

Miniaturbahnen

MONATLICHE RUNDSCHAU



OKTOBER
NR. 2/1948



Neustadt am Bergsee ist eine idyllisch gelegene kleine Stadt. Am Fuße des Petrigebirges liegt das etwas mächtige Empfangsgebäude des Bahnhofs, dessen doppelgleisige Hauptstrecke geheimnisvoll in der Tunnelöffnung des nahegelegenen Ostberges verschwindet. Als begeisterter Eisenbahner stehe ich an der Strecke, um — wie so oft — die Züge an mir vorüberrollen zu lassen und meinen Liebhaberstudien nachzugehen.

Mit beschränkter Geschwindigkeit läuft gerade der Personenzug nach Niederhausen in das Ueberholungsgleis ein, um dem Schnellzug nach Westen die Strecke frei zu machen. Von weitem tönt die Ansage aus dem Bahnhofslautsprecher zu mir herüber, die den erwarteten D 104 ankündigt, und wenige Minuten später erscheint schon die auf dieser Strecke eingesetzte Stromlinienlok in der Tunnelöffnung des Ostberges und strebt mit ihren 5 Wagen in rascher Fahrt dem Bahnhof zu.

„Neustadt Hauptbahnhof! Neustadt Hauptbahnhof! Nächster Anschlusszug nach Bergheim, planmäßige Abfahrt 8 Uhr 24 auf Bahnsteig 2!“

Ja, beinahe hätte ich es vergessen zu erwähnen, daß die Nebenstrecke nach Bergheim hier in Neustadt ihre ganz besonderen Reize hat. Sie wird mit Elloks betrieben, windet sich durch zwei Tunnelöffnungen des Ostberges zum Viadukt über den Bergsee empor und verschwindet hinter dem Petrigebirge. Es ist ein ganz besonderer Genuß zu beobachten, wie die grüne E 18 ihren Zug mühelos die Steige zum Viadukt emporfährt, und so warte ich noch, bis der Schnellzug

den Bahnhof verlassen hat und nochmals der Klang der Lautsprecher an mein Ohr dringt: „Achtung für Bahnsteig 2! Eilzug nach Bergheim, bitte einsteigen und die Türen schließen. Der Zug fährt ab!“

Das Ausfahrtsignal zeigt „freie Fahrt“. Geräuschlos setzt ich der Zug in Bewegung. Ich sehe ihn über die Brücke, die den Güterbahnhof Neustadt-Süd überquert, hinwegfahren. Dann nimmt er die Steige und verschwindet in der Südöffnung des Ostberges; um nach kurzer Zeit aus der Westöffnung wieder aufzutau-chen. Der Zug rollt, nein, man möchte sagen, „gleitet“ über das Bergseeviadukt und ist dann nicht mehr zu sehen.

Verlassen und einsam liegt das Bahnhofsgelände wieder vor mir, aber ein fernes Geräusch meldet mir den Vormittags-Güterzug an, der um 8 Uhr 40 über Neustadt nach Bergheim fährt.

„Sollte es für den Modelleisenbahner zu Hause nicht ein besonderer Reiz sein, seine Strecke so ähnlich wie diese hier aufzubauen?“ Nachdenklich wende ich mich um und werde durch ein „au, meine Hühneraugen!“ aus meinen Gedanken gerissen. Ich entschuldige mich höflich und dränge mich durch die hinter mir stehenden Reihen, die — anscheinend ebenso wie ich — ihren Liebhaberstudien nachgehen.

Sie wundern sich darüber, meine geschätzten Leser, daß so viele Leute an einer simplen Bahnstrecke stehen und einem Eisenbahnbetrieb zuschauen? Allerdings handelt es sich hier nicht um eine gewöhnliche Bahnstrecke und auch dieses idyllisch gelegene „Neustadt am Bergsee“ ist eine außergewöhnliche Stadt. Sie wurde nämlich vom Eisen-

bahn-Amateur-Club Bonn ins Leben gerufen, einschließlich ihren Bergen, Feldern und Bahnstrecken.

