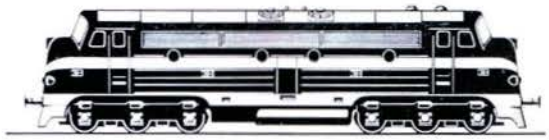
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 19



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 1,– M
32 542

6/70

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

6 JUNI 1970 · BERLIN · 19. JAHRGANG

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, Leipziger Verkehrsbetriebe – 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 DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 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. ČSSR: 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.

INHALT

Seite

H. Weber
Verpacken von Fahrzeugmodellen – eine ernstzunehmende Sache 158

Immer wieder liebe Grüße aus der Sowjetunion 160

R. Knöbel
Die Oberweißbacher Bergbahn – ein lohnendes Ausflugsziel 161

M. Kinze
21. Spielwarenmesse Nürnberg 1970 162

Ungewöhnlich 166

W. Bahnert
Vierachsiger Dieseltriebwagen VT 137 058-110 der Deutschen Reichsbahn in TT 167

H. Schrödter / F. Herold
Das Oschatzer Schmalspurnetz 170

H. Janas
Gleisplan des Monats (H0) 175

Besuch bei der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" in Leipzig 176

M. Beykirch
Elektromagnetische Entkupplungsvorrichtung für die Nenngröße N 177

J. Schnitzer
Ein Schienenreinigungsfahrzeug 178

Mitteilungen des DMV 180

Wissen Sie schon 182

Modellbahnindustrie! Dampf aufmachen! 182

Buchbesprechung 182

H0-Heimanlage (2,70 m × 1,30 m) .. 183

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 184

D. Bäzold
Co'Co'-Lokomotive Reihe EL 15 der Norges Statsbaner (NSB) 185

F. Hille
Die alten Leipziger Bahnhöfe (Fortsetzung und Schluß) 188

R. Eckelt
Die letzte Fahrt des Lokführers Werner Jarik auf der Spreewaldbahn 190

Anregung zum Nachbau 191

Selbst gebaut ..... 3. Umschlagseite

Titelbild

Eines der „berühmten" Gleisdreiecke der ehemaligen MPSB (Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn) im Modell: Bahnhof Dohlenhorst alias Uhlenhorst um die Jahrhundertwende in der Nenngröße H0 (jedoch 7 mm Spurweite) auf der Heimanlage von Günter Barthel, Erfurt. Foto: Lars-Peter Barthel, Erfurt

Rücktitelbild

Schmalspurlokomotive 99 562 (ehem. sächs. IV K, Baujahre 1909 bis 1912) vor einem Güterzug mit Rollfahrzeugen auf der Strecke Oschatz–Mügeln (siehe hierzu auch den Beitrag „Das Oschatzer Schmalspurnetz" auf den Seiten 170 bis 174). Foto: Horst Schrödter, Leipzig

In Vorbereitung

Bauanleitung sämtlicher Sonderweichen und Kreuzungen der Nenngröße N

Eine Eisenbahnreise in den Ostharz

Optisches Anreißen im Modellwagenbau

20 Jahre Liebe und Fürsorge für die jüngsten Bürger der DDR

Zum 20. Male feiern die Eisenbahner unserer Republik in diesem Monat ihren Ehrentag. Der Pionierpark „Ernst Thälmann" blickt auf den 20. Jahrestag seiner Gründung zurück und erst wenige Wochen sind vergangen, da in Berlin der VII. Pädagogische Kongreß tagte, auf dem die weiteren Aufgaben bei der Bildung und Erziehung der jungen und jüngsten Bürger unseres sozialistischen Staates beraten wurden. Diese drei Ereignisse stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang.

In der Arbeit einer Einrichtung des Pionierparks, der Pioniereisenbahn, wird eine Grundforderung des VII. Pädagogischen Kongresses deutlich sichtbar, nämlich die gesamtgesellschaftliche Verantwortung bei der Bildung und Erziehung der jungen Generation.

„Die neuen Aufgaben, vor denen wir stehen", so betonte Minister Margot Honecker auf dem Kongreß, „verlangen eine neue Qualität der außerunterrichtlichen Bildung und Erziehung. Unter einer richtig gestalteten ganztägigen Bildung und Erziehung verstehen wir, das geistig-kulturelle Leben inhaltsreich zu organisieren. Sie muß dem Anspruchsniveau der gewachsenen Reife unserer heutigen Schuljugend entsprechen".

Das Erzieherkollektiv der Pioniereisenbahn mit Reichsbahnoberinspektor Horst Schobel an der Spitze, ist auf dem besten Wege diese Forderung umfassend zu verwirklichen. Ja, mehr noch, was sich da vor allem in den letzten zwei Jahren an Neuem herausgebildet hat, entspricht bereits in hohem Maße gerade dieser Forderung des VII. Pädagogischen Kongresses.

1968 verteidigte die Brigade 10 der Pioniereisenbahn vor ihrer Patenbrigade, der Brigade 16 des S-Bw Grünau, vor ihren Eltern und Erziehern ihr Brigadeprogramm. Erwachsene und Kinder, also Eisenbahner und angehende Eisenbahner, wetteiferten um die Erfüllung ihrer Verpflichtungen. Orientiert an der Arbeit, den Leistungen und Vorhaben ihrer älteren Kollegen machten die Kinder und Jugendlichen der Brigade 10 große Anstrengungen, um dem Prinzip „sozialistisch arbeiten, lernen und leben" kindgemäß zu entsprechen. Sie hatten in ihrer Patenbrigade vom S-Bw Grünau – ebenfalls im Titelkampf stehend –, ein gutes Vorbild. Gemeinsam unternahmen sie Fahrten und Besichtigungen, reinigten S-Bahnzüge und halfen in Werder bei der Obsternte; den Lohn für diese produktive Arbeit überwiesen sie dem Solidaritätskonto für das um seine Freiheit kämpfende vietnamesische Volk. Die zwischenzeitlichen Rechenschaftslegungen beider Brigaden erfolgten auf gemeinsamen Veranstaltungen, gemeinsam mit den Angehörigen der S-Bahn-Brigade, mit den Eltern und Erziehern der Kinder, mit Dienstvorgesetzten und Vertretern der gesellschaftlichen Organisationen. Und fast auf den Tag genau wurden im Sommer 1969 die Brigade 10 mit dem Titel „Ausgezeichnete Brigade der Pioniereisenbahn", die Brigade 16 des S-Bw Grünau mit dem Staatstitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit" ausgezeichnet.

