

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

16 BAND XIV
17. 12. 1962

PREIS
2.- DM

„Kurzfahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 16/XIV

1. „Stört mir meine Kreise nicht!“	691	11. Umgangene Schwierigkeiten beim Oberleitungsbetrieb auf Zweileiter-Gleichstromanlagen	719
2. Mit Volldampf durchs verschneite Land	693	12. Die neuen Vollmer-Lokschuppen	723
3. Gleichstromloks mit Telex-Kupplung	695	13. Der qualmende Teerkocher	725
4. Die MIBA zum DM-Test	701	14. Regler mit Vorwähler	726
5. Lichtstrom-Kupplungen	703	15. Bekleidet – begleitet (Wasserturm Stade)	727
6. Eine „42“ mit FC-Vorwärmern in H0	709	16. 125 Jahre österr. Eisenbahnen	727
7. Das erste Ziel (Ludwigsbahnhof Fürth)	710	17. „Knokke“	728
8. „Katrinhausen“ (H0-Anlage Hoffmann)	714	18. Güterzuglok BR 56 ²⁹ (Schluß)	732
9. Drucktasten schalten Fahrstraßen	716	19. Verschiedene Motive und Modelle	
10. Elektro-Zugkarren (Bastelei)	716	697, 699, 700, 713, 721, 729, 731	

Ob der große Bruder Werner es wohl noch bis Weihnachten geschafft hat? Klein-Wolfgang kann es kaum erwarten, bis die ersten Züge rollen. (Foto: Dr. Wisotzky, Hbg.)

San Rafael hat nicht diese „Madonna“ gemalt, sondern ist der Wohnort von Frau Marianne de Nederveen in Kalifornien. Sie hilft ihrem „Boss“ bei der Landschaftsgestaltung und freut sich ganz besonders auf die Weihnachtszeit. Dank der MIBA können die Nederveens ihre Bahn nach deutschem Vorbild aufbauen.



„Stört mir meine Kreise nicht!“

Die sind wohl verrückt geworden, diese Politiker, einem kurz vor Weihnachten noch so einen Schrecken einzujagen! Nach den Festtagen hätten die meinetwegen ihren Strauß ausfechten können, denn dann hätte es wenigstens Sinn gehabt auszurufen: „Das Jahr fängt ja mal wieder gut an!“ Aber das klingt zu doppelsinnig, da wäre es schon besser, die würden mal in den Spiegel schauen, um die Wahrheit zu erkennen. (Nein, nicht in den, sondern in den, der einem alles verrät, wenn man hineinschaut!). Wehe, wenn da mal einem der Gaul(e) durchginge. – Na, to hätt' m'r den Salat! Wie kreuz-



I Heft 1/XV ist ab 25. Januar 1963 in Ihrem Fachgeschäft!



Titelbild und Abb. 1-3. Stimmungsvolle Motive von der winterlichen H0-Anlage des Verfassers.

„Mit Volldampf durchs verschneite Land“

von Werner Helbig, Haunstetten b. Augsb.



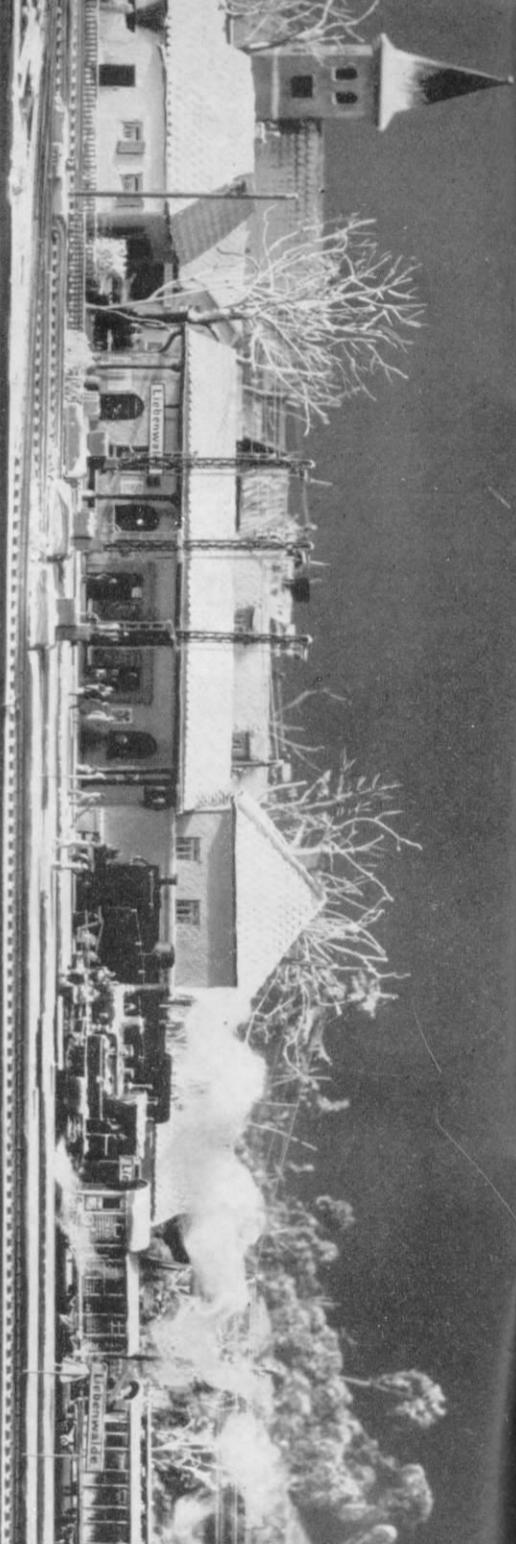
Wie bereits im letzten Heft S. 643 schon gestreift, können wir den versprochenen Artikel des Verfassers über das haltbare und nicht betriebsstörende Einschneien von Anlagen aus patentrechtlichen Gründen vorerst noch nicht bringen. Wir bitten um Verständnis und etwas Geduld.

Wenn an grauen Spätherbsttagen die letzten Blätter fallen, die Tage immer kürzer und die Abende länger werden, dann konzentriert sich das Augenmerk aller Freunde der Modell-Eisenbahn in erhöhtem Maße auf die kleine, die große, die alte oder die neue Modellbahnanlage. Was für die „alten Hasen“ die weitere Vervollkommenung der Anlage oder der Bau bzw. die Anschaffung eines neuen Lok- oder Wagenmodells, das ist für die „Neuen“ mitunter die Frage, welches äußere Gepräge, welchen Landschaftscharakter die bereits begonnene oder erst noch zu schaffende Anlage haben soll. Fast durchweg sieht man es „grünen“ und „blühen“ – auch dann, wenn draußen die Schneeflocken vor den Fenstern wirbeln und kahle Äste mit Reif und Schnee zu bizarren Gebilden verzaubert werden. Vielleicht muß man eine gewisse Neigung oder einen Hang zum Winterlichen haben, vielleicht ist es aber auch nur der Drang, mal etwas anderes zu machen. So habe ich vor einigen Jahren überlegt, wie wohl eine Schneeanlage aussehen würde und wie diese am ehesten zu verwirklichen wäre, und zwar ohne den normalen Fahrbetrieb durch Kartoffelmehl oder dergleichen Pulver

zu gefährden. Nun, ich bin dahinter gekommen, doch darf ich Ihnen zur Zeit noch nichts verraten, leider!

Nach vielen Stunden emsigen Schaffens war dann der Winter über meine Anlage hereingebrochen. Die Schneedecke war zwar noch etwas dünn, und so ging ich nach ein bis zwei Stunden daran, mich erneut als „Frau Holle“ zu betätigen. In einem dritten Arbeitsgang bemühte ich mich, mit besonderen Effekten den Eindruck von leichten „Verwehungen“ zu erwecken, indem ich in Ecken und Winkelchen, wo der Wind keinen Auslaß mehr findet, kleine Schneehäufchen entstehen, an Dachziegeln stellenweise dicke Schneepölsterchen herabhängen ließ. Auch der Bahnkörper, die Schwellen, Signale usw. wurden „verschneit“. Es macht geradezu Spaß (Liebe zur Sache und Geduld natürlich immer vorausgesetzt), eine Reihe von Schwelten fast verschwinden zu lassen, so daß nur noch die Schienestränge aus dem Schnee herausragen. Bei den Weichen angelangt, brauchte ich nur einen Augenblick an das große Vorbild zu denken. Hier waren natürlich „Salzstreuer“ am Werk und so nahm mein Schnee schmutzig-bräunliche Tönungen an. Aus „Kontaktgründen“ blieben Herz- und Zungenstücke frei und wurden nur mit etwas Kontaktöl mittels Lappen eingerieben, daß es aussähe, als sei hier der Schnee bereits in Wasser übergegangen. Ganz besonders reizvoll nahmen sich nach der viele Stunden währenden Arbeit – die man beliebig unterbrechen kann – meine selbstgefertigten Telegrafenmasten und deren zahlreiche Drähte aus. Auf den Mastkuppen, den Isolatorenköpfen und den Drähten hatten sich (dank mehrmals gefallenem „Neuschnee“) kleine Häubchen gebildet, die den Draht z. B. nur noch teilweise von oben sichtbar werden ließen. Dann ging es mit einem immer mehr sich steigerndem Eifer – ich war entzückt von dem winterlichen Aussehen meiner Anlage – an die Bäume und Sträucher, die ich mir samt und sonders selbst gefertigt habe. So einen großen Laubbbaum zu basteln – dickstämmig und mit feinen, dünnen Ästen –, ist schon eine Aufgabe und eine Freude zugleich. Wenn sich dann noch der „Schnee“ darauf niederläßt, dann möchte ich solch einen „Modellbaum“ als an sich schon sehenswert bezeichnen. Auch hier gilt es, sich an das große Vorbild zu halten und die Natur draußen genau zu beobachten.

Sollten Sie sich die gewiß nicht kleine Mühe gemacht haben, Ihre Anlage winterlich



Gleichstromloks mit Telex-Kupplung auf Märklin-Anlagen

Unsere Antwort auf
verschiedene Anfragen

Daß einerseits die nicht zu verachtende Märklin-Telex-Kupplung viele Anhänger gefunden hat, andererseits aber auch erhebliche Unklarheiten über deren Funktion, Aufbau usw. bestehen, beweist uns ein ebenfalls nicht zu verachtender Berg von Anfragen und Zuschriften, der sich in der letzten Zeit ange- sammelt hat.

Eigenartigerweise treiben sich da so einige Schreiben in unserer Sammelmappe herum, die – man höre und staune – von eingefleischten „Märklinisten“ stammen (die sich doch auskennen müßten)! –

Des Rätsels Lösung: Die betreffenden Modelbahner wohnen etwas weiter weg vom nächsten Märklin-Händler und so kennen Sie die mit Telex-Kupplung ausgerüsteten Loks eben nur aus dem Katalog, den ihnen die Post ins Haus bringt.

Wir wollen im Interesse dieser Lesergruppe (und anderer uneingeweihter Kreise) einmal kurz und stichwortartig auf die Märklin-Telex-Kupplung eingehen:

Wenn Sie einen Märklin-Modellzug auf einer Original-Märklin-Anlage ferngesteuert trennen wollen, so müssen Sie zu diesem Zweck das Märklin-Entkupplungsgleisstück 5112 an einer Ihnen genehmen Stelle der Gleisanlage einbauen, und nur an diesem Punkt ist in diesem Falle die Zugtrennung möglich.

Die Vorentkupplung gestattet darüberhinaus ein Abstoßen der vorentkupplten Wagen, so daß Sie den abgekupplten Zugteil nicht mehr, wie bisher, justamt am Entkupplungsgleis stehen lassen müssen.

Die Märklin-Telex-Kupplung aber bedeutet eine herrliche Sache für den Modelbahner, der gern und viel rangiert, weil ihre Funktion nicht an ein Entkupplungsgleis gebunden ist. Allerdings kann man mit der Telex-Kupplung lediglich die Lok vom übrigen Zugteil trennen,

also nicht die einzelnen Wagen voneinander. –

In den mit Telex-Kupplung ausgerüsteten Märklin-Loks sind zwei kleine, parallelgeschaltete Elektromagnete eingebaut, die im Einschaltzustand die Ausklinkhebel der Kupplungen anziehen und so das Abkuppeln der Lok bewirken. Die Elektromagnete werden mit Fahrstrom gespeist und wahlweise durch das Umschaltrelais in der Lok zu- bzw. abgeschaltet, so daß sich (bei Original-Märklin-Loks) folgende Schritte des Umschaltrelais ergeben:

1. Fahrt vorwärts
2. Fahrt vorwärts mit Entkuppeln
3. Fahrt rückwärts
4. Fahrt rückwärts mit Entkuppeln

Die bestechenden Vorteile der Telex-Kupplung haben findige Modelbahner anderen „Glaubens“ (Gleichstromanhänger) nicht ruhen lassen, nun auch ihrerseits nach Lösungen zu suchen, die den Einbau und die Inbetriebnahme der Telex-Kupplung in Gleichstromfahrzeugen ermöglichen. Hierüber eingehender zu berichten, würde an dieser Stelle zu weit führen. Wir wollen nur die grundsätzlichen Überlegungen aufzeigen, die ein an der Telex-Kupplung interessierter „Gleichstromer“ berücksichtigen muß oder jedenfalls sollte, ehe er sich an die Sache heranwagt.

Wenn wir von elektronisch gesteuerten Loks absehen, so bleibt z. Zt. als einfachster Ein- bzw. Ausschalter der Telex-Kupplung in Gleichstromfahrzeugen das Märklin-Umschaltrelais übrig. Das heißt also, in der Gleichstromlok (oder in ihrem Schleppender) muß für die Unterbringung eines Märklin-Umschaltrelais genügend Platz vorhanden sein; ebenso für die kleinen Elektromagnete der Entkupplungseinrichtung. Die elektrische Schaltung entspricht Abb. 1, jedoch entfallen die Gleichrichter GI I und GI II sowie die Ver-

zu gestalten, dann werden Sie beglückt feststellen, daß die Loks, die verschiedenfarbigen Wagen und Gebäude sich so lebhaft, ja geradezu lebendig darauf abzeichnen, daß es eine wahre Pracht ist! Ein mit winzigen Birnchen bestückter Christbaum, im Verein mit dem vom Glockenklang erfüllten Heiligen

Abend, macht bestimmt auch auf Ihre nicht zu Modelbahner zählende Umwelt einen tiefen Eindruck, dessen Gipfel dann erreicht ist, wenn dämmerig beleuchtete Häuschen mit rauchenden Kaminen die winterliche Idylle vollkommen machen und Schöpfer wie Betrachter gleichermaßen entzücken.

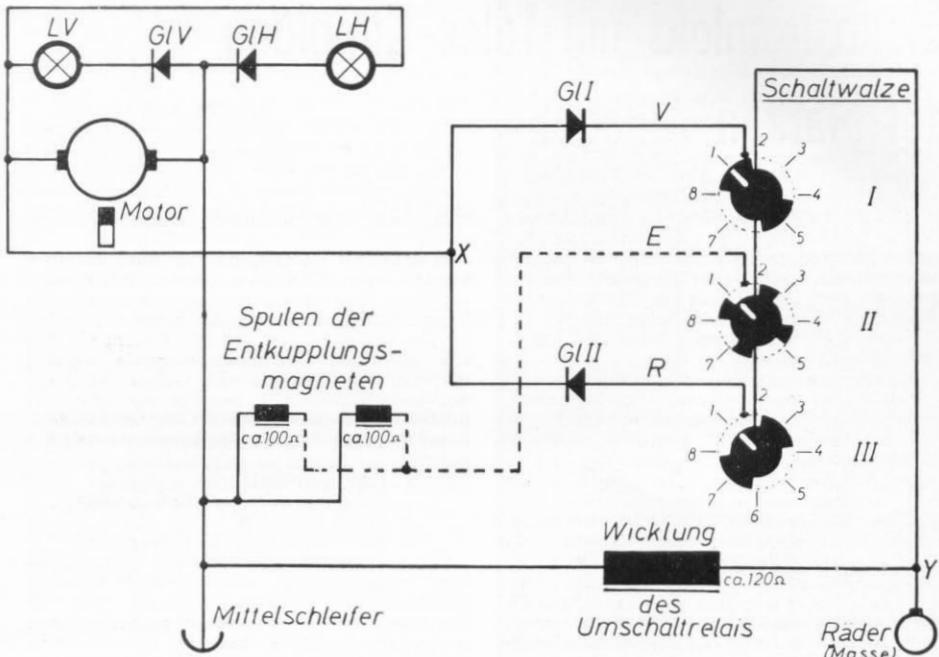


Abb. 1. Nicht nur zur bildlichen Erläuterung des Textes, sondern auch als Arbeitsvorlage beim Umschalten einer Gleichstromlok auf Wechselstrombetrieb soll dieses Schaltschema dienen. Wir haben hier – abweichend von der Abbildung in Heft 16/XII, S. 645 – die Schaltwalze anders gezeichnet, weil wir meinen, daß diese Darstellung anschaulicher ist als die normgerechte. Die drei Kontaktscheiben I, II und III der Schaltwalze sind masseführend und auf gemeinsamer Achse angebracht. Bei jedem Überspannungsimpuls bewegen sich die Kontaktscheiben im Uhrzeigersinn um einen Schritt weiter und schalten damit wohlweise die Fahrfrichtung der Lok um bzw. die Entkupplungsmagnete ein oder aus. Als Gleichrichter finden solche für Einwegschaltung Verwendung; je nach Stromverbrauch des Motors können unterschiedliche Ventilzellen (Gleichrichter) eingebaut werden. Für GL I und GL II z. B. Conrad LC 1350. GL V und GL H sind in der Regel bereits vorhanden, es sei denn, es handelt sich um einen Totalumbau. Der Stromverbrauch der Lok erhöht sich bei 12 V = um etwa 0,1 Amp. Die eingeschaltete Entkupplung verbraucht bei 8 V = ca. 160 mA zusätzlich.

bindungen V und R zur Schaltwalze. Die Punkte X und Y sind direkt zu verbinden. An der ursprünglichen Schaltung der Lok ändert sich also nichts, es wird lediglich die Wicklung des Umschaltrelais parallel zum Motor geschaltet, desgleichen die beiden Spulen der Entkupplungsmagnete (diese jedoch abschaltbar durch die Kontaktscheibe II der Schaltwalze). – Über die außerdem noch erforderliche zusätzliche Schalteinrichtung am Gleichstromfahrpult haben wir in Heft 11/XI, S. 418 berichtet.

Und nun zum eigentlichen Anlaß dieser Arbeit. Wir greifen die Zuschrift des Herrn Franz-Josef D. aus Koblenz heraus, die hier für manch' andere steht.

Herr Franz-Josef D. schreibt:

„Ich bin eingefleischter „Märklinist“ und habe auch nicht die Absicht, davon abzugehen. Ich kaufte mir die Fleischmann-V 60, versah sie mit Mittelschleifer und baute sie mit Gleichrichtern, Umschaltrelais (und zwar das für Telex-Kupplung) und Entkupplungsmagneten für Telex-Kupplung um (entsprechend der Schaltung in Heft 16/XII, S. 645). Die Lok läuft tadellos auf dem Märklin-Punktkontaktgleis, ändert auch die Fahrfrichtung usw., nur... meine Telex-Kupplung funktioniert nicht! Sie steht bei Fahrt dauernd unter Strom. Was habe ich falsch gemacht?“ –

Unsere Antwort: „Ihre Schaltung muß der Abb. 1 entsprechen (s. Abb. 1). In der gezeichneten Stellung der Schaltwalze, die drei Kontaktscheiben trägt, fährt Ihre Lok vorwärts,

weil Kontaktscheibe I die Verbindung der Leitung V zum Punkt Y (Masse) hergestellt hat. Kontaktscheibe I ist nur für die Vorwärtsfahrt zuständig. Wenn Sie nun durch den Überspannungsstoß das Umschaltrelais zum Weiterschalten veranlassen, so drehen sich die Kontaktscheiben um einen Schritt. Die weiße Marke, die bisher auf Schritt 1 zeigte, weist nunmehr auf Schritt 2. Kontaktscheibe I gibt weiterhin Verbindung, aber auch Kontaktscheibe II ist aktiv geworden und hat die Leitung E mit Punkt Y verbunden, wodurch die Entkupplungsmagnete Fahrstrom bekommen: die Entkupplungseinrichtung ist somit eingeschaltet. Nach dem nächsten Schaltschritt (Stellung 3) trennen die Kontaktscheiben I und II die Verbindungen auf, aber Kontaktscheibe III tritt als Kontaktgeber in Aktion: die Lok ist dann auf Rückwärtsfahrt geschaltet.

