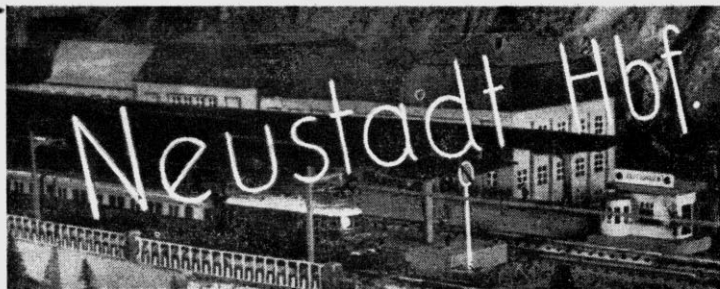


Miniaturbahnen

MONATLICHE RUNDSCHAU



OKTOBER
NR. 2/1948



Neustadt am Bergsee ist eine idyllisch gelegene kleine Stadt. Am Fuße des Petrigebirges liegt das etwas mächtige Empfangsgebäude des Bahnhofs, dessen doppelgleisige Hauptstrecke geheimnisvoll in der Tunnelöffnung des nahegelegenen Ostberges verschwindet. Als begeisterter Eisenbahner stehe ich an der Strecke, um — wie so oft — die Züge an mir vorbeiröhlen zu lassen und meinen Liebhaberstudien nachzugehen.

Mit beschränkter Geschwindigkeit läuft gerade der Personenzug nach Niederhausen in das Ueberholungsgleis ein, um dem Schnellzug nach Westen die Strecke frei zu machen. Von weitem tönt die Ansage aus dem Bahnhofs-lautsprecher zu mir herüber, die den erwarteten D 104 ankündigt, und wenige Minuten später erscheint schon die auf dieser Strecke eingesetzte Stromlinienlok in der Tunnelöffnung des Ostberges und strebt mit ihren 5 Wagen in rascher Fahrt dem Bahnhof zu.

„Neustadt Hauptbahnhof! Neustadt Hauptbahnhof! Nächster Anschlußzug nach Bergheim, planmäßige Abfahrt 8 Uhr 24 auf Bahnsteig 2!“

Ja, beinahe hätte ich es vergessen zu erwähnen, daß die Nebenstrecke nach Bergheim hier in Neustadt ihre ganz besonderen Reize hat. Sie wird mit Elloks betrieben, windet sich durch zwei Tunnelöffnungen des Ostberges zum Viadukt über den Bergsee empor und verschwindet hinter dem Petrigebirge. Es ist ein ganz besonderer Genuß zu beobachten, wie die grüne E 18 ihren Zug mühelos die Steige zum Viadukt emporfährt, und so warte ich noch, bis der Schnellzug

den Bahnhof verlassen hat und nochmals der Klang der Lautsprecher an mein Ohr dringt: „Achtung für Bahnsteig 2! Eilzug nach Bergheim, bitte einsteigen und die Türen schließen. Der Zug fährt ab!“

Das Ausfahrtsignal zeigt „freie Fahrt“. Geräuschlos setzt ich der Zug in Bewegung. Ich sehe ihn über die Brücke, die den Güterbahnhof Neustadt-Süd überquert, hinwegfahren. Dann nimmt er die Steige und verschwindet in der Südöffnung des Ostberges, um nach kurzer Zeit aus der Westöffnung wieder aufzutau-chen. Der Zug rollt, nein, man möchte sagen, „gleitet“ über das Bergseeviadukt und ist dann nicht mehr zu sehen.

Verlassen und einsam liegt das Bahnhofsgelände wieder vor mir, aber ein lernes Geräusch meldet mir den Vormittags-Güterzug an, der um 8 Uhr 40 über Neustadt nach Bergheim fährt.

„Sollte es für den Modelleisenbahner zu Hause nicht ein besonderer Reiz sein, seine Strecke so ähnlich wie diese hier aufzubauen?“ Nachdenklich wende ich mich um und werde durch ein „au, meine Hühneraugen!“ aus meinen Gedanken gerissen. Ich entschuldige mich höflich und dränge mich durch die hinter mir stehenden Reihen, die — anscheinend ebenso wie ich — ihren Liebhaberstudien nachgehen.

Sie wundern sich darüber, meine geschätzten Leser, daß so viele Leute an einer simplen Bahnstrecke stehen und einem Eisenbahnbetrieb zuschauen? Allerdings handelt es sich hier nicht um eine gewöhnliche Bahnstrecke und auch dieses idyllisch gelegene „Neustadt am Bergsee“ ist eine außergewöhnliche Stadt. Sie wurde nämlich vom Eisen-

bahn-Amateur-Club Bonn ins Leben gerufen, einschließlich ihren Bergen, Feldern und Bahnstrecken.

Der Ort, von dem ich erzählte und die Stelle, wo ich meine geschilderten Beobachtungen machte, war ein Ausstellungsraum, in dem der Bonner Club am 1. August seine öffentliche Eisenbahnschau „15 Minuten auf Neustadt Hauptbahnhof“ eröffnete. „Erstmalig für Bonn! Ein Eisenbahn-Fahrplanbetrieb mit 14 Zügen!“ so lauteten die Plakate an den Schaufenstern und täglich von 16 bis 20 Uhr drängten sich die Massen der jungen und alten Eisenbahnfreunde zu den Vorführungen.

Da ich Mitglied des Eisenbahn-Amateur-Clubs Bonn bin und selbst an den Aufbauarbeiten zu dieser Ausstellung mitbeteiligt war, sind die Leser der „Miniaturbahnen“ in der glücklichen Lage, sozusagen „aus erster Quelle“ das Allergenaueste über den Ort Neustadt, seine Strecke, seine Landschaft und seine Belebung mit rollenden Zügen zu erfahren.

Planung und Vorarbeit.

Der Schwarzhandel stand noch hoch in Blüte, als in einer Monatsversammlung unseres Clubs beschlossen wurde, eine Modellbau-Ausstellung zu veranstalten. Das war Anfang Mai und die Schwierigkeiten, die sich uns materialmäßig entgegenstellten, machten uns einiges Kopfzerbrechen. Innerlich war ich durchaus gegen die Ausstellung, da nämlich das Gleis- und rollende Material aus dem Privatbesitz der einzelnen Besitzer von Märklin 00-Bahnen zusammengestellt werden sollte. Nicht als ob ich ein Gegner von Märklin wäre, keineswegs! Es waren andere Gründe, die meine Freude an der ganzen Sache dämpften: 1. Die Verwendung von Industriegleisen zwang uns zu den kleineren unschönen Krümmungsradien, zum großen Gleisabstand in den Weichenstraßen und zur Verwendung der unsicheren Wechselwippen-Mechanik für Weichen und Signale. Die Mittelschiene mußte in Kauf genommen werden. 2. Güterzug-Modell-Loks gab es nicht. Das einzige brauchbare „Modell“ war die

mehrfach vorhandene 2 C 1-Schnellzuglokomotive. 3. Der Wagenpark bestand nur aus wenigen selbstgebauten Modellen. Die Verwendung der zum Teil naturgetreuen, zum Teil aber unmaßstäblichen Industriefabrikate war nicht zu umgehen.

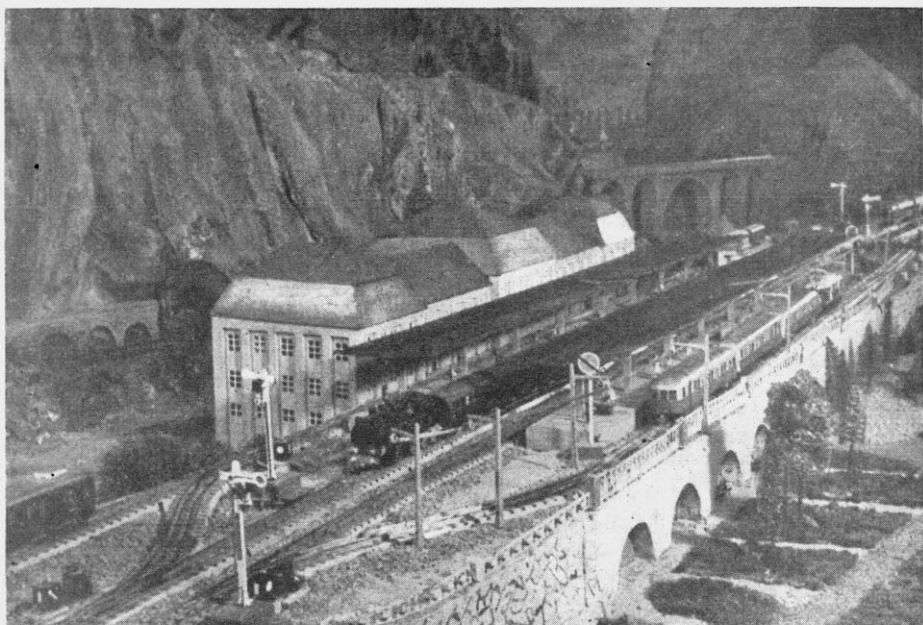
Da mit dieser Ausstellung jedoch bezweckt werden sollte, die Öffentlichkeit, die Behörden, die Reichsbahn und versteckte Modelleisenbahner auf den im April gegründeten neuen Club aufmerksam zu machen und gleichzeitig die finanzielle Basis für die kommenden Arbeiten der Werkstattausrüstung zu schaffen, warf ich meine Bedenken beiseite. Ich sah die Sache von der anderen Seite an, nämlich einmal zu zeigen, wie ein Eisenbahnliebhaber eine industriemäßig hergestellte 00-Bahn sinngemäß aufbauen und fahren kann. Nachdem ein Clubmitglied, ein Schreinermeister, uns den Hauptanteil des benötigten Holzes für die Tischplatte zum Aufbau gestiftet hatte, stand eine Spielfläche von 7×2 m zur Verfügung. Ein großer Raum für die Ausstellung wurde uns von einem anderen Clubmitglied gratis gestellt.

Nun konnte die Gleisplanung beginnen. Nach verschiedenen Besprechungen und Beratungen fiel die Wahl auf meinen Streckenentwurf „Neustadt“ und gleichzeitig übergab man mir die technische Leitung für Aufbau und Betrieb.

Der Aufbau.

Nachdem 12 Eisenständer mit Querstreben als Träger für die Tischplatte angefertigt worden waren und das Zusammenfügen der Bretter begonnen hatte, kam die Währungsreform. Zwei Wochen lang ruhte die Arbeit und es tauchte die Frage auf, ob die Ausstellung in die Wintermonate verlegt werden sollte. Nach einer kurzen Aussprache in einer Mitgliedsversammlung wurde beschlossen, weiter zu arbeiten und am 1. August zu eröffnen.

Der gewählte „Ausstellungs-Ausschuß“, bestehend aus 5 Clubmitgliedern, und unterstützt von anderen Clubkameraden, begann nun nach vollendetem Tischaufbau, an einem Sonntagvormittag mit seiner Arbeit.



Nach dem vorliegenden Streckenplan verlegten wir zunächst einmal die Gleise auf der flachen Tischfläche, ohne Rücksicht darauf, daß an den Kreuzungspunkten die Gleise übereinanderlagen. Wir wollten ja noch keine Züge fahren lassen, sondern es kam uns nur auf die Feststellung an, wie wir mit den Märklin-Gleisteilen „auskamen“. Mit Rotstift und Blaustift fuhrten wir an den Märklin-Gleiskörpern entlang, bauten alles wieder ab und hatten nun den Streckenplan in natürlicher Größe als Zeichnung auf der Tischplatte.

