

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

2/91

DM 2,50

hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

Berlin — Hannover

**InterCity Strecke
in Planung**

Eisenbahngrenze

**Flucht
unmöglich**

Module

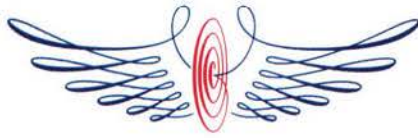
**Genormte
Fantasie**

Bauen Sie mit:

**Start frei für die
MEB-Leseranlage**

ZUM SAMMELN!
DAS MEB-FAHRZEUG
LEXIKON!

Wir sind wieder da!



LILIPUT

Totgegläubte leben länger. Nach diesem Motto stellt sich Liliput mit besseren Modellen und innovativen Ideen den hohen Erwartungen des Marktes. Wir arbeiten von nun an mit den Modellbau-Profis von herpa zusammen. Deren Modellfahrzeuge haben im HO-Maßstab in vielerlei Hinsicht Maßstäbe gesetzt. Diese Qualitätsmaßstäbe werden jetzt auch auf die Produktion von Liliput Modelleisenbahnen übertragen. Dafür verbürgen sich herpa und Liliput gemeinsam. Das herpa-Qualitätssiegel und eine jeder Verpackung beiliegende Garantie-Urkunde mit umfassenden Leistungen symbolisieren die hohen Ansprüche, welche wir an unsere Produkte stellen. Ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen herpa und Liliput ist die Güterzug-Lokomotive, Baureihe 140 der Deutschen Bundesbahn (Epoche IV).

Die komplette Dachpartie wurde vollständig überarbeitet. Neue Stirnleuchten, neue Einstiegsluken und Dachaufsätze sowie als besonderen Leckerbissen eine Dachstromleitung in bisher nicht dagewesener Detailliertheit. Es werden sechs (!) verschiedene Isolatoren, die alle den Originalen entsprechen, zur Befestigung verwendet. Der Durchmesser des Stromleiters beträgt jetzt 0,4 mm. Dabei ist es uns erstmals gelungen, ein so filigranes Teil aus Kunststoff zu fertigen. Dafür wurde ein spezielles Material verwendet, daß ebenso reißfest wie flexibel ist. Dies wird erst durch langjährige Erfahrung und den Einsatz modernster Fertigungsmethoden möglich. Dabei ist zu erwähnen, daß alle Teile nur gesteckt oder gerastet sind, was vor allem die Umbaufreunde interessieren wird. Wer genau hinsieht, wird erkennen, daß die Laufstege des Daches nun dem Vorbild entsprechen.



Wir ließen es aber nicht bei rein optischen Verbesserungen bewenden. Auch die Antriebsmechanik wurde verfeinert. So entspricht nun die Modellgeschwindigkeit

bis auf maximal +10% dem Original und das Fahrverhalten der Lokomotive konnte verbessert werden.

Diese Lokomotive bildet den Anfang einer neuen Generation von Liliput-Modellen. Über das Lieferprogramm 1990 informiert Sie gern Ihr Spielwaren-Fachhändler. Hier finden Sie auch den neuen Katalog der Liliput-Collection 90/91.

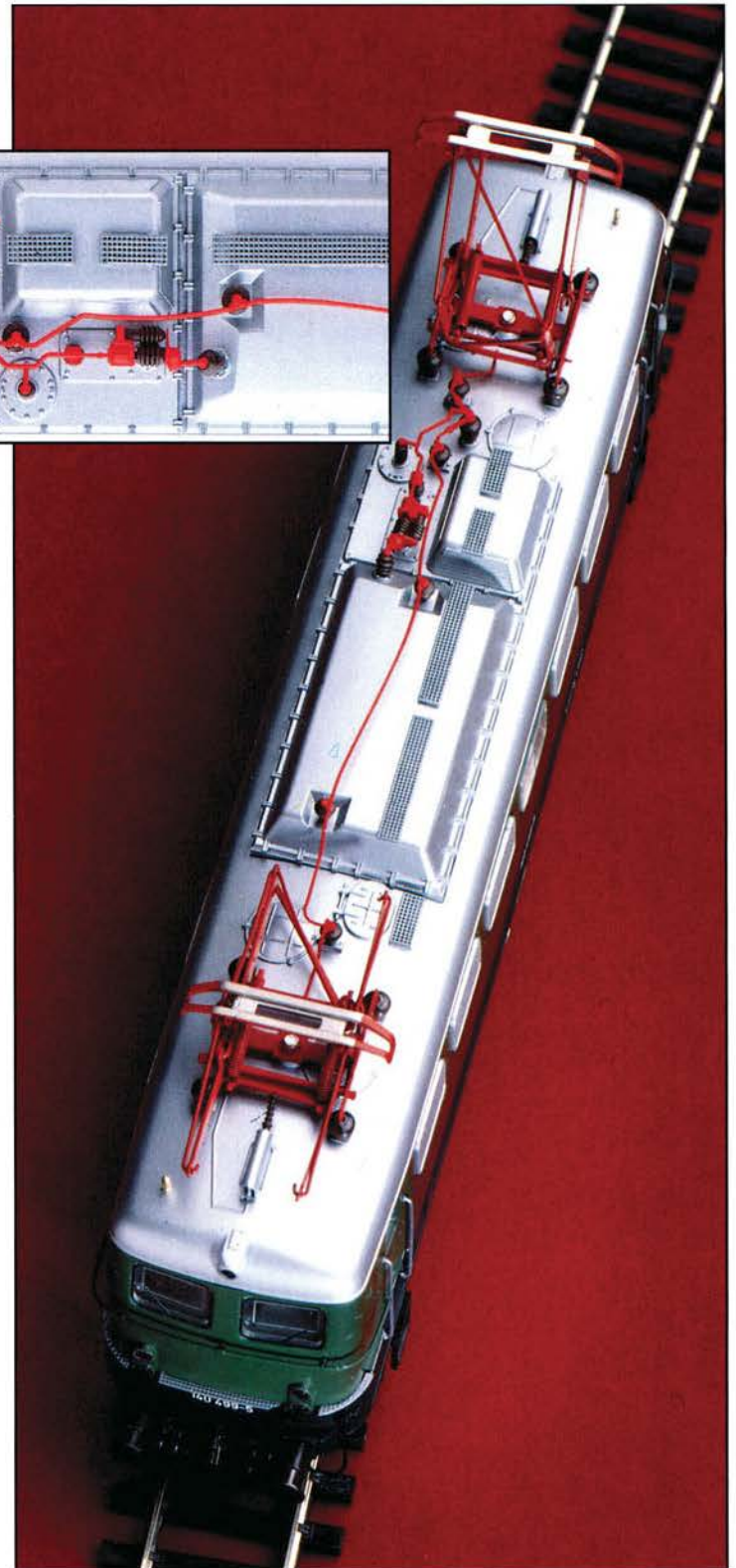
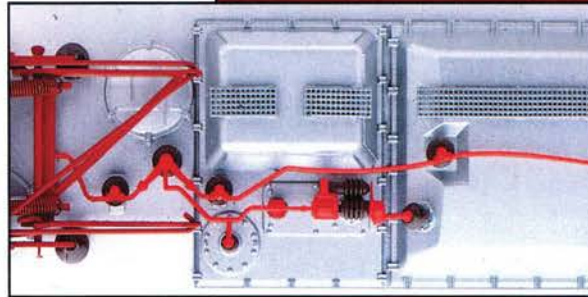
Noch einfacher ist es, wenn Sie den nebenstehenden Coupon ausschneiden und an uns einsenden. Den neuen Katalog erhalten Sie dann umgehend per Post.



