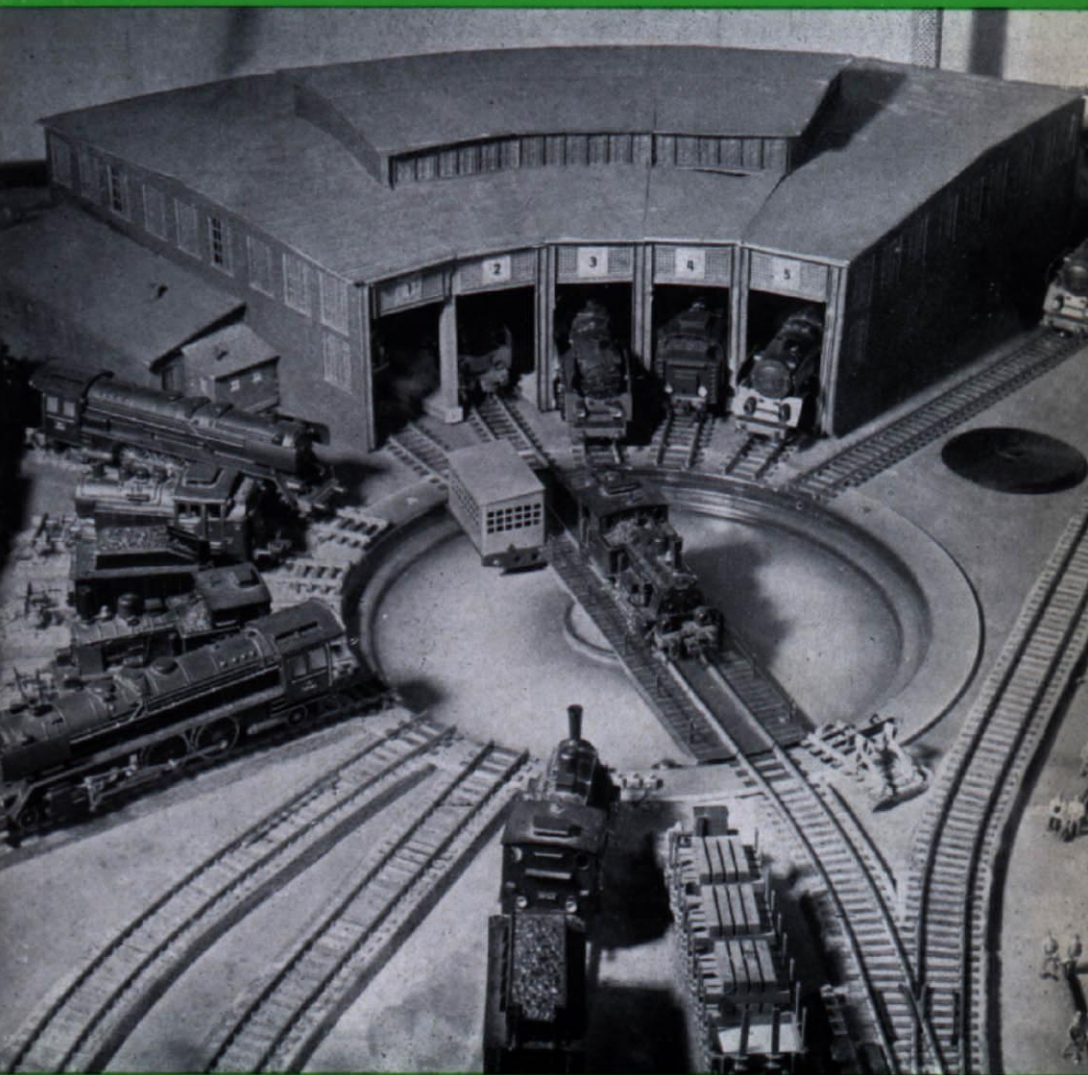


Miniaturbahnen

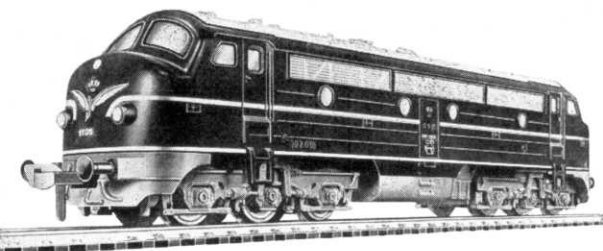
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

6 BAND XIV
9. 5. 1962

PREIS
2,- DM



1385 D • DM 45,-
Modell der diesel-
elektrisch. Mehrzweck-
Lokomotive 1105 der
Dänischen Staatsbah-
nen (DSB) • 6-achsig
Achsfolge Co'Co' • an
beiden Stirnseiten je 2
Scheinwerfer, mit der
Fahrtrichtung automa-
tisch wechselnd.

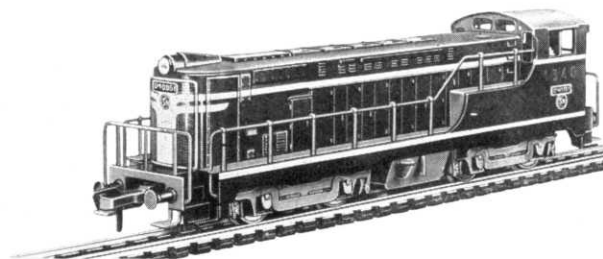
Fleischmann
H

ein Begriff
für

Modellbahner

in der

ganzen Welt



1340 F • DM 32.50
Allzweck - Diesel - Lok
nach Bauart Baldwin •
4-achsig, in den Far-
ben der Französischen
Staatsbahnen (SNCF) •
mit Stirnbeleuchtung •
ein Modell, das durch
Farbe und Form Ihre
Anlage noch abwechs-
lungsreicher gestaltet.

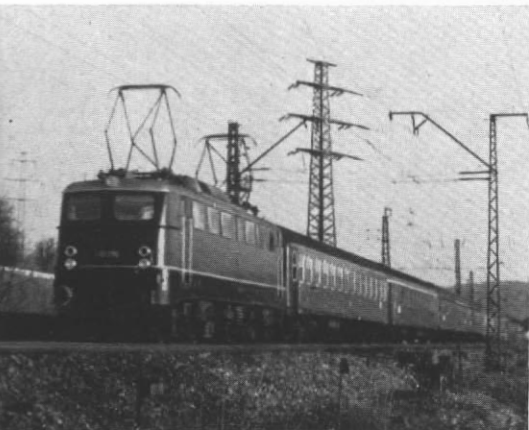
- | | | | |
|--|-----|---|-----|
| 1. Wieso fahren Elloks mal mit 1, mal mit 2 Bügeln? – Endgültige Klärung | 247 | 10. H0-Anlage „Hammersteinach“ (mit Streckenplan) | 267 |
| 2. Umbau von Märklin-Loks auf das Zweischienensystem | 248 | 11. ET 88 – aus Liliput-Abteiwagen (BP) | 272 |
| 3. Loktender mit Zugführerabteil (Kabinentender) | 252 | 12. Kardan-Gelenke u. Drehgestellantriebe | 274 |
| 4. Der Filius spielt ... (H0-Anl. Dörr) | 254 | 13. Motiv von der Clubanlage Rendsburg | 275 |
| 5. Automatisch zügig bremsen | 256 | 14. Buster Keaton und der (K.u.K.) General | 276 |
| 6. Wie man's macht ... | 257 | 15. 100 m ² Druckgaskesselwagen - Nachtrag | 276 |
| 7. Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen Allgemeines und Schaltungsprinzip | 260 | 16. Welche Tast' für welchen Mast (Märklin-Entkupplungslichtmast) | 278 |
| Selbstblock-Schaltung für TRIx | 262 | 17. Ein größerer Fremdenverkehrsort ... (H0-Anlage Grafinger) | 279 |
| 9. Motiv Schmalspurbahn und Trolleybus (Braun) | 266 | 18. Wenn ein Aquarianer Modelle baut | 280 |
| | | 19. Haug-Motiv „Unfallstelle“ | 266 |

Miba-Verlag Nürnberg

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 – Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neudorferstr. 17, T. 37 48 28
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg
Heftbezug: Heftpreis 2.- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -10 DM Versandkosten).

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

Wieso fahren Elloks mal mit 1 Bügel, mal mit 2 Bügeln? – Endgültige Klärung



Der F 40 „Mozart“ – E 10 (2 Bügel angelegt) mit 4 Wagen, aufgenommen Dezember 1961 von Günther Sommerfeldt, Göppingen.

In Heft 13/XIII hat Herr Wirths die o. a. Frage aufgeworfen und sich bei der DB Karlsruhe eine Auskunft geholt, die zwar vieles klärte, jedoch nicht alles, wie die Beobachtungen einiger Modellbahner ergaben. So schrieb z. B. Herr G. Sommerfeldt, Göppingen u. a.:

„Auf der Strecke Stuttgart–Ulm sind vor einigen Jahren auch die Neubauloks E 10, E 41 mit nur einem Stromabnehmer gefahren, seit etwa einem Jahr sieht man sie auf dieser Strecke jedoch überwiegend mit 2 Stromabnehmern. Es kann kaum das Zuggewicht (schwere Züge) sein, was ja eine größere Stromabnahme der Lok bedingt, denn beigefügtes Bild zeigt den leichten F 40 „Mozart“ bergab bei Süssen mit der E 10 218, die beide Stromabnehmer angelegt hat. Es dürfte sich auch kaum um eine Störung gehandelt haben, denn auch im Sommer und an vielen anderen Tagen fahren die E 10 mit schweren und leichten Zügen überwiegend mit 2 Bügeln. Ich sagte bewußt „überwiegend“, denn ich habe mitunter auch mal eine E 10 mit nur einem angelegten Bügel entdeckt.“

Ich möchte nun zu gern wissen – vermutlich auch noch viele andere Modellbahner –, wann und warum der Lokführer einen oder zwei Bügel anzulegen hat?“

Wir haben uns aufgrund der verschiedenen Zuschriften an die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn gewandt und um eine befriedigende Erklärung dieser nicht ganz klaren Angelegenheit gebeten. Hier der Bescheid:

Deutsche Bundesbahn
Hauptverwaltung - Pressedienst

Frankfurt/M.,
den 31. März 1962

Sehr geehrte Herren!

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 7. März 1962 und können Ihnen zu Ihrer Anfrage folgendes mitteilen:

Die Bundesbahndirektionen mit elektrischem Zugbetrieb sind angewiesen worden, bei den Neubau-Elloks E 10, E 40, E 41 und E 50, die sämtlich mit Stromabnehmern der neuen Bauart DBS 54 ausgerüstet sind, nur mit einem Stromabnehmer fahren zu lassen. Ausnahmen davon sind selten und auf besondere Gründe, wie starker Rauheis, zurückzuführen oder, wie auf der Strecke Stuttgart – Ulm, durch die Bauart der Fahrleitung bedingt. Auch bei Vorspannlok wird von der Zug-Lok und von der Vorspannlok nur je ein Stromabnehmer hochgenommen. Dies gilt auch für Fahrgeschwindigkeiten bis 140 km/h bei F-Zügen. Sofern als Zuglok hier jedoch eine Lok der BRE 17 (bis 120 km/h) oder E 18 fährt, hat diese Lok beide Stromabnehmer hochgenommen, wenn sie nicht mit Stromabnehmern Bauart DBS 54 ausgerüstet ist. Nach Ausrüstung mit DBS 54 Stromabnehmern werden auch diese älteren elektrischen Lokomotiven nur mit einem Stromabnehmer gefahren.“

Mit freundlichen Grüßen
gez. Dr. Kurze

Mit diesem Bescheid dürfte unser aller Wissensdurst wohl gestillt sein, denn er erklärt die verschiedenen von der Regel abweichenden Ausnahmen. Im Verein mit der Erstauskunft in Heft 13/XIII dürfen wir nun durchaus in der Lage sein, unsere Elloks „wahlweise“ – je nach den angenommenen Gegebenheiten – mal mit 1, mal mit 2 Bügeln fahren zu lassen.
WeWaW

Heft 7/XIV ist ab 1. Juni 1962 in Ihrem Fachgeschäft!

Umbau von Märklin-Loks auf das Zweischienensystem - kinderleicht und kostenlos!

Die Isolierung

Monatelang habe ich mich mit dem Problem der Radisolierung beschäftigt, bis ich einen einfachen Weg fand, welcher außer der Arbeitszeit praktisch so gut wie nichts kostet.

Die Isolierung betrifft bei Märklinfahrzeugen die linken Speichenräder der Lokomotiven. Auf der rechten Seite sind die Zahnräder hinderlich, d. h. also, daß die Fahrzeugmasse an der Spannung der rechten Fahrachse liegt. Das kann bei Mehrfachbeanspruchung - falls man ähnlich isolierte Wagen verkehrt aufgleist - zu Kurzschlüssen an den Kupplungen führen. Ich fand mich mit dieser Einschränkung ab, da meine HAMO V 160 auch nur einseitig isolierte Radsätze besitzt und man eigentlich nur ein bißchen aufzupassen braucht!

Doch nun zur Isolierung selbst: Von der Lok (beispielsweise der BR 89) wird alles entfernt, was schraub- und lötlbar ist: Gehäuse, Mittelschleifer, Umschaltrelais, Motor, Birnen und Kuppelstangen. Alles andere bleibt zusammen. Dieser Rest wird in einen Schraubstock gespannt (Abb. 2) und nach Abb. 1 werden in jedem Rad alle Speichen bis auf drei, die den Radkranz zentrieren, durchgesägt. Mit einem aus einer Rasierklinge gebrochenen Spachtel verklebte ich mit UHU-plus die Fugen. Nach dem Durchsägen der restlichen drei Speichen konnte ich zum erstenmal auf Kurzschluß prüfen. Nach dem Verkleben der Restspeichen ist die Isolierung beendet.

Von großer Wichtigkeit sind:

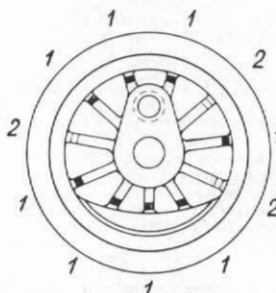
A. peinlichste Sauberkeit vor und bei dem Kleben mit UHU-plus (entgraten, entfetten!).

B. Genaues Arbeiten nach einem Schema, sonst passiert das, was mir passierte: Ich war fertig, aber ein Rad hatte einen Kurzschluß, und zwar in einer der drei letzten Speichen. Die Frage war nun, welche der elf im Rad sitzenden Speichen die letzten drei gewesen waren! Deshalb siehe oben.

Gar mancher wird nun vielleicht etwas skeptisch dreinschauen und dem Frieden nicht trauen wollen, daß man auf solch' einfache Weise dem bekanntermaßen schwierigen Problem zu Leibe gehen könne. Zugegeben: Ich traute anfänglich selbst nicht recht dem Frieden, doch heute kann ich Ihnen versichern:

1. Die elektrische Isolierung durch das Klebstoffmaterial ist sehr gut.

2. Die mechanische Festigkeit der solcherart behandelten Räder ist ebenfalls gut. Natürlich entspricht sie nicht mehr hundertprozentig der eines unbehandelten Originalrades, aber vielleicht vermittelt Ihnen mein Versuch ein konkreteres Bild von der Festigkeit der Räder: Ich klebte ein Ms-Dreieck in ein Alu-Rohr von 11 mm Innendurchmesser. Jede der 3 Ecken war auf einen Querschnitt zugefeilt, der dem Querschnitt einer Märklin-Radspeiche entspricht. Die dreispeichigen Räder belastete ich axial im Mittelpunkt. Bei 11 kg gingen mir die Belastungsgewichte aus, so daß ich zusätzlich noch aus Leibeskräften zog. Bis das Pseudo-Rad endlich wieder aus den Einzelteilen bestand, war die Zugschnur zweimal gerissen. Weitere Versuchsräder habe ich ohne Kraftmessung axial zerstört, wobei ein Hammerstiel zum Drücken ver-



*Arbeitsgang:
Speichen 1 durchsägen
mit Uhu-plus verbinden
Speichen 2 durchsägen
auf Kurzschluß prüfen
Speichen 2 mit
Uhu-plus verbinden
auf Kurzschluß prüfen*

Abb. 1. Es ist empfehlenswert, beim Durchsägen der Speichen in der vom Verfasser angegebenen Reihenfolge vorzugehen!

