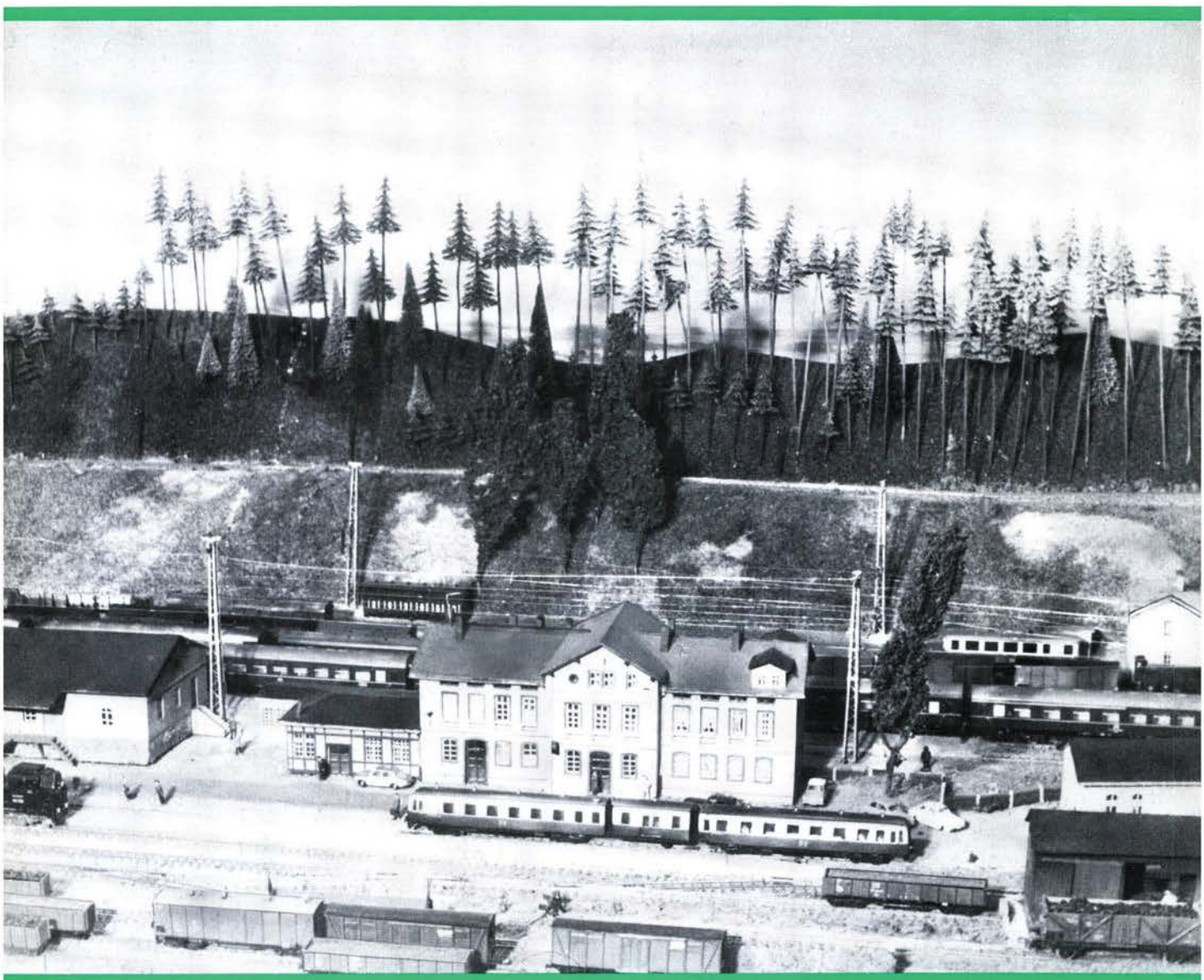
der modelleisenbahner

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

JAHRGANG 30

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



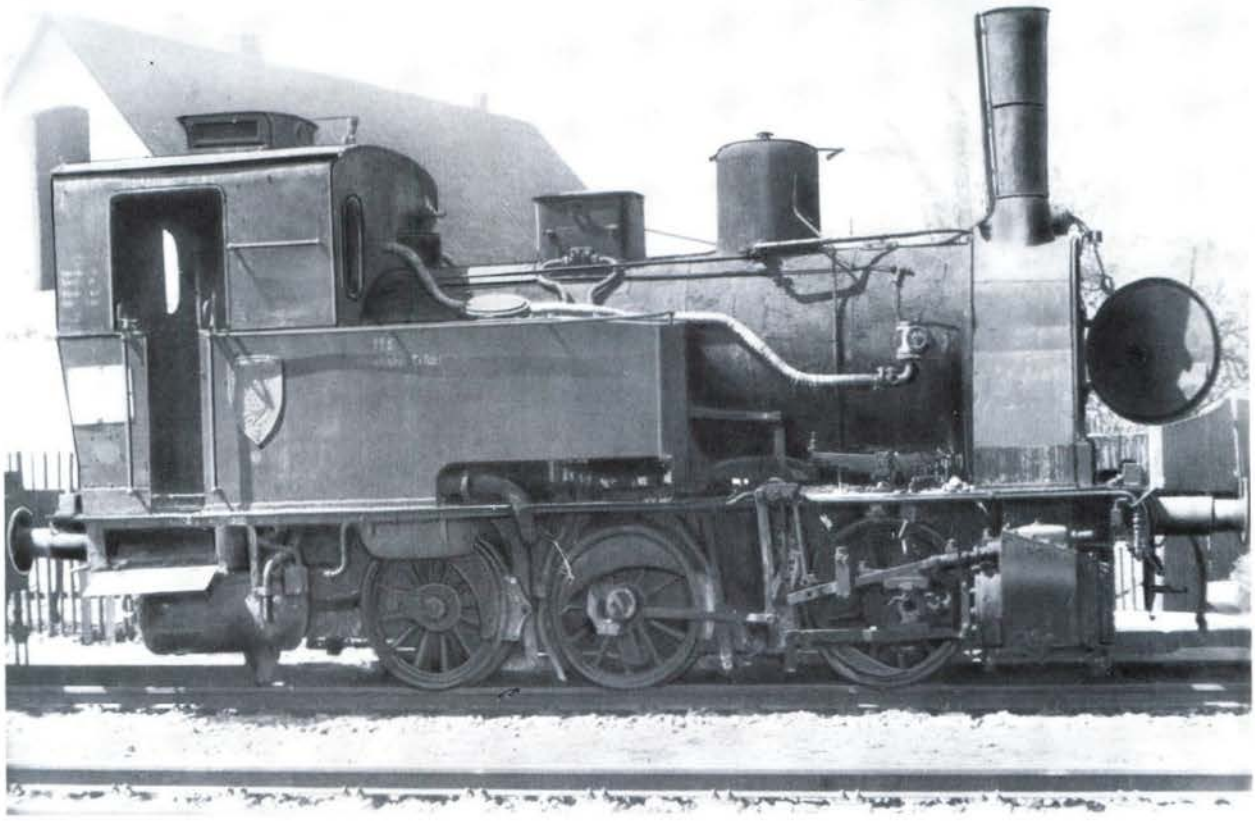
MÄRZ

3/81

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542



1

Werklokomotiven

Bild 1 Diese Cn2t-Lok (Hanomag 1899/3353) wurde ursprünglich an die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn geliefert und war dort mit der Betriebsnummer 6[b] im Einsatz. 1927 gelangte sie zur Erfurter Industriebahn, erhielt hier die Betriebsnummer 2 und war etwa bis 1962 im Einsatz.

Bild 2 Auch diese dreiachsige Naßdampflok lieferte Hanomag 1920 mit der Fabrik-Nr. 8462 an die Gewerkschaft Heiligenroda. Dort erhielt sie die BN 2.

Fotos: G. Malsch, Steinbach

2

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

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

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 21. 1. 1981
Geplante Auslieferung: 12. 3. 1981

Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. 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 – soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale 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 Gebruder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

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

3 März 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 XXVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1981	66
Verlauf und Ergebnisse des XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1980	67
Klaus Hertel H0-Modellbahnanlage „Neuenburg"	70
Das hat viel Freude gemacht	72
Die BR 01 — Beginn und Ende der Einheitsschnellok bei der DR	73
Rainer Scheffler Über die „Kreuzspinnen" der Windbergbahn	75
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner"	77
Detlef Scheibe Welche Lokomotiven mit welchen Wagen?	81
Gerald Wohlfahrt Bauanleitung für einen Geisterwagen in H0	84
Wissen Sie schon	86
Lokfoto des Monats VT 133 523	87
Der „Neue" ins Bild geruckt	88
Der Kontakt	89
Mitteilungen des DMV	90
Jaques Steckel „Frühbeet" oder „Laube"?	91
Horst Theurich Eisenbahner-Esperantisten — was ist das?	92
Werklokomotiven	3. U.-S.

Titelbild
Bahnhof Klingenberg-Colmnitz in der Nenngröße H0 auf der 2,0 × 12,0 m großen Anlage der Leipziger AG „Friedrich List", Gruppe „Bw Süd". Vor dem EG der VT 137 600. Das Vorbild dieses technisch sehr interessanten Fahrzeuges war um 1951 auf den Strecken um Wilsdruff anzutreffen.
Foto: W. Bahnert, Leipzig

Rücktitel
Die Elektrifizierungsarbeiten nähern sich mehr und mehr der Hauptstadt unserer Republik. Als energiegünstigste Traktionsart wird die elektrische Zugförderung wesentlich dazu beitragen, die Betriebsführung effektiver und wirtschaftlicher zu gestalten. Deshalb ist im Fünfjahrplanabschnitt von 1981 bis 1985 pro Jahr vorgesehen, 150 km Strecken der DR auf elektrischen Zugbetrieb umzustellen. U. B. z. Fahrdrahtarbeiten in der Nähe von Thyrow.
Foto: I. Migura, Berlin

AUFRUF
zum XXVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1981

