

PA 9

32342

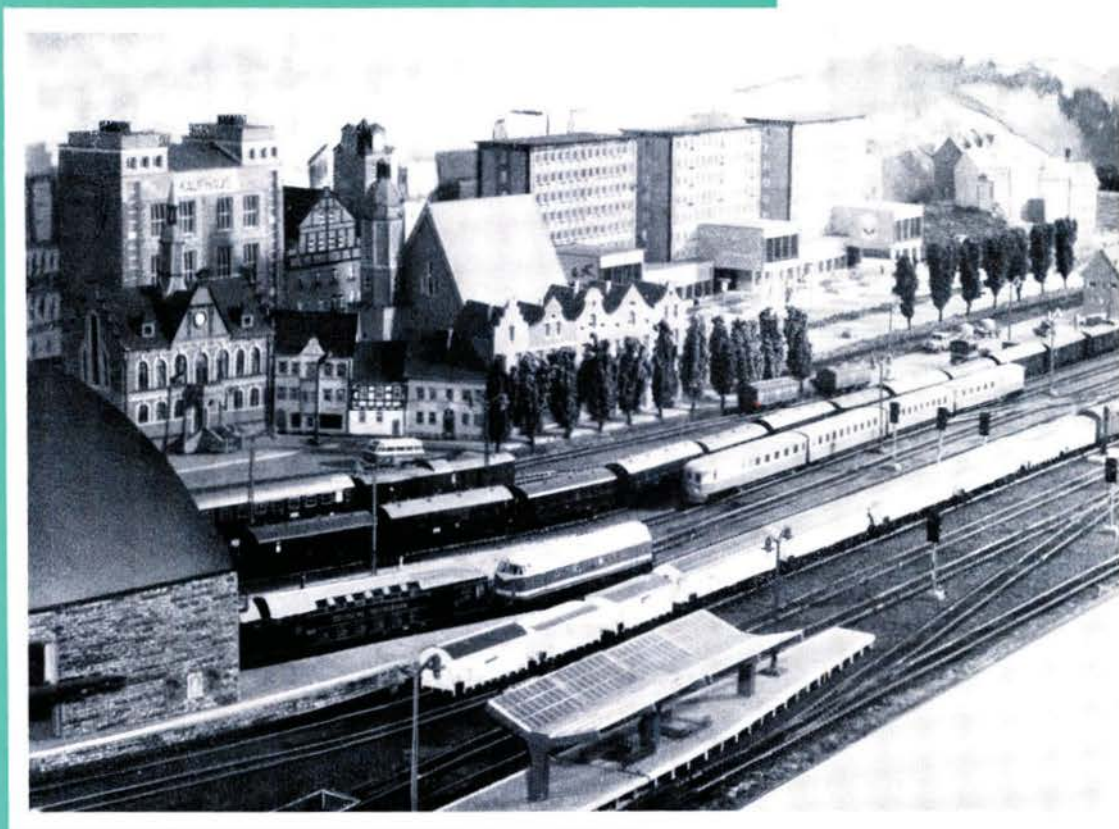
JAHRGANG 18  
SEPTEMBER 1969

9

32 542

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB  
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



9 SEPTEMBER 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 – 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 03 61; grafische Gestaltung: Evelin Haar

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinzo. 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, 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. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmui, 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
Die Magistrale heißt Sozialismus ....	257
K. Brust Unbekanntes über die Straßenbahn Meißen .....	264
F. Spranger Elektrifizierung der ältesten deut- schen Fernbahn .....	266
V. Fischer Bauanleitung für die Tenderlokomo- tive der Baureihe 94 <sup>18</sup> in H0 (Fort- setzung und Schluß) .....	268
H. Lange Landschaftsgestaltung .....	276
Mitteilungen des DMV .....	277
R. Ellguth Bei Erfurter Modelleisenbahnern zu Gast .....	278
H. Schubert Testfahrt .....	278
Im zwanzigsten Jahr .....	279
W. Petznick Rückblick auf das Rekonstruktions- programm der Dampflokomotive .....	281
E. Liebscher „Mein Kinderwunsch ging nie in Er- füllung“ .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Während die DDR jetzt 20 Jahre alt wird, feiert eine vorbildliche Arbeitsgemeinschaft des DMV in Netzschkau ihren erst fünften Geburtstag. Was diese Modelleisenbahner in so kurzer Zeit geschaffen haben, läßt sich sehen. Sie konnten es, weil in unserem Staat für eine sinn- und kulturvolle Freizeitbeschäftigung der Bürger viel getan wird. Über diese Modellbahnanlage berichten wir auch auf den Seiten 279-280.

Foto: R. Blase, Netzschkau

## Rücktitelbild

In dem modern eingerichteten Diesellok-Bw der Rostocker Hafenbahn sind 18 Dieselloks der BR V 15 und V 60 beheimatet. Täglich befinden sich 12 bis 14 Loks für den Überseehafen im Einsatz.

Foto: W. Schulz, Berlin

## In Vorbereitung

Viersystemlokomotiven Baureihe CC 40 100 der SNCF  
Eine Zinneisenbahn



## Die Magistrale heißt Sozialismus

Seit dem Bestehen der Deutschen Demokratischen Republik hat in den vergangenen 20 Jahren der VEB „Piko“ 30 Modellbahntriebfahrzeuge (in verschiedenen Ausführungen), 12 Reisezugwagen (zwei- und vierachsige) und 113 Güterwagen (mit Beschriftungen vieler europäischer Bahnverwaltungen in der Nenngröße H0 herausgebracht. Hinzu kommen seit 1965 8 Triebfahrzeuge, 1 Doppelstockzug und 20 Güterwagen in der Nenngröße N. Eine stolze Bilanz für einen Betrieb, der wie viele andere aus dem Nichts heraus mit der Produktion begann. Trotz mangelnder Erfahrung und auch einer fehlenden Tradition ist ein großes Werk gelungen. Wenn wir im Jahr des 20. Geburtstages unserer Republik diese Leistung würdigen, sei uns gestattet, auch einige Hinweise zur weiteren Verbesserung der Produktion zu geben. Selbstverständlich kann hier nicht nur Lob dem VEB Piko allein gezollt werden. Innerhalb der Erzeugnisgruppenarbeit spielen auch Zulieferbetriebe sowie die vielen anderen Modellbahnhersteller eine wesentliche Rolle bei der Abstimmung und einer sinnvollen Koordinierung. Dank gebührt ihnen, den Arbeitern, Technikern und Ingenieuren der Firmen aller Eigentumsformen.

