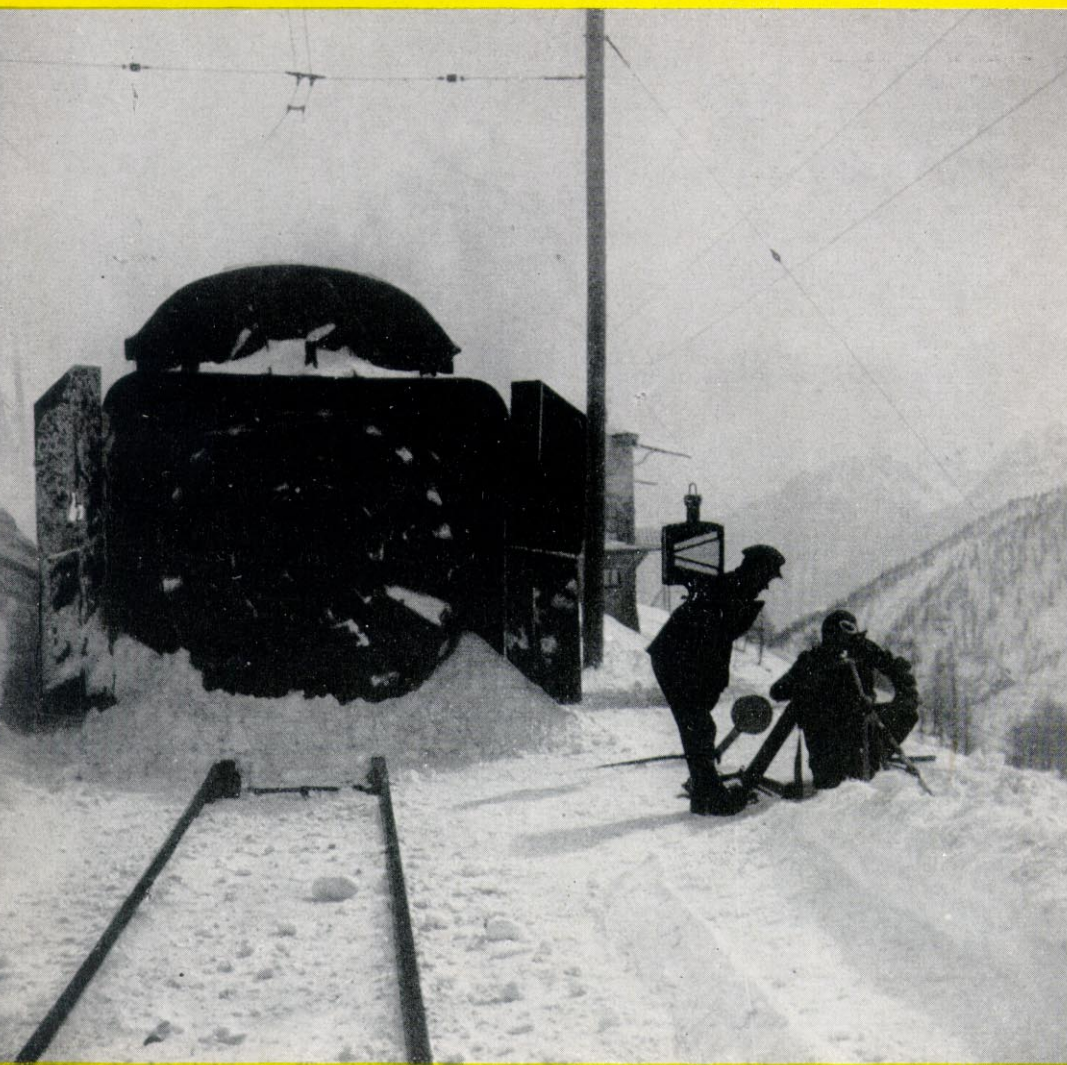


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift





Unsere Bildreportage (1. Teil) über die

Modellbahn-Neuheiten

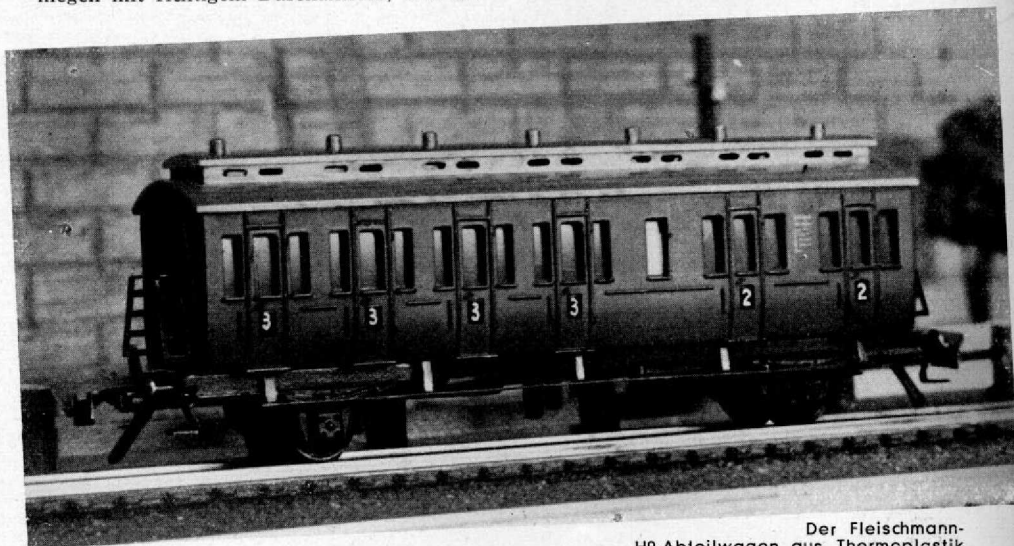
der

3. Nürnberger Spielwarenfachmesse

Es läßt sich nicht leugnen: die Nürnberger Spielwarenfachmesse scheint sich, wie der stetig steigende Erfolg beweist, zu einer dauernden und maßgeblichen Institution zu entwickeln. Es ist natürlich unmöglich, Sie über die unzähligen Neuheiten zu unterrichten, doch nur soviel: Wir Modellbahner stehen mit unserer Forderung nach vorbildgetreuen Miniaturen nicht mehr allein da. Auf fast sämtlichen Gebieten gewinnt die Erkenntnis Raum, daß sogar das heutige „technisch infizierte“ Kind immer mehr das