

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**11** BAND XVII  
27. 8. 1965

J 21 28 2 E  
Preis 2,- DM

# Besucht die kleinen und die großen Modellbahn- Anlagen auf der

INTERNATIONALE  
VERKEHRS-AUSSTELLUNG  
MÜNCHEN 1965  
IN DEN HALLEN 15/16



## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 11/XVII

1. Zweiter IVA-Bericht	487	14. Alter Richtungsanzeiger mit Bahnsteiglaternen	505
2. Die Einschienen-Bahnen auf der IVA	488	15. Die EACO-DB-IVA-Anlage	506
3. Die Märklin-IVA-Anlage	490	16. Bohlenübergang für Märklin-Gleise	509
4. Die internationale Güterwagen-Kennzeichnung		17. Der Leser hat das Wort:	
II. Das Buchstaben-System	495	Für und wider die „langen Traumwagen“	510
5. Moderne Zement-Silo-Anlage (IVA)	498	18. Figuren-Boxen als Schaufenster-Passagen	511
6. Sammelüberwachung für mehrere Stromkreise	498	19. Gleisbild-Besetzt-Anzeige	512
7. Beispiele moderner DB-Architektur (IVA)	499	20. Preiser-Wahlkampf-Motiv	513
8. Erzverlade-Anlage Le Havre (IVA)	500	21. Die Schwingel-Gartenbahn auf der IVA	514
9. Der Tip: Transparente farbige Signalscheiben	500	22. Die „IVA der Modelle“	515
10. Old-Timer-Packwagen Pw (Post) bad 80 (BZ)	501	23. Die Segment-Drehscheibe	516
11. Die Trix-IVA-Anlage	502	24. Das Prägen von Metallfolien	517
12. Die rätselhafte E 70 <sup>2</sup> (Rätsel-Auflösung)	505	25. Riffelblech aus Stanniol-Papier	517
13. Buchbesprechung:		26. Die Privat- und Bergbahnen auf der IVA	519
Unvergessene Dampflokomotiven	505	27. Foto aus dem Film „Dr. Prätorius“	520
		28. Was man tunlichst lassen sollte:	
		Weiche im schienengleichen Bahnübergang	520

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –  
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Konten: Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)  
Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364  
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag  
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus -,15 DM Versandkosten).

► Heft 12/XVII ist spätestens 30.9.65 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

# Erste Weltausstellung des Verkehrs

München vom 25. 6. — 3. 10. 1965



## MIBA-Bildbericht II (Schluß in Heft 12)

Was es in den einzelnen Ausstellungshallen und im Freigelände E an Sehenswertem für uns Modell- und Eisenbahnfreunde zu vermelden gibt, haben wir im letzten Heft bereits aufgeführt. Obwohl wir inzwischen zahlreiche Pressefotos der IVA-Exponate erhielten, wollen wir es bei unsern eigenen, aus der Sicht des Modellbahnfreundes geschossenen Fotos belassen und Ihnen die in der einschlägigen Fachpresse vermutlich mehrfach auftauchenden Bilder nicht auch noch servieren. Das gilt insbesondere für den ausgestellten, an sich bekannten Eisenbahnfahrzeugpark.

Den Reigen der Modellbahn-Ausstellungsanlagen führen heute fort: Märklin (S. 490-495 u. 518) und Trix (S. 502-505) sowie die Demonstrationsanlage des MEC Oberkochen (S. 506-508). Die Bremer-Anlage haben wir infolge Platzmangels nach Heft 12 verschoben (das überdies noch einiges Bemerkenswerte enthalten wird, was wir auf der Weltausstellung „am Rande entdeckt“ haben).

