

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

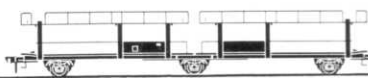
8 BAND XIII
19. 6. 1961

PREIS
2,- DM

beachtliche
Preisvorteile!



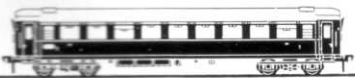
1470 B



1471 B (mit Ladung 1472 B)



1417 B



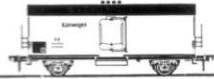
1445 B



1434 B



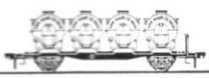
1451 B



1467 B



1473 EB



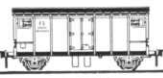
1473 FB

Fleischmann
HO

HOBBY



BAUSATZPACKUNGEN



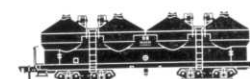
1479 B



1509 B



1508 B



1492 B



1496 B



1495 B

1451 HB

1451 AB

1495 4 B

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 8/XIII

1. Das Ergebnis unserer Wunschaktion	311	9. Hin und her – im Gegenzugverkehr	333
2. HELLER-Lokräderfertigung nicht eingestellt!	321	10. Allgemeine Betrachtungen um eine Anlage (4 modellbahnbesessene Jungens)	335
3. Pufferteller-Warnanstrich – auf leichtere Art	322	11. Wie wär's mit Rebstockreihen für terrassenförmige Weinberge?	338
4. Bilder ohne Worte (Anl. Wientgen)	323	12. B4yg(eb)-Nahverkehrs-Personenwagen (mit Zeichnung)	339
5. V 200 mit beleuchtetem Führerstand	324	13. Die Anlage im Modellbahnschrank (mit Streckenplan)	340
6. Bahnhof italienischen Stils (Heigl)	326	14. SIVO-Radsätze mit 9,8 mm \varnothing	343
7. Rundlokschuppen (BP) – I. Fertigung des Schuppens (ohne Tore)	327		
8. Messeanlage E. Noch (Bild)	332		

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1
Konten: Bayer, Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto 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.

Das Ergebnis

unserer Wunschaktion

Erfüllte und unerfüllte Modellbahnerwünsche

Der vor etwas mehr als einem Jahr veröffentlichte Artikel des Herrn Gottstein „Erfüllte und unerfüllte Modellbahnerwünsche an die Industrie“ hatte im Laufe der Zeit eine Lawine von Leserzuschriften zur Folge gehabt, so daß wir in Heft 12/XII eine offizielle Wunschaktion starteten. Die bis dahin eingegangenen „Wünsche“ waren so mannigfaltig und uneinheitlich, daß wir – im Interesse einer besseren Übersicht – die Wünsche auf je 3 Typen pro Triebfahrzeug und Wagen einschränkten. Trotz dieser Einschränkung war das Ergebnis immer noch zu verworren, so daß wir bei der Auswertung die Lok- und Wagentypen, die unter 20 Stimmen auf sich vereinigten, unberücksichtigt ließen, um ein möglichst klares Bild über die zurzeit bestehenden Wünsche einer „breiten Schicht“ zu bekommen und die Übersicht nicht durch offensichtliche Sonderanliegen zu verwässern. Ebenso unberücksichtigt blieben die Wünsche, die sich auf bereits vorhandene Loks bezogen wie P 8, V 200 usw., da diese ja bereits erfüllt sind.

An und für sich wollten wir das Ergebnis noch vor dem Messebericht veröffentlichen, aber leider hatten wir noch nicht alle Bildunterlagen beisammen. Nun, es ist vielleicht sogar noch interessanter, hinterher zu vergleichen, inwieweit die Industrie den richtigen „Riecher“ hatte. Wie Sie noch feststellen werden, können immerhin 6 Wünsche als inzwischen erfüllt gestrichen werden!

Wie sieht nun das Ergebnis aus?

Die bei der Auswertung berücksichtigten Stimmen betrugen 3498. Ausländische Stimmen wurden nicht gezählt. Es ist schade,

daß sich nur etwa $\frac{1}{3}$ unserer Leser an dieser Aktion beteiligt haben und die Postkarte an den Verlag anscheinend scheuten. Nach dem Gesetz der Wahrscheinlichkeit würde sich an dem Ergebnis wohl kaum etwas ändern, da die Schwerpunkte, die sich herauskristallisierten und die am aufschlußreichsten sind, mit so großen Prozentzahlen belegt sind, daß sie kaum zu erschüttern wären. Aber ein bißchen mehr Mitarbeit bei einer so wichtigen und interessanten Aufgabe wäre wünschenswert gewesen, schon um dadurch dokumentieren zu können, daß die unerfüllten Wünsche tatsächlich einem sehr großen Teil der Modellbahner am Herzen liegen. Aber so hat es geradezu den Anschein, als wenn es einem gewissen Kreis gleichgültig ist, welche Neuheiten die Industrie bringt. Vielleicht ist auch der größte Teil wunschlos glücklich? Nachdem das Ergebnis dieser Wunschaktion und die diesjährigen Messeneuheiten gezeigt haben, daß die hier aufgestellten Mehrheitswünsche durchaus mit dem Neuheitsprogramm der Industriefirmen konform laufen, bekommen auch die noch unerfüllten Mehrheitswünsche eine Bedeutung, die die Industrie wohl kaum außer acht lassen kann und sollte.

Schon die erste Tabelle ist recht bedeutungsvoll, zeigt sie doch auf, daß die Dampflok immer noch im Mittelpunkt des Interesses steht. Auffallend und für uns selbst überraschend ist die große Prozentzahl der Triebwagen-Liebhaber. (Es wäre interessant, wenn sich einige Fachgeschäftsinhaber melden und ihre Erfahrungswerte mitteilen würden.)

Doch sehen Sie selbst:

Heft 9/XIII ist ab 14. Juli 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

Tabelle I: Es bevorzugten

Dampfloks	37,2 %
Diesel- u. elektr. Triebwagen	28,3 %
Elloks	21,4 %
Dieselloks	13,1 %
	<u>100,0 %</u>

Diese Tabelle spricht für sich, so daß nichts weiter dazu zu sagen wäre.

Die zweite Tabelle wird schon interessanter.

Tabelle II a: Gewünschte Dampfloktypen

BR 10	3,4 %	}	Schnellzugloks	16,7 %
18 ^a	13,3 %			
(bay. S 3/6)				
39	4,2 %	}	Personenzugloks	4,2 %
50	6,6 %			
56	12,5 %	}	Güterzugloks	20,9 %
57	1,8 %			
65	5,3 %	}	Personenzug-Tenderloks	30,1 %
66	3,1 %			
70	1,2 %			
74	6,1 %			
75	2,3 %			
78	12,1 %			
82	3,9 %	}	Güterzug-Tenderloks	26,6 %
85	5,4 %			
86	7,1 %			
93	6,1 %			
94	4,1 %			
98	1,5 %			
	<u>100,0 %</u>		Lokalbahn	1,5 %
				<u>100,0 %</u>

Den Prozentzahlen nach gestaffelt, ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle II b: Prozentuale Reihenfolge

BR 18 ^a	13,3 %
56	12,5 %
78	12,1 %
86	7,1 %
50	6,6 %
74	6,1 %
93	6,1 %
85	5,4 %
65	5,3 %

Die Auswertung dieser beiden Tabellen, ist sehr aufschlußreich. Die Zahlen der beiden Tabellen geben zwar an, welche Loktypen an der Spitze liegen, erscheinen aber trotzdem nicht imponierend. Anders wird das Bild, wenn man die einzelnen Gattungsgruppen betrachtet. Dann erkennt man sofort die „Sehnsucht“ der Modellbahner nach Personenzugtenderloks und vor allem nach Güterzugloks. Es wünschen sich nämlich

Güterzugloks	47,5 %
Personenzugloks	
(vor allem als Tenderloks!)	34,4 %
Schnellzugloks	16,7 %
Lokalbahnloks	1,5 %

Nun, dieses Ergebnis müßte der Industrie unbedingt zu denken geben, zumal diese Wunschtabelle offensichtlich das umgekehrte Spiegelbild des derzeitigen industriellen Sortiments darstellt. Insbesondere

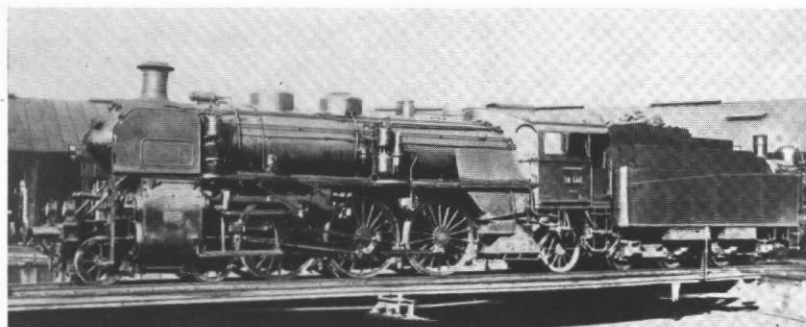


Abb. 1. An erster Stelle rangiert die bayr. S 3/6. Wir zeigen hier die 18 466 mit spitzem Führerhaus, wie sie bei TENSCHODO in Auftrag gegeben worden ist. (TRIX gestaltete bekanntlich die 18^a nach).

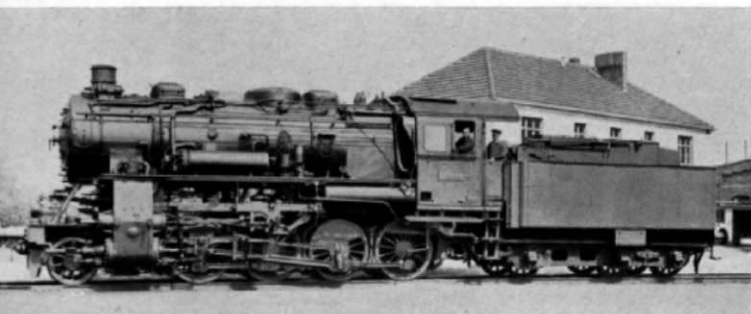


Abb. 3. Mehr informativ (zum Vergleich), da nur wenig gewünscht: die 57 3334.

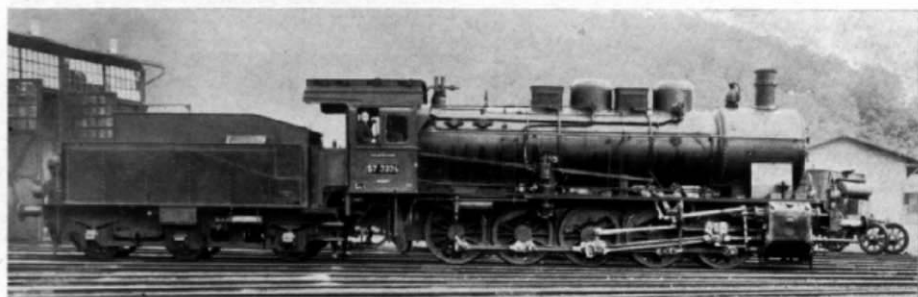


Abb. 4 →
Auch noch sehr gefragt: die 86, die Märklin schon einmal auf dem Programm hatte und – zum Leidwesen der Märklinisten – wieder absetzte. Eine (modellgetreue) Neuauflage wäre wirklich wünschenswert!

Bezüglich der an dritter Stelle liegenden „78“ siehe Bauplan in den Heften 15 und 16/XII.

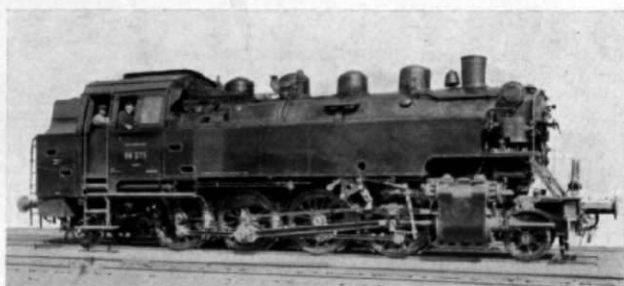


Abb. 5. Ein dankbares Vorbild für ein schweres Güterzugmodell: die 50 283.

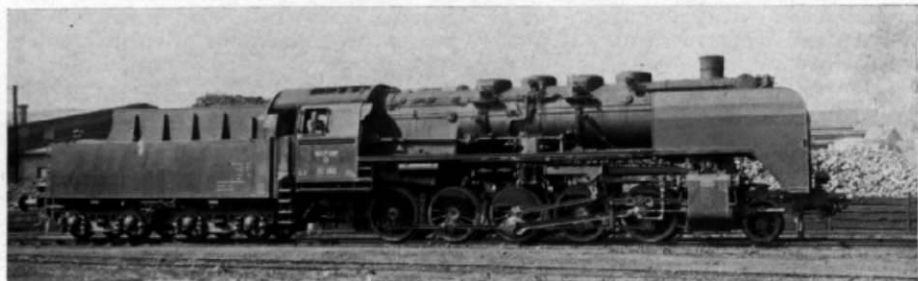


Abb. 2. Nicht verwunderlich, daß die preuß. G 83 (BR 56) an zweiter Stelle der Wunschrangliste steht, denn diese Güterzuglok würde auch als H0-Modell ebenso wuchtig und kraftstrotzend wirken. (Lokselbstbauern können wir verraten, daß ein entsprechender Bauplan bereits bei uns „parat“ liegt!)



Abb. 6. Die Güterzugtenderlok 93 527 mit der Achsfolge 1'D1', doch wäre u. E. . . .

