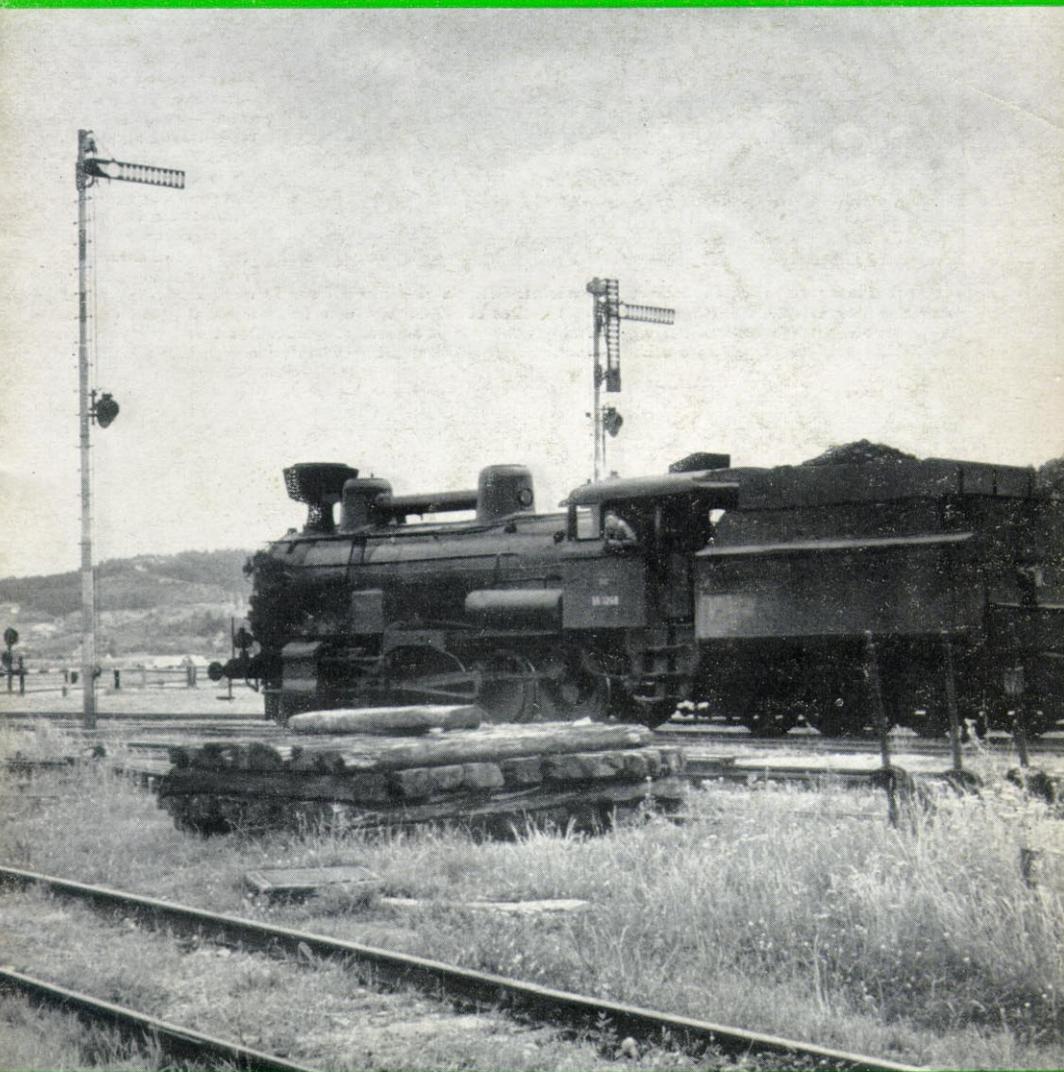


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

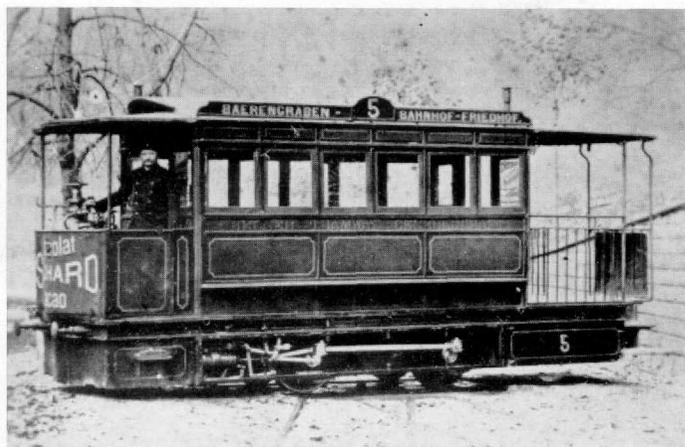


MIBA-VERLAG

NR. 7 / BAND IX 1957

NÜRNBERG

Eine Kuriosität aus Alt-Bern: das sog. „Luft-Tram“,



wie es vom Volkmund genannt war. Dieses Foto wurde von Herrn D. Stauffer, Bern (einem unserer rührigsten Schweizer Leser seit Jahren) auf dem Dachboden ausgegraben, wo es an die 50 Jahre still verborgen in einem alten Familien-Album „sein Dasein fristete“.

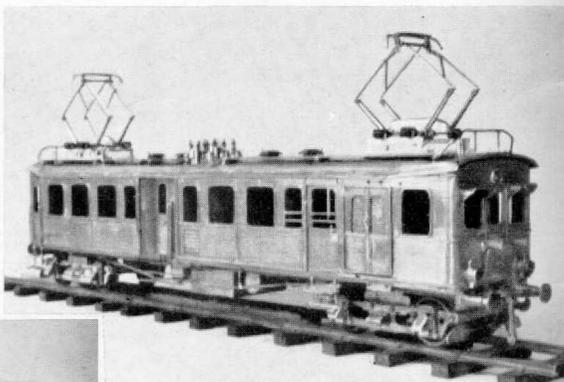
Der Luft-Tramwagen — in der Schweiz sagt man nicht „Straßenbahn“ — war mit einem Preßluftbehälter ausgerüstet, der bei gewissen Stationen wieder aufgefüllt wurde. Das „aufgeblasene“ Tram befuhr die Strecke „Bärengarten-Zeitglockenturm-Friedhof“. Es wurde an

den Endstationen auf einer Drehscheibe umgekehrt. Oftmals ging ihm bei der Steigung auch die „Puste“ aus, dann hieß es: „Aussteigen und schieben“! — Das Luft-Tram