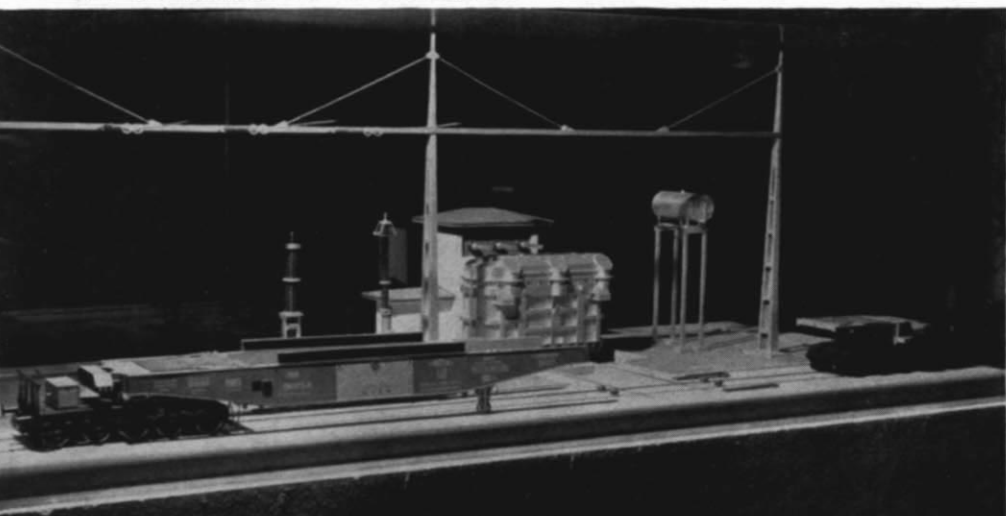
Heute werfen wir auch noch einen kurzen Blick in den „Jugendverkehrsgarten“, in dessen Rahmen die Schwingel'sche Gartenbahn

(Spurweite 241 mm) einerseits die große Eisenbahn vertritt, andererseits den Kindern als beliebtes Vergnügungsgefahrnt dient (S. 514). Im Stationsgebäude ein Conrad-Gleisbild-Stellpult zu entdecken, war für uns eine besondere Überraschung.

Eine ähnliche, jedoch etwas größere (Dampflo-)Gartenbahn führte übrigens bei der Verkehrsausstellung 1953 auf einem 1,5 km langen Rundkurs durch das Ausstellungsgelände und diente zur Beförderung von Erwachsenen. Diese Aufgabe übernimmt heute eine aufgeständerte Einschienigen-Bahn, die auf der 3-km-Rundstrecke ihrem klingvollen Beinamen „IVA-Blitz“ mit dem gemächlichen 10-km-Tempo nicht gerade besondere Ehre macht. (Der von den Bawarbeitern geprägte Spitzname „Tatzelwurm“ dürfte in jeder Beziehung für die „Monorail“ zutreffender sein!)

A propos Verkehrsausstellung 1953: Seinerzeit gab es lediglich eine einzige Modellbahnanlage (in Baugröße 0) und diesmal 8 große und einige kleinere H0- bzw. TT- und N-Anlagen, von den vielen Motiven gar nicht zu sprechen, bei denen Modellfahrzeuge – in

Abb. 1. Auch solche Modelle sind nicht uninteressant: ein **ÖBB-Trafo-Transporter** (in Halle 18) mit auswechselbaren Fahrgestellen für Schienen- und Straßenverkehr. Der Trafo ist aus dem Tragrahmen ausgefahren und steht am „Arbeitsplatz“. Modellmaßstab etwa 1 : 33.