Der Ort, von dem ich erzählte und die Stelle, wo ich meine geschilderten Beobachtungen machte, war ein Ausstellungsraum, in dem der Bonner Club am 1. August seine öffentliche Eisenbahnschau „15 Minuten auf Neustadt Hauptbahnhof“ eröffnete. „Erstmals für Bonn! Ein Eisenbahn-Fahrplanbetrieb mit 14 Zügen!“ so lauteten die Plakate an den Schaufenstern und täglich von 16 bis 20 Uhr drängten sich die Massen der jungen und alten Eisenbahnfreunde zu den Vorführungen.

Da ich Mitglied des Eisenbahn-Amateur-Clubs Bonn bin und selbst an den Aufbauarbeiten zu dieser Ausstellung mitbeteiligt war, sind die Leser der „Miniaturbahnen“ in der glücklichen Lage, sozusagen „aus erster Quelle“ das Allergenaueste über den Ort Neustadt, seine Strecke, seine Landschaft und seine Belebung mit rollenden Zügen zu erfahren.

Planung und Vorarbeit.

Der Schwarzhandel stand noch hoch in Blüte, als in einer Monatsversammlung unseres Clubs beschlossen wurde, eine Modellbau-Ausstellung zu veranstalten. Das war Anfang Mai und die Schwierigkeiten, die sich uns materialmäßig entgegenstellten, machten uns einiges Kopfzerbrechen. Innerlich war ich durchaus gegen die Ausstellung, da nämlich das Gleis- und rollende Material aus dem Privatbesitz der einzelnen Besitzer von Märklin 00-Bahnen zusammengestellt werden sollte. Nicht als ob ich ein Gegner von Märklin wäre, keineswegs! Es waren andere Gründe, die meine Freude an der ganzen Sache dämpften: 1. Die Verwendung von Industriegleisen zwang uns zu den kleineren unschönen Krümmungsradien, zum großen Gleisabstand in den Weichenstraßen und zur Verwendung der unsicheren Wechselwippen-Mechanik für Weichen und Signale. Die Mittelschiene mußte in Kauf genommen werden. 2. Güterzug-Modell-Loks gab es nicht. Das einzige brauchbare „Modell“ war die

mehrfach vorhandene 2 C 1-Schnellzuglokomotive. 3. Der Wagenpark bestand nur aus wenigen selbstgebauten Modellen. Die Verwendung der zum Teil naturgetreuen, zum Teil aber unmaßstäblichen Industriefabrikate war nicht zu umgehen.

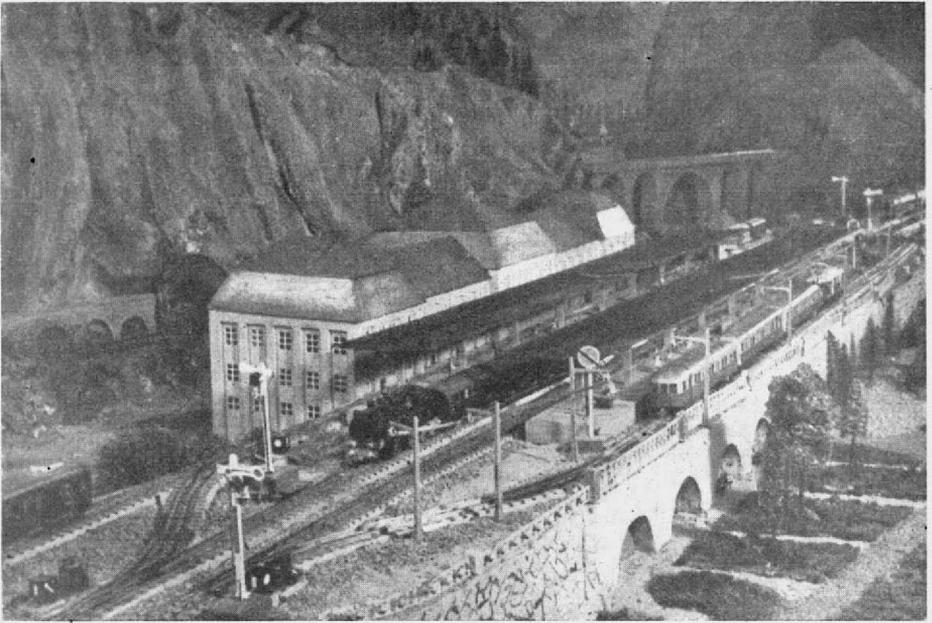
Da mit dieser Ausstellung jedoch bezweckt werden sollte, die Öffentlichkeit, die Behörden, die Reichsbahn und versteckte Modelleisenbahner auf den im April gegründeten neuen Club aufmerksam zu machen und gleichzeitig die finanzielle Basis für die kommenden Arbeiten der Werkstattausrüstung zu schaffen, warf ich meine Bedenken beiseite. Ich sah die Sache von der anderen Seite an, nämlich einmal zu zeigen, wie ein Eisenbahnliebhaber eine industriemäßig hergestellte 00-Bahn sinngemäß aufbauen und fahren kann. Nachdem ein Clubmitglied, ein Schreinermeister, uns den Hauptanteil des benötigten Holzes für die Tischplatte zum Aufbau gestiftet hatte, stand eine Spielfläche von 7x2 m zur Verfügung. Ein großer Raum für die Ausstellung wurde uns von einem anderen Clubmitglied gratis gestellt.

