

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

16 BAND XVI
9. 12. 1964

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

„Kürzfahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 16/XVI

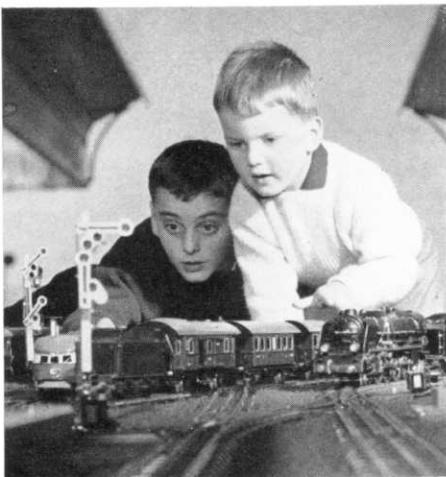
1. Einmal im Jahr ...	715	13. Gleisplan „Von Schönberg nach St. Gallen“	732
2. Dieseltankstelle im Lokschuppen	717	14. Die gewesene Anlage (Erkel, Frankfurt/M.)	733
3. N-Bähnchen als H0-Gartenbahn	718	15. Crampton-Lok in H0-Größe (BZ)	734
4. Entfernen von Figuren-Standsockeln	720	16. Ein Engpaß: Parkbäume in H0-Größe	736
5. Vorbildgerechtes Bremsen und Anfahren	723	17. Kleinst-Kontroll-Anlage (Dr. Walther)	737
6. 2 Freunde – 2 Bw's – 1 Keller (Anlage Richter, Reinbeck)	725	18. Privatbahn-Lok „Siegismund“	739
7. Old-Timer-Bahnsteig-Laternen	726	19. Wintermotiv „Laufenmühle“	740
8. Rapari-Weichenlaterne (Neuheit)	727	20. „Wintermotiv“ (Karikatur)	740
9. Die Fleischmann-BR 70	727	21. Straßenbahn-Schieneenschleifwagen	740
10. Flutlicht auf dem Fußballplatz	728	22. Zu kurze? – Zu lange D-Zug-Wagenmodelle!	741
11. Märklin-Weichen und artfremdes Rollmaterial	729	23. Zu lange? – zu kurze Schnellzugwagen-Modelle!	742
12. „Neue“ Stellwerke aus „alten“ Bausätzen	730		



Einmal im Jahr...

... gibt es wohl für alle — Gott sei Dank! — eine kleine Zeitspanne der Entspannung, der inneren Einkehr und der geruhsamen Geselligkeit im trauten Familienkreis: die Weihnachtszeit. Wohl steigert sich die Hast noch bis zur letzten Minute vor der Bescherung, „doch sollste rechtzeitig bremsen, sonst liegst du die Feiertage auf der Nase und dann hast du die Bescherung“, aber in einem ganz anderen Sinn! So wie man einen Zug nicht mit einem Schlag abbremsen kann, genau so wenig können auch Sie urplötzlich aus der Hast des Alltags zum geruhsamen Stillstand kommen. Lassen sie also rechtzeitig Dampf ab! Denken Sie an die goldene Modellbahnregel: Einen Zug langsam austfahren lassen und nicht schlagartig den Strom abschalten! Besonders wer Kinder hat und nicht gewohnt ist, diese den ganzen Tag um sich zu haben, braucht erst recht eine echte innere Ruhe und Gelassenheit, soll das „Betriebsklima“ Ihres „Bahnhofsreiches“ am Ende nicht ausgerechnet durch den übernervösen „Stationsvorsteher“ gefährdet werden! Und daß Kinder in der Weihnachtszeit nunmal in besonderem Maße lebhaft sind, weiß jeder Familienvater aus Erfahrung, und welche Nervenbelastung neugebackene „Zugführer“, „Stationsvorsteher“ und „Weichensteller“ bedeuten, davon weiß jeder betroffene Modellbahner-Vater ein Lied zu singen.

Lenken Sie den zu erwartenden „Feiertagsbetrieb“ also rechtzeitig in Bahnen, die einen befriedigenden Ablauf (in jeder Hinsicht!) garantieren. Wozu gibt es schließlich



Für Frank (4) und Peter (11 1/2), den „Herren Jungen“ Binanzer, war es offensichtlich ein Höchstgenuss, mal wieder ganz allein mit Vatis 0-Bahn spielen zu dürfen, so daß ihnen Vatis hintergründige Absicht, ein paar nette Schnapschüsse zu machen, nicht bewußt geworden ist. Wenn sich die beiden an Weihnachten genau so ins Spiel vertiefen, wird Vati Binanzer (den unsere alten Leser sicher noch bestens kennen) gewiß seine Ruhe vor ihnen haben (aber sicher nicht vor den beiden Töchterchen, die ihn dann auf andere Weise mit Beschlag belegen werden).

Und wie ist's lieber Leser, der Sie den Zenit des Lebens erreicht oder überschritten haben: Waren das nicht noch Zeiten, als wir so wie diese beiden auf dem Fußboden lagen und mit der alten Uhrwerkbahn spielten? Ja, ja, das waren noch Zeiten . . .!

**Heft 1/XVII – dem das Inhaltsverzeichnis zu Band XVI/1964 beiliegt –
ist spätestens am 15. 1. 1965 in Ihrem Fachgeschäft!**

Fertig im Handumdrehen:

Dieseltankstelle im Lokschuppen

Nun, so ganz im Handumdrehen wird man sie zwar nicht basteln können, aber trotzdem ist so eine kleine Diesel-Zapfanlage sicher ein nettes, kleines Ausstattungsstück für einen Modell-Lokschuppen. Da jedoch der Einblick in einen Lokschuppen meist nur durch die geöffneten Tore möglich ist, sollte man die Zapfstelle ziemlich weit vorn am Tor plazieren (aber nicht gleich hinter dem Tor). Andererseits wäre es auch denkbar, daß sich die Zapfstelle außerhalb des Lokschuppens an einem „Tankgleis“ befindet, eventuell noch mit einer kleinen Überdachung gegen die „Unbilden des

Wetters“ wenigstens einigermaßen geschützt.

Den Betonsockel wird man aus einer Holzleiste zurechtfleilen. Die Rahmenkonstruktion kann durch dünne Holzleistchen oder besser durch Metallprofile (Nemeec-Profile) dargestellt werden. Für die Rohrleitungen nimmt man Drahtstücke, die in die entsprechende Form gebogen und in Bohrungen des Sockels eingesteckt werden. Die Rohrflansche kann man durch aufgelöste kleine Unterlagscheiben (für M 1-Schrauben) imitieren, während für die Handräder die kleinsten Druckknöpfe aus Mutters Nähkästen geeignet sind.

Abb. 1. Die Original-Zapfstelle steht in einem Lokschuppen, malerisch „garniert“ mit Reisigbesen, Holzschemel und Schlauchleitungen.

(Foto: A. Schiller, Ingolstadt)

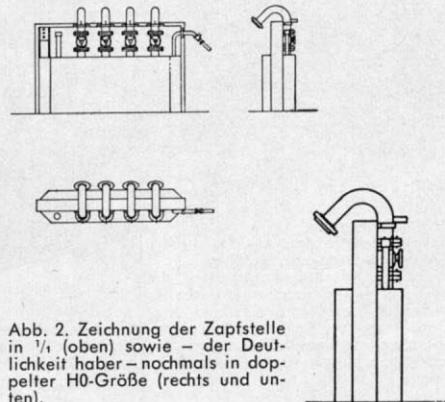
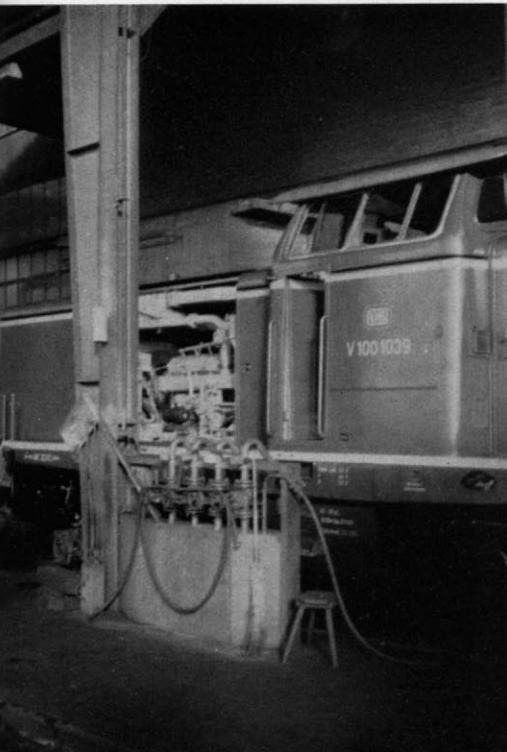


Abb. 2. Zeichnung der Zapfstelle in $\frac{1}{4}$ (oben) sowie – der Deutlichkeit halber – nochmals in doppelter H0-Größe (rechts und unten).

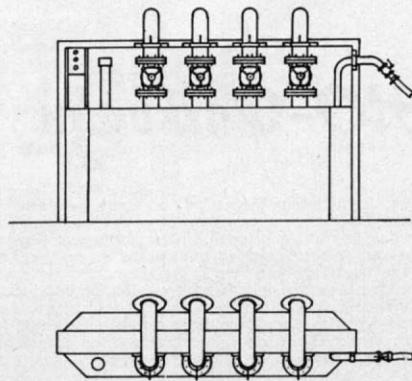




Abb. 1.

Mit etwas Phantasie können Sie vielleicht in dem an- lehnungsbedürftigen, maßkrug- haltenden Miniatur-Fotografen das kleine Ebenbild unseres Mitarbeiters JoKI erkennen (Vergleiche Titelbild von Heft 8/XVI). (Den knienden Ami im Vordergrund haben wir aus irgendeinem Revell-Baukasten „wegengagiert“. Über die prächtigen Herpa-Bäume lesen Sie mehr auf Seite 736.

N-Bähnchen als H0-Parkbahn

Ja, Sie haben richtig gelesen! Ich meine allen Ernen-
stes, daß man eine N-Bahn durchaus auf einer H0-
Anlage laufen lassen kann und zwar in einem Park,
unter möglichst großen Bäumen, bewundert von gro-
ßen und kleinen Menschlein in Wachstumsgröße H0!

Wieso ich auf diesen ausgefallenen Einfall komme?
– Nun, drauf gebracht hat mich der Bildbericht, (in
Heft 8/XVI) über des Adlers kleinen Bruder im Nür-
berger Zoo. Dieser kleine „Adler“ ist bekanntlich in
halber Originalgröße nachgebildet, und hat eine N-

Abb. 2. Urteilen Sie selbst, ob man in dieser Form und in einer solchen H0-Umgebung eine N-Bahn als „Mini-Gartenbahn“ ansehen kann oder nicht! Eine Kennzeichnung der Bahn als „Kinder-Bahn“ tut das übrige und wenn auf der Preistafel der „Fahrpreis für arme Modelbahner“ mit 10 Pfennig aufgeführt ist, so ist dies nur der reinen Gehässigkeit irgend eines Witzboldes zuzuschreiben, den wir noch nicht erwischen konnten. Die Laufstege vor dem Zuglein am Eingang sowie die Raseneinfassungen längs des Bahngleises entstanden aus dem Arnold-Gleisübergangs- und Geländer-Sortiment Nr. 0630; aus den Übergangsstücken wurden auch die Bänke auf dem Niederbordwagen geschaffen. Auch der Lokführer steht auf einem Potest aus dem gleichen Material, das über dem rechten Puffer befestigt (angeklebt) worden ist (er selbst war vordem Stationsvorste-her, dessen Kelle etwas gekürzt und zu einem kleinen „Hebel“ nach unten gebogen wurde). Dies und auch die etwas andere Armhaltung wurde (wie in Heft 16/XV genau dargelegt) über der Glut einer Zigarette zu-
wege gebracht.



Spur-Lok nicht auch fast die halbe Größe einer H0-Lok? — Na, siehst!

Ich jedenfalls habe nun endlich einen wirklich plausiblen Vorwand gefunden, um die nette kleine Arnold-T 3 (in die ich geradezu vernarrt bin, ohne gleich total auf N umsatzten zu wollen), auf meiner H0-Anlage laufen lassen zu können. Vielleicht zimmere ich noch ein paar Wägelchen zurecht oder versehe ein paar offene Güterwagen mit Bänken (wie dies bei Gartenbahnen ja meist gang und gäbe ist), um den H0-Kindern die Möglichkeit zu geben, ein paar Runden zu drehen. Den Lokführer werde ich auf eine besondere Bank im ersten Wagen setzen und ihm ein paar Streifen in die winzige Hand drücken, mittels deren er die Lok zu bedienen scheint . . .

Na, finden Sie meine Idee immer noch so abwegig? Ich möchte wetten, daß gar mancher soeben einen Luftsprung vollführt hat, weil ich ihn auf eine ganz tolle Idee gebracht habe . . .! Erwin, Noack, Berlin

Die Reaktion der Redaktion:

Die Idee des Herrn Noack hat uns so begeistert, daß wir alles stehen und liegen ließen und uns schleunigst daran machten, ein kleines Motiv aufzubauen. (Um der Wahrheit die Ehre zu geben: 3 bis 4 „Sendazugeber“ standen drum herum und ließen JoKI als bestens bewährten Motivgestalter die Hauptarbeit tun!) Wir wollten unbedingt testen, ob sich eine N-Bahn — in eine entsprechende H0-Umgebung gesetzt — tatsächlich als „Mini-Gartenbahn“ ausnimmt. Und nun überzeugen Sie sich selbst (Abb. 1-3). Der Einfall des Herrn Noack ist goldrichtig und die Modellbahnherrn um ein Novum reicher: um die Miniatur-Miniatur-Gartenbahn in Größe N! Daß sich die Trix-N-Bahn gleichermaßen gut als „H0-Gartenbahn“ verwenden läßt, ist klar und soll der Neutralität halber mit erwähnt werden.

Wie Sie aus den Bildern ersehen, hat JoKI nicht Arnold, sondern Egger-Gleise verlegt, die ebenfalls 9 mm Spurweite aufweisen, aber größere Schwellenabstände haben, wie dies z. B. auch bei der Nürnberger Zoo-Bahn der Fall ist (s. Heft 8/XVI, S. 352). (Man kann natürlich auch Arnold-Gleise verwenden, wenn

man sich die Mühe macht, wenigstens jede zweite Schwelle wegzusägen; das Original-Arnoldgleis hat nicht das Aussehen eines H0-Gartenbahn-Gleises). Die T 3 wurde grün gestrichen, erhielt goldene Kesselringe und ein graues Dach, während die Verkleidungen schwarz hervorgehoben wurden. Um rein optisch schon zu dokumentieren, daß es sich um eine verhältnismäßig kleine Bahn handelt, die keineswegs für H0-Erwachsene geeignet ist, wurde für letztere ein Niederbord-Wagen mit Sitzbänken hergerichtet, während der reizende Arnold-Old-Timer-Personenwagen in Folge der — für H0 — verhältnismäßig kleinen Türen, Fenster und Wagenhöhe den Kindern vorbehalten bleibt (s. Abb. 2).

Man kann diese „H0-Kinderbahn“ natürlich genau so gut auf einem Rummelplatz mit Schiffschaukel, Karussell usw. etablieren, wobei sie sogar nur einen Kreis zu durchfahren braucht, oder in einem kleinen Park oder auf einem Ausstellungsgelände oder was es sonst noch für Möglichkeiten gibt. Der springende Punkt dabei ist immer der, sich vorzustellen, daß es sich um eine für solche Zwecke hergerichtete Vergnügungsbahn handelt, bei der H0-Maßstäbe und -Verhältnisse maßgebend sind. Wir glauben, daß die Idee des Herrn Noack bei vielen Gefallen finden wird und es wäre direkt wünschenswert, wenn die Firmen Arnold und Trix ihre T 3 auch noch in der grünen Version (meinethalben gegen einen kleinen Aufpreis) mit herausgeben würden — nicht nur für den hier geschilderten Sonderfall, sondern die T 3 sieht in dieser „Länderbahnaufmachung“ so ansprechend aus, daß sie sicher viel Gefallen finden und vermutlich auch auf reinen N-Anlagen sowohl in schwarz als auch farbig zum Einsatz kommen wird.

Und nun haben Sie wieder ein Thema mehr für Ihre Feiertage: Wo könnte man auf der Anlage eine solche „Mini-Gartenbahn“ wohl noch unterbringen . . .?

Kniffe und Winke:

Entfernen der Figuren-Standsockel

Figuren samt Standsockel wirken auf einer Modellbahnanlage wirklichkeitsfremd und illusionszerstörend. Was meinen Sie, wie das Zoo-Motiv auf diesen Seiten wohl aussiehen würde, wenn sämtliche Menschen und Tiere auf ihren viereckigen oder runden Standsockeln verharren! Der scheinbare Bewegungsablauf würde wie erstarrt wirken und die enge „Tuchfühlung“ bei den einzelnen Gruppen wäre gänzlich unmöglich. Gewiß, das Entfernen der Standsockel ist in manchen Fällen nicht gerade einfach, aber dieses Manko können wir unmöglich als Entschuldigungsgrund dafür gelten lassen, daß auf zahlreichen Anlagen sämtliche Miniatur-Bewohner ihr Dasein auf höchst un-

natürlichen Platten fristen! — Wie soll man nun vorgehen, um Figuren und Standsockel anstandslos trennen zu können?

Preiser-Figuren

Bei den Preiser-Figuren ist es an und für sich leicht, die kleinen viereckige Standplatte loszubrechen, vorausgesetzt, daß die Füße der Figuren kräftig genug sind (z. B. bei den „Männern“ mit ihren auch in natura meist größeren „Latzen“). Bei Frauen- und Kinder-Miniaturen muß man etwas vorsichtiger zu Werke gehen und erst mal mit einem scharfen, spitzen Messer den Klebetropfen rund um die Schuhe herum einritzen. Auch danach nicht gleich mit



Abb. 3. Blick vom Elefanten-Gehege auf das in Fahrt befindliche Zoo-Züglein. Am Schluß der in Kürze erhältliche CiPr 86, der Arnold ausgezeichnet gelungen ist und auf den wir nach Erscheinen gegebenenfalls nochmals eingehen werden.
Bei den Figuren und Tieren handelt es sich um Merten- und Preiser-Miniaturen, bunt gemischt und z. T. mit passenden ... TT-Figuren durchsetzt! Auch diese wurden je nach den Erfordernissen über einer Zigarette „nachbehandelt“. Was zum Thema „Abtrennen der Figuren-Standsockel“ zu sagen ist, lesen Sie bitte auf Seite 720 nach.

roher Gewalt vorgehen, sondern das Abbrechen des Standplättchens mit Fingerspitzengefühl vornehmen. Gegebenenfalls nochmals nachrinnen oder mit einer Rasierklinge den Schuh loszutrennen versuchen. Wie gesagt, diese Vorsichtsmaßnahmen sind nur am Platze, wenn es sich um grazile Frauen-, Kinder- oder Tierbeine handelt.