Zur Fortsetzung der nun schon traditionellen freundschaftlichen Zusammenarbeit der Modelleisenbahner vieler Länder werden hiermit die Modellbauer aller europäischen Länder zur Teilnahme am XXVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb, der in der Zeit vom 27. bis 30. September 1981 in Budapest stattfinden wird, aufgerufen. Damit verbunden ist die Ausstellung der eingesandten Wettbewerbsmodelle in einer Modelleisenbahn-Ausstellung im Budapester Verkehrsmuseum.

1. Teilnahmeberechtigung

Zur Teilnahme am XXVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb sind alle Modelleisenbahner als Einzelperson sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen

Es werden fünf Gruppen für Wettbewerbsmodelle gebildet:

A Triebfahrzeuge

A 1 Eigenbau (es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)

A 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Loktyp entsteht)

A 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung der Loktype)

B Sonstige schienengebundene Fahrzeuge

B 1 Eigenbau (es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)

B 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht)

B 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps)

C Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen

D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle

E Vitrinenmodelle

3. Bewertung

Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf Grundlage der vereinbarten Bewertungstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR, der VRP und der UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der UVR (MAVOE). Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt.

Die eingesandten Wettbewerbsarbeiten werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet. Außerdem erfolgt eine Unterteilung in zwei Altersklassen:

1. Teilnehmer bis zu 16 Jahren
2. Teilnehmer über 16 Jahre.

4. Einsendung der Modelle

Die Einsendung der Wettbewerbsarbeiten ist vorzunehmen:

MAVOE
H—1140 Budapest XIV
Majus l. u.
(Közlekedesi Muzeum)

Als Einsendetermin gilt der 1. September 1981.

Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:

Name, Vorname,
Anschrift,
Alter, Beruf,
Bezeichnung des Modells und der Gruppe, in welcher das Modell am Wettbewerb teilnehmen soll und
Angaben über die Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.

Alle Modelle müssen gut verpackt und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Sendung zahlt der Einsender, das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der UVR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen

Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A bis B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb versagt werden. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos oder dergleichen beizufügen.

Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungskategorie nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert.

Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Kategorie bewertet werden.

Die Jurymitglieder mit Ausnahme des Vorsitzenden bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Reihung der Modelle (Platzziffer) vor. Die Summe der Platzziffern und das arithmetische Mittel der Punkte aller Jurymitglieder bilden die Gesamtbewertung des Modells. Bei Gleichheit der Platzziffern und der Punkte entscheidet die Majorität der besseren Plätze.

Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Kategorien A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden. Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Kategorien A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Lackierung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsempfindlichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Fahrzeug befahren kann. Es soll in der Lage sein, ohne Last auf einer nicht gekrümmten Rampe mit einer Steigung von 1:10 ohne Rädergleiten anzufahren.

MAVOE
Modelleisenbahn-Verband
der Ungarischen Volksrepublik

Anmerkung der Redaktion:

Anschriften und Termine für die Einsendung von Modellen der DDR-Teilnehmer werden in einem der nächsten Hefte veröffentlicht.

Verlauf und Ergebnisse des XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1980

Gastgeber des XXVII. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbes im Jahre 1980 war der DMV der DDR. Dabei haben die Freunde der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" aus Leipzig dem Wettbewerb durch die Einordnung in ihre große vorweihnachtliche Modelleisenbahn-Ausstellung einen würdigen Rahmen verliehen. Insgesamt 115 Einsendungen lagen der internationalen Jury zur Bewertung vor und trugen auf ihre Weise dazu bei, daß auch der nunmehr XXVII. Wettbewerb ein großer Erfolg wurde. Immerhin beteiligten sich an dieser Veranstaltung 88 Modellbauer und zwei Klubs, wobei sich Vertreter aus 5 Ländern und Berlin-West in die Teilnehmerliste einschrieben.

Wie bereits in den zurückliegenden Jahren erkennbar, so konnte auch für den Wettbewerb 1980 ein weiterer Qualitätssprung festgestellt werden, was sich durch die insgesamt 70 vergebenen Preise widerspiegelt. Damit haben rund 61% der eingesandten Modelle einen Preis erhalten. Die Auswertung erfolgte durch eine internationale Jury, in der die Herren

Dezider Selecky	ČSSR	Zoltan Razfha	UVR
Milos Kratochvil	ČSSR	Laslo Bekei	UVR
Ludwik Palka	VRP	Rolf Häßlich	DDR
Waldemar Ney	VRP	Hansotto Voigt	DDR

wirkten. Vorsitzender der Jury war Herr Wolfgang Hanusch (DDR).

Resümierend kann festgestellt werden, daß nach wie vor die Nenngröße H0 in allen Kategorien dominierend ist. Ihr folgt die Nenngröße TT, während bei der Nenngröße N ein Rückgang in der Beteiligung zu verzeichnen war. Das traf auch auf die Nenngröße 0 und größer mit nur 5 Modellen zu.

Gleichermaßen interessant ist aber die Feststellung, daß die Teilnehmer aller Einsenderstaaten und aus Berlin-West Preise erringen konnten. Das wird sicher dazu beitragen, den Modellbau und die Teilnahme am Wettbewerb weiter zu fördern. Das sollte auch durch die Leipziger Modelleisenbahn-Ausstellung erreicht werden, auf der die Wettbewerbsmodelle für die 73 000 Besucher zu sehen waren. Deshalb soll von dieser Stelle aus den Freunden der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" nochmals ein herzliches Dankeschön für Ihre Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung des XXVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbes 1980 gesagt werden. **W. H.**

Ergebnisse des XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes Leipzig 1980

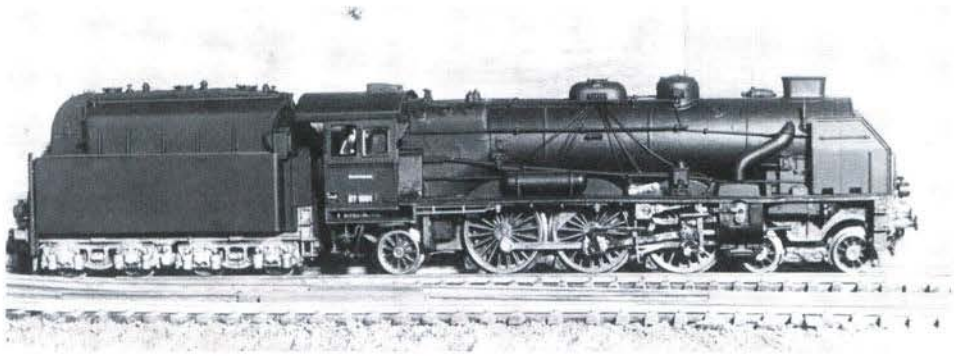
Modellbezeichnung		Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A1/H0					
Dieseltraktor		Delang, A.	DDR	93	An
BR 42 001		Kobelt, Fr.	DDR	93,5	An
BR 36		Kohlberg, H.	DDR	95,5	I
Kö		Krahl, Kl.	DDR	84,75	III
Benzoltriebwagen		Günther, Th.	DDR	74,25	
BR 38		Lohs, P.	DDR	89,25	II
Krukenberg		Lehnert, G.	DDR	94	I
BR 74		Weller, R.	DDR	91,75	I
MUV		Ing. Vais, Z.	ČSSR	87	III
MAV 325		Fekete, L.	UVR	86	
MAV 306		Fekete, L.	UVR	87	
DSA 106		Fekete, L.	UVR	90	II
MAV M 44		Domonkos, A.	UVR	82,75	
M 1		Domonkos, A.	UVR	78,5	
ČSD 475		Dr. Molnar, A.	ČSSR	85	III
Big-Boy		Badowski, K.	VRP	91,25	II
så IV K		Schneider, Ch.	DDR	89,5	II
M 11 001		Kalivoda, M.	ČSSR	78,5	
Kategorie A1/TT					
M 130.4		Zelenka, J.	ČSSR	81,25	
M 131.1		Kainrath, P.	ČSSR	78,5	A
375.0		Dvořak, J.	ČSSR	91,0	I
Mallet P-38		Badowski, K.	VRP	89	II
Garrat BT		Badowski, K.	VRP	88	
BR 91[19]		Fretwurst, TH.	DDR	88,5	III
BR 280		Günther, G.	DDR	87,75	
Kategorie A1/N					
BR 110		Pietsch, K-D.	DDR	80,75	
BR 58		Köhler, W.	DDR	97,25	So
Crampton		Schmiedecke, U.	Bln.-West	87,5	An.
Kategorie A2/TT					
BR 80		Scholz, Fr.	DDR	87,75	III
BR 58		Quarte, W.	DDR	91,25	I
BR 84		Leßner, H.	DDR	89,5	III
El 2		Taubner, G.	DDR	90,75	II
Re 4/4		Vogt, G.	DDR	88,25	III
BR 423.0		Danek, V.	ČSSR	83,5	
M 131.1		Sixta, P.	ČSSR	88,25	A
Tr 12		Brejlak, W.	VRP	87	
LAEV A02		Nagy, L.	UVR	76,25	
Kategorie A2/H0 m+e					
BR 99.56	H0m	Günther, U.	DDR	84	
BR 99.46	H0e	Wagner, B.	DDR	90,75	A
BR 99.65	H0m	Kupczak, A.	VRP	88,5	
Kategorie A2/H0					
BR 344.1		Koutny, J.	ČSSR	85	

