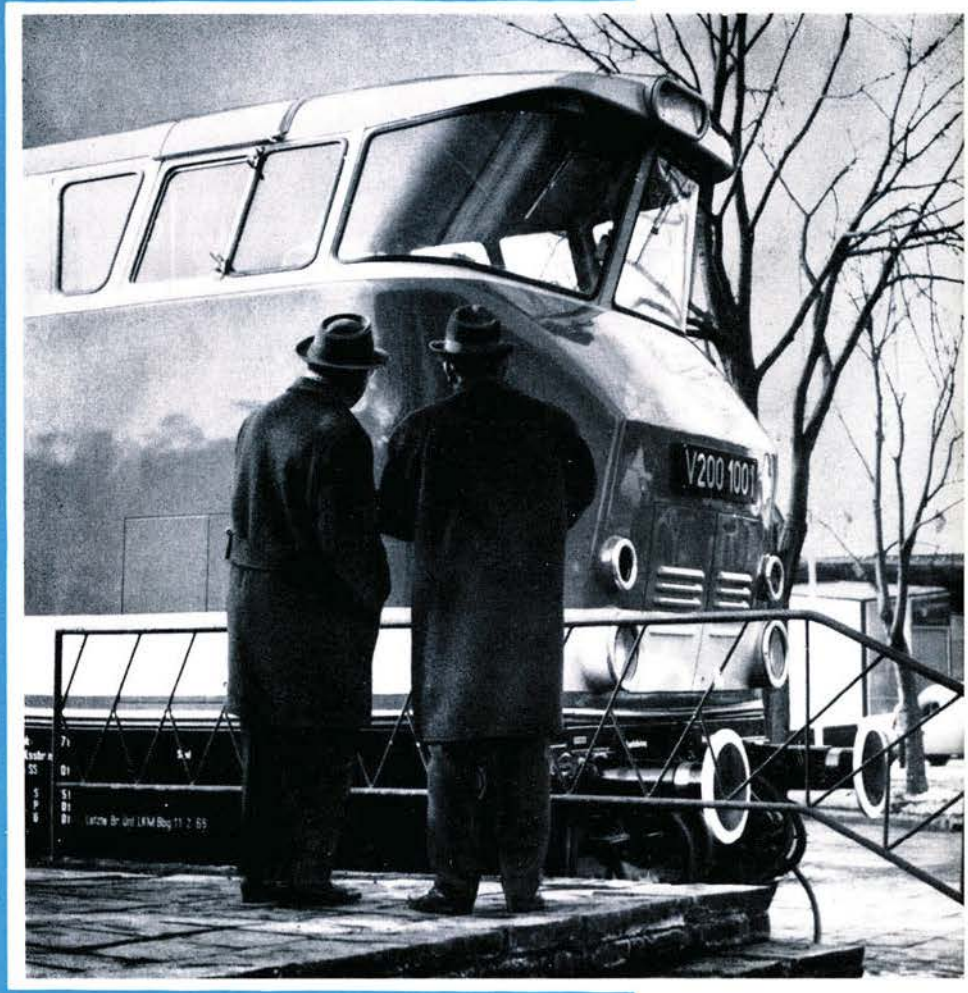
JAHRGANG 14
MAI 1965
5

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–
32 542
A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

5 MAI 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. Präsident: Staatssekretär und erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin – Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Hansotto Voigt, Dresden – Heinz Hoffmann, Zwickau – Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin – Johannes Ficker, Karl-Marx-Stadt – Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.).

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List", Modellbahnen Leipzig – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg (Thür.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.
Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **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: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167, und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex. P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen 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

Prof. Dr.-Ing. habil. H. Kurz, Dresden
Die Lok-Formel 130

Von der Leipziger Jubiläumsmesse (Teil 2) 133

16. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1965 136

H. Groth
Vor 20 Jahren – 20 Jahre danach 143

H. Hoffmann und O. Liehr, Berlin
Bauanleitung für eine Lok der Baureihe 38$^{10-40}$ (Schluß) 145

Dipl.-Ing. E. Schröter, Dresden
Kombination der Z-Schaltung mit dem Mehrleiterbetrieb 148

Gleisplan des Monats (TT) 151

Wissen Sie schon 152

Achtachsiger Kesselwagen der UdSSR 152

Buchbesprechung 152

Neue Eisenbahnfahrzeuge auf der Leipziger Jubiläumsmesse 153

Dipl.-Ing. M. Baumberg, Halle/Saale
Die sächsische XX-HV-Lokomotive (BR 19^{0}) und ihre Rekonstruktion .. 155

Mitteilungen des DMV 158

Arbeitsgemeinschaft Bitterfeld im D-Zugwagen 159

Selbst gebaut ..... 3. Umschlagseite

Titelbild

V 200 1001 auf dem Freigelände während der Leipziger Jubiläumsmesse. Bei dieser dieselhydraulischen Lokomotive aus dem VEB Lokomotivbau „Karl Marx", Babelsberg, ist erstmalig die gesamte Stirnpartie aus glasfaserverstärktem Polyester ausgeführt worden.

Foto: G. Iliner, Leipzig

Rücktitelbild

Diese Aufnahme hat zwar nichts mit der Modelleisenbahn gemeinsam, trotzdem ist aber auch ein Besuch der Schiffahrtsabteilung des Verkehrsmuseums in Dresden für einen Bastler immer interessant und lohnenswert.

Foto: H. Riederer, Königs Wusterhausen

In Vorbereitung

Die Kindereisenbahn in Kiew
Big Boy – die größte Dampflokomotive der Erde
Mehrzwecklokomotive der Baureihe Rb für die Schwedische Staatsbahn

Die Stadt Nürnberg soll uns ewige Mahnung sein

In der altehrwürdigen Stadt Nürnberg fand vor zwei Monaten die 16. Internationale Spielwarenmesse statt. Sie ist die größte ihrer Art in der Welt und hat nicht nur große Bedeutung für die Modellbahnindustrie und ihre Liebhaber, sondern umfaßt auch die weite Skala des Spielzeugangebots auf dem Weltmarkt. Diese Messe gibt Zeugnis darüber, wie unendlich groß der Ideenreichtum der Konstrukteure, Gestalter und Produzenten ist, um den Kindern, gleich welcher Hautfarbe und Nationalität, Freude zu bereiten. Ein zutiefst humanistisches Anliegen also, das es uns im Nürnberg des Jahres 1965 fast vergessen läßt, daß der Name dieser Stadt für uns Deutsche einen recht zwiespältigen Klang hat. Denn Nürnberg, das ist nicht nur die Stadt der Blüte des Geistes, des Handels und des Handwerks vom 14. bis zum 16. Jahrhundert, Nürnberg, das ist auch die Stadt deutscher Eroberungspolitik bereits unter Kaiser Karl IV. Nach einer von ihm erlassenen Goldenen Bulle sollte jeder neue Kaiser seinen ersten Reichstag nach Nürnberg einberufen.

