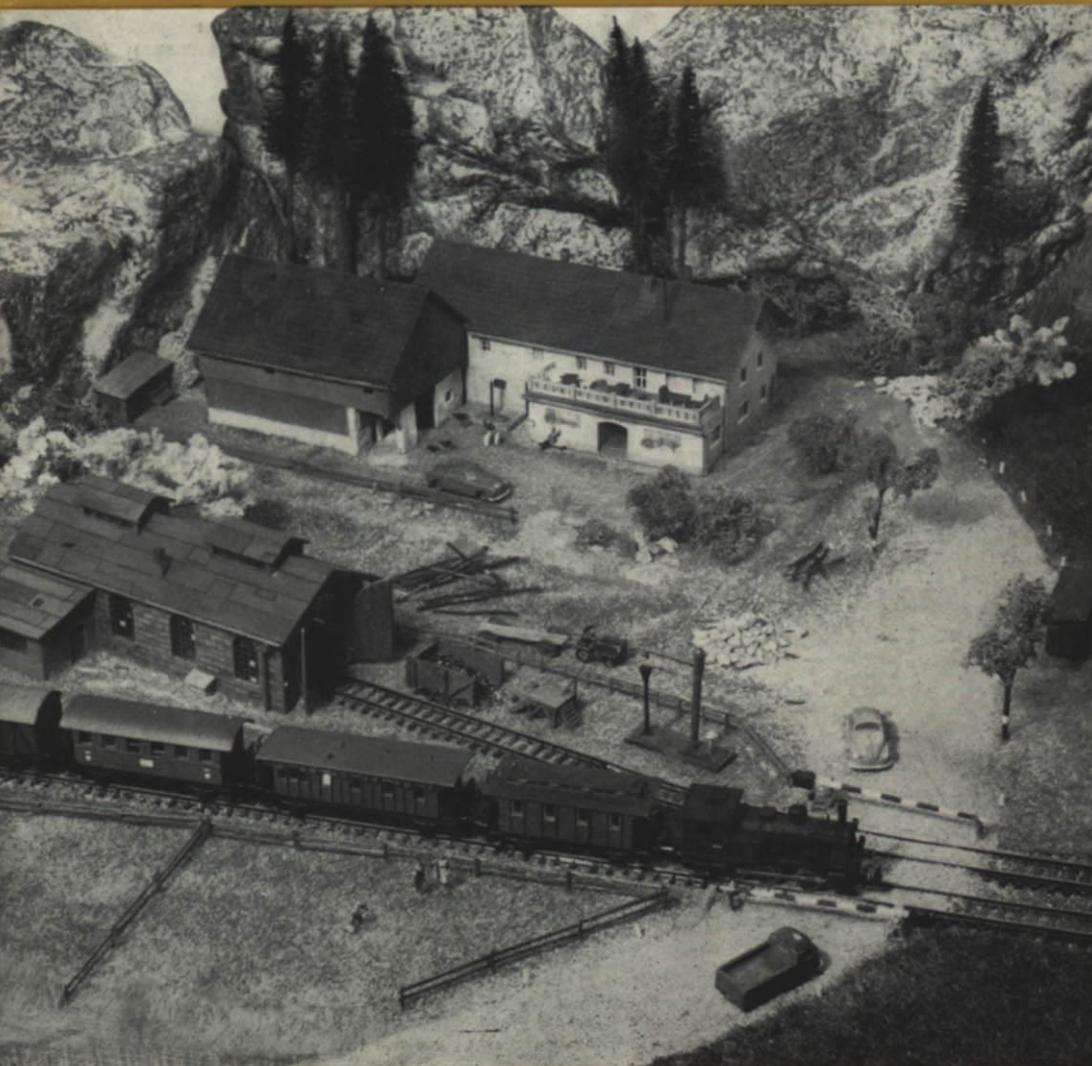


Miniaturbahnen

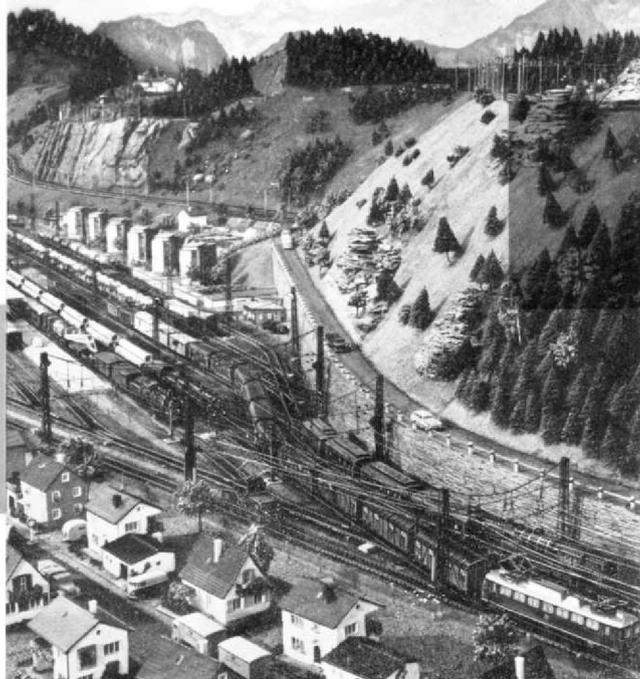
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

