

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-





Foto: ZB

Wissen Sie schon . . .

● daß im ersten Halbjahr 1962 acht Bauzüge der Deutschen Reichsbahn mit über 1200 Arbeitern die wichtige internationale Hauptstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) völlig überholt haben? Unser Bild zeigt eine Schotterbettreinigungsmaschine im Einsatz in der Nähe des Berliner S-Bahnhofes Wilhelmshagen

● daß die Elektrifizierungsarbeiten an der Strecke Sofia-Plowdiw längst abgeschlossen wurden?

Die Länge dieser Eisenbahnlinie beträgt 156 km. Sie wird von 22 Elloks mit je 3040 kW und einer Geschwindigkeit von 110 km/h befahren. Jetzt wird an der Umstellung einer anderen wichtigen Bahnstrecke, Sofia-Russe, auf elektrische Traktion gearbeitet

● daß in der Sowjetunion 1962 2020 km Eisenbahnlinie elektrifiziert werden und der Übergang von Dampfzug- auf Dieselzugförderung vorgenommen wird? Am Ende des Jahres beträgt die Streckenlänge, auf denen die neuen modernen Lokomotiven den Dienst verrichten, 51 000 km und der Anteil der Elektro- und Dieselloks erreicht 61⁰/₀ der Gesamtzugförderung

AUS DEM INHALT

Großartiger Auftakt des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes . . .	201
Ein Tischler und ein Schrank	207
Günter Fromm	
Als die Postkutsche noch über den Rennsteig fuhr	210
Wolfram Ordnung	
Gattungen von Reisezügen und deren Aufgaben	215
Hans Weber	
Biegsame Wellen in Antrieben	218
Lothar Nickel	
Richtiges Verarbeiten von Pappe	219
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	221
Ihre letzte Fahrt	222
Heinz Fleischer	
Nebenbahn-Diesellok M 230 und Beiwagen BALM der tschechoslowakischen Staatsbahn	224
Lehrgang „Elektrotechnik für den Modelleisenbahner“, Lehrgang „Für den Anfänger“ und Lehrgang „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug“	Beilage

TITELBILD

Moderne leistungsfähige Ellok vom Typ N-80 der sowjetischen Eisenbahnen

Foto: ZB

RUCKTITELBILD

Eine gute Landschaftsgestaltung zeichnet diese TT-Anlage aus (Siehe auch S. 207/208)

Foto: Frost, Hartha

IN VORBEREITUNG

für unser Jubiläumsheft zum Zehnjährigen:

Von der Eisenbahn in Sachsen
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 382-3 (sächs.) in H0
Vororttriebzug P-1 der sowjetischen Eisenbahnen

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, z. Z. Leningrad – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Ing. Klaus Gerlach, TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig – Rudi Wilde, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg/Thür. – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgli, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“:** Verantwortlicher Redakteur: Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. **Grafische Gestaltung:** Marianne Hoffmann. Erscheint monatlich. **Bezugspreis** 1,- DM. **Bestellungen** über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28-31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. **Gültige Preisliste** Nr. 6. **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2. **Lizenz-Nr.** 5238. **Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge** nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

IX. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Rostock

Großartiger Auftakt des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Neun Jahre sind schon eine lange Zeit im Leben eines Menschen. Als vor nunmehr neun Jahren die Redaktion unserer Fachzeitschrift zum ersten Modellbahn-Wettbewerb aufrief, ahnte gewiß noch niemand, welchen großen Erfolg dieser Wettbewerb einmal haben sollte. Es hieße Eulen nach Athen zu tragen, wollten wir hier noch einmal ausführlich darüber berichten; die alljährlichen Veröffentlichungen legen vielmehr ein beredtes

Zeugnis dafür ab. Soviel sei daher nur in aller Kürze noch einmal in die Erinnerung zurückgerufen: Von einem anfänglich nationalen Wettstreit unserer Modellbahnfreunde wurde ein weit über unsere Landesgrenzen hinaus bekannter und beliebter internationaler Wettbewerb mit nicht nur ausländischen Teilnehmern, sondern seit zwei Jahren auch ausländischen Mitveranstaltern. Was die Friedensfahrt in jedem Jahre für Tausende

Bild 1 Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz während seiner Ansprache bei der Siegerehrung in Rostock



