

Miniaturbahnen

September

MONATLICHE RUNDSCHAU

Nr. 1/1948



Fahrt frei!

Wer hat noch nicht den gewissen Reiz empfunden, den das Betrachten von Miniaturmodellen von Fahrzeugen aller Art auslöst, der noch erhöht wird, wenn diese sogar fahren und sich irgendwie lenken lassen? Wen hat noch nicht der Wunsch gepackt, diese kleinen technischen Wunderwerke selbst zu besitzen oder wer hat noch nie — Hand aufs Herz! — im geheimen mit den technisch komplizierten Spielzeugen seines Jungen „gespielt“, weil es ihm irgendwie Spaß machte? Und wieviele Tausende besuchen regelmäßig Weihnachts- oder sonstige Ausstellungen, auf denen große Eisenbahnanlagen in Betrieb zu sehen sind! Wie schnell sind eigenartigerweise die Väter bereit, ihre Söhne dorthin zu begleiten. Es muß also doch noch etwas mitspielen, was die Herren Väter irgendwie „reizt“, abgesehen von den aufgeschlosseneren jüngeren Jahrgängen, die schon weit offener und mit weniger Scheu sich für die technischen Einzelheiten interessieren und sämtliche Möglichkeiten des Erwerbs solcher Modelle in Erwägung ziehen. Gehen wir also noch einen Schritt weiter in dieser „hochnotpeinlichen Gefühlsanalyse“ und bekennen wir uns offen zu unserer heimlichen Sehnsucht: Endlich einmal nach Herzenslust „Eisenbahn spielen“ zu können — natürlich nicht wie ein Junge, sondern mit all den heutigen technischen Errungenschaften, wie es sich für einen ausgewachsenen Mann geziemt!

Wohl kann man im Augenblick noch keine fertige Anlagen kaufen, wenn auch die Aussichten heute nicht mehr so ungünstig sind wie bisher. Doch gibt es ja noch andere Mittel und Wege, dies Ziel zu erreichen, wenn man nur einmal das eigentliche Modellbahnwesen kennengelernt und erkannt hat, daß die Beschäftigung damit alles andere als eine Spielerei ist, daß es unendlich viel

Wissenswertes in sich birgt und einem sämtliche Sachgebiete der großen Bahn vermittelt. Verschämt hat sicher schon mancher sich eingestanden, daß er von der Eisenbahn und ihrem Betrieb eigentlich verdammt wenig weiß, obwohl er sie schon seit Jahrzehnten benützt, schon tausende Kilometer mit ihr zurückgelegt hat oder tagtäglich mit ihr zur Arbeitsstätte fährt.

Wie oft sah mancher schon dem Rangierbetrieb zu oder empfand den prickelnden Reiz, wenn er auf dem Bahnsteig stand und aus der Ferne den Zug auftauchen sah. Wenn dann das fauchende Ungetüm in seiner geradezu majestätischen Wucht heranbraust, die Signale spielen, geheimnisvolle Glockenzeichen ertönen, die Bremsen kreischen und der aufgeregte Ameisenstrom der Reisenden sich aus den Wagen entleert, muß man schon ziemlich abgebrüht sein, wenn einen dieses Schauspiel nicht jedesmal von neuem packt!

Haben Sie schon einmal daran gedacht, daß Sie diesen vielseitigen und nur für den Uneingeweihten geheimnisvollen Betrieb zu Hause in Ihrem Zimmer nachgestalten und zu neuem „Miniaturleben“ erwecken können? Das Allmachtmittel „Elektrizität“ gibt Ihnen die Möglichkeit, die verschiedensten Vorgänge des Eisenbahnbetriebs fernsteuerbar von einem einzigen Bedienungsstand aus ablaufen zu lassen: Einen oder mehrere Züge unabhängig voneinander langsam oder schnell fahren zu lassen, vorwärts oder rückwärts, Signale zu stellen, Bahnschranken zu bedienen, fahrbare Portalcräne arbeiten zu lassen, die Drehscheibe und die Lokscheppentüren fernzusteuern usw., ohne eine Hand zu rühren — mit Ausnahme der am Schaltbrett! Wie genau sich der Ablauf eines Fahrplanes gestalten läßt und welche Möglichkeiten eine Großanlage inmitten einer natur-

getreu modellierten Landschaft bietet, können Sie sich nun wohl selbst ausmalen. Und alle diese Möglichkeiten versteht man unter „Modellbahn“; sie hat — wie Sie selbst feststellen können — mit der Spieleisenbahn Ihres Jungen nur noch das eine gemeinsam: Den elektrischen Strom!

