

Auf der Suche nach der verlorenen Zeit, Teil 1 Spur 0-Eisenbahnen, hergestellt in Ostdeutschland

Von Dirk Hertel

Die führenden deutschen Hersteller von Modelleisenbahnen der Spurweite 0, wie Märklin, Bing und Bub, waren überwiegend im Süden und Westen des Landes konzentriert. Weniger bekannt ist, daß es auch in Ostdeutschland kleinere Hersteller von Spur 0 - Eisenbahnen gab. Fast vergessen ist auch die vorübergehende Renaissance, welcher sich die Spur 0 hinter dem Eisernen Vorhang zwischen 1945 bis 1961 erfreute, einer Zeit, in der anderswo die meisten Firmen bereits zu H0-Modellen wechselten.

Wenn man an Spur 0 - Eisenbahnen "Made in GDR" (German Democratic Republic) denkt, fallen einem als erstes die Namen **Zeuke** und **Liebmann** ein. Beide Firmen wurden Marktführer der DDR-Modellbahn-Industrie, die in Sachsen und Thüringen sowie in Berlin konzentriert war, und sie bilden auch den Schwerpunkt der folgenden Abhandlung. Es ist heute kaum vorstellbar, wie vielfältig diese Industrie einst war: 1960 gab es in Ostdeutschland mehr als 50 Firmen, die Eisenbahnen und Zubehör in den Spuren 0, S, H0 und TT herstellten. Die Wurzeln dieser Industrie lagen sowohl im traditionellen erzgebirgischen Holzspielzeug als auch in der Blechspielzeug-Herstellung [Konrad Auerbach, "Mit der Eisenbahn durchs Spielzeugland, Zur Geschichte der erzgebirgischen Spielzeugeisenbahn", Erzgebirgisches Spielzeugmuseum Seiffen, Schriftenreihe Bd. 13, 1993].

Vorgeschichte

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts befaßte sich eine Reihe von Firmen mit Spielzeug- und Modelleisenbahnen:

- Einer der frühesten sächsischen Hersteller von Blech-Spielzeugeisenbahnen war **Heinrich (Heino) Becker** aus Zschopau, aktiv um 1910 mit Spur 0-Blecheisenbahnen und Zubehör.
- Vor dem Ersten Weltkrieg gab es die "**Leipziger Lehrmittel-Anstalt**", ein bekannter Großhändler und Versandhaus für pädagogisches Spielzeug mit eigenen Katalogen und der Handelsmarke "**Lipsia**".
- Von 1910 bis 1930 stellte der Modellbauer **Wilhelm Bischoff** in Dresden (Firmenzeichen W.B.D.) Teile und Bauanleitungen für Modell-Dampfmaschinen und -Lokomotiven her.
- Die 1914 gegründete Firma **Heinrich Rehse** aus Leipzig bot Bauanleitungen und Teile sowie Bausätze für Dampfmaschinen, Modell-Lokomotiven und rollendes Material an.
- Bekannt sind die Produkte von **Carl Bochmann** aus Dresden, dessen "Fabrik feiner Spielwaren" in den 1930er Jahren unter der Handelsmarke "**CABO**" Zubehör und Güterwagen in Spur 0 herstellte. Das Zubehör erinnert etwas an das von "KIBRI". Einen Bahnsteig mit der Aufschrift "Dresden", den ich auf dem bekannten Elbufer-Flohmarkt in Dresden kaufte, konnte ich später als CABO identifizieren.
- In den 1940er Jahren stellten **Heller und Schiller** aus Oberleutersdorf Spur 0-Uhrwerkseisenbahnen aus Blech her.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Firmen **Zeuke** und **Liebmann** die bekanntesten Spur 0-Hersteller in der DDR, doch in seiner Publikation "100 Jahre Modellbahnen" erwähnt Botho Wagner auch andere Firmen [Botho G. Wagner, 100 Jahre Modelleisenbahn, Sonderausgabe der Zeitschrift "Der Modelleisenbahner", Berlin, 1991]:

- In Berlin waren die Firmen **Günther Gebert** und **Modellbau R. Stephan** ansässig.
- Bis zur Einstellung der Tätigkeit 1958 verkaufte **Heinrich Rehse** aus Leipzig Bausätze für 0- und H0-Lokomotiven aus vorgefertigten Metallteilen.
- **Beyco/Bayer & Co** fertigten Modelle der Berliner Straßenbahn, welche auf Wulstschienen fuhren und über Oberleitung mit Strom versorgt wurden.