Merten-Figuren

Bei Merten-Miniaturen die Figuren von den runden Standplatten zu trennen, stellt zugegebenermaßen eine kleine Tortur dar. Losbrechen kann man sie auf keinen Fall und bei Zuhilfenahme eines scharfen dünnen Messers oder einer Rasierklinge läuft man ständig Gefahr, daß die Figur nur noch halbe Schuhe aufweist. Man kommt noch einigermaßen zu Rande, wenn man die Rasierklinge vorn an den Schuhspitzen ansetzt und dabei darauf bedacht ist, die Schneide stets gegen die Standplatte zu drücken, um ein schräg nach oben verlaufendes Abtrennen der Schuhe zu vermeiden.

Nachdem ich ein Dutzend Figuren auf diese Weise mit mehr oder minder gutem Erfolg abgetrennt und mir durch Abrutschen der Rasierklinge zweimal in die Fingerkuppe geschnitten

hatte, gab ich diese Methode auf und schnitt die Standplatte rund um die Schuhe herum mit einer starken, spitzen Schere ab. Mit einer Schlüsselfeile feilte ich die sich zwangsläufig ergebenden Ecken um die Schuhe herum weg und befeilte die „Stollen“ unter den Schuhen solange, bis die eigentliche „Schuhdicke“ erreicht war. Dies scheint mir tatsächlich die einfachste, schnellste und ungefährlichste Methode bei Merten-Figuren zu sein.

Es wäre wirklich wünschenswert, wenn die Firma Merten diesen Umständen Rechnung tragen und die Standplatte lediglich mit einem leicht brechbaren Klebstoff ankleben würde. Man könnte noch weiter gehen und sowohl der Firma Preiser als auch Merten empfehlen, Figuren und Standsockel getrennt zu halten. Wer Lust hat, könnte dann beide zusammenkleben. Aber diese Lösung wäre eigentlich nicht einmal so vorteilhaft; beim Postieren der Figuren ist es nämlich praktischer, sie erst einmal provisorisch aufzustellen (was ohne Sockel schwieriger ist), um die effektivste Gruppierung herauszufinden bzw. auszuprobieren. Erst nach einer solchen „Generalprobe“ werden die Sockel entfernt und die Figürchen mit winzigen UHU-Tröpfchen auf die Anlage geklebt.

WeWaW



Zu Füßen der alten Burg, in der einst das Geschlecht der Schreck von Schreckenstein hauste, liegt ein altdeutsches Städtchen, mittels elektrifizierter Modellbahn von Herrn H. Schramm, Nördlingen, an die neue Zeit „angeschlossen“.

Vorbildgerechtes Bremsen und Anfahren - **von Hartmut Upmeier, Hannover** - motorisch geregelt

von Hartmut Upmeier, Hannover

Vormerkung der Redaktion:

Um es gleich vorweg zu nehmen: Die im Folgenden beschriebene „Mechanik“ scheint etwas aufwendig zu sein und wird einem Großanlagenbesitzer bei dem Gedanken an eine etwaige „Massen-Fabrikation“ sicher die Haare zu Berge stehen lassen. Dafür ist sie allerdings auch gar nicht gedacht, sondern vielmehr für gewisse Einzelfälle, bei denen man das vorbildgerechte langsame Anfahren mit kontinuierlicher Geschwindigkeitssteigerung bzw. ein entsprechendes Abbremsen der Züge, ggf. ohne persönliches Dazutun, vorexzerzen will (oder muß, weil man anderswo alle Hände voll zu tun hat). Der Kreis der Interessenten dürfte jedoch nicht nur die „Kleingärtner“ unter uns, sondern auch die „Großgrundbesitzer“ umfassen, die gleiches bei einer „Paradesrecke“, bei einem exponiert liegenden Bahnhofsgleis, bei einer entfernt liegenden Endstation u. dgl. demonstriren wollen. Es gehören auch alle diejenigen dazu, die Wert auf „true action“ legen, d. h. die sich in ihrer Phantasie vorstellen, sie ständen selbst im Führerstand der Vorbildlok und müßten deren Fahrverhalten bei der Bedienung berücksichtigen.

Gewiß, man kann die Anfahr- und Bremsvorgänge – insbesondere vor Signalen – wie schon mehrfach empfohlen, mittels kleiner Widerstände steuern, aber dies ist tatsächlich doch noch nicht der Weisheit letzter Schluß. Erstens kann man mittels dieser einfachen Widerstände nicht alle Loks hinsichtlich des Bremsens und Anfahrens auf einen Nenner bringen (d. h. es wirken sich Getriebezustand, Stromaufnahme usw. höchst unterschiedlich aus) und zweitens läßt sich mit solchen Widerständen ein wirklich vorgibdegerechtes Anfahren und Abbremsen doch nicht ganz erreichen. Wenn man in dieser Hinsicht nicht besonders empfindlich ist oder wenn die infrage kommenden Stellen nicht „im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen“, kann man selbstverständlich die einfachen Widerstände anordnen; aber an exponierten Stellen, bei denen der Eindruck einer manuell gesteuerten Zugfahrt vorgetäuscht werden soll, dürfte die Lösung des Herrn Upmeier nicht von der Hand zu weisen sein.

Aber bekanntlich führen auch noch andere Wege nach Rom. Es ist durchaus möglich, „so etwas“ auch mit Transistoren, Dioden usw. auf die Beine zu stellen (wie z. B. beim Electron-Fahrpult – siehe Heft 12/XV – praktiziert, das übrigens Herrn Upmeyer zu seinem Beitrag inspiriert hat). Deshalb haben wir auch diesbezüglich noch einiges in petto, doch nicht gleich im nächsten oder übernächsten Heft, aber sicher wohl im Laufe des kommenden Jahres.

Und nun hat Herr Upmeier das Wort:

Abb. 1 erläutert die Steuerung am Fahrpult: „Pot“ kann der Regler eines Industrie-Fahrpulses oder das Potentiometer eines Eigenbau-Fahrpulses sein. Das Schneckenrad SR ist auf der Reglerachse befestigt und trägt eine Isolierscheibe mit Kontaktbahnen K (z. B. kupferkaschiertes Pertinax). Der isolierte Schleifer SL ist auf der Reglerachse frei beweglich und trägt zwei Kontakte, die auf den Kontaktbahnen schleifen. In Ruhestellung stehen die Kontakte in der Lücke zwischen den Kontaktbahnen. Wird der Schleifer verstellt, so bekommt der Getriebemotor Spannung, so daß das Schneckenrad SR verstellt wird, bis die Kontaktlücke unter die Schleifer gewandert ist. Der Motor muß so an die über Kreuz verdrahteten Kontaktbahnhälften angeschlossen werden, daß die Kontaktlücke immer auf die Schleifer zu bewegt wird.

Durch die Zwischenschaltung des langsam laufenden Motors ist die Verstellgeschwindigkeit des Reglers unabhängig von der Bedienung des Drehknopfes. Eine „Notbremse“ lässt sich leicht vorsehen, indem man bei Bedarf mit einem zusätzlichen Schalter (Druckknopf) den Fahrstrom unterbricht, bis der Regler auf „0“

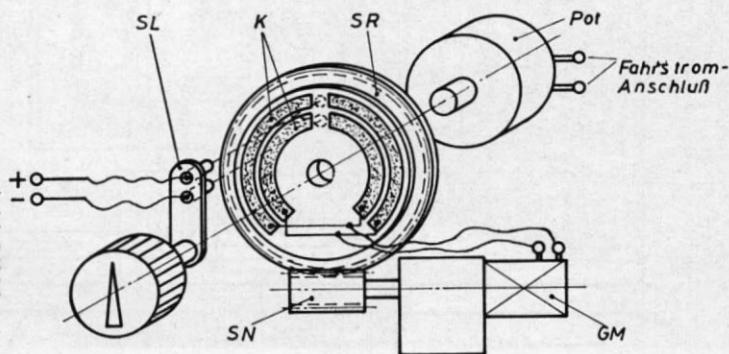


Abb. 1. Der Aufwand für die motorische Anfahr- und Bremsregelung ist nur halb so schlimm, wie es auf den ersten Blick und der langen Vorrede den Anschein hat. SN ist die Schnecke auf der Abtriebsachse des Getriebe-
motors GM.

gelaufen ist. Der Zug bleibt bei Betätigung des Druckknopfes dann sofort stehen.

Die angegebene Zusatzseinrichtung eignet sich prinzipiell sowohl für einfache Nur-Geschwindigkeits-Regler (Fahrtrichtungsumkehr durch zusätzlichen Umpoler) als auch für Umpol-Regler (wie z. B. beim Trix-Fahrpult). Im letzteren Falle muß der Schleifer SL eine Mittelraste haben, die der Null-Lage des Reglers entspricht.

Abb. 2 zeigt die Brems- und Anfahrregelung an einem Signal. Das Signal selbst kann über die Kontakte D1 und D2 von Hand oder in bekannter Weise über Kontaktsschienen automatisch gesteuert werden. Auch bei dieser Schaltung wird die "Trägheit" durch den hoch-übersetzten Getriebemotor GM erreicht. Die Endlagen des Potentiometers werden in diesem Fall durch die Endschalter E1 und E2 festgelegt (z. B. durch Mikroschalter), die durch den auf dem Schneckenrad SR befestigten Nocken N geöffnet werden. (Der Funktionszusammenhang ist durch strichpunktierte Linien angedeutet). Das Signal muß mit einem zusätzlichen Kontaktpaar (f und h) versehen werden, das auch bei "Halt" einen Kontakt schließt.

Das Zusammenspiel wird am besten an folgenden Beispielen erklärt:

1. Signal auf "Freie Fahrt": Der Umschalter U befindet sich von der vorhergehenden Zugfahrt her noch in Stellung a (Abb. 2 ist jedoch in Brems-Stellung b gezeichnet, zur besseren Erläuterung der Bremsregelung). Kontakt h ist geöffnet, so daß von K kein Impuls ausgelöst werden kann. Die An-

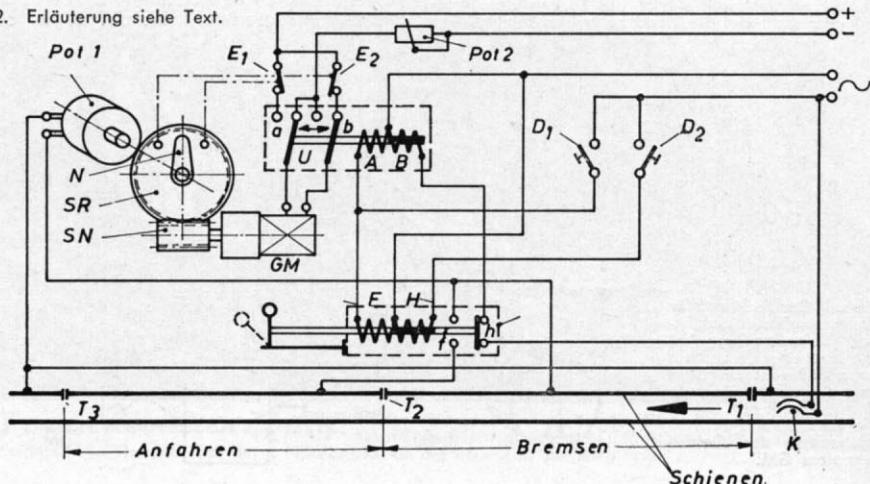
fahrstrecke (T2 bis T3) liegt über f jedoch an der vollen Fahrspannung, da Pot 1 in Stellung "Widerstand 0 Ohm" steht (Anfahr-Endstellung). Der Zug kann also ungehindert durchfahren. Das ist übrigens die Grundstellung der ganzen Anordnung.

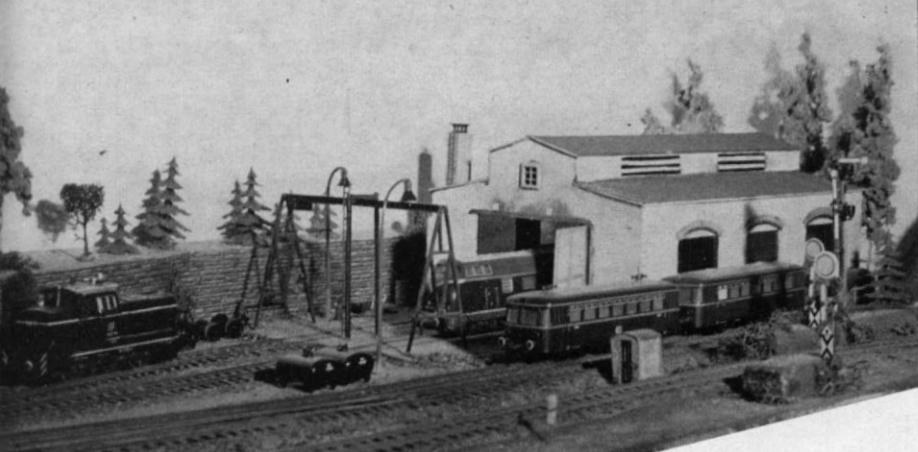
2. Signal auf "Halt": Der sich nährende Zug gibt über K und h einen Impuls auf Spule B (Bremsen), der den Umschalter U (z. B. Fleischmann 522) umpolst (von a auf b), so daß der Getriebemotor das Potentiometer Pot 1 bis auf Mindestgeschwindigkeit (nicht auf Halt!) regelt. Mit Pot 2 ist diese Verstellgeschwindigkeit so einzustellen, daß das schnellste Fahrzeug gerade vor Trennstelle T2 die Mindestgeschwindigkeit erreicht hat. Langsamere Züge, z. B. Güterzüge, erreichen die Mindestgeschwindigkeit etwas weiter vor dem Signal und fahren dann langsam an das Signal (bzw. T2) heran (wie es ja der Wirklichkeit entspricht!) und bleiben hinter der Trennstelle T2 stehen. Bei Schaltung auf "Fahrt frei" schaltet die der Signalspule F parallelgeschaltete Spulenhälfte A (Anfahren) des Umschalters U den Motor GM um (von b nach a), so daß das Potentiometer Pot 1 langsam wieder aufgedreht wird.

Hat das Signal auf "Halt" gestanden, ohne daß ein Zug kam, so wird bei der Schaltung auf "Fahrt frei" die Regelschaltung nicht beeinflußt, denn der Umschalter U ist in Stellung a (Anfahren) geblieben.

3. Signal geht auf "Fahrt frei", während ein Zug noch bremst: In diesem Fall wird der Zug von der gerade erreichten Geschwindigkeit wieder ruckfrei auf die volle Geschwindigkeit beschleunigt.

Abb. 2. Erläuterung siehe Text.

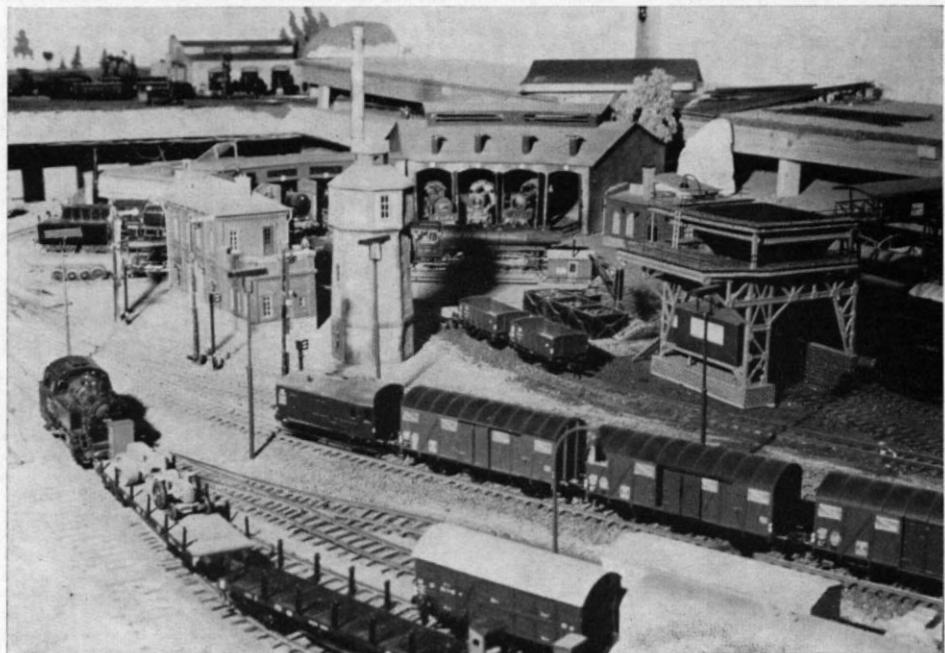




Zwei Freunde - zwei Bw's - ein Keller ▶

Abb. 1. Das Diesel-Bw in „Harlingen“ ist nicht allzugroß (da beide Freunde den Dampfloks mehr gewogen sind), aber es gehört nunmal zu den Dieselloks und -Triebwagen dazu, wenn solche eingesetzt werden. Interessant: der Bockkran vor dem Schuppen.

Abb. 2. Das große Bw in „Riburg“ mit Rundschuppen, Drehscheibe, Wasserturm und Hochbekohlungsanlage. Vorn im Bild die Ausfahrt des Güterbahnhofes (s. a. Abb. 3). Das „Hochplateau“ im Hintergrund wird zu einem späteren Zeitpunkt noch mit in die Gesamtanlage einbezogen und entsprechend ausgestaltet.



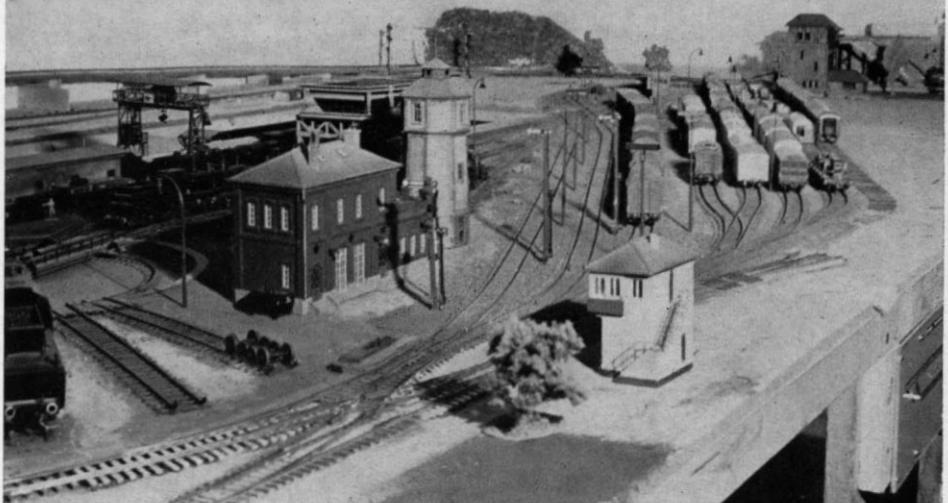


Abb. 3. Im Güterbahnhof von „Riburg“ sieht es zur Zeit noch etwas nüchtern aus, aber schließlich ist die Anlage ja auch noch im Bau und ein solches Projekt wie das der Herren Richter und Kröger braucht eben seine Zeit bis zur Vollendung. Der Güterbahnhof ist verhältnismäßig großzügig angelegt und wird noch durch weitere Gleise, deren Schwellen zum Teil schon ausgelegt sind, erweitert (rechts im Bild). Die Antriebe der Märklin-Formsignale wurden unter die Platte verlegt. Was uns an den Signalen jedoch besonders bemerkenswert erscheint: Die Signalmaste wurden auf vorbildgerechte Länge verlängert! Je nach den örtlichen Verhältnissen haben Formsignale ja oft eine recht erhebliche Höhe – bis zu 15 m!