9 BAND XV
22. 7. 1963

PREIS
2.- DM

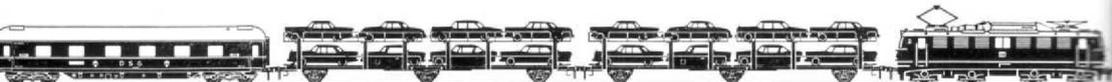


Fleischmann
HO
modellreu

Das große
Eisenbahn-Betriebsmodell
der DB im
Verkehrsmuseum
Nürnberg.
Alle Schienenfahrzeuge
sind unserer
laufenden Fertigung
entnommen

◀ Der östliche Kopf des
Bf. Thalhausen mit
ausfahrendem TEEM

GEBR. FLEISCHMANN · MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN · NÜRNBERG 5



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 9/XV

- | | | | |
|---|-----|---|------------|
| 1. Bunte Seite (Rarität, Modelllok im Atomwerk) | 379 | 12. Die vorsintflutliche Ziehschranke | 397 |
| 2. „05 001“ kommt ins Verkehrsmuseum Nürnberg | 380 | 13. Am Brunnen vor dem Tore (Anl. Schramm) | 398 |
| 3. Aus 4 (natureal-Fichten) mach' 10! | 381 | 14. VT mit auswechselbarem Gehäuse | 400 |
| 4. Märklin „haftet“ für gute Haftung | 382 | 15. Die leuchtende Kugelschreibermine | 402 |
| 5. JoKI's Arnold-Versuchsanlage | 382 | 16. Es war einmal ... (Anl. Klein) | 403 u. 408 |
| 6. Ein Wassertürmchen für ein Bahnhöfchen | 383 | 17. H0-Modell des Dr-Stellwerks Wanne-Eickel | 404 |
| 7. Kelm koppelt kaum kunstgerecht Konkurrenz-Kupplungen | 385 | 18. Riffelblechherstellung, Lüfterklappen | 404 |
| 8. 4 Blinklichter an einem Bahnübergang | 386 | 19. Bayr. Nebenbahn-Personenzug (Baupl.) | |
| 9. Leuchttasten – selbst hergestellt | 388 | 20. Forts. Teil I: Tenderlok D VIII | 405 |
| 10. Die Großbekohlung in Klein-Blumenau (mit Streckenplan) – Die Lösung des gordischen Knotens (mit Pit-Peg-Schaubildern) | 389 | 21. Hafengeände, Bw und Standseilbahn | 407 |
| 11. Wendezug mit Ellok auf engl. Strecke | 396 | 22. Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen Forts. Teil II: Bei Fleischmann-Bahnen und anderen Zweischienen-Gleichstromsystemen | 409 |
| | | 22. Erstmodelle: 56 th und PwPost40 28 | |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 – Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer, Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

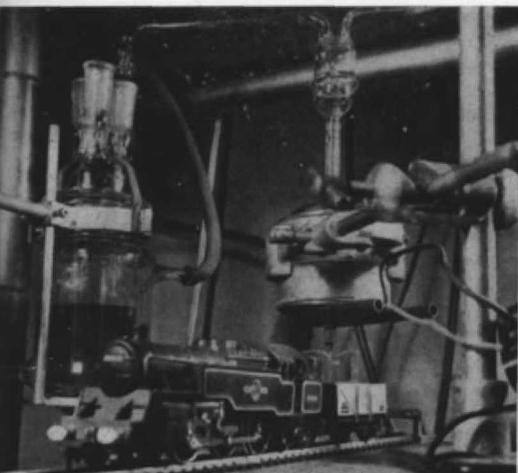
Heftbezug: Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –10 DM Versandkosten).



