

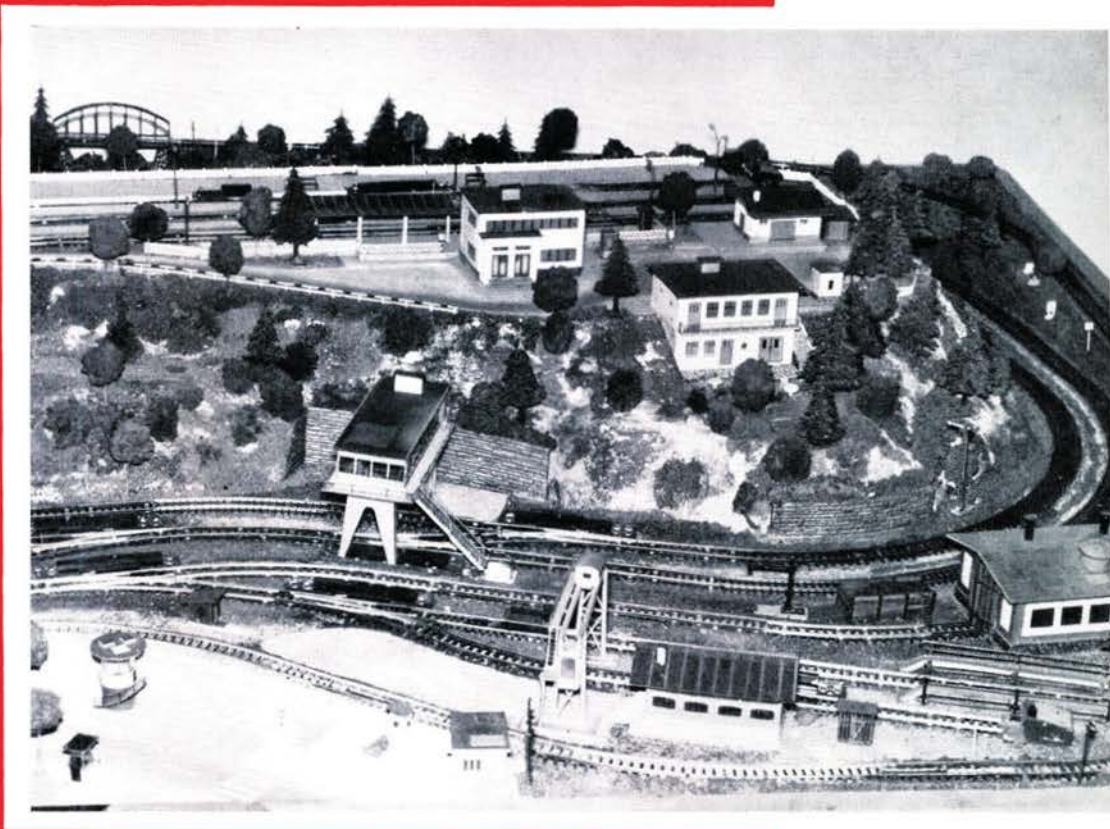
JAHRGANG 18
DEZEMBER 1969

12

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN - EINZELPREIS 1,- M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



12 DEZEMBER 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

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, Leipziger Verkehrsbetriebe – 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 – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Kariheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Vierteljährlich 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) VEB 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, 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
H. Kohlberger	
Zum dritten Male am Donaustrand ..	349
H. Kurz	
Anzeige von Entkuppelvorgängen mit Bahnhofsleuchten	356
W. Guhr	
H0-Heimanlage (3,80 m × 1,68 m)	357
K. H. Holub	
Expovita '69	359
Die 5. DDR-Meisterschaften „Jünger Eisenbahner“	360
M. Kinze	
MOROP-Kongreß 1969	361
Mitteilungen des DMV	364
R. Beck	
Eine 4-m ² -TT-Heimanlage	366
Gern gesehene Gäste in Budapest ..	367
H. Weber	
Zum Eigenbau von Fahrzeugmodel- len	368
Wissen Sie schon?	370
87 Jahre Rostocker Straßenbahn	370
Buchbesprechung	370
H. Meißner	
TT-Heimanlage (1,90 m × 1,40 m) ..	371
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	372
G. Köhler	
Diesellokomotive „Kestrel“ der Bri- tischen Eisenbahnen	373
Büfettwagen der Deutschen Reichs- bahn	375
F. Hohm	
Modellbahnanlage mit Industriewerk	376
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der TT-Heimanlage des Modellbahnfreundes Imre Varga aus Tenta György. Größe der Anlage 3,0 m × 1,25 m. Sie wurde anlässlich des XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs in Budapest ausgestellt.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Große TT-Anlage der Arbeitsgemeinschaft Liberec vom Zentralen Modellbahn-Klub der CSSR. Auch diese Anlage ist im Rahmen des XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs gezeigt worden.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

In Vorbereitung

Die Entwicklung der Stellwerke bei der DR
Herstellung von Oberwagenscheiben mit Halter
Forschungs- und Versuchsanstalt Wien-Arsenal

Zum dritten Male am Donaustrand

Eine Nachlese
zum XVI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1969
in Budapest

Wie schnell doch ein Jahr und somit die Zeit vergeht, das merkt man auch deutlich am jährlich stattfindenden Modellbahn-Wettbewerb.

Noch haben wir alle den XV. Internationalen Wettbewerb von Dresden in bester Erinnerung, und da liegt auch schon wieder der XVI. hinter uns. Er führte uns in diesem Jahre zum dritten Male — die Wettbewerbe von 1964 und 1966 wurden bekanntlich auch in Budapest veranstaltet — an den herrlichen Donaustrand. Guter Laune und erwartungsvoll entstiegen bei schönstem Sonnenschein wir — die Mitglieder unseres Verbandes als Delegierte für die Jury und die Eröffnung — dem „Metropol“-Expres. Am selben Tage traf dann auch noch die ČSSR-Delegation ein, so daß am 4./5. September die Jury ihre Tätigkeit aufnehmen konnte.

