

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

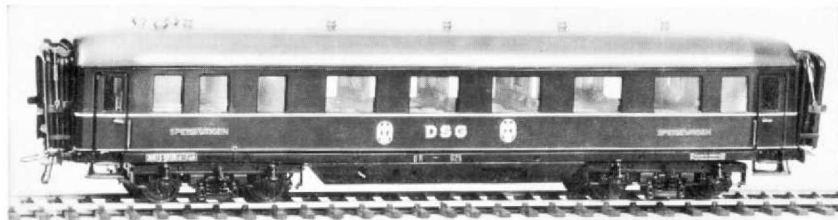
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
OKTOBER 1972

10

ELETTREN Spur 0

Personenwagen FS (ital. Staatsbahn),
Speisewagen DSG, Schlafwagen DSG und ISG (CIWL).



Ganzmetall-Ausführung, 4-achsig, Drehgestelle und Puffer gefedert. Automatische Kupplungen. Inneneinrichtung mit Beleuchtung. Türen zum Öffnen. Vorbildgetreu in den entsprechenden Farben gespritzt. Länge 44 cm, zum Einsatz auf Eisenbahn-Anlagen mit kleinen Radien (ab 90 cm). Räder nicht isoliert.

Verlangen Sie unseren Prospekt.

FULGUREX

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 10/1972

- | | | | |
|---|-----|--|------------|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, Eisenbahn-Schau, Kork-Gleisbettungen, Old Pullman-Katalog) | 631 | 13. Neues aus dem ZUBA-Kleinserienprogramm | 656 |
| 2. Buchbesprechung: „Die weiten Spuren“ | 632 | 14. Eine Mallet im LGB-Maßstab | 657 |
| 3. Im Fachgeschäft: Märklin-Modell der S 3/6 | 633 | 15. „Vollbeschäftigung und Umweltschutz“ (Motive) | 658 |
| 4. Warum nicht eine bad. IVh für den Rheingold? | | 16. „Erholung“... (Vollmer-Gebäude-Neuheiten) | 659 |
| 5. Buchbespr.: „Das Walhalla-Bockerl“ u. „Zahnradbahnen“ | 635 | 17. D-Zugwagen AB 40 bay 98 (BZ) | 660 |
| 6. TT treu geblieben... (Anlage H. Otto) | 636 | 18. Motive... (H0-Anlage H. D. Kettenbach) | 662 |
| 7. Bayerisches Vorsignal in H0 (mit BZ) | 638 | 19. Märklin-V 200 in 3 Varianten | 663 |
| 8. Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Herbstmesse '72 | 643 | 20. Die Wasserversorgung im Bahnbetriebswerk 4. Teil und Schluß: Wasserkran für Schmalspurbahnen (inkl. BZ eines H0-Modells) | 665 |
| 9. Bastel-Bonbons fürs Bahnbetriebswerk | 644 | 21. Fahrbares Dr-Stellpult | 667 |
| 10. H0-Großanlage im Freizeitgelände „potts park“ | 646 | 22. Bahnhof „Kottenforst“ (Motive) | 670 u. 672 |
| 11. Jetzt erhältlich: Röwa-E 91 in H0 | 650 | 23. Einfache Schaltung für verdeckte Abstellbahnhöfe — mit Rückmeldung | 673 |
| 12. „Schmalspurig durch die Rheinebene“: Anlagenpläne nach Motiven von der OEG | 652 | 24. 10 Jahre Arbeit... (H0-Anlage H. Gude) 2. Teil: Schaltung und Verdrahtung | 675 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 3.— DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 11/72 ist ca. am 18. November in Ihrem Fachgeschäft!

Vom Dampfroß bis zur Mini-Mini, der kleinsten Eisenbahn der Welt

Eldorado für Dampfbahn- und Modellbahnfreunde
vom 28. Oktober bis 5. November 1972
in Schwäbisch Hall

Zwischen der idyllischen Straße und der Burgenstraße liegt eingebettet im Kochertal die ehemals Freie Reichsstadt Schwäbisch Hall. Mit spitzen Giebeln, wuchtigen Türmen und romantischen Gäßchen präsentiert sich die berühmte Stadt der Freilichtspiele den Gästen. Gerade die herbstlichen Tage mit ihren spätsommerlichen Sonnenstrahlen locken viele Besucher an, sind doch die Motive der barocken Fassaden, prunkvoll ausgeleuchtet, eine Augenweide für Fotofreunde aus aller Welt.

Diese bekannte und beliebte Stadt bildet den Rahmen zu einer Modell- und Dampfbahnschau der Superlative. Unweit des Bahnhofes Schwäbisch Hall – auf den Kocherwiesen am Fuße der Korbung – findet sieben Tage lang die Modellbahnschau statt, die unter der Schirmherrschaft der Stadt Schwäbisch Hall in Koordination mit der Deutschen Bundesbahn vom

MIBA-Center Schwäbisch Hall

veranstaltet wird und Gäste aus dem In- und Ausland erwartet. Auf über 2000 qm Ausstellungsfläche zeigen Modellisenbahn- und Modellbahnzubehör-Industrie sowie Modellbahnfreunde Auszüge aus ihrem Programm. Die Deutsche Bundesbahn zeigt dann die „Realitäten“ und wartet mit zahlreichen Sonderveranstaltungen auf. Die Philatelisten unter den Besuchern werden ein Sonderpostamt mit der Ausgabe eines Sonderstempels vorfinden und zu schätzen wissen. Vor den Hallen werden 500 Parkplätze den Autofahrern die Suche nach einem Parkplatz erleichtern. Aber auch sonst wird es noch einiges zu sehen und erleben geben.