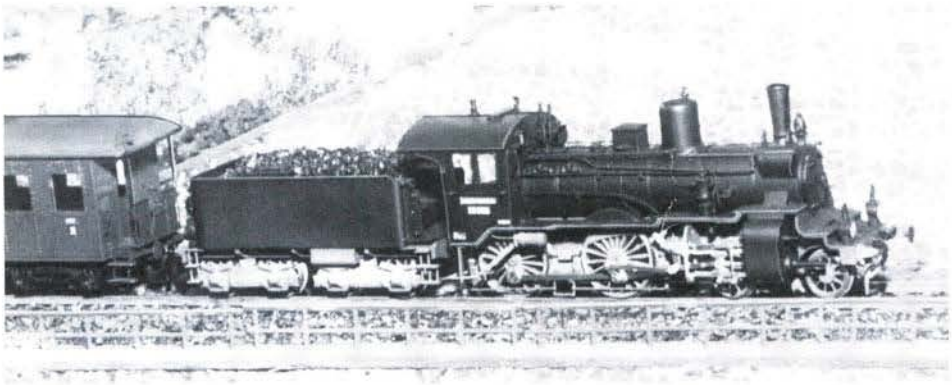
Ergebnisse des XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes Leipzig 1980

Modellbezeichnung		Einsender	Land	Punkte	Preis
BR 334.1		Ing. Zeleny, J.	ČSSR	86,75	
BR 83[10]		Brogsitter, S.	DDR	90	III
Tkw 2-58		Dobrowolski, A.	VRP	86,25	
Tr 5-18		Dobrowolski, A.	VRP	84	
Tw 1-5		Dobrowolski, A.	VRP	85,75	
BR 03		Schütte, W.	DDR	92,5	II
Pm 2		Pollok, J.	VRP	93	II
Ty 2		Rogowski, J.	VRP	90,25	III
BR 07[10]		Trösken, M.	DDR	93,75	I
BR 58[30-40]		Heinicke, H.-G.	DDR	90,5	III
BR 02		Stark, R.	DDR	91,5	II
E 91 08		Kellner, Kl.	DDR	93,75	I
Kategorie A3/H0+TT					
BR 24	H0	Krahl, Kl.	DDR	87,25	
BR 75	H0	Büttner, G.	DDR	93,25	I
BR 01	H0	Linke, H.	DDR	91,25	III
VT 137	H0	Werler, H.	DDR	92,5	II
BR 86	TT	Uhlmann, R.	DDR	91	III
Kategorie B 1/0					
Säurekesselwagen		Beyer, Kl.	DDR	85,25	
G-Wagen MAV		Tóth, E.	UVR	78,75	
Schmalspurwagen		Bahnert, W.	DDR	87,75	A
Kategorie B1/H0+TT					
Pwigs	H0	Schnitzer, J.	DDR	93	II
Ci 126	H0	Středula, J.	ČSSR	85,75	
Postwagen Fk	H0	Simbarth, V.	ČSSR	88,75	III
Postwagen Dak 6-3707	H0	Ing. Zelený, J.	ČSSR	97	I
Kesselwagen	H0	Takač, P.	ČSSR	85,25	
Transportwagen	H0	Kupczak, A.	VRP	76,75	
Arbeitswagen	H0	Kupczak, A.	VRP	62,25	
Schmalspurwagen RüKB	H0e	Gierhan, U.	DDR	85,5	
Personenwagen Be	TT	Zelenka, J.	ČSSR	93	II
Personenwagen Be	TT	Munzar, St.	ČSSR	82,75	
Kategorie B2 H0+ H0 m+e					
Güterwagen Tcms		Kunzelmann, W.	DDR	83,25	
Güterwagen Zd 2-28093		Ing. Zelený, J.	ČSSR	87,75	II
pr. G-Wagen		Kohlberg, H.	DDR	80,5	
Schneepflug		Kohlberg, H.	DDR	86,25	III
amer, Zug		Trzepizur, Kr.	VRP	78,75	
Langenschwallbacher		Kohlberg, H. Fromm, G.	DDR	90,25	I
Bahnpostwagen	H0m	Günther, R.	DDR	79,75	A
H-Wagen	H0e	Daniel, A.	DDR	73,25	
Schmalspurzug sächs.	H0m	Schneider, Ch.	DDR	88,25	II
Kategorie B 2/TT					
Transportwagen		Leßner, H.	DDR	90,5	I
CPwi		Kaddatz, A.	DDR	89,25	II
Postwagen		Beran, J.	ČSSR	85,5	III
Zementwagen		Sixta, P.	ČSSR	89,25	I
Kesselwagen		Beran, J.	ČSSR	85,75	III
Kranzug		Szerovag, A.	UVR	84,75	III
4-achs. Beiwagen LAEV		Nagy, L.	UVR	68	
Kategorie C/H0					
Lokschuppen		Szilard, K.	UVR	56,5	
Bahnwärterhaus		Friedrich, N.	UVR	55	
Bahnwärterhaus		Torma, T.	UVR	61,75	
Stellwerk		Neumann, H.	DDR	92,25	I
Lademaß		Kupczak, A.	VRP	81,5	III
Toilettengebäude		Modellbahnclub Riga	SU	70,75	
Wasserturm		Modellbahnclub Riga	SU	75	
Eisenbahnerwohnhaus		Modellbahnclub Riga	SU	82,4	II
Stellwerkm. Signalbr.		Modellbahnclub Riga	SU	85	
Kreuzungsbauwerk		Tautenhain, H.	DDR	91	II
Trisannabrücke		Winter, Hu.-J.	DDR	93,75	I
Kategorie C/TT+N					
Bhf. Kolin	TT	Adamec, F.	ČSSR	94	I
Bahnwärterhaus	TT	Fretwurst, Th.	DDR	81,5	III
Bahnwärterhaus	TT	Kuchař, V.	ČSSR	85,25	II
Bhf. Petrov	TT	KŽM pri DMP Veseli n/Mor.	ČSSR	83,25	III
Bhf. Bečvary	N	Javurek, L.	ČSSR	90,5	II
Bhf. Rataje n/s	TT	Bellinger, P.	ČSSR	85,5	I
Lokschuppen	TT	Fretwurst, Th.	DDR	67,75	
Kategorie D					
Containerkran		Janko, J.	ČSSR	86,25	An
Lichtsignal		Kopper, G.	DDR	71,75	
Schotterwerk		Schnitzer, J.	DDR	96,5	So
Kategorie E					
Bw „Neukirch"		Palitzsch, H.	DDR	89,75	III
Fährschiff		Schalow, E.	DDR	95,25	I
Strab.-Triebw.		Nagy, J.	UVR	87,75	
Strab.-Triebw.		Rudnay, B.	UVR	62	
Strab.-Zug		Rudnay, B.	UVR	63,75	
Lichtsignal PKP		Bednorz, R.	VRP	91,25	II
Tunnel am Zwang		Sauerbrey, J.	DDR	83,25	A