war eine Übergangslösung vom Pferde-Tram zum elektrischen Betrieb, der um die Jahrhundertwende eingeführt wurde. Das Luft-Tram war von 1890-1900 in Betrieb. Es gab also schon im vorigen Jahrhundert „Tankstellen“, wo man Luft nachtanken konnte!

In Zürich steht ein nackter ...

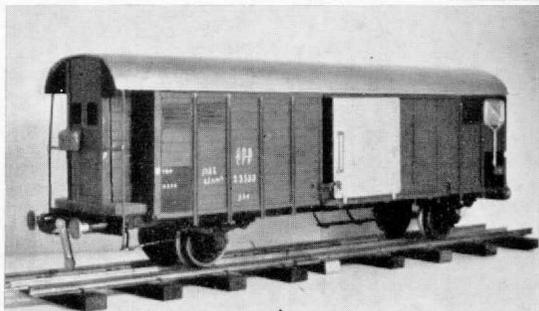
... Triebwagen in Baugröße 0, doch nicht mehr lang, dann ist er vollendet und „angezogen“, wodurch er noch anziehender wirken wird. Es ist eine Nachbildung des Triebwagens Bfe 3/4 der Sihltalbahn, der 1929 gebaut wurde und dessen Nachbau Herr Fritz Amsler aus Zürich bereits in Heft 4/IX angekündigt hatte.

Die Stromzuführung zu den Gleichstrommo-



toren erfolgt wie beim Vorbild nur über die Oberleitung. Die Kupplung dient übrigens — nach Isolierung der Pufferbohle — als Leiter für die Wagenbeleuchtung.

Das nebenstehende Güterwagenmodell, ebenfalls in 0-Größe und von Herrn Amsler, ist eine Nachbildung aus der SBB-Serie J3d.



