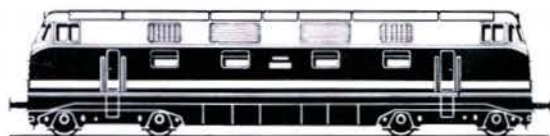


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 19



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 1,- M

32 542

5/70



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes

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, Großhandelsbetrieb Kulturwaren Leipzig – o. Prof. Dr. sc. techn. 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: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; 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 DEVAG-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, 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. 89, Peking. CSSR: Orbis. Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultur, 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.

Zum 25. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus	129
Titelvignette (Diesellokomotive V 180)	129
H. Kohlberger Messeneuheiten im Frühjahr 1970	130
G. Köhler Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse	136
Die lieben Kinderchen	138
Über zwei Räume	140
G. Malzahn Vollautomatische Drehscheibe	142
Mitteilungen des DMV	144
B. Kuhlmann Drei Stockwerke unter der Erde	145
J. Schnitzer Zusätzliche Stromabnahme an der Modellok BR 55	148
Wissen Sie schon?	150
Und es gibt sie doch!	150
Mit Kamm und Schere (H0-Heimanlage Joachim Bänsch)	151
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	152
W. Kunert Schnellzuglokomotiven 498.0 und 498.1 der CSD	153
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unserer Leser Fritz Heyer (Senior) und Ralf-Peter Heyer (Junior) aus Himmelpfort (Urauberdorf in der Uckermark unweit Fürstenberg [Havel])

Foto: Heyer, Himmelpfort

Rücktitelbild

Drei „Traktionsmittel“ am und auf dem Bahnsteig in Zühlsdorf (in der Nähe von Berlin): VT 2.09.031 (Verbrennungsmotor-Triebwagen mit zwei Beiwagen), Fahrrad und B-gekuppelte Dampflokomotive mit einer Lore. Denkt Steppke: „Sieht gut aus der Schienenbus – ich werde auch bald umsteigen müssen. Ein Schornstein müßte aber auf dem Dach sein.“

Foto: Ingrid Migura, Berlin

In Vorbereitung

Das Verpacken von Fahrzeugmodellen – eine ernstzunehmende Sache

Zur Thematik von Gemeinschaftsanlagen Co'Co'-Lokomotive Reihe EL 15 der Norges Statsbaner (NSB)

Zum 25. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus

Als am 8. Mai 1945 die Hitlergenerale bedingungslos kapitulierten und die Kampfhandlungen um 23.01 Uhr ihr Ende nahmen, war die Herrschaft der nazistischen Abenteurer, Junker und Monopolisten zu Ende. Überall stand das Leben still wie der Pendel einer zerstörten Uhr. Das Feuer war noch nicht verloschen, über Berlin lag die Ruhe eines Friedhofs. In den brandschwelenden Häuserruinen suchten Kolonnen das Steingeröll nach Leichen ab. Zerschossene Panzer, umgestürzte Flakgeschütze versperrten die Fahrbahnen, sie waren besät mit weggeworfenen Stahlhelmen und Handwaffen. Und überall Trümmer, Trümmer, Trümmer.

Das war das Erbe, das uns der Hitlerfaschismus hinterließ. Über 30 Prozent des Industriepotentials und noch mehr Wohnraum in Deutschland lagen in Schutt und Asche. Der Verkehr war unterbrochen, ja strecken- und gebietsweise war jeder Transport unmöglich. 6000 km Gleis- und etwa 25 000 Weichen- und Signalanlagen waren zerfetzt und zerbombt. Mehr als die Hälfte aller Lokomotiven, Güter- und Personenwagen waren zerstört oder hatten schwere Schäden. Über 5000 Eisenbahn- und etwa 4500 Straßenbrücken waren gesprengt. Es gab kein Wasser, kein Gas und keinen Strom. Dem deutschen Volk drohte eine Hungersnot.

Und was hatte der Hitlerkrieg in der ganzen Welt angerichtet? 55 Mill. Menschen fanden den Tod, davon 11 Mill. in den faschistischen Konzentrations- und Vernichtungslagern. Die Sowjetunion erlitt die schwersten Verluste und Zerstörungen: 20 Mill. Tote, 1710 zerstörte und geplünderte Städte und mehr als 70 000 tote Dörfer. 679 Mrd. Rubel betrug die Gesamtverluste an geraubten und vernichteten materiellen Werten.

Der deutsche Imperialismus, das Haupthindernis für den gesellschaftlichen Fortschritt in Deutschland seit der Jahrhundertwende, hatte eine vernichtende Niederlage erlitten. Und das deutsche Volk? Sollte der Fluch der Naziführung „Das deutsche Volk möge untergehen!“ in Erfüllung gehen? oder sind nicht 1945 in jener „Nacht über Deutschland“, zwar zaghaft noch, die ersten Lichter aufgegangen? Das sowjetische Oberkommando erklärte Anfang Mai 1945: „Wohl haben wir die Hitlerarmee in mehreren schweren Kämpfen zertrümmert und Teile Deutschlands besetzt, doch lassen unsere Moral wie auch unseren Traditionen nicht zu, Not und Leiden der friedlichen deutschen Bevölkerung gleichgültig mitanzusehen. Aus Beständen der Sowjetarmee wurden Mehl, Fleisch, Fett, Kartoffeln, Zucker geliefert. Aber nicht nur das: Sowjetische Ingenieure und Soldaten halfen bei der Wiederaufnahme der Versorgungs- und Industriebetriebe, Armeefahrzeuge übernahmen Transport- und Verkehrsarbeiten.