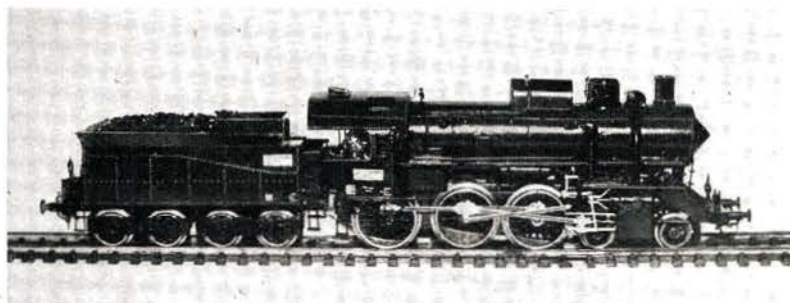
Nach der Mammutarbeit, welche die Jury im Vorjahr angesichts der ungeheuren Anzahl der Modelle leisten mußte, zu urteilen, hatten wir alle uns auf eine mindestens ebensolche Anstrengung eingestellt. Um es vorwegzunehmen, da wurden wir doch enttäuscht, es waren in diesem Jahre insgesamt nur 95 Modelle zu bewerten: 37 aus der ČSSR, 6 aus der Ungarischen VR und 52 aus der DDR. Dazu ist zu bemerken, daß die ungarischen Freunde mit unserem und mit dem tschechoslowakischen Verband die Anzahl der Modelle vorher vereinbart hatten, so daß weder aus der DDR noch aus der ČSSR mehr Modelle erwartet werden konnten. Unter diesem Gesichtspunkt gesehen, erscheint uns die geringe Anzahl von sechs Modellen des Veran-



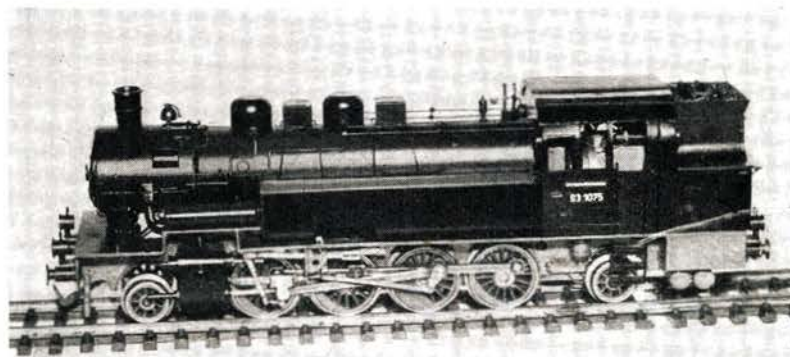
1



2



3



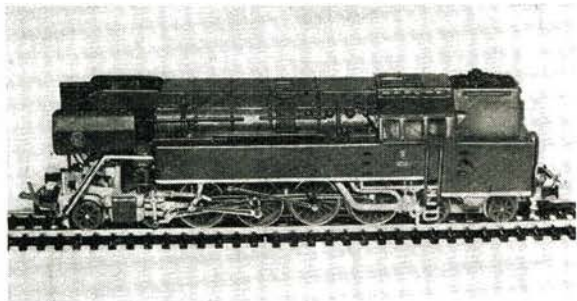
4

Bild 1 Der begehrte 1. Preis in der Kategorie A 1/H0 ging an Theo Graf für dieses hervorragende Old-timer-Modell einer österreichischen Dampflokomotive

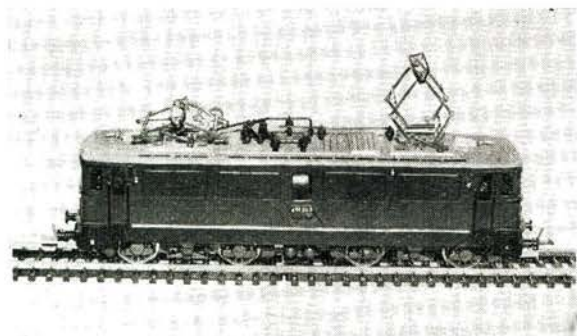
Bild 2 Günter Bucher fertigte diese 01 an und holte sich in derselben Gruppe den 2. Preis

Bild 3 Es gab zwei 3. Preise in der Kategorie A 1/H0, einen davon sicherte sich Miroslav Višek aus der ČSSR mit dieser 2'C-Lok der ČSD-Reihe 375

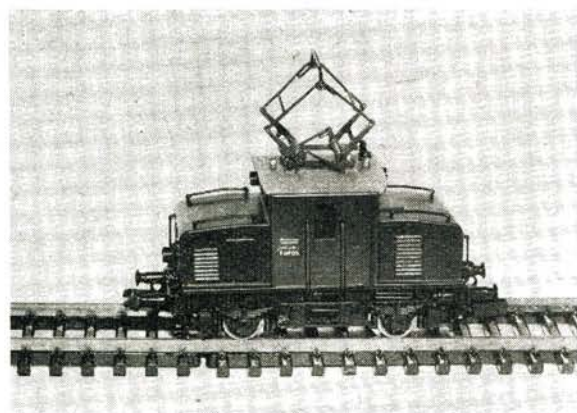
Bild 4 Der andere 3. Preis in A 1/H0 fiel an Klaus Kellner für seine BR 93



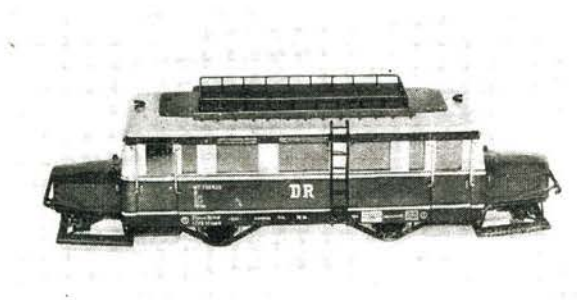
5



6



7



8

Bild 5 Jaromir Vaček aus der CSSR nahm sich für sein TT-Eigenbaumodell die BR 477 der ČSD zum Vorbild und holte sich damit einen 1. Preis in der Gruppe A 1/TT

Bild 6 Der 2. Preis in dieser Gruppe ging an Gerd Günther für diese feine E 11

Bild 7 In der Gruppe A 1/N gab es nur einen 1. Preis. Klaus Grosche stellte eine E 69 her und errang damit diesen Preis.