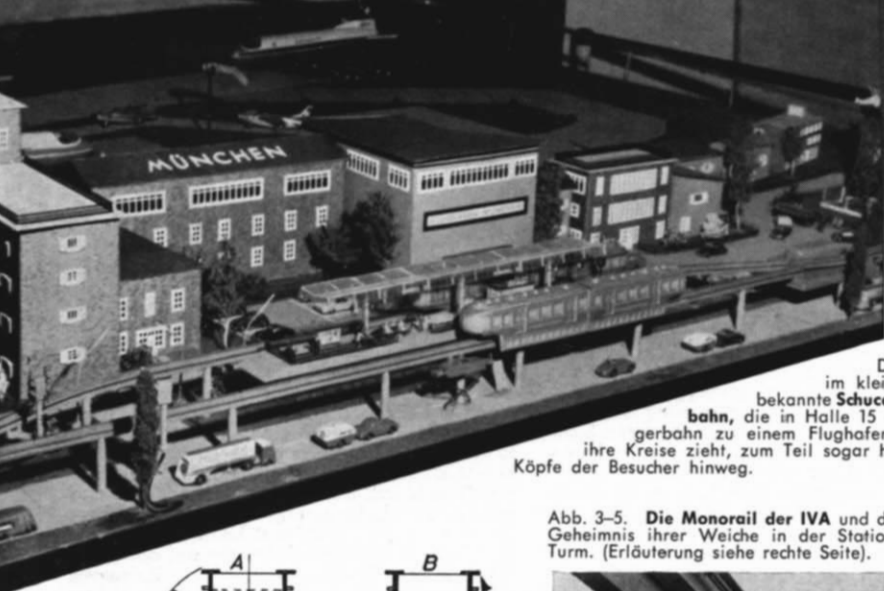
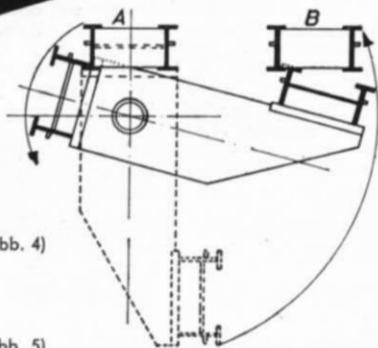


Abb. 2.  
Die Monorail  
im kleinen: die all-  
bekannte **Schuco-Einschien-  
bahn**, die in Halle 15 – als Zubrin-  
gerbahn zu einem Flughafen motiviert –  
ihre Kreise zieht, zum Teil sogar hoch über die  
Köpfe der Besucher hinweg.



(Abb. 4)

(Abb. 5)

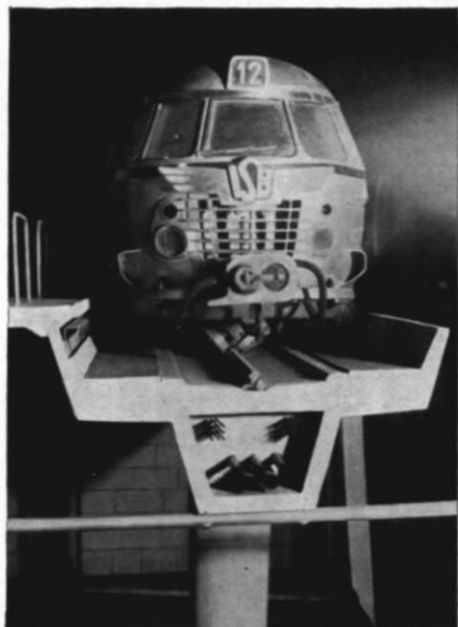


Abb. 3-5. **Die Monorail der IVA** und das (gelüftete)  
Geheimnis ihrer Weiche in der Station beim IVA-  
Turm. (Erläuterung siehe rechte Seite).

Abb. 6. Etwas abseits des großen Besucherstromes, im Keller 2 der Halle 20, steht dieses **Modell der Kuch'schen Leitschienebahn**. (Dieses Bahnsystem scheint – in Verbindung mit den Modell-Autobahnen – auch für die Modellbahn-Freunde recht interessant zu sein; wir werden deshalb gelegentlich noch darauf zurückkommen).