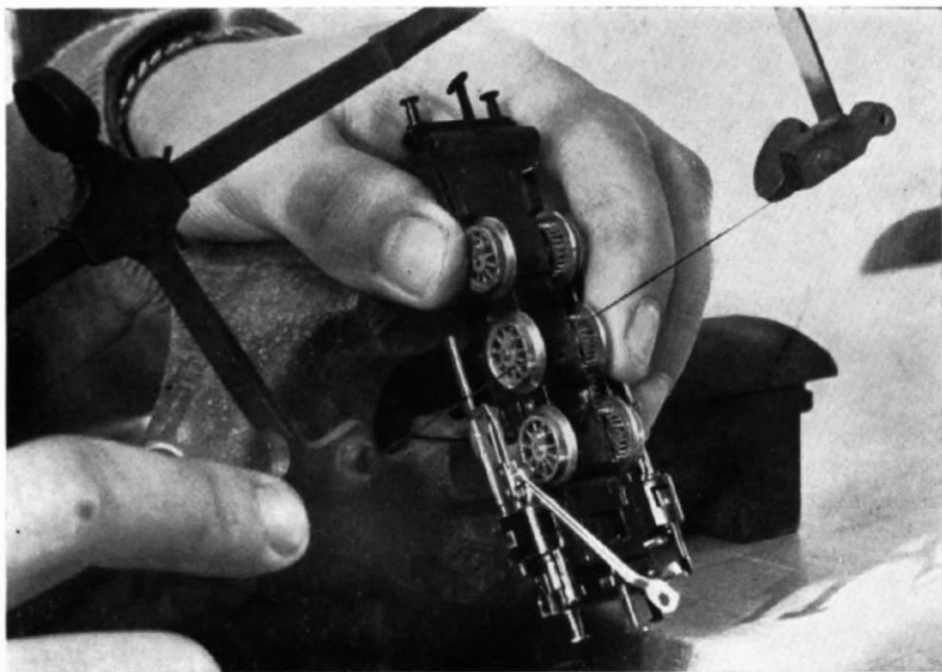


Abb. 2. Dieses Bild demonstriert das Durchsägen der Radspeichen. Nach Demontage von Gehäuse, Motor, Umschaltrelais, Lampen und Kuppelstangen wird das Fahrwerk vorsichtig in einen Schraubstock gespannt. Die Speichen können ohne weiteres leicht schräg durchsägt werden.

wendet werden mußte, weil die Drückerei für den Daumen zu schmerzhaft wurde.

Aus dem Hauptversuch geht hervor, daß die UHU-plus-Klebung pro Speiche mindestens 3,5 kg aushält. Das kleinste Laufrad besitzt 6 Speichen und müßte folglich mindestens 21 kg aushalten, die kleinen Treibräder (z. B. der BR 81 oder 89) mehr als 40 kg. Nachdem man im allgemeinen die Festigkeit von Rädern nicht dadurch erprobt, indem man einen Hebel zwischen die Speichen klemmt und diesen verkantet, sondern hier nur zur Debatte steht, ob die Festigkeit dem laufenden Betrieb gerecht wird, so dürften die ermittelten Werte (außer meiner praktischen Erfahrung) mehr als genug besagen.

Einen Kniff (z. B. verstärkte Klebestellen auf der Radrückseite u. dgl.) habe ich nicht angewandt, außer daß ich das Fahrgestell zwecks schnelleren Abbindens des Klebstoffes und dadurch erreichbare Erhöhung des Festigkeitsgrades auf den nicht mehr ganz

heißen Ofen stellte. Denselben Effekt erzielt man übrigens auch, wenn man das Fahrgestell direkt unter eine 100-W-Lampe legt. Letztere Methode empfehle ich, wenn in einer Lok hitzeempfindliche Plastikzahnräder vorhanden sind.

Machen Sie einen ersten Versuch mit einem Radsatz und machen Sie damit Ihre Belastungsexperimente. Meine Methode, Märklin-Loks auf wirklich einfache und nahezu kostenlose Weise auf das Zweischienensystem ummodellieren zu können, ist ein solcher Versuch sicher wert!

Die Stromabnahme

Mit der einseitigen Isolierung ist es natürlich nicht getan, auch die Stromabnahme muß nunmehr anders gelöst werden. Das ist auch nicht weiter schlimm; ich werde Ihnen anhand dreier Beispiele den Weg weisen, der in den meisten Fällen zum Ziel führt:

Umbau des Märklinschleifers (BR 89, Ansicht von Lokunterseite)

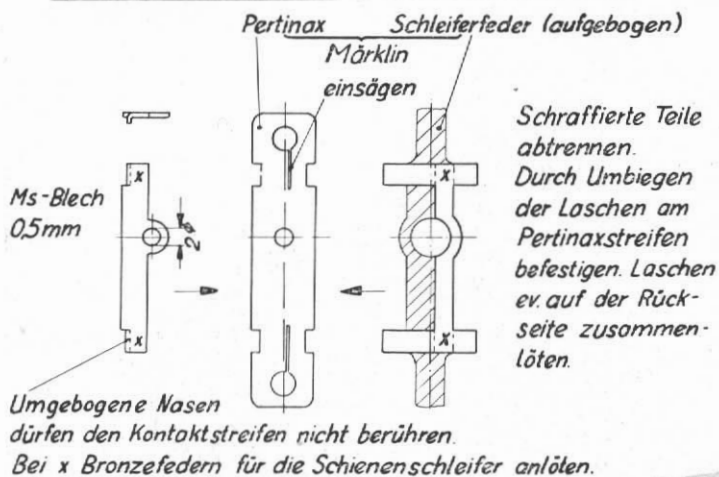


Abb. 3. Beispiel für die Umgestaltung eines Original-Märklin-Schleifers (hier für die BR 89) zu einem Schienenschleifer, wie er nach der Radisolierung – als eine der drei beschriebenen Möglichkeiten – zweckdienlich sein kann.

Abb. 4. Die neuen Schienenschleifer an einer radisolierten Märklin'schen „89“.

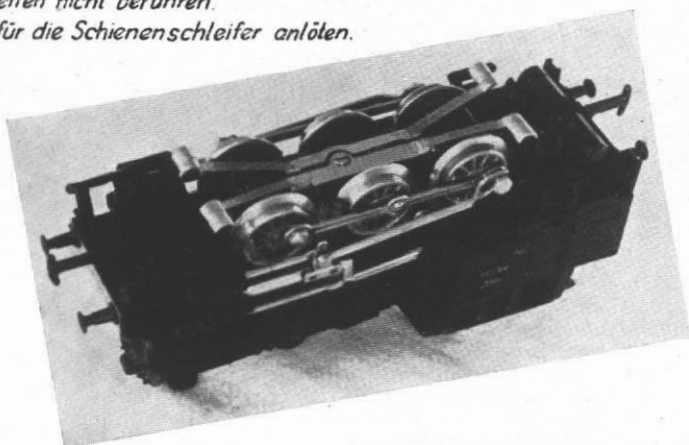
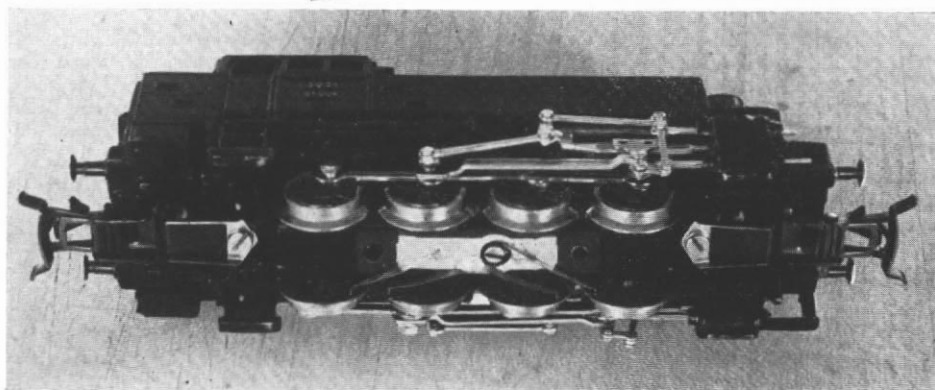


Abb. 5. Radschleifer aus Bronzefederdraht bei einer mehrachsigen Lok (hier BR 81).



Die Bietschal-Brücke der Lötschbergbahn in H0-Größe

Der Künstler ist Herr Karl Gysin, Pratteln/BL/Schweiz, der sie lediglich nach Abbildungen mittels Winkel-, Rund- und Flachmessingstreifen in H0 nachgestaltete. Alles unwesentlich Erscheinende wurde bewußt vernachlässigt und nur die Hauptkonstruktion im Auge behalten.



a) Stromabnahme bei einer D-Lok (BR 81)

Am Märklinschleifer entfernte ich die beiden Blattfedern mit dem Schleifstück. Auf den Rest lötete ich schmale Streifen aus Federbronze, die an den Radkränzen der isolierten Räder schleifen (Abb. 5). Die Lok ist nicht mehr plastikbereift, besitzt jedoch noch eine ausreichende Zugkraft. Die Stromabnahme ist einwandfrei.

b) Stromabnahme bei einer C-Lok (BR 89)

Bei der sehr leichten Baureihe 89 wollte ich die Plastikbereifung beibehalten. Eine Stromabnahme wie bei Abb. 5 mit Radschleifern führte zu einem schlechten Ergebnis. Deshalb blieb nur der eine Weg: Schienenschleifer, die außerdem die größte Betriebssicherheit garantieren (Abb. 4). Die Schleifstücke bestehen aus Neusilberblech, das um einen 3 mm starken Dorn gebogen wurde, die Blattfedern aus Federbronze. Diese wurden nach Abb. 4 an den umgebauten Märklinschleifer angelötet. Der Umbau geht aus Abb. 3 hervor.

Der Stromlauf ist nun folgender:

Rechte Schiene – zum Teil über Räder an die Fahrzeugmasse, z. T. über Schleifer – Ms-Blech – Befestigungsschraube – Fahrzeugmasse – Motor – Litze – Kontaktstück – Märklinschleiferfeder – Schienenschleifer – linke Schiene.

c) Stromabnahme bei Schleiftenderloks

Bei Schleiftendermaschinen kann man auf Schleifer überhaupt verzichten, wenn man die Lokräder (wie geschildert) links isoliert, die Tenderradsätze jedoch nur auf der rechten Seite, so daß die Tendermasse an der linken Schiene liegt. Der Stromverlauf ist dann: Rechte Schiene – Lokmasse – Motor – Tendermasse – linke Schiene. Selbstverständlich muß in diesem Fall die Kupplung zwischen Lok und Tender aus Isoliermaterial bestehen und eine Kabelverbindung zwischen Motor und Tendermasse hergestellt werden.

Der Umbau der Motore auf Gleichstrom mittels Bürkle-Magneten dürfte keine Schwierigkeiten bereiten, und ist schon mehrfach in der MIBA behandelt worden.

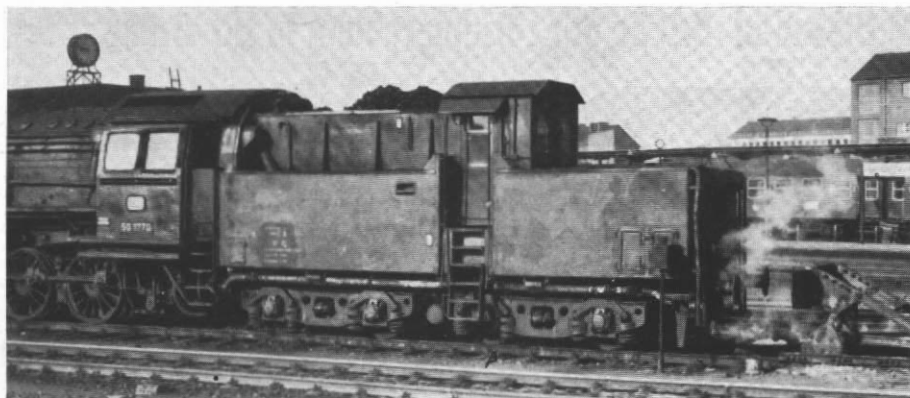


Abb. 1. Lok 50 1770 mit Kabinentender, aufgenommen von Herrn Meißner, Münster/Westf.

Loktender mit Zugführerabteil (Kabinentender)

Immer wieder erreichen uns Fotos bzw. Anfragen mit der Bitte um Aufklärung über den eigenartigen „Führerstand“ auf gewissen Güterzugloks. Wir wollen also nochmals auf diese „mysteriöse“ Angelegen-

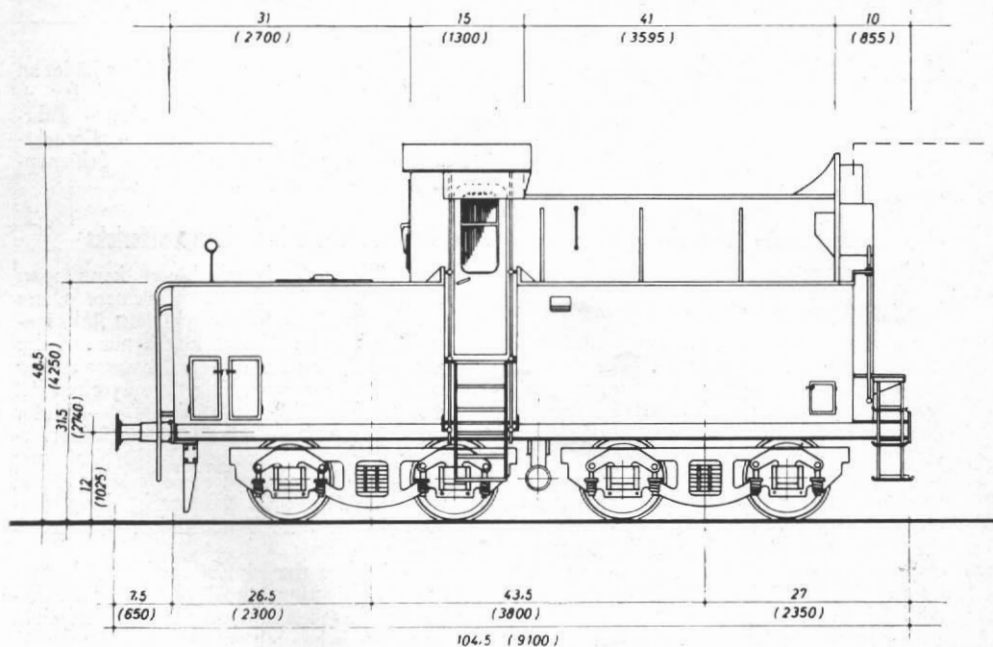




Abb. 2. Herr Helmut Mayer, Plön i. H., entdeckte die 50 „mit der Kajüte und den Fallreeps auf beiden Seiten“ auf dem dortigen Bahnhof (Strecke Kiel-Lübeck), wo sie täglich dreimal verkehrt.



heit eingehen, die wir in Band IX (1957) tatsächlich nur kurz gestreift haben. Außerdem erreichte uns eine sehr gute Zeichnung von Horst Meißner, München, anhand derer es manchem Modellbauer ein Leichtes sein dürfte, den Tender einer Güterzuglok der BR 50 in einen Kabinentender umzuwandeln. Gewiß, eine „50“ gibt es leider noch nicht bei der westdeutschen Modellbahn-Industrie, so daß eigentlich guter Rat teuer ist – es sei denn, es macht

Abb. 3. Die Zugführerkabine, nah gesehen, von Nikolaus Ledke, Hannover.

Abb. 4. Rückansicht des Kabinentenders der 50 1770. (Foto Meißner)

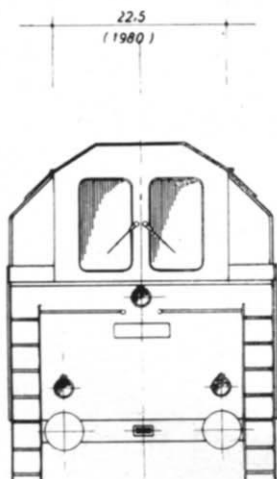


Abb. 5 und 6. Seiten- und Rückansicht des Kabinentenders im Maßstab 1:1 für H0 (1:87). Zeichnung nach Originalunterlagen von Horst Meißner, Münster/Westf.



H. Dörr, Wetzlar

Der Filius spielt . . .

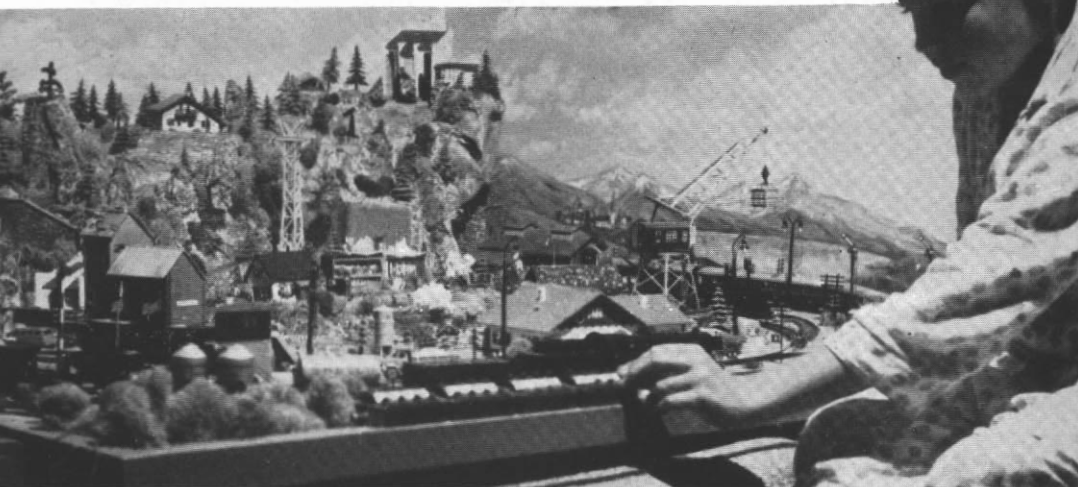
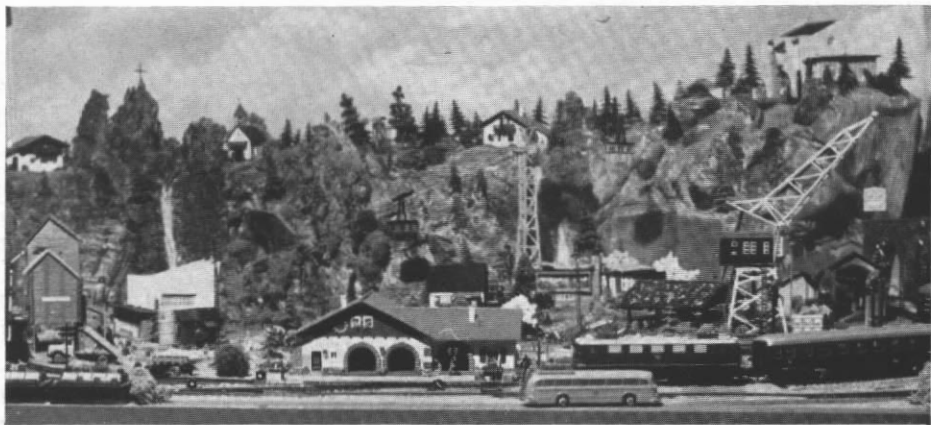


Abb. 1-4. Motive von der 1,60 x 1,60 m großen H0-Anlage des Herrn Hermann Dörr, Wetzlar.





