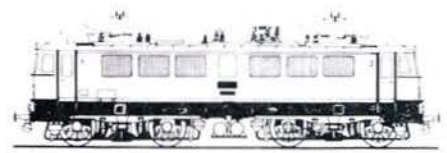


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 21



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

DEZEMBER

12/72



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Moskau — Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Leipzig — o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden — Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) — Hansotto Voigt, Dresden — Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfungsamt Berlin — Karlheinz Brust, Dresden — Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin — Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10; **Redaktion: „Der Modelleisenbahner“:** Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13/14; **Fernsprecher:** 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; **Chefredakteur des Verlages:** Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Vierteljährlich 6,— M, Sonderpreis für die DDR 3,— M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 23—31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR, Gültige Preisliste Nr. 1, Offsetrotationsdruck; (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151, Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wileza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

50. Geburtstag	349
<i>Ing.-Ök. Helmut Kohlberger</i>	
XIX. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb 1972 in Berlin — ein schöner Erfolg	350
<i>Joachim Schrock</i>	
Modellgerechter Streckenbau bei der Neungröße TT	355
Wir stellen vor: N-Modelle von Trix	357
Aus Dresden	358
<i>Hansotto Voigt</i>	
Automatische Bremsung und Anfahrbeschleunigung von Triebfahrzeugen an Signalen bei Modellbahnanlagen ..	359
Unsere Gleisplanvorschläge	364
Jahresinhaltsverzeichnis	I—IV
<i>Karlheinz Uhlemann</i>	
Der Fahrzeugpark der ehemaligen Spreewaldbahn (Schluß)	365
Wissen Sie schon?	370
Lokfoto des Monats	371
Lokbildarchiv	372
<i>Dipl.-oec. Wolfgang Hanusch</i>	
Neuheiten des volkseigenen Schienenfahrzeugbaues der DDR	373
<i>Dr.-Ing. Jürgen Abel</i>	
Stand und Tendenzen des sowjetischen Eisenbahnwesens im 50. Jahre des Bestehens der UdSSR	375
Der Kontakt	377
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Alle Rekorde für den Besuch einer Modellbahn-Ausstellung wurden gebrochen: Binnen zweier Wochen zählte die 3. Ausstellung des Bezirksvorstandes Berlin des DMV der DDR 50 919 Besucher. Im Rahmen dieser Ausstellung befanden sich auch die 109 Exponate des XIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbes Berlin. Zweifelsohne war neben dem guten Niveau dieser Veranstaltung auch der günstige Ort — das moderne Ausstellungszentrum am Fuße des Fernsehturms in Berlin — für diesen überragenden Erfolg ausschlaggebend.

Foto: Heinz Drowski, Berlin

Titelvignette

Eine andere Variante der bekannten Elok-Baureihe 211/242 der DR in Modellausführung. Auf der Titelseite des Heftes 10/1972 zeigten wir bereits die erste Variante. Wie im Vorbild, so sind auch als Modelle beide Varianten erhältlich.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitel

Das schöne Winterfoto entstand im vorigen Jahr, als nur an wenigen Tagen der Schnee so hoch lag. So romantisch und schön das zwar sein mag, für die Kollegen der DR bringen Schnee und Eis manche Strapaze und Betriebserschwerenis mit sich. Ob wir in diesem Winter 1972/73 auch wieder so glimpflich davonkommen?!

Foto: R. Kluge, Lommatsch



50. Geburtstag

Die Sowjetunion hat Geburtstag. 50 Jahre ist sie am 30. Dezember dieses Jahres. Wir, die Bürger des ersten Arbeiter-und-Bauern-Staates auf deutschem Gebiet, gehören zu jenen, die dieses Jubiläum von ganzem Herzen mitfeiern. Das vor allem, weil wir uns bewußt sind, daß die 50. Wiederkehr des Tages der Gründung dieses Staates etwas Besonderes, Außerordentliches ist. Dieser Tag ist Sinnbild der Lebensfähigkeit der Lehre von Marx, Engels und Lenin, Sinnbild der Kraft der Arbeiter und Bauern, Sinnbild der Stärke vereinter Völker, Sinnbild eines vereint arbeitenden und lernenden 270-Millionen-Volkes, das, geführt von der erfahrensten Kommunistischen Partei, das Zentrum des Fortschritts und des Friedens auf unserem Erdball bildet.

50 Jahre, das heißt Aufbau des Sozialismus/Kommunismus, das bedeutet opfervoller und siegreicher Kampf gegen den deutschen Faschismus, das ist Sicherung der längsten Friedensperiode auf dem europäischen Kontinent in diesem Jahrhundert. 50 Jahre, das ist verbunden mit der Entstehung des sozialistischen Weltsystems, das ist tätige Solidarität für die weltumspannende Arbeiterbewegung und den nationalen Befreiungskampf der Völker. 50 Jahre, das ist kraftvoller wissenschaftlich-technischer Fortschritt, aber auch militärische Stärke und Wachsamkeit, das ist zugleich erfolgreiche Politik der friedlichen Koexistenz.

50 Jahre, das ist eine wachsende kommunistische Moral einer großen Völkergemeinschaft, die alle Schwierigkeiten eines komplizierten Aufbaues meisterte, die sich überall, auf den Schlachtfeldern der Interventionskriege und des zweiten Weltkrieges auf dem Felde der Wirtschaft und Wissenschaft, der Bildung, der Kultur und des Sports als Sieger der Geschichte erwies.

13 Kommunisten und zwei parteilose Arbeiter waren es, die am 12. April 1919 im Moskauer Lokomotivdepot der Eisenbahnlinie Moskau-Kasan zum ersten „Kommunistischen Subbotnik“ zusammenkamen. Diesen ersten kommunistischen Subbotnik bezeichnete Lenin in seinem Werk „Die große Initiative“ als den faktischen Beginn des Kommunismus.

