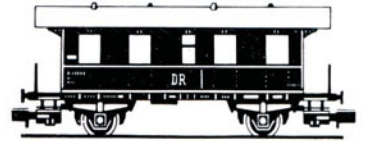


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 21



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

JANUAR

1/72

# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

1

JANUAR 1972 · BERLIN · 21. JAHRGANG



Organ des Deutschen  
Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR

## Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung, 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, Prüfamt 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. 41; **Redaktion: „Der Modelleisenbahner“;** Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 103 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 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. **Gültige Preisliste Nr. 6.** **Druck:** (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. **Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.**

**Bestellungen nehmen entgegen:** DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. **Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik 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. Wilcza 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:** Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. **Übriges Ausland:** Örtlicher Buchhandel. **Bezugsmöglichkeiten** nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

	Seite
Aufruf zum XIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1972 .....	1
<i>Erhard Seibicke</i>	
Elektronische Baugruppen für Modelleisenbahnen, Schluß .....	2
Im Bahnbetriebswerk .....	5
<i>Rolf Löser</i>	
Erste Ausstellung im Bezirk Greifswald .....	6
<i>Reinfried Knöbel</i>	
Mit einem Billett erster Classe durch das Erzgebirge .....	7
<i>Werner Dietmann</i>	
Ergänzung zur Bauanleitung der BR 120 .....	9
<i>Alfred Horn</i>	
Neue Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke fertiggestellt .....	12
Gleispläne des Monats .....	13
<i>Robert Eckelt</i>	
Ferngesteuert und mit automatischem Streckenblock .....	14
<i>Günter Barthel</i>	
Nebenbahn oder Kleinbahn? .....	16
<i>Dieter Bätzold</i>	
Co'Co'-Schnellfahrlokomotiven der Baureihen 103.0 und 103.1 der DB ....	17
<i>Joachim Schnitzer</i>	
Vorbildnahes Fahrgeräusch auf Modellbahnbrücken .....	21
Wissen Sie schon? .....	22
Lokfoto .....	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	24
Mitteilungen des DMV .....	26
Ein ausgedienter Teewagen .....	27
Selbst gebaut .....	3. U.-S.

## Titelbild

Aus ungewöhnlicher Perspektive wurde dieser von einer 242 geförderte Güterzug auf der Saalebrücke in Bad Dürrenberg aufgenommen. Im Hintergrund die Leuna-Werke „Walter Ulbricht“.

Foto: Herbert Uecke, Bad Dürrenberg

## Titelvignette

Er rechnet heute schon zu den Oldtimern, der Reisezugwagen Bi 24. In Nennggröße N wird er vom VEB PIKO im Sortiment geführt.

Zeichnung: VEB PIKO

## Rücktitel

Die Schnellzuglokomotive 02 0314-1 (ex IV h bad) der VES-M Halle (Bw Halle P), gebaut 1919 von J. A. Maffei, München, hielt zu Beginn der 20er Jahre mit 154 km/h den Geschwindigkeitsweltrekord

Foto: Reinfried Knöbel, Dresden

# Aufruf

## zum XIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1972

Der XIX. Internationale Modellbahn-Wettbewerb und die Ausstellung der Wettbewerbsmodelle finden in diesem Jahre anlässlich des 20jährigen Bestehens unserer Fachzeitschrift, die vor 19 Jahren der Initiator dieser Veranstaltung war, Ende August in Berlin (Hauptstadt der DDR) statt.

Um die freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner weiter zu vertiefen, rufen die unterzeichnenden Veranstalter alle Modellbahnbauer aus allen europäischen Ländern auf, an diesem XIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb teilzunehmen.

### I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie alle Modelleisenbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas.

Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

### II. Wettbewerbsgruppen

Es werden folgende fünf Gruppen von Wettbewerbsmodellen gebildet:

#### A) Betriebsfahrzeuge

A.1 Eigenbau (Es dürfen nur Motoren, 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 des Loktyps)

#### 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 Wagentyp entsteht)

B.3 Frisuren (Modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Wagentyps)

C) Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen

D) Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle

#### E) Vitrinenmodelle

Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A und B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in Millimeter einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, so wird das betreffende Modell nicht im Wettbewerb bewertet. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos oder dergleichen beizufügen.

### III. Bewertung

a) Die Modelle werden in den oben genannten Gruppen in folgenden Nenngrößen bewertet: N, TT, H0, 0

und 1. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in die folgenden zwei Altersgruppen:

1. Teilnehmer bis 16 Jahre, 2. Teilnehmer über 16 Jahre.

b) Die Bewertung sämtlicher Modelle erfolgt durch die internationale Jury nach den gültigen Richtlinien für Wettbewerbe des DMV der DDR. Die Jury setzt sich aus Delegierten der unterzeichnenden Organe zusammen. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

### IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens bis zum 10. August 1972 an folgende Adresse eingesandt werden: Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, - DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41.

Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen. Außerdem werden noch folgende Angaben gewünscht: Anschrift, Alter und Beruf (bei Kollektivteilnehmern noch die Anschrift des Kollektivs) sowie die Gruppe, in welche das Modell eingeteilt werden soll.

Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expresgutsendung nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, während das Rückporto durch den Veranstalter getragen wird. Alle eingesandten Modelle sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der CSSR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft.