Die Gestaltung einer solchen Anlage ist nun keinesfalls unerschwinglich und der Modelleisenbahner, den es einmal gepackt hat, wird immer eine Möglichkeit finden, für seine Liebhaberei einen kleinen Betrag flüssig zu machen. Ein Kartenspieler wird trotz der Währungsreform noch Zeit und Geld finden, seiner „Spielerleidenschaft“ zu fröhnen. Und welche Liebhaberei kostspieliger ist, möge noch dahingestellt bleiben!

Außerdem beschaffen allein schon die Vorarbeiten und ersten Grübeleien jene Anregung, Freude und Entspannung, die mit ein Grund sind für die anhaltende Leidenschaft für die kleine Bahn, die Außenstehenden so unerklärlich ist und oft belächelt wird. Es soll mit eine der Aufgaben der „Miniaturbahnen“ sein, auch in Deutschland für diese Liebhaberei das allgemeine Verständnis zu fördern, das anderen Steckenpferden wie Briefmarkensammeln, Kegeln, Billardspielen, Kartenspielen usw. ganz selbstverständlich entgegengebracht wird, obwohl diese im Grunde genommen ja auch keinem anderen Trieb entspringen als dem Hang des Mannes, sich als Ausgleich für die harte Lebensarbeit irgendwie „spielerisch“ zu beschäftigen. Darüber hinaus kann das Modellbahnwesen das große Plus für sich in Anspruch nehmen, nicht nur große Anforderungen an Handfertigkeit, Konzentrationsvermögen, Allgemeinbildung und technisches Verständnis zu stellen, sondern den Anhänger auf allen möglichen Gebieten weiterzubilden. Wer sich nur einmal oberflächlich mit den Gebieten befaßt hat, die das Modellbahnwesen berühren, wird erstaunt erkennen, daß hinter dieser Liebhaberei tatsächlich mehr steckt als nur eine kindliche Spielerei, die sie überhaupt nicht ist, und wird nicht mehr verwundert den Kopf schütteln, wenn er hört oder weiß, daß außer dem sonst

„sooo gesetzten“ Herrn Sowieso auch Dr. X und „sogar“ der Präsident oder Direktor Y sich ungeniert zu seinem Steckenpferd bekennt, voll Eifer technische Kniffe austüfelt und freudestrahlend sein neuestes Modell, das meist wirklich ein kleines Wunderwerk feinmechanischer und bastlerischer Fähigkeit ist und schon dadurch den hohen Weit schöpferischer Tätigkeit argumentiert, herumzeigt.

Wie gesagt, vermitteln allein schon die Planungen und ersten Bauversuche kurzweilige Stunden, die um so inhaltvoller werden, je weiter die Gestaltung der Anlage schreitet und die Kenntnisse steigen. Wer nicht auf fertige Industrie-Erzeugnisse warten will, fängt von ganz allein an, sich mit dem Selbstbau vertraut zu machen, und wenn er anfänglich den Bau z. B. eines Güter- oder Personenwagens fast für unmöglich hält, so steigert sich mit den ersten Versuchen das Zutrauen zu seinen eigenen Fähigkeiten, und alle die Modelleisenbahner, deren Meisterwerke im Laufe der Zeit in den „Miniaturbahnen“ gezeigt werden, haben einstmals ganz klein und bescheiden angefangen. Es wird sehr reizvoll und lehrreich sein, aus den „Werdegängen“ einiger „Kapazitäten“ auf dem Gebiet des Modellbahnwesens die eigenen ersten und tastenden Versuche wieder zu erkennen. Wenn uns auch nicht die geradezu unbegrenzten Möglichkeiten des Auslandes zur Verfügung stehen, so haben wir vielleicht eine Eigenschaft voraus: Unsere bekannte handwerkliche Befähigung, die uns vieles ersetzen hilft. Der Neuling braucht also nicht gleich die Flinte ins Korn zu werfen, wenn er nicht gleich eine große Geschenkpackung von Märklin oder Trix erhält. Der „zünftige“ Modellbahner setzt sowieso seinen Ehrgeiz darein, möglichst sämtliche Wagen und Loks sowie das ganze Zubehör selbst zu bauen. Am besten sieht sich der Anfänger einmal bei ihm bekannten Modellbahnern oder im örtlichen Club um, um sich mit dem heutigen Stand des Modellbahnwesens vertraut und danach seine Pläne zu machen!