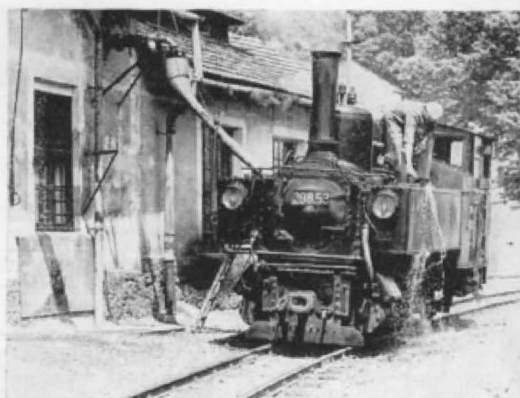
Ist Schwäbisch Hall an sich allein schon eine Reise wert, so ist es diese Stadt während der Tage der Modellbahnschau erst recht!

Franz Helmut Schiller, Schwäbisch Gmünd

Kork-Gleisbettungen für H0

(s. Heft 8/72, S. 538) sind auch im Modellbahn-Fachgeschäft Schüller & Co., Stuttgart, Christofstraße 2, erhältlich. Die Bettungen sind naturfarben (Kork), seitlich abgeschrägt und 4 mm stark; geliefert werden sie in zweiteiligen Abschnitten von 1 m Länge.

Preßkorkstreifen, Korkschrot und ähnliche Artikel für den Modellbau liefert die Fa. Cornelius Schmidt, 2 Hamburg 13, Heinhuder Straße 35. Näheres auf Anfrage!



Unser Titelbild:

Wasserlassen bei der Schmalspurbahn

Dieser stimmungsvolle Schnappschuß entstand bei der österreichischen Steyrtalbahn, die auch heute noch Dampfloks unterhält – hier die 1898 gebaute 298.53. Zum Abschluß unserer Artikelserie „Die Wasserversorgung im Bw“ berichten wir auf den Seiten 664–666 über die Wasserkräne bei Schmalspurbahnen.

(Foto: Fremdenverkehrsamt Steyr)

Old Pullman-Katalog 1973

Seeben erschienen ist der neue Katalog der Fa. Old Pullman-Modellbahnversand in CH-8712 Stäfa, Postfach 126, und kann gegen Einsendung von 11 internationalen Postanwortscheinen bezogen werden. Wer das 107 Seiten starke und reich bebilderte Büchlein durchblättert, stößt – neben den zahlreichen Messingmodellen und Bauteilen amerikanischer Provinzen – auf eine Fülle von nützlichen Kleinigkeiten für die Baugrößen 0, H0, H0n3 und N. Wir können hier nur einige Beispiele wie Radabzieher für Räder bis 38 mm Ø, schaftverstärkte Bohrer (0,1–1 mm), Riffel- und Gitterblech aus geätztem Messing, Bahnsteig-Dachträger, div. Doppelspurweichen (Normal- u. Schmalspur), div. Oldtimer-Autos inkl. altem Feuerwehrwagen, H0-Draisine oder Bauteile wie Fenster oder Holzschindeln nennen. Auf einige Teile und Werkzeuge aus dem Old Pullman-Sortiment werden wir ggf. noch einmal eingehen.



MIBA-KALENDER '73

MIBA-Verlag
85 Nürnberg

MIBA-KALENDER '73

*On
Kürze
lieferbar!*

Wiederum mit 13 großformatigen Anlagen-Fotos! Erhältlich über den Fachhandel oder direkt vom

MIBA-VERLAG

85 Nürnberg
Spittlertorgaben 39

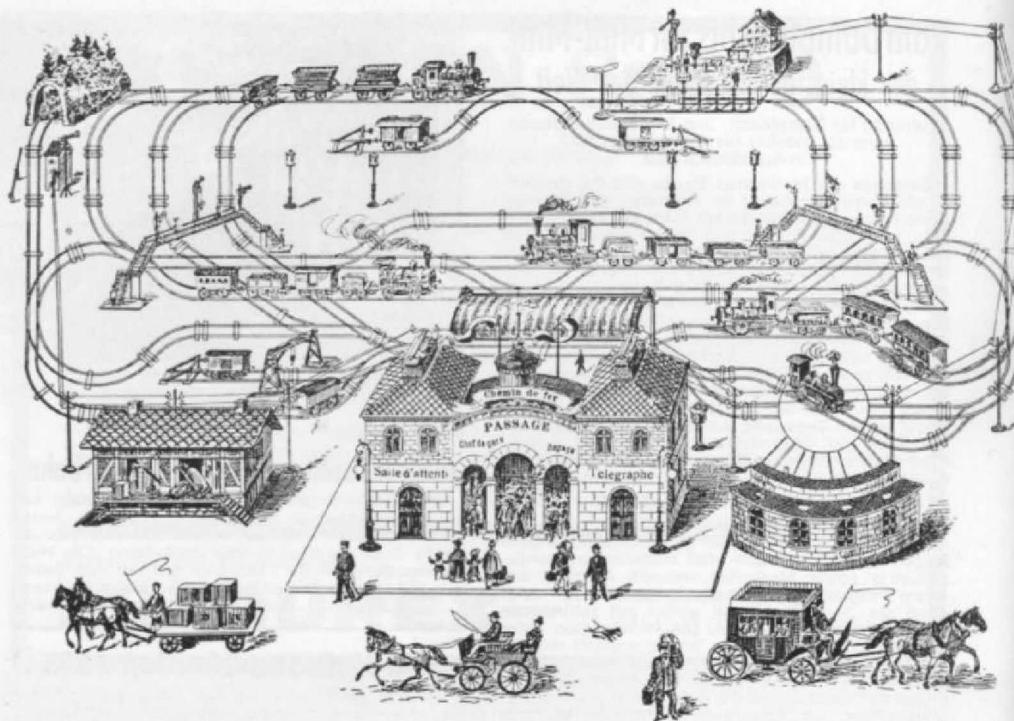


Abb. 1. Alles war schon da, als unsere Vorfäter Eisenbahn spielten: Empfangsgebäude, Drehscheibe und Lokschuppen, Güterhallen, Signalbrücken – und durch einen wahren Irrgarten von Gleisen bewegten sich die Züge. Und wenn es dann einmal – was sicher nicht selten passierte – „krachte“ ... s. Abb. 2!