**Eine
besondere
Rarität
aus der
Zeit um
1875...**

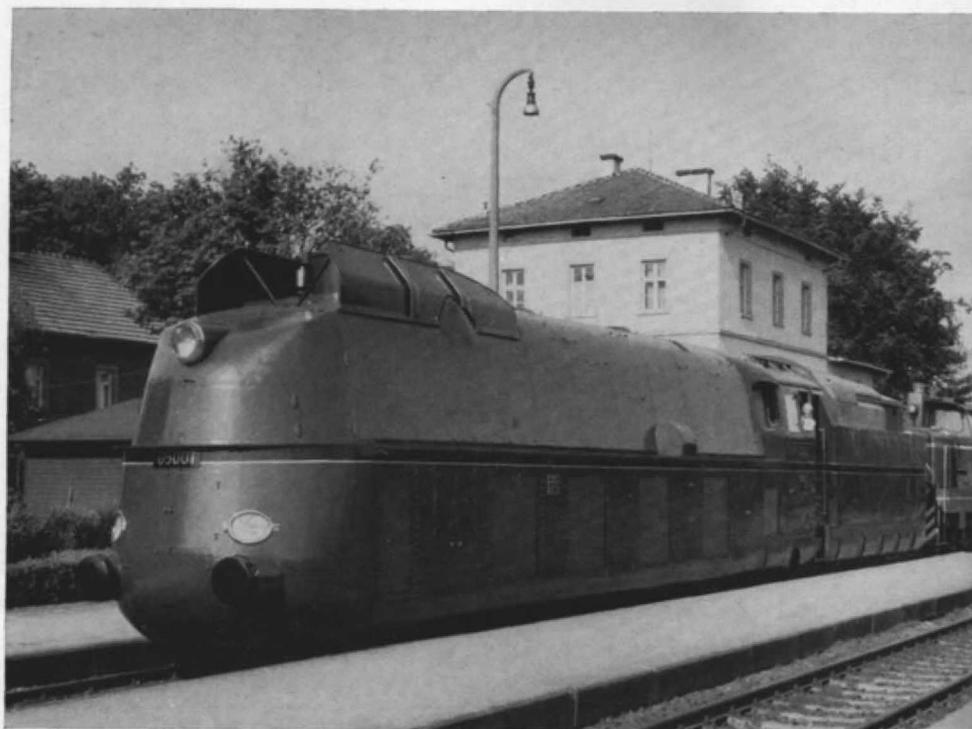
... stellt zweifelsohne diese Spieleisenbahn dar, die Herr Dr. C. Haller von Hallerstein, Frankfurt, von seinem Großvater erbt und die also gut 90 Jahre überstand, obwohl der Besitzer als kleiner Junge einiges kaputt gemacht hatte. Die kleine Eisenbahn ist aus Blech, die Wagen sind 37 mm lang, 28 mm hoch, 20 mm breit, blau, rot bzw. gelb gestrichen, Lok grün. Die Räder (14 mm ϕ) bestehen aus Zinn. Schienen gab es nicht dazu, die wurden mit Kreide auf den Tisch gemalt. - Gewiß, es handelt sich hier um eine simple Kinder-Eisenbahn, aber ist sie nicht in gewissem Sinn Vorläuferin unserer heutigen hochentwickelten Modellbahnen, von ihrem unbezahlbaren Seltenheitswert ganz zu schweigen... ?!

Keine bittere Pille...



... verabreicht „Die Pille“, die Hauszeitschrift eines angesehenen pharmakologischen Betriebes durch die Veröffentlichung nebenstehenden Bildes. In einem der größten englischen Atomzentren (in Wantage) wurde eine elektrische Bahn (allem Anschein nach in 0-Größe) installiert, mittels der strahlende Isotope aus den „heißen“ Kammern abgeholt und in die übrigen Laboratorien verteilt werden. Die Lok (der „Wantage Flier“, wie sie von den Atomwissenschaftlern scherzhafter genannt wird) wird in üblicher Weise ferngesteuert und durch eine Fernsehanlage überwacht. Fotozellen sorgen dafür, daß sie genau in die richtige Lade-Position gesteuert wird. „Forschungsdrang und Spieltrieb haben sich hier in glücklicher Synthese vereinigt: Die beste Mischung für Erfolg“ heißt es im Originalbildtext. Wir sehen die Sache etwas nüchterner, denn der „Spieltrieb“ dürfte hier kaum eine Rolle gespielt haben, sondern allein die technische Erkenntnis der Möglichkeiten, die eine elektrisch ferngesteuerte Bahn in diesem speziellen Fall bietet. Wir wollen allerdings die Marotte der englischen Wissenschaftler nicht verkennen, ausgesprochene Modellfahrzeuge zu verwenden statt irgendwelcher Spezialfahrzeuge zweckgebundener Formgebung, aber die Beschaffung einer industriell hergestellten Bahn war sicher billiger und genauso zweckdienlich (von ihrem gefälligeren Aussehen und ihrer entspannenden Wirkung im psychologischen Sinne ganz abgesehen!).

Heft 10/XV ist spätestens 16.8.1963 in Ihrem Fachgeschäft!



