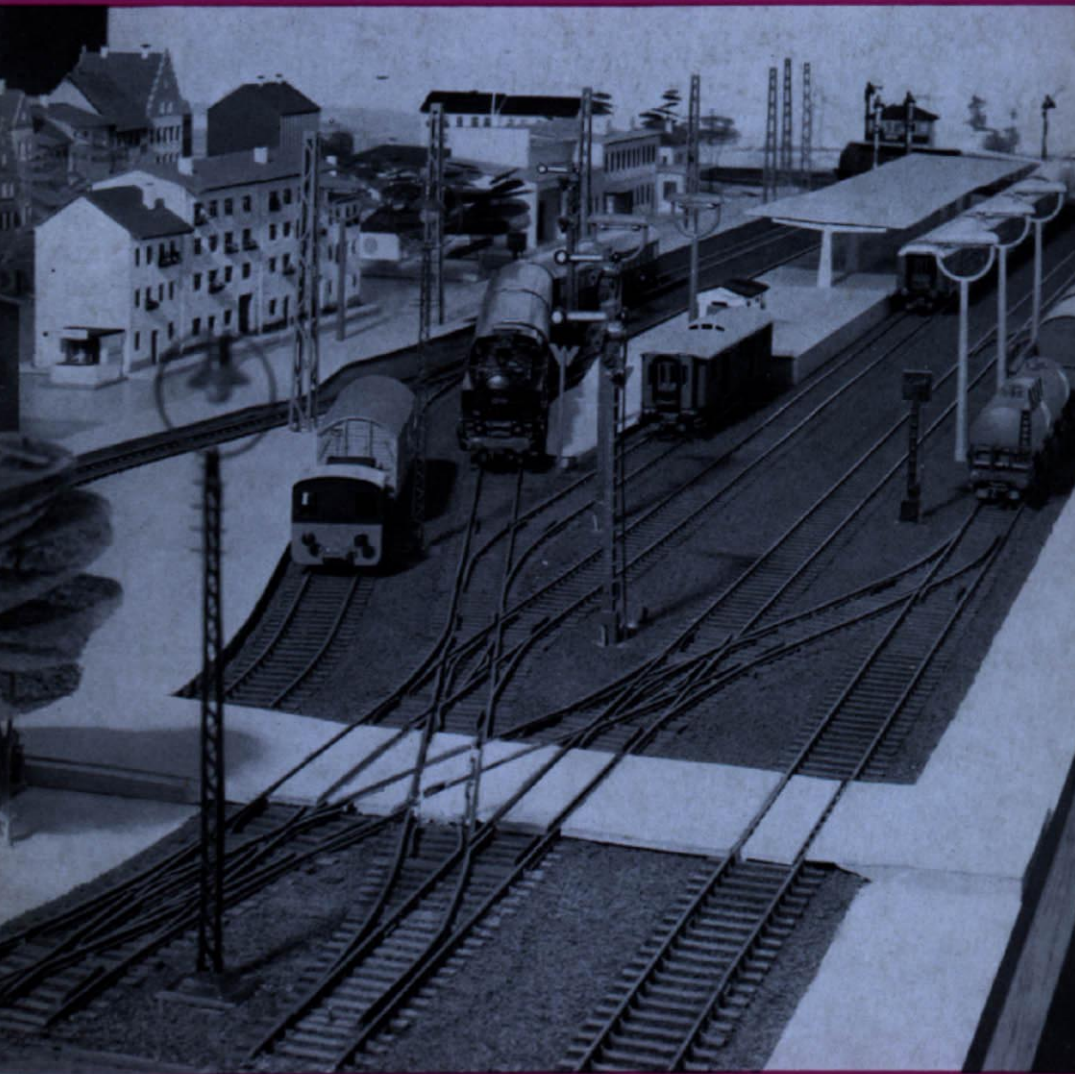


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2

BAND XVII
28. 1. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2,- DM



WARUM
FAHREN SIE
NICHT AUCH
MIT UNS

GEBR. FLEISCHMANN
8500 NÜRNBERG 5



Die Modell-
eisenbahn
ohne Verspätung



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 2/XVII

- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------|----|
| 1. Kniffe u. Winke: Der Glashaarpinsel | 47 | 15. D'D-h4v-Mallet-Lokomotive Gt 2x4/4, DR-Baureihe 96° (BP) | 65 |
| 2. Anregungen zum individuellen Häuserbau | 48 | 16. Schienen-Drehkran in N-Größe | 70 |
| 3. Ehlcke-Säure-Kesselwagen | 50 | 17. Verdrahtung mit Lüsterklemmen | 70 |
| 4. DB-Wagen mit chromblanken Radsätzen | 51 | 18. Wintermotiv (Anlage Schmid, München) | 71 |
| 5. Ein neuer Postwagen von Liliput | 52 | 19. Hauptsache=Bahn! Umgebung=stilisiert | 72 |
| 6. Ein einfacher Lokschruppen-Tormechanismus | 53 | 20. Raurossi-1:82-Fahrzeuge + 1:87-Modelle | 73 |
| 7. Die einfachste Abstellbahnhof-Automatik | 54 | 21. VW-Draisine als Turmtriebwagen | 73 |
| 8. Die „Lo-Wa-Bri-Za“ | 55 | 22. Rübenentladeeinrichtung (BZ) | 74 |
| 9. Die rätselhafte E/63 (Auflösung des Silbenrätsels aus Heft 1/XII) | 55 | 23. Streckenplan für eine Schrankenanlage | 76 |
| 10. Tender als Wasserwagen (Nachtrag) | 55 | 24. Ein französischer WLABPw-D-Zug-Wagen | 77 |
| 11. Tunnel ohne Tunnelportale | 56 | 25. Buchbesprechung: Lokmagazin Nr. 9 | 77 |
| 12. Praktische Fehlersuche | 58 | 26. Schallplatte „Ausfahrt frei für Lok S 3/6“ | 77 |
| 13. Egger-Bahn-Motive | 59 | 27. Styropor als Ladung für O-Wagen | 77 |
| 14. Märklin-Kontaktgleise – „hausgemacht“ | 64 | 28. H0 in Ungarn (Anlage Haraszi, Budapest) | 78 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

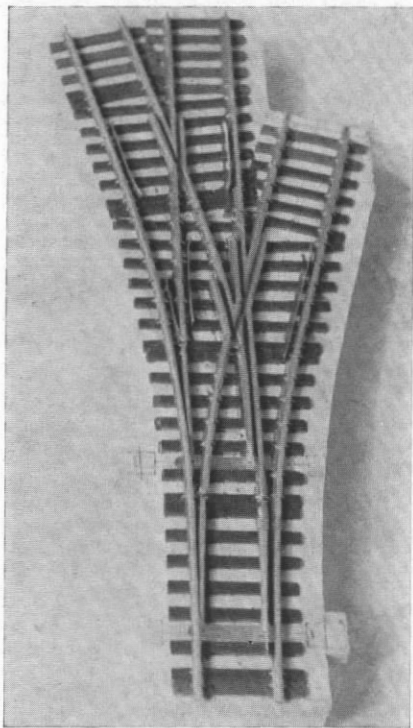
Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

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).

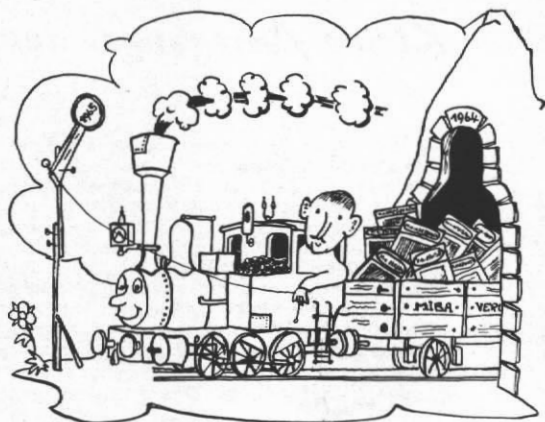
Aus 8 mach 9!

Die Situation mit den 8 vorbildlichen Vorwänden (Heft 1/XVII, Seite 34) ist wirklich interessant. Die Zahl der seltenen Gegebenheiten kann aber auf 9 erhöht werden, denn auf dem Bild Seite 34 unten ist nämlich zu erkennen, daß die Signallaternen des hochstehenden Flügelsignals mit einem Blech abgedeckt sind. Das Abdeckblech ist am Signalmast so angebracht, daß zwar der Lokführer eines auf der Tiefstrecke fahrenden Fahrzeuges die Signalblenden-Stellung deutlich erkennen kann, aber nicht der Lokführer, der mit seinem Fahrzeug das links oben liegende Gleis befährt. Für letzteren sind die Signallampen verdeckt, so daß er nicht irritiert werden kann. Man sieht, das Vorbild bietet immer wieder neue interessante Anregungen für uns Modellbahner.
Guntram Schiel, Mülheim/Ruhr



Unversucht schmeckt nichts —

deshalb baute Herr H. Blache aus Berlin diese Doppelweiche mit 2,7 mm Nemec-Neusilber-Profil. Abzweigwinkel = 15°, Bogenradius = 400 mm.



Eine frohe Fahrt in's neue Jahr...

...wünschten uns auch in diesem Jahr überaus viele Leser, so daß wir leider nicht jedem persönlich danken können. Wir erwidern diese Grüße aber auf das herzlichste mit dieser netten Zeichnung, die uns Herr Klaus Banse aus Berlin zum Jahreswechsel sandte.

Kniffe und Winke:

Der Glashaar-Pinsel

Wie oft kommt es bei der Modellbahn-Bastelei vor, daß man irgendwo irgendwas abschaben muß. Sei es nun ein kleiner Lötbatzen, ein eingetrockneter Farblecks, ein Klebstoffrest usw. Zwar kommt man in vielen Fällen mit einem scharfen Messer aus (z. B. x-acto) oder einer scharf geschliffenen Schraubenzieher-Klinge, aber es gibt doch Fälle, wo das wegzuschabende „Etwas“ zu dünn ist und man bei Anwendung eines scharfen Werkzeuges Gefahr läuft, in das Material einzuschneiden. Besonders bei Arbeiten mit Plastik ist das häufig der Fall (z. B. bei Waggon-Umbauten usw.). Hier und insbesondere auch in kleinen Ecken, Winkeln usw. leistet dann ein „Werkzeug“ gute Dienste, das eigentlich nur als Radierpinsel für Tuschzeichnungen gedacht ist: der Glashaar-Pinsel. Er ist in guten Fachgeschäften für Zeichenbedarf erhältlich und sieht fast aus wie ein dicker Drehbleistift. Er hat auch eine ähnliche Drehmechanik, mit der der Borsteneinsatz heraus oder eingedreht werden kann, so daß man je nach Material mit kurzen (und damit harten) oder langen (und damit weichen) Borsten arbeiten kann.

Heft 3/XVII — mit Messevorbericht im Telegrammstil — ist spätestens

27. Febr. 65 in Ihrem Fachgeschäft! (Messebericht in Heft 4 und 5!)

Kleine Anregungen zum individuellen Häuserbau

von Michael Schroedel, Hildesheim

Recht häufig sieht man auf Anlagenfotos ausgedehnte Bahnhöfe mit vielen Gleisen, die einer mittleren Stadt alle Ehre machen würden; was sich jedoch um das Bahnhofsgebäude gruppiert, sind dann meist einige Villenhäuser, wie man sie im Großen nur in den Vorstädten findet. Um einen Stadtbahnhof herum stehen doch aber auch heute noch alte verrußte Mietshäuser, die schon einige Jahrzehnte auf dem „Buckel“ haben und das auch deutlich genug erkennen lassen. Eigentlich wäre das ein male-

rischer und reizvoller Kontrast zu unseren blitzblanken „Sonntagsausgehanlagen“, aber herzlich wenige wagen sich an den Selbstbau solcher leicht „angegammelter“ Häuser (oder liegt's am Zeitmangel?).

Da wir heutzutage nicht mehr die krause Phantasie der Architekten aus der Zeit der Jahrhundertwende haben, streifen Sie am besten vor Baubeginn mit Kamera und Zeichenstift durch Ihre Stadt, um Motive zu sammeln. Sie werden überrascht sein, wie malerisch selbst alte Miethäuser oft aussehen (und wie viele es davon noch gibt).

Für die Praxis nun noch einige Tips:
Hauswände und Dächer

Die Hauswände und Dächer fertige ich aus 1-mm-Sperrholz. Die Fenster lassen sich aus dem dünnen Material leicht aussägen. Nun wird Uhu-Alleskleber aufgetragen und die ganze Wand einschließlich Fensteröffnungen mit Ziegelpapier beklebt. (Ich verwende Herpa-Backsteinmauerpapier; die Faller-Mauerplatte hat zu große Ziegel und gefällt mir daher nicht so gut). Die Dächer habe ich mit Faller-Dachziegel-Folie gedeckt, die sich sehr gut dafür eignet.

Fenster

Um die Fensteröffnungen, die ja jetzt alle mit Ziegelpapier verdeckt sind, wieder „durchsichtig“ zu machen, gehe ich folgendermaßen vor: Mit einer Rasierklinge wird in der Mitte der Fenster ein senkrechter Schnitt gemacht, oben und unten sodann an den Fensterkanten je ein waagerechter, so daß ein doppeltes T entsteht. Nun wird auf der Rückseite des Papiers UHU aufgetragen, das Ziegelpapier wie ein Fenster nach innen „geöffnet“ und hinten festgeklebt. So entsteht der Eindruck einer dicken Ziegelmauer.

Aus Zeichenkarton ausgeschnittene Fensterbretter verdecken das noch sichtbare Sperrholz unten am Fenster. Oben werden, wie Abb. 1 zeigt, senkrechte Ziegel (ebenfalls aus dem Mauerpapier ausgeschnitten) als Abschluß aufgeleimt und nach innen umgeklebt. Das Sperrholz ist nun von außen nicht mehr zu sehen.

Die Fensterkreuze fertige ich aus Zeichenkartonstreifen an. Sie werden in Nitroverdünnung getaucht und so auf das Zelluloid des Fensters geklebt. Dann erst wird das Zelluloid mit Uhu von hinten gegen die Fensteröffnung geleimt.

Die Gardinen habe ich aus einem Neckermann-Katalog ausgeschnitten. Dort — und wohl auch in anderen Katalogen — finden sich für diesen Zweck bestens geeignete farbige Abbildungen mit den verschiedensten Gardinen. Sie sehen anhand der Abbildungen ja selbst, wie natürlich sie wirken!



Abb. 1. Die Gardinen aus dem Neckermann-Katalog nehmen sich tatsächlich gut aus. Na ja: „Neckermann macht's möglich“!



Abb. 2. Ein Musterbeispiel des Verfassers für den individuellen Häuserelbstbau. Die alte Laterne und das Hochrad hat Herr Schroedel in unzähligen Arbeitsstunden aus dünnen Kupferdrähten mittels Uhu-plus zusammengebastelt. „Eine schrecklich piepselige Strafarbeit, die ich keinem empfehlen kann“, meint der Verfasser.



Abb. 3. Auch dieses Bild entstand (wie Abb. 2) nach einem ziemlich heftigen Ata-Schneesturm. Der kahle Baum war ehemals eine Wurzel. Die Eiszapfen am Wellblechdach (leider nicht erkennbar) hat Herr Schroedel Aus Uhu-Alleskleber „gezogen“. Die Anfertigung des Stacheldrahtes ist im Text beschrieben.

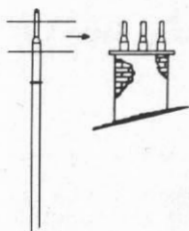


Abb. 4. Typische Schornsteinform (mit „extravaganter Kopfputz“) alter Mietshäuser. Der „Kopfputz“ besteht aus den abgesägten Köpfen von Kugelschreiberminen. Vor ihrer Verwendung sollte man die Minen allerdings erst von Farbresten säubern (z. B. in einem Bad aus Nitro-Verdünnung).