Es spricht für den Einfluß des Erzieherkollektivs sowie für die gewachsene Reife der Kinderbrigade mit ihrer Brigadeleiterin Margit Werner, daß niemand daran dachte, sich auf erworbenen Lorbeeren auszuruhen. Sie erarbeiteten ein zweites Mal ihr Brigadeprogramm, sie errangen am 28. Mai 1970 zum zweiten Mal den Titel. Aber nicht nur sie – denn ihr Beispiel hatte Schule gemacht –, auch die Brigade 3 der Pioniereisenbahn – ihre Paten sind die Mitglieder des Kollektivs VII. Parteitag des Raw Schöneweide – konnte den Titelkampf erfolgreich beenden; andere Brigaden sind dabei, ihre Brigadeverpflichtungen zu formulieren.

Angesichts der Tatsache, daß seit Bestehen der Pioniereisenbahn über 2000 Pioniereisenbahner in der Berliner Wuhlheide tätig waren und weit über die Hälfte von ihnen den Eisenbahnerberuf ergriff, stellt diese sinnvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeiterklasse, sozialistischer Schule, außerschulischer Einrichtung und Elternhaus, eine Schrittmacherleistung dar, die nicht hoch genug gewürdigt werden kann.

Einer der 2000 Pioniereisenbahner war Michael Huth. Heute 29 Jahre alt, Genosse der Partei der Arbeiterklasse, Dipl.-Ing., Mitarbeiter der Rechenstation Berlin. Dem Studium an der HfV „Friedrich List" Dresden folgten Jahre auf den verschiedensten Dienstposten der Deutschen Reichsbahn, danach Aufnahme einer Promotion, Studium in Moskau. Sein Beispiel steht für viele, sein Entwicklungsweg zeugt von der Wahrhaftigkeit des Mottos unter dem der Pionierpark „Ernst Thälmann" seinen 20. Geburtstag feiert:

„20 Jahre Liebe und Fürsorge der Arbeiterklasse unter Führung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands für die jüngsten Bürger der DDR."

Titelvignette

Sechsachsige dieselelektrische Mehrzwecklokomotive nach dem Vorbild einer Konstruktion der schwedischen Firma NOHAB. Von unseren Modellbahnherstellern wird die Lok in den Nenngrößen H0 und N (VEB PIKO) und TT (Zeuke & Wegwerth KG) produziert. Die Dekoration und einige kleinere Veränderungen der Detaillierung am Gehäuse und am Fahrgestell sind den Vorbildern verschiedener Bahnverwaltungen angepaßt (Ungarische Staatsbahn, Dänische Staatsbahn, Belgische Staatsbahn).

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Ing. HANS WEBER (DMV), Berlin

Verpacken von Fahrzeugmodellen – eine ernstzunehmende Sache

Der Aufruf zum XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1970 ist ergangen. Für viele Modelleisenbahner, die sich als Modellbauer betätigen bedeutet das wieder, vielleicht auch zum ersten Mal, ein Neubau oder die Fertigstellung eines Modells. Das Ergebnis der langen, mühevollen Arbeit soll sich vor der Wettbewerbsjury natürlich möglichst von der besten Seite her zeigen.

Daß bei der Bewertung der Modelle genau festgelegte Bedingungen und Forderungen zu verschiedenen Komplexen bestehen, dürfte allgemein bekannt sein. Diese Komplexe umfassen beispielsweise Maßeinhaltung der Hauptabmessungen und der Details, Vollständigkeit der Beschriftungen, qualitativer Gesamteindruck, Schwierigkeitsgrad der Arbeit, Anwendung neuer Lösungswege und Technologien, Funktionstüchtigkeit, Fahreigenschaften und Regelbarkeit, sowie das Vorhandensein zusätzlicher Einrichtungen und Effekte, die der Belebung des Modells dienen. In jeder Kategorie gilt es eine möglichst hohe Bewertungspunktzahl zu erreichen, um in die Reihe der Siegermodelle vorzudringen. Schmerzlich und bedauerlich ist es daher, wenn vorgelegte Modelle offene oder verdeckte Schäden zeigen, die die Fahrtüchtigkeit oder das Gesamtaussehen beeinträchtigen. Beschädigte Modelle führen zu einem empfindlichen Punktverlust. Oft ist der Grund eine unsachgemäße Verpackung.

Wenn man bei Wettbewerben oder bei der Vorbereitung von Ausstellungen die Verpackung mancher Modelle – dabei besonders die der ohnehin schon diffizilen Fahrzeugmodelle – betrachtet, stellt sich vielfach die Frage, warum diese Modellbauer ihre wertvollen Modelle in leichtsinniger Weise Verpackungen anvertrauen, die keine Gewähr für einen sicheren Transport bieten können. Nicht von ohne her, sondern wegen bedauerlicher Erfahrungen, sind in der Anlage 3 der Richtlinien des DMV Hinweise gegeben, wie im Interesse der Vermeidung von Beschädigungen an Modellen deren Verpackung möglichst beschaffen sein soll. Dort ist festgelegt, daß die äußere Verpackung stabil und bruchsicher und möglichst aus Kartonpappe oder Holz bestehen sollte. Das Modell ist in einer inneren Verpackung zu befestigen und die innere Verpackung mittels Dämpfungsmaterial gegenüber den Erschütterungen der äußeren Verpackung zu schützen. Weiter wird gefordert, daß bei Modellen in Spezialverpackungen, nach Entfernung der äußeren Verpackung, eine genaue Anweisung für das Öffnen der Spezialverpackung vorhanden sein muß.

Jeder Modellbauer sollte sich darüber im klaren sein, daß sich der Bau einer speziellen Verpackung mit Sicherheit lohnt. Ein gewisser Arbeits- und Zeitaufwand zum Bau einer derartigen Verpackung muß bei dem ja ohnehin zeitlich längeren Ablauf des Baues eines Modells von vornherein mit eingeplant werden. Behelfslösungen darf es bei Verpackungen zum Versand nicht geben. Nachdem ich mehrmals Gelegenheit hatte zu sehen, wie hervorragende Modelle wegen mangelhafter Verpackungen, wie beispielsweise in Stoffreste, Watte oder Zellstoff eingewickelt, in Schuhkartons verpackt und dann schwer beschädigt beim Empfänger ankamen, wurde mir eindeutig klar, daß es sich wirklich lohnt, einige Überlegungen für eine sichere Verpackung anzustellen.

