

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift

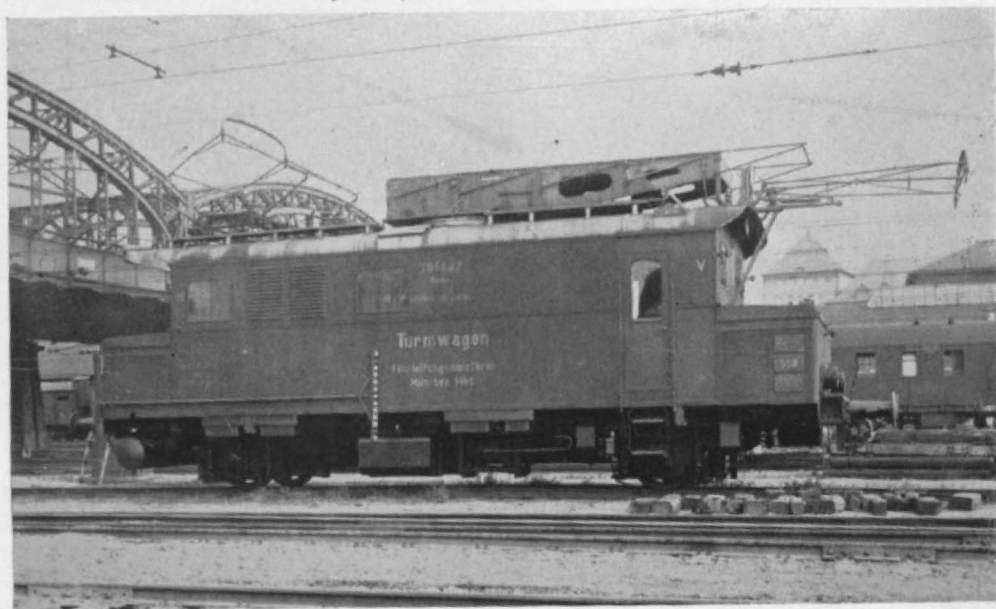


„Wenn es mit den Oberleitungen gar nicht stimmen will . . .



.verwende man einen Turmwagen“, so meint Herr Ing. H. Wieser, München-Obermenzing, und baute sich aus einigen Märklin-Teilen ein solches Fahrzeug mit Bremsklötzen, Sandstreuern und weiteren Details.

Damit Sie es leichter haben



bringen wir auf den folgenden Seiten den Bauplan eines solchen Turmwagens aus der Lokomotivfabrik Krauß-Maffei, München, aufgenommen vom Lokbild-Archiv Bellingrodt, Wuppertal.

... kommt zum Versand

Ungeduldig auf etwas warten zu müssen, kann bitter oder süß sein, je nach der Ursache. Auf jeden Fall bedeutet es einen erregenden Zustand. Ich denke dabei nicht an einen liebeshungrigen Jüngling (auch wenn gerade Frühjahr ist), sondern an die vielen Leser, die es kaum erwarten können, bis das nächste Miba-Heft jeweils da ist. Gerade diesen ungeduldig Wartenden glaubte ich bisher dadurch gerecht werden zu können, daß ich den genauen Erscheinungstermin im jeweils vorangegangenen Heft ankündigte. Ich hatte auch viel Verständnis für entsprechende „Beschwerdebriefe“, wenn ein Heft einmal aus irgendwelchen Gründen da oder dort verspätet zu erhalten war (Entschuldigungsgrund: Der „erregende Zustand“!). Als ich aber letztthin einen geradezu „vernichtenden“ Brief bekam, weil das Heft sage und schreibe 2 Tage zu spät eintraf (wobei in diesem Fall noch dazu die Post daran schuld war und diese Behörde vermutlich tief zerknirscht sämtliche verantwortlichen Beamten fristlos entlassen wird), schnappte ich doch nach Luft. Es ist zwar ein geradezu schmeichelndes Wert-

urteil, daß jedes Heft so sehnstchtig erwartet wird. Auf der anderen Seite möchte ich doch einmal feststellen, daß wir hier alles Mögliche unternehmen, um die Hefte termingerecht herauszubekommen, wenn es sich im Laufe der Zeit auch nicht verhindern läßt, daß einmal durch irgendwelche Umstände, (sei es durch nicht berücksichtigte Feiertage, Umdispositionen bei der Druckerei, Krankheitsfälle usw.), eine kleine Verzögerung eintritt. Dann aber bitte nicht gleich „explodieren“!