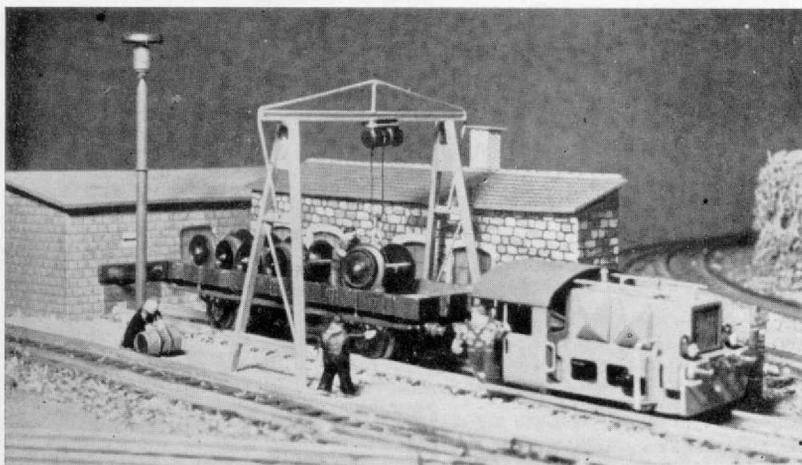
Mozart war kein Modellbahner ...

...was aber Herrn G. Bahl aus Ellwangen nicht hindert, in der Mozartstraße zu wohnen und seiner Muse auf seine eigene „Weise“ nachzugehen. Diesmal schickt er eine Aufnahme des Herrn F. Erhardt, die einen völlig vereisten Schlackenwagen des Bw Nördlingen zeigt, geschossen in den letzten Januartagen dieses Jahres.

Bekanntlich wird die Schlacke abgelöscht und häufig pudelnaß verladen und dies führt dann bei 10° Kälte zu einer konzentrierten Ansammlung schöner Eiszapfen. (Und nun können Sie sich illustriert vorstellen, wie es ausgesehen hat, als WeWaW bei dto. 10° einen Schnupfen hatte...!)

Einer, der nicht schwarz sieht ...

...wenn er seine kleine Kö betrachtet, ist Herr F. Trottier aus Frankfurt. Grau scheint nicht nur bei der Modellbahnerei große Mode zu werden! Herr Trottier entdeckte das mausgraue Vorbild auf dem Frankfurter Hbt. (Aufbau grau, Dach dunkelgrau, Pufferbohlen rot.) — Der Hebebock ist aus Nemecc-Profilen angefertigt und glänzt noch in einem „rostschutzfarbenen“ Anstrich.



Heft 8/IX ist in der dritten Juniwoche bei Ihrem Händler!

Auch eine - nicht meine - Anlage

Eine interessante Reportage von G. M.

Die Lok der Reihe 85 auf Seite 413/II, die „74“ auf Seite 421/III, die „P 8“ auf Seite 573/III und die „S 3/4“ sowie die „T 2“ auf Seite 277/III gehören alle zu ein und derselben Modellbahn. Sie werden vielleicht neugierig sein, wie die zugehörige Anlage wohl aussehen mag. Zu meinem Leidwesen muß ich gestehen, daß sie noch gar nicht besteht, ja, daß es sich nicht einmal um meine Anlage in spe handelt. Sie soll in den nächsten Jahren von einem meiner Bekannten erbaut werden. Da dieser selbst nicht gern zur Feder greift, gestattele er mir, seine Anlage nebst Plan, so wie sie in der nächsten Zukunft werden soll, für die MIBA niederzuschreiben.

Ich verabredete mich also eines Tages mit ihm, um ihn zu interviewen. Als ich sein Wohnzimmer betrat, fiel mir als erstes eine Vitrine ins Auge, in welcher fein säuberlich in mehreren Fächern diverse Lok- und Wagenmodelle H0 auf kleinen Podesten standen. Nach einigen einleitenden Worten seiner- und meinerseits berichtete er mir ungefähr folgendes:

„Mein Werdegang zum Modelleisenbahner liegt in einer nun schon fast 30 Jahre alten Liebe zur großen Eisenbahn begründet. Schon als ich noch Schüler war und ich mit der Bahn zur Schule fahren mußte, gefielen sie mir gut, jene für damalige Begriffe großen, wuchtigen Maschinen. Es waren dies hauptsächlich die S 6, S 10, P 8, G 8, G 10, P 10 der KPED (ich wohnte damals im Preußischen). Was Wunder, daß ich bald anfing Lok-Postkarten zu sammeln. In den 30-er Jahren bekam ich dann Lust, ein Modell von so einer großen Lok zu besitzen und so baute ich mir in der Zeit von 3 Jahren ein Modell der neuen Schnellzuglok Baureihe 01 im Maßstab 1:25. Da dies aber nur ein nichtbetriebsfähiges Anschauungsmodell nach Originalunterlagen war, kam anschließend eine 01 in Baugröße 1 mit Dampftriebwerk dran. Aber auch dieses „Stück“ war noch ein Stück zu groß, zumal ich für eine Freianlage keine Möglichkeit hatte. So sattelte ich nunmehr auf die Baugröße 0 um, doch auch hier war wegen der bekannten gestaltungstechnischen Möglichkeiten keine zufriedenstellende Anlage möglich. So landete ich schließlich und endlich, nachdem ich mich durch fast alle gängigen Spurweiten bzw. Baugrößen durchgearbeitet habe, vor 4 Jahren bei der nun endgültigen Baugröße H0!