Jeder Teilnehmer erhält sofort nach Eingang seines Modells eine schriftliche Eingangsbestätigung. Die Sieger werden unmittelbar nach der Jurysitzung über ihre Platzierung verständigt. Wir wünschen den Teilnehmern aus allen Ländern Europas guten Erfolg und hoffen auf eine rege Beteiligung.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR  
Zentraler Klub der Modelleisenbahner der CSSR  
Ungarischer Modelleisenbahn-Verband  
Redaktion „Der Modelleisenbahner“

### Richtlinien für alle Teilnehmer aus der Deutschen Demokratischen Republik

Für sämtliche Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR (auch für Nichtmitglieder des DMV!) finden in allen Bezirken zu einem früheren Zeitpunkt bezirkliche Modellbahn-Wettbewerbe statt. Es gelten hierfür die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie beim XIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb. Einsendetermine, die bezirklich verschieden liegen (Juni/Juli 1972) sowie Anschriften für die Einsendung werden noch gesondert bekanntgegeben bzw. können bei den BV erfragt werden.

Zum Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1972 werden nur solche Teilnehmer aus der DDR zugelassen, die am Wettbewerb in ihrem Bezirk teilgenommen haben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR  
-Präsidium -

## Elektronische Baugruppen für Modelleisenbahnen, Teil 4 und Schluß

### 6. Anwendungsbeispiele

#### 6.1. Unbeschränkter Bahnübergang mit Blinklicht

Für diesen Anwendungsfall werden vier Baugruppen benötigt. Der Eingangssignalverstärker liefert bei Durchfahrt eines Triebfahrzeuges zwischen den beiden Trennstellen S1 und S2 (Bild 30) ein Ausgangssignal in beiden Fahrtrichtungen. Sonst werden keine weiteren Schaltkontakte benötigt. Der dadurch angesteuerte Schmitt-Trigger schaltet den astabilen Multivibrator ein. Dessen Ausgangssignal wird über den Leistungsverstärker an die beiden Warnleuchten weitergegeben. Es ist außerdem noch möglich, ein Lätewerk parallel zu den beiden Lampen zu schalten. Zum Betrieb dieser Anlage ist außer der Systemversorgungsspannung noch eine Spannungsquelle für die Warnleuchten erforderlich. Die beiden Trennstellen S1 und S2 sind in ausreichendem Abstand vor und hinter dem Bahnübergang anzubringen.

#### 6.2. Elektronische Sicherung

Zur Absicherung von Stromkreisen gegen Kurzschlüsse und Überbelastungen dient ein elektronischer Grenzwertschalter. Diese Anordnung besteht aus einem Eingangssignalverstärker, dessen Ausgangssignal proportional dem im Kreis fließenden Laststrom ist. Der bistabile Multivibrator führt dann bei dem entsprechenden Strom den Abschaltvorgang durch. Durch Variation von R3 wird der Abschaltstrom festgelegt. Als Schalter dient ein Relais, welches parallel zu L2 beim Multivibrator geschaltet wird. Es ist ein Relais mit einem Wicklungswiderstand größer als 200 Ohm und eine Betriebsspannung von 6...9 Volt erforderlich. Der abzuschaltende Stromkreis wird über einen Ruhekontakt geführt, so daß bei angezogenem Relais eine Unterbrechung erfolgt. Anstelle des bistabilen Multivibrators kann auch die Baugruppe 1 MSI verwendet werden, wobei das Relais mit einem Selbsthaltekontakt versehen werden muß, da diese Baugruppe mono-

stabil ist. Bei der zuerst aufgeführten Ausführung (Bild 31) wird nach Beseitigung des Kurzschlusses durch Betätigung der Taste Ta die Betriebsbereitschaft wieder hergestellt.

#### 6.3. Fahrstromnetzteil

Ein elektronisches Fahrstromnetzteil ist im Bild 32 dargestellt. Es besteht aus drei Baugruppen, die zum Stromkreis des Baugruppensystems gehören. Zwei weitere Bausteine werden mit diesen durch den galvanisch trennenden Verstärker verbunden und gehören zum Fahrstromkreis. Durch den Baustein 1 EVNA 1 wird der Fahrstrom mittels eines akustischen Signals (z. B. ein Pfiff) eingeschaltet. Das Ausschalten erfolgt durch die Taste Ta. Der galvanisch trennende Verstärker überträgt diese Schaltstellungen in den Fahrstromkreis. Der zeitlich verzögerte Zwischenverstärker gibt ein stetig veränderliches Ausgangssignal ab, so daß ein langsames Anfahren und Anhalten erreicht wird. Ein Fahrtrichtungswechsel erfolgt durch Umschalten des Schalters S. Die Fahrgeschwindigkeit wird am Netzanschlußgerät eingestellt, welches in der angegebenen Polarität angeschlossen wird. Die gesamte Funktionsweise läßt sich wie folgt darstellen:

Durch ein akustisches Signal schaltet der bistabile Multivibrator um, der Zug beschleunigt langsam auf seine Höchstgeschwindigkeit. Beim Betätigen der Taste Ta rollt der Zug langsam aus, wobei die Länge der Rollstrecke durch Veränderung der Zeitkonstanten der Baugruppe 1 VLZ 1 S eingestellt wird. Durch Verwendung der Baugruppe 1 EVNSI ist auch eine Steuerung durch fahrende Züge realisierbar.