Bild 8 Hans Weber stellte mit diesem VT 133 – Bauart Wismar – in A 1/H0e einen weiteren 1. Preis für uns sicher

stalterlandes als eine „Mini“-Beteiligung. So konnte dieser XVI. Internationale Modellbahn-Wettbewerb 1969 nicht ganz mit der Größe und mit dem Glanz der beiden vorausgegangenen Budapester Veranstaltungen konkurrieren. Dafür gibt es eine simple Erklärung: Nicht etwa ist die Initiative der Modelleisenbahner kleiner, ist das Interesse am Wettbewerb geringer geworden, sondern vielmehr ist folgender Fakt dafür ursächlich: Die ungarischen Freunde hatten es gut gemeint und den Termin mit einem weltweiten Kongreß der Verkehrs-Museen (ICOM) zusammengelegt. Eine gute Idee, doch die Ausrichtung eines solchen Kongresses kostet bekanntlich schon so viel Kraft für den Veranstalter, daß etwas anderes ins Hintertreffen gerät. Dennoch, alles in allem gesehen, hat auch dieser XVI. die Tradition der Internationalen Modellbahn-Wettbewerbe fortgesetzt; denn, wie man weiß, macht ja nicht die Quantität, sondern die Qualität das Rennen. Und die war gut!

Die Jury hatte folgende Zusammensetzung:

Herr Szentivanyi, Ungarische VR, Leiter

Herr Dipl.-Ing. Agoston Temesi, Ungarische VR

Herr Zoltan Frey, Ungarische VR

Herr Ing. Befivoj Gryc, ČSSR

Herr Kamil Kutina, ČSSR

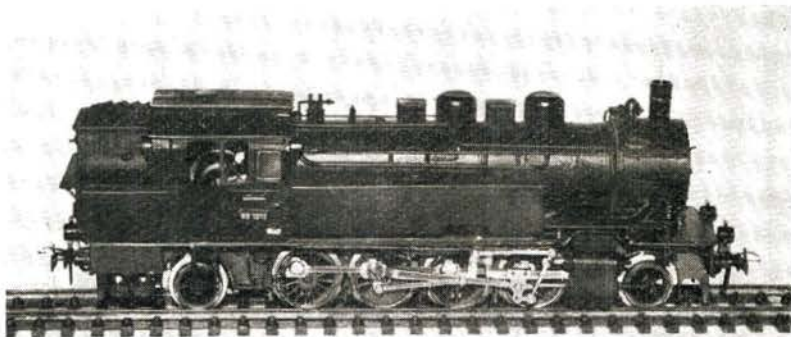
Herr Hansotto Voigt, DDR

Herr Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, DDR.

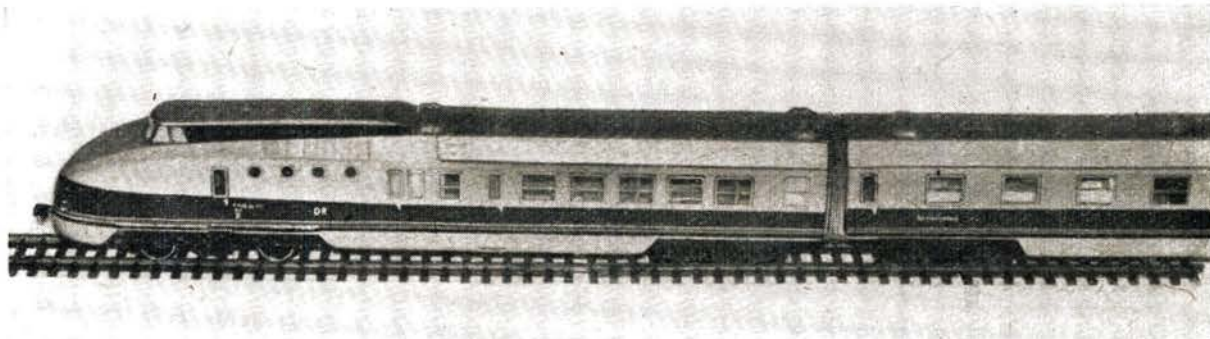
Erstaunlich ist es übrigens auch, daß 1969 wieder die Zahl der H0-Teilnehmer wesentlich stärker war als in den Vorjahren. In den Nenngrößen TT und gar N waren nur sehr wenige Modelle vorhanden. Doch welche Preise konnten für hervorragende Arbeiten vergeben werden? Beginnen wir mit der Kategorie A 1/H0 = Triebfahrzeuge-Eigenbau: Hier ging der 1. Preis an Theo Graf aus Plauen. Er hatte ein bildhübsches und einwandfrei funktionierendes Modell einer österreichischen Old-timer-Lok eingesandt (Bild 1). Auch der 2. Preis fiel an die DDR, ihn holte sich Günter Bucher mit einer BR 01 (Bild 2). Bei der Vielzahl der Einsendungen in dieser Kategorie entschloß sich die Jury, zwei 3. Preise zu verleihen. Sie fielen Miroslav Višek aus der ČSSR für ein 2'C-Dampflokmodell der ČSD-Baureihe 375 (Bild 3) und an Klaus Kellner aus der DDR für eine BR 93 (Bild 4). Wenden wir uns nun der nächsten Gruppe in dieser Kategorie, A 1/TT, also Eigenbau-Triebfahrzeuge in TT, zu. Hier wurden jedoch nur zwei Preise ver-

geben. Den 1. Preis bekam Jaromir Vaček (CSSR) für ein filigran gearbeitetes Lokmodell der ČSD-Baureihe 477, einer 2'D2'-Tenderlok, welche auch, ihrer bunten Farbgebung halber, als „Papagei“ bezeichnet wird (Bild 5). Gerd Günther sicherte in dieser Gruppe mit einem Modell unserer E 11 den 2. Preis für unsere Republik (Bild 6). Auch sie bestach durch gute Ausführung und nicht zu beanstandende Funktion.