Jetzt erst begann die eigentliche Arbeit: der Aufbau der Bahndämme und die Gestaltung der vorgesehenen Landschaft. Mit Kreide und Farbenfettstiften wurden auf der Tischfläche die Höhenlage der Gleise angeschrieben, Vermerke gemacht, wo Bahndämme, Unterführungen, Brücken und Tunnelöffnungen vorgesehen waren und sofort mit dem Aufbau der Dämme begonnen. Es ergab sich, daß eine Arbeitseinteilung in Gruppen

vorteilhaft war. Zwei Mitglieder bauten den Ostberg, zwei andere schufen das Petri-Gebirge, wieder andere konstruierten die Dämme, Brücken und das Viadukt, Häuser und Bahnhofsgebäude. Als die Gleisleger ihr Werk begannen und die notwendigen Strippen unter der Tischfläche hergezogen wurden, baute ich die vorgesehenen Schalttafeln und machte die ersten provisorischen Anschlüsse. Inzwischen war die Jugendgruppe des Clubs mit der Heranschaffung von „Baumaterial“ vollauf beschäftigt. Feiner grauer Split, brauner, weißer und gelber Sand, Kaffeesatz, Moos und andere Wunderdinge wurden von den Jungens herangeschleppt und für den späteren Verwendungszweck der Landschaftsgestaltung gesiebt und gereinigt. Die Märklin-Blechkörper wurden in Split hineingebettet, was besonders der doppelgleisigen Hauptstrecke ein natürlicheres Aussehen verlieh. Landstraßen und Wege wurden aus Sand geformt, während das Moos zur Darstellung von Grün-

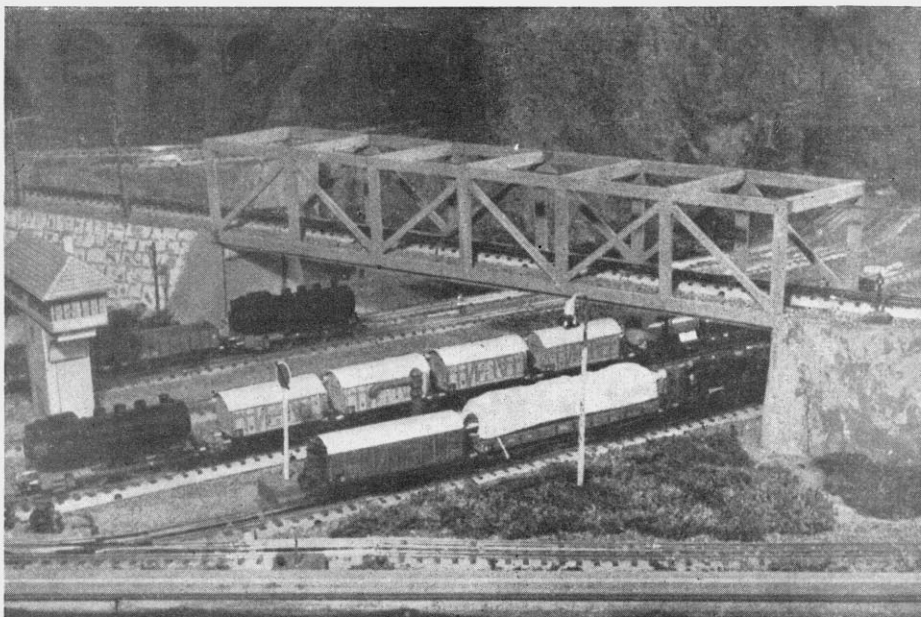
flächen Verwendung fand. Die „Villa am Bergsee“ war ebenso liebevoll angelegt wie das „Denkmal des unbekannten Eisenbahnners“ in den Grünanlagen von Neustadt, und auch die Bänke für Liebespaare wurden nicht vergessen.

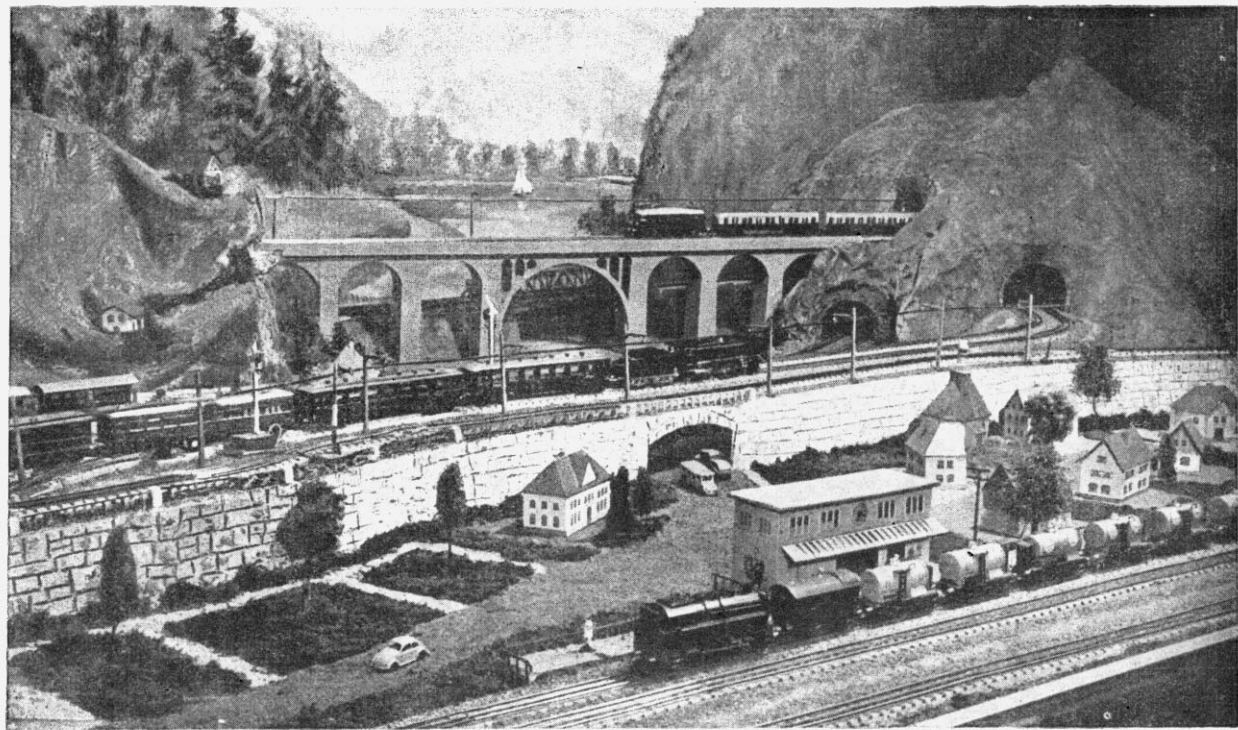
Bevor die erste Lokomotive zu einer Probefahrt auf die Gleise gestellt wurde, prüften wir die Gleise auf Kurzschluß und stellten einen Isolationswiderstand von 10 000 bis 50 000 Ohm in den verschiedenen Stromkreisen fest, die für zuverlässig galten. Dann begann der Probebetrieb, der zufriedenstellend verlief. Als am Vorabend des Eröffnungstages der letzte Versuchszug über die Strecke gelaufen war, trat ein General-Kurzschluß in allen Stromkreisen ein, der ein Weiterfahren unmöglich machte. Die dadurch wenig rosige Stimmung der Clubmitglieder, die unserem Ausstellungsraum gerade den letzten festlichen Glanz verliehen, wurde kaum gebessert, als ich mein Werkzeug einpackte und erklärte, den Kurzschluß am kommenden Vor-

mittag zu suchen und zu beseitigen.

Wer sucht, der findet! Ich kann nicht behaupten, daß ich eine sehr gute Nacht verbracht hätte, da meine Gedanken immerhin um die etwaigen Fehlerquellen herumkreisten und auf Grund der Schaltplanstudien und der an den Schaltpultinstrumenten beobachteten Erscheinungen nur eine einzige Möglichkeit offen blieb, die sich dann auch am nächsten Vormittag bestätigte: Nachmittags war ein Gleisbogen im Osttunnel ausgewechselt und nicht wieder festgeschraubt worden. Er hatte sich verschoben und der Metallkörper berührte eine Weiche der parallel-laufenden Gegenstrecke, deren Metallkörper entgegengesetzte Polarität hatte.

So konnte am Samstag, den 31. Juli um 17 Uhr die Eröffnung der Ausstellung vor geladenen Gästen ihren vorgesehenen Verlauf nehmen. Nach der Begrüßung der Gäste durch den ersten Vorsitzenden, Herrn Peter Richarz, der auch auf die besonderen Leistungen einzelner Club-





Bahnhof Neustadt-Süd mit Blick auf Viadukt, Bergsee
und „tunneldurchwühlten“ Ostberg

mitglieder beim Aufbau und der Gestaltung der Anlage hinwies, sprach Herr Reichsbahnrat Paetzold-Bonn über die Bedeutung des Modelleisenbahnwesens und das Interesse der Reichsbahn an den deutschen Modellbahnvereinigungen.

Und jetzt kam der große Augenblick! Herr Reichsbahnrat Paetzold stellte das Hauptsignal der Hauptstrecke auf „freie Fahrt“. Alles blickte gespannt auf die Mündung des West-Tunnels, in der man eine schnittige Schnellzugmaschine erwartete. Statt dieser kam eine mit Girlanden und Fähnchen geschmückte Tenderlokomotive zum Vorschein, die 6 Schotterwagen hinter sich herzog. Es war der „letzte Bauzug“, der nun über die Strecke rollte und gleichzeitig hiermit die Vorführung eröffnete.

Die Zugfolge brachte in bunter Abwechslung Güterzüge verschiedenen Charakters, Personenzüge und Schnellzüge in beiden Fahrtrichtungen der doppelgleisigen Hauptstrecke. Auf der eingleisigen Nebenstrecke verkehrten Anschlußzüge ins Gebirge.

Nach Ablauf einer Viertelstunde hatten alle Züge ihre Fahrten gemacht und standen dann wieder in der richtigen Reihenfolge für die nächste Vorführung bereit.

Gleisstrecke und Zugaufstellung.

Bei der Streckenplanung war davon ausgegangen worden, dem Zuschauer den fahrplanmäßigen Betrieb auf einem Durchgangsbahnhof vorzuführen. Die Züge sollten also von einem unsichtbaren Abstellbahnhof herkommen, die freie Strecke und den sichtbaren eigentlichen Bahnhof durchlaufen und dann wieder zu den Abstellgleisen zurückkommen. Die Hauptstrecke sollte doppelgleisig, eine abzweigende Nebenstrecke eingleisig verlegt werden.

Die Lösung dieser Aufgabe zeigt unser Streckenplan (Seite 8). Der Abstellbahnhof A liegt, vom Gebirge verdeckt, im Hintergrund der Spielfläche und enthält die Abstellgleise 1, 2, 3 und 4. Jedes Gleis nimmt zwei Züge auf, so daß in A 8 Züge startfertig stehen. Die doppelgleisige Hauptstrecke führt von A aus

dem West-Tunnel herauskommend, an der Vorderkante der Spielfläche entlang, berührt die Vorortstation „Neustadt-Süd“ nebst Güterbahnhof, durchläuft den Ostberg in einem Bogen und erreicht dann über die Steigerampe am Fuße des Petriberges den Bahnhof Neustadt. Von Neustadt aus führt die doppelgleisige Hauptstrecke durch den Ost-Tunnel zum Abstellbahnhof A zurück.

Neustadt Hauptbahnhof ist viergleisig. Die Gleise 1 und 4 sind als Ueberholungsgleise gedacht. Gleis 4 ist aber auch der Anfang einer eingleisigen Nebenstrecke, die — mit Oberleitung versehen und mit Elloks betrieben — über die Brücke am Güterbahnhof hinweg und, weiter ansteigend, den Ostberg durchlaufend, zum Bergseeviadukt und zum Abstellbahnhof B führt. B liegt 20 cm über A und ist in der Abb. der Deutlichkeit halber daneben gezeichnet worden. In unserem Fahrplan-Programm stellt diese Nebenstrecke die Verbindung zu den hinter dem Gebirge liegend gedachten Kurort Bergheim dar.

An Lokomotiven standen zur Verfügung:

- 3 Märklin 2 C 1 für Schnell- u. Personenzüge
- 2 „ Elloks 1 C 1 für die Nebenstrecke
- 4 „ Tenderloks T 800 für die Güterzüge
- 1 zweiteiliger Triebwagen für Sonderfahrten.

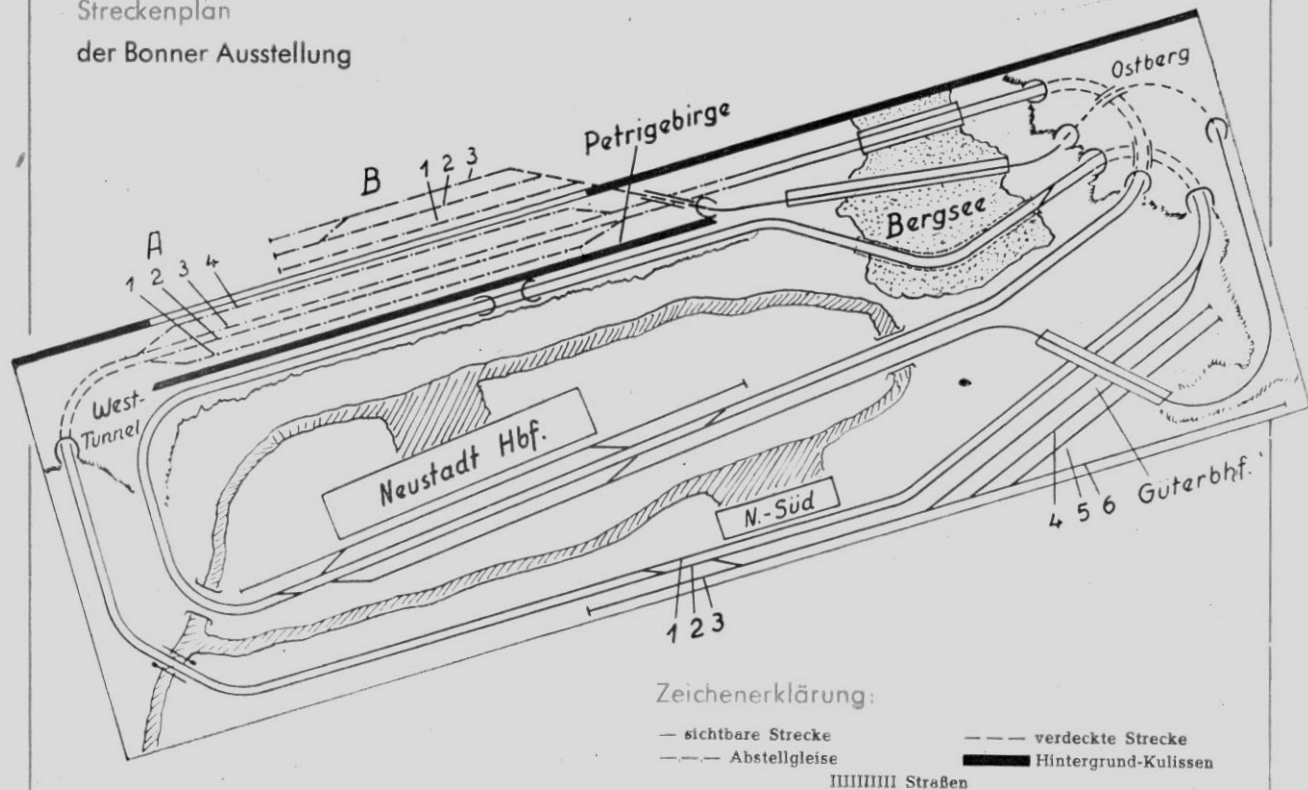
Weitere Ausführungen, insbesondere über Schaltung der Anlage usw. bringen wir in Heft 3.

