

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

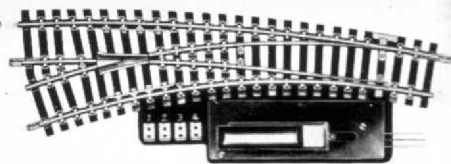
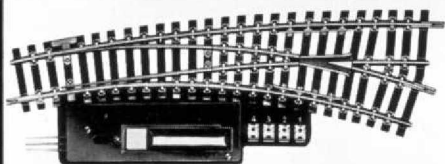
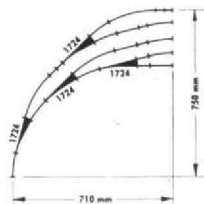
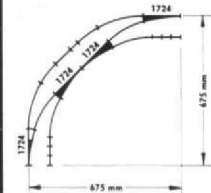
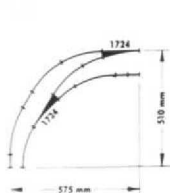
6 BAND XVI
29. 4. 1964

J 21 28 2 E
Preis 2.-DM

haben 2-poligen Umschalter

1724 · Paar DM 12.50
Modell-Weiche 15°
für Handschaltung

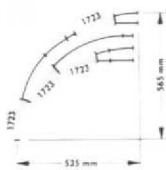
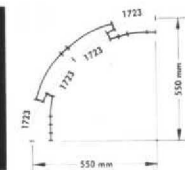
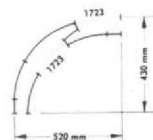
1724A · Paar DM 18.50
Modell-Weiche 15°
elektromagnetisch



Alle Modell-Weichen

1723 · Paar DM 14.-
Modell-Bogenweiche
für Handschaltung

1723A · Paar DM 20.-
Modell-Bogenweiche,
elektromagnetisch



- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. Kleine Messe-Reminiszenzen | 263 | 11. H0-Anlage „Steinwalden-Notberg“ (Riedel) | 282 |
| 2. Da wiehert das Dampfroß | 264 | 12. Ellok-Selbstbauten | 285 |
| 3. Bahnsteig-, Post- und Gepäckkarren-Aufzug | 265 | 13. „Kattenforst“ in N-Größe | 286 |
| 4. Fachliche Fachmesse-Tips | | 14. Das Dr.-Gleisbild-Stellpult (Nachtrag zum Heft 1 XVI) | 287 |
| a) Bäume aus Baumwurzeln | 268 | 15. Nach ein Messemotiv (Wiad) | 290 |
| b) Stoppelfeld | 268 | 16. Tiefgezogener Cellon-Fahrzeugkapf | 291 |
| c) Ziegelstein-Stapel | 269 | 17. Kibri-Gehweg- und Marktplatz-gestaltungsteile | 292 |
| d) Torfballen | 269 | 18. Die „Rosinenbahn“ (Schindler) | 293 |
| 5. Das Bremsprobensignal (Zp 6, 7 und 8) | 270 | 19. Kadee-Delikatessen für Spezialisten: Caboose, Logging-Car, Baumstämme | 294 |
| 6. Buchbesprechung:
Brücke zum Härtsfeld | 272 | 20. Kniffe und Winke: Dämmplatten fusseln nicht mehr | 295 |
| 7. Ybbser Straßenbahn als H0-Modell (BZ) | 273 | 21. Das Ellok-Silbenrätzel | 295 |
| 8. Der neue Repa-Weichenantrieb | 276 | 22. Eine – meine – Modellbahn-Kupplung | 296 |
| 9. Free-lance-Elektro-Kraftwerk | 278 | | |
| 10. Eine Achillesferse des Dreischienen-Zweileiter-Gleichstrom-Systems? | 279 | | |

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus –10 DM Versandkosten).

Kleine Messe-Reminiszenzen

Wie jedes Jahr blieben infolge Platzmangels einige Messeschnappschüsse übrig, die jedoch immerhin so „wertvoll“ oder von allgemeinem Interesse sind, daß wir sie Ihnen nicht vorenthalten wollen (wüßten wir sicher niemand gram sein wird). Was dazu zu sagen ist, entnehmen Sie bitte den jeweiligen Bildtexten.

