

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

8 BAND XIV
19. 6. 1962

PREIS
2,- DM



Fleischmann
HO

modelltreu

1372/2 • DM 36.50

Schienenbus-Garnitur (Modell des VT 98^o mit VS 98^o) mit in Fahrtrichtung wechselndem 3-Lampen-Spitzen-signal und rotes Zugschlußsignal, mit automatischen Kupplungen an beiden führenden Stirnseiten zum Beistellen der Beiwagen-garnitur 1370/2 (DM 14.50) oder weiterer Wagen – wie beim großen Vorbild.



Unsere Neuheiten sind
lieferbar ab Herbst 1962 –
nur beim Fachhandel!

75 JAHRE GEGR. FLEISCHMANN • 10 JAHRE

Fleischmann
HO

- MODELL-EISENBAHNEN

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

- | | | | |
|---|------------|---|-----|
| 1. Mindestener Brücke | 335 | 11. Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen | |
| 2. KRAUSS-MAFFEI-Diesellok ML 4000 C'C' | 336 | II. Teil (Schluß): Selbstblockschtung | |
| 3. META-H0-Lokräder (Fa. Seibert) | 340 | für Fleischmann – Beleuchtungsprobleme | 358 |
| 4. Selbstgebaute H0-Modelle (Ebinger) | 341 | Stromversorgung der Lichtsignale | 361 |
| 5. „Eingeschotterte“ Märklin-Gleise | 343 | 12. PIKO-Aussichtspersonenzugwagen der | |
| 6. MIBA-Hefte in Einbandkassette | 346 | „Windbergbahn“ | 362 |
| 7. H0-Wassertürme und Diesellok-Tank- | | 13. Bauplan: Lagenschwalbacher LB4i-Pr 09 | 364 |
| stelle | 348 | Fotos vom LB4i-Pr 15 (Heft 7 XIV) | 366 |
| 8. Altes und Neues über Bahnpostwagen | 349 | 14. Riesenakteen in H0-Wuchs | 367 |
| 9. „Franzhausen“ und Umgebung (Anlage | | 15. Wendezugbetrieb – vollautomatisch, | |
| Hallmann) mit Streckenplan | 352 u. 363 | nur für Märklin-Anlagen | 368 |
| 10. Verbesserung der Märklin-Schranke | | 16. 75. Geburtstag von R. Kahrman-ROKAL | 369 |
| und Sockeltarnung – Kniffe | 357 | | |

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28
Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto 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).



Die Müngstener Brücke

– das extreme Gegenstück zur provisorischen Holzbrücke im letzten Heft und zugleich Vorbild für das in Heft 16/XIII S. 669 abgebildete (verkleinerte H0-Modell des MEC Meißen – ist die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Diese 107 m hohe und 491 m lange Brücke zwischen Remscheid und Solingen wurde 1897, nach vierjähriger Bauzeit, eingeweiht und stellt auch heute noch ein imposantes Beispiel kühnen Ingenieurgeistes dar.

(Foto: W. Fölsche, Remscheid)

Zum heutigen Titelbild: **Arbeitsbeschaffung beim Drehscheibenwärter**



So fragte ich mich, als ich sah, wie im Bw Oldenburg/Oldbg. eine 78er auf der Scheibe gewendet wurde; eine Tenderlok soll doch bekanntlich in beiden Fahrtrichtungen gleich gute Fahreigenschaften haben?! Mein Interesse war geweckt und ich beobachtete, wie sich die „ex preuß. T 18“ nach einer Sägefahrt vor einen am Bahnsteig bereitstehenden Zug setzte. Noch mehr staunte ich, als auch noch eine P 8 vor die Tenderlok kuppelte und der Zug dann aus der Bahnhofshalle zum Vorschein kam. Die Seeschlange von Loch Ness sowie gar mancher Mi- und Modellbahner wären vor Neid über die Länge des Zuges erblaßt; 2 ausgewachsene Personenzüge mit 3 (drei) Packwagen und etlichen angehängten G-Wagen für Exprefgut kamen ans Licht! Wohin dieses Zug Monstrum enteuchte, entzieht sich leider meiner Kenntnis. Hagen Kriskker, Berlin-Tegel

Die Lok der BR 38 auf der Drehscheibe. Ein Teil des Lokschuppens ist schon an die VT-Konkurrenz abgetreten und ebenfalls ein ungewohnter Anblick! Ergo: Ein zweckentfremdeter Dampflokshuppen und eine mißbrauchte Drehscheibe!

Heft 9/XIV ist ab 13. Juli 1962 in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 1. Eine ML 4000 – mit Puffern und Pufferbohle – auf einer Versuchsfahrt in Deutschland. Die Einwärtsneigung der oberen Seitenwandpartien ist als eine Konzession an die engeren Lichtraumprofile der europäischen Strecken zu werten, auf denen ja zunächst die einleitende Erprobung vorzunehmen war. Trotzdem sind hier die sonst üblichen Umgrenzungsmaße bereits überschritten. – Der kleinste befahrbare Krümmungshalbmesser beträgt übrigens nur 76 Meter!

(Sämtliche Fotos: KRAUSS-MAFFEI)

Der Präzedenzfall:

Amerikanische Dieselloks

auf deutschen und österreichischen Strecken

Oder: Die stärkste Diesellok der Welt

Einiges Wissenswertes über die hydraulische

KRAUSS-MAFFEI-LOK ML 4000 C'C'

In Heft 10/XIII haben wir im Rahmen unseres Berichts über die ML 3000 darauf hingewiesen, daß bei der weltbekannten Lokfabrik KRAUSS-MAFFEI in München-Allach einige Dieselloks der Type ML 4000 für die USA gebaut werden. Sicher haben Sie bereits erfahren, daß die Auslieferung dieser sechs Loks inzwischen erfolgt ist. „Aus den Augen, aus dem Sinn“ heißt es zwar im Volksmund, aber bevor sich diese Weisheit bewahrheitet, wollen wir diese Maschine wenigstens noch in der MIBA „verewigen“, zumal sie uns – so nebenbei und völlig unbeabsichtigt – ein kleines „Knallbonbon“ hinterlassen hat, an dem die Freunde amerikanischer Dieselloks allzu gern „lutschen“ werden.“

Wir sind nun mal in erster Linie eine Modellbahnzeitschrift und sehen alle Dinge des Vorbildes mit den Augen eines Modellbahners. Und so faszinierte uns in erster Linie jenes Bild, das wir als Großfoto wiedergegeben (Abb. 1) und das eine ML 4000 auf einer deutschen Strecke vor einem Meßzug zeigt. Statt der amerikanischen Mittelkupplung weist die Lok eine provisorische Pufferbohle mit Puffern auf und das sind die zwei Faktoren, die unser „Modellbahnernäuge“ so „entzückt“ haben! Immer wieder entdeckt man auf deutschen (und europäischen) Anlagen die amerikanischen Dieselfahrzeuge, die unsere Modellbahnhersteller eigentlich mehr für den Export gedacht haben. Vermutlich dürfte die betreffenden Anlagenbesitzer ein ganz klein wenig das Gewissen gedrückt haben ob des nicht gerade vorbildgerechten Einsatzes so „artfremder“ Fahrzeuge. Wir wollen im Rahmen dieser Abhandlung nicht untersuchen, inwieweit man als Modellbahn-Individualist solche „Eigenmächtigkeiten“ vertreten kann oder nicht. Wir freuen uns jedenfalls mit und für die Freunde amerikanischer Dieselloks, daß mit den Versuchs- und Probefahrten der ML 4000 auf deutschen und österreichischen Strecken ein Präzedenzfall für den Einsatz solcher Maschinen geschaffen worden ist!

Man braucht noch nicht einmal zwei Personenwagen als „Meßwagen“ und als „Meßbeiwagen“ zu deklarieren und nur lediglich Meßfahrten durchführen, sondern es ist auch durchaus denkbar, daß eine solche Maschine – z. B. als Doppellok – „probenweise“ auf besonderen Teilstrecken ihrer Anlage eingesetzt wird, wie dies mit der ML 4000 auf der österreichischen Semmering-Strecke der Fall war. Nachdem die ML 4000 immerhin eine Höchstgeschwindigkeit von rund 113 km/h erreicht, könnte eine solche (oder ähnliche) Lok ja „wochen- oder gar

monatelang“ – zwecks Erprobung! – im Personen- oder zumindest im Güterfernverkehr unserer Anlagen eingesetzt werden. Es gibt der Einsatzmöglichkeiten viele, nun nachdem amerikanische Dieselloktypen hier auf dem Festland erprobt worden sind und es steht Ihnen als Ihr eigener „Eisenbahn-Generaldirektor“ vollkommen frei, alle nur möglichen Probe-, Versuchs- und Meßfahrten anzusetzen.

Nur eines sollten wir unbedingt nicht unterlassen: Unsere Diesellokmodelle entsprechend der KRAUSS-MAFFEI-Übergangsausführung mit einer Pufferbohle nebst Puffern auszuführen! Außerdem könnte man die „Sante Fé“-Beschriftung u. ä. überpinseln oder überkleben und an deren Stelle „KRAUSS-MAFFEI“ oder irgendeine andere Bezeichnung setzen.

In Anbetracht dessen, daß sämtliche Industriefirmen amerikanische Dieselloktypen in ihrem Programm haben und diese dem Kreis der „Pseudo-Yankees“ wohl vollkommen entsprechen, haben wir vorerst von einer Bauzeichnung der ML 4000 abgesehen und gehen lediglich noch auf ein paar Dinge und Daten ein, die interessieren dürften:

Die ML 4000 ist tatsächlich die derzeit leistungsstärkste Diesellok der Welt! Einer der wesentlichsten Gründe für den KRAUSS-MAFFEI-Auftrag ist zweifelsohne das amerikanische Interesse an der hydraulischen Kraftübertragung. Die amerikanischen Dieselloks haben – bis auf einzelne Versuchsausführungen geringer Leistung – ausnahmslos elektrische Kraftübertragung. Die hydraulische Kraftübertragung hat gegenüber der elektrischen gewisse Vorteile, die besonders deutlich werden beim Einsatz der Loks zur Beförderung schwerster Züge auf Gebirgsstrecken. Insbesondere das Anfahren dieser Züge in der Steigung bereitet bei der elektrischen Kraftübertragung Schwierigkeiten. Auch führt die Unterschreitung der zulässigten kleinsten Dauergeschwindigkeit immer wieder zu Ausfällen durch Überhitzung der Wicklungen in den Fahrmotoren, durch Isolationsschäden usw., während die hydraulische Kraftübertragung in dieser Hinsicht weitgehend unempfindlich ist und auch eine nicht unwesentlich niedrigere Dauergeschwindigkeit erlaubt.

Nachdem die ML 4000 für den Schnellgüterzugdienst auf den besonders langen und kurvenreichen Gebirgsstrecken der Südlichen-Pacific-Bahn sowie der Denver & Rio Grande-Bahn gedacht waren und zudem eine neuartige hydrodynamische Bremse auf Herz und Nieren erprobt werden mußte, waren Versuchsfahrten auf der bereits klassischen Semmering-

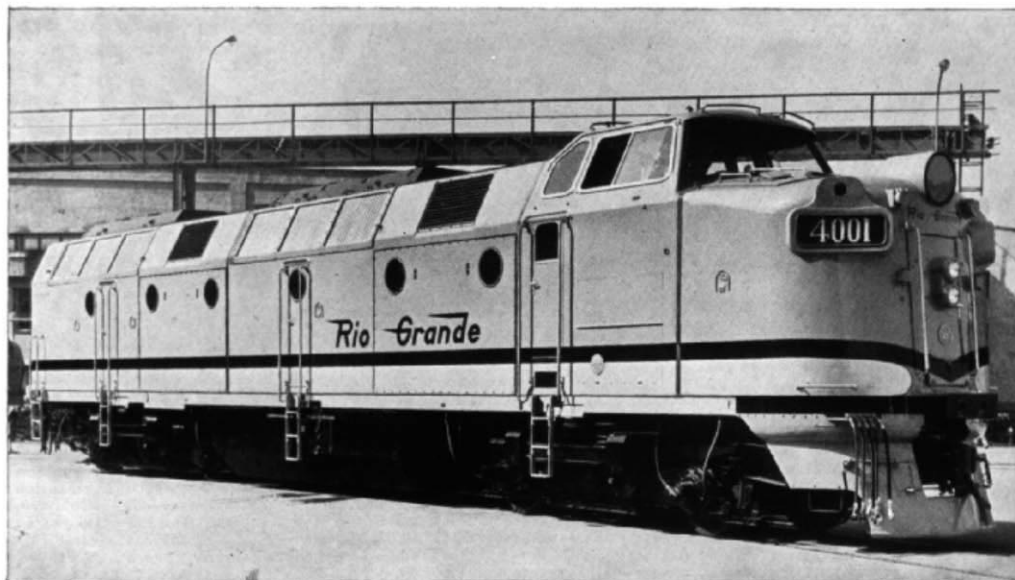


Abb. 2. Die ML 4000 C'C' in der Ausführung für die Denver & Rio Grande Western Railroad Company. Anstrich: Drehgestelle und Kraftstoffbehälter schwarz, Aufbau gelb mit aluminiumfarbenen und schwarzen Zierstreifen. Befahrene Strecke: Denver-Salt Lake City; größte Höhe: Tennesseepaß mit 3100 m.

Drei weitere Loks wurden an die Southern Pacific geliefert. Anstrich: grau, Vorbau rot. Befahrene Strecken: Roseville-Reno/Sparks (größte Höhe: 2000 m) und Los Angeles-El Paso (Wüstenfahrt).

Es fahren jeweils je drei Lokomotiven gekuppelt, wobei allerdings nur die erste Maschine bemannt ist.

Strecke erforderlich. Mit Rücksicht auf die Verhältnisse und das Begrenzungsprofil der ÖBB und in Anbetracht der Wichtigkeit der Probefahrten wurde die größte Höhe einer ML 4000-Lok (4,73 m) um 8 cm und die größte Breite (3,27 m) um 13,5 cm verringert, ebenso der Achsdruck durch Gewichtsverminderung. Die hydrodynamische Bremsung dient zur Schonung der Bremsklötze, die auf den langen Gefällstrecken der genannten Bahnen übermäßig beansprucht werden. Es handelt sich hierbei – wohl bemerkt – nicht um die Druckluftbremsausrüstung, über die die Loks selbstverständlich ebenfalls verfügen, sondern um eine Motorbremse, die in etwa der „dynamischen Bremse“ beim dieselelektrischen Antrieb entspricht. Ohne auf besondere technische Details einzugehen: An der Sekundärseite der beiden Voith-Getriebe ist je ein hydraulischer Kupplungskreislauf angeschlossen, dessen Füllung durch Betätigen des Füllschalters in entgegengesetzter Richtung verändert wird und dadurch die Erhöhung bzw. Minderung der „Motorbremse“ bewirkt.

Außer den genannten Versuchsfahrten auf der Semmering-Strecke fanden auch noch eine Reihe von Meßfahrten auf der Strecke Münster-Emden statt, bei denen insbesondere die Wirksamkeit der hydrodynamischen Bremse überprüft wurde. Um es kurz zu machen: Zwei der schwersten Güterzugdampflok (BR 45) waren nicht in der Lage, gegen die Bremskräfte der Diesellok den Versuchszug auf über 30 km/h zu beschleunigen. Ja, es war sogar möglich,

nur mit Hilfe der hydrodynamischen Bremsung (die ja eigentlich nur als Bremshilfe für Gefällstrecken gedacht ist) den Meßzug von 650 t Gewicht aus einer Geschwindigkeit von 80 km/h nach 800 m zum Stehen zu bringen.

Es wird vielleicht manchen wundern, weshalb bei

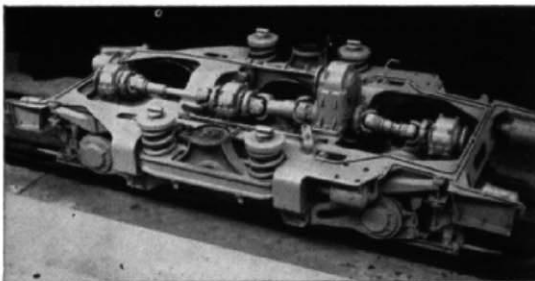


Abb. 3. Eines der beiden dreiachsigen Drehgestelle der ML 4000. Deutlich sichtbar: Kardanwellen und Zwischengetriebegehäuse (das durch eine weitere Kardanwelle mit dem hydraulischen Getriebe verbunden wird).

solchen Versuchsfahrten Bremslokomotiven verwendet werden. Auf Steigungsstrecken mit ihren wechselnden Streckenwiderständen ist eine genaue und vor allem konstante Messung nicht möglich, während durch die gesteuerten Bremslokomotiven einwandfrei konstant eingestellte Bremskräfte erzielt werden können, und zwar im gesamten Geschwindigkeitsbereich. Die Strecke Münster-Emden eignet sich für solche Messungen ganz besonders, da sie mit nur sehr geringen Höhenunterschieden und wenigen Gleiskrümmungen im flachen Land verläuft. Der Meßzug bestand aus einer ML 4000, dem Meßwagen, dem Meßbeiwagen, einem Gerätewagen und den jeweiligen Bremslokomotiven (u. a. den beiden erwähnten Loks der BR 45).

Die Meßfahrten wurden so gestaltet, daß in der Richtung Münster-Emden die Zugkräfte und in der entgegengesetzten Richtung die Bremskräfte der Dieselloks gemessen wurden. Dabei wirkten die Dampfloks in einer Richtung also als Bremsloks, in der anderen als Zugloks.

