

JAHRGANG 13  
NOVEMBER 1964

11

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB  
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



11

NOVEMBER 1964 · BERLIN · 13. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, Berlin W 8, Krausenstraße 17-20. Präsident: Staatssekretär und erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin - Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden - Vizepräsident: 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, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin - Helmut Kohlberger, Berlin - Karlheinz Brust, Dresden.



**Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband.** Erscheint im TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“:** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschließliche Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, 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, Berlin NO 55, 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, Eichbornsdamm 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: Guizhi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wileza 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, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

	Seite
R. Gössel Fahrbetriebsmodell eines Braunkohlentagebaues .....	326
Die Modellbahnindustrie auf der Leipziger Herbstmesse 1964 .....	328
Völlig umgebaut .....	332
J. H. v. Piggelen 125 Jahre Eisenbahnen in den Niederlanden .....	333
H. Caseler Bauanleitung für einen elektromagnetischen Entkupppler .....	335
DMV-Modellbahnausstellung in Berlin	336
Post .....	337
W. Hesse Thüringer-Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners (Teil II) .....	338
Eisenbahn mit Herz .....	341
P. Standke Empfangsgebäude Bf Heidenau ....	342
Ein seltsames Triebfahrzeug beim Vorbild .....	342
S. Reichmann Automatische U-Bahn .....	344
Kleine Bastelei in TT .....	346
Dipl.-Ing. F. Borchert Werden alle Dampflokomotiven verschrottet? .....	347
Wissen Sie schon? .....	348
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	349
Städtischen Charakter .....	350
Eine Schmalspuranlage .....	350
G. Fiebig Dampflokomotiven der Baureihe 75 <sup>56</sup>	351
Mitteilungen des DMV .....	353
Selbst gebaut .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Ausschnitt der H0-Modellbahnanlage der Brüder Leo und Evzen Altstern aus Brno/CSSR. Gleise und Fahrzeuge sind handelsüblich, alle Hochbauten wurden von den Brüdern Altstern selbst gebastelt.

Foto: E. Altstern, Brno/CSSR

## Rücktitelbild

Personenzug mit einer Lok der Baureihe 63<sup>9</sup> auf der Brücke bei Rippach (Strecke Leipzig-Plagwitz-Pörsten)

Foto: G. Illner, Leipzig

## In Vorbereitung

XI. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest  
Wendezugbetrieb auf der Strecke Dresden-Schöna  
Elektrische Lokomotive Re 4/4<sup>II</sup> der SBB  
Modellstadt Madurodam

## XI. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1964

Der traditionelle jährliche Internationale Modellbahnwettbewerb fand in diesem Jahr erstmalig in Budapest statt. Unsere ungarischen Modellbahnfreunde haben sich bei der Vorbereitung und der Durchführung des Wettbewerbs sowie der damit verbundenen großen Modellbahnausstellung sehr große Mühe gegeben. Es war eine gelungene Veranstaltung, an die alle Teilnehmer und Besucher oft und gern zurückdenken werden. Selbst das Wetter war den Modelleisenbahnern gut gesonnen, und so konnten die vielen ausländischen Besucher die eigenartige Schönheit der ungarischen Hauptstadt bei herrlichem Sonnenschein genießen.

Dem Wettbewerbsaufruf der Modelleisenbahn-Organisation der ČSSR, der Ungarischen Volksrepublik und der DDR waren in diesem Jahr zahlreiche Modellbauer aus England, der Schweiz, Italien, Österreich, Westdeutschland, den Volksrepubliken Polen und Ungarn, der ČSSR und der DDR gefolgt. Die Gastgeber hatten diesmal Mühe, alle eingesandten Modelle in dem vorgesehenen Ausstellungsraum unterzubringen. Die Modellbauer aus unserer Republik konnten beim diesjährigen Wettbewerb wieder schöne Erfolge mit nach Hause nehmen, gelang es ihnen doch, insgesamt 22 Preise zu erringen. Für die internationale Jury war es oftmals sehr schwer, unter den vielen hervorragenden Modellen in jeder Bewertungsgruppe die Besten zu ermitteln. Gediegene Erinnerungsmedaillen und Preise sind für die Sieger des diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerbs eine schöne Erinnerung. Die große Bedeutung dieses Wettbewerbs unterstreichen auch die wertvollen Ehrenpreise, die vom Minister für Verkehrs- und Postwesen der VR Ungarn, vom Generaldirektor der MAV, vom Generalsekretär der ungarischen Eisenbahner-Gewerkschaft sowie vom Wissenschaftlichen Verein, dem Budapester Verkehrsmuseum und von den italienischen Modelleisenbahnern zur Verfügung gestellt wurden.