Es ist gewiß Zufall, daß der volkseigene Modellbahnbau der DDR genauso alt ist wie unsere Republik: 20 Jahre. Es ist jedoch kein Zufall, daß sich die erste Arbeiter-und-Bauern-Macht auf deutschem Boden trotz allen Vorranges der Schwerindustrie schon frühzeitig jenen Accessoirs gehobenen Lebensstandards zuwandte, zu denen Modellbahnen nun einmal zählen. Gewiß spielte dabei auch der Gedanke an den polytechnischen Bildungswert eine große Rolle.

Es war keine bequeme Schnellfahrstrecke mit induktiver Zugbeeinflussung, die von den ersten zachsigen Phantasie-E-Loks und zachsigen Personenzugwagen in Spielzeugausführung des VEB RFT Gerätewerk Chemnitz und den 0-Spurmodellen der Firma Zeuke & Wegwerth bis zur zierlichen N-Spur unserer Tage führte. Manche Steilrampe war zu überwinden, manche Langsamfahrstelle zu passieren, manche Umleitung zu meistern, ehe wir von unserem Gebirgsbahnhof auf das rollende Material dreier verschiedener Spurweiten zurückblicken können:

In H0: 30 Triebfahrzeuge

12 Reisezugwagen

113 Güterwagen

(von denen allerdings keinesweg alle stets im Angebot sind).

In TT: 15 Triebfahrzeuge

8 Personenwagen

21 Güterwagen

In N: 8 Triebfahrzeuge

1 Doppelstockzug

20 Güterwagen

Schließlich verfügten wir in der damaligen sowjetischen Besatzungszone über keine Erfahrungen im Modellbahnbau und erblickten im nächsten Blockabschnitt gerade noch die Schlußlichter jener „Marken“-Züge, deren Traktion jahrzehntelange Tradition war. Diese Züge galt es einzuholen, um den Anschluß an den Weltmarkt zu gewinnen.

Die erste spürbare Beschleunigung des volkseigenen Modellbahnbaus gab es 1952 im VEB Elektroinstallation Oberland mit Modellen in Duroplastausführung und der Umstellung des Steuerungssystems auf das international übliche Gleichstrom-Außenleitersystem; eine weitere Beschleunigung im Jahre 1959, als die Güterwaggons in allen Einzelheiten, vor allem in Farbgebung und Beschriftung, dem Vorbild entsprachen. „Piko“ war außer einer italienischen Firma der ein-

zige Hersteller, der eine komplette Beschriftung aufweisen konnte. Andere Firmen zogen erst später nach. Mit verbesserter Fertigung der Kupplung und spitzengelagerten Radsätzen wurde ein Niveau erreicht, das Reisezugwagen und Triebfahrzeugen alsbald zum Maßstab werden sollte. Die Exportfähigkeit begann.

Doch noch mußte „Gleisbauzügen“ anderer, gewichtigerer Industriezweige die Vorfahrt eingeräumt werden. „Vmax“ lautete das Signal erst im Jahre 1961, als vom ZK der SED das Spielzeugdokument bestätigt, die Überführung der Modellbahnabteilung in den neugegründeten VEB Piko bewerkstelligt und eine eigene Arbeitsgruppe „Spielwaren“ des DAMW gegründet wurde. Im Jahre 1958 hatte man auch bereits begonnen, zweigleisig zu fahren, nämlich auf Spurweite TT.

Doch bald ging es in einen Gleisbogen, der nur mit verminderter Geschwindigkeit durchfahren werden konnte: Eine Absatzflaute im Jahre 1964. Die Gründe, stagnierende Qualität und ungenügende Marktarbeit vor allem im Ausland, mögen den Streckendispatchern von heute noch immer eine Mahnung sein. Doch die Modellbahnverkehrsströme schwellen danach wieder so stark an, daß die Verlegung eines dritten Gleises, in N-Spur, notwendig wurde.

Gehen wir in Gedanken von Triebfahrzeug zu Triebfahrzeug, von Wagen zu Wagen, so finden wir neben „Piko“ die Herstellerkennzeichen zahlreicher Lokomotiv- und Waggonbaufirmen, die guten Ruf errungen, zum Teil aber auch schon „abgespannt“ haben:

Triebfahrzeuge der Firma Gützold, die konsequent von Anfang an eine Antriebsform, den Schneckenantrieb, beibehalten, aber auch laufende Verbesserungen vorgenommen hat. V 180 und V 100 zeugen gerade in jüngster Zeit von gutem Niveau und zweckmäßiger Technologie der „Zwickauer“.

Steil war die Streckenführung der Firma Schicht, deren preußische Oberlichtwagen, Maschinenkühlwagen und „Langenschwalbacher“ Old-timer mit an der Spitze rollen und deren Y-Reisezugwagenprogramm sogar das begehrte „Q“ und eine Goldmedaille zur Leipziger Messe erhielten.

Ohne wesentliche Weiterentwicklung blieben in letzter Zeit die Kesselwagen, Kalkwagen und Weinfäßwagen der Firma Ehlcke, die allerdings mit Schienenprofilen und Waggonbausätzen zu den Pionieren der ersten Stunde zählte.

Hohe Qualität verkörpern die Lokomotiven der BR 84 und 91 sowie die Mitteleinstiegswagen der Strecke Dresden – Altenberg unter dem Firmenzeichen „Permot“. Die Herstellerfirma Hruska hatte bereits 1947 mit primitiven Spielzeuggleisen angefangen und sich später auf Weichen spezialisiert, die auch für Piko-Weichen passen.

Viele Triebfahrzeuge und Waggonen fahren auf dem Modellgleissystem 1:3,73 mit 15°-Weichenwinkel der Firma Pils, das in enger Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Kurz von der Hochschule für Verkehrswesen entwickelt wurde.

Mit etlichen Reisezug-Gepäckwagen, mit zweiachsigen Reisezugwagen, mit der ungewöhnlichen E 70 und der TT-Schmalspurbahn für H0-Anlagen erregte manches Aufsehen die Firma Herr, die aus dem Modellbahnprogramm allerdings „während der Fahrt“ abgesprungen ist.

Auf bzw. dicht neben den Gleisen stehen die Güterzugwagen, die TT-Kooperation und die hervorragenden Formsignale der Firma Dietzel, über den Gleisen verlaufen die Fahrleitungen der PGH Modellbau Plauen, und auf einem Nebengleis rangieren die Erzeugnisse der Firma Dahmer.

Verschiedene Aufschriften erinnern noch an die S-Spur aus Stadtilm, an „Bergfelde“ und „Rehse“.