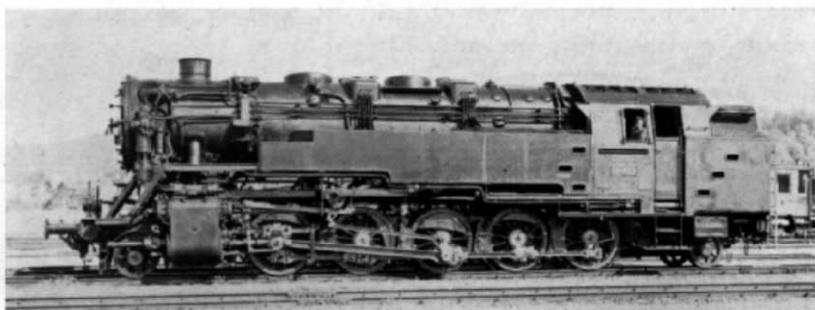


Abb. 7. . . . die von der Höllentalbahn her bekannte „85“ ein noch dankbareres Objekt!

auf dem Sektor „Güterzugloks“ besteht in der Tat seit Jahren ein empfindliches Loch! Natürlich wird das Bild durch die vorhandenen Diesellok-Modelle noch etwas verändert, aber nachdem diese – gemäß Tabelle I – eigentlich nicht besonders (oder noch nicht besonders) gefragt sind, behält die obige Zusammenstellung trotzdem ihr Gewicht!

Im einzelnen fällt auf, daß die „70“ (s. Bauplan in Heft 9 u. 10/XII), der wir eine größere Beliebtheit gegönnt hätten, bis jetzt auffallend wenig Anhänger gefunden hat. Auch die moderne BR 10 „enttäuscht“ eigentlich mit ihren 3,4 %, während die Güterzuglok 56 (im wesentlichen als preuß. G 8) mit den Vogel abschießt. Daß die bayer. S 3/6 an erster Stelle rangiert, nimmt nicht Wunder. An 3. Stelle steht die „78“, von der wir vor kurzem einen Bauplan gebracht haben. Bei der Aktion der Firma Fulgurex, Lausanne – siehe Heft 7/XII. S. 289 – war die Reihenfolge in etwa gleich: Die S 3/6 erhielt die meisten Stim-

men (65 %!), dann folgte die 78 (mit 11 %) und an 3. Stelle die 56 (mit 9 %). (Wie Sie inzwischen aus dem Messebericht wissen, hat die Firma Fulgurex die S 3/6 – trotz Erscheinen der TRIX-S 3/6 – bei TENSHODO in Auftrag gegeben, allerdings als BR 184 mit spitzem Führerhaus.) Bezüglich der S 3/6 bleiben also keine Wünsche offen.

Auffallend ist auch der Prozentanteil für die 86, die Märklin einmal herstellte und die schon seit längerem wieder „aus dem Verkehr“ gezogen worden ist (sehr zum Leidwesen der Märklinisten, wie wir aus unzähligen Briefen wissen). Frappierend ist auch der äußerst geringe Wunschanteil für Lokalbahnloks, die wir – infolge der Vielzahl der Typen – summarisch zusammengefaßt haben und eigentlich nur informationshalber aufführen; als zu differenzierte Sonderwünsche hätten wir sie streichen müssen.

Wenn man die beigegebenen Bilder betrachtet, dann wird noch ein anderer Faktor augenscheinlich: ein Trend nach

mehrachsigten Loks, wie er von Fleischmann mit der 41, von Märklin mit der 44 und von TRIX mit der 42 eingeleitet worden ist. Auch die neue Märklin'sche Tenderlok der BR 81 liegt in dieser Richtung. Die Modellbahner scheinen der C-, 1'C- und 1'CI'-Lokmodelle allmählich überdrüssig zu werden.

Doch wenden wir uns einmal den Elloks zu und schauen wir, wie es dort aussieht. (Tabelle III)

Hier geht der Trend zweifelsohne nach „Old-Timern“ und zum Teil nach den „Riesen“ darunter (s. Abb. 8 u. 9). Auch die E 50 (die wir ausnahmsweise in der Aufstellung belassen haben, da sie als Modell vorerst ja nur bei TRIX erhältlich ist) zählt zu den gewaltigen Elloks. Daß die formmäßig der E 44 ähnliche E 17 und E 04 (in gewissem Maß gilt das auch für die E 05) mit von der Partie sind, mag einen Dampflok-Fritzen wundernehmen, aber nicht einen Ellok-freund. Die „Tabellenerste“ E 91 ist zweifelsohne eine sehr interessante Type, was

Tabelle III. Elloks

E 91	17,3 %
E 17	12,5 %
E 52	9,5 %
E 04	8,5 %
E 65	8,2 %
E 32	8,0 %
E 50	6,8 %
E 16	6,5 %
E 94	6,3 %
E 18	6,0 %
E 75	4,0 %
E 06	3,2 %
E 19	3,2 %

auch von der E 75 zu behaupten wäre, die allerdings weiter am Schluß der Wunsch-rangliste rangiert.

Wie aus Tabelle I ersichtlich, scheinen Dieselfahrzeuge in Modellbahnerkreisen noch nicht so beliebt zu sein wie bei der



Abb. 8. Von 17,3 % gewünscht: der alte Ellok-Riese E 91.

Abb. 9. Ebenfalls ein interessantes Objekt – an dritter Stelle vorgeschlagen –: die E 52.

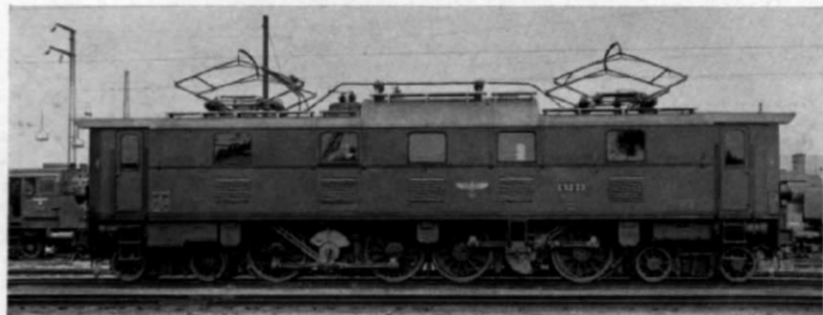


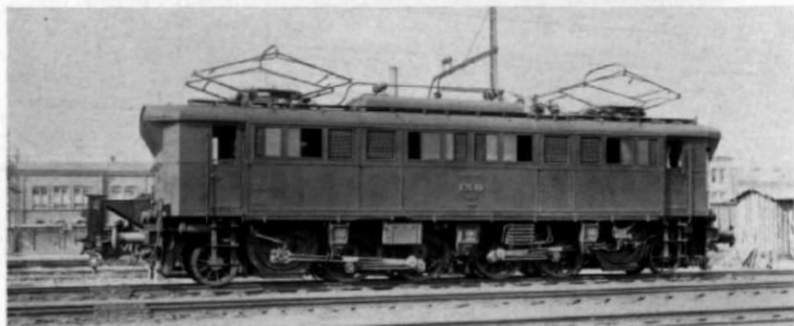
Abb. 10. Weshalb die E 17 an zweiter Stelle der Wunschrangliste liegt, können wir nicht klären, aber des „Volkes Stimme“ hat nun mal so entschieden.



Abb. 12. Das gleiche gilt für die an 4. Stelle rangierende E 04.



Abb. 12. Die E 75 liegt zwar erst an 11. Stelle, aber nachdem die davorliegenden El-loks (z. B. E 32, E 50, E 94 und E 18) bereits bekannt und zum Teil schon als Modell vorhanden sind – die E 18 ist sogar inzwischen, leider, wieder in der Versenkung verschwunden und die E 32 ist schon längst überfällig – präsentieren wir als Vorschlag nach diesen El-lok-Old-Timer.



DB. Gewiß, die V 36 von TRIx sowie die V 60 von Fleischmann, die – weil schon vorhanden – nicht berücksichtigt wurden, haben bereits einen großen Freundeskreis gefunden, während die V 160 (die wir informationshalber mit ausgewertet haben) erst im Begriff ist, sich durchzusetzen. Auffallend ist die Forderung nach der V 100 für gemisch-

ten Nebenbahndienst, der stärkeren, aber in der Form weniger netten Schwester der V 60, und nach der neuen, noch ziemlich unbekannten Köf III, die in der Wunschrangliste die zweite Stelle hält. Die Köf III als H0-Modell wäre zweifelsohne eine Bereicherung des bestehenden Parks, zumal sie nicht nur formmäßig sehr anspricht,

Tabelle IV: Diesellok

V 100	38,3 %
Köf III	26,0 %
V 65	14,4 %
V 160	8,6 %
DH 750/875	
(s. Bauplan i. Heft 10/XI)	6,5 %
V 300 bzw. 320	6,2 %
	100,0 %

sondern darüberhinaus im Rangierdienst und für leichte Nahgüterzüge eingesetzt werden kann. Die Vorliebe für die V 65 ist uns unverständlich; sie ist zwar 4 achsig, aber klobig im Aussehen und kann mit der gleichwertigen V 60 schönheitsmäßig nicht konkurrieren. Wenn die Wünsche sich auf die stärkere V 65² bezogen hätten, die im schweren Nebenbahn- und leichten Hauptbahnbetrieb eingesetzt werden soll (noch in der Erprobung), dann wären diese Wün-



Abb. 13. Der erklärte Favorit der Diesellok-Liebhaber: die V 100, die beim Vorbild im gemischten Nebenbahndienst eingesetzt wird und deren kleinere Schwester, die V 60, bereits als Fleischmann-Modell bekannt ist. Im Gegensatz zur V 60 (max. 60 km/h) ist die V 100 für 90 km/h max. ausgelegt.

Abb. 14. Nicht schlecht gewählt haben die Fürsprecher für die neue Köf III. Diese an zweiter Stelle stehende Diesellok versteht nicht nur den Rangierdienst, sondern zieht auch leichte Nahgüterzüge. Höchstgeschwindigkeit 45 km/h.

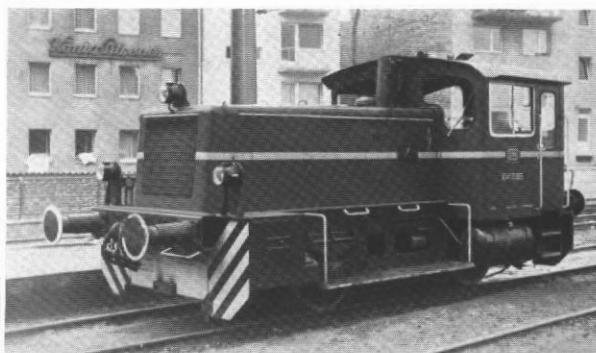


Abb. 15. Die V 65 (3. Stelle) ist der V 60 leistungsgleich, jedoch für max. 80 km/h ausgelegt und daher 4achsig. Sie ist für den Nebenbahndienst gedacht und weist infolgedessen einen Heizkessel auf, wodurch sie etwas „fülliger“ im Aussehen geraten ist.

sche verständlicher gewesen.

Für die Industrie ergibt sich wohl eindeutig, daß die V 100 und die wirklich goldige (und keineswegs „kleine“) Köf III dankbare Objekte für die kommende Planung sein dürften.

Ein wiederum interessantes Kapitel ergibt die Auswertung der Triebwagenwünsche, wobei wir Brennkraft- und elektr. Triebwagen zusammengefaßt haben (einschließlich Speichertriebwagen). Werfen wir als erstes einen Blick auf die Tabelle V!

Tja, aus dieser Tabelle geht zweifelsohne eine große allgemeine Sehnsucht nach Triebwagen hervor! Allen voran steht der Speichertriebwagen ETA 150, jener schmucke 4achsige Triebwagen, der mit 23,4 m noch nicht mal so lang ist wie ein moderner D-Zugwagen, im Nah- und Bezirksverkehr eingesetzt wird, und zwar Solo, mit passendem Steuerwagen oder gar mit kleiner Zuggarnitur. An zweiter Stelle steht eigenartigerweise ein sehr langer Triebwagen-Gliederzug, der TEE (VT 11), zu dem an und

Tabelle V: Triebwagen aller Art

ETA 150	24,1 %
TEE	17,6 %
ETA 177-180	13,6 %
VT 08	11,4 %
ET 30	9,6 %
VT 12	9,4 %
ET 25	4,8 %
ET 85	2,8 %
ETA 182	2,4 %
ET 65	2,3 %
VT 55	2,0 %
	<hr/> 100 %

für sich noch jene (nicht berücksichtigten) Wünsche nach dem Gliederzug VT 10 hinzugefügt werden müßten. Der TEE hat zweifelsohne so Furore gemacht, daß sogar die Modellbahner in ihn vernarrt sind. Zu den Prozentzahlen für den VT 08 können ohne weiteres die für den formmäßig sehr ähnlichen, ebenfalls dreiteiligen und gleichlangen ET 30 hinzugezählt werden, ebenso

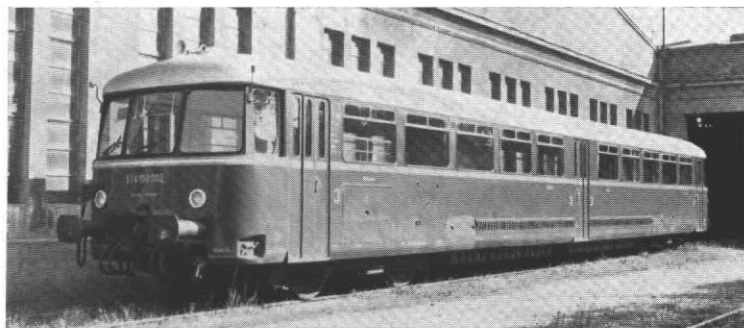


Abb. 16. Als Einzeltyp auf erstem Platz: der ETA 150 – und doch schießen die dreiteiligen Triebwagenzüge – summarisch gesehen – mit gut ein Drittel aller Stimmen den Vogel ab!

Bezüglich des an zweiter Stelle liegenden TEE siehe Bauplan in den Heften 2 und 3/XIII.