Heute besitze ich zwar immer noch keine Anlage, dafür aber einen Plan, den ich konsequent verfolge. Aus der Gleisplanskizze (Abb. 1) können Sie ersehen, wie die Anlage einmal aussehen wird. Die Platten sind bereits schon beschafft, es kann bald losgehen! Sie meinen, ich hätte also bis jetzt, d. h. in den letzten 4 Jahren, nichts getan?

Oh, nein! Ich habe nur einen anderen als den üblichen Weg einschlagen müssen. Da für meine Anlage in der dargestellten Weise kein Raum zur Verfügung stand, begann ich vorerst Loks und Wagen zu beschaffen. „Beschaffen“ heißt in meinem Falle teils Kauf, teils Selbstbau. Wie mein Beschaffungsprogramm aussieht? — Sie werden staunen: Augenblicklich besitze ich folgende Loks, die ich mir bauen ließ:

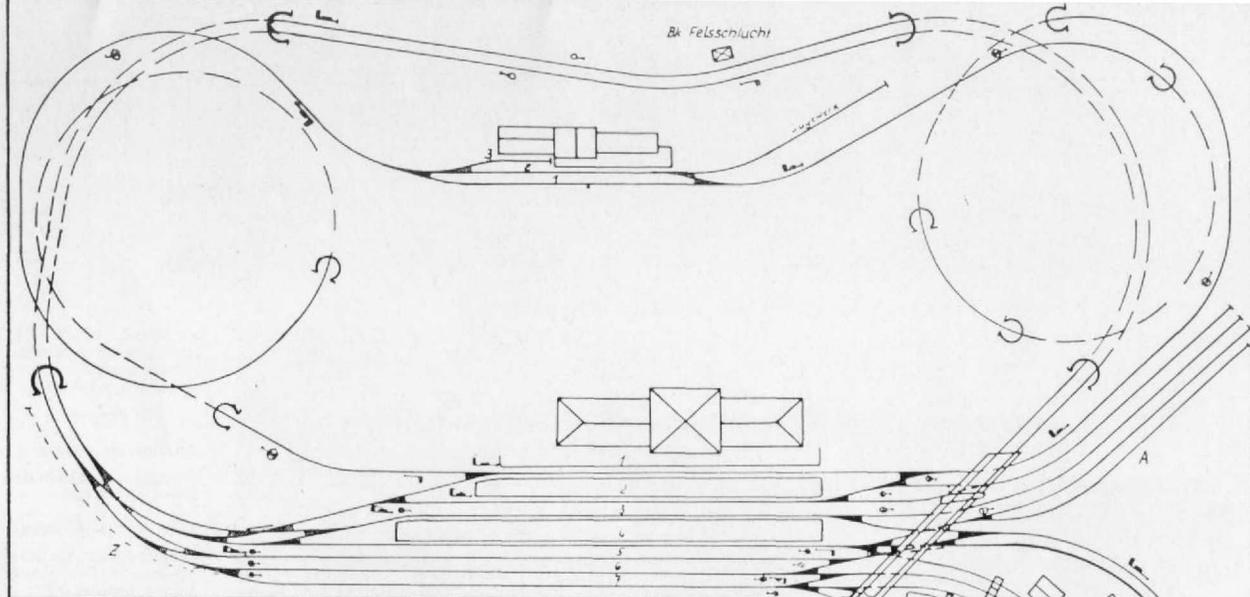
Die 05 003 in ihrer jetzigen Form (nach dem Umbau). Dann die 18^e (S 3/4), die 38 (P 8), 39 (P 10), 42, grau mit schwarzer Rauchkammer, die 45, die 52 ebenfalls grau, aber mit selbstgebaute Tender K 4 T 30, die 64, die 74 (dies war meine erste H0-Lok) und die 85.

