

5. JAHRGANG / NR. **4**
BERLIN / APRIL 1956

DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN NO 18

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

| | Seite |
|---|---------------------|
| HERBERT BONNIE | |
| Im technischen Zentrum der Welt | 97 |
| Helft eine neue Modellbahntechnik entwickeln! | 97 |
| Mit der Kamera durch den Petershof | 98 |
| GÜNTER BARTHEL | |
| Die Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im Reichsbahn-Jugendheim Erfurt | 101 |
| Junge Pioniere bauten für Leipzig | 102 |
| Dr.-Ing. HARALD KURZ | |
| Vorschlag für die Einführung einer Kenn-Nummer für H0-Lokomotiven | 103 |
| Bist Du im Bilde? | 106 |
| Die 1'B-Tenderlokomotive „Muldenthal“ | 107 |
| HANSOTTO VOIGT | |
| Eine Modelleisenbahnanlage mit zweigleisiger Hauptbahn. | 107 |
| Für unser Lokarchiv — | |
| Die elektrischen Güterzuglokomotiven E 60 und E 63 der Deutschen Reichsbahn. | 109 |
| Ing. HELMUT ZIMMERMANN | |
| Der Lokomotiv-Dampfkessel; 6. Fortsetzung | 111 |
| LOTHAR GRAUBNER | |
| Badische Personenwagen C4i | 112 |
| Ing. GERHARD HENTSCHEL | |
| Die Signale der Deutschen Reichsbahn: Teil 2: Anordnung der Vorsignale | 117 |
| GOETZ H. G. HELMBOLD | |
| Die zerlegbare Oberleitung | 120 |
| In Nürnberg wurden neue Normvorschläge beraten | 121 |
| PAUL MÜLLER | |
| Geländemodellbau — Landschaftsgestaltung | |
| Teil 2: Bodenformung auf Großanlagen mit Bahndämmen, Bergen, Tunnels | 122 |
| Das gute Modell | 3. Umschlagseite |
| Titelbild: | |
| Sechssächsige elektrische Schnellzuglokomotive der CCCP für Wechselstrom 22000 Volt | (Foto: Zentralbild) |

AUS DEM INHALT DER NÄCHSTEN HEFTE:

Ing. HEINRICH HEINE
Das Grenzzeichen

WERNER RONNINGER
Aufbau von Signalen und Bogenlampen

GERHARD TROST
Eine Zugvorrichtung mit austauschbaren
Kupplungsstücken und vielseitigen Ver-
wendungsmöglichkeiten

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

GÜNTER BARTHEL
Grundschule Erfurt-Hochheim

MARTIN DEGEN
Ministerium für Volksbildung

ING. KURT FRIEDEL
Ministerium für Schwermaschinenbau

JOHANNES HAUSCHILD
Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen
des Bw Leipzig Hbf-Süd

FRITZ HORNBÖGEN
VEB Elektroinstallation Oberlind

DR.-ING. HARALD KURZ
Hochschule für Verkehrswesen Dresden

WILHELM LIERMANN
Zentralvorstand der Industriegewerkschaft
Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit

HORST SCHOBEL
Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im
Pionierpark „Ernst Thälmann“

HANSOTTO VOIGT
Kammer der Technik, Bezirk Dresden

„Der Modelleisenbahner“ ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Hans Holt, Vinngaards Alle 64, Kopenhagen; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34, Maiden Lane, London W.C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Librairie, des Méridiens, Kliencksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris - VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie. 9, Rue Patisson, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2-4, Beulingstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Department, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigerasse 7, Zürich I und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Artia A.G., Praha II, Ve smockách 39; **UdSSR:** Meshdunarodnaja Kniga, Moskau 200, Smolenskaja Platz 32/34; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura“, Budapest 62, Postfach 249; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarja Shtetnore e Botimeve dhe Shtepndarjes, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** „Raznoiznos“, Sofia, rue Tzar Assen 1; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, P. O. Box 50; **Volksrepublik Polen:** „Prasa i Ksiazka“, Centrala Handlu Zagranicznego, Warszawa, u. Koszykowa 31; **Volksrepublik Rumänien:** Cartimex, Intropindex de Stat pentru, Exterior Bucaraesti, Str. Vasile Lascu 32/34.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Berlin.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“. Verlagsdirektor: Heinz Friedrich. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 42971; Fernschreiber 1448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelheft DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag die Wirtschaft, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Zt. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. **Druck:** Tribune, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg (Saale). IV/26/14. Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 3118 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe.

Im technischen Zentrum der Welt

Diesmal waren es viel mehr Modelleisenbahner als sonst, die sich auf der Leipziger Frühjahrsmesse trafen, und nicht einer von ihnen hielt mit der Begeisterung über das, was er allgemein zu sehen bekam, hinter dem Berge. In der Tat, es war außergewöhnlich viel, was der technisch Interessierte geboten bekam: technische Neuheiten allenthalben, die oftmals das Herz des Modelleisenbahners schneller schlagen ließen. Das Verkehrswesen, besonders das Eisenbahnwesen, hält Schritt mit der raschen technischen Gesamtentwicklung: Man sah eine rumänische Lokomotive, die Ellok unserer volkseigenen Industrie, den Kühlzug, der der Deutschen Demokratischen Republik eine führende Stellung im Weltniveau einräumte, viele Neuheiten im Oberbau, im Signal- und Fernmeldewesen.

Ein jeder von uns, der in diesem Jahr in Leipzig weilte, mußte ein Gefühl des berechtigten Stolzes haben, in der Welt technischen Zentrum Höchstleistungen der Menschen unserer Republik, der Volksrepublik Polen, der Tschechoslowakischen Republik, der Sowjetunion, Chinas und nicht ausgenommen Indiens und Ägyptens kennenzulernen, Leistungen, denen die internationale Anerkennung durch die Fachwelt nicht versagt blieb. Wenn selbst eine Zeitung wie die „New York Herald Tribune“ bekennen mußte: „Die in Leipzig ausgestellten Maschinen aus der Sowjetunion, der Deutschen Demokratischen Republik und anderen Ländern boten ein eindrucksvolles Bild der Stärke“, so sagte sie das eben unter der Wucht der Tatsache. Heute können wir mit Fug und Recht feststellen: Wer in unserer Zeit über den Stand der Welttechnik genau informiert sein will, kann einfach nicht mehr an der Leipziger Messe vorübergehen.

