

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

10/90

DM 2.50

Verkehrsmuseum

Was wird aus Dresden?

Die goldene Mitte

Zeuke TT

Spur I, HO, TT

ODER WAS?

NEU! ZUM SAMMELN!
DAS MEB-FAHRZEUG
LEXIKON!

BAHNFASZINATION PUR

Motorbuch Verlag



Die Schnellsten der Schiene
Wolfgang Messerschmidt
Damals – heute – morgen
Die internationalen Rekordlokomotiven von gestern und heute in einer groß angelegten Übersicht. Dampflokomotiven mit und ohne Stromlinienverkleidung, Triebwagen, Elektrotraktionen und rekordverdächtige Zukunftsstudien, in einem prächtigen Bild- und Textband: von der „Duplex“-Schnellzuglokomotive von 1862 über die britische „Mallard“-Klasse und Krukenbergs „Schienenzeppelin“ bis zum ICE, TGV und Shinkansen. 216 Seiten, 182 Abb., Großformat, gebunden, **48,-**



Reichsbahn-Album
Alfred B. Gottwaldt
Alfred B. Gottwaldt zeigt 500 Bilder aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Die alte Reichsbahn-Atmosphäre wird hier noch einmal lebendig: mit ihren Zeitungswagen und Würstchenkarren auf den Bahnsteigen, mit den Lokomotiven und Wagen. 426 Seiten, 500 Abb., Großformat, gebunden, **69,-**



Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn
J. Michael Mehlretter
Ein Bildband für alte und junge Eisenbahn-Freunde: Autor J.M. Mehlretter zeigt in diesem Buch alle Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn, sowohl die modernen als auch die bereits ausgemusterten Baureihen. Ein umfangreicher Tabellenteil mit den Daten der gezeigten Dampf- und E-Loks ergänzen diesen Katalog. 178 Seiten, 152 Abb., 10 Vierfarbtafeln, gebunden, **49,-**

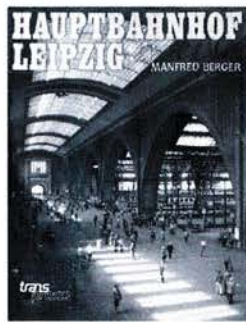


Rangier-Lokomotiven
Wolfgang Messerschmidt
Wolfgang Messerschmidt dokumentiert hier Entwicklung, Technik und Einsätze der Rangierlokomotiven bei Staats-, Privat- und Industriebahnen. Rund 140 Fotos zeigen beispielhaft die ganze Bandbreite des Rangierbetriebs und die Vielfalt der Loktypen im In- und Ausland, gestern und heute. 152 Seiten, 142 Abb., davon 8 in Farbe, Großformat, geb., **48,-**

transpress



Baureihe 95
Der Lebenslauf der „Bergkönigin“
Der Titel beschreibt den vollständigen und sorgfältig recherchierten Lebensweg dieser Tenderlokomotive. Neben zahlreichen, bisher unveröffentlichten bild-dokumenten, Betriebsbuch-Anzeigen sowie zeichnerischen Darstellungen stellen die Autoren die 95er in ihrem letzten Einsatzgebiet zwischen Saalfeld und Sonneberg vor. Das Sachbuch bewahrt ein Stück Technikgeschichte. 208 Seiten, 266 Abb., 16 Tabellen, 1 Beilage, geb., **64,-**



Hauptbahnhof Leipzig
M. Berger
Geschichte – Architektur – Technik
Anlässlich des 75jährigen Jubiläums des größten europäischen Kopfbahnhofes wird diese umfassende baugeschichtlich-architektonische Darstellung vorliegen. Ebenfalls wird die Geschichte der alten Leipziger Bahnhöfe beschrieben. Der Autor widmet sich sehr detailliert einzelnen Entwürfen, Projektstudien und dem Wiederaufbau des Hauptbahnhofes. Mehr als 400 Abbildungen. 240 Seiten, 433 Abb., 10 Tabellen, 1 Beilage, 2 Tafeln **48,-**



Lokomotiven von Hagans
F. Hagans / H. Lohr / G. Thielmann
Der Band erscheint in der Reihe Werkarchive. Er enthält eine beinahe lückenlose Darstellung der Geschichte der Hagansschen Lokomotivfabrik von 1857. Die Autoren haben mit den Nachkommen des Erfurter Unternehmers das bis dahin fast unberührt in Familienbesitz befindliche Archiv ausgewertet. Mit einer großen Zahl Fotos von Hagansschen wie auch später den Wolschen Lokomotiven. 136 Seiten, 207 Abb., 21 Tabellen, gebunden, **34,-**



Lokomotiv-Archiv Preußen 1
A. Wagner / D. Bätzold / R. Zschech / R. Lüderitz
A. Wagner / D. Bätzold / R. Zschech / R. Lüderitz
Lokomotiv-Archiv Preußen 1
Personenzuglokomotiven
Lokomotiv-Archiv Preußen 2
Güterzuglokomotiven
Die Übersicht über die nach den preußischen Normen gebauten Lokomotiven und Triebwagen. Band 1 beschreibt die historische und fahrzeugtechnische Entwicklung aller Reisezuglokomotiven. Im Mittelpunkt des Band 2 stehen die Güterzuglokomotiven. Bd. 1: 332 S., 229 Abb., geb., **36,-**
Bd. 2: 208 S., 112 Abb., geb., **28,-**

Die ganze Welt auf Schienen – in zwei starken Buchprogrammen für Eisenbahnfreunde. Die intensive Zusammenarbeit mit dem Stuttgarter Motorbuch Verlag, schon lange vor dem 9. November begründet, lohnt sich jetzt für Sie ganz besonders.

Ab sofort werden die Titel des transpress Verlages, Berlin und des Motorbuch Verlages, Stuttgart, gemeinsam angeboten. Ihr Vorteil: mehr Auswahl, und mehr Informationen für Ihr Hobby.

In Kürze finden Sie die Titel beider Verlage auch in Ihrer Buchhandlung. Falls nicht: Bestellcoupon ausfüllen und ab die Post. Wir liefern sofort.

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, schicken Sie uns Ihre Bestellung auf einer Postkarte.

INFORMATIONSCOUPON

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder senden Sie Ihre Bestellung an

transpress Verlagsges. mbH
Französische Straße 13/14
Berlin 1086

Bitte liefern Sie mir:

— Messerschmidt, **Die Schnellsten der Schiene** à **48,-**
— Gottwaldt, **Reichsbahn-Album** à **69,-**
— Mehlretter, **Loks der DB** à **49,-**
— Messerschmidt, **Rangier-lokomotiven** à **48,-**

— **Baureihe 95** à **64,-**
— Berger, **Hauptbahnhof Leipzig** à **48,-**
— Hagans, **Loks von Hagans** à **34,-**
— **Lokomotiv-Archiv Preußen 1** à **36,-**
— **Lokomotiv-Archiv Preußen 2** à **28,-**

Bitte informieren Sie mich kostenlos über Ihr Programm Eisenbahnbücher.

Name

Straße

Unterschrift

PLZ/Ort

METP

Packen wir's an

Das war sie also, die DDR. Unser Blatt, der MODELL EISENBAHNER in all seinen Schreibweisen, ist ein Kind dieser Republik. 1952 gegründet, erlebte er mit und in ihr Höhen und Tiefen. Höhepunkte waren die Stunden, wenn die Redaktion von einer Auflagenenerhöhung erfuhr. Tiefen waren jene Tage, an denen die Chefredakteure vergeblich versucht hatten, die Genossen im Presseamt von der Notwendigkeit einer Papierkontingenterweiterung zu überzeugen. Leidtragend waren immer die Leser, viele tausend Interessierte, die auf das Blatt verzichten mußten.

