

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



52 Seiten!

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

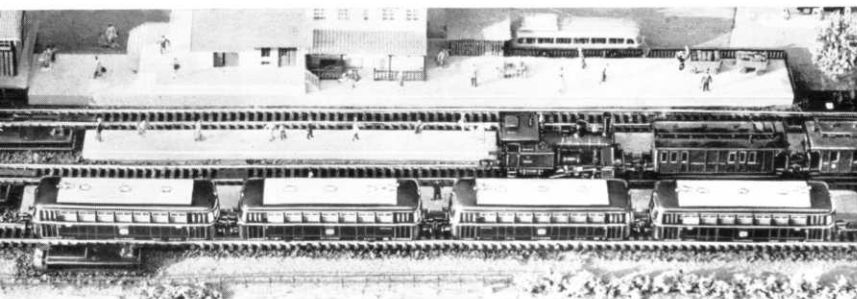
15 BAND XV
25. 11. 1963

PREIS
2,- DM



modellkreu

Die vielseitig verwendbaren FLEISCHMANN HO-Modelle des VT 98 mit VS 98 und VB 98 mit VS 98 der DEUTSCHEN BUNDESBahn sind mit großer Sorgfalt durchgestaltet und sind an den führenden Stirnseiten mit unseren automatischen Kupplungen versehen, um – wie beim Vorbild – andere Wagen beistellen zu können.



Fleischmann
HO
bewährt
begeht
preiswert

1372 2 · DM 36.50 · Zweiteiliges Modell des diesel-hydr. Schienen-Omnibus, mit 3-Lampen-Spitzenlicht und rotem Zugschlußsignal – beide mit Fahrtrichtung wechselnd.

1370 2 · DM 14.50 · Zweiteiliges Modell der Beiwagen-Garnitur zum Schienen-Omnibus.



GEBR. FLEISCHMANN • MODELL-EISENBahn-FABRIKEN • NÜRNBERG S

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 15/XV

1. Brawa-Neuheit: HO-Tageslichtsignale	651	13. Auf einer Anlage wohl vereint	668
2. Tesmo-TEE	652	14. Punktkontakte bei Zweischienenweichen	669
3. Höchste Zeit wird's ... (Rahmenbauweise)	653	15. Vollmer-Fabrikgebäude	671
4. Doppelstockzug DB 7 (Schicht-Neuheit)	656	16. Buchbesprechung: „Große Welt auf kleinen Schienen“	671
5. TT-Anlage Hofmann (Der Tadel-Treff)	657	17. Eingleisige Hauptstrecke + zweigleisige Parastrecke – Pit-Peg-Streckenpläne	672
6. Diesellok V 100 (Bauzeichnung) – 1. Teil	659	18. Gegossene Kippmulden	678
7. Blindwellen mittels UHU-plus	661	19. Trix E 10 für Märklin-System	680
8. Die Schrägbrücke	662	20. Am Anfang ... (Anl. Poersch)	681
9. Standbeleuchtung mit einfachen Mitteln	665	21. V 160 des Haug-Sortiments	682
10. Eine neue „Linie“ bei Fleischmann?	666	22. Ein kleiner Haltepunkt (BZ)	683
11. Pu-Te-Wa-Anstrich	667	23. Berichtigung „Impulsfolge“	685
12. 1:160-Figürchen (Merten)	667	24. Was bedeutet EUROFIMA?	685

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 8500 Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter Albrecht
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neudorferstr. 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).

Neu von Brawa: HO-Tageslichtsignale

Sicher werden Sie sich gewundert haben, daß wir noch nicht auf die bereits seit geraumer Zeit annoncierten Lichtsignale der Fa. A. Braun, Waiblingen, eingegangen sind. Nun, wir können nicht etwas besprechen, was wir nicht selbst in Augenschein genommen haben, denn das würde unseren Grundsätzen widersprechen. Kurz vor Redaktionsschluß trafen endlich die ersten Musterstücke der Null-Serie ein, die wir sofort „unter Lupe und Linse“ nahmen, um ihre etwaige Neugierde schnellstens zu befriedigen. Die graphitfarbenen Signale sehen recht ansprechend und zierlich aus und sind sowohl im Bausatz als auch fertig mit Lampen bestückt erhältlich.

Wir hatten bereits etwas von „gedruckten Leitungen“ läuten gehört und begrüßten es daher, daß ein unlackiertes Signal mit beilag (vermutlich, um uns den neu beschrittenen Weg leichter entdecken zu lassen). Am bzw. im Mast sind tatsächlich weder Kabel noch Drähte zu sehen, auch nicht bei den komplizierteren Signaltypen mit den vielen Birnchen. Durch doppelseitiges Bedrucken der beiden Mastprofile eines

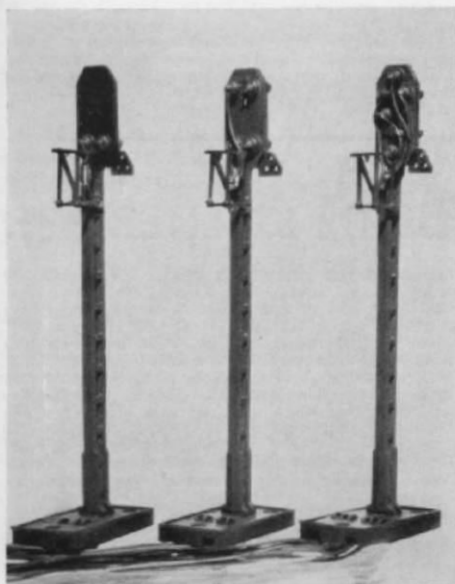


Abb. 2. Rückansicht der gleichen Signale. Wie Sie sehen, braucht an jedes Birnchen nur je ein Anschlußdraht angelötet zu werden (was allerdings nur die Bausatz-Käufer angeht und interessieren dürfte).

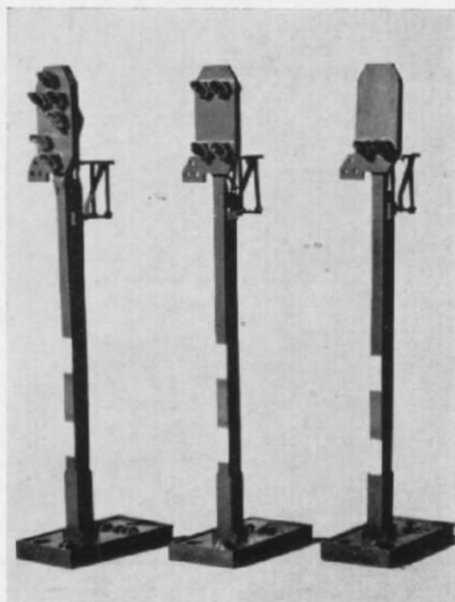
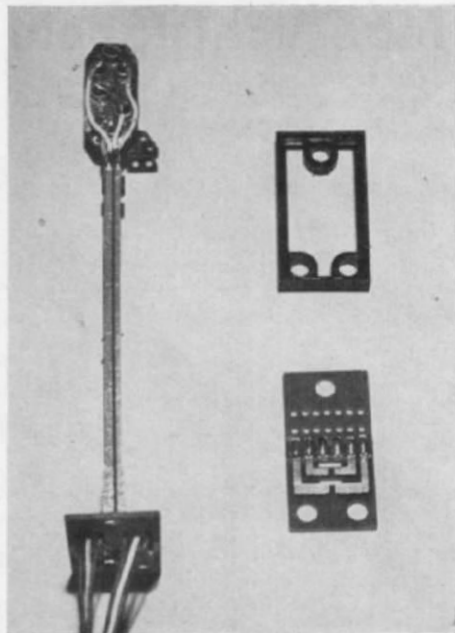


Abb. 1. Drei der neuen Brawa-Lichtsignale von vorn gesehen. Außer den dargestellten sind noch erhältlich: Ausfahrtsignal mit Gleissperr- und Vorsignal, sowie einzeln stehendes Gleissperrsignal und Vorsignal (letzteres übrigens mit vorbildgerechter Lampenanordnung! Die falsch gezeichneten Vorsignale in den Inseraten und im neuen Brawa-Katalog gehen zu Lasten des sachunkundigen Graphikers und wurden – wie wir erfuhren – zu spät entdeckt).

Mastes sind insgesamt bis zu 7 Leitungen druckschaltungstechnisch aufgebracht, die nach dem Lackieren nicht mehr zu sehen sind. Sichtbare Drahtanschlüsse sind lediglich hinter dem ca. 2,5 mm dicken Signalschild als Verbindung von der Druckschaltung zu den einzelnen Lämpchen zu finden (Abb. 2 u. 3). Die bei unseren Musterstücken noch etwas zu stark ins Auge fallenden Verbindungskabel sollen bei der endgültigen Serienfertigung durch dünnere und unauffälligere ersetzt werden.

Bestückt sind die Signale mit handelsüblichen Kleinst-Steckbirnchen, die hinsichtlich des An- und Ablötens des Anschlußdrahts weniger empfindlich sind als sockellose Birnchen (dafür allerdings einen

Heft 16/XV ist voraussichtlich 21. Dezember 1963 in Ihrem Fachgeschäft!



etwas größeren Durchmesser haben). Sie sitzen stramm in Metallröhrchen, die vorn auf dem Signalschild als Lampenblenden ausgebildet sind (und vielleicht eine Idee länger sein könnten).

Auch die Sockel der Signale sind druckschaltungstechnisch ausgeführt. Die Anschlußdrähte (in verschiedenen Farben) sind bereits angelötet, so daß das Einfügen eines Signals in die Schaltung der Anlage kaum große Umstände macht. Die Befestigung des Signals auf der Anlagen-Grundplatte erfolgt bei den hier vorliegenden Stücken mittels dreier Schrauben. Bei der endgültigen Ausführung soll jedoch nur der kleine Kunststoffrahmen (Abb. 3) festgeschraubt und die Sockelplatte mittels Schnappverschluß von oben hineingedrückt werden, damit das Signal bei einer eventuellen Unachtsamkeit nicht abbricht, sondern lediglich aus dem Halterahmen herauspringt. Wenn die elektrischen Anschlußkabel zudem etwas Spiel haben, kann also praktisch nichts passieren.

Als Betätigungselement für die Signale ist ein Spezialschalter in Vorbereitung. Der im Katalog abgebildete stellt noch nicht die endgültige Ausführung dar; wir werden daher zur gegebenen Zeit nochmals darauf zurückkommen.

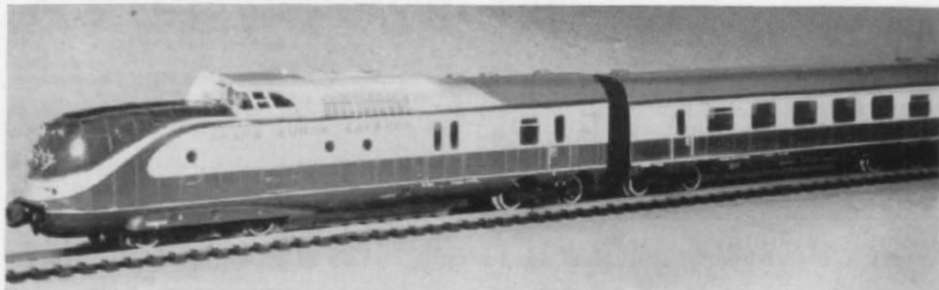
Abb. 3. Links ein unlackiertes Signal. Man erkennt am Mast deutlich zwei (helle) Leiterbahnen der Druckschaltung. Die übrigen Schaltungsbahnen befinden sich auf den andern Mastprofil-Seiten. — Rechts oben der Halterahmen aus Kunststoff, der auf der Anlage fest montiert wird; darunter der Signal-Sockel mit der gedruckten Schaltung für den Anschluß der Zuleitungsdrähte.

Das heutige Titelbild:

DER TEE IM KÖLNER HBF.

(ein Schnappschuß des Herrn F. Plass, Weilheim) soll Anlaß sein darauf hinzuweisen, daß das schon lang erwartete TEE-Modell der Fa. Tesmo seit kurzem zur Auslieferung gelangt, und zwar — laut einer Mitteilung der Herstellerfirma — zuerst einmal an die Erstbesteller und voraussichtlich ab Ende des Jahres an den allgemeinen Fachhandel. Es ist zwar nicht mehr „Mai“ (wie im Messebericht sowieso mit einiger Skepsis als Erscheinungstermin angegeben), aber das dürfte die TEE-Interessenten nunmehr nicht mehr anfechten. Ebenso wollen wir es ihnen selbst überlassen, zu beurteilen, inwieweit dieses Modell ihren Wün-

schen und Vorstellungen entspricht. Die Formen der Nullserie sind offensichtlich überarbeitet worden, aber vielleicht wäre es dem Gesamteindruck zuträglicher gewesen, wenn auf die Darstellung der (plastisch etwas zu stark hervortretenden) Nietreihen verzichtet worden wäre, da sie in natura kaum ins Auge fallen (siehe Titelbild) und aus einer gewissen Entfernung kaum wahrnehmbar sind. Nun, das ist vielleicht Ansichtssache und soll Ihrer Liebe zum TEE keinen Abbruch tun. Insgesamt besehen, steht jedenfalls eine Triebwagzug-Einheit zur Verfügung, die sich auf Ihrer Anlage sicher gut ausnimmt und eine willkommene Bereicherung Ihres Fahrbetriebes darstellt.



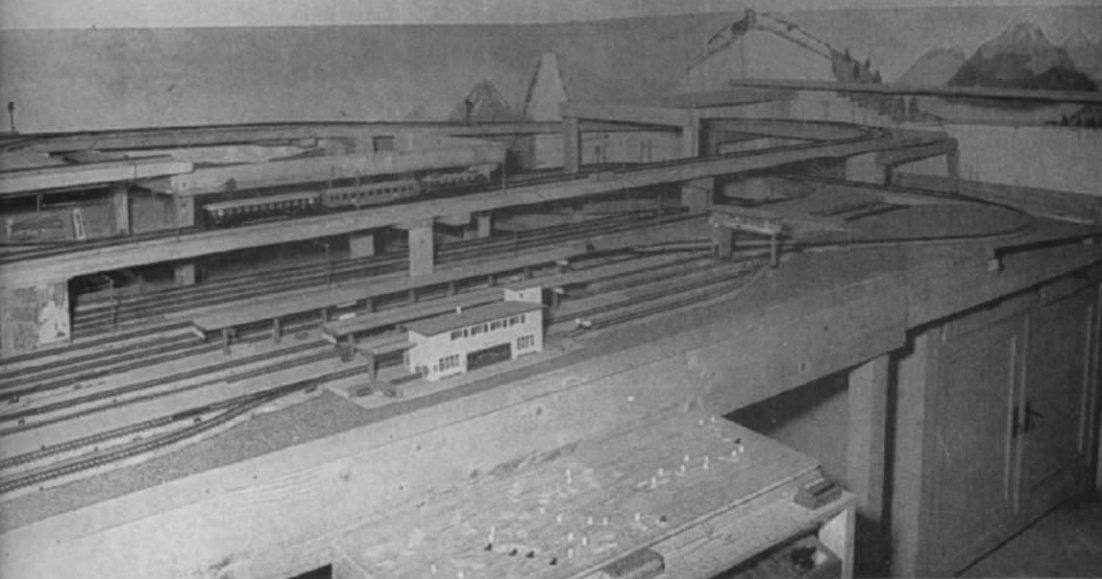


Abb. 1. Vernünftig und stabil gebaut, mit Platten und mit Lattengerüsten: die im Werden begriffene Märklin-Anlage des Herrn H. Dannenberg, Bensberg.

Etwas über Leisten,
die sich jeder leisten
kann (und sollte):

Höchste Zeit wird's . . .

... wenn Sie bis zu den Festtagen mit Ihrer neuen Anlage wenigstens so weit sein wollen, wie die Erbauer der hier gezeigten Anlagen bereits heute schon sind! Gewiß, eine reine Weihnachtsanlage wird man in der Regel nicht so stabil und ordentlich bauen, sondern meist nur auf einer Platte, die auf Böcken oder auf sonst was aufliegt und zu deren Erstellung unsere Broschüre „Anlagen-Bautips für Unerfahrene und Eilige“ nützliche Ratschläge in Wort und Bild erteilt. Wenn Sie jedoch im Begriffe sind, für die zukünftige Anlage den Grundstein zu legen, dann sollten Sie sich von der hier aufgezeigten Bauweise anregen und sich einige Gedanken durch den Kopf gehen lassen!

Die Plattenbauweise hat wohl den Vorteil des einfacheren und schnelleren Aufbaues, dafür aber drei große Nachteile: 1. die starke Resonanzwirkung, 2. die erschwerte Geländegestaltung und 3. die schlechte Zugangsmöglichkeit zu unterirdisch verlegten Gleisen.

Die offene Rahmenbauweise hat dagegen drei wesentliche Vorteile: 1. Resonanzfreiheit, 2. uneingeschränkte Geländegestaltung und 3. beste Zugangsmöglichkeiten zu verdeckten Gleisen. Der einzige Nachteil (ohne irgend-

welche Nachteile): der etwas zeitraubendere und nicht ganz so einfache Aufbau.

Gut, der Resonanzwirkung einer Platte kann man durch geräuschkämpfende Gleisunterlagen begegnen (sie aber nicht gänzlich beseitigen). — Bei gleichen Maßnahmen bei der offenen Rahmenbauweise steigert sich der erzielte Effekt ins Optimale!

Gut, man kann auf die Grundplatte einige Lattengerüste setzen, wenn Steigungen und Geländeformen es verlangen. — Bei der offenen Rahmenbauweise kann man ohne weiteres Berge und sogar Täler gestalten!