Höhepunkt der Veranstaltungen zum XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb bildete die feierliche Eröffnung der großen Modellbahnausstellung, die in Anwesenheit des Ministers für Verkehrs- und Postwesen der VR Ungarn, Herrn Prof. Dr. Csanádi, erfolgte. Nach der Begrüßung der Gäste durch den Präsidenten des Ungarischen Modelleisenbahn-Verbandes, Herrn Dipl.-Ing. Ferenc Szegő, hielt der Generalsekretär der Ungarischen Eisenbahner-Gewerkschaft, Herr Antal Szabo, die Festansprache. Er überbrachte den Modelleisenbahnern die Grüße ihrer Kollegen vom großen

Vorbild und würdigte besonders die Verdienste der Freunde der kleinen Eisenbahn bei der Verbreitung des Verständnisses für die Belange der Eisenbahnen und der Förderung des Nachwuchses für das Verkehrswesen. In Vertretung des Präsidenten des MOROP, Herrn Dipl.-Ing. Siegwart, überbrachte Herr Josef Binder aus Wien die Grüße des Modellbahn-Verbandes Europa. Im Namen der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn aus der DDR beglückwünschte der Vizepräsident unseres Verbandes, Herr Ehrhard Thiele, die ungarischen Freunde zu der gelungenen Ausgestaltung der Ausstellung. Delegationen aus der ČSSR und der VR Polen überbrachten die Grüße der Modelleisenbahner ihrer Länder.

Die Ausstellung fand im großen Saal der Hochschule für Verkehrswesen in Budapest statt. In geschmackvollen Glasvitrinen waren die Wettbewerbsmodelle ausgestellt. Als Umrahmung dienten einige Modelleisenbahn-Anlagen, darunter auch die vielen Freunden bekannte Großanlage der Arbeitsgemeinschaft Meißen und die erstmalig vorgestellte Nachbildung des Fährbahnhofs Saßnitz mit Hafen und Eisenbahnfähre der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ aus Leipzig. Das große Interesse der Budapester an der Ausstellung brachte die Ausstellungsleitung oftmals in arge Verlegenheit, denn der verhältnismäßig große Saal war oftmals dem Andrang der Besucher nicht mehr gewachsen.

Zusammenfassend muß man sagen: Der Wettbewerb in Budapest war eine gelungene und hervorragend organisierte Veranstaltung, die die Tradition der Internationalen Modellbahn-Wettbewerbe fortsetzte und Zeugnis ablegte von der großen Unterstützung, die auch die ungarischen Modelleisenbahner durch alle Institutionen ihres sozialistischen Staates genießen.

Wir möchten nicht versäumen, auch an dieser Stelle nochmals unseren ungarischen Freunden für die erfolgreiche Durchführung des XI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs die herzlichsten Glückwünsche und den Dank des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes und der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ auszusprechen. Möge auch dieser Wettbewerb mit dazu beitragen, die Freundschaft der Modelleisenbahner aller Länder weiter zu festigen und der Verständigung der Völker zu dienen.

*Helmut Reinert, Berlin  
Generalsekretär des DMV*

*Ein ausführlicher Bildbericht erscheint im Heft 12/64*

## Fahrbetriebsmodell eines Braunkohlentagebaues

Модель открытой разработки бурого угля-годен для работы

Model of a Brown Coal Open-Work Ready for Service

Modèle de l'exploitation à ciel ouvert de l'houille brune

Im Institut für Tagebaukunde an der Bergakademie Freiberg entstand in den vergangenen Jahren das Modell eines elektrifizierten Fahrbetriebes im Braunkohlentagebau. Die letzten Arbeiten an dieser Anlage wurden im Dezember 1963 beendet, so daß nunmehr ein hochwertiges Lehrmittel auf dem Gebiet der Gleisicherungstechnik zur Ergänzung der Vorlesungen zur Verfügung steht. Darüber hinaus können spezielle Untersuchungen des Zugbetriebes mit der in der Nenngröße H0 gebauten Modellbahn ausgeführt werden.

Bei der Planung der Anlage wurde der ehemalige Tagebau Regis IV im Längenmaßstab 1:200 zugrunde gelegt. Das Streckennetz umfaßt auf der Gewinnungsseite sieben Beladegleise im Abraum- und vier im Grubenbetrieb sowie drei Kippgleise auf der Absetzseite. Außerdem führen zwei Gleise der Kohlenausfahrt zum Bunker. Für Reparatur- und Abstellzwecke sind einige Werkstattgleise vorhanden. Die Ausdehnung des Modells, das 39 Weichen und 61 Tageslichtsignale enthält, machte es notwendig, die Anlage in sechs Stellwerksbereiche zu unterteilen (oberes Abraumplanum, untere Abraumarbeitsebene, Grube, Kippe, Kohlenausfahrt und Werkstatt). Um die Übersichtlichkeit und Sicherheit des Zugverkehrs zu gewährleisten, wurde der Einbau eines Gleisbildstellwerkes (vollelektrisches Relaisstellwerk) vorgesehen. Auf einem Stelltisch erscheint das ausgeleuchtete Gleisbild des Sicherungsbe-

Schienenmaterials und der Elloks gelöst. Um eine große Betriebssicherheit zu erreichen, mußte den eben genannten Problemen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. So sind beispielsweise Elloks entwickelt worden, die sehr schwer sind und mittels vierachsigen Antrieb, Drehgestellen und 4-W-Permamotor der Miniaturausgabe einer 120-t-Lok gleichen. Auch an die Weichen mußten hohe Anforderungen in bezug auf Zuverlässigkeit und Rückmeldung der Zungenlage gestellt werden.