Verlangen nach wirklichkeitsgetreuem Spielzeug hat. So werden die Spielautos immer mehr zu verkleinerten Miniaturen mit Viergangschaltung, eingebautem Radio, Fernlenkung, die Puppen strampeln, schreien und nassen die Windeln (kein Scherz, sondern Tatsache), beim Pferdefuhrwerk läuft das Roß tatsächlich auf seinen vier Beinen vor- und rückwärts (wobei die Zügel als Stromzuführung und Lenkung dienen), moderne Flugzeugmodelle fliegen mit richtigem Düsenantrieb, und die

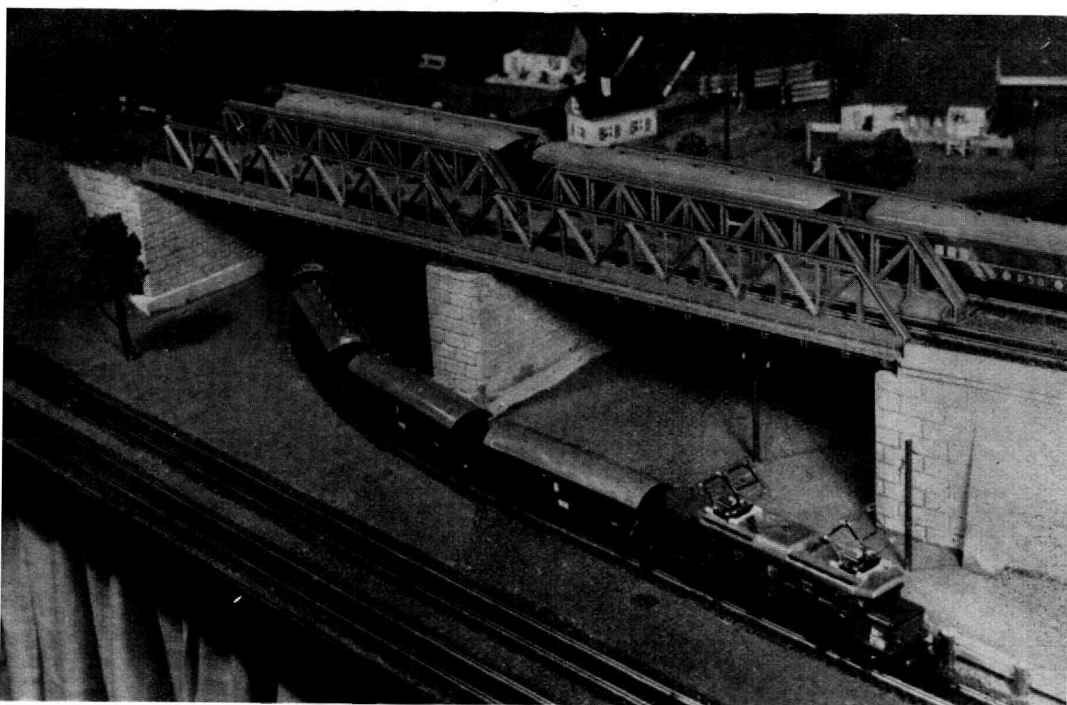
Lastautos sind fast bis zur letzten Schraube in Plastik nachgebildet, und was dergleichen Scherze mehr sind. Mit staunendem Kopfschütteln kann man nur mit Bundeswirtschaftsminister Dr. Erhard sagen: „Was haben wir früher so primitiv gespielt!“