Legende:
An ≙ Anerkennungspreis
So ≙ Sonderpreis

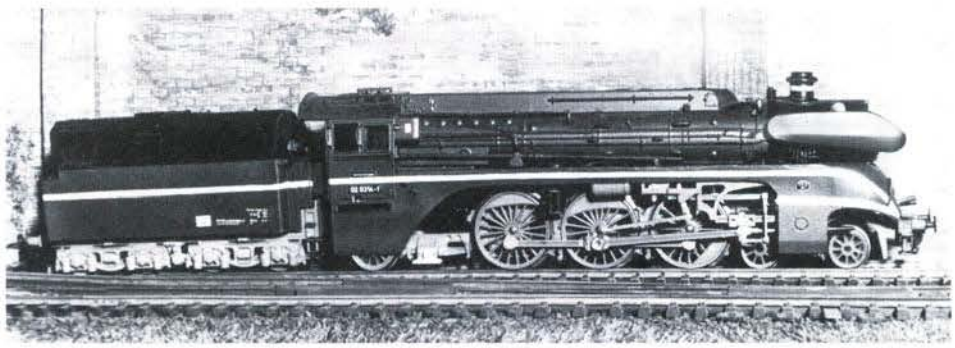
Einen 1. Preis in der Gruppe A 2 (Nenngröße H0) erhielt dieses Modell von Herrn M. Trösken aus der DDR.

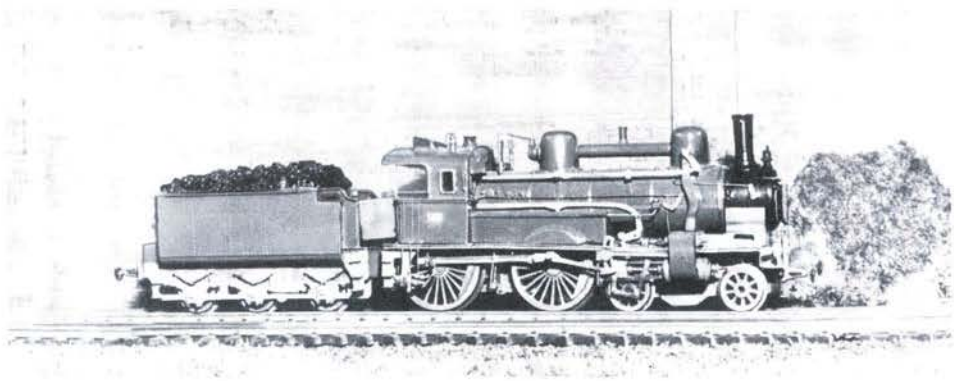




Ebenfalls einen 1. Preis in der Gruppe A 1 (Nenngröße H0) wurde für das Modell der Lock 36 006 vergeben. Es wurde von H. Kohlberg aus der DDR eingesandt.

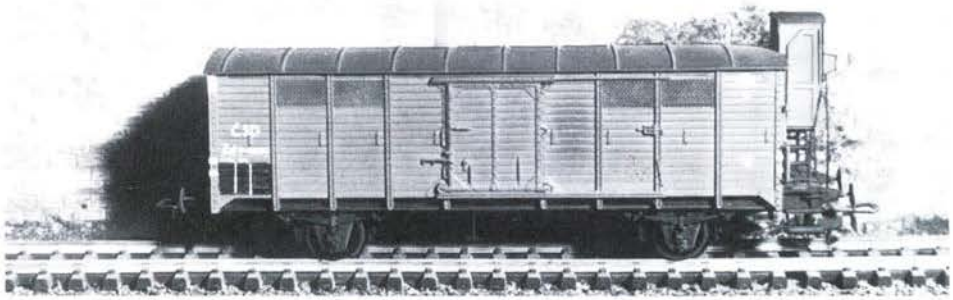
Mit einem 2. Preis in der Gruppe A 2 (Nenngröße H0) wurde dieses Modell der 02 0314-1 ausgezeichnet, das Herr R. Stark aus der DDR baute.