Um nun beiden Teilen gerecht zu werden, — uns also etwas Luft zu lassen, Ihnen dagegen doch einen Anhaltspunkt zu geben — geben wir jetzt und zukünftig nur mehr die Woche an, in welcher das Heft zum Versand gebracht wird. Wenn Sie in der darauffolgenden Woche bei Ihrem Händler vorsprechen, werden Sie das neue Heft bestimmt vorfinden.

Ich hoffe, mit dieser Regelung beiden Teilen gedient zu haben und verbleibe für heute mit besten Grüßen Ihr WeWaW

Heft 6/1951 kommt in der Woche nach Pfingsten zum Versand

Unser heutiger Bauplan:

LEICHTER TURMWAGEN A1

Dieser ist für den Modellbahner allerdings nicht so wichtig wie im Großbetrieb, doch stellt er ein selteneres Fahrzeug dar und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, durch Einsatz an irgendeiner angenommenen Arbeitsstelle die notwendigen Umlenkungen des Zugbetriebes — sowie allerlei Rangierfahrten — vorzudemonstrieren. Der „große Bruder“ ist für elektrischen und Akku-Betrieb vorgesehen und fährt max. 65 km/h; das Dienstgewicht beträgt 38,74 t.

Dem Bauplan haben wir eine Gemischtbauweise zugrunde gelegt, d. h. für das Unterstell und die Wagenkastenwände Messingblech und für das Dach Hartholz mit einem dünnen Blechbelag vorgesehen (wie es beim Lokbau allgemein ratsam ist, die stabilste Bauweise zugrunde zu legen).

Der Aufbau geht aus den Zeichnungen auf Seite 153 wohl deutlich hervor. Die Unterstell-Hauptlängsträger (B) aus 1 mm starkem Messingblech werden unmittelbar an das Wagenkasten-Bodenblech (A) — ebenfalls 1 mm Ms-Blech — angelötet und erhalten U-Profil-Blenden (C). Während auf der einen Wagenseite Hauptlängsträger und Achshalterbleche ein Stück bilden, werden auf der anderen Wagenseite zwecks leichterem Einbau der Radsätze die Achshalterbleche (B 1) abschraubbar ausgeführt.

Zum Antrieb des Wagens eignet sich jeder handelsübliche Motor entsprechender Größe. Unserem Motoreinbau-Vorschlag haben wir den neuen Felgiebel-Serien-Perma-Motor zugrunde gelegt, bei dem sich der Antrieb beider Achsen in einfacher Weise ermöglichen läßt. Die Kraftübertragung erfolgt über Schneckengetriebe. (Für die Treibräder ist übrigens ein Laufkreis-Durchmesser von 11 mm (richtig: 10,5 mm) vorgesehen, um handelsübliche Radsätze auch bei diesem Fahrzeug verwenden zu können). Für die Kupplung der Motor-Schneckenwellen wird wiederum der bewährte Ventilschlauch bzw. eine Drahtspirale eingebaut. Die Schneckenwellen werden in einem U-förmig abgekannten Blech gelagert, das auf dem Wagenkasten-Bodenblech durch Schrauben befestigt wird. Um beim Zusammenbau der Schneckengetriebe das erforderliche Spiel zwischen Schneckenrad und Schnecke einstellen zu können, sind Unterlegbleche vorgesehen, deren Stärke beim Zusammenbau bestimmt wird.

Beim Einbau des Motors ist darauf zu achten, daß dieser stramm im Unterstell sitzt. Zwischen Motor und Hauptlängsträger sind daher Belegebleche anzubringen, deren Stärke sich ebenfalls bei der Montage ergibt. Die Befestigung des Motors erfolgt durch

BUCHBESPRECHUNG

Gar viele Leser haben schon angefragt, ob es denn nicht ein Buch gäbe, das zusammenfassend den heutigen Stand der Deutschen Bundesbahn in Wort und Bild aufzeigt. Voilà — hier ist es nun:

Das **Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1950** aus der Redaktion des altbewährten Herrn Amtsrat B. Stumpf und dem Verlag W. Teigeler, Hamburg. (Erhältlich jedoch vom Carl Röhrig-Verlag, Stade (Elbe), Poststr. 11/13). Wie aus dem Titel hervorgeht, erscheint das Buch jedes Jahr neu, und wenn dieses Mal das französische Besatzungsgebiet noch nicht berücksichtigt werden konnte, so wird dies sicher das nächste Mal der Fall sein. Das Buch schließt jedoch endlich eine empfindliche Lücke, nicht nur für den Fachmann, sondern auch für uns Eisenbahn-Freunde.

