



ERFAHRUNGSBERICHTE TECHNIK, TESTS



**DIE CROTTENDÖRFER RAMPE ● INTERMODELLBAU '92
ZECHEN GLÜCKAUF IN H0 ● PRESSEFAHRT MIT DEM SVT**

BAHN-BEAMTE

Gerade, als diese Zeilen geschrieben wurden, standen vielerorts in Westdeutschland Busse und Straßenbahnen still: Streik im öffentlichen Dienst. Die Eisenbahn ist nur teilweise betroffen, u.a. weil die Lokführer der DB überwiegend Beamte sind. Sie dürfen gar nicht streiken.

Doch das könnte sich in absehbarer Zeit ändern. Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzender sowohl der Bundesbahn als auch der Reichsbahn, mahnt schon seit längerem eine Umstrukturierung der Deutschen Bahnen an. In diesem Zusammenhang soll vor allem auch das Dienstrecht völlig umgekrempelt werden. Man will auf lange Sicht ohne Beamte auskommen – kurzfristig ist das nicht zu machen –, starre Laufbahnvorschriften engen die Flexibilität des „Unternehmens Zukunft“ zu stark ein.

Natürlich gibt es noch eine ganze Reihe weiterer Kriterien, warum die Bahn-Oberen sich in Zukunft mehr von angestellten Dienstleistern versprechen. Ein Warnsignal muß schon allein der katastrophale Lokführermangel sein. Abgesehen von den schlechten Arbeitsbedingungen ist auch die Entlohnung der Lokomotivführer nicht gerade dazu angetan, die Misere bald zu beheben. Gern verweisen die Gewerkschaften auf die Müllwerker oder die Krankenschwestern, wenn es um schlecht bezahlte Jobs geht. Im gleichen Atemzug könnte man guten Gewissens auch die Lokomotivführer nennen. Nur fühlt sich die ÖTV hier nicht zuständig, weil eben Lokführer überwiegend Beamte sind.

Wie schwierig sich die beabsichtigte Umstrukturierung gestalten wird und wie lange das ganze Verfahren dauern kann, ersieht man schon allein daraus, daß für eine Umgestaltung bei der Bahn eine Grundgesetzänderung notwendig ist. Bleibt nur zu hoffen, daß die Parteien in Bonn nicht ausgerechnet auch auf diesem Feuer wieder ihr eigenes Süppchen kochen wollen!

Angst vor dem Streikrecht sollte man hier nicht haben. Denn erstens dauern Streiks im öffentlichen Dienst in Deutschland erfahrungsgemäß nur ein paar Tage – und zweitens gibt es im zusammenwachsenden Europa so gut wie nirgends Bahnpersonal ohne Streikrecht.

Für den Modellbahner hat das alles freilich wenig Bedeutung: seine Preiserianer rühren ohnehin keinen Finger...

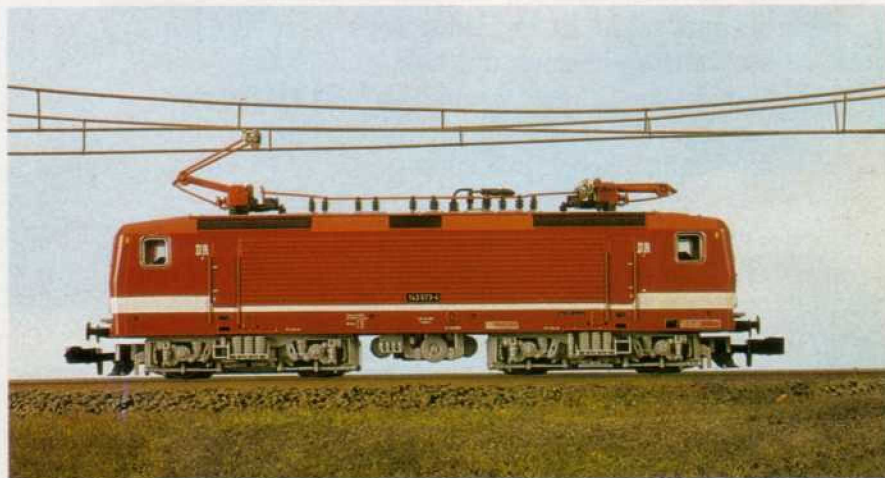
Ihre MIBA-Redaktion



Als Vorgeschmack auf künftige InterCity- und EuroCity-Züge auf der Strecke München – Nürnberg – Berlin fuhr der SVT 137 mit Pressevertretern (Bericht ab Seite 36).



