DM 3.— J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

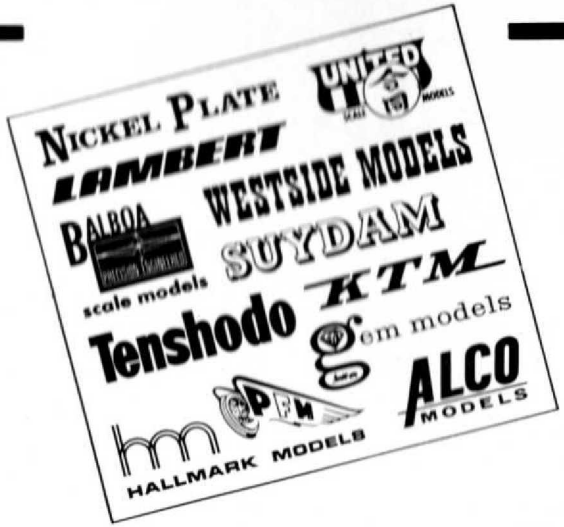
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

25. JAHRGANG
JULI 1973

7

Herstellung und Vertrieb feiner Messing-Eisenbahnmodelle nach europäischen, amerikanischen und japanischen Vorbildern in den Spurweiten H0, H0n3, 0, 0n3, I.

FULGUREX sa
Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne
Schweiz



FULGUREX

„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" 7/1973

1. Bunte Seite: Hut-Bahn, Internat. Welt-Eisenbahn-Ausstellung, Betriebsferien 447
2. Miniatur-Dampfbahnen 448
3. Zu hohe Modellbahngeschwindigkeit – zwei Erfahrungsberichte zu Heft 5/73 451
4. 125 Jahre HENSCHEL-Lokomotiven 452
5. Buchbesprechungen 458
6. 62 Loks und 240 Wagen . . . (H0-Anlage Gehrig, Holzheim) 459
7. Abstell- und Zugwechselbahnhof – mit Postrelais oder Doppelspulenrelais 460
8. Wenn Herr Ertmer „seine Klappe aufreißt" . . . (Anlagen-Klappverbindungen) 463
9. A propos „Brücken" (H0-Modell) 467
10. Nebenbahn im Mittelgebirge (H0-Anlage Walter, Westrhauderfehn) 469
11. Wismarer Schienenbus für die LGB 471
12. Förderturm und Grubenlok der „Rocky Docky Mining & Co" (BZ) 472
13. Die Odenwaldbahn auf 27 m² (Aus der Arbeit der EFW) 475
14. Einknopfbedienung von Doppelspulenrelais 483
15. Köf II auf Märklin-Gleis (BP) 484
16. So baute ich meine N-Anlage . . . (P. Nieke; Schluß aus Heft 6/73) 487
17. Nochmals: Alte Preußen – ganz korrekt (zu Heft 4/73) 491
18. Wie sich die Bilder gleichen! (Bw-Motiv) 493

MIBA-Verlag Nürnberg Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl).
Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644
Postscheckkonto **(Achtung! Neue Nummer!)**: Nürnberg **573 68-857** MIBA-Verlag Nürnberg

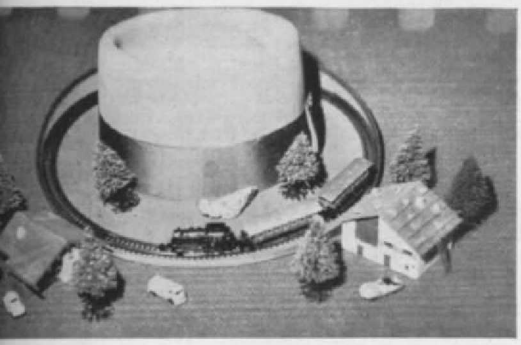
Heftbezug: Heftpreis 3.– DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 8/73 ist ca. am 18. August in Ihrem Fachgeschäft!

„Alter Hut" mit neuer Bahn

Ausschnitt aus dem ehemaligen „MIBA-Reporter" Nr. 1 aus dem Jahre 1950.

Die Hut-Bahn des Herrn Josef Petersohn, Mainz.