Nun konnte die Gleisplanung beginnen. Nach verschiedenen Besprechungen und Beratungen fiel die Wahl auf meinen Streckenentwurf „Neustadt“ und gleichzeitig übergab man mir die technische Leitung für Aufbau und Betrieb.

Der Aufbau.

Nachdem 12 Eisenständer mit Querstreben als Träger für die Tischplatte angefertigt worden waren und das Zusammenfügen der Bretter begonnen hatte, kam die Währungsreform. Zwei Wochen lang ruhte die Arbeit und es tauchte die Frage auf, ob die Ausstellung in die Wintermonate verlegt werden sollte. Nach einer kurzen Aussprache in einer Mitgliedsversammlung wurde beschlossen, weiter zu arbeiten und am 1. August zu eröffnen.

Der gewählte „Ausstellungs-Ausschuß“, bestehend aus 5 Clubmitgliedern, und unterstützt von anderen Clubkameraden, begann nun nach vollendetem Tischaufbau, an einem Sonntagvormittag mit seiner Arbeit.



Nach dem vorliegenden Streckenplan verlegten wir zunächst einmal die Gleise auf der flachen Tischfläche, ohne Rücksicht darauf, daß an den Kreuzungspunkten die Gleise übereinanderlagen. Wir wollten ja noch keine Züge fahren lassen, sondern es kam uns nur auf die Feststellung an, wie wir mit den Märklin-Gleisteilen „auskamen“. Mit Rotstift und Blaustift fuhren wir an den Märklin-Gleiskörpern entlang, bauten alles wieder ab und hatten nun den Streckenplan in natürlicher Größe als Zeichnung auf der Tischplatte.

Jetzt erst begann die eigentliche Arbeit: der Aufbau der Bahndämme und die Gestaltung der vorgesehenen Landschaft. Mit Kreide und Farbenfettstiften wurden auf der Tischfläche die Höhenlage der Gleise angeschrieben, Vermerke gemacht, wo Bahndämme, Unterführungen, Brücken und Tunnelöffnungen vorgesehen waren und sofort mit dem Aufbau der Dämme begonnen. Es ergab sich, daß eine Arbeitseinteilung in Gruppen