Die Montage der Anlage erfolgte auf Holzrosten unter Verwendung von Böcken verschiedener Höhe. Schwierig gestaltete sich der Bau der Kohlenausfahrt, da dort Steigungen bis 1:25 maßstabgerecht nachgebildet werden mußten.

Zu Beginn des Jahres 1959 lieferte das Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin (WSSB) das bestellte Gleisbildpult mit der zugehörigen Relaisanlage. Es wurde speziell für den Sicherheitsabschnitt „oberer Abraum“ des Modells angefertigt. Da diese elektrische Stellwerkseinrichtung sehr teuer ist, sind die anderen fünf Stellwerksbereiche in eigener Regie konstruiert und aufgebaut worden. So entstand neben dem Original-Gleisbildpult ein Gleisbildtisch, der aus 1150 Elementen zusammengesetzt ist und eine schematische Abbildung der gesamten Gleisanlagen einschließlich der Signale und Weichen darstellt. Etwa 1200 Zwergglüh-

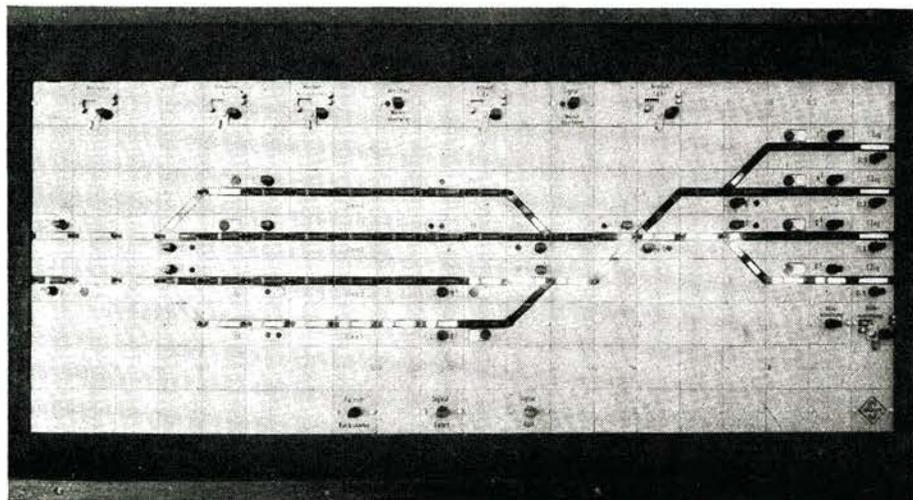


Bild 1

reiches. Zur Bedienung der Weichen, Signale und Fahrstraßen sind Tasten vorhanden, deren Bedeutung durch ihre Lage im Gleisbild leicht erkennbar ist (Bild 1). In Zusammenarbeit mit der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden, wo sich eine ähnliche große Modellbahn für Lehrzwecke befindet, wurden beim mechanischen Aufbau der Anlage konstruktive Probleme, Auswahl des geeigneten Weichen- und

lampen ermöglichen durch Ausleuchtung der eingestellten Fahrstraßen, Weichen und Signale eine ausgezeichnete Orientierung über den jeweiligen Betriebszustand. Die Fahrstraßenausleuchtung wird mittels Relais durch Betätigung jeweils zweier Tasten im Gleisbild eingestellt. Dabei werden folgende Bedingungen durch die Relaischaltungen erfüllt: Alle gegenüber einer eingestellten Fahrstraße feindlichen Fahrten