Zwei Freunde – Zwei Bw's – Ein Keller!

Und wenn dann der Keller sogar 25 m² groß ist, dann kann man eigentlich nur gratulieren, nämlich den Herren Richter und Kröger aus Reinbek. Der Keller wurde diagonal in zwei „Zuständigkeitsbereiche“ aufgeteilt und jeder baut nun seinen Teil der großen Rundum-Anlage. Zwei größere Bahnhöfe — Harlingen und Riburg — werden durch eine zweigleisige und eine eingleisige Strecke verbunden. Außerdem geht von jedem Bahnhof noch eine Stichbahn-Nebenstrecke aus. Jeder Anlagenteil ermöglicht für sich unabhängigen Fahrbetrieb; es ist aber auch die Möglichkeit vorhanden, beide Anlagenteile zu einer großen Einheit zusammenzuschalten.

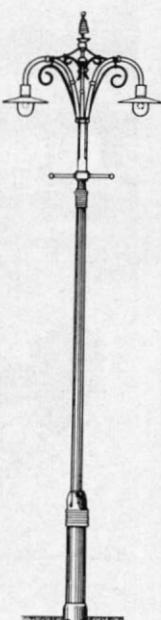
Die Gleise sind zum größten Teil selbst gebaut worden, desgleichen auch ein Teil der Gebäude und der Lichtsignale. Das rollende Material ist gewissermaßen ein Spiegelbild des europäischen Marktes: Man hat sich überall die „Rosinen“ herausgepickt. Hier ist offenbar eine Anlage im Entstehen, die man nach der Fertigstellung wohl mit besonderem Wohlgefallen betrachten wird.

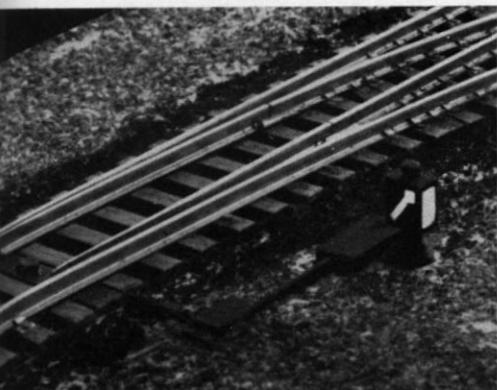
Zwei alte Laterne



die wir zwar nicht in einem Keller aufgestellt haben, sondern in einem älteren Folianten fanden, und die uns als reizvolle Anregung für die Ausgestaltung eines Bahnhofes im Stil der guten alten Zeit besonders geeignet erscheinen. Lampen dieser Art hat es seinerzeit tatsächlich auf den Bahnsteigen gegeben, manchmal sogar mit dem Stationsnamen (Abb. links). Im übrigen ist die Nachbildung im Modell wohl wieder etwas für die speziellen Spezialisten. Als Lichtquelle dürften wohl nur die Micro-Kleinstlämpchen (Heft 10/XVI) in Frage kommen, zur Not vielleicht auch noch solche mit 2 mm Durchmesser, aber kurzem Glaskörper.

Zeichnungen in $\frac{1}{4}$ Größe für H0.





Rapari-Neuheit:

Beleuchtbare Weichenlaterne

Hätte uns die Neuheit der Fa. Rahn, Paderborn, eine Woche früher erreicht, dann hätten wir sie im Zusammenhang mit der Abb. 3 des Elsner-Artikels im letzten Heft (S. 695) gleich mit an den Mann bringen können. Um zu vermeiden, daß sich der eine oder andere Modellebner vielleicht eine unnötige Arbeit macht, wollen wir Sie daher schnellstens über diese zu montierende, beleuchtbare Weichenlaterne informieren.

Sie ist speziell für Unterflur-Weichenantriebe konstruiert worden und kostet einschließlich Birnen 2,50 DM. Sie kann nicht nur mit den Rapari-Weichenantrieben, sondern auch mit Unterflur-Weichenantrieben anderer Hersteller zusammen verwendet werden. Die Montage ist verhältnismäßig einfach; in der

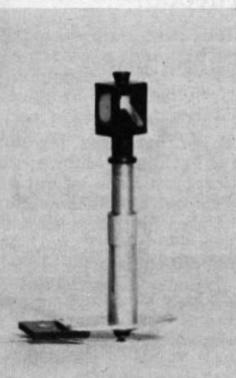
Grundplatte, die bis zu 16 mm stark sein kann, ist nur eine Bohrung von 4 mm Ø erforderlich. Das Lämpchen wird von unten in die als Rohr ausgebildete Laternenachse gesteckt und durch eine verdrehbare Blechlasche gehalten. Da sich Lämpchen und Anschlußfahnen mitdrehen, sollten die Zuleitungen sehr flexibel sein. (Kupferdraht zum Wickeln einer leicht beweglichen Anschlußspirale wird mitgeliefert).

Der eigentliche Laternenkasten (6 x 4 x 7 mm) besteht aus fast glasklarem Material, so daß bei Tageslicht und nicht ausgesprochen hellem Hintergrund die Signalzeichen etwas schwer erkennbar sind. Die Helligkeit der Ausleuchtung ist in gewissem Maße von der Grundplattenstärke abhängig, weil diese den Abstand zwischen Laternenkasten und Lämpchen bestimmt. Bei stärkeren Grundplatten sollte man deshalb heller leuchtende Lämpchen einsetzen (und bei einer Bestellung Grundplattenstärke bzw. Beleuchtungsspannung angeben).

Übrigens soll eine ähnliche beleuchtbare Weichenlaterne für Fleischmann-Weichen passend in Vorbereitung sein!

Abb. 1 (oben). Die neue Rapari-Weichenlaterne neben einer handelsüblichen Weiche. Das richtige Größenverhältnis zwischen Gleis und Laternenkasten (hier mit eingeschalteter Beleuchtung) dürfte gewahrt sein.

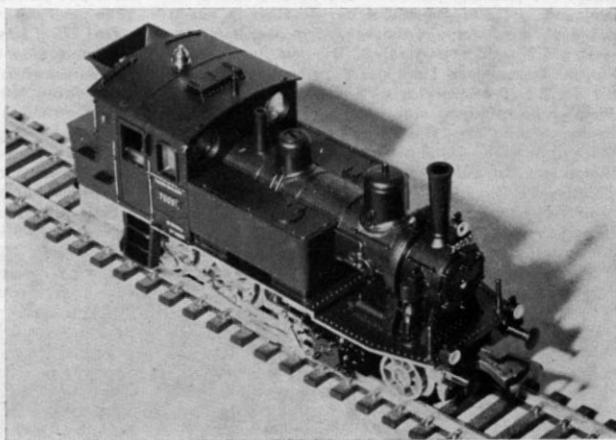
Abb. 2. Die komplette Weichenlaterne; Wiedergabe in $\frac{1}{4}$ Größe (maxim. Gesamtausziehhöhe: 43 mm).



BR 70 als

Fleischmann-H0-Modell

Noch rechtzeitig vor dem Weihnachtsfest hat Fleischmann mit der Auslieferung der zur Spielwarenmesse noch als Handmuster vorgestellten „70“ (bayrische Pt 2/3) begonnen. Wir gehen sicher nicht fehl in der Annahme, daß diese kleine Modelllok nicht nur in ausgesprochenen Modellbahner-Kreisen, sondern auch bei den „normalen“ Modellbahn-Käufern viele Liebhaber finden wird. (Fortsetzung auf S. 728.)



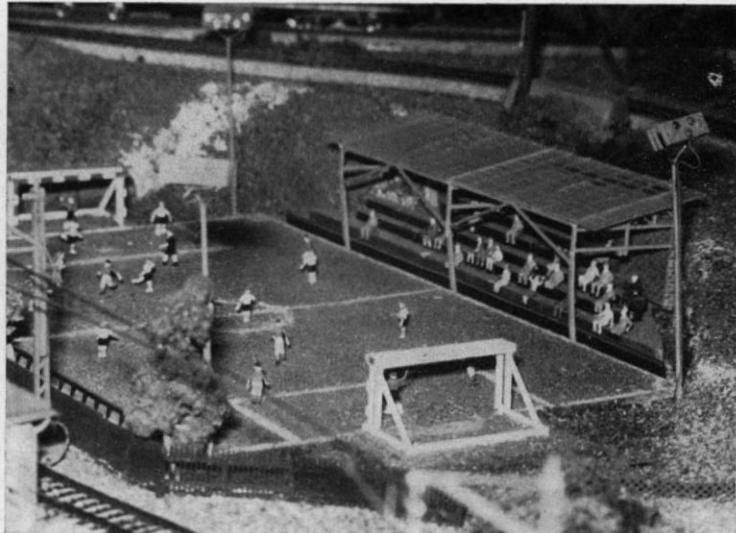
In letzter Minute

— kurz vor Redaktionsschluß und völlig unerwartet! — erreichen uns die ersten

18 N-Figuren der Fa. Preiser:

Bahnpersonal, Reisende und Fußgänger. Lieferbar ab sofort, Preis pro Packung (18 Figuren) 4,75 DM.

Der Theodor im Fußballtor . . .



... stürmt hier im hellen Flutlicht vor: beim Spiel Meniskus-Kickers gegen Schienbein 04 am 30. Februar. Wer gewonnen hat, steht heute noch nicht fest. Aber fest steht, daß Herr G. Schank aus Frankfurt/Main mit der Aufstellung der Flutlichtleuchten einen guten Einfall gehabt hat. Jede dieser Leuchten ist mit 5 Lämpchen ausgestattet und mithin „überflutet“ 20 Birnchen den Fußballplatz bei abendlichen Bundesliga-Spielen mit strahlender Helligkeit.

Diese Flutlichtleuchten des Herrn Schank entstanden schon vor längerer Zeit. Inzwischen hat ja nun Brawa (Braun, Waiblingen) fertige Flutlichtleuchten (Nr. 508) herausgebracht, so daß sich fußballbegeisterte Modellbahner die Anfertigung ersparen können. Die Brawa-Leuchten sind 11,5 cm hoch, weisen 4 Neonröhnenimitationen auf (die von einem Lämpchen voll ausgeleuchtet werden) und kosten je Stück 3,60 DM.

(Fleischmann BR 70)

Das Modell ist im bei Fleischmann üblichen Maßstab 1 : 80 gehalten (LÜP: 115 mm, Vorbild LÜP: 9165 mm) und erscheint gegenüber der — selbst in Bezug auf das Fleischmann-Sortiment — arg überdimensionierten T 3 wohlproportioniert. Die mit der E 69 im Vorjahr begonnenen Linie der Plastikgehäuse wurde mit der BR 70 erfolgreich fortgesetzt, die gegenüber der Metallausführung eine wesentlich feinere Detailierung ermöglicht. Die Ausführung der diversen Kesselarmaturen, Leitungen, Handgriffe, Hebelchen, Nieten usw. ist außerordentlich exakt gelungen, desgleichen die Beschriftung am Führerhaus. Besonders bemerkenswert ist die Verglasung aller Fenster des Führerhauses. Da die Seitenfenster nur halbgeschlossen sind, können Lokführer und Heizer aus der Familie "Preiser" ohne weiteres ihre Nase fürwitzig in den Fahrtwind strecken. Auch die Steuerungsteile sind recht feingliedrig ausgeführt.

Die Zugkraft ist im Vergleich mit größeren Loks natürlich gering, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die „70“ wegen der Stromabnahme (nur durch die Treibräder) keine Plastik-Randbandagen hat und daß bei dieser Loktype gewisse Schwierigkeiten hinsichtlich der Verlagerung des Hauptgewichtes auf die

beiden Treibachsen „von Natur aus“ gegeben sind. Aber das Vorbild ist ja auch nur für leichte Personenzüge bestimmt.

Das 225 g schwere Modell erreicht bei 12 Volt Fahrspannung eine Geschwindigkeit von umgerechnet 110 km/h (rückwärts 100 km/h). Die Stromaufnahme beträgt dabei 160 mA (Leerfahrt), bei voll abgebremstem Getriebe 600 mA. Das Getriebe ist so ausgelegt, daß auch sehr gute Langsamfahreigenschaften erzielbar sind. Weichen müssen allerdings mit einem „Mindest-Schwung“ befahren werden. Die Anfahrspannung der allein fahrenden Lok liegt bei etwa 2,5 Volt.

Eine Beleuchtung würde dem Modell zwar gut tun, ist jedoch im Hinblick auf den Preis (27,50 DM) kaum zu erwarten. Wir werden deshalb unser im Messeheft 4/XVI gegebenes Versprechen, eine Möglichkeit zum Einbau einer Laternen-illumination aufzuzeigen, in Bälde einlösen und dabei auch gleich noch einige Verbesserungen mit vorschlagen, die sich auf eine sicherere Stromabnahme bei extrem langsamer Fahrt über die isolierten Herzstücke der Fleischmann-Weichen, eine kleine Klemmstellen-Besitztung an den Steuerungsteilen und eine Abfederung der Laufachse beziehen.

Märklin-Weichen und „artfremdes“ Rollmaterial

von Otto Straznický, Köttingen

Nichts gegen die zuverlässigen und preiswerten Märklin-Weichen, die beim ausschließlichen Einsatz von Märklin-Fahrzeugen ihre Dienste einwandfrei tun. Wenn Sie aber, so wie ich, mit anderem Rollmaterial (Liliput usw., womöglich mit Normradsätzen) liebäugeln, so ist zu beachten, daß diese „Fremd“-Fahrzeuge an den kritischen Weichenstellen häufig zum Entgleisen neigen. Diese Übelstände lassen sich aber mit ein paar Handgriffen leicht beheben.

1. Weichenzungen

Die Zungenspitzen sollten in jedem Falle, besonders aber bei den Doppelkreuzweichen, an der Anliegefläche nachgefeilt werden. Mit einer Nadelfeile (Messerform) sind die Spitzen so nachzuarbeiten, daß sie sich ganz eng an die Backenschiene anschmiegen. Wenn Sie mit Fingerkuppe und -nagel an Schienenkopf und Weichenzunge vorbeistreichen, sollte ein vollkommen glatter Übergang spürbar sein – hauptsächlich bei der Zunge für die Bogenfahrt! – d. h. eigentlich sollte kein Übergang spürbar sein, zumindest keine Ecke usw.

2. Radlenker

Ich empfehle, auch die Radlenker nachzuarbeiten. Der Abstand zwischen Radlenker und Schienenkopf beträgt bei den Märklin-Weichen im Mittel 2,3 mm, z. T. sogar 2,5 mm (Maß X in Abb. 1). Fahrzeuge mit schmalen Spurkränzen (Normmaß = 1 mm) gleiten daher beim Herzstück gern aus der Bahn. Eine Verkleinerung des Zwischenraumes auf 1,8 mm

durch Beidrücken des Radlenkers bzw. Einkleben einer Blecheinlage verbessert die Fahrensicherheit.

3. Zwangsschiene am Herzstück (Nur bei Bogenweichen erforderlich.)

Bedingt durch das reichliche Seitenspiel zwischen Spurkranz und Schienenkopf, ergibt sich im Herzstückbereich des Außenbogens eine Fehlerquelle, die vor allem bei geschobenen Fahrzeugen (insbesondere mit großem Achsstand) zum Auflaufen des Spurkranzes führen. Besonders mit den Liliput-Bi-Einheitspersonenwagen, aber auch mit einigen Märklin-Fahrzeugen hatte ich diesbezüglichen Ärger.

Ich half dem ab, indem ich eine etwa 50 mm lange Vollprofil-Zwangsschiene, an das Herzstück anschließend, einklebte (Abb. 1 und 2). Achten Sie auf einen glatten Anschluß der Zwangsschiene am Herzstückflügel und eine saubere „Einfädelung“ am freien Ende der Leitschiene. Sonst wäre die schöne Arbeit nutzlos.

Zum Abschluß der Arbeiten sollten Sie nicht vergessen, die Innenfläche des Herzstückbleches mit matter schwarzer Farbe (Schultafellack) anzustreichen, um eine zu starke Lichtspiegelung zu vermeiden. Mit dieser Lösung bin ich allerdings – wegen der an diesen Stellen unterbrochenen Stromabnahme – noch nicht recht zufrieden. Vielleicht tüftelt irgend ein MIBA-Leser etwas besseres aus? (Oder Märklin ist so nett und brüniert zukünftig diese Bleche, statt sie zu vernickeln. D. Red.)

Abb. 1. Der Herzstück-Radlenker wird durch ein ca. 50 mm langes Schienenprofil verlängert. X ist der ggf. zu verkleinernde Spalt zwischen Schiene und Radlenker.

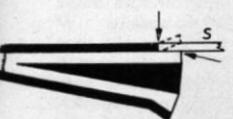
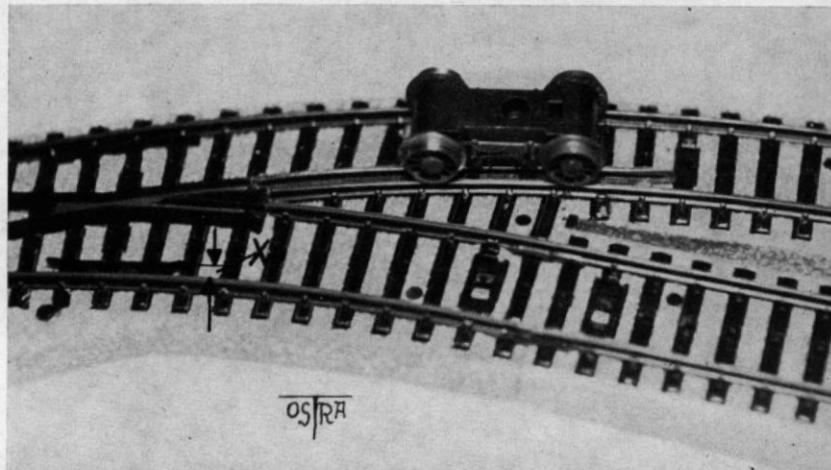


Abb. 2. Das Plastik-Herzstück ist zum Ansetzen der Radlenker-Verlängerung S an der gekennzeichneten Stelle auszuklappen.



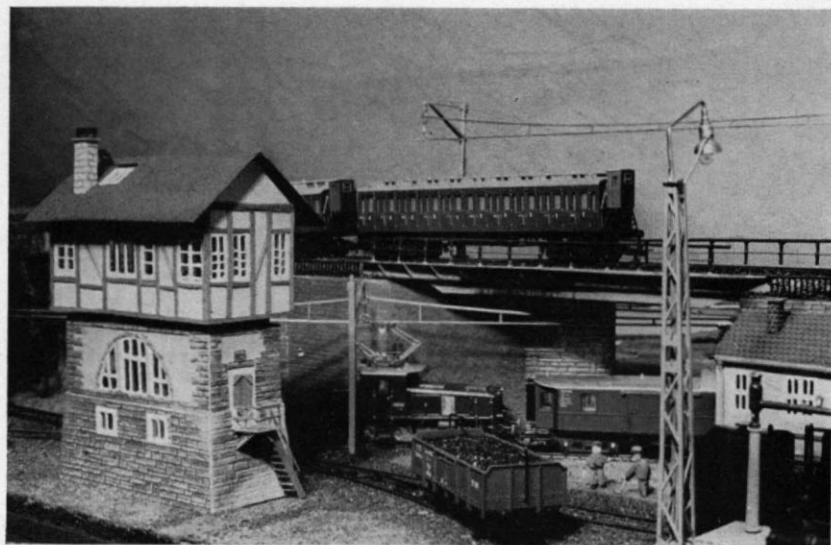


Abb. 1. Keine Neuanschaffung aus irgendeinem Industrie-Bausatz, aber trotzdem ein schönes Bauwerk: eine Version des Stellwerks „Wildenstein“ aus Heft 8/VII. Herr Dan Groll, Hemsbünde, baute es aus 1-mm-Sperrholz, Pappe, Füllpappe (Fachwerk), Mauersteinpapier und Flugina-Olspachtel (als Putz).