Um die Bedeutung eines reibungslos funktionierenden Verkehrswesens wohl wissend, widmeten die KPdSU und die Regierung der UdSSR diesem Wirtschaftszweig in all den folgenden Jahren ihr besonderes Augenmerk. Hing doch von der Realisierung der 1925 beschlossenen „Richtlinie für den Entwurf eines Planes zum Bau von Verkehrswegen in der UdSSR“ in hohem Maße der Erfolg Leninscher Nationalitätenpolitik ab.

Das sowjetische Verkehrswesen wurde schnell und zielstrebig entwickelt. Mit seinen vielfältigen Verflechtungen, mit seinen technischen Parametern gehört es heute zu den leistungsfähigsten der Welt. Die Eisenbahn steht dabei nach wie vor an dominierender Stelle. Die UdSSR besitzt ein riesiges Streckennetz und mehr als 30 000 km sind davon elektrifiziert. Über 97 Prozent aller Transporte werden gegenwärtig mit Hilfe der modernen Traktion befördert. Allein im vergangenen Jahr leisteten die sowjetischen Eisenbahnen über 2,5 Billionen tkm, eine Dimension, die unser Vorstellungsvermögen zu sprengen droht. Diese Leistungen werden in diesem und in den kommenden Fünfjahresplänen noch erhöht werden müssen. Der Aufbau des Kommunismus erfordert es. Die Wirtschaft entwickelt sich mit Riesenschritten. Die Bevölkerung nimmt zu, die Städte wachsen in einem atemberaubenden Tempo. Mit ihm wächst das Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung im nationalen und internationalen Verkehr. Heute gibt es in der Sowjetunion zehn Millionenstädte, 1980 wird sich diese Zahl schon verdoppelt haben. Auf allen Gebieten des täglichen Lebens nehmen die Beschlüsse des XXIV. Parteitags sichtbare Gestalt an. An dem Tag, an dem die ganze fortschrittliche Menschheit diesen denkwürdigen 50. Geburtstag feiert, ist das kommende Dezennium in seinen Konturen bereits für alle sichtbar.

H. M.

XIX. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb 1972 in Berlin – ein schöner Erfolg

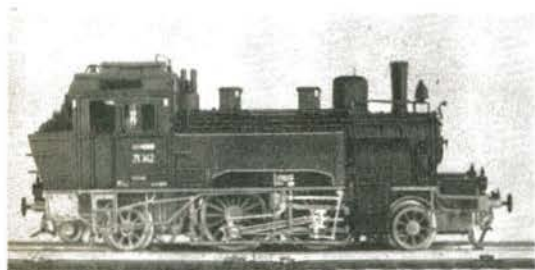


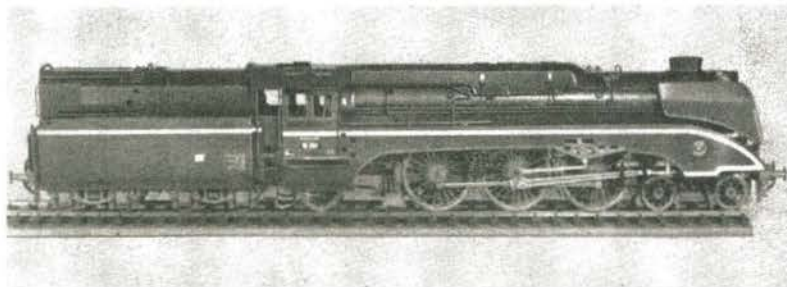
Bild 1 1. Preis in A 1/H0, BR 71 von Peter Eickel

Bild 2 A 1/0, Sonderpreis für BR 18 201 von Paul Sperling

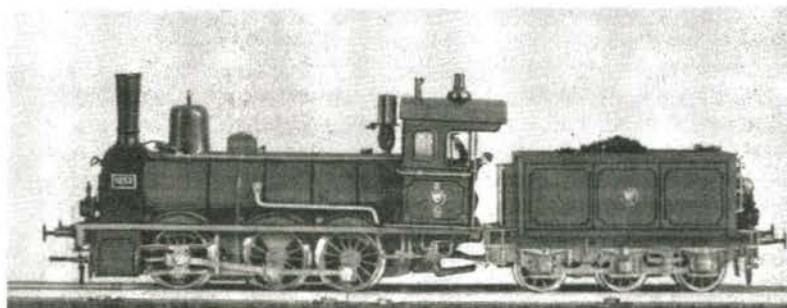
Bild 3 1. Preis, ebenfalls A 1/H0, Modell einer G 4 von Ferdinand Leja (BRD)

Bild 4 Ein weiterer 1. Preis in A 1/H0, BR 498 der CSD von Dr. Alexander Molnar (CSSR)