Dachrinnen

Sammeln Sie Kugelschreiberminen! Diese lassen sich nämlich beim Hausbau vielseitig verwenden. Halbiert geben sie bekanntlich Dachrinnen ab. Das Auseinandersägen mit der in der MIBA einstmals beschriebenen Vorrichtung ist allerdings zu umständlich und läßt sich schwerlich exakt ausführen. Besser geht es so: Spannen Sie ein Metallsägeblatt mit sehr feinen Zähnen an einer Seite in die Laubsäge. Dann wird es der Länge nach durch die Mine gezogen (Minenkopf natürlich vorher absägen!) und auch an der anderen Seite im Sägebogen festgeklemmt. Nun die Mine vorsichtig waagrecht in den Schraubstock spannen und der Länge nach durchsägen, um 180 Grad drehen und wieder zersägen. Fertig sind zwei Dachrinnen. Auf diese Art werden die Rinnenränder äußerst gerade und brauchen kaum nachgeleift werden. Aber nicht nur Dachrinnen, sondern auch Schornstein-Aufsätze (Abb. 4) und manches andere läßt sich aus den Minen machen.

Verputz

Zum Verputzen der Häuser eignet sich bestens Eisenol-Spachtel in Tuben. Etwas Spachtel in ein Schälchen drücken, Terpentin dazugeben und einen Brei anrühren, der mit

dem Pinsel auf das Mauerpapier aufgetragen wird. Etwas antrocknen lassen (ca. 30 Minuten), dann ein Tuch nehmen, um den Zeigelfinger wickeln und den noch plastischen Spachtel betupfen. Das ergibt den schönsten Rauhputz, der um so größer wird, je feuchter der Spachtel noch ist. Nun nehmen wir ein Modellierholz und kratzen hier und da den Putz wieder herunter. Das Mauerpapier darunter tritt zutage und erhöht die naturgetreue Wirkung des alten Hauses beträchtlich (s. Abb. 2). Ist der Putz ganz getrocknet, wird er mit Deckfarben bemalt.

Plakate

Aus Zeitungen und Zeitschriften werden Plakate ausgeschnitten und malerisch an Zäunen und Hauswänden angebracht, aber nicht eines neben das andere, sondern zum Teil übereinander, hier und da zerrissen oder eingerollt.

Stacheldraht-Zaun

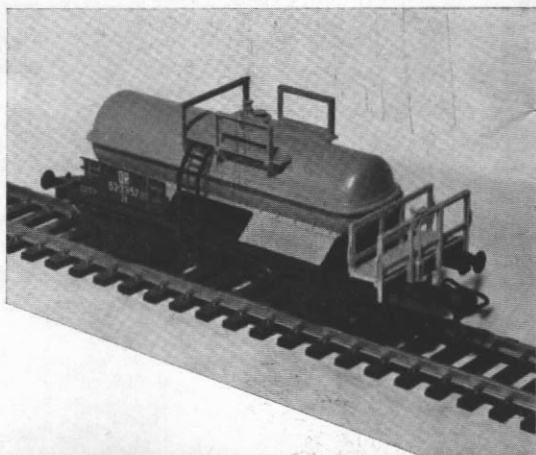
Der Stacheldraht oben auf dem Zaun (Abb. 3) wurde folgendermaßen hergestellt: Einen dünnen Draht straff spannen. Viele kleine Drahtenden in engen Abständen jeweils zweimal um den gespannten Draht herumwinden. Dann einen zweiten Draht der Länge nach um den mit Stacheln bewehrten ersten Draht herumwickeln. Gegebenenfalls die Stacheln noch etwas kürzen. Der fertige Stacheldraht wird dann einfach um die Zaunpfosten herumgewunden und mit Uhu-plus fixiert.

Hoffentlich lassen Sie sich durch diese meine Anregungen nun auch zum individuellen „Städtebau“ ermutigen und wir können bald in der MIBA Ihre Fotos bewundern. Übrigens hat der Häuser-Selbstbau noch einen großen Vorteil: Er ist so arbeitsintensiv, daß Sie selbst an einer kleinen Stadt fast ewig bauen können, und das ist ja gerade das Schöne! Denn was gäbe es wohl für einen Modelleisenbahner Schlimmeres als eine Anlage, an der nichts mehr zu tun ist?

Ehlcke-Säuretransport-Kesselwagen

(erhältlich durch die Firma
R. Schreiber, Fürth/Bay.)

Die Dresdener Firma Ehlcke scheint sich zu einer Spezialfirma für H0-Kesselwagen zu entwickeln. Nach den bereits bekannten Standard-Kesselwagen (Esso, Shell usw.) wird nun ein zweiaxsigter Säurekesselwagen geliefert, und zwar in je einer Ausführung mit Bremsstand bzw. Bremsershaus. Das Untergestell ist schwarz und der Kessel mit seiner charakteristischen Nietwulst hellgrau. Das Modell entspricht der DR-Bauart Zd und trägt unter dem durchbrochenen und filigran durchgebildeten Fahrgestell eine Imitation des Bremsgestänges. Erfreulich ist, daß gegenüber den bisherigen mitteldeutschen Geflügelheiten als Plastikwerkstoff anscheinend eine neue Mischung verwendet wird, die elastischer ist und damit nicht gleich bei der geringsten Belastung bricht. Die Kupplungen entsprechen nicht ganz der sonstigen soliden Ausführung des Wagens, doch kann man sie ja gegebenenfalls durch andere ersetzen.



DB-Wagen mit chromblanken Radsätzen?

Fast gleichzeitig berichteten uns zwei MIBA-Leser, Herr Hans Rosnensky aus Harsewinkel und Herr Wilfried Miller aus Viersen über eine Beobachtung, die sie an den „Silberfischen“ (Nirosta-Nahverkehrswagen) der DB gemacht haben. Einige Wagen des jeweils beobachteten Zuges sollen chromblanken Radsätze gehabt haben!

Da schlag' doch der Dunner drein! Da haben wir und mit uns wohl sämtliche Modellbahner seit Jahren die Modellbahnindustrie bekniert, endlich die spielzeughaften blanken Räder abzuschaffen und durch brünierte zu ersetzen, und nun geht die DB daher und dreht den Spieß um, indem sie ihrerseits die dunkelgrauen und verstaubten Radsätze gegen chromglänzende austauscht? Und das auch noch zu einem Zeitpunkt, da nun auch der letzte der größeren Modellbahnhersteller sich zu dem „folgenschweren“ Entschluß durchgerungen hatte!

Das war natürlich Veranlassung für uns genug, uns sofort mit der DB in Verbindung zu setzen und zu erkunden, was da vor sich geht. – Haha! Nix is mit den chromblanken Rädern (Gott sei Dank)! Bei den beobachteten Wagen handelt es sich nämlich lediglich um Radsätze, die versuchsweise mit Scheibenbremsen aus-

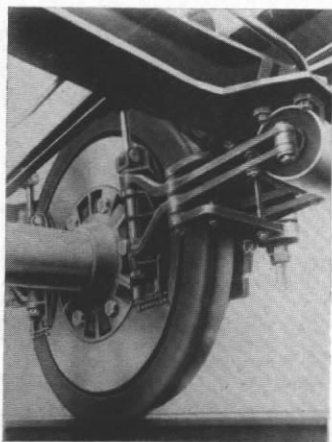


Abb. 1. DB-Versuchs-Scheibenbremse mit Bremsflächen, die direkt am Rad befestigt sind. Diese Konstruktion dürfte bei den beobachteten Wagen vorhanden gewesen sein.

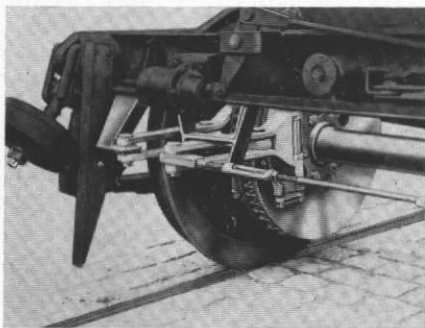


Abb. 2. Eine weitere Konstruktion, bei der zwar eigene Bremskörper vorhanden, diese aber sehr dicht am Rad montiert sind. Jede Achse hat zwei solcher Bremskörper, die Radscheibe dagegen keine Bremsflächen (und folglich auch keinen „Chromglanz“!).

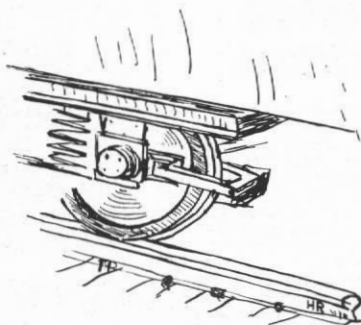


Abb. 3. Aus der Erinnerung heraus hat Herr Rosnensky die von ihm beobachtete Scheibenbremse mit Bremsflächen am Rad skizziert. Die Bremsflächen befinden sich nicht außen an der Peripherie, sondern mehr nach dem Zentrum der Radscheibe zu. Die Bremsbacken greifen übrigens von beiden Seiten des Rades an. Offensichtlich handelt es sich um die gleiche Versuchsausführung wie Abb. 1.

gerüstet sind (anstelle der üblichen Klotzbremsen) und bei denen die Bremsflächen blank geschliffen waren.

Der Klotzbremse haften einige Nachteile an (u. a. schwankender Reibungswert durch die großen Temperaturschwankungen beim Bremsen) und die DB ist natürlich bestrebt,

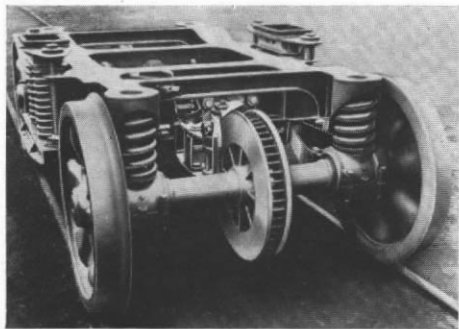


Abb. 4. Ausführung einer Scheibenbremse, bei der nur ein Bremskörper pro Achse vorhanden ist. Diese Ausführung sowie die nach Abb. 2 werden am Wagen nicht auf Anhieb erkennbar sein, da hier ja die Radscheiben weiterhin dunkelgrau verschmutzt sind. Höchstens durch das Fehlen der üblichen Bremsklötze wird man auf die Scheibenbremse aufmerksam gemacht.

Ein neuer Postwagen von Liliput

Daß unser Ruf nach Postwagen (siehe Heft 12 und 13/XVI) so schnell Gehör gefunden hat, freut uns natürlich ganz besonders, zumal wenn es sich noch um einen solch reizvollen Typ handelt. Es ist zwar ein Wagen der österreichischen Postverwaltung, aber schließlich gibt es ja auch einen zwischenstaatlichen Postverkehr – und eine weitere Ausführung mit Reichspost-Beschriftung (OPD Graz), wie sie auch an diesem Fahrzeug vor „1020



Jahren“ üblich war, wird – wie wir soeben erfahren – kurz nach der Spielwarenmesse lieferbar sein! Eine dritte Ausführung mit Schweizer Beschriftung soll in Vorbereitung sein.

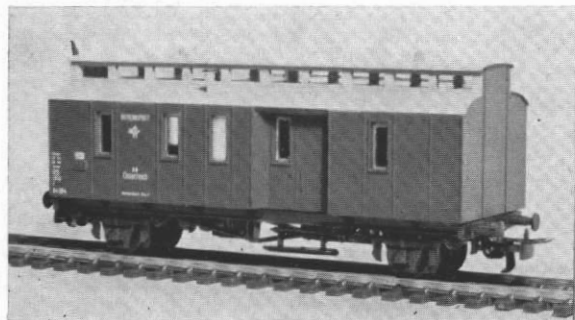


Abb. 1. Die Grundform des zweiachsigen Liliput-Postwagens entspricht dem zur Spielwarenmesse 1964 vorgestellten Dienstwagen (siehe Heft 5/XVI, S. 204).

Abb. 2. Das typischste Merkmal dieses Postwagens sind die auf beiden Wagenseiten eingezogenen Türnischen. Im übrigen entspricht auch dieses Modell dem von Liliput gewohnten hohen Stand hinsichtlich Detaillierung und hat auch eine ausgezeichnete Beschriftung.



Ein einfacher Lokschuppen- Tor- mechanismus

Der Faller-Motor ist in der ausgefrästen Dachöffnung unter dem Lüftungsaufsatz untergebracht.

Die Tore meines Vollmer-Lokschuppens sollten einen Antrieb zum ferngesteuerten Öffnen und Schließen erhalten. Ich wählte dafür einen der langsamlaufenden Faller-Antriebe, der im ausgefrästen Lüftungsaufsatz des Schuppendaches untergebracht werden kann. Allerdings ist der Motor im Original-Zustand zu schwach. Seine Leistung kann jedoch wesentlich erhöht werden, wenn das U-förmige Magneteisen mit Transformatorblechen bis dicht unter den Metallteller verlängert wird. Die Bleche können angeklebt oder vorsichtig angelötet werden.

Auf der Plastikseite des Drehtellers brachte ich noch zwei genau gegenüberliegende Nasen an, die nach je einer halben Umdrehung einen

Kontakt öffnen. Zum Öffnen oder Schließen der Tore ist dann nur ein kurzer Stromstoß zu geben, der solange dauern muß, bis die Nasen die Kontakte wieder geschlossen haben. Der Motor hält dann selbsttätig wieder an, wenn eine der Nasen den Kontakt wieder öffnet, was genau dann der Fall ist, wenn die Tore geöffnet oder geschlossen sind.

Das Gestänge, das die Torflügel bewegt, ist ganz einfach und entspricht etwa der Treibstangenmechanik einer Dampflok. Nur ist hier anstelle des getriebenen Rades der treibende Teller des Motors getreten und die Kolbenstange ist praktisch der Torflügel.

Peter Höhne, Berlin

Der Dreck vom letzten Jahr muß weg!

Diesen „Befehl“ erhielten auch die Bauarbeiter auf der H0-Anlage des Herrn Robert Seiler aus Vilsbiburg, und so räumen sie denn, und räumen, und räumen und räumen – bis es Herrn Seiler eines schönen Tages einmal einfallen sollte, dieses Stil(l)-Leben selbst wegzuräumen.



Die einfachste Abstellbahnhof-Automatik!

Müssen wirklich alle Schaltprobleme unserer Miniaturbahnen mit einem Höchstaufwand an elektrotechnischem Wissen und unter Einsatz möglichst vieler (teurer) Relais usw. gelöst werden? Das ist eine Frage, die ich mir schon oft beim Studium der vielen wirklich ausgezeichneten Zuschriften aus dem MIBA-Leserkreis gestellt habe. Schon oft wollte ich deshalb schreiben, aber erst die „Fernüberwachung eines Abstellbahnhofes“ (Heft 15/XVI, S. 698) gab mir den letzten Anstoß.

Auch ich habe einen unterirdischen, also nicht einsehbaren Durchgangs-Abstellbahnhof, der in beiden Richtungen befahren werden kann, und ich stand gleichfalls vor dem Problem, nicht nur die Belegung der einzelnen Gleise sichtbar zu machen, sondern auch die Richtung, in der die Züge auf den einzelnen Gleisen stehen. Mein Ehrgeiz war, eine Lösung zu finden, die sowohl technisch als auch finanziell nur ein Minimum an Aufwand erfordert (also eine Kombination aus „Ehr“ und „Geiz“!). Schrittweise gelangte ich zu immer einfacheren Lösungen. Jetzt bin ich soweit, daß ich glaube, sagen zu können: „Weißer – Nein: Einfacher gehts nicht mehr!“

Nach dieser langen Vorrede nun zum Kern: Mein gesamter materieller Aufwand besteht für je zwei Abstellgleise aus einem Märklin-Schaltpult Nr. 7070. (Leider nicht mehr im Handel; statt dessen genügen auch einfache einpolige Umschalter.)