Die beiden wohlgenährten Eisenbahner (neben dem O-Wagen) hat übrigens Frau Groll höchst persönlich aus Balsa-Holz geschnitzt. Alle Achtung!



Abb. 2. Herr R. Hofmeister, Roffhausen, benötigte für ein Weichenfeld ein größeres Stellwerkgebäude. Das Kibri-Stellwerk „Marbach“ allein war zu klein. Ergo baute er zwei Bausätze zusammen und erhielt eine Stellwerkstype, die geradezu bestechend schön und wirklichkeitsnah wirkt.

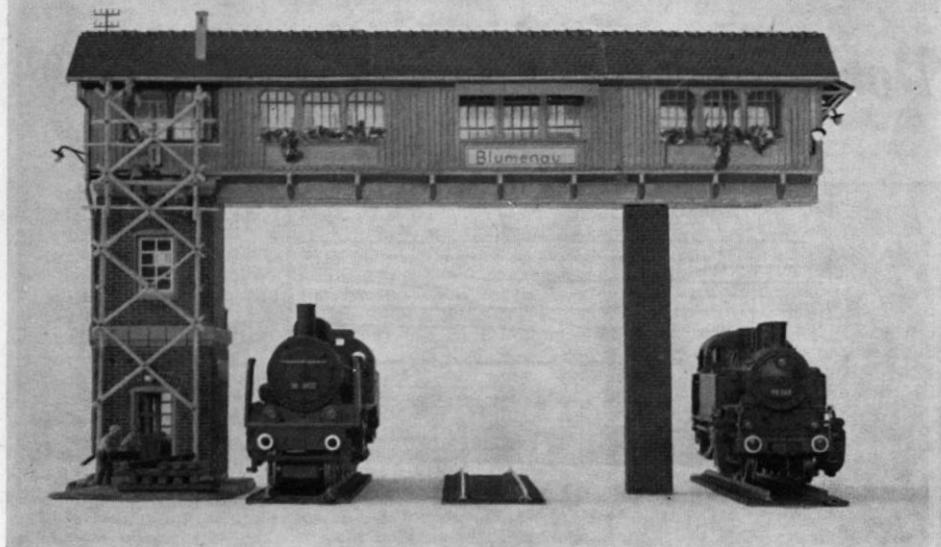


Abb. 3 und 4. Gleich vier Kibri-Stellwerk-Bausätze (nebst einem Pfeiler aus dem Vollmer-Fahrbahn-Auffahrts-Sortiment und Mauerwerk-Folie) benötigte Herr H. Owart aus Hamburg-Harburg zur Herstellung seines Brückenstellwerks. Anfänglich hatte er vor, es ähnlich wie das Vollmer-Stellwerk „Moosbach“ zu streichen, aber nachdem dies eine geradezu zielstrebige Tätigkeit darstellte, entschloß er sich nach mühseligem eigenhändigem Anpinseln der einen Stirnseite, die Arbeit einer Malerfirma zu übergeben (die jedoch – wie wir inzwischen feststellen konnten – nach monatelangem Zuwarten auch noch nicht weitergekommen ist).

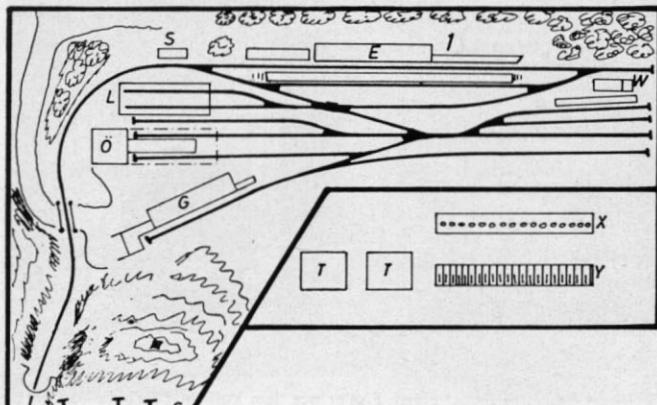
„Neue“ Stellwerke aus „alten“ Bausätzen

Wir sind überzeugt, daß die hier gezeigten Beispiele bestimmt Schule machen werden, denn sie sprechen eine beredte Sprache. Nicht nur im Hinblick auf die gute Verwendbarkeit der betreffenden Bausätze für solch neue Bauprojekte, sondern auch in bezug auf die Möglichkeiten zur Schaffung höchst individueller Bauwerke, wenn man sich nur die Mühe macht, seine eigene Phantasie etwas zu strapazieren. Wir wissen selbst, daß so etwas leichter gesagt als getan ist (und wir bewundern selbst immer wieder den Einfallsreichtum gar mancher Modellbahner). Aber wenn einmal gute Anregungen vorhanden sind, der Weg also in etwa aufgezeigt ist, dann ist der Schritt zu eigenem Schaffen doch schon wesentlich leichter.

In diesem Sinne den beiden Einsendern Dank und Anerkennung; und wem andere bemerkenswerte Neuschaffungen mittels handelsüblicher Bausätze gelungen sind, sollte damit nicht hinterm Berg halten!



Von „Schönberg“ nach „St. Gallen“ -

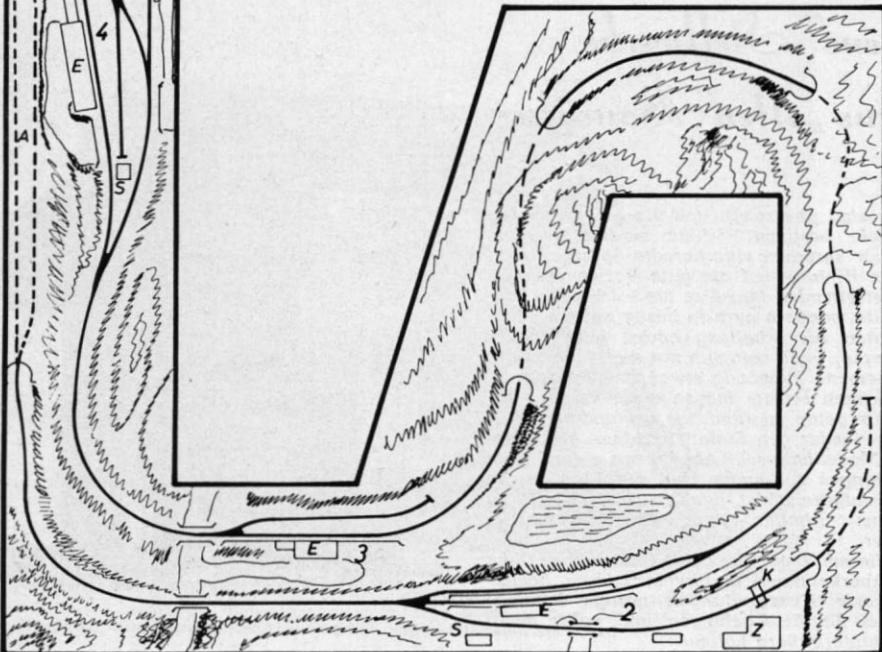


Streckenplan etwa im Maßstab 1 : 30 für H0.
Gesamtgröße der Anlage etwa 4,60 x 3,50 m.

die H0-Anlage des
Herr J. Matthies,
Reifenhausen

Erläuterung der Buchstaben und Ziffern

- 1 = Bf. Schönberg
- 2 = Bf. Griesberg
- 3 = Haltepunkt St. Anton
- 4 = Bf. St. Gallen
- A = Ausweichstation (verdeckt)
- E = Empfangsgebäude
- G = Güterhalle
- K = Ladekran
- L = Loksuppen
- Ö = Ollager
- S = Stellwerk
- T = Fahrtrafos
- W = Weichenwärterbude
- X = Drucktasten
- Y = Schalter
- Z = Schotterwerk



„Schönberg“ und „St. Gallen“ sind die Endbahnhöfe auf der Modellbahnanlage des Herrn J. Matthies aus Reifenhausen. Es handelt sich im Prinzip um eine eingleisige Strecke zwischen zwei Endbahnhöfen, in die zwei kleinere Zwischenstationen eingefügt sind. Durch den Verkehr von Kopfbahnhof zu Kopfbahnhof vermeidet Herr Matthies von vornherein die „Verführung“ zum manchmal etwas spelzuehrigen Kreisverkehr. Abgesehen von reinen Triebwagenzügen bzw. Wendezügen werden ja in den beiden Bahnhöfen zumindest die Loks umgesetzt, was natürlich interessante Rangierfahrten mit sich bringt, vor allem wenn auch noch Waggons abgehängt oder beigestellt werden.

Die beiden Endbahnhöfe sind räumlich und gelän-

demäßig so getrennt (auf verschiedenem Höhenniveau), daß sie optisch nicht zusammengehören, trotzdem aber beide in bequemer Sichtweite vom Zentralstellpult liegen. Eine Geländeerhebung zwischen den beiden Stationen verstärkt die optische Trennung noch.

Die Linienführung ist freizügig und paßt sich dem vorher dagewesenen Gelände gut an. Das Gelände ist in der Zeichnung nur angedeutet und kann je nach eigenem Geschmack bzw. den jeweiligen Gegebenheiten verändert werden. Die Aussparung im unteren Anlagenteil ist für eventuelle Reparaturen bzw. Andungsarbeiten am in der Ecke liegenden Bahnhof „Griesberg“ vorgesehen. Sie kann durch einen herausnehmbaren Geländeteil verschlossen werden.

Die „gewesene“ Anlage -

so nennt sie wenigstens Herr Fritz Erkel aus Frankfurt am Main, denn inzwischen hat er diese seine erste Märklin-Anlage wieder abgerissen und mit einer verbesserten „Neuaufage“ begonnen, wobei dann auch gewisse Erkenntnisse – aus dem Bau der ersten gewonnen – mit berücksichtigt werden sollen, z. B. die Tarnung der Weichenantriebe. Auch die Einführung des Oberleitungsbetriebes ist vorgesehen, da für Herrn Erkel der Ellok-Betrieb doch besser dem gebirgigen Charakter der Anlage entspricht.





Abb. 1. Zwar nicht das Original unserer Bauzeichnung, aber dennoch eine typische Crampton-Lokomotive. Es ist „Die Pfalz“ der ehemaligen Pfälzischen Eisenbahn, gebaut 1853 von Maffei. Hier beginnt schon die Entwicklung des Führerhauses: Vorerst ist es jedoch noch nicht mehr als ein Windschutzhelm, um den Fahrtwind abzuhalten. (Foto: Bundesbahndirektion Nürnberg/Burger)

Mit unserer heutigen Bauzeichnung greifen wir weit zurück in die Geschichte der Eisenbahn, nämlich in die Jahre 1853 bis 1855. Damals wurden 19 Stück dieser – wenigstens für unsere heutigen Begriffe – etwas eigenartig anmutenden Lokomotiven von der Fa. Wöhler, Berlin für die Hannoversche Staatsbahn geliefert. Das augenfälligste Merkmal – abgesehen von dem fehlenden und seinerzeit auch nicht üblichen Führerhaus – ist die weit hinten liegende Treibachse mit den übermannshohen Rädern (Laufkranzdurchmesser 2134 mm). Man war damals der Meinung, ein ruhiger und sicherer Lauf hänge vor allem von einer möglichst tiefen Kessellage ab. Deshalb verlegte man die Treibachse weit nach hinten, noch hinter den Stehkessel, so daß die Achswelle einer Absenkung des Kessels nicht mehr im Wege war.

Die Crampton-Bauart wurde erstmals von dem Engländer Crampton vorgeschlagen und erhielt deshalb auch seinen Namen. Diese Lokomotiven waren hauptsächlich für den Schnellzugdienst gedacht und bewährten sich auch recht gut. Allerdings sind sie nicht sehr lange im Einsatz gewesen, weil die Züge gerade um diese Zeit wesentlich schwerer wurden und das Reibungsgewicht der einzigen Treibachse nicht mehr ausreichte. Crampton-Lokomotiven wurden außer in Hannover auch im süddeutschen Raum (Baden) eingesetzt. In ihrer englischen Heimat konnten sie sich jedoch nicht viel Anklang erwerben, mehr dagegen in Frankreich.

Die in der Zeichnung dargestellte Lok hat noch eine andere Besonderheit, nämlich eine sogenannte Kirchwegerische Kondensationseinrichtung. Das war eine Art Vorwärmung des Speisewassers im Tender durch den Abdampf (also nicht das, was wir heute unter einer Kondensationseinrichtung verstehen: Rückge-

Crampton-Lok in HO-Größe

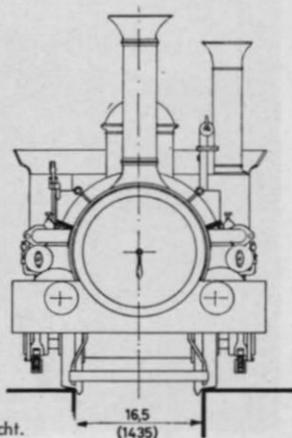
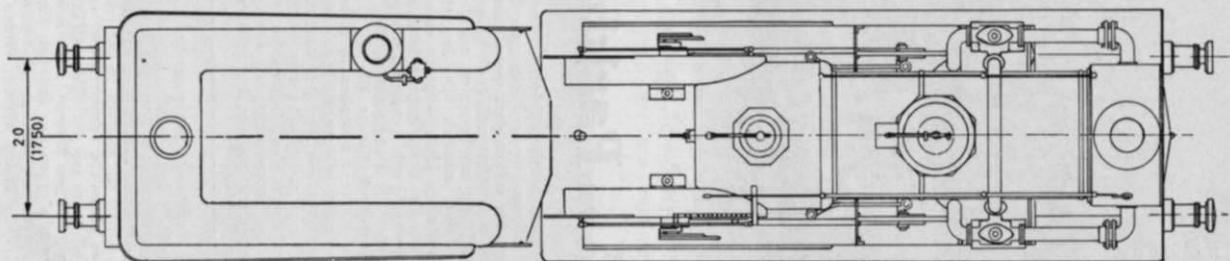
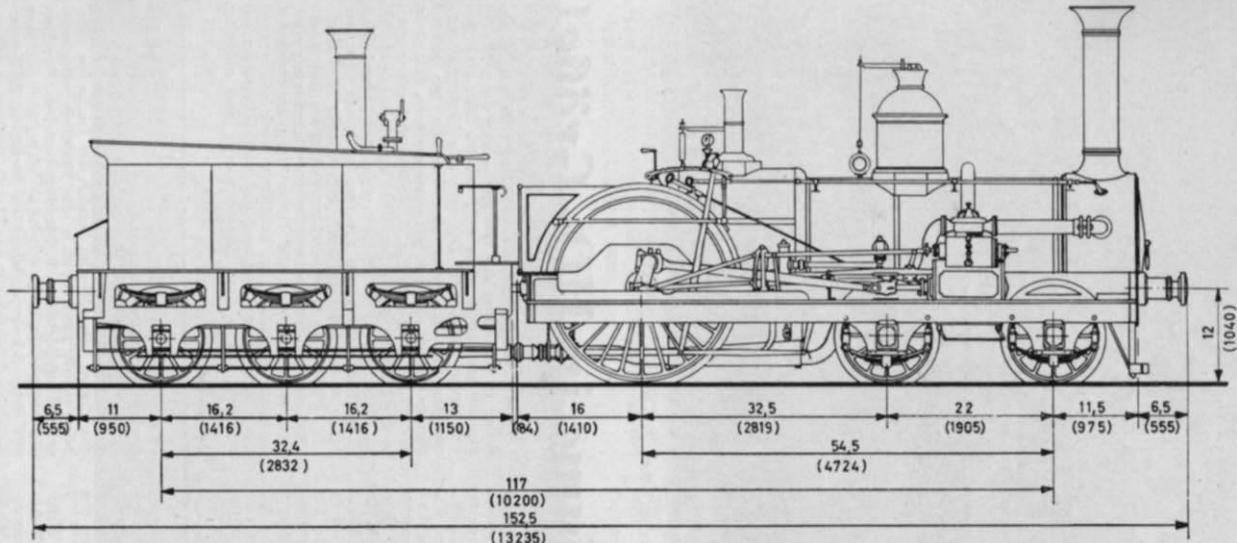


Abb. 2. Stirnansicht.



In der Draufsicht wurde das Steuerungs-Gestänge nicht gezeichnet!



Ein weiterer reizvoller Anblick von unserm provisorischen Zoo-Idyll (s. S. 718-722).

Ein Engpaß:

Parkbäume in HO-Größe!

Über die bei dem heutigen Zoo-Motiv verwendeten Herpa-Bäume müssen wir mal ein paar besondere Worte verlieren. Sie mögen dem einen oder anderen vielleicht etwas ungewohnt groß erscheinen, aber dieses „ungewohnt“ liegt uns besonders am Herzen. Gewohntermaßen sind nämlich die handelsüblichen Bäume im allgemeinen klein (wegen an sich nichts einzuwenden ist), im besonderen jedoch zu klein (wenn man gern große alte Bäume für einen Park, für einen romantischen Nebenbahnhof u. dgl. benötigt). Die 14 cm hohen Herpa-Bäume, die ca. 12 m hohen Bäumen in der Natur entsprechen und die Sie bei dem Motiv bewundern können, sind leider nicht mehr im Handel, und wenn wir hier den Wunsch aussprechen, Herpa möge sie unbedingt wieder herstellen und liefern, dann wird sich Herr Hergenröther sicher eins feißen, denn diese Bäume waren vor wenigen Jahren eine . . . Messeneuheit, die uns irgendwie durch die

Lappen gegangen war – bei dem üblichen Messe-tribel ist das kaum ein Wunder – und die vielleicht deshalb im Handel nicht recht ankam. Oder vielleicht war Herpa damals der Zeit oder der Geschmacksentwicklung voraus, denn eine Vorliebe für größere Bäume beginnt sich erst seit einer gewissen Zeit abzuzeichnen. Genau so wie z. B. Vollmer bei seinem auch in der Höhe maßstäblichen Old-Timer-Bahnhofsmodell (s. Messeheft 4/XVI, S. 164) zwangsläufig auf diese Herpa-Bäume kam und die nun auch wir vorzogen, genau so werden allmählich immer mehr Modellbahner Gefallen an diesen größeren Bäumen finden, die hier und da doch notwendig bzw. erwünscht sind. Interessenten mögen die Firma Herpa mit entsprechenden Wunschbriefen traktieren (auch wir werden unser möglichstes tun), auf daß vielleicht schon zur nächsten Messe diese Bäume wieder neu aufgelegt werden.

winnung des Kesselspeisewassers aus dem Abdampf). Der Tender hat deshalb einen eigenen Abdampf-Kamin. Bemerkenswert ist ferner noch der Außenrahmen der Lok, der jedoch kein typisches Kennzeichen der Crampton-Bauart ist, sondern in der Frühzeit des Lokomotivbaues allgemein vorherrschend war.

