

# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ  
des Deutschen  
Modelleisenbahn-  
Verbandes der DDR



DEZEMBER



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

# 12/79



## Das Bild vom Vorbild

Baureihe 92<sup>10</sup> mit einem Wagenzug, gebildet aus im letzten Weltkrieg entstandenen Behelfspersonenwagen (auf Basis eines Güterwagens) und aus einem zachsigen Pwgs. Dieses Bild ist insofern schon beinahe historisch, als diese Fahrzeuge heute schon weitgehend von den Strecken der DR verschwunden sind.

Foto: R. Knöbel, Dresden

Vor 14 Jahren wurde dieses Bild aufgenommen. Es zeigt die 22028 mit einem Personenzug nach Saalfeld bei der Ausfahrt aus dem Leipziger Hauptbahnhof. Auch diese Baureihe 22 (ex BR 39) und erneut nach Einführung der EDV-Umbezeichnung noch als Baureihe 39 eingeordnet, ist längst aus dem Dienst ausgemustert.

Foto: D. Bätzold, Leipzig



## Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ok. Journalist Helmut Kohlberger  
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski  
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR - 108 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 - 1036 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  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Hansotto Voigt, Dresden

## Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

## Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ok. Paul Kaiser  
Chefredakteur des Verlags:  
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze  
Lizenz Nr. 1151  
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 3,- M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen  
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR-701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-  
nehmen.  
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: 17.9.1979  
Geplante Auslieferung: 11.12.1979



## 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 internatio-  
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der  
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma  
Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52,  
Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-  
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,  
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspochatj bzw. Postämter und Post-  
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,  
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:  
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. KVDR: Koreanische Gesell-  
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-  
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-  
ang, Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.  
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik, DDR-701 Leipzig, Lenin-  
straße 16, und den Verlag vermittelt.

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen  
und alle Freunde der Eisenbahn

12 Dezember 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des  
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in  
Gold ausgezeichnet.

## Inhalt

	Seite
Das Bild vom Vorbild .....	2 U.-S.
Wolfgang Dörr Die Straßenbahn in Jevpatoria (UdSSR) Allgemeines, Linienführung, Betrieb und Verkehr .....	350
Helmut Kohlberger Vom Verlauf des XXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1979 .....	353
H0-Heimanlage „Neuenburg“ in drei Etagen .....	357
Lutz Mohr Eine Anlage mit vollautomatischem Betrieb (1) .....	360
Joachim Kaddatz Aus unserer Arbeitsgemeinschaft: Straßenbahn in Wernersgrün .....	362
Jahresinhaltsverzeichnis .....	I–IV
Einfache Gleisabschaltung für Stumpfgleise .....	365
Michael Thomasch/Mario Gerlach Bauanleitung für ein Nebenbahn-Empfangsgebäude in TT .....	365
Udo Ostkamp Schaltvorgänge mit Schwingankerantrieben .....	367
Peter Heumos Kleine Verbesserung am 4achsigen H0-Rekowagen des VEB Modellbahnwagen Dresden .....	368
H0-Modell der BR 84 „gesupert“ .....	369
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats .....	370
Lokfoto des Monats: Baureihe 17 <sup>10–12</sup> (Lok-Nr. 17 1055) .....	371
Lokbildarchiv .....	372
Unser Schienenfahrzeugearchiv: Raimar Lehmann Die Dampfspeicherlokomotive .....	373
Thomas Fritzsche Rettung westsächsischer Bahnbetriebsmittel vor dem Zugriff Preußens im Kriegsjahr 1866 .....	376
Und er bewegt sich doch! .....	377
Der Kontakt .....	378
Mitteilungen des DMV .....	379
Vom Verlauf des XXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1979 .....	3 U. S.

## Titelbild

In wenigen Wochen liegen wieder die Weihnachtsfeiertage und der Jahreswechsel vor der Tür. Unser  
Titelbild, das eine abendliche Bahnhofsszene zeigt, möge alle Leser daran erinnern, daß zahlreiche  
Werkstätige, und darunter sehr viele Eisenbahner, auch an den Feiertagen Tag und Nacht ihren verant-  
wortungsvollen Dienst verrichten müssen, wenn andere diese Stunden und Tage im Kreis der Familie  
verleben können.

Foto: R. Steinicke, Dresden

## Rücktitelbild

Unser Bild zeigt einen Ausschnitt von der Schmalspuranlage des Modellbahnfreundes Hans Weber, Berlin.  
Im Schmalspurbahnhof haben die letzten Reisenden den angekommenen Abendzug verlassen, und der  
Triebwagen wird in den Schuppen gefahren.

Foto: H. Weber, Berlin

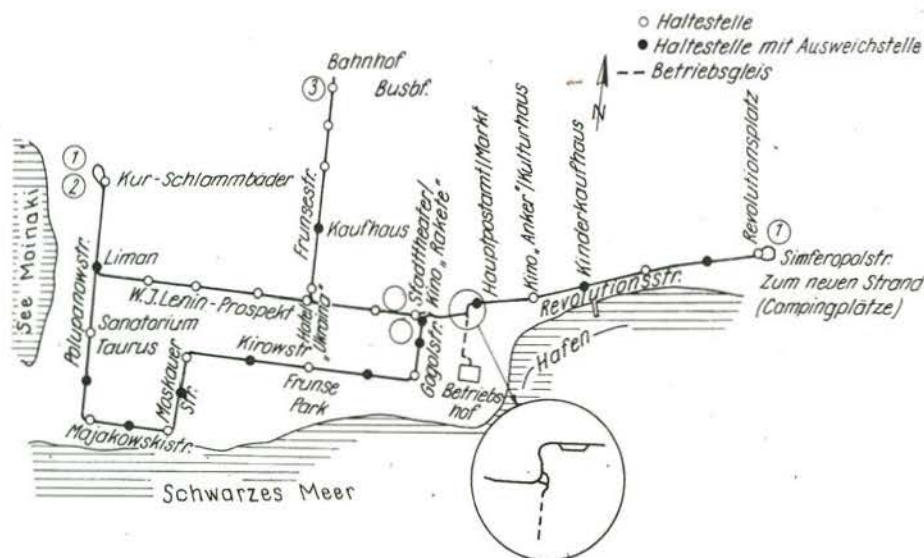
## Die Straßenbahn in Jevpatoria (UdSSR)