In der Gruppe A 1/N innerhalb der Kategorie A 1 konnte nur ein 1. Preis verliehen werden. Klaus



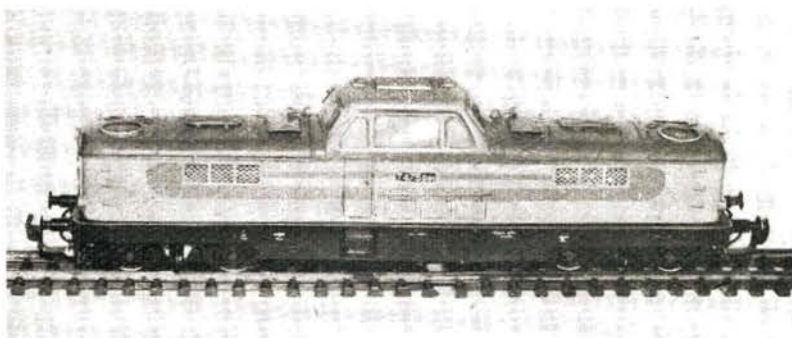
9



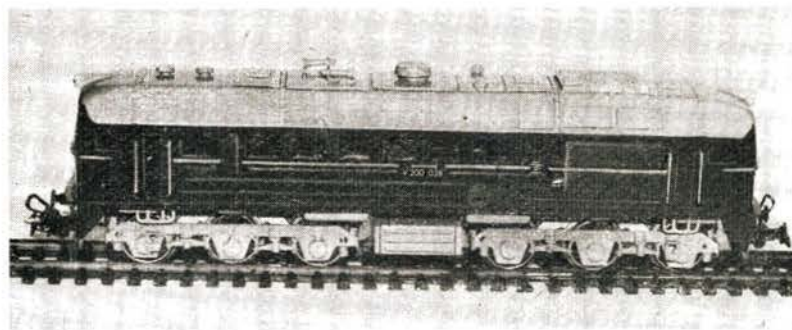
10

Grosche aus der DDR hatte eine E 69 in dieser kleinsten Nenngröße hergestellt und nach Budapest entsandt (Bild 7). Ein weiterer 1. Preis fiel an die DDR. Ihn stellte Hans Weber mit seinem VT 133 – Bauart Wismar – (Bild 8) souverän sicher. Dieses Modell gehörte zu der Gruppe A1/H0e also ein Schmalspurtriebswagen in Nenngröße H0. Dieses Modell muß man in der Hand gehabt haben, um alle Einzelheiten richtig beschreiben zu können, Worte und Fotos vermögen dies nur begrenzt. Nur so viel: Sogar richtig arbeitende Motoren-Ventilatoren wurden eingebaut!

Nun folgt noch die Kategorie A 2, und zwar nur mit einer Gruppe H0, also Triebfahrzeug-Umbauten. Es mag eine Duplizität der Ereignisse sein, auf jeden Fall ergab sich die gleiche Preisverteilung wie in der Kategorie A 1/H0, nämlich ein 1., ein 2. und zwei 3. Preise, die auch analog an die DDR und CSSR fielen. Hervorragend – man mußte schon zweimal hinschauen, um das Modell als Umbau zu erkennen – war die BR 93 von Olaf Herfen aus Dresden, ein sicherer 1. Preis (Bild 9). Nicht so einmütig war die Meinung über den 2. Preis in dieser Kategorie, ein Modell unseres SVT 18.16 von Heinrich Baum aus Dresden, doch die bessere Punktzahl entschied und gab damit diesem zweifelsohne schönen Modell den 2. Preis. Es wird im Bild 10 gezeigt. Wie schon erwähnt,



11



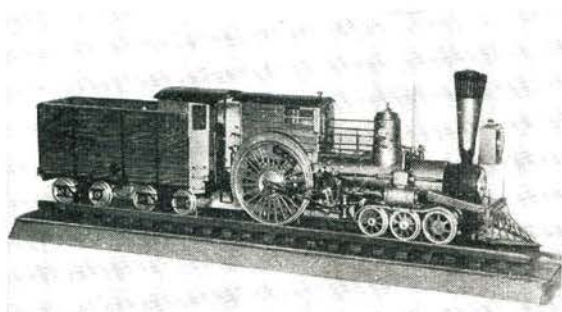
12

Bild 9 Ein äußerst geschickter Umbau von Olaf Herfen aus Dresden, eine BR 93, die einen 1. Preis in der Kategorie A 2/H0 einbrachte

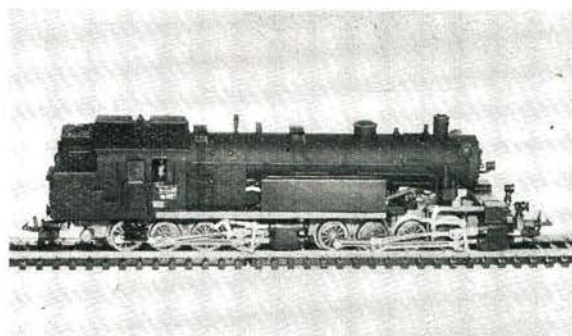
Bild 10 Auch der 2. Preis in A 2/H0 wurde nach Elbflorenz geholt: Heinrich Baum heißt der Schöpfer dieses SVT 18.16

Bild 11 Miroslav Višek aus der CSSR sicherte sich auch in dieser Kategorie mit der Diesellok T 475 der ČSD in H0 einen 3. Preis.

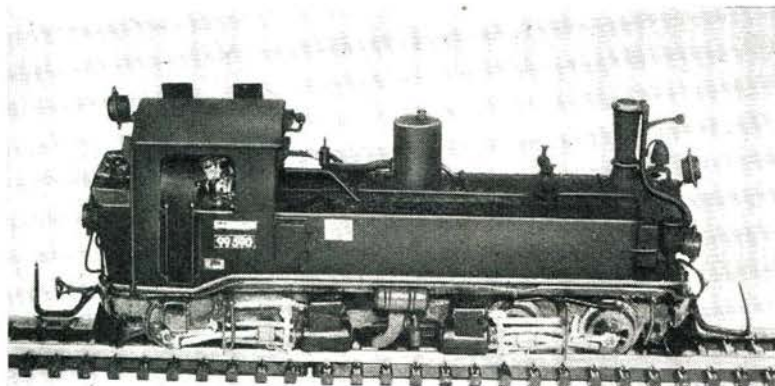
Bild 12 Es gab eine ganze Reihe von Modellen der BR V 200 (DR) bei diesem XVI. Wettbewerb. Eins aber davon war nur siegreich: Hans-Dieter Eichhorn bekam für dieses H0-Umbau-Modell den anderen 3. Preis.