Da ein Modell dieser Lok vorgibsgemäß keine allzu große Zugkraft zu haben braucht, kann man als Antrieb gegebenfalls einen der üblichen Kleinstmotoren (z. B. Nanoperm von Marx) verwenden, der durchaus im Kessel Platz finden könnte. Wegen der ver-

hältnismäßig großen Räder und der – für heutige Begriffe – relativ geringen Geschwindigkeit des Vorbildes (maximal 90 km/h) ist jedoch eine hohe Getriebeübersetzung ratsam. Zweckmäßigerweise wird man das Modell besonders im Bereich der Treibachse möglichst schwer machen, d. h. die Modelllok sollte weitgehend aus Metall (z. B. Messing) bestehen. Der Tender dagegen ist zwar möglichst leicht, tunlichst aber mit tiefer Schwerpunktllage zu bauen (z. B. Tenderboden und Fahrgestell aus Metall, Aufbau aus Sperrholz).

GERA

Modellbahn-Anlage und Anlagen-Modellchen

Kennen Sie die KKA? Das hat weder mit dem Karneval noch mit einer Krankenkasse noch mit Fußball etwas zu tun, sondern diese drei Buchstaben beinhalten die beste Möglichkeit für einen Modellbahner, bereits vor Inangriffnahme seiner Anlage festzustellen, ob diese sich auch so verwirklichen lässt, wie er es sich vorgestellt hat. KKA heißt nämlich Kleinst-Kontroll-Anlage und diese ist also ein Anlagen-Modell von der Modell-Anlage.

Selbst wenn man noch so phantasiebegabt ist, noch so gute perspektivische Entwurfszeichnungen anfertigen kann, immer bleibt doch ein Quentchen Ungewissheit, ob das auf dem Papier Geplante dann in der Wirklichkeit auch so aussieht, wie man es sich in seiner Phantasie vorstellt. Bereits vor mehr als einem Jahrzehnt haben wir deshalb in der MIBA zum ersten Mal die Vorteile einer KKA gewürdigt. Anhand eines solchen Modells der Modellbahnanlage, das man sich etwa im Maßstab 1:5 bis 1:10 anfertigt, kann in bequemer Weise die Gesamtplanung überprüft werden, ohne einen Hammerschlag oder sonstigen Handgriff an der eigentlichen Anlage zu tun.

Zu dieser Erkenntnis ist auch Herr Dr. Walther aus Zürich gekommen und hat sich in ein paar geruhigen Stunden eine solche KKA zusammengezettelt. Und da es bei einer solchen kleinen „Kontroll-Plastik“ ja ein leichtes ist, Häuser und Gleise, ja sogar ganze Berge im Handumdrehen zu versetzen, bzw. das Gelände ohne viel Mühe umzumodellieren, wenn das Gesamtbild nicht befriedigt, konnte auch Herr Dr. Walther beruhigt an den Bau seiner Anlage gehen, mit der Gewissheit, daß zumindest größere Änderungen nicht mehr erforderlich sein würden.

Wir möchten Ihnen auch heute wiederum anraten, vor Baubeginn eine solche KKA zu basteln, besonders wenn es sich um ein geländemäßig etwas schwieriges Projekt handelt! Sie ersparen sich später nicht nur viel Ärger und Mühe, sondern tun sich bei der Übertragung ins Große auch viel leichter. Darüber hinaus stellt die Schaffung der KKA eine nette Feierabendtätigkeit dar und zügelt in gewissem Sinne Ihre Ungeduld und beflügelt — wie die schnell hingeworfene Skizze — Ihre Phantasie. Ihre Frau oder Ihre sonstigen Mitarbeiter

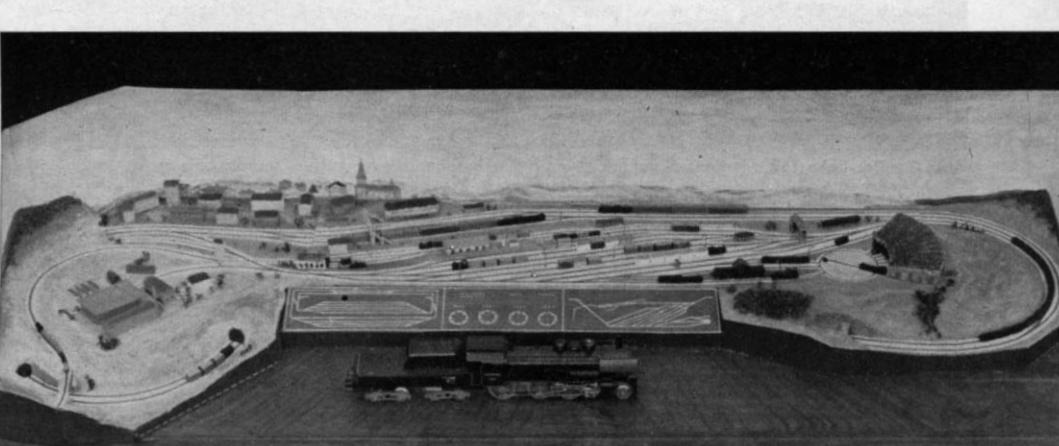


Abb. 1. Obgleich nur für einen bestimmten Zweck vorgesehen — als Probemodell für die eigentliche H0-Anlage nämlich — bietet die 1:10-KKA des Herrn Dr. Walther einen reizenden Anblick. Es wäre geradezu schade, wenn das Modellchen nach Erfüllung seiner Aufgaben nicht als besonderes Schmuckstück (z. B. für den Bücherbord) erhalten bliebe.

Wenn wie hier ein enger Kontakt des Stellpultes mit der eigentlichen Anlage vorgesehen ist, sollte das Stellpult ebenfalls mit in die Kontrollanlage einbezogen werden. Zum Größenvergleich vorne eine Liliput-P8.

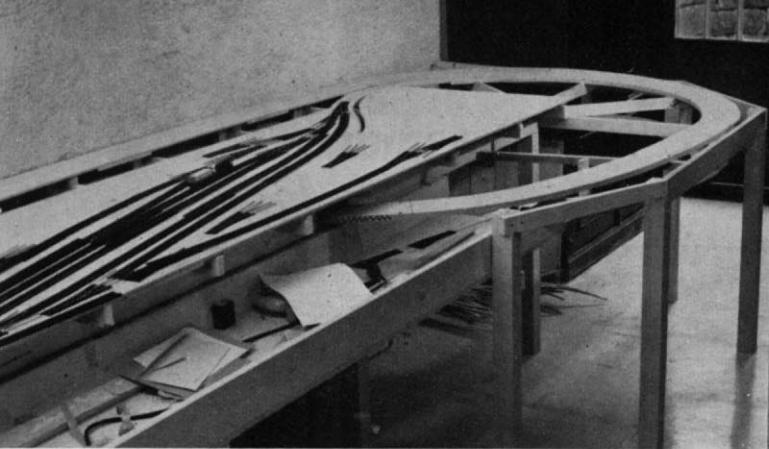


Abb. 2. So sieht dann die Wirklichkeit im Bauzustand aus: der rechte Teil der „richtigen“ Anlage, auf dem Bw und Güterbahnhof ihren Platz finden. Dieses Bild demonstriert auch wieder einmal den von uns bereits des öfteren propagierten Gerüstbau für stationäre Anlagen, hier kombiniert mit der Plattenbauweise (für die Bahnhofsanlagen).

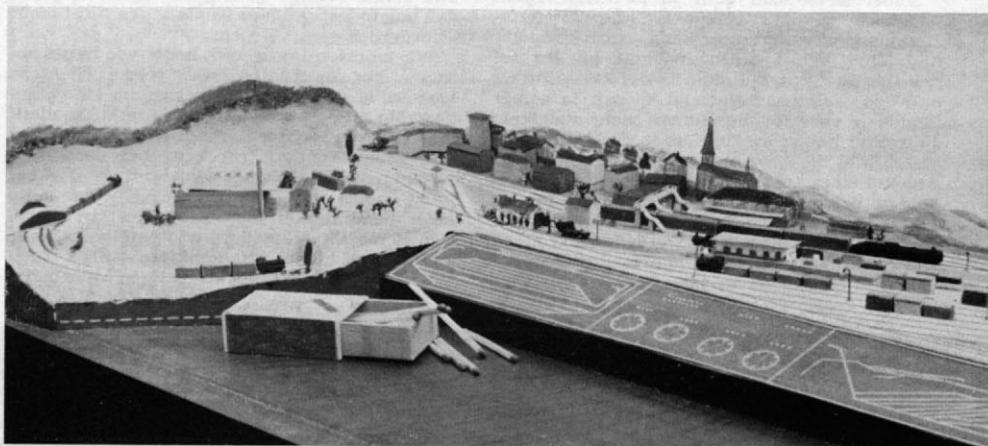
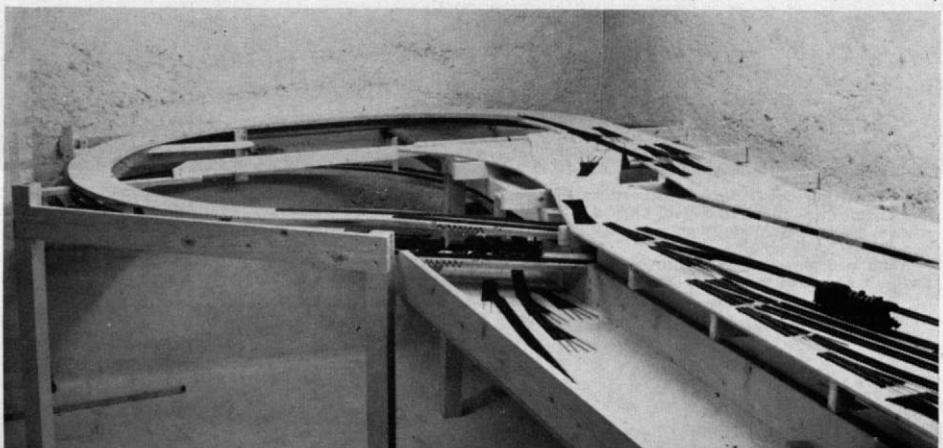


Abb. 3. Der linke Teil der Kontrollanlage etwas näher besehen. Es genügt vollständig, die zu kontrollierenden Objekte in sehr vereinfachter Form darzustellen, z. B. Wagen und Gebäude durch bemalte Holzklötzchen. Die Gleise werden auf die Gips-Unterlage nur aufgemalt. Im übrigen eignet sich Gips (noch besser: Moltofill) nicht nur zur Modellierung bei der richtigen Anlage, sondern ist auch bei der Kontrollanlage als „Baumaterial“ sehr geeignet. Zum Größenvergleich hier eine Streichholzschachtel.

Abb. 4. Der in die „Tat“ umgesetzte Anlagenteil nach Abb. 3, allerdings ebenfalls noch im Baustadium. Die „Wanne“ im Vordergrund nimmt den verdeckten Abstellbahnhof auf und wird später durch das Gleisbild-
(Fotos: R. Ertmer, Paderborn)





„Siegismund“ – aus einer Fulgurex-Plantation (0-4-0) durch Herrn Fischer in eine Privatbahnlok umgewandelt – vor einem Zug eben dieser Privatbahn. Man sieht, die Piko-Abteilwagen geben auch gute Privatbahnwagen ab. Im übrigen ist diese Aufnahme ein Demonstrationsbeispiel für einen guten Standpunkt hinsichtlich Modellaufnahmen, zur gelegentlichen Nachahmung ausdrücklich empfohlen (aber nicht alle auf einmal).

„Was kann der Siegismund dafür...?“

von W. Fischer,
Berlin

Der „Siegismund“ kann gewiß nichts dafür, aber dafür kann ich etwas dafür, daß „Siegismund“ eben Siegismund heißt; denn ich habe die Lok so getauft, weil sie eben so schön ist wie der oft besungene Siegismund, wenigstens für mich.

Gekauft wurde sie als Fulgurex 0-4-0 „Plantation“ und dann in den „Fischer-Werken“ frisiert, um aus ihr eine zünftige Privatbahnlok zu machen (bis auf die Steuerung): Trittbretter zum Führerhaus, Pufferbohlen und Puffer, kupferne Dampfrohre zum Schieberkasten, Speisepumpe, diverse Rohrleitungen, je eine unbeleuchtete Stirnlampe vorn und hinten, zwei Holztüren (um den Motor zu kaschieren), ein Holzaufbau auf dem Tender mit echten Steinkohlen und ein Läutewerk — das alles wurde in gemütlicher Bastelarbeit „anfrisiert“. Und wie sich das für einen richtigen Friseur gebürtig — er färbt auch je nach Wunsch: Fahrzeugrahmen rostbraun, Pufferbohlen rot und Dach grau. Zylinderblöcke und Schornstein blieben jedoch schwarz, wie auch das Gehäuse mit Führerhaus, Kessel und Wasserkästen seinen grünen Anstrich behielt. Die

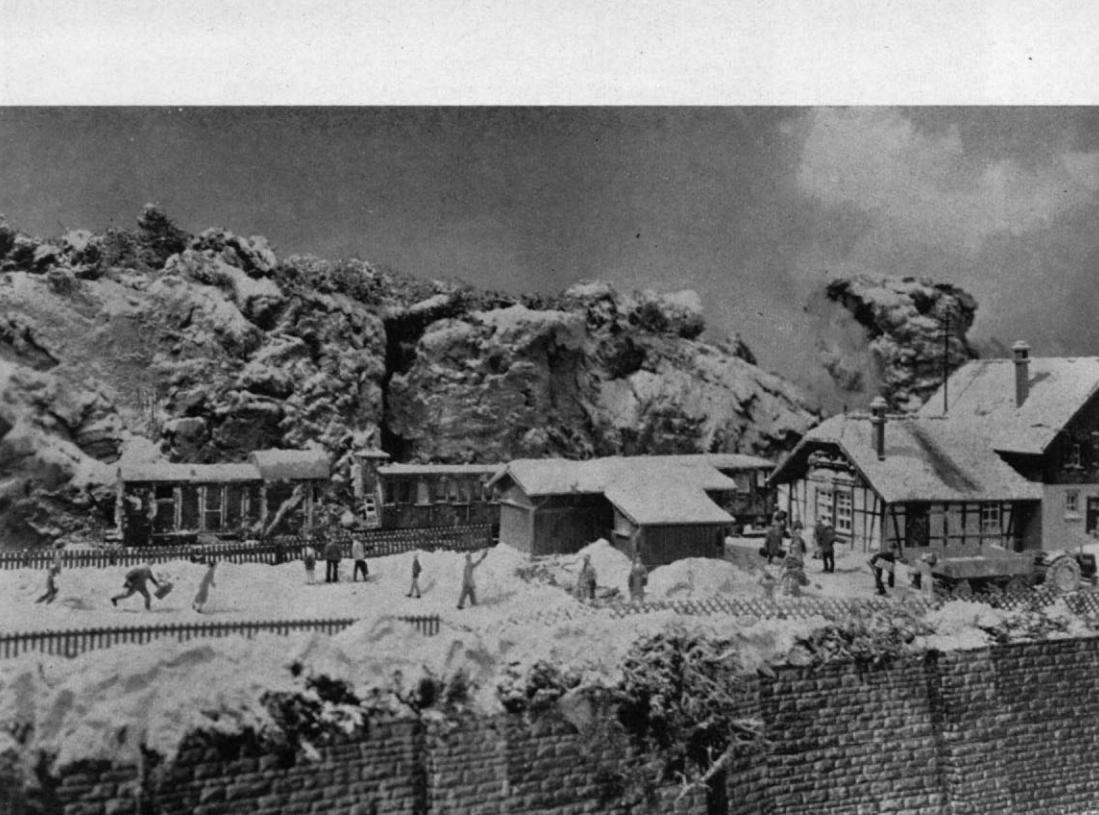
Grifistangen, die beiden Kesselreifen, die Dampfipfeife und das Sicherheitsventil wurden blank gekratzt und erstrahlen nun in messinginem Glanz.

Als Kupplungen hat „Siegismund“ die neuen Meccano-Universal-Kupplungen erhalten. Allerdings habe ich die Nocken für die Trix-Kupplung entfernt und auch den Haken für die Fleischmann-Kupplung. Die Kupplung ist durch diese Operation verhältnismäßig zierlich geworden und trotzdem kann ich Fleischmann-Fahrzeuge und auch Fahrzeuge mit Märklin-Kupplung mit dem verbliebenen Haken und Bügel ohne weiteres anhängen. (Trix-Wagen rüste ich, falls erforderlich, mit einer Märklin-Kupplung aus.)

Und wenn Sie nun ein bissel Phantasie haben und sich „Siegismund“ nicht nur schwarz-weiß wie in der Abbildung, sondern farbig vorstellen können, dann verstehen Sie vielleicht auch, warum ich „Siegismund“ eben Siegismund getauft habe. (In der Tat: Diese kleine Lok ist so goldig, daß sie als Inbegriff für eine wirklich romantische Schmalspurbahn gelten könnte! D. Red.)

können bereits jetzt schon an Hand des Modells ihr Gutachten abgeben und etwaige Abänderungen lassen sich quasi in Handumdrehen vornehmen. Man sollte sich die Zeit nicht gereden lassen! Selbst wenn Sie vielleicht schon mit dem Anlagenbau begonnen haben, dürfte

sich u. U. noch eine KKA lohnen, insbesondere wenn Sie sich über diese oder jene knifflige Partie im Unklaren sind oder das geistige Bild „ums Verrecken“ nicht richtig in die 3 D-Wirklichkeit umsetzen können! (Na, wie wär's über die Feiertage mit einer KKA?)



Die Durlesbacher HO-Straßenbahn,
deren alleiniger Besitzer, Erbauer, Betriebsleiter,
Wagenführer, Schaffner, Gleisleger und Hauptkas-
sierer Herr Hans-Dieter Gog aus Ulm ist, hat auch
einen Schienenschleifwagen (alias Schieneneinleger).

▲ Winter in „Laufenmühle“

Um ein Wintermotiv so wirklichkeitsnah zu gestalten, muß man schon ein Könner im Umgang mit Ata, Mondamin u. ä. sein, wie Herr Kluge. Man betrachte nur mal die vorzüglich „drapierten“ Piko-Wagen.

Der Gipfelpunkt des Realismus :

◀ die echt verschneite Dachboden-Anlage! (Ist dieser Vorschlag des Herrn A. Guldner, Lemmie, nicht einige Gulden wert?)



Zu kurze? - zu lange D-Zugwagenmodelle!

Beim Durchblättern der Modellbahnzeitschriften, insbesondere unmittelbar nach der Nürnberger Messe, stoßen wir immer wieder auf Äußerungen des Bedauerns, ja sogar ernste Vorwürfe gegenüber den Modellbahnerstellern, die bei dem Herausbringen neuer Schnellzugwagentypen die Wagenkastenlänge verringert haben, damit die Fahrzeuge auf den handelsüblichen Kurvenradien verkehren können. Nun, wollen wir ein Modell eines Schnellzugwagens für den Glasschrank schaffen, so müssen wir selbstverständlich sämtliche Maße genau einhalten. Für ein solches Modell ist dann aber auch Voraussetzung, daß alle Einzelheiten genau dargestellt werden: Inneneinrichtung, Beleuchtung, federnde Puffer, Faltenbälge usw. Natürlich läßt sich sowas bereits im Maßstab 1:87 durchführen. Ich ziehe aber dann ein Modell im Maßstab 1:43 vor, bei dem man weit mehr Einzelheiten darstellen kann.