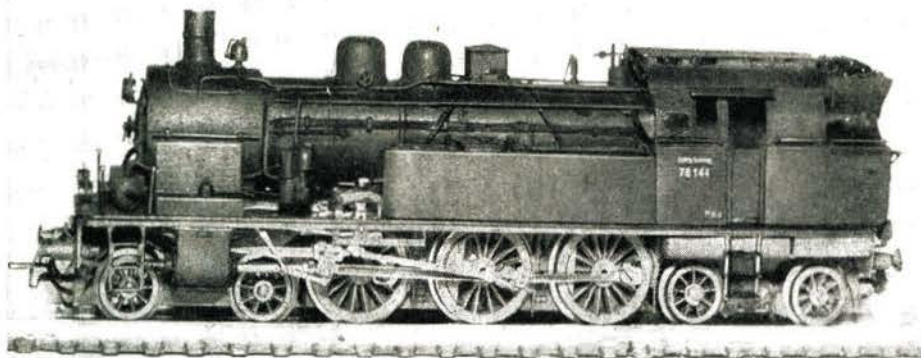


Bild 2 Eine solide Arbeit von Olaf Herfen aus Dresden: eine Baureihe 73 in H0, ausgezeichnet mit einem ersten Preis in der Gruppe A 3

IX. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Rostock

Radsportbegeisterter in vielen Ländern ist, das stellt in kleinerem Rahmen unser internationaler Modellbahn-Wettbewerb für die Modelleisenbahner zahlreicher Länder Europas dar. Wir Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik freuen uns in jedem Jahr immer wieder, bei dieser Gelegenheit unsere eigenen Leistungen mit denen von Freunden aus dem Ausland messen zu können, wo dabei keine Rolle spielt, welche Sprache der Teilnehmer spricht oder welcher politischen Ansicht er ist. Ganz besonders hat es uns daher auch in diesem Jahre gefreut, daß wiederum mehrere Freunde auch aus westlichen Ländern, aus Westberlin und Westdeutschland ihre Modelle zu uns sandten, dabei das Adenauer- und NATO-Gefasel von der „nichtexistenten DDR“ offensichtlich mißachtend. So wird die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn wirklich zu einem völkerverbindenden Mittel, so wie es das Statut unseres DMV auch vorsieht.

Doch nun zurück zum diesjährigen IX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb in Rostock. Dieser unterschied sich in einigem von seinen Vorgängern. Der bedeutendste Unterschied lag aber gewiß darin, daß dieses Mal nicht die Redaktion unserer Zeitschrift, sondern der Deutsche Modelleisenbahn-Verband als Hauptveranstalter in Erscheinung trat und damit gleichzeitig sein erstes größeres Debüt in der Öffentlichkeit zu bestehen hatte. Und wir möchten und können ruhig vorwegnehmen: Ein Debüt, das er glänzend bestand.

Weit über hundert Teilnehmer mit nahezu zweihundert Modellen wurden in die Wettbewerbs-Liste eingetragen und stellten sich mit ihren Arbeiten der internationalen Jury. Aus allen Bezirken der DDR, aus Niedersachsen wie aus Hessen und Westberlin, aus der ČSSR, Ungarn, Frankreich und weiteren Ländern trafen bis zum 25. Mai d. J. die Postpakete und Expressgutsendungen bei uns ein. Wieviel Mühe, Sorgfalt und Fleiß alle Einsender in die Modelle gesteckt hatten, das vermögen weder der Berichterstatter in diesen relativ wenigen Zeilen noch der Bildreporter in den paar Bildern auch nur annähernd wiederzugeben, das konnte nur der ermessen, der Gelegenheit hatte, alles selbst zu sehen.

Aber auch in einem weiteren Punkt lag ein Unterschied zu den vorhergehenden Veranstaltungen dieser Art: Die eingesandten Modelle waren in allen Bewertungsgruppen — diese bitten wir dem Aufruf in unserem Heft 2/1962 zu entnehmen — um einige Grade besser, das gesamte Leistungsniveau lag höher. So hatte es die

Jury, die aus den Herren Dipl.-Ing. Ferenc Szegő, Präsident des Ungarischen Modellbahn-Verbandes, Ing. Borivoj Gryc, Mitglied des Präsidiums des Modellbahnverbandes der ČSSR, Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV, Hansotto Voigt, KdT und Mitglied des Präsidiums des DMV, Karlheinz Brust, Hochschule für Verkehrswesen Dresden, und Helmut Kohlberger, Redaktion „Der Modelleisenbahner“ und Mitglied des Präsidiums des DMV, bestand, mitunter recht schwer, eine gerechte Entscheidung zu fällen.