Dasselbe gilt sinngemäß für unser eigenes Metier, und dabei sind das erst drei bis vier Jahre her! Dies hat jeder von uns am eigenen Leibe gespürt; bedenken wir nur die Entwicklung der Märklin- und Trix-Erzeugnisse und des übrigen Modellbahnzubehörs in den letzten zwei Jahren, und dabei ist dieses Vorwärtsdrängen noch lange nicht abgeschlossen. Das bemerkenswerteste Ereignis auf unserem Gebiet ist das Erscheinen der Fleischmann-H0-Bahn, über die wir Sie im Nachstehenden noch näher informieren wollen. Über die Neuheiten der übrigen Firmen berichten wir allerdings erst im nächsten Heft, da das Fotomaterial und die nötigen Unterlagen bei Redaktionsschluß noch nicht vorlagen.



Der Fleischmann-H0-Abteilwagen aus Thermoplastik

Heft 5/IV ist in der Oster-Woche bei Ihrem Händler!



Ein Ausschnitt aus der Fleischmann-Ausstellungsanlage (die Oberleitung stand noch nicht ausreichend zur Verfügung). In der Mitte des Bildes die verbesserte Brücke der Firma Kuch, Nürnberg.

Die *Fleischmann* - H0-Bahn

Schon seit langer Zeit munkelte man allerorts über diese neue Bahn. Obwohl wir selbst darüber informiert waren, mußten wir auf ausdrücklichen Wunsch der Firma Fleischmann „schweigen wie das Grab“ und manche Stichelei über unsere scheinbare Unwissenheit in Kauf nehmen. Nun ist es so weit! Die Fleischmann-H0-Bahn ist eine Realität geworden, mit der in Zukunft gerechnet werden muß. Zweifellos wird sie ihren Weg machen, und wir Modellbahner werden aus dem Wettstreit der drei großen Firmen Märklin, Trix, Fleischmann nur Nutzen ziehen.