An dieser Stelle nur noch ein paar Worte über folgende Punkte:

1. Märklin- und Fleischmann-Demonstrationsanlagen

Beide Firmen demonstrierten auf je einer langen Vorführanlage die Zugkraft ihrer Loks. Bei Fleischmann zog eine V 200 55 Wagen, bei Märklin eine E 94 (sowie die SBB-Ae 6/6) je 55 Wagen. Nachdem Fleischmann fast durchwegs vierachsige Wagen angehängt hatte, konnte man auf 220 Achsen, Märklin dagegen mit den angehängten zweiachsigen Kesselwagen „nur“ auf 110 Achsen hinweisen. Am Schluß der Messe wurde die Wagenzahl bei Märklin auf 110 (also ebenfalls 220 Achsen) erhöht, wobei als Stromquelle übrigens nur ein 10 VA-Fahrpult diente.

Solche Demonstrationen sind zweifelsohne imponierend für das Publikum, aber nicht so sehr für den Fachmann, da sie keinen echten Leistungsvergleich darstellen. Bei solchen Experimenten sind nämlich Faktoren zu berücksichtigen, die sehr entscheidend

sind: Vierachser mit ihren Drehgestellen haben in den Kurven eine geringere Reibung als Zweiachser mit starren Achsen; außerdem spielt die Art der Achslagerung mit eine wesentliche Rolle, ebenso der zu befahrende Kurvenradius. So konnte beispielsweise Märklin die Versuche nicht fortsetzen, weil in der einen Gleiskurve ein Gleisstück irgendwie lädiert worden war, so daß die ständig verlängerte Zugschlange an dieser Stelle umzukippen begann. Vierachsige Wagen standen am Messestand auch nicht in genügender Zahl zur Verfügung, die bei gleicher Anzahl nicht nur eine etwas kürzere Zugschlange, sondern auch eine etwas geringere Reibung ergeben hätten.

Bekanntlich kommt es darauf an, mit wieviel Kraft (in g ausgedrückt) ein Wagenmodell in Bewegung gesetzt werden kann. Sind beispielsweise bei einem Modell nur 2 g vonnöten, bei einem anderen dagegen 20 g, so kann eine durchaus „schwächere“ Lok im ersten Fall mehr Wagen ziehen als eine starke im zweiten Fall, wodurch ein gänzlich falscher Eindruck von der Zugkraft der schwächeren Lok entstehen würde. Da wir die Zugkraft der neuen Märklin-Loks nicht kennen und somit keine Vergleichswerte zur Verfügung stehen, haben wir spaßeshalber ein paar Wagenmessungen vorgenommen. Um einen Fleischmann-Kesselwagen-Vierachser auf dem 86-cm- ϕ -Kreis in Bewegung zu setzen, sind ca. 2,6 g erforderlich, für einen Märklin-Kesselwagen auf dem 76-cm- ϕ -Kreis ungefähr 3,5–4 g. Der Reibungskoeffizient (Bewegungskraft : Gewicht) beträgt beim Fleischmann-Wagen somit rund 0,025, beim Märklin-Wagen dagegen 0,06–0,07. Damit ist wohl klar, daß man bei unbekannter Zugkraft der Loks einfach keine Vergleiche anstellen kann. Wir wissen lediglich aus Erfahrung, daß die Zugkraft der Märklin-Loks aufgrund der größeren Anzahl Haftreifen allgemein größer ist als bisher bei Fleischmann-Loks, was aber durch den



Abb. 1 und 2. Unbemerkt beim Knipsen des Titelbildes von Heft 4 geknipst: Herr R. Nattermüller, der Werbeleiter der Fa. Fleischmann (mit der Haarsträhne), WeWaW (mit den Haarsträhnen) und Günter Albrecht (ohne Haarsträhne, dafür mit Blitz), Schnappschuß: O. Schmolinske, Eßlingen.

Um nicht einen falschen Eindruck zu hinterlassen: Der Großteil der Messebilder stammt von den nicht minder fleißigen JoKI und Allö!



Heft 7/XVI ist spätestens 29. 5. 1964 in Ihrem Fachgeschäft!

etwas schlechteren Reibungskoeffizienten der Märklin-Wagen (zumindest in den Kurven) wieder zum Teil wettgemacht wird. Näher können wir im Augenblick nicht auf diese Dinge eingehen; dazu bedarf es eines ausführlicheren Artikels, der wiederum einiger Versuchsreihen bedarf (wozu wir im Augenblick noch keine Zeit haben). Wir wollten heute nur darlegen, wieso wir im Messebericht weder auf die eine noch auf die andere Demonstrations-Anlage eingegangen sind.

