PA 9

JAHRGANG 16

JANUAR 1967

1

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

1 JANUAR 1967 · BERLIN · 16. JAHRGANG

Präsidium des DMV

Generalsekretariat des DMV: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41
Präsident: Staatssekretär und Erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin
Vizepräsidenten: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Dipl.-Gw. Günter Mai, Berlin
Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin
Präsidiumsmitglieder: Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Ing. Werner Gitt, Leipzig – Dipl.-Ing. oec. Heinz Horn, Sonneberg – Dipl.-Ing. Michael Huth, Berlin – Ing. Martin Klemt, Schwerin – Helmut Kohlberger, Berlin – Horst Schobel, Berlin – Ing. Rudolf Starus, Forst – Hansotto Voigt, Dresden – Johannes Weigel, Karl-Marx-Stadt.

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List", Modellbahnen Leipzig – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.
Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. **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: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 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. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska 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. VR Korea: 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 XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1967 2
Aufruf zum XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1967 (tschechischer Text) 3
Aufruf zum XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1967 (ungarischer Text) 3
Aufruf zum XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1967 (polnischer Text) 4
Nun ist es auch Winter geworden 5
3,8 m × 3,0 m große H0-Anlage 5
Wechsel zu TT brachte Aufschwung .. 6
2,0 m × 1,2 m große H0-Anlage 6
Hannoversche Eisenbahnfreunde Gäste der DR 7
F. Hornbogen
Modellbahnlok-Steckbrief E 44, Nenngröße H0, VEB Piko 10
Dipl.-Wirtschaftler W. Hanusch
Muldenkippwagen für den Transport von Naßasche 11
E. Serfert
Regler mit automatischer Fahrtrichtungsumschaltung 12
K.-H. Fricke
Umbau von BR 81 in BR 80 für TT 15
Gleiche Baureihe und doch Unterschiede 16
O. Liehr
Bauanleitung für ein Kleinstadthaus in der Nenngröße N 16
H. Thieme
Fehlgriff? 18
H. Palm
Riccia fluitans kontra isländisches Moos 18
G. Fromm
Gleisplan des Monats für die Nenngröße N 19
Mitteilungen des DMV 20
Wissen Sie schon? 22
Ein Paradies für jung und alt 22
Buchbesprechung 22
Es begann mit einer Uhrwerkeisenbahn 23
3,5 m × 1,5 m große TT-Anlage 23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 24
G. Fiebig
Die preußische G 8 25
Selbst gebaut ..... 3. Umschlagseite

Titelbild

SVT 18.16.04 im Rostocker Hauptbahnhof (siehe hierzu auch den Beitrag „Hannoversche Eisenbahnfreunde Gäste der DR" auf den Seiten 7 bis 9)

Foto: Heinrich Räer, Hildesheim

Rücktitelbild

Hart zu schaffen macht der Winter auch dem Modelleisenbahnbetrieb. Motivausschnitt der (Winter)-Heimanlage unseres Lesers Rolf Kluge

Foto: Rolf Kluge, Lommatzsch

In Vorbereitung

Bericht vom 1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
Lichtsignale für die Nenngröße N
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 91²

1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Am 3. und 4. Dezember 1966 fand im Reichsbahn-Erholungsheim „Ernst Thälmann" in Schwarzburg (Thüringen) der 1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes statt. Generalsekretär Helmut Reinert konnte 113 ordentliche Delegierte und 20 Ehrengäste zu diesem 1. Verbandstag begrüßen. Unter ihnen waren anwesend der Generalsekretär des Landesvereines der ungarischen Modelleisenbahner Otto Petrik und ein weiterer Modelleisenbahner Ungarns, Herr Dr.-Ing. Endre Kerkápoly, Leiter des Lehrstuhls für Eisenbahnbau an der Technischen Universität für Bau- und Verkehrswesen Budapest.

Leider konnte wegen Erkrankung der Präsident des DMV, Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz an der Tagung nicht teilnehmen. In seinem Auftrage und im Auftrage des Präsidiums gab der Vizepräsident, Dr. Ehrhard Thiele, den Rechenschaftsbericht.

Nachdem die Tagesordnung einstimmig angenommen wurde, sind folgende Herren in das Arbeitspräsidium gewählt worden: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dr. Ehrhard Thiele, Dipl.-Gw. Günter Mai, Hansotto Voigt, Helmut Reinert und Otto Petrik. Das Präsidium übertrug die Leitung des Verbandstages an Herrn Reinert.

Im Rechenschaftsbericht des Präsidiums wurde herausgearbeitet, daß sich der Deutsche Modelleisenbahn-Verband in den ersten vier Jahren seines Bestehens gefestigt hat und nun breiter in die Öffentlichkeit treten muß. Als der Verband gegründet wurde, bestanden in der DDR 25 Arbeitsgemeinschaften, zum 1. Verbandstag waren es schon 119 Arbeitsgemeinschaften. Diese Zahlen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß es noch viele Tausende Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn gibt, die noch nicht Mitglied des Verbandes sind. Besonders hervorgehoben wurde, daß verstärkt die Jugendarbeit zu organisieren sei. Für die Jugendarbeit ist ein dritter Vizepräsident, Herr Dipl.-Gw. Günter Mai, gewählt worden. Auch muß sich in Zukunft die Zusammenarbeit mit den Organen der Volksbildung und auch der Pioniereisenbahn verbessern. Bei der Wahl des neuen Präsidiums sind entsprechende Vertreter bestätigt worden.

Die Diskussionsbeiträge gaben wertvolle Erfahrungen, Hinweise und Vorschläge, die sich besonders auf die oben genannten Schwerpunkte konzentrieren. Besonders hervorzuheben war der Diskussionsbeitrag des Herrn Dipl.-Ing. Max Baumberg von der VES-M Halle, der sich dafür einsetzen wird, daß das zu schaffende Zentralarchiv des DMV eine wertvolle Sammlung von Zeichnungen, Fotos usw. enthält. Herr Baumberg betonte besonders, daß die Berührungspunkte zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem DMV wesentlich häufiger sind, als er bisher vermutete. Er führte aus, daß sich bei der Modellprojektierung auch im Bereich der Maschinenwirtschaft für die Arbeitsgemeinschaften große Aufgaben ergeben. Es wäre zweckmäßig, in Vorbereitung des Traktionswechsels die Umgestaltung von Bahnbetriebswerken im Modell durchzuexerzieren, dabei Vor- und Nachteile zu erfassen, die bei einer theoretischen Abhandlung leicht übersehen werden können. Die leitenden Funktionäre der Deutschen Reichsbahn sind nicht in der Lage, sich im großen Umfange mit der Eisenbahngeschichte zu befassen. Es muß daher Aufgabe der Eisenbahnfreunde sein, Vergangenes, das geschichtlichen Wert hat, nicht untergehen zu lassen. Dies ist eine Aufgabe für den DMV, an deren Lösung die verantwortlichen Stellen der Deutschen Reichsbahn durch eine kontrollierte Öffnung der Archive gern mitarbeiten werden. Die VES-M Halle ist bereit, in Zusammenarbeit mit dem Präsidium des DMV eine Übersicht zu schaffen, welche Unterlagen in ihren Archiven vorhanden sind und den Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden zur Verfügung gestellt werden können.

