

MIBA

Miniaturbahnen



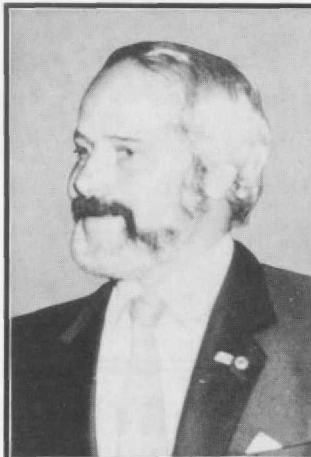
Mit Tempo 250 mitten durch den Wald

Ohne Zweifel: Es macht Spaß, sich mit vergangenen Eisenbahn-Epochen zu beschäftigen – im Großen wie im Kleinen. Seien es die farbenfrohen Länderbahnen, die Reichsbahn mit Rheingold und Schienenzeppelin oder die Bundesbahn bis zum Ausklang der Dampflokzeit – allein die vergangene Vielfalt der Fahrzeugtypen läßt die meisten Eisenbahnfreunde und Modellbahner lieber rückwärts als in Gegenwart und Zukunft der Eisenbahn blicken. Mit der Realität hat dies indes wenig zu tun; darüber können und wollen auch die Nostalgie-Fahrten im 150jährigen Jubiläumsjahr nicht hinwegtäuschen. Die Realität auf den verbliebenen und neu zu bauenden Schienensträngen der Deutschen Bundesbahn sieht anders aus. Damit diese Realität wieder etwas rosiger wird, braucht es nicht nur rosarote Elefanten; dazu braucht es neue Strecken – Neubaustrecken! Kein Modellbahner würde ein Super-Lokmodell der 80er Jahre auf Bakelit-/Blechgleisen von anno dazumal einherstottern lassen, mit Mini-Radien und Supersteigungen. Gewiß, dieser Vergleich hinkt, wie alle Vergleiche; er ist übertrieben, wie alle eindringlichen Vergleiche. Doch sollte, so meinen wir, die Beschäftigung mit dem Neubaustrecken-Programm der Deutschen Bundesbahn zur „freiwilligen Pflicht“ eines jeden Eisenbahnfreundes und Modellbahners gehören, der über den Tellerrand seiner Mini-Welt hinauszublicken vermag. Nicht ohne Grund fordern wir wiederholt zum Eisenbahnfahren auf, zuletzt in „Zur Sache“ in MIBA 1/85; nicht ohne Grund haben wir in MIBA 12/84 das angekündigt, was bereits in dieser Ausgabe Gegenstand eines zentralen Artikels ist: die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn, in die-

sem – unserem – Fall selbstverständlich auch im Modell. Um Mißverständnissen vorzubeugen: Keinem soll die Freude an T3 und Fachwerkschuppen, an Fliegendem Hamburger und Ruhe-Halt-Signal vermiest werden, nein, wirklich nicht. Aber wir alle reden ja, so ist zumindest zu hoffen, nicht nur über unser Hobby; wir reden auch über Politik und Umweltschutz, über Tempo 100 und das Waldsterben. Einem Eisenbahnfreund und Modellbahner stehen dabei Kenntnisse und Argumente zu einem der wichtigsten Bauvorhaben dieses Jahrhunderts nicht schlecht an. Wir wollen den engagierten Hobbykollegen nicht nur mit entsprechenden Modell-Berichten entgegenkommen: In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn wird der MIBA VERLAG die höchst informative und reichhaltig illustrierte Broschüre „Neubau- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn“ – Fragen & Antworten/Zahlen & Daten/Argumente & Aussichten“ an interessierte Leser abgeben.*

Wir hoffen bei dieser Aktion auf eine Resonanz, die der Bedeutung des Themas entspricht; und wir hoffen natürlich auch, daß wir schon bald weitere Anlagen und Modelle vorstellen können, die sich mit der Zukunft des Verkehrsmittels befassen, dessen 150. Geburtstag wir jetzt ein Jahr lang alle zusammen feiern. mmm

* Inland: gegen Einsendung eines mit DM 0,80 frankierten und adressierten DIN-A4-Umschlags, Ausland: gegen 2 internationale Antwortscheine; Abgabe, solange Vorrat reicht. Kennwort „NBS“.



