

PA 9

JAHRGANG 18

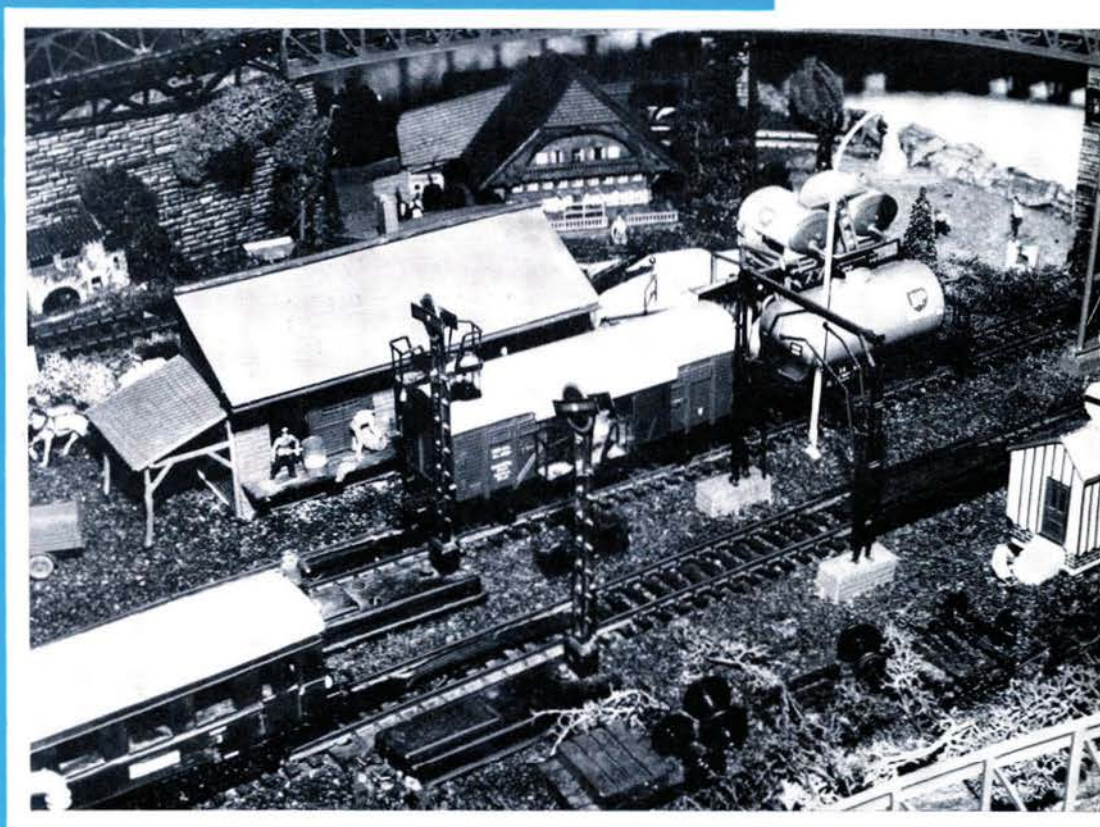
MAI 1969

5

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



5

MAI 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:** 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:** Raznoiznos, 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. Wileza 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	
Was wir in Leipzig Neues entdeckten	130
Von neuen Schienenfahrzeugen	133
Wann wird die TE 109 als Modell erscheinen?	140
Mitteilungen des DMV	142
H. Wagner	
Fernmelde- und Fernsehstation Nenngröße TT	143
W. Dewing	
Basteln von Rekowagen in der Nenngröße H0	144
Doppelstocktriebwagen der Schwedischen Staatsbahn	144
K. H. Becker	
Nochmals: Bauplan für die Lokomotiven der BR 01 ⁰⁻² und 01 ³	145
H. Wagner	
6 Jahre danach	146
H.-J. Kirsche	
Die Eisenbahnen Tunesiens	147
G. Malzahn	
Automatisch schließende Lokschuppentore	149
Wissen Sie schon?	150
MPSB-Pionier auf schmaler Spur	150
H. Weber	
In Udevalla in Südschweden	151
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	152
D. Bätzold	
Die Viersystemlokomotiven Baureihe 160 der SNCB	153
Buchbesprechung	155
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Helmut Weber aus Berkheim

Rücktitelbild

Noch steht die Spreewaldbahn abfahrbereit vor dem Cottbuser Spreewaldbahnhof in Richtung Straupitz. Auf dieser 31,4 km langen Strecke wird im nächsten Jahr der Eisenbahnbetrieb eingestellt. Ökonomische Erwägungen zwingen zum Verkehrsträgerwechsel Richtung Kraftverkehr.

Foto: Köhler

In Vorbereitung

Bericht von der Nürnberger Spielwarenmesse 1969
Eine vollautomatische Pendelbahn mit Wartezeit

Höchstleistungen durch wissenschaftlich-technische Kooperation

Leipzig hat wieder einmal seinen guten Ruf als Welt-handelsplatz bestätigt. Für zehn Tage stand die Messestadt im Blickpunkt des internationalen Interesses. Gehen doch von hier starke Impulse für die Entwicklung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen aus.

