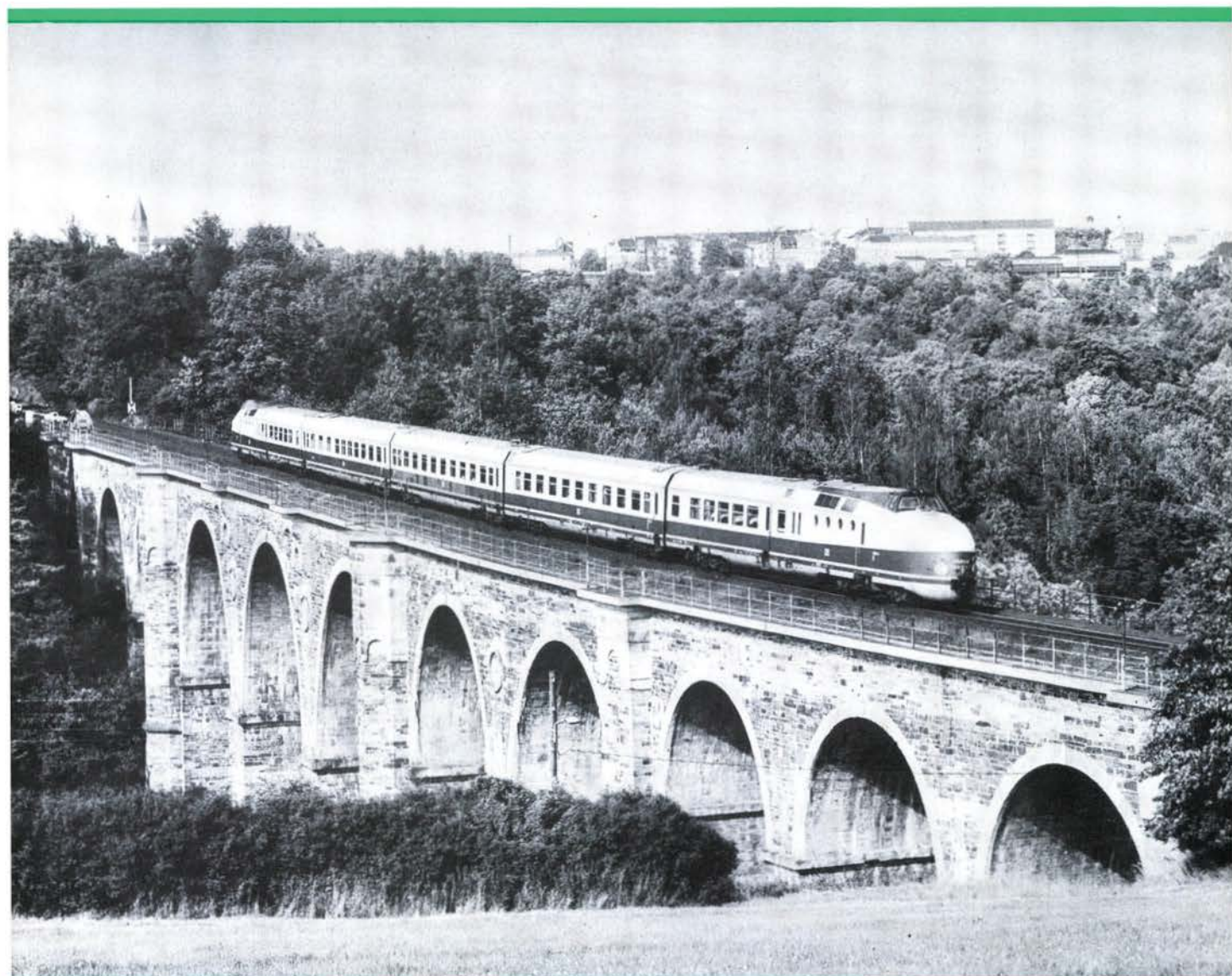


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



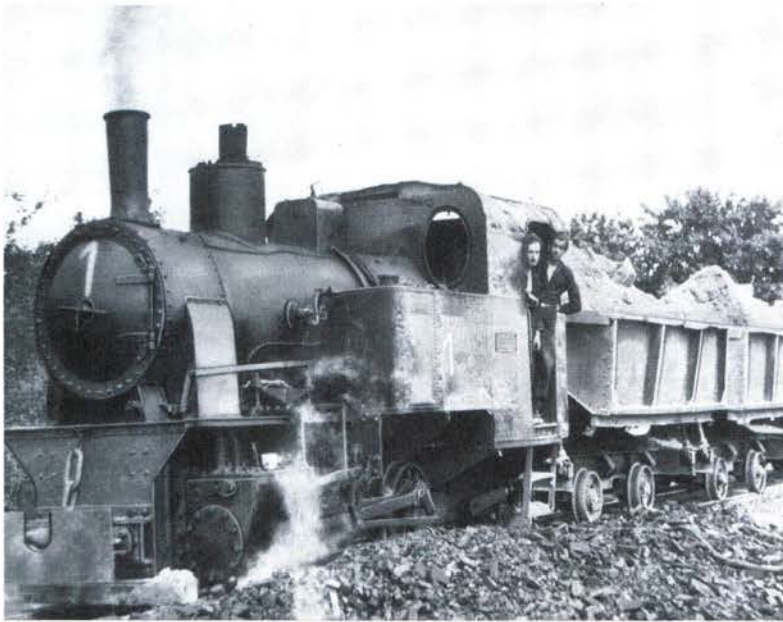
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

SEPTEMBER

9/81

32 542



Werklokomotiven

Schmalspurloks auf 900 mm-Spur

Nachdem wir im Heft 8/81 einige Fotos vom Bau des Südlichen Berliner Außenringes (SAR) veröffentlicht haben, folgen in dieser Ausgabe Fotos von Werklokomotiven, die ebenfalls seinerzeit dort eingesetzt worden sind.



Bild 1 Lok 1 mit einem Kiestransport

Bild 2 Dieses Foto zeigt eine von Henschel gebaute Maschine in der Nähe von Berlin-Spindlersfeld.