... zu gerne mit „unserer“ Anlage. Die höchste Erhebung, die Bergstation, liegt 450 Miniaturmeter über Grund. Und wenn Sie genau hinsehen, entdecken Sie auf dem Berggipfel neben dem Kreuz eine Seilschaft (abgeänderte Bauarbeiterfiguren von Preiser, denen Preßlufthammer, Schaufel und Hammer weggenommen worden sind). Der Wasserfall wird mit einer Koboldpumpe von Busch betrieben. Die Felsen bestehen aus Korkrinde und Spachtelmasse und sind beim Wasserfall durch einen Überzug aus Bootslack wasserundurchlässig gemacht; ebenso der kleine Weiher, von dem das Wasser wieder nach oben gepumpt wird.



(Kabinentender)

jemand nichts aus, eine Märklin-BR 44 oder die Fleischmann BR 41 mit einem Kabinentender laufen zu sehen. Es könnte ja immerhin der Fall sein, daß die BUBA eines Tages auch noch andere Loktypen mit solchen Tenderkabinen versieht – aber wir wollen nichts gesagt haben, denn ...

... mit diesen Kabinentendern hat es nämlich – wenigstens zurzeit noch – folgende Bewandnis: Die DB ist in Anbetracht des Personalmangels seit geraumer Zeit dazu übergegangen, Durchgangsgüterzüge als sog. Einmann-Züge zu fahren, d. h. die Züge werden nur von einem Zugführer begleitet. Diesem durchaus ehrenwerten Herrn einen ganzen Packwagen zuzuteilen, das kann sich die BUBA beim besten Willen nicht leisten, da ja letztere ebenfalls Mangelware sind; außerdem wäre es unwirtschaftlich. So verfiel man auf die Idee, den an sich für Nahgüterzugstrecken etwas reichlich großen Tender der „50“ mit einer Zugführerkabine auszustatten (bis jetzt an die 400 Tender!). Womit wieder einmal durch einen gewissen „Freilance“-Einfall – diesmal von der BUBA – zwei Fliegen mit einer Klappe erschlagen worden sind. (Ob der Zugführer nach einer längeren Fahrt auf dem Tender ebenfalls „erschlagen“ ist, entzieht sich unserer Kenntnis ...).

Automatisch zügig bremsen -

E. Teucher, Nürnberg

auch auf kleinen Anlagen

Sorgen haben diejenigen, die auf riesigen Anlagen unendlich lange Züge fahren lassen, welche an unendlich langen Bahnsteigen unendlich langsam halten sollen. Und Sorgen haben die Leute, die auf winzigen Brettchen kürzeste Züge an noch kürzeren Bahnsteigen mit enormer Bremsverzögerung (sprich: ruckartig!) zum Stehen bringen müssen. Zu den Letzteren gehöre auch ich und weil mir das In-Klammern-Gesetzte nicht gefiel, gab ich mich der eines Menschen am würdigsten, aber auch schwersten Beschäftigung hin: Ich dachte nach!

Heraus kam eine sehr brauchbare, vor allem aber einfache Lösung, die ich Ihnen, der Sie auch nur eine etwas mehr als akten-deckelgroße Anlage Ihr Eigen nennen, nicht vorenthalten möchte.

Aber lassen Sie mich mit dem Anfang beginnen. Erst muß der betreffende Zug ja einmal anfahren und zwar schön sanft. Das Problem des wunderbar vorbildgetreuen Anfahrens hat Herr Dipl. Phys. Klaus R. Fröhner in MIBA-Heft Nr. 14/X 1958, Seite 586 eingehend erläutert und nachdem -ETE- in Heft 14/XIII, S. 566 u.s.f. die Angelegenheit nochmals ausführlich behandelt hat, will ich mir hier in Bezug auf das Anfahren weitere Ergänzungen ersparen. Bis hierher also kann ich dem Vorschlag Herrn Fröhner's auf Grund eigener Erfahrungen nur beipflichten. Das von ihm empfohlene Bremsen mittels Glühlampen bewährt sich dagegen nicht, weil bei handelsüblichen Glühlampen (und nur solche kommen wohl für uns in Frage) von einem „allmählichen“ Aufglühen nicht die Rede ist. Es sei denn, man verwendet Lampen, die im kalten Zustand schon einen ver-

hältnismäßig hohen Widerstand aufweisen. Weshalb dann aber nicht gleich Festwiderstände, die doch bei entsprechender Abmessung überhaupt nicht störanfällig sind?

Ich habe das Sorgenkind „Bremsen“ auf meiner kleinen Anlage folgendermaßen behandelt: Die Fahrspannung von ca. 13V liefert das Eigenbau-Netzgerät ständig auf die rechte Fahrschiene (+) und den Mittelleiter (-) der Trix-Gleise. Während die rechte Fahrschiene auf der gesamten Anlage ununterbrochen durchverbunden ist, wird der Mittelleiter jeweils zur automatischen Steuerung der Loks getrennt. Das Trennen läßt sich sehr einfach durchführen, wenn man die eine Verbindungslasche des Mittelleiters an der Gleisstoßstelle etwas nach unten, die andere nach oben biegt und zwischen beide und auf die obere ein Stück aufgeschnittenes Isolierschlauches klemmt (evtl. mit Uhu fixieren!) Will man die Trennstelle später wieder aufheben, verbindet man die Laschen durch Löten mit einem 25 mm langen Blankdraht. (Nicht die Laschen selbst verlöten, denn Irrren ist menschlich, Modellbahner sind auch bloß Menschen und wenn es wieder 'mal anders kommt, tut es Ihnen leid!)

Die Schaltung der Bremswiderstände zeigt Ihnen Abb. 1. Diese allgemein übliche Schaltung bietet Ihnen gewiß nichts Neues. Aber nun kommt der Clou des Ganzen.

Sie werden sicherlich schon festgestellt haben, daß Ihre Loks — gleich welchen Fabrikats — hinsichtlich Ihrer Geschwindigkeit (bei gleichbleibender Fahrreglerstellung) unterschiedlich laufen. Das soll und muß so sein. Wo kämen wir denn

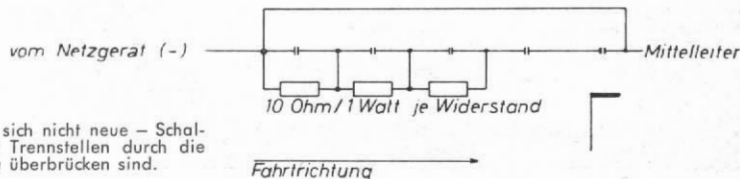


Abb. 1. Diese — an sich nicht neue — Schaltung zeigt, wie die Trennstellen durch die Bremswiderstände zu überbrücken sind.

hin, wenn die 42er mit der 01er um die Wette fahren würde?!

Aus der erwünschten Tatsache der verschiedenen Lok-Geschwindigkeiten ergibt sich jedoch als Folge die unerwünschte Tatsache verschieden langer Bremswege vor den geschlossenen Signalen.

Wer dem abhelfen will, d. h. wer seine Züge, bespannt mit allen möglichen Loktypen, in gleichem Abstand vom rot-zeigenden Signal zum Halten bringen will, der tue folgendes: Er baue in die D-Zug Lok der BR 01 (Trix 204) einen Widerstand 40 Ohm/2 W (im Tender ist Platz!), in die Personenzuglok der BR 24 (Trix 202) einen solchen von 60 Ohm/2 W (Tender) und in die 1'C1' BR 64 (Trix 203) ebenfalls 60 Ohm/2 W (im Führerstand) ein und schalte jeweils den Widerstand parallel zum Motor. (Loks anderer Fabrikate oder Typen werden sinngemäß behandelt.)

Dieser Widerstand frißt natürlich Strom und das soll er auch. Auf freier Strecke wirkt sich dieser „Schmarotzer“ nur wenig aus. Anders in der Bremsstrecke. Hier nimmt er dem Motor ziemlich „Dampf“ weg, weil der größere Gesamtstromverbrauch der Lok an den Bremswiderständen einen individuell erhöhten Spannungsabfall hervorruft. Eine sanftere Bremsung ist die Folge. Sie werden sicher einwenden, man könne doch dann gleich die Werte

der Bremswiderstand der Gleise erhöhen. Nein, mein Freund, ich wiederhole, was ich eben schon sagte: Es läuft nicht jede Lok wie die andere. Deshalb die Nebenwiderstände. Alle hier angegebenen Widerstandswerte sind auch als Richtwerte aufzufassen, die Sie nach eigenem Ermessen ändern können oder vielleicht sogar müssen, ganz wie Sie es für erforderlich halten. In der Regel werden Sie auf niedrigere Ohmwerte der Gleiswiderstände kommen, besonders dann, wenn Sie z. B. in den Bahnhofsgleisen rangieren wollen. Wenn in dem Falle dann die Bremsung bei Zugfahrten ungenügend ist, vermindern Sie einfach den Nebenwiderstand der jeweiligen Lok. Die Widerstände in den Gleisen sollten Sie ein für allemal dem längsten Bremsweg aller Loks entsprechend bemessen und dann möglichst in Ruhe lassen. Ändern Sie lieber die Nebenwiderstände in den Loks, wenn Sie nicht ganz zufrieden sind mit den ersten Versuchen. Mit Hilfe dieser Widerstände haben Sie die Möglichkeit, jede Lok, ihren Laufeigenschaften entsprechend, sanft ausrollen zu lassen. Es wird sich oft als notwendig erweisen, die Trennstrecken vor den geschlossenen Signalen nicht völlig abzuschalten, sondern diesen Teilstrecken noch eine geringe Restspannung über einen Widerstand von etwa 80 Ohm (Richtwert!) zuzuführen.

Die kleine
Glosse

Wie man's macht (mit der V 200), macht man's verkehrt

Das ist zwar eine alte Weisheit, doch was versteht man aber eigentlich unter dem Begriff „verkehrt“? – „Falsch“, „unrichtig“, „völlig anders“ oder was sonst noch alles? Und wie soll man's tun, damit immer alles recht ist? – Daß das nicht immer leicht ist, dürfen Sie an folgendem Beispiel erkennen:

Ich kaufe mir eine Märklin V 200. Richtig? Ja! – Nein, falsch, sie hat nur einen Motor. – Mir würde die Zugleistung zwar genügen, aber z w e i (Motoren) sind immer besser als einer.

Wie baue ich den zweiten Motor ein? In der MIBA nachsehen, da steht's drin.

Also wird das Laufdrehgestell gegen ein Motordrehgestell ausgetauscht. – Richtig? – Nein, falsch, da nunmehr sämtliche Räder plastikbereift sind, was zwar enorme Zugkraft verheißt, sähe der Fahrstrom die Plastikreifen nicht als unüberwindliche

Hürden an. Die saubere V 200 vermag mithin ihre „PS“ gar nicht richtig zu entwickeln.

Laut MIBA-Leser-Vorschlag zieht man daraufhin ein oder zwei Rillenräder ab, ersetzt sie durch normale und die Sache hat sich. Richtig? Nein, falsch! Ist zuviel Arbeit. Ich mache das so:

Ich nehme nur die Plastikringe aus den am Fahrstell verbleibenden Rillenrädern heraus, ersetze sie durch Messingstreifen – geliefert von der Fa. Nemec – und dann hat sich die Sache. Richtig? Nein, falsch, dieses „Spezialrad“ könnte eine winzige Kleinigkeit schlagen, kriegt man die Biegung der Einlegestreifen nicht gut hin.

Dann, ja, dann weiß ich auch nicht mehr, was eigentlich richtig ist und was falsch.

„Wie man's macht, ist's verkehrt“, so hieß doch die Überschrift? Gott sei Dank, daß die wenigstens stimmt. -ETE-

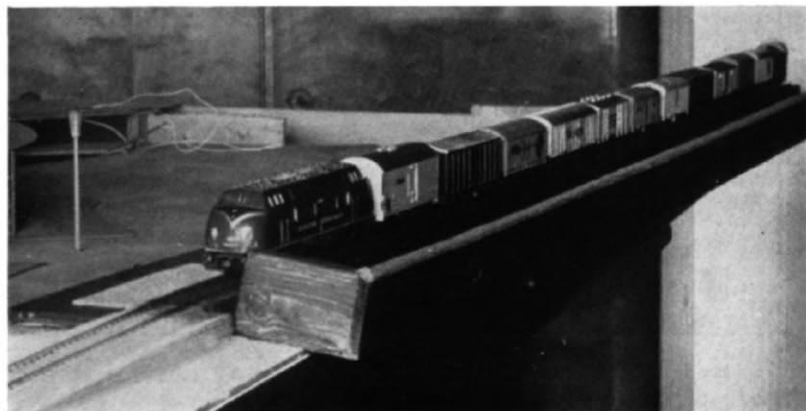
Fotos bitte 9 x 12 cm schwarz/weiß, kontrastreich, glänzend!

Der „ZAK“

(Zug-Aufbewahrungs-Kasten)



Abb. 2. Der Kasten ist geöffnet, der Stromanschluß automatisch durch die Schienenverbinder (s. Abb. 5) hergestellt – gleich kann der TEEM – einsatzfertig – abdieseln.



Dank des großzügigen Modellbahnerherzens meiner Frau findet bei uns der Eisenbahnverkehr im Schlafzimmer statt. Die Anlage (3800 x 1600 mm) steht in Ruhestellung an einer Längswand. Bis auf die Züge ist alles fest montiert und in ca. 15 Minuten betriebsfertig. Die Fahrzeuge waren bisher einzeln in einem Kasten mit sechs Schubladen untergebracht und das Aufgleisen und Zusammenstellen der Züge dauerte weitere dreiviertel Stunde... und das ärgerte ihn!

Irgendwie mußten die Einheiten, die ja doch meist nicht verändert werden, geschlossen beisammenbleiben. Beim Weiterspinnen dieses Gedankens kam heraus, was auf den Bildern zu sehen ist. Abb. 1 zeigt das Ansetzen eines Aufbewahrungskastens an einen besonderen Gleisstutzen an der vorderen Längsseite der Anlage. Drei Vorreiber werden gelöst, Seiten mit Kopfstücken und Decke abgeklappt – und da steht ein TEEM frei nach MIBA (Abb. 2). Eine Drehung am Fahrshalter, und „der Duft der großen weiten Welt“ entschwindet (Abb. 3). Ist alles aufgegleist (bei mir ist das schon nach 10 Minuten geschehen), kriegt der Gleisstutzen einen Prellbock verpaßt und dient dann als Abstellgleis für Kurswagen o. ä. (Abb. 4).

Konstruktionsdetails gehen aus Abb. 5 hervor; die Länge der Kästen richtet sich nach dem vorhandenen Kleiderschrank, auf dessen Decke, die meist vertieft hinter einer Abschlußzierleiste liegt, sich bis zu 10 Stück unterbringen lassen. Da die Schrankdecke

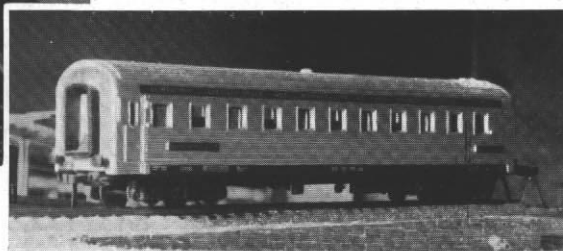
Abb. 1. Der „ZAK“ wird gleich – zack-zack – ein- bzw. angesezt.