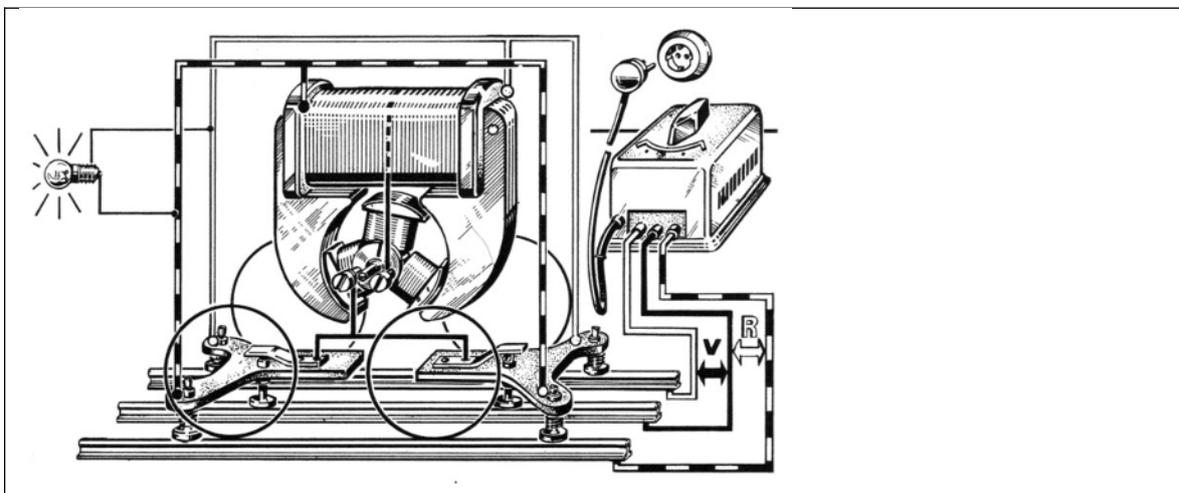
Zeuke

Die Firma wurde im Ostteil von Berlin kurz vor Ende des II. Weltkriegs gegründet. Nach dem Krieg schloß sich **Werner Zeuke** mit **Helmut Wegwerth** zur **Zeuke & Wegwerth KG** (KG = Kommanditgesellschaft) zusammen.

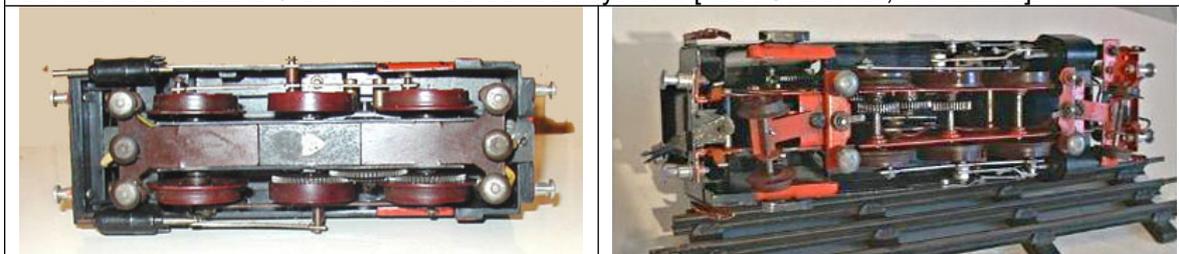
Als die sowjetische Militärverwaltung die Wiederaufnahme der Spielzeugproduktion anordnete, begann Zeuke 1946 mit der 2'C-Lokomotive 'FD 50'. Diese war aus zwei Gründen bemerkenswert: es war ein Modell der berühmten 'Borsig'-Stromliniendampflok, und für das Gehäuse wurde der

Werkstoff Bakelit verwendet. Ausgelegt für elektrischen Dreischienenbetrieb hatte sie einen 24V Wechselstrom-Motor, Metallguß-Räder sowie einen Handschalter für die Fahrtrichtungsänderung. Die FD 50 zeigt, daß nach dem Krieg die Idee der Modelleisenbahn bereits so verbreitet war, daß Zeuke von Beginn an versuchte, realistische Modelle zu schaffen. Bakelit blieb das bevorzugte Gehäusematerial für Lokomotiven und Schnellzugwagen, da es eine bessere Detailwiedergabe erlaubte als die traditionelle Blechbauweise.

