

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

1 BAND XIII
10. 1. 1961

PREIS
2,- DM

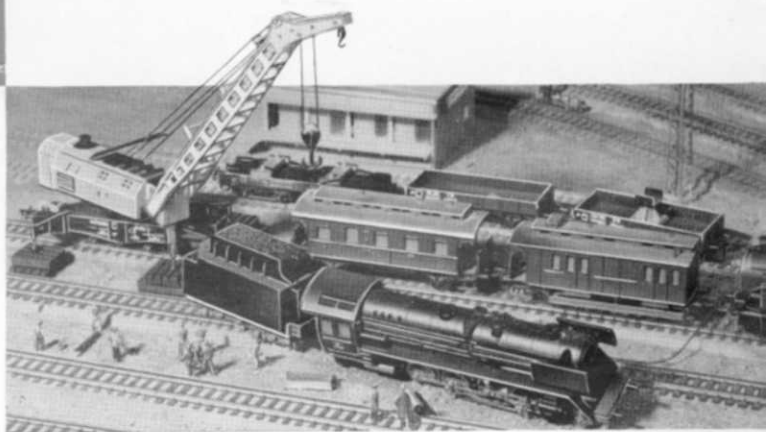


1451 A - Kran-Ausleger-Stützwagen	DM 5.— (als Bausatz DM 4.—)
1451 H - Kranschutzwagen	DM 4.75 (als Bausatz DM 3.75)
1495 - Kranwagen „6700 Nür“	DM 14.50 (als Bausatz DM 10.50)
1496 - Gegengewichtswagen	DM 8.50 (als Bausatz DM 6.50)
1495/4 - Kranzug-Sortiment	DM 34.50 (als Bausatz DM 26.50)

Als Vorbild unseres Kranzuges diente der 90-t-Eisenbahn-Drehkranwagen „6700 Nür“ und der Gegengewichtswagen „6718 Nür“ der Deutschen Bundesbahn.

Fleischmann
HO

modelltreu



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 1/XIII

- | | | | |
|--|-----------|--|----|
| 1. 125 Jahre Deutsche Eisenbahn – Jubiläumsfeierlichkeiten in Nürnberg | 3 | 8. Nachtrag zu „Fernsteuerbarer Bockkranantrieb“ | 24 |
| 2. Halt am Signal – auch für Schiebezüge | 9 | 9. Old-Timer-Einsatz | 25 |
| 3. Frühbeefensterahmen als Rahmenuntergestell | 12 | 10. P 8 mit Wannentender usw. | 26 |
| 4. Automatischer Schlußlichtwechsel | 12 | 11. So schnell geht's nun wieder auch nicht! – H0-Anlage Ertmer | 30 |
| 5. H0-Anlage Leidig | 14 | 12. Personenwagen Ci-25 (BZ) | 32 |
| 6. Pfeifen – „mit Pfiff“ | 16 | 13. Testfahrten bei der „U.E.E.B.“ | 33 |
| 7. Der Wasserturm – BZ | 11 und 21 | 14. Erweiterungsvorschlag für die Anlage „Illusion der Weiträumigkeit“ | 36 |

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg
Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung)
Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr.



125 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHN



2

Die Jubiläumsfeierlichkeiten in Nürnberg

Des „Adlers“ Triumpffahrt

Wenn William Wilson am 7. Dezember 1960 seinem Grab auf dem Nürnberger Johannisfriedhof entstiegen sein sollte – im Bundesbahnfilm „Mit dem Adler beginnt's“ tut er's jedenfalls –, dann wird er sich bestimmt über den ehrenden Blumen- und Kranzschmuck gefreut haben und zum anderen darüber, seinen „Adler“ am Plärrer startbereit vorzufinden. Über die allgemeinen Veränderungen im Verlauf von 125 Jahren brauchte er sich nicht mehr zu wundern, denn die hatte er ja bereits während der Arbeiten zum oben angeführten Film mitgekrigelt. (Ob er sich unter den Ehrengästen bei der Uraufführung am 6. 12. befand, konnten wir nicht feststellen, da man Geister bekanntlich nicht sieht – die Lokführer und die Reisenden im farbenprächtigen Bundesbahnfilm bemerkten ihn schließlich auch nicht, obwohl er mehrfach zwischen ihnen hindurchgeht oder den Lokführern über die Schulter guckt.)

Das Wetter am Jubiläumstag mag ihn an jenen rauen Dezembervormittag vor 125 Jahren erinnern haben, nur der Regen war unprogrammäßig. Der Prolog vor Beginn der Fahrt war ihm sicher noch geläufig, denn es war das gleiche Gedicht, das der damalige Magistratsrat Jakob Schnerr verfaßt hatte. Die bimmelnde große Schelle des Zugführers mag Musik in seinen Ohren gewesen sein und der Böller-

schuß dürfte ihn kaum erschreckt haben, auch wenn er diesmal aus der Höhe (vom Hochhaus) kam. Er schmunzelte lediglich in sich hinein, als sein Doppelgänger, Oberloktführer Peter Prem, in unverfälschtem Nürnberger „Englisch“ sagte: „Etz möi ma fahr'n!“ – Ja, es war auf den Schlag 9.20 Uhr. Dieselbe Zeit und dasselbe Datum wie vor 125 Jahren. Schnell schwang sich der Geist Wilsons auf den „Adler“, der mit qualmendem Schornstein langsam anruckte und die Wagen voll prominenter Fahrgäste hinter sich herzog, den letzten Reporter von den Gleisen scheuchend. Ca. 200 000 Menschen umsäumten die Strecke nach Fürth, die es sich trotz des regnerischen Wetters nicht nehmen ließen, dem „Geburtskind“ zuzujubeln. Über diese Menschenmenge blickte Wilson allerdings mit staunender Verwunderung, denn allein diese Zuschauer, die da am Weg standen, waren zahlenmäßig fünfmal mehr, als Nürnberg 1835 insgesamt an Einwohnern hatte.

Der Adler ist „verschnupft“

Die Fahrt verlief programmäßig – bis zur Fürther Freiheit, wo der Zug ebenfalls feierlich begrüßt und umjubelt wurde, u. a. von einer Reihe historisch gekleideter Personen. Nur noch ein kleines Stück war von hier aus zum Fürther Bahnhof zu fahren, aber entweder war der „Adler“ durch das miese Wetter

Heft 2/XIII ist ab 17. Februar 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

◆ Dem heutigen Heft liegt das Inhaltsverzeichnis für Band XII/1960 bei ◆

„verschnupft“ oder die Prominenz war ihm zu „gewichtig“ ... kurz und gut: nach dem Einbiegen in die Kurve streifte er. Helfende Hände mußten eingreifen, damit er diese schlüpfrige Stelle schaffen konnte. (Als er nach einer Stunde wieder nach Nürnberg zurückdampfte – diesmal mit Fürther Gästen besetzt – hatte er sich schon wieder erholt.)

Der „Adler“ besiegt den Konkurrenten „Straßenverkehr“. – Die Presse hat das „Nachsehen“.

Die Presse aus aller Herren Ländern sowie zahlreiche Ehrengäste, die per Auto und Bus neben dem „Adler“ hätten herfahren sollen, mußten sich allerdings auf Fürther Augenzeugenberichte bzw. Lokalreporter verlassen, denn sie trafen – soweit sie unterwegs nicht aufgegeben hatten – erst ca. 20 Minuten nach dem Ludwigs-Zug in Fürth ein: der Polizeiapparat hatte (trotz vorher eingehend besprochener Maßnahmen) angesichts des Verkehrsgewühls restlos versagt und nur Wochenschauen und Fernsehen den Weg geebnet. Der gute alte „Adler“ aber – oder war es ein spitzbübischer Schabernack des geisternen Wilson? – hat an seinem hohen Geburtstag den Werbeslogan der Bundesbahn „Willst Du schnell und sicher reisen, fahre mit der Bahn aus Eisen!“ faust dick unterstrichen und den Konkurrenten „Straßenverkehr“ haushoch besiegt, obwohl er sein Temperament (40 km/h) stark gezügelt hatte und nur einen Schnitt von 20 km/h fuhr! Wilson wird in Zukunft mit einem höchst zufriedenen Lächeln im Johannisfriedhof weiter ruhen, wenigstens bis zum nächsten Jubiläum in 25 Jahren ... !

Abb. 1. „Wilson“ (Oberlokführer Peter Prem) und sein Heizer „Hyronimus“ (Reservelokführer Georg Steiner) im Gespräch mit ein paar „Zeitgenossen“.



Fotos: Titelfeld, Abb. 2–7 Ulrich, Abb. 1 Schörner, Abb. 8–12 Meyer.

Abb. 2. Ein „Königlich Bayerischer Streckenbauinspektor“ ist zum Empfang der Ehrengäste angetreten, während junge Biedermeier-Damen im Begriff sind, den illustren Fahrgästen als Wegzehrung Nürnberger Lebkuchen mit auf die „Reise“ zu geben.

Rückfahrt per TEE ohne Tee

Die in Fürth angelangten Ehrengäste des Ludwigszugs fuhren mit dem TEE nach Nürnberg zurück und es dürfte für sie ein eindrucksvolles Erlebnis gewesen sein, den Fahr-„Komfort“ von 1835 mit dem wirklichen Komfort des Jahres 1960 zu vergleichen. Sie verspürten den gewaltigen Unterschied am eigenen Leibe, denn bei der Fahrt in den hartgefederten, ungeheizten, rauchigen und zum Teil offenen Wagen des Ludwigszugs wird sich mancher an den Ausspruch des Chronisten aus dem Jahr 1835 erinnert haben: „Es gewährte der Anblick des vorüberdrängenden Wagenzugs fast ein größeres Vergnügen als das Selbstfahren.“ Nun, im TEE konnten sich die Gäste wieder aufwärmen und stärken (mit starken Getränken, nicht mit Tee), nachdem sie zuvor die Kunststoffüberzüge, die sie z. T. vorsorglicherweise als Schutz gegen Rauch und Ruß über die Hüte gezogen, wieder abgelegt hatten.

Die „verkehrsbehinderten“ Pressevertreter und Ehrengäste dagegen traten inzwischen den „Rückzug“ auf den verkehrsblokierten Straßen an, um wenigstens noch rechtzeitig wieder nach Nürnberg zum Festakt im Schauspielhaus zu kommen.

Festakt im Schauspielhaus

Den Auftakt bildete das Orchester-Konzert Nr. 25 von Händel (auch unter dem Titel „Wassermusik“ bekannt), sehr gekonnt interpretiert vom Nürnberger Bundesbahnorchester. (Mit nassen Händen und Instrumenten machten inzwischen die verschiedenen Eisenbahner-Kapellen im Regen ebenfalls „Wasser“-Musik, begeistert beklatscht von vielen „Händl“.) Zu-

vor hatte ein „Königlich Bayrischer Eisenbahn-Gala-Portier“ in historischem Gewand mit Zeremonienstock und in der Tat achtunggebietender Stimme die Ankunft des Herrn Bundespräsidenten Dr. Lübke gemeldet (der an der Adler-Fahrt nicht teilgenommen hatte, sondern erst kurz vor dem Festakt per Flugzeug eintraf). Immerhin: Im Gegensatz zu König Ludwig, nach dem die erste deutsche Bahn benannt wurde und der es damals nicht der Mühe wert gefunden hatte, der Eröffnung beizuwohnen, ließ es sich der Bundespräsident nicht nehmen, wenigstens beim Festakt (und beim Eisenbahntreffen) anwesend zu sein und damit zu bekunden, welche Bedeutung dem gemeinnützigen Unternehmen Deutsche Bundesbahn zukommt. Über alle Reden ausführlich zu berichten, die im Rahmen des feierlichen Festaktes gehalten worden sind, dürfen wir uns wohl ersparen, das wird die örtliche Lokalpresse sicher schon getan haben. Die einzige Rede, die unseren Kreis besonders interessieren dürfte, war die Festrede des Herrn Prof. Dr.-Ing. Nebelung von der Techn. Hochschule in Aachen, die wissenschaftliche Rückblicke und vor allem interessante Zukunftsaspekte aufwies und auf die wir per Gelegenheit nochmals zurückkommen.

Der 1. Präsident der DB, Prof. Dr. Heinz Maria Oefftering, brauchte gut zehn Minuten, um all die hohen und illustren Gäste aus dem In- und Ausland zu begrüßen und einzeln zu würdigen, und rauschender Beifall klang auf, als er darauf hinwies, daß die Eisenbahnverwaltungen – im Gegensatz zu den Politikern – bereits ein einiges Europa auf Schienen geschaffen hätten. In tadellosem Deutsch überbrachte der Präsident der französischen Staatsbahnen, Mr. Pierre Dargou, im Namen aller ausländischen Bah-



Abb. 3. Der Ludwigszug steht startbereit unter Dampf, während die belgische Eisenbahnerkapelle Fanfare des Cheminots Brüssel mit nassen Händen und Instrumenten „Wasser“-Musik macht. Weitere in- und ausländische Kapellen sind entlang der Strecke verteilt.

nen (16 an der Zahl) seine Grüße und Glückwünsche, und zwar mit spürbar freundschaftlicher Anteilnahme. Der Bundesverkehrsminister Dr. Seehofer, der im Namen der Bundesregierung sprach und Grußworte des Bundeskanzlers Dr. Adenauer übermittelte, absolvierte seine beachtlich lange Rede in einem wahren „Eilzugtempo“. Großer Beifall galt auch den Schlußworten des Herrn Bundespräsidenten Dr. Lübke von der „freien Fahrt durch ganz Deutschland“, die er sich für die Zukunft erhoffte.

Mit Beifall und viel Lachen wurden die humorigen Ausführungen des Fürther Oberbürgermeisters Dr. Bornkessel bedacht, der zugleich im Namen des bayer. Senats und des Vorstandes der heute immer noch bestehenden Ludwigsbahn-Gesellschaft sprach und einige offene Wünsche an die DB vorbrachte, wobei „das Schöne war“ (um mit den Worten des Herrn Bundespräsidenten zu sprechen), „daß man nicht mehr genau unterscheiden konnte, ob es im Ernst oder im Spaß gemeint war“.

Der Festakt schloß mit einer Symphonie von Haydn.

Kranzniederlegung

Doch blenden wir noch zurück zu den Feierlichkeiten des 6. Dezember. An diesem Morgen fanden Kranzniederlegungen am Ehrenmal im Verkehrsmuseum sowie an den Gräbern von William Wilson (Adler-Lokführer), Georg Zacharias Platner (Gründer

der Ludwigsbahn), Johannes Scharrer (Mitbegründer und 1. Direktor der Ludwigsbahn) und zur gleichen Zeit in Straßburg am Grabe von Paul Camille Denis (Erbauer der Gleisstrecke) statt.

Fahrzeugschau – Geburtstag der ersten Lok = Sterbestunde der letzten?

Als am Nachmittag desselben Tages Herr Dipl.-Ing. Hans Geitmann, einer der vier Chefs der Bundesbahn, die Fahrzeugschau auf dem Nürnberger Hauptbahnhof eröffnete und im Rahmen des Überblicks auf die Probleme der Elektrifizierung und „Verdieselung“ einging, da wurde man das ungute Gefühl nicht los, daß der 125jährige Geburtstag der ersten deutschen Dampfloks symbolisch dem Todestag der letzten Dampfloks gleichkommt. Nun, wir Modell- und Eisenbahnfreunde kennen den Sachverhalt und wissen um das allmähliche Aussterben der Dampfloks, aber dieses Aussterben scheint nun doch schneller vor sich zu gehen als bisher vermutet. Auch die Argumente über die Elektrifizierung, die der 1. Präsident, Herr Prof. Dr. Oefftering, später in einer Pressekonferenz darlegte, verstärkten diesen Eindruck. Während nach der Tabelle in Heft

(Fortsetzung Seite 18)



Abb. 4. Gleich wird's Ernst! Während „Wilson“ – als meistfotografierter Hauptdarsteller – immer noch Autogramme gibt, überprüft „Hyronimus“ nochmals den „Adler“ ...
Abb. 5. ... und nach dem Böllerschuss beginnt der Ludwigszug seine triumphale Jubiläumsfahrt!