Eberhard Richter †

Im Alter von 53 Jahren ist am 30. 12. 1984 Eberhard Christian Richter, Mitinhaber der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk, plötzlich und unerwartet verstorben. Zusammen mit seinem Bruder Wolfgang hatte der in Brandenburg geborene Spielwarenfachmann den neuen, außergewöhnlichen Fertigungsbetrieb in Nürnberg-Altenfurt konzipiert. Als Hauptverantwortlicher für die Technik gab er maßgebliche Impulse für die LGB. Sein Sohn, Johannes Richter, wird gemeinsam mit seinen Partnern das Werk fortführen.

Restaurierung schreitet voran

Die Rendsburger Eisenbahnfreunde haben es sich zum Ziel gesetzt, die 1982 erworbene 41 271 in betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Die ölgefeuerte Maschine war seit 1978 als Denkmals-Lok vor dem Rendsburger Bahnhof aufgestellt. Bis wieder ordentlich Dampf gemacht werden kann, müssen die 35 Mitglieder des Vereins allerdings noch einige Arbeitsstunden aufbringen, und auch in finanzieller Form ganz schön zulegen. Die Kosten für die gesamte Aufarbeitung belaufen sich auf ungefähr 50 000,- DM. Deshalb sind auch alle Eisenbahnfreunde aufgerufen, sich mit einer kleinen Spende an diesem Vorhaben zu beteiligen. Hier die Kontonummer: 100 052 bei der Spar- und Leihkasse Rendsburg, BLZ 214 500 00. Die Spende ist steuerlich absetzbar.

Jahresbericht der Selfkantbahn

Die Fahrgastzahl stieg im Jahre 1984 pro Regelbetriebstag um rund 3 %. An Fahrzeugen wurden der Personenwagen 54 (Rastatt 10 575/1914) und ein Kesselwagen der Sylter Inselbahn (Uerdingen 40 180/1936) aufgearbeitet. Außerdem konnten im abgelaufenen Betriebsjahr knapp 300 m, das sind etwa 5 % des gesamten Streckennetzes, mit neuem Oberbau versehen werden.



Erfolgreiches Jahr für den Hessencourrier

Auch das 13. Betriebsjahr des Hessencourrier verlief mit 6200 Fahrgästen in den historischen Zügen erfolgreich. In der Saison '85 wird es dagegen, bedingt durch die Neubaustrecke der Bundesbahn, zu einigen Betriebserschwernissen kommen. Die Zufahrt zum Bf Wilhelmshöhe wird umgebaut; dennoch wird auch 1985 der Hessencourrier fahren!

2. Ellok getauft

Nachdem am 17. 10. 1984 die 120 001-3 auf den Namen „Nürnberg“ getauft wurde, erhielt ¼ Jahr später die 120 002-1 den Namen „Fürth“. Somit dokumentiert die Bundesbahn auch nach außen hin die historische Verbindung der beiden mittelfränkischen Städte. 1835 war bekanntlich die erste deutsche Eisenbahn zwischen der Noris und dem „Kleeblatt“ verkehrt. Bereits 1847 und 1878 wurden zwei Loks mit dem Namen „Fürth“ in Dienst gestellt (eine 1 A 1 – und eine C-Maschine). 1852 und 1889 erhielten zwei Maschinen (1 A 1- und B-gekuppelt) den Doppelnamen „Nürnberg-Fürth“. Seitdem wurden keine Loks mehr getauft.

Der Fall Hübner

(Aktenz. 133 Ls 18 Is 145/84)

Das Verfahren gegen die Firma Hübner wurde für Anfang März '85 neu terminiert. Das Amtsgericht Düsseldorf bittet alle betroffenen Kunden der Firma, von weiteren Eingaben Abstand zu nehmen.

Unklar ausgedrückt

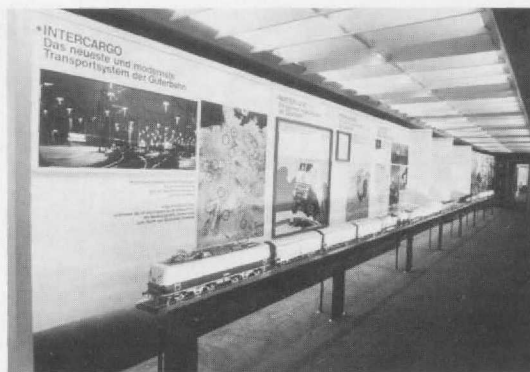
In MIBA 12/84 hatten wir auf Seite 1244 einen Tip veröffentlicht. Peter Voß machte uns nun darauf aufmerksam, daß sich ein kleiner Fehler eingeschlichen hat: Natürlich kann das feste Schotterbett nicht mit dem gleichen Gemisch wie beim Einschottern behandelt werden. Vielmehr muß zum Auflösen des geklebten Schotters ein „Pril-Wasser-Gemisch“ verwendet werden.