Da eine überraschend große Anzahl von Eisenbahndrehkränen und sonstigen Kränen eingegangen war, entschloß sich die Jury einmütig, eine ursprünglich nicht vorgesehene Bewertungsgruppe D für diese Modelle einzurichten. Allein der EDK 50 (nach unserer Bauanleitung vom Heft 2/62) war wohl 15mal in den Nenngrößen TT und H0 vertreten. Am 7. Juni 1962 ging in Berlin die Jury in einer unermüdlichen und gründlichen Kleinarbeit daran, sämtlichen Modellen den Platz zuzuordnen, den sie in der Skala der wertmäßigen Reihenfolge verdienten. In einigen Fällen wurden mehrere gleichwertige erste, zweite oder auch dritte Preise vergeben, da es ungerecht gewesen wäre, zwischen dem einen und dem anderen Modell einen Unterschied zu machen. So erhielt z. B. Herr Olaf Herfen aus Dresden für eine hervorragende Tenderlokomotive der BR 73 in H0 ebenso einen ersten Preis in der Gruppe A 3 wie Herr Roland Buschan für eine T 3 in Nenngröße 0. Diese T 3 konnte sogar richtig pfeifen und läuten. Besondere Bewunderung fand auch bei allen, die sie sahen, eine TT-Lok der BR 89 (T 3) von Herrn Erwin Mischok aus Berlin, die eine richtig funktionierende Allan-Steuerung besaß. Bei den Wagenmodellen in der Gruppe E dominierten die Herren Szentiványi aus Budapest mit großartigen Spur-0-Fahrzeugen, Schnitzer aus Kleinmachnow mit H0-Güterwagen und Karl-Ernst Hertam aus Naunhof mit einem Wagen der ersten deutschen Eisenbahn und einem weiteren H0-Reisezugwagen der DR sowie in der Jugendgruppe Wolfgang Teßmer aus Blankenhain/Th. mit guten H0-Wagen in Pappbauweise. Unter den Gebäudemodellen fielen ganz besonders die von Alexander Ocskay aus Budapest auf, die mit weitem Abstand einen ersten Preis belegten. Dabei handelte es sich vor allem um ein Einfamilienhaus in H0, das eine völlige Inneneinrichtung besaß, ganz gleich, ob es sich um Bücher im Bücherschrank oder um Teppiche, Bilder oder Möbel handelte, alles war in dem Häuschen nachgebildet,

sogar ein echt ungarischer Weinkeller fehlte nicht. Sonderpreise wurden auch einige vergeben, so z. B. an den ältesten Teilnehmer, Herrn Otto Döpke aus Stralsund (78 Jahre) oder an Herrn Helmut Dreßler aus Nordhausen für eine exakt arbeitende Schiebebühne, oder an Herrn Herbert Holzapfel aus Leipzig, der eine BR 44 in Nenngröße I, mit Dampf betrieben, ausstellte. Unsere Leser und auch die Sieger werden es gewiß verstehen, wenn wir unmöglich alle 35 Preisträger einzeln mit ihren Modellen hier erwähnen können, wollen wir doch noch etwas über den Verlauf der Ausstellung in Rostock berichten. Am 14. Juni fand in Gegenwart der Jury und weiterer ausländischer Gäste im Haus der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft in Rostock die Siegerehrung statt. Von 35 Siegern hatten 33 nicht den zum Teil recht weiten Weg zur Küste gescheut, ein gutes Zeichen für den Enthusiasmus, den unsere Freunde aufbringen. Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz nahm als Vizepräsident des DMV die Ehrung vor und eröffnete anschließend die Ausstellung, die im gleichen Hause in einem schönen Saal stattfand. Insgesamt besuchten annähernd 2000 Personen die Ausstellung. Wir hatten in Rostock einen Erfolg, mit dem wir im Norden unserer Republik nie zuvor gerechnet hatten. Es soll fürwahr kein Kompliment sein, aber Rostock war uns mit seinen aufgeschlossenen Menschen, der stark interessierten örtlichen Presse der bisher angenehmste Ausstellungsort. Es war wirklich ein großartiger Erfolg. Wir wollen es daher zum Schluß nicht vergessen, allen denen, die zum Gelingen dieses Erfolgs beitrugen, ob unseren ausländischen Freunden, ob unseren Modelleisenbahnern, ob dem GHG Kulturwaren Rostock, dem HO-Warenhaus „Hansa“, dem Haus der DSF und so vielen anderen, noch einmal recht herzlich zu danken.