Hüten Sie sich davor, diesen alten Hut für einen neuen zu halten! Das heißt – Gott behüte, daß wir den Hut des Herrn Josef Petersohn unbesehen als alt bezeichnen. Auf jeden Fall ist er der erste, der die Märklin-Z-Bahn zur Dekoration eines Hutes verwendete; und insofern ist seine Idee kein Ladenhüter, auch wenn der MIBA-Reporter bereits vor über 20 Jahren (April 1950) über eine ebenfalls (allerdings H0-)bahn-behütete Dame berichtete! Also: Hut ab vor dem Einfall des Herrn Petersohn! Falls Ihnen dieses Geplauder jetzt langsam über die Hutschnur gehen sollte, nehmen Sie lieber Ihren Hut ganz behutsam ab, bevor er Ihnen hochgeht . . .

Das Titelbild:

„Live Steam" à la Ertmer . . .

. . . charmant demonstriert von Ursel Ertmer (langjährigen Lesern sicher noch als „Miss MIBA" aus Heft 2/57 bekannt). Sie und ihr Mann – der REPA-Vorstand – schwärmen seit einiger Zeit auch für den „echten" Dampfbetrieb. Bericht nächste Seite!

Internationale Ausstellung der Welt-Eisenbahn-Industrie

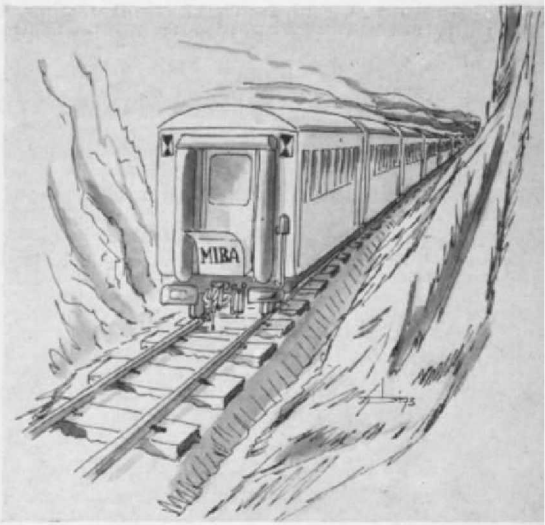
Vom 1.–5. Oktober findet in den Hallen der Schweizer Mustermesse, Basel, die „Internationale Ausstellung der Welt-Eisenbahn-Industrie" statt – zu einer Zeit, da sich das Interesse an Eisenbahnen als einem Transportmittel mit dem geringsten Einfluß auf die Umgebung wieder neu belebt.

Diese Ausstellung soll Fachleuten aus aller Welt einen möglichst umfassenden Überblick darüber geben, was die Eisenbahnindustrie zu bieten imstande ist. Der Warengruppenindex umfaßt die Oberbegriffe Oberbau, Antriebstechnik, Fahrzeugbau, Signal- und Meßtechnik, Bahnhofsanlagen, Streckenausrüstung usw.; im Rahmenprogramm werden von führenden Fachleuten aus verschiedenen Ländern Vorträge und Referate über technologische Fortentwicklungen, verkehrspolitische Aspekte des Schienenverkehrs u. a. gehalten.

Veranstalter sind Mack-Brooks Exhibitions Ltd., London und die Schweizer Mustermesse, Basel. Eventuelle Besucher aus Westdeutschland mögen sich an den BRD-Repräsentanten der Ausstellung wenden:

Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag
Dr. Borgmann
46 Dortmund, Ostenhellweg 56–59.

Wir fahren . . .



. . . in die Betriebsferien

vom 28.7.–19.8.73

In dieser Zeit bitte keine Anfragen, Bestellungen etc. aufgeben!

(Vignette von S. Dietiker, Feldmeilen/Schweiz)

Abb. 1. Sie werden es nicht für möglich halten, aber auch Rolf Ertmer – der „Boss" der allbekannten H0-REPA-Bahn – hat seit geraumer Zeit sein Herz für die „Dampfbahn" entdeckt. (Ebenso unser Mitarbeiter Otto Straznicky, genannt OSTRA!) Hier agiert er als Oberlokführer der HDEG („Helminghausen-Diemelsee-Eisenbahn-Gesellschaft"), deren gesamter Dampflokpark hier nur zu Fotozwecken „kalt" aufgefahren ist. Durch das Flügelsignal im Hintergrund wird aller Welt angezeigt, ob der Herr Oberlokführer auf seinem Wochenendgrundbesitz gegenwärtig ist oder nicht.

Miniatur-Dampfbahnen

Bitte aufsitzen! Ein kurzer Pfiff ertönt aus der kleinen Dampfpfeife, der Regler wird geöffnet und mit zischenden Auspuffschlägen setzt sich die kleine Lokomotive in Bewegung, hinter sich einige Wägelchen mit fröhlichen Passagieren darauf . . .