## Die Einschiene-Bahnen auf der IVA

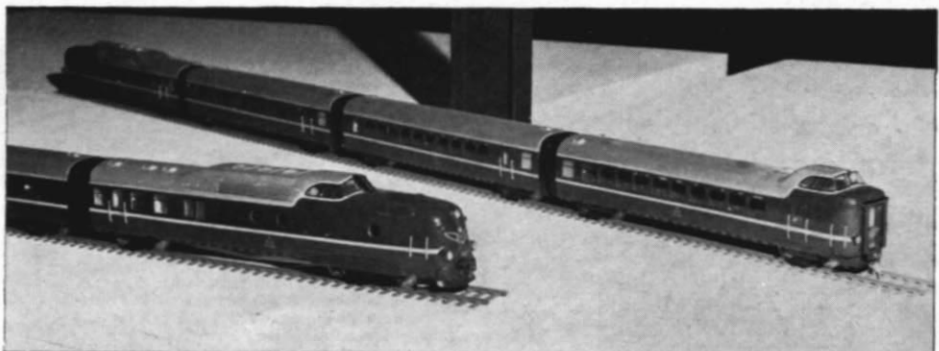
Text zu Abb. 3–5 (S. 488). Sicher wird mancher fachinteressierte IVA-Besucher über die Funktion der Monorail-Weiche gerätselt haben, da ihre Arbeitsweise nicht gleich auf Anhieb erkennbar ist. Zur Erläuterung möge Zeichnung Abb. 4 dienen. A ist der in Abb. 3 und 5 hinten vorbeiführende Fahrbahn-Balken (= Monorail-„Gleis“), B der ins Bild hineinlaufende und auf einer Quertraverse endigende Balken. Das in Abb. 3 herunterhängende Bogenstück, die deutlich erkennbare Längsachse (mit dem angeflanschten Elektromotor) und ein ebensolanges Stück der hinteren Fahrbahn bilden die Weicheneinheit. Im Bedarfsfall wird das Bogenstück um die besagte Achse nach oben geschwenkt, wobei das gerade Fahrbahnstück (ein Teil von A) nach hinten wegkippt. (Siehe diesbezügliche Situationsskizze Abb. 4). In der Endstellung ist die hintere Fahrbahn A mit der Einmündung B verbunden. (B ist übrigens der Anschluß zu einem tiefer liegenden Abstellgleis).



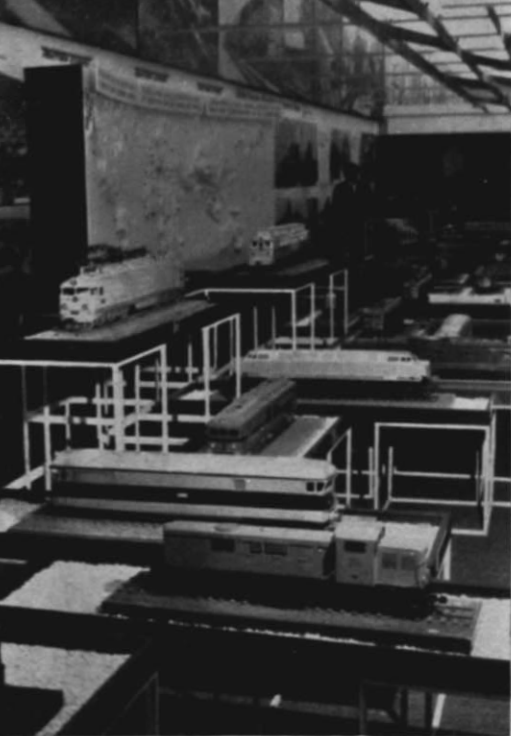
zwei Fällen sogar bereits N-Modelle – höchst beliebte Attribute darstellen. Die Modellbahnen sind offensichtlich nicht nur „gesellschaftsfähiger“ geworden, sondern fassen dank ihrer zusätzlichen Eignung für Anschauungs- bzw. Lehranlagen immer mehr Fuß. Ja, in Kreisen der Werbe- und Public-Relations-Manager – die DB nicht ausgeschlossen – gelten Modellbahnanlagen bereits allgemein als stets erfolgreiche Publikumsmagnete!

Zum Abschluß noch ein paar Worte über die „Weltausstellung“ an sich. Trotz einer Verdoppelung der Ausstellungsfläche auf nunmehr 500 000 Quadratmeter und einer gewiß sehr beachtlichen Ausstellerzahl erscheint uns dieser Werbeslogan etwas arg „optimistisch“. Das Attribut „international“ hätte sicher den Tatsachen eher entsprochen. Bei einer „Weltausstellung des Verkehrs“ müßten z. B. auch Amerika und Rußland (um nur diese

Abb. 7. Die neuen dänischen Blitzzüge ähneln, zumindest hinsichtlich des Motorwagens, den DB-TEE-Triebwagen. Kein Wunder, denn der Hersteller ist ebenfalls die MAN, die in Halle 18 diese 1 : 50-Modelle ausstellt.