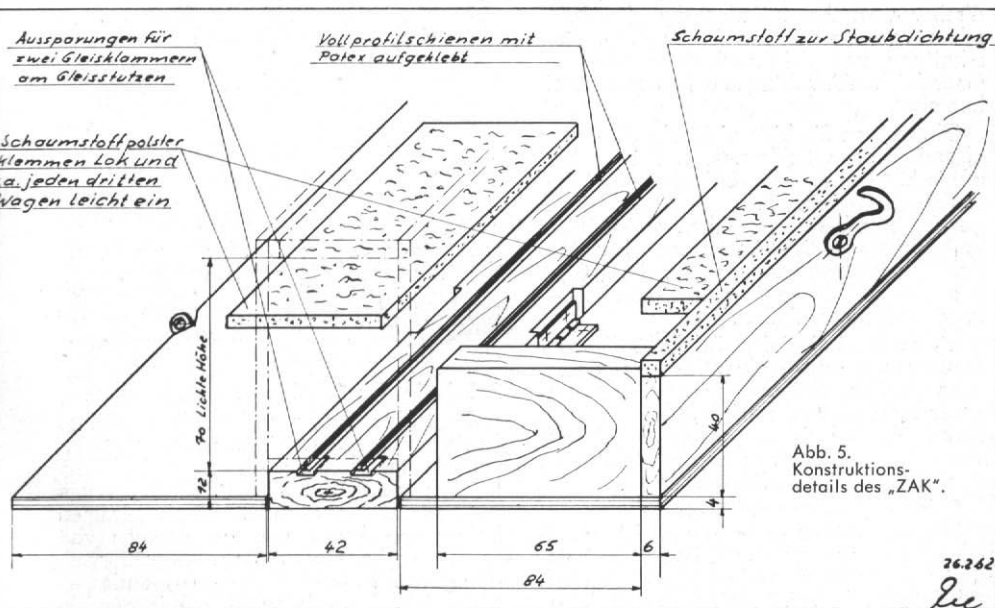
nicht ganz so tief liegt wie die Kästen hoch sind und man ehefräuliche Modellbahnerherzen nicht über Gebühr strapazieren soll, wurden die Kästen noch in der Farbe des Schrankes gebeizt und mattiert. Materialpreis pro Kasten 5. – DM.

Da fällt mir gerade noch ein: Für zwei kürzere Zügeinheiten in einem Kasten (bei überlangen Kleiderschränken) könnte man ein Gleis trennen und die Trennstelle mit einem Drucktaster überbrücken. Ein Puppenstuhbendrucktaster läßt sich im Kasten gut unterbringen.

◀ Abb. 3. Hier haben wir bereits das „Nachsehen“ und bei näherem Hinsehen einige Details einer „ZAK“.



► Abb. 4. Nach dem Aufgleisen der Züge dient der Gleisstutzen – nunmehr prellbockbewehrt – als Abstellgleis für Kurswagen.



Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen

von Ernst Teucher, Nürnberg

Vorwort der Redaktion: Wie wir bereits in Heft 1/XIV, S. 17, ankündigten, wollen wir in zwanglosen Abständen Beiträge über den Selbstblock auf Modellbahnanlagen bringen. Wir möchten ausdrücklich feststellen, daß die Reihenfolge der Veröffentlichungen keinen Wertmesser des jeweiligen „Qualitätsgrades“ der Arbeiten darstellt.

MIBA-Freunde, die ebenfalls zu dieser Artikelserie beitragen möchten, bitten wir nur solche Schaltungen in einer Abfassung einzusenden, die dem Vorbild in der Wirkungsweise möglichst nahe kommen, dabei trotzdem nicht zu aufwendig sind und dem Nachbau keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten entgegensetzen. Auch sollten größere Gleisumbauarbeiten nicht erforderlich sein, d. h. der Selbstblock müßte auf einer bereits bestehenden Anlage nachträglich ohne erhebliche Abänderungen eingerichtet werden können.

1. Allgemeines

Wir Modellbahner streben wohl alle eine gewisse Vorbildtreue unserer Anlagen in jeder Beziehung an. Damit haben wir „A“ gesagt. Gemäß sprichwörtlicher Überlieferung dürfen wir dann auch dem „B“ unsere Zustimmung nicht verweigern. „B“ bedeutet in diesem Zusammenhang: technischer Fortschritt, Entlastung des Menschen von einförmigen Tätigkeiten, Ausschaltung von Fehlhandlungen, die der menschlichen Unvollkommenheit zuzuschreiben sind.

Oh, wehren Sie bitte nicht ab: „Das sind abgedroschene Schlagworte, die er hier aufischt.“ Es liegt mir völlig fern, Sie langweilen zu wollen. Ich möchte diese Gelegenheit nur benutzen, Ihnen einige nicht vorbildgetreue Schwächen mancher Modellbahnanlagen aufzuzeigen, die sich — und das erscheint mir sehr wesentlich — leicht beseitigen ließen.

Ich mußte beispielsweise bezüglich der Steuerung unserer kleinen Züge die Erfahrung machen, daß man selbst als Erwachsener es kaum fertig bringt, ohne automatische Blockeinrichtungen einen flotten, sicheren Betrieb mit mehr als gleichzeitig zwei Zügen durchzuführen.

Oder anders ausgedrückt:

Mancher Modellbahnfreund ist glücklicher, beneidenswerter Erbauer und Besitzer einer recht weiträumigen Anlage. Großstadtbahnhof, Rangierbahnhof, lange

Fernstrecken, alles ist da, selbstverständlich auch eine beachtliche Anzahl Züge; aber wieviele verkehren denn gleichzeitig?

Sehen Sie sich nur einmal einen der genannten Bahnhöfe beim Vorbild an, wie es da zugeht!

Aber nicht nur in den Bahnhöfen herrscht betriebsame Unrast. Beobachten Sie die Zugfolge auf den Selbstblock-Fernstrecken. Kaum ist ein Schnellzug vorbei, da fegt schon der nächste heran, dicht gefolgt von einem dritten. Das ist Leben, das ist das durch die fortschrittliche Technik zur greifbaren Tatsache gewordene Tempo unserer Zeit.

Halten Sie mich nun bitte nicht für einen hypermodernen Menschen. Der bin ich keineswegs, eher das Gegenteil. Ich vertrete nur die Ansicht, daß man zwar „die Kirche im Dorfe lassen soll“, allein den Blasebalg ihrer Orgel könnte man doch anstelle der meist allerlei Unfug treibenden Buben durch ein elektrisches Gebläse mit der nötigen Luft füllen. Der Organist kann sich dann voller Hingabe seiner Kunst widmen, ohne mitten im Spiel auf den Knopf der Klingelanlage drücken zu müssen, deren Wecker die Buben ermahnt: „Mehr Luft!“ — Ich glaube, Sie verstehen mich schon richtig.

Weiter möchte ich diese allgemeine Charakterisierung nicht in Vergleichen, Vor- und Nachteilen usw. festlegen. Das hat -ETE- in seinem Einführungsartikel in Heft 1/XIV, S. 14 u.s. sehr klar und deutlich getan. Meine folgenden Ausführungen basieren übrigens auf Ihrer Kenntnis des eben genannten Artikels.

2. Prinzip des Schaltvorgangs

Selbstblock! Für manchen ein magisches Zauberwort. Das geistige Auge sieht Lichtsignale im geheimnisvollen Spiel ihrer Lichter; ganze Reihen Gestellrahmen mit unzähligen, klappernden Relais kommen beängstigend auf uns zu; Armeen von Gleisbauarbeitern reißen kilometerweit den gesamten Bahnkörper auseinander. — Nein, liebe Freunde, so schlimm ist es wirk-



lich nicht, erst recht nicht im übertragenen Sinne, soweit Sie die Einrichtung des Selbstblocks nach diesem Vorschlag beabsichtigen. Sie werden alsbald von der Richtigkeit dieser meiner Behauptung überzeugt sein.

Über die Wirkungsweise der Selbstblockanlagen der Deutschen Bundesbahn sind Sie gewiß im wesentlichen durch intensives MIBA-Studium unterrichtet. Die Frage: „Lohnt sich der Einbau des Selbstblocks, oder lohnt er sich nicht?“ will ich ebenso außer acht lassen wie ähnliche Überlegungen grundsätzlicher Art.

Sie haben sich in klarer Erkenntnis der zu erwartenden Vorteile entschlossen, (zunächst) die „Fernstrecken“ Ihrer Anlage zu automatisieren.

Während die „große“ Eisenbahn hinsichtlich des Selbstblocks nur **eine** technische Lösung kennt – und zwar jene selbsttätige Zugsicherung, die nach der Erprobung auf lange Sicht die größtmögliche Sicherheit und Zuverlässigkeit garantiert –, führen für uns „viele Wege nach Rom“.

Wer sich, sei es rein gedanklich oder auch schon praktisch, mit diesen Dingen beschäftigt hat, wird immer wieder die Zuführung des Fahrstromes über die Schienen, die fahrstromunabhängige Zugbeleuchtung und dergleichen technische Eigenheiten unserer netten, kleinen Bahn als hinderlich für den Selbstblock auf Modellbahnanlagen empfunden haben.

Ich möchte Ihnen deshalb heute eine Schaltung vorschlagen, die Ihre bereits vorhandene, im Betrieb erprobte, Anlage nicht total „umkrempelt“. Es spielt ebenso wenig eine Rolle, ob Sie mit Gleich- oder Wechselstrom auf Zwei- oder Dreileitersgleisen fahren. Das Prinzip meines Vorschlags ist für sämtliche Modellbahnsysteme anwendbar.

Es besteht – kurz gesagt – darin, daß Zugspitze sowie Zugschluß Schaltimpulse auslösen, die (dem Erfordernis entsprechend) selbsttätig von Stromstoßrelais verarbeitet werden und so der Steuerung der Signale und Züge dienen.

Diese Arbeitsweise ähnelt sehr dem großen Vorbild. Denn hier schaltet ebenfalls die erste Achse des ersten Fahrzeugs bereits die Blockstrecke, in welche die Zugspitze gerade erst eingelaufen ist, auf besetzt. Die Freigabe des vor dem besetzt gewesenen Blockabschnittes erfolgt beim Vor-

Das Selbstblocksystem

nützt den Fußballern garnichts (höchstens „mauern“, was manche bedauern). Lobzupreisen ist dagegen der Sturm des „FC Rothenburg“ gegen „Kickers Steinfeld“. (PREISER-Messe-Ausstellungsmotiv.)

bild, sobald das Gleis von Schienenfahrzeugen geräumt ist.

Bei vorliegender Schaltung für unsere Modellbahn wird die Strecke ebenfalls erst frei gemeldet, wenn der letzte Wagen tatsä ch l i c h in die nächste Blockstrecke eingefahren und somit die eben noch besetzte Strecke wirklich frei ist.

Auf den letzten Wagen eines Zuges kommt es also mit an und als ich in Heft 2/XIV. S. 50 den Beitrag des Herrn Bernhard las „Der Schnurrbart“ oder „Ein polungsunabhängiger Kontaktgeber“, da fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Das war die Lösung, die wir uns zu Nutzen machen sollten und die uns einen sicheren Selbstblock ohne viele Umstände ermöglicht!

Allerdings spielt ja auch die Lok noch mit eine Rolle, d. h. sie muß eine Vorrichtung aufweisen, mit der sie ebenfalls Kontakte auslösen kann. Ich muß also wohl oder übel gesondert auf jedes der unterschiedlichen Bahnsysteme (TRIX, Märklin, Fleischmann) eingehen, sollen breitere Kreise Nutzen von meinen Ausführungen und Geschmack am Selbstblocksystem finden. Das Prinzip der Schaltung bleibt — wie schon erwähnt — gleich, aber es ergeben sich in der Praxis eben doch gewisse Abweichungen technischer Art, mit denen ein weniger versierter Modellbahner vielleicht nicht zu Rande kommt.

Eine Sache wirft jedenfalls bei sämtlichen Bahnsystemen das gleiche Problem auf: die Beschaffung der für den Selbstblock unumgänglichen vorbildgerechten Lichttagessignale. Ich habe sie nach MIBA-Heft 11/V S. 375 und 12/V. S. 447 selbst gebaut. Sie haben es leichter, denn Sie können versuchen, die MEMOBA-Lichtsignale (Wien VI, Ägidigasse 5. D. Red.) zu ergattern bzw. dürfte es bald die im diesjährigen Messeheft Nr. 3 S. 122 erwähnten ESTHO-Lichtsignale geben.

Soweit das allgemein Gültige. Was nun folgt, geht dieses Mal eigentlich nur die TRIXisten an (zu denen ich selbst gehöre); das nächste Mal bespreche ich die Schaltung für das Fleischmann-System (d. h. also für das Zweischienen-Gleichstromsystem) und als Abschluß kommen dann die Märklinisten (d. h. alle Wechselstrom-Dreischienen-Zweileiteranhänger) an die Reihe. Es kann jedoch nichts schaden, wenn sich die Selbstblock-Aspiranten auch diesmal schon

mit hineinknien und sich bereits mit dem Grundprinzip vertraut machen.

3. Selbstblockschaltung für TRIX

Die „TRIXer“ brauchen nur die wenigen genannten, zusätzlich erforderlichen Teile anzufertigen bzw. anzuschaffen und zu montieren („Schnurrbärte“ und Lichtsignale).

Außerdem müssen Sie sich — bevor es an die Verdrahtung geht — über einen m. E. wichtigen Punkt klar werden: Soll der unabhängige Zweizugbetrieb beibehalten werden oder wird mehr Wert auf die fahrsstromunabhängige Zugbeleuchtung gelegt. Falls letztere nämlich nicht gegeben ist, dann erlischt jedesmal beim Befahren der für die Schaltung unbedingt erforderlichen Abschaltsrecken die Zugbeleuchtung, was sich natürlich nicht gerade gut macht.

Ich persönlich habe mich für die fahrsstromunabhängige Zugbeleuchtung entschlossen*) und die Schaltung danach eingerichtet. Falls Sie keinen Wert darauf legen, entfallen entsprechende Schaltungsverbindungen, doch gewinnen Sie damit eigentlich auch nicht viel, weil es beim Selbstblocksystem eigentlich keinen Sinn hat, zwei Züge mittels getrennter Fahrsstromspeisung hintereinander herfahren zu lassen. Wägen Sie Vor- und Nachteile also nochmals gut gegeneinander ab.

An den TRIX-Loks ist keine Veränderung notwendig. Zur erwähnten Kontaktgabe durch die Lok werden die Mittelschleifer herangezogen. Der jeweils letzte Wagen eines jeden Zuges muß sich allerdings den besagten „Schnurrbart“ wachsen lassen.

Im Gegensatz zum Vorschlag des Herrn Bernhard braucht der „Schnurrbart“ — da hier andere Verhältnisse vorliegen — **nicht** vom Wagenboden isoliert zu werden. Unser „Schnurrbart“ wird einfach an die Messingnieten eines Wagens (Abb. 5) angelötet, das ist alles. Noch bequemer haben Sie es z. B. bei einem TRIX-D-Zugwagen mit Schlußbeleuchtung, unter dessen Schleiferplattenhalteschraube (welch' ein Wortungetüm!) Sie den „Schnurrbart“ klemmen und danach die Schraube wieder festziehen (Abb. 3).

In Abb. 1 sehen Sie übrigens den am TRIX-Wagen 395 angebrachten „Schnurrbart“ in Erfüllung seiner „Kontaktgeber-

*) Beachten Sie in diesem Zusammenhang den Artikel „Stromzuführung über Achsschleifer“ in Heft 12/XII S. 464.

pflichten", d.h. Sie sehen, daß der „Schnurrbart“ (aus 0,3 mm Hartbronce draht) die elektrische Verbindung zwischen den links und rechts des Gleises isoliert angeordneten Gegenkontakt-Schleifstücken (aus 0,7 mm Messingdraht) herstellt (s. a. Abb. 2).

Vielleicht werden Sie einwenden, ein halber „Schnurrbart“ dürfte wohl den gleichen Zweck erfüllen, da ja ein Gegenkontakt sowieso an Fahrzeugmasse (vom Mittelleiter her) liegt. Versuchen Sie's bitte nicht, es wäre schade um die unnütz geopferte Zeit. Der letzte Wagen erhält wohl (wie die übrigen auch) seine „Masse“ über die Kupplungen, aber für unsere Zwecke eignen sich diese etwas unzulänglichen „Wackelkontakte“ leider nicht.

So, die „Schnurrbart“-Angelegenheit nebst Gegenkontakten wäre damit erledigt. Weitere Änderungen an den Fahrzeugen sind nicht erforderlich.

Bevor wir uns nun der Schaltung zuwenden, noch ein paar Worte über die erforderliche Trennstellenisolation, z. B. bei den Trennstellen Tr I, Tr II und Tr III (Abb. 4 oben) und den Abschaltstrecken vor den Signalen. Biegen Sie die unten liegende Verbindungslasche an der Stoßstelle zweier TRIX-Gleise etwas nach unten durch, klemmen Sie – mit UHU fixiert – je ein kleines Stück Isolierschlauch zwischen beide Laschen und zwischen oberer Lasche und Mittelleiter.

Die Zuleitungen von ID1 nach Tr I löten



Abb. 1. Die anzufertigenden Gegenkontakte neben den Schienen, über die soeben der kaum sichtbare „Schnurrbart“ hinweggleitet.