Aber noch ein anderes Moment kennzeichnete die Leipziger Frühjahrsmesse. Sie diente freundschaftlichen Gesprächen zwischen Messebesuchern aus allen Ländern der Erde. Mit Freude konnten wir Modelleisenbahner Freunde aus anderen Staaten treffen und den Kontakt, den wir mit der Welt haben, vertiefen. Und

so ergab sich in Leipzig wiederum ein breites Feld, auch die Beziehungen der Deutschen untereinander zu vertiefen; und das trotz offensichtlicher Schwierigkeiten, die westliche, besonders aber westdeutsche Behörden bereiteten, um die Verbindungen der deutschen Modelleisenbahner zu stören.

Am Beispiel der Reiseschwierigkeiten wurde uns eindeutig demonstriert, daß die Freiheit im westdeutschen Bundesstaat allenthalben dort endet, wo die politischen Interessen der Freunde des US-Kapitals und der USA selbst die Freiheit des Menschen als un bequem empfinden. Wir konnten neuerlich feststellen, daß die Freiheit des westdeutschen Bürgers durch behördliche und finanzielle Knebelung sehr eingengt ist und daß die in Westdeutschland vielgerühmte Göttin der Freiheit dort nun einmal Knobelbecher und Pickelhaube trägt, sozusagen als spätbürgerlichen „new look“. Dagegen ist nichts anderes zu machen, als die Aktionseinheit aller aufrechten deutschen Patrioten herzustellen.

Darüber wurde in Leipzig ebenfalls ausgiebig gesprochen, wurden Wege gesucht und auch gefunden. Naturgemäß ist es hier schwer, über alle Fragen, die behandelt wurden, zu informieren. Ein Eisenbahner berichtete uns z. B., daß in zahlreichen westdeutschen Betrieben billige italienische Arbeitskräfte eingestellt würden, dafür aber westdeutsche Kollegen zur Entlassung kämen, wobei es keine Rolle spiele, ob sie verheiratet seien und Kinder hätten oder nicht. Vom Gesichtspunkt der Existenzsicherheit und dem ausgehend, daß sich die Menschen in unserer Republik nach ihren Wünschen richten, keine Existenzsorgen kennen, in Frieden und Freundschaft und in enger wirtschaftlicher Zusammenarbeit mit den Menschen des Weltfriedenslagers stehen, ergibt sich das Fazit: Die auf der Leipziger Frühjahrsmesse demonstrierte wirtschaftliche und technische Stärke wird bald auf den meisten Gebieten, die uns Modelleisenbahner interessieren, zur absoluten technischen Überlegenheit in der Welt führen. H. B.

Helft eine neue Modellbautechnik entwickeln!

Erfindergeist gepaart mit zähem Fleiß bringen die Entwicklung voran, schaffen neue Techniken, verbessern unser Leben! Verschieden sind die Wege, auf denen sich dieser Prozeß vollzieht. Mancher gute Einfall eines unbekanntem Amateurs bedeutet einen großen Schritt vorwärts, während sich die allgemeine Entwicklung langsam, aber stetig nach oben bewegt.

Aufgabe einer Bildungs- und Forschungsstelle ist in erster Linie das Sichten, Auswerten, das Vermitteln des ausgereiften Wissens, kurz — die Sorge um die Stetigkeit des Fortschritts. Über den engeren Rahmen der Ausbildung von Hochschulabsolventen hinaus müssen Lehrer und Forscher durch Wort und Schrift für die Verbreitung der wissenschaftlichen Kenntnisse sorgen. Sie müssen aufnahmebereit und aufgeschlossen sein für jede Anregung von außen, die uns allen dienen kann! Modelleisenbahner! Junge Pioniere!

Wenige Jahre erst besteht unsere Hochschule für Verkehrswesen, die erste neue Fachhochschule der Deut-

schon Demokratischen Republik. Aber schon ist es gelungen, neben anderen wichtigen Aufgaben auf dem Gebiet des Verkehrswesens eine neue Modellbautechnik zu entwickeln — nicht nur als hochwertiges Hilfsmittel für den Unterricht, sondern als wissenschaftliches Instrument für die betriebliche Untersuchung von Reichsbahn- und Werkbahnanlagen, als Mittel zur Beteiligung von Praktikern bei der Lösung wissenschaftlicher Aufgaben. Noch gilt es, manche Klippe zu überwinden, bis dieses Instrument vollkommen ist. Hierbei könnt Ihr helfen! Beschäftigt Euch mit den im Aufruf zum „Modellbahnwettbewerb 1956“ genannten Aufgaben, beweist in Leipzig Euer Können! Die Hochschule für Verkehrswesen wünscht Euch viel Glück dazu!

gez. Schmied

gez. Prof. Dr.-Ing. Jentsch

Betriebsgewerkschaftsleitung Rektor der Hochschule für
Verkehrswesen

Erbit der Kamera

durch den Petershof



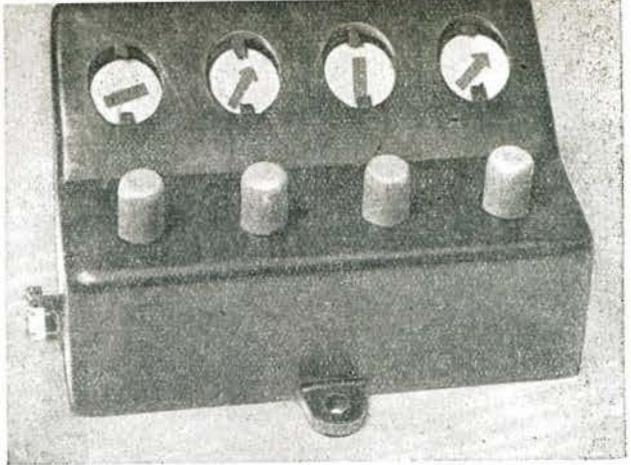
Fotos: G. Illner, Leipzig

Auf diesen Seiten machen wir unsere Leser mit einigen markanten Neuheiten der Modellbahnindustrie vertraut, die im Messehaus Petershof während der Leipziger Frühjahrsmesse 1956 zu sehen waren.