Die Leipziger Frühjahrsmesse begann bekanntlich mit der Datenfernübertragung Leipzig-Moskau-Leipzig. Eine in der DDR entwickelte und produzierte Datenfernübertragungsanlage, ein erstmalig gezeigtes numerisch gesteuertes Bearbeitungszentrum, war unmittelbar mit einem großen Datenverarbeitungszentrum in Moskau verbunden. Über 2000 Kilometer Entfernung erhielt das Bearbeitungszentrum in der Messehalle 20 in Bruchteilen von Sekunden aus dem Rechenzentrum exakte Steuerimpulse für die automatische Fertigung von Einzelteilen. Diese Großtat sozialistischer Gemeinschaftsarbeit bewies sehr überzeugend den Höchststand in der Wissenschaftsorganisation in der Sowjetunion und der DDR. Aber es handelte sich nicht „nur“ um eine technische Pionierleistung. Die Datenfernübertragung war auch ein Politikum ersten Ranges. Bei der Eröffnung der Leipziger Frühjahrsmesse hatte Dr. Gerhard Weiss, Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR, u. a. festgestellt: „Wir sind der Auffassung, daß der Hauptweg zur planmäßigen Erhöhung des Lebensstandards der Bevölkerung darin besteht, auf allen entscheidenden Gebieten den wissenschaftlich-technischen Höchststand zu erreichen. Dabei kommt unseren immer enger werdenden Beziehungen mit der Sowjetunion, der stärksten sozialistischen Wirtschaftsmacht der Erde, entscheidende Bedeutung zu.“

Bereits Karl Marx hatte die Außenwirtschaftsbeziehungen als eine selbständige Produktivkraft anerkannt. Wieso sind sie das?

Zu den Außenwirtschaftsbeziehungen gehören sowohl der Export und Import von Waren als auch von Dienstleistungen, der An- und Verkauf von Lizenzen und neuer Herstellungsverfahren. Ebenso gehören dazu die Spezialisierung und Kooperation, also alle arbeitsteiligen Prozesse zwischen zwei oder mehr Ländern. Durch solche ökonomisch wirksamen Beziehungen soll ein Wachstum des Nationaleinkommens erreicht werden. Das geschieht durch den Exportgewinn, indem für eine Mark Aufwendungen im Inland mehr als eine Mark durch den Verkauf des Erzeugnisses in ein anderes Land erlöst wird. Aber auch Importe enthalten Produktivitätsfaktoren. Die Produkte, die wir einführen, ersparen uns gesellschaftliche Arbeit. Kein Industrieland ist in der Lage, alle Maschinen, Geräte usw. selbst rationell herzustellen. Durch den Import sparen wir also Entwicklungskosten und Produktionsaufwand. Diese Mittel können wir wiederum verwenden, um den gewinnbringenden Export von Erzeugnissen zu vergrößern, die im eigenen Land besonders gut und rationell hergestellt werden können. Auf solche Weise bewirken die Außenwirtschaftsbeziehungen einen Zuwachs an Nationaleinkommen, also materiellen Gewinn. Hier ist auch die Bedeutung der außenwirtschaftlichen und wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit der

sozialistischen Länder für den gemeinsamen Klassenkampf zu suchen: Mit geeinten Kräften wird mehr geschafft, jedes Land hat den Nutzen davon, und die sozialistische Staatengemeinschaft wird stärker. Es wird also ein ökonomischer und politischer Gewinn für den Sozialismus erwirtschaftet.

Dank dem Volkseigentum und zentraler staatlicher Planung sind wir in der Lage, über unsere Landesgrenzen hinaus zu kooperieren. Indem wir so die Vorteile der sozialistischen Gesellschaftsordnung nutzen, lösen wir auch das entscheidende Problem, die Erhöhung der Arbeitsproduktivität.

Zwei Beispiele internationaler Arbeitsteilung seien hier für viele genannt:

- Die DDR gehört heute zu den bedeutendsten Schienenfahrzeug-Exporteuren der Welt. Seit ihrer Gründung im Jahre 1949 wurden rund 90 000 Schienenfahrzeuge aller Art produziert und zu fast 50 Prozent in 22 Länder der Erde exportiert.

Entsprechende Vereinbarungen sehen vor, daß die DDR vorrangig Kühlfahrzeuge und Reisezugwagen für die UdSSR entwickeln und bauen wird. Die UdSSR hingegen spezialisiert sich auf die Entwicklung und den Bau von Großdiesellokomotiven.

Mit dieser Spezialisierung sind die besten Voraussetzungen für eine Fertigung nach modernsten Technologien und für eine maximale Senkung der Selbstkosten in beiden Ländern gegeben.

- Ein Höhepunkt der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Modellbahnproduktion ist der 1968 zwischen der DDR und der UdSSR abgeschlossene Spezialisierungsvertrag. Danach wird die Modellbahnindustrie unserer Republik den Bedarf des sowjetischen Marktes in den Nenngrößen H0, TT und N befriedigen. Die Spielzeugindustrie der UdSSR wird Spielzeugeisenbahnen der Spur S für die DDR fertigen. Dieser sowie weitere Verträge mit sozialistischen Ländern ermöglichen eine hocheffektive Qualitätsproduktion mit großen Losserien.

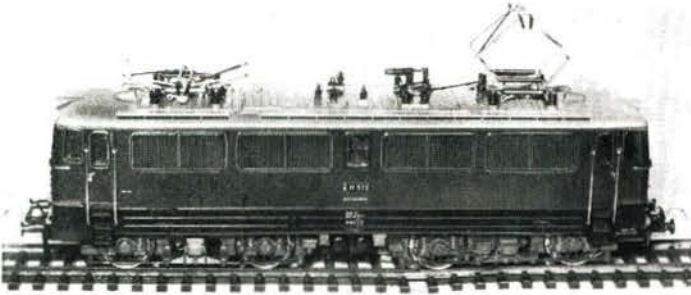
Die Gemeinschaftsarbeit bringt allen Partnern Zeitgewinn. Geht es doch bei alledem um die noch bessere Anwendung des Gesetzes von der Ökonomie der Zeit. Dieses Gesetz spiegelt die Notwendigkeit wider, bei aller ökonomischen Tätigkeit Zeit einzusparen und Arbeitszeit auf rationellste Weise zu verausgaben. Der gesellschaftliche Reichtum wird durch die Arbeit des Menschen geschaffen. Der Umfang wird also höher sein, je rationeller und effektiver die gesellschaftliche Arbeit verausgabt wird.