1

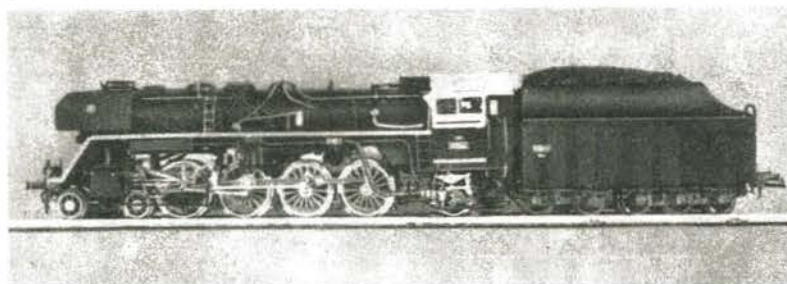


2



3

4



Die Redaktion unserer Fachzeitschrift ergriff bekanntlich vor nunmehr 19 Jahren die Initiative und rief damals erstmalig zu einem Modellbahn-Wettbewerb auf. Aus diesem entwickelte sich bald der uns heute allen bekannte, in jedem Jahr stattfindende Internationale Modellbahn-Wettbewerb. Da unsere Fachzeitschrift im September 1972 ihr 20-jähriges Bestehen feierte, hatten die Veranstalter beschlossen, zu Ehren dieses Anlasses den Wettbewerb wieder einmal in der Hauptstadt der DDR, in Berlin durchzuführen. Vorweg genommen, das Präsidium des DMV der DDR hatte eine glückliche Hand, als es die Vitrinenschau der Wettbewerbsmodelle von vornherein in die 3. Modellbahn-Ausstellung des Bezirksvorstandes Berlin mit eingliederte. Diese fand zeitgleich statt und hatte das neue Ausstellungszentrum am Fuße des Fernsehturms in der modernen Berliner Innenstadt als Domizil.

Der Erfolg: 50 919 Besucher strömten binnen zweier Wochen in dichten Scharen durch die Ausstellung, über welche wir noch gesondert berichten werden. (Siehe auch unser Titelbild!) Damit dürften so viele Interessenten auch die Modelle eines Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs zu Gesicht bekommen haben, wie dieses noch nicht der Fall gewesen ist.

Und nun zum Wettbewerb selbst. Insgesamt wurden 109 Modelle verschiedener Kategorien und Nenngrößen von der Jury bewertet. Einsender aus fünf Ländern waren vertreten, aus der UdSSR, aus der CSSR, aus der VR Polen, aus der BRD und aus unserer gastgebenden DDR. Das gegenüber den Vorjahren stark angestiegene Niveau in der Qualität der Arbeiten ist bemerkenswert und drückt sich deutlich in der hohen Zahl der Preisträger aus: 45 Modelle konnten mit einem Preis bedacht werden, also 41,3 Prozent aller vorliegenden Arbeiten. Im Vorjahr war zwar die Zahl der Modelle mit 146 um 37 höher als in diesem Jahre, doch konnten damals nur 33,6 Prozent als Siegermodelle ausgewählt werden. Wirft man einen

Blick auf den Anteil der einzelnen Nenngrößen, so lag H0 mit Abstand an der Spitze, gefolgt von TT. Die großen und kleinen Nenngrößen, also 0, N und die nicht genormte Z, bildeten ausgesprochene Außenseiter. Wir können im übrigen auch dieselbe Feststellung wie 1971 machen: Neben einigen „alten Hasen“ im Wettbewerb überwog aber doch erfreulicherweise die Zahl derer, die bisher noch keinen Namen auf dem „Eis des Wettbewerbs“ haben.

Damit ist zum zweiten Male hintereinander die mitunter laut gewordene Behauptung widerlegt, eine Teilnahme am Internationalen Modellbahn-Wettbewerb sei ja doch nur für einige wenige erfolgversprechend. Die internationale Jury hatte folgende Zusammensetzung:

Vorsitzender:

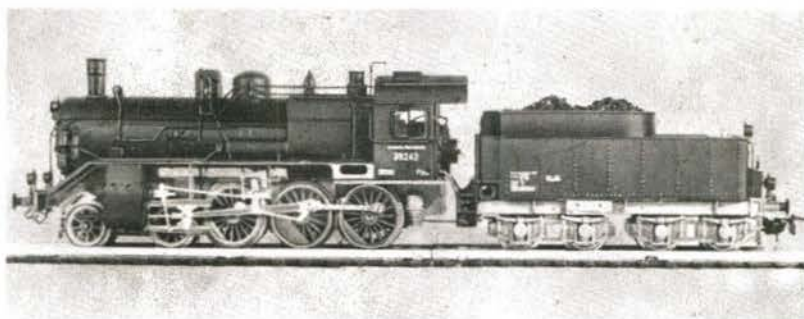
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, DDR

Mitglieder:

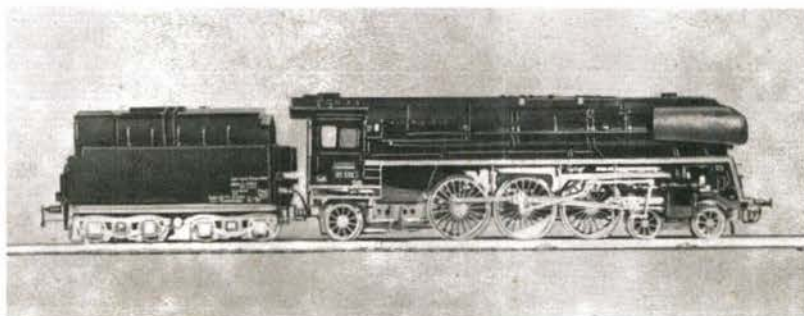
Dipl.-Ing. Ivan Nepraš, ČSSR

Dipl.-Ing. Dezider Selecký, ČSSR

Laszlo Bekei, Ungarische VR



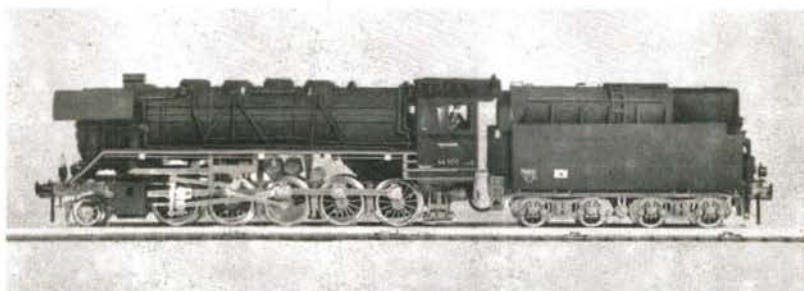
5



6



7



8

Bertalan Szaras, Ungarische VR
Waldemar Ney, VR Polen
Dipl.-Ing. Olaf Herfen, DDR
Hansotto Voigt, DDR.