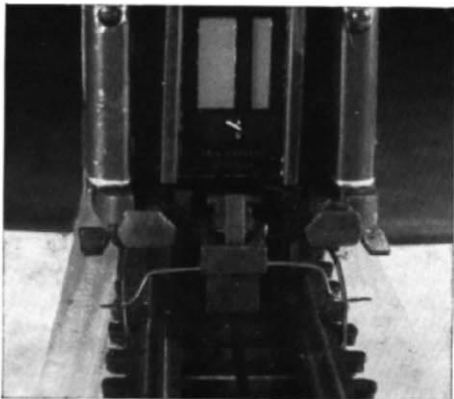


Abb. 2. Die gleiche Situation wie Abb. 1 und gleichzeitig eine „enface“-Aufnahme des Schnurrbart-Schleifers.

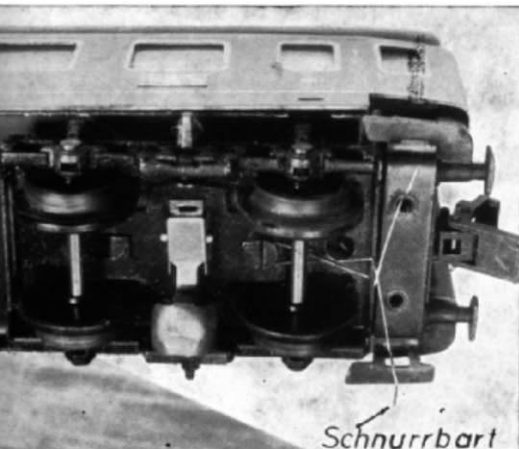


Abb. 3. Die Befestigung des „Schnurrbarts“ an einem TRIX-Drehgestellwagen.

Sie am besten an eine Lasche an. Bei Tr II und Tr III machen Sie's dann genauso. — Selbstverständlich können Sie auch die TRIX-Trenngleise 732 dazu verwenden.

Die Gleiskontakte am Mittelleiter, K I, K II und K III, können Sie selbst bauen oder unter Nr. 717 von TRIX beziehen; letzteres gilt auch für die Relais 591, von denen pro Blockstrecke nur je eines benötigt wird.

Jetzt wird's kompliziert. Den Schaltplan (Abb. 4) habe ich nämlich vom – „Unendlichen“ – kommend, ins – „Unendliche“ – gehend gezeichnet. Man könnte auch sagen, der Schaltplan gibt die Blockanlage einer kreisförmigen Strecke wieder.

Anhand eines angenommenen prak-

tischen Beispiels möchte ich Ihnen nun die Funktion der Schaltung (Abb. 4) erläutern.

Schalten Sie bitte das TRIX-Fahrpult 599 ein. — Da sämtliche Blockrelais vorher von Ihnen in Stellung 1 gebracht wurden, zeigen alle Signale Hp 1/Vr 1 (freie Fahrt). Der Stromkreis des Signals SI ist folgender: Von schwarzer Klemme (14 V ~) des TRIX-Fahrpultes zur blauen, zur Mittelschiene, zum Kontakt IA 0, IA 1, weiter zum grünen Lämpchen, zur Masse des Signals und von dort zur weißen Klemme des Fahrpultes.

Die Vorsignallämpchen des SI sind den Hauptsignallämpchen des SII über die B- und C-Kontakte des Relais I parallel geschaltet (gestrichelt gezeichnet).

Bitte drehen Sie nun den Fahrreglerknopf des Fahrpultes nach rechts (auf Vorwärtsfahrt) und schon kommt ein TRIX-EXPRESS-Zug von links „angedampft“.

Da die Isolation der Trennstelle Tr I von den geschlossenen Kontakten ID1 und ID0 des Relais I aufgehoben wird, fährt der Zug am Signal I durch. (Soll er auch!)

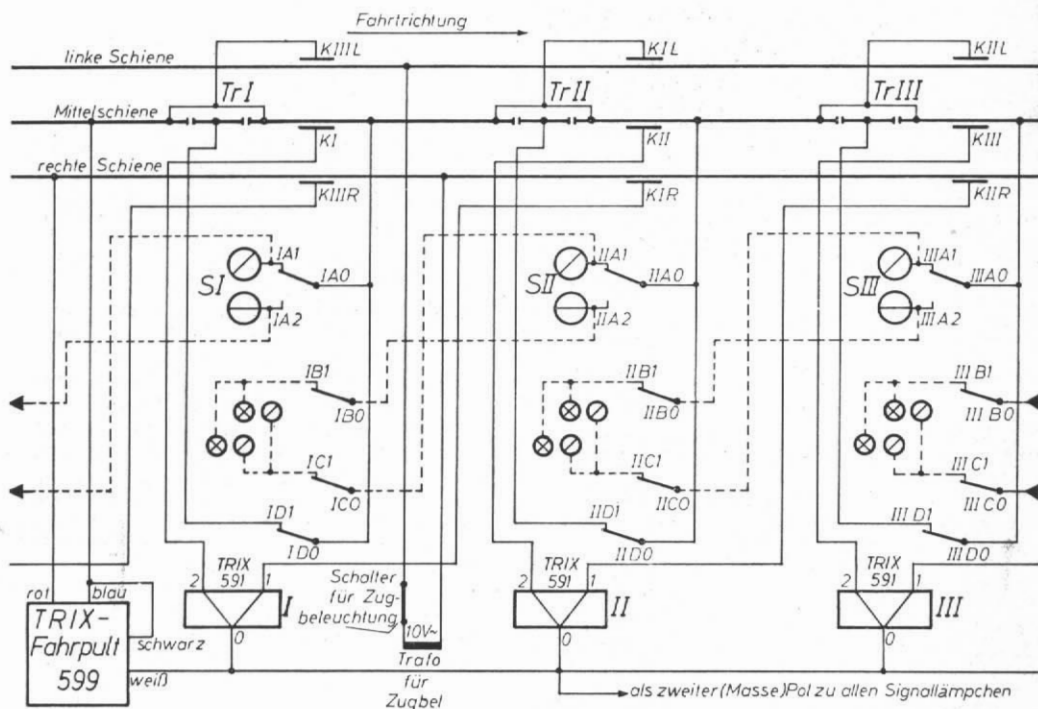


Abb. 4. Das Selbstblocksystem bei TRIX-Einzugbetrieb und fahrstromunabhängiger Wagenbeleuchtung. Lassen Sie sich nicht durch das auf den ersten Blick verwirrend erscheinende Schaltbild beeindrucken! Bei schrittweisem Studium an Hand der Texterläuterung löst sich die „Verwirrung“ in Wohlgefallen auf!

Die Signale der 3 symbolisch dargestellten Blockstrecken tragen (in ziffernmäßiger Übereinstimmung mit den dazugehörigen TRIX-Relais 591, deren Kontakten sowie den Gleiskontakten) die Bezeichnung S I, S II und S III und sind durch runde Kreise dargestellt, die in ihrer Anordnung dem Signalbild im Großen entsprechen. Ihre Bedeutung:

großer Kreis mit schrägem Strich = grünes Lämpchen des Hauptsignals

großer Kreis mit waagrechttem Strich = rotes Lämpchen des Hauptsignals

kleiner Kreis mit schrägem Strich = grünes Lämpchen des Vorsignals

kleiner Kreis mit Kreuz = gelbes Lämpchen des Vorsignals

Die elektrischen Zuleitungen der Lämpchen sind der Übersicht wegen nur einpolig gezeichnet. Den zweiten Pol (Masse) bildet der Signalmast selbst.

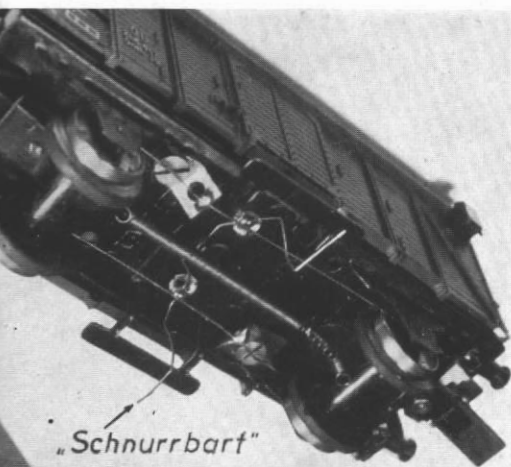


Abb. 5. Der „Schnurrbart“-Schleifer an einem für TRIX-Betrieb umgemodelten Märklin-Wagen mit Fleischmann-Radsätzen (Räder mittels Pappe verstärkt, Kupplung ausgetauscht). Die auf den Laufkränzen aufliegenden Schleifdrähte dienen zur Stromabnahme für die Wagenschlußbeleuchtung.

Die in Fahrtrichtung versetzten Mittelschleifer der TRIX-Lok verbinden während des Überfahrens des TRIX-Kontaktgleises 717 (oder Eigenbau) kurzzeitig zweimal den Mittelleiter mit KI, dessen Zuleitung zum Relais I, Anschlußklemme 2, führt. Das Relais I schaltet sofort um auf Stellung 2. Hier der Stromverlauf: Fahrpult Klemme schwarz — Klemme blau — Mittelleiter — KI — Relais I, Klemme 2 — Relais I, Klemme 0 — Fahrpult, Klemme weiß.

Die Kontakte des Relais I gehen von der gezeichneten (oberen) Lage in die untere. IA0 legt von IA 1 auf IA 2 um, das grüne Signallämpchen erlischt und das rote leuchtet auf. — Die IB- und IC-Kontakte trennen die Vorsignallampen ab, sie werden dunkel, ganz wie beim Vorbild. — Der Kontakt ID1/ID0 öffnet und isoliert damit die Abschaltschleife Tr I. Wenn jetzt bereits ein zweiter Zug folgen würde, so käme er auf der Abschaltschleife Tr I vor dem Signal SI zum Halten.

Bei Tr II wiederholt sich das gleiche Spiel. SI und SII zeigen beide rotes Licht. Der Zug fährt weiter. Sobald aber der letzte Wagen (der mit dem „Schnurrbart“) SII passiert hat, verbindet sein „Schnurrbart“ KIL mit KIR (Gegenkontakt I links mit Ge-

genkontakt I rechts). Daraufhin nimmt Relais I wieder Stellung 1 ein. Die Folge: Tr I wird über ID1 und ID0 mit Fahrspannung versorgt, SI zeigt Hp 1, das am gleichen Mast befindliche Vorsignal jedoch Vr0, da am Signal SII noch das rote Lämpchen leuchtet. Ein dem ersten folgender zweiter Zug wird jetzt also bis vor SII fahren. — Dieses Halt- und Freischalten wiederholt sich ständig bei jeder Zugfahrt. Sie können, wenn Sie wollen, auf Ihrem Stellpult mit Gleisauflösung die Fahrten der Züge leicht verfolgen. Schalten Sie einfach die roten Lämpchen der Signale den Rückmeldelämpchen des entsprechenden Blocks parallel.

Sie sehen, diese Selbstblockschaltung, so verwirrend sie auf den ersten Blick erscheint, ist recht leicht zu verstehen und dann noch einfacher zu bauen. Die Lok an der Zugspitze schaltet die jeweils durchlaufenen Abschaltschleifen vor den Signalen ab; sobald der letzte Wagen am Signal vorübergefahren ist, schaltet er die eben durchfahrene Blockstrecke wieder frei.

In Zukunft brauchen Sie keine „Eisenbahnunfälle“ mehr zu befürchten, wenn ein Zug sich infolge „Kupplungsschadens“ teilt. Die Lok wird zwar vorbildwidrig weiterfahren, und der abgerissene Zugteil wird stehen bleiben, ansonsten passiert weiter nichts. Denn solange der Schlußwagen sich innerhalb eines Blockabschnittes befindet (**ganz gleich, in welcher Lage!**), zeigt dessen Signal unerbittlich „Halt“.

Die vorliegende Schaltung eignet sich nur für Ihre „Fernstrecken“. Sie ließe, in entsprechender Abwandlung, auch die Sicherung der Züge im Bahnhof zu. Allerdings würden Sie beim Rangieren Schwierigkeiten bekommen, so daß ich Ihnen rate, hier ein anderes Sicherungssystem vorzusehen. (Worüber demnächst eine andere Arbeit berichtet. D. Red.)

Nachwort der Redaktion: Wir halten den Vorschlag des Herrn Teucher für sehr gut. Es gefällt uns nur nicht, daß Herr Teucher die Signallämpchen vom Wechselstromteil des TRIX-Fahrpultes, also mit 10 V ~, her speist. Die Lämpchen leuchten mit 10 V ~ hell genug und ihre Lebensdauer verlängert sich infolge der verminderten Betriebsspannung erheblich. Außerdem würden sie bei jeder Relaisauflösung etwas flackern.

Wir schlagen deshalb vor, mit dem 14 V ~-Teil des TRIX-Fahrpultes nur die Relais zu versorgen, die Spannung für die Signallämpchen jedoch vom 10V ~-Trafo vor dem Schalter für Zugbeleuchtung abzugreifen.

Das heutige Titelbild:

Als Kakü den Lokscheppen schuf, gab es den von Vollmer leider noch nicht, er hätte sich viel Arbeit erspart. Bei den Fleischmann-Loks tat er sich leichter, hier konnte er aus dem vollen schöpfen (einschließlich Drehscheibe). (Foto: H. Rabslber)

Der TRIX-Katalog 1962.

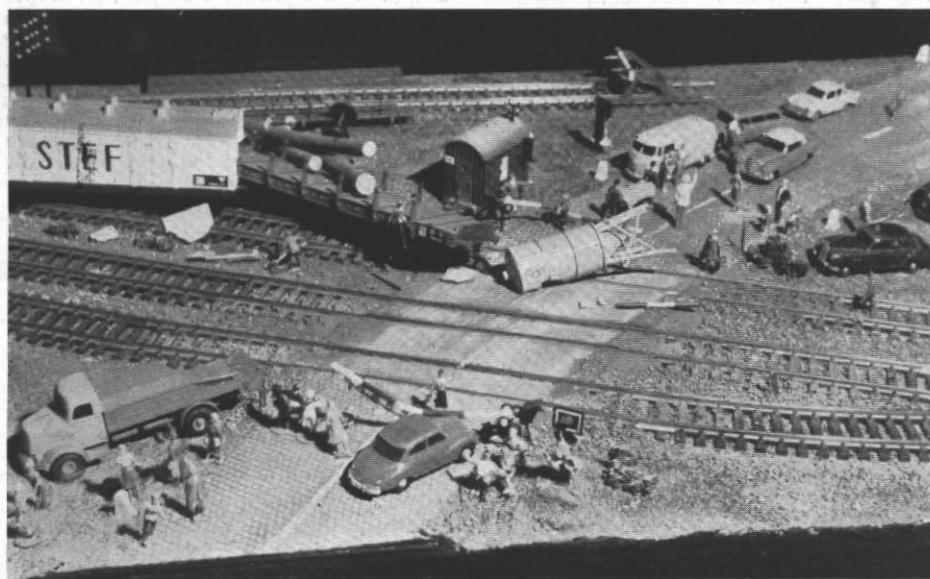
liegt wohl – wie im Messeheft 4/XIV S. 177 angegeben – in den Fachgeschäften auf, aber nur (wie wir soeben erfahren haben) in je 1 Exemplar. Die Massenauslieferung erfolgt erst ab Mitte des Jahres!

Schmalspurbahn und Trolley-Bus –

noch ein nachträgliches Motiv von der Messe-Vorführanlage der Firmen Braun und Eheim. Die neue Bus-Oberleitung ist kaum zu entdecken (der Schmalspurzug allerdings und leider auch kaum! Oh diese Fotografen).

Die Unfallstelle –

ein Motiv von der Haug-Vorführanlage als (optischer) Anlaß für den Einsatz des Haug'schen „Unfallhilfszuges“.



