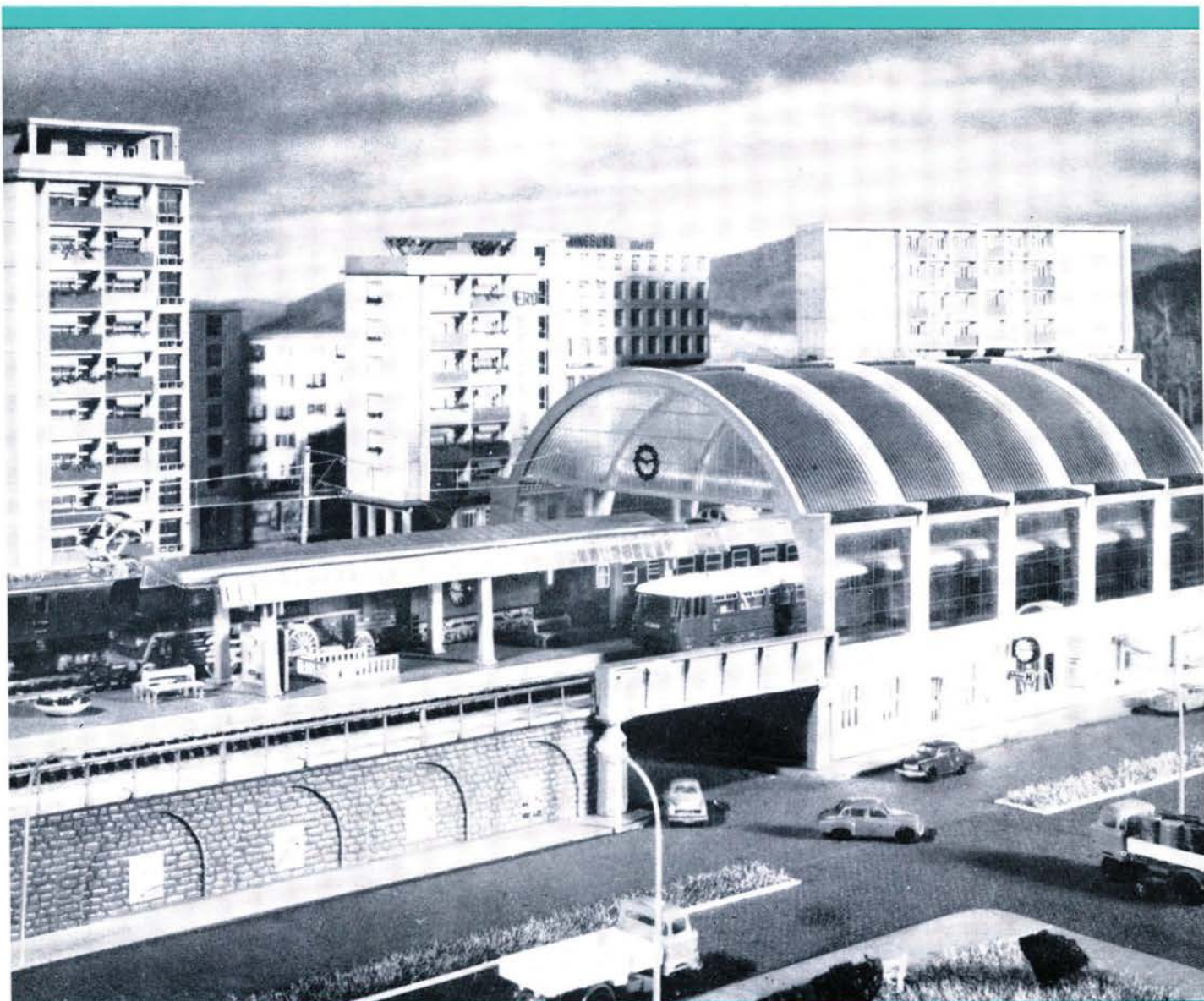


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



JUNI
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

6/71



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipzig – o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Dresden – Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfamt, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR; **Generalsekretariat:** 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41; **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; **Verantwortlicher Redakteur:** Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13 14; **Fernsprecher:** 22 03 61; **grafische Gestaltung:** Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; **Verlagsleiter:** Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; **Chefredakteur des Verlages:** Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,- M. Sonderpreis für die DDR 3,- M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechaj 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, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134 135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export- und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Martin Klemt

Im Zeichen des VIII. Parteitag
der SED 157

Neues vom Schienenstrang auf der
Leipziger Frühjahrsmesse 1971 158

Rückblick in den Petershof 161

Mein Bruder Rudolf 165

45 Triebfahrzeuge, 300 Wagen auf
16 m² – eine TT-Großanlage 166

Siegfried Wollin

Bäume – selbst gebaut 168

Wissen Sie schon? 170

Hans Weber

Ein praktisches Modellbauwerkzeug
aus dem Bebo-Sher-Rasierapparat .. 171

Reinfried Knöbel

Mit zwei alten Dampflokomotiven un-
terwegs 174

Tibor Zettelmayr

Umrechnung H0–TT – einfach ge-
macht 176

Andreas Gruner

Bau eines Schotterwerkes in Nenn-
größe N 176

Dieter Bätzold

Seit 60 Jahren elektrischer Zugbetrieb
Dessau – Bitterfeld 179

K. C. Gottschalk

Ein Klappschrank für die Eisenbahn 182

Das Geschehen in seinem Betrieb .. 183

Interessantes von den Eisenbahnen
der Welt 184

Aus dem Leben der AG „Saxonia“ .. 186

Dieter Bätzold

Die Bo'Bo'-Lokomotiven der BR E1 11
und E1 13 der NSB 187

Selbst gebaut 3. U.-S.

Titelbild

Das ist er, der neue TT-Stadtbahnhof
„Thornstadt“ vom VEB VERO in Voll-
plasteausführung! Werkfoto

Titelvignette

Old-timer-Fahrzeuge sind vielfach beliebt
und begehrt, ob auf der Schiene oder
auf der Straße. Dem Wunsch zahlreicher
Modelleisenbahner nach vorbildgerechten
Modellen solcher Fahrzeuge kommt die
Modellbahnindustrie nach. Auch die Fa.
Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, hat in
ihrem breitem TT-Sortiment Old-timer-
Personenwagen aufgenommen, die sich
großer Beliebtheit erfreuen. Die Vignette
stellt das TT-Modell des Citr pr 05 b dar,
welches in feindetaillierter Ausführung
angeboten wird.

