

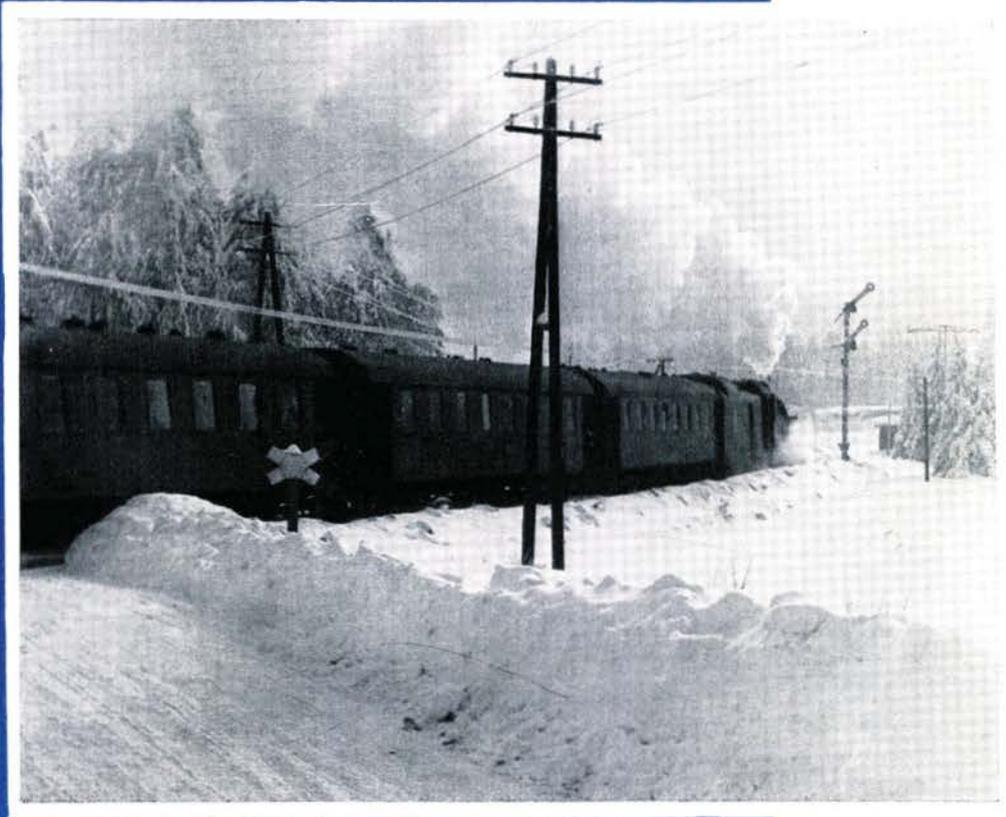
JAHRGANG 10

JANUAR 1961

1

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-



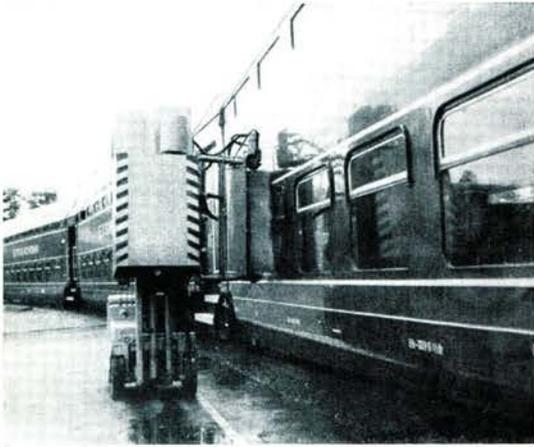


Foto: G. Illner, Leipzig

Wissen Sie schon . . .

● daß dieses automatische Fensterreinigungsaggregat in den Bahnbetriebs-Wagenwerken der Deutschen Reichsbahn zur Erleichterung der Arbeit des Reinigungspersonals eingesetzt wird? Die Arbeit mit dieser Maschine ist nicht nur leichter, sondern geht auch schneller vonstatten und ist rationeller. Der Einsatz eines solchen Gerätes bedeutet wiederum einen Schritt weiter bei der Mechanisierung und Automatisierung bei der Deutschen Reichsbahn.

● daß die British Railways fünf neue Diesel-Pullman-Züge in Betrieb genommen haben, davon zwei Sechswagen-Züge und drei Acht-Wagen-Züge. Die Triebzüge besitzen an jedem Ende diesel-elektrische Maschinenwagen mit Personen- und Dienstabteil. Der weitere Zug besteht aus je zwei Speisewagen und zwei bzw. vier Personenwagen. Jeder Zug hat acht angetriebene Achsen.

● daß die Norwegische Staatsbahn (NSB) sich eine besondere Art von Kundendienst zu eigen machte: In mehreren Vorortzügen Oslos werden für Stammreisende im Abonnement englische Sprachkurse abgehalten, die die etwa einstündige Reisezeit ausfüllen.

● daß die ČSD neue Liegewagen in Dienst stellte, die jeweils neun Abteile mit je acht Sitz- bzw. sechs Liegeplätzen besitzen. Die Fahrzeuge sind für Auslandsrundreisen vorgesehen.

