

4/88 April · ISSN 0723-3841
40. Jahrgang · DM/sFr 7,—
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Mit 38 Seiten
Messe-Mosaik

Miniaturbahnen

MIT MIBA MACHT MODELLBAHN SPASS!



Seite 25

Im schon fast traditionellen „3. Messeteil“ zeigen wir weitere interessante Motive und Neuheiten.

VORBILD

Verkehrszeichen auf Abwegen?	12
Bundesbahn macht auch 1988 wieder Dampf	71

PRÜFPROTOKOLL

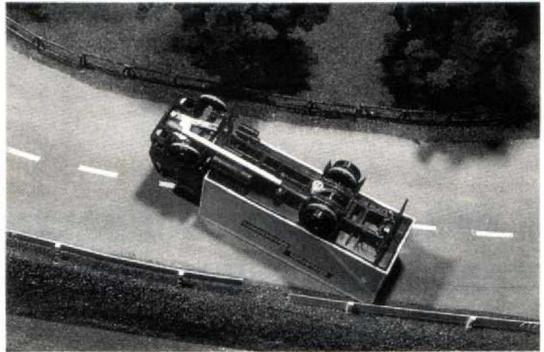
BR 39 von Fleischmann (H0)	14
VT 628 von Fleischmann (N)	78

PLANEN + FAHREN

Ein kurzer Bahnhof mit langer Geschichte (3)	18
--	----

MESSE-MOSAİK '88

„Zwei Seelen wohnen, ach, in meiner Brust ...“	25
„Preiser Parade“	26
„Es muß nicht Eisenbahn sein!“	30
Herpa-Flugzeug für die Lufthansa	30
MTH (Bockkran)	30
Schwarz-Brockmann Ersatzteile	30
Danhausen-Spezial	30
Casadio: Metallflugzeug in 1:48	31
Modellhäuser einmal anders	32
Arnold-Digital	33
Imotec: Übergangsstücke für ET 30 (N)	33
Zu Lande und zu Wasser ...	34
Geldbeutel-schonende Motoren ...	35
MZZ: N-Autos	35
Schienen-LKW	35
„Schnee von gestern“	36
Schnee auch bei Fides	39
Weinert-Diorama	39
„Christkindlesmarkt“	40
„20 Jahre L.G.B.“	42
Brawa-Nachtrag	43
Kurz vor Messeschluß	44
Justitia in 1:87	45
Faller Car-System	46
Supermodell von Gerard	48
„Licht von BUSCH“	49
„Nicht nur Japaner“	50
„Nostalgie bei Günther“	50
„Faller macht das Wohnen schön!“	51
Erlasene „Großspurige“ ...	52
Modullehre von Verbeck	53
Haberl + Pabst: „Baumkunst“	53
Fleischmann PROFI-Kupplung jetzt auch für N!	53
Großbaustelle (Roco)	54
Qualitätswerkzeuge von Segel	55
Wasser für Großbahnen ...	55



„Handarbeit ist in!“	56
„Manöver in 1:87“	58
„Miba-Lok in 1:22,5!“	59
Weitere Miniaturen aus Rothenburg	60
„Alte Bekannte“ — jetzt von Klein	61

SELBSTBAU

„Umbau-Güterwagen“ (3)	64
------------------------	----

NEUHEITEN

Neue Bücher	13
Die neu gestaltete Fleischmann-01	72
Spezialfahrzeuge für H0	72
Kibri N-Häuschen	72
Hanomag-Schlepper für N	72
Feuerwehrfahrzeuge in H0	73
Schweizer Chalet für Z	73
Lastzug von Brekina	73
Pola-Abbruchhaus in N	73
S-Bahn von Märklin	73
Repa-Schaumstofftunnel	73
„Schweizer Circus!“	73

JUGEND-MIBA

Die Alpha-Bahn	73
----------------	----

RUBRIKEN

Kleinanzeigen	6
Zur Sache	9
Panorama	10
Termine	10
Lesergeschichte	17
Rätsel-Auflösung	25
MIBA-Intern	63
Impressum	81
Ihr Partner vom Fach	86

Seite 18

Mit der Entwicklung des Bahnbetriebs in Bad Münster am Stein seit den 40er Jahren befaßt sich der 3. Teil der Serie „Planen + Fahren“ von Friedrich-Karl Schädlich.



Seite 64

Die Serie „Umbau-Güterwagen“ für Baugröße N von Hartmut Burmeister wird mit einer neuen Folge fortgesetzt.



Titelbild: Bereits Urlaubsstimmung strahlt das kleine Messe-Diorama der Firma Faller aus. Nach dem doch noch schneereichen Winter wäre eine kleine Radtour oder gemütliches Angeln im Fließchen sicher nicht verkehrt!