Die 05 001 auf der Überführungsfahrt von Weiden nach Nürnberg. Eine halbverfallene Lok wieder so herzurichten wie es der 05 001 geschah, dazu genügen Fachkenntnisse und handwerkliches Geschick allein nicht; da muß das Herz dabei sein. In monatelanger Arbeit wurden viele Teile nach Zeichnungen des Oberlochkführers Christ wieder neu angefertigt, so unter anderem auch die Verkleidung, die nirgendwo aufzufinden war. Die rechte Seite der Maschine ließ man offen. Wir zeigen die 05 bewußt von links, um Ihnen damit den unvergeßlichen Eindruck zu vermitteln, den alle empfanden, die die Maschine in ihrer ursprünglichen Gestalt sahen.

(Foto: Werke - DB Nürnberg)

Die ruhmreiche Weltrekord-Dampflok 05001 erhält Ehrenplatz im Nürnberger Verkehrsmuseum

Am 11. Juni 1963 fanden sich Eisenbahner und Eisenbahnfreunde zu einer schlichten Feierstunde zusammen anlässlich des Einzugs der „05001“, der ungeschlagen schnellsten Dampflok der Welt, ins Verkehrsmuseum Nürnberg.

Wie ein edles Rennpferd, das zu frühzeitig in den Ruhestand treten muß, so sträubte sich auch die 05 „mit Händen und Füßen“, schon jetzt in den „Stall“ zu kommen (sie sprengte sogar das Zufahrtgleis zum Museum, da der Bogenradius zu klein war!). Auf diese Weise konnte sie noch ein paar Tage im Freien stehen und die ihr gewohnte Bahnhofsatmosphäre genießen.

Über den Undank dieser Welt kann sie später noch grübeln, wenn sie den ihr zugedachten Ehrenplatz in der großen Maschinenhalle des Museums eingenommen hat. Die stauenden und ehrfurchtsvollen Gesichter der Besucher werden sie in den kommenden Jahrzehnten darüber hinwegtrösten, daß sie bereits mit 30 Jahren – für eine Lok also eigentlich noch sehr jung – museumsreif wurde. Und sie wird noch dastehen und bestaunt werden, wenn die modernen Kollegen, die sie von ihrem Posten verdrängt haben, schon längst verschrottet worden sind. Das wird ihr schönster Lohn sein für ihre einmalige Leistung, durch die

sie in der ganzen Welt berühmt wurde, und sie wird immer wieder an ihren Lebensweg zurückdenken . . .

„Geboren“ wurde sie 1934 in den Borsig-Lokomotiv-Werken und wie das bei Lokomotiven so üblich ist, brauchte sie nicht erst Laufen zu lernen, sondern das konnte sie von Anfang an bestens, weil ihr „Vater“, Herr Dipl.-Ing. Dr. Wolf, ihr das von vornherein mit in die Wiege gelegt hatte. Denn mit ihr wollten die „alten“ Eisenbahner, deren Herz nur für die Dampflok schlug, beweisen, daß die inzwischen sehr berühmt gewordenen Diesel-Schnelltriebwagen noch lange nicht die einzigen waren, die bisher unerreichte Geschwindigkeiten planmäßig fahren konnten.

Die Konstruktion der 05001 zielte also bewußt auf hohe, ja höchste Geschwindigkeiten hin, Ihre „Schuhgröße“ (Treibräder) war daher sehr beachtlich; 2,30 m im Durchmesser! Das allein, selbst in Verbindung mit einem Kessel beachtlicher Abmessungen und einem Dampfdruck von 20 kg/cm² garantierte noch nicht das Erreichen der nur flüsternd genannten Spitzengeschwindigkeit von 200 km/Std. Man führte deshalb mit einer windschnittig verkleideten 03 Versuche durch, die über Erwartungen erfolgreich verliefen. So erhielt die 05001 eine vorher im Windkanal am Modell ausgefeilte Stromlinienverkleidung, obwohl man sich doch noch nicht ganz sicher war, ob die im Betrieb zwangsläufig sich erwärmenden Lager auch ohne Fahrwind genügend gekühlt würden.

Die 05001 kam dann zum Lokomotivversuchsanstalt Grunewald zur gründlichen Erprobung, ehe sie im planmäßigen Verkehr eingesetzt werden durfte. Die Strecke Berlin - Hamburg war damals schon für den „Fliegenden Hamburger“ ausgebaut worden und so konnten die Schnellfahrversuche mit der 05001 sofort aufgenommen werden.

Herr Dipl.-Ing. Paul Roth, der damalige Leiter der Meßgruppe im Lokomotivversuchsanstalt Grunewald, berichtete in seiner Ansprache von den Schwierigkeiten, die man anfänglich überwinden mußte. Es lagen ja noch keinerlei Erfahrungen über das Verhalten vieler Einzelteile der Maschine bei hohen Geschwindigkeiten vor. Wer konnte schon voraussehen oder gar berechnen, daß ein Radreifen sich beim Abbremsen derart erhitzen würde, daß er zersprang oder daß ausgerechnet bei 196 Sachen der Lenkerbolzen der Steuerung zersprang? Es war ja Neuland, das man betrat, und die Maschine wurde gemäß den sehr strengen Vorschriften mancher Zerreißprobe unterzogen.

