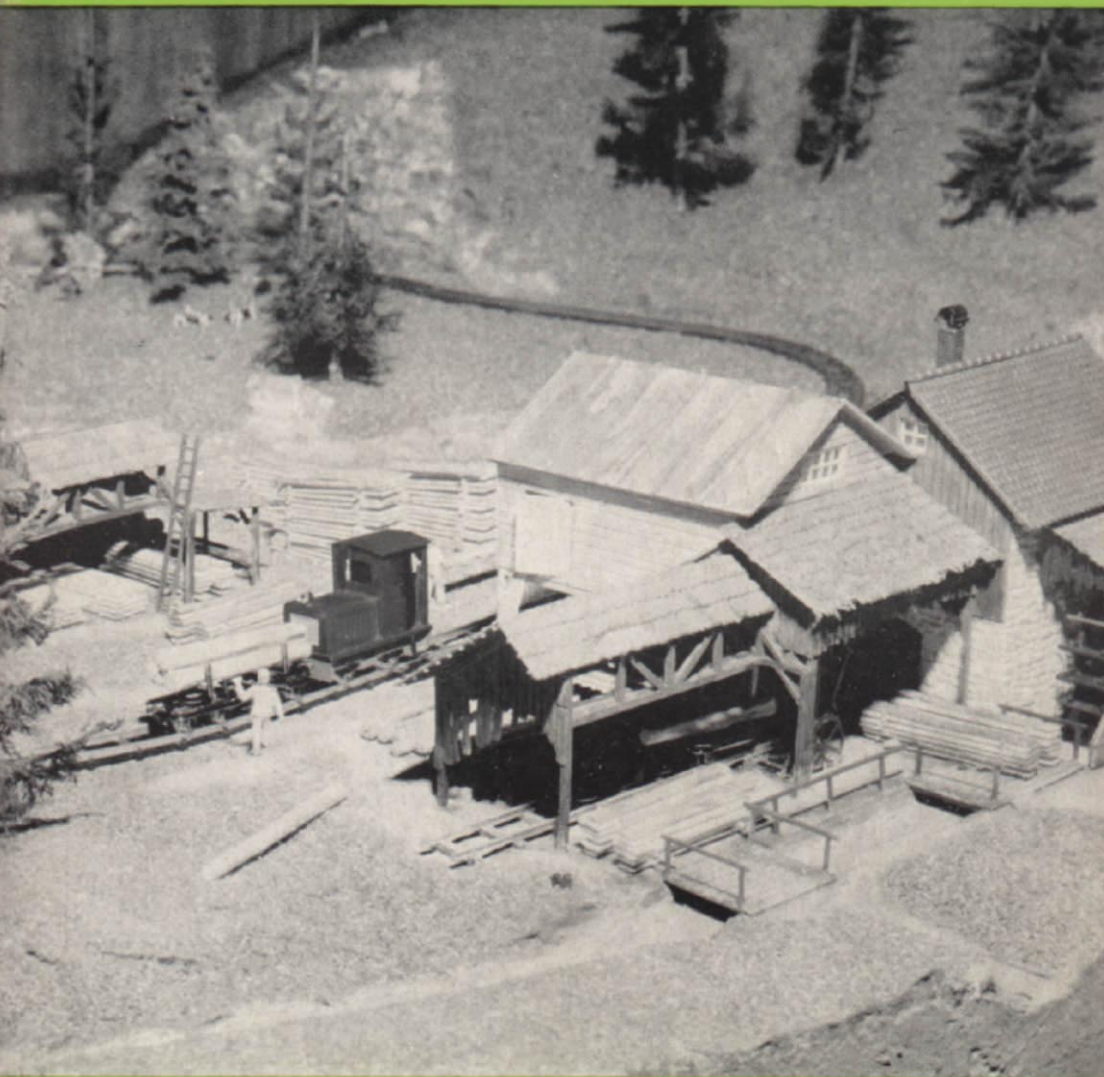


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

11 BAND XV
2. 9. 1963

PREIS
2,- DM



Eine Überraschung



1337 S DM 45.- Modell der elektrischen Schnellfahr-Lok E 10 250 (Baureihe E 10) der DB in den Vorbild-Farben.
Techn. Einzelheiten wie GFN-Nr. 1337. Außer den namhaften Fern-Schnellzügen „RHEINGOLD“ und „RHEIN-PFEIL“ mit Höchstgeschw. 160 km/h befördern diese attraktiven Lokomotiven auch andere schnelle Reisezüge.



- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Die Köf III als H0-Erstlingsmodell | 467 | 10. Weichenlaternen – passé | 486 |
| 2. Gebäudemodelle mit „Pfiff“ | 468 | 11. Bayr. Nebenbahn-Personenzug (Baupl.) Teil III: Personenwagen BCLBay.01 | 488 |
| 3. Formsand-Lorenbahn | 469 | 12. Des noch kleineren Mannes Spritzpistole | 490 |
| 4. Polaritätsüberwachung bei verschiedenen Stromkreisen | 473 | 13. Interessantes von einer Trix-Anlage (Gysin) | 491 |
| 5. Ein neuer „Umbaveritis“-Anfall (Anl. Weinwarm) | 473 | 14. Die Haarnadel-TT-Kupplung | 493 |
| 6. Kontaktgleise - Gleiskontakte (Schluß) | 475 | 15. H0-Modelle von P. Stumm | 494 |
| 7. Städtebauliche Ambitionen | 480 | 16. Modellbahn – vom Arzt empfohlen (Anl. Ditzinger) | 496 |
| 8. Von „Klausstadt“ über „Thomasdorf“ nach „Edithshafen“ (Anl. Briese) – m. Streckenplan | 481 | 17. Dreipunktlagerung u. Achslagerblenden | 498 |
| 9. Flügelsignal – abhängig v. d. Weichenstellung | 485 | 18. Mein Bahnbetriebswerk | 499 |
| | | 19. Das wiederhergestellte gute Gewissen (Fernseh-Störungen) | 500 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 30 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 – Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –,10 DM Versandkosten).

Das Kleine Ölbetriebene Fahrzeug —

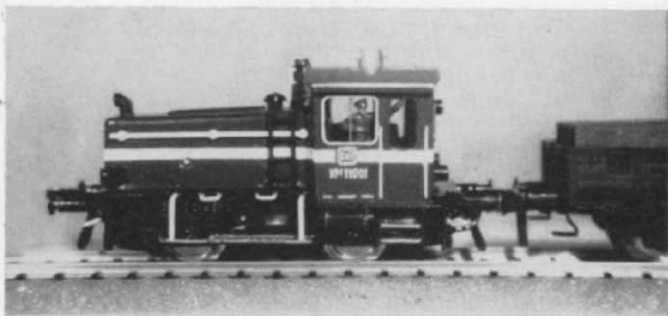
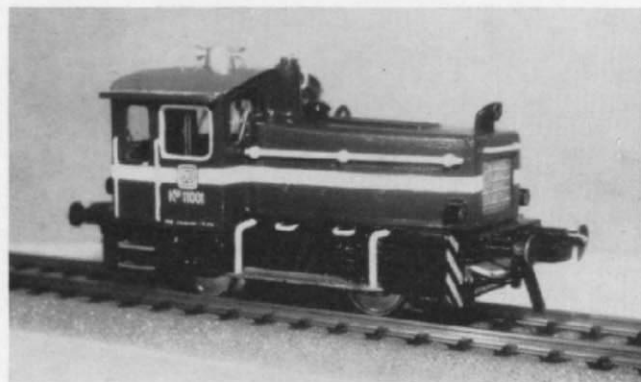


Abb. 1 und 2. In der Tat ein schmuckes Maschinchen, die Köf III in H0-Größe! Und überdies als Erstlingsmodell eines werdenden Modellbauers sehr gut gelungen!

die Köf III

(aus Heft 15/XIII)...



... hatte es mir schon lang angetan und da man sie noch nicht kaufen kann (obwohl sie seinerzeit bei der Wunschkaktion den zweiten Platz unter ihresgleichen belegte), blieb mir nur die zweite Möglichkeit, der Selbstbau, und dazu dient wohl ja auch, wenn nicht alles täuscht, jener kleine Bauplan. So entstand erstens mein Modell und zweitens der Entschluß, nicht im Handel befindliche Fahrzeugmodelle weiterhin ebenfalls selbst zu bauen.

Die kleine Köf III ist nicht nur mein allererstes Modell, sondern anscheinend auch der erste H0-Nachbau überhaupt, da ich bislang noch kein einziges Bild eines solchen Modells in der MIBA entdeckt habe. Möge es als Ansporn für diejenigen wirken, die zwar gerne möchten, aber immer noch vor dem „do it yourself!“ zurückschrecken, bzw. für jene, die vielleicht die kleine Diesellok in Angriff genommen, aber aus irgendwelchen Gründen nicht vollendet haben.

Ein paar Worte zu meinem Antrieb. Ich habe ähnlich dem Vorschlag II im o. a. Heft den Marx-Microperm horizontal eingebaut. Da ich jedoch beide Achsen mit Schneckengetrieben versah, mußte ich an der Unterseite des Motors (wegen der Schneckenwelle) teilweise eine Halbrundnut einfeilen und — da der Motor dennoch etwas höher als in der Zeichnung

angegeben zu liegen kam — oben, der Motorhaube entsprechend, schräg abfeilen. Trotz dieser Anordnung ist ein fast freier Durchblick durchs Führerhaus gewährleistet (s. Abb. 1). Getriebe, Achsen (mit Lagern aus Kugelschreiberminen), Radschleifer und Motor sitzen in einem zweiteiligen Blei-Zinn-Block, Marke SGG („Selbst-Guß in Gips“).

Das Gehäuse aus Messingblech wurde teils gelötet, teils UHU-geplust. Sämtliche Stirnlampen sind beleuchtet, doch soll durch Einbau eines kleinen Gleichrichters noch der übliche Wechsel je nach der Fahrtrichtung bewerkstelligt werden. Für einen Wechsel Weiß/Rot reicht allerdings der Platz in der Lok nicht mehr aus. Gewicht des Modells: 270 g (fast das Gewicht einer Fleischmann-T3). Das Zugvermögen ist sehr gut; die kleine Lok schafft immerhin den gesamten Fleischmann-Kranzug nebst einem amerikanischen Begleitwagen bei 6 % Steigung.

Besonders erwähnenswert: die 4 Scheibenwischerchen, die allerdings — obwohl meine Frau das bemängelt! — nicht hin- und hergehen. Das wäre wohl auch etwas zu viel verlangt, denn ich bin froh und glücklich genug, mein erstes Selbstbau-Modell überhaupt so hingekriegt zu haben! (Unser Kompliment, Herr Bausen! Ein guter Anfang, nur weiter so! D. Red.)

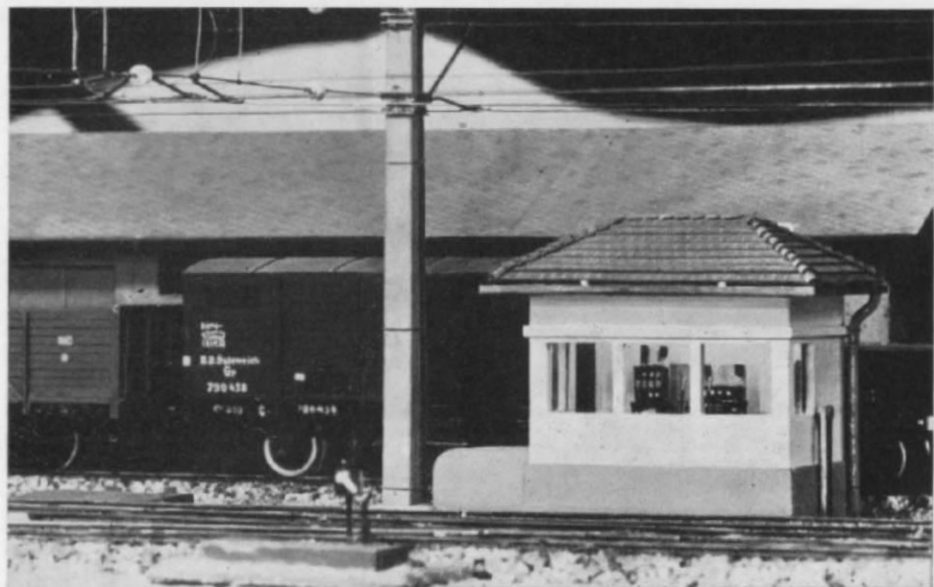
Heft 12/XV ist spätestens 27. 9. 63 in Ihrem Fachgeschäft!



H0 Ein Nachtrag zu den Modellbauarbeiten des Herrn F. Thomae, Opladen, im letzten Heft: Zwar nur ein simples Einfamilienhaus, aber gekonnt in H0 gebaut und daher verblüffend echt aussehend. Man beachte nur einmal den Verputz und die Dachpartie! Hinter dem Haus, im Garten, steht u. a. eine selbstgebaute Hollywood-Schaukel.

Gebäudemodelle mit „Pfiff“

O Dieses kleine Stellwerk steht (oder stand) auf einer österreichischen Spur-0-Anlage und ist – der Baugröße entsprechend – mit einer minutiös nachgebildeten Inneneinrichtung versehen. (Foto: Pfeifer, Wien)



HermannJosef Donkels,
Viersen/Rhl.

Die Formsand-Lorenbahn



Abb. 1 und 2. Ein Zwerg unter den Feldbahnen: eine der kleinen $4\frac{1}{2}$ t schweren Dieselloks, die in der Formsandgrube von Süchteln eingesetzt sind.

Abb. 3. Die kleine und die größere Schwester auf einem gemeinsamen Waldausflug – ein putziger Größenvergleich und zugleich eine Dokumentation dafür, daß es auch bei den Feldbahnen eine Reihe verschiedener Loktypen gibt.

Das war vielleicht eine Überraschung, als ich in der Formsandgrube Aufnahmen machte und es sich herausstellte, daß der Chef der Grube bereits seit 1952... MIBA-Leser und Besitzer einer Märklin-Anlage ist! – Was ich dort zu suchen hatte? Na, Sie können es sich fast denken, zumal Sie sicher schon auf die Bilder geschickt haben. Schon seit meiner Jugendzeit habe ich eine besondere Schwäche für Feldbahnen. Und da war die Egger'sche Messeneinheit natürlich Wasser auf meine Mühle! Und Anlaß zu meiner heutigen



Bildreportage, da solche Vorlagen sicher denjenigen willkommen sein werden, die ebenfalls mit dem Egger-Bähnchen liebäugeln, jedoch das Thema „Feldbahn“ zu wenig kennen. Selbstverständlich kann man eine Feldbahn für alle möglichen Fälle einsetzen (für den Holztransport, als Trümmer- oder Schuttbahn, als Transportmittel in größeren Werkanlagen, an größeren Baustellen, in Steinbrüchen usw.), aber ich meine, daß gerade



Abb. 4. Das ist die größere, 9 t. schwere Diesellok, die in etwa der Egger-Lok entsprechen könnte (Länge 3,40 m, Breite 1,60 m, Führerstandhöhe 2,55 m).

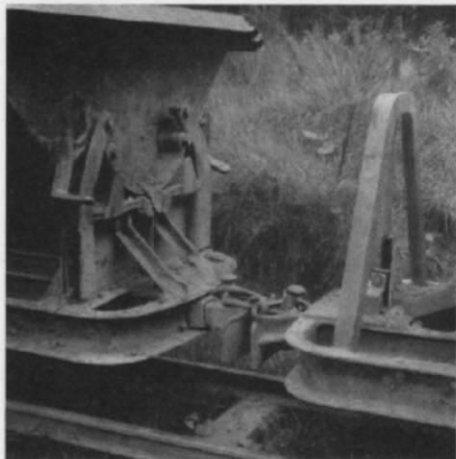


Abb. 5 zeigt deutlich die Kupplung und die Sicherung der Kipploren. Die Lore rechts weist sogar einen kleinen Bremsenstand auf (eine weitere Anregung für Egger!).

die vorliegende Formsandbahn von Süchteln trotz ihres höchst nüchternen Selbstzwecks geradezu „romantische“ Motive abgibt, die der kleinen Egger-Bahn bestimmt gut zu Gesicht stehen werden.