Aus mehreren Varianten hat sich bei mir die Befestigung des Modells durch Festschrauben auf ein Bodenbrett am besten bewährt. Das Bodenbrett bildet zusammen mit einer aus Plexiglas (Piacryl) zusammengeklebten Haube einen staubdichten Kasten, der neben Befestigung auch eine allseitige Betrachtung des Modells gewährleistet. Es besteht also für das Modell keine Gefahr, daß die bei vielen Neugierigen leider immer noch übliche „Fingernagel-Lackprobe" unliebsame Spuren hinterläßt.

Dieser Kasten – in den DMV-Richtlinien als „innere Verpackung" benannt – wird mit einer aus Schaumgummiresten oder Holzwolle bestehenden Dämmschicht allseitig umgeben und in einer reichlich größeren äußeren Verpackung aus stabiler Hartpappe untergebracht. Das Modell wird so verpackt sicher die Belastungen eines Transportes überstehen.

Bei dieser Befestigungsart durch Schraubenverbindung mit dem Bodenbrett muß natürlich bereits beim Entwurf bzw. beim Bau des Modells entschieden werden,

Bild 1 Prinzipielle Darstellung der zum Aufschrauben des Modells dienenden Bodenplatte mit Befestigung der Plexiglashaube durch eine Stift-Schraubverbindung

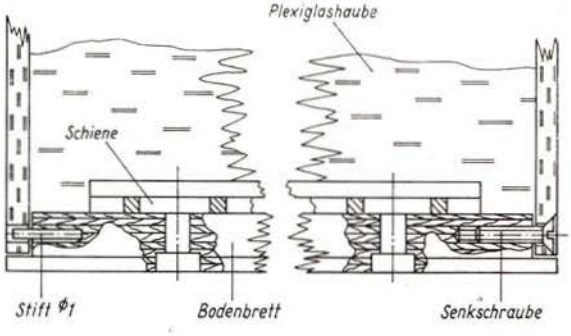
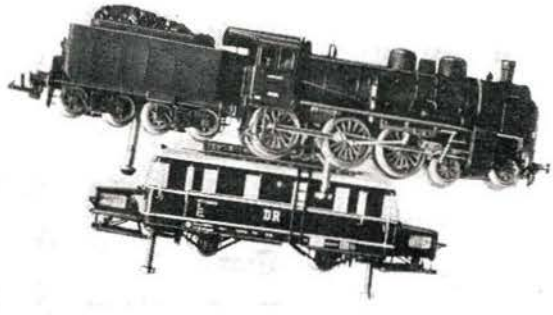


Bild 2 Bei der TT-Lok der BR 38 wurden wegen der Masse von etwa 250 g entsprechend stabile Halteschrauben M 3 und für den leichteren Schmalspurtriebwagen Halteschrauben M 2 zur Befestigung vorgesehen



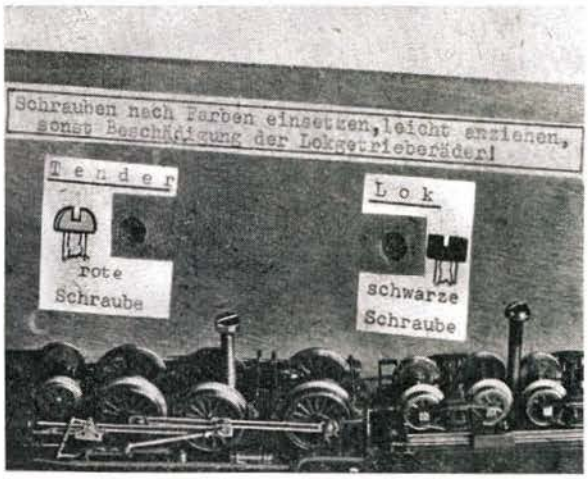


Bild 3 Für die Befestigung von Lok und Tender sind unterschiedlich lange Schrauben erforderlich. Damit die längere Tenderschraube wegen eventueller Beschädigungen des Lokgetriebes nicht bei der Lok eingesetzt wird, dienen eine unterschiedliche Gestaltung und Farbgebung der Schraubenköpfe als ein besonderer Hinweis.

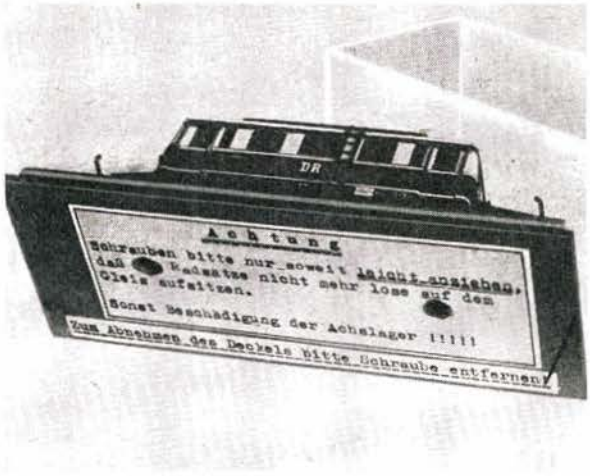


Bild 4 Kurze, direkt an der Verpackung angebrachte Hinweise über deren Handhabung sind die beste Gewähr für eine sichere Behandlung des Modells

Bild 5 Nach dem Festschrauben der Modelle kann die Plexiglashaube aufgesetzt und befestigt werden