Herr Dipl.-Ing. Michael Huth überbrachte die Grüße des Vorsitzenden der Pionierorganisation „Ernst Thälmann". Er befürwortete eine enge Verbindung zwischen der Pionierorganisation und des DMV und wies darauf hin, daß durch die gute finanzielle Unterstützung des Verbandes große materiell-technische Kapazitäten vorhanden sind, die für die Ausbildung von Schülern und Jungen Pionieren genutzt werden müssen. Der Erfolg der Arbeit des DMV ist nicht nur in der Anzahl der Lehrlinge für die Deutsche Reichsbahn zu suchen, sondern auch darin, daß in den jungen Menschen die Liebe zur kollektiven Arbeit und das technische Verständnis geweckt werden, das als Grundlage auch für andere Berufe gilt.

Über die sehr guten Diskussionsbeiträge wird Generalsekretär Helmut Reinert im Heft 2 noch ausführlich berichten.

Nach der Diskussion wurde das neue Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes mit folgender Zusammensetzung einstimmig gewählt:

Präsident: Staatssekretär und Erster Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesens Helmut Scholz, Berlin. Vizepräsidenten: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Dipl.-Gw. Günter Mai, Berlin – Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin. Präsidiumsmitglieder: Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Ing. Werner Gitt, Leipzig – Dipl.-Ing. oec. Heinz Horn, Sonneberg – Dipl.-Ing. Michael Huth, Berlin – Ing. Martin Klemt, Schwerin – Helmut Kohlberger, Berlin – Horst Schobel, Berlin – Ing. Rudolf Starus, Forst – Hansotto Voigt, Dresden – Johannes Weigel, Karl-Marx-Stadt.

In die Zentrale Revisionskommission sind die Herren Karlheinz Brust, Achim Delang, Frithjof Thiele und Werner Burandt gewählt worden.

Als Anerkennung für hervorragende Leistungen beim Aufbau des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes konnte im Auftrag des Ministers für Verkehrswesen an Herrn Klaus Gerlach die Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn Stufe II und an Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Helmut Kohlberger und Fritz Rust die Verdienstmedaille der Stufe I verliehen werden.

Die ebenfalls um die Entwicklung des DMV bemühten Herren Karlheinz Brust, Hansotto Voigt, Willibald Taud, Lothar Krause, Martin Klemt, Rudolf Hoff, Helmut Wendel, Heinz Heiß, Fritz Bernhardt und Dr. Ehrhard Thiele erhielten Ehrenurkunden und Präsente.

Allen unseren Lesern ein frohes neues Jahr und viele Erfolge im Beruf sowie ein glückliches Familienleben!

Aufruf zum XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1967

Воззвание к XIV ому международному соревнованию железно-дор. модельщиков в 1967 г.

Call to the XIVth International Model Railway Competition 1967

Appel à la XIVième compétition internationale des modèlistes ferroviaires en 1967

Der XIV. Internationale Modellbahnwettbewerb und die Modellbahnausstellung finden in OSTRAVA (ČSSR) in der Zeit vom 23. 9. bis 22. 10. 1967 statt.

Um die traditionelle freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner zu vertiefen, rufen die unterzeichnenden Organe die Modelleisenbahner aller europäischen Länder auf, am XIV. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb teilzunehmen.

Wettbewerbsbedingungen

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) Modelltriebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle
   1. selbst angefertigte Modelle
   2. Umbauten von Industriemodellen (frisierte Modelle)

B) Modelleisenbahnfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle
   1. selbst angefertigte Modelle
   2. Umbauten von Industriemodellen (frisierte Modelle)

C) Modelle von Hochbauten und Modelleisenbahnzubehör (Empfangsgebäude, Stellwerke, Güterböden, Weichen, Brücken usw.)

D) Historische Modelle

E) Technische Funktionsmodelle und spezielle Einrichtungen für Fernsteuerung (Weichenantriebe, Drehscheiben, Schaltelemente, Signale usw.)

III. Bewertung

a) Die Modelle werden in den oben genannten Gruppen in folgenden Nenngrößen bewertet: N, TT, H0 und 0. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in die folgenden zwei Altersgruppen:
   1. Teilnehmer bis 18 Jahre
   2. Teilnehmer über 18 Jahre.

b) Die Bewertung sämtlicher Wettbewerbsmodelle wird durch die Jury nach den in der ČSSR gültigen Bewertungstabellen vorgenommen. Die Jury setzt sich aus je zwei Delegierten der unterzeichnenden Organe zusammen. Außerdem wird noch der Vorsitzende der Jury durch den Veranstalter bestimmt. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens bis zum 15. 9. 1967 an folgende Adresse eingesandt werden: Ústřední klub železničních modelářů, ČSSR, Praha 1, Opletalova 29.

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, Angaben über das Modell, Nenngröße und die Gruppe, in welche das Modell eingeteilt werden soll).

Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpakets (bzw. eine Expreßgutsendung) 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 ČSSR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft. Um eine mögliche Beschädigung der Modelle zu vermeiden und die Zollabfertigung zu erleichtern wird empfohlen die Modelle durch die einzelnen Landes-Modelleisenbahnverbände gemeinsam einzusenden.

V. Auszeichnungen

Die Preisverteilung und Auszeichnung erfolgt in OSTRAVA am 23. 9. 1967 vor der Eröffnung der Ausstellung. Als Preise werden für die 1. bis 3. Plätze Medaillen, Urkunden und Sachspenden vergeben. Alle anderen Teilnehmer bekommen eine Teilnehmerurkunde, worauf die errungene Punktzahl eingetragen wird. Diese Urkunden sollen als Unterlage zur Anerkennung der Leistungsklasse dienen.

Viel Erfolg den Teilnehmern!