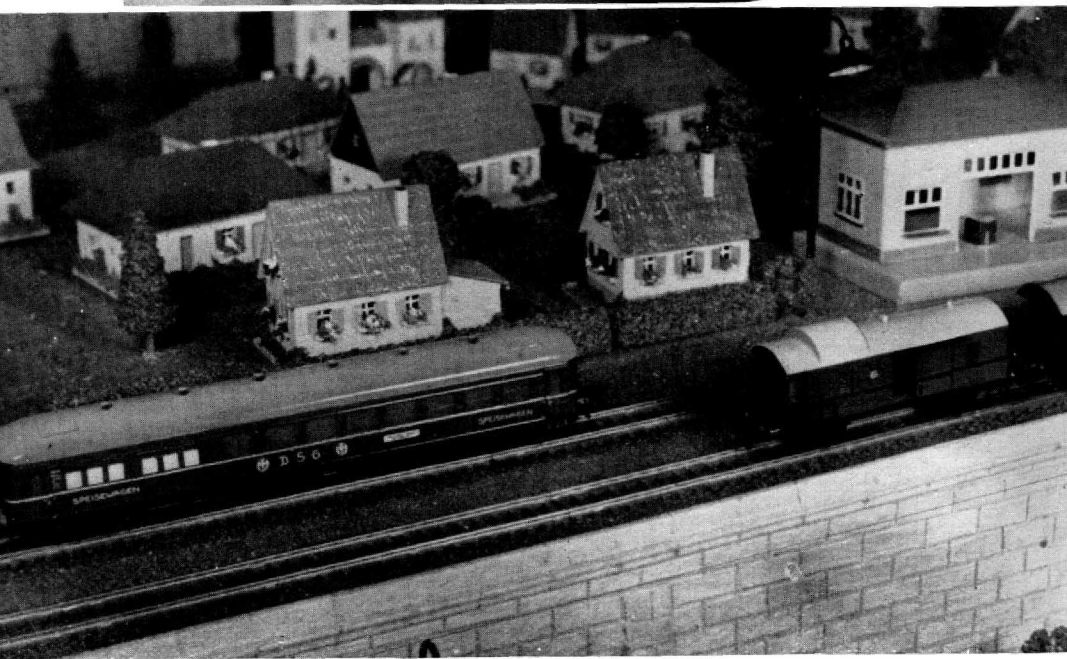
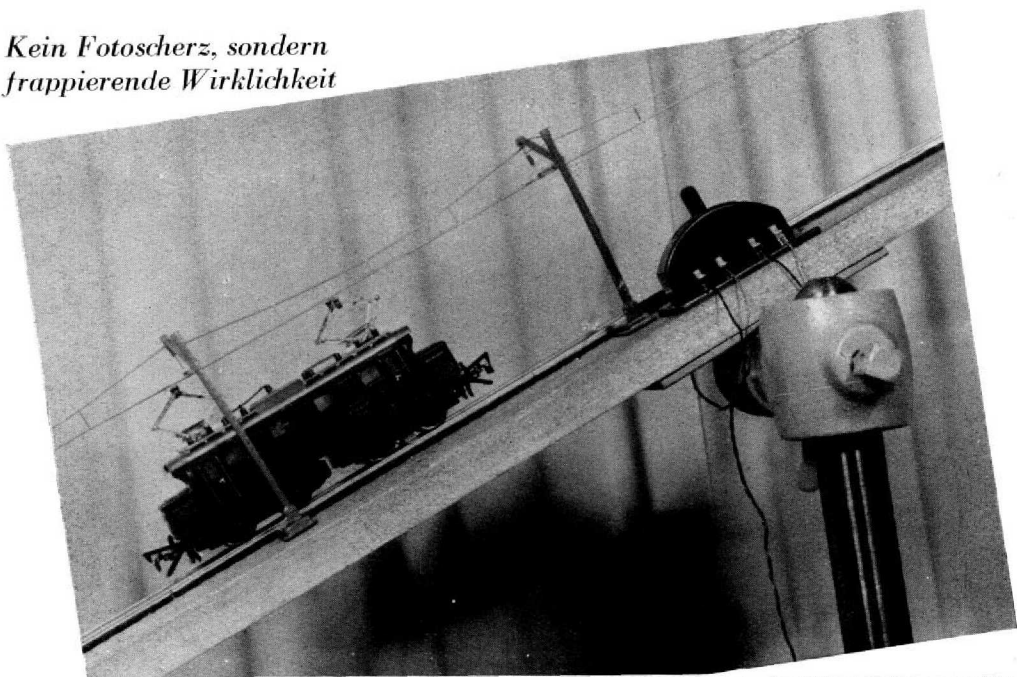
Im Grundprinzip entspricht sie der bisherigen Fleischmann-0-Bahn (Zweischienen-gleis und Permanentmagnetmotor-Gleichstrombetrieb). Während es bedauerlich ist, daß das rollende Material der 0-Bahn nicht unseren Ansichten entspricht, ist es um so erfreulicher, daß die nunmehrige H0-Bahn

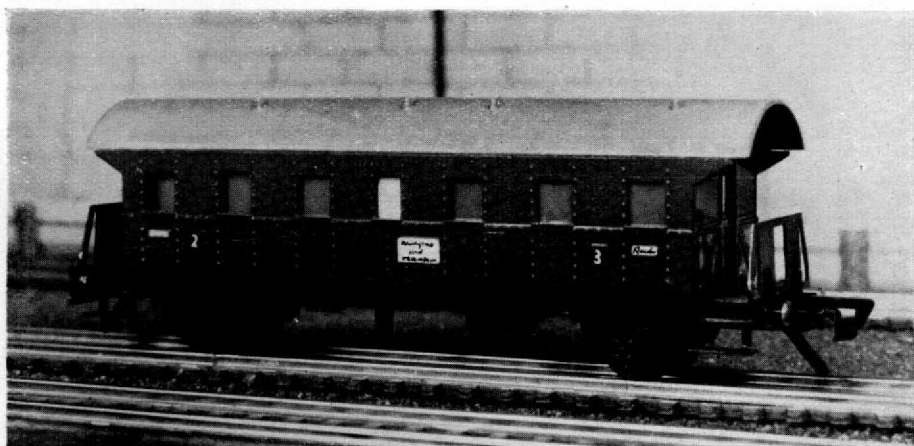
die allgemeinen Erwartungen übertrifft. Um so begrüßenswerter, als jetzt derjenige Teil unserer Leser zufriedengestellt wird, der sich unsere seit Heft 1/1948 immer wieder gestellten Forderung nach der internationalen Zweischienen-12-Volt-Gleichstrom-H0-Bahn ebenfalls zu eigen machte.

