen Sie schon?	310
Stets einsatzbereit	310
D. Brütigam	
H0-Heimanlage (2,34 m × 1,4 m)	311
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	312
K. Winkelmann	
Deutz-Kleindiesellokomotive KG 160 B mit Gelenkwellenantrieb	313
Die Eisenbahn auf der Briefmarke	314
Gleisplan TT (2,1 m × 1,25 m)	317
Gleisplan TT (2,1 m × 1,18 m)	317
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Höhepunkt einer Exkursion der ZAG Berlin (siehe auch den Bericht auf den Seiten 291 bis 294) war die Besichtigung des zur Zeit schnellsten „Pferdes“, die rekonstruierte 61 002 des ehemaligen Henschel-Wegmann-Zuges (jetzige Lok 18 201).

Foto: Achim Delang, Berlin

Rücktitelbild

E-gekuppelte Schmalspurdampflokomotive 99 191 (Spurweite 1000 mm) am Haltepunkt Bramenau der Strecke Gera/Pforten-Wuitz-Mummsdorf

Foto: Klaus Winkelmann, Zwickau

In Vorbereitung

Leipziger Herbstmesse 1968

Vorbildgerechtes Aufstellen von Signalen
Die heilige Bahn (Hedschas-Bahn)

Garten-(Feld)-Bahn mit Dampfbetrieb im Maßstab 1 : 13

Die Planung der beschriebenen Gartenbahn ergab sich eigentlich zwangsläufig. Ich wollte meinen Enkeln im Alter von sieben bis elf Jahren Gelegenheit geben, während ihrer Besuche im Sommer eine Miniaturbahn auch im Garten zu betreiben. Gleichzeitig sollte dadurch dem noch vorherrschenden Spieltrieb der Kinder und ihrer Vorliebe für möglichst große Fahrzeuge entsprochen werden, indem die Spurweite von 45 mm der Größe I ausgewählt wurde, die nun im Freiland endlich auch ohne radikale Flächenbeschränkung der Gleisanlage verlegt werden konnte.

Bei der Auswahl der Wagen fiel die Entscheidung auf großräumige sogenannte Kipploren, in denen richtiger Sand aus einer „Kiesgrube“ gefördert und am Bestimmungsort vorbildentsprechend durch Kippen des Behälters entladen werden kann. Dieser Betriebsfall entspricht dem Betätigungsdrang der Kinder besser als ein Personen- oder Güterzugbetrieb.

Die Attraktion der Gartenbahn sollte eine mit Dampf angetriebene Lokomotive werden, der ich in meiner umfangreichen Sammlung von Eisenbahnfahrzeugmodellen in den verschiedensten Maßstäben eigentlich einen „historischen“ Platz einräumen wollte. Sie ist nämlich mit ihrer Achsanordnung 1 A, die vor 100 Jahren nur bei wenigen deutschen Hauptbahnlokomotiven angewendet wurde, charakteristisch für eine spiritusbeheizte „Spielzeug“-Dampflokomotive der Größe I, wie sie vor einigen Jahrzehnten in billigster Ausführung handelsüblich war. Gleichzeitig sollte mit dieser Wahl der Erkenntnis entsprochen werden, daß ein elektrischer Antrieb beim Gartenbahnbetrieb aus Isolationsgründen kritisch ist und ferner, ebenso wie ein auch in Frage kommender Federantrieb, wegen der notwendigen und empfindlichen Untersetzungsantriebe den rauen Betriebsverhältnissen (unvermeidlicher Sandstaub) auf die Dauer nicht gewachsen ist und zu Betriebsstörungen führt. Schließlich war auch für die Lokwahl der reizvolle „natürliche“ Dampftrieb mitbestimmend. Es sollte eben eine „richtige“ Dampflok sein, deren Betrieb im Zimmer schon allein wegen der Kondenswasserabsonderung und der offenen Spiritusflammen problematisch ist. Nun war aber das Mißverhältnis der Lok zu den Kipploren zu offensichtlich, wie es das Bild auch erkennen läßt. Es widersprach dem Modellprinzip, daß die Kipploren nicht nur die Höhe eines gedeckten Güterwagens hatten, sondern auch noch in der Normalspur von einer Lok gefördert werden sollten, die entsprechend dem großen Treibraddurchmesser den Typ einer Schnellzuglok darstellt. Der Gedanke lag nahe, die Kipploren vorbildentsprechend einer Feldbahn mit einer Spurweite von 600 mm zuzuordnen, wie sie auch

heute noch für Ziegeleien betrieben werden. Die Umrechnung der Spurweite von 45 mm der Größe I auf die Feldbahnspurweite von 600 mm ergibt einen Maßstab von 1 : 13 (etwa 110 mm Normalspurweite). In diesem Größenverhältnis mußte nun die ursprüngliche Hauptbahnlokomotive in eine Feldbahnlok umgewandelt werden.

Das Fahrgestell mit dem Kesselaufbau sollte jedoch ohne Änderung übernommen werden, da die oszillierende Zylinderanordnung mit der einfachen Ventileführung den rauen Betriebsverhältnissen im Freien am besten gewachsen ist. Der Treibraddurchmesser schrumpft zudem durch die Maßstabänderung von 1800 mm auf etwa 700 mm zusammen und ist zwar für eine Feldbahnlok noch zu groß, aber immerhin schon erträglich. Natürlich wäre eine B-Anordnung der Achsen mit einem noch kleineren Raddurchmesser vorbildentsprechender, aber dieser Umbau hätte eine zeitraubende Selbstanfertigung der Radsätze sowie neuer Zylinder und Kolben für eine Schiebersteuerung bedingt.