Auf Abb. 9 erkennen Sie einen Teil der Formsandgrube. Die obere und die mittlere Sohle werden von einem Greiferbagger abgetragen, die untere Sohle stufenweise von Hand (aber nicht etwa mit den Händen, sondern mit Schaufeln natürlich!). Ganz unten steht ein Löffelbagger, der noch bis zu 8 m Tiefe den Grundwassersee ausbaggert. Die



Abb. 6. Die besprochene Lorenabkippvorrichtung. Beim genauen Hinsehen erkennt man, daß der Sand gerade von der Lore in den darunterstehenden Anhänger rieselt.

gesamte Abbautiefe beträgt etwa 40 m. Eine solche Grube in H0 nachgestalten zu wollen, dürfte witzlos sein. Gewisse Anregungen dürfte sie aber dennoch vermitteln.

Von hier aus fahren die Lorenzüge durch ein lauschiges Waldstück zur Lorenabkippsstelle (Abb. 6), die eher Modell für ähnliche Vorrichtungen sein kann. Darunter stehen zwei Spezialanhänger, die von einer schweren Zugmaschine gezogen werden und deren Nachbildung wohl eine nette Aufgabe für die Firma Wiking wäre! Von hier aus geht's also per Auto zum Bf. Süchteln, wo der Sand mittels Fließband in offene Güterwagen verladen wird, dann ab per Bahn zu den großen Giebereien im Ruhrgebiet. Formsand ist nämlich ein fettiger, völlig steinloser Sand, der sich jedoch nicht zum Bauen eignet.

Das nur so nebenbei und informationshalber. Im übrigen mögen die Bilder für sich sprechen!



Abb. 7. „Durch diese hohle Gasse muß er kommen (der Zug), es führt kein anderer Weg nach ... oben“ – zur mittleren Sohle der Abb. 9.



Abb. 8. „Die Fahrt ist keineswegs zu Ende, im Gegenteil das Bild spricht Bände“ ... über die richtige Verlegung von Egger-Gleisen und -Weichen. Da, wo die Gleise schon lange liegen, sind die Schwellen halb oder ganz ins Erdreich eingedrückt, während sie in der Grube selbst abenaufliegen (s. Abb. 9). Feldbahngleise werden in keinem Fall eingeschottert! Dagegen sollte man nicht vergessen, tüchtig Gras und Unkraut zwischen die Schwellen zu „säen“. Die verschiedenen Grassmatten im Verein mit Streugras werden uns hier sicher gute Dienste tun!



Abb. 9. Teilansicht der Formsandgrube mit den 3 treppenförmigen Sohlen. Der Greiferbagger ist auf der mittleren Sohle stationiert, wo auch ein Feldbahngleis verläuft. Der Greiferbagger fährt übrigens bis 40 cm an den Abgrund heran, da der Formsand an sich sehr fest sitzt. Die abgerutschte Wand in der Bildmitte ist lediglich eine Folge der winterlichen Frosteinwirkung.



Abb. 10. Die Formsandgrube von Süchteln ist das nicht, sondern ein Steinbruch, der sich auf einem der Egger'schen Messe-Ausstellungsmotive befand. Auch das heutige Titelbild entstand dort und zeigt die Egger-Feldbahn im Holztransport-Einsatz.

Ob die Egger-Feldbahn inzwischen auf den Markt gekommen ist, entnehmen Sie bitte dem Anzeigenteil. Dieses Heft wurde nämlich bereits Ende Juli (vor den Betriebsferien) redaktionell fertiggemacht, aber erst in der dritten Augustwoche gedruckt, so daß wir bei der Abfassung dieses Textes noch nicht wissen konnten, ob sich im Anzeigenspiegel nicht noch in letzter Minute irgendeine Änderung ergibt.

Polaritätsüberwachung bei verschiedenen Stromkreisen

Bei der Erweiterung meiner Anlage stand ich vor ähnlichen Problemen wie die Freunde des MEC Wiesbaden (s. Heft 16/XIV S. 720, Abb. 5). Ich brauchte 5 getrennte Stromkreise, deren Polarität (meines Juniors wegen) überwacht werden mußte. So kam mir jener Beitrag des Herrn Illgen gerade recht.

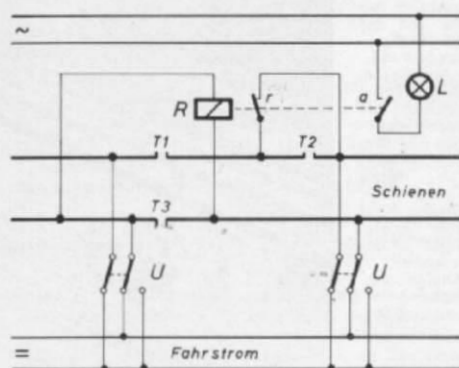
Ich vertiefte mich in die Schaltung und fand sie im Prinzip für mein Vorhaben als bestens geeignet. Nur mußte ich noch einen Schritt weitergehen, weil meine Anlage auf Zweimann- (richtiger: 1½-Mann-) Bedienung eingerichtet werden sollte. Mit der reinen Anzeige der evtl. falschen Polarität der aneinanderstoßenden Stromkreise war es allein nicht getan.

Ich trennte deshalb an den „Stromkreisgrenzen“ die eine Schiene nochmals auf (s. Abb.), so daß hier eine vom Relaiskontakt *r* beeinflusste Abschaltstrecke entstand.

Im gezeichneten (normalen) Zustand führen die bei T1/T3 aneinandergrenzenden Stromkreise die gleiche Polarität und Spannung. Da zwischen den Schienenenden der Trennstelle T3 keine Spannungsdifferenz auftritt, ist Relais *R* im Ruhezustand. Die Lampe *L* bleibt dunkel und die Abschaltstrecke T1 – T2 ist über den Kontakt *r* mit dem rechten Stromkreis verbunden.

Sobald aber durch unterschiedliche Stellungen der Umschalter *U* das Relais zum Anzug gebracht wird, leuchtet die rote Warnlampe auf. Gleichzeitig schaltet der Kontakt *r* die Sicherheitsstrecke T1 – T2 ab.

Die Schaltung hat sich gut bewährt, denn selbst meinem Sohn (4 Jahre alt) ist es bisher nicht gelungen, die „Stromkreisgrenzen“ unbefugt zu überfahren.



Die Weiterentwicklung der im Text angegebenen Schaltung ist unverkennbar. Mit der Empfindlichkeit des Relais *R* steht und fällt allerdings die angestrebte Sicherheit. Herr Schmiedel verwendete ausgediente Fernmelderelais, deren Kontaktsätze er umschichtete.

.....



Abb. 1. Im Bahnhofsviertel wird mal wieder „gebuddelt“.

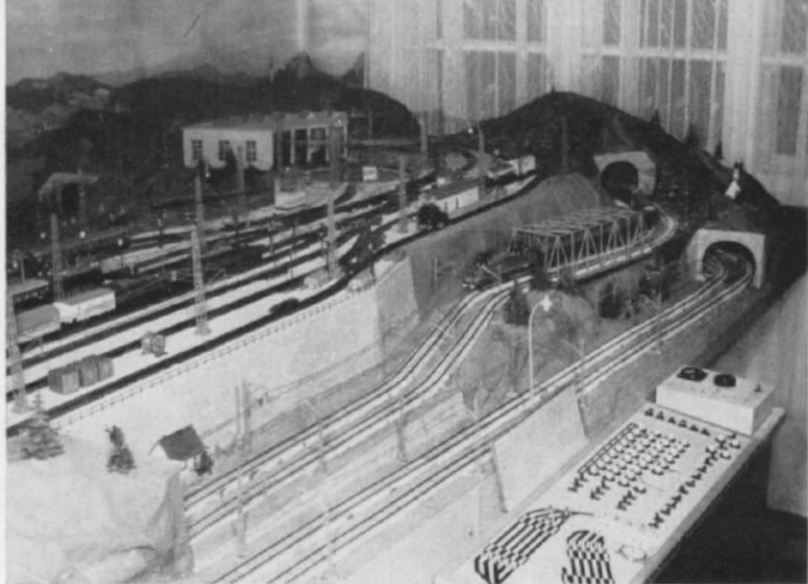
Abb. 2. Ein „Gast“ aus der Schweiz in Bf. „Walt-hausen“.

Ein neuer „Umbaueritis“-Anfall

des Herrn Walter Weinwurm, Wien, (nachdem ihn ca. zwei Jahre lang diese Modellbahner-„Krankheit“ verschont hatte) war Ursache für das Entstehen einer neuen Anlage auf der bisherigen Fläche von 3,00 x 1,70 m. Bauzeit 5 Monate. Die Anlage



Abb. 3. Blick auf die Bahnhofs- ausfahrt mit Bw und auf den Bedienungsstand. — Aus diesem Bild gehen deutlich die beschriebenen 3 Etagen hervor. Die unterste Tunnelstrecke führt zum 12gleisigen Abstellbahnhof.



hat kein bestimmtes Vorbild, sondern einfach eine zweigleisige Hauptbahn in Gebirgsgegend zum Thema. Es ist eine Klappanlage mit drei Etagen. Im „Erdgeschoß“ befindet sich ein unsichtbarer 12gleisiger Abstellbahnhof, im „1. Stock“ eine doppelgleisige Ringstrecke, im „2. Stock“ der Kopfbahnhof mit 9 Hauptgleisen und das Bw, das noch nicht ganz fertig ausgebaut ist. Es herrscht reiner Oberleitungsbetrieb, wahlweise für Ein- bzw. Zweimann-Bedienung eingerichtet. Der Bedienungsstand weist ein vereinfachtes Gleisbild-Stellpult auf, einschl. einem Tonbandgerät zur Untermalung des Fahrplan-Ablaufs im Modellzeitverhältnis 1 : 4. Eingesetzt werden können 17 Elloks und 80 Wagen aller möglichen Zweischienenfabrikate.

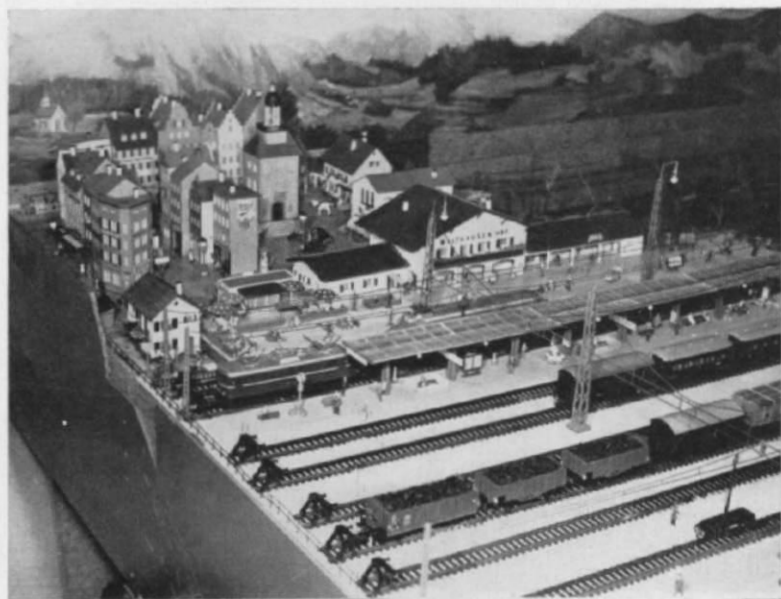


Abb. 4. Endstation „Walhausen“ mit Bahnhofsviertel, das die zugehörige Stadt andeutet. Die Verbindung der einzelnen Bahnsteige erfolgt mittels Bahnsteigunterführungen (s. Abb. 2).

Kontaktgleise - Gleiskontakte

Förtsetzung und Schluß von Heft 10/XV

Herr Glasbergen, der nun zu Worte kommen soll, ist Besitzer einer Märklin-Anlage. Er verwendet zur Anfertigung seiner Kontaktgleise ebenfalls die schon mehrfach zitierten Märklin-Kontaktfedersätze 35 398, auf die wir Sie in Heft 7/XV, Seite 298 als „Nützliche Klei-

nigkeiten“ besonders aufmerksam machten.

Herr Glasbergen sandte uns ein mit Kontakten ausgerüstetes Gleisstück zu, das wir für gut und brauchbar halten. Die Funktion ist zuverlässig, sehr gefällig auch die nach außen hin kaum auffallende Ausführung (s. Abb. 8).

Gleiskontakte aus Märklin-Federsätzen 35 398 von P. A. Glasbergen, Dinxperlo/Holland

Aus schaltungstechnischen Gründen suchte ich nach einem polaritätsunabhängigen Kontaktgeber, der zu dem nur durch die Loks, jedoch nicht durch die Wagen ausgelöst werden sollte.

Die Anregung gab mir wieder einmal die MIBA; in Heft 2/XIV S. 50 ist ein „polungsunabhängiger Kontaktgeber“ beschrieben worden, der mich ganz gewaltig reizte. Ich experimentierte mit einigen „Versuchs-Schnurrbärten“ und kam dabei immer wieder auf andere Ausführungsformen, die zwar samt und sonders ihren Zweck vortrefflich erfüllten, aber erstens zu sehen waren und zweitens extra an den Loks angebracht werden mußten, was mitunter ziemlich schwierig ist. Richtig gefiel mir die Sache nicht. Also wurde weitergeknobelt, bis ich eine zufriedenstellende Lösung gefunden hatte. Falls Sie ebenfalls Gefallen daran finden sollten, gehen Sie wie folgt vor:

Nehmen Sie ein gerades Märklin-Gleisstück 5106 zur Hand und biegen Sie den Mittelleiter (s. Abb. 9 und 10) dort etwas zur Seite, wo Sie anschließend zwei Löcher in die Gleisbettung erst bohren und dann viereckig ausfeilen müssen.

Hoffentlich hat Ihnen Ihr Händler rechtzeitig die beiden Märklin-Kontaktfedersätze Nr. 35 398 geliefert, sonst sind Sie jetzt geliefert, weil Ihre weitere Mitarbeit in Ermangelung der Federn in Frage gestellt ist.

Die Kontaktfedersätze müssen Sie etwas bearbeiten. Feilen Sie den kleinen weißen Sockel, in wel-

chem die Kontaktfedern anschlußseitig eingelassen sind, so zu, daß er in die Ecke paßt, die Mittelleiter und Gleisbettung bilden und auch auf letzterer plan aufliegt (s. Abb. 9). Den runden Pinn an der einen Feder dürfen Sie auch befeilen, jedoch nur an den Seiten, bis er nur noch etwa 3 mm breit ist. Die Rundung muß erhalten bleiben. Biegen Sie nun die längere Feder (die mit dem Pinn) nach oben, als ob Sie sie aufrollen wollten.

Die solchermaßen zum Einbau vorbereiteten Feder-

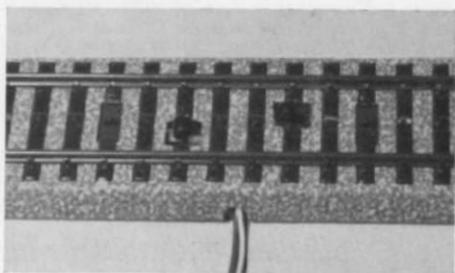


Abb. 8. Mehr als die zwei dunklen Flecke im Märklin-Gleis ist bei den Gleiskontakten à la Glasbergen äußerlich nicht erkennbar.

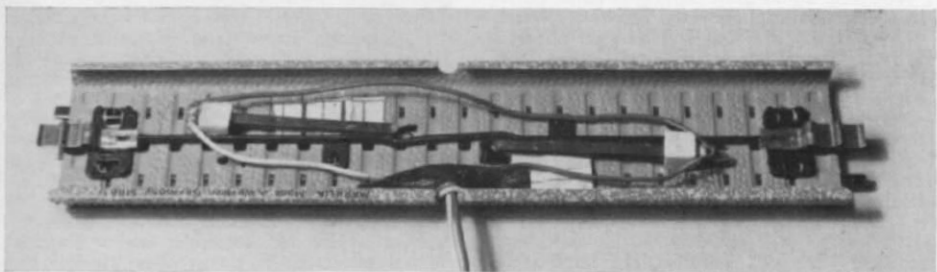
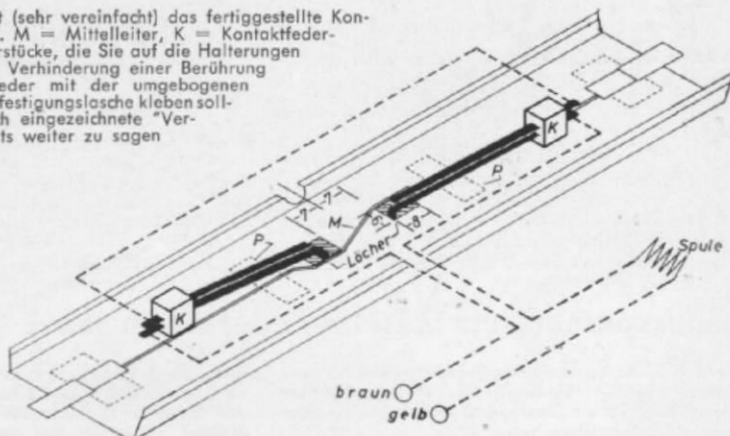


Abb. 9. Die Mechanik selbst, d. h. die Märklin-Federsätze, ist im Gleisbettungskörper untergebracht.