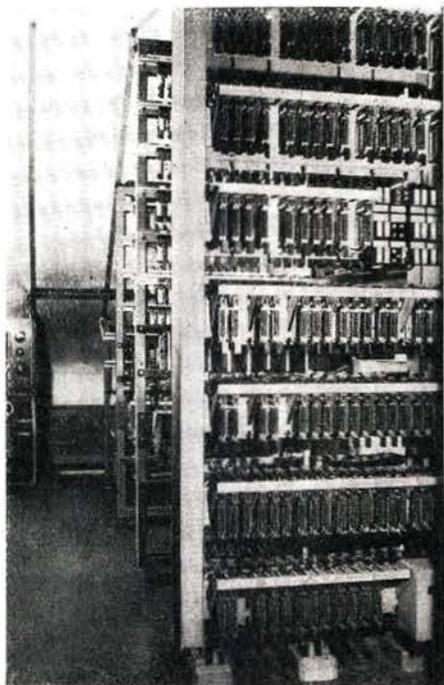


Bild 2

sind so lange gesperrt, bis der Zug die letzte Weiche passiert hat. Gleichzeitig wird erreicht, daß alle in Fahrtrichtung befindlichen Weichen die richtige Stellung eingenommen haben müssen, bevor eine Umstellung des Signals auf „Fahrt frei“ ermöglicht wird. Rückmeldekontakte an den Weichen bewirken eine optische Kontrolle im Gleisbild. Nicht in Fahrtrichtung stehende Weichen machen sich durch Blinklicht bemerkbar und werden nach Umstellung in die gewünschte Richtung verschlossen. Das gleiche gilt für Fahrstraßen, bei denen das Signal auf „Fahrt frei“ geschaltet worden ist. Eine Fahrstraßenfestlegung verhindert, daß eine belegte Fahrstraße willkürlich aufgelöst wird. Dies geschieht automatisch durch Magnetkontakte, wenn der Zug die letzte in Fahrtrichtung befindliche Weiche überfahren hat. In der gleichen Weise arbeitet die Schubsignaleinrichtung, so daß die Schiebelok eines Zuges vor dem Schubsignal (Vorsignal) zum Stehen kommt, während eine Zuglok erst vor dem Hauptsignal hält. Zu diesem Zweck mußten spezielle Fahrstraßen-Weichen- und Signalschaltungen entworfen werden, in denen mittels Kombination zahlreicher Öffner- und Schließerkontakte der Relais die Einstell- und Ausschlußmöglichkeiten einer Zugfahrt elektrisch überprüft werden. Hier wurden logische Schaltungen, ähnlich denen in der elektronischen Rechentechnik, angewandt.

Beim Entwurf der Schaltungen gab es manche Schwierigkeiten zu überwinden, da diesbezügliche Literatur und Unterlagen fehlten. In Anlehnung an die Sicherungstechnik von WSSB entstanden auf 124 Zeichnungen die gesamten Schaltunterlagen für die Anlage, wobei jedes Relais, jeder Anschluß und jeder Kontakt mit einem Zahlenschlüssel versehen worden ist, um eine schnelle Fehlereingrenzung und -beseitigung im Störfall zu ermöglichen.

Außerdem wurden alle Gleisbildelemente und Relais mit Steckvorrichtungen ausgerüstet, die ebenfalls dazu beitragen, im Betrieb notwendige Reparaturen durch Auswechslung des betreffenden Bauteiles schnellstens ausführen zu können.

Spezielle Relais, sogenannte Stützrelais, bewirken, daß bei Spannungsunterbrechung die Weichenstellung un-

verändert bleibt. Eine Kontaktkopplung ist außerdem unerlässlich bei allen Relais, mit denen elektrische Ausschüsse bewirkt werden. Auch hier darf ein Relaiskontakt nur dann schließen und eine Freigabe einleiten, wenn feststeht, daß die Öffnerkontakte aller derjenigen Relais, die feindliche Fahrten freigeben würden, mit Sicherheit abgeschaltet haben.

Die Verdrahtung der Relaisgestelle erfolgte nach einem Schablonen- und Kontrollsystem, so daß Schaltfehler ausgeschlossen wurden. Die Inbetriebnahme der Anlage bestätigte die Richtigkeit dieses Systems. Es brauchten bis auf einige Justierungen von Relaiskontakten keine Korrekturen vorgenommen zu werden.

Die Relaisgestelle sowie die Transformatoren und Gleichrichter der Stromversorgung und der Spannungs-konstanthalter sind in einem gesonderten Raum untergebracht (Bild 2).

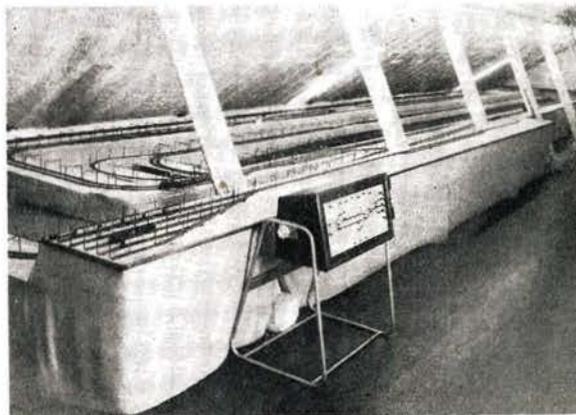
Einige Probleme gab es bei der Vermeidung von Entgleisungen zu überwinden. Die 23 m lange Anlage ruht auf einem Holzunterbau, der der Einwirkung der Luftfeuchtigkeit ausgesetzt ist. Außerdem muß die Hälfte aller Zugfahrten in geschobenem Zustand ausgeführt werden. Das bedeutet, daß jeweils 24 Achsen bei einer Spurkranzhöhe von nur 1 mm über Weichenstraßen, Gleisbögen und Steigungen bis 1 : 25 geschoben werden. Durch hohe Präzision bei der Ausführung der mechanischen Arbeiten und zusätzliche Belastung der Wagen gelang es, Entgleisungen auch bei Schubzügen auszu-schließen.

Die Fahrspannung, die über Fahrdrabt und Stromabnehmer den Elloks zugeführt wird, ist regelbar, so daß die Züge mit einer Modellgeschwindigkeit von 5 bis 70 km/h im Maßstab 1 : 200 fahren können. Das ist von Bedeutung für spezielle Fahrbetriebsuntersuchungen, weil hier die Modellfahrzeit zu der wirklichen das gleiche Verhältnis wie der gewählte Längenmaßstab (1 : 200) haben muß.

