

DM 2.60

J 21282 D

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



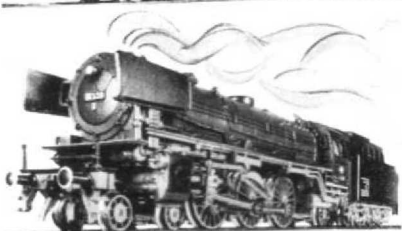
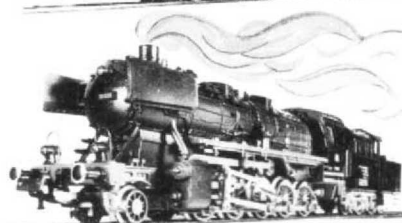
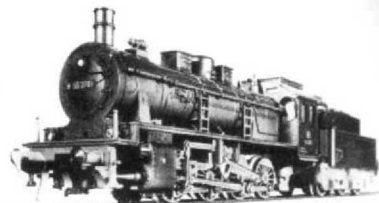
MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
JUNI 1969

6

FLEISCHMANN -Bahn
das präg' Dir ein,
ist die
BUNDESBahn
in klein!



LESEN SIE MEHR DARÜBER IM

Fleischmann
KURIER (erscheint vierteljährlich)

FLEISCHMANN

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 6/XXI

- | | | | |
|---|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite
(Im Fachgeschäft . . . , Prellböcke . . .) | 391 | 15. Märklin-Weichen mit gekürztem Bogen | 415 |
| 2. Zur Debatte gestellt: die ideale H0-Kupplung | 392 | 16. Container-Terminal | 416 |
| 3. Die Mittelpufferkupplung — im Großen
und im Kleinen | 393 | 17. Bauzeichnung: Zweiachsiger Großraum-
Behälterwagen (80 m ³) | 418 |
| 4. Modell-„Treue“ — Häuser in Spur N — usw. | 396 | 18. Der Eisenbahnwagen auf dem Bahnhofsplatz | 421 |
| 5. Eine holländische Bergwelt (in H0) m. Str. Pl. | 397 | 19. Eine Fahrt in die Hölle . . . (mit Str. Pl.) | 422 |
| 6. Kleine Blechträgerbrücke über S-förmigem
Straßenverlauf | 400 | 20. Langsamfahr-Schaltung bei Märklin-Trafo
mit Trix-Zwischengerät | 427 |
| 7. Trix-T3 auf Märklin-Gleis | 404 | 21. Fast eine kleine Liebeserklärung . . .
(N-Anlage Kleinfeldt) | 428 |
| 8. Eine amerikanisierte Schleppender-T 3
als Filmstar | 406 | 22. Schneeberg-Zahnradlok in H0 | 430 |
| 9. Der ausziehbare Abstellbahnhof | 407 | 23. Abschaltbare Zugbeeinflussung bei falscher
Fahrtrichtung | 431 |
| 10. Arnold-N-Bahnschranke (Besprechung) | 407 | 24. Tunnel ohne Berg | 432 |
| 11. Abermals „umgesattelt“
(Wanderschau O. Hübchen) | 408 | 25. Bau-Signal für Falschfahrten | 433 |
| 12. Kehrschleifen-Schaltung — mal anders
als bisher | 409 | 26. „Er-bauliches“ um die LGB | 435 |
| 13. „Luisenforst“ alias Kottenforst | 412 | 27. Nachtrag zur „Wobahn“ (= „Suesland“) | 438 |
| 14. Eine doppelte Gleisverbindung für das
Märklin-System | 414 | 28. Die Schwungmasse als simulierende
Fahrzeugmasse (Schluß) | 439 |

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 (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

► Heft 7/69 ist spätestens am 18. 7. 69 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Im Fachgeschäft eingetroffen . . .

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechung hin)

ARNOLD: Bahnschranke 0860 (Seite 407)

MARKLIN: H0-BR 23 als Neuauflage (vereinfachte Ausführung, Steuerungsteile werden als Ersatzteile geliefert). 4640 Kühlwagen jetzt in Blau (früher weiß). Wieder lieferbar: 40005 3achs. Abteilwagen mit Bremserhaus. Container-Tragwagen 4659, Säurebehälterwagen 4657 und D-Zug-Speisewagen (RIC) der SBB-CFF. (Neuheiten Heft 3b/1969)

RIVAROSI: Spur 0 „Casey Jones“ als Bausatz und Fertigmodell (Heft 3b/1969)

ROSKOPF: Lkw in N-Größe (Heft 3b/1969)

Stichtag: 31. 5. 1969

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Das heutige Titelbild

Unicupler

nennt sich diese automatische Kupplung an der V 200 038 (heutige 220 038-4), bei der die Puffer einmal einhängend sein werden und über die es auf den Seiten 393 bis 396 einiges zu sagen gibt. -- (DB-Bildarchiv)



Prellböcke aus Stein und Eisen

(Kleiner Nachtrag zum Artikel „Prellböcke – alter und moderner Bauart“ in den Heften 7 und 8/67.)