Abb. 10. So etwa sieht (sehr vereinfacht) das fertiggestellte Kontaktgleis von unten aus. M = Mittelleiter, K = Kontaktfeder-sätze, P = kleine Papierstücke, die Sie auf die Halterungen des Mittelleiters zwecks Verhinderung einer Berührung der längeren Kontaktfeder mit der umgebogenen Mittelleiterhalterungsbefestigungslasche kleben sollten. — Über die deutlich eingezeichnete "Verdrachtung" ist wohl nichts weiter zu sagen (s. a. Text).



sätze legen Sie erst einmal auf das umgewendete Märklin-Gleis, damit Sie sehen, ob auch alles paßt. Die abgebogenen Pinne müssen mittig durch das jeweilige Loch nach oben schauen. Markieren Sie sich alsdann die Lage der vierkantig gefeilten Sockel. An diesen Stellen entfernen Sie mit der Feile oder einem Schaber nicht nur den Lack der Gleisbettung, sondern auch die Brünierung des Mittelleiters. Nach einer nochmaligen Paßprobe kleben Sie die beiden Kontaktfedersätze mit UHU-hart auf. Auch die dem Sockel zugewandte Seite des Mittelleiters müssen Sie mit Klebstoff einstreichen, denn nach dem endgültigen Einbau sollen die Sockel in dem (gedachten) Eck sitzen, welches von Blechboden und Mittelleiter gebildet wird.

Halt, eines habe ich ganz vergessen: Die runden Pinne müssen Sie vor dem Einbau mit schwarzer Farbe betupfen, damit sie nachher weniger auffallen.

Über den Anschluß des Stromverbrauchers unterrichtet Sie die Abbildung 10. Sie haben natürlich gleich erkannt, daß beide Kontakte hintereinander (in Reihe) geschaltet sind. Ein Strom kann somit nur fließen, wenn beide Federsätze gleichzeitig betätigt werden. Sehen Sie, das wollte ich erreichen; denn nur die langen Skischleifer der Loks schließen beide Kontakte miteinander, die kürzeren Wagenschleifer können immer nur einen Federsatz auslösen. Die nach oben herauschauenden Pinne müssen natürlich sehr nahe bei einem Punktkontakt sitzen, ohne diesen jedoch zu berühren.

Märklin-Kontaktgleisstück 5105 – verlängert!

Weil wir grad Märklin-Gleise „in Behandlung haben“, möchten wir gleich noch einige Worte über das Märklin-Kontaktgleisstück 5105 verlieren.

Was man damit alles anfangen kann, dürfte wohl allgemein, jedenfalls bei den „Märklinisten“, bekannt sein. Daß es u. a. auch für die Besetztmeldung von Gleisen in sehr einfacher und kostensparender Schaltung nützliche Dienste tut, wissen Sie bestimmt auch; wenn nicht, dann sei es Ihnen hier in Stichworten gesagt: Lichtanschluß (Gelb) des Märklin-Trafos mit einem Rückmeldelämpchen verbinden, zweiten Pol des Lämpchens an das isolierte Schienenstück des Kontaktgleises anschließen und die Überwachungsschaltung ist schon fertig. Rollt nun ein Märklin-Schienenfahrzeug über das Kontaktgleis, so leuchtet das Rückmeldelämpchen auf, weil die Radsätze dieses Fahrzeugs die elektrische Verbin-

dung vom isolierten Schienenstück zur gegenüberliegenden (masseführenden) Schiene herstellen. Befährt nun ein besonders langer Wagen das Kontaktgleis, dann wird die Verbindung für kurze Zeit unterbrochen. Das kommt daher, daß die inneren Achsstände solcher Wagen länger sind als das isolierte Schienenstück des Kontaktgleises, sodaß für einen kurzen Augenblick kein einziger Radsatz die Kontaktgabe herstellt. Kommt der Wagen genau an dieser Stelle zum Stehen, erfolgt auf dem Schaltpult Fehlanzeige (die Besetztmeldelampe bleibt dunkel). Das dürfte im allgemeinen keine allzu tragischen Folgen haben, zumal man den maßgeblichen Wagen ja so dirigieren kann, daß die Lampe wieder aufleuchtet. Außerdem braucht man nur ein paar Kontaktgleise mehr anzuordnen, sodaß sich erwartungsgemäß die kleine Differenz zwischen Achsstand und Schienenkontaktstück

kompensieren dürfte oder andere, kürzere Wagen die Besetzmeldung übernehmen.

Gänzlich anders liegen dagegen die Verhältnisse, wenn Relais in besonderen Schaltungen nicht nur die Besetzmeldung eines Gleisabschnittes, sondern auch die Zugsicherung übernehmen sollen (wie es z.B. bei Selbstblockanlagen der Fall ist) und Stromunterbrechungen – mögen sie noch so kurz sein – schwerwiegende Folgen nach sich ziehen.

Zum Verständnis des eben Gesagten müssen wir kurz vom eigentlichen Thema abschweifen und etwas ausholen:

Aus den diesbezüglichen Veröffentlichungen in den letzten Heften ist Ihnen die Wirkungsweise einer unter Verwendung von sogenannten Stromrelais eingerichteten Selbstblockanlage bekannt. So wissen Sie auch, daß einem Relais ein Strom von bestimmter Höhe zugeführt werden muß, damit es überhaupt anzieht. Im Arbeitszustand kann dieser Strom dann zwar etwas absinken, darf aber niemals – auch nicht einen Augenblick lang – bei besetztem Block unterbrochen werden.

Bei den Versuchen, die der Abfassung des nächsten Teils (für Märklin-Anlagen) unserer z. Zt. laufenden Selbstblock-Artikelreihe vorausgingen, benutzten wir für die Gleisbesetzmeldung u. a. auch originale Märklin-Kontaktgleisstücke. Dabei stellten wir Unterbrechungen der Relaisstromkreise immer dann fest, wenn ein längerer Wagen das Kontaktgleis passierte oder gar auf ihm stehen blieb. Die Folge dieser Unterbrechungen war ein Versagen der Selbstblockschaltung, weil die Relais, einmal kurz abgefallen, bei dieser Zugfahrt ja nicht wieder anzogen.

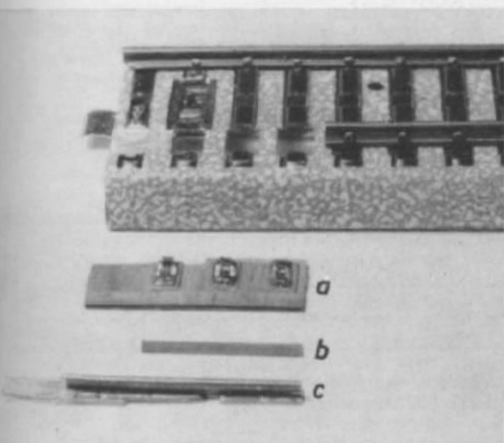


Abb. 11. Das Märklin-Kontaktgleisstück 5105 ist bereits für den Einbau der Teile a, b und c vorbereitet. Auf Teil c, das kurze Schienenstück, ist der Peco-Schienenverbinder aus Nylon aufgeschoben.

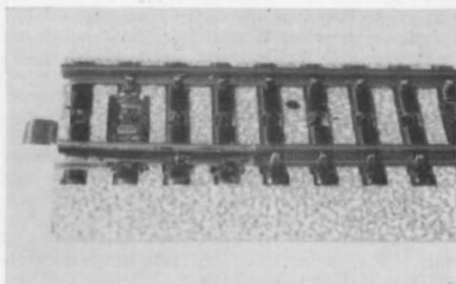


Abb. 12. So – ein Gleisende wäre geschafft! Das kurze Schienenstück ist isoliert befestigt und mit dem originalisolierten verlötet. – Am anderen Gleisende dieselbe Prozedur vornehmen und lädierte Teile oder Stellen farblich nachbehandeln!

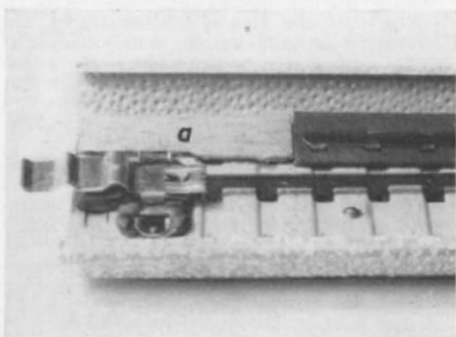


Abb. 13. Druntersicht mit dem besagten Sperrholzbrettchen a, dessen Größe und Form sich durch probeweises Einpassen ergibt.

Dem mußte irgendwie begegnet werden, d. h. das 12 cm lange isolierte Schienenstück des Kontaktgleises mußte – um die Selbstblockschaltung nicht noch komplizierter zu machen – auf möglichst einfache Weise verlängert werden, und zwar nach dem Motto „Wenn schon – denn schon!“ entsprechend den Radständen der längsten D-Zugwagen, die auf einer Anlage laufen (oder eines Tages laufen könnten). Was lag näher, als die langen Hornby-Acho-Schnellzugwagen als Maßstab zu nehmen, zumal diese bereits auf sehr vielen „europäischen“ Modellbahnen zu finden sind. Es stellte sich heraus, daß die Gesamtlänge des Märklin-Kontaktgleises für diese Fälle gerade ausreicht, so daß also die links und rechts angeordneten masseführenden Schienenstücke ebenfalls isoliert und mit dem Mittelstück verbunden werden mußten.

Es mag provisorische Lösungen geben – wir zogen eine gründliche und solide Ausführung vor. Abb. 11–13 zeigen auf, wie wir (d. h. JoKl) vorgegangen sind.

Entfernen Sie die beiden kurzen Schienenstücke (Abb. 11). Dann sägen Sie je drei rechteckige Löcher in Schwellenabstand in den Blechkörper. Die jeweils erste Schwelle feilen Sie auf einer Breite von ca. 5 mm eben mit dem Blechboden. Zwei Sperrholzstückchen (30 x 9 mm, 1 mm stark) werden unter dem Gleisbettungskörper eingepaßt (Abb. 13) und mit UHU-plus festgeleimt. Ebenfalls mit UHU-plus befestigen Sie jeweils 3 Schienenklammern (von Nemec oder Gintzel) von oben auf den Sperrholzbrettern. Darauf achten, daß die Klammern mit denen des isolierten Original-Schienenstücks genau fluchten und nirgends Berührung mit dem Blechkörper haben!

Kleben Sie nun kleine Pappstreifen (Abb. 11, Teil b) unter die kurzen Schienenstücke, die Sie vorhin beiseite gelegt hatten und jetzt wieder auf ihrem angestammten Platz befestigen müssen, aber so, daß sie unmittelbar an das verbliebene Mittelstück anstoßen. Am besten die Schienenstücke an den Berührungstellen verlöten!

Da die solcherart verlängerte Kontakt-schiene mit dem jeweils benachbarten Gleisstück keine (elektrische) Verbindung bekommen darf, ersetzen Sie die metallischen Schienenverbinder durch solche aus Nylon (von Peco, s. Heft 2/XV S. 63). Da diese Schienenverbinder in der Mitte einen kleinen Trennsteg von 0,8 mm Stärke haben, müssen Sie die

Enden der Kontaktschiene etwas befeilen, damit die nächsten Gleisstücke exakt passend angesteckt werden können.

Noch besser und richtiger wäre es, gleich ein durchgehendes Schienenprofil (2,7 mm hoch) einzusetzen (die Befestigungslaschen des mittleren Schienenstücks lassen das leicht zu), doch bleibt hier das Problem, das eingesetzte Profil farblich den übrigen Märklin-Schienen anzugleichen (also chemisch zu färben)!

Das war's, was wir über das Märklin-Kontaktgleis im Bezug auf unseren Selbstblockartikel zu sagen hatten.

Ähnlich wie Herr Glasbergen ging auch Herr Kleemann an die Aufgabe heran, die Schaltimpulse nur von den Schleifern seiner Märklin-Loks auslösen zu lassen. Als Gleiskontakte fungieren bei ihm jedoch die kleinen Märklin-Gleisstücke 5109, die er – ohne irgendeine Änderung – überall da einsetzt, wo er die betreffenden Magnetartikel (z. B. Weichen) geschaltet haben will. Quasi als „Nebenprodukt“ seiner Schaltmethode ist der Umstand zu bezeichnen, daß seine impulsbetätigten Antriebe gänzlich ungefährdet sind (wie Sie gleich erfahren werden)!

Doch nichts auf der Welt ist vollkommen! Die empfindliche Stelle seines Vorschlags ist die Empfindlichkeit des bei seiner indirekten Steuerung zu verwendenden Relais. Da fahrsstrombetätigt, müssen sie – wenigstens bei Langsamfahrstellen – bereits bei verhältnismäßig niedriger Fahrspannung ansprechen, sonst versagt die Schaltung.

Märklin-Gleisstück 5109 als Gleiskontakt

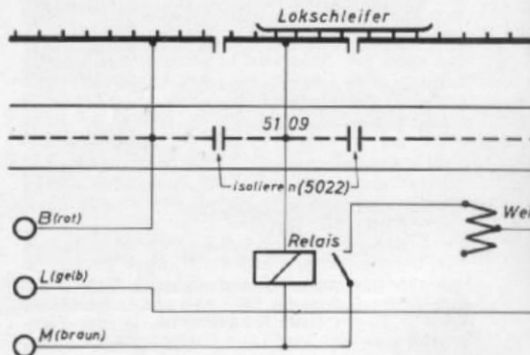
von E. Kleemann,
Lambsheim/Pf.

Märklin-Kontaktgleise 5105 (5104) lösen bekanntlich bei langen Zügen langandauernde Stromimpulse aus. Sind diese nicht erforderlich oder aufgrund bestimmter Schaltung gar unerwünscht, muß man wohl oder übel nach besonderen Einrichtungen Ausschau halten, die nicht nur kurze, sondern pro Zug sogar nur einen Impuls hervorrufen. Es gibt sicher mehrere Möglichkeiten (von denen wir in dieser Artikelserie ein paar aufzeigen. D. Red.), aber mir schwebte eine Lösung vor, bei der gleichzeitig die Gefahr ausgeschlossen war, daß Loks, die zufälligerweise auf den Kontaktgebern zum Stehen kommen, das Durchbren-

nen elektromagnetischer Artikel verursachen. Irgendwelche aufwendige „Vorbeugungsmaßnahmen“ wollte ich ebenfalls umgehen.

Da kam mir der Gedanke: Wie ist es, wenn man

Abb. 14. Das Schaltschema zeigt ein typisches Beispiel für eine indirekte Steuerung. Es sind keine Strom-, sondern Spannungsrelais zu verwenden, eventuell mit vorgeschaltetem Gleichrichter in Brückenschaltung. (Relais und Gleichrichter liefern u. a. die Firmen Conrad bzw. Radio-Holzinger.) Wie bereits gesagt, können Relais gespart werden, wenn die Fahrspannung zur Betätigung der Antriebe ausreicht. An Langsamfahrstellen wird man daher ohne Relais nicht auskommen.



nicht wie üblich die Radsätze der Märklin-Fahrzeuge zur Kontaktgabe heranzieht, sondern nur die Lokschleifer? Es ergibt sich zwar eine gewisse Umkehrung des Schaltungsprinzips von Märklin-Anlagen, weil ja nunmehr zwangsläufig der Fahrstrom (wenn auch meist indirekt) zur Betätigung von Weichen, Signalen usw. herangezogen werden muß, aber die Tatsache, daß auf diese Weise beide gestellte Forderungen auf geradezu „einfachgeniale“ Art erfüllt werden können, ist verlockend genug!

Und hier nun mein Rezept:

Ein Märklin-Gleisstück 5109 ist an der Stelle einzubauen, wo ein kurzer Impuls ausgelöst werden soll. Der Mittelleiter dieses Gleisstücks ist mit den Märklin-Mittelleiter-Isolierungen 5022 beiderseits vom Fahrstrom zu trennen und – elektrisch gesehen – besonders herauszuführen (s. Abb. 14). Diese Leitung wird mit einem Relais verbunden, welches wiederum den zu schaltenden Magnetantrieb steuert. Wir haben es hier also mit einer indirekten Steuerung zu tun.