Dieses Wissen um die Gesetzmäßigkeiten der gesellschaftlichen Entwicklung gibt uns die Überzeugung: die Zukunft gehört dem Sozialismus. Wir werden also nicht passiv abwarten, was uns die Zukunft bringen wird. Wir gestalten unser Leben nach den eigenen Vorstellungen, basierend auf den Lehren des Marxismus-Leninismus. Mit welcher Zielstrebigkeit dieser Prozeß vor sich geht, hat die Leipziger Frühjahrsmesse sehr eindrucksvoll gezeigt.

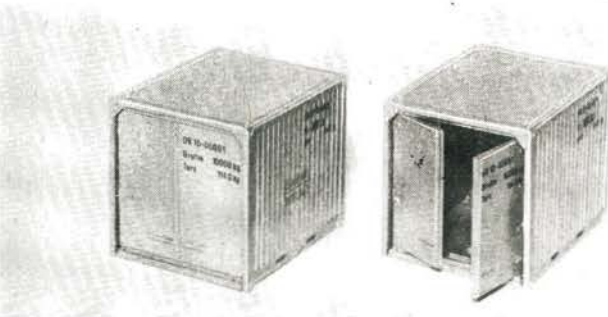


Was wir in Leipzig Neues entdeckten

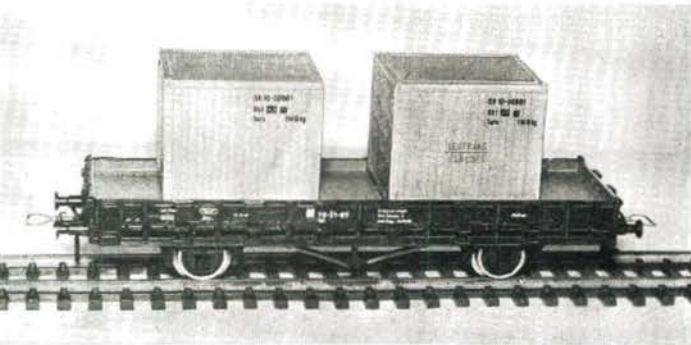
Rückblick auf die Frühjahrsmesse



1



2



3



4

Vom 2. bis zum 11. März 1969 hatte in diesem Jahre die Leipziger Frühjahrsmesse ihre Pforten weit geöffnet und zog wie ein Magnet Kaufleute und Interessierte aus nah und fern an. Firmen von Rang und Namen aus allen Wirtschaftsgebieten trafen sich in Leipzig, dem erstrangigen internationalen Handelsplatz im zwanzigsten Jahr des Bestehens der Deutschen Demokratischen Republik. Neben dem Gelände der Technischen Messe mit seinen zahlreichen Hallen ist es für uns Modelleisenbahnfreunde natürlich immer wieder das Messehaus „Petershof“ – in der Petersstraße unter einem Dache mit dem bekannten Filmtheater „Capitol“ gelegen – welches uns zuerst zu einem Besuch anreizt. Hier ist in vier Etagen das Domizil der Spielwarenhersteller. Wer nicht näher damit vertraut ist, wird es kaum glauben: In der Tat, die Spielwarenindustrie der Deutschen Demokratischen Republik ist sehr exportintensiv. Setzen wir den Spielwarenxport des Jahres 1960 gleich 100 Prozent, so wurde er auf 389 Prozent im vergangenen Jahre gesteigert. Unsere Republik steht unter den acht führenden Spielwarenxporturen der Welt immerhin an sechster Stelle, sie läßt damit sogar Länder wie die USA und Frankreich hinter sich! Einen großen Anteil an diesem Export besitzen die Hersteller von Modellbahnartikeln. Im „Petershof“ stellten insgesamt 32 Firmen der Modellbahnbranche aus. Natürlich war nicht an jedem dieser Stände eine Messeneuheit zu erwarten, zwei Messen im Jahr und jedesmal etwas Neues – das verkraften nur wenige! Doch was gab es nun an Neuheiten

Bild 1 Vom VEB PIKO ein neues H0-Modell, lange erwartet, nun aber sehr gut gelungen, die Eilok E 11 022

Bild 2 Container, die neuen revolutionierenden Transportgefäße des Vorbilds, fanden auch im Modell ihre Nachbildung: Zwei 10-Fuß-Container in H0 vom VEB PIKO

Bild 3 Container auf Behelfs-Transportwagen der Gattung Ro, beides neue H0-Modelle vom VEB PIKO