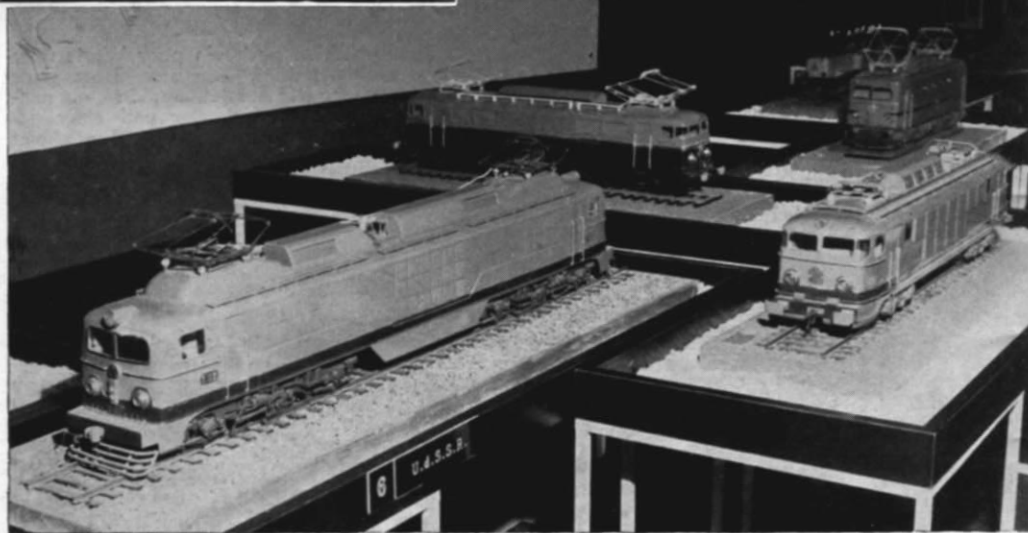
beiden Großen zu nennen) mit einigen besonders charakteristischen Eisenbahnfahrzeugen (und anderen Verkehrsmitteln) vertreten sein. Gewiß: „Eine Raumfahrt, die ist lustig, eine Raumfahrt die ist schön...!“, aber doch wohl erst in 100 Jahren, und daß auch dann die Eisenbahn noch nicht zum alten Eisen gehören dürfte, scheint sich bereits heute schon deutlich herauszukristallisieren. Diese zukünftige Entwicklung der Eisenbahn ist auf der Weltausstellung des Verkehrs u. E. etwas zu kurz gekommen, man hätte hier gern etwas in Zukunftsvisionen geschwelgt. So aber müssen wir auf dem Boden der Tatsachen bleiben und uns das zu Gemüte führen, was es zu sehen gibt und das ist – insgesamt gesehen – nicht gerade „wenig“!

WeWaW

Abb. 8 und 9.

### Frankreichs Eisenbahn-Industrie

dominierte in Halle 18 mit einer Unzahl Großmodellen, deren Vorbilder in aller möglichen Herren Länder geliefert worden sind (z. B. Indien, UdSSR, Mauretanien, Äthiopien, Spanien, Kamerun, China usw.). Diese beiden Abbildungen können nur einen ungefähren Eindruck des Gebotenen vermitteln.



## Die Märklin-IVA-Anlage

Auch diese Anlage hat die IVA-Einheits-Grundfläche von 3 x 6 m. Der Betrieb wird vollautomatisch abgewickelt und insgesamt sind 13 Züge auf 4 verschiedenen Strecken eingesetzt. Diese vier Fahrstrecken sind voneinander unabhängig, so daß auf jeder allein Fahrbetrieb möglich ist. Die Automatik kann (weiter auf S. 495)



Abb. 1. „Unfall-Motiv“ am Vorstadt-Bahnhof an einer der Anlagen-Schmalseiten. Auf der Märklin-Anlage sind eine ganze Reihe solcher Motive zu entdecken.

Abb. 2. Der zur Spielwarenmesse erstmals vorgestellte TEE-Zug bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof.





Abb. 3. Die Kibri-Brücke führt das Anschlußgleis zum Abstellbahnhof über das die Anlage durchziehende Flößchen.

