

PA 9

32542

JAHRGANG 17

MAI 1968

5

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



5

M AI 1968 · B E R L I N · 17. J A H R G A N G

## 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 – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz 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 02 31; Grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- 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. 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. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Lenin-gradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Car-timex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Buda-pest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong- yang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus- land: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

Seite

Helmut Kohlberger Unser Messebummel durch den „Petershof“ .....	129
Vorschlag der ferpress an die Industrie ..	135
Schienefahrzeuge von der Messe ..	136
Dipl.-Ing. R. Pätzold, Dresden Zwei Systeme zur elektronischen Fernsteuerung von Modellbahnen (Teil 2) .....	138
K. Fischer Das neue Streckennummernsystem in den öffentlichen Fahrplänen der Deutschen Reichsbahn .....	142
H. J. Horn Die Modellbahnanlage in Potsdam ..	143
Die Verwandlung einer Kleinbahn ..	145
Seine siebente „Winteranlage“ in der Nenngröße H0 .....	148
TT-Modellbahnanlage (2,0 m x 1,1 m)	148
Mitteilungen des DMV .....	149
Wissen Sie schon? .....	150
Modelleisenbahner als Lebensretter ..	150
TT-Heimanlage (1,5 m x 1,0 m) .....	151
H0-Heimanlage (2,8 m x 1,1 m) .....	151
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	152
Einheitsmittelwagen für den Görlitzer SVT .....	153
Selbst gebaut .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Die Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn mögen uns verzeihen, daß wir einmal auf „Abwegen gehen“. Wir glauben aber, daß diese gezeigte Neuheit auch für einige unserer Leser interessant sein dürfte. Neu war im „Petershof“ eine Modell-Auto-Rennbahn im Maßstab 1 : 32 vom VEB Prefo, Dresden. Noch im IV. Quartal sollen diese Anlagen ausgeliefert werden.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

## Rücktitelbild

Als ich meinem Schwiegervater Fritz Hiller diese Fotografie der Mallet-Schmal-spurlokomotive 99 5904 (1000-mm-Spur) zeigte, schmunzelte er und dachte an vergangene Jahre: „Oft habe ich diese Lok werkmäßig als Schlichtleiter im Raw „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ in Görlitz betraut und auch eingefahren“.

Klaus Gerlach, Berlin

Foto (1967 in Harzgerode):  
Klaus Winkelmann, Zwickau

## In Vorbereitung

Bericht von der Nürnberger Spielwaren-fachmesse 1968  
40 Jahre Berliner S-Bahn



## Unser Messebummel durch den „Petershof“ Leipziger Frühjahrsmesse 1968

Репортаж о Липской весенней ярмарке 1968 г.

Report of the Leipzig Spring Fair 1968

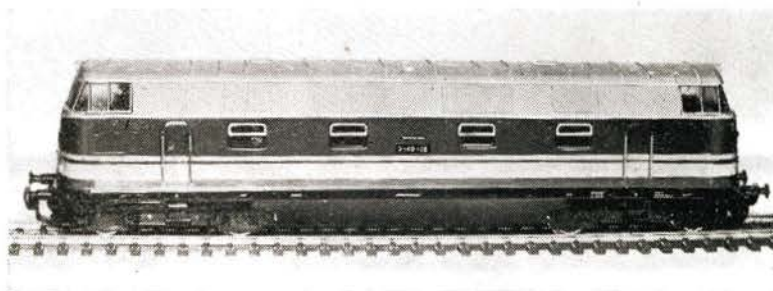
Reportage sur la foire du printemps 1968 en ville de Leipzig

Vom 3. bis zum 12. März hatte in diesem Jahre die Leipziger Frühjahrsmesse ihre weltweiten Pforten geöffnet und zog, wie immer, Tausende Besucher aus nah und fern an.

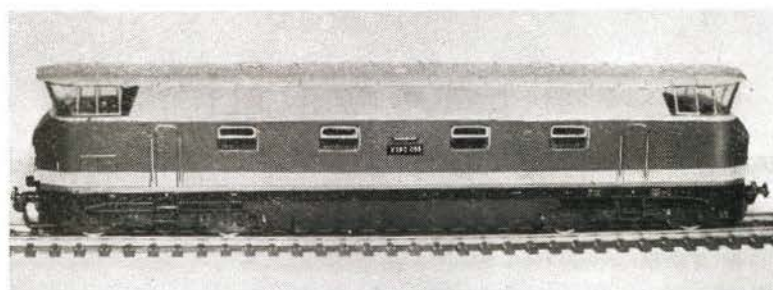
Vor genau einem Jahr informierten wir unsere Leser darüber, daß sich die Hersteller künftig in bezug auf die Vorstellung der Neuheiten ausschließlich nur noch auf die Herbstmessen orientieren wollten.