Vielen wird nämlich unbekannt sein, daß sich in Deutschland schon seit

Jahren Modellbahn-Clubs befinden und in letzter Zeit viele Neugründungen stattfanden, die bisher zwar ziemlich im Verborgenen wirkten, jedoch neuerdings immer mehr von sich reden machen. Es dürfte jedoch sicher nicht nur an den heutigen Zeiten des Materialmangels liegen, daß der Modellbahnsport immer mehr Anhänger findet, sondern auch und besonders in der sich immer mehr verbreitenden Erkenntnis des eigentlichen Wesens dieser Liebhaberei. Wer sich die Mühe nimmt und einmal herumhört, wird erstaunt feststellen, wie viele sich damit schon seit Jahren, zumindest seit Kriegsende, beschäftigen.

Für diese „alten Hasen“ im Modellbahnwesen sind diese Zeilen natürlich nicht gedacht, doch werden sie sicher dieses oder jenes Argument mit heftigem Kopfnicken, wenn nicht gar ganzen „Kommentaren“ bekräftigen! Die „Miniaturbahnen“ wollen auch in Zukunft nicht allein den „Kapazitäten“ wertvolle Bauanleitungen und -erfahrungen, technische Tricks und sonstige Anregungen vermitteln, sondern sich darüber hinaus auch die Verbreitung dieser über jeden Zweifel erhabenen Liebhaberei angelegen sein lassen. Der Inhalt wird daher jedem etwas bringen, und wenn die alten Modelleisenbahner etwas für die Allgemeingeltung ihres Steckenpferdes tun wollen, so mögen sie so viele Er-

fahrungen als nur irgend möglich an die Schriftleitung der „Miniaturbahnen“ einsenden; diese werden je nach Inhalt und Umfang honoriert und geben so jedem Modellbahner die Möglichkeit, auf diese Weise sein Modellbahn-„Etat“ etwas zu entlasten. Auch ist geplant, jeden Monat eine Reihe guter Fotos von Modellbahnanlagen oder interessanter Ausschnitte daraus, von Wagen, Loks jeder Spurweite, Gebäuden usw. zu bringen, die mit 3.— DM pro Foto honoriert und auf Wunsch wieder zurückgesandt werden. Auf diese Weise kann nicht nur die monatliche Rundschau „Miniaturbahnen“ abwechslungsreich gestaltet, sondern auch den übrigen Modellbahnern geholfen werden, die aus Fotos meist mehr entnehmen können als aus x „hochgelahrten“ Artikeln. Auch die Clubs sollen Gelegenheit erhalten, allgemeine Erfahrungen, Schaltkniffe, Foto-Reportagen der Club-Anlagen usw. zu veröffentlichen, um nicht nur die Sache der Clubs ins Licht der Öffentlichkeit zu rücken, sondern deren langjährige Erfahrungen für die Werbung neuer Anhänger nutzbar zu machen.