vorteilhaft war. Zwei Mitglieder bauten den Ostberg, zwei andere schufen das Petri-Gebirge, wieder andere konstruierten die Dämme, Brücken und das Viadukt, Häuser und Bahnhofsgebäude. Als die Gleisleger ihr Werk begannen und die notwendigen Strippen unter der Tischfläche hergezogen wurden, baute ich die vorgesehenen Schalttafeln und machte die ersten provisorischen Anschlüsse. Inzwischen war die Jugendgruppe des Clubs mit der Heranschaffung von „Baumaterial“ vollauf beschäftigt. Feiner grauer Split, brauner, weißer und gelber Sand, Kaffeesatz, Moos und andere Wunderdinge wurden von den Jungens herangeschleppt und für den späteren Verwendungszweck der Landschaftsgestaltung gesiebt und gereinigt. Die Märklin-Blechkörper wurden in Split hineingebettet, was besonders der doppelgleisigen Hauptstrecke ein natürlicheres Aussehen verlieh. Landstraßen und Wege wurden aus Sand geformt, während das Moos zur Darstellung von Grün-

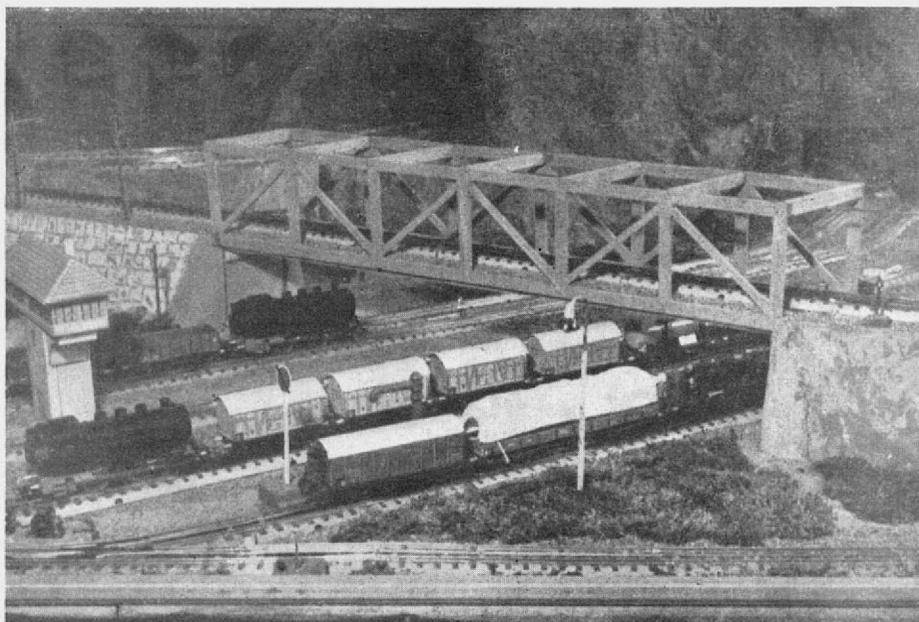
flächen Verwendung fand. Die „Villa am Bergsee“ war ebenso liebevoll angelegt wie das „Denkmal des unbekanntem Eisenbahners“ in den Grünanlagen von Neustadt, und auch die Bänke für Liebespaare wurden nicht vergessen.