Bild 3 Henschellok mit Bauzug auf der Außenring-Trasse bei Schönefeld

Bild 4 Schüttarbeiten für den Damm am Templiner See bei Potsdam am 19. Januar 1956

Fotos: ZBDR



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschri ft der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat - wer braucht?“) betreffen,
sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Ber-
lin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Dresden
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. 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 - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 21. 7. 1981
Geplante Auslieferung: 11. 9. 1981



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag -
sowie Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

9 September 1981 · Berlin · 30. 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
Werklokomotiven	2 U. S.
Aufruf zum 14. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1982 Günter Feuereisen	258
Dampflokomotiven in Nordungarn	259
Kurt Schmidt „Im Kleinen ganz groß“	263
Achim Delang Meine Erfahrungen beim Bau von Modellfahrzeugen großer Spurweiten (Teil II)	264
Erlebt in der nördlichsten Stadt der DDR	266
Rainer Zschech Abschied vom internationalen Einsatz der Baureihe 175 (SVT „Görlitz“)	267
Jochen Kretschmann „Feuer - Wasser - Kohle!“	270
Claus Dahl Anforderungen und Grundsätze eines elektronischen Modellbahnsteuerungssystems	272
Helmut Franz „Traktionswechsel“ vor 50 Jahren	275
Wissen Sie schon	278
Lokfoto des Monats: DR-Lokomotive 916487	279
Aus dem sozialistischen Ausland Eisenbahnimpressionen - festgehalten in der Sowjetunion	280
Unser Schienenfahrzeugarchiv Dieter Bätzold Elektrifizierung und elektrische Lokomotiven in Norwegen	281
Die BR 44.0 - Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde	282
Abschied von der Lok 03 2172	282
Mitteilungen des DMV	283
Werklokomotiven	2 U. S.

Titelbild

Nur noch wenige Tage wird der „Karlex“ als SVT Berlin, Leipzig und Karlovy Vary verkehren. Mit
Beginn des Winterfahrplanes 1981/82 werden diese Triebwagen durch lokbespannte Züge ersetzt. U.B.
zeigt den „Karlex“ auf dem Syratyviadukt. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag ab Seite 272.

Foto: G. Feuereisen, Plauen

Rücktitel

Das hier gezeigte Anlagenmotiv vermittelt einen recht interessanten Blick auf den Spurwechselbahnhof
(H0/H0_m) der Anlage unseres Lesers Wolfgang Opitz aus Dresden.

Foto: W. Opitz, Dresden

AUFRUF

zum 14. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1982

Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ruft in Übereinstimmung mit dem Zentralrat der FDJ und dem Ministerium für Volksbildung alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner“, „Junger Modelleisenbahner“ an den Schulen, Pionierhäusern und außerschulischen Einrichtungen, die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Brigaden bei den Pionierbahnen unserer Republik

zur Teilnahme am 14. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ auf.

Im Jahr 1982 besteht der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR 20 Jahre. In diesem Jahr werden auch die jungen Modelleisenbahner, Pionierbahner und Freunde der Eisenbahn Rechenschaft über das bisher Geleistete ablegen. Damit bereiten auch wir den V. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR würdig vor. Mit unseren Mitteln werden wir zu diesem Höhepunkt eine erfolgreiche Bilanz unserer gesellschaftlichen Entwicklung dokumentieren können. Auf unserem Sozialistentreffen „Junger Eisenbahner“ werden wir zeigen, wie die jungen Eisenbahner mitwirken, die auf dem X. Parteitag der SED und auf dem XI. Parlament der FDJ gefaßten Beschlüsse zu erfüllen.

Es ist eine schöne Tradition geworden, daß wir zu gesellschaftlichen Höhepunkten unsere Ergebnisse abrechnen. Leitmotiv für unsere Arbeit ist die Erfüllung des Pionierauftrages

„Pionierexpedition — Immer bereit!“

sowie die Aufgabenstellung für die FDJ-Mitglieder
„FDJ-Auftrag X. Parteitag“.

Durch ein vielseitiges schöpferisches technisches Schaffen in Euren Arbeitsgemeinschaften erfüllt Ihr ein Ziel des Auftrages für das 7. Pioniertreffen 1982.

■ Erforscht unser sozialistisches Vaterland! Untersucht dabei, wie im Verkehrswesen Eures Heimatbezirkes die Beschlüsse von Partei und Regierung verwirklicht werden!

■ Gute Lernergebnisse in der Schule zu erreichen, ist die wichtigste Aufgabe jedes FDJlers, Thälmann-Pioniers und Schülers. Durch die aktive Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft vertieft und erweitert Ihr Eure Kenntnisse und Fähigkeiten. Entwickelt neue Ideen und löst anspruchsvolle Aufgaben!

■ Seht Euch in Eurem Heimatort um, erkundet, wie die Werktätigen im Verkehrswesen den Fünfjahrplan erfüllen und die Ziele des X. Parteitages der SED verwirklichen!

■ Unterbreitet Vorschläge, wie die Ziele des Fünfjahrplans erreicht werden können und legt sie den zuständigen Leitern und den Arbeitskollektiven zur Diskussion vor!

■ Macht Euch vertraut mit den Leistungen der sowjetischen Eisenbahner!

■ Veranschaulicht die Vorhaben der sozialistischen ökonomischen Integration auf dem Gebiet des Verkehrswesens in der sozialistischen Staatengemeinschaft!

■ Gestaltet Eure Erkenntnisse in Modellen, Dokumentationen, Chroniken und Dioramen! Nutzt dazu auch die Schul- und Kreismessen der Messe der Meister von morgen, um Eure Ergebnisse abzurechnen!

Über die Ergebnisse bei der Realisierung des Pionier- und FDJ-Auftrages wird zum Spezialistentreffen Rechenschaft abgelegt und über die dabei gesammelten Erfahrungen berichtet. Durch Eure aktive Teilnahme am Spezialistentreffen tragt Ihr dazu bei, daß es zu einem großen Erfahrungsaustausch der jungen Modelleisenbahner, Pionierbahner und Freunde der Eisenbahn unserer Republik wird.