### Allgemeines, Linienführung, Betrieb und Verkehr

Die Stadt Jevpatoria in der Ukrainischen SSR liegt im Westen der Halbinsel Krim. Sie ist Hafenstadt und Kurort. An nennenswerter Industrie findet man jedoch nur einige Nahrungsmittelbetriebe. In den letzten Jahren nahm die Einwohnerzahl stark zu (1959 = 57 000, 1972 = 85 000, 1978 = 90 000 Einwohner). Während der Saison beherbergt die Stadt dreimal soviel Menschen in ihren Mauern, da zahlreiche Betriebsferienheime, Pionierlager und Sanatorien für die Heilung von Rheuma- und Knochen-Tb-Kranken in der Stadt vorhanden sind. Aufgrund dieser Einrichtungen (25 Sanatorien, darunter 17 Kindersanatorien, 10 größere Betriebsferien- und Erholungsheime und etwa 30 Pionierlager), die überwiegend im westlichen Teil der Stadt liegen (Kirovstr./Moskauer Straße/Majakowskistraße/Polupanowstraße/W.-I.-Lenin-Prospekt), ist das Stadtgebiet weit ausgedehnt.

chen Kreuzungen der Straßenbahnzüge an den Ausweichstellen — ungefähr an jeder zweiten Haltestelle — und die wegen starken Fußgängerverkehrs auf 10 km/h beschränkte Geschwindigkeit im Innenstadtbereich zurückzuführen.

Die Endhaltestellen Kur-Schlammhäder und Revolutionsstraße sind nur einfache Wendeschleifen. Am Bahnhof und am Stadttheater enden die Züge in stumpfer Weise. Ausweichstellen sind an diesen beiden Endpunkten nicht vorhanden. Während sich im Stumpfgleis am Bahnhof stets nur ein Zug befindet, sind es im Stumpfgleis am Stadttheater immer zwei Züge, nämlich die Linien 2 und 3, d. h., der zuerst eingefahrene Zug fährt zuletzt wieder aus. Der Verkehr wird täglich von 6 Uhr bis 24 Uhr in einem konstanten Fahrplan über die gesamte Betriebszeit hindurch abgewickelt. Der Zugabstand beträgt dabei auf der Linie 1 = 6... 8 min, auf



Verkehrsmäßig wird Jevpatoria durch Straßenbahn und Bus erschlossen. Sämtliche Fahrzeuge dieser beiden Verkehrsmittel werden somit, besonders in der Saison und vor allem in den Spitzenzeiten, stark benutzt. Dies trifft vor allem auf die Linien zu, die die Pionierlager, Heime und Sanatorien mit dem Stadtzentrum verbinden (Straßenbahnlinie 1) bzw. auf die, die markante Punkte wie z. B. den Bahnhof (Straßenbahnlinie 3) und den Markt berühren.

Die Streckenlänge der 1914 eröffneten Straßenbahn beträgt 12,5 km, und die Spurweite ist 1 000 mm. Neben dieser Bahn gibt es in der Sowjetunion noch 114 Straßenbahnen mit 1000 mm Spurweite, unter anderem z. B. noch in Lwow, Kaliningrad, Pjatigorsk, Shtomir und in Winniza.

Früher gab es noch drei weitere Straßenbahnbetriebe auf der Halbinsel Krim und zwar in Simferopol, Sewastopol und in Kertsch.

In Jevpatoria werden drei Straßenbahnlinien auf Igleisigen Strecken betrieben. Das sind folgende:

Linie 1: Kur-Schlammhäder—Revolutionsstraße, etwa 40 min Fahrzeit bei 21 Haltestellen, Linie 2: Kur-Schlammhäder—Stadttheater, etwa 15 min Fahrzeit bei 8 Haltestellen und Linie 3: Bahnhof—Stadttheater, etwa 15 min Fahrzeit bei 7 Haltestellen.

Die geringen Reisegeschwindigkeiten sind auf die zahlrei-

der Linie 2 = 13... 15 min und auf der Linie 3 = 10 min. Für eine Fahrt bezahlt man, ebenso wie in den anderen Städten der Sowjetunion, 3 Kopeken und 6 Kopeken für größere Gepäckstücke. Werden Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis angetroffen, so ist von ihnen eine Strafgebühr in Höhe von 50 Kopeken zu entrichten.

Sämtliche Züge fahren ohne Schaffner.

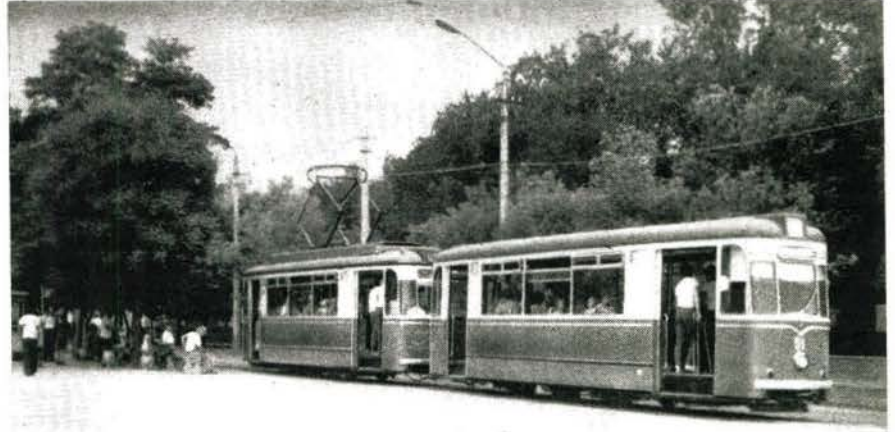
Es gibt zwei Fahrgastabfertigungsformen. Entweder kauft man die Fahrscheine im Vorverkauf an besonderen Verkaufsständen, an Fahrkartenautomaten (jeweils 5 Fahrscheine) bei stark frequentierten Haltestellen (z. B. Stadttheater) oder beim Fahrer der Straßenbahn und entwertet sie im Zug mit einem Lochentwerter, oder man wirft das Fahrgeld für einen Fahrschein in Zahlboxen in der Straßenbahn ein und bekommt dafür den Fahrschein ausgeworfen. In der Sowjetunion haben die Fahrscheine alle ein gleiches Aussehen. Da aber jede Unionsrepublik ihre Fahrscheine selbst druckt, haben diejenigen von Jevpatoria z. T. ukrainische Schriftzeichen.