#### 6.4. Vollautomatischer Blockbetrieb

Eine Blockschaltung, die im Vergleich zu bisher üblichen Relaischaltungen einen relativ geringen Aufwand erfordert, ist im Bild 33 dargestellt. Der Fahrbetrieb erfolgt hierbei in einer Fahrtrichtung zwischen

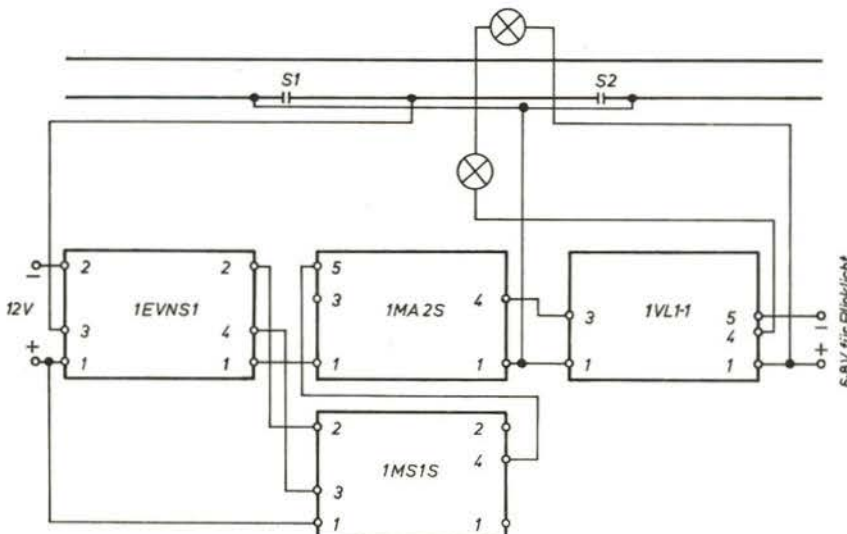


Bild 30

zwei Bahnhöfen. Für jeden Blockabschnitt wird ein Leitungsverstärker 1 VL 1—2 mit inversem Ausgangssignal verwendet. Außerdem wird keine Systemversorgungsspannung benötigt, da alle Baugruppen aus dem Fahrstromkreis gespeist werden. Zur Demonstration der Funktionsweise sei angenommen, daß ein Zug auf dem Gleisabschnitt A steht. Durch Betätigung der Taste 1 fährt dieser in den Blockabschnitt 1 ein und kann bis in den zweiten Abschnitt fahren, da der Verstärker sein Eingangssignal vom vorhergehenden Blockabschnitt erhält, der hierbei noch einen offenen Stromkreis darstellt. Ebenso kann dieser Zug die Ab-

schnitte 2 und 3 durchfahren, bis er dann auf dem Gleis B zum Halten kommt. Dabei schließt das Triebfahrzeug einen Stromkreis, der von Leitung 1 beim rechten Verstärker ausgeht und sich über Anschluß 3, das Gleisstück B und die Motorwicklung des Triebfahrzeuges zum Minuspol fortsetzt. Durch den hohen Eingangswiderstand des Verstärkers fließt ein sehr geringer Strom in diesem Kreis, der aber ausreicht, um den Gleisabschnitt 3 stromlos zu steuern. Ein nachfolgender Zug bleibt dann in diesem Blockabschnitt stehen, bis Gleis B wieder frei ist. Nun soll der Fall betrachtet werden, daß der Zug im Blockabschnitt 3 fährt.