Bingel

Der Modelleisenbahn-Club Eßlingen a. N. veranstaltet in der Zeit vom 16. bis 24. Oktober 1948 im Gasthaus „Karmeliter“ Eßlingen eine Ausstellung selbstgebauter Modelle, über die wir zur gegebenen Zeit berichten werden.

Die Redaktion

Streckenplan
der Bonner Ausstellung



Varney Car kits



Nachdem Deutschland fast 15 Jahre lang von der Außenwelt ziemlich abgeschnitten war, ist jetzt genügend Gelegenheit gegeben, uns über alle Gebiete der ausländischen Kunst, Wissenschaft und Technik in Wort und Bild zu orientieren. Wir müssen dabei feststellen, daß wir manches Neuartige, Fortschrittliche zu sehen bekommen und in vielen Dingen etwas dazulernen können.

Heute wollen wir einmal an Hand einer Bilderserie zeigen, wie ein Amerikaner aus den in Heft 1 erwähnten Bau-

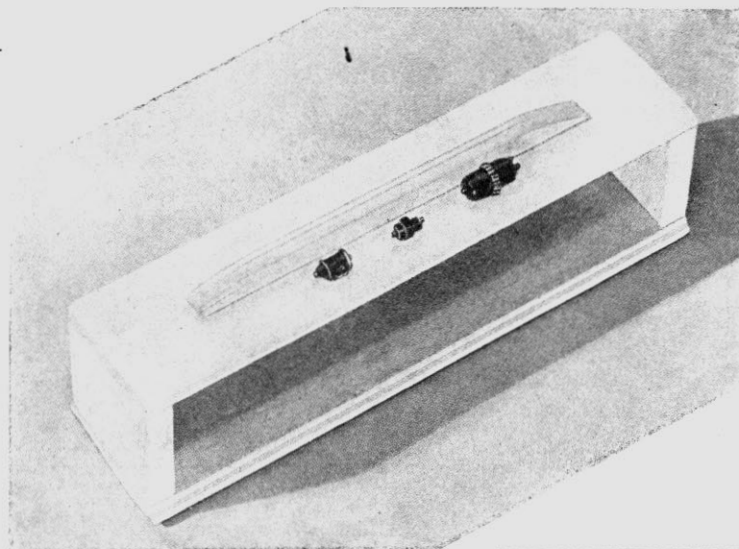
kästen einen Modellgüterwagen baut.

Lokomotiven und Wagen werden auf dem amerikanischen Markt in Form von „kits“ angeboten. „Kit“ heißt wörtlich „Ausrüstung“ und würde von uns in diesem Falle mit „Baukästen“ bezeichnet. Obige Überschrift „Varney Car Kits“ lautet also auf deutsch: „Wagenbaukästen der Firma Varney“. Das heißt nun nicht, daß diese Baukästen etwa nur von Varney herausgebracht würden. Es gibt eine große Anzahl anderer amerikanischer Firmen, die ebenfalls „Car kits“ auf den

Markt bringen und deren Qualität wohl auch auf der gleichen Höhe stehen. Im Hinblick auf die besonders anschauliche Bilderserie, die wir dem ausgezeichneten Heft „Model Locomotives and Rolling-stock“ von Gordon Varney entnehmen konnten, berichten wir heute über einen Wagen-Baukasten dieser Firma.

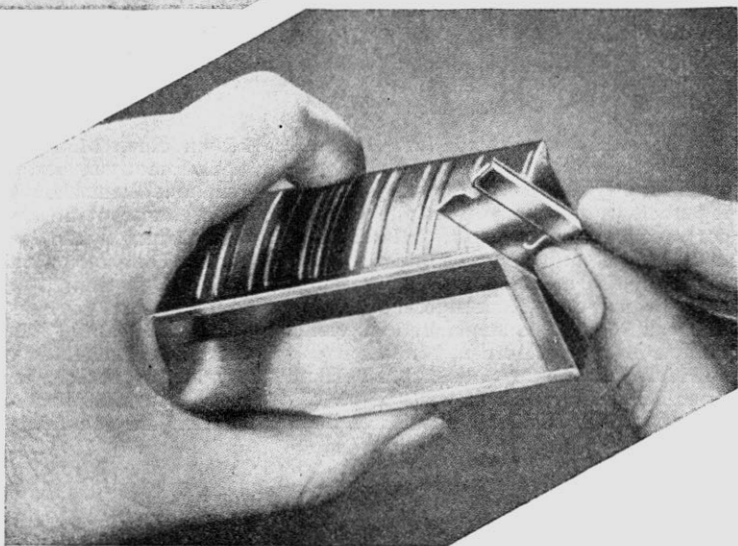
Umstehend sehen wir den Inhalt eines solchen „kits“, der die Teile für einen Güterwagen der Santa Fe-Bahn

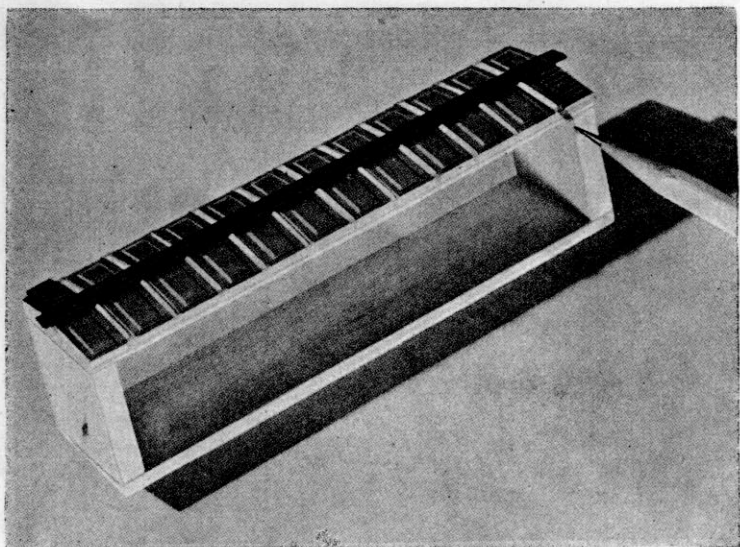
enthält. Es sind: 1. Holzteile: (woodwork) Wagenboden, Dach, Seitenwände und Mittel-Längsträger; 2. Geprägte, plastische Kartonteile (embossings) für die Seitenwände, Stirnflächen und Dach; 3. Gestanzte Metallteile: (stampings) Messing-Dachrippen und Leitern; 4. Die Räder (wheels), Achslager und Achslagerblenden; 5. die Zusatzteile: (plastics) wie Kupplungen, Pufferbohlen Handbremsrad usw.



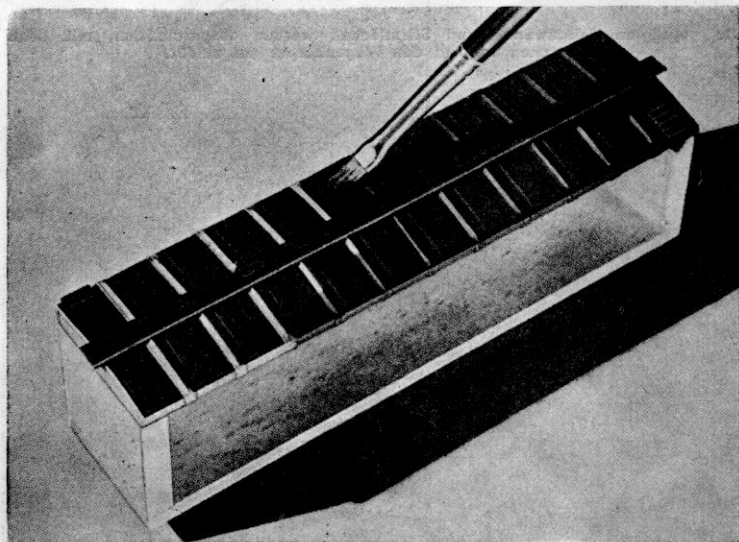
Nachdem die Holzteile mit Glaspapier geölt sind, werden Boden, Stirnwände und Dach kastenförmig zusammengeleimt und der Mittel-Längsträger befestigt. Der Wagenkasten steht hier auf dem Kopf. Die daraufliegenden 3 Zylinder der Luftbremsenattrappe, die zusätzlich käuflich sind, werden erst später montiert.

Das geprägte Dach wird aus dem Kartobogen so ausgeschnitten, daß ringsherum ein 3 mm breiter Rand stehen bleibt. Es wird vorgebogen und sorgfältig auf das Dach geleimt. Der überstehende Rand wird mit einer Rasierklinge abgeschnitten.

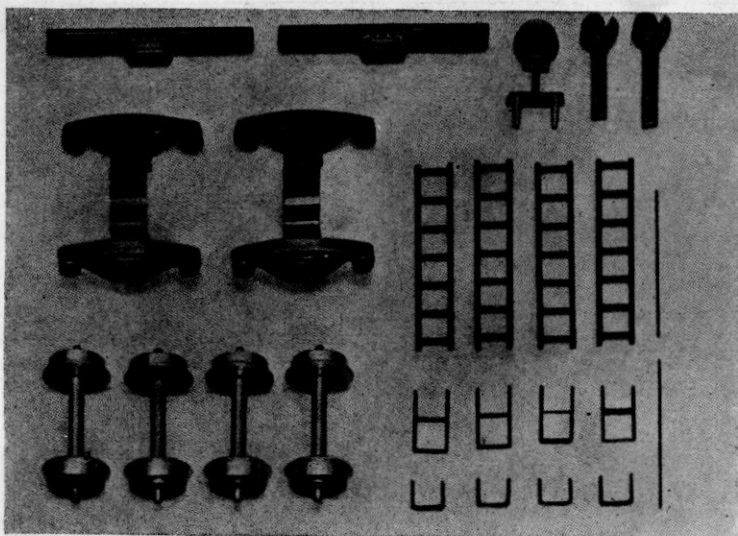




Die Messing-Dachrippen werden in die vorgesehenen Rippen gelegt und beiderseitig umgebogen. Die Bleistiftspitze zeigt ein Rippenende vor dem Umbiegen. Der Mittelgehsteig wird so aufgeleimt, daß er an beiden Stirnseiten gleichmäßig übersteht.



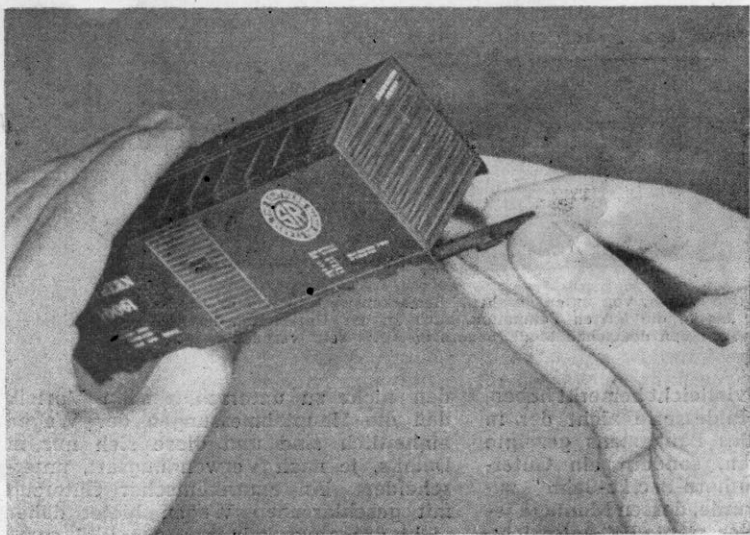
Das Dach wird gestrichen und anschließend die beiden Seitenöffnungen des Wagenkastens mit dem beiliegenden weißen Karton verschlossen. Die überstehenden Kanten werden wieder mit dem Rasiermesser abgeschnitten. Jetzt können die Bremszylinder unter dem Wagenboden befestigt werden.