Richtige Verdrahtung nach Abb. 1 vorausgesetzt, kann sich der von Ihnen geschilderte Fehler eigentlich nur auf dem Wege der Leitung E (gestrichelt) eingeschlichen haben. Hier muß irgendwo eine Masseverbindung bestehen. – Wir vermuten, daß Sie eventuell (s. Abb. 2) die Leitung E nicht an die Kontaktfeder KE, sondern an den Masseanschluß S der Relaiswicklung angelötet haben. Vielleicht haben Sie übersehen, daß die Kontaktfeder KE durch eine kleine schwarze Isolierscheibe vom Masseanschluß S getrennt ist. – Es ist auch möglich und durchaus denkbar, daß die Anschlüsse (oder wenigstens einer) der Entkupplungsmagnetspulen, zu denen die Leitung

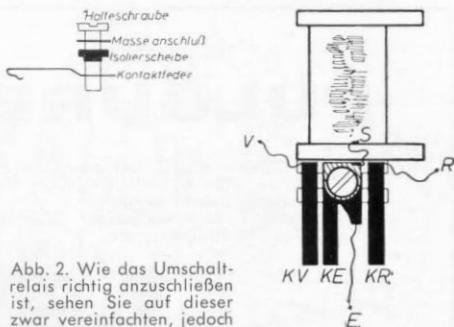
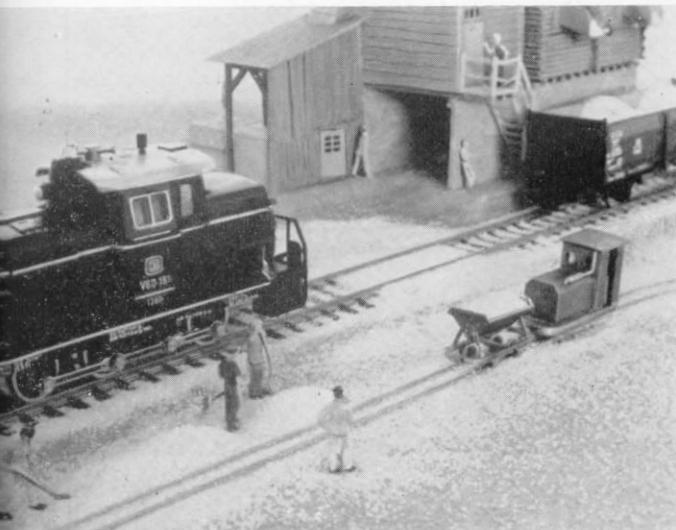


Abb. 2. Wie das Umschaltrelais richtig anzuschließen ist, sehen Sie auf dieser zwar vereinfachten, jedoch maßstabsgerechten Zeichnung. Jeder Kontaktfeder fällt eine bestimmte Aufgabe zu: Kontaktfeder KV wird mit der Leitung V (s. auch Abb. 1) verbunden und ist für die Vorwärtsfahrt der Lok verantwortlich, KE = Kontaktfeder für Entkupplung, KR = Kontaktfeder für Rückwärtsfahrt, S = Masseanschluß der Umschaltrelaisspule. – Wir vermuten, daß Herr D. (siehe Zeichnung oben links) seine Entkupplungsmagneten an den Masseanschluß und nicht an die Lötfläche der Kontaktfeder KE angeschlossen hat.

E-führt, Berührung mit dem Fahrgestell – also mit Masse – haben.

Wir raten Ihnen zur **genauen** Überprüfung aller Leitungen nach Abb. 1 und 2. – ETE-



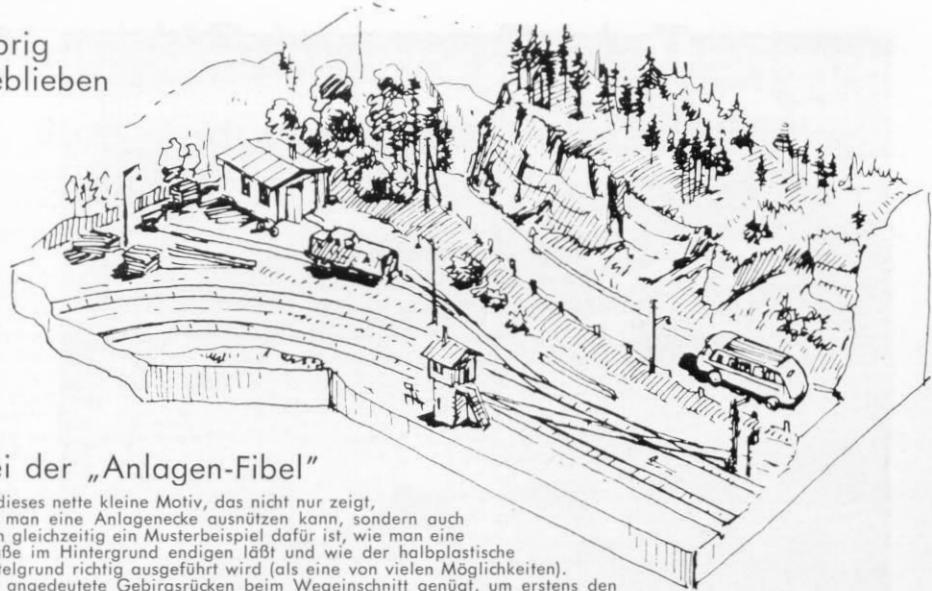
„Loore, Lore, Lore, Looore . . .“

Oh wort' mal, die Zeiten sind längst vorbei. Aber nicht für Herrn H. Owart, Hbg.-Harburg, denn er baut sich eine kleine Feldbahn mit 6,5-mm-Spur. Als Antrieb für die Lok ist der kleine Motor für den Heras-H0-Pkw 220 SE vorgesehen. Als Räder dienen zurechtgefiefelte 2,5-mm-Hohlniete, als Achsen 1 mm starke Tapeten-Stahlstifte. Die Räderisolierung erfolgt mittels durchbohrter Plexiglasstäbe, die in die Hohlniete eingeklebt werden. Die Schienen sind 1,5 mm hohe I-Messingprofile.

Und so entsteht zur Zeit Lore um Lore und nachts im Traum hört er die Englein singen:

„Loore, Lore, Lore, Looore...“

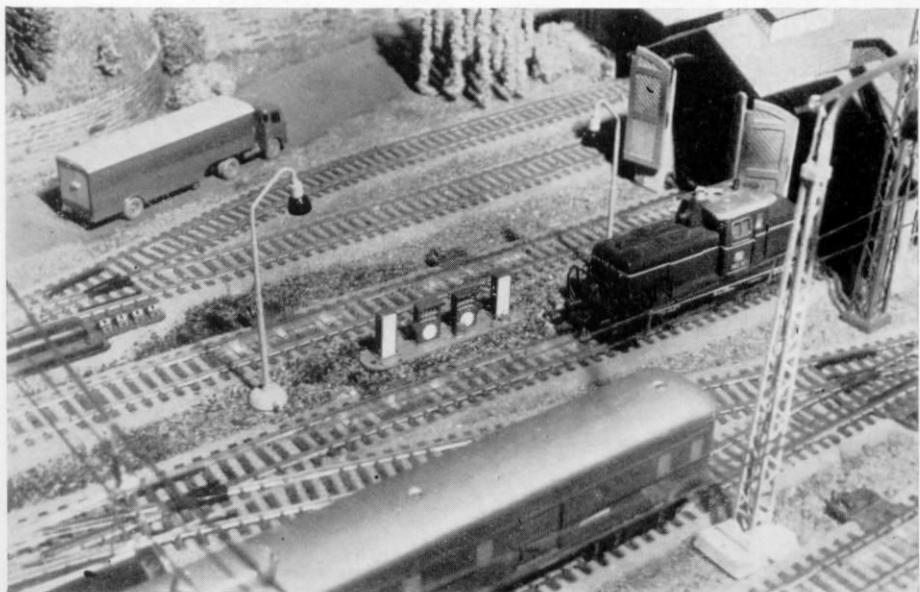
Übrig
geblieben



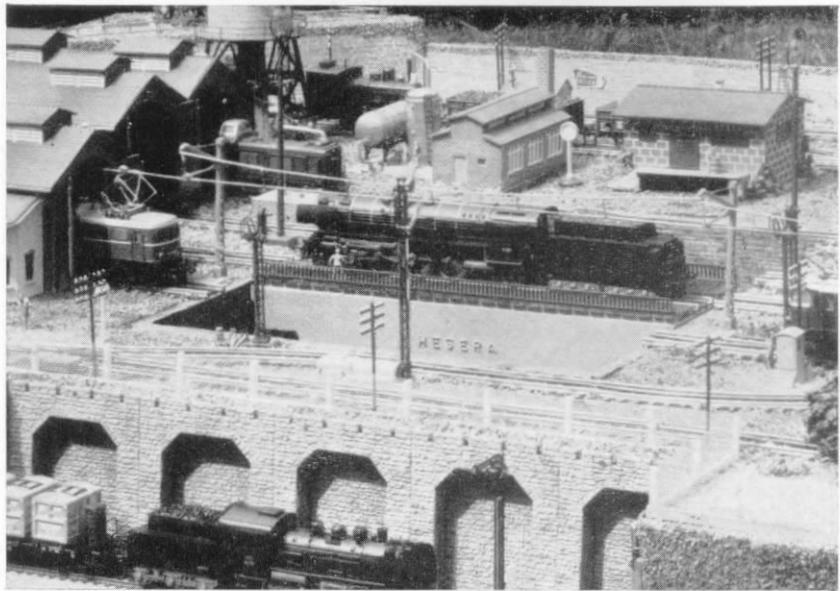
bei der „Anlagen-Fibel“

ist dieses nette kleine Motiv, das nicht nur zeigt,
wie man eine Anlagencke ausnützen kann, sondern auch
noch gleichzeitig ein Musterbeispiel dafür ist, wie man eine
Straße im Hintergrund endigen läßt und wie der halbplastische
Mittelgrund richtig ausgeführt wird (als eine von vielen Möglichkeiten).
Der angedeutete Gebirgsrücken beim Wegeinschnitt genügt, um erstens den
Eindruck der „Ferne“ zu erzielen und zweitens die Illusion, daß das Gelände
scheinbar auf einem Höhenrücken liegt.

Zeichnung: Pit-Peg

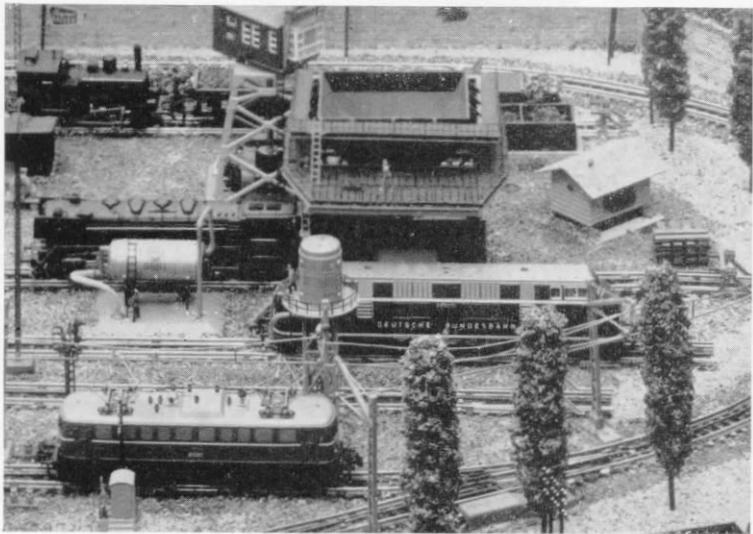


Neues vom Markt stellt die Dieseltankstelle nicht dar, sondern lediglich das Neueste vom
lagent baut und der sein Clublokal im Keller des Neumarkter Bahnhofsgebäudes hat und dieserhalb [„An der
Quelle saß(en) der (die) Knabe(n)“] direkt zu beneiden ist!



► HESERA

ist kein neues Fabrikat, sondern die Abkürzung für Helmut Scheurenberg, Ratingen. Wenn der „Senior“ mit von der Partie ist, dann haben wir es mit WISERA zu tun (und zwar demnächst). Heute interessiert in erster Linie die HESERA-Schiebebühne, die für die häusliche TRIX-Anlage gebaut wurde, aber eine Zeitlang das Aushängeschild einer Schaufensteranlage war (daher flankiert von Fleischmann- und Märklin-Bahnen). – Daß man übrigens eine Schiebebühne mit einer Drehscheibe kombinieren kann, dürfte sicher bekannt sein; wenn nicht, dann siehe Heft 13/IV S. 447.



Die MIBA zum DM-Test

über elektrische Eisenbahnen

(Nr. 24 vom 16.11.1962)

Gilt als Beantwortung sämtlicher Zuschriften und Anfragen

Die Zeitschrift „DM-TEST“ hat den groß angelegten Versuch unternommen, die bekanntesten Modellbahnen des In- und Auslands zu testen und gab das Ergebnis auf 22 Seiten der o. a. Nummer kund und zu wissen. Dieser Bericht hatte zur Folge, daß uns viele Briefe zugegangen und uns sogar mehrere Exemplare zugeschickt wurden, in denen die Einsender Sätze rot angestrichen bzw. mit Anmerkungen und Fragen versehen haben und um Stellungnahme batzen. Vereinzelt wurde sogar vermutet, daß der MIBA-Verlag mit an dieser Testreihe beteiligt gewesen sei.

Das allgemeine Interesse, das der DM-Test in unseren Kreisen gefunden hat und in Anbetracht dessen, daß wir unmöglich alle Anfragen individuell beantworten können, zwingt uns zu einer kurzen offiziellen Stellungnahme.

Vorweg: Weder ich persönlich, noch irgend jemand vom MIBA-Verlag hat oder hatte mit dem Test zu tun! Die Heranziehung verlagsfremder Personen würde sicherlich auch den Gepflogenheiten der DM-Schreitleitung widersprochen haben. Wie wir erfuhren, soll die DM-Redaktion die benötigten Fahrzeuge, Gleise, Weichen, Fahrpulte usw. wie ein normalsterblicher Durchschnittsbürger in Fachgeschäften eingekauft haben, einmal um die von ihr stets betonte Unabhängigkeit zu wahren, zum andern um die Garantie zu haben, reine Serienerzeugnisse für die Tests zur Verfügung zu haben. Nachträglich sind dann noch die maßgeblichen Herren der verschiedenen Fabrikationsbetriebe interviewt worden.

Wenn man den seitenlangen Prüfbericht verfolgt, muß man anerkennen, daß „DM“ sich wirklich große Mühe gemacht hat, um einen einigermaßen gültigen Überblick über die einzelnen Fabrikate zu gewinnen. Zugegeben – eine ganze Reihe der gewonnenen Erkenntnisse deckt sich durchaus mit den Erfahrungen und Ansichten der Modellbahner, aber gewisse Formulierungen und Bemerkungen lassen erkennen, daß man mit sämtlichen Modellbahnenproblemen doch nicht ganz so vertraut ist, oder sie bewußt unberücksichtigt gelassen hat, die aber die eine oder andere Sache in einem andern Licht erscheinen ließen.

Es würde wirklich zu weit führen, den DM-Test Punkt für Punkt durchzugehen und polemisierenderweise Stellung dazu zu nehmen. Beschränken wir uns auf ein paar sachliche

Anmerkungen:

Die Fahrpulte, die nicht ausdrücklich mit dem VDE-Zeichen versehen sind, entsprechen aber dennoch diesen Bestimmungen und sind absolut betriebssicher, was schon daraus hervorgeht, daß sie den zum Teil viel strengeren ausländischen Bestimmungen (wie z. B. der Schweiz) gerecht werden.

Die Bemerkung, daß „Zapfenlagerungen haltbarer sind als Spitzlager“ (S. 40) ist nur bedingt richtig, da dies zu sehr von der jeweiligen Ausführung und Qualität der Lager (und zwar beider Arten) abhängt.

Schleierhaft ist uns, wieso bei dem beschriebenen Testverfahren der Motor einer Liliput-Lok durchbrennen konnte (zumal DM schließlich und endlich doch zu dem Ergebnis gekommen ist, daß diese Motoren gut sind – s. S. 56).

Ebenso unverständlich (zumindest mißverständlich) ist die Bemerkung, das TRIX-System sei für die Modellbahner „weniger interessant“. Gar viele Modellbahner reizt ja gerade das Zweizug-System als technisch interessant und sie nehmen dafür gern den einen oder anderen Schönhheitsfehler (Gleis und Räder) in Kauf. So kann man z. B. den zweiten Stromkreis für die unabhängige Zugbeleuchtung verwenden bzw. hat man durch Zusammenschalten der beiden Außenschiene die gleichen Möglichkeiten wie bei Märklin. Der unabhängige Zweizugbetrieb (mit Oberleitung, sogar unabhängiger Dreizugbetrieb) ist also ein Vorteil, den man noch nicht einmal auszunützen braucht. (Insgesamt also ein höchst interessantes System!)

Auf Seite 41 wird verallgemeinernd behauptet, daß Wechselstrom-Lokomotiven erst bei höherer Spannung, und zwar ruckartig anlaufen. Das stimmt nicht ganz (insbesondere nicht das ruckartige Anlaufen), es kommt darauf an, wie das Fahrpult ausgelegt ist, bzw. wieviel polig der Anker ist. Außerdem spielt eine Rolle, ob es sich um einen Haupt- oder Nebenschlußmotor handelt.

Auf Seite 44 wird kurz die Märklin-Telex-Kupplung beschrieben und anschließend behauptet, „daß diese beim Gleichstrombetrieb nicht möglich sei“. Nun, wir haben diese Möglichkeit schon verschiedentlich aufgezeigt, siehe beispielsweise in Heft 8/X, S. 308 und 11/XI S. 418.

Die Bemerkung „Sämtliche ausländischen

Fabrikate können auf Fleischmann gefahren werden" (S. 46) ist zu allgemein und zu pauschal gehalten. Wir wollen das dieser Firma gezollte Lob keinesfalls schmälen, aber wir müssen die vielen Fragesteller immerhin darauf hinweisen, daß das wichtigste Kriterium die **Weichen** (und Kreuzungen) darstellen. (Dies gilt nicht speziell für Fleischmann, sondern ebenso für jedes andere Fabrikat, das man durch Fremd-Fahrzeuge ergänzen will!) Wenn eine fremde Zweischielen-Gleichstromlok die Fleischmann-Weichen anstandslos durchfährt, dann ist die Sache in Ordnung. (Bei Wagen kann man gegebenenfalls die Achsen austauschen.) Es gibt nämlich ausländische Fabrikate, die sich nach den amerikanischen Normwerten richten, die nicht ganz den deutschen bzw. europäischen entsprechen oder sonstwie um Zehntelmillimeter abweichende Radsätze aufweisen. Wie gesagt: Praktische Versuche (oder Radsatz-Messungen vor Ankauf ausländischer Fabrikate) sind empfehlenswert.

Die auf Seite 46 zitierte Normung bezieht sich sinngemäß lediglich auf das „Zweischielen-Gleichstrom-System“, aber nicht auf Radsätze, Weichenmaße und Schienenhöhe.

Auf S. 48 heißt es, daß „Locomotiven anderer Fabrikate nur auf Märklin fahren, wenn sie mit Wechselstrommotoren ausgerüstet sind“. Unsere Leser wissen allerdings, daß es erstens unzählige Märklin-Fahrzeuge gibt, die – mit Bürkle-Magneten ausgerüstet, ansonsten unverändert – mit Gleichstrom gefahren werden, zweitens auch sonstige Gleichstromloks, deren Räder Märklin-Weichen befahren können, mittels Ventilzellen und Umschaltrelais (wie in Heft 15 und 16/XII S. 587 bzw. 654, sowie im heutigen Heft S. 695 beschrieben) bestens innerhalb des Original-Märklin-Wechselstromsystems eingesetzt werden können.

Die Bemerkung bei TRIX, daß „von anderen Systemen nur Waggons mit TRIX-Kupplungen auf TRIX-Gleisen gefahren werden können“ ist irreführend. Es hängt nicht von den Kupplungen ab – die lassen sich so gut wie an allen Fabrikaten anbringen – sondern es kommt einzig und allein (wie schon an anderer Stelle dargelegt) darauf an, daß diese Fremdfabrikate mit TRIX-Radsätzen versehen bzw. deren Räder den TRIX-Radsatzmaßen angepaßt werden und somit TRIX-Weichen befahren können.

Die ROKAL-Bahn hat durchaus Ausbaumöglichkeiten und zwar mittels der englischen TT-Tri-ang-Bahn und der ostzonalen Zeuke-TT-Bahn.

Die Bezeichnung Meccano-Hornby auf S. 56 stimmt nicht ganz. Es handelt sich offensichtlich um die französische Meccano-Bahn „ACHO“. („Hornby“ ist die englische Meccano-Fabrikation mit rein englischen Fahrzeugtypen.) ACHO- (und Hornby-)Fahrzeuge gibt

es wahlweise mit der englischen Klauenkupplung oder eine Kupplung à la Märklin!

Kleinere Weichenantriebe halten einige tausend Multivibrator-Stromstöße schlechter aus als größere. Bei solchen sekündlich erfolgenden Stromstößen tritt eine Wärmestauung auf, die kleinen zierlichen Antrieben naturgemäß nicht so gut bekämpfen kann wie robusten Magnetspulen. In der Praxis werden die Weichenantriebe nur alle paar Minuten betätigt, so daß sie auf jeden Fall mindestens die doppelte Anzahl der ermittelten Schaltstöße aushalten, was in der Praxis (bei ca. 15 000–20 000 Schaltungen) eine Lebensdauer von gut 10 Jahren entsprechen dürfte. Diese DM-Zahlenangaben sind also kein echter Wertmesser.

Daß Liliput-Lokomotiven wahlweise für Gleich- oder Wechselstrom geliefert werden, stimmt nicht. Es gibt diese nur wahlweise für das Zweischielen- oder Dreischielen-System (Märklin), aber stets mit Gleichstrommotoren (und 2 verschiedene Kupplungen).

Dies sind nur einige Punkte, deren Richtigstellung wir zur Vermeidung weiterer Rückfragen als unerlässlich erachteten.

Zur „Gewissenfrage“, welches Bahnsystem man vorziehen soll bzw. welche Größe die richtige ist, hat DM bewußt keine Stellung genommen, sondern nur rein technisch die einzelnen Fabrikate gegeneinander abgewogen. Auch wir können ohne konkrete Darlegung der individuellen Wünsche und Neigungen keine verbindlichen Äußerungen abgeben, da viele Dinge zu sehr Ansichtssache sind und zu sehr von den Möglichkeiten und Gegebenheiten des Einzelnen abhängen. Studieren Sie die effektiven Tatsachen des Berichtes und lassen Sie sich im Zweifelsfall weniger von den „Empfehlungen“ beeinflussen, zumal nirgends hervorgeht, von welcher Warte aus bzw. nach welchen Richtlinien diese Empfehlungen ausgesprochen werden. Eine Aufstellung über die bei jedem Fabrikat ermittelten Plus- und Minuspunkte – noch empfehlenswerter: eine differenzierte Punktierung – wäre aufschlußreicher und objektiver gewesen, da eine solche Gegenüberstellung offenbar hätte, wie es zu den Empfehlungen gekommen ist bzw. welche Punkte vielleicht über- oder unterbewertet worden sind. Nehmen Sie also den DM-Bericht als das, was er für einen Modellbahner ist: ein hochinteressanter Bericht über eine Testserie, die anzustellen ein Normal-Sterblicher wohl kaum Zeit und Gelegenheit hat, und der ihm im großen und ganzen gewisse, z. T. sogar gute Vergleichsmöglichkeiten bietet.