Da wiehert das Dampfross



„Außerdem zeichnet sie dauernd Gleispläne. Ihre Gattin hat nämlich das Herz eines verunglückten Modellbauers bekommen . . .“

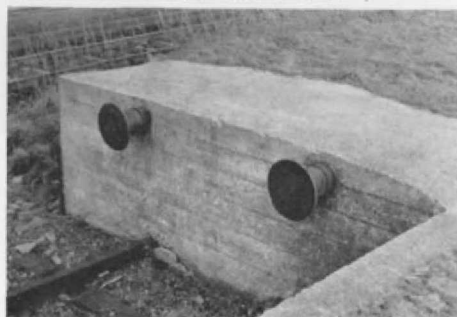


Abb. 1. Ein höchst massiver Prellbock im Bf. Norddeich, in den zwei Puffer einbetoniert sind. (Foto: R. Hofmeister, Roffhausen)

Abb. 2 und 3. In Bockstein/Tauerntunnel ist dieser nicht minder massive Prellbock zu finden, bei dem zwar verhältnismäßig weich federnde Puffer älterer Bauart vorhanden sind, der jedoch im Ernstfall schon einiges auszuhalten imstande ist. (Fotos: R. Pawelitzki, Hamburg)



Zur Debatte gestellt: *Die ideale HO-Kupplung*

Immer wieder ertönt der bereits heisere Ruf nach wirklich befriedigenden Kupplungen. Bisweilen ertönt er aber auch schon nicht mehr, weil viele Betroffene der Meinung sind, daß man doch nichts mehr ändern könne.

Ich selbst zerbrach mir seit vielen Jahren (mit Unterbrechungen) den Kopf über dieses Problem und hoffe nun sehr, daß uns der gegenwärtige Zeitpunkt der Wende (zur Mittelpufferkupplung hin) bei entsprechenden Bemühungen doch einen Ausweg aus dem ausweglos erscheinenden Kupplungsalat bringen möge.

Jeder ernste Amateur kennt die Vielschichtigkeit des Kupplungsproblems und die bisher „unbewältigte Vergangenheit“ beweist dessen Tiefe. Jeder von uns ersehnt nicht nur den einheitlichen Maßstab der HO-Bahnen, einheitliche Radsätze usw., sondern auch einheitliche und gefällige Kupplungen. Grundsätzlich haben die Kupplungen der drei großen deutschen Firmen nicht nur die Unförmigkeit, sondern auch den Fehler gemeinsam, daß sie mit den Puffern (bei längeren Fahrzeugen in den kompromißföhen, allzu kleinen Bögen) in größte Schwierigkeiten geraten. Nicht nur, weil die Kupplungen relativ zu hoch liegen; auch die beweglichen Teile weichen beim Kuppeln und Entkuppeln nach oben, statt seitlich aus. Statt das Übel an der Wurzel zu packen, suchte man nach Auswegen, die keinesfalls befriedigen konnten: weit ausragende Kupplungsdeichseln, bewegliche Pufferbohlen, Weglassen oder Versetzen der Puffer nach oben oder nach außen etc.

Es dürfte bereits klar geworden sein, daß sich maßstäblich richtige Nachbildungen langer Loks und Waggons nur befriedigend einsetzen lassen, wenn man endlich an den Grundlagen der HO-Bahn rüttelt. Große Radien etwa kann sich jeder (bei vorhandenem Platz) mühelos mittels flexibler Gleise installieren; aber die Traumpkupplungen können naturgemäß nicht mehr Eigenbau sein.

Vor der Entscheidung wäre gründlich zu überlegen, wie unser Fahrzeugpark in Zukunft ausgerüstet sein soll:

- a) durch generelle Umstellung auf Mittelpufferkupplung (d. h. Fortfall sämtlicher Puffer)
- b) den Reiz des Alten (die Puffer) erhalten oder
- c) durch Koexistenz von a) und b) (z. B. im Hinblick auf Oldtimer-Züge).

Es ist wohl anzunehmen, daß sich die Mehrzahl der Modellbahner für die generelle Umstellung auf Mittelpufferkupplung entscheiden werde, denn die Version a) ist auf jeden Fall zukunftssicher und am einfachsten zu realisieren. Die Vorteile liegen auf der Hand: das allgemeine Aussehen von Zügen wird durch den geringen Abstand zwischen den Wagen wesent-

lich verbessert, kleine Gleisradien verursachen nicht mehr so große Probleme usw. Es bietet sich also jetzt die Möglichkeit zum Übergang auf eine gefällige und, so wenigstens eine unserer im übrigen außerordentlich löblichen großen Firmen will, einheitliche Kupplungen. Sehr verlockend wäre die Kadeekupplung. Ich möchte aber doch auf ein deutsches Erzeugnis warten, um Geld und spätere Mehrarbeit zu sparen.

Ich glaube nun im Namen vieler Amateure zu handeln, wenn ich die Herren der MIBA dringend bitte, ihre so oft von Erfolg gekrönten Bemühungen nunmehr in diese Richtung zu lenken. Als Erstes wären Erhebungen bei der DB erforderlich, um die künftige Mittelpufferkupplung kennen zu lernen und zweitens müßte mit aller Psychologie auf die großen Drei eingewirkt werden, um die vielleicht letzte Gelegenheit einer Vereinheitlichung der mit Gewißheit zu erwartenden Mittelpufferkupplung nicht zu verpassen. Dieses Anliegen ist größer und wichtiger als es alle bisherigen waren, und Eile tut not!

Welche Forderungen stellen wir Miniatur-eisenbahnamateure an die ideale Mittelpufferkupplung?