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Rücktitelbild

Ein Schnappschuß aus der diesjährigen
MOROP-Kongreßstadt Dresden: Elok
242 089 – 1 vor dem abfahrbereiten Perso-
nenzug nach Plauen (Vogtl.) (Strecke 410
des DR-Kursbuches), der bis Reichenbach
(Vogtl.) elektrisch gefördert wird.
Seit nunmehr fünf Jahren besteht die
durchgehende elektrische Zugförderung
zwischen Dresden Hbf und Reichenbach
(Vogtl.), die für viele Reisende durch die
wesentlich kürzeren Fahrzeiten Vorteile
mit sich brachte.
Das Bild wurde auf dem Bahnhof Dres-
den-Hauptbahnhof, Mittelhalle, aufgenom-
men.

Foto: Reinfried Knöbel, Dresden



Im Zeichen des VIII. Parteitages der SED

Martin Klemt

Parteitage sind im Leben unserer Partei und darüber hinaus für alle Bürger unseres Landes von jeher echte gesellschaftliche Höhepunkte. Auf ihnen gibt die Partei vor ihren Mitgliedern, ja vor dem ganzen Volke Rechenschaft; zugleich und vor allem aber steckt sie die weitere Wegstrecke ab, wie es in den nächsten Jahren weitergeht, um das auf dem VI. Parteitag beschlossene Programm zum Aufbau der sozialistischen Gesellschaft zu erfüllen.

In den vergangenen Wochen diskutierten in Vorbereitung des VIII. Parteitages der SED Tausende Kollektive in Betrieben, Dienststellen, gesellschaftlichen Organisationen den Entwurf der „Direktive des Zentralkomitees der SED zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR von 1971 bis 1975“. Diese Aussprache über ein so bedeutsames Dokument ist sichtbarer Ausdruck für die Wahrnehmung der demokratischen Mitbestimmung unzähliger Bürger unseres sozialistischen Staates. Wir Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn nahmen daran teil in dem Bewußtsein, auf unsere Art und Weise einen guten Beitrag zur Stärkung und Erhöhung des internationalen Ansehens unseres sozialistischen deutschen Nationalstaates eingebracht zu haben.

In den letzten vier Jahren hat sich unser Verband, der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der Deutschen Demokratischen Republik, immer stärker aus einer losen Verbindung Gleichgesinnter zu einer gesellschaftlichen Kraft entwickelt, die durch ihr Wirken unsere Liebe und Treue zu unserer Republik und unsere enge Verbundenheit mit der führenden Partei, der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, unter Beweis stellt.

Unser Verband nimmt heute einen festen Platz in unserer sozialistischen Gemeinschaft ein. Dabei zeigt sich, daß immer mehr Mitglieder ihre Tätigkeit in den Arbeitsgemeinschaften nicht mehr nur von der Warte der persönlichen Interessen und Vorteile ansehen, sondern den Gemeinschaftsinteressen und der gesellschaftlichen Nützlichkeit ihrer Arbeit das Primat einräumen. Auf dieser Basis sind in den letzten Jahren neue feste Formen der Zusammenarbeit unseres Verbandes auf allen Ebenen mit den Organen der Staatsmacht, an-

deren gesellschaftlichen Organisationen und der Nationalen Front entstanden. Über die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn wurden neue Formen der Freizeitgestaltung erschlossen. Sie ist nicht Selbstzweck, sondern vermittelt in den Modellausstellungen anläßlich der Lehr- und Leistungsschauen der Bezirke und der Messen der Meister von morgen Erkenntnisse und demonstriert eindrucksvoll die Planziele.

In Wahrnehmung der Verantwortung aller Mitglieder unseres Verbandes, mit unseren Mitteln und Möglichkeiten konkret zur Erziehung der jungen Generation zu allseitig gebildeten sozialistischen Persönlichkeiten beizutragen, wurden Methoden und Formen der außerunterrichtlichen Erziehung entwickelt, mit denen wir die in der Schule erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten durch praktische Anwendung vertiefen und festigen, die gesellschaftliche Bedeutsamkeit des eigenen und kollektiven Schaffens begreiflich machen und damit den Lern- und Übungseifer fördern.

Zugleich mit den wachsenden Erfolgen im sozialistischen Wettbewerb innerhalb des Verbandes nahm auch seine internationale Geltung zu. In den letzten vier Jahren konnten bei internationalen Wettbewerben 23 erste, 16 zweite, 22 dritte und 26 Anerkennungspreise errungen werden. Ein Höhepunkt auf diesem Gebiet war unsere Aufnahme als nationaler Verband der DDR in den Modellbahn-Verband Europa „MOROP“ im Jahre 1968. Die Vergabe des MOROP-Kongresses 1971 nach Dresden zeugt ebenfalls von der Wertschätzung, die der DMV der DDR international genießt.

Die Mitglieder unseres Verbandes sind sich bewußt, daß sie zu ihren beglückenden Erfolgserlebnissen vor allem dank der unbeirrbareren Friedenspolitik der Partei der Arbeiterklasse und unserer Regierung gelangten, daß die erfolgreiche Fortführung der ihnen lieb gewordenen Beschäftigung nur dadurch gesichert werden kann, wenn sie durch gute Ergebnisse in der täglichen Arbeit unsere Republik stärken und das Bollwerk für Frieden und Sozialismus in Europa festigen helfen. Dafür vermitteln uns die Beschlüsse des VIII. Parteitages der SED das Rüstzeug und die Orientierung.



NEUES vom Schienenstrang auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1971

Technische Messe — Freigelände 22.62. An diesem Standort waren wie alljährlich die schienegebundenen Exponate der DDR-Schienenfahrzeugindustrie und die ausländischen Angebote zu finden. Eine Gesamtübersicht mit Einzelheiten und Kurzeinschätzungen darüber sollen nachfolgend in Wort und Bild wiedergegeben werden.