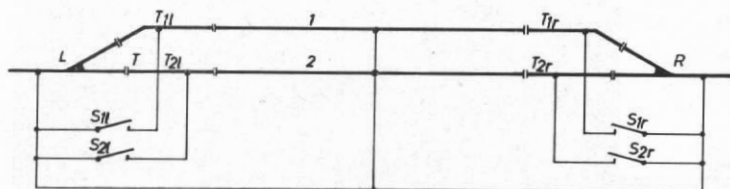
Jedes Abstellgleis hat gleich hinter der Einfahrtsweiche (oder anders ausgedrückt: vor seiner Ausfahrtsweiche) im Mittelgleis (bei Zweischienen-Zweileitersgleisen in einer der beiden Fahrschienen) eine Trennstrecke, deren Länge so bemessen ist, daß die Lok, auch wenn sie mit Volldampf auf die (stromlose) Trennstrecke kommt, sicher vor der Weiche stehen bleibt. Die beiden Trennstrecken, die jedes Abstellgleis folglich hat, sind an das

Stellpult 7070 bzw. die Schalter angeschlossen. Die Strecke dazwischen (also das eigentliche Abstellgleis) erhält ihren Strom von der Hauptstrecke. – Das ist alles!

Wie die Sache funktioniert? – An Hand einer Zugfahrt und der Schaltskizze sei's erklärt. Zunächst gehen wir davon aus, daß die in der Zeichnung eingezeichneten Schalter S1l, S1r, S2l und S2r geschlossen sind. Nun komme von links ein Zug und fahre über die Weiche L in das Gleis 1 ein. Wenn dieser Zug im Abstellbahnhof halten soll, so öffnen wir jetzt den Schalter S1r und die Lok wird auf der Trennstrecke T1r zum Halten kommen. Der Hebel des kleinen Kippschalters S1r zeigt nun aber auf eine Besetzt-Markierung, beispielsweise einen roten Punkt am Schaltpult. Folglich zeigt er an, daß das Gleis 1 von einem Zug belegt ist, der nach rechts weiterfahren soll. (Wäre der Zug von der anderen Seite gekommen, so würde Schalter S1l geöffnet und anzeigen, daß der Zug nach links ausfahren soll.) Die Kipphebel der Schalter geben also eindeutig an, welches Gleis in welcher Richtung besetzt ist! Eine Kontrolllampe würde das zwar auch tun, aber doch nur solange, bis sie durchgebrannt ist. (Sage keiner, daß die Lämpchen bei ihm nie durchbrennen! Oder daß Lämpchen nie locker werden und keinen Kontakt mehr geben!)

Die Schaltung sei primitiv? Jawohl, primitiv! Kein doppelter Boden, kein störanfälliges Relais, kein großer Aufwand... aber sicher! Probieren Sie es einmal! Ich habe meinen Abstellbahnhof jetzt drei Jahre in Betrieb und in dieser Zeit hat keines der drei Gleise bzw. diese „Automatik“ jemals versagt.

Wenn wie bei mir die Gefahr besteht, daß kleine Kinder in den Betriebspausen an den Schaltern spielen, dann schalte man vor der Inbetriebnahme alle Schalter des Abstellbahnhofes auf „stromlos“ und probiere dann vor-



So einfach ist die Schaltung. Je Abstellgleis sind nur zwei Trennstrecken und zwei einfache Kippschalter erforderlich.

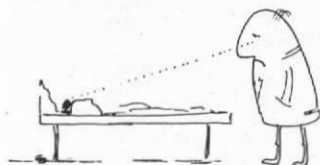
sichtig einen nach dem anderen aus, ob eine Lok auf's „Gasgeben“ anspricht. Ehe die Lok richtig in Fahrt kommt, hat man den Kipp-schalter dann schon vor Schreck wieder aus-geschaltet und weiß dann sicher, daß dieses Gleis besetzt ist und die anderen nicht. Das ist ein einmaliger Vorgang vor Betriebsauf-nahme.

Ein Nachteil sei jedoch nicht verschwiegen: Bleibt das Zugende infolge ungewollten Aus-kuppelns auf dem Abstellgleis stehen, so wird dies – im Gegensatz zu solchen Schaltungen, die mit dem Haltestrom von Relais arbeiten – nicht angezeigt. Aber: Ist dieses kleine, höchst selten eintretende Manko einen Riesenauf-wand wert? Außerdem ist es leicht wettge-macht, indem man den Zug, der aus dem Ab-stellbahnhof kommt, daraufhin beobachtet, ob er sein Zugende mit sich führt. Schließlich betrachtet doch ein Miba(h)ner seine Züge beim Fahren! – Oder?

Nachsatz der Redaktion:

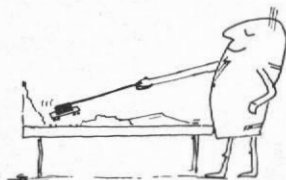
In der Tat, diese „Automatik“ ist wirklich verblüffend und löst das Problem auf einfach-ste Weise. Wenn man durchaus noch eine Lämpchenanzeige vorsehen will (z. B. Aus-leuchtung eines Gleisbild-Stellpultes oder auch nur wegen des „erhebenderen optischen Ein-druckes“), dann kann man doppelpolige Um-schalter verwenden, deren eine Kontaktgruppe die Umschaltung von Rot- auf Grün-Ausleuch-tung vornimmt.

Bei Märklin-Betrieb mit Oberleitung sind ebenfalls doppelpolige Umschalter erforderlich, weil dann auch die Oberleitung entsprechende Trennstrecken haben muß. Wenn man dann jedoch auch anzeigen will, ob eine Ellok oder eine andere Lok auf dem Abstellgleis steht, dann verwende man Einzelschalter für Ober- und Unterleitung. Allerdings muß man dann etwas mehr aufpassen, daß man die Schalter beim Abschalten nicht verwechselt.



Die Lo-Wa-Bri-Za *)

von G. Balcke, Duisburg



Kohlen gehören in den Keller! Denkst! Bei mir nicht. Der Keller war nämlich der einzige stille Ort in meiner neuen Wohnung (nein, den Ort meine ich natürlich nicht!), an dem ich Platz genug hatte, um mich an den Aufbau meiner Anlage zu machen.

Jedenfalls, um mich kurz zu fassen, nach der Umstellung von Kohle auf Heizöl in der neuen Wohnung blieben einige Requisiten aus der „Braunkohlezeit“ übrig, unter anderem auch eine Brikettzange. Was das soll? Na, kommen Sie denn auf Ihrer Anlage „mit bloßen Fäu-

sten“ in alle Ecken? Wenn ja, dann brauchen Sie nicht weiterzulesen.

Geht es Ihnen aber so wie mir, daß trotz vorgesehener Bodenausschnitte in manche Ecken der Anlage einfach nicht 'reinzukommen ist, dann nehmen Sie doch eine solche Brikett-zange und benutzen Sie diese als „Wagen-heber“. Wenn schon Entgleisungen, dann mei-stens da, wo man schlecht oder eben gar nicht rankommt. So geht es wenigstens bei mir.

So eine Brikettzange kostet nicht viel, und man braucht die Greifflächen nur mit Schaum-gummi zu bekleben; eine „23“ ist schließlich kein Brikett. Auf diese Art sitzen Sie jeden-falls am „längeren Hebelarm“, was ja bekannt-lich in den meisten Situationen von Vorteil sein soll!

*) Ges. gesch. Abkürzung für: Lok- und Wagen-Bri-kettzange!

Die rätselhafte E 63

(Auflösung des Silbenrätsels aus Heft 1/XVII, S. 37)

Waagrecht: 2 = Hammer, 3 = Fahrplan, 4 = Melder, 5 = Zeughaus.

Senkrecht: 1 = Eichfahrzeug, 2 = Ham-mel Chefkonstrukteur bei Maffei).

Wannentender als Wasserwagen

(Ergänzung zum Bericht in Heft 15/XVI, S. 677)

Es muß nicht unbedingt ein Wannentender sein! Herr Josef Schey aus Speyer hat einen Kastentender-Wasserwagen beobachtet, bei dem sogar noch der Kohlenaufsatz vorhanden und mit Brennstoff für die Heizung des Mannschaftswagens beladen war. Man braucht also nur am ehemals lokseitigen Ende des Tenders eine Pufferbohle und eine Kupplung anzu-bringen, und fertig ist der Wasserwagen für Bauzüge.

Tunnel ohne Tunnel-Portal!

Wo ein Tunnel ist, da ist auch ein Berg! Das ist ein „Lehrsatz“, der in der Regel auch den Tatsachen entspricht. Aber es gibt auch Ausnahmen (z. B. Hamburg-Altona), die aber – soweit uns bekannt ist – auf Stadt- und Industriegebiete beschränkt sind, während draußen in der Natur immer ein Berg vorhanden sein muß, und sei es auch nur ein kleiner, oder auch nur eine Felsnase (Bild unten). Was aber nicht unbedingt zu einem Tunnel gehört, das ist eines der üblichen Tunnelportale. Wenn es nämlich die Art des Gesteines, aus dem der durchbohrte Berg besteht, erlaubt, dann kann auf eine Ausmauerung der Tunnelröhre verzichtet werden und der Tunnel-„Mund“ erscheint dann reichlich „ausgefranst“, wie z. B. im Bild unten, das einen Streckenabschnitt der Linie Nürnberg–Regensburg zeigt. Ein solches Fels-„Portal“ kann man z. B. auch aus Styropor-Blöcken leicht und sehr naturgetreu nachbilden, wie es das Bild rechts am Beispiel eines Natureal-Messe-motivs zeigt. Bemerkenswert sind bei diesem wuchtigen Schaumstoff-Felsblock auch die kurzen Gatter-Stücke, die über die ganze Felswand oberhalb der Tunnelöffnung verteilt sind und in natura im Winter das Abrutschen des Schnees verhindern sollen, damit die Strecke nicht durch eine „Lawine“ verschüttet wird.



Foto:
K. Pfeiffer
Wien



Praktische Fehlersuche

„Pscht-Ffft“ machte die Sicherung — und dann war sie keine mehr! Und der Strom war weg! Und die Züge blieben stehen! Und Vati kroch unter die Anlage! Und Vati sah nichts mehr, denn dort unten war es dunkel! Und Vati kroch deshalb wieder hervor und holte die Taschenlampe! Und Vati kroch wieder unter die Anlage! Und Vati fand den Fehler doch nicht, denn wo war denn nun der Kurzschluß im Strippengewirr?

„Alles schon mal dagewesen“, sagte Ben Akiba. Und deshalb haben sich bestimmt schon viele Modellbahner ein kleines Prüf- und Fehlersuchgerät zusammengebastelt: Zwei Prüfkabel, ein Birnchen mit Fassung und eine Taschenlampenbatterie — damit kann man

schon allerhand anfangen und manchen versteckten Fehler finden. (Anstelle der Batterie kann man natürlich auch ein Fahrpult als Stromquelle verwenden.)

Vielleicht sind Sie, lieber Leser, in diesem Tagen gerade dabei, Ihre erste Anlage in Betrieb zu nehmen. Das geht meist nicht so ganz ohne Fehlersuche ab und deshalb sollten auch Sie sich gleich jetzt ein solches „Prüfgerät“ zusammenbasteln. Prüfstrippe, Lämpchen, Batterie und wieder Prüfstrippe — in dieser Reihenfolge schalten sie die wenigen Teile zusammen und können schon Kurzschluß- und Durchgangsprüfungen vornehmen:

1. Kurzschluß-Feststellung (z. B. bei Gleisen)

Die Prüfstrippen werden mit je einer der Fahrstrichen (bei Zweischienen-Gleisen) bzw. mit einer Fahrstriche und dem Mittelleiter (z. B. bei Märklin- oder Trix-Gleisen) verbunden. Wenn die Fahrstromquelle nicht an das Gleis angeschlossen ist, dann darf bei ordnungsgemäßem Gleis das Lämpchen nicht aufleuchten. Ist das aber doch der Fall, so liegt ein Kurzschluß vor, der gegebenenfalls durch planmäßiges Abklemmen der Zuleitungen bzw. Auftrennen der Gleisanlage immer mehr eingekreist und schließlich auch gefunden werden kann.

2. Durchgangsprüfung

An Anfang und Ende der zu prüfenden Leitung werden wieder die Prüfstrippen angeschlossen. Wenn die Leitung in Ordnung ist, also einwandfreien Durchgang hat, dann leuchtet die Lampe auf. Ist das nicht der Fall, dann ist in der betreffenden Leitung irgendwo eine Unterbrechung, die man wieder durch planmäßiges An- bzw. Abklemmen der Prüflleitungen an die einzelnen Leitungsabschnitte (Steckkontakte, Relaiskontakte usw.) einkreisen und finden kann.

Wer sich etwas mehr Arbeit mit dem kleinen Prüfgerät machen will, der baue sich ein solches anhand der Schaltung Abb. 2 zusammen. Er erhält damit vermehrte Prüfmöglichkeiten, so daß dann auch kleinere Motoren, Magnetantriebe, Lämpchen und eventuelle Übergangswiderstände (z. B. bei unsauberen Kontakten) etwas genauer untersucht werden können. Es ist in der Schaltung auch ein kleiner Summer vorgesehen (z. B. für Puppenstuben erhältlich), der vor allem dann von Vorteil ist, wenn man aus irgend einem Grunde vom Meßpunkt nicht wegsehen und die Lampe beobachten kann; dann hört man wenigstens die „Anzeige“.

Mit einem Gerätchen dieser Art kann man folgende Prüfungen durchführen:

Abb. 1. Der „Testboy“ der Firma Ludwig Mers, Vechta.
(Zeichnungen:
H. Rothärmel, Ulm)

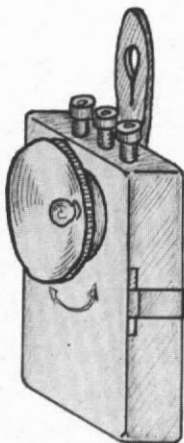
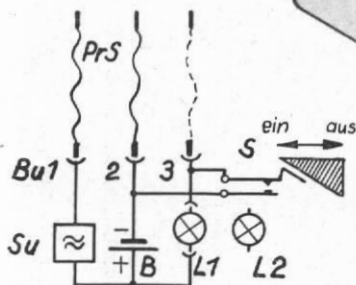


Abb. 2. Schaltung eines vielseitigen kleinen Prüfgerätes.



- PrS = Prüfstrippen
Bu = Anschlußbuchsen (Klemmen) siehe Text
Su = Summer 4,5 V
S = Schalter
B = Batterie 4,5 V
L1, L2 = Lämpchen 3,5 V/0,2 A bzw. 3,8 V/0,07 A

1. Prüfen von Widerständen ($< 30 \Omega$) mit optischer Anzeige durch Lämpchen 3,5 V/0,2 A an den Klemmen 1 und 2. Beispiel: Prüfung von Spulen, Trafos, größeren Gleichrichterzellen usw.

2. Prüfen von Widerständen ($< 110 \Omega$) mit optischer Anzeige durch Lämpchen 3,8 V/0,07 A an den Klemmen 1 und 2. Beispiel: Prüfung hochohmiger Spulenwicklungen, kleiner Gleichrichter usw.

3. Prüfen von Widerständen ($< 15 \Omega$) mit akustischer Anzeige durch Summer an den Klemmen 2 und 3. Beispiel: Durchgangsprüfung von Leitungen und Kontaktstellen (Anzeige muß ansprechen), Isolationsprüfung zwischen zwei Schienen (Anzeige darf nicht ansprechen bzw. spricht bei Kurzschluß an).

4. Schätzen von Widerständen zwischen 2Ω und 20Ω durch Helligkeitsvergleich mit voller

Helligkeit bei 0Ω bzw. mit bekannten Widerständen, ggf. Lämpchen auswechseln.

Außerdem kann man das Gerätchen z. B. zur Fehlersuche im „Dunkelraum“ unter der Anlage mit akustischer Anzeige und zugleich als Taschenlampe verwenden, wenn man es als kleine Einheit zusammenbaut, eventuell sogar mit einer vorhandenen Taschenlampe kombiniert.

Wer sich jedoch diese kleine Arbeit nicht machen will, der bleibt nicht etwa von der Fehlersuche verschont, sondern der kann sich ein solches kleines Prüfgerät auch kaufen. Es wird von der Firma Ludwig Mers, Vechta, Schubertstraße 18 unter dem Namen „Testboy“ geliefert (Abb. 1) und kostet komplett mit Prüfschnüren 13,20 DM. Dazu gibt es auch noch eine Bereitschaftstasche für 2,— DM.