Die 45 Preisträger verteilen sich wie folgt auf die Teilnehmerländer: 33 DDR, 8 ČSSR, 2 UdSSR, 1 VR Polen und 1 BRD.

Und nun schauen wir uns einmal die Siegermodelle etwas näher an. In der Kategorie A 1/0 war nur das hervorragende Modell der BR 18 201 der DR, gebaut von unserem Beiratsmitglied Paul Sperling, vorhanden.

Daher war ein Sonderpreis für diese gute Arbeit fällig. Das Modell befand sich dann übrigens auf der großen 0-Gartenanlage während der Berliner Ausstellung im Einsatz. Unser Bild 2 zeigt die 18 201. Stark vertreten war die Kategorie A 1/H0, teilweise mit sehr guten Modellen. Die Jury entschloß sich deshalb, drei 1. Preise in dieser Bewertungsgruppe zu vergeben, da die Unterschiede, wenn vorhanden, nur hauchdünn waren. So bekam Peter Eickel aus Dresden für seine BR 71 (Bild 1) einen 1. Preis, ebenso wie

Bild 5 A 1/H0, 2. Preis, Jürgen Mattern

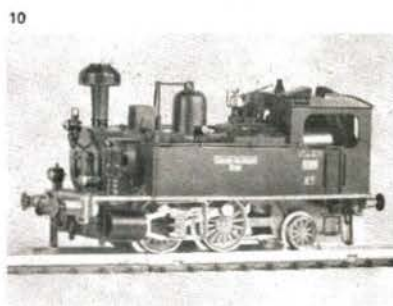
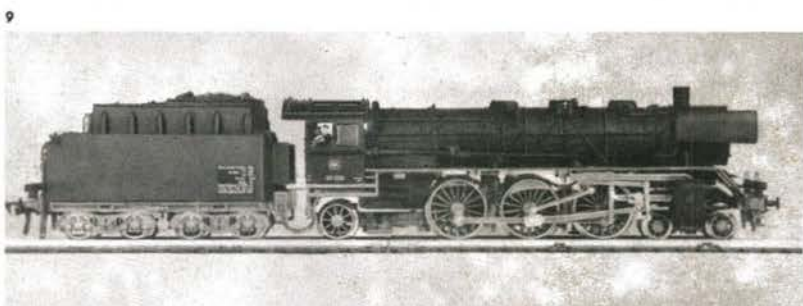
Bild 6 A 1/H0, 3. Preis, BR 01^v, H. Drexler

Bild 7 A 1/H0^m, BR 99, Anerkennung für Christian Schneider

Bild 8 A 2/H0, 1. Preis, Werner Schumann

Bild 9 2. Preis, A 2/H0, Walter Haselbauer, BR 03

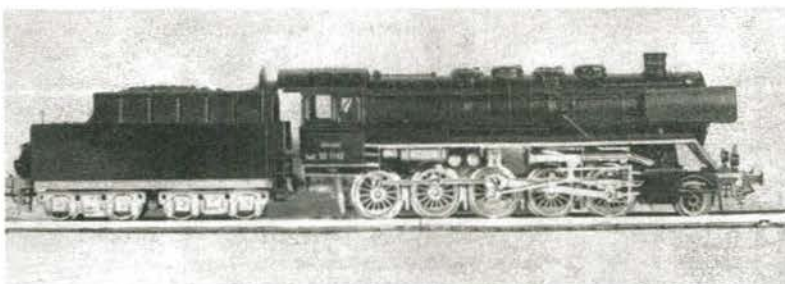
Bild 10 ebenfalls A 2/H0, 3. Preis für sä. III bT von Heinz Kohlisch



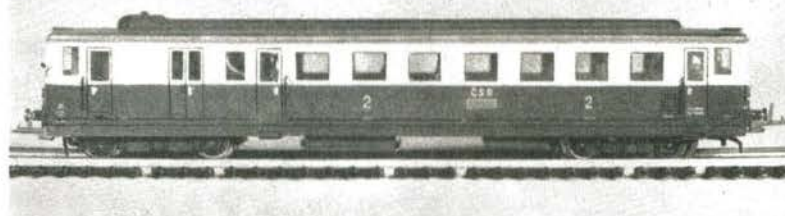
Ferdinand Leja aus der BRD für eine G 4 (Bild 3) und Dr. Alexander Molnar (ČSSR) für eine BR 498 der ČSD (Bild 4). Alle drei Modelle zählten wirklich zu Spitzenmodellen, wie man sie nur selten sieht. Da gab es einfach nichts dran auszusetzen, sei es Maßstab, Funktion, Ausführung, Beschriftung, Farbgebung usw. Den 2. Preis in dieser Kategorie holte sich Jürgen Matern (DDR) mit einer BR 38² (sächs. „Rollwagen“), die ebenfalls in jeder Hinsicht bestach und bei manchem früherem Wettbewerb für einen 1. Preis gut gewesen wäre. (Bild 5).

Gleiches kann man auch noch von der BR 01⁵ von H. Drexler (DDR) sagen, die auf den 3. Platz in der Kategorie A 1/H₀ gesetzt wurde (Bild 6).

Christian Schneider (DDR) bekam für die im Bild 7 gezeigte BR 99 in der Gruppe A 1/H_{0m} einen Anerkennungspreis.