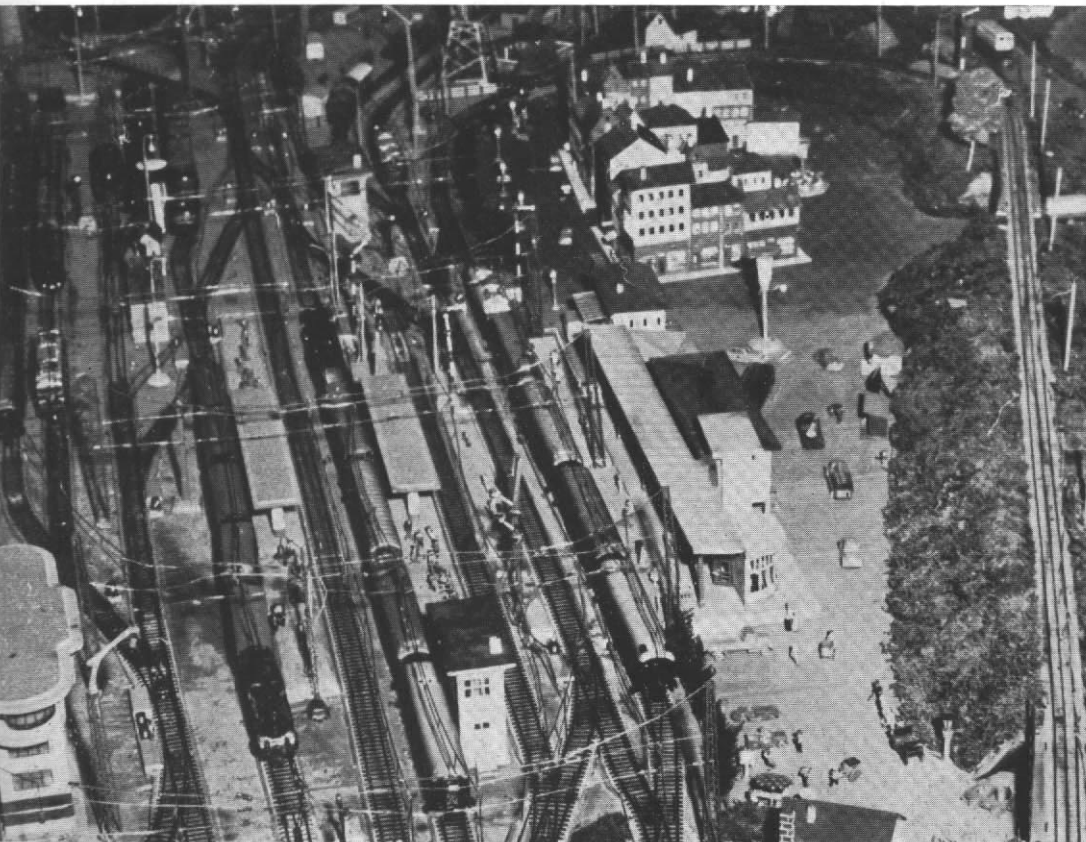


Abb. 1. Blick auf den Hauptbahnhof, den Bahnhofplatz und das Stadtiertel.

HO - Anlage „Hammersteinach“

Meine Anlage – immerhin 4,00 x 2,30 m groß – habe ich zusammen mit einem anderen Modellbahner, der ein richtiger Fahrdienstleiter der DB ist, aufgebaut.

Die Betriebsart ist Wechselstrom. An zwei Trafos sind je vier Fahrregler angeschlossen, von denen je einer für Ober- und Unterleitung bestimmt ist.

Die Hauptstrecke ist zweigleisig angelegt (s. Streckenplan) und weist einen Streckenselbstblock auf, der von den Zügen ausgelöst wird. Es besteht jedoch die Möglichkeit, den Streckenblock auch von der Befehlsstelle aus zu bedienen. Vom Hauptbahnhof zweigt eine eingleisige Strecke ab, die ebenfalls hauptbahnmäßig betrieben wird. Die Strecke mit dem viergleisigen Bahnhof wird vorwiegend von Schienenomnibussen bedient, doch verkehren ab und zu auch noch

Ferienexpreszüge nach diesem kleinen, sehr romantisch gelegenen Bahnhof.

Der Fahrzeugpark umfaßt 10 Eilokks, 8 Dampfloks, 4 Triebwagen und 2 Schienenbusse. Der gesamte Modellbahnbetrieb wird nach dem System des grafischen Fahrplanes – anhand einer Modellzeituhr (Zeitverhältnis 1:6) – abgewickelt, wofür 4 komplette D-Züge, 2 Personenzugarnituren, 4 Triebwagen und 2 Schienenbusse mit Anhänger zur Verfügung stehen. Ferner Kurswagen (Schlafwagen der ISG) und ein Speisewagen der DSG.

Der Güterverkehr ist infolge der „benachbarten“ Industrie sehr rege, befindet sich doch in der Nähe der Stadt ein großes Treibstoffwerk. Güterwagenpark ca. 30 Wagen aller Art.

Johannes Hammer jr., Garmisch-Partenkirchen

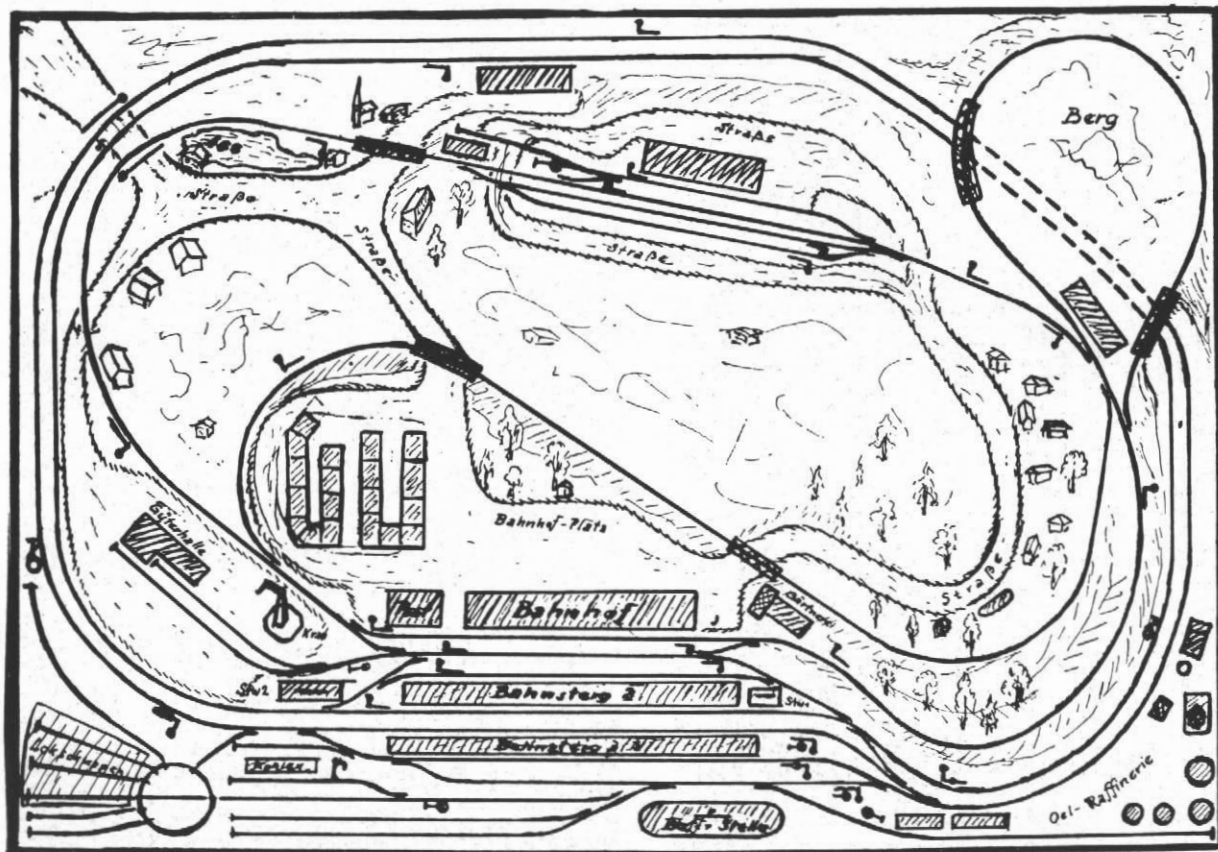


Abb. 2. Streckenplan der Anlage „Hammersteinach“ im Maßstab 1:25.

Seite 269: Abb. 3. Blick auf den Bergbahnhof bayerischen Stils. Auch die „Heustadel“ am Abhang zeugen davon, daß der Erbauer im Bayerischen sitzt.

Abb. 4. Abstellgleise, Bw mit Drehscheibe und Güterumschlag, zwischen denen die zweigleisige Hauptstrecke einmündet.



▲ Abb. 3.

▼ Abb. 4.



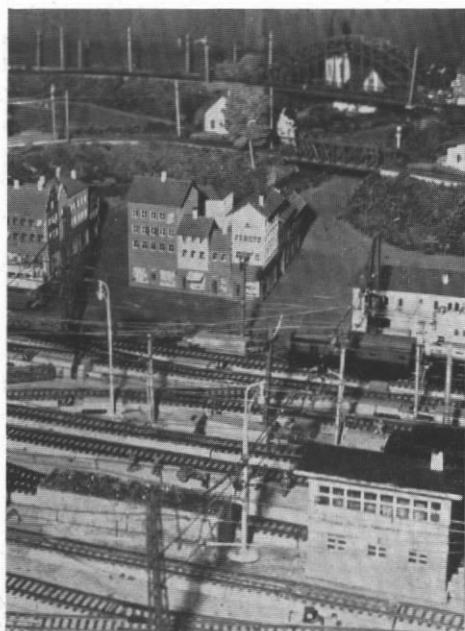


Abb. 5 (oben links): Das Stadtviertel hat inzwischen längst Bürgersteige erhalten.
Abb. 6 (oben rechts): Die höchste Erhebung der Landschaft, der „Berg“.
Abb. 7 (unten): Die Nebenbahnstrecke macht eine große Schleife um den kleinen See.

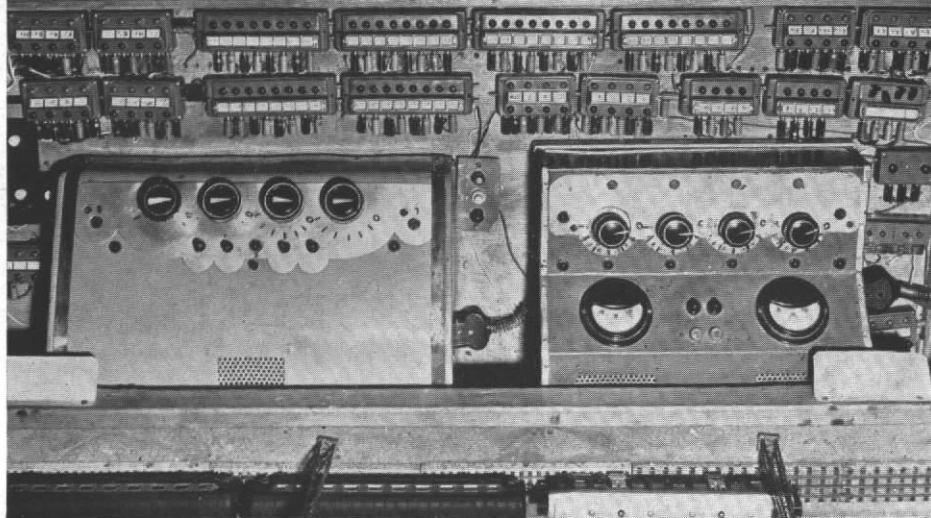


Abb. 8. Die „Befehlsstelle“ mit 2 Groß-
transformatoren und Fahrtreglern
für einen 8-Zug-Betrieb!

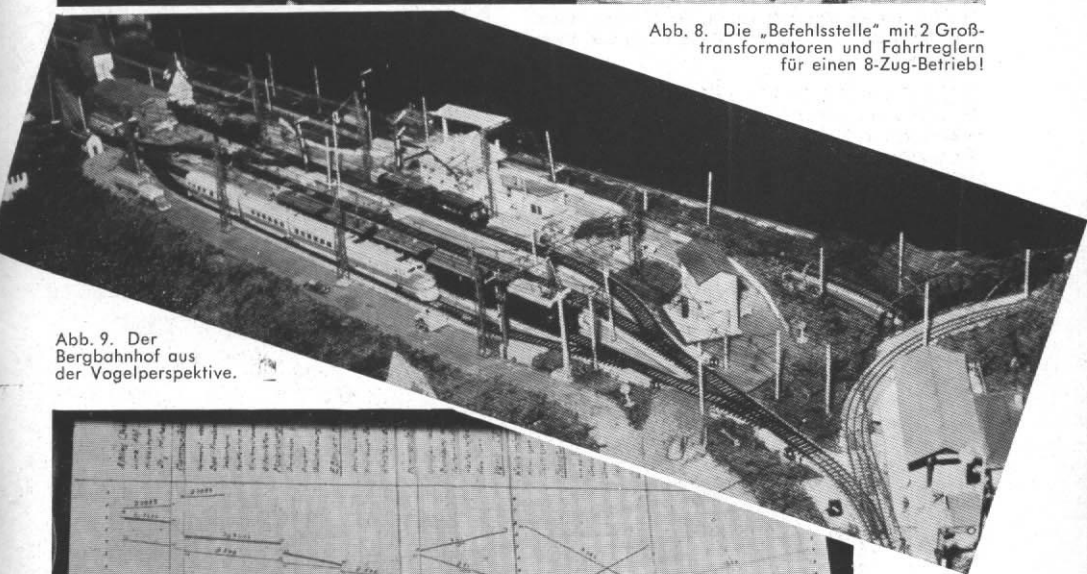


Abb. 9. Der
Bergbahnhof aus
der Vogelperspektive.

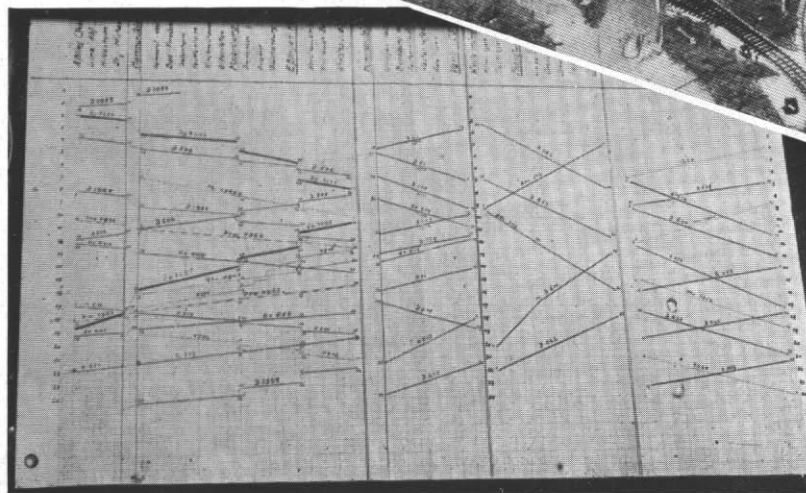


Abb. 10.
Gefahren
wird nach
Bildfahr-
plan!

Wagenkasten von unten

Front View (Top):

- Overall width: 172
- Overall height: 26,5
- Dimensions from left: 4,5, 22,5, 12, 2,1, 2,1 vers., 7, 3, 7, 3, 22, 5, 2,1, 8, 5, 25, 9, 14,5, 12, 2,5, 18, 2,1, 25, 20, 22,5, 4,5.
- Notes: *Loch auf 2,7φ aufreiben und versenken.*, *Blech 1mm st.*, *Ansicht überbieten*, *2,1 vers.*, *2,1 versenkt*.

Side View (Bottom):

- Overall length: 170
- Dimensions from left: 1, 26, 22,5, 11,5, 44, 20, 20, 20, 6, 1.
- Internal dimensions: 3,5, 22,5, 2,1, 22, 12,5, 16, 19, 22, 19, 27, 2,5, 3,5, 2,1.
- Note: *Blech 1mm st.*

Lampenfeder (gestreckt) 2x

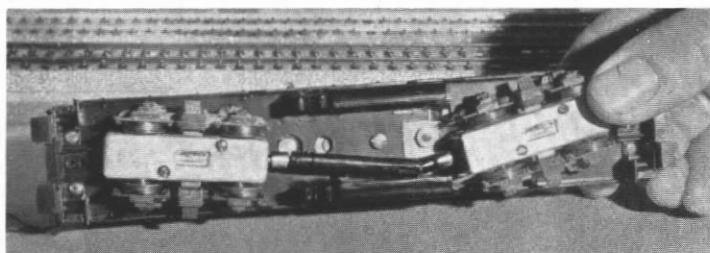
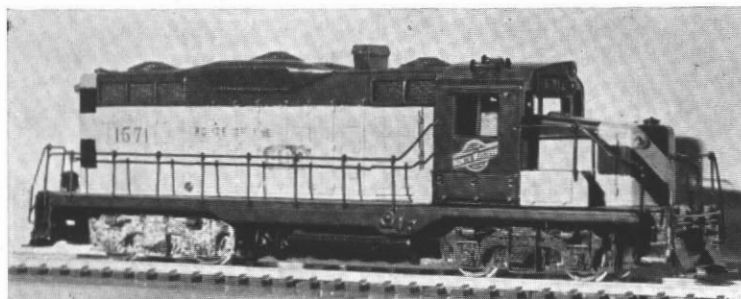
Wagenunterteil von oben

Pufferbohle 2x

Lampenhalter 2x

Kardan-Gelenke

sind keinesfalls „unmodern“ geworden. Immer wieder begegnet man ihnen, nicht nur bei selbstgebaute Modellen, sondern auch bei



industriell oder halbindustriell gefertigten wie z. B. bei der diesjährigen Tenshodo-Neuheit, dem Modell der amerikanischen Diesellok GP-20, bei dem beide Drehgestelle durch eine unter dem Rahmen liegende Gelenk-Welle kraftschlüssig verbunden sind.

In diesem Zusammenhang eine Zusammenstellung der in der MIBA behandelten

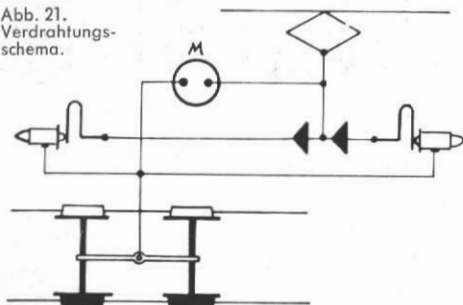
Drehgestellantriebe und Kardanwellen

Bd./Nr./S.