Wir appellierten damals gleichzeitig an das Verständnis der Modelleisenbahner für diese Maßnahme, zumal dieser Trend auch andernorts üblich sei. So versprachen wir uns, im Grunde genommen, keine Neuheiten-Flut auf dieser Frühjahrsmesse 1968. Gute Freunde gaben uns sogar den Rat, ohne Kugelschreiber und Notizbuch zur Messe zu fahren, da es dort ja im Frühjahr doch nichts Neues mehr gäbe. Wie gut, daß wir diesem Rat nicht gefolgt sind, wir wären doch in Verlegenheit gekommen, uns diese für einen Reporter wichtigen Utensilien nachträglich in Leipzig zu beschaffen. Um es kurz zu machen, zahlreiche Hersteller waren durchaus in der erfreulichen Lage, bereits jetzt auf der Frühjahrsmesse Neuheiten zu zeigen, ohne damit Gefahr zu laufen, „das Pulver für dieses Jahr schon zu verschieben“.

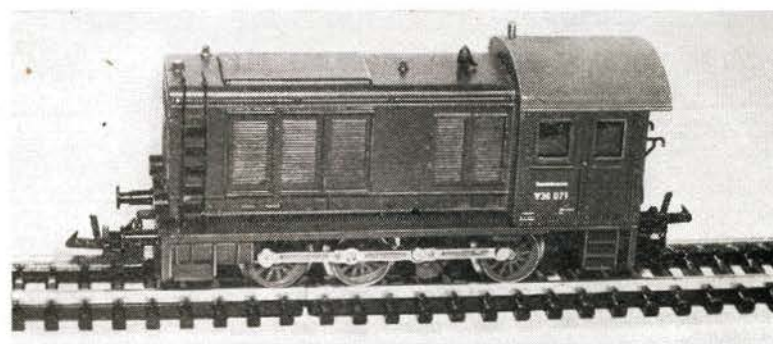
Allein der VEB PIKO, Sonneberg, der bekannte Produzent der H0- und N-Spurbahnen, erschien aus der Reihe der größeren Betriebe ohne jede Neuheit in Leipzig. Man hört zwar hier und dort, in den Konstruktionsbüros dieses Betriebes würde hart und eifrig gearbeitet, doch an dieser Stelle messen wir mit allen



1



2



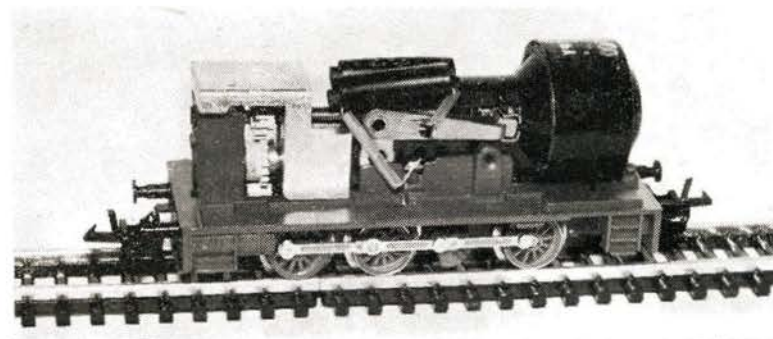
3

Bild 1 Eine Freude für alle H0-Anhänger: die Gützold-Diesellokomotive der BR V 180 in Standardausführung mit weinrot-cremefarbenem Oberteil

Bild 2 Und hier ein weiteres neues H0-Pferd im Stall, die Gützold-V-180 in Sonderausführung mit Kunststoffbug in Blau-Creme

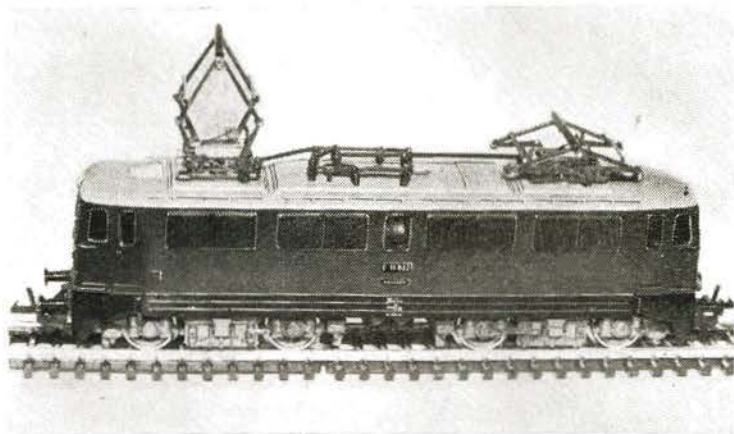
Bild 3 Sie bereichert künftig das Zeuke-TT-Sortiment, diese schöne Diesellok der BR V 36

Bild 4 Und so sieht diese Neuheit, die V 36 in TT, „ohne Hut“ aus. Zeuke will auch die anderen Lokomotiven in dieser Weise demnächst herausbringen.