„Schnurrbart“-Gleiskontakte

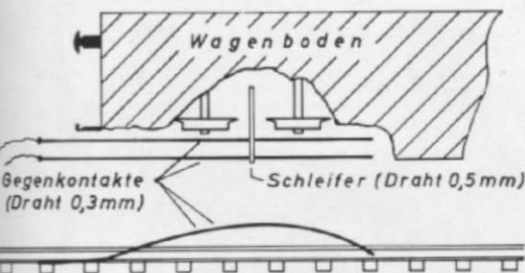


Abb. 15. Vorteile des Hummes-Vorschlags: nur ein (überdies starrer) Stift-Schleifer, dafür zwei lange, weich federnde Gegenkontakte.

Mit den letzten Veröffentlichungen in Heft 13/XIV S. 566 sollte eigentlich das Thema „Schnurrbart“ abgeschlossen sein. Herr Hummes sandte uns jedoch noch einige Verbesserungsvorschläge ein, von denen wir den besten ausgewählt haben und Ihnen bei dieser Gelegenheit zur Kenntnis geben wollen. Er ist nicht epochemachend, dürfte aber zur Vervollständigung dieser Artikelreihe beitragen.

Wenn Sie die Abbildung 15 mit der aus Heft 13/XIV S. 566 vergleichen, so werden Sie feststellen, daß zwischen beiden „Schnurrbart“-Vorschlägen im Prinzip so gut wie keine Unterschiede bestehen, der Ausführung Hummes jedoch der Vorzug zu geben ist.

Für neu hinzugekommene Leser wollen wir kurz in Stichworten wiederholen, was es mit dem „Schnurrbart“ auf sich hat:

Es handelt sich hierbei um eine polaritäts-unabhängige Kontakteinrichtung für Schaltungen, die der fahrende Zug auslösen soll.

Der große Vorteil dieser Anordnung liegt nun darin, daß die Lok beliebig lange auf einem Schaltgleis stehen bleiben kann, ohne dadurch dem angeschlossenen Magnetartikel Schaden zuzufügen (weil letzterer nämlich gar keinen Strom bekommt). Wenn die Lok hält, ist der Mittelleiter ja ohne Strom; folglich kann weder ein Relais ansprechen, noch ein Weichenantrieb oder sonst etwas durchschmoren. – Eine solche indirekte Steuerung gestattet übrigens die polungs-unabhängige Schaltung der Antriebe u. dgl.

In manchen Fällen wird man auf das Relais verzichten können, und zwar dann, wenn die Fahrspannung genügt, den zu schaltenden Antrieb sicher zu betätigen.

Die Schaltung eignet sich selbstverständlich auch für alle anderen Modellbahnsysteme. Zu beachten ist lediglich, daß ausschließlich die Lok einen Schaltimpuls auslöst (beispielsweise durch Kontakt b der Abb. 1, Heft 10/XV S. 430. D. Red.) und etwaige Relais von der Fahrspannung her gespeist werden.

Sie besteht aus drei Teilen. Das eine Teil – der „Schnurrbart“ – ist quer unter einem Wagen oder einer Lok angebracht und außen beiderseits nach unten abgebogen, so daß diese Enden die rechts und links neben dem Gleis montierten Gegenkontakte während des Vorbeifahrens berühren. Dieser Schleifdraht am Fahrzeug stellt somit die elektrische Verbindung zwischen den beiden Gegenkontakten her.

Herr Hoss machte seinerzeit den Vorschlag, den „Schnurrbart“ nur einseitig anzubringen und die beiden Gegenkontakte dann zwangsläufig ebenfalls nur auf einer Seite des Gleises vorzusehen. Während er noch zwei Drähte für den „Schnurrbart“ am Wagen empfahl, vereinfachte und verbesserte Herr Hummes die Ausführung auf die aus Abbildung 15 ersichtliche Form, zu der wohl nun nichts mehr gesagt zu werden braucht.

In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Einbau zugbedienter Kontakteinrichtungen steht die Forderung nach einem Schutz der angeschlossenen Antriebsspulen, da hierbei immer damit gerechnet werden muß, daß ein kontaktauslösendes Fahrzeug die Schalteinrichtung zufälligerweise – wie bereits mehrfach dargelegt – zu lange betätigt.

In dem Artikel „Weichen-Endabschaltung und -Rückmeldung“ (Heft 7/XV S. 298 u.s.f.) sind Maßnahmen beschrieben, die darauf abzielen, den Stellstrom für Weichen usw. rechtzeitig selbsttätig abzuschalten. In gewissem Sinne fällt auch die Arbeit des Herrn Kleemann in der vorliegenden Beitragsfolge mit unter die Kategorie „Endabschaltung“. Sie weist außerdem einen Weg, lediglich durch die Verwendung zusätzlicher Bauteile (also ohne Abänderung der Weichen usw.) einen wirksamen Schutz der gefährdeten Spulen zu erreichen.

Herr Ing. H. H. empfahl in Heft 10/XV S. 440 eine Überwachungsschaltung, die ebenfalls



Städtebauliche Ambitionen

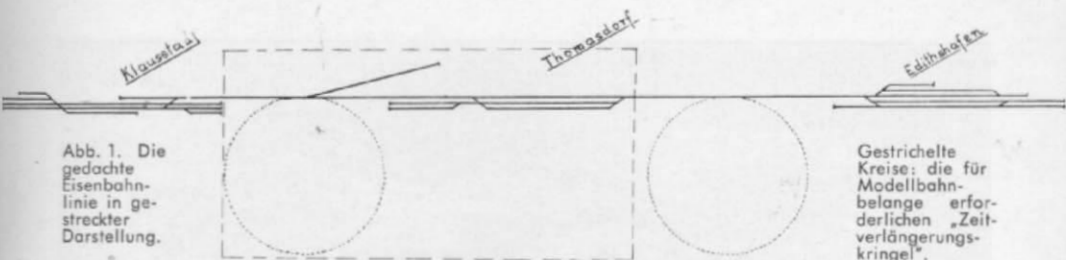
hat auch Herr W. Petri, Frankfurt, dessen „Luftkurort Patersberg“ (siehe WaPeFra-Bahn in Heft 8/XIV S. 339) einem Mini-Erdbeben zum Opfer gefallen ist und durch obige romantische Kleinstadt ersetzt werden soll. Sie entstand aus allen möglichen Faller-Bausätzen und -Mauerplatten und sogar aus Brückenteilen (für die Türme und den Wehgang à la Rothenburg).

einen gewissen Schutz bietet, wenngleich sie auch nicht selbsttätig arbeitet. Sie ist für kleinere Anlagen gut geeignet und mag vornehmlich wegen ihres geringen Aufwandes Anklang finden. Für größere Anlagen, die einen regen Verkehr erlauben, können dagegen nur vollautomatische Sicherungseinrichtungen in Frage kommen, denn es dürfte wohl die Freude am Betrieb dämpfen, wenn man ständig auf der Hut sein und Obacht geben muß, ob nicht

doch irgendwo zufällig eine Lok auf einem Kontaktgleis stehengeblieben ist.

Alle die genannten Sicherungs- bzw. Überwachungsmaßnahmen fallen in das Gebiet der Elektromechanik; d. h. ihre Funktionen beruhen darauf, daß mechanisch bewegte Schalter die vorgesehenen Aufgaben übernehmen.

Da es nicht immer so einfach ist, derartige Schalteinrichtungen nachträglich anzubringen
(weiter auf Seite 490)



Von „Klausstadt“ über „Thomasdorf“ nach „Edithshafen“

von Klaus Briese, Berlin-Nikolassee

Hiermit möchte ich Ihnen meine private Eisenbahnlinie vorstellen. Leider kann ich nicht wie Herr Schmidt in Heft 1/XV ausrufen: „Ich bin fertig!“ Meine Anlage steckt noch in den Kinderschuhen und außerdem bin ich auch gar nicht so versessen darauf, schnell mit meiner Anlage fertig zu werden. Erst einmal sollen die Gleise meinen Vorstellungen entsprechend liegen und dann werde ich mich den Einzelheiten widmen. Zuerst mußte ich aber ein sehr wichtiges Problem lösen: Ich bin nämlich (um zum 1000. Mal den beliebten doppel sinnigen Ausdruck zu verwenden) ziemlich beschränkt. Es galt in einer Zweizimmerwohnung eine Modellbahnanlage unterzubringen, die schon nicht mehr als Kleinanlage zu bezeichnen ist. Da ich ein Freund der Klein- und Privatbahnen bin, entfielen für mich die Platzsorgen für D-Züge, großes Bw usw. Aber trotzdem benötigte ich noch allerhand Platz, wollte ich alle meine Wünsche und Träume erfüllen. Zu bewältigen ist dieses Problem schließlich nur durch den Aufbau der Anlage auf verschiedenen Teilstücken, die bei Nichtgebrauch irgendwo verstaut werden können.

Mein Ziel ist, auf meiner Anlage den Betrieb einer „Eisenbahnlinie“, d. h. den Transport irgendwelcher Güter oder Personen zwischen verschiedenen Orten (wie beim großen Vorbild), darzustellen. Mit dem üblichen Gleisoval, das mir bei einigen Anlagen als Grundlage diente, habe ich keine rechte Freude gehabt. Ich hoffe, mit meinem derzeitigen Entwurf meinem Ziel, einer echten „Modelleisenbahnlinie“, einen Schritt näher zu kommen. Wie sieht nun diese geplante „Eisenbahnlinie“ aus? Ich möchte dies an einem gestreckten Gleisplan meiner Anlage erläutern.

In Klausstadt, der Endstation meiner eingleisigen Eisenbahnlinie, finden wir ein kleines Bw mit Lokschuppen. Für einen Triebwagen ist am Bahnhof ein Abstellgleis vorgesehen. Durch eine Kohlenhandlung, ein kleines Tanklager und einen Güterschuppen ist der Güterumschlag in Klausstadt sehr lebhaft. Von Klausstadt führt die Strecke nach Thomasdorf, einem

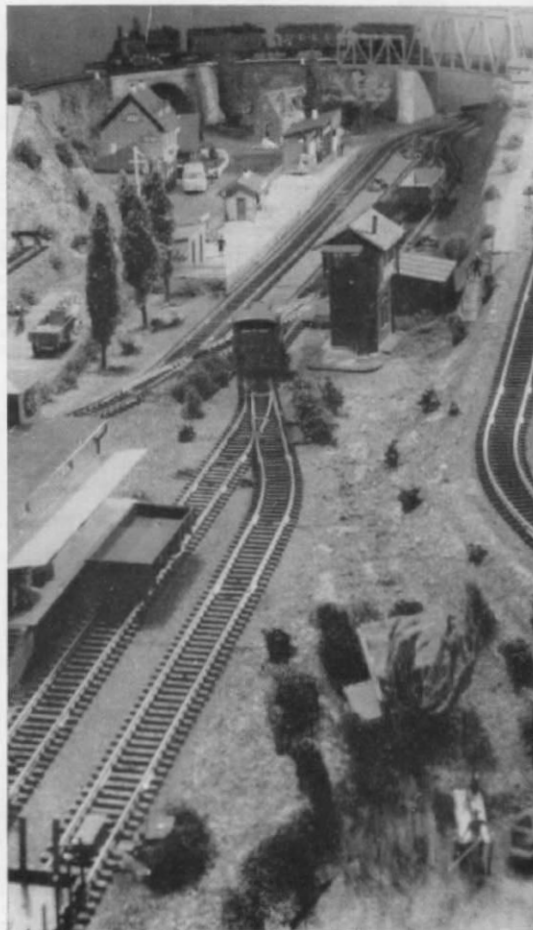


Abb. 2. Blick über das Lagerhaus von „Möbel-Kunze“ in Richtung „Thomasdorf“.

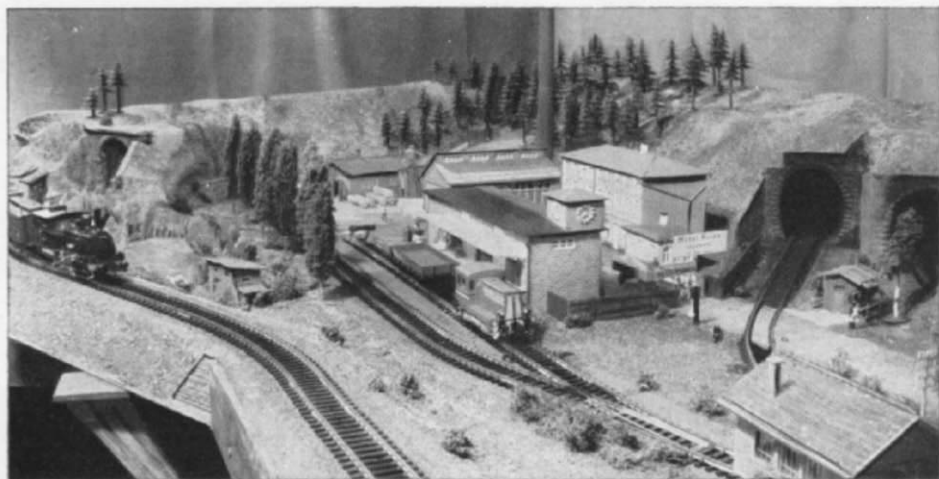


Abb. 3. Linker Teil des Modellbahnabschnittes „Thomasdorf“ mit Werkanschluß zur „Möbelfabrik Kunze“.

kleinen Haltepunkt. Die großen Wälder in der Nähe von Thomasdorf liefern das Holz für ein Sägewerk. Der Besitzer dieses Sägewerkes ließ am selben Platz eine Möbelfabrik errichten und benötigt daher für sein Lagerhaus einen Gleisanschluß. Von einer Kiesgrube, die an einer Abzweigung der Strecke Klausstadt-Thomasdorf liegt, werden die beladenen Wagons durch eine kleine Diesellok nach Thomasdorf gebracht, um dann ihre Ladung nach Edithshafen zu

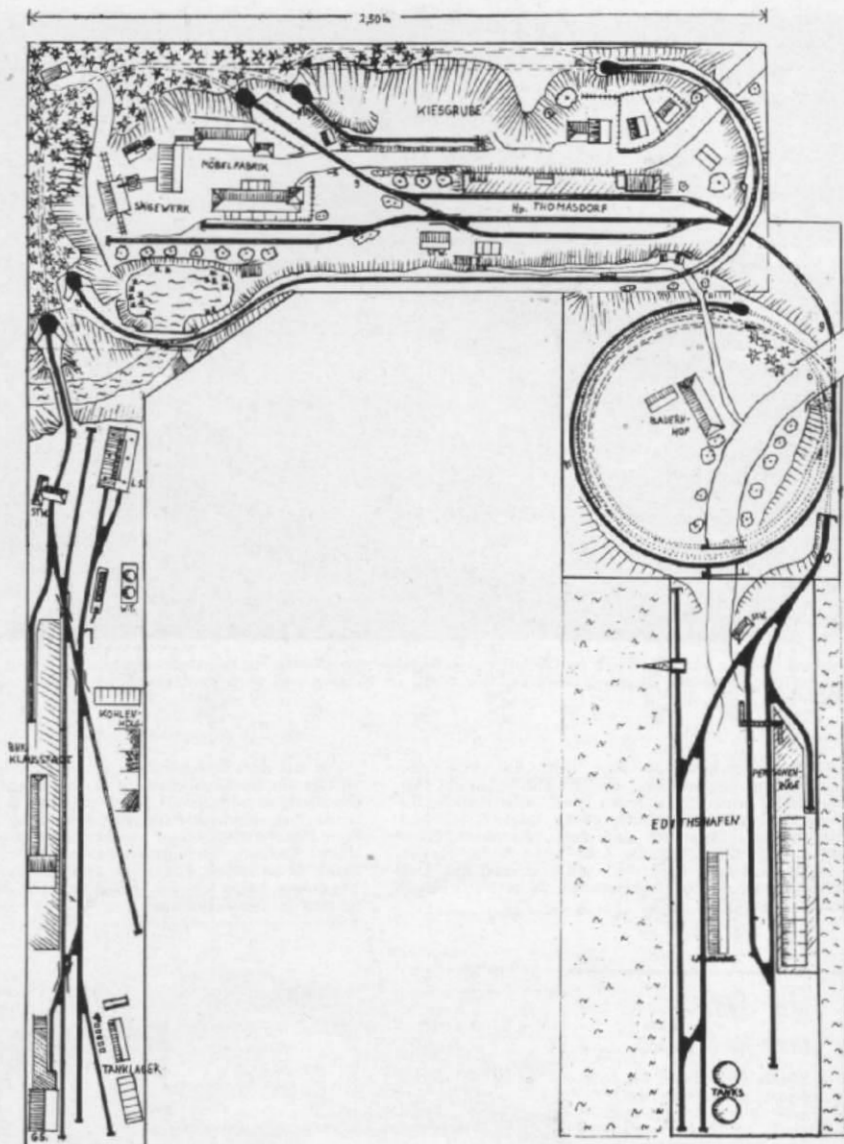
transportieren. Der Industrieverkehr von Thomasdorf nach Edithshafen soll von einer E 69 ausgeführt werden. Da meine Eisenbahnlinie auf irgendeiner Insel liegen soll, müssen in Edithshafen alle Güter und Personen auf Schiffe „verfrachtet“ werden. Ebenso wird alles mit Schiffen vom Festland Kommende von Edithshafen aus nach Thomasdorf und Klausstadt per Bahn weiterbefördert.