2. Nette Geste – nicht einmalig!

Daß Märklin dem SBB-Ae 6/6-Modell Abziehbilder der Schweizer Kantonswappen beilegt, ist durchaus eine nette Geste – aber nicht einmalig! Fleischmann tut solches ebenfalls bei seiner Ae 6/6, und zwar seit 1962. Wir bitten um Nachsicht ob unserer „Vergeßlichkeit“!

3. Rivarossi – 1 : 82 Maßstab für europäische Modelle

Wie im Messeheft 5/XVI S. 220 kurz angedeutet, baut Rivarossi die H0-Nachbildungen europäischer Prototypen im Maßstab 1 : 82. Nicht weil Rivarossi diesen Maßstab für richtiger hält, sondern lediglich in Bezug auf das von ihr hergestellte amerikanische Sortiment. Bekanntlich sind amerikanische Loks etwas wuchtiger in ihren Ausmaßen, was aus dem Schattenrißvergleich der Abb. 3 in etwa hervorgeht. Zweifellos wirkt eine deutsche Lok im Vergleich zu einer entsprechenden USA-Loktype etwas schwächlicher. Das ist nun mal so und man kann also nicht einsehen, weshalb Rivarossi die europäischen Typen aus rein optischen Gründen den amerikanischen Ausmaßen anzugleichen versucht. Wir haben mit den betreffenden Herren lange genug debattiert – ergebnislos, zumal sie quasi als Gegenargument dann Punkte anführten, auf die wir gesondert eingehen müssen, da diese an sich berechtigt sind, aber mit der zur Debatte stehenden Sache überhaupt nichts zu tun

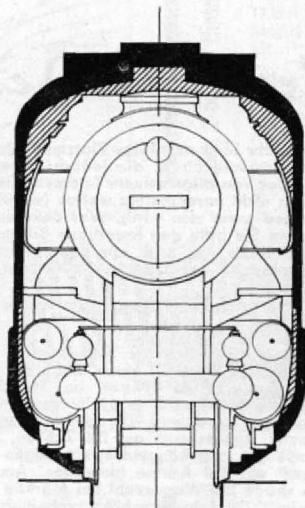


Abb. 3. Größenvergleich zwischen deutschen und amerikanischen Loks. Weiße Flächen: BR 010 (O); schraffiert: normale US-2'CI (USRA) „Big Boy“ der „Union Pacific“.

haben. Diese Argumente bezogen sich auf die Diskrepanz zwischen den maßstäblich langen Schnellzug-Loks der deutschen Firmen und deren abnorm kurzen D-Zug-Wagen. Nun, dieser wunde Punkt liegt uns selbst sehr am Herzen und wird uns die nächsten Jahre wohl noch öfter beschäftigen, aber als „Entschuldigung“ für die u. E. unmotivierteste Maßstabsvergrößerung im Hinblick auf die Wirklichkeit nun mal größeren amerikanischen Loks können wir solche Argumente nicht gelten lassen.

4. „Modelltreue“

Dieses „Modeschlagwort“ begegnete uns auf Schritt und Tritt und ist allmählich in gar manchem Katalog zu finden, obwohl es eigentlich überhaupt nichts besagt. Ob und inwieweit ein Modell – also eine Sache – überhaupt „treu“ sein kann, brauchen wir wohl kaum darzulegen. Vermutlich meint man nämlich „modelltreu“, doch würde auch dieser Ausdruck eigentlich nichts besagen, denn ein Miniatur-Fahrzeug wäre auch dann durchaus „modellgetreu“, wenn das Urmodell (das Handmuster) die vorbildwidrigste Form hätte. Warum bleibt man nicht analog dem Begriff „naturgetreu“ für die Nachbildung natürlicher Gebilde wie Landschaft usw. bei dem Begriff „vorbildgetreu“ oder auch „vorbildgerecht“? Es handelt sich schließlich bei unseren kleinen Bahnen um Modelle des großen Vorbilds. Gewiß, die Serienstücke, die dem ersten Handmuster-Modell genau entsprechen, sind im strengen Sinn auch „modellgetreu“ (nicht modell t r e u), doch sagt dieser Begriff – wie schon dargelegt – nichts darüber aus, ob das Urmodell wirklich ein vorbildgetreues Abbild ist oder nicht.