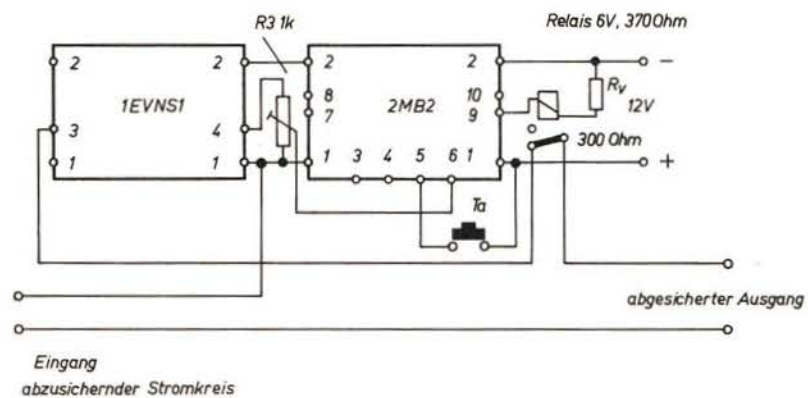


Bild 31

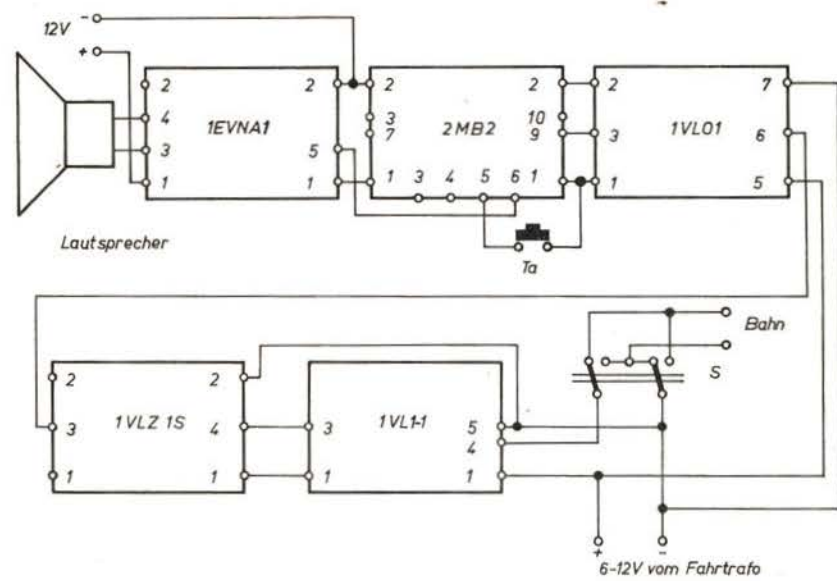
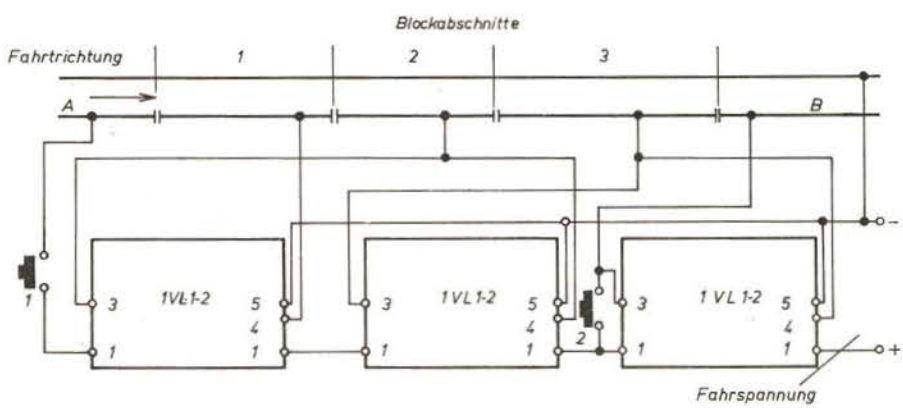


Bild 32



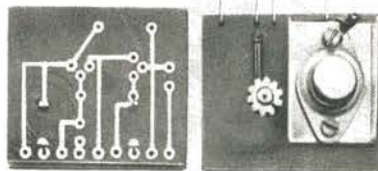


Bild 34 Ausführung der Baugruppen als Steckbausteine in gedruckter Schaltung. Reihenfolge v. o. l. beginnend:

1 EVNA 1 1EVNS 1 2 MB2 1 MS 1S  
1 MA 2S 1 VLZ 1S 1 VLO 1 2 VLI  
1 VLI-1 Leiterplatte 2 MB2 Unterseite

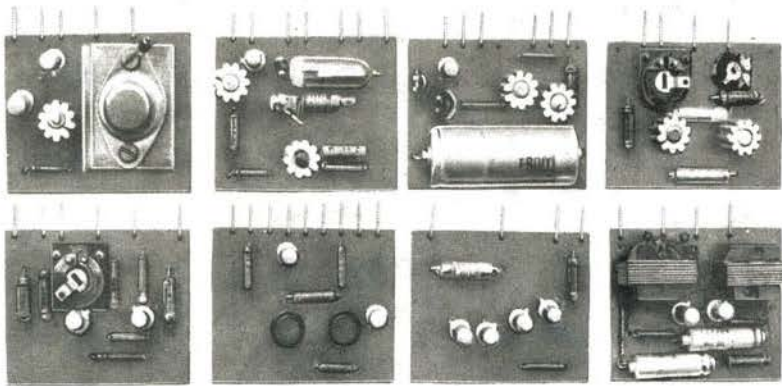


Bild 35 Funktionsblock für die Aufnahme von 20 Baugruppen. Draufsicht mit den Baugruppen für die Schaltung nach Bild 32 bestückt, mit zusätzlichen Baugruppen für Auslösung von Schaltvorgängen durch fahrende Züge

Bild 36 Seitenansicht der Anordnung vom Bild 35

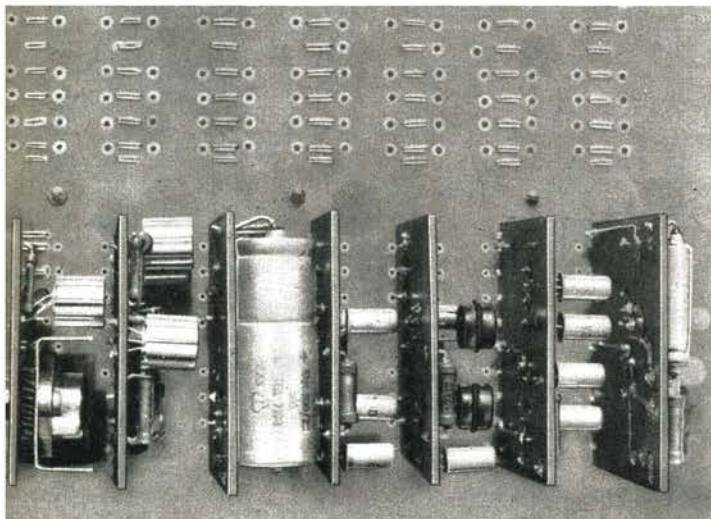
Fotos: Verfasser

34

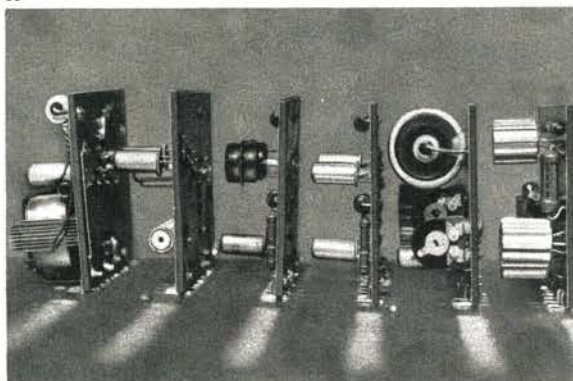
Dabei entsteht zwischen den Klemmen 1 und 4 des rechten Verstärkers ein Spannungsabfall, der den mittleren Verstärker ansteuert und dadurch den zweiten Blockabschnitt sperrt, so daß ein nachfolgender Zug