Abb. 4. (rechte Seite) Dominierender Mittelpunkt der Anlage ist der große Bahnhof, umrahmt von Stadt (s. S. 518) und Land an großzügig verlegter Faller-Autobahn.

Abb. 5. „Am Rande der Anlage“: Die (Faller-) Bundesstraße wird von einer Landstraße gekreuzt.







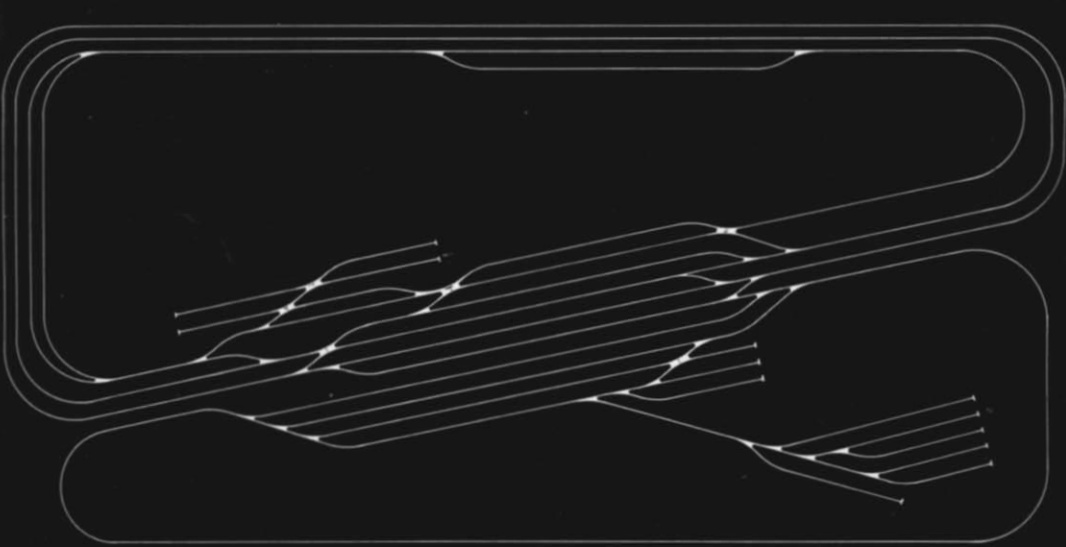


Abb. 6. Der verhältnismäßig unkomplizierte Gleisplan der Märklin-Anlage im Maßstab etwa 1:40.

Abb. 7. Auch die Hamo-Straßenbahn war mit von der Partie und vor dem Vorstadt-Bahnhof wird mal wieder gebuddelt!

Abb. 8: siehe S. 518



aber bei Bedarf abgeschaltet werden. Weichen, Signale usw. lassen sich dann einzeln schalten und man kann also auch „spielen“.

Die zum vollautomatischen Betriebsablauf erforderliche Signal- und Weichenbetätigung erfolgt durch die Züge über die (richtungsbetonten) Märklin-Schalt-

gleise und -Fernschalter (Relais). 10 Fahrtrafos versorgen die Anlage mit dem nötigen „hauseigenen Saft“.

Die flächig angelegte und klar gegliederte Anlage hat überraschender- und erfreulicherweise ein gänzlich anderes Niveau als die von Nürnberg her gewohnten, etwas arg zweckbedingten Messeanlagen und weist eine Fülle echter Modellbahndetails und Motive auf, die wir aus Platzgründen nur z. T. wiedergeben können.

# Neue internationale Güterwagen-Kennzeichnung

## II. Kennzeichnung nach dem UIC-Buchstaben-System

(Fortsetzung und Schluß aus Heft 10/XVII)

Die Buchstaben-Kennzeichnung (4. Zeile in Abb. 1 u. 2), die für alle Wagen der dem UIC-Verband angehörenden Verwaltungen vorgesehen ist, durchschauen „Normal-Sterbliche“ schon eher. Das bisherige Prinzip der Bezeichnung einer Grundgattung mittels großer Buchstaben ist beibehalten worden. Allerdings haben jetzt die vier- und mehrachsigen Wagen nur noch einen großen Buchstaben (die bisherige DB-Kennzeichnung verwendete bei diesen Wagen jeweils zwei gleiche große Buchstaben, z. B. OOt). Wenn ein Wagen mehr als zwei Achsen hat, wird dies nach dem neuen System nötigenfalls durch die kleinen Zusatzbuchstaben mit angegeben.