Einen eigenen Bahnhof für ihre 15 Triebfahrzeuge in 21 Ausführungen und 29 Waggonen in 62 Ausführungen benötigt die Zeuke & Wegwerth KG, einen Bahnhof, der mit viel Zubehör aus eigener Fertigung, mit Zeitschaltern, Schaltrelais, Kontakt-, Unterbrecher- und Trenngleisen, dem „Polymatic“-Programm, ausgerüstet ist.

Die hohe Reisegeschwindigkeit der Züge in „Hobby“- und „Start“-Ausführung durch das letzte Jahrzehnt ist vor allem der kräftigen Vorspannlok in Form staatlicher Beteiligung und der Tatsache zuzuschreiben, daß das Lokpersonal der Firma niemals wechselte. Die Lokführer besaßen von vornherein klare Streckenkenntnisse. In ihrem Buchfahrplan waren kluge Sortimentsgestaltung und sorgfältige Marktbearbeitung, auch im grenzüberschreitenden Verkehr, mit höchster Dringlichkeitsstufe ausgezeichnet.

Hier, wie bei vielen anderen Firmen, war das Zugbegleitpersonal von echter Begeisterung für den Modellbahnbau erfüllt.

Die Kilometersteine unserer Entwicklung tragen manchen Namen, der heute noch guten Klang hat: Kurz, Brust und Kirsten von der Verkehrshochschule Dresden. Driesnack und Hofmann. Beyer, erster Entwicklungsleiter in Chemnitz; Fickert von Oberlind; Jakobi vom VEB Piko; Chefkonstrukteur Stahmann von der Firma Zeuke & Wegwerth; Hornbogen, früher Oberlind, jetzt in der DAMW-Prüfdienststelle Erfurt.

Schätzen wir den erreichten Stand bei den einzelnen Spurweiten ein, so können wir bei H0 feststellen, daß wir hinsichtlich Gestaltung und Dekoration der Wagen zur Weltspitze zählen. Bei Triebfahrzeugen haben wir im allgemeinen einen durchschnittlichen Stand erreicht. Die Aufwärtsentwicklung, die auch bei Lokomotiven erreicht wurde, kommt in zwei Goldmedaillen der Leipziger Messe, nämlich für die BR 89 und BR 55 vom VEB Piko, sinnfällig zum Ausdruck. Noch bedarf es aber weiterer Anstrengungen, um in breiter Front zur Weltspitze vorzustoßen.

Gewisse Rückstände bei H0 haben wir zu verzeichnen bei Langsamfahrwiderständen und Zeitschaltern, bei Weichen und Gleisen, die ein geschlossenes System vermissen lassen.

In mancher Hinsicht günstiger liegen die Verhältnisse bei TT, wo es der Firma Zeuke & Wegwerth gelungen ist, sich zum führenden Hersteller dieser Baugröße zu entwickeln, der als Spezialbetrieb zu den fünf größten Modellbahnfirmen zählt. Damit wurde der Beweis erbracht, daß TT sehr wohl in der Lage ist, H0 als führende Spurweite abzulösen. Allerdings hat sich in Westeuropa herausgestellt, daß gar nicht immer die Baugröße wichtig ist, sondern die ökonomische Stärke bestimmter alteingeführter Hersteller auf dem jeweiligen Markt. So bestreitet TT in Westeuropa noch einen relativ geringen Marktanteil, während in sozialistischen

Ländern TT den 50-Prozent-Anteil bereits überschritten hat.

Gerade an diesem Erfolg sind auch die Kooperationspartner, die Firmen Gützold und Herr KG für Lokomotiven, Dietzel für Spezialgüterwagen sowie Stürz & Co. beteiligt, die durch die kürzlich gegründete Verkaufsgemeinschaft ebenfalls zu langfristiger Absatzperspektive und lohnenden Losgrößen gekommen sind.

Allerdings fehlt gerade für den Maßstab 1:120 funktionales Zubehör, fehlen Stellwerke und moderne Schranken, fehlen Straßenfahrzeuge und Umschlagsmechanismen für das Containerprogramm, so daß sich der Berliner Betrieb wohl oder übel gezwungen sieht, die notwendige Abrundung seines Systems selbst vorzunehmen, wenn er seine Marktposition behaupten will. Diese Fertigung geht naturgemäß zu Lasten der eigentlichen Modellbahnproduktion, die sowieso eine ständige Bedarfsunterdeckung von mehreren Millionen Mark aufzuweisen hat.

Gegenwärtig ist zu verzeichnen, daß TT an Triebfahrzeugen und rollendem Material sowie an Gleismaterial einen großen Teil des DDR-Modellbahnproduktionsvolumens und auch im Export aufbringt.

Die N-Spur bietet noch nicht allzuviel Material für eine Einschätzung. Sie hatte sich mit einigen recht primitiven Entwicklungen ihr Debüt verdorben, fährt jetzt aber mit der BR 65<sup>40</sup> (Goldmedaille der Leipziger Messe), der CoCo-Diesellok und den vierachsigen 0-Wagen durchaus auf dem richtigen Gleis.

Apropos Gleis: Ein weiterer Aufschwung wird gewiß einsetzen, wenn auch in dieser Spurweite ein geschlossenes Gleissystem vorliegt. Noch bieten eigene Markterfahrungen wenig Anhaltspunkte für eine Prognose. Die Entwicklung in den USA läßt jedoch erkennen, daß wohl der erwachsene Amateur zur N-Spur übergeht, aber (noch?) nicht der „Spieler“. Ein Modell muß eben anschaulich sein, darf nicht „kalt“ lassen, muß noch eine Vorstellung von den „Giganten der Schiene“ verspüren lassen.

In allen drei Spurweiten wird die nächste Zukunft dem Container-Programm gehören, mit Container-Zügen, Container-Straßenfahrzeugen und Umschlagmechanismen. Schon die jüngste Leipziger Herbstmesse ließ Erfolge dieser Bemühungen erkennen.

Bei Triebfahrzeugen für H0 und N gilt es vor allem noch, die Technologie zu verfeinern, die Radsätze zu verbessern und den Zinkdruckguß für Fahrgestelle einzuführen.

An die Zubehörindustrie richtet sich die dringende Aufforderung, von Phantasiegebilden abzugehen und in den einzelnen Maßstäben ebenfalls in hohem Maße modelltreu zu werden. Schon in der Auswahl der Vorbilder sollte der Weg zu erkennen sein, den wir in den 20 Jahren unserer Republik zurückgelegt haben; also moderne Bahnhöfe, moderne Gleisbildstellwerke, Halle-Neustadt, der Berliner Fernsehturm usw., jeweils mit konkreter Bezeichnung. Es fehlen aber auch zum Beispiel für Nebenbahnanlagen, wie sie sich speziell für Kleinwohnungen anbieten, gut gestaltete Nebenbahnsteige, neuzeitliches Kleinstadtmilieu ohne Kitschcharakter u. ä. m.