Zeuke bahnte später einem einzigartigen 3-Schienen-Wechselstromsystem den Weg, das sich anschickte, das Problem der Fern-Fahrtrichtungsumschaltung zuverlässig zu lösen. Anstatt nur der mittleren Schiene waren alle drei isoliert, weshalb alle Fahrzeuge isolierende Kunststoffräder hatten. Die Lokomotiven hatten für jede Schiene zwei, also insgesamt sechs senkrecht gefederte Pilzschleifer. Die Motoren besaßen eine geteilte Feldwicklung, eine Hälfte für vorwärts, die andere für rückwärts. Die beiden Enden der Feldwicklung waren jeweils mit einer der Außenschienen verbunden, während der Mittelabgriff über den Rotor mit der Mittelschiene verbunden war. Die ersten Lokomotiven wurden mit 24V Wechselspannung betrieben, spätere Modelle wie die C T55 bekamen 18V-Motoren. Damit hatte Zeuke eine elegante und absolut verlässliche Lösung für die Fern-Fahrtrichtungsumschaltung gefunden, ohne das ärgerliche Problem der unerwünschten Fahrtrichtungsumschaltung bei zufälliger Unterbrechung des Stromes, z.B. beim Überfahren von Weichen [Udo Becher, Werner Reiche, "Bodenläufer, Spielbahn, Supermodell", Leipzig 1981, pp. 168]. Der einzige Nachteil war ein ästhetischer: die Phenoplast-Räder waren von einem eher tristen Braun, das sich unvorteilhaft vom leuchtenden Rot der Vorbilder unterschied.



Schaltbild des Zeuke 3-Schienen Wechselstromsystems [nach U. Becher, W. Reiche].



Zeuke 3-Schienensystem mit drei isolierten Schienen: Links die Zeuke T55 C-Tenderlokomotive, rechts die BR 64 1'C1'-Tenderlokomotive (die Schleifer für die mittlere Schiene fehlen).

Zeuke stellte ein breites Sortiment von rollendem Material in Blechbauweise her, wobei z.T. ganzflächige Schiebebilder zur Beschriftung und Darstellung zusätzlicher Details, wie der Holztafelung von Güterwagen, verwendet wurden. Die Kupplungen waren automatisch, aber meines Erachtens viel funktioneller und ansehnlicher als die bekanntere automatische Kupplung der englischen Firma Hornby. Das umfangreiche Zubehör umfaßte Licht- und Formsignale mit Zugbeeinflussung, eine eindrucksvolle Signalbrücke, ein elektromagnetisches Entkupplungsgleis und Bahnübergänge mit Tauchspulenantrieb. Eisenbahngebäude waren aus gipsüberzogenem und bemaltem Holz gefertigt.

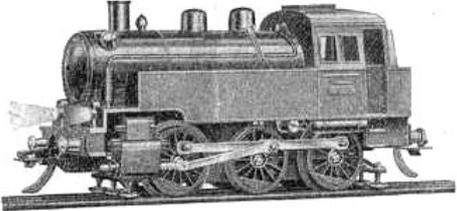
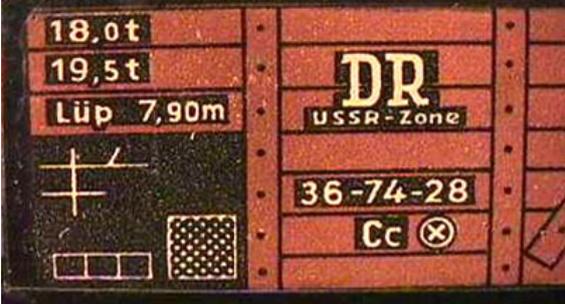
Um 1955 kaufte Zeuke & Wegwerth die gesamte Spur 0-Produktion der Firma Stadtilm auf. Einige Teile des Sortiments wurden möglicherweise weiterproduziert oder -vertrieben, so z.B. die BR 64 1'C1'-Tenderlok. Alle Artikel trugen das Warenzeichen "Zeuke-Bahnen, Elektro-mechanische Qualitätsspielwaren".