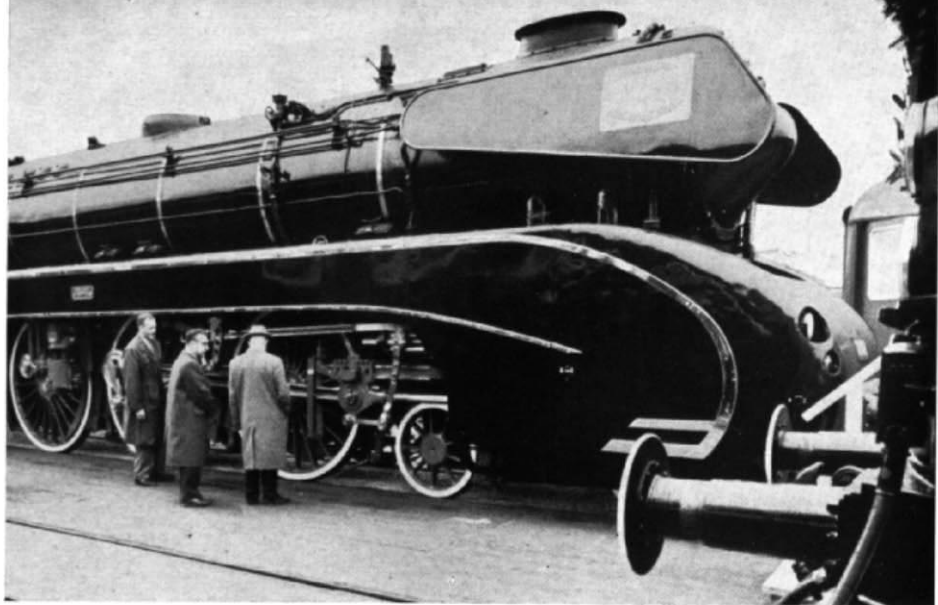


Abb. 6. Die letzte Dampfloktpe der DB, die ölbefeuerte BR 10, ist schon eine wuchtige, gewaltige Maschine, vor der sich sogar ihr höchster Chef, Prof. Dr. Oefftering (Mitte), „klein“ vorkommen dürfte!

Abb. 7. Blick über einen Teil der Fahrzeugschau „Die moderne Bundesbahn“. Im Vordergrund der Maschinenwagen des dreiteiligen VT 23 (für den Nahverkehr), rechts der Doppelstock-Autotransportwagen DPw40mg für den Fernverkehr (ein Auto fährt gerade auf die Hubbühne mit Schwenkrehscheibe). Im Hintergrund (Mitte) die V 160, die E 41 und daneben der TEE-Maschinenwagen. Links einige moderne Spezialgüterwagen.



HALT

am Signal - auch für Schiebezüge

von Eckehart Menzer

Das Problem der Schiebe- oder Wendezüge auf Miniaturbahnanlagen ist in der MIBA bereits in vielfältiger Form abgehandelt worden. Da die Deutsche Bundesbahn und auch die Reichsbahn jenseits der Zonengrenze diese Art von Zügen in zunehmendem Umfang einsetzen, wird wahrscheinlich auch mancher Modelleisenbahner seine Schwäche für den Wendezugbetrieb entdecken.

Leider erhebt sich in diesem Zusammenhang eine unangenehme Frage: Wie kann man es bewerkstelligen, daß geschobene und gezogene Züge genau vor Hauptsignalen mit Zugbeeinflussung anhalten? Im allgemeinen sieht die Sache doch so aus, daß bei einem Hauptsignal, das das Signalbild Hp 0 (Halt) zeigt, für einen gewissen Gleisabschnitt der Fahrstrom automatisch, d. h. signalabhängig, unterbrochen wird. Auf diesem Abschnitt, der vor dem Signal liegt, wird die Lok eines geschobenen Zuges normalerweise ziemlich unmittelbar am Haltsignal zum Stillstand kommen. Führt die Lok aber einen Schiebezug, drückt sie bei dieser Anordnung die Zugspitze weit über das Signal hinaus in den Durchrutschweg hinein (Abb. 1a). Ein Modelleisenbahner, der Wert auf einen geregelten Betriebsablauf legt, kann sich mit diesem Zustand nicht abfinden. Er sinnt also auf Abhilfe und legt das Signal zunächst weiter zurück oder, sinngemäß, die

Abschaltstrecke weiter nach vorn. Damit ist aber nichts erreicht. Ein Schiebezug kommt jetzt zwar in Signalthöhe zum Stehen; die Lok eines gezogenen Zuges hält dafür viel zu weit vor dem Signal (Abb. 1b).

Eine Lösung dieser „kitzigen“ Angelegenheit bringt nur eine Schaltautomatik. Wie man sie beim Dreischienen-Zweileitersystem (Märklin) sinnvoll aufbaut, zeigt die Abb. 2: Der Mittelleiter zur Fahrstromversorgung ist vor dem Hauptsignal P an den Punkten A und B unterbrochen. Vor diesen Unterbrecherstellen liegen die gegenüber dem Gleiskörper isolierten Kontaktschienen x und y. Die Zugbeeinflussungsanlage des Hauptsignals wird in der üblichen Weise eingerichtet; auch die Stellstromzuführung weicht nicht von der Regel ab. Von den Kontaktschienen führt je eine Leitung zu den beiden Spulen eines Doppelspulenrelais R, das zur Schaltung eines einzelnen Stromkreises eingerichtet ist. Die von x kommende Leitung liegt an der für das Schließen des Kontaktes zuständigen Spule, die von y an der Wicklung, die den Strom unterbricht. Beide Relaiswicklungen müssen Dauerstrom vertragen können; normale Märklin-Fernschalter lassen sich also nur einsetzen, wenn man die Spulen für diese Betriebsart umwickelt. Vom Zusammenschaltungspunkt der Relaiswicklungen führt eine Leitung zu einer besonderen

Abb. 1a. Ein Schiebezug steht über das Signal hinaus.

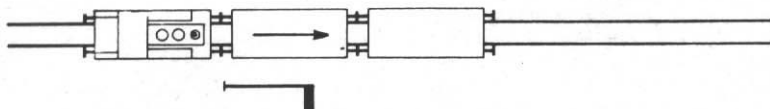
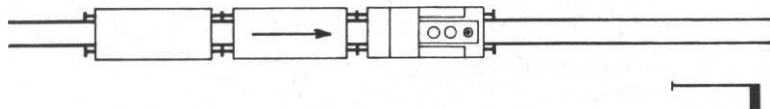


Abb. 1b. Das abschaltbare Gleisstück ist weiter zurückverlegt – nun steht die Lok eines gezogenen Zugs zu weit vor dem Signal.



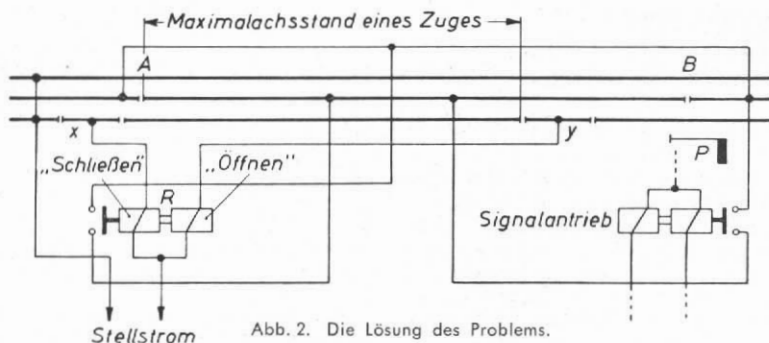


Abb. 2. Die Lösung des Problems.

Stromquelle (Stelltrafo o. dgl.). Der zweite Pol dieser Stromquelle ist mit dem Gleiskörper der Anlage verbunden.

Betrachten wir uns die Schaltung jetzt einmal im Betrieb! Wir nehmen dazu an, ein *g e z o g e n e r* Zug fahre dem auf Halt stehenden Signal entgegen. Die Räder der Lok berühren zunächst das Kontaktstückenstück x. Dadurch erhält die „Schließ“-Spule des Relais einen Stromimpuls, weil die Lokradsätze die Trennung zwischen rechter und linker Fahrchiene überbrücken. Das Relais zieht also an und legt den Mittelleiterabschnitt zwischen A und B an Fahrspannung. Der Zug fährt demnach weiter auf das Haltsignal zu, bis die Lokräder schließlich auf das Kontaktstück y gelangen. Jetzt bekommt die „Öffnungs“-Spule des Relais Spannung und trennt die Fahrstromspeisung in den Mittelleiterabschnitt AB auf. Die Lok hält dadurch zwangsläufig am Signal an. Das gleiche Spiel läuft aber auch ab, wenn der Zug *g e s c h o b e n* wird. Dabei muß allerdings vorausgesetzt werden, daß die Radkränze und -scheiben beim Spitzenwagen des Schiebezuges aus Metall bestehen und die beiden Räder eines Radsatzes über die Achse elektrisch leitend verbunden sind. Die Kontaktstücke reagieren dann natur-

gemäß auf das Einfahren des ersten Schiebezugs in gleicher Weise wie auf die Annäherung einer Lok: Erreicht der Wagen an der Zugspitze den Kontakt y, so wird ebenfalls die Stromzuführung in dem Mittelleiterabschnitt zwischen A und B unterbrochen. Die Lok, die sich mit ihrem Schleifer auf diesem Abschnitt befindet, kommt dadurch zum Stillstand. Es ist natürlich klar, daß diese Schaltung nur dann einwandfrei arbeiten kann, wenn der Abstand zwischen der Trennstelle A und dem Beginn der Schaltschiene y mindestens so groß wie der Achsstand des längsten Zuges ist, der auf die Schaltstrecke gelangt.

Anmerkung der Redaktion:

Die von Menzer beschriebene Schaltung beseitigt zweifellos einen wunden Punkt des Betriebes mit geschobenen Zügen auf der Modelleisenbahn. Nach unserem Dafürhalten ist die Anlage jedoch insoweit störanfällig, als es durchaus möglich sein kann, daß ein in voller Fahrt „anbrausender“ Zug über die Trennstelle B hinwegrutscht und trotz Haltsignal fröhlich weiterfährt. Abhilfe kann man dadurch schaffen, daß man die Trennstelle B möglichst weit hinter dem Signalstandort anordnet. Trotzdem würden in diesem Falle Züge „mit Schwung“ vorbildwidrig weit in den Durchrutschweg hinter dem Signal gelangen. Wir schlagen daher vor, die gezeigte Anordnung mit einem nicht regelbaren Vorschaltwiderstand in der Zuleitung zum Mittelleiterabschnitt AB zu versehen, der den Zügen die „überschüssige Kraft“ nimmt und sie modellgerecht in Langsamfahrt an das Haltsignal heranbringt.

Die Einbanddecke für Band XII/1960

– in Grün mit Goldprägendruck – ist ab Ende Januar 1961
lieferbar!

Preis 2.50 DM + –.25 DM Versandkosten.

Kniffe und Winke:

Frühbeetfensterrahmen als Rahmenuntergestelle

Die MIBA empfiehlt des öfteren, die Rahmengestelle für eine Anlage (aus Latten usw.) selbst herzustellen. Da mir solche Gestelle noch nie richtig und exakt gelungen sind, kam ich auf die glorreiche Idee, mir Frühbeetfensterrahmen zu besorgen und diese als Unterbau zu verwenden. Man bekommt sie in den Ausmaßen 150 x 80 cm bzw. 150 x 100 cm und kann sie mit Schloßschrauben zu jeder gewünschten Anlagenform verbinden.

Dr. H. Dröbner, M.-Gladbach

Wo gibt es Biebel-Achslagerblenden?

Wer weiß, die bekannten Biebel-Achslagerblenden noch erhältlich sind bzw. wer sie nunmehr herstellt, möge uns bitte kurz benachrichtigen!

D. Red.

Die Wechselstrom-V 60 ...

... aus einem Märklin-E 63-Fahrwerk und einem Fleischmann-Gehäuse (s. Heft 15/XII S. 591) ist ein netter Vorschlag, aber mich würden die bei der V 60 nicht üblichen Schlitzkupplungen stören, ebenso die etwas zu hoch liegende Blindwelle.

Uwe Karl Schuldt, Elmshorn

Dieter Ohlendorf,
Hannover

♦ Automatischer Schlussschlichtwechsel

Dieses Problem kann man auf verschiedene Art und Weise lösen. Weitgehend bekannt sein dürfte die Schaltung mit Gleichrichterzellen, die für Anlagen mit reinem Gleichstrombetrieb wohl das Gegebenste ist und daher auch von der Industrie verwendet wird.

Nicht ganz so einfach sieht es bei Gemischt- oder reinem Wechselstrombetrieb aus. Dies trifft für mich zu, da ich noch einige Wechselstromloks besitze, die ich wegen ihrer guten Fahreigenschaften nicht umbauen möchte. So habe ich im ersten und letzten Wagen meiner Personen- und Schnellzüge kleine Kontakte angebracht, von denen der eine – je nach Fahrtrichtung des Zuges – mit Hilfe einer Art Rutschkupplung die hinteren Schlussschlichter einschaltet, während der andere die in Fahrtrichtung vorn liegenden abschaltet.

Die Konstruktion des Schalters will ich an einem, von mir derart präparierten TRIX-Vierachser erläutern:

Abb. 1 zeigt schematisch die Anordnung. An den beiden Drehgestellen sind links und rechts (ich fahre nach dem Zweischienen-Zweileiter-System) die beiden Schleifer S 1 und S 2 angebracht. Auf eine Achse des hinteren Drehgestells wird eine Spiralfeder F aufgeschoben, die leicht gegen die Innenseiten der Räder drückt. Auf die Feder wird ein Blechstückchen B aufgelötet und darauf ein Streifen aus Messing- oder Bronzeblech, der den Kontakt K bildet. Als Gegenkontakt dient das Befestigungsblech des Schleifers, auf das bei entsprechender Umdrehung der Achse der Kontakt K drückt. Damit bei Fahrt in entgegengesetzter Richtung K nicht zu weit

nach unten ausschlägt, habe ich einen kleinen Anschlag (siehe Abb. 1 und 2) angebracht, an den der hintere, entsprechend gebogene Schenkel von K anstößt. Zur Stromzuführung lötet man einen dünnen Draht am Kontaktblech K an und führt ihn durch eine Bohrung im Wagenboden an die Glühbirnen. Der andere Pol der Glühbirnen wird mit dem Schleifer S 2 verbunden.

Bei Verwendung von einseitig isolierten Metallradsätzen kann natürlich die Stromaufnahme direkt über die Räder erfolgen. Damit aber durch die Feder kein Kurzschluß entstehen kann, ist gegebenenfalls auf der Gegenseite ein Isolierscheibchen mit aufzuschieben (Abb. 3). Als Gegenkontakt dient dann ein kleines Blech, das man in geeigneter Weise am Wagenboden befestigt und von dem aus ein Draht zu den Lämpchen geführt wird. (Hier sind die Rollen der beiden Kontakte vertauscht: Der Strom gelangt über die Räder an das Kontaktblech K und von dort über den Gegenkontakt zu den Birnen.) Die Zuführung des zweiten Pols kann in der üblichen Weise (etwa durch einen Schleifer) erfolgen oder – besonders bei Drehgestellwagen – über die nichtisolierte Radseite des zweiten Drehgestells.

Bei Ganzmetallwagen, deren Gehäuse in leitender Verbindung mit den Achsen steht, ist es evtl. ratsam, das Kontaktblech K gegen die Achse isoliert anzubringen. Dazu bildet man das Blech B (das man in beiden obigen Fällen eigentlich fortlassen kann, man kann den Kontaktstreifen K ja direkt an die Feder löten, d. Red.) laschenförmig aus und klemmt das Kontaktblech mit einer Papierzwischenlage damit fest (Abb. 4).

Nachsatz der Redaktion:

Diese nette Anregung des Herrn Ohlendorf sollte Sie, liebe Leser, schleunigst dazu bewegen, Ihren Betrieb wieder ein Stück der Wirklichkeit näher zu bringen. (Jetzt fehlt uns nur noch der Beitrag, der zeigt, wie man die Oberwagenscheiben – an Old-Timern – beim Umsetzen der Lok wieder nach hinten bringt.)