nicht auffahren kann. Bei Inbetriebnahme der Verstärker sind die Eingangsregler R1 so einzustellen, daß ein fahrender Zug die Sperrung des jeweils dahinterliegenden Blockabschnittes auch bei kleinster Fahrgeschwindigkeit bewirkt. Die Taste 2 dient zur Ausfahrt aus dem Abschnitt B.

35



36



## 7. Zusammenfassung

Die Einführung elektronischer Schaltungen zur Steuerung des Modellbahnbetriebes erfordert meist eine große Anzahl von verschiedenen Schaltungsvarianten, um bei allen Anwendungsfällen die speziellen Anforderungen zu erfüllen. Beim Vergleich dieser Vielzahl von Schaltungen stellt man fest, daß es möglich ist, durch Kombination von bestimmten Grundsaltungen alle erforderlichen Schaltungsvarianten herzustellen. Werden solche einheitlichen Schaltungen als leicht austauschbare und aufeinander abgestimmte Baugruppen gestaltet, so ergibt sich ein System von Bausteinen. Diese Baugruppen haben eine einheitliche Stromversorgung. Als Spannungsquelle ist für diesen Zweck ein Transformator mit Gleichrichter und Elektrolytkondensatoren zur Glättung der Gleichspannung oder ein elektronisch stabilisiertes Netzteil erforderlich. Es empfiehlt sich, jede Baugruppe einzeln aufzubauen und zu überprüfen. Eine Überprüfung der verwendeten Halbleiterbauelemente ist unbedingt erforderlich. Der Reststrom der Transistoren sollte bei einer Spannung von 12 Volt gemessen werden! Die im Handel erhältlichen nicht klassifizierten Transistoren mit Verlustleistungen von 50...100 mW bzw. 4 W sind für den Einsatz in den beschriebenen Baugruppen gut geeignet. Das beschriebene Baugruppensystem bildet die Grundlage zu einer fast vollelektronischen Steuerung, die durch die Hinzunahme einer Simultansteuerung mit Tonfrequenz einen modellmäßigen Fahrbetrieb gestattet.

### Literatur:

- (1) Klaus Schlenzig / R. Oettel: Elektronik für Modelleisenbahnen I + II. Originalbaupläne aus dem Deutschen Militärverlag
- (2) H. Jakubaschk: Das große Elektronikbastelbuch. Deutscher Militärverlag
- (3) Der Modelleisenbahner, Jahrgang 1966, Hefte 2, 7, 9, 12



Bild 1 Güterzuglokomotive über der Schlackengrube, das Personal ist gerade im Begriff, die Rauchkammertür zu öffnen

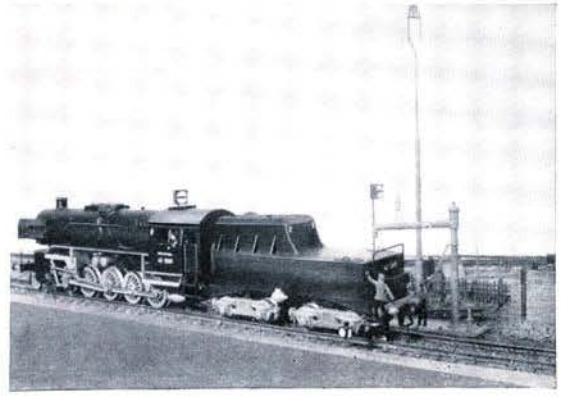


Bild 2 Nun faßt die Lokomotive Wasser am selbstgebauten Wasserkran, der von einem unter der Anlagenplatte montierten Elektromotor betätigt werden kann

## Im Bahnbetriebswerk

überschreibt Herr Joachim Schnitzer aus Kleinmachnow seine Bildserie, die er auf seiner hervorragenden H0-Anlage selbst aufnahm. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollten wir über den bekannten Modellbahnbauer Schnitzer noch viel berichten. Er machte in allen Internationalen Modellbahn-Wettbewerben sowie des öfteren schon in unserer Zeitschrift von sich reden. Lassen wir daher lieber seine Bilder sprechen.

Fotos: J. Schnitzer, Kleinmachnow



Bild 3 Die Wahrzeichen eines Dampflok-Bw: Wasserturm und Lokschuppen. Natürlich befindet sich im Innern des Schuppens eine leider nicht sichtbare, komplett eingerichtete Werkstatt.