Weiterhin habe ich noch die 23, 44 und die 89 von Märklin und von PIKO die Reihe 50, die ich allerdings noch etwas in ihrer äußeren Form frisierte.

An reinen Selbstbauloks besitze ich zur Zeit nur die 89 (T 3) und die 98 (pr. T 2). Beide Loks allerdings ohne Motor.

Im Beschaffungsprogramm sind für die nähere und weitere Zukunft noch vorgesehen: Die Reihe 24 (von Märklin), ferner als Spezialanfertigung die 01, 03, 23 001 (Ausführung 1941), 41 und 55 (pr. G 8), wobei ich bei diesen Maschinen die Tender allerdings selbst baue (es geht nämlich allmählich doch ganz schön über das Portemonnaie). Die 94 und 95 (pr. T 16 und T 20) stehen auch noch auf dem Programm. Sie können aus dieser Aufzählung ersehen, daß sich der oben genannte Einfluß geltend macht und ich außer der S 3/4 und einigen Einheitsloks besonders die preußischen Typen bevorzuge. Beinahe hätte ich nun noch vergessen, daß noch eine 01⁹ in Bau ist, allerdings unter Verwendung eines Fahrgestells der F 800 von Märklin. (Das Gehäuse und der Tender gingen in den Besitz des Verfassers dieses Artikels über und werden durch Bau eines neuen Fahrgestells mit Piko-Motor wieder zu einer Lok zusammengebaut.) Die 2C2'-Stromlinienlok der Reihe 61 soll im nächsten Winter an die Reihe kommen. Dies sind dann insgesamt 26 Lokomotiven. Hierzu kommt nun noch ein 2-teiliger Schnelltriebwagen, Bauart Köln, der auch schon fertig ist.

Vom Wagenpark kann ich vorläufig nur mitteilen, daß ich zur Zeit 36 verschiedene Güterwagentypen, größtenteils selbstgebaut, besitze. In der nächsten Zeit, d. h. nach Erledigung des Lokbeschaffungsprogrammes, sollen 3 D-Zug-Garnituren folgen (alte preußische, Baujahr 1900/1910, eine Garnitur Baujahr 1925/1926 und eine modernere Baujahr 1938 Stroml.). Dazu kommen die gleichen Altersgruppen für P-Züge und ein reiner „Old-Timer“-Zug für die T 2 und T 3 nebst zwei dazugehörigen „Gespensterwagen“.



↑ Abb. 1. Streckenplan
der beschriebenen
Anlage im Maßstab
1:30.

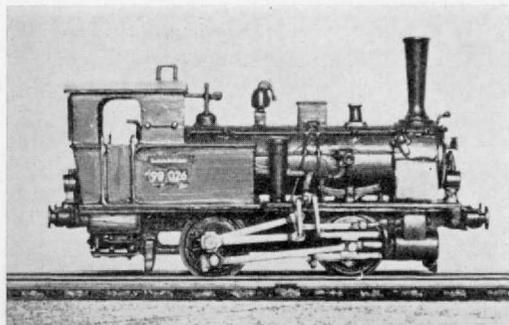
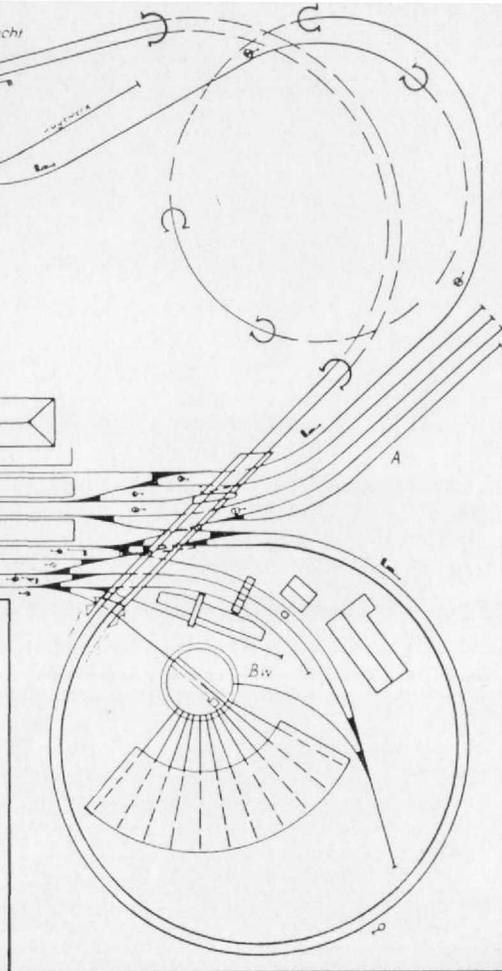
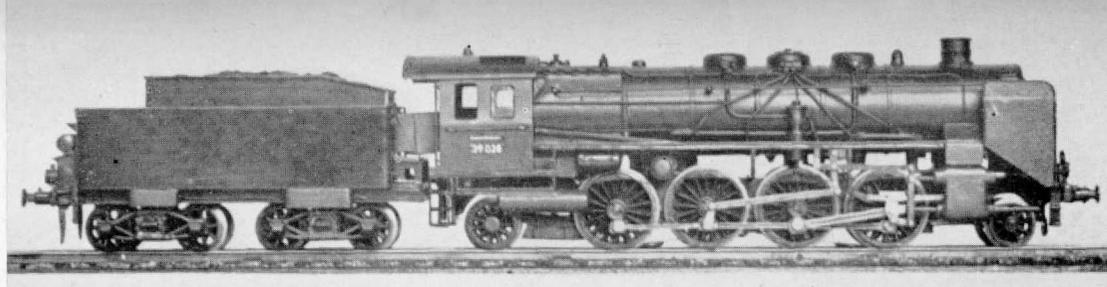