Vereinsgründung in Fürth/Bay.

Am 8. 12. 1984 hat sich der Fürther Eisenbahnclub e.V. erstmalig in der Öffentlichkeit vorgestellt. In der Kantine des Fürther Hauptbahnhofes wurde eine Ausstellung organisiert. Die Ziele des Vereins sind, das Interesse am Eisenbahnbetrieb zu wecken und zu verbreitern sowie sinnvolle Freizeitbeschäftigung – insbesondere bei der Jugend – anzuregen und zu fördern. Kontaktadresse des Vereins: Fürther Eisenbahnclub e.V., Talstraße 4, 8507 Oberasbach.

Märklin-Z-Bahn als Werbeträger

Für die Messe „Dentechnica 84“ in Köln arrangierte Siegfried Hanel, Hersteller eines Sprays für den zahnmedizinischen Gebrauch und passionierter Z-Bahner, ein Messeschaustück, das für Aufmerksamkeit sorgte. Grundlage bildete dabei ein Brotkorb, auf dem aus Kork ein kleiner Berg mit Tunnel aufgebaut war. Eine Zug-Garnitur aus einer miniclub-Anfangspackung vervollständigte dieses Kleindiorama.



Ausstellungszug auf Reise geschickt

Am 18. 1. 1985 wurde vom Nürnberger Hauptbahnhof aus der DB-Informationszug auf seine 160 Städte umfassende Tournee geschickt. Er enthält Modelle, Schautafeln, Filmvorführmöglichkeiten und vieles mehr. Dem interessierten Laien wird gezeigt, welche Möglichkeiten mit dem Verkehrsmittel Eisenbahn heute und in Zukunft gegeben sind.

Die Termine im einzelnen:

25. 2. Haßfurt, 26. 2. Schweinfurt, 27. 2. Würzburg, 28. 2. Aschaffenburg, 2. 3.–4. 3. Frankfurt/M., 5. 3. Offenbach, 6. 3. Hanau, 7. 3. Bad Homburg, 8. 3. Hofheim/Ts., 9. 3.–10. 3. Wiesbaden, 11. 3. Darmstadt, 12. 3. Gießen, 13. 3.–15. 3. Wetzlar, 16. 3.–18. 3. Saarbrücken, 19. 3. Dillingen/Saar, 20. 3. Homburg/Saar, 21. 3. Neunkirchen/Saar, 22. 3. Bad Kreuznach, 23. 3. Kirn/Nahe, 24. 3.–25. 3. Trier, 26. 3. Wengerohr, 27. 3. Gerolstein, 28. 3.–29. 3. Kaiserslautern, 30. 3.–31. 3. Tübingen, 1. 4. Freudenstadt, 2. 4. Pforzheim, 3. 4. Heilbronn, 4. 4. Leonberg, 6. 4.–7. 4. Stuttgart, 8. 4. Hechingen, 9. 4. Schwäb. Hall, 10. 4. Wertheim, 11. 4. Aalen, 12. 4. Schorndorf, 13. 4.–14. 4. Ulm, 15. 4. Geislingen, 16. 4. Göppingen, 17. 4. Nürtingen, 18. 4. Rottweil, 19. 4. Ravensburg, 20. 4.–21. 4. Friedrichshafen, 22. 4. Villingen, 23. 4. Singen, 24. 4. Konstanz, 25. 4. Zürich, 26. 4. Waldshut, 27. 4. Lörrach, 28. 4. Basel Bad, 29. 4. Freiburg/Br., 30. 4. Kehl/Straßburg. Der Zug ist jeweils von 9 bis 18 Uhr zugänglich. Die Terminfortsetzung werden wir in Heft 4/85 veröffentlichen.