Von der Leiterstippe werden 4 Leitern und 4 Tritteisen abgeschnitten. Achslager, Radsätze, Pufferbohlen, Kupplungen und Bremsrad werden angestrichen.

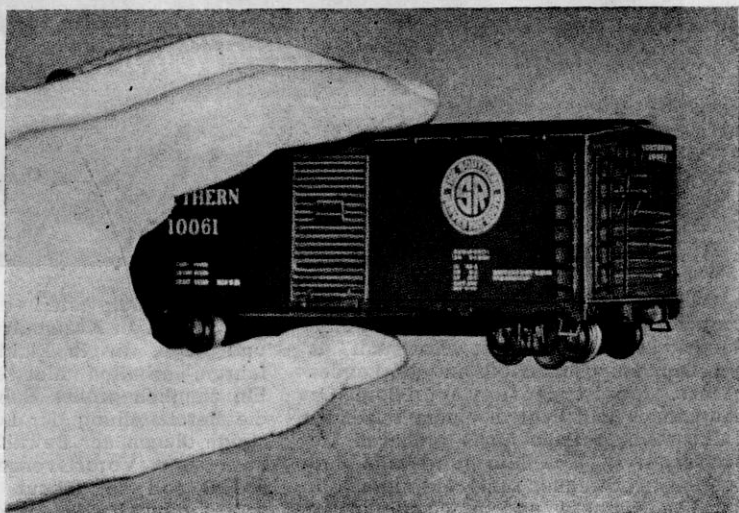
Die geprägten Seitenwände und Stirnflächen werden ausgeschnitten, mit Leim bestrichen und auf den Wagenkörper aufgeklebt.

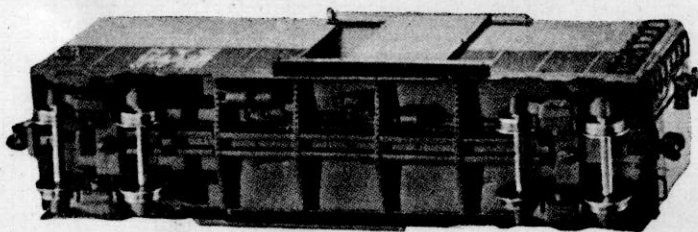




Die einzelnen Zusatzteile, auf diesem Bild die Pufferbohle, werden angeleimt. Eine Befestigung von Seitenpuffern entfällt, da die amerikanischen Wagen mit automatischer Kupplung ausgerüstet sind, die gleichzeitig als Mittelpuffer wirken. (O Du glückliches Amerika! Wie einfach haben es Deine Modelleisenbahner!)

Nachdem die Drehgestelle, Leitern, Bremsrad, Bremszylinder usw. montiert sind, ist das Waggon-Modell fertig.





Der fertige Wagen, von unten gesehen. Bemerkenswert ist die exakte Nachbildung bis in die letzten Feinheiten, auch an der Unterseite, deren Ausführung von den deutschen Modellbauern meistens sehr vernachlässigt wird.

Der Leser wird vielleicht bemerkt haben, daß in unserer Bilderserie nicht der in der Abbildung des Baukastens gezeigte „Santa Fe“-Wagen, sondern ein Güterwagen der „Southern-Pacific-Bahn“ zusammengesetzt wurde, dessen Montage jedoch ganz dem der „Santa Fe“ entspricht.

Die Amerikaner haben sowohl beim großen Vorbild als auch beim Modell

den nicht zu unterschätzenden Vorteil, daß die Hauptabmessungen der Wagen einheitlich sind und diese sich nur in Details, je nach Verwendungsart, unterscheiden. Ein amerikanischer Güterzug mit geschlossenen Wagen bietet daher nicht das abwechslungsreiche Bild europäischer Güterzüge mit ihren mannigfachen Wagentypen.



Meiner Anlage liegt die Idee zugrunde, den Betrieb in einem Bahnhof darzustellen. Die Station „Kurtstadt“ ist ein Durchgangsbahnhof an der Landesgrenze. Sie ist der letzte größere Ort des Landes und liegt in einem reizenden Talkessel, am Fuße eines größeren Gebirgsmassivs. Von hier führt eine doppelgleisige Strecke, sanft ansteigend, in das Landesinnere und eine eingleisige,

verhältnismäßig steil ansteigende über die Grenze. In Kurtstadt ist Lok-Wechsel und Züge, die in Richtung Grenze abfahren, erhalten hier eine Schiebelok. Ein ziemlich großes Bahnwerk sorgt für die Bereitstellung der Loks. Drei Bahnsteige dienen der Bewältigung des regen Fern- und Vorortsverkehrs. Der Bahnhof B soll so gebaut werden, daß er später einmal — in einer hoffentlich

größeren Wohnung — als zweiter Bahnhof verwendet werden kann. Vorläufig soll er durch einen Damm oder dergl. verdeckt werden. Ursprünglich war noch eine Nebenstrecke vorgesehen, die ich aber im Interesse einer besseren Uebersicht aufgegeben habe.

Die Anlage ist nur zum Teil fertiggestellt. Die Gleise werden noch beschottert, wie überhaupt die gesamte landschaftliche Ausgestaltung noch einen guten Hauptteil der Arbeit abgeben wird. Der für die Anlage zur Verfügung stehende Raum ist sehr beschränkt. Mein „kleines Traumland“ ist nur 2.60×1.75 m groß und ist gleichzeitig noch meine Werkstatt. Doch — — — Raum ist in der kleinsten Hütte für eine 00-Bahn und einen begeisterten Modellbahner! Ich bin überzeugt, daß ich auch bei noch beschränkteren Verhältnissen einen Weg zum Bau einer befriedigenden Anlage finden würde. Trotz des geringen Platzes verwendete ich Krümmungsradien von 70 cm an. Lediglich an zwei Stellen mußte ich bis auf 36 cm Krümmungsradius heruntergehen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich allen Anfängern dringend empfehlen, lieber auf ein paar Weichen und Abstellgleise zu verzichten und da-

für große (natürlich überhöhte!) Kurven mit geringer Anfangs- und Endkrümmung zu bauen.

Sämtliche elektromagnetischen Weichenantriebe befinden sich selbstverständlich unter der Tischplatte. Auch sind — meiner Erfahrung nach — die selbstgebaute Gleisstrecken mit Profilschienen und Schotter doch viel schöner als alle fertigen Industrie-Gleiskörper. Der kleine Mehraufwand an Arbeit und Zeit sollte niemanden gereuen!

Die auf Bild 1 sichtbaren Kreuzungsweichen erforderten eine besonders präzise Arbeit und sind nach System Dr. Bäseler gebaut. Fast hätte ich vergessen zu erwähnen, daß ich meine Anlage mit Gleichstrom nach dem Prinzip des Zweischienen-Zweileitersystems betreibe. Allerdings habe ich das Glück, in meine selbstgebaute Loks amerikanische Permanentmagnetmotore einbauen zu können. Ich habe nur noch den einen Wunsch, daß mir genügend Zeit bleibt, um meine Anlage, die eine richtige Modellbahn werden soll, recht bald ausbauen zu können. Sobald der Bau weitere Fortschritte gemacht hat, werde ich gerne weiter darüber bildberichten.

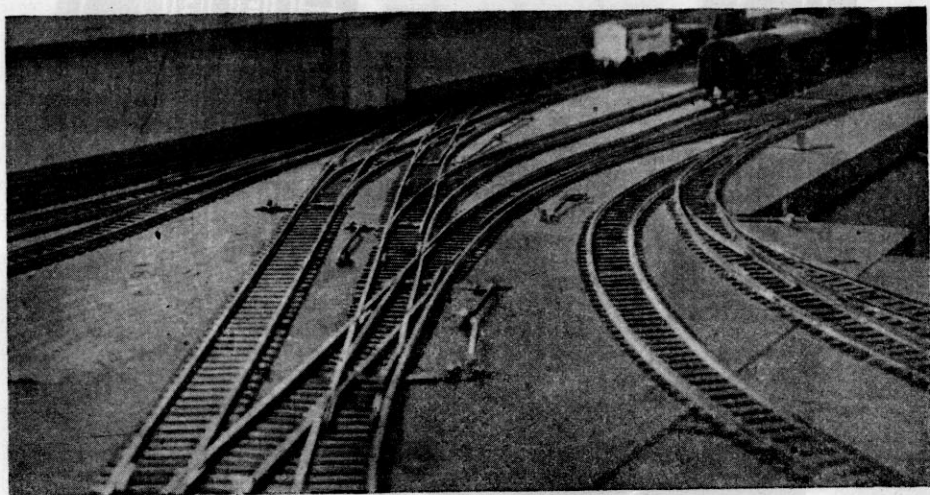
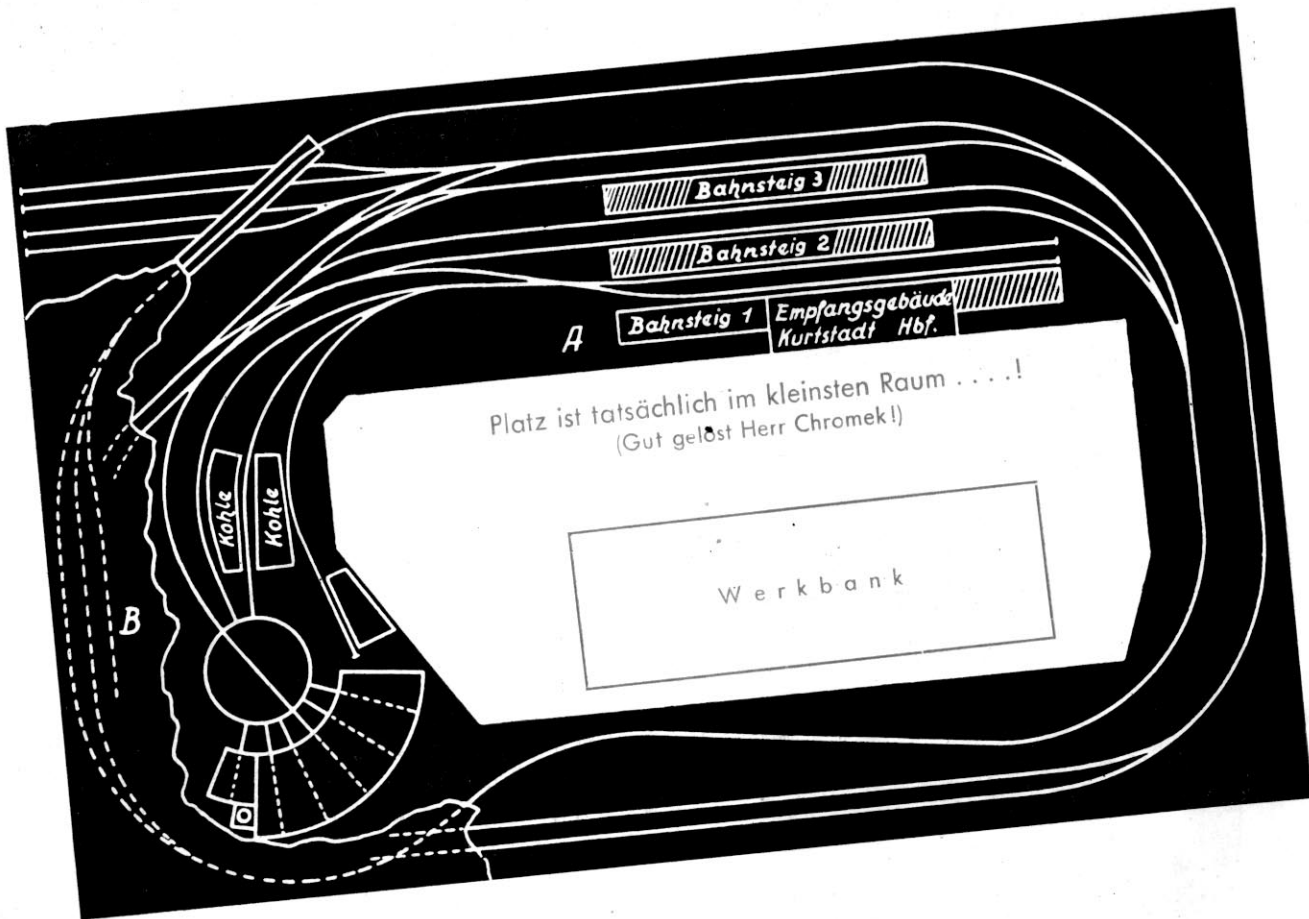


Abb. 1 Weichenstraße vor Bahnhof „Kurtstadt“



Meine Erfahrungen mit der

PAPP-BAUWEISE

von Christian Tietze

Da ich meine große Eisenbahnanlage durch Kriegseinwirkung verlor, faßte ich den Entschluß, eine neue 00-Bahn zu schaffen und — frei von Vorurteilungen gegen Neuerungen — die „berühmte“ Pappbauweise für Wagen auszuprobieren. Ich darf sagen, daß meine Arbeiten nach den ersten unvermeidlichen Fehlschlägen, zu einem vollen Erfolg führten. Ich möchte daher meine diesbezüglichen Erfahrungen anderen Modell-eisenbahn-Freunden zugänglich machen und die Arbeitsweise in meiner „Wagonfabrik“ beschreiben. Es gibt eine Menge Bastler, die im Ernst glauben, eine Modellbahn müsse aus Blech hergestellt sein und denen sogar eine stabile Holzbauweise nur ein mitleidiges Lächeln entlockt. Ich baue nach Art der Modellierbogen nach eigenen Entwürfen im Längenmaßstab 1:100. Dies hat seinen besonderen Grund. Ich möchte gerne von allen Güterwagentypen Modelle haben. Der Achsstand vieler Wagentypen ist jedoch größer als es der kleinste Krümmungsradius meiner Strecke zuläßt, und vor allem möchte ich Pufferverhakungen, die bei den langen Modellen auftreten, vermeiden. Dadurch daß ich sämtliche Wagen, auch die kurzen, im selben Längenmaßstab baue, bleibt das Gesamtbild gewahrt.