Gut, man kann in die Platte Ausschnitte aussägen, um wenigstens an die neuralgischen Punkte der unterirdischen Gleise heranzukommen. — Bei der Rahmenbauweise kommt man mühelos von unten an jede Stelle des verdeckten Gleisnetzes heran!

Zugegeben: Die Lattenkonstruktion der offenen Rahmenbauweise erfordert einiges Planen und Durchdenken, doch ist dies nicht ganz so tragisch, da im Bedarfsfall weitere Lattenstücke oder Bretter leicht einzufügen sind oder störende beseitigt werden können. Ein weiterer Punkt, die Kostenfrage, ist dabei noch nicht



Abb. 2. Der linke Teil der Anlage Dannenberg mit der besagten Bahnhofs-„Platte“ aus Brettern und dem letzten Gerüst im Hintergrund für den Geländeteil. Auch auf diesem Bild wiederum deutlich erkennbar: der solide Unterbau der Anlage, der auf das Erstellen einer Daueranlage schließen läßt. Auch an solchen Dingen, die einem Neubeginner vielleicht unwesentlich oder gar übertrieben erscheinen, erkennt man den erfahrenen Anlagenbauer.

Herr Dannenberg hat sich übrigens für einen Kopfbahnhof als Hauptstation seiner Anlage entschieden, für jene Bahnhofstform also, die für einen regen Rangierbetrieb geradezu prädestiniert ist.

einmal berücksichtigt; aber daß eine einigermaßen anständige Tischlersperrholz-Platte wesentlich mehr kostet als die Latten und Leisten für die Rahmenbauweise, dürfte klar sein. (Sonst würden die zwei wackeren Freunde in Abb. 3 nicht so vergnügten Sinnes sein, meinen Sie nicht auch?)

Herr Dannenberg aus Bensberg zeigt eine Art Zwitterlösung auf (Abb. 1 und 2). Im Vordergrund hat er eine Platte für das große, ebene Bahnhofsgelände verlegt, die aber klugerweise nicht aus einer kompakten Sperrholzplatte besteht, sondern aus einzeln verlegten

und daher weit weniger resonanzanfälligen Brettern. Im Hintergrund – wohlbemerkt bei der hügeligen Geländepartie mit den z. T. unterirdischen Gleisen! – geht er auf die offene Rahmenbauweise über. Diese Tatsachen lassen erkennen, daß es sich bei Herrn Dannenberg offensichtlich um einen erfahrenen „alten Hasen“ handelt (wie man im Modellbahner-Jargon zu sagen pflegt), der um die Dinge bestens Bescheid weiß.

„Im Bild“ ist zweifellos auch das Modellbahner-Duo aus Eltville – und wenn Sie's auch sind, dann schicken Sie bitte welche!



Die offene Rahmen- Bauweise

Abb. 3. Zwei Freunde, denen die Modellbahnerei offenbar Spaß macht: G. Mühlhaus (links) schlägt damit die Zeit tot und E. Horvay fährt immer der Nase nach! Den beiden kommt die halbfertige Anlage alles andere als trostlos vor, was wiederum denen ein Trost sein soll, die ebenfalls noch nicht weiter sind und statt lachen weinen wollen. „Nimm's leicht!“ ... aber keinesfalls das Lattenmaterial, denn das soll stabil sein!

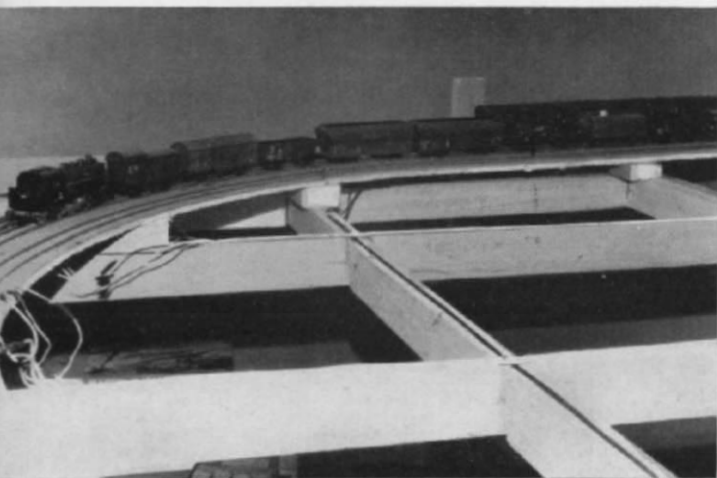


Abb. 4 und 5. Zwei weitere Bilder von der offenen Rahmenbauweise. Man erkennt auch die ordentliche Strippenführung auf den Schmalkanten der Holzleisten. U. E. wäre es besser, die Stricken an der Unterseite der Leisten zu befestigen, denn im Falle eines Falles kommt man dann in jedem Fall garantiert an die Leitungen ran (ohne bei der Geländegestaltung die obenauf liegenden Leitungen berücksichtigen zu müssen)!



Endwagen
des Schicht-Doppel-
stockzuges DB 7 der DR (und
CSD). Dahinter zum Größenvergleich
einer der Schicht-Old-Timer-D-Zugwagen.

Eine weitere Neuheit der Leipziger Frühjahrsmesse:

Doppelstockzug DB 7 der Deutschen Reichsbahn

Dieser Tage rollte das erste Muster dieser Neuheit beim MIBA-Verlag an: ein maßstabgerechtes H0-Modell des Doppelstockzuges DB 7 der DR und CSD, vierteilig, 85 cm lang. Auf den ersten Blick wirkt es nicht nur ungewohnt, sondern anscheinend auch etwas „volumig“ geraten. Letzteres entspricht aber keineswegs den Tatsachen, sondern hat seine Ursache in der vollen Ausnutzung des zulässigen Fahrzeugprofils (beim Vorbild) bis in den letzten Millimeter, was bei anderen Fahrzeugtypen sehr oft nicht der Fall ist. Dank der dreiaxigen Jakobs-Drehgestelle zwischen den Wagen konnte auch beim Modell „das Umrangungsprofil voll ausgenutzt“ werden, denn die Wagenenden schwenken dadurch in Gleisbögen nicht so weit aus wie bei normaler Drehgestellanordnung.

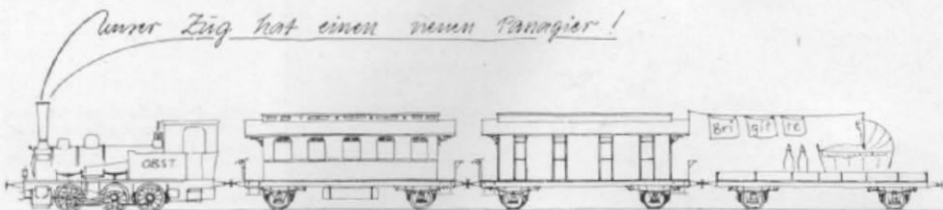
Der Abstand zwischen den Wagenkästen ist erfreulich gering, kann aber durch Umstecken der Lagerzapfen etwas vergrößert werden, so daß auch kleine Kurvenradien (380 mm) durchfahren werden können. Die Rolleigenschaften sind als sehr gut zu bezeichnen, wozu die spitzengelagerten Radsätze wohl mit ihren Teil beitragen. Märklin-, Fleischmann- und Peco-Weichen können anstandslos befahren werden.

Die Wagenkästen sind aus Plastikmaterial und gut

detailliert, lassen jedoch hinsichtlich der exakten Ausführung – wenigstens bei unseren Musterwagen – etwas zu wünschen übrig. Die Fenster sind eingesetzt und gewähren einen Durchblick auf die Inneneinrichtung aus gelbem Kunststoff. Bestens geglückt: die Ziehharmonika-Faltenbälge, die in einer raffiniert einfachen, aber äußerst vorbildgerecht wirkenden Falz-Methode hergestellt und äußerst flexibel sind, so daß sie die Kurvengängigkeit der Wagen nicht beeinträchtigen.

Weniger lobenswert sind die Pseudo-Märklin-Kuppelungen an den beiden Wagenenden, die soweit hervorragend, daß der Pufferabstand zur angekuppelten Lok unnötigerweise 1 cm beträgt, und die ein Käufer unbedingt verkürzen sollte (Kupplungskopf absägen und mittels UHU-plus zurückgesetzt ankleben).

Die Verkaufspackungen enthalten jeweils zwei Endwagen oder zwei Mittelwagen, so daß man den Zug wie beim Großbetrieb zwei- oder vierteilig einsetzen kann. Das Modell wird je nach Wunsch mit DR- oder CSD-Beschriftung geliefert (mit letzterer siehe Bild in Heft 14/XV S. 641), ebenso ohne oder mit Beleuchtung; die Stromabnahme kann dann über die jeweils einseitig isolierten Metall-Radsätze erfolgen.



Zugwagen aus:
28. September 1963

in:
Büßelsdorf, Fürstentum
Braun, Bismarckstr. 106

Besitzungsort:
Büßelsdorf
Bismarckstr. 106

Handy gefertigt von:
Büßelsdorf und Fürstentum

mit den besten
Materialien:
Cottbus und Garmisch

Eine reizende Geburtsanzeige

die uns auf Umwegen erreichte und „anregend“ (bezüglich des Entwurfs!) wirken möge. Die sonstigen Erzeugnisse des Herrn Obst sind Spur-0-Modelle.



Abb. 1. Das Dorf „Zindelstein“ ist auf dem besten Weg, eine Erholungsstätte für die Großstädter zu werden. Im Hintergrund der große H0-Brückenviadukt von Faller, der auch auf eine TT-Anlage bestens paßt.

Eine TT-Ehegemeinschaft
fühlte sich betroffen:

Der Tadel-Treff...



Abb 2. Dorfidyll in
„Zindelstein“.

Abb. 3. Blick auf das Städtchen „Iselshausen“. Herr Brauch hat recht: Die Fallers-Tadthäuser sind auch für TT „Brauch“-bar!

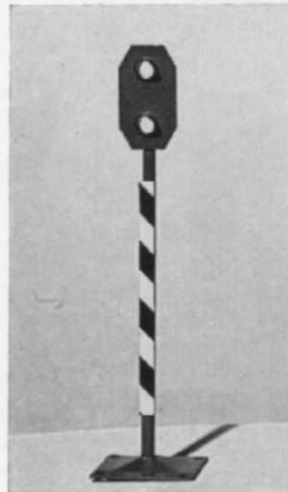


... des Herrn Schmiedel in Heft 8/XV hinsichtlich der offenbar sehr passiven TT-ler hat auch uns tief getroffen. („Uns“ heißt: meine Frau und mich.) Siedend heiß fielen uns unsere Unterlassungssünden ein: Schon seit Monaten sind die Bilder von unserer TT-Anlage fertig, nur hatten wir anscheinend vergessen, daß es irgendsoeine Beförderungseinrichtung wie die Deutsche Bundespost gibt!

Unsere TT-Anlage ist 2,30 x 1,25 m groß und wurde als Wandklappenanlage gebaut. Verlegt sind 27 m

Gleise und 19 Weichen. An Gebäuden, Brücken usw. haben wir alles verwendet, was irgendwie größtmäßig paßte oder passend geändert werden konnte (z. B. H0-Bauten, wie es Herr Brauch seinerzeit in Heft 16/XIII aufgezeigt hat). Vielleicht gehen wir ein andermal näher auf unsere Anlage ein; für heute: „Laßt Bilder sprechen!“, auf daß noch andere sich aufzaffen, endlich einmal den Weg zum Briefkasten zu finden ...!

Norbert Hofmann, Berlin



Nebenbahn-Blinklicht-Überwachungssignal

Ne 10 als Heless-Neuheit!

Dieter Glässel, der als erster das Fehlen dieses beim Modellbahnbetrieb tatsächlich nicht unwichtigen Signals beanstandete*), wird sich über das prompte Reagieren der Firma Heless freuen wie ein Schneekönig! Der einzige Wehmutsstropfen: Man muß das Signal selbst bestücken, was jedoch bei nur zwei Birnchen nicht gerade schwerwiegend ist. Dafür liegt jedem Ne 10-Signal gleich noch eine Rautentafel (Ankündigungssignal Ne 11) bei. Der Selbstbauer kann es mit wenig Mitteln (eine Stecknadel und ein Stückchen Zeichenkarton mit aufgemaltem Rautenmuster) schnell selbst zusammenbasteln.

Bezugsquelle für Heless-Signale: R. Schreiber, Fürth/Bay.

Daß die Firma Heless auch die zugehörigen Straßen-Blinklichter liefert, ist seit der letzten Messe bekannt. (Der Vollständigkeit halber sei bei dieser Gelegenheit auch noch auf die Blinklicht-Modelle der Fa. Braun bzw. Conrad hingewiesen.)

*) Heft 12/XV S. 514 „Blinklicht-Überwachungssignale Ne 10 und 11“.



Abb. 1. Das Vorbild im Einsatz: V 100 1191 vor einem Zug aus Umbauwagen.
(Foto: E. Horvay, Eltville)

Unsere Bauzeichnung:

V 100-B'B'- Diesellok (1100/1350 PS)

der DB (I)

Nach unserem Ausflug in die gute alte Zeit in den letzten Heften soll heute wieder einmal die moderne Bundesbahn zu ihrem Recht kommen. Als Beispiel für das Moderne haben wir eine Diesellok ausgewählt, die auch der Modellbahner auf seiner Anlage sehr freizügig einsetzen kann, genauso wie es bei der DB mit dem Original geschieht. Ursprünglich war

die V 100 „nur“ für den gemischten Nebenbahndienst vorgesehen, aber im Laufe ihrer Bewährungszeit zeigte sich, daß die V 100 auch noch für viele andere Zwecke verwendet werden kann, nicht als Behelf, sondern als vollwertiges Mitglied der jeweiligen Lokgemeinschaft. So finden wir die V 100 jetzt nicht nur im Nebenbahndienst, sondern auch als Schiebelok



Abb. 2. Die erste der ersten V 100-Serie: V 100 001 in voller Positur und frischem Lack. (Foto: BZA München)

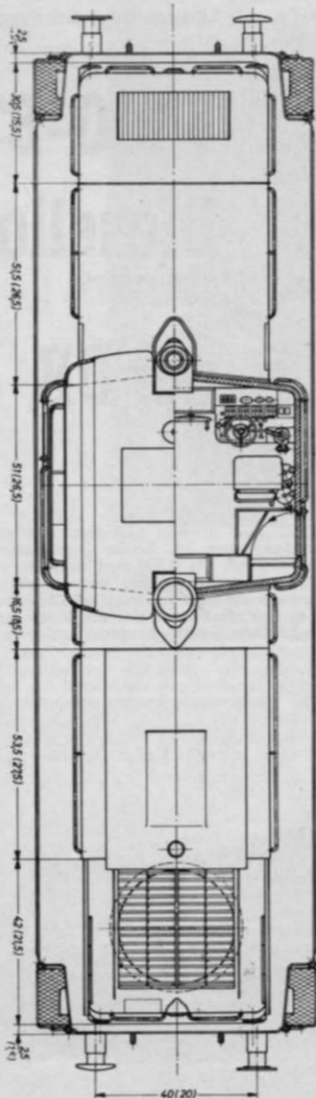
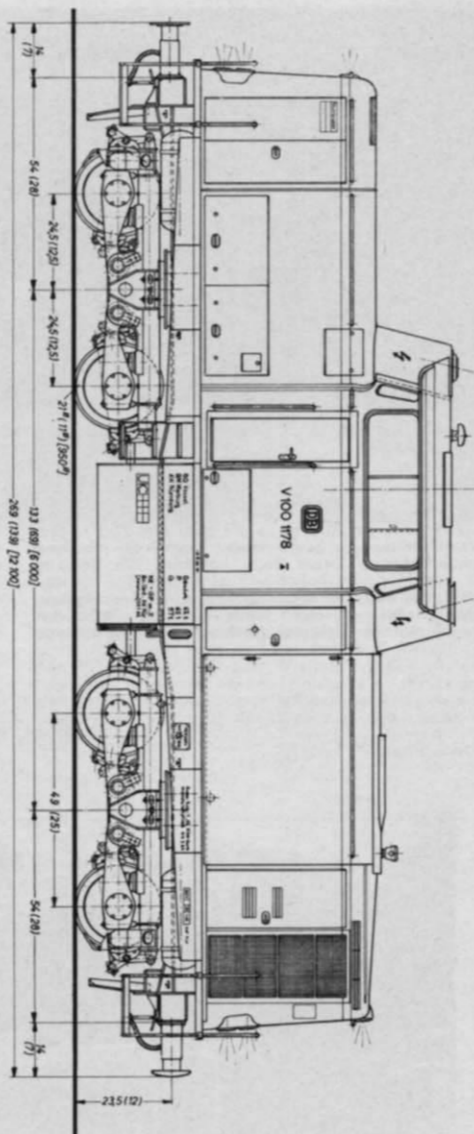


Abb. 3. Seitenansicht und Draufsicht in $\frac{1}{2}$ H₀-Größe. Die jeweils ersten Maßangaben gelten für Baugröße 0, in den Rundklammern für H₀, in den eckigen Klammern stehen die Originalmaße in mm. Dies rührt daher, daß die Fahrzeugzeichnungen des Herrn Horst-Dieler Heitler in 0-Größe ausgeführt sind und auch so abgegeben werden. Wer Interesse an den vielen Lok- und Wagenzeichnungen (meist Detailzeichnungen) hat, wende sich an Herrn Heitler direkt (7067 Oberurbach, Gartenstraße 61).

auf steilen Hauptstrecken, im Rangierdienst und mitunter sogar im Reisezugdienst auf Hauptstrecken. Die V 100 hat sich also als wahres „Mädchen für alles“ entpuppt und ist im Begriff, so manchem alten Dampfesel den Dampf abzdrehen, z. B. den Loks der Baureihen 24, 55, 56, 57, 64, 75, 93 usw. Allerdings gibt es – entsprechend dem jeweiligen Haupt-

einsatzzweck – drei in ihrem Inneren etwas unterschiedliche Ausführungen der V 100. Zur Zeit sieht der Nummernplan wie folgt aus:

- V 100 001 – 999: Rangierlok, ohne Zugheizanlage
- V 100 1001 – 1999: Mehrzwecklok, 1100-PS-Motor
- V 100 2001 – 3999: Mehrzwecklok, 1350-PS-Motor

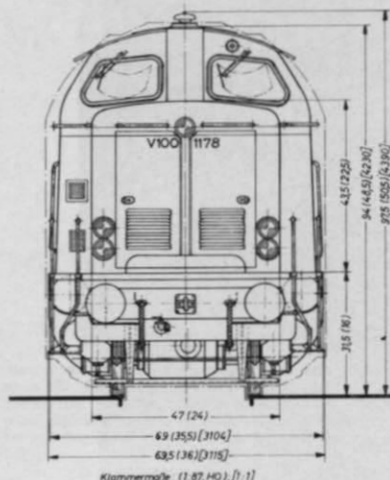


Abb. 4. Rückansicht (kurzer Vorbau).