Es wurde zunächst eine Umrisskizze der Lok angefertigt und eine Stehhöhe von 2 m als Bezugsmaß gewählt. Die lichte Breite der Lok wurde um 20 mm vergrößert. Die so entstandenen Ausmaße der Lok ergaben die charakteristischen Merkmale einer Feldbahnlok, nämlich einen außergewöhnlich kleinen und niedrigen Kessel mit einem schlanken, übermäßig hohen Schornstein und ein im Verhältnis zum Kessel auffallend hohes und großes Führerhaus mit allseitig großen Durchblicköffnungen und angebauten Wasserkästen. Ein Vergleich mit Abbildungen von Feldbahnlokomotiven des Vorbildes bestätigte die gelungenen Proportionen der „umkonstruierten“ Hauptbahnlok. Es war nunmehr auch das richtige Größenverhältnis der Kipploren erzielt, wie es die Abbildung zeigt. Schließlich wurden auch noch die übermäßig langen Zylinder mit der üblichen Blechverkleidung ausgestattet und dadurch ihre oszillierende Bewegung wesentlich verdeckt. Das Führerhaus und die Wasserkästen wurden grün gestrichen. Als Stirn- und Rücklaternen konnten umgestrichene Weichenlaternen des Gleismaterials der Größe I verwertet werden.

Die Zugleistung der Lok ist wegen der einfach wirkenden Kolbenanordnung verhältnismäßig gering, jedoch für einen bescheidenen Feldbahnbetrieb völlig ausreichend, nachdem die Kolben durch Einfügen von Kolbenringen auf Saugpassung bearbeitet wurden. Bemerkenswert ist die kombinierte Steuer- und Regelvorrichtung, die aus einem im Dampfdom untergebrachten Drehschieber besteht und auf je zwei Dampfleitungen wirkt, die zu den Ventilen der Zy-

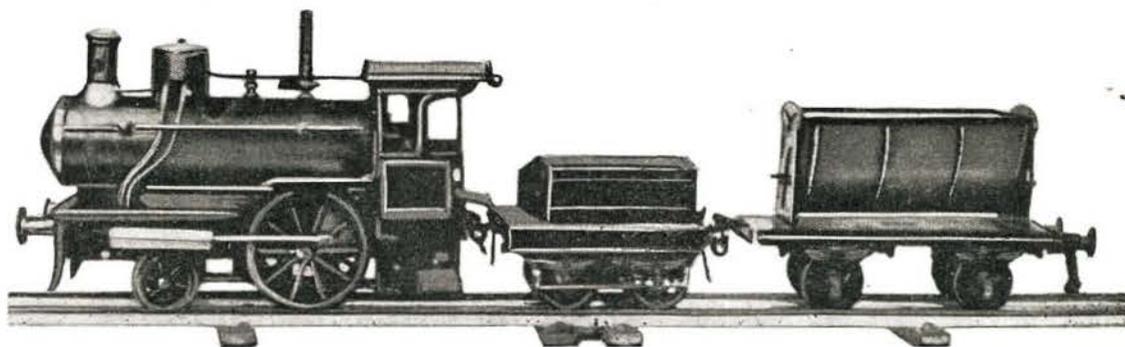


Bild 1 Die Lokomotive vor dem Umbau

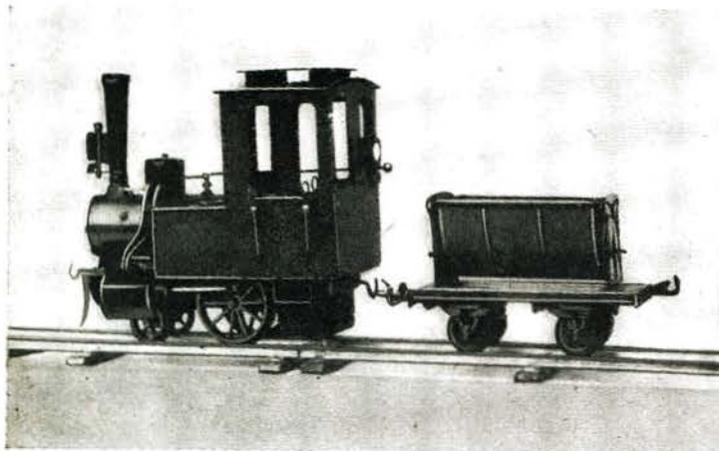


Bild 2 Nach der Rekonstruktion ist nun eine typische Feldbahnlok entstanden

linder führen. Mit einer Schubstange können somit aus der Mittelstellung nicht nur die Dampfzufuhr kontinuierlich geregelt, sondern auch die Fahrtrichtung gesteuert werden. Gleichzeitig wird der verbrauchte Dampf durch ein weiteres Rohr in den Schornstein abgeleitet und mit hörbarem Geräusch entsprechend der Kolbenbewegung ausgestoßen. Eine mit Hilfe einer Drahtschlaufe in den Schornstein gehängte Räucherkerze erhöht zur Freude der Zuschauer die „natürliche“ Rauchentwicklung.

Ungünstig ist beim Dampfbetrieb eine manuelle Regelung der Dampfzufuhr während der Fahrt, die jedoch auf der Strecke beim Befahren von Gleisbögen und Neigungen erforderlich ist. Ich habe hierfür nun eine Bowdenzugregelung vorgesehen, die nach dem Prinzip der bekannten „ferngelenkten“ Spielzeugfahrzeuge an die Stange des Drehschiebers angeschlossen wird. Ein etwa 1 m langer Motorradbowdenzug wurde entsprechend umgearbeitet, so daß er für den Betrieb in einen Schlitz der Führerhausrückwand eingehängt und verschraubt werden kann. Der Lokführer kann nun die Dampflok auf ihrer Fahrt bequem im Schrittempo begleiten und je nach den Erfordernissen die Dampfzufuhr regeln und bei Rangiermanövern die Fahrtrichtung steuern. Ein angebundelter zweiter Bowdenzug kann für die Betätigung der Dampfpeife vorgesehen werden, deren Wirkungsweise natürlich bei allen nur möglichen Gelegenheiten auch ausgenutzt wird, denn ein „gewöhnlicher“ Modelleisenbahner muß ja auf den Genuß dieser vorbildentsprechenden Signalgabe verzichten.

Die Betriebsdauer ist von dem „Heizvorrat“ (40 cm³ Tankinhalt) abhängig und beträgt ungefähr 20 Minuten, wenn die Kesselfüllung mit heißem Wasser erfolgt und dadurch die Anheizzeit auf wenige Minuten reduziert wird. Die Größe des Brennstofftanks und der Heizwert des vierflämmigen Brenners ist gut auf den Kesselinhalt und den Dampfbedarf für Dauerbetrieb abgestimmt, so daß Fahrtpausen wegen Dampf-mangel nicht notwendig sind. Eine längere Betriebspause der unter Dampf stehenden Lok ist allerdings unwirtschaftlich, da die Spiritusbeheizung nicht geregelt werden kann und der überspannte Dampf durch das Überdruckfederventil nutzlos abgeblasen wird. Ab Windstärke 3 muß der Betrieb eingestellt werden. Der Zug wird zwar noch nicht umgeworfen, aber die vier Spiritusflammen brennen dann zu unruhig oder werden sogar ausgeblasen.