1. Einwandfreies Funktionieren
 - a) federleichte Einkuppeln (damit auch leichte Fahrzeuge nicht davonrollen)
 - b) kein ungewolltes Entkuppeln (safety first) bei schneller Fahrt über Weichen oder Neigungswechseln
 - c) sicheres Entkuppeln
 - d) Vorentkupplung unbedingt erforderlich (um große Mengen teurer und unschöner Entkupplungsgleise und deren Bedienung einzusparen)
 - e) Unempfindlichkeit gegenüber geringer seitlicher Abweichung von Kupplungen beim Kupplungsvorgang (viele Fahrzeuge lassen sich, obwohl am Gleis stehend, beträchtlich verdrehen) und weiter soll das Kuppeln auch in schwachen Bögen möglich sein
2. Die Kupplung soll zierlich sein und in ihrer Form nicht das Auge des Betrachters beleidigen. Natürlich soll Ähnlichkeit mit dem Vorbild angestrebt werden.
3. Die Kupplung soll universell und preiswert sein
 - a) von allen Firmen — als Gemeinschaftsentwicklung — hergestellt und verwendet werden
 - b) Umrüstung vorhandener Fahrzeuge muß möglich sein (Umbausätze)
 - c) die Kupplungen sollen elektrisch isolieren, doch als Spezialausführung 2-polig leiten (innenbeleuchtete Züge).

P. Obermayr, Reutte

Die Mittelpufferkupplung — im Großen und im Kleinen

Es ist wohl klar, daß wir das Thema „Mittelpufferkupplung — im Großen und im Kleinen“ nicht von ungefähr anrollen lassen, denn dieses Anliegen ist tatsächlich — wie Herr Obermayr schon schrieb — größer und wichtiger als es alle bisherigen waren, und Eile tut not! Es wird nicht nur lange Zeit dauern, bis sich hier die Geister geschieden haben, sondern es wird viel Mühe und Zeit kosten, bis hier durch Zusammenarbeit sämtlicher Firmen und Institutionen ein brauchbares Ergebnis erzielt werden kann. Vielleicht sind die Modellbahnhersteller durch den Präzedenzfall „N-Bahnkupplung“ gewitzter und zugänglicher geworden, denn die Umstellung im Großen auf die Mittelpufferkupplung ist auch im Kleinen die einzige große Chance, alle Fehler der Vergangenheit zu beseitigen und für alle Zukunft eine einheitliche Kupplung zu schaffen. Wir werden mit unseren Vorschlägen das Unsere dazu beitragen, doch wollen wir heute an den Anfang einen kurzen Abriß stellen, wie weit die Angelegenheit bei der DB und den übrigen europäischen Bahnverwaltungen gediehen ist. Wer sich genauer informieren will, den verweisen wir auf die eisenbahntechnischen Zeitschriften ETR¹⁾ und ZEV²⁾.

Die ersten Versuche der Deutschen Reichs-

¹⁾ ETR (Eisenbahntechnische Rundschau) Hestra-Verlag 61 Darmstadt, Holzhofallee 33a

²⁾ ZEV (Zeitschrift für Eisenbahnwesen u. Verkehrstechnik), Georg-Siemens-Verlagsbuchhandlung 1 Berlin 30, Lützowstr. 6 bzw. 48 Bielefeld, Herforder Str. 262.

Abb. 2. Ein Unicupler aus dem Jahr 1965 mit Federstütze, die inzwischen entfallen ist.

(Foto: H. Spiegel, Frankfurt)

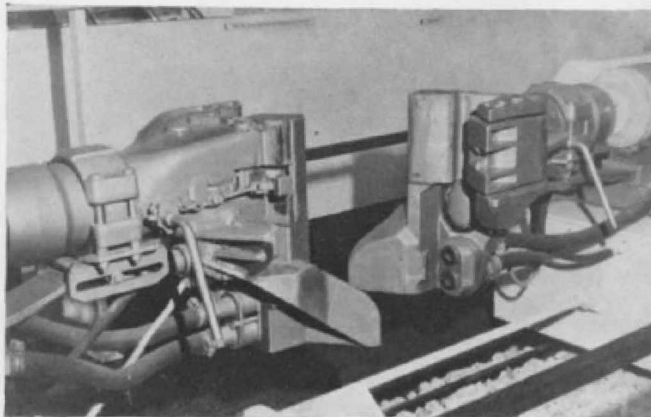
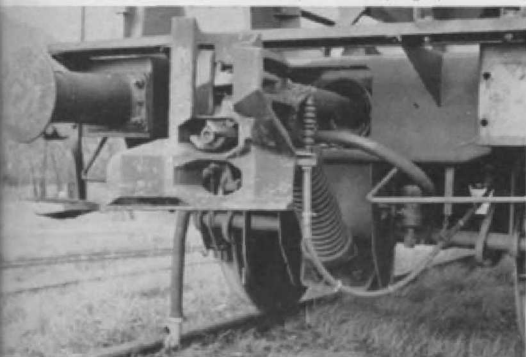


Abb 1. Auf der internationalen Verkehrsausstellung München (IVA) 1965 wurde die automatische Mittelpufferkupplung der Öffentlichkeit vorgestellt, und zwar handelte es sich offenbar um den sog. „Euro-cupler“ mit beweglicher Klaue (vergl. Abb. 3 u. 5).