Die meisten Zubehörfirmen hinken in Verarbeitungstechnologie, Gestaltung und Funktion ihrer Erzeugnisse soweit hinter dem Weltstand her, daß das Gütezeichen „2“ für ihre Produkte gerade noch gerechtfertigt erscheint, lassen aber trotz dieses Rückstandes keine Anzeichen erkennen, daß sie ernsthaft gewillt sind, das Niveau ihrer Erzeugnisse zu verbessern. Auf diesem Gebiet gilt es im dritten Jahrzehnt unserer Republik, und zwar gleich in den nächsten Jahren, raumgreifend aufzuholen.

Man kann diesen Beitrag nicht schließen, ohne die Graveure und Werkzeugmacher zu erwähnen, die wesentlich zu unseren Erfolgen beigetragen haben.

Die Deutsche Reichsbahn hat gerade in jüngster Zeit viele ihrer Magistralen modernisiert, so daß jetzt sehr hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Auch für die Modellbahnen der DDR wurde die Fahrstraße ins nächste Jahrzehnt festgelegt und durch Prognose gesichert; und diese Magistrale heißt: Sozialismus.

# Interview mit Werkdirektor Übelhör (VEB PIKO)

Betrachten wir alle Modellbahnstrecken der DDR, so bietet sich uns ein buntes, vielleicht gar zu buntes Bild, weil die „Fahrpläne“ der einzelnen Firmen nicht immer aufeinander abgestimmt waren. Es fehlte bisweilen die lenkende Hand einer „Odl“, eine Erzeugnisgruppenleitung. Das soll nun bald anders werden. „Der Modelleisenbahner“ befragte dazu sowie zu einigen anderen Problemen den Werkdirektor des VEB Piko, Dipl.-Ing. oec. Helmut Übelhör:

**Red.:** Manche Beobachter sind der Meinung, daß sich der VEB Piko mit der N-Spur zwischen zwei Stühle, genau gesprochen zwischen zwei Gleise gesetzt hat.

**WD:** Die Entwicklung zu immer kleineren Spurweiten entspricht dem internationalen Trend zu kleineren Neubauwohnungen. Wir konnten uns diesem Zug der Zeit nicht verschließen, zumal der Marktanteil H0 selbst in den traditionellen Hochburgen des Maßstabes 1:87 stagniert oder gar rückläufig ist. Rein vom innerbetrieblichen Standpunkt wäre es natürlich ideal, wenn wir nur eine Nenngröße fertigen könnten. Wir dürfen aber unsere angestammten Kunden nicht im Stich lassen, müssen auch künftig ihnen Erweiterungsmöglichkeiten und Ersatzteile bieten. Natürlich kosten zwei Spurweiten viel Kraft, die sinnvoll aufgeteilt sein will. Wir denken daran, gemeinsam mit einigen halbstaatlichen Betrieben, wie Gützold und Hruska, den Anforderungen des Marktes bei Triebfahrzeugen und Wagen endlich besser gerecht zu werden.

Die Modellfertigung wird ja bekanntlich mit kleinerem Maßstab immer komplizierter, weil die Reibungsverluste im Quadrat ansteigen. Die N-Spur brachte große Probleme, deren Überwindung sich wieder auf die Fertigungsqualität der anderen Nenngrößen auswirken wird. Wir wollen „N“ beleuchten und auf das gegenwärtige Niveau von H0 anheben.

**Red.:** Verschiedentlich wird behauptet, die Entwicklungsabteilung von Piko wäre zu schwach besetzt.

**WD:** Ich kenne diese Vorwürfe, jedoch muß man beachten, daß es bei der Realisierung von neuen Themen darauf ankommt, eine sinnvolle Abstimmung zwischen Entwicklungs-, Werkzeug- und technologischer Kapazität herzustellen. Die Entwicklungskosten für eine neue Lok liegen wesentlich höher als die beispielsweise für einen Transformator. Aus diesem Grunde kann nur in enger Zusammenarbeit im Rahmen der Erzeugnisgruppe die Entwicklung neuer Loktypen vorangetrieben werden, da unser Betrieb zur Zeit die Hauptlast des Trafobaus in der DDR trägt.

Die Zahl der Neuentwicklungen ist daher auch eine Frage der Kosten, und manche Firma des Auslands hat sich nach eigenem Zugeständnis dabei schon erheblich übernommen. Der Hauptwiderspruch in unserer Branche ist doch der Ruf der Kunden nach möglichst breitem Sortiment – und niedrigen Preisen. Um kostengünstig produzieren zu können, brauchen wir aber große Serien, die möglichst lang laufen. Der „Absatz“ dagegen fordert ein ständig komplettes Sortiment. Man darf die Bestandhaltung zur Komplettierung aber auch nicht allein dem Handel aufbürden.

Unser Betrieb hält 19 Lok und über 120 Wagen, einschließlich verschiedener Eigentumsmerkmale, bereit, allerdings nicht ständig im Angebot. Für ein breites Angebot ist von großer Bedeutung die Abstimmung zwischen dem Binnenhandel und den Wünschen im Export. Die Forderungen beider Abnehmerkreise be-

stimmen im wesentlichen das jeweilige Produktions-sortiment unseres Betriebes.

**Red.:** Also sorgfältige, langfristige Planung des Sortiments!

**WD:** Das ist freilich leichter gesagt als getan. Müssen doch die Wünsche des Auslands und des Inlands auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden, und selbstverständlich möchte jedes Land den Lok- und Wagenpark seiner Bahnverwaltung im Modell und auf den Gleisen sehen. Dazu die unvermeidlichen Modeschwankungen. Fest steht jedoch, daß der VEB Piko wieder mehr den Forderungen der Inlandskunden entsprechen und vor allem mehr Dampfloktypen anbieten muß. Dabei habe ich allerdings noch nicht das Novum berücksichtigt, das mit der Erschließung des sehr differenzierten sowjetischen Marktes im Rahmen der Handelsverträge auf uns zukommen wird.

Wir können all diesen Forderungen nur durch eine sinnvolle Spezialisierung begegnen, indem wir als Großbetrieb die großen aktuellen Serien fertigen, die Modelle samt Werkzeugen aber an kleinere Betriebe abgeben, sobald sie nur noch in geringeren Stückzahlen gefragt sind.