Durch die Kommission für Jugendarbeit sind dazu folgende Regeln erlassen worden:

1. Das Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ findet auf zwei Ebenen statt:
 - auf Bezirksebene bis zum 31. Mai 1982,
 - auf Republiksebene an 3 Tagen in den Herbstferien 1982 im Reichsbahn-Direktionsbezirk Berlin.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Modelleisenbahner“ und „Junger Eisenbahner“ an den Schulen, Pionierhäusern und außerschulischen Einrichtungen, den Pionierbahnen und die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.
3. Die Bewertung erfolgt getrennt nach den Altersgruppen 10 bis 14 und 15 bis 18 Jahre. Eine Mannschaft wird durch 3 bis 5 FDJler, Thälmann-Pioniere und Schüler vertreten.
4. Teilnahmemeldungen müssen bis zum 31. Januar 1982 bei den zuständigen Bezirksvorständen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR abgegeben werden, die die Mannschaften zum Tag des Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner“ einladen.
Die Teilnahmemeldungen müssen enthalten:
 - Name der Arbeitsgemeinschaft
 - Altersgruppe (10 bis 14 oder 15 bis 18 Jahre)
 - Art und Bezeichnung des Exponates
 - Angaben zum Platzbedarf und zu technischen Hilfsmitteln
 - Anzahl der Teilnehmer (männl./weibl.) und Betreuer.
5. Es können folgende Exponate eingereicht werden:
 - Modelle, Ausschnitte aus Modelleisenbahnanlagen, Modellbautechnologien;
 - elektrotechnische Schaltungen mit Industriematerial;
 - elektronische Schaltungen und Funktionsmodelle;
 - Dokumentationen, Sammlungen und Chroniken zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn und des Klassenkampfes der Eisenbahner;
 - Neuerleistungen für die Deutsche Reichsbahn, die Pionierbahnen und den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR.
6. Die Bewertung der Exponate erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Verteidigung anlässlich des Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner“ durch eine Jury. Der Jury gehören an: Vertreter des Bereiches Volksbildung, der Freien Deutschen Jugend, der Deutschen Reichsbahn, Teilnehmer der Mannschaften und Mitglieder der Kommission für Jugendarbeit. Sie wird vom Vorsitzenden der Kommission für Jugendarbeit oder einem von ihm beauftragten Mitglied geleitet. Bewertungskriterien für Exponat und Verteidigung sind:
 - meßbarer Nachweis der Erfüllung des Pionier- und FDJ-Auftrages,
 - Grad der Verallgemeinerungsfähigkeit und die Möglichkeit der Nachnutzung der Exponate,
 - Nachweis des geistigen Erfassens des Exponates,
 - Originalität des Exponates.Die Entscheidung der Jury ist endgültig.
7. Die Jury vergibt als Anerkennung für die besten Exponate Diplome und Ehrenpreise.
Jeder Teilnehmer und jede Mannschaft erhält eine Teilnehmerurkunde.
8. Die auf den Bezirkstreffen „Junger Eisenbahner“ mit dem Diplom des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes ausgezeichneten Mannschaften erhalten gleichzeitig die Delegation zum Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“.

Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium
des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Dampflokomotiven in Nordungarn

Die Ungarischen Staatseisenbahnen (MAV) begannen mit der Umstellung von Dampf- auf Dieseltraktion relativ spät. Dafür ist das Tempo der Traktionsumstellung ausgesprochen rasant. Von Planwechsel zu Planwechsel werden Dampflokomotiven in bestimmten Einzugsgebieten zumeist gleich vollständig von Dieselloks oder Triebwagen abgelöst. Die auf zahlreichen Nebenstrecken bis vor kurzem noch eingesetzte Baureihe 375 wurde durch aus der ČSSR importierte zweiachsige Dieseltriebwagen abgelöst. Die im Güterzugdienst auf solchen Strecken noch vorhandenen Dampfloks zu fotografieren, ist ziemlich schwierig, zeitraubend und somit für den Eisenbahntouristen kaum lohnend. Die Fahrpläne der Güterzüge sehen oft stundenlange Aufenthaltszeiten in den Bahnhöfen vor. Nachfolgende Informationen geben einen Überblick über die noch vorhandenen Dampfstrecken in Nordungarn vor etwa fünf Monaten. Es ist anzunehmen, daß insbesondere der Dampftrieb mit der Reihe 324 von der Umstellung „bedroht“ ist. In die Volksrepublik Ungarn dürfen zwei Fotoapparate und eine Schmalfilmkamera mit je 10 Filmen zum persönlichen Gebrauch eingeführt werden. Das Fotografieren von Eisenbahnfahrzeugen (**nicht Eisenbahnanlagen**) ist auf öffentlich zugänglichem Gelände gestattet. Sehr hilfreich ist außerdem eine Bestätigung der Fotoerlaubnis durch das zuständige Ministerium. Die Anschrift lautet:

Magyar Allamvasutak

Magyar Közlekedés — es Postaügyi Miniszterium Vasuti Főosztály

Budapest VI, Népköztársaság utja 73—75.

Neben der bekannten Szechenyi-Museumsbahn (vgl. „Der Modelleisenbahner“ Heft 7/81, S. 198) sind in diesem Land noch einige besonders interessante Eisenbahnbetriebe vorhanden. Das sind u. a. die für Sonderfahrten dienende Pferdebahn in Konya, die regelspurige Zahnradbahn des Eisenwerkes Ozd und die 760 mm Werkbahn Ozd-Borsodnadasd, die noch heute über eine betriebsfähige 111 Jahre alte Schleppenderlokomotive verfügt. Das Fotografieren der Zahnradbahn (etwa 50% Dampftrieb) ist allerdings recht problematisch. Bisher gelang dies nur innerhalb organisierter Reisen. Wie bereits eingangs bemerkt, werden nur noch in den nordungarischen Eisenbahndirektions-Bezirken Szombathely, Budapest und Miskolc Dampflokomotiven planmäßig eingesetzt.

Das touristisch wenig erschlossene Gebiet östlich von Budapest ist durch eine Mittelgebirgslandschaft gekennzeichnet. Die für den Dampfloktouristen interessanten Eisenbahnstrecken verlaufen teilweise in der Puszta von der Kulisse des Matra-Gebirges, teilweise beiderseitig des Gebirgszuges. Zum Einsatz kommen die Dampflokbauereihen 324, 424 und 375.

Fahrplanstrecke 85 (Vamosgyörk—Gyöngyös)

Auf dieser 13 km langen Anschlußstrecke verkehren täglich 12 Zugpaare mit Baureihe 324 im Wendezugdienst. Richtung Gyöngyös (nordwärts) fahren die Lokomotiven mit der Rauchkammer voraus. Zurück nach Vamosgyörk werden die Züge in unveränderter Zusammenstellung geschoben. Der Güterverkehr wird einmal täglich durch eine Lok der BR 324 abgewickelt, die dann den ganzen Tag in Gyöngyös verbleibt. Mehrere Industrieanschlüsse werden durch Diesellokomotiven bedient.