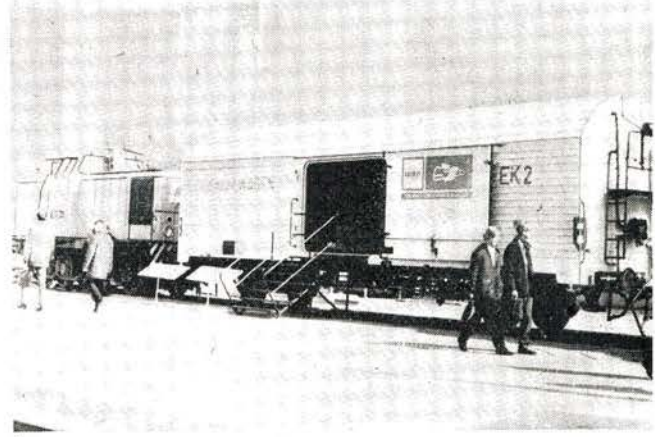
Die diesjährige Leistungsschau beschränkte sich, mit einer Ausnahme, auf Erzeugnisse der DDR-Produktion und aus Frankreich. Auf dem Triebfahrzeugsektor gab es keine Neuentwicklungen; ausgestellt waren die Dieselloks der Baureihe 106 und der Baureihe 110 und das Akkumulatoren-Schleppfahrzeug aus dem Kombinat LEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf. Diese Maschinen waren mit weiterentwickelten Bauteilen und konstruktiven Lösungen ausgerüstet. Demgegenüber wurde auf dem Gebiet der Reisezug-, Güter- und Kühlwagen eine umfangreiche Palette von Neu- und Weiterentwicklungen vorgestellt.

1. Reisezugwagen

Der VEB Waggonbau Ammendorf, der sich auf die Produktion von Reisezugwagen für die UdSSR spezialisiert hat und in diesem Jahr das 12 000. Fahrzeug ausliefern wird, zeigte zwei Wagen aus der laufenden Produktion und zwar den Weitstrecken-Personenwagen vom Typ WPW 47 D/red mit automatisch oder manuell regelbarer Druckbelüftung bei einer stündlichen Leistung von 4000 m³, der für 36 Fahrgäste eingerichtet ist und den Weitstrecken-Speisewagen vom Typ WSW SK/ed mit einem Speiseabteil für 48 Personen. Beide Fahrzeuge haben eine Länge von 24 500 mm, sie sind 3068 mm breit, von Schienenoberkante bis zum Dachstuhl gemessen 4355 mm hoch und sie sind lauf- und bremsstechnisch so ausgeführt, daß sie bei Geschwindigkeiten bis 160 km/h eingesetzt werden können.

Der VEB Waggonbau Görlitz stellte mit einem RIC-Schlafwagen für die Sowjetische Staatsbahn ein Exponat aus, das auf Breitspurstrecken der UdSSR, auf normalspurigen Strecken und im Fährbootverkehr zum Einsatz kommen kann. In neun kompartiment-eingerichteten Fahrgastabteilen — sieben der 2. und zwei der 1. Klasse mit einer gemeinsamen Duschkabine — finden 18 Reisende Platz. Der hohe Gebrauchswert des Fahrzeugs wird insbesondere durch die Klimaanlage mit automatischer Temperaturregelung, durch den hohen Standardisierungsgrad sowie die vorzügliche Wärme- und Schallisolation bestimmt.

Der VEB Waggonbau Bautzen brachte zwei Fahrzeuge zur Ausstellung, und zwar einen vierachsigen Schlaf-



1

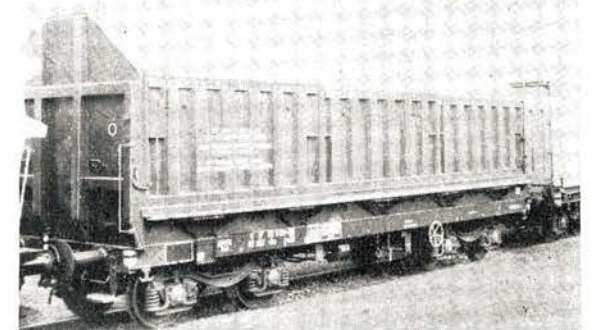
2



3



4



wagen, der über zehn Fahrgastabteile mit je drei Betten verfügt, wobei die Betten mit wenigen Handgriffen in komfortable Tagessitze verwandelt werden können. Zum anderen handelt es sich um einen Liegewagen mit neun Fahrgastabteilen. Eine selbsttätig thermoelektrisch geregelte Dampfumlaufheizung, eine elektrische Mehrspannungsheizung sowie eine automatisch geregelte Druckbelüftungsanlage gehören zur Grundausrüstung. Diese beiden Fahrzeuge entsprechen in ihren Hauptabmessungen den Bedingungen des Typ-Y-Wagens, sie sind 24 500 mm lang, 2382 mm breit, 4230 mm von Schienenoberkante bis Dachscheitel gemessen hoch und zulässig für den Einsatz im Geschwindigkeitsbereich bis 160 km/h.

2. Kühlwagen

Der VEB Waggonbau Dessau hatte mit dem zwei- und mit dem vierachsigen Kühlwagen Spitzenerzeugnisse angeboten. Der zweiachsige Eiskühlwagen vom Typ EK 2 erregte besondere Aufmerksamkeit vor allem durch die Tatsache, daß er mit 14,4 t Eigenmasse mit zu den leichtesten Kühlfahrzeugen der Welt zu zählen ist (Bild 1). Seine Hauptabmessungen: Länge über Puffer 14 010 mm, Achsstand 8000 mm, Laderaum 55 m³, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Als Isolier- und Stützstoff wurden Polyurethan-verschäumte Sandwich-Bauteile verwendet. Der Typ EK 2 erhielt in Leipzig im übrigen Messe-Gold.

Beim anderen Fahrzeug handelte es sich um einen 22 080 mm langen Maschinenkühlwagen vom Typ MK 4 SU 21, der Laderaumtemperaturen bis -30 °C bei Außenlufttemperaturen bis +40 °C garantiert hält.

3. Güterwagen

Bevor auf die zahlreichen französischen Exponate eingegangen wird, soll ein Großraumgüterwagen, den die Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken GmbH aus Westberlin zur Ausstellung gebracht hatten, behandelt werden (Bild 2).