Bild 4 Eine „unechte“ PIKO-Neuheit, die CSD-Ausführung der bewährten Baureihe 55

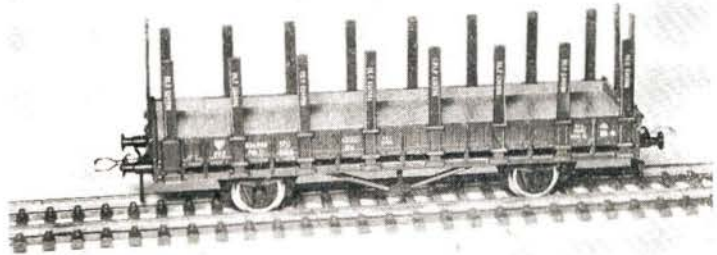
Bild 5 Ebenfalls eine „unechte“ PIKO-Neuheit, ein PKP-R-Wagen, Typ Pdk. Die zierlichen Plaste-Rungen sind herausnehmbar

Bild 6 Derselbe Wagen als Ro (ohne Rungen), aber als Kranschutzwagen beschriftet und aufgemacht

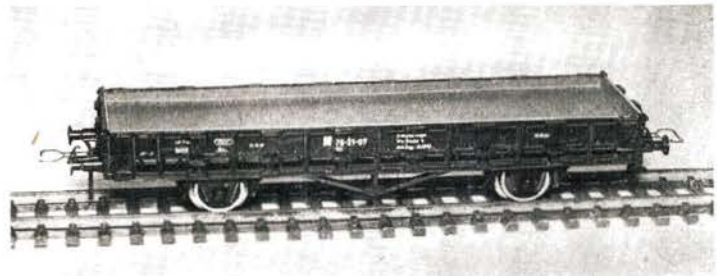
Bilder 7 und 8 H0-O-Wagen vom VEB PIKO mit der neuen UIC- bzw. OPW-Beschriftung

auf dieser Messe? Machen Sie bitte mit uns gemeinsam einen kleinen Rundgang. Wir beginnen beim repräsentativen Messestand des VEB PIKO, Sonneberg. Allen Freunden der „klassischen“ Nenngröße H0, die in letzter Zeit immer etwas stiefmütterlich behandelt wurden, gleich eine Freude: Die neue Ellok der DR, Baureihe E 11, ist wunderbar gelungen. Seit dem Jahre 1962 wird das Vorbild dieses Modells im VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Hennigsdorf produziert. Inzwischen ist sie von den elektrifizierten Strecken der Deutschen Reichsbahn nicht mehr wegzudenken. Die Ausführung des Modells entspricht in Qualität und Güte voll auf der der letzteren PIKO-H0-Lokomotiven der BR 55 und E 44. Die Nennspannung beträgt 12 V. Angetrieben werden vier Achsen, so daß eine gute Zugkraft gewährleistet ist. Der Strom wird entweder über alle Räder durch Blattfedern oder aber durch federnde Dachstromabnehmer entnommen. Wie bei Ellok-Modellen üblich, kann wahlweise mittels einer geschlitzten Schaltachse im Dach auf Zweischienen- oder auf Oberleitungsbetrieb umgeschaltet werden. Die neue E 11 verfügt über zwei leistungsstarke Permanentfeldmotoren. Auffallend ist der geräuscharme Lauf. Gegenüber der E 44 ist eine weitere Verbesserung zu verzeichnen: Die Beleuchtung – Dreilicht-Spitze bzw. zwei rote Schlußlampen – wechselt fahrtrichtungsabhängig. Ausgerüstet wird das neue Modell von Haus aus bereits mit der PIKO-I-Kupplung. Die Konstrukteure von PIKO ließen sich noch einen kleinen Gag einfallen: Die Puffer bestehen nicht mehr wie bei den anderen Modellen aus Polystyrol, sondern sind aus unzerbrechlichem Weichplaste hergestellt, was vielen wahrscheinlich eine Sorge abnimmt. Die Farbgebung und die Beschriftung sind vorbildlich (Bild 1).

Während im Verkehrswesen unserer Republik als große Aufgabe neben dem Traktionswechsel der Containerverkehr von sich reden macht – nicht zuletzt bewies dieses die aufsehenerregende Ausstellung der VVB TAKRAF auf dem Freigelände der