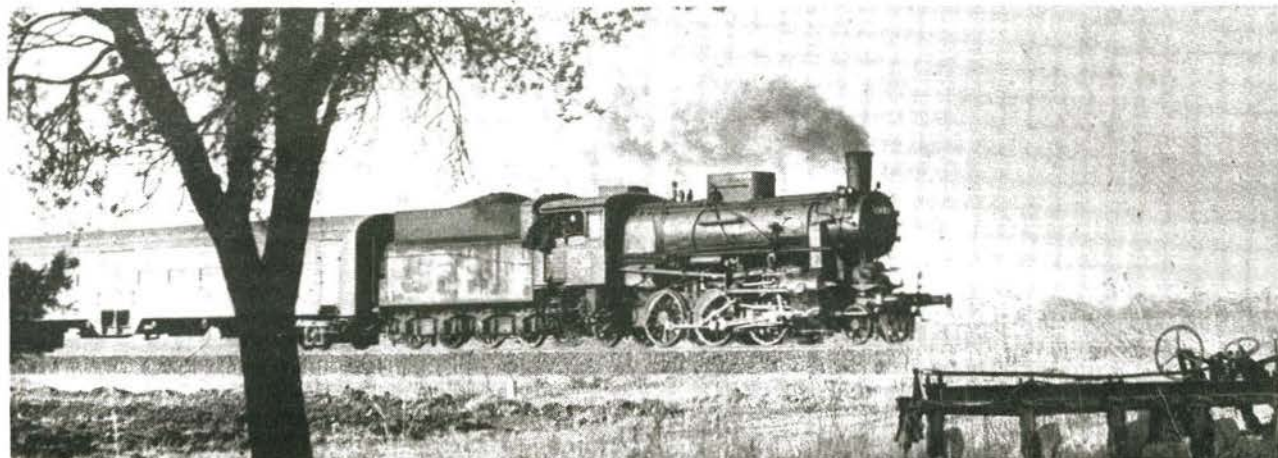
Fahrplanstrecke 86 (Vamosgyörk—Ujszasz)

Die 62 km lange Strecke führt durch die Ebene der Puszta. In Jaszapati (km 30) befindet sich das Heizhaus für die auf dieser Strecke beheimateten Lokomotiven der BR 375. Außerdem sind die Dampfloks der BR 324 für die Fahrplanstrecke 85 hier ebenfalls stationiert. Gefahren wird mit der Rauchkammer voraus in Richtung Vamosgyörk (nordwärts). Zwischen Vamosgyörk und Jaszapati können täglich drei Zugpaare und auf der Strecke Jaszapati—Ujszasz täglich fünf Zugpaare fotografiert werden. In Jaszapati finden planmäßige Zugkreuzungen statt. Güterverkehr konnte nicht beobachtet werden.

Fahrplanstrecke 80 (Hatvan—Miskolc)

Die Station Vamosgyörk ist Kreuzungsbahnhof an den Strecken 80, 85 und 86. Zwischen 8.00 Uhr und 9.00 Uhr herrscht hier reger Dampflokbetrieb mit den Baureihen 324 und 375. Um 9.00 Uhr erfolgt eine Parallelausfahrt mit den BR 324 und 375 westwärts in Richtung Ludas. Obwohl nach dem Fahrplan möglich, klappt das leider nur selten. Oft ist es schwierig, den Zug mit der BR 375 nach Ludas zwischen

Bild 1 P 8822 auf der Fahrt von Vamosgyörk nach Gyöngyös. Bespannt ist der Wendezug mit einer Lokomotive der Baureihe 324, einer der ältesten noch im Plandienst stehenden Dampflokomotiven der MAV.



Strecke 85 Vamosgyörk—Gyöngyös

km	Station	8820	8830	8822	8823	8842	8834	8826
0	Vamosgyörk	3.56	5.47	7.16	9.00	11.25	13.28	14.31
9	Gyöngyóshalasz	4.10	6.01	7.30	9.15	11.40	13.42	14.44
13	Gyöngyös	4.22	6.13	7.42	9.27	11.52	13.53	14.56

noch Strecke 85

km	Station	8836	8828	8838	8848
0	Vamosgyörk	17.20	19.22	20.37	22.00
9	Gyöngyóshalasz	17.34	19.36	20.51	22.14
13	Gyöngyös	17.40	19.42	20.57	22.21

Strecke 85 Gyöngyös—Vamosgyörk

km	Station	8829	8839	8827	8837	8825	8835	8823
0	Gyöngyös	4.29	6.20	7.49	9.57	12.49	14.00	15.04
5	Gyöngyóshalasz	4.38	6.29	7.58	10.08	13.00	14.10	15.14
13	Vamosgyörk	4.50	6.41	8.10	10.20	13.12	14.22	15.26

noch Strecke 85

km	Station	8833	8821	8831	8841	8849
0	Gyöngyös	16.25	17.52	19.55	21.09	23.20
5	Gyöngyóshalasz	16.30	17.56	19.59	21.13	23.25
13	Vamosgyörk	16.48	18.13	20.16	21.30	23.43

Strecke 86 Vamosgyörk—Ujszasz

km	Station	8712	8722	8732	8744	8726	8716
0	Vamosgyörk	6.00	8.55	11.23	15.57	17.22	
	an	7.02	9.48	12.19	16.49	18.15	
30	Jaszapati						
	ab	7.10	9.56	14.10	16.57	18.20	
62	Ujszasz	8.16	10.56	15.15	17.58	19.18	

Bemerkung: Zug 8726 verkehrt zwischen Vamosgyörk und Jaszapati nur am vorletzten und letzten Werktag der Woche sowie an arbeitsfreien Tagen.

Strecke 86 Ujszasz—Vamosgyörk

km	Station	8717	8747	8735	8713	8743	8711	8731
17	Ujszasz	6.09	7.25	12.25	15.36	17.06	19.50	
49	Jaszapati	an	7.05	8.27	13.29	16.39	18.12	20.53
	ab	7.13	12.26	13.51	18.20			
79	Vamosgyörk	8.07	13.20	14.45	19.13			

Bemerkung: Zug 8735 verkehrt nur am vorletzten und letzten Werktag der Woche sowie an arbeitsfreien Tagen.

Strecke 80 Hatvan—Miskolc

km	Station	6442
87	Vamosgyörk	9.00
101	Ludas	9.19

Parallelausfahrt mit Zug 8823 möglich
Lokumlauf unbekannt

Strecke 98 Szerencs—Hidasnemeti

km	Station	9932	9922	9924	9926	9928
0	Szerencs	6.38	10.00	14.25	17.05	20.12
21	Abaujszanto	7.30	10.55	15.21	18.00	21.06
51	Hidasnemeti	8.40	12.14	16.33	19.13	22.19

Strecke 98 Hidasnemeti—Szerencs

km	Station	9939	9947	9925	9933	9923	9921
0	Hidasnemeti	5.24	9.34	11.35	14.00	16.43	19.39
30	Abaujszanto	6.42	10.57	12.58	15.26	18.05	21.02
51	Szerencs	7.31	11.43	13.44	16.14	18.52	21.47

Strecke 97 Miskolc—Satoraljaujhely

km	Station	4420	4422	430	4412	4444	4424	4426	4416
38	Szerencs	6.14	8.19	9.13	9.41	14.14	15.48	16.47	19.10
84	Satoraljaujhely	7.28	9.39	10.11	10.52	15.26	16.59	18.04	20.18

Bemerkung: Dampfleistung bei Zug 430 ist nicht gesichert. Zug 4424 verkehrt nur am vorletzten Werktag der Woche!