Die Egger-Bahn zieht ihre Kreise

Zu den Bildern auf dieser und den folgenden Seiten.

Wir haben gesammelt; nicht mit der bekannten Klapperbüchse, sondern Bilder! Bilder, die den Einsatz der Egger-Lorenbahn auf den verschiedensten Modellbahnanlagen zeigen. Bilder, die aufzeigen, welche vielseitigen Möglichkeiten dieser Miniaturbahn innewohnen. Bilder, die zeigen, wie man selbst bei beschränktesten Platzverhältnissen seinem Hobby „Modellbahn“ auch betrieblich frönen kann. Bilder, die außerdem einmal en bloc demonstrieren, wie beliebt dieses Bähnchen in seinen ersten zwei Lebensjahren geworden ist.

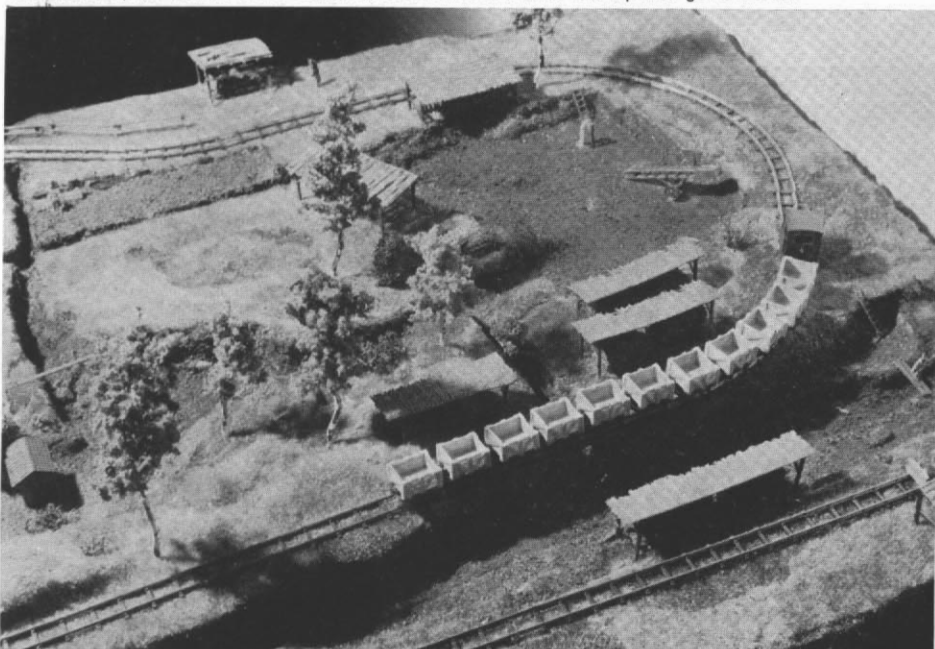
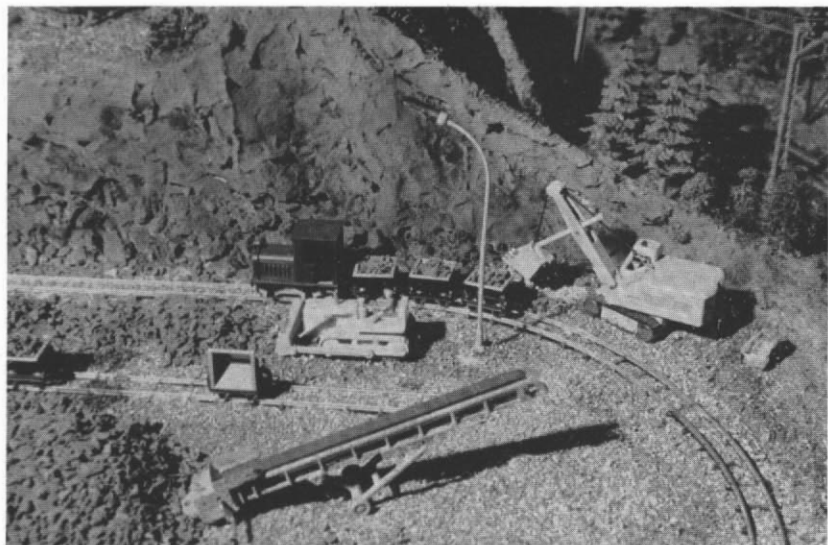


Abb. 1. Ein Torfstich sei die erste Anregung. Dieses Thema haben wir allerdings bisher nur auf der Egger-Messeanlage 1964, von der dieses Bild stammt, zu Gesicht bekommen, obwohl es doch überaus reizvoll und nachahmenswert ist.



▲ Abb. 2 und 3. Herr Hartwig Schmidt aus Minden hat einen Steinbruch als Einsatzgebiet für seine Egger-Bahn gewählt. Bagger, Planierraupe und Förderbänder sind in diesem Fall nahezu unerlässliches Zubehör. Auch ein paar Gleise, die keinen direkten Anschluß an das „Hauptgleis“ haben, sind in fast jedem größeren Steinbruch zu finden.
 ▼

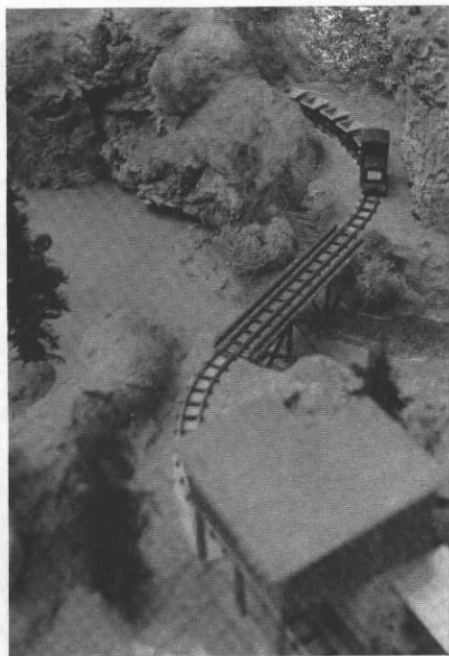




Abb. 4. Eine neue Egger-Lok mit Schlepptender? Nein, leider (noch?) nicht, aber Herr Peter Mühlhäusler aus Freiburg hat seine Egger-Lok mit einem solchen versehen, dieweil es tatsächlich solche kleinen B-Schmalspurloks mit Tender gibt bzw. gegeben hat. Im übrigen gehört das Bähnle hier zu einem Sägewerk und versieht sowohl den Zubringerdienst aus dem Wald als auch zur Übergangsstation der nicht allzuweit entfernten Hauptstrecke. Ein „Caboose“ (Packwagen amerikanischer Art) – mit der Nummer 068 – deutet an, daß die „Handlung“ dieser Miniaturbahnanlage in Amerika spielt.

Abb. 5 und 6. Auf einer Fläche von 80 x 110 cm hat Herr W. Reiche aus Hanau nur mit der Egger-Bahn eine Miniaturbahn-Anlage gebaut, bei der als einziges Normalspur-Attribut lediglich ein paar Dezimeter Anschlußgleis zum Vollmer-Kieswerk die Verbindung mit der „großen Bahn“ symbolisieren. Die Egger-Bahn erfüllt hier ihren Zweck als Transportmittel von einer entfernt liegenden Kiesgrube zum Verlade-Bauwerk. Die kleine Holzbrücke im Bild links entstand aus den Stäbchen eines „schrottreifen“ Mikado-Spiels.





Abb. 7 und 8. Die Baustelle einer Autobahnbrücke hat Herr H. Schramm aus Nördlingen als Thema für seine kleine Egger-Bohn-Anlage gewählt.

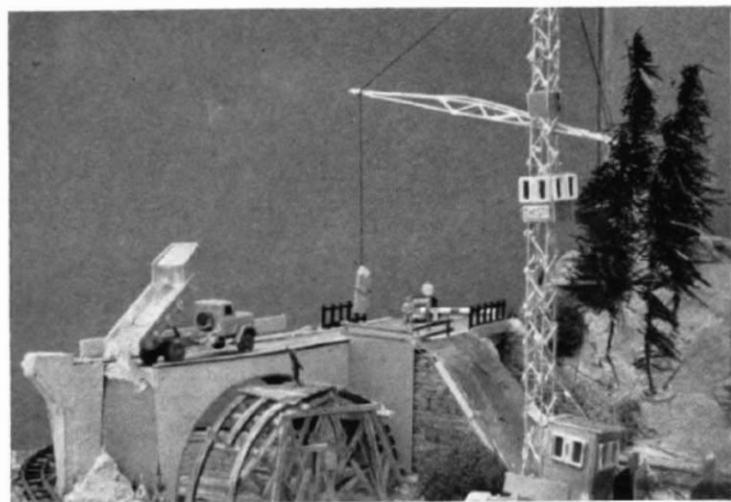


Abb. 9. Einen Steinbruch – sogar aus echten Steinen! hat sich auch Herr Wilhelm Klein aus Weinheim als „Existenz-Grundlage“ für den Einsatz seiner Egger-Bahn ausgesucht. Die Fichten im Hintergrund entstanden übrigens aus getrockneten Fichtenästen und Moos.



Abb. 10. Ein weiteres Bild aus „Boomtown“, der pseudo-amerikanischen Anlage des Herrn Peter Mühlhäusler aus Freiburg (siehe auch Abb. 4). Ein anderes Egger-Züglein, diesmal mit einer Diesellok, bringt Steine zur Verladung im „Hauptbahnhof“, von dessen Empfangsgebäude hier die „malerische“ Rückseite zu sehen ist.



Abb. 11 (unten). „Im Steinbruch“ betitelt Herr Bernd Schmid aus München in lakonischer Kürze dieses Motiv von seiner H0-Anlage – und trifft damit den Nagel auf den Kopf. (S. a. S. 71f)



Märklin - Kontaktgleise — „hausgemacht“!

von Viktor Schiffer, Düren

In Heft 11/XV wurde beschrieben, wie sich ein MÄRKLIN-Kontaktgleisstück verlängern läßt. Im darauffolgenden Heft wurde dann berichtet, daß die Firma MÄRKLIN neue, verlängerte Kontaktgleisstücke herausgebracht habe. Ich kaufte mir zunächst auch eins davon, mußte aber beim Anlagenbau dann feststellen, daß man außer den einfachen geraden und gebogenen Kontaktgleisstücken auch noch andere Gleisformen benötigt, z. B. Kon-

taktgleisstücke des Parallelkreises. Also suchte ich nach einem Verfahren, nach dem sich die Fahrsschienen schnell und einfach voneinander isolieren lassen, denn das Verfahren in dem oben angeführten Heft nahm mir zu viel Zeit in Anspruch und war mir außerdem zu kompliziert.

Warum soll man neue Schienenklammern einsetzen, wenn schon welche vorhanden sind? Man öffnet sie alle so weit, daß sich das Schienenprofil leicht nach oben herausnehmen läßt. Dann setzt man das Profil P unter Zwischenlegen eines farblich passenden Papierstreifens I wieder ein, wie es die Abb. 2 zeigt. Jetzt noch je einen isolierten Schienenverbinder auf die Enden des isolierten Profils

Fortsetzung auf S. 77 unten rechts!

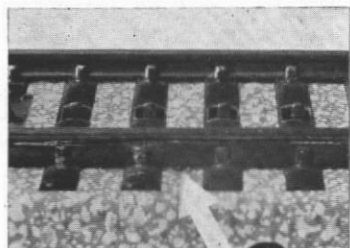


Abb. 1. Der Papierstreifen muß so breit sein, daß er nach der Montage noch eine Kleinigkeit über die Klammern hinaussteht. Dadurch ist sichergestellt, daß auch durch die Klammern kein Kontakt zwischen Profil und Fahrsschiene hervorgerufen wird. Der Pfeil weist auf die Bohrung im Gleiskörper hin, durch die der Anschlußdraht geführt ist.

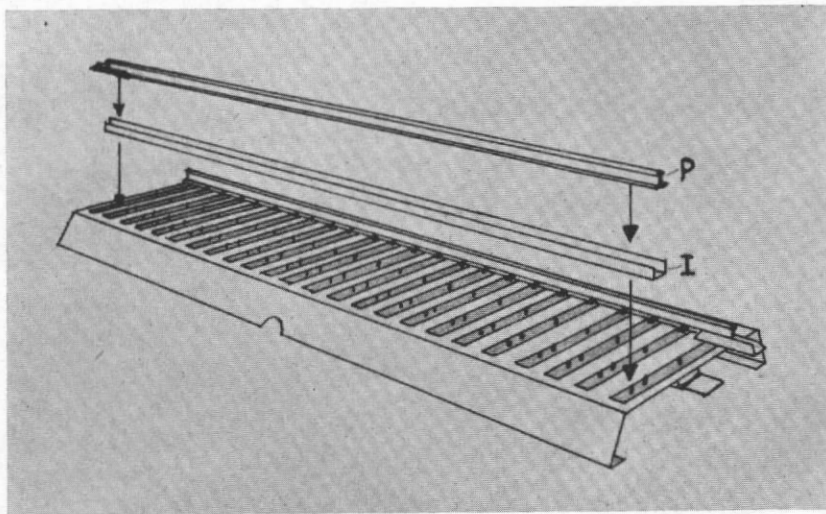


Abb. 2. Das Schienenprofil P wird zusammen mit dem isolierenden Papierstreifen I wieder in die Klammern des Gleiskörpers eingelegt. Beim Zusammendrücken der Klammern ist darauf zu achten, daß der Papierstreifen nicht beschädigt wird und dadurch ein Kurzschluß entsteht. Anstelle des Papierstreifens ist auch ein Streifen Plastikfolie geeignet, insbesondere bei gebogenen Gleisen (des Parallelkreises, wofür die Anleitung in besonderem Maße gilt).

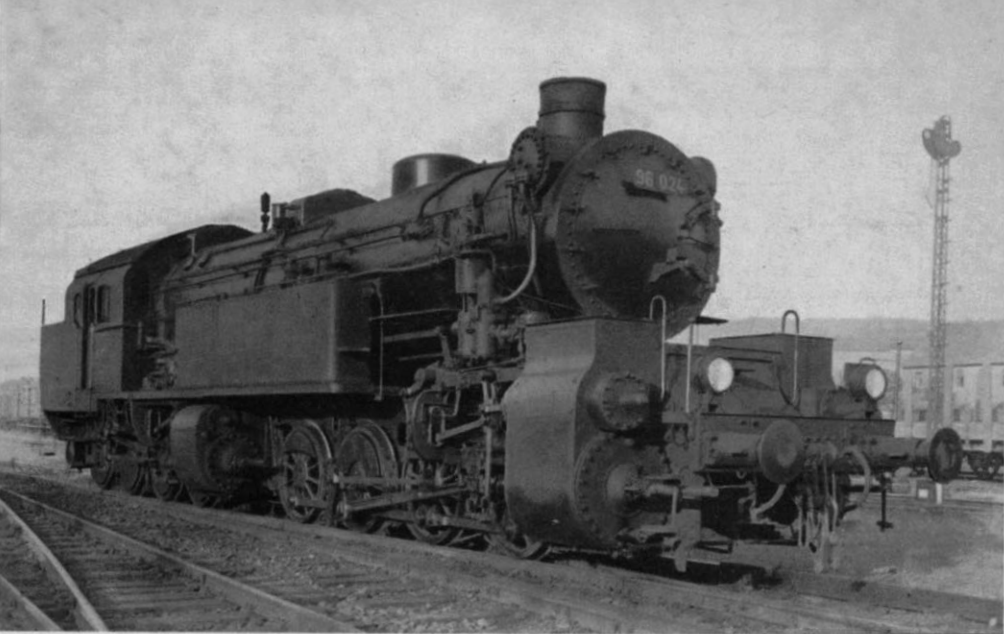


Abb. 1. Ein Mordstrumm von Lokomotive; die Gt 2x4/4 der ehemaligen bayrischen Staatsbahn, spätere DR-Baureihe 96⁰. Insgesamt wurden 25 Loks dieses Typs gebaut, von denen einige 1923 durch einen Umbau in ihrer Leistung noch verstärkt wurden. Die 96 024 ist eine dieser umgebauten Maschinen. Diese Ansicht macht klar, warum die Loks dieser Baureihe seinerzeit die stärksten und schwersten Tenderlokomotiven Europas waren: Rund 131 Tonnen sind auf eine LÜP (Länge über Puffer) von fast 18 m „verteilt“!

(Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Ein schwerer Brocken:

D'D-h4v-Mallet-Tenderlok Gt 2x4/4 der ehem. Bayrischen Staatsbahn · DR-Baureihe 96⁰

Mallet-Lokomotiven stellen eine Bauart dar, die heute in Deutschland (und wohl auch in Europa) nahezu vergessen ist. Nur einige „Spezialisten“ werden mit dem Ausdruck „Mallet“ auf Anhieb etwas anzufangen wissen. Dabei haben diese Lokomotiven aber in einem der erfolgreichsten Zeitabschnitte der Lokomotiventwicklung (nämlich von etwa 1880 bis 1920) auch in Deutschland eine nicht zu unterschätzende Rolle gespielt. Es ging seinerzeit darum, auf den steigungs- und krümmungsreichen Strecken stärkere Maschinen als die bis dahin üblichen dreifach (und später auch vierfach) gekuppelten Lokomotiven einzusetzen, weil die Züge immer schwerer und länger wurden und auch die Fahrzeiten unbedingt gekürzt werden mußten. Die Leistungsvergrößerung war aber nur mit schwereren Maschi-

nen zu erzielen, die — bei den damals zugelassenen niedrigen Achsdrücken — wiederum mehr Kuppelachsen bedingten. Man wagte sich aber mangels Erfahrung damals noch nicht an die heute übliche Bauweise vier, fünf oder gar sechs Kuppelachsen in einem starren Rahmen unterzubringen und die notwendige Kurvenläufigkeit durch die Seitenverschiebung einzelner Achsen sicherzustellen. Deshalb verfiel man auf den Ausweg, das Triebwerk zu teilen und beide Teile gelenkig miteinander zu kuppeln.

Das ist auch bei der Bauart Mallet der Fall. Im Gegensatz zu anderen Gelenklokomotiven ist bei dieser jedoch einer der Triebwerksteile (meist der hintere) fest mit dem Lokhauptrahmen und Kessel verbunden und nur der andere Teil als „Drehgestell“ ausgebildet. Außerdem

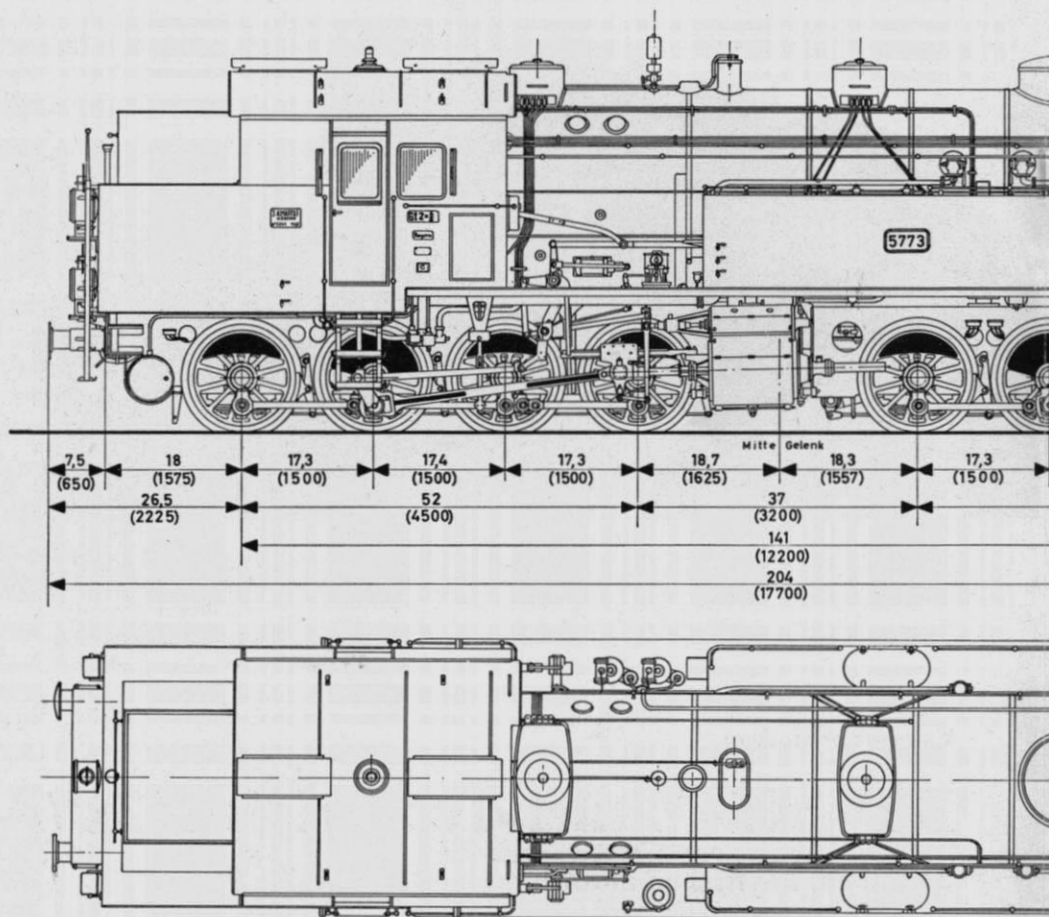
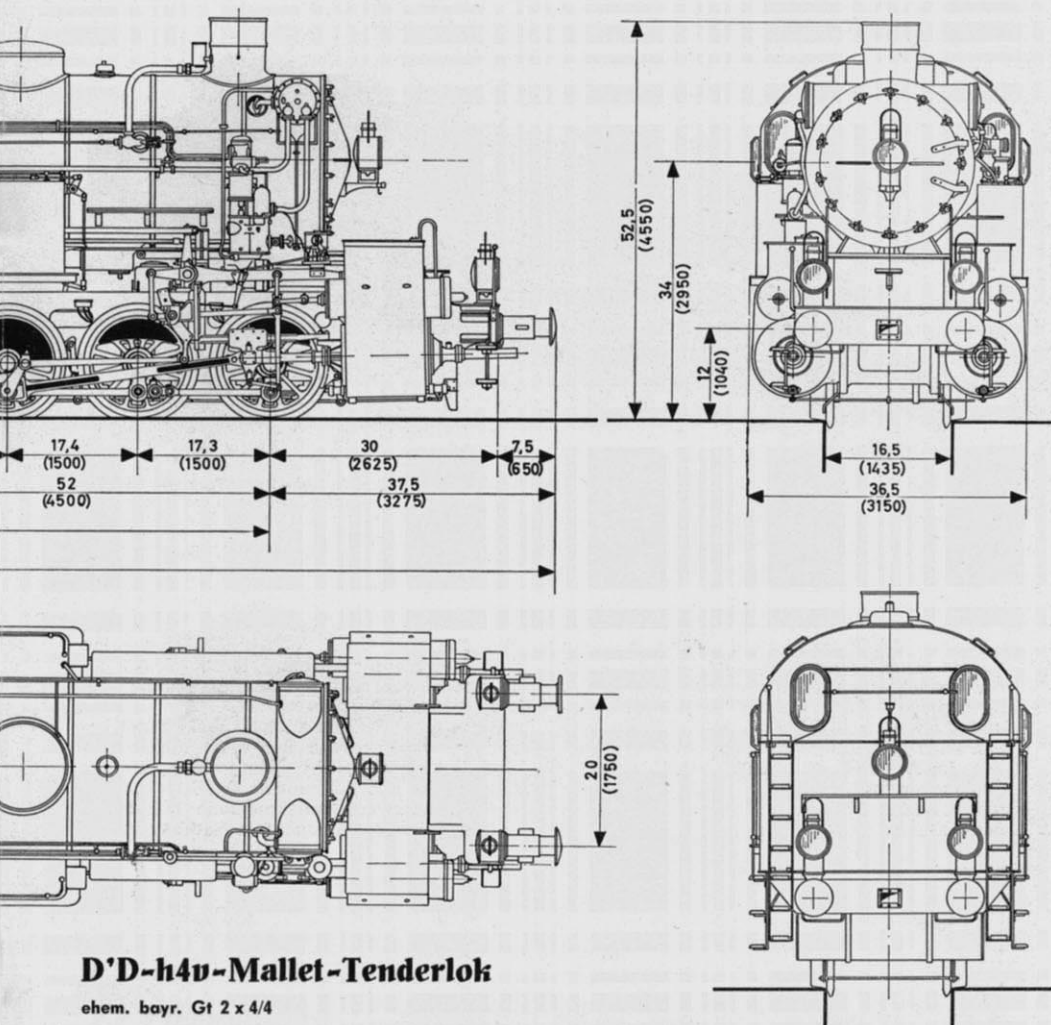


Abb. 2. Zeichnung der Gt 2x4/4 – Mallet-Tenderlok in $\frac{1}{4}$ Größe für H0 (1:87) von GERA. Die Zeichnungen entsprechen dem Zustand nach dem Umbau im Jahre 1923. Die Unterlagen für die Modellzeichnung wurden freundlicherweise von der Firma Krauss-Maffei, München, zur Verfügung gestellt.

wird bei den Mallet-Loks das Verbundverfahren angewendet, d. h. der Dampf durchströmt erst die sogenannten Hochdruckzylinder und dann erst die Niederdruckzylinder.

Gegenüber den „normalen“ Dampfloks bedingte das doppelte Triebwerk der Malletloks höhere Beschaffungs- und Unterhaltungskosten. Darüber hinaus neigten die Triebwerke gelegentlich zum Schleudern, wenn die Abstufung zwischen Hochdruck- und Niederdruck-Zylin-

dern nicht richtig gewählt war. Sobald nämlich eines der Triebwerke überlastet wurde und zu schleudern begann, entstand im anderen Triebwerk ein zu hohes Druckgefälle, das schließlich auch dieses Triebwerk zum Schleudern brachte. Deshalb ist man, nachdem die Sicherheit und Betriebstüchtigkeit der einfacheren „normalen“ Lokomotivbauarten mit seitenverschieblichen Achsen erwiesen war, von der Mallet-Bauart wieder abgegangen.



D'D-h4v-Mallet-Tenderlok

chem. bayr. Gt 2 x 4/4

Die Entwicklung der Mallet-Loks begann in Deutschland bzw. bei den deutschen Länderbahnen mit B'B-Maschinen (z. B. 1893: badische VIII c¹⁻⁴/DR 55⁶¹; 1894: preußische G 9/DR [55]; 1896: bayrische BB I und pfälzische G 4 II/DR 55⁷¹; 1898: sächsische I V/DR 55⁹⁰; 1899: Bayrische BB II/DR 98⁷) und endete schließlich 1913 bei einer wahren Mamutlok, der bayrischen Gt 2x4/4 (später DR-Baureihe 96⁰) mit insgesamt 8 Treibachsen.

Diese D'D-Maschine war vorwiegend für den Dienst auf den bayrischen Steilstrecken mit starkem Güterverkehr bestimmt: Laufach - Heigenbrücken (Strecke Aschaffenburg - Würzburg), Probstzella - Rothenkirchen (Strecke Saalfeld - Bamberg) und Neuenmarkt - Wirsberg - Marktschorgast (Fichtelgebirge). Während des ersten Weltkrieges wurde sie auch in Belgien (Strecke Lüttich - Ans) und 1929 auf der Strecke Brügge - Lüdenscheid eingesetzt.

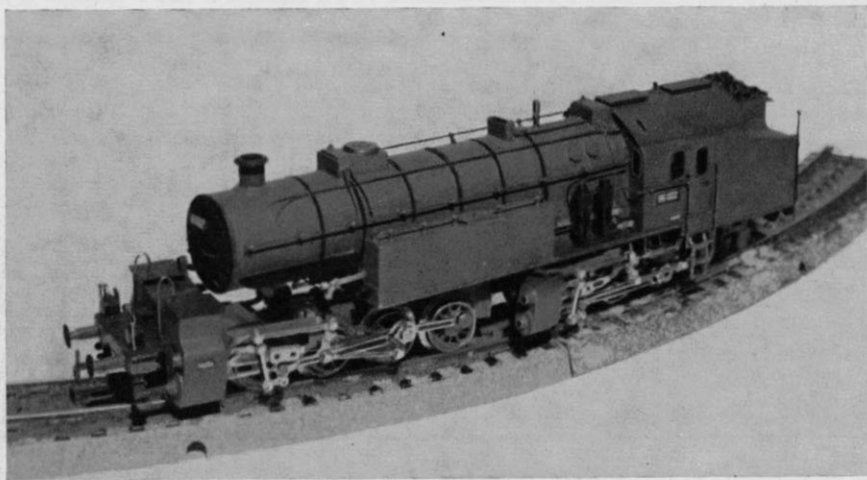


Abb. 3. So steht die Modell-Lok auf dem normalen Märklin-Gleis von 75 cm Durchmesser. Wäre wie bei den „echten“ Mallet-Loks das hintere Triebwerk fest und nur das vordere beweglich, würde dieses wesentlich weiter seitlich ausschwenken, da das dann erforderliche Gelenk direkt zwischen den beiden Triebwerken liegen müßte (siehe auch Abb. 2, Seitenansicht).

(Sämtliche Modell-Fotos: H. Beez, Coburg)

Die von der Firma Maffei in München (heute Krauss-Maffei) gebaute „Superlok“ war einer der markantesten Schluß- und Höhepunkte der Länderbahn-Lokentwicklung in Deutschland, und sie war auch der Schlußpunkt ihrer eigenen Bauart, zumindest bei den deutschen Bahnen. Im Ausland, insbesondere in Übersee ist es dagegen auch noch in späteren Jahren zum Bau von Mallet-Lokomotiven gekommen, deren bekanntester und größter Vertreter wohl die

„Big Boy“ der Union Pacific (USA) ist: eine 2'D'D 2'-Schlepptenderlok, deren Tenshodo-H0-Modell wohl allen Modellbahnfreunden ein Begriff (und Wunschtraum) ist.

Wenn man die Zeichnung (Abb. 2) näher betrachtet, dann könnte der nicht allzugeübte Modellbauer angesichts des vielen kleinen Krimskrams und der beiden Triebwerke vielleicht Minderwertigkeitskomplexe bekommen und resigniert den Traum vom Nachbau zu den

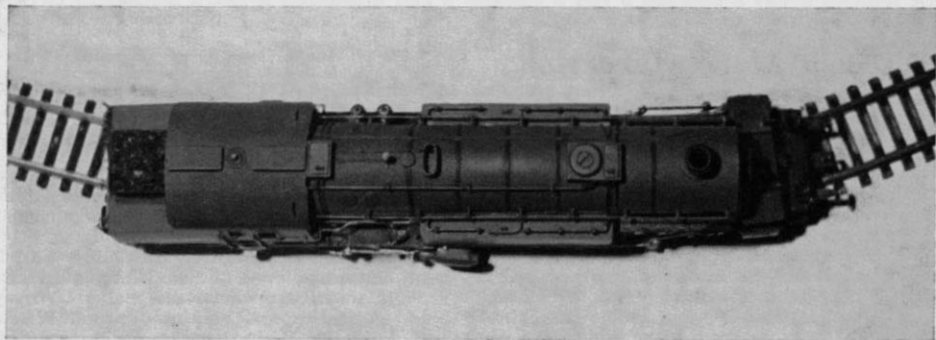


Abb. 4. Dieses Bild bietet sich, wenn die Lok auf einem normalen Fleischmann-Gleisbogen steht. Der Überhang und das Ausscheren der Drehgestelle sind durchaus erträglich.