Das erste Fabrikations-Sortiment ist sehr reichhaltig. Das Gleismaterial (Hohlschienen auf Schwellenband) enthält Gerade in verschiedenen Teilstücken, zwei verschiedene Kurvenradien, Links- und Rechtsweichen, Entkupplungsschienen und Prellbock.

An rollendem Material stehen bereits zur Verfügung: Eine 2'C 1' mit modernen, windschnittigen D-Zug-Wagen, eine E 44 mit Einheits-, Abteil- und Pack-Wagen in ansprechender Modellausführung und eine Rangier-C-Lok der Baureihe 80 (mit Heusingersteuerung!) einschließlich einigen Güterwagen (siehe Rückbild).

*Kein Fotoscherz, sondern
frappierende Wirklichkeit*





Der im Thermoplastik-Verfahren hergestellte CI-Wagen der Fleischmann-Bahn. Über die hier deutlich sichtbare Kupplung berichten wir in einem unserer folgenden Hefte.

Beachtenswert ist ebenfalls die Fleischmann-Kupplung, die sogar das Schieben entkuppelter Wagen gestattet und einwandfrei auf Zug und Druck arbeitet.

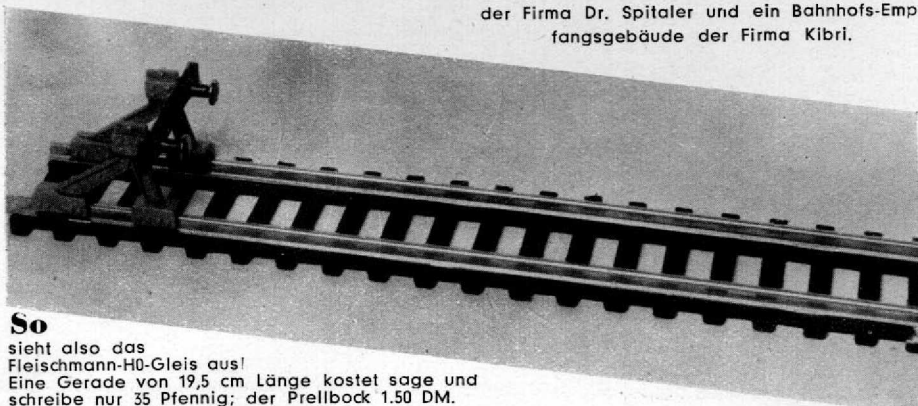
Die Qualität der Oberleitung — nach dem Prinzip Vollmer hergestellt — läßt nichts zu wünschen übrig.

Im Rahmen des heutigen rein informativen Artikels können wir selbstverständlich nicht auf alle Details eingehen und werden im Laufe der Zeit auf das eine oder andere zurückkommen. Die Interessenten mögen sich noch etwas gedulden und die Firma Fleischmann nicht gleich bestürmen. Sobald die ersten Einheiten lieferbar sind, erfolgt eine Ankündigung in unseren Heften. Die Gleise und Weichen, die E 44 und die Personenwagen sollen im Juni dieses Jahres bereits auf dem Markt sein. Der H0-Katalog erscheint erst im Herbst.

Zu den Fotos auf S. 112:

Oben: Steiler geht es wirklich nicht! Die E 44 überwindet — dank der Spezialausführung des angetriebenen Drehgestells mit gummibeleagten Laufkränzen — Steigungen bis 1:2,5 (= 40%). Wenngleich derartig steile Strecken auf einer Modellbahnanlage auch nicht anzutreffen sind, so ist das fast unwahrscheinliche Steigungsvermögen dieser Ellok doch wohl die beste Demonstration ihrer entsprechend hohen Zugkraft auf horizontalen Strecken.

Unten: Der in Prägeblech ausgeführte modellgetreue Speisewagen und ein 2-achsiger Packwagen für Personenzüge auf der Ausstellungsanlage. Im Hintergrund eine Kollektion Häuser der Firma Dr. Spitaler und ein Bahnhofs-Empfangsgebäude der Firma Kibri.