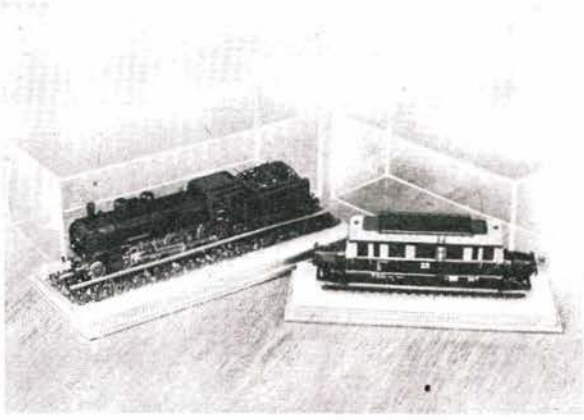


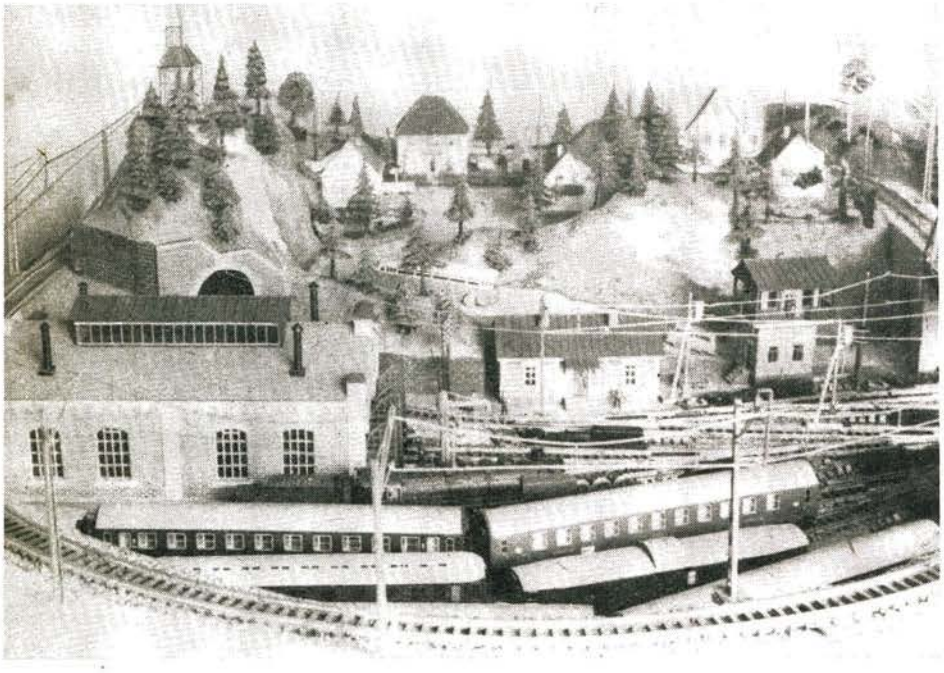
Bild 6 Wenn Modellfahrzeuge so sicher verpackt den Transport antreten, dann kann es keinen Ärger mehr mit beschädigten Modellen geben. Übrigens: Gut verpackt ist halb gewonnen!

wo sich entsprechende Gewindebohrungen für die Befestigungsschrauben im Wagenboden oder im Lokrahmen befinden sollen. Im verpackten Zustand steht das Modell auf einem Stück Gleis, welches aus dekorativen Gründen mit einer Schotterbettung versehen auf das Bodenbrett geklebt wird. Das Bodenbrett besteht aus mehrfach verleimten, 1 mm dicken Sperrholzplatten und es hat eine Gesamtdicke von etwa 8 mm. (Diese Angaben gelten für Modelle der Nenngrößen N bis H0). Der untere Teil des Bodenbrettes, etwa 2 mm dick, entspricht in seiner Größe den Außenabmessungen der Plexiglashaube, während das etwa 6 mm dicke Oberteil des Bodenbrettes den Innenabmessungen der Plexiglashaube angepaßt sein muß, und zwar so, daß sich diese leicht aufsetzen läßt.

In die eine Stirnseite des 6 mm dicken Oberteils wird ein 1 mm dicker Stift soweit fest eingedrückt, bis er noch etwa 3 mm aus dem Holz herausragt, während in die gegenüberliegende Stirnseite eine etwa 15 mm tiefe Bohrung eingebracht wird. Die Bohrung richtet sich nach den Kerndurchmessern der zur Befestigung der Plexiglashaube vorgesehenen Senkschrauben M 1 oder M 1,6.

Der Lage der Gewindebohrungen im Modell entsprechend befinden sich auch die Bohrungen im Bodenbrett, die unbedingt von unten her zur Aufnahme der Schraubenköpfe ausgesenkt werden müssen. Die Befestigung der Plexiglashaube erfolgt in einfacher Weise so, daß sie mittels der an den unteren Kanten der beiden Stirnseitenwände befindlichen Bohrungen zuerst an den 1 mm dicken Stift eingehangen und danach mit der Senkschraube mit dem Bodenbrett verbunden wird.

Wie schon erwähnt, ist zu jeder Spezialverpackung eine eindeutige, leichtverständliche Erläuterung über die Handhabung der Verpackung beizufügen. Diese Erläuterung ist nicht nur im Interesse der beschädigungslosen Behandlung der Modelle erforderlich, sondern auch um die Arbeit der Jury bei der Modellbewertung zu erleichtern. Da ja für die Arbeit der Jury den Wettbewerbsmodellen aussagekräftige Angaben über das Vorbild des Modells beigegeben werden sollen (Hauptabmessungen, Übersichtszeichnung und ein Foto des Vorbildes), können die Hinweise zur Behandlung der Verpackung dort mit aufgenommen werden. Wenn es die Größe der inneren Verpackung zuläßt, dann sind Hinweise auf dieser selbst angebracht natürlich am sichersten. Um den Verlust der Spezialverpackung zu vermeiden, rate ich aus eigener Erfahrung, auf dieser gut sichtbar die vollständige Anschrift des Besitzers anzubringen. Ich hoffe, beigetragen zu haben, daß es in Zukunft weniger Ärger und Verdruß mit beschädigten Modellen geben wird.



Immer wieder liebe Grüße aus der Sowjetunion

Wiederholt konnten wir in letzter Zeit Grüße aus der Sowjetunion veröffentlichen. Dort haben sich vor allem in Moskau und in Leningrad Zentren des Modelleisenbahnbaus gebildet, die auch schon über beachtliche Erfolge berichten können.

Aber auch gute Heimanlagen können die sowjetischen Modelleisenbahner gestalten, wobei sie fast ausschließlich auf Material aus der DDR-Produktion zurückgreifen.

So schreibt uns Herr Igor Iwanowitsch Prochorow aus Moskau, daß er sich bereits seit acht Jahren mit der Modellbahn befaßt und die Nenngröße H0 bevorzugt. Drei Anlagen sind das bisherige Ergebnis seiner Arbeit. Von der letzten und dritten Anlage sandte er uns einige Fotos, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.

Die Anlage mißt 2,30 × 1,15 m und hat die Form eines L. Die Streckenführung ist eingleisig, ein viergleisiger Bahnhof ist vorhanden. Güterverkehrsanlagen, Bahnbetriebswerk und weitere Zusatzanlagen sind nachgebildet. Im Tunnel befinden sich Ausweichgleise für die Aufstellung nicht benötigter Wagenzüge. Von den Hochbauten sind einige Eigenbauten, wie z. B. der Lokschuppen, der Wasserturm und die Dispatcherzentrale. Die Signale wurden nach sowjetischen Vorbildern gebaut, es sind Lichtsignale. Hergestellt hat sie eine Modellbahner-Gruppe aus Charkow. Gesteuert wird die Anlage zur Zeit über ein Schaltpult, welches Herr P. künftig mit Hilfe der Elektronik automatisieren will.