Doch Spaß beiseite:

Für „Original-Märklinisten“, d. h. Leute, die ausschließlich Original-Märklin-Teile resp. -Beleuchtungen verwenden, ist die Anbringung des Schalters infolge des Mittelschleifers nicht ganz so einfach, aber der Weg ist aufgezeigt, so daß Ihnen eine kleine technische Abwandlung des Vorschlags Ohlendorf sicher nicht schwer fällt.

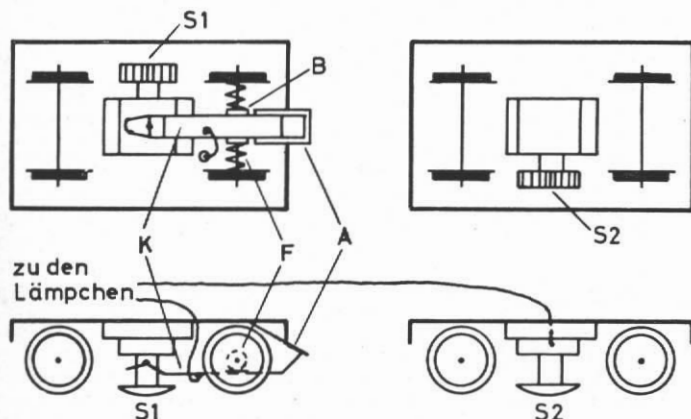


Abb. 1. Schematische Darstellung der Umschaltvorrichtung für einen Drehgestellwagen.

S1 und S2 = Stromabnehmer für die Schlußlampen
K = beweglicher Kontaktarm (s. a. Abb. 2)
F = Spiralfeder
A = Anschlag
B siehe Text

Abb. 2. Drehgestell mit Umschaltvorrichtung (Foto vom Verfasser).

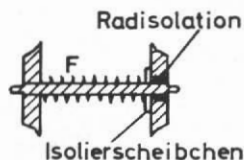
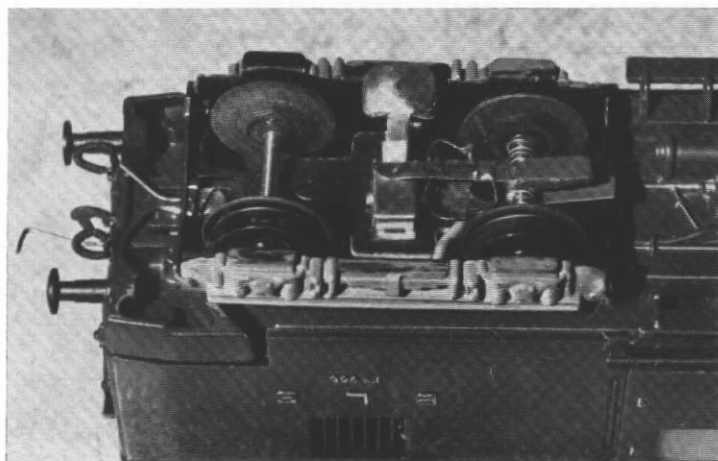
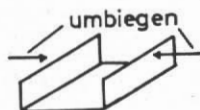


Abb. 3. Einseitig isolierter Metallradsatz. Um Kurzschluß zu vermeiden, Isolierscheibchen anbringen und entspr. Texterläuterungen beachten. Schleifer S1 und S2 entfallen in diesem Fall.

Abb. 4. Zwecks Isolierung von K wird B gemäß Zeichnung gebogen, K mit einer Papierzwischenlage festgeklemt und dann erst an F angelötet.



Die „versilberte“

O-Bahn = eine „goldige“ HO-Bahn

von L. Leidig, Ludwigsburg

So kann man tatsächlich sagen, denn als ich 1937/38 meine O-Bahn „versilbert“ hatte, wurde der Ertrag gleich wieder in eine der damaligen OO-Bahnen umgesetzt. Nach dem Krieg erwischte ich das erste MIBA-Heft und seit dieser Zeit bin ich „Dauerfahr-gast“. Da ich aus beruflichen Gründen wenig Zeit für mich erübrigen kann, tat ich mich mit einem Bekannten zusammen und das Ergebnis kann ich Ihnen endlich vorstellen.

Die Anlage wurde auf fahrbaren Böcken erstellt, so wie es vor einiger Zeit einmal ein MIBA-Leser vorgeschlagen hatte. Das Stellpult ist als Gleisbildstellwerk ausgeführt; in Ruhestellung kann man es herunterklappen. Aus vier Trafos erhält die 280 x 135 cm große Anlage ihren „Lebensgeist“. Die Schaltung wurde nach dem Z-System ausgeführt. Verlegt sind Fleischmann-, Kleinbahn- und Selbstbau-Gleise. Einträchtig rollen darüber Fleischmann-, Kleinbahn-, Liliput- und ostzonale Wagen und Loks hintereinander her. (Wie schön wäre es, wenn es in der hohen Politik auch so wäre.) Das Gelände hat die Frau meines Bekannten in bewährter Weise ausgestaltet. Auf und unter der Anlage (d. h. verdeckt) sind Abstellgleise für 55 Wagen vorhanden; die Gleise können auch zum Abstellen von fahrbereiten Zügen benutzt werden.



Abb. 1. Bf. Blumenau mit Vorplatz.

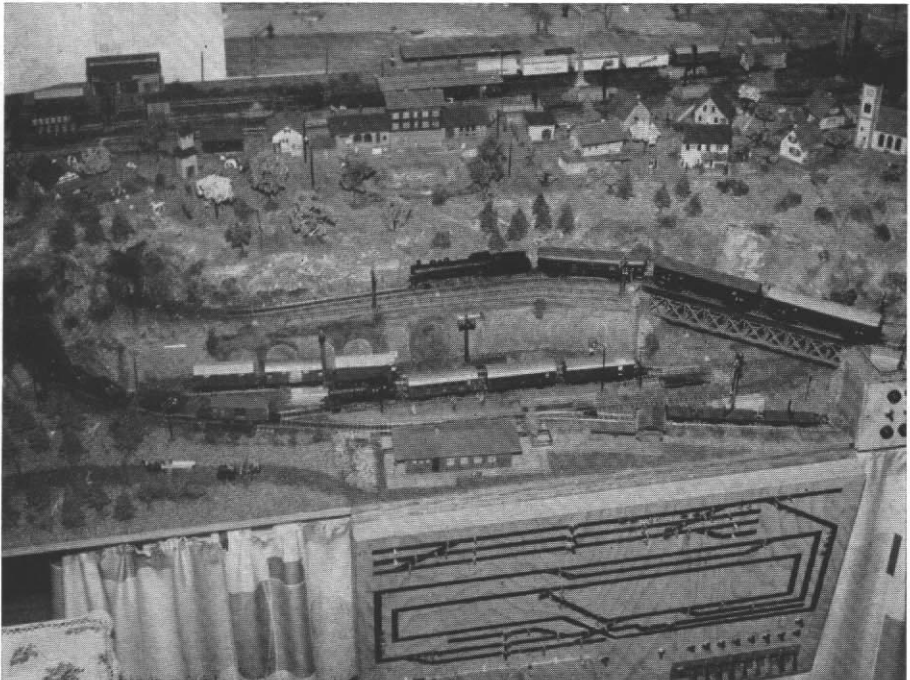
Abb. 2. Ein (verpönter) Militärzug fährt in den Talhausener Tunnel ein und ist dann (wenigstens eine Zeitlang) mißliebigen Blicken entzogen!





Abb. 3. Blick auf die Ladestraße, Abstell- und Einfahrtsgleise zum Bf. Blumenau.

Abb. 4. Gleisbildstellpult in Ruhestellung (heruntergeklappt), dahinter der Mittelteil der Anlage (im Hintergrund Bf. Blumenau, vorn Haltepunkt Talhausen).



PFEIFEN – „mit Pliff“

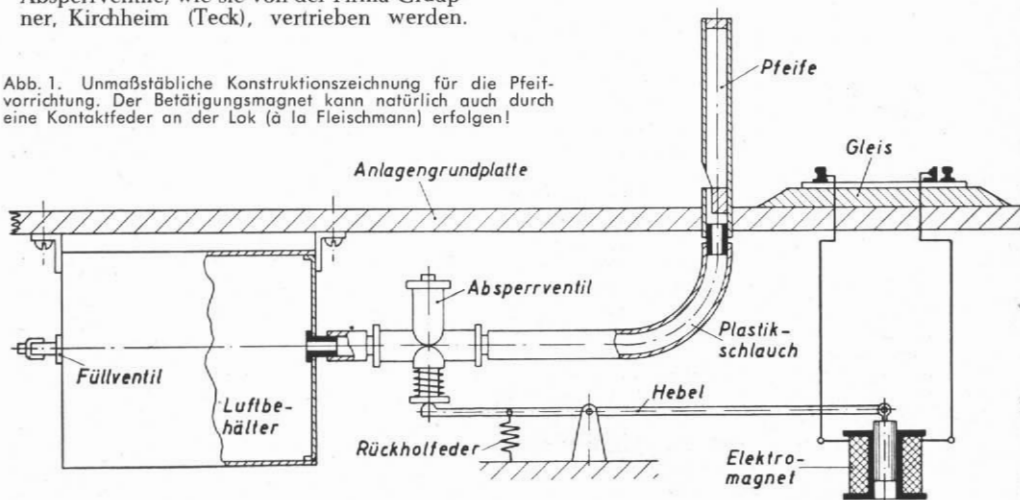
von S. Schuglitsch,
Klagenfurt

Es gibt ein Problem, das zweifellos schon manchen Modelleisenbahner – nicht nur mich! – beschäftigt hat, und zwar die Frage: Wie lasse ich meine Modellloks pfeifen? In der Fachliteratur ist dieses Thema bereits nach Kräften breitgetreten worden, ohne daß es zu „handgreiflichen“ Ergebnissen gekommen wäre. Ich bin nun weit davon entfernt, zu behaupten, in dieser Angelegenheit den Stein der Weisen gefunden zu haben; allerdings bilde ich mir ein, mit der nachstehend beschriebenen Anordnung einer befriedigenden Lösung des „Pfeifproblems“ ziemlich nahe zu sein. Aber nun zur Sache:

Aus einem ca. 70 mm langen Messingröhrchen habe ich – nach dem Prinzip der allgemein bekannten „Weidenpfeiferln“ – eine Signalpfeife gebaut. Die obere Öffnung des Röhrchens wurde verlötet; unten setzte ich ein einseitig abgeflachtes Rundmaterialstück als Windlade ein, das einer eingefeilten Lippe gegenüberstand. Außerdem kam als mittlerer Abschluß ein Ansatzstutzen hinzu, der das Aufziehen von handelsüblichem 5-mm-Plastikschlauch (Treibstoffschlauch für Flugmodelle) erlaubte. Als diese „Spielerei“ beendet war, besorgte ich mir eines der Treibstoff-Absperrventile, wie sie von der Firma Graupner, Kirchheim (Teck), vertrieben werden.

Das Ventil, das im Normalzustand geschlossen ist und erst durch Druck auf den federbelasteten Verschuß den Durchgang freigibt, wurde in eine Schlauchleitung zwischen Pfeife und Druckluftbehälter eingebaut. Apropos Luftbehälter! Beinahe hätte ich vergessen, auf dieses wichtige „Requisit“ einzugehen. Als Luftbehälter kam nach verschiedenen Versuchen eine gewöhnliche Fußballblase zur Verwendung, die je nach Bedarf aufgepumpt wurde. Den Anschluß an die Leitung zum Ventil stellte ich einfach über ein kleines Messingrohrstück her. Wenn jemandem die „Primitivität“ dieser Einrichtung nicht zusagen sollte, kann er bei einem Nachbau meiner „Pfeifanlage“ selbstverständlich auch einen gut verlöteten, metallischen Luftbehälter vorsehen. In diesem Fall empfiehlt es sich, ein gewöhnliches Fahrradschlauchventil in die Behälterwand einzulöten, das die Ergänzung des Luftvorrats mittels einer Fahrradpumpe erlaubt, ohne daß man irgendwelche Verbindungen zu lösen braucht. Doch zurück zu meiner Anordnung: Als die Fußballblase aufgepumpt und das System zusam-

Abb. 1. Unmaßstäbliche Konstruktionszeichnung für die Pfeifvorrichtung. Der Betätigungsmagnet kann natürlich auch durch eine Kontaktfeder an der Lok (à la Fleischmann) erfolgen!



Guten Trab mit der „Strab“ im Jahr 1961...

... wünscht Herr A. Kirchner, Offenbach/M., mit dem Foto seines in Baugröße 0 gebauten Modells eines Offenbacher Straßenbahnwagens aus dem Jahr 1897 (Umbau 1904). Der (Fleischmann-)Motor befindet sich unter dem Wagenboden.



mengesteckt war, gab die Pfeife beim ersten leisen Druck auf das Absperrventil einen überraschend „echten“ Lokomotivpfeiff von sich.

Nun kam der Einbau des „Wunderwerks“ an die Reihe. Da bekanntlich Lokomotiven vor der Einfahrt in Tunnels pfeifen müssen, wurde die Pfeife neben einem Tunnelportal – natürlich durch Gebüsch getarnt – angeordnet. Zuleitung, Ventil und „Lufttank“ kamen unter die Anlagenplatte. Jetzt galt es, herauszufinden, wie das Ventil am besten von einem vorbeifahrenden Triebfahrzeug ausgelöst werden kann. Nach anfänglichen, nicht ganz befriedigenden Versuchen, das auf Druck reagierende Absperrventil mit einem Wipprahmen à la Kibri zu steuern, kam ich schließlich auf die Idee, die Auslösung über Kontaktschienen und einen kleinen Elektromagneten mit Hebelauslöser vorzunehmen. Dieses Prinzip hat sich gut bewährt. Wie die Schaltung dabei auszusehen hat, geht aus der nebenstehenden Abbildung hervor, die auf das Zweischienen-Zweileitersystem Bezug nimmt. Hier wird der Stromimpuls für den Magneten dadurch ausgelöst, daß ein Triebfahrzeug mit metallischen Radkränzen den Stromkreis durch Überbrücken der Fuge zwischen Fahrschiene und einem federnden Kontaktstück schließt. Einwandfrei funktioniert diese Auslösung aber nur, wenn sämtliche Radkränze der Wagen aus Isoliermaterial bestehen. Anderenfalls erhält man auf diese Weise nicht nur pfeifende Loks, sondern

auch pfeifende Waggons, was sich akustisch verheerend auswirken würde!

Eine Übertragung dieser grundsätzlichen Anordnung auf das Dreischienen-Zweileitersystem ist selbstverständlich ebenfalls möglich. Als Vorbild kann die Schaltung des beschränkten Bahnübergangs von Märklin dienen. Abschließend sei noch erwähnt, daß an einen Luftbehälter natürlich mehrere Pfeifen und Absperrventile angeschlossen werden können; allerdings darf man es sich dann nicht verdrießen lassen, entsprechend häufiger Luft nachzupumpen. Vielleicht läßt sich aber dieses Problem dadurch umgehen, daß man zur Behälterfüllung eine kleine elektrische Luftpumpe vorsieht, die sich theoretisch nach dem Schwingankerprinzip nicht allzu schwer bauen lassen müßte. Aber das gehört hier eigentlich nicht mehr her!

Anmerkung der Redaktion: Das Prinzip des Vorschlags von Herrn Schuglitsch ist an und für sich nicht neu und beruht eigentlich auf Hinweisen, die wir in Heft 16/V S. 608 ff. als Anregung gebracht haben. Nachdem sich in dieser Sache so herzlich wenig tut (sowohl von seiten der Bastler als auch der Industrie) ist es dennoch interessant, endlich einmal zu erfahren, wie die praktische Seite dieser Angelegenheit aussieht. Wir selbst wollten ebenfalls schon lange mit praktischen Versuchen beginnen, kamen aber infolge Zeitmangels einfach nicht dazu. U. E. ist die technische Seite der Pfeiferei nicht das schwierigste, sondern vielmehr, jenen Ton zu erzielen, der „täuschend echt“ klingt, was wohl nur durch Experimentieren mit verschiedenen Pfeifen zu erreichen ist. Außerdem empfehlen wir zur Auslösung der Pfeife eine an der Lok angebrachte Kontaktfeder (wenigstens bei 2-Schienengleis-Betrieb)!