Abb. 17. Dieser Old-Timer-Akku-Triebwagentyp (hierder ETA 180) hat die 3. Position wohl verdient. Wenn es nach höchstpersönlichen Geschmack ginge, würden wir ihn sogar auf die erste Stelle setzen!

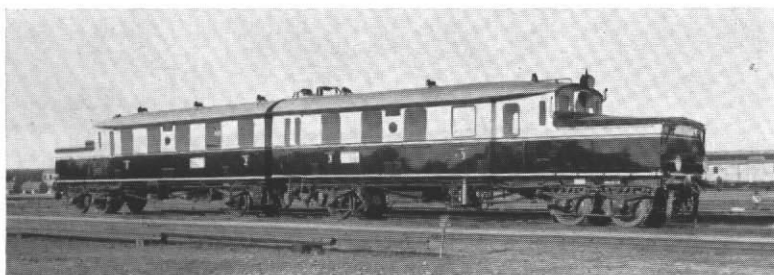




Abb. 18. Es erübrigt sich wohl, über den allseits bekannten VT 08 Worte zu verlieren. Da die einzelnen Einheiten um die 22 m lang sind, wäre eine modellmäßige Nachgestaltung durchaus möglich.

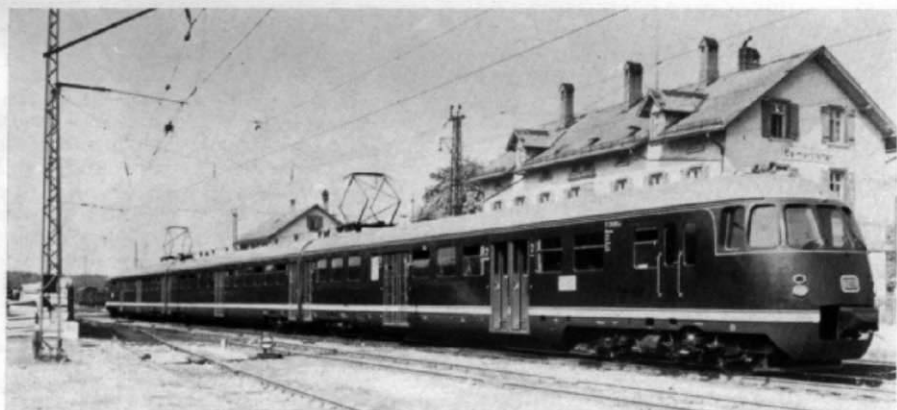
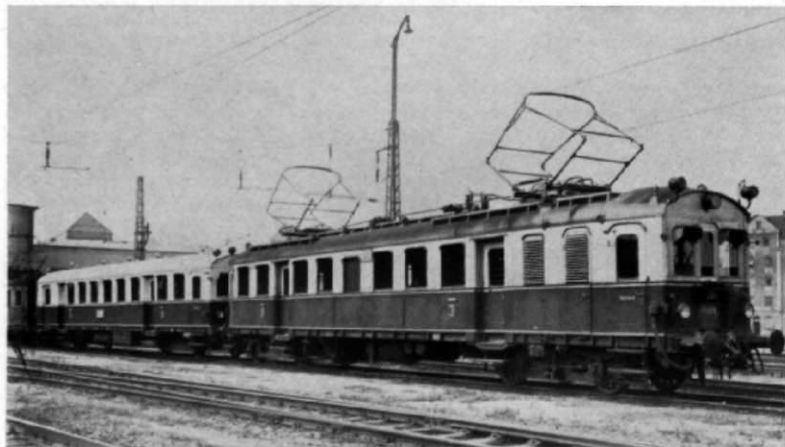
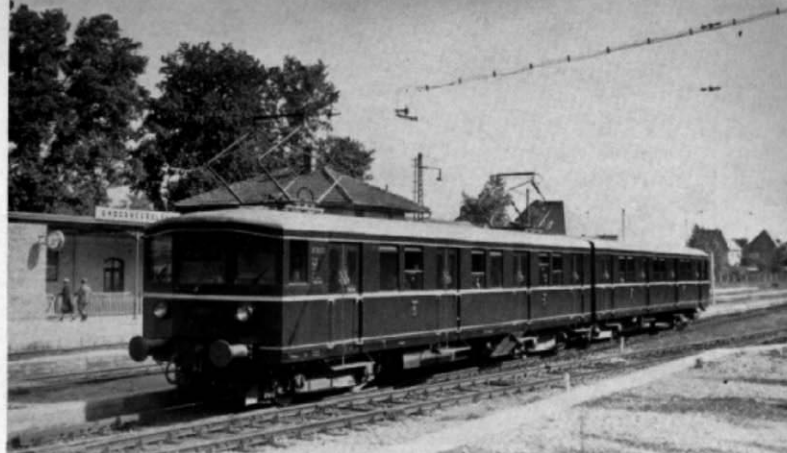


Abb. 19. Das gleiche gilt für den ET 30, der vielleicht sogar noch schmucker und interessanter als Vorbild wäre. — Abb. 20. Normalerweise ist der VT 12 ebenfalls dreiteilig und mit insgesamt 79,5 m fast genau so lang wie der VT 08. Welche Type die Industrie auch wählen würde — ein dreiteiliger Triebwagenzug wäre tatsächlich allmählich „am dransten“!



Abb. 21. An 9. Stelle kam der ET 182 (ehem. Berliner Stadtbahnwagen).

Abb. 22. Den 8. Platz nimmt der ET 85 ein, der den Old-Timer-Liebhabern sicher Freude bereiten würde.



Sämtliche
Fotos:
Lokbild-Archiv
Bellingrodt,
Wuppertal-
Barmen.

die des dreiteiligen VT 12, so daß gut $\frac{1}{3}$ aller Modellbahner für einen dreiteiligen Triebwagenzug plädieren! Wenn der neue dreiteilige VT 23 bzw. 24 allgemein schon bekannter wäre, dann würde bestimmt auch diese Type mit aufgeführt gewesen sein; so aber forderten ihn nur wenige Stimmen.

Auch diese Tabelle dürfte der Industrie wichtige Fingerzeige geben, denn auch wir waren über dieses Ergebnis sehr erstaunt, obwohl uns der allgemeine Wunsch nach Triebwagen bereits bekannt war. Eigenartigerweise sind Triebwagen-Veteranen – mit Ausnahme des reizenden ETA 180 – nicht gerade gefragt.

Bei den Personen- und Güterwagen ergab sich – bis auf einige Ausnahmen – ein etwas „zerrissenes“ Bild. Ein Großteil der Einsender machte überhaupt keine An-

gaben; darüberhinaus sind gut 120 verschiedene Typen (samt Abarten) angegeben worden. Wir wollen daher nur diejenigen Wagentypen nennen, die zahlenmäßig hervorstechen. Es sind dies

bei den Personenwagen:

B3ygeb und B3y Wagen einschließlich dem kombinierten BPw3yg, womit unser ständiger Ruf nach den umgebauten Dreiaxsern dick unterstrichen wird! Auch die an zweiter Stelle stehenden 4-achsigen Umbauwagen (B-AB4yg), die Kitmaster zum guten Glück und ebenfalls mit richtigem „Riecher“ zur Messe herausbrachte, bewiesen das Verlangen nach den Umbauwagen.

Postwagen wurden – und das ist für uns geradezu unverständlich – kaum angeführt, obwohl solche Wagen nicht nur äußerst wichtig und erforderlich wären, sondern darüber hinaus eine reizvolle Auflockerung

des Zugbildes darstellen und Anlaß für besondere Rangiermanöver sind.

bei den Güterwagen:

Der Omm 51 (den uns TRIX inzwischen „geschenkt“ hat), der Glmhs 53 (den Fleischmann auf dem Neuheitenprogramm hat), der in natura um 2 m längere Glmhs 50, der Ktmm 60 und der Kmmks 51 (letzterer liegt sogar an erster Stelle). Da die Firma Märklin dieses Modell zur Messe herausbrachte, kann auch sie einen Pluspunkt verbuchen. Als Kuriosum sei erwähnt, daß der in Heft 6/XIII veröffentlichte Schwersttransportwagen bereits vor einigen Monaten von 12 Lesern auf die Wunschliste gesetzt worden war!

Während es bezüglich der Personenzüge, den Umbauwagen (bis auf Kitmaster) nicht geklappt hat, sind hinsichtlich der Güterwagen eigenartiger Weise so gut wie alle Hauptwünsche erfüllt worden, und zwar von jeder Firma je einer. Das ist ein Ergebnis, das uns mit Genugtuung erfüllen muß und darüber hinaus beweist, daß die Firmen im großen und ganzen doch richtig liegen und sicher im Laufe der Zeit auch die noch offenen Wünsche erfüllen werden.

Fassen wir nochmals kurz zusammen, welche hauptsächlich Wünsche unser Kreis an die Industrie hat:

1. **Güterzug-Lokomotiven** (an denen es tatsächlich mangelt) und **Personenzug-Tenderloks**.
2. Markante Ellok-Veteranen
3. **Diesellok V 100** und die Kof III
4. Ein schmucker einteiliger Triebwagen, **auf alle Fälle eine dreiteilige Einheit**, wenn nicht gar der mehrteilige TEE (den Tesmo bekanntlich aufs Korn genommen hat).
5. **Unbedingt B3yg-Personenzugwagen**, die bereits zu Tausenden im Großbetrieb, nur nicht auf unseren Anlagen laufen!

Das ist also das Ergebnis unserer Umfrage. Einiges ist inzwischen erfüllt worden und mit Neugierde sehen wir der nächsten Spielwaren-Fachmesse 1962 entgegen, ob und welche Wünsche dann als „erfüllt“ wiederum gestrichen werden können. Für heute bleibt nichts anderes übrig, als all denen Dank zu sagen, die die Postkarte (oder gar Briefe) an den Verlag nicht gescheut haben und sich mit Eifer und Aufgeschlossenheit an der Aktion beteiligt haben! Den übrigen wünschen wir „gute Besserung“, auf daß sie das nächste Mal wenigstens (hoffentlich) mitmachen.

WeWaW

HELLER-Lokräderfertigung nicht eingestellt!

In verschiedenen Zuschriften wurde uns mitgeteilt, daß die Firma Heller, Rehau, die Fertigung ihrer bekannten Lokräder eingestellt habe. Wir haben uns mit Herrn Heller in Verbindung gesetzt und folgende Klärung erreicht:

Die Firma Heller hat in den nächsten Monaten einen sehr großen Fremdauftrag zu erfüllen, der es zeitweilig unmöglich macht, die tropfenweisen Lokräderbestellungen und Sonderwünsche zu erledigen. Es ist für Herrn Heller auch unmöglich, alle Besteller schriftlich zu benachrichtigen, weshalb diese Mitteilung als Zwischenbescheid gelten soll. Nehmen Sie bitte von Bestellungen Abstand, wir werden zur gegebenen Zeit an dieser Stelle einen Hinweis bringen, wenn die Firma Heller wieder Lokräderbestellungen ausführen kann. Vor Ende dieses Jahres wird dies kaum

der Fall sein. Stellen Sie im Laufe der Zeit Ihre Wünsche zusammen, denn die Firma Heller wird dann voraussichtlich ebenfalls nicht mehr laufend die Aufträge erledigen können, sondern nur zeitweise. Diese Tatsache ist bedauerlich und wird den Lokselbstbau etwas erschweren, aber diese Lösung ist immerhin noch besser, als wenn Heller die Lokräderfertigung wirklich ganz eingestellt hätte!

Wir danken Herrn Heller für sein Verständnis unseren Modellbaubelangen gegenüber, wie wir umgekehrt für die derzeitigen Gegebenheiten Verständnis aufbringen wollen. Wir hoffen, daß die Betriebsumstellung und -erweiterung bald abgeschlossen ist, auf daß die Modellokbauer unter uns wieder uneingeschränkt ihre Bestellungen und Sonderwünsche aufgeben können!

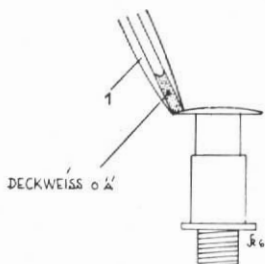
WeWaW

Pufferteller = Warnanstrich -

auf leichtere Art

Auf Seite 260 des MIBA-Heftes Nr. 6/XIII teilt uns Herr Zimmermann mit, wie die Modellbahnpuffer mit dem neuerdings bei der Buba wieder „modernen“ Warnanstrich versehen werden können.

Es ist nicht zu leugnen, daß Herrn Zimmermanns Ausführung sehr exakt ist. Dennoch erscheint sie mir zu zeitraubend; wie es schneller und m.E. noch einfacher geht, sei an Hand beiliegender Skizze erläutert.



Man nehme etwas Deckweiß, den Puffer und vor allem aus dem Zirkelkasten eine Ziehfeder. Letztere tauchen wir in eine nicht zu dünne Deckweißlösung und verfahren nun mit Feder und dem hinzugezogenen Puffer so wie es die Skizze angibt. Den Puffer bzw. die ganze Lok drehen wir langsam zwischen den Fingern, während darauf zu achten ist, daß der äußere Schenkel (Nr. 1) der Ziehfeder an der Kante des Puffertellers entlangschleift; so bleibt die Breite des Warnringes stets gleich.

Diese Manipulation ergibt einen einwandfreien Warnanstrich, vorausgesetzt, daß man nicht den Tatterich bekommt oder ausrutscht

(mit der Feder!). Ein Versuch wird ergeben, ob man auf diese meine Weise zu Rande kommt oder ob man die in Heft 6 beschriebene Methode vorzieht.

Abschließend sei gesagt, daß die weiße Farbe nicht unbedingt Deckweiß zu sein braucht, man kann auch Plastikfarben (z. B. von Fallor) verwenden. Ich verwende es nur deshalb, weil es im Bedarfsfall wieder leicht zu entfernen ist.

Rudolf Schott, Münster/Westf.