Aufruf zum VIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1961 . . .	1
Manfred Hollatz	
Ein Schlackenaufzug für unser Modell-Bw	3
Es ist geschafft!	7
Wir stellen vor: Diesellokomotive V 60 in H0 — ein Fleischmann-Erzeugnis	8
Ing. Günter Fromm	
Ein Bauplan für das Empfangsgebäude Bad Wiesenau in der Baugröße H0	9
Bist du im Bilde?	15
Verzeichnis der Reparatur-Vertrags-Werkstätten für Gützold-Lokomotiven	15
Dipl.-Ing. Heinz Fleischer	
600-PS-diesel-elektrische Lokomotive der volkseigenen Industrie der Volksrepublik Ungarn Type DVM 2-2	16
Ing. Günter Fromm	
Was die Glocke geschlagen hat	18
Gleisplan	20
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	21
Siegfried Kaufmann, Halle (Saale)	
Fotokurs für Modelleisenbahner (3. Teil)	23
Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“, Dokumentation, Lehrgang „Für den Anfänger“	Beilage

Titelbild

Nun hat der Winter seinen Einzug gehalten. Weithin ist das Land mit Schnee bedeckt. In diesen harten Wochen wollen wir Modelleisenbahner nicht die Männer und Frauen der Deutschen Reichsbahn vergessen, die allen Unbilden der Witterung zum Trotz den Eisenbahnbetrieb für alle aufrechterhalten.

Foto: H. Dreyer, Berlin

Rücktitelbild

Ideen muß man bei der landschaftlichen Ausgestaltung einer Modellbahn-Anlage bloß haben! Unser Leser Achim Delang aus Berlin hatte sie offenbar, wie uns dieses Bild seiner TT-Anlage zeigt. Auch die Lokomotive baute Herr D. selbst unter Verwendung einer Zeuke-TT-Lokomotive.

Foto: Achim Delang, Berlin

IN VORBEREITUNG

Das neue Kleinrelais ST 10
Die Oberweißbacher Bergbahn
Brücke und Gleisbogen

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin-Wilhelmsruh — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Rudi Wilde, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Alfred Schüle, VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg (Thür.) — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. **Redaktion „Der Modelleisenbahner“**, Chefredakteur: Ing. Klaus Gerlach, Redaktion: Helmut Kohlberger. **Redaktionsanschrift:** Berlin W 8, Französische Straße 13/14. **Fernsprecher:** 22 02 31, **Fernschreiber:** 01 14 48. **Grafische Gestaltung:** Marianne Hoffmann. **Erscheint monatlich.** **Bezugspreis** 1,- DM. **Bestellungen** über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschließlich Anzeigenannahme:** DEWAG Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28-31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. **Gültige Preisliste** Nr. 6. **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2. **Lizenz-Nr.** 5238. **Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge** nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBÄHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBÄHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBÄHN

Aufruf zum VIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1961

Призыв к VIII. международному соревнованию
железно-дорожников-модельщиков 1961 г.

Call to the VIIIth International Model Railway Competition 1961

Appel à l'occasion du VIIIe Concours International pour Chemins de Fer de Modèle

Die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik können jetzt bereits mit Stolz auf eine mehrjährige schöne Tradition im Hinblick auf den jährlich wiederkehrenden Modellbahn-Wettbewerb zurückschauen. Der Erfolg dieses Wettbewerbs, dessen Träger bisher allein die Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ war, wurde von Jahr zu Jahr größer. Auch nahm die Beteiligung von Modellbahnfreunden aus verschiedenen Ländern immer mehr zu. Die diesen Aufruf unterzeichnenden Organe haben sich daher entschlossen, den kommenden VIII. Modellbahn-Wettbewerb im Jahre 1961 im internationalen Maßstab für alle Länder auszuschreiben. Sie hoffen damit, geweckt durch das uns alle verbindende große Interesse an unserer gemeinsamen Arbeit mit der Modelleisenbahn, einen bedeutenden Beitrag zur Verständigung aller Völker zu leisten.

WETTBEWERBS- BEDINGUNGEN

I. Teilnahmberechtigung

Teilnahmberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelperson sowie alle Modelleisenbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas. Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

II. Wettbewerbsarbeiten

Es gibt folgende drei Gruppen von Wettbewerbs-Modellen:

- A) Modell-Triebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle in den Nenngrößen K, TT, H0, S, 0 und I. Hierunter fallen: Lokomotiven, Triebwagen, Schienenomnibusse usw.
- B) Modell-Schienenfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle in den Nenngrößen K, TT, H0, S, 0 und I. Hierzu zählen: Reisezugwagen, Güterwagen, Spezialwagen, Sonderwagen usw.
- C) Modelle von Hochbauten und Modelleisenbahnzubehör in den Nenngrößen K, TT, H0, S, 0 und I. Hierzu zählen: Empfangsgebäude, Stellwerke, Güterböden, Schrankenposten, Gleise und Weichen, Signale aller Art und Modelle von sonstigen Bahnanlagen wie Drehscheiben, Schiebepöhlen, Krananlagen, Brücken, usw.