Dieses vierachsige Fahrzeug hat durch den großen Laderaum vorteilhafte Einsatzmöglichkeiten insbesondere für großvolumige Leichtgüter. Die Bauart ermöglicht ein schnelles Be- und Entladen auch mit genormten Paletten, da 5000 mm breite Türöffnungen den Umschlagprozeß günstig beeinflussen. Die Türen sind gegenläufig verschließbar. Hauptabmessungen: Länge über Puffer 20 000 mm, Höhe gemessen von Schienenoberkante bis zum Dachscheitel 4210 mm, Breite 2970 mm und Ladefläche 49,5 m². Die Bremsenrichtungen und das Laufwerk sind so ausgeführt, daß der Wagen im Geschwindigkeitsbereich von 100 km/h einsetzbar ist. Die Eigenmasse des Wagens war mit 25 t angegeben.

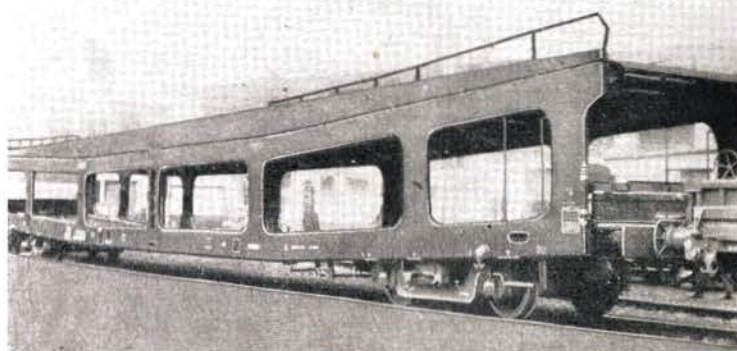
Aus Frankreich, und zwar von der Vereinigung für den Bau von Schienenfahrzeugen, waren neun verschiedene Fahrzeugtypen zur Ausstellung gebracht worden.

Der zweiachsige gedeckte Güterwagen für den Transport von palettisierten Ladegütern hat bewegliche Seitenwände, die in vier Sektionen gliedert sind, von



5

6



7



8

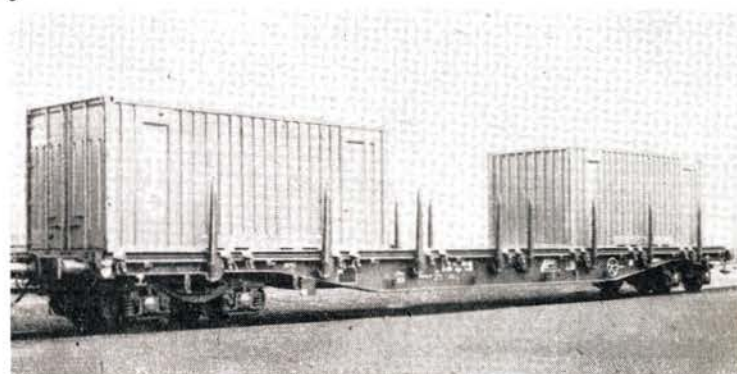


Bild 1 Eiskühlwagen, Typ EK 2 aus dem Waggonbau Dessau

Bild 2 Vierachsiger Großraumwagen von DM W Westberlin

Bild 3 Zweiachsiger Großraumwagen aus Frankreich

Bild 4 Vierachsiger Spezialwagen mit drei verschiebbaren Kastenteilen aus Frankreich

Bild 5 Dreiachsiger Autotransportwagen aus Frankreich

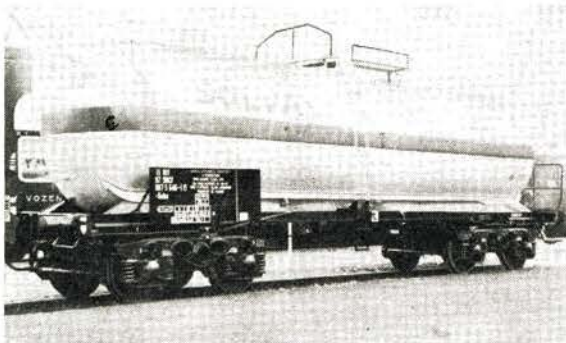
Bild 6 Vierachsiger Autotransportwagen aus Frankreich

Bild 7 Vierachsiger Plattformwagen mit Bordwänden aus Frankreich

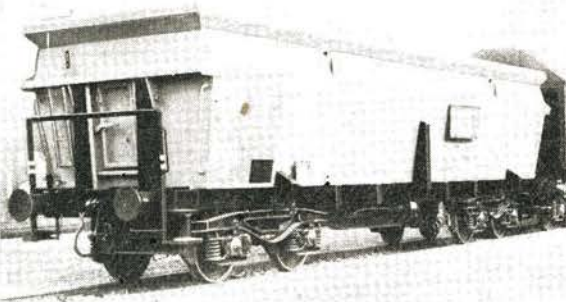
Bild 8 Vierachsiger Containertragwagen aus Frankreich



NEUES vom Schienenstrang auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1971



9



10

11



denen jeweils zwei übereinander geschoben werden können (Bild 3). Damit besteht der eigentliche Wagenkasten nur aus den beiden Stirnwänden und dem Dach, wobei die Stirnwände durch Ständer verstärkt sind, die am Kopfstück und am Stirnfeld des Daches befestigt wurden. Um die Längskräfte auf die Stirnwände zu übertragen, ist der Oberrahmen besonders steif ausgeführt worden. Hauptabmessungen: Länge über Puffer 14 040 mm, Achsstand 9000 mm, Ladefläche 33,2 m², Eigenmasse 14,0 t.

Ein vierachsiger Spezialwagen mit drei Abdeckteilen, die teleskopartig in Längsrichtung zusammengeschoben werden können, ist für die Beförderung von Bandstahlrollen hergestellt worden (Bild 4). Die Rollen lagern in Wiegen, wobei das ausgestellte Fahrzeug fünf Wiegen hatte, für drei Rollen mit je 2200 mm Durchmesser und die beiden anderen für 1500 mm große Bandstahlrollen. Hauptmessungen des Fahrzeugs: Länge über Puffer 11 500 mm, Drehzapfenabstand 6460 mm, Eigenmasse 20,0 t.