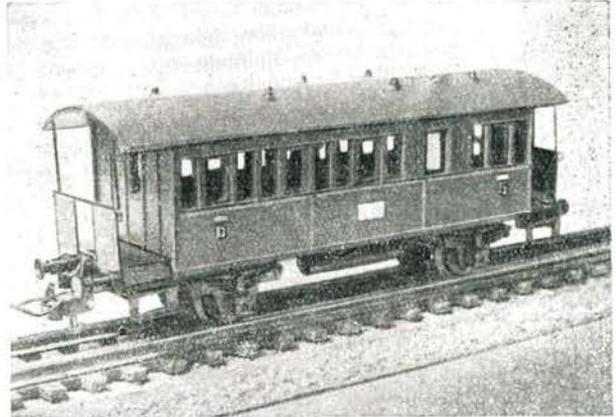
1 Neuartiges Stellpult der Fa. Hruska, Glashütte/Sa. Mit diesem Stellpult können zwei elektromagnetische Weichen mit Impulsschaltung bedient werden, wobei die jeweilige Stellung der Weiche durch Rückmeldeleuchten angezeigt wird. Das Stellpult hat die Außenmaße $70 \times 45 \times 38$ mm.

2 In Ergänzung zu dem bereits bekannten H0-Modell des CCitr Pr 05 entwickelte die Fa. Günter Gebert, Altlandsberg-Süd, diesen Ci Pr 98-Wagen in der gleichen Baugröße, den man zweifellos zu den Messeschlagern der Modellbahnindustrie zählen kann. LÜP: 130 mm, Achsstand: 63 mm.

3 Dieses gut gelungene Modell eines kleinen Freiluft-Umspannwerkes für die Baugröße H0 gehört zur Produktion der TeMos-Werkstätten Herbert Franzke, Köthen-Anhalt. Die bisher von den TeMos-Werkstätten bekannten Gebäudemodelle werden künftig aus neuem, hartfaserähnlichem Werkstoff gefertigt, so daß sich die Modelle unter Einwirkung von Hitze oder Feuchtigkeit nicht mehr verändern.



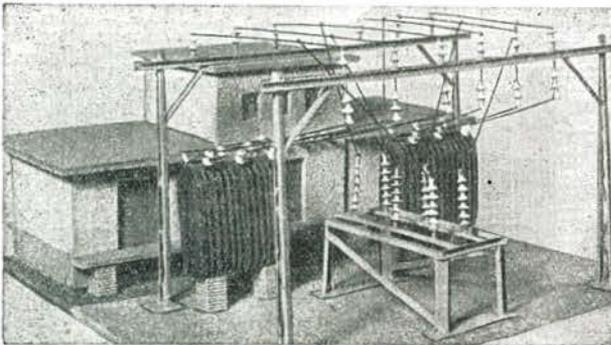
1



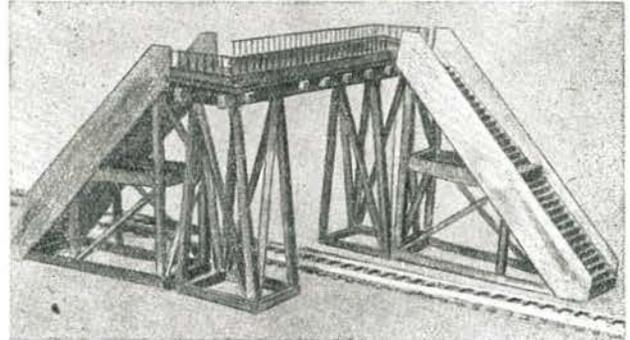
2

4 Modellmäßiger Gleisübergang in Holzkonstruktion für die Baugröße H0, ebenfalls von den TeMos-Werkstätten. Dieser Gleisübergang dient zur Verbindung von Bahnsteigen.

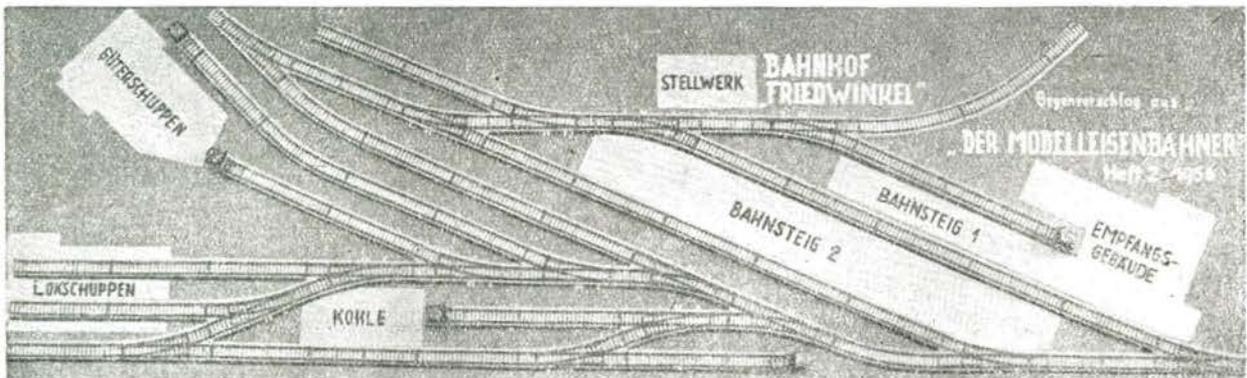
5 Gleisanlage vom Bf A nach dem Vorschlag von Hansotto Voigt zum Gleisplan „Friedwinkel“ aus „Elastic“-Gleismaterial auf dem Stand der Fa. Kurt Müller, Markneukirchen. Der Gleisplan wurde im Heft 2/56, S.44, veröffentlicht.