Nürnberg wurde im Verlaufe seiner über 900jährigen Geschichte zum Symbol deutscher Eroberungspolitik, und es war darum nicht zufällig, daß die faschistischen Machthaber in den Jahren 1933 bis 1945 Nürnberg zur „Stadt der Reichsparteitage" erkoren.

Es war wiederum nicht zufällig, es war Symbol, daß gerade in dieser Stadt vor nunmehr fast 20 Jahren der größte Prozeß aller Zeiten stattfand, der in die Geschichte als Kriegsverbrecherprozeß eingegangen ist. Vom 20. November 1945 bis zum 1. Oktober 1946 tagte hier das Internationale Militärtribunal der vier Mächte, um über die Hauptschuldigen des zweiten Weltkrieges zu Gericht zu sitzen und sie im Namen des Völkerrechts zu verurteilen, um die Verbrechen und die Gewaltherrschaft, den Tod Millionen unschuldiger Menschen zu sühnen.

Daraus ergibt sich für uns Deutsche, gleich ob wir in der Deutschen Demokratischen Republik oder in der Deutschen Bundesrepublik unsere Heimat haben, uns jenes 8. Mai 1945 als des Tages zu erinnern, der uns durch den Sieg der Soldaten der Staaten der Antihitlerkoalition, insbesondere aber durch den Sieg der Roten Armee die Befreiung vom Hitlerfaschismus brachte. Dieser Tag war und ist für uns Vermächtnis, nie wieder zuzulassen, daß von Deutschland jemals wieder ein Krieg ausgeht, dieser Tag war und ist uns aber auch Verpflichtung, dem deutschen Namen in der Welt einen anständigen Klang zu geben und ihn zu erhalten. Dieser Verpflichtung sind wir, die Bürger der DDR, im Verlaufe der verflossenen zwanzig Jahre nachgekommen. Dieser Tag muß aber besonders für die Deutschen jenseits der Elbe Veranlassung sein, daran zu denken und dagegen zu kämpfen, daß zwanzig Jahre nach Beendigung der schrecklichsten aller Kriege, daß zwanzig Jahre später, da die Hauptschuldigen für diesen Krieg ihr gerechtes Urteil fanden, sich in diesem westdeutschen Staat die Stimmen mehren, die eine Revision der Ergebnisse des zweiten Weltkriegs anstreben, deren Drang wiederum nach Osten geht, die abermals die Eroberungspolitik auf ihre Fahnen geschrieben haben.

Heute noch sind die Ruinen auf dem Gelände des „Nürnberger Reichsparteitages" stumme Zeugen dafür, wohin eine solche Politik führte und wohin sie auch immer führen wird. Die letzten Baulücken im Zentrum dieser im Kriege so schwer getroffenen und inzwischen so hervorragend restaurierten Stadt mahnen die Lebenden, an das Leben und insbesondere an das der Kinder zu denken und es zu erhalten. Eine Verpflichtung, die mit dem humanistischen Anliegen der nunmehr traditionellen Spielwarenmesse konform geht, allen Kindern Freude zu bereiten, sie bei friedvollem Spiel und in Frieden zu Menschen zu erziehen, denen Frieden und Völkerfreundschaft höchstes Prinzip ist.

—M—

Prof. Dr.-Ing. habil. HARALD KURZ, Dresden

DIE LOK-FORMEL

Формула локомотива

The Formula of Locomotive

La formule de la locomotive

Schon lange stört mich das Fehlen einer einheitlichen Bezeichnungsweise, nach der ich meine Modell-Lokomotiven unabhängig vom Kennzeichen ihres Vorbildes benennen könnte. Da ich die Mischung von Buchstaben und Ziffern für die Bezeichnung der Achsanordnung nicht schätze, bin ich in Anlehnung an die Gepflogenheiten mancher Bahnverwaltungen einen anderen Weg gegangen.

So ist es ja durchaus üblich, die Zahl der Treibachsen an erster Stelle zu nennen. Dazu sollte jedoch ein Buchstabe kommen, der die Antriebsart bezeichnet. Das Grundprinzip ist damit gegeben: Einem Kennbuchstaben folgt die Ziffer der Treibachsen, dieser die Ziffern der vorderen und der hinteren Laufachsen.

Fangen wir mit den Lokomotiven mit Schlepptender an. Ich wählte für sie den Buchstaben „L" zum Unterschied von „T", das den Tenderloks vorbehalten bleiben sollte, nicht „S", das zu sehr an den Begriff „Schnellzuglok" gebunden ist, auch nicht „D", da die Tenderlok gleichfalls eine Dampflok ist. Der Kennbuchstabe entspricht auch im folgenden dem ersten Buchstaben des Begriffs für die Lokart. So erhielt ich z. B.

L 310	für 1'C	oder 2–6–0
L 311	für 1'C 1'	oder 2–6–2
L 321	für 2'C 1'	oder 4–6–2
L 510	für 1'E	oder 2–10–0

Bei Schlepptenderlokomotiven könnte die Zahl der Tenderachsen interessant sein. Sie werden durch eine weitere Ziffer ausgedrückt, die tief gestellt wird, z. B.:

$L\,421_4$ für 2'D 1' mit vierachsigem Tender.

Tenderlokomotiven bieten keine besonderen Schwierigkeiten. Das „T" kann ebenso „Tenderlok" wie „Tanklok" heißen, ist also nicht nur auf den deutschen Sprachgebrauch beschränkt. Als Beispiel für eine Tenderlokomotive sei

T 301	für C 1'	oder 0–6–2

genannt.