Herr F. W. Boehm, Rendsburg/Holstein, macht es genauso wie Herr Schott. Nach demselben Verfahren stellt er auch die Fensterahmen neuer Art bei den modernen D-Zug- und Personenwagen dar, nur daß er hierfür Silberbronzefarben nimmt. Die Fenster-Mittelleiste wird mit enger gestellter Feder entlang eines Lineals gezogen.

Eine fast noch einfachere Methode schlägt ein Leser vor, dessen Name und Anschrift wir mit dem besten Willen nicht entziffern konnten, während die Schrift selbst ziemlich lesbar war. Hier sein „Rezept“ (um in Anbetracht seiner „Doktor“-Schrift den richtigen Ausdruck zu wählen):

Man kaufe sich (oder lasse sich anfertigen) einen Stempel, der aus dem Buchstaben „O“ besteht. Diesen Buchstaben gibt es in allen Größen und Spielarten. Man wähle also einen genau kreisförmigen Buchstaben der gewünschten Größe. Mit weißer Tusche stempelt man dann den Puffern die Warnringe auf. Das ist eine einfache und billige Methode, die vielleicht dem einen oder anderen, der kein besonders geschickter Bastler ist, angenehmer ist.

- ?? -, Solingen

V 200 - ML 3000?

Wie wir aus einigen Zuschriften entnehmen konnten, handelt es sich bei der von Herrn Balcke gesichteten Lok nicht um die V 200, sondern um die Krauss-Maffei-Versuchslok ML 3000, die aus einer gewissen Entfernung formmäßig durchaus mit der V 200 zu verwechseln ist. Sie ist lediglich bächsig (C/C') und etwas größer, doch hierüber im nächsten Heft mehr, da wir uns mit Krauss-Maffei in Verbindung gesetzt haben und noch einige Unterlagen erwarten.

Es ist gut für beide Teile ...

... für Sie wie für uns, wenn Sie

1. Manuskripte und Briefe von etwaigen Bestellungen getrennt halten, letztere auch gesondert beilegen.
2. Sämtliche Fotos, Zeichnungen usw. mit Ihrer vollen Anschrift versehen!



Bilder ohne Worte

Die neuesten Gebäudeschöpfungen des Herrn H. Wientgen, Mülheim/Ruhr, über dessen „Bahn im Keller“ wir schon verschiedentlich bildlich berichteten.



Kleine Bastelei

für Märklinisten:

V 200

mit beleuchtetem

Führerstand

von Rudi Hoffmann, Naila/Ofr.



Haben Sie eine V 200? – Ja? – Also wissen Sie, das freut mich ganz besonders! Erstens, weil Sie mit dieser Lokomotive – in punkto Fahreigenschaft – doch wohl eines der besten „Pferde“ aus dem Hause Märklin in Ihrem „Stall“ haben, und zweitens meine folgende „kleine Erfindung“ so richtig in Ihren „Laden“ paßt. Es ist zwar keine überwältigende Angelegenheit, doch bin ich überzeugt, daß Sie nach der geglückten „Operation“ sicher noch mehr Gefallen an Ihrer V 200 haben werden!

Zuerst jedoch schenken Sie mir ein paar Minuten Ihrer kostbaren Miniaturbahnerfreizeit und folgen Sie aufmerksam:

Unsere Diesellokomotive befindet sich im Bahnhof Neustadt, Gleis 1. Wir starten eine Solofahrt und verlassen die Station in Richtung West. Über die Weichen 1 und 2 – freie Strecke – Kehrschleife – zurück zur Weiche 2, gelangen wir schließlich nach Bergheim. Dort steuern wir die Drehscheibe an und begeben uns rückwärts in den Lokschuppen.

Und justament nachdem sich unser Schuppentürchen geschlossen hat, geht die Tür zur Küche auf: „Vaatii – hol' doch bitte einen Eimer Kohlen!!“ – „Herrgott! ... w...-noch mal! Ausgerechnet jetzt?!“ – Solches oder ähnliches liegt uns auf der Zunge; aber wer sagt das schon zu seinem lieben Frauchen? Also Eimer geschnappt, runter in den Keller, eingefäßt und raufgetragen, das währt nur

Sekunden. Und wenig später landet der Eimer, etwas unsanft allerdings, ausgerechnet auf Mutti's Fußspitze: „Bitte!“ – „Au! – Danke!“

Erledigt, aber immer diese Störungen! Also wo waren wir eigentlich stehengeblieben? Ach ja: beim Lokschuppen. Nun gut, setzen wir also die unterbrochene Fahrt fort, und zwar in umgekehrter Reihenfolge: Drehscheibe – Bahnhof – usw. – Endstation Neustadt. Doch nun erlauben Sie mir eine Frage: Wissen Sie vielleicht noch, was vorne oder hinten ist? (Ich meine bei der V 200.) – Nein? – Ich auch nicht mehr.

Sehen Sie, dieses Debakel störte mich ungemein.

Aus Platzgründen werden die Bahnhofsgleise meist äußerst knapp gehalten. Was nun, wenn unsere „200“, deren Schleifschuh bekanntlich unter dem vorderen Drehgestell sitzt (die Treibachsen sollten nach Möglichkeit immer nach rückwärts zeigen), einmal versehentlich „falsch“ gekuppelt einfährt? – Im günstigsten Falle überfährt sie das Blocksignal; im ungünstigsten gleitet sie bis in die nächstliegende Kreuzung oder Weiche. Und diese wird ausgerechnet vom Gegenzug überrollt – das Malheur ist nicht wegzudenken. Seien Sie ehrlich: Das ist sogar Ihnen, der Sie doch als ausgefuchster und gewissenhafter Modellbahner gelten, schon passiert! Und vermutlich gerade dann, wenn Sie Ihrem lieben Nachbarn (der ohnedies so wenig Ver-

← Abb. 1. Etwas zu lange hat der Verfasser die Führerhausbeleuchtung bei der Aufnahme brennen lassen. In Wirklichkeit ist sie selbstverständlich gedämpft!

Zum Zweck einer solchen Aufnahme wird die Stromzufuhr zum Lok-Motor durch Einfügen eines Papierstreifens zwischen die Schaltschieberfeder oder durch Entfernen einer Bürste unterbrochen. Raum verdunkeln, Beleuchtung ein paar Sekunden belichten lassen. Aufnahme dürfte auf Antrieb kaum klappen.

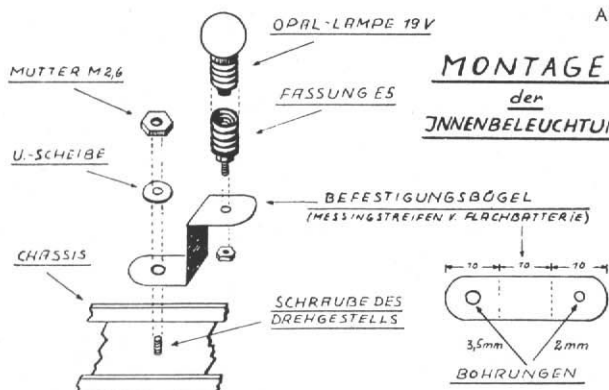


Abb. 2.

MONTAGE der INNENBELEUCHTUNG

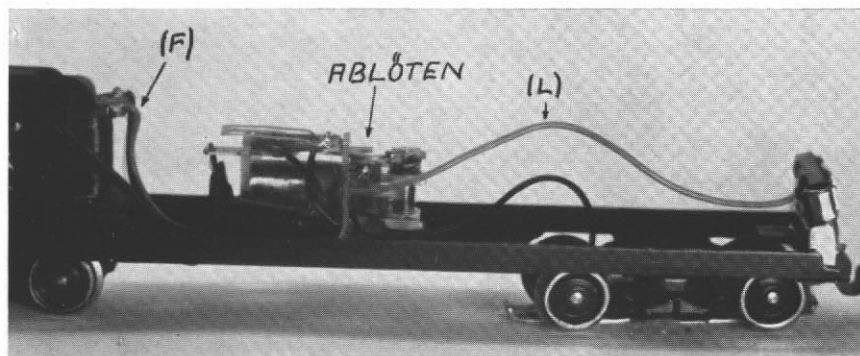


Abb. 3. Kabel L (Lampen) vorsichtig von der Andruckfeder der Nockenwelle ablöten, wobei Kabel F (Feldwicklung) nicht entfernt werden darf.

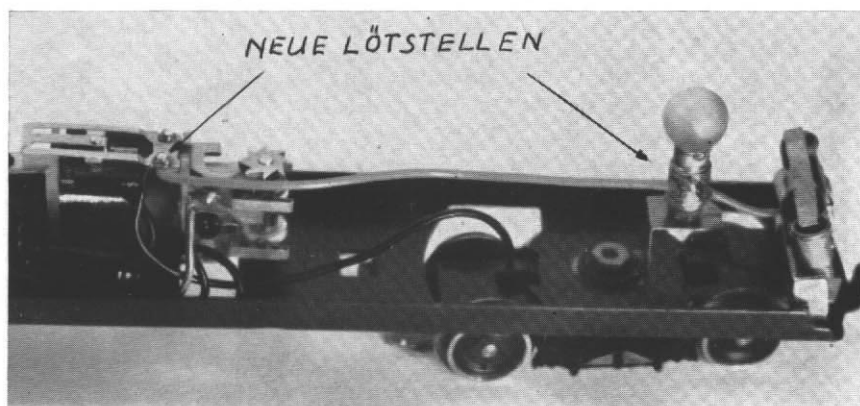


Abb. 4. Beleuchtungskörper einsetzen, Kabel F an Schaltschieberfeder und Fassung befestigen – das ist alles!

ständnis für Ihre Modellbahn aufbringen kann) zeigen wollten, wie „wunderbar“ doch alles so funktioniert. – Peinlich, nicht wahr?

Wie aber könnte man diesen Mißstand abschaffen? – Ganz einfach! Wir bauen nach Abb. 2 eine Innenbeleuchtung ein und kennzeichnen damit den Führerstand unserer Lokomotive. Weitere Erläuterungen über den Einbau werden sich erübrigen; die „Verdrahtung“ geht am besten aus den Abb. 3 und 4 hervor.

Zu erwähnen wäre nur noch, daß die vorderen Stirnlampen durch die jetzige Veränderung des Anschlußkabels den Strom nicht mehr auf dem Umweg über die Feldwicklung, sondern direkt vom Mittelschleifer beziehen, wodurch sogar eine bessere Leuchtkraft erzielt wird. Bei Lokomotiven mit neuem Schaltrelais ist sinnentsprechend zu verfahren.

Und nun „Gute Fahrt“ und gute Laune mit Ihrer „strahlenden“ V 200!



Das Gegenstück ...

... zum ländlichen Bahnhof italienischen Stils (Heft 6/XII) präsentiert heute Herr N. Heigl aus Bad Reichenhall mit diesen Bildern vom Kopfgleise, sowie der Güterbahnhof und ein Bw – es fehlt noch am nötigen Raum, während der für Stellwerkseinrichtung offensichtlich bereits vorhanden ist.



Zum heutigen Titelbild:

Gezeichnet, gebaut und fotografiert
von Otto Straznicky, Köttingen/Lechenich

Rundlokschuppen

mit elektrischer Tormechanik

Der Wunsch wohl fast jeden Modellbahners ist ein richtiges Bahnbetriebswerk (Bw), möglichst mit allem Drum und Dran. Glücklicherweise, wer Platz dafür hat und viel Glück für diejenigen, die infolge Platzmangels zur Zeit noch keines einplanen können, auf daß sie eines Tages den nötigen Platz zur Verfügung haben!

Eine der markantesten Bw-Bauten ist zweifelsohne der Rundschuppen mit der zugehörigen Drehscheibe. Fertige Drehscheiben in sehr ansprechender Form werden bereits durch die Industrie geliefert, so daß wir wenigstens diese Sorge los sind. Den Rundschuppen wird jedoch gar mancher Modellbahner selbst fertigen wollen, da in dieser Hinsicht das industrielle Angebot entweder nicht befriedigt oder in den jeweils erforderlichen Abmessungen nicht zur Verfügung steht. Und damit Sie es in dieser Hinsicht leichter haben als ich – gleich ob ein solches Bauprojekt gerade jetzt oder vielleicht erst später einmal auf dem Programm steht – übergab ich der MIBA mein „Meisterwerk“ zur Veröffentlichung. Ich selbst habe in der MIBA zwar einige Bilder von sehr gut ausgeführten Rundschuppen entdeckt, aber keinen entsprechenden Bauplan, an den ich mich hätte anlehnen können. Ich mußte also erst mal diesbezügliche Unterlagen beschaffen, aber Sie tun sich in dieser Beziehung einmal leichter. (Wer auch die Drehscheibe selbst bauen möchte, den verweisen wir auf die ausführliche Anleitung in den Heften 13, 14 und 15/VIII! D. Red.)

Um die Bauanleitung nicht zu lang werden zu lassen und in Anbetracht dessen, daß bei solchen Bau-

werken fast jeder Bastler seine eigenen Wege geht, werde ich mich textlich kurz fassen und mehr die Zeichnungen „sprechen“ lassen.

1. Teil: Bau des Rundschuppens

Aus der Abb. 2 entnehmen Sie die Abkürzungen der Bauteile, alles übrige geht aus den nachfolgenden Detailzeichnungen hervor. Am besten beginnt man mit dem Aussägen der Seitenwände A (Abb. 1), der Rückwand B (Abb. 3) und dem – wie ich es benennen möchte – „Verbindungssegment“ C (Abb. 5). Die bei den einzelnen Abbildungen angegebenen Sperrholzstärken können natürlich leicht variiert werden, doch rate ich von zu großen Abweichungen aus „statischen“ Gründen ab.

Sind alle Teile ausgesägt und die Fensteröffnungen sauber befeilt, werden die Seitenteile mit der Rückwand verleimt und verstiftet.