Strecke 97 Satoraljaujhely—Miskolc

km	Station	4427	415	4425	4445	4423	431	4421	4443
0	Satoraljaujhely	6.18	7.55	10.23	12.26	15.50	17.03	18.24	18.24
46	Szerencs	7.34	8.53	11.40	13.40	16.59	17.54	19.48	19.48

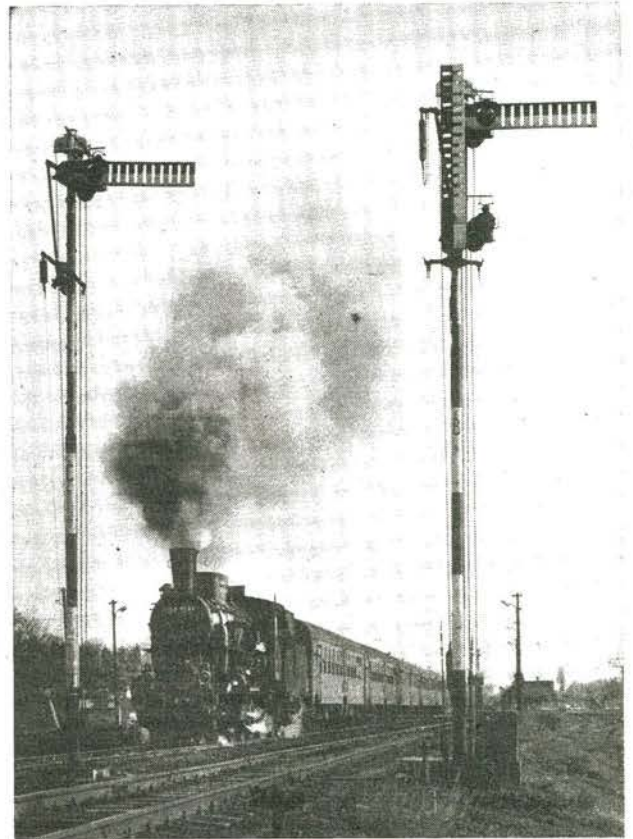


Bild 2 P 8836 fährt aus Gyöngyóshalasz aus. Noch recht weit verbreitet sind die Formsignale österreichischer Bauart in Ungarn.

den nicht immer ganz pünktlichen Schnellzügen einzufädeln.

Fahrplanstrecke 98 (Szerencs—Hidasnemeti)

Auf dieser 51 km langen landschaftlich reizvollen Strecke verkehren täglich vier Zugpaare mit der Baureihe 375 in beiden Richtungen (Rauchkammer voraus). Zugkreuzungen finden in Abaujszanto und Gönc statt. Das Heizhaus befindet sich in Szerencs. Gegen 11.00 Uhr konnte in Abaujszanto ein Güterzug in Richtung Hidasnemeti beobachtet werden. Hidasnemeti ist Grenzbahnhof zur ČSSR. Das Fotografieren ist hier verboten.

Fahrplanstrecke 97 (Szerencs—Satoraljaujhely)

Auf dieser 46 km langen Strecke verkehren täglich mindestens fünf Zugpaare mit der Baureihe 424 in beiden Richtungen (Rauchkammer voraus). Durchgangsgüterzüge fahren mit Dieselloks, Nahgüterzüge ebenfalls mit der BR 424. Übrigens führt diese Strecke am Nordhang des 515 m hohen Berges Tokaji vorbei, an dessen Südhang der bekannte Wein gedeiht. Satoraljaujhely ist ebenfalls Grenzbahnhof zur ČSSR. Man sollte auch hier das Fotografieren vermeiden.

Noch eine Bemerkung für den Eisenbahnfreund, der sicherlich zumeist als Autotourist in die UVR reisen wird: An die durch die Puszta führenden Strecken ist per Straße oft kaum heranzukommen. Feldwege lassen sich in der Regel aber recht gut befahren. Bleibt nur übrig, allen Eisenbahnfreunden, die eine solche Reise unternehmen werden, viel Freude und Erfolg zu wünschen.

Bemerkung: Dampfleistung bei den Zügen 415 und 431 ist nicht gesichert. Zug 431 verkehrt nur am dem ersten Werktag der Woche vorangehenden Tag. Zug 4421 verkehrt nur an arbeitsfreien Tagen, Zug 4443 verkehrt nur werktags. **Anmerkung:** Veränderungen der Fahrzeiten von Fahrplanwechsel zu Fahrplanwechsel sind im allgemeinen sehr gering!

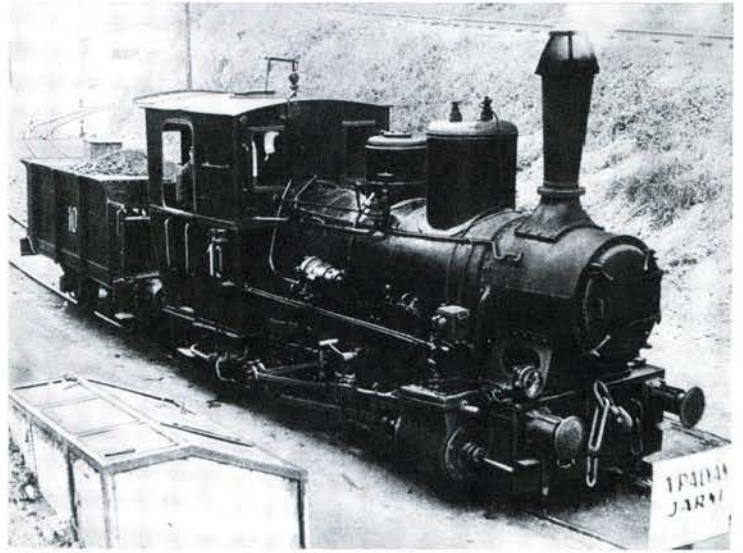


Bild 3 Mit einer leistungsstarken Blitzausrüstung lassen sich nachts recht eindrucksvolle Betriebsaufnahmen schaffen.