Technische Daten der Lok:

Größte Länge	245 mm
Größte Breite	90 mm

Größte Höhe	190 mm
Treibraddurchmesser	56 mm
Laufraddurchmesser	25 mm
Achsstand	70 mm
Kessellänge	170 mm
Kesseldurchmesser	46 mm
Kesselinhalt	246 cm ³
Kolbendurchmesser	11 mm
Kolbenhub	24 mm
Zylinderfüllung	8.3 cm ³
Brennstofftankinhalt	40 cm ³
vier hintereinander unter dem Kessel angeordnete Spiritusbrenner	

Der Wagenpark wurde inzwischen durch zwei kleine Drehschemelwagen (Achsstand 60 mm) und einen kurzen Niederbordwagen vergrößert. Bei sämtlichen Wagen sollen ferner noch die vorbildwidrigen Achslagerfedern beseitigt und durch starre Achslager ersetzt werden.

Die Gleisanlage kann in der Regel selbst in einem kleinen Hausgarten großzügig geplant werden und die „Strecke“ entweder auf Gartenwegen verlaufen oder durch mannshohes Savannengras (nicht gemähter Rasen) und tropische Vegetation (Staudenanpflanzung), vielleicht auch an einem Weiher (Vogeltränke) entlang führen. Es kann natürlich auch eine maßstäbliche Miniaturlandschaft aufgebaut werden, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß sie ständig der Witterung und „verheerenden Unwettern“ ausgesetzt ist. In allen Fällen muß auch immer neben dem Gleis genügend Platz für den begleitenden Lokführer vorgesehen sein. Es ist ferner nicht ratsam, die Gleisanlage stationär mit dem üblichen Gleismaterial aufzubauen, da die dünnen Bleche dann bald verrostet sein werden. Zweckmäßig ist es dagegen, Gleislängen bis zu drei oder vier auf einem schmalen Brett zu befestigen, so daß der Auf- und Abbau der gesamten Gleisanlage nur wenig Zeit in Anspruch nimmt. Die langen Gleisstücke können im Keller, Schuppen oder in der Garage aufbewahrt werden. Bemerkenswert ist noch, daß bei dieser Modellfeldbahn der damals handelsübliche Bogenhalbmesser von 90 cm der Größe I etwa dem gebräuchlichen und auffallend kleinen Bogenhalbmesser von Feldbahnen des Vorbildes entspricht.

Abschließend soll hervorgehoben werden, daß für den reizvollen und interessanten Betrieb von Gartenbahnen – im Gegensatz zum „mini-trend“ der Spurweiten bei Heimanlagen – kleine Maßstäbe, also möglichst große Spurweiten vorzuziehen sind. Hierfür können bequemerweise Bestände nicht mehr handelsüblicher Nenngrößen (ab Größe 0) ausgewertet werden und dampfbetriebene Lokmodelle wieder zu Ehren kommen, zumal diese Antriebsart den rauen Betriebsanforderungen einer Gartenbahn am besten gewachsen ist. In Betracht zu ziehen ist die Umstellung der Normalspurweite auf eine Schmalspurweite von 600 mm für den Betrieb von Feld- oder Kleinbahnen, da hierdurch der Maßstab auf über die Hälfte verkleinert und der Fahrzeugpark durch unkomplizierten Umbau vorhandener modellwidriger Typen vorbildentsprechender sowie auch robuster gestaltet werden können. Eine überspitzte Detaillierung der Fahrzeuge – die Versuchung liegt wegen der Modellgröße nahe – ist jedoch nicht ratsam. Die Fahrzeuge sollen vielmehr möglichst griff- und stoßfest ausgeführt sein, denn bei einem Fahrbetrieb im Freien auf dem Erdboden kann nicht die gleiche Sorgfalt wie bei Heimanlagen, besonders bei einer Betriebsführung durch Kinder, vorausgesetzt und erwartet werden. Ein großer Anreiz für die Planung einer Gartenbahn ist schließlich – im krassen Gegensatz zu Heimanlagen – die Möglichkeit einer großzügigen Streckenführung, bei der in der Regel eher der Gleisvorrat als die Flächenbeanspruchung beziehungsweise die Gartengröße berücksichtigt werden muß.

Meine H0- Heimanlage

Wovon ich in Wort und Bild berichte, ist nicht meine erste Anlage, was wohl außer Zweifel steht. Der vorgestellte und bisher allein in Arbeit befindliche Teil ist nur ein Drittel einer geplanten Großanlage. Die Form dieses Teilstückes ist unterschiedlich: größte Länge = 2,60 m und größte Breite = 1,50 m. Das Teilstück ist für sich betriebsfähig und hat keinen Bahnhof, nur einen modernen, relativ großen Haltepunkt an einer zweigleisigen Strecke, wie es die Vorortlage einer sich stark ausbreitenden Stadt erfordert. Ein verdeckter Abstellbahnhof gestattet es mir, ohne Stilbruch Schnellzüge bis zu sieben Wagen und Güterzüge bis zu 20 Wagen auf dieser relativ

Bild 3 Freudig begrüßt wird von einem Eisenbahnfreund in H0-Größe erstmals die neu in Dienst gestellte V 180 mit Kunststoffbug vor dem D 105. Ein moderner Zug passiert einen modernen Haltepunkt an zweigleisiger Strecke. Die Überdachung der tatsächlich vorhandenen Bahnsteigunterführung ist Eigenbau aus OWO-Glasklartellen.