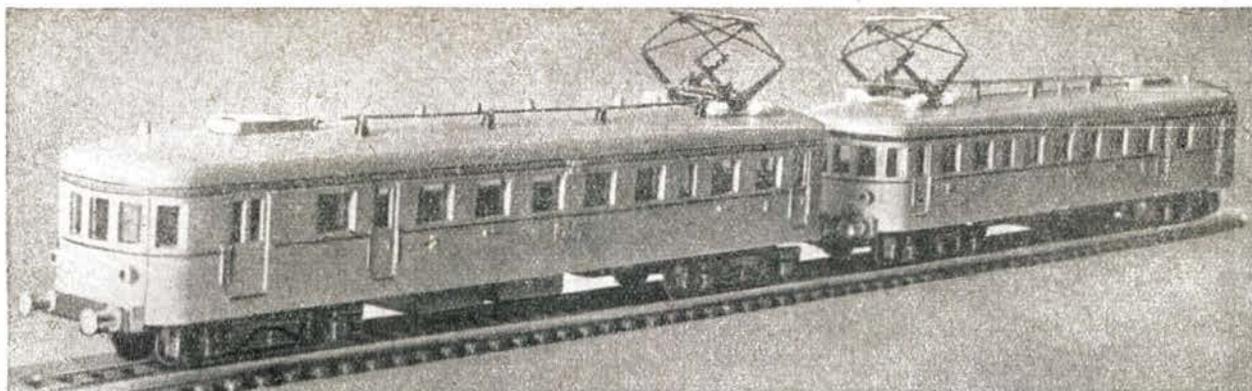
3



4

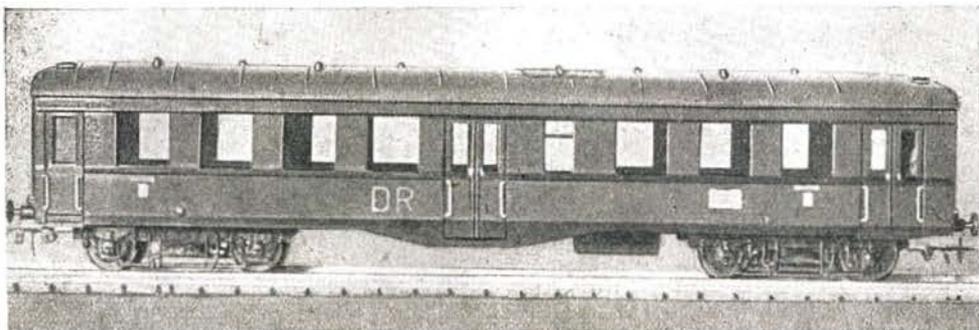


5



6

6 Der bekannte Dieseltriebwagen BC 4i-VT-33 aus der Piko-Produktion erhielt eine neue Frisur. „Sie steht ihm nicht einmal schlecht“, werden viele Interessenten beim Anblick dieses silbergrauen Oberleitungstriebwagens feststellen.
LüP: 515 mm.



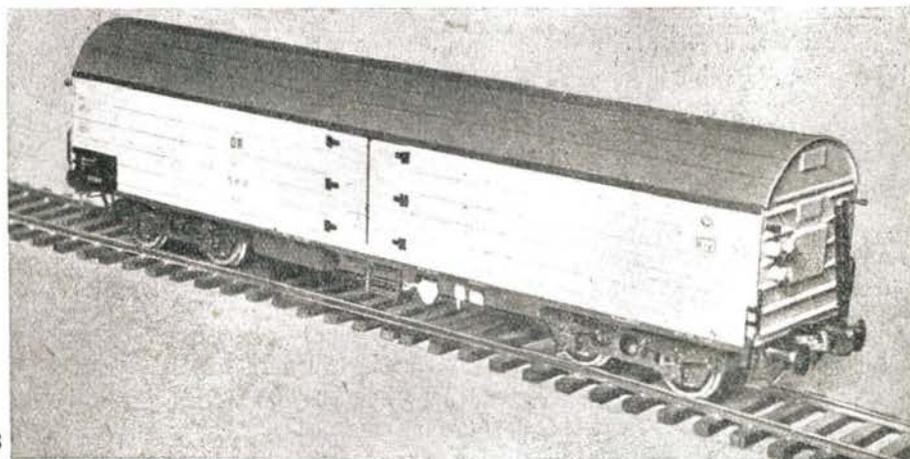
7

7 Endlich ist er da! Der erste vorbildgetreue vierachsige Reisezugwagen der Modellbahnindustrie für die Baugröße H0 in Form dieses gut gelungenen Mitteleinstiegwagens der Fa. Hruska.

8 Modell eines Kühlwagens, Baugröße 0, in der bekannten Qualität von Rolf Stephan. Dieser Wagen wird demnächst als Bausatz im Handel sein. LüP: 363 mm.

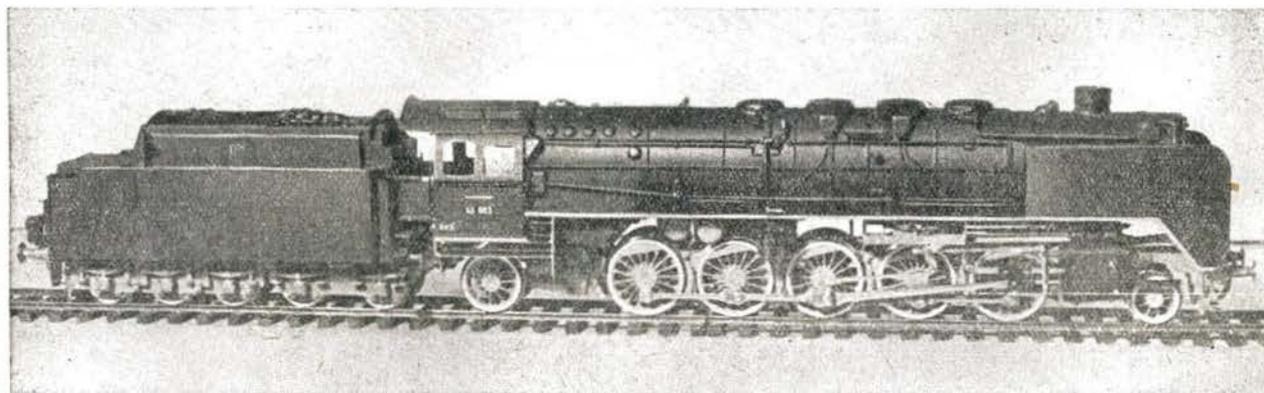
9 Dieses Modell der Einheitsgüterzuglok Baureihe 45 wurde auf dem Stand der Fa. Stephan im Petershof von Jung und Alt bewundert.