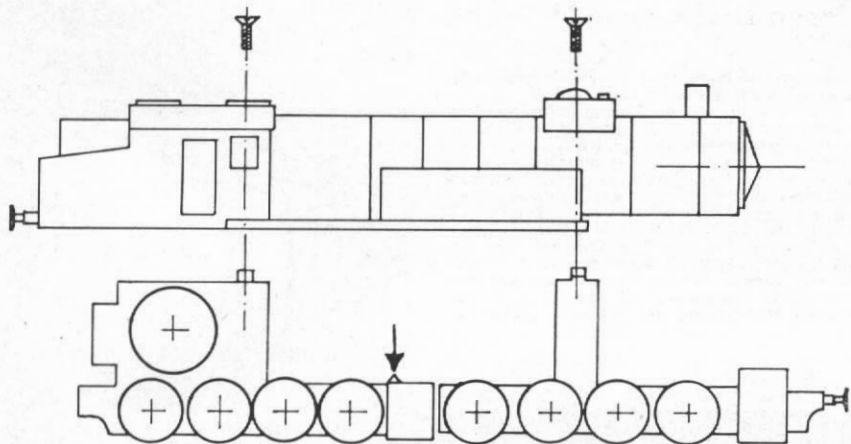


Abb. 5. Prinzipieller Aufbau der Modell-Lok unter Verwendung von zwei Märklin-Triebwerken der BR 81 (3031). Der Pfeil weist auf die Gleitschiene hin, auf die im nächsten Heft eingegangen wird.

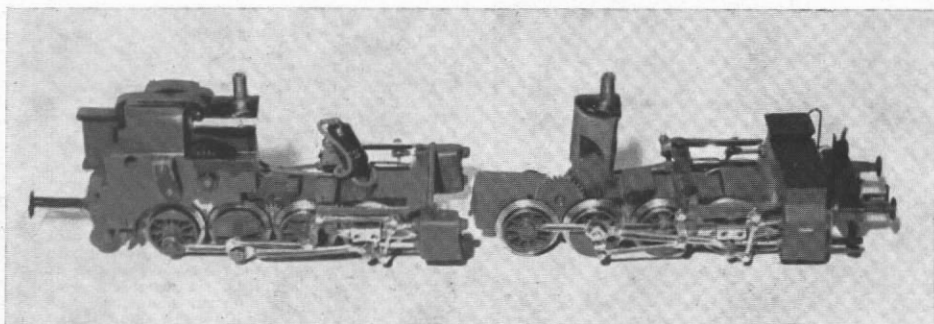


Abb. 6. Die beiden Triebgestelle der Märklin-BR 81, bei denen alle „Aufbauten“ entfernt wurden, die nicht unbedingt zur Motor- bzw. Getriebehalterung erforderlich sind. Beim vorderen Triebgestell sind die Zahnräder belassen worden, soweit sie die Räder untereinander kuppeln, damit durch das verhältnismäßig große Spiel der Kuppelstange kein Klemmen der Räder hervorgerufen wird. Die Zahnräder drehen sich so leicht mit, daß praktisch kein merkbarer Leistungsverlust entsteht. Über den jeweils vorletzten Achsen jedes Triebgestells erkennt man die mit Uhu-plus eingeklebten Drehzapfen (siehe auch Abb. 10).

Akten legen. Aber für solchen „Defaitismus“ ist gar kein Grund vorhanden, denn... Doch lassen wir jetzt Herrn Hellmut Beez aus Coburg zu Wort kommen, der seinen „Traum“ auf verblüffend einfache Weise erfüllt hat:

Die Gt 2x4/4 (bzw. BR 96) reizte mich schon seit Jahren, doch ich scheute vor dem Nachbau wegen der vermeintlichen Schwierigkeiten zurück. Das Erscheinen der Märklin-Baureihe 81 (3031) mit ihrem D-Triebwerk brachte mir aber den „rettenden“ Einfall: Mit zwei solcher Triebwerke müßte es doch möglich sein, die Malletlokomotive nachzubauen!

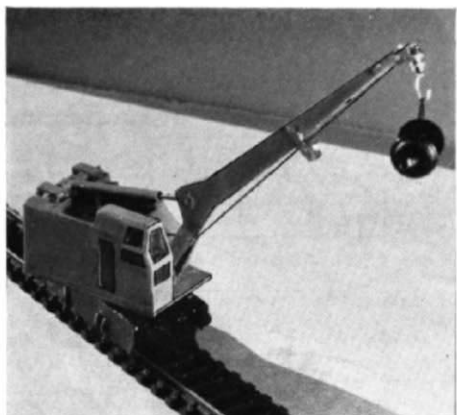
Allerdings: Um das H0-Modell auch auf den kleineren Radien einsetzen zu können, muß man beide Triebgestelle als Drehgestelle ausbilden. Das ist zwar in Bezug auf die Vorbildtreue ein Schönheitsfehler, aber die Modell-Lok gibt dann bei Kurvenfahrt ein wesentlich besseres Bild ab, als wenn das vordere Drehgestell allein beweglich wäre und in der Kurve folglich weit „neben der Lok“ stehen würde.

Zunächst besorge man sich also zwei Triebgestelle für die Märklin-81 (3031) als „Ersatzteile“, denn die Gehäuse mit zu kaufen wäre Verschwendung. Da Ihr Fachhändler diese Teile wohl auch erst besorgen muß, bleibt also noch etwas Zeit und ich werde deshalb erst im nächsten Heft über meine Erfahrungen berichten.

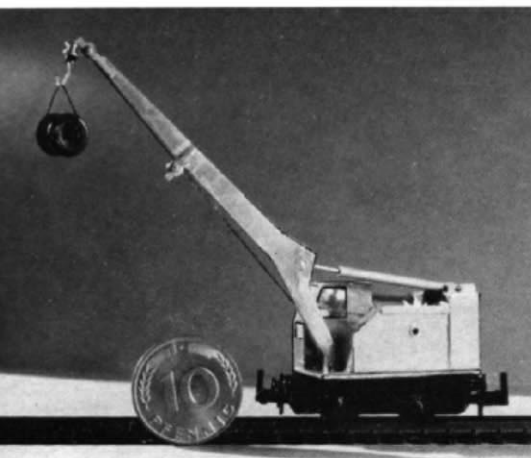
Schienen-Drehkran in N-Größe

So schön und vorbildgerecht nun inzwischen die N-Spur-Modelle auch geworden sind, so reizt es dennoch einen eingefleischten Modellbahner, der sich dieser neuen Baugröße verschrieben hat, es doch mal mit dem Selbstbau von Fahrzeugen zu versuchen. Nicht, daß man nun ausgerechnet die gleichen Fahrzeuge wie die im Handel erhältlichen nachbaut, sondern vielmehr dürften ausgefallene Typen und Spezialfahrzeuge auf dem Bauprogramm stehen.

Als erstes Modell in Baugröße N wählte ich einen Schienen-Drehkran, wie er im Original von der Firma Gottwald in Düsseldorf gebaut wird. Das Fahrgestell des Kranes entstand aus einem zweiachsigen Arnold-Güterwagen-Chassis, das durch Heraus-sagen eines Mittelstückes auf passende Länge ver-



Wie groß, oder vielmehr wie klein der von Herrn Fischer gebaute Kranwagen in N-Größe ist, kann man am „Groschen vom Dienst“ (links) erkennen.



kürzt wurde. Zum Zusammenkleben der beiden Teile verwendete ich Uhu-plus. Der Aufbau und der Auslegerarm entstanden aus Messingblech in kombinierter Löt- und Klebebauweise.

Natürlich muß man bei den extrem kleinen Teilen, wie sie nunmal bei dieser Baugröße unumgänglich sind, sehr genau und mit viel Geduld arbeiten. Andererseits kann man eine ganze Reihe nebensächlicher Feinheiten infolge ihrer Winzigkeit durchaus vernachlässigen. Auch bei der Farbgebung muß man größte Sorgfalt walten lassen, denn schon leichte Unregelmäßigkeiten wirken wie schwerste Karoserieschäden. Was man verkehrt und zu ungenau gemacht hat, sieht man am besten auf den Fotos, die man unbedingt schon während des Baues anfertigen sollte! Nicht nur, weil die MIBA sie eventuell veröffentlichen könnte, sondern auch zur eigenen Kontrolle!

F. Fischer, Düsseldorf

Verdrahtung mit Lüsterklemmen

Ich löte nicht besonders gern. Deshalb wundere ich mich immer, wenn bei der Verdrahtung der Anlagen so viel mit Lötleisten und ähnlichem geschafft wird. Ich nehme Lüsterklemmen. Diese sind so billig wie Lötleisten und geschraubt ist schneller als gelötet (wenigstens gilt dies für Leute, die mit dem Lötkolben nicht besonders gut umgehen können, also auch für mich). Und wenn mal was geändert werden soll: Die Schraubchen sind schnell offen und müssen nicht gesäubert werden wie Lötstellen.

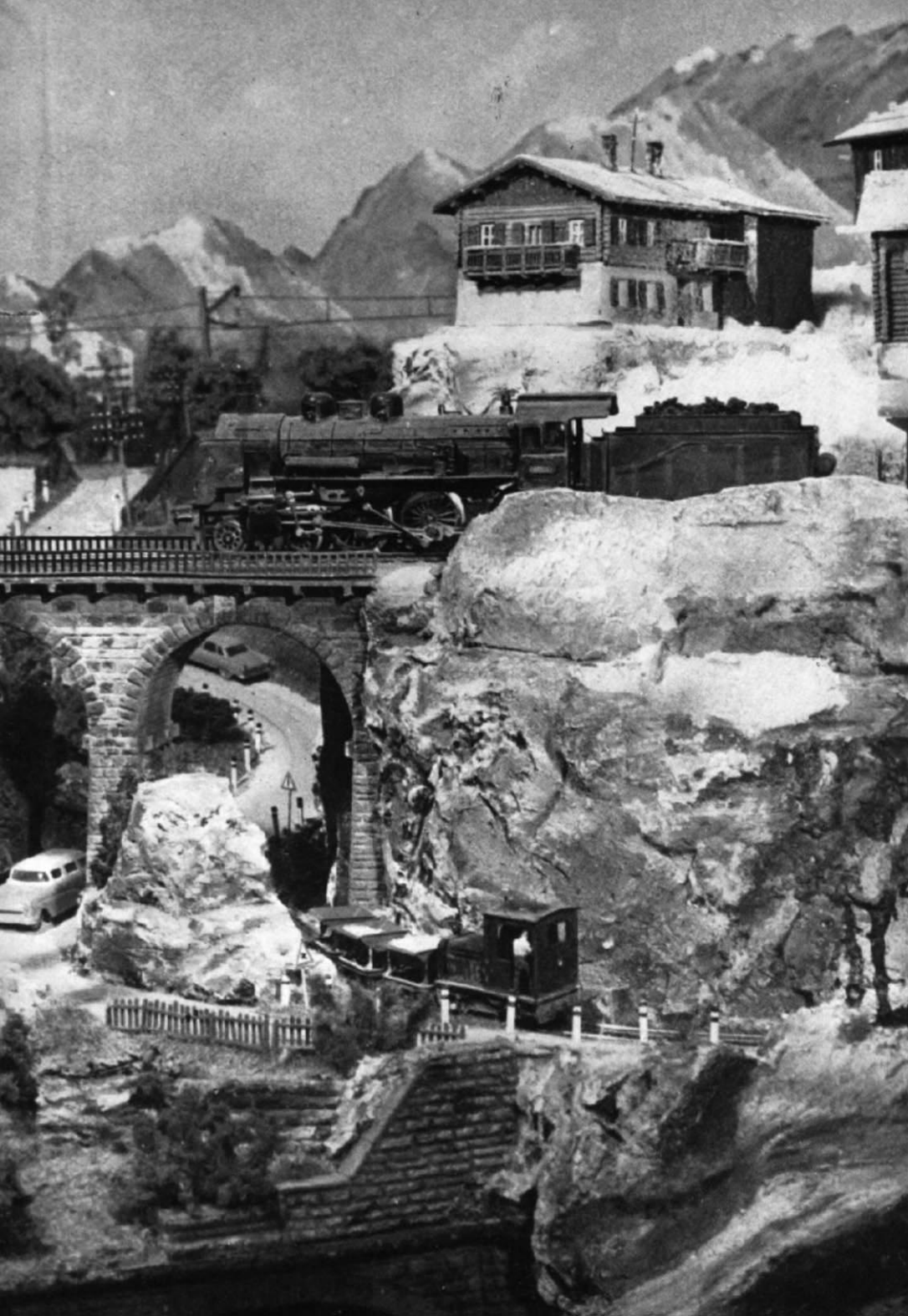
Die Lüsterklemmen sind in „Riegeln“ von meist 10 oder 12 Stück im Handel und leicht zu trennen. Auf der Anlage werden sie nach Bedarf verwendet. Ich bringe am Rande jeder

Platte eine (bei größeren Platten an verschiedenen Stellen je eine oder — bei starkem Strombedarf — mehrere nebeneinander) 12-polige Lüsterklemme an. An diese werden einerseits alle Anschlüsse herangeführt, andererseits wird ein mehradriges Kabel angeschlossen, das durch einen Mehrfachstecker an einer Mehrfachsteckdose des Schaltpultes angeschlossen wird. H. Bahnmüller, Metzingen

Dieses leicht winterliche Motiv

sollten Sie sich besonders eingehend anschauen, denn es birgt eine Unmenge Anregungen für die Anlagengestaltung, z. B. die in die Felsen eingebettete Steinbrücke mit dem Straßenengpaß und der geradezu „romantisch“ verlegten Egger-Feldbahn (s. a. S. 63, Abb. 11).

(Foto und Anlage: B. Schmid, München)





Zum heutigen Titelbild:

Hauptsache ist die Bahn! Umgebung stilisiert!

„Im Gegensatz zu vielen veröffentlichten, sehr naturalistisch dargestellten Anlagen, habe ich nach einigen Versuchen festgestellt, daß eine Stilisierung der Landschaft und eine bewußte Flächenaufteilung dem Bahnmodell mit seinem technischen Beiwerk weit mehr Geltung verschaffen.“ – Nun, mit dieser Ansicht steht Herr Dipl.-Ing. H. Remy, Düsseldorf, keineswegs allein auf weiter Flur, sondern es sind uns noch weitere ähnliche Anlagen bekannt, von denen wir aber leider noch nie gute Fotos bekommen haben. In solch' gekannter Weise dargestellt, hat diese Auffassung des Themas „Eisenbahn und Landschaft“ irgendwie etwas für sich, aber nachdem Stilisten und Naturealisten (wie wir am eigenen Leib erfahren haben) stundenlang aneinander vorbei disputieren (können), überlassen wir es lieber jedem einzelnen, nach seiner eigenen Façon selig zu werden.

Rivarossi-1:82-Fahrzeuge + 1:87-Modelle

Leider sind die Pufferbohlen der sonst so schönen Rivarossi-Wagen (italienische Typen) im Vergleich zu den normalen 1:87-Fahrzeugen des deutschen Marktes zu hoch, was zum Teil seinen Grund in dem von Rivarossi angewendeten Maßstab 1:82 haben dürfte. Diese hochliegenden Puffer und Pufferbohlen wirken insbesondere dann störend, wenn einzelne Rivarossi-Fahrzeuge mit Normal-Fahrzeugen zusammengekuppelt werden. Und wenn man anstelle der festen Puffer gar Federpuffer einbauen will, um (bei genügend großem Gleisradius) Puffer an Puffer zu fahren, dann kann sich der Höhenunterschied auch auf die Betriebssicherheit nachteilig auswirken (Verhakeln der Puffer usw.).

Glücklicherweise gibt es aber eine einfache Methode, diesen Schönheitsfehler zu beseitigen. Die Laufkranz-Durchmesser der Wagenräder, insbesondere bei den tren-Hobby-Bausätzen, sind nämlich recht groß, so daß man durch einfaches Auswechseln der Räder bzw. der Radsätze gegen solche von Fleischmann schon eine genügende Absenkung nicht nur der Pufferbohle, sondern des ganzen Wagenkastens erreicht, wodurch auch der Wagen insgesamt sich besser in einen 1:87-Zug einfügt.

In den meisten Fällen wird man ein einfaches Auswechseln der kompletten Radsätze vornehmen können. Es kann aber vorkommen, daß in speziellen Fällen die Achsabmessungen zu weit voneinander abweichen. Dann zieht man sowohl von den Rivarossi- als auch von den Fleischmann-Achsen die Räder ab und zieht die Fleischmann-Räder auf die Rivarossi-Achsen auf. Falls die Räder dann zu locker auf den Achsen sitzen sollten, kann man mit etwas UHU-plus den nötigen Halt sicherstellen.