13



14

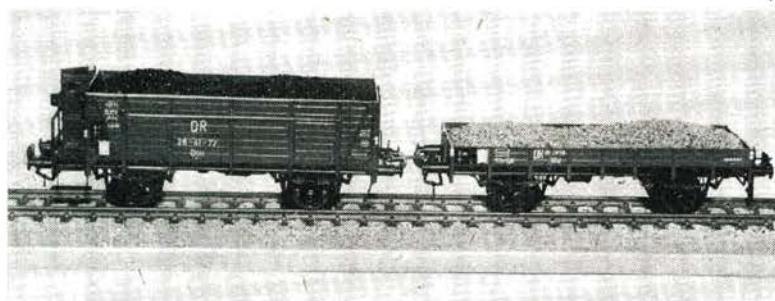


15

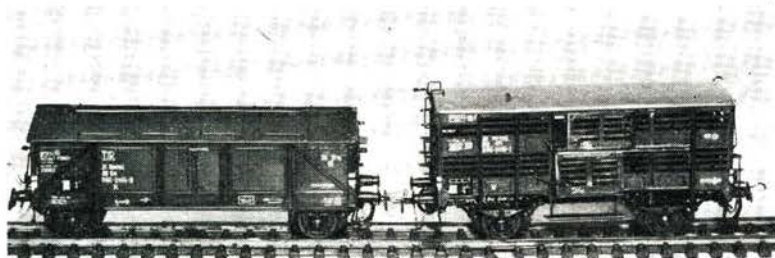
Zum dritten Male am Donaustrand

Eine Nachlese zum

XVI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1969 in Budapest



16



17

waren zwei 3. Preise der verdiente Lohn für zwei weitere Teilnehmer. Der eine 3. Preis ging in die CSSR, und zwar wiederum an Miroslav Višek für seine T 475 der ČSD (Bild 11), während der andere 3. Preis Hans-Dieter Eichhorn aus der DDR zuerkannt wurde. Er hatte eine V 200 der DR angefertigt (Bild 12). Übrigens war die Baureihe V 200 der DR die bei diesem Wettbewerb am meisten vertretene!

Für Triebfahrzeuge gab es aber auch noch einen Sonderpreis bzw. mehrere Anerkennungspreise. So bekam F. Hanus aus der CSSR einen Sonderpreis für seine hervorragende Arbeit „Crampton-Lok“ (Bild 13), ein historisches Modell in der Nenngröße I. Man konnte es einfach nicht mit einem anderen Modell vergleichen, daher zu Recht diese Lösung.

Anerkennungspreise wurden an die Teilnehmer vergeben, welche in ihrer jeweiligen Kategorie als alleinige Vertreter erschienen, aber Modelle aufwiesen, deren Güte und erreichte Punktzahl einen Preis rechtfertigten. So erhielt Manfred Reichel aus der DDR für seine TT-Umbau-Lok der BR 96 (Bild 14) einen Anerkennungspreis. Ebenso erging es auch Horst Winkelmann aus der DDR mit seiner BR 99 in H0e (Bild 15) sowie Gera Bekel aus der Ungarischen VR mit einem Modell im Maßstab 1:20 von der Dampflokom-Baureihe 22 der MAV.

So viel über die Kategorie A und damit über die Triebfahrzeuge. Wenden wir uns nun der Kategorie B, also den übrigen Schienenfahrzeugen, zu.

In dieser Kategorie war gegenüber den Vorjahren ein deutlicher Abfall zu bemerken, das betrifft das Niveau selbst sowie auch die Anzahl der Modelle. Deshalb konnten auch nur zwei 2. und ein 3. Preis verliehen werden. Joachim Schnitzer (DDR) sicherte sich dabei einen der beiden 2. Preise mit den beiden im Bild 16 gezeigten H0-Güterwagen, während der zweite 2. Preis an Vaclav Matoušek aus der CSSR fiel. Er hatte einen vierachsigen offenen Güter-

Bild 13 Einen Sonderpreis vergab die Jury an F. Hanuš aus der CSSR für dieses historische Crampton-Lokmodell in der Nenngröße 1

Bild 14 Eine BR 96 als TT-Umbau erhielt einen Anerkennungspreis, der Erbauer heißt Manfred Reichel

Bild 15 Einen weiteren Anerkennungspreis bekam Horst Winkelmann für seine BR 99 in H0e

Bild 16 Joachim Schnitzer, stets mit von der Partie, sicherte sich dieses Mal in der Kategorie B 1/H0 mit diesen beiden Güterwagen-Modellen einen 2. Preis

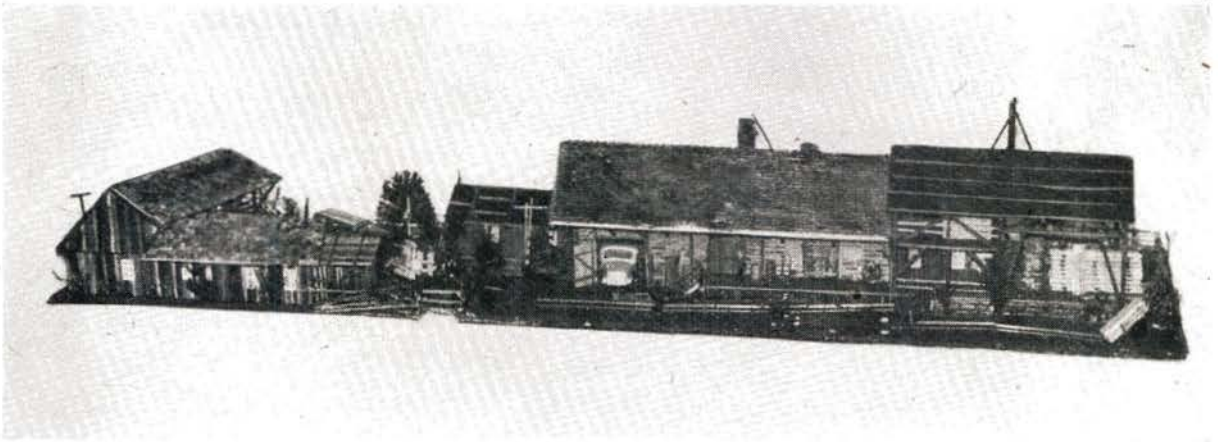
Bild 17 Pappe ist das Grundmaterial, welches Horst Tschepke zum Wagenbau verwendet. Für seine Modelle bekam er in B 1/H0 einen 3. Preis.