Die V 100 ist in ihrer Grundkonzeption eine Gemeinschaftskonstruktion der Firma Mak-Kiel und des Bundesbahn-Zentralamtes München. Gebaut wird sie von fast allen maßgebenden deutschen Lokomotivbauanstalten (Mak, Jung, ME, Henschel usw.). Die V 100 hat zwei zweiachsige Drehgestelle, deren Achsen über Gelenkwellen, Kegelstirnrad-Achsgetriebe und ein hydraulisches Wandler-Kupplungsgetriebe

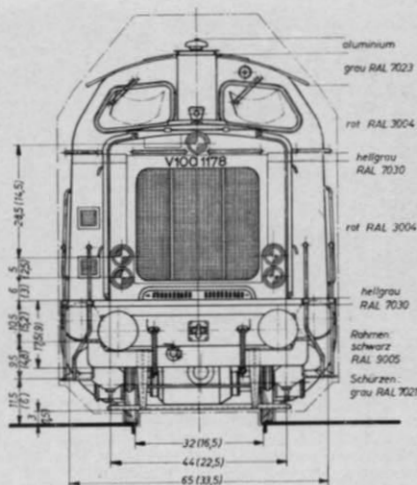


Abb. 5. Stirnansicht (langer Vorbau) mit Farbangaben.

von einem 12-Zylinder-Dieselmotor (MAN, Daimler-Benz, Maybach) angetrieben werden. Die höchste zulässige Geschwindigkeit beträgt 90 km/h und das Reibungsgewicht mit vollen Betriebsvorräten 63,2 t (Achslast: 15,8 t).

Soviel kurz über das Vorbild. Was es über den Bau eines V 100-H0-Modells zu sagen gibt, folgt im II. Teil. (Schluß in Heft 16/XV)

Kniffe und Winke:

Blindwellen mittels UHU-plus

von Hans Schürmann, Kettwig

Manche Anregungen zur Verwendung von UHU-plus hat die MIBA schon gebracht. Eine der nützlichsten war zweifellos der Beitrag des Herrn Sandig in Heft 6/1962 S. 248. Er hat mich dazu angeregt, die Trix-V 36 für das Zweischienen-System unter Verwendung von Märklin-Rädern umzubauen. Die Isolierung bereitet also keine Schwierigkeiten mehr – dank UHU-plus!

Aber wie kommt man zu passenden Blindwellen? Die von Trix (Originalausführung) passen wegen der Kuppelzapfen nämlich nicht zu den Märklin-Rädern. Nun, wir haben ja UHU-plus! Von zwei Märklin-Lokrädern entsprechender Größe wird die Farbe restlos entfernt. Dann werden sie zusätzlich in Nitro-

verdünnung oder Tetra ausgewaschen, damit sie fettfrei sind. Die Räder klebt man nun mit ihrer Rückseite auf ein Stück starkes Papier, legt sie auf eine warme Kochplatte und füllt die Radsterne mit UHU-plus aus, was besonders sorgfältig vorzunehmen ist, damit keine Luftblasen entstehen. Auch darf die Platte nicht zu warm werden, weil dann der Klebstoff u. U. Blasen bildet. Nach etwa 20 Minuten ist der Klebstoff ausgehärtet und man kann nunmehr die Umrisse der Blindwellen grob aussägen und sauber zufeilen. Damit die Blindwellen nicht mit den Spurrädern des mittleren Radsatzes in Berührung kommen, sind sie von der Rückseite her bis auf 1,5 mm Stärke abzufilen.



Abb. 1. Die von Herrn Tappert abgewandelte Kibri-Brücke, die nicht nur ausgezeichnet wirkt, sondern auch zu bedenken gibt, daß eine solche Schrägbrücke gar vielen Modellbahngegebenheiten eher entspricht als eine gerade Brücke mit rechtwinklig angeordneten Brückenauflegern. In den meisten Fällen werden auf einer Modellbahn-Anlage Gleise und Straßen schräg angeschnitten, so daß das Erscheinen einer Schrägbrücke sehr wünschenswert wäre, vielleicht sogar mit in gewissen Grenzen winklig verschiebbaren Brückenträgern!

Die Schrägbrücke - eine Kibri-Neuheit?

Nein und ja! „Nein“ deshalb, weil es eine solche Brücke bei Kibri (noch) nicht gibt; „ja“ deshalb, weil sie aus Teilen des Kibri-Doppelbaukastens 9696 entstand. Wie Sie aus den Bildern (insbesondere Abb. 2) ersehen, handelt es sich um eine schräge Kreuzung von Gleisen, Straße und Bach. Hätte ich eine Original-Kibri-Brücke doppelt mit nur einem Mittelteil verwendet, so hätte erstens die Spannweite nicht ausgereicht und zweitens die Brücke mit den versetzten Parabel-Bogen fürs Auge nicht mehr schön gewirkt. Und so kam ich auf die Idee, unter Verwendung und Abänderung der vorhandenen Brückenteile eine schräge, parallelgürtige Brücke zu bauen, wie man sie in natura zwar oft, im industriellen Modellbahnzubehör jedoch noch nirgends entdecken kann.

Es tat mir ein bißchen weh, als ich begann, die Spritzteile zu zersägen. Nicht weil ich mir vielleicht in den Finger gesägt hatte, sondern weil es ja eigentlich ein starkes Stück ist, ein so schönes Stück, kaum erschienen, schon wieder abzuändern. Aber es geschah ja nicht mutwillig, sondern unter dem Druck meiner Gegebenheiten!

Eine ausführliche Umbauanleitung zu geben, wird nicht nötig sein. Interessenten werden die Bilder genug sagen. Nur soviel:

Die Parabelbogen werden gemäß Abb. 5 auseinander gesägt. Der untere Längsträger sowie das schräge Endstück bleiben jedoch ein Ganzes. Die oberen Stücke des bisherigen Parabelbogens sind alle etwas zu kürzen und zum neuen oberen Längsträger zusammenzukleben, der zwischen die schrägen Endstücke des unteren Trägers eingepaßt wird (Abb. 4 oben). – Beim Einpassen der senkrechten Träger und schrägen Verstreben (Abb. 4 unten) ist zu beachten, daß bei den am unteren Längsträger stehengebliebenen Knotenblechen auf der Innenseite die Profile abgefeilt werden müssen. Für die oberen Längsträger sind neue Knotenbleche anzufertigen, wozu man die nicht mehr benötigten oberen Querverstreben verwenden kann. Wie bei der Original-Kibri-Brücke werden dann die zu jedem Brückenseitenteil gehörenden Halbtteile (zweimal das komplette Teil nach Abb. 4 unten) zusammengeklebt.

Beim Bau einer Schrägbrücke werden die Seitenteile um je einen Querträgerabstand versetzt, entsprechend der Richtung der Brückenschräglage (rechts oder links schräg). Am Endquerträger einer Seite ist dann auch das hochstehende Versteifungs-„Blech“ abzusägen. Die beiden schrägen Endquerträger können aus den übriggebliebenen Teilen an-



gefertigt werden, während die inneren Auflageträger – ebenfalls unter Verwendung der Restteile – etwas zu verlängern sind. Im übrigen kann man bei Bedarf diese neue Paral-

lelgleitbrücke auch um ein oder zwei Felder kürzen oder sie sogar als gerade Brücke zusammenbauen, wie eben beim Original, aber als Parallelgleitbrücke. S. Tappert, Ansbach



Abb. 2 (oben). Dieser Geländeausschnitt aus der Tappert-Anlage mit der spitzwinkligen Bahnkreuzung (wie sie wohl auf jeder Modellbahnanlage mindestens einmal vorhanden ist) veranschaulicht frappierend die Richtigkeit und Wichtigkeit einer Schrägbrücke (Vergleiche Abb. 61)

Abb. 3. Wuchtig und vorbildgerecht: die aus den Kibri-Bausätzen entstandene Schrägbrücke des Herrn Tappert.

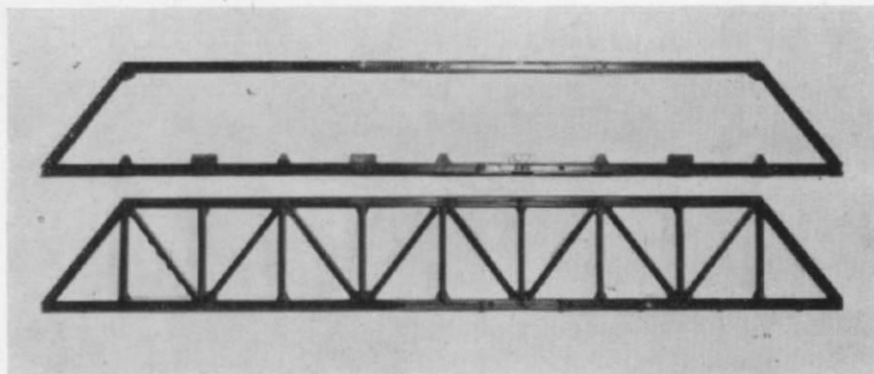


Abb. 4. Oben: der neue Parallel-Hauptträger; unten: desgleichen mit eingesetzten Verstrebungen.

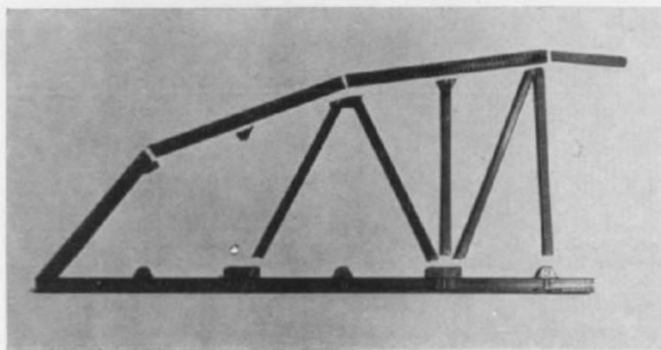
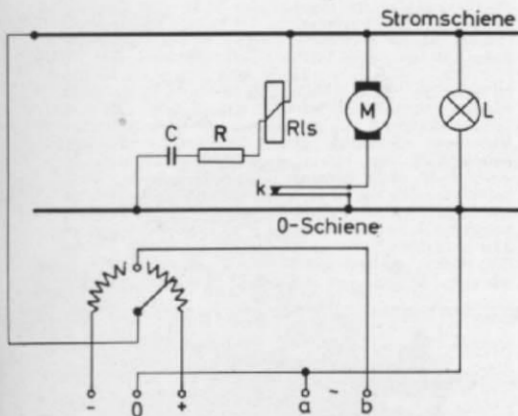


Abb. 5. Die Parabelbogen-träger der Kibri-Brücke sind wie hier gezeigt, auseinanderzusägen.

Abb. 6. Ebenfalls eine schräg verlaufende Kreuzung zweier Bahnlinien, bei der die Brücke jedoch rechtwinklig angeordnete Brückenköpfe (Widerlager) aufweist. Im einen oder andern Fall können die dadurch entstehenden „toten Winkel“ vielleicht irgendwie ausgefüllt werden. Was aber, wenn wie im Fall Tappert (Abb. 2) weder Platz verschenkt werden kann, noch „Verlegenheitssecken“ erwünscht sind? – Dann hilft nur eine Schrägbrücke à la Tappert! Im übrigen sind auch hier auf der Anlage des Herrn H. Frense, Bauschheim, Märklin- und Fleischmann-Gleise (mit Pukos) wohl vereint (s. Artikel auf Seite 668).



Standbeleuchtung mit einfachen Mitteln



Schaltung der „Standbeleuchtung mit einfachen Mitteln“. Erläuterung der Schaltungsfunktion siehe Text. Der Zusatztrafo für das Standlicht wird bei a und b angeschlossen.

R = Widerstand 600 Ohm

L = Lampen

C = Kondensator, bipolar 100 μ F

M = Motor

k = Relaiskontakt

Rls = Relais-Spule

Der Beitrag des Herrn Esser in Heft 16/XI S. 615 über seine Erfahrungen mit Multiplex bezüglich der unabhängigen Zugbeleuchtung hat mich veranlaßt, meine Lösung noch einmal auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu überprüfen und das Für und Wider abzuwägen. Wenn ich auch nicht behaupten will, daß meine Lösung nun besser wäre, so scheint es mir doch, als ob sich Vor- und Nachteile zumindest die Waage hielten.

Das Schaltbild zeigt das Prinzip:

1. Die Lampen – einzeln oder in Serie geschaltet – liegen direkt an den Schienen (ebenso neuerdings der Seuthe-Dampfentwickler).
2. Der Motor ist über einen Relais-Ruhekontakt mit den beiden Schienen verbunden.
3. Die Relaiswicklung ist über einen 600-Ohm-Widerstand und einen bipolaren 100- μ F-Kondensator mit den Schienen verbunden.
4. In der Nullstellung des Fahrreglers (Nullleiter-Schaltung!) befindet sich ein Wechselstromkontakt.

Es geschieht nun folgendes: Gebe ich Gleichstrom auf die Schienen, so brennen die Lampen, der Relaiskontakt bleibt geschlossen (C sperrt den Gleichstrom) und der Motor läuft. Drehe ich auf Halt (Fahrregler in Nullstellung), so spricht das Relais an, weil der Kondensator den Wechselstrom „durchläßt“: der Motor ist

abgeschaltet, die Lampen brennen aber weiter. Ebenso qualmt es weiter (aus dem Schornstein!), denn der Seuthe-Dampf-Entwickler wird ja auch vom Wechselstrom weitergeheizt.

Nachteile gegenüber Multiplex: Man kann die Beleuchtung während der Fahrt nicht abschalten. Bei sehr langsamer Fahrt brennen die Lampen dunkler. Das muß man halt in Kauf nehmen, aber wenn man einen Schalter in die Wechselstromzuleitung zum Mittelkontakt des Fahrreglers einbaut, läßt sich wenigstens auch im Stand die Beleuchtung abschalten. Meine private Meinung: Ich fahre am liebsten „nachts“.

Vorteile: Das nicht ganz billige Multiplex-Fahrpult ist nicht erforderlich. Man braucht keine Strippen zwischen den Wagen, ja man braucht überhaupt keine besonderen Vorrichtungen in den Wagen, und das in die Loks einzubauende Aggregat ist kleiner als eine Multiplex-Einheit. (Ich habe z. B. in eine Eigenbau-V 36 alles „reingekriegt“.) Man spart den Leistungs- bzw. Spannungsverlust der Drossel und setzt den Motor nicht dauernd dem Restwechselstrom aus. – Ich bin jedenfalls mit dieser Methode recht zufrieden.

Noch eine Bemerkung zu den Relais: Ich verwende in den kleineren Loks ein Gruner-Relais, das gleichfalls in den Multiplex-Gleichstromsätzen eingebaut ist. In größeren Loks kann man auch das einfache Märklin-Relais (neuerer Bauart) verwenden, das ja im angezogenen Zustand ausschaltet. Bei einem ev. Umbau einer Wechselstromlok auf Gleichstrombetrieb sollte man das berücksichtigen, denn man kann dadurch ein neues Relais einsparen.

Die Ansicht der Redaktion: Als wir uns zunächst flüchtig mit der Einsendung des Herrn Herrmann befaßten, fiel uns gleich der „Kompromißvorschlag zur unabhängigen Zugbeleuchtung“ von Herrn Smets (MIBA 12/XIII S. 479) ein und wir hätten beinahe gesagt: „Nichts Neues.“ Wenn man jedoch beide Beiträge genauer vergleicht, so stellen sich immerhin gewisse Unterschiede heraus. Aus diesem Grunde wollen wir den vorstehenden Aufsatz unseren Lesern nicht vorenthalten, damit jeder die ihm genehmere Lösung desselben Problems nach Belieben verwenden kann.

Im Grundsätzlichen gleichen sich die Absichten beider Verfassers; sie wollen eine Dauerbeleuchtung der Züge erreichen. (Von der Abschaltbarkeit am „Modelltage“ wollen wir einmal gänzlich absehen.)