Der MODELL EISENBAHNER hat die Republik überlebt. Und nicht nur das. Just an dem Tag, da die Republik aufhört zu existieren, erscheint unsere Zeitschrift in neuer Gestalt. Nehmen wir es als gutes Omen.

Wir müssen Ihnen, verehrte Leser, unsere Absichten nicht erläutern. Sie erkennen sie beim Durchblättern der folgenden Seiten ohnehin. Wir wollen Ihnen jedoch mitteilen, daß wir Bewährtes auch in Zukunft pflegen. An dieser Stelle gebührt denen Dank, die in den rückliegenden Jahren unsere Zeitschrift haupt- und nebenamtlich betreut haben. Das gilt dem Redaktionsbeirat genauso wie Inge Biegholdt, die trotz mißlicher drucktechnischer Bedingungen immer wieder ein kurzweiliges, informatives, lesbares Blatt zustande gebracht haben.

Der MODELL EISENBAHNER hat am 1. Juli den Verlag gewechselt. Er erscheint nunmehr in der T&M Verlagsgesellschaft mbH, Berlin, einer Tochter der transpress Verlagsgesellschaft Berlin und der Motor-Presse Stuttgart. Damit wurde es möglich, das Redaktionsteam zu erweitern. Unser Gruppenbild mit Dame zeigt die ver-



stärkte Formation (von links nach rechts): Wolf-Dietger Machel (Vorbild), Georg Kerber (Modelle), Gisela Neumann (Nachrichten, Veranstaltungen, Leserbrief) und Fritz Borchert (Chefredakteur).

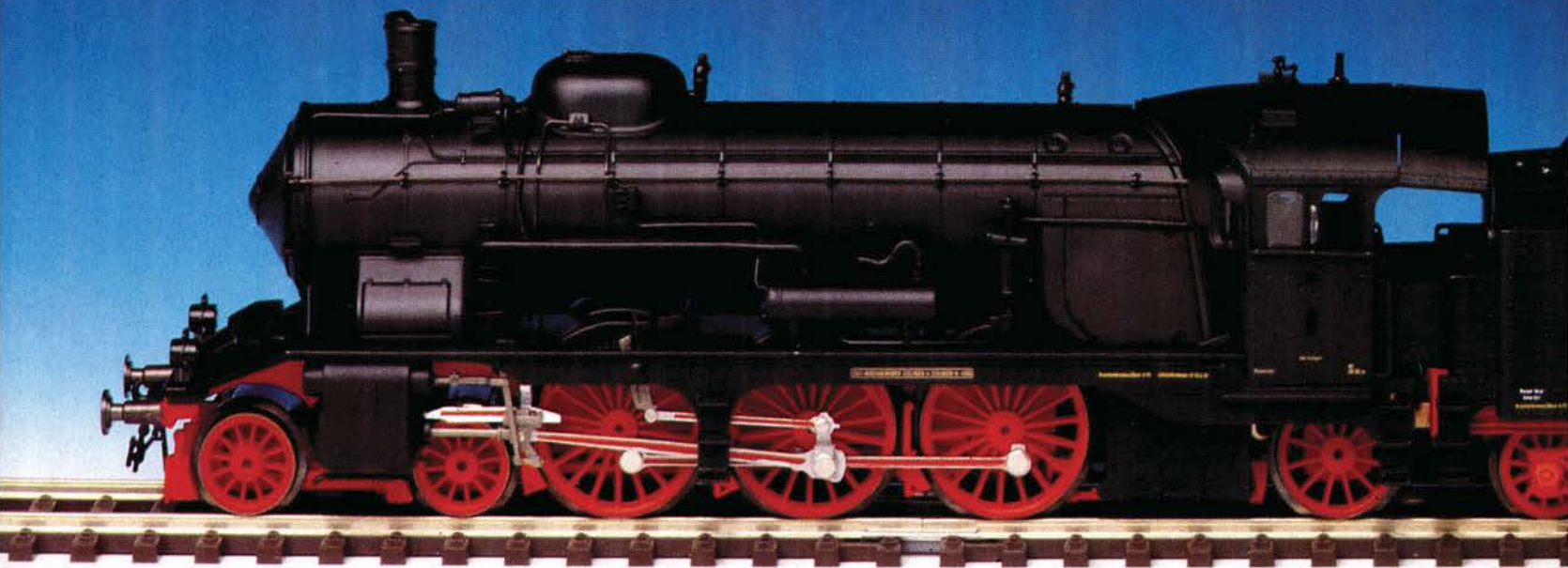
Es ist natürlich, daß eine neue Mannschaft mit neuen Ideen antritt. In unserem Fall ist das umso notwendiger, da der MODELL EISENBAHNER nicht mehr das Monopol der einzigen Modellbahnzeitschrift der DDR innehat, sondern plötzlich im internationalen Wettbewerb mit 20 deutschsprachigen Eisenbahn-Hobbyzeitschriften steht.

Eisenbahnen sind länger als hoch. Wir haben daher das Format geändert, sind breiter geworden. Auf diese Weise wollen wir mehr Eisenbahn aufs Papier bringen. In Farbe, versteht sich. Wir starten einen Wettbewerb um die schönste Heimanlage. Mehr dazu lesen Sie im nächsten Heft.

Wir legen eine neue Kartei auf. Als Ergänzung der von transpress herausgegebenen Eisenbahn-Fahrzeug-Archive bringt der MODELL EISENBAHNER ein MEB-FAHRZEUGLEXIKON, das zunächst die Wagen und Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn, hernach die der Deutschen Reichsbahn in allen Farbvarianten zeigt. Auf Karteikarten. Den Karteikasten liefern wir ebenfalls. Auch hierzu finden Sie weitere Einzelheiten und die ersten Karteikarten im Heftinneren.

Die Titelgeschichte schließlich soll jeder Ausgabe des MODELL EISENBAHNER ein Generalthema geben. Halten wir uns nicht länger mit der Vorrede auf.

Packen wir's an.



Spur I, H0, TT oder was? _____

6

Jahrzehnte liefen sich die Modellbahner in der DDR auf der Jagd nach Material die Hacken schief. Jahrzehnte mußten die Modellbahnverkäufer in der DDR stereotyp antworten: »Ham wa nich.« Was kommt Weihnachten 1990 auf uns zu?

Um einen Überblick zu gewinnen, hat der MODELL EISENBAHNER eine Auflistung vorgenommen, die nahezu alle westeuropäischen Modellbahn- und Modellbahnzubehörhersteller aller gängigen Nennweiten übersichtlich darstellt und auf eine Seite konzentriert. Schwierigkeiten stehen denjenigen Modellbahnfreunden ins Haus, die ihr bisheriges Piko- oder Pilzsystem mit Märkingleisen erweitern wollen. Der MODELL EISENBAHNER hilft auch ihnen mit Vorschlägen für Übergangsgleisstücke von einem System auf das andere.

Leitartikel _____

3

Die Zeitschrift MODELLEISENBAHNER ist fast so alt wie die DDR. Der Staat ist untergegangen, der MODELL EISENBAHNER rüstet zu neuem Aufbruch. Die Mannschaft stellt sich und ihr Programm vor.

Drehscheibe _____

14

Nachrichten vom Vorbild aus aller Welt.

Fahrplan _____

16

Wer veranstaltet wann was wo? Ein Terminkalender, wie ihn der Eisenbahnfan liebt.