Bild 4 111 Jahre alt und noch betriebsfähig ist diese 760mm Lok im Betriebsbahnhof Borsodnadasd.

Bild 5 Puszta ist die Kulisse für den P8713, geführt von einer Tenderlokomotive der Baureihe 375. Ziehbrunnen und eine streifenförmige Busch- und Baumbewachung kennzeichnen diese endlose absolute Ebene.

Bild 6 P4425, bespannt von einer 1'D 1' Dampflokomotive der ungarischen Baureihe 424, bei Szegi in Nordostungarn.
Fotos: G. Feuereißer, Plauen



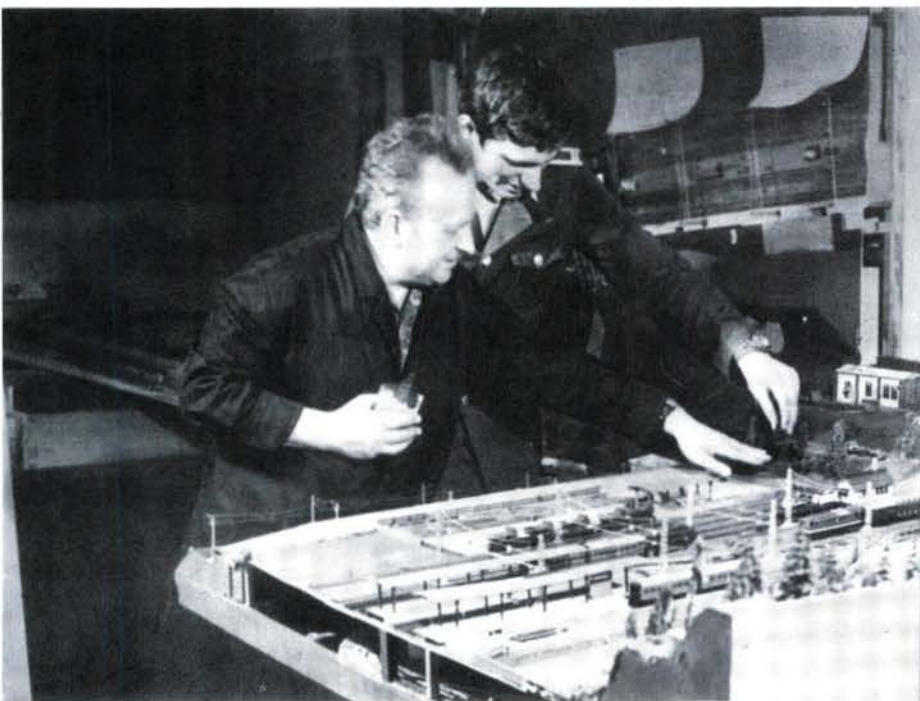
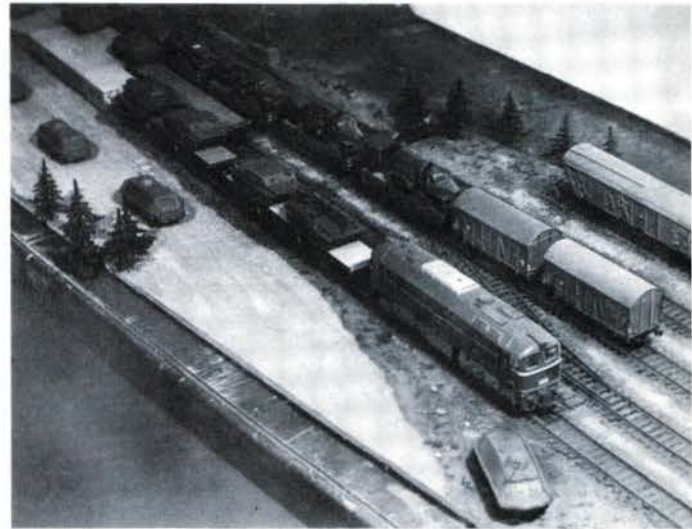
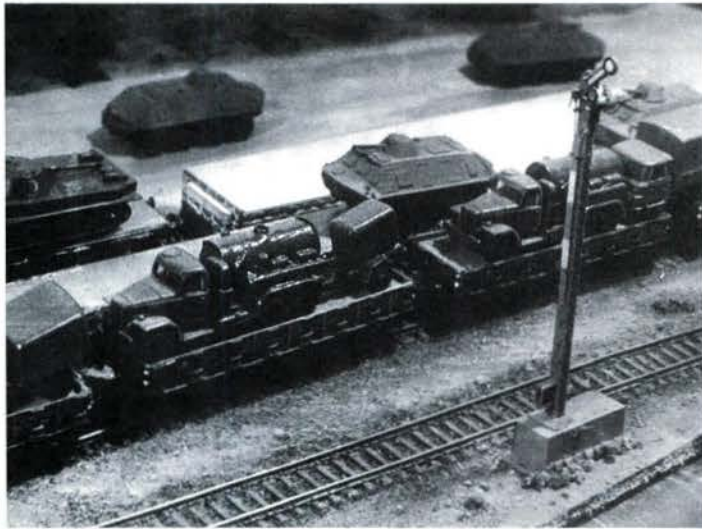


Bild1 Eine Ausstellungsvitrine wird vorbereitet. „Verladung von Militärtechnik“ lautet dieses Mal das Arbeitsthema.

Bild2 Gestaltete Details aus dem Militärtransportwesen gehören zu den Besonderheiten der Tätigkeit dieser Arbeitsgemeinschaft.

Bild3 Echte Verladestmosphäre ist in diesem Detail, das in eine Gemeinschaftsanlage eingefügt werden soll, nachgestaltet.

Bild4 Oberstltm. Viktor, stellv. Leiter der Arbeitsgemeinschaft, erläutert Einzelheiten beim Aufbau von Oberleitungen auf Modellbahnanlagen.