bahn bezüglich einer automatischen Mittelpufferkupplung erfolgten in den Jahren 1930—35. Aus dieser Zeit datiert die bekannte Scharfenberg-Kupplung. Die Versuche wurden nach dem 2. Weltkrieg wieder aufgenommen und zwar 1960. In der Nähe von Minden (im Bahnhof Porta) wurde eine Versuchsanlage errichtet, in der alle ungünstigen Gleisanlagen entsprechend der UTC-Bedingungen vorhanden sind (einschließlich Gegenbögen ohne Zwischengerade, ungünstiger Ablaufberg, Fährschifftrampe usw.). Auf alle die Versuche einzugehen oder gar bildlich vorzustellen, würde zu weit führen und den Rahmen unserer Zeitschrift sprengen. Uns interessiert hauptsächlich die Mittelpufferkupplung in ihrer endgültigen (oder wenigstens annähernd endgültigen) Form, wie sie z. B. vor kurzem in- und ausländischen Fachleuten (einschließlich russischen Eisenbahnxperten) zwischen Würzburg, Hof und Nürnberg vorgestellt wurde (Abb. 3 bis 6).

Wenn sich die Versuche nun schon jahrelang hinziehen und auch z. Zt. noch nicht abgeschlossen sind, so liegt es daran, daß zu viele Faktoren auf einen Nenner gebracht werden müssen und zu viele technische Probleme zu bewältigen sind.

Die UdSSR hat schon zwischen 1936 und 1953 — wie die USA und Kanada seit 1900, Japan seit 1924 — eine automatische Kupplung einge-



Abb. 3. Die V 200 des Titeldbilds (inzwischen als 220 038-4 umgenummert) mit der Mittelpufferkupplung vom Typ „Unicupler“ (jedoch noch mit Puffern!) im Hauptbahnhof Nürnberg.

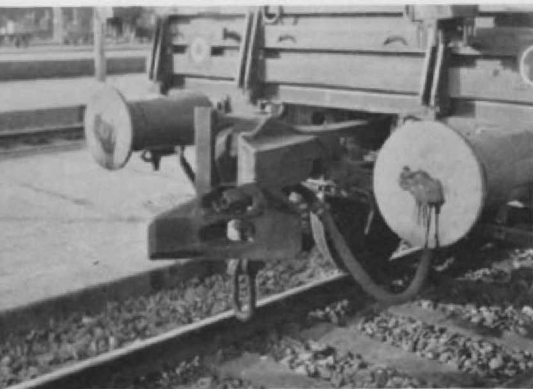
(Fotos Abb. 3 u. 6: JoKI, Abb. 4 u. 5 Frieber)

Abb. 4. Draufsicht auf zwei zusammengekuppelte Unicupler. Bei diesen Demonstrationswagen ist der jeweils linke Puffer entfernt.



Abb. 5 (rechts unten). Die Unicupler aus anderer Sicht.

Abb. 6. Unicupler mit Hilfskupplung (Spezialschraubenkupplung) nebst Puffern, wie sie während der Umstellungszeit als Übergangslösung üblich sein wird.



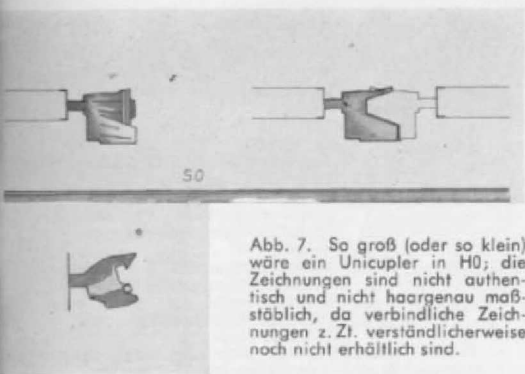


Abb. 7. So groß (oder so klein) wäre ein Unicupler in H0; die Zeichnungen sind nicht authentisch und nicht haargenau maßstäblich, da verbindliche Zeichnungen z. Zt. verständlicherweise noch nicht erhältlich sind.

führt, bei denen allen jedoch die Brems- und Steuerleitungen immer noch von Hand verbunden werden müssen. Die UIC-Bestrebungen gehen jedoch dahin, im Interesse einer weiteren Automatisierung des Eisenbahnbetriebs dieses Handikap von vornherein zu beseitigen (abgesehen davon, daß allein in der Bundesrepublik die Rangierer pro Tag ca. 700 000 dadurch gefährdet sind, daß sie unter und zwischen den Puffern rumjonglieren müssen). Es gilt also in der Hauptsache, die kommende europäische Mittelpufferkupplung auf die russischen Ausführungen abzustimmen. Dies ist bereits mit dem sog. „Eurocoupler“ (mit beweglicher Klaue) und dem „Unicupler“ möglich, die beide zwar direkt mit der russischen SA3-Kupplung kuppelbar sind, sich aber dennoch in technischen Details unterscheiden. Nachdem die modernere Version der OSShD³⁾ „System Bautzen“ mit der SA3 direkt kuppelbar ist, scheinen hier keine wesentlicheren Probleme mehr aufzutreten. Der Unicupler scheint heute offenbar Favorit zu sein, wofür auch die kürzliche Informations- und Studienfahrt spricht. Daß auch bei den übrigen europäischen Bahnverwaltungen Versuche gemacht und Vorschläge unterbreitet worden sind, ist eigentlich selbstverständlich und ist in den angeführten Zeitschriften mehrfach eingehend behandelt worden. Der Unicupler stellt z. Zt. das vorläufige Endprodukt aller Versuche, Verhandlungen und Beratungen dar und läßt jedenfalls bereits deutlich erkennen, welche Größe und welche Form die endgültige Mittelpufferkupplung aufweisen wird (was uns ja heute in erster Linie interessiert). So viel ist jedenfalls erkennbar: der Unicupler ist nicht gerade „zierlich“ zu nennen und würde — auf H0 reduziert — sogar ausgesprochen „plump“ wirken (Abb. 7), was jedoch die Schaffung gewisser technischer Feinissen (wie z. B. Vorentkupplung) erleichtern könnte.