Die Werkzeugfrage ist kein Problem. Jeder wird wohl irgendwo ein Stück Aktendeckel, einen Bleistift, ein Messer, eine Schere und einen guten Klebstoff auftreiben können. Weiter wird wohl auch der geübteste Bastler zugeben müssen, daß er mit genanntem Werkzeug sauberer und schneller arbeiten

kann als etwa mit Weißblech, Zänge, Blechschere und LötKolben. Auch die Holzbauweise dürfte manchem Modell-eisenbahner Schwierigkeiten bereiten, abgesehen davon, daß auch heute noch das notwendige dünne Sperrholz schwer erhältlich ist.

Wiederholt haben bekannte Bastler auch schon ausgeführt, daß im Interesse einer möglichst großen Zugleistung der Lok, genau wie beim Vorbild, unbedingt der Leichtwagenbau anzustreben ist, eine Forderung, die bei Verwendung von Pappe als Baumaterial erfüllt wird. Ein Metallfahrgestell gewährt dabei immer noch das zu einem einwandfreien Lauf erforderliche Gewicht; ja, die äußerst günstige Gewichtsverteilung verleiht diesen Pappwagen eine weit bessere Schienenlage als etwa gleichartigen Metallwagen mit ihrem nahezu in halber Höhe liegenden Schwerpunkt. Das traurige Bild umstürzender Wagen in Gleiskrümmungen kenne ich bei meinen Modellen überhaupt nicht.

Die beiden hauptsächlich gegen den Wagenbau aus Pappe vorgebrachten Einwände sind: Geringe mechanische Festigkeit und große Empfindlichkeit gegen Feuchtigkeit. Es ist mir gelungen, diese Einwände mit im ersten Augenblick verblüffenden Erfolg zu widerlegen. Hierzu einige Beispiele:

Mehrmals sind Wagen aus Tischhöhe heruntergefallen, ohne geringsten Schaden zu nehmen. Mit bloßen Händen, ohne Benutzung eines Werkzeuges, ist es mir nicht gelungen, den Wagen Gs „Oppeln“ zu zerquetschen. Ein anderer Güterwagen, O „Halle“, wurde mit einem

zwei Kilogramm schwerem Uhrgewicht beladen, ohne daß irgendwelche Verbiegungen eintraten. Desgleichen habe ich die Seitenwände eines Personenwagens mit Plätteisen belastet, ohne daß derselbe S-haden nahm. Es sei überhaupt bemerkt, daß das Verhältnis zwischen Stabilität und Eigengewicht bei Wagen aus Pappe bedeutend günstiger liegt als bei gleichen aus Blech. Aber weiter! Ein zur Demontage verurteilter mißglückter Om-Wagen „Breslau“ stand 2 Tage lang mit Wasser gefüllt und dachte gar nicht daran, sich in Wohlgefallen aufzulösen. Auch meine ältesten, nahezu 1 Jahr alten Wagen, haben trotz der relativ großen Feuchtigkeit in meiner Wohnung ihr Aussehen nicht verändert.

Natürlich haben die Wagen diese Eigenschaft nicht, weil sie aus Pappe sind! Wer einfach den ersten besten Pappfetzen nimmt und begeistert drauf los baut, wird nur wenig Erfolg aufzuweisen haben. Etwas wählerisch sollte man beim Aussuchen des Baumaterials schon sein. Es seien daher folgende grundsätzliche Ratschläge beachtet: Das zu verwendende Pappmaterial soll dünn (0,4—0,5 mm), steif, glatt und elastisch sein. Mit weicher, faseriger Pappe ist nichts anzufangen. Brauchbar sind z. B. die Deckel von Büro-Schnellheftern, zumal diese oft eine sehr erwünschte Grundfarbe (rot oder grün) haben. Ich selbst benutzte Umschlagdeckel alter Volksschulatlanten. Weitere Voraussetzung ist ein guter, wasserfester und schnellwirkender Klebstoff wie Uhu, Bison, Bindolin u. dgl., welcher meistens auch gut zum Kleben von Metallen und Holz zu gebrauchen ist, und so den Bau von Fahrgestellen wesentlich erleichtert. Zum Schutz gegen Feuchtigkeit ist der Anstrich mit Lackfarben unbedingte Voraussetzung. Wie der Anstrich am besten zu bewerkstelligen ist, möchte ich weiter unten darlegen. Ich empfehle den ausgezeichnet geeigneten, aber teuren und seltenen Nitrolack. Spiritus- und Oellacke tun es auch, doch bringen diese oft einen unnatürlichen Glanz mit sich. Ich betone noch besonders, daß natürlich das Gelingen eines Wagens in der Hauptsache vom sauberen Ausschneiden

und Kleben abhängt. Ein wesentlicher Faktor zum Erfolg ist die richtige Zeichnung für die Konstruktion. Für die Anfertigung der Zeichnungen möchte ich die Benutzung von Millimeterpapier empfehlen, von welchem die zu bauenden Wagen immer wieder durchgepaust werden können.

Ueber die Fahrgestelle möchte ich ein paar besondere Worte sagen: Als Kupplungen benutzte ich die Herr-Kupplungen, die ich etwas abänderte bzw. ergänzte. Da die Versuche betreffs Entkupplung noch nicht abgeschlossen sind, werde ich zur gegebenen Zeit darauf zurückkommen. Die Art und Weise, wie ich meine Fahrgestelle baute, wird bei den meisten Lesern nur Schüttelfröste hervorrufen. Dies ist wohl verständlich, aber durchaus unnötig, sofern ein brauchbarer Alleskleber aufzutreiben ist. Dieser verbindet schon nach wenigen 10 Minuten Eisen, Holz und Pappe mit solcher Festigkeit, wie man sie sich gar nicht besser wünschen kann. Eins ist jedoch wichtig: Die zu verbindenden Teile müssen sofort in die endgültige Lage gebracht werden; nachträgliches Verschieben macht die Haltbarkeit der Klebestelle fragwürdig.

Ich besorgte mir Doppelachslager der Firma Herr und klebte den Steg direkt auf den Wagenboden. Gleichzeitig leimte ich Holzleistchen (Querschnitt 3×4 mm) in die Winkel der Achslagerstege. Auf diese Weise wird die Stabilität des Wagenbodens verstärkt und die Doppelachslager in ihrer Stellung unbedingt festgehalten. Die Leisten müssen über den Rädern entsprechende Einkerbungen erhalten, damit die Spurränze nicht daran schleifen.

Die ebenfalls fertig bezogenen Blech-Pufferbohlen können leicht mit ihren rechtwinklig gebogenen Lappen zwischen Wagenboden und Leisten eingeklemmt und verleimt werden, nachdem entsprechende Aussparungen an den Leistenenden vorgenommen wurden, die jedoch nur so gering gehalten sein müssen, daß die Pufferbohlen stramm sitzen. Ähnlich werden die Trittbretter befestigt. Bei einem Ci-Wagen z. B. können die an den Wagenenden gelegenen

Trittbretter zusammen mit den Plattformböden und Geländern aus einem Stück hergestellt und zurechtgebogen werden. Auch hier wieder Einklemmen zwischen Wagenboden und Längsträger.

Erst der fertige Anstrich entscheidet, ob ein Wagen gelungen ist und in den Wagenpark eingereiht werden kann oder nicht. Deshalb ist das Malen das vielleicht wichtigste Problem überhaupt und ihm gebührt daher besondere Sorgfalt. Ueber die am besten zu verwendenden Lacke habe ich schon gesprochen. Es ist zu empfehlen, an einer einmal gewählten Farbe festzuhalten und mit dieser gleich mehrere Wagen zu streichen, da fortwährendes Nachstreichen und Neumixen der Farben nie zu etwas Gutem führen, im Gegenteil nur nachteilig wirken kann. Unsere Farben sollen möglichst dünnflüssig sein. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die Wagen mit Wasserfarben anzumalen oder zu versuchen, eine Pappe entsprechender Grundfarbe zu erhalten. In beiden Fällen wird mit farblosem Lack überstrichen. Es darf nicht vergessen werden, offene Güter-

wagen innen mit einem dunklen Grau zu bemalen.

Zum Schluß noch ein ungefährer Maßstab für die aufgewendete Arbeitszeit: Durchschnittlich benötige ich zum Bau eines vollständigen Wagens ungefähr 5½ Stunden. Davon entfallen etwa 2 Stunden auf den rohen Zusammenbau des Wagenkastens und 1 Stunde auf den Anstrich. Durch serienmäßigen Bau kann diese Zeit bis auf etwa die Hälfte herabgesetzt werden. Daß ich anfänglich mehr Zeit brauchte, dürfte jedem verständlich sein. Es würde mich freuen, wenn durch diese Zeilen weitere Modellbahn-Freunde für den Waggonbau aus Pappe gewonnen worden sind und ihre Erfahrungen ebenfalls der Allgemeinheit zukommen ließen. Ich will jedenfalls hoffen, hier und dort zum Nachdenken angeregt zu haben. Daß meine aus Pappe gebauten Wagen praktisch brauchbar sind und gute Fahreigenschaften besitzen, beweist die Tatsache, daß ein Güterzug mit 6 Wagen auf der Bonner Modellbahnschau täglich 10 bis 12 mal die Strecke durchrollte, ohne daß Beanstandungen eintraten.

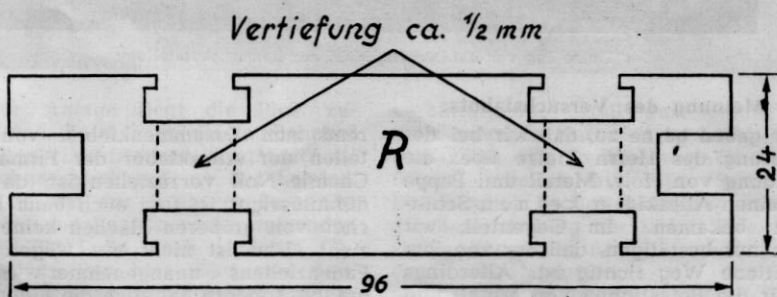
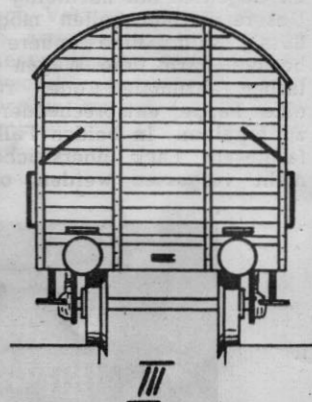
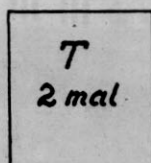
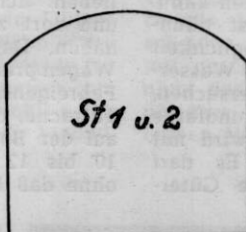
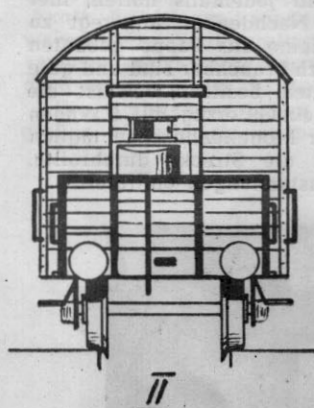
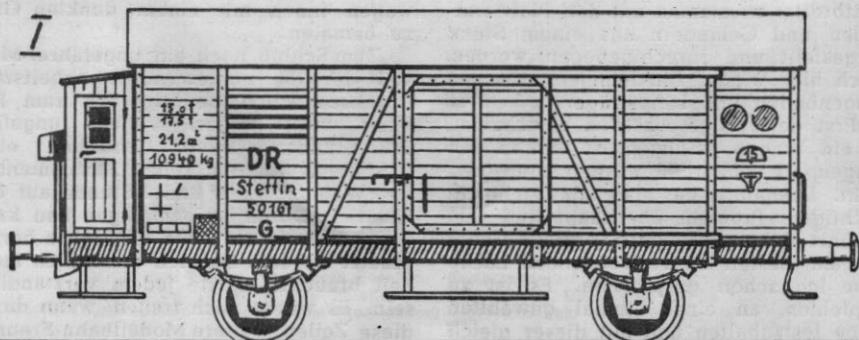