Sicher hatten Sie, liebe Leser, ausgiebig Gelegenheit, sich über die diesjährigen Modellbahn-Neuheiten zu informieren. Die MIBA-Messehefte 3 und 3a/88 waren auch diesmal wieder „knallvoll“ mit Bild- und Textinformationen — mit mehr als 500 Abbildungen wohl die umfangreichste Neuheitenberichterstattung, die Sie sich denken können. Zusätzlich dazu finden Sie nun in diesem Heft unser traditionsreiches Messe-Mosaik, wiederum mit 100 Bildern. Einerseits können wir aus Platzgründen man-

ches Bild und manche Zusatzinformation nur als „Nachlese“ bringen, andererseits haben wir, wie jedes Jahr, einige Schaustücke oder Besonderheiten bewußt für dieses Heft „aufgespart“. Unsere Nachbetrachtung (S. 25) kann Ihnen, liebe Leser, bei der Einordnung und Bewertung einiger Erscheinungen der diesjährigen Messe gewiß eine kleine Hilfestellung geben.

Wenden wir uns nun einem weiteren Anliegen in diesem Heft zu:

Umbau-Wagen— Kein Thema?

Wer kennt sie nicht, die grünen Dreiachser oder Vierachser mit Tonnendach und eingezogenen Einstiegstüren? Die Geschichte ihrer Entstehung ist zugleich auch die Leidensgeschichte alter Länderbahnwagen, denn bekanntlich wurden ja die Untergestelle preußischer Abteilwagen — um nur sie als Beispiel zu nennen — wieder aufgearbeitet und mit zeitgemäßerer Wagenkästen versehen. Zugegeben, keiner der „Bahn-Benutzer“ hat jemals den alten Holzsitzbänken auch nur eine Träne nachgeweint. Der Modellbahner, für den Holzsitzbänke kein Problem sind, konnte sich zunächst auch freuen. Waren doch durch diese Umbau-Aktion der Bundesbahn sozusagen neue Vorbilder entstanden, und tatsächlich nahm sich die Industrie der „neuen“ Wagen an. Daß damit beim Vorbild die alten Abteilwagen im Laufe weniger Jahre vollständig von der Bildfläche verschwunden waren, bedrückte zunächst nur die hundertprozentigen Epochenfahrer.

Ähnlich verlief eine Entwicklung im Güterwagenpark der DB, nur der zeitliche Rahmen war etwas weiter gespannt. Unsere Serie „Umbau-Güterwagen“ zeigte bereits einige Möglichkeiten bei den gedeckten Güterwagen auf — die Serie wird heute mit offenen Güterwagen fortgesetzt.

Betrachten wir doch einmal den Begriff „Umbauwagen“ von unserer, der Modellbahner-Warte. Wer setzt sich denn eigentlich noch hin und sägt aus Sperrholz mittels Laubsäge ein Untergestell für einen Waggon selbstbau zurecht? Die meisten von uns werden wohl durch diverse Maßvergleiche ein entsprechendes Großserienmodell (oder auch mehrere) ausfindig machen, das sich durch Verlängern

oder Verkürzen plus ein paar weitere Veränderungen zu dem ins Auge gefaßten neuen Modell umbauen läßt. Unversehens gerät dem Modellbahner und Modellbauer heutiger Prägung ein selbstgebautes Waggonmodell zum „Umbauwagen“. Wir wollen diesem Trend nun keineswegs den Kampf ansagen, ganz im Gegenteil! Beteiligt sich doch die Modellbahn-Industrie auf ihre Weise an diesem „Umbau-Programm“. Immer wieder, und nicht erst seit gestern, sorgen die einschlägigen Firmen durch Umkonstruktion und Formänderungen dafür, daß bewährte Modelle auch den mittlerweile gestiegenen Anforderungen der Käufer gerecht werden. Neue Kupplungsaufnahmen ermöglichen einen freizügigeren Einsatz, neue Radsätze sorgen für mehr Betriebssicherheit auf der Anlage. Zweifellos werden die Modellbahnhersteller auf diesem Gleis weiterfahren — es wird ihr Schaden nicht sein.

Denn der Umbauer will sich schließlich voll und ganz auf die äußerlichen Veränderungen eines Modells konzentrieren und nicht auch noch an unzulänglichen Kupplungen und nicht optimal gestalteten Radsätzen herumlaborieren müssen.