³⁾ Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen aller sozialistischen Länder — quasi das Gegenstück zur europäischen UIC.

Noch ein paar Worte über die im Großen zu bewältigenden technischen Probleme, um Ihnen wenigstens einen ungefähren Eindruck von deren Vielfalt zu vermitteln. In eingehenden, z. T. lang andauernden Versuchen und Prüfungen müßten getestet werden:

Überprüfung der Kupplung auf ihre Funktionssicherheit und -tätigkeit, Versuche im Zugverband z. B. beim Anfahren und Bremsen, etwaige Beeinträchtigung des Fahrkomforts, der Laufruhe, Entgleisungssicherheit, Verschleißerscheinungen, Verhaltensweise in engen Gleisbögen, Entkopplung unter Last, beste Form und Anbringung des Entkopplungshandgriffs, Funktionssicherheit bei Eis und Schnee, bei Verstaubung und Verschmutzung durch herabfallende Schüttgüter, bei Frost, bei Hitze, bei Fahrzeugen mit gegenseitigem Höhenunterschied, beim Schieben, bei härteren Aullaufgeschwin-

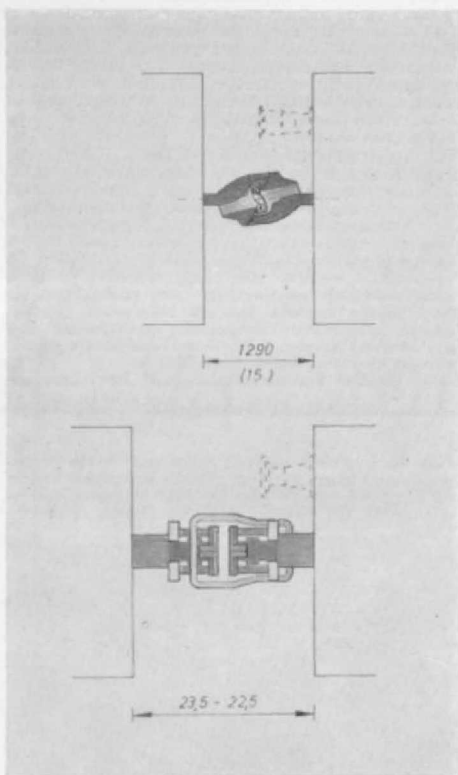


Abb. 8. Der Abstand zwischen zwei H0-Fahrzeugen würde bei maßstabgetreuer Verkleinerung der Originalmaße und der Unicupler rund 15 mm betragen (oben). Bei Beibehaltung des heute üblichen Abstands (nach Wegfall der Puffer) würde eine zu große Lücke zwischen den Wagen klaffen (unten).

Modell-„Treue“ - Häuser in Spur N - u. ä. Ungereimtheiten

In der Nr. 5/6 - 1969 werden einige Begriffe angeprangert, gegen die wir ebenfalls schon seit Jahren schriftlich und mündlich zu Felde ziehen. Wenn wir heute ebenfalls ins gleiche Horn stoßen, dann nicht um das gleiche Thema nochmals aufzuwärmen, sondern um jene Ausführungen auch von unserer Seite zu unterstreichen. Es wäre wirklich zu begrüßen, wenn die Herbstkataloge der Modellbahnfirmen von gewissen gedankenlosen Begriffen gesäubert wären, die da sind:

1. Modelltreue: „Treu“ (oder auch nicht) können nur lebende Wesen sein, aber niemals ein lebloser technischer Gegenstand; dieser kann nur „getreu“ sein, z. B. vorbildgetreu, originalgetreu, naturgetreu, u. U. sogar auch modellgetreu, vorausgesetzt, daß er nach einem bestimmten Modell entstanden ist. Die Stücke einer Fertigungsreihe können in der Tat „modellgetreu“ sein, weil sie ganz genau dem Ur-Modell entsprechen, aber dieses Urmodell wird bei unserem Metier wohl stets und immerdar einem Vorbild oder einem Original entsprechen und daher „vorbildgetreu“ oder „originalgetreu“ sein. Natürlich kann eine Firma mit dem etwas verwässerten Ausdruck „modellgetreu“ den Kunden quasi ein X für ein U vormachen, weil der Laienkunde etwas hinter diesem Schlagwort sucht, was nicht vorhanden zu sein braucht, während die Herstellerfirma sich mit diesem Wort selbst einen Freibrief bezüglich Original- oder Vorbildtreue ausstellt.