Die Zugkraft am Zuhaken wurde mit einem zwi-

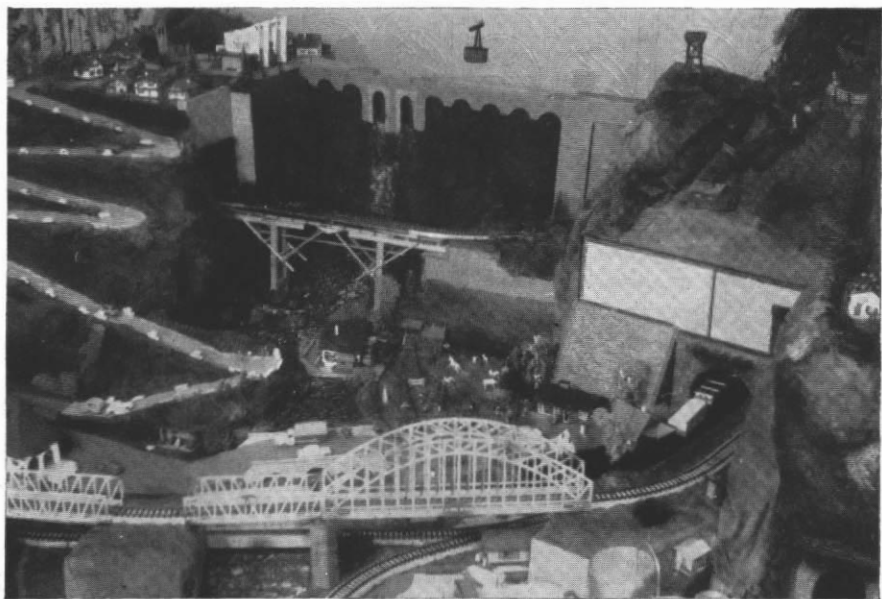
schen Lok und Meßwagen eingehängten Meßglied ermittelt und auf einem elektronischen Kompensator registriert. Als Geber dienen Dehnungsmeßstreifen, die jede Dehnung der Zugspindel unter Einwirkung der Zugkraft mitmachen, wobei sich ihr Ohmscher Widerstand proportional mit der einwirkenden Kraft ändert. Die Fahrgeschwindigkeit wird von einem Wechselstromtachogenerator, der an einer Achse des Meßwagens angebracht ist, gemessen und auf einem Spannungsmessenden Kompensographen aufgezeichnet. Es würde zu weit führen, sämtliche Meß- und Überprüfungseinrichtungen zu beschreiben, wir wollten Ihnen nur kurz einen Einblick geben, wie solche Messungen vor sich gehen.

Nur noch soviel zum Abschluß: Durch die durchgeführten Meßfahrten wurde die volle Übereinstimmung mit den projektierten Werten der ML 4000 nachgewiesen.

Wir danken der KRAUSS-MAFFEI A.G. für die freundlicherweise zur Verfügung gestellten Unterlagen und die bereitwillige Auskunft über gestellte Fragen!

WwWaW

Die WaPeFra-Bahn . . .



. . . nennt Herr Walter Petri, Frankfurt, seine 2,00 x 2,20 m große H0-Anlage, die eine zweigleisige Hauptbahn und eine Nebenstrecke zum Thema hat. Der Serpentinweg links führt vom Luftkurort „Patersberg“ hinab zum Bf. „Steinbach“. Das Bahnhofsgelände wird durchschnitten von einer zweibogigen Eisenbahnbrücke, die die Nebenbahn durch den „Mt.-Clara“-Tunnel nach „Oberfall“ aufnimmt. Zwischen „Patersberg“ und dem „Mt. Clara“, die übrigens durch eine Seilschwebebahn verbunden sind, liegt das Steinbach-Tal mit Schlucht und Wasserfall. Über die Schlucht fährt die Nebenbahn und zwar vorerst noch über eine Behelfsholzbrücke.

Berge, Felder und Straßen, praktisch also das ganze Gelände, wurde nicht mit Streumaterial belegt, sondern mit FALLER-Spachtelmasse überzogen bzw. modelliert und mit Farbe bestrichen. Herr Petri mußte alle Teile fest und widerstandsfähig gestalten, da seine beiden Neunjährigen das Gelände mit ihren Wiking-Autos stark beanspruchen.

META-HO-Lokräder - nunmehr in Deutschland bestellbar!

Im diesjährigen Messeheft Nr. 4 haben wir erstmalig über die Erzeugnisse englischer Firmen berichtet, die in der META (Model-Engineering-Trade-Association) zusammengefaßt sind, u. a. auch über die verschiedenen Lokräder. Interessenten hatten wir empfohlen, sich an die META direkt zu wenden.

Zum guten Glück hat ein deutscher Wiederverkäufer, die Firma F. Seibert, München, gleichfalls erkannt, daß diese englischen Lokräder durchaus geeignet sind, die zur Zeit in Deutschland bestehende Lücke auszufüllen. (Wann die Firma Heller wieder liefern kann, steht leider immer noch nicht fest).

Die englischen Lokräder stehen den bekannten Heller-Rädern qualitativ nicht nach. (Wäre ja auch recht spaßig, nachdem die englischen Räder vor 14

Teil etwas entgratet werden. Die Achsen weisen vierkantige Zapfen auf, an die noch ein kleines Gewinde angeschnitten ist. Dadurch ist eine stets einwandfreie und unproblematische 90°-Versetzung der Räder garantiert. Zum Eindrehen der kleinen Schlitzmuttern gibt es einen Spezialschraubenzieher, ohne den das Einschrauben ein mühseliges Unterfangen sein dürfte (Abb. 2).

Diese Lokräder gibt es mit ringisolierten Laufkränzen und ohne diese, so daß bei Verwendung beider Arten die Stromabnahme auf der einen Lokseite mittels der Räder direkt und auf der anderen Seite mittels Radschleifer erfolgt. Bedenken wegen etwaiger Ungeeignetheit der unisolierten Räder für die Strapazen eines Dauerbetriebes braucht man

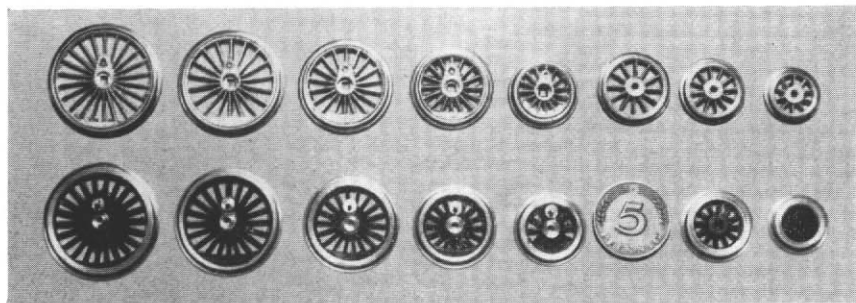


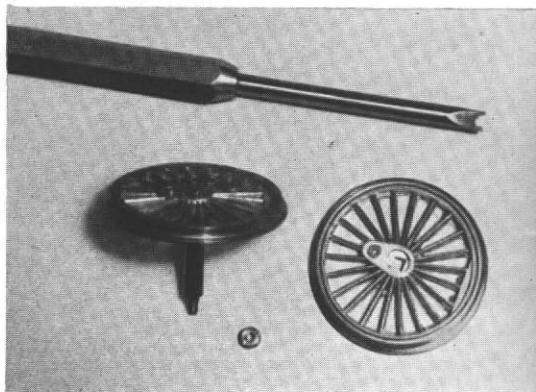
Abb. 1. Eine Auswahl der über die Fa. Seibert beziehbaren META-HO-Lokräder. Obere Reihe: Rumford-Räder, ringisoliert, mit Spritzgußspeichen, v. l. n. r. 26, 24, 21, 18, 15 mm Φ , Tender- und Laufräder 16, 14 und 12 mm Φ . — Untere Reihe: Hamblings-Räder, ringisoliert (Messingreifen), Kunststoffspeichen, gleiche Φ .

Jahren Vorbild und Anlaß zur Nachahmung in Deutschland gewesen sind, s. Messeheft 4 S. 158!), Ob die Firma Seibert sämtliche Fabrikate importiert, entzieht sich unserer Kenntnis. Die uns vorliegenden Musterräder sind jedenfalls auf zwei verschiedene Arten hergestellt:

Die eine Sorte weist schwarze Kunststoffspeichen auf (Abb. 1 unten) sowie Laufkränze aus Messing, ebensolche Naben- und Kurbelzapfen; sie werden auf die Achsen aufgepreßt. Es handelt sich hierbei offensichtlich um Hambling's Lokräder, für deren akurates Aufpressen auf die Achsen es eine besondere Vorrichtung gibt, die wir Ihnen in Heft 4/XIV S. 161 bildlich vorstellten. Diese Vorrichtung wird in Kürze ebenfalls erhältlich sein.

Bei der zweiten Sorte handelt es sich um solche Räder, wie wir sie von der Firma Heller her gewohnt sind. Die Speichen sind gegossen und müssen zum wohl kaum zu haben. Die Metallegierung ist sehr hart (wie Schrammversuche ergeben haben), außer-

Abb. 2. Die Rumford-Achsen weisen Vierkantzapfen mit Gewinde auf. Für die kleinen Schlitzmuttern gibt es einen speziellen „Schrauben“zieher.



Selbstgebaute H0-Modelle ...

... gibt es immer noch, trotz bester und preiswerter Industriefabrikate. In der Regel werden Fahrzeuge nachgebildet, die eben nicht (oder noch nicht) auf dem Markt sind, oder weil ein Teil unserer Leser Bastler aus Passion ist und eine ungeheurere Befriedigung empfindet, wenn unter ihren Händen kleine Meisterwerke entstanden sind, gleich ob diese nun einen Vergleich mit fertigen Industrie-Modellen aushalten oder nicht.

Nun, die Modelle des Herrn Albrecht Ebinger, Ru-

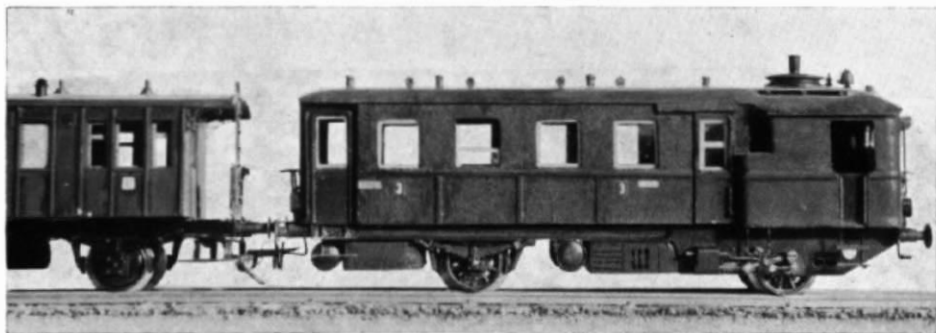
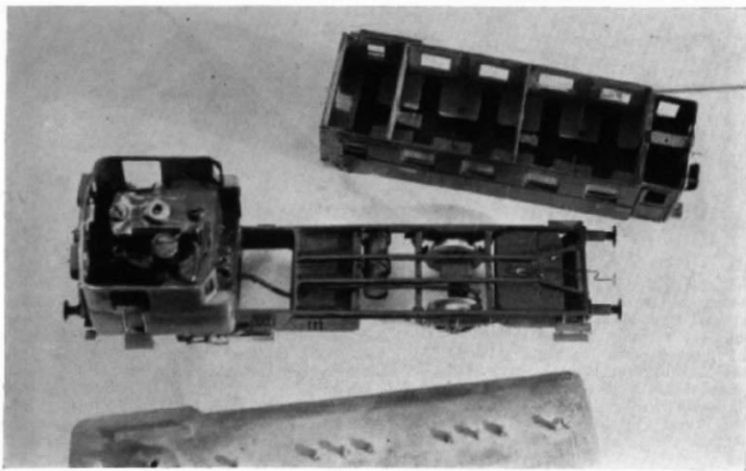


Abb. 1 und 2. Das von Herrn Ebinger gebaute H0-Modell des Kittel-Dampftriebwagens und der ergänzte Fleischmann-Old-Timer (s. Text).



wohl kaum zu haben. Die Metallegierung ist sehr hart (wie Schrammversuche ergeben haben), außerdem sollten wir die englischen Praktiker nicht unterschätzen, die genauso gut wie wir wissen, welche Anforderungen an die Räder gestellt werden.

Wir sind jedenfalls gottfroh, daß unsere Lokselbstbauer wieder aufatmen können und nicht mehr so düster in die Zukunft zu blicken brauchen. Wir wol-

len nur noch darauf hinweisen, daß die Firma Seibert die Lokräder vorerst nicht in Massen auf Lager liegen hat, sondern erst gewisse Aufträge zusammenkommen läßt und danach bestellt. Die Auslieferung soll alle 4 Wochen erfolgen. Werden Sie also nicht ungeduldig, sondern haben Sie Verständnis. Bestellen Sie eben rechtzeitig, indem Sie vielleicht etwas vordisponieren.

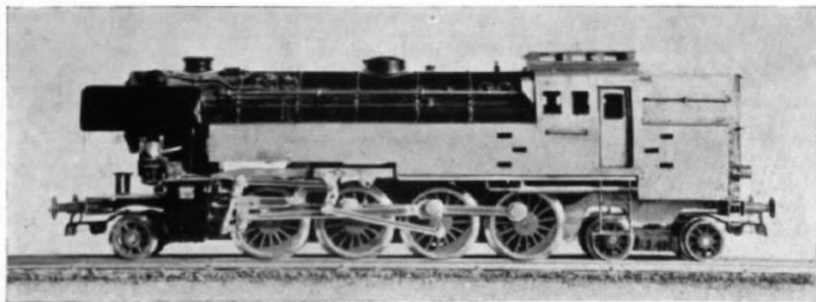
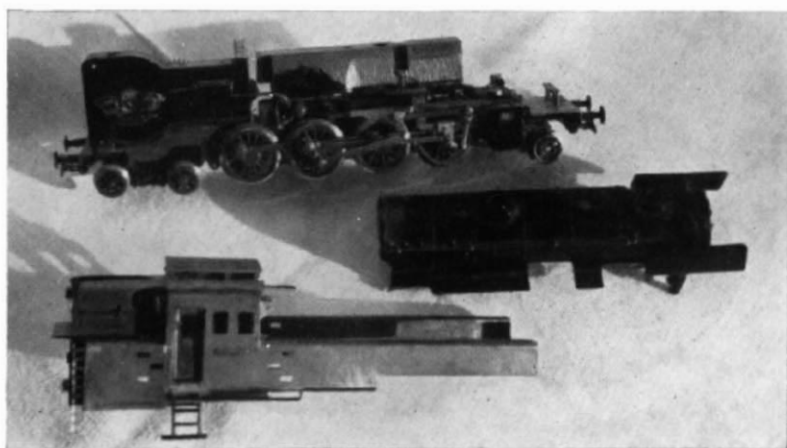


Abb. 3 und 4. Aus dem Fahrgestell der Fleischmann-Lok BR 41 und dem Oberteil einer Märklin-BR 23 entstanden: die BR 65 in H0-Größe.



dersberg-Oberdorf/Württ. können sich durchaus sehen lassen (in Anbetracht seines nichttechnischen Berufs sind es sogar kleine Meisterwerke, auf die er wirklich stolz sein kann).

Für das Modell der BR 65 (Abb. 3) hat er uns sogar eine ausführliche Bauanleitung geschickt, da sie – vor einem Jahr – im wesentlichen aus einem kompletten Fahrwerk der Fleischmann-Lok der BR 41 (samt Motor) und einem Oberteil der Märklin'schen 23 entstanden ist. Nachdem sich die Kosten seines Modells jedoch auf etwas über 50,- DM beliefen und die bei Fleischmann inzwischen als Messeneinheit erschienene „65“ auch nur 52,- DM kostet, haben wir auf die Veröffentlichung einer Umbauanleitung verzichtet. Wir glauben jedoch, daß sein Modell einer öffentlichen Anerkennung würdig ist, zumal es ein Musterbeispiel dafür ist, daß ein findiger Modellbauer durch Ausnutzung fertiger Teile verschiedener Fabrikate durchaus zu einem äußerst befriedigenden Ziel gelangen kann!

Daß das Modell vom Kittel-Dampftriebwagen ein Prunkstück unter seinen Arbeiten darstellt, glauben wir Herrn Ebinger gern. Es entstand nach unserer Bauanleitung in den Heften 4 und 5/IX.

Als Antrieb dient ein ROKAL-Motor, der senkrecht

stehend im Maschinenraum angeordnet ist (Abb. 2). Die Laufachse ist dreipunktgelagert, Antriebs- und Laufachsen sind linksseitig isoliert, die Stromabnahme erfolgt durch Schleifer an den Innenseiten der Räder. Die Steuerung ist voll beweglich. Der Wagenkasten besteht teilweise aus Messingblech, teilweise aus Sperrholz. Das Dachteil über dem Führerstand wurde aus Messingblech getrieben und mit dem aus Konservendosenblech bestehenden übrigen Teil verlötet. Das abgerundete Stück über dem Einstieg besteht aus Buchenholz. Glocke, Kamin und Kesseloberteil wurden mit der Bohrmaschine gedreht. Die Inneneinrichtung aus Preßspan hat Herr Ebinger mit der Pinzette eingesetzt.

Die Zugeigenschaften wurden dadurch verbessert, daß seitlich vom Motor Bleigewichte eingepaßt wurden (auf Abb. 2 ersichtlich). Dadurch zieht der Triebwagen auf ebener Strecke 5–6 Wagen, auf Steigungen 2 Wagen.

Der Fleischmann-Wagen auf Abb. 1 wurde frisiert. Man beachte die zierlichen Dachstützen, die mittels einer Schablone aus Nemec-1-mm-Messingblechstreifen gebogen wurden. Hinzu kamen außerdem ein Gaskessel (unterm Wagenboden), SIVO-Federpuffer, Übergangsstützen am Bühnengeländer u. dgl. m.