Des „Adlers“ Ankunft in Fürth

(Fortsetzung des Berichts von Seite 6)

10/XII im Jahre 1959 immerhin noch 7800 Dampfloks den rund 3800 Elloks und Dieselloks gegenüberstanden, soll schon jetzt – nach Erklärungen von Prof. Dr. Oefftering – der Moment erreicht sein, wo bereits die Hälfte der Einsatzloks aus Diesel- und Elloks besteht. Natürlich ist es verständlich, daß die Bundesbahn von rein ökonomischen Erwägungen ausgeht (und ausgehen muß) und daß ihre große Chance nunmal in der raschen Elektrifizierung besteht (schon im Hinblick auf die baldigen Atomkraftwerke, deren Leistung ja ebenfalls in Elektrizität umgesetzt wird), aber für uns Modell- und Eisenbahnfreunde ist und bleibt die Tatsache des alsbaldigen Aussterbens der geliebten Dampflok dennoch sehr bedauerlich.

Die Fahrzeugschau stand unter dem Motto „Die moderne Bundesbahn“. Infolgedessen wurden der Öffentlichkeit nur die neuesten Errungenschaften vorgestellt, u. a. die wuchtige und eindrucksvolle „letzte



Abb. 8. Der Fürther Mundartdichter Ernst Kiesel läßt an der Fürther Freiheit seinen Prolog vom Stapel.



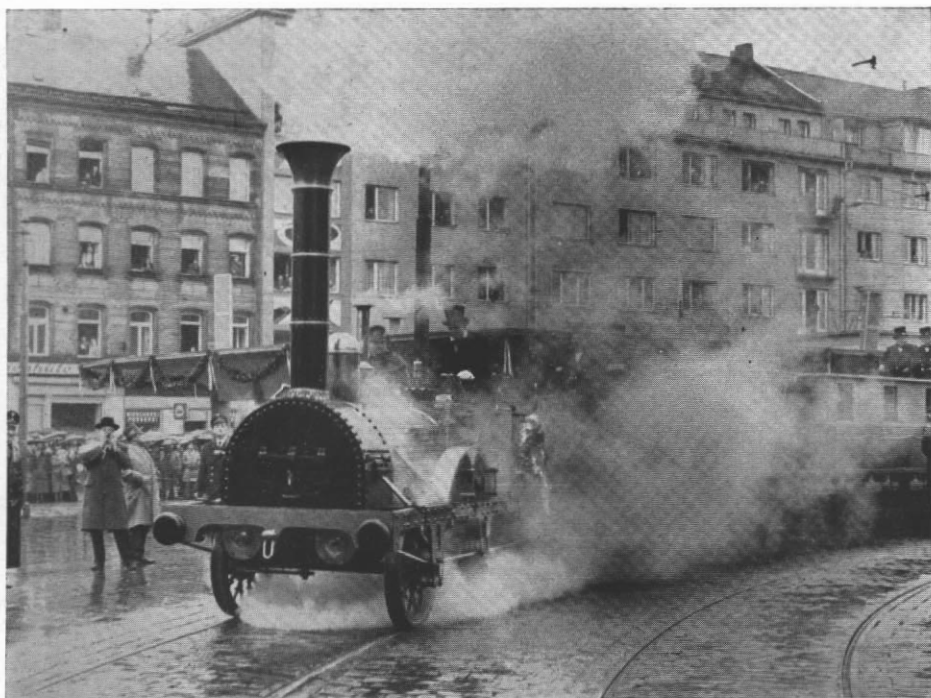


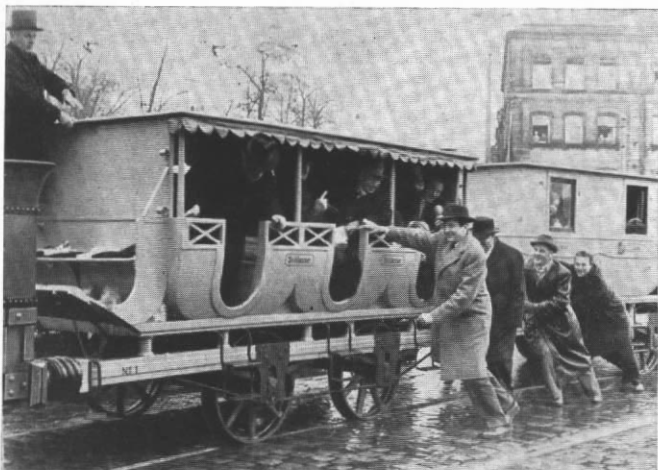
Abb. 10. Nach kurzem Halt an der Fürther Freiheit geht es in die Linkskurve zum Bahnhof. Da! – Der „Adler“ faucht, dampft, zischt, qualmt aus sämtlichen Knopflöchern! Er streikt.

Abb. 11. Als sich der Qualm verzieht, sieht man, daß einige der illustren Fahrgäste unter die „Schieber“ gegangen sind (u. a. auch der Intendant des Bayer. Rundfunks, dritter von links). Der „Adler“ fühlt sich hoch geehrt, so daß er wieder weiterfährt!

← Abb. 9. Nach ca. 20 Minuten Fahrzeit kommt der „Adler“ an der Fürther Freiheit an, freudig begrüßt von der Bevölkerung und einer Reihe von historisch gewandeten Kindern und Erwachsenen.

Die „Reisegeschwindigkeit“ betrug ca. 20 km/h, die Höchstgeschwindigkeit 32 km/h und die langsamste ca. 5 km/h.

Der Herr im Ledermantel auf dem Bremserstand des ersten Wagens ist der Intendant des Bayer. Rundfunks; es war kein anderer Platz mehr frei im vollbesetzten Ludwigszug!



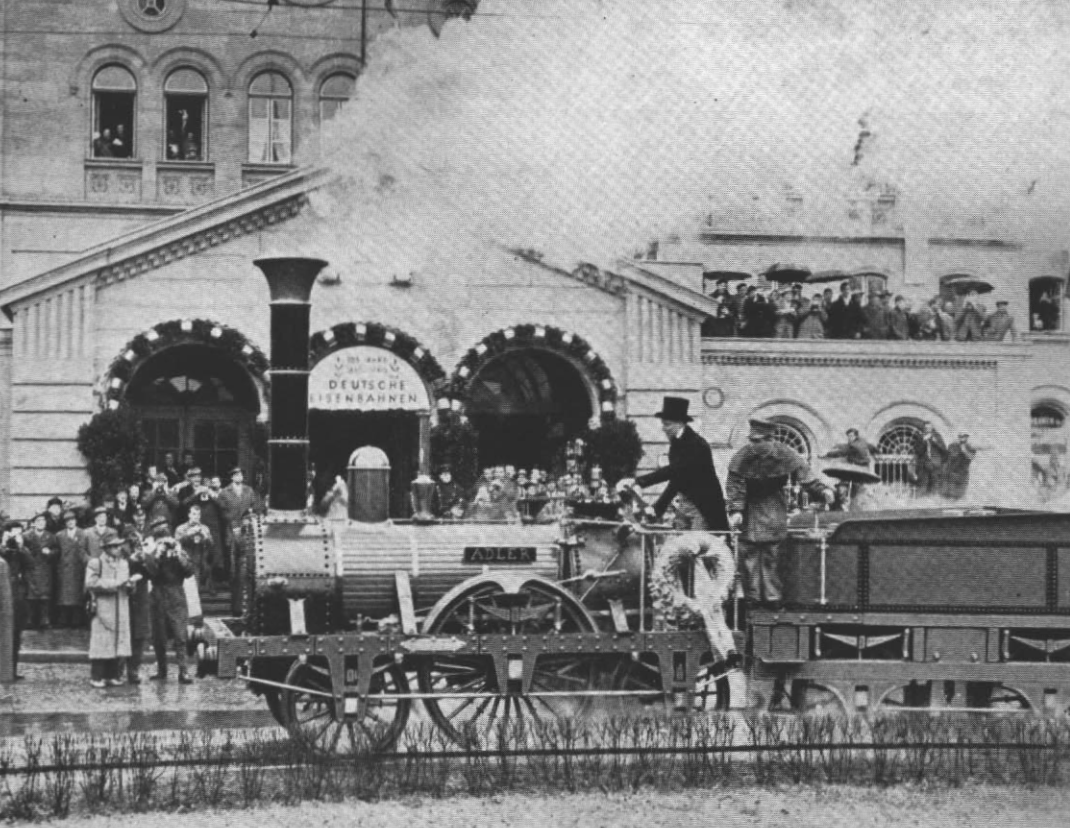


Abb. 12. Glücklich angekommen: der „Adler“ vor dem Bahnhofsgebäude Fürth (dessen vormals schwarze Fassade anlässlich des hohen Festtags wochenlang abgekratzt worden war. Auch die Sperrgitter im Stationsgebäude sind zu Ehren der Gäste für diesen Tag entfernt worden).

Dampflok“, die BR 10 (Bauplan siehe Heft 5 und 6/X), der TEE (Bauplan im kommenden Heft 2/XIII), die E 10, 41 und 50, die V 160 und V 100, die neue Köf III, sowie einige neue Personen- und Güterspezialwagen, die unseren Lesern bereits bekannt sind, auf die wir jedoch im Lauf der Zeit bestimmt noch einmal in dieser oder jener Form zurückkommen werden.

Sonstige wichtige Ereignisse

Anschließend an die Fahrzeugschau wurden die vielen ausländischen Gäste begrüßt, die Sonderschau im Verkehrsmuseum besichtigt (die bis 19. 2. 1961 für die Öffentlichkeit zugänglich ist) und der eingangs erwähnte Bundesbahnfilm „Mit dem Adler beginnt’s“ vorgeführt, der mit reichem Beifall bedacht wurde. Eine Pressebesprechung schloß sich an, die einige interessante Punkte zu Tage förderte: Noch in diesem Jahr wird die DB 2,7 Milliarden Mark aus dem Vierjahresplan investieren, um die Bundesbahn möglichst schnell und schon jetzt den voraussichtlichen

Erfordernissen der Jahre 1965–1970 anzupassen. Das bedeutet eine vorausschauende Planung, noch größere Rationalisierungsmaßnahmen (für die Prof. Dr. Oefftering einzelne Beispiele aufzeigte) und technische Verbesserungen. Erfreulich war zu hören, daß das Defizit von 678 Millionen Mark im Jahre 1957 nunmehr (d. h. 1960) auf 195 Millionen reduziert werden konnte. Wie Prof. Dr. Oefftering einen Tag danach (beim Eisenbahntreffen) offiziell bekanntgab, wird die DB 1961 ihr Defizit aller Voraussicht nach gänzlich ausgeglichen haben (trotz der schwebenden Sonderbelastungen) und es befriedigt uns ungemein, daß unsere Zuversicht in die Rentabilität der DB (siehe Heft 16/XII S. 619) so klar und deutlich bestärkt worden ist!

Eisenbahntreffen als Abschluß

Mit einem großen Eisenbahntreffen am 7. 12. in der Nürnberger Messehalle, an dem der Bundespräsident und weitere namhafte Persönlichkeiten teil-



DER Wasserturm

von Süßenbrunn als HO-Bauprojekt

Der Betriebswasserbedarf der Eisenbahn ist riesengroß und zur Ehrenrettung unserer braven „Dampfröscher“ sei gesagt, daß sie in der Regel nur einen Teil davon „saufen“. Wasser wird schließlich für alle möglichen Zwecke benötigt. Und so wird es nicht wundernehmen, daß die BUBA durchwegs eigene Anlagen besitzt. In der Regel wird das Betriebswasser Flüssen, Bächen und Seen entnommen – bis auf das Trinkwasser, an dessen Aufbereitung ja ganz andere Anforderungen gestellt werden und das vielfach von städtischen Werken bezogen wird.

Das Betriebswasser wird in Hochbehälter gedrückt, doch dürfte der landläufige Ausdruck „Wasserturm“ bekannter und beliebter sein. Von dort läuft es dann den Wasserkränen und sonstigen Aufnahmestellen zu. Im Interesse der Betriebssicherheit muß ein Wasserturm ungefähr einen Tagesverbrauch beinhalten, woraus hervorgeht, daß sich die Größe der Wassertürme auf unseren Anlagen ebenso nach den „örtlichen Gegebenheiten“ zu richten hat. Ein „turmhoher“ Hochbehälter auf einer Nebenbahnstation ist ein größerer Nonsens als ein kleiner auf einem großen Bahnhof, weil es auf einem großen Bahnhofsgelände ohne weiteres einige verschieden große Hochbehälter geben kann (die untereinander durch eine Rohrleitung verbunden sind). Sie haben eine reiche Größenauswahl, d. h. Sie können „Ihren“ Wasserturm ohne weiteres Ihren „Erfordernissen“ an-

passen, denn es gibt Hochbehälter ab 25 Kubikmeter Inhalt bis hinauf zu 1200, 1500 und noch mehr cm^3 . Kleine Behälter haben meist eine zylindrische Form; für größere gibt es verschiedene Formen, bei denen der Unterbau meist aus Mauerwerk, Beton oder Eisenbeton besteht. Wasserbehälter aus Eisenbeton haben in der Regel die Form eines kreisrunden Bottichs. In größeren Wassertürmen kann der Unterteil auch zu Dienst-, Wohn-, Bade- oder Lagerräumen ausgebaut werden. Und damit sind wir bei unserem heutigen Projekt angelangt.

Es handelt sich um einen geradezu „imposanten“ Old-Timer mit einem 300 cbm -Hochbehälter. Im Inneren befinden sich außer den Rohrleitungen nur noch eine Wendeltreppe (die wir zum Glück nicht nachzubauen brauchen, weil man sie sowieso nicht sieht!), im Fundament (ebenfals für die Beschauer nicht sichtbar) die Wasserpumpe, ein Speisewasservorwärmer u. a. Befassen wir uns daher lediglich mit der äußeren Form.

Die Kurzbauanleitung:

Die Zeichnungen der Abb. 4–6 sind in $\frac{1}{2}$ H0-Größe, wobei die in Metern angegebenen Maße als cm -Werte zu bewerten sind. Der Wasserturm wäre im Endeffekt demnach im Maßstab 1:100 gehalten und insgesamt 36,5 cm hoch, also groß genug für eine H0-Anlage. Wem das – aus optischen Gründen – zu hoch ist, der kürze den Unterteil des Turmes um eine Fensteretage, er wirkt dann immer noch

nahmen und bei der die verschiedenen Eisenbahnerkapellen mit musikalischen Darbietungen weiterfeierten, fanden die zweitägigen Jubiläumsfeierlichkeiten ihren Abschluß. Die große Anteilnahme von seiten der Bevölkerung und der in- und ausländischen Presse beweist wieder einmal mehr die Bedeutung der Eisenbahn für Volk und Wirtschaft, früher, jetzt und in der Zukunft. Es ist vielleicht ein besonders hoffnungsvolles Omen, daß die Bundesbahn gerade zur Zeit des 125jährigen Jubiläums ihre schwerste

Krise überwunden hat und erwartungsvoll in die Zukunft blicken kann. Ein besonderes Verdienst mag den leitenden Köpfen zukommen (allen voran Herrn Prof. Dr. Oeffering), die mit Unternehmerteil und kaufmännischen Rentabilitätsbetrachtungen an die großen und verzwickten Finanzprobleme herangehen. Mögen sie weiterhin eine glückliche Hand haben in der Handhabung des gewaltigen „Instruments“ Bundesbahn, der wir eine weitere „Gute Fahrt!“ wünschen!

WeWaW

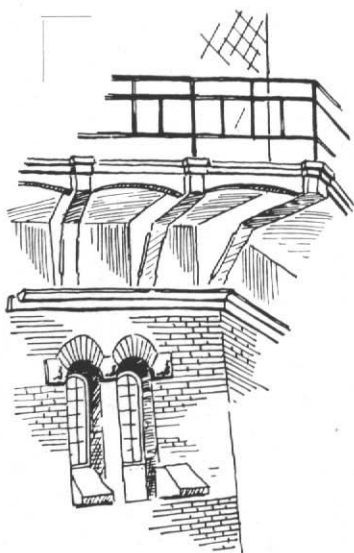


Abb. 1a.