4

Bild 5 Gleich noch eine moderne Lokomotive, hier ein herrliches TT-Modell der E 11, welches Gützold für das Zeuke-Programm liefert



5

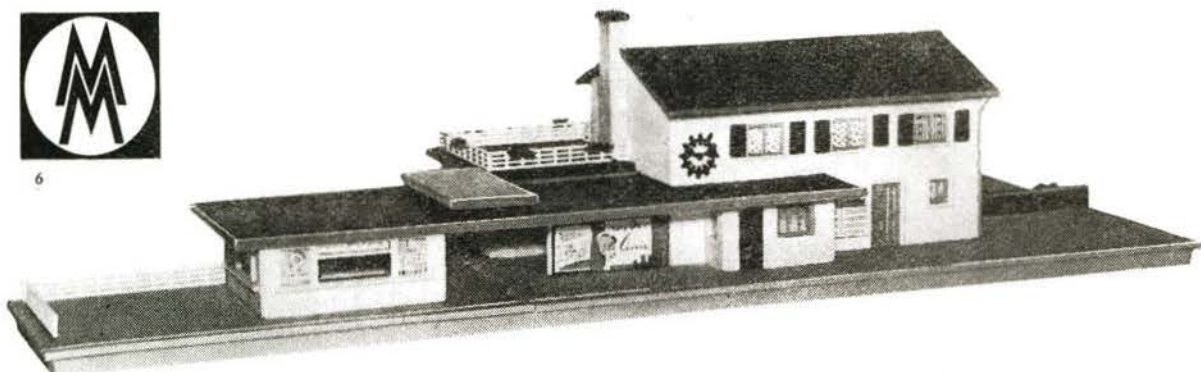
Bild 6 VERO legte das Schwergewicht auf die kleinste Nenngröße N. Dies ist der neue Klein-stadtbahnhof „Buchheide“

Bild 7 Und hier ein praktisches „Mehrzweck-gebäude“ von VERO in N

Bild 8 Schließlich noch ein neues N-Modell von VERO, ein Landwarenhaus



6

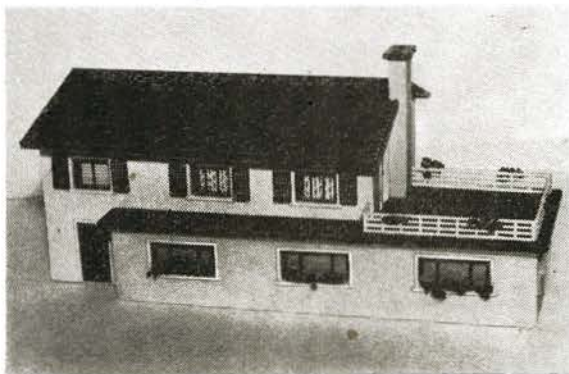


Modellbahnfreunden eben nur das, was in der Vitrine steht. Lassen wir alle daher PIKO die Chance, uns dafür im Herbst um so mehr zu überraschen.

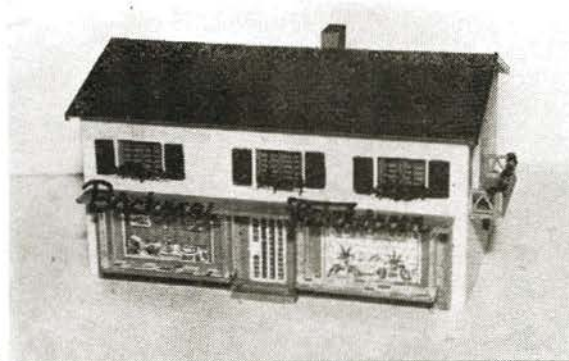
Betrachten wir zunächst einmal die neuen Triebfahrzeugmodelle und gehen dabei nach der Nenngröße vor.

Es freut uns hierbei ganz besonders, endlich wieder einmal die in letzter Zeit von der Industrie so stiefmütterlich behandelten H0-Anhänger gleich mit zwei neuen Diesellokomodellen bekannt machen zu können: Gützold stellte einmal eine V 180 mit der Achsfolge B'B' in weinrot-cremefarbener Ausführung vor, wie sie heute bereits beim Vorbild nicht mehr von den Strecken der DR hinwegzudenken ist.

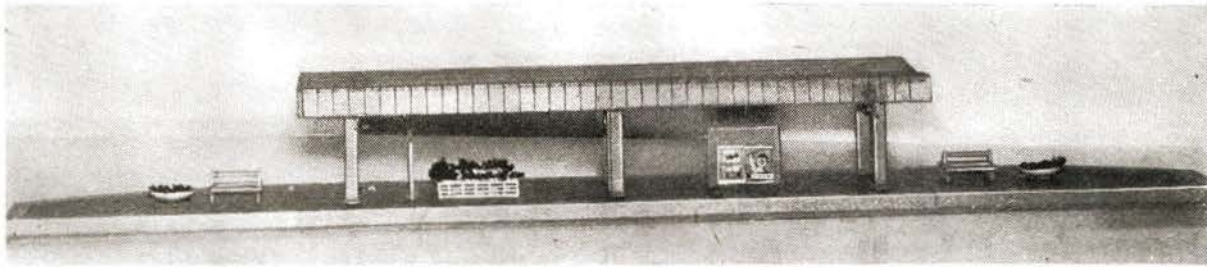
Zum anderen zeigte diese Zwickauer Firma eine Sonderbauart der V 180 mit einem modernen Kunststoffbug und blau-creme-farbenem Oberteil. Beide Modelle haben das gleiche Triebwerk und erhalten den von der Gützold-V-100 her bereits bekannten neuen Standardmotor. Sie sind damit zugkräftig und gut als Mehrzwecklok einsetzbar. Die Lokomotiven sind mit automatischem Lichtwechsel ausgerüstet. Wir können uns gut vorstellen, daß der Fa. Gützold KG mit diesen beiden Neuheiten wirklich ein guter Wurf gelungen ist und die H0-Modellbahnfreunde sehlichst darauf warten, diese schönen Modelle bald zu