Herbst in Leipzig? _____

17

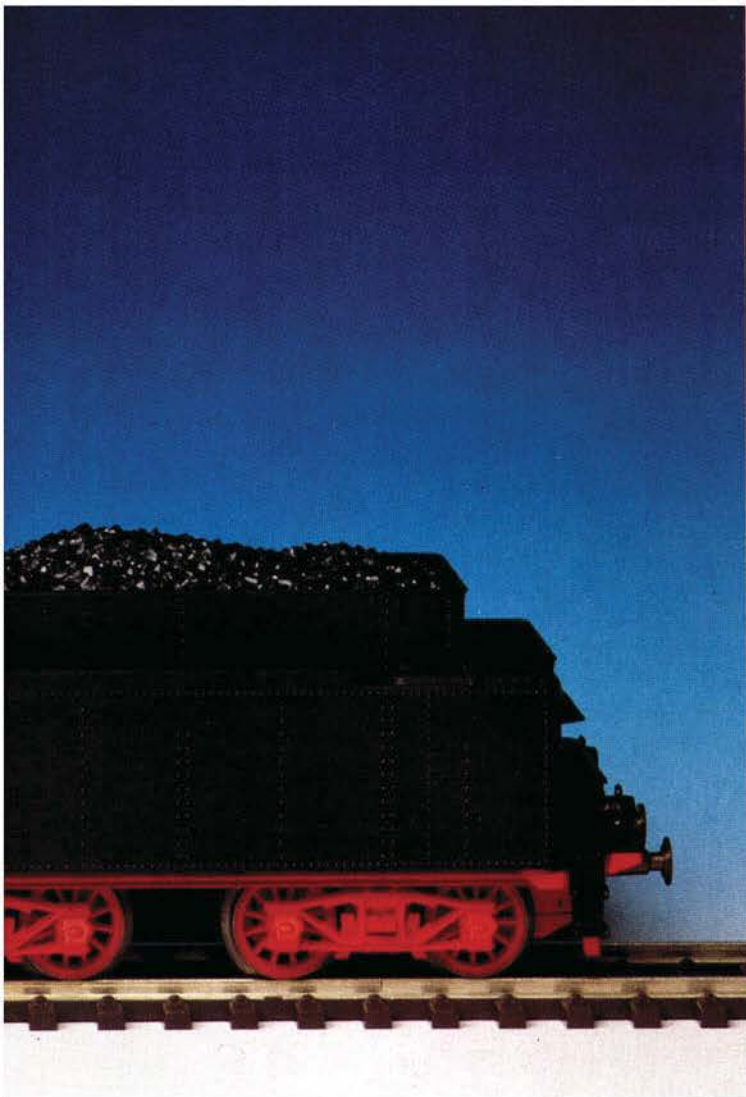
Die Herbstmesse 1990 in Leipzig hielt nicht, was man erwartet hatte. Für den Modellbahnbereich trifft das ebenfalls zu. Wird es künftig für ihn nur noch eine Messe, die Spielwarenmesse in Nürnberg geben?



Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf _____

18

Eine Leipziger Arbeitsgemeinschaft hat die weithin unbekannte Schmalspurbahn aus dem Dornröschenschlaf gerissen und der bereits in den sechziger Jahren Aufgelassenen in einer großen Anlage ein Denkmal gesetzt – in H0_m.



Michas Keller

22

Micha ist ein Modellbahner, wie es sie viele im Lande gibt. Aus seiner Kellerwerkstatt stammen die meisten der Fahrzeuge, die auf der Anlage Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf wiederzufinden sind.



Zeuke TT alias Berliner TT-Bahnen

31

Sie wird gern als Spur der goldenen Mitte bezeichnet und hat sich doch nie so recht durchsetzen können. Durchgesetzt hat sich hingegen Werner Zeuke (72), ehemaliger Besitzer des Betriebes, der 1972 verstaatlicht und 1990 wieder reprivatisiert wurde. Welche Absichten hat Zeuke-TT?



Erde, Wasser, Luft

33

Das Verkehrsmuseum Dresden hat Sorgen. Bislang gehörte es haushaltsmäßig zum Ministerium für Verkehrswesen. Dieses hat seine Fürsorge zum 1. Januar 1991 aufgekündigt. Wie soll die riesige Fahrzeugsammlung erhalten werden?



R U B R I K E N

Leserbriefe 32
Kleinanzeigen 25
Vorschau 38

BEIHEFTER I

MEB-FAHRZEUGLEXIKON: Baureihe 103 der DB

BEIHEFTER II

MEB-MODELLBAUBOGEN: Schnauderbachbrücke in HO_m



Wo jeder Zug seine Furche findet

36

Der riesige Leipziger Hauptbahnhof – die Sachsen halten ihn für den größten Kopfbahnhof Europas – hat 75jährigen Geburtstag. MEB versucht das schier Unmögliche, auf nur einer Seite eine ungefähre Vorstellung zu vermitteln.

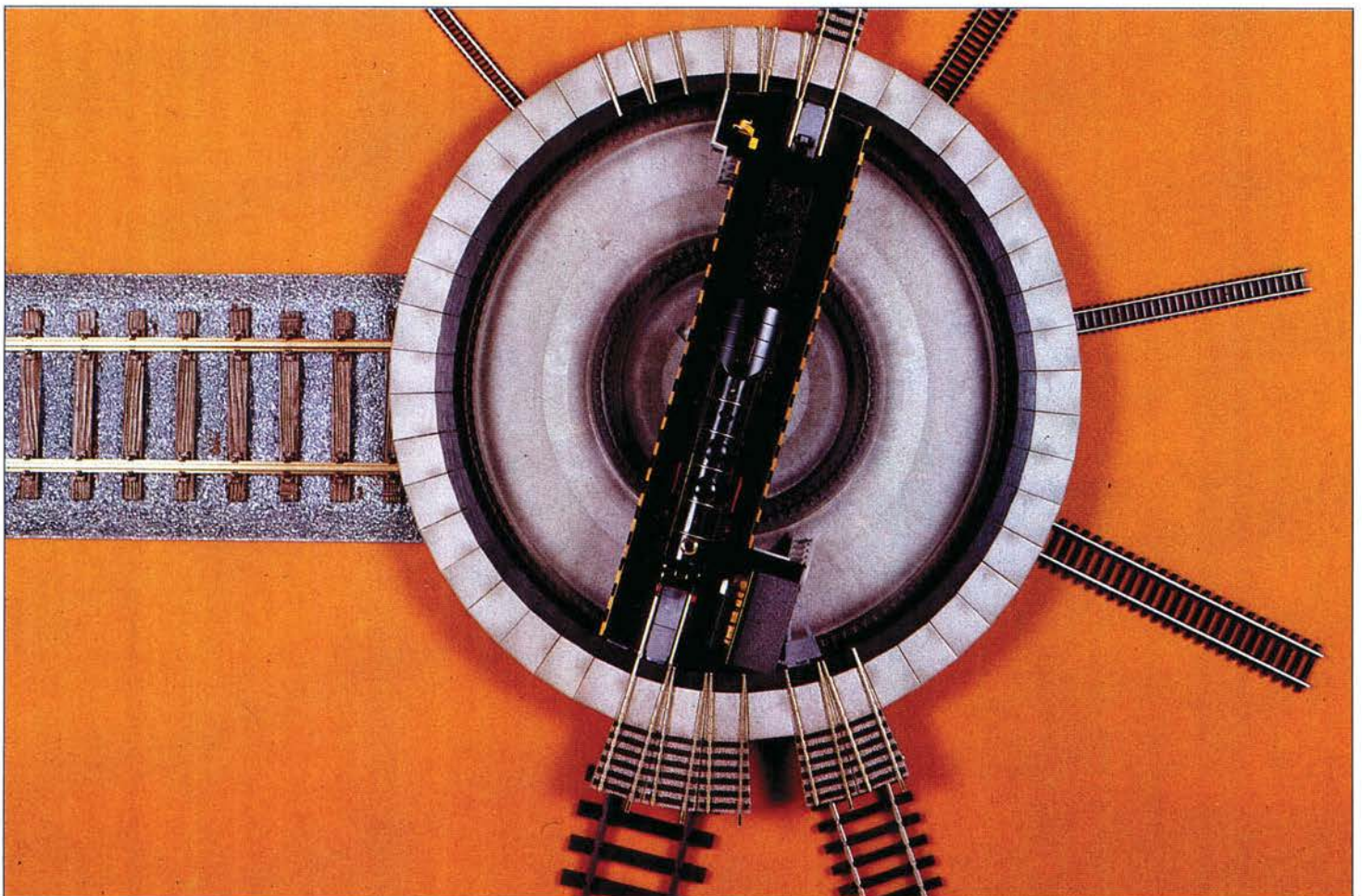
Heidekrautbahn ab Märkisches Viertel?