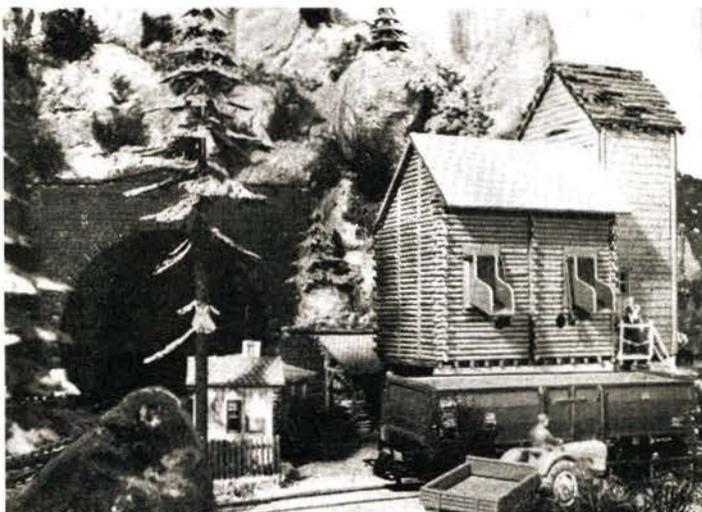
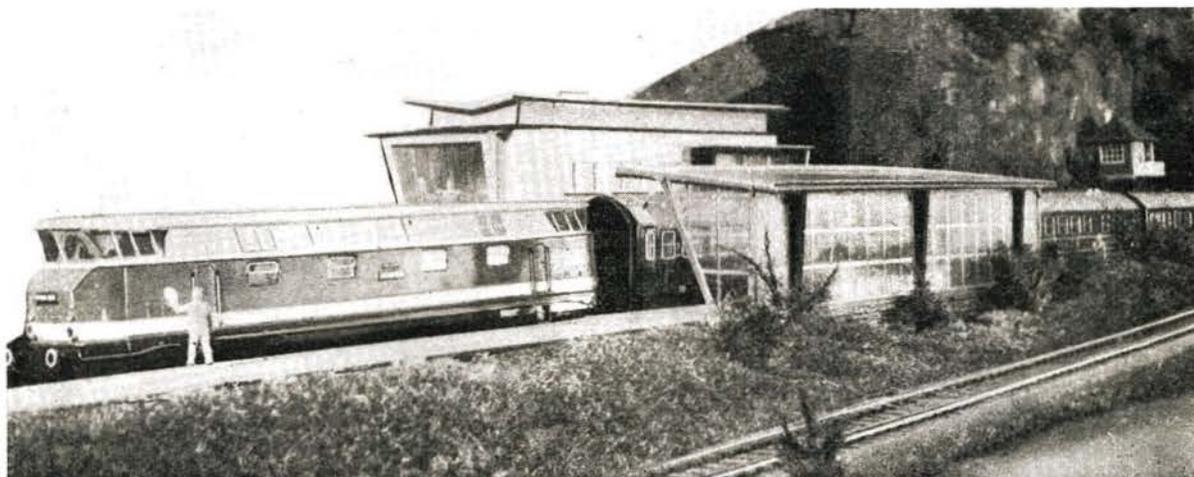
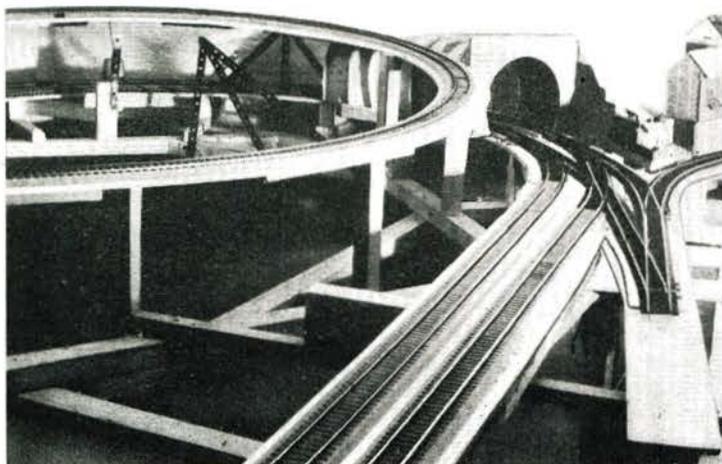


Bild 1 Die Betriebsamkeit in der warmen Nachmittagsstunde ist nicht gerade überwältigend. Der Gleisübergang ist tatsächlich mit Bohlen belegt. Das Anschlußgleis ist mit Gras bewachsen, was man auf der Aufnahme leider nicht sehen kann. Weil die Natur Tannen nicht so schön gleichmäßig wachsen läßt wie der VEB OWO, mußten verschiedene Plaste-Tannen unter LötKolben und Seitenschneider kommen. Verschiedene Stämme verlängerte ich, und so wuchs das Prachtexemplar neben dem Schotterwerk in die stattliche H0-Höhe von immerhin 18 cm

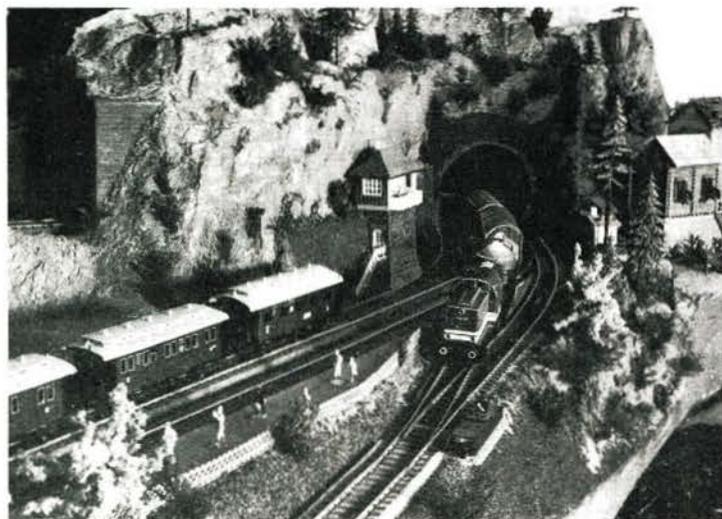
Bild 2 Dieses Motiv zeigt, wie eine Landschaft gestaltet und ein Detail davon nicht gestaltet sein soll. Der Weichenantrieb im Vordergrund ist das „Nicht“. Er wird noch mit einer kleinen Mauereinfassung vom Bahndamm her umgeben und mit ein wenig Bewuchs „weggetarnt“, womit die natürliche Notwendigkeit wieder gerechtfertigt ist.