III. Bewertung

- a) Die Bewertung sämtlicher Wettbewerbs-Modelle wird einzig und allein durch die Jury vorgenommen.
- b) Die Jury setzt sich aus Fachleuten der Veranstalterländer sowie einem offiziellen Vertreter des MOROP zusammen, die vorher benannt und rechtzeitig durch die Fachpresse bekanntgegeben werden.
- c) Die Bewertung erfolgt getrennt für die unter II A, B und C genannten Gruppen. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in folgende drei Altersgruppen:
 1. Teilnehmer bis 14 Jahre,
 2. Teilnehmer von 14 bis 18 Jahren,
 3. Teilnehmer über 18 Jahre.Eine weitere grundsätzliche Unterteilung aller Gruppen ist noch die in Einzel- bzw. Kollektivteilnehmer, so daß insgesamt 18 Bewertungsgruppen getrennt zu begutachten sind.
- d) Die Kollektivteilnehmer müssen einem offiziellen Klub, einer Arbeitsgemeinschaft oder einem Zirkel angehören und dies der Jury glaubhaft nachweisen. Andernfalls werden sie wie Einzelteilnehmer bewertet.
- e) Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.
- f) Alle eingesandten Modelle werden durch uns gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der DDR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft.
- g) Sämtliche Redaktionen der Fachpresse werden die Sieger veröffentlichen.

IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbs-Arbeiten müssen spätestens bis zum 25. Mai 1961 unter dem Kennwort „VIII. Modellbahn-Wettbewerb 1961“ an folgende Adresse eingesandt werden: Hochschule für Verkehrswesen, Dresden, Hettnerstraße 1, zu Händen Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, (Betriebsfeld). Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen. Außerdem hat jeder Einsender Angaben über seine vollständige Anschrift, Alter, Beruf, Schule oder Betrieb – möglichst in Blockschrift – der Sendung beizufügen. Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpakets bzw. einer Expresßgutsendung nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, während das Rückporto durch die Veranstalter getragen wird.

Im Anschluß an den Wettbewerb findet vom 11. bis 18. Juni 1961 in Bad Schandau (nahe Dresden) eine mehrtägige Ausstellung sämtlicher Wettbewerbs-Arbeiten statt.

V. Auszeichnungen

Die Preisverteilung und Auszeichnung werden am 11. Juni 1961 in Bad Schandau vorgenommen. Umfangreiche Geld- und Sachspenden – vornehmlich Erzeugnisse der Modellbahnindustrie – stehen zur Verfügung.

Wir wünschen den Teilnehmern aus allen Ländern Europas einen guten Erfolg und hoffen auf eine sehr rege Teilnahme.

Redaktion
„Der Modelleisenbahner“
(DDR)

Modelleisenbahnklubs
der
Tschechoslowakischen Sozialistischen
Republik

Ungarischer
Modelleisenbahn-Verband

Wohl jeder wird schon einmal vom Bahnsteig eines Bahnhofs oder von einer Brücke aus dem geschäftigen Treiben auf den weitverzweigten Anlagen eines Eisenbahnwerkes zugesehen haben. Bei vielen Modell-eisenbahnern erwacht dann der Wunsch, dieses ewige Kommen und Gehen in einem Bw auf seiner Modellbahnanlage nachzugestalten. Anregungen dazu gaben schon verschiedene Baupläne von Gebäuden und Anlagen eines Bw in vorhergehenden Heften unserer Zeitschrift, zum Beispiel Kohlenbansen mit Kran (Heft 10/57), Lokschuppen (Heft 11/57), Wasserturm (Heft 12/57), Schlackenbansen, Wasserkran (Heft 1/58), Besandungsanlage (Heft 7/59). Hier soll nun ein weiterer Bauplan, und zwar für den Schlackenaufzug einer Ausschlackanlage, zur Vervollständigung so mancher Modellbahnanlage folgen.

Ausschlackanlagen sind je nach Größe der Betriebswerke verschieden ausgestattet. Bei der einfachsten Art wird die Schlacke aus dem Aschekasten in eine Grube entleert und nach dem Ablösen von Hand in den Schlackenwagen geschaufelt. Diese mühevollen und unrationellen Arbeit wird bei größeren Betriebswerken durch Schlackenhunte erleichtert, die auf der Sohle der Grube auf Schmalspurgleisen verschoben und mittels eines Dreh- oder Bockkrans in den Schlackenwagen entleert werden können.

Weiterhin werden Schlackenaufzüge mit Elektroantrieb verwendet. Sie benötigen nicht viel Platz und sind daher besonders in mittleren Betriebswerken zu finden. Ist genügend Raum für die Ausschlackanlage vorhanden und ist die Anzahl der zu behandelnden Loks sehr groß, wird die Schlacke in sogenannte Schlackensümpfe entleert. Zwischen den Behandlungsgleisen befindet sich eine große Grube, die mit einer fahrbaren Abdeckung zu verschließen ist. Über Schurren, die seitlich in die mit Wasser gefüllte Grube hineinragen, rutscht die Schlacke in den Sumpf. Mit einem Greiferkran kann dieser in kurzer Zeit entleert werden.