FRITZ WAGENER

Gesellschaft m. b. H.

Fritz Wagener GmbH • Leonrodstraße 46 • 8501 Dietenhofen



Coupon ausschneiden und einsenden an
Fritz Wagener GmbH, Leonrodstraße 46, 8501 Dietenhofen

Name

Straße

Ort

Geburtsdatum



Wie gesagt, die Auswertung ist noch nicht völlig abgeschlossen, wird es aber in wenigen Tagen sein, sodaß wir voraussichtlich in der kommenden Ausgabe das vollständige Er-

Liebe Leser,

uns erreichen in diesen Tagen vermehrt Beschwerden wegen Unregelmäßigkeiten in der Auslieferung der Zeitschrift. Wir arbeiten mit Nachdruck daran, die Störquellen beim Postzeitungsvertrieb in den neuen und bei der Vertriebsgesellschaft in den alten Bundesländern zu beseitigen. Wenn es dennoch nicht klappt, informieren Sie uns, bitte, umgehend. Sie haben ein Recht auf Ihre Zeitschrift.

Und da wir einmal beim Thema Kommunikation sind: daß wir so viele Antwortkarten auf unsere Umfrage in Heft 11/90 zurückerhalten würden, hatten wir nicht erwartet. Hinzu kommen viele, sehr viele und zum Teil sehr ausführliche Briefe, die auf unser Blatt und unser Hobby eingehen und Anregungen über Anregungen enthalten, die wir im Laufe der Zeit aufnehmen werden.

Wenn die Auswertung auch noch nicht abgeschlossen ist und damit die Gewinner noch ausstehen, sei allen, die sich beteiligt haben, schon vorab gedankt. Indes, erste Ergebnisse zeichnen sich ab. Sie lassen so etwas wie den »Statistischen Durchschnitts-Modelleisenbahner« entstehen. Er ist 38 Jahre alt, ist zu 10 Prozent mit unserem Blatt unzufrieden, liest über 90 Prozent aller Beiträge in jeder Ausgabe und hat unsere Zeitschrift seit 1972 abonniert. Etwas überrascht waren wir zu erfahren, daß unser statistischer Querschnittsfreund sich zu 80 Prozent in der heimischen Bastelstube wohler fühlt als in der Gemeinschaft. Ich kenne den entsprechenden Wert aus den Altländern der BRD nicht, könnte mir aber auch aus eigenen Erfahrungen vorstellen, daß er etwas mit unserer Vergangenheit zu tun hat. Nach den permanenten Reglementierungen im Betrieb waren in den rückliegenden Jahren sehr viele Menschen froh, wenigstens zu Hause abschalten zu können. Wie gut, wenn das Hobby hierfür eine Möglichkeit bietet.

gebnis und die Gewinner der ausgesetzten Preise bekannt geben können.

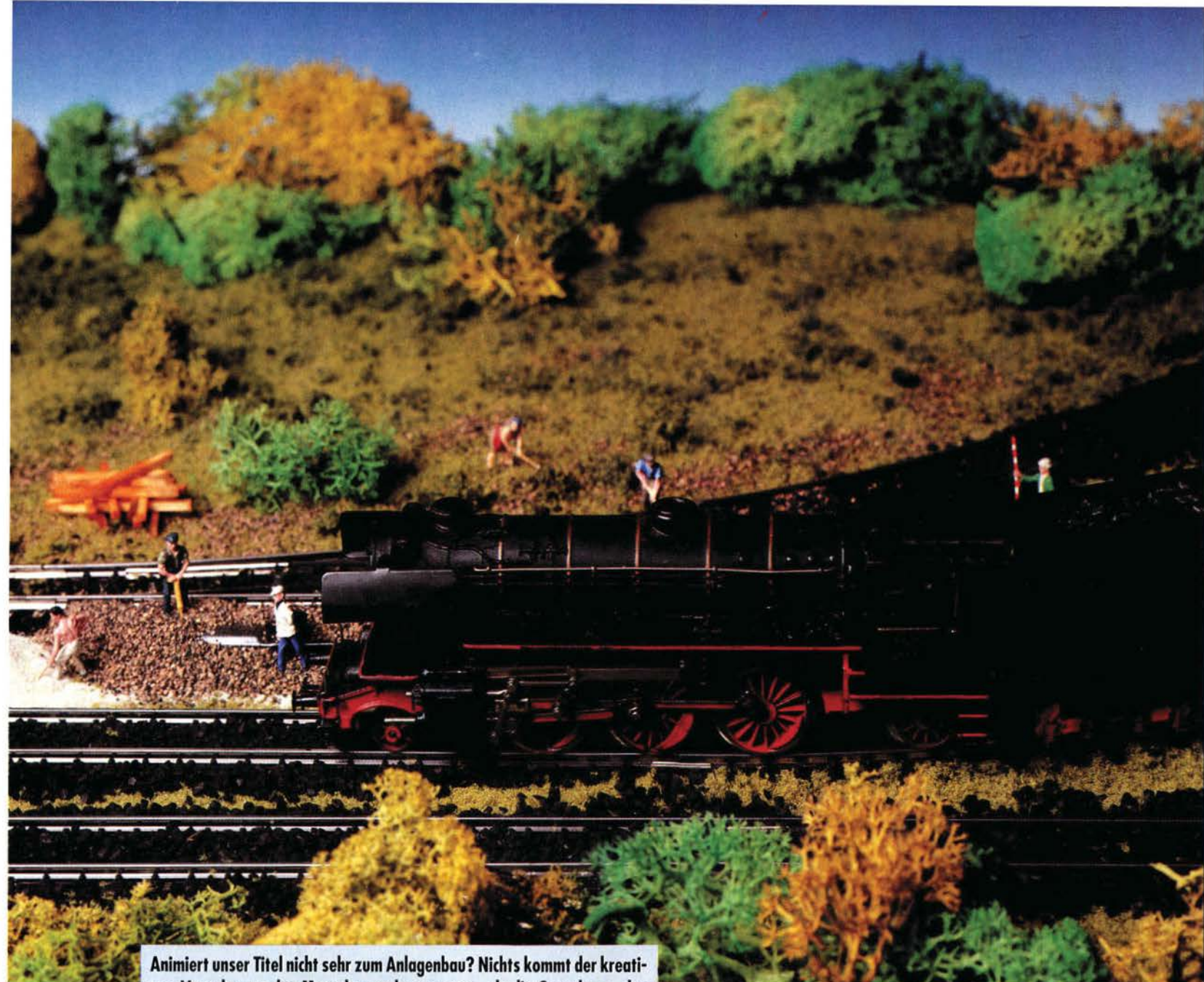
Der Hauptgewinner steht allerdings schon fest: Wir, die Redaktion. Sie als Leser haben uns Redakteuren mit Ihrer Bereitschaft zur Abstimmung viel Vertrauen entgegengebracht. Sie haben damit ausgedrückt, daß Sie aktiv teilhaben wollen an unserem gemeinsamen Blatt. Dies ist für uns allerdings kein Anlaß, Ihnen nunmehr leichtfertig zu versprechen, alle Leserwünsche und Anregungen erfüllen zu wollen oder zu können. Niemand kann allen gerecht werden.