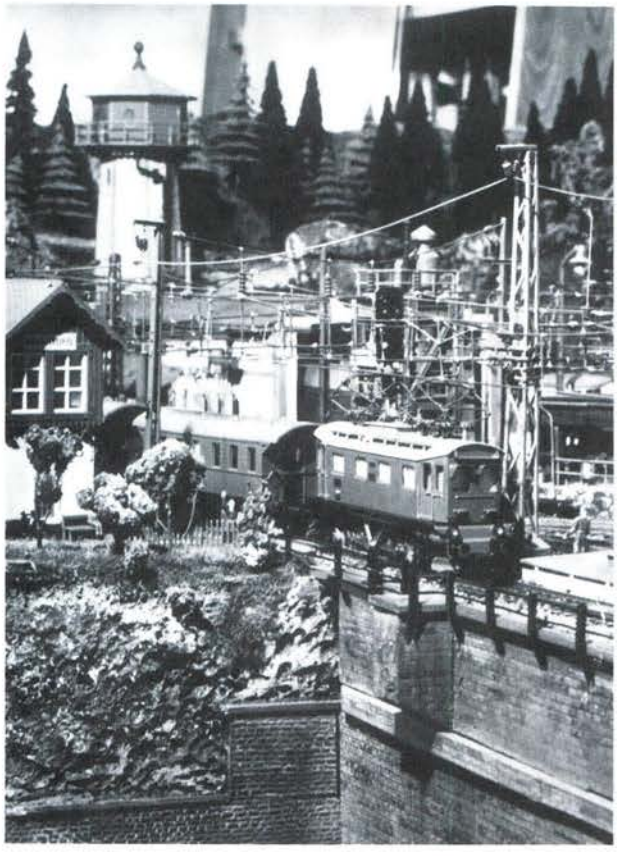


Einen 2. Preis in der Gruppe A 1 (Nenngröße H0) bekam das Modell der BR 106. Es entstand in der Modellbahnwerkstatt des ungarischen Modellbahnfreundes L. Fekete.

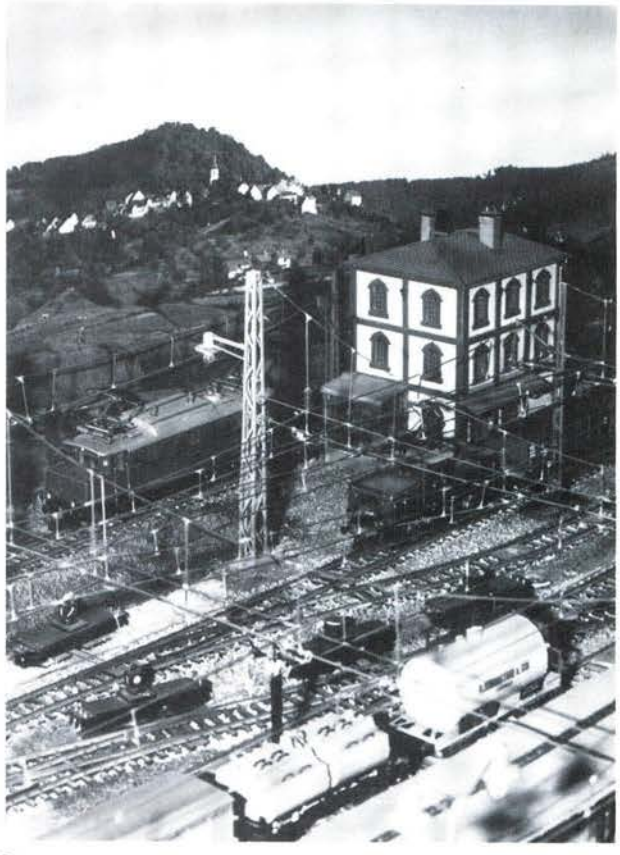
Der von Herrn Ing. J. Zeleny aus der ČSSR gebaute Güterwagen Zd-2-28093 erhielt einen 2. Preis in der Gruppe B 2 (Nenngröße H0)



Fotos: W. Bahnert, Leipzig



1



3

KLAUS HERTEL (DMV), Görlitz

H0-Modellbahnanlage „Neuenburg"

2

Bild 1 Im Modell der Nachwelt erhalten:
Das Eigenbaumodell E 6121 mit P-Zug fährt in den Endbahnhof ein.

Bild 2 Am rechten Anlagenrand beginnt der sichtbare Teil der Fahrstrecke. Zu erkennen ist eine E 44 (PIKO) mit Güterzug.

Bild 3 Die E 04 und E 63 warten auf einen neuen Einsatz von der Lokleitung.

Fotos: J. Wenkel, Görlitz

H0-Modellbahnanlage „Neuenburg"