„Eingeschotterte“ MÄRKLIN-GLEISE

Nichts gegen die Märklin-Gleise, aber es gibt eben Modellbahner, die entweder der unnatürliche Glanz der Blechkörper irgendwie stört oder die innerhalb eines Bahnhofs den für die Strecke durchaus passenden Gleisbettungskörper verschwinden lassen und die Gleise planeben mit dem übrigen Gelände verlegt sehen wollen.

Hier hilft tatsächlich nur das Einbetten der Gleiskörper im Gelände, wobei sich als zusätzliches Plus die Tatsache ergibt, daß hierbei auch die Weichenantriebskästen zum Verschwinden gebracht werden können, so daß nur noch die Laternen herauschauen. Einen gewissen Nachteil wollen wir aller-

dings nicht verheimlichen: Je nach der Einbettungsmethode wird es bei einer späteren Demontage nicht immer leicht sein, die Gleise und Weichen herauszureißen, zumindest müssen sie auf einer neuen Anlage wiederum ähnlich eingebettet werden. Das ist aber ein Gesichtspunkt, den jeder selbst zu vertreten hat. Wie gut „eingeschotterte“ Märklin-Gleise und -Weichen im Bahnhofsgelände wirken, offenbaren die hier beigegebenen Bilder. In den Bildtexten verraten die Einsender ihre Einbettungs-Methoden, so daß Sie also die Wahl haben (neben der Qual), ob Sie nicht auch ... oder vielleicht doch nicht ... oder beides gemischt ...?



Abb. 1.

Abb. 1. Herr Karl-Heinz Becker, Balkhausen, hat die ganzen Gleise mit Mowicoll überpinselt und mit einem selbst zusammen-gemixten grau-schwarzen Streumaterial beworfen. Um keine Kontaktschwierigkeiten zu bekommen – angetrockneter Mowicoll-Leim ist schlecht erkennbar –, ist er dann bei halb

aufgedrehtem Fahrpult mit einer kleinen Feile über Schienen und Mittelleiter gefahren.

Das Streumaterial besteht aus Sägemehl (0,3-mm-Körnung) und Lackfarbe, die mit Aceton (oder Tetra) 1:1 verdünnt worden ist. Das gefärbte Sägemehl wurde bei 100 – 150° getrocknet.

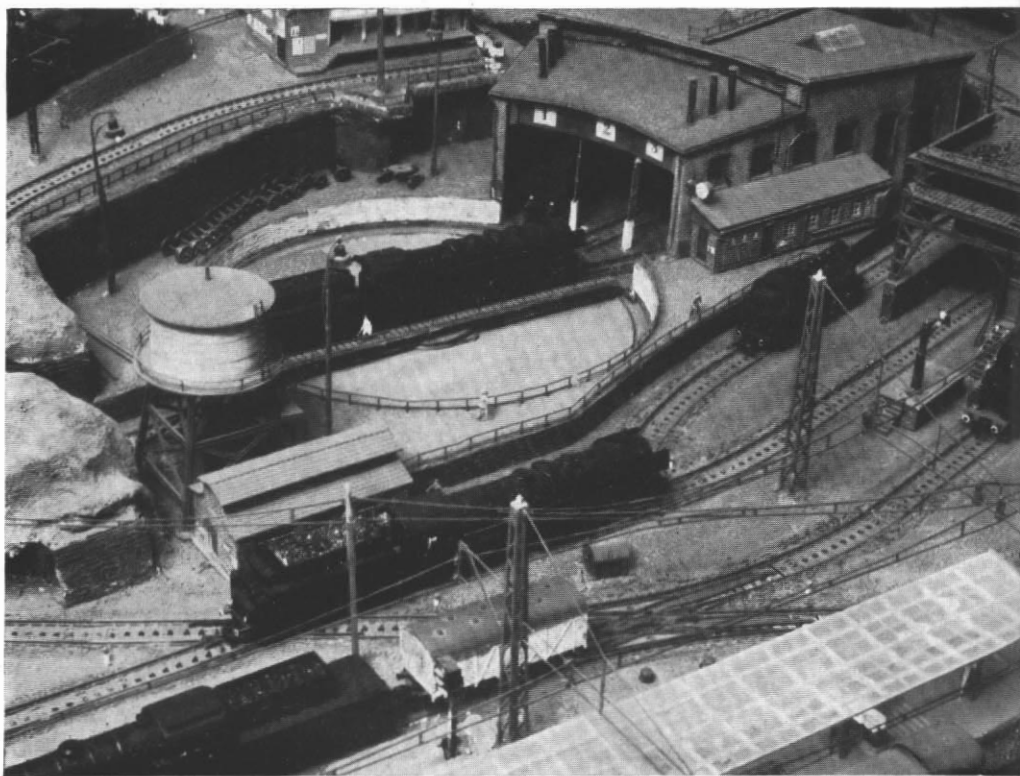


Abb. 2.

Abb. 2. Herr Hans Fischach, München, hat Märklin-Punktkontaktgleise neuer Ausführung in Weichfaserplatten (Dämmplatten) eingebettet und die Übergänge mit einem Geländekleister verstrichen. Danach wurde das Gelände um die Schienen – eigentlich das gesamte Gelände außenrum – mit Klebstoff (Mowicoll) oder UHUcoll eingestrichen und mit Vogelsand bestreut. Mit dem Staubsauger wurde hinterher weggeholt, was nicht festsaß und vielleicht in die Weichenantriebe und Lokgetriebe geraten könnte. Abschließend wurde alles, auch die Schwellen, farblich nachbehandelt (mittels Plakafarben). Daß im Zuge dieser Manipulationen auch die Weichenantriebskästen automatisch mit verschwunden sind und nur noch die Laternenkästen heraussehen, freut ihn am meisten. Je mehr sich die Gleise vom Bahnhof entfernen, um so mehr läßt er den Original-Gleis-

körper hervorschauen, auf der freien Strecke sogar zur Gänze, allerdings nachbehandelt mit Vogelsand bzw. Korksotter und Farbe. Das Gleis soll nunmehr weit natürlicher aussehen, zumal es den ihn störenden „Glanz“ verloren hat. – Im übrigen dürfte Ihnen der Lokschuppen sicher bekannt vorkommen. Es handelt sich um das „vergammelte“ Stück aus Heft 6/XII, nunmehr in der ihm zugedachten Umgebung.

Abb. 3-6. Herr Otto Straznicky, Köttingen, hat sein gesamtes sichtbares Gleismaterial mit Schotterbrei eingedeckt und muß nur noch stellenweise die Schwellen ein bißchen besser herausholen, da sie teilweise – wie auch hier auf Abb. 3 – etwas schlecht zu sehen sind, wenigstens seitlich der Schienen.

Doch lassen wir ihn selbst zu Wort kommen:

Das Rezept von Herrn Bütow, „Glutofix zur Gleisbeschotterung“, Heft 2/XIII, habe ich auf meiner Anlage ausprobiert und leider feststellen müssen, daß die Haltbarkeit der Schottermasse nicht zufriedenstellend ist. Deshalb versuchte ich eine Paste, die auf Kaltleim (UHUcoll) basiert. Diese Masse hat in Bezug auf Verarbeitung und Haltbarkeit bis jetzt gute Dienste geleistet. Ich glaube, die Bilder geben Ihnen am besten Auskunft darüber. Abb. 5, eine Weichen-

straße von meiner Bahnhofs-Ein- bzw. Ausfahrt, zeigt Ihnen in Verbindung mit den original „Märklin“-Signalen den letzten Stand meiner Tarntechnik. Durch verschiedene schöne Fotos angeregt, müßte es auch mit Industriematerial möglich sein, fast vorbildgetreue Gleisanlagen zu schaffen.

Meine Schottermasse setzt sich aus folgenden Teilen zusammen: 100 – 150 ccm Wasser, 50 g gesiebt Sagemehl, 50 g UHUcoll (dickflüssig) und etwas schwarze Farbe.

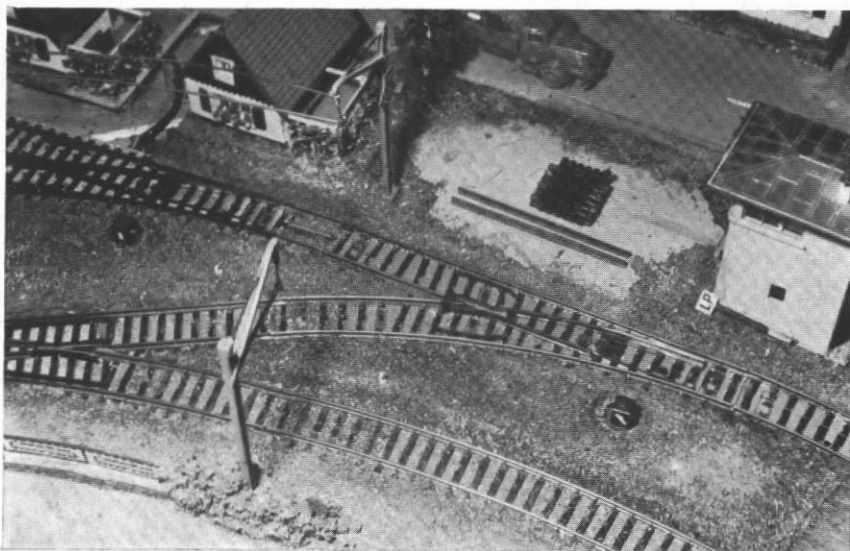


Abb. 3.

Abb. 4. Preiser-Männer interessieren sich für die MIBA-Reklame – eine nette Geste am Rande (von Abb. 3).



Das gesiebte Sagemehl wird nun mit ein wenig Trockenfarbe angerührt und dann mit Wasser angefeuchtet. Jetzt erst UHUcoll beirühren, bis man eine pastenähnliche Masse erhält. Ist diese zu feucht, Sagemehl beimengen; zu trocken, Wasser zusetzen.

Beiliegende Skizze (Abb. 6) zeigt das von mir angewandte Verfahren, mit dem ich bis jetzt gute Ergebnisse erzielt habe. Zum Glattstreichen der Schottermasse verwende ich eine Ziehspachtel, wie sie die Anstreicher verwenden. Will ich eine noch glattere Spachtelmasse erzielen, nehme ich an Stelle von Sagemehl Holzstaub. Die daraus angerührte Masse eignet sich sehr gut für Wege,

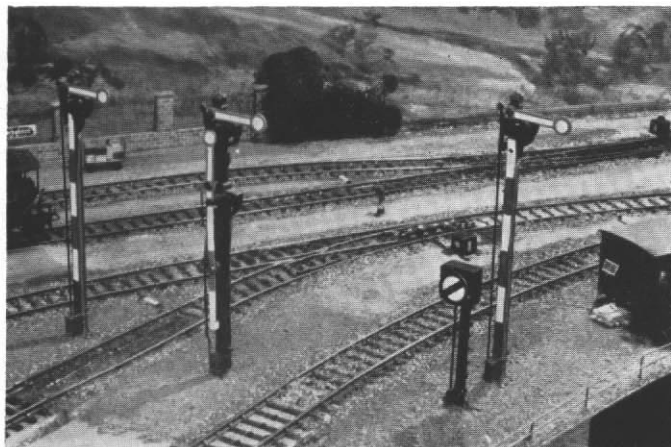
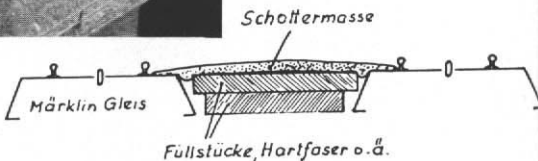


Abb. 5. „Wenn schon, denn schon!“ sagte sich Herr Straznicky und ließ auch noch die Signal-Antriebskästen „verschwinden“.

Ein solches „Kunststückchen“ ist bei den Signalen wohl sämtlicher Fabrikate empfehlenswert, wenn sie auf einer stationären Anlage auf- bzw. eingebaut werden.

Abb. 6. Wie Herr Straznicky seine Märklin-Gleise „einschottert“.

Geländeplatten und eventuell auch für Straßendecken. So habe ich zum Beispiel mein gesamtes „Bw-Gelände“ damit überspachtelt.



Ein praktischer Vorschlag von Rudolf Bloch, Stuttgart:

MIBA-Hefte in der Einbanddecke - jedoch einzeln greifbar!

Herr Straznicky bindet die Hefte lt. MIBA 3/XIII, Seite 83, zusammen; ich hebe sie in „Sammelkassetten“ auf.

In die Einbanddecke wird zur Verstärkung des Leinensteiges und zur Schaffung eines Bodens ein Pappestreifen (Lederpappe, ca. 1 mm stark) nach Zeichnung Abb. 2 geklebt. Das Maß x richtet sich nach der jeweiligen Breite des Leinenstreifens und muß so groß sein, daß das Leinen straff gespannt wird. Der Einsatz - Abb. 3 - (mit Tesadurstreifen zusammengeklebt) nimmt dann die Hefte auf und wird von hinten eingeschoben (Abb. 4).

Wie Sie aus Abb. 1 ersehen, vertragen sich derartige Kassetten auch mit fachmännisch gebundenen Jahrgängen. Daß die einzelnen Hefte oben (und hinten) überstehen, läßt sich leider nicht vermeiden, denn die MIBA-Einbanddecken sind ja deswegen niedriger und schmaler, weil die Hefte beim Binden beschnitten werden müssen.

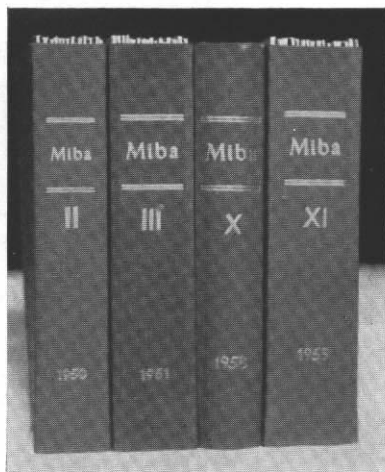
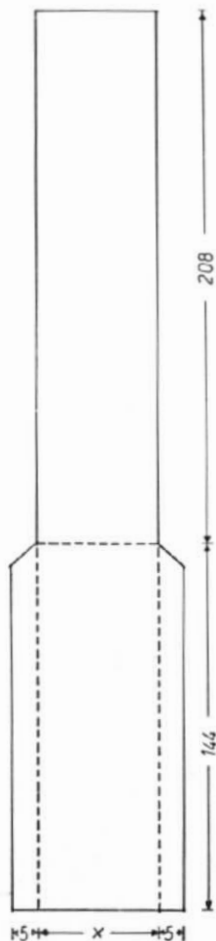


Abb. 1.



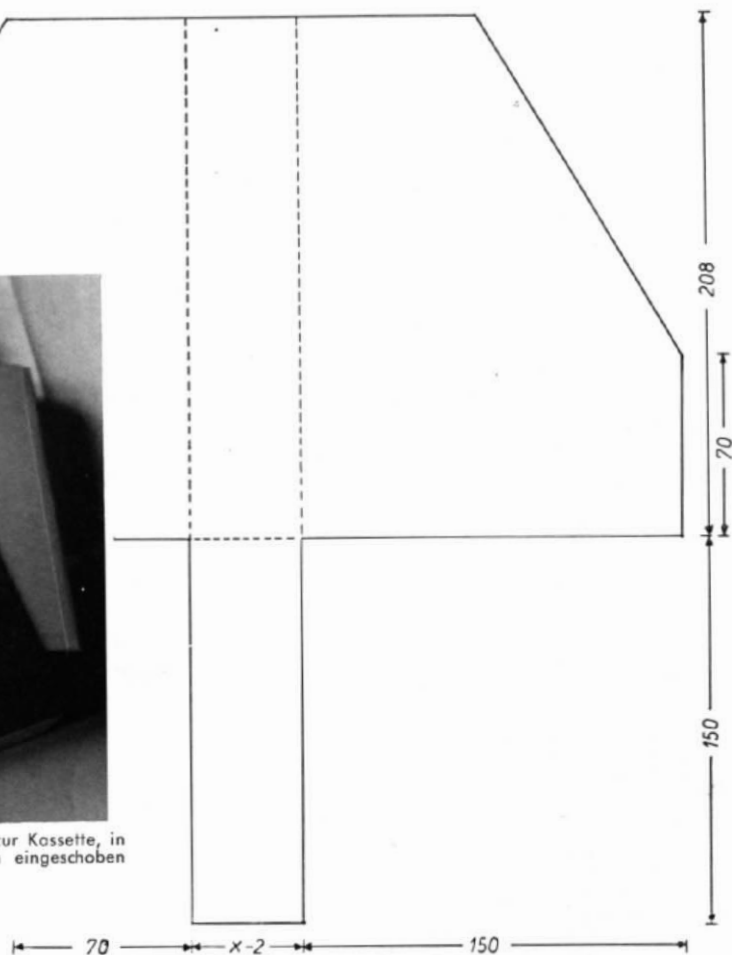
◀ Abb. 2.

Abb. 3. ▶

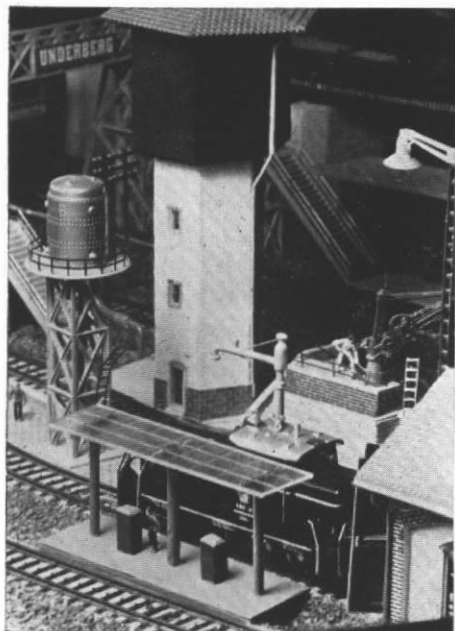
Zeichnungen
im Maßstab 1:3.