Bild 18 Eine Güterabfertigung in H0, mit vielen Details gestaltet von Peter Scheffler, bedeutete den 1. Preis in der Kategorie C

Bild 19 Jiří Podhora nahm sich ein heimatliches Stellwerk des Bahnhofs Praha-Střed zum Vorbild für sein H0-Modell, womit er den 2. Preis errang

Bild 20 Das Modell des Empfangsgebäudes „Neuendorf“ in H0 schließlich war gut für den 3. Preis in dieser Kategorie, ihn bekam Heinz Drexler

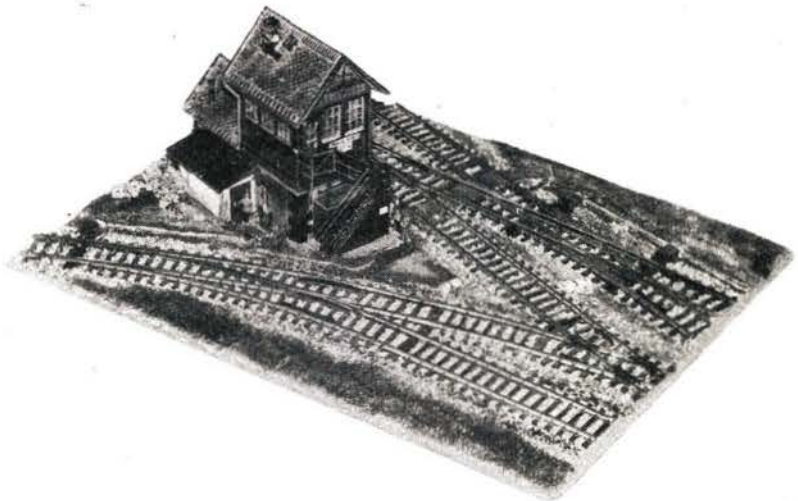
18



wagen gebaut. Gleich einen kompletten Zug – acht Güterwagen verschiedener Gattungen – hatte Wolfgang Tschepke aus der DDR nach Budapest geschickt. Die Modelle waren in Pappbauweise hergestellt und recht ordentlich gearbeitet, der 3. Preis war dafür der Lohn (Bild 17).

Die Kategorie C – Eisenbahn-Hoch- und Kunstbauten – war in diesem Jahre zum ersten Male schwächer vertreten, weil die Organisatoren von vornherein strikt nach den Wettbewerbsbedingungen handelten und alle Modelle ausschlossen, welche nicht direkt zur Eisenbahn gehörten. Bekanntlich gab es in den Vorjahren gerade in dieser Kategorie stets eine Unmenge von ohne Zweifel schönen Modellen, die aber doch mehr oder weniger überhaupt keinen Bezug zur Eisenbahn hatten, wie z. B. Wasserspiele, einen Friedhof, Rathäuser usw. Selbstverständlich kann man schließlich alles auf einer Modellbahnanlage unterbringen, bei einem derartigen Wettbewerb aber kann man sich nur mit Gebäuden und Bauwerken befassen, die eindeutig eisenbahntypisch sind. So bedeutet die Reduzierung in dieser Kategorie kein Negativum.

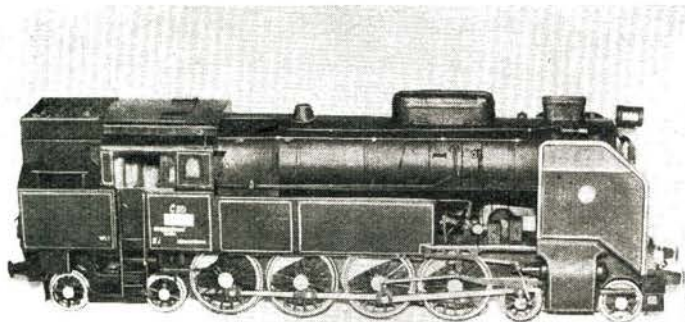
Also in der Kategorie C wurden folgende Preisträger ermittelt: Den



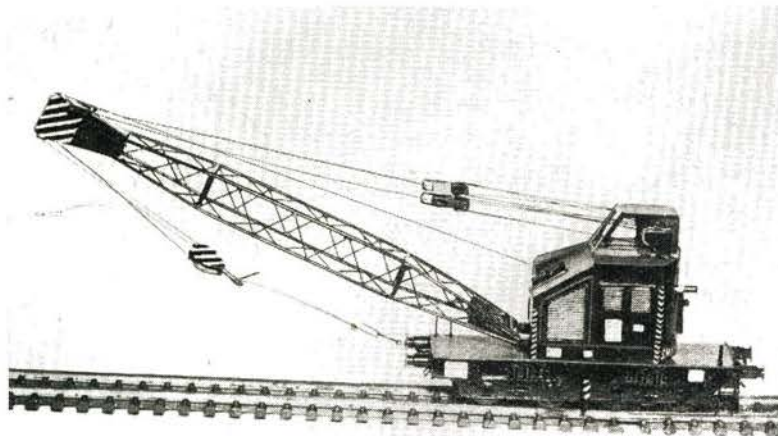
19

20





21



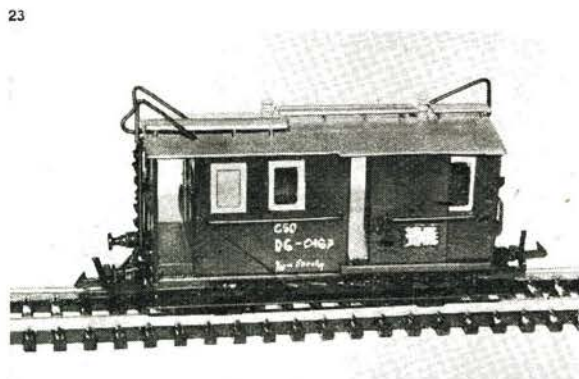
22

Bild 21 Ein Meister seines Metters ist G. Jakl: Er bastelte Serien von Pappmodellen in so hervorragender Weise, daß man sie mit Metall-Lokomotiven verwechseln konnte. Das war der zweite Sonderpreis für die CSSR.