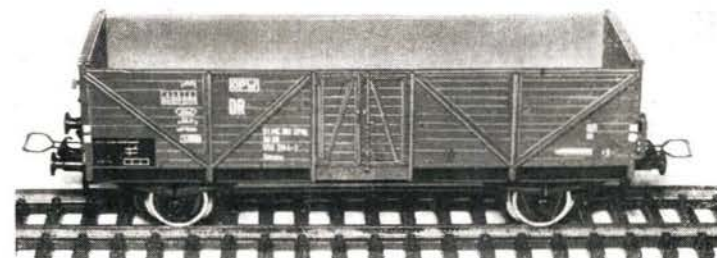
5



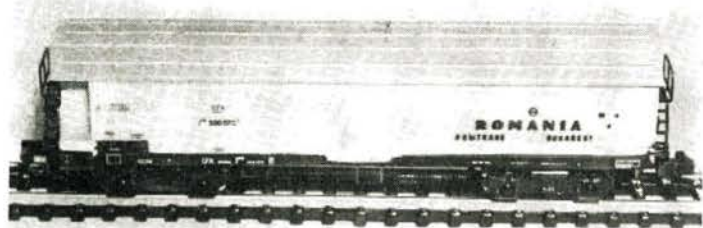
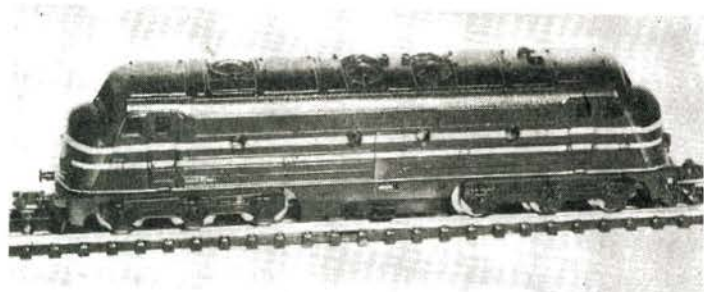
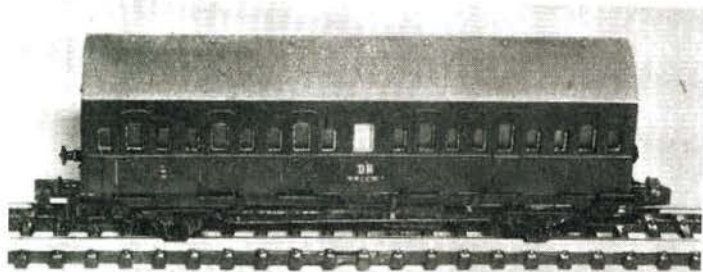
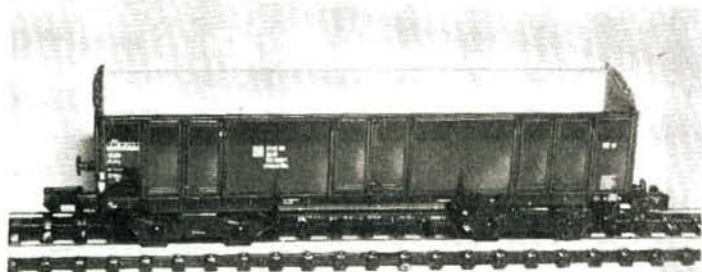
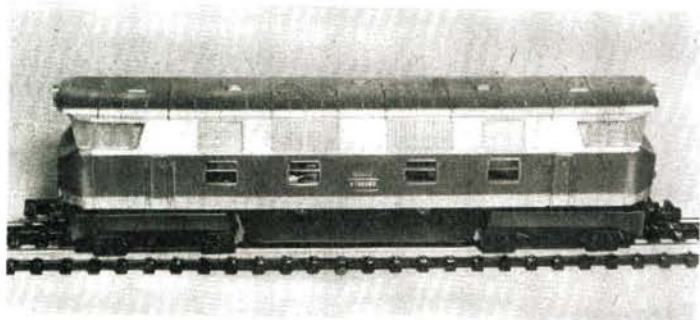
6



7



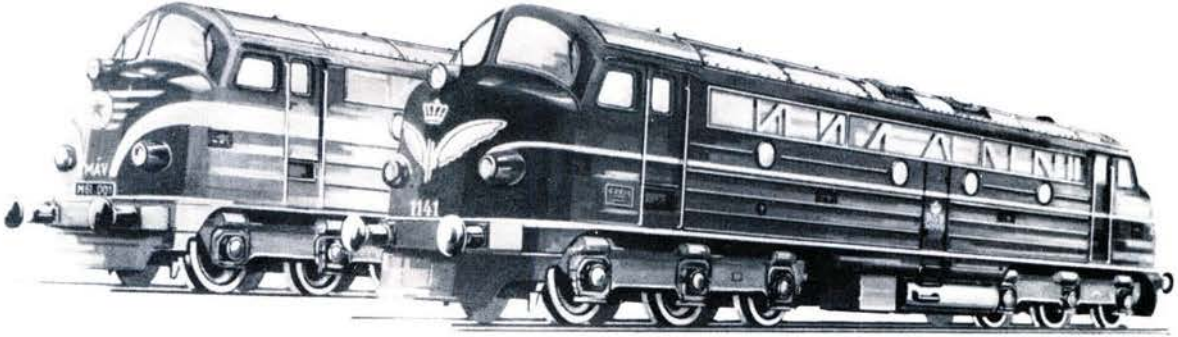
8



Technischen Messe — hat der VEB PIKO mit der E 11 und einer weiteren H0-Neuheit, einem Ro-Wagen mit zwei 10-Fuß-Containern, gleich Schritt mit der Entwicklung des Vorbildes gehalten. Eine erfreuliche, eine anerkennenswerte Tatsache. Wir stellen die PIKO-Container aus Plaste in den Bildern 2 und 3 vor. Daß als Behältertransportwagen ausgerechnet ein Kranschutzwagen — als solcher ist er beschriftet — Verwendung fand, ist ein gewiß noch zu behebender Schönheitsfehler. So weit die „echten“ PIKO-Neuheiten in der Nenngröße H0. Daneben gibt es aber noch zusätzlich einige „unechte“ Neuheiten, die dennoch gewiß nicht ohne Wert sein dürften. Da ist zunächst die gute BR 55 in ČSD-Ausführung. Wir wissen ja, daß diese Baureihe in viele Länder verschlagen wurde (Bild 4). Ferner sind da der bereits erwähnte Kranschutzwagen und ein PKP-R-Wagen der Gattung Pdk zu nennen. Beide sind vorbildgetreu beschriftet, die filigranen Plaste-Rungen sind aus ihrer Halterung herausziehbar. „Unecht“ befinden wir diese Neuheiten nur deswegen, weil sie beide auf dem bereits auf einer früheren Messe ausgestellten DR-R-Wagen beruhen. Dasselbe trifft schließlich auch noch für eine ganze Reihe anderer Güterwagen aus dem bekannten PIKO-Sortiment zu. Es ist bekannt, daß die Bahnverwaltungen nach einer internationalen Vereinbarung im Jahre 1969 die Umbeschriftung ihrer Güterwagen beenden wollen. Auch hierbei zog PIKO sofort nach und stellte ab sofort die Beschriftung seiner Güterwagenserie um. Wir werden also nach und nach im Handel die bewährten PIKO-Güterwagenmodelle entweder mit UIC- oder aber auch mit OPW-Beschriftung neben der jetzt gültigen neuen Beschriftung antreffen. Einen ČSD-Wagen sowie einen DR-OPW-Wagen zeigen wir in den Bildern 7 und 8.