Bei den Elektrischen Lokomotiven ist es dagegen nicht so einfach, eine übersichtliche Bezeichnungsweise zu finden, die das Nötige aussagt. So hat es auch nicht an den verschiedensten Versuchen gefehlt, eine geeignete Form zu finden. Sowohl die Einteilung in mehrere Antriebsgruppen wie auch Einzel- oder Stangenantrieb sollten wie bisher unterschieden werden. Dabei war das Vorbild maßgebend, d. h., die äußere Erscheinungsform. Es sollte die darzustellende Lok bezeichnet werden, nicht die tatsächliche Form des Antriebes beim Modell.

Ich stellte drei Möglichkeiten in die engere Wahl:

1. Ersetzen der Laufachsenziffern durch Ziffern über 3. Dabei würde 4 die Bedeutung A, 5 die Bedeutung B und 6 die Bedeutung C haben, um die wichtigsten zu nennen.

2. Hinzufügen der bisherigen Buchstabengruppen B, Bo, C usw. hinter dem Kennbuchstaben „E", der wie üblich für die Ellok gelten sollte.

3. Wahl von besonderen Zeichen für Einzelachsantrieb und Aufteilung in Gruppen. Jeder Strich bedeutet eine Teilung.

An mehreren Beispielen soll die Eignung dieser Methoden untersucht werden.

Für eine Bo'Bo'	E	455	oder
	E Bo	400	oder
	Eo'	400	
für eine Co'Co'	E	666	oder
	E Co	600	oder
	Eo'	600	
für eine (1'C) (C 1')	E	666 11	oder
	E C	611	oder
	E'	611	

Die dritte Methode bedient sich bekannter Zeichen, nur daß die kleine „o" dem Kennbuchstaben zugefügt ist.

Der hochgestellte Strich besagt, daß eine Triebwerksgruppe abgetrennt von der anderen ist, ohne jedoch etwas über die Beweglichkeit der anderen Gruppe vom Rahmen auszudrücken. Bei den Laufachsen wird ebenfalls nicht unterschieden, ob sie starr im Rahmen gelagert oder, wie im allgemeinen üblich, beweglich sind. Weitere abgetrennte Gruppen werden durch weitere Striche gekennzeichnet. So wird z. B.

für eine Bo'Bo'Bo'	E	6555	oder
	E Bo	600	oder
	Eo''	600	

gesetzt.

In allen Fällen ist die erste Möglichkeit in schwierigeren Fällen inkonsequent, die zweite durch die Häufung der Buchstaben vor der Zifferngruppe unübersichtlich.

Die Verbrennungsmotorlokomotiven werden als „Motorlok" mit „M" bezeichnet. Es ist heute kaum noch üblich, daß jemand unter „Motor" in dieser Verbindung einen Elektromotor versteht. Der Buchstabe „V" ist auf den deutschen Sprachgebrauch beschränkt und „D" für „Diesel" führt zu Verwechslungen mit Dampflokomotiven.

Dabei wird man z. B. mit

M′ 400 eine B′B′ mit dieselhydraulischer, mit
Mo′ 400 eine Bo′Bo′ mit elektrischer Kraftübertragung bezeichnen.

Eine

M 300 deutet auf eine C-gekuppelte Lok

mit verbundenen Treibachsen hin, wobei jedoch ebensowenig wie bei modernen Elloks gesagt werden kann, ob die Kupplung durch Treibstangen oder auf eine andere Weise erfolgt.

Besonders in dieser Gruppe treten Lokomotiven mit inneren Laufachsen auf, häufig als (A 1 A) (A 1 A). Da die Zahl der Treibachsen für die Zugkraft der Lok entscheidend ist, soll an dem Prinzip – die erste Ziffer bezeichnet die Treibachszahl – nichts geändert werden.

Die Bezeichnung könnte z. B.

Mo′ 411

heißen. Nach der bisherigen Bezeichnungsweise wäre dies aber die Bezeichnung für eine (1 Bo) (Bo 1)-Lok. Von den Bezeichnungsweisen Mo′ 411 i, Mo′ 4(1) (1), Mo′ 4(11), Mo′ 4020 halte ich die letzte für die übersichtlichste. Sie kann aber falsch gedeutet werden, etwa als Bo′2′Bo′, da der Strich sich nur auf Treibachsgruppen bezieht.

Da außerdem die „o" bei solchen Lokomotiven nicht üblich ist, habe ich mich für Ma′ 4020 entschieden. Die

Tabelle 1 Kennungen für einfache Lokomotiven

Lokomotiven	Achsanordnung	Kennung
Lokomotiven mit Schlepptender	1′ E	L 510_4
	2′ C 1′	L 321_3
Tenderlokomotiven	1′ D 2′	T 412
	C 1′	T 301
Elektrische Lokomotiven	1′ Do 1′	Eo 411
	Bo′Bo′	Eo′ 400
	Bo′Bo′Bo′	Eo″ 600
	C	E 300
Motorlokomotiven	B′B′	M′ 400
	(A1A) (A1A)	Ma′ 4020
	B	M 200

Trennung in zwei Antriebsgruppen, dabei die Aufteilung in A 1 A in jeder Gruppe, ist eindeutig.

Als letzte Form kommen schließlich Triebwagen und Schienenbusse in Betracht. Sie werden mit „A" bezeichnet, angelehnt an „autorail" und ähnlichen international üblichen Bezeichnungen und um Doppelbuchstaben zu vermeiden.

Für einen Schnelltriebwagen mit der Achsfolge 2′Bo′Bo′2′ wird Ao′ 422 gesetzt, A 101 für einen Schienenbus mit der Achsfolge A 1.

Soll die Mehrteiligkeit eines Triebwagens betont werden, so ist eine entsprechende Ziffer hinzuzufügen: Ao′ 422_3. Elektrische Triebwagen mit Ausnahme der dieselelektrischen erhalten den Zusatzbuchstaben „e", z. B. in Aeo′ 400 für einen Bo′Bo′-Gepäcktriebwagen.

Die demnach vorgeschlagenen Kennungen sind in vorstehender Tabelle 1 für einfache bzw. häufig vorkommende Lokomotiven und Triebwagen zusammengestellt. Obwohl ungewöhnliche Achsanordnungen bei Modelleisenbahnen selten sind, soll die Eignung der vorgeschlagenen Kennung auf sie untersucht werden.