7



8



9

Bild 9 Aber auch die TT-Freunde werden von VERO nicht enttäuscht. Der Betrieb liefert jetzt diesen Plastik-Bahnsteig, den man beliebig verlängern kann

Bild 10 Ebenfalls für TT: Eine romantische Wassermühle mit Antrieb (12...16 V) von VERO

Bild 11 Die Auhagen KG brachte drei Baukästen in ihrem Sortiment neu heraus, sämtlich in TT. Dieses Stellwerk „Bernhardstal“ wird zusammen mit dem im Bild 12 gezeigten Bahnwärterhaus ausgeliefert

Bild 12 Bahnwärterhaus in Nenngröße TT, gebaut aus einem neuen Auhagen-Kasten

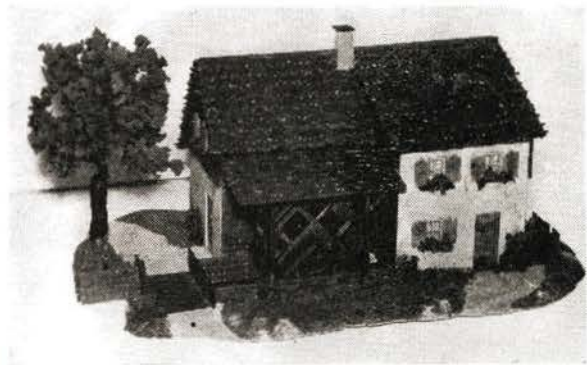
kaufen. Übrigens versicherte man uns am Stand von Gützold, daß dieser Betrieb der Nenngröße H0 auf jeden Fall treu bleiben wird. Das tut gut, zumal für einige Hersteller, vor allem auf dem Zubehörsektor, scheinbar dieser klassische Maßstab nicht mehr existiert.

Die große Schar der TT-Freunde wurde auch dieses Mal von der wirklich beispielhaft rührigen Zeuke & Wegwerth KG – übrigens dem größten Produzenten von TT in der ganzen Welt – wiederum mit zwei Lokmodellen beschert: mit einer Diesellok der BR V 36 der DR und mit einer herrlichen E 11. Diese E 11 wird für das Zeuke-TT-Programm von der Gützold KG in Kooperation hergestellt, so, wie bereits seit geraumer Zeit die bekannte E 499 der CSD.

Das Triebwerk der V 36 ist völlig neu konstruiert. Über eine durchgehende Schnecke werden alle Achsen angetrieben. In dieser Weise sollen auch die Dampflokmodelle der BR 81 und 92 demnächst umkonstruiert werden. Die E 11 ist je nach Betriebsweise auf Oberleitungs- bzw. Fahrschienenstromentnahme umschaltbar. Sie hat eine Beleuchtungseinrichtung, während die V 36 unbeleuchtet ist.

Soweit unser Bericht über neue Triebfahrzeugmodelle, wenden wir uns nun den Wagen zu. Hier ist jedoch die Ausbeute wesentlich geringer, nur Zeuke wartete mit einem vierachsigen Kühlwagen der Bauart TThms in ganz hervorragender Ausführung auf. Dieser Wagen wird bestimmt von den TT-Liebhabern ganz besonders begrüßt werden, stellt er doch den zweiten vierachsigen TT-Güterwagen erst dar und kann man mit ihm das Bild der TT-Güterzüge stark beleben.

Wir sahen auf dieser Messe wieder, daß die Berliner Zeuke & Wegwerth KG beständig an der Erweiterung ihres Sortiments arbeitet und die immer größer werdende Zahl ihrer Freunde nie enttäuscht. Das sei uns einmal gestattet, an dieser Stelle diesem Betrieb dafür den Dank aller Modelleisenbahner für die kontinuierliche Arbeit auszusprechen,