Von diesen verschiedenen Anlagen erregt der Schlackenaufzug das meiste Interesse des Modelleisenbahners. Die Funktion des Schlackenaufzuges ist folgendermaßen:

Die glühende Schlacke rutscht über eine Schurre, auf der sie durch eine Sprüvorrichtung abgelöscht wird, in den Förderkübel. Dieser hängt an einer Traverse, die um die Hinterachse des Kübels drehbar ist. Mit einem Elektroaufzug wird der Förderkübel hochgezogen, wobei die Vorderräder in einer U-förmigen Führungsschiene und die Hinterräder auf dieser rollen. Durch eine Kurvenführung am oberen Ende der Schiene kann der Kübel auf einfache Weise über den Schlackenwagen ausgekippt werden.

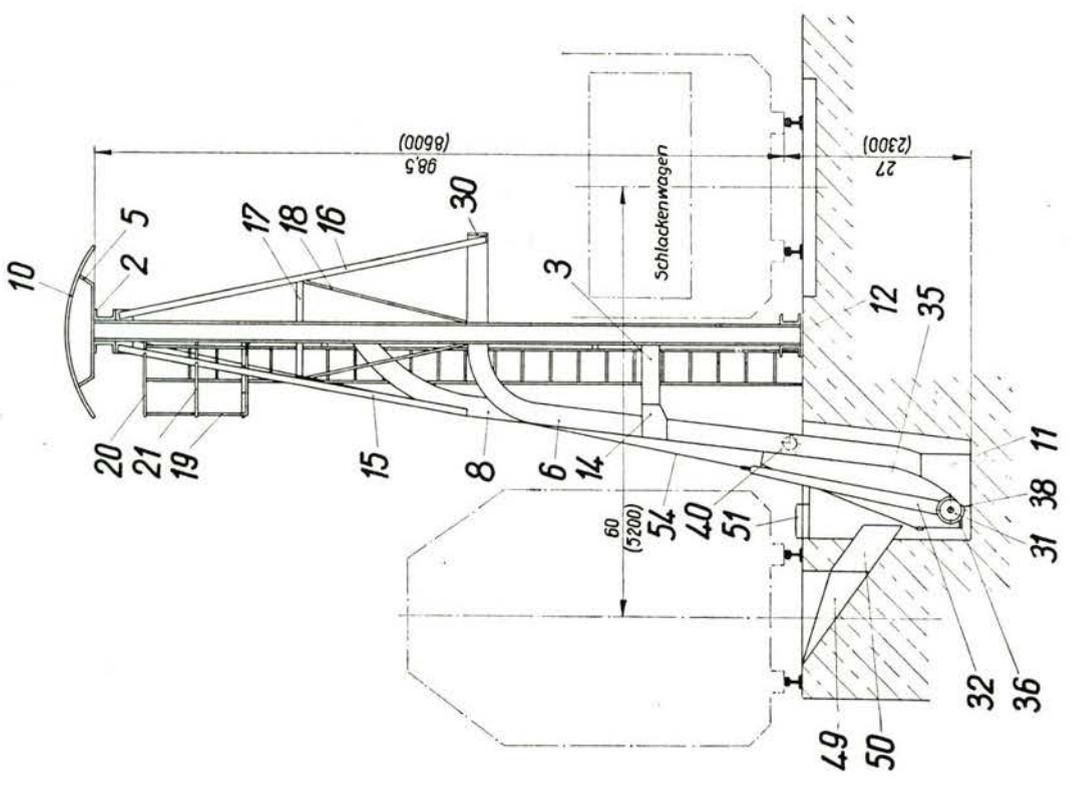
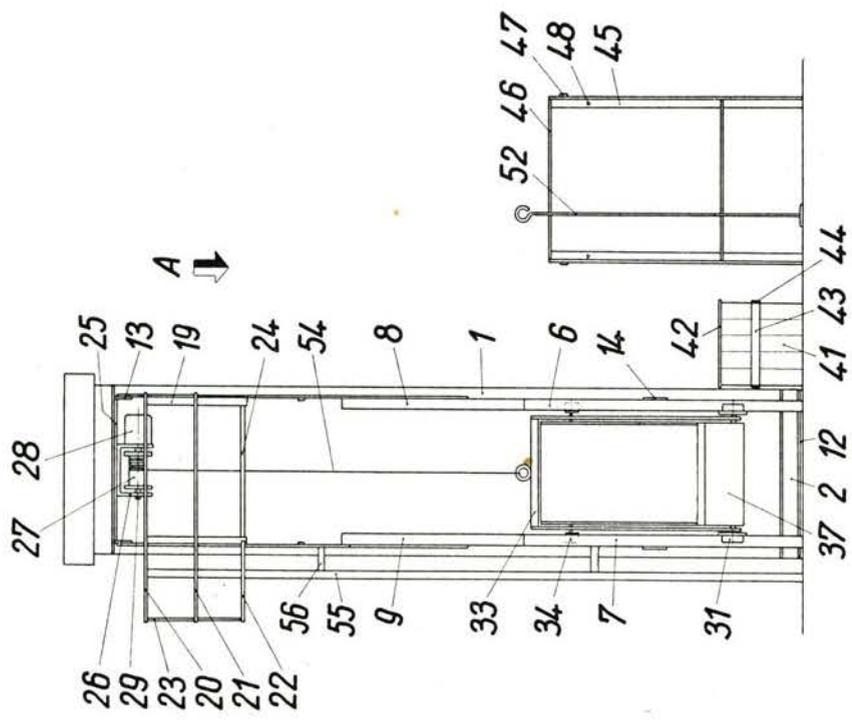
Der Bau beginnt mit der Anfertigung der Hauptträger (1), an die die Querträger (2) gelötet werden. Danach werden die Führungsschienen (6-9) angelötet und dem Ganzen durch Streben und Knotenbleche Festigkeit gegeben. Jetzt kann mit dem Zusammenbau des Elektroaufzuges begonnen werden. Die Rolle (27) wird mit Zwirn umwickelt, der am besten festgeleimt wird, damit er sich nicht aufröseln. Sind Rolle und Motor (28) am Lagerbock (26) montiert, wird dieser auf die Platte (25) und alles zusammen unter die Querträger (2) gelötet. Danach folgen der Laufgang mit dem Geländer und die Leiter (55). Diese wird mit den beiden Streben (56) an den Hauptträgern (1) befestigt. Nach dem Auflöten des Daches (10) ist das Fördergerüst fertig. Beim Bau des Förderkübels ist darauf zu achten, daß die Räder (31,34) noch etwas seitliches