Viele Versuchsfahrten führte man noch durch, aber die erhoffte Geschwindigkeit von 200 km/Std war einfach nicht zu erreichen. Immer blieb die Lok bei etwa 195 km/Std. „hängen“. Die 200 km/Std.-Grenze wurde fast aus Zufall ohne besondere Vorbereitung überschritten. Anlässlich einer Vorführungsfahrt beförderte die 05 am 11. Mai 1936 vier der neuen D-Zugwagen fahrplanmäßig von Hamburg nach Berlin. Die vorgesehene Geschwindigkeit von „nur“ 180 km/Std. verließ keine Überraschungen. Das leistete die Lok spielend, auch die Strecke ließ ohne weiteres ein solches Tempo zu, wie man schon bei vielen Versuchsfahrten festgestellt hatte. Die Fahrt schien also eine recht „gemütliche“ zu werden. Vor Wittenberge zeigte jedoch ein Signal „Halt“, obwohl der Zug bis Berlin durchfahren sollte.

Selbst der kurze Aufenthalt wart den Fahrplan um, denn Bremsen. Halten und Wiederanfahren kostet Zeit, kostbare Zeit, wenn man bedenkt, daß der Zug bei 180 km/Std. immerhin in einer Minute drei Kilometer zurücklegt (pro Sekunde 50 m!).

Als das Signal endlich die Strecke frei gab, stand eines für den Lokführer Langhans fest: Die Verspätung mußte aufgeholt werden! Immer schneller legte der Zug dahin, die 189 km/Std. waren bald überschritten, 190 zeigte der Tacho, 195, 196 - nichts geschah - 197, 198 - 200 km/Std.! Dann stieß der Zeiger am Anschlag an; über 200 Stundenkilometer! Wie der

Meßstreifen in einem der Wagen aufzeigte, waren es genau 200,4 km/Std. und damit der am gleichen Tag erzielte Triebwagenrekord von 200 km/Std. knapp überboten. Damit war die 05001 seinerzeit das schnellste Schienentriebfahrzeug, das dem öffentlichen Verkehr diente und nicht als spezielles Versuchsfahrzeug hochgezüchtet worden war (und blieb bis heute die schnellste Dampflok, die es je gab!).

Das ist nun lange her. Die 05001 versah ebenso wie ihre etwas jüngeren Schwestern 002 und 003 (die versuchsweise mit dem stromlinienförmig verkleideten Führerstand voraus fuhr) weiterhin noch Dienst vor Schnellzügen. Dann kamen die Kriegsjahre und damit schlechte Zeiten für so edle Rassepferde, ihr Stromlinienkleid entfiel und als Jahre nach Kriegsende die Voraussetzungen für schnelle Züge wieder gegeben waren, war das goldene Zeitalter der Dampfloks vorbei. 1958 schlug auch ihre Stunde und fast wäre sie sang- und klanglos auf einem Abstellgleis verschollen, hätte man sich nicht rechtzeitig ihrer erinnert und sie mit einem Aufwand von 100 000.- DM wieder hergerichtet.

An all das wird die 05 denken, wenn sie sich im Verkehrsmuseum von ihren Taten ausruht, denn wenn sie auch leblos wirkt, so ist und bleibt sie dennoch ein höchst lebendiger Beweis für die hohe Ingenieurkunst deutscher Dampflokbaue!

Nur nichts umkommen lassen!

Aus 4 (natureal-Fichten) mach' 10!

Wie wohl gar manch' anderer Modellbahner habe ich mir sofort nach Erscheinen eine Packung der neuen „natureal-Wetterfichten“ gekauft. Nach der Herstellung der vier Fichten blieb noch eine ganze Anzahl von Zweigen übrig (wenn auch etwas ausgesucht), die wegzuwerfen mich gereute. Vier Wurzelstrünke waren noch da, dazu von „Faller-Tannen“ eine ganze Anzahl Stämme sowie auch einige Strünke. Ich nahm nun diese Strünke und die Stämme für den unteren sichtbaren Teil der Bäume. Den oberen, von den Zweigen fast verdeckten Teil des Stammes feilte ich aus den Stegen von Bausatzspritzlingen konisch zu und klebte das Ganze zusammen. Nach einem gleichmäßigen Farbanstrich wurden die Äste wie sonst angeklebt, und nur bei ganz genauem Hinsehen läßt sich feststellen, daß es sich hier nicht um Original-„natureal-Fichten“ handelt. Ich bekam auf diese Art aus dem Bausatz noch weitere 6 größere und kleinere Fichten, die man - selbst wenn sie mal nicht so 100prozentig gelingen - bestimmt noch für Bäume „im“ Wald oder im Hintergrund verwenden kann.