Neue Verschublok im Museum

Am 22. 12. 1984 erhielt das Deutsche Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg als neue Verschublok die Werklok 2 des Kraftwerks Arzberg als Geschenk. Die von Deutz im Jahre 1957 gebaute Lokomotive wird ab der Saison '85 die DDM-Ausstellungsloks im Freigelände verschieben, um den vielen Fotografen die Möglichkeit zum Schnappschuß zu bieten. Momentan wird die Diesellok in der DDM-Werkstatt aufgearbeitet. Abgeschlossen ist dagegen der Umbau des Museums, der neue Eingangsbereich, die neue Werkstatt und das ehemalige Magazingebäude sind bereits bezogen. Das Freigelände soll zum Beginn der neuen Saison ebenfalls fertiggestellt sein.

BR 56²⁰ von Fleischmann in N

Modellgewicht: 93 g

Anfahrspannung: 2,5 V

Mindestgeschwindigkeit: 8,6 km/h = 0,015 m/s

Höchstgeschwindigkeit bei 12 V: 294,4 km/h = 0,511 m/s

Zugkraft in der Ebene: 0,46 N

Zugkraft bei 5 % Steigung: 0,41 N

Diese Zugkraftwerte werden allen Anforderungen gerecht.

Radsatz-Innenmaß: 7,4 mm

Spurkranzdicke: 0,6 mm

Spurkranzhöhe: 0,75 mm

Motor/Getriebe: Der Fleischmann-N-Motor 50 7156 (durchgehende Welle, 2 Schnecken) befindet sich im Tender. Über Schnecken- und Stirnradgetriebe (Gesamtübersetzung knapp 1:19, Modul 0,4) werden die erste und die dritte Tenderachse angetrieben, deren Räder mit Gummi-Haftreifen belegt sind. Der Antrieb ist, bis auf die seitlich auf den Antriebsachsen angeordneten Zahnräder, nach unten abgedeckt. Die Schneckengetriebe bestehen aus Kunststoff, die einstufigen Stirnradübersetzungen aus Kunststoff- und Metallzahnradern.

Laufeigenschaften u. Fahrgeräusch: Wegen der geringen Übersetzung leidet das Modell an dem üblichen „N-Syndrom“ – stark überhöhte Endgeschwindigkeit. Durch das präzise, leichtgängige Getriebe mit einwandfreiem Rundlauf ist aber dennoch – auch mit einem Trafo ohne Elektronik – im unteren Bereich ein feinfühliges Regeln möglich. Die Laufeigenschaften sind ausgezeichnet. Rangierfahrten – auch über Weichen ohne stromführendes Herzstück – sind kein Problem. Der Dauerbetriebstest von einer Stunde, bei vorbildentsprechender Höchstgeschwindigkeit, wurde ohne Störungen absolviert.

Kleinster befahrbarer Radius: 192 mm (Fleischmann R 1)

Stromabnahme: Die Stromabnahme erfolgt durch Spurkranzschleifer von sämtlichen Kuppelrädern. Die Stromabnahme-Basis beträgt 31,6 mm.

Ballastgewichte: Das Tendergehäuse und der Rahmen bestehen aus Metall-Druckguß und sind, soweit möglich, massiv ausgeführt; im Lokkessel befindet sich ein Bleigewicht.

Treib- und Kuppelstangen/Steuerung: Das detaillierte, fili-

grane Metallgestänge besteht aus geprägten Blech-Stanzteilen, die Gegenkurbeln und Kreuzköpfe aus grau-metallisch durchgefärbtem Kunststoff.

Beleuchtung: Beleuchtet sind nur die Stirnlampen an der Lok. Eine Lichtabschaltung beim Fahrtrichtungswechsel erfolgt nicht. Mit etwas „Erleuchtung“ und Geschick dürfte es möglich sein, auch die unbeleuchteten Tenderlampen zu erhellern.

Gehäusebefestigung: Das Lokgehäuse ist mittels Selbstschneideschrauben durch den Rahmen von unten befestigt. Der Tenderaufbau ist durch die eingeschraubten Puffer und eine weitere Gewindeschraube von unten verschraubt. Beide Gehäuse lassen sich problemlos entfernen und wieder anbringen.

Kupplungen: An der Lok und am Tender befinden sich die üblichen N-Kupplungen. Die Lok-Tenderkupplung erfolgt durch eine beweglich verschraubte Blechdeichsel.