Herr Smets zeigte uns eine sehr elegante Lösung. Elegant deswegen, weil er an den Fahrzeugen selbst keinerlei Veränderung vornimmt und mit Industrie-Fahrpulten fährt. Als nachteilig sehen wir die Tatsache an, daß im Stand wohl die Wagen beleuchtet werden, nicht jedoch die Loks. Außerdem benötigt Herr Smets an jeder möglichen Haltestelle – also auch vor den Signalen – ein Relais.

Der Vorschlag des Herrn Herrmann vermeidet die eben genannten Nachteile. Allerdings muß man nach seinem „Patent“ ein Eigenbau-Fahrpult besitzen oder

Endlich auch brünierte
Wagen-Räder!

Eine neue Linie bei Fleischmann

Es erübrigt sich wohl, nochmals auf alle nunmehr zur Auslieferung gelangenden Neuheiten einzugehen. Es ist ja für fast jeden Fleischmann-Anhänger möglich, die neuen Stücke im zuständigen Fachgeschäft in Augenschein zu nehmen und sich selbst ein Urteil zu bilden. Wir wollen nur einige Punkte hervorheben, die an der Messe noch nicht erkennbar waren: In erster Linie die brünierten Wagenräder, derenwegen wir immer wieder einen Vorstoß bei Fleischmann unternommen hatten und die dem Gesamteindruck der Modelle sehr zugute kommen (s. Abb. 2). Bestürmen Sie jedoch weder Fleischmann noch die Fachhändler: Die neuen Radsätze sind vorerst noch nicht gesondert erhältlich! Dafür werden sämtliche Modelle künftig mit brünierten Rädern ausgeliefert!

Der zweite, nicht minder wichtige Punkt betrifft die Ausführung eines Großteils der neuen Modelle, die uns zur obigen Überschrift veranlaßte. Sei es die kleine E 69, der Umbau-Wagen oder das Druckgaskesselwagen-Modell – die plastische Ausführung ist feiner, „natürlicher“ (um diesen Ausdruck hier einmal zu gebrauchen) und sehr exakt, wie Sie mit einem Blick erkennen werden. Mit diesen Modellen hat Fleischmann zweifelsohne einen Schritt nach vorn getan und die Möglichkeiten des Kunststoffspritzverfahrens bestmöglich ausgenutzt. Wenn man die reizende E 69 mit der V 60 beispielsweise vergleicht, dann möchte man wünschen, daß für die Lokgehäuse künftig ebenfalls nur noch solche aus Kunststoff verwendet werden! Wir sehen den Messeneinheiten 1964 tatsächlich mit Spannung entgegen und würden es begrüßen, wenn die begonnene „neue Linie“ konsequent fortgesetzt würde (vorausgesetzt, daß sie von Fleischmann überhaupt beabsichtigt ist und wir nicht durch ein paar besonders gut ausgefallene Modelle einem Trugschluß unterliegen sind! Nun, die Zukunft wird's zeigen).

Und noch eine offizielle Bitte bei dieser Gelegenheit: Möge der Maßstab doch baldmöglichst 1:87

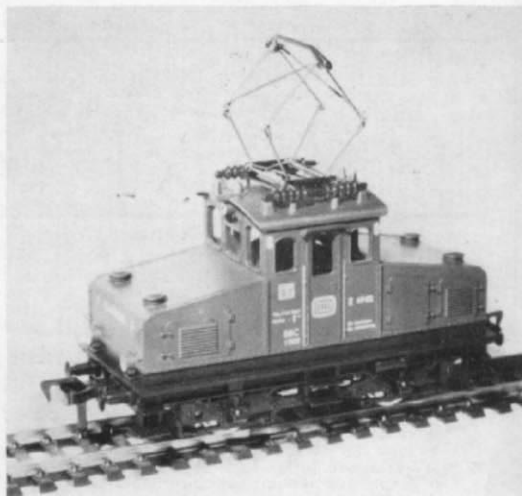
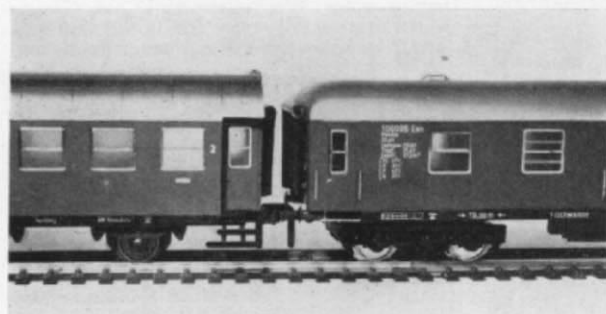


Abb. 1. Obwohl gänzlich unretuschiert, läßt diese Aufnahme von der eingehend detaillierten Old-Timer-Ellok wohl gut die feinplastische Ausführung erkennen. Ausgezeichnet die dezenten und äußerst exakten Nietreihen, wie sie auch am Druckgaskesselwagen-Modell zu entdecken sind. Das Beschriftungsverfahren ist ebenfalls neu; die Schrift ist nicht nur fein, sondern auch wenig aufdringlich im Farbton (etwa so wie beim Vorbild).



angenähert werden, auch bei den Loks! Wohl sämtliche Fleischmann-Freunde (und viele andere mehr!) würden es sehnlichst begrüßen und zu danken wissen (wie wir aus unzähligen Briefen schließen können)!

Abb. 2. Ein Bild, das für sich allein spricht: links der Umbauwagen mit den brünierten Rädern, rechts ein Packwagen mit den bisherigen hellglänzenden Rädern, die nunmehr – Gott sei Dank! – passé sind!

ein Industrie-Fahrpult frisieren und sämtliche Loks umbauen. Da aber normalerweise anzunehmen ist, daß auf einer Anlage die Anzahl der Haltestellen – auch der möglichen vor den Signalen – die der Loks bei weitem überwiegt, scheint die Ihnen heute vorgestellte Lösung hinsichtlich des Aufwandes günstiger zu sein. Wenn man weitere pekuniäre Einsparungen erzielen will, so besteht immer noch die Möglichkeit, Relais, Widerstand und Kondensator weglassen zu lassen und dafür vor den Motor eine Drossel zu schalten. Das wäre einfacher; aber den „Haken“ des

immerhin sichtbaren Spannungsverlustes bei Langsamfahrt erkannte Herr Herrmann schon richtig.

Leider müssen wir aber auch auf ein sehr schwerwiegendes Manko hinweisen. Vor geschlossenen Signalen – wie überhaupt in allen Abschaltstrecken – versagt Herr Herrmanns Dauerbeleuchtung, weil sie in der gegenwärtigen Form durchgehende Schienen voraussetzt und stets von Hand geschaltet werden muß. Gewiß ließe sich eine Automatik für die Abschaltstrecken entwickeln. Damit wären wir dann aber glücklich wieder bei Herrn Smets angelangt.

H. Battermann, Hannover

Wenn Herr Wahl per Gelegenheit in einem Großstadtbahnhof den „PW“ (Pufferteller-Warnanstrich) der verschiedensten Lok-Typen betrachten würde, brächte ihn das wahrscheinlich von der Weiß- zur Gelbglut! (Nichts für ungut, Herr Wahl!)

Da ich zu jenen Modellbahnern gehöre, die auf jedem sich anbietenden Bahnhof der DB (anscheinend) müßig herumstehen und -sehen und die braven Eisenbahner mit „dummen Fragen“ belästigen, war mein Augenmerk eine Zeitlang auch dem auffallenden „PW“ gewidmet. Dieses scheinbar viele Modellbahner-Heizen bewegende Problem ist mit obigem Artikel bereits bei der Mechanisierung angelangt! Abgesehen davon, daß ich, beflügelt durch einen großen Cognac (wegen der ruhigen Hand!) den „PW“ mit Hand und Pinsel vornehme, ist mir beim großen Vorbild folgendes aufgefallen: Genau wie bei der E 344, die die

aufmerksame MIBA-Redaktion zu obigem Artikel im gleichen Heft heranzieht, ist bei den Loks der „PW“ des linken flachen Puffers fast immer beschädigt. Das ist auch verständlich, wenn man bedenkt, daß er mit seiner flachen Fläche von der „Kuppe“ des runden Gegenübers praktisch überall mal berührt werden kann, sei es nun durch verschiedene Pufferhöhe (beladene oder unbeladene Wagen, ältere oder neuere Bauart usw.) oder seitliche Bewegungen bei Rangierfahrten. Der zurückgezogene Rand des runden Puffertellers läuft dagegen kaum Gefahr, jemals von seinem flachen Gegenüber berührt zu werden. Man kann also sagen, das es bei der großen Eisenbahn zu den Ausnahmen zählt, wenn mal eine Lok an beiden Puffern exakte und unbeschädigte „PWs“ hat. Dies zum Trost für die nicht ganz hundertprozentigen „PW“-Anstreicher . . . wie mich zum Beispiel!

Die ersten

1:160-Figürchen für 9-mm-Bahnen

der Fa. Walter Merten, Berlin



Abb. 1. Ein instruktiver Größenvergleich: Zwei 1:160-Figürchen und eine H0-Figur in genau 1/4 Größe.

Herr Merten hat recht behalten! An der Messe meinte er nämlich: „Warum sollen uns die kleinen Figürchen nicht gelingen? Wir machen ja auch Kinderfigürchen in TT-Größe!“ Und wenn wir ehrlich sind: Wir sind ehrlich überrascht! So gut haben wir uns diese winzigen Figürchen wirklich nicht vorgestellt! Mit ihrer „Größe“ von 11 bis 12 mm sind sie maßstäblich genau und sorgfältig bemalt (bis zu den Knöpfen an der Uniformjacke, dem weißen Hemdenkragen samt schwarzer Krawatte usw.). Die Arnold-Anhänger werden begeistert sein, denn ohne menschliche Figuren wirkt nunmal auch die netteste Anlage tot. Menschen – ob in Naturgröße oder als winzige Miniaturen – bringen in jedem Fall „Leben in die Bude“ und das erste Tier im Maßstab 1:160 (der Schäferhund „Hasso“ bei dem Bahnpolizisten in Abb. 1) wird hoffentlich ebenfalls bald Gesellschaft weiterer Vierbeiner bekommen! Unsere Anerkennung der Fa. Merten, die sich in solch' aufgeschlossener Weise der 9-mm-Bahn-Freunde angenommen hat.

Bei Erscheinen dieses Heftes werden noch zwei weitere Packungen (männliche und weibliche Reisende) im Handel oder in Kürze zu erwarten sein. Dann stehen immerhin schon 24 verschiedene 1:160-Figürchen zur Verfügung, mit denen man eine Arnold- (oder eine englische Lone Star-)Anlage bereits ganz schön „beleben“ kann (abgesehen davon, daß man die gleichen Figürchen – vielleicht sogar andersfarbig bemalt – mehrmals verwenden kann).

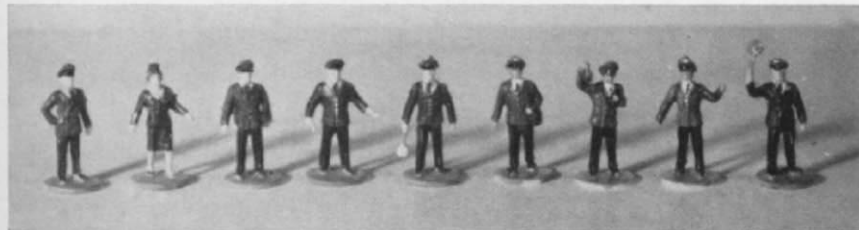


Abb. 2. Der Deutlichkeit halber um 1/4 größer wiedergegeben: neun weitere 1:160-Menschlein aus den ersten zwei Packungen zu je sechs Figuren, die auf dem Motiv der Merten-Anzeige vollzählig versammelt sind.

Auf einer Anlage' wohl vereint . . .

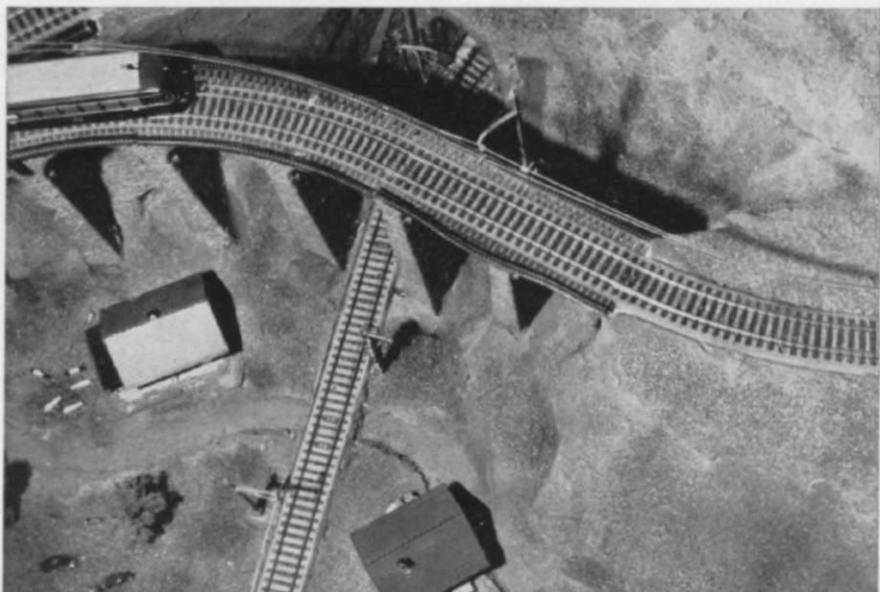
... findet man hier Fleischmann-Gleise (mit Punktkontakten) und Märklingleise, und zwar auf der Anlage des Herrn B. Köhler, Heilbronn. Die Verbindung beider Gleisarten wirft keine Probleme auf: Fleischmann- und Märklin-Gleise lassen sich ohne weiteres zusammenstecken (zufällige oder bewußte Normung...?) und die Märklin-Gleichstrom-Loks einschließlich Wagen befahren nach Aussage des Herrn Köhler anstandslos die mit Punktkontakten versehenen Fleischmann-Weichen und -Kreuzungen, wie umgekehrt die mit Mittelschleifer ausgerüsteten Fleischmann-Triebfahrzeuge – von den Wagen ganz zu schweigen – gleichfalls die Original-Märklin-Weichen usw. durchfahren.

Wieviel weniger Arbeit hätte Herr Köhler gehabt, wenn er sich das im letzten Heft S. 605 dargelegte Wagengarnitur-Übergabeverfahren „Überherrn“ zunutze gemacht hätte. An seinem Grundkonzept würde sich nichts geändert haben. Auf dem Anlagen-Tableau wären ebenso die Märklin-Gleise verlegt wie jetzt auch, und eine Etage höher die Fleischmann-Gleise. Lediglich im Hauptbahnhof müßte die beschriebene kleine Umsetzanlage vorhanden sein.

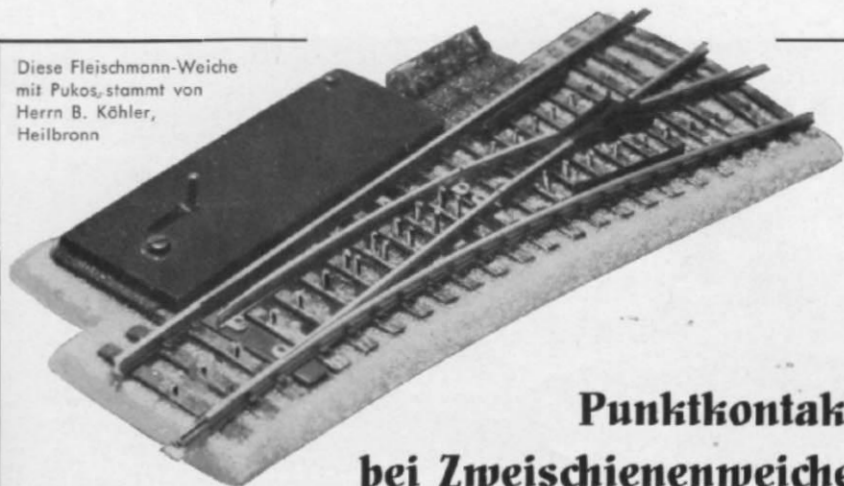
Die Köhler'sche Methode (Umstellung der Märklinloks auf Gleichstrom, Ausrüstung der Fleischmannloks mit Mittelschleifer und der Gleise mit Punktkontakten) kommt im Prinzip auf den „schwungvollen“ Grenzverkehr à la „Forbach“ hinaus, den wir auf Seite 608 des letzten Heftes nicht weiter ausgesponnen haben, sondern mit den Worten abbrechen: ... „Es soll jedem Leser überlassen bleiben, sich die weiteren Folgerungen selbst auszumalen ...“

Wer also gleichermaßen mit Märklin- und Fleischmann-Fahrzeugen liebäugelt, jedoch zeitraubende und kostspielige Umbauarbeiten vermeiden möchte, dem sei nochmals das Übergabeverfahren „Überherrn“ wärmstens ans Herz gelegt! Seine Anlage hätte dann in etwa das Aussehen der Köhler'schen, nur könnten die Triebfahrzeuge nicht in beiden Gleisabschnitten verkehren, was jedoch in der Praxis keineswegs tragisch wäre, schon garnicht im Hinblick auf die gewaltige Kostenersparnis und die zusätzlichen, höchst reizvollen Rangierbewegungen, die das Umsetzen der Wagengarnituren und der Loks im Übergabschnitt verursacht!

Abb. 1. Zwei Gleissysteme kreuzen sich, ohne daß der Anlagenbesitzer ein Kreuz mit ihnen hat. Das Fleischmann-Gleis oben ist nämlich nicht mehr „rasserein“, sondern infolge der Pukos eine „Kreuzung“. Aber auch bei einer „friedlichen Koexistenz“ der an sich „feindlichen“ Original-Märklin- und Fleischmann-Systeme bräuhete man nicht mehr aus „weltanschaulichen“ Gründen die Klingen zu kreuzen, denn seit neuestem werden die „Grenzstreitigkeiten“ – dank dem „Überherrn“-Verfahren – auf höchst „diplomatische“ Weise bereinigt.