Es wäre wirklich gut, wenn sich die verschiedenen Werbeleiter über dieses wirklich sinnlose Adjektiv „modelltreu“ einmal ein paar Gedanken machen und in diesem „Modell“-Fall wenigstens der deutschen Sprache (einschließlich Duden) „treu“ bleiben würden...!

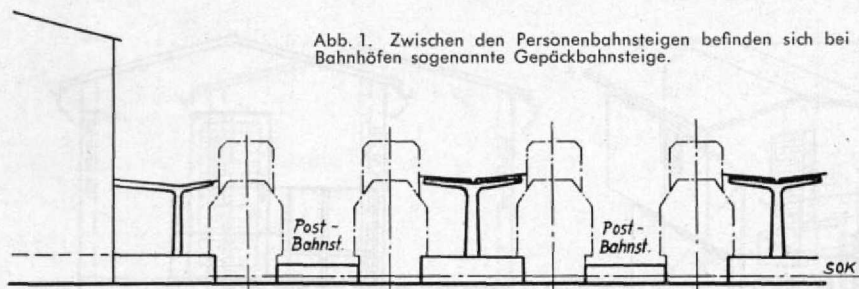
WeWaW

.....
Da wiehert das Dampfroß
 (Oder: Das nachträgliche Osterei)



„Du mit Deinen Import-Eiern! Wären wir doch lieber in den Speisewagen gegangen!“
 (Zeichnung: Schwarz – DB)

Abb. 1. Zwischen den Personenbahnsteigen befinden sich bei größeren Bahnhöfen sogenannte Gepäckbahnsteige.



Bahnsteig- Post- und Gepäckkarren-Aufzug

von G. M. in D.

Bekanntlich gehören zu den Bahnanlagen Bahnhöfe mit Bahnsteigen. Und dann gibt es noch Ausnahmen. Nicht, daß Sie denken, diese hätten gar keine Bahnsteige (auch das gibt's), im Gegenteil, die haben noch mehr Bahnsteige. Aber nicht für den Publikumsverkehr, sondern für die bekannten Post- und Gepäckkarren, nebst Anhängern. Diese „Noch-mehr-Bahnsteige“ dienen dazu, den Verkehr der Karren auf den „normalen“ Bahnsteigen zu

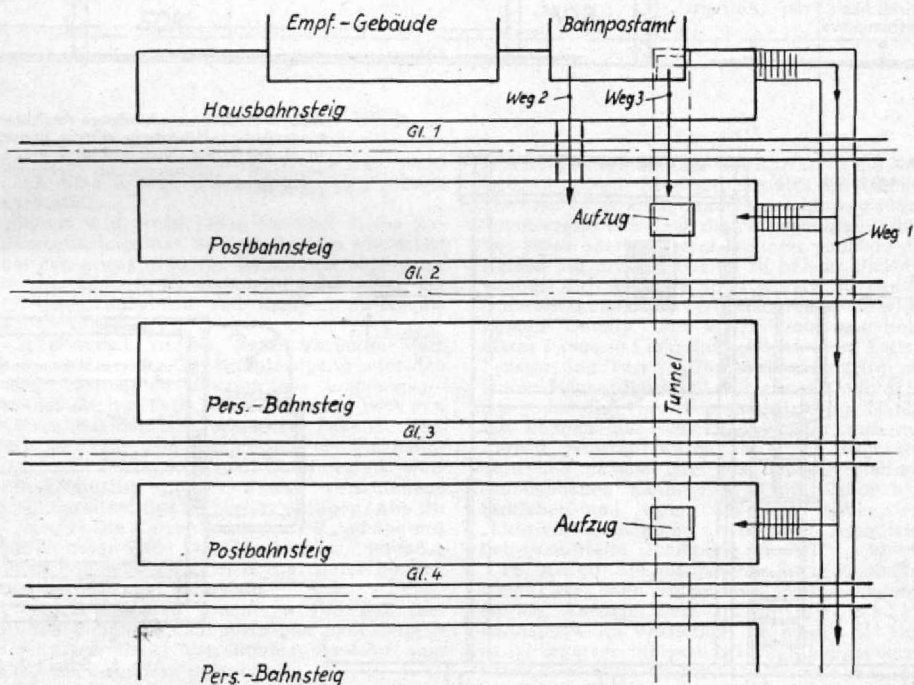


Abb. 2. Es gibt drei grundsätzliche Möglichkeiten, um mit den Gepäck- oder Postkarren vom Empfangsgebäude auf die verschiedenen Bahnsteige zu kommen: Weg 1, 2 oder 3 (Erläuterung im Text).