Bilder 4 und 5 Diese beiden Aufnahmen zeigen in traditioneller Weise, wie es einmal war und wie es jetzt ist. Die Anlage entsteht in offener Rahmenbauweise. Die große Liebe in der Ausgestaltung gehört bei mir dem Detail. Nur so erreicht man nach meinen Erfahrungen auch den guten immer gewünschten Gesamteindruck einer ganzen Anlage. Der große Nachteil ist, es dauert alles sehr lange, weshalb ich meine bisherige Bauzeit lieber verschweige. Die Tunnelröhre wurde so lang gebaut, wie der Betrachter Einblick in das „schwarze Loch“ hat.

Fotos: Peter Seifert, Milka-



kleinen Modellbahnanlage verkehren zu lassen.

An den geplanten restlichen zwei Dritteln mit natürlich einem richtigen Bahnhof wird später gearbeitet, wenn der dazugehörige große Raum fertig sein wird.

Beim Betrachten von Anlagenbildern fand ich in den zugehörigen Begleittexten bisher kaum Hinweise, wie und womit dieses oder jenes erreicht wurde. Das stört mich immer wieder. Darum hier, womit ich im Modellbau „selig“ werde:

Auf der Anlage sind Pilzgleise und -weichen verlegt. Alle Weichen, was ja hervorragend geht, wurden der Gleisführung angepaßt (zurechtgeschnitten und gebogen) und nicht umgekehrt. Zum Übergang von der Geraden in den Bogen sind Übergangsbogen des eleganten Aussehens wegen eingebaut. Der Zuglauf wird obendrein besser.

Mir gefallen moderne und uralte

Gebäude. Auf beides wollte ich nicht verzichten und versuchte, diese Vorliebe stilistisch zu kombinieren. Ähnlich der Weichen ändere ich auch die Gebäudebausätze zur Landschaft und zum Standort „passend“ ab. Das Schotterwerk wurde nahezu seitenverkehrt zusammengebaut. Im fertigen Zustand muß von den Gebäuden der Eindruck entstehen, sie wären auf der Anlage erbaut und nicht wie vielerorts einfach hingestellt.

Das Mauerwerk besteht aus OWO-Platten, die mit ihrer Festigkeit ein gutes Bastelmaterial sind. Wo kein „Fels“ hervortritt, wächst „Scheffler“-Gras (Grasmatten). Streumaterial verwende ich nicht, da eine Modellbahnanlage ohnehin genügend verstaubt. Das Lattengerüst der Anlage überziehe ich mit mehreren Schichten Zeitungspapier/Tapetenkleister. Ist das trocken, werden für die Detaillierung Zeitungen in

kleine Stücke zerrissen und eingeweicht; das eingeweichte Zeitungspapier wird ausgedrückt, mit Tapetenkleister zu einer „Pampe“ eingerührt, braun eingefärbt und mit dieser „Pampe“ das Gebirge modelliert. Der trockene Überzug wird mit Plakatfarbe „echt“ angepinselt, und zum Schluß können dann die Bäume wachsen, die man sich im Detail gut aussuchen und plazieren sollte – auch die Büsche.

Mein Ziel ist es, so zu bauen, daß Modell und Vorbild kaum zu unterscheiden sind. Zwei Grundsätze helfen mir:

1. Zeit lassen!
2. Nichts zu bauen, was nicht natürlich bedingt ist!

Mögen die Bilder von der Motivauswahl her einseitig erscheinen, so ist dies bewußt erfolgt, um Detail und Gesamteindruck und anderorts die Baustadien in vergleichender Weise zu demonstrieren.

Verbesserte Laufeigenschaften an der BR 84

So mancher Modelleisenbahner wird ein unzufriedenes Gesicht gemacht haben, nachdem er erstmalig eine Tenderlok der Baureihe 84 auf die Strecke schickte. Zur Enttäuschung wurde der unruhige Lauf der Vor- und Nachläufer, die ausgesprochen weichenscheu sind und daher außerordentlich häufig entgleisen. Besonders beim Schieben bzw. Rangieren eines schon relativ leichten Zuges wird die betreffende Laufachse in Kreisbögen und speziell auf Weichen aus dem Gleis gedrückt. Die Ursache ist in der zu kurzen Deichsel und dem damit viel zu geringen Schwenkkreis des Vor- bzw. Nachläufers zu suchen.

Durch eine relativ einfache Änderung läßt sich dieses Übel beseitigen. Das Prinzip liegt in einer Verlängerung der Deichsel, so daß der Drehpunkt zwischen der ersten und zweiten bzw. vierten und fünften Treibachse liegt.

Man fertigt zunächst einen 5 mm

breiten Streifen aus etwa 0,6 mm dickem Messingblech in einer Länge von 33 mm an. Auf einer Seite wird in 4 mm Randentfernung eine 3-mm-Bohrung gesetzt, durch die später eine Bundschraube als Führungszapfen ragt (siehe Skizze). Der Messingstreifen wird dann s-förmig abgewinkelt, wie aus der Skizze ersichtlich ist.

Der nächste Arbeitsgang besteht in der Entfernung der beiden Bodenbleche des Rahmens der Lokomotive. Dabei muß man allerdings mit sehr viel Fingerspitzengefühl vorgehen, wenn man sich Ärger durch eine Verdrehung des Zahnradgetriebes ersparen will.

In die Mitte zwischen die erste und zweite Bodenwanne des vorderen Bodenbleches und die vierte und fünfte Bodenwanne des hinteren Bodenbleches werden nun je eine 2-mm-Bohrung gebracht. Durch diese Bohrung wird eine 2-mm-

Schraube mit 3-mm-Bund (gebräuchlich in der Piko-Lok BR 50 und im Fachhandel erhältlich) gesteckt und von der Gegenseite mit einer entsprechenden Mutter arretiert. Die Mutter wird anschließend am Bodenblech verlötet. Als nächstes werden die erste und fünfte Bodenwanne ausgesägt, da sie der Deichsel im Wege stehen.