Der Zentrale Klub der Modelleisenbahner der ČSSR
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
Ungarischer Modelleisenbahn-Verband
Zentrale Kommission für Modellbau LOK, Polen
Redaktion „Der Modelleisenbahner"

(Anmerkung: Benötigte Punktzahl der einzelnen Leistungsklassen:

I. Klasse – mindestens 90 Punkte
II. Klasse – mindestens 75 Punkte
III. Klasse – mindestens 50 Punkte
Maximal zu erreichende Punktzahl 100)

Richtlinien für die Teilnehmer aus der Deutschen Demokratischen Republik

Für alle Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR finden in den Reichsbahndirektionsbezirken Vorausentscheide statt. Es gelten hierfür die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie für den XIII. Internationalen Wettbewerb. Die Einsendungstermine und die Anschriften zu den bezirklichen Wettbewerben werden noch gesondert bekanntgegeben. Wir weisen darauf hin, daß nur Teilnehmer an den bezirklichen Wettbewerben zum Internationalen Wettbewerb in OSTRAVA zugelassen werden.

Die zu den bezirklichen Wettbewerben eingesandten Modelle werden anschließend in einer Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Ort und Zeit der Ausstellungen werden noch bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
– Präsidium –

XIV. mezinárodní soutez a vystava zeleznicních modelu 1967

XIV. mezinárodní soutěž a výstava železničních modelů se v letošním roce koná v OSTRAVĚ ve dnech 23. 9.–22. 10. 1967.
Podepsané organizace vyzývají železniční modeláře ze všech evropských zemí k účasti na XIV. mezinárodní soutěži a výstavě železničních modelů. Cílem je prohloubit mezinárodní přátelskou spolupráci železničních modelářů.

Soutěžní podmínky:

I. Oprávnění k účasti

K účasti na soutěži jsou oprávněni všichni železniční modeláři jako jednotlivci, kluby železničních modelářů, kroužky a skupiny jako kolektivy ze všech zemí Evropy.
Příslušníci mezinárodní rozhodčí komise jsou z účasti na soutěži vyloučeni.

II. Soutěžní kategorie

Soutěž železničních modelů je vypsána v pěti kategoriích:

A – Kolejová vozidla s vlastním pohonem (trakční)
  1. samostatně zhotovené modely
  2. upravené tovární výrobky
B – Kolejová vozidla bez vlastního pohonu (vagony)
  1. samostatně zhotovené modely
  2. upravené tovární výrobky
C – Modely staveb a příslušenství ke kolejištím (nádraží, hradla, skladiště, výhybky, mosty apod.)
D – Historické modely
E – Funkční technické modely a speciální zařízení pro dálkové ovládání (ovládání výhybek, točny, ovládací prvky, signály apod.)

III. Hodnocení

a) Modely budou hodnoceny ve shora uvedených kategoriích a ve jmenovitých velikostech: N, TT, H0 a 0. Kromě toho budou při hodnocení rozlišovány dvě věkové skupiny podle věku modelářů:
  1. Účastníci do 18 let (junioři)
  2. Účastníci nad 18 let (senioři)
b) Všechny soutěžní modely budou hodnoceny podle bodovacích tabulek platných v ČSSR (zveřejněny v příručce «ABC železničního modelářství», vydané nakl. Naše vojsko v r. 1965).
  V mezinárodní rozhodčí komisi budou zastoupeny podepsané organizace dvěma rozhodčími. Kromě toho bude pořadatelem určen ještě předseda mezinárodní rozhodčí komise.
  Rozhodnutí mezinárodní rozhodčí komise jsou konečná.

IV. Zasílání modelů

Všechny soutěžní modely musí být zaslány nejpozději do 15. 9. 1967 na adresu:
Ústřední klub železničních modelářů ČSSR, Praha 1, Opletalova 29. Každý model (event. obal) musí být označen příjmením a jménem odesilatele. Dále je třeba uvést tyto údaje:
Adresu, stáří a povolání (u kolektivních účastníků ještě adresu klubu, kroužku apod.), hlavní údaje o modelu (název – typ, jmenovitá velikost, kategorie, ve které má být model hodnocen, event. poznámky nebo pokyny pro zacházení s modelem).
Modely musí být dobře zabaleny. Podle možnosti by neměly přesahovat velikost obyčejné poštovní zásilky (nebo expresní zásilky).
Poštovné za odeslání modelu na soutěž a výstavu hradí účastník soutěže, poštovné za vrácení modelu hradí pořadatel. Všechny zaslané modely jsou na území ČSSR pojištěny proti poškození a ztrátě.
Pojištění vstupuje v platnost dnem převzetí a končí dnem předání modelu.
Modely doporučujeme zasílat společně (hromadně) prostřednictvím jednotlivých ústředních orgánů národních svazů železničních modelářů, aby bylo jednak omezeno nebezpečí možného poškození modelů a jednak usnadněno celní odbavení.

V. Vyhlášení výsledků

Rozdílení cen bude v OSTRAVĚ v prostorách výstaviště dne 23. 9. 1967 před slavnostním otevřením výstavy. Za 1. – 3. místo budou uděleny medaile s diplomy a věcné ceny. Všichni další obdrží diplomy, na nichž bude uveden počet získaných bodů. Diplomy budou podkladem pro udělování výkonnostních tříd.

Hodně úspěchů všem účastníkům!

Ústřední klub železničních modelářů ČSSR
Německý svaz železničních modelářů
Redakce «Der Modelleisenbahner»
Madarský svaz železničních modelářů
Ústřední modelárská sekce LOK, Polsko

Poznámka: Nutný počet bodů pro získání výkonnostních tříd:

I. třída – nejméně 90 bodů
II. třída – nejméně 75 bodů
III. třída – nejméně 50 bodů

Felhívas a XIV. Nemzetközi Vasútmodellezö Pályázatra 1967

A XIV. Nemzetközi Vasútmodellező Pályázatot és a vele kapcsolatos kiállítást Ostravában, 1967, 23. 9. – 22. 10. rendezzük.
A vasútmodellezők hagyományos baráti együttműködésének további elmélyítése érdekében az alulírott szervezetek felhívják valamennyi európai ország vasútmodellezőit, hogy vegyenek részt a XIV. Nemzetközi Vasútmodellező Pályázaton.

Pályázati feltételek

I. Részvétel

Részvételre jogosult Európa minden országából minden vásútmodellező egyénileg, vagy bármely vasútmodellező klub, kör vagy munkacsoport kollektíven.
A zsüri tagjai a részvételből ki vannak zárva.