Im übrigen ist es bei Modellbahnen doch wie mit den Frauen: Wenn man in einen gewissen „Typ“ vernarrt ist, nimmt man etwaige Schwächen und Fehlerchen liebend gern in Kauf. Mir geht es wenigstens so (bei Bahnmodellen selbstredend!) ... beispielsweise bei den „Liliputanern“ ... und bei manchen von -ETE- so beliebten „Tricks“ ... ! WeWaW

Selbsttätige Lichtstrom-Kupplungen

von WeWaW und -ETE-

Im Laufe der Jahre haben wir – insgesamt gesehen – viele Beiträge über Zugbeleuchtung und damit zusammenhängende Fragen veröffentlicht. Anscheinend bietet dieses Thema unerschöpflichen Stoff, in verschiedenen Variationen von Zeit zu Zeit viele MIBA-Leser zu beschäftigen. Uns wundert dies durchaus nicht, denn die wirklich ideale Lösung aller Zugbeleuchtungsprobleme dürfte noch eine geraume Weile auf sich warten lassen. Vom technischen Standpunkt aus betrachtet, wird uns die Halbleiter-Technik vielleicht eines Tages einen Weg zeigen, der alle Schwierigkeiten umgeht.

Welches sind nun eigentlich die grundsätzlichen Forderungen, die wir an die Beleuchtung unserer kleinen Modellzüge stellen? Die Antwort kann nur lauten: Eine vom Fahrstrom unabhängige, fernbedienbar ein- und abzuschaltende Beleuchtung (also auch für die Fälle, wenn die Lok auf einem abschaltbaren Gleisstück steht). Vor langen, langen Jahren haben wir ein amerikanisches Hochfrequenz-Beleuchtungsgerät nachgebaut und beschrieben, mit dessen Hilfe wohl 7 – 10 Züge gänzlich unabhängig vom Fahrstrom und abgeschalteten Gleisen beleuchtet werden konnten; aber leider stellte sich heraus, daß diese Lösung nicht den gesetzlichen Bestimmungen der Deutschen Bundespost entsprach. (Eine Verbesserung und Angleichung an die deutschen Postbestimmungen durch irgendeinen sachverständigen Leser ist leider nie erfolgt.) Nach einigen Jahren wollte eine Münchner Firma ein ähnliches Beleuchtungsgerät herausbringen – wir haben nie mehr etwas davon gehört. In den Heften 7 – 10/VIII brachten wir die Bauanleitung für ein Tonfrequenzbeleuchtungsgerät, aber auch dieses scheint – wohl wegen der sehr hohen Kosten und des hohen technischen Niveaus – keine Liebhaber gefunden zu haben. Inzwischen ist das HAMO-Multiplex-System herausgekommen, das die unabhängige Zugbeleuchtung unter gewissen Bedingungen in hohem Grad verwirklicht hat. Auf die universelle, unabhängige Zugbeleuchtung für beispielsweise zehn und mehr Züge werden wir jedoch noch eine geraume Zeit warten müssen.

Inzwischen versuchen die Modellbahner

eben, mit diesem Problem auf die eine oder andere Weise fertig zu werden. Gewiß, die Industrie liefert Wagen, die jeder für sich mittels Schleifer oder Schleiffedern beleuchtbar sind. Diese Lösung hat zweifelsohne den Vorteil, daß die Züge leicht getrennt oder zusammengestellt werden können. Auf der anderen Seite bedeuten Schleifer jeder Art eine mehr oder minder große Erhöhung des Rollwiderstandes der Fahrzeuge, was vielleicht je nach der Zugkraft der Lok nicht sonderlich ins Gewicht fallen mag. Entscheidender ist die Tatsache, daß die Wagenbeleuchtung fahrstromabhängig ist, also mit dem Langsammer-werden des Triebfahrzeuges dunkler brennt und bei Stillstand ganz erlischt. Es sei denn, man richtet es so ein, daß die Lok allein auf einem abschaltbaren Gleisstück zum Stillstand kommt und die Wagen auf einem Gleisstück stehen, das nach dem Halt gesondert mit Lichtstrom gespeist wird; die Loklichter hingegen bleiben dunkel. Es gibt – beispielsweise bei Gleichstrom-Fahrzeugen – eine Abhilfe mit überlagertem Wechselstrom oder über einer Seiten- oder Mittelschiene, aber alle Möglichkeiten und Kunstniffe hier zu besprechen, würde zu weit führen und hat mit dem heutigen Thema eigentlich auch gar nichts zu tun. (Wir möchten Ihnen nur noch soviel verraten, daß wir in Kürze eine Lösung der unabhängigen Zugbeleuchtung veröffentlichen, die eigentlich verblüffend einfach ist, dabei noch nicht einmal neu, sondern lediglich heute erst richtig durchführbar geworden ist.)

Uns kommt es heute jedoch auf etwas ganz anderes an (was auch nach der Veröffentlichung des eben angedeuteten Artikels seine Gültigkeit behält): Eine Lichtstromkupplung, die nur einen einzigen Schleiferwagen pro Zug verlangt, aber dennoch das Trennen und Zusammensetzen ganzer Zuggarnituren ermöglicht. Im Zusammenhang mit der Lichtkupplung des Herrn Puttlitz in Heft 14/XIV S. 627 haben wir bereits auf diese unsere Anleitung hingewiesen. Anstoß zu unseren Überlegungen und Versuchen waren die in der Schweiz üblichen, etwas aus dem Rahmen fallenden Lösungen beim großen Vorbild (wie z. B. zuletzt in Heft 9/XIV S. 393). Es war unser Be-

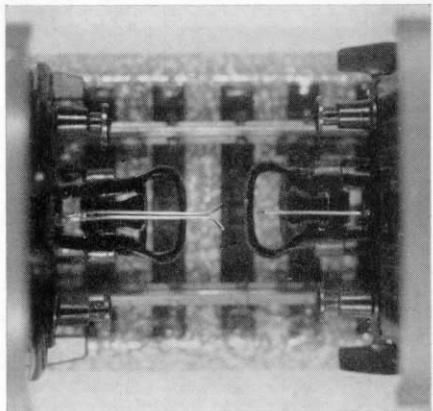


Abb. 1. Hier stehen sich beide Kupplungsteile noch zögernd gegenüber. Gelingt das „Lichtkuppeln“ oder nicht? – Wenn Sie ganz sicher gehen wollen, können Sie ja das „Kupplungsmaul“ (links) etwas weiter aufbiegen; dann klapp't's bestimmt, wie Ihnen Abb. 2 beweist.

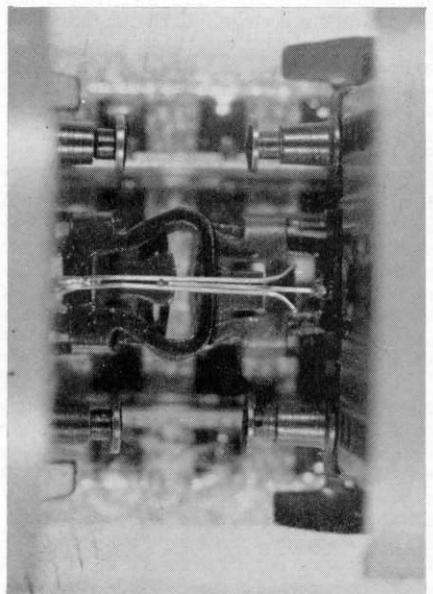


Abb. 2. Beide Teile der Lichtkupplung sind kontakt-sicher vereinigt. Schneiden Sie die Drähte nicht zu kurz, wenn Sie Ihre Märklin-Fahrzeuge mit dieser Lichtstromverbindung ausrüsten. Märklin-Kupplungen federn bekanntlich.

streben, eine Lichtstromkupplung auszuknöbeln, die funktionssicher, aber dennoch zierlich ist und das Lösen der Wagen ohne jede manuelle Hilfe ermöglicht.

Die im folgenden beschriebenen Basteleien haben – trotz der auf den Abbildungen wiedergegebenen Fahrzeuge und Gleise – keineswegs nur für ein bestimmtes Modellbahnsystem Gültigkeit, sondern gelten allgemein. Außerdem möchten wir betonen, daß alle die gezeigten Kupplungen praktisch erprobt sind, z. T. im Dauerversuch. Darüber hinaus wollen wir jedoch keinesfalls behaupten, daß sie der Weisheit letzter Schluß sind, vielleicht regen Sie unsere Vorschläge zu eigenen Entwicklungen an.

Unsere Vorschläge beziehen sich:
a) auf die lösbare ein- oder zweipolige Lichtstromkupplung,
b) auf die zentrale Lichtstromversorgung.

Zu a): Die Lichtkupplung muß beim selbst-tätigen Kuppeln der Fahrzeuge eine kontakt-sichere elektrische Verbindung zwischen den betreffenden Fahrzeugen selbsttätig herstellen und diese nach erfolgter ferngesteuerter Trennung der Fahrzeuge wieder lösen. Der eigentliche Kupplungs- bzw. Entkupplungsvorgang darf durch die Lichtkupplung nur un-wesentlich beeinträchtigt werden.

Zu b): Eine ständige Beleuchtung der Züge nach diesem Vorschlag ist nur zu erreichen, wenn die Lichtstrom-Zuführung von zwei möglichst weit voneinander angeordneten Speisepunkten aus erfolgt.

Außer den Wagen sind natürlich auch die Triebfahrzeuge mit Lichtkupplungen auszurüsten und die Anschlüsse der Lämpchen separat herauszuführen.

Viele MIBA-Freunde werden sicherlich schon geahnt haben, daß sich in absehbarer Zeit auf dem Gebiet der Lichtkupplung etwas tun würde, denn die in Heft 9/XIV S. 393 veröffentlichte Aufnahme des Herrn Haldiman, sowie der Artikel des Herrn Schmitz (Heft 11/XIV S. 478) ließen solches vermuten. Der eigentliche Anlaß dieses Berichtes liegt allerdings noch weiter zurück und wurde uns erst durch die Veröffentlichung des „Schnurrbart-Selbstblocks“ (Heft 6 - 9/XIV) wieder ins Gedächtnis zurückgerufen.

Die Praxis

1. Eine einpolige Lichtstromkupplung (f. Märklin)

Die am einfachsten anzufertigende und betriebssicherste Lichtkupplung unserer Versuchsreihe zeigen die Abbildungen 1 - 5 in verschiedenen Ansichten und Betriebsstellungen.

Hier eine Beschreibung der notwendigen Arbeiten kurz zusammengefaßt: Suchen Sie einige Stücke massiven Schaltdrahtes aus Ihrem „Lager“ (lies: Bastelkiste). Entsprechend dem Durchmesser des Drahtes bohren Sie ein Loch mittig in die Pufferbohle. Dann isolieren Sie den Draht etwa 2 mm ab und schieben das von der Isolation befreite Ende so weit durch das Loch in der Pufferbohle, daß der Draht etwa 4 mm pufferseitig heraus ausschaut. Verlegen Sie die Leitung (s. Abb. 6) quer unter dem Wagenboden zur gegenüberliegenden Pufferbohle, wo Sie den Draht ebenfalls durch die Bohrung der Pufferbohle führen, maßgerecht abwickeln und die Isolation entfernen.

Die Lichtkupplung ist unsymmetrisch, was wir kaum als Nachteil empfinden. Sie wird aus 0,3-mm-Harthbronzedraht (blank) mit der Flachpinzette gebogen. Wie, sehen Sie auf den Abbildungen sehr deutlich. Nachdem Sie die wagenseitigen Enden an die Verbindungsleitung angelötet haben, nehmen Sie am besten gleich den nächsten Wagen zur Hand und wiederholen die ganze Prozedur. Dann stellen Sie beide Fahrzeuge auf ein gerades Gleisstück und biegen die Lichtkupplungen in ihre endgültige Form.

Abb. 5. Genau besehen ist die Lichtkupplung allseitig beweglich. Kleinere Gleisunebenheiten schluckt der verhältnismäßig lang abgewinkelte Haken, in den Gleisbogen folgen beide Kupplungsteile den Ausscherbewegungen ihrer Fahrzeuge, ohne jedoch voneinander zu lassen. Eine gute „Ehe“!

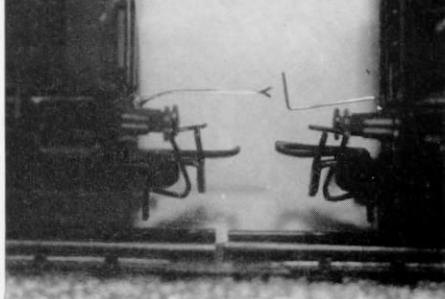


Abb. 3. Die gleiche Ausgangsstellung wie die der Abb. 1, jedoch von der Seite gesehen. Achten Sie auf genügenden Abstand der Drähte von den Kupplungsbügeln, sonst gibt es Schwierigkeiten beim ferngesteuerten Trennen der Fahrzeuge.

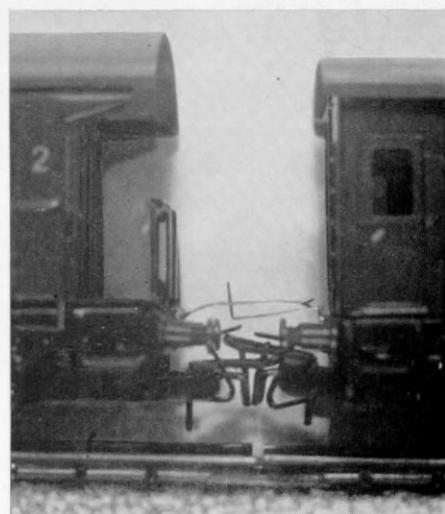


Abb. 4. Nochmals wie Abb. 2, allerdings in Seitenansicht. Das „Kupplungshaul“ muß sich in den Kurven frei über dem „Kupplungshaken“ bewegen können.

Nun sind nur noch die Lämpchen im Wagen unterzubringen und anzuschließen. An und für sich würde es genügen, den Blechboden im Wagen an einer Stelle schön sauber zu schaben, von hier aus die Masseleitung zur Kleinfassung zu führen und den zweiten Pol mit der unter dem Wagenboden verlegten Verbindungsleitung zu verlöten. Eleganter und besser ist es jedoch, das Birnchen mittels eines Blechwinkels dicht unter dem Dach zu befestigen, damit das Licht wie im Großen „von der Decke herab“ strahlt (s. z. B. Heft 8/V S. 282 und 12/VI S. 480). Ja,

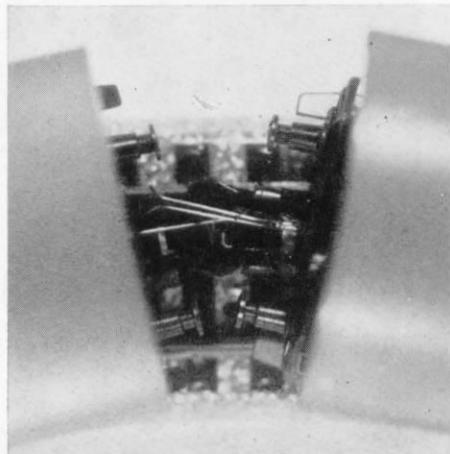
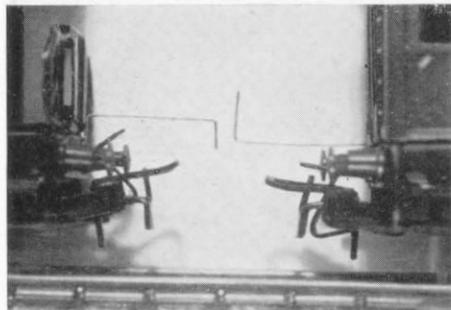
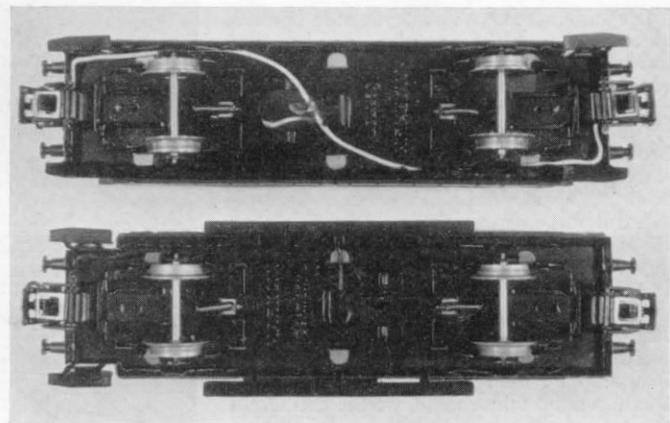


Abb. 6. Ein Wagen mit, der andere ohne Beleuchtung? – Nein, wir verwandten eigens zur Demonstration der Leitungsführung sowie der Unsichtbarkeit für das obere Fahrgestell einen hellen, und für das untere einen schwarzen Schaltdraht. Infolge der „Querfeldein-Lage“ hält der Draht auch ohne besondere Befestigung. – In der Wagenmitte oder in Nähe einer Stirnwand wird die Leitung angezapft. Wo keine Öffnung für die Drahdurchführung vorhanden ist, müssen Sie eine solche nachträglich bohren.



das wäre eigentlich alles über die einpolige Lichtkupplung für Märklin.

Von der in Abb. 7–9 gezeigten vereinfachten Kupplung raten wir Ihnen ab, auch wenn sie in dieser Vereinfachung „verlockend“ sein mag; sie befriedigt nicht, wie unsere Versuche ergeben haben, insbesondere nicht hinsichtlich der Kontaktsicherheit. Wir bringen die Bilder nur rein informatorisch, um Ihnen gegebenenfalls einen „Metzger“-Gang ersparen zu helfen!

(Fortsetzung folgt)

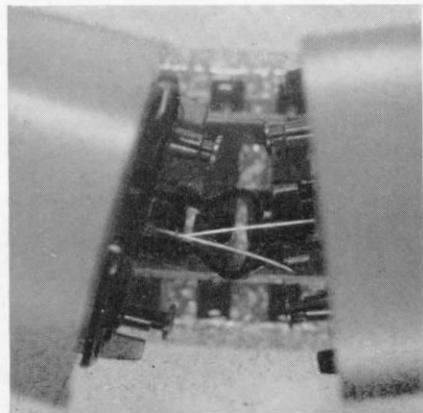
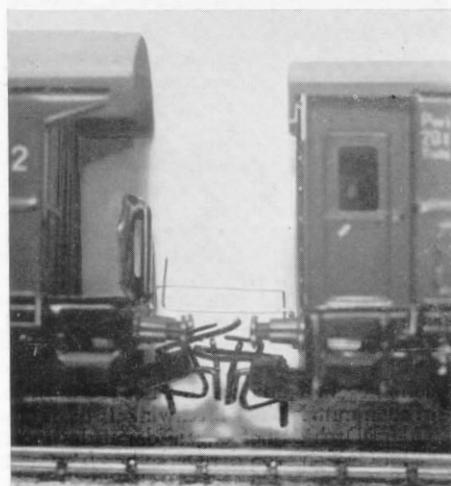


Abb. 7–9. Die höchst vereinfachte, aber auf Grund der gemachten Erfahrungen nicht gerade empfehlenswerte einpolige Lichtstrom-Kupplung für Märklin-Fahrzeuge.



Eine „42⁹⁰“ mit Franco-Crosti-Vorwärmer in HO

Heft 3/IX S. 95? – Voilà: Herr Dr. Andreas, Langenhagen, ein passionierter Eisenbahnfreund und Modelbahner, ließ sich das gute Stück von der Modellbahnhwerkstätte Schnabel in Wiesau bauen und Herr Ertmer, Paderborn, knipste es anlässlich dessen Gastspiels auf der „Repubahn“.

Herr Karl Németh, Langen/Hessen, entdeckte auf einer Italienreise eine ehemalige Schwartzkopf-Lok (Berlin) in Rimini, bei der es sich offensichtlich um eine Versuchslok mit FC-Vorwärmern handelt. Während bei der 42⁹⁰ der Schornstein verschlossen wurde, hat man ihn in Italien gänzlich beseitigt, was der Lok ein bizarres Aussehen verleiht.

Bei diesen Loks werden außer dem Maschinenabdumpf aus den Zylindern auch noch die ansonsten mit über 300° aus dem Schornstein entweichenden Rauchgase zur Vorwärmung des Kesselspeisewassers herangezogen, was verständlicherweise eine beachtliche Kohlensparnis zur Folge hat.

Weshalb diese vor gut 12 Jahren erprobten Versuchsloks – übrigens trotz der anderslautenden Baureihennummer zwei Kriegsloks der BR 52! – nicht weiter „zum Zuge“ kamen, aber der Umstand, daß auch sie nicht das Aussterben der Dampfloks verhindern konnten, dürfte einem gewissen „Gutachten“ gleichkommen.

Herr Dr. Andreas hat jedenfalls ein wertvolles Erinnerungsstück an die Zeit des letzten Aufbaumens des Dampffrosses!