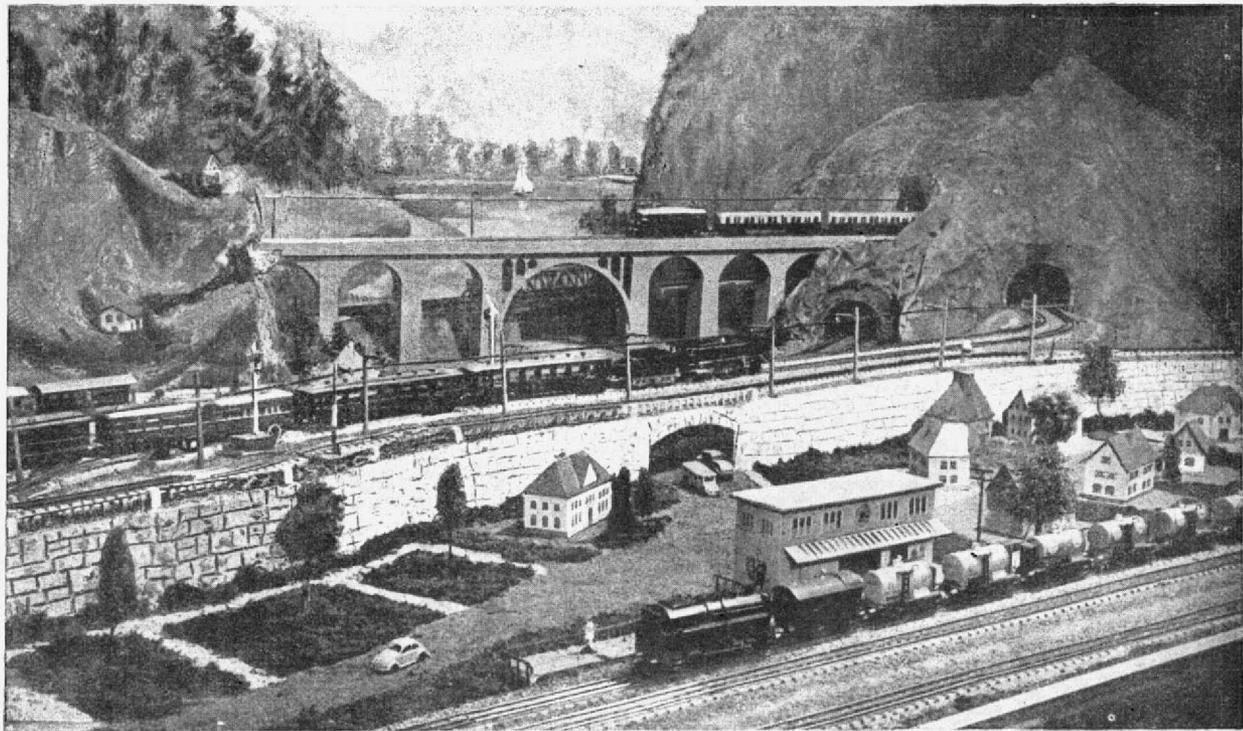
Bevor die erste Lokomotive zu einer Probefahrt auf die Gleise gestellt wurde, prüften wir die Gleise auf Kurzschluß und stellten einen Isolationswiderstand von 10 000 bis 50 000 Ohm in den verschiedenen Stromkreisen fest, die für zuverlässig galten. Dann begann der Probebetrieb, der zufriedenstellend verlief. Als am Vorabend des Eröffnungstages der letzte Versuchszug über die Strecke gelaufen war, trat ein General-Kurzschluß in allen Stromkreisen ein, der ein Weiterfahren unmöglich machte. Die dadurch wenig rosige Stimmung der Clubmitglieder, die unserem Ausstellungsraum gerade den letzten festlichen Glanz verliehen, wurde kaum gebessert, als ich mein Werkzeug einpackte und erklärte, den Kurzschluß am kommenden Vor-

mittag zu suchen und zu beseitigen.

Wer sucht, der findet! Ich kann nicht behaupten, daß ich eine sehr gute Nacht verbracht hätte, da meine Gedanken immerhin um die etwaigen Fehlerquellen herumkreisten und auf Grund der Schaltplanstudien und der an den Schaltpultinstrumenten beobachteten Erscheinungen nur eine einzige Möglichkeit offen blieb, die sich dann auch am nächsten Vormittag bestätigte: Nachmittags war ein Gleisbogen im Osttunnel ausgewechselt und nicht wieder festgeschraubt worden. Er hatte sich verschoben und der Metallkörper berührte eine Weiche der parallel-laufenden Gegenstrecke, deren Metallkörper entgegengesetzte Polarität hatte.

So konnte am Samstag, den 31. Juli um 17 Uhr die Eröffnung der Ausstellung vor geladenen Gästen ihren vorgesehenen Verlauf nehmen. Nach der Begrüßung der Gäste durch den ersten Vorsitzenden, Herrn Peter Richarz, der auch auf die besonderen Leistungen einzelner Club-





Bahnhof Neustadt-Süd mit Blick auf Viadukt, Bergsee
und „tunneldurchwühlten“ Ostberg

mitglieder beim Aufbau und der Gestaltung der Anlage hinwies, sprach Herr Reichsbahnrat Paetzold-Bonn über die Bedeutung des Modelleisenbahnwesens und das Interesse der Reichsbahn an den deutschen Modellbahnvereinigungen.