Für die Dampflokomotiven gibt das entsprechende NMRA DATA SHEET „Classification of Locomotives" einen guten Überblick. Ich entnehme hieraus einige der „articulated" bzw. „duplex" Typen:

L′ 600_4	für C′C	oder	0–6–6–0
L′ 613_4	für 1′C′C 3	oder	2–6–6–6 (Allegheny)
L′ 10 11_4	für 1′E′E 1	oder	2–10–10–2 (Virginian)
L′ 422_8	für 2′BB2′	oder	4–4–4–4 (Duplex T–1)
L′ 522_6	für 2′BC2′	oder	4–4–6–4 (Duplex Q–2)

Bei den entsprechenden Tenderloks kann die gleiche Methode angewendet werden. Die Kennung der L′ 10 11_4 sollte mit einer deutlichen Trennung zwischen zweiter und dritter Ziffer geschrieben werden, obgleich auch ohne diese eine Verwechslung kaum möglich sein dürfte. Bei der L′ 522_6 ist nicht zu erkennen, ob es eine 2′BC 2′ oder 2′CB 2′ ist. Dieser Nachteil dürfte jedoch nicht schwerwiegend sein, zumal die letztgenannte Folge nicht vorkommt.

Als eine besondere Abart der Tenderlok können die Garrat-Lokomotiven betrachtet werden. Die von „Kitmaster" gebrachte Beyer-Garrat der ehemaligen L.M.S. könnte als

T′ 611 für (1′C) (C 1′) oder 2–6–6–2

bezeichnet werden, besser mit Tg′ 611, um die „Garrat" von einer gleichartigen Tenderlok zu unterscheiden.

Bei den Elektrischen Lokomotiven gibt es zunächst einige Typen der Schweizerischen Bundesbahnen, vor allem die Be 6/8, die als Modell seit Jahrzehnten bekannt ist. Ihre Kennung würde

E′ 611 für (1′C) (C 1′) oder 2–6–6–2

heißen, also keine besonderen Schwierigkeiten verursachen.

Das Problem der „Doppellokomotiven" kann verschieden gelöst werden. Da gibt es z. B. die Ae 8/14 der SBB. Ihre Kennung könnte Eo′ 8 141 für 1′Bo 1 Bo 1′ + 1′Bo 1 Bo 1′ heißen, oder Eo′ 4 111 + 4 111, obgleich bei

dem ersten Vorschlag kaum die sehr ungewöhnliche Anordnung 1' Do 2' + 2'Do 1' anzunehmen ist.

Ähnliche Fragen treten bei den üblichen USA-Diesellokomotiven auf, die aus A- und B-Einheiten bestehen. Eine solche aus der einer A-Einheit und den B-Einheiten zusammengesetzten Lok könnte als Mo' 400 + 400 + 400 bezeichnet werden, wobei der Strich und die „o" sich auf alle Einheiten beziehen, also die Achsfolge Bo'Bo' + Bo'Bo' + Bo'Bo' vorhanden ist. Kürzer könnte man 3 × Mo' 400 schreiben. Das gleiche trifft für die vorgenannte Ellok zu, die mit 2 × Eo' 4111 ausreichend bezeichnet ist.

Werden statt der Bo-Einheiten A 1 A-Einheiten verwendet, so heißt die Kennung 3 × Ma' 4020 an Stelle der ausführlichen Schreibweise Ma' 4020 + 4020 + 4020.

Das kleine Büchlein „The DUMPY Book of Railways of the World" enthält noch einige weitere interessante Lokomotiven.

So gibt es unter anderen:

T' 600,	eine C'C' der „Leader"-Klasse (S. 39)
Tg' 8222,	eine (2'B 1') (1'B 2') Garrat (Tasmanien) (S. 102)
Tf' 600,	eine C'C' Fairlie Articulated (S. 49)
Eo"' 822,	eine (2'Bo Bo) (Bo Bo 2') der Milwaukee Road (S. 136)
2 × Eo"' 800,	eine Bo'Bo Bo Bo' + Bo'Bo Bo Bo' der Virginian Railway (S. 140).

Lediglich die „Fairlie" müßte einen Zusatzbuchstaben ähnlich der „Garrat" erhalten.

Zur Übersicht sollen wieder einige Lokomotiven dieser Art in Tabelle 2 zusammengestellt werden.

Tabelle 2 Kennungen zusammengesetzter Lokomotiven

Lokomotiven	Achsanordnung	Kennung
Lokomotiven mit Schlepptender	1' C' C 3	1' 613_4
	2' B B 2'	1' 422_8
Tenderlokomotiven einschl. Garrat u. Fairlie	1' D' D 1'	T' 811
	(1' C) (C 1')	Tg' 611
	C' C'	Tf' 600
Elektrische Lokomotiven	(1' C) (C 1')	E' 611
	1'Bo1Bo1' + 1'Bo1Bo1'	2 × Eo' 4111
	Bo'BoBoBo' — Bo'BoBoBo'	2 × Eo"' 800
Motor-Lokomotiven	Bo'Bo' + Bo'Bo' + Bo'Bo'	3 × Mo' 400
	(A1A) (A1A) + (A1A) (A1A) + (A1A) (A1A)	3 × Ma' 4020

Damit glaube ich, die Frage eines Kennzeichens in für meine Absichten hinreichender Weise geklärt zu haben. Hinzufügen möchte ich, daß ich meine Modelle durch einen angehängten Zusatzbuchstaben oder eine Buchstabengruppe unterscheide, aus der der Hersteller erkannt werden kann, z. B. F Fleischmann, M Märklin, P Piko, T Trix, So Sommerfeldt u. a.