Es wurden zur Steuerung der Anlage 585 Relais mit 5850 Kontakten eingesetzt, wobei rund 44 000 m Leitungen verlegt werden mußten. 40 200 Lötverbindungen und Anschlüsse waren notwendig, um den Betrieb mit zehn unabhängig voneinander verkehrenden Zügen, mit 61 Tageslichtsignalen und 39 Weichen aufnehmen zu können. Wenn man bedenkt, daß eine Zug-einheit im Tagebau einen Wert von etwa 1 Million MDN darstellt, und welche großen Schäden durch Zug-zusammenstöße entstehen, wird man der Frage einer praxisnahen Ausbildung der Studenten besondere Bedeutung zumessen. Das genannte Modell bietet ausgezeichnete Möglichkeiten hierzu. Bild 3 zeigt die gesamte Anlage.

Bild 3

Fotos: R. Gössel, Freiberg Sa.



# Die Modellbahnindustrie auf der Leipziger Herbstmesse 1964

In den vorangegangenen Heften haben wir schon über die Neuheiten von Leipzig berichtet. Es bleibt also nur noch, im Bild einiges vorzustellen und die Ergebnisse unseres Rundganges zu kommentieren.

Indem wir allen Herstellern und ihren Vertretern auf den Messeständen für ihre Aufgeschlossenheit und Geduld bei unseren Erkundigungen danken, soll ihnen gleich eingangs jeder Argwohn genommen werden, im folgenden mit unsachlicher und ihren Belangen gegenüber verständnislosen Kritik attackiert zu werden, weil diese oder jene Wunscherfüllung immer noch auf sich warten läßt. Im Gegenteil, es wäre am Platze, das Bemühen der Hersteller, unseren Wünschen und Vorstellungen gerecht zu werden und sie mit herstellungs- und verkaufstechnischen Erwägungen zu liieren, einmal mit einem Kompliment zu bedenken.

Beginnen wir bei den vier Firmen aus dem Erzgebirge, die sich in den letzten Jahren um das Zubehör der Modelleisenbahn recht intensiv bemüht haben: die Olbernhauer Wachsblumenfabrik, die Marienberger Firmen Scheffler und Auhagen sowie die Annaberg-Buchholzer Spezialprägwerke. Mit einem reichhaltigen Angebot an Neuheiten (wie gewohnt!) waren die Olbernhauer wieder erschienen. Mehrere Bahnhofsgebäude, unter denen das originalgetreu modellierte Empfangsgebäude von Bad Saarow-Pieskow herausragt, lassen auf fruchtbare Initiative der verantwortlichen Mitarbeiter schließen. Auch die Zusammenstellungen der Einzelteilpackungen bestätigen diesen Eindruck. In geringerer Anzahl waren die Neuheiten der beiden Marienberger Firmen in diesem Herbst, aber dennoch, auch hier waltet viel Umsicht und Überlegung bei der Planung. Die Firma Auhagen versucht neuerdings dem Anfänger mit Sortimentskästen – aus drei typischen zu einer Gruppe gehörigen Gebäuden bestehend – entgegenzukommen, und Herr Scheffler und seine Mitarbeiter stellten kleine Geländestücke zusammen, die weniger eine Lücke auf der Anlage schließen, sondern vor allem zum Weiterentwickeln anregen sollen. Worauf viele Anlagengestalter bestimmt schon gewartet haben, das ist nun auch aus Marienberg erhältlich: Geländematten! Vorerst in zweierlei Grün und in Gelb wird uns die Firma Scheffler demnächst ein elektrostatisch beflocktes Krepppapier für Bahndämme, Wiesen und Felder zu bieten haben. Über die Sortimentserweiterung der Annaberg-Buchholzer Spezialprägwerke wurde in den Heften 9 und 10/64 bereits berichtet. Um die eingangs getroffenen Feststellungen zu unterstreichen, soll hier daran erinnert werden, daß in den vergangenen drei Jahren bereits 26 verschiedene Fahrzeugtypen entwickelt wurden.

Bei Gützold war der Vindobona in einigen Varianten zu sehen; er erscheint nunmehr auch zweiteilig und farbverschieden. Gegenüber Fanatikern, die hierzu Einwände hätten, dürfte die Firma immun sein. Sie hat uns bisher gute Modelle in die Hand gegeben, und auf die überreiche Auszeichnung „gute Form“ vom Rat für

Industrieformen konnte man am Messestand berechtigt aufmerksam machen. Die sächsische XIV HT (Baureihe 75<sup>a</sup>) hat sich nun auch eine Verwandlung gefallen lassen müssen. Als Armistice-Loks waren mehrere Fahrzeuge dieser Gattung nach dem ersten Weltkrieg an Belgien und Frankreich abgegeben worden. Die Firma Gützold trug dem Rechnung und braucht somit für eine verkaufstechnisch notwendig gewordene Variante kein Vorbild aus dem Lande der Phantasie zu holen. In (noch unvollständiger) französischer Ausführung war die ehemalige 75<sup>a</sup> bereits zu sehen. Belgische Freunde unserer Modelleisenbahnindustrie standen und stehen bei diesem Vorhaben Pate.