Bild 1 Ein Anlagenausschnitt der Heimanlage des Herrn Prochorow aus Moskau. Im Vordergrund verläuft die eingleisige, elektrisch betriebene Nebenbahn. Der Lokschuppen ist ein Eigenbau.

Bild 2 Blick über den Bahnhof mit Empfangsgebäude, Güterabfertigung und Teile des Bw

Fotos: Prochorow, Moskau

REINFRIED KNÖBEL, Dresden

Die Oberweißbacher Bergbahn – ein lohnendes Ausflugsziel

Eine von den drei in der DDR befindlichen Standseilbahnen ist die 1,4 km lange Oberweißbacher Bergbahn. Sie ist zugleich die jüngste von ihnen und verbindet die Eisenbahnlinie im Schwarzatal mit der über 300 m höher liegenden, elektrisch betriebenen Strecke Lichtenhain (663 m) – Cursdorf (768 m).

Der Höhenunterschied der Talstation Obstfelderschmiede und der Bergstation Lichtenhain (a. d. Bergbahn) beträgt 325 m; die Bergbahn überwindet ihn in einer Fahrzeit von 18 Minuten, was einer Fahrgeschwindigkeit von 5,4 km/h entspricht. Die Bergbahn hat eine größte Neigung von 250 ‰. Mit dem Bau der Bahn wurde im Jahre 1919 begonnen. Am 1. März 1922 folgte dann die Inbetriebnahme. Die Spurweite beträgt 1800 mm.

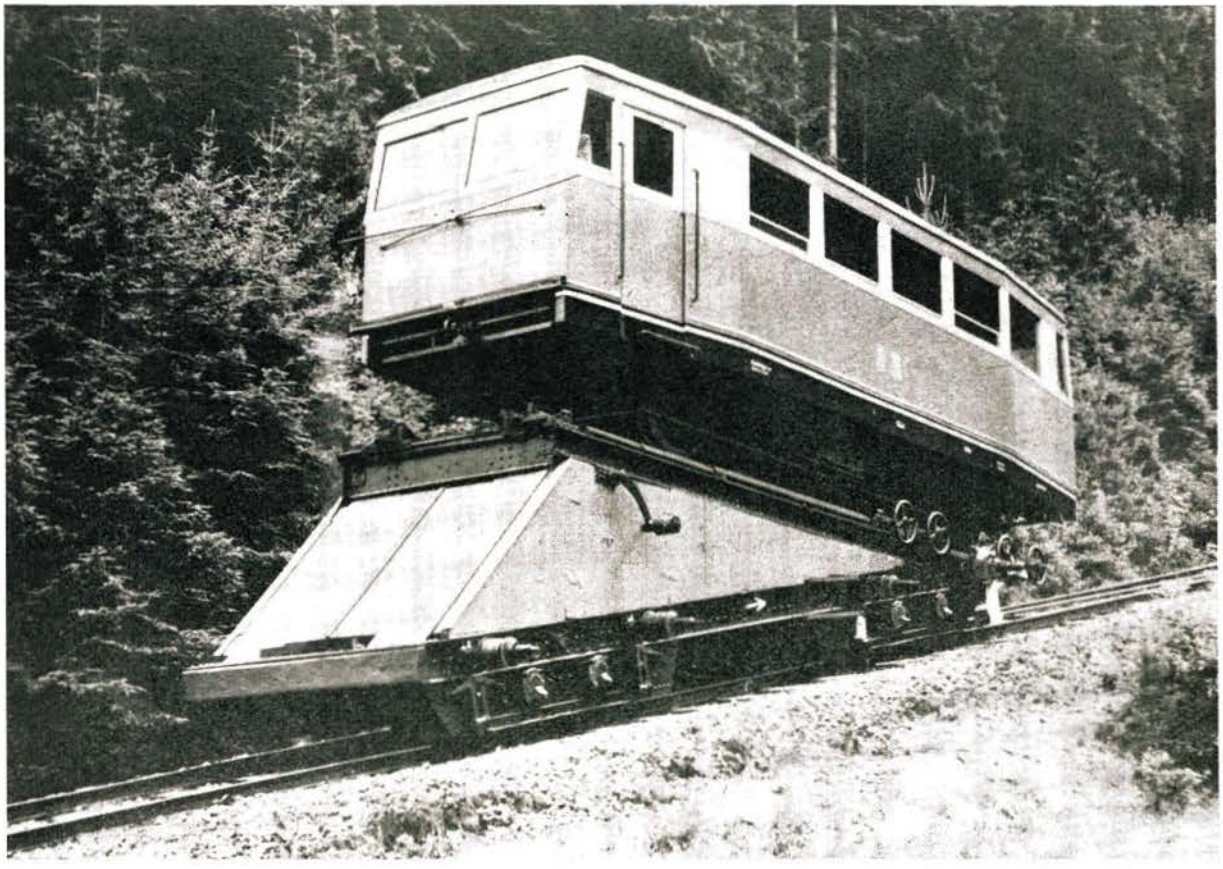
Der Wagen Nr. 1 ist zweiachsig und dient der Beförderung von Reisenden. Der Wagen im Gegenverkehr ist eine vierachsige Güterbühne, die dem Transport von normalspurigen Güterwagen dient. Bei starkem Reiseverkehr wird auf die Güterbühne ein zweiachsiger Personenwagen aufgesetzt (Bild). Er trägt die Bezeichnung Wagen Nr. 2. So können nun Reisende in beiden Richtungen zu gleicher Zeit befördert werden.

Der Wagen Nr. 1 hat 42 Sitzplätze. Mit ihm dürfen maximal 150 Personen befördert werden. Es ist noch der gleiche Wagen wie bei der Betriebsaufnahme. Im Jahre 1959 wurde er im Mitropa-Reparaturwerk in Gotha generalüberholt.

Der Wagen Nr. 2 hat 24 Sitzplätze und 55 Stehplätze. Mit 10 m Länge beträgt seine Masse 8,3 t. Für eine Beförderung in Zügen ist er nicht zugelassen.