#### Fahrzeuge und Fahrzeugeinsatz

Auf der Linie 1 sind täglich 13 Straßenbahnzüge, bestehend aus einem Triebwagen und einem Beiwagen, eingesetzt,



1



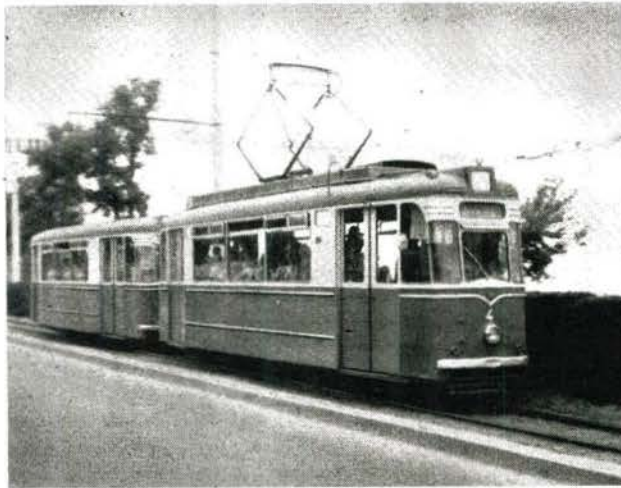
2

Bild 1 Gelenkzungenweiche an der Ausweichstelle Sanatorium Heilstätte (Linie 1) südlich der Haltestelle Sanatorium Taurus, Gleise im besonderen Bahnkörper in Seitenlage zur Straße

Bild 2 Straßenbahnzug der Linie 3 (TW 18/BW 51, zum Steuerwagen umgebauter Beiwagen) an der Endhaltestelle der Linien 2 und 3 Stadttheater  
Bild 3 Straßenbahnzug der Linie 1 (TW 4/BW 54) kurz vor der Haltestelle Sanatorium Taurus

Bild 4 Betriebshof mit 5gleisiger Abstellhalle und zwei Zügen der Linie 1 (TW 20/BW 64 und TW 25/BW 69)

Bild 5 Straßenbahnzug der Linie 1 (TW 21/BW 65) am Stadttheater, rechts im Hintergrund Endhaltestelle der Linien 2 und 3 mit bereitgestelltem Zug bestehend aus Trieb- und Steuerwagen



3



4



Bild 6 Fahrscheine der Straßenbahn Jevpatoria (links für Lochentwerter 4,5 cm x 7 cm, rot; rechts aus der Zahlbox 3 cm x 4 cm, schwarz)

5

entweder aus Einrichtungs- oder aus Zweirichtungsfahrzeugen gebildet. Auf der Linie 2 wird ein einzeln fahrender Zweirichtungstriebwagen sowie ein Zug, bestehend aus einem Zweirichtungstriebwagen und aus einem zum Steuerwagen umgebauten Zweirichtungsbeiwagen, eingesetzt. Auf der Linie 3 verkehren drei ebensolche Züge, bestehend aus Zweirichtungstriebwagen und Steuerwagen. Sämtliche 38 Fahrzeuge (20 Triebwagen und 18 Beiwagen) stammen aus der DDR (VEB Waggonbau Gotha). Es sind die Typen T2-57/B2-57; T2-59/B2; T2-62/B2-62 eingesetzt: Der

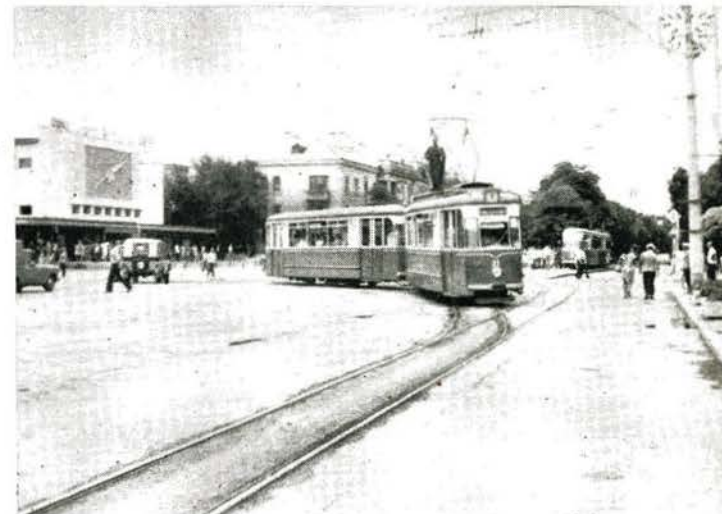




Bild 7 Straßenbahnzug (TW 22/BW 66) der Linie 1 an der Haltestelle Sanatorium Taurus



Bild 8 Straßenbahnzug (TW 14/BW 53) an der Haltestelle der Linie 1 Revolutionsstraße

Fotos: Verfasser

Farbanstrich der Fahrzeuge ist rot-gelb (Dach und Fahrgestell grau). Obwohl die Fahrzeuge beim Personal beliebt sind, zeigen sie doch gewisse Verschleißerscheinungen, was vor allem auf die enormen Beförderungsleistungen in der Saison zurückzuführen ist.