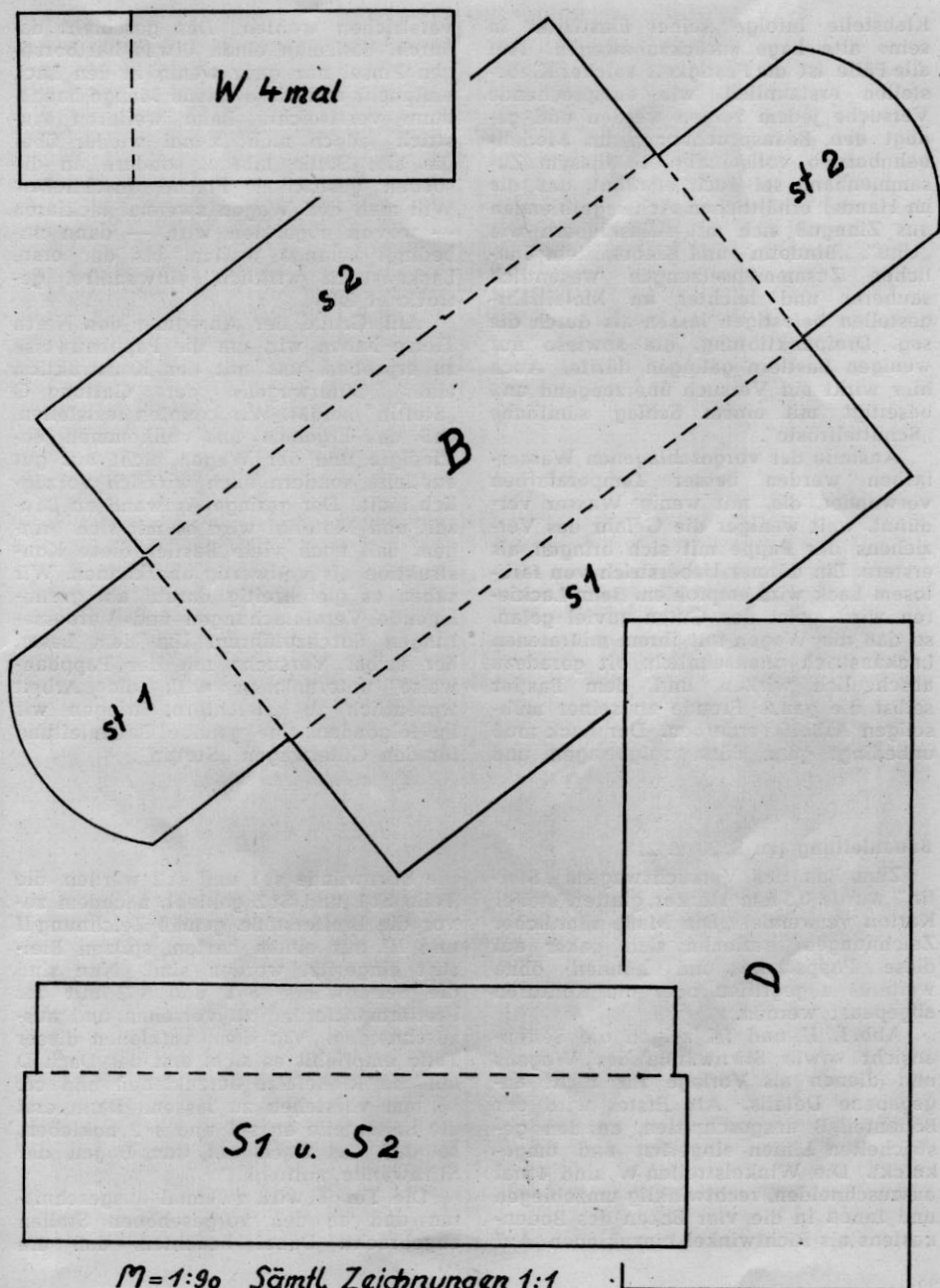
Der Tietze-Zug vor Bhf. Neustadt-Süd der Bonner Ausstellung

Die Meinung des Versuchslabors:

Wir geben gerne zu, daß wir bei der Schilderung des Herrn Tietze über die Verbindung von Holz, Metall und Pappe durch einen Alleskleber keinen Schüttelfrost bekamen. Im Gegenteil, wir können nur bestätigen, daß der von ihm beschrittene Weg richtig ist. Allerdings wird für die Befestigung von Metall und Holz besser „Bindolin“ verwendet, wäh-

rend zum Zusammenkleben von Pappteilen der Alleskleber der Firma NEO-Chemie Noll vorzuziehen ist, da dieser dünnflüssiger ist und auch beim Bestreichen von größeren Flächen keine Fäden zieht. Uhu ist nicht nur wegen seines Fadenziehens unangenehmer im Gebrauch, sondern hat auch die Eigenschaft, sich bei nachträglichen Korrekturen der





M=1:90 Sämtl. Zeichnungen 1:1

Klebstelle infolge seiner Elastizität in seine alte Lage zurückzubewegen. Auf alle Fälle ist die Festigkeit solcher Klebestellen erstaunlich, wie entsprechende Versuche jedem zeigen werden und genügt den Beanspruchungen im Modellbahnbetrieb vollständig. In diesem Zusammenhang sei auch erwähnt, daß die im Handel erhältlichen Achslagerblenden aus Zinnguß sich mit Allesklebern wie „Uhu“, „Bindolin“ und Klebemitteln ähnlicher Zusammensetzungen wesentlich sauberer und leichter an Metallfahrzeugstellen befestigen lassen als durch die sog. Dreipunktlötung, die sowieso nur wenigen Bastlern gelingen dürfte. Auch hier wirkt ein Versuch überzeugend und beseitigt mit einem Schlag sämtliche „Schüttelfröste“.

Anstelle der vorgeschlagenen Wasserfarben werden besser Temperafarben verwendet, die, mit wenig Wasser verdünnt, weit weniger die Gefahr des Verziehens der Pappe mit sich bringen als erstere. Ein dünner Ueberstrich von farblosem Lack wird empfohlen. Beim Lackieren wird meist des Guten zuviel getan, so daß die Wagen mit ihrem mißratenen Lackanstrich unansehnlich, oft geradezu abscheulich wirken und dem Bastler selbst die ganze Freude an seiner mühseligen Arbeit verderben. Der Lack muß unbedingt ganz dünn aufgetragen und

verstrichen werden. Das geschieht dadurch, daß man einen etwas hartborstigen Pinsel nur ganz wenig in den Lack eintaucht und diese kleine Menge hauchdünn verstreicht. Beim weiteren Anstrich jedoch nicht x-mal wieder über die alte Stelle fahren, sondern an die soeben gestrichene Fläche anschließen. Will man den Wagen zweimal lackieren — wovon abgeraten wird — dann unbedingt solange warten, bis der erste Lackanstrich wirklich einwandfrei getrocknet ist.

Auf Grund der Anregung des Herrn Tietze haben wir, um die Pappbauweise zu erproben, uns mit der Konstruktion eines Güterwagens der Gattung G „Stettin“ befaßt. Wir konnten feststellen, daß das Ergebnis uns vollkommen befriedigte und der Wagen nicht nur gut aussieht, sondern auch wirklich vorzüglich läuft. Der geringe Aufwand an Bauzeit und Material wird es mit sich bringen, daß noch viele Bastler diese Konstruktion als vollwertig anerkennen. Wir sahen es gleichzeitig darauf ab, grundlegende Vereinfachungen und Verbesserungen durchzuführen. Um dem Leser, der selbst Versuche mit der Pappbauweise unternehmen will, die Arbeit wesentlich zu erleichtern, bringen wir im folgenden eine genaue Bauanleitung für den Güterwagen „Stettin“.

Bauanleitung (zu S. 20 u. 21).

Zum Bau des Versuchswagens „Stettin“ wurde 0,5 mm starker, glatter, steifer Karton verwendet. Die Maße sämtlicher Zeichnungen beziehen sich daher auf diese Pappstärke und können ohne weiteres abgegriffen oder die Konturen abgepaust werden.

Abb. I, II und III zeigen die Seitenansicht sowie Stirnwände des Wagens und dienen als Vorlage für nicht angegebene Details. Als Erstes wird der Bodenteil B ausgeschnitten, an den gestrichelten Linien eingeritzt und umgeknickt. Die Winkelstreifen W sind 4 mal auszuschneiden, rechtwinklig umzubiegen und innen in die vier Ecken des Bodenkastens als Richtwinkel einzukleben. Auf

die Stirnwände st 1 und st 2 werden die Teile St 1 und St 2 geklebt, nachdem zuvor die Bretterstöße gemäß Zeichnung II und III mit einem harten, spitzen Bleistift eingeritzt worden sind. Nun sind die Seitenwände S 1 und S 2 mit der Brettermarkierung zu versehen und auszuscheiden. Vor dem Aufkleben dieser Teile empfiehlt es sich, erst das Dach D auf die Klebefalze aufzukleben und ca. 1/2 mm vorstehen zu lassen. Dann erst die Seitenteile an s 1 und s 2 ankleben, so daß das Dach auf den Bogen der Stirnwände aufliegt.

Die Tür T wird zweimal ausgeschnitten und an den vorgesehenen Stellen angebracht. Dabei beachten, daß die

Türen jeweils etwas nach rechts versetzt sind.

Der Fahrgestellrahmen R wird aus einem 3 mm starken Buchen- oder Sperrholzbrettchen ausgesägt. Die Aussparungen an den Stirnseiten richten sich nach den zu verwendenden Kupplungen und sind dementsprechend abzuändern. Auch die Radaussparungen sind je nach den vorhandenen Radsätzen zu variieren. Auf jeden Fall müssen sie so groß sein, daß die Räder später nicht schleifen oder klemmen. Auf der Oberseite des Rahmens müssen zwei Vertiefungen ausgefeilt werden, in die die Achslagerstege versenkt eingeklebt werden. Die Pufferbohlen werden erst an den Stirnseiten — entsprechend der Tietz'schen Anordnung — angebracht, nachdem die Puffer vernietet worden sind. Wer die Pufferbohlen selbst anfertigt, kann die eine Pufferbohle mit der Plattform für das

Bremserhäuschen aus einem Stück herstellen und zurechtbiegen

Nachdem der Rahmen mit den Radsätzen versehen ist, werden die Achslagerblenden befestigt. Nach Anbringung der Kupplungen kann der Wagenkasten auf den Rahmen aufgeklebt werden.

Nunmehr sind noch Bremserhäuschen, Bühnengeländer, Haltegriffe, Trittbretter und Signalstützen anzubringen. Das Bremserhäuschen kann aus Pappe, Voll- oder Sperrholz gefertigt werden. Maße aus Zeichnung I und II entnehmen. Das Bühnengeländer ist am besten aus 0,5 mm starkem Zinkblech mit einem feinen Metall-Laubsägeblatt auszusägen und mit Schlüsselfeilen formgerecht zu feilen. Dieses Zinkblech läßt sich eigenartiger Weise wie dünnes Sperrholz sägen und hat auch an schmalen Stellen eine erstaunliche Steifigkeit, die die feinsten Feilarbeiten zuläßt. Man



Versuchswagen „Stettin“ auf Ablaufberg

kann das Bühnengeländer natürlich auch aus Stahldraht biegen und in den Holzrahmen einstecken.

Als Letztes werden die Verstrebungen angebracht. Diese sind ca. 1 mm breite Pappstreifen, die man mittels scharfem Taschenmesser schneidet. Es empfiehlt sich, diese etwas länger als aus der Zeichnung ersichtlich zu lassen und beim Aufkleben nicht oben am Dach zu beginnen, sondern unten am Rahmenbrettchen, um sie später mit einer Rasierklinge beim Dachanschluß abzuschneiden. Die Verstrebungen sind am unteren Ende zweimal rechtwinklig umzuknicken

und am besten nicht an der Unterseite des Rahmenbodens, sondern an dessen Schmalseite anzukleben.

Die Bauzeit wird anfänglich natürlich höher sein, als Herr Tietze sie angibt. (im Vertrauen: Wir haben auch länger gebraucht!) Doch ist ein solcher Wagen tatsächlich in wenigen Stunden mit wenig Material- und Arbeitsaufwand anzufertigen. Ein Versuch lohnt sich jedenfalls. Es würde uns freuen, wenn wir im Laufe der Zeit viele Erfahrungsberichte und Fotos erhalten würden, um diese den übrigen interessierten Bastlern vermitteln zu können.