Greifen wir also ruhig den DB-Begriff der „Umbauwagen“ auf, verwenden wir ihn ebenso für selbstumgebaute Waggon-Modelle, und lassen wir die „Modellpflege“ der Industrie auch unter dieser Flagge segeln — warum eigentlich nicht. Denn letztlich ging es der DB, ebenso wie dem Selbstbauer und den Modellbahn-Herstellern, darum, den Wagenpark „auf Vordermann zu bringen“. Umbau-Wagen— Kein Thema? jw



Wieder Umzeichnung

Nachdem zum 1. 10. 1987 die Dieselloks der Reihe 260/261 zur 360/361 „umgewidmet“ wurden, stehen neue Veränderungen an. Um die auf Funkfernsteuerung umgebauten Fahrzeuge bereits an der Baureihennummer zu erkennen, legte die DB folgende zusätzlichen Reihen fest: — BR 333 mit Funkfernsteuerung wird BR 335; — BR 360/361 mit Funkfernsteuerung wird BR 364/365. Die bestehenden Ordnungsnummern bleiben unverändert. Auf die Umzeichnungen im Ellok-Sektor werden wir demnächst eingehen.

Grill-Expresß im Einsatz

Ein findiger Badenser brachte auf sympathische Art die Komponenten Eisenbahn und Lukull zusammen: er konstruierte und baute einen „Grill-Expresß“. Die Lokomotive ist im südbadischen Raum anlässlich von Festen oder ähnlichen Anlässen zu sehen. Wilfried Mundri schickte uns dieses nette Foto und schreibt dazu: „Ich dachte mir, daß ein solches Motiv auf einer Modellanlage, wo eine Fallerkirmes, ein Rummel, ein Christkindlesmarkt, Bahnhofsfest, Bw-Jubiläum oder Ähnliches stattfindet, sicher gut als Motiv oder sogar als Blickfang machen würde. Nachbauten würden den Konstrukteur dieser etwas späten IVh-Nachfolgerin sicher mit großem Stolz erfüllen.“

Wasserturm wird Museum

Für den Umbau ihres ehemaligen Industrie-Wasserturms zu einem kleinen Eisenbahnmuseum erhält die Stadt Bebra eine Förderung durch Bund und Land Hessen von insgesamt 215 000 DM. Hierzu der hessische Minister für Wissenschaft und Kunst, Dr. Gerhardt: „Damit kann ein einmaliges Zeugnis früher deutscher Eisenbahngeschichte erhalten werden.“ Der Wasserturm, ein Wahrzeichen der Eisenbahnerstadt Bebra, wurde übrigens 1987 hundert Jahre alt. Der Eröffnungstermin des Museums steht allerdings noch nicht fest.

Termine

Das **Dampflok-Museum Hermeskeil** ist samstags, sonn- und feiertags jeweils von 10 — 18 Uhr geöffnet. Es befindet sich im ehemaligen Bw des Bf Hermeskeil und weist neben verschiedenen anderen Fahrzeugen 8 Dampfloks der Reihen 01, 44, 50 und 52 auf. Darüberhinaus ist eine Spur 1-Anlage im Aufbau. Info: Dampflok-Museum Hermeskeil, Postfach 11 66, 5508 Hermeskeil.

Nach Ungarn geht es vom **2. — 5.6.88**. In Budapest werden u.a. Fahrten mit der historischen Straßenbahn, der Pioniereisenbahn und einer Schwebebahn unternommen. Weitere Programmpunkte: Schiffsausflug zum Donauknie, Verkehrsmuseum Budapest u. Schmalspurmuseum Nagycenk. **Anmeldeschluß: 6.5.88**. Veranstalter: Sekretariat der URANIA-Graz, Mehplatz 2/I, A-8010 Graz, Tel. 0316/7 56 88.

Die Bayerisch-Schwäbischen Museumsbahnen e.V. veranstalten auf dem Gelände des Bahnhofs **Neusäß-Westheim/Schwaben** eine Fahrzeugausstellung. Im Bahnhofsgebäude zeigt der Modelleisenbahnclub Neusäß e.V. seine 0-Anlage sowie Dioramen in 1, H0 und N. Für Kinder fährt im Ortskern Neusäß eine 5-Zoll-Dampfbahn. Termine: **11., 12., 17., 18., 19.6.88** jeweils 10 — 18 Uhr.

Auch 1988 wird es auf der Wiesentalbahn der **Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. (DFS)** wieder historischen Fahrbetrieb geben. Nächste Termine: **1.5.88** normaler Fahrbetrieb ab Ebermannstadt 9.30 Uhr und 14.00 Uhr (Dampf) sowie 11.30 Uhr (Diesel). Am **22.5.88** findet das zweite „**Wiesentaler Eisenbahnfest**“ mit Pendelfahrten im Stundentakt statt; darüberhinaus gibt es in Muggendorf

eine Fahrzeugschau. Info gegen Rückporto von DFS, Postf. 1, 8553 Ebermannstadt, Tel. 09131/65873.