37

Dem Mauerbau zum Opfer gefallen, könnte die Heidekrautbahn im Norden Berlins bald wieder fröhliche Urständ feiern. Am 1. und 2. September fanden Sonderfahrten nach Wandlitzsee ab Haltepunkt Märkisches Viertel starkes Interesse.

Spur I, HO, TT ODER WAS?

Oktober: Noch 10 Wochen bis Weihnachten – Zeit, die Wunschzettel zu schreiben. Bei Modelleisenbahnern in der DDR löste das in der Vergangenheit nicht die Qual der Wahl aus. In diesem Jahr hingegen stürzt eine Woge von Angeboten auf uns nieder, die den Atem nimmt. Welche Nenngröße darf es sein? Z, N, TT, HO-Märklin, HO-Trix Express, HO-Piko? Oder LGB? Und was wird mit der alten Anlage? Wegwerfen und von vorn beginnen? Oder sie erneuern? Endlich die Unerreichbaren dazukaufen: Fleischmann, Märklin, Roco?



Vielleicht haben die Römer ihre Erfahrungen mit schweren Kriegskarren in Nubiens Wüste gesammelt, vielleicht in Germaniens versumpften Wäldern. Wohl kaum sonst hätten sie sich vor 2000 Jahren der Mühe unterzogen, Spurrinnen in den Fels zu hauen, um bequemer, rationeller fahren zu können.

Der Rollwiderstand war weder physikalisch noch technisch definiert, doch der praktische Verstand sagte: je glatter die Fahrbahn, desto geringer der Kraftaufwand fürs Vorwärtskommen.

In Deutschland finden sich erste Belege für spurgebundenes Fahren zu Beginn des 16. Jahrhunderts in Bergwerken. Die Hunte wurden mit Spurnägeln in ihrer Bahn aus längsverlegten Holzbohlen gehalten.

1768 – während einer Absatzkrise – ließ der Engländer Reynold auf Vorrat gegossene Roheisenbarren auf die Bohlen seiner Werkbahn in Coalbrookdale nageln, da sich das Holz rasch abnutzte. Es erwies sich, daß nicht nur der Verschleiß abnahm, sondern die Wagen auf den Barrenschienen auch leichter rollten. Die «eiserne Bahn» war entstanden. Die weiteren Entwicklungsschritte bis zur Gleisform des Vorbilds vollzogen sich in hunderten kleinen Erfindungen; sie sind nicht in allen Einzelheiten nachvollziehbar. Doch es gibt markante Einschnitte.

Noch auf der Längsschwelle lag die Winkelschiene, die mit ihrem 50 mm hohen Schenkel mehr Sicherheit gegen Entgleisungen bot. Als Wagen wurden Straßenfahrzeuge benutzt, Triebkraft waren Mensch oder Zagtier.

Der entscheidende Schritt gelang 1789 dem Engländer Jessop. Er führte den Träger als Schiene ein, aus Gußeisen, gut einen Meter lang, auf Steinwürfel gelagert und im Bereich des größten Biegemoments verstärkt («Fischbauch»). Der Schienenquerschnitt war pilzförmig, mit Fahrkopf und Steg. Diese Form änderte grundsätzlich das Zusammenspiel zwischen Rad und Schiene: Bisher wurde das Fahrzeug durch die Schiene geführt; nun übernahm das Fahrzeug selbst die Führung, da an die Räder zunächst Flansche angeschraubt, später Spurkränze angegossen bzw. angedreht wurden. Das war die Trennung von Straßen- und Schienenfahrzeug.

Es liegt auf der Hand, daß gußeiserne Schienen mit 1 m Spannweite stoßförmigen Belastungen nicht lange standhalten. Zunächst half das elastischere Schmiedeeisen. 1820 stellte dann John Birkinshaw in Northumberland die erste wirklich gelungene schmiedeeiserne Schiene her, die in einer Walzmühle die richtige Form erhielt. Sie war nicht nur bruchsicherer, sondern mit 5,5 m auch wesentlich länger. Inner-

halb weniger Jahre mauserte sie sich zur auch heute noch üblichen Breitfußschiene. Parallel zur Schiene entwickelte sich das Schienenaufleger. Da sich weder die hölzerne Längsbohle (hoher Verschleiß) noch der Steinwürfel (hohe Kosten) bewährt hatten, lag der Versuch nahe, die Schienen auf Querschwellen zu befestigen. Eine von Friedrich List beim Bau der Leipzig – Dresden Eisenbahn initiierte Zwischenform, auf die Querschwellen Längsbohlen zu nageln und diese Längsbohlen mit Eisenplatten als Fahrschiene (Plattschiene) zu bestücken, schlug völlig fehl. Erst die von Charles Vignoles in Großbritannien gewalzten Breitfußschienen, direkt auf den Querschwellen befestigt, brachten den technisch dauerhaften Erfolg.

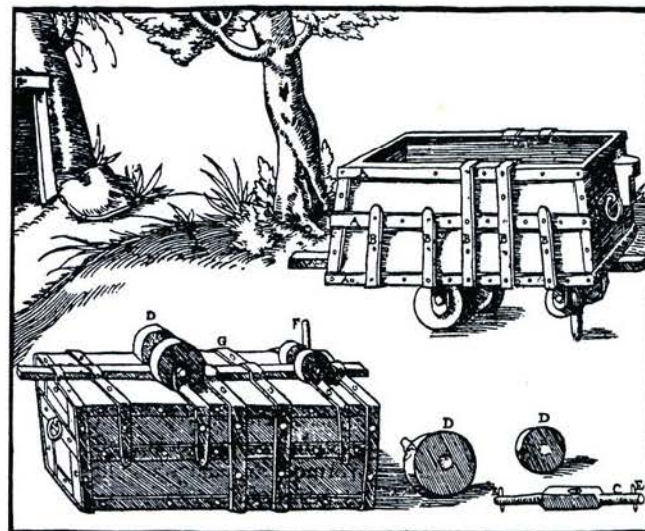
Dieser Oberbau hat sich bis heute gehalten, unabhängig davon, daß die Schienen im Laufe der 150 Jahre schwerer, die Schwellen durch Imprägnieren länger haltbar oder auch aus Stahl und Beton hergestellt wurden.

Zum Bau eines Eisenbahngleises genügt es nicht, Schienen irgendwie auf Schwellen zu schrauben, zu nageln, zu kleben. Wesentlich ist der Abstand beider Fahrschienen zueinander, die Spurweite. Sie ist das Maß zwischen den Schienenköpfen, senkrecht zur Gleisachse gemessen, und beträgt bei den meisten europäischen Bahnen 1435 mm. «Erfinder» dieses ungerunden Abstandes ist Stephenson, der Erbauer der ersten leistungsfähigen Dampflokomotive. Er nutzte für seine Eisenbahnfahrzeuge als Vorbild die Postkutsche. Die hatte einen Radabstand von 4 Fuß 6 Zoll. Den für die Führung auf dem Gleis nötigen Spurkranz veranschlagte er mit je 1/4 Zoll, hinzu gab er einen Spielraum von 1/4 Zoll auf jeder Seite, summa summarum 4 Fuß 8 1/2 Zoll, was die ominösen 1435 mm ergibt. Dieses Maß exportierte Stephenson mit seinen Lokomotiven von der Insel aufs Festland, nach Nürnberg, nach Leipzig; 1435 mm wurden zur europäischen Regelspur, 1887 festgeschrieben im «Übereinkommen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen».