In diesem Sinne also „Fahrt frei!“ Mag die Fahrt der „Miniaturbahnen“ ruhig eine „Fahrt ins Blaue“ werden — ein Ziel wollen wir auf jeden Fall erreichen: Immer interessant und aktuell
WeWaW

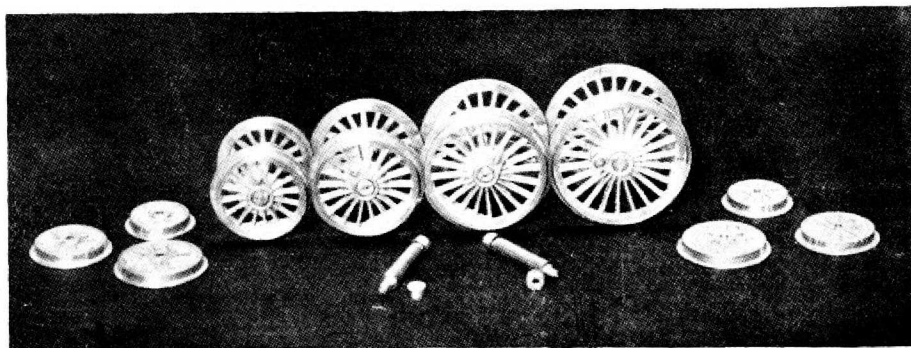


Modellbahnen im Ausland

von Heinz Bingel

Das Interesse des technisch interessierten Menschen an der Eisenbahn, an ihrem Betrieb, ihrer Organisation und ihrer ewigen Romantik führte dazu, daß sich einzelne Eisenbahnfreunde dem Modellbau zuwandten. Innerhalb von zwei Jahrzehnten wurde die Beschäftigung mit selbstgebaute Bahnmodellen aller Art und deren Inbetriebnahme auf Miniatur-Gleisstrecken zu einer Liebhaberei, die nicht etwa in Deutschland allein, sondern noch weit mehr jenseits unserer Grenzen eine große Anhängerzahl eroberte. Der deutsche Modell-Bastler, der sich bisher mühsam die Einzelteile zum Bau

einer Bahnanlage zusammensuchte und mit Altpapier und Messingabfällen jede Kleinigkeit „kompensieren“ mußte, wird sehr daran interessiert sein, etwas Näheres über die Arbeitsmöglichkeiten und Organisationen der Modelleisenbahner des Auslandes zu erfahren. Die „Miniaturbahnen“ bringen daher einen ausführlichen Bericht über das Modellbahnwesen dreier Länder, die in der Entwicklung ihrer Modellbahnindustrie Beneidenswertes geschaffen haben und heute an führender Stelle stehen. Es sind dies: England, die Schweiz und Amerika.



Vorbildliche Treibräder für 00-Loks
der englischen Firma Romford Model Ltd. London

England

das Land der ersten Eisenbahn war auch bezüglich der Modellbahnen schon früher tätig als andere Länder des Kontinents. Als wir vor 20 Jahren noch

nichts anderes kannten als die Spielzeugeisenbahnen Spur 0 und I mit Weißblechschienen und recht bunten, oft merkwürdig proportionierten Fahrzeugen, gab es in England schon die ersten Ansätze zur 00-Spur und zahlreiche Modelleisen-

bahn-Clubs. Die noch heute dort erscheinende Monatszeitschrift "Model Railway News" hatte damals schon einige Erscheinungsjahre hinter sich. Die Industrie lieferte, auch für 00-Spur, recht ansehnliche Lok-Modelle, teils mit Uhrwerksantrieb teils mit Elektromotoren. Die Uhrwerke, die heute natürlich fast ganz verschwunden sind, waren gut durchkonstruiert und mit mehreren Geschwindigkeitsstufen versehen.

Neben der Firma Basset-Lowke Ltd. Northampton, die dort etwa dem Rang der Firma Märklin in Deutschland entspricht, gibt es in England eine große Anzahl mittlerer und kleinerer Firmen, die sich mit der Herstellung von Einzelteilen für den Modelleisenbahnbau befassen. Von hervorragend ausgeführten Lok-Treibrädern bis zum Bremsgestänge für Güter- und Personenwagen ist jeder Bauteil maßstäblich und naturgetreu im Handel zu haben.