An Zeuke 3-Schienen-Lokomotiven sind mir die folgenden bekannt:

- Stromliniendampflokomotive "FD 50", nachgebildet der BR 03.10 "Borsig", in 2'C- und 1'C1'-Ausführungen.
- Elektrische Lokomotive E44, Blechgehäuse mit Kunststoffdach. Das 1'B1'-Fahrwerk ist geschickt als Bo-Bo verkleidet.
- C-Tenderdampflokomotiven T48 (2 Dampfdome), und T55 (3 Dampfdome).
- B-Tenderdampflokomotive T48.
- 1'C1'-Tenderdampflok BR64 (übernommen von Stadtilm).

Das rollende Material umfaßte D-Zugwagen mit Bakelitgehäuse sowie eine große Vielfalt von Personen- und -Güterwagen in Blechbauweise:

- 4achsige Bakelit-"D-Zug"-Wagen, einschließlich einem MITROPA-Speisewagen.
- 2achsige Blech-Personenwagen ("Donnerbüchse").
- 2achsige Blech-Güterwagen, u.a. Kühl-, Wein-, Faß- und Kranwagen.

	
<p>F50 'Borsig' Stromlinienlokomotive, 2'C-Version.</p>	<p>F50 'Borsig' Stromlinienlokomotive, 1'C1'-Version.</p>
 <p>Nr. 108/27 Tenderlokomotive 3 achsig 2 elektrische Stirnlampen. Automatischer Fahr- richtungswechsel durch Umschaltung am Trans- formator. Beiderseitig automatische Kupplung. Länge 23 cm.</p>	
<p>T48 C-Tenderlokomotive, Zeuke-Katalog 1957.</p>	<p>T55 C-Tenderlokomotive.</p>
	
<p>T48 B-Tenderlokomotive, 3-Schienengleis.</p>	<p>Realistisches Ganzflächen-Abziehbild auf einem Güterwagen, beachte 'USSR-Zone'.</p>



Außer den 3-Schienen-Modellbahnen produzierte Zeuke auch ein Sortiment von Spielzeugeisenbahnen. Die Lokomotiven waren Batterie- oder Uhrwerkversionen der B-Tenderlokomotive T48 mit Bakelitgehäuse. Die Batterie-Lokomotiven besaßen einen kompakten 4,5V-Gleichstrommotor, Stirnradgetriebe und leuchtend rote PVC-Räder mit Haftreifen, welche vorbildgetreuer wirkten als die braunen Phenoplast-Räder der 3-Schienen- und Uhrwerksloks. Es gab zwar eine Fahrrichtungsumschaltung, aber keine Frontkupplung, was bei einer Tendermaschine besonders enttäuschend war. Die zweiachsigen Waggons waren vereinfachte Ausführungen der Modellserie und besaßen keine Puffer. Alle Fahrzeuge hatten einfache Hakenkupplungen, die mit der firmeneigenen Automatikkupplung nicht kompatibel war. Als letzte Spur Null-Neuheit wurde im 1961/62er Katalog die batteriebetriebene Kabinenlokomotive "B 60" vorgestellt, in zwei Ausführungen als Diesel- oder E-Lok mit Stromabnehmer. Nur wenige dieser Lokomotiven wurden verkauft, und da die dünnen Plastikgehäuse leicht zerbrachen, dürften nur sehr wenige überlebt haben.



Die letzten Batteriebahnen aus dem 1961/62er Katalog.

Die folgenden Bilder zeigen einen Katalog, einen Kartondeckel und die auf Wagen und Kartons verwendeten Firmenzeichen. Interessant sind auch Vergleiche zwischen den Modell- und Spielzeugeisenbahn-Ausführungen (Kühlwagen) sowie zwischen Zeuke- und Liebmann-Interpretationen des Vorbildes, z.B. für die berühmte "Donnerbüchse". Der Zeuke-Blechwaggon mit

seinen geprägten Nieten und weiß abgehobenen Fensterrahmen wirkt ansprechender als der etwas nüchtern wirkende Aluminium-Waggon von Liebmann.



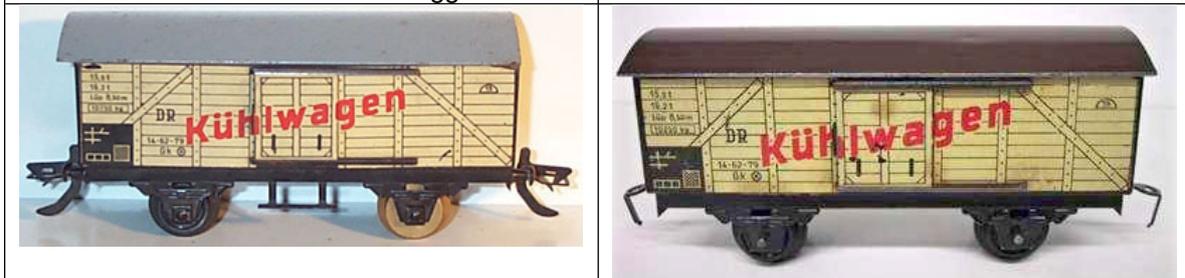
Zeuke-Katalog 1957.