Was bringt nun dieses wichtige und äußerst interessante Jahrbuch? — Viel, sogar soviel, daß man es mit wenigen Worten kaum erläutern kann. Auf rund 190 Seiten DIN A 4 (einschließlich Insete 239 Seiten) berichtet es anhand von vielen Fotos, Zeichnungen und graphischen Darstellungen u. a. über: Aktuelle verkehrswirtschaftliche Probleme, Umfang der Kriegsschäden und Wiederaufbau der baulichen Anlagen, das Gleisnetz der DB und seine Unterhaltung, Wiederaufbau der Brücken in den Jahren 1945—49, die Aufgaben des Eisenbahn-Hochbaues bei der Beseitigung der Kriegsschäden Eisenbahn- und Städteplanung, unter Berücksichtigung der heute geltenden Forderungen, Stand und Entwicklung im Signal- und Fernmeldewesen (das besonders die Modellbahner interessieren wird), Spur und Profil (eine ausführliche Behandlung dieses Themas mit

einer Gegenüberstellung sämtlicher Spurweiten, geschichtliche Entwicklung u. v. m.). Fünf Jahre Wiederaufbau im Zugförderungsdienst (Lokomotivenbestand, Lokomotivleistungen, Bauart der Dampflokomotiven usw.), die deutsche Lokomotiv-Industrie nach dem 2. Weltkrieg, Eisenbahn-Personenwagenbau (Planungen, Neuschöpfungen, kommende Projekte), Brennkraft-Schienenfahrzeuge in Vergangenheit und Zukunft, Anwendung des Leichtmetalls bei Eisenbahnen, neue Großbehälter („von Haus zu Haus“), Blick in die deutsche Eisenbahngeschichte usw., usw. Sogar die vielen Inseratenseiten wirken auf Grund ihres reichhaltigen Bildmaterials als eine Fundgrube für die Eisenbahn-Gökerer (wie man in Nürnberg sagt!).

Der Preis des Buches beträgt DM 12.80 (Leinen).

Und weil wir gerade bei der Deutschen Bundesbahn sind, eine Frage: Haben Sie eigentlich den „**Deutschen Bundesbahn-Kalender 1951**“ im Gebrauch? Nein? — Dann wird es aber höchste Zeit, daß Sie sich diesen, für unsere Kreise eigentlich einzig standesgemäßen Bildkalender besorgen. Er weist 55 Wochenblätter mit ausgesuchten Aufnahmen von der Eisenbahn auf (Bildgröße durchwegs 12x16 cm) und kostet DM 3.85. Wo nicht erhältlich, wenden Sie sich an den Konkordia-Verlag, Frankfurt/Main, Klaus-Groth-Str. 2. Wenn die Zeit natürlich auch so und so vergeht, gleich welchen Kalender Sie benützen, so sollten Sie doch den Bundesbahn-Kalender vorziehen, da die schönen Aufnahmen mit den dazugehörigen Bildtexten Ihnen das große Vorbild wieder ein Stück näher bringen.