Die Anlage Neuenburg stellt eine 2gleisige elektrifizierte Strecke im Mittelgebirge mit einem Endbahnhof dar. Dabei ist das anlagenbestimmende Element der Endbahnhof. Etwa 80% der Anlagengröße werden dafür genutzt. Insgesamt sind 55 m Gleis sowie 22 einfache, 2 Dreiwege- und 5 doppelte Kreuzungsweichen verlegt bzw. eingebaut worden. Die Anlage ist das ganze Jahr über betriebsfähig.
Für den Personenverkehr stehen 3 Gleise zur Verfügung. Als Richtungs- bzw. Aufstellungsgleise für den Güterverkehr dienen 4 Gleise. Zwei Gleise sind für das Bedienen des Gleisanschlusses zur Brauerei vorgesehen, und ein Gleis wird als Betriebsgleis für Elloks und Triebwagen verwendet (sogenanntes Loklaufgleis). Dadurch ist ein Umsetzen von Triebfahrzeugen, die einen Zug in den Bahnhof gefördert haben, mühelos möglich. Eine kleine Lok-Einsatzstelle vervollständigt die Bahnhofsanlagen.
Die Anlage entstand auf zwei Rahmen, die mit Distanzhölzern verschraubt worden ist. Gleichzeitig wurden dort 6 Kanthölzer als Beine mit Schloßschrauben angebracht. Die Fahrstrecke führt vom Bahnhof in einem Bogen am hinteren Längsteil der Anlage hinab, um vor dem Bahnhof den unteren Rahmen zu erreichen. Dort bilden die Gleise eine große Schleife. Sämtliche Gleisbögen sind in verdeckter Bauweise angelegt worden, um den unschönen Anblick beim Fahren mit langen Wagen zu verhindern. Nur vor dem Bahnhof, an der Längsseite der Anlage, ist die Strecke (in Rampenform) auf einer Länge von etwa 3,0 m für den Betrachter sichtbar.
Als Gleismaterial wurde ausschließlich das der Firma VEB Modellgleis (ehem. PILZ) verwendet. Die Gleise sind im sichtbaren Teil alle eingeschottert, ebenso die Weichen. Die Bauzeit einschließlich des Schaltpults und der gesamten Steuerelektronik beträgt bereits mehr als 4 Jahre. Trotzdem fehlen noch viele Ausgestaltungselemente wie Hemmschuhsteine, Lampen etc.
Das Bedienen der Anlage geschieht nur manuell. Auf eine Automatik wurde bewußt verzichtet. Allerdings sind hier einige Besonderheiten vorhanden. Gefahren wird auf dieser Anlage nach dem 3-Schienen-2-Leitersystem, nur daß die Stromschiene weggefallen ist und durch die Oberleitung ersetzt wurde. Damit können nur elektrische Triebfahrzeuge verkehren, die aber ausnahmslos ihre Stromzuführung über beide Schienen und die Oberleitung erhalten. Vorteile sind: eine gute Stromzuführung zu den Tfz, keine Störungen an den Weichen, auch wenn die Weichenzungen nicht anliegen. Die Weichenzungen und Herzstücke sind alle ständig leitend mit den Schienen verbunden. Dadurch können allerdings keine Dampf- oder Dieselloks fahren. Etwa 30 Triebfahrzeuge unterschiedlichster Baureihen stehen für die E-Traktion zur Verfügung. Davon sind 15 Stück Eigenbauten bzw. Umbauten. Der Wagenpark umfaßt etwa 120 Fahrzeuge verschiedenster Gattungen.
Um ein vorbildgerechtes Fahren zu ermöglichen, wurden beide Fahrregler mit einer Impulssteuerung versehen. Dabei bleibt die Gleichspannung stets konstant, lediglich die Dauer der Gleichspannungsimpulse wird mittels Potentiometer stetig verändert und so die Fahrgeschwindigkeit geregelt. Um bei evtl. Kurzschlüssen die Leistungstransistoren dieser Regler zu schützen, wurde für jeden Regler eine elektronische Kurzschlußsicherung vorgesehen. Mit diesen Reglern ist auch ein langsames Fahren bei guten Fahreigenschaften der Modelle möglich (Rütteln des Triebwerks); außerdem sind die Fahrgeräusche der Modelle denen des Vorbilds sehr ähnlich.
Die gesamte elektrische und elektronische Ausrüstung ist in einem Schaltpult untergebracht, das in Führungsschienen an der Längsseite der Anlage ausziehbar angeordnet ist. Bei Betriebsruhe wird diese Seite durch einen Vorhang abgedeckt. Für die Fahrstrecke wurde eine einfache Logikschaltung eingebaut (Diodenmatrix mit Transistorschaltverstärker). Damit entfällt beim Betreiben der Anlage ein langes Überlegen, welcher Fahrabschnitt und welche Weiche für die Fahrt benötigt werden. Die Fahrmöglichkeiten sind vorprogrammiert und mit einem Knopfdruck einschaltbar. Mit einer Lösetaste läßt sich die eingestellte Variante ablösen. Zusätzlich ist auch eine Handsteuerung vorgesehen, die zur Matrixschaltung elektronisch verriegelt ist. Zur weiteren elektronischen Ausrüstung gehören noch ein Blinklichtgeber und ein elektronischer Temperaturwächter, der bei Erwärmung der Leistungstransistoren der Fahrregler einen kleinen Lüfter einschaltet (Thermoschutz der Transistoren). Die gesamte Elektronik ist auf steckbaren Leiterplatten mit den Abmessungen 45 × 95 mm untergebracht. Insgesamt sind 10 Steckbausteine vorhanden.
Kernstück für die Stromversorgung bildet ein Netztransformator mit 680 VA Leistung, der die gesamte Anlage und das Zubehör speist. Primär ist der Trafo für 220 V ausgelegt, sekundär wurden 14 Wicklungen für alle Haupt- und Hilfsbetriebe aufgebracht.
Die Gleisanlage wurde für Einmann-Bedienung vorgesehen. Dabei sind der gesamte Bahnhof einerseits und die Fahrstrecke andererseits fest einem Regler zugeordnet.
Die Gleise sind in der einfachen A-Schaltung an die Regler angeschlossen. Eine Beeinflussung über Signale, Weichen oder ähnliches gibt es nicht, es wird also „von Hand" gefahren.
Für das Stellen der Weichen wurden Leuchtdrucktasten in das Schaltpult eingebaut, die gruppenweise zusammengefaßt mit einer Stelltaste betätigt werden. Die Gleisabschnitte sind mit einfachen Kippschaltern zu schalten, und für die 24 unterflur eingebauten Entkuppler (alte PILZ-Weichenantriebe; ein Antrieb ergab zwei Entkuppler) sind einfache Drucktasten eingebaut. Dabei ist bei sogenannten Nachtfahrten schon gefühlsmäßig zu merken, welches Schaltorgan betätigt wird.
Die Entkuppler waren notwendig, da der gesamte Bahnhof mit der Fahrleitung überspannt ist und sich aus dem Umsetzen der Tfz ein Eingreifen von Hand als ungünstig erwies.
Die gesamte Fahrleitung wurde aus 0,7 mm starkem Messing-Draht angefertigt und auf der Anlage verlötet. Für ein Stück Gleis von 1,50 m Länge wurde zum Beispiel eine Zeit von etwa 2 Stunden benötigt. Bis auf einige Turmmasten wurden alle anderen Masten selbst angefertigt. Ebenso entstand in eigener Regie ein Teil der Eisenbahnhochbauten. Gleiches gilt für die Lichtsignale, die mit Kleinstglühlampen 2,5 mm ∅, ungesockelt, bestückt sind und originaltreue Signalbilder zeigen. Etwa 80 Büsche und viele Bäume entstanden auch in der eigenen Werkstatt.
Da eine Modelleisenbahnanlage nie richtig fertig wird, ist der Einbau einer Abstellgruppe im verdeckten Teil der Anlage noch geplant.

Das hat viel Freude gemacht

Gespräch der Redaktion „Der Modelleisenbahner" mit dem Leiter der Berliner Arbeitsgemeinschaft I/13 „Weinbergsweg" Freund Günter Wermke

Vom 20. Dezember 1980 bis 5. Januar 1981 zeigte die Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg" die erste größere selbständige Modelleisenbahn-Hobby-Ausstellung. Wie war die Resonanz?