Das Schlimmste aber war: Das Denken der Mehrheit des deutschen Volkes war von der Ideologie des Im-

perialismus und Hitlerfaschismus vergiftet. So räumten sowjetische Menschen mit den Antifaschisten, den Aktivisten der ersten Stunde, nicht nur die materiellen, sondern auch die geistigen Trümmer fort. Die sowjetischen Maßnahmen bildeten eine wesentliche Unterstützung für die neuen Kräfte, die sich in der sowjetischen Besatzungszone frei entwickeln und das demokratische Selbstbestimmungsrecht des deutschen Volkes verwirklichen konnten. Konsequenterweise das Potsdamer Abkommen einhaltend, schuf die sowjetische Regierung die Möglichkeit zur Herstellung eines einheitlichen demokratischen Staates und einer demokratischen Friedensregelung. Während in den Westzonen die westlichen Militärregierungen im Bündnis mit der Reaktion die Durchführung antifaschistisch-demokratischer Reformen verhinderten und schließlich durch die Bildung der westdeutschen Bundesrepublik Deutschland teilten, deren Politik die Bundesregierung über die Pariser Verträge und Bindung an die NATO fortsetzte, schlossen sich in der sowjetischen Besatzungszone die patriotischen Kräfte aller Schichten und die Arbeiterklasse zusammen, antworteten die demokratischen Kräfte mit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik, des ersten Arbeiter- und Bauern-Staates in der deutschen Geschichte. Die DDR wurde dank der nimmermüden und stets uneigennütigen Hilfe der Sowjetunion ein starker sozialistischer Staat. Sie erlangte die völlige Souveränität und wurde zu einem festen Bestandteil des sozialistischen Weltsystems.

Es war ein langer zukunftsreicher Weg von den ersten Abendschulen, die die Gesellschaft zum Studium der Kultur der Sowjetunion, später Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft, abhielt, bis zum Studium junger deutscher Menschen, die in Leningrad, Moskau oder Kiew lernten und die heute dank der Freundschaft mit den Völkern der UdSSR, gestützt auf die neuesten Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik, in unserem Staat maßgebliche und verantwortliche Funktionen ausüben.

25 Jahre sind seit der Zeit vergangen, als viele Menschen verzweifelt vor den Trümmern ihrer Habe standen und keinen Ausweg wußten, bis heute, wo von einer starken marxistisch-leninistischen Partei, der SED, geführt, wir gemeinsam mit der Sowjetunion und dem gesamten sozialistischen Weltsystem den Weg in eine friedliche und glückliche Zukunft bahnten und gegen jegliche feindlichen Anschläge absicherten. Die Treue zum Marxismus-Leninismus ist die Gewähr für weitere Erfolge des Aufbaus der entwickelten sozialistischen Gesellschaft. Heute, im 25. Jahr der Befreiung vom Hitlerfaschismus, im Jahr des 100. Geburtstages Lenins, danken wir dem sowjetischen Volk für seine Hilfe und Unterstützung am besten durch neue gute Taten auf allen Gebieten des gesellschaftlichen Lebens, die wir zur allseitigen Stärkung unseres sozialistischen Vaterlandes vollbringen werden.

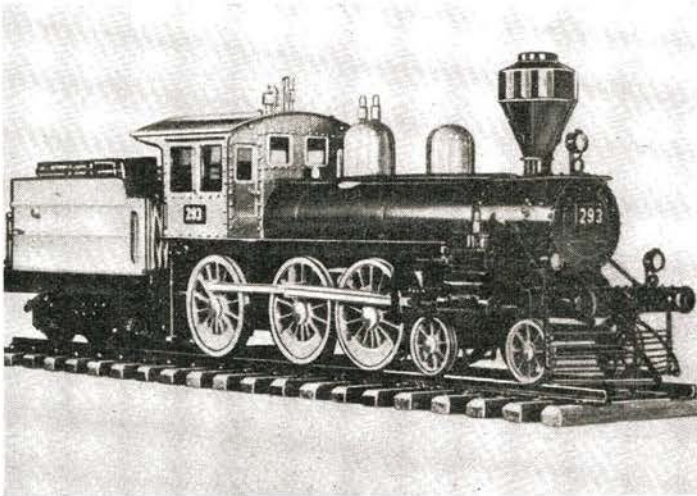


MESSENEUHEITEN im Frühjahr 1970

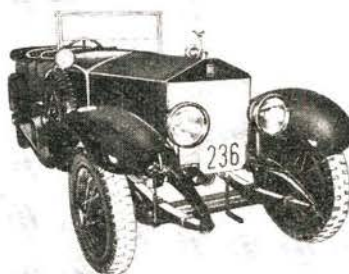
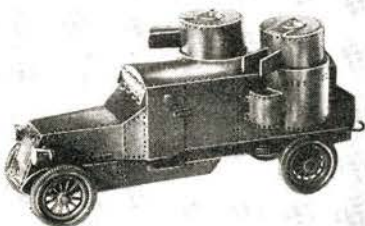
Vorgestellt auf der Leipziger Frühjahrsmesse



1



2



3/4

Es läßt sich nicht abstreiten, es ist Sonntag der 1. März 1970, und damit erster Messttag der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse. Der Kalender ist untrügerisch und unbestechlich zugleich, von „Petrus“ kann man dies an jenem Tage wirklich nicht behaupten. Er schafft noch fest in Sachen Winter, läßt dichten Flokkenwirbel auf uns nieder und verpaßt in diesen ersten Märztagen des Jahres 1970 ganz Europa ein dickes Schneekleid, gerade so, als ob noch „Planrückstände“ von ihm aufzuholen wären. Dabei kann man das doch von diesem Rekordwinter beileibe nicht sagen! Nun gut, uns wird etwas frühlingshaft zumute, als wir in den Petershof kommen und uns dort das vertraute Fluidum der Frühjahrsmesse empfängt und für einige Stunden umgibt.