Zeuke Uhrwerkszug-Kartondeckel.



Zeuke-Firmenzeichen auf dem Waggonboden.

Zeuke-Warenzeichen auf einem Karton.



Zeuke Kühlwagen. Modell-Sortiment links mit Puffern und Automatik-Kupplungen, Spielzeugeisenbahn-Sortiment rechts ohne Puffer und mit Hakenkupplungen.



Zachsiger Personenwagen "Donnerbüchse", Zeuke (links) verglichen mit Liebmann (rechts).

Als Zeuke auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1957 die ersten TT-Modelle zeigte, markierte das den Anfang vom Ende der DDR-Spur 0. Nach 1961 fertigte Zeuke keine elektrischen 3-Schienen-Modelleisenbahnen mehr. Die batteriebetriebenen Spielzeugeisenbahnen waren noch für einige Jahre verfügbar, bis alle Mittel auf TT konzentriert wurden. Zeuke & Wegwerth KG überlebte zwar die 1960er als Privatbetrieb, wurde jedoch 1972 als "VEB Berliner TT-Bahnen" verstaatlicht, nachdem der Staat das benötigte Kapital für die kostspieligen Plastspritzgußmaschinen zur Verfügung gestellt hatte. Wie auch immer, der Name 'Zeuke' war so populär, daß er im TT-Warenzeichen erhalten blieb.

Liebmann / Stadtilm

Carl **Liebmann** gründete seine Firma **Carl Liebmann Metallwerke** in der Thüringischen Stadt Stadtilm bereits in der Zeit vor dem II. Weltkrieg. Der Kriegsausbruch unterbrach seine Pläne, einen elektrischen Triebwagen 'Fliegender Hamburger' in der Spur 0 zu produzieren, angetrieben durch seinen neuentwickelten kleinen 24V-Gleichstrom-Topfmotor. Stattdessen mußte er seine Motoren an die Wehrmacht für Scheibenwischer in Militärfahrzeugen und -flugzeugen liefern. 1945 begann Liebmann die Produktion des 1938 entworfenen Triebwagens "Der Fliegende Hamburger" Nr. 34, mit dem Aufdruck 'Hamburg-Berlin'. Das Gehäuse war aus einer Aluminiumlegierung, dieses Material wurde auch für Lokomotiven, rollendes Material und sogar das 3-Schienen-Gleis gewählt. Die Züge waren denen der Deutschen Reichsbahn (DR) nachgebildet. Weitere Erzeugnisse waren eine Kabinen-Lokomotive, genannt "Bulli-Lok", und einfache, aber gut proportionierte B-Güterzugdampflokomotiven mit Tender. Alle Fahrzeuge waren aus 2mm-Aluminium-Platten gefertigt und hatten eine Email-Lackierung mit Abziehbild-Beschriftung, gefederte Puffer und eine kompakte Haken-Bügel-Kupplung, die relativ kleine Abstände zwischen den Wagen erlaubte. Das Modellgleis mit großen Radien hatte niedrige Schienen auf sieben oder neun Schwellen. Alle Lokomotive besaßen Permanentmotoren und waren für ein 24V-3-Schienen Gleichstromsystem ausgelegt. Der Leistungshöhepunkt für Liebmann waren die eindrucksvollen Modelle der 2'C1'-Schnellzugdampflokomotive BR 01, deren erste Version noch vor 1950 auf den Markt gebracht wurde.

Im Jahre 1949, kurz nach der Gründung der DDR, verfügte die Regierung die Gründung einer "DDR-Modellbahnindustrie". Erfolgreiche private Unternehmen wurden für die Verstaatlichung ins Auge gefaßt, so auch die Firma Liebmann, die 1951 als "**VEB Metallwarenfabrik Stadtilm Thüringen**" verstaatlicht wurde. Züge und Verpackungen trugen das Warenzeichen "Stadtilmer Bahnen".