Nach diesen Arbeitsgängen kann nun wieder die Montage der Maschine erfolgen. Nach Einlegen der Bodenbleche und Kontrolle des unbehinderten Laufes des Getriebes werden die neue Deichseln mit den beschriebenen Bundschrauben am Bodenblech schwenkbar befestigt. Es ist ratsam, die Messingstreifen am vorläufernahen Ende vorher etwas zu verzinnen. Anschließend werden die Deichseln der Vor- und Nachläufer mit Sandpapier blankgerieben und ebenfalls verzinkt. Dann werden beide Deichselenden miteinander verlötet, wobei das

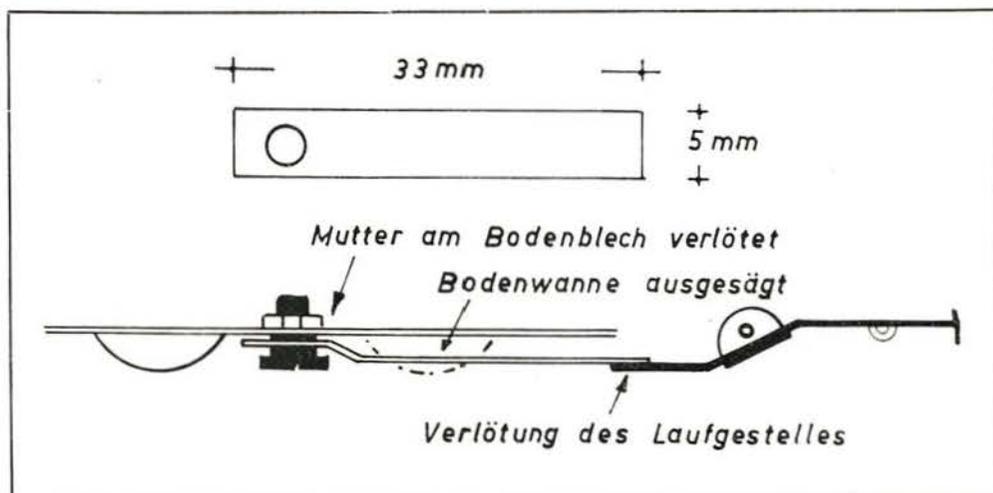


Bild 1
Prinzipskizze

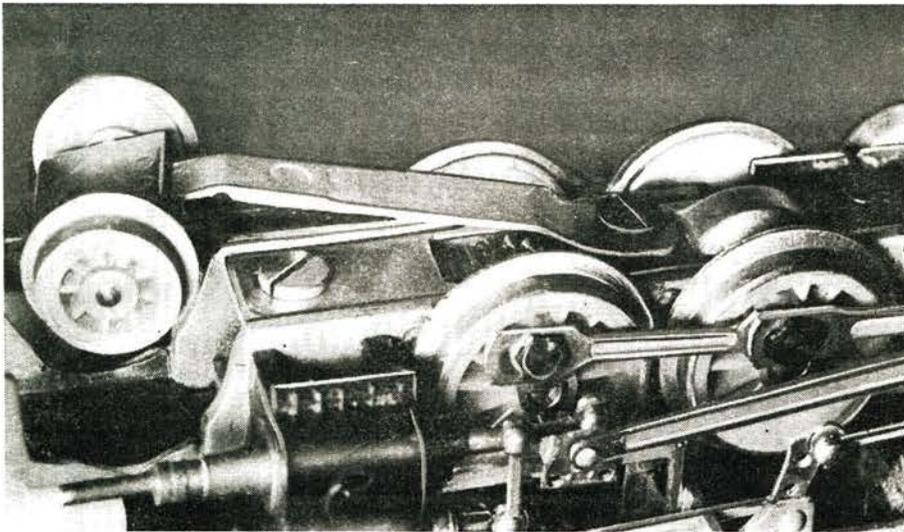
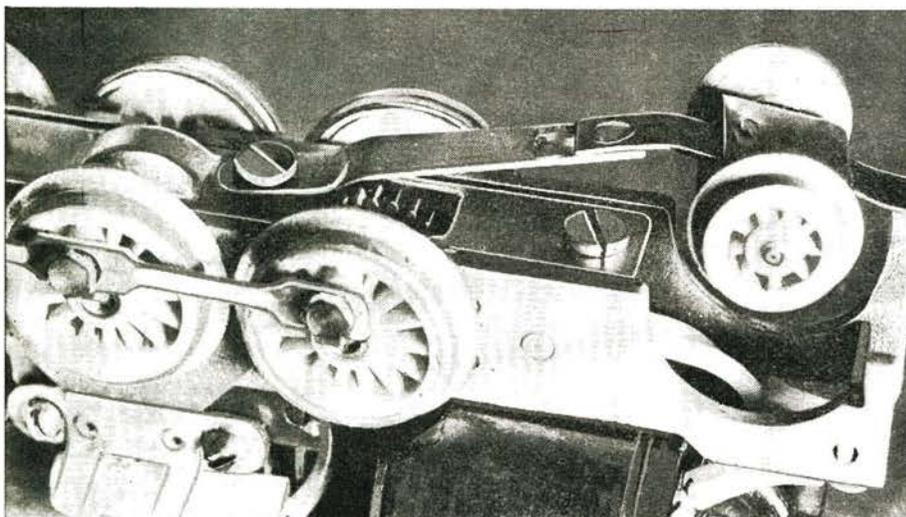


Bild 2



Stumpfende des Vor- und Nachläufers unter das Verlängerungsstück zu liegen kommt. Zum Abschluß muß der alte Deichselstumpf etwas gebogen werden, damit die Kupplung in der richtigen Höhe steht und die Vor- und Nachläufer genügend freies Spiel haben. Als Ergänzung können Vor- und Nachläufergehäuse mit Blei ausgegossen werden, was aber nach Fahrversuchen nicht unbedingt erforderlich ist.

Während meine BR 84 wegen der eingangs geschilderten Nachteile zwangsläufig stiefmütterlich behandelt wurde, ist sie nach dem Umbau zum meistgebrauchten Fahrzeug geworden.