Spiel in den Führungsschienen haben und die Traverse (32) sich leicht auf der Hinterachse (38) bewegt. Ist der Kübel komplett montiert, werden die Vorderräder in die beiden Führungsschienen (6 und 7) eingeführt und die Hinterräder auf die Schienen (8 und 9) aufgesetzt. Erst jetzt dürfen die Platten (30) an die Teile (7 und 8) gelötet werden. Sie sollen verhindern, daß der Kübel aus den Schienen springt.

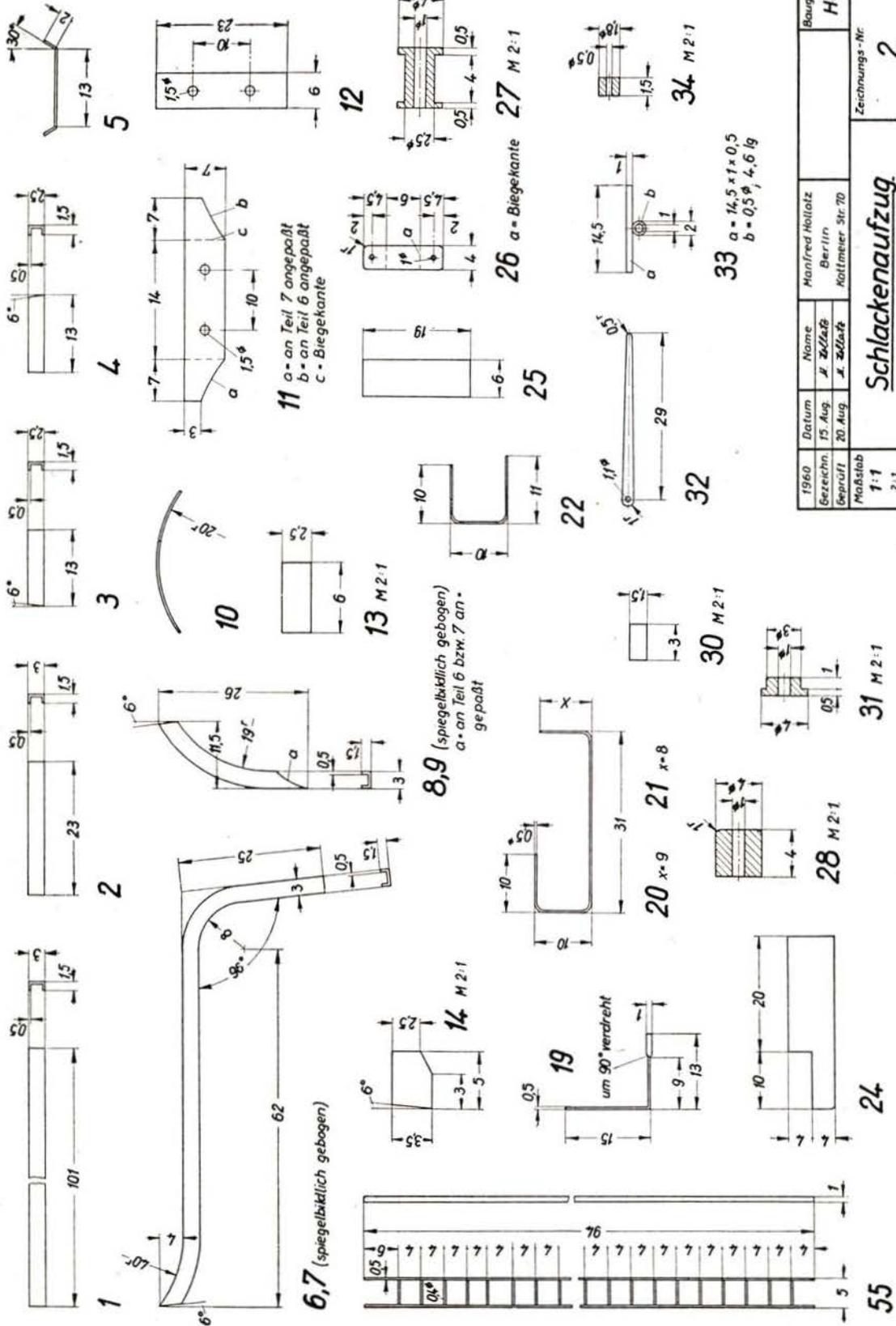
Mit den Holzschrauben (53) wird der Schlackenaufzug auf die Modellanlage aufgeschraubt.