Abb. 1b.

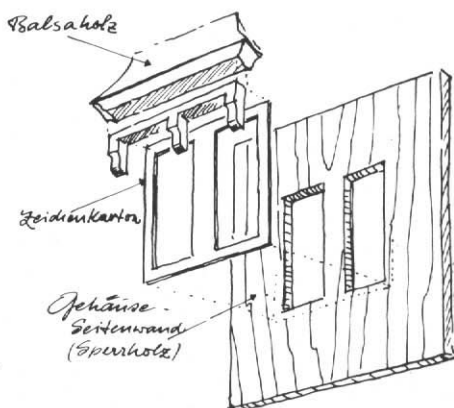
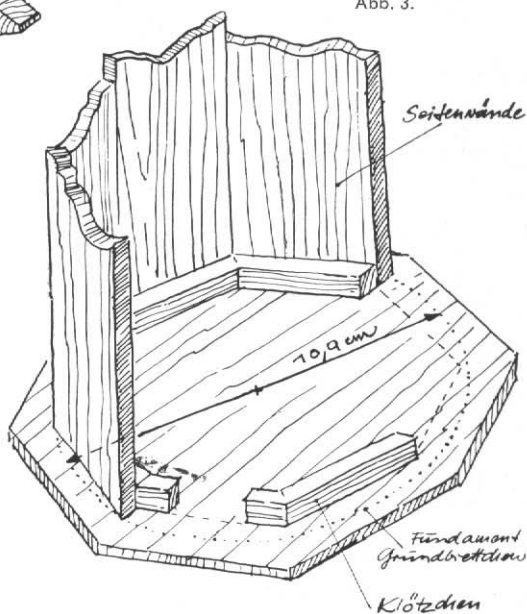
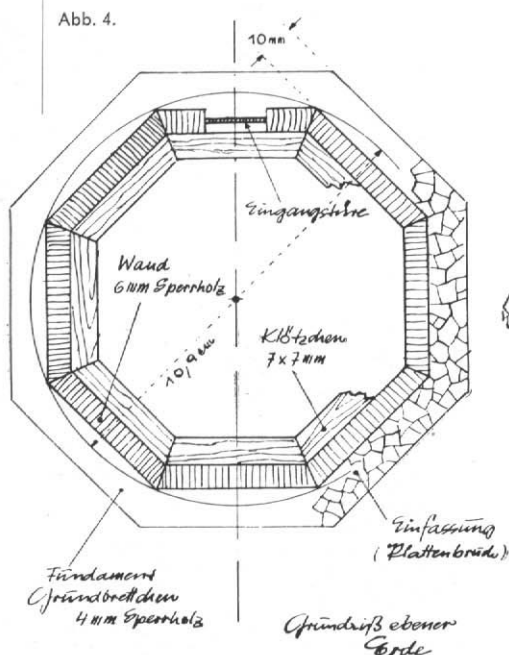
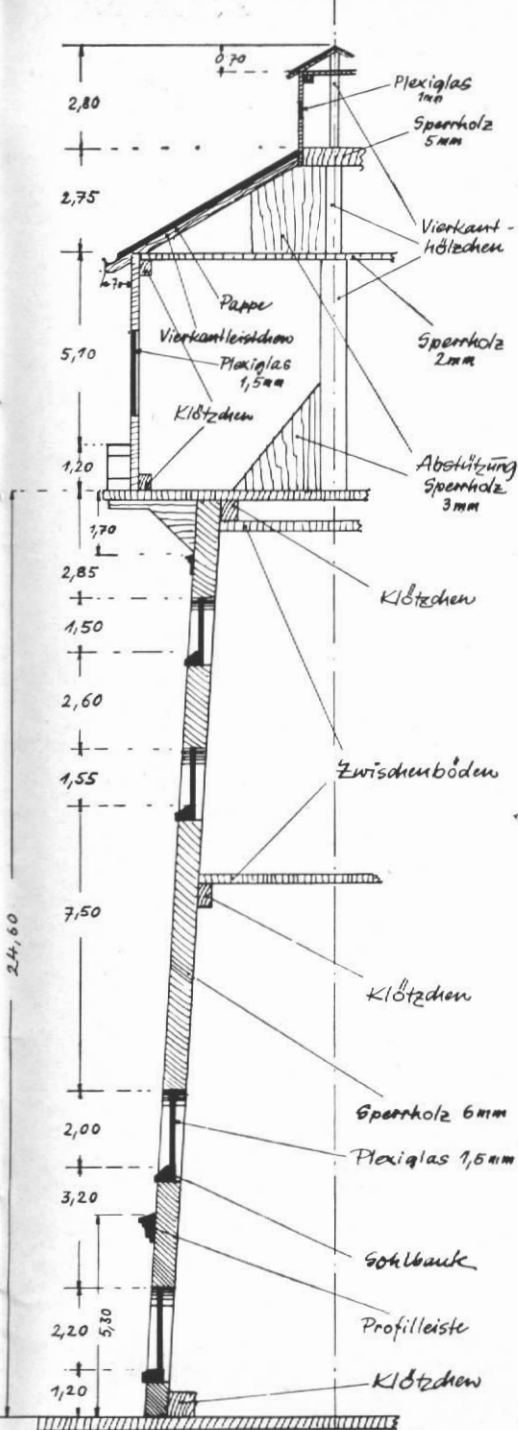


Abb. 2.

Abb. 3.

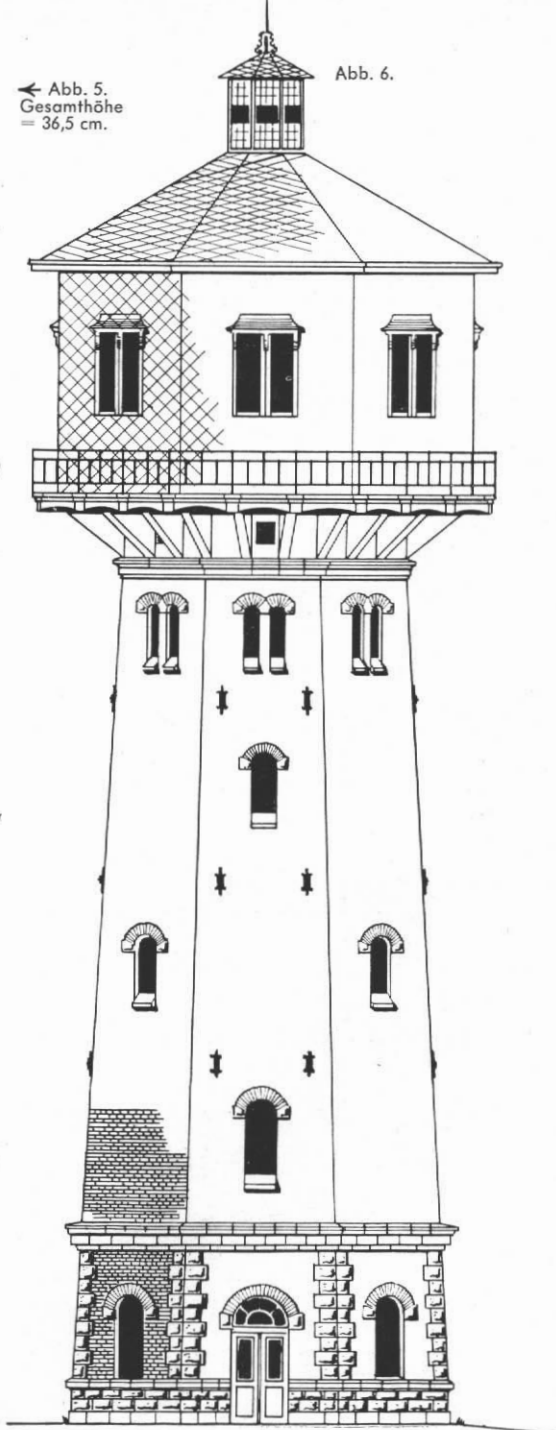


Zeichnungen der Abb. 4, 5 und 6 in $\frac{1}{2}$ H0-Größe (1:100), übrige ohne Maßstab. Zeichnungen von Pit-Peg.



← Abb. 5.
Gesamthöhe
= 36,5 cm.

Abb. 6.

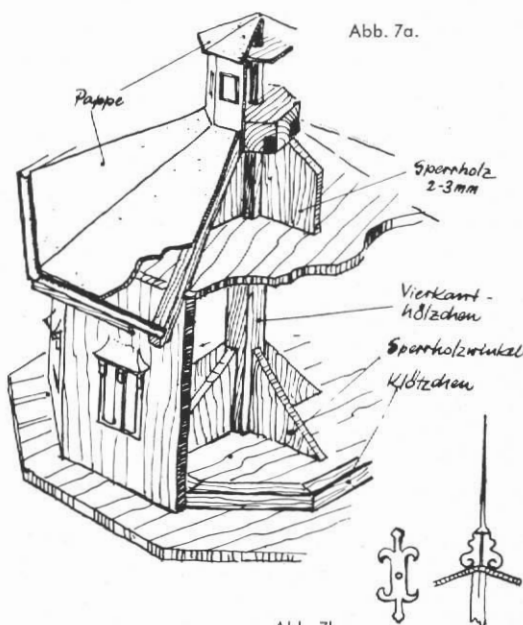


imposant genug und auch in den Proportionen noch immer gefällig. Ein Vergleich mit dem Bild (S. 11) ergibt, daß der Wasserturm heute oben keine Fenster mehr wie früher besitzt. Die Zeichnungen entstanden nach Originalunterlagen, die unser Mitarbeiter, Herr Pfeiffer in Wien, für dieses Vorbild besorgt hat; die Zeichnungen sind also authentisch.

Das Aussägen der acht Wandteile für den Turmunterbau muß sorgfältig und genau erfolgen, ebenso deren Zusammenpassen gemäß Abb. 3. Darauf achten, daß wenigstens die äußeren Stoßkanten genau aneinander liegen. Spalten im Inneren sind nicht so schlimm, sie können ja mit Leim oder flüssigem Holz ausgefüllt werden. Beachten Sie auch, daß sowohl Fenster als auch Türe senkrecht eingesetzt sind und nicht entsprechend der Turmschräge (siehe Abb. 5). Bezüglich der Fensteranfertigung siehe Abb. 1b und 2.

Die Ummantelung des Hochbehälters erfolgt mit 3-mm-Sperrholz, der Zusammen- und Aufbau geht aus Abb. 7 deutlich hervor. Auf Grund der durchwegs sehr anschaulichen Zeichnungen wollen wir uns überhaupt eine ausführliche Beschreibung ersparen.

Nur noch ein paar wichtige Hinweise für die Farbgebung: Wände des Unterbaues = roter Backstein, schwarzgrau gefügt, Gesimse, Ziersteine und Sohlbänke unterhalb der Fenster, auch die Steine seitlich der Fensterbögen = heller Sandstein (patiniert), also grau-gelblich, Fensterrahmen und Eingangstür = graublau gestrichen, ebenso die Dachrinne; Geländer, Schließenplatten und Blitzableiter = schwarzbraun.



Nachtrag zum Artikel „Fernsteuerbarer Antrieb für einen ortsfesten Bockkran“ in Heft 13/XII

Zu dem elektrischen Teil des Antriebs schrieb uns Herr Heinz Schäfer aus Langen: „Beim Anschluß eines Speisegerätes (Trafo mit Gleichrichter) bei + und - ist der Motor beim Drücken einer Taste jeweils nur einpolig angeschlossen, die Sache funktioniert also nicht.“

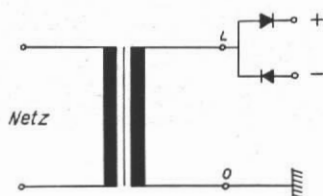
So gesehen, funktioniert es tatsächlich nicht, aber wer bisherige Schaltungsartikel der MIBA gut kennt, weiß sicher auch, daß man es eben nicht so machen darf. Der Fehler liegt mit an uns, wir hätten für weniger sattelfeste Elektrotechniker wenigstens einen kurzen Hinweis bringen können. Die Stromversorgung muß in diesem Falle natürlich nach der - von uns immer wieder propagierten - Nullleiter-(Dreileiter-)schaltung aufgebaut sein, die gegenüber

dem Bezugspunkt (Masse) sowohl eine positive als auch eine negative Spannung liefert. An und für sich wurde in der Miba schon genügend darüber geschrieben, aber da vielleicht der eine oder andere doch nicht ganz zurecht kommt, zeigen wir hier noch einmal eine einfache Schaltung. Aus der Skizze geht hervor, daß der eine Anschluß an Masse (Nullleiter), der andere an zwei kleine Gleichrichter (z. B. Gleichrichtersatz für automatischen Lichtwechsel) gelegt wird. Der Transformator braucht nicht besonders hergerichtet zu sein, es kann jeder handelsübliche verwendet werden. Um weiteren Zweifeln vorzubeugen, sei auch noch darauf hingewiesen, daß es keine Rolle spielt, ob die Bahn selbst mit Gleich- oder Wechselstrom betrieben wird.

Peter Frankenfeld wird Straßenbahnfahrer

Unkontrollierten Pressestimmen nach soll Peter Frankenfeld, der bekannte Fernseh-Quizmaster, sich eine alte Hamburger Straßenbahn gekauft haben, um damit auf seinem 33 000 qm großen Gelände in Wedel die ca. 600 m lange Strecke vom Wohnhaus zur Waldhütte zurücklegen zu können.

Wer ein ähnliches großes Gelände besitzt, kann es Frankenfeld nachtun. Ein solcher Straßenbahnwagen, komplett vom Motor bis zum Aschenbecher, kostet 1000,- DM und ist erhältlich bei der Hamburger Hochbahn, die 40 Straßenbahnwagen verkauft, die 40 Jahre im Dienst gestanden sind!



Old-Timer-Einsatz auf „unpassenden“ Anlagen

1. Wagen-Veteranen:

Nicht immer ist es einfach, ein altes Fahrzeug, das man besonders sympathisch findet, im Rahmen des Anlagenthemas einzusetzen. Für Triebfahrzeuge kann ich da auch keinen Rat geben, aber Wagen aller Bauepochen der letzten Jahrzehnte können Sie auf dem (möglichst langen) Abstellgleis Ihres Bahnhofs abstellen, einheitlich grau-grün gestrichen und als „Gleisbauzug 1011“ deklariert. In Verbindung mit entsprechenden Figuren von Preiser oder Merten haben Sie so zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Ihre „Old-Timer“ sinnvoll untergebracht und Ihre Anlage um ein äußerst lebensechtes Motiv von besonderem Reiz ergänzt.

Dieter E. Glässel, Mannheim

2. Alte Lokomotiven

Der Vorschlag des Herrn Glässel ist ein netter Fingerzeig, besonders hinsichtlich der Wagen-Veteranen. Für alte Triebfahrzeuge wissen wir einen Rat: Zweigen Sie vom Bahnhof ein Gleis ab, das nicht zu einem Industriewerk, sondern zu einer „Eisenbahn-Museumshalle“ führt. Sie können hier sogar soweit gehen, alle möglichen Old-Timer – sogar ausländische Loks – dort unter- bzw. auszustellen. In letzterem Falle beschriften Sie die Abstellhalle einfach mit „Internationales Eisenbahn-Museum“, wodurch Sie in jeder Hinsicht gedeckt sind. Sie können einige Loks sogar im Freien abstellen (insbesondere diejenigen Typen, die Ihnen ganz besonders gefallen und die Sie immer gern im Auge haben wollen.) Und wenn Sie mal Lust verspüren, die „alten Schinken“ fahren zu sehen, veranstalten Sie eben einen „Jubiläumstag“, lassen Hunderte Preiser- und Merten-Leuten beidseitig des Zufahrtgleises Spalier stehen und lassen Sie Ihre alten Loks paradiere! Ist das ein Vorschlag oder keiner? – Na sehen Sie! Sowas ist sogar äußerst reizvoll, finden Sie nicht auch?