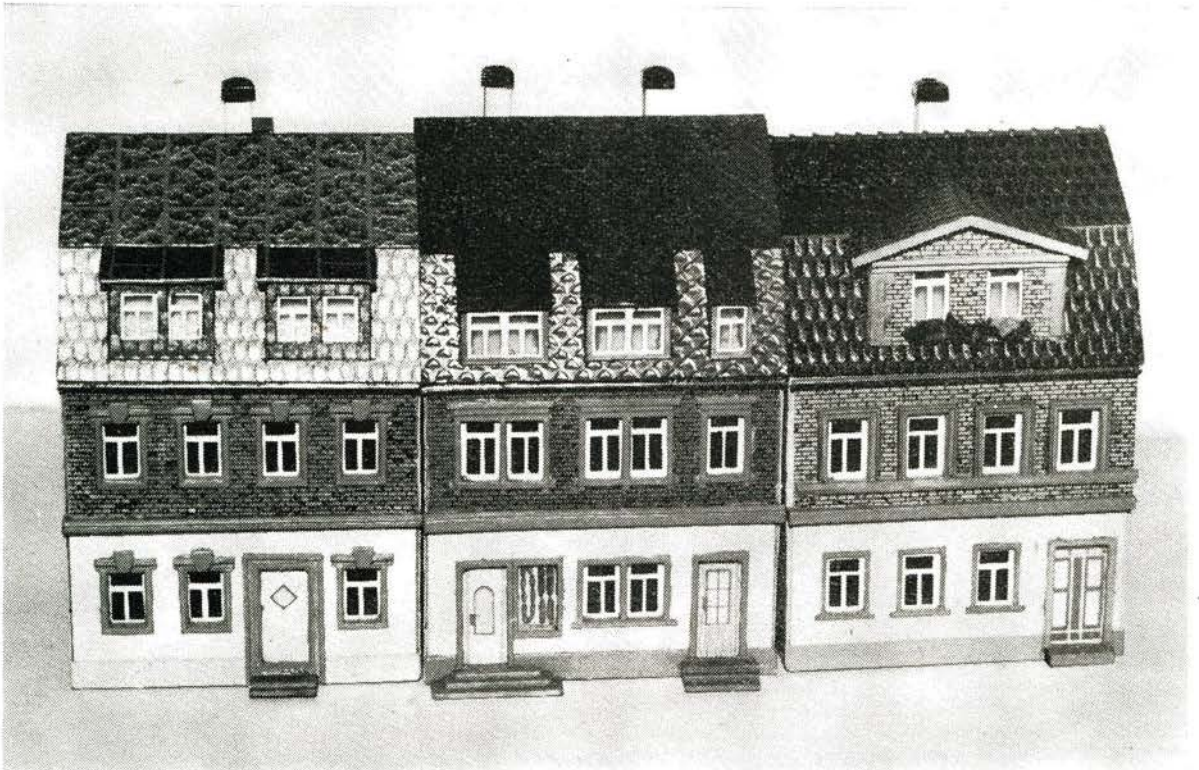
10



11



12



13

Bild 13 Die Kleinstadtserie setzte Auhagen mit dieser „Straßenzeile“ in TT fort

Bild 14 Nun erhält die kleine TT-Stadt von Auhagen auch ein passendes, wunderhübsches Rathaus



132

ohne dabei einen Betrieb besonders hervorheben zu wollen.

Und nunmehr zum Zubehörsektor. Am Messestand von VERO (früher OWO) entdeckten wir gleich fünf Neuheiten, davon drei in der Nenngröße N und zwei in TT. Der Bahnhof „Buchheide“ ist ein modernes Stationsgebäude mit teilweise überdachtem Bahnsteig, einem Kiosk, einem Gaststättenanbau und einer Freitreppe von der Straßenseite her. Dieses Modell eignet sich so recht für N-Anlagen als Bahnhof für eine kleine Stadt oder einen Kurort. Weiterhin für die kleine Größe N brachte VERO ein sogenanntes Mehrzweckgebäude heraus. Man kann es als Gaststätte, als kleinen Produktionsbetrieb oder als Verwaltungsgebäude und dgl. mehr verwenden. Schließlich fanden wir in N noch das Modell eines Landwarenhouses in neuzeitlichem Stil, lieferbar mit diversen Ladenbeschriftungen, um eine Abwechslung auf der Anlage zu haben.

Die TT-Freunde erhielten von VERO endlich einen hervorragenden, verlängerungsfähigen Bahnsteig sowie das betriebsbereite Modell einer romantischen Wassermühle – das Vorbild davon soll einmal im Erzgebirge gestanden haben – mit einem Antrieb von 12...16 Volt. Sämtliche VERO-Erzeugnisse, die als Neuheiten gezeigt wurden, sind in Vollplastikausführung.

Die Köthener TeMos KG zeigte ein TT-

Modell eines Aussichtsturmes mit Gaststätte. Es ist auf einem PVC-Ziehteil aufgebaut und wird bestimmt manche Erhebung in der Modell-Landschaft zieren. Hier übrigens ein Trost für die H0-Freunde: Man kann dieses Modell ohne weiteres auch im Hintergrund der Anlage für H0 verwenden.

Auch die Auhagen KG war nicht untätig, sie stellte wiederum drei ihrer beliebten Baukästen in der bewährten Ausführung vor, sämtlich für TT: ein Stellwerk und ein Bahnwärterhaus, drei Kleinstadthäuser als Straßenzeile gebaut und schließlich ein wunderschönes altes Rathaus. Gleich nebenan am Stand der Scheffler KG fanden wir zwei unscheinbare, aber gefällige Neuheiten aus Plastik: eine Futterkrippe und einen Jagdhochstand in H0. Also, liebe Freunde, auf zum frohen Halali, nun auch auf der Modellbahn!