Fotos: AG Amateurfotografie HdA Löbau

„Im Kleinen ganz groß“

Über die AG Militärischer Modelleisenbahnbau des Hauses der NVA Löbau

Schon lange gehören sie zum gewohnten Bild im Foyer des Hauses. Ob nun vor oder nach Großveranstaltungen, in einer Verschnaufpause beim Familientanz, beim Jugendtreff im Haus der Armee (HdA), bei einem Besuch der Bibliothek oder der MHO-Gaststätte — immer wieder schauen die Gäste des Hauses gern zur Vitrine der Arbeitsgemeinschaft „Militärischer Modelleisenbahnbau“ des HdA Löbau. Interessante Ausstellungsstücke gibt es da zu sehen. Und nicht nur Fans stehen davor oder kauern sich, um alle Einzelheiten zu erhaschen. Auch mancher ist dabei, der nur mal so schaut. Die Vitrine wird regelmäßig neu gestaltet. Bisher wurden u. a. Anlagen über „Militärtransporte“, „Sächsische Reisezüge einst und jetzt“, „Sächsische Schmalspurbahnen“ gezeigt.

Vom Nutzen einer zweiten „Bindung“

Die Genossen der AG legen Wert darauf, daß wir die Bezeichnung ihrer Arbeitsgemeinschaft der Vollständigkeit und der Richtigkeit halber ergänzen: „AG 2/25 im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR“. Denn in vielen fachlichen Fragen kann sie nur der Verband tatkräftig unterstützen. Und auch bei vielen Exkursionen und ihren Vorbereitungen öffnet die Zugehörigkeit zum Verband manche Tür. Ob nun im Radebeuler Traditionszug oder auf der Fahrt durch das malerische Zittauer Gebirge zum VEB Modellbau Oybin, immer gibt es etwas zu sehen, etwas dazulernen. Und fast überall, wo Veranstaltungen des Modellbahn-Verbandes angesetzt sind, finden sich auch die Löbauer Genossen ein, und keineswegs nur als Zaungäste. Fotos werden gemacht, es wird gefachsimpelt und mancher Kniff auf eigene Verhältnisse umgemünzt.

Ein außergewöhnlicher Anreiz

Mit der Teilnahme an der großen Sonderausstellung des Armeemuseums der DDR „Arsenal 78“ erlebte die Löbauer AG den ersten größeren Erfolg in ihrer Arbeit. Und daß auch die Armee-Rundschau in einem Bericht über „Arsenal 78“ Fotos von den Löbauer Exponaten veröffentlichte gab neuen Auftrieb.

Die Idee zur Bildung einer solchen ungewöhnlichen Arbeitsgemeinschaft wurde bereits kurz nach Eröffnung des Hauses 1976 geboren. Doch der Weg vom Wort zur Tat brauchte Zeit und Rat, denn in keinem HdA gab es bis dahin eine solche Arbeitsgemeinschaft. Also fehlten Erfahrungen, auf die man sich beim Aufbau hätte stützen können. Auch die Zahl der anfänglichen Interessenten war klein, der ständige Arbeitsraum für ein solches Unternehmen noch nicht vorhanden.

Inzwischen ist die Arbeitsgemeinschaft größer geworden. Ihr Betätigungsfeld erweiterte sich.

Etwas ungewöhnlich für den Außenstehenden ist die Zusammensetzung: Oberste, Oberstleutnante, Unteroffiziere, Offiziersschüler und Soldaten sind vertreten. Wer sie näher kennt, weiß, daß ihr Hobby sie verbindet. Und außerdem: Beim wöchentlichen Werkstattabend in einem Kellerraum sind sie in ihren graublauen Kitteln ohnehin nicht zu unter-

scheiden. Jeder hilft jedem. Gemeinsam knobeln, basteln, bauen, studieren und diskutieren sie. Um Fahrzeugmodelle und ihre Originalvorbilder geht es, um Schaltungen und elektronische Bausteine, um die Eisenbahn, ihre Eigen- und Besonderheiten.

Als Anschauungsmaterial durchaus geeignet

Vieles, was inzwischen an militärischen Modellen und Details in der Arbeitsgemeinschaft entstanden ist, ließe sich auch als Anschauungsmaterial bei der Ausbildung junger Militärkraftfahrer verwenden. Doch hier geht es um mehr als nur um Veranschaulichung. Hauptaspekt der Tätigkeit der Modellbauer im HdA Löbau ist die organisierte sinnvolle und lehrreiche Freizeitgestaltung der Armeeingehörigen. Der Leiter der Arbeitsgemeinschaft, Dr. Gerold Polentz, bezeichnet die wehrerzieherische Öffentlichkeitsarbeit in Form der bereits genannten gestalteten Vitrinen und einer Ausstellung jährlich als ein Ziel der Arbeit. Natürlich, das bringt ja die Beschäftigung mit der Sache mit sich, lernen die Mitglieder der AG eine Menge, nicht nur auf dem Gebiet des Militärtransportwesens, dazu.

Militärische Modelleisenbahner in Aktion

Im Mai vergangenen Jahres stellten sich Zirkel und Arbeitsgemeinschaften des Hauses der NVA Löbau in einer repräsentativen Ausstellung den zahlreichen Besuchern vor. Die AG „Militärischer Modelleisenbahnbau“ des HdA war dabei im doppelten Sinne tonangebend. Zum einen zischte, puffte und pfiff es in allen Tonlagen originalgetreu aus den Lautsprechern und zum anderen wirkten auch hier die Modellbahnanlagen auf die Besucher wie ein Magnet. Was bis dahin in Vitrinen nur hinter Glas zu sehen war, hier rollte es auf drei Heimanlagen in verschiedenen Nenngrößen als Oldtimerbahnen, als Militärtransporte und als Schnellverkehr. Eine dieser Anlagen entstand beispielsweise in einer Offiziersschülerunterkunft.

Nach dieser Leistungsschau wurde intensiv die Arbeit an einer Gemeinschaftsanlage fortgesetzt, die als Mittelpunkt einer neuen Ausstellung zum 25. Jahrestag der NVA stehen sollte. Vorgesehen war eine 5m lange Grundvariante, die sich jedoch jederzeit erweitern läßt. Darauf entstand eine Kombination austauschbarer Geländeabschnitte, die jeweils ein militärisches Thema als Gestaltungsidee haben. So beispielsweise der Durchgangsbahnhof einer Nebenbahn am Rande eines Truppenübungsplatzes. Da ist echte Verladeatmosphäre nachgestaltet. Nicht weit davon entfernt werden Fernzüge vorbeirasen. Ein anderer Teil der Gemeinschaftsanlage stellt ein Tanklager der NVA mit allen dazugehörigen Anschlußgleisen und natürlich den militärischen Besonderheiten dar.

So reiht sich ein Teil ans andere, und wenn im HdA Zirkel und Arbeitsgemeinschaften wieder ausstellen, wird die Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft Militärischer Modelleisenbahnbau, AG 2/25 des DMV sicherlich wieder Anziehungspunkt für Modelleisenbahner und viele Besucher, die nur mal so hinschauen.