Endlich nun zu Piko. Nach den ausführlichen Angaben zum diesjährigen „Knüller“, der neuen Spur N, im Heft 9/64 können wir uns hier einen Kommentar ersparen, denn diesen brachten unterdessen schon die Redaktionen unserer Tagespresse. Ebenso ausführlich wurde das neue H0-Triebfahrzeug, eine Lok nach dem Vorbild der sächsischen Länderbahnen, Serie VT (BR 89<sup>a</sup>), bereits besprochen. Im letzteren Falle blieb es allerdings bei der Besprechung. Die Funktionstüchtigkeit der ersten N-Fahrzeuge konnte man aufrichtig bewundern, das H0-Fahrzeug wurde noch zurückgehalten mit der Begründung: Die Sonneberger zeigen künftig nur, was sie in den nächsten vier Wochen ausliefern können.

Das Güterwagensortiment erfuhr mit zwei neuen offenen Wagen (nach SBB- und MAV-Vorbildern), einem Runnenwagen und einem Gaskesselwagen seinen weiteren Ausbau. Runnenwagen und Gaskesselwagen sowie der bereits bekannte Säuretopfwagen werden künftig auch als Bausätze geliefert.

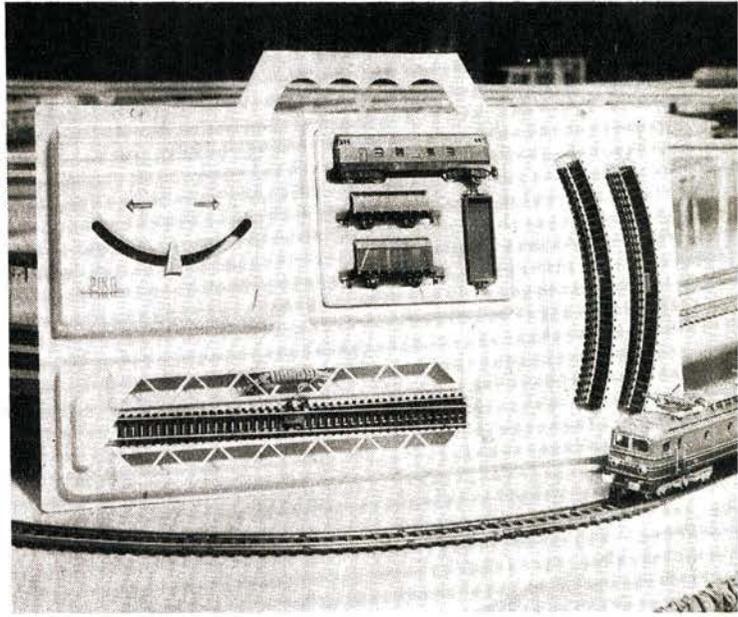
Bei Zeuke & Wegwerth erfuhren wir, daß man sich für die nächste Frühjahrsmesse einiges aufheben wolle, eine Geste an das kommende 800jährige Messejubiläum im nächsten Jahr in Leipzig. Schließlich seien noch einige bekannte Zulieferer unserer Branche erwähnt. Ihre Platzierung in diesem Bericht soll kein Werturteil darstellen.

Herr Rarrasch vervollständigte sein Signalsortiment mit je einem Abdrücksignal für Impuls- und Dauerschaltung. Die TT-Freunde können demnächst auch ein V-signal erwarten. Aktiv war man in der Zwischenzeit auch in Bernburg. Die Firma Dahmer zeigte Gittermastlampen in ansprechender Plasteausführung, und in Bausatzform werden künftig weitere Lampen und Leuchten und ein Fußgängersteig zu erwerben sein. Die Dahmer-Figuren findet man jetzt am Spritzling auch ohne Farbe. Das Farbensortiment für unsere „H0-Modeschöpfer“ kann aber von der Firma gleich mitbezogen werden.

Im Hinblick auf die 800-Jahr-Feier der Leipziger Messe im Frühjahr 1965 wünschen wir uns von den Modellbahnfirmen eine größere Erweiterung des Sortiments, damit die Modelleisenbahner ihre Anlagen noch vorbildgetreuer ausgestalten können.

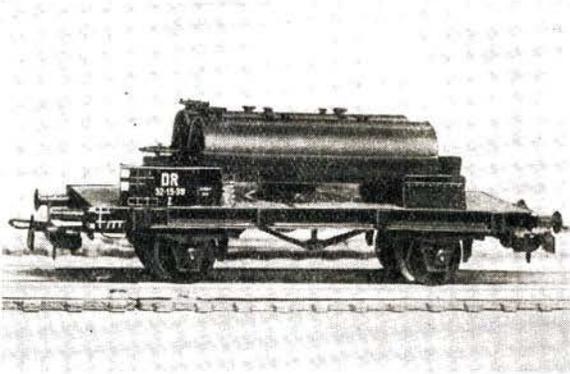
— elge —

Bild 1 Piko-Modellbahn-Grundanlage (Spurweite 9 mm), bestehend aus einer Diesellok V 180, drei Güterwagen, einem Schienenoval und einem Batteriekasten.