Als letztes besuchten wir das Spezialprägwerk Espewe aus Annaberg, um uns die neuen Kfz.-Modelle anzusehen. Für H0 sind gleich drei Modelle entwickelt worden, ein Gabelstapler, ein kleiner Multicar und ein Brückenlegepanzer.

Als Resümee haben wir einmal eine Gegenüberstellung der Neuheiten, getrennt nach der Nenngröße und nach der Herbstmesse 1967 und dieser Frühjahrsmesse 1968 vorgenommen. Diese Analyse wird für viele recht aufschlussreich sein:



Bild 15: Von der Firma TeMas kommt in TT dieser neue Aussichtsturm mit Gaststätte, aufgebaut auf einem PVC-Ziehteil.

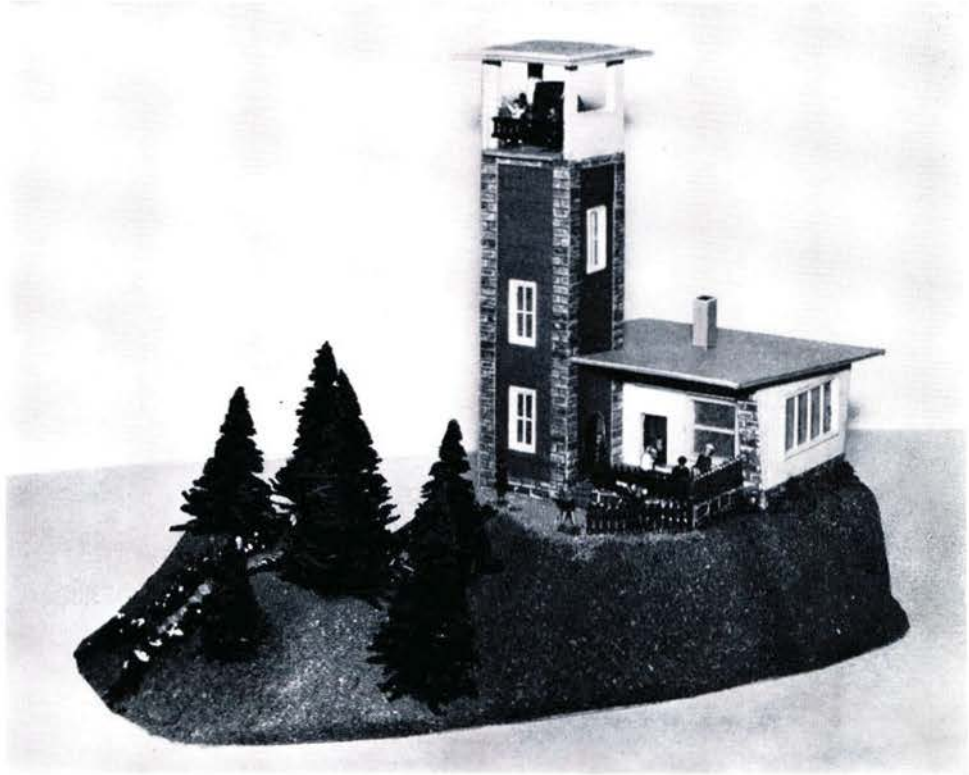


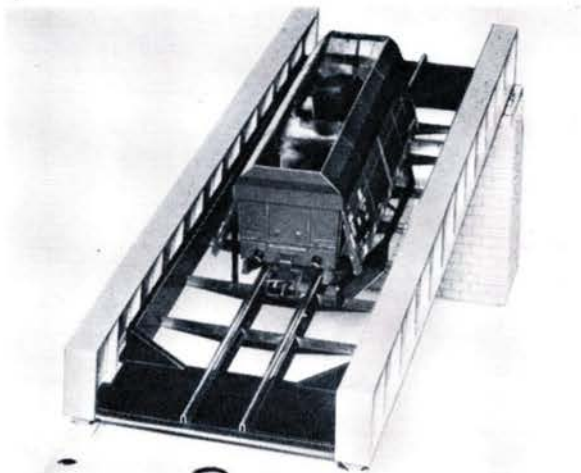
Bild 16: Ein praktisches Zubehör aus dem Hause Zeuke: eine Entladebrücke zur automatischen Entladung der Oöt-Wagen in Vollplastikausführung.

15

	Herbstmesse 1967			Frühjahrsmesse 1968		
	H0	TT	N	H0	TT	N
Loks	—	2	1	2	2	—
Wagen	3	2	1	—	1	—
Geb.	1	2	4	—	6	3
Kfz.	2	—	—	3	—	—
Sa.	6	6	6	5	9	3

**Unser Messebummel  
durch den „Petershof“  
Leipziger  
Frühjahrsmesse 1968**

16



An der Gesamtzahl der jetzt erschienenen Neuheiten erkennt man, daß diese Frühjahrsmesse gar nicht so schlecht im Verhältnis zur letzten Herbstmesse abschneidet, wie man ursprünglich annehmen mußte. Wir nehmen an und hoffen indes, daß sich jetzt alle Hersteller ganz besonders anstrengen, zur Herbstmesse mit einem verstärkten Neuheitenangebot zu erscheinen. Und dieses dürfte ja dann eigentlich recht gut ausfallen! Wir jedenfalls stellen uns darauf ein und halten gern den entsprechenden Platz in unserer Zeitschrift frei. Und damit verbleiben wir bis zum Messebericht im Herbst mit allen unseren Lesern in froher Erwartung der Neuheiten.