Am **23.4.88** findet eine **Triebwagensonderfahrt „Rund um Stuttgart“** statt, u.a. nach Dettenhausen, Renningen, Calw, Maulbronn Stadt, Markgröningen u. Steinheim. Info: Gisbert Siede (IBSE), Bahnhofsiedlung 2, 8941 Buxheim.

Das Bayerische Eisenbahnmuseum bietet am **30.4.88 von München** (Abf. ca. 14.45 Uhr) aus mit 01 1100 einen Ausflug **nach Rosenheim** an. Anmeldung: BuFe-Fachbuchzentrum, München, Tel. 089/160109.

Zum ersten Mal fährt der historische **ET 25** nach Ostniedersachsen. Die Reise geht ab **Basel** (mit Zustieg in Freiburg, Offenburg und Karlsruhe) nach **Braunschweig** zum dortigen Eisenbahnjubiläum mit interessantem Programm (u.a. Fahrzeugparaden, Besichtigungen, Jazzkonzert). Außerdem ist Teilnahme an einer BDEF-Dampfsonderfahrt möglich. Termin: **12. — 15.5.88**. Info: J. Klings, Postfach 1128, 7600 Offenburg, Tel. 0781/37110.

Am **23. u. 24.4.88** finden im **Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen** die Museumstage '88 statt mit hist. Zugfahrten, Führerstandsmitfahrten u. Fahrzeugausstellung. Am 24.4. außerdem Spielzeugtauschbörse im Museum (10 — 18 Uhr). Infos: E. Einecke, Goebenstr. 2, 4630 Bochum 6. Der **Museumszug** verkehrt darüberhinaus an Himmelfahrt (**12.5.88**) zwischen Hattingen und Oberwengern.

Anlässlich ihres 10-jährigen Bestehens veranstalten die Eisenbahnfreunde Kaufbeuren e.V. am **23. und 24.4.88**

eine große **Modellbahnausstellung**. Ort: **Kaufbeuren-Neugablonz**, Gablonzer Haus.

Am **7. u. 8.5.88** führen die Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V. ein **Bahnhofsfest** in **6920 Sinsheim** in Zusammenarbeit mit DB und Stadt Sinsheim durch. U.a. werden die neuen Triebwagen 628/928 vorgestellt. Info: Tel. 07261/6 25 11.

Die Braunschweiger „Sektion“ der Hannover-Gruppe der Int. Arbeitsgemeinschaft für Modellbau Spur 0 e.V. veranstaltet vom **12.-15.5.88** ein **Treffen mit Tauschbörse für alle Spur 0-Freunde**. Zu sehen sind u.a. vier 0-Anlagen und Selbstbaumodelle. Viele Hersteller werden mit ihren 0-Erzeugnissen ebenfalls vertreten sein. Ort: Freizeit- und Bildungszentrum der Stadt Braunschweig, Nimesstr. 2. Zeit: jeweils 10 — 18 Uhr. Informationen: J. Kaufmann, Tel. 0531/18711 oder L. von Bonin, Tel. 0531/7 59 72.

Die **DGEG** plant weitere Sonderfahrten: am **12.5.88** mit Dieseltriebwagen **durch wallonisch-Belgien** (Ardennen), sowie vom **10. — 12.6.88** eine **Fahrt mit NIAG-Triebwagen von Duisburg zur IVA in Hamburg**. Hin- und Rückfahrt über Nebenstrecken, Güterbahnen und Privatbahnstrecken; in Hamburg am 11.6. Teilnahme am DB-Programm. **20. — 23.5.88**: Sonderreise mit „Blauem Pfeil“ ab Basel ins **Berner Oberland**. **29.5. — 4.6.88**: Sonderreise mit ET 25 015 ab Basel nach Österreich (Ybbstal, Steyrtal, Erzberg, Wien). Info: DGEG-Geschäftsstelle,

Postfach 1627, 7100 Heilbronn (Tel. über 07131 / 16 03 91).

Das Auktionshaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202 / 30 30 25, führt folgende **Spielezeugmärkte** durch: **24.4.88 4837 Kaunitz**, Ostwestfalen-Halle (10 — 18 Uhr), **1.5.88 3000 Hannover**, Wülfeler Braugaststätten (11 — 16 Uhr), **8.5.88 5600 Wuppertal-Elberfeld**, Stadthalle (13 — 18 Uhr), **15.5.88 3100 Celle**, Städt. Union Restaurant (11 — 16 Uhr). Außerdem findet am **28.5.88** ab 9 Uhr die **66. Modellbahnauktion in 5600 Wupp.-Elberfeld**, Arrenberger Str. 6 statt.