Das erste Ziel

der ersten Eisenbahn-Reisenden:
der „Ludwigs-Bahnhof“
in Fürth

von Horst Zahn, Unterpfaffenhofen
(früher Fürth)

Einen Wunsch gar vieler Modellbahner und Eisenbahnfreunde hat TRIX mit seiner Miniatur-Nachbildung des ersten deutschen Eisenbahnzuges erfüllt! Und obwohl die MIBA schon des öfteren darauf hingewiesen hat, daß man den „Ludwigs-Zug“ analog dem Nürnberger Beispiel durchaus in den normalen Fahrbetrieb einplanen kann, mag es vielleicht doch einige Eisenbahnfreunde geben, die ihn auf einem separaten Gleis einsetzen wollen, das von ein paar zeitgerechten Bahnbauten umstanden ist, die – angenommenermaßen – von der Bundesbahn anlässlich des Jubiläums naturgetreu aufgebaut worden sind, um dem Jubiläumszug den passenden Rahmen zu geben. Ich meine, das hätte ja vielleicht der Fall sein können, wenn in Nürnberg nicht die Möglichkeit bestanden hätte, den Zug auf der historischen Strecke fahren zu lassen, was wiederum die Errichtung alter Bauten infolge der heutigen Bebauung unmöglich mache.

Ich habe nun versucht, anhand von alten Zeichnungen ein paar der charakteristischen Gebäude zu rekonstruieren. Die Endstation des „Adler“ in Fürth bestand hauptsächlich aus dem rechtwinklig zu den Gleisen mit Front zur heutigen Friedrichstraße angeordneten, mit grauem Schiefer gedeckten Empfangsgebäude (Abb. 2 – 5) aus grauem Sandstein sowie aus einer zweigleisigen, hölzernen Bahnsteighalle mit Ziegeldach (Abb. 1). (Die antikisierten Formen der Giebelseiten der letzteren soll es nicht nur bei der Ludwigsbahn gegeben haben.) Diese Bauten wurden später abgerissen und durch größere Gebäude ersetzt, die auch noch lange Jahre nach der Ankunft des letzten Zuges standen und über die gegebenenfalls ein andermal berichtet werden soll.

Die genauen Abmessungen der seit langem abgebrochenen Gebäude sind schwer zu ermitteln. Sie wurden deshalb nach der Größe des derzeit unbebauten einstigen Bahnhofsge-

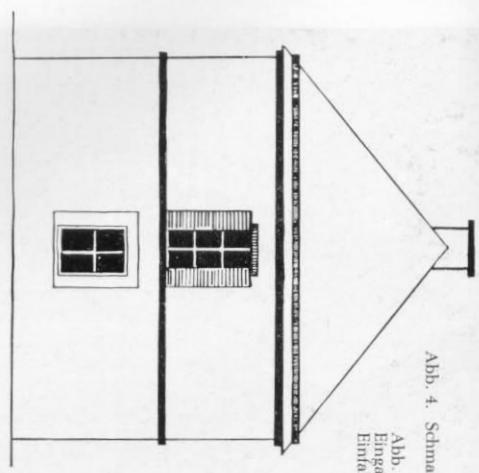


Abb. 4. Schmalseiten.

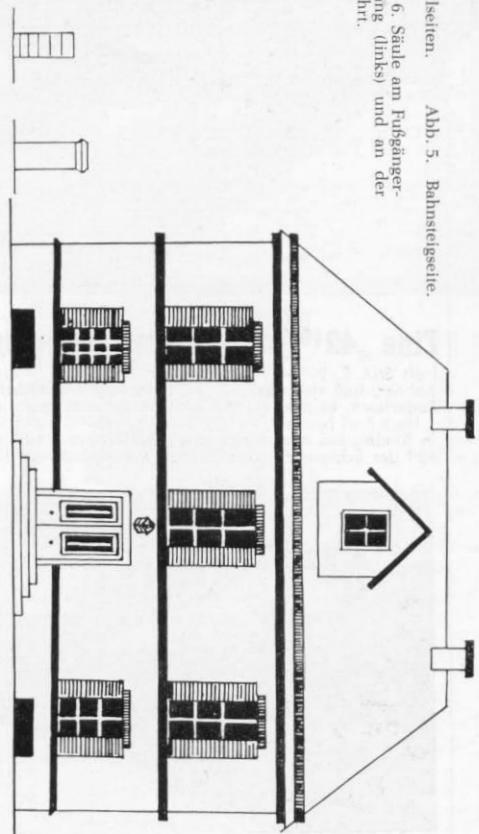


Abb. 5. Bahnsteigseite.
Abb. 6. Säule am Fußgänger-Eingang (links) und an der Einfahrt.

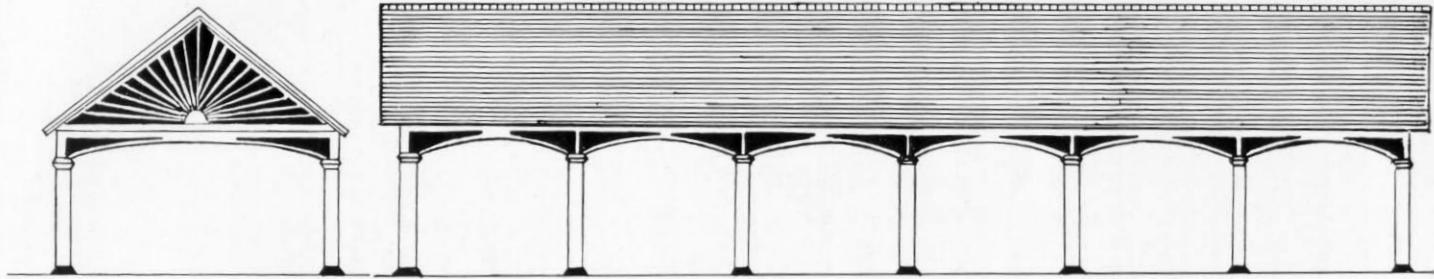


Abb. 1. Giebel- und Breitseite der Bahnsteighalle des Fürther Ludwigsbahnhofs (soweit sie sich nach alten Stichen rekonstruieren ließen).

Erster Ludwigsbahnhof in Fürth

Sämtliche Zeichnungen in $\frac{1}{2}$ H0-Größe.



Abb. 3. Zeitgenössisches Bild der Fürther Friedrichstraße mit dem Ludwigsbahnhof (vorn) und einem Teil der Bahnsteighalle. Das Bild stammt zwar aus den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, doch entsprachen zu jener Zeit die Bahnbauten noch ihrem Ursprungszustand.

Abb. 2. Empfangsgebäude, Straßenseite.

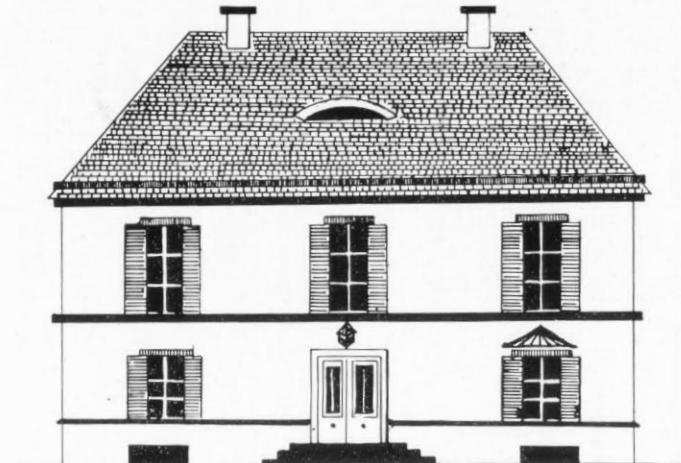


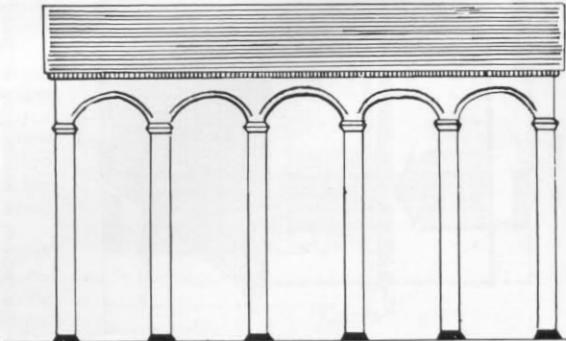
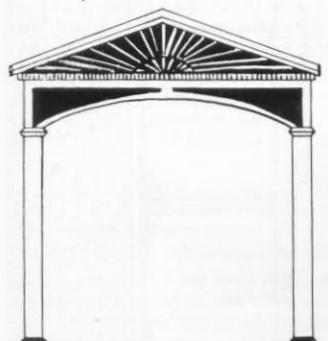


Abb. 7 und 8. Daß die alten Stiche und Radierungen keine authentische Rekonstruktion erlauben, geht aus dem Vergleich dieser beiden Zeichnungen vom Nürnberger Ludwigsbahnhof hervor. Von nebensächlichen Details einmal abgesehen, sind vor allem die unterschiedlichen Bahnsteighallen-Proportionen offensichtlich.

Auf Bild 7 wirkt die Bahnsteighalle höher, während sie auf Abb. 8 wohl breiter gezeichnet ist, dafür aber eine höhere Giebelfront aufweist. Das Haus ganz links weist einmal 4, einmal nur 3 Fenster an der Giebelseite auf. Auch das Haus in der Mitte weist gänzlich unterschiedliche Proportionen auf. Daß Herr Zahn es wirklich schwer hatte, einigermaßen authentisch wirkende Bauten zu rekonstruieren, ist wohl mehr als verständlich! (Abb. 7 DB-Archiv Nürnberg, Abb. 8 aus „Fleischmann-Kurier“.)



▼ Abb. 9 und 10. Giebel- und Breitseite der Bahnsteighalle in Nürnberg.



ländes und für das Empfangsgebäude anhand eines offensichtlich in gleicher Art gebauten Häuschen zu rekonstruieren versucht und in dem dadurch gezogenen Rahmen „über den Daumen gepeilt“. Die aus verschiedenen Quellen zusammengetragenen Baudetails sind, weil nicht völlig feststehend, nicht in allen Zeichnungen berücksichtigt. Abgesehen von einer auch ohne sie sicherlich erreichbaren Modelltreue kommt es bei einer historischen Anlage doch wohl in erster Linie auf den Gesamteindruck an.

Ohne Rücksicht auf den etwas abweichen-
den Maßstab des TRIX-Zuges wurden die

Zeichnungen etwa in der Modellgröße 1 : 87 gehalten. Modellfreunde, die ihren Bahnhof genau zu diesem Zuge passend gestalten wollen, können die Maße ja leicht umrechnen. In diesem Fall wäre man freilich auch für den Lattenzaun um die Bahnhofsanlage auf Selbstbau angewiesen, was sich sonst durch Zurückgreifen auf den Faller-Zaun Nr. 525 erübrigert. Alte Straßenlaternen von Busch oder Braun (siehe Heft 4/XIII) runden das Gesamtbild ab.

Eine gute Fahrt Ihres Adler-Zuges nach Fürth wünscht allen Modellfreunden
ein Fürther.



Einiger von den ganz Stillen! Oder:

Das immer wieder schöne Pit-Peg-Projekt „Justin & Orbex“ gebaut von Herrn Karl Jachertz, Osterkappeln/Osnabrück

Herr E. Röller, Schledehausen, schreibt uns:

„Vor einigen Tagen kommt ein Kunde zu mir und bittet mich, doch sein Bergwerk zu fotografieren. Als er dieses vorsichtig aus dem Karton schält, werden meine Augen immer größer, denn zu meinem Erstaunen ist es das reizende Bergwerk aus den Heften 12 und 13/VII. Herr Jachertz ist einer jener tüchtigen Bastler, die in aller Stille und Bescheidenheit die schönsten Modelle schaffen, ohne daß die MIBA (oder sonst jemand) eine Ahnung davon hat. Eigentlich wollte ich einen humorvollen Begleittext schreiben, damit er nicht zu sehr aus dem MIBA-Rahmen fällt,

aber das Lachen ist mir vergangen, ich bin seit zehn Jahren verheiratet . . . !“

(Mit diesem sarkastischen Stoßseufzer dürften Sie die Lacher dennoch auf Ihrer Seite haben, Herr Röller, besonders wenn man sich ausmaut, daß Ihre Frau ver sehentlich dieses Heft zwischen die Finger bekommt! Wenn Sie noch weitere zehn Jahre verheiratet sind, kommt der Humor schon wieder, auch wenn es mehr Galgenhumor ist! – Woher ich das weiß? – Hm, bin Leidensgenosse, habe nämlich bereits 22 Jahre überstanden! WeWaW.)



„Katrinhause“

H0-Anlage R. Hoffmann, Hamburg

Aufgrund meiner Wohnverhältnisse kam nur eine Klappanlage gemäß Heft 16/VIII S. 611 in Rahmenbauweise in Frage (Größe 2,55 x 1,55 m). Der ursprüngliche Streckenplan wurde im Laufe der fünfjährigen Bauzeit mehrfach abgeändert. Gleise, rollendes Material und Signale sind TRIX-Erzeugnisse. Landschaft und Gebäude sind Selbstbau nach eigenen Entwürfen, bis auf die Blockstelle „Adlerberg“ und „Stellwerk Ko“, bei denen die MIBA Pate gestanden hat.

Die Landschaft ist in gemischter Bauweise entstanden, nachdem ich bei früheren Anlagen bei der Gips-Fliegendrahtgaze-Methode scheinbar nicht auf den richtigen Dreh gekommen bin. So forme ich nunmehr mittels eines Geflechts aus Bindedraht (ca. 10 cm-Karos) die Geländeconturen grob vor. Die Kreuzungsstellen der Drähte sicherte ich mittels Bindfaden gegen Verrutschen. In dieses Maschennetz flocht ich dann ca. 2 cm breite Pappstreifen kreuz und quer ein, die ich miteinander verklebe. Darüber kamen mehrere Lagen handgroßer Stücke Zeitungspapier (mit Stärke eingestrichen). Nach dem Trocknen trug ich noch eine Schicht Moltofil auf, mit dem ich besser zurechtkam als mit dem Leim-Gips-Gemisch. Eine Bemalung und das Aufbringen von Streumaterial bildete den Abschluß dieser Arbeiten.



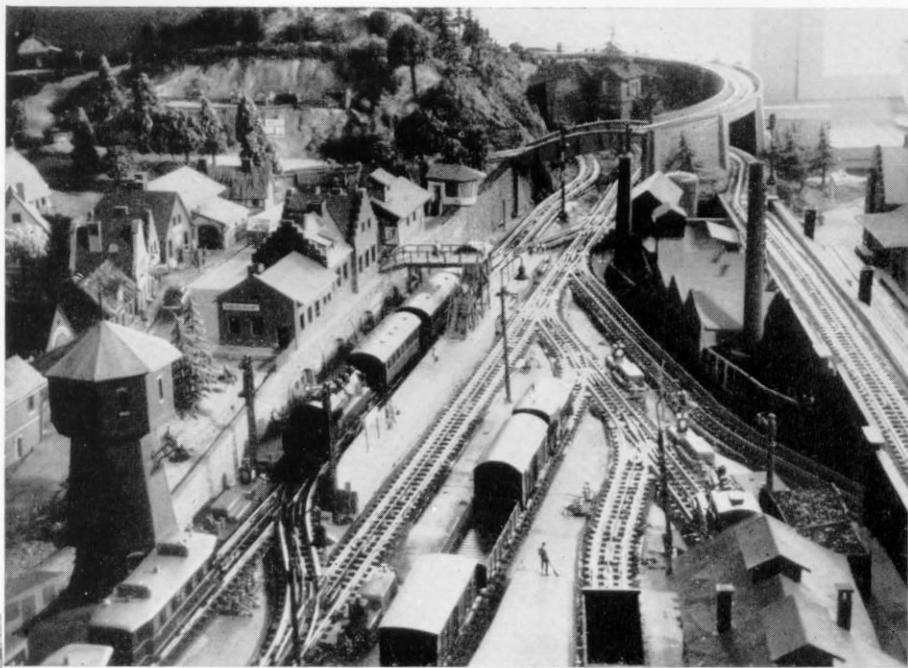


Abb. 1-4. Motive von der H0-Anlage „Kottrihausen“. Diese Ortschaft liegt offensichtlich an einem Hafen und steht in reizvollem Kontrast zum „Hinterland“ – eine durchaus beachtliche TRIX-Anlage mit eigenem Stil!

Drucktasten schalten Fahrstraßen

von Werner Battermann, Hannover

Mit dem Vorschlag des Herrn Teucher „Drucktasten – statt Relais oder Gleichrichter“ (Heft 10/XIV, S. 429) haben wir, die Battermanns, uns intensiv befaßt.

Wir wählten einen ähnlichen Mittelweg, um auf möglichst kostensparende Weise zu einer tadellos funktionierenden Fahrstraßenschaltung zu kommen.

Auf der rechten Seite unseres Hauptbahnhofs sind zwei Dkw's und zwei einfache Weichen eingebaut, die stets miteinander gerade Stellung einnehmen. Wir lösten deshalb die entsprechenden Leitungen für die gerade Stellung zusammen und führten einen Draht von dieser Verbindung zu einem einfachen Taster auf dem Stellpult. Dieser eine Taster schaltet also die Weichen auf „Gerade“. Jede Weiche hat außerdem nur noch eine Taste, die eine Einzelschaltung der Weichen auf „Abzweigung“ erlaubt. Genauso verfahren wir auf der linken Seite des Bahnhofs, wo zwei Dkw's und drei einfache Weichen von einem Taster bedient werden können.

Auf diesen Gedanken kamen wir, weil ein Überholgleis speziell für Güterzüge vorhanden ist, und bei einer Durchfahrt jeweils neun grüne Tasten gedrückt werden mußten. Das besorgen nun zwei Tasten besser und schneller.

Nachwort der Redaktion: Es gibt viele Möglichkeiten der Fahrstraßenschaltung. Wir erinnern an den Umbau des MARKLIN-Stellpultes 7027 in Heft 13/XIII, S. 530. – Der neue CONRAD-Fahrstraßenschalter LC 1145 dürfte sich nicht zuletzt wegen seiner gedrängten Bauweise sehr gut für den Einbau auch im Eigenbau-Stellpulte eignen, wenn man ihn etwas abändert.

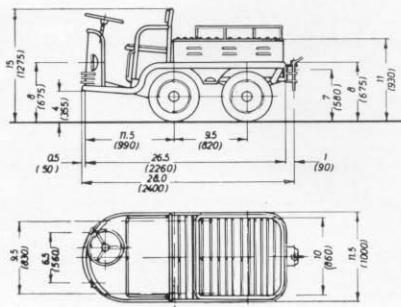
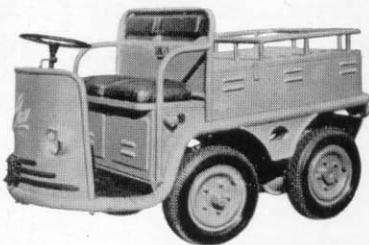
Bei aller Einfachheit haftet dem Vorschlag der Herren Battermann ein kleiner Schönheitsfehler an: Man kann die zusammengeschlossenen Weichen nicht einzeln schalten, was mitunter, je nach Anordnung der Gleise, in manchen Fällen vielleicht auch gar nicht nötig ist.



Abb. 5. „Katrinhausen“ – hochgelegenes Empfangsgebäude mit Bahnsteigüberführung, Stellwerk und im Hintergrund der Steinbruch „Adlerberg“.

Multi-Elektro-Zugkarren mit Fahrersitz – eine kleine Feierabend-Bastelei

Zeichnung in 1/1 H0-Größe von Kl.-J. Schrader



Umgangene Schwierigkeiten beim Oberleitungsbetrieb auf 2-Leiter-Gleichstromanlagen

N. Jilgen
Wiesbaden

Beim 2-Schienen-Gleichstrom-System entstehen bekanntlich immer dann Schwierigkeiten, wenn Kehrschleifen vorhanden sind. Mit Hilfe von Gleichrichtern, Stopweichen usw. lassen sich diese Probleme jedoch meistern (s. Fleischmann und die verschiedenen MIBA-Vorschläge). Noch etwas komplizierter wird die Angelegenheit, wenn zusätzlich Oberleitungsbetrieb eingerichtet wird, d. h. die Ellok wird effektiv aus der Oberleitung gespeist werden.

Zum besseren Verständnis wollen wir noch einmal kurz den Stromfluß bei den aus der Oberleitung versorgten 2-Leiter-Ellok rekapitulieren (Abb. 1). Der Strom fließt aus der Oberleitung durch den Motor der Lok, weiter über die masseführenden Räder und über eine der beiden Schienen wieder zurück zum Fahrpult (bzw. umgekehrt). Diese Schiene dient übrigens als gemeinsamer Rückleiter für die „Unterleitungs“-Lok, für die bekanntlich ein zweites Fahrpult vonnöten ist.

Bei (kleineren) Anlagen, die im Prinzip einem Oval entsprechen, ergeben sich

keine besonderen Probleme. Die Ellok wird in der richtigen Weise auf die Schienen gestellt, alles andere regelt sich dann von selbst (Abb. 2). Schwierigkeiten treten erst auf, wenn Kehrschleifen hinzu kommen (Abb. 3). Nach Überfahren des Punktes X

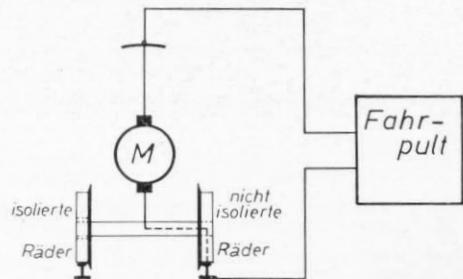


Abb. 1. Auf dieser einfachen schematischen Skizze ist der Stromfluß Fahrpult – Oberleitung – Ellok – Schiene – Fahrpult leicht zu verfolgen.