Der Bausatz des VT 70 mit seinem Beiwagen VB 140 erfreut selbst anspruchsvolle Modellbahner. Wir haben den Bausatz für Sie getestet (Seite 26). Fotos: mk (2), lw, rk.



Das vielfach gewünschte Modell der 143 der DR von Roco erschien für die N-Bahner schon kurz nach der Messe. Der Testbericht beginnt auf Seite 76.



Häuser gehören auf die Modellbahn ebenso wie Schienen und Fahrzeuge. Den Baubericht von Rolf Knipper über Häuser von Schmidt finden Sie auf Seite 32.



MIBA

MINIATURBAHNEN

6/92

ZUR SACHE 3

TERMINE 6

PANORAMA

Dampflok-Kauf	7
Schlafwagen-ICE	7
Vor 200 Jahren geboren:	
Thomas Edmonson	7
Neuer Kranwagen bei der DFS	7

VERSCHIEDENES

Maine Two-Footers	13
-------------------	----

MIBA-KONTAKT 13

SELBSTBAU-PRAXIS

Kleinzeche „Justin & Orbex“	14
Die Bietschtalbrücke in H0	62
Faulhaber-Motor für	
Katos VT 04	70

AUSSTELLUNGEN

InterModellBau Dortmund '92	20
Fremo-Treffen in Erlangen	66

VORBILD

Zweissystemloks	24
InterCity München- Berlin	36
Bahnhof Gladenbach	53

MIBA-TEST

VT 70-Bausatz von Weinert	26
---------------------------	----

Häuser der Jahrhundert-	
wende	32
Völlig losgelöst: RC-Auto	54
BR 143 in N von Roco	76
ICExpress in H0 von Fleisch-	
mann	80
ICExpress in N von Fleisch-	
mann	84

MODELLBAHN-ANLAGEN

Die Rampe von Crottendorf	41
Bedenkzeit	56

NEUHEITEN

Neue Bücher	8
Preiser-Figuren	72
Ae 8/14 von Lemaco	72
Gartenbahntunnel von cm	72
Gütertriebwagen von Minitrix	73
Motorlok ML 2/2 von Geisler	73
Schmalspurpersonenwagen	
von Weinert	73
Mercedes SL-Packung	
von Wiking	74
Kühlwagen von Klein	74
ABDe 4/4 17 von Railino	74
RhB-Güterwagen von Bemo	75
Häuser von Pola	75
Autos von MZZ	75

IMPRESSUM 98

VORSCHAU 98

Dampflokomotive-Kauf beabsichtigt

Im Hinblick auf die beabsichtigte Errichtung der Regionalbahn Nürnberg – Gräfenberg will die Fränkische Museums-Eisenbahn zur Erhöhung der Attraktivität für ihren Museumsbetrieb von der Deutschen Reichsbahn eine einsatzfähige Dampflokomotive der Baureihe 52.80 erwerben. Da diese knapp 50 Jahre alte Lokomotive immerhin noch bis zu 70.000 DM kosten wird und die Fränkische Museums-Eisenbahn diesen Betrag nur zum Teil aufbringen kann, bittet sie um Spenden auf das Konto 1100033 bei der Sparkasse Nürnberg (BLZ 76050101). Die „edlen“ Spender erhalten – nach Spendenhöhe gestaffelt – einen dekorativen Wandteller oder ein Kupferbild der Lokomotive oder werden sogar auf einer Ehrentafel an der Lok verewigt. Auskünfte erteilt die Geschäftsstelle der FME, Glögauer Str. 15, 8500 Nürnberg 50.