Modellbahnerzeugnisse in Baugröße 0



8

9





10

10 Dieses nette Motiv wurde aus den Erzeugnissen der Fa. Scheffler, Marienberg, zusammengestellt. Neu sind darin die aus Viscoseschwamm angefertigten Bäume, die einzeln zu verschiedenen Abmessungen in den Handel kommen.

11 H0-Modell eines Kkt-Selbstentladewagens von der Fa. H. Rarrasch, Halle. LüP: 138 mm, Drehzapfenabstand 82 mm.

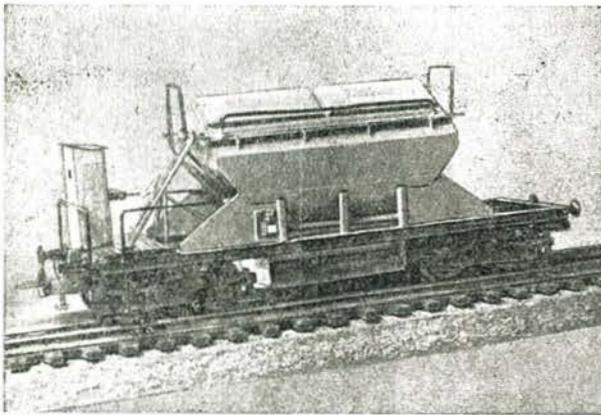
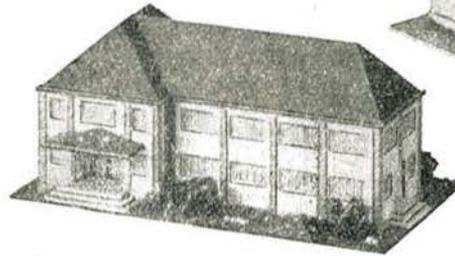
12 Die Fa. H. Auhagen, Marienberg, hat ihr inzwischen sehr beliebt gewordenes Sortiment an Gebäudemodellbaukästen wiederum erweitert. Nebenstehend zeigen wir — von oben nach unten — eine Kleinstadt-Kirche (270 × 150 mm Grundplatte), den Haltepunkt Bergheim-West (320 × 120 mm), ein Schulgebäude (250 × 145 mm) und ein erzg. Bauernhaus 145 × 170 mm).

13 Neben dem unzerbrechlichen Vorsignal entwickelte G. Dietzel aus Leipzig diese netten Figuren zur „Belebung“ von Bahnsteigen, Straßen und Plätzen.

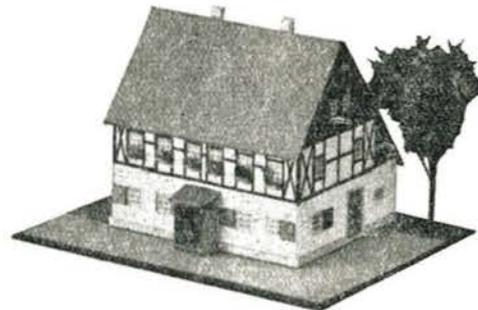
Über weitere Neuheiten, insbesondere der technischen Messe, berichten wir im nächsten Heft.



12



11



13



Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im Reichsbahn-Jugendheim Erfurt

Günter Bärthel, Erfurt

Begeistert sprechen die jungen Eisenbahner des Reichsbahn-Jugendheimes Erfurt von ihrer Modelleisenbahnanlage, die schon zweimal in Eisenach ausgestellt wurde und im vergangenen Jahr auch im Kinderferienlager viel Freude bereitet hat. Kein Verständnis haben die Kinder dafür, daß ihre mit viel Liebe aufgebaute Modellbahnanlage, an der sie sich auf ihren künftigen Beruf vorbereiten wollen, beim Transport stark beschädigt worden ist und sie viele Stunden vergeblich gebaut haben. (Wir erwarten von den Kollegen des Bahnbetriebswerkes Erfurt 6, daß sie den jungen Eisenbahnern jede erdenkliche Hilfe geben, um den angerichteten Schaden wieder gutzumachen. Ferner erwarten wir, daß künftig sorgfältiger mit dem Eigentum unserer Kinder umgegangen wird. Die Redaktion.)

Jetzt wollen die zwei Mädchen und 15 Jungen gemeinsam mit ihrem Arbeitsgemeinschaftsleiter Kindler, einem tüchtigen Eisenbahner, die Anlage weiter ausbauen und verbessern und sie am Tage des deutschen Eisenbahners 1956 der Öffentlichkeit vorführen.



Bild 3 Peter Müller und Maria Hampel arbeiten am Berggeländer



Bild 1 Gespannt hören Heinz Kampe, Peter Müller, Maria Hampel, Bernd Unruh, Kl.-Dieter Schlegel (v. l. n. r.) dem Kollegen Volland von der Rbd Erfurt zu

Von dem kleinen Bahnhof Domnau zweigen zwei Hauptstrecken ab. Die eine folgt dem Flußlauf im Tale, die andere steigt im großen Bogen langsam ab, überquert die Talstrecke und verschwindet in einem Tunnel (Bild 1). Die Talstrecke erreicht bald den Vorstadt-Haltepunkt (Bild 2), der später einmal durch ein Anschlußstück weiter ausgebaut werden kann. Das krümmungsreiche Gleis einer Nebenbahn aber, die ebenfalls am Bahnhof Domnau beginnt, führt über Brücken und durch Tunnel hinaus ins Bergland zum kleinen Endbahnhof eines Ausflugsortes. Bild 3 läßt erkennen, daß nicht nur die Kinder des Jugendheimes ihre Freude an ihm haben, sondern daß sicher auch die kleinen Menschen ihrer Anlage gern den Aussichtsturm besteigen werden, den Ursula Hampel gerade hinstellt.

Bald werden die Züge wieder auf der $4,50 \times 1,50$ m großen Anlage zur Freude aller rollen. Alle interessierten Kinder des Reichsbahn-Jugendheimes Erfurt haben die Möglichkeit, hier ihr Wissen zu erweitern.

Den Gleisplan zeigen wir auf Seite 102.