- I/15/17 el. T 25/33 – BC4ü (Rübezahl)
- 6/6 Ventilmummstücke als Antriebsverbindung
- II/ 2/56 Gelenkwelle für BR 42 mit Kugelgelenk und Rundgummi
- IV/ 4/118 Kardangelenk mit Kreuzstift
- V/14/516 2 Vorschläge für 4achsigen Triebwagen mit Hamo-Motor
- 16/587 V 200 mit Schieck-Motor und Stiftgelenk
- VI/10/386 4achsiger Triebwagen

- VI/11/426 V 80 mit Permo 18 D
- VI/16/643 Das Sommerfeldt-Getriebe
- VII/ 1/20 Kardanwelle mit Kugelgelenken in einer bayr. S 3/6
- 2/62
- 5/200 Preuß. Akkutriebwagen mit Kardanwelle
- IX/ 1/20 SBB-Triebwagen mit Märklin-Drehgestellen
- X/14/442 Triebwagen mit Sommerfeldt-Getrieben
- XI/10/386 Henschel-Diesellok mit 2achsigen Drehgestellen
- XIV/4/148 Gelenkwelle der Fa. Marx-Lüder

Abb. 21.
Verdrahtungs-
schema.



starke Blechplatte gibt dem Rahmen die durch die große Öffnung verloren gegangene Aussteifung wieder.

Die beiden Lampenhalter (Abb. 19) werden aus Messingröhrchen und die Lampenfedern aus Bronzeblech hergestellt. Ersterer werden von innen in die Stirnwände eingesetzt. Das Aufsetzen der Sommerfeldt-Stromabnehmer Nr. 62 auf das Dach macht keine besonderen Schwierigkeiten, wie auch das Anfertigen der zwischen den Stirnwandfenstern liegenden Luftschächte aus Holz oder Plastikstücken.

Etwas schwieriger dagegen ist der Aufbau des Triebdrehgestelles. Hierfür verwendete ich zwei Sommerfeldt-Getriebe 2:15 Nr. 820 mit Achsen für Außen-

lagerung. Der Zusammenbau geht aus der Explosivdarstellung Abb. 12) hervor. Die Anordnung mit einer zwischengeschalteten Stirnradstufe wurde gewählt, um gegebenenfalls durch Auswechseln der Räder die Wagengeschwindigkeit der tatsächlichen Motordrehzahl anpassen zu können. Die Gesamtuntersetzung beträgt somit 15:1. Es kann natürlich auch ein schräggestellter Motor direkt mit Getrieben 1:15 gekuppelt werden. Der hier verwendete TRIX-Motor Nr. 30/700/5 ist über eine Gelenkwelle mit dem Triebdrehgestell verbunden. Während aus Platzgründen an der Stirnradseite eine Drahtspirale an die Übertragungs-welle angelötet ist, hat die Getriebeseite eine lösbare Kugellagerung in der schon mehrfach beschriebenen Weise.

Dieser Antrieb hat sich bei dem Modell des Verfassers bestens bewährt.

Das Laufdrehgestell erhält eine Schleiffeder, wie zur Stromabnahme für Wagenbeleuchtung üblich. Die Verbindung von Stromabnehmern, Motor, Lampen und den Selenzellen für Beleuchtungswechsel bei Fahrtrichtungsänderung ist dem Schaltbild Abb. 21 zu entnehmen.

Sicher gibt es auch noch genügend andere Möglichkeiten, den Antrieb unterzubringen und den „Liliput“-Wagen umzugestalten. Der hier beschriebene Umbau war jedoch ohne großen Aufwand und mit einfachen Mitteln und Werkzeugen möglich.



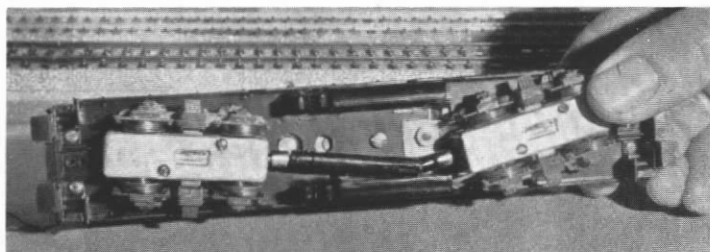
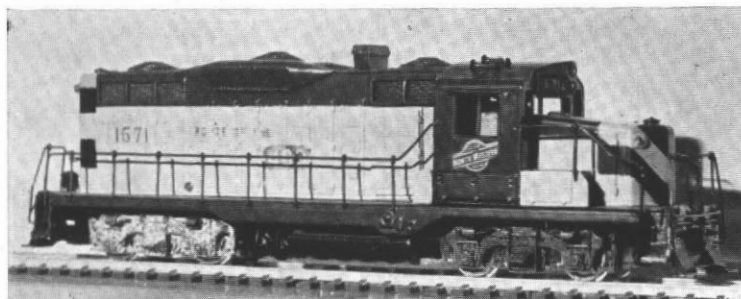
**Die Clubanlage des MEC
Rendsburg ...**

... ist wieder ein Stück weiter gediehen. Und wieder sind einige MIBA-Projekte verwirklicht worden. Die Grobbekohlun nach unseren Plänen in den Heften 4-8/III ist ebenso meisterhaft gelungen wie der im Hintergrund gerade noch sichtbare 10-t-Bockkran aus Heft 9/VIII; und auch für die Viehverladerrampe war einmal in Heft 11/X ein Vorschlag, der sicher als Anregung gedient haben mag. Der freie Platz zwischen Kran und Wiegebunker ist für eine Öltankstelle vorgesehen.

Wem die „raffinierte“ Gleisentwicklung in die Nase sticht und wer vielleicht erst neuerdings zu unserer MIBA-Gemeinde gestoßen ist, den verweisen wir auf Heft 7/X (1958) und insbesondere auf Seite 281 oben (Abb. 5), wo er auf dem Gleisplan des Hbf. Leonburg unschwer die dargestellte Situation entdecken wird. Und ebenso wird ihn die allerhöchste Hochachtung überfallen ob des gewaltigen Bauprojekts des MEC Rendsburg, dessen Verwirklichung aber offensichtlich Gestalt annimmt. Wir wünschen weiterhin noch viel Erfolg und guten Arbeitseifer.

Kardan-Gelenke

sind keinesfalls „unmodern“ geworden. Immer wieder begegnet man ihnen, nicht nur bei selbstgebaute Modellen, sondern auch bei



industriell oder halbindustriell gefertigten wie z. B. bei der diesjährigen Tenshodo-Neuheit, dem Modell der amerikanischen Diesellok GP-20, bei dem beide Drehgestelle durch eine unter dem Rahmen liegende Gelenk-Welle kraftschlüssig verbunden sind.

In diesem Zusammenhang eine Zusammenstellung der in der MIBA behandelten

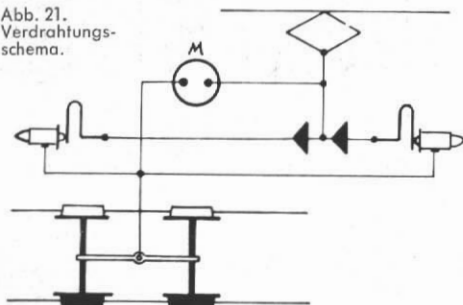
Drehgestellantriebe und Kardanwellen

Bd./Nr./S.

- I/15/17 el. T 25/33 – BC4ü (Rübezahl)
- 6/6 Ventilmummstücke als Antriebsverbindung
- II/ 2/56 Gelenkwelle für BR 42 mit Kugelgelenk und Rundgummi
- IV/ 4/118 Kardangelenk mit Kreuzstift
- V/14/516 2 Vorschläge für 4achsigen Triebwagen mit Hamo-Motor
- 16/587 V 200 mit Schieck-Motor und Stiftgelenk
- VI/10/386 4achsiger Triebwagen

- VI/11/426 V 80 mit Permo 18 D
- VI/16/643 Das Sommerfeldt-Getriebe
- VII/ 1/20 Kardanwelle mit Kugelgelenken in einer bayr. S 3/6
- 2/62
- 5/200 Preuß. Akkutriebwagen mit Kardanwelle
- IX/ 1/20 SBB-Triebwagen mit Märklin-Drehgestellen
- X/14/442 Triebwagen mit Sommerfeldt-Getrieben
- XI/10/386 Henschel-Diesellok mit 2achsigen Drehgestellen
- XIV/4/148 Gelenkwelle der Fa. Marx-Lüder

Abb. 21.
Verdrahtungs-
schema.



starke Blechplatte gibt dem Rahmen die durch die große Öffnung verloren gegangene Aussteifung wieder.

Die beiden Lampenhalter (Abb. 19) werden aus Messingröhrchen und die Lampenfedern aus Bronzeblech hergestellt. Ersterer werden von innen in die Stirnwände eingesetzt. Das Aufsetzen der Sommerfeldt-Stromabnehmer Nr. 62 auf das Dach macht keine besonderen Schwierigkeiten, wie auch das Anfertigen der zwischen den Stirnwandfenstern liegenden Luftschächte aus Holz oder Plastikstücken.

Etwas schwieriger dagegen ist der Aufbau des Triebdrehgestelles. Hierfür verwendete ich zwei Sommerfeldt-Getriebe 2:15 Nr. 820 mit Achsen für Außen-

lagerung. Der Zusammenbau geht aus der Explosivdarstellung Abb. 12) hervor. Die Anordnung mit einer zwischengeschalteten Stirnradstufe wurde gewählt, um gegebenenfalls durch Auswechseln der Räder die Wagengeschwindigkeit der tatsächlichen Motordrehzahl anpassen zu können. Die Gesamtuntersetzung beträgt somit 15:1. Es kann natürlich auch ein schräggestellter Motor direkt mit Getrieben 1:15 gekuppelt werden. Der hier verwendete TRIX-Motor Nr. 30/700/5 ist über eine Gelenkwelle mit dem Triebdrehgestell verbunden. Während aus Platzgründen an der Stirnradseite eine Drahtspirale an die Übertragungs- welle angelötet ist, hat die Getriebeseite eine lösbare Kugellagerung in der schon mehrfach beschriebenen Weise.

Dieser Antrieb hat sich bei dem Modell des Verfassers bestens bewährt.

Das Laufdrehgestell erhält eine Schleiffeder, wie zur Stromabnahme für Wagenbeleuchtung üblich. Die Verbindung von Stromabnehmern, Motor, Lampen und den Selenzellen für Beleuchtungswechsel bei Fahrtrichtungsänderung ist dem Schaltbild Abb. 21 zu entnehmen.

Sicher gibt es auch noch genügend andere Möglichkeiten, den Antrieb unterzubringen und den „Liliput“-Wagen umzugestalten. Der hier beschriebene Umbau war jedoch ohne großen Aufwand und mit einfachen Mitteln und Werkzeugen möglich.



Die Clubanlage des MEC Rendsburg ...

... ist wieder ein Stück weiter gediehen. Und wieder sind einige MIBA-Projekte verwirklicht worden. Die Grobbekohlun nach unseren Plänen in den Heften 4-8/III ist ebenso meisterhaft gelungen wie der im Hintergrund gerade noch sichtbare 10-t-Bockkran aus Heft 9/VIII; und auch für die Viehverladerrampe war einmal in Heft 11/X ein Vorschlag, der sicher als Anregung gedient haben mag. Der freie Platz zwischen Kran und Wiegebunker ist für eine Öltankstelle vorgesehen.

Wem die „raffinierte“ Gleisentwicklung in die Nase sticht und wer vielleicht erst neuerdings zu unserer MIBA-Gemeinde gestoßen ist, den verweisen wir auf Heft 7/X (1958) und insbesondere auf Seite 281 oben (Abb. 5), wo er auf dem Gleisplan des Hbf. Leonburg unschwer die dargestellte Situation entdecken wird. Und ebenso wird ihn die allerhöchste Hochachtung überfallen ob des gewaltigen Bauprojekts des MEC Rendsburg, dessen Verwirklichung aber offensichtlich Gestalt annimmt. Wir wünschen weiterhin noch viel Erfolg und guten Arbeitseifer.

Buster Keaton und der (K.u.K.-) „General“



Abb. 1. Buster Keaton auf dem Führerstand der Pseudo-„General“, wie ihn WiWeW (WeWaW's Junior) auf dem Nürnberger Hauptbahnhof gesehen hat.

Ich glaube, wir brauchen über diese Gelegenheit nicht viel Worte zu machen, denn über die Reklame-Reise jenes unvergessenen amerikanischen Komikers mit dem

toderntesten Gesicht sind Sie durch die örtliche Presse sicher schon längst informiert. Buster Keaton dürften sogar unsere Kinder kennen, denn die Fernsehsendung „Es darf gelacht werden“ wird ihr übriges dazu beigetragen haben.

Was uns besonders interessiert, ist der Lok-Veteran, den Buster Keatons Manager in Österreich nicht „ausgegraben“, sondern ausfindig gemacht haben. Das gute alte Stück ist über 100 Jahre alt (genau: 102 Jahre) und versieht heute noch – wenn auch schnaufend und fauchend – seinen Dienst bei der Graf-Köflacher Eisenbahngesellschaft. Und wie wir erfahren haben, hat sie sich – als „General“ frisiert – auf der Tournee mit Buster Keaton kreuz und quer durch Deutschland sehr wacker gehalten! Eine Leistung für eine solch' alte „Tante“!

Wir haben im Nürnberger Hbf. selbst Bilder von der Lok geschossen, aber keines ist so gut und stimmungsvoll geraten wie die Aufnahme des Herrn Röckle, Ludwigsburg, auf die uns Herr R. Baumann, ebenfalls Ludwigsburg, freundlicherweise aufmerksam machte (und sich damit als echter und aufmerksamer Mibahner zu erkennen gab). Vielen Dank!

Nachtrag zum Bauplan des 100m³-Druckgaskesselwagens (Heft 2/XIV)

Bezüglich der Langträger ist mir in Heft 2/XIV ein Irrtum unterlaufen. Auf Seite 68 rechts Mitte Text muß es heißen: „Die Langträger sind von innen gesehen“ statt wie irrtümlich: „die Langträger sind von außen gesehen“.

Außerdem habe ich versäumt, auf die vorgebaute Bremsbühne und ihre Montage hinzuweisen. Hiermit möchte ich dies nachholen und bitte die geeigneten Leser um Entschuldigung für das Versehen.

Seit der Einführung der UIC-Richtlinien werden handgebremste Wagen mit der vorgebauten Bremsbühne ausgerüstet, soweit der Handbremsstand nicht von vornherein Bestandteil des Wagens ist.

Die vorgebaute Bremsbühne besteht aus dem Bremsvorbau, der 500 mm lang ist (geht aus der Stirnansicht hervor), sowie dem 700 mm langen Bremsbühnenrost mit dem Geländer und der Handbremskurbel. Der Bremsbühnenrost ragt nach vorn also 200 mm über das Kopfstück des Bremsvorbaues hinaus.

Für den Anbau des geschilderten Bremsersandes sind die beiden Langträger nach beigegebener Abb. 1 jeweils nur am Bremsende zu ergänzen. Das Kopfblech-Bremsende wird ohne Pufferbohle gefertigt. Die Form und Abmessungen der neu anzufertigenden

Pufferbohle gehen aus Abb. 2 hervor. Nach dem Anpassen und Verlöten des Werkstückes kann der Bremsbühnenrost montiert werden. Alle weiteren Arbeiten werden wie bereits geschildert ausgeführt.

Klaus Joachim Schrader, Wolfenbüttel

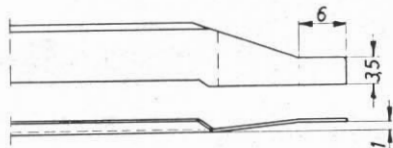
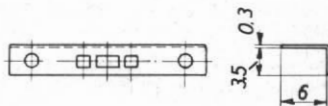


Abb. 1. So müssen die Langträger beim Bremsersand ausgebildet werden.

Abb. 2. Die Pufferbohle beim Bremsersand.