Wir haben uns in diesem schönen und großen Messehaus in der Leipziger Innenstadt auch dieses Mal wieder gründlich für Sie, liebe Leser, umgesehen und nach Neuheiten geforscht. Es sei gleich vorweggenommen, unsere Suche war nicht vergeblich, es gab doch allerlei, was des Modellbahners Herz höher schlagen läßt.

Wenn wir unseren Messebericht heute mit den Neuheiten des VEB Modell- und Plastikspielwaren-Kombinates Annaberg beginnen, so hat das seinen guten Grund und soll keineswegs die Neuentwicklungen der anderen Hersteller in den Hintergrund schieben. Aber in diesen Wochen feierte die ganze fortschrittliche Menschheit den 100. Geburtstag Lenins. Das Jahr 1970 wird deshalb auch zu Ehren dieses großen Mannes als „Lenin-Jahr“ bezeichnet. Der oben genannte volkseigene Betrieb ergriff die Initiative und dokumentierte, wie man sinnvoll eine enge Verbindung zwischen dem Gebiet der Modelleisenbahn und aktueller Politik herstellen kann. Er zeigt als Messeneuheiten drei historische Mo-

Bild 1 In einer Kassette werden die drei historischen Fahrzeugmodelle zu Ehren des 100. Geburtstages von W. I. Lenin angeboten

Bild 2 Lok Nr. 293 als Standmodell im Maßstab 1:80 vom VEB Modell- und Plastikspielwaren-Kombinat Annaberg. Auf dem Vorbild dieser Lok fuhr Lenin als Heizer getarnt illegal über die russisch-finnische Grenze.

Bild 3 Modell des legendären Panzerautos, von dem Lenin im April 1917 zur Weiterführung der Revolution aufrief

dellfahrzeuge, welche sämtlich in enger Beziehung zum Leben und Handeln von Wladimir Iljitsch Lenin stehen.

Da ist zunächst die Schlepptenderlokomotive Nr. 293 mit der Achsfolge 2 C (Bild 2). Auf dem Vorbild dieses Modells fuhr Lenin, als Heizer verkleidet, am 9. August 1917 in abenteuerlicher Fahrt über die russisch-finnische Grenze, um vorübergehend wieder in die Illegalität zu gehen. Das hervorragend gestaltete Standmodell ist im Maßstab 1 : 80 ausgeführt und wird bestimmt die Vitrienen vieler Modellbahnfreunde zieren.

Ferner kommen von diesem Kombinat – übrigens vormals bekannt unter dem Begriff Espewe – zwei Straßenfahrzeugmodelle im Maßstab 1 : 50. Das Modell des Panzerautos ist eine Nachbildung jenes legendären Wagens, von dem W. I. Lenin am 3. April 1917 in Petrograd zur Weiterführung der Revolution aufrief (Bild 3). Der Pkw vom Typ „Rolls Royce 1907“ stand ihm nach dem Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution als Dienstwagen zur Verfügung. Lenin war damals Vorsitzender des Rates der Volkskommissare der Sowjetunion. Auch dieses Modell zeichnet sich durch eine große Modelltreue aus (Bild 4). Im übrigen werden diese drei „Lenin-Modelle“ auch in einer Geschenk-Kassette angeboten (Bild 1).

Wenden wir uns nunmehr der Nenngröße H0 zu. Der VEB PIKO stellt eine neue Schwester der bekannten E 11, eine E 42 der Deutschen Reichsbahn, vor. Viele Modelleisenbahner werden jetzt denken, es handele sich dabei lediglich um eine entsprechend andere Dekoration und schon sei aus der E 11 eine E 42 geworden. Wenn dem so wäre, so wäre das gar nicht einmal vorbildwidrig, denn diese beiden Ellok-Baureihen der DR gleichen sich ja äußerlich wie ein Ei dem anderen. Es gibt jedoch auch

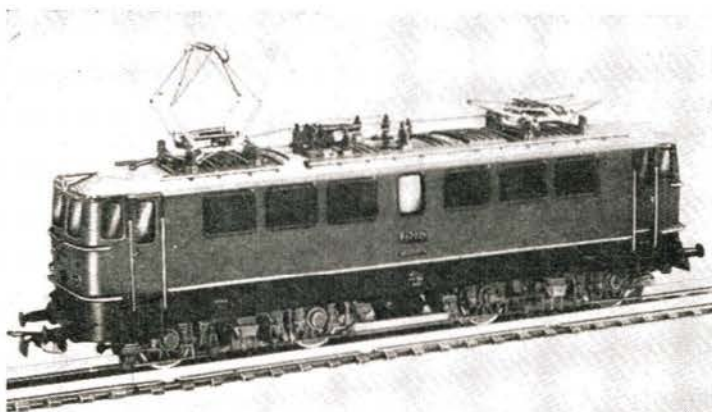
Bild 4 Modell des „Rolls Royce 1907“. Ein Wagen dieses Typs stand Lenin später nach dem Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution als Dienstwagen zur Verfügung.