Reges Interesse fand der dreiachsige Autotransportwagen mit zwei gelenkigen Fahrzeugteilen, die auf einem Zentralgestell lagern (Bild 5). Die beiden Fahrzeugteile sind an den Enden in üblicher Weise gelagert und abgefedert; miteinander wurden sie über ein Kugelgelenk verbunden. Mit Hilfe von Zapfen und elastischen Gleitstücken liegt das Mittelteil auf dem einachsigen Fahrgestell. Insgesamt 20 Kleinwagen nimmt dieses Fahrzeug auf; falls die Pkw nicht breiter als 1520 mm sind, können sie in Doppelreihe verladen werden. Hauptabmessungen: Länge über Puffer 26 500 mm, Breite des Rahmens 3000 mm, Nutzlänge des oberen Stocks 26 200 mm, Länge des Zentralgestells 2500 mm, Eigenmasse 25 t, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h.

Der zweite Autotransportwagen, für den auch die Deutsche Reichsbahn Interesse gefunden hat, ist vierachsiger mit einer Lademöglichkeit für 12 Pkw und für den Einsatz im Schnellzugdienst geeignet (Bild 6). Hauptabmessungen: Länge über Puffer 26 400 mm, Drehzapfenabstand 19 000 mm, Nutzlänge des oberen Stocks 26 060 mm, Eigenmasse 23,5 t, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.

Zwei verschiedene Typen an Plattformwagen, die sich insbesondere für die Beförderung von Containern eignen, stellte die Firma Arbel aus (Bilder 7 und 8). Der Unterschied betrifft die im Bild 7 sichtbaren niedrigen Bordwände und geringfügige konstruktive Abweichungen. Beide Fahrzeuge haben an beiden Seiten je acht abklappbare Stahlungen.

Ein interessantes Spezialfahrzeug wurde mit dem im Bild 10 gezeigten offenen Güterwagen mit abnehmbarem Kasten gezeigt. Es ist möglich, diesen abnehmbaren Aufbau von Spezialhebezeugen umzuschlagen und andere Aufbauten zu verladen. Natürlich ist ein Entladen des Gutes mittels Greifer möglich. Hauptabmessungen: Länge über Puffer 13 030 mm, Ladevolumen 67,5 m³, Eigenmasse 23,5 t.

Auf dem Gelände von TAKRAF waren zwei schienengebundene Kräne aus der bekannten EDK-Reihe ausgestellt (Bild 11). Der EDK 80/2 ist für eine Tragkraft von 15 000 kp bei 4 m Ausladung auf vollem Drehkreis verfahrbar, und mit 20 Mp Tragkraft bei 4 m Ausladung, abgestützt auf vollem Drehkreis, einsetzbar. Der Ausleger kann durch drei gleiche Zwischenstücke verlängert werden. Im Hintergrund der eisenbahndrehkran vom Typ EDK 500.

G. K.

Bild 9 Vierachsiger Kesselwagen, Laderaum 47,2 m³, Eigenmasse 21,2 t, aus Frankreich

Bild 10 Vierachsiger offener Güterwagen mit abnehmbarem Kasten aus Frankreich

Bild 11 EDK 80/2 und EDK 500 (Hintergrund) von TAKRAF, VEB S. M. Kirow, Leipzig

Rückblick in den Petershof

Die Überschrift sagt es deutlich: Wir halten einen Rückblick in den Petershof, in jenes Messehaus der Leipziger Innenstadt also, in welchem sich seit Jahr und Tag im Frühjahr und im Herbst die Modellbahnindustrie ein Stelldichein gibt. Oft fragen uns Leser: Warum kommt ihr mit Eurem Messebericht immer erst so spät? Diese berechtigte Frage ist der eine Grund dafür, wenn wir diesmal eingangs unseres Berichtes dazu etwas sagen. Der andere ist aber die Tatsache, daß wir in diesem Jahre unsere Messeveröffentlichungen sogar erst im Heft 6 bringen können, weil uns einfach der spätere Messetermin, wie er in diesem Jahre erstmalig vorlag, dazu zwang. Wir wollen grundsätzlich die Messeberichte bebildert, reich bebildert, publizieren. Und damit sind wir jetzt bereits bei der Ursache der Verzögerung. Die Herstellung der erforderlichen Klischees ist leider nicht schneller möglich. Wir überlegen, ob wir nicht künftig ein Heft zuvor nur eine textliche Kurzinformation geben können.

Soviel der Erklärung, doch nun zu unserem Bericht. Was gab es also Neues in der Modellbahnbranche im Frühjahr 1971 in Leipzig? Das Neuheitenangebot an Schienenfahrzeugen war durchweg recht schmal. In H0 nichts, in TT ebenfalls nichts, nur die N-Anhänger können sich freuen, für sie gab es die drei einzigen neuen Fahrzeugmodelle auf dieser Messe. Da brachte der VEB PIKO ein fein detailliertes, farbgespritztes und mit lupenreiner Beschriftung versehenes Modell eines Güterzug-Gepäckwagens der DR heraus, welches bestimmt so manchen N-Güterzug komplettieren wird. Besonders erwähnenswert sind die guten Rolleigenschaften, die durch spitzengelagerte Metallradsätze erzielt werden (Bild 1). Zum zweiten war da ein N-Modell des Zementsilowagens der DR aus der Produktion der bekannten Stein KG, Leipzig. Auch dieses Modellfahr-

Bild 3 Eine Freude für TT: Stadtbahnhof „Thornstadt“, der als Bausatz herauskommt, Hersteller: VEB Vero