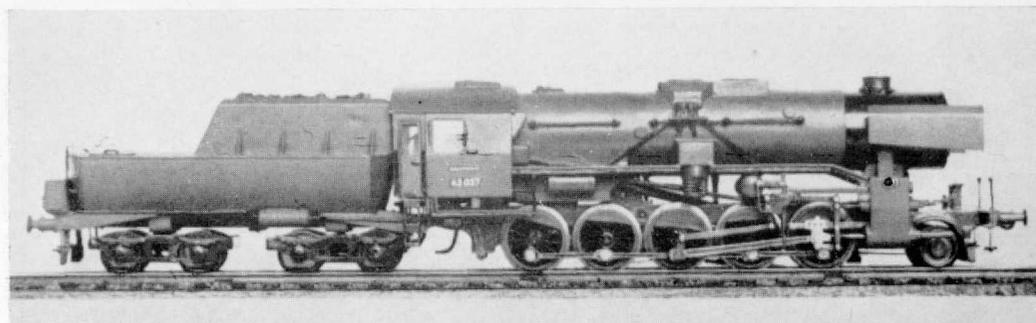
Abb. 2. Die kleinste der
vielen Loks — das H0-
Modell einer T2 (heutige
Baureihe 98).





↑ Abb. 5.
Die blaugrau
gestrichene
„52 1439“ (mit
selbstgebautem
Tender 4 T 30).

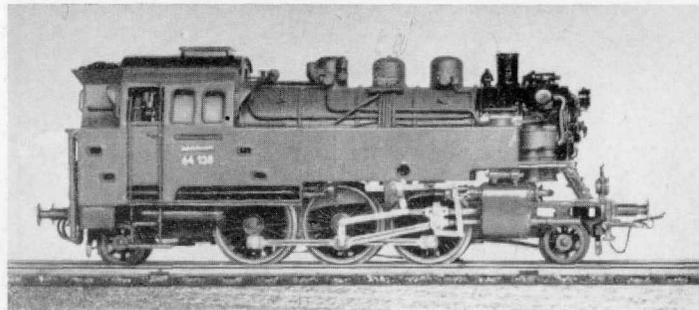
Abb. 6. Ein Modell, das man selten zu sehen bekommt: die preußische P 10 (BR 39).



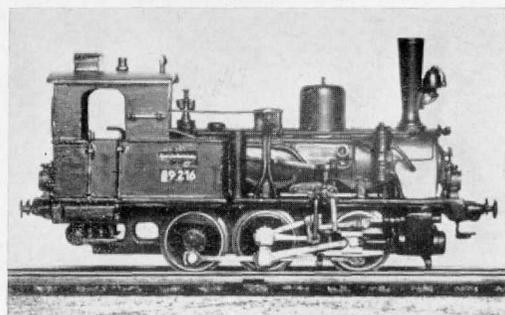
← Abb. 7. Die 42 037 in
grau-grünem Anstrich,
Rauchkammer und
Schornstein schwarz.