Buchbesprechung

Die weiten Spuren

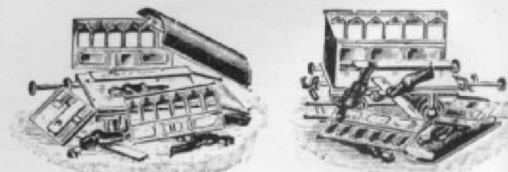
Die Entwicklung der Märklin-Spielzeugisenbahnen
1891 – 1969
von Claude Jeanmaire

256 Seiten mit über 1000 Abbildungen auf Kunst-
druckpapier, Format 23,5 x 16,5 cm, Leinen mit Schutz-
umschlag. Preis DM 39,-, erschienen im Verlag
Eisenbahn, 4000 Basel (Schweiz), Bleichstr. 7

Durch Kleinanzeigen geistern sie immer wieder, auf
Auktionen kann man sie ersteigern, aber wohl die
wenigsten Modellbahnfreunde wissen noch, wie sie
wirklich ausgesehen haben – die Vorläufer und

„Urahnen“ unserer superdetaillierten H0-, N- und Z-
Modelle: die alten Eisenbahnen auf den „weiten
Spuren“ von 54, 45 und 32 mm. Nach heutigem
Qualitätsbegriff freilich reines Spielzeug, doch ohne
sie ist ja der derzeitige Stand der Modellbahntechnik
gar nicht denkbar, und das sollte man nicht außer
acht lassen, wenn man auch unsere beiden Bild-
proben – sicher zu Recht – belächeln mag. – Der
bekannte Eisenbahn-Schriftsteller Claude Jeanmaire
hat aus historischen Märklin-Katalogen (die trotz
großer Schwierigkeiten durchweg hervorragend re-
produziert sind) ein Buch zusammengestellt, das ob
seiner großzügigen Ausstattung und der Fülle des
Dargebotenen das Herz jedes Modellbahners höher
schlagen läßt. Was sauste damals nicht alles mit
schnurrendem Uhrwerk über die Hohlprofilsschienen
oder fauchte – mit echtem Dampfantrieb – durch

Abb. 2. Diese „Katastrophenwagen-Garnitur“ gab
es in den Größen 0 und I; im Märklin-Katalog von
1909 ist als Erläuterung zu lesen: „Bestehend aus
2 Personen- und 1 Gepäckwagen mit Mechanismus
zur Zerstückelung der Wagen beim Zusammenstoß
und zu leichtem Zusammenfügen eingerichtet“. Ob
deswegen heute immer mehr Hersteller bei ihren
Modellen Klips- statt Schraubverbindungen ein-
führen?



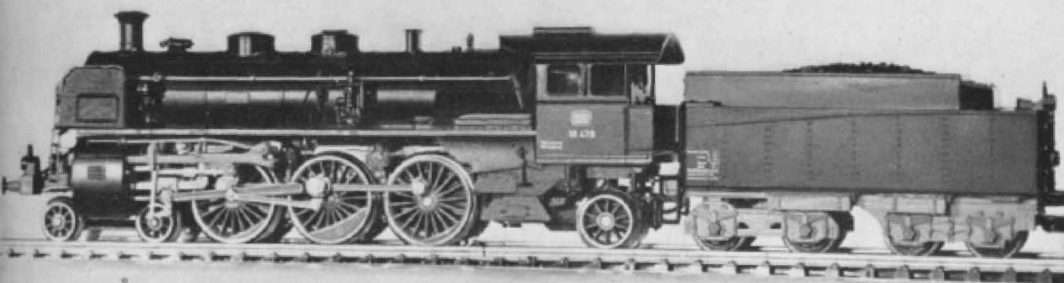


Abb. 1. Diese Gesamtansicht des – serienmäßig mit Rauchentwickler ausgestatteten – S 3/6-Modells zeigt den relativ engen Abstand zwischen Lok und Tender; gut zu erkennen ist die typische Doppel-Z-Kontur des Aschkastens. Darüber sieht man die – leider motorbedingte – Ausbuchtung im Stehkessel. Die Pumpen sind freistehend am Umlauf angesetzt.

Im Fachgeschäft:

Märklin-Modell der S^{3/6}

Um gleich „medias in res“ zu gehen: Erfreulich ist die Tatsache, daß überhaupt wieder ein weitgehend maßstabsgetreues H0-Modell der bayerischen S 3/6 erhältlich ist, zudem in Märklin-Wechselstrom- und Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung; anzumerken ist dem Modell dagegen, daß seine Entwicklung offenbar schon Jahre zurückliegt, was besonders bei einem Vergleich etwa mit der BR 86 derselben Firma ins Auge fällt, von den neuen Z-Modellen im Maßstab 1:220 ganz zu schweigen!