Diese Fleischmann-Weiche mit Pukos, stammt von Herrn B. Köhler, Heilbronn



Punktkontakte bei Zweischienenweichen

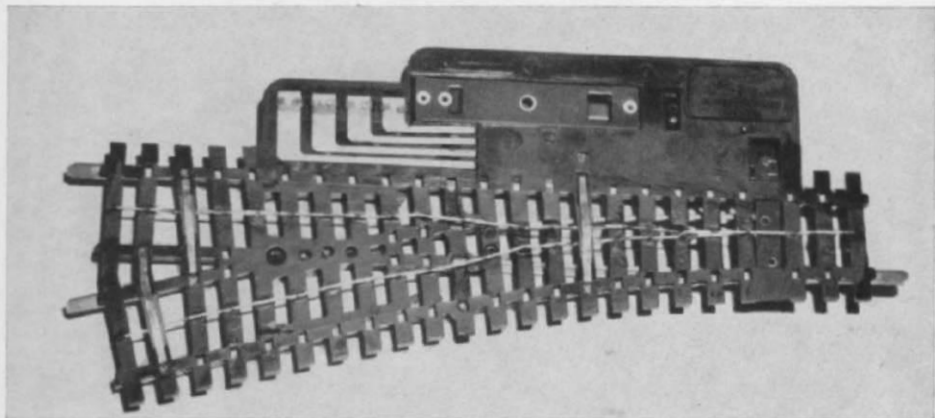
Verschiedentlich wurde aufgezeigt, wie Zweischienengleise mit Punktkontakten versehen werden. Wie dies bei den Weichen zu erfolgen hat, wurde nur am Rande erwähnt, aber nie bildlich dargeboten. Gewiß, man braucht sich dabei eigentlich nur eine Märklin-Weiche zum Vorbild zu nehmen, um mit diesem Problem fertig zu werden, aber der Mensch ist nun mal von Natur aus mißtrauisch und möchte alles gern schwarz auf weiß (also gedruckt) sehen.

Mit den vorliegenden Anlagenbildern hat uns Herr Köhler nun auch eine seiner mit Pukos versehenen Fleischmann-Weichen zugeschickt (Abb. oben) u. zw. als Nachgang zu seiner Heftklammer-Punktkontakt-Bauweise in Heft 7/XV S. 295. Wie man sieht, ist die ganze Angelegenheit höchst einfach. Die Pukos müssen allmählich (keinesfalls abrupt) ansteigen, damit der Mittelschleifer über die Zungenschienen angehoben wird und beim Darüberhinweggleiten keinen Kurzschluß verursacht. Außerdem trifft eine Teilung

der Pukos in zwei Stränge auf, wobei darauf zu achten ist, daß bei den Zungenschienen ein genügend großer Abstand eingehalten wird, der ein kurzschlußsicheres Durchrollen der Lok- und Wagenräder garantiert.

Die untere Abbildung zeigt die Weiche von unten. Hier sind die einzelnen Heftklammern nicht mehr erkennbar, da sie quasi zu einer durchgehenden Stromleitung zusammengelötet sind. Die Strombrücken der Fleischmann-Weiche sind übrigens vor der Montage der Pukos zu trennen, zurückzubiegen und erst nach dem Einstecken und Verlöten der Pukos wieder zusammenzulöten. Ein dünnes Stück Pertinax oder sonstiges ähnliches Material zwischen den Strombrücken und den Pukos sorgt für die notwendige Isolation.

Zum Löten selbst noch einen kleinen Tip: Legen Sie die Weiche auf einen nassen Schwamm, damit die Wärme gut abgeleitet wird und diese den Plastikschwellen nicht schadet.



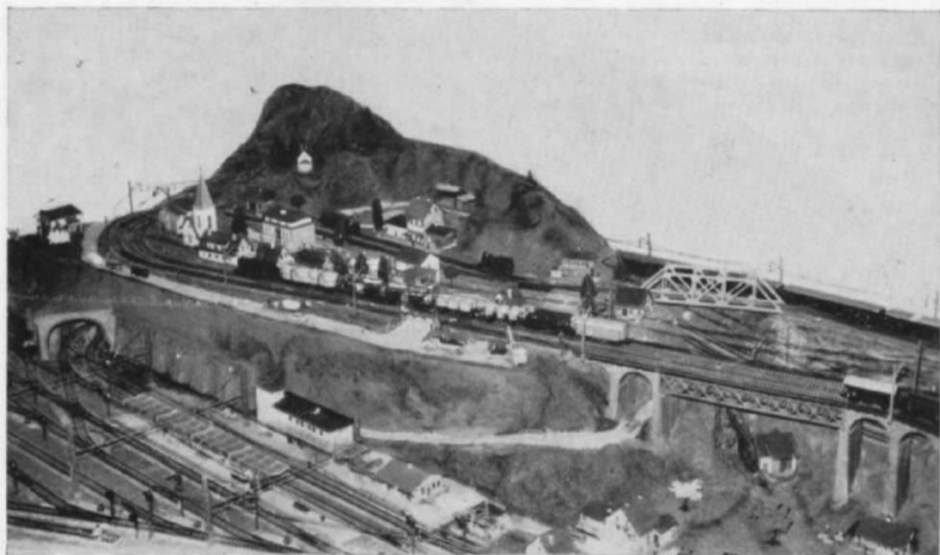
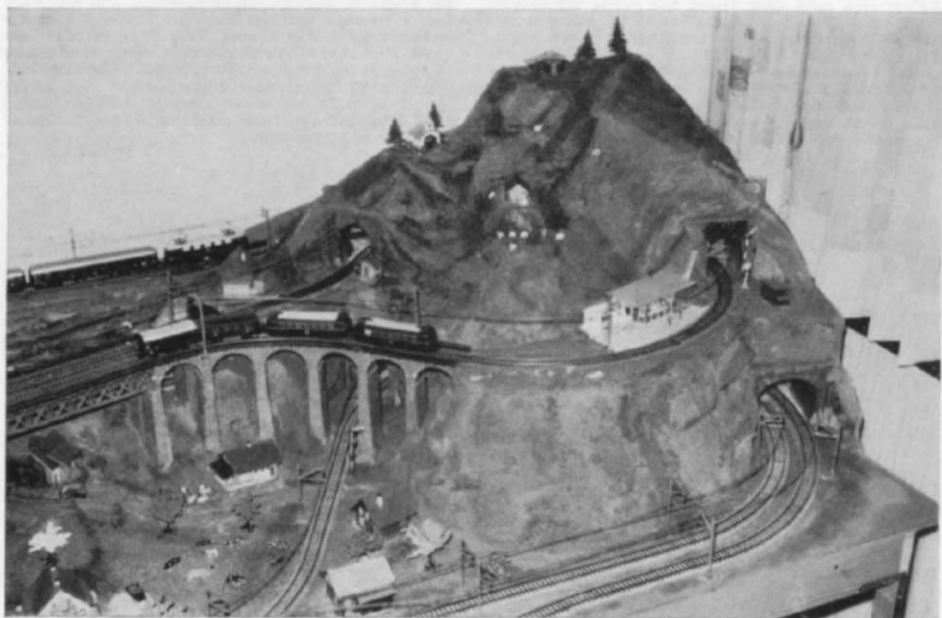


Abb. 2 und 3. Die Köhler'sche Anlage mit dem technisch aufeinander abgestimmten Märklin/Fleischmann-Betrieb. Aus dieser Sicht könnte es sich aber genauso gut um eine Anlage mit den beiden Original-Bahn-systemen handeln – ein Anblick, an den man sich schnell gewöhnen kann (und wird, falls die Verbindung zweier unterschiedlicher Bahnsysteme mittels der grenzüberschreitenden Umsetzanlage „Überherrn“ Schule machen sollte. Na, wie wär's...?).





„1000 Möglichkeiten mit Vollmer-Teilen“

100 Möglichkeiten mit den neuen „alten“ Fabrikgebäuden

Vor uns liegt nicht nur die Nr. 3/1963 der bekannten Vollmer-Lehrheftreihe, sondern auch ein Satz der diesjährigen Messeneinheiten, die seit kurzem im Handel sind. Was über diese zu sagen ist, stand bereits im Messebericht. Daß die Serienstücke den Messenmustern in nichts nachstehen, ja sogar noch einige Details mehr aufweisen, ist bei einer renommierten Herstellerfirma wie Vollmer wohl selbstverständlich. Wir wollen daher kein neues Loblied anstimmen, sondern dafür auf das o. a. Heft Nr. 3 „Fabriken“ hinweisen, das sich hauptsächlich mit diesen Gebäuden und ihren vielen Kombinationsmöglichkeiten befaßt. Die wiederum mehrfarbigen Motive und Anlagenausschnitte sind lehrreich und „appetitmachende“ Anregungen. Die Vollmer-Empfehlung, die Gebäude gegebenenfalls individuell farbig nachzubehandeln, wollen wir besonders unterstreichen, schon um eine gewisse Uniformität der Anlagen zu verhindern. Außerdem kann man durch eine gänzlich andersartige Farbgebung den Charakter der Original-Gebäude vollständig verändern, wie das in Heft 3 farbig aufgezeigte Musterbeispiel deutlich macht. Die Kombinations- bzw. Variationsmöglichkeiten sind jedenfalls mannigfaltig und erhöhen den Reiz der an sich schon gut gewählten Gebäudetypen ganz wesentlich!

Motto: „... der sich selbst zum Besten haben kann!“

Buchbesprechung:

Der-die-das-Viadukt?

„Große Welt auf kleinen Schienen“

von Herbert Eisenreich

In der MIBA schreiben Sie immer wieder „das Viadukt“. Darf ich Sie darauf aufmerksam machen, daß es „der Viadukt“ heißen muß? Es könnte natürlich reizvoll sein, alle männlichen Hauptwörter sächlich zu gebrauchen; das würde dann etwa so lauten:

Das Zug fährt in das Bahnhof ein,
das Fahrgast wird erleichtert sein:
fünf Stunden lang ist schon das Pfad,
das dieses Mann gefahren hat.
Das Sohn begrüßt das Vater froh,
es hüpfet das Bengel wie das Floh.
Das MIBA-Band viel Freude macht,
das Vater hat es mitgebracht.

K. Hein, Bayreuth

Der „das“ in diesem Falle rügt,
Laut Duden durchaus richtig liegt.
Drum muß ich „das“ da selbst ausbaden,
Das kommt davon: ich stamm' aus Baden!
Dort sagt man sehr oft „das“ statt „der“
(Schlagt nach im Duden, bitte sehr!),
Zum Beispiel auch statt „der Tunnel“
Ganz gleichberechtigt „das Tunell“.
So ähnlich ist's beim Viadukt –
Nur steht's im Duden nicht gedruckt!
Drum geb' ich dem Herrn „Lehrer“ recht:
„Ach, ist das Sprach von das Mann schlecht!“

WeWaW

208 Seiten, Format 14 x 19 cm, 40 Bilder und 56 Zeichnungen, vierfarbiger Karton-Einband, zellglaskaschirt DM 14,80, erschienen im Residenz-Verlag Salzburg.

„Schon wieder ein Modellbahnbuch!“ wird vielleicht mancher stöhnen, wenn er den Titel dieses Buches hört. Wenngleich man auch über das Thema Modellbahn gar nicht genug lesen kann, so wäre manches Buch doch besser nicht geschrieben worden. Dieses Buch hier macht aber eine rühmliche Ausnahme. Frisch und frei von der Leber weg plaudert der Verfasser von seinen Sorgen und Nöten als Modellbahner, die wirklich nicht nur die seinen, sondern die aller sind. Er schreibt von den „Gewissenskonflikten“, in die er geriet, als er mit der Modellbahnerie anfang, schwankt genauso wie alle anderen zwischen den Systemen und entscheidet sich schließlich nicht als Dogmatiker, sondern als Mensch, der sich ein liebenswertes Hobby erkoren hat und Toleranz gegenüber anderen Meinungen übt. Er doziert nicht mit erhobenem Zeigefinger, verliert sich nicht in der Supertechnik, und wollte und hat auch kein Lehrbuch geschrieben. Er lächelt, hat Spaß an seinem Hobby, auch wenn's manchmal zum Weinen gewesen ist, als er seine ersten Modell-Gehversuche machte. – Wenn wir auch, ohne doktrinär sein zu wollen, mit mancher Auffassung des Verfassers nicht einig gehen, so kann man doch als Schlussfolgerung sagen: Dieses Buch sollte man gelesen haben! Wir haben es mit Vergnügen getan.

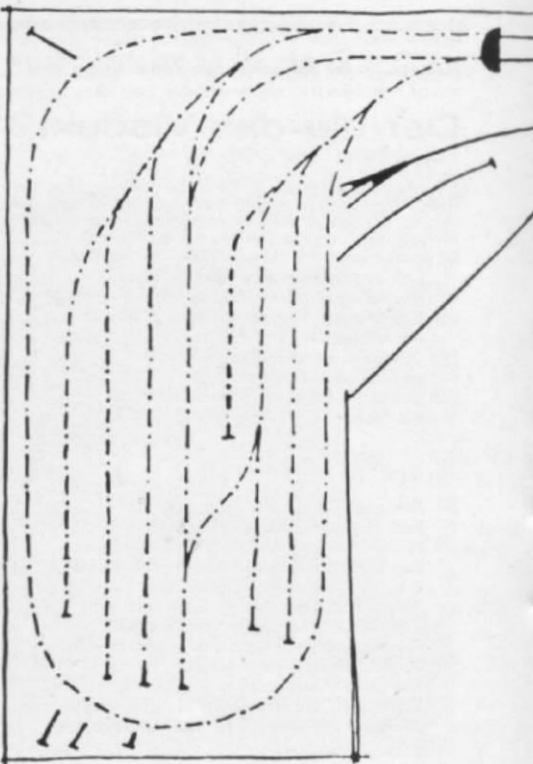


Abb. 1. Streckenplan im Zeichnungsmaßstab 1:20
(Länge ca. 5,60 m, größte Breite 2,00 m).

Pit-Peg offeriert:

Eingleisige Hauptstrecke und zweigleisige Paradestrecke

Abb. 2. Unterirdische Gleisentwicklung des linken Anlagenteils.



Eigentlich sollte dieser Streckenplanentwurf nebst Schaubildern noch in die „Anlagen-Fibel“ hinein, aber leider war ohne schwerwiegende Umgruppierung kein Platz mehr vorhanden. Nehmen Sie die heutige Pit-Peg-Arbeit daher als nachträgliche „Delikatesse“ bzw. als „Kostprobe“, falls Sie noch nicht glücklicher Besitzer der „Anlagen-Fibel“ sein sollten.

Die Anlage wäre entwurfsgemäß gut 5,60 m lang, läßt sich aber ohne weiteres auf 5,00 m oder gar 4,00 m verkürzen. Dadurch ginge zwar ein Knalleffekt des Entwurfs (die langen Fahrtrecken) flöten, aber der zweite (unabhängiger) Dauerverkehr auf der zweigleisigen Paradestrecke) wäre dadurch nicht beeinträchtigt. Die gleichmäßig höchst interessante Endstation der eingleisigen Nebenbahn ist eigentlich mehr für einen Weichenselbstbauer gedacht, läßt sich aber auch sinngemäß mit Industrieweichen auslegen. Sie bietet jedenfalls abwechslungsreiche Rangierbewegungen und weist nicht nur ein kleines Bw für Dampflok auf (Abb. 1 links oben), sondern auch noch einen Schuppen für eine Kleindiesellok.