◀ Abb. 2. Wer seine 2-Leiter-Zweischiene-Gleichstromanlage nach dem Prinzip eines Ovals aufbaut, der hat es leicht; ihn kümmern Polaritätssorgen nicht.

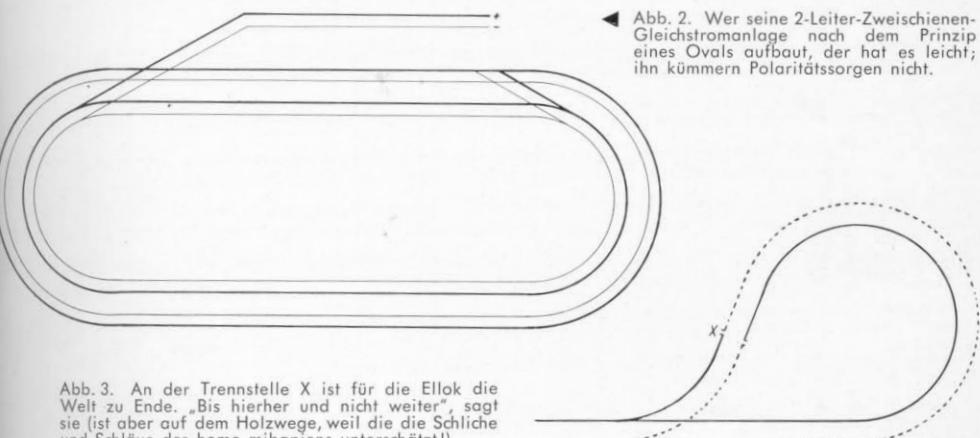


Abb. 3. An der Trennstelle X ist für die Ellok die Welt zu Ende. „Bis hierher und nicht weiter“, sagt sie (ist aber auf dem Holzweg, weil die die Schliche und Schläue des homo mibapiens unterschätzt!).

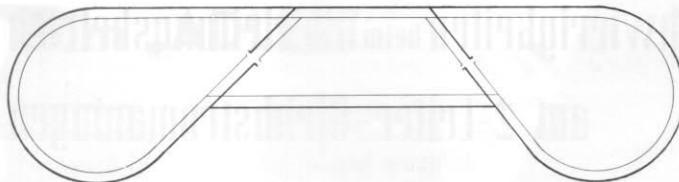


Abb. 4. Ohne besondere Schaltmaßnahmen kann die schematisch dargestellte kleine Anlage nur wie ein Gleisoval, in einer Richtung befahren werden.

bleibt die Ellok einfach stehen, weil die Stromrückführung jetzt über die andere Schiene erfolgen muß, aber das sind alles Dinge, die ein versierter MIBA-Leser schon längst kennt. Ähnlich ist das Problem, wenn eine zweigleisige Strecke mit Kehrschleifen abgeschlossen ist (Abb. 4). Ein Überwechseln von dem Gleis in Richtung West (und der daran liegenden Ausweichgleise) auf das Gleis Richtung Ost (z. B. in einem Bahnhof) ist aus den gleichen Gründen wie bei einer Kehrschleife nicht ohne weiteres möglich. „Nicht ohne weiteres“ bedeutet für viele: elektrotechnische Kenntnisse und Kosten. Es ist daher eine sicherlich dankbare Aufgabe, einmal zu untersuchen, ob es keine einfachen Lösungen gibt bzw. ob und inwieweit man damit zureckkommt.

Es gibt in der Tat zwei einfache Alternativlösungen:

1. Man fährt nur mit „Unterleitung“, die Oberleitung ist nur Attrappe.
2. Man fährt nur mit Ellocs (also mit Oberleitung) und verbindet die beiden Fahrschienen miteinander, so daß man die gleichen elektrischen Verhältnisse wie beim Mittelleiterbetrieb erhält (Märklin). Was tut jedoch derjenige, der unter diesen Voraussetzungen Dampf-, Diesel- und Ellocs fahren lassen möchte und Kehrschleifen, Spitzkehren und Kopfbahnhöfe auf seiner Anlage hat?

Er muß wie überall im Leben Kompromisse schließen, wie auch der MEC-Wiesbaden auf seiner Großanlage, die in einem alten D-Zugwagen untergebracht ist. Und der Kompromiß im vorliegenden Fall lautet:

In Steuerbereich eines Fahrreglers können jeweils nur Loks mit Oberleitung oder nur mit Unterleitung gefahren werden!

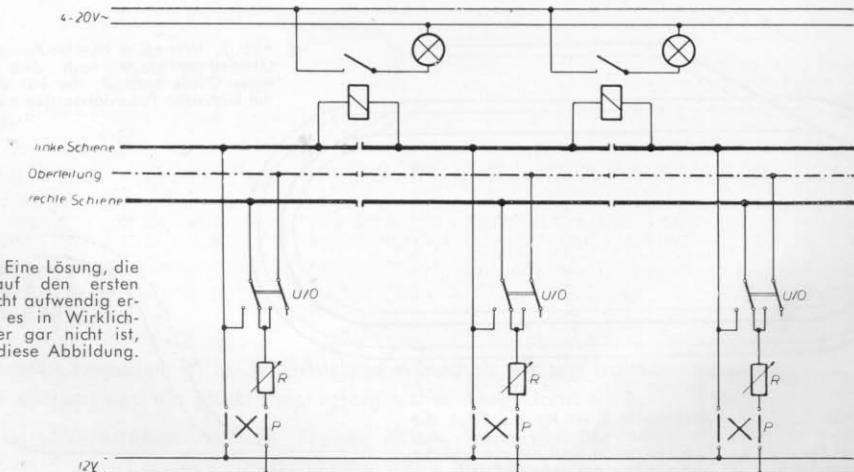


Abb. 5. Eine Lösung, die zwar auf den ersten Blick recht aufwendig erscheint, es in Wirklichkeit aber gar nicht ist, erklärt diese Abbildung.

Wenn man pro Reglerbereich und Fahrt-richtung (bei zweigleisigen Strecken) je ein Fahrpult vorsieht, so stellt dieser Kompro-miß durchaus kein Manko dar, vom erhöhten Aufwand an Reglern und Bedienungs-personal einmal abgesehen (bei Modell-bahn-Clubs herrscht im allgemeinen kein Personalmangel, da jeder gern mitmacht).

Die technische Seite sieht so aus: Man schaltet das jeweilige Fahrpult eines Steuerbereichs (also auch einer Kehrschleifenstrecke) über einen zweipoligen Umschalter entweder wie gewöhnlich an die beiden Fahrschienen oder mit einem Pol an die Oberleitung und mit dem anderen an beide Fahrschienen (Abb. 5). Zwischen die Trennstellen der einzelnen Reglerbereiche wird ein Relais geschaltet, das bei unterschiedlicher Polarität anzieht und eine rote Signallampe einschaltet. Die Relais müssen schon bei geringer Span-nungsdifferenz ansprechen, damit die Signallampe erst dann erlischt, wenn außer der gleichen Polarität auch kein nennenswerter Spannungsunterschied an der Trennstelle besteht. Für den „Lokführer“ am Fahrpult bedeutet dies, daß der ankommende Zug elektrisch einwandfrei (ohne Kurzschluß) und ohne merkliche Ge-schwindigkeitsänderung über die Trenn-stelle fährt, wenn die Signallampe erloschen ist. Die Kontrolle der richtigen Polari-tät an der Trennstelle durch ein Relais ist

auch deshalb erforderlich, weil der Pol-wender des Fahrpulses bei Unterleitung die Fahrtrichtung Ost - West unabhängig von der Stellung der Lok angibt, bei Ober-leitungsbetrieb aber die Fahrtrichtung vor- oder rückwärts, bezogen auf die Lok (wie beim Mittelleiterbetrieb). Sollte der „Lok-führer“ am Fahrpult einmal nicht erkannt haben, ob die in sein Reglerbereich ein-fahrende Ellok vor- oder rückwärts fährt, so macht ihn die rote Signallampe auf sei-nen Irrtum aufmerksam, bevor es einen „Kurzen“ gibt.

Das vorbeschriebene System kompliziert natürlich den Betrieb erheblich (insbeson-dere auf größeren Anlagen), läßt sich aber nicht vermeiden, wenn man nunmal mit den erwähnten einfachen Lösungen lieb-äugelt. Es kommt bei diesen Problemen im-mer auf die Art und Größe der Anlage an. Die Entscheidung, welche Kompromisse man schließt, oder ob die eine oder an-dere schaltungstechnisch aufwändiger ist, muß immer wieder von dem Besitzer der betr. Anlage selbst getroffen werden, wobei er die Vor- und Nachteile gegeneinander abwägen sollte. Der MEC Wiesbaden hat sich nach hitziger Debatte des „elektrotechnischen Ausschus-ses“ zu der hier beschriebenen Methode entschlossen und hofft, damit alle fahr-technischen Probleme gelöst zu haben. On verra – die Zukunft wird es weisen!

Selbstbau

unter Verwendung

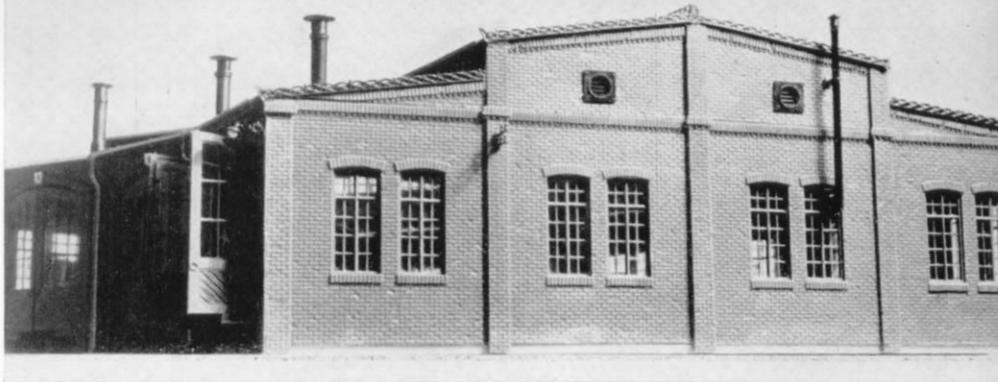
handelsüblicher Teile

Herr Jürgen Kabisch aus Hamburg-Rahlstedt baut Loks, Wagen und Straßen-bahnen, und zwar unter Ver-wendung industrieller Fertig-teile, insbesondere von Fahr-gestellen u. dgl.

So entstand dieser Straßenbahn-Old-Timer Hamburger Vorbild aus unter Verwen-dung eines HAMO-Unterge-stells. Der Motor wurde, so gut es ging, durch Fahrgäste verdeckt (was sich wirklich sehr gut macht!).

Der Wagenaufbau entstand aus Pappe und dünnem Sperrholz. Der Rollenstromabnehmer soll sich bislang bestens bewährt haben (trotz der etwas knifflig auszuführenden Oberleitung).





Nochmals unter die
Lupe genommen:

Die neuen VOLLMER-Lokschuppen

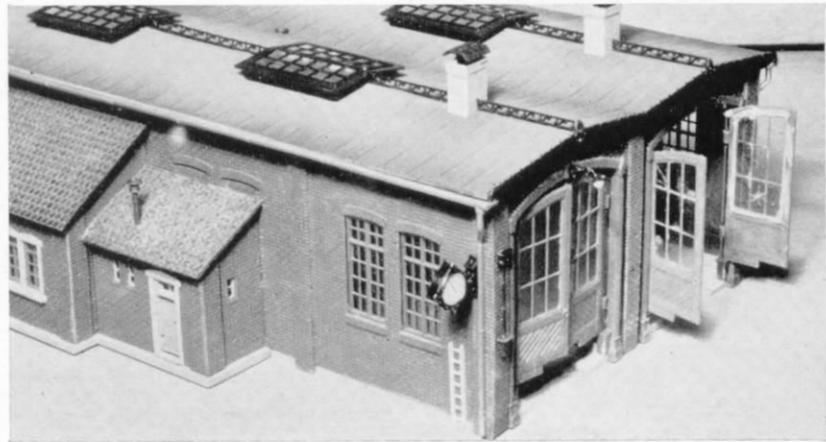
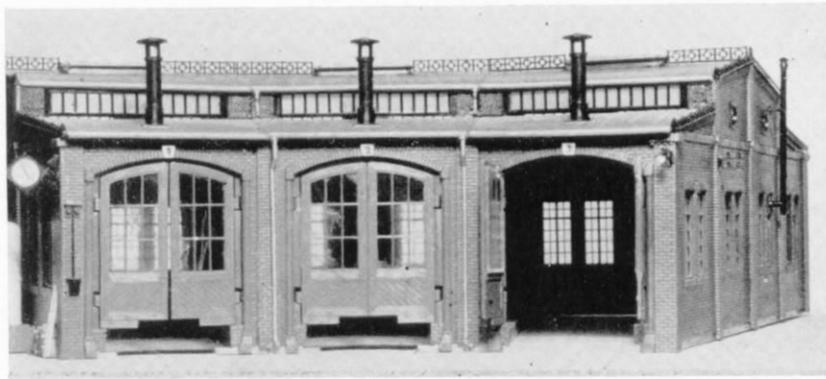


Abb. 1-3. Zwei Bilder vom dreiständigen Ringlokschuppen, sowie ein Bild vom doppelten Rechteck-schuppen, auf denen eine Reihe feiner Details zu erkennen sind, beispielsweise die ungewöhnlich filigranen Schneetanggitter, die äußerst natürlich imitierten Backsteinwände, die Sprünge in den Fenster-scheiben, Regenrinnen mit Fallröhren, Lampen [blind], Ventilatoren usw. Der Ringlokschuppen u. Abb. 1-6 bei.

Mit Sehnsucht erwartet, sind sie nun vor kurzem in den Handel gekommen: die verschiedenen VOLLMER-Lokschuppen, die wir im Messeheft nicht bis ins kleinste beschreiben konnten. Jetzt stehen sie vor uns und wir sind überrascht. Entweder hatten wir sie nicht mehr „so gut“ in Erinnerung oder wir waren damals zu „bes...“, nein nicht „besoffen“, sondern natürlich „beschäftigt“, um all die vielen Details bei sämtlichen Artikeln im Gehirn aufzuspeichern zu können.

Erfreulicherweise ist unser Hinweis in Heft 3/XIV S. 109 hinsichtlich der (damals noch nicht vorhandenen) Tormechanik hinfällig geworden, das heißt: bis auf den damaligen Punkt 2, daß jeder x-beliebige billige Motor verwendet werden kann, denn dieser Satz hat dann noch seine Berechtigung, wenn jemand die Tore entsprechend dem Vorschlag des Herrn Moos in Heft 14/XIII S. 583 individuell bedienen will. Die VOLLMER'sche Lösung ist jedoch einfach, stabil und durchaus zweckmäßig. Eine einfahrende Lok schiebt kurz vor der Schuppenrückwand einen Hebel vor sich her und schließt dadurch die Tore. Wenn man eine Lok mit Gefühl (und einem

guten Fahrregler) fahren, also langsam halten lassen kann, dann läuft der Vorgang des Torschließens entsprechend langsam ab. Bei der Ausfahrt drückt die Lok die Tore auf, wobei diese bei zu stark gespreizter Drahtgabel etwas arg prompt aufschnellen. Dem läßt sich aber helfen, wenn man die Federdrahtgabel etwas zusammendrückt. Noch besser: In die unter dem Dachfirst befindliche Schubstange eine kleine Zugfeder einhängen, so daß die Mechanik auch beim Ausfahren „Tuchfühlung“ mit der sachte startenden Lok behält, wodurch die Torflügel langsam aufgehen. Vielleicht machen wir uns (und entsprechend Gleichgesinnte) auch etwas zuviel Gedanken, denn in unserem Bw werden die Tore doch in der Regel „morgens“ geöffnet und höchstens „abends“ (nach Betriebsschluß) geschlossen, stehen also „tagsüber“ durchwegs offen. Man sollte sich vielleicht tatsächlich fragen, ob sich ein größerer Aufwand mit Motoren usw. in der Praxis tatsächlich „bezahlt“ macht? Nun, wie dem auch sei, VOLLMER stellt die einen durchaus zufrieden, während wir den anderen aufgezeigt haben, wie man es anders machen kann.

Was uns außerdem – und zwar sofort! – ins Auge gesprungen ist: Die Uhr am doppelten Rechteck- sowie am Ringlokschuppen zeigt bereits die neue „mitteleuropäische Minatureisenbahn-Zeit“: 5 vor 5! Unsere Anerkennung für das besonders schnelle Ein gehen auf unseren Vorschlag! Besten Dank!

Auf die vielen kleinen und liebenswerten Details mit Worten einzugehen, kann ich mir ersparen, wir lassen dafür einige Bilder sprechen. Auch über den Zusammenbau der Schuppen brauche ich kein Wort zu verlieren – die jedem Baukasten beigegebene Anleitung ist eindeutig genug. Nur noch soviel: Der Bodenrahmen jedes Schuppens enthält vorn je eine kleine Einkerbung. Bei vorhandenen Märklin-Gleisen braucht das kleine Stückchen links und rechts am Bodenrahmen nur abgebrochen zu werden. Bei Fleischmann- und TRIX-Gleisen bleiben die Stückchen dran. Ja, ich möchte bei diesen Gleisen empfehlen, diese auf 5 mm starken Brettcchen zu verlegen, damit zwischen der Unterseite der Schuppentore und den Schienen keine zu große Lücke klafft. Vielleicht sollte man die Schuppen überhaupt 2–4 mm tief ins Gelände einbetten, aber das ist reine Ansichtssache! Ebenso „Ansichtssache“ (und zwar im besten Sinn) sind die farbigen Deckbilder der Packungsschachteln, die nicht nur zum Kauf „anmachen“, sondern darüber hinaus höchst anregende Lokschuppenmotive wiedergeben. WeWaW

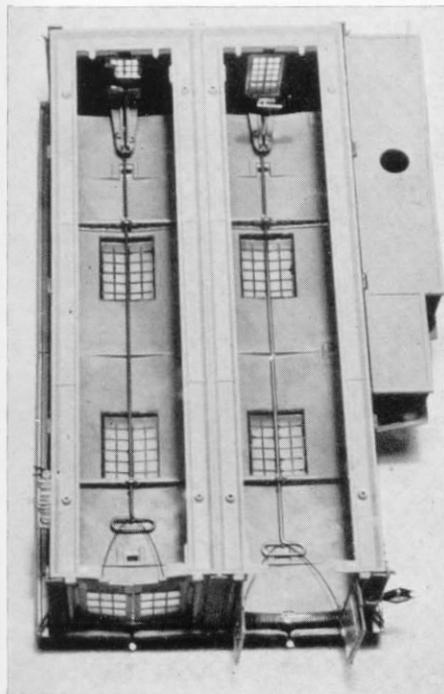
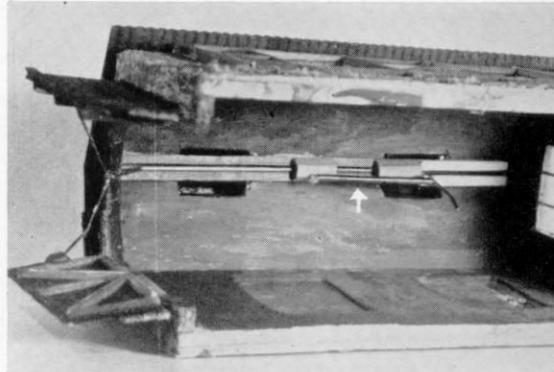


Abb. 4. Tormechanismus bei den Vollmer-Lokschuppen.

Abb. 5. So wie beim Selbstbau-Lokschuppen des Herrn B. Schmid, München, wären in etwa die erwähnten Zugfedern (s. Pfeil) bei den Vollmer-Schuppen anzubringen – für den Fall, daß die Fa. Vollmer diese unsere Empfehlung nicht fabrikseits verwirklichen kann.



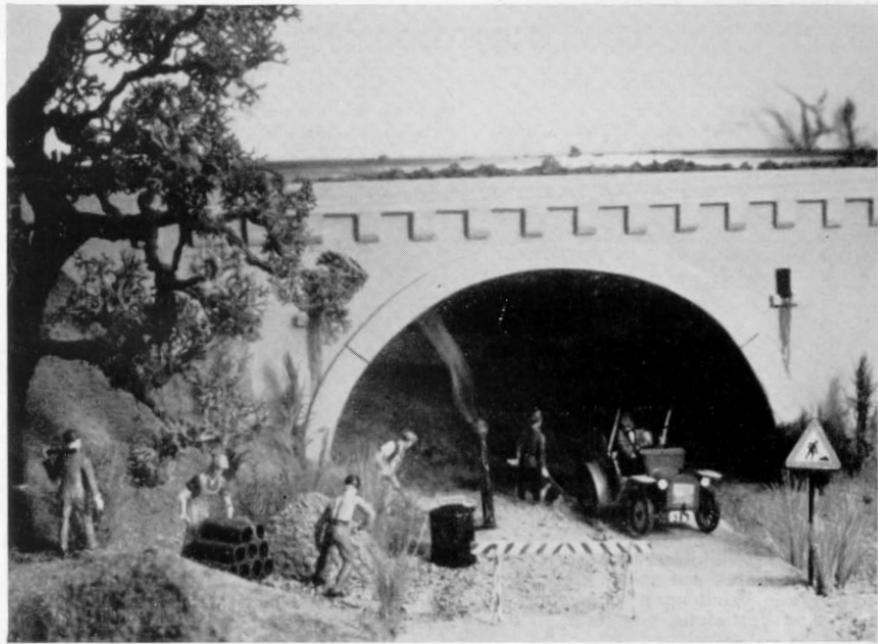


Abb. 1. „Rauch zu fotografieren ist fast noch schwieriger, als Regen auf die Platte zu bannen“ – seufzt Herr Schroedel (obwohl es ihm doch prima gelungen ist!).