Die abgezogenen Rivarossi-Räder mit ihrem langen Achsschaft braucht man keineswegs wegzuerwerfen. Vielmehr können sie dann verwendet werden, wenn es darum geht, Rivarossi-Amerikaner zu europäisieren, d. h. mit Puffern auszustatten. Sinnigerweise haben nämlich diese amerikanischen Typen zum Teil sehr niedrige „Pufferbohlen“ und auch Räder mit verhältnismäßig kleinem Durchmesser. Man nehme also die übriggebliebenen

Rivarossi-Räder, ziehe sie auf die Fleischmann-Achsen auf und setze diese neuen Radsätze in die „Amerikaner“ ein. (Falls man nicht überhaupt komplette Rivarossi-Radsätze übrig behalten hat; dann nimmt man diese.) Gegebenenfalls muß man am Drehgestell und am Wagenboden mit einem scharfen Messer etwas Plastikmaterial an den Stellen abschaben, an denen die größeren Räder schleifen.

Ein Turmtriebswagen . . .

. . . ist dieses kleine „Vehikel“ nun gerade nicht zu nennen, aber die Bundesbahn hat ebenfalls ähnliche Fahrzeuge für Oberleitungsuntersuchungen und kleinere Reparaturen im Einsatz. Herr Hans Fritsch aus Idar-Oberstein nahm eine Eheim-VW-Draisine und rüstete sie mit dem aus Messing-Profilen zusammengelöteten „Turm“ aus. Die Arbeitsbühne ist drehbar. Ein Signalhorn — natürlich nur Imitation — sowie ein zusätzliches Spitzenlicht vervollständigen das kleine Fahrzeug.



„Wasser marsch! - Rüben heraus!“

Entladeeinrichtung für Zuckerrüben als Kleinbastelei zur Anlagenausgestaltung

Die sogenannte „Zuckerrüben-Kampagne“ im Herbst eines jeden Jahres stellt die DB vor hohe Anforderungen hinsichtlich des Waggonbedarfs. Innerhalb weniger Wochen oder gar Tage muß die gesamte Zuckerrübenenernte von den Anbaugebieten zu den Zuckerfabriken transportiert werden. Dazu wird jeder nur irgendwie abkömmliche Waggon benötigt und es kommt deshalb auch darauf an, die Rüben-Waggons so schnell wie möglich wieder zu entladen, damit sie zu neuem Einsatz bereitstehen.

Aus diesem Bestreben heraus sind vielfältige Entladeeinrichtungen entstanden, denn die früher übliche Entladung von Hand bedingt zu viel Zeit und Arbeit. Eine verblüffende Lösung der Entladung hat sich eine Zuckerfabrik in Gronau/Hannover zu eigen gemacht: Die Rüben werden mit einem „ferngesteuerten“

Wasserstrahl aus den Waggons gespült. Das soll ungewöhnlich schnell gehen und außerdem werden die Rüben dabei gewissermaßen auch gleich vorgewaschen, ehe sie weiterverarbeitet werden.

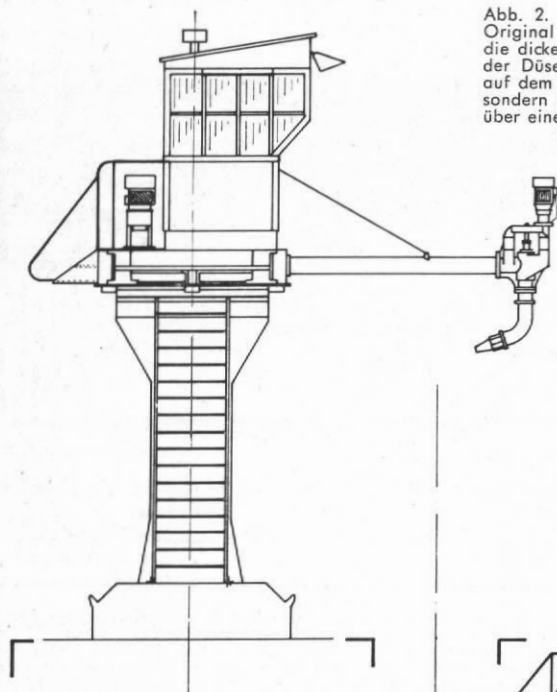
Eine solche Zuckerrüben-Ausspülvorrichtung dürfte wohl auch für eine Modellbahnanlage ein reizvolles kleines Ausstattungsdetail darstellen. Zumindest aber ist es eine Anregung, von den althergebrachten Kohlen-, Öl- und Schotterlagern usw. einmal abzugehen und als „Industriegebiet“ eine kleine Zuckerfabrik zu errichten, bei der dann die hier vorgestellte Entladeeinrichtung gewissermaßen das „Salz“ in der „Zuckersuppe“ ist.

Auf einem Beton-Sockel ist ein „Kranführerhaus“ drehbar montiert. Anstelle des Kran-Auslegers ist jedoch ein weit vorragendes Rohr



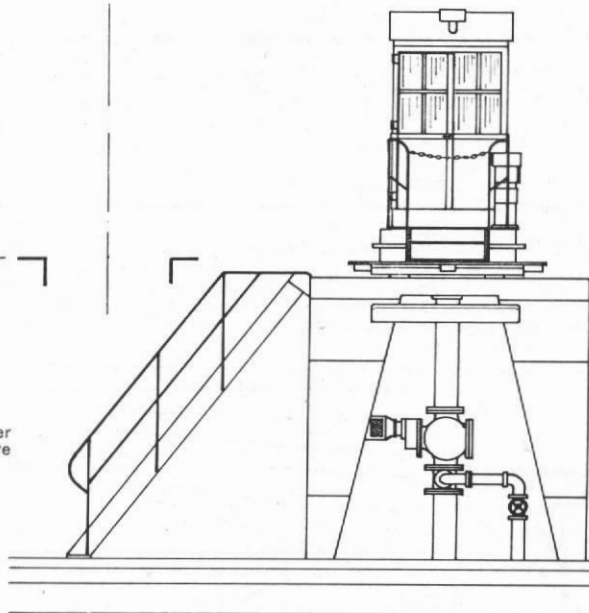
Abb. 1. Das Original der Zuckerrüben-Ausspüleinrichtung auf dem Werkshof der Zuckerfabrik in Gronau. Entdeckt und fotografiert wurde es von Herrn Hartmut Kruse, Gronau. Die Rüben „verschwinden“ in einen unterirdischen Vorratsbunker, dessen „Ladeluke“ sich zwischen dem Gleis und dem Beton-Sockel befindet.

Abb. 2. Ansicht in Richtung der Gleisachsen. Das Original steht zwischen zwei Gleisen, die hier durch die dicken Striche angedeutet sind. Der Spülkopf mit der Düse ist ausgeschwenkt gezeichnet. Der „Topf“ auf dem Dach des Bedienungsstandes ist kein Lüfter, sondern hier wird der Strom für die Motoren usw. über eine Freileitung zugeführt.



Zeichnungen in
 $\frac{1}{1}$ Größe für H0

Abb. 3. Ansicht von der Gleisseite. Der Bedienungsstand ist hier von der Türseite zu sehen, also in „Arbeitsstellung“.

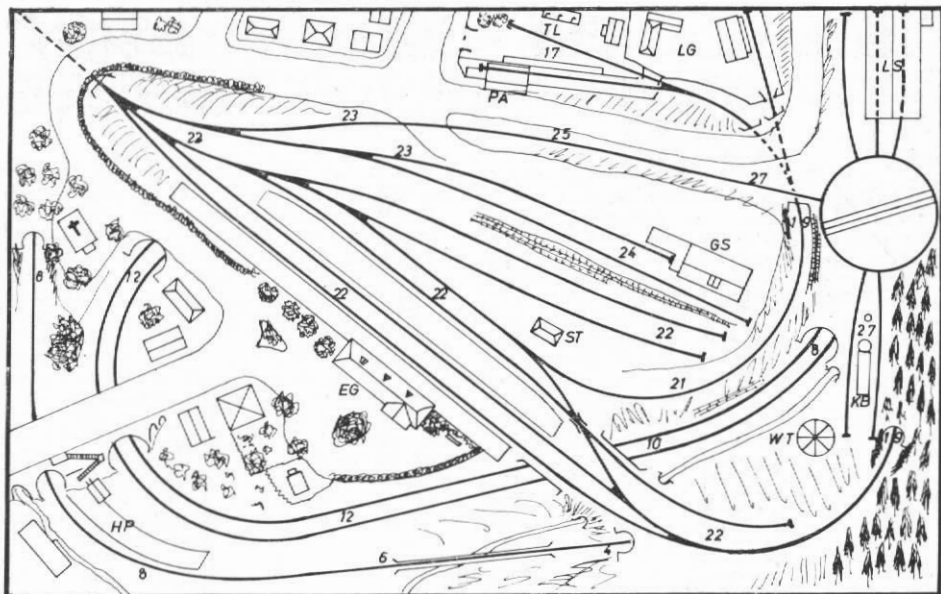


vorhanden, an dessen äußerstem Ende sich eine drehbare Strahldüse befindet. Letztere kann durch einen Elektromotor je nach Erfordernissen verdreht werden. Die Steuerung des Motors wird vom „Führerstand“ aus vorgenommen. Die Zuführung des Spülwassers erfolgt durch ein dickes Steigrohr zwischen den beiden Säulen des Beton-Sockels.

Bei der Nachbildung im Modell genügt es vollkommen, wenn man nur den „Führerstand“ samt Auslegerrohr drehbar macht, in der gleichen Art wie z. B. bei einem Wasserkran. Die

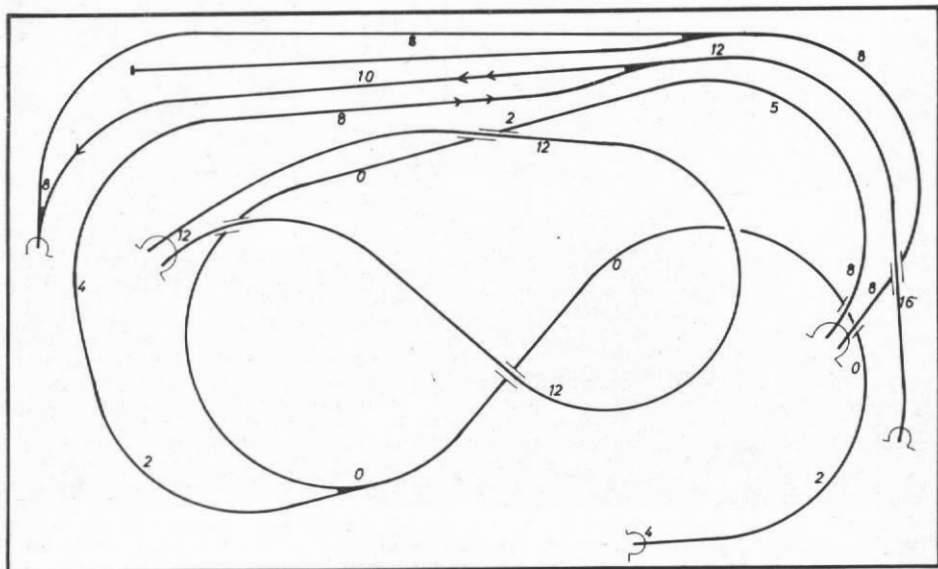
Strahldüse selbst wird sowieso so klein, daß man ihre Beweglichkeit kaum bemerken würde, ganz abgesehen von den Schwierigkeiten, die die praktische Seite eines solchen „Supermodells“ bieten würde.

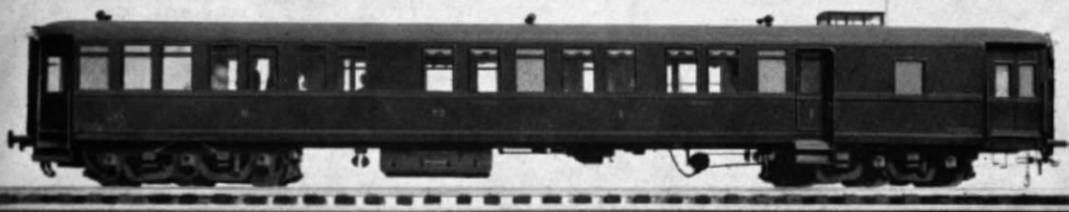
Hinsichtlich der Abmessungen ist man nicht unbedingt an die Zeichnungen gebunden, sondern kann sich eventuell auch nach den örtlichen Verhältnissen richten. Die Hauptsache ist, daß sich das Auslegerrohr samt Strahldüse über alle auf der Anlage eingesetzten offenen Güterwagen hinwegdreht.



Für eine Schrankanlage

ist dieser von Herrn Ralf Letsch aus Göppingen entworfene Gleisplan bestimmt. Die Hauptstation ist ein getarnter Kopfbahnhof. Das Tunnelgleis in der linken oberen Ecke erlaubt das Umsetzen der Loks. Größe der Anlage etwa 2,50 x 1,60 m. Die Zeichnung unten zeigt die nicht sichtbaren Abstell- und Betriebsgleise. Die Zahlen geben die Gleishöhen an. EG = Empfangsgebäude, GS = Güterschuppen, HP = Haltepunkt, KB = Kohlenbansen, LS = Lokschuppen, LG = Lagergelände, PA = Bahnhof, ST = Stellwerk, TL = Tanklager, WT = Wasserturm.





Zu kurz? — Zu lang?

Weder zu kurz noch zu lang ist dieses französische Wagenmodell, sondern ganz einfach maßstäblich richtig lang! Es handelt sich um einen kombinierten Wagen mit 1. und 2. Klasse, Schlafabteilen und Gepäckraum; Vorbildbaujahr: 1907.

Das in Heft 16/XVI angepackte heiße Eisen „längere D-Zugwagen“ hat eine Reihe von Lesern ebenfalls mutig aufgehoben. Wir werden in Kürze — vielleicht schon im nächsten Heft — einige besonders aufschlußreiche Pro- und Contra-Zuschriften veröffentlichen, zwecks Klärung der Frage:

Zu lang? — Zu kurz?

Buchbesprechung

Lok-Magazin

Ausgabe 9 (November 1964)

Herausgegeben von Karl-Ernst Maedel

80 Seiten, Format 25,5 x 18 cm, broschiert, Kunstdruckpapier, einfarbiger Schutzumschlag, Preis 5,80 DM, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Diese neue Ausgabe der etwa alle drei Monate erscheinenden „Lektüre für alle Freunde der Eisenbahn“ bietet wiederum einen reichhaltigen Querschnitt durch Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Eisenbahnwesens. Interessant erscheinen in dieser Ausgabe insbesondere die Ausführungen über die Eisenbahnen in Mitteleuropa (Deutsche Reichsbahn), den neuen Nahverkehrstriebwagen der DB (ET 27) und den Hofzug des letzten deutschen Kaisers zu sein. Reizvoll ist auch eine beigeheftete Ausklapptafel mit mehrfarbigen Zeichnungen typischer Old-Timer-Lokomotiven aus der ganzen Welt (leider verschiedene Maßstäbe).

Eine Schallplatte für Eisenbahnfreunde:

Ausfahrt frei für Lok S 3/6

Die Zeiten der Dampflokomotive, die über ein Jahrhundert das Eisenbahnwesen der ganzen Welt beherrscht hat, nähern sich allmählich, aber unweigerlich ihrem Ende. Unter diesem Gesichtspunkt ist es besonders begrüßenswert, wenn es der Kosmos-Verlag, Stuttgart, unternommen hat, eine Schallplatte mit den charakteristischen Geräuschen des Dampflokbetriebes herauszubringen. Der Inhalt dieser Platte ist wohl abgestimmt und enthält die typischen Geräusche einer Schnellzuglok (S 3/6), einer Personenzuglok (BR 39/P 10), Güterzuglok mit Schiebelok (BR 50 und 57) und Nebenbahnlok (Elna 2). Auf der Rückseite der Platte sind Geräusche im Führerstand einer P 8 (BR 38) aufgezeichnet. Bemerkenswert ist die gute Aufnahmetechnik, bei Eisenbahnschallplatten nicht immer selbstverständlich. Die gesprochenen Kommentare stammen von K.-E. Maedel. Der Preis der 17-cm-Langspielplatte (45 UpM) beträgt 7,80 DM.