Helmut Kohlberger

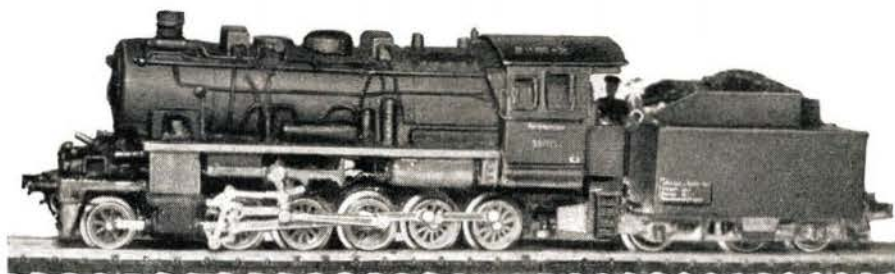
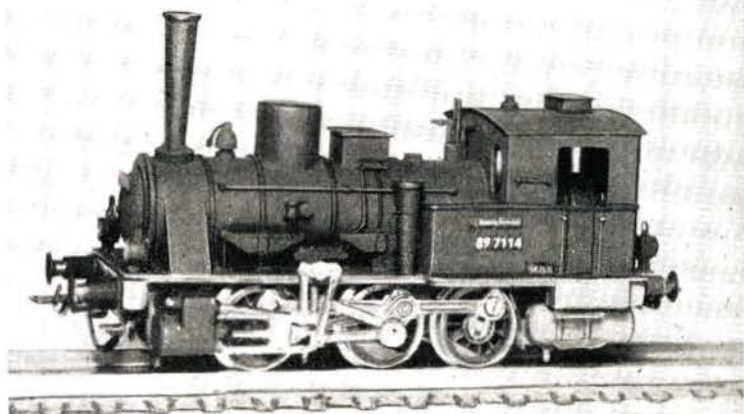
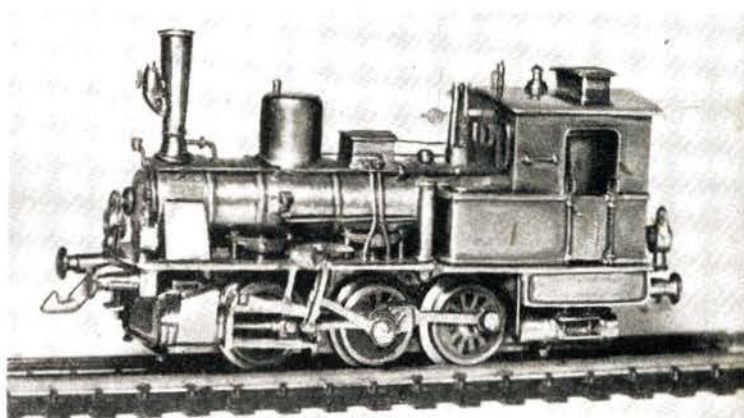


Bild 3 Erwin Mischok, 59 Jahre alt, aus Berlin, bastelte mit großem Können ein kleines Wunderwerk an Präzision, eine T3 in TT. Ganz klar, dafür gab es einen zweiten Preis in Gruppe A3

Bild 4 Und hier noch eine T3, jedoch in H0. Horst Kohlberg aus Sömmerda holte sich damit einen dritten Preis in derselben Gruppe

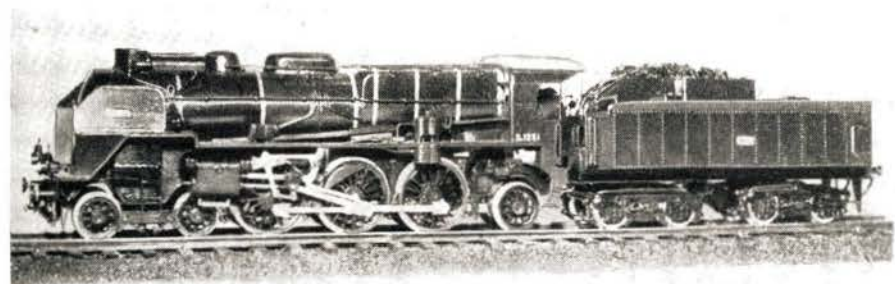


Bild 5 Kurt Weber aus Leipzig bereicherte seinen TT-Fahrzeugpark mit dieser Schlepptenderlok der BR 58, angefertigt aus Zeuke-Teilen



Bild 6 Eine Pazifik-Lokomotive der SNCF nahm sich Willt Wendler aus Westberlin als Vorbild für sein Modell in der Nenngröße 0

Bild 7 Ein gern gesehener Gast aus Frankreich ist beim Wettbewerb immer wieder Jean Gennesseaux; diesmal mit zwei H0-Loks, hier eine Garrattlokomotive der südafrikanischen Bahn

Bild 8 In H0 eine E 04; Willi Hoppe aus Magdeburg war der Einsender dieses Modells