Wie habe ich nun dieses nicht gerade sehr beschei-



Abb. 4. Bretterstapel, Säge- und Späneschuppen (mit Falltür) nach einem Berliner Vorbild.

Abb. 5. Streckenplan der Anlage Briese im Zeichnungsmaßstab 1 : 26 (vom Verfasser gezeichnet). Der eine Streckenverlängerungskreis bei „Edithshöfen“ ist hier unschwer zu entdecken, der andere im Abschnitt „Thomassdorf“ ist nur in Form einer unterirdischen Ausweiche (hinter der Kiesgrube) ausgeführt und dient lediglich zum Strecken der Fahrplanzeit, ohne sichtbares (überdies überflüssiges) Runddrehen.



dene Thema auf meine Modellbahnanlage zu übertragen bzw. wie gedenke ich dies zu tun?

Um genügend lange Strecken und Fahrzeiten zu erhalten, habe ich – wie im gestreckten Gleisplan durch punktierte Linien angedeutet – zwischen die einzelnen Bahnhöfe Streckenkreise eingebaut. Wie das

im einzelnen aussieht, soll mein Anlagenplan demonstrieren. Weiterer Erklärungen bedarf dieser wohl nicht, da Sie sich an Hand der Beschreibung des gestreckten Gleisplanes auf diesem Anlagenplan wohl ohne weiteres zurechtfinden werden.

Aufgebaut ist bisher das Mittelstück der Anlage –



Abb. 6. Motiv vom Dorfteil (mit Schilf aus grüngefärbten „Kinderhaarbürsteborstenbüschel“) und einer kleinen selbstgebastelten Blechträgerbrücke. Die Lücke im Hintergrund wird in Kürze durch eine Kiesgrube ausgefüllt.

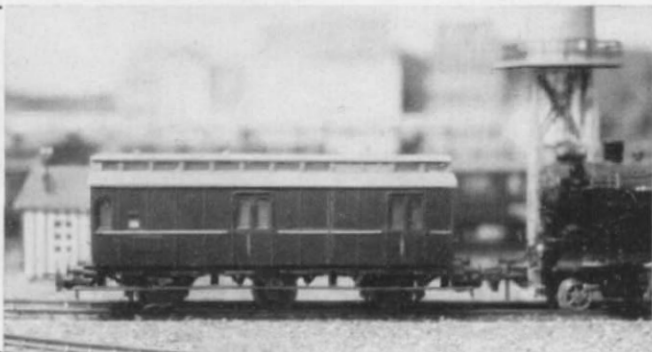
wie im gestreckten Gleisplan durch die gestrichelte Umrandung angedeutet. Einige Motive dieses Anlagenteiles finden Sie auf den Fotos. Allerdings ist die Vegetation zum Teil noch etwas spärlich und die Menschlein müssen sich auch noch vermehren. Ebenso ist auch die Kiesgrube noch nicht fertig. Na, ja. Was lange währt, wird vielleicht auch mal gut. Und ich baue an diesem Anlagenstück ja erst eineinhalb Jahre.

Um auf dem Streckenkreis ein Karussellfahren von vornherein auszuschließen, ist in diesem ein verstecktes Überholgleis eingebaut. Jeder auf diesem Kreis fahrende Zug durchfährt ihn nur einmal, um dann auf dem Überholgleis einen zweiten Zug in entgegengesetzter Richtung für eine ebenso einmalige Kreisfahrt abfahren zu lassen. Durch die Automatisierung dieses Vorganges habe ich die Hände frei für die Rangierfahrten in den Bahnhöfen.

Auf Eid! - genau nach „Eid“...

... entstand dieser H0-Postwagen, und zwar entsprechend seinen Anregungen in Heft 11/XIV S. 469 aus einem Lilliput-Postwagen-Vierachser, d. h. als Fahrwerk dient das Untergestell eines Märklinwagens. Dies war übrigens meine allererste Bastelarbeit und ich kann WeWaW nur beipflichten: „Unversucht schmeckt wirklich nichts!“

J. Schey, Speyer/Rh.



Flügelsignal - abhängig von der Weichenstellung

Dr. Winfried Wisotzky, Hamburg

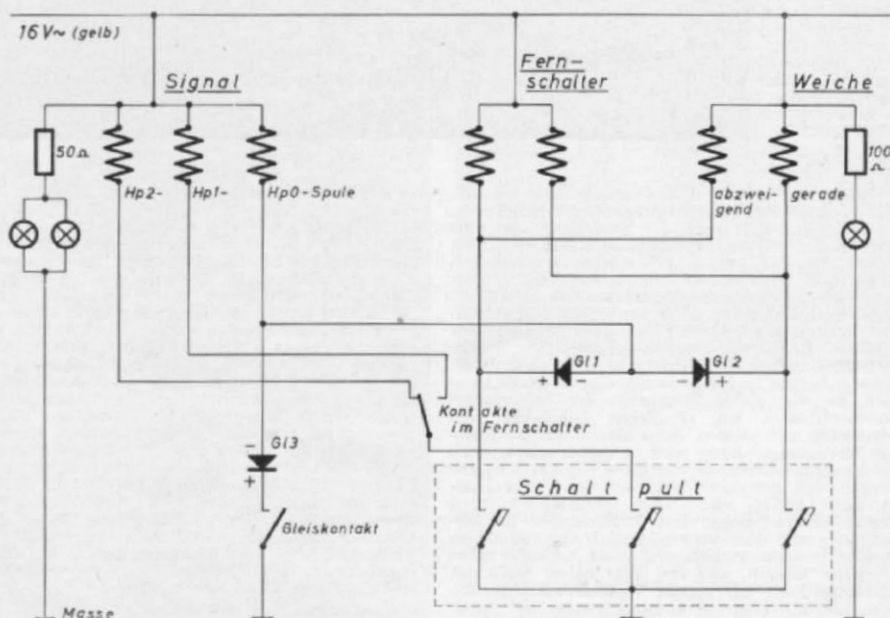
Auf meiner Märklin-Anlage (Gleichstrombetrieb) steht vor einer Streckenverzweigung ein ungekuppeltes zweiflügeliges Märklin-Formsignal, das man bekanntlich zwar von Hp 1 auf Hp 2 stellen kann, jedoch nicht umgekehrt; es muß daher unbedingt erst auf Hp 0 zurückgelegt werden.

Ich wollte die Stellung des Signals von der Lage der Weiche abhängig und dabei die Bedienung narrensicher machen.

Zu diesem Zwecke schaltete ich der Weiche einen Märklin-Fernschalter parallel (s. Abb.), dessen Kontakte die Signalstellung bestimm-

men. Falls man die Weiche nachträglich mit Umschaltkontakten (etwa ähnlich Heft 15/XIII S. 627) ausgerüstet hat, erübrigt sich der Fernschalter.

Aus der Schaltung geht hervor, daß im Stellpult 2 Tasten eingespart werden; außerdem – was durchaus nicht zu verachten ist – bleiben die Fahrstromschalter im Signal für ihre eigentliche Bestimmung frei. Im Stellpult ist also nur eine Taste für Hp 1 und Hp 2 erforderlich, und um das Signal in Hp-0-Stellung zu bringen, drückt man eine der beiden Weichentasten. Wesentlich ist, daß beim Umschal-



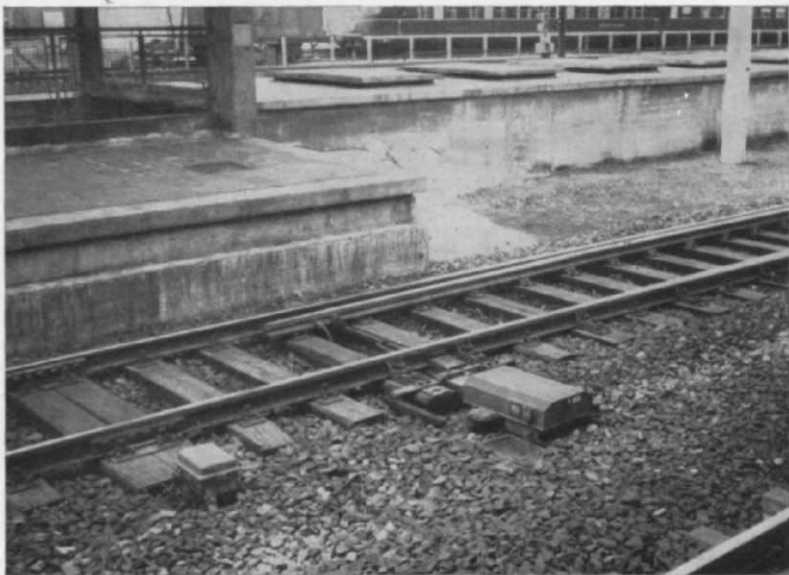
Zunächst erscheint die Sache etwas kompliziert. Lesen Sie den Text zweimal oder – bauen Sie frisch fröhlich drauflos. Wenn Sie genau nach der Schaltung arbeiten, kann eigentlich gar nichts schiefgehen. Es genügt, die Gleichrichter (Sperrzellen) für eine Belastung von etwa 200–300 mA zu bemessen. Sie werden dann zwar überlastet, aber die heutigen hochwertigen Ausführungen vertragen das kurze Zeit, ohne Schaden zu nehmen.

Zur Schonung der Lämpchen in Signal und Weiche hat der Verfasser Vorwiderstände eingebaut, was zur Nachahmung empfohlen sei. Die Belastbarkeit des 100-Ω-Widerstandes muß etwa 1 Watt, die des 50-Ω-Widerstandes etwa 2 Watt betragen.

Ein „Verlust“ für die Romantiker
Ein „Gewinn“ für die Weichenbauer

Weichenlaternen – passé!

Abb. 1. Nah be-
sehen gibt's
nicht (mehr) viel
zu sehen bei
einem Weichen-
antrieb ohne La-
ternensignal, wie
sie im Hbf. Hei-
delberg instal-
liert sind. (Foto:
F. Mlady,
Kassel).



Die Abb. 2 u.
3 sind ebenfalls
im Heidelberger
Hbf. entstanden
und stammen v.
Herrn R. Kir-
chner, Heidelberg.
Wie „nackt“ und
„unfertig“ (für
Modellbahner-
Begriffe) wirken
doch solche la-
ternenlosen
Weichenstraßen!

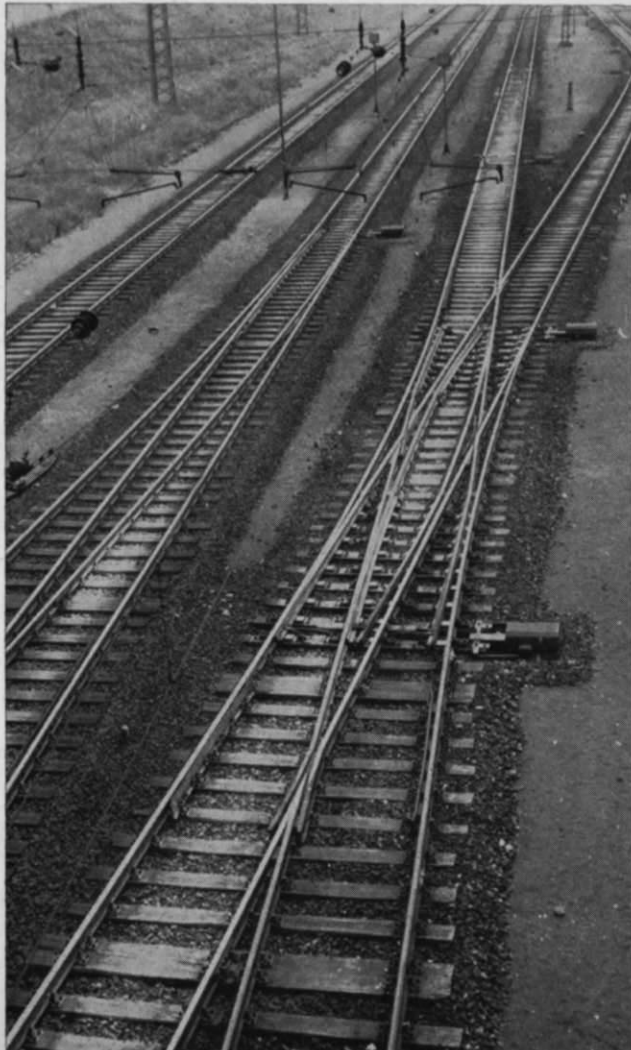
Diese Weichenstraßen-Bilder vom Heidelberger Hbf. dürften gemischte Gefühle erwecken, zumindest recht unterschiedliche, je nach der Einstellung, die man zum Vorbild und im besonderen zu diesem speziellen Thema hat. Der fortschrittlich denkende Gleisselbstbauer, der um die Beschaffungsschwierigkeiten von zierlichen Weichenlaternen (insbesondere für DKw's) weiß, wird frohlocken oder wenigstens befreit aufatmen, kann er nun doch getrost auch bei seinen Weichen die Laternen entfallen lassen. Der romantisch angehauchte Modellbahner wird bedrückt in die Zukunft blicken und sieht bereits den Zeitpunkt kommen, da die vielen Lichtpunkte der beleuchteten Weichenlaternen aus sämtlichen Bahnhöfen verschwunden sein werden. Auch hinsichtlich der späteren Modellbahnanlagen wird er duster sehen, denn die Modellbahnindustrie wird eines Tages sicher spitzkriegen, daß man durch Weglassen der Weichenlaternen nicht nur Geld sparen kann, sondern allein schon der Vorbildtreue wegen dazu verpflichtet ist. Der Modellbauer wird dann vergeblich nach den Old-Timer-Weichenlaternen suchen und diese mühselig selbst herstellen müssen, was zur Folge haben wird, daß höchstens noch ein kleiner Nebenbahnhof pietäts-

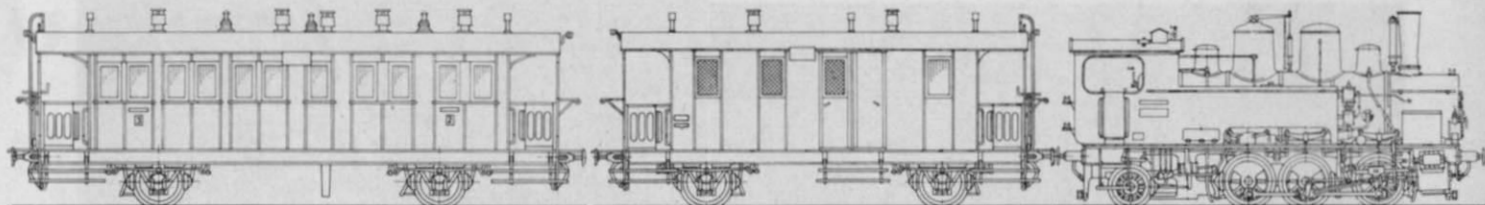
halber mit ein paar wenigen „altertümlichen“ Weichenlaternen ausgerüstet sein wird. Hoffen wir, daß der BUBA doch noch eine Erleuchtung kommen möge, daß sie die Weichen mit meinetwegen andersartigen Leuchtpunkten kennzeichnen kann, im Interesse der Modellbahner und im Interesse der Lokführer, die sich bislang sicher leichter getan haben. Nachdem die BUBA aber bereits seit längerem Versuche mit ferngesteuerten und fernüberwachten Zügen anstellt, wird man auch diese Hoffnung begraben müssen, zumal die Lokführer, wie die Heidelberger Erfahrungen ergeben haben (leider!), durchaus auch ohne Weichensignale zurechtkommen. Und wenn man bedenkt, welch' riesige Beträge für die Beschaffung und Instandhaltung der Weichenlaternen laufend eingespart werden können, muß man – ob man will oder nicht – Verständnis für die Bestrebungen der BUBA aufbringen und sich damit abfinden, daß die Entwicklung um nichts in der Welt aufgehalten werden kann. Und so werden es wiederum die Modellbahner sein, die durch liebevolle Einzelleistungen alte Fahrzeuge und Betriebseinrichtungen, also auch die Weichenlaternen der heutigen Zeit, hegen und pflegen und der Nachwelt erhalten werden. WeWaW

ten der Weiche das Signal stets auf Hp 0 gestellt wird; der Fernschalter (oder der Umschaltkontakt in der Weiche) sorgt dann bei der Fahrtfreigabe für die richtige Signalstellung in Abhängigkeit von der Weichenstellung.