Von solcher Arbeitsteilung wird jeder Hersteller seinen Vorteil haben, denn bekanntlich gehören Modelleisenbahnen zum „Systemspielzeug“, dessen Nachfrage weitgehend von seiner Komplettierfähigkeit bestimmt wird. Die Spezialisierung wird sich natürlich auch auf die Zulieferung von Einzelteilen erstrecken; denn nur dann haben auch die kleineren Industrie- und Handwerksbetriebe eine Chance, rentabel zu fertigen und das Produktivitätsgefälle zu überwinden. Gleiches gilt für die Zubehörindustrie, die einzeln kaum die Möglichkeit hätte, sich auf Vollplast umzustellen; denn dazu gehören bekanntlich große Automaten, Hallen, Werkzeuge.

**Red.:** Kostengünstig produzieren ist auch eine Frage des Aufwandes für Modelltreue.

**WD:** Ganz gewiß. Spezialfirmen des Auslandes, wie Fulgurex in der Schweiz, erzielen mit ihren Erzeugnissen eine verblüffende Modelltreue. Eine solche Lokomotive kostet dann aber auch, umgerechnet, 500,- oder gar 1000,- M, also ein Vielfaches einer serienmäßig hergestellten Lok.

„Ferpress“, die internationale Vereinigung der Modellbahnzeitschriften, schätzt ein, daß nur etwa 5 Prozent aller serienmäßig hergestellten Modellbahnen von Amateuren gekauft werden; 85 Prozent dagegen zunächst als Spielzeug für Kinder. Davon werden kaum die Hälfte ernsthafte Interessenten, ohne jemals perfekte Modelleisenbahner zu werden.

Diese Feststellung darf nun kein Freibrief sein für jene, die die Forderung der Modellbahnverbände nach ausgefallenen Modellen und höchster Vollkommenheit gern in Bausch und Bogen als überspitzt abtun und die Kosten leicht zu Lasten der Qualität senken möchten. Im Gegenteil, die kompakten Forderungen der Modelleisenbahner waren eine unschätzbare Triebkraft für die ständige Weiterentwicklung und hoben das Verständnis und die Wünsche der „bloßen Spieler“ sukzessive auf ein höheres Niveau.

Unsere Modellbahnkonstrukteure stehen daher stets von neuem vor der Aufgabe, einen glücklichen Kom-

Fortsetzung auf Seite 275

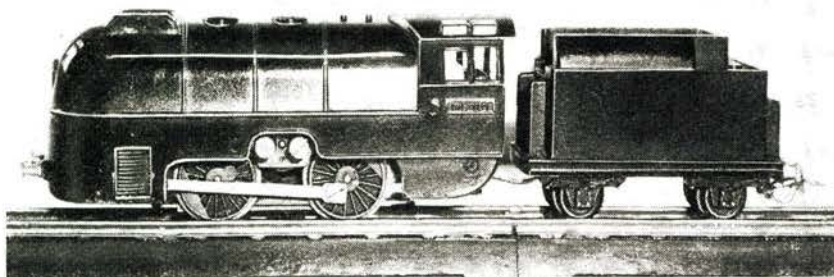
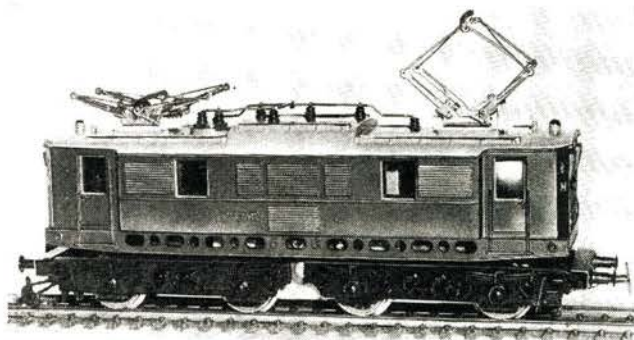
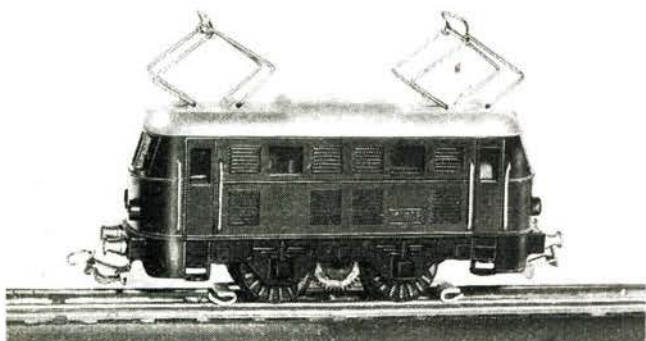
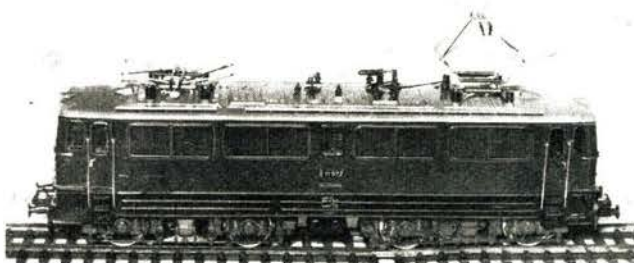
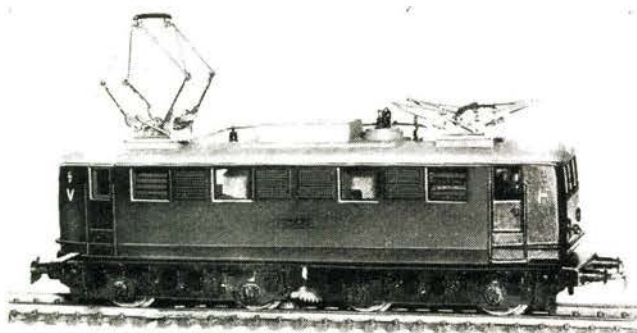


Bild 1 PICO-Dampflokotivmodell aus der Produktion 1949/50 vom RFT VEB Gerätewerk im ehemaligen Chemnitz, für Wechselstrombetrieb (Zweileiter und Dreileiter) Katalog-Nr. 500 201. Gehäuse, Fahrwerk und Räder aus Zinkdruckguß



Bilder 2 und 3 PIKO-El-Lokmodell aus der Produktion 1949/50 vom RFT VEB Gerätewerk im ehemaligen Chemnitz, für Wechselstrombetrieb (Zweileiter und Dreileiter); Katalog-Nr. 500 101. Gehäuse, Fahrwerk und Räder aus Zinkdruckguß. Modell der E 44 der DR aus dem Jahre 1954 des VEB EIO – für Gleichstrombetrieb; Katalog-Nr. ME 0601