Torfront:

Das Verbindungssegment C (Abb. 5) werden Sie beim Vorbild nirgends entdecken, aber es leistet beim Modellnachbau ganz gute Dienste, wie Sie sehr bald beim Bauen entdecken werden. Die Einschnitte dienen zur Aufnahme der Dachbalken Da (siehe auch Abb. 4b) und die 6 Löcher von 10 mm \varnothing , die genau senkrecht eingebohrt werden müssen, zum Einstecken der Rauchabzugsrohre H. Das Verbindungssegment wird zwischen die Seitenwände eingeleimt (und verschraubt), der Schuppen auf dem Grundbrett formge-

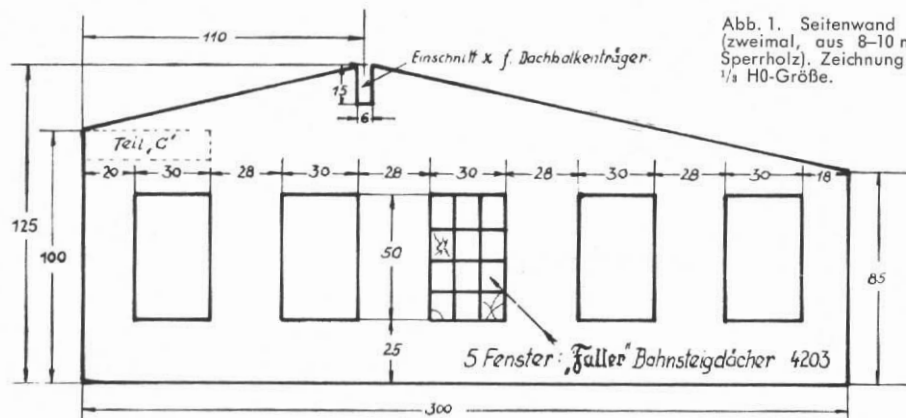


Abb. 1. Seitenwand A
(zweimal, aus 8-10 mm
Sperrholz). Zeichnung in
1/3 H0-Größe.

Abb. 2.
Sechsständiger
Lokschuppen:
– Draufsicht –
im Zeichnungs-
maßstab 1:3 für
H0.

Legende:

- A = Seitenwände
- B = Rückwand
- C = Verbindungs-
segment
- D = Balkenträger
- E = Entlüftungen
- F = Torpfeiler
- G = Tore
- H = Rauchfänger
- Da = Dachbalken

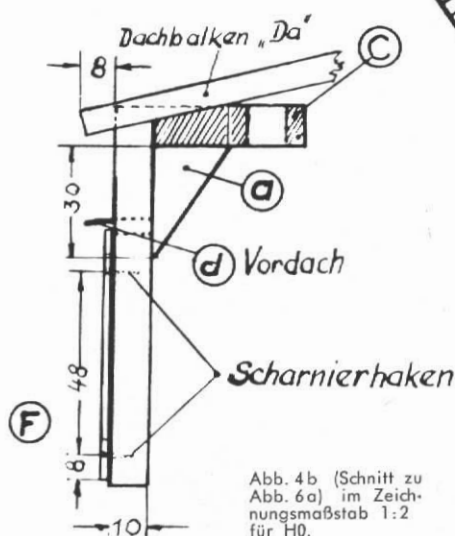
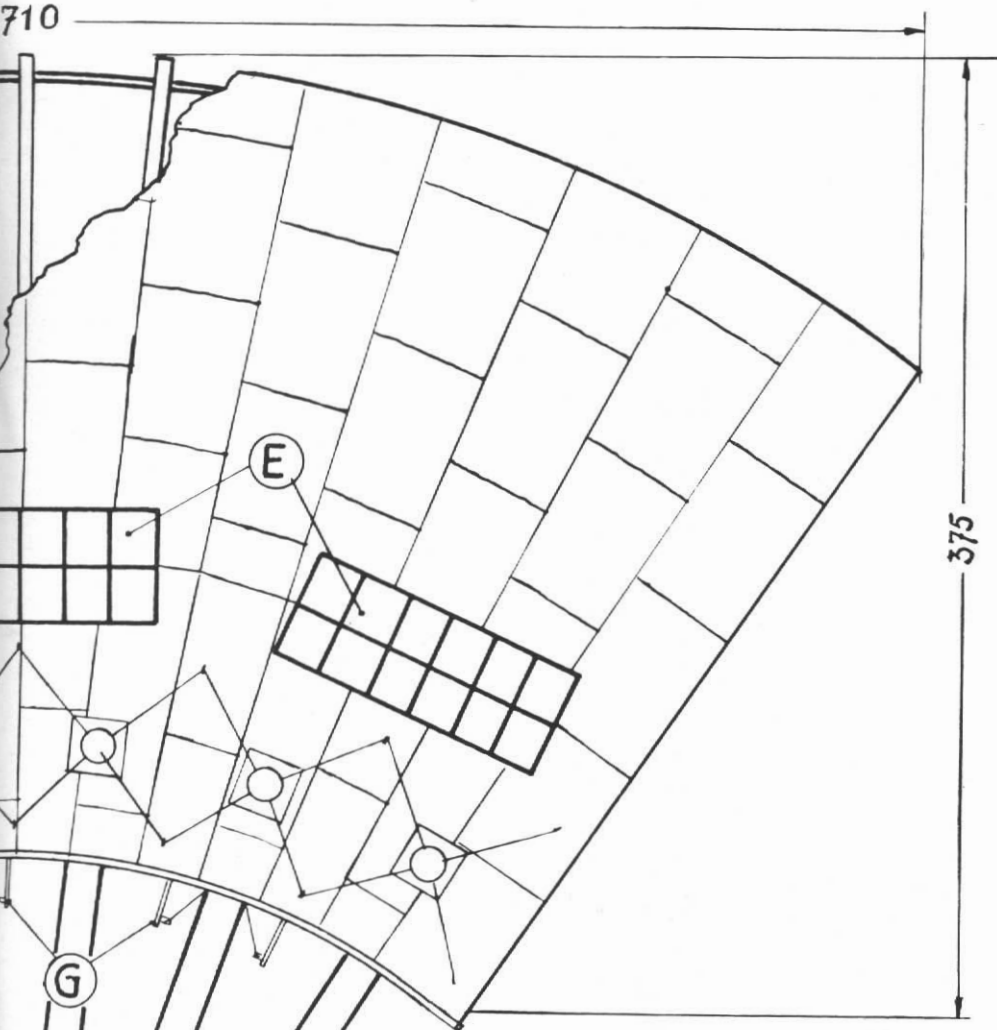


Abb. 4b (Schnitt zu
Abb. 6a) im Zeich-
nungsmaßstab 1:2
für H0.

recht ausgerichtet und festgeleimt. Nun können auch
die 5 Torpfeiler F aus 12 x 10 mm-Hartholzleisten
eingepaßt und eingeleimt werden. Die Winkelstücke a
(Abb. 6) dienen zur Versteifung der Torpfeiler. Zwi-
schen den Pfosten werden die Rahmenleisten c



obenrand

5x,c* Rahmenverbindung

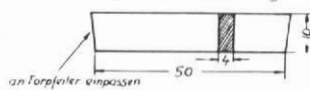


Abb. 8.

an Torpfenster einpassen

5x,a* Verstärkungswinkel

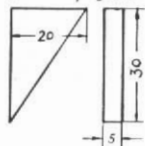


Abb. 6.

6x,b* Fensterrahmen 2x2mm

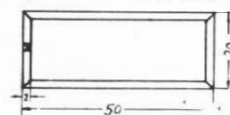


Abb. 7.

6x,d* Vordach Furnier 0,6mm

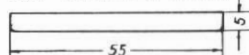


Abb. 9. →

(Abb. 8 u. 4b) eingepaßt, woran die Fensterrahmen b (Abb. 7) aus 2 x 2 mm-Leisten befestigt werden. Danach können bereits die FALLER-Fenster Nr. 4203 (50 x 20 mm) eingeklebt werden.

Dachstuhl:

Für das Dach habe ich einen einfachen Dachstuhl vorgesehen, der aus 6 x 7-mm-Holzleisten entsteht. Der Firstbalken D (Abb. 2) kann aus einer 6 x 15-mm-Kiefern- oder Balsaleiste bestehen. Letztere läßt sich ohne weiteres biegen (besonders wenn sie etwa befeuchtet wird). Im ersteren Fall empfiehlt sich das Einweichen in heißem Wasser. Diese Leiste wird in die Einschnitte der Seitenwände eingeklebt, wodurch sich die erforderliche Bogenform fast von selbst ergibt. Je 13 lange und kurze Dachbalken Da (deren Länge Sie Abb. 3 entnehmen wollen) anpassen und in die Einschnitte der Wände bzw. der Torfront einkleben. (In der Länge jeweils 8 mm zugeben, da die Balken vorn und hinten ungefähr um diesen Betrag überstehen sollen, s. Abb. 4b). Wenn mein Gebäck zu einfach erscheint, der kann sich ja an die Dachkonstruktion des Tappt'schen Rundlokschuppen halten, von der in Heft 1/V einige Bilder veröffentlicht worden sind. Nachdem die MIBA-Redaktion seinerzeit aber selbst schrieb, „es sei ein Jammer, daß man das Dachgebälk nicht mehr sähe, wenn der Dachdecker seine Arbeit vollendet habe“, vermeinte ich hier einiges vereinfachen zu können. Wichtiger (aber auch nicht von so weittragender Bedeutung wie beim Vorbild und eigentlich auch ohne praktischen Nutzeffekt) wäre es, den ersten Dachbalken direkt neben die Seitenwände zu legen. Nachdem diese Wände sowieso schon 8–10 mm stark sind, können wir annehmen, daß der erste Balken bereits in diese Wände mit eingemauert worden ist, wie dies im Großen mitunter ebenfalls gemacht wird.

Dachdeckung:

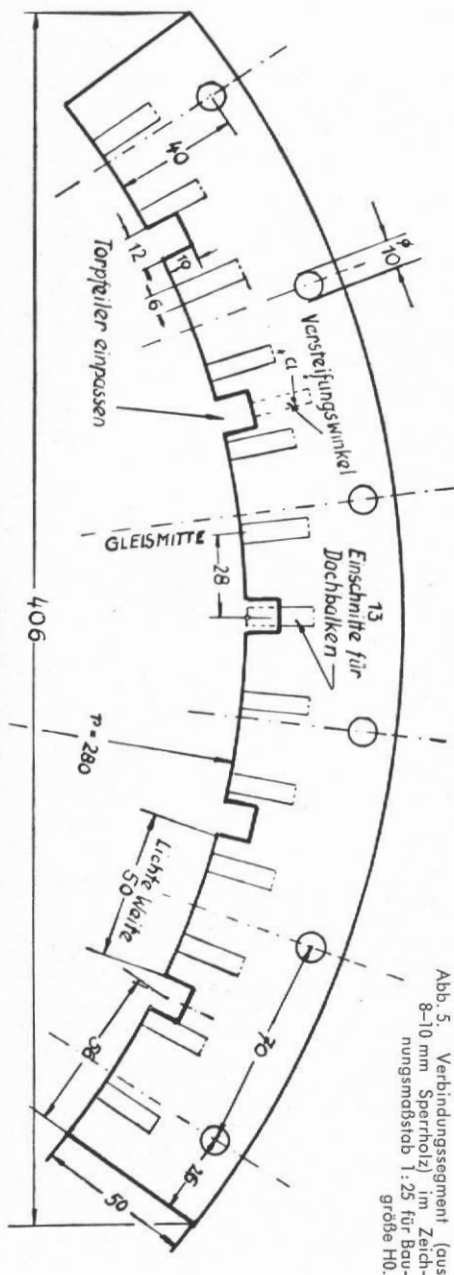
Auf das Dachgebälk käme nun im großen eine Bretterverschalung und darüber die Dachpappendeckung. Die Bretterverschalung kann im Modell aus 1-mm-Balsa, aus Sperrholz oder aus Pappe bestehen. Ich selbst habe Karton genommen, das mit Schmirgelleinen Nr. 220 überzogen worden ist. Ich nahm 25 mm breite Streifen, die ich mit Überlappung aufklebte, aber richtiger wäre es, nur ca. 10 mm breite Streifen zu nehmen, da m. W. die Dachpappenrollen nur eine Breite von 1 m haben.