Zum Vorbild: Märklin wählte eine Maschine der I-Serie der S 3/6 zum Vorbild. Diese Loks mit den späteren Betriebsnummern 18 461 – 18 478 wurden während und am Ende des Ersten Weltkrieges gebaut und unterscheiden sich von den weiteren S 3/6-Varianten vor allem durch das Windschneid-Führerhaus. Gekuppelt waren die Maschinen, deren letzte – das gleichnummerige Vorbild des Märklin-Modells, die 18 478, heute als Museumsstück in der Schweiz befindlich – 1959 ausgemustert wurde, mit dem bayerischen Tender 2'2 T 26.4. Wer sich genauer über das Vorbild informieren möchte, sei auf das ausführliche Buch „S 3/6 – Star unter den Dampflokomotiven“ aus dem Franckh-Verlag verwiesen (Besprechung in MIBA 11/70).

Das Modell der 18 478 wirkt elegant und gut proportioniert; die Maßstabsdifferenzen in der LUP (249,0 statt 244 mm), im Treib-/Kuppelraddurchmesser (19,8 statt 21 mm), ebenso wie der etwas zu große Abstand zwischen der ersten Kuppelachse und dem hinteren Radsatz des Vorlaufdreigestells resultieren vermutlich aus den systembedingten Spurkränzen u. a. Ansonsten jedoch ist die Lok weitgehend maßstäblich; beim Tender – ausreichend eng mit der Lok gekuppelt und mit einem gutdetaillierten Kunststoffgehäuse versehen – stimmen die Abmessungen sogar genau mit den umgerechneten Vorbildmaßen überein. Der Tender ist übrigens – wie bereits im Messeheft 3a/72 erwähnt – nicht mit Dreigestellen, sondern mit 4 starr gelagerten Achsen ausgerüstet, was jedoch das Fahr-

verhalten nicht negativ beeinflusst und zudem – was die beiden hinteren Achsen betrifft – auch vorbildgetreu ist.

Das Lokgehäuse besteht aus Metallguß. Während bei Modellen nach anderen Vorbildern dessen Anwendung im Interesse einer weitgehenden Detaillierung mittlerweile durch die Kunststoff-Spritztechnik verdrängt wurde, fällt dies bei der S 3/6 mit ihren glatten Formen und den wenigen freistehenden Armaturen nicht so sehr ins Gewicht. Die im Messebericht angesprochenen „Mängel“ der Gehäusedetaillierung (fehlende Riffelblech-Imitation, angelegene Steuerstange etc.) wurden beim nun vorliegenden Serienmodell nicht behoben; dies mag die Vermutung unterstützen, daß die S 3/6 bei Märklin schon seit geraumer Zeit „fix und fertig“ in der Schublade lag. Aus gut durchdetailliertem Kunststoff bestehen dagegen der Zylinderblock mit den Nachbildungen der Innenkolben-Schutzrohre

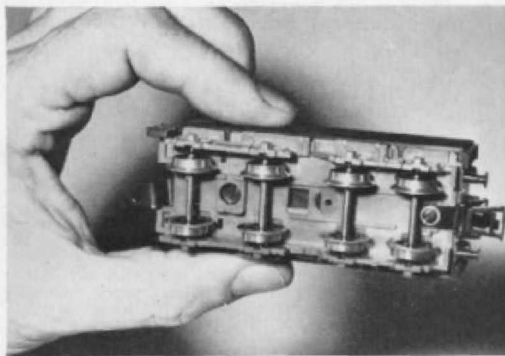


Abb. 2. Aus dieser Unteransicht des S 3/6-Tenders geht hervor, daß alle vier Achsen starr gelagert sind, was bei den – vorbildgetreu – kurzen Achsständen dem Fahrverhalten des Tenders in Gleisbögen jedoch keinen Abbruch tut.

pompöse Bahnsteighallen aus bunt bedrucktem Blech! Man schmunzelt beim Lesen über so manches „hochfeine“, „gediegene“ oder „imposante“ Modell, und registriert doch mit Erstaunen, wie einfallsreich schon damals die Konstrukteure waren – auch wenn

sich dies mitunter in so belustigend-makabren „Spektakeln“ wie etwa den „Katastrophenwagen“ niederschlug, die beim Zusammenprall fein säuberlich auseinanderfielen. Fazit: Ein unbedingt empfehlenswertes Buch für alle Freunde der kleinen Eisenbahnen. mm

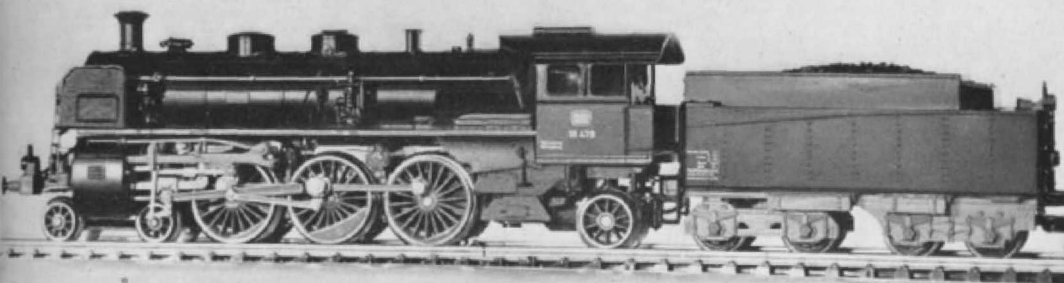


Abb. 1. Diese Gesamtansicht des – serienmäßig mit Rauchentwickler ausgestatteten – S 3/6-Modells zeigt den relativ engen Abstand zwischen Lok und Tender; gut zu erkennen ist die typische Doppel-Z-Kontur des Aschkastens. Darüber sieht man die – leider motorbedingte – Ausbuchtung im Stehkessel. Die Pumpen sind freistehend am Umlauf angesetzt.