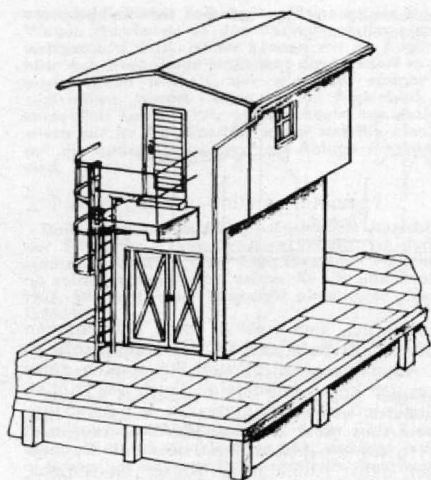


Abb. 3. Perspektivische Übersichtsskizze; im oberen Gebäudeteil befindet sich in Wirklichkeit der Aufzugsmechanismus.

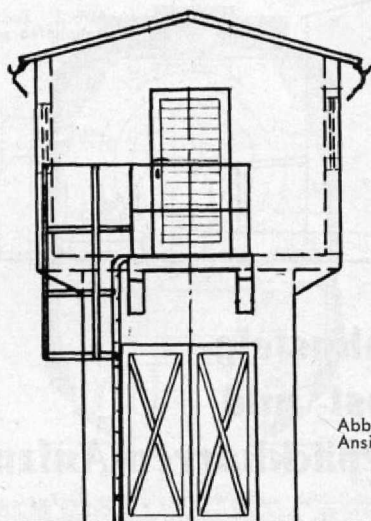


Abb. 4. Ansicht Y

SOK

Abb. 5. Seitenansicht

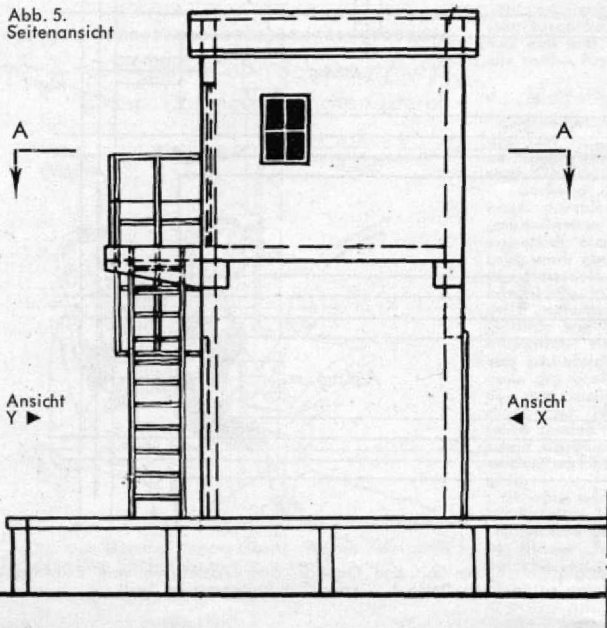


Abb. 4-7. Die verschiedenen Ansichten eines Aufzug-Häuschens älterer Bauart in $\frac{1}{2}$ H0-Größe. Das in Abb. 7 eingezeichnete Lichtraumprofil entspricht NEM 102.