Die kleine Feiertagsbastelei

von Michael Schroedel
Hildesheim

Der qualmende Teerkocher

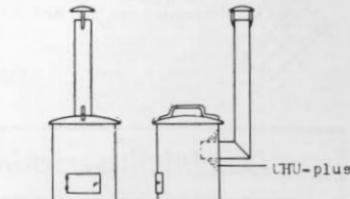
Mit geradezu diebischer Freude habe ich neulich festgestellt, daß noch keine mir bekannte Firma einen Teerkocher in H0 auf den Markt gebracht hat. Erzählen Sie auf diese meine Entdeckung ja nicht weiter, sonst macht sich die nächste Firma auf die Socken und morgen können wir unseren Teerkocher dann in jedem Geschäft sehen. Das wäre schrecklich! Vielleicht sollte WeWaW den Artikel ganz klein drucken, damit ihn nur Bastler finden!

Der Bau ist ganz einfach. Keine Angst, es wird nicht gelötet, sondern alles mit UHU-plus geklebt. Aus 0,2 mm dünnem Messingblech schneiden wir ein 10 mal 25 mm großes Rechteck aus, rollen es über einem Bleistift auf und kleben es mittels eines unter die Nahtstelle gelegten Blechstreifens mit reichlich UHU-plus zusammen. Der im Durchmesser 9 mm große Deckel des Teerkochers aus 0,2 mm-Blech – über einer Kugel oder dgl. wölben! – wird nun oben auf die eben fertiggestellte Röhre geklebt. Der Deckelgriff besteht aus 0,5 mm

Kupferdraht. Vorn an den Teerkocher kleben wir eine 5 mal 2,5 mm große Türimitation (0,2 mm Blech), hinten wird laut Zeichnung ein 2 mm starkes Loch gebohrt.

Der Schornstein besteht aus 2 mm starkem Messingrohr. Die beiden Teilstücke werden mit der Laubsäge zugeschnitten, wobei je eine Seite im Winkel von 45 Grad abgesägt werden muß. Die abgeschrägten Enden werden

Abb. 2. Der Teerkocher in Zweiseitenansicht.
(1/1 H0-Größe)



nun im Winkel von 90 Grad mit UHU-plus aufeinandergeklebt, wobei darauf zu achten ist, daß das Rohr noch Zug hat, also nicht mit Leim verstopft wird. Ist der Leim getrocknet, dann, aber erst dann, wird der gewinkelte Schornstein in das Loch auf der Rückseite des Teerkochers eingeklebt. Schließlich kommt noch ein kleines gewölbtes Deckelchen auf die Esse, damit es nicht „reinregnen“ kann. Gestrichen wird der fertige Teerofen rostfarben

und schwarz, wobei die Farben ruhig ineinanderlaufen können, das erhöht nur das echte Aussehen.

Nun plazieren wir ihn an exponierter Stelle auf unserer Anlage. Ein Plastikschläuch wird von unten zugeführt. Ein Seuthe-Rauchentwickler tut das übrige. Was meinen Sie, wie Ihre Besucher über den lustig qualmenden Ofen staunen werden – meine taten es jedenfalls!

Ergänzung zum Thema

A. Schmidt, Bad Godesberg

Regler und Vorwähler

Heft 9/XII S. 362

Ich finde die Idee, einen Vorwähler einzubauen, sehr gut, bin aber bei meinem Fahrpult noch einen Schritt weitergegangen. Ich habe einen automatischen Vorwähler eingebaut. Arbeitsgang: Man befestigt auf der Drehachse des Reglers einen Pertinaxstreifen, der etwas mehr als Schleiferbreite besitzt, und ebenso lang ist wie dieser und leicht über die Windungen gleitet. Auf seiner Oberseite, also auf der den Windungen abgewandten Seite, wird eine Vertiefung eingefräst, in die der Schleifer sauber eingleiten kann.

Nehmen wir an, der Regler stehe auf voller Fahrt. Der Pertinaxstreifen liegt dann auf der Anfangsseite des Reglers. Wenn wir den Regler zurückdrehen, so überstreicht er den gesamten Windungsbereich und schiebt den Pertinaxstreifen ein, die Lok kommt zum Stehen. Soweit hat sich an der Reglung nichts geändert. Der volle Reglerbereich wird also für die Reglung beim Anhalten benutzt. Drehen wir nun den Regler wieder auf, so gleitet der Schleifer, wenn der Pertinaxstreifen richtig eingepaßt ist, nicht von diesem herunter, sondern mitsamt dem Pertinax über das erste Windungsstück. Bringt man nach einer bestimmten Strecke, die sich danach richtet, wie hoch die Anfahrtsspannung sein soll, einen Anschlag an, so gleitet der Schleifer an dieser

Stelle von dem Pertinaxstreifen herunter. Die Lok bekommt jetzt die höhere AnfahrsSpannung und fährt direkt mit der gewünschten Anfangsgeschwindigkeit los. Dreht man nun mehr den Fahrstrom zurück, so schiebt der Schleifer den Pertinaxstreifen vor sich her (auch über das Anfangsstück des Reglers) und gleitet erst in der Anfangsstellung auf den Pertinaxstreifen auf, d. h.: Jedesmal beim Anfahren der Lok wird der erste Teil des Widerstandes überbrückt bzw. kontaktlos überstrichen, während beim Anhalten der Lok der volle Reglerbereich überstrichen wird. Somit wäre mit einfachsten Mitteln ein Regler mit automatischem Vorwähler gebaut.

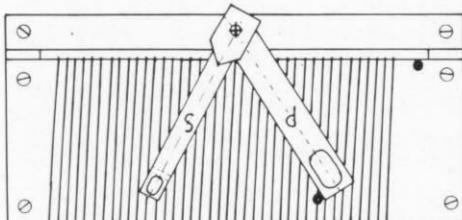


Abb. 1. Regler in Fahrstellung: der Schleifer ist vom Pertinaxstreifen abgeglitten.



Abb. 2. Beim Anhalten schiebt der Schleifer den Pertinaxstreifen vor sich her.

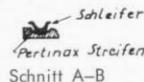
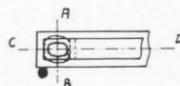


Abb. 3. Bei der Stellung Halt liegt der Schleifer auf dem Pertinaxstreifen.

Das Inhaltsverzeichnis zu Band XIV liegt Heft 1/XV bei!

Bekleidet - begleitet

Erstes bezieht sich auf das Efeukleid des Wasserturms, letzteres auf die „Begleiter“: die angebauten und drumherum gebauten Geschäfte – eine Lösung, die nicht gerade alltäglich ist, aber unseren Modellbahn-Platzverhältnissen sehr entgegenkommt! Wasserturm und Geschäftshäuser in einem ist wirklich eine platzsparende Lösung, drum sind wir jetzt „stad“. Städte gegen ist der Ort, wo selber Wasserturm – schräg vis-à-vis eines kleinen Bw's – zu finden ist und von Herrn Peter Driesch, einem „Zugvogel“ (oder „Zug“-Vogel?) des nahegelegenen Fliegerhorstes mit „Adleraugen“ (oder „Adler“-Augen?) entdeckt worden ist.



1837 1962 = 125 Jahre österreichische Eisenbahnen

Am 23. 11. 1962 jährt sich zum 125. Mal der Tag, daß zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram der erste Zug Österreichs fuhr. Aus diesem Anlaß erschien eine Sonderpostmarke (Abbildung rechts in $\frac{1}{2}$ Größe) mit einer modernen sechsachsigen Ellok (Reihe 1010 mit 5400 PS); darüber in negativ die „Austria“ mit einem I.-Klaß-Wagen.

So sehr wir den österreichischen Modellbahnern und Eisenbahnfreunden ihre Freude nachfühlen können – was wunder nach dem 125jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahn! –, so habe man Verständnis dafür, daß wir nicht seitlang auf das Ereignis eingehen können. Wir verweisen alle Interessenten auf die 68 Seiten starke Ausgabe Nr. 11 der österreichischen Zeitschrift „Eisenbahn“ (Verlag Player & Co., Wien), die über den MIBA-Verlag zum Preis von 2.30 DM (einschl. Versandkosten) zu beziehen ist.



Herr Ing. F. Moser aus Salzburg erwies sich wieder einmal als „aufmerksamer“ MIBA-Leser (in des Wortes doppelter Bedeutung): Er schickte uns einen mit „Ersttag“ gekennzeichneten und abgestempelten Brief, den wir jedoch nicht zur Gänze klischiert haben. –

Nebenstehend die erste österreichische Lok „Austria“ als 1:10- oder 1:5-Modell, (Erbauer leider unbekannt)



„Knokke“

genau wie Knokke

Wie sich inzwischen sicher schon herumgesprochen haben dürfte, ist das KIBRI-Modell vom „Bf. Knokke“ soeben in den Handel gekommen. Ich habe es mir sofort zugelegt, denn das Original habe ich tagtäglich keine 300 m von meiner Wohnung entfernt vor Augen! Die Interessenten dürfte es sicher interessieren, daß das KIBRI-Modell an Genauigkeit und in der Wiedergabe aller kleinen Details nichts zu wünschen übrig läßt. Es freut mich ganz besonders (wenn ich mich auch ob des Zufalls wundere), daß die Firma Kindler & Briel gerade diesen Bahnhof als Vorbild ausgewählt hat. Dieser Kopfbahnhof sieht in Wirklichkeit etwa so aus, wie es die Abbildung im Messeheft 3/XIV (und obige) wiedergibt. Für den Personenverkehr stehen vier Gleise zur Verfügung, wobei die beiden äußeren je ein Umlaufgleis zum Umsetzen der Loks haben. Der Güterschuppen hat zwei Ladegleise; darüber hinaus sind noch drei Freiladegleise vorhanden.

den. Bahnhof und Gütergleise liegen alle in einer Ebene und sind alle ohne sonstige Fahrten zu erreichen. Im übrigen sind die Gleise mit einer Oberleitung überspannt. Alex Uschkow, Knokke/Belgien

Auch wir haben das soeben erschienene Modell nochmals in Augenschein genommen. Es entspricht genau dem Messemuster und stellt in der Tat ein ausgezeichnetes Empfangsgebäude für einen Kopfbahnhof dar. Die Zeiger der Uhr können übrigens genau auf „5 vor 5“ gestellt werden, da beide einzeln anzukleben sind. Da wir noch ein zweites Bild vom Bf. Knokke an der Messe geschossen hatten, wollen wir dieses bei dieser Gelegenheit – im Zusammenhang mit den Ausführungen des Herrn Uschkow – gern bringen, zumal es noch nette Anregungen zwecks Belebung der Bahngleise aufweist. Das Bahnhofsgebäude nebst Sperre bedeckt übrigens eine Fläche von 50 x 15 cm.

Noch zerbrechen sich die Techniker die Köpfe

Oberleitungskreuzung BUBA/Strab in Hamburg – aber wie?

Die Straßenbahnlinie 11 muß möglicherweise auf ihrem Harburger Abschnitt auf Busbetrieb umgestellt werden. Anlaß dieser überraschenden Veränderung ist die bevorstehende Elektrifizierung der Bundesbahnstrecke Harburg–Hausbruch. Die Techniker sehen noch keine Möglichkeit, wie sie am Schloßmühlendamm die Fahrleitungen zwischen Bundesbahn und Straßenbahn kreuzen können.

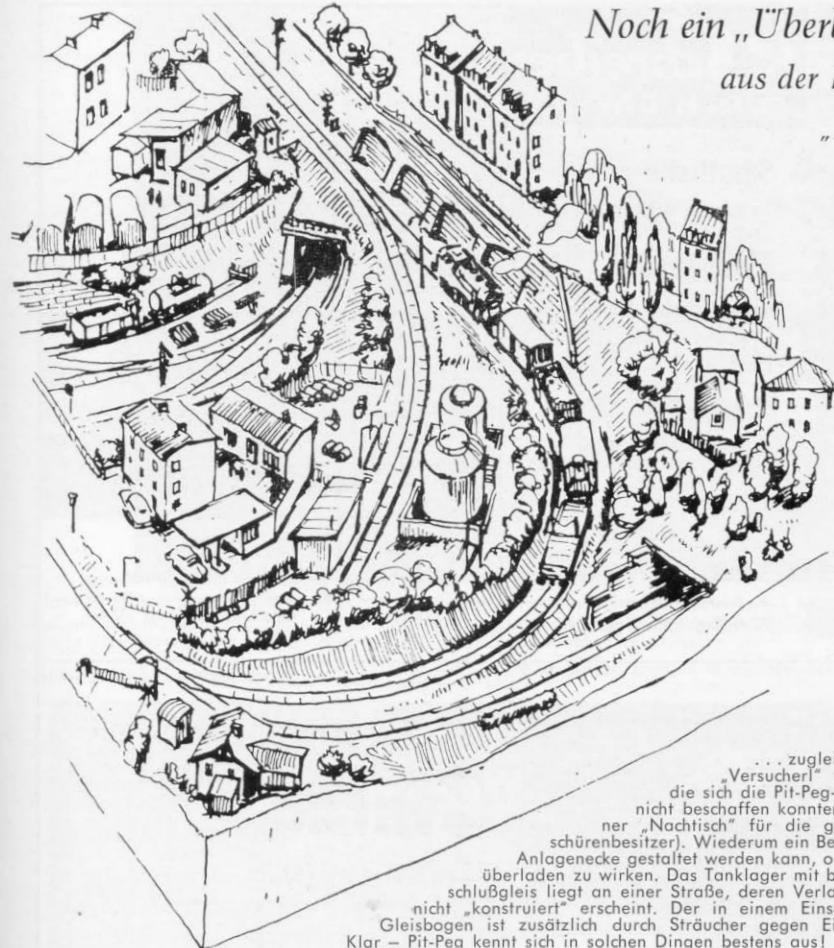
Normalerweise macht eine Kreuzung zwischen Fahrdrahten der Bundesbahn und der Straßenbahn kein großes Kopfzerbrechen, wenn beide Unternehmen Stromabnehmerbügel verwenden. In westdeutschen Großstädten – es kann sich wohl nur um das Düsseldorfer Beispiel von Heft 12/XIV handeln, D.

Red. – wurde das Problem so gelöst: Ein 50 bis 100 Meter langer Fahrdrahtabschnitt der Bundesbahn, die mit 15 000 Volt fährt, ist stromlos, so daß die Spannung in der Straßenbahnoberleitung (600 Volt) nicht unterbrochen werden braucht. Die elektrischen Lokomotiven rutschen dann einfach unter dem „saftlosen“ Abschnitt hindurch.

So könnte man es auch in Hamburg machen, wenn die Straßenbahn nicht Rollen an ihren Stromabnehmern verwenden würde. Erfahrungen über derartige Kreuzungen gibt es bisher nicht. Die Techniker zerbrechen sich noch die Köpfe. Eine Lösung haben sie bisher nicht gefunden.“

(„Hamburger Abendblatt“)

Noch ein „Überbleibsel“
aus der Broschüre
„Anlagen-
Fibel“...



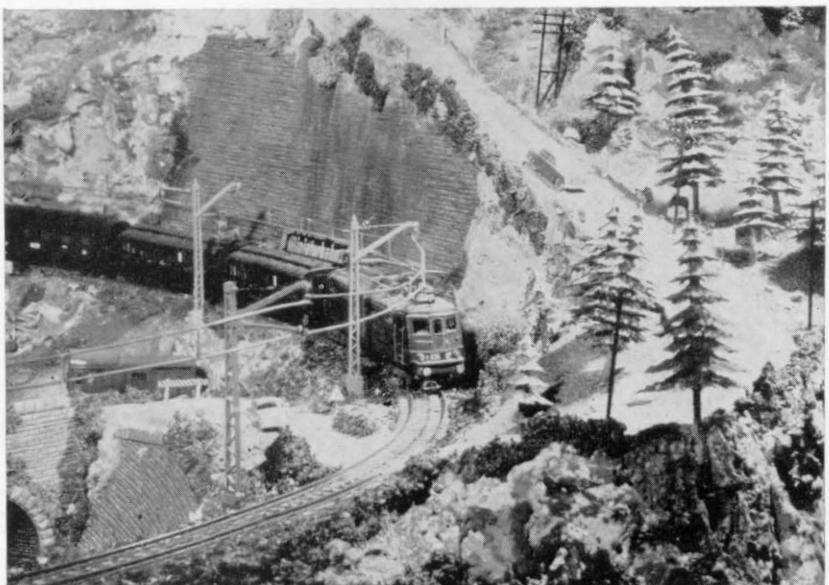
... zugleich ein weiteres „Versucherl“ für diejenigen, die sich die Pit-Peg-Broschüre noch nicht beschaffen konnten (und ein kleiner „Nachtisch“ für die glücklichen Broschürenbesitzer). Wiederum ein Beispiel, wie eine Anlagenecke gestaltet werden kann, ohne unnatürlich überladen zu wirken. Das Tanklager mit besonderem Anschlußgleis liegt an einer Straße, deren Verlauf klar ist und nicht „konstruiert“ erscheint. Der in einem Einschnitt liegende Gleisbogen ist zusätzlich durch Sträucher gegen Einsicht getarnt. Klar – Pit-Peg kennt sich in solchen Dingen bestens aus!

Auch ausgefallenere MIBA-Beiträge
finden ihre Liebhaber!

Der Elefanten-
Transportwagen ...

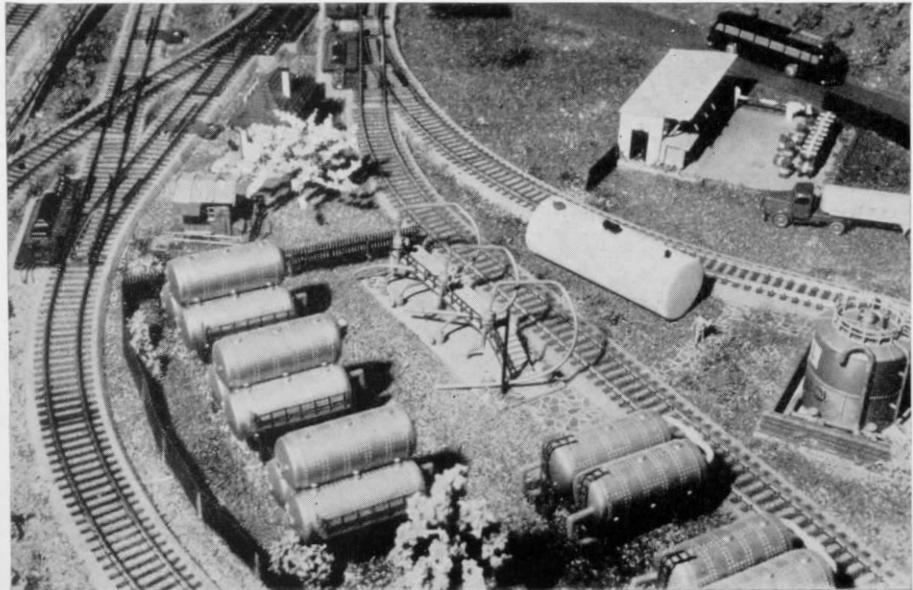
... aus Heft 10/XIII! S. 405 hat es Herrn Bernhard Apoloni aus Sulzbach-Rosenberg angefangen und so baute er ihn „frei Schnauze“ (auf gut deutsch: free lance) nach. Der Elefant mag sich zwar vorkommen wie das berühmte Kamel, das durch das Nadelöhr soll, aber das tut der Liebe (zur Sache) keinen Abbruch! Außerdem gibt es in jeder Apotheke Heftpflaster für wundgeschabte Dickhäuterhinterteilpartien!





„Immer diese aufdringliche Reklame auf den Miniaturbahnen!“ werden die Miniatur-Reisenden auf der Miniaturbahn des Herrn B. Schmidt, München, denken! (Dabei können die „Miniaturbahnen“ selbst nichts dazu, aber wir freuen uns dennoch über die „Miniaturbahnen“-Reklame!)

Kakü „tankt“ gerne einen – aber nicht bei diesem Tanklager, sondern in der Neumarkter Bahnhofswirtschaft! (s. S. 699)



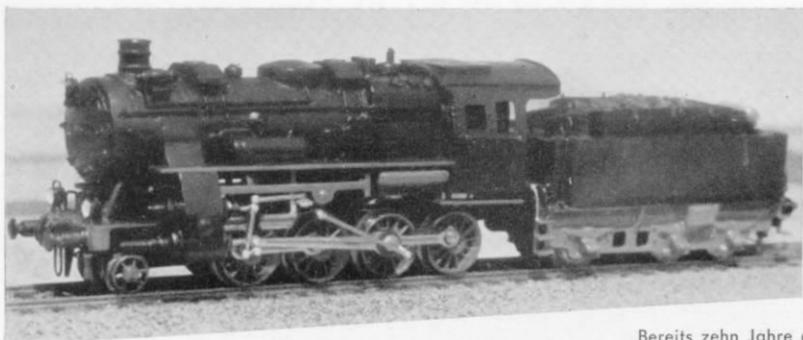


Abb. 18.

Bereits zehn Jahre alt ist das von Herrn Zais, Wiesbaden, gebaute H0-Modell der BR 56.

Der „konzentrierte“ Bauplan
für fortgeschrittene Modellbauer

Güterzuglokomotive der Baureihe 56²⁰ (G8²)

- II. Teil und Schluß -

Die Bezeichnung „konzentrierter“ Bauplan steht nicht ohne Grund. Abgesehen davon, daß wir schon eine ganze Reihe sehr ausführlicher Lokbau-Anleitungen gebracht haben, und solche von einem großen Kreis der Modellbahner nicht mehr gerne akzeptiert werden, dürfte der Bär der „56“ kaum das geeignete Objekt für einen „Anfänger“ darstellen. Fortgeschrittene Modellbauer haben dagegen ihre ureigensten Ansichten und Baumethoden, so daß sich eine Anleitung sowieso erübrigt.