Schlafwagen-ICE

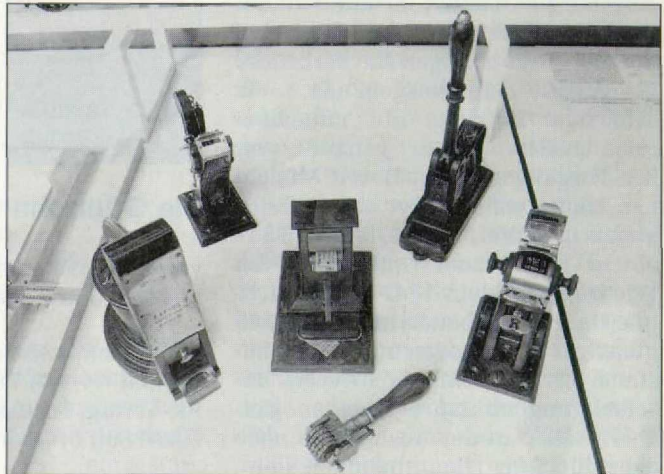
Wenn der ICE zu einer Ausstellung fährt, kann es zu ungewöhnlichen Kombinationen kommen. Dieses Bild entstand in Emmerich. An einem Samstag war der ICE mit eigener Kraft hierher gekommen. Am nächsten Morgen ging es dann in aller Frühe im Schlepp zweier Dieselloks zur Ausstellung nach Arnheim. Zur Übernachtung des ICE-Personals wurde ein Schlafwagen mitgeführt. Hintergrund der ICE-Anwesenheit in Arnheim ist die ab 1993 beabsichtigte ICE-Relation Amsterdam – Köln, die mit Mehrsystem-ICE-Zügen befahren werden soll. Modellbahner könnten ihren H0-ICE zur Abwechslung zusammen mit dem Fleischmann-Schlafwagen 5108 einsetzen, wobei die Installation der ICE-Notkupplung sicher eine anspruchsvolle Bastelei wäre.

Rudi Haack, Kleve



Vor 200 Jahren geboren: Thomas Edmonson

Am 30. Juni 1792 wurde im englischen Lancaster Thomas Edmonson geboren. Er ist der Erfinder der noch heute in vielen Ländern gebräuchlichen „Edmonson-schen Fahrkarte“. Als gelernter Schreiner wurde Edmonson mit 44 Jahren zum Stationsvorstand in Milton, einem kleinen Bahnhof an der Strecke Newcastle – Carlisle, gewählt. Zu seinen Aufgaben zählte auch die Ausstellung von Fahr-Billets. Seine Erfindung löste das damals übliche System der Ausstellung persönlicher Beförderungsverträge ab. Er entwickelte auch die Geräte zur Herstellung, Bedruckung, Lagerung und sogar zur Vernichtung der 57 mal 30,5 Millimeter großen Kartone. Das Verkehrshaus Luzern gedenkt des Ereignisses mit einer Ausstellung einiger Geräte sowie einer großen Zahl der heute in Sammlerkreisen beliebten Fahrkarten.



Neuer Kranwagen bei der DFS

Getauft auf den Namen „Franken“ und zugelassen für maximal 65 km/h ist der dreiachsige Kranwagen 70 02 92 mit der ehemaligen Aufschrift DR-Brit-US-Zone. Die Aufnahme entstand während der Überführungsfahrt bei Streitberg. Er ist nun fleißig bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz im Einsatz. Die Höchstlast des selbst 44 Tonnen schweren Kranes beträgt 10 Tonnen, so daß er eine wertvolle Hilfe bei der Unterhaltung der Gleisanlagen der DFS darstellt. Sein Achsstand von nur vier Metern erlaubt den problemlosen Einsatz auf den engen Nebenbahnraden.

Gerhard Scholtis, Erlangen





Der Münchner Hauptbahnhof

von Angela Toussaint

168 Seiten mit 176 Abbildungen, davon 14 in Farbe;
Format 23 x 22 cm; DM 39,80
Verlagsanstalt „Bayerland“, Dachau

Seit Wolfgang Süß 1954 seine vielbeachtete „Geschichte des Münchner Hauptbahnhofs“ veröffentlicht hat, sind fast 40 Jahre vergangen. Es ist daher nicht zu früh, wenn sich jetzt wieder eine Publikation dieses Themas annimmt.