Über eine lange, in großem Bogen verlaufende Strecke, vorbei an einem kleinen Trennungsbahnhof (rechter Anlagenteil, oben), fahren die Nebenbahnzüge in eine unterirdische Kehrschleifenstrecke ein

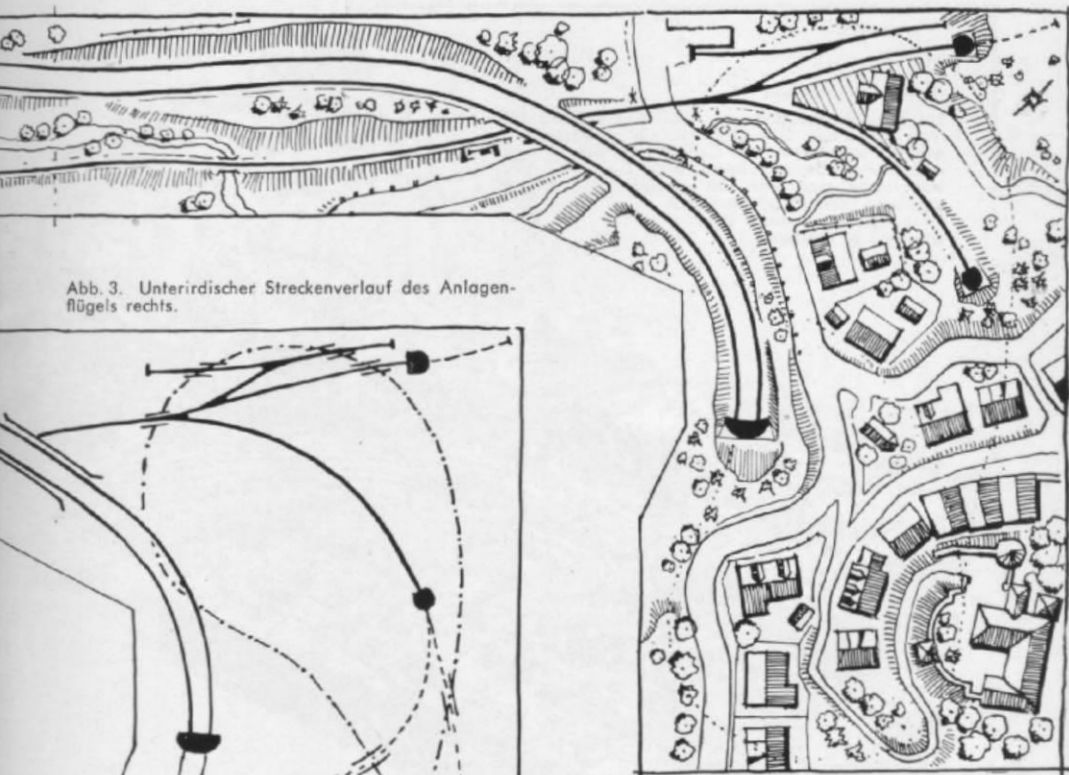
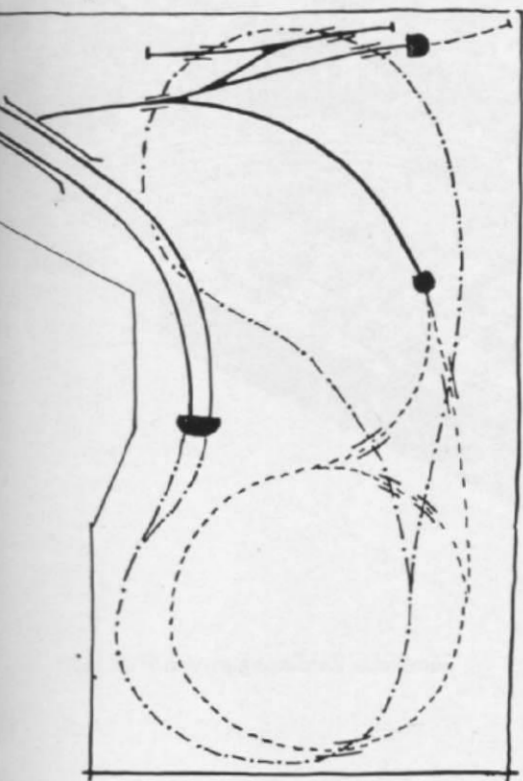


Abb. 3. Unterirdischer Streckenverlauf des Anlagenflügels rechts.



(s. Abb. 3) und die lange Strecke wieder zurück. Das Hauptgleis des kleinen Trennungsbahnhofes endet in einem Tunnel, das sich also gut als Versteck für Triebwagen, Schienenbus u. dgl. eignet, aus dem sie nach einiger Zeit wieder zum Vorschein kommen.

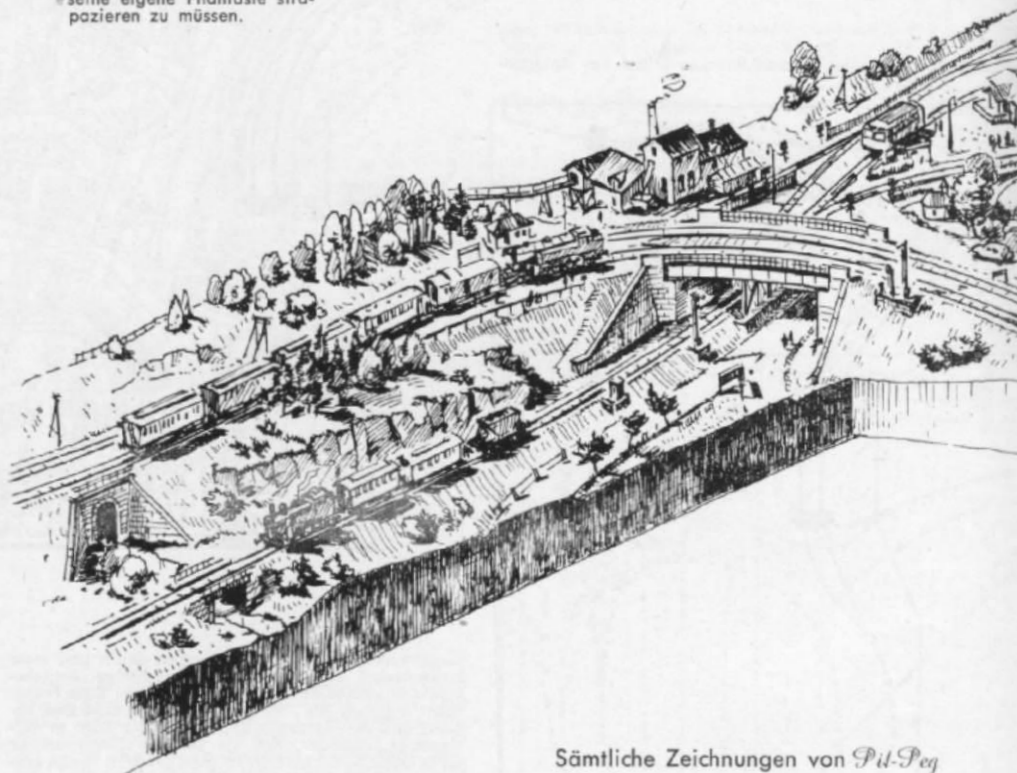
Und während man sich mit der eingleisigen Nebenbahn vernügt (wobei man wohl alle Hände voll zu tun haben dürfte), rauschen auf der Paradestrecke im

Gegenverkehr Züge aller Gattungen dahin und zwar abwechselnd (falls man den unterirdischen Betriebsablauf automatisiert) oder zumindest zwei Züge (wenn man lediglich die beiden Kehrschleifenstrecken benützt und die Geschwindigkeiten beider Züge so aufeinander abstimmt, daß sie sich im Gegenverkehr nicht behindern). Und wenn man gar kein Risiko eingehen will (und weil man sich eine kleine Automatik nicht zutraut), dann läßt man eben nur einen Zug auf der Paradestrecke rollieren; ein belebendes Element stellt er jedenfalls dar, während man sich um den Betrieb der Nebenbahn kümmert. Einen ziemlich langen Zug auf der immerhin ziemlich langen Strecke dahindonnern zu sehen, ist allein schon ein erhebender und berauschender Anblick für sich!

Die Landschaft ist leicht hügelig mit vereinzelt eingestreuten Felspartien. Das einsam liegende Bahnwärterhaus betont noch mehr die Weite bzw. Länge der sichtbaren Streckengleise. Die auf dem rechten Anlagenteil liegende Alt-Stadt mit Schloß ist der Teil einer größeren Stadt und genügt vollkommen zur Charakterisierung einer solchen, wie aus sehr vielen Beispielen der „Anlagen-Fibel“ hervorgeht. Der zur Endstation zugehörige Ort wird auf der Hintergrundkulisse angedeutet, und zwar – wie ebenfalls in der Fibel mehrfach erläutert – lediglich durch das Auf-

Abb. 4. Schaubild

zur Gleisplansituation von Abbildung 6 (Seite 677). Man kann dieses Schaubild ebenfalls als Vorlage nehmen, wenn einem die Gleisführung der Abb. 1 und 3 besser zusagen sollte. Die Hauptsache, man kann sich an eine gegebene Landschaft halten, statt seine eigene Phantasie strapazieren zu müssen.



Sämtliche Zeichnungen von Pit-Peg

malen einiger Dächer, die zwischen Baumkronen hervorlugen. Dadurch spart man sich nicht nur schwierige Malarbeiten, auch die Perspektive macht uns keinen Strich durch die Rechnung. Aber nicht nur hierüber haben wir uns in der „Anlagen-Fibel“ ausgelassen, sondern auch eingehend mit dem Aufmalen des Hintergrundes befaßt. Auch bei vorliegendem Entwurf genügt eine „sparsame“ Hügelkette, alles weitere siehe „Anlagen-Fibel“!

Nur noch soviel (worauf wir in der Fibel ebenfalls an einer Stelle eingegangen sind): Die Pardestrecke eignet sich vorzüglich dazu, eine Oberleitung als im

Bau befindlich darzustellen. Das gilt natürlich nur für diejenigen, die an sich keine Freunde von Elloks sind, aber dennoch gern ein Stück elektrifiziert sehen wollen. Man braucht nur ein paar wenige Maste zu spannen, während weitere Maste solo stehen und die restlichen neben dem Bahnkörper liegen und der Erstellung harren. Diese Baustelle ist ein wundervoller Anlaß, Arbeiterkolonnen zu staffieren, ein gewisses Stück der Strecke als Langsam-Fahrstelle zu markieren, ein Lichtsignal vor einem Formsignal aufzustellen und ersteres mit dem bekannten weißen Kreuz als „Außer Betrieb“ zu kennzeichnen u. dgl. m. Die Bahn-



alias N. J. Pitrof, Pegnitz

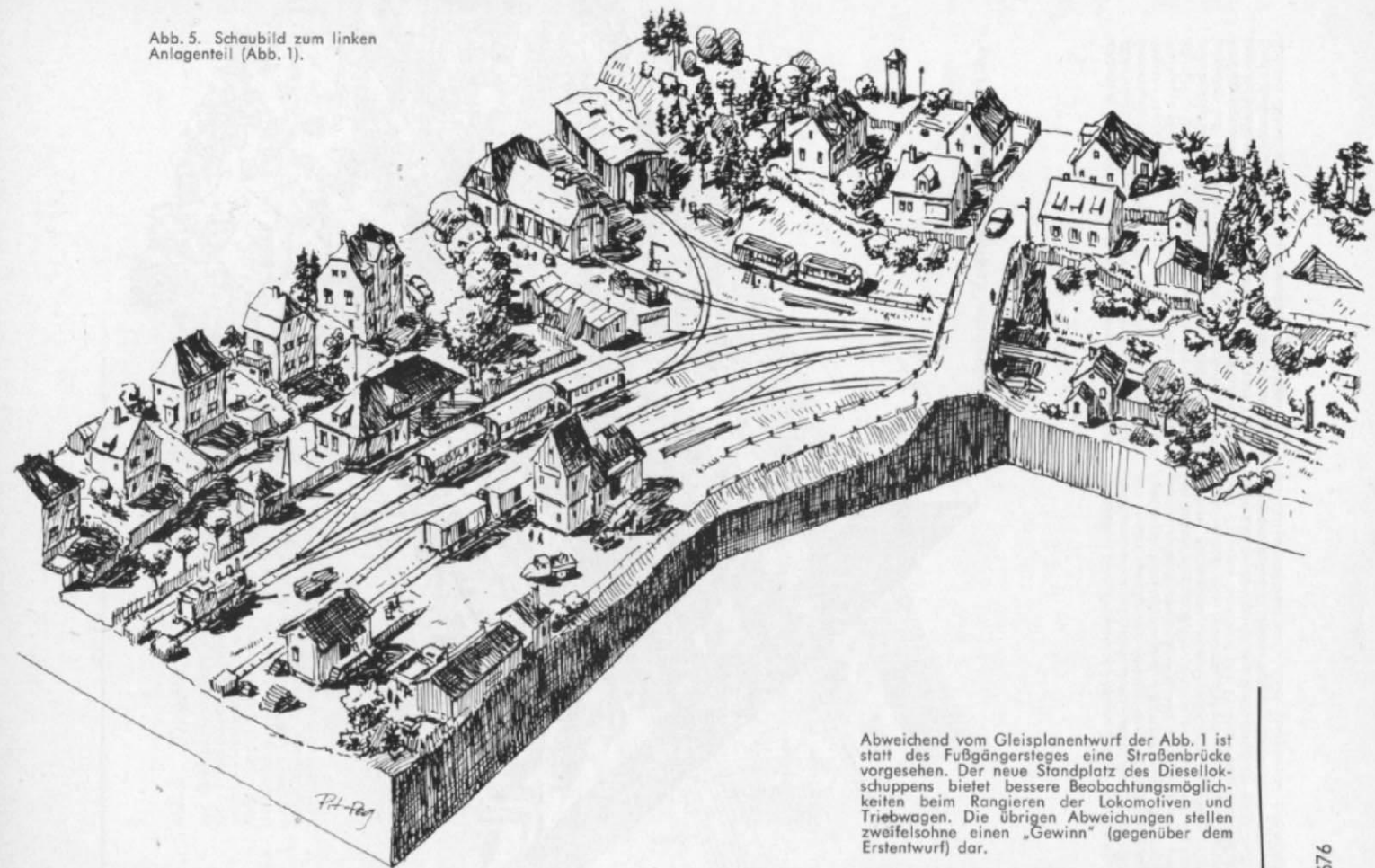
schanke mit Blinklicht und Warnkreuzen ergänzt alle diese „belebenden“ Requisiten, so daß die „Paradestrecke“ diese Bezeichnung mit vollem Recht verdient.

„Dieses war der erste Streich, doch der zweite folgt sogleich!“ Dies war nämlich Pit-Pegs Erstentwurf zum genannten Thema. Die Schaubilder der Abb. 4 und 5 beziehen sich jedoch auf einen zweiten Vorschlag, der Pit-Peg irgendwie besser gefiel. Die Änderungen im linken Anlagenteil sind minimal, wie auch der Grundgedanke im wesentlichen beibehalten worden ist. Ob Ihnen das Konzept des rechten Anlagenteils

gegenüber dem Erstentwurf besser gefällt oder nicht – insbesondere hinsichtlich der Gleisführung –, wollen wir Ihrem Geschmack überlassen. Die unterirdischen Fahrmöglichkeiten beider Entwürfe sind jedenfalls gegeneinander abzuwägen, falls man sich mit dem Gedanken tragen sollte, diesen Streckenplan nachgestalten zu wollen. Wenn nicht, dann möge Ihnen allein schon das Studium beider Entwürfe vergnügliche Stunden bereiten! Die Pit-Peg'schen Schaubilder tragen dazu bei (nicht nur hier, sondern auch in der „Anlagen-Fibel“), Ihre eigene Phantasie anzuregen und zu unterstützen.

WeWaW

Abb. 5. Schaubild zum linken
Anlagenteil (Abb. 1).



Abweichend vom Gleisplanentwurf der Abb. 1 ist statt des Fußgängersteiges eine Straßenbrücke vorgesehen. Der neue Standplatz des Diesellokschuppens bietet bessere Beobachtungsmöglichkeiten beim Rangieren der Lokomotiven und Triebwagen. Die übrigen Abweichungen stellen zweifelsohne einen „Gewinn“ (gegenüber dem Erstentwurf) dar.

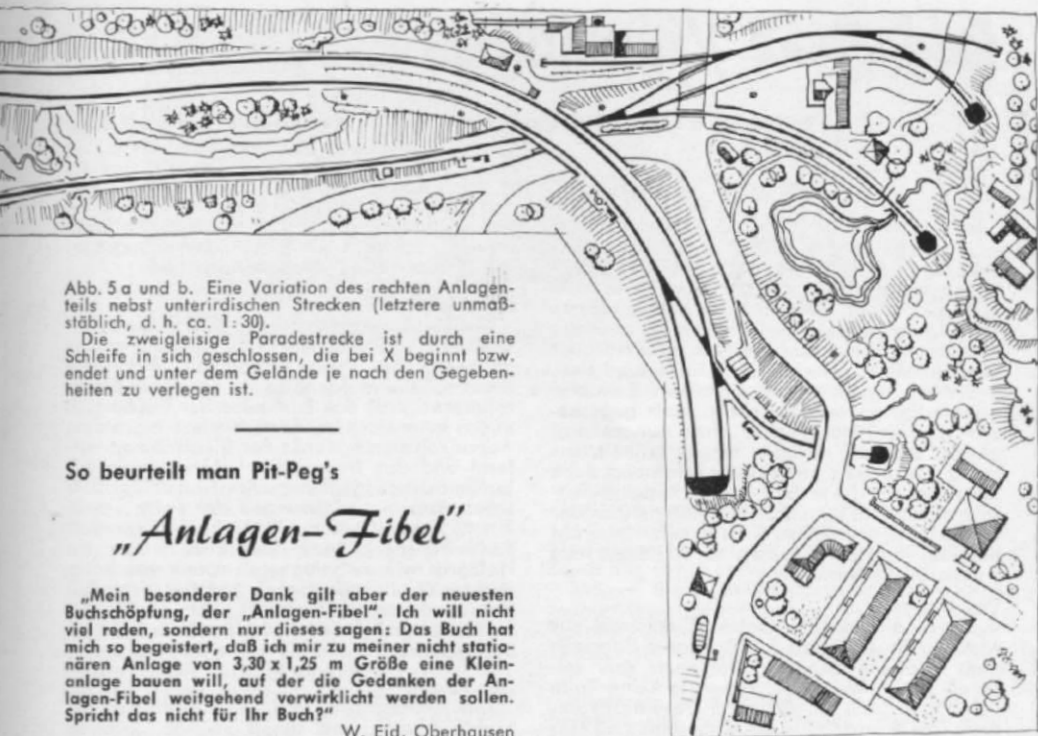


Abb. 5 a und b. Eine Variation des rechten Anlagen-teils nebst unterirdischen Strecken (letztere unmaßstäblich, d. h. ca. 1:30).

Die zweigleisige Paradeschleife ist durch eine Schleife in sich geschlossen, die bei X beginnt bzw. endet und unter dem Gelände je nach den Gegebenheiten zu verlegen ist.