Abb. 4. Die Einbanddecke wird zur Kassette, in die der Einsatz mit den Heften eingeschoben wird.



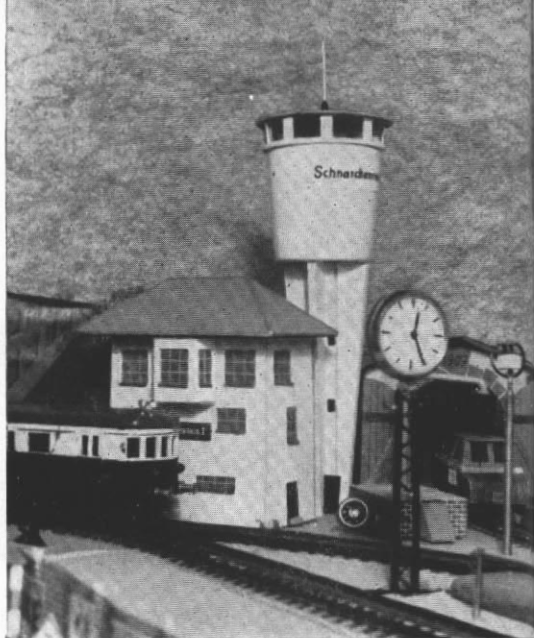
Die Plastikhülle eines Plumrose-Käses . . .



Hart im Raume stoßen sich die Sachen . . ."

... würde Fritz Schiller sagen und an seinen Gallenstein denken, wenn er statt Televischendramaturg Modellbahner gewesen wäre. Spaß beiseite – auf der Anlage des Herrn Manfred Bornhöft, Kiel, geht es ein bißchen arg eng zu, so reizend die kleine Diesel-Tankstelle ist, die er aus Resten von FALLER-Teilen und Sperrholz schuf.

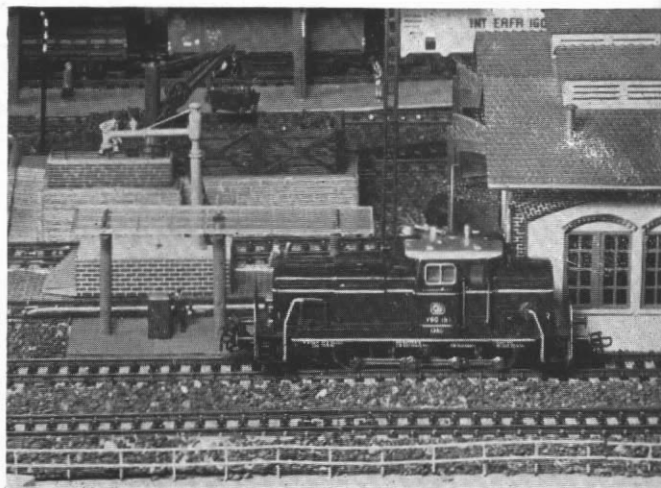
Zumindest der Wasserturm – frei nach Vorbild Kuchenbecker – sollte etwas freier und an einem andern Platz stehen. (Das gleiche gilt natürlich auch für Chronos mit seinem „Plumrose-Käse-Wasserturm“) !



... stellt den Behälter des modernen Hamburger Wasserturmes dar, von dem vor Jahren eine Zeichnung in Heft 13/VIII erschienen ist. Aus diesem konischen Gebilde entstand an einem Abend müheles der Oberbau, am nächsten Abend wurden die Kartonpappe-Flügel zugeschnitten und gefaltet.

Wenn mein Wasserturm auch etwas schlanker geraten ist, so ist er in seiner Form dennoch unverkennbar. Darüber hinaus erfüllt mich sein Anblick mit Freude und Genugtuung, denn die Tatsache, daß ausgerechnet ein Wiener Modellbahner damals als erster den Hamburger Wasserturm nachgebaut hatte (Heft 15/IX, S. 595) hat mich als Hamburger lange genug gewirmt . . . !

Chronos



über Bahnpostwagen

Wie WeWaW anlässlich der Umfrage nach den beliebtesten Lok- und Wagentypen in Heft 8/XIII ganz richtig feststellte, sind Bahnpostwagen aus unerfindlichen Gründen Stiefkinder der Modellbahner. Wie kommt das? Vielleicht wissen die Modellbahner ganz einfach zu wenig darüber, sagte ich mir und beschloß ... nein, nicht Politiker zu werden, sondern eben diesen Artikel zu schreiben!

Bevor wir zum ausführlichen Bauplan eines Bahnpostwagens im nächsten Heft kommen, will ich Ihnen heute erst mal etwas über dieses interessante Thema erzählen.

Seit rund 100 Jahren verkehren nun bereits Bahnpostwagen auf den Schienenwegen der Eisenbahn. Mit einem Bestand von über 1500 Wagen hat die Deutsche Bundespost schon eine ganze Reihe Fahrzeuge in Betrieb, was zur reibungslosen Abwicklung der Postbeförderung auch notwendig ist. Fast die gesamte Fernbeförderung der Post läuft über den Schienenweg. Dazu benutzt die Post folgende Wagenarten:

1. Bahnpostwagen (posteigene Wagen)
2. Vereinigte Post- und Eisenbahnwagen
3. Eisenbahngüterwagen (Transportwagen)
4. Abteile in Eisenbahn-Personenwagen
5. Packwagen (durch Vermittlung des Eisenbahn-Zugpersonals)
- (2. - 5. sind bahneigene Wagen)

Die in Beutel versackte Briefpost und die Pakete werden während der Fahrt von dem Post-Begleitpersonal in den dafür vorgesehenen Wagentypen umgearbeitet und für die Auslieferung auf den Empfangsbahnhöfen vorbereitet. Dazu besitzen die Wagen eine zweckmäßige Einrichtung, die je nach Verwendungszweck aus einer Kombination von Briefverteilern, Paketlagerräumen, Ausacktschienen usw. besteht. Im einzelnen will ich aber darauf nicht weiter eingehen. Interessanter für uns sind die verschiedenen Wagenarten:

Man unterscheidet da einmal Wagen für reine Briefbeförderung, für reine Paketbeförderung sowie Transportwagen für Pakete, früher Sackwagen genannt. Letztere sind ein-

fache Güterwagen und Eigentum der Deutschen Bundesbahn, während die ersteren Eigentum der Deutschen Bundespost sind.

Ohne den Wagen zu betreten, können auch Sie gleich den Verwendungszweck der Fahrzeuge „erraten“; denn er ist als Beschriftung an der Außenseite, wenn auch etwas versteckt, für jedermann lesbar.

Bahnpostwagen haben einmal die für die Bundesbahn vorgeschriebene Wagenbeschriftung (wie gewohnt in der oberen linken Ecke des Wagenkastens) mit dem Zusatz: Post, also z. B.: Post 4 mg. (Das bedeutet: Postwagen mit 4 Achsen, länger als 24 m mit Gummiwulsten an den Stirnseiten.) Darunter folgen dann die anderen üblichen Aufschriften wie Tragkraft, LüP, usw., zusätzlich aber auch noch das Heimat-Bahnpostamt und der zuständige Oberpostdirektionsbezirk. Um bei dem Beispiel zu bleiben: Bei diesem 4-Achser finden Sie an der unteren Kante des Wagenkastens in dessen Mitte hinter der Wagennummer noch eine zusätzliche Beschriftung, z. B. 4 a/26. Das bedeutet in diesem Fall für das Postpersonal: es handelt sich um einen 4achsigen Wagen, mit dem Brief- und Paketpost befördert werden kann, und der eine Wagenkastenlänge von 26 m hat.

Während die Bundesbahn bekanntlich immer die Länge über Puffer angibt, tritt bei der postalischen Beschriftung nur die Wagenkastenlänge in Erscheinung. Die 4 weist wieder auf die 4 Achsen hin, und das „a“ bedeutet: „alles“, d. h. in dem Wagen können sowohl Briefe als auch Pakete befördert werden. „b“ bedeutet: nur zur Briefbeförderung, und „p“ heißt: Päckereiwagen nur zur Paketbeförderung. Außerdem gibt es noch kombinierte Wagen mit der Bezeichnung „a/p“, die einmal als a-Wagen oder auch nur als p-Wagen verwendet werden können. Jetzt raucht Ihnen wahrscheinlich schon der Kopf von den vielen Buchstaben, aber bei näherem Hinschauen ist das halb so schlimm (nicht das Rauchen Ihres Kopfes, sondern die Geschichte mit den Buchstaben). Aber es geht noch weiter: Jeder Wagen besitzt nämlich noch ein sogenanntes Umlaufschild, von dem

man den genauen Wagenlauf ablesen kann. Außerdem enthält das Umlaufschild noch die Kursnummer des Wagens, die aber hier nicht weiter von Interesse ist.

Außer den bereits erwähnten Transportwagen gibt es noch vereinigte Post- und Eisenbahnwagen (PwPost), das sind Packwagen der Bundesbahn mit einem eigenen Postabteil. Ein solches Abteil besitzt ebenfalls Briefverteilfächer, so daß Sendungen umgearbeitet werden können.

Außerdem gibt es noch Abteile in Eisenbahn-Personenwagen. Sie dienen zur Beförderung von geschlossenen Briefbeuteln oder Paketen. Diese Abteile führen dann die Aushängeschilder:

„1 Achse Post von nach“

Diese aufgeführten Arten sind die hauptsächlichsten der Postbeförderung auf der Schiene.

Da die Bahnpostwagen wegen der leichten Rangiermöglichkeit meistens am Anfang oder Ende des Zugverbandes angekuppelt werden, haben sie keine Übergänge an den Stirnseiten. Jedoch ist bei Bedarf ein leichter Umbau schon konstruktiv vorgesehen.

In Reisezügen über 100 km/h Geschwindigkeit dürfen nur 4achsige Wagen mitgeführt werden. Hauptsächlich nachts verkehren aber auch noch die sogenannten Expreszüge, die keine Personenwagen mitführen, sondern lediglich der Postbeförderung dienen. Sie sind bunt zusammengewürfelt aus 4-Achsern, 3-Achsern und sogar 2-Achsern (auch bei Geschwindigkeiten über 100 km/h). Diese Expreszüge verkehren nach einem besonderen Fahrplan. Meinen Sie nicht auch, daß ein solcher Expreszug ein interessantes und abwechslungsreiches Bild in Ihre Zugarnituren bringen würde? Ich jedenfalls werde mir im Laufe der Zeit eine Sammlung Bahnpostwagen zulegen!

So, nachdem Sie nun über Arten und Verwendungszweck der Bahnpostwagen einiger-

maßen Bescheid wissen, wollen wir uns zum Schluß auch noch kurz die Bahnhöfe anschauen.

Sicher haben Sie auf größeren Bahnhöfen schon beobachtet, daß eine Verschiebelok einfährt, den Postwagen abkuppelt und damit „abdampt“. Oder der umgekehrte Fall: Der Reisezug wartet ungeduldig auf seine Abfahrt, da kommt von irgendwoher aus dem Gleis- und Weichengewirr vor dem Bahnhof langsam eine Lok mit einem Postwagen, der dann noch angehängt wird. Wahrscheinlich fragen Sie sich dann: Woher und wohin kommen denn die Postwagen eigentlich? Nun, auch hier gibt es wieder eine Reihe von Möglichkeiten.

Bekanntlich ist in der Nähe eines jeden großen Bahnhofes auch ein Postamt, meist mit eigenem Gleisanschluß anzutreffen. Das Be- und Entladen der Wagen erfolgt entweder während des Zugaufenthalts auf dem Personenbahnsteig oder auf zwischen den Gleisen liegenden sogenannten Ladesteigen oder aber auf Postbahnsteigen oder Abstellgleisen auf dem Personenbahnsteig. Durch Rampen oder Aufzüge und Tunnel wird die Verbindung zwischen Gleisen und Postamt hergestellt. Eine Reihe von Wagen, die durch Elektroschlepper gezogen werden, bringt die ausgeladenen Beutel oder Pakete auf diesem Weg zur Packkammer des Postamts oder von dort aus zum Bahnsteig.

In der untenstehenden Skizze (Abb. 1) sehen Sie ein Ladegleis auf einem Personenbahnsteig. So etwa können wir es auf unseren Anlagen auch ganz gut unterbringen.

Damit das Ladegeschäft nicht „ins Wasser“ fällt, wird dieser Bahnsteigteil, obwohl er schon „janz weit draußen“ liegt, meist überdacht.

Die andere Möglichkeit ist der Postbahnsteig, eine posteigene Anlage in unmittelbarer Nähe des Postamts. Hier geht es schon etwas komfortabler zu (für uns Modellbah-

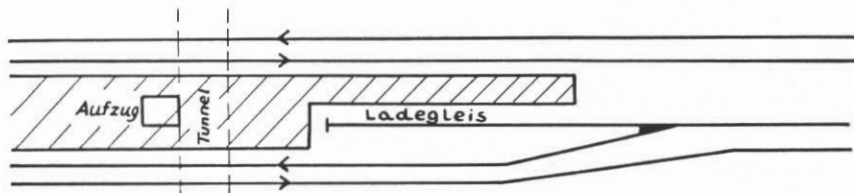


Abb. 1. Ladegleis am Ende des Personenbahnsteigs, eine Möglichkeit, die Modellbahnbelangen besonders gut entspricht.

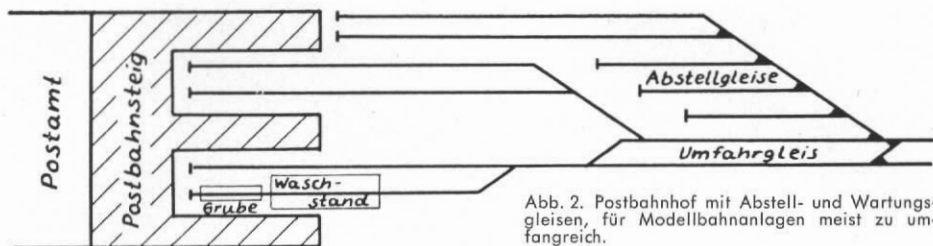


Abb. 2. Postbahnhof mit Abstell- und Wartungsgleisen, für Modellbahnanlagen meist zu umfangreich.

ner leider schon zu „großspurig“). Postbahnsteige müssen mindestens 3 Gleise von je 180 m Länge haben (das wären bei unseren bescheidenen Verhältnissen immerhin noch 2 m!).

Hierin werden alle Wagen rangiert, die eine längere Überlagerungszeit haben. Sie werden dort entladen und wieder beladen, um dann wieder weiterbefördert zu werden. Unter Umständen kommen noch Abstellgleise, Pflege- und Waschstände für die Wagen hinzu, so daß schon eine ganz ansehnliche Gleisanlage entstehen kann. In großen Bahnpostämtern besitzt die Post gleich eigene Rangierloks. Sie sehen, die Bäume wachsen für uns Modellbahner schon wieder in den Himmel. Das ist mal wieder zu „starker Tobak“ für unsere „beschränkten Verhältnisse“. Da müßten wir schon wieder zu einem Kompromiß(t) greifen. Aber die erste aufgezeigte Möglichkeit ist wohl für jeden mittleren Bahnhof ganz gut geeignet. Vor allen Dingen bringt das Bahnpostgeschäft wieder ganz neue Rangiermöglichkeiten mit sich, die man sich nicht entgehen lassen

sollte. Außerdem wird der Bahnsteig belebt durch eine immer vorhandene respektable Zahl von Bahnhofshandwagen oder Bahnsteigwagen (alle in gelber Farbe zum Unterschied zu den grauen Bundesbahn-Bahnsteigkarren). Kleine Elektroschlepper und Bahnsteigwagen gibt es übrigens in ganz netter Ausführung für ein paar Groschen bei Wiking. Wer sich allerdings eine größere Stückzahl davon „auf Lager legen“ will, der kann sie sich aus Draht und anderem Kleinzeug auch anhand der Maßskizzen selber basteln.

Ja, das wäre im großen und ganzen das für uns Modellbahner Wichtigste über die Bahnpost. Ich hoffe, daß Sie sich ein wenig durch meine Zeilen durchgefunden haben und jetzt etwas klüger in bezug auf Bahnpostwagen sind. Vielleicht gehen Sie dann, nachdem Sie jetzt erst einmal „Blut gerochen“ haben, an den Bauplan im kommenden Heft mit Eifer und Interesse heran. Wenn das der Fall ist, wird WeWaW sich demnächst vor Fotos von Bahnpostwagen gar nicht mehr retten können (ich sehe ihn schon strahlen!).

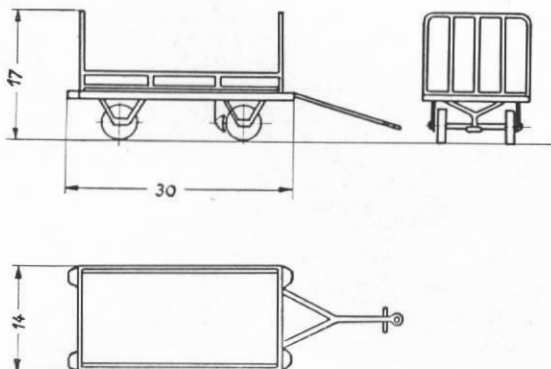


Abb. 3. Bahnhofshandwagen mit Ladeleiste in $\frac{1}{4}$ H0-Größe, für den Modellbau vereinfacht gezeichnet vom Verfasser.