Rolf Riedel, Schwaig b. Nbg.

Achtung!

**Betriebsferien
des MIBA-Verlags**

vom 5. bis 25. August 1963

Post und Bestellungen können während dieser Zeit nicht erledigt werden!

sie in der ganzen Welt berühmt wurde, und sie wird immer wieder an ihren Lebensweg zurückdenken . . .

„Geboren“ wurde sie 1934 in den Borsig-Lokomotiv-Werken und wie das bei Lokomotiven so üblich ist, brauchte sie nicht erst Laufen zu lernen, sondern das konnte sie von Anfang an bestens, weil ihr „Vater“, Herr Dipl.-Ing. Dr. Wolf, ihr das von vornherein mit in die Wiege gelegt hatte. Denn mit ihr wollten die „alten“ Eisenbahner, deren Herz nur für die Dampflok schlug, beweisen, daß die inzwischen sehr berühmt gewordenen Diesel-Schnelltriebwagen noch lange nicht die einzigen waren, die bisher erreichte Geschwindigkeiten planmäßig fahren konnten.

Die Konstruktion der 05001 zielte also bewußt auf hohe, ja höchste Geschwindigkeiten hin, Ihre „Schuhgröße“ (Treibräder) war daher sehr beachtlich; 2,30 m im Durchmesser! Das allein, selbst in Verbindung mit einem Kessel beachtlicher Abmessungen und einem Dampfdruck von 20 kg/cm² garantierte noch nicht das Erreichen der nur flüsternd genannten Spitzengeschwindigkeit von 200 km/Std. Man führte deshalb mit einer windschnittig verkleideten 03 Versuche durch, die über Erwartungen erfolgreich verliefen. So erhielt die 05001 eine vorher im Windkanal am Modell ausgefeilte Stromlinienverkleidung, obwohl man sich doch noch nicht ganz sicher war, ob die im Betrieb zwangsläufig sich erwärmenden Lager auch ohne Fahrwind genügend gekühlt würden.

Die 05001 kam dann zum Lokomotivversuchsanstalt Grunewald zur gründlichen Erprobung, ehe sie im planmäßigen Verkehr eingesetzt werden durfte. Die Strecke Berlin - Hamburg war damals schon für den „Fliegenden Hamburger“ ausgebaut worden und so konnten die Schnellfahrversuche mit der 05001 sofort aufgenommen werden.

Herr Dipl.-Ing. Paul Roth, der damalige Leiter der Meßgruppe im Lokomotivversuchsanstalt Grunewald, berichtete in seiner Ansprache von den Schwierigkeiten, die man anfänglich überwinden mußte. Es lagen ja noch keinerlei Erfahrungen über das Verhalten vieler Einzelteile der Maschine bei hohen Geschwindigkeiten vor. Wer konnte schon voraussehen oder gar berechnen, daß ein Radreifen sich beim Abbremsen derart erhitzen würde, daß er zersprang oder daß ausgerechnet bei 196 Sachen der Lenkerbolzen der Steuerung zersprang? Es war ja Neuland, das man betrat, und die Maschine wurde gemäß den sehr strengen Vorschriften mancher Zerreißprobe unterzogen.

Viele Versuchsfahrten führte man noch durch, aber die erhoffte Geschwindigkeit von 200 km/Std war einfach nicht zu erreichen. Immer blieb die Lok bei etwa 195 km/Std. „hängen“. Die 200 km/Std.-Grenze wurde fast aus Zufall ohne besondere Vorbereitung überschritten. Anlässlich einer Vorführungsfahrt beförderte die 05 am 11. Mai 1936 vier der neuen D-Zugwagen fahrplanmäßig von Hamburg nach Berlin. Die vorgesehene Geschwindigkeit von „nur“ 180 km/Std. verließ keine Überraschungen. Das leistete die Lok spielend, auch die Strecke ließ ohne weiteres ein solches Tempo zu, wie man schon bei vielen Versuchsfahrten festgestellt hatte. Die Fahrt schien also eine recht „gemütliche“ zu werden. Vor Wittenberge zeigte jedoch ein Signal „Halt“, obwohl der Zug bis Berlin durchfahren sollte.

Selbst der kurze Aufenthalt wart den Fahrplan um, denn Bremsen. Halten und Wiederanfahren kostet Zeit, kostbare Zeit, wenn man bedenkt, daß der Zug bei 180 km/Std. immerhin in einer Minute drei Kilometer zurücklegt (pro Sekunde 50 m!).