Weitere Anschriften von Modell-Eisenbahn-Clubs

- | | |
|---|--|
| 74. Sonthofen | z. Hd. d. Herrn Roderich Bucksch, Sonthofen/Allgäu, Grünstenstr. 125. |
| 75. Barntrup | Vors.: Dipl.-Ing. W. Becker, Geschäftsführung u. Clubanschrift: Hans Friedrich Holz, (21a) Barntrup/Lippe, Am Bahnhof 1. |
| 76. Füssen | z. Hd. des Herrn R. Ruchte, Füssen/Allg., Wolfenstr. 29. |
| 77. Hof-Naila | z. Hd. d. Herrn Helmut Burk, Hölle b. Naila/Obf., Post Marxgrün. |
| 78. Bad Mergentheim | z. Hd. d. Herrn Walter Laidig, Bad Mergentheim, Goethestr. 14. |
| 79. Lippstadt | z. Hd. d. Herrn Josef Bals, Lippstadt, Südertor 6. |
| 80. St. Andreasberg/Harz | z. Hd. d. Herrn W. Werner, St. Andreasberg/Harz, Silberstr. 518. |
| 81. Berlin Süd-West | Geschäftsstelle: Berlin-Friedenau, Rubensstr. 84, bei Kletsch. |
| 82. Rostock | Kammer der Technik — Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau, Rostock, Kopernikusstr. 8 (Hilliger). |
| 83. Osnabrück | Stammtisch der Modellbahnfreunde z. Hd. d. Herrn E. Bührmann, Osnabrück, Martinstr. 67a. |
| 84. Velbert (Rhld.) | z. Hd. d. Herrn Hans Joach. Schreyer, Velbert/Rhld., Hauptbahnhof. |
| 85. Neumünster-Wasbek | z. Hd. d. Herrn Ober-Ing. O. Schultze, Neumünster-Wasbek. |
| 86. Zeiß-Opton, Oberkochen (Wttbg.) | z. Hd. d. Herrn Karl Kühn, Oberkochen (Wttbg.), Volkmarstr. 11. |
| 87. Heidenheim/Brenz | z. Hd. d. Herrn Ing. K. Wachendorf, Heidenheim-Schnaitheim/Brenz, Enggaßstr. 86. |
| 88. Berlin-ZO | Kammer der Technik, Modellbahngruppe, z. Hd. d. Herrn Max Jessel, Berlin, Prenzlauer Berg. |

Ein Problem, das jeden angeht:

Raumnot — Platzmangel

Sie kennen doch den alten Witz von dem Mann, dessen Zimmer so klein war, daß er das Fenster aufmachen mußte, wenn er sich auszog. Derselbige hatte zu allem Überfluß auch noch eine Anlage, so daß er die Türe aufmachen mußte, wenn er einen Weichenstellhebel ziehen wollte.

Ganz so schlimm sieht es bei uns im allgemeinen zwar nicht aus, doch ist der Raumangel zweifelsohne das drückendste Problem für die meisten Modellbahner. Und da kommen wir nun mit unserem Heft 11 daher und zeigen auf, daß ein Bahnhof bei richtiger Ausführung sooo viel Platz beansprucht! Ja, meine Herren, der Hase liegt allerdings nicht bei Heft 11 im Pfeffer (den haben wir zu Neujahr verspeist), sondern der Holzwurm ist ganz woanders drin, wie ich Ihnen gleich aufzeigen werde.

Ich möchte jedoch noch vorwegnehmen, daß weder meine Mitarbeiter noch ich Ihnen den Spaß mit Ihrem Steckpferd verderben wollen, sondern jeder selbstverständlich dieses „Hottehüh“ reiten kann, wie er will. Doch wird von uns verlangt, daß wir das Richtige aufzeigen und dem internationalen Niveau anpassen. Und ein großer Mann hat schon einmal richtig bemerkt: „Man muß das Unmögliche verlangen, um das Mögliche zu erreichen!“ (Nein, der war's nicht!). Und der Rückblick auf die verflossenen „Miba-Jahre“ hat wohl am besten gezeigt, daß wir durch unsere ständigen Forderungen in dieser und jener Hinsicht heute die schönsten Erfolge bei Industrie und Leserschaft erreicht haben. Wenn wir außerdem an die ersten Anlagefotos denken, die uns 1948 erreichten und die heutigen vergleichen, dann ist der Fortschritt deutlich ersichtlich und macht uns stolz! Auch unser derzeitiger Appell (ein furchtbares Wort, aber es paßt gerade so schön! Außerdem wird es sowieso bald wieder aktuell sein!) an Ihre Konsequenz in Thema, Gestaltung und Be-

schränkung wird im Laufe der Zeit seine Früchte tragen und uns wieder einen Schritt weiterbringen.

Zurück also zum Spurplanheft! Sein Sinn und Zweck war doch vornehmlich der

- a) aufzuzeigen, wie es richtig zu machen wäre und was alles zu berücksichtigen ist und
- b) dadurch bei Ihnen die Erkenntnis zu wecken, daß das Übel „Raumnot“ endlich an der Wurzel angepackt und die einzig mögliche Konsequenz gezogen werden muß: Sich selbst richtungsweisende Grenzen zu setzen!