DDR-Straßenbahnfahrzeuge (LOWA bzw. Gotha) werden bzw. wurden in der Sowjetunion neben Jevpatoria noch in Dnepropetrowsk, Donezk, Irkutsk, Jaroslawl, Kaliningrad, Lwow, Odessa, Pjatigorsk, Simferopol, Sewastopol, Tallinn, Winniza und in Wolgograd eingesetzt.

### Gleis- und bauliche Anlagen

Im unmittelbaren Zentrum der Stadt liegen die Gleise in Mittellage in der Straße, sonst aber auf eigenem Bahnkörper in Seitenlage auf der Linie 1 und in Mittellage auf den Linien 2 und 3. Sämtliche Gleiskörper sind ausgefüllt, bei Straßenlage mit Bitumenbeton bzw. Pflaster und bei besonderem Bahnkörper mit Sand bzw. mit Erdreich. Gleiches trifft auch für die Weichen zu. Die Straßenübergänge sind da, wo ein besonderer Bahnkörper ist, größtenteils gepflastert. Die Gleise sind in Querschwellenoberbau-Holzschwellen in Sandbettung mit Vignolschienen R 43 bzw. R 50 und Federnagelbefestigung ausgeführt. Auch in Straßenlage wurden Vignolschienen eingebaut. Mehr und mehr werden aber auch Rillenschienen TW 60 und TW 65 verwendet. In Gleisbögen mit geringem Radius, die häufig anzutreffen sind, wurden Spurhalter eingesetzt.

Die Weichen unterscheiden sich von den in der DDR bei Straßenbahnen üblichen. Und zwar wurden Weichen mit einer Gelenkzunge verwendet. Die Zwischenschienen bestehen aus einem Auflaufherzstück, Radlenkerfahrerschienen aus Vignolschienenprofil und aus Radlenkern. Die Weiche am Stadttheater der Linie 1, das Betriebsgleis zu den Linien 2 und 3, ist eine Rillenschienenweiche. Sämtliche Weichen sind

unterschwellt. Die Weichen an den Ausweichstellen sind sämtlich Rückfallweichen, Die beiden Weichen an den beiden Abzweigstellen der Linien 1/2 und Linien 2/3 werden vom Fahrzeug aus gestellt. Größere Wartehallen sind an den Endhaltestellen Kur-Schlammhäder und Revolutionsstraße (mit Dispatcher) vorhanden. Der Betriebshof befindet sich im Stadtzentrum. Über ein Zuführungsgleis in der Straße der Pioniere ist er mit dem Netz verbunden. Auf seinem Gelände befindet sich eine fünfgleisige Fahrzeughalle, die noch aus der Gründerzeit der Straßenbahnen stammt.

### Ausblick

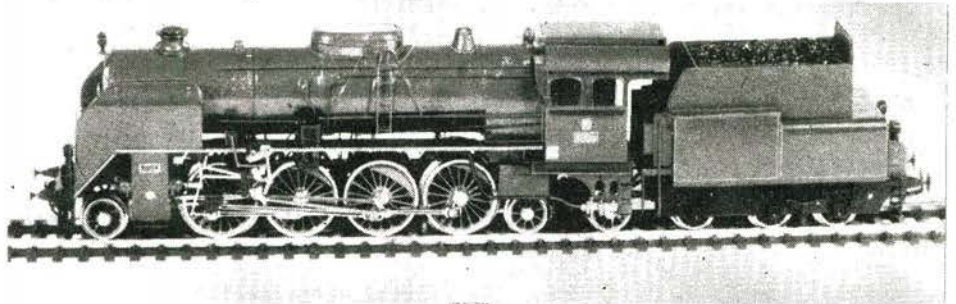
Im nächsten Fünfjahrplan (ab 1981) ist eine weitgehende Modernisierung der Straßenbahn in Jevpatoria vorgesehen, um dem ständig steigenden Verkehrsaufkommen besser gerecht zu werden. So ist ein zweigleisiger Ausbau aller Strecken geplant, wo es platzmäßig möglich ist. Außerdem ist eine vierte Linie in Aussicht genommen, ebenso auch ein neuer Betriebshof mit einer Abstellkapazität bis zu 100 Fahrzeugen. An Fahrzeugen sollen ab 1981 solche von Tatra ČKD beschafft werden. Der Typ steht noch nicht konkret fest. Es sind aber Fahrzeuge der Typen KT 4 D bzw. T 4 D in Betracht gezogen, wobei u. U. auch eine Umsetzung von Fahrzeugen aus anderen Städten der Sowjetunion möglich ist.

In diesem Jahr hatten es die Freunde aus der ČSSR übernommen, den Internationalen Modellbahnwettbewerb vorzubereiten und auszurichten. Damit reihte sich in die lange Reihe der Austragungsorte in vier Ländern erstmalig die nordwest-böhmische Bezirksstadt Usti nad Labem, unweit der Staatsgrenze zwischen der ČSSR und der DDR gelegen, ein. Insgesamt hatten 91 Modelleisenbahner aus der DDR, ČSSR und aus der UVR ihre Arbeiten eingesandt. Das waren 109 Modelle in 15 Bewertungskategorien, von denen jedoch nur 106 Modelle von der internationalen Jury nach den Richtlinien anerkannt und demzufolge auch bewertet werden konnten.