Und nun wenden wir uns dem zweiten PIKO-Kinde, der N-Produktion zu. Auch hier gab es erfreulicherweise einiges Neue. Im Bild 9 präsentieren wir die neue Diesellok V 180 059. Es handelt sich dabei um den Typ mit Kunststoffbug und Führerstandsfenstern mit negativem Einstellwinkel. Man hat die guten Laufeigenschaften der bereits in der Produktion befindlichen V 180 (Normalausführung) auf dieses neue N-Modell übertragen, indem nur das andere Gehäuse in blau-creme-farbener Ausführung neu ist. Dennoch alles in allem: eine neue Modell-Lok, ein anderes Gesicht!

In der Nenngröße N stellte ferner PIKO eine Neuheit aus, die uns besonders wegen ihrer guten Qualität begeisterte, einen vierachsigen offenen Güterwagen (Lowa-Stahlbau-



14

Was wir in Leipzig Neues entdeckten



Bild 9 Und hier ein bewährtes Unterteil mit „neuem Hut“, eine Diesellok vom Typ V 180 059 mit Kunststoffbug in blau-cremefarbener Ausführung in der Nenngröße N vom VEB PIKO

Bild 10 Dieser vierachsige OOu in Stahlbauweise aus dem N-Güterwagensortiment vom VEB PIKO ließ deutlich eine Qualitätsverbesserung erkennen

Bild 11 Auch die Firma Stein trug mit einem Old-timer-Personenwagen vom Typ Bi 21 mit Tonnendach zur Vervollständigung des N-Sortiments bei

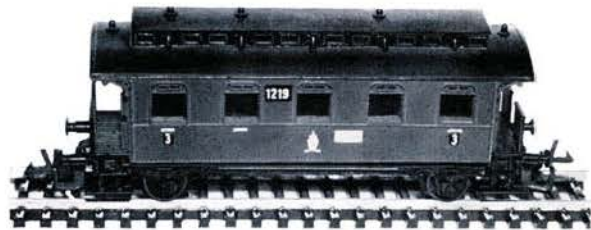
Bild 12 Neben der MAV-Lok in N bringt PIKO nunmehr auch diesen Dieselloktyp in belgischer bzw. dänischer Version heraus

Bild 13 Schließlich noch eine letzte PIKO-N-Neuheit, wengleich auch „unecht“, der vierachsige Kühlwagen mit rumänischer Beschriftung

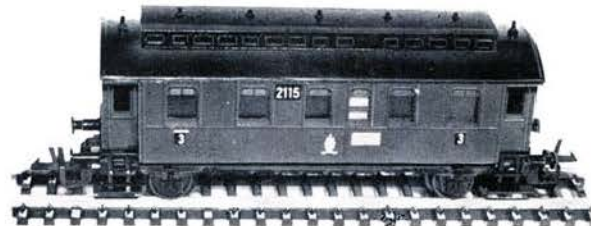
Bild 14 Auch die TT-Freunde erhalten jetzt diese beliebte sechsachsige Diesellok nach dem Vorbild der schwedischen Firma NOHAB, zunächst als ungarische M 61, später auch in DSB-Ausführung, Hersteller: Zeuke & Wegwerth KG

Bilder 15 und 16 Mit der Zeuke-Tendertlok der BR 92 stellen diese Zeuke-Old-timer eine wunderbare Zugkomposition dar. Die Dekoration entspricht der Zeit nach der Jahrhundertwende

Bild 17 Auch die Firma Zeuke & Wegwerth KG ging nicht am Container-Trend vorbei, hier ihr neuer Spezialwagen mit zwei 20-Fuß-Containern



15



16



17



*Was wir in Leipzig
Neues entdeckten*

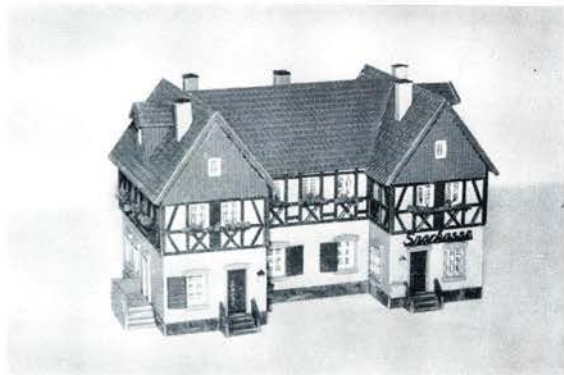
Bild 18 Der VEB VERO geht seinen bewährten Weg – aus einem Grundbauelement mache mehrere Modelle – konsequent weiter. Hier das Vollplastemodell „Schule“ in der Nenngröße TT

Bild 19 Erkennen Sie die Verwandtschaft? Hier aus derselben Serie das Modell „Gemeindeamt“

Bild 20 Auch dieses VERO-Fachwerkhaus gehört dazu!