Wir wissen natürlich genau, wo Sie der Schuh drückt! Bei der Weihnachtsanlage für WiWeW (das ist WeWaW junior!) haben wir zur Genüge erkannt, welche Probleme die Nachbildung eines richtigen Spurplanes (besonders mit Industriematerial) auf einer kleinen Fläche unter gleichzeitiger Berücksichtigung einer gewissen Fahrstrecke aufwirft, haben allerdings nicht kapituliert, sondern uns den Forderungen unterworfen, wie ich Ihnen gelegentlich einmal aufzeigen werde. Es liegt also nicht an Heft 11 — das ja nur die tatsächlichen Verhältnisse beim großen Vorbild erläuterte, das der ernsthafte Modellbahner doch bekanntlich im Kleinen kopieren will — sondern . . . sehr richtig! an der mangelnden Einsicht mancher Modellbahner, auf einem verhältnismäßig kleinen Platz zuviel zu wollen! Noch sträuben sich etliche Geister und wollen nicht einsehen, daß es mit dem bisherigen Tohuwabohu an Gleisen aus sein soll, wo es doch so bequem war und man auf seinem bißchen Platz machen konnte, was man wollte, sogar eine Schnellzuglok auf einem Bahnhöfchen mit knapp 3 Weichen rangieren oder auf Achterbahnstrecken endlos und stillos Züge kreisen lassen konnte.

Wie bereits gesagt, wir können Ihnen selbstverständlich keine Vorschriften machen oder Ihnen irgendwelche Ansichten aufoktroieren. Der Miniaturbahnfreund, dem es mit dem Modellbahngedanken wirklich ernst ist, wird sich im Interesse einer möglichst wirklichkeitsnahen Kopie des Vorbildes allerdings verschiedenen Forderungen nicht verschließen können, will er unsinnige Kompromisse vermeiden oder sich nicht mehr mit unrichtigen Halbheiten abquälen.

Wie kann man also den geringen Platzverhältnissen Rechnung tragen, ohne gegen irgendwelche Modellbahn-„Gesetze“ zu verstoßen und dennoch seinen ureigensten Ambitionen nachgehen zu können? Erstmal: Altherkömmliche Ansichten ad acta legen und dann die folgenden Möglichkeiten überdenken und die nötigen Schlußfolgerungen ziehen:

A. Stationäre Anlagen

1. Falls nur wenig Platz vorhanden ist, dann von einer mehrgleisigen Strecke und einem verstümmelten und unrichtigen Monstre-Bahnhof absehen und eine idyllisch verlegte Nebenbahnstrecke mit ihren kleinen Kurvenradien und kurzen Lok- bzw. Wagenmodelle wählen (womöglich die noch kürzeren und entschieden interessanteren älteren Fahrzeuge! (S. a. Artikel „Das Eisenbahnmittelalter“ Heft 2/III). Ein Amerikaner hat z. B. auf einer Kleinstanlage von ca. 1.20×0.60 m eine reizvolle Strecke mit einem wundervoll durchgebildeten alten Bahnhof verlegt, auf der eine alte „Mockel“ mit noch älteren Wagen verkehrt und ein stielches altes Ballonsignal zum Hochziehen vorhanden ist. So etwas nenne ich Modellbau-Konsequenz hinsichtlich des Platzes. Ich glaube bestimmt, daß der Erbauer dieser Kleinstanlage auch von einer großen Anlage mit allem Drum und Dran träumt, doch blieb er, seinen Verhältnissen entsprechend, auf dem Boden der Wirklichkeit und seinem Grundsatz „Modellbahn“ in des Wortes wahrster Bedeutung treu.

Selbstverständlich soll nun nicht jeder platzbeschränkte Modellbahnfreund das seiner Quadratmeterzahl entsprechende Jahrzehnt als Vorlage für sein Schaf-

fen nehmen. Ich wollte nur klarlegen, daß das geflügelte Wort „In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister!“ besonders bei unserem Metier vollste Berechtigung hat, und zwar in der Meisterung der Platzbeschränktheit und in der Beschränkung des Wollens.

Für den Besitzer von Industriematerial gilt natürlich dasselbe. Wie man mit dem Platzmangel auch fertig werden kann, demonstriert Herr Grabmeir, München, recht anschaulich (Abb. 1). Es gibt noch mehr Möglichkeiten (z. B. der aus Heft 13 bekannte GUV-Modellbahntisch u. dgl.) zur Lösung der Raumfrage, doch ändert dies nichts an dem Vorhergesagten.