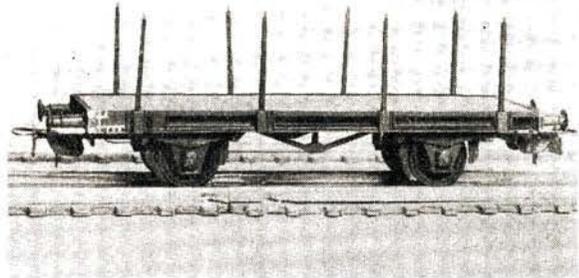
1

Bild 2 Als Bausatz und als Fertigmodell bringt der VEB Piko diesen H0-Ölwagen auf den Markt



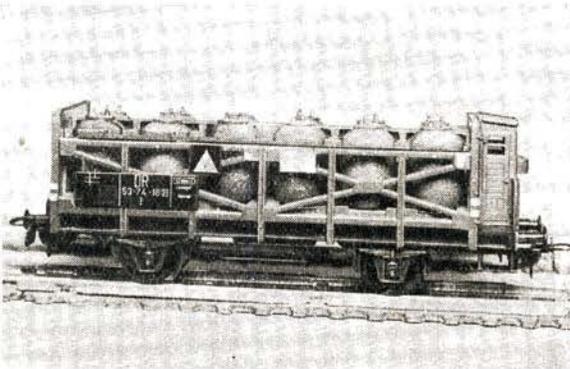
2

Bild 3 Nur als Bausatz wird der VEB Piko diesen Rungenwagen in der Nenngröße H0 fertigen



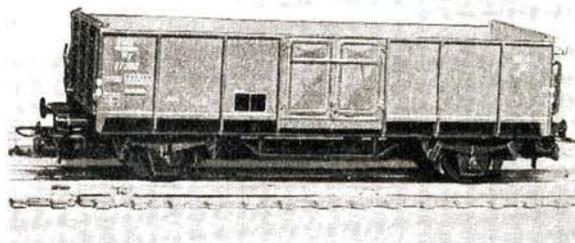
3

Bild 4 Ebenfalls als Bausatz produziert der VEB Piko den verbesserten H0-Säuretopfwagen



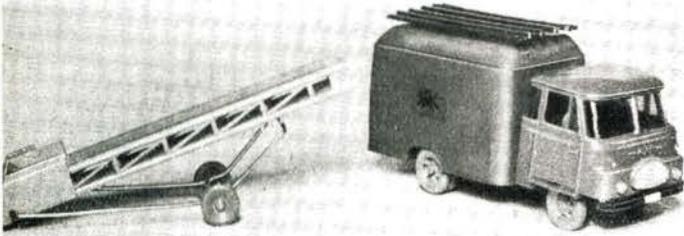
4

Bild 5 In Erweiterung des 6-m-Wagenprogramms vom VEB Piko erschien dieser MAV-Güterwagen in der Nenngröße H0



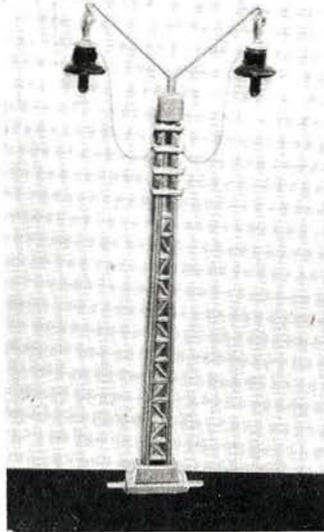
5

6



7

8



10

Bild 6 Neu- und Weiterentwicklungen aus den Spezialprägwerken Annaberg-Buchholz

Bilder 7 und 8 Ein- und zweiarmige H0-Gittermastlampen in Polystyrolausführung von der Firma Dahmer KG

Bild 9 Die Firma Rarrasch vervollständigte ihr Sortiment mit zwei neuen H0-Abdrucksignalen für Impuls- und Dauerstromschaltung

Bild 10 Komplettes Geländebaustück mit Tannen, Felsen und Campingplatz von der Firma Scheffler KG

Bild 11 Ebenfalls als Geländestück eine Straßenbaustelle von der Firma Scheffler KG

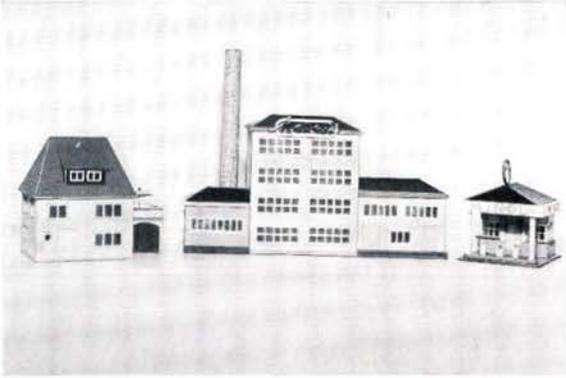
9



11



12



13



14



Bild 12 Eine Fabrik mit Tankstelle und Wohnhaus ist der Inhalt eines der drei neuen Grundbaukästen von der Firma Auhaagen