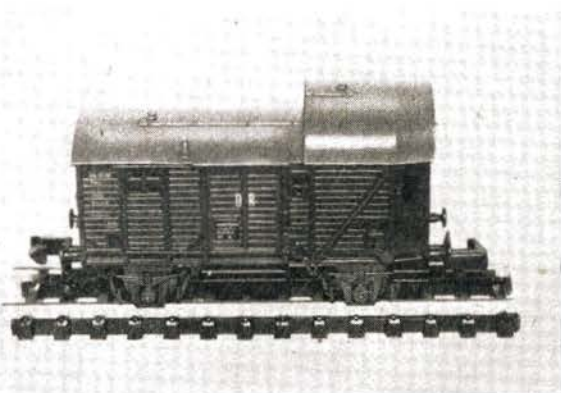
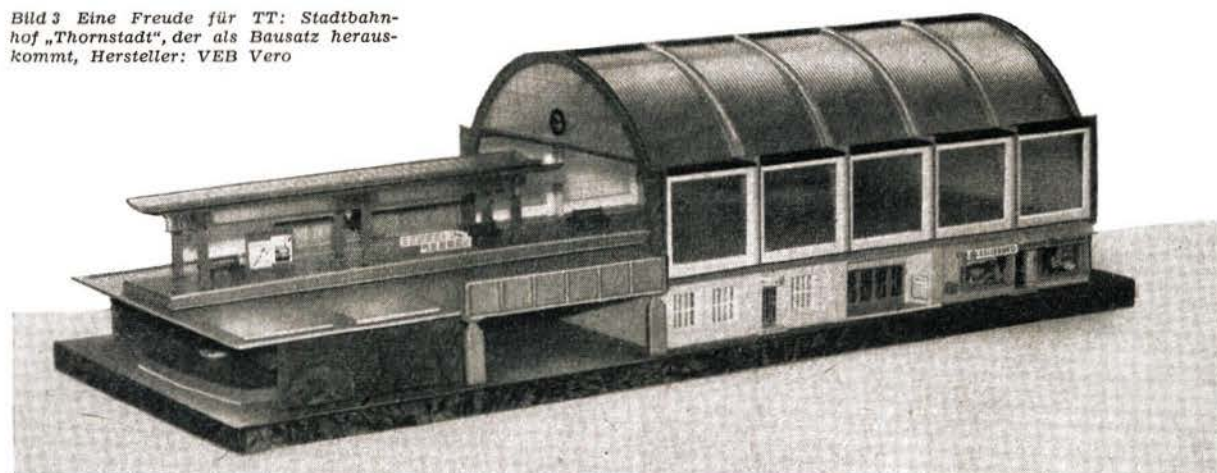
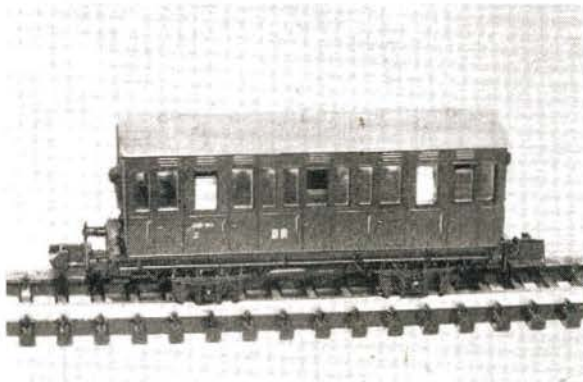


Bild 1 Das ist das neue N-Modell vom VEB Piko, ein Pwg

Bild 2 In Kooperation mit Piko bietet die Firma Stein KG, Leipzig, ein weiteres N-Modell an, einen Oldtimer-Abteillwagen



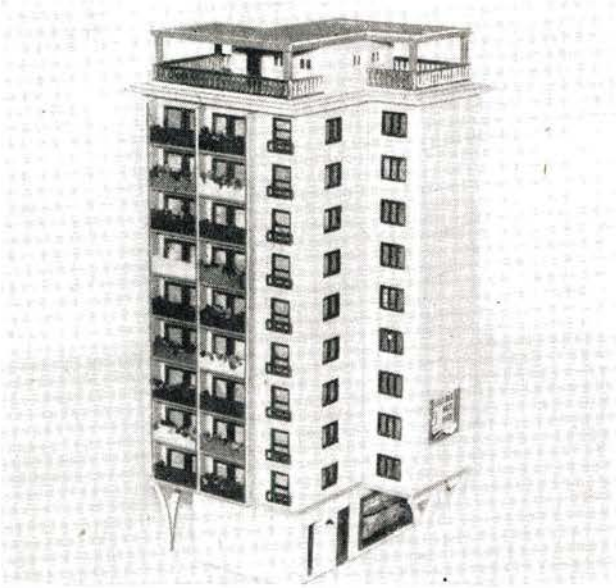


Bild 4 Ebenfalls von Vero wird dieses Punkthochhaus (H0/TT) als Bausatz erzeugt

4

5

Bild 5 Passend zum Sortiment „moderne Bauten“ ist diese Wohnhausgruppe von Vero (Bausatz, H0/TT)

Bild 6 Auch bahngewundene Gebäude sind Bestandteil des neuen Vero-Raumzellen-Bausystems, hier ein H0-Modell eines Reiterstellwerks (Bausatz)

Bild 7 Ebenfalls als Bausatz kommt auch dieses Stellwerk auf den Markt



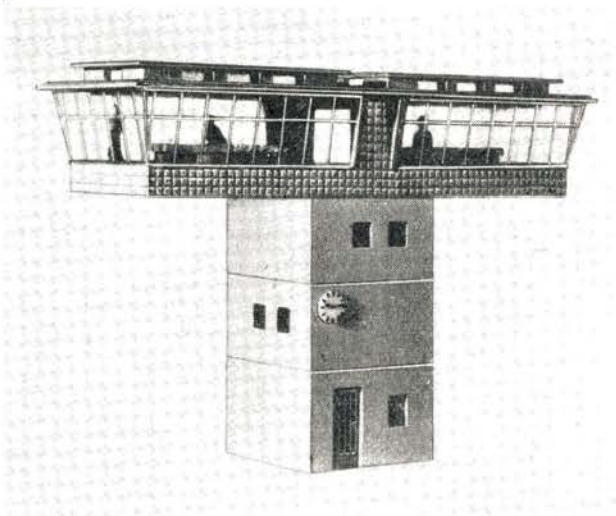
Bild 8 Die Auhagen-KG bereichert ihr Sortiment mit einem Wasserturm samt Pumpstation in Vollplasteausführung

Bild 9 Ferner bringt Auhagen auch diesen hübschen Güterschuppen in TT heraus

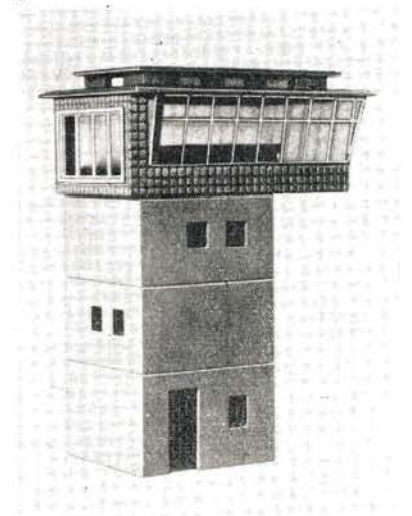
Bild 10 Derselbe Auhagen-Güterschuppen, jedoch mit Anbau