So

sieht also das Fleischmann-H0-Gleis aus! Eine Gerade von 19,5 cm Länge kostet sage und schreibe nur 35 Pfennig; der Prellbock 1.50 DM.

Geräuschkämpfung

bei Märkingleisen

von Dr. Karl Mack, Charlottenhöhe

„Fahr' auf Panzerpappengleis, und die Züge rollen leis' ...“ hieß die Überschrift des Artikels in Heft 14/III, Seite 481, in welchem die Unterlage von Wellpappenstreifen unter Märklin-Gleiskörper empfohlen wurde. Ich habe diese Methode sofort ausprobiert und dabei festgestellt, daß die verhältnismäßig geringe Geräuschkämpfung den mit der Anfertigung dieser Unterlagen verbundenen Aufwand an Mühe eigentlich nicht lohnt, zumal wenn Holzklötzchen zurechtgeschnitten werden müssen und ein Leimen, Schrauben und Nageln erforderlich ist. Nach einigem Grübeln kam mir ein Einfall, wie man auf weit einfachere Weise die Wellpapp-Unterlage unter den Märkingleisen befestigen kann. Ich klebte auf die 45 mm breiten Wellpappstreifen 35—36 mm breite Kartonstreifen, jedoch so, daß zu beiden Seiten ein 5 mm breiter Randspalt unverleimt bleibt (Abb. 1). Diese freien Randspalten lassen sich in die umgebogenen Seitenbleche des Märklin-gleises hineinschieben und ergeben



Abb. 1. Schnitt durch die einschiebbare Unterlage für Märkingleise. a = Wellpappe, b = Kartonstreifen, c = Leimschicht, d = Randspalte.

einen festen Halt der Unterlage am Gleiskörper (Abb. 2). Bei Bogenstücken schneidet man die Unterlagen mit Hilfe entsprechender Schablonen.

Um die Geräuschkämpfung noch weiter zu verbessern, versuchte ich — übrigens mit Erfolg — noch eine andere Methode. Unter Beibehaltung der beschriebenen Gleiskörperbefestigung verwendete ich an Stelle der Wellpappe einen einfachen, leichten Karton, an den ich vier Gummifüßchen — aus einem weichen Gummischlauch geschnitten — klebte. Bei dieser Unterlage erscheint mir die Geräuschkämpfung wesentlich besser als mit der oben erwähnten Panzer-Wellpappe.

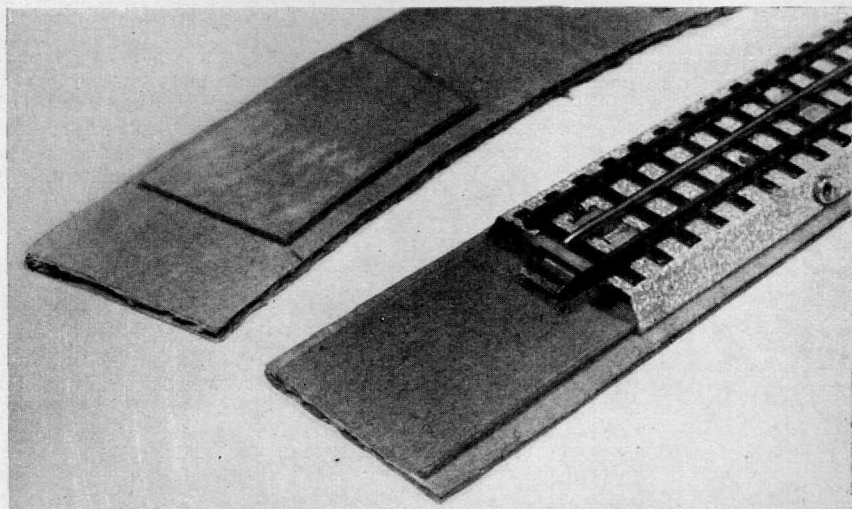


Abb. 2. Wellpappe-Unterlagstreifen für Gleisbogen (oben) und Gerade (unten) letztere halb eingeschoben.

Noch geringer werden die Rollgeräusche, wenn die Unterseite des Kartonstreifens an Stelle der Gummifüßchen eine Filzunterlage erhält. Entsprechend dicker Stoff tut den gleichen Dienst; man muß hier nur darauf achten, daß man beim Ankleben des Filzes oder Stoffes nicht zuviel Leim verwendet, damit die Elastizität des Unterbaues nicht wieder verloren geht.