Sollte das von mir vorgeschlagene Prinzip größeres Interesse finden, so könnte es Gegenstand eines NEM-Standards werden. Dabei wäre es zweckmäßig, die Kennbuchstaben für Hersteller einheitlich festzulegen. So erhält z. B. eine Rivarossi-Lok Nr. 1441 (Le 424 R) bei mir die Bezeichnung

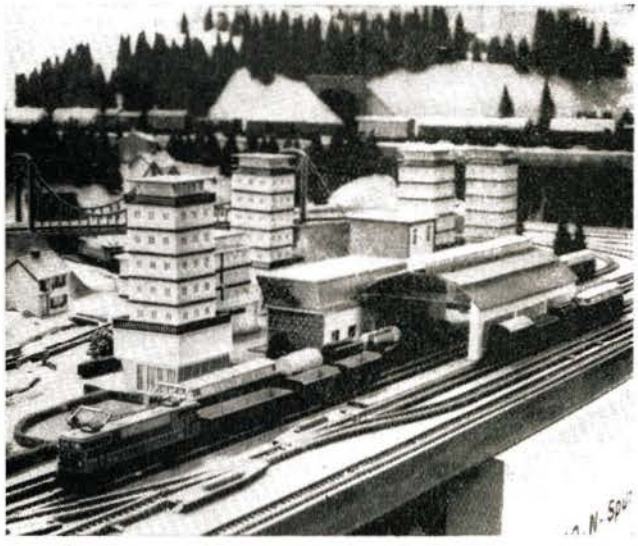
Eo' 400 R x,

Tabelle 3 Beispiel einer Ordnung von Modell-Lokomotiven nach Kennungen

Kennung	Achsfolge	Fabrikat	Vorbild Bemerkung
L 510_4 Mx	1'E m. 4-achs. Tend.	Märklin	BR 44 umgebaut
L 321_4 Tx	2'C1' m. 4-achs. Tend.	Trix	BR 01 umgebaut
L 320_4 L	2'C m. 4-achs. Tend.	Liliput (Österreich)	BR 38
L 311_4 P	1'C1' m. 4-achs. Tend.	Piko	BR 23 (alt)
L 310_3 G	1'C m. 3-achs. Tend.	Gützold	BR 24
L 221_4 Rx (L)	2'B1' m. 4-achs. Tend.	Rivarossi (Ital.)	ital. Lok umgebaut
Tg' 611 Kl	(1'C) (C1')	Kitmaster (Großbrit.)	brit. Garrat ohne Antrieb
T 411 Mx	1'D 1'	Märklin	ähnlich BR 86 umgebaut
T 312 Lo	1'C 2'	Long (Dänem.)	dän. Tenderlok
T 311 G (75)	1'C 1'	Gützold	BR 75
T 301 H	C 1'	Hornby Dublo	brit. Tenderlok
T 300 M (C)	C	Märklin	Industrielok
T 300 M (89)	C	Märklin	BR 89
E' 611 M	(1'C) (C1')	Märklin	schweiz. Be 6/8
Eo' 600 T	Co'Co'	Trix	E 94
Eo 411 Mx	1'Do1'	Märklin	E 18 umgebaut
Eo' 400 F	Bo'Bo'	Fleischmann	E 44
Eo' 400 M (Be)	Bo'Bo'	Märklin	schweiz. Be 4/4
Eo' 400 Mx (44)	Bo'Bo'	Märklin	E 44
Eo' 400 P (44^5)	Bo'Bo'	Piko	E 44^5
E 300 Mx	C	Märklin	E 63 umgebaut
Eo 200 P	Bo	Piko	E 69
2 × Mo' 400 GL	Bo'Bo' + Bo'Bo'	Globe (USA)	USA — F 7 ohne Antrieb
Mo' 600 P(U)	Co'Co'	Piko	ungar. Dieselok
M' 400 F	B'B'	Fleischmann	V 200
M 200 SO	B	Sommerfeldt	Kö
A' 4040_3 G	B' 2' 2' B'	Gützold	3-teil. Schnelltriebwagen
A 101 P	A 1	Piko	2-achs. Triebwagen VT 135

wobei das zugefügte „x" bedeutet, daß dieses Modell umgebaut wurde. Reicht diese Bezeichnung für den internen Gebrauch nicht aus, weil der gleiche Hersteller mehrere Lokomotiven einer Achsanordnung baut, so ergänze ich die Kennung durch eine in Klammern gesetzte Kurzbezeichnung, z. B. Eo' 400 P (44⁵) für eine Piko-Ellok mit der Achsfolge Bo'Bo' der Baureihe 44⁵. Dies wird schwieriger beim Fehlen einer Bauarten-Nummer, insbesondere bei ausländischen Lokomotiven. Auch hier könnten jedoch einheitliche Zusatzzeichen vereinbart werden.

Abschließend möchte ich betonen, daß diese Gedanken vor allem aus dem Bedürfnis entstanden sind, eine Übersicht über den eigenen „Lokpark" zu bekommen und eine Möglichkeit zu finden, die einzelnen Loks, z. B. in einer Kartei, folgerichtig einzuordnen (siehe Tabelle 3). Eine derartige „Lokformel" könnte aber mit von allgemeinem Interesse sein, da die nationalen Bezeichnungsweisen nicht in gleicher Weise Gemeinsames und Verschiedenheiten erkennen lassen.



1

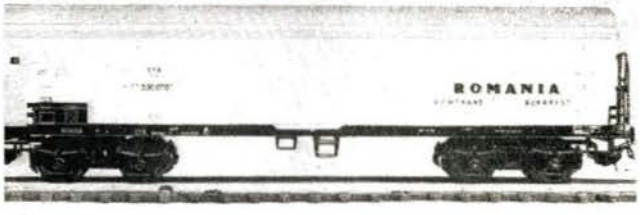
Von der Leipziger Jubiläumsmesse

TEIL 2

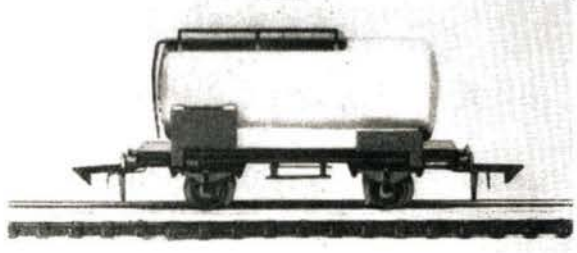
О Лейпцигской юбилейной ярмарке

From the Leipzig Jubilee Fair

Le jubilé de la foire de Leipzig



2



3

Alle Neuheiten des Modellbahnsektors hatten wir schon im letzten Heft in Wort und Bild (teilweise) vorgestellt, hier soll nun ein weiterer Bildbericht folgen.

Die Messeabschlüsse lagen in diesem Jahr außerordentlich hoch. So konnten beispielsweise am neunten Tag der Messe insgesamt 298 Einzelverträge mit einem Gesamtwert von 2 983 000 (Valuta-)MDN getätigt werden. Einen Tag zuvor hatte die UdSSR für 8,5 Millionen Rubel Spielwaren eingekauft. Umfangreiche Verträge wurden auch mit folgenden Ländern abgeschlossen: Holland, Schweiz, Norwegen, Österreich, Dänemark, Großbritannien, Deutsche Bundesrepublik, Frankreich, Ungarn, Polen, ČSSR, Italien, Kanada, Island, Finnland, Schweden und Jugoslawien.