Doch keine Regel ohne Ausnahme. Spanien entschied sich aus militärischen Gründen gegenüber Frankreich für 1676 mm, der Berater des Zaren, ein Amerikaner namens Whistler, setzte für Rußland 5 Fuß (1524 mm) durch, in Australien hielt man 1600 mm für das dem Erdteil angemessene Maß, in Südafrika schließlich kam man auf 1067 mm (Kapspur).

Damit beginnt der Bereich der Schmalspurbahnen, die mit 1000 (Harz), 750 (Sachsen) und 600 mm (Feldbahnen)

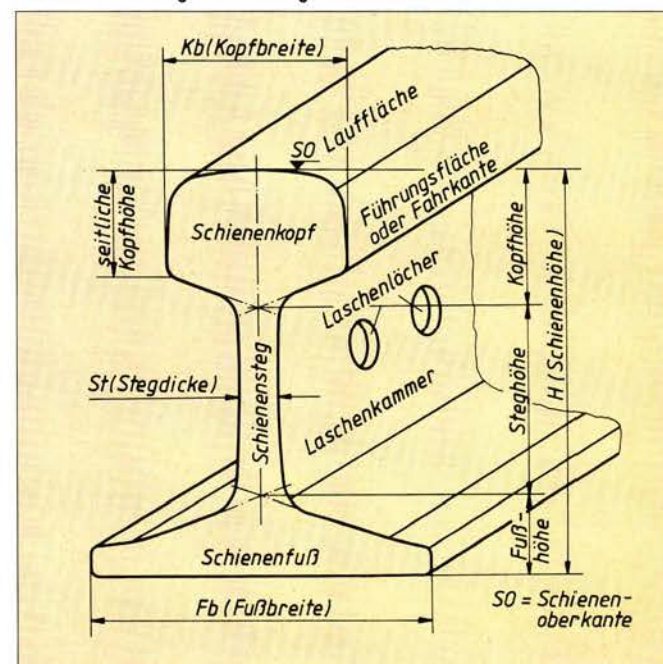
Grubenwagen mit Spurnagel aus dem 16. Jahrhundert

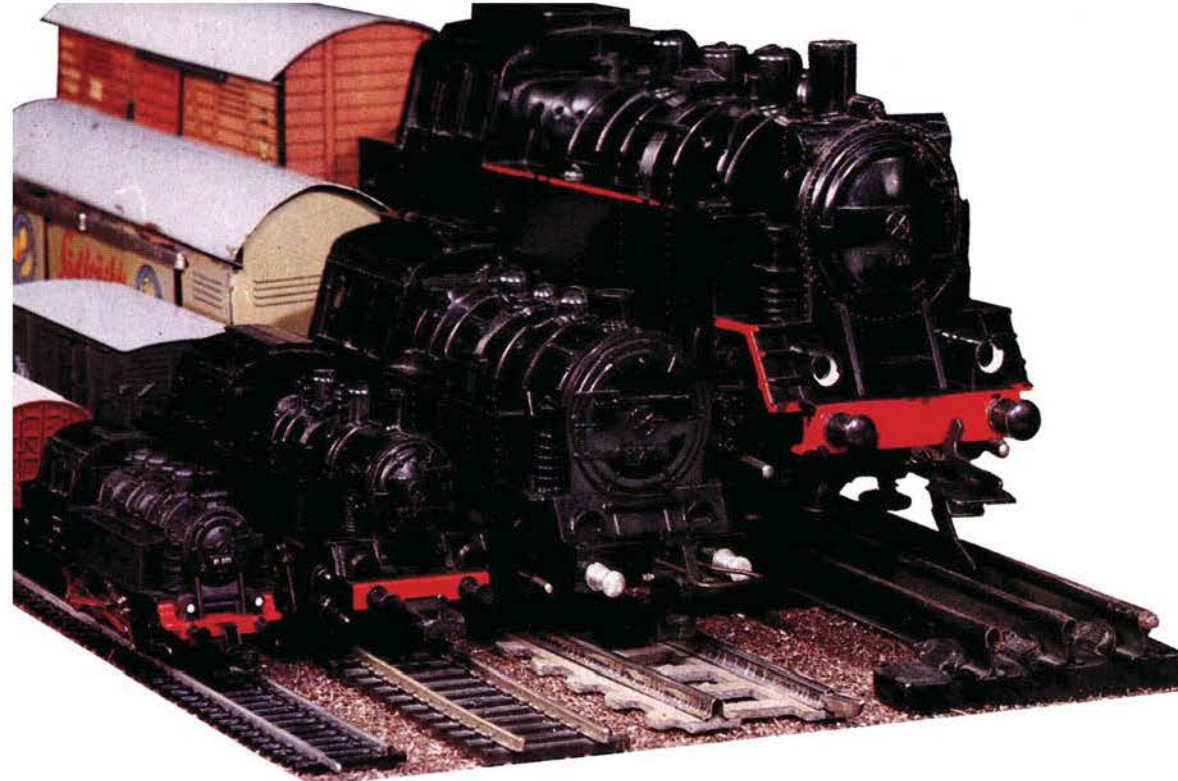


Mittelalterlicher Grubenwagen mit Holzrädern auf Holzschienen im Verkehrsmuseum Dresden



Profil und Benennungen einer heutigen Eisenbahnschiene





Spurweitenmessung.
Sie ist beim Vorbild wie beim Modell identisch



Befestigungen von Fahrschienen auf Holz- und Betonschwellen.
Wichtig sind Festigkeit, Elastizität und einfache Montage.



SPURWEITEN IM MODELL

II _m	45 mm		
II _e	32 mm	H0	16,5 mm
I	45 mm	H0 _m	12 mm
I _m	32 mm	H0 _e	9 mm
II _e	22,5 mm	TT	12 mm
0	32 mm	TT _m	9 mm
0 _m	22,5 mm	TT _e	6,5 mm
0 _e	16,5 mm	N	9 mm
TZ			6,5 mm

Vorzugsbereiche haben, ansonsten aber in allen Abstufungen zu finden sind. Grund für den Bau der Schmalspurbahnen war, in schwierigem Gelände (Gebirge) oder in verkehrsmäßig unerschlossenen Gegenden viele Orte mit geringstem Bauaufwand an das öffentliche Wegenetz anzuschließen, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.

Die starke Industrialisierung im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts schuf auch für die Herstellung von Spielzeug neue Voraussetzungen. Das Blech, in jede gewünschte Richtung formbar und in jeder gewünschten Weise bemal- oder bedruckbar holte die Welt der Erwachsenen ins Kinderzimmer: den Puppenherd für die Mädchen, die Dampfmaschine für die Jungs. Wer wollte nicht Kapitän, wer nicht Lokomotivführer werden?

Es nimmt also nicht wunder, daß die junge metallverarbeitende Spielzeugindustrie sich der faszinierenden Eisenbahn annahm. Allerdings wurde sie dem Vorbild nur bedingt nachgestaltet; maßstäblichen Modellbau kannte man noch nicht. Folglich beschränkte man sich auf das wesentliche: vier große Räder, ein runder Kessel, ein riesiger Schornstein. Selbst die Schiene war noch nicht vorhanden. Bodenläufer – die vordere Achse für eine Kreisfahrt einstellbar – zum Schieben oder zum Ziehen, aber auch selbstfahrbar mit einer funktionstüchtigen, spiritusbeheizten Dampfmaschine oder mit Uhrwerkantrieb, waren die frühen Vorläufer unserer Modellbahn. Das ist etwa 100 Jahre her.