8

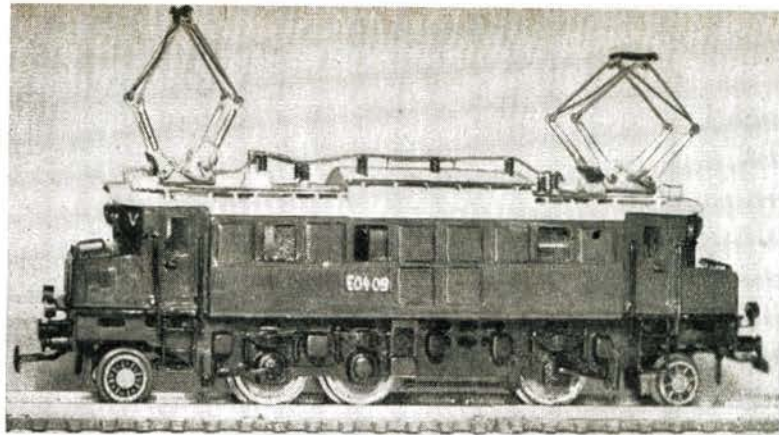


Bild 9 Für dieses hervorragende TT-Modell einer E 11 mit automatischem Lichtwechsel erhielt Hans Weber aus Berlin einen dritten Preis in der Gruppe A 3

9

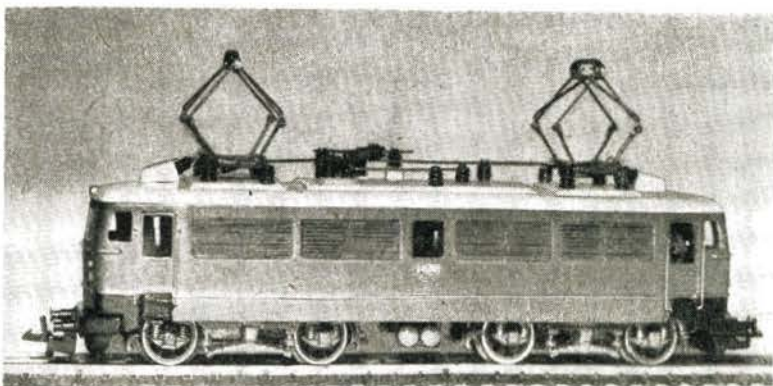
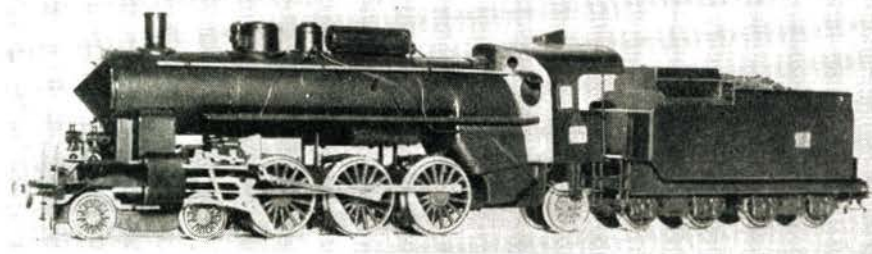
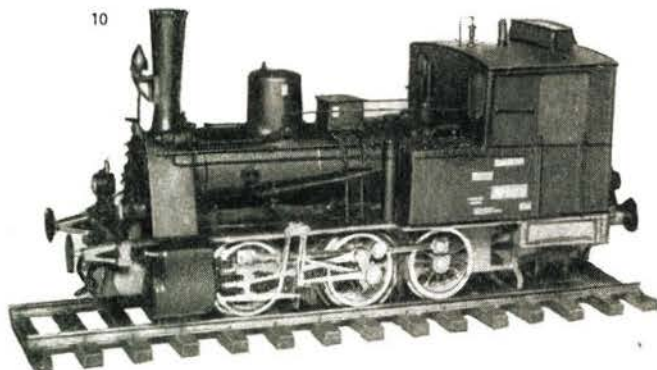


Bild 10 Drei Nenngrößen – dreimal eine T 3 (siehe auch Bild 2 und 3). Roland Buschan aus Heidenau bekam dafür einen verdienten ersten Preis. Das 0-Modell pfeift und läutet sogar

Bild 11 Ebenfalls in der Nenngröße 0 war diese 2'CI'-Lokomotive der Reihe 301 der MAV, gebaut von Ladislav Baranyi, Budapest

Bild 12 Karl-Ernst Hertam aus Naunhof bei Leipzig war der Schöpfer dieser gut detaillierten H0-Lok der BR 86

10



11

Bild 13 Und noch einmal eine SNCF-Lokomotive, diese eine H0-Ellok von Horst Apel aus Nordhausen

Bild 14 Die interessante asymmetrische E 21 in H0 als Modell von Dieter Kutin aus Zwickau/Sa.