Bild 11 Aus zwei Auhagen-Bausätzen läßt sich dieser größere Güterschuppen basteln

6



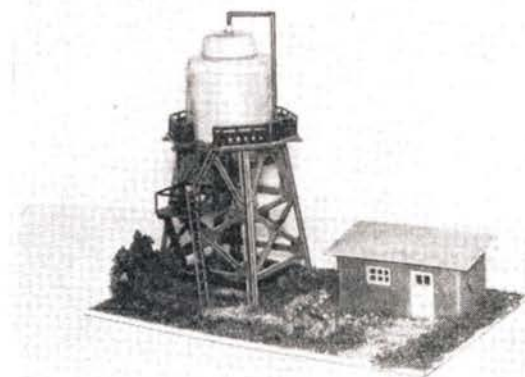
7



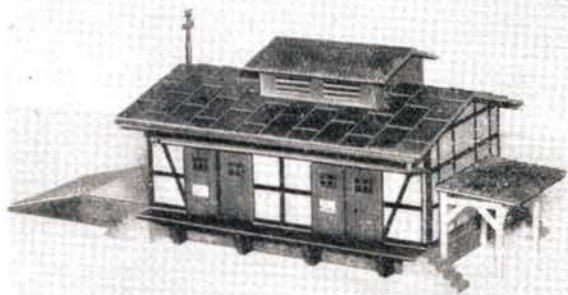
zeug ist mit zahlreichen Einzelheiten, wie Steigleitern, Griffstangen usw. ausgestattet. Ferner zeigte derselbe Hersteller noch einen Old-timer, einen Abteilreisezugwagen, zweiachsig mit grünem Wagenkasten und grauem Dach. Dieses Modell ist besonders reichhaltig dekoriert (Bild 2).

Keine Neuheit, nur andere Farbvarianten, stellte Zeuke aus: Der beliebte TT-Schnellzugwagen (Typ Y) wird künftig auch als blauer ČSD-Speisewagen und als DR-Wagen mit silbernem Wagenkasten erhältlich sein. Desgleichen wird man die Old-timer-Serie von Zeuke-TT bald auch neben der gewohnten Ausführung mit grünem Wagenkasten mit solchen brauner Farbe im Handel sehen. In Fachkreisen war ja bereits vor der Messe – eigentlich schon seit Jahren – von einer Piko-H0-Neuheit die Rede, und zwar von einem H0-Modell der Tenderlokomotive der BR 66 der DB. In Leipzig stand sie nicht aus. Wenn sie bereits auf anderen Messen gezeigt wurde, dann liegt dies daran, daß in Leipzig die Hersteller mit Recht nur Erzeugnisse aus der 0-Serie, aber keine Handmuster mehr ausstellen dürfen. Jedenfalls hatten wir das Muster in der Hand, es ist sehr hübsch und soll im Herbst erscheinen. Wenn auch verkaufswirtschaftliche Erwägungen bei der Auswahl eines Modells eine wichtige Rolle spielen müssen – kein Produzent kann sie unbeachtet lassen – bleibt doch die Frage, warum sich Piko für seine Neuheit kein Vorbild ausgesucht hat, welches in der Wunschliste der Modellbahnfreunde „ganz oben“ rangiert. Wir meinen, eine BR 65¹⁰ der DR wäre noch besser angekommen. Und dann richtete sich unser Blick auf die Stände der Zubehörindustrie. Zuerst nahmen wir den VEB Vero auf das Korn. Knüller der mehreren Neuheiten aus Olbernhau war ganz bestimmt der TT-Stadtbahnhof „Thornstadt“ (Bild 3). Das Modell ist etwa einem Bahnhof wie z. B. Berlin-Alexanderplatz nachgestaltet. Also unten das Empfangsgebäude und oben die Bahnhofshalle mit drei Gleisen und entsprechenden Bahnsteigen. Dadurch ist das Modell äußerst platzsparend, was vielen Modelleisenbahnern recht sein wird. Es wird als Bausatz in Vollplastausführung geliefert. Für H0-TT brachte Vero ferner ein Punkthochhaus (Bild 4), eine Wohnhausgruppe (Bild 5) sowie, nur für HO-verwendbar zwei Stellwerksmodelle (Bilder 6 und 7) heraus. Sämtliche Gebäudemodelle dieser Reihe sind modernen Typen nachgebildet. Sie sind ferner Bestandteil eines umfassend angelegten neuen Raumzellen-Bausystems für Modellbahnanlagen. Der Aufbau aller Modelle ist recht einfach, auch ein ungeübter Bastler kann in kurzer Zeit durch aufsteckbare Raumzellen moderne Gebäudemodelle aufbauen. Die Verwendung für verschiedene Nenngrößen soll dadurch ermöglicht werden, daß z. B. das Untergeschoß des Punkthochhauses einwandfrei in H0 ausgeführt wurde, während die Stockwerke, neun an der Zahl, in kleinerem Maßstab gehalten sind. Nun, das ist ein Weg, der zweifelsohne dem ernsthaften Modelleisenbahner nicht schmeckt, aber er ist bereits international üblich, und warum sollten reine Staffagebauten nicht so ihren Zweck erfüllen?!