Bilder 4 und 5 Modell der E 46 nach einem von der DR projektierten Vorbild, welches jedoch nicht gebaut wurde. Das Modell ist im VEB EIO hergestellt worden; Katalog-Nr. ME 0701. Hier das neueste H0-Modell, lange erwartet, nun aber sehr gut gelungen, die El-Lok E 11 022

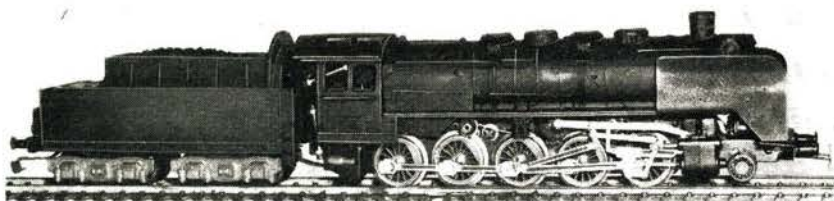


Bild 6 PIKO-Modell der BR 50 der DR aus dem Jahre 1955 – ein leistungsstarkes und gut detailliertes Modell des VEB EIO für Gleichstrombetrieb; Katalog-Nr. 1801

Bild 7 Modell der BR 23 der DR vom VEB EIO aus dem Jahre 1957. Bei diesem PIKO-Modell wurden bei der Konstruktion des Antriebes neue Wege beschritten

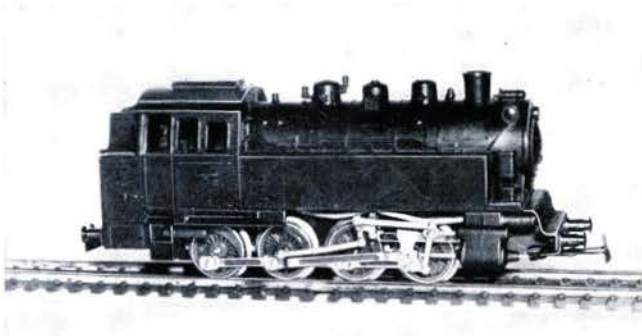
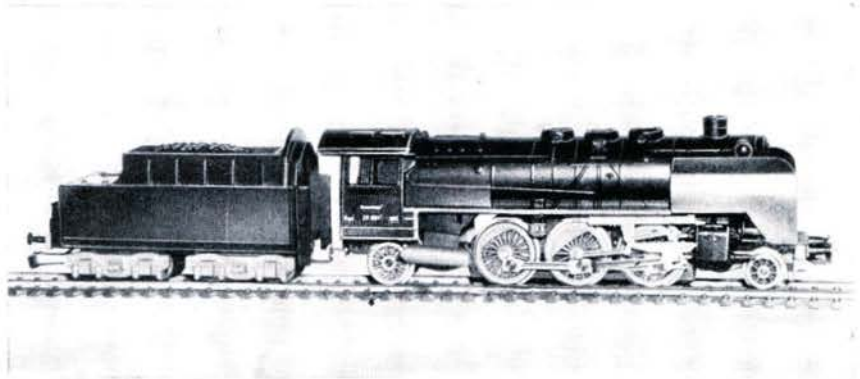


Bild 8 PIKO-Dampflokomotive in Anlehnung an die BR 81 der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1955 des VEB EIO; Katalog-Nr. ME 1701



Bild 9 Ein sehr bekanntes PIKO-Modell – die BR 80 der DR, die bereits im Jahre 1954 vom VEB EIO herausgebracht wurde; für Gleichstrombetrieb; Katalog-Nr.: ME 2101

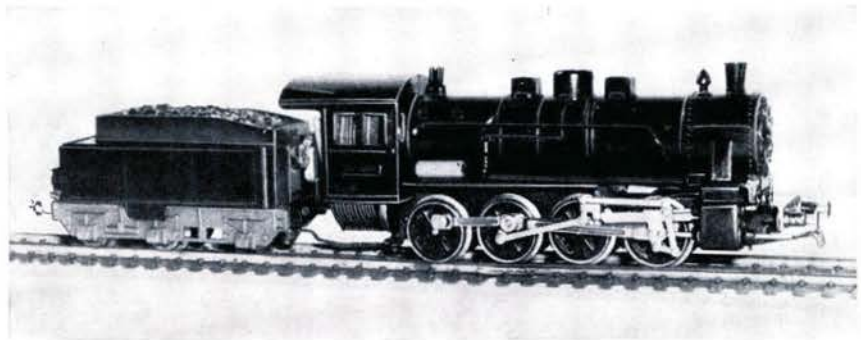


Bild 10 Modell der Dampflokomotive der DR Baureihe 55 – erstmals im Jahre 1953 vom VEB EIO vorgestellt. Für die damalige Zeit war dieses Modell eine beachtliche Leistung. Geliefert wurde diese Lokomotive für Gleichstrombetrieb, anfänglich allerdings auch für Wechselstrombetrieb; Katalog-Nr. 108/106

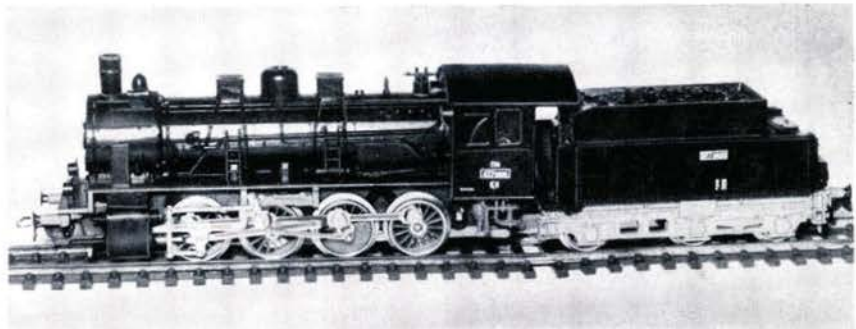


Bild 11 Messegold für PIKO. Die BR 55 in der neuesten Ausführung, hier als CSD-Lok

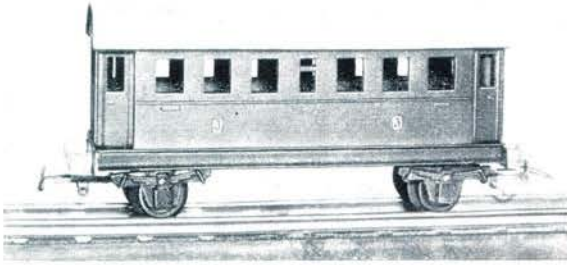


Bild 12 Zweiachsiger Personenwagen der PICO-Fertigung des Jahres 1949 des VEB RFT Gerätewerkes im ehemaligen Chemnitz – der Wagenkasten besteht aus Preßstoff, die Bodenplatte aus Blech; Katalog-Nr. 500 311