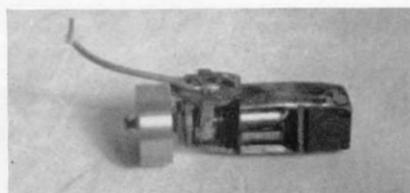
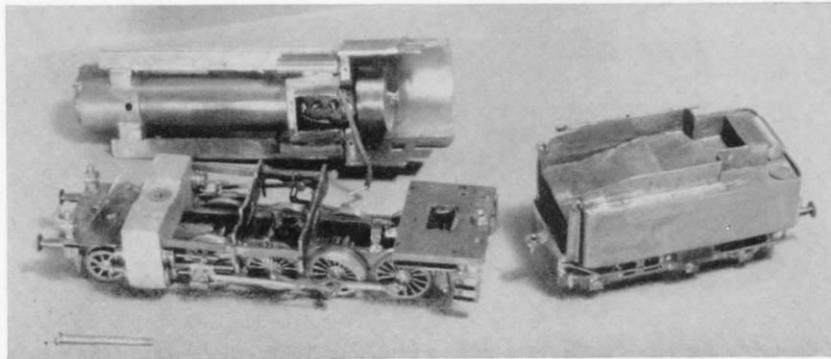


Abb. 19. Der zurechtgefeilte Mantua-Motor (nebst Schwungscheibe), der im H0-Modell des Herrn Chromek untergebracht wurde.

Abb. 20. Fahrwerk, Kesseloberteil und Tender des Chromek'schen Modells.



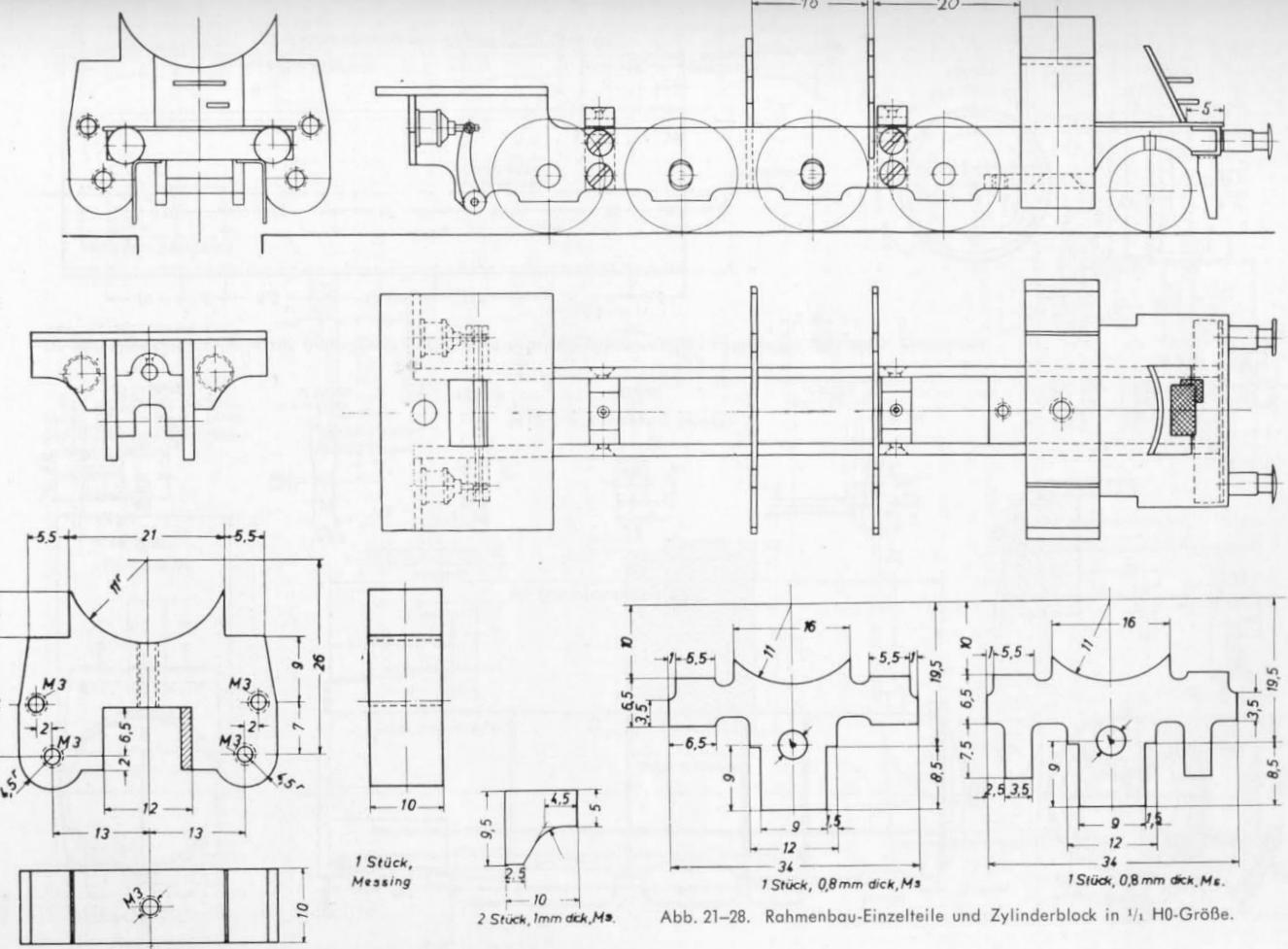


Abb. 21-28. Rahmenbau-Einzelteile und Zylinderblock in 1:1 H0-Größe.

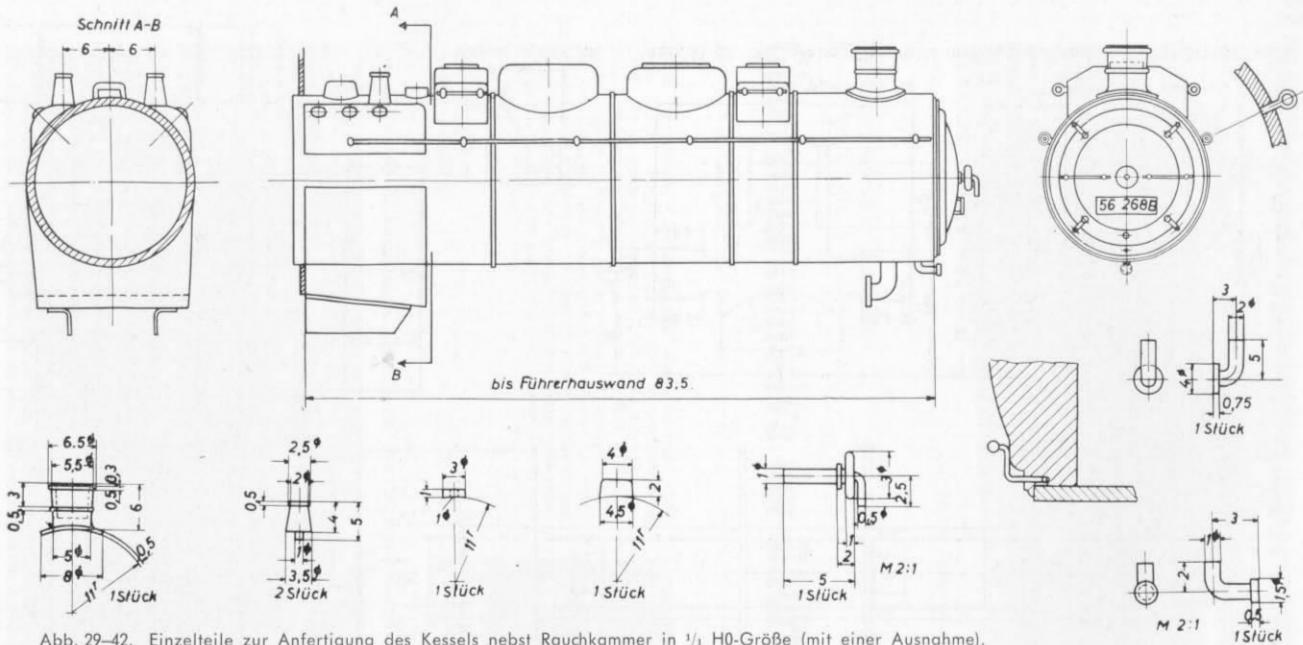
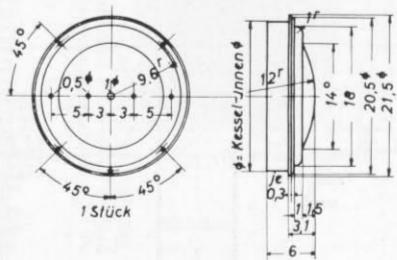
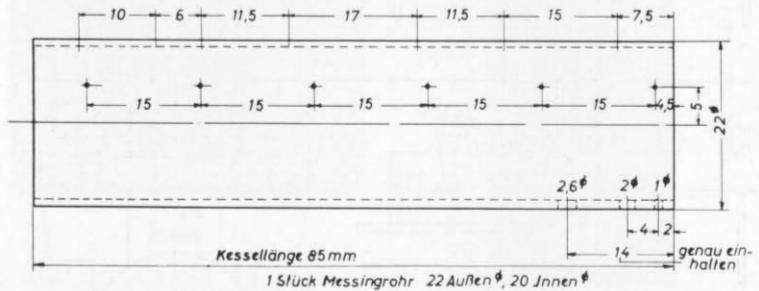


Abb. 29-42. Einzelteile zur Anfertigung des Kessels nebst Rauchkammer in $\frac{1}{3}$ H0-Größe (mit einer Ausnahme).



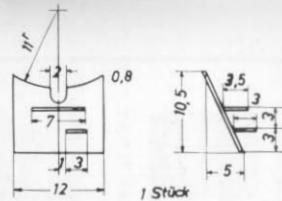
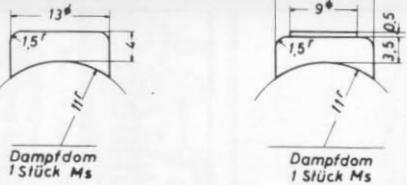
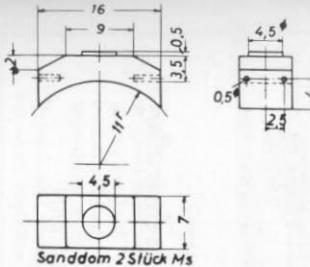
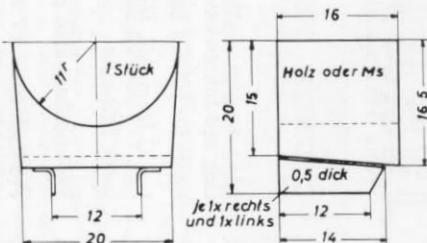
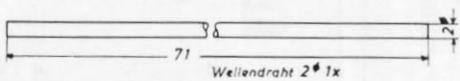
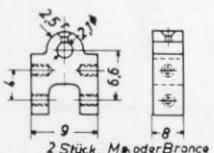
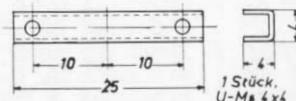
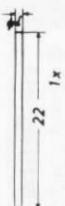
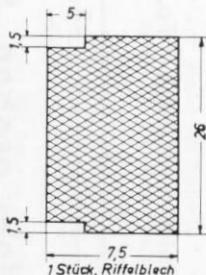
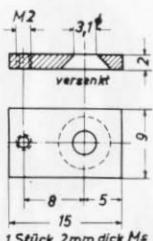
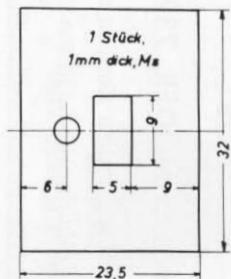
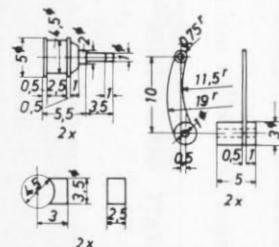
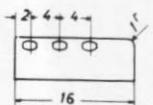
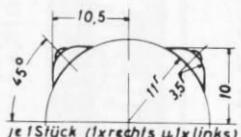
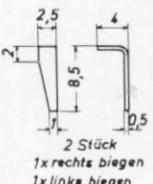


Abb. 43-55. Weitere Detailzeichnungen.

*

Die restlichen Details (auch des Tenders) bitte den bisherigen Zeichnungen entnehmen!



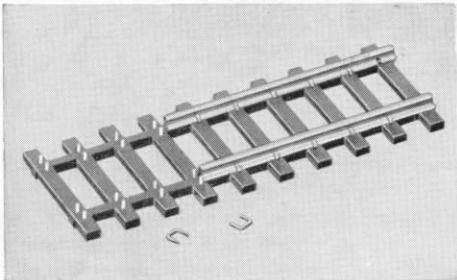
Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr, allen meinen Kunden!

C. GINTZEL, STUTTGART-BAD CANNSTATT, SCHMIDENER STRASSE 173

Das seit Jahren bewährte Schwellenband für H0 mit bereits eingedrückten U-förmigen Metallklammern in jeder Schwelle!

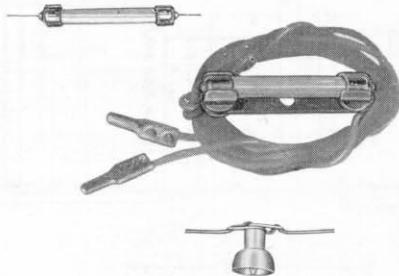
Weichenbausätze dazu passend!

Profilschienen 2,7 mm, Messing und Neusilber!



Alleinverkauf für die Schweiz: Fa. Zollikofer & Co., St. Gallen

Aus dem großen Schneider-Sortiment



Nr. 47 Straßen- und Bahnsteig-Leuchte
33 mm lang

Nr. 46 Röhrenbeleuchtung H0

Nr. 48 Hängelampe für Straßen und
Bahnsteige

MARTIN SCHNEIDER, 7320 GÖPPINGEN, Hochstraße 4

wünscht allen Kunden und Freunden
fröhliche Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!



ein Qualitätsbegriff

NOCH-GRASMATTE

unübertroffen!

BASTLER-MATERIAL

Kork, Moos, Bäume

NOCH-STREUGRAS-SPRITZDOSE

ANLAGEN-GELÄNDE-PLASTIKEN

die große Neuheit!



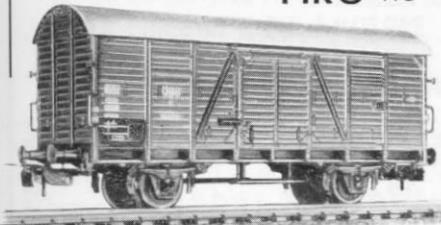
O. E. NOCH Ing.



WANGEN/Allgäu

wünscht allen Modellbahn-Freunden
„Gute Fahrt“ in das neue Jahr!

Aus der neuen Wagenserie PIKO HO



ME 127 – DB u. ÖBB
Güterwagen mit Tonnendach

- Höchste Modelltreue
- Exakt detailliert
- Leichter Lauf

PIKO - Modelle erhalten Sie in Ihrem
Modellbahn-Fachgeschäft

Vertrieb und Bezugsquellen-Nachweis:
R. Schreiber, Fürth/Bay., Amalienstraße 60

SCHNABEL

Allen verehrten Kunden und Freunden meines Hauses

*Frohe Weihnachten
und ein gutes neues Jahr!*

Und weiterhin – wie seit nunmehr 15 Jahren – in der bewährten

Schnabel-Qualität

- Lokumbauten aller Art auf alle anderen Systeme (jede Lok mit Garantieschein) –
- Einzelanfertigung eines jeden gewünschten Lokmodells von einfacher bis zur besten Ausführung, von Könnergern für Kenner mit Liebe gebaut –
- der bewährte SCHNABEL-Schienenreinigungswagen H0 für alle Systeme in vielen Ausführungen lieferbar –
- das reichhaltige Sortiment in SCHNABEL-Metall-Lokbeschilderungen in fast allen Baureihen für Dampf-, E- und Dieselloks, mit Direktions- und Firmenschildern in reicher Auswahl, Bundesbahndienst und DB-Schildern, H0, 0 und I –
- die zierliche SCHNABEL-T 3 in vielen Ausführungen H0, 0 und I –
- Elektro- und Bauteile, Gleisbaumaterial –
- Reparaturen, äußere Umbauten etc. –
- Versand aller führenden Fabrikate –

Lassen Sie sich bitte den reich bebilderten

DAUER-KATALOG D/5

kommen, wenn Sie ihn noch nicht kennen sollten.

(Gegen Voreinsendung von DM 1.–
auf PSKto. Nürnberg 372 89 oder in Wertzeichen)



ING. ULRICH SCHNABEL

Modellbau-Anstalt, 8591 Wiesau/Opf.



Allen Schmalspurbahn-Freunden (und die es noch werden wollen)
eine frohe unbeschwerte Fahrt ins nächste Jahr!

Geschenkpackung: (1 Lok, 2 Personen-, 1 Packwagen, 6 ger., 16 gebog. Gleisstücke)
nur 69.- DM

Gleise einzeln: $\frac{1}{1}$ gerade (11,4 cm lang) je -40 DM, $\frac{1}{1}$ gebogene (12,6 cm lang, R = 330 mm) je -40 DM, $\frac{1}{2}$ gebogene je -35 DM.

Weiche für Handbedienung 1 Paar 12.- DM

Elektromagnetische Weiche 1 Paar 19,80 DM

Über den Fachhandel bzw.
Bezugsquellen nachweis durch

Artur Braun, Waiblingen / Stuttgart

MOBIL OIL mit Haftzusatz



das moderne Schmiermittel für Modell-
eisenbahner

Alleinvertrieb durch Gebr. Sedlacek, Hamburg 13, Postfach 1936



Herpa - Modelle

das Landschaftszubehör mit dem guten Namen
rechnet auch 1963 mit Ihrem Zuspruch

Ein frohes Fest und im neuen Jahr

viele erholsame Modellbahnstunden mit „Herpa“
wünscht allen Freunden unserer Erzeugnisse

**HERPA-Modellbau, Wilhelm Hergenröther KG,
Nürnberg, Bruneckerstraße 140**

Frohe Weihnachten
und ein
gutes neues Jahr
unseren Kunden
und Freunden im
In- und Ausland

Bau von Eisenbahnmodellen aller Art
Lokumbauten auf andere Systeme
(in bewährter Qualität mit 6 Monaten Garantie)
Drehteile nach Muster und Zeichnung
Aus unserem Lagersortiment: Liliput, Piko,
Schicht, Hruschka, Gützold, Nemec, Gintzel
u.a.m. – sowie die schönsten Modell-Signale der
Bundesbahn.

MODELLBAU

HANNS HEINEN

Telefon 2 70 73

Solingen, Königsmühle 26

Mit besten Weihnachtsgrüßen
und guten Wünschen für 1963



Erst im Januar 1963 lieferbar:
MIBA-Einband f. Bd. XIV/1962

Verstärkt, Preis jedoch wie bisher
2,50 DM (zuzügl. -25 DM Versandk.)

WORLD'S LEADING HOBBY-HOUSE

IMPORT - EXPORT

Werksvertretungen

Import: Hersteller: Senden Sie uns bitte Muster und Preisangebote.

Export: Über 350 US-Fabrikate von einer Seite = 1 x Versand = 1 x Zoll!

POLK'S Model Craft HOBBIES
314 FIFTH AVE., New York City!

Anfragen von Detailgeschäften und Großhändlern erbeten!

ALLEN
MODELLBAHN-
FREUNDEN
EIN GLÜCKLICHES
NEUES JAHR



KINDLER + BRIEL
FABRIK FEINER SPIELWAREN UND SPIELE
BÖBLINGEN/WURT.



Gute Fahrt 1963
mit HERAS-Straßen-
fahrzeugen
auf HERAS-Straßen!

Unser gesamtes Pro-
gramm einschließlich
sämtlicher Messeneu-
heiten jetzt lieferbar.

HERAS

Modellspielwaren
Waiblingen b. Stuttgart., Remserstr. 24

Fröhliche Weihnachten und ein glückliches neues Jahr
allen meinen Kunden und Freunden im In- und Ausland.

Ing. Friedrich Seibert
Modellbahnen-Fachgeschäft
München, Entenbachstraße 6



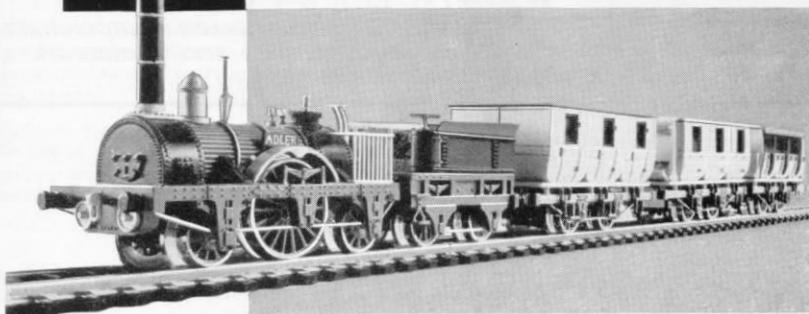
wünscht allen Modellbahnfreunden
ein frohes Weihnachtsfest
und ein gesundes neues Jahr

FRIEDRICH POPPITZ KG. Neukirchen Kreis Ziegenhain

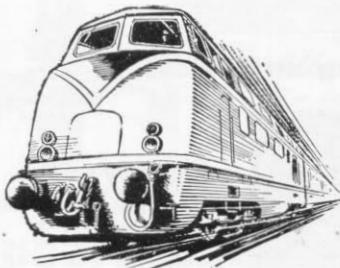
HO

TRIX EXPRESS

DIE VOLLKOMMENE
MODELEISENBAHN



Der „ADLER“, die 1. Lokomotive in Deutschland. Dieses hervorragend detaillierte Modell, das für alle Modelleisenbahn-Systeme geliefert wird, sollte jeder Liebhaber und Sammler besitzen. Reich bebildelter, farbiger Katalog unseres gesamten Programms bei Ihrem Händler.