Bei bahntypischen Bauten jedoch muß eine klare Trennung zwischen den Nenngrößen gezogen werden, auch, wenn verkaufswirtschaftliche Fragen einen Hersteller leicht zu dem erwähnten Kompromiß verleiten sollten. Die Fa. Auhagen KG. bereicherte ihr TT-Sortiment: Ein Wasserturm mit zugehöriger Pumpstation (Bild 8) stellte sich als hervorragender Ausstattungsartikel in Vollplastaufführung – natürlich als Bausatz geliefert – vor. Ferner kam ein hübscher Fachwerkgüterschuppen (Bilder 9, 10 und 11) von dieser Firma im Erzgebirge heraus. Die für Bausätze von Auhagen bekannten Variationsmöglichkeiten demonstrieren gut unsere Bilder. Etwas weniger bemerkt blieb ein neuer TT-Bahnübergang von der Fa. Klötzner, der elektromechanisch funk-



8

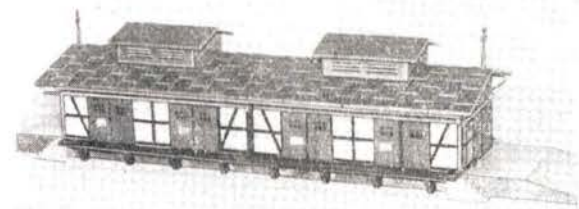


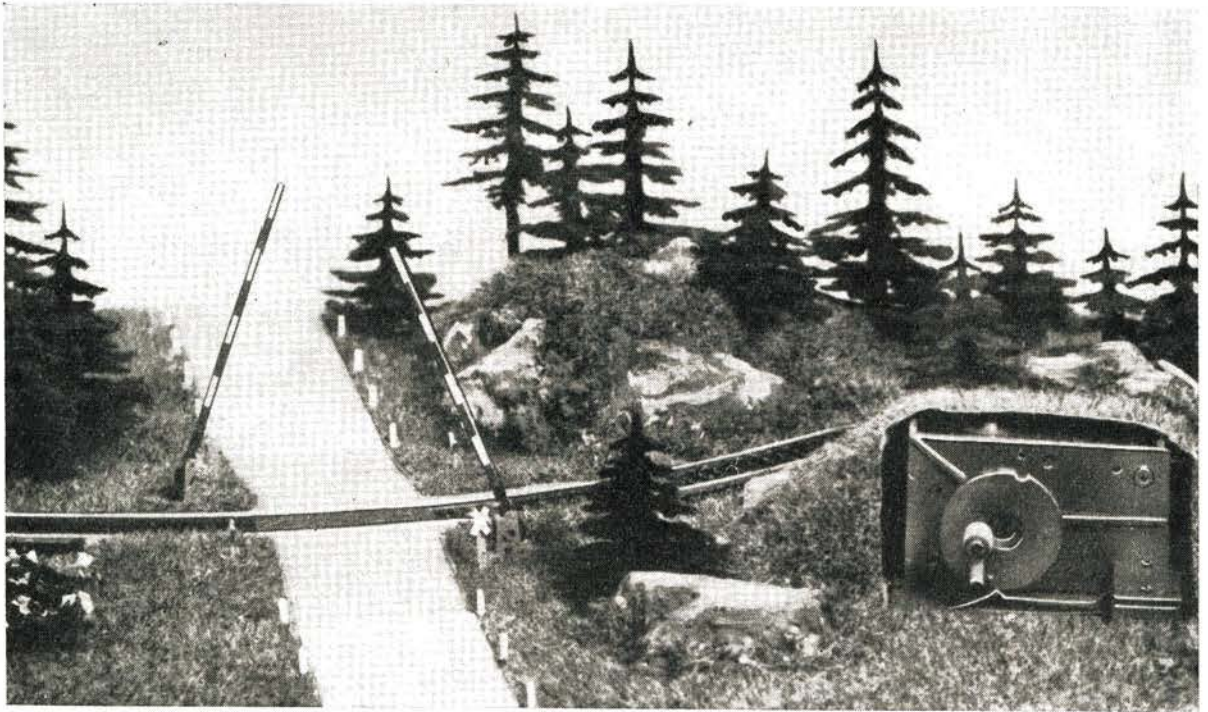
9



10

11





12

Bild 12 Die Firma Rolf Klötzner aus Glauchau erschien mit einem neuen elektromechanischen Bahnübergang für gebogenes Gleis, Nenngröße TT

Bild 13 Ein neues H0-Modell: Ein Muldenkipper auf G 5-Fahrgestell vom VEB Modell- und Plastikspielwaren-Kombinat Annaberg

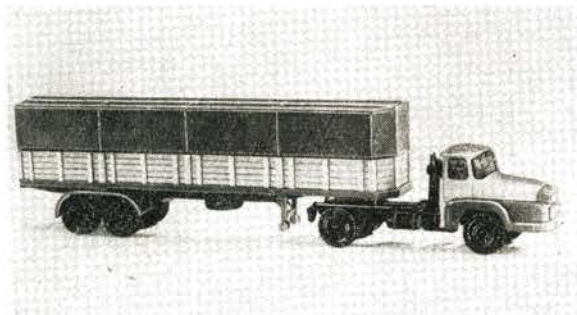
Bild 14 Schließlich noch ein weiteres Straßenfahrzeug-Modell dieses Herstellers, ein UNIC-Pritschenaufleger in H0

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin (8), Werkfotos (5)



13

14



tioniert und dessen Schrankenbäume langsam geschlossen werden. Zu bemerken ist hierbei noch, daß dieser Übergang für ein gebogenes Gleis vorgesehen ist und demzufolge leicht noch in einer Anlagenecke untergebracht werden kann (Bild 12). Ferner kam von dieser Glauchauer Firma noch ein Schwingbügelantrieb (Kontaktgeber) heraus. Seine Betriebsspannung beträgt 14...18 V Wechselstrom. Er kann zweckmäßig für Warnlichteffekt, aber auch als Kino- und Schriftenwerbung, Reklamebeleuchtung und zu ähnlichem eingesetzt werden, wobei durch eine Regulierschraube der Zeitrhythmus verändert werden kann.

Schließlich besuchten wir noch den Stand des VEB Modell- und Plastikspielwaren-Kombinates Annaberg-Buchholz. Dieser bekannte Hersteller von Straßenfahrzeug-Miniaturen trug zur weiteren Belebung der H0-Straßen bei. Ein Muldenkipper auf dem Fahrgestell des G 5-Lkw war die eine Neuheit (Bild 13), ein Sattelaufleger nach französischem Vorbild (UNIC) die andere (Bild 14). Beide Modelle sind im Maßstab 1 : 87 fein detailliert ausgeführt. Weitere Old-timer-Pkw, allerdings im Maßstab 1 : 50 seien hier nur am Rande erwähnt.

Und damit wären wir am Ende unseres Rundganges. Die nächste Messe läßt nicht mehr lange auf sich warten, wieder bleiben uns Spannung und Hoffnung auf Neuheiten, die wirklich jedes Modellbahnherz erfreuen!

H. K.