Bild 5 Die neue Ellok BR E 42 in H0, VEB PIKO

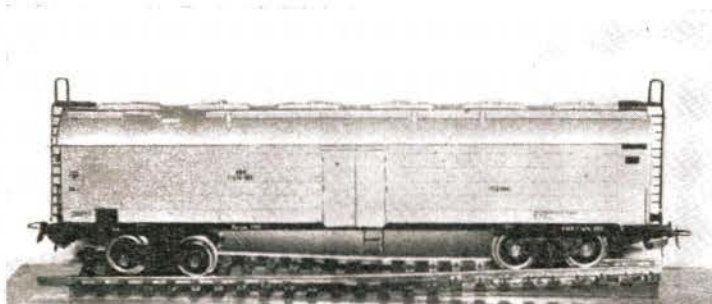
Bild 6 H0-Modell des sowjetischen Eiskühlwagens, Hersteller: VEB PIKO. Man beachte das Test-„Waschbrett“-Gleis

Bild 7 Ein beliebtes Vorbild wurde ausgewählt: Schicht-Modell in H0 des Reko-Wagens der DR

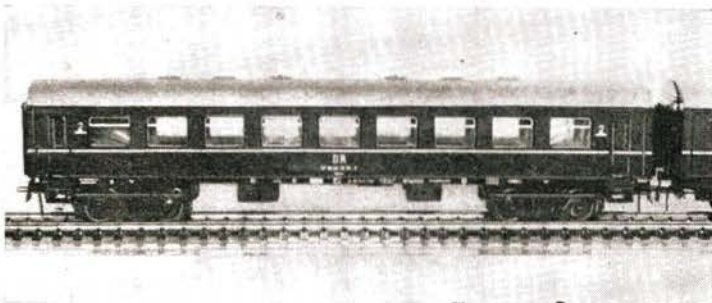
Bild 8 So gut machen sich die Kurzkupplungen bei diesem Schichtmodell



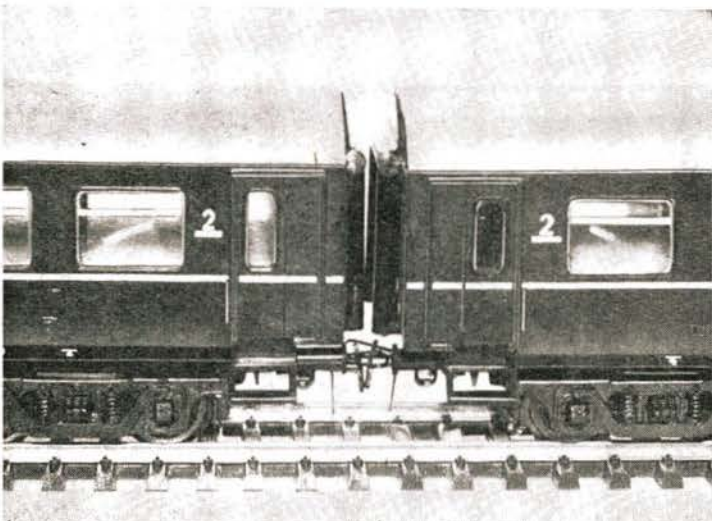
5



6



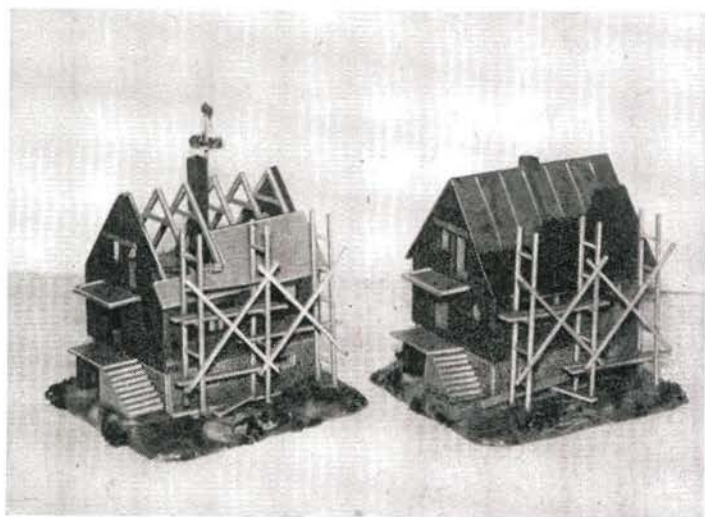
7



8



9



10

Bild 9 Ein weiteres neues Modell vom Modell- und Plastikspielwarenkombinat, ein Sattelzug für den Viehtransport

Bild 10 Auch von Auhagen kommt etwas Neues: Ein Baukasten enthält Teile für diese beiden Siedlungshäuser im Rohbau. Auhagen stellt übrigens auch auf Vollplastik um.