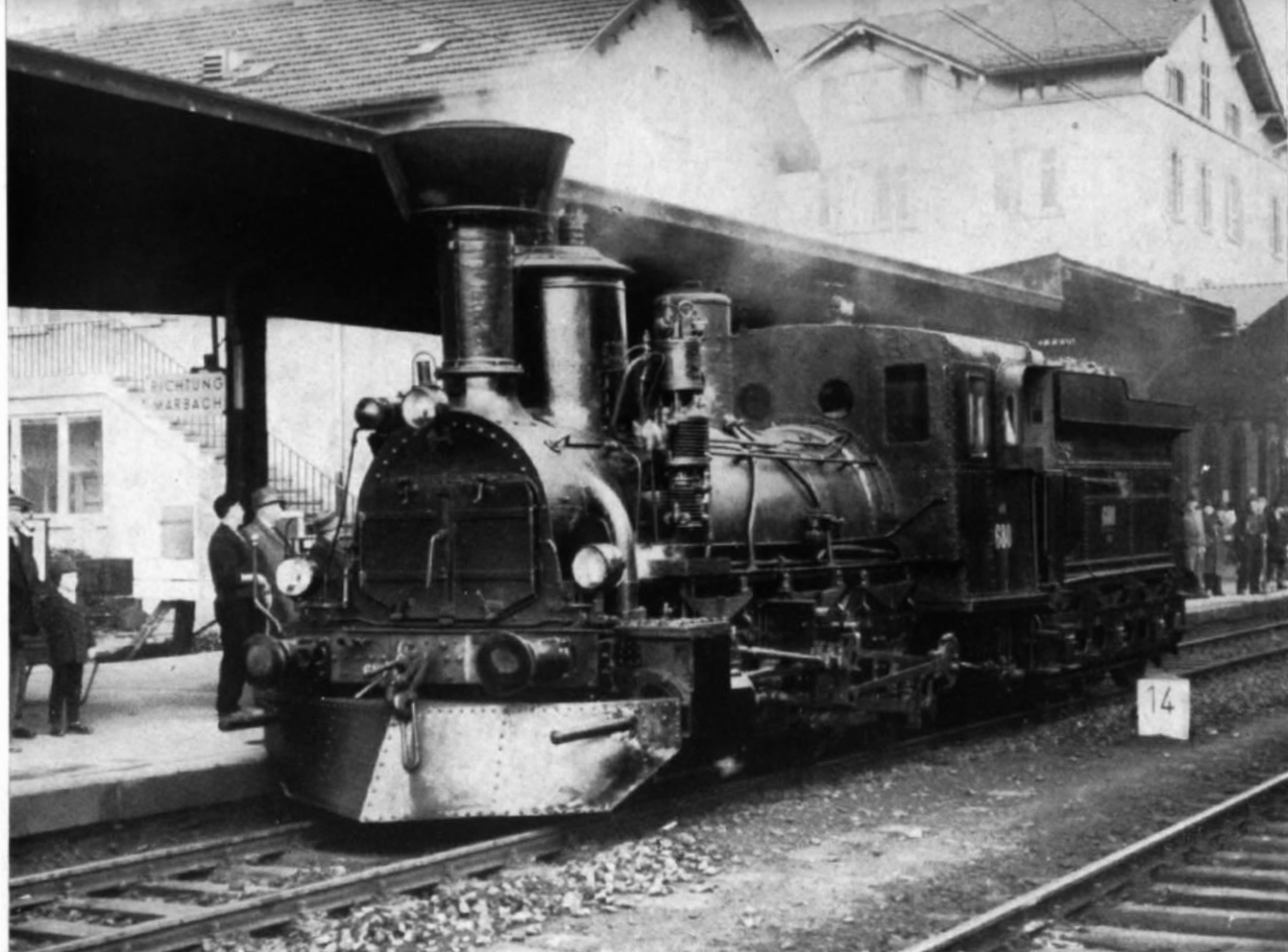
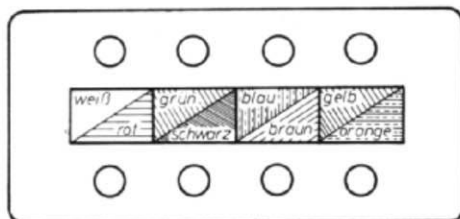


Abb. 2. Der 102 Jahre alte österreichische Dampflokveteran, der durch Buster Keaton nochmals unverhofft eine Star-Rolle erhielt. (Röckle, Ludwigsburg)

Kniffe und Winke: *Welche Taste für welchen Mast?*



Die Beschriftungsfelder auf dem Deckel des Stellpultes werden farbig gekennzeichnet.

Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen heute einen kleinen, aber durchaus sinnvollen Kniff mitteile, mit dessen Hilfe man sich beim Rangieren auf größeren, mit zahlreichen Entkupplungsstücken ausgestatteten Märklin-Anlagen viel schneller zurechtfinden kann.

Es ist, so glaube ich, doch längst „Sitte“ bei uns „Märklinisten“, daß wir das Entkupplungsgleis Nr. 5112 meist *zusammen* mit dem dazugehörigen Lichtmast Nr. 5113 überall dort verwenden, wo dieser Lichtmast überhaupt Platz findet.

Das Aufleuchten des Lämpchens im besagten Lichtmast läßt ohne Zweifel besser und schneller erkennen, ob man mit dem richtigen Finger die richtige Taste des Märklin-Stellpultes im richtigen Augenblick erwirkt hat.

Nun kann man sich aber durch eine kleine Änderung am Lichtmast und Stellpult das Auffinden der einzelnen Entkupplungsstellen noch mehr erleichtern, was im Zeitalter des Personalmangels wesentlich zur Rationalisierung der Rangiertätigkeit beiträgt.

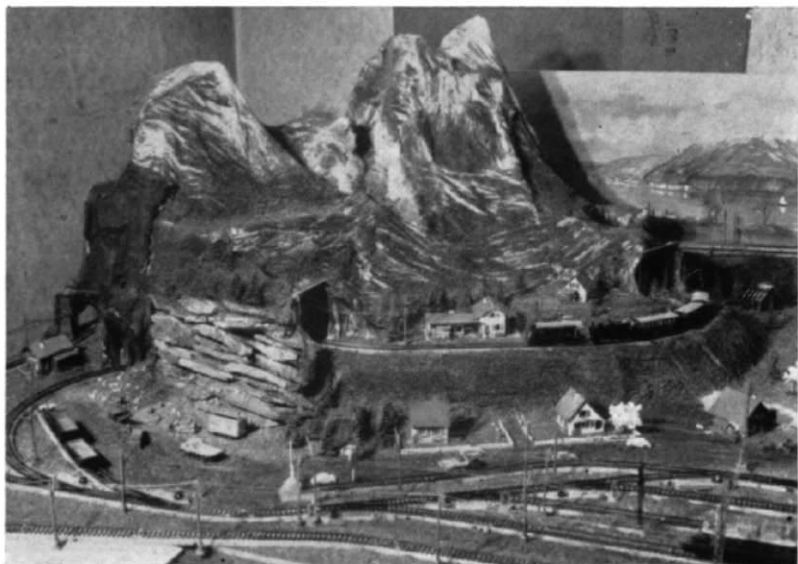
In jeden Lichtmast schraubt man ein andersfarbiges Glühlämpchen oder ersetzt das weiße Papier in der Lichtmasthaube durch farbiges Zellophan o. ä.

Auf dem Stellpult werden die Beschriftungsfelder der entsprechenden Stelltasten ebenfalls durch Farben und nicht durch Ziffern gekennzeichnet (s. Skizze). – Also z. B. rotes Dreiecksfeld = untere Drucktaste = roter Lichtmast, dem man zur allgemeinen Orientierung noch einen roten Tupfen auf seinen „Kopf“ gibt, sozusagen als „Tüpfelchen auf dem i“.

A. L. Schafitel, Augsburg

Ein größerer Fremdenverkehrsort in den bayerischen Bergen . . .





... ist das Thema der 4,00 x 2,20 m großen H0-Anlage des Ehepaares Hedwig und Gustl Grafinger, Salzburg. (Kein Wunder, der Heimatort von Frau Grafinger ist Berchtesgaden mit dem Watzmann und Königsee!) Die Landschaft ist noch nicht ganz fertig (es fehlen noch Straßen, Bäume u. dgl.), aber man kann doch schon gut erkennen, insbesondere bei der Totalaufnahme, daß das Ehepaar Grafinger dem gestellten Thema durchaus gerecht geworden ist.



Wenn ein Aquarianer Modelle baut ...!

Steckenpferde reitet man entweder mit Toleranz oder mit Idealismus. Die Idealisten sind kaum tolerant und halten ihr Steckenpferd (auch Hobby genannt) für allein seligmachend und lehnen alles „Artfremde“ ab. Daß ich als Aquarianer „reinsten Wassers“ zur MIBA fand, hat einen traurigen Hintergrund und gehört eigentlich nicht in eine so frohe und unbeschwerte Zeitschrift wie die MIBA. Nur soviel: Die vorige Weihnachten begonnene kleine Anlage „Gerhardsheim“ werden meine Frau und ich aus Pietätsgründen weiter ausbauen und nicht aufgeben.

Als Anfänger im Eigenbau von rollendem Material (Geländebauer bin ich schon) fang ich zuerst mit dem Lokbau an, weil dieser am schwersten ist (Anfängernierenen). Da die Anlage, wie bei allen Mi-Bahnern, etwas „Besonderes“ werden soll, entschloß ich mich für die Loks BR 15 (S 2/6) und BR 78 (P 18).

Man soll sich am Anfang die Bauerei nicht allzu schwer machen und keine Hilfen ausschlagen, wie sie uns von den einschlägigen Firmen geboten werden. Einem Anfänger verzeiht man schon eine kleine Schummelei, die von den alten Hasen mit überlegenem Lächeln großzügig übergangen wird.

Die S 2/6 (Abb. 1) ist dem wundervollen Modell des Herrn Wurmstedt in Heft 7/XIII nachgebaut. Nachstehende Anregungen gelten nur für Anfänger, wie ich einer bin.

Als Treibräder der S 2/6 dienen 2 Achsen der BR 03 von Fleischmann, ebenso sind die beiden Drehgestelle und die Tenderdrehgestelle von der BR 03. Die kleine Abweichung in den Raddurchmessern möge man mir verzeihen, sie treten am Modell aber kaum in Erscheinung. Für den Kessel besorgte ich mir Messinghülsen, wie man sie zum Zusammenstecken von

Angehrten verwendet; das Führerhaus wurde aus 0,3-mm-Messingblech ausgeschnitten. Kurbelstangen, Treibstangen und Steuerung sind ebenfalls aus Messing. Die winzigen Einzelteile der Steuerung wurden auf 0,3 mm Messing aufgezeichnet, mit 0,5-mm-Zahnarztbohrer die Gelenklöcher aufgebohrt, anschließend ausgeschnitten und gefeilt. (Die Zahnärzte werfen täglich etliche davon weg, weil sie beim Bohren von Zahnschmelz nur zwei- bis fünfmal verwendet werden können, für Messing usw. noch prima verwendbar.) Die Federbolzen stellte ich aus Stecknadeln mit breiten Köpfen her. Befestigt werden diese auf der Innenseite der Steuerung mit UHU-plus, dem Allerweltsmittel. Damit die Einzelteile nicht zusammenkleben, drückt man etwas Kinderknet dazwischen, den man nach dem Trocknen leicht wieder entfernen kann. Schornstein, Sandkasten und Dach sind aus Holz, der Tender aus 2-mm-Messingblech, damit er Gewicht bekommt. Als Antrieb dient ein TRIX-Motor, die Beschleunigung ist etwas größer als bei der BR 03 von Fleischmann.

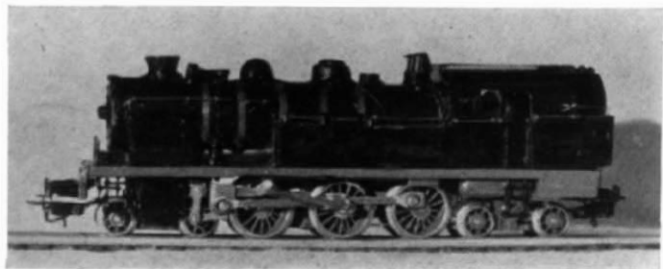
Als zweite Lok gefiel mir die BR 78 (T 18) wegen ihrer imposanten Länge als Tenderlok und der beiden Drehgestelle am besten (Abb. 2).

Das Lokomotivchen wird durch einen Fleischmann-Motor (rund) angetrieben, der gut im Führerhaus Platz hat. Untersetzt ist der Motor mit den Zahnrädern der BR 03 von Fleischmann, die Geschwindigkeit ist etwas geringer als die der 03. Die Treibräder der BR 24 derselben Firma dienen als Antrieb, die Drehgestelle sind der 03 entnommen. Der Antrieb erfolgt auf die hintere Achse und von dieser durch die Kurbelstangen auf die beiden vorderen Achsen, der Lauf ist einwandfrei.



Abb. 1. Das Erstlingsmodell (an dem quasi Herr Ing. Wurmstedt durch seine Anleitung in Heft 7/XIII „schuld“ ist): die S 2/6 in H0.

Abb. 2. Unsere Bauanleitung in Heft 15/XII diente nur als Grundlage, ansonsten ging Herr Pfeifer beim Bau seines „78“-Modells ebenfalls eigene Wege. Im übrigen mögen sich alle diejenigen, deren Selbstbau-Projekte bisher „ins Wasser gefallen sind“, an unserem „Aquarianer“ ein Beispiel nehmen! Unversucht schmeckt nichts, noch nicht mal „aqua...“!



An beiden Loks ist keine einzige Lötstelle, es wurde nur UHU-plus verwendet. Erleichtert wurden mir die Arbeiten durch den Besitz einer Handbohrmaschine mit biegsamer Welle und sonstigen Zubehörteilen.

Liebe alte Hasen, die ihr jetzt mitteilidig lächelt, denkt an eure Anfangszeit. Nebenbei habe ich ja noch dreißig Aquarien mit fast 1000 Fischen zu versorgen.

Danken möchte ich an dieser Stelle Herrn Horst Munk aus Diez/Lahn, der sich als alter Freund und Mi-Bahner mit Rat und aktiver Mitarbeit verdient gemacht hat. Als ich ihn fragte, wie ich ihm danken könne, verwies er auf den Idealismus bei der Sache. Am Anfang meiner Zeilen sagte ich, daß die Ideali- sten wenig tolerant seien, er ist eine der seltenen Ausnahmen, da er sogar für meine Fische Verständnis aufbringt... und WeWaW, wie ich seit neuestem weiß!

Private Kleinanzeigen – Kauf, Verkauf, Tausch

Pro angef. Zeile 2,50 DM
Chiffregebühr 1,50 DM
(s. a. Heft 1/XIV S. 36)

Verkaufe meistbietend 25 Loks, H0 u. a. BR 38, 42, 55, 56, 65, 86, E 18, E 32. Märkl.-Kuppl., Märkl.-Modellgleise u. Weichen v. Piko Standard. Viele Wagen, Trafos, Stellpulte, 27 Schalter (TRIX) u. Zubehör. **MIBA-Bände** ungebund. 1955 2-3, 5-16; 1956 1-15; 1957 2-16; 1958-62 komplett. Sonstige Modellbahn-Literatur. U. Lohmann, Berlin NW 21, Alt-Moabit 108/111.

Zu verkaufen 30 % unter Einkaufspreis, neues Nemec-Neusilber-Schienenmaterial 2,7 mm hoch, fertig montierte Weichen 12°, fertig montierte Doppel-Kreuzungs-Weichen 12° usw. Anfragen unter Chiffre Nr. 614281 erbeten.

Kaufe MIBA I bis VI. A. Möpps, 3432 Großalmerode.

MIBA-Hefte Band I-X geb. in best. Erhaltung nur geschlossen geg. Gebot zu verk. Robert Schulze, Göttingen, Brauweg 36.

Verkaufe umständehalber neue TRIX-Lok BR 18* (S 3/6) mit Seuthe-Dampfer, umgeb. für Fleischmann-System. Chiffre

Verkaufe Tenshodo NYC Mohawk 120.-, LMB Ten Wheeler zus def 100.-, NWSL Santa Fé neu orig. verp. 225.- statt 299.- DM. Kröger, Hamburg 22, Papenhuder Str. 22, 23 34 49.

Verkaufe meistbietend neuwertige H0-Märklin-Modellweichen, Gleise und Piko-Standard, alles modellmäßig **beschottet** für mittlere Anlage. 9 Loks Gleichstrom-3-Leiter, Märk.-Kupplung, viel Zubehör. 80 Wagen. Möglichst geschlossen abzugeben. U. Lohmann, Berlin NW 21, Alt-Moabit 108.

Verkaufe verschiedene Loks und Wagen, 2-Leiter. Liste gegen Rückporto. H. Rehling, Sulingen/Han., Postfach 62.

Verkaufe MIBA-Bd., gebunden, VIII, IX, X, XI, XII, XIII bei IX fehlt 1 u. 9. Robert Schlegel, 8676 Schwarzenbach/S., Kirchenlamitzer Str. 16.

Sammler sucht dringend Märklin-Bahnen Spur I und 0, große Lokomotiven und größere Waggonen, auch komplette Anlagen zu Höchstpreisen. Spur 0 auch Elletren-Fabrikate. Unt. Chiffre 21483 L an den Verl.

Bau von Modellloks, Umbauten aller Art, Anlagenbau; Versand von: Liliput, Nemec u. a.

MODELLBAU HANNS HEINEN
Solingen, Königsmühle 26 - Tel. 2 70 23

Modellbahnzubehör H0 bekannter Firmen wegen Aufgabe des Artikels preiswert zu verkaufen! Liste anfordern. Chiffre 614281 Mi

Bestellen Sie, solange noch vorrätig:

Einbanddecke für Band XIII/1961

— in Grün mit Goldprägdruck —
Preis 2.50 + —.25 DM Versandkosten.

EHEIM

Trolley-Bus

mit neuer modellgerechter Oberleitung

Alleinverkauf für Deutschland:
A. Braun, Waiblingen b. Stgt.