Die neuen (großen) Gattungsbuchstaben sind in Tabelle 5 zusammengestellt. Beim Vergleich mit der bisherigen DB-Regelung fällt auf, daß lediglich der Buchstabe G weiterhin die gleiche Grundgattung bezeichnet wie bisher, nämlich die gedeckten Güterwagen. Und das ist sogar reiner Zufall! Die bisherigen nationalen und von der jeweiligen Sprache abgeleiteten nemotechnischen Gesichtspunkte für die Buchstabenauswahl sind im Rahmen eines technisch-schematischen Systemaufbaues nicht verwendbar, da sie praktisch jeweils nur für eine Sprache gegolten haben; die neue Kennzeichnung soll aber international sein. Zu den Gattungsbuchstaben nach Tabelle 5 gesellen sich noch die kleinen „Kennbuchstaben“ zur genaueren Kennzeichnung der Waggon-Charakteristiken. Über ihre Bedeutung gibt die Tabelle 6 Aufschluß. Bemerkenswert ist dabei, daß die Buchstaben a-s bzw. aa-ss dem internationalen Schema vorbehalten sind, während die Buchstaben t-z (bzw. tt-zz) von den einzelnen Verwaltungen nach eigenen Gesichtspunkten verwendet werden dürfen. Die in Tabelle 6 angegebenen Bedeutungen der Buchstaben t-zz sind also nur für die DB gültig!

Die Bezeichnung Gklm nach Abb. 1 sagt also aus, daß es sich bei diesem Wagen um einen gedeckten Güterwagen der Regelbauart

(G) mit einer Lastgrenze unter 20 t (k), weniger als 8 Lüftungsöffnungen (l) und einer Ladelänge unter 9 m handelt (m).

„Nun macht mal endlich 'nen Punkt!“ werden sicher manche denken, weil ihnen der vor der Buchstabengruppe Gklm gerade ins Auge gesprungen ist. Es handelt sich tatsächlich um den bekannten „springenden Punkt“, denn dieser Punkt kennzeichnet die neue UIC-Buchstabenkennzeichnung: Den der UIC angeschlossenen Verwaltungen ist es nämlich freigestellt, die bisherige nationale oder die neue UIC-Kennzeichnung oder auch beide an ihre Wagen anzupinseln. Das klingt zunächst paradox, denn damit dürfte ja praktisch die angestrebte internationale Einheitlichkeit der Waggon-Kennzeichnung wieder ad absurdum geführt werden. Tatsächlich haben sich lediglich die Europ-Verwaltungen gemeinsam für die Einführung des neuen Systems entschieden. Da deren Wagen aber auch in Länder übergehen, deren Eisenbahn-Verwaltungen nicht der Europ-Gemeinschaft angehören, mußte also der Punkt zur besseren Unterscheidung der beiden Bezeichnungsarten eingeführt werden. Daß man die Einführung des neuen Systems den Verwaltungen von seiten der UIC letzten Endes doch freigestellt hat, ist darauf zurückzuführen, daß einige Verwaltungen gleich vollständig und ausschließlich auf den Datenverarbeitungscode übergehen wollen. Solches Vorhaben scheint angesichts der drohenden „Inflation“ der Kennzeichnungs-Systeme die einzig richtige Lösung dieses modernen „gordischen Knotens“ zu sein. Wenn man schon eine Datenverarbeitung ins Auge faßt, dann sollte man auch mit voller Zielstrebigkeit darauf zusteuern. So mysteriös und anonym auch eine solche zukünftige Waggonkennzeichnung aussieht (s. Abb. 3), so ist sie zweifellos doch nicht so verwirrend wie die dreifache Bezeichnung nach Abb. 1 u. 2 (Abb. 1 in Heft 10/XVII).