Bild 11 Die neue Beleuchtungseinrichtung vom VEB PIKO „Lux-Constant“

Bild 12 Nochmals dieselbe Einrichtung mit ihren diversen Teilen



11

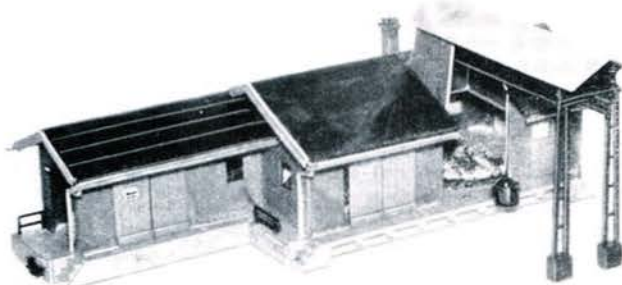


12

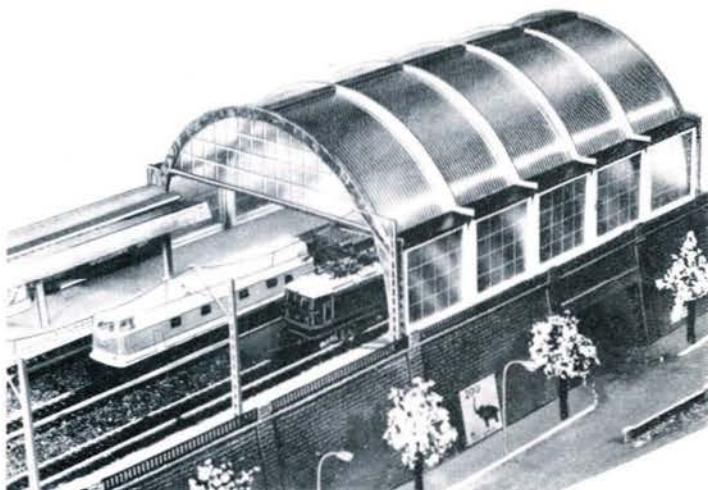
dabei zwei Versionen in beiden Baureihen. Anfangs besaßen diese Ellok am unteren Lokomotivkasten teil Längssicken und Schürzen an den beiden Stirnseiten. Diese Dinge fielen später weg. Ebenso bekamen die neueren Ellok an Stelle der acht paarweise angeordneten Lüfter nur noch sechs einfach angeordnete Luftansaugöffnungen. Geändert wurden an der E 42 auch die Einstiegstufen. Dadurch erhalten die Lokomotiven ein völlig anderes Aussehen als die Ursprungsausführungen. Der VEB PIKO bringt nun mit dieser neuen E 42 neben der bereits erhältlichen E 11 beide Varianten auf den Markt. Im Antrieb und technologischen Aufbau entspricht die Neuheit natürlich ganz der E 11. Sie ist also mit zwei Triebwerken mit Allrad-Stromabnahme, mit automatischem Lichtwechsel, Umschaltung für wahlweisen Betrieb mit oder ohne Fahrleitung und mit flexiblen Puffern ausgestattet (Bild 5). Weiter zeigt PIKO neu ein H0-Modell eines im VEB Waggonbau Dessau produzierten und an die UdSSR gelieferten Eiskühlwagens. Auffallend an diesem Modell sind die eigenartigen Drehgestelle, die dem Vorbild entsprechen. Sie wurden gegenüber der bisherigen PIKO-Ausführung wesentlich verbessert. Die Radsätze haben vertikales Spiel, so daß Gleisunebenheiten — auch bei schlechtester Gleisverlegung — anstandslos von Wagen mit dieser Ausführung hingenommen werden. Diese Tatsache beweist der Aussteller mit einer Test-„Waschbrett“-Strecke demonstrativ an seinem Messestand. Auch ist die Kupp-

lung bei diesen vierachsigen Wagen nicht mehr am Drehgestell, sondern an einer besonderen Deichsel angebracht. Dadurch wird ein Verdrücken des Drehgestells beim Befahren von Gefällestrrecken vermieden. Das Modell ist in der bekannten Qualität der PIKO-Güterwagen ausgeführt und über Puffer 185 mm lang (Bild 6). Die Freunde der Nenngröße H0, lange Zeit etwas stiefmütterlich von der Industrie behandelt, schneiden bei den Neuheiten dieser Messe am besten ab. Wenngleich die bereits angekündigte Diesellok V 200 der DR von Gützold auch wider Erwarten nicht auf der Messe gezeigt wird, so können wir dennoch mit Sicherheit unsere Leser informieren, daß dieses begehrte und erwartete Modell noch in diesem Jahre im Handel sein wird. Gützold hatte lediglich einige unerwartete Schwierigkeiten – die Grippewelle machte schließlich auch nicht vor den Werkträgern in unserer Modellbahnindustrie halt – welche ein Ausstellen des Modells auf dieser Messe verhindern.

Dafür kommt aber wieder einmal mehr die Firma Schicht aus Dresden mit einer Messeüberraschung an die Pleiße: Der vierachsige Reko-Wagen der DR für schnellfahrende Züge ist bald im Maßstab 1 : 87 zu haben. Die Modellausführung dieses Fahrzeugs entspricht voll und ganz der gewohnten Qualität dieser Firma. Besonders beliebt werden diese Modelle deswegen bei den H0-Freunden sein, weil sie relativ kurz sind und man daher auf Schnell- und Eilzüge nicht zu verzichten braucht, auch wenn einem keine meterlangen Bahnsteig-