Unser Wunsch, noch näher mit Ihnen zusammenzurücken, ist indes bekräftigt worden. Wir starten daher mit dieser Ausgabe eine neue Leseraktion. Wir wollen mit Ihnen gemeinsam eine Leseranlage bauen, eine Anlage, bei der Sie von der Nennweite über das Motiv, den Gleisplan, die Bauweise, die Schaltung und die Bestückung mit Fahrzeugen bestimmen, was geschieht. So, wie wir den typischen Modelleisenbahner unseres Blattes ermittelt haben, wollen wir die Anlage schaffen, die für unsere Leserschaft als typisch empfunden wird. Auf den Mittelseiten 20/21 sagen wir mehr dazu.

Warum wir das tun? Weil wir froh sind, nach den vielen Jahren der Einengung, des Bedenkens, des Zwischen-den-Zeilen-Andeutens, des Kontakteunterbindens endlich und ausschließ-lich das zu tun, was uns Spaß macht. Über alle Grenzen hinweg. Soweit das Geld reicht.

Ihr

F. Borchert
Chefredakteur



Animiert unser Titel nicht sehr zum Anlagenbau? Nichts kommt der kreativen Veranlagung des Menschen mehr entgegen, als die Gestaltung, das Nachvollziehen von Wirklichkeit und manchmal auch der Illusion. Den Anlagenausschnitt haben wir bewußt gewählt, entspricht er doch in seiner Linienführung unserem Logo. Haben Sie es schon bemerkt. Das abgebildete H0-Modell der Baureihe 23 014 von MÄRKLIN wurde in den 70er Jahren für das Zwei- und Dreileitersgleis gebaut, ist heute allerdings nicht mehr im Angebot.

Lassen Sie sich also ein bißchen »anmachen« von unserem Titel und vielleicht bekommen Sie Lust zum Anlagenbau, unsere Leseranlage macht das möglich.

Foto und Titelfoto: S. Frerichs, Bremen

Genormte Fantasie

6

Der Duden übersetzt »Modul« mit »Baustein«. Bei der Modelleisenbahn handelt es sich in der Tat um bausteinartige Elemente, die nach Belieben zusammengesetzt werden können. Wie das geschieht, erläutert unser Beitrag.

Sachsenmodelle

10

Der Name ist neu, die Firma zusammengefügt aus zwei renommierten Alteingesessenen. Sensationell ist die Anbindung an den österreichischen Hersteller ROCO.

Fluchtversuch unmöglich

14

Nicht nur der Fluchtversuch mit der Eisenbahn war nach dem 13. August 1961 aus der DDR unmöglich. Genauso unmöglich war die öffentliche Darstellung von Grenzsicherungsanlagen. Noch am 2. Januar 1990 erließ Generaldirektor Keddi neue Grundsätze zur Sicherung der Grenzbahnhöfe, die sich kaum von denen vor der Wende unterschieden. Auf dem Foto: Grenzbahnhof Staaken.



Schnellbahn Berlin – Hannover _____ 17

Ab 1997 soll zwischen Berlin und Hannover der InterCityExpress mit 250 km/h verkehren. Welche Detailfragen bis dahin allein für den Abschnitt Staaken – Oebisfelde zu klären sind, werden in unserem Beitrag für die Bereiche Anlagen, Bahnhöfe, Sicherungstechnik aufgelistet.

MEB-Leseranlage _____ 20

Auf die Idee, eine Leseranlage zu bauen, sind schon einige Redaktionen von Modellbahnzeitschriften gekommen. Keine Redaktion ist jedoch bisher **jeden** Schritt mit den Lesern gemeinsam gegangen – von der Wahl des Motivs über die Konstruktion des Gleisplans bis zur Ausstellungsreife. Wir tun das.



Eisenbahn im Land der Shkipetaren _____ 22

400 000 Menschen, darunter 170 000 Schüler und Studenten, bauten in »freiwilligen« Arbeitseinsätzen zwischen 1946 und 1985 etwa 600 km Eisenbahnstrecke. Über Streckenführung und Fahrzeugpark, über Leistungsfähigkeit und Zukunftsabsichten berichtet Dr. Hans-Joachim Hoppe aus Köln, der Land, Bahn und Leute aus eigenem Erleben kennt.

Tfz-Nummern-Vereinigung DR/DB _____ 31

Unser Foto zeigt ein zur Zeit noch alltägliches Bild: Zwei Diesellokomotiven, von der einen deutschen Bahnverwaltung mit einer 1 als Kennung versehen, (DR, Baureihe 132, Hintergrund), von der anderen Bahnverwaltung mit einer 2 auf die Reise geschickt (DB, Baureihe 220; Mai 1990 in Büchen). Mehr zu diesem Dilemma lesen Sie auf Seite 31.



Das Auto + Technik Museum Sinsheim _____ 35

Auch Eisenbahnfreunde kommen in diesem einmaligen und europaweit größtem Privatmuseum auf ihre Kosten: unter den Exponaten des Schienenverkehrs finden sich viele alte Bekannte. Die 18 313, die 52 3190 und die 95 007 waren einst bei der Deutschen Reichsbahn beheimatet, die 99 3316 stammt von der ehemaligen Waldeisenbahn Muskau. Auf dem Foto die ex DB-Lokomotive 50 413.



R U B R I K E N

MEB FAHRZEUG LEXIKON	11
Bahnpost	24
Kleinanzeigen	25
MEB MODELLBAU BOGEN	29
Drehscheibe	31
Fahrplan	37
Auskunft	38
Vorschau	39



52 2751 bleibt Kunst _____ 37

Bis November 1990 stand sie jahrelang auf dem abgeräumten Gelände des ehemaligen Anhalter Bahnhofs in Berlin. Nun wartet sie in Westfalen auf einen neuen Einsatz als Kunstwerk.