Bild 15 Die älteren Elloks hatten es diesmal anscheinend den Teilnehmern besonders angetan: hier eine E 52 von Walter Hensel aus Pirna

12

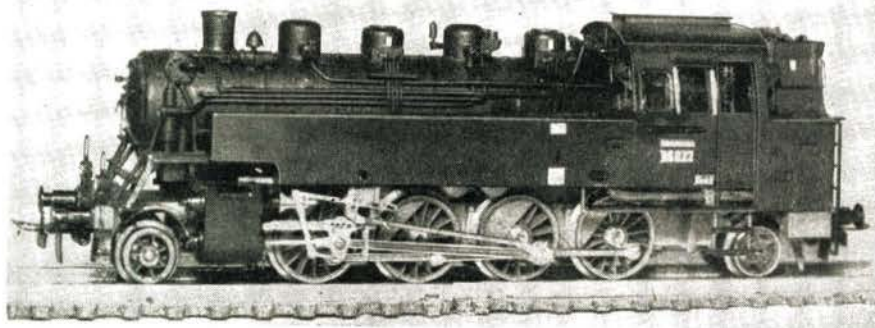
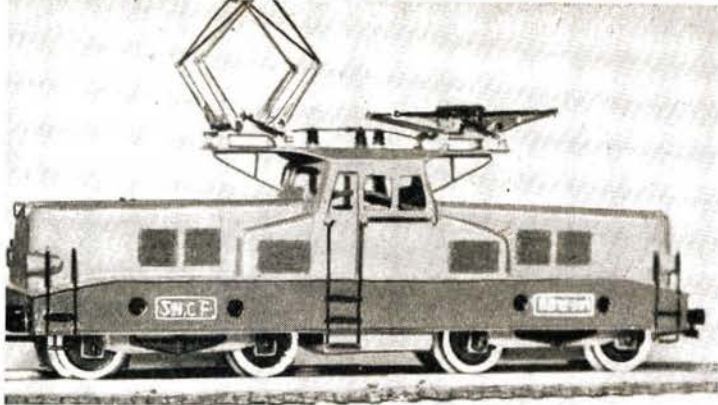


Bild 16 Joachim Schnitzer aus Kleinmachnow bei Berlin zählt schon zu den ständigen Preisträgern. Dieses Jahr erhielt er für zwei H0-Güterwagen einen zweiten Preis in Gruppe B 3

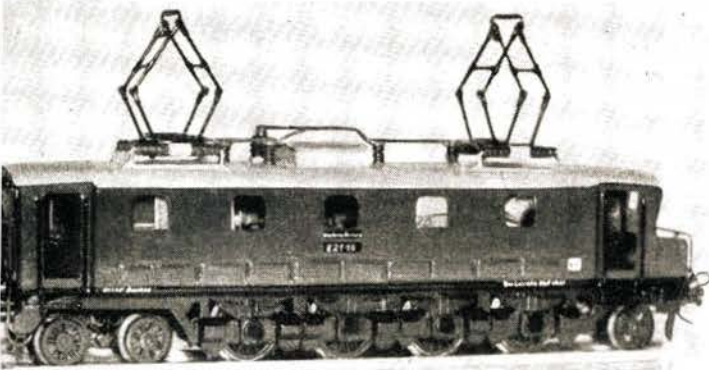
Bild 17 Für seine Leistungen in der Gruppe B 3 wurde Karl-Ernst Hertam aus Naunhof mit einem dritten Preis bedacht



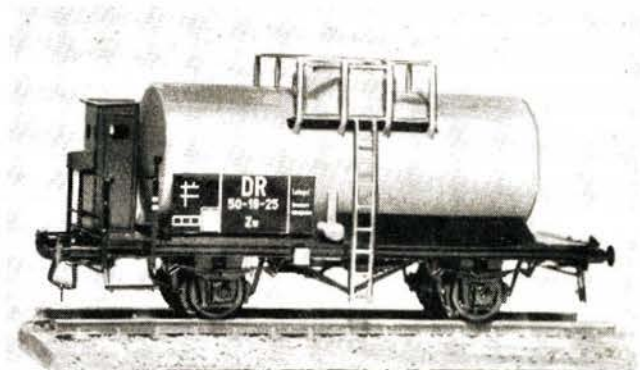
13

Bild 18 15 Jahre alt ist erst Wolfgang Teßmer aus Blankenhain (Thüringen), der als Sieger der Gruppe B 2 mit diesen drei H0-Wagen in Pappbauweise hervorging

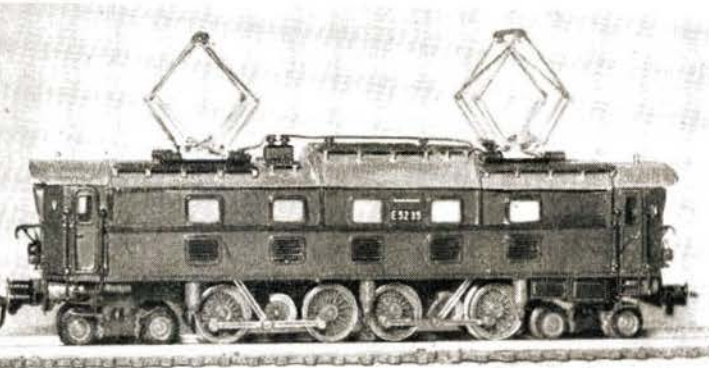
Bild 19 Aus Westberlin sandte Achim Beh eine Zweiwageneinheit der Berliner S-Bahn in H0