Für den Zeitraum, den auch Süß in seinem Buch behandelt hat, konnte die Autorin naturgemäß nicht allzu viel Neues bringen. Über den Münchner Eisenbahnpionier Joseph Ritter von Baader und den unvermeidlichen Friedrich List gelangt sie einleitend zu Gründung und Bau der München-Augsburger Eisenbahn, die am 4. 10. 1840 die erste Schienenverbindung zwischen der Landeshaupt- und Residenzstadt München und der alten Handelsmetropole Augsburg herstellte. Ihr auf dem damaligen „Marsfeld“, ungefähr auf der Höhe der heutigen Hackerbrücke gelegenes Bahnhofsgelände, ein schlichter Holzbau, auf münchenerisch „a Bretterhütt“ genannt, war der Vorgänger des späteren Münchner Hauptbahnhofs; er fiel, zeitlich genau passend, am 4. April 1847 einem Brand zum Opfer. Das von Friedrich Bürklein 1847 – 49 errichtete Bahnhofsgelände lag wesentlich günstiger zum Stadtzentrum und bestand bis zu seiner schweren Beschädigung im Jahre 1944 an gleicher Stelle, an der auch heute noch der Münchner Hauptbahnhof steht. Erst 1938/39 wurden Pläne zur Umgestaltung in einen westlichen Durchgangsbahnhof jetzt unter nationalsozialistischer Führung wieder aufgenommen, nur diesmal um einige Nummern größer. Die an sich vernünftigen Pläne einer Verlagerung des Hauptbahnhofs nach Pasing wurden durch die Gigantomane Adolf Hitlers in Dimensionen gehoben, die während des Krieges nur noch von der Breitspurbahn mit drei Metern Spurweite übertroffen

wurden, die transkontinental den gesamteuropäischen Raum bis hin zum Ural erschließen sollte. Das Kriegsende hat München die Realisierung dieser großwahnhaften Visionen erspart.

In seinen letzten Abschnitten behandelt das Buch den Wiederaufbau des Hauptbahnhofs und seine weitere Modernisierung im Zusammenhang mit dem Bau des S- und U-Bahn-Netzes und in jüngster Zeit mit der Einführung des ICE-Betriebs, dessen südlicher Endpunkt der Münchner Hauptbahnhof ist.

Das Buch liest sich gut, sieht man einmal von den allzuvielen Satzteilen ab, die in Anführungszeichen gesetzt sind; in manchen Sätzen begegnen sie uns gleich mehrfach. Diesen Mangel hätte ein gutes Lektorat nicht übersehen dürfen.

Gut sind aber auch die insgesamt 176 Abbildungen, von denen mehrere bislang weitgehend unbekannt waren.

Der Preis von 39,80 DM ist angesichts des Umfangs und der ausgezeichneten Papier- und Druckqualität des Buchs als ausgesprochen günstig zu bezeichnen. gs



Die Gäubahn

von Hans-Wolfgang Scharf
und Burkhard Wollny

376 Seiten; 436 Fotos;
Format A4; DM 78,-
EK-Verlag, Postfach 55 60,
D W-7800 Freiburg

Von Stuttgart nach Singen durchzieht die „Gäubahn“ auf etwa 170 km Länge eine äußerst abwechslungsreiche Landschaft. Indes, so „einheitlich“ diese Schienenverbindung – u. a. auch in der Relation Stuttgart – Zürich – heute erscheint, war die Entstehungsgeschichte der Linie nicht. So erfolgte beispielsweise der erste Bahnanschluß von Horb am Neckar aus Richtung Tübingen und nicht aus Richtung Böblingen über die jetzige Gäubahn.

All diese Fakten und das weitere Betriebsgeschehen beschreiben die beiden renommierten Haupt-Autoren überaus detailliert. Neben den vielen Fotos (davon 16 in Farbe) sind vor allem die zahlreichen Tabellen, Listen, Karten und Spurpläne zu nennen, die das Buch in der Tat zu einer Art Standardwerk württembergischer Eisenbahngeschichte machen.

Also nur eitel Sonnenschein? Leider nicht ganz! Da wegen der Materialfülle auch noch über 15 Neben-Autoren am Buch mitwirkten und einzelne Abschnitte bearbeiteten, kommt es mitunter zu inhaltlichen Unstimmigkeiten. Im Abschnitt über die Eisenbahn im Horber Raum werden falsche Angaben gemacht (S. 146/147), während auf den Seiten 41 ff. die Daten korrekt sind. Im Klartext: Der Bf Eutingen wurde erst in den frühen 1930er Jahren von der damaligen DRG so umgebaut, daß Züge der Relation Stuttgart – Freudenstadt in Eutingen nicht mehr Kopf machen mußten. Mit-Autor G. Drumm hingegen schildert ab Seite 146 diese Entwicklung verkehrt. Von solchen an sich vermeidbaren Pannen abgesehen kann das umfassende Buch aber als gut gelungen eingestuft werden. ur