Sicher waren die Kreisfahrten spiritusbeheizter Bodenläufer durch die gute Stube für Kinder und Eltern keine unge-

trübte Freude. So kam der Wunsch nach Gleisen auf.

Waren dies anfänglich aus Blech geprägte Mulden, entstanden bald dem Vorbild ähnliche Joche aus Blechschienen und angelappten wenigen Schwellen. Sie gab es in drei Spurweiten, die man mit den Ziffern I, II und III bezeichnete. Die größte, Nummer III mit 72 mm Schienenabstand, war selbst für großzügige Wohnverhältnisse des aufblühenden Bürgertums zu gewaltig, so daß sie bald wieder von der Bildfläche verschwand. Die kleinste wies zwischen den Schienen einen Abstand von 1 3/4 Zoll auf, was einem metrischen Maß von 45 mm entsprach. Diese Spur I gewann schnell an Bedeutung und gilt als der «Vater» der modernen Modelleisenbahn.

Neue technische Möglichkeiten nach dem Ersten Weltkrieg ließen nicht nur eine vorbildgetreue Darstellung der angebotenen Spielzeugeisenbahnen zu, sondern auch eine preiswertere Produktion. So zog die kleine Bahn in immer mehr Wohnungen ein und erwies sich als zu groß. Die Folge war ein systematisches Schrumpfen. Aus Spur I mit 1 3/4 Zoll entstand Spur 0 mit 1 1/4 Zoll (32 mm), durch weiteres Halbieren 5/8 Zoll = 16 mm, die man als Spur 00 bezeichnete.

In den 30er Jahren schließlich führte das sich immer stärker entwickelnde Modellbahnbewußtsein zur konsequenteren Durchsetzung von Maßstäblichkeit und vorbildgerechten Lösungen. Mit dem Marktführer Märklin schloß sich die Industrie diesen Bestrebungen an, so daß die Situation nach dem Zweiten Weltkrieg durch eine relativ stabile Normung und klare Spurweitenhierarchie gekennzeichnet war. Aus der Spurweite 00 war die Baugröße H0 mit 16,5 mm Spurweite hervorgegangen, die mit ihrem Maßstab 1:87 ihren Siegeszug um die Welt antrat. In dieser Zeit entstand auch der Begriff «Nenngröße» als Synonym nicht nur für das Spurmaß, sondern auch für die Gesamtheit der maßstäblich nachgebildeten Welt der Eisenbahn.

Nach der Teilung in die beiden deutschen Staaten ging auch die Entwicklung der Modellbahnindustrie in unterschiedliche Richtungen. Die marktführenden Firmen von MÄRKLIN bis TRIX waren in der Bundesrepublik angesiedelt und konnten sich weiter profilieren, ließen aber auch Platz für eine Reihe weiterer Betriebe, die heute nicht nur auf dem europäischen Markt wirken.

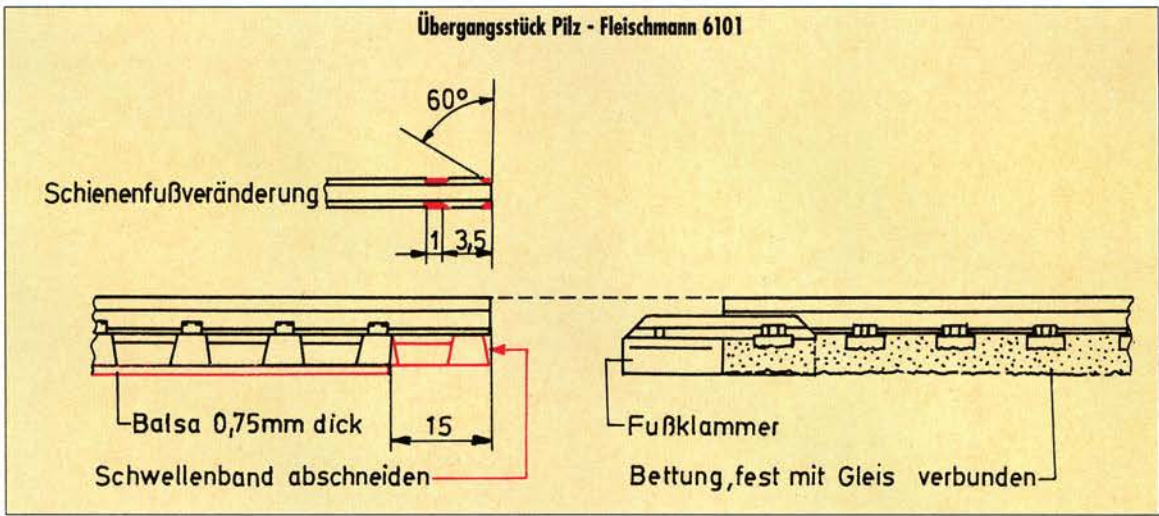
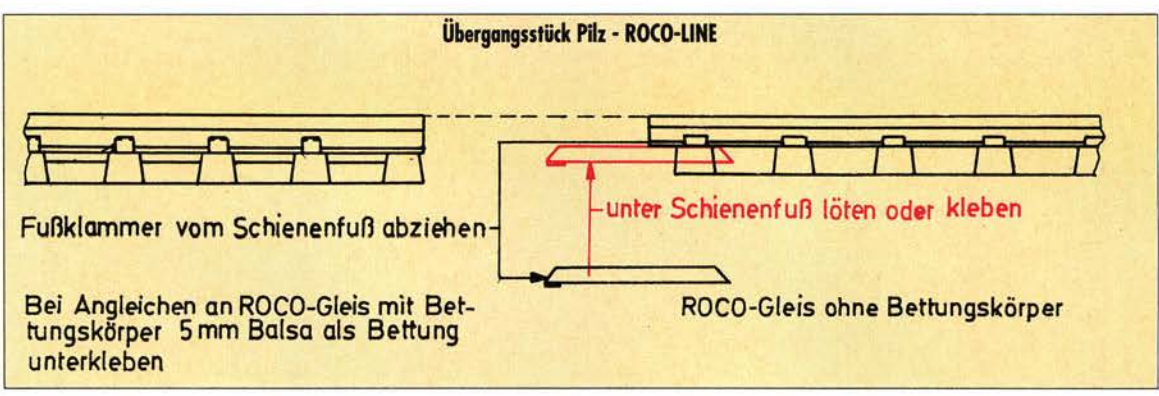
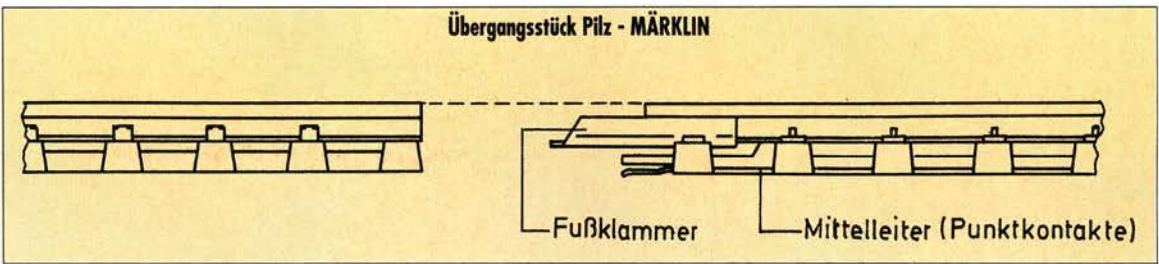
Ganz anders in der DDR. Die Nachkriegsinitiativen einer Reihe privater Kleinher-

steller ging in den staatsmonopolistischen Konzentrationsbestrebungen unter, so daß der VEB Kombinat Spielwaren schließlich Alleinhersteller von Modellbahnartikeln blieb mit der Maßgabe, einen tunlichst hohen Anteil zu exportieren. Das Wichtigste für die Modelleisenbahner wurde für die zentral geleitete Industrie zur unwichtigen Nebensache. Der DDR-Modellbau verlor den Anschluß an das internationale Niveau.