II. Pályázati kategóriák

A pályázaton résztvevő modellek a következő öt csoportba sorolhatók:

A) Vonójármű modellek meghajtással
  1. saját készítésü modellek
  2. átépített gyári modellek (frizírozás)
B) Vasúti modelljárművek meghajtás nélkül
  1. saját készítésü modellek
  2. átépített gyári modellek (frizírozás)
C) Magasépítmények és egyéb vasúti berendezések modelljei (felvételi épületek, váltóházak, raktárak, sorompók, vágányok, kitérők, hidak stb.)
D) Történelmi modellek
E) Működö műszaki modellek és specialis távirányító berendezések (váltóállitóművek, fordítókorongok, kapcsolási építőelemek, jelzők stb.)

III. Elbírálás

a) A modellek a fenti csoportok szerint, a következő építési nagyságokban kerűlnek elbírálásra: N, TT, H0 és O. Ezen belül megkülönböztetjük a következő két korcsoportot:
  1. résztvevők 18 éves korig.
  2. résztvevők 18 év felett.
b) A zsűri valamennyi modellt a csehszlovák szabályzat szerint fogja értékelni. A zsürit az aláíró szervezetek 2–2 küldötte képezi, ezenkívül a zsüri elnökét a rendező szerv jelöli ki. A zsüri döntése végleges.

IV. A modellek beküldése

A pályázatra valamennyi munkát legkésőbb 1967 15. 9. 1967 -ig a következő cimre kell beküldeni: Ústřední klub železničních modelářů ČSSR, Praha 1, Opletalova 29.

Minden modellt meg kell jelölni a beküldő teljes nevével. Ezenkívül szükségesek a következő adatok: cím, életkor és foglalkozás (kollektív résztvevőknél a kollektíva címe), a modell jellemző adatai (építési nagysá és besorolási kategória, esetleges kezelési utasítás).

A modelleket jól be kell csomagolni. A csomag lehetőleg ne haladja meg a közönséges postacsomag (illetve expressz küldemény) szokásos méreteit. A beküldés költségei a résztvevőt terhelik, a visszaküldésről a rendezőség gondoskodik.

Valamennyi beküldött modellt Csehszlovákia területén károsodás és veszteség ellen biztosítunk, az átvétel és visszaadás közötti időszakban.

A modellek sérülésének lehető elkerülése és a váméljárás megkönnyítése céljából ajánlatos őket az egyes országos szervezetek útján együtt beküldeni.

V. Díjazás

A díjak és helyezések odaitélése Ostravában, 1967 23. 9. történik, a kiállítás megnyitása előtt. Díjként az 1—3. helyezettek érmet, okmányt és modellvasúti anyagot kapnak. Valamennyi résztvevő részvételi lapot kap, melyen feltüntetjük az elért pontszámot. Ezen okmányok alapján sorolható a resztvevő a megfelelő teljesítményosztályba.

A résztvevőknek sok sikert kivánunk.

A Csehslovák Vasútmodellezők Központi Klubja
Német Vasútmodellező Szövetség
A „Der Modelleisenbahner" szerkesztősége
Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete
LOK, Modellezők Központi Bizottsága, Lengyelország

Megjegyzés: Az egyes teljesítményosztályokhoz szükséges pontszámok:

I. osztály legalább 90 pont,
II. osztály legalább 75 pont,
III. osztály legalább 50 pont

Postanowienia dotyczace XIV miedzynarodowego konkursu – wystawy modelarstwa kolejowego w 1967 r.

XIV Międzynarodowy konkurs – wystawa modelarstwa kolejowego odbędzie się w Ostrawie w Czechosłowacji w czasie od 23. 9. do 22. 10. 1967 r.

Celem konkursu – wystawy jest pogłębienie tradycyjnych więzów przyjaźni oraz współpracy między modelarzami kolejowymi wszystkich krajów europejskich, których serdecznie zapraszamy do udziału w tej imprezie.

Postanowienia konkursowe

I. Udział w konkursie.

Uprawnionymi do udziału w konkursie – wystawie są wszyscy modelarze kolejowi z całej Europy pracujący indywidualnie jak również członkowie kółek, klubów i innych zrzeszeń modelarskich.

Członkowie Jury nie mogą wystawiać swoich prac w konkursie – wystawie, w której pełnią funkcje sędziowskie.

II. Podział na grupy.

Modele zgłoszone na konkurs – wystawę mogą brać udział w następujących pięciu grupach:

A. Modele kolejowe z napędem mechanicznym z własnym źródłem zasilania:
   1. wykonane osobiście
   2. przerobione z modeli fabrycznych.
B. Modele kolejowe bez napędu:
   1. wykonane osobiście
   2. przerobione z modeli fabrycznych.
C. Modele budynków i urządzeń stacyjnych oraz detali modelarskich (budynki starcji rozdzielczych, stanowiska pracy, magazyny, przekładnie, wiadukty, mosty itp).
D. Modele historyczne.
E. Modele funkcjonalne i wyposażone w specjalne urządzenia do zdalnego kierowania (samoczynne przekładnie, ruchome obrotnice, zdalnie uruchamiane semafory, zmiana świateł itp).

III. Ocena

a) Zgłoszone modele będą oceniane w wyżej wymienionych grupach w następujących podziałkach: N, TT H0 i 0. Poza tym obowiązywać będzie podział uczestników na dwie grupy według wieku, mianowicie:
   1. uczestnicy do 18 lat
   2. uczestnicy powyżej 18 lat.
b) Sumowanie ocen członków Jury odbywaćsię będzie według aktualnie obowiązujących tabel punktacji wydanych w Czechosłowacji.
   Jury składa się z dwóch członków upoważnionych do oceny modeli przez swój związek. Poza tym z jednego przedstawiciela wyznaczonego przez organizatora, który jest przewodniczącym komisji. Postanowienia Jury są ostateczne i nie podlegają zmianie.

IV. Przesyłanie modeli.

Wszystkie prace przeznaczone na konkurs-wystawę muszą być dostarczone najpóźniej do 15. 9. 1967 r. pod adres: Ústředni klub železnićnich modeláŕu CSSR. Praha 1. Opletalova 29.

Każdy model musi posiadać wyraźnie wypisane imię i nazwisko wykonawcy. Poza tym przy każdej pracy należy podawać: dokładny adres nadawcy, wiek, zawód oraz grupę w której dana praca ma być oceniana (przy pracach zespołowych należy podawać adres nadawców, wiek i resztę danych jak wyżej).