Helmut Kohlberger, Berlin



17

Bild 17 Das Spezialprägwerk Annaberg (Espewe) setzt seine Serie H0-Straßen- und Militärfahrzeuge mit diesem Brückenlegepanzer fort

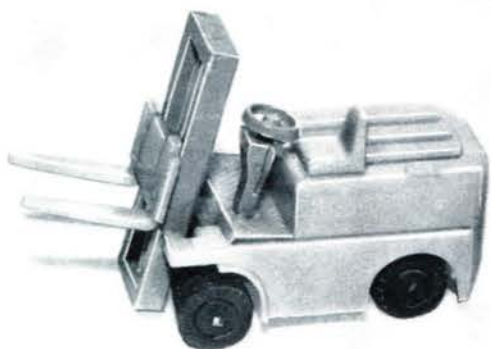
Bild 18 Er wird bestimmt schon sehnsüchtig erwartet von den H0-Güterbodenarbeitern, dieser modellgerechte Gabelstapler vom Espewe

Bild 19 Auch der kleine, vielseitig verwendbare Multicar wird die H0 Anlagen weiter beleben. Hersteller: Espewe

Bild 20 Eine kleine Neuheit nur: eine Futterkrippe in H0 aus Plastik von der Firma Scheffler

Bild 21 In H0 kann nun auch zur Jagd gelassen werden, Scheffler jedenfalls liefert künftig diesen Plastik-Hochstand für die kleinen Jäger

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin



18



20



19



21



# Vorschlag der ferpress an die Industrie



Vorab einige Bemerkungen zur ferpress. Die ferpress ist eine „Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung“ (Union Internationale de Presse Ferroviaire). Sie hat ihren Sitz in Wien, der Hauptstadt der Republik Österreich. Der Tätigkeitsbereich ist international und erstreckt sich auf alle Länder der Erde. Der Vereinszweck ist die Förderung der Redaktionsarbeit durch Pflege freundschaftlicher Beziehungen der in der Eisenbahn-Presse tätigen Personen untereinander. Weiterhin eine Erschließung von Nachrichtenquellen durch die Pflege der Beziehungen mit den Bahnverwaltungen, der Industrie des Großbetriebes, den Verbänden der Eisenbahnfreunde, der Modelleisenbahn-Industrie und den Modelleisenbahn-Vereinigungen. Sie vertritt die ordentlichen Mitglieder gegenüber der Öffentlichkeit. Zur Zeit sind in ihr 31 Herausgeber von Eisenbahn- bzw. Modelleisenbahnzeitschriften oder Journalisten vereinigt. Ländervertreter der DDR ist der verantwortliche Redakteur unserer Fachzeitschrift, Klaus Gerlach.

Auf dem ferpress-Journalistengespräch in Nürnberg (anlässlich der Spielwarenfachmesse 1968) ist vorgeschlagen worden, einmal im Jahr dem Sinne nach gleichlautende Artikel in allen der ferpress angeschlossenen Zeitschriften abzudrucken. Diese Beiträge sind Themen, die die Leser aller Zeitschriften interessieren dürften, und sie stellen die offizielle Meinung der ferpress-Mitglieder dar.

Hier nun der ferpress-Beitrag 1968:

Obwohl es noch unterschiedliche Lücken im Angebot der Modellbahn-Industrie für alle Nenngrößen gibt, schlagen die ferpress-Mitglieder den Firmen vor, neben der Schließung der noch vorhandenen Lücken ihre Produktionsprogramme prognostisch in historische Etappen aufzubauen. Solche Etappen zeichnen sich bei den Eisenbahnen Europas dreimal ab: von den Anfängen der Eisenbahn bis zum ersten Weltkrieg, dann weiter bis zum zweiten Weltkrieg und schließlich die Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg. Selbstverständlich können sich die Zeiten in den einzelnen Staaten etwas verschieben, jedoch geben sie eine große Linie an.

Mit diesem Vorschlag soll erreicht werden, daß die Modelleisenbahner einmal künftig ihre Modelleisenbahnen motiv- und stilgerecht aus Firmenmaterial aufbauen können.

Es gibt unter den Modelleisenbahnern viele Freunde sogenannter Old-time-Anlagen. Auf ihren Anlagen verkehren nur Lokomotiven und Wagen einer vergangenen Zeit, beispielsweise der Jahrhundertwende. Die Bahnanlagen sowie die Personen müssen natürlich dem Charakter dieser Zeit entsprechen. Es ist ein Stilbruch, wenn auf solchen Anlagen Spannbetonbrücken stehen oder Lokomotiven fahren, die erst 30 Jahre später konstruiert wurden. Neben der historischen Treue beim Motiv ist auch darauf zu achten, daß der richtige Einsatz der Fahrzeuge nach dem Ort „echt“ ist. Für ausgesprochene Flachlandstrecken sind andere Lokomotiven entworfen worden als für Bergstrecken. Auch haben die einzelnen Bahnverwaltungen für sie typische Fahrzeuge gebaut, die auf einer anderen Bahn nicht anzutreffen waren oder sind. Als Beispiel hierfür sei die Deutsche Reichsbahn angeführt. Vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1925 gab es viele Ländereisenbahnen. Die Wagen der Württembergischen

Staatseisenbahn boten äußerlich ein anderes Bild als die der Preußischen oder Bayrischen Staatseisenbahn. Wenn nun eine bayrische Gebirgslandschaft aufbaut, sollte für seine Wagen und Lokomotiven nicht preußische Vorbilder wählen. Das gilt gleichermaßen auch für jedes andere Zubehör.