Mit 59 Preisen verschiedener Wertigkeit wurden 55,5% aller Wettbewerbsarbeiten ausgezeichnet. Um möglichst viele dieser Mo-

Ing.-Ök. Journ. HELMUT KOHLBERGER (DMV), Berlin

## Vom Verlauf des XXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1979

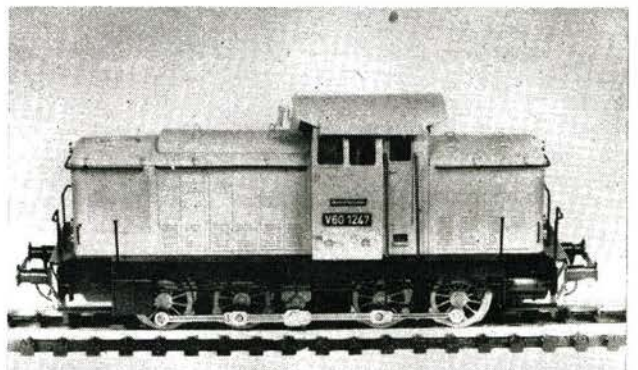
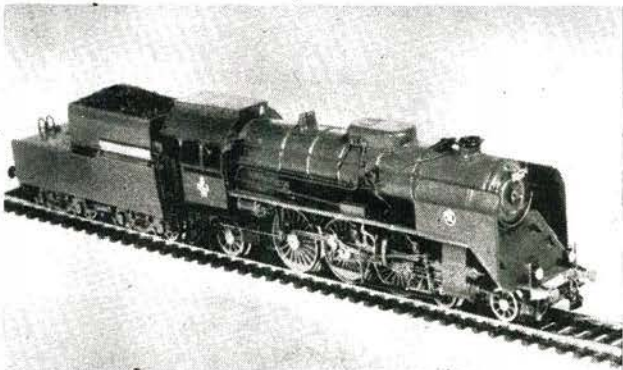


1

- Bild 1 A1/H0, I. Preis, M. Burget (ČSSR), BR 486.1  
 Bild 2 A1/H0, I. Preis, V. Polivka (ČSSR), BR 387.0  
 Bild 3 A1/H0, I. Preis, K. Kellner (DDR), V 60  
 Bild 4 A1/H0, II. Preis, Dr. Molnár (ČSSR), BR 556.0  
 Bild 5 A1/H0, II. Preis, A. Németh (UVR), BR 150  
 Bild 6 A1/H0, III. Preis, G. Barthel (DDR), BR 98  
 Bild 7 A1/H0, III. Preis, A. Demmig (DDR), BR 98 (T1)

2

3



4

delle im Bild wiederzugeben, möge der Leser konkrete Zahlen aus den Tabellen entnehmen.

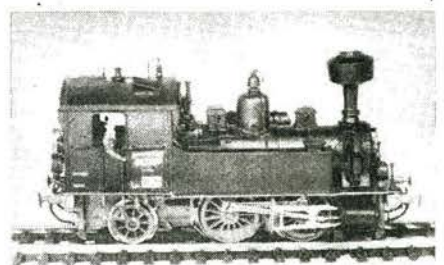
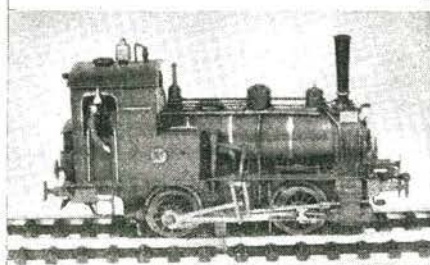
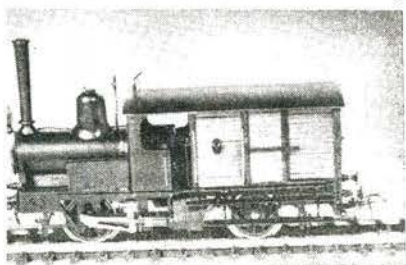
Zieht man daraus ein Resümee, so stellt man folgendes fest: Beim Selbstbau in 0 tritt die DDR gar nicht in Erscheinung, wie es auch in den Vorjahren der Fall war. Dem hingegen kamen beim Selbstbau H0 mit 6 Arbeiten