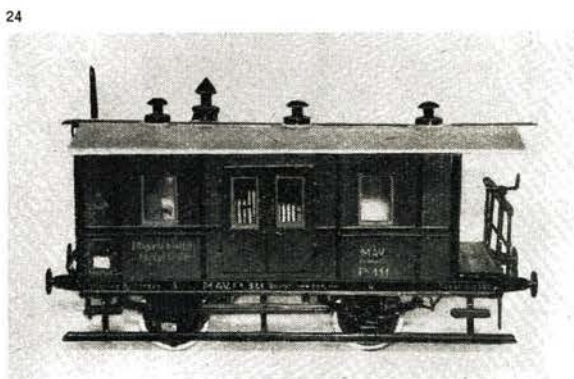
Bild 22 Einen Anerkennungspreis bekam Klaus-Dieter Schenk für diesen H0-EDK 80

Bild 23 Der Junior Aleš Vanašek aus der CSSR baute diesen TT-Gepäckwagen und fand damit Anerkennung

Bild 24 Geza Somogyi aus der Ungarischen VR bekam für drei Wagen-Modelle in der Nenngröße 0 einen Anerkennungspreis, einen Dienstwagen davon zeigen wir hier



354



24

1. Preis bekam Peter Scheffler aus der DDR für eine sehr liebevoll gestaltete Güterabfertigung in H0 (Bild 18). Jiří Podhora, ČSSR, heißt der Träger des 2. Preises. Er nahm sich ein Stellwerk im Bahnhofsgelände des Bahnhofs Praha-šted (Prag-Mitte) zum Vorbild für sein H0-Modell (Bild 19). Und der dritte Preis schließlich wurde wiederum in unsere Republik geholt durch Heinz Drexler mit einem Empfangsgebäude in H0 (Bild 20).

Erwähnen wir letztlich noch die restlichen vergebenen Preise. Da ist zunächst noch ein zweiter Sonderpreis – über den ersten hatten wir schon berichtet –, den G. Jakl aus der ČSSR erhielt. Natürlich sind beide Sonderpreise ihrem Wert nach gleichwertig. G. Jakl ist ein wahrer Meister der Pappbauweise und der Farbgebung. Was er in diesem Metier schuf, ist unbeschreiblich. Man glaubte aus wenigen Metern Entfernung mit Sicherheit, wunderbare Metall-Modelle vor sich zu haben. Erst beim In-die-Hand-nehmen stellte sich heraus, daß das Kunstwerk aus Zeichenkarton bestand. Die Arbeit von Herrn Jakl umfaßte eine Serie von 10 Fahrzeugen, von denen wir hier nur eine 2'D2'-Tenderlok der ČSD in der Nenngröße 0 im Bild 21 vorstellen. Klaus-Dieter Schenk aus der DDR sandte einen EDK 80 als H0-Modell ein, ein Anerkennungspreis zeichnete ihn aus (Bild 22). Ein Junior, der Schüler Aleš Vanašek aus der ČSSR, wurde ebenfalls mit seiner Arbeit, einem TT-Gepäckwagen der ČSD (Bild 23), mit einem solchen Preis anerkannt. Aus Ungarn selbst wurden der Jury von Geza Somogyi drei Wagen in der Nenngröße 0 vorgestellt. Da sie eine sehr gute Arbeit darstellten, die in ihrer Kategorie keinen Nebenbuhler fand, war ein weiterer Anerkennungspreis fällig. Einen Dienstwagen aus dieser Gruppe zeigen wir im Bild 24.

Christfried Melzer aus der DDR erhielt in gleicher Weise einen An-

erkennungspreis. Seine Arbeit liegt auf einem anderen Gebiet, das vermutlich sehr viele Leser interessieren wird.

Herr M. machte sich Gedanken, wie man auf einfache Weise eine Verbindungsmöglichkeit für Anlagen- teile, und zwar konkret für die Schienen, herstellen könnte. Er „er- fand“ daher den im Bild 25 gezeigten „Schienenverbinder“, der eine sichere und einfache Verbindung herstellt. Hoffentlich findet sich bald eine Firma, die aus Abfällen diesen Artikel produziert und damit viele Modelleisenbahner einer Sorge ent- hebt. Ein Anerkennungspreis hier- für war nur der Lohn im Rahmen des Wettbewerbs.

Wenn wir schließlich sämtliche in Budapest von der internationalen Jury vergebenen Preise noch stati- stisch erfassen wollen, so ergibt sich folgendes Bild:

Land	1. Pr.	2. Pr.	3. Pr.	Anerk.-Pr.	Sonder-Pr.
DDR	5	4	4	4	—
CSSR	1	2	2	1	2
UVR	—	—	—	2	—
Σ	6	6	6	7	2

Es wurden demnach jeweils sechs 1., 2. und 3. Preise verliehen sowie sieben Anerkennungs- und zwei Sonderpreise.

Die Statistik weist außerdem nach, daß die DDR zwar als Bester ab- schnitt — immerhin konnten von ins- gesamt 27 Preisen 17 errungen wer- den —, dennoch darf und soll diese Tatsache kein Grund sein, unsere Modelleisenbahner ruhen zu lassen. Wie das alte Sprichwort „Wer ra- stet, der rostet“ schon ausdrückt, wir können uns einfach kein Rasten lei- sten, wenn wir auch künftig bei derartigen Veranstaltungen gut ab- schneiden wollen. In diesem Sinne: „Auf zum XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1970!“, der übrigens in der CSSR stattfinden wird.

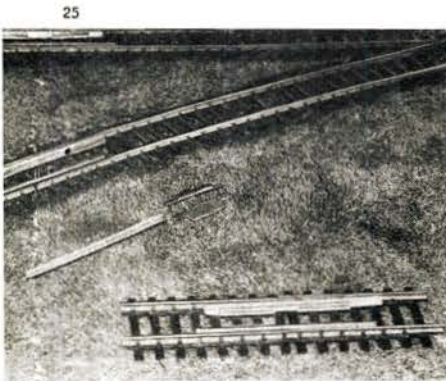
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger



26



27



25

Bild 25 Das war wirklich eine Anerkennung wert! So löst Christfried Melzer das Problem der Schienenverbindung bei Anlagenplatten.