Modele muszą być dobrze zapakowane. Według możliwości należy przesyłać je pocztą (jako przesyłki ekspresowe) wypisując wyraźnie odres nadawcy i odbiorcy.

Koszty przesyłki na konkurs – wystawę ponosi wykonawca modelu. Koszty przesyłki do nadawcy, po zakończeniu imprezy, ponosi organizator.

Wszystkie prace będą ubezpieczone od szkód i kradzieży na terenie Czechosłowacji. Objęcie ubezpieczeniem następuje od chwili przyjęcia modelu do chwili jego wysłania na adres nadawcy. Sprawy związane z ewentualnym uniknięciem uszkodzeń modeli przy kontroli celnej powinny załatwić związki krajowe we własnym zakresie.

V. Wyróżnienia.

Przyznanie miejsc i odznaczeń nastąpi w Ostrawie w dniu 23. 9. 1967 r. przed oficjalnym otwarciem wystawy. Jako nagrody będą przyznawane medale i dyplomy za I, II i III miejsce. Wszyscy pozostali otrzymają dyplom uczestnictwa oraz wyniki punktacji. Wydane dyplomy powinny służyć jako dowód prawidłowej oceny modeli.

ŻYCZYMY POWODZENIA WSZYSTKIM UCZESTNIKOM

Ústředni Klub Železnićnich Modeláŕu CSSR
Deutscher Modelleisenbahn-Verband DDR
Magyar Vasutmodellezok Orszagos Egyesülete
Centralna Komisja Modelarstwa LOK, Polska
Redaktion „Der Modelleisenbahner".

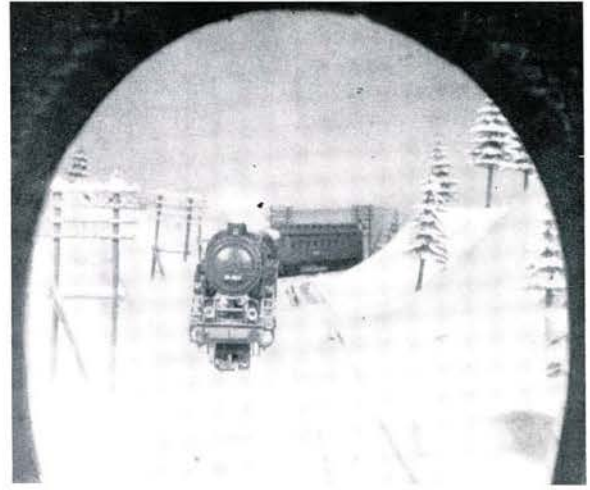
Uwaga: Ilość punktów potrzebnych do uzyskania najlepszych ocen we wszystkich klasach wynosi:

I miejsce – minimum 90 pkt.
II miejsce – minimum 75 pkt.
III miejsce – minimum 50 pkt.

Maksymalna ilość za najlepszy model w klasie wynosi 100 pkt.

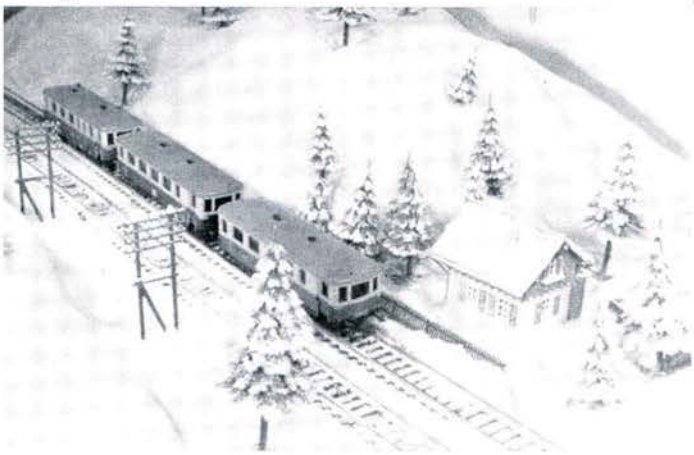
Nun ist es auch Winter geworden

... auf der 4,65 m × 2,25 m großen H0-Heimanlage unseres Lesers Joachim Richter aus Annaberg-Buchholz 2. Herr Richter hat auf seiner Anlage eine Hauptbahn in der Nenngröße H0, während eine Nebenbahn



1

2



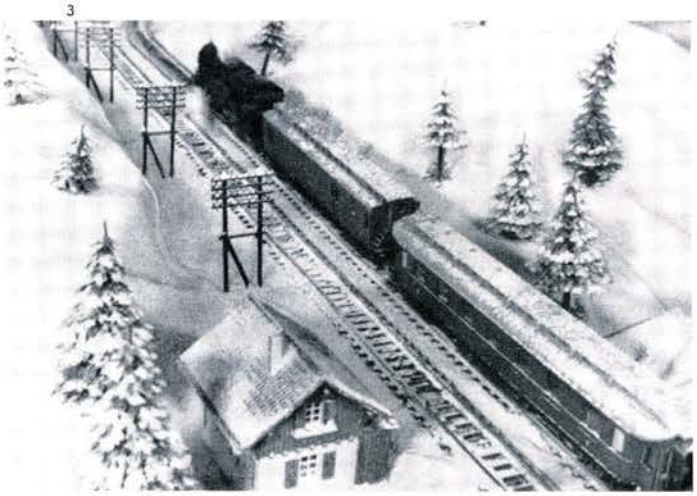
● Bild 1 Schneewehen im Einschnitt vor der Einfahrt zum großen Tunnel

● Bild 2 Im winterlichen Erzgebirge

● Bild 3 Eilzug mit einer Lok der Baureihe 84 auf der freien Strecke

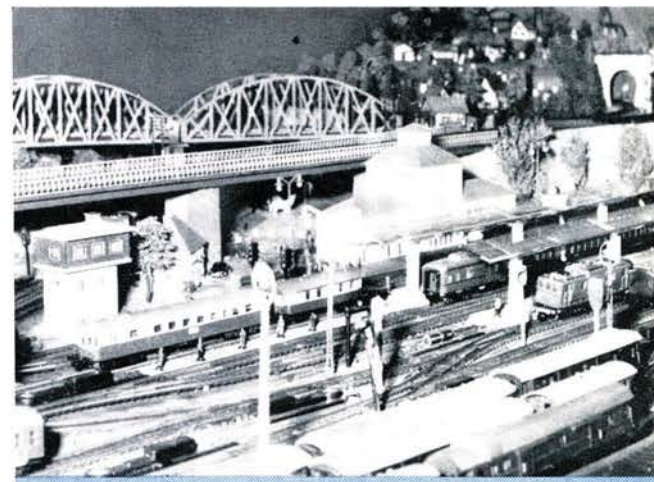
Fotos: Joachim Richter, Annaberg-Buchholz 2

3



als Kleinbahn in 12-mm-Spurweite ausgeführt ist. Auf der Anlage wurden 70 m Piko-Gleise verlegt. Alle Hochbauten sind Auhagen- bzw. Faller-Fabrikate. Neben 120 Wagen verkehren Dampflokomotiven der Baureihen 03, 23, 24, 42, 50, 55, 64, 75, 80, 85, 89 und 99 sowie Diesellokomotiven der Baureihen V 200 und BN 150. Für den Reiseverkehr sind auch einige Triebzüge eingesetzt.