Trotz der staatlich vorangetriebenen Standardisierungsbestrebungen hielten Stadtilm und Zeuke an ihren inkompatiblen Kupplungen und 3-Schienen-Systemen fest. Wie auch immer, Veränderungen kamen. Aluminium wurde durch gestanztes Schwarzblech ersetzt, und die 2'C1'- und B-Lokomotiven wurden mit braunen Isolierstoffrädern ausgerüstet, wahrscheinlich in dem Bemühen, Materialengpässe zu überwinden. Die neue 1'C1'-Tenderlokomotive BR 64 war von Anfang an nur mit Kunststoffrädern erhältlich. Mit den Kunststoffrädern kamen auch pilzförmige Stromabnehmer, die denen von Zeuke ähnelten. Selbst mit den Kunststoffrädern wirkten die Stadtilm-Lokomotiven immer besser als ihre Zeuke-Gegenstücke, auch wegen der detaillierteren Beschriftungen und Bemalungen sowie einer Nachbildung der Heusinger-Steuerung, die Zeuke nie in Angriff nahm. Dem besseren Gesamteindruck diente auch, daß bei den späteren Liebmann-Versionen alle Getriebezahnräder zwischen den seitlichen Platinen verborgen waren. Als Phenolharzpreßstoff als Material für Zahnräder eingeführt wurde, resultierte das in einem leiseren Betriebsgeräusch. Die höhere Qualität seiner Züge brachte Stadtilm den inoffiziellen Namen 'DDR - Märklin' ein.

Es folgt eine Liste von Fahrzeugen, die in den letzten zwei Jahren im Internet als Liebmann- oder Stadtilm-Produkte zum Verkauf angeboten wurden:

- Liebmann Triebwagen "Der Fliegende Hamburger" Nr. 34 in rot-creme (entwickelt 1938).
- Liebmann Triebwagen-Doppeleinheit, jeder Wagen 32 cm lang, um 1950.
- Liebmann Kabinen-Lokomotive "E-Lok Nr. 38", bekannt als "Bulli-Lok", eines der frühesten Modelle, 20 cm lang.
- Liebmann B-Güterzuglokomotive mit Tender Nr. 37 (DR Baureihe BR50).
- BR 01 (DR Baureihe 01) 2'C1'. Liebmann produzierte zwei Versionen, die erste eine kurze, 45 cm lang, aus Aluminium mit breiten Windleitblechen (Katalog-Nr. 40), und danach eine 51 cm lange aus Schwarzblech mit schmalen Windleitblechen (Katalog-Nr. 108-556). Die spätere Stadtilm-Version erhielt braune Kunststoffräder.
- Stadtilm BR 64 1'C1'-Tenderlokomotive (Kunststoffräder).
- Liebmann 'Gelenkzug'-Einheit aus zwei Personenwagen.
- 'Doppelstockzug' - Einheiten mit zwei oder drei Wagen (69 oder 98 cm lang), den DR-Pendlerzügen nachgebildet.
- 'Eine Vielzahl zwei- und vierachsiger Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen.
- Ein beeindruckender sechsachsiger Kranwagen.

Es gab auch eine Anzahl von realistisch gestalteten, elektrisch angetriebenen Zubehörteilen aus Metall, wie Signale (Form- und Lichtsignale mit Zugbeeinflussung), Signalbaken, beleuchtete Prellböcke, Bahnübergänge (Lichtsignal oder Schranke), sowie eine Gitterbrücke.



Liebmann Kartondeckel.



Liebmann "Bulli-Lok".



Liebmann Triebwagen Nr. 34.



Liebmann Triebwagen-Zwillingseinheit (1950).



Liebmann B-Güterzugpackung.



Liebmann Firmenschild, Puffer und Kupplung.



Liebmann BR 01 2'C1' (45 cm-Version).



Liebmann BR 01 2'C1' (51 cm-Version).



Stadtilm Warenzeichen auf einem Karton .



Stadtilm Firmenschild auf Wagenboden.

	
Stadtilm BR 64 1'C1'-Tenderlokomotive.	Stadtilm BR 64 Personenzugpackung.
	
Stadtilm Doppelstockwageneinheit.	Sog. "Gera-Greiz"-Gelenkeinheit.
	
Liebmann D-Zugwagen (Aluminiumbauweise).	Stadtilm sechsachsiger Kranwagen.