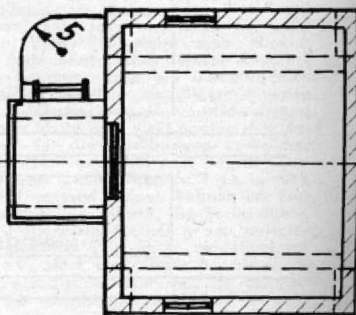
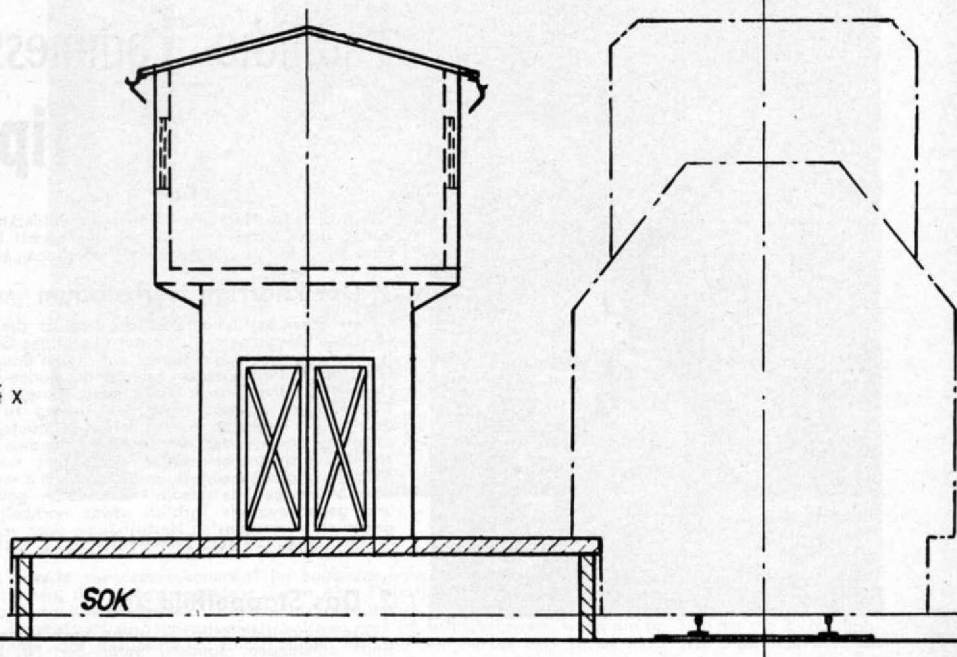


Abb. 6. Schnitt A-A

Abb. 7.
Ansicht X



vermeiden. Die Bahnsteig-Anordnung sieht dann etwa so aus, wie in Abb. 1 zeichnerisch dargestellt.

Wenn auch nicht jeder Bahnhof solche Gepäckbahnsteige hat, so sind sie doch zumindest bei den etwas größeren Bahnhöfen nicht allzu selten. Ganz große Bahnhöfe haben noch zusätzliche Ladegleise und Rampen direkt am Bahnpostamt.

Aber zurück zu der ersten Variante. Vom Bahnpostamt, der Gepäckabfertigung oder den dafür bestimmten Räumen des Empfangsgebäudes älteren Typs müssen also die besagten Karren, beladen mit Postsäcken, Paketen, Koffern usw. auf dem entsprechenden Postbahnsteig zum D-Zug nach „X“ bereitgestellt werden. Natürlich gibt es wieder verschiedene Möglichkeiten, dies zu bewerkstelligen (Abb. 2):

Weg 1: Die Karren (auch mit 1-2 Anhängern) fahren vom Ende des Hausbahnsteiges über einen Bohlenüberweg über die Gleise hinweg zum betreffenden Bahnsteig.

Weg 2: Seltener kommt es vor, daß (bei älteren Bahnhöfen mit niedrigen Bahnsteigen) die Karren direkt über Bohlenüberwege zum nächsten Bahnsteig gelangen.

Weg 3 (jetzt kommt's): Im Postraum, Bahnpostamt oder in der Gepäckabfertigung befindet sich ein Fahrstuhl (den Sie im Modell nicht dar-

zustellen brauchen), der die Karren in die Kelleretage bringt. Hier befindet sich ein Tunnel, der quer unter allen Bahnsteigen hinweg führt. Somit ergibt sich dann die Notwendigkeit, mittels eines oder mehrerer weiterer Aufzüge die Karren auf die Bahnsteige zu heben. Und ein solcher Aufzug ist ja sooo einfach zu bauen. Die Abbildungen 3-7 vermitteln Ihnen die wichtigsten Details. Mit etwas 2-mm-Sperrholz, etwas Pappe (0,5 mm dick), Draht, einer Leiter, Fenster und Türen (Überbleibsel aus irgendeinem Häuser-Bausatz) und etwas Geduld ist das (oder die) Häuschen im Nu fertig. Natürlich können die Türen und Fenster auch aus Karton gefertigt werden, wie man insgesamt auch den ganzen Bau aus Bausatzresten zusammenbauen kann. Fenster mit Cellon hinterkleben und, wenn Sie Lust haben, ein „Lichtlein“ anstecken; Anstrich: schmutzighell-grau-braun (Rauhputz); fertig!