Bild 2 Triebwagen am Vorstadt-Haltepunkt

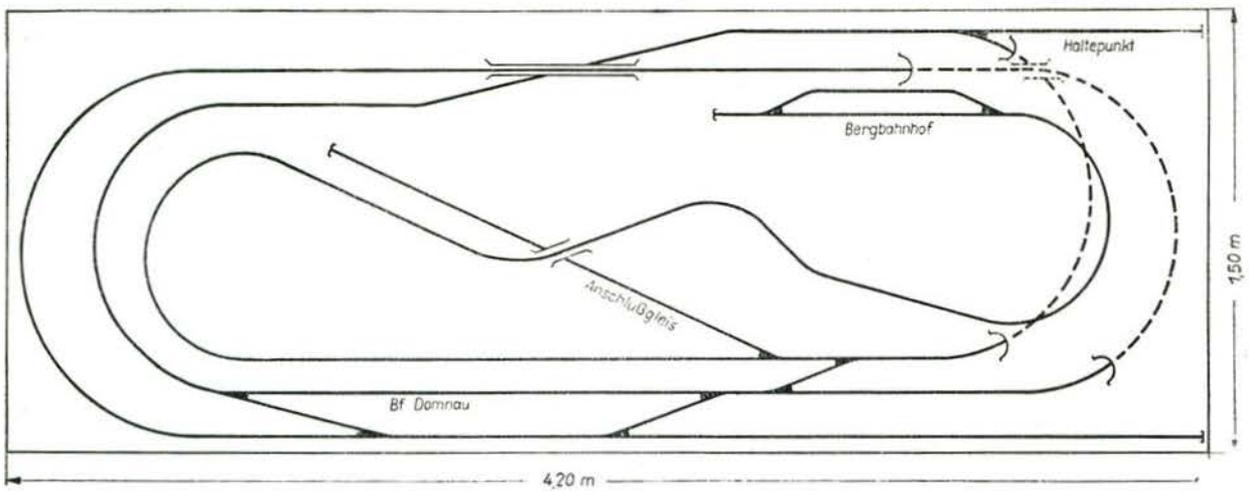
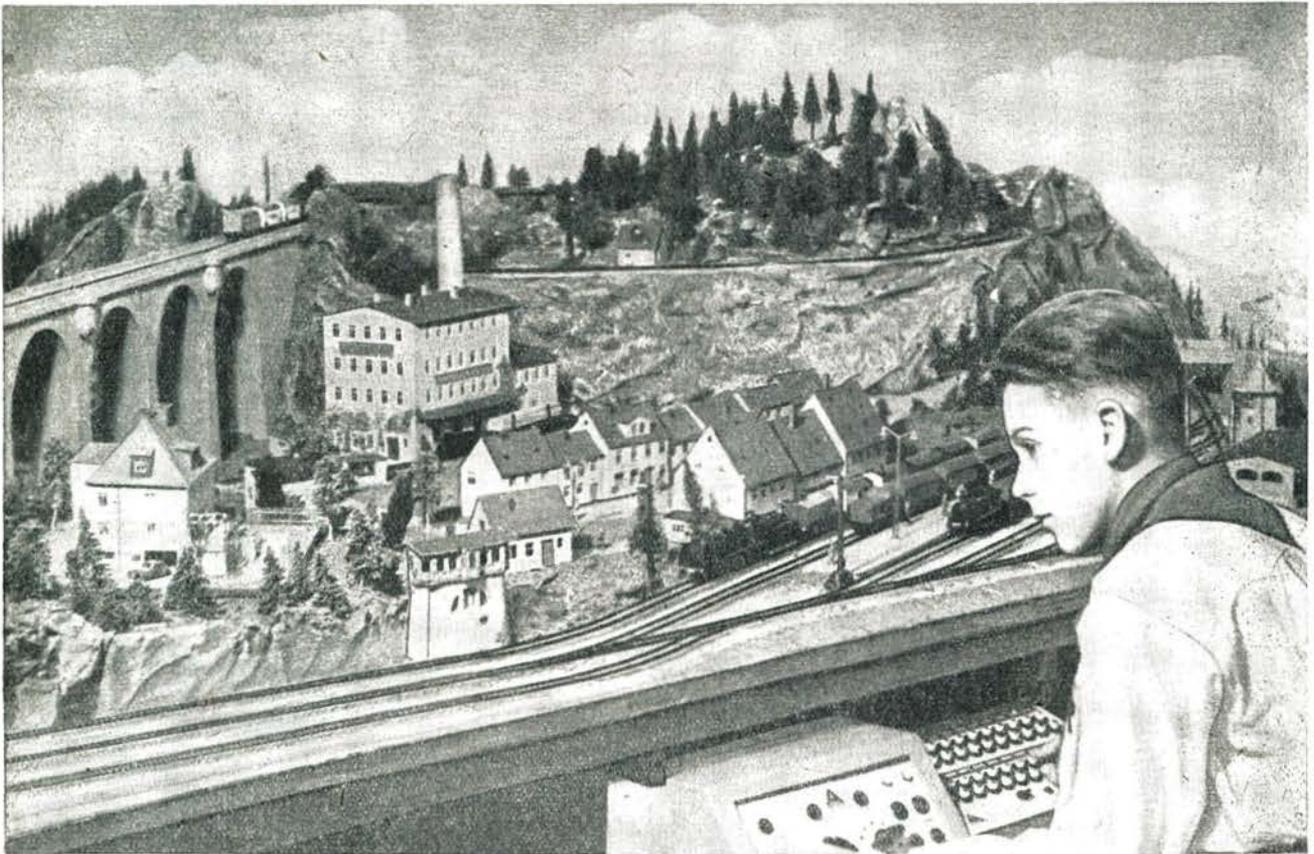


Bild 4 Gleisplan der Modelleisenbahnanlage im Reichsbahn-Jugendheim Erfurt (unmaßstäblich). Die beiden Stummelgleise (rechts) dienen der späteren Erweiterung dieser Anlage

Junge Pioniere bauten für Leipzig



Allein die Tatsache, daß die Ausstellungsanlage des VEB Fahrzeugteile- und Bremsenwerkes Limbach-Oberfrohna für die Frühjahrsmesse 1956 zum größten Teil von Jungen Eisenbahnern der dortigen Station Junger Techniker und Naturforscher entwickelt und gebaut wurde, verdient besondere Beachtung. Viele Messegäste, die diese Modellbahnanlage gesehen haben, bestätigten, daß die aus dem Modellbahnwettbewerb 1955 als Sieger hervorgegangenen Jungen Pioniere auch hierbei ihr großes Können unter Beweis gestellt haben. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt aus der genannten Modellbahnanlage, die im Messehaus Petershof von dem 13jährigen Jochen Stein und anderen Teilnehmern der Arbeitsgemeinschaft bedient wurde.