Alles in allem
(einschl. der Loks in den
früheren Heften):
eine Lok-Parade
die geradezu „Gelüste“
erweckt, es dem Modell-
bahner aus der DDR
nachzutun!

↓ Abb. 8. Der „Bubikopf“ — die bekannte Baureihe 64.



↓ Abb. 9. In 130 Stunden gebaut: die gute alte T.3.



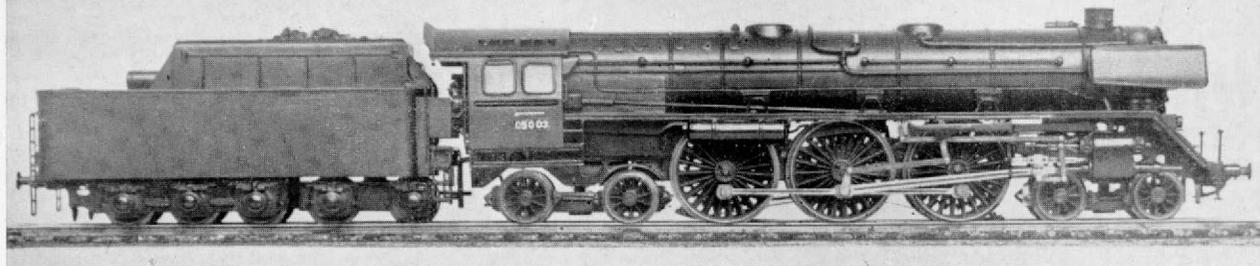


Abb.3. Die 05003. Sie läuft infolge Seitenverschiebbarkeit der Achsen mit Leichtigkeit durch den 800er Radius, was man ebenso...

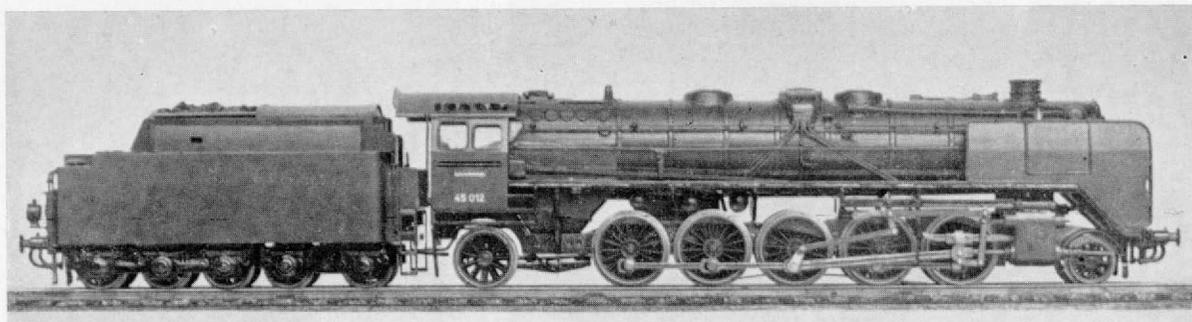


Abb.4. ...von dem Modell der Schwerlastgüterzuglok 45012 behaupten kann. Antrieb ebenfalls ein Piko-Motor.

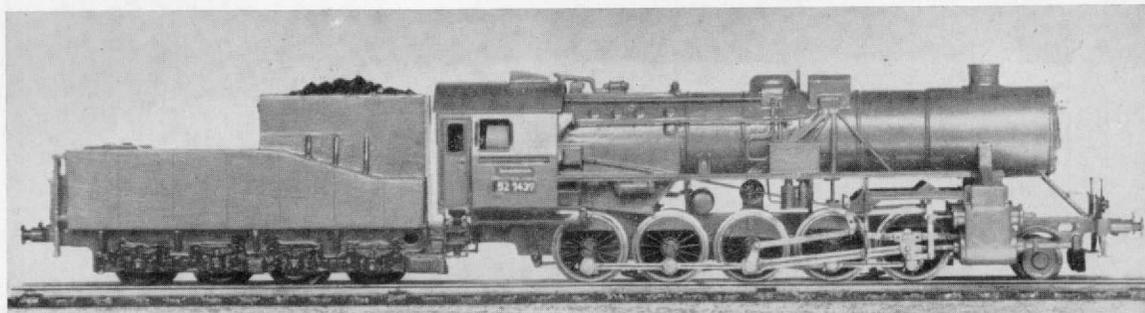


Abb.5.