An m. d. R. d. Wir halten die Befestigungsart der Pappstreifen an dem Märklin-geleis nach dem System von Herrn Dr. Mack für das Ei des Kolumbus! Was nun die relativ geringe Geräuschminderung anbetrifft, die der Verfasser des obigen Artikels erwähnt, so möchten wir bemerken, daß es diesbezüglich ganz darauf ankommt, wie

und wo man die Versuche durchführt. Legt man die Gleise (ohne Unterlage) auf einen Holzunterbau, der infolge sehr starker Bretter nur wenig Resonanz erzeugt, so ist das Geräusch der rollenden Fahrzeuge schon sowieso nicht sehr groß und wird auch durch dämpfende Unterlagen nur noch wenig herabgesetzt. Liegen die Gleise jedoch z. B. auf einer Holzplatte, die beim Befahren regelrecht „dröhnt“, dann macht sich eine Wellpappunterlage — auch ohne Gummifüßchen — schon sehr deutlich und angenehm bemerkbar. Übrigens, noch eines: Bei unserer Märklin-Versuchsanlage, die zum größten Teil ohne jede dämpfende Unterlage verlegt ist, machen sich die Zahnrad- und Motorengeräusche der Loks weit stärker bemerkbar als das Rollgeräusch der Züge. Diese „Urlaute“ einer elektrischen Modelleisenbahn (oder auch „Musik“ genannt, nicht wahr, Herr Bu?) lassen sich allerdings durch schallisolierende Unterlagen nur wenig eindämmen!

Kniffe und Winke:

Man nehme 2 Zahnräder, deren Zähne nötigenfalls spitz gefeilt werden müssen, und montiere sie so auf zwei Achsen, daß sie sich leicht drehen lassen und die Zähne nicht zu tief im Eingriff stehen. Ein 0,2 bis 0,3 mm starker Messingstreifen, dessen Breite dem Maß des gewünschten Gittermastes entspricht, wird mit einem Ende zwischen die Zahnräder gesteckt und durch diese hindurchgedreht (eine der beiden Zahnradachsen erhält hierfür eine kleine Kurbel). Auf diese Weise entsteht ein tadellos gleichmäßiges Zickzack-Stück, dessen Zackenwinkel sich durch vorsichtiges Ziehen an beiden Enden — wenn gewünscht — leicht strecken lassen. Die Blechstreifen oder U-Profile, aus denen man den Gittermast aufbauen will, werden nun auf den Innenflächen verzinkt, ebenso die äußeren Flächen der Zacken unseres Zickzack-Streifens. Nach dem Zusammensetzen des Mastes und dem Umwickeln mit einem dünnen Draht erfolgt die Ausrichtung auf Geradheit und dann das Erhitzen mit einer nicht rußenden Flamme (man kann den Mast auch auf eine Heizplatte legen). Nach dem Abkühlen und Entfernen des Hilfsdrahtes ist der Mast fertig. Die Signal-Trittleiter fertige ich aus 0,5 mm starkem Kupferdraht an. (Abb. 3). Das Geheimnis der Gleichmäßigkeit der Stufen liegt darin, daß ich zum Biegen des Drahtes zwei verschiedene Flachzangen verwendete. Die Maulbreite der einen Zange entspricht der Stufenlänge, die der anderen dem Stufenabstand.

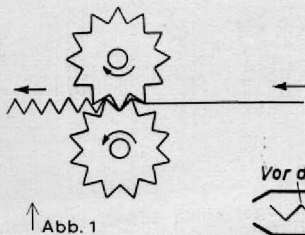


Abb. 1

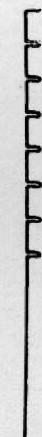


Abb. 2 →

Gittermastherstellung

von Werner Seel, Itzehoe

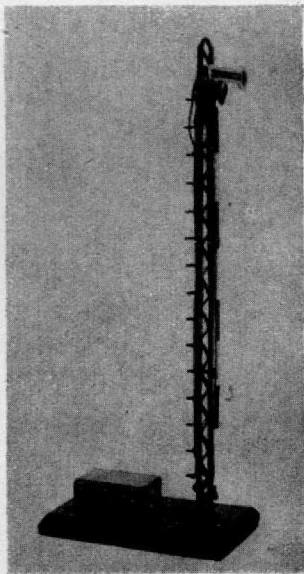


Abb. 3



Noch geringer werden die Rollgeräusche, wenn die Unterseite des Kartonstreifens an Stelle der Gummifüßchen eine Filzunterlage erhält. Entsprechend dicker Stoff tut den gleichen Dienst; man muß hier nur darauf achten, daß man beim Ankleben des Filzes oder Stoffes nicht zuviel Leim verwendet, damit die Elastizität des Unterbaues nicht wieder verloren geht.