Bild 3

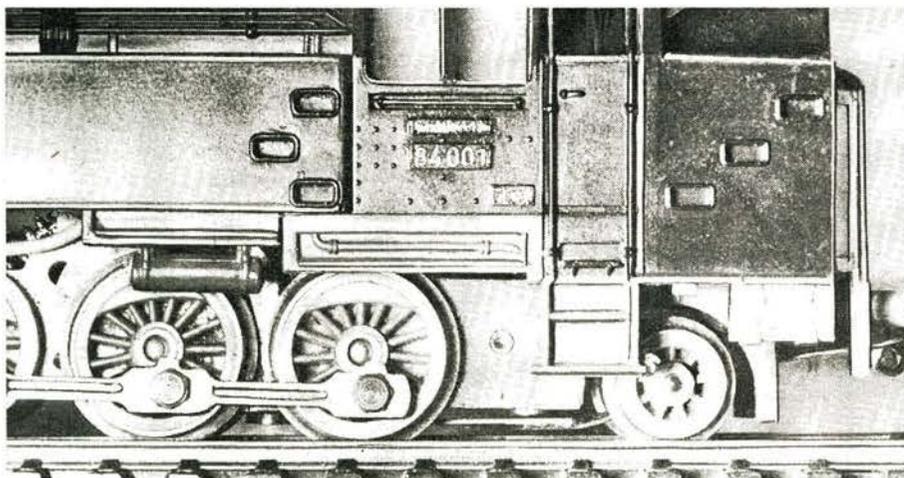


Bild 4

Fotos:
Dr. P. Hanke,
Halle (Saale)

Aus dem Leben der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Berlin

In der ZAG 1/5 haben sich sehr viele Freunde der Eisenbahn und Modelleisenbahner zusammengefunden. Eine bunte Palette gemeinsamer Veranstaltungen geben jedem Mitglied der ZAG die Gelegenheit, entsprechend seinem Interessengebiet an den Veranstaltungen der ZAG teilzunehmen.

Neben dem Bau einer Gemeinschaftsanlage (Lehranlage) im Brückenbogen des S-Bahnhofes Marx-Engels-Platz, Neue Promenade — hier wird jeden Mittwoch ab 17.30 Uhr bis 22.00 Uhr gebaut —, und dem Aufbau einer Dokumentation über Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn wurden bisher durchgeführt oder stehen auf dem Programm:

- Filmabende zu allgemein interessierenden Themen aus dem Leben der Eisenbahn
- Ausspracheabende zu bestimmten Themen des Modellbaues
- Besichtigungen von Reichsbahndienststellen aller Hauptdienstzweige, um auch das Leben der großen Eisenbahn besser verstehen zu lernen
- Besichtigungen von Produktionsstätten der volkseigenen Schienenfahrzeugindustrie und ihres „Konkurrenten“ auf der kleinen Spur
- Exkursionen in Schwerpunktkomplexe der Deutschen Reichsbahn zum Studium der Probleme der Eisenbahn.

Am 24. und 25. Mai 1968 fand gemeinsam mit den Ehefrauen eine Exkursion nach Halle (Saale) statt. Ziel der Exkursion waren

- die Aufgaben der Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) und
- die Aufgaben der Bahnbetriebswerke beim Einsatz, der Behandlung und Unterhaltung von Diesel- und elektrischen Lokomotiven kennenzulernen.

Sehr interessant und lehrreich waren die Ausführungen des Vertreters des Leiters der VES-M, Herrn Frieser. Er erläuterte, welche Forschungs- und Entwicklungsaufgaben besonders auf dem Gebiet der Laufeigenschaften, Bremsverhalten, Kupplungsvorgänge usw. bei Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn sowie den von der volkseigenen Fahrzeugindustrie zu fertigenden Fahrzeugen von der VES-M geleistet werden. Bei der anschließenden Besichtigung der Werkhallen und Versuchsstände wurden die vielen Fragen ausgiebig von den Kollegen der VES-M beantwortet. Hier verstand es Herr Dr. Hörstel ausgezeichnet, uns mit den interessantesten Gebieten der VES-M bekannt zu machen.

Ein Höhepunkt für die Liebhaber von Dampflokomotiven war die Besichtigung der Lokomotiven der VES-M und besonders des Dampflok-„Paradepferdes“ 18 201.

Ebenfalls sehr interessant war für die Berliner Freunde der Eisenbahn die Besichtigung des Ellok-Teils im Bahnbetriebswerk Halle P. Haben sie doch kaum nochmal die Möglichkeit, elektrische Lokomotiven und ihr Inneres so eingehend zu studieren. Durch Oberlokkführer Helmbach wurden der Aufbau, die Wirkungsweise und die Besonderheiten der Elloks im Fahrbetrieb sehr verständlich erläutert.



Bild 1 Die zum Fahrzeugbestand der VES-M Halle gehörende E 18 31 bei einer Betriebsfahrt vor der Fahrzeughalle der VES



Bild 2 Gespannt lauschen die Exkursionsteilnehmer den Ausführungen des Herrn Dr. Hörstel über Laufkranzmessungen an Wagenradsätzen

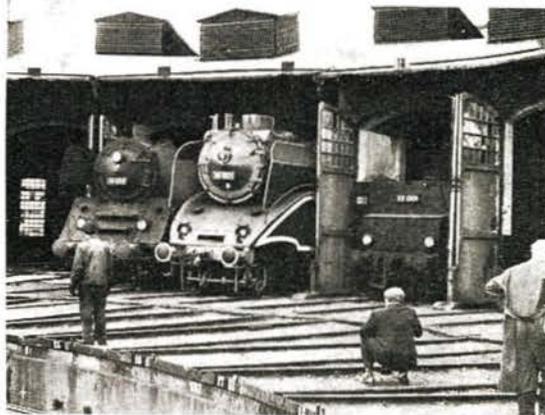


Bild 3 Ein aufregender Augenblick. Die zur 18 201 (2' C 1') umgebaute, ehemalige 61 002 (2' C 3') wird mit der Seilwinde der Drehscheibe aus dem Lokschuppen gezogen