13



14

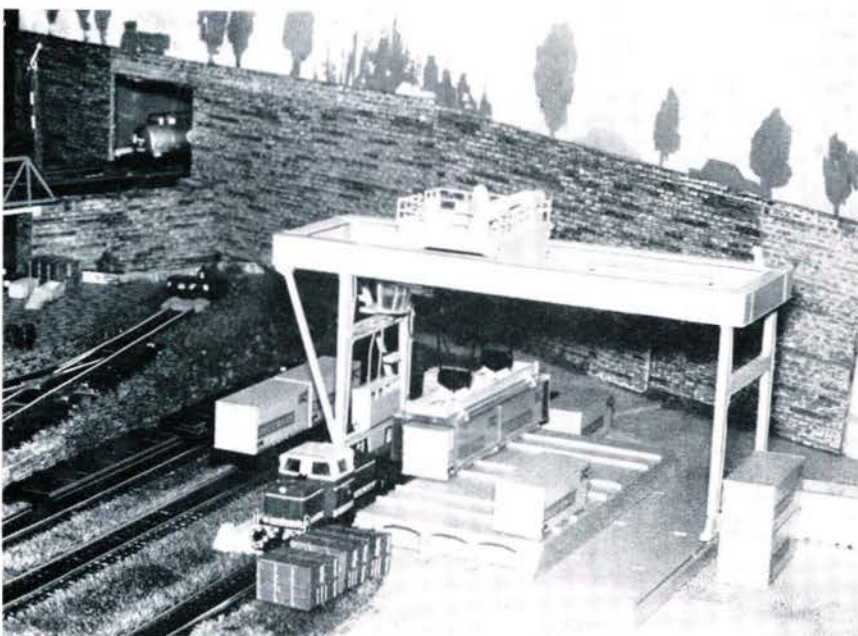
Messeneuheiten im Frühjahr 1970



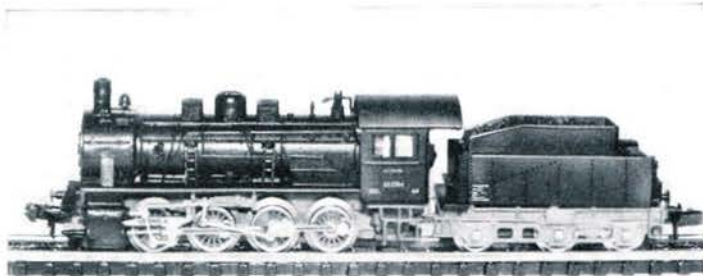
Bild 13 Von der Firma Auha-gen KG kommt auch diese neue Bekohlungsanlage in TT, ebenfalls in Vollplastik

Bild 14 Der VEB VERO erweitert sein Sortiment mit dieser schönen Bahnhofshalle in TT

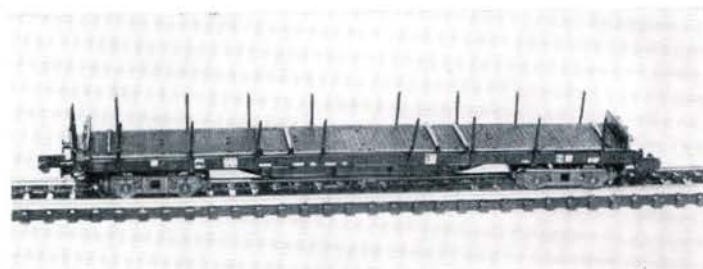
Bild 15 Und hier noch einmal ein Blick auf die hervorragende Messeanlage der Zeuke-TT-Bahnen mit der Nachbildung eines Containerumschlagplatzes Schiene/Straße



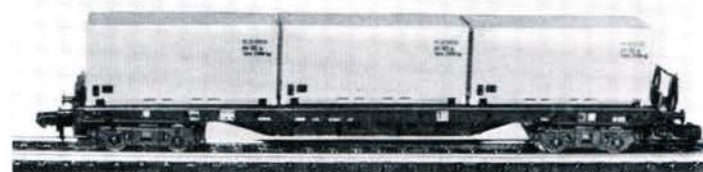
15



16



17



18

Bild 16 Die hervorragend detaillierte BR 55 in der Nenngröße N vom VEB PIKO

Bild 17 Das ist der unbeladene Flachwagen in N vom VEB PIKO, speziell für den Container-Transport vorgesehen

Bild 18 So schaut dasselbe Modell aus, mit drei 20-Fuß-Containern beladen

Bild 19 „Neu im Schaufenster“ ist dieser zweiständige TT-Lokomotivschuppen von TeMos

Bild 20 Das trifft ebenso für diesen dreistöckigen Lokomotivschuppen in der Nenngröße N zu, ebenfalls von TeMos

Fotos: Manfred Gerlach (13), Werkfoto (7)

Messeneuheiten im Frühjahr 1970

gleise zur Verfügung stehen. Außerdem ist es ein Fahrzeug, dessen Vorbild sich auf den DR-Strecken in den letzten Jahren immer mehr blicken läßt (Bild 7). Verblüffend gelöst ist die kurze Kupplung dieser Reko-Wagen. Im Zugverband bieten sie daher einen vorbildgerechten Eindruck. Unser Bild 8 gibt dies deutlich wieder.

Im Bild 9 stellen wir ein neues Modell eines Sattelzuges im Maßstab 1:87 vom VEB Modell- und Plastikspielwaren-Kombinat Annaberg vor. Dieses Straßenfahrzeug – hier als Viehtransporter – wird noch in anderen Varianten geliefert.

Die Firma Auhagen steuert ebenfalls etwas zum H0-Neuheitenangebot bei: Ein neuer Baukasten enthält sämtliche Teile für zwei moderne Siedlungshäuser im Rohbau. Man kann diese beiden Modelle aber auch ohne weiteres für die Nenngröße TT verwenden. Gewiß wird manche Anlage dadurch belebt (Bild 10).