Beachten Sie in diesem Zusammenhang auch die Zeichnung von dem Multi-Elektrokarren in Heft 12/XII S. 436 und vom Fahrerstandkarren in Heft 7/XIV S. 324.

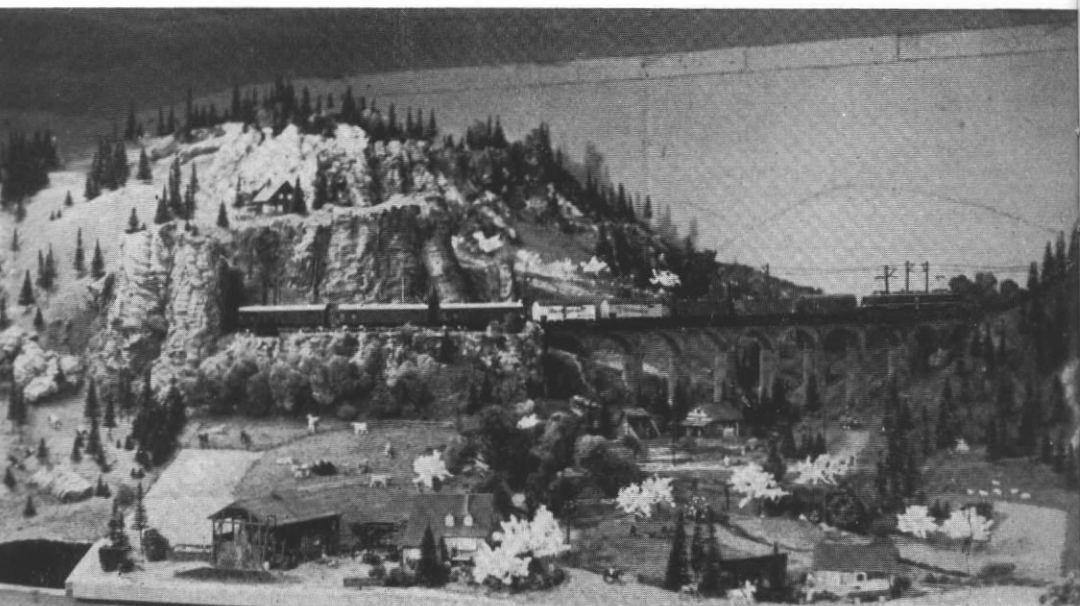


Abb. 1. Nur ein kleiner Teil der Anlage (linke obere Ecke des Streckenplans auf Seite 354/355), aber symptomatisch für das gestellte Thema „Landschaft und Eisenbahn“.

„Franzhausen“ und Umgebung

— die gewaltige H0-Anlage des Herrn Georg Hallmann, Büchen —

„Seit 1954 bin ich begeisterter Leser der MIBA. Es ist daher wohl längst an der Zeit, daß man sich einmal durch einige Zeilen für die vielen Stunden der Freude und Entspannung bedankt. Es soll dabei aber durchaus nicht mit viel Pathos ein Lobgesang angestimmt werden. Vielmehr möchte ich aus Dankbarkeit zur MIBA einige Fotos und einen Gleisplan meiner zweiten Anlage (seit 1952) übersenden. Vielleicht kann man daraus ersehen, daß manche Anregung der MIBA auf fruchtbaren Boden gefallen ist.“

In einem Raum von 9,80 x 7,20 m (plus Bastecke) – durch „Familienarbeit“ 1958/59 in Selbsthilfe errichtet – wuchs bisher heimlich und verborgen (für die MIBA!) diese Anlage, die heute zu einem Drittel fertig ist (und hoffentlich überhaupt nie ganz fertig werden wird!) ...“

Bevor wir im Bericht des Herrn Hallmann fortfahren, müssen wir mal kurz unterbrechen und Luft holen. Da spricht einer unserer stillen Leser von einem Projekt, das eine ganze Kompanie Modellbahner beschäftigen könnte, als wenn es sich um eine 2 x 1-m-Anlage handelte und offeriert einen Streckenplan, den andere Modellbahn-Sterbliche

glatt für eine „Kater“-Idee halten würden, wenn man ihnen die Verwirklichung eines solchen 20-Jahresplanes zumuten würde.

Nun, dieser Plan ist tatsächlich eine „Kater“-Idee des Herrn Hallmann, nur in einem anderen Sinn: Durchgangsbahnhof „Franzhausen“, das Kernstück der Anlage, wurde zur Erinnerung an den vor kurzem in die ewigen Jagdgründe abgerufenen Kater „Franz“ so benannt. Aber ansonsten handelt es sich um ein so respektables Bauprojekt, daß man entweder vor Neid platzen oder vor lauter Hochachtung vor dem Unternehmungsgeist des Herrn Hallmann sich in ein Mausloch verkriechen möchte! Nachdem wir um die Riesenarbeit wissen, die eine solche Anlage erfordert, beneiden wir Herrn Hallmann aber keineswegs, sondern zollen ihm lediglich unsere Hochachtung vor seiner Aktivität und werden von Zeit zu Zeit über den Fortgang der Arbeiten berichten. Bevor wir uns jedoch dem Genuß des genauen Studiums seines Streckenplans und seiner ersten Bilder hingeben, wollen wir Herrn Hallmann weiter erzählen lassen:

„Die Höhe ± 0 der Anlage liegt etwa 1 m über FB (= Fußboden); der höchste Berg ist 2200 mm hoch, also immerhin – wie schon die mm-Zahl veranschau-

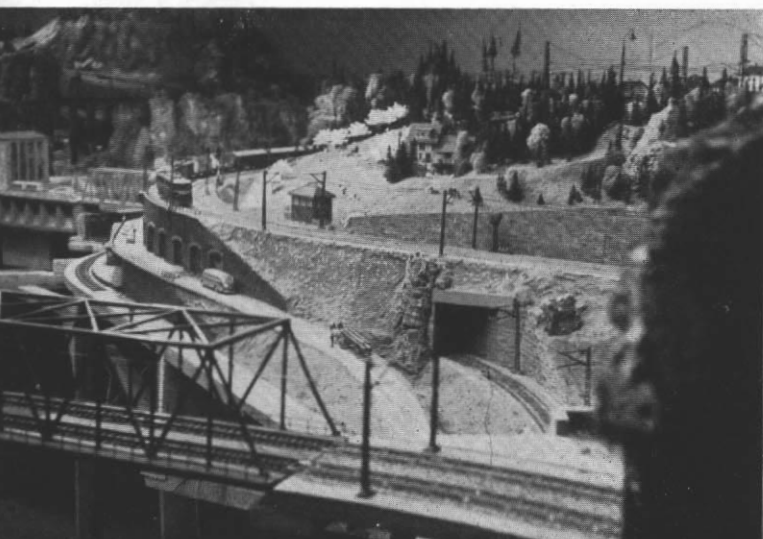
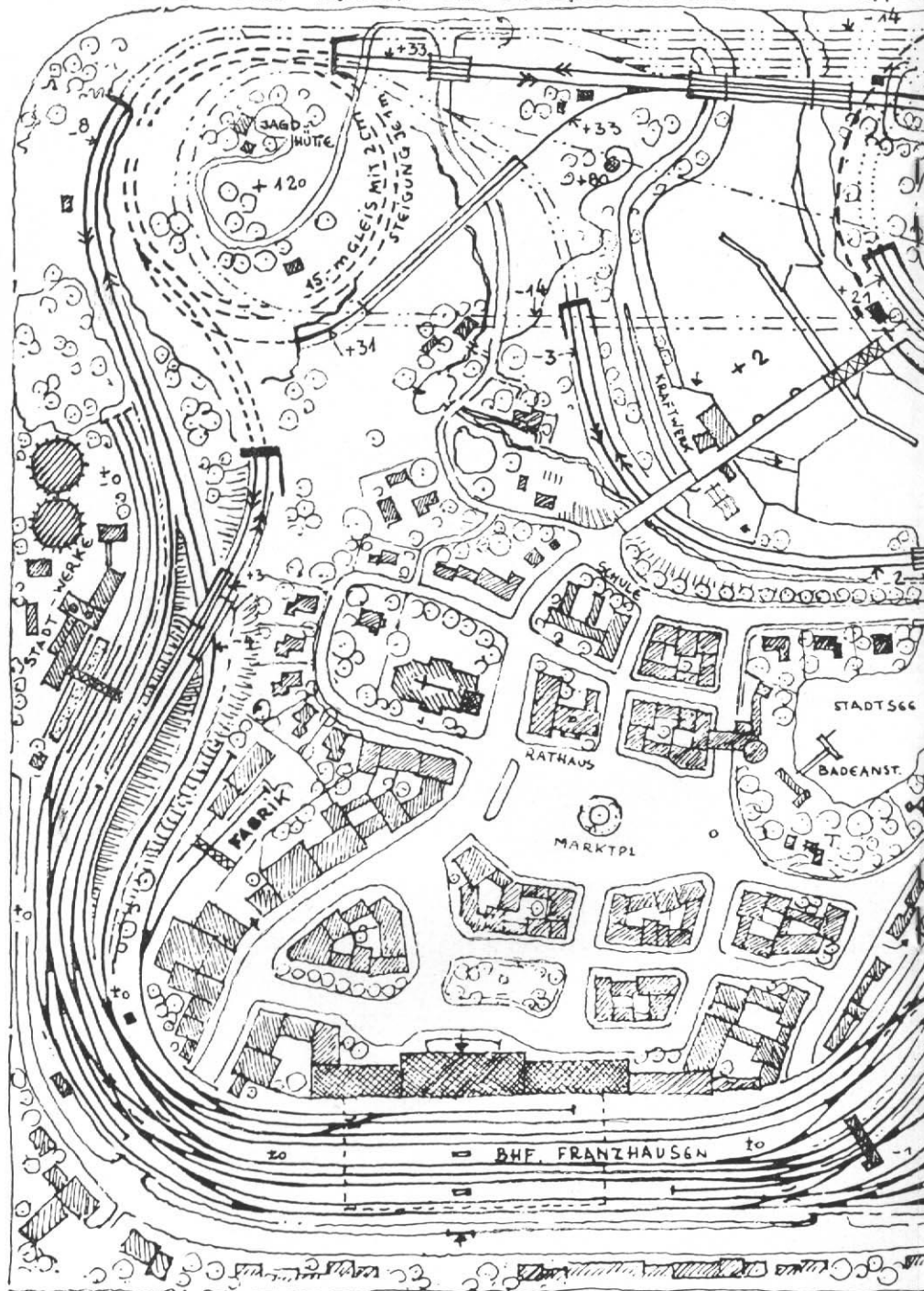


Abb. 2 (oben). Bahnhof „Bergheim“, ungefähr vom Steinbruch aus gesehen.

Abb. 3 (Mitte). Nordausfahrt des im Entstehen begriffenen „Bf. Franzhausen“.

Abb. 4. Vom „Sägewerk“ aus hat man diesen Blick über die große Brücke, die Uferstraße zur Schleuse hin. Im Hintergrund das Bergmassiv von Abb. 1.

↑
600 m
↑



UMLAUFENDER GANG 0.55 m BRGT

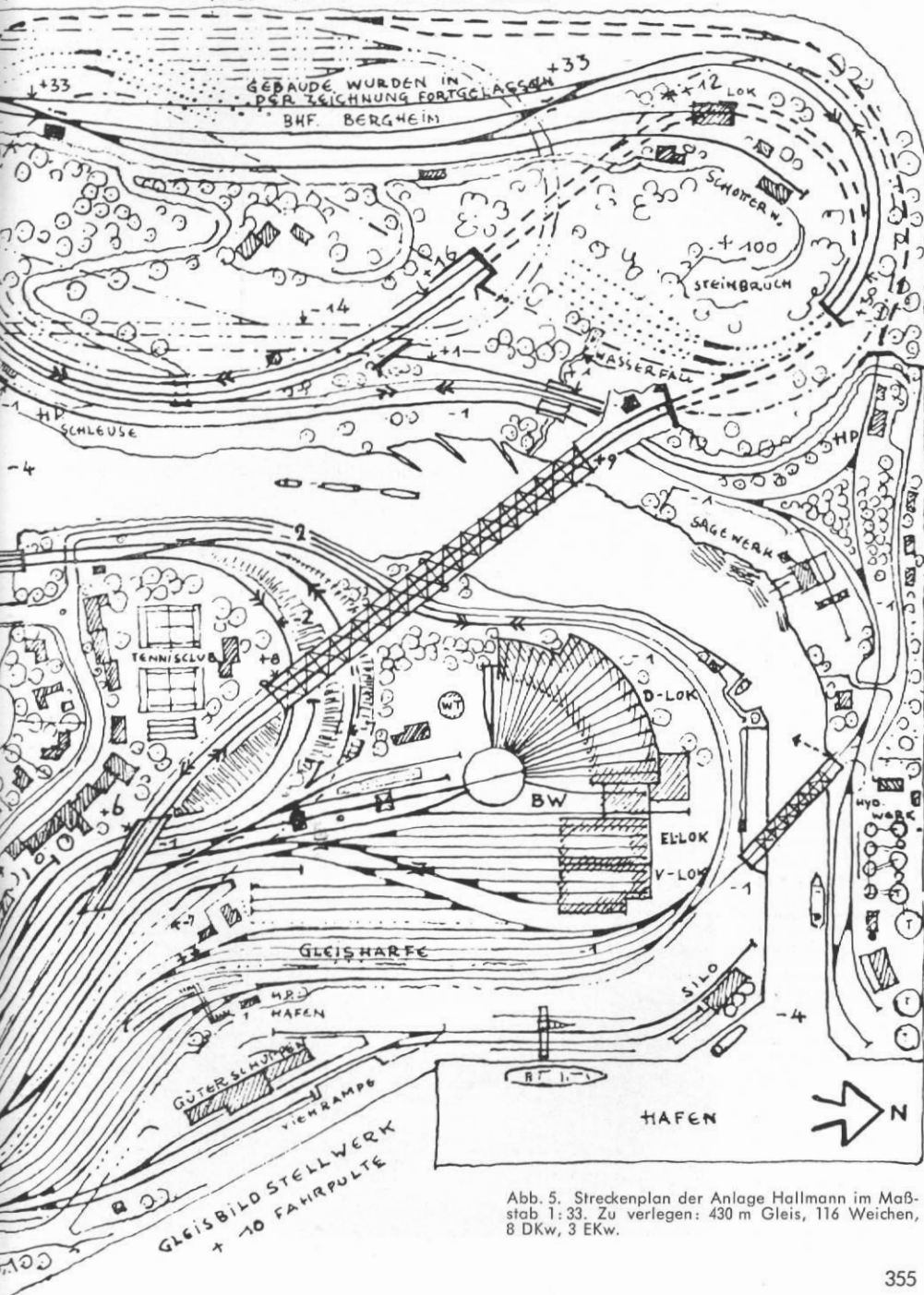


Abb. 5. Streckenplan der Anlage Hallmann im Maßstab 1:33. Zu verlegen: 430 m Gleis, 116 Weichen, 8 DKw, 3 EKw.

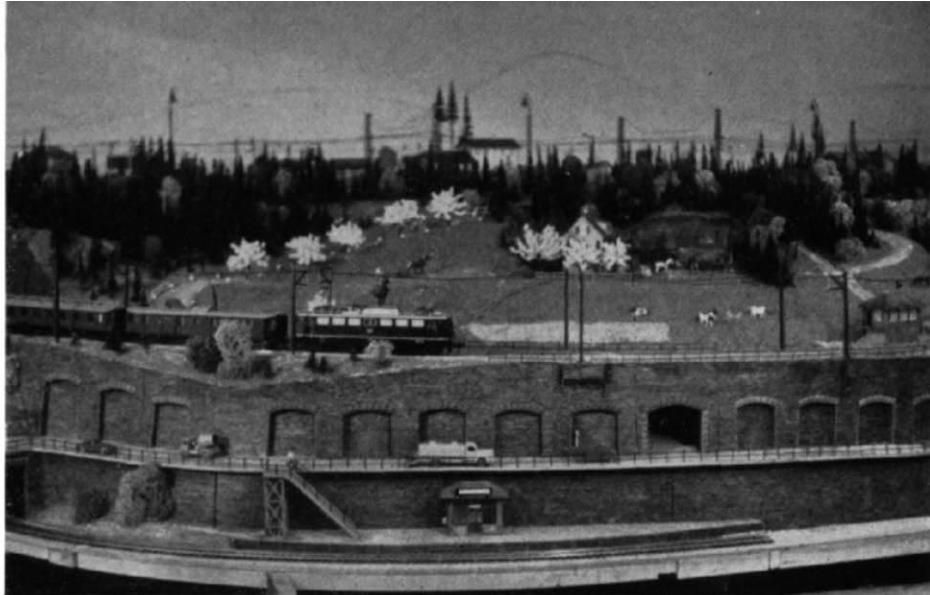


Abb. 6. Die Uferstraße und Haltepunkt „Schleuse“. Während die höher gelegene Strecke bereits in Betrieb ist, muß die eingleisige Uferbahnlinie noch weiter verlegt werden. – Im Hintergrund „Bergheim“.

licht – ein ganz passabler Brocken.

Die Anlage besteht aus einer zweigleisigen Hauptbahn mit Oberleitung (an deren Strecke der Luftkurort „Bergheim“ liegt), einer zweigleisigen Hauptbahn ohne Oberleitung sowie einer eingleisigen Nebenbahn mit mehreren Haltepunkten, einem großen Bw für Elloks, Dampfloks und V-Loks, einem Güterbahn-

hof mit Ablaufberg und Gleisharfe, einer Hafenbahn und diversen Industrieanschlüssen. Gebaut und verlegt sind bisher 340 m Nemec-Gleise und ca. 80 Weichen.