Am neunten Messetag besuchten mehrere führende sowjetische Persönlichkeiten – unter ihnen der Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrats der UdSSR, L. W. Smirnow – den Petershof. Sie wurden vom Mitglied des Politbüros des ZK der SED, Dr. Erich Apel, und vom Generaldirektor der VVB Spielwaren, Helmut Übelhör, begleitet. Die Gäste waren von dem Leistungsanstieg des Industriezweiges Spielwaren der DDR sehr beeindruckt.

4

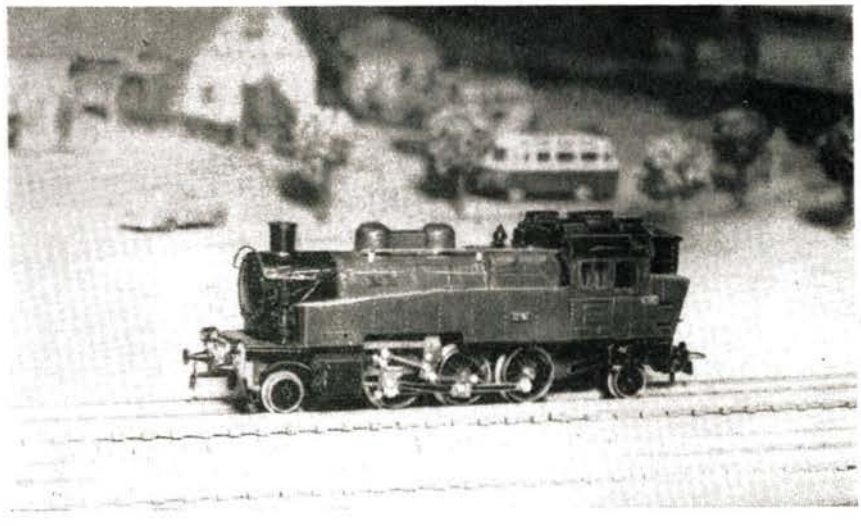


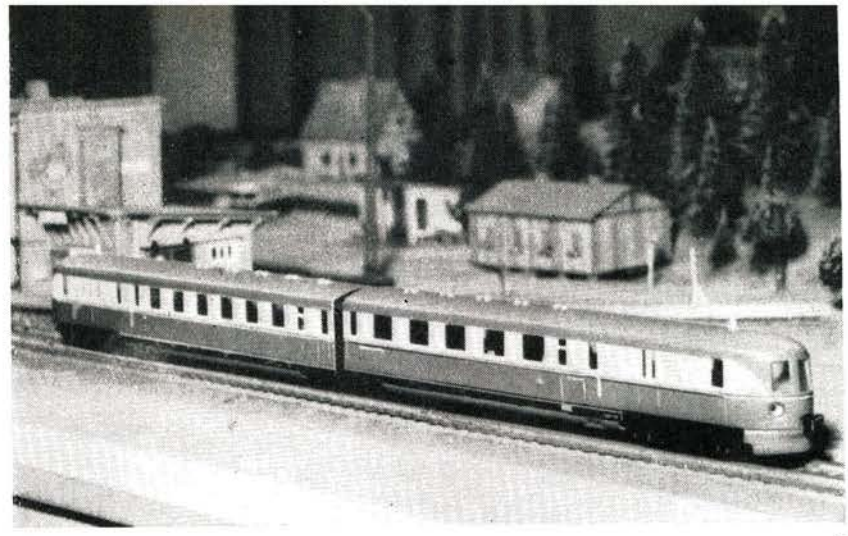
Bild 1 Piko-N-Anlage auf dem Messestand im Petershof. Die N-Hochhäuser und das N-Empfangsgebäude sind Erzeugnisse vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO).

Bild 2 Vierachsiger Eiskühlwagen in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

Bild 3 Der neue N-Kesselwagen vom VEB Piko

Bild 4 1'C1'-Tenderlokomotive (französische Ausführung) in der Nenngröße H0 von der Firma Gützold KG

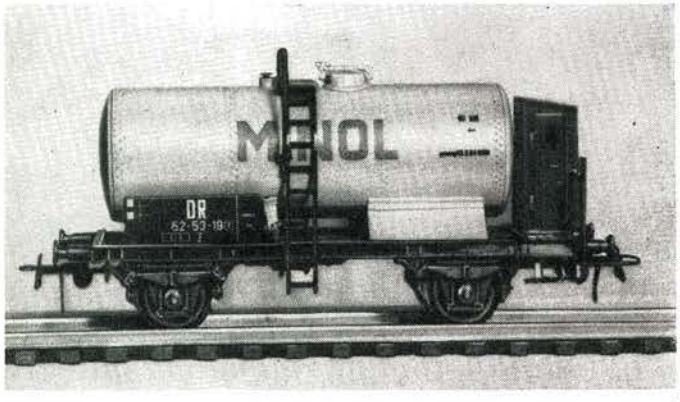
Bild 5 In drei verschiedenen Farbgebungen wird der zweiteilige Schnelltriebwagen (H0) von der Gützold KG angeboten.



5

Bilder 6 und 7 Die zweiachsigen Kesselwagen (H0) der Firma Ehlcke KG mit den Aufschriften „Buna" und „Minol" sind wieder in der bekannten Qualität ausgeführt.