WeWaW



Berichtigung: Der Bericht über die Verkehrsausstellung Essen 1960 in Heft 15/XII stammt nicht von Herrn Wirths, sondern von Herrn Jürgen Menzel, Essen. Bitte berichtigen. D. Red.

Das einmalige Zwei-Trugsystem

TRIX EXPRESS

DIE VOLLKOMMENE
MODELL-EISENBAHN

TRIX Type 205

HO

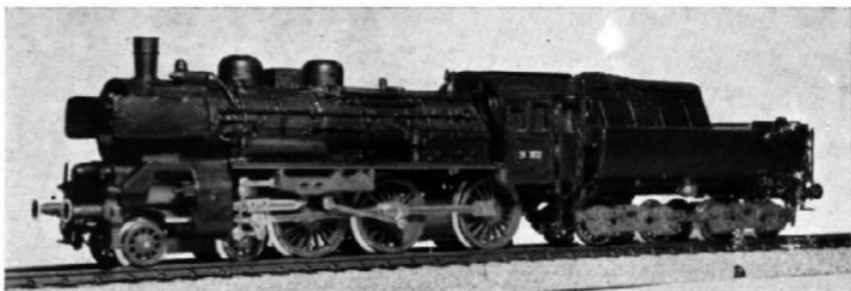


Abb. 1. Die P 8 des Verfassers mit Witte-Leitblechen, Wannentender, geschlossenem Führerhaus etc. pp.

Meine **P8** mit Wannentender

Ing. Michel Buchenau,
Hamburg

Witleitblechen und sonstigen Raffinessen

Schon immer, d. h. seit zwei Jahren (meiner MIBA-Zugehörigkeit), ist es mein sehnlichster Wunsch gewesen, eine BR 38 mit Wannentender als Allzwecklokomotive auf meiner Anlage zu besitzen. Als ich dann in Heft 3/XI unter den TRIX-Neuheiten die Kriegslokomotive mit Wannentender sah, stand für mich fest: LILIPUT-P 8-Lok plus TRIX-Wannentender plus Kleinigkeiten = schönstes Modell meiner Anlage. Das Ergebnis dieser Überlegung sehen Sie vor sich. Aber immer der Reihe nach.

Zunächst besorgte ich mir die LILIPUT-P 8. Das war verhältnismäßig einfach. Sehr viel schwieriger war die Beschaffung des TRIX-Wannentenders, den TRIX nur nach entsprechend langer Wartezeit liefert (ca. 2 1/2 Jahr!!). Als ich ihn endlich hatte, fehlten mir aber noch jegliche Unterlagen über die Wannentenderausführung der P 8. Da jedoch im BW Hamburg-Harburg etwa 15 P 8 mit Wannentender und etwa fünf mit Kastentender à la LILIPUT-Ausführung stationiert sind, fuhr ich kurzerhand zum Hauptbahnhof, um mir die vorwiegend im Wendezugbetrieb eingesetzten Wannentender-Ausführung näher anzusehen.

Apropos Wendezugbetrieb: Ich erfuhr bei einem meiner Besuche im Hbf., daß nur die P 8 mit Wannentender durch ihre kräftigere Konstruktion im Wendezugbetrieb eingesetzt werden kann, während die Ausführung mit normalem Kastentender nur als Zuglokomotive in Frage kommt. Im Wendezugbetrieb werden Strecken bis zu 100 km täglich bewältigt.

Doch nun zu meinem Umbau. Beginnen wir mit der Lok. Zunächst stand ich vor einer wesentlichen Entscheidung: dritte beleuchtete Stirnlampe oder SEUTHE-Dampfentwickler. Ich entschied mich für die dritte Stirnlampe aus Plexiglasstäbchen, für die ein entsprechendes Loch im Durchmesser des Stäbchens gebohrt wurde. Die Lampenfassung wurde mittels eines Stückchens Isoliermantel einer Litze vom Durchmesser des Plexiglasstäbchens initiiert und beides mit UHU-Plus festgeklebt. (Ich habe bei diesem Umbau alles mit UHU-Plus geklebt, da mir einerseits nur ein recht billiger Lötkeim zur Verfügung stand und ich andererseits den schon soviel gerühmten UHU-Plus kennenlernen wollte.)

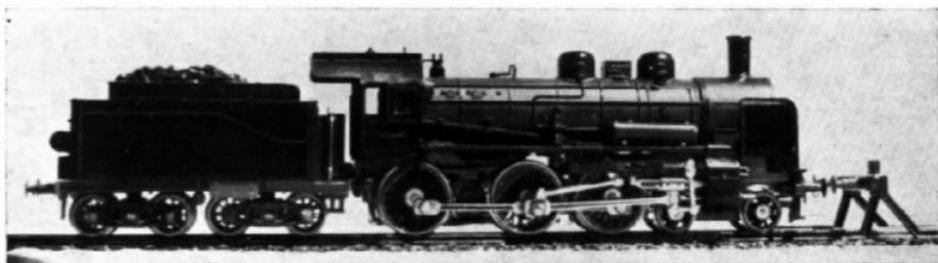


Abb. 2. Zum Vergleich die „normale“ P 8 der Firma Liliput, jedoch mit Allradauflage nach Heft 14/XII, Heller-Rädern, Bremsen und Verkleidung der Feuerbüchse. (Umbauer: A. Wildt, Berlin-Halensee.)

Abb. 3. Der leichtabgeänderte Wannentender, der von der TRIX-Lok 205 (Kriegslok der BR 42) stammt, und das geschlossene Führerhaus.

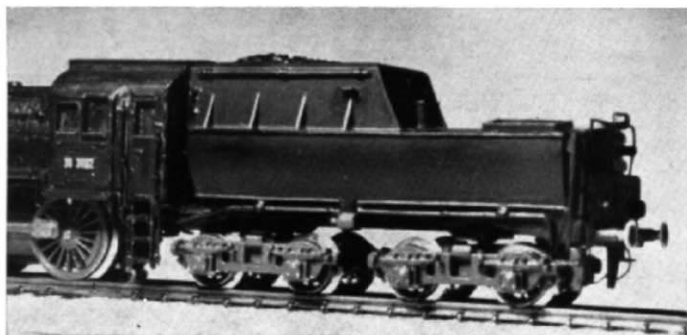
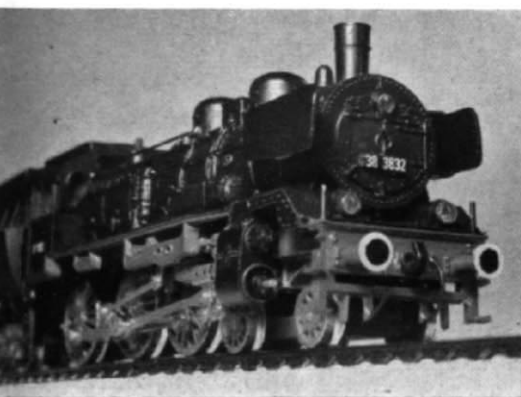


Abb. 4. Das „neue“ Gesicht der P 8, dank der „Scheuklappen“ (Witte-Leitbleche), der 3. Stirnlampe, der Glocke hinterm Schornstein, der Handstangen auf der Pufferbohle, des Kupplungshakens und Pufferteller-Wannanstrichs.



Als nächstes wurden von dem vorderen Lokteil die stehenden Windleitbleche mit einem scharfen Messer weggeschnitten, da die Witte-Windleitbleche sorgfältig angepaßt werden mußten in ihrer Größe und Form, sind sie doch typisch für das gesamte Aussehen der Lok. Meine Windleitbleche entstanden aus denen der MÄRKLIN-Lok 3005 (BR 23), die im großen und ganzen nur noch etwas schmaler und vor allem wesentlich kürzer gearbeitet wurden. Bei der Gelegenheit entfernte ich auch den dritten Befestigungsholm am hinteren Ende der Bleche, da einmal zur Befestigung mit UHU-Plus zwei Holme genügen und außerdem dadurch die Lok im Aussehen gewinnt. Beim Bohren der Löcher für die Leitbleche bohrte ich auch gleich das Loch für die Befestigung der Glocke, die ich mit einem Stückchen Draht, am Unterteil der Glocke festgeklebt, im Lokkessel verankerte. Die auf den Abbildungen sichtbare Pumpe direkt neben der Glocke auf der linken Lokkesselseite entstand aus einem Bleistiftstummel! Als weiteres wesentliches Merkmal erschien mir das geschlossene Führerhaus mit den dazugehörigen Trittleitern und den Griffstangen. Und dabei hatte ich Glück: Ich fand ein kleines Kunststoffkästchen, das in seiner Breite ziemlich genau der gewünschten Führerhausbreite von Tür zu Tür entsprach. Da ich wegen der fehlenden Unterlagen sowieso nur nach (allerdings kritischem)

Augenmaß arbeitete, genügte also ein Zurechtschneiden des Kunststoffkästchens, um die hintere Partie des Führerhauses fertig zu haben. Die seitlichen Türfenster und die Sichtfenster an der Rückseite wurden gebohrt und ausgefeilt. Vor dem Ankleben des hinteren Führerhausteiles mußten sämtliche Fenster verglast werden. Dabei vergaß ich die hinteren Sichtfenster! Ich habe mir ganz einfach geholfen, indem ich von außen auf die nunmehrige Führerhausrückwand eine durchsichtige Plastikfolie geklebt habe, wodurch nach entsprechendem Anstrich die Sichtfenster automatisch verglast waren. – Die Türen zu imitieren habe ich mir sehr leicht gemacht: Sie wurden aus einer dünnen Kunststoffolie geschnitten und aufgeklebt. Sie wirken sehr sauber und plastisch, obwohl sie ja eigentlich eingelassen sein müßten.

Auf den Bildern sind Ihnen sicher schon die sehr exakt ausgeführten Lokschilder aufgefallen. Dort verfuhr ich ähnlich wie bei den Führerhaustüren, da ich im großen Übereifer den Eingang der bestellten SCHNABEL-Lokschilder einfach nicht abwarten konnte. Ich ließ mir in 0,5-mm-Alu-Blech die Loknummer eingravieren (Schriftgröße 2 mm, enge Schrift) und schnitt sie hinterher aus. Das Alu-Blech wurde vor dem Gravieren schwarz lackiert.

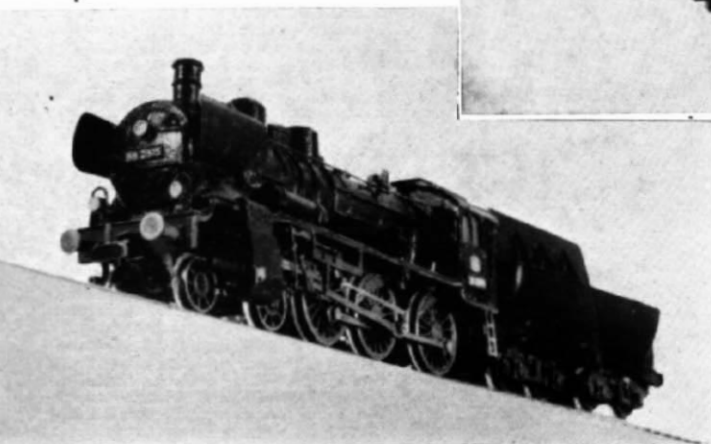
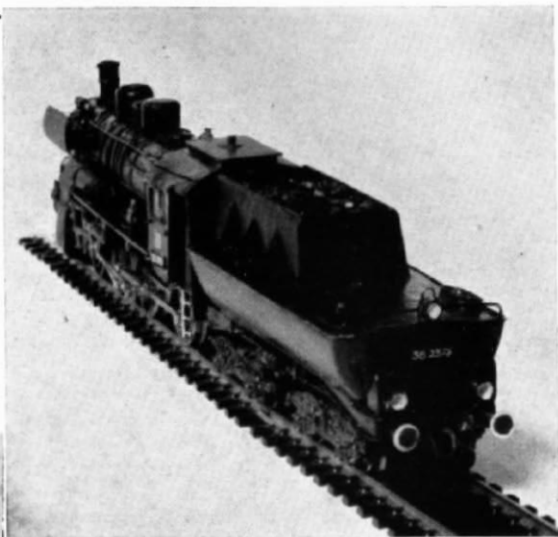
Typisch für die in Harburg stationierten Loks der BR 38 sind die flachen Kastenrahmen an den Wassereinfüllungen rechts und links im hinteren Teil des Tenders. Warum diese Kastenrahmen eigentlich angebracht wurden, konnte ich bisher nicht erfahren. Feststellen konnte ich sie nur an den hiesigen P 8 mit Wannentender.

Auch hier wechselte ich die TRIX-Puffer (mit Gewinde) gegen Federpuffer aus, wofür zweckmäßigerweise gleich Federpuffer mit Gewinde vorgesehen wurden. Für die Anbringung des Lokschildchens saß mir die dritte Lampe am Tenderkasten zu niedrig. Also feilte ich sie kurzerhand weg und klebte ein Stückchen Plexiglas mit Isoliermantel (wie bei der dritten Stirnlampe der Lok) auf einen zurechtgefeilten und gebogenen 0,2-mm-Messingblechstreifen, der an der Innenwand des unteren Tenderbauteiles festgeklebt wurde. Der obere Tenderbauteil wurde sinngemäß etwas von unten befeilt. Daß die so geschaffene, sehr naturgetreu wirkende Lampe blind ist, stört mich dabei nicht, da für mich das Gesamtaussehen der Lok wichtiger ist. Außerdem sieht es gar nicht einmal schlecht aus, wenn nur die beiden unteren Lampen leuchten. Die unteren beiden, ca. 1 mm hervorstehen-

Dublizität der Ereignisse:

Eine selbstgebaute P 8 mit Wannentender

Fast auf den Tag genau erreichte uns der zweite Beitrag zum Thema „P 8 mit Wannentender“. Herr Henning Haupt, ebenfalls aus Hamburg (-Wandsbek) hat sich eine solche Lok selbst gebaut. Wir haben Herrn Buchenau deshalb den Vorrang gegeben, weil er handelsübliche Teile verwendet, was die Sache – insbe-



sondere für breitere Kreise – wesentlich vereinfacht. Nur soviel zur Arbeit des Herrn Haupt: Er setzte einen TRIX-Motor in den Wannentender und treibt die letzte Achse der Lokräder über eine Plastikwelle an.

den Plexiglaslämpchen feilte ich auch etwas ab und polierte sie nach, weil mich das so weite Überstehen der Plexiglasstäbchen ziemlich störte.

Das Lokschildchen wurde mit einem rechtwinklig gebogenen 0,2-mm-Messingblechstückchen von der Breite des Lokschildchens auf dem hinteren Tender-vorbau festgeklebt. Außerdem wurde auch hier die Pufferbohle durch zwei Bremsschläuche ergänzt. Um nun den Tender nicht durch eine recht grobe Kupplungsausführung zu verunstalten, brachte ich statt dessen eine vereinfachte KELM-TT-Kupplung an.

Damit sollte das Modell von außen so gut wie fertig sein. Als ich es jedoch so vor mir stehen sah, war ich noch gar nicht zufrieden, griff nach einer Feile und schruppte frisch und munter sämtliche Leitungen des Lokkessels herunter, ließ allerdings Flansche, Handräder und dergl. wohlweislich stehen. Die neuverlegten Leitungen entstanden aus 0,5-, 0,7- und 1-mm-Messingdraht. Genauso verfuhr ich mit dem Tender. Daß ich bei dieser Arbeit des öfteren herzhaft fluchte und mich dabei mit zum Teil recht wenig schmeichelhaften Ausdrücken belegte wegen

meines Ehrgeizes, war sofort vergessen, als ich sah, um wieviel echter die BR 38 durch die teilweise bewußt unordentlich verlegten Leitungen wirkte.

Beim Tender wurden außerdem noch die an der Wanne sitzenden Stützbleche für die Drehgestelle imitiert, um die nicht gerade sehr modellgerecht sichtbaren und wirkenden Drehzapfen zu verdecken.