Am 1. Juli hat sich für die Modelleisenbahner in der DDR ein neues Tor geöffnet. Damit stellen sich die im Vorspann geäußerten Fragen: Wie findet sich der DDR-Modelleisenbahner im europäischen Angebot zurecht? Was sind die Unterschiede zum Gewohnten?

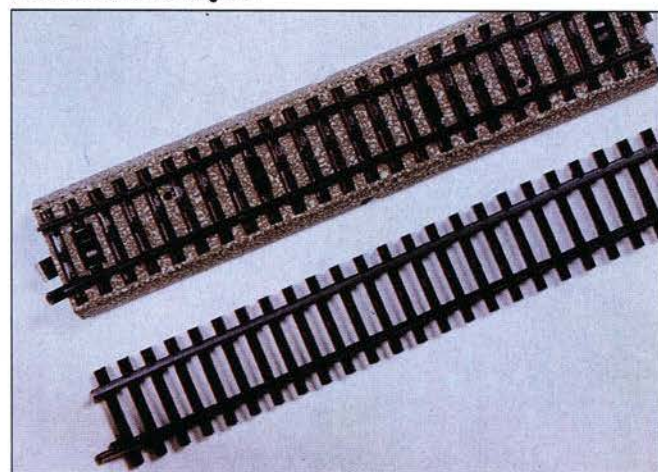
Zwei Dinge erscheinen den Autoren wichtig, vorrangig genannt zu werden: Das Hinzukommen eines neuen Stromsystems und das relativ geringe Angebot in der Nenngröße TT. Gewachsen aus der kontinuierlich verfolgten Firmenphilosophie gibt es bei der Firma MÄRKLIN in der Nenngröße H0 ein beachtliches Angebot an Wechselstromtriebfahrzeugen und -zubehör. Der Newcomer aus der DDR sollte wissen, daß dieses System mit einer Piko-Modellbahn (Gleichstrom) nicht kombinierbar ist. Die Stromzuführung beim MÄRKLIN-Wechselstromsystem erfolgt über die Fahrschienen, die beide gleichgepolt sind, und einen Mittelleiter in Form einer mittleren Stromschiene oder von Punktkontakten. Die Fahrschienen sind nicht voneinander isoliert, so daß die ausschließliche Stromzuführung über die Räder – wie beim Zweileiter-Gleichstromsystem (Piko) – nicht möglich ist. MÄRKLIN-Lokomotiven benötigen mittig angeordnete Schienenschleifer, die bei Gleichstromlokomotiven nur mit hohem Aufwand nachrüstbar wären. Die Fahrtrichtungsänderung bei den Wechselstromlokomotiven erfolgt durch ein Umschaltrelais, während beim Gleichstromsystem bekanntlich ein Umpolen der stromzuführenden Fahrschienen genügt. Ein Umsteigen auf dieses System will also wohl überlegt sein.

MÄRKLIN und die anderen wenigen Firmen, die das Wechselstromsystem in ihrem Programm haben, bieten auch Modelleisenbahnen im Zweileiter-Gleichstromsystem an, so daß der Modelleisenbahner nicht auf die namhaften Markenfirmen verzichten muß. Und wenn diese Systeme mit der Digital-Mehrzugsteuerung angeboten werden, bleiben (fast) keine Wünsche offen. Diesem High-Tech-System

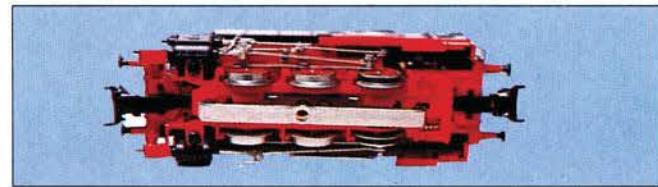


des Modellbahnwesens werden wir in unserer Zeitschrift eine Reihe gesonderter Beiträge widmen. Unsere Aufstellung von Modellbahnherstellern soll Ihnen, verehrte Leser, eine Entscheidungshilfe für die Realisierung der Wunschzettel sein, die in diesen Wochen und Tagen vor Weihnachten ins Haus stehen. Um den Überblick zu wahren, haben wir die Auflistung von Zubehörherstellern weggelassen. Abschließend noch eine Anmerkung zu den Gleissystemen und ihrer Kombinierbarkeit. Dank der europaweiten Normung ist die Kombination der nach gleichem Stromsystem betriebenen Gleisanlagen einfach. Die Unterschiedlichkeiten in Schienenhöhe, Schienenverbindung und Bettungskörper lassen sich fast immer durch Übergangsstücke ausgleichen. In den nebenstehenden Bildern und Zeichnungen zeigen wir Lösungsmöglichkeiten, vom Fleischmann- auf das H0-Pilzgleis sowie auf das neue ROCO-LINE-SYSTEM überzugehen.

MÄRKLIN-Punktkontaktgleise



Mittelschienenfleifer einer MÄRKLIN-Wechselstromlokomotive



ALLE SPURWEITEN AUF EINEN BLICK

► NENNGRÖSSE II_m

BAUMANN

Live-Steam-Lokomotiven

FISCHER—MODELLBAU

Live-Steam-Lokomotiven in Spitzenqualität

LEHMANN

Hersteller der LGB-Bahn. Triebfahrzeuge und Wagen in großer Auswahl

MAGNUS

Wagen und Sonderfahrzeuge (z. B. Rottenkraftwagen) für LGB

REGNER

Live-Steam-Lokomotiven und Wagen nach norddeutschen Vorbildern

RAST

Triebfahrzeuge und Wagen für LGB

► NENNGRÖSSE II.

BAUMANN

Feldbahnlokomotiven für Dampf- und Dieselmotoren

REGNER

Triebfahrzeuge und Wagen nach Feldbahnvorbildern

► NENNGRÖSSE I

ADLER

Triebfahrzeuge und Wagen nach amerikanischen Vorbildern

FULGUREX

Live-Steam- und Elektrolokomotiven in Spitzenqualität

HIPPCHEN

Live-Steam-Lokomotiven mit Gasfeuerung. Kleinstserien nach englischen Vorbildern

I. & M. MODELLS

Triebfahrzeuge mit Elektroantrieb und Wagen in Spitzenqualität

KESSELBAUER

Triebfahrzeuge und Wagen in Großserie

LEMAGO

Triebfahrzeuge in Handarbeit. Kleinstserien

MÄRKLIN

Triebfahrzeuge und Wagen nach deutschen Vorbildern. Digitalsteuerung

M+L

Triebfahrzeuge nach verschiedenen Vorbildern. Gleissystem

MUSCHALEK

Güterwagen in Einzelanfertigung und Spitzenqualität

SPRING

Live-Steam- und Elektrolokomotiven, Wagen

► NENNGRÖSSE O

DINGLER

Lokomotiven in Spitzenqualität

FRIEDEL

Wagen in Spitzenqualität

FRAMOS TRAIN

Triebfahrzeuge als Bausätze mit vormontierter Motorisierung

GERARD

Triebfahrzeuge nach österreichischen Vorbildern. Etappenbausätze

HEGEB

Handgearbeitete Güterwagen. Bausätze und Fertigmodelle

HEL

Moderne Güterwagen in Spitzenqualität. Bausätze oder Fertigmodelle

JOOS

Einzelserien von Triebfahrzeugen in Spitzenqualität

METROP

Elektrolokomotiven nach schweizer Vorbildern. Kleinstserien

MICRO METAKIT

Dampflokomotiven und Wagen nach bayerischen Vorbildern

PHILOTRAIN

Triebfahrzeuge nach niederländischen Vorbildern. Kleinstserien

REICHERT

Wagen nach altdeutschen Vorbildern in Tin-Plate-Ausführung

SAUER

Triebfahrzeuge und Wagen. Kleinstserien

SB-MODELLBAU

Umrüstsätze für Triebfahrzeuge

WUNDER UND KISS

Triebfahrzeuge und Wagen

► NENNGRÖSSE O_m

FULGUREX

Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbild

FRIEDL

Wagen in Spitzenqualität

FRAMOS TRAIN

Triebfahrzeuge und Wagen nach deutschen, schweizerischen Vorbildern

HENKE

Triebfahrzeuge und Wagen nach Länderbahn- und DR-Vorbildern

► NENNGRÖSSE O.