Im Fachgeschäft:

Märklin-Modell der S^{3/6}

Um gleich „medias in res“ zu gehen: Erfreulich ist die Tatsache, daß überhaupt wieder ein weitgehend maßstabsgetreues H0-Modell der bayerischen S 3/6 erhältlich ist, zudem in Märklin-Wechselstrom- und Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung; anzumerken ist dem Modell dagegen, daß seine Entwicklung offenbar schon Jahre zurückliegt, was besonders bei einem Vergleich etwa mit der BR 86 derselben Firma ins Auge fällt, von den neuen Z-Modellen im Maßstab 1:220 ganz zu schweigen!

Zum Vorbild: Märklin wählte eine Maschine der I-Serie der S 3/6 zum Vorbild. Diese Loks mit den späteren Betriebsnummern 18 461 – 18 478 wurden während und am Ende des Ersten Weltkrieges gebaut und unterscheiden sich von den weiteren S 3/6-Varianten vor allem durch das Windschneid-Führerhaus. Gekuppelt waren die Maschinen, deren letzte – das gleichnummerige Vorbild des Märklin-Modells, die 18 478, heute als Museumsstück in der Schweiz befindlich – 1959 ausgemustert wurde, mit dem bayerischen Tender 2'2 T 26.4. Wer sich genauer über das Vorbild informieren möchte, sei auf das ausführliche Buch „S 3/6 – Star unter den Dampflokomotiven“ aus dem Franckh-Verlag verwiesen (Besprechung in MIBA 11/70).

Das Modell der 18 478 wirkt elegant und gut proportioniert; die Maßstabsdifferenzen in der LUP (249,0 statt 244 mm), im Treib-/Kuppelraddurchmesser (19,8 statt 21 mm), ebenso wie der etwas zu große Abstand zwischen der ersten Kuppelachse und dem hinteren Radsatz des Vorlaufdreigestells resultieren vermutlich aus den systembedingten Spurkränzen u. a. Ansonsten jedoch ist die Lok weitgehend maßstäblich; beim Tender – ausreichend eng mit der Lok gekuppelt und mit einem gutdetaillierten Kunststoffgehäuse versehen – stimmen die Abmessungen sogar genau mit den umgerechneten Vorbildmaßen überein. Der Tender ist übrigens – wie bereits im Messeheft 3a/72 erwähnt – nicht mit Dreigestellen, sondern mit 4 starr gelagerten Achsen ausgerüstet, was jedoch das Fahr-

verhalten nicht negativ beeinflusst und zudem – was die beiden hinteren Achsen betrifft – auch vorbildgetreu ist.

Das Lokgehäuse besteht aus Metallguß. Während bei Modellen nach anderen Vorbildern dessen Anwendung im Interesse einer weitgehenden Detaillierung mittlerweile durch die Kunststoff-Spritztechnik verdrängt wurde, fällt dies bei der S 3/6 mit ihren glatten Formen und den wenigen freistehenden Armaturen nicht so sehr ins Gewicht. Die im Messebericht angesprochenen „Mängel“ der Gehäusedetaillierung (fehlende Riffelblech-Imitation, angelegene Steuerstange etc.) wurden beim nun vorliegenden Serienmodell nicht behoben; dies mag die Vermutung unterstützen, daß die S 3/6 bei Märklin schon seit geraumer Zeit „fix und fertig“ in der Schublade lag. Aus gut durchdetailliertem Kunststoff bestehen dagegen der Zylinderblock mit den Nachbildungen der Innenkolben-Schutzrohre

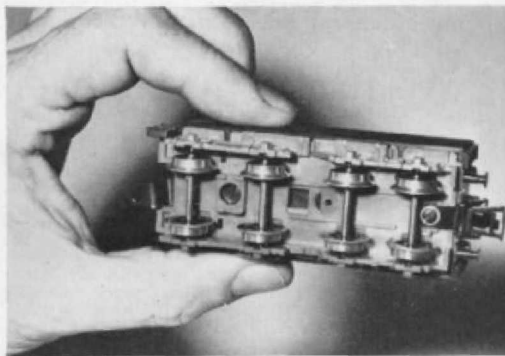


Abb. 2. Aus dieser Unteransicht des S 3/6-Tenders geht hervor, daß alle vier Achsen starr gelagert sind, was bei den – vorbildgetreu – kurzen Achsständen dem Fahrverhalten des Tenders in Gleisbögen jedoch keinen Abbruch tut.

pompöse Bahnsteighallen aus bunt bedrucktem Blech! Man schmunzelt beim Lesen über so manches „hochfeine“, „gediegene“ oder „imposante“ Modell, und registriert doch mit Erstaunen, wie einfallsreich schon damals die Konstrukteure waren – auch wenn

sich dies mitunter in so belustigend-makabren „Spektakeln“ wie etwa den „Katastrophenwagen“ niederschlug, die beim Zusammenprall fein säuberlich auseinanderfielen. Fazit: Ein unbedingt empfehlenswertes Buch für alle Freunde der kleinen Eisenbahnen. mm

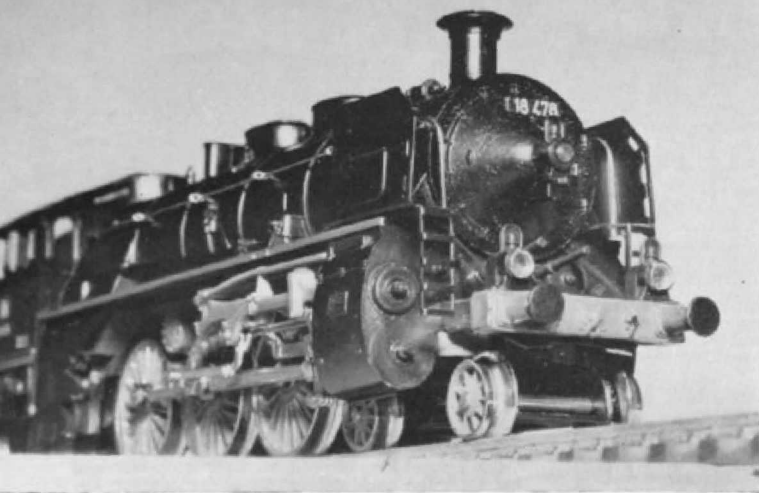


Abb. 3. Die Laternen des S 3/6-Modells stehen zwar frei auf der Pufferbohle, entsprechen jedoch Länderbahn-Vorbildern. Wer sich daran stört, möge sie gegen passende M+F-, Gunther- oder ZUBA-Laternen austauschen.