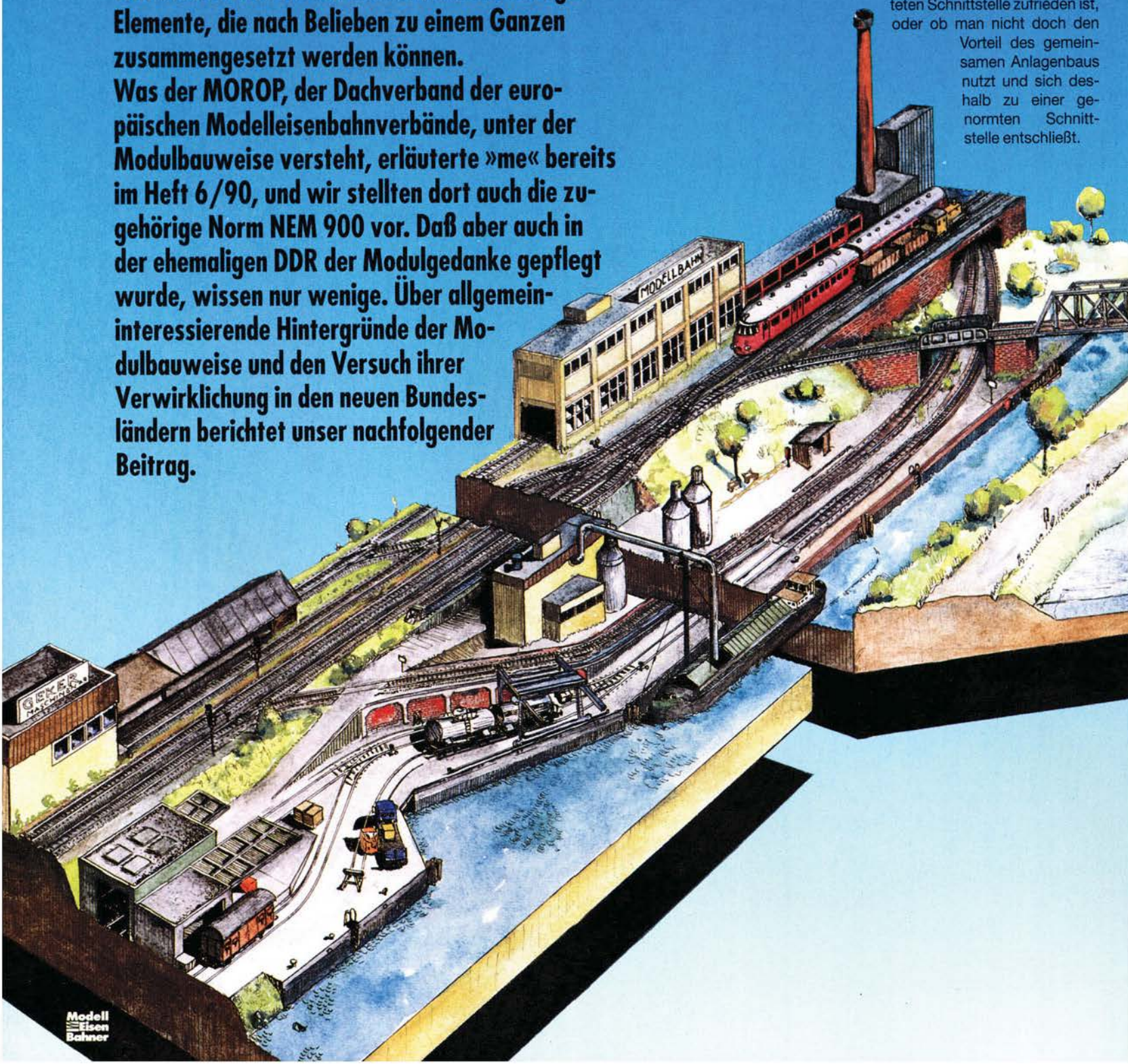
Genormte Fantasie

Der Duden übersetzt den Begriff »Modul« unter anderem mit »Baustein«. Und in der Tat handelt es sich bei der Modulbauweise um bausteinartige Elemente, die nach Belieben zu einem Ganzen zusammengesetzt werden können.

Was der MOROP, der Dachverband der europäischen Modelleisenbahnverbände, unter der Modulbauweise versteht, erläuterte »me« bereits im Heft 6/90, und wir stellten dort auch die zugehörige Norm NEM 900 vor. Daß aber auch in der ehemaligen DDR der Modulgedanke gepflegt wurde, wissen nur wenige. Über allgemeininteressierende Hintergründe der Modulbauweise und den Versuch ihrer Verwirklichung in den neuen Bundesländern berichtet unser nachfolgender Beitrag.

Für viele ist der Begriff Module verbunden mit der Lösung permanenter Platzprobleme, und für manch einen ist er schon fast eine Philosophie. Dabei ist die Modulbauweise keine Wunderlösung. Beschränkung und Freizügigkeit liegen selten so dicht beieinander wie bei dieser Theorie. Und es kommt auch gar nicht darauf an, ob jemand nur im Kreis herumfahren will oder mehr die gestreckte Trasse bevorzugt; die Modulbauweise hat für jeden die entsprechenden Bausteine.

Überlegen sollte man es sich aber schon, ob man nur für den eigenen Bedarf »modulieren« will und mit einer individuell gestalteten Schnittstelle zufrieden ist, oder ob man nicht doch den Vorteil des gemeinsamen Anlagenbaus nutzt und sich deshalb zu einer genormten Schnittstelle entschließt.



Grundlagen

Module sind zerlegbare Anlagenteile, die auf Grund ihrer Schnittgestaltung uneingeschränkt oder eingeschränkt austauschbar sind. Die Einschränkungen, wie sie z.B. bei Bahnhofsmodulen vorkommen können, sollten möglichst gering sein und nur auf spezielle Module beschränkt bleiben.

Segmente ähneln in ihrer Grundgestaltung den Modulen, besitzen jedoch keine genormten Schnittstellen. Somit ist eine Austauschbarkeit nicht gegeben. Mehrere Segmente können ein Modul bilden, wenn ihre Endschnittstellen der Modulnorm entsprechen. So sind die o.g. »Bahnhofsmodule mit Einschränkungen« Segmente, die an den Schnittstellen zur freien Strecke wieder zu Modulen werden.

Auch ist die Modulbauweise mehr als nur eine Idee für Langstecken- und Fahrplanfanatiker. Sie umfaßt vielmehr das gesamte Spektrum zwischen Kleindiorama und saalfüllender Großanlage. Und um es

noch einmal zu betonen: Sie ist kein Nonplusultra des Modelleisenbahnbaus! Dennoch bietet sie gegenüber der konventionellen Bauweise viele Vorteile:

- Wer oft mit Umzügen rechnen muß, oder wessen Wohnungsprobleme noch nicht endgültig geklärt sind, muß sich nicht, aus Angst vor der Motorsäge, eine Anlage versagen. Eine zerlegbare Anlage, ob modulnormiert oder nicht, ist problemloser zu montieren und zu transportieren als eine permanente.
- Wer seine Modelleisenbahn nur zu besonderen Anlässen (Weihnachten, Kindergeburtstag, Urlaub ...) aufbauen will, ist meist unzufrieden über den Aufwand des Zusammensteckens der Gleise und über die fehlende Landschaftsgestaltung. Eine Modulanlage ist schnell aufgebaut und läßt sich zu Zeiten der Betriebsruhe platzsparend unterbringen.
- Mancher hat ein ganz besonderes Modellbahninteresse. Ein Bahnbetriebswerk oder ein vorbildgetreuer Bahnhofsnachbau ist in der Modulbauweise mit nur