Meine Erfahrungen beim Bau von Modellfahrzeugen großer Spurweiten (Teil II)

Bau des Lokgehäuses

Oft werde ich gefragt, welches Material sich vorwiegend für die Lokaufbauten eignet. Sicherlich wird jeder Modelleisenbahner, der über die Fertigkeiten und über das entsprechende Werkzeug verfügt, Metall zur Herstellung verwenden. Es hat die nötige Festigkeit und das erforderliche Gewicht, um die notwendige Zugkraft des Fahrzeuges zu erreichen. Was mich oft ärgert ist die Tatsache, daß nach der Lackierung die edle Metallbearbeitung nicht mehr sichtbar ist. Besonders bei historischen Fahrzeugen sind eine Reihe von Teilen aus anderem Material, z. B. Holz, Hartpapier u. ä., gefertigt worden. Man sollte sie ebenfalls aus diesem Material anfertigen, sofern dadurch die Funktion und die Festigkeit nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Das Vorbild der von mir im Modell gebauten historischen amerikanischen Dampflokomotive (siehe Titelbild Heft 6/81 unserer Zeitschrift) verfügt z. B. über ein hölzernes Führerhaus, einen hölzernen Umlauf sowie einen Kuhfänger. Da die Holzstruktur in Metall nur mit großem Aufwand einzubringen ist, fertigte ich sie auch aus Holz. Während die Festigkeit des Umlaufs und des Kuhfängers vollauf den Anforderungen an das Modell genügen, wurde das Führerhaus aus Metall hergestellt und danach mit 2 mm Sperrholz verkleidet. Somit besteht beim Transport des 5 kg schweren Lokmodells nicht die Gefahr, daß das Führerhaus zerdrückt werden kann. Bei der Herstellung von Güter- bzw. Personenwagen, deren Vorbilder ebenfalls aus Holz bestehen, ist die Nachbildung in dieser Materialart direkt geboten. Klebe- und Schraubverbindungen lassen eine solch hohe Festigkeit erzielen, die selbst bei einem nicht vorsichtigen Modellbetrieb zu keinerlei Zerstörung an den Wagenmodellen führt. Mit Metallprofilen sind zusätzlich Versteifungen möglich, die den starken Beanspruchungen des Freilandbetriebes jederzeit standhalten. Kunststoffe lassen sich aufgrund ihrer leichten Bearbeitung und ihrer

Witterungsbeständigkeit ebenfalls hervorragend für den Modellbau in den größeren Baumaßstäben verwenden.

Im Lokomotivbau eignen sich Kunststoffrohre sehr gut zur Herstellung des Dampfkessels. Derartige Rohre, wie sie zur Abwasserinstallation verwendet werden, stehen in zahlreichen Abmessungen zur Verfügung. Kesselarmaturen, Leitungen, Schornstein, Dampfdom, Sandkasten, Überdruckventil, Glocke u. a. m. können durch Schraubverbindungen sicher und hochfest am Kessel angebracht werden.

Ebenso eignen sich Kunststoffe mit und ohne Gewebe zur Anfertigung wenig oder nicht beanspruchter Kleinteile wie Lüfter, Rauchabzugrohre, Achslagerblenden usw. ausgezeichnet. Fensterverglasungen werden ausschließlich mit Plexiglas vorgenommen.

Klebertechniken finden immer häufiger Anwendung im Modellbau. Besonders die Zwei-Komponenten-Kleber (z. B. Epasol 11 u. ä.) lassen hochfeste Verbindungen entstehen. Ich wende sie allerdings nur dort an, wo Schraubverbindungen und Lötverbindungen nicht möglich sind, beispielsweise beim Einsetzen von Fensterscheiben. Eine stärkere Anwendung der Klebertechnik erfolgt bei mir deshalb nicht, weil ich zum Lackieren die Modelle noch einmal in ihre Einzelteile zerlege.

Lackierung und Beschriftung der Modellfahrzeuge

Sämtliche von mir gebauten Fahrzeuge (TT, H0, I und größer) wurden von Hand lackiert. Dazu benutze ich Dachhaar-Pinsel verschiedener Größen. Spritzlackierungen lehne ich mit der Begründung ab, da hierdurch feine Details mit Farbe zulaufen. Außerdem erhält das Modell dadurch eine so glatte sterile Oberfläche, die man bei keinem Vorbildfahrzeug findet. Selbst werkneue Fahrzeuge weisen kleine Unebenheiten in der Karosserie auf, die in der Verkleinerung am Modellfahrzeug durchaus den Unebenheiten der Pinselstriche nahekommen. Für die Lackierung kommen überwiegend Alkydharz-Farben zur Anwendung. Alle Teile werden mit einem Grundanstrich versehen, geschliffen und dann Lackanstrichfarbe aufgetragen.

Da ich in vielen Fällen Eisenmetalle zum Bau der Fahrzeuge verwendete, mußte eine gründliche Untergrundbehandlung mittels „Ferrodit“ vorgenommen werden. Dabei handelt es sich um einen Rostumwandler, der gleichzeitig die gesamte zu lackierende Fläche phosphatiert (mattgraue Oberfläche). Danach folgt ein rostverhindernder Grundanstrich mit einem Chlor-Kautschuk-Anstrichmittel. Nach ca. dreitägiger Trocknungszeit werden unerwünschte Unebenheiten (z. B. Nasen, Zusammenläufe an den Kanten, größere Füllstoffpartikel u. ä.) abgeschliffen. Nun erfolgt die Lackierung.

Hochglänzende Lacke werden nur selten zur Lackierung von Modellfahrzeugen eingesetzt. Die mattschwarze Lackierung der Dampflokomotive wird ausschließlich mit normaler Schultafelfarbe vorgenommen. Grüne Schultafelfarbe eignet sich (mit geringer Schwarzabttönung) ausgezeichnet zum Anstrich der Personenwagen-Modelle. Schultafelfarben sind gegen mechanische Einwirkungen sowie gegen Hitze sehr stabil und decken außerdem sehr gut.

Rotbrauner Rostschutzanstrich ergibt die richtige Farbtonung für die Lackierung von Güterwagenmodellen. Er eignet sich sowohl für Fahrzeuge in Metall- als auch in Holz- u. Plasteausführung.

Die Beschriftung der Modellfahrzeuge ist das heikelste Kapitel. Erlernt habe ich sie selbst, nachdem ich meinem

Bild 1 Güterzug-Begleitwagen „Cabosse“ mit Inneneinrichtung und Beleuchtung der Nenngröße II_m