2. Günstiger und bereits weniger problematisch ist die sogenannte „Abschnittsbauweise“. Von einem größeren Anlageplan wird — entsprechend dem jeweils zur Verfügung stehenden Platz — nur ein Teil ausgeführt, so daß eine Erweiterung ohne weiteres möglich ist. Auf diesem Prinzip beruht z. B. die — einstweilen wenigstens — eingeschlafene Nord-West-Bahngesellschaft. Auch der uns allbekannte John Allen ging denselben Weg. Er kann nunmehr nach Jahren seine bekannte Kleinstanlage wesentlich erweitern (Abb. 3, S. 160). Auch viele deutsche Leser berichten mir von ihrer Abschnittsanlage und sind vorerst — in der Hoffnung auf späteren Raumgewinn — mit einer kleinen, aber kompromißlosen Anlage zufrieden.

3. Wer jedoch seinen Wunsch nach einem größeren Bahnhof mit Schnellzügen und 5achsigen Güterzugloks unbedingt in die Wirklichkeit — trotz wenigen Quadratmetern — umsetzen möchte, muß sich wohl oder übel beschränken, und zwar auf Kosten der Strecke, zugunsten eines richtigen Gleisspurplanes. Dieses Zugständnis muß er schon machen. Da ein mittlerer Bahnhof jedoch schon sehr viel Platz wegnimmt, möchte ich verraten, daß er von einem „Ideal-Gleisspurplan“ ruhig ein paar vernünftige Abstreichungen machen kann. Heft 11 sollte Ihnen ja die Grundlage geben, Möglichkeiten und Unmöglichkeiten abzuwägen. Es gibt nämlich auch DB-Bahnhöfe, die nicht dem neuesten Stand

entsprechen, sondern einige „Schönheitsfehler“ im Spurplan aufweisen. (Wir werden im Laufe dieses Jahres noch darauf zurückkommen). Das soll allerdings nicht heißen, daß Sie durch allzuviel Kompromisse am Ende beim Alten angelangt sind. Die Relation Platz: Thema bleibt in jedem Fall bestehen!

B. Zerlegbare Anlagen

Gar viele von uns konnten bisher Ihre Bahn nur von Zeit zu Zeit aufbauen und zwar auf Platten, die über Tische, Stühle und Kommoden gelegt werden und den Hausfrauen sooo viel Freude bereiten! Man kann es auch machen, wie Herr Wlassak, München, und die große, die meiste Zeit „brachliegende“ Bettfläche ausnutzen (Abb. 2). (Ob man sich für diesen Zeitraum unter das Bett legt oder mit der Gewandtheit eines Schlangenmenschen zwischen Brett und

Matratze klemmt, bin ich mir noch nicht klar geworden und Herr Wlassak hat sich über diesen Punkt ausgeschwiegen. Auch über den „Kommentar“ seiner Frau). Bei solchen Anlagen steht einer richtigen Spurplandurchführung ebenfalls nichts im Weg, doch sind zerlegbare Anlagen immer etwas Halbes, auch wenn man sich durch Kulissen und sonstige Scherze die Illusion zu bewahren versucht.

Ja, gibt es denn sonst keine andere Möglichkeit, der Raumnot ein Schnippchen zu schlagen? Doch — aber hierüber das nächste Mal (und wenn Sie jetzt platzen vor Neugierde oder fluchen und schimpfen — auch wir haben mit „Platzmangel“ zu kämpfen: . . . im Heft, im Interesse der Abwechslung). Außerdem heißt es schon seit jeher, wenn's interessant wird — „Fortsetzung folgt“.

WeWaW.

LEIPZIGER FRÜHJAHRSMESSE 1951

Als der Vertreter des Miba-Verlages dieses Jahr die Leipziger Messe besuchte, hatte er das Pech, am traditionellen Treffen der Modellbahner nicht teilnehmen zu können — dieweil die ostzonalen Behörden in Verknüpfung unserer friedlichen Feierabendbeschäftigung dieses leider verboten hatten.