Dampfgartenbahnen für Personenbeförderung sind bei uns in Deutschland eine junge, aber immer mehr Anhänger findende Freizeitbeschäftigung mit der Miniatur-Eisenbahn, die sich in anderen Ländern — besonders in England — großer Beliebtheit erfreut. Dort gibt es über 120 Clubs mit mehr als 10 000 Mitgliedern, die dieses faszinierende Hobby pflegen.

Geschichte des Dampfbahn-Club-Deutschland (DBC-D)

Im Herbst 1967 trafen sich (aufgrund einer Kleinanzeige) die ersten Gleichgesinnten und gründeten den Dampfbahn-Club-Deutschland.

Das erste Jahrestreffen der Dampfbahner fand dann 1968 in Bayern statt. Dort — in Baierbach am Simsee — wohnt Altmeister Paul Reithmaier, ein Deutsch-Amerikaner, der im Gartenbahn-Dampflokbau bereits eine jahrzehntelange Erfahrung besitzt. (Zwei wunderschöne 2'D2' Schlepptender-Lokomotiven in 3½" Spurweite, kohlengefeuert, sind noch Zeugen seiner Schaffenskraft. S. a. MIBA 12/64!)

Auf der damals gerade fertiggestellten 120 m langen Rundstrecke in 3½"-Spur wurde den Dampfbahn-Freunden die Möglichkeit geboten, ihre Loks einmal tüchtig auszufahren. Die Reithmaier'schen Maschinen führten pro Fahrt durchwegs 20 Kinder über den Rundkurs. Der junge Club begann populär zu werden, was sich nicht zuletzt in den steigenden Mitgliederzahlen ausdrückte.

Bewundernswert sind die Arbeiten der Dampfbahn-Freunde und deren Lokomotiv-Modelle, aber auch stationäre Dampfmaschinen werden auf den jährlichen Ausstellungen gezeigt und bestaunt.

Die Spurweiten dampfbetriebener Modelle bewegen sich von H0-Größe bis etwa 7½ Zoll und bei ganz Betuchten sogar noch darüber. Als beliebteste Spurweite dürfte sich die 5"-Spur herausschälen, weil hier das Verhältnis Größe/Leistung ein Optimum darstellt. Außerdem gestattet diese 127 mm-Spurweite dem Besitzer, seine Lok — und auch einige Waggons — bequem in einem Pkw mitzuführen, um bei Dampf-Festivals dabei sein zu können.

Diese Lokomotiven mit über 100 kg Gewicht haben, dank der Größe, ein ausreichendes Kesselvolumen, was für das „Dampfkochen" sehr

von Vorteil ist. Im Dauerbetrieb sind diese Maschinen mühelos im Stande, 20 Personen auf ebener Strecke zu befördern.

Der Selbstbau einer Lok allerdings erfordert bereits eine kleine Werkstatt, denn der so oft zitierte Küchentisch reicht da nicht mehr aus. Man benötigt für den Bau großer Lokomotiven eine Drehbank mit solider Fräseinrichtung. Auch Hartlötwerkzeuge sind unbedingt notwendig. Hat man diese kostspieligen Einrichtungen nicht, kann man auf Bausätze zurückgreifen. Reichhaltig sind Angebote aus England, von Bauplänen, Radsätzen, kompletten Zylindergruppen, Armaturen und natürlich auch fertigen Lokomotiven.

Aber auch hierzulande tut sich seit einiger Zeit etwas für den Gartenbahn-Freund. Die Maschinenbaufirma Gebr. Zimmermann, Öhringen, bietet in ihrem Katalog für die Freunde der 5"-Spur alle Teile an, die zum individuellen Bau einer Dampflok erforderlich sind. Neue Impulse erhielt die Dampfbahnerei außerdem mit dem Erscheinen der Zimmermann'schen Schmalspur-Tenderlokomotive 99 211 der Wangerooger Inselbahn, doch hierauf ist die MIBA ja ausführlich und informativ im Messeheft Nr. 3a/73, S. 243, eingegangen.

Abb. 2. Eine Dampf-01[5] mit einem Berliner DBC-Mitglied auf der „Anlage" des Herrn Menke aus Heiden (s. a. Abb. 5).

Abb. 3. Die Freude an ihrem „großen Spielzeug" steht in ihren Gesichtern geschrieben: „G'standene Mannsbilder" (wie der Bayer sagt) begutachten fachmännisch die prachtvolle „05" für 110 mm-Spur, die mit Propangas-Feuerung versehen ist, gebaut von Herrn F. Große-Holtfort aus Hamburg.