Wer heute eine motivechte Anlage aufbauen will, muß sich noch sehr viel selbst herstellen. Darum also der Vorschlag an die Industrie, ihre Produktionsprogramme nach historischen Etappen aufzubauen.

Bei uns in der DDR dürfte dieser Vorschlag verhältnismäßig einfach zu verwirklichen sein. Wir haben eine Erzeugnisgruppe „Modelleisenbahnen, Modellbau und -zubehör“. Mit Wirkung vom 1. Januar 1967 hat der VEB Piko Sonneberg als Leitbetrieb der Erzeugnisgruppe Modellbahnen und -zubehör von der VVB Spielwaren als Leitung des Industriezweiges Spielwaren die Planung und Bilanzierung des Gesamtsortiments übernommen. Die Erzeugnisgruppe hat einen Erzeugnisgruppenrat, in dem Vertreter aller Eigentumsformen der Betriebe und aller „Branchen“ gleichberechtigt vertreten sind. Unter strikter Wahrung des Prinzips der Freiwilligkeit und der Selbständigkeit der Betriebe werden Leiter der volkseigenen Betriebe, Komplementäre halbstaatlicher Betriebe, PGH-Vorstandsmitglieder und Inhaber von Privatbetrieben sowohl bei der Festlegung der Ziele der Erzeugnisgruppe als auch bei der Realisierung unmittelbar beteiligt sein und selbst die Verantwortung dafür tragen.

Unter anderem hat sich die Erzeugnisgruppe folgende Aufgaben gestellt (siehe auch „Der Modelleisenbahner“, Heft 2/1968): „Ausarbeitung der prognostischen Entwicklung der Erzeugnisgruppe“ und „Schaffung einer gemeinsamen Absatzorganisation für die Nenngrößen H0 und N durch den Leitbetrieb VEB Piko Sonneberg und für die Nenngröße TT durch die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin“. Damit sind die besten Voraussetzungen geschaffen, daß nicht mehrere Firmen ein gleiches Modell entwickeln, und damit dürfte sich auch künftig die Konzentration bei der Entwicklung weit erhöhen.

Der Vorschlag der ferpress sei hiermit zur Diskussion gestellt. Sicherlich melden sich zuerst zu Wort die Vorsitzenden des Erzeugnisgruppenrates, die Herren Horn vom VEB Piko und Zeuke von der Firma Zeuke & Wegwerth KG.

## XV. Internationaler Modellbahnwettbewerb

Dresden, 1.–9. Juni 1968

- Verkehrsmuseum
- Bahnhof Dresden-Neustadt
- Hochschule für Verkehrswesen

Öffnungszeiten: werktags 14–19 Uhr, sonnabends, sonn- und feiertags 9–17 Uhr



1

## Schienenfahrzeuge von der Messe

Was brachte  
die Leipziger Messe beim Vorbild  
auf dem  
Gleisfächer des Freigeländes?

Die Vielfalt im Angebot des Vereinigten Schienenfahrzeugbaus der DDR wurde erneut sichtbar. Dieselloks aller Leistungsklassen, meist schon aus den vergangenen Jahren bekannt und die große Palette der Personen- und Kühlwagen gaben dem Ausstellungsgelände das Gepräge. Dabei fiel angenehm auf, daß die hellblau getönte elektrische Schnellfahrlok E 211 aus dem LEW Hennigsdorf vor den Fahrzeugen aus Ammendorf, Görlitz und Bautzen stand, also funktionsgerecht aufgestellt war. Dem Messegast wurde auch an Hand der Anschriften klar, daß der DDR-Schienenfahrzeugbau große Exportverpflichtungen hat und dabei die Sowjetunion zu den bedeutendsten Käufern zählt. 60 Prozent des Exportanteils sind mit der UdSSR gebunden.

Auffällig war der hohe Anteil rumänischer Schienenfahrzeuge. Neben der schon bekannten 2100-PS-Lok Co'Co' mit dieselektrischer Kraftübertragung konnten die neuentwickelten dieselhydraulischen 900- und 1250-PS-Lokomotiven begutachtet werden. Jeweils ein vierachsiger offener, gedeckter und Kesselwagen gehörten zum weiteren Ausstellungsgut. Interessant der aus der ČSSR gezeigte vierachsige Spezialgüterwagen mit öffnungsfähigem Dach und den übergroßen Seitenwandtüren.

2



3