Die Aufgabe des Gleichrichters G13 besteht darin, eine Beeinflussung der Weiche bei Überfahren des Gleiskontaktes zu verhindern.

Diese Schaltung habe ich erprobt; sie arbeitet seit langem einwandfrei.





Unsere neue
Bauplanfolge:

Bayrischer Nebenbahn-Personenzug

Teil III: Lokalbahn-Personenzug BCLi Bay 01

Nur aus Lok und Packwagen bestehend, würde der bayrische Nebenbahn-Personenzug zugegebenermaßen etwas dürrig wirken. Es ist deshalb kaum zu umgehen, ihn auch mit Fahrzeugen für Reisende auszustatten. Aus diesem Grunde stellen wir heute den BCLi Bay 01 vor, einen typischen „Zweiachser“ aus der Zeit um die Jahrhundertwende. Typisch insofern, als das Flachdach und die paarweisen Fenster zur Zeit des Entwurfs dieses Wagens bei den meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen die Regelausführung einfacher Reisezugwagen charakterisierten.

Der Bau eines H0-Modells des BCLi Bay 01 ist allerdings nicht ganz so einfach, wie man im ersten Augenblick vermuten möchte; es sei denn, man nimmt eine Reihe von Kompromissen in Kauf. Der Fahrzeugunterbau, der keinerlei Besonderheiten aufweist, wird in einem der üblichen, eingeführten Bauverfahren hergestellt. Die ersten Probleme tauchen jedoch schon hinsichtlich der Achslager und Korbpufer auf. Wer ein originalgetreues Modell besitzen will, kann nicht umhin, sich bei diesen Teilen auf den Selbstbau zu werfen, da es für das Modellfahrzeug keine geeigneten Fertigteile gibt (von den Achslagerblenden der Liliput-Zweiachser Ci 25 einmal abgesehen, die in etwa entsprechen, aber einzeln – weil mit ans Fahrgestell angespritzt – nicht erhältlich sind). Es ist denn, man ändert diese Fahrgestelle auf unsere Vorlage ab, was durchaus im Bereich des Möglichen liegt). Es ist selbstverständlich vertretbar, andere einigermaßen passende Achslagerblenden, eben-

so Hülsenpuffer, zu verwenden, wenn auch das vorbildgerechte Aussehen des Modells dadurch wesentlich verfälscht werden kann.

Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich beim Bau des Wagenkastens, und zwar bei der Wiedergabe der Blechstöße der Seitenwandbekleidung. Am besten kann man diese Aufgabe lösen, wenn man den Wagenkasten in Metallbauweise herstellt. Die Stöße lassen sich dann durch aufgelöteten dünnen Messingdraht recht gut imitieren. Will man dagegen den Kasten aufbau in Holzbauweise ausführen, bleibt wohl nichts anderes übrig, als auf die Andeutung der Blechstöße zu verzichten. Es ist natürlich möglich, Messingdrahtabschnitte mit UHU-plus zu befestigen. Ein derartiges Vorgehen ist aber erfahrungsgemäß nicht ganz so einfach, da das garantiert haltbare Aufkleben von Rundmaterial auf einer ebenen Fläche gewisser Erfahrungen mit UHU-plus bedarf. Außerdem setzt ein Kleben – im Gegensatz zu einer Lötung – ein besonders präzises Richten der Drahtstücke voraus. Bei UHU-plus muß man mit dem Einrichten warten, bis er anfängt zäh zu werden; außerdem darf er nicht „verschmiert“ werden, weil dies später höchst unschöne Nachwirkungen hat. Auf jeden Fall abzuraten ist vom Bekleben der Wagenwände mit Kartonstreifen als Stoßandeutung, wenn sich dieses Verfahren auch zur Wiedergabe von Zierleisten aller Art recht gut eignet. Diese Streifen können, selbst wenn man sie maschinell schneidet, kaum unter 1 mm Breite gebracht werden. Ein Millimeter am Modell

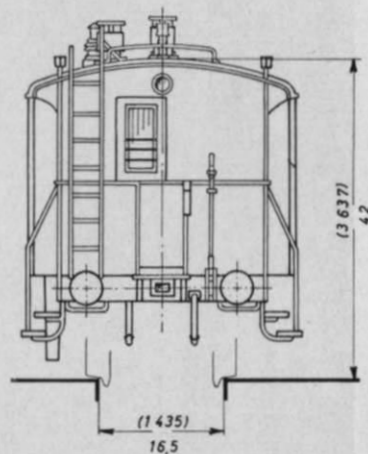


Abb. 1. Stirnansicht in 1/10 H0-Größe.

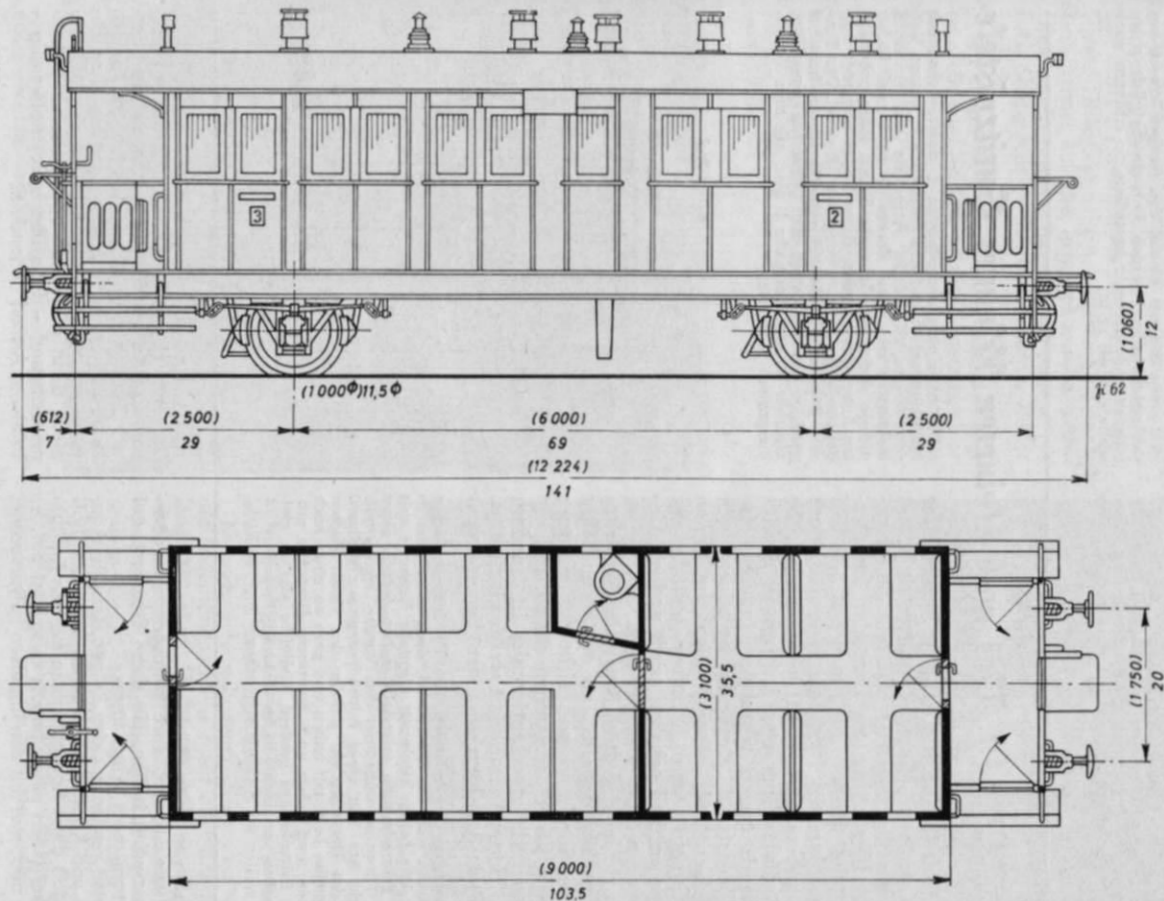


Abb. 2 und 3. Lokalbahn-Personenwagen BCLi Bay 01. Zeichnung nach Originalunterlagen für den Modellbau 1 : 87 (= 1 : 1 für H0) bearbeitet. Die Klammermaße geben die Abmessungen des Vorbildes an.

entspricht aber elf Zentimetern des Vorbilds! Außerdem neigen allzu dünne Kartontreifehen ausnahmslos zum Aufspalten an den Schnittkanten. Ehe man sich also in eine derartige Problematik der Wiedergabe einläßt, ist es zweifellos einfacher, im Falle der Holzbauweise glatte Wagenwände als Kompromiß hinzunehmen und die Abdeckleisten mit grauschwarzer Tusche anzudeuten.

Ein weiteres Problem, für dessen Lösung die Modellbaulndustrie keine Hilfestellung gibt, ist die Nachbildung der Dachlüfter und Lampenkappen. Hier läßt sich jedoch mit Rundmessing, Unterlegscheiben, Messingdraht und -blech recht gut Rat schaffen. Wer keine

Drehbank besitzt, kann die Lüfter- und Lampenkörper bei etwas Geduld auch mit Hilfe der Bohrmaschine zustandebringen.

Man sieht also – alles in allem –, daß es auch ein „unscheinbarer“ Nebenbahnwagen „in sich“ haben kann. Trotzdem hoffen wir, Ihnen nicht im voraus den Nachbau vergällen zu haben. Aber schließlich sagt man ja nicht umsonst, daß mit den Schwierigkeiten einer Aufgabe das Talent zu ihrer Meisterung wächst. Und wenn Sie erst einmal den fertigen Wagen vor sich stehen haben, werden Sie wahrscheinlich in berechtigtem Besitzerstolz feststellen: So schlimm war's schließlich gar nicht! Zi.

Dietrich Mahlmann,
Duisburg-Hamborn

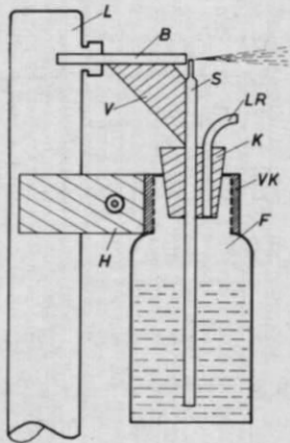
Des noch kleineren Mannes Spritzpistole

In Heft 12/XI S. 456 hat Herr Ranzenhofer „Des kleinen Mannes Spritzpistole“ (die „Deklema-Spritzpist“) vorgestellt. Eine blende Idee! Aber (so fragt der „minderbemittelte“ Bastler), muß man erst 3,30 DM anlegen, um die Flitspritze dann auch noch umbauen zu dürfen? Ich jedenfalls brauche als Radfahrer nur eine Luftpumpe, die ich noch nicht einmal umzubauen brauche. Materialbedarf: 2 Kugelschreiberminen, ein Stückchen Blech, einen Korken (am besten aus Gummi), eine Klammer (mit der die Pumpe am Rad gehalten wird) und ein Gefäß, das in diese Klammer paßt.

Ich glaube, daß diese Bauart der Flitspritze insofern überlegen ist, als der Farbbehälter fest angebracht ist und nicht nur an einer Lötstelle hängt. (Abgesehen davon, daß die Pumpe nicht zweckentfremdet ist, sondern „zwei Herren“ wenn nicht gerade gleichzeitig, so mindestens hintereinander dienen kann.)

Anmerkung der Redaktion: Hm! Die Idee des Herrn Mahlmann selbst ist bestechend, doch nicht ganz so ideal. Wir haben seinerzeit ebenfalls Versuche mit einer Fahrradpumpe angestellt, gaben jedoch einer guten Flitspritze unbedingt den Vorzug. Wer jemals versucht hat, mit einer Fahrradpumpe zu spritzen, wird das Herumwedeln (infolge der vielen kurzen Spritzstöße) bald satt haben und gern zu einer noch besseren (und daher noch teureren) Flitspritze größeren Luftvolumens greifen! Vielleicht gibt es gleichermaßen unterschiedliche Fahrradluftpumpen – dann wollen wir nichts gesagt haben.

Die an einer Fahrradpumpe L meist vorhandene Halteklammer H hält das Fläschchen F, dessen Verschlusskappe VK zwecks Aufnahme des Korken K durchbohrt wird. Der Korken K weist zwei Löcher auf, in denen das Saugrohr S (aus einer gebrauchten Kugelschreibermine, deren Spitze abgesägt wurde) sowie das Luftzuführungsrohr LR steckt. Das Blasrohr B (ebenfalls ein Teil einer Kugelschreibermine) wird in das Mundstück der Luftpumpe eingeführt. Blasrohr B und Saugrohr S sind mit dem Verbindungsblech V verlötet.



(Schluß von Seite 480)

oder einzubauen, veröffentlichen wir nächstens zwei Arbeiten, die diese Probleme auf elektronischem Wege lösen.

Damit wollen wir den Reigen der Gleiskontakte und Kontaktgleise beschließen und hoffen, daß diese Kontaktnahme mit den Kontakten bei Ihnen einen Impuls ausgelöst hat, es doch auch mal mit den Impulsen zu versuchen.

Sollten noch irgendwelche Unklarheiten bestehen, so schreiben Sie uns kurz unter dem Stichwort „Gleiskontakte“. Erwarten Sie jedoch keine Rückantwort, denn wir wollen diese Zuschriften und Anfragen vorerst einmal sammeln, dann auswerten und wiederum zusammenhängend – falls überhaupt notwendig – in einem Artikel behandeln.

Interessantes von einer Trix-Anlage

Karl Gysin,
Allschwil/Schweiz

Selbstgebogene Gleisradien

Das wichtigste an meinen Bildern von der noch nicht fertigen 5,35 x 3,40 m großen Anlage dürften sicherlich die „schwungvoll“ verlegten TRIX-Gleise sein. Offenbar ist noch kein Trixist auf die Idee gekommen, seine Gleise individuellen Radien anzupassen, ich habe wenigstens noch niemals solche Bilder entdeckt.

Mit einem ca. 1 mm starken Sägeblatt sägt man ein paar Schlitzte in den Längssteg einer Schiene, faßt dann das Schienenstück mit den Händen so, daß man mit den Daumen die Rundung herausdrücken kann. Hierbei das Schienenstück flach auf die Unterlage drücken. Gewiß, man braucht etwas Kraft und wenn man ein paar Gleisstücke gebogen hat, tun einem auch die Daumen weh, aber die so



Abb. 2. Auch bei den Streckengleisen bietet sich das Bild großer Gleisradien!



Abb. 1. Die „schwungvoll“ gebogenen und verlegten Trix-Gleise im 3 m langen Hauptbahnhof.

gewonnenen Kurvengleisstücke lohnen alle Mühen und Anstrengungen.

Je nach dem gebogenen Kurvenradius ist die Bogeninnenschiene mehr oder minder zu lang. Mit einer Flachfeile muß sie also um den Differenzbetrag (meist 1–1,5 mm) gekürzt werden, damit die Gleisstücke, aneinandergesteckt, einen einwandfreien und gleichförmigen Bogenverlauf ergeben.

Da man auf die beschriebene Art nur ziemlich große Gleisradien erzielen kann, mitunter aber auch welche erforderlich sind.



Abb. 3. Noch bemalt, aber in Bälde mit Poradur verkleidet: das große Viadukt, über das gerade die SBB-Ce 6/8 „Krokodil“ (von Märklin) mit einer Reihe von Pocher-Zementsilowagen donnert.

die wohl kleiner, aber immer noch größer als der 40er-TRIX-Radius sein sollen, vollzieht man die gleiche Prozedur im umgekehrten Sinn an den TRIX-Bogengleisen 4724, d. h. man streckt sie etwas.