11



12

Bild 11 Frisierte BR 50 von Hans Werler, Anerkennung, A 3/H₀

Bild 12 1. Preis, A 1/TT, Dieseltriebwagen von Milos Kratochvil (ČSSR)

Bild 13 2. Preis A 1/TT, BR 110 von Gerd Günter

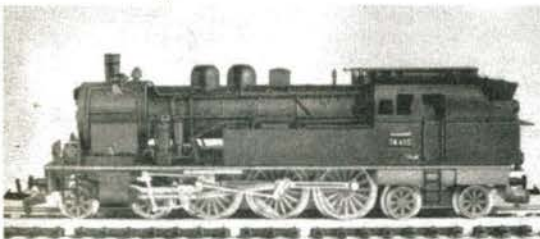
Bild 14 Ebenfalls 2. Preis in dieser Kategorie, BR 78, Arnd Schwabe

Bild 15 1. Preis in A 2/TT für BR T 444 von Pavel Číž (ČSSR)

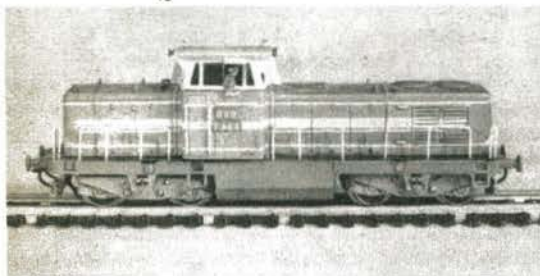
13



14



15



Gute, ja sehr gute Arbeiten fanden sich auch in der nächsten Kategorie — A 2/H₀. Hier geht es ja bekanntlich darum, aus vorhandenen Industriemodellen durch Umbau ein Modell eines anderen Typs zu fertigen. Die Modell-Umbauer werden von Jahr zu Jahr mehr, sie werden aber auch gleichermaßen geschickter. Bei einigen Arbeiten muß man schon mehrmals genau hinsehen, um den Umbau als solchen überhaupt mit Sicherheit feststellen zu können. In dieser Kategorie erhielt Werner Schumann (DDR) für die BR 44 (Bild 8) den 1. Preis. Walter Haselbauer (DDR) gesellte sich mit der im Bild 9 dargestellten BR 03 dazu und sicherte sich den 2. Preis. Dieses Modell hat einen Langkessel, der aus sieben Teilen zusammengeklebt wurde. Den dritten Preis in dieser Gruppe empfing Heinz Kohlisch (DDR) für ein Modell einer sächs. III bT (Bild 10).

Während man früher in der Kategorie „Frisuren“ meist nicht so hervorragende Modelle vorfand, zeigte Hans Werler (DDR) mit seiner BR 50 (Bild 11), daß man auch in A 3/H₀ aus einem weniger gutem Industriemodell ein ansprechendes Modell machen kann. Er nahm hierfür eine PIKO BR 50 und wandelte sie modellgerecht um, wenn man vom Kesseldurchmesser absieht. Eine Anerkennung war der Lohn für diese Arbeit. In A 1/TT gewann Milos Kratochvil (ČSSR) den 1. Preis mit dem

Dieseltriebwagen der ČSD (Bild 12). In dieser Kategorie gab es dann noch zwei 2. Preise, dafür jedoch keinen 3. Preis mehr. Arnd Schwabe (DDR) baute eine sehr schöne BR 78 (Bild 14) und Gerd Günter (DDR) eine BR 110 (Bild 13).

Auch in der Gruppe A 2/TT ging der 1. Preis in die ČSSR. Ihn holte sich Pavel Číž mit einer Diesellok der BR T 444 der ČSD (Bild 15).

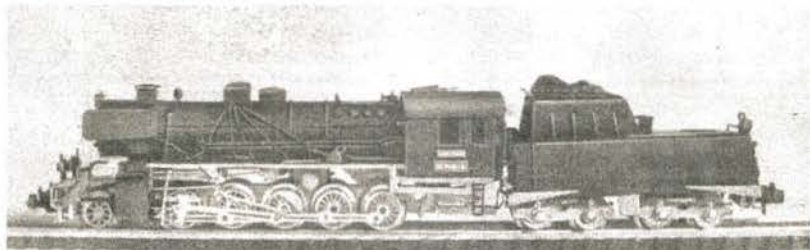
In der Kategorie A 1/N war Günter Schenke (DDR) mit der BR 52 (Bild 16) erfolgreich, er bekam einen Sonderpreis, weil diese Bewertungsgruppe nicht weiter belegt war.

Der erfahrene N-Modellbauer Klaus Grosche (DDR), von früheren Wettbewerben her den Lesern gut bekannt, leitete in diesem Jahre einen jungen Modellbaufreund, Peter Behrens, so gut an, daß dieser in der Kategorie A 2/N für die im Bild 17 gezeigte BR 35 (ehem. BR 23) mit einem Anerkennungspreis geehrt werden konnte. Wir meinen, das ist ein Zeichen echter Modellbauerfreundschaft und ein Beweis dafür, wie der Ältere, Erfahrene dem Jüngeren und Anfänger zum Siege verhelfen kann.

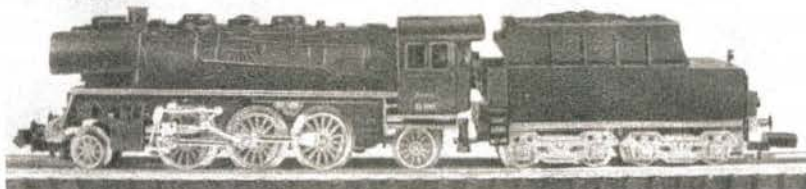
Auch die Kategorie A 1/N_m war vertreten, und zwar mit einer BR 99 von Günter Gebhardt (DDR), die wir im Bild 18 vorstellen und welche mit einem Anerkennungspreis ausgezeichnet werden konnte.