Bottwar- und Zabergäubahn

von Hans-Joachim Knapfer
und Josef Högemann

96 Seiten; 110 Fotos;
Format 21 x 21 cm; DM 34,80;
Verlag Kenning, Herm.-Löns-Weg 4,
D W-4460 Nordhorn

Im Band 3 der Reihe „Nebenbahndokumentation“ vom Verlag Kenning werden zwei frühere württembergische Schmalspurstrecken (750 mm) vorgestellt: die Bottwarbahn Marbach/Neckar – Beilstein – Heilbronn Süd und die Zabergäubahn von Lauffen/Neckar nach Leonbronn. Beide Linien stellten in früheren Jahren wichtige lokale Verkehrswege dar. Während die Zabergäubahn 1964/65 von der DB auf Normalspur umgebaut wurde, konnten auf Teilen

der Bottwartalbahn schon weitaus eher Normalspurfahrzeuge verkehren. Der Abschnitt Heilbronn Süd – Talheim war von Anfang an dreischienig angelegt worden, und das Teilstück Marbach – Abzw EVS Kraftwerk bekam 1939 eine dritte Schiene. Nachdem die Bundesbahn 1968 den Schmalspurbetrieb auf der Bottwartalbahn völlig stilllegte, überlebte die Linie bis Steinheim noch 22 Jahre für den normalspurigen Güterverkehr. Zwischen Heilbronn Süd und Talheim endete der Schienenverkehr bereits in den 1970er Jahren. Und das Weiterbestehen der Zabergäubahn ist nach Einstellung des Reiseverkehrs leider auch nicht gesichert.

So schließt dieses solide aufgemachte Buch thematisch eine echte Lücke in der Literatur. Ausstattung und Fotos verdienen eine gute Note. Nur einige kleine Dinge gefielen weniger: Einmal wären diverse Zeichnungen von Bahnhofsspurplänen sicher interessant gewesen, und zum anderen gerieten ein paar Bildtexte etwas „daneben“. Beispiele: Auf Seite 5 ist kein DKW 3 = 6 (Bj. 1961) zu sehen, sondern ein zehn Jahre älterer Opel Olympia Kombi, und auf Seite 34 wird die „Wettfahrt“ der 99 704 nicht mit einer Isetta, sondern einem BMW 600 bestritten. Ansonsten ist das Buch allen Nebenbahn- und Schmalspurbahn-Freunden zu empfehlen.

Privatbahnen in der Grafschaft Hoya

von Josef Högemann

108 Seiten; 132 Fotos;
Format 21 x 21 cm; DM 37,80;
Verlag Kenning, Herm.-Löns-Weg 4,
D W-4460 Nordhorn

Südöstlich von Bremen durchzogen einst die meterspurigen Linien der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf und die Normalspurstrecke der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft das Gebiet der Grafschaft Hoya. Die 1963 erfolgte Fusion der Bahnen zu den „Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya“ (VGH) brachte in der Folgezeit tiefgreifende Veränderungen wie die

Umspurung der Linie Hoya – Syke auf 1435 mm mit sich. Diese wechselvolle Geschichte, einschließlich der Museums-Eisenbahn Bruchhausen – Vilsen – Asendorf, die 1966 unter Regie des DEV den Betrieb aufnahm, wird von Josef Högemann fachkundig geschildert. Die vielen Fotos, darunter 22 in Farbe, illustrieren die vier Hauptkapitel des Buches eindrucksvoll und vermitteln immer wieder unverfälschte norddeutsche Kleinbahn-Atmosphäre. Modellbahner erhalten dadurch mannigfache Anregungen zur Anlagegestaltung einschließlich des inzwischen zu Recht beliebter werden Themas „Museumsbetrieb auf der Modellbahn“. Fahrzeuglisten ergänzen die Ausführungen.

Wenn an diesem ansonsten gelungenen Buch – Band 4 der Reihe „Nebenbahndokumentation“ – etwas vermisst wird, wären es nach Meinung des Rezensenten einige weitere Fahrplankarten – außer der auf Seite 44 abgedruckte – sowie der eine oder andere Bahnhofsspurplan, etwa von Hoya oder Bruchhausen-Vilsen.