So beurteilt man Pit-Peg's

„Anlagen-Fibel“

„Mein besonderer Dank gilt aber der neuesten Buchschöpfung, der „Anlagen-Fibel“. Ich will nicht viel reden, sondern nur dieses sagen: Das Buch hat mich so begeistert, daß ich mir zu meiner nicht stationären Anlage von 3,30 x 1,25 m Größe eine Kleinanlage bauen will, auf der die Gedanken der Anlagen-Fibel weitgehend verwirklicht werden sollen. Spricht das nicht für Ihr Buch?“

W. Eid, Oberhausen

„Immer wieder habe ich feststellen müssen, daß nur sehr wenige ernsthafte Modellbauer der Gleisführung in der Landschaft und der Landschaft selbst das entsprechende Gesicht gaben.

Die Herausgabe Ihrer Anlagen-Fibel betrachte ich deshalb als einen ganz entscheidenden Schritt vorwärts. Jeder, der auch nur einigermaßen Augen für diese Dinge hat, muß bestätigen, daß die Pit-Peg'schen Anlagen-Entwürfe alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen.“

W. Schulz, Ffm.-Niederau

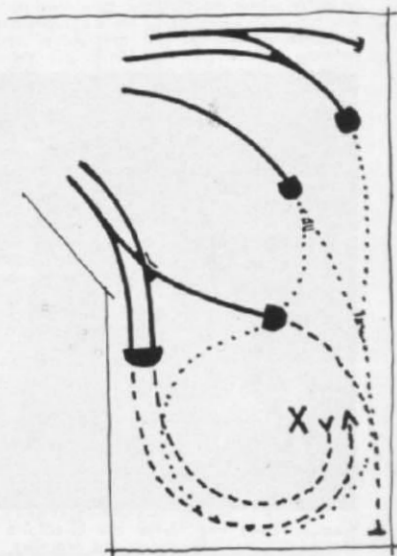
„Vor vier Wochen habe ich mir die „Anlagen-Fibel“ zugelegt. Ich habe nicht ahnen können, daß ich durch diese herrliche Lektüre alle meine seitherigen Prinzipien bezüglich des Anlagenbaues und Entwurfes über Bord werfen würde.

Ihr „Pit-Peg“ ist ein Zauberer, ein Künstler und ich glaube eine in Europa einmalige Kapazität bezüglich Entwurf und Gestaltung von Modellanlagen. Wie muß sich dieser Mann jahrelang gewiß schon intensiv mit dieser Materie befaßt haben, um solche Details zu bringen. Eine Augenweide! Dazu die großartigen Linienführungen der Modellbahn...!“

F. Kirchner, Berlin

... Nach dem Studium der Anlagen-Fibel überlegte ich schon, meine jetzige Teilanlage in den Ofen zu stecken. Ich werde mir das zwar noch gut überlegen, aber beim Bau meiner geplanten Erweiterungsplatten Pit-Peg's Anregungen sehr zu Herzen nehmen.“

Kl. Briese, Berlin



Gegossene Kippmülden -

E. Uden,
Hamburg

eine Ergänzung zum Artikel „Arbeiten mit Kunststoffen“ in Heft 8/XV

Der oben angeführte grundsätzliche Artikel über das Arbeiten mit Kunststoffen verdient es, ein großes Echo in unseren Kreisen zu finden! Nachdem es heutzutage um einen Modellbauer hinsichtlich gewisser Einzelteile sehr schlecht bestellt ist, kommt ihm das von Herrn Hellwig aufgezeigte Verfahren in gar mancher Hinsicht nicht nur sehr gelegen, sondern auch sehr zustatten. Teile, die nicht im Handel sind, brauchen nur in einem einzelnen Exemplar angefertigt zu werden; die danach gegossenen „Serien“-Stücke sind nicht nur akkurat gleich, sondern darüber hinaus schnellstens fertig. Ich spreche aus eigener Erfahrung, denn ich habe mir beim Bau meiner Kippmulden-Wagenmodelle (Omni 51) die Anregungen des eingangs genannten Artikels zunutze gemacht und bin nunmehr begeisterter Anhänger des Kunststoffgießverfahrens.

Das Urmodell

Die Kippmulde des Omni 51 entstand aus Messing im Maßstab 1 : 60. Dieser Baumaßstab – ich bin Anhänger der heute sehr seltenen 24-mm-Spur – dürfte weiter keine Rolle spielen, da sich am Prinzip hierbei nichts ändert. Die 39 Einzelteile des Urmodells sind miteinander verlötet bzw. UHU-geplust; Arbeits-

zeit ca. 17 Stunden. Die matte Oberfläche wurde durch Sandstrahlen mit feinstem Sand erreicht, wodurch sämtliche Bearbeitungsspuren (Kratzer usw.) verschwunden sind.

Die Gießform

Die Gießform entstand aus Silikonkautschuk-Gießmasse 56. Das Urmodell wurde zunächst in geeigneter Weise umgossen. Mit Hilfe eines auf die Muldenöffnung gesetzten Blechrahmens wurde das Einfließen der Gießmasse in das Innere der Mulde verhindert. Nach dem Ausvulkanisieren wurde der Blechrahmen entfernt und das Innere der Urform-Mulde mit Gießmasse ausgegossen. Als Trennmittel zwischen Außen- und Innenteil der Form wurde Einmachhaut (Cellophan) verwendet. Vor dem Ausvulkanisieren des Innenteiles wurde ein Holzgriff mit eingelegt, um später die Form leichter auseinanderziehen und das Urmodell herausnehmen zu können (s. Abb. 1). Die Arbeitszeit betrug ohne Ausvulkanisierungszeiten ca. 2 Stunden.

Der Abguß

Die Führungsstifte auf der Abrollbahn der Mulde (deutlich zu sehen in Abb. 2 links) werden für jeden Abguß aus Messing herge-

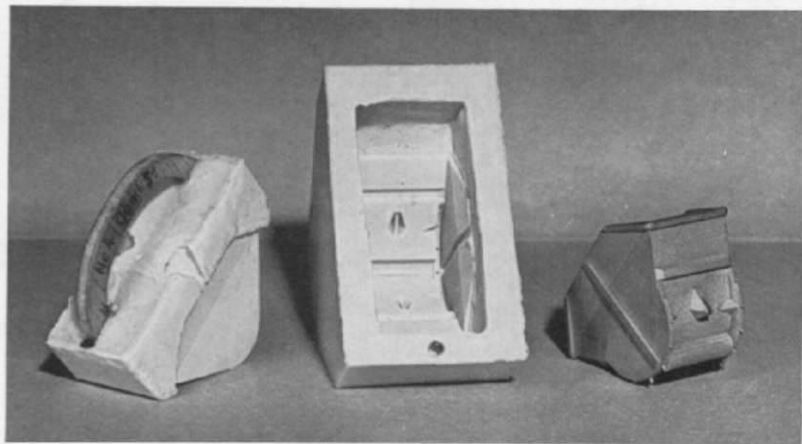


Abb. 1. Links und Mitte: die Gießform aus Silikonkautschuk. Rechts: das saubere und exakt gearbeitete Urmodell einer Kippmulde aus Messing.

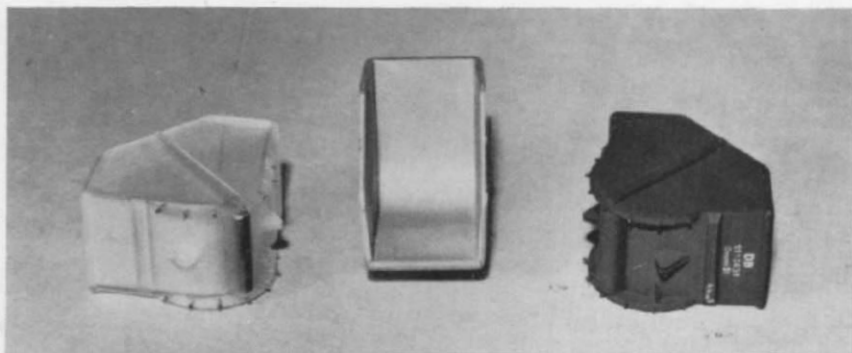


Abb. 2. Links: der Gießbrohling einer Kippmulde; die miteingegossenen Messingteile sind gut zu erkennen. Mitte: das makellose Innere des Urmodells. Rechts: eine fertig bearbeitete, farbespritzte und beschriftete Kippmulde.

stellt, weil sie aus Kunststoff nicht stabil genug sind, und in die entsprechenden Löcher der Form eingesteckt. In den Grund der Mulde wird ein Stück Rundmessing eingelegt, damit die Mulde am fertigen Modell nach der Entladung selbsttätig zurückrollt. Als Kunststoff wurde das dünnflüssige Epoxdharz Araldit DCY 230 mit Härter 951 (10 : 1) verwendet*).

Das Außenteil der Form wird langsam zur Hälfte gefüllt. Jede Blasenbildung ist zu vermeiden. Dann wird das Innenteil (mit dem Holzgriff) langsam hinabgelassen. Das überschüssige Harz sammelt sich in den trichterförmigen Aussparungen des Innenteils (s. Abb. 1 links). Nach dem Aushärten des Gießharzes wird die Form auseinandergezogen und der Gießling entnommen. Die Preßnähte und Trichter werden abgebrochen. Das fertige Rohprodukt ist in Abb. 2 zu sehen.

Die Arbeitszeit beträgt pro Abguß einschließlich Anfertigung der Metallteile 2 Stunden. Bei einer lackierten und beschrifteten Mulde (Abb. 2 rechts) ist nur am Gewicht zu erkennen, daß sie aus Kunststoff besteht.

Bauzeiterparnis für einen Wagen

Wollte man fünf Mulden aus Metall herstellen, brauchte man $5 \times 17 = 85$ Stunden. Für fünf Mulden nach dem Kunststoffsießverfahren kommt man mit $5 \times 2 = 10$ Stunden aus. Dazu

nach die zwei Stunden für die Anfertigung der Gießform – macht zusammen 12 Stunden. Man spart also $85 - 12 = 73$ Stunden, was für einen Modelleisenbahner, der „nebenbei“ noch einen Beruf hat, sicher nicht nebensächlich ist.

Mögen diese Zeilen dazu beitragen, daß möglichst viele Modellbahner erkennen, welche Vorteile in dieser für jedermann geeigneten Technik des Kunststoffsießens liegen.

Anmerkung der Redaktion: Wir haben schon seit geraumer Zeit einige Erfahrungen im Kunststoffsießen, waren aber dennoch sehr überrascht, zu welcher Meisterschaft man es bringen kann, wenn man mit etwas Interesse und Sorgfalt an dieses Arbeitsverfahren herangeht! Herr Uden beweist es auf das vortrefflichste. Wir können dies aus eigener Anschauung beurteilen. Die Gießlinge sind bestens geraten und nehmen es vergleichsweise mit jedem industriellen Kunststoffprodukt auf, dank des höchst sauber und sachverständig gearbeiteten Urmodells.

Herr Uden hebt die Zeiterparnis besonders hervor. Sie mag für gar manchen „Modellbauer in Zeitnot“ sogar ein höchst wichtiges Argument darstellen. Was uns aber fast noch mehr imponierte, ist die akkurate Gleichförmigkeit der gegossenen Teile, die wiederum für andere Modellbauer von noch größerer Bedeutung sein mag, die ein einzelnes Musterstück liebend gern und mit unendlicher Geduld fertigen, vor einer Handarbeitsserie in fertigung aber einen Horror haben, weil sie knifflige oder haargenau gleiche Werkstücke ungern wiederholen. (WeWaW gehört auch zu diesen!) Herr Uden hat die Richtigkeit und Wichtigkeit der Hellwig-Anregungen überzeugend unter Beweis gestellt und sicher gar manchem Modellbauer neuen Mut zu neuen Taten gemacht!

*) Erhältlich bei der Fa. CIBA AG, Wehr/Baden. Mindestmenge 1 kg, Preis ca. 16,- DM.

Beachten Sie bitte die heutige Beilage der Firma:

● O. E. NOCH, Spielwarenfabrik, Wangen/Allgäu

Trix-E 10- Tricks | für das Märklin- System

von P. Driesch, Hamburg

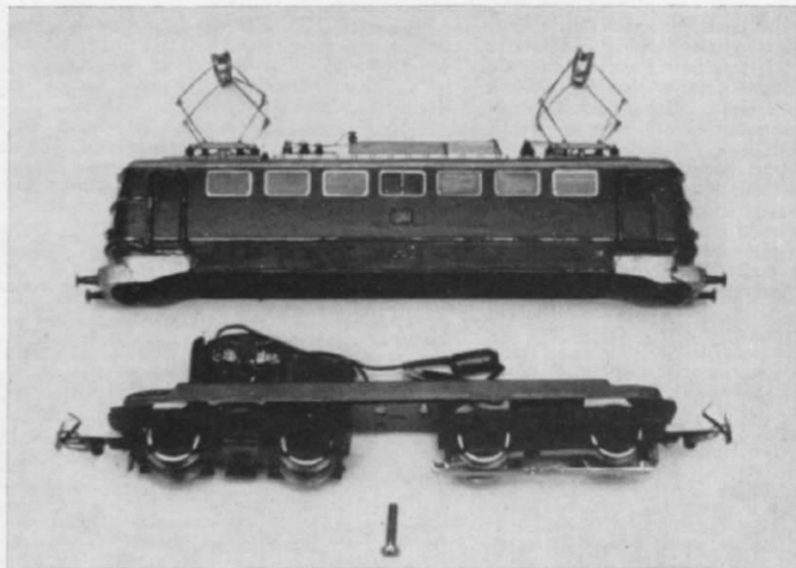
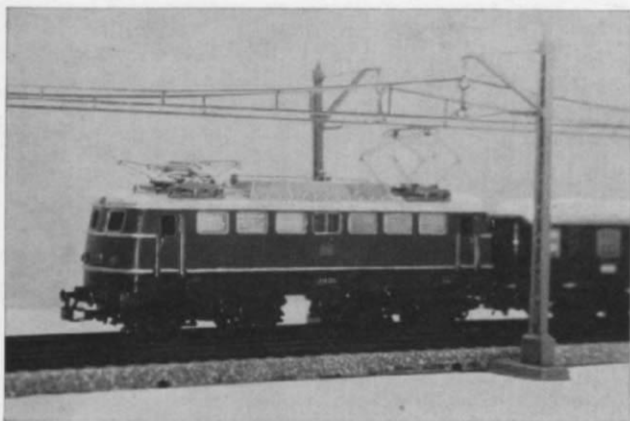


Abb. 1 und 2. Die T/M-E 10 des Verfassers (Fahrwerk von Märklin, Lokgehäuse von Trix). Daß es sich um ein gleichstrombetriebenes Ellok-Modell handelt, spielt keine Rolle; diese Prozedur hat allgemeine Gültigkeit.

In meinem Ellok-Park meiner Märklin-Dreischienen-Gleichstromanlage fehlte mir noch eine E 10, die Märklin leider noch nicht auf dem Programm stehen hat. Durch Zufall entdeckte ich, daß das Gehäuse der TRIX-E 10 genau auf das Chassis der Märklin E 41 paßt. Es fehlten lediglich die Pufferbohlen, die bei TRIX am Drehgestell befestigt sind. Nach eini-

gem Hin und Her fertigte ich die Pufferbohlen aus Ms-Blech und klebte sie mit UHU-plus an. Da mir der Prototyp der TRIX-E 10 nicht gefällt (wohlbemerkt: das Vorbild, nicht das Modell als solches!), wählte ich das Gehäuse der TRIX-E 40, das eigentlich der E 10-Standardausführung bestens entspricht, entfernte die Beschriftung, lackierte das ganze Gehäuse in den

Farben Blau, Schwarz und Silber, ließ mir Schnabel-Lokschilder kommen, taufte das Kind auf den Namen „E 10 218“, Wohnort Stuttgart, geboren bei der AEG.

Diese meine E 10 ist zwar nicht ganz rasse-rein, denn die Drehgestelle der E 10 sind in natura etwas größer als die der E 41. Aber

das ficht mich nicht an, denn auf diese Weise habe ich eine E 10, mittels Selenzellen auf Gleichstrom umgebaut, für sage und schreibe DM 46,-. Dabei war die Arbeit keineswegs schwer und kann von jedem Anfänger vorgenommen werden, sofern er nur mit Hammer und Zange (und einer Feile) umgehen kann.

Am Anfang

seiner Modellbahner-Praxis steht Herr K. Poersch aus Moers, und da seiner Meinung nach zu wenig „Anfänger“-Anlagen in der MIBA abgebildet sind (was er auf eine gewisse Schüchternheit des „Modellbahner-Nachwuchses“ zurückführt), will er mit seinen Bildern eine Bresche schlagen. Das erste Anlagenteilstück, ein Bahnhof, steht heute noch herum und wartet auf „bessere Zeiten“ (lies: Platz). Dann machte er seinen „Hausgeist“ weich, um wenigstens eine 1,70 x 1,00 m kleine Anlage in einer Zimmercke aufstellen zu „dürfen“. Der Streckenplan ist einfach, aber es ging ihm in der Hauptsache darum, in jeder Beziehung Erfahrungen zu sammeln und ab und zu mit seinem Neffen Eisenbahn spielen zu können. — Nun, seine ersten Gehversuche als Modellbahnjünger sind durchaus erfolg-versprechend und lassen bereits viel Fachwissen erkennen!