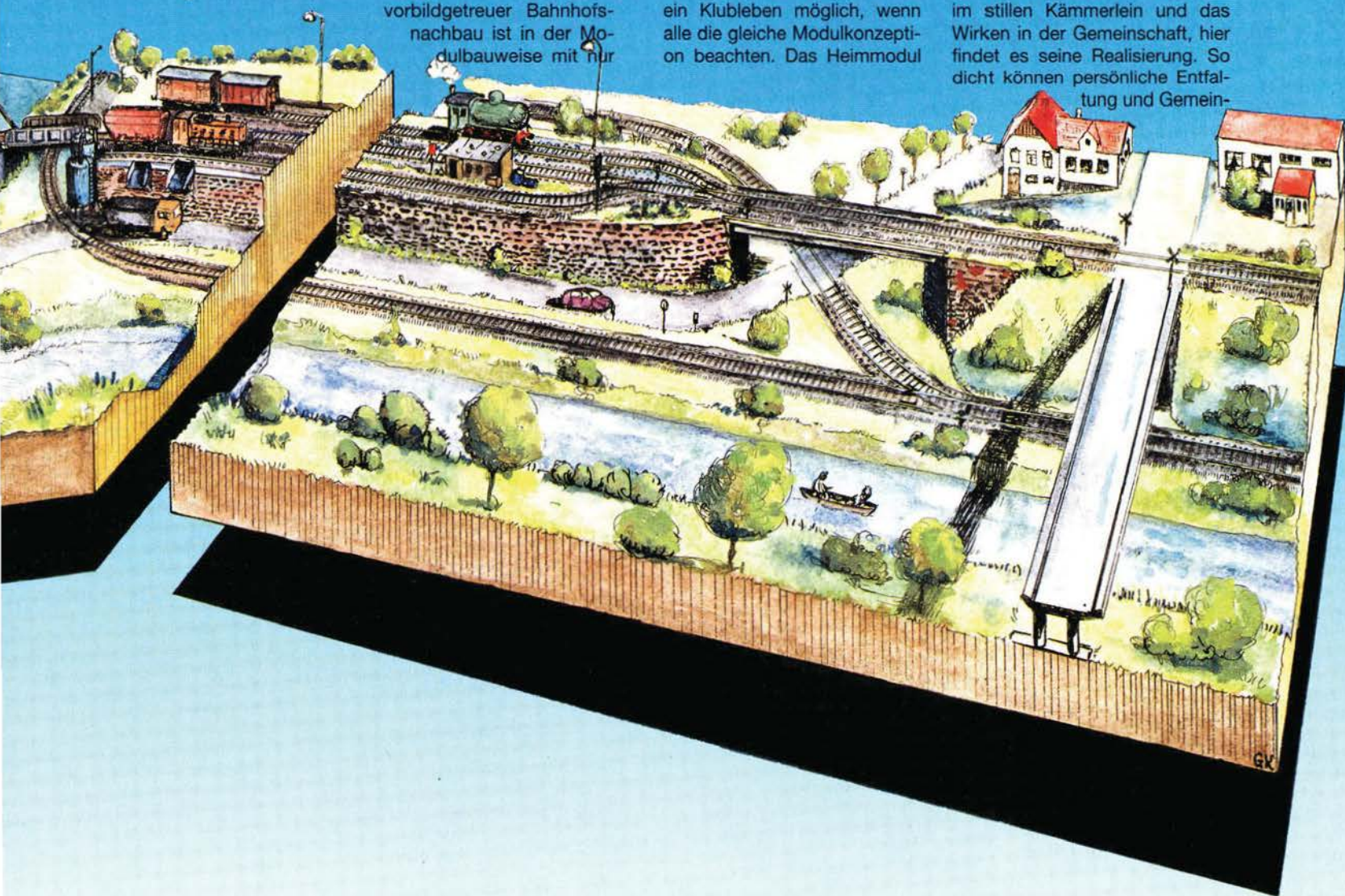
wenigen Kompromissen zu realisieren. Was rechts und links vom »Prachtstück« liegt, kann mit Wendeschleifen- oder Abstellbahnhofsmodulen ausgefüllt werden. Dabei können möglicherweise auch andere Räume (Flur oder Nachbarzimmer) zeitweilig genutzt werden.

- Räumliche Entfernungen zwischen Bastelraum und Modellbahnzimmer werden problemlos, wenn die Anlagenteile in handlichen Modulen angefertigt werden.
- Wenn permanente Anlagen ständig oder nur vorübergehend erweitert werden sollen, ist dieses mit Modulen leicht zu bewerkstelligen.
- Dioramenbauer behalten besser eine künftige Modellbahnanlage im Blick, wenn sie ihre Dioramen modulgerecht bauen.
- Nicht immer befindet sich die Arbeitsgemeinschaft oder der Klub gleich um die Ecke. Selbst räumlich weit voneinander lebenden Modelleisenbahnern ist ein Klubleben möglich, wenn alle die gleiche Modulkonzeption beachten. Das Heimmodul

wird in der Gemeinschaft mit anderen Einzelmodulen zur Großanlage.

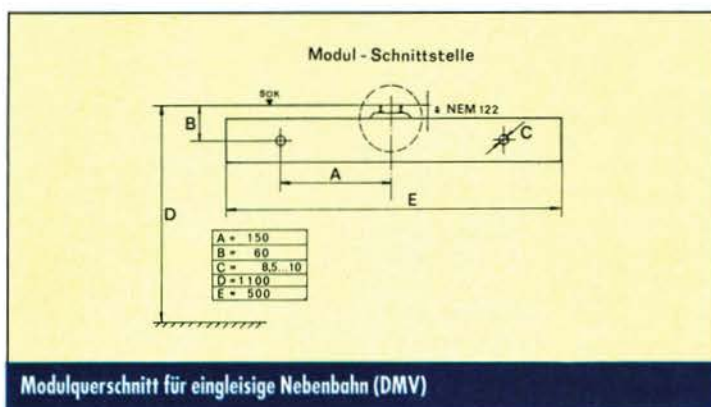
- Wechselnde Anlageninteressen lassen sich mit Modulen leichter befriedigen. Die geschlossene Anlagenform (Kreis, Oval) wird mit wenigen Handgriffen zu geschlängelten Linientrassen. Je klarer das Konzept, umso vielfältiger sind die Möglichkeiten der Variationen.
- Manch einem laufen beim Anlagenbau die Kosten davon. Geldmangel führt zu monatelangen Unterbrechungen, wenn nicht sogar zur Aufgabe des Bauvorhabens. Bei der Vorgehensweise »Modul an Modul« läßt sich der finanzielle Aufwand leichter überblicken und auf kleinere Beiträge aufsplittern.

Zusammengefaßt läßt sich aus den angeführten Argumenten leicht die Grundphilosophie der Modulbauweise ableiten: Die individuelle Kreativität kann sich am Einzelmodul voll entfalten und wird in der Einordnung ins Ganze zu einem Großvorhaben. Der Bau im stillen Kämmerlein und das Wirken in der Gemeinschaft, hier findet es seine Realisierung. So dicht können persönliche Entfaltung und Gemein-