Und hier gleich noch zwei „Verschönerungstips“: Die Metallimitationen der Kolbenstangen-Schutzrohre („MG“) sollte man entsprechend der Farbe des Lokgehäuses dunkel färben. Und da die Lok vorne ohnehin keinen Märklin-Zughaken hat, empfiehlt es sich, die Andeutungen von Original-Zughaken und Brems-schläuchen an der Pufferbohle abzufeilen und entsprechende Teile von M+F anzubringen.

und der obere (Schwingenträger-)Teil der als sehr exakt zu bezeichnenden Steuerung. Auch für die freistehenden Stirnlaternen, die über Plexiglasstäbe indirekt beleuchtet werden, verwendete man Kunststoff; nicht ganz verständlich ist indes, warum Märklin für diese Lok in DB-Farbgebung und Beschriftung Länderbahn-Laternen wählte. A propos Beschriftung: Diese ist an Führerhaus-Seitenwand und Tender sauber aufgedruckt; an der Rauchkammertür sitzt das Nummernschild über der oberen Laterne.

Der Motor treibt die letzte, mit Haftreifen versehene Kuppelachse an und ragt ziemlich weit ins Führerhaus hinein, wo er durch eine Stehkesselimitation mit angedeuteten Armaturen abgedeckt ist. Auf diesen Motor wind auch die Ausbuchtungen

im Stehkessel vor dem Führerhaus zurückzuführen. Die Fahreigenschaften sind trotz stark überhöhter Maximalgeschwindigkeit noch als zufriedenstellend zu bezeichnen.

In Anbetracht der länger zurückliegenden Entwicklung des S 3/6-Modells ist dieses trotz der angesprochenen Mängel gut gelungen; wer allerdings auf ein S 3/6-Modell Wert legt, das in der Detaillierung etwa der Märklin-BR 86 entspricht, sei auf den demnächst zu erwerbenden Zursatz von M+F verwiesen, mit dem die Original-Märklin-Lok noch wesentlich verfeinert und zudem zur „echten“ Rheingold-Lok (mit Führerhaus ohne Windschneide) umgebaut werden kann. Auf diesen Zursatz (und einen weiteren Set für die Trix-S 3/6) werden wir in Kürze eingehen. mm

Warum nicht eine bad. IVh für den „Rheingold“?

Die Frage „Paßt die Märklin-S 3/6 zum Liliput-„Rheingold“?“ ist bereits seit der letzten Spielwarenmesse mit einem Eifer diskutiert worden, den man sich angesichts von Kupplungs-salat, Maßstabsdifferenzen und Normen-Unsicherheit eigentlich für wichtigere Modellbahn-Probleme gewünscht hätte. Auch uns ist bekannt, daß die Maschinen der i-Baureihe der S 3/6 – von Märklin zum Vorbild gewählt – niemals planmäßig vor dem „Rheingold“ zum Einsatz kamen. Allerdings wäre es in diesem Fall für eine eventuelle Koordination zwischen den Firmen Liliput und Märklin ohnehin zu spät gewesen, da – wie schon an anderer Stelle erwähnt – die Entwicklung des Märklin-Modells vermutlich bereits zu einer Zeit erfolgte, als noch kein Mensch an etwaige „Rheingold“-Wagen dachte bzw. zu denken wagte. Man kann also nicht der Firma Märklin den Schwarzen Peter zuschieben, sondern eher ... siehe nachfolgenden Punkt 3! Wir wollen jedenfalls nicht auch noch in das allgemeine Lamento mit einstimmen, sondern stattdessen mit drei Alternativvorschlägen aufwarten, die anstelle weiterer, fruchtloser Debatten den tatsächlich zu realisierenden Möglichkeiten Rechnung tragen:

1. Da die Märklin-S 3/6 stilistisch u. E. durchaus zu den „Rheingold“-Wagen paßt, kann man sie wohl ohne schlechtes Gewissen (von wegen der „Historie“) mit diesen zusammen einsetzen – und diesen Luxuszug vor allzu fachmännischen Besuchern

notfalls als „restaurierten“ Sonderzug (s. MIBA 10/71) deklarieren.

2. Wer es genauer nimmt, sei auf den in Bälde erhältlichen M+F-Umbausatz verwiesen, mit dem man (s. S 3/6-Besprechung) eine „rassereine“ Rheingold-Zuglok erstellen kann und dadurch gegen alle Einwände gefeit ist. (Näheres hierüber nach Erscheinen des Umbausatzes.)