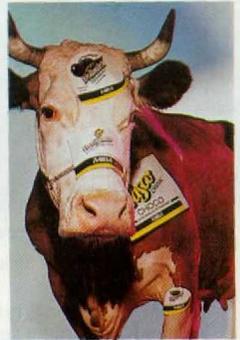
Sonderfahrten der **Interessengemeinschaft Eisenbahn e.V.** (IGE) führen von **Nürnberg** aus über die Frankenwalddrampe nach **Falkenstein Grenze** (**12.5.88** mit E 94 und E 44), zur **IVA nach Hamburg** (**2. — 5.6.88** mit ET 65) sowie in die **Alpen** (**21., 22. und 23.5.88**, jeweils u.a. mit 41 018 **ab München**). Info: IGE, Postfach 329, 8562 Hersbruck, Tel. 09157/606.

Die **BD Essen** legte für den Frühsommer folgende Termine fest: **1.5.88 Bahnhofsfest in Billerbeck** anlässlich des 80-jährigen Bestehens der Bahnlinie Coesfeld — Münster; **21. — 23.5.88 Bahnhofsfest in Betzdorf/Sieg** (mit Dampfzügen auf der Westerwaldbahn); **29.5.88 Bahnhofsfest in Arnsberg** (750 Jahre Alt-Arnsberg); **4.6.88 Tag der offenen Tür im AW Duisburg-Wedau**; **4. — 5.6.88** (10 — 18 Uhr) **Tag der offenen Tür im AW Witten**.

Weitere
Termine
finden Sie
in diesem
Heft
auf
Seite 57!

Auf die Kuh gekommen ...

... ist die MIBA sicher noch nicht, auch wenn man beim Betrachten des Fotos, das wir unserem Schweizer Leser Christian Kleis verdanken, vielleicht auf derartige Gedanken kommen könnte! Des Rätsels Lösung: hinter der Abkürzung MIBA verbirgt sich in unserem Nachbarland eine bedeutende Milchzentrale, die — logischerweise — gern Kühe als treffliche Werbemittel einsetzt. Die Nürnberger MIBA bleibt jedoch weiterhin der Eisenbahn treu ...



Güter-S-Bahn

Zur weiteren Beschleunigung des Güterverkehrs plant die DB, im Nah- und Bezirksverkehr eine neue Zugattung einzuführen: die Güter-S-Bahn. Diese soll auf ausgewählten Linien insbesondere in Ballungsgebieten (z. B. Rhein/Ruhr, Rhein/Main, Rhein/Neckar) durch kurze Fahrzeiten und starre Fahrpläne verlorenes Terrain gegenüber dem LKW zurückgewinnen. Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit führte die Bahn dazu schon im Spätsommer letzten Jahres einige Versuchsfahrten durch. Kurt Goldschmitt gelang davon am 2. 9. 87 ein Schnappschuß, der die 111 127 in S-Bahn-Lackierung bei der Ausfahrt aus dem Bf Aachen West zeigt.



KDL 11 Kriegsdampflokomotive 11

von Herbert Fritz

150 Seiten, 122 Fotos, 10 Typenzeichnungen; Format 15 x 21 cm, Leineneinband, öS 280,— bzw. DM 39,—; Club 760, Murau (zu beziehen durch August Zopf, Lindentaler Str. 7, A-5310 Mondsee).

Kann man einer nicht allzu bekannten Schmalspurdampflok gattung ein ganzes Buch widmen? Nach Lektüre des Werkes „Kriegsdampflokomotive 11“ von Herbert Fritz läßt sich die Eingangsfrage mit einem klaren „Ja“ beantworten. Wie der Autor im Vorwort bemerkt, soll mit seinem Buch ein Beitrag zur Lokomotivgeschichte geleistet werden. Erfreulicherweise wurde auch das regionale Umfeld, in dem diese kleinen Loks verkehrten, mitbehandelt. Besonders das ausführliche Kapitel über die ehemalige Vellachtalbahn in Kärnten — eine Domäne der umgebauten KDL 11 — ist auch von allgemeinem Interesse für den Liebhaber österreichischer Zweigbahnen.

Darüber hinaus sind die Lokeinsätze der KDL 11 im übrigen Österreich sowie in Deutschland, Großbritannien, Finnland, Frankreich, Polen und Senegal kurz behandelt. Qualitativ hochwertige Fotos und Fahrzeugzeichnungen (im Maßstab 1:87!) runden das sehr empfehlenswerte Werk ab.

Übrigens: Der Reinerlös des Buches fließt dem „Club 760, Verein der Freunde der Muraltalbahn“ zu, der auf der Teilstrecke Tamsweg — Mauterndorf u. a. mit einer KDL 11 einen Museumsbetrieb durchführt!