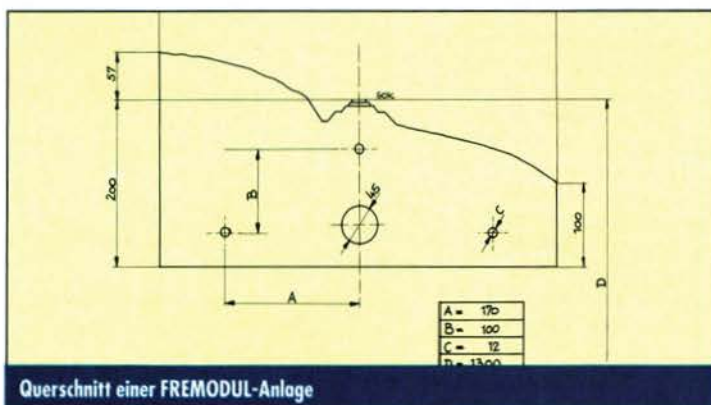




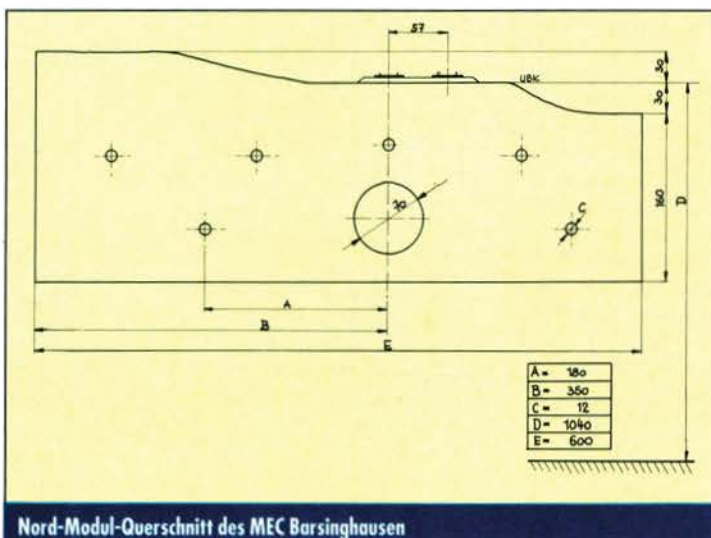
Das H0-Modul »Bahnübergang« (FREMO Berlin) zeigt die Möglichkeiten der liebevollen Anlagengestaltung in der Modulbauweise.



Modulquerschnitt für eingleisige Nebenbahn (DMV)



Querschnitt einer FREMODUL-Anlage



Nord-Modul-Querschnitt des MEC Barsinghausen

schaftsgeist zusammenliegen! Ein wohlthuender Aspekt.

Einzelmodul und Diorama

Sie sind besonders in den kleinen Nenngrößen weit verbreitet: Dioramen, die oft nicht weit vom Einzelmodul entfernt sind. Meistens werden sie zur Präsentation der Modellbahnkostbarkeiten verwendet und fristen so nicht selten ein betriebsloses Dasein in der Schrankwand oder Glasvitrine. Dabei sind gerade diese mit großer Gewissenhaftigkeit dem Vorbild Eisenbahn nachgestalteten Kleinkunstwerke dazu prädestiniert, Blickfang und Schmuckstück einer Modellbahnanlage zu sein. Was spricht also dagegen, ein Diorama nach Modulgesichtspunkten zu bauen? Allein schon um den Preis der Möglichkeit, ein solches Heimdiorama bei großen Ausstellungen im Verein mit vielen anderen Dioramen zur Schau stellen zu können, lohnt es sich, eine modulgenormte Schnittstelle ins Auge zu fassen. Europäischen Maßstäben wird hier die NEM-Reihe 900 gerecht, deren verbreitetster Querschnitt der FREMO-Standard ist. Aber auch niedriggestecktere Ziele mit den Normen regionaler Modulsysteme können das Diorama aus der Isolation des Vitrinendaseins lösen.

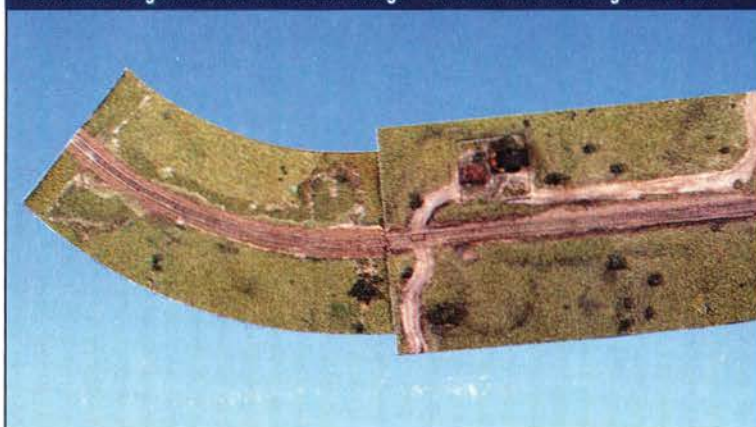
- Wichtigste Parameter, die dabei eingehalten werden sollten, sind
- die Lage der Gleise an den Anschlußstellen,
 - die Deckungsgleichheit des Geländeprofiles an den Schnittstellen,
 - die problemlose Verbindung des Dioramas mit den anschließenden Fremdmodulen,
 - die einheitliche Modullänge und die Einhaltung der festgelegten Rastermaße,

- die Festlegungen zu den Gleisradien und Weichenneigungen im sichtbaren Bereich.

Module im DMV

Auch in der DDR gab es seit vielen Jahren Bestrebungen, den Modulgedanken zu bereichern und ein möglichst universell einsetzbares Modulsystem zu entwickeln. So das Standardisierte Modellbahnsystem (SMBS) der 70er Jahre sowie die daraus abgeleiteten modulähnlichen Anlagenkonzepte verschiedener Arbeitsgemeinschaften. Bereits Anfang 1988 fanden sich interessierte Modellbahnfreunde zusammen, um über das Thema Module zu diskutieren und Vorstellungen zu einem eigenen Modulstandard zu entwickeln, wobei von Anfang an eine mögliche Ankoppelung an westliche Modulsysteme berücksichtigt wurde. Im folgenden soll dieses Modulsystem für eingleisige Nebenbahnen vorgestellt werden. In wichtigen Grundzügen entspricht dieses System dem europäischen FREMODUL, so daß grundsätzlich der Aufbau gemeinsamer Anlagen möglich ist. Allerdings wurde im vorliegenden Fall auf die Darstellung eines Geländeprofiles an der Anschlußstelle bewußt verzichtet. Das bedeutete eine wesentliche Verringerung der Höhe des Anlagenrahmens, was in vielen Fällen von Bedeutung ist. Weiterhin besteht bei diesem System die Möglichkeit, daß auch Module mit abweichender Breite an der Anschlußstelle (kleiner oder größer 500 mm) an die bestehenden Teile angeschlossen werden können. Wer also wenig Platz in der Schrankwand hat, braucht nicht auf Module zu verzichten. Im zweiten Bild auf von oben werden die Hauptmaße dieser Modul-schnittstelle dargestellt.

Vier Module ergeben schon eine kleine Anlage. Von links nach rechts: gerades und



Die mechanische Verbindung der Module erfolgt mit Schrauben M 8. Um eventuell auftretende geringe Maßabweichungen ausgleichen zu können, weisen die Bohrungen einen Durchmesser von 10 mm auf. Die Anlagenhöhe (S0) über dem Fußboden beträgt 1 100 mm, womit dem Umstand Rechnung getragen wurde, daß die Module auf Ausstellungen gezeigt werden können, wo auch Kinder etwas sehen wollen. Ein Gesichtspunkt, der sicher bei Arbeitsgemeinschaften, die sich künftig dem Bau von Modulen zuwenden wollen, eine Rolle spielen dürfte. Der Verzicht auf ein Geländeprofil an den Anschlußflächen bedeutet jedoch nicht den Verzicht auf eine Geländegestaltung generell. Was der Modelleisenbahner zwischen den Schnittstellen auf seinem Modul treibt, ist ganz seiner Fantasie überlassen. Ebenso ist die Anlagenbreite variabel. Aus optischen Gründen sollte jedoch an den Anschlußstellen wieder ein Angleich an die Standard-Modulbreite erfolgen.