Für das Gerät (45-48) werden in die Anlageplatte Löcher von 1,5 Ø gebohrt und die Träger (45) etwa 5 mm tief eingekeilt und geklebt. Jetzt können die Schieber (52) dagegen gestellt oder an die Haken (48) gehängt werden.

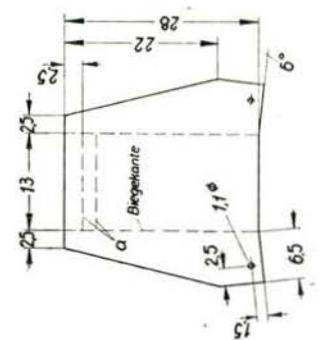
Lfd. Nr.	Stück.	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	2	Träger	Messingprofil	1,5×3,0; 101 mm lg
2	4	Querträger	Messingprofil	1,5×3,0; 23 mm lg
3	1	Querträger	Messingprofil	1,5×2,5; 13 mm lg
4	1	Querträger	Messingprofil	1,5×2,5; 13 mm lg
5	1	Traverse	Messing	26×17×0,5 mm
6	1	Führungsschiene	Messingprofil	1,5×3,0; 100 mm lg
7	1	Führungsschiene	Messingprofil	1,5×3,0; 100 mm lg
8	1	Führungsschiene	Messingprofil	1,5×3,0; 35 mm lg
9	1	Führungsschiene	Messingprofil	1,5×3,0; 35 mm lg
10	1	Dach	Messing	26×26×0,5 mm
11	1	Grundplatte	Messing	28×7×0,5 mm
12	1	Grundplatte	Messing	23×6×0,5 mm
13	2	Knotenblech	Messing	6×2,5×0,5 mm
14	2	Knotenblech	Messing	10×3,5×0,5 mm
15	2	Strebe	Messing	51×1×0,5 mm
16	2	Strebe	Messing	53×1×0,5 mm
17	2	Strebe	Messing	15×1×0,5 mm
18	4	Strebe	Messingdraht	0,5Ø; 24 mm lg
19	2	Stütze	Messing	29×1×0,5 mm
20	1	Geländer	Messingdraht	0,5Ø; 60 mm lg
21	1	Geländer	Messingdraht	0,5Ø; 59 mm lg
22	1	Geländer	Messingdraht	0,5Ø; 31 mm lg
23	2	Geländer	Messingdraht	0,5Ø; 15 mm lg
24	1	Bodenbrett	Sperrholz	30×8×0,8 mm
25	1	Platte	Messing	19×6×0,5 mm
26	1	Bock	Messing	15×4×0,5 mm
27	1	Rolle	Messing	4Ø; 5 mm lg
28	1	Motor	Holz	4Ø; 4 mm lg
29	1	Achse	Messingdraht	1Ø; 11,5 mm lg
30	1	Platte	Messing	3×1,5×0,5 mm
31	2	Hinterrad	Messing	4Ø; 1,5 mm lg
32	2	Traverse	Messing	29×2×0,5 mm
33	1	Querbalken	Messing	siehe Zeichnung
34	2	Vorderrad	Messing	1,8Ø; 1,5 mm lg
35	1	Förderkübel	Messing	30×30×0,5 mm
36	1	Kübelboden	Messing	14×7×0,5 mm
37	1	Kübelwand	Messing	siehe Zeichnung
38	1	Kübelachse, hinten	Messingdraht	1Ø; 19 mm lg
39	1	Kübelachse, vorn	Messingdraht	0,5Ø; 19 mm lg
40	1	Achslagerhalter	Messing	17×2×0,5 mm
41	1	Kasten	Messing	88×11,5×0,5 mm
42	1	Deckel	Messing	13×13×0,5 mm
43	2	Leiste	Messing	12×1×0,5 mm
44	2	Leiste	Messing	13×1×0,5 mm
45	2	Träger	Messingprofil	1,5×1; 41 mm lg
46	2	Querstrebe	Messingdraht	0,5Ø; 22 mm lg
47	2	Strebe	Messing	6×1,5×0,5 mm
48	2	Haken	Messingdraht	0,5Ø; 5 mm lg
49	1	Schlackenschurre	Messing	32×20×0,5 mm
50	2	Seitenwand für Schurre	Messing	11×5×0,5 mm
51	2	Abdeckung	Sperrholz	35×5×1 mm
52	5	Schieber	Messing	siehe Zeichnung
53	4	Halbrundholzschraube	Messing	1,4×7 DIN 96
54	1	Seil	Zwirnfaden (grau)	150 mm lg
55	1	Leiter	Messing	siehe Zeichnung
56	2	Strebe	Messing	4×1×0,5 mm