Die erste deutsche Staatseisenbahn

von Wilhelm M. Wunderlich

104 Seiten, 76 Abbildungen (davon 1 in Farbe), Format 19 x 28,5 cm, DM 34,—; Elm-Verlag, Cremlingen.

Am 1. Dezember 1988 wird die Bahnlinie Braunschweig — Wolfenbüttel als erste deutsche Staatsbahn 150 Jahre alt werden. Aus diesem Anlaß legt der Elm-Verlag schon jetzt ein Buch zur braunschweigischen Eisenbahngeschichte vor. Vorgeschichte, Bau und Gebäude der Strecke Braunschweig — Wolfenbüttel — Bad Harzburg werden detailliert geschildert; die Zeit ab etwa 1850 wird dagegen leider nur — auch aus betrieblicher Sicht — kurz abgehandelt. Sehr lesenswert sind die 14-seitigen Ausführungen über die Entwicklung der eng mit den Namen Büssing und Jüdel verbundenen Eisenbahnsignaltechnik im Raum Braunschweig. Ein Buch für den mehr historisch interessierten Leser, weniger für Fahrzeugspezialisten und Modellbahner.

32. WEINHEIMER AUKTION ALTER SPIELSACHEN

in Weinheim an der Bergstraße am Freitag, den 6. Mai und Samstag, den 7. Mai 1988

ZUR VERSTEIGERUNG KOMMEN:

EISENBAHNEN der Spurweiten H0/00/0/1 und breiter. Eisenbahn-Literatur und Eisenbahnzubehör. SPIELSACHEN: Dampfmaschinen, Betriebsmodelle, Flugzeuge, Schiffe, Automobile, Puppen und Puppenstuben.

AUKTIONSKATALOG mit farbigen Abbildungen incl. Ergebnisliste gegen Zahlung von DM 27,— auf Postscheckkonto Karlsruhe 12 621-753.

Einlieferungen jederzeit möglich — jahrzehntelange Erfahrung — Ihr Vorteil — kostenlose Beratung und Information — ein Weg nach Weinheim lohnt sich immer.

WEINHEIMER AUKTIONSHAUS ROLF RICHTER

Brückstraße 35 · 6940 Weinheim · Telefon 0 62 01/159 97

[Verkehrszeichen auf Abwegen?]

Abschnitte des Frankfurter Netzes führen im Süden der Mainmetropole durch größere Waldgebiete oder an deren Rändern vorbei. Die Strecken nach Schwanheim und Neu Isenburg waren anfangs Dampf-Kleinbahnlinien der „Frankfurter Waldbahn-Gesellschaft“ (FWG) und besitzen teilweise „eisenbahnmäßige“ Gleisführung. Zum 1. 1. 1899 von der Stadt Frankfurt übernommen, wurden

die Schwanheimer und Isenburger Linien 1929 doppelgleisig ausgebaut, elektrifiziert und ins Straßenbahnnetz integriert. Wegen der auf den Außenabschnitten gefahrenen höheren Geschwindigkeiten erschien eine Aufstellung von „Wildwechsel“-Warnzeichen geboten. Der Einfachheit halber verwendete man dazu die normalen Schilder der StVO; die Zeichen besitzen ja sinngemäß auch für den Straßenbahnverkehr Gültigkeit. Trotzdem ein ungewöhnter Anblick an einer Straßenbahnstrecke mit eigenem Gleiskörper!

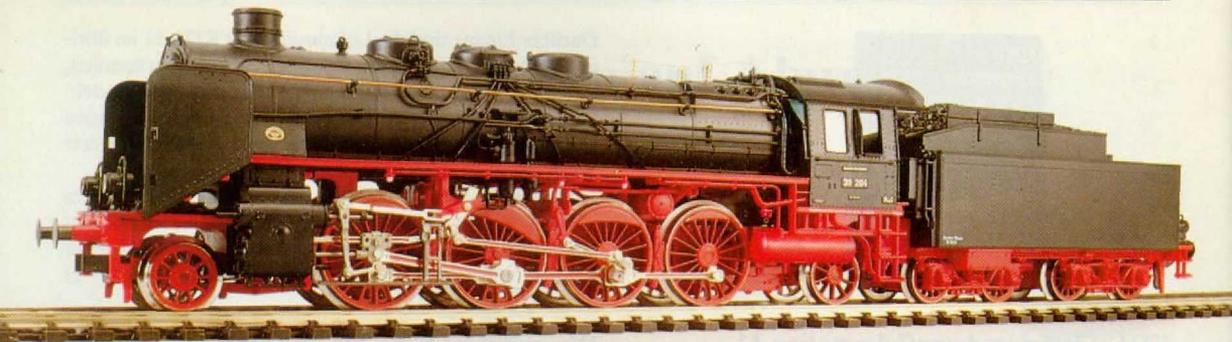


Bild 1. Mit zusätzlicher kleiner Schwingenstange für die Steuerung des Innenzylinders: Heizerseite der Fleischmann BR 39 in H0.