Vorschlag für die Einführung einer Kenn-Nummer für H0-Lokomotiven

Dr.-Ing. Harald Kurz, Dresden

Предложение о введении отличительного номера для моделей локомотивов

Proposition pour l'introduction d'un numéro de caractéristique pour locomotive miniatures

Suggestion for Introducing a Characteristic Number for Model-Locomotives

DK 688.727.828

Die internationale Normung umfaßt auf dem Gebiet der Modelleisenbahnen nicht nur die Festlegung von Abmessungen, Herstellungstoleranzen und elektrischen Betriebswerten, sondern erstreckt sich auch auf die Festlegung von Begriffen.

Die Modell-Lokomotiven werden heute noch nicht einheitlich bezeichnet. Wer weiß heute von unseren jünge-

ren Freunden z. B., daß eine Lok „SE 800“ eine Nachbildung der deutschen Ellok E 44 mit der Achsanordnung Bo'Bo' von der Firma Märklin ist? Oder wer kann sich vorstellen, daß die zweiachsige Tenderlok „L B & O“ die Nachbildung einer amerikanischen Lok der Baltimore and Ohio-Gesellschaft, hergestellt von der italienischen Firma Rivarossi, ist?

Tafel 1
Achsanordnung bei Modell-Lokomotiven und ihren Vorbildern

| Baureihe | Vorbild | | Modell | |
|----------------------|-------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| | | Achsanordnung | Achsanordnung | Erzeugnis |
| 50 | 1'E | ○ ●●●●●● | ○ ●●●● + ●●●● | L 510 + 4 Piko |
| 42 | 1'E | ○ ●●●●●● | ○ ●●●●●● | L 510 - 4 Gützold |
| 41 | 1'D1' | ○ ●●●●●● ○ | ○ ●●●●●● ○ | L 471 - 4 - |
| 03 | 2'C1' | ○ ○ ●●●●● ○ | ○ ○ ●●●●● ○ | L 321 - 4 Schicht |
| 23 | 1'C1' | ○ ●●●●● ○ | ○ ●●●●● ○ | L 311 - 4 Piko |
| 24 | 1'C | ○ ●●●● | ○ ●●●● | L 310 - 3 Gützold |
| 84 | 1'E1' | ○ ●●●●●●● ○ | ○ ●●●●●●● ○ | T 511 Hruska |
| 65 | 1'D2' | ○ ●●●●●● ○ ○ | ○ ●●●●●● ○ ○ | T 412 Piko |
| 62 | 2'C2' | ○ ○ ●●●●● ○ ○ | ○ ○ ●●●●● ○ ○ | T 322 Bergfelde |
| 64 | 1'C1' | ○ ●●●●● ○ | ○ ●●●●● ○ | T 311 Gützold |
| 80 | C | ●●●● | ●●●● | T 300 Piko |
| E 94 | Co'Co' | ○ ○ ●●●●● ○ ○ | { ○ ○ ●●●●● + ○ ○ ●●●●● | E 600 + Trix |
| E 92 | Co+Co | ○ ○ ●●●●● + ○ ○ ●●●●● | { ○ ○ ●●●●● + ○ ○ ●●●●● | E 4020+ - |
| E 18 | 1'Do1' | ○ ●●●●●● ○ | { ○ ●●●●●● ○ | E 2010 ² - |
| Re 4/4 ¹⁾ | Bo'Bo' | ○ ●●●●● ○ | { ○ ●●●●● ○ | E 411 Märklin |
| E 44 | Bo'Bo' | ○ ●●●●● ○ | { ○ ●●●●● ○ | E 2121 - |
| | | | { ○ ●●●●● + ○ ●●●●● | E 400 + Märklin |
| | | | { ○ ●●●●● + ○ ●●●●● | E 400 + Piko |
| | | | { ○ ●●●●● + ○ ●●●●● | E 202 + Fleischmann |
| | | | { ○ ●●●●● ○ | E 211 Märklin |
| E 63 | C | ●●●● | ●●●● | E 300 Piko |
| E 69 | Bo | ●●●● | ●●●● | E 200 Herr |
| V 188 ²⁾ | Do+Do | ○ ●●●●●● + ○ ●●●●●● | { ○ ●●●●●● + ○ ●●●●●● | M 400 ² - |
| amerik. Diesellok | CoCo + CoCo | ○ ○ ●●●●● ○ ○ + ○ ○ ●●●●● ○ ○ | { ○ ○ ●●●●● ○ ○ + ○ ○ ●●●●● ○ ○ | M 800 - |
| | | ○ ○ ●●●●● ○ ○ + ○ ○ ●●●●● ○ ○ | { ○ ●●●●● + ○ ●●●●● + ○ ●●●●● | M 600 Märklin |

● Treibrad
○ Laufrad

+ Gelenk oder Kurzkupplung
○ ○ Drehgestelle

¹⁾ Schweizerische Ellok als Vorbild.

²⁾ Die beiden Modell-Lokomotiven unterscheiden sich dadurch, daß die Lok M 400² aus zwei gleichartigen Hälften mit je einem Motor besteht, während die Lok M 800 nur einen Motor besitzt.

Unter einer „2C1“ können wir uns schon eher etwas vorstellen, nämlich eine Lok mit 2 vorderen Laufachsen, 3 Treibachsen und 1 Schleppachse.

Was bedeutet aber der Begriff „D-Lok“? Handelt es sich um eine Dampflokomotive oder um eine Lok mit 4 Treibachsen?