2. Modellgerecht: Auch für diesen Begriff gilt das unter 1. Gesagte in gewissem Sinn. „Vorbildgerecht“ ist zwar weniger als vorbildgetreu, „modellgerecht“ folglich weniger als modellgetreu und „maßstabgerecht“ weniger als maßstabgetreu (oder gar maßstäblich) und doch können die in Anführungsstriche gesetzten Begriffe im Sprachgebrauch durchaus sinnvoll angewendet werden. Eine Kupplung z. B. braucht nicht unbedingt eine vorbild- und maßstabgetreue Nachbildung zu sein, sondern kann eine gänzlich andere Konstruktion darstellen, vorausgesetzt, daß sie „maßstabgerecht“ (also dem Verkleinerungsmaßstab entsprechend klein) ausgeführt ist.

Die beiden Begriffe „vorbildtreu“ bzw. „modell-

gerecht“ sollten jedoch in Katalogen grundsätzlich vermieden werden.

Besser (und richtiger) sind u. E. die Begriffe:

vorbildgetreu - für sämtliche Miniaturen des Vorbilds einschließlich technischer Einrichtungen usw.

originalgetreu - für alle sonstigen Gebäude, Kunstbauten usw., die nach irgend einem Original entstehen.

naturgetreu - für landschaftliches Zubehör wie Bäume, Wiesenmatten, Wasser-Imitation usw., also für alle Imitationen, die die Natur zum Vorbild haben.

Im Grunde genommen sind diese Begriffe eigentlich ganz einfach und klar, finden Sie nicht auch?

3. Häuser in Spur X: Die neueste Unsinnigkeit, die offenbar ebenfalls nicht so leicht auszurotten ist, ist die Größenbezeichnung von Bäumen, Häusern u. ä. mit dem Zusatz „in Spur X“ oder gar „N-Spur-Häuser“ usw. Eigenartigerweise werden diese Schnitzer bei H0 nicht gemacht, sondern da steht als Größenbezeichnung meist schlicht und einfach „H0“. Warum also nicht genau so bei N (oder TT)? Oder wenigstens „für N-Bahnen“ oder „im N-Maßstab 1:160“ (falls die eine oder andere Firma vermeint, bei N noch eine Erläuterung hinzufügen zu müssen). Bei Bäumen könnte die Größenbezeichnung u. E. gänzlich entfallen, denn hier wird erstens nur nach persönlichem Geschmack die Auswahl getroffen, zweitens gibt es in der Natur so viele Größenvorbilder, daß eine Unterscheidung schlecht zu treffen ist und drittens genügt auch hier die schlichte Angabe „in N-Größe“ statt „für Spur N“ oder gar „in Spur N“. Scherzhalber schreiben wir selbst manchmal „in Wachstumsgröße N“ o. dgl., aber das ist wie gesagt scherzhaft gemeint.

Gewiß, es handelt sich nur um sprachliche Nebensächlichkeiten, die eigentlich nur deshalb an Bedeutung gewinnen, weil einem diese gedankenlosen Schlagworte ziemlich auffallend ins Gesicht springen, sobald man den einen oder anderen Katalog aufschlägt. WeWaW

Abb. 9. Eine eindrucksvolle Aufnahme von der amerikanischen Klauenkupplung, die der bekannten Kadee-H0-Kupplung nachgebildet ist. Hier müssen die Steuerleitungen (im Großen) noch von Hand verbunden werden.



digkeiten auf Wagen bzw. Prellböcke, bei Achsentlastungen usw. Wenn man sich durch alle technischen Probleme hindurcharbeitet, gewinnt man erst die nötige Hochachtung vor dem bisher Erreichten und vor der Umsicht, mit der diese Sache — einer optimalen Lösung zuliebe — angegangen wird.

Mit der gleichen Umsicht und Aufgeschlossenheit werden auch die Modellbahnhersteller an das Problem des Mini-Unicouplers gehen müssen. Auch hier gilt es, durch gemeinsame Bemühungen eine optimale Lösung für die Zukunft zu finden, bei der zwar weniger technische Probleme wie beim Vorbild auftauchen, bei der die Probleme und Schwierigkeiten jedoch ganz wo anders liegen, die jedoch längst vor der Einführung der Mittelpufferkupplung im Großen — Ostern 1976! — gelöst und ausgeräumt sein müssen!

Wir werden jedenfalls am Ball bleiben und — wie im Fall der gemeinsamen N-Kupplung — unser Bestmöglichstes tun! WeWaW

Modell-„Treue“ - Häuser in Spur N - u. ä. Ungereimtheiten

In der Nr. 5/6 - 1969 werden einige Begriffe angeprangert, gegen die wir ebenfalls schon seit Jahren schriftlich und mündlich zu Felde ziehen. Wenn wir heute ebenfalls ins gleiche Horn stoßen, dann nicht um das gleiche Thema nochmals aufzuwärmen, sondern um jene Ausführungen auch von unserer Seite zu unterstreichen. Es wäre wirklich zu begrüßen, wenn die Herbstkataloge der Modellbahnfirmen von gewissen gedankenlosen Begriffen gesäubert wären, die da sind:

1. Modelltreue: „Treu“ (oder auch nicht) können nur lebende Wesen sein, aber niemals ein lebloser technischer Gegenstand; dieser kann nur „getreu“ sein, z. B. vorbildgetreu, originalgetreu, naturgetreu, u. U. sogar auch modellgetreu, vorausgesetzt, daß er nach einem bestimmten Modell entstanden ist. Die Stücke einer Fertigungsreihe können in der Tat „modellgetreu“ sein, weil sie ganz genau dem Ur-Modell entsprechen, aber dieses Urmodell wird bei unserem Metier wohl stets und immerdar einem Vorbild oder einem Original entsprechen und daher „vorbildgetreu“ oder „originalgetreu“ sein. Natürlich kann eine Firma mit dem etwas verwässerten Ausdruck „modellgetreu“ den Kunden quasi ein X für ein U vormachen, weil der Laienkunde etwas hinter diesem Schlagwort sucht, was nicht vorhanden zu sein braucht, während die Herstellerfirma sich mit diesem Wort selbst einen Freibrief bezüglich Original- oder Vorbildtreue ausstellt.