Und jetzt kam der große Augenblick! Herr Reichsbahnrat Paetzold stellte das Hauptsignal der Hauptstrecke auf „freie Fahrt“. Alles blickte gespannt auf die Mündung des West-Tunnels, in der man eine schnittige Schnellzugmaschine erwartete. Statt dieser kam eine mit Girlanden und Fähnchen geschmückte Tenderlok zum Vorschein, die 6 Schotterwagen hinter sich herzog. Es war der „letzte Bauzug“, der nun über die Strecke rollte und gleichzeitig hiemit die Vorführung eröffnete.

Die Zugfolge brachte in bunter Abwechslung Güterzüge verschiedenen Charakters, Personenzüge und Schnellzüge in beiden Fahrtrichtungen der doppelgleisigen Hauptstrecke. Auf der eingleisigen Nebenstrecke verkehrten Anschlußzüge ins Gebirge.

Nach Ablauf einer Viertelstunde hatten alle Züge ihre Fahrten gemacht und standen dann wieder in der richtigen Reihenfolge für die nächste Vorführung bereit.

Gleisstrecke und Zugaufstellung.

Bei der Streckenplanung war davon ausgegangen worden, dem Zuschauer den fahrplanmäßigen Betrieb auf einem Durchgangsbahnhof vorzuführen. Die Züge sollten also von einem unsichtbaren Abstellbahnhof herkommen, die freie Strecke und den sichtbaren eigentlichen Bahnhof durchlaufen und dann wieder zu den Abstellgleisen zurückkommen. Die Hauptstrecke sollte doppelgleisig, eine abzweigende Nebenstrecke eingleisig verlegt werden.

Die Lösung dieser Aufgabe zeigt unser Streckenplan (Seite 8). Der Abstellbahnhof A liegt, vom Gebirge verdeckt, im Hintergrund der Spielfläche und enthält die Abstellgleise 1, 2, 3 und 4. Jedes Gleis nimmt zwei Züge auf, so daß in A 8 Züge startfertig stehen. Die doppelgleisige Hauptstrecke führt von A aus

dem West-Tunnel herauskommend, an der Vorderkante der Spielfläche entlang, berührt die Vorortstation „Neustadt-Süd“ nebst Güterbahnhof, durchläuft den Ostberg in einem Bogen und erreicht dann über die Steigerampe am Fuße des Petriberges den Bahnhof Neustadt. Von Neustadt aus führt die doppelgleisige Hauptstrecke durch den Ost-Tunnel zum Abstellbahnhof A zurück.

Neustadt Hauptbahnhof ist viergleisig. Die Gleise 1 und 4 sind als Ueberholungsgleise gedacht. Gleis 4 ist aber auch der Anfang einer eingleisigen Nebenstrecke, die — mit Oberleitung versehen und mit Elloks betrieben — über die Brücke am Güterbahnhof hinweg und, weiter ansteigend, den Ostberg durchlaufend, zum Bergseeviadukt und zum Abstellbahnhof B führt. B liegt 20 cm über A und ist in der Abb. der Deutlichkeit halber daneben gezeichnet worden. In unserem Fahrplan-Programm stellt diese Nebenstrecke die Verbindung zu den hinter dem Gebirge liegend gedachten Kurort Bergheim dar.

An Lokomotiven standen zur Verfügung:

- 3 Märklin 2 C 1 für Schnell- u. Personenzüge
- 2 „ Elloks 1 C 1 für die Nebenstrecke
- 4 „ Tenderloks T 800 für die Güterzüge
- 1 zweiteiliger Triebwagen für Sonderfahrten.