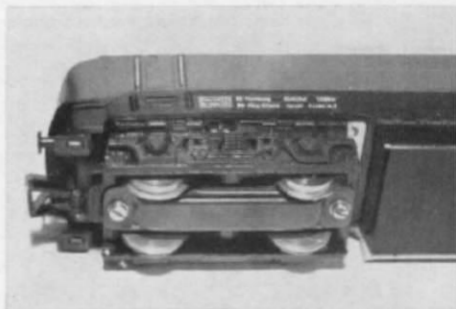


Abb. 1. Der Bahnhofstorso, der vorerst noch auf einem Kleiderschrank sein Dasein fristet, bis mehr Platz für eine größere Anlage vorhanden ist. — Abb. 2. Inzwischen werden auf einer kleinen Versuchsanlage die ersten Schaltungs- und Geländebauverfahren gesammelt. Bf. „Stümmelshausen“ samt Weide und Hügel, sowie der obige Bahnhofstorso können sich in der Tat sehen „lassen“, wenn auch noch unvollendet!



Frisch aus Jugoslawien
importiert:

V160 im Haug-tempo- Sortiment



Nachdem wir im Messebericht die Erzeugnisse der jugoslawischen Firma Mehanoteknika nur andeutungsweise erwähnen konnten, waren wir natürlich genauso wie Sie gespannt, was uns da erwartete. Schließlich haben wir ja mit neuen Modellbahnfirmen auch unsere Erfahrungen und wissen, daß man bei der Beurteilung eines Erzeugnisses keinesfalls von den Handmustern ausgehen darf. Entscheidend ist die laufende Serienfertigung.

Nachdem das erste Stück aus der Serienfertigung also bei uns eingetroffen war, haben wir es natürlich schleunigst auf ein Gleis gestellt und einige Fahrversuche gemacht. Zu unserer Überraschung waren die Fahreigenschaften recht zufriedenstellend. Die V160 reagiert auch bei langsamer Fahrt sehr gut auf kleine Regleränderungen und läßt sich demzufolge auch leicht und bequem rangieren. Lediglich bei Halbwellenbetrieb könnte man sich einen noch gleichmäßigeren Lauf wünschen (falls sich dieser Punkt nicht durch längeres Einfahren von selbst erledigt). Das Fahr- und Motorgeräusch ist bei langsamer Fahrt minimal und bei schneller Fahrt nicht störend.

Die V160 wird sowohl für das Fleischmann- als auch für das Märklin-Original-System geliefert. Unser

Testmodell für Fleischmann-System durchfuhr anstandslos Fleischmann-, Nemeo- und Peco-Weichen. Beim langsamen Durchfahren der Fleischmann-DKW stoppte die Lok hin und wieder auf den Isolierstücken. Bei zügiger Fahrt wurden jedoch auch diese DKW's einwandfrei durchfahren.

Der äußere Gesamteindruck ist gut, wenn auch der unserem verwöhnten Geschmack entsprechende Standard nicht ganz erreicht wurde. So könnte man sich z. B. eine Kaschierung der Gehäusewandstärke an den Fensterdurchbrüchen durch eingesetzte Fenster durchaus vorstellen. Aus normalem Anlagen-Abstand betrachtet, fallen jedoch derartige Feinheiten kaum auf. Störend wirkt dagegen, daß die Lok zu „hochbeinig“ ist, d. h. das Gehäuse sitzt gut 3 mm zu hoch. Da die Puffer am Gehäuse sitzen, sind demzufolge auch diese zu hoch und so merkt auch das ungeschulte Auge sofort diesen Fehler, wenn man die Lok neben einen normalen Waggon stellt. Hier sollte also von seiten der Konstruktion noch etwas getan werden. U. E. kann sich aber ein auch nur halbwegs geschickter Bastler durch einige kleine Eingriffe vorerst selbst helfen.

Der Antrieb erfolgt durch einen fünfpoligen Perma-Motor mit senkrecht stehender Achse – die zugleich Drehgestell-Drehpunkt ist – über Schneckengetriebe und Stirnzahnräder auf beide Achsen eines Drehgestells. Zwei Räder sind plastikbereift. Das Getriebe im Triebdrehgestell ist vollkommen gekapselt, durch Lösen von zwei Schrauben aber leicht zugänglich.

In den „Führerständen“ befindet sich je eine Lampe. Beide brennen stets gleichzeitig, werden aber nicht für die Ausleuchtung der Loklaternen – soweit man bei einer Diesellok von Laternen reden kann – herangezogen. Diese Laternen sind leider nur Attrappen.

Im großen und ganzen kann man mit diesem ersten Erzeugnis auf unserem Sektor aus Jugoslawien durchaus zufrieden sein, vor allem wenn man den unter 30,- DM liegenden Preis der Lok mit in die Betrachtung einbezieht. Und man sollte vielleicht den weiteren Erzeugnissen der Firma Mehanoteknika, deren Deutschlandvertrieb die Fa. Haug, Echterdingen bei Stuttgart, übernommen hat, mit Interesse entgegensehen.

Umspritzarbeiten für Rheingold-E10-Loks

führt jetzt die Firma W. A. Seidel, 6802 Ladenburg/Neckar, Friedrich-Ebert-Straße 18, aus, und zwar an allen handelsüblichen E10-Lok-Gehäusen. (Nur diese einschicken, nicht die ganze Ellok!) Es handelt sich dabei um die bereits im Messebericht (Heft 4/XV S. 167) angekündigte Aktion der Fa. Bienenkreier, Hamburg, die die Generalvertretung der Fa. Ruco für die in Kürze lieferbaren Rheingoldwagen-Modelle übernommen hat.

Ein kleiner Haltepunkt

„Duisburg-Hamborn – Provinzialstraße“

Was ich Ihnen heute hier im Bild vorstelle, liebe MIBA-Leser, ist ein Haltepunkt. Na, sagen wir doch lieber: ein „Haltepunktchen“, dann kommen wir der Sache schon näher. Das Original sollten Sie sich in Duisburg-Hamborn ruhig mal anschauen. Falls Ihnen der Weg aber zu weit und die Luft dort zu schmutzig ist, können Sie auf den Bildern auch genauso viel (oder genauso wenig) erkennen. Zweck der Fotos ist die Anregung, wie man an einem Bahndamm, den ja fast jeder auf seiner Anlage hat (nur ich nicht, da ich noch nicht „so weit“ bin), wie man also an einem Bahndamm auch nachträglich noch einen Haltepunkt unterbringen kann.

Die originelle große „Freitreppe“, die bestimmend ist für den optischen Eindruck des Haltepunktes, kann man bei Bedarf mit einem roten Läufer belegen, falls mal der „Modellbahnminister“ zu Besuch kommt. (Na, ist die Idee nicht gut? Sollte man sich mal für

die nächste Regierungsbildung vormerken, falls man ein neues Ministerium erfinden muß, weil aMende – Druckfehler! Soll „am Ende“ heißen! – jemand noch einen „Sessel“ braucht!)

Aber Scherz beiseite und die Treppen hochgeschafft zum Bahnsteig. Hier gibt es keine Sperre! (Entweder sind die Leute alle ehrlich oder sie haben alle Zeitkarten!) Der Bahnsteig selber ist nicht übermäßig lang. Rechts von der Treppe steht ein modernes Telefonhäuschen und links die überdachte Wartehalle. Damit hat sich's auch schon.

Bei der Aufhängung des Fahrplans hat man sich übrigens Gedanken gemacht und ihn unten vor der Treppe angebracht (auf Abb. 4 nicht zu sehen), damit Herr Knüller nicht erst nach oben wetzen muß, um dort festzustellen, daß sein Zug gerade weg ist.

Alles in allem eine nette Anregung, meinen Sie nicht auch? Schauen Sie sich die Bilder und die Skiz-

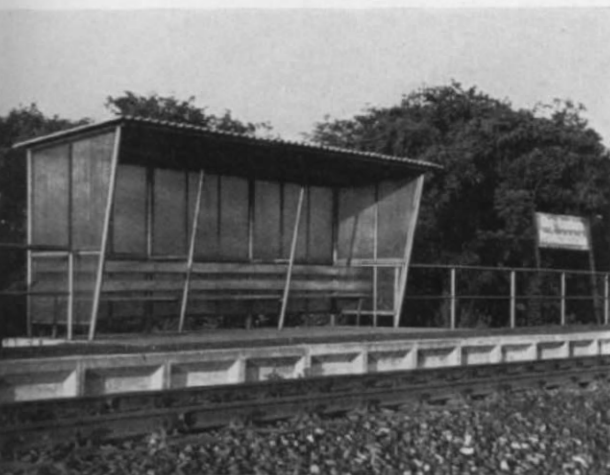
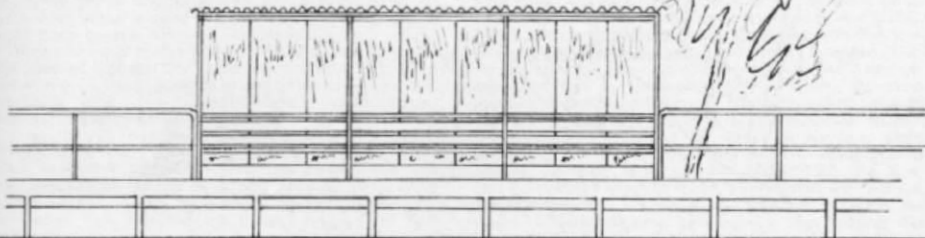


Abb. 1. Das moderne „Empfangsgebäude“ des Haltepunktes „Duisburg-Hamborn-Provinzialstraße“. Im Modell wird man wohl nur die Hauptstützen und Verstrebungen aus Draht zusammenlöten, während man die feinen Fenstersprossen nur durch aufgemalte Tuschstriche imitiert. Andernfalls besteht die Gefahr, daß die kleine, an sich „luftig“ wirkende Wartehalle zu klobig aussieht.

▼ Abb. 2. Frontansicht der Wartehalle in 1/3 H0-Größe.



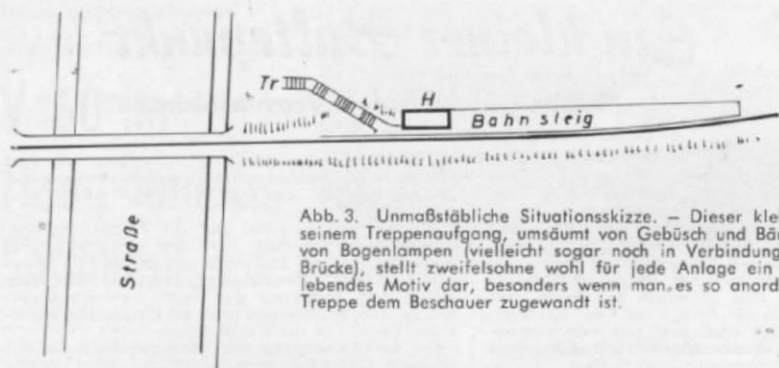


Abb. 3. Unmaßstäbliche Situationsskizze. — Dieser kleine Haltepunkt mit seinem Treppenaufgang, umsäumt von Gebüsch und Bäumen und bestrahlt von Bogenlampen (vielleicht sogar noch in Verbindung mit einer kleinen Brücke), stellt zweifelsohne wohl für jede Anlage ein reizvolles und belebendes Motiv dar, besonders wenn man es so anordnen kann, daß die Treppe dem Beschauer zugewandt ist.

Abb. 4. Anhand dieser Stirnansicht können Sie sehen, wie zierlich der Pavillon gegenüber dem Schienenbus wirkt, der seinerseits auch nicht gerade zu den „Giganten“ der Schienen zählt. Erschrecken Sie also nicht, wenn Ihnen das Modell-Bauwerk neben einem H0-Fahrzeug etwas klein vorkommt!

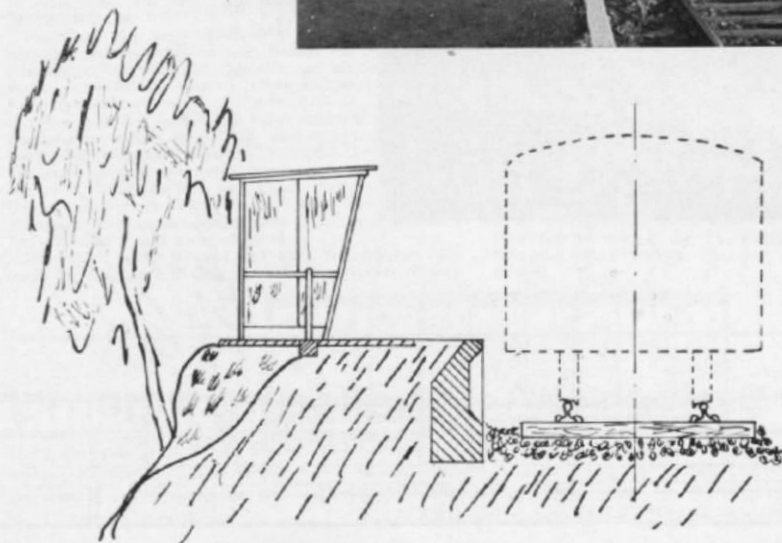


Abb. 5. Seitenansicht in H0-Größe.



Abb. 6. Die illustre „Freitreppe“, die für den Geländegestalter eine willkommene Vorlage zur Auflockerung eines Bahndammes darstellen dürfte. Der Verlauf der Treppe, die Stufenanzahl und die Treppenabsätze können selbstverständlich je nach den Gegebenheiten variiert werden. Die genaue Nachbildung des Geländers ist allerdings eine – in des Wortes doppelter Bedeutung – „feine“ Gelegenheit, seine Löt- oder UHU-plus-Künste wieder einmal unter Beweis zu stellen. Die Anfertigung der Bogenlampen sei Ihnen geschenkt; hier greift man am besten auf passende Stücke aus den handelsüblichen Sortimenten zurück.

(Fortsetzung von Seite 683)

zen ruhig genau an, falls Sie's interessiert; denn ich habe doch schon wieder zu viel Worte gemacht (hätte wohl doch besser Politiker werden sollen!).

Übrigens noch etwas zur Ausführung des Modells: Die „Halle“ können Sie ganz einfach aus Draht zusammenlöten, von innen Cellon dahinterkleben und als Dach eine der handelsüblichen durchsichtigen Wellglasimitationen verwenden. Bei der Treppe, die Sie am besten aus aufeinandergeschichteten 2-mm-Sperrholzbrettern zusammenkleben, müßten Sie schon auf eine exakte Ausführung acht geben, da hier der entscheidende Blickfang entsteht. Wie Sie's im einzelnen machen, soll Ihnen überlassen bleiben, auf jeden Fall wünsche ich Ihnen: F. F. (Viel Vergnügen!)

Langsamer statt schneller!

Zu impulsive Impulse!

(Eine kleine Berichtigung zur S. 578 in Heft 13/XV)

Es ist manchmal schon ein Kreuz für die „geplagten“ Redakteure der MIBA: Man kann sich noch so intensiv in ein Problem vertiefen – letzten Endes hält dann doch irgend so ein Teufelchen seinen Hinfuß dazwischen und macht aus schwarz gleich weiß. So geschehen auch im Artikel über die schädlichen Dauerkontakte.

Wir haben dort geschrieben, daß die Impulsfolge bei der Schaltung nach Herrn Illgen langsamer sei als bei der Schaltung nach Herrn Dr. Wisotzky. Tatsächlich ist es bei den angegebenen Werten der Lade- bzw. Entladewiderstände und Kondensatoren aber gerade umgekehrt.

Die Impulsfolge ist bei gleicher Betriebsspannung praktisch nur von der Kapazität des Kondensators und vom Ohmwert des Lade- bzw. Entladewiderstandes abhängig. Sind bei gleicher Spannung in beiden Schaltungen Kapazität und Widerstand gleich groß, dann ist auch die Impulsfolge gleich. Eine Vergrößerung der Kapazität bzw. des Widerstandes verlängert die Impulsfolgezeit. – Die Spannungsunterschiede können wir hier unberücksichtigt lassen, da sie zum Verständnis des Prinzips belanglos sind.

Die von Herrn Illgen angegebenen Werte ergeben also grundsätzlich eine etwas schnellere Impulsfolge.

Keine Miba-Abkürzung!

Was bedeutet bei den
DB-Dieselloks
die Aufschrift

EUROFIMA?

Nach Auskunft der DB handelt es sich bei der EUROFIMA um eine von den europäischen Eisenbahn-Verwaltungen gegründete Beschaffungs- und Finanzierungsgemeinschaft, deren Zweck es ist, durch gemeinsame Beschaffung bestimmter Fahrzeugtypen eine höhere Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Mit anderen Worten: Deutschland, Frankreich und Belgien werden für einen bestimmten Zweck nicht drei verschiedene „Länder-Lokomotiven“ bauen lassen, sondern man wird sich auf nur eine Grundtype einigen. Es werden dann z. B. nicht dreimal 100 Loks gebaut, sondern einmal 300 Stück (evtl. mit nur geringfügigen Detailänderungen). Durch die dann mögliche rationellere Serienfertigung ergibt sich eine wesentliche Verbilligung. Darüber hinaus gelangt man so mit der Zeit zu einer europäischen Typenbereinigung und die EUROFIMA könnte vielleicht etwas ähnliches wie der Vorläufer einer „Europäischen Bundesbahn“ werden. Dieses Fernziel ist zwar offiziell noch nicht ins Auge gefaßt, aber bei der bekannten Weltseit der Bahnverwaltungen kann man diesen „Hintergedanken“ durchaus als existent betrachten. – Ein typisches EUROFIMA-Fahrzeug dürfte z. B. die V 60 werden, denn sie wurde schon von mehreren Bahnverwaltungen in Auftrag gegeben, bzw. von der EUROFIMA. Im übrigen beschränkt sich die EUROFIMA nicht nur auf die Beschaffung von Lokomotiven, sondern ist auch bestrebt, allmählich eine gemeinsame Beschaffung des Wagenparks in die Wege zu leiten.