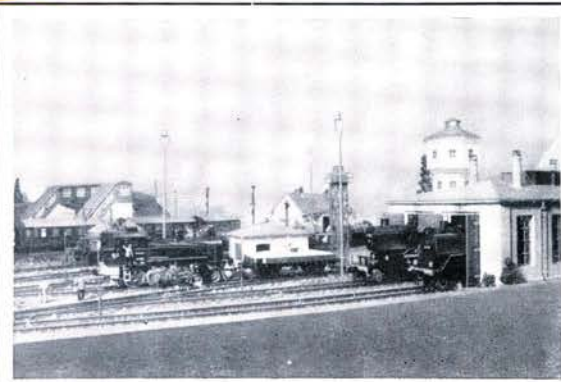


Bild 4 Ein Waggon Sand ist angekommen, Nachschub für die Besandungsanlage. Übrigens ist diese ebenfalls funktionsfähig, auch sie erhielt vor Jahren bei einem internationalen Wettbewerb einen Preis.



*Bild 1 Dicht umlagert war stets die H0-Anlage der AG Neubrandenburg*



*Bild 2 Anlagenausschnitt von der H0-Gemeinschaftsanlage der AG Dranske (Rügen)*

---

## **Erste**

---

## **Ausstellung der Modelleisenbahner**

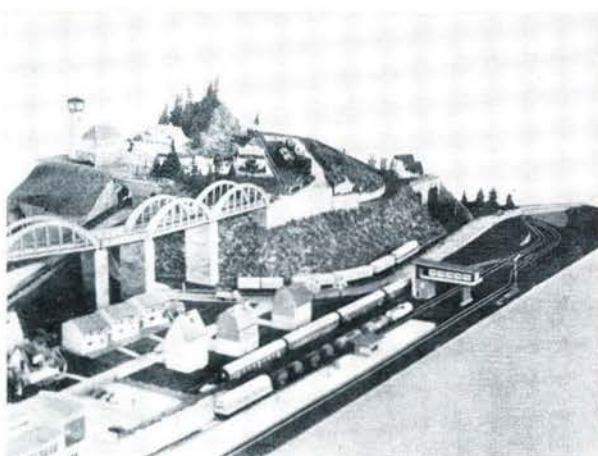
---

## **im Bezirk Greifswald**

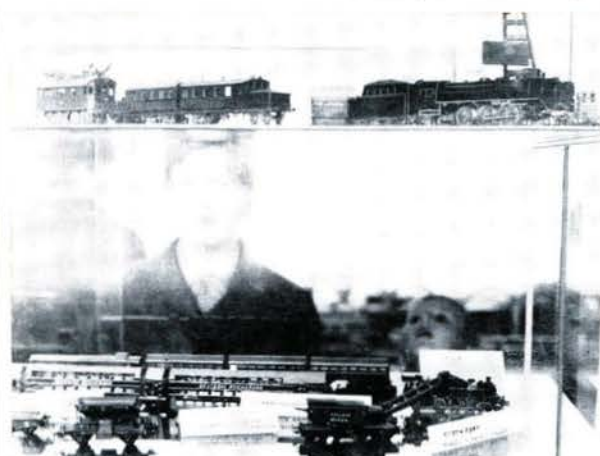
---

---

*Bild 3 Von der Insel Rügen, aus der Kreisstadt Bergen, kam diese TT-Anlage*



*Bild 4 Selbstbaumodelle wurden in Vitrinen ausgestellt  
Fotos: U. Granel, Neubrandenburg*





Aus Anlaß der Feierlichkeiten zum „Tag des Deutschen Eisenbahners 1971“ in Neubrandenburg stellten in der Zeit vom 10.—13. Juni 1971 die Modelleisenbahner aus dem Bezirk Greifswald in der Ausstellungshalle des „Hauses der Kultur und Bildung“ Neubrandenburg erstmalig die Ergebnisse ihrer gemeinsamen Arbeit in den Arbeitsgemeinschaften vor.

An der Ausstellung beteiligten sich die Arbeitsgemeinschaften 5/2 Neubrandenburg, 5/4 Stralsund, 5/7 Bergen, 5/8 Dranske und 5/9 Anklam.

Die AG Bergen war mit drei Anlagen am stärksten vertreten. Als besondere Attraktion stellte sie eine elektronisch gesteuerte volltransistorisierte TT-Anlage mit einer Größe von  $4,00 \times 1,50$  m aus. Auf der Anlage ist der Betrieb von sechs Zügen auf einer zweigleisigen Hauptbahn und von zwei Zügen auf einer Nebenbahn möglich. Die AG zeigte außerdem ein Modell des Diesel-UW in Neustrelitz in der Nenngröße N sowie eine kleine TT-Spielanlage zur Selbstbedienung. Diese wurde natürlich von den Kindern begeistert umlagert.

Große H0-Schauanlagen zeigten die AG Dranske und Neubrandenburg. Diese Anlagen, 15 bzw. 16 m<sup>2</sup> groß, waren durch die Gleisführung, den regen Fahrbetrieb und die Gesamtgestaltung sehr interessant und zogen immer wieder zahlreiche Besucher an.

Besondere Anziehungspunkte waren auf diesen Anlagen die selbstgebaute rauchende Dampflokomotive der BR 38 und 42 unseres Modellbahnfreundes Uli Schulz aus Neubrandenburg.

Trotzdem die AG Stralsund bisher stark mit dem Bau eines großen Anschauungsmodells für die Ostseemesse in Rostock betraut war, hat sie noch kurz vor der Ausstellung eine sehenswerte  $2,40 \times 1,20$  m große Anlage in der Nenngröße N begonnen und fertiggestellt.