Bild 13 Bahnhof Bielatal und Lagerhaus für die Nenngröße N von OWO

Bild 14 Nach Originalunterlagen stellt OWO den H0-Bahnhof Bad Saarow-Pieskow her

17



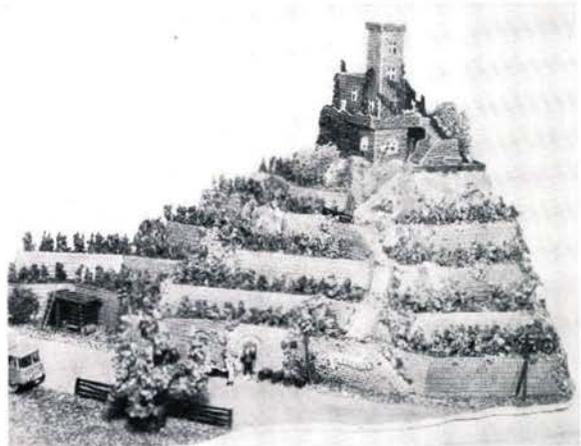
Bild 15 Im Saale- oder Unstruttal könnte dieser Weinberg liegen, den sich OWO zum Vorbild für dieses H0-Modell genommen hat. Die Rebstöcke werden ebenfalls von OWO hergestellt

Bild 16 Kleinstadtbahnhof Himmelberg für die Nenngrößen H0 und TT (Maßstab 1:100) — auch ein Erzeugnis von OWO

Bild 17 Haltepunkt Bärenbach für die Nenngrößen H0 und TT (Maßstab 1:100) von OWO

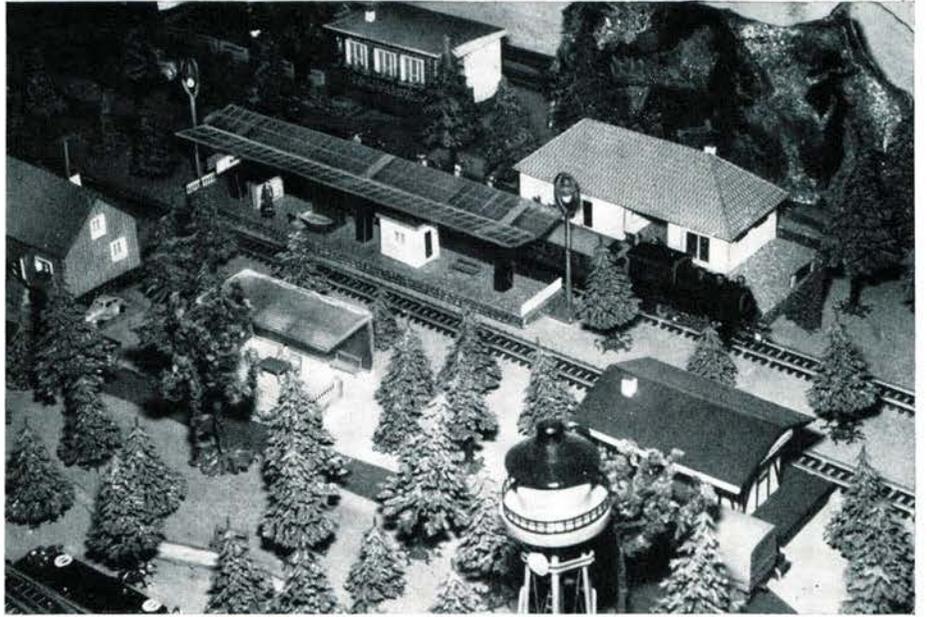
Fotos: G. Illner, Leipzig

15



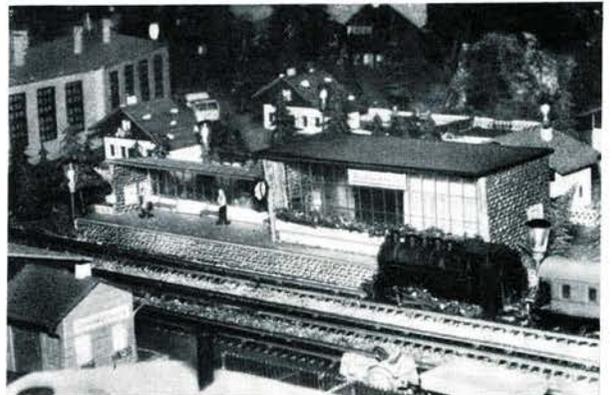
16





**Völlig umgebaut**

... hat Herr Erich Rückert aus Berlin-Lichtenberg seine TT-Heimanlage. Die neue Anlage ist 5,00 x 1,45 m groß; auf ihr sind 80 m Gleise und 36 Weichen verlegt. Auf der freien Strecke ist ein Acht-Zug-Betrieb möglich, während zwei Lokomotiven noch zusätzlich in den beiden Güterbahnhöfen rangieren können. Insgesamt sind 550 m Draht verlegt worden – 108 Brennstellen sorgen für die nötige Beleuchtung.



Fotos: M. Gerlach, Berlin