Der Arbeitskreis Module hat sich das Ziel gesetzt, neben der Erarbeitung der notwendigen Unterlagen, die in Form einer Informationsbroschüre vorliegen, den Modulgedanken auch hierzulande weiter zu verbreiten. Dazu dienen vor allem Modultreffen, wie bereits im Oktober 1990 eines im FEZ in der Wuhlheide in Berlin stattgefunden hat.

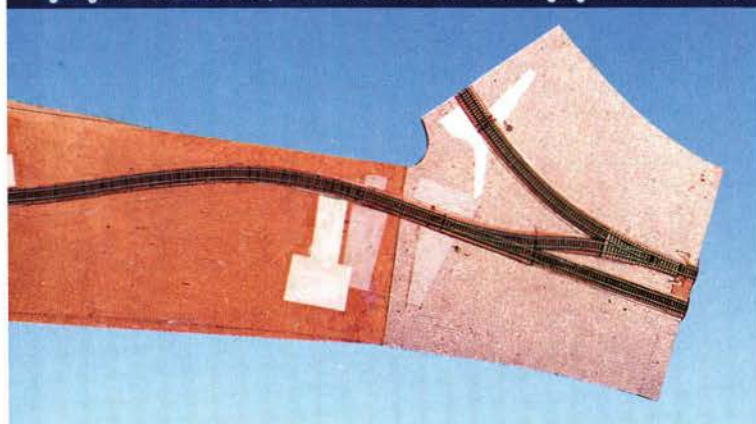
Modul-Perspektiven

Dieses erste deutsch-deutsche Modultreffen im Ostberliner Freizeit- und Erholungszentrum (FEZ) war ein großartiger Erfolg des Modulgedankens. Dem Aufruf zur Teilnahme waren sowohl Modulfreunde aus den alten als auch aus den neuen Bundesländern gefolgt. Das rege Interesse läßt

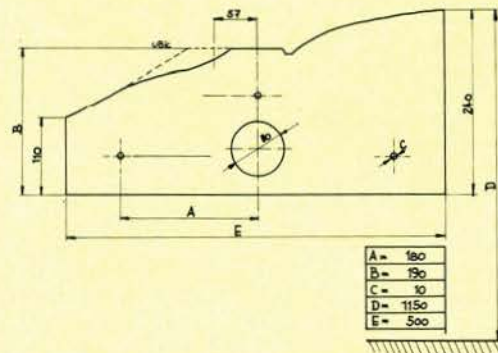
hoffen, daß auch in den neuen Bundesländern der Modulgedanke bald breite Modelleisenbahnerkreise erreichen wird. Dieses Grundanliegen hat das Modultreffen in bestem Sinne befördert. Und noch eine Erkenntnis unterstrich die schier unerschöpflichen Möglichkeiten der Modulbauweise: Schwierigkeiten, die sich beim Ausstellungsaufbau aus dem ungünstigen Verhältnis einer Vielzahl von Streckenmodulen zu nur wenigen Bahnhofsmodulen ergaben, wurden glänzend durch die Improvisation eines »Berliner Außenrings« (ROCO-LINE-Gleis auf 10 cm breiten Trassenbrettern) gemeistert. Dadurch konnte, wie das bei solchen Modultreffen allgemein üblich ist, ein umfangreicher Fahrbetrieb stattfinden. Das geschah nach einem Fahrplan mit einer Zeitverkürzung von 1:12. Auf jedem Bahnhof wurde ein normal laufender Reisewecker installiert, von dem nur die Minutenanzeige zu beachten war. Wies demnach die Minutenanzeige die Ziffer 15 auf, war es exakt 03.00 Uhr oder 15.00 Uhr. Bei entsprechend gestaltetem Fahrplan funktionierte dieses System ganz ausgezeichnet und kann nur zur Nachahmung empfohlen werden. MEB berichtet in einer späteren Ausgabe ausführlich über die betrieblichen Aspekte des FREMO-Gedankens.

Den Autoren bleibt an dieser Stelle nur noch die Pflicht, die hervorragende Gestaltung der ausgestellten N-Module zur würdigen. Eine Überraschung, die man in dieser Nenngröße nicht erwartet hatte. Und ein Beweis dazu, daß die Modulbauweise keine Domäne der Nenngröße H0 sein muß. Ein Aspekt, der zuversichtlich macht zur weiteren Verbreitung dieser interessanten Modellbahn-Philosophie. K.-D. Dienst, G. Kerber, L. Neve, alle Berlin

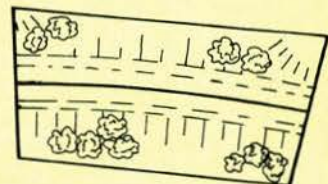
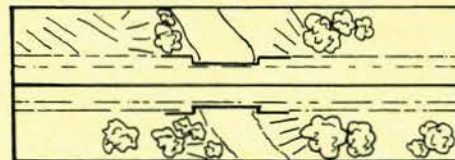
gebogenes Streckenmodul, Bahnhofsmodul und Verzweigungsmodul (im Bau).



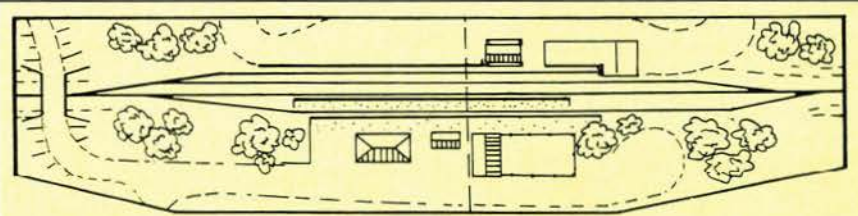
An der Schnittstelle eines FREMODUL. Der behelfsmäßige Übergang wird mittels Schraubzwingen gesichert.



Streckenmodul-Schnittfläche für ein- und zweigleisige Bahnen nach »hitCH«, Schweiz



Links: DMV-Streckenmodul mit Bach. Rechts: DMV-Bogenmodul mit 1 m Halbmesser



Bahnhofsmodul, bestehend aus zwei Segmenten. Nur an den Endschnittstellen S ist ein modulgenormter Anschluß möglich.

Fotos: D. Lehmann, K.-D. Dienst, V. Thie, alle Berlin

SACHSENMODELLs Glanz – und ROCOs Gloria



**Modellbahnpionier und Geschäftsführender Gesellschafter:
Gustav Kiesewetter (64)**

Zugegeben, die Abwandlung eines bekannten Filmtitels ist nicht besonders originell. Aber sensationell ist die künftige enge Zusammenarbeit der ostsächsischen GmbH mit dem österreichischen Marktführer schon, hatte man doch eine solche »Anbindung« an einen starken Partner von ganz anderen Modellbahnherstellern in den neuen Bundesländern erwartet.