Das Trix-System – umgemodelt

Im übrigen habe ich nicht nur das TRIX-Bahnsystem „auf den Kopf gestellt“, sondern sowohl Weichen wie Fahrzeuge so umgemodelt, daß auch Märklin-Fahrzeuge (Gleich-

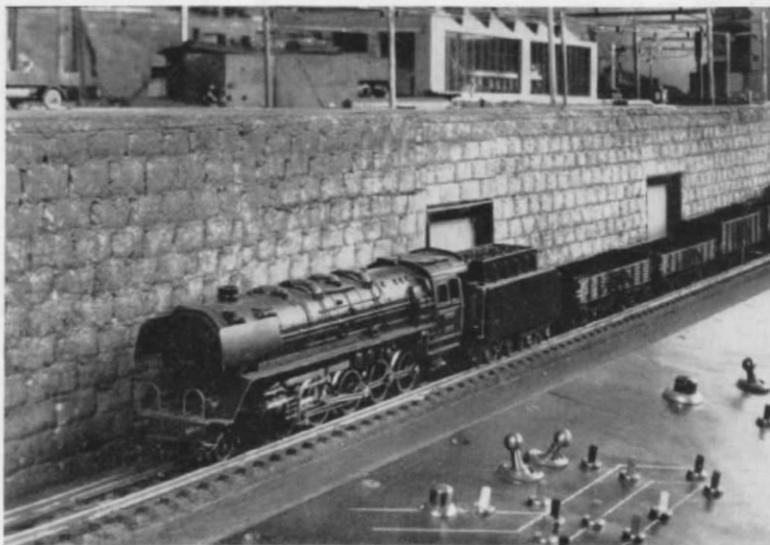
strom) einsatzfähig sind. Hierzu waren folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Radlenker der Weichen durch Messingstreifen (3 mm hoch, 1 mm stark, 50 mm lang) verstärkt, wodurch die Spurrille enger wurde.

2. Die Räder der TRIX-Loks auf Märklin-Maße abgedreht, die Isolierbuchsen entfernt und welche aus Messing angefertigt, so daß die Maschine nunmehr durch die Räder „Masse“ erhält. Außenschleifer entfernt und durch Märklin-Skischleifer ersetzt. Daß sämt-

Abb. 4. Zugegeben, die einzelnen Gesteinsquadern sind verhältnismäßig groß geraten, aber trotzdem beweist Herr Gysin, daß man aus Poradur tatsächlich sehr echt wirkende Mauern zustandebringen kann (und das bloß mit 'nem Bleistift!).

Hier wird mit Dampf gefahren, aber daß es eine Märklin-Lok ist, die da mir nichts, dir nichts an der Wand entlang auf Trix-Gleisen (und Weichen) lustwandelt, will einem auf Anhieb nicht so recht in den Kopf!

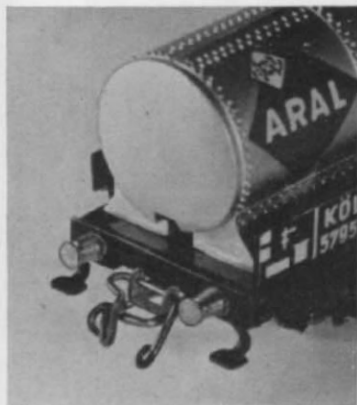


liche TRIX-Wagen Austauschradsätze à la Märklin erhielten, versteht sich wohl von selbst.

Daß ich somit vom Zweizug-System gänzlich abgekommen bin, ist nun leicht zu erkennen. Darüber hinaus habe ich sämtliche Trennungen in den Außenschienen vorgenommen und steuere über den Mittelleiter bzw. über die Oberleitung. Da ich auf diese Weise keine Streckentrenner brauche, kann ich die Fahrleitung meiner zur Zeit im Aufbau befindlichen Oberleitung durch Federn mit 700 g Zug stramm verspannen. Die Zugsicherung erfolgt durch Blockstrecken mit Märklin-, TRIX- und Wesa-Signalen und TRIX-Relais.

Mauern aus Porodur

Die Anregung des Herrn Dr.-Ing. Becker aus Speyer in Heft 9/XIV S. 404 habe ich mir zu eigen gemacht und baute meine Mauern ebenfalls „mit dem Bleistift“. Die 5 mm starken Porodur-Platten (s. Heft 11/XIV S. 485) wurden dann entsprechend dem Gelände aufgeklebt. (Vorsicht! Keinen Kleber auf Nitrobasis verwenden, sonst lösen sich die Platten auf!) Dann habe ich die Mauern mit Aquavern (einer Art Plaka-Farbe) gestrichen und nach dem Trocknen mit weißer Farbe patiniert. Die Gesteinsfugen sind nun dunkel, während die Steinoberfläche aufgehell ist.



Mittels Draht „auf Draht“!

Die Haarnadel-TT-Kupplung

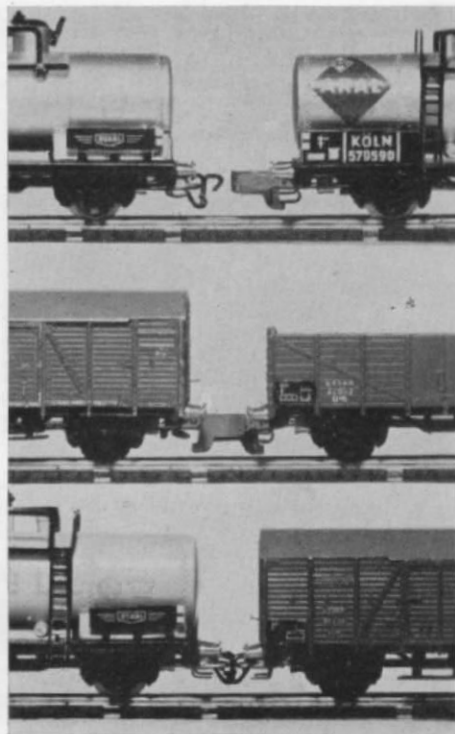
von P. O. Scharowski, Heidelberg

◀ Abb. 1.

Abb. 2. ▶
Rokal- und
Haarnadelkupp-
lung ver-
gleichs-
weise ge-
genüber
gestellt.

Sie ist eigentlich so einfach zu machen, daß ich den Bildern wohl nicht viel Worte hinzufügen muß. Von der Rokal-Halterung wird – nach Entfernen des Original-Kupplungsblocks – die vorstehende Justierung abgeschnitten, aus Messingdraht ein U-förmig gebogener Bügel (eckiges U) verlängernd untergelötet. Der auf Abb. 1 deutlich sichtbare Kupplungshaken wird aus einer glatten Haarnadel zurechtgebogen. Abgesehen davon, daß diese meine Kupplung nicht nur zierlicher ist und bestens funktioniert, ist auch noch der etwas große Wagenabstand verringert worden.

Ich weiß, es gibt die spezielle Kelm-TT-Kupplung und vielleicht läßt sich sogar die neue Arnold-Kupplung für TT verwenden, aber man freut sich eben manchmal über kleine Dinge, die man selbst gemacht hat und die trotz der Kleinheit nicht unwesentlich sind.



Es handelt sich hier zwar um „stumme“ Zeugen, doch legen sie ein beredtes Zeugnis ab von der hohen Kunst des Herrn Stumm, „ohne handwerkliches Können sowie ohne Drehbank und LötKolben“ (um seine eigenen Worte zu gebrauchen) sehr ansprechende Modelle zu bauen. – „Vielleicht ist es eine kleine Anregung für manchen Modellbahner, der keine „große“ Werkstatt hat, es doch einmal mit dem Eigenbau zu versuchen. Er müsste jedoch so großzügig sein wie ich und auch Kompromisse schließen

können, da die Modelle nicht ganz hundertprozentig den Originalen entsprechen. Mögen die hundertprozentig Genauen ruhig vom hohen Roß auf mein Steckenpferd herabschauen – ich habe nunmal meine Freude an und mit meinen Modellen, sie sind mein ganzer Stolz!“, so schreibt Herr Stumm über seine „zusammengeschusterten“ Modelle, wofür er einen „Meistertitel“ verdient. Erst nachmachen und dann kritisieren (falls man dann überhaupt noch Lust dazu verspürt)!

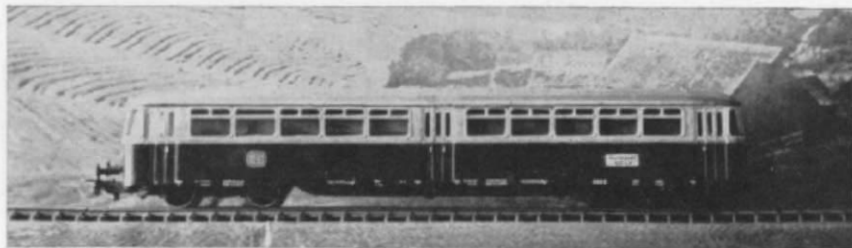


Abb. 1. Der ETA 150 (ebenso der nicht abgebildete ESA 150) entstand aus je zwei Oberteilen des Märklin-Schienenbusanhängers. Bei jedem dieser Wagengehäuse wird das Kopfenende mit dem Oberlichtfenster weggeschnitten und zwar so, daß bei dem einen ein Drittel, bei dem anderen zwei Drittel der Tür stehen bleiben, damit nach dem Zusammenkleben beider Wagengehäuse in der Mitte wieder eine dreiteilige Tür entsteht. Die Puffer wurden durch federnde von Voegelé ersetzt und an beiden Enden des ETA (bzw. an einem Ende des ESA) je eine dritte Lampe und ein Signalarhorn angebracht.

Der Antrieb erfolgt durch einen TRIX-Motor über zwei Sommerfeldt-Getriebe. Als Vorbild diente der Antrieb des HAMO-Großraumstraßenbahntriebwagens, jedoch wird bei diesem Modell nur ein Drehgestell angetrieben.



Abb. 2 und 3. Der BR 69 bzw. 70 (unten) sieht man es nicht mehr an, daß die Gehäuse der italienischen Kitmaster-C-Lok entsprechend abgeändert worden sind. Aus dem Fahrwerk einer Kleinbahnlok wurde eine Treibachse herausoperiert und jeweils eine Laufachse anmontiert.



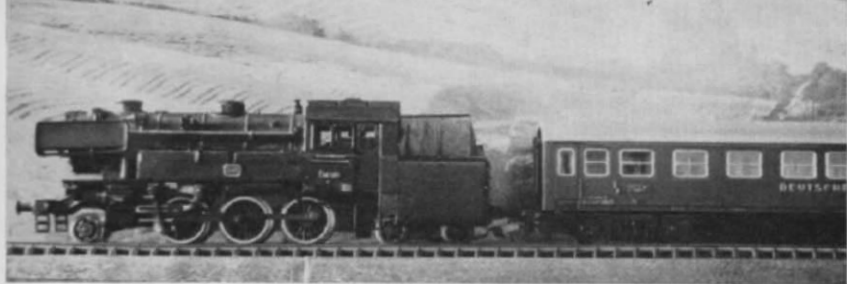


Abb. 4. Die „66“ entstand aus einer Kitmaster-„23“ und einem kompletten Fahrgestell einer Fleischmann-„24“ sowie einem Vorlaufdrehgestell einer „01“. Die Wasserkästen sind aus Abfallteilen anderer Plastik-Baukästen angefertigt. Für den Zusammenbau benötigte Herr Stumm lediglich einen Laubsägebogen und ein Messer.



Abb. 5. Die BR 52 war vormals eine Gützold-„42“. Der Tender sowie die Vorlaufachse sind Eigenbau. Diese Lok kann übrigens mit wenigen Handgriffen wieder in eine „42“ zurückverwandelt werden.



Abb. 6 und 7. Diese beiden Modelle sind etwas mehr „FS“ (frei Schnauze) entstanden. Der Triebwagen wurde in Anlehnung an den ETA 180 aus zwei Oberteilen der E 1280 ÖBB (Kleinbahn) gebaut. Die anderen Teile sind wiederum von „internationaler“ Herkunft: Batterie-Kästen vom Kitmaster-„Krokodil“, die Drehgestelle von Kleinbahn, der Antrieb von TRIX, Getriebe von Sommerfeld usw.

Die Diesellok soll eine amerikanische „GP 9“ (oder so etwas Ähnliches) darstellen. Sie ist jedoch bereits von „meiner DB“ übernommen worden und im Wendezugbetrieb eingesetzt. Als Steuerwagen fungiert ein entsprechend umgemodellter Kleinbahn-Städtewagen.

Peter Stumm



Modellbahn - vom Arzt empfohlen!

Es war einmal ein Mann, der hätte allzuerne eine Modellbahn gehabt, traute sich als gesetzter Mann jedoch nicht mehr so recht von wegen des Geredes. Als er eines Tages dann doch der Versuchung erlag und den sog. „Idiotenkreis“ nebst Züglein kaufte, gab er es zu Hause als beschlagnahmtes Diebesgut aus, wozu er als Kriminalkommissar durchaus befugt gewesen wäre. Es dauerte aber nicht sehr lange, da siegte das „Kind im Manne“, worüber Frau und Tochter sehr schockiert waren. Gar schnell schwand jedoch der Widerstand und das Unverständnis dahin und heute – nach seiner Pensionierung – besitzt

Abb. 1. Der Güterbahnhof. Im Hintergrund, hinter dem Viadukt, die Mauer nebst Rohrleitungen des Stausees.



Abb. 2. Herr Alfred Ditzinger vor seiner großen Märklin-Anlage (hier Bahnhof und Stadt Franzental). Wenn man ihn so betrachtet, könnte man meinen, daß ihm die verschriebene Medizin „Modellbahn“ nicht sonderlich bekommt. Vielleicht bedrückt ihn auch die Trennung von seinem langjährigen Freund Dirk, den er durch die MIBA kennenlernte und für den nach dem Abitur der Ernst des Lebens beginnt. (Oder müssen gar Kriminal-Kommissare auch noch nach der Pensionierung von Berufs wegen so grimmig dreinschauen? Uns würde jetzt nur sein Gesichtsausdruck interessieren, wenn er sich in der MIBA entdeckt – er weiß nämlich nichts von diesem Bildbericht!)



Abb. 3. Blick ins Bw und Beginn der Gebirgsstrecke.



Abb. 4. Bahnhofseinfahrt Franzental-Ost.

Herr Alfred Ditzinger aus Clausthal-Zellerfeld eine große Märklin-Anlage unterm Dachjuchhe und sein Hausarzt „wacht“ sorgfältig darüber, daß sein Patient sich fleißig mit ihr beschäftigt, weil er zu seiner Gesundheit eines Hobbys bedarf, das er zum guten Glück schon seit Jahren auserkoren hatte.

Diese Anlage entstand als Gemeinschaftsarbeit mit einem befreundeten Oberschütler. Vier Züge können zur selben Zeit fahren, zahllose Rangieranschlüsse, das große Bw und der Rangierbahnhof (außer den beiden Bahnhöfen) sorgen für eine ausreichende Beschäftigung des Fahrpersonals. D. v. Harlem, Hannover-Linden



Abb. 1. Die schon von Heft 7/XI S. 246 her bekannte H0-Kö in neuem Gewand beim Umsetzen des Pwi Pr 99 aus Heft 7/XI, des BC 3i Pr 92 aus Heft 13/XI und des Ci Pr 91 aus Heft 12/XI.

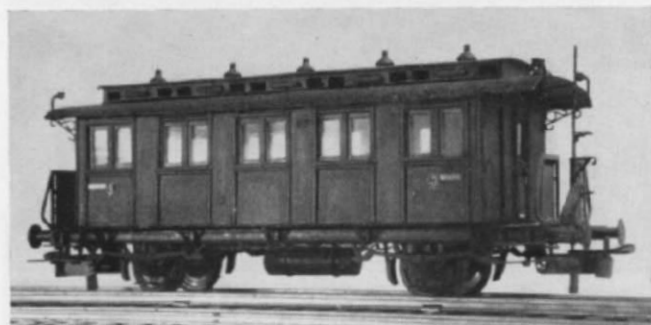


Abb. 2. Auch dieses H0-Modell des Ci Pr 91 stellt einen schlagenden Beweis für die Modellbaugeschicklichkeit des Erbauers dar. Es entstand entsprechend unserer ausführlichen Bauanleitung in Heft 12/XI in Ganzmetallbauweise, jedoch unter Verwendung von Konservendosenblech. Nachdem sich dieses Blech besser sägen läßt, wenn man vier Seitenwände zusammenlötet, entstanden gleichzeitig zwei Wagenmodelle.