Und nun zum Anlagenprojekt. Sie werden mit Recht denken, daß so viele Loks und Wagen auf dieser Anlage doch gar keinen Platz hätten. Sie werden staunen, aber sie sollen auch gar nicht alle zugleich darauf stehen oder laufen. Wie aus dem Gleisplan ersichtlich ist, erstrebe ich eine möglichst klare Streckenführung. Eine 2-gleisige Hauptbahn mit abzweigender eingleisiger Nebenstrecke sind das Hauptmotiv, wobei letztere die Hauptsache der Anlage ist. Die Hauptbahn dient lediglich zum Laufenlassen der Schnellzüge. Mindestgleisradius = 800 mm, Nebenbahn-Mindestradius = 600 mm. Die Landschaft, vor allem die Gebäude, sollen den in den 20-er Jahren üblichen Stil aufweisen. Ich erreiche damit, daß ich mit meinem Fahrzeugpark einmal modernes Zeitalter, ein andermal Eisenbahn-Mittelalter „spielen“ kann. Es soll mit Gleichstrom auf Punkt-kontaktgleisen gefahren werden.

Es mag vielleicht mancher Zünftige einwenden, daß ich den verfügbaren Raum schlecht ausgenutzt habe. Mag sein, aber ich bin nun einmal kein Freund von 5 und mehr über- und hintereinander geschachtelten Strecken mit 27 Tunneln!

Der Plan des „Hauptbahnhofes“ zeigt schon, daß nur die unbedingt notwendigen Weichen vorgesehen sind, um die erforderlichen Rangierbewegungen reibungslos durchführen zu können. Hierbei ist: Gleis 1 = Bahnsteig der Nebenbahn, Gleis 2 = Übergangsbahnsteig; Gleis 3 und 4 dienen als Hauptstrecke, 5 und 6 als Gütergleise und Gleis 7 ist Durchlaufgleis; A ist eine kleine Abstellgruppe für P-Züge. Wahrscheinlich kommt noch ein Ausziehgleis Z für die Gütergleise hinzu. Das Bw wird mit Drehscheibe, Lokschuppen, Bekohlung, Besandung, Schlackengruben, Wasserkranen, Schürhakenstell und Dienstgebäuden ausgerüstet.

Die Nebenbahn erklettert eine Höhe von 28 cm über NN. Der kleine Bahnhof besitzt lediglich einen Anschluß zu einem kleinen Sägewerk, da die umliegenden Berghänge dicht mit Mischwerk gepflanzt werden.

Das wäre in Kürze alles. Aus den beiliegenden Bildern der Lokomotiven können Sie ersehen, daß ich allerhand Wert auf möglichst natürliches Aussehen meiner Modelle lege. (Na ja, es hat ja auch genug gekostet. D. Rep.) Auch werden Sie vielleicht gemerkt haben, daß die Dampfzylinder bei mir hoch in Kurs stehen. Es ist eben Geschmackssache. Diesel- und Elloks werden wir wohl in der näheren und ferneren Zukunft zur Genüge auf den Strecken und Bahnhöfen der DB und DR bewundern können. Und wenn meine beiden Sprößlinge einst ihr Erbe antreten, dann können sie, falls Lust und Liebe vorhanden, worauf schon jetzt verschiedene Anzeichen (Zerlegungswut!) hindeuten, immer noch genannte Lokformen hinzubauen oder kaufen.

Ich will für meine Anlage dem Dampfzug, welches über kurz oder lang ja doch bald der Geschichte angehören wird, ein kleines Denkmal setzen und mich an der Romantik des Modellschienenstranges erfreuen.

Ein Kapitel zum Thema Betriebssicherheit:

von Dipl.-Ing. Rudolf Koch, Solingen-Wald.

Im Modellbahnbetrieb macht man sich oft Gedanken darüber, wie man — entsprechend dem „Großbetrieb“ — mit einfachen Mitteln verhindern kann, daß bei der Ausfahrt aus einem Bahnhof ein Zug einem anderen in die Flanke fährt. Es darf z. B. nicht möglich sein, mehrere Ausfahrtsignale von Gleisen, die in ein und dasselbe Streckengleis münden, gleichzeitig auf „Fahrt