Doch wie schon eingangs erwähnt, ging es dieses Mal noch ins Klei-

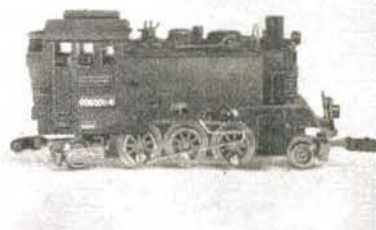
neren, und zwar zur Spurweite von 6 mm! Das war ein wahres Meisterwerk, welches besonders während der Ausstellung Aufmerksamkeit erregte. Christian Spindler (DDR) brachte es fertig, eine ausgezeichnete Kö, nicht größer als ein Zwei-Mark-Stück, fertigzustellen. Das Modellchen besaß nicht nur federnde Puffer, als „Gag“ hatte Herr Sp. sogar auf dem Umlauf eine Ölkanne und einen Werkzeugkasten angebracht, modellmäßig, wie sich versteht! Böse



16



17



18

Bild 16 A 1/N, Sonderpreis an Günter Schenke für BR 52

Bild 17 A 2/N, BR 35, Anerkennung an Klaus Grosche und Peter Behrens

Bild 18 A 1/N_m, Anerkennung, BR 99, Günter Gebhardt

Bild 19 Der Knüller des Ganzen: Modelle in 6-mm-Spur vom Ehepaar Spindler. Je ein Sonderpreis für die Kö und den passenden Lokschuppen

Fotos: Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Zungen behaupteten, es fehle lediglich der Mausschlüssel in der Kiste! Es war unglaublich und für den Kenner beeindruckend zugleich, was eines Menschen Hände da vollbracht hatten. Das tollste an dem Modell war, daß es einwandfrei funktionierte. Da war ein Sonderpreis natürlich gerechtfertigt. Hätte die Jury die Möglichkeit, im Rahmen der Regeln noch etwas mehr zu geben, ich bin überzeugt, hier wäre es geschehen, und zu Recht!

Da Herr Spindler aber das Glück hat, nicht nur eine verständnisvolle, dem Steckenpferd Modelleisenbahn gegenüber nicht nur aufgeschlossene, sondern selbst ergebene Ehefrau zu haben, wurde in der Familie auch gleich der passende Schuppen für die Kö gebastelt. Frau Sp. sicherte sich damit in der Kategorie C/Z ebenfalls einen Sonderpreis. Beide Modelle gibt unser Bild 19 leider nicht so wieder, um die feinen Details zu erkennen.

Wir sind nicht in der Lage, in diesem Bericht alle Siegermodelle im Bild zu zeigen, weil uns dazu einfach der Platz fehlt. Die daher jetzt im folgenden aufgeführten weiteren Modelle werden dann in den nächsten Heften im Bild veröffentlicht werden. Hier wollen wir uns nur auf die Beschreibung und Nennung der Namen der Siegermodelle bzw. der Erbauer beschränken.

In der Kategorie A 2/TT fiel noch der 2. Preis an Joachim Kruspe

(DDR), der eine Schneefräse der SBB nachgebaut hatte. Einen Anerkennungspreis in dieser Gruppe bekam Dieter Fritsch (DDR) für einen ETA 177.

Damit sind wir am Ende der Kategorie A = Triebfahrzeuge, wir wenden uns nunmehr den Wagen, also Kategorie B zu. In B 1/H0 erhielten Günter Lehnert (DDR) für einen ZZd den 1., Gerhard Hieronymus (DDR) für einen EDK 50 den 2. und E. L. Schkljarenko (UdSSR) für einen mehrachsigen Kesselwagen der SZD

(Siehe III. Umschlags!) den 3. Preis, während zwei Anerkennungen an Matthias Peschel (DDR) für einen Tiefladewagen und an Jozef Pilch (VR Polen) für einen historischen Personenwagen vergeben wurden.

In B 1/H0 gab es auch zwei Modellbauer, die Anerkennungspreise empfingen: Gerhard Knospe (DDR) für einen Schmalspurwagen und G. Paul (DDR) für einen Beiwagen. Heinz Kohlisch holte sich noch einen Preis in Kategorie B 2/H0 mit einem Kranzug, und zwar den

19



1. Preis. In B 3/H0 hatte Adolf-Dieter Lenz (DDR) eine gute Idee, indem er einen handelsüblichen SS-Wagen mit selbst gebasteltem Ladegut vorbildlich versah, das bedeutete für ihn eine Anerkennung.

B 1/TT war schwach vertreten. Als Preise gab es daher nur eine Anerkennung für Milos Kratochvil (ČSSR), der einen Balm der ČSD gebaut hatte.

In B 2/N vergab man nur einen 2. Preis, ihn erhielt Dieter Giese (DDR) für einen KKT-Wagen.

Die Kategorie C zeigte recht gute Arbeiten. In C/H0 bekamen den 1. Preis Joachim Schnitzer (DDR) für ein Kastenbrückenmodell (siehe Titelbild 10/72!), Eva Weber, die zweite Teilnehmerin am Wettbewerb, den 2. für eine Güterabfertigung und N. N. Gundurow (UdSSR) einen Sonderpreis für ein wunderschönes Bahngelände-Ensemble (siehe III. Umstrichs!).

Jürgen Lorenz (DDR) holte sich schließlich noch eine Anerkennung mit einem Stellwerk. Auch in C/TT waren gute Arbeiten zu sehen. So hatte Bernd Haberland (DDR) ein Stellwerk nach dem Vorbild Thale gebaut, das ihm den 1. Preis einbrachte. Und O. Zemlicka (ČSSR) fertigte eine typische ČSD-Haltestelle mit vielen Details an, das hieß: 2. Preis. Das fleißige Ehepaar Spindler sicherte sich mit dem Bf „Mariafels“ in C/N noch einen weiteren 1. Preis, nachdem beide ja bereits je einen Sonderpreis in anderen Gruppen erhielten. Auch František Jiřík (ČSSR) bekam in dieser Gruppe ebenfalls einen 1. Preis.