Allen Modellbahnhfreunden und insbesondere meinen 5 000 Kunden in Deutschland ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches 1963.

wünscht das
Modell-Eisenbahn-Fachgeschäft

HARALD ASMUSSEN

Ladengeschäfte und Versand:

Hamburg-22, Papenhuder Straße 38 · Telefon 22 53 10
Hamburg-Fuhlsbüttel, Gnadenbergweg 29 · Telefon 59 71 57

Das Lieferprogramm umfaßt 37 Fabrikate aus 14 Nationen, fordern Sie mein Standardangebot.

Barzahlung: 3 %

Teilzahlung: 6 Monatsraten



Allen unseren Kunden im In- und Ausland wünschen wir
ein frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches neues Jahr!

W. SCHÜLER & CO.

DAS FUHRENDE MODELLEISENBAHN-FACHGESCHÄFT
STUTTGART-N - CHRISTOPHSTR. 2, ECKE TUBINGER STR.

EIN **Plasty**
AIRFIX MODELL macht immer Freude

Wir danken allen Freunden unseres Hauses und wünschen ein frohes
Basteljahr 1963

PLASTY-Verkaufs-Gesellschaft m. b. H. - 6831 Neulöffheim

**BRAWA-Leuchten mögen auch
1963 Ihren Alltag aufhellen!**



BRAWA-
LEUCHTEN
sind
Qualitäts-
erzeugnisse!

**ARTUR BRAUN,
WAIBLINGEN
BEI STUTTGART**

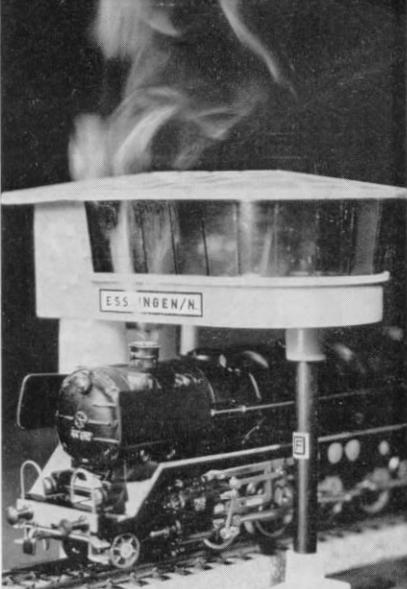
EINE ENORME NACHFRAGE...

nach der neuen 12-seitigen Druckschrift

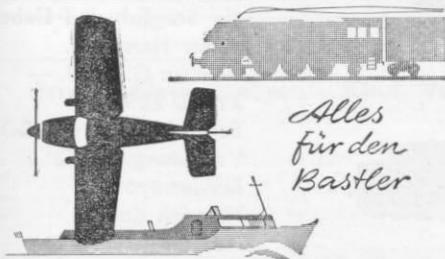
„Werkstatt-Einbauanleitungen“

setzte sofort nach Erscheinen des Heftes ein.
Es enthält wichtige Hinweise und wertvolle Tips
für den Einbau unserer Dampfentwickler in Loks
und Häuser.

Die erste Auflage ist bei uns **bereits vergriffen**.
Sie sollten sich Ihr Heft gleich bei Ihrem Fach-
geschäft besorgen, solange dessen Vorrat reicht.
Neuaufage im Frühjahr 1963.



SEUTHE & CO. KG. - 7301 Deizisau bei Eßlingen a. N.
Plochinger Straße 32



Modellbahnbedarf

Industrie-Erzeugnisse

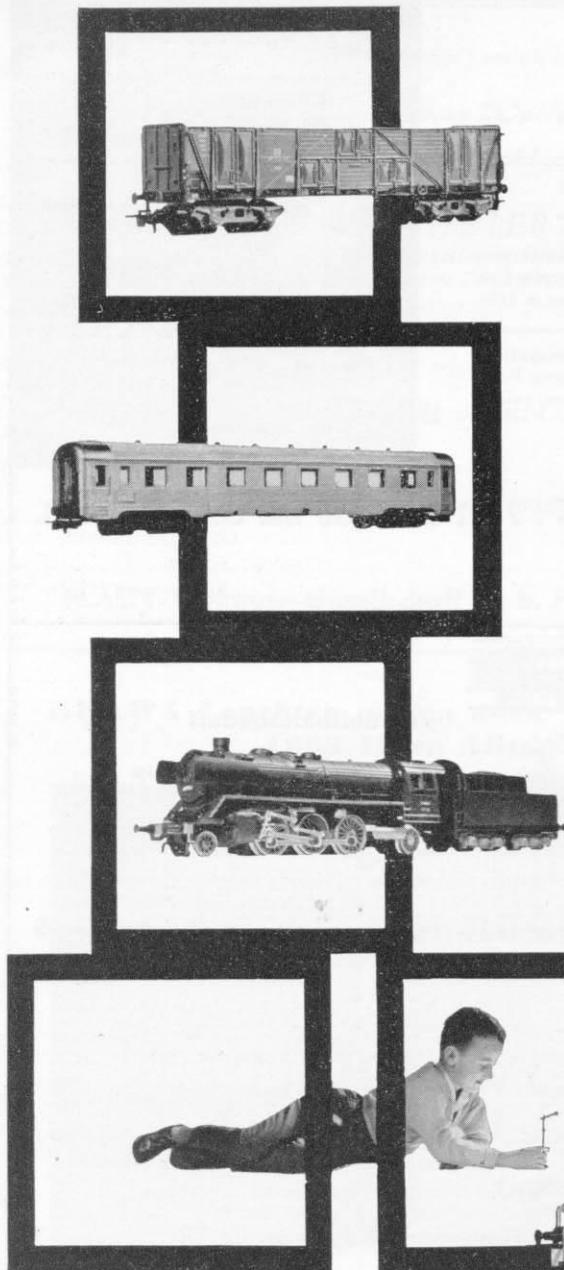
Reparaturen - Umbauten

Robert Löbermann Nürnberg, Jakobstr. 43/45

Die Modell-Oberleitung von **SOMMERFELDT**

Eine Broschüre über den richtigen Aufbau einer Modell-Oberleitung, mit Erklärungen, Zeichnungen und Bildern. Preis DM 1.-
Unentbehrlich für den Aufbau und die richtige Auswahl des Materials.

Sommerfeldt, 732 Göppingen, Keplerstraße 18



Und das zeichnet sie aus! Modelleisenbahnen der Spur H0 und TT für das 2 Leiter-Gleichstromsystem erfüllen die Wünsche vieler Modellbahnnfreunde. Ein reichhaltiges Sortiment modellgetreuer Nachbildungen sowie die Ausführung der kleinen und kleinsten Details in vorzüglicher Präzision haben Beachtung und Bewunderung in Fachkreisen gefunden. Jedes Modell zeigt die Sorgfalt und Liebe seiner Hersteller.

Demusa G.m.b.H. —
Abt. D 22/95
Berlin W 8 DDR
Vertretung für die
Bundesrepublik:
Heinrich Bauer
Nürnberg
Äußerer Laufer Platz 17



FROHE WEIHNACHTEN
und eine ruhige Hand am Fahrpult
für 1963 wünscht Ihnen:

R. ERTMER, PADERBORN,

Wilhelmstraße 3

REPA-Weichenantriebe
(jetzt ganz neu überarbeitet)

MAKARO-Weichenantriebe
(jetzt mit Laternensatz, selbstleuchtend)

REPA-Entkuppler
(für jede Anlage)

„Anlagen-Fibel“

von Pit-Peg und WeWaW

die interessante, lehrreiche, unterhaltende
und zeitvertreibende Festtagslektüre!

Preis 4.95 DM

(Bei Direktbestellung + 0.25 DM Versandkosten)

natureal

erlaubt
supermodellbau

Alle Welt wollte natureal –
das konnten wir nicht schaffen.
Im nächsten Jahr wird's besser.
Wir arbeiten weiter für den an-
spruchsvollen Bastler und bitten
auf der Nürnberger Messe wie-
der für einige Kleinigkeiten um
Ihre fachliche Kritik.

natureal

erlaubt
supermodellbau

Private Kleinanzeigen – Kauf, Verkauf, Tausch

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

Zu verkaufen: Märklin H0, Katalog 1955, neu, in Originalschachtel: 500 Modellgleise, Kreuzungen 3800, 3900, Loks: TT-TP-RSM-ST-DL 800, 18 Güterwagen Nr. 300 . . . 200 Mittelschiengleise, gegen Angebot bei Grebe, 6921, Hilsbach, Ittlinger Str. 10.

Märklin-Stromlinien-Lok BR 01, 23, 24, RM 800, TM 800, Dreileiter-Gleichstrom, fast neu, gegen Angebot zu verkaufen. Zuschriften an C. Jettke, 43 Essen, Karolinenstraße 14.

Suche 2 Märklin-Wagen 351, auch mit defekt. Drehgestellen, sowie den TW 800, auch mit def. Antrieb. Verk. TM 800, 20.– DM. Held, Hannover, Hamburger Allee 45.

Märklin-Anlage Spur 0 mit 1 D-Zug, 3 Personenzügen, 1 Güterzug, 11 Weichen, 3 Trafos, 60 m Gleis zu verkaufen. Angeb. Ernst Jäger, Marktoberdorf-Nord, Buchenweg 10.

BR 50 PIKO, neu, gegen Gebot zu verkaufen. W. Stecher, 2 Hamburg-Lokstedt, Butenfeld 15.

Verkaufe wegen Umzugs zahlreiches, teilweise fabrikneues H0-Märklin-Material (Gleise, Wagen, Loks und Zubehör. Listen anfordern. Dr. Ludwig Lindner, Amberg, Berliner Straße 12.

Märklin G 800, BR 44, alte Ausführung, Umschalter im Tender, auch reparaturbedürftig, bis Baujahr 54 zu kaufen **gesucht**. Angeb. unter Chiffre 1614745 Th.

FLEISCHMANN H0, Riesenauswahl neuw. Teile, ca. 50 % unter Neupreis, Liste anfordern. Schreiter, Lübeck, Postfach 1903.

Verkaufe Spur 0-Bahn, einzeln, auch insgesamt, ca. 40 Wagen, Triebwagen und Loks mit Zubehör. Nachfragen an Fr. Nerlich, 8575 Kirchenhumbach/Opf.

Verkaufe MIBA Bd. II bis X, ungebunden, fast vollständig. Hermann Friebe, 43 Essen, Odastraße 30.

Kaufe in Spur 0: alte Lok, Uhrwerk, Dampf, elektrisch, D-Zug-Wagen, Schienen für Kreis 180 cm. August Jehle, 7881 Oberhof über Säckingen.

Suche Märklin-Doppellok H0 DL 800, auch reparaturbedürftig. Letzte Herstell. ca. 1957. Chiffre 7451416 V.

Kompl. Märklin-Anlage 2 x 1,10 m, Güter- u. D-Zug, Neuwert DM 1200.–, zu verkaufen für DM 600.–. Riedersberger, München 25, Bad Gasteiner Straße 2.

Eisenbahn Spur 0 Fleischmann zu verkaufen. Gleismaterial, Signale, Loks, Triebwagen, Wagen usw. Wert 800.– DM (neuwertig), 30 % auf Katalogpreis. Chiffre 8081462 H.

Verkaufe wegen Verkleinerung meiner Anlage **Schnabel-Modellloks** für Märklin-Wechselstrom H0: BR 84, BR 52/18 mit Wannentender schwarz-grau lackiert, BR 50, BR 41, E 10, BR 64. Angeb. an Werner Fuhrmann, 666 Zweibrücken/Pfalz, Fruchtmarktstr. 36.

Ihr Fachgeschäft führt

Aachen	Hamburg	(München)
Hobby-Ponten , Seilgraben 10 – Das Fachgeschäft für den Modellisenbahnbauer.	Spielzeug-Rasch , G.-Hauptmann-Platz 1 – M, F, T, R, H, B, Fa, He, P, Me, No, V, VP, Ki, Li, S, Ba	Spielwaren-Schmidt , Neuhauserstr. 20 – B, Bu, F, Fa, H, Hg, He, Ki, Li, M, Me, No, P, R, Rv, Se, T, V, S (Kitmaster)
Schefer-Prinz , Holzgraben 17/19, Ar, B, Ba, Bu, F, Fa, H, Hg, He, Ha, Ki, Li, M, Me, No, P, Po, R, Ri, Ro, Rv, S, Se, T, Te, V, VP, W, Z	Spielzeug-Paradies Heinicke , Bergedorf, Sachsentor 9 – M, F, T, H, B, Fa, P, Me, V, He, Ne, Ki, Li, Ro, Se, S, Ba, Hg	F. Seibert , Entenbachstr. 6 – s. Extra-Anzeige.
Berlin	Puspi-Haus Wordmann , Dammtorstr. 1 – Bu, F, Fa, H, Hg, He, Ki, Li, M, Me, P, R, Ro, Rv, S, Se, T, Ba, Te, V, VP, W	„Die Spielzeugschachtel“ , Hohenlohnstr. 13/15 – B, Ba, Bu, F, Fa, H, Hg, He, HA, Ki, Li, M, Me, No, P, Po, R, Ri, Ro, T, Te, Rv, Se, S, V
Noster , SW 61, Friedr.-Str. 206 – M, F, T, R, Fa, P, V, Ne, Li, Ba, Bu, He, Gi, Ki, S, SV	Hannover	Nürnberg
Pietsch , SW 61, Friedr.-Str. 237 – F, R, B, Fa, He, P, Me, No, V, Ki, S, Ba	Spielwaren-Meyer , Georgstr. 10 – M, F, T, H, B, Fa, P, Me, V, He, No, Ki, Li, Ro, Se, Rv, S	E. Herbst , Gibitzhofstr. 17 – M, T, F, Fa, V, W, Ki, Li, Bu, He, Me, P, No, Ri, Se, B, H, Hg, Te, Rv, Po, TN, Peetz
Wachsmuth , B.-Schöneberg, Hauptstr. 148 – M, F, H, B, Fa, P, Me, No, He, Li, S, Se	Köln	Rosenheim
Braunschweig	Hobby , Kölner Spielzeughaus, Hohe Str. 160, Stollwerckspassage – M, F, T, R, H, W, Fa, P, Me, V, VP, Ri, Po, He, Ki, Li, Ro, Se, Rv, No, Hg, Lindbergh, Constru.	Radio-Wolf , Münchner Str. 25 – Ar, B, Bu, F, Fa, Fr, H, He, Ki, Li, M, Me, No, P, R, Ro, S, Se, T, V
Spielzeug-Ecke Kattrepellen 18 – M, F, T, R, B, Fa, P, Me, No, V, VP, Ri, Ki, Li, S, W, Po, Bu, Hg, He, Rv, Se, Po, Ha, Ro, Te	Mainz	Singen (Hohentwiel)
Bremen	Sonntag , Steinigasse 25 – M, F, Ha, Multiplex-Einbau, Fa, He, Ki, P, Me, V – Isolieren aller Fabrikate, Flug- u. Schiffsmodellbau, Fernsteuerung, Selbstbau	Hohenberger , Aug.-Ruf-Str. – M, B, Fa, P, Me, No, V, He, S, Hg, W
W. Preiß , Am Dobben 135 – M, B, Fa, He, P, V, Ne, Ki, Li, S, Ba, F, Se, Fr, Bu, Me, Re, SV	Mannheim	Stuttgart
Darmstadt	Nürnberger Spielwarenhaus S 1, 4 – AK, Ar, B, Bu, F, Fa, H, Ki, Li, M, Me, P, Po, R, Ri, Ro, S, Se, T, Tr, V, Z	Backfisch , Mühlrain 10 – Modellisenbahnanlagen-Rep.-Werkt. sämtlicher Fabrikate
Faix am Ludwigsplatz, T. 7 03 03 M, F, T, H, B, Fa, He, Me, No, V, Ki, Ba	München	Schiess , Olgastr. 59 B – Alles Brauchbare für HO, Spur-0-Okkasionen nur im Ladenverkauf.
Dülmener/Westf.	Obleiter Spielwaren am Stachus Ar, B, Ba, F, Fa, Fr, H, HA, Ki, M, Me, P, Po, Ri, Rv, S, Se, T, V, W (Kitmaster)	Schüler & Co. , Christophstr. 2 – Po, Li, W, He, Ne, SV, Rü, M, F, C, T, Ri, R, B, Fa, P, Me, V, TN, Ro, Se, VB, Wesa, Tyco, Rv, HA, TR, Aristo-Craft, H, Ki, Z, Gi, Bu, AK
Modell-Spielwaren S. Champiomont , Münsterstr. 19 – Ar, B, Ba, Bu, F, Fa, H, Hg, He, HA, Gi, Ki, M, Me, Ne, P, Po, Ri, Ro, Rv, S, Se, T, V, Z – Rep.-Werkst. sämtl. Fabrikate u. Neuanfertig.	Redlin M. 15, Lindwurmstraße 9 M, F, R, Fa, Me, V, R, Po, Ne, Li, A, S, Ba, Weichenmagn., Relais, Einzelteilekatalog – 60 DM	Walldshut/Rh.
Essen	Bazar Bornhauser , Kaiserstr. 68 M, F, Fa, He, B, Me, V, Ki, S, Se	C. Sasse , W.-Elberfeld, Herzogstr. 44, W.-Barmen, Werth 93 M, F, T, R, H, B, Fa, He, P, Me, No, Hg, V, VP, Ri, Po, Ki, Li, S, Ba
Fa. Otto Zimmermann , Gildenplatz 5 – M, F, T, H, Fa, P, Me, V, He, Ki, Li, Se, S	Wuppertal	
Graz/Osterr.-Steiermark		
Breineder-Gibiser , Am Eisenernen Tor 3 – M, F, T, H, B, Fa, P, M, No, V, VP, Ri, Po, Ki, Li, TN, Ro, S, E, franz. Modelle. Eigene technische Abteilung, Spezialgeschäft für Eisenbahnmodelle.		

Auch ich wünsche allen meinen treuen und zuverlässigen Abonnenten
ein frohes Weihnachtsfest und ein glückhaftes 1963

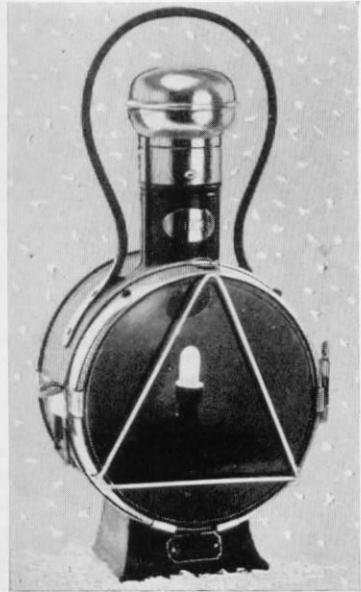


M. Jacot, Zürich, Hofwiesenstraße 82
MIBA-Generalvertreter für die Schweiz

TRIX EXPRESS

DIE VOLLKOMMENE
MODELLEISENBAHN

HO



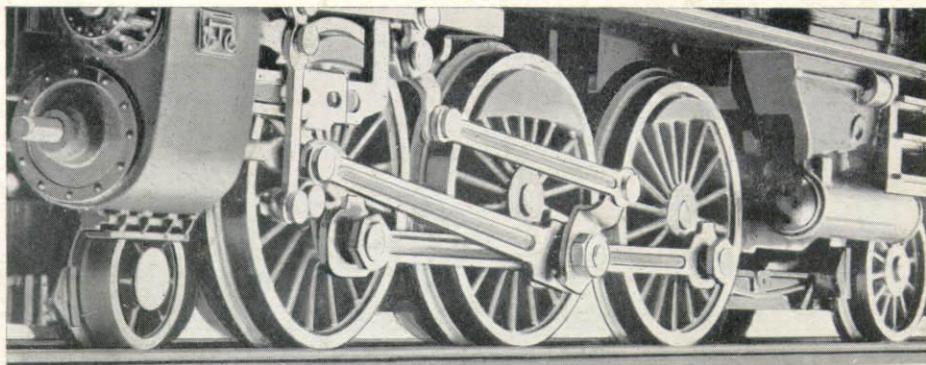
1963

*Allen unseren
Modellbahnenfreunden
wünschen wir ein recht frohes
Weihnachtsfest und alles
Gute im neuen Jahr*

FULGUREX—
LAUSANNE

MÄRKLIN

MÄRKLIN



Großbetrieb oder Miniatureisenbahn?

Selbstverständlich ein MÄRKLIN-Modell der auf der ganzen Welt beliebten Modelleisenbahn H0. Dieses Foto zeigt in überzeugender Weise die vollendete Ausarbeitung der MÄRKLIN-Modelle.

Erfahrung und Können entscheiden!

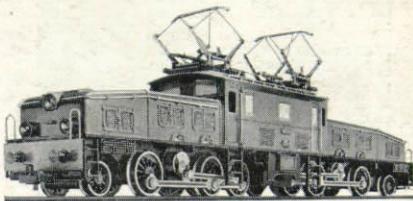
3060



4060

3060 DM 32.–
Amerikanische Diesellokomotive
Länge 17,5 cm
4060 DM 16.–
Ergänzungsteil ohne Antrieb

3015 DM 78.– Schwere elektrische Schweizer
Güterzuglokomotive „Krokodil“
Länge 26 cm



2953 DM 36.–



Personenzug mit Gleisoval und Trans-
formator für Bahn- und Lichtanschluß –
das ideale Geschenk in ansprechender
Verpackung

MÄRKLIN ein Begriff für: hohe Qualität – Modelltreue – niedrige Preise – internationales Sortiment.

MÄRKLIN

MÄRKLIN