Der Maßstab, in dem der englische Modellbauer arbeitet, weicht von dem bei uns üblichen System etwas ab. Der Engländer bezieht seine Verkleinerungsmaße auf die Spurweite der großen Bahn = $4\frac{3}{4}$ Fuß (1435 mm). Er sagt nicht: „Ich baue im Maßstab 1:87“ sondern: „Ich baue im 3,5 mm scale“ (sprich: skehl). Das heißt: Die verkleinerte Spurweite des Modells ist 3,5 mm pro Fuß des Vorbildes, also $3,5 \times 4\frac{3}{4} = 16,6$ mm, abgerundet auf 16,5 mm und 00-Spur genannt. Unser Maßstab 1:75 entspricht dem englischen 4 mm-scale, also 4 mm pro Fuß des Vorbildes = $4 \times 4\frac{3}{4} = 19$ mm. Eine Eigentümlichkeit des dortigen Modellbaues ist außerdem die Anwendung verschiedener Verkleinerungsverhältnisse für Gleise und Fahrzeuge. Oft werden die Gleise im 3,5 mm-scale (1:87), die Loks und Wagen jedoch im 4 mm-scale (1:75) gebaut. Diese Maßnahme hat natürlich ihren Grund. Da die Wagen der englischen Staatsbahnen nicht so breit sind wie unsere deutschen Reichsbahnfahrzeuge, entsteht die Schwierigkeit, die Modellachslager und Radsätze im 3,5 mm-scale unterzubringen. Die Räder haben meistens viel breitere Laufkränze und stärkere Spurkränze als der genannte Verkleinerungsmaßstab zuläßt. Da-

mit nun nicht die Achslager breiter erscheinen als der schmale Wagenkasten, wird letzterer in einem größeren Verhältnis, in diesem Fall also im 4 mm-scale, gebaut.

Die beliebtesten englischen Modellspurweiten sind 00, 0 und I, außerdem noch eine Anzahl großer Spurweiten, die bei den zahlreichen Garteneisenbahnen auf großen Besitzungen und in Parks Verwendung finden. Für 00 sind vom Normungsausschuß zwei Spurweiten festgelegt worden: 16,5 mm = 3,5 mm-scale und — merkwürdigerweise — 18 mm = 3,8 mm-scale. Man ist also von der ursprünglichen Bauweise des 4 mm-scale, jedenfalls für den Gleisbau, abgekommen.

Bei den großen Spurweiten, die auch zum Teil Personen-Vergnügungsfahrten dienen, herrscht der Dampfantrieb vor. Für 00 und 0 werden durchweg elektrische Antriebe verwendet und zwar vorwiegend mit neuentwickelten Permanentmagnet-Motoren, die eine große Zugkraft besitzen und eine sichere Fernsteuerung zulassen.

Der Modelleisenbahnsport ist jedenfalls im englischen Leben sehr volkstümlich, was durch die hohen Besucherzahlen der jährlich zahlreichen Modelleisenbahn-Ausstellungen der Clubs bewiesen wird.

Die Schweiz

das Land der fast 100%ig elektrifizierten Eisenbahnen, bei denen nur noch eine geringe Anzahl Dampfloks an die Romantik alter Zeiten erinnert, ist auch auf dem Gebiet des Modellbahnwesens forschrittmlich tätig. Ein kleiner Liebhaberkreis, der sich — genau wie bei uns — belächelt und verspottet mit dem Bau von Bahnmodellen befaßte, führte 1933 zur ersten offiziellen Clubgründung: Der „Schweizerische Eisenbahn Amateur-Club Zürich“ (SEAC) wurde ins Leben gerufen. Heute bestehen in der Schweiz noch drei weitere derartige Organisationen: Der „Modellbau-Club Basel“ (MCB), der „Schweizerische Modelleisenbahn-Club Bern“ (SMEC) und die

bahn-Clubs. Die noch heute dort erscheinende Monatszeitschrift "Model Railway News" hatte damals schon einige Erscheinungsjahre hinter sich. Die Industrie lieferte, auch für 00-Spur, recht ansehnliche Lok-Modelle, teils mit Uhrwerksantrieb teils mit Elektromotoren. Die Uhrwerke, die heute natürlich fast ganz verschwunden sind, waren gut durchkonstruiert und mit mehreren Geschwindigkeitsstufen versehen.