3. Nachdem also ein weiteres 2'CI'-Modell nach S 3/6-Vorbild nicht unbedingt erforderlich ist (und außerdem der Markt für annähernd typengleiche S 3/6-Modelle nicht unbegrenzt aufnahmefähig ist) – wie wäre es denn mit einer Nachbildung der bad. IVh (DR-Baureihe 18), des badischen „Flachlandrenners“ mit den gewaltigen Treibrädern und der wichtigen Zylindergruppe? Damit stünde nicht nur eine stilliche (und hieb- und stichfeste) „Rheingold“-Lok zur Verfügung, sondern darüber hinaus das Modell einer Länderbahn-Schnellzuglok, das nicht nur bei „Rheingold“-Fans begeisterte Aufnahme finden dürfte. Unsere Abbildung beweist wohl anschaulich genug, daß man über die Frage „Wer ist die schönste (Länderbahn-Schnellzuglok) im ganzen Land?“ durchaus streiten kann. Wie dem auch sei: Wir blicken in diesem Fall besonders erwartungs- und hoffnungsvoll nach Wien, wo man uns zwar eine wunderschöne Wagengarnitur bescherte, mit der zugehörigen Lok jedoch (wenigstens bisher noch) hinterm Berg hält ... l mm

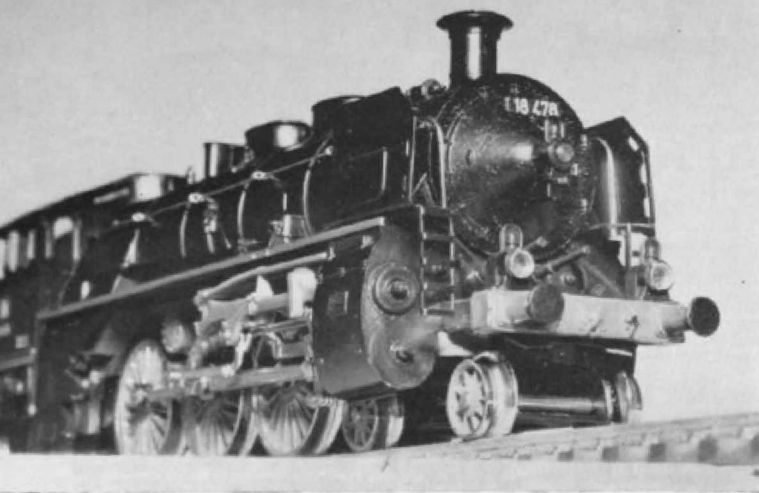


Abb. 3. Die Laternen des S 3/6-Modells stehen zwar frei auf der Pufferbohle, entsprechen jedoch Länderbahn-Vorbildern. Wer sich daran stört, möge sie gegen passende M+F-, Gunther- oder ZUBA-Laternen austauschen.

Und hier gleich noch zwei „Verschönerungstips“: Die Metallimitationen der Kolbenstangen-Schutzrohre („MG“) sollte man entsprechend der Farbe des Lokgehäuses dunkel färben. Und da die Lok vorne ohnehin keinen Märklin-Zughaken hat, empfiehlt es sich, die Andeutungen von Original-Zughaken und Brems-schläuchen an der Pufferbohle abzufeilen und entsprechende Teile von M+F anzubringen.

und der obere (Schwingenträger-)Teil der als sehr exakt zu bezeichnenden Steuerung. Auch für die freistehenden Stirnlaternen, die über Plexiglasstäbe indirekt beleuchtet werden, verwendete man Kunststoff; nicht ganz verständlich ist indes, warum Märklin für diese Lok in DB-Farbgebung und Beschriftung Länderbahn-Laternen wählte. A propos Beschriftung: Diese ist an Führerhaus-Seitenwand und Tender sauber aufgedruckt; an der Rauchkammertür sitzt das Nummernschild über der oberen Laterne.

Der Motor treibt die letzte, mit Haftreifen versehene Kuppelachse an und ragt ziemlich weit ins Führerhaus hinein, wo er durch eine Stehkesselimitation mit angedeuteten Armaturen abgedeckt ist. Auf diesen Motor wind auch die Ausbuchtungen

im Stehkessel vor dem Führerhaus zurückzuführen. Die Fahreigenschaften sind trotz stark überhöhter Maximalgeschwindigkeit noch als zufriedenstellend zu bezeichnen.

In Anbetracht der länger zurückliegenden Entwicklung des S 3/6-Modells ist dieses trotz der angesprochenen Mängel gut gelungen; wer allerdings auf ein S 3/6-Modell Wert legt, das in der Detaillierung etwa der Märklin-BR 86 entspricht, sei auf den demnächst zu erwerbenden Zursatz von M+F verwiesen, mit dem die Original-Märklin-Lok noch wesentlich verfeinert und zudem zur „echten“ Rheingold-Lok (mit Führerhaus ohne Windschneide) umgebaut werden kann. Auf diesen Zursatz (und einen weiteren Set für die Trix-S 3/6) werden wir in Kürze eingehen. mm

Warum nicht eine bad. IVh für den „Rheingold“?

Die Frage „Paßt die Märklin-S 3/6 zum Liliput-„Rheingold“?“ ist bereits seit der letzten Spielwarenmesse mit einem Eifer diskutiert worden, den man sich angesichts von Kupplungs-salat, Maßstabsdifferenzen und Normen-Unsicherheit eigentlich für wichtigere Modellbahn-Probleme gewünscht hätte. Auch uns ist bekannt, daß die Maschinen der i-Baureihe der S 3/6 – von Märklin zum Vorbild gewählt – niemals planmäßig vor dem „Rheingold“ zum Einsatz kamen. Allerdings wäre es in diesem Fall für eine eventuelle Koordination zwischen den Firmen Liliput und Märklin ohnehin zu spät gewesen, da – wie schon an anderer Stelle erwähnt – die Entwicklung des Märklin-Modells vermutlich bereits zu einer Zeit erfolgte, als noch kein Mensch an etwaige „Rheingold“-Wagen dachte bzw. zu denken wagte. Man kann also nicht der Firma Märklin den Schwarzen Peter zuschieben, sondern eher ... siehe nachfolgenden Punkt 3! Wir wollen jedenfalls nicht auch noch in das allgemeine Lamento mit einstimmen, sondern stattdessen mit drei Alternativvorschlägen aufwarten, die anstelle weiterer, fruchtloser Debatten den tatsächlich zu realisierenden Möglichkeiten Rechnung tragen:

1. Da die Märklin-S 3/6 stilistisch u. E. durchaus zu den „Rheingold“-Wagen paßt, kann man sie wohl ohne schlechtes Gewissen (von wegen der „Historie“) mit diesen zusammen einsetzen – und diesen Luxuszug vor allzu fachmännischen Besuchern

notfalls als „restaurierten“ Sonderzug (s. MIBA 10/71) deklarieren.