18



19



20

weise) der DR. Die Detaillierung dieses Modells, die gesamte Ausführung sind so gut, daß man hieran eine merkbare Verbesserung der Qualität der N-Produktion feststellen konnte. Der Unterschied zu den bisherigen N-Güterwagen kam uns beinahe so vor, wie der zwischen den Güterwagen der PIKO-Produktion früherer Jahre und dem heutigen Güterwagensortiment in H0. Es bleibt zu hoffen, daß PIKO damit den Durchbruch zu größter Modelltreue auch in der Nenngröße N erreicht hat. Einen kleinen Vorschmack können Sie sich an Hand des Bildes 10 bereits jetzt machen.

Auch die Serie der Old-timer-Personenwagen in N, Fabrikat der Firma Stein, erhielt mit dem Abteilwagen Bi 21 mit Tonnendach eine Fortsetzung. Die beiden Achsen wurden der besseren Kurvenläufigkeit halber mit Lenkachsen, einem einachsigen Drehgestell ähnlich, ausgerüstet (Bild 11). Schließlich auch in N noch zwei „unechte“ Messeneuheiten: Die im Herbst herausgekommene sechsachsige Diesellok vom Typ NOHAB, die es zunächst nur als M 61 in der ungarischen Version gab, wird nunmehr auch als dänische bzw. als belgische Variante zu haben sein. Die Freunde der Nenngröße H0 kennen diese drei Baureihen ja bereits lange in ihrem Sortiment. Eine dieser neuen Ausführungen sehen Sie im Bild 12. Schließlich verbleibt bei PIKO noch die rumänische Ausführung des vierachsigen Kühlwagens in N zu nennen (Bild 13).

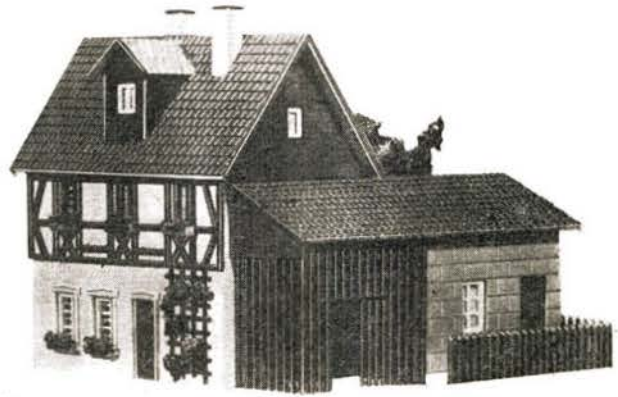
Als nächstes suchten wir den ebenfalls eindrucksvollen Stand der Berliner Zeuke & Wegwerth KG auf, der, wie immer, dicht belagert war. Dieser größte TT-Hersteller enttäuschte auch dieses Mal seinen großen Freundeskreis nicht. Nun ist die soeben erwähnte NOHAB-Lok auch in der Nenngröße TT zu haben, und zwar zunächst als ungarische Version M 61 in vorbildgetreuer Ausfüh-

Bild 21 So aufgemacht, bezeichnet man es als „Handwerkerhaus“

Bild 22 Sogar als Empfangsgebäude Bf „Reifland“ läßt sich das Grundbauelement einsetzen

Bild 23 Um diese Reihe abzuschließen, hier noch das Modell Gasthaus „Neue Schänke“

Bilder 24 und 25 Auch die Freunde der Nenngröße N erfreut der VEB VERO mit zwei Plaste-Neuheiten, einem Güterschuppen und einem modernen Forsthaus



21

rung und Farbgebung, eine dänische Ausführung ist bereits in Vorbereitung. Die beiderseitige Stirnbeleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung. Vier Achsen des Modells sind angetrieben (Bild 14). Doch damit nicht genug der TT-Neuheiten. Gut gelungen sind auch die beiden Old-timer-Personenwagen Citr Pr 05^b und Citr Pr 05 der ehemaligen Preußischen Staatsbahn. Beide Modelle sind äußerst naturgetreu nachgebildet, die Dekoration entspricht der damaligen. Ein Wagen besitzt geschlossene, der andere hingegen offene Bühnen. Gemeinsam mit der Tenderlok der BR 92 gibt dies eine herrliche Zugkomposition ab. Wir stellen die beiden TT-Modelle in den Bildern 15 und 16 vor. Ein letzter Zeuke-Messe-Knüller ist der Containertragwagen mit zwei 20-Fuß-Containern. Also auch hier wurde der Trend der Zeit nicht übersehen. Das Modell ist insofern sehr schön, als es speziell für den Zweck „Containertransport“ gebaut wurde. Auf der Messeanlage der Firma Zeuke & Wegwerth KG wurde die automatische Be- und Entladung von Containern augenscheinlich eindrucksvoll vorgeführt. Es wäre wünschenswert, diese Vorrichtung ggf. später einmal als Bausatz herauszubringen. Den Containerwagen zeigt unser Bild 17.