Als das Signal endlich die Strecke frei gab, stand eines für den Lokführer Langhans fest: Die Verspätung mußte aufgeholt werden! Immer schneller legte der Zug dahin, die 189 km/Std. waren bald überschritten, 190 zeigte der Tacho, 195, 196 - nichts geschah - 197, 198 - 200 km/Std.! Dann stieß der Zeiger am Anschlag an; über 200 Stundenkilometer! Wie der

Meßstreifen in einem der Wagen aufzeigte, waren es genau 200,4 km/Std. und damit der am gleichen Tag erzielte Triebwagenrekord von 200 km/Std. knapp überboten. Damit war die 05001 seinerzeit das schnellste Schienentriebfahrzeug, das dem öffentlichen Verkehr diente und nicht als spezielles Versuchsfahrzeug hochgezüchtet worden war (und blieb bis heute die schnellste Dampflok, die es je gab!).

Das ist nun lange her. Die 05001 versah ebenso wie ihre etwas jüngeren Schwestern 002 und 003 (die versuchsweise mit dem stromlinienförmig verkleideten Führerstand voraus fuhr) weiterhin noch Dienst vor Schnellzügen. Dann kamen die Kriegsjahre und damit schlechte Zeiten für so edle Rassepferde, ihr Stromlinienkleid entfiel und als Jahre nach Kriegsende die Voraussetzungen für schnelle Züge wieder gegeben waren, war das goldene Zeitalter der Dampfloks vorbei. 1958 schlug auch ihre Stunde und fast wäre sie sang- und klanglos auf einem Abstellgleis verschollen, hätte man sich nicht rechtzeitig ihrer erinnert und sie mit einem Aufwand von 100 000.- DM wieder hergerichtet.

An all das wird die 05 denken, wenn sie sich im Verkehrsmuseum von ihren Taten ausruht, denn wenn sie auch leblos wirkt, so ist und bleibt sie dennoch ein höchst lebendiger Beweis für die hohe Ingenieurkunst deutscher Dampflokbaue!

.....
Nur nichts umkommen lassen!

Aus 4 (natureal-Fichten) mach' 10!

Wie wohl gar manch' anderer Modellbahner habe ich mir sofort nach Erscheinen eine Packung der neuen „natureal-Wetterfichten“ gekauft. Nach der Herstellung der vier Fichten blieb noch eine ganze Anzahl von Zweigen übrig (wenn auch etwas ausgesucht), die wegzuerwerfen mich gereute. Vier Wurzelstrünke waren noch da, dazu von „Faller-Tannen“ eine ganze Anzahl Stämme sowie auch einige Strünke. Ich nahm nun diese Strünke und die Stämme für den unteren sichtbaren Teil der Bäume. Den oberen, von den Zweigen fast verdeckten Teil des Stammes feilte ich aus den Stegen von Bausatzspritzlingen konisch zu und klebte das Ganze zusammen. Nach einem gleichmäßigen Farbanstrich wurden die Äste wie sonst angeklebt, und nur bei ganz genauem Hinsehen läßt sich feststellen, daß es sich hier nicht um Original-„natureal-Fichten“ handelt. Ich bekam auf diese Art aus dem Bausatz noch weitere 6 größere und kleinere Fichten, die man - selbst wenn sie mal nicht so 100prozentig gelingen - bestimmt noch für Bäume „im“ Wald oder im Hintergrund verwenden kann.

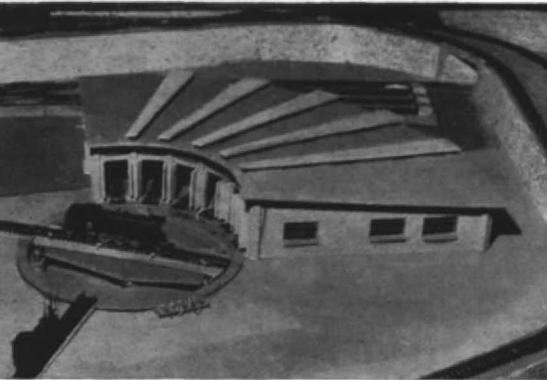
Rolf Riedel, Schwaig b. Nbg.

.....
Achtung!

► **Betriebsferien
des MIBA-Verlags**

vom 5. bis 25. August 1963

Post und Bestellungen können während dieser Zeit nicht erledigt werden!



Ringlokschuppen für die Arnold-Bahn, gebaut von Herrn Kohl, Frankfurt.

Märklin „haftet“ für gute Haftung

Kennen Sie die neu(er)en Märklin-H0-Haftreifen? Nein? Glaub ich gern, der „Volksmund“ nennt sie nämlich „Plastikringe“. Es spielt aber keine Rolle, welche der beiden Bezeichnungen nun falsch oder richtig ist, wichtig ist nur, daß es die Dinger gibt!

Sie sind von schwarzer Färbung und scheinen mir aus Gummi zu bestehen. Daher auch ihre Dehnbarkeit und – das exzellente **H a f t v e r m ö g e n**.