In der Kategorie D = Funktionsmodelle waren interessante Dinge vorhanden, unter anderem mehrere Containerkräne. So sicherte sich A. Geisler (DDR) mit einem solchen in D/H0 verdient den 1. Preis. Man mußte ehrlich staunen, was der als Schrankenwärter bei der DR be-

schäftigte 52jährige Modelleisenbahner da geschaffen hatte, sämtliche Funktionen führte der Kran sicher aus.

Auch in D/TT war es ein Containerkran, der platzgleich mit einer Programmschaltung auf den 2. Preis kam. Den Kran bauten die Freunde Becker und Schalow (DDR), während die Schaltung von Pavel Čiz (ČSSR) kam.

Damit wären sämtliche Siegermodelle und ihre Erbauer genannt. — Bereits am 23. September fanden sich die DDR-Sieger zu einer kleinen Feierstunde im Gebäude der Rbd Berlin zusammen, auf der ihnen vom Vorsitzenden der Jury und gleichzeitigem Vorsitzenden der Wettbewerbskommission des Präsidiums des DMV der DDR, Helmut Kohlberger, Urkunden und Preise überreicht wurden. Das große Interesse am Wettbewerb zeigte sich auch hierbei, waren doch bis auf eine Ausnahme alle Sieger angereist.

Mitteilungen des DMV

Zur Neugründung von Arbeitsgemeinschaften suchen Interessenten: Eibau

Herr Ulrich Meinert, August-Bebel-Straße 40

Parchim

Herr Rüdiger Kozielsky, Ziegen-dorfer Chaussee 28

Dessau

Gunter Ladebeck, Salzburger Str. 8

Modellbahnausstellungen in:

Zittau

9. bis 17. Dezember im Jugendklubhaus DT 64, Frauenstr. 20. Öffnungszeiten: werktags 16–19 Uhr, sonntags 13–18 Uhr.

Freiberg

9. und 10. Dezember, 16. und 17. Dezember im Stadt- und Bergbaumuseum am Dom. Öffnungszeiten: jeweils 9.00–12.30 und 13.30 bis 17.00 Uhr.

Erfurt

9. und 16. Dezember, 9.00–18.00 Uhr, 10. und 17. Dezember, 10.00–17.00 Uhr im Reichsbahnamt Erfurt, Bahnhofstraße 23.

Meißen

3. bis 17. Dezember im Ernst-Thälmann-Saal, Bahnhof Dresden Hbf (Eingang Bahnsteig 17). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 bis 19.00 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10.00–19.00 Uhr.

Cottbus

Die ZAG 2/13 veranstaltet ab 1. Mai 1973 eine Mehrtagefahrt zu slowakischen Schmalspur-, Wald-, Zahnrad- und Seilbahnen. Das Exkursionsprogramm kann unverbindlich bei Herrn Erich Preuß, 7543 Lübb-

enau, Richard-Wagner-Straße 8, angefordert werden.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Mit Wirkung vom 31. Dezember 1972 läuft der bisherige Vertrag über den Versicherungsschutz der Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes ab.

Da inzwischen das Anlagevermögen vieler Arbeitsgemeinschaften wesentlich größer und recht unterschiedlich ist, wird es erforderlich, ab 1. Januar 1973 den Versicherungsschutz neu zu regeln. Nach Absprache mit der Staatlichen Versicherung der DDR schließt jede Arbeitsgemeinschaft ab 1. Januar 1973 einen eigenen Versicherungsvertrag mit der zuständigen Dienststelle der Staatlichen Versicherung der DDR ab. Dieser Versicherungsvertrag sollte entsprechend den „Bedingungen für die freiwillige Versicherung der Parteien und demokratischen Organisationen“ abgefaßt werden und sich auf den Versicherungsschutz für bewegliche und unbewegliche Sachen (§ 1) und für die Haftpflicht (§ 2) erstrecken. Alle Arbeitsgemeinschaften erhalten zur konkreten Anleitung noch im Monat Dezember eine ausführliche schriftliche Anweisung. Damit ist die in den Heften 1/1964 und 12/1964 unserer Fachzeitschrift veröffentlichte Mitteilung über den Versicherungsschutz ab 1. Januar 1973 ungültig.

Für die Mitglieder unseres Verbandes besteht die Möglichkeit, die im Verlag Bild und Heimat erschienenen Lobbildserien bevorzugt zu beziehen. Es sind die bereits be-

kannten Serien I und II zum Preise von je 1,50 M erhältlich. Für die im I. Quartal 1973 zur Auslieferung kommende Serie III (Schmalspur, Sachsen und Spreewald) sind Bestellungen möglich. Bestellungen über die Arbeitsgemeinschaften an den zuständigen Bezirksvorstand erbeten.

Das Präsidium wünscht allen Mitgliedern unseres Verbandes ein frohes und gesundes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 1973.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Wer hat – wer braucht?

12/1 Suche: Trost – „Kleine Eisenbahn – TT“

12/2 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1967 und 1969. Suche: Eisenbahn-jahrbuch 1964 und 1968.