Die bemerkenswertesten Bauwerke dürften das Kraftwerk an der Staustufe (mit Schleusen) sein, sowie die verschiedenen Brücken (u. a. eine 1870 mm

Abb. 7. Dieses Bild – ungefähr links von der Gleisharfe aufgenommen – offenbart die von Herrn Hallmann angewandte offene Rahmenbauweise, der zweifelsohne – nicht nur bei solch' großen Projekten – der Vorzug zu geben ist. Platten finden nur für die ebenen Bahnhofsgelände Verwendung, während die Landschaft und die hier verlegten Strecken auf Latten und Leisten basieren. Das erleichtert die Geländegestaltung und das Über- bzw. Unterführen der Bahnlinien ungemein!



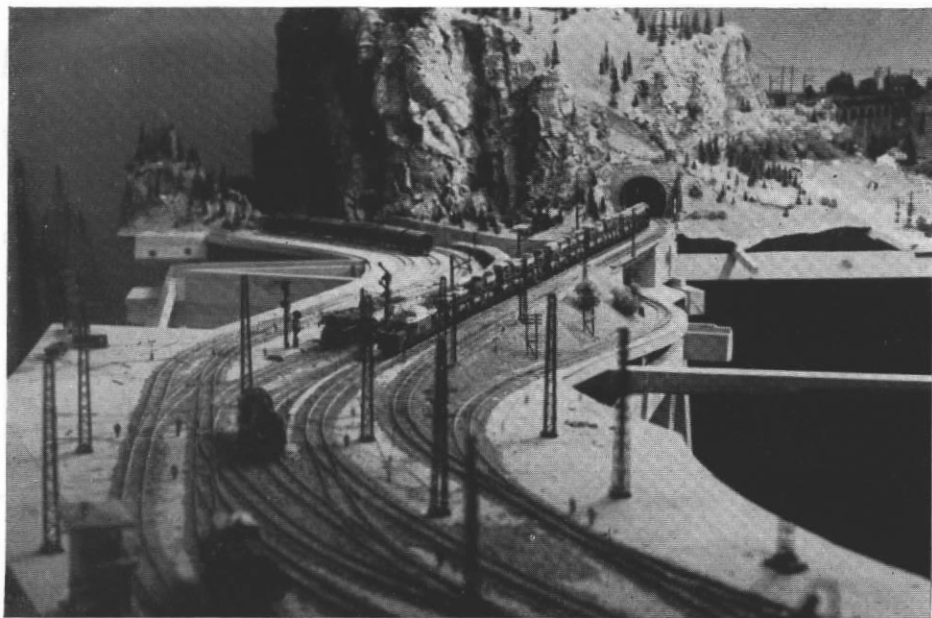


Abb. 8. Ungefähr 3 cm von der unteren linken Ecke des Streckenplans weg müssen Sie sich den Aufnahme-standpunkt denken. Südausfahrt von Bf. „Franzhausen“ mit Seitenansicht des großen Bergmassivs.

lange zweigleisige Brücke aus FALLER-Profilen).

Die Stadt „Franzhausen“ besteht aus ca. 220 verschiedenen Häusern von FALLER, WIAD und (zum großen Teil) Eigenbau. In der Stadt werden Straßenbahn und Busse verkehren.

Bauzeit: 2 1/2 Jahre. Noch erforderliche Bauzeit voraussichtlich 3 1/2 Jahre.

An rollendem Material werden eingesetzt: 21 Loks von Fleischmann, Liliput, Kleinbahn und Sommerfeldt sowie z. Z. 150 Wagen von Fleischmann, Liliput, Kleinbahn, TRIX und Schnabel, sämtliche umgebaut auf Fleischmann-Radsätze und -Kupplungen.

Wie der Fachmann sicher gleich erkannt hat und Neubeginner vielleicht erst anhand der ersten Bilder erkennen werden, ging es mir hauptsächlich darum,

Landschaft und Eisenbahn auf einen harmonischen Nenner zu bringen, zumal ich die verschiedenen MIBA-Abhandlungen dahingehend verstanden habe, daß dies das erstrebenswerteste Ziel für einen Modellbahner darstellt. (Sehr richtig! Außerdem ist Ihnen dieses Vorhaben bestens gelungen, Herr Hallmann! D. Red.)

Soviel für heute. Wenn ich wieder einen Schritt weiter bin, werde ich mich selbstverständlich wieder melden, auch wenn dies vermutlich nicht gleich wieder morgen oder übermorgen sein wird!...

(Wofür wir vollstes Verständnis haben. Wir wünschen jedenfalls einen guten und erfolgreichen Fortgang der Arbeiten. D. Red.)

Georg Hallmann, Büchen

Modellbahn-Kleinigkeiten

1. Verbesserung der Märklin-Schranke Nr. 7054

Man entferne die aus Blech gefertigten Teile: Schrankenwärterhaus und 3mal die Absperungen. Als dann klebe man an dieselbe Stelle die zusammengebauten Teile des FALLER-Bausatzes B 138, nehme noch eine Beleuchtung für das „neue“ Bahnwärterhäuschen, einen „Preiser- oder Merten-Eisenbahner“ und Sie werden überrascht sein, wie gut das Ganze aussieht und Ihre Modellbahn der „Natur“ näher bringt.

2. Sockel, Sockel, Sockel... Sockel!

Die Sockel von Masten, Laternen etc. können auch verschwinden. Es gibt zwei Rezepte: 1. wo es geht, kann man dieselben verkleiden (ebenso die Signalkästen) und 2. wo nicht, kann man sie (natürlich die Sockel!) entweder versenken (auch die Signalkästen – so wie es Herr Straznicky auf Seite 346 aufgezeigt hat, D. Red. – oder absägen! (Auch die Sig... Halt! Diese um Gottes willen nicht!))

Franz Schmidt, Köln-Ehrenfeld

Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen

von Ernst Teucher, Nürnberg

Fortsetzung von Heft 7/XIV S. 303

II. Teil: Selbstblock für Fleischmann

und andere Zweischienen-
Zweileiter-Gleichstromsysteme

3. Zugebeleuchtungsprobleme (Sehr wichtig für den, der nicht kurzerhand auf die Zugebeleuchtung verzichtet.)

Bekanntlich wird beim Fleischmann-System der D-Zugwagenbeleuchtung der Strom in eleganter Weise über die teilisolierten Radsätze zugeführt. Das eine Drehgestell ist mit rechtsseitig isolierten Radsätzen ausgestattet, beim anderen sind dagegen die linken Räder isoliert. Die Beleuchtungsstromabnahme erfolgt also einmal über zwei Achsschleifer vom vorderen Drehgestell her (der eine Pol), zum anderen auf gleiche Weise vom hinteren Drehgestell (der andere Pol).

Das käme uns ganz gut zustatten wenn nicht **beide** Achsen **eines** Drehgestells elektrisch parallel geschaltet wären.*)

Am vorderen Isolierstoß der Trennstelle Tr1 (s. Abb. 2 Heft 7) habe ich ganz winzig und gestrichelt die beiden rechten, elektrisch miteinander verbundenen, Räder eines Drehgestells hingemalt. Die Räder heben in der gezeichneten Stellung nicht nur die Trennstellenisolation auf, sondern verbinden kurzzeitig Wechsel- und Gleichstromkreis miteinander (worauf ich noch genauer eingehe). Als Folge können Sie einen enormen Stromanstieg beider Stromkreise erwarten, den man zwar nicht als Kurzschluß reinsten Wassers ansprechen kann, der in seinen Auswirkungen jedoch durchaus unerwünscht ist. (Kurzzeitiges Absinken der Wechselspannung, dadurch evtl. nicht genügend Strom für die Auslösung irgendeines Relais.)

Dagegen müssen wir etwas unternehmen, schon aus dem Grunde, um Rückwirkungen auf andere fahrende Züge zu vermeiden. Es besteht ja immerhin die Möglichkeit, daß gerade im Augenblick des

Spannungszusammenbruches irgend ein anderer Zug eine Kontaktstelle überfährt. Das Relais, welches daraufhin eigentlich schalten sollte, erhält jedoch zu wenig Spannung und beharrt in seiner Stellung.

Das einfachste Gegenmittel besteht in einer Versetzung der Sch-Kontakte in Fahrtrichtung um eine Zuglänge und Weglassen der Verbindung der D2-Kontakte zur rechten Wechselstromklemme des Trafos. Die Trennstrecken Tr1 — Tr3 würden dann solange Fahrstrom führen, bis auch der letzte Wagen am Signal vorbeigefahren ist. Bei „rotem“ Signal würde die Lok allerdings unbeleuchtet in der Trennstrecke halten.

Diese Lösung dürfte wohl zu empfehlen sein. Sie umgeht alle Schwierigkeiten. Ihr haftet allerdings der Nachteil mangelnder Vorbildtreue an, da beim Vorbild bereits die erste Achse der Zugspitze in etwa 50 m Entfernung hinter dem Signal dieses auf Halt stellt.

Ein weiteres Hilfsmittel zur Verhinderung des kurzzeitigen hohen Stromstiegs (s. Abb. 2 Heft 7/XIV) besteht aus dem Widerstand W1 (W2, W3), dessen Ohmwert Sie möglichst hoch bemessen sollten. Freilich wird die Wagenbeleuchtung beim Überfahren der Trennstrecke etwas dunkler leuchten, aber diese Erscheinung sehe ich als ein kleineres Übel an, als ... na, Sie wissen schon.

Sie können auch vor der eigentlichen Trennstrecke eine kurze, elektrisch isolierte „Zusatztrennstrecke“ einbauen. Nur wird deren richtige Länge unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Radstände der Fahrzeuge (Loks!) schwierig zu ermitteln sein.

Eine ebenfalls in Betracht zu ziehende Lösung sehen Sie in dieser Hinsicht vielleicht in einer weiteren Möglichkeit, die ich Ihnen noch nennen möchte, obwohl ich

*)Das gleiche trifft sinngemäß auch für zweiachsige Wagen mit Beleuchtung zu, vor allem aber auch für die Loks.

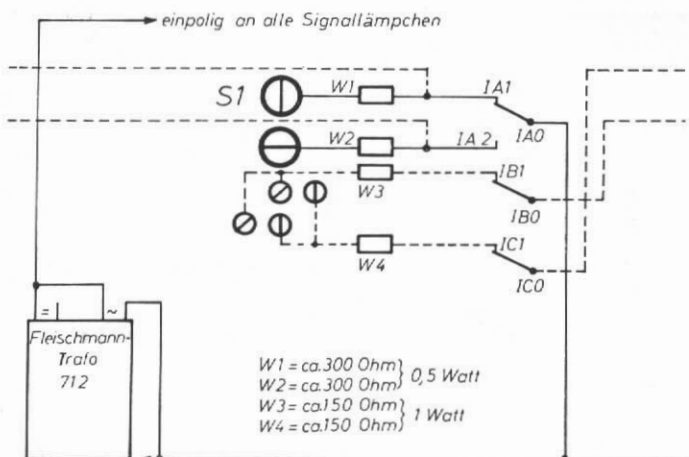


Abb. 3. Der Deutlichkeit halber wurde auf diesem Schaltplanauszug (aus Abb. 2 Heft 7/XIV S. 301) nur ein Lichtsignal mit Lämpchen-Vorwiderständen, Relaiskontakten (und Stromquelle) gezeichnet.

Als günstiger und einfacher ist nach wie vor die Verwendung eines besonderen Trafos (8–10 Volt) für die Speisung der Signallämpchen anzusehen.

Alle Berechnungen und Versuche stützten sich bei den Vorwiderständen auf die Werte der Fleischmann-Kleinstglühlämpchen Nr. 72, die auch in die neuen ESTHO-Lichtsignale passen sollen.

— offen gesagt — ernstliche Zweifel an der praktischen Durchführbarkeit hege.

Wegen des enormen Aufwandes nämlich.

Sie werden doch nicht etwa verwundert sein über die lange und breite Besprechung dieser Zugbeleuchtungsprobleme, da dieser Aufsatz doch eigentlich dem Selbstblock gewidmet sein soll. Ja, wissen Sie, bei der Ausarbeitung eines solchen Artikels spinnt man oft manche Ideen weiter aus und landet schließlich dort, wo man an sich gar nicht hin wollte. Sollten Sie wider Erwarten der Meinung sein, ich schreibe über alles Mögliche, nur herzlich wenig vom Selbstblock, dann bitte ich Sie, diese Ausführungen als Beitrag zur Zug-Dauerbeleuchtung für das Zweileiter-System aufzufassen.

Nach diesem kurzen Hinweis geht's jetzt wieder weiter im Text. Der nächste Zugbeleuchtungsvorschlag (erheblichen Aufwandes) ist nunmehr fällig. Zu seiner Erklärung muß ich zwangsläufig etwas weiter ausholen, damit keine Unklarheiten die Zusammenhänge verwirren.

Stellen Sie sich bitte vor, Sie würden bei eingeschaltetem Fleischmann-Bahntrafo 712 die Wechselstromausgänge mittels kurzer Drähte an die Gleichstromausgänge legen und den Regler aufdrehen. Was geschieht? Die Thermo-Sicherungen im Gerät sprechen an. Sie schalten die Ausgangsspannungen ab. Weshalb? Weil die zu-

lässige Stromstärke des Trafos überschritten wurde. Wieso?

1. Von der Gleichstromseite her fließt der Strom durch die Sekundärwicklung des Wechselstromteils. Da es sich hierbei um Gleichstrom handelt, entfällt die Drosselwirkung der sekundären Wechselstromwicklung fast völlig. Dem Gleichstrom stellt sich also nur der reine Ohm'sche Widerstand der Wechselstromwicklung hemmend entgegen. Und der ist gering. Sie haben somit praktisch einen Kurzschluß des Gleichstromkreises verursacht.

2. Von der Wechselstromseite her fließt der Strom in den Gleichstromteil. Die positive Halbwelle des Wechselstromes wird über die Gleichrichter des Gleichstromteils nahezu kurzgeschlossen, wobei die Sekundärwicklung des Gleichstromteils noch zusätzlich als unerwünschter Nebenschluß auftritt. Die negative Halbwelle dagegen wird von den Gleichrichtern gesperrt. Sie kommt nicht zur Auswirkung. Trotzdem ist die Belastung des Wechselstromteils viel zu hoch. Man kann diese Überlastung deshalb einem Kurzschluß gleichsetzen.

Solche Kurzschlüsse, wenn auch nur von wesentlich geringerer Dauer, würden die parallelgeschalteten Räder Ihrer mit Fahrstrom zu versorgenden Fahrzeuge beim Überfahren der Isolierstöße zu Beginn und

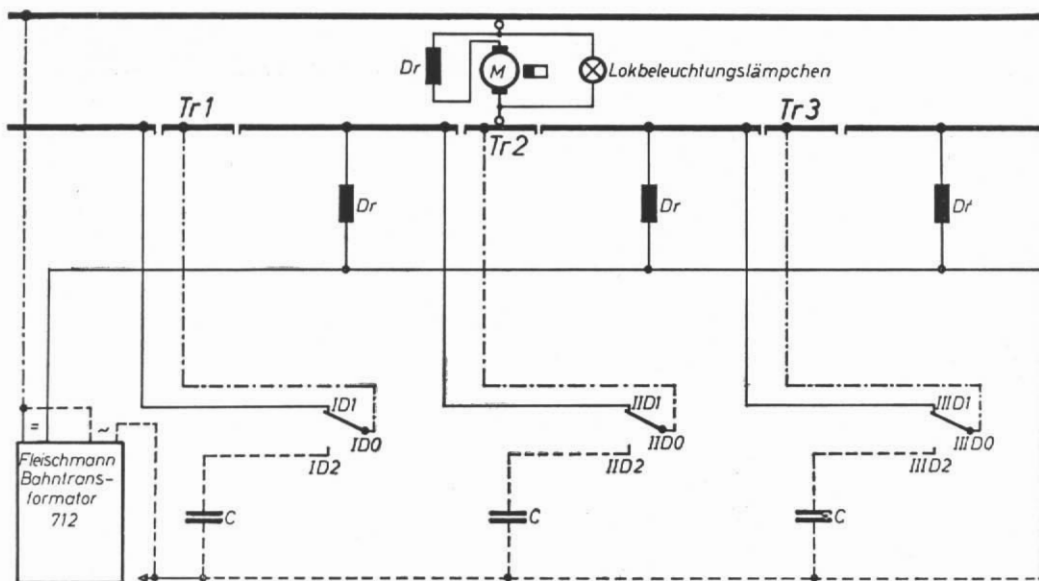


Abb. 4. Die gewiß etwas schwierige Lösung des Zugbeleuchtungsproblems meistert dieser Schaltvorgang. Gleich- und Wechselstromkreis werden getrennt. – Nicht normgerecht sind die gestrichelten (Wechselstromkreis) und strichpunktierten (Gleich- oder Wechselstrom bzw. Gleich- und Wechselstromkreis) Linien. Die unterschiedliche Ausführung der Leitungsverbindungen soll Ihnen das Zurechtfinden auf diesem Schaltplan erleichtern. – Alles Unwesentliche wurde weggelassen. – Zeichenerklärung: Dr = HAMO-Drossel, C = HAMO-Kondensator (s. Text), M = Lokomotor mit Permanentmagnet.

Ende der auf Wechselstromspeisung umgeschalteten Trennstrecken verursachen, wäre nicht der Widerstand W1 (W2, W3) in die Wechselstromzuleitung zur Trennstrecke Tr1 (Tr2, Tr3) gelegt.

Wie bereits erwähnt, befriedigt diese Art der Kurzschlußverhinderung nicht recht. Deshalb bitte ich Sie, das Kurzschluß-Experiment mit dem Trafo nochmals zu versuchen. Diesmal jedoch unter anderen Bedingungen.