Probieren Sie die Ringe einmal aus, Sie werden – so wie ich – überrascht sein, wie spielend die Loks nun die Steigungen nehmen und um wieviel sich die Zugkraft erhöht!

Der Märklin-Katalog verzeichnet die Ringe unter den Nummern 7152, 7153 und 7154, unterscheidet also nur noch drei verschiedene Größen.

Und was sollen die „Nicht-Märklinisten“ tun? Nun, ebenfalls einen Versuch starten. Es dürfte sich lohnen!

Werner Battermann, Hannover



Zum
heutigen
Titelbild

JoKil's Arnold- Versuchsanlage

Kaum glaublich, aber es handelt sich sowohl beim Titelbild als auch bei den hier gezeigten Bildern um Gebäude und Fahrzeuge im Maßstab 1:160! JoKil (Joachim Kleinknecht, unser langjähriger Verlagsangehöriger von Anbeginn an) wollte es genau wissen, inwieweit im Arnold-Maßstab noch ein Wagen- und Gebäudeselbstbau möglich ist. Auf Grund des Ergebnisses, das wohl für sich spricht (und für JoKil's meisterliche Modellbaugeschicklichkeit!), wird privatim eine kleine 9-mm-Bahn entstehen, zum Teil im Selbstbau, zum Teil unter Verwendung der besten und schönsten Arnold-Fahrzeuge.

Das Gebäude, eine Gastwirtschaft mit Fremdenzimmern, Stall und Scheune, entstand nach dem in Unteralfeld stehenden Original, das er im Urlaub vermessen und fotografiert hat. Baumaterial: 1-mm-Kunststoffplatten, Fournierholz, Pappe und Moltofill.





Die Wagenmodelle (der CiPr 86 aus Heft 6/IV und der BciPr 98a aus Heft 9/IV) entstanden aus 0,5-mm-Ms-Blech unter Verwendung von Arnold-Fahrgestellen, die auseinander gesägt und mittels NemeC-Profilen und UHU-plus auf die erforderlichen Achsstände gebracht wurden. Die Zierleisten (0,3-mm-Neusilberdraht) sind mit UHU-plus befestigt und später flachgeschliffen worden. Die Bühnengeländer bestehen aus Blech, das mit feinem Draht eingefaßt ist. Die Oberlichtfensterchen hat JoKi ebenfalls ausgesägt, die Dachentlüfter auf der EMCO-Unimat gedreht. Gestrichen sind die Wagen (übrigens auch die Original-Arnold-Modelle, die dadurch sehr gewonnen haben!) mit Humbrol-Dunkelgrün matt, doch empfiehlt sich ein vorheriger Grundanstrich mit Humbrol-Primer, der in solchen Fällen (bei Metallen) unerläßlich ist!

Die Figürchen stammen von einem Revell-Flugmodell-Baukasten und passen größtmäßig ausgezeichnet! Ebenso der (leicht abgeänderte) Traktor. Das Federvieh hat H0-Größe, was aber kaum auffällt. Die Räder des Pritschenwagens stammen aus dem Preiser-Sortiment; die in natura überlebensgroße Christusfigur an der Scheunenrückwand zierte vordem ein sehr kleines Kreuzifix. Die Kleinbekohlung aus Heft 6/IV war eine pipselige Arbeit, der Lokschuppen aus Heft 9/II dagegen – wenigstens für JoKi – ein Kinderspiel.

Ein Wassertürmchen für ein Bahnhöfchen

„Turm oder Türmchen – das ist hier die Frage!“ – Wie ich auf dieses von mir frei nach Shakespeare abgewandelte Zitat komme? „Nie sollst du mich betragen!“ – dafür aber Heft 8/XIV S. 348 nachschlagen. Dort steht (auf dem Bild) mein hübscher (meine ich) Wasserturm von Schnarchenreuth. Und da es weiter heißt: „Es ist nicht gut, daß ein Turm alleine sei“ und mir der auf dem rückwärtigen Deckblatt des Heftes 11/XII sich so einnehmend in Positur stellende Wasserturm ausnehmend gut gefiel, baute ich ihn nach, ganz ohne Bauplan und Maßangaben (s. Abb. 1).

Damit Sie nun im Falle des Mißlingens nicht auch die immer treffende Ausrede von wegen keine Unterlagen und so mißbrauchen können, bin ich ex:ra nach Schiltach gefahren (mit dem Finger auf der Landkarte) und habe Ihnen einige Abwicklungen aufge-



Abb. 1. Zwischen Kohlebens und Lokschuppen war gerade noch ein winziges Plätzchen für den Wasserturm, der sich vorher erst noch einer Schlankheitskur unterziehen mußte (also mit der Zeichnung Abb. 3 nicht übereinstimmt!).