5

6

7



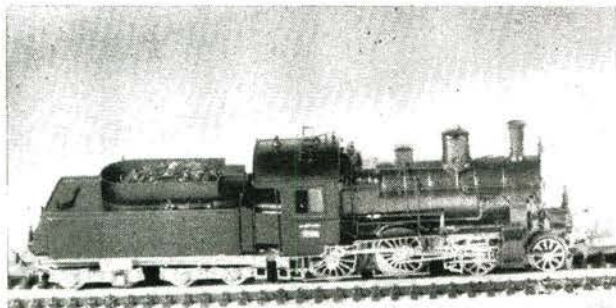


Bild 8 A1/TT, I. Preis, R. Buschan (DDR), BR 36

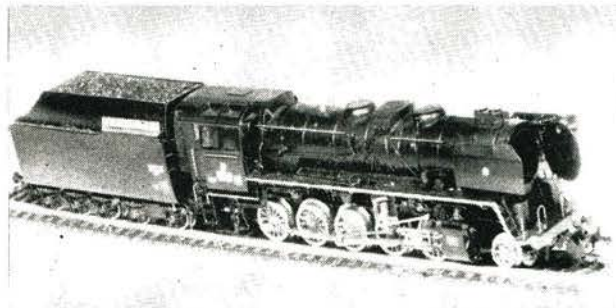


Bild 9 A1/TT, I. Preis, J. Dvorak (CSSR), BR 556.0

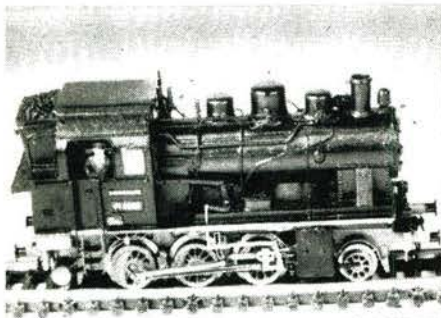


Bild 10 A1/TT, II. Preis, R. Uhlmann (DDR), BR 91

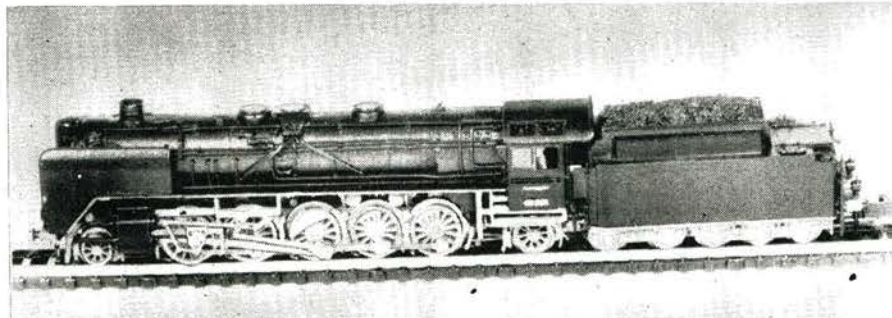


Bild 11 A1/N, I. Preis, W. Köhler (DDR), BR 45

allein 50% aus unserem Land. Da auch in der Kategorie A2/H0, also Umbauten, von insgesamt 18 Modellen 12 Stück von unseren Modellbahnbauern waren, also 66,7%, läßt das darauf schließen, daß die Nenn-

größe H0 in der DDR, wenigstens im Selbst- und Umbau, nach wie vor am beliebtesten ist. Umgekehrt sieht es aber bei den entsprechenden Kategorien für die Nenngröße TT aus: Hier dominiert klar die

CSSR. Des weiteren läßt sich sagen, daß die Bewertungsgruppen B und C, also Wagen- und Gebäude- bzw. Hochbaumodelle, auch in den einzelnen Ländern unterschiedlich beliebt zu sein scheinen. Herrschen in der

CSSR die Wagenbauten — von insgesamt 31 waren 25 von dort — vor, so stellte die DDR von 15 Hochbauten allein 7. Auch hierbei lagen die H0-Modelle gegenüber den anderen Nenngrößen an der Spitze.

Tabelle 1 Modelle insgesamt, verteilt auf Länder

Kateg.	CSSR	DDR	UVR	Summe
A1/0	1	—	1	2
A1/H0	4	6	2	12
A1/TT	3	2	—	5
A1/N	1	3	—	4
Quersa.	9	11	3	23
A2/H0	5	12	1	18
A2/TT+N	7	3	1	11
Quersa.	12	15	2	29
B1/0	2	1	—	3
B1/H0	5	2	—	7
B1/TT+N	4	—	—	4
B2/0+H0	4	1	—	5
B2/TT+N	10	—	2	12
Quersa.	25	4	2	31
C/H0	—	6	2	8
C/TT, N, Z	6	1	—	7
Quersa.	6	7	2	15
D	—	4	—	4
E	—	2	2	4
Quersa.	—	6	2	8
Modelle gesamt:	23			
	29			
	31			
	15			
	+ 8			

106

Tabelle 2 Preise nach Kategorien und Ländern

Kateg.	Preise/Land		
	CSSR	DDR	UVR
A1/0	1×So	—	—
A1/H0	2×I, 1×II, 1A	1×I, 2×III	1×II
A1/TT	1×I	1×I, 1×II	—
A1/N	—	1×I, 1×III	—
A2/H0	1×I, 1×II, 1×III	2×I, 2×II, 2×III	—
A2/TT+N	1×II, 1×III, 2×A	1×I, 1×III	1×II
B1/0	—	1×III	—
B1/H0	1×I, 1×II, 1×III	1×II	—
B1/TT+N	1×I, 2×II	—	—
B2/0+H0	1×I, 2×II	—	—
B2/TT+N	1×I, 2×II, 3×III	—	—
C/H0	—	1×I, 1×II, 1×III	—
C/TT, N, Z	1×I, 1×II, 1×III, 1 So	—	—
D	—	1×I, 1×II	—
E	—	2×II	1×A

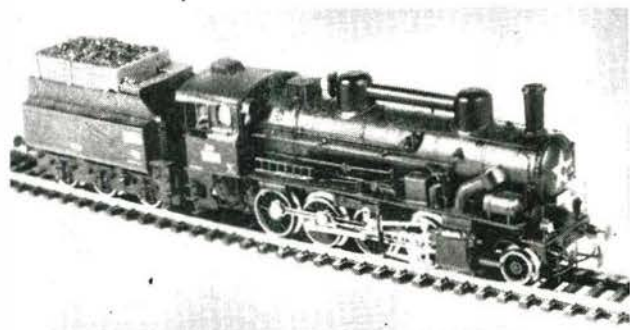
Tabelle 3 Auf die Teilnahmeländer entfallene Preise

Land	Preise I.	II.	III.	So	A	Gesamt
CSSR	9	11	7	2	3	32
DDR	8	8	8	—	—	24
UVR	—	2	—	—	1	3
						Σ59