Detaillierung: Trotz einiger maßstabsbedingter Kompromisse bei den Fahrwerkabmessungen bleiben die Proportionen dieser markanten, bulligen Güterzuglokomotive vortrefflich gewahrt. Die Lok besteht weitgehend aus Kunststoff, der Tenderaufbau aus Metall. Die Gesamtdetaillierung ist überzeugend. Man muß wirklich schon sehr genau hinsehen, um festzustellen, daß die mit freistehenden Leitungen verbundenen Luft- und Speisepumpen, der Oberflächenvorwärmer, sowie die vielen anderen Armaturen zusammen mit dem Kessel als nur ein einziges Spritzteil gefertigt sind. Obwohl ebenfalls ein und dasselbe Spritzteil, sind auch die Umlaufbleche (mit Abstand zum Kessel) freistehend ausgeführt; eine Riffelnachbildung fehlt leider. Etwas störend wirkt, beim Blick zwischen Rahmen und Aufbau, die Gehäuse-Befestigungssäule. Die Kuppelräder haben die richtige Anzahl an feinen Speichen; lediglich die Vorlaufräder sind nicht durchbrochen und haben eine Speiche zu wenig. Bei den Kuppelrädern befinden sich die Bremsklötze in richtiger, „hautnaher“ Position. Beim Tender dagegen sind sie in einer Ebene mit der Fahrwerkblende. Sämtliche Pufferteller sind gewölbt. Im Führerstand ist die Stehkesselrückwand und das Umsteuerungs-Handrad nachgebildet, so daß dem Einsatz von

Bild 1. Einen guten Gesamteindruck macht das 111 mm lange N-Modell der 56²⁰.





Bild 2. Aus dieser Perspektive erkennt man die typischen Merkmale der pr. G 8²: kurz, gedrungen, bullig!

„Meister und Gehilfe“ nichts im Wege steht. Ganz besonders gefallen die „Petroleum-Funzeln“, die man in dieser detaillierten Ausführung selbst bei vielen H0-Modellen vermißt.

Lackierung u. Beschriftung: Das Modell ist mit seidenmatten Farben tadellos gespritzt. Lediglich das aus rot durchgefärbtem Kunststoff bestehende, unlackierte Tenderfahrwerk

weist einen etwas helleren Farbton als das Lok-Fahrwerk auf und sollte deshalb noch farblich angepaßt werden.

Die Reichsbahnbeschriftung „56 2048, Rbd Mainz, Mainz-Bisch“ ist größenrichtig in messingfarbener Schrift und „breiten Ziffern“ auf richtige Schilder sauber gedruckt.

GA

Maßvergleich (Maße in mm)	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer:	16 975	106,1	111
Gesamtachsstand:	7 000	43,8	46
Achsstand Treib-/Kuppelräder:	4 × 1 500	4 × 9,4	4 × 10,4
Treib-/Kuppelraddurchmesser:	1 400	8,8	8,5
Lauferrad Durchmesser:	1 000	6,3	5,5
Höhe (ohne Schlotaufsatz):	4 380	27,4	27,2
Höhe Kesselmitte:	3 000	18,8	18,9
Höhe Tender			
(ohne Kohlenkasten):	2 750	17,2	17,5
Breite Lok (Zylinderblock):	2 960	18,5	21,3
Breite Tender:	3 050	19,1	19,4
Pufferlänge:	650	4,1	Lok 3,8 Tender 3,5
Pufferabstand:	1 750	10,9	11
Pufferhöhe:	1 025	6,4	Lok 7,5 Tender 7

Vorbildaten

Bauart: 1'D h2

Gattung: Gt 45.17 (preuß. G 8²)

Betriebsnummern: 56 2001–2485, 56 2551–2916, 56 3001–3008*)

Stückzahl: ca. 850 (weitere Maschinen wurden an ausländische Bahnen geliefert)

Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h**)

Indienststellung: 1919

Ausmusterung: DB 1965, DR Ende der sechziger Jahre

Besonderheiten: Die zweizylindrige G 8² entstand als Weiterentwicklung der dreizylindrigen G 8³, da sich die Zweizylinder-Maschine durch ihr einfacheres Triebwerk als unkomplizierter erwies. Bei beiden Varianten ist die Ableitung von der G 12 (DRG BR 58¹⁰⁻²¹) unverkennbar.

*) Diese Maschinen kamen von der LBE.

**) Bei einem Teil der Lokomotiven konnte aufgrund eines Umbaus die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h erhöht werden.

Bild 3. Man darf gespannt sein, ob Fleischmann auch die Bundesbahn-Version anbieten wird, und ob auch den H0-Freunden bald ein Modell der 56²⁰ zur Verfügung stehen wird.