Abb. 4. Dampflokfaszination im Kleinen oder „mit Volldampf in Doppeltraktion voraus"! Die bereits in MIBA 3a/73 gezeigte Zimmermann'sche „99" (vorn die Fabrik-Nr. 6, dahinter die Fabrik-Nr. 1 von 1971) auf der Strecke der Friedrichsruher Dampfbahnfreunde. Im Hintergrund deren „Wahrzeichen": eine Henschel-600 mm-Baustellenlok von 1928.

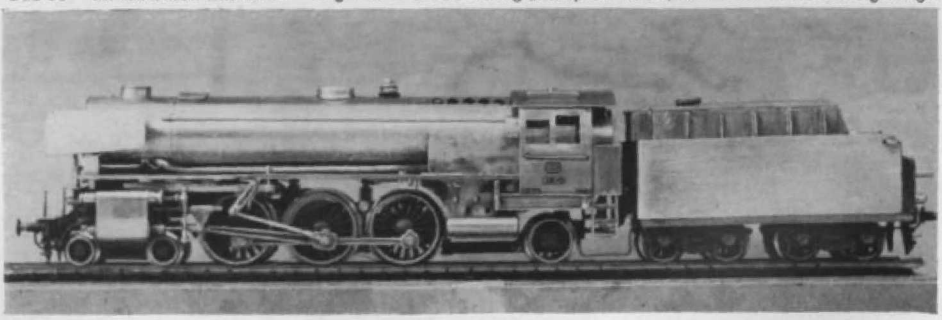
Die Faszination, die von einer kohlegefeuerten Dampflokomotive ausgeht, ist fast nicht zu beschreiben. Das Erlebnis, eine Lok zu bedienen, die Fahrt (und den Dampfqualm) zu genießen, ist einmalig und läßt einem nicht mehr los.

Alle Funktionen und Bedienungselemente, die die „großen" Schwestern besitzen, sind auch bei einer Mini-Dampflok vorhanden. Den Lokführer überkommt ein eigenartiges Glücksgefühl, wenn er — den Führerstand mit Hebeln und Ventilen vor sich — die Feuertür öffnet, um Kohlenstückchen aufzulegen oder den Kessel mit Speisewasser versorgt. Die Beobachtung von Wasserstand und Manometer ist genau so wichtig wie das Ölen des Triebwerks. Den höchsten Genuß aber erlebt man beim Öffnen des Dampfreglers und dem zischenden Ingangkommen der Lokomotive.

Wundert es einen, warum der Dampflok so viel Liebe entgegengebracht wird? In der Dampf-Gartenbahn lebt die echte Eisenbahn-Romantik weiter!

OSTRA

Abb. 5. Eine echte Dampflok in Baugröße H0 ist diese von Herrn Alois Menke aus Heiden gebaute 01 mit Gasheizung und Dampfüberhitzer in der Feuerbüchse (Dampftemperatur 240 °C). Daß es – im extremen Einzelfall – sogar in Z-Größe richtig „dampfen" kann, haben wir in Heft 5/73 gezeigt!



Dampfbahn-Festival des DBF vom 24. - 26. August '73

Wer gern mal eine Fahrt mit der Dampf-Gartenbahn erleben möchte, möge das diesjährige Dampf-Festival des DBF (= Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe), bei Öhringen/Heilbronn, vom 24. bis 26. August 1973, besuchen.

Auskünfte mit ausführlichem Programm der Veranstaltung erteilen:
Manfred Knupfer, 725 Leonberg-Gartenstadt, Hölderlinstraße 2, Telefon: (0 71 52) 2 16 10
oder
Franz Große-Holtfort, 2 Hamburg 68, Feldblumenweg 3, Telefon: (04 11) 6 01 89 69.