WeWaW



Eine der ältesten und bekanntesten Spurweiten für Modelleisenbahnen ist die 32-mm-Spur. Ihr Verkleinerungsmaßstab 1:45 bietet dem Bastler eine überaus dankbare Arbeit, zumal auch der Lokomotivbau dem weniger geübten Anfänger nicht soviel technische Schwierigkeiten bereitet, wie die kleineren Maßstabsverhältnisse 1:75 oder 1:90.

Trotzdem nun die 32-mm-Spur eine auch für das Auge sehr schöne und überaus brauchbare Spurweite darstellt, die leider nur etwas viel Platz zum Aufbau einer vernünftigen Gleisanlage erfordert, sieht man fast nie eine naturgetreue 0-Spur-Bahn. Das liegt wohl nicht zuletzt daran, daß die 0-Spur — ebenso wie die größere Spur I — bis vor etwa 10 Jahren die am meisten verbreitete Spielzeug-

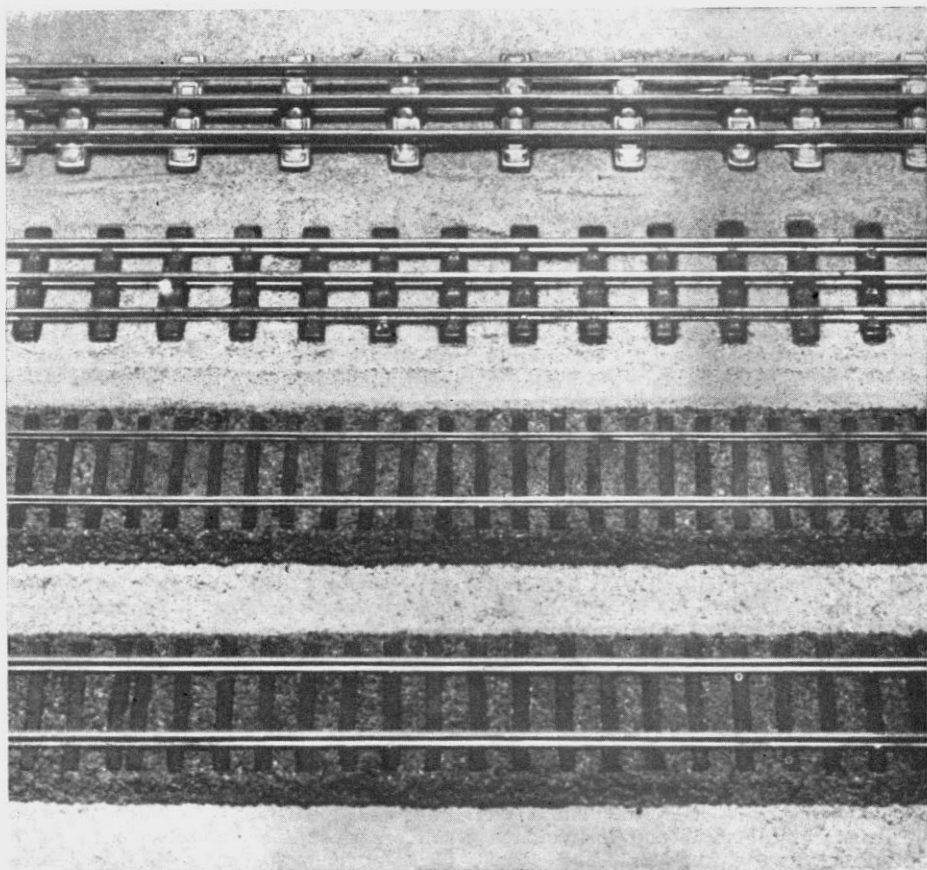
eisenbahn war und ihren dementsprechenden Charakter der Einzelteile noch nicht ganz verloren hat. Was nämlich dabei herauskommt, wenn man bei dem grundlegenden Verkleinerungsmaßstab 1:45 die Spurweite und die Fahrzeugbreiten 1:45 baut, die Fahrzeuglängen 1:55 bis 1:65 und dazu ein Gleisprofil 1:30 wählt, kann sich jeder ernsthafte Modelleisenbahner vorstellen. Erblickt man dazu auch noch die alten Weißblechgleise, bei denen die Schwellen einen etwa handbreiten Abstand haben, dann hält es schwer, überhaupt noch von einer Modellbahn zu sprechen. Bezeichnend für das unbewußte Festhalten am Alten, dem Spielzeugverwandten, dürfte wohl die Tatsache sein, daß z. B. eine ganze Anzahl mehr oder weniger namhafter

Anhänger der 0-Bahn noch heute vom „kleinen und großen Schienenkreis“ sprechen, anstatt — wie es fachtechnisch richtig ist — vom Gleiskrümmungsradius reden. Dies sei nur am Rande vermerkt.

Es soll nun nicht übersehen werden, daß viele heute mit dem zufrieden sein müssen, was sie besitzen, und wir wären die Letzten, die dem glücklichen Besitzer einer Miniaturbahn irgendeiner Spurweite die Freude an seiner Anlage rauben wollten, weil er im Augenblick weder Wege noch Mittel hat, gewisse Unschönheiten auszumerzen. Viele werden auch

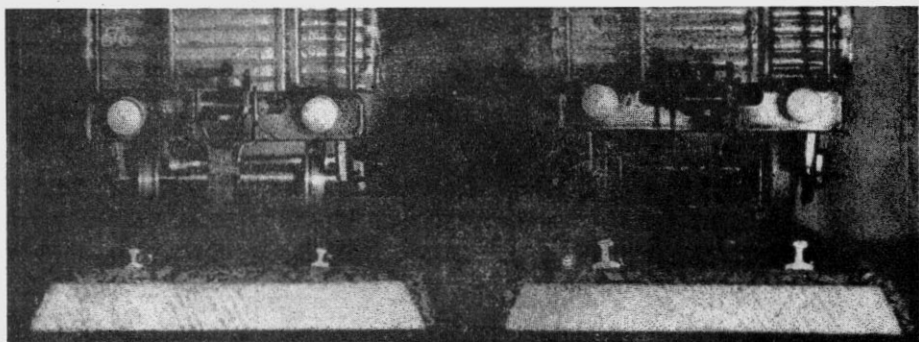
diesen oder jenen Schönheitsfehler gar nicht als solchen empfinden, weil sie eben ihre Bahn mit ganz anderen Augen sehen, als der „gestrenge“ Modelleisenbahner. Aber wiederum kann man derartige Bahnanlagen doch nicht als Muster dafür hinstellen, wie z. B. ein neubeginnender 0-Spur-Liebhaber bauen soll.

Den Neukonstrukteuren von Modelleisenbahnen der 32-mm-Spur möchten wir an dieser Stelle einen Typ geben, der ihre Gleise 100 % wirklichkeitsgetreu macht: Verwendet Schienenprofile 1:45!



„Woher nehmen?“, werden viele fragen. Manche werden jedoch wie wir wissen, daß solche maßstäblichen Profilschienen schon längst im Handel zu haben waren und auch heute wieder geliefert werden! Es sind dies die 3,5 mm hohen Profilschienen, die man als 00-Schienen anbietet. Diese 3,5-mm-Schienen stellen eine Verkleinerung des Reichsbahnprofils im Verhältnis 1:45 dar, sind

von 0-Bahnen mit Gußrädern, deren Spurkränze zu hoch sind, sollten sich unbedingt der Mühe unterziehen, die Spurkränze ihrer Räder auf das oben angegebene Maß abzdrehen oder abdrehen zu lassen, wodurch die Verwendung der naturgetreuen Schiene sofort gegeben ist. Durch diese Maßnahme wird auch der Einwand entkräftet, daß die Spurkränze, die Schrauben- oder Nagelköpfe der



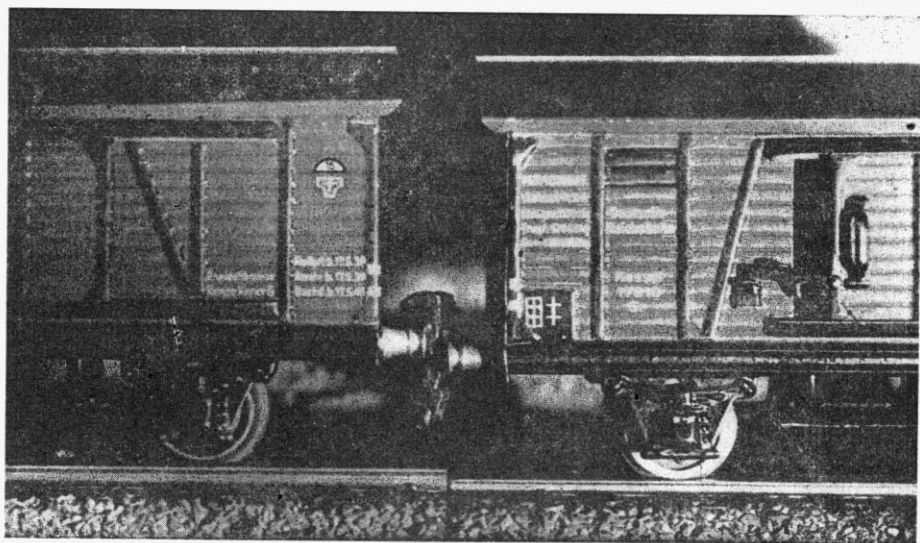
demnach für die 00-Spur (1:90) viel zu groß, für unsere 0-Spur aber gerade richtig. Wie naturgetreu ein solches, im richtigen Maßstab gebautes Gleis wirkt, zeigen unsere Abbildungen. Die hierbei angewandten Maße sind:

Schwellenbreite	6 mm
Schwellenhöhe	2,5 „
Schwellenlänge	58 „
Schwellenabstand von Mitte zu Mitte	16—20 „

Wenngleich auch die Höhe des Schienenkopfes bis zur Schwelle das Befahren mit Rädern bis 3 mm Spurkranzhöhe gestattet, sollte der Modellbauer doch wirklichkeitsähnlichere Räder von geringerer Spurkranzhöhe verwenden. Wie entsprechende Versuche ergeben haben, genügt ein 1,5 mm hoher Spurkranz vollkommen. Wenn dann auch noch die Stärke des Spurkranzes auf ein vernünftiges Maß, nämlich 0,7 bis 1 mm herabgesetzt wird, ist es möglich, auch die konstruktive Ausführung der Weichen weitgehend zu verbessern und dem Auge gefälliger zu gestalten. Besitzer

etwa vorhandenen Laschenbefestigung berühren könnten. In diesem Zusammenhang wird sich mancher die Frage stellen, ob die Verwendung von Unterscheiben und Laschen zur Schienenbefestigung für ein naturgetreues Aussehen unbedingt erforderlich ist. Die Bejahung dieser Frage wäre ein Trugschluß, da die Schienenbefestigungsmittel des Vorbildes so unscheinbar sind, daß man ruhig auf sie verzichten kann. Jedenfalls steht deren Wirkung in keinem Verhältnis zum Aufwand.

Die Befestigung der Schienen auf den Schwellen geschieht am zweckmäßigsten durch Nageln unter Verwendung einer selbstangefertigten Spurlehre. Dünne, kopflose Stifte werden zu beiden Seiten des Schienenfußes so tief eingeschlagen, daß sie noch etwa knapp 2 mm herausragen. Mittels Durchschlag und Hammer werden die Stifte umgeklopft und gegebenenfalls breitgehämmert, so daß der Schienenfuß unverrückbar festsetzt. Die Befestigung ist nicht nur sehr dauerhaft, sondern sieht auch gut aus, so daß man die Verwendung der oben erwähnten teureren Befestigungsmittel als Luxus und

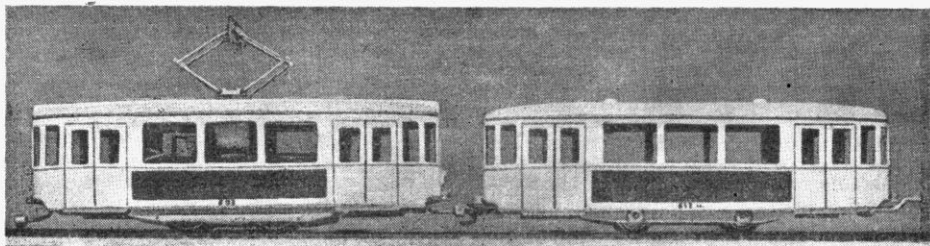


Mehr noch als alle Worte dürften die Fotos überzeugen.