Um 1955 verkaufte Stadtilm seine Spur 0-Produktion an Zeuke & Wegwerth. Möglicherweise wurden Teile des Spur 0-Sortiments weiter produziert, so gibt es z.B. einige wenige Exemplare früherer Stadtilm-Dampflokomotiven, die mit original Zeuke-Laufwerken ausgerüstet sind. Das sind jetzt seltene Kuriositäten für den Sammler, die es oft schwierig machen, Stücke aus dieser Übergangszeit den Firmen Zeuke oder Stadtilm zuzuordnen, ohne den Originalkarton oder Katalog zur Hand zu haben.

Zwischen 1956 und 1964 setzte der VEB Stadtilm die Produktion mit einem breiten Sortiment von Spur S-Zweileiterngleichstrombahnen fort. Die Lokomotiven hatten ein Bakelitgehäuse und Permanentmotoren mit Schneckengetriebe, die Waggons wurden in der traditionellen Blechbauweise hergestellt. Viele Personen- und Güterwagen waren eigentlich ziemlich genaue Spur S-Versionen der früheren Spur 0-Artikel. Auf diese Weise erschien auch der 'Doppelstockzug' wieder in der Spur S.

Es ist nicht bekannt, welche Rolle, wenn überhaupt, die Firma **VEB Metallspielwaren Weimar** im Spur 0-Feld gespielt hat. Nachdem Stadtilm die Spur S-Produktion 1964 eingestellt hatte, hat diese Firma weiterhin Spur S-Spielzeugbahnen mit Uhrwerk in Blech-Plast-Mischbauweise gefertigt, welche noch bis in die 1980er Jahre erhältlich waren. Eine der frühesten Zusammenstellungen war eine Doppelstock-Einheit mit Dampflokomotive.

Nachwort

Meine prägenden Jahre zum Modellbahnliebhaber fallen mit Zeukes Übergang von 0 zu TT zusammen. Im Alter von fünf Jahren fand ich eine Zeuke-Spur 0-Güterzugpackung unter dem Weihnachtsbaum, vervollständigt durch einen Personenzug im folgenden Jahr. Jeder der beiden Züge bestand aus der batteriebetriebenen B-Tenderlokomotive T48 und drei Waggons. Ich erinnere mich an die schnelle und trotzdem leise Fahrt dieser Lokomotiven. Daß die Tenderloks keine Frontkupplungen hatten, war enttäuschend, besonders wenn längere Züge wegen der nicht ganz waagerechten Fußböden unseres alten Hauses eine Doppelbespannung erforderten, welche

nur mit selbstgebauten Drahtkupplungen erzielt werden konnte. Die Bakelit-Puffer überlebten Zugzusammenstöße oft nicht, aber nach einem Totalschaden war Zeuke immerhin so großzügig, ein neues Gehäuse im Austausch für meine Bakelitscherben zu schicken!
Ich erinnere mich noch immer an die großartige Spur 0-Bodenanlage von Herrn Oskar Fröb, dem früheren Besitzer der "Ersten Oberländischen Dampfbierbrauerei" in Lobenstein, meiner Thüringischen Heimatstadt. Der beeindruckender Anblick veranlaßte mich, einige der dort gesehenen, aber inzwischen bereits eingestellte Artikel, wie Gepäckwagen, Kranwagen, 4-achsigen Tankwagen oder Prellbock, auf meinen Weihnachtswunschzettel zu setzen. Selbst mit Hilfe von Herrn Dick, dem Inhaber des Lobensteiner Spielzeugladens, gelang es meinem Vater nur noch, die letzten beiden meiner Wunschliste aus alten Warenbeständen von Zeuke und Stadtilm zu ergattern. Im nachhinein kann ich nur vermuten, daß er die Nase von diesem Beschaffungsabenteuer so voll gehabt haben mußte, daß er mich bald darauf dazu brachte, von 0 zu TT zu wechseln. Ansonsten konnte ich mich glücklich schätzen, daß mein Vater wahrscheinlich einer der wenigen in der Welt war, der sich normalerweise nicht weiter in Modelleisenbahnangelegenheiten einmischte. Nachdem meine Spur 0 verkauft war, verbrachte ich das nächsten Jahrzehnt mit Zeuke TT-Bahnen. Viel später kehrte ich wieder zur Spur 0 zurück, mit einer geerbten Seifenkiste voll Märklin - aber das ist eine andere Geschichte.

Dirk Hertel (Train Collectors Society 694)
Quincy, MA, USA.
März 2003.