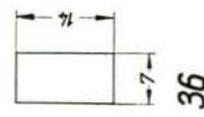
1960	Datum	Name	Manfred Holtz	Baugröße	HQ
Gezeichnet	15. Aug.	gezeichnet	Berlin		
Geprüft	20. Aug.	geprüft	Hofmeister Str. 70		
Maßstab	1:1	Schlackenaufzug		Zeichnungs-Nr.	
				1	



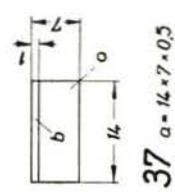
1960	Datum	Name	Manfred Hölzl	Raumgröße	H0
Gezeichnet	15. Aug.	II	Berlin		
Begrüßt	20. Aug.	J. Zickler	Kottmeier Str. 70		
Moßstab	1:1	Schlackenaufzug			Zeichnungs-Nr. 2
	2:1				



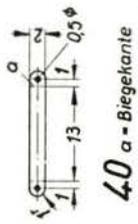
35 a - Platz für Teil 40



36



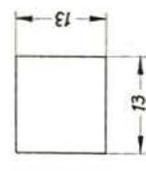
37 a = 14 x 7 x 0.5
b = 14 x 1 x 0.5



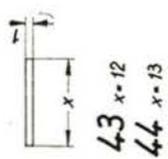
40 a - Biegekante



41 a - Biegekante



42

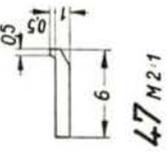


43 x = 12

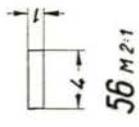
44 x = 13



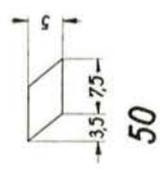
45



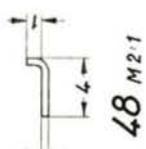
47 M 2:1



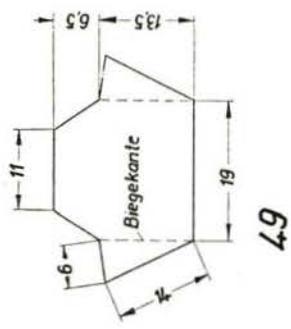
56 M 2:1



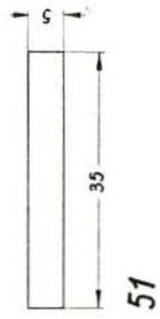
50



48 M 2:1



49

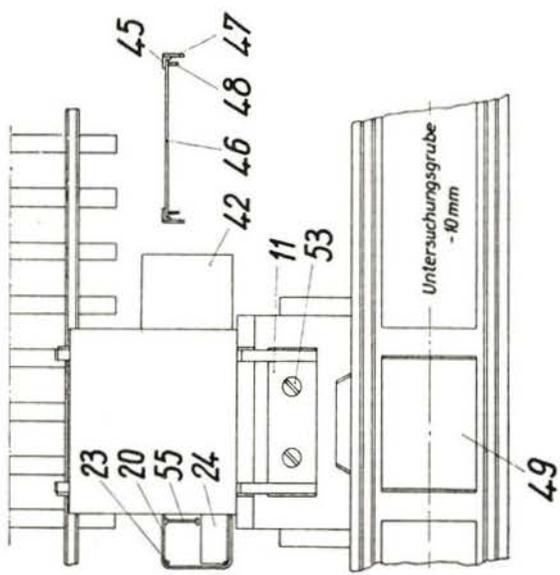


51

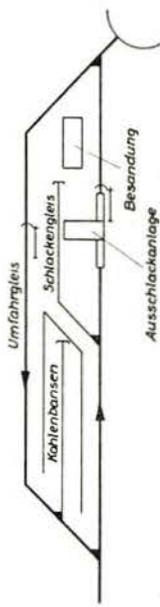


52 a = 3 x 15 x 0.4
b = 0.4
x = 80, 70, 50, 45, 40

Ansicht A



Lageplan einer Ausschlackanlage



1960	Datum	Name	Manfred Hellatz	Baugröße	HO
15. Aug.	Gezeichnet	J. Zickler	Berlin		
20. Aug.	Geprüft	J. Zickler	Hofheimer Str. 70		
	Maßstab	Schlackenaufzug			Zeichnungs-Nr.
	1:1				3
	2:1				