Sie war zweifellos gut. Die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft, vor allem die Freunde, die die Ausstellung ganz aktiv mit vorbereiteten, haben sich sehr über den starken Besuch gefreut. Immerhin kamen 15 500 Berlinerinnen und Berliner in das Volkskunstkabinett Prenzlauer Berg in der Willi-Bredel-Straße. Und viele Eintragungen in das Gästebuch bestärken uns darin, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Da wurde oftmals geschrieben, daß endlich mal Anlagen zu sehen waren, die jeder zu Hause bauen könnte. Es wurde auch zum Ausdruck gebracht: Endlich eine Ausstellung zur Weihnachtszeit. Von den Besuchern waren etwa die Hälfte Kinder und Jugendliche, vom Baby bis zur Oma und zum Opa, alles war da. Auch der Stellvertreter des Bürgermeisters des Stadtbezirks Prenzlauer Berg und der Leiter des Kulturzentrums Berliner Prater, der die Ausstellung eröffnete, überzeugten sich von dem, was wir in der Freizeit bauen und basteln.

Nun macht so eine Ausstellung viel Arbeit. Wie wurde das geschafft?

Schon lange hatten wir den Gedanken, einmal öffentlich zu zeigen, was wir können. So etwas spornt natürlich auch an und ist ja doch immer ein Höhepunkt im Leben einer Arbeitsgemeinschaft. Aber wir scheiterten immer an einem geeigneten Raum. Im vergangenen Jahr fanden wir für unser Anliegen ein offenes Ohr beim Rat des Stadtbezirks Prenzlauer Berg, konkret in der Abteilung Kultur. Es wurden uns also die Räume des neu eröffneten Volkskunstkabinetts zur Verfügung gestellt. Und ich möchte auch bei dieser Gelegenheit im Namen unserer Arbeitsgemeinschaft für dieses großzügige Entgegenkommen ein herzliches Dankeschön sagen.

Unser Bild zeigt v. l. n. r.: Ralf Enderlein, der für die Tischlerarbeiten in hoher Qualität sorgte, Günter Wermke, Leiter der Arbeitsgemeinschaft, Karlheinz Rost, Mitglied der AG seit 1969, zeichnete u. a. für die gute Beschilderung des Weges zu den Ausstellungsräumen verantwortlich.
Günter Wermke, beruflich als Betriebsschlosser bei Autotrans Berlin tätig, gehört seit 1969 der Arbeitsgemeinschaft an und wurde im Januar 1980 ihr Leiter. Die Arbeitsgemeinschaft zählt 66 Mitglieder. Bisher konnten 17 Freunde für eine Berufsausbildung im Verkehrswesen geworben werden.
Foto: Bernd Heinz

Nachdem das mit dem Raum klar war, standen auch in der Arbeitsgemeinschaft, bildlich gesprochen, alle Signale auf Fahrt frei. Die Freunde, Alte und Junge, waren hellauf begeistert, es wurden Ideen diskutiert, die Bereitschaft mitzumachen, war sehr groß, insbesondere auch bei den jugendlichen Mitgliedern. So ab Juni des vergangenen Jahres ging es voll ran.

Was sollte gezeigt werden?

Da die Räume leider zu klein waren, mußten wir auf unsere bekannte Anlage S-Bahn-Alexanderplatz—Erkner verzichten. Deshalb orientierten wir uns auf kleinere Anlagen: Es wurde eine H0-Anlage 1,25 m × 2,50 m gebaut. Wir wollten noch andere Teilnehmer mit Anlagen gewinnen, konnten aber durch Gelegenheitskauf einige Anlagen erwerben, die wir erweitert und umgebaut haben. Außerdem hat ein Mitglied, der Leiter einer Schülerarbeitsgemeinschaft ist, eine TT-Anlage zur Verfügung gestellt.
Bildtafeln von der Entwicklung der Bahnpost, gestaltet von einer Arbeitsgemeinschaft des Ministeriums für Post- und Fernmeldewesen sowie Vitrinenmodelle ergänzten wirkungsvoll die Ausstellung. Auch Fotos vom Vorbild fanden großen Anklang. Die befreundete Dresdener Arbeitsgemeinschaft Max-Maria von Weber unterstützte uns mit einer Schmalspuranlage und Vitrinenmodellen. Schließlich gingen auch Original-Nichtraucher-Schilder der U-Bahn, die verkauft wurden, weg wie warme Semmel.
Drei Monate vor Eröffnung der Ausstellung wurde dreimal in der Woche gebaut. Durchschnittlich waren 20 Freunde da, viele arbeiteten zu Hause. Ich selbst hatte oft Mühe, einen kleinen Arbeitsplatz zu finden. Über 50% unserer Arbeitsgemeinschaft, das möchte ich hervorheben, haben aktiv mitgearbeitet.

Wir sahen in der Ausstellung auch eine Autorennbahn...

Die Ausstellung sollte ein Beitrag unserer Arbeitsgemeinschaft zur Vorbereitung des X. Parteitages der SED sein. Dabei lag uns die internationale Solidarität besonders am Herzen. Gegen einen selbst zu bestimmenden Betrag konnte jeder Besucher die Anlage bedienen. Wir freuen uns, daß 950,— Mark dem Solidaritätskonto überwiesen werden konnten.

Man konnte den Weg zur Ausstellung von den betreffenden U-Bahn- und S-Bahn-Stationen bzw. Straßenbahn- oder Bushaltestellen ohne zu fragen, finden, es war ausgezeichnet beschildert...

Wir haben auf eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit großen Wert gelegt. Und wie die für unsere kleine Ausstellung relativ hohe Besucherzahl beweist, hat sich das ausgezahlt. Presse und Rundfunk berichteten, auch die Aktuelle Kamera war da.

Die Ausstellung und die Arbeit der Freunde haben sich also gelohnt...

Ja, wir sind zufrieden. Insbesondere damit, daß wir den Berlinern, vor allem den Kleinen, eine Freude und ein Erlebnis zu den Festtagen bereiteten. Für uns steht auch fest, daß das keine Eintagsfliege sein darf. Bereits jetzt wird schon tüchtig für die eigene Ausstellung im Jahre 1982 nachgedacht und geplant. Natürlich bemühen wir uns, wieder geeignete Räume zu finden. Wir konzentrieren uns weiterhin auf die Vorbereitung der großen Modelleisenbahn-Ausstellung am Fernsehturm.