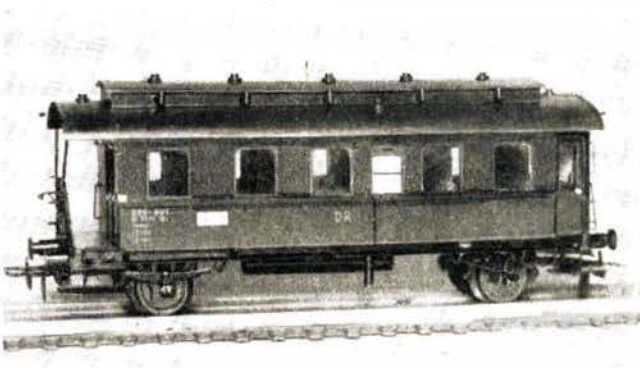
14



16



15



17



19





20

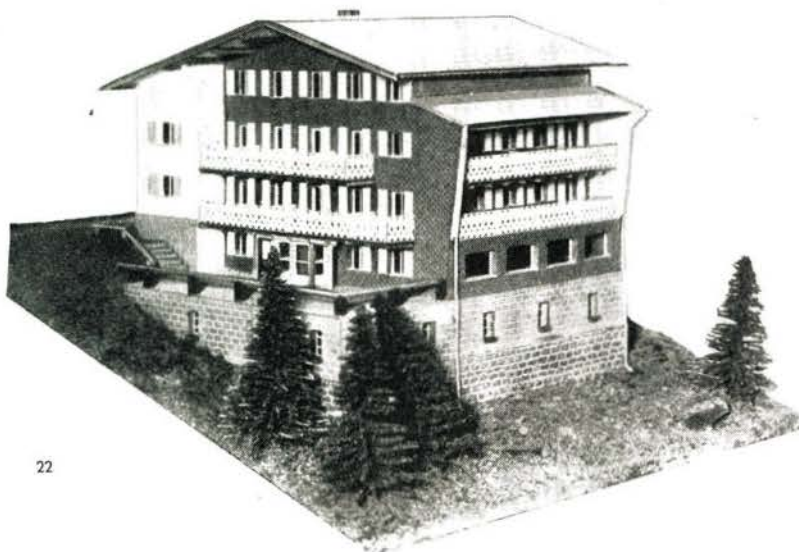
Bild 20 Udo Kasch aus Berlin ist der Erbauer dieses schmucken Berggasthofes in H0

Bild 21 Das war der erste Preis in Gruppe C 3: Ein Einfamilienhaus mit kompletter Inneneinrichtung, gebaut von Alexander Ocskay, Budapest

Bild 22 Ein modernes Berghotel in TT fertigte Heilmut Dreßler neben einer Schiebebühne, beides eine sehr saubere Arbeit

Bild 23 Wolfgang Kaden aus Freiberg Sa. ist sehr vielseitig. Für diesen Steinbruch mit Verladestation in TT bekam er in der Gruppe C 3 den zweiten Preis, für eine TT-Lok einen dritten Preis

21



22

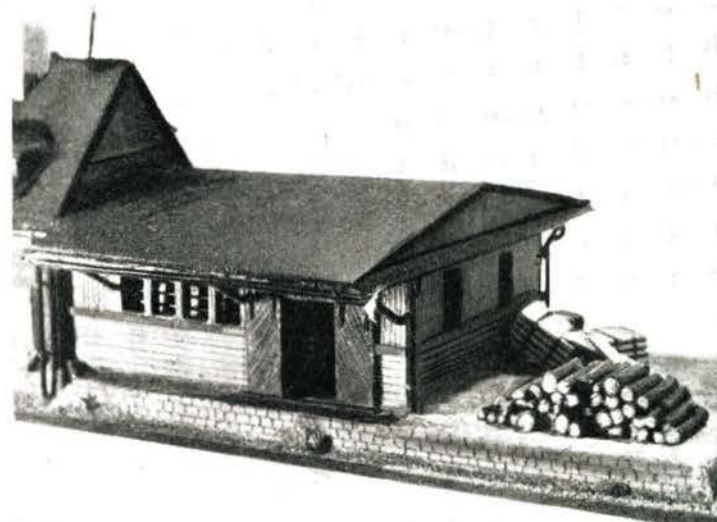


Bild 24 Der Modellbahnhof Wiesenau war gleich mehrmals vertreten, auch H. Uhlmann aus Karl-Marx-Stadt bastelte einen solchen