Jetzt war ich wirklich zufrieden mit der Aufmachung meines „Mädchen-für-alles“. Da ich (noch!) eingefleischter MARKLIN-Wechselstromer bin, kam jetzt nach der elektrische Umbau. (Alle Gleichstromer werden sich jetzt wohl eins ins Fäustchen lachen. Sollen sie's. Ich bin mittlerweile auch schon sehr stark vom Gleichstrombazillus befallen, und zwar hat es mir der Vorschlag von Herrn Puttlitz in Heft 15/X angetan!) Die elektrische Schaltung erfolgte in der Art, wie es TESMO nunmehr ebenfalls tut (s. Heft 16/XII, S. 645). Ich verwendete das MARKLIN-Schaltrelais 2117 und zwei der teuren, aber auch sehr platzsparenden Silizium-Gleichrichter (0,6 A). Im Tenderinneren ist ein kleiner Sockel mit einer M 2-Bohrung. Auf diesen Sockel wurde eine 2-mm-Preßstoff-

platte, auf diese Preßstoffplatte das massiefrei isoliert zu montierende Schaltrelais in liegender Anordnung so aufgeschraubt, daß die Drahtenden der Spule oben liegen. Das Relais liegt also mit der Schaltwalze nach vorne im Tender. (Leider ist das dementsprechende Foto des offenen Tenders mißlungen.) Da der Tender selbst massiefrei isoliert ist, mußte nur darauf geachtet werden, daß der Tender über die hintere Tenderkupplung durch die angehängten Wagen wieder mit Masse in Berührung kommt. Also durfte die Relaisbefestigungsschraube keinesfalls durch die Preßstoffplatte bis zum Sockel durchgehen! Nach entsprechender Verdrahtung schaltete und lief die Lok einwandfrei auf MÄRKLIN-Wechselstrom. Die Motorleistung ist natürlich, da diese sehr einfache Anlage keinen echten Gleichstrom, sondern nur einen pulsierenden Gleichstrom erzeugt, etwas geringer als bei echtem Gleichstrombetrieb, aber die Lok zieht anstandslos einen Personenzug mit sieben Zwei- und Dreiaxsern bzw. einen Eilzug mit fünf Vierachsern. Mehr wollte ich ja auch gar nicht!

Nachdem mir damit der eigentliche Lokkörper fertig schien, nahm ich mir den vorderen Lokteil vor. Hier wurden die Puffer durch Federpuffer ersetzt, wozu die Pufferbohrungen etwas aufgerieben werden mußten, und die Pufferbohle durch Kupplungshaken und zwei Bremsschläuche (0,7 mm Messingdraht) ergänzt. Außerdem wurden die Griffstangen zum „Entern“ der Pufferbohle angebracht. Zwei Stecknadeln, leicht angewärmt, flutschten nur so in den Kunststoff hinein, so daß nur noch oben und unten die überstehenden Enden abgekniffen werden mußten und die Nadelreste (spricht: Griffstangen) mit etwas UHU-Plus verankert wurden für alle Zeiten.

Als letztes kam das Triebwerk an die Reihe. Dort wurden über den Laufrädern die fehlenden Schutzbleche montiert. Außerdem mußte Platz geschaffen werden für die Birne der dritten Stirnlampe. Dafür wurde das Bleichgewicht vorne etwas gekürzt und dort ein Steckbirnchen angebracht und mit den beiden bereits vorhandenen Birnen elektrisch verbunden.

Am Tender gab es auch noch eine ganze Menge zu tun. Zunächst wechselte ich die LILIPUT-Radsätze gegen die Radsätze des LILIPUT-Tenders aus, obwohl der Wannentender eigentlich Scheibenräder haben müßte. (Das kommt noch – eines Tages!) Dann muß-

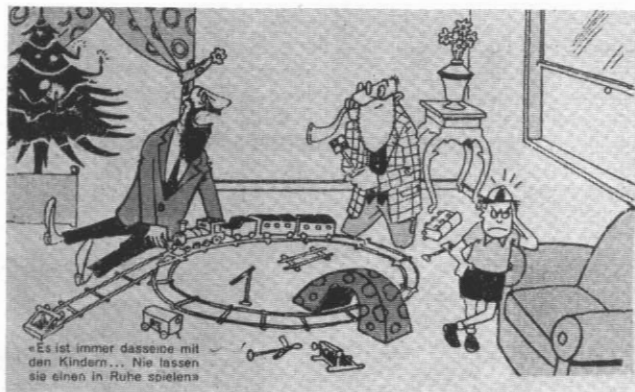
ten Aufstiegblech und Griffstange auf der linken Seite des Tendaraufbaues angebracht werden. Bei der Anbringung der Griffstange wurden die Anlenknoten durch kleine Stückchen Isoliermaterial imitiert. Dazu wurde ein Stück Kupferlitze (0,5 mm) bis auf drei kleine Stückchen entmantelt und mit diesen drei Stückchen gleichmäßig verteilt am Tendaraufbau angeklebt. Daß dadurch die Griffstange sehr plastisch wirkt, war die angenehme Begleiterscheinung dieser einfachen Maßnahme. – Für die an der Rückseite des Tendaraufbaues anzubringende Wasseraufbereitungströmmel verwendete ich, weil gerade so schön passend, ein Stückchen Silberstahl (Der Wasseraufbereiter kann auch als völlig windschiefer, zerzauster Kasten ausgeführt werden, auch als zylindrischer Topf mit halbrundem Boden usw. s. Heft 16/VIII). Die vielen BUBA-Ausführungen sind anscheinend nur geschaffen, um uns die Arbeit zu erleichtern! Zwischen Aufbaurückwand und Wasseraufbereiter klebte ich noch ein Stückchen 0,5-mm-Messingdraht zur Imitierung der zum Wasseraufbereiter gehörigen elektrischen Leitung.

Nach erfolgreichem Anstrich (Mischung von Zapon-Lack und FALLER-Pla-Color M), wobei die Lok etwas alt und rußig gemacht wurde, sah ich doch tatsächlich eines Tages auf einer Reise in Neumünster eine P 8 mit Wannentender, die ich wohl etwas verärgert angestarrt haben muß. Offenes Führerhaus (da für Tendaraufbau vorne oben etwas stärker abgeschrägt, um Bewegungsfreiheit für das Führerhausdach zu haben) mit einfachen Klapptüren wie bei der Ausführung mit normalem Kastentender, keine Kastenrahmen an den Wassereinläufen, keine Trittleiter zum Führerhaus! Direkt lachen mußte ich dagegen, als ich dieser Tage auf dem Titelblatt von Heft 6/XII eine BR 38 mit Wannentender und stehen den Windleitblechen erkannte. Wenn ich mir auch mehr Arbeit gemacht habe als vielleicht nötig war, so bin ich heute doch sehr froh darüber, denn „Sie“ sticht alle anderen Modelle meiner Anlage glatt aus – und wenn sie auch nur ganz bescheiden auf dem Nebengleis meines BW steht. Wie „Sie“ dagegen vor einem gemischten Personenzug aus LILIPUT-Preußen und MÄRKLIN-Dreiaxsern aussieht, dürfen Sie sich selbst ausmalen, da ich leider (noch!) keine Bilder davon habe.

Der Witz mit Bart oder: Das alte Übel

„Es ist immer dasselbe mit den Kindern... Nie lassen sie einen in Ruhe spielen.“

Entdeckt in einer älteren Zeitschrift von R. Plattner, Basel.





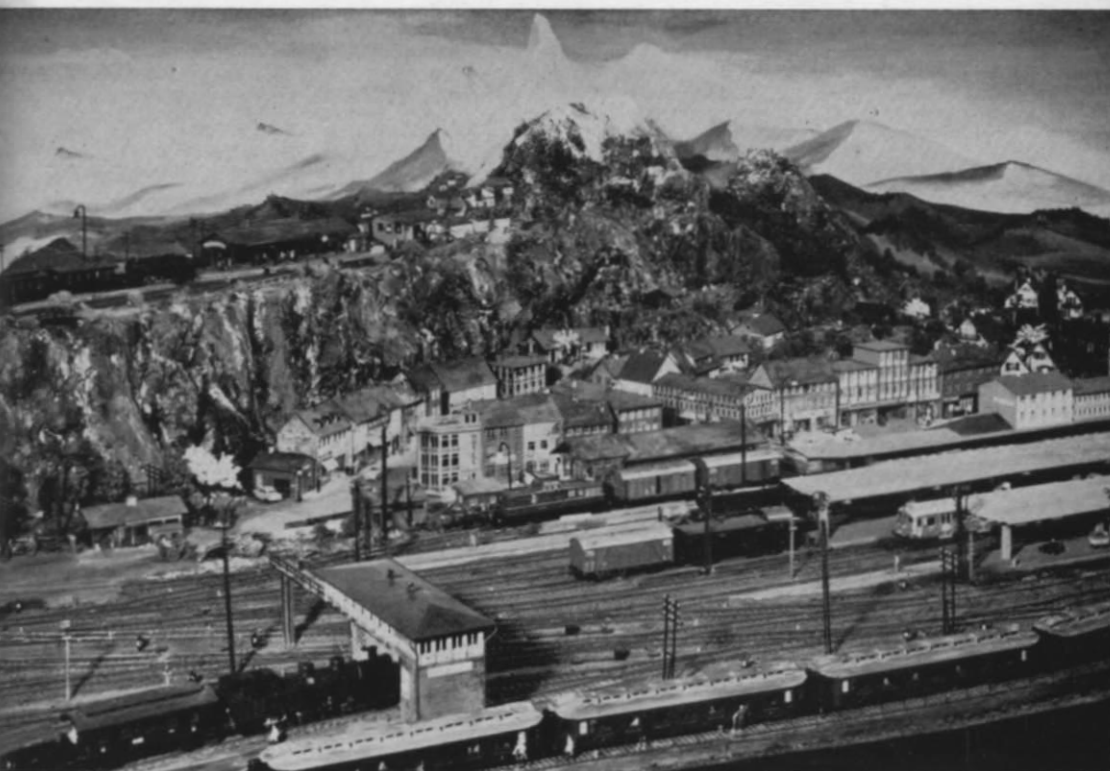
So schnell geht's nun auch wieder nicht . . . !

... mit dem Auf- und Ausbau einer Anlage, wie dies auf Grund der drei Bilder erscheinen mag. Zwischen dem Baustadium des ersten und dritten Bildes liegt viel Arbeit und deshalb ist es für jeden Modellbahner stets interessant und lehrreich, solche Gegenüberstellungen zu studieren. Und noch etwas lassen die drei Bilder klar erkennen: die Entstehung des Berges.

Abb. 1. mit den nichtssagenden Gipsflächen sagt in der Tat so gut wie nichts über das endgültige Aussehen dieser Geländepartie aus. Genauso geht es Ihnen, wenn Sie einmal vor Ihrem eigenen Rohgelände stehen. Ein solcher Anblick kann geradezu entmutigend wirken. Wir raten deshalb stets, den Geländebrei mit Trockenfarben möglichst braun zu tönen, weil dadurch dem Rohgelände die verwirrende Wirkung genommen wird; ein erdfarbenes Rohgelände wirkt natürlicher und gibt der Phantasie eine gewisse Hilfsstütze. (Für fotografische Zwecke ist die helle Tönung wiederum besser und von Herrn Ertmer bewußt so gehalten worden. Herr Ertmer arbeitet mit Fliegendrahtgaze und einem Gipsleimgemisch. Selbstverständlich kann man das Gelände ebenso gut mit Krepppapier und einem Hydrozell-Leimgemisch gestalten, wie wir es ausführlich in unserer neuen Broschüre „Anlagenbau-Tips“ beschrieben haben.)

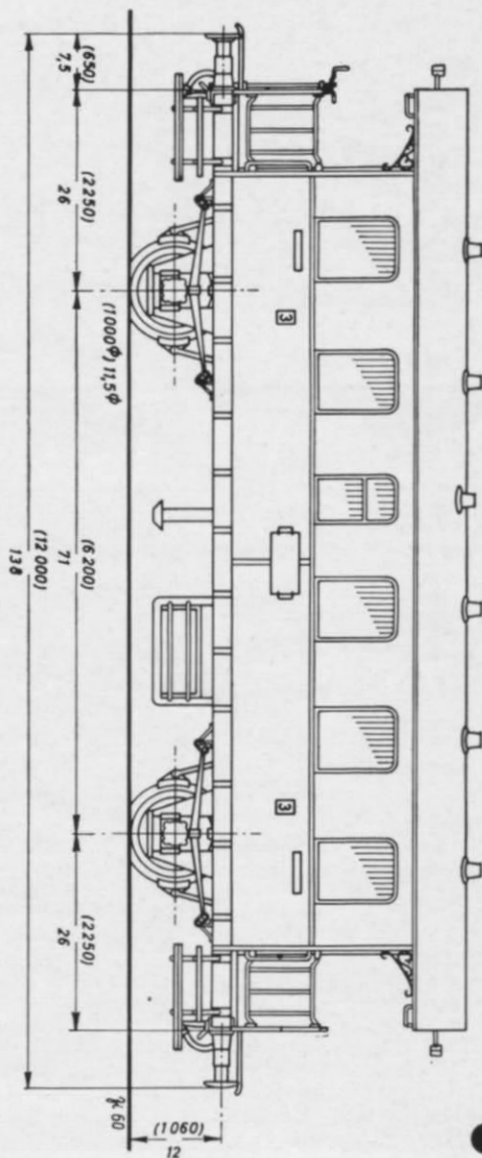
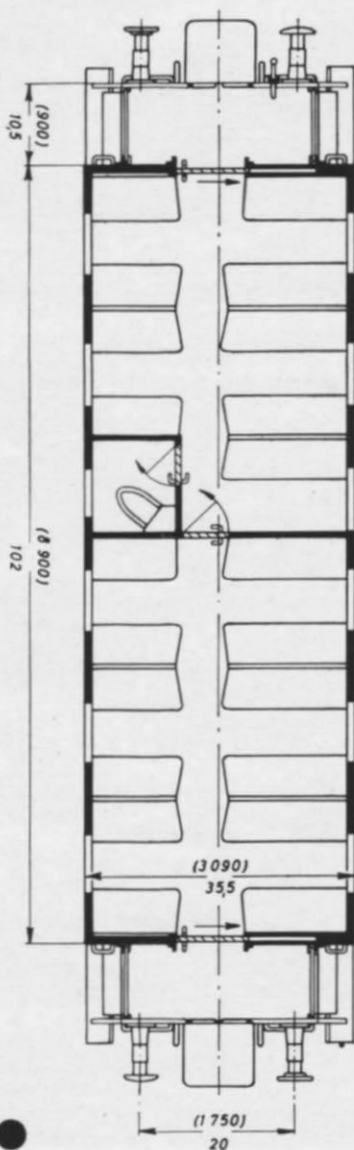
Abb. 2 stellt schon einen wesentlichen Fortschritt dar: Die auf Bild 1 noch wahllos in der Ecke liegenden Häuser sind gesichtet und geordnet worden, das Gelände wurde fertig modelliert und farblich getönt; Bahnsteige usw. sind entstanden und die „Notaufgänge“ (Aussparungen für den Fall einer Störung) werden gerade mit passenden Abdeckungen versehen.

Abb. 3. Wieder ein Schritt weiter und zwar ein gewaltiger, wie das Bild erkennen läßt. Ja, sogar die Hintergrundkulisse ist schon in groben Zügen fertig. Und nun werfen Sie nochmal schnell einen Blick auf Abb. 1! Ist es nicht geradezu eine Lust, das Werden einer Anlage zu verfolgen? Nicht nur der eigenen, sondern auch einer fremden (abgesehen davon, daß Herr Rolf Ertmer, Paderborn, und seine werdende „REPA-BAHN“ uns ja nicht „fremd“ sind!).



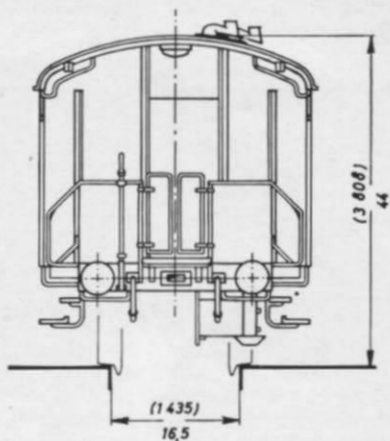
Personenwagen Ci-25

Zeichnungen im Maßstab 1:1
für H0 (1:87), Originalmaße in
Klammern gesetzt.