Zwicken Sie bitte die von vorhin noch an den Trafoklemmen befindlichen Drähte durch. Die beiden Enden des einen Drahtes verbinden Sie nun mit den Anschlüssen der Drossel aus dem HAMO-Multiplex-Zurüstsatz für Wechselstrombahnen (GD1). Die beiden Enden des zweiten Drahtes verbinden Sie bitte mit den Anschlüssen des 100 MF-Kondensators aus dem genannten Zurüstsatz. Nun schalten Sie den Bahntrafo ein, drehen den Regler auf und harren der Dinge, die da kommen sollen. —

Es geschieht, im Gegensatz zu vorhin, nichts. Die Überspannungen im Bahntrafo sprechen nicht an. Wieso verhalten die sich auf einmal so friedlich? Sehr einfach, weil der Kondensator dem Gleichstrom und die Drossel dem Wechselstrom den Weg versperrt. Infolgedessen kann kein Strom, ein zu hoher schon gar nicht fließen.

Übertragen wir diese Erkenntnis auf die Selbstblockschaltung nach Abb. 2 Heft 7, so ergibt sich, daß Sie anstelle des Vorwiderstandes W1 (W2, W3) den 100 MF-Kondensator (HAMO-Zurüstsatz einbauen müssen (S. Abb. 4).

Den ständig unter Fahrspannung stehenden Streckenabschnitten zwischen den Signalen müssen Sie jeweils über eine HAMO-Drossel den Fahrstrom zuführen.

Bauen Sie außerdem den Loks noch eine HAMO-Drossel ein (in eine Zuleitung zum Motor schalten), dann freuen Sie sich bestimmt über Ihre fabelhafte (aber

teure) Zug-Dauerbeleuchtung, die nun keinen Einfluß mehr auf die Funktion des Selbstblocks haben kann.

Mit den soeben beschriebenen Maßnahmen vermeiden Sie auf jeden Fall alle Komplikationen, die sich aus dem Zusammenreffen der Gleich- und Wechselstromkreise ergeben könnten.

In diesem Abschnitt „Zugbeleuchtung“ beleuchtete ich bisher die Beleuchtungsprobleme des fahrenden Zuges. Vor einem rotzeigenden Signal hält aber nun Ihr Zug. Wird's jetzt etwa noch komplizierter? Ja und nein, teils, teils. Sie müssen zunächst eines beachten: Machen Sie die Trennstrecken Tr I, Tr II und Tr III (Abb. 2) nicht länger, als unbedingt nötig. Nur die Lok allein soll in der Trennstrecke vor dem geschlossenen Signal stehen. Aus dem vorher Gesagten wissen Sie auch warum.

Die Lämpchen der Lok werden auch im Stand leuchten; allerdings sehr sehr trübe, weil der ihnen parallel liegende Motoranker trotz seiner Drosselwirkung, die hier leider zu bescheiden in Erscheinung tritt, viel zu viel „Saft“ wegnimmt. Der „Saft“ fließt ohnehin recht schwach, denn W1 (W2, W3) vermindert den Stromfluß. Wie bringen Sie nun die Loklämpchen zum halbwegs annehmbaren Leuchten? Ja, das ist leicht oder schwierig, je nachdem, wie man's auffaßt, und die Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen muß nun voll und ganz Ihnen überlassen bleiben.

Ad eins: Sie brauchen (leicht gesagt!) einfach in die eine Zuleitung zum Motor eine HAMO-Drossel zu legen, womit Sie den Motor als Wechselstromschmarotzer kaltgestellt haben. Erfolg: die Lämpchen Ihrer Lok leuchten prächtig.

Diese Maßnahme ist freilich zu überlegen. Sie bietet jedoch den nicht zu verachtenden Vorteil, daß Ihre Loks nach Einbau der Drossel künftig auch in den Abschaltsrecken der Bahnhofsgleise beleuchtet sind, sofern Sie nach der Schaltung der Abb. 2 Ihre Bahnhofsgleise bei geschlossenen Signalen nicht **abschalten**, sondern von Gleich- auf Wechselstrom **umschalten**.

Ad zwei: Erscheinen Ihnen Unkosten sowie Arbeit nicht gerechtfertigt und stört es Sie keineswegs, wenn Ihre Loks vor den haltzeigenden Signalen die „Augen schließen“, dann belassen Sie Ihre Maschinen im ursprünglichen Zustand.

In diesem Zusammenhang möchte ich

Ihnen noch sagen, daß Ihre Lok-Gleichstrommotoren durch die Beaufschlagung mit Wechselstrom nach dieser Schaltung keinen Schaden erleiden.

4. Die Stromversorgung der Lichttages-signale

sollte eigentlich, wie im Nachwort zum I. Teil (Trix) von der Redaktion gefordert, von einem besonderen Trafo niederer Ausgangsspannung (8–10V) erfolgen. Dem pflichte ich uneingeschränkt bei. Wer eine größere Anlage sein Eigen nennt, verfügt auch sicherlich über mehrere Trafos oder Fahrpulte und wird die Forderung der Redaktion leicht erfüllen können. Außerdem wäre bei Vorhandensein vieler Signale die Belastung des (einzigen) Trafos sowie so viel zu hoch, so daß für die Relais nur noch wenig Strom übrig bliebe.

—ETE's Einführungsartikel in Heft 1/XIV, S. 14 (rechte Spalte) ist allerdings zu entnehmen, daß sich auch Besitzer kleinerer Anlagen für den Selbstblock ernstlich interessieren. (Meine eigene Anlage ist auch nur 2,40 x 1,30 m groß, aber trotz dieser Kleinheit auf sämtlichen Betriebsgleisen — auch Bahnhöfen — mit Selbstblock ausgestattet.)

„Große Anlage, mehrere Trafos; kleine Anlage nur ein Trafo“, dachte ich mir beim Entwurf der Abb. 2 dieses II. Teils und setzte kurz entschlossen die Spannung der Signallämpchen durch die Vorwiderstände W1a, W2a und W3a herab. Wenn Sie also nur einen Fleischmann-Bahntrafo besitzen, sollten Sie diese Vorwiderstände unbedingt einbauen. Sie handeln sich damit **drei** Vorteile gegen **einen** Nachteil ein. Die Vorteile sind:

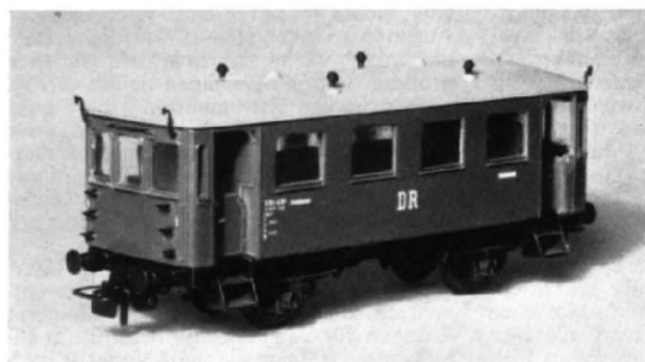
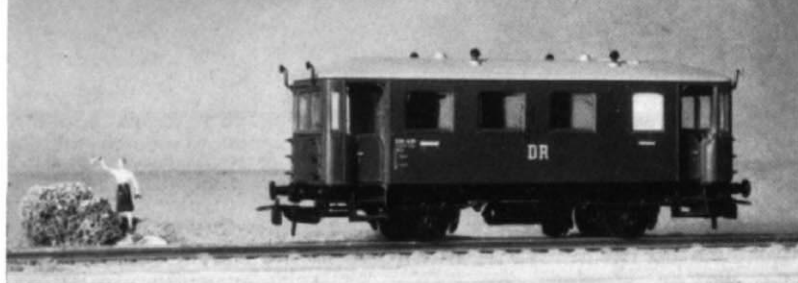
1. Durch herabgesetzte Spannung geringer Stromverbrauch der Signallämpchen. Es bleibt mehr Strom für die Relais übrig.
2. Die Lämpchen leuchten nicht so grell, sondern vorbildgetreuer.
3. Die Lebensdauer der Lämpchen erhöht sich beträchtlich.

Der einzige Nachteil:

Je nach Signallbild sind an einen Vorwiderstand ein oder drei Lämpchen angeschlossen. Die Betriebsspannung der Lämpchen schwankt folglich zwischen ca. 10 V und ca. 7 V, was sich als Helligkeitsunterschied bemerkbar macht, sobald das entsprechende Relais schaltet.

Um diese „Unschönheit“ auszugleichen,

Abb. 1.
Die Seite mit
dem schmäle-
ren milchver-
glasten
Abortfenster.



Der Blick nach „drüben“:

PIKO-Aussichts- Personenwagen der „Windbergbahn“

Abb. 2. Durch Einbau eines kleinen Flachmotors (z. B. engl. MK II) erhält man einen netten kleinen Lokalbahntriebwagen!

Eine wirklich beachtliche PIKO-Schöpfung stellt der abgebildete Personenwagen dar, der noch nicht lange auf dem Markt ist. Er ist einestheils als Old-Timer anzusprechen – er paßt jedenfalls sehr gut zum Kittel-Dampftriebwagen – zum anderen läuft das Original heute noch auf einer Nebenbahnstrecke des Bezirks Dresden und zwar auf der „Windbergbahn“. PIKO hat jedenfalls ein dankbares Vorbild ausgewählt: Das Modell wirkt formmäßig interessant, ist nicht lang (11,6 cm LxP) und hat nur einen Achsstand von 52 mm (= 4,50 m im Original).

Die Ausführung ist sehr gut, wie auch die Detaillierung äußerst weitgehend ist (Nieten, Türgriffe, Fensterumrandungen, Trittbretter, Stützwinkel, sehr gut ausgebildete Old-Timer-Achshalter und -Lager, Bremsklötze, Gaskessel, angedeutetes Rahmenwerk mit Bremsgestänge, Dachlüfter u. dgl.). Erstmals werden die (sehr zierlichen) Signallaternenhalter gesondert beigelegt und müssen vom Käufer selbst eingesteckt

bzw. -geklebt werden (die vorgebohrten Löcher lediglich etwas erweitern) – eine sehr nachahmungswerte Idee!

Diesen Wagentyp gibt es unbeschriftet (4,10 DM) und mit der Original-DR-Beschriftung (4,30 DM), jeweils in Dunkelgrün mit grauem Dach und schwarzem Untergestell. Die Fenster sind verglast; eine Seite weist ein schmäleres Abortfenster mit Milchglasimitation auf.

Interessenten wenden sich an die Firma R. Schreiber, Fürth/Bay., Amalienstraße, doch wollen wir schon jetzt darauf hinweisen, daß monatlich nur eine beschränkte Anzahl zur Verfügung steht und die Interessenten gegebenenfalls einige Wochen warten müssen, bis sie mit der Belieferung dran sind! Verschonen Sie also bitte sowohl uns als auch die Firma Schreiber mit Monierungsschreiben! Ihre Bestellung wird dort notiert, die Auslieferung erfolgt im Rahmen des eingehenden Kontingents.

müßten Sie entweder anstelle des Festwiderstandes einen NTC-Widerstand vorsehen oder jedem einzelnen Lämpchen einen eigenen Festwiderstand von etwa 200–300 Ohm/1 W vorschalten. Im letzteren Falle würde jedes Lämpchen etwa nur mit der halben Spannung, also ca. 7 V, gespeist (Abb. 3).

Die dabei erreichte Stromersparnis würde Ihnen gestatten, die doppelte Anzahl Signale bei gleichbleibendem Ge-

samtstromverbrauch in Betrieb zu nehmen. Besteht für die Vermehrung der Signale kein Bedürfnis, so bleibt Ihnen mehr Strom für die Relais übrig. —

Es führen wirklich viele Wege nach Rom, meinen Sie nicht auch?

Und mein Weg führt mich anschließend an das Zeichenbrett. Die Schaltung für die Märklin-Freunde harret ihrer Vollendung.

(III. Teil voraussichtlich in Heft 9/XIV).

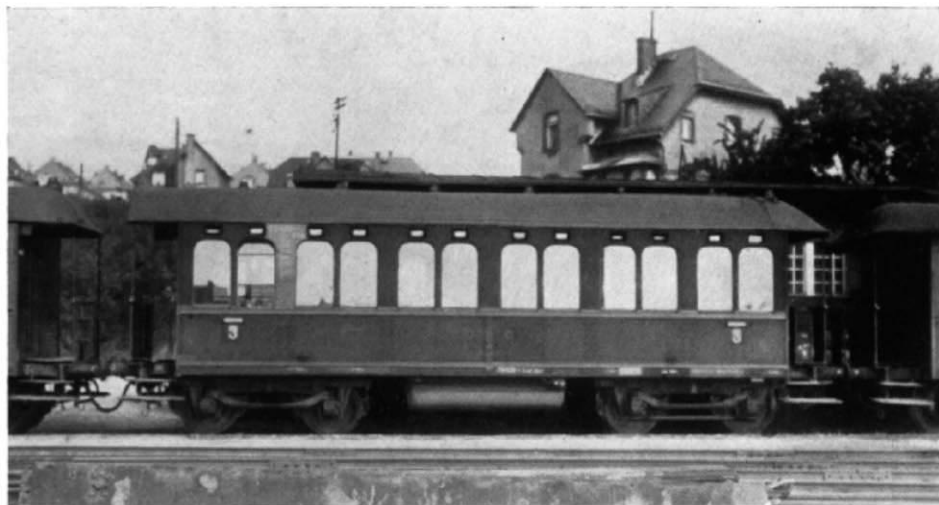


Abb. 1. Das Vorbild zu unserer heutigen Bauzeichnung. Das eine Dachende wurde bei einer Reparatur nicht mehr in der Originalform erstellt. (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Noch ein kurzer Vierachser der Langenschwalbacher Bauart:

Lokalbahn-Personenwagen LB 4i-Pr 09

Dieser 4achsige Personenwagen gleicht in seinem Grundaufbau dem LB 4i Pr 15 in Heft 7/XIV; äußerlich sieht er jedoch ganz anders aus, eben **noch** „old-timer“-hafter und interessanter und es ist beinahe ein amerikanischer Einfluß auf die Konstruktion des Wagens zu erkennen.

Bei diesem Wagentyp ist die offene Plattform an jedem Ende 200 mm über die Puffer vorgezogen, die Einstiege und Stirnübergänge sind durch Vorhängeketten gesichert.

Am interessantesten dürfte die Fenstereinteilung sein, die für jedes Abteil an jeder Seitenwand zwei Fenster vorsieht (für den Selbstbauer jedenfalls eine Heidenarbeit!). Über jedem Fenster ist jeweils eine Lüfterklappe angeordnet.

Ungewöhnlich in der Form ist auch das Wagendach. Es dürfte für den Selbstbauer einige interessante Probleme aufwerfen.

Mein Vorschlag: Das Dach aus Vollholz feilen und die Bohrungen für die Lampenhutzen mittels Bohrschablone bohren. Die aus Ms gedrehten Lampenhutzen werden stramm in die Bohrungen eingepaßt und mittels UHU-hart von unten her gegen Verdrehen und Herausfallen gesichert. Die Drehgestelle der Bauart Langenschwalbach, eine Sonderanfertigung, müssen völlig selbst hergestellt werden, da es meines Wissens diese in H0 noch nicht gibt.

Ansonsten gelten die üblichen Gesichtspunkte für den Wagenselbstbau.

Klaus I. Schrader, Wolfenbüttel

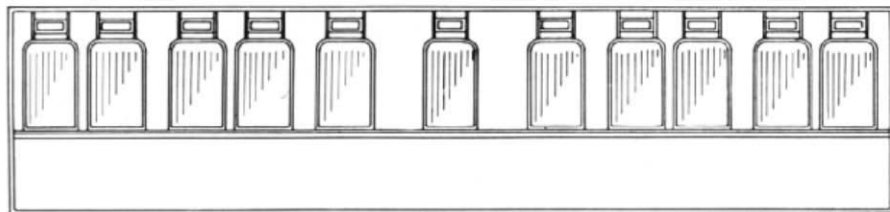


Abb. 2. Die Abortseitenwand mit der unterschiedlichen Fenstereinteilung (s. Abb. 4) im Maßstab 1:1 für H0.