BR 39 von Fleischmann (H0)

Modellgewicht: 624 g

Anfahrspannung: 2 V

Mindestgeschwindigkeit: 11,5 km/h = 0,037 m/s

Höchstgeschwindigkeit bei 12V: 155,8 km/h = 0,497 m/s

Zugkraft in der Ebene: 100 g

Zugkraft bei 5% Steigung: 83 g

Unser Testzug bestand diesmal aus epochegerechten 4-achsigen Fleischmann-Abteilwagen. Auf der 5%igen Gleiswendel (358 mm Radius) war mit 8 Wagen die „Grenzlast“ erreicht; in der Ebene konnte unser BP (beschleunigter Personenzug) auf das Doppelte verlängert werden.

Radsatz-Innenmaß: 14 mm

Spurkranzdicke: 1 mm

Spurkranzhöhe: 1,2 mm

Antrieb: Der Fleischmann-Motor 504139 (dreipoliger Anker) befindet sich im Tender. Über vollgekapselte Schnecken-Stirnradgetriebe erfolgt der Antrieb der beiden Tender-Endachsen, deren Räder sämtlich mit Gummihafreifen belegt sind; die beiden inneren, nicht antriebenen Achsen sind pendelnd gelagert und abgedeckt. Die Getriebezahnräder (Modul 0,5) bestehen aus zähelastischem Kunststoff. Auf einem Wellenende hat der Motor eine Messing-Schwungmasse mit den Maßen 21,7 mm Ø x 7 mm Länge. Die Achsen sind, wie bei Tenderantrieben allgemein üblich, im Rahmen gelagert und die Drehgestelle nur als funktionslose Blenden ausgeführt.

Laufeigenschaften u. Fahrgeräusch: Mit der „39“ ist Fleischmann ein großer Wurf gelungen. Der An- und Auslauf ist sanft und kontinuierlich, so wie sich das gesamte Laufverhalten, auch unter Vollast, als sehr ruhig, weich und gleichmäßig erweist. Man spürt die Dynamik der relativ großen Schwungmasse, durch die die Lok nach Stromunterbrechung (12 V) noch ca. 20 cm weiterfährt. Auch die geringe Anfangs- und die richtig abgestimmte Endgeschwindigkeit sprechen für das Modell. Trotz der (Voll-)Gummibereifung der Treibachsen ist beim Tender, wie

auch bei der Lok, kein Taumeln feststellbar. Daß Fleischmann-Loks ausgesprochene „Dauerläufer“ sind, wurde ja schon durch einige Rekorde bewiesen; so war die eine Stunde, die wir der Lok abverlangten, in keiner Weise eine Herausforderung. Die Antriebsmünder werden sich schwertun, Argumente für einen Umbau zu finden!

Kleinster befahrbarer Radius: Von den 4 Kuppelachsen sind zwei besonders weit seitenschiefbar gelagert, so daß der Fleischmann-Radius von 357 mm noch ohne Zwängen durchfahren wird.

Stromabnahme: Bei den Lok-Kuppelrädern erfolgt der Stromabgriff durch Radinnenschleifer und bei den nichtantriebenen Tenderwheels durch Spurkranzschleifer. Mit 12 Stromabnahmepunkten und einer Abnahmebasis von 17 cm ist beste Kontaktsicherheit gewährleistet.

Ballastgewichte: Der Tender ist mit einem 185 g schweren Bleigewicht optimal belastet. Bei der Lok sorgen der Metall-Druckgußrahmen und ein weiteres Gewicht im Kessel für Kontaktdruck und Fahrsicherheit.

Treib- u. Kuppelstangen/Steuerung: Das Triebwerk wirkt überzeugend. Die Ausführung ist filigran, maßstäblich und mit dem Vorbild übereinstimmend. Beachtung verdient auch, daß die Treibstangen ohne Kröpfung, so wie es eben sein soll, ausgeführt sind. Selbstverständlich ist unter anderem die Ansteuerung für das Innentriebwerk, wie auch die Verstärkung der Kuppelstangen zwischen zweiter und dritter Achse nachgebildet. Das Gestänge besteht aus geprägten Metall-Stanzteilen, die übrigen Teile sind, wie üblich, aus farblich angepaßtem Kunststoff gefertigt.

Beleuchtung: Die Zweilicht-Stirnlampen an der Lok sind ständig beleuchtet, beim Tender erfolgt die Beleuchtung nur bei Rückwärtsfahrt. Der Beleuchtungseffekt ist schon ab geringer Geschwindigkeit erkennbar und von guter Wirkung.