Und nun kommt etwas an die Reihe, was versierte Modelleisenbahner als Knüller betrachten: Eine fahrspannungsunabhängige Beleuchtungseinrichtung von PIKO unter der Bezeichnung „Lux-Constant“. Bisher störte beim „Modellbahnachtbetrieb“ immer die fahrspannungsabhängige Beleuchtung der Lokomotiven und Wagen der Reisezüge. Je

19/20



nach Zuführung der Fahrspannung waren sie heller oder dunkler beleuchtet bzw. bei Stillstand ganz erloschen. Mit „Lux-Constant“ ist ein weiterer Schritt zur vorbildgerechten Darstellung des Eisenbahnbetriebes auf Modellbahnanlagen getan. Ganz gleich, ob die Modellzüge nun im Schnellzugtempo über die Strecke fahren oder ob sie am Bahnsteig halten, immer sorgt dieses Gerät für eine gleichmäßige Beleuchtung. Das Gerät stellt einen Beleuchtungsgenerator dar, der für alle mit Gleichstrom betriebenen Modellbahnen der Nenngrößen H0, TT und N einsetzbar ist. Die Unabhängigkeit von der Fahrspannung wird durch Überlagerung der Fahrgleichspannung mit einer höherfrequenten Wechselspannung erreicht. Kondensatoren, die in den Lampenstromkreis geschaltet werden, halten die Fahrspannung von den Lampen fern. Die Wechselspannung wird von einem Transistor-Gegentakt-Transverter erzeugt. Das Gerät gestattet einen Betrieb mit maximal 30 Zwerglampen 19 V 0,05 A (Bilder 11 und 12). Die TT-Anhänger, die von allen vorhergehenden Messen stets in bezug auf Neuheiten „gut bedient“ wurden, kommen dieses Mal etwas schlechter weg. Die bekannte Firma Zeuke & Wegwerth KG, Produzent der beliebten Zeuke-TT-Bahnen, erscheint im Frühjahr 1970 ohne Neuheit in Leipzig, dafür aber mit ihrem breiten Sortiment. Gewiß hat jeder TT-Freund dafür volles Verständnis, wenn diese sonst so rührige Firma auch einmal eine Verschnaufpause braucht. Wer weiß, vielleicht wird es schon im Herbst wieder ganz anders aussehen!

Dennoch gibt es etwas für TT: Da ist einmal der VEB VERO, der eine Bahnhofshalle aus Vollplastik herausbringt. Das Modell ist sowohl in der Länge als auch in der Breite erweiterungsfähig, besondere Zusatzbeutel beinhalten später die dafür benötigten Teile. Für die Dachkonstruktion dieser Halle werden bogenförmige Glasklarteile eingesetzt. Die Maße sind: 317 × 152 × 31 mm. Jedoch sollte jeder Modellbahnfreund stets daran denken, eine solche Halle gehört keineswegs zu einem ländlichen Bahnhofsmilieu mit eingleisiger Nebenbahn. Auch das Vorbild baut solche aufwendigen Hochbauten nur an den Orten, an denen der Stadtverkehr brandet (Bild 14).

Die Firma Auhagen KG zeigt die im Bild 13 dargestellte Bekohlungsanlage für TT neu. Neu für Auhagen

ist auch die Tatsache, daß nunmehr diese Firma auf Vollplastausführung übergeht. Das Modell ist nicht nur maßstabgerecht ausgeführt, es hat auch ein etwas eigenwilliges Vorbild. Die Kohlen lagern dabei in einem Schuppen unter Dach und Fach.

Man könnte glauben, ein ausgedienter Güterschuppen sei für diesen Zweck genutzt worden.

Im Bild 15 werfen wir zwar keinen Blick auf eine ausgesprochene Messeneuheit dieses Jahres. Es handelt sich um die Container-Verladeanlage auf der großen Zeuke-TT-Anlage, welche wiederum Tausende von Messebesuchern begeistert. Auch unserem Reporter gefällt sie wiederum so gut, daß er sie nochmals im Bilde festhielt.

Und nun gelangen wir zu der kleinsten und jüngsten Nenngröße, zum Maßstab 1:160. Der VEB PIKO sorgt auch hier für eine echte Überraschung: Das Modell der Güterzuglokomotive 55 3784 — beheimatet im Bw Senftenberg — steht in vollendeter Ausführung vor uns in der Vitrine. Gleich nebenan demonstriert es anschaulich, was in ihm steckt: Ein langer Modellzug wird von einer solchen BR 55 in N über die Strecke gezogen. Das kleine Triebfahrzeug ist ausgezeichnet detailliert und mit einem leistungsfähigen Motor ausgestattet, der im Führerhaus untergebracht ist. Das Thermoplastgehäuse besteht aus mehreren Teilen, was eine optimale Nachbildung auch kleinster Einzelteile ermöglicht. Weitere Vorzüge dieses Modells sind: Originalgetreue Nachbildung des Tenders, freier Durchblick zwischen Rahmen und Kessel, feinste Ausführung der Steuerung, Treib- und Kuppelstangen, glasklare Fenstereinsätze, beleuchtete Stirnlampen und hervorragende Farbgebung und Beschriftung. Mit diesem N-Modell ist PIKO wirklich der ganz große Wurf gelungen. Der Unterschied zwischen der ersten PIKO-N-Lokomotive, der BR V 180 und der Tenderlokomotive der BR 65¹⁰ war schon groß, der Unterschied aber zwischen der BR 65¹⁰ und dieser Neuheit ist noch markanter. Das zierliche Modell ist über Puffer 114,5 mm lang (Bild 16).

Doch damit noch nicht genug für N. Weiterhin bringt PIKO einen sehr schönen Flachwagen der DR für den Container-Transport als Neuheit heraus.