Ganz anders liegt das Problem, wenn es sich um Wagen handelt, die auf Modellbahn-Anlagen eingesetzt werden sollen. Für eine derartige Anlage ist nicht die modellgerechte Ausführung des Wagens entscheidend, sondern die modellgerechte Ausführung des Zuges: Ein Schnellzug auf einer Modellbahn-Anlage muß eine geschlossene Einheit bilden, eine Raupe, die — wenn sie sich durch die Weichenstraßen schlängelt — keine klaffenden Lücken zeigt; jede Lücke würde die Illusion stören.

Nun können wir wohl die Fahrzeuge genau im Maßstab 1:87 verkleinern, wollten wir aber auch nur den kleinsten Bahnhof genau maßstäblich verkleinern, so müßten wir bereits Riesen-Säle zur Verfügung haben; wir sind also gezwungen, einen Kompromiß zwischen maßstabsgerecht verkleinerter Wirklichkeit und vorhandenem Platz einzugehen; dies gilt selbst in Baugröße N mit den z. Z. verhältnismäßig größten Kurvenradien.

Lassen wir einmal einige Zahlen sprechen: Bei maßstabsgerechter Ausführung in Nenngröße „N“ (also 1:160) hätten wir folgende Maße zu beachten: Kleinster Kurvenradius eines Farbikanschlüssegleises 80 m = 0,50 m; Kurvenradius einer mit 160 km/h befahrenen Schnellzugstrecke 800 m = 5 m; Höhe des Kölner Domes 160 m = 1 m.

Und für Nenngröße H0 haben wir fast das Doppelte zu setzen! Der Kompromiß, den wir für die Verkleinerung unserer Bahnhöfe, Verkürzung unserer Strecken, Bahnsteige, Blockabstände eingehen müssen, zwingt uns also auch zu gewissen Zugeständnissen für die Ausführung der Fahrzeuge. Dieses muß einmal ganz klar gesagt werden.

Nur wenn die Firmen wie üblich die D-Zugwagen so kürzen, daß sie auf den engsten

Kurvenradien gerade noch nicht herausspringen, ist es bei den größten handelsüblichen Kurvenradien möglich, annähernd echte Züge zu fahren, mit Faltenbälgen oder Wulst gegen Wulst und folglich so geringem Wagenabstand, daß der Eindruck eines geschlossenen Zuges in der Geraden wie in der Kurve gewahrt bleibt.

Ich betone nochmals, daß diese Tatsachen für den richtigen Eindruck eines fahrenden Schnellzuges weit wichtiger sind als die tatsächlich maßstabsgerechte Länge.

So bringt die MIBA im ersten Teil des Messberichtes ein Bild des 1/2.-Klasse-D-Zugwagens der SNCF von Jouef. Gerade diese Wagen haben für unsere üblichen Radien eine recht günstige Länge. Wir haben auf unserer Heimanlage mehrere Wagen dieses Typs mit verkürzten Kupplungen und Faltenbälgen ausgerüstet. Bei den etwas längeren ISG-Wagen der gleichen Firma treten beim Fahren mit Faltenbälgen auf den üblichen Fleischmann-Radien bereits Schwierigkeiten auf: Beim Übergang aus der Geraden in die Kurve verschieben sich die Wagenenden bereits so stark seitlich gegeneinander, daß Faltenbälge ausreißen und herausfallen.

Ein anderer Gesichtspunkt erscheint mir ebenso wichtig: Bei unseren beschränkten Platzverhältnissen gestattet die übliche Wagenverkürzung immerhin Züge mit 4 statt 3, 5 statt 4 Wagen; auch dies ist ein wesentlicher Vorteil für das Gesamtbild „Zug“. Der übliche D-Zug in Geschenkpackung mit einem Packwagen, einem Speisewagen und einem einzigen Reisezugwagen ist ja doch ein Unsinn. Fährt man gar Pack-, Post- und Speisewagen, so gehören doch mindestens 3, besser 10 bis 12 Reisezugwagen hinzu.

Gut, baut die Wagen so nahe der Wirklichkeit und so lang wie möglich; aber dieses „wie möglich“ heißt eben, die Wagenlänge so zu bemessen, daß bei den üblichen Kurvenradien immer noch mit fast richtigem Wagenabstand (also ohne Lücke, die die Schlange zerreißen würde) gefahren werden kann. Ich kann nur hinzusetzen, daß nach meinen eigenen Erfahrungen diese Länge bei 24 cm erreicht ist. Andererseits wirken Wagen von 24 cm Länge bereits lang im Gegensatz zu einigen stärkeren Verkürzungen auf 18 bis 20 cm, die nicht mehr den Eindruck eines Schnellzugwagens erwecken.

Man sollte also die Firmen, die es wagen, die Fahrzeuge entsprechend zu verkürzen, nicht mit Vorwürfen anfallen, sondern sie im Gegenteil zu dieser Maßnahme noch beglückwünschen.

Unsere Meinung hierzu? – Hm! Blättern Sie nur mal um! D. Red.



Abb. 1. Ein Bild, das für sich sprechen soll: Ein aus 4 maßstäblich langen Wagen gebildeter Schnellzug. (Wegen der nicht originalgetreuen Fenstereinteilung drücke man bitte ein Auge zu, da wir einfach nicht die Zeit hatten, haargenau Wagenmodelle anzufertigen; außerdem kommt es hier tatsächlich nur auf das Gesamtbild an.)

Zu lange? - zu kurze Schnellzugwagenmodelle!

Nun, die umseitige Zuschrift richtet sich wohl ausschließlich an unsere Adresse, denn wir waren es ja, die verschiedentlich – hauptsächlich in den diesjährigen Messeheften – den Wunsch nach längeren D-Zugwagenmodellen laut werden ließen.

Wer hat nun recht? Herr Dipl.-Ing. Kittlaus, der sicher stellvertretend für eine gewisse Anzahl Modellbahner zu sprechen vermeint, oder wir (der MIBA-Verlag), die wir ebenfalls für eine bestimmte Anzahl Modellbahner sprechen dürfen?

Herr K. untermauert seine Meinung mit einigen Argumenten, die wir nicht unwidersprochen lassen können:

1. Herr K. meint, daß bei Wagenmodellen, die auf den üblichen Modellbahnanlagen eingesetzt werden, nicht die „modellgerechte“ Ausführung der Wagen entscheidend sei, sondern die „modellgerechte“ Ausführung der Züge. Abgesehen davon, daß wir uns unter „modellgerecht“ nichts Gescheites vorstellen können (siehe Heft 6/XVI, S. 264), bekommt diese seine Feststellung auch keinen Sinn, wenn wir statt dieses Ausdrucks Begriffe wie „maßstäblich richtig“, „vorbildgerecht“ o. ä. setzen, denn wenn ein Zug als Gesamtes vorbildgerecht (oder maßstäblich richtig) sein soll, dann kann auch der einzelne Bestandteil des Zuges nicht anders als vorbildgerecht oder maßstäblich richtig sein. Vermutlich möchte er mit seinem Satz ausdrücken, daß ein D-Zug eben im wesentlichen nur den Ein-

druck eines D-Zuges zu machen brauche, „eine Raupe“ (wie er selbst schreibt), „die keine klaffenden Lücken zeigt, wenn sie sich durch die Weichenstraße schlängelt“. Nun, wenn es danach ginge, dann dürfte Herr K. wohl mit keinem der heutigen Modell-D-Züge zufrieden sein, denn zwischen den einzelnen Wagen klaffen immer noch höchst unvorbildliche Lücken, und was es mit der sich durch eine Weichenstraße schlängelnden Raupe auf sich hat, haben wir in Heft 15/XVI aufgezeigt (und außerdem, wie man die Lücken zwischen den Wagen beseitigen und die „Wagenverrenkungen“ auf Weichenstraßen durch Einschalten von Zwischengeraden vermeiden kann). Ja, Herr K. versteigt sich sogar zu der Behauptung, daß man „annähernd echte Züge fahren lassen könnte, Wulst gegen Wulst, wenn nur die Firmen die D-Zugwagen wie üblich so verkürzen, daß sie auf den engsten Kurvenradien gerade noch nicht herausspringen...“. Daß diese Behauptung mit der Länge der Fahrzeuge überhaupt nichts zu tun hat, wurde nicht nur im eben erwähnten Heft 15 unter Beweis gestellt, sondern das werden Sie im Verlauf dieses Artikels nochmals spitz bekommen.

Das in den Einleitungssätzen des Herrn K. zwischen den Zeilen herauszulesende Zugverständnis, daß bei H0-Modellen eine möglichst haargenau Nachbildung eigentlich nicht zu erwarten ist, können wir ebenfalls nicht gutheißen, denn dies stellt eigentlich einen gewissen „Freibrief“ dar. Wir dagegen sind der

Abb. 2. Im Gegensatz hierzu nochmals ein D-Zug, gebildet aus 5 Trix-Wagen Nr. 3780 (aus denen die langen Wagen der Abb. 1 entstanden sind) bzw. Nr. 3786. Praktisch das gleiche Bild würde sich auch mit Märklin- bzw. Fleischmann-Wagen ergeben. Wir haben die Trix-Wagen genommen, weil sie gerade vorhanden waren bzw. von Trix freundlicherweise für die Umbauten zur Verfügung gestellt wurden.





Meinung, daß die Möglichkeiten der Kunststoffspritztechnik noch gar nicht vollends ausgereift und ausgeschöpft sind und daß Zug um Zug mit neugewonnenen Erkenntnissen die Modelle im Laufe der Jahre noch besser detailliert und ausgeführt werden können. Die Anstrengungen, die z. B. auf dem N-Bahn-Sektor gemacht werden, und einige andere neuere Beispiele (z. B. amerikanische Schiffsmodellbaukästen) berechtigen zu den besten Hoffnungen. Doch dies nur nebenbei.

2. Als wichtiges Argument zitiert Herr K. (neben der Höhe des Kölner Doms) die Längenschrumpfung unserer Bahnhöfe und Strecken. Es gelte sogar, einen Kompromiß zwischen maßstabgerecht verkleinerter Wirklichkeit und vorhandenem Platz einzugehen. Wenn dieses Argument tatsächlich zutreffen sollte, dann war die ganze bisherige Entwicklung des Modellbahnwesens falsch, denn dann hätten sämtliche Fahrzeuge, ja auch die Autos, die Häuser und die Bäume, von Anfang an bis zu einem gewissen Grade verkürzt gehört. Aber eigentümlicher Weise sind fast alle Modellbahn- und Zubehörhersteller eifrig bemüht, immer mehr maßstabgerechte Fahrzeuge, Häuser usw. zu schaffen – und da sollen ausgerechnet die D-Zugwagen eine Ausnahme bilden?

Man kann nämlich eine ganz andere Konsequenz aus diesem Debakel ziehen: Wenn schon alles – bis auf die Schnellzugwagen (und die Gleisradien) – maßstäblich gehalten ist, warum sucht man dann nicht einen Ausweg, um auch noch die letzten Ungereimtheiten auszumerzen? (Nun, wir werden ja hierauf noch näher eingehen.)

3. Als drittes Hauptargument meint Herr K., daß ein D-Zug mit 4 statt 3 oder 5 statt 4 Wagen einen D-Zug besser charakterisiere bzw. sich besser mache. Nun, dies ist eine Frage des persönlichen Geschmacks, auf jeden Fall Ansichtssache. Sie können ja anhand der



Abb. 1 u. 2 selbst einmal entscheiden, welche Zugeinheit Ihnen persönlich als D-Zug mehr zusagt. Wir sind der Ansicht, daß ein einziger D-Zugwagen maßstäblicher Länge auf Anhieb als solcher zu erkennen ist, während 2-3 zusammenhängende kürzere Wagen nicht unbedingt als Teil eines D-Zuges angesprochen werden können (s. a. Abb. 3, 4 und 6).

Man könnte dagegen eher ins Treffen führen, daß auf unseren verhältnismäßig kurzen Bahnsteiggleisen D-Züge mit 4 bis 5 langen Wagen kaum Platz hätten bzw. daß die Hersteller bei kürzeren Wagenmodellen einen Wagen mehr verkaufen könnten. Letzteren Einwand wollen wir mal unberücksichtigt lassen, denn dann müßte man mit derselben Begründung auch die übrigen Wagen wesentlich verkürzen. Und was die Länge der Bahnhofsgleise anbelangt, so wissen wir aus unserem großen Schriftwechsel, daß diese Bahnsteiglängen im Durchschnitt schon lange nicht mehr so arg kurz sind wie vor 10 oder 15 Jahren. Die Aufbaumöglichkeiten einer Modellbahn sind schon lange nicht mehr so sehr platzbeschränkt, als daß man bei einem etwas längeren D-Zug nicht die Bahnsteiglängen danach ausrichten könnte. Darüber hinaus sind schon seit geraumer Zeit nicht mehr allein die D-Züge der Maßstab für die Bahnsteiglängen, sondern in vermehrtem Maß die Güterzüge. Abgesehen von all diesen Punkten möchten wir fast wetten, daß ein wirklich platzbeschränkter Modellbahner bei Vorhandensein der langen Traumwagen sicher gern auf einen Wagen mehr verzichtet, weil ihm 4 lange bestimmt besser gefallen als ein D-Zug mit 5 kürzeren Wagen (4 x 30 cm = 1,20 m, 5 x 24 cm = ebenfalls 1,20 m).

Der Unterschied zwischen maßstäblichen Personenzugwagen bzw. älteren D-Zugwagen (ja sogar langen Güterzugwagen, s. Abb. 6) und den verkürzten 26,4-m-Modellen ist auf jeden Fall viel zu gering und wir können mit

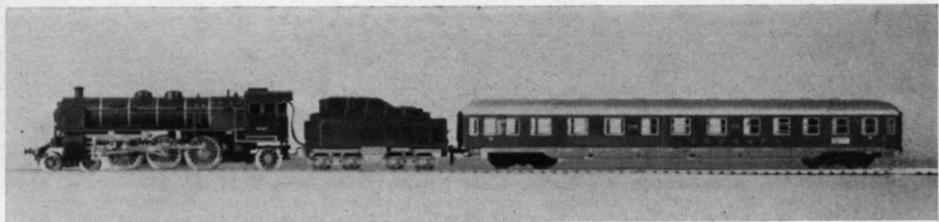


Abb. 3. Auf Anhieb als Schnellzugwagen erkennbar!

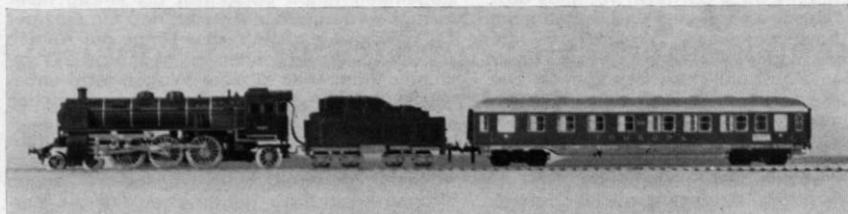


Abb. 4. Kann man dies bei den kürzeren Wagen auch behaupten? – Zugleich ein drastischer Beweis für das Längenmaßstab-Mißverhältnis zwischen Lok- und Schnellzug- bzw. Nahverkehrs-Wagenmodellen!

Daß man den Zwischenraum zwischen Lok und Tender so gut wie bei allen Schlepptenderlokomodellen stark verkürzen kann (und von Haus aus schon kürzer sein könnte!) wollen wir nur am Rande erwähnen, da sich ein solcher Gedanke bei diesen Bildern geradezu aufdrängt.

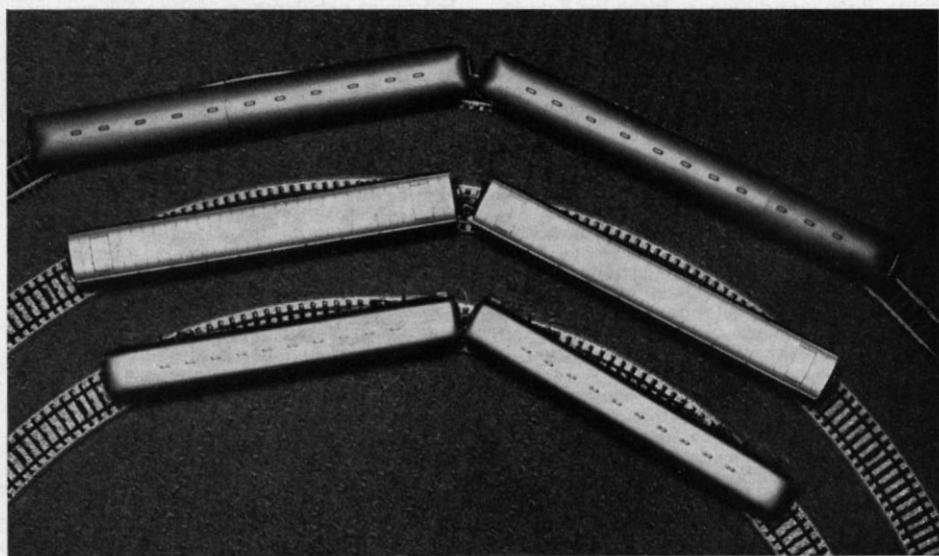


Abb. 5. Auch dieses Vergleichsbild aus der Vogelschau soll für sich sprechen. Die Wagen links sind genau parallel ausgerichtet. Die drei Wagen rechts stehen dagegen unter verschiedenen, bei den längeren Wagen sogar noch geöffneteren Winkel zum Partner auf dem Gleis. Auf dem 36-cm-Gleisbogen unten stehen zwei 24 cm lange Märklin-Modelle Nr. 4043, auf dem 41,5-cm-Gleisbogen zwei 27 cm lange Rivarossi-Wagen und auf dem 50-cm-Gleisbogen oben zwei 30 cm lange „Traumwagen“. Dieses Bild beweist erstens, daß maßstäblich lange Wagenmodelle bestens auf einem Gleisbogen mit einem Radius um die 50 cm herum eingesetzt werden können, und zweitens, daß sie auf diesem Gleisbogen zumindest kein schlechteres Bild abgeben als die jetzigen 24-cm-Modelle auf dem entsprechend kleineren Gleisbogen von ca. 36 cm Radius.



Abb. 6. Hier wird offenbar, daß die jetzigen D-Zugwagenmodelle (links) auch gegenüber einem maßstäblichen Güterwagen (Rohmodell des Liliput-Großraumgüterwagens) viel zu kurz sind, von den Personenzugwagen einmal ganz abgesehen. Rechts einer unserer 30-cm-„Traum“-Wagen.

dem besten Willen nicht einsehen, weshalb diese letzteren eine solch gewaltige Ausnahme darstellen sollen. (Zumal ja die Old-Timer-D-Zugwagen fast ausnahmslos etwa die maßstäblich richtige Länge haben.) Diese Diskrepanz schreit doch geradezu nach einer Überprüfung der bisherigen Ansichten und Gewohnheiten, denn sie offenbart augenscheinlich, daß irgend etwas nicht stimmt, nicht stimmen kann. Oder sollen die Modellbahnerhersteller, um diese Unstimmigkeit abzuschwächen, gar die – Gott sei Dank! – endlich maßstäblichen Lok- und Wagenmodelle anderer Gattungen vielleicht wieder verkürzen?