Der neue Firmenname tauchte erstmalig zur Leipziger Herbstmesse 1990 in der internationalen Öffentlichkeit auf. Dabei ist nur der Name neu, die Firma hat Geschichte: Die heutige Firma SACHSENMODELLE GmbH basiert auf zwei alt-renomierten Stammfirmen, STÄRZ & Co in Oybin/Sachsen und SCHICHT in Dresden. Als Oskar Stärz und Gustav Kiesewetter (der Vater des heutigen Geschäftsführers) 1941 in Zittau ein Werk für Kunststoffverarbeitung gründeten, fanden sich im Produktionsprogramm Duroplastteile aller Art, nur noch keine Modelleisenbahnen. Aber bereits Mitte der 50er Jahre lackierte und dekorierte man Spritzgußteile aller namhaften Modelleisenbahn-Hersteller der damaligen DDR: PIKO, GÜTZOLD,

ZEUKE & WEGWERTH, SCHICHT und HRUSKA. Und so ist es auch geblieben. Neben der Herstellung vornehmlich von Modellbahnwagen ist die Oybiner Firma der führende »Farbdesigner« in den neuen Bundesländern. Dazu wurden sowohl die Verarbeitungsverfahren als auch die entsprechenden Hilfsmittel (Schablonen, Hoch- und Tiefdruckklischees, Vorrichtungen) im eigenen Hause entwickelt und gebaut und so Pionierarbeit geleistet im Lackieren und Bedrucken von Modellbahnfahrzeugen.

Alle die bekannten Phasen der Verstaatlichung solcher und ähnlicher Betriebe in der ehemaligen DDR – staatliche Beteiligung, Volkseigen-

tum, Eingliederung in die VE Kombinate – überstand die Firma relativ unbeschadet, dank eines glücklichen Umstandes: der ehemalige Besitzer, Gustav Kiesewetter, gab als Betriebsleiter und Geschäftsführer nie das Heft der Firmenleitung aus der Hand. »So gab es auch keine Querelen mit alten und neuen Mannschaften sowie mit alten und neuen Funktionären, denn ich wußte immer, was ich wollte«, lächelt der heute 64jährige.

Das ist wahr! Die seit vielen Jahren bewährte, enge Kooperation zwischen den ehemaligen Teilbetrieben des VEB PREFO, Dresden, SCHICHT und MODELLBAHNWAGEN OYBIN erwies sich als äußerst reibungsarm, so daß auch

nach der Reprivatisierung der ursprünglichen Teile des VEB PREFO dieser Verbund erhalten blieb. Beide Firmen gingen in der neuen Firma SACHSENMODELLE auf.

Der wiedergewonnenen Bewegungsfreiheit stellt sich die GmbH mit Optimismus und Ideenreichtum. Bereits 1989 wurde eine Kurzkupplungs kinematik entwickelt, die allen Anforderungen der NEM 362 gerecht wird, und zur diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse wartete der Betrieb mit mehr als 20 Neuentwicklungen auf. Wie bereits die zweiachsigen Personen-, Gepäck- und Postwagen erhalten alle Modelle des Firmenprogramms neue Radsätze, Kurzkupplungsmechanik und – wo nötig und wünschenswert – neu entwickelte, wesentlich feinere Baugruppen, was dank der jetzt zur Verfügung stehenden Kunststoffe möglich geworden ist. Daneben werden in Zusammenarbeit mit der Firma ROCO DR-Varianten von ROCO-Modellen gefertigt, die bislang noch nie verfügbar waren. Und vom RÖWA-Wagenprogramm, das ROCO vor einigen Jahren übernommen hatte, werden wieder »gute, alte Bekannte« aus den Spritzautomaten in Dresden und Oybin fallen. Optionen auf die Zukunft sind klassische Neukonstruktionen, wie der 15-t-O-Wagen »Halle«, der sächsische PwSachs 07 und die Einheits-Nebenbahnwagen Bi-31, BCI-34 und Ci-33. Daneben werden sich die kommenden Neuheitenprogramme – nomen est omen – verstärkt den sächsischen Bahnen und ihren charakteristischen Fahrzeugen widmen.

Auch in Sachen Vertrieb schlägt die neue Freundschaft positiv zu Buche. Auf Grund eines Kooperationsvertrages wird ROCO weltweit den Vertrieb der SACHSEN MODELLE-Erzeugnisse übernehmen.



Modell mit Superdetaillierung: Post-Gepäckwagen PwPosti-34 in authentischer Lackierung und mit Kurzkupplungs kinematik

Aus dem Produktionsprogramm

Reisezugwagen

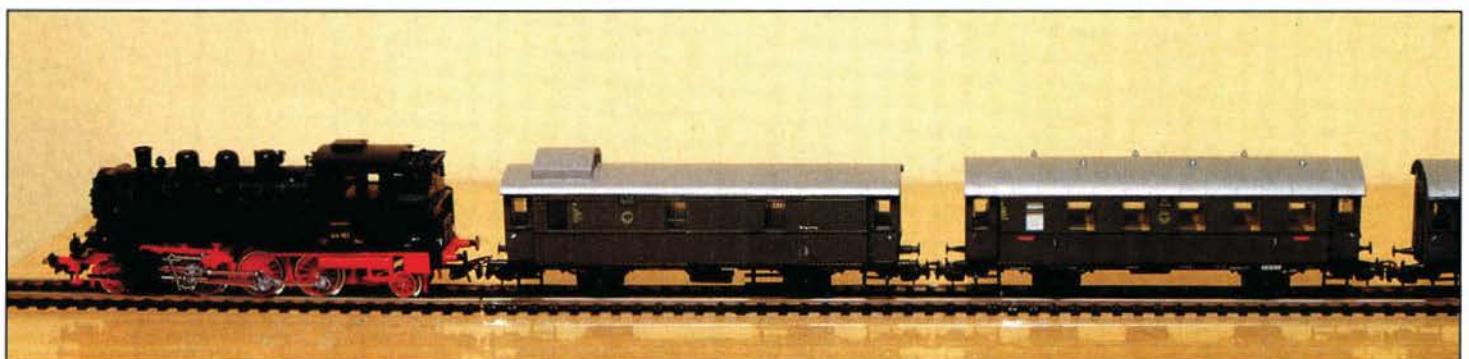
Postgepäckwagen Pw Post 34 der DRG; Personenzuggepäckwagen Pwi 32; Personenzugwagen Cv 32 der DRG in grün und cremelrot; Triebwagen-Beiwagen VB 140; Reisezugwagen BC 4i-pr 23 (Bauart »Langenschwalbach«); vierachsige Oberlicht-Reisezugwagen preußischer Bauart; Eilzugwagen Bauart B4i-30 und C4i-33h; vierachsige Reisezugwagen moderner Bauart, versch. Klassen und Bahnverwaltungen; vierachsiger Postwagen; Doppelstockzug zwei- und vierteilig verschiedener Bahnverwaltungen. Der größte Teil der Wagen wird in Dekorationen der Epochen II, III und IV angeboten.

Güterwagen

Zweiachsiger Weinfußwagen; zweiachsiger Kalkkübelwagen; zweiachsiger Kesselwagen mit versch. Beschriftungen; zweiachsiger Säurekesselwagen; vierachsiger Maschinenkühlwagen Mk 4 mit versch. Dekorationen.

Neuheiten

»Sonderzug aus Pankow«. Limitierte Sonderausgabe der Wagen des Salonzuges der ehemaligen Staatsführung der DDR (4 versch. Wagen); Beihilfspersonenwagen MCi 43 der DR; Reisezugwagen der KPEV mit Oberlicht in grauer Farbgebung.



Gemeinschaftsproduktion mit GÜTZOLD KG: BR 64 mit SACHSENMODELLE-Personen- und Gepäckwagen.