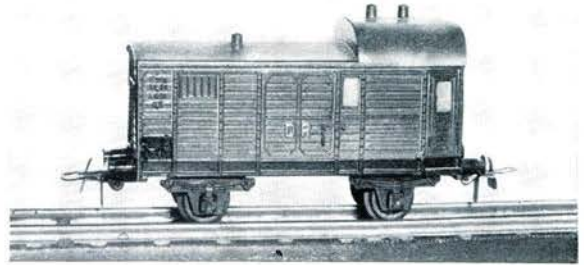


Bild 13 Güterzug-Gepäckwagen von 1949/50 des VEB RFT Gerätewerkes im ehemaligen Chemnitz, Katalog-Nr. 500 111; Gehäuse und Radsätze aus Preßstoff; gefertigt wurde der Wagen bereits im VEB EIO, wie auch an der Kupplung ersichtlich

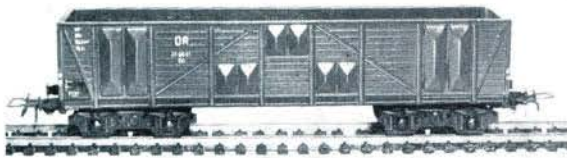


Bild 14 Offener vierachsiger LOWA-Güterwagen aus dem Jahre 1953 des VEB EIO; Katalog-Nr. 108/113

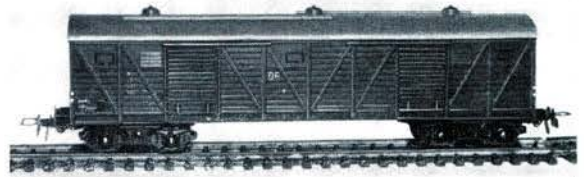


Bild 15 Vierachsiger gedeckter LOWA-Güterwagen aus dem Jahre 1953, hergestellt vom VEB Elektroinstallation Oberlind (EIO); Katalog-Nr. 108/114

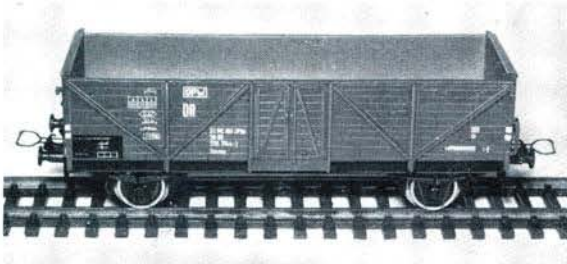


Bild 16 Neuester H0-O-Wagen vom VEB PIKO mit der neuen OPW-Beschriftung

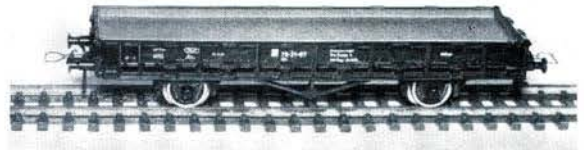


Bild 17 Ro (ohne Rungen)-Wagen, als Kranschutzwagen beschriftet und aufgemacht

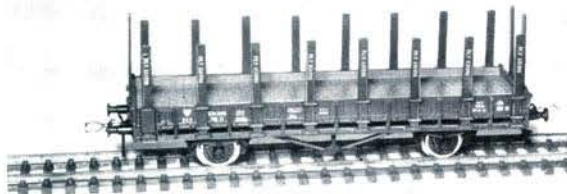


Bild 18 Ebenfalls eine PIKO-Neuheit, ein PKP-R-Wagen, Typ Pdk. Die zierlichen Plaste-Rungen sind herausnehmbar

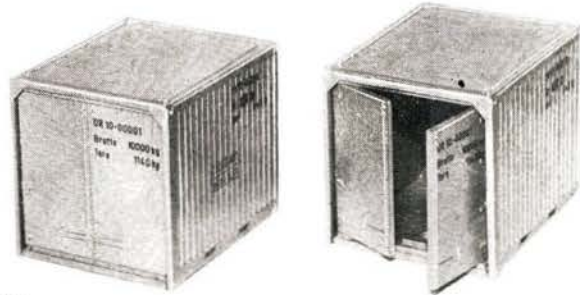




19



20



21

Bild 19 Das erste Netzanschlußgerät für den PICO-Express des Jahres 1949/50 – sowohl für den Bahn- als auch für Zubehörschluß. Deutlich ist die Drucktaste für eine Kurzschlußauslösung und für das gleichzeitige Umsteuern der Lokomotiven zu sehen

Bild 20 Ein weitverbreitetes Netzanschlußgerät der PIKO-Modellbahn für Gleichstrombetrieb (ME 002 vom VEB EIO), erstmals im Jahre 1954 vorgestellt

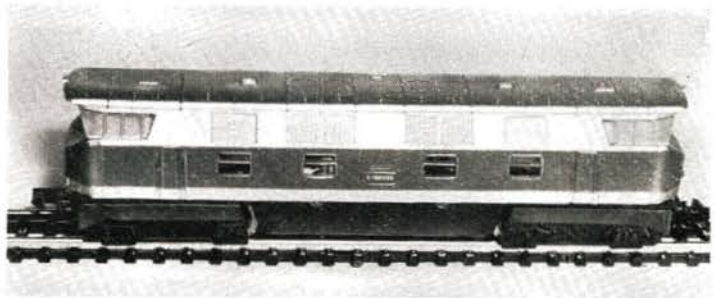
Bild 21 Container, die neuen revolutionierenden Transportgefäße des Vorbilds, fanden auch im Modell ihre Nachbildung: Zwei 10-Fuß-Container in H0 vom VEB PIKO

Bild 22 Hier ein bewährtes Unterteil mit „neuem Hut“, eine Diesellok der Baureihe V 180 mit Kunststoffbug in blau-cremefarbener Ausführung in der Nenngröße N vom VEB PIKO

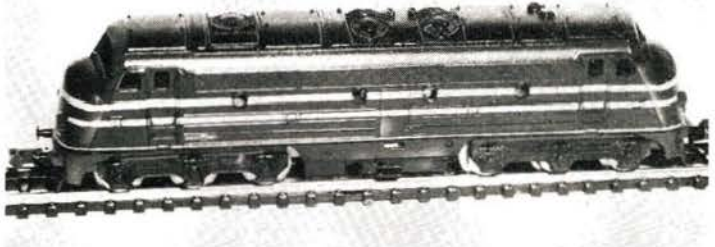
Bild 23 Neben der MAV-Lok in N bringt PIKO nunmehr auch diesen Dieselloktyp in belgischer bzw. dänischer Version heraus