12/3 Suche für Nenngröße H0e: Schmalspurmaterial, Triebfahrzeuge, Wagen (auch leihweise); Eisenbahn-literatur. Biete: Umfangreiches Material für Nenngröße H0. Liste gegen Rückporto

12/4 Biete: Fahrzeuge der Firmen Stadtilm und Zeuke, Nenngröße 0

12/5 Biete: div. Lokomotiven versch. Firmen in Nenngröße H0

12/6 Biete: Märklin, Nenngröße 0, 2'B-Schleppenderlok, zweiteil. Triebwagen, Bing-Schlafwagen (blau) und Gepäckwagen (grün). Suche BR 84, E 63, BR 01, 03, 18, 38 in Nenngröße H0

12/7 Suche Lokomotiven u. Wagen für Nenngröße TT

12/8 Suche: alte Auto- und Flugzeugbaukästen der Firmen Märklin, Lüneol und Hauser im Tausch gegen Material für Nenngröße 0 und H0

Modellgerechter Streckenbau bei der Nenngröße TT

1. Gleise

Das Angebot an Gleismaterial für die Nenngröße TT ist lange nicht so umfangreich wie bei der größeren H0-Spur. Fehlt beim TT-Gleissortiment des VEB Berliner TT-Bahnen die Möglichkeit zum Aufbau größerer Radien, so läßt das Pilz-TT-Material auf Modellweichen und -kreuzungen warten. Die beiden Radien R 286 und R 330 lassen keinen modellmäßigen Betrieb zu. Lediglich für Nebenbahnen, auf denen keine langen D-Zugwagen verkehren, sind diese Radien geeignet. Bei H0 strebt man R 500 und mehr an. Umgerechnet auf TT-Maßstab müßten Radien von 374 mm und mehr eingesetzt werden. Das gepreßte U-Profil der TT-Gleise läßt sich schlecht zu einem anderen Bogen umpressen bzw. umbiegen. Hier kommt uns die Nenngröße N gelegen. Ihr größter Radius von 425 mm gestattet ein modellmäßiges Befahren mit langen Drehgestellwagen. Das TT-Schwellenband muß ebenfalls auf den Radius R 425 gebracht werden. Nach altbewährter Methode werden die Stücke einer Seite zwischen den Schwellen durchgesägt. Dabei ist es gleichgültig, ob gerades oder gebogenes Schwellenband verwendet wird. Lediglich beim gebogenen Schwellenband muß die Bogeninnenseite aufgesägt werden. Die Zapfen an den U-Profilen stimmen jetzt nicht mehr mit den Löchern im Schwellenband überein. Entweder kneift man die Zapfen ab und klebt neue ein (Bild 1), oder die Zapfen werden zwischen den Schwellen um den Steg von außen umgelegt (Bild 2). Die letzte Bauweise ist aber nicht immer möglich. Das Schwellenband hat durch das Aufbiegen einen anderen Schwellenabstand erhalten. Auf jeden Fall paßt immer das Zapfenpaar am Anfang des Schienenprofils. Ein Gleisbogen sollte fortlaufend in seiner gesamten Länge hergestellt werden. Als Schienenverbinder dienen die vorhandenen, es können aber auch die neuen Isolierschienenverbinder verwendet werden, wenn gleichzeitig eine Trennstelle angeordnet werden soll.

Wird ein Parallelbogen gewünscht, so muß dessen Radius größer sein. Wichtig ist dabei die Entscheidung über den Gleisabstand. Von diesem ist die Länge der einzufügenden geraden Zwischenstücke abhängig. Ein exakter Gleisbogen wird also nicht

erzielt. Bild 3 zeigt die geometrischen Zusammenhänge zur Bestimmung der Länge des Zwischenstückes. Die Gleisabstände sind vorerst willkürlich angenommen worden. Am besten läßt sich die Länge 9,5 mm verwirklichen, hat doch das gerade Schwellenband diesen Abstand in der Schwellenteilung enthalten (Bild 4). Es muß jedoch untersucht werden, ob unsere Fahrzeuge ohne gegenseitige Behinderung bei einem Gleisabstand von 36 mm aneinander vorbeifahren können. Es wird schon bei den genormten Radien 402 und 442 mm ein Gleisabstand von 40 mm gefordert. Wir müssen auch in unserem Fall einen Abstand von 40 mm wählen und die Zwischenstücke 10,5 mm lang anfertigen. Wer bei 44-mm-Gleisabstand bleiben will, muß Zwischenstücke von 11,5 mm Länge herstellen. Die ungleichmäßige Schwellenteilung an diesen Stellen kann durch geschickte Schotterung des Gleises vertuscht werden.

2. Weichen

Die Weichen des VEB Berliner TT-Bahnen haben einen Weichenwinkel von 22,5°. Trennt man vom abzweigenden Strang bis zum Herzstück drei Schwellen ab, so kann man den Weichenwinkel um 3° auf 19,5° verkleinern (Bild 5). Die Gleisverbindungen werden so von den Fahrzeu-

gen sanfter durchfahren, und der Gleisabstand kann auf 40 mm verringert werden. Durch Einfügen eines 22 mm langen geraden Gleisstückes, was übrigens vorbildgerecht ist, führt der Zug nicht so starke Schlenkerbewegungen an den Wagenenden aus (Bild 6).

Wird bei einer Gleisverbindung jedoch eine Kreuzung bzw. Kreuzungsweiche eingebaut, so ist die Änderung des Weichenwinkels nicht möglich, es sei denn, man schreitet zum Selbstbau solcher 19,5°-Kreuzungen. An sich ist ein großer Weichenwinkel wegen der meist nicht zur Verfügung stehenden Gleislängen vorteilhaft. Wer sich das aus Platzgründen nicht leisten kann, wird z. B. bei Abstellgleisen oder in Tunnelbahnhöfen wegen der höheren Betriebssicherheit diese 19,5°-Weichen einbauen.

3. Oberbau

Der Oberbau wird bei vielen Modelleisenbahnern zu stark vereinfacht. Da wird auf glatter Fläche ein Streifen geschottert und das Gleis aufgenagelt. Profilbrettchen für den Ober- und Unterbau sind für viele aber schon zu aufwendig. Es gilt, dabei einen Mittelweg zu finden. Betrachtet man das Schwellenband genau, so stellt man fest, daß es unmodellmäßig dick ist. Warum sollte man diese Tatsache nicht mit für den Ober-