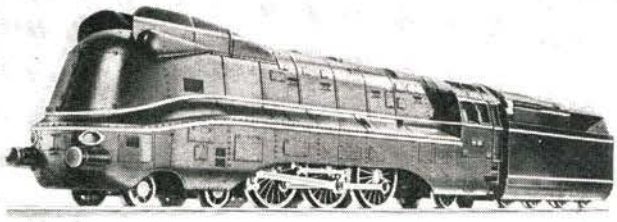
Neben den „ständigen" Fahrgästen bietet die Oberweißbacher Bergbahn jährlich Tausenden von Urlaubern eine erholsame Bergfahrt im Thüringer Wald. Die Oberweißbacher Bergbahn ist auch ein lohnendes Ausflugsziel für eine Wochenendfahrt mit der Familie bzw. Arbeitsgemeinschaft. Eine ausführliche Beschreibung dieser Bahn ist im „Modelleisenbahner" Heft 2/1961 abgedruckt worden.

Wagen Nr. 2 auf der Güterbühne bei einer Talfahrt *Foto: R. Knöbel, Dresden*



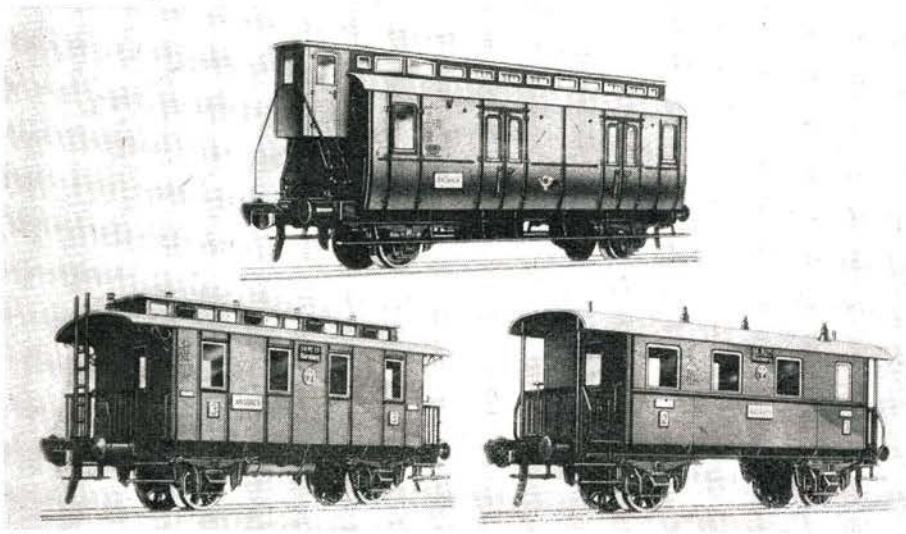
21. Spielwarenmesse Nürnberg 1970

1



2

3



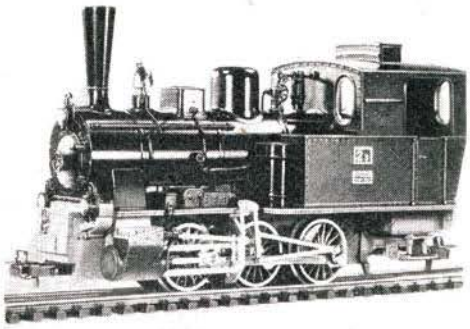
Vom 14. bis 20. Februar 1970 fand in Nürnberg die 21. Internationale Spielwarenmesse statt. Sie bot einige Überraschungen für den Modelleisenbahner, die aufzuzeichnen sich lohnt. Eine von ihnen war ohne Zweifel die erstmals vorgeführte neue Minex-Bahn von Märklin. Es handelt sich hierbei um die Nachbildung einer 750-mm-Schmalspurbahn; die Wagenkästen im Maßstab 1 : 45 der Nenngröße 0 laufen mit H0-Fahrgestellen auf H0-Gleisen. Angeboten wurden Modelle einer Tenderlokomotive der ehem. Württembergischen Staatsbahn-Gesellschaft mit der Achsfolge C (Länge über Puffer 143 mm), einer Schmalspur-Diesellokomotive der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (Länge über Puffer 123 mm) sowie eines Personenzugwagens (rot oder dunkelgrün) und zweier Güterwagen.

Dagegen trat das Spur-1-Angebot von Märklin mit nur einem neuen Personenzugwagen in zweierlei Beschriftung und zwei Güterwagen zurück. Es kann, wenn man bedenkt, daß erst ein Jahr vergangen ist, seit die Nenngröße 1 im Märklin-Sortiment als vielbeachtete Neuheit auftauchte, nicht anders als mager bezeichnet werden.

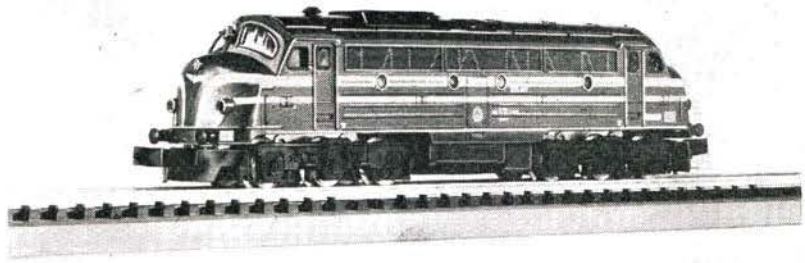
Verblüffend ist das jedoch keinesfalls. Wir verweisen auf unseren Bericht über die 20. Internationale Spielwarenmesse („Der Modelleisenbahner", 6/69, Seite 158), in dem wir die Absatzchancen für die größeren Spurweiten bezweifelt hatten. Die Kreation einer „Minex-Bahn" und die Vernachlässigung der Nenngröße 1 bestätigten jetzt unsere Einschätzung, daß Märklin mit der Spur-1-Bahn lediglich den Versuch unternahm, einen neuen Bedarf für einen neuen Absatzmarkt zu wecken. Dieser Versuch ist offensichtlich fehlgeschlagen. Pola-Maxi erging es übrigens ähnlich.