2. Modellgerecht: Auch für diesen Begriff gilt das unter 1. Gesagte in gewissem Sinn. „Vorbildgerecht“ ist zwar weniger als vorbildgetreu, „modellgerecht“ folglich weniger als modellgetreu und „maßstabgerecht“ weniger als maßstabgetreu (oder gar maßstäblich) und doch können die in Anführungsstriche gesetzten Begriffe im Sprachgebrauch durchaus sinnvoll angewendet werden. Eine Kupplung z. B. braucht nicht unbedingt eine vorbild- und maßstabgetreue Nachbildung zu sein, sondern kann eine gänzlich andere Konstruktion darstellen, vorausgesetzt, daß sie „maßstabgerecht“ (also dem Verkleinerungsmaßstab entsprechend klein) ausgeführt ist.

Die beiden Begriffe „vorbildtreu“ bzw. „modell-

gerecht“ sollten jedoch in Katalogen grundsätzlich vermieden werden.

Besser (und richtiger) sind u. E. die Begriffe:

vorbildgetreu - für sämtliche Miniaturen des Vorbilds einschließlich technischer Einrichtungen usw.

originalgetreu - für alle sonstigen Gebäude, Kunstbauten usw., die nach irgend einem Original entstehen.

naturgetreu - für landschaftliches Zubehör wie Bäume, Wiesenmatten, Wasser-Imitation usw., also für alle Imitationen, die die Natur zum Vorbild haben.

Im Grunde genommen sind diese Begriffe eigentlich ganz einfach und klar, finden Sie nicht auch?

3. Häuser in Spur X: Die neueste Unsinnigkeit, die offenbar ebenfalls nicht so leicht auszurotten ist, ist die Größenbezeichnung von Bäumen, Häusern u. ä. mit dem Zusatz „in Spur X“ oder gar „N-Spur-Häuser“ usw. Eigenartigerweise werden diese Schnitzer bei H0 nicht gemacht, sondern da steht als Größenbezeichnung meist schlicht und einfach „H0“. Warum also nicht genau so bei N (oder TT)? Oder wenigstens „für N-Bahnen“ oder „im N-Maßstab 1:160“ (falls die eine oder andere Firma vermeint, bei N noch eine Erläuterung hinzufügen zu müssen). Bei Bäumen könnte die Größenbezeichnung u. E. gänzlich entfallen, denn hier wird erstens nur nach persönlichem Geschmack die Auswahl getroffen, zweitens gibt es in der Natur so viele Größenvorbilder, daß eine Unterscheidung schlecht zu treffen ist und drittens genügt auch hier die schlichte Angabe „in N-Größe“ statt „für Spur N“ oder gar „in Spur N“. Scherzhalber schreiben wir selbst manchmal „in Wachstumsgröße N“ o. dgl., aber das ist wie gesagt scherzhaft gemeint.

Gewiß, es handelt sich nur um sprachliche Nebensächlichkeiten, die eigentlich nur deshalb an Bedeutung gewinnen, weil einem diese gedankenlosen Schlagworte ziemlich auffallend ins Gesicht springen, sobald man den einen oder anderen Katalog aufschlägt. WeWaW

Abb. 9. Eine eindrucksvolle Aufnahme von der amerikanischen Klauenkupplung, die der bekannten Kadee-H0-Kupplung nachgebildet ist. Hier müssen die Steuerleitungen (im Großen) noch von Hand verbunden werden.



digkeiten auf Wagen bzw. Prellböcke, bei Achsentlastungen usw. Wenn man sich durch alle technischen Probleme hindurcharbeitet, gewinnt man erst die nötige Hochachtung vor dem bisher Erreichten und vor der Umsicht, mit der diese Sache — einer optimalen Lösung zuliebe — angegangen wird.

Mit der gleichen Umsicht und Aufgeschlossenheit werden auch die Modellbahnhersteller an das Problem des Mini-Unicouplers gehen müssen. Auch hier gilt es, durch gemeinsame Bemühungen eine optimale Lösung für die Zukunft zu finden, bei der zwar weniger technische Probleme wie beim Vorbild auftauchen, bei der die Probleme und Schwierigkeiten jedoch ganz wo anders liegen, die jedoch längst vor der Einführung der Mittelpufferkupplung im Großen — Ostern 1976! — gelöst und ausgeräumt sein müssen!