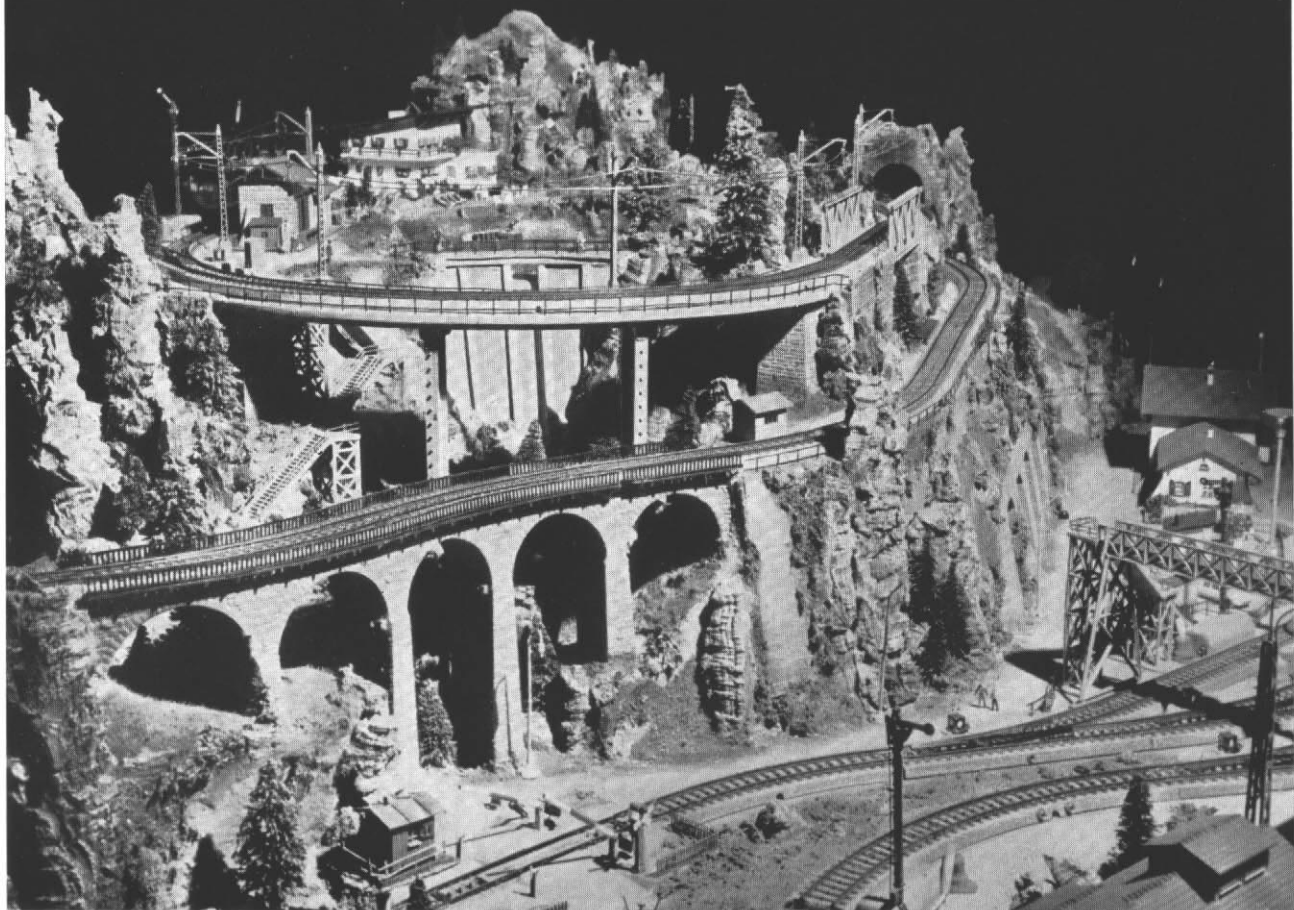
Zwecks Erzielung „naturgetreuer“ Teernarben habe ich einen kleinen Kniff angewandt: Beim Überleimen der Schmirgelleisten habe ich an den Klebekanten etwas Klebstoff hervorquellen lassen (nicht übertreiben, nur wenig!). Nach erfolgter Dachdeckung wurden diese Klebstoffnarben mit schwarzer Lackfarbe überstrichen, die Wirkung ist verblüffend!

So, das wär's für heute. Erstens haben wir vorerst genug zu tun und zweitens konnte die MIBA nicht mehr Platz freimachen, weil sonst an diesem Bauplan desinteressierte Leser zu meutern beginnen könnten!

Das nächste Mal geht's dann an die Erstellung der Schuppentore und deren Mechanik.

(Fortsetzung folgt)





► *Noch und noch* können wir Ihnen Bilder von der großen Messeanlage der Firma E. N o c h, Wangen/Allgäu, darbieten, aber wir tun dies heute n o c h nicht, Sie müssen n o c h etwas warten – bis zum nächsten Mal! Wir haben diese Anlage an der Nürnberger Messe in verschiedene Motive „zerlegt“, von denen wir Ihnen im nächsten Heft einige besonders instruktive offerieren werden. Heute als kleinen Vorgeschmack eine halbtotale Aufnahme mit Blick auf Viadukt und Stausee.

Hin und her - im Gegenzugverkehr

Schaltung eingleisiger Strecken für beide Richtungen

von E. Teucher
Nürnberg

Eigentlich ist WeWaW schuld daran, daß ich diesen Aufsatz schreibe und mit viel Mühe die dazugehörige Zeichnung gemalt habe. Warum mußte er auch in MIBA-Heft 16/XII, S. 629 u.s.f. den Vorschlag des Herrn Rudolf Schock abdrucken? Der gefiel mir nämlich sehr gut, der Vorschlag natürlich! Herrn Schock kenne ich doch gar nicht, d. h. seinen singenden Namensvetter schon, und außerdem hätte ich dann etwa gesagt „... ist mir sehr sympathisch“ oder so ähnlich (womit dann auch Herr Schock gemeint gewesen sein könnte), was er mir aber sowieso ist, weil er sich als Modellbahner zu erkennen gegeben hat, wenn auch als Fleisch„Mann“, aber das macht nichts, ganz im Gegenteil, sonst hätte ich diesen Schrieb überhaupt nicht loszulassen brauchen, da er (der Schrieb) nebst Anhang an und für sich den „Märklin-Gleichstromern“ gewidmet sein soll mit vielen guten Wünschen und zur beliebigen Verwendung sehr empfohlen.

„Völlig durchgedreht, der Kerl“, denken Sie jetzt, was ich wiederum nicht bestreite. Wenn Sie erst die Schaltung (beiliegende Schaltung) so oft durchgehechelt haben wie ich, dann kriegen Sie auch so langsam „Mattscheibe“ und sehen gegen Feierabend (einige Stunden nach Mitternacht) bloß noch Schwarz und Weiß anstatt Linien und Punkte. Gerade die Punkte sind aber doch so ungemein wichtig, von wegen Leitungsverbindungen oder nicht. Im vorigen Sommer ist mir da nämlich so ein Ding passiert: MIBA-Heft offen liegen gelassen, Fliege („gemeine“ Stubenfliege) setzt sich drauf, fliegt wieder weg, aber ihr „Punkt“ bleibt da. Folge: drei Tage lang Kurzschluß gesucht und MIBA wegen falscher Schaltung verdammt. Seitdem „verachte ich die Punkte nicht“ mehr, aber die Fliegen!

Nun gestatten Sie bitte die Vorstellung der Schaltung mit einigen erklärenden Worten.

Gleich vorn rechts im Schaltbild ist ein Stück des schönen weißen MIBA-Kunstdruck-Papiers schwarz eingerahmt, bezeichnet mit

„Fahrpult“. Das brauchen Sie in der Praxis, sonst fahren Ihre Züge nicht. Bitte drehen Sie den Fahrregler des Fahrpultes auf und lassen Sie ihn so stehen. Aha, der erste Zug kommt schon von rechts her angerauscht, überfährt Kontaktgleis K1 und läuft in Tr „B“ (Trenngleis des Signals B) ein. Mit ihrem linken Auge schielt die Lok nach dem geschlossenen Signal B der Gegenrichtung, ob sie wohl...? Nein, über die Gleichrichterzelle G11 und den A1-Kontakt des Trix-Relais 591 ist der Stromkreis zum Fahrpult geschlossen. Die gute 89er – oder welche Lok Sie auch immer vor Ihren Zug gespannt haben mögen – schnauft also tapfer weiter. Auch von der Langsamfahrstrecke La „B“ läßt sie sich keineswegs beeinflussen.

Nun nähert sich der Zug dem geschlossenen Signal A, dem er zu gehorchen hat. Hier wird die Langsamfahrstrecke La „A“ wirksam, weil der Mittelleiter über G1 4 beim offenen Relaiskontakt A2 „in der Luft hängt“, die Lok gezwungenermaßen über den ca. 30 Ohm betragenden Langsamfahr-Widerstand (auch verstellbar von Herpa unter der Nr. 489 oder 490 erhältlich) ihren Strom zurückfließen lassen muß, wodurch letzterer natürlich geschwächt wird, was wiederum eine Abbremsung des Zuges zur Folge hat. Den angegebenen Widerstandswert von 30 Ohm sehen Sie bitte als Richtwert an.

Nachdem Ihr Zug seine Fahrt verlangsamt hat, bremst er diese im Tr „A“ (Trenngleis des Signals A) auf 0 Std./km ab. Soll er weiter fahren, ziehen Sie bitte Signal A. Die Schaltung der Signalbetätigung weicht von der üblichen nicht ab. Deshalb habe ich sie nicht mit aufgemalt; außerdem wäre auf dem Zeichenpapier auch kein Platz mehr gewesen.

Wenn Sie also jetzt Signal A auf „Frei“ stellen, so schließen die im Märklin-Flügel-signal eingebauten Kontakte für die Zugbeeinflussung (hier als a1 und a2 bezeichnet). Der a1-Kontakt verbindet über den NTC-Widerstand (S. auch MIBA-Heft 14/X, S. 586) und G1 6 den aufgetrennten Mittel-

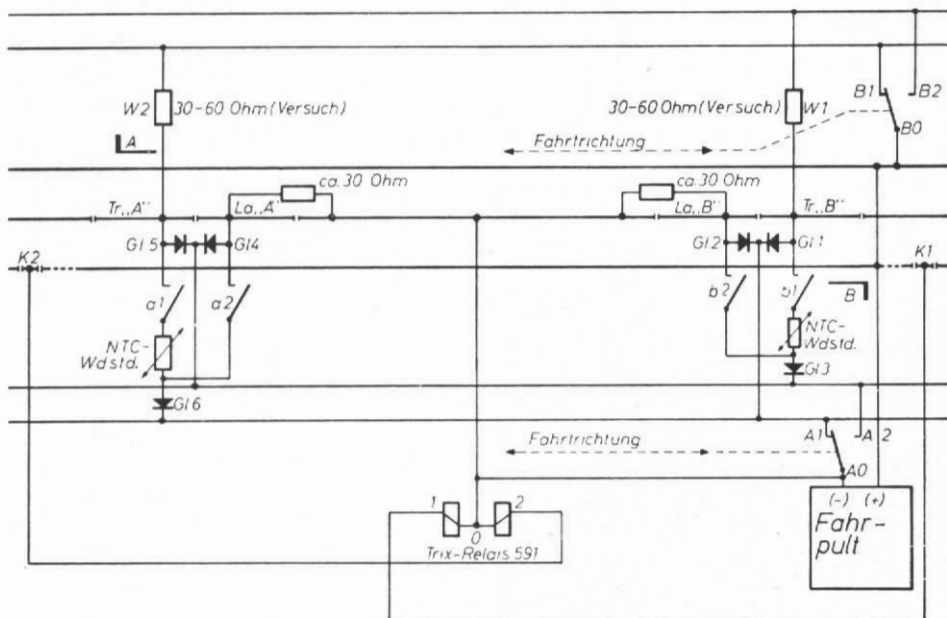
leiter mit dem (-) Anschluß des Fahrpultes. Sobald sich der NTC-Widerstand genügend erwärmt hat, zieht die Lok schön langsam an, ganz wie es sich gehört. Empfehlen möchte ich Ihnen, das Signal alsbald durch ein Kontaktgleis selbsttätig schließen zu lassen, weshalb, erzähle ich Ihnen gleich.

Drehen wir also den Film zurück. Der Zug kommt von rechts, soll aber jetzt am bereits geöffneten Signal A ohne Geschwindigkeitsverminderung durchfahren. Die Bremsstrecke La „A“ führt volle Spannung, weil a2 und a1 geschlossen wurden, die Trennstrecke Tr „A“ dagegen zunächst noch nicht. Erst muß der NTC-Widerstand erwärmt werden. Stellvertretend für die noch nicht in Tr „A“ befindliche Lok übernimmt der Widerstand W2 diese Aufgabe. W2 „heizt“ also den NTC-Widerstand vor, allerdings auch nach. Das macht dem zwar nichts aus, nur wird er zu heiß und bei dichter Zugfolge in einer Richtung ließe seine Wirksamkeit beim Anfahren sehr zu wünschen übrig. Deshalb baldmöglichst das Signal wieder auf „Halt“ zurückstellen. Die Zugbeeinflussung der Gegenrichtung arbeitet in gleicher Weise.

Das Trix-Relais 591, selbsttätig ausgelöst vom fahrenden Zug, schaltet jeweils die Leitungen der Parallelspeisung um, was eigentlich den „Pfiff“ bei der Sache darstellt. K1 und K2, sowie das Trix-Relais 591 benötigen Sie – ohne die Anzahl der Signale berücksichtigen zu müssen – für die gesamte eingleisige Strecke nur einmal. Bauen Sie bitte K1 am Beginn, K2 am Ende dieser Strecke ein und zwar so, daß niemals ein Zug auf diesen Kontaktgleisen stehen bleibt, sonst kann Ihnen trotz solider Konstruktion das Relais durchbrennen.

Die Gleichrichter Gl 3 und Gl 6 sind nicht unbedingt erforderlich. Sie dienen als Schutz vor den unbeabsichtigten Folgen falscher Signal-Bedienung. Legen Sie keinen Wert auf vorbildgetreues Anfahren der Loks, so entfallen die NTC-Widerstände sowie W1 und W2, desgleichen der Umschaltkontakt B des Trix-Relais und die Leitungen von B1 und B2.

Jetzt muß ich aber unbedingt aufhören mit dem Aufzählen von „Spurmaßnahmen“. Schließlich bekommen Sie Geschmack am Sparen und ersparen sich die ganze Umstellung Ihrer eingleisigen Strecke. Und das wäre doch wirklich schade.



Allgemeine Betrachtungen
um eine Anlage.

4 modellbahnbesessene Jungens...