Und ein weiteres Gegenargument wollen wir an dieser Stelle einwerfen, wobei wir uns die Rivarossi-Einwände anlässlich unseres Messedisputs zu eigen machen (über den wir in Heft 6/XVI, S. 264 kurz berichtet haben). Ist es nicht tatsächlich ein Witz, daß die Schnellzug-Lok-Modelle selbst nicht nur maßstäblich, sondern vielfach sogar übermaßstäblich lang kopiert, die zugehörigen Wagen dagegen unverhältnismäßig stark verkürzt werden (s. Abb. 4)? Selbstverständlich stehen lange, mehrachsige Lokmodelle anders im Gleisbogen als D-Zugwagen mit ihren Drehgestellen an den Enden, aber wäre da nicht die einzig logische Schlußfolgerung, daß die Gleis-Radien zu vergrößern?

In dieser Hinsicht könnte man nun tatsächlich ernstliche Bedenken anmelden und zwar im Hinblick auf den im allgemeinen nicht vorhandenen Platz für große Gleisradien. Wir geben jedoch zu bedenken, daß in dieser Beziehung heute gänzlich andere Voraussetzungen vorliegen als vor 10 oder 15 Jahren. Im Zeitalter der weißen Wohnungskreise sind die Anlagen im Durchschnitt immerhin so groß, daß ein etwas größerer Gleisradius nicht mehr eine so ausschlaggebende Rolle spielt wie früher. (Das beweisen auch die steigenden Umsätze der Hersteller von biegsamen Metergleisen.) Außerdem wächst nicht

nur der Wohlstand, sondern auch der Wohnraum und damit der Platz, der Modellbahner zur Verfügung steht. Wer wirklich wenig Platz hat, greift zu einer der heutigen Mini-Spurweiten, und wer trotz Platzmangel bei H0 bleibt, verlegt nicht gerade Schnellzugstrecken. (Ausnahmen bestätigen bekanntlich die Regel.)

Es dürfte in diesem Zusammenhang interessant sein, daß sich für N-Bahnen nicht ausschließlich Platzbeschränkte, sondern in steigendem Maß solche mit genügend großem Platz interessieren, die auf gleicher Fläche ein Optimum an Landschaft und Eisenbahn haben wollen. Auch dieser Kreis dürfte im Interesse eines besseren Gesamtbildes keinen gesteigerten Wert auf die 19-22 cm N-Bahn-Gleisradien legen, sondern liebend gern 27-30 cm, wenn nicht gar 40-cm-Radien in Kauf nehmen, wenn er dafür maßstäblich lange Schnellzugwagen einkaufen könnte. Und größere Radien als 27 bzw. 30 cm sind beispielsweise – um die Katze (wenn auch nur mit dem Schwanz!) bereits aus dem Sack zu lassen – bei N-Bahnen nicht einmal erforderlich, um maßstabsgerecht Schnellzugwagen fahren lassen zu können! Doch wollen wir diesen Punkt vorerst noch etwas zurückstellen. Wie es sich bei H0 verhält, werden wir ebenfalls noch eingehend untersuchen (s. Abb. 5, 10, 11 und 12 einschließlich Erläuterungstexten).

Wir sind nicht von ungefähr der Meinung, daß die Schnellzugwagen zukünftig länger werden müssen! Die verschiedenen im Laufe der letzten Jahre aufgetauchten ausländischen Schnellzugwagenmodelle mit einer H0-Länge von 27-29 cm haben uns die Augen geöffnet, und wir bedauern auch an dieser Stelle abermals, daß Acho (bzw. Roco) sich hat breitschlagen lassen, die „Rheingold“-Wagen so stark zu verkürzen, statt es bei der ursprünglich geplanten Länge von 28 cm zu belassen. Der Trend nach längeren Schnellzugwagenmodellen hat nunmal eingesetzt, der Fortschritt wird sich nicht aufhalten lassen! Und

daß es ausgerechnet nur in Deutschland für alle Zeiten lediglich 23-24 cm lange Schnellzugwagenmodelle geben soll, ist unwahrscheinlich. Der Anfang mit den längeren Wagen ist gemacht und es dürfte u. E. nur eine Frage der Zeit sein, wann unsere Modellbahnersteller nachziehen werden. Wir glauben kaum, daß alle Hersteller ob ihrer „kurzen Langen“ besonders glücklich sind, vielmehr wird man sich nur noch nicht recht über die evolutionsmäßige Lösung dieses gordischen Knotens schlüssig werden können, da neue Weichen in fast allen Fällen automatisch mit im Gefolge sind. Daß die Lösung nicht von heute auf morgen erfolgt, ist uns klar, denn das Gesetz von der „Trägheit der Masse“ gilt auch hier; erst recht, solange so-

gar ernsthafte Modellbahner für die Beibehaltung der jetzigen Gepflogenheiten plädierten, stagnieren oder gar noch rückwärts schauen, statt als anerkannte Modellbahnpioniere neue Impulse für die Weiterentwicklung zu geben!

Bei unseren sehr eingehenden Versuchen haben sich nun zwei Fragen als die entscheidenden herausgeschält:

1. Welche Gleisradien sind erforderlich, um genau maßstäblich Schnellzugwagen betriebs-günstig einsetzen zu können?

2. Wie lang könnten schon heute die Wagenmodelle – in Bezug auf die derzeitigen Standard-Gleisradien – überhaupt sein?

1. Welche Gleisradien beanspruchen lange Wagenmodelle?

Wir sprechen bewußt von einem „betriebs-günstigen Einsetzen“ der langen Wagen, weil sie nämlich ohne weiteres die heutigen Standard-Gleisradien durchfahren, jedoch lediglich in den Gleisbögen etwas weit nach innen stehen, so daß bei Gegenverkehr Karambolagen in eng verlegten Parallelgleisbögen nicht zu vermeiden wären bzw. der Gleisabstand vergrößert werden müßte. Wir wollen also einen Wagenstand in den Kurven als Forderung voraussetzen, der in etwa den jetzigen Gegebenheiten mit den kürzeren Wagen entspricht. Daß dies bereits – man lese und staune – bei einem Gleisradius von 50 cm (und 56 cm als Parallelkreis) möglich ist, beweist Abb. 5. Ja, diese langen „Traumwagen“ stehen auf einem solchen Radius sogar bereits günstiger im Gleis als die 24-cm-Modelle auf Gleisbögen mit 36 cm Radius! Das geht ebenfalls deutlich aus Abb. 5 hervor.

Nachdem ein 50-cm-Radius ungefähr den nächsten Parallelkreisbögen sowohl bei Märklin als auch bei Fleischmann und Trix ergibt (genaue Werte s. Abb. 11), wären mit der Schaffung von zwei weiteren Parallelkreisen eigentlich schon die Voraussetzungen für den Einsatz maßstäblicher Schnellzugwagen gegeben. Mit einer Einschränkung (wie schon ange-deutet): Im einen oder anderen Fall müßten noch Weichen mit spitzeren Winkeln herausgegeben werden, was aber nicht besonders tra-

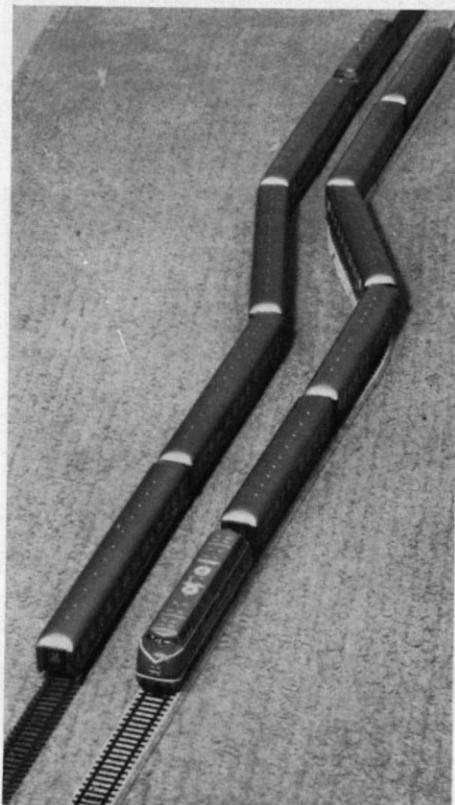


Abb. 8. Und so sieht die Angelegenheit beim großen Vorbild bei einer ähnlichen Situation aus (Ausfahrt Hbf. München). Die „Langen“ wirken hier nur durch die Perspektive (und das zusammenziehende Teleobjektiv) scheinbar kürzer, als sie tatsächlich sind. Weit wichtiger jedoch: Auch im ärgsten Weichengewimmel keine S-Kurve ohne kleine Zwischengerade (und wenn's nur wenige Meter sind)!

(Foto: DB-Pressestelle)

Abb. 7. Ein weiterer aufschlußreicher Beweis: Ein D-Zug (kurze Wagen, rechts) auf einer S-Kurvenstrecke (Radius 36 cm) mit Zwischengerade und ein D-Zug aus langen Wagen auf einem entsprechenden Gleisstrang mit 50-cm-Radien, ebenfalls mit Zwischengerade! Und nun sage einer noch was gegen die „Langen“!





Abb. 9.
Nochmal die gleichen Züge wie in Abb. 7, jedoch aus einem anderen Blickwinkel betrachtet. Vorn der trotz der geringeren Wagenzahl wesentlich eleganter und mehr als D-Zug wirkende Zug aus den maßstäblich langen Wagen. Beide Züge haben, wie man sieht, die gleiche Länge!

gisch sein dürfte. Wenn man bedenkt, daß eine kleinere Firma wie Casadio 2 einfache Weichenpaare mit verschiedenen Winkeln herausbringen kann (etwa 15° und 9°) – von den weiteren Typen ganz zu schweigen –, dann müßte eine Erweiterung des Weichensortiments für große Firmen wie Fleischmann, Märklin und Trix erst recht möglich (und erst recht wirtschaftlich tragbar) sein! Spitzere Weichen und wenigstens zwei neue Parallelgleise würden übrigens an sich schon eine ausgezeichnete und durchaus erstrebenswerte Abrundung der derzeitigen Gleis- und Weichensortimente bedeuten, auch wenn die langen „Traumwagen“ noch auf sich warten lassen sollten. (Dafür sie darüber hinaus auch längeren Triebwagen bzw. Triebwagenzügen gleichfalls sehr zu Gute kämen, wollen wir nur am Rande erwähnen!)

Es ist wohl kaum anzunehmen, daß in den nächsten Jahren keine Gleisneuheiten mehr erscheinen sollten, und zwei größere Gleisradien und spitzere Weichen kämen zweifellos und überdies dem besseren Aussehen eines Bahnhofs-Gleisplans und der Entwicklung vorbildlicher Weichenstraßen und Bahnhofseinfahrten (bzw. -ausfahrten) sehr zu-

gute. Man könnte endlich richtige viergleisige Bogeneinfahrten verlegen (s. Abb. 14) und die derzeitigen Weichen mit größeren Öffnungswinkeln wären nicht nur bei Nebenbahnen weiterhin am Platz, sondern auch im Bahnhofsgebiet selbst (im Bw-Bereich, bei Personen- und Güterzuggleisen und dgl.). Darüber hinaus wären wir dem Vorbild wieder einen Schritt näher gerückt, denn auch dort kennt man nicht nur eine einzige Einheitsweichen-Bauform, sondern es gibt deren mehrere, und Schnellzugsgleise weisen durchwegs größere Bogenradien und spitzere Weichen auf! Also auch in dieser Hinsicht liegt unsere Forderung durchaus im richtigen Rahmen, wenn man unter einer Modellbahn die bestmögliche Nachbildung des großen Vorbildes im Kleinen sieht.

Sind die von uns ermittelten Gleisradien von 50 bzw. 56/57 cm wirklich so groß? Ein Kreisdurchmesser von max. 1,15 m ist doch tatsächlich nicht so weltbewegend und liegt wohl auch bei verhältnismäßig kleinen Anlagen noch durchaus im Rahmen des Möglichen, da man in solchen Fällen etwaige Schnellzugstrecken sowieso an der Anlagenperipherie verlegt, meist sogar nur als ein-

Abb. 10. Daß auch die „Traumwagen“ auf parallel liegenden Gleisbögen von 50 bzw. 55,5 cm Radius im Gegenverkehr anstandslos passieren können, zeigt diese Aufnahme. Also auch hinsichtlich dieses Punktes bestehen keinerlei Bedenken; denn ein so geringer Gleisabstand von 5,5 cm ist bei keiner Firma zu finden (vergleiche Tabelle der Abb. 11).

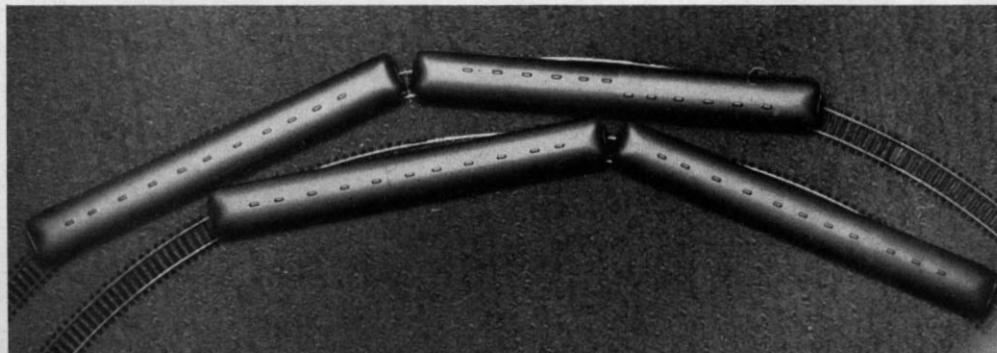


Abb. 11. Tabelle der derzeitigen Gleisradien einschließlich Abständen bei Parallelgleisen (A und B) sowie Vorschläge (Richtwerte) für die zu schaffenden neuen, größeren Gleisradien (C und D). Maßangaben in cm.

Fabrikat	A	B	C	D	X	Y	Z
Fleischm.	37,25	43,00	48,75	54,50	5,75	5,75	5,75
Märklin	36,15	43,90	51,65	59,40	7,75	7,75	7,75
Trix	34,25	40,17	46,10	52,02	5,92	5,92	5,92

Bei dieser Gelegenheit noch ein Vorschlag bzw. eine Bitte an die Industrie: Man möge sich doch hinsichtlich der Radiusangaben in den Katalogen usw. auf einen einheitlichen Nenner einigen. Bisher gibt nämlich die eine Firma den äußersten Durchmesser einschließlich Gleiskörper an, eine andere wählt als Bezugsmäß die innerste Kante der Schwellen, und die dritte Gruppe mißt den Durchmesser in Gleismitte (z. B. Fleischmann, Trix, Lima u. a.). Wir schlagen als einziges unmißverständliches Bezugsmäß die Gleis-Mittellinie vor; nicht nur, weil dies seit Jahren von uns und hunderttausendfach in aller Welt praktiziert wird, sondern weil man beim Zeichnen von Gleisplänen jeder Art – und auch z. B. bei Überlegungen wie den hier demonstrierten – zwangsläufig von der Mittellinie ausgehen muß! Die Werte dieser Tabelle sind deshalb auch auf die Gleis-Mittellinie bezogen.

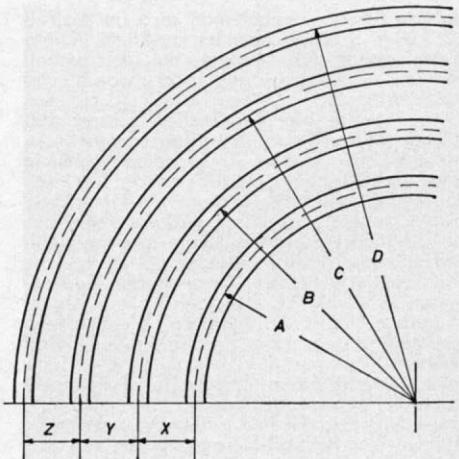


Abb. 12. So steht ein 30 cm langes Wagenmodell auf einem 50-cm-Gleisbogen. Wie sie sehen, spitzt die äußere Schiene nur ca. 4 mm unter dem Wagenkasten hervor und die Wagenenden schwenken nur 15 mm aus. Daß es bei den heutigen verkürzten D-Zugwagen auf einem Gleisbogen von 36 cm kaum anders aussieht, soll nachstehende Tabelle (und Abb. 13) aufzeigen:

Fabrikat	Maß RV	Maß U	Gleisbogenradius (abgerundet)
Fleischmann-Wagen Nr. 1501	1,5 mm	14 mm	37 cm
Märklin-Wagen Nr. 4030	3 mm	13 mm	36 cm
Trix-Wagen Nr. 3780	2 mm	13 mm	34 cm
„Traumwagen“ (30 cm)	4 mm	14,5-15 mm	50 cm

Wenn man den Drehgestell-Drehpunkt umgekehrt wie bei den neuen Märklin-Wagen 5 mm nach innen (zur Wagenmitte) verlagert, wodurch der Wagenkasten etwas mehr nach außen versetzt wird und die Wagenenden etwas mehr ausschwenken (bei den Original-Märklin-Wagen, z. B. Nr. 4043, tritt der entgegengesetzte Effekt ein), dann beträgt bei den „Traumwagen“ das Maß $RV = 3$ mm, und das Maß $U = 15-16$ mm. Ob diese Maßnahme überhaupt erforderlich wäre, mag dahingestellt bleiben. Wenn sich allgemein einführen ließe, daß bei jeder S-Kurve $1/2$ Gerade dazwischengefügt wird, wäre diese Drehgestell-Manipulation zweifellos empfehlenswert, denn dadurch würde der lange Wagenkasten noch besser über dem Gleisbogen stehen, während sich das etwas stärkere Ausschwenken der Wagenenden kaum auswirken würde.

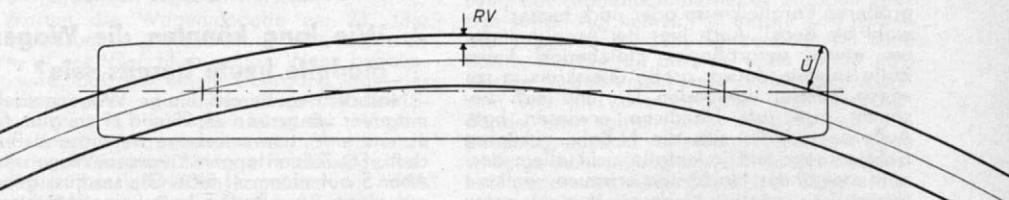


Abb. 13. So steht einer der heute üblichen verkürzten D-Zugwagen (24 cm Länge) auf einem Bogengleis mit 36 cm Radius. Gegenüber Abb. 12 also kaum ein merklicher Unterschied, was wiederum für die „Traumwagen“ auf vernünftigen Radien spricht.

gleisige Strecke, wobei man also im Notfall mit 1,00 m Kreisdurchmesser auskäme. (Diese Werte gelten für Märklin; bei Fleischmann und Trix wären sie sogar noch etwas niedriger, s. Abb. 11.)