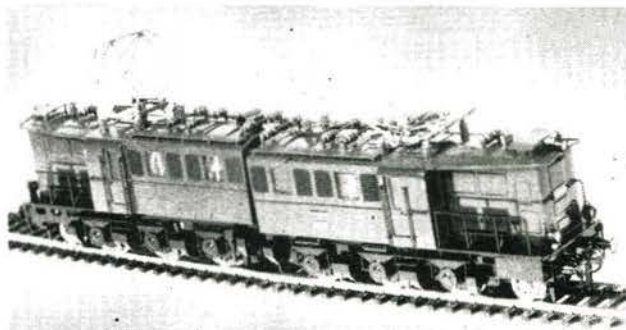


**Tabelle 4** Die Preisträger der einzelnen Kategorien

Kat.	Name	Land	Modell	Punkte	Preis	Kat.	Name	Land	Modell	Punkte	Preis
A1/0	Domalip, E.	ČSSR	BR 354.7	97,3	Sond.	B1/0	L. Stürmer	DDR	Schmalsp.wa- gen	87,0	III
A1/H0	Burget, M.	ČSSR	BR 486.1	97,0	I	B1/H0	Kron, K.	ČSSR	Wagen	97,6	I
	Polivka, V.	ČSSR	BR 387.0	96,3	I		Simbartl, V.	ČSSR	Ci	91,6	II
	K. Kellner	DDR	V 60	96,3	I		L. Werner	DDR	Kb 4	91,0	II
	A. Nemeth	UVR	BR MAV 150	94,3	II		Vondrejč, M.	ČSSR	D	88,3	III
	Dr. Molnár, A.	ČSSR	BR 556,0	93,0	II	B1/TT N	Zahourek, R.	ČSSR	Rj	92,0	I
	G. Barthel	DDR	BR 98	91,3	III		Sixta, P.	ČSSR	Be	85,6	II
	A. Demmig	DDR	III BT	90,0	III		Svec, J.	ČSSR	Bei	85,6	II
	Siezak, M., ml.	ČSSR	M 130.1	82,3	Anerk.	B2/0 H0	Kalivoda, M.	ČSSR	Balm/u	91,6	I
A1/TT	R. Buschan	DDR	BR 36	99,3	I		Smid, J.	ČSSR	Ztr	88,0	II
	Dvorak, J.	ČSSR	BR 556.0	98,3	I		Zelený, J.	ČSSR	Z	86,0	II
	R. Uhlmann	DDR	BR 91	90,0	II	B2/TT N	Michnác, L.	ČSSR	Vase	90,6	I
A1/N	W. Köhler	DDR	BR 45	98,6	I		Hovorka, L.	ČSSR	Be	90,0	II
	D. Gerlach	DDR	BR 120	90,0	III		Beran, J., st.	ČSSR	EG	84,3	III
A2/H0	Vais, Z.	ČSSR	BR 434.2	92,3	I		Sixta, P.	ČSSR	Ds	82,0	II
	R. Weller	DDR	E 95	93,3	I		Beran, J., ml.	ČSSR	Raj	79,3	III
	G. Bruntsch	DDR	BR 01	92,6	I		Polanský, I.	ČSSR	Ci	79,3	III
	H. Kohlberg	DDR	ETA 150	86,6	II	C/H0	K. Büttner	DDR	Bergheim	96,0	I
	H. Stahn	DDR	BR 94	84,3	II		F. Schneider	DDR	Doizig B-1	90,0	II
	Merunka, A.	ČSSR	556.0	87,3	II		J. a. H. Winter	DDR	Brücke	89,7	III
	S. Brogšitter	DDR	BR 52	88,3	III	C/TT N,	Zahourek, R.	ČSSR,	EG	96,0	Sond.
	M. Tröskén	DDR	01.518	88,3	III		Adamec, F.	ČSSR	EG Kolin	93,3	I
	Simonek, J.	ČSSR	434.1	86,3	III		Javurek, L.	ČSSR	EG Ratbor	88,7	II
A2/N	G. Taubner	DDR	Mot.-Kleinwa- gen	92,0	I		Vasák, J.	ČSSR	EG Horesedly	85,7	III
	A. Domonkos	UVR	MDa MAV	89,3	II	D	J. Schnitzer	DDR		92,6	I
	Dvorak, J.	ČSSR	TL 659.0	87,6	II		E. Knaak/G.	DDR		92,3	II
	K. H. Tautenhahn	DDR	BR 120	86,6	III		Büttner				
	Koutny, J.	ČSSR	M 296.1	86,3	III	E	R. Haubold	DDR	BR 45	97,7	II
	Klempir, Z.	ČSSR	T 478.1	78,6	Anerk.		J. Schnitzer	DDR		87,3	II
	Kramny, J.	ČSSR	T 669.0	78,0	Anerk.		B. Rudnay	UVR		75,7	Anerk.