Der VEB Waggonbau Niesky hat das Vorbild dieses Modells für die DR kurzfristig entwickelt. Der Wagen ist

vierachsig, er besitzt Verriegelungsvorrichtungen für sechs 10 Fuß-Container oder für drei 20 Fuß-Container. Diese Vorrichtungen können abgesenkt werden, so daß der Flachwagen auch für den Transport anderer Güter, wie zum Beispiel Straßenfahrzeuge, Bleche, Stahlträger, Rohre, Baumstämme usw., eingesetzt werden kann. Auch beim N-Modell lassen sich sogar die Stirnwände herausnehmen und die Rungen zur Seite wegrehen. Damit ist ein ebenso vielseitiger Einsatz des Modells wie beim Vorbild möglich. Auch die 20 Fuß-Container sind eine PIKO-Neuheit. Eine Gewichtsplatte sorgt für eine gute Schwerpunktlage und sichert ein gutes fahrdynamisches Verhalten. Es bleibt noch zu erwähnen, daß die spitzengelagerten Radsätze dem Modell einen leichten und ruhigen Lauf verleihen. Die Länge des hübschen Modells beträgt über Puffer 162,5 mm (Bilder 17 und 18). Obwohl die Köthener Firma Herbert Franzke KG (TeMos) ausdrücklich erklärt, keine ausgesprochenen Messeneuheiten aufzuweisen, möchten wir im Rahmen dieses Berichtes zwei neue Gebäudemodelle aus diesem Hause vorstellen, die sozusagen „zwischen zwei Messen“ erschienen. Es handelt sich einmal um den im Bild 19 gezeigten zweiständigen TT-Lokschuppen und zum anderen um den dreiständigen Lokschuppen in der Nenngröße N (Bild 20). Beide Modelle sind in der bekannten guten TeMos-Qualität ausgeführt und erfreuen bestimmt schon manchen Modelleisenbahner.

Damit aber die Freunde der Nenngröße TT nicht gar zu schlecht bei dieser Messe abschneiden, hat die PGH Eisenbahn-Modellbau für sie noch eine Überraschung parat: Endlich gibt es vorbildgerechte Turmaste für die Anbringung der Quertragwerke der elektrischen Fahrleitung. Die Modellausführung ist aus Polystyrol und sehr filigran, aber dennoch stabil. Die Masten machen einen guten Eindruck. Die zugehörigen Quertragwerke werden ebenfalls geliefert, und zwar sowohl für die Überspannung von zwei als auch von drei und fünf Gleisen.

Und damit beenden wir auch unseren ausgedehnten Messebummel durch den Petershof. Wir können abschließend einschätzen, diese Frühjahrsmesse 1970 brachte uns ein reiches Angebot an Fahrzeugen und Zubehör in den verschiedenen Nenngrößen! Ing.-Ök. H. Kohlberger, Berlin



Bild 1 Neuentwickelte 3000-PS-Diesellokomotive aus Woroschilowgrad (UdSSR). Zur vorigen Frühjahrsmesse noch als Modell gezeigt, wurde sie in diesem Jahr als V 300 001 vorgestellt. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h.



Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse

Auf dem Freigelände E III der Technischen Messe, von den Eisenbahnern und den Modelleisenbahnern seit jeher bevorzugt aufgesucht, war in diesem Jahr eine vielseitige farbenfrohe Exponatenschau an Schienenfahrzeugen zu sehen. Die Tendenz der im Rahmen des RGW vorgenommenen Spezialisierung im Schienenfahrzeugbau war stärker denn je sichtbar. Aus der Sowjetunion wurde die neuentwickelte dieselelektrische Lokomotive V 300 (bei der DR künftig Baureihe 130) gezeigt, LEW Hennigsdorf stellte Serientriebfahrzeuge der mittleren Leistungsklasse, so die bei der DR in großer Stückzahl eingesetzten V 60 (BR 106), V 100 (BR 110) und E 42 (BR 242) und den neuen Triebzug MX aus, die Betriebe des Vereinigten Schienenfahrzeugbaus der DDR waren mit sieben Reisezug- und zwei Kühlwagentypen vertreten. Dazu zählten der Standard-Reisezugwagen in der Ausführung als Sitz-, Schlaf- und Speisewagen, die den Bedingungen sowohl der OSShD als auch der UIC entsprechen; des weiteren die Weistrecken-Personen- und Speisewagen für den Einsatz in der UdSSR und dazu noch eine zweiteilige Doppelstockeinheit mit Wendezugeneinrichtung.

Spezialgüterwagen aus Frankreich und Westdeutschland sowie eine 1000-PS-Diesellokomotive, Typ. DVM 9, aus Ungarn ergänzten die Schienenfahrzeugausstellung auf der Messe.

Von den Fachleuten besonders aufmerksam registriert wurde die erste öffentliche Vorführung der internationalen automatischen Kupplung der OSShD, genannt INTERMAT. Die Kupplung ist das Ergebnis internationaler Großforschung, insbesondere von Experten der Eisenbahnverwaltungen und der Industrie der UdSSR und der DDR. Diese Neuentwicklung besteht aus dem Kupplungskopf mit Starrmachungsorgan und der Verriegelungseinrichtung, aus der Leitungskupplung für die durchgehenden Luft- und elektrischen Steuerleitungen, den Betätigungseinrichtungen und den Stütz- und Zentriereinrichtungen. Es sei erwähnt, daß auch die Übergangskupplung für die teilsimultane Umstellungsphase zu sehen war. Mit der Entwicklung der automatischen Kupplung Typ INTERMAT ist ein wichtiger Schritt für die weitere Rationalisierung und Automatisierung im Eisenbahnwesen erzielt worden.