Kupplungen: An Lok und Tender befinden sich Kuppelungsaufnahmeschächte nach NEM; der Tender hat eine kinematische Kurzkuppelungsführung. Im Lieferzustand

Maßvergleich (Maße in mm)	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	22980	264,1	264,8
Gesamtachsstand:	11600	133,3	134
Achsstand Treib-/Kuppelräder:	2000	23	23
Treib-/Kuppelraddurchmesser:	1750	20,1	20,1
Laufreddurchmesser vorn:	1000	11,5	11,5
Laufreddurchmesser hinten:	1100	12,6	12,7
Gesamthöhe:	4550	52,3	52,4
Breite (Zylinderblock):	2900	33,3	36,6
Tenderhöhe:	3500	40,2	40,2
Tenderbreite:	3050	35,1	36
Pufferlänge:	650	7,5	7,5
Pufferabstand:	1750	20	20
Pufferhöhe:	1050	12,1	12,7

Vorbilddaten:

Die preußische P 10 war mit ihren 4 Kuppelachsen und einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h eine der leistungsfähigsten Personenzuglokomotiven. Die ersten Entwürfe entstanden bereits 1919 bei Borsig in Berlin. Ab 1922 erfolgte dann die Lieferung an die DRG. Damit wurde die dreizylindrige P 10 gewissermaßen das Bindeglied zwischen den zu Ende gekommenen Entwicklungen für die preußische Staatsbahn und den nun folgenden Konstruktionen von Einheitslokomotiven für die neu entstandene Reichsbahn. Bei der DB, wo einige P 10 noch Witte-Bleche und Einheitstender erhielten, war 1967 die Ausmusterung abgeschlossen. In der DDR entstand 1958–62, nach umfangreichen Umbauten, aus der BR 39 die neue Baureihe 22.

sind die bekannten Standard-Fallhaken-Kupplungen angebracht. Tauschkupplungsköpfe liegen nicht bei. Die Lok und der Tender sind mittels einer Kurzkupplungs-Kinematik verbunden.

Gehäusebefestigung: Um an den Antrieb zu gelangen, ist am Tenderboden lediglich eine M 2-Zylinderkopfschraube zu lösen – also völlig problemlos! Das Lokgehäuse ist durch 3 Selbstschneideschrauben ebenfalls von unten mit dem Fahrwerk verschraubt. Auch hier gibt es keine Schwierigkeiten; Demontieren ist nur zum Wechsel des Beleuchtungsbirchens oder zum Einbau eines Dampfentwicklers erforderlich.

Detaillierung: Was da die „Fleischmänner“ auf die Beine – pardon, Räder, gestellt haben, ist Spitze! Die schlanken „Fesseln“ – man kennt ja inzwischen die superfeinen Fleischmann-Speichenräder – sind mit richtiger Speichenzahl, „Schwimmhäuten“ (Speichenverstärkung zwischen Kuppelstangenbefestigung und Radkranz) und vordildgerecht versetztem Gegengewicht bei der Treibachse versehen. Keine Frage, daß sich auch Bremsen und Bahnräumer da befinden, wo sie hingehören – direkt vor die

Räder bzw. über die Schienen. Am „luftigen“ Rahmen finden sich unter anderem die Achsabfederung, der Vorwärmer und die „kesselstützenden“ Pendelbleche. Zahlreiche „freiverlegte“ Leitungen, dünne Handläufe aus Draht, feinste akurate Nietreihen, detaillierte angebaute Armaturen und Aggregate dürften auch einen kritischen „Nietenzähler“ durch ihre „stimmige“ Ausführung und Platzierung zufriedenstellen. Der Führerstand ist eingerichtet und sauber verglast. Den altertümlichen „Belpaire“-Stehkessel zieren aus Messing gedrehte Sicherheitsventile und eine ebensolche Pfeife. Der Schlot kann durch einen Seuthe-Dampfentwickler zum Rauchen gebracht werden. Die flankierenden „Ohren“ (Windleitbleche), typisch für die Reichsbahnausführung, sind „hauchdünn“ ausgeführt. Am Umlauf feinste Riffelstruktur; bemerkenswert auch die „echten Bretter“ zur Erhöhung des Kohlenbunkers.

Nur Lob und kein Tadel? Doch, aber nur ganz wenig! Absolut gar nicht wollen dem Berichterstatter die im N-Maßstab gehaltenen Bremsschläuche (um die Kupplung nicht zu behindern) gefallen. Und als „I“-Tüpfelchen vermißt man beim Blick durchs Vitrinenglas die Kolbenstangenschutz-



Bild 2. Dampflok-Armaturen vom Feinsten – wer mag da noch „supern“? Die Kardangelenke der Anstellstangen (Bildmitte) stehen je verschieden, als ob der Lokführer gerade an ihnen gedreht hätte. Eingesetzte Sandrohre, Dampf- und Wasserleitungen – darüber braucht man schon gar nicht mehr zu reden.