Die AG Anklam hatte ihre H0-Anlage mit Schmalspurbahn im Bauzustand nach Neubrandenburg gebracht. Sie war fahrbereit, demonstrierte jedoch allen Be-

suchern, daß zur Modelleisenbahn mehr gehört als nur „Knöpfchen drücken“, damit sich der Zug in Bewegung setzt.

Neben den Anlagen hatten Mitglieder verschiedener AG in einigen Vitrinen Selbstbaumodelle ausgestellt. Es wurden Modelle von Lokomotiven, Triebwagen, Wagen und Eisenbahndrehkränen in den Nenngrößen N bis I gezeigt. Die Dampflokomotiven der Modellbahnfreunde Luther, Lothar Schulz und Uli Schulz beherrschten die Vitrinen. Mehrfach waren mit verschiedenen Modellen auch die Freunde Löser und Wessel vertreten. Bemerkenswert war eine 1'C-Dampflok des Rentners Martens aus Anklam.

Die AG Dranske zeigte ein Modell des Panzerzuges „Tschernomorjez“ der Roten Reiterarmee. Dieses Modell entstand nach dokumentarischen Unterlagen des Moskauer Zentralmuseums der Roten Armee.

Auf ihrer Modellbahnanlage zeigte die AG Dranske gleich eine ganze Kollektion von Fahrzeugen der NVA und der Roten Armee.

Weitere Vitrinen, die von den AG Bergen und Neubrandenburg ausgestaltet waren, zeigten den Stand der Modellbahnproduktion in der DDR unter Bezugnahme auf die Produktion der Modellbahnindustrie aus den Jahren 1936 bis 1952.

Zur Umrahmung waren die Wände der Ausstellungshalle mit Bildmaterial und Gleisplänen der Schmalspurbahnen Rügens, von der AG Bergen zur Verfügung gestellt, sowie mit Bildern des großen Vorbildes ausgestattet.

2 000 Besucher waren die Bilanz der Ausstellung. Für alle „Aktiven“ war es ein großes Erlebnis, vor allem deswegen, weil alles reibungslos und ohne Störungen abließ. Der Erfolg unserer ersten eigenen Ausstellung soll uns Ansporn für eine weitere schöpferische Arbeit in den Arbeitsgemeinschaften sein.

Rolf Löser

## Kleine Basteleien

### N-Schaltgleis selbst gebaut

Als Besitzer einer N-Anlage habe ich mir Schaltgleise selbst gebaut. Dabei kam ich auf folgende einfache Idee: Von handelsüblichem Schienenprofil (Meterware, H0 eignet sich besser als TT) wird ein gewünschtes Stück abgetrennt (etwa 5 bis 8 cm) und an beiden Enden leicht in Richtung des Schienenkopfes angebogen. Diese künftige Schaltschiene wird dann liegend auf ihrer Breitseite, Schienenfuß in Richtung der Fahr-schiene, die den Schaltstrom führt, eingebaut.

An der zukünftigen Unterseite dieser Schaltschiene lötet man vorher den Zuleitungsdraht an. Nun muß nur noch ein kleines Loch dicht neben dem Profil oder zwischen den Schwellen gebohrt werden, um den Draht dann hindurchführen zu können.

Zum Einbau wird zunächst der Draht hindurchgefädelt und durch das Bohrloch abgeleitet. Dann bringt man die Schaltschiene in ihre richtige Lage (Abstand zur Fahr-schiene 0,5 mm), heizt sie etwas mit einem Löt-kolben an und schmilzt die Schiene so in das Kunststoffschwellenband ein. Man braucht dabei nicht ängstlich zu sein, man kann die Schiene ruhig mehrmals hin- und herschieben, bis sie richtig liegt. Sollte die Schaltschiene zu tief in das Schwellenband eingesunken sein, wird sie wieder entfernt und eine dicke

Schicht Plastkleber aufgetragen. Nach dem Trocknen desselben kann das Ganze erneut beginnen.

Als Freund komplizierter Schaltungen habe ich so viele Schaltgleise gebaut, die alle zuverlässig arbeiten.

Heinz Eggert, Heinersdorf

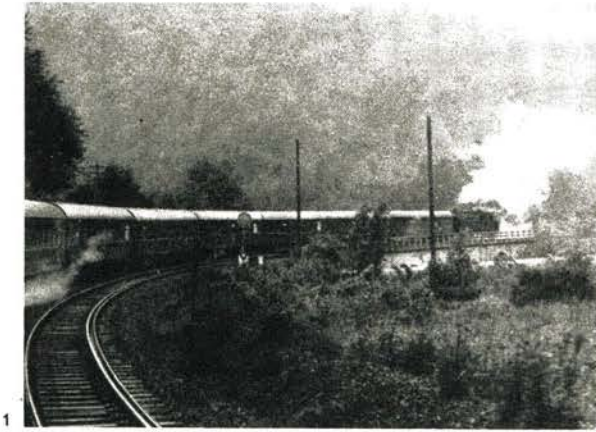
### Modellbahnschotter — einmal anders

Zur Weihnachtszeit wurden auch viele Nüsse verzehrt. Dabei habe ich ein neues Schottermaterial für die Modellbahn entdeckt, das gerade jetzt viel angefallen sein dürfte. Und zwar verwende ich Schalen von Haselnüssen. In einer alten Kaffeemühle werden sie gemahlen und dann mittels Siebe verschiedener Maschenweite ausgesiebt. Das Einfärben meines Schotters nahm ich mit der bekannten Braun's Holzbeize vor. Die Nußschalen ergeben beim Zerkleinern ebenso scharfe Bruchkanten wie Stein, was ja bekanntlich beim Korksotter nicht der Fall ist.