In Heft 12/XII S. 482 haben wir das Loblied des kurzen Packwagens gesungen und dem Einheitspersonenwagen das Wort geredet. Soweit – so gut. Daß die Einheits-Ci und B-Ci-Wagen ihre Qualitäten haben, ist unbestritten; ebenso unbestritten ist aber auch ihre geradezu „unmenschliche“ Länge. Die Miniaturbahnindustrie hat deshalb den Einheitspersonenwagen im Rahmen ihrer H0-Produktion zuerst einmal mächtig zusammengestaucht, ehe sie ihn auf die Gilde der Miniaturbahnbegeisterten losließ. Inwieweit diese Längenkürzung grundsätzlich berechtigt ist, mag dahingestellt bleiben. Richtig ist jedoch, daß auch der Modelleisenbahner Sorgen mit der Länge der Einheitswagen hat – wir gingen darauf bereits ein.

Nun haben wir durch Zufall in unserem Archiv die Typenskizze des Personenwagens Ci-25 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn aufgestöbert und waren nahezu „erschlagen“ wegen der Ähnlichkeit dieses Fahrzeuges mit dem vielgeliebten Einheitspersonenwagen. Unsere Bauzeichnung zeigt, daß der Ci-25 ein echter Vorläufer der Einheitswagen ist und alle charakteristischen Merkmale des „großen Bruders“ aufweist. Diesem gegenüber besitzt er jedoch einen gewaltigen „modellbahntechnischen“ Vorteil: Er ist um ein Abteil kürzer! Auf den ersten Blick könnte man versucht sein, unsere Bauzeichnung für eine miniaturbahngerechte Kürzung des Einheitspersonenwagens zu halten; um so mehr, als schließlich jeder Modelleisenbahner weiß, daß die einschlägige Industrie gern aus langen Wagen ein paar Fenster „heraushackt“, um ihnen annähernd handliche Abmessungen zu geben. Aber das ist bei unserer Zeichnung nicht der Fall; der Wagen ist tatsächlich so kurz! Wir möchten deshalb allen Interessenten am Bau des Einheits-Ci-Wagens die Beschäftigung mit einer Frage ans Herz



legen: Ist nicht der Ci-25 ein günstigeres Vorbild, wenn man annähernd tragbare Zuglängen bei möglichst großer Anzahl der Fahrzeugeinheiten erzielen will? Zweifellos sieht der Wagen wie ein Einheitspersonenwagen aus (von den verspielten „altpreussischen“ Dachstützen abgesehen), ist aber trotzdem kleiner und ohne jegliche Längenkürzung so kurz wie die gestauchten Ci-Einheitswagen der Miniaturbahnindustrie. Der Nachbau des Ci-25 bereitet in allen Nenngrößen keine erwähnenswerten Schwierigkeiten; es spricht also alles für ihn! Zi.

Testfahrten bei der „U.E.E.B.“

von Rolf Stürzenbaum, Bad Ischl

Wie den alten MIBA-Freunden gewiß erinnerlich ist, verbirgt sich hinter der Bezeichnung „Union Europäischer Eisenbahnen“ – abgekürzt U.E.E.B. – nicht etwa eine Eisenbahngesellschaft ersten Ranges, sondern „lediglich“ eine Modellbahnanlage, auf der in schöner Eintracht Triebfahrzeuge und Wagen in H0-Größe verkehren, die aus der Industrie-Produktion aller Herren Ländern stammen. Der Lokbestand dieser Anlage beläuft sich gegenwärtig auf 38 Einheiten, außerdem sind drei Triebwagenzüge vorhanden. Bei dieser großen Anzahl an Triebfahrzeugen lag es nahe, die Zugleistungen der Loks einmal versuchsmäßig zu ermitteln, um bei der Zugbildung besser disponieren zu

können. Es sollte dabei weniger auf die effektive Zughakenleistung der Triebfahrzeuge ankommen, als vielmehr darauf, genaue Feststellungen hinsichtlich der bewältigten Zuggewichte und der Wagenzahl zu treffen.

Die Meßfahrten wurden auf einer Steigung von 60 % unternommen; einem Neigungswert, der dem der durchschnittlichen Steigungen auf der „U.E.E.B.“ entspricht. Sämtliche Lokomotiven waren zuvor mit Hafringen ausgerüstet worden, um die Reibungsverhältnisse zu verbessern. Soweit diese „Bereifung“ eines Triebbradsatzes nicht serienmäßig vorhanden war, wurde sie nachgeholt, wobei sowohl industrielle Friktions-

Lok-Serie (BR)	Firma (Erzeuger)	Eigengewicht (der Lok, ggf. mit Tender)	Bereifung der Loks	Anzahl der gezog. Wagen*) (Pocher- und SMCF-D-Zugw.)	Zuggewicht (Gesamtgewicht der gezogenen Wagen*)
01	Märklin	700 Gramm	Liliput-Ringe	9 Pocher + 2 SMCF	2420 Gramm
01	Fleischmann	900 Gramm	Augentropfer-Ringe	8 Pocher	1600 Gramm
06	Märklin	850 Gramm	Märklin-Plastik-Ringe	9 Pocher + 2 SMCF	2400 Gramm
23	Märklin	550 Gramm	Augentropfer-Ringe	7 Pocher	1400 Gramm
24	Märklin	350 Gramm	Liliput-Ringe	6 Pocher	1200 Gramm
38 10-40 (P 8)	Liliput	380 Gramm	Liliput-Ringe	4 Pocher	800 Gramm
41	Fleischmann	720 Gramm	Augentropfer-Ringe	7 Pocher	1400 Gramm
44	Märklin	780 Gramm	Augentropfer-Ringe	9 Pocher + 4 SMCF	3020 Gramm
540	Liliput	300 Gramm	Liliput-Ringe	3 Pocher	600 Gramm
80	Kleinbahn	300 Gramm	Augentropfer-Ringe	4 Pocher	800 Gramm
86	Märklin	600 Gramm	Liliput-Ringe	6 Pocher + 1 SMCF	1500 Gramm
89 70-75 (T 3)	Fleischmann	250 Gramm	Märklin-Plastik-Ringe	5 Pocher	1000 Gramm
9813	Kleinbahn	280 Gramm	Augentropfer-Ringe	6 Pocher	1200 Gramm
E 10	Trix	500 Gramm	Liliput-Ringe	9 Pocher + 4 SMCF	3020 Gramm
E 18	Märklin	700 Gramm	Liliput-Ringe	9 Pocher + 4 SMCF	3020 Gramm
E 32	Fleischmann	490 Gramm	Liliput-Ringe	8 Pocher	1600 Gramm
E 44	Märklin	650 Gramm	Märklin-Plastik-Ringe	9 Pocher	1800 Gramm
E 94	Liliput	500 Gramm	Liliput-Ringe	9 Pocher	1800 Gramm
Ae 6/6	Hag	600 Gramm	Hag-Gummi-Ringe	9 Pocher + 4 SMCF	3020 Gramm
LE 424	Rivarossi	670 Gramm	Liliput-Ringe	9 Pocher	1800 Gramm
E 499	Kleinbahn	450 Gramm	Augentropfer-Ringe	9 Pocher + 4 SMCF	3020 Gramm
E 1010	Liliput	470 Gramm	Liliput-Ringe	4 Pocher	800 Gramm
E 1041	Kleinbahn	450 Gramm	Augentropfer-Ringe	9 Pocher + 4 SMCF	3020 Gramm
E BLS	Trix	500 Gramm	Liliput-Ringe	9 Pocher	1800 Gramm
Schienen-Traktor	Hag	200 Gramm	Hag-Gummi-Ringe	8 Pocher	1600 Gramm
Amerik. Diesellok Bo'Bo'	Fleischmann	450 Gramm	Fleischmann-Gummiringe	6 Pocher	1200 Gramm
Amerik. Doppel-Diesellok	Rivarossi	750 Gramm	Liliput-Ringe	4 Pocher	800 Gramm
CI	Rivarossi	250 Gramm	Augentropfer-Ringe	6 Pocher	1200 Gramm

*) Alle Messungen im Bogen bei 60 % Steigung.

ringe – die man als Ersatzteile im Fachhandel erhält – als auch Gummiringe zum Einsatz kamen, die von Saugern an Pipetten für Augentropfen abgeschnitten wurden. Für die Versuchsfahrten standen Züge aus Pocher- und S.M.C.F.-D-Zug-Wagen zur Verfügung. Wagen dieser Fabrikate wurden bewußt gewählt, weil sie besonders schwer sind und auch keinen allzu leichten Lauf besitzen. Demnach konnten die Meßzüge relativ kurz ausfallen. Bei der Bepannung von Zügen aus Fleischmann-, Liliput-, Märklin- oder Trixwagen leisten die Lokomotiven natürlich dem Anschein nach mehr. Da jedoch die Be-

triebsverhältnisse auf den meisten Miniaturbahnanlagen so liegen, daß nur verhältnismäßig kurze Züge gefahren werden können, ist es aus Gründen eines sicheren Betriebsablaufs wichtig, zu wissen, welche Maximalzahl von „Schlechtläufern“ eine Lok bewältigt.

Auf Grund dieses Meßergebnisses können dann die notwendigen Mindestlängen der Bahnhofs- und Bahnsteiggleise sowie der Block- und Schaltstrecken annähernd bestimmt werden. Fahrzeuge mit guten Laufeigenschaften und geringem Gewicht können selbstverständlich in entsprechend größerer Zahl angehängt werden.

Welche Testergebnisse die Versuchsfahrten mit industriell hergestellten Lokomotiven erbracht haben, geht aus der nebenstehenden Tabelle hervor. Diese Werte sind so interessant, daß sie den MIBA-Lesern nicht vor-
 enthalten werden sollen. Sie können dem Modelleisenbahner helfen, die Belastbarkeit der Lokomotiven bei der Zugbildung einzukalkulieren, ohne erst eigene Versuche un-
 ternehmen zu müssen. Außerdem zeigen sie, daß nicht, wie oft angenommen, die Zugkraft einer Lok unbedingt vom Lokgewicht abhängig ist.

Anmerkung der Redaktion:

Das Verfahren, die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive oder eines Triebfahrzeuges schlechthin auf Grund der Anhängelast zu bestimmen, ist beinahe ebenso alt wie die „Modellbahnerei“ selbst. Jeder kennt Behauptungen wie: „Meine Lok zieht mindestens ... zig Wagen“, wobei allerdings niemand erfährt, wie groß die Lokleistung am Haken eigentlich und tatsächlich ist. „Messungen“ dieser Art können natürlich nicht exakt sein, da zu viele Faktoren mitspielen, die das „Meß“ergebnis beeinträchtigen. Beim Vorbild wird zwar die Leistungsfähigkeit einer Lok gelegentlich mit dem bewältigten Zuggewicht und nicht mit der Zughakenleistung angegeben; im Rahmen des Modellbetriebes ist dies jedoch unmöglich. Beim Vorbild kann bei Messungen im allgemeinen davon ausgegangen werden, daß die Reibungsverhältnisse in den Achslagern bei jeder Wagentype näherungsweise gleich sind. Diese Methode läßt sich jedoch nicht auf das Modell transponieren. Hier sind die Reibungsverhältnisse so gelagert, daß jeder Wagen ein anderes Fahr- bzw. Laufverhalten zeigt und dieses Verhalten kaum vom Gewicht, sondern fast allein von der Ausbildung der Lager, Achsen und Räder abhängt. Für Leistungsmessungen im Modellbahnbetrieb ist deshalb der Rollwiderstand eines Wagens der ausschlaggebende Faktor, d. h. jene Kraft, die erforderlich ist, um ein Fahrzeug aus dem Stand in Bewegung zu setzen. Hat man diesen Wert, der – wie schon erwähnt – bei jedem Waggon innerhalb weiter Grenzen schwanken kann, jeweils ausgemessen und ist andererseits die am Haken einer Lok zu ermittelnde Anfahrzugkraft bekannt (Messung mit Meßwagen oder Federwaage), so läßt sich aus diesen Daten die Maximalleistung einer Lok hinsichtlich der Anzahl der zu fördernden Wagen bestimmen. Alle anderen Verfahren können in dieser Richtung nur ein Behelf sein. Nichtsdestoweniger glauben wir, daß die Testergebnisse, die Stürzenbaum veröffentlicht, manchem Modelleisenbahner von Nutzen sind, da man schließlich auf Grund von Erfahrungen umrechnen kann, wieviel Wagen mit guten Laufeigenschaften eines bestimmten Fabrikats einem Wagen mit schlechten Laufeigenschaften eines anderen Fabrikats entsprechen. Zi.

TRIX Type 204

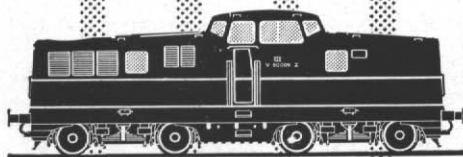
HO

TRIX EXPRESS

DIE VOLLKOMMENE
MODELL-EISENBAHN

testmo

KARLSRUHE/RHN., KAISERSTR. 55, TEL. 6 37 37



Bundesbahn Diesellok V80

Modellbausatz zur Selbstmontage und Fertiglok, für alle gängigen Fabrikate passend. **Ab sofort für Wechselstrom-System** lieferbar. Einwandfreie Umschaltung und automat. Lichtwechsel, A-Belichtung, Universalkuppung. LÖP 150 mm, Gew. ca. 370 g, 1 Motordrehgestell, 4 Haftreifen. Gehäuse fertig bemalt, fertige Verkabelung. Sehr leise laufender Motor. Geschmackvoller Zellophanstülpkarton.

Bausatz M, Fl, Tr:
42,-, 35,-, 35,80 DM
Fertiglok M, Fl, Tr:
46,- 42,- 43,- DM



Nicht in Nürnberg sondern in Berlin-Zehlendorf steht das verschneite Albrecht-Dürer-Haus in H0-Größe, eines der meisterlichen Arbeiten von M. Schönherr.

Erweiterungsvorschlag für die Anlage „Illusion der Weiträumigkeit“

Im o. a. Bericht in Heft 8/XII äußerte Herr Schmid, daß er für Anregungen, die die Erweiterung seiner Anlage betreffen, dankbar sei. Ich könnte ihm ja auch persönlich schreiben, aber ich meine, die Sorgen und Nöte eines Modellbauers können eines Tages auch die eines anderen sein und so dürften Verbesserungs- oder Ergänzungsvorschläge ebenso die Allgemeinheit interessieren.

Meine Bahn steht zwar im Keller, wo das Raumproblem keine so große Rolle spielt wie bei der Begrenztheit eines Wohnkammerleins, aber ich hatte ebenfalls das Problem zu bewältigen, eine Streckenerweiterung vorzunehmen, ohne mehr Raum zu beanspruchen und ohne die Landschaft mit Gleissträngen zu überladen. (Zu Ihrer Orientierung: die betreffende Grundplatte beträgt 3,00 x 2,25 m, auf der eine Hauptstrecke verläuft, deren Anfangs- und Endpunkt ein Kopfbahnhof ist.) Ich fand nun folgenden „Ausweg“:

An dem einen Ende der Platte wurde eine weitere Platte (1,45 x 1,55 m) in 15 cm Abstand unter der eigentlichen Grundplatte angebracht. (Ich bin also den umgekehrten Weg gegangen wie Herr Battermann in Heft 15/XII, der auf die Grundplatte eine neue Etage aufbaute.)

Dem Gleisplan entsprechend sägte ich aus der nunmehr „oben“ liegenden Grundplatte Stücke heraus, die als Unterlagen für die Abfahrts- bzw. Auffahrts-gleise dienten. Ich machte es also ungefähr so ähnlich wie es WeWaW in der Broschüre „Anlagen-Bautips“ beschreibt (die es damals allerdings noch gar nicht gab). Auf diese Weise wurde eine ganze Streckenschleife „unterirdisch“ in die Anlage eingebaut, und darüber hinaus noch eine ganze Reihe Abstellgleise.

Jürgen-Peter Schirmer, Essen-Rellinghausen