Die Deutsche Reichsbahn vor 25 Jahren – 1966

118 Seiten; viele Fotos;
Format 21 x 28,1 cm;
EK-Verlag, Postfach 55 60,
D W- 7800 Freiburg

Als Ergänzung zum DB-Pendant erscheint nun beim Eisenbahn Kurier zum zweiten Mal ein entsprechender DR-Rückblick. Auf der Titelseite als „EK-Special 23 a“ eingestuft, prangt über dem Impressum die Reihe „EK-Themen 5“ – hier ist wohl organisatorisch etwas schiefgelaufen! Wie dem auch sei, auf den Inhalt hat dies jedoch keinen negativen Einfluß. Naturgemäß sind aufgrund der weit schwierigeren Materialbeschaffung manche textlichen „Lücken“ vorhanden, doch ist das Gebotene trotzdem sehr interessant. Der Dampftrieb nimmt einen erheblichen Teil des Inhalts ein; weitere umfangreiche Kapitel befassen

sich mit dem Binnenschnellzugverkehr des Jahres 1966, mit Streckenstilllegungen oder mit der Schilderung einer Fahrt nach Mecklenburg und Rügen. Dem Herausgeber Jürgen Ebel ist es gelungen, die Arbeiten der einzelnen Autoren zu einem harmonischen Ganzen zusammenzufügen. Wer sich mit Eisenbahngeschichte näher befaßt, wird sich diese Broschüre gerne zulegen. Und auch fortgeschrittene Modellbahner finden darin mannigfache Anregungen!

Lokomotiven und Triebwagen der Eisenbahnen der Sowjetunion 1976 – 1985 (in russischer Sprache)

von V. A. Rakov

236 Seiten; 147 Abbildungen;
Format 16 x 23 cm; DM 19,80 (+Versandkosten);
Verlag Moskva Transport; zu beziehen über Buchversand Jürgen Kesting, Geraer Weg 6, D W-2102 Hamburg-Wilhelmsburg

In MIBA 10/91 stellten wir bereits ein Eisenbahnbuch in russischer Sprache vor. Nun erreichte uns vom Buchversand J. Kesting ein weiteres aufschlußreiches Werk über Triebfahrzeuge der vormaligen UdSSR. Zwar ist das Buch – natürlich! – in russischer Sprache geschrieben, doch sind Teile des Inhalts auch denjenigen sinngemäß verständlich, die Russisch nur wenig beherrschen.

Der Inhalt bezieht sich auf Triebfahrzeuge, die zwischen 1976 und 1985 für sowjetische Abnehmer gebaut bzw. geliefert wurden – nicht nur für die Staatsbahn, auch an Industriebetriebe und dergleichen. Außer den Beschreibungen finden sich diverse, von der Wiedergabequalität nicht immer befriedigende s/w-Fotos sowie recht gute Fahrzeugskizzen unterschiedlicher Maßstäbe. Viele Loks waren bislang hierzulande nahezu unbekannt, wie etwa die kleine zweiachsige Ellok der Reihe EK 14 für Kokereibetriebe. Andererseits werden selbstverständlich auch Baureihen wie die weitverbreitete dieselelektrische TE 120 behandelt, deren Pendants als Baureihe 132 bei der DR laufen bzw. liefen. Für Fahrzeugspezialisten ein interessantes Buch!



In den USA gab es bis in die 40er Jahre hinein im Bundesstaat Maine die sogenannten „two-footer“ Eisenbahnen. Deren Spurweite betrug zwei Fuß, was 610 mm entspricht. Außer in South Carver, Massachusetts, wo noch einige Loks und Wagen bei der Edaville Railroad, einer Touristenbahn, überlebt haben, gibt es kaum noch Spuren dieser Bahnen. Doch der bekannte US-Modellbahner und Autor Bob Hayden hat die Erinnerung an diese einst äußerst emsigen Bahnlinien mit einer wunderschönen Modellbahn-Anlage wachgehalten. Ihr fiktiver Name lautet Carabasset & Dead River Railway. Das sind Namen, die an die Region erinnern, durch die einst die Vorbildbahnen fuhren. Aus praktischen Gründen hat Bob Hayden die Spurweite im Maßstab 1:87 etwas verbreitert, um so Spur N-Gleise, Fahrgestelle, Räder, etc. verwenden zu können. In Nordamerika nennt man diese Spurweite H0n2 1/2 (bei uns mit H0e zu vergleichen). Selbstverständlich hat Bob Hayden viele seiner Loks und Wagen selbst gebaut, da kaum Serienmodelle für diese amerikanischen Bahnen zu haben sind. Für uns europäische Modellbahner ist dabei von besonderem Interesse, daß Bob Hayden drei große Dieselloks nach eigenen Entwürfen auf Bemo-Fahrgestellen der V51/V52 aufbaute. Die Lokaufbauten entstanden aus diversen Einzelteilen ameri-