PS. Ach so! Sie besitzen gar keine Postbahnsteige? Na, dann setzen Sie die „Häuschen“ (sprich: Aufzüge) doch auf die normalen Bahnsteige. Im Vertrauen: Ich mach's so! Und es ist sogar vorbildgerecht! Denn bei größeren Bahnhöfen ohne Gepäckbahnsteige haben die normalen Bahnsteige solche Aufzüge, ja, es gibt sogar Fälle, bei denen beide Bahnsteige Aufzüge haben.

Fachliche Fachmesse-Tips!

Auf einigen Messevorführanlagen entdeckten wir einige nette Sächelchen, die wir als höchst brauchbare Tips nicht mit Stillschweigen übergehen können:

1. Der knorrige Herbstbaum (Abb. 1)

Herr Schreiber schaute etwas verdutzt drein, als wir unser Augenmerk – statt auf den Kadee-Caboose (s. S. 294 u. 295) – erst einmal auf diesen Baum richteten und den anwesenden Erbauer des Kadee-Motivs, Herrn W. Helbig aus Haunsteinen, ausquetschten. Dieser Baum verdient diese Bezeichnung zu Recht, denn er ist einer der letzten feinen Ausläufer einer alten ... Baumwurzel! Wenn also irgendwo Baumstrünke ausgegraben werden (besonders von sehr alten Hartholzbäumen), dann nichts wie hin und ähnliche Wurzelgebilde gesucht! Gesäubert, getrocknet und gegebenenfalls farblich etwas nachbehandelt, geben sie die schönsten Herbstbäume oder verdorrte „Einzelgänger“ ab!

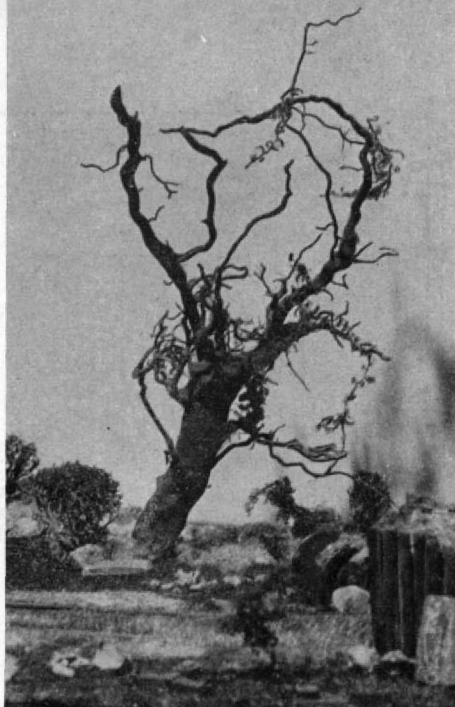


Abb. 1.

2. Das Stoppelfeld (Abb. 2)

Das Stoppelfeld selbst ist nicht durch irgendeinen Kniff entstanden, sondern unter der Nr. 126 im natureal-Sortiment zu haben. Die Tips folgen erst jetzt: Das Aussehen des Stoppelfeldes wirkt noch natürlicher, wenn die Fahrspuren einer landwirtschaftlichen

Erntemaschine mittels einer Gabel markiert werden. Die Fahrspuren müssen parallel über das Feld verlaufen, wobei es sich bei größeren Getreidefeldern besonders gut macht, wenn in der Mitte ein Rest Kornfeld stehen bleibt, dessen Ecken abgerundet sind. – Da das Bild eines solchen Getreidefeldes nicht deutlich genug geraten ist, zeigen wir „ersatzweise“ das kleinere Stoppelfeld neben der Viehweide, ebenfalls eine nette Anregung zur Geländegestaltung (und gleichfalls ein Ausschnitt aus einer der natureal-Messeanlagen).

Abb. 2.