Bild 26 Die Jury hat die verantwortungsvolle Aufgabe bald geschafft, die Eisen- bahnhochbauten sind bereits an der Reihe

Bild 27 Am Sonntag, dem 7. September 1969, öffneten sich pünktlich um 10.00 Uhr die Tore der Ausstellung des XVI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin

Anzeige von Entkuppelvorgängen mit Bahnhofsleuchten

Die Markierung von Entkuppelstellen und die Anzeige der Einschaltung erfolgt durch hochliegende Leuchtmelder. Diese Art Leuchtmelder gibt es natürlich im Eisenbahnbetrieb ebenso wenig wie die im Modellbahnbetrieb üblichen Entkoppel-Einrichtungen, die sog. Entkopplungsleisstücke. Hier ist die Modellbahntechnik der Großtechnik voraus, aber es ist nicht ausgeschlossen, daß in Verbindung mit automatischen Kupplungen auch diese Einrichtung einmal eingeführt werden könnte.

Zur Zeit ist sie eine nur bei der Modellbahn vorkommende Erscheinung. Sie beeinträchtigt damit das Bild einer der Wirklichkeit nahe kommenden Eisenbahnanlage.

Wie ist dem abzuhelfen? Ich gehe dabei von der Voraussetzung aus, daß eine Kupplung mit Vorentkuppung beim Schieben vorhanden ist. Will man das Entkuppeln möglichst naturgetreu nachahmen, so könnte der Bahnhof so mit Entkopplungsleisstücken ausgestattet werden, wie Bild 1 zeigt. Dabei liegt im Ausziehgleis Z eine Entkuppelstelle. Im Überholungsleis 2 sind dagegen mehrere, z. B. drei Entkopplungsstellen angeordnet. Damit ist die Möglichkeit gegeben, durch geschicktes Einfahren und eventuelles leichtes Zurückdrücken das Abkuppeln — der Eisenbahner spricht vom An- und Abkuppeln — dort vorzunehmen, wo es erforderlich ist. Ein falsches Bild bekommt man, wenn die vorrückende Rangierabteilung den Zugteil, der eigentlich stehenbleiben soll, noch ein Stück mitnimmt und dann im Fahren „verliert“. Auch wenn nur eine Entkuppelstelle im Überholungsleis vorhanden wäre, gibt es unklare Betriebsverhältnisse. Die Rangierabteilung muß dann unter Umständen über das Signal vorziehen und zum Abkuppeln nochmals halten. Das ist beim Vorbild ungebräuchlich.

Die nach Bild 1 gegebene Häufung von Entkuppel-

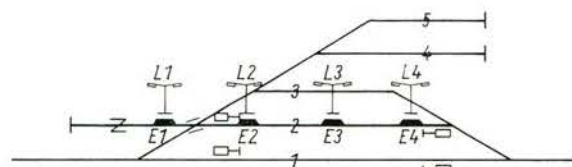


Bild 1

stellen bringt auch eine Vermehrung der dem Vorbild nicht entsprechenden Anzeigevorrichtungen. Ich habe daher die Absicht, auf meiner Anlage normale Bahnhofsleuchten zu verwenden, die ohnehin zu Gleisen, auf denen rangiert wird, gehören.

Die Bedingung für die Anzeige ist die, daß die Lampe als Leuchtmelder arbeiten soll. Das ist kein Problem, wenn auf Nachtbetrieb verzichtet wird. Die Lampe leuchtet nur für die kurze Zeit auf, während der das Entkopplungsleisstück eingeschaltet ist, und stört im übrigen nicht das Erscheinungsbild des Bahnhofs.

Der Wunsch, eine Anzeige auch bei Nachtbetrieb zu erhalten, ist verständlich. Dann lautet die Forderung, daß die Lampe solange gelöscht sein muß, solange das Entkopplungsleisstück ausgeschaltet ist.

Beide Forderungen lassen sich erfüllen, wenn eine Schaltung nach Bild 2 gewählt wird. Mit dem Schalter 1, der das Entkopplungsleisstück E 1 einschaltet, ist ein Schalter 2 für die Lampe L 1, die als Leuchtmelder arbeitet, gekoppelt. Liegt der Lichtschalter 3, der die

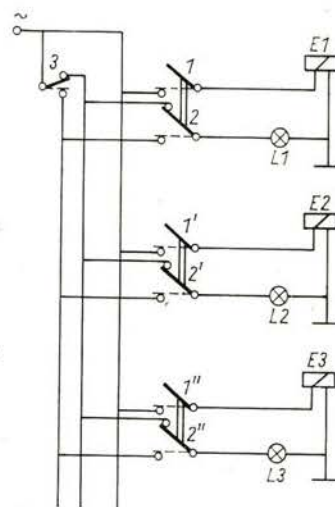


Bild 2

ganze Lampengruppe schaltet, in der „Ein“-Stellung, so unterbricht Schalter 2 den Strom für die Lampe L 1. Die anderen leuchten weiter. Liegt dagegen der Lichtschalter 3 in der „Aus“-Stellung, so sind alle Lampen gelöscht. Wird nun die Schaltergruppe 1, 2 betätigt, so leuchtet die betreffende Lampe als Leuchtmelder auf.

Mit dieser Einrichtung ist es also möglich, nicht nur den Standort der Entkuppelstellen zu markieren, sondern auch ihren Betriebszustand anzuzeigen, ohne das dem Vorbild entsprechende Erscheinungsbild der Modellbahnanlage zu stören.

Die Gleise 4 und 5 können zur Sicherheit gleichfalls mit je einer Entkuppelstelle ausgestattet werden. Die Notwendigkeit besteht nur, wenn ein sicheres Schieben im vorentkuppelten Zustand fraglich ist. Es sollte die ganze Rangierabteilung vorentkuppelt werden. Dann ist es möglich, beliebig viele Wagen zu „sammeln“, indem Wagen für Wagen etwas vorgezogen und an den stehen gebliebenen herangedrückt wird. Dies ist vertretbar und entspricht besser dem Vorbild als das Herausziehen der Gruppe und Stehenlassen des Restes an der Spitze des Aufstell- oder Ladegleises.