6



7

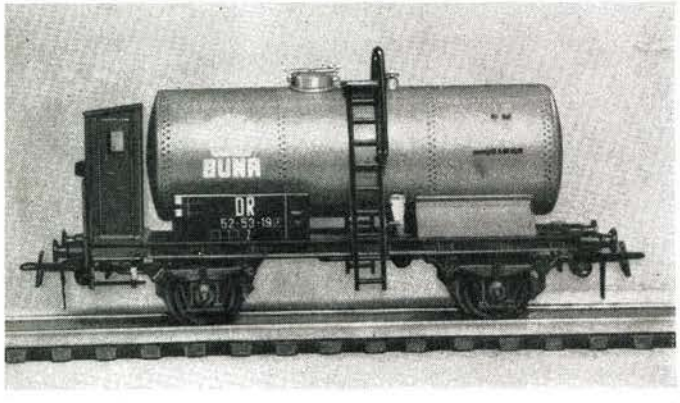
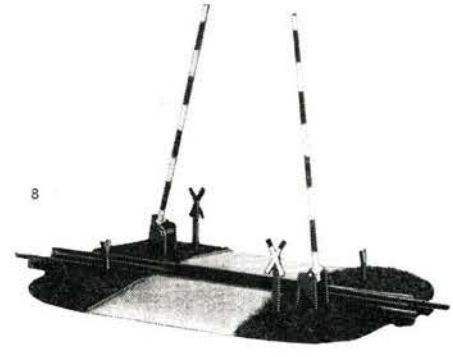


Bild 8 Ein Bahnübergang mit (vorläufig handbedienter) Schranke in Vollplastikausführung von der Firma Scheffler KG

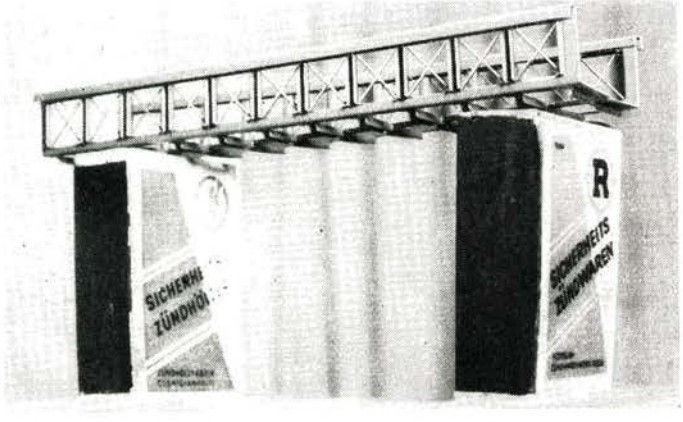
Bild 9 Eine Eisenbahnbrücke in der Nenngröße N stellt die Firma Dahmer KG her

Bild 10 TT-Vorsignal der Firma Rarrasch KG. Das Signal ist für Rückmeldung eingerichtet

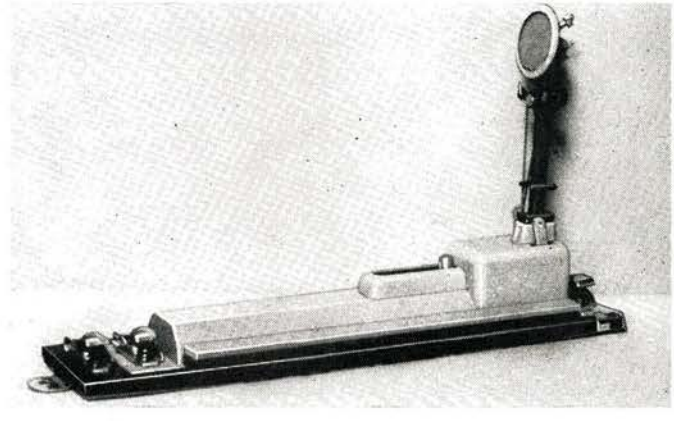
8



9



10



11

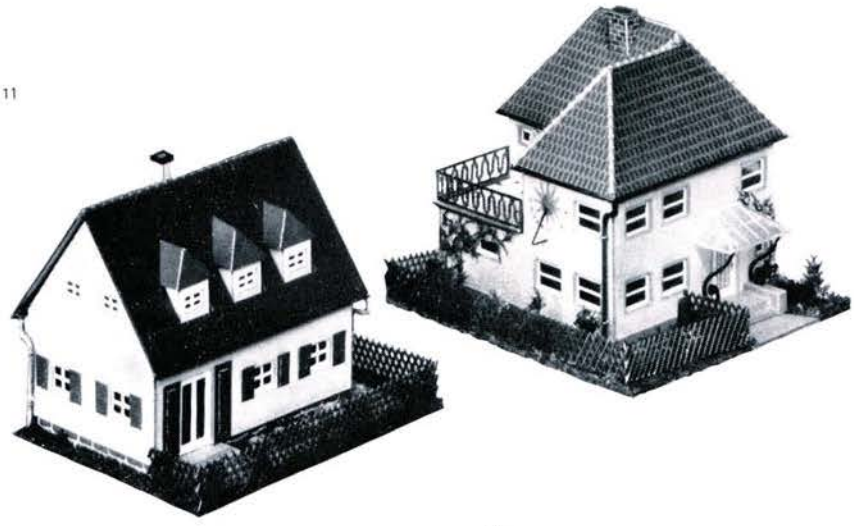


Bild 11 Landhaus und Arztpraxis (H0) als Baukasten von der Firma Auhagen KG

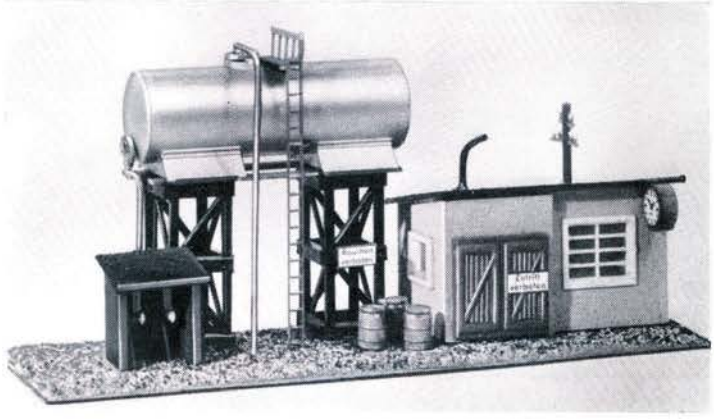
Bild 12 Behelfsmäßige Diesellok-Tankstelle in der Nenngröße H0 von der Firma Franzke KG (TeMos)

Bild 13 Ein Planwagen in der Nenngröße H0 von der PHG „Eisenbahn-Modellbau", Plauen

Bilder 14 und 15 Weitere H0-Neuheiten vom VEB Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz: Tankkesselwagen und eine Hebebühne