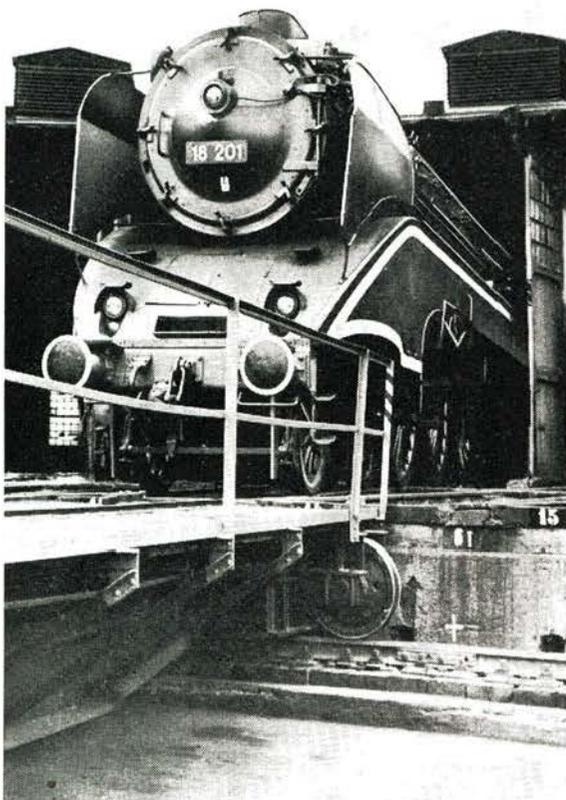


Bild 4 Die 170 t schwere Lok kurz vor der Auffahrt auf die Drehscheibe

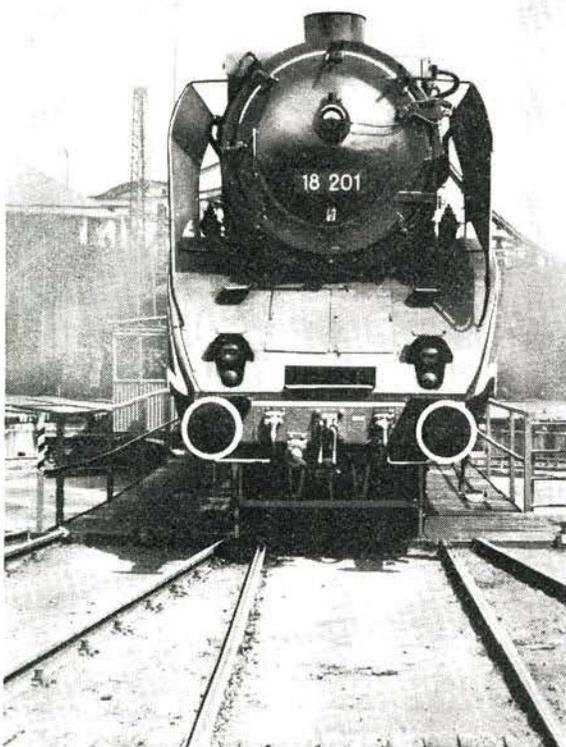


Bild 5 Die Vorderansicht der 18 201 mit ihrer eigenartigen, strömungstechnisch bedingten Verkleidung, die für Geschwindigkeiten bis zu 180 km/h ausgelegt ist

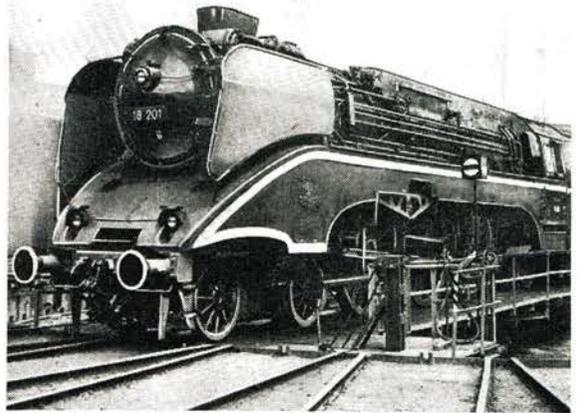


Bild 6 Wie auf einem Präsentierteller wurde uns die etwa 25 m lange Lok mit ihren Treibrädern von 2,3 m Durchmesser zurechtgestellt. Der Tender der Lok faßt 34 m³ Wasser und 13,5 m³ Öl

Mit der Besichtigung des Bahnbetriebswerkes Halle G wurde hauptsächlich das Ziel verfolgt, die Probleme des Einsatzes, der Behandlung und der Unterhaltung der Diesellokomotiven kennenzulernen. Der Vorsteher des Bw, Herr Baum, verstand es sehr gut, die Aufgaben und Probleme eines Diesellok-Bw zu erläutern. Wir möchten an dieser Stelle dem Leiter der VES-M, Herrn Dipl.-Ing. Baumberg, und dem Vorsteher des Bw Halle P, Herrn Peukert, dafür danken, daß durch ihre Unterstützung die Exkursion ein voller Erfolg wurde. Besonderer Dank gilt jedoch dem Vorsteher des Bw Halle G, Herrn Baum, der für das Gelingen unserer Exkursion auf seinen arbeitsfreien Sonnabend verzichtete.

Alle Teilnehmer an dieser Exkursion waren der Meinung, daß mit solchen Veranstaltungen, wie sie von der Berliner ZAG ausgeführt werden, der richtige Weg gegangen wird, um sowohl den Freunden der Eisenbahn als auch den Modelleisenbahnern viel Interessantes zu bieten.

Mehr noch, als Worte beschreiben können, zeigen die Bilder, wie lehrreich und interessant diese Exkursion für die Berliner Freunde der Eisenbahn war.

Wolfgang Kunert, Berlin

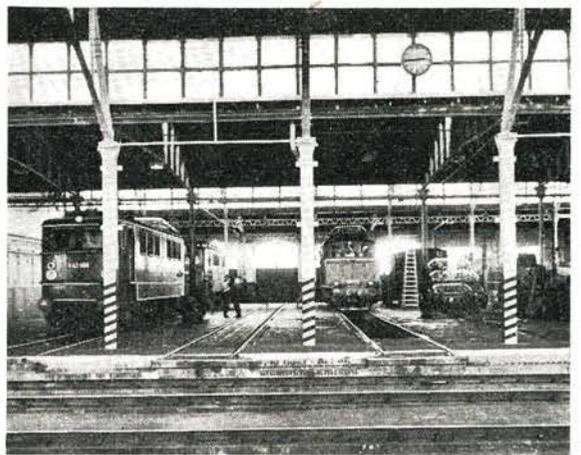


Bild 7 Mit eingezogenen Stromabnehmern werden die Maschinen im Ellokschuppen des Bw Halle P mittels Schleppfahrzeug und Schiebebühne zu ihren Ständen gebracht