... die Gebr. Bormann aus Wernigerode/Harz, finden in ihrer Begeisterung keine Grenzen mehr und wollen noch mehr und noch mehr, obwohl schon fast jeder Zentimeter der Anlage mit Gleisen und Gebäuden ausgenützt ist. Und so schufen sie mit ihrer Anlage – wohl ungewollt – geradezu ein visionäres Zukunftsbild von den gedrängten Verkehrsverhältnissen einer Großstadt im Jahr 2000, für den Fall, daß die Verkehrsexperten den Verkehr in einer Großstadt nicht rechtzeitig unter die Straße verbannen! Aus dieser Sicht gesehen, wollen wir ihnen ihre Begeisterung nicht vergällen und Verständnis dafür haben, daß man 4 Anlagen (4 Brüder!) nun mal nicht so leicht unter einen Hut bringen kann! „Weniger wäre mehr!“, aber eine solche Modellbahnereinsicht kommt meist erst mit dem „Alter“ und jugendlicher Überschwang übersieht eben leicht die Grenzen des Maßvollen. Wer weiß, vielleicht hat manch' anderer seine helle Freude an dem unübersehbaren Verkehrsgewühl, denn die Geschmäcker sind nun mal sehr verschieden und nachdem es für die

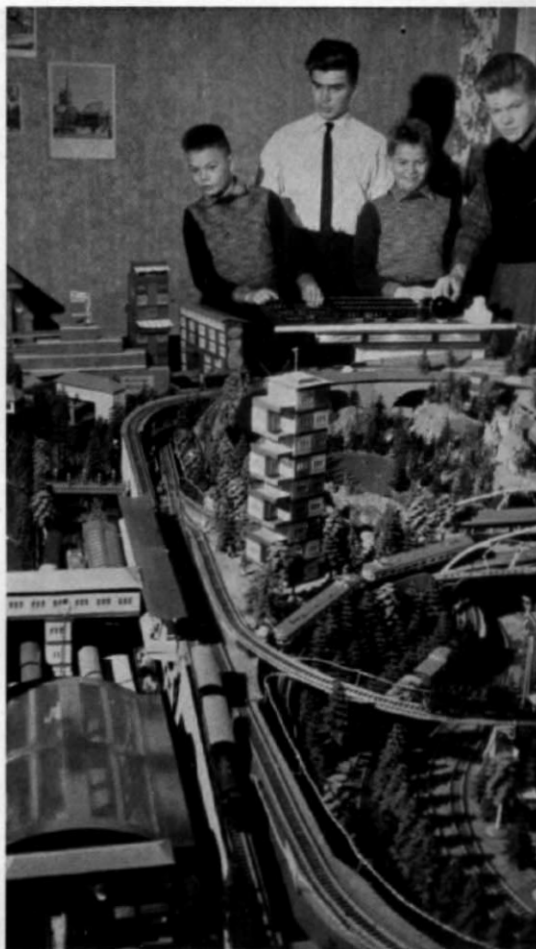


Abb. 1. Die 4 jungen „Bormänner“ blicken teils erfreut, teils nachdenklich auf ihr Werk.

Abb. 2. Der Zentralbahnhof mit den dreigeschossigen Fahrbahnen – Mittelpunkt des Verkehrsablaufs.



Modellbahnerei noch keine „amtlichen“ Regeln gibt – außer der einen, das Abbild des Vorbildes in jeder Beziehung zu sein, was eigentlich mehr als genug besagen sollte –, kann man schlecht den „Schulmeister“ mimen. Unsere Zeilen sollen daher auch mehr dazu dienen, Sie zum Nachdenken anzuregen. Sie sollen mal wieder über den eigentlichen Sinn und Zweck der Modellbahn

nerlei nachdenken und sich selbst prüfen, wonach Ihnen der Sinn steht. Es gilt zu unterscheiden zwischen einer freigestalterischen Eisenbahnanlage und einer vorbildnahen Modellbahn. Die eine kann und soll als reine subjektive Ansichtssache von einem Außenstehenden nicht begutachtet werden, die andere will und möchte sich einer objektiven Kritik stellen. Die letzte Entscheidung kann Ihnen, lieber Leser, keiner abnehmen. In welche Kategorie Sie sich einreihen, bleibt Ihnen überlassen und Sie werden – wenigstens in unserem MIBA-Kreis – weder verdammt noch belobigt, gleich wie Sie sich entscheiden. Die Beschäftigung mit der kleinen Bahn ist nun mal ein Hobby, eine Freizeitgestaltung, ein Steckenpferd, das auf alle mögliche Arten geritten werden kann. Wir sehen es selbstverständlich als unsere Pflicht an, Ihnen aufzuzeigen, wie Sie es richtig machen müssen, falls Sie die Absicht haben, die „hohe Schule“ zu erlernen, aber Sie brauchen kein Staatsexamen abzulegen und wenn Sie eben nur ein „Sonntagsreiter“ sein wollen bzw. nur das Zeug für einen solchen in sich haben, dann drücken wir eben sämtliche Augen zu und freuen uns mit Ihnen, wenn Ihnen das Reiten auf Ihre eigene Art und Weise Freude bereitet.

In diesem Sinne wünschen wir auch den Gebr. Bormann noch recht viel Freude und Unterhaltung mit ihrem ureigensten Steckenpferd, das sie zu viert reiten. Daß es hierbei vielleicht etwas strapaziert wird, macht nichts, denn Steckenpferde sind aus einem besonderen Holz geschnitzt, die halten viel aus!



Abb. 3. Die Bahn überquert sich sechsmal in immer neuen Höhenlagen bis zur Bergstation.

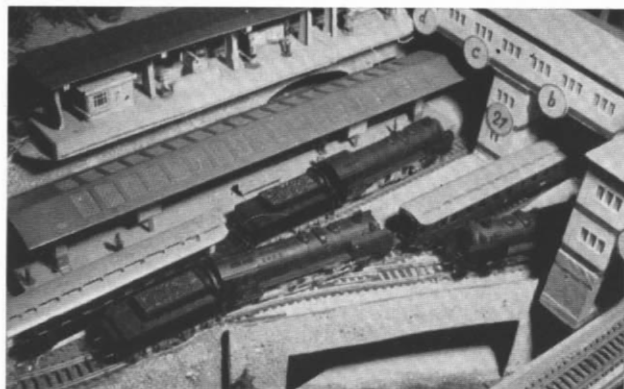
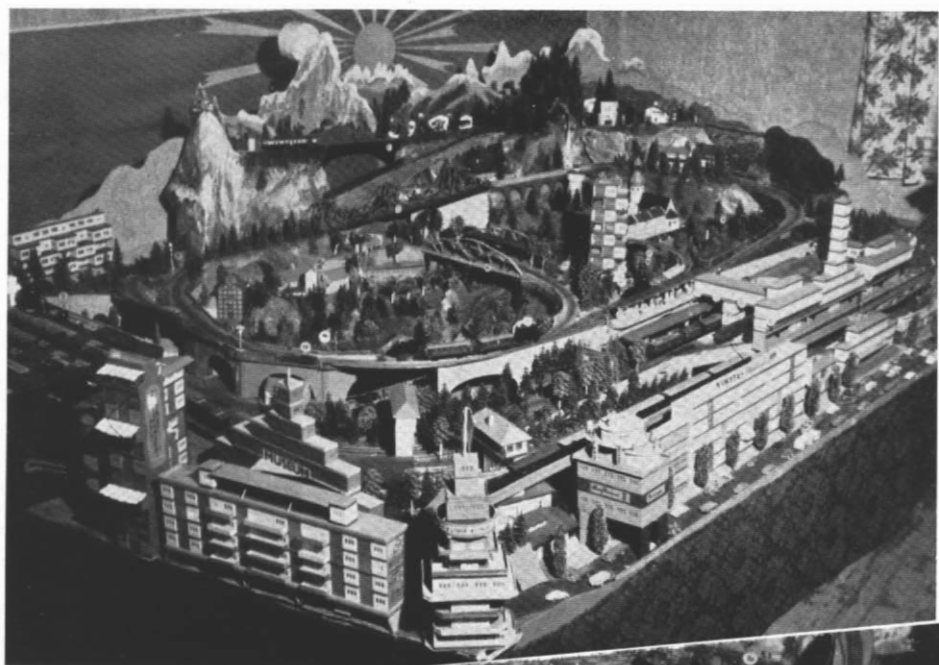


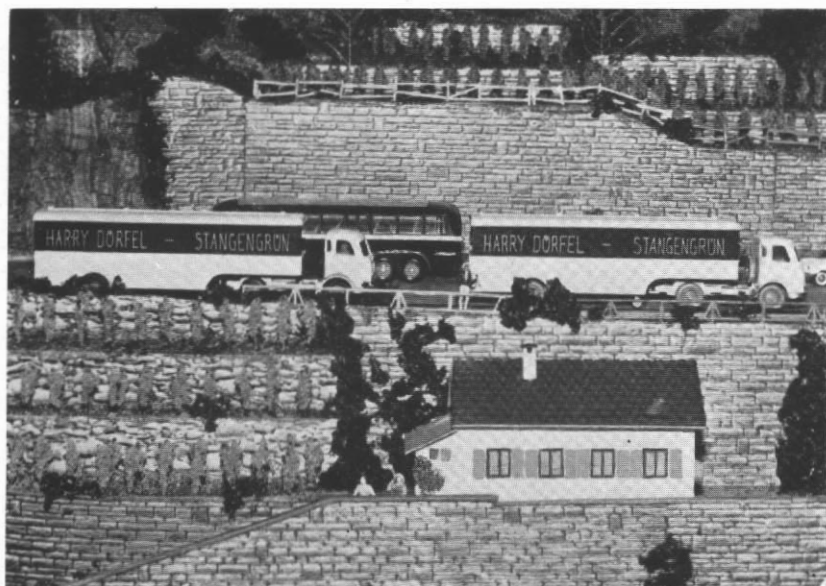
Abb. 4. Der Expresßgutbahnsteig unter den Bahnsteigen d, c und b soll inzwischen ebenfalls fertiggestellt sein. 20 Züge können zur gleichen Zeit verkehren, wenn alle 4 Jungens bedienen und alle 5 Sinne beisammen haben ... !

Seite 337:

Abb. 5. Gesamtbild der Anlage. Kulisse und Bergbahn-Endstation werden nach links noch verlängert.

Abb. 6. Der Zentralbahnhof aus der Vogel-Perspektive.





„Wie wär's mit Rebstockreihen für terrassenförmige Weinberge . . . ?“

so ungefähr „animierten“ wir in Messeheft 4/XIII die Firma HERPA. Nun, das Modellbahner-Ehepaar Schröder, Kiel, hat die Idee aufgegriffen und ein passendes Gelände an Hand unserer Weinberg-Bauanleitung in Heft 2/IX entsprechend gestaltet. Auf solche Weise können steile Partien sinnvoll aufgelockert werden.

Jeder hat einmal Klein angefangen!



Ein kleines
Motiv aus
einer kleinen
TRIX-Anlage
des Herrn
Harald Blen-
der, Speyer

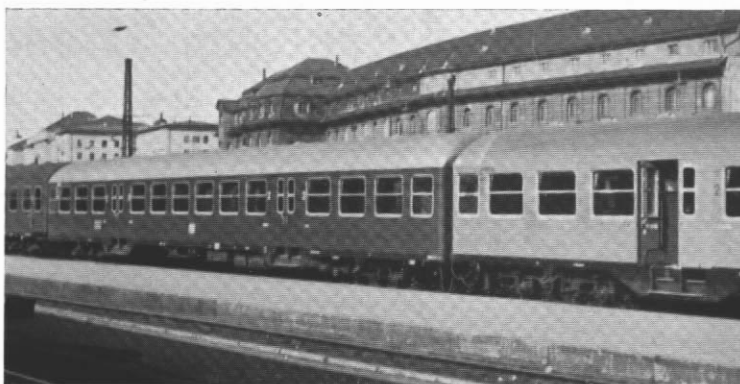
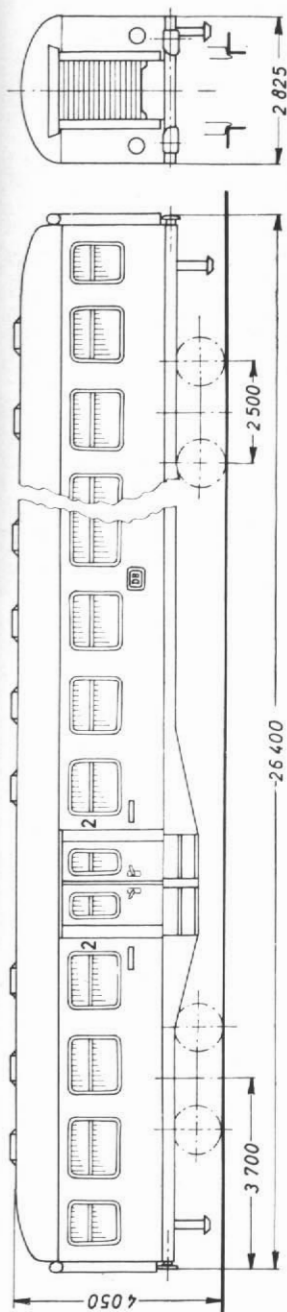


Abb. 1. Einige der Versuchswagen.

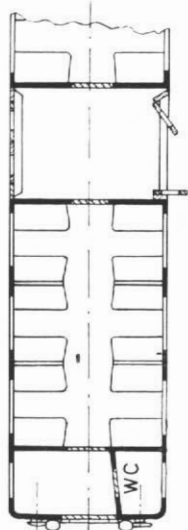
B4yg(eb) - Nahverkehr-Personenwagen

Ein interessanter

Versuchswagen der DB

von Jürgen Menzel, Essen

Abb. 2. Zeichnung ohne Maßstab.
Die fehlenden konkreten Angaben sind der Zeichnung in Heft 3/VI S. 100/101 zu entnehmen.