Bild 1. C&DRy. Diesel-Lok 36 überquert auf Bob Haydens berühmter Anlage den Sandy River. Die Fotos wurden von Bob Haydens Freund Dave Frary gemacht, in den USA ein bekannter Fotograf und Modell-Landschaftsbauexperte, dessen Handschrift auch auf Bob Haydens Anlage unverkennbar ist.

MAINE TWO-FOOTERS MIT BEMO-POWER

kanischer H0-Dieselloks. Diese Art des individuellen Lokomotivbaus ist bei amerikanischen Modellbahnern weitaus verbreiteter als bei uns. Spaß macht solch maßgeschneiderter Lokomotivbau ganz bestimmt.

Zudem kann man dann nicht ohne Stolz von wirklich eigenen Loks sprechen. Vielleicht sind Bob Haydens Loks ja Anreiz für so manchen unter uns, auch einmal wahren Lokeigenbau zu probieren.

R. Krischer

Messebericht

Es ist schade, daß kein Konkurrenz-Verlag eine Rubrik unter „Modell des Jahres“ für Zeitschriften hat. Die MIBA hätte es verdient, für den Messebericht 1992 eine Auszeichnung zu bekommen. Ich lese unregelmäßig bis zu vier Zeitschriften einschließlich der MIBA. Keine berichtet über unser Hobby so informativ wie sie. Da ja nur der Fachhändler Zutritt zur Spielwarenmesse hat, wird der ausgesperrte Modell-Eisenbahner mit diesem Heft bestens in Wort und Bild über so ziemlich alle Neuheiten informiert.

Als N-Bahner interessieren mich natürlich diese Neuheiten besonders. Es gibt auch Loks, deren Vorbild verschrottet ist, die aber als Modell weiterleben. Sie als Modellbahner haben natürlich richtig als vorbildwidrig erkannt, daß die V 65

vom „Pionier“ der N-Bahn das neueste Farbschema verpaßt bekam, was die Lok ehrt. Traurig ist allerdings, daß man sie, laut Neuheitenblatt, zur Kleinlok degradiert und ihr die Nummer 361 635 gegeben hat. Wo kommt diese Nummer her? Hoffentlich bleibt man auf diesem „Modell“ mit seinem Preis ab 170,- DM aufwärts hängen!

Mich würde interessieren, wie man darauf kommt, so ein „Modell“ zu kreieren. Oder will man uns Modellbahner verdummdeubeln nach dem Motto: „Mit denen kann man es ja machen“?

Karl Heinz Büge

Testbericht

In Ihrem Prüfprotokoll über die US-Dieselloks FA-2 und FB-2 sind zwei schwere Fehler enthalten:

Eine Zugkraft wird in Newton gemessen und auf keinen Fall in Gramm!

Die Zugkraftwerte in Doppeltraktion sind für die Steigung falsch. Eine Zugkraft sinkt mit größer werdender Steigung. Sie haben dagegen höhere Werte angegeben gegenüber der Ebene: 66 g und 95 g müssen also falsch sein! Es ist eine einfache Rechnung: Zugkraft = $\sin \alpha \cdot \text{Gewichtskraft}$, wobei allerdings noch der Einfluß der Haftreibung fehlt. Bei einer Haftreibungszahl von 0,4 dürfte die Zugkraft für eine Lok in der Ebene bei etwa 1,4 N liegen. Das hat mit Ihrem Wert von 36 g überhaupt nichts gemein.

H. Baumgartner

Anm. d. Red.: Die Zug-„Kraft“ in Gramm bezieht sich auf ein über eine Schnurlaufrolle gehobenes Gewicht und ist für den Modellbahner sicher praxisgerechter als ein Wert in Newton.