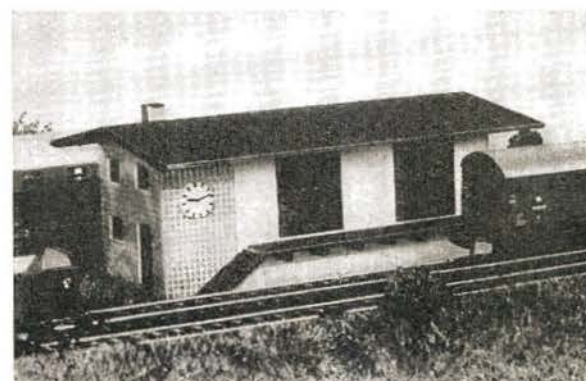
Auch einige neue Geschenkpakungen für den Anfänger hat Zeuke in der „Start“-Serie neu aufgelegt, ebenso wie übrigens PIKO bei der Nenngröße N. Wir erwähnen beides hier nur der Vollständigkeit halber, möchten aber nicht näher darauf eingehen. Gleich nebenan, sozusagen zwischen PIKO und Zeuke, ist im 2. Stock des „Petershofes“ der VEB VERO (früher OWO) zu Hause. Auch hier gab es einige Neuheiten zu sehen. Aufbauend auf einem Grundbauelement hat es die Entwicklungsabteilung dieses rührigen Betriebes auch dieses Mal wieder hervorragend verstanden, aus einem Stück sechs



22



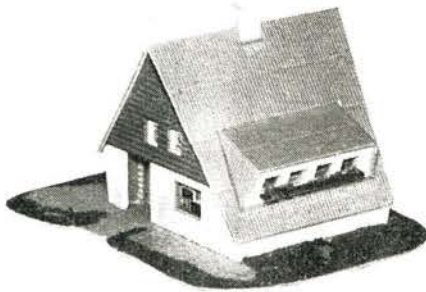
23



24

Bild 26 In Kooperation bringen die Firmen Auhagen, Scheffler und Klötzner dieses H0-Modell eines Blockstellwerks mit funktionsfähiger Schranke heraus, das auch ohne Schranke als Baukasten erhältlich sein wird

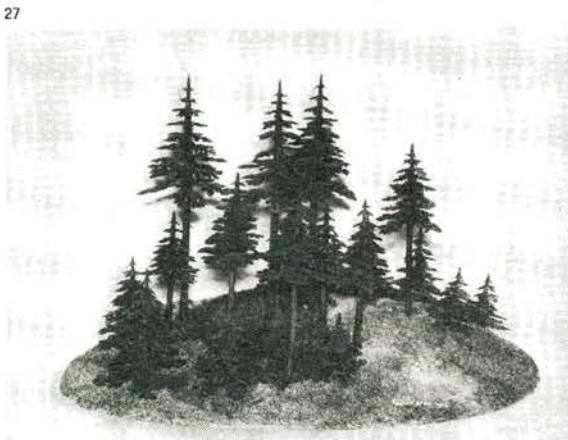
Bild 27 Die Scheffler-Tannen aus Plaste werden jetzt elektrostatisch beflocht und erhalten somit ein naturgetreueres Aussehen als bisher



25



26



27

verschiedene Modelle zu bauen. Ohne Zweifel ermöglicht diese standardisierte Produktion eine große Einsparung von teurem Spritzwerkzeug. Daß sie nicht eintönig sein muß, beweisen wiederum diese Messeneuheiten aus Olbernhau. Es handelt sich dabei um folgende Modelle, die zum Teil als Baukasten und fertig aufgebaut, zum anderen Teil nur als Baukasten erhältlich sein werden: Schule (Bild 18), Gemeindeamt (Bild 19), Fachwerkhaus (Bild 20), Handwerkerhaus (Bild 21), Bahnhof „Reifland“ (Bild 22) und Gasthaus „Neue Schänke“ (Bild 23). Sämtliche Modelle sind für die Nenngröße TT bestimmt. Es versteht sich beinahe schon von selbst, wenn man von VERO-Produktion neueren Datums spricht, daß es sich um Vollplast-Ausführungen handelt.

Aber auch für die Nenngröße N gab es gleich zwei Vollplast-Neuheiten, einen Güterschuppen, passend zum Bahnhof „Buchheide“, sowie ein modernes Forsthaus (Bilder 24 und 25). Schließlich noch der Hinweis, daß die Verpackung der Baukästen eine modernere Ausführung erhielt, die leicht bereits äußerlich das zu bauende Modell erkennen läßt, was sich besonders beim Verkauf in Selbstbedienungsgeschäften vorteilhaft auswirkt.

Wir begaben uns nun zum Stand der Firmen Auhagen KG und Scheffler KG. Von Auhagen wird eine H0-Neuheit bald im Handel erscheinen, und zwar ein Blockstellwerk, welches unser Bild 26 wiedergibt. Es wird als bewährter Auhagen-Bausatz offeriert, außerdem als fertig aufgebautes Modell in gleicher Ausführung und endlich noch als Bausatz mit Klötzner-Langsamläufer-Motor sowie mit Scheffler-Schranke (siehe unser Bild). Die Firma Scheffler bietet ihr Plaste-Tannen-Sortiment jetzt in neuer Ausführung an. Bisher verloren diese Tannen doch immer etwas an natürlichem Aussehen durch die glänzende Eigenschaft des Materials. Diesen ungewollten Eindruck hat man jetzt beseitigt, indem die Tannen elektrostatisch beflocht werden. Unser Bild 27 kann diese Neuheit nicht so wiedergeben, wie es wünschenswert wäre.

Als letztes besuchten wir den Messestand des VEB Modell- und Plastikwarenkombinat (einer Neubildung aus dem bekannten VEB Spezialprägewerk Espewe und VEB Kunststoffverarbeitung Zschopau). Dieser Betrieb geht nunmehr auch langsam dazu über, seine Modelle in Zinkdruckguß-Ausführung herzustellen. Wir kennen ja in dieser Ausführung bereits die Rakete mit Fahrgestell und Zugmaschine. Neu gezeigt wurden ein Spezialmuldenkipper und ein Erdschrappner in H0.