Vor etwa zwei Jahren hat die DB eine Serie von zwölf B4yg-Reisezugwagen in Dienst gestellt, die der Erprobung einer weiteren Bauform der 26,4-m-Leichtbauwagen für den Nahschnellverkehr dient. Neu an diesen Wagen, die später die B3y-Umbauwagen ablösen sollen, sind die einstiegslosen Wagenenden, die – ähnlich den Schweizer Leichtstahlwagen – die Toilettenräume enthalten. Im ersten und dritten Wagenviertel ist dafür je ein Mitteleinstieg angeordnet. Die Türen ohne Mittelpfosten sind teilweise nach innen schwenkbar, so daß die geöffneten Türflügel nicht aus dem Lichtraumprofil ragen. Im übrigen entspricht der Einstieg dem des B4yg-Umbauwagens (vgl. MIBA 9/X), mit dem der neue Wagentyp auch die Innenausstattung gemeinsam hat. Um die zweckmäßigste Konstruktion für eine geplante Großserie zu ermitteln, wurde jeder Wagen in den Details unterschiedlich gestaltet. Gemeinsam sind nur die Hauptabmessungen, die Fensterteilung und die Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz (vgl. nebenstehende Zeichnung). Interessant ist, daß nach amerikanischem und französischem Vorbild auch der Bau der Wagenkästen aus nichtrostendem Stahl erprobt wird. Diese Wagen bleiben ungestrichen und bieten einen recht ungewohnten Anblick (s. Foto). Die Übergänge an den Stirnwänden können in der üblichen Weise durch Jalousien verschlossen werden.

Die neue Bauart soll gegenüber dem bekannten 26,4-m-Eilzugwagen den Vorteil eines besseren Fahrgastflusses bringen, der im Bezirksverkehr mit den kurz bemessenen Aufenthaltszeiten der Züge dringend erforderlich ist. Ob dieses Ziel mit derartigen Wagen erreicht werden kann, wird die praktische Erprobung ergeben, denn ob die bisher üblichen Türen an den Wagenenden tatsächlich die beste Lösung sind, mag dahingestellt bleiben.

Die Anlage im Modellschrank

von Ernst Lammich, Hamburg

Eigentlich müßte ich Ihnen erst mal den Schrank vorstellen und erzählen, wie ich zu diesem kam, aber WeWaW meint, man könne ein Pferd ja auch mal vom Schwanz her aufzäumen. Vielleicht ist es tatsächlich besser, Ihnen erst einmal den Streckenplan und die ersten Arbeiten vorzuführen und dann erst den „Stall“, in welchem mein „Steckenpferd“ untergebracht ist. (Um Mißverständnissen vorzubeugen: Mit „Stall“ ist selbstverständlich der Modellbahnschrank und nicht das Wohnzimmer gemeint!).

Die Notwendigkeit eines Modellbahnschranks unterstreicht bereits, daß ich ebenfalls mit der Raumnot meine liebe Not habe und daß es daher nur zu einem Nebenbahnmotiv langte. Da ich aber dennoch gern einen kleinen Güterbahnhof und ein kleines Bw unterbringen wollte, mußte ich mich zwangsläufig von der allgemein üblichen Aufstellung des Stationsgebäudes an einem geraden Gleisstück lösen, zumal ich mir auch noch in den Kopf gesetzt hatte, daß das Empfangsgebäude nicht von beiden Seiten von Gleisen eingeschlossen sein sollte. Nachdem es bei der BUBA ebenfalls Ausnahmen gibt, bei denen der gesamte Bahnhof in einer Kurve liegt – ich erinnere nur an das Titelbild von Heft 8/XII –, falle ich mit meiner Anordnung also keineswegs aus dem Rahmen.

Wie aus dem Streckenplan ersichtlich (oder vielleicht auch nicht), handelt es sich um eine eingleisige Nebenbahn mit einer Abzweigung für eine Bergstrecke. (Berge oder zumindest Hügel sind m. E. bei einer kleinen oder mittleren Anlage geradezu unerlässlich, will man die zwangsläufig sich ergebende Gleis-„Dichte“ wenigstens einigermaßen tarnen.)

Im Hintergrund – unterm Gelände versteckt – wird die Strecke zweigleisig geführt, um das ungehinderte Aneinandervorbeifahren zweier Züge zu ermöglichen. Am Ende jeder dieser beiden Ausweichstrecken ist eine Stromtrennstelle vorgesehen, so daß die Züge dort zunächst stehen bleiben und für den Betrachter eine Zeitlang verschwunden sind. Die Abberufung erfolgt vom Stellwerk aus durch Zuschalten der Strecke.

Die Handweichen im verdeckten Teil (Abb. 2) brauchen nicht gestellt zu werden, da sie stets auf „Abzweigung recht“ gestellt sind und aus der anderen Fahrtrichtung von den Fahrzeugen aufgeschnitten werden.

Daß auf meiner Anlage recht gute Fahrmöglichkeiten bestehen, werden Sie feststellen, wenn Sie sich die nötige Zeit für die in solchen Fällen üblichen KMZ nehmen (KMZ = Kontrollfahrten mittels Zeigefinger). Das Rangieren mit einem Güterzug erfolgt

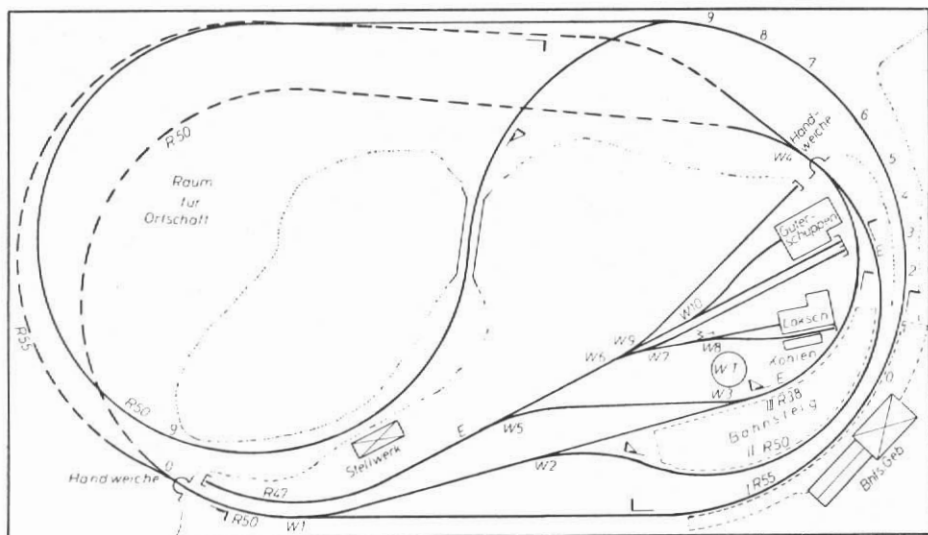


Abb. 1. Streckenplan der Schrankanlage im Maßstab 1:18 (2,17 x 1,24 m).

Abb. 2. → Einbau einer Märklin-Handweiche zwischen Nemec-Gleise. Weiche liegt später im Tunnel und ist dann nicht mehr zu sehen.

Abb. 3. Auf dieser Druntersicht sind die „Punktkontakte“ zu erkennen (siehe Text).

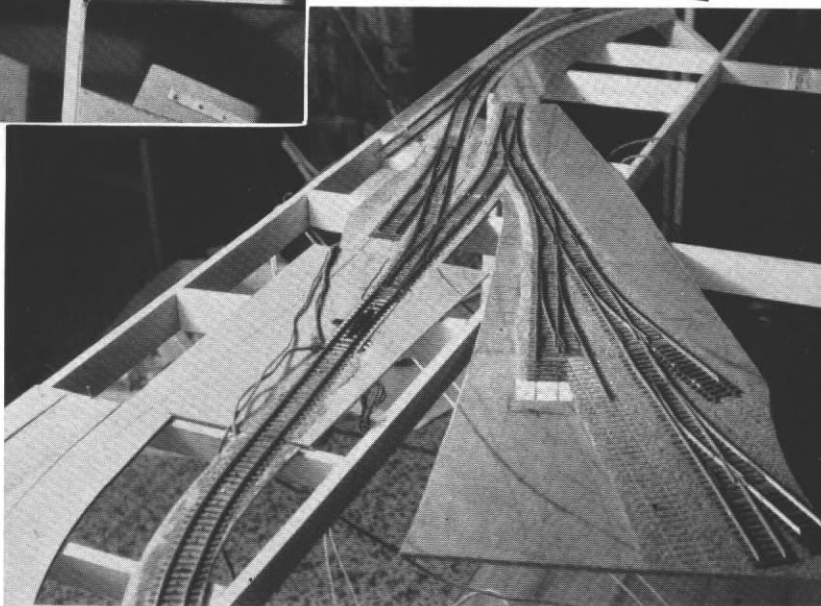
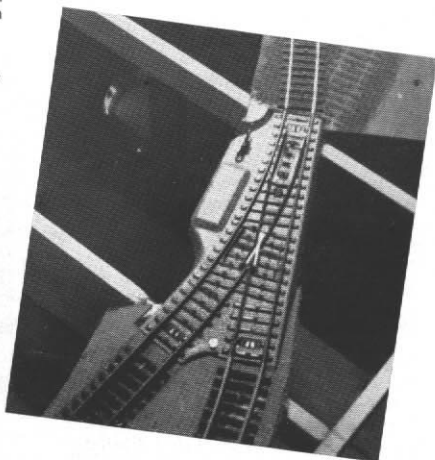
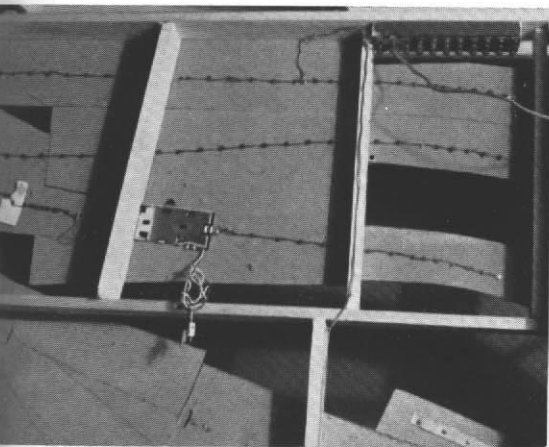


Abb. 4 veranschaulicht die Anlagenbauweise (Rahmen-gestell und Gleisverlegung auf Hart-faserteilstücken).

im Bereich des Güterbahnhofes über das Ziehgleis (Abb. 1 links) und die Weichen 5, 6, 9 und 10. Das Hauptgleis wird nicht gekreuzt, so daß auf der Strecke weitergefahren werden kann.

Die Weichenstraße des Güterbahnhofes stammt noch von meiner ersten (nie fertig gewordenen) Anlage. Daraus ergibt sich die vielleicht nicht gerade sehr günstige Gestaltung dieses Anlagenteiles.

Der Unterbau meiner Anlage geht aus den Bildern hervor. Auf dem Rahmengestell befestigte ich ausgesägte Hartfaserstücke, auf denen wiederum die Nemec-Schwellenbänder, -Gleise und -Weichen verlegt sind. Da ich mich bisher immer noch nicht entschließen konnte, auf Gleichstrom umzusatteln – es gibt eben doch noch stockkonservative Modellbahner! – fahre ich mit Wechselstrom unter Benützung eines Mittel-

leiters aus Punktkontakten. Auf den geraden Gleisstücken ist jede dritte Schwelle durchbohrt. Unter dem Gleisbrett habe ich eine kupferne Antennenlitze verlegt und durch diese und die Schwellen Nägel hindurchgesteckt (sog. Blauköpfe, die am wenigsten auffallen). Ein Verlöten der Nägel kann entfallen. Später vielleicht erforderlich werdende Trennstellen für Signale, Blockstreckentrennung u. dgl. können jederzeit und überall durchgeführt werden; die Antennenlitze wird einfach durchgeschnitten und die entsprechenden Kabelverbindungen werden vorgenommen.

Die oben aus den Schwellen herausstehenden Nägel wurden mit einer Zange abgezwickelt und etwas nachgefeilt. Bei den Weichen und Entkopplungsstellen steigen die „Punktkontakte“ leicht an, damit der Lokschiefer anstandslos darüber hinweggleiten kann. Was soll ich soviel erzählen, all diese Punkte sind durch das Märklin-Pk-Gleis ja schon längst bekannt. Die Nemec-Gleisverbinder passen genau für die Märklin-Gleise bzw. umgekehrt, so daß eine Verbindung beider Gleisfabrikate – wie es auch bei mir teilweise der Fall ist – keine Schwierigkeiten bereitet.

Der Ausbau der Anlage geht leider nur sehr langsam vorwärts, da ich abends kaum Zeit zum Basteln finde und der Sonntag der Familie gehört. Nach Einführung der 40-Stunden-Woche werde ich wohl etwas mehr Zeit für mein Hobby haben, obgleich es eigentlich nicht wesentlich ist, daß die Anlage bald fertig

Abb. 6. ➔ Der Aufbau schreitet voran. Das Bahnhofsgebäude ist im Entstehen.

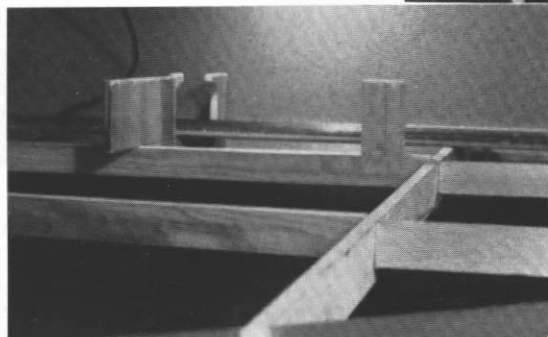


Abb. 7. Teile des Rahmenbaues (Tunnelstrecke) mit Stützen für die höhere gelegene Trasse.



Abb. 5. Blick auf werdenden Güterbahnhof und Bw. Auf den im Hintergrund sichtbaren Modellbahnschrank wird das nächste Mal eingegangen.



wird, sondern daß man durch die Beschäftigung mit seinem Steckenspiel einen Ausgleich für seinen Beruf hat. Die 40-Stunden-Woche ist also keineswegs – um mich im Wahljahr „gewählt“ auszudrücken – direktemang „Brandt-eilig!“ (Womit ich weder für noch gegen irgend jemand etwas „gesagt haben möchte...“)