Neben der Firma Basset-Lowke Ltd. Northampton, die dort etwa dem Rang der Firma Märklin in Deutschland entspricht, gibt es in England eine große Anzahl mittlerer und kleinerer Firmen, die sich mit der Herstellung von Einzelteilen für den Modelleisenbahnbau befassen. Von hervorragend ausgeführten Lok-Treibrädern bis zum Bremsgestänge für Güter- und Personenwagen ist jeder Bauteil maßstäblich und naturgetreu im Handel zu haben.

Der Maßstab, in dem der englische Modellbauer arbeitet, weicht von dem bei uns üblichen System etwas ab. Der Engländer bezieht seine Verkleinerungsmaße auf die Spurweite der großen Bahn = $4\frac{3}{4}$ Fuß (1435 mm). Er sagt nicht: „Ich baue im Maßstab 1:87“ sondern: „Ich baue im 3,5 mm scale“ (sprich: skehl). Das heißt: Die verkleinerte Spurweite des Modells ist 3,5 mm pro Fuß des Vorbildes, also $3,5 \times 4\frac{3}{4} = 16,6$ mm, abgerundet auf 16,5 mm und 00-Spur genannt. Unser Maßstab 1:75 entspricht dem englischen 4 mm-scale, also 4 mm pro Fuß des Vorbildes = $4 \times 4\frac{3}{4} = 19$ mm. Eine Eigentümlichkeit des dortigen Modellbaues ist außerdem die Anwendung verschiedener Verkleinerungsverhältnisse für Gleise und Fahrzeuge. Oft werden die Gleise im 3,5 mm-scale (1:87), die Loks und Wagen jedoch im 4 mm-scale (1:75) gebaut. Diese Maßnahme hat natürlich ihren Grund. Da die Wagen der englischen Staatsbahnen nicht so breit sind wie unsere deutschen Reichsbahnfahrzeuge, entsteht die Schwierigkeit, die Modellachslager und Radsätze im 3,5 mm-scale unterzubringen. Die Räder haben meistens viel breitere Laufkränze und stärkere Spurkränze als der genannte Verkleinerungsmaßstab zuläßt. Da-

mit nun nicht die Achslager breiter erscheinen als der schmale Wagenkasten, wird letzterer in einem größeren Verhältnis, in diesem Fall also im 4 mm-scale, gebaut.