An m. d. R. d. Wir halten die Befestigungsart der Pappstreifen an dem Märklin-geleis nach dem System von Herrn Dr. Mack für das Ei des Kolumbus! Was nun die relativ geringe Geräuschminderung anbetrifft, die der Verfasser des obigen Artikels erwähnt, so möchten wir bemerken, daß es diesbezüglich ganz darauf ankommt, wie

und wo man die Versuche durchführt. Legt man die Gleise (ohne Unterlage) auf einen Holzunterbau, der infolge sehr starker Bretter nur wenig Resonanz erzeugt, so ist das Geräusch der rollenden Fahrzeuge schon sowieso nicht sehr groß und wird auch durch dämpfende Unterlagen nur noch wenig herabgesetzt. Liegen die Gleise jedoch z. B. auf einer Holzplatte, die beim Befahren regelrecht „dröhnt“, dann macht sich eine Wellpappunterlage — auch ohne Gummifüßchen — schon sehr deutlich und angenehm bemerkbar. Übrigens, noch eines: Bei unserer Märklin-Versuchsanlage, die zum größten Teil ohne jede dämpfende Unterlage verlegt ist, machen sich die Zahnrad- und Motorengeräusche der Loks weit stärker bemerkbar als das Rollgeräusch der Züge. Diese „Urlaute“ einer elektrischen Modelleisenbahn (oder auch „Musik“ genannt, nicht wahr, Herr Bu?) lassen sich allerdings durch schallisolierende Unterlagen nur wenig eindämmen!

Kniffe und Winke:

Man nehme 2 Zahnräder, deren Zähne nötigenfalls spitz gefeilt werden müssen, und montiere sie so auf zwei Achsen, daß sie sich leicht drehen lassen und die Zähne nicht zu tief im Eingriff stehen. Ein 0,2 bis 0,3 mm starker Messingstreifen, dessen Breite dem Maß des gewünschten Gittermastes entspricht, wird mit einem Ende zwischen die Zahnräder gesteckt und durch diese hindurchgedreht (eine der beiden Zahnradachsen erhält hierfür eine kleine Kurbel). Auf diese Weise entsteht ein tadellos gleichmäßiges Zickzack-Stück, dessen Zackenwinkel sich durch vorsichtiges Ziehen an beiden Enden — wenn gewünscht — leicht strecken lassen. Die Blechstreifen oder U-Profile, aus denen man den Gittermast aufbauen will, werden nun auf den Innenflächen verzinkt, ebenso die äußeren Flächen der Zacken unseres Zickzack-Streifens. Nach dem Zusammensetzen des Mastes und dem Umwickeln mit einem dünnen Draht erfolgt die Ausrichtung auf Geradheit und dann das Erhitzen mit einer nichtrußenden Flamme (man kann den Mast auch auf eine Heizplatte legen). Nach dem Abkühlen und Entfernen des Hilfsdrahtes ist der Mast fertig. Die Signal-Trittleiter fertige ich aus 0,5 mm starkem Kupferdraht an. (Abb. 3). Das Geheimnis der Gleichmäßigkeit der Stufen liegt darin, daß ich zum Biegen des Drahtes zwei verschiedene Flachzangen verwendete. Die Maulbreite der einen Zange entspricht der Stufenlänge, die der anderen dem Stufenabstand.

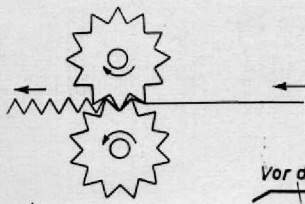


Abb. 1

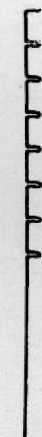


Abb. 2 →

Gittermastherstellung

von Werner Seel, Itzehoe

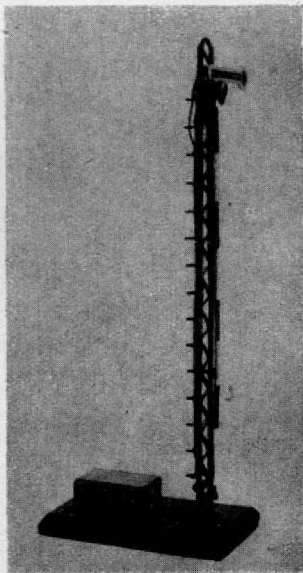


Abb. 3