Für Fotofreunde noch ein paar Tips zu den „Schneeaufnahmen": Der Schnee besteht aus Mehl, welches behutsam aufgesiebt wird und später mit einem Staubsauger wieder entfernt werden kann. Filmmaterial: ORWO NP 18, Kleinbildformat. Je nach Motiv benutze man Brennweiten von 35 mm bis zum 180-mm-Telemegor. Ein Weitwinkelobjektiv ergibt die geringsten Schärfesorgen! Die Kamera sollte auf einem festen Stativ stehen. Fotografiert wird nach der Offenblitzmethode, je Aufnahme 4 bis 6 Elektronenblitze.



3,8 m × 3,0 m groß ist die H0-Anlage des Herrn Erhard Tschiedel aus Eisenach. Sein Bastelraum ist der Dachboden – dort steht auch die Anlage. Mit Pappe verkleidete Herr Tschiedel einen Teil des Daches und schuf sich so eine gemütliche Ecke für sein Hobby. Das Motiv der Anlage ist eine zweigleisige Hauptbahn und eine eingleisige Nebenbahn. Die Gleislänge beträgt 106 m. Es sind weiterhin 52 einfache Weichen, eine doppelte Kreuzungsweiche und drei einfache Kreuzungen verlegt. Alle Hochbauten entstanden in eigener Werkstatt.

Foto: Dr. Herbert Knorr, Eisenach

Wechsel zu TT brachte Aufschwung

Nachdem Herr Ingenieur Jürgen Herrmann aus Mülsen St. Niclas bis 1961 Besitzer einer kleinen H0-Heimanlage war, brachte ihm der Wechsel zur Nenngröße TT einen erheblichen Aufschwung. Jetzt, nach etwa einjähriger Bauzeit, ist seine dritte (und die hier abgebildete) TT-Anlage auf einer Fläche von 2,0 m² fertiggestellt.

Herr Herrmann wählte als Motiv eine zweigleisige Hauptstrecke in einem bergigen Gelände. Der an der Strecke liegende Bahnhof hat fünf durchgehende Gleise und drei Bahnsteige (Bahnsteiglänge: 0,90 m). Dazu kommen noch mehrere Güterzuggleise und Abstellgleise sowie ein kleines Bahnbetriebswerk mit einem zweiständigen Lokschuppen. Somit ist ein vielseitiger und interessanter Betrieb möglich.

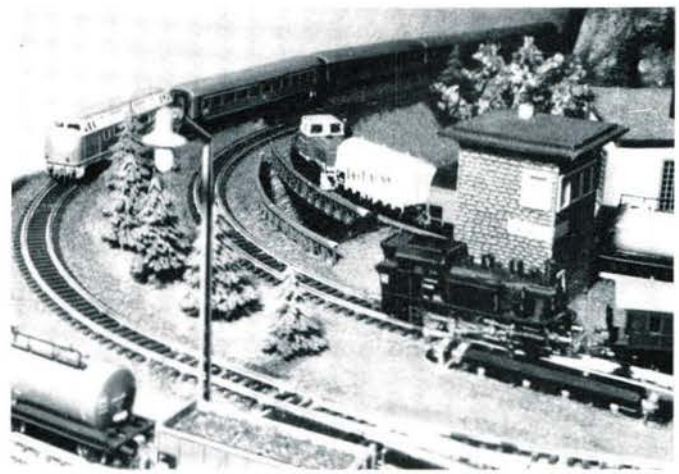
Zwei getrennte Stromkreise und drei Signale mit Zugbeeinflussung in jeder Fahrtrichtung ermöglichen, daß gleichzeitig vier Züge verkehren können. Ein durchgehendes Bahnhofsgleis und die Kehrschleife (zum Wenden der Dampflokomotiven) können wahlweise von beiden Stromkreisen versorgt werden.

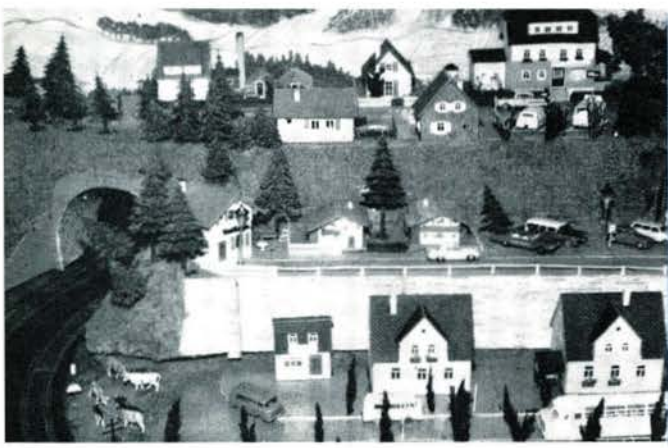
Insgesamt wurden etwa 30 m Gleise und 21 Weichen verlegt.

Zur Zeit sind drei Dampflokomotiven der Baureihen 23¹⁰, 81, 92 und zwei Diesellokomotiven der Baureihen V 200 und T 334 vorhanden. Dazu kommen noch zwölf Reisezugwagen und 24 Güterwagen.

Das Gelände besteht aus Hartfaserplatten, Pappe und Packpapier, darauf wurden dann gefärbte Sägespäne und Viskosematerial aufgeklebt.