12

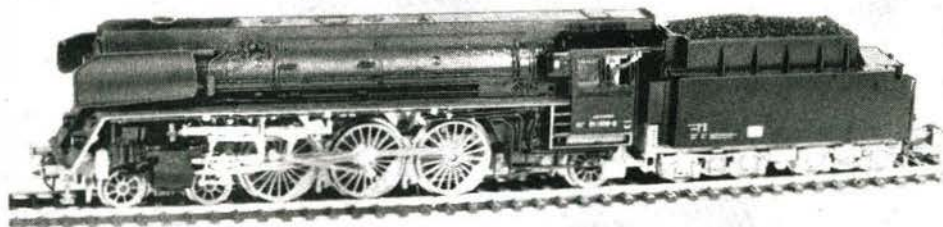


13

14

Bild 12 A2/H0, I.Preis, Z. Vais (ČSSR), 434.2

Bild 13 A2/H0, I.Preis, R. Weller (DDR), BR E 95

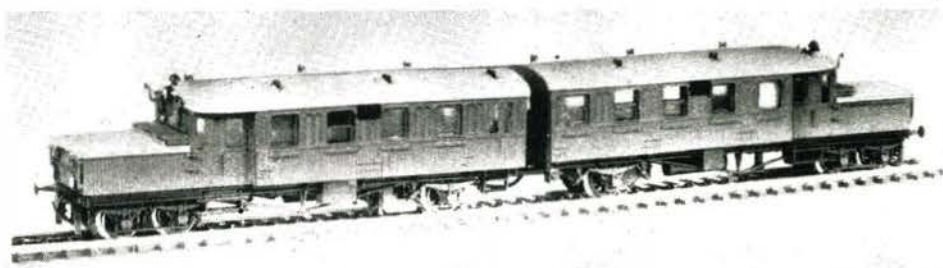


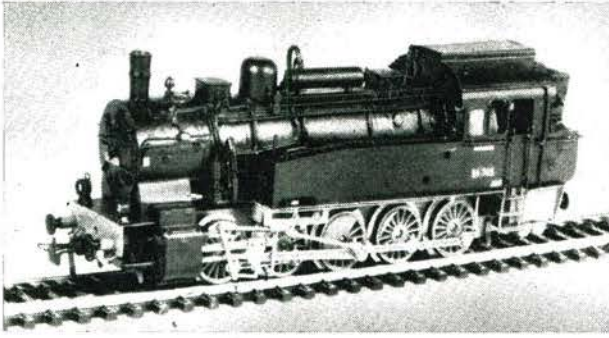
15

Bild 14 A2/H0, I.Preis, G. Bruntsch (DDR), BR 01<sup>2</sup>

Bild 15 A2/H0, II.Preis, H. Kohlberg (DDR), ETA 150

Bild 16 A2/H0, II.Preis, H. Stahn (DDR), BR 94





16

Bild 17 A2/H0, II. Preis, A. Merunka (CSSR), BR 556.0

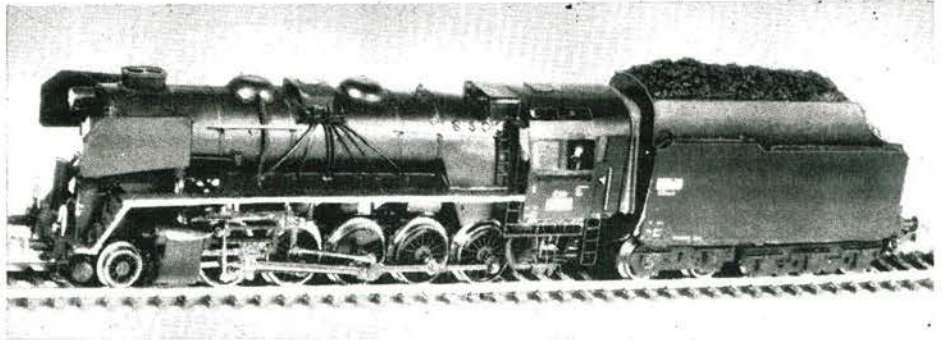
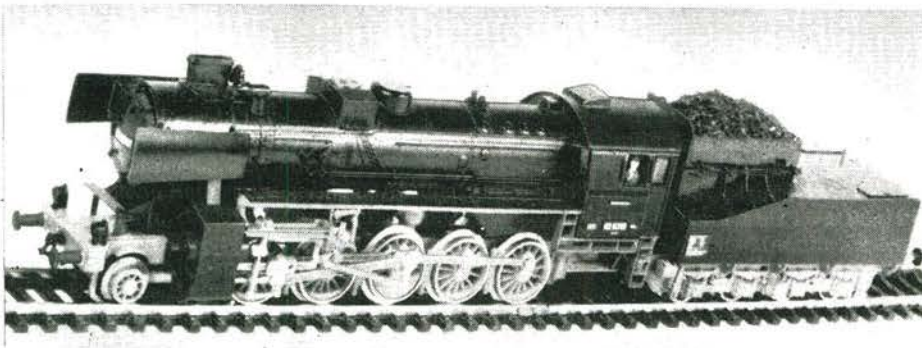


Bild 18 A2/H0, III. Preis, S. Brogster (DDR), BR 52

17

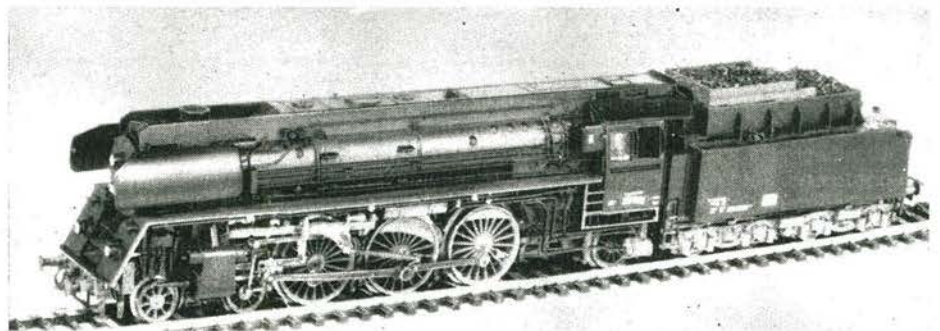


18

Bild 19 A2/H0, III. Preis, M. Trösken (DDR), 01 518

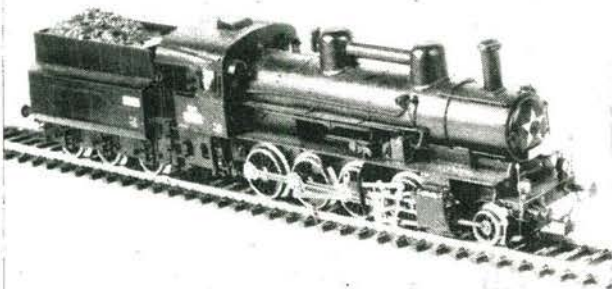
Bild 20 A2/H0, III. Preis, J. Simonek (CSSR), 434.1

Fotos: J. Pochanke, Berlin



19

20



trinenmodelle je zur Hälfte auf die UVR und auf unser Land verteilt. Wir meinen, Triebfahrzeugbau ist zwar die klassische Disziplin unter den meisten Modellbahnbauern, auch Wagenbau zählt zum Modellbau, dennoch sollte eine so bedeutende Kategorie wie die der Funktionsmodelle nicht so „nebenbei“ behandelt werden. Auch sie beweisen das

sche Gastfreundschaft, sondern auch sehr gute Bedingungen und ein sehr schönes großes Kulturhaus, das die anschließende öffentliche Ausstellung aufnahm, vor.

Schließlich ist noch ein Blick auf die Gruppen D und E, die Funktions- bzw. Vitrinenmodelle umfassen, interessant: Die CSSR war in diesen beiden Gruppen überhaupt nicht vertreten, obwohl der jeweilige Veranstalter die besten Transportmöglichkeiten hat. Die Funktionsmodelle wurden allein von der DDR eingesandt, während sich die Vi-

Können eines Wettbewerbs- teilnehmers! Vielleicht sind künftig alle Verbände gut beraten, auch bei der Vorauswahl der Wettbewerbsarbeiten darauf zu achten, daß sämtliche Kategorien berücksichtigt werden. Ansonsten fanden alle an diesem XXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb Tätigen in Usti nicht nur die bekannte tschechoslowaki-