Wir werden jedenfalls am Ball bleiben und — wie im Fall der gemeinsamen N-Kupplung — unser Bestmöglichstes tun! WeWaW

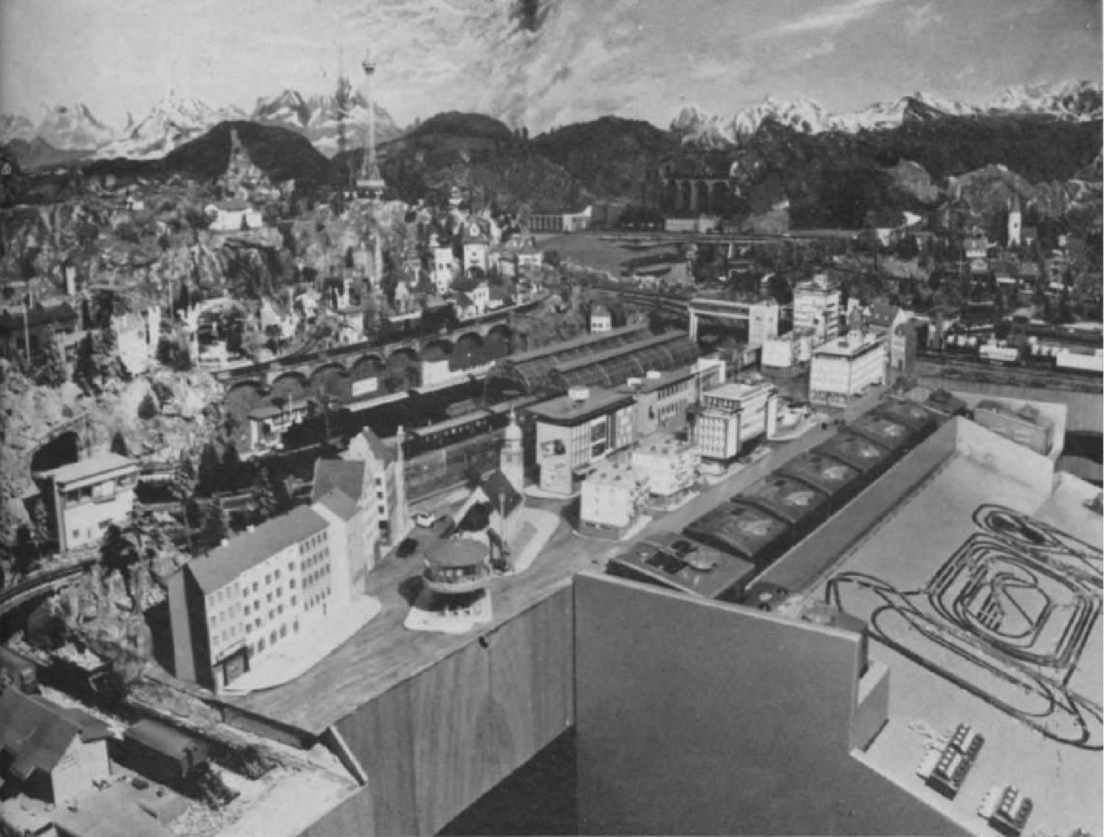
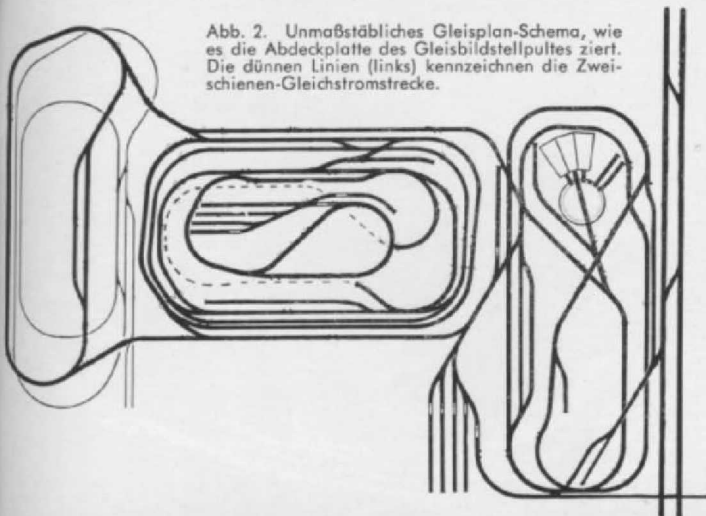


Abb. 1. Blick auf den Mittelteil und Bw-Partie der Märklin-Anlage des Herrn Emond. Das Stadtviertel im Vordergrund ist hier noch provisorisch aufgebaut.

Eine holländische Bergwelt (in HO)

Die große Märklin-Anlage des Herrn Ing. C. L. Emond, Enschede

Abb. 2. Unmaßstäbliches Gleisplan-Schema, wie es die Abdeckplatte des Gleisbildstellpultes ziert. Die dünnen Linien (links) kennzeichnen die Zweischienen-Gleichstromstrecke.



Herr Emond ist seit frühester Jugend eisenbahn„besessen“, fuhr schon als Junge auf Loks mit und besaß eine Uhrwerks-Bahn in Spur 0. Dann kam die große Pause, das Studium, „andere“ Probleme, und erst 1959 (nachdem er verheiratet war) gings von neuem los, mit einer Märklin-01.

Ein freier Raum von 12,00 x 5,50 m in der Nähe des Hauses ermöglichte eine Anlage von 40 m² mit insgesamt verlegten 180 m Gleis und (75) Weichen. An und vor den Wänden entstanden „echte“ Berge aus Tempex-Drahtpapier, Gips und echten Steinen und mit Berghäusern, Kapellen, Mühlen usw. und einer Straße mit Brücken und Tunnels am Felsabhang vorbeiführend (s. Abb. 3). Alle Gleise und Weichen sind eingebettet und eingeschottert.