2. Wer es genauer nimmt, sei auf den in Bälde erhältlichen M+F-Umbausatz verwiesen, mit dem man (s. S 3/6-Besprechung) eine „rassereine“ Rheingold-Zuglok erstellen kann und dadurch gegen alle Einwände gefeit ist. (Näheres hierüber nach Erscheinen des Umbausatzes.)

3. Nachdem also ein weiteres 2'CI'-Modell nach S 3/6-Vorbild nicht unbedingt erforderlich ist (und außerdem der Markt für annähernd typengleiche S 3/6-Modelle nicht unbegrenzt aufnahmefähig ist) – wie wäre es denn mit einer Nachbildung der bad. IVh (DR-Baureihe 18), des badischen „Flachlandrenners“ mit den gewaltigen Treibrädern und der wichtigen Zylindergruppe? Damit stünde nicht nur eine stilliche (und hieb- und stichfeste) „Rheingold“-Lok zur Verfügung, sondern darüber hinaus das Modell einer Länderbahn-Schnellzuglok, das nicht nur bei „Rheingold“-Fans begeisterte Aufnahme finden dürfte. Unsere Abbildung beweist wohl anschaulich genug, daß man über die Frage „Wer ist die schönste (Länderbahn-Schnellzuglok) im ganzen Land?“ durchaus streiten kann. Wie dem auch sei: Wir blicken in diesem Fall besonders erwartungs- und hoffnungsvoll nach Wien, wo man uns zwar eine wunderschöne Wagengarnitur bescherte, mit der zugehörigen Lok jedoch (wenigstens bisher noch) hinterm Berg hält ... l mm

Das Walhalla-Bockerl

von Josef Dollhofer

84 Seiten mit 45 Abbildungen. Format 17,5 x 20,4 cm. Beilage, Vermaße Übersichtszeichnung der Dampflokomotive Nr. 62, Personen- und Güterwagen der Walhalla-Bahn im Maßstab 1:33 bzw. 1:50. DM 9,80, erschienen in der Mittelbayerischen Druck- und Verlagsgesellschaft mbH, Regensburg.

Unter den deutschen Lokalbahnen hat die Walhalla-Bahn immer eine besondere Stellung eingenommen, und manchem Schmalspurfreund galt die 1000 mm-Bahn bis zu ihrer endgültigen Stilllegung im Jahre 1968 als „Geheimtip“. Josef Dollhofer zeigt sich nicht nur als gründlicher Kenner von Geschichte, Land und Leuten der Oberpfalz; er hat gleichermaßen zahlreiche interessante Fakten und viele historische Fotos über Betriebsdienst, Fahrzeugpark und technische Einzelheiten der Walhalla-Bahn zusammengetragen.

Zahnradbahnen

gestern – heute – in aller Welt
von Wolfgang Messerschmidt

208 Seiten mit 32 Textzeichnungen und 152 Fotos auf 64 Kunstdrucktafeln. Leinen im Schuber, Best.-Nr. ISBN 3 440 03833 5. DM 34.-, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Wolfgang Messerschmidt, durch seine Tätigkeit als Lokomotiv-Konstrukteur bestens mit der Materie vertraut, schildert Entstehung und Geschichte der Zahnradbahnen von den Anfängen im vorigen Jahrhundert bis zur Gegenwart in kurzweiliger, aber dennoch sachlich fundierter Form. Daher kann dieser Band auch dem Nicht-Techniker bestens empfohlen werden. Zahlreiche – darunter historische – Fotos, saubere Strichzeichnungen der verschiedenen Systeme und Triebfahrzeuge und mehrere tabellarische Übersichten runden den wohl gelungenen Band ab.

Das ist die badische IVh

(DR/DB-Baureihe 18³) – elegant, formschön und doch voll geballter Kraft! – Unsere Abbildung zeigt die Lok allerdings nicht in der Ursprungsausführung, sondern so, wie sie 1950 unter der Regie des BZA Minden umgebaut wurde. Augenfälligstes äußeres Merkmal dieses Umbaus – durch den die Leistungsfähigkeit noch erhöht wurde – sind die Witte-Leitbleiche und der Caledonian-Kranzschornstein à la S 3/6, der jedoch u. E. weniger gut zu dieser Type paßt. Unverändert blieben der Treibrad-Durchmesser von 2100 mm und die wuchtige Zylindergruppe; bei Versuchsfahrten erreichte die Lok zeitweise eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h und zeigte sich damit 40 Jahre nach ihrem Entstehen den Einheitsloks ebenbürtig, wenn nicht überlegen. Auch als Modell dürfte diese Maschine zu den „Stars unter den Dampflokomotiven“ zählen; allerdings sollte der Motor unbedingt in den Tender verlegt werden, damit der freie Durchblick durch das imposante Laufwerk gewahrt bleibt. – Ein aufschlußreiches Porträt der badischen IVh zeichnete K. E. Maedel im „Lok-Magazin“ Nr. 1.

(Foto: Rolf Ertmer, Paderborn)