HENKE

Triebfahrzeuge und Wagen nach Länderbahn- und DR-Vorbildern

LUX

Triebfahrzeuge

► NENNGRÖSSE HO

ADE

Wagenbausätze in ausgezeichneter Qualität. ADE-matic-Kurzkupplung

ADLER

Triebfahrzeuge und Wagen nach amerikanischen Vorbildern

AKU

Güter- und Reisezugwagen nach schweizer Vorbildern

BAVARIA

Epochegeeignete Wagenmodelle aus Messing. Spitzenqualität

BILGER

Güter- und Reisezugwagen auf modifizierten Chassis

BRAWA

Kleindiesellokomotiven, Rottenkraftwagen

BORN

Güter- und Reisezugwagen nach schweizer Vorbildern. Auch Bausätze

FUCHS

Einzelanfertigung von Dampflokomotiven nach historischen Vorbildern

FULGUREX

Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität

FLEISCHMANN

Markenhersteller von Triebfahrzeugen, Wagen und Gleissystemen

GERARD

Dampflokomotivbausätze nach Länderbahnvorbildern

GÜNTHER

Triebfahrzeuge, Wagen und Sonderfahrzeuge in Kleinstserien. Bausätze

HAG

Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbildern

HARTEL

Straßenbahngleissysteme

HOBBYTRAIN

Triebfahrzeuge in Präzisionsausführung

IBERTREN

Dampflokomotiven nach schweizer Vorbildern. Messingbausätze und Fertigmodelle

IBERTREN

Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach spanischen Vorbildern

JOUEF

Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach französischen Vorbildern

KLEIN MODELLBAHN

Triebfahrzeuge und Wagen

LEMAGO

Triebfahrzeuge in sehr guter Qualität

ELFER

Straßen- und Nahverkehrsbahnen nach schweizer und italienischen Vorbildern

LIMA

Triebfahrzeuge und Wagen in großer Auswahl. Gleissystem NEM 120

LILLIPUT

Triebfahrzeuge und Wagen

METROP

Elektrolokomotiven nach schweizer Vorbildern. Kleinstserien

MICRO METAKIT

Dampflokomotiven und Wagen in Einzelanfertigung nach bayerischen Vorbild

MÄRKLIN

Markenhersteller für Triebfahrzeuge mit Mittelleiter-Wechselstromantrieb. Zweileiter-Gleichstromantrieb HAMO. Wagen in großer Auswahl

MODEL LOCO

Triebfahrzeuge nach deutschen Vorbildern. Auch Bausätze

PERLMODEL

Moderne Güterwagen

PRIMEX

MÄRKLIN-Modelle für Anfänger. Triebfahrzeuge und Wagen aus eigener Produktion

PHILOTRAIN

Triebfahrzeuge und Wagen in Kleinstserien als Fertigmodelle und Bausätze in Spitzenqualität. Deutsche Vorbilder

REITZ

Triebfahrzeuge, deutsche Vorbilder, Bausätze

RIVAROSSO

Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität. Bausätze und Fertigmodelle

ROCO

Markenhersteller für Triebfahrzeuge und Wagen. Gleissystem ROCO-LINE

SB-MODELLBAU

Umrüstsätze für Triebfahrzeuge

SPIETH

Straßenbahnen und Umrüstsätze für Triebfahrzeuge

TRIX

Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem TRIX-INTERNATIONAL

VERBECK

Motorumrüstsätze für PIKO-Triebfahrzeuge

WALTHERS

Triebfahrzeuge und Wagen nach amerikanischen Vorbildern

WEINERT

Triebfahrzeuge als Bausätze oder Fertigmodelle. Zurüstsätze

WESTMODELL

Triebfahrzeuge nach Vorbildern der Länderbahnzeit

► NENNGRÖSSE HO_m

BEMO

Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbildern. Eigenes Gleissystem

D+R

Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbildern

ELFER

Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer und italienischen Vorbildern

SB-MODELLBAU

Umrüstsätze für Triebfahrzeuge

SPIETH

Straßenbahnfahrzeuge

TVK-SYLT

Triebfahrzeuge und Wagen nach norddeutschen Vorbildern

WEINERT

Triebfahrzeuge als Modelle oder Bausätze. Zurüstsätze

WESTMODELL

Triebfahrzeuge und Wagen

► NENNGRÖSSE HO.

GERARD

Dampflokomotivbausätze von Länderbahnen

LILLIPUT

Triebfahrzeuge und Wagen nach österreichischen Vorbildern

ROCO

Triebfahrzeuge und Wagen nach österreichischen Vorbildern

SV MODELLBAHNEN

Triebfahrzeuge und Wagen nach deutschen Vorbildern

TVK-SYLT

Triebfahrzeuge und Wagen nach norddeutschen Vorbildern

WEINERT

Triebfahrzeuge als Bausätze oder Fertigmodelle. Zurüstsätze

WESTMODELL

Triebfahrzeuge und Wagen

► NENNGRÖSSE TT

BECKMANN

Triebfahrzeugoberteile auf modifizierten Industriechassis

KRÜGER

Köf II, Reisezug- und Güterwagen, Wagen-Atzplatinen

KRONER

Triebfahrzeuge und Wagen, Kleinstserienbausätze und Fertigmodelle

► NENNGRÖSSE N

ARNOLD

Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem

FLEISCHMANN-PICCOLO

Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem

HOBBYTRAIN

Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität

IBERTREN

Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach spanischem Vorbild

LEMAGO

Triebfahrzeuge in Spitzenqualität

MINBAHN

Triebfahrzeuge und Wagen europäischer Bahnverwaltungen

RIVAROSSO

Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität

ROCO

Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen in großer Auswahl. Gleissystem

SB-MODELLBAU

Komplettmodelle und Umrüstsätze für Triebfahrzeuge

THS

Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach niederländischen Vorbildern

TRIX

Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. TRIX-FLEX-Gleissystem

► NENNGRÖSSE N_m

LEMAGO

Triebfahrzeuge nach schweizer Vorbild

TVK-SYLT

Triebfahrzeuge von der Sylter Inselbahn

WESTMODELL

Triebfahrzeuge und Wagen

► NENNGRÖSSE Z

MÄRKLIN

Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem mini-club-Kollektion

OTTO

Triebwagen deutscher Bahnverwaltungen

RAILEX

Messing-Handarbeitsmodelle von Triebfahrzeugen und Wagen

SB-MODELLBAU

Umrüstsätze für Triebfahrzeuge

SCHMIDT

Kleinstserien von Triebfahrzeugen und Wagen. Bausätze

WESTMODELL

Triebfahrzeuge als Bausätze oder Fertigmodelle