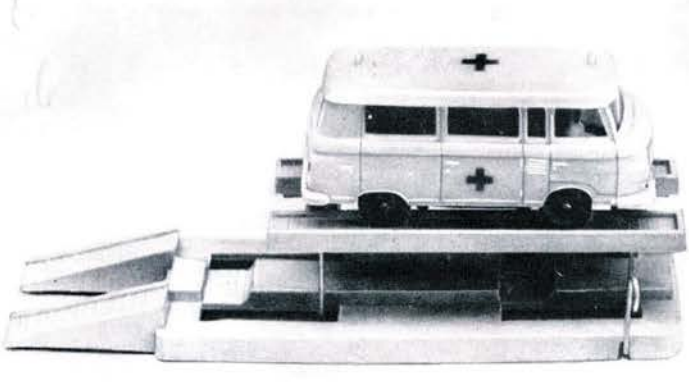
Fotos: G. Illner (13), H. Auhagen (1), Werkfoto (1)

12



13

14



15

16. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1965

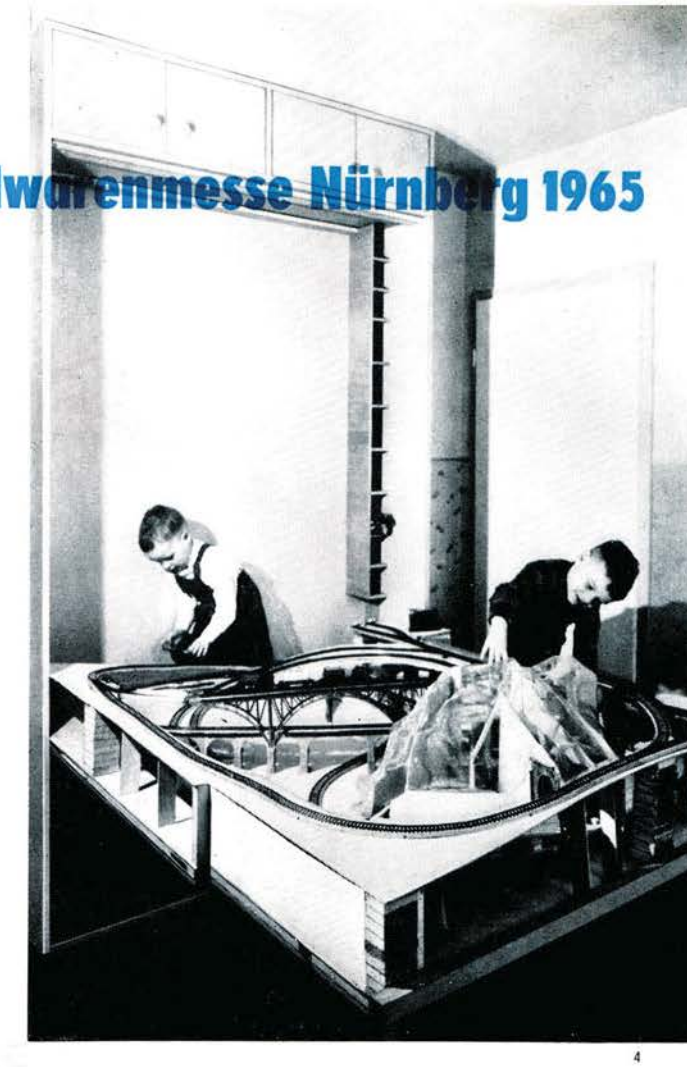
Bild 1 Arnold-rapido-Modell der Lok der Baureihe 23 der DB in Nenngröße N (9 mm Spurweite). Fahrgestell und Gehäuse aus feindetailliertem Metallspritzguß; alle drei Stirnlampen sind beleuchtet; Länge über Puffer 139 mm.

Bild 2 Arnold-rapido-Modell eines Schlafwagens der Internationalen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (CIWL) in Nenngröße N. Länge über Puffer 122 mm.

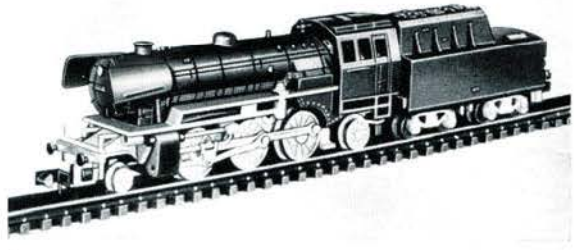
Bild 3 Arnold-rapido-Modell des Nebenbahn-Gepäckwagens Pwi pr 99, mit Zugführerabteil. Länge über Puffer 62 mm.

Bild 4 Einen neuartigen Spielschrank in Form eines Möbelstückes entwickelte die Firma Barrenscheen, Gröbenzell. Der Schrank kann schnell und sicher auf- und zugeklappt werden. Das Möbelstück ist nicht auf die Ausbildung als Hochschrank beschränkt, es kann beispielsweise auch als normaler Schrank, als Einbauschrank oder als Teil einer Schrankwand gearbeitet werden.

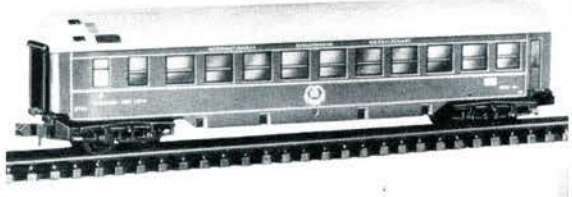
1



4



2



3

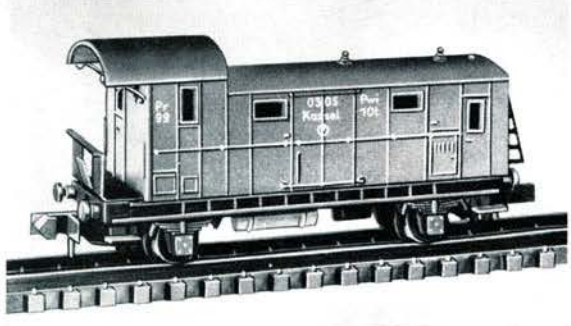


Bild 5 Unzählige Häuser- und Gebäudevariationen können mit den Einzelteilen des BUSCH-Stadtbau-Systems angefertigt werden. Sowohl supermoderne, als auch ältere Bauweisen sind möglich (Maßstab 1 : 160 für die Nenngröße N — oder als Hintergrundmodelle für die Nenngröße H0). Die meisten Bauelemente des Systems sind standardisiert, daher können die 16 lieferbaren Bausätze miteinander und untereinander kombiniert werden.

5