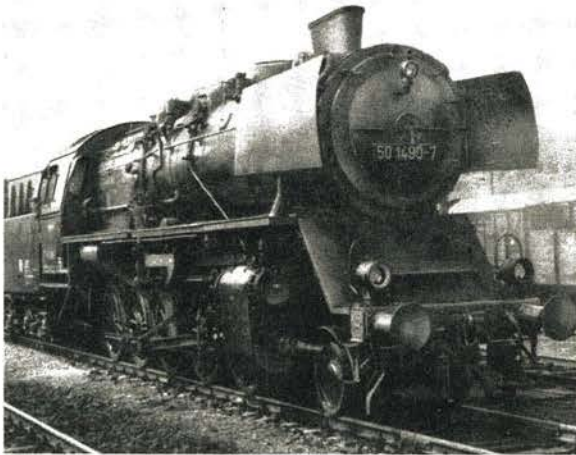
Selbstverständlich muß man auch diesen Nußschotter gut haftend auf dem Modellbahn-Gleiskörper anbringen, um später Schäden an den Fahrzeugmotoren zu vermeiden. Nach dem Trocknen des für die Bindung benutzten Klebers empfiehlt sich ein Absaugen mit dem Staubsauger.

Rudolf Goth, Gotha

## Mit einem Billett erster Klasse durch das Erzgebirge



1



2



3



4

Der Bezirksvorstand Dresden blieb auch im Jahre 1971 seiner Tradition treu und führte am „Tag des Eisenbahners“ eine Sonderfahrt mit der Deutschen Reichsbahn durch. Diese Fahrt war auch diesmal besonders für die Freunde der Dampflokomotiven gedacht und führte auf rund 145 Kilometern Strecke (Strecken-Nr. 440, 450 und 420) durch das Erzgebirge, ein landschaftlich reizvolles Gebiet im Süden unserer Republik. Anfängliche Unfreundlichkeiten des Wetters waren, nachdem die Räder rollten, bald vergessen. Mit einer Fahrkarte besonders origineller Art, einem „Billett 1. Klasse“, konnte die Fahrt in Karl-Marx-Stadt Hbf am Bahnsteig 15 beginnen. Allerdings ganz so gemütlich wie vielleicht zu Urgroßmutterzeiten, als noch derartige Fahrkarten üblich waren, ging es nicht zu. Unserem aus zehn vierachsigen Reko-Wagen (Bghw bzw. Bghwe) bestehendem Sonderzug war die Güterzuglok 50 1490-7 (Bw Karl-Marx-Stadt) vorgespannt. Außerdem stand als Schiebelok die 86 1617-9 (Bw Aue) unter Dampf. Bei einem Zwangsaufenthalt im Bf Thalheim (Erzgeb.) wurde der erste „fotografische Großangriff“ auf beide Dampfrösser gestartet. Im Bf Aue nahmen dann beide Wasser. Nach weiteren 13 Kilometern konnte sich darauf unser Sonderzug im Bf Grünstädtel fast drei Stunden lang erholen. Hier war Hauptaufenthalt und gleichzeitig Mittagessen vorgesehen. Anschließend fand die Besichtigung der Schmalspureinrichtungen statt. Vom Bf Grünstädtel aus wurde bis vor kurzem eine 750-mm-Schmalspurstrecke (Strecke Nr. 452) nach Oberittersgrün betrieben. In ihrer Länge von 9,4 Kilometern überwindet sie einen Höhenunterschied von 166 Metern. Für die Eisenbahnfreunde war die Meyer-Gelenklok 99 1583-6 (Bw Aue) der Gattung K 44.7 ein begehrtes Fotoobjekt. Beim nächsten Aufenthalt im Bf Markersbach stand eine Scheinanfahrt auf dem Programm. Nachdem der höchste Punkt unserer Fahrt passiert war, hatte unsere Schiebelok der Baureihe 86 im Bf Annaberg-Buchholz Süd endgültig ihre Schuldigkeit getan. Durch das herrliche Zschopautal ging es wieder zum Ausgangspunkt Karl-Marx-Stadt Hbf zurück.

Auch diese schöne Fahrt war wieder ein Erlebnis und wird uns stets in guter Erinnerung bleiben. Einigen Eisenbahnern brachte diese Fahrt an ihrem Ehrentage noch zusätzliche Arbeit. Ihnen sei von den Eisenbahnfreunden dafür nochmals herzlich gedankt.

Bild 1 Wenige Kilometer hinter Aue wurde dieser Schnappschuß aufgenommen. Am Schluß des Zuges schiebt die 86 1617-9 der Gattung Gt 46.15.

Bild 2 Dampflokom 50 1490-7 der Gattung G 56.15 vor dem Sonderzug im Bahnhof Grünstädtel

Bild 3 Schmalspurzug nach Oberittersgrün mit der Meyer-Gelenklok Nr. 99 1583-6 im Bahnhof Grünstädtel

Bild 4 Für keinen zu übersehen: Das Zuglaufschild am letzten Wagen

Fotos: Reinfried Knöbel