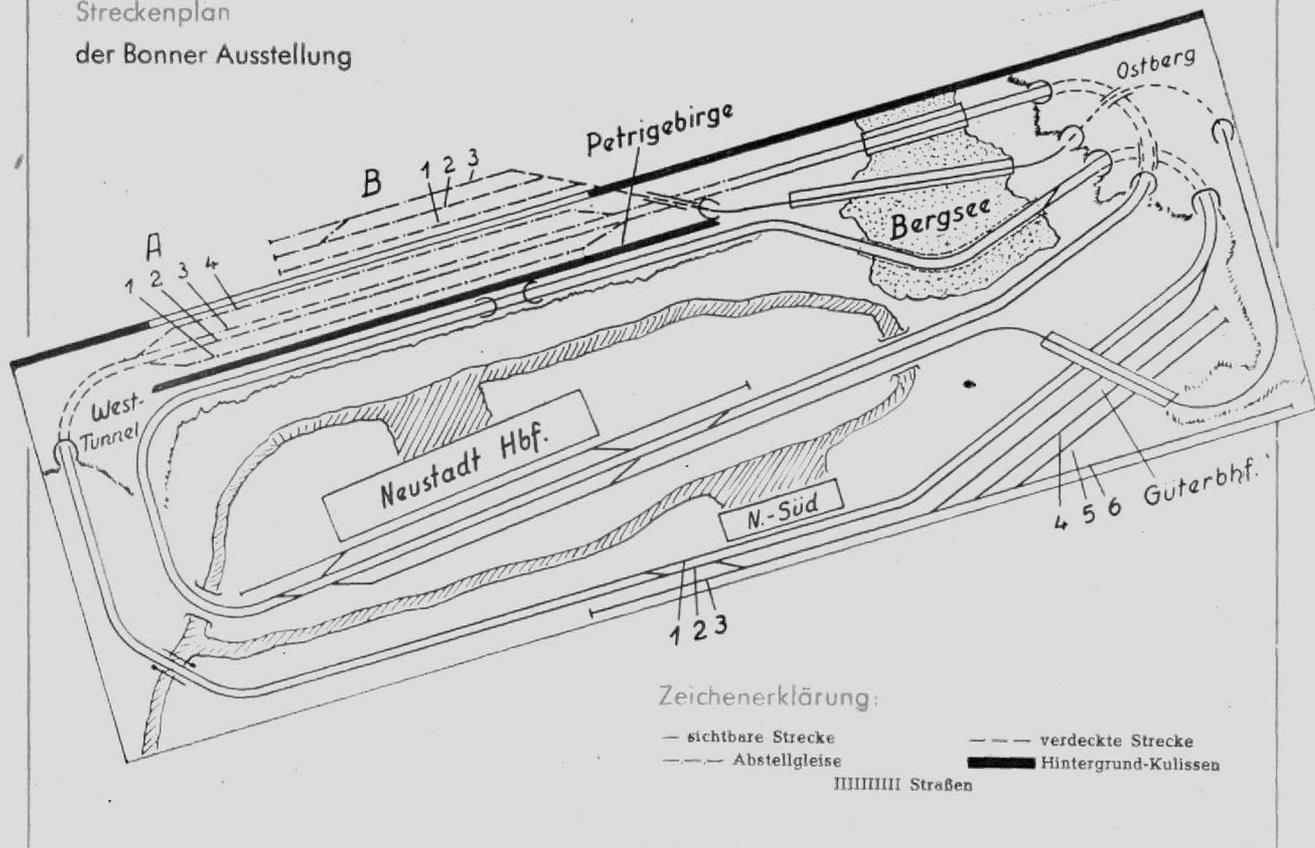
Weitere Ausführungen, insbesondere über Schaltung der Anlage usw. bringen wir in Heft 3.