Mit der Nenngröße 1 war, das ging auch aus den Worten eines Modelleisenbahn-Fachhändlers auf dem traditionellen ferpress-Gespräch mit Vertretern der Industrie und des Fachhandels in Nürnberg hervor, kein Umsatz zu machen. Er verkaufte in einer Stadt mit 30 000 Einwohnern 4 komplette Anlagen und ganze elf Lokomotiven. Märklin hofft nun wohl, mit der Minex-Modelleisenbahn die Konkurrenz aus dem Felde schlagen zu können. In Fachkreisen wurden in Nürnberg aber auch der Minex-Bahn nur geringe Aussichten gegeben. Als Beispiel hierfür wurde die Biller-Bahn genannt, deren Umsatz ständig fiel.

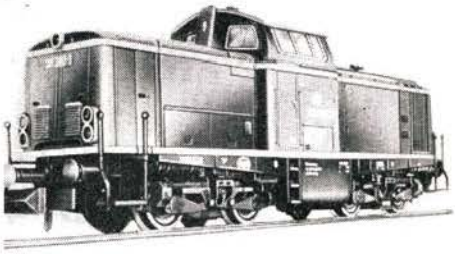
Pola-Maxi hat aus dieser Situation ebenfalls Konsequenzen gezogen. Die geraden Gleisstücke sind von 400 auf 305 mm verkürzt, und der Durchmesser des Schienenkreises ist um



4



5



6

Bild 1 Aus mattschwarzem Druckguß-Gehäuse ist das Modell der Schnellzug-Stromlinienlokomotive der BR 03[10] in H0 von Märklin gefertigt; LüP 274 mm
Bild 2 H0-Modell des Niederflur-Plattformwagens der Simmering-Graz-Pauker-Werke Wien von Liliput; Länge jeder Einheit 153 mm
Bild 3 Das Foto zeigt von oben nach unten die Fleischmann-Modelle eines Postwagens, eines 3.-Klasse-Personenzugwagens der Gattung Citr und eines Personenzugwagens mit 2. und 3. Klasse der Gattung BCi in H0
Bild 4 Minex-Modell einer dreiachsigen Schmalspurlok der Württembergischen Staatsbahn-Gesellschaft von Märklin; Länge über Puffer 143 mm
Bild 5 Das N-Modell der dänischen dieselelektrischen C'C' MY 100 stammt aus dem Angebot von Minitrix; Länge über Puffer 118 mm
Bild 6 Modell der B'B' dieselelektrischen Mehrzwecklokomotive der BR V 100 von Fleischmann in der Nenngröße N; LüP 78 mm
Bild 7 Modell der BR E 94 von Arnold in der Nenngröße N; Länge über Puffer 118 mm

380 mm verkleinert worden, so daß der Raumbedarf für den Aufbau einer Anlage jetzt geringer ist. Außerdem wurde eine Modellbahn-Diesellokomotive der BR V 20 in das Fertigungsprogramm aufgenommen, die sowohl mit Batterien als auch über Trafo mit Netzanschluß betrieben werden kann. Das macht den gleichzeitigen Kauf eines Trafos unnötig und soll das Interesse weniger zahlungskräftiger Bevölkerungskreise anregen.

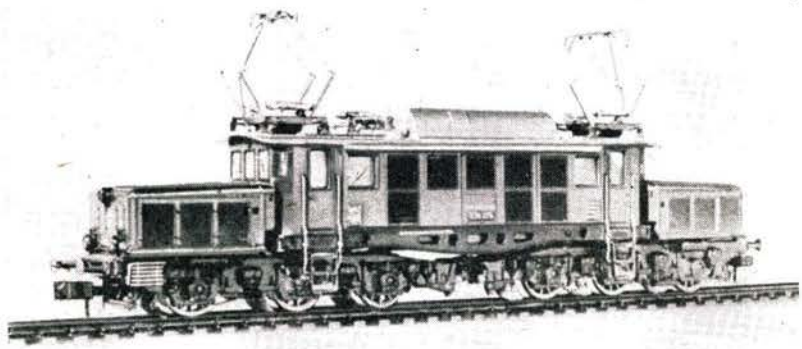
Wer die Neuheiten in den Nenngrößen H0 und N zahlenmäßig gegenüberstellte, konnte annehmen, H0 bliebe hinter N zurück. Das umfangreichere Angebot an N-Modellen ist jedoch mit dem noch vorhandenen größeren Nachholebedarf zu erklären. Immerhin ist es erst zehn Jahre her, daß die Produktion von N-Modellen anlief. Wenn aber in der Nenngröße N gleichzeitig von vier Firmen (Fleischmann, Röwa, Arnold und Lima) Modelle ein und derselben Diesellokomotive, nämlich der BR 212 (V 100) der westdeutschen Bundesbahn als Neuheiten angeboten werden, dann ist auch dies ein weiterer Beweis für die Richtigkeit unserer Feststellung im Messebericht des vergangenen Jahres, daß im Kampf um den Absatz und um den Profit Kooperation und Abstimmung der Produktionsprogramme für den kapitalistischen Unternehmer Fremdwörter sind. Im übrigen sind seit der letzten Nürnberger Spielwarenmesse im Jahre 1969 die Firmen Kleiwe und Beckh als Opfer des Konzentrationsprozesses auf der Strecke geblieben.

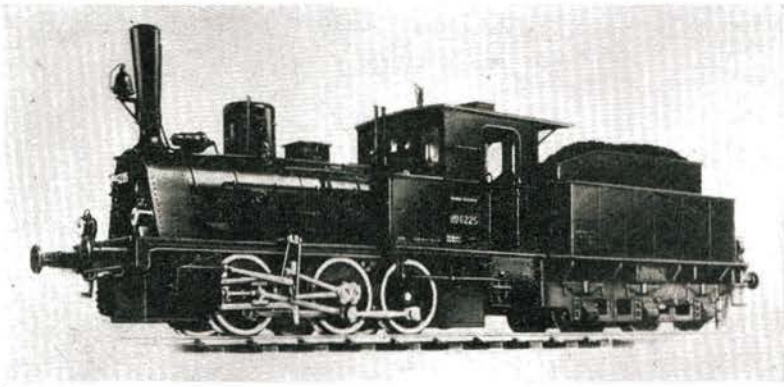
Unter den Neuentwicklungen in H0 sind außer den bereits im Bild gezeigten Modellen besonders zu erwähnen: die „Schwarze Anna", eine zweiachsige T 2-Mehrzweck-Tenderlokomotive (Länge über Puffer 91 mm) von Fleischmann, der zweiteilige Akkumulatoren-Triebwagenzug 515/815 (ETA 150 + ESA 150) der DB von Märklin sowie die Personenzug-Tenderlokomotive der BR 78[0-5] mit der Achsfolge 2'C2' (ehem. pr. T 18) von Liliput. Auch in H0 gab es Doppelentwicklungen. So war der achtachsige Niederflurwagen der Simmering-Graz-Pauker-Werke Wien für den Transport von Lkw-Zügen (Ladehöhe beim Vorbild nur 400 mm), über dessen Probelauf bei der westdeutschen Bundesbahn wir in der Dezember-Ausgabe 1969 berichtet hatten, gleich zweimal im Modell vorhanden, und zwar im Angebot von Liliput und von Röwa.