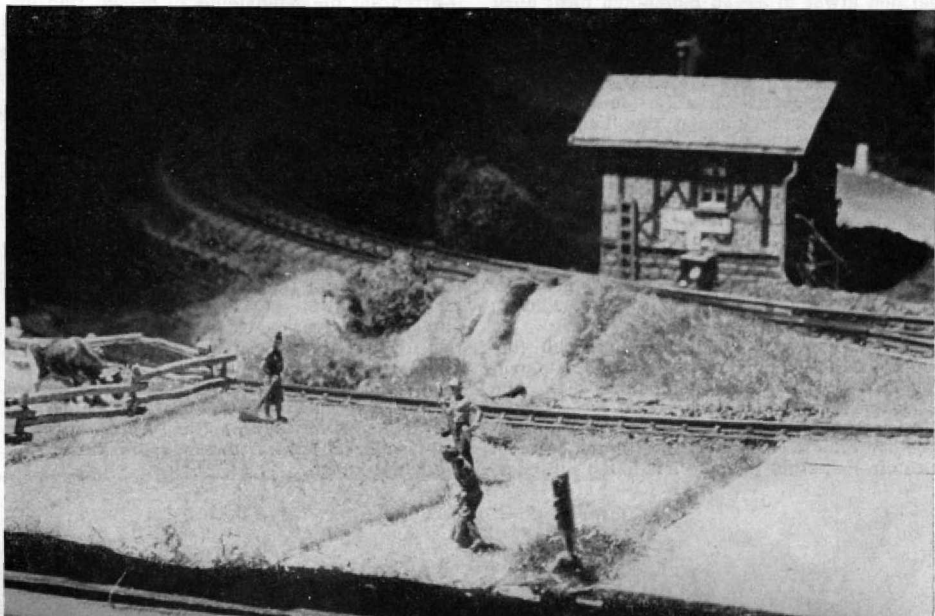
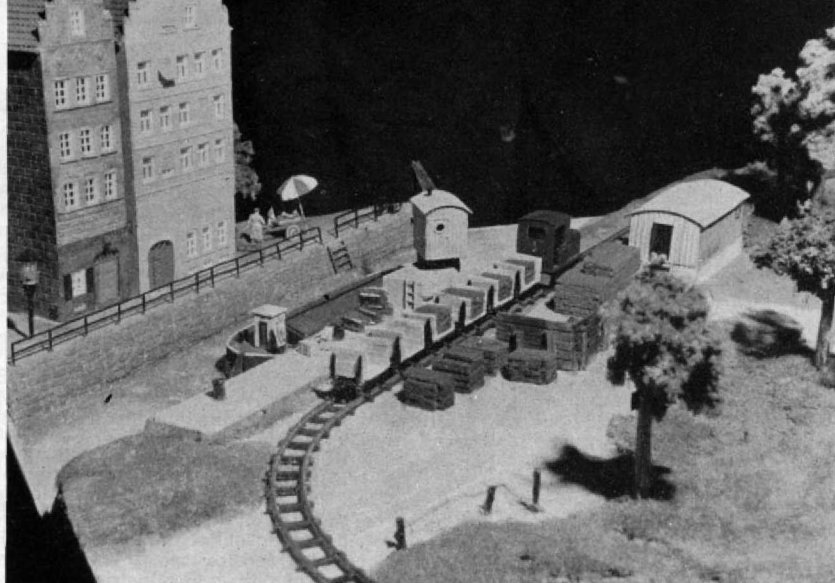


Abb. 3
und 4.



3. Der Ziegelsteinstapel (Abb. 3)

Man braucht nur draufzukommen! Im Baubuden-Bausatz der Fa. Vollmer befindet sich ein Spritzling mit Ziegelsteinen, die zusammengeklebt die in Abb. 3 sichtbaren Ziegelsteinstapel (als Ladegut für die neuen Egger-Stirnboardwägelchen) ergeben. Da man als Gewöhnlich-Sterblicher aber nicht x Baubuden kaufen kann, um einige Ziegelsteinstapel zusammensetzen, wäre es wirklich wünschenswert, wenn die Fa. Vollmer die Ziegelstein-Spritzlinge noch gesondert in einem Beutel herausgeben würde, was sicher nicht viel Umstände bereiten dürfte! Na, Herr Vollmer – woll' mer??

4. Torfballen-Herstellung (Abb. 4)

Für die Anfertigung der in Abb. 4 deutlich sichtbaren Torfballen gab uns Herr Theodor Egger (der eine der beiden Modellbahner-Brüder und Feldbahn-Hersteller) folgenden Tip: Man nehme kleine Balsaholzstückchen (ca. 5 x 5 x 9 mm), tauche sie in Leim (Mowicoll), wälze sie in braunem Herpa-Streumaterial (Nr. 72 ackerbraun), umwicke sie mit feinstem Draht und beklebe die Kanten mit dünn geschnittenen Holz-(Furnier-)Streifen. Wie sagten wir oben? – Man braucht nur draufzukommen!