Man könnte hier ins Treffen führen, daß Märklin vor mehr als 10 Jahren bereits einen Versuch mit großen Gleisradien gemacht habe und offenbar „kläglich gescheitert“ sei. Das stimmt nicht ganz, denn Märklin dürfte das Modellgleis-Sortiment 3900 weit eher aus preispolitischen Gründen denn aus mangelnder Beliebtheit fallen gelassen haben, wie die seit damals nicht mehr abreibenden Suchanzeigen in der MIBA erkennen lassen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß dieses Gleis- sortiment erstens verhältnismäßig teuer war, zweitens infolge des besseren Aussehens nicht gern mit dem übrigen Gleis- sortiment kombiniert wurde, drittens der durchaus nützlichen kleineren Radien gänzlich erlangte und viertens hinsichtlich der Radien von 53,5 und 58,5 cm vielleicht dem damaligen Entwicklungsstadium etwas voraus war. Ein diesbezügliches Gegenargument könnte aber schon deshalb keine Berechtigung haben, weil ein über 10 Jahre zurückliegender Präzedenzfall heutzutage wohl kaum noch Gel tung haben kann!

All das Gesagte gilt natürlich sinngemäß auch für TT-Bahnen. Infolge Zeitmangels konnten wir uns selbst nicht näher damit befassen und somit nicht mit einigen Fotos aufwarten.

Bei den N-Spurbahnen müssen wir die Firma Arnold in ganz besonderem Maße aufs Korn nehmen, denn hier bestehen geradezu ideale Verhältnisse zur Einführung längerer Schnellzugwagen! Bei Arnold brauchen keine neuen Weichen geschaffen zu werden, denn man hat – anscheinend in weiser Voraussicht einer späteren Entwicklung – von vornherein sehr spitze Weichen (mit 41,7 cm Radius!) geschaffen. Nachdem hier außerdem bereits ein großer Spezialkreis mit gleichem Radius vorhanden ist (Gleis-Nr. 0164), braucht man also nur noch den nächst kleineren Kreis mit 38,7 cm Radius herauszubringen und... die für diese beiden Parallelgleise bestens passenden maßstäblich langen Wagen! (Oder man schafft die bereits erwähnten beiden größeren Parallelkreise oder noch besser: sowohl als auch!) Auch hier bei Arnold dürfte ein etwas vergrößerter Platzbedarf keine Rolle spielen, da der große Gleiskreis ja sowieso bereits vorhanden ist (und sich bestimmt nicht als Handicap erwiesen hat). Außerdem dürfte sich die N-Bahn zukünftig nicht so sehr und jedenfalls nicht allein deshalb steigender Nachfrage erfreuen, weil sie tatsächlich (relativ gesehen) den kleinsten Platz beansprucht, sondern weit mehr wegen der Möglichkeiten, die ihr innewohnen. Und dazu gehören auch verhältnismäßig größere

Gleisradien und maßstabsgerechte Schnellzüge!

Bei der Trix-N-Bahn sind die „Langen“ nicht ganz so leicht zu verwirklichen, weil hier außer neuen, größeren Parallelkreisen auch noch neue, spitzere Weichen fabriziert werden müssen, da die N-Weichen bzw. das ganze N-Gleis-System dem H0-Sortiment entspricht (Weichenwinkel 24°).

Mehr Kummer als die Herausgabe langer D-Zugwagen an sich dürfte wohl allen Herstellerfirmen eher die Frage bereiten: „Wie sag' ich's meinem Kinde (dem Kunden).“ – Nun, u. E. ist auch dies kein Problem, denn wenn auf den Zugpackungen aufgedruckt ist: „Laufen nur auf Gleisbögen Nr. X und auf den Weichen Nr. Y, dann dürfte sich dies sehr schnell eingeführt haben! (Schließlich ist man vor Jahrzehnten, bei den ausgesprochenen 0-Modellen, bereits einmal den gleichen Weg gegangen!)

Man wird in Herstellerkreisen vielleicht skeptisch sein, ob maßstäblich lange D-Zugwagenmodelle überhaupt den Gefallen der breiten Käuferschicht finden. Nun, wir haben einige Versuchspersonen „getestet“ und ebenso wie diese am eigenen Leib erfahren, wie schnell man sich daran gewöhnt und wie schnell einem dann die „kurzen“ verleidet sind! Zugegeben, wenn man gänzlich unvorbereitet zum ersten Mal einen der „Traumwagen“ erblickt, ist man im ersten Augenblick ob des ungewohnten Anblicks etwas perplex, aber unplötzlich schlägt diese Überraschung in „Liebe“ um und es kribbelt einem direkt im Bauch, weil man nicht abwarten zu können vermeint, bis es die Traumwagen endlich gibt! Und wenn unsere aus Trix-Wagen schnell zusammengezimmerten langen Wagen fenstermäßig auch nicht stimmen, so möchten wir doch die uns so ans Herz gewachsenen „Langen“ nicht mehr missen!

Da die Verwirklichung der maßstäblich richtigen D-Zugwagenmodelle wahrscheinlich nicht so schnell zu erwarten ist (wir lassen uns jedoch liebend gern überraschen), wollen wir einmal untersuchen, ob für die Übergangszeit nicht doch eine Möglichkeit besteht, die Nachfolger der jetzigen 24-cm-Modelle wenigstens etwas in die Länge zu ziehen. Wenden wir uns daher Punkt 2 zu:

2. Wie lang könnten die Wagenmodelle heute bereits sein?

Nachdem es bereits einige Wagenmodelle mit einer Länge von 27, 28 und 29 cm gibt, fiel es uns nicht schwer, einige Versuche zu machen. Die 27 cm langen Rivarossi-Wagen (bei Abb. 5 auf einem 41,5-cm-Gleisradius) geben auf einem 36er Radius kaum ein schlechtes Bild ab als die üblichen kurzen (in Abb. 5 beispielsweise Märklin mit einer Wagenlänge von 24 cm), und nach Einfügen von einer hal-

ben Geraden bei der S-Kurve wird die Sache (wie bereits von Heft 15/XVI her bekannt) für beide Wagen günstiger. Gut, die Rivarossi-Wagen sind etwas breiter und stehen daher optisch etwas besser überm Gleisbogen. Wie wir mit unseren Spezialversuchswagen ermittelten konnten, schaut bei normal breiten HO-Wagen von 27 cm LÜP die äußere Schiene bei einem Gleisbogenradius von 36 cm ca. 4 mm hervor, bei den gleich breiten (aber kürzeren) Trix-Wagen 2 mm.

Der gleiche Wert beträgt bei den etwas schmäleren Märklin-Wagen Nr. 4043 3 mm, bei den breiteren Fleischmann-D-Zugwagen 1,5 mm. Daß die Werte nicht innerhalb einer gleichmäßigeren Progression liegen, erklärt sich aus den unterschiedlichen Drehgestell-Abständen und den unterschiedlichen Wagenbreiten. Nachdem aber alle die genannten Modelle meist höchst friedlich in trauter Gesellschaft auf unseren Anlagen anzu treffen sind, ohne daß Ihnen vielleicht diese kleinen Differenzen besonders aufgefallen sind, können wir also ebenso getrost auch die 27 cm langen Wagen ohne jede Betriebsgefährdung in unseren Zug-Verband aufnehmen oder die Industrie könnte ebenso gut – was noch besser wäre! – gleich von vornherein 27 cm lange Schnellzugwagenmodelle herausbringen, nachdem diese ohne weiteres auch auf dem allgemein üblichen Standard-Gleisradius von etwa 36 cm fahren können. Durch Austarieren der Drehgestell-Drehpunkte ist es möglich, das seitliche Ausschwenken der Wagenenden und eine möglichst gut zentrierte Stellung der Wagen über einem Gleisbogen auf einen allgemein befriedigenden Nenner zu bringen. Diese Punkte sind jedoch nicht einmal so wichtig, denn durch Einfügen einer halben oder ganzen Geraden bei S-Kurven können Wagen mit größerem Wagenende-Überhang ein besseres Bild abgeben als kürzere Wagen auf einer „normalen“ S-Kurve. (Vergleiche dazu auch Abb. 7 und 9).

Wir könnten dieselbe Beweisführung nochmals mit 28 cm langen Modellen antreten, doch dürfte unsere Feststellung genügen, daß die Schnellzugwagenmodelle ebenso gut 27,5 oder 28 cm lang sein könnten, ohne daß sich hierdurch betriebsmäßig irgendwelche Beanstandungen ergeben würden.

Warum die Wagenmodelle um 23 oder 24 cm herum so „heldenmütig“ verteidigt werden, ist uns tatsächlich unklar. Wenn behauptet wird, daß bei einem Übergang aus der Geraden oder aus einem Bogen in eine S-Kurve bereits bei den kürzeren Wagenmodellen die Wagenenden seitlich so stark ausschwenken, daß etwaige Faltenbälge herausfallen oder ausreißen, so müssen wir nochmals betonen, daß die Ursache nicht in der Länge der Wagen zu suchen ist, sondern (wie in Heft 15/XVI deutlich vor Augen geführt) in dem Umstand, daß bei S-Kurven unbedingt



Abb. 14. Welche Bahnhofseinfahrten (oder -Auffahrten) im Bogen wären möglich, wenn es zu den jetzigen Gleisen noch zwei weitere Parallelgleisbögen gäbeln. (Die hier ersichtlichen schlanken Bogenweichen wollen wir bescheidenerweise vorerst von unserer Wunschliste streichen). Daß solche Parallelbogenngleise und die erwähnten spitzeren Weichen eine bedeutende Umsatzsteigerung für jede Herstellerfirma bedeuten würden, steht für uns außer Zweifel. – Das Bild von der Rosensteinbrücke Stuttgart-Bad Cannstatt stammt von Herrn F. Willke, Stuttgart.

ein gerades Gleisstück eingefügt werden sollte. Dieses seitliche Ausschwenken ist ja schon bei den verhältnismäßig kurzen Güterwagen deutlich erkennbar, so daß die S-Kurve mit einer halben Zwischengeraden (etwa 10 cm) geradezu zu einer Mindestforderung des Modellbahnbetriebes erhoben werden sollte! Auf keinen Fall mache man jedoch die Wagenlänge zum Sündenbock für eine Sache, mit der sie an sich nichts zu tun hat! Unsere Ausführungen und Abbildungen in diesem und im vorangegangenen Heft sprechen Bände und sollten ihre Wirkung auf Sie, lieber Leser, nicht verfehlten! Wir haben diese wichtige Abhandlung bewußt ins Weihnachtsheft genommen, weil Sie dieser Tage sicher etwas mehr Zeit und Muße als sonst haben, um sich eingehend mit dem behandelten Thema zu befassen, und vielleicht sogar selbst ein paar Versuche anzustellen!

Doch nochmals zurück zum Hauptthema. Wir wenden uns nunmehr an die Modellbahnherrsteller und bitten die verantwortlichen Herren, doch einmal in ihren eigenen Labors ähnliche Versuche anzustellen und sich unserer Bitte nach maßstäblich langen (oder wenigstens längeren) Schnellzugwagenmodellen nicht zu verschließen! Man möge dabei an die Zukunft, an den nicht aufzuhalrenden Fortschritt, an die früher oder später fällige Erweiterung des Gleis- und Weichen-Sortiments

denken und bestrebt sein, mit der internationalen Entwicklung Schritt zu halten! Wir werden jedenfalls bemüht sein, das angeschnittene Problem nicht mehr aus der Diskussion zu lassen. Wir werden laufend interessante Pro- und Contra-Zuschriften veröffentlichen und sind selbst gespannt, inwiefern der Wunsch nach längeren Schnellzugwagenmodellen bereits verbreitet ist bzw. wie schnell er um sich greifen wird!

WeWaW/GERA

Private Kleinanzeigen – Kauf, Verkauf, Tausch

Pro angef. Zeile 2,50 DM
Chiffregebühr 1,50 DM
(s. a. Heft 1/XIV S. 36)

Märklin Spur I: Biete elmg. Signale 13957, Schienen, Weichen, Zubehör. Anfragen unter Chiffre 6475216. **Suche** Märklin-SK 800, auch defekt, 8600 Bamberg, Postfach 3080.

Verkaufe Fleischmann Eisenbahn Spur 0: 2 Loks, 10 Wagen, 1 Signal, 2 P. Weichen, 1 Trafo, ca. 50 Gleise. Neuwert ca. 400,- DM zu 50 % abzugeben. Abgabe einzelner Stücke nicht ausgeschlossen. K. L. Zimmermann, 5678 Wermelskirchen, Taubengasse 10.

Verkaufe wegen Platzmangel: 15 Fleischmann-Entkupplungsgl., 21 BRAWA-Signale, 6 BRAWA-Signal-Schalter, 17 Conrad-Signale, 2 Trolley-Busse mit Oberleitung, 2 Hamo-Straßenbahnen, 2 Märklin E 44, 1 V 320 2-L.-Gl., div. Relais, Gleichrichter, evtl. Sommerfeld Oberleitung, div. Zubehör. Chiffre 1664752.

Verkaufe Eisenbahn Spur I nur komplett: Lokomotive, 3 D-Zugwagen, 1 Gepäckwagen, 4 Güterwagen, Bahnhof, Lokschuppen, 20-25 m Schienen, 8 Weichen (2 elektromagnetisch), 1 Berg und viele Kleinsachen, sowie 3 große Sperrholzbretter mit Böcken. August Rieh, 694 Weinheim/Bergstr., Werdenerstr. 5.

Verkaufe oder tausche neue Märklin-Loks u. Wagen gegen Trix-G. Wagen. Chiffre 7526416.

Zu verkaufen kompl. Fleischm. Spur 0-Anlage, fertige elektrische Schaltanlagen, 2 Trafos, 2 Züge, 8 Weichen, ca. 25 m Schienen, viel Zubehör, betriebsbereit, Preis DM 500,- (halb. Neupr.) Angebote an: Hofherr, 673 Neustadt, H. Ehlersstr. 3.

In Spur 0 Märklin-Vanderbilt, Berg- und Straßenbahn, in Spur 1 Tenderlokomotive und 57 cm Wagen gegen Tausch oder Kauf gesucht. Chiffre 1675264.

Kaufe: MIBA-Bände I bis u. mit IX gebunden od. ungeb. Angebote u. Chiffre 7521664.

Märklin Spur 0, Triebwagen TW 12970 (Typ: Fliegender Hamburger), neuwertiger Zustand zu vertauschen gegen 2 Personenswagen (Modellform) grün, 18,5 cm lang, Nr. 1731/0, ganz geschl. Chiffre. 6416752. **Zu verkaufen:** Trix-Material, Loks, Wagen und Gleise, sämtlich ungebraucht. Interessenten erhalten Liste von W. Stecher, 2 HH-Lokstedt, Butenfeld 15 II.

Gesucht: BR 18 und V 100 (Trix o. ä.) für Märklin Wechselstrom. A. Rominger, 7770 Überlingen/Bodensee, Johann-Kraus-Str. 6.

Verkaufe ca. 85 Märklingleise, 5 Wei., 10 KW, Neuw. ca. 110,- DM, für 60,- DM 1 Trafo 6173 wenig gebr. für 25,- DM. **Suche** Märklin-Loks BR 44 und V 60, möglichst umgebaut auf Zweileiter-Gleichstr. Außerdem nicht mehr betriebsfähige oder reparaturbedürftige Märklin-Loks der BR 89, 24, 81, 23, 44, 01, 05, 64, E 41, E 44, E 63, V 60, V 200, VT 95 u. d. „Krokodil“. U. Peters, 5678 Wermelskirchen, Vorm Eickerberg 30.

Suche dringend MIBA 1/XII (1960. H. Rothärmel, 70 Ulm, Frauenstr. 13, Tel.: 0731/6 10 05 29.

Zur Ergänzung meiner Eisenbahn **Märklin Sp. I** suche ich verschiedenes Zubehör, u. a. auch Wagen, evtl. Loks usw. Angebote unter Chiffre 7521616.

Märklin-Spur I: Biete Spirituslok 4031, 12 Wagen und Zubehör DM 120,-.

Anfragen unter Chiffre 1670215.

Fleischmann/Rivarossi neu-neuwertig 20-25 % Nachl. Hastrich, 5165 Niederau, Hauptstr. 8.

Rokal-Material, 50 % unter Katalogpreis wegen Aufgabe der Anlage zu verkaufen. A. Fottner, 892 Schongau/Lech, Semerstr. 16.

Märklin: 1 D-Zug-Lok und großer Wagenpark (D-Zugwagen, Pullmanzug, Eilgutzug, Personenzug) für **Spur 0** = 32 mm, zu verkaufen. Angebote an E. Siebel, 338 Goslar, Reiserkenweg 2.

Märklin Spur 0 und I Bahnen wegen Auflösung der Sammlung abzugeben. Chiffre 1616752.

D-Zug, Spur I, DM 230,- zu verk. Trafo usw. f. s. gr. Anl. DM 70,-. Angeb. an H. Holdt, 852 Erlangen, Obere Karlstr. 22.

Verkaufe fabrikneue **Titan-Transf.**: Type 807 M DM 30,-, T 808 M 40,- DM, T. 809 M DM 9,-, T. 801 DM 18,-, Univ.-Gleichr. DM 10,-. Nur gegen Nachnahme. A. Mückner, 44 Münster, Rüschhausweg 1.

Verkaufe: **Fleischmann** BR 03, BR 41, BR 65, BR 24, BR 80, V 200, V 60, E 44, E 10, E 69, 25 Güterwagen, 12 D-Zugwagen. Angebote an: Wilh. Grob, 7031 Holzgerlingen, Wilhelmstr. 14.

Geschlossene **Mibabände** mit Einband von 1948 bis 1958 gegen Angebot abzugeben. Dellien, Bremen 1, Intschederstr. 59.

Märklin Spur I gegen Angebot zu verkaufen: 1 Schnellzuglok, 1 Lastzuglok, 1 Speisewagen, 1 Schlafwagen, Kohlentender, Kühlwagen, Shellwagen und 2 Lastwagen, sowie Bahnhof, Weichen, Weichenhäuschen, kompl. Großbahnanlage, mit 27-30 m Schienen, großer ölgelagerter Trafo, montierte Anlage: 3,5 x 3 m. Tunnels und Brücken eingebaut L. Reichl, Fürstenfeld Stmk./Österreich, Hauptplatz 3.

Suche MIBA: Heft 1 u. 3/1962, sowie Heft 1/1963. Guy Lafaye, Boite Postale 781, Dakar (Republ. du Senegal).

Verkaufe Märklin-H0, 7 Loks, üb. 100 Wagen (auch Pocher, Liliput, Hornby, etc.), Weichen, Signale, viel Oberleitung, Schienen, nur zusammen, zu 60 % Katalogpreis, alles neuwertig. Anfragen an D. Gabel, 69 Heidelberg, Im Gabelacker 11, Tel. 4 18 07.

Verk. Märklin E 18 55,- DM (neu); TT 800 (BR 86) 95,- DM (neu). E. Former, 24 Lübeck, Stremannstr. 37.

Suche Fleischmann E 32 Kat. Nr. 1332 gegen Höchstgebot. Chiffre 7021516.

TRIX-Anlage wird aufgelöst! 12 Triebfahrzeuge, Wagen und Gleismaterial bis 35 % unter Preis zu verkaufen. Liste anfordern: H. Kruse 3212 Gronau, Postf.