Bingel

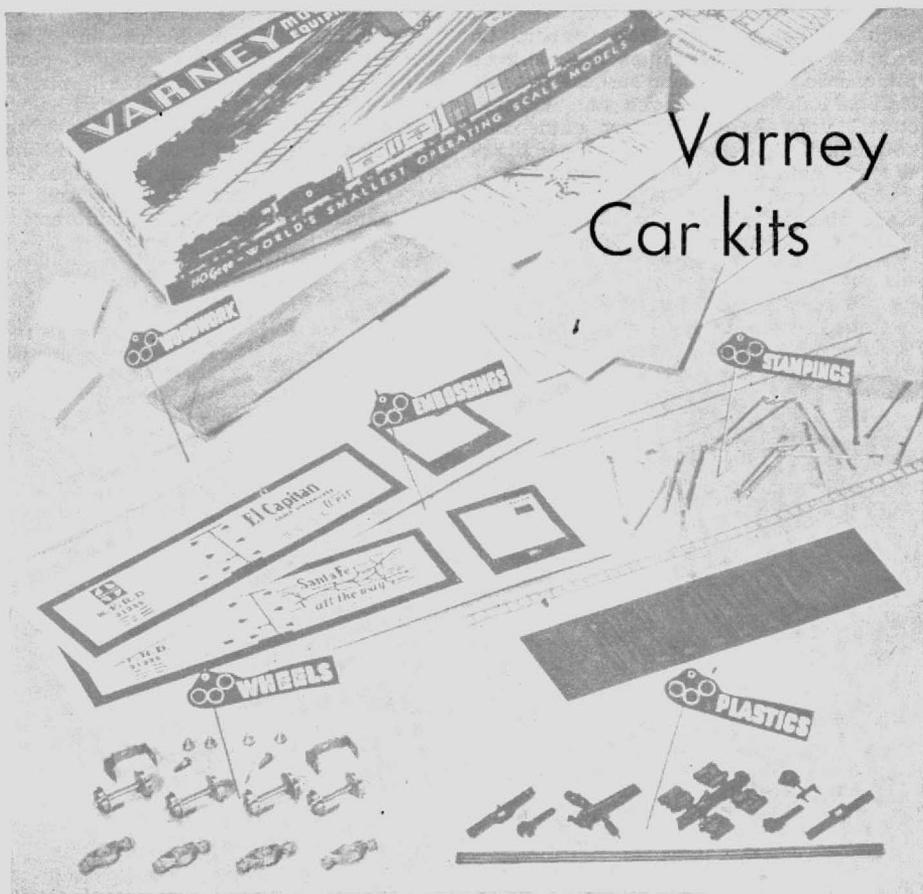
Der Modelleisenbahn-Club Eßlingen a. N. veranstaltet in der Zeit vom 16. bis 24. Oktober 1948 im Gasthaus „Karmeliter“ Eßlingen eine Ausstellung selbstgebauter Modelle, über die wir zur gegebenen Zeit berichten werden.

Die Redaktion

Streckenplan
der Bonner Ausstellung



Varney Car kits



Nachdem Deutschland fast 15 Jahre lang von der Außenwelt ziemlich abgeschnitten war, ist jetzt genügend Gelegenheit gegeben, uns über alle Gebiete der ausländischen Kunst, Wissenschaft und Technik in Wort und Bild zu orientieren. Wir müssen dabei feststellen, daß wir manches Neuartige, Fortschrittliche zu sehen bekommen und in vielen Dingen etwas dazulernen können.

Heute wollen wir einmal an Hand einer Bilderserie zeigen, wie ein Amerikaner aus den in Heft 1 erwähnten Bau-

kästen einen Modellgüterwagen baut.

Lokomotiven und Wagen werden auf dem amerikanischen Markt in Form von „kits“ angeboten. „Kit“ heißt wörtlich „Ausrüstung“ und würde von uns in diesem Falle mit „Baukästen“ bezeichnet. Obige Ueberschrift „Varney Car Kits“ lautet also auf deutsch: „Wagenbaukästen der Firma Varney“. Das heißt nun nicht, daß diese Baukästen etwa nur von Varney herausgebracht würden. Es gibt eine große Anzahl anderer amerikanischer Firmen, die ebenfalls „Car kits“ auf den