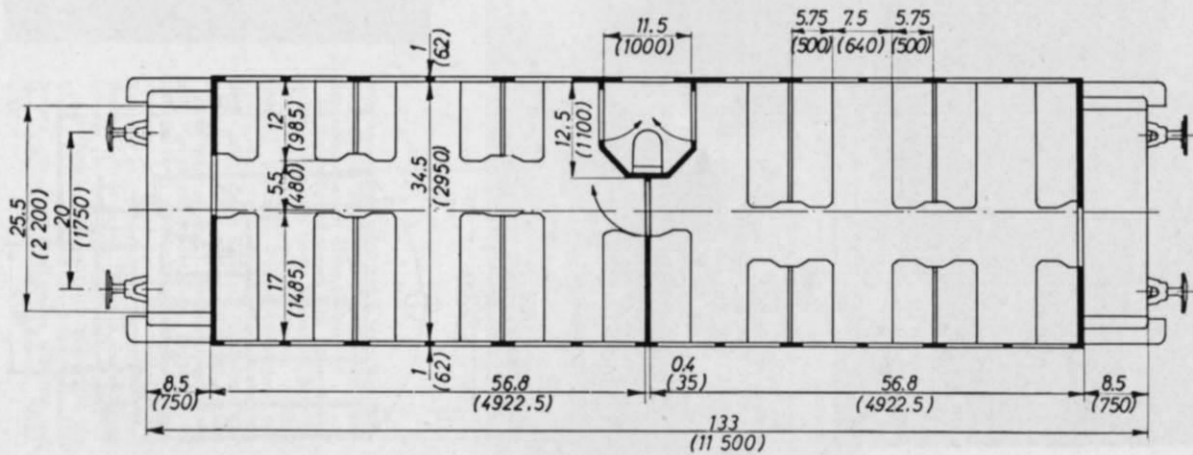
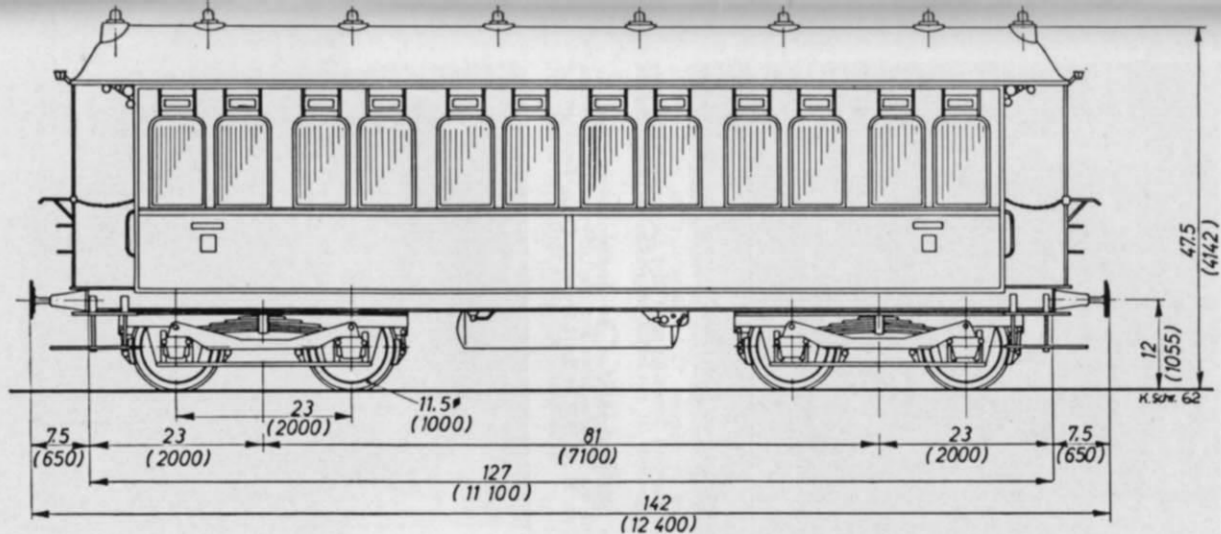


Abb. 3 und 4. Seitenansicht und Draufsicht (ab Fensterstellung) im Maßstab 1:1 für H0 (1:87).
Zeichnungen: Cl. J. Schröder, Wolfenbüttel.



Abb. 5 u. 6. Im Vorüberfahren entdeckte vor wenigen Wochen Herr Joachim Claus aus Frankfurt unseren LB4i-Pr 15, wie alle seine Brüder ausgemustert und als Bahndienstwagen verwendet. Am nächsten freien Tag machte er sich auf, extra für die MIBA das seltene Bild zu erjagen: 75 km Bahnfahrt hin, ebenso viele zurück, 2 Stunden Fußmarsch in der Mittagssonne und so manchen Schweißtropfen (Hut ab vor soviel Idealismus!). Der Wagen hat noch alle Originalanschriften, eigentlich ist nur am Ofenrohr zu erkennen, daß er nunmehr als Bahndienstwagen sein Dasein fristet.

Gegenüber der Originalzeichnung fehlen jetzt die Lüftungskappen an der Fensteroberkante und die Lampenhutzen auf dem Dach. Attribute der Neuzeit sind die Batteriekästen und die Lichtmaschine an einem Drehgestell.

(Foto, aufgenommen am 21. 4. 1962 in Schlüchtern: J. Claus, Frankfurt/M.)

Abb. 7. Stirnansicht des LB4 -Pr 09 in $\frac{1}{2}$ H0-Größe.

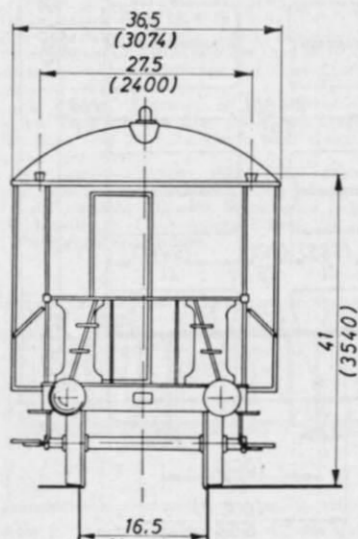




Abb. 1. Noch sind die Kakteen im „Wachs“-Zustand, aber bald werden sie ihre „Stacheln“ bekommen haben.

Das Gelände der vorerst 2,30 x 1,30 m großen Anlage entstand aus Dämmplatten und Krepppapier.

Abb. 2. Eine AKANE „American“ 4-4-0 rauscht durch den Kakteenwald. Der Indianer scheint allerdings nicht Karl May gelesen zu haben!



Riesenkakteen in HO-Wuchs

von Peter Mühlhäusler, Freiburg/Brsg.

Wenn auch nicht allzu viele MIBA-Leser eine amerikanische Modellbahn betreiben, und sich deshalb wenig für Kakteen interessieren, so dürften sie für diejenigen, die eine Anlage im Arizona- oder New-Mexiko-Stil betreiben, um so mehr von Interesse

Abb. 3. Hochbetrieb in der kleinen Endstation.



sein. Auf einer zünftigen „Wild-West“-Anlage dürfen diese charakteristischen Pflanzen eben einfach nicht fehlen!

In Baugröße HO lassen sich diese Riesenkakteen ziemlich leicht herstellen. Man benötigt dazu nur grünes Wachs, dunkelgrünes, flockiges Feinstreumaterial und Pattex oder einen ähnlichen Kleister. Nachdem man diese Zutaten organisiert hat, kann man sich der Herstellung zuwenden.

Man beginnt damit, die gewünschte Form aus Wachs zu modellieren. Danach wird die Rohform gleichmäßig mit Leim überstrichen, zu guter Letzt bestreut man die Kakteen mit Streufasern. Befestigt werden die so entstandenen Pflanzen, indem man sie auf einen „kopflösen“ Nagel drückt.

Als zweite Möglichkeit, besonders für kleine Kakteen, bietet sich Frigolit als „Unterbau“ an. Man muß dabei lediglich auf den richtigen Klebstoff achten (s. MIBA 6/XIII).

Wendezugbetrieb – vollautomatisch,

nur für Märklin-Anlagen

Herbert Böcker
Lüdenscheid

Aus Gründen des allgemeinen Personalmangels, der sich auch beim Betrieb meiner Anlage bemerkbar macht (das Schienennetz wird größer – das Bedienungspersonal aber nicht mehr!), mußte ich den Wendezugbetrieb von Bahnhof I nach Bahnhof II und zurück automatisieren. Die Strecke wird von einem Märklin-Bus befahren.

Zunächst habe ich nun alte „MIBAs“ durchgeblättert. Zwei Vorschläge fand ich; beide hatten aber den Nachteil, daß man ein versierter Bastler mit entsprechendem Handwerkszeug sein muß, um diese Umsteuerungsapparate anzufertigen. Früher stellte die Firma Faller mal einen solchen Umschalter her. Leider ist er seit Jahren nicht mehr auf dem Markt.

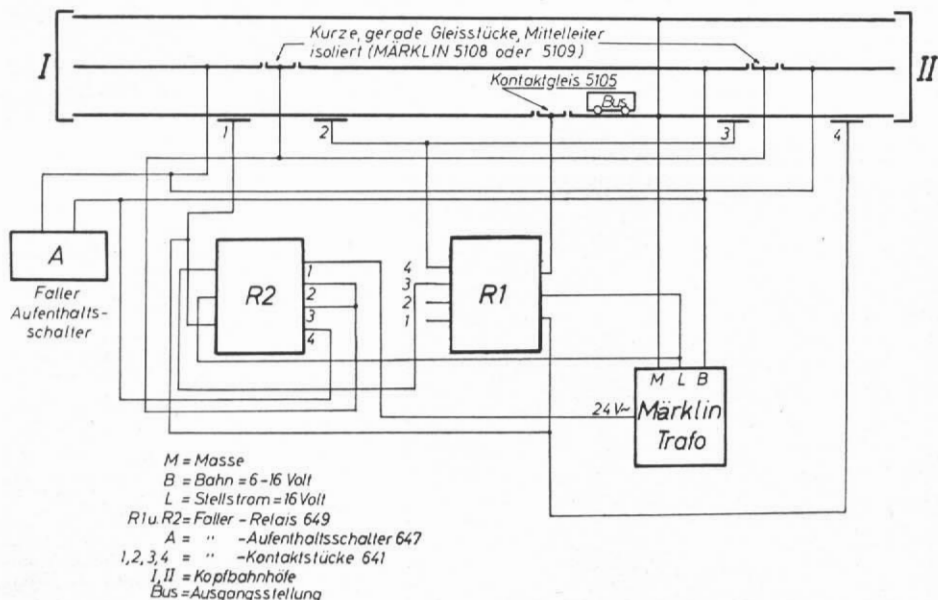
Ich habe mir daher die auf der Abbildung schematisch dargestellte Lösung ausgedacht

und mit Erfolg erprobt. Sie hat den Vorteil, daß man nur handelsübliches Material zum Bau benötigt.

Es werden 4 FALLER-Kontaktstücke, 2 FALLER-Relais, 1 FALLER-Aufenthaltsschalter (oder 1 HERPA-Bimetallstreifen), zwei 3/16 oder 1/4 lange Gleisstücke und ein Kontaktgleis (oder ein FALLER-Kontaktstück) benötigt. Außerdem muß man am Transformator die Umschaltspannung von 24 Volt „anzapfen“. Eine Arbeit, die jeder Anfänger selbst ausführen kann. Er braucht nur die Haube des Trafos abnehmen und einen Draht an die Schaltbrücke des Umschaltknopfes anlöten.

Der Schienenbus erhält vorn unter der Kupplung einen FALLER-Kontakt-Schleifer.

Wie funktioniert nun der Betrieb? – Zunächst gleisen wir den Bus etwa an der in



der Abbildung bezeichneten Stelle auf und lassen ihn in Richtung I mit mittlerer Geschwindigkeit fahren. Er wird durch das Kontaktgleis 5105 das Relais 1 schalten und im Relais werden die Kontakte 3/4 geschlossen. Kurz vor der Einfahrt in I betätigt der Bus nun das Kontaktstück 2. Es fließt ein Schaltstrom über Relais R 1, Kontakt 3/4, nach Relais R 2. Der Kontakt 1/2 (R 2) wird nun geschlossen und unser Bus bekommt über seinen Mittelschleifer vom Gleis 5109 (Mittelleiter isoliert) seine Umschaltspannung von 24 Volt. Nach weiteren 10 bis 15 cm kommt der Bus zum Halten und der Aufenthaltsschalter tritt in Tätigkeit. Etwa 3 cm vorher muß der Bus mit seinem Kontaktschleifer aber

noch das Kontaktstück 1 berührt haben; denn nun wird schon die Rückfahrt vorbereitet. Im Relais R 2 öffnet Kontakt 1/2 und 3/4 schließt. Damit wird die Umschaltspannung abgeschaltet und das Gleisstück 5109 erhält normale Fahrspannung. Im Relais R 1 wird der Kontakt 3/4 geöffnet und damit das Kontaktstück 2 abgeschaltet.

Der Abstand zwischen der Schiene 5109 und dem Kontaktstück 1 (bzw. 4) muß so bemessen sein, daß der Bus nicht auf dem Kontaktstück stehen bleibt, da sonst die Relais durchbrennen können. Nach kurzer Aufenthaltsdauer im Bahnhof I hat der Aufenthaltsschalter A ausgelöst. Der Bus fährt nun nach II. Dort spielt sich der gleiche Vorgang ab.

Hohes Fest bei ROKAL

Robert Kahrmann feiert 75. Geburtstag

Bilder: Der Jubilar und sein Lebenswerk, die ROKAL-Fabriken.



(Hohes Fest bei ROKAL)

Wie wir erfahren haben, vollendete Herr Robert Kahrmann, der persönlich haftende Gesellschafter der Firma Robert Kahrmann K.G. und Geschäftsführer der ROKAL GmbH, Lobberich/Rhld., am 21. 5. 1962 sein 75. Lebensjahr. Aufgrund seiner Verdienste um die ROKAL-TT-Bahn ist es uns eine Herzensangelegenheit, ihm durch eine kurze Würdigung eine kleine Freude und Anerkennung zu bereiten. Von ROKAL erfahren wir über den Jubilar folgendes:

Herr Robert Kahrmann gründete 1914 in Düsseldorf die Firma Robert Kahrmann & Co., die 1927 ihren Sitz nach Lobberich verlegte und seit 1949 durch die Firma ROKAL GmbH die Herstellung und den Vertrieb ihrer Erzeugnisse vornehmen läßt.

Dank seiner zielbewußten Leitung hat sich das Unternehmen zu einem bedeutenden Zulieferwerk für die Automobilindustrie entwickelt. Auf dem 30 Morgen großen Werksgelände wurden Fabrikationsanlagen mit 34 000 qm Arbeitsfläche erstellt, in denen heute über 1700 Beschäftigte tätig sind.

Der Jubilar hat mit viel Umsicht die Gießerei als Kernzelle des Unternehmens stufenweise vom Messing-Kokillenguß zur modernen Druckgießerei aufgebaut, in der für die verschiedensten Industriezweige Werkstücke aus Zink, Aluminium und Magnesium hergestellt werden. In rastloser Tätigkeit erweiterte er das Produktionsprogramm seines Werkes von einfachen Zubehörteilen für die Kraftfahrzeug-Industrie bis zu einbaufertigen Aggregaten. Neuland beschritt er mit der Verformung von Aluminiumblechen und der chemischen Glanzung und Härtung ihrer Ober-

fläche. Das Armaturenprogramm paßte er weitblickend durch sanitäre Spezialarmaturen dem gehobenen Bedarf an, z. B. der Eingriff-Mischbatterie „Mischka“, der thermostatischen Mischbatterie „EU-ROTHERM“, Fußventile, Kipp-Spiegelgarnituren und nicht zuletzt der Luftsprudler „PERLATOR“.

Mit viel Liebe und Geduld widmete er sich dem jüngsten seiner Produktionszweige: der elektrischen Modelleisenbahn in der international genormten 12-mm-Spurweite TT.

Seinem Streben nach Unabhängigkeit entspricht der umfangreiche eigene Werkzeug- und Formenbau, der mit seiner maschinellen Ausrüstung den präzisen Anforderungen gerecht wird. Den Sinn für die Aufgeschlossenheit gegenüber allen technischen Fortschritten beweisen die modernsten Organisationsmittel und die eigene Lochkartenanlage.

Es zeugt von der seltenen Vitalität des Jubilars, daß er auch heute noch täglich in geistiger Frische ein umfangreiches Arbeitsprogramm bewältigt. Mögen ihm noch viele Jahre erfolgreicher Arbeit vergönnt sein!

Auch wir wünschen dem Jubilar, der zweifelsohne mit Stolz auf sein Werk zurückschauen kann, weiterhin viel Erfolg und eine gute Gesundheit!

Berichtigung:

„Graf Köflach“ ...

... ist natürlich eine Ausgeburt des (Druckfehler-) Teufels. Es muß in Heft 6/XIV S. 276 im Artikel über Buster Keaton natürlich „Graz-Köflacher-Eisenbahngesellschaft“ heißen! Bitte abändern!

Private Kleinanzeigen – Kauf, Verkauf, Tausch

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

Märklin-Eisenbahn-Anlage Spur H0, Neupreis DM 2000.—, für 800.— DM zu verk. Hasler, München 19, Baldurstraße 1.

Günstig zu verkaufen: Kompl. Märklin-Wechselstrom-Großanlage mit 18 Dampf- und E-Loks, 80 Wagen, teilw. Raritäten, ca. 80 m Gleis, 40 Weichen, Signale, Entkupplungsschienen, Bahnhöfe, Schuppen, Bahnsteige, 4 Trafos und vieles mehr. Neuwert 4000.— DM, zu verkaufen für 2000.— DM. Sämtl. Loks umgebaut auf modellgerechten Lauf, langsames Anfahren und Halten durch Bleianker-Schwungrad und umgesetztes Getriebe. Stücke auch einzeln abzugeben. Offerte unter Chiffre 814370.

Heller TT-Radsätze, isol. mit Kurbelz., abzugeben. 13 Schlitzachsen kompl. Treibräder: 6a 14,5 mm Ø, 88a 13,5, 12a 12,0, 6a 10,5 m gr. u. kl. Gegengew., 2 Laufachsen 8 mm. Inges. 30.— DM. G. Esser, Buchschlag, Hainertrift 66.

Modelleisenbahn-Großanlage, 20 qm, 45 Loks, 250 Wagen, Gleisbildstellwerk, Liebhaberanlage, zu verkaufen. Oskar Schöndienst, Konstanz a. B., Wollmatingerstraße 127.

Elektr. Straßenbahn, Marke HAMO mit 4 elektr. Weichen, 1 elektr. Bahn mit 2 Anhängern, 2 Arbeitswagen, Schienen und Maste sehr preiswert zu verk. Klaus Richter, Mannheim, Mühlenstraße 8-10.

MÄRKLIN, FLEISCHMANN, TRIX

und viele in- und ausländische Fabrikate.

Handarbeitslokomotiven: Akane, GEM/Olympia, Fulgurex, KTM, Tenshodo, LMB und NWSL.

Neu: Lokbausätze und Lokräder der Firma META, England; LIMA-Waggon, Italien.

Sehr viel Zubehör für den Selbstbau.

Modellbahn-Fachgeschäft **Ing. Friedrich Seibert**

München, Entenbachstraße 6, Telefon 49 81 84