Zu hohe Modellgeschwindigkeit – Zwei Erfahrungsberichte zu Heft 5/73

Mit diesem Beitrag hat mir Herr Kempff voll aus der Seele gesprochen. Auch ich bin glücklicher Besitzer dieses „Starmodells" (Arnold-BR 41) und habe mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Um eine einigermaßen sichtbare Dampfentwicklung und Beleuchtung zu erzielen, ist eine derartige Geschwindigkeit notwendig, daß die Lok wie eine Rakete über die Gleise rast. Natürlich habe ich mir inzwischen auch einige Gedanken gemacht, wie man diesem Übel abhelfen könnte. Direkte Änderungen am Motor bzw. Getriebe-Umbauten sind m. E. nicht so ohne weiteres möglich. Ich habe daher ebenfalls den Versuch gestartet, mittels eines Vorwiderstandes von 2 W Leistung, den ich in den Tender der Lok eingebaut habe, die Geschwindigkeit herabzusetzen. Dazu war es notwendig, die Beleuchtungs- und Stromabnahme-Einrichtung aus dem Tender zu entfernen. Dieser Umbau brachte zwar den Vorteil, daß die Geschwindigkeit reduziert wurde und die Dampfentwicklung ausreichend war, hatte aber den Nachteil, daß durch die fehlende Tenderstrom-Abnahme die Lok nicht mehr einwandfrei fuhr und (wie auch von Herrn Kempff festgestellt) das Drehmoment des Motors erheblich verschlechtert wurde. Außerdem erforderte der Betrieb der Lok eine hohe Fahrspannung, was sich wiederum ungünstig auf den Dampfentwickler auswirkte, denn dieser gab nach ca. 4 Wochen seinen „Geist" auf.

Diese Panne geschah etwa im Februar '73. Mehrfache Versuche, über den Fachhandel einen Ersatzgenerator zu bekommen, sind bislang fehlgeschlagen. Seither „dampft" meine BR 41 dampflos wie alle anderen Loks über die Anlage. Sind das vielleicht „Starallüren"?

Sollte ich eines Tages doch noch in den Besitz eines Dampfgenerators gelangen, so werde ich versuchen, die Lok mit einem Tenderantrieb der Fa. Fleischmann zu versehen (BR 50, P 8).

Im übrigen hoffe ich mit Herrn Kempff und vielleicht noch vielen anderen auf die Einsicht der „Manager" dieser „Stars".

Manfred Kabelitz, Kapellen

„Aufgestachelt" durch den Beitrag des Herrn D. Kempff will ich einmal meine Erfahrungen zu diesem Thema zum besten geben:

Meine automatisch gesteuerten Anlagenteile (und es sind vorerst nur solche vorhanden) erhalten eine feste Fahrspannung von 7.5 – 10 V Halbwellenstrom für die Motoren. Gefällstrecken in einem Gleisabschnitt werden über Bremswiderstände von 3 – 5 Ohm/10 W gespeist; max. Steigungen 3 %.

Die schweren Loks erhielten zusätzlich einen NTC-Widerstand von 47 Ohm/0,5 W. Dieser heizt sich bei Steigungen und größerer Spannung immer mehr auf, während er bei Gefällen, unterstützt durch die Bremswiderstände, abkühlt und so zur Regulierung der Geschwindigkeit beiträgt. Die Bremswiderstände dürfen allerdings nicht am Anfang einer Gefällstrecke liegen; es ist zu probieren, wo der Schub der Wagen so groß wird, daß die Loks zu schnell werden.

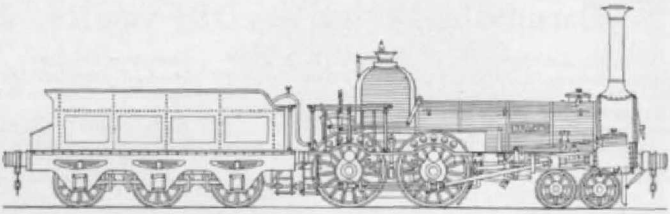
Zu bemerken wäre noch, daß ich z. T. schwere Züge fahre, 42 – 46 Achsen mit BR 44 und 01. Die festen Fahrspannungen haben allerdings den Nachteil, daß kleinere Loks trotzdem zu Rennern werden, was nur durch Getriebe-Umbauten zu beheben ist. Bei den BR 23 habe ich einen NTC 47 Ohm und einen Heizwiderstand für diesen verwendet (100 Ohm), während die V 200 8 Ohm/1 W erhielt.

Um wieder auf Herrn Kempff zu kommen: Die bei meinem System „abfallende" Beleuchtung durch die untere „übrige" Halbwelle ist sehr vorteilhaft und unabhängig von der Fahrspannung und läßt sich sicher auch für Spur N verwenden, wenn die entsprechenden Dioden in die Lok eingebaut werden. Die gesamte Anlage müßte jedoch auf Halbwellen-Steuerung eingerichtet werden.

A. + G. Hollinger, Basel

. . . meint unser Karikaturist S. Dietiker, Feldmeilen/Schweiz. (Die Ähnlichkeit mit lebenden Personen wäre rein zufällig!)