Bild 24 Schließlich noch eine der letzten PIKO-N-Neuheiten, der vierachsige Kühlwagen mit rumänischer Beschriftung

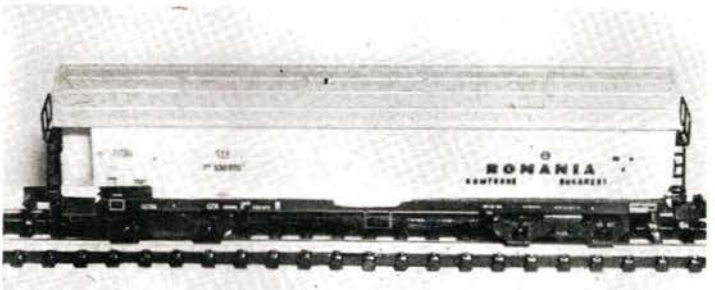
Fotos: Manfred Gerlach, Berlin



22



23



24

# Unbekanntes über die Straßenbahn Meißen

KARLHEINZ BRUST, Dresden

Wohl fast alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn wissen, daß das Verkehrsmuseum Dresden in seinen schönen Räumen viele sehenswerte Modelle und Originalstücke besitzt. Vor kurzem konnte nun noch mal ein interessantes Fahrzeug seinen letzten Ruheplatz dort einnehmen. Es handelt sich dabei um die Lok Nr. 3 der ehemaligen Straßenbahn Meißen, die mit zwei anderen zusammen, den Nr. 1 und 2, im Jahre 1900 von der Waggonfabrik Gottfried Lindner in Ammendorf/Saale gebaut wurde. Die Lok Nr. 3 besorgte bis zur Einstellung des Güterverkehrs 1967 die Beförderung der Wagen von und zu den 13 Anschlußgleisen in Meißen-Triebischtal. Für den Güterverkehr existierte noch eine vierte zweiachsige elektrische Lokomotive.

Die Straßenbahn Meißen eröffnete 1899, ein knappes Jahr nach Erteilung der Konzession, den Personenverkehr. 1936 wurde er eingestellt, nachdem schon einmal 1934 die 10,3 km lange Strecke durch den Neubau der Elbbrücke zum Bahnhof gekürzt wurde. Als besonders interessant für die Meißner Straßenbahn ist der Umstand zu erwähnen, daß an einen betrieblichen Zusammenschluß mit der Dresdner Löbnitztalbahn AG über Sörnowitz, Coswig und Kötzschenbroda (jetzt Radebeul-West) gedacht war. Spurweite (1 m), elektrische Ausrüstung und die Farbgebung waren bereits daraufhin übereinstimmend geplant. Leider ist aus diesem Projekt nichts geworden, es hätte möglicherweise den später von der Dresdner Straßenbahn vorgesehenen Schnellverkehr Dresden – Meißen auf Straßenbahngleisen besser vorbereiten können. Die nun im Verkehrsmuseum Dresden befindliche Lok Nr. 3 erhielt 1951 einen neuen Lokkasten. Nach einem schweren Unfall 1959 sollte sie eigentlich verschrottet werden, wurde aber wieder instandgesetzt.



2

1968/69 wurde sie von den Kollegen der Meißner Straßenbahn mit einem Aufwand von etwa 500 Stunden für das Verkehrsmuseum hergerichtet. Der Originalanstrich war dunkelgrün/schwarz, abgesetzt mit braunen Streifen.

Die hauptsächlichsten technischen Einzelheiten lauten:	
Länge über Mittelpuffer	8 140 mm
Länge über Stirnwände	7 000 mm
Fahrerhausbreite	2 800 mm
Höhe	3 300 mm
Gesamtmasse	22,6 Tonnen

Die zwei zweiachsigen Kastendrehgestelle aus Stahlguß haben je einen Achsstand von 1 200 mm. Der Drehzapfenabstand beträgt 3 300 mm. Die Achsen sind einfach durch Blattfedern abgedeutet. Es ist außer der Kurzschlußbremse eine Klotzbremse an allen Rädern vorhanden. Früher war noch eine zusätzliche Vorrichtung zur Bedienung der Heberleinbremse vorhanden. Die elektrische Ausrüstung besteht aus zwei Fahrschaltern UEG B 6 und je zwei Motoren pro Drehgestell UEG U 22 A von 35 PS bei 550 Volt.

Mit dieser Leistung konnten drei Reichsbahnwagen auf Rollböcken oder vier bahneigene Güterwagen befördert werden. Wie alle von der UEG (später AEG) elektrisch ausgerüsteten Straßenbahnfahrzeuge besaßen die Lokomotiven bis 1958 Stangenstromabnehmer. Selbstverständlich ist die Lok bei der Aufstellung im Museum wieder mit diesem versehen worden.

#### Literatur:

Text der technischen Einzelheiten nach Angaben von Bethke  
Fotos: K. Brust, Dresden

1

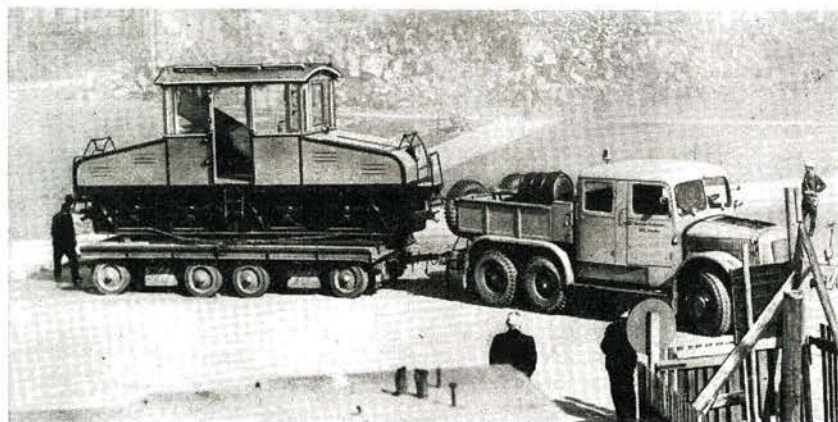


Bild 1 Die Lok auf dem Straßenrollfahrzeug der Deutschen Reichsbahn

Bild 2 Kurz vor dem Einfahren in die Südhalbe des Verkehrsmuseums