Fotos: Gerhard Illner, Leipzig



23



24

Bild 1 Von einem mittleren Durchgangsbahnhof an zweigleisiger Ringstrecke zweigt eine eingleisige Nebenbahn „hinauf in die Berge“

Bild 2 Links im Bild sieht man einen Teil des kleinen Nebenbahn-Endbahnhofes

Bild 3 Der Hintergrund ist recht natürlich gemalt. Doch ein kritischer Hinweis sei erlaubt: die gebogene Brücke ist nicht vorbildgerecht



1

Ein Tischler und ein Schrank



- 2 Daß ein Tischler mit einem Schrank zu tun hat, ist nicht ungewöhnlich, daß sich aber ein Tischler in seiner Freizeit mit einem Schrank beschäftigt, in dem eine TT-Modellbahnanlage untergebracht ist, das ist schon wesentlich seltener. Unser Leser Werner Frost aus Hartha ist der „modellbahnernde Tischler“. Er baute sich eine 2×1,30 m große Platte und brachte diese in einem Klappschrank unter. 20 TT-Weichen wurden von Herrn Frost selbst angefertigt und die Lichtsignale mit Piko-Schaltrelais automatisiert. Die Anlage ist in 12 Stromkreise unterteilt, die wahlweise in Z-Schaltung an drei Transformatoren geschaltet werden können. Gesamtbauteilzeit: 16 Monate

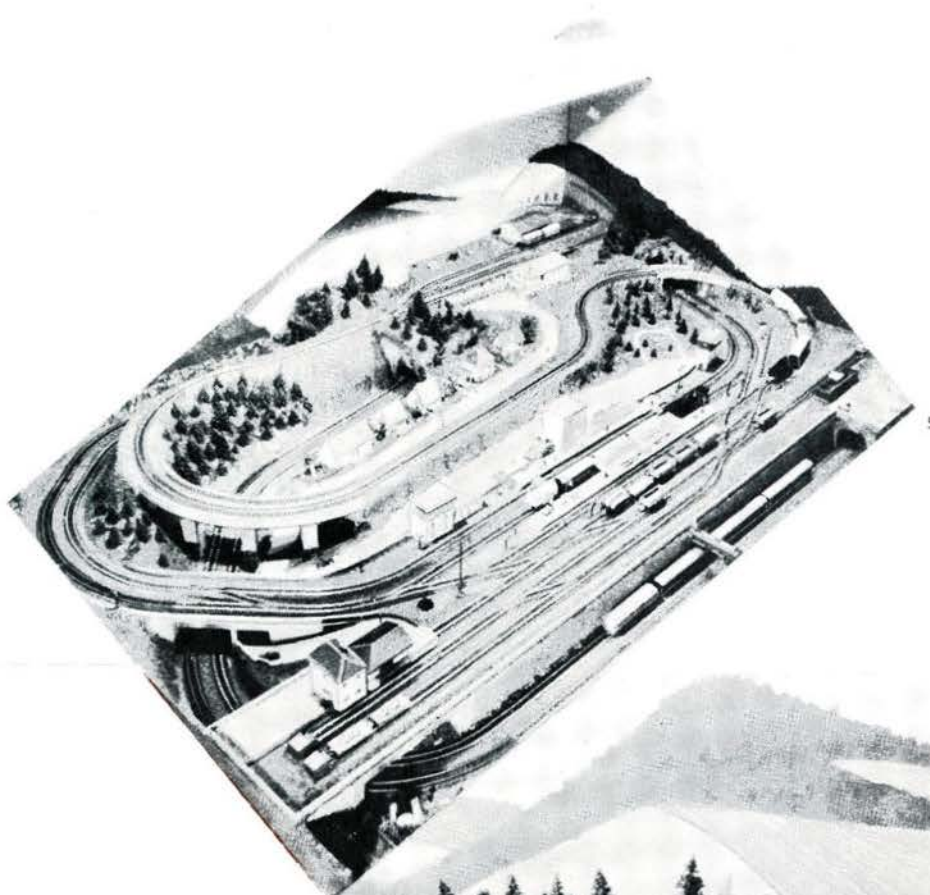


Bild 4 Der Personenzug, gezogen von einer 23⁰⁰, bringt in einem Kühlwagen Fisch mit

Bild 5 Das Foto steht für einen Gleisplan

Bild 6 Blick auf den Nebenbahn-Bahnhof

Fotos: Frost, Hartha



Ein Tischler
und ein Schrank