Abb. 1. Mit dem „Drachen" fing es an: Die erste Henschel-Lokomotive, eine 2'B-Personenzuglok für die Hessische Friedrich Wilhelms-Nordbahn, wurde 1848 abgeliefert. Wiedergabe im N-Maßstab!



125 Jahre HENSCHEL-Lokomotiven

Am 29. Juli 1848 verläßt als Fabriknummer 1 der Firma „Henschel & Sohn, Cassel" die 2'B-Personenzuglokomotive „Drache" die Werkstätte. 1973 werden zwei Henschel-BBC-DE 2500 — das zur Zeit wohl modernste Lokomotiv-„System" der Welt — an die Deutsche Bundesbahn abgeliefert.

Dazwischen liegen 125 Jahre Entwicklung und Bau von Lokomotiven aller Art. 125 Jahre, in denen das Kasseler Werk zum führenden deutschen Lokomotiv-Hersteller aufstieg. Henschel-Loks fahren heute in aller Welt; und für manch' eisenbahnbegeisterten Laien symbolisiert der Name Henschel wohl die deutsche Lokomotiv-Fabrik schlechthin. Nun — an die 32 000 Triebfahrzeuge mit dem „Henschel"-Firmenschild sind gewiß keine schlechten „Werbeträger"; und rechnet man die Anteile der von Henschel übernommenen Lok-Fertigung der R. Wolf AG, Linke-Hofmann-Busch und Hanomag hinzu, stützte sich die Kasseler Firma bereits 1952 auf die Erfahrungen beim Bau von über 45 000 Lokomotiven!

Doch ist es nicht allein die große Anzahl der von Henschel gefertigten Lokomotiven; die Weltgeltung der heutigen „Rheinstahl AG Transporttechnik" (seit 1964) beruht nicht zuletzt auf der führenden Rolle bei der Entwicklung neuer Systeme und Technologien. Insofern spiegelt die Entwicklung im Henschel-Lokomotivbau gleichzeitig die Entwicklung des Verkehrsmittels „Eisenbahn" von den Tagen des „Adler" bis zur Jetztzeit mit der E 103 und eben der DE 2500 wider. Für den deutschen Lokomotivbau z. B. setzte Henschel wichtige Akzente; die nachstehende Chronik — schon aus Platzgründen stark gerafft — mag dies verdeutlichen:

1882

Erste deutsche Verbund-Güterzug-Lokomotive, Gattung G 4², für die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung.

1898

Erste Heißdampf-Lokomotive der Welt, Gattung P 4¹, für die Preußisch-Hessische Staatseisenbahn-Verwaltung.

1904

Erste stromlinienverkleidete Schnellfahr-Dampflokomotive der Welt, Gattung S 9, für die Preußisch-Hessische Staatseisenbahn-Verwaltung.

(weiter auf S. 455)

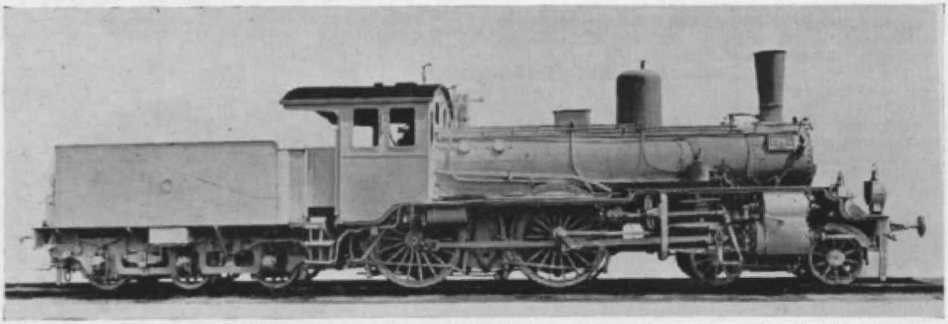


Abb. 2. Eine der ersten Heißdampf-Lokomotiven der Welt: die preußische 2'B-Personenzuglok der Gattung P 4¹. Henschel baute diese Lok mit Schmidt'schem Flammrohrüberhitzer bereits 1898 — also lange bevor der Heißdampf seinen eigentlichen „Siegeszug" antrat. (Der richtige Durchbruch von der Naßdampf- zur Heißdampf-Lokomotive gelang in Deutschland erst Jahre später, nämlich ab 1906 mit der Garbe'schen P 8).