Fotos: Ing. Jürgen Herrmann, Mülsen St. Niclas





Die hier gezeigte H0-Anlage (2,0 m × 1,2 m) des Modelleisenbahners Eberhardt Becker, Erfurt, entstand in nur zwei Monaten. Da die Ausmaße für eine H0-Anlage doch etwas zu klein sind, baute Herr Becker am linken Brettende eine Weiche ein, so daß er die Strecke beliebig verlängern kann. Herr Becker will auf keinen Fall auf D-Züge und längere Güterzüge verzichten. Darum bereitet er sich jetzt auf den Bau einer dritten Anlage („und letzte?") vor, die seine Wünsche restlos erfüllen soll.

Foto: Eberhardt Becker, Erfurt

Hannoversche Eisenbahnfreunde Gäste der DR

Железнодорожные друзья из г. Ганноферагости Герм. Гос. Ж. Д. (ДР)

Railway Friends from Hannover – Guests of the German State's Railway (DR)

Les amis du chemin de fer de la ville du Hanovre étaient les hotes des C.F. de la R.D.A. (DR)

Zum dritten Mal besuchte im August dieses Jahres eine Delegation der „Eisenbahnfreunde Hannover" Strecken der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Nachdem im September 1964 eine aus vier Personen bestehende Gruppe mit einer dreitägigen Fahrt durch den Harz und Besuchen bei den Arbeitsgemeinschaften Wernigerode und Erfurt erste Kontakte zum DMV schlug, waren vergangenes Jahr bei einer Studienfahrt nach Sachsen bereits 14 Eisenbahnenthusiasten mit von der Partie. Dieses Mal galt das Interesse der Hannoveraner Mecklenburg und besonders der Insel Rügen. 25 Eisenbahnfreunde fuhren am Mitwoch, 17. August, morgens mit dem D 111 vom hannoverschen Hauptbahnhof nach Berlin ab. Acht Tage lang sollte für sie die Eisenbahn – besonders die nördlichen Schmalspurstrecken der DR – im Mittelpunkt des Interesses stehen. Hier nun die Reiseeindrücke eines Mitglieds der hannoverschen Gruppe.

DMV-Generalsekretär Helmut Reinert muß ausgezeichnete Verbindungen zum Wettermacher haben. Als er uns an jenem Mittwoch im August kurz nach 15 Uhr auf dem Bahnhof Berlin-Friedrichstraße begrüßt, scheint die Sonne warm auf die Straßen der Hauptstadt herab. Acht Tage später beim Abschied steht das Barometer ebenfalls auf freundlich. Dazwischen liegen fast ausnahmslos prächtige Sommertage. Nur ein einziges Mal hat der Regen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Auch sonst hat der DMV die Rundreise für seine Freunde aus Hannover bestens vorbereitet. In der Gruppe befinden sich außer den Hannoveranern Gäste aus Hamburg, Hameln, Frankfurt und Stuttgart. Die Reiseleitung übernimmt zum zweiten Mal der Dresdner DMV-Bezirksvorsitzende Fritz Hager, den Teilnehmern der vorjährigen Sachsenfahrt bestens bekannt und nicht nur wegen seiner umfassenden historischen Eisenbahnkenntnisse von allen geschätzt.

Der Startschuß für die eigentliche Exkursion fällt am Donnerstag, 18. August, um 8.24 Uhr auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg, wo sich der D 11 nach Putbus in Bewegung setzt. Bis Neubrandenburg fahren wir mit und erreichen von dort aus über die Nebenstrecke 122 p Friedland in Mecklenburg, Ausgangspunkt einer 600-mm-Schmalspurbahn nach Anklam. 36,1 Kilometer ist diese im DR-Kursbuch unter der Nr. 122 r verzeichnete Linie lang. Diese kleine Bahn kann in diesem Jahr ihren 75. Geburtstag feiern. Doch es sieht so aus, als ob das 75. auch das letzte Jahr in der Geschichte der ehemals Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn

Bild 1 Lok 99 3361 und 99 3462 auf Gleisdreieck in Wegezin—Dennin

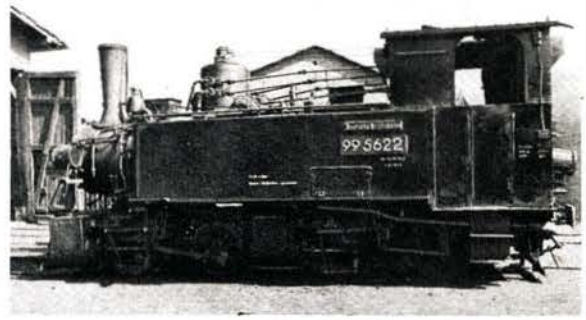


Bild 2 Lok 99 5622 der 1000-mm-Strecke Barth—Stralsund in Barth

Bild 3 Lok 99 5606

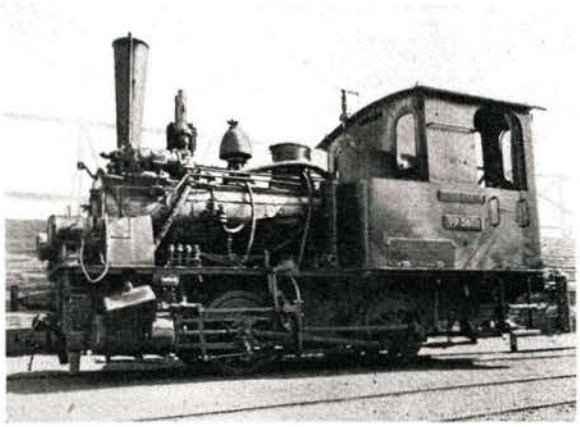


Bild 4 Triebwagen in Stralsund-Stadtwald

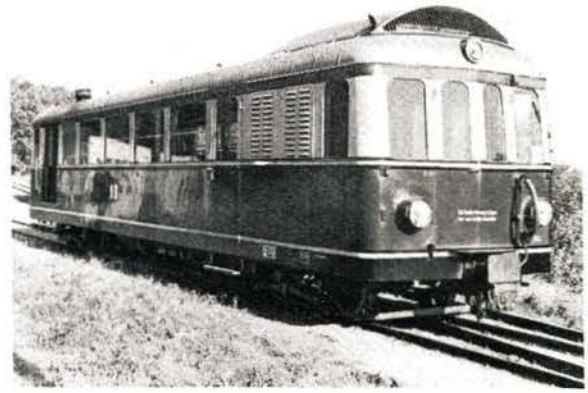


Bild 5 Lok 99 553 der 750-mm-Strecke Altefähr—Putbus in Altefähr

Bild 6 Lok 99 4653 der 750-mm-Strecke Bergen—Altenkirchen in Bergen

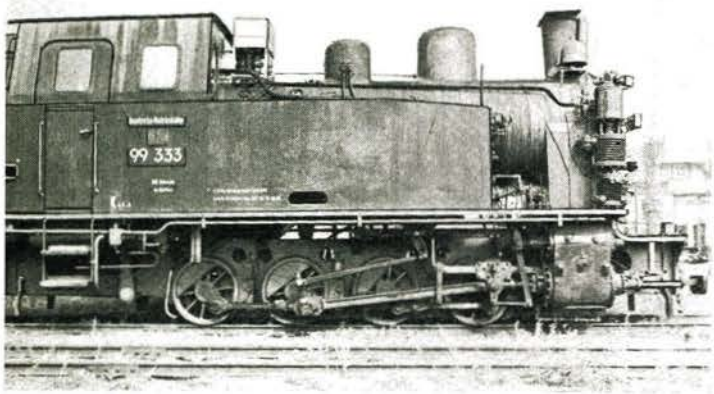
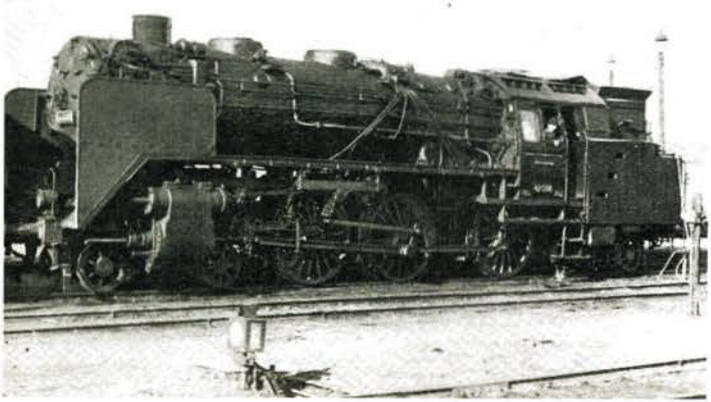


Bild 7 Lok 99 333 in Kühlungsborn

Bild 8 Lok 62 008 der DR in Rostock Hbf

Fotó: Heinrich Räer, Hildesheim



sein sollte, wie das einst mehr als 200 Kilometer lange Schmalspurnetz hieß, ehe es von der DR übernommen wurde. Vor wenigen Jahren fuhren auf der Stammstrecke Ferdinandshof—Friedland und einem Dutzend Stichbahnen noch Züge. Heute gehören alle außer der Strecke 122 r der Vergangenheit an, darunter auch die vor einiger Zeit im „Modelleisenbahner" beschriebene Route nach Uhlenhorst.

Trotz ihrer schmalen Spur – schmaler geht es wirklich nicht! – ist die kleine Bahn eine beachtliche Angelegenheit. Der 15ständige Ringschuppen in Friedland kündet von der einstigen Größe des Betriebes. Noch heute besorgen C1-Maschinen mit Schlepptender den Verkehr. Außer Güterzüge rollen werktags zwei planmäßige Personenzugpaare über die Gleise. Aber Bus und Lastwagen haben der Bahn seit langem den Wind aus den Segeln genommen, und deshalb ist halt der Tag der allerletzten Fahrt bestimmt nicht fern.

Wir benutzen den um 14 Uhr in Friedland abfahrenden Personenzug. Der Initiative unseres Freundes Hager ist es zu verdanken, daß am Schluß ein offener Güterwagen mit Bänken darauf läuft. Eine prima Sache ist dieser sicher erstmalig in der Geschichte der Bahn fahrende „Aussichtswagen". So wird die Fahrt für den Schmalspurfreund ein besonderer Genuß. Verblüfft blicken auf den Feldern die Menschen hinter der seltsamen Fuhre drein. Fröhliches Winken dann auf beiden Seiten.

In Wegezin-Dennin bleibt eine Menge Zeit, die idyllischen Bahnhofsanlagen zu besichtigen, denn die Kreuzung mit dem Gegenzug von Anklam muß abgewartet werden. Dann rollt das Züglein weiter gen Anklam. Auch hier ein kurzer Blick in den dortigen Ringschuppen, ein letzter Pfiff der kleinen Lok im Abendsonnenschein.

Der Personenzug nach Stralsund wartet schon. Fünf Tage lang wird die Hafenstadt unser Standquartier sein. Das Hotel am Bahnhof ist für diese Zeit unser Unterschlupf. Nur wenige Schritte sind von dort aus bis zum Hauptbahnhof. Und noch nachts im Schlaf ertönen die vertrauten Geräusche der geliebten Eisenbahn.

Freitagmorgen kurz nach 8 Uhr beginnt die Fahrt zur zweiten Schmalspurbahn. Barth heißt das Ziel und die 1000-mm-Bahn, die vor 71 Jahren unter dem Namen Franzburger Kreisbahn eröffnet wurde, soll bereist werden. 59 Kilometer mißt das Streckennetz heute noch (Kursbuch Strecke 123 e). Stralsund, Hermannshof und Klausdorf sind die Zielorte der Züge. Die Strecke Hermannshof—Ribnitz-Damgarten und der Abschnitt Strahlsund-Ost—Strahlsund Stadtwald wurden bereits eingestellt. Auch diese Schmalspurbahn hat seit Aufkommen des Kraftverkehrs erheblich an Bedeutung verloren und dürfte in absehbarer Zeit das Schicksal mancher Nebenlinie teilen.

Ein vierachsiger Triebwagen französischer Herkunft besorgt heute die Hauptlast des Personenverkehrs. Eine der vier noch vorhandenen Dampfloks zieht täglich in erster Linie Güterzüge. Bereitwillig rücken die freundlichen Eisenbahner zwei Maschinen aus dem Schuppen in Barth, damit wir sie uns besser ansehen können.

Ein GmP bringt uns zunächst nach Altenpleen, wo bis zur Rückfahrt eine anderthalbstündige Pause vorgesehen ist.

Das Wochenende steht vor der Tür. Sonnabend, 20. August, fahren wir zum ersten Mal über den 1936 fertiggestellten Rügendamm auf Deutschlands größte – Kenner behaupten wohl auch nicht zu Unrecht schönste – Insel. Auf Rügen entstand ab 1895 ein Kleinbahnnetz mit einer Spurweite von 750 mm unter dem Namen Rügensche Kleinbahnen. Knapp 100 Kilometer mißt dieses Netz heute. Es sind die beiden voneinander getrennten Linien Altefähr—Putbus—Göhren und Ber-