Styropor als Ladung für O-Wagen

Ein neues Anwendungsgebiet für Styropor ist die Ladung von O-Wagen: Schneiden Sie eine Platte Styropor (ca. 15–20 mm stark) mittels scharfem Messer oder Hitzdraht in der Größe der Ladefläche zurecht. Mit der Glut einer Zigarette oder einem Lötkolben versehen Sie die Platte mit den notwendigen Unebenheiten auf der Oberseite, schwärzen sie mit Wasser- oder Plakafarbe und kleben Kohlestückchen oder Sand mit Kaltleim (nicht Uhu!) darauf. So erhalten Sie eine natürlich aussehende, herausnehmbare und vor allem leichte Ladung.

Horst Schaay, Gladbach

Märklin-Kontaktgleis –

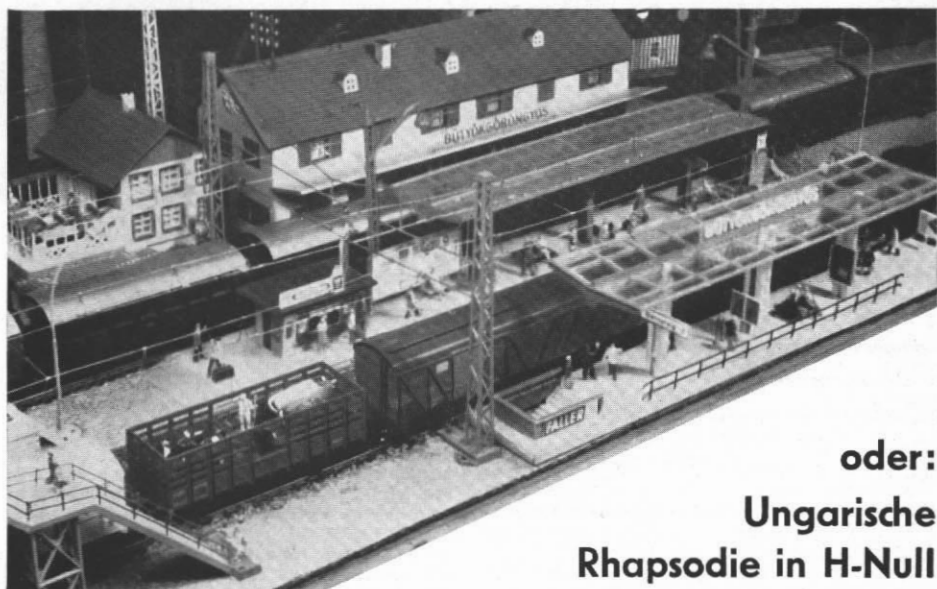
„hausgemacht“

(Fortsetzung und Schluß von Seite 64)

geschoben – und schon ist das Kontaktgleisstück fertig!

Halt! – beinahe hätte ich noch etwas vergessen, nämlich die Zuführung eines Kabels. Dazu bohrt man zwischen zwei Schwellen ein Loch von etwa 1,5 mm ϕ in die Gleisbettung und durchlöchert auch den Papierstreifen. Durch dieses Loch führt man von unten ein Stück Klingeldraht und klemmt dessen blankes Ende mit einer Schienenklammer zwischen Papier und Profil fest. Man kann den Draht aber auch anlöten.

„Bütyökgöröngyös“ —



oder: Ungarische Rhapsodie in H-Null

Abb. 1. „Bütyökgöröngyös“ — für deutsche Zungen ein fast unaussprechlicher Stationsname, aber einem Ungarn wird er vielleicht wie Honig auf der Zunge zergehen. Die Bahnsteige dieses Bahnhofes haben sogar Treppen zu einem imaginären unterirdischen Fußgängertunnel. Übrigens: Die H0-Modelle stehen alle auf eigenen Füßen, d. h. sie haben keine Standplatten mehr (siehe auch Heft 16/XVI). Herr Haraszti hat die Platten — wie es sich für einen zünftigen Modellbahner gehört — ebenfalls entfernt!

Die Modellbahnanlage des Herrn J. Haraszti aus Budapest

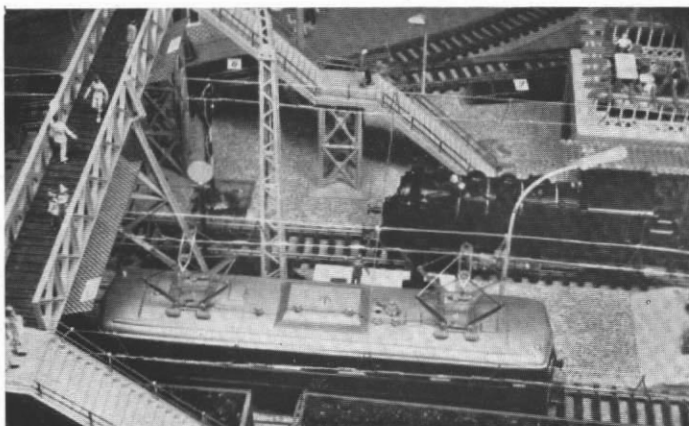
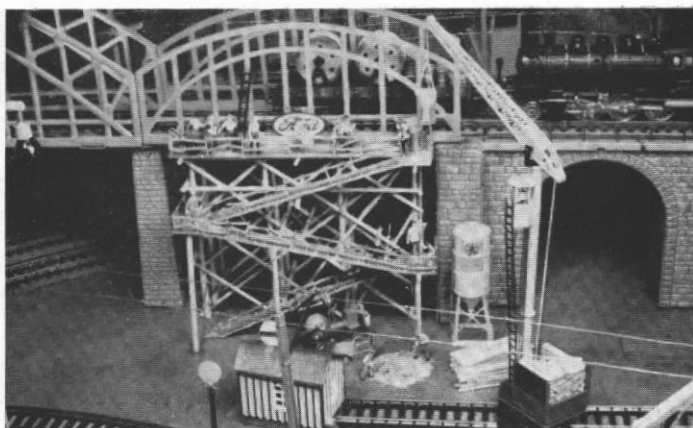


Abb. 2. Einer der wenigen Fußgängerstege (soweit wir uns erinnern können), der tatsächlich von Fußgängern in miniature benutzt wird! Wenn sie auch die Treppen selbst zu scheuen scheinen, so liegt dies mit an unseren Figuren-Herstellerfirmen, die treppensteinende Personen bislang nicht im Kleinen nachgebildet haben. Wir meinen, daß es höchste Zeit ist, daß diesem „Übelstand“ abgeholfen wird, denn treppensteinende Menschen sind nicht nur auf Fußgängerstegen von Nöten!

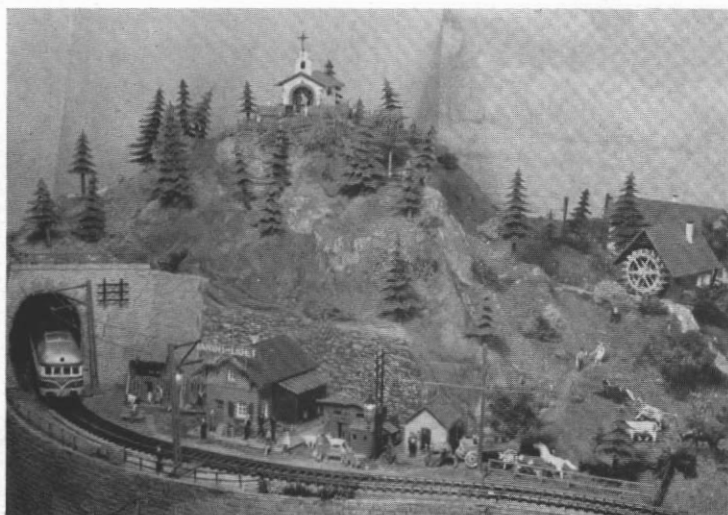
Abb. 3. Eine Baustelle mit einem fachgerechten Balkengerüst lockert eine längere Brückenstrecke über das Bahnhofsgelände auf.



Die Modellbahnerei ist ein wahrhaft internationales Steckenpferd, das auch nicht vor dem sogenannten „eisernen Vorhang“ Halt macht. Überall wo es Eisenbahnen gibt, werden sich Menschen finden, die sich mit ihr verbunden fühlen. Was liegt dann näher, als daß sie zu Modellbahnern werden, wenn sich nur die geringste Möglichkeit dazu bietet. Eine eigene nationale Modellbahnindustrie ist dabei keineswegs vonnöten, wie das Beispiel dieser H0-Anlage des Herrn J. Haraszti aus Budapest

in Ungarn beweist. Trotz seiner schweren Kriegsverletzungen gehört er zu den aktivsten Modellbahnern seines Landes. Seit 8 Jahren arbeitet er an seiner 3,15 x 1,45 m großen Anlage, und es ist beachtlich, was er in dieser Zeit trotz der Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Material geleistet hat.

Wir grüßen nicht nur Herrn Haraszti, sondern auch seine Kollegen und hoffen, gelegentlich noch mehr über die Modellbahnerei im Land des Paprikas und Csárdás zu erfahren!



In letzter Minute:

Messetreffen

der
Nürnberger
Eisenbahn-
Freunde

anläßlich der Spielwa-
renmesse am Dienstag,
d. 16. Februar 1965 ab
18 Uhr in der Gast-
stätte „Frohsinn“ Nürn-
berg, Endterstr. 13.

Abb. 4. Noch ein klei-
nes Motiv von einem
ländlichen Haltepunkt
auf der Anlage des
Herrn Haraszti.



Abb. 5. Geschäftiges Leben herrscht am Güterschuppen, wo gerade eine Sendung Wiad-Werkzeugmaschinen auf einen Liliput-Tiefadewagen verladen wird.

Abb. 6. Noch ist die Ausgestaltung der Anlage des Herrn Haraszti aus Budapest nicht abgeschlossen, aber der Modellbahnbetrieb macht ihm schon jetzt viel Spaß. Nicht nur die Modellbahn ist international, sondern wohl auch der Platzmangel. Er hat auch Herrn Haraszti zu Lösungen gezwungen, über die man eben mit einem zugedrückten Auge hinwegsehen möge.



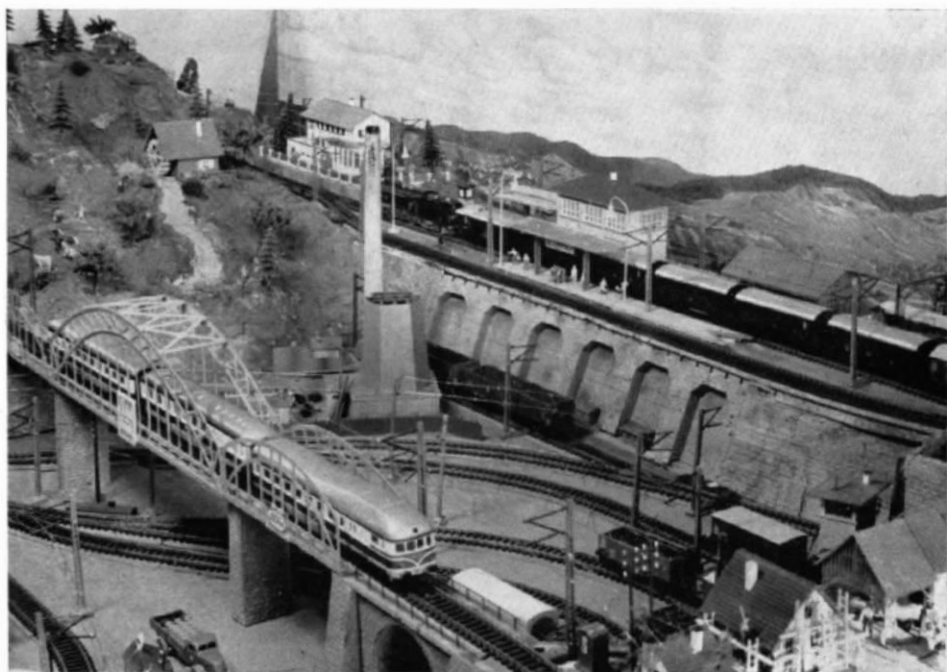


Abb. 7. Modellbahnmaterial aus vielen europäischen Ländern gibt sich auf dieser Anlage ein Stelldichein.

Private Kleinanzeigen – Kauf, Verkauf, Tausch

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

Frankreich: Eisenbahn- und Modelleisenbahn-Narr (gr. H0-Anlage) wünscht Briefwechsel mit:

Deutschen, 20-30 J., gleiche Int., wohnhaft Nähe gr. Bahnknotenpunkt oder Rheinstrecke,

Schweizer, 20-30 J., wohnh. N. gr. Bahnknotenp. dtsche Schweiz oder Gotthard-Str. Austausch Photos, Pläne; Treffen – frz. schreiben und sprechen Bedingung – Eisenbahner angenehm. Brenot, 20 Rue Condorcet, CHATEAUX (Indre).

Biete MIBA-Bände II-XIII = 170 Hefte = 220,- Angeb. A. Lange, 8 München 50, Postfach 464.

Fleischmann, Vollmer, Kibri, großer Bestand aus Katalog 64/65, div. Märklin-Artikel, fabrikneu, mit max. 30% Nachlaß zu verkaufen. Anfragen an Wolfgang Schulz, 3182 Vorsfelde, V. d. Bruche 9.

Suche Märklin TT 800 (BR 86), zahle Liebhaberpreis. Hch. Müller, 6 F-Fechenheim, Burglehen 7.

Kl. Fleischmann-Anlage-Spur 0. Preisw. zu verk. L. Neuner, 8 München 13, Clemensstr. 95/3.

Verkaufe gegen Angebot **MIBA-Band 16/1964**. H. P. Richter, 81 Ga-Pa, Postfach 360.

Wollen Sie Ihre Anlage vergrößern? Märklin-H0-Material (G-Wagen, D-Zugwagen bel., Weichen, Gleise, Signale, Märklin-Zubehör, teilweise Neuheiten 64/65) verkauft 10% unter Neupreis; nur gesamt, für ca. 340,- DM. Anfragen an H. Dussle, 7121 Cleeborn, Schützenstr. 28.

Verkaufe Trix E 50 (2 mot) DM 53,-, Vt + VB 75 DM 35,- (Beide nur 1 Mon. gelaufen). E. Schweitzer, 6901 Neckarsteinach, Rosenweg 10.

Neuwertige **Trix-Güterzuglok BR. 42** zu **DM 40,-** zu verkaufen. Außerdem bestens erhaltenes Trix-Wagenmaterial billig abzugeben. Liste wird gern zugesandt. Fritz Wolff, 303 Walsrode, Dr.-Schomerus-Str. 21.

Märklin 3017 (ST 800) rot/elfenbein an Liebhaber zu verkaufen. Chiffre 217655.

Märklin Spur 0: Suche Loks, Wagen u. Zubehör. H. Neumann, 2427 Malente, Godenbergstr. 10.

Suche El. Märklin-D-Zug-Lok, 6achsige, HR 66/129 20, u. D-Zug-Wagen 40 cm lang, alte Spur 0 (32 mm). W. Geisler, 282 Bremen-Vegesack 1, Tauwerkstr. 6.

Wenig gebrauchte Telefonrelais, Ansprechspannung ab 4 Volt Gleichstr., Neupreis 40,- DM/Stück, bestens geeignet für Eisenbahn, Modellbau usw. für 2,- DM/Stück zu verkaufen. Mindestabnahme 10 Stück. Wolf Scherer, Stuttgart-O, Werastr. 82 B.

MÄRKLIN-Kataloge 1930, 33-37, 39, 47, 49, Modellbahnen-Welt, 27 Hefte der Nr. 55-84 (1947/52), 14 Mibahefte aus Band II, III, VII und andere Schriften. Verkäufe einzeln od. gesamt gegen Gebot oder Tausch gegen Spur 0/I-Güterwagen. Liste gegen Rückporto. Kaufe Reichsbahn-Kursbuch bis 1945. Masermann, 2 Hamburg 22, Kerstensweg 3 b.