Der VEB Piko Sonneberg war in Nürnberg u. a. mit einem Modell des vom VEB Waggonbau Dessau für die Sowjetischen Staatsbahnen gelieferten Eiskühlwagens vertreten, das in der Gestaltung im Maßstab 1 : 87, der Beschriftung und der Farbgebung genau dem großen Vorbild entspricht und, um Gleisunebenheiten zu egalisieren, mit neuartigen Drehgestellen versehen ist.

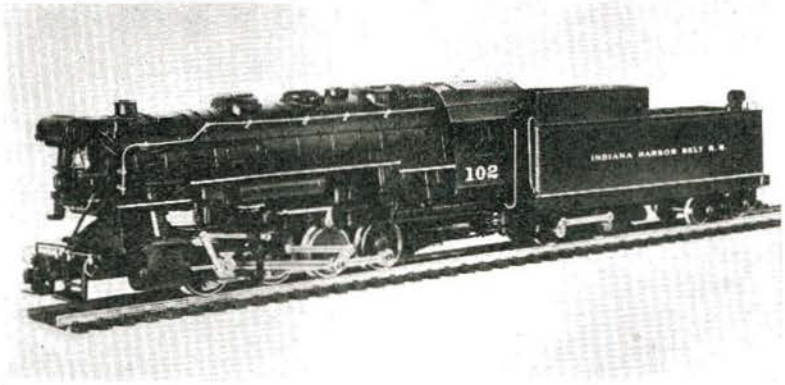
Die Firma Gützold KG Zwickau zeigte das Modell der V 200 der DR, das bei den Modelleisenbahnern verständlicherweise großes Interesse fand, und kündigte das Erscheinen

7





8



9

Bild 8 0-Modell der Nebenbahn-Tenderlokomotive T 3 der ehemaligen Königlich-Preußischen Eisenbahn von Pola-Maxi

Bild 9 Modell einer Dampflokomotive der „Indiana Harbour Belt R. R." in der Nenngröße 0 von Rivarossi

Bild 10 Kranwagen, eine Neuheit von LGB

Bilder 11 und 12 Die Verbindung Straße–Schiene auf der Modellbahnanlage stellt eine Faller-Neuheit her: Sie besteht aus einer Verladerampe mit Spurrille und einem Plattformwagen von Fleischmann für zwei Modellautos, die durch einen ferngesteuerten Flachankermotor angetrieben werden

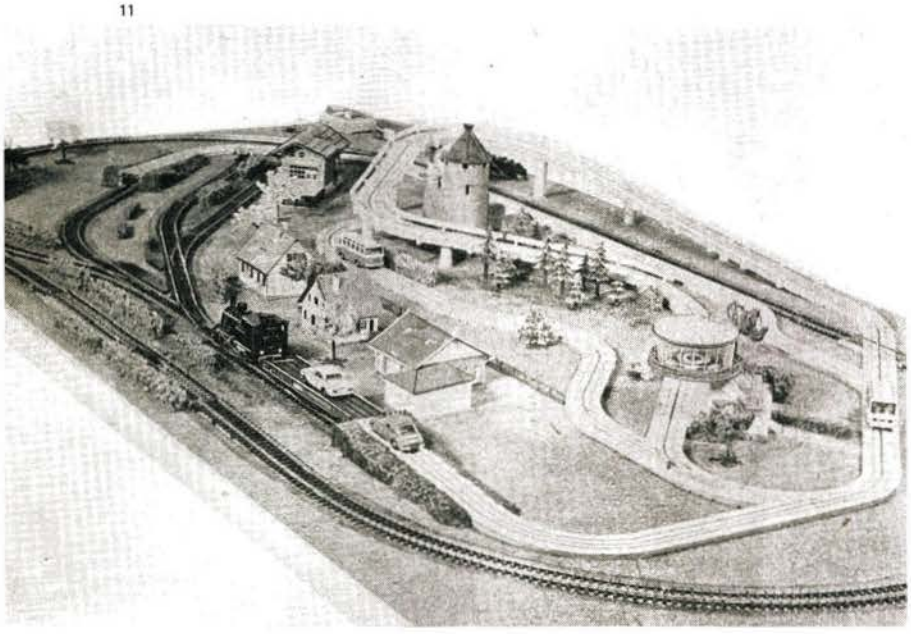
des Modells der Kondens-Tenderlokomotive der BR 52 an.

Zu den interessantesten Neuheiten in der Nenngröße N gehörten die vierachsige 1'C h2-Tenderlokomotive der BR 91^{3-18} (ehem. pr. T 9^{3}) von Fleischmann, die französische Dampflokomotive 231 E der SNCF (Länge über Puffer 160 mm) von Rivarossi und die sechsachsige Schlepptender-Dampflokomotive S 3/6 mit der Achsfolge 2'C 1 von Arnold. Bei der letztgenannten Lokomotive wurde das Fahrgestell der BR 01 verwendet.

Allseitige Aufmerksamkeit fand ganz besonders das Modell der BR 55^{25-26} des VEB Piko, das auf der ferpress-Veranstaltung als der künftige Verkaufsschlager genannt wurde. Dieses Piko-Erzeugnis ist ein Beispiel bester Qualitätsarbeit und das Ergebnis intensiver Marktarbeit. Es schließt eine der bisher noch vorhandenen Lücken im Sortiment der Spur N und kommt, wie Marktinformationen ergeben haben, den Wünschen einer großen Zahl von Modelleisenbahnern nach. Bei einer Testvorführung in Nürnberg-Schwabach fand die BR 55 von Piko bei den Modelleisenbahnern wegen ihrer ausgezeichneten Laufeigenschaften, der hohen Detailtreue und der hervorragenden Farbgebung und Beschriftung großen Anklang.

Von dem Zubehör für die N-Modelleisenbahnen seien wegen ihrer äußersten Vorbildtreue die Nachbildungen von Bahnhofsgebäuden und Fachwerkhäusern von Kibri beson-

11



10