Im Gegensatz zur Nürnberger Spielwarenmesse fiel in Leipzig der überragende Anteil an — allerdings hochqualitativen und teilweise technisch sehr interessanten — Holzspielwaren auf. Doch darüber wollen wir nicht berichten, ansonsten wir auf dem Holzwege wären. Uns interessieren lediglich nur die einschlägigen Firmen:

Die Firmen Zeuke-Bahnen, Berlin, und Liebmann, Stadtilm, waren die einzigen, die ein Produktionsprogramm in Spur 0 durchführen. Erstere scheidet als reine Spielzeugfirma von vornherein aus, während bei der Liebmann'schen Fertigung bemerkenswert ist, daß als Baumaterial nur Leichtmetall verwendet wird. Wenn die Personenwagen dieser Firma der Wirklichkeit ebenso nahe kämen wie ihre Güterwagen und die 2' C1', wäre am Bauprogramm nichts auszusetzen. Auch die etwas plump wirkenden Gleise könnte man noch in Kauf nehmen.

Für die Liebhaber der 24-mm-Spur gab es diesmal überhaupt nichts mehr zu sehen.

Auch einige weitere, in früheren Messen berichteten genannte Firmen, die H0-Erzeugnisse herstellten, sind verschwunden. Es bleiben nur noch zu nennen:

Firma Herr, Berlin, die außer zwei gelungenen Mustern der Baureihe 24 (in Spur H0) eigentlich nichts Neues brachte.

Firma Rhese, Leipzig, zeigte außer der bereits letzte Weihnachten erschienenen E18, ebenfalls als Bausatz die E44 in einer vollkommen modellgetreuen Ausführung.

Die Firma Pico der volkseigenen RT stellt zwar nur Spielzeug-Bahnen her, hat jedoch das Zweischienen-Zweileiter-System und Gleichstrom-Betrieb zu Grunde gelegt. Die 1' B1'-Tenderlok, sowie die erst im Herbst lieferbare 1' C1'-Tenderlok (ähnlich der Märklin TM 800) stellen bereits gutgelungene Konstruktionen dar.

Die Firma Permot (Treuhandbetrieb Pohlmann, Glashütte/Saar) zeigte einige neue Sachen, die man jedoch nur mit einem „zugedrückten Auge“ als Modell ansprechen kann. Bemerkenswert ist allerdings der hervorragende Permanentmotor mit 9-poligem Anker (kugelförmig, Schnecke druckentlastet), der in einer gut durchkonstruierten 2' C1' eingebaut ist und später auch einzeln erhältlich sein soll.

Die Firma R. Schröter, Bernburg, stellte einiges sehr beachtliches Zubehör aus (Bogenlampen, Wasserturm mit Wendeltreppe, Kräne, Signalbrücke usw.).

Damit ist das erwähnenswerte Angebot an Modellbahneuheiten bereits erschöpft.

Auf der Technischen Messe waren unter anderem auf dem Außengelände eine interessante Lokneukonstruktion, eine 1' E1'-Heißdampf - Dreizylinder-Verbund - Schnellgüterzuglokomotive mit Zwangsumlaufkessel, Kohlenstaubfeuerung und Kondensationsstender zu sehen. Weiterhin Schnellzugswagen mit neuer Inneneinrichtung (Radio und Schlafsitzen für Nachtfahrten) u. v. m.

Wir hoffen, Ihnen im Laufe der Zeit einige der erwähnten Neuheiten bildlich vorführen zu können.

entsprechen, sondern einige „Schönheitsfehler“ im Spurplan aufweisen. (Wir werden im Laufe dieses Jahres noch darauf zurückkommen). Das soll allerdings nicht heißen, daß Sie durch allzuviel Kompromisse am Ende beim Alten angelangt sind. Die Relation Platz: Thema bleibt in jedem Fall bestehen!

B. Zerlegbare Anlagen

Gar viele von uns konnten bisher Ihre Bahn nur von Zeit zu Zeit aufbauen und zwar auf Platten, die über Tische, Stühle und Kommoden gelegt werden und den Hausfrauen sooo viel Freude bereiten! Man kann es auch machen, wie Herr Wlassak, München, und die große, die meiste Zeit „brachliegende“ Bettfläche ausnutzen (Abb. 2). (Ob man sich für diesen Zeitraum unter das Bett legt oder mit der Gewandtheit eines Schlangenmenschen zwischen Brett und

Matratze klemmt, bin ich mir noch nicht klar geworden und Herr Wlassak hat sich über diesen Punkt ausgeschwiegen. Auch über den „Kommentar“ seiner Frau). Bei solchen Anlagen steht einer richtigen Spurplandurchführung ebenfalls nichts im Weg, doch sind zerlegbare Anlagen immer etwas Halbes, auch wenn man sich durch Kulissen und sonstige Scherze die Illusion zu bewahren versucht.