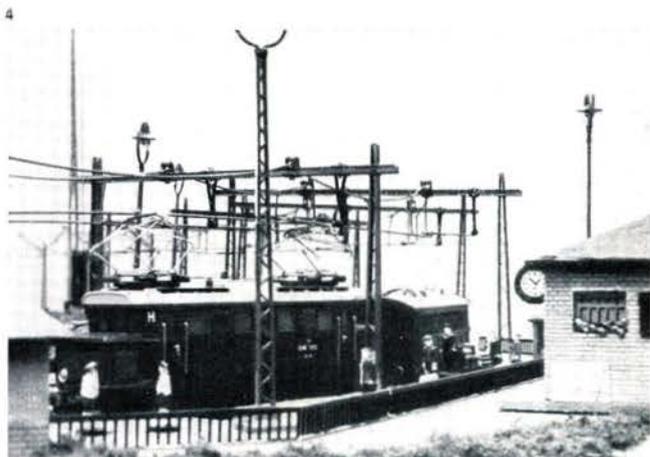


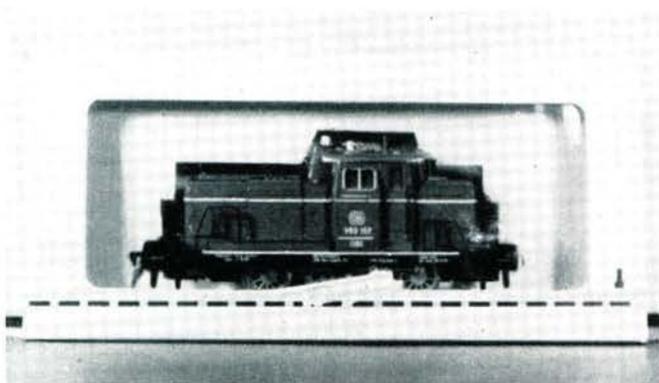
ES IST GESCHAFFT!

So ungefähr wird auch unser Leser G. Bock gedacht haben, als er den „letzten“ Handgriff an seiner Anlage getan hatte. In unserem Heft 9/60 zeigten wir unter dem Motto „Wer die Wahl hat, hat die Qual“ bereits diese Anlage im Stadium ihres Entstehens. Um so mehr freut es uns, heute einmal Aufnahmen veröffentlichen zu können, die beweisen, mit welcher Sorgfalt und Liebe zur Sache Herr B. ans Werk ging.

- Bild 1 Zunächst ein Überblick über einen Teil der Anlage. Erkennen Sie im Vergleich mit den Bildern auf Seite 235 des 9. Jahrganges (1960) unserer Zeitschrift die Streckenführung wieder?
- Bild 2 Harmonisch fügen sich die Haupt- und Nebenstrecke in die Landschaft.
- Bild 3 Von einem anderen Standpunkt aus betrachtet, sieht das Motiv mit dem Haltepunkt so aus.
- Bild 4 Das nächste, was Herr B. in Angriff nimmt, wird gewiß eine gute Hintergrundkulisse sein. Wie sehr diese fehlt, beweist dieses Bild; aufgenommen ist der obere Bahnhof der Nebenbahn (im Gleisplan S. 234 des Heftes 9/60 rechts unten).

Fotos: G. Bock, Berlin





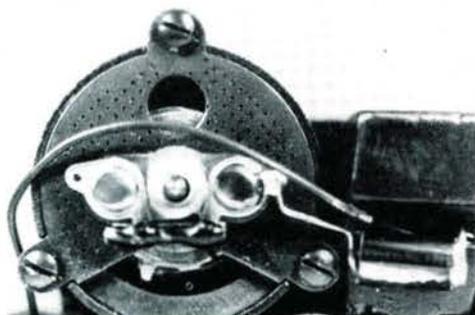
WIR STELLEN VOR:

Diesellokomotive V 60 in H0

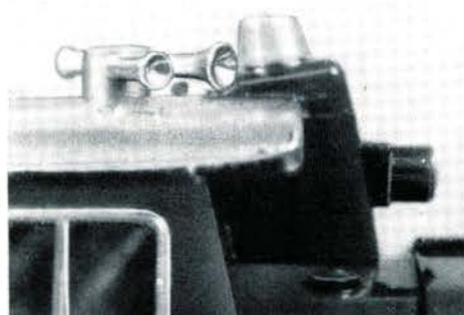
EIN FLEISCHMANN-ERZEUGNIS



3



4



5



Diesellokomotiven und Elloks stehen an sich ihren Dampflokschwestern an Schönheit etwas nach, sagen viele. Dafür ziehen sie aber auch ein viel schmuckeres Kleid an, in dem sie bestechend wirken. Das kann man mit Fug und Recht auch von der Fleischmann-V 60, einem H0-Modell der bekannten Diesellokomotive behaupten. In ihrem weinroten, cremefarben abgesetzten Äußeren stellt sie auf jeder Anlage ein Schmuckstück dar und läßt sich vielseitig einsetzen. Das Modell ist gut detailliert und recht zugkräftig. Wir bedauerten nur, daß leider der Nenngröße H0 nicht ganz Rechnung getragen wurde.

Bild 1 Die Seitenansicht läßt alle Feinheiten und die zahlreichen Anschriften deutlich erkennen.

Bild 2 Die V 60 – ohne „Hut“. Die dem Vorbild getreue Blindwelle ist in ihrer Nachbildung ebenfalls gut getroffen.

Bild 3 Ein robuster, recht ordentlich entörteter Motor verleiht dem Modell über ein Stirnzahnradgetriebe eine erstaunliche Zugfähigkeit, ohne Verwendung von Plastikbandagen.

Bild 4 Das sind die Dachaufbauten von ganz nah besehen, Signalthorn, Auspuff usw.

Bild 5 Auch von vorn betrachtet, rückt sich die V 60 recht gut ins Bild. Kurz und gut: ein gelungenes Modell.

Fotos: Helmut Kohlberger