Dreipunktlagerung und Achslagerblenden

von Kl. Möntenich, Remscheid

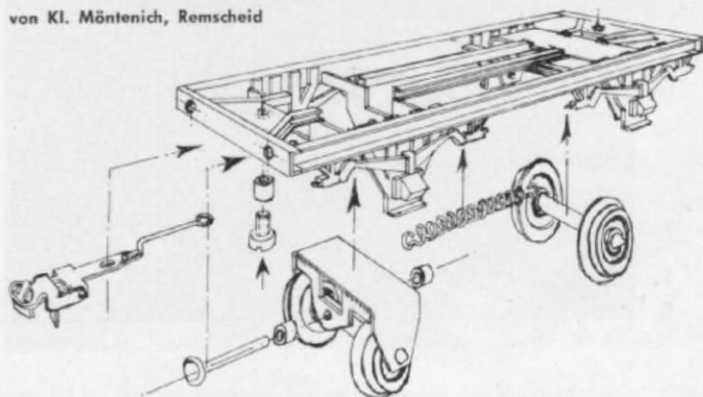


Abb. 3. Anschauungsskizze zur Erläuterung der vom Verfasser praktizierten Dreipunktlagerung bei Zweiachsern.

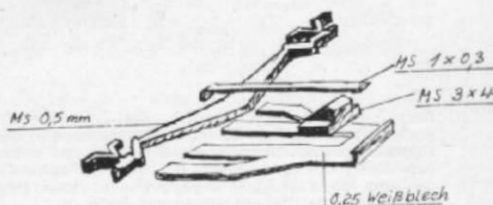


Abb. 4. Diese unmaßstäbliche Skizze veranschaulicht die Herstellung von Achslagerblenden.

Dreipunktlagerungen sind in der MIBA schon mehrfach, wenigstens früher, beschrieben worden. Meine Ausführung demonstriert die Explosions-Zeichnung Abb. 3. Ich verwende Voegelé-Normradsätze mit Spitzenlagerung und Achslagerbrücke. Durch die Lage des Pendellagers direkt über der Achse komme ich trotz der Spitzenachsen mit 25 mm lichter Rahmenbreite aus. Ein Nachteil meiner Lösung dürfte vielleicht die etwas ungünstige Schwerpunktlage sein, doch wirkt sie sich nach meinen Erfahrungen trotz der Ganzmetallbauweise nicht aus.

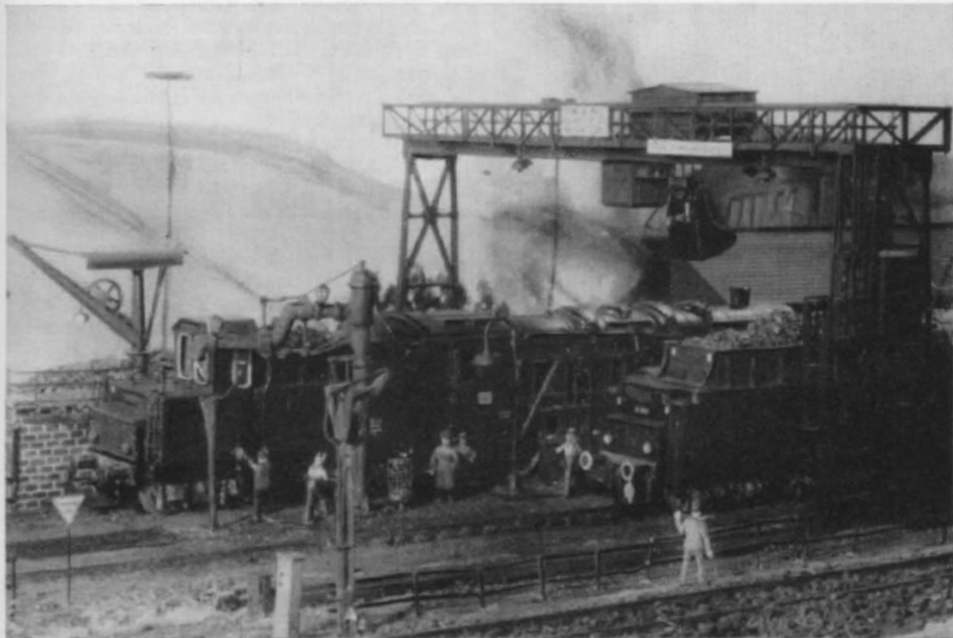
Nachdem es Old-Timer-Achslagerattrappen praktisch nicht gibt, bleibt nur die Selbstanfertigung. Wie ich vorgehe, verrät Abb. 4. Achshalter und Blattfederpakete säge ich natürlich nicht einzeln aus, sondern von ersteren gleich 12 auf einmal (12 Bleche von 0,25 mm Stärke aufeinanderlöten), von letzteren sechs gleichzeitig. Die Form der Federn reiße ich nicht auf dem Blech an, sondern zeichne sie auf Papier, klebe dieses auf das Löt paket und säge danach aus. Die Achs-

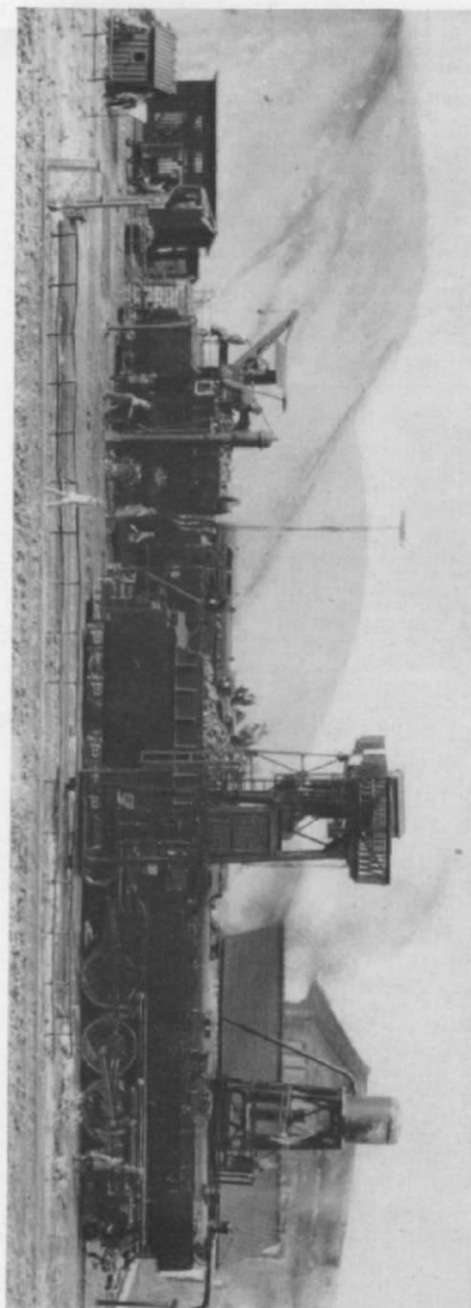
lagerimitationen feile ich stirnseitig an einer 3x4 mm-Ms-Stange zurecht und säge das fertige Achslager ab. Anschließend wird alles mit Fingerspitzengefühl und heißem Lötkolben verlötet. Auch bei der Befestigung der fertigen Achslagerblenden im Rahmen bevorzuge ich das Löten. Gegenüberliegende Blenden werden mit passenden Hölzchen im Rahmen festgeklemmt. Wenn man als erstes die Feder-Enden am Rahmen anlötet und dann erst die Achshalter, kann eigentlich nichts mehr passieren. Wer dagegen lieber mit UHU-plus arbeitet – ich selbst möchte es in meiner Werkstatt auch nicht mehr missen – der achte bei eventueller Erwärmung mittels einer Lampe darauf, daß die Temperatur 70° nicht übersteigt, weil sich sonst die vorher UHU-geplusten Einzelteile wieder lösen. In der Regel genügt ja auch eine Erwärmung der betreffenden Stellen auf ca. 40°, um bestens haltbare Verbindungen zu bekommen. UHU-plus-Prozedur erfordert jedenfalls längere Zeit, was mit ein Grund dafür ist, daß ich bei gewissen Arbeiten eben das Löten bevorzuge.

Heinz Böttner, Bonn

Mein Bahnbetriebswerk...

... stellt eine ungefähre Nachbildung der Dampfkochversorgungsanlage Oberlahnstein/Rh. dar. Der verschiebbare Bekohlungskran mit der Laufkatze entstand aus zwei Bausätzen des bekannten Kibri-Backkrans und einem selbstgebaute Greifer. Der Wasserkran mit Gelenkausleger dürfte wohl mit eines der ersten H0-Modelle sein, das nach Heft 2/XII S. 47 entstanden ist. Beim überdachten Handdrehkran stand der von Heft 7/XIII, S. 280 Pate. Daß ich die Märklin G 800 (BR 44) mit einer Tenderkabine versah, ist fast selbstverständlich, was man von der Ausrüstung der 01 (und einer 23) mit einer Industrie-Attrappe und einer Triebwerksbeleuchtung kaum behaupten kann. Alle Loks besitzen Federpuffer, Dampfentwickler, Originalbeschriftung und vorn meist eine originalgetreue Kupplung im Kleinen.





Das wiederhergestellte „gute Gewissen“

von Werner Battermann, Hannover

Meist ist man ja gerade dann nicht zu Hause, wenn es wichtig wäre! Das war bei mir der Fall, als ein Beamter der Fernseh-Störungsstelle vor meiner Frau stand und harmlos fragte: „Haben Sie elektrische Geräte? Die Fernsehteilnehmer hier im Haus, wohl zwölf oder mehr, haben Störungen gemeldet!“ – „Natürlich haben wir Heizofen, Staubsauger usw.“ meinte meine Frau. Worauf der Beamte „Hm, hm“ machte... und dann kam's: „Sie haben doch eine Modelleisenbahn?!“ Daraufhin sprang unser kleiner Filius, inzwischen 180 cm groß geworden, in Ausgangsstellung und übernahm das Gespräch. Unsere Bahn sollte also untersucht werden, denn es könnte doch vielleicht sein... usw.

Nun haben wir eine Gleichstrom-Märklin-Anlage, dazu bisher 14 Loks, darunter auch zwei von Fleischmann. Gott sei Dank fiel in diesem Augenblick unserem Filius die MIBA ein! Er suchte schnell Heft 2/XIII (Seite 49 bis 52) heraus und drückte dieses mit „gutem Gewissen“ dem Beamten in die Hand, unter Hinweis auf den Artikel.

Da wir selbst keinen Fernsehempfänger besitzen, haben wir eventuelle Störungen nicht selbst feststellen können. (Außerdem haben wir ein zu schönes Hobby: unsere Modellbahn!)

Der Rundfunkempfang auf allen Bereichen war jedenfalls immer einwandfrei. Unsere Märklin-Loks erwiesen sich richtig nach Abb. 4b (o. a. Heft) geschaltet; die Fleischmann-Loks sind neuester Bauform und ebenfalls unstört.

Fahrversuche ergaben dann zunächst keine Störungen, wie der andere Beamte, der bei unserem Nachbarn vor dem Fernseher saß, feststellen konnte. Die beiden waren durch Sprechfunk verbunden.

Breitwandansicht vom Bahnbetriebswerk des Herrn Böttner, Bonn.

Nur – und jetzt kam die Überraschung: nur wenn die Züge über bestimmte Stellen führen, gab es Funken. Über den Bildschirm liefen dann jene mehr oder weniger bekannten flackernden Linien. Also mußte es an den Schienen liegen. Unser Filius steckte einige neue Märklin-Gleise zusammen und gab sie dem Beamten zur Ansicht. Daran war natürlich nichts festzustellen.

Wo lag nur der Fehler? Es wurde bereits vom Abreißen der Anlage gesprochen, was unseren Junior fast zu einer Beamtenbeleidigung hinriß!

Der Postbeamte verabschiedete sich, nachdem er eingestehen mußte, daß die großen, länger anhaltenden Störungen in erster Linie durch den Antennenwald auf unserem Dach bzw. Dachboden und schlecht verlegte und angeschlossene Antennen verursacht werden. (Ist ebenfalls in dem angezogenen MIBA-Artikel nachzulesen!) Er wollte wiederkommen.

Mit dem empörten Bericht über diese Begebenheit wurde ich bei meiner Rückkehr von

außerhalb empfangen. Gleichzeitig mit dem grinsenden „Vermerk“, daß der Fehler bereits gefunden sei!

Vor allem für Märklinisten, falls bei Ihnen auch Fernsehklagen in der Luft hängen, ist es interessant, alte und neue Kontaktgleise zu vergleichen! Die alten Kontaktgleise sind nicht entstört. Wie Sie schon richtig vermuten, entstand die Funkenbildung beim Überfahren dieser alten Kontaktgleise und so kam es zu den Störungen. Sie brauchen also Ihre alten Kontaktgleise nur auszubauen und die zwei Kondensatoren, die es bei Ihrem Fachhändler als Ersatzteil gibt, nach Muster (neues Kontaktgleis) anzuschließen.

Wie ich mit meinem Nachbarn ausprobiert habe, ist dann alles in Ordnung und Sie können jegliche diesbezügliche Anschuldigung aber wirklich mit gutem Gewissen von sich und Ihrer Modellbahn weisen. Ob bei anderen Systemen der Fall ähnlich liegt, kann ich leider nicht sagen, nur noch soviel: 1 : 0 für unsere Modellbahn! Das „Telewischen“ kommt uns keins auswischen!

Private Kleinanzeigen – Kauf, Verkauf, Tausch

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

Suche MIBA Band I–XIII und XIV/1–4. Biete neues Märklin-Material 30 % billiger dafür. Tausche auch mit anderen Modellbaufabrikaten. Hans-Jochen Ortwein, 7336 Uhlingen, Hauffstraße 1.

Märklin-Modellgleise 3900 + 3800 und Modellweichen zu kaufen gesucht. Rudolf Preisler, 2650 Bremerhaven, Georgstraße 65.

Verkaufe gegen Höchstgebot Märklin-Spur-0-Loks L70/12920 grün, neuwertig; AK 70/12920 sowie HS 66/12920 fabrikneu. Chiffre 55563.

VERK.: TT 800, TM 800, RSM 800 (werksüberholt), 3001, 3005, 3011, 3016, 3025, 3029 (neu), sowie 6 D-Zugwagen (Märklin 1952, 18 cm), diverses Schien.-Mat. (Punktkontakt), 22 Güterwagen u. 8 Personenwagen. Nur geschlossen gegen Gebot. Günter Müller, Tübingen-Lustnau, Gartenstraße 201.

Verk.: Wenig ben. Märklin-Weichen 3900 MWL/R, Kreuzung 3900 K, Drehscheibe 410 NG gegen Gebot. G. Mann, 45 Osnabrück, Wittkopstraße 10.

Zu kaufen gesucht: MIBA Jahrgang I/1, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, evtl. Band I kompl., II/1, III/10, 11, 12, VI/1, 2, 4, VII/1, IX/3. Angebote an Friedr. Kiene, 3500 Kassel-Ha., Am Rande 20.

Verkaufe preisgünstig: 1 P 8 (Br 3810) Liliput Zwei-Leiter, gebraucht, 2 Ci-Wagen Fleischmann (1200 A), 30 Achsen mit Kunststoffrädern Fleischmann, Spitzenlagerung. Heinr. Krumme, 495 Minden, Bertramstr. 5.

Verk. w. Platzzeinschr. 6 DKW, 20 Ik. W., 14 r. W., 9 Entk., 9 Prellb.: 140 gr., 140 geb. u. 60 kurze Schienen. Alles Kleinbahn zu 70 % des Neuw. TT 800 Zwei-Leiter-Gleichstr.-Federp. wird für DM 80,- abgegeben. Chiffre 1115501.

Was ein Mibahner nicht missen sollte:

Anlagen-Fibel (Pitrof/WeWaW)

die wohl wichtigste und für Sie nützliche Broschüre, 116 Seiten, 126 Schaubilder und Streckenpläne

DM 4,95

Anlagen-Bautips für Unerfahrene und Eilige

76 Seiten, 116 Abbildungen, Kunstdruck

DM 3,90

Einbanddecken in Grün mit Goldprägdruck

zum Einbinden Ihrer MIBA-Hefte

DM 2,50

Gesamtinhaltsverzeichnis der ersten 10 MIBA-Jahre

zum Nachschlagen bzw. Bestellen interessierender Hefte (falls noch vorrätig!)

DM 2,50

– Bei Direktbestellungen + DM -,25 Versandkosten –