Ja, gibt es denn sonst keine andere Möglichkeit, der Raumnot ein Schnippchen zu schlagen? Doch — aber hierüber das nächste Mal (und wenn Sie jetzt platzen vor Neugierde oder fluchen und schimpfen — auch wir haben mit „Platzmangel“ zu kämpfen: . . . im Heft, im Interesse der Abwechslung). Außerdem heißt es schon seit jeher, wenn's interessant wird — „Fortsetzung folgt“.

WeWaW.

LEIPZIGER FRÜHJAHRSMESSE 1951

Als der Vertreter des Miba-Verlages dieses Jahr die Leipziger Messe besuchte, hatte er das Pech, am traditionellen Treffen der Modellbahner nicht teilnehmen zu können — dieweil die ostzonalen Behörden in Verknüpfung unserer friedlichen Feierabendbeschäftigung dieses leider verboten hatten.

Im Gegensatz zur Nürnberger Spielwarenmesse fiel in Leipzig der überragende Anteil an — allerdings hochqualitativen und teilweise technisch sehr interessanten — Holzspielwaren auf. Doch darüber wollen wir nicht berichten, ansonsten wir auf dem Holzwege wären. Uns interessieren lediglich nur die einschlägigen Firmen:

Die Firmen Zeuke-Bahnen, Berlin, und Liebmann, Stadtilm, waren die einzigen, die ein Produktionsprogramm in Spur 0 durchführen. Erstere scheidet als reine Spielzeugfirma von vornherein aus, während bei der Liebmann'schen Fertigung bemerkenswert ist, daß als Baumaterial nur Leichtmetall verwendet wird. Wenn die Personenwagen dieser Firma der Wirklichkeit ebenso nahe kämen wie ihre Güterwagen und die 2' C1', wäre am Bauprogramm nichts auszusetzen. Auch die etwas plump wirkenden Gleise könnte man noch in Kauf nehmen.

Für die Liebhaber der 24-mm-Spur gab es diesmal überhaupt nichts mehr zu sehen.

Auch einige weitere, in früheren Messen berichteten genannte Firmen, die H0-Erzeugnisse herstellten, sind verschwunden. Es bleiben nur noch zu nennen:

Firma Herr, Berlin, die außer zwei gelungenen Mustern der Baureihe 24 (in Spur H0) eigentlich nichts Neues brachte.

Firma Rhese, Leipzig, zeigte außer der bereits letzte Weihnachten erschienenen E18, ebenfalls als Bausatz die E44 in einer vollkommen modellgetreuen Ausführung.

Die Firma Pico der volkseigenen RT stellt zwar nur Spielzeug-Bahnen her, hat jedoch das Zweischienen-Zweileiter-System und Gleichstrom-Betrieb zu Grunde gelegt. Die 1' B1'-Tenderlok, sowie die erst im Herbst lieferbare 1' C1'-Tenderlok (ähnlich der Märklin TM 800) stellen bereits gutgelungene Konstruktionen dar.

Die Firma Permot (Treuhandbetrieb Pohlmann, Glashütte/Saar) zeigte einige neue Sachen, die man jedoch nur mit einem „zugedrückten Auge“ als Modell ansprechen kann. Bemerkenswert ist allerdings der hervorragende Permanentmotor mit 9-poligem Anker (kugelförmig, Schnecke druckentlastet), der in einer gut durchkonstruierten 2' C1' eingebaut ist und später auch einzeln erhältlich sein soll.

Die Firma R. Schröter, Bernburg, stellte einiges sehr beachtliches Zubehör aus (Bogenlampen, Wasserturm mit Wendeltreppe, Kräne, Signalbrücke usw.).

Damit ist das erwähnenswerte Angebot an Modellbahneuheiten bereits erschöpft.

Auf der Technischen Messe waren unter anderem auf dem Außengelände eine interessante Lokneukonstruktion, eine 1' E1'-Heißdampf - Dreizylinder-Verbund - Schnellgüterzuglokomotive mit Zwangsumlaufkessel, Kohlenstaubfeuerung und Kondensationsstender zu sehen. Weiterhin Schnellzugswagen mit neuer Inneneinrichtung (Radio und Schlafsitzen für Nachtfahrten) u. v. m.

Wir hoffen, Ihnen im Laufe der Zeit einige der erwähnten Neuheiten bildlich vorführen zu können.