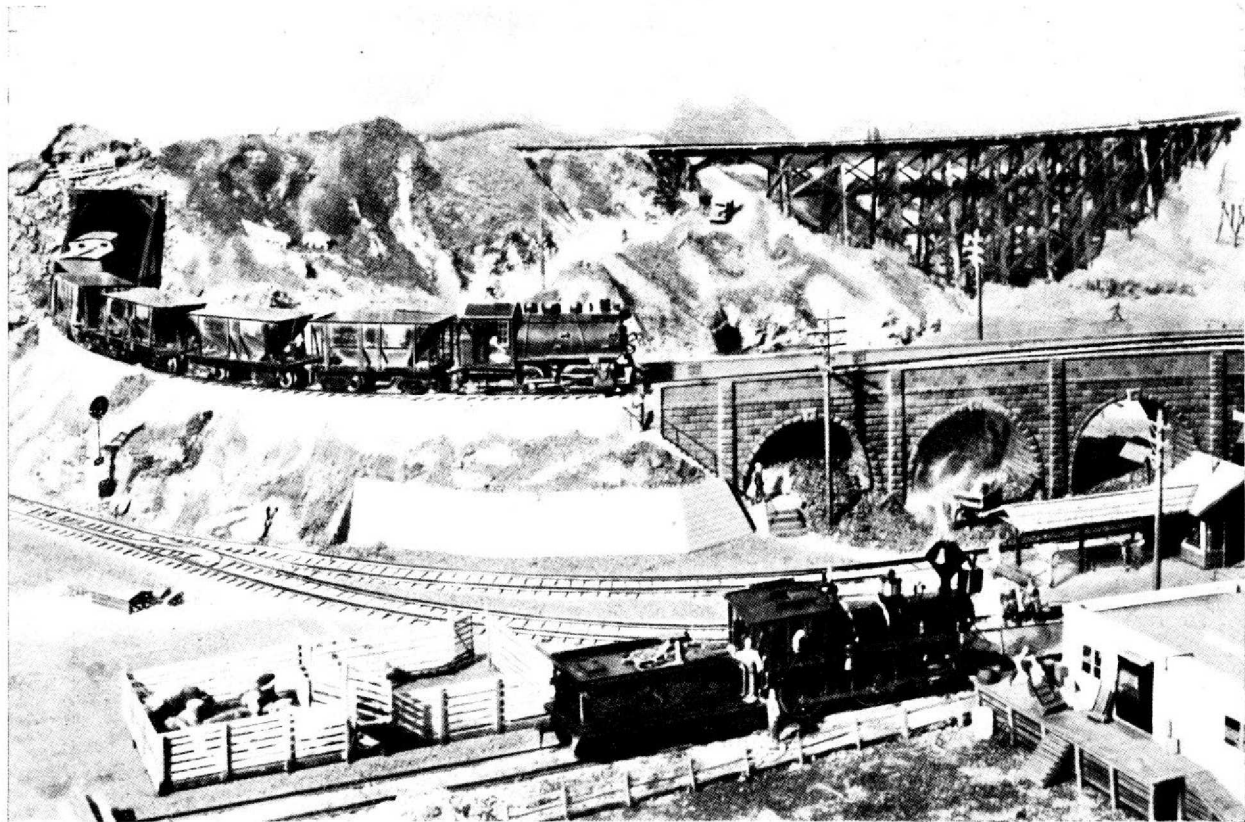
Die beliebtesten englischen Modellspurweiten sind 00, 0 und I, außerdem noch eine Anzahl großer Spurweiten, die bei den zahlreichen Garteneisenbahnen auf großen Besitzungen und in Parks Verwendung finden. Für 00 sind vom Normungsausschuß zwei Spurweiten festgelegt worden: 16,5 mm = 3,5 mm-scale und — merkwürdigerweise — 18 mm = 3,8 mm-scale. Man ist also von der ursprünglichen Bauweise des 4 mm-scale, jedenfalls für den Gleisbau, abgekommen.

Bei den großen Spurweiten, die auch zum Teil Personen-Vergnügungsfahrten dienen, herrscht der Dampfantrieb vor. Für 00 und 0 werden durchweg elektrische Antriebe verwendet und zwar vorwiegend mit neuentwickelten Permanentmagnet-Motoren, die eine große Zugkraft besitzen und eine sichere Fernsteuerung zulassen.

Der Modelleisenbahnsport ist jedenfalls im englischen Leben sehr volkstümlich, was durch die hohen Besucherzahlen der jährlich zahlreichen Modelleisenbahn-Ausstellungen der Clubs bewiesen wird.

Die Schweiz

das Land der fast 100%ig elektrifizierten Eisenbahnen, bei denen nur noch eine geringe Anzahl Dampfloks an die Romantik alter Zeiten erinnert, ist auch auf dem Gebiet des Modellbahnwesens forschrittmlich tätig. Ein kleiner Liebhaberkreis, der sich — genau wie bei uns — belächelt und verspottet mit dem Bau von Bahnmodellen befaßte, führte 1933 zur ersten offiziellen Clubgründung: Der „Schweizerische Eisenbahn Amateur-Club Zürich“ (SEAC) wurde ins Leben gerufen. Heute bestehen in der Schweiz noch drei weitere derartige Organisationen: Der „Modellbau-Club Basel“ (MCB), der „Schweizerische Modelleisenbahn-Club Bern“ (SMEC) und die



Reizvoller Ausschnitt aus der 00-Anlage des Amerikaners John Allen, Monterey, Cal. Loks und Wagen sind Varney-Fabrikate. In der Mitte des Bildes der „Little Joe“, der nicht länger als eine Lucky strike ist!