Die Anwendung von Zahlen und Buchstaben ist durchaus nicht überall gebräuchlich. So bezeichnet man auch heute noch gerne Werkbahnlokomotiven nach der Anzahl ihrer Treibachsen als 3/3-Lok oder 4/4-Lok in Anlehnung an die alte bayrische Bezeichnung (z. B. „S3/6“ für eine 6-achsige Schnellzuglok mit 3 Treibachsen). Amerikanische Lokomotiven werden dagegen nach der Zahl ihrer Räder bezeichnet, also z. B. statt 2C1 oder S3/6 sagt man 4-6-2!

Bei der Modell-Lokomotive kommt noch hinzu, daß ihr Antrieb durchaus nicht immer dem Vorbild gleicht (siehe Tafel 1)! So wird es zumindest bei den kleinen Nenngrößen kaum eine Bo'Bo'-Lok, also mit 4 Motoren, geben, sondern dafür eine 1'B1' (Märklin), A'BA' (Piko), B'2' (Fleischmann) oder allenfalls eine B'B'. Es erscheint mir daher wichtig, ein Kenn-Nummernsystem vorzuschlagen, das leicht faßlich ist und Aussicht hat, als internationale Norm für Modell-Lokomotiven anerkannt zu werden. Ein Beispiel soll die Art dieses Kenn-Nummernsystems erläutern:

L 510 + 4M mr

(Sprich „el fünf eins null Kreuz vier em em er“.)

Hierin bedeutet:

1. Stelle: L Lokomotive mit Tender (als gebräuchlichste Form),
- T Tenderlokomotive (im Ausland „Tanklokomotive“ genannt),
- E Elektrische Lokomotive,
- M Motorlokomotive (Verbrennungsmotorlokomotive).

Diese Buchstaben sind international verständlich.

2. Stelle: Anzahl der Treibachsen.
3. Stelle: Anzahl der vorderen Laufachsen.
4. Stelle: Anzahl der hinteren Laufachsen.
5. Stelle: + (Kreuz) bedeutet ein geteiltes Triebwerk.

6. Stelle: Anzahl der Tenderachsen.
7. Stelle: Kurzzeichen des Herstellers.

Bei jedem ausländischen Hersteller kann hier die Bezeichnung des Landes vorangestellt werden, z. B. L 221 — 4 I/R für eine 2'B1'-Lok der italienischen Firma Rivarossi.

8. Stelle: Bei Abweichungen vom Normbetrieb (Zweischienenbetrieb) steht hier:
 - m für Mittelschienenbetrieb,
 - mi für Mittelschienenbetrieb mit isolierten Radsätzen (Trix-Zweizugsystem),
 - s für Seitenschienenbetrieb,
 - o für Oberleitungsbetrieb,
 - u für Lokomotiven, die auf Oberleitung umgestellt werden können.
9. Stelle: Bei Abweichungen vom Normbetrieb (mit Permanentmotor) steht hier:
 - z für Gleichstromlokomotiven mit Selenzellen,
 - r für Lokomotiven mit Relais-Umsteuerung,
 - h für Lokomotiven mit Handumsteuerung.

Bei einer normgerechten Lokomotive ist die Kenn-Nummer einfach, z. B.:

L 510 + 4 P für eine 1'E-Lok mit Knickrahmen und 4-achsigem Tender, System Piko,

L 510 — 4 G für eine 1'E-Lok mit starrem Rahmen und 4-achsigem Tender, System Gützold,

T 300 — P für eine C'-Tenderlok, System Piko,

E 400 + P für eine B'B'-Ellok mit Knickrahmen, System Piko.

Falls ein Hersteller mehrere Lokomotiven mit gleicher Achsanordnung baut, wird der Kenn-Nummer die Bezeichnung der Baureihe der Hauptausführung (Vorbild) in Klammern hinzugefügt, z. B.:

E 400 + P (46),

E 400 + P (44),

E 400 + P (AEG) oder E 400 + P (44⁵),

für die 3 Typen der Piko-Ellok mit der Achsanordnung BB.

Tafel 2
Elektrische Modell-Lokomotiven der Nenngröße H0
A. DDR-Produktion

| Lfd. Nr. | Antriebsart | Vorbild Achsfolge | Baureihe | Typennummer des Herstellers | Kenn-Nummer |
|--------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|-----------------|
| Piko | | | | | |
| P 1 | Ellok | Bo'Bo' | E 44 | 0601/GS/L | E 400 + P (44) |
| P 2 | Ellok | Bo'Bo' | (E 46) | 0701/GS/L | E 400 + P (46) |
| P 3 | Dampflokomotive | D | 55 | 0801 | L 400 — 3 Pz |
| P 4 | Dampflokomotive | D | — | 1701 | T 400 — P |
| P 5 | Ellok | Bo'Bo' | E 44 ⁵ | 0901/GS/L | E 400 + P (AEG) |
| P 6 | Dampflokomotive | C | 80 | 2101 | T 300 — P |
| P 7 | Ellok | C | E 63 | 2201 | E 300 — P |
| P 8 | Dampflokomotive | 1'C 1' | 23 | 2701 (in Vorbereitung) | L 311 — 4 P |
| P 9 | Dampflokomotive | 1'D 2' | 65 | 2301/GS (in Vorbereitung) | T 412 — P |
| P 10 | Dampflokomotive | 1'E | 50 | 1801) | L 510 + 4 P |
| Gützold | | | | | |
| G 1 | Dampflokomotive | 1'C | 24 | | L 310 — 3 G |
| G 2 | Dampflokomotive | 1'C 1' | 64 | | T 311 — G |
| G 3 | Dampflokomotive | 1'E | 42 | | L 510 — 4 G |
| Herr | | | | | |
| H 1 | Ellok | Bo | 69 | | E 200 — H m z |
| Hruska (in Vorbereitung) | | | | | |
| HR 1 | Dampflokomotive | 1 E 1' | 84 | | T 511 — HR |
| Bergfelde ²⁾ | | | | | |
| B 1 | Dampflokomotive | 2 C 2' | 62 | | T 322 — B m |
| Schicht | | | | | |
| S 1 | Dampflokomotive | 2'C 1' | 03 | | L 321 — 4 S m |

¹⁾ Teilweise mit Triebtender ausgerüstet (Kenn-Nummer L 510 + 310 P).

²⁾ Wird zur Zeit nicht hergestellt.