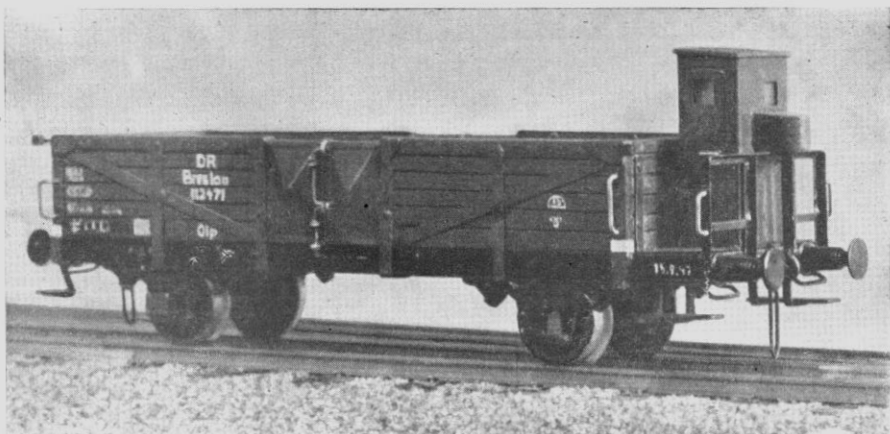
Arbeitszeitvergeudung bezeichnen kann. Und wie ist es mit der Festigkeit? Mancher wird vermuten, daß die oben beschriebenen Profile nicht genügend widerstandsfähig wären. Wenn man ein Original-Reichsbahngleis mit so großem Schwellenabstand verlegen würde, wie es bei den O-Bahn-Spielzeuggleisen der Fall ist, würde es beim Befahren glatt durchbrechen. Diese Bruchgefahr besteht bei unserem 3,5 mm hohen Profil zwar nicht, aber es könnte bei solch einem großen Schwellenabstand vielleicht zu

kleinen Durchbiegungen kommen. Mit dem hier angegebenen richtigen Abstand der Schwellen hat das Gleis jedoch eine Festigkeit, um die schwersten Lokomotiven zu tragen. Der Laie wird erstaunt sein zu erfahren, daß sich ein erwachsener Mensch mit beiden Füßen auf solch einen Gleiskörper stellen kann, ohne an diesem die geringste Veränderung hervorzurufen.

Jeder, der einmal ein solches 32-mm-Gleis dieser Bauweise gesehen hat, wird von der echten Wirkung überrascht sein.



Straßenbahn-Modell in Spur 00 für Oberleitungsbetrieb — eine besondere Augenweide für den Straßenbahn-Liebhaber und eine Anregung für die übrigen Modellbahner, die Straßenbahn als Modell nicht zu vernachlässigen. Erbaut wurde das Modell von Herrn Wolfgang Falkenberg, Wuppertal, und zwar aus einer Keksdose und mit den einfachsten Werkzeugen!



Gut gelungenes Güterwagenmodell in Spur 0 aus der Werkstatt des Herrn Ulrich Schnabel, Wiesau-Schönhaid/Opf. Kasten aus Sperrholz, alles übrige aus Metall. LÜP = 218 mm.

Bauprojekt Nord-West-Bahn: Da die „Gründungsfeier“ noch andauert, bringen wir heute an Stelle der 1. Fortsetzung

Das

INTERVIEW

des Monats

Wir haben wahllos einen von den tausenden Modellbahner herausgegriffen, um ihn nach seinem „Modellbahner-Werdegang“ auszufragen. Wenn auch Sie eines Tages einen diesbezüglichen Fragebogen der „Miniaturbahnen“ erhalten sollten, dann beantworten Sie diesen bitte in derselben amüsanten Art, wie Herr Dr. Wanninger es tat. Es wird für jeden Modellbahner sehr interessant sein zu erfahren, auf welch verschiedene Art und Weise andere Eisenbahnfreunde zur kleinen Bahn gefunden haben. Doch nun wollen wir Herrn Dr. Wanninger, den bekannten Frauenarzt aus Nürnberg, ins „Verhör“ nehmen!

„Guten Tag, Herr Doktor! Ich komme vom „Miniaturbahnen-Verlag“ und möchte Sie gerne ein bißchen interviewen.“

„Nur herein, mein Herr! Ich habe zwar wenig Zeit am Tage, aber in diesem Fall —! Was möchten Sie also gerne wissen?“

„Ich möchte nur ein paar kurze Fragen stellen, um Ihre Zeit nicht zu lange in Anspruch zu nehmen. Schießen wir also

gleich los: Durch welchen Anlaß und seit wann beschäftigen Sie sich mit Modelleisenbahnen?“

„Ja — Anlaß war eigentlich eine Modelleisenbahnausstellung im Nürnberger Gewerbemuseum ums Jahr 32 herum. Anfänglich schützte ich als Begründung für meine Liebhaberei meinen Sohn vor — der allerdings seinerzeit kaum den Windeln entwachsen war! — aber später

kümmerte ich mich einen Deut um gewisse Anspielungen auf „das Kind im Manne“. Unter uns gesagt: Männer, die sich mit so etwas wie einer Modellbahn nicht abgeben, sind gar keine richtigen Mannsbilder! Wenn ich früher so um Weihnachten herum die Bahn einige Wochen aufgebaut hatte, piffen meine Freunde jedenfalls auf jede „Seriosität“ und kamen direkt in hitzigen Eifer, ob sie nun noch so „gesetzte“ Landgerichtsräte, Aerzte oder sonst was waren!“

„Sie sind wenigstens offen, Herr Doktor! Doch nun zur zweiten Frage: Welche Spurweite bevorzugen Sie?“

„Von 1932 bis 1937 baute ich eine Bahn in Spur 0. Nun will ich zu 00 überwechseln. Aus welchem Grund? Ja, sehen Sie! Ein großer Teil der 0-Bahn hat durch Nachkriegseinwirkungen „irgendwie Beine bekommen“, so daß nicht mehr viel übrig ist. So fällt es mir also leichter, mich auf 00 umzustellen, zumal ich die bisherige Fläche viel besser ausnutzen und den Betrieb noch viel interessanter gestalten kann. Und gerade auf den „Eisenbahnbetrieb“ als solchen kommt es mir besonders an.“

„Wie groß ist eigentlich Ihre Fläche? Haben Sie eine feste Anlage vor oder wollen Sie diese von Fall zu Fall aufbauen?“

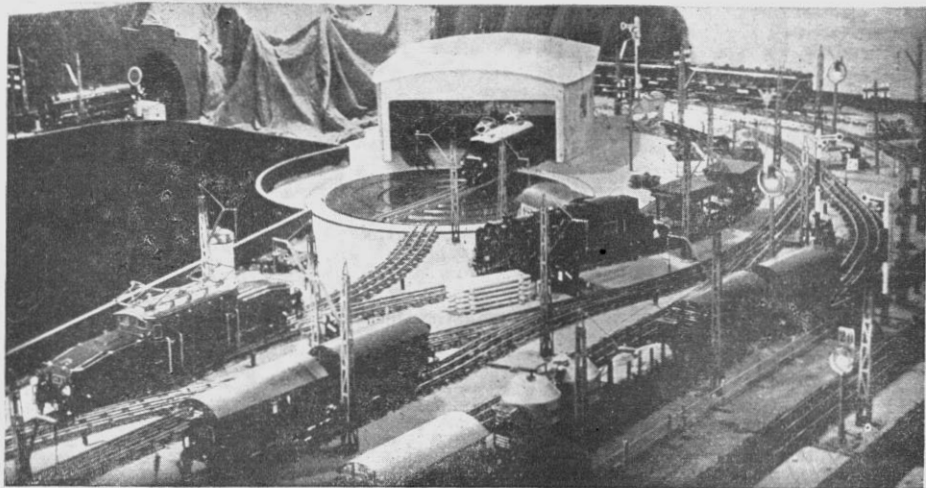
„Die Bahnkörper nebst Zubehör sind auf einem aus 6 Platten zusammensetzbaren Tisch von 4,70×2,80 m fest montiert. Lediglich die größeren Teile sind abnehmbar. Die Platten werden in einem besonderen Schrank aufbewahrt, den Sie hier sehen.“

„Donnerwetter! Sie scheinen keine Kosten gescheut zu haben, Herr Doktor! Wie ich sehe, haben Sie Märklin-Erzeugnisse?“

„Ja, die Schienen und das rollende Material waren früher und sind auch heute von Märklin. Den komplizierten Schaltkasten mit Aufleuchtstrecken sowie verschiedene Zubehörbauten habe ich allerdings selbst entworfen und auch gebaut. Bei Vorwärtsfahrt leuchtete übrigens der Streckenabschnitt weiß, bei Rückwärtsfahrt rot. Ich werde diesen Leuchtschirm auch bei meiner zukünftigen 00-Anlage wieder benutzen. Die Loks werden für Gleichstrombetrieb umgebaut, während alles andere mit Wechselstrom versorgt wird.“

„Sehr interessant, Herr Doktor! Doch verraten Sie nun noch unseren Lesern, welche „inneren Werte“ Ihnen eigentlich die Beschäftigung mit der Modellbahn vermittelt!“

„Ja, wenn Sie unter „inneren Werten“ das Gefühl völliger Entspannung ver-



stehen, die die meinem Beruf völlig fremde Beschäftigung mit Planungen, Berechnungen, technischen Grübeleien und Basteln nach anstrengendem Tag verursacht, dann hat mir die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn schon sehr, sehr viel gegeben!"

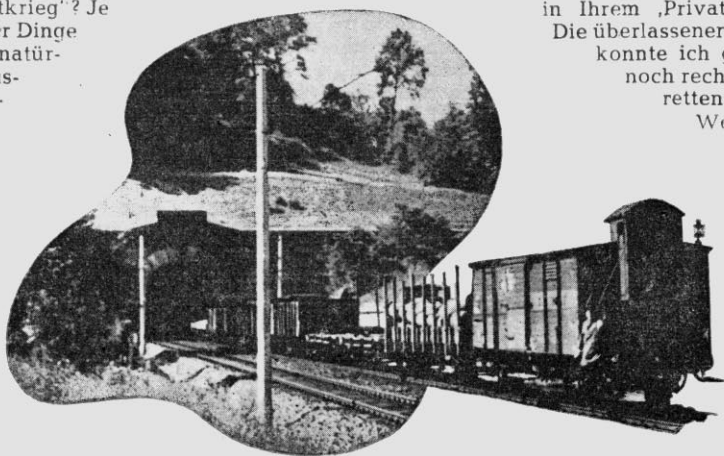
"Diese Erfahrung werden wohl noch viele Modellbahner gemacht haben und genau so wie Sie fühlen und denken, Herr Doktor! Doch lassen Sie mich noch eine indiskrete Frage stellen, deren Beantwortung jedoch manchem Modellbahner „besondere“ Freude (oder Schadenfreude!) bereiten wird: Welche Widerstände hatten Sie bei Ihrer Frau Gemahlin im Lauf der Jahre zu überwinden? „Fanden Sie Verständnis oder führten Sie wegen Ihrer Modellbahn-Liebhaberei einen „Privatkrieg“? Je nach Lage der Dinge können Sie natürlich „die Aussage verweigern“ oder

„Farbe bekennen“. Ich hoffe, Sie nehmen mir diese „heikle“ Frage nicht übel, Herr Doktor!

„Im Gegenteil! Auch Spaß muß sein. Also: Meine Frau war natürlich mit meiner Ambition vollkommen einverstanden. Sie hatte natürlich auch gegen die finanzielle Seite keine Einwendung und noch besser verstand sie, daß so eine Anlage Platz braucht und ein bißchen verstaubt. Wie jede andere Frau sagte sie kein Wort! (Mit gedämpfter Stimme.) Heft 2 kann ich doch bei Ihnen direkt abholen? Ich meine — Sie verstehen?

„Aber selbstverständlich, Herr Doktor! Ich hatte es mir doch gedacht, daß Sie ‚Farbe bekennen‘ würden! Nichts für ungut! Und noch viel ‚diplomatische‘ Erfolge in Ihrem ‚Privatkrieg‘. Die überlassenen Fotos konnte ich gerade noch rechtzeitig retten . . . !

WeWaW



Fotos S. 2, 4, 5, 6, 19, 23, 24, 25, 26 und 27: Miniaturbahnen-Archiv, S. 14 und 15: Chromek, S. 29: Dr. Wanninger, S. 28: Schnabel, S. 29: Lokomotivbild-Archiv Bellingrodt, Wuppertal-Barmen, S. 9, 10, 11, 12, 13 und 14: Katalog 1948 der Firma Gordon Varney, Chicago.

Miniaturbahnen

Herausgeber und Redaktion: Werner Walter Weinstötter, Nürnberg, Kobergerplatz 8. — Ständiger Mitarbeiter: Heinz Bingel, Bad Godesberg. — Verlag: „Frauenwelt“, Nürnberg, mittl. Firkheimerstr. 20. — Mil. Gov. Inform. Control-Licence US - E 102. — Druck: W. Tümmels Buchdruckerei G. m. b. H., Nürnberg, Pfannenschmiedgasse 19. — Aufl. 7500. — Erscheint monatlich. — Bezugspreis 1,50 DM. — Zu beziehen vom Herausgeber direkt, durch den örtlichen Buchhandel oder durch die Modellbahn-Spezialgeschäfte.

Di

und die Pappbauweise