Apropos „dreifache“ Bezeichnung nach Abb. 1! Von wegen! Die kleine hochgestellte Zahl 191 hinter dem Gklm hat es nämlich auch



noch in sich! Mit dieser hochgestellten Zahlen-  
gruppe tut die DB noch ein übriges und gibt  
noch eine eigene Bauartnummer an. Womit  
also die Eigenschaften eines Wagens prak-  
tisch viermal, aber jedesmal in verschiedener  
Art, am Wagen aufgemalt sind! Wozu das gut  
sein soll? Darüber sollten wir uns nicht die  
Köpfe zerbrechen. Man wird „höheren Ortes“  
– vielleicht! – seine Gründe dafür gehabt  
haben.

Abb. 2. Bei diesem Wagen ist alles dran: Daten-  
code, neue UIC-Bezeichnung, neue DB-Gattungs-  
nummer und bisherige DB-Bezeichnung. Und um das  
Maß voll zu machen, ist unten am Langträger des  
Fahrgestells nochmals der Datencode und die Eigen-  
tumsbezeichnung DB zusätzlich aufgemalt. Viel Spaß  
beim Entschlüsseln mit Hilfe der Tabellen!

Abb. 3. So etwa würde die Beschriftung eines Wagens aussehen, wenn nur der Datenverarbeitungscode angeschrieben ist. Es ist nach Tabelle 1 ein RIV-PPW-Wagen mit unveränderlicher Spurweite von 1435 mm und normalem Mietsatz (= 21), gehört der DR (= 50) und entspricht der bisherigen Gattung Om bzw. der neuen Gattung E (= 5051). Die laufende Seriennummer des Wagens ist 406.

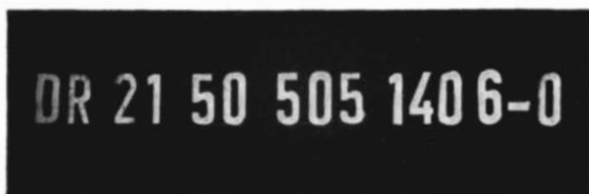


Tabelle 5: Gattungsbuchstaben

Gattungs- buchstabe	Bedeutung <sup>1)</sup>	Gattungs- buchstabe	Bedeutung <sup>1)</sup>
E	Offene Wagen in Regelbauart stirn- und seitenklippbar mit 2 Achsen: Ladellänge ab 7,7 m Lastgrenze ab 20 t mit Drehgestellen: Ladellänge ab 12 m Lastgrenze ab 40 t	L	Flachwagen in Sonderbauart mit 2 Achsen Lastgrenze 20 t oder darüber
F	Offene Wagen in Sonderbauart mit 2 Achsen: Lastgrenze ab 20 t mit Drehgestellen: Lastgrenze ab 40 t	O	Offen/Flach-Mehrzweckwagen in Regelbauart mit 2 Achsen, umklappbaren Borden und Rungen, Ladellänge über 12 m, Lastgrenze 20 t oder darüber
G	Gedeckte Wagen in Regelbauart mit 8 oder mehr Lüftungsöffnungen mit 2 Achsen: Ladellänge ab 9 m Lastgrenze ab 20 t Ladellänge ab 15 m Lastgrenze ab 40 t mit Drehgestellen: Lastgrenze ab 40 t	R	Drehgestellflachwagen in Regelbauart mit ab- klappbaren Stirnwänden und Rungen, Ladellänge über 18 m, Lastgrenze 40 t oder darüber
H	Gedeckte Wagen in Sonderbauart mit 2 Achsen: Lastgrenze ab 20 t mit Drehgestellen: Lastgrenze ab 40 t	S	Drehgestellflachwagen in Sonderbauart Lastgrenze 40 t oder darüber
I	Kühlwagen mit mittlerer Isolierung, Fuß- bodenrosten und Eiskästen ab 3,5 m <sup>2</sup> mit unabhängigen Achsen: Ladefl. mind. 19 m <sup>2</sup> Lastgrenze ab 15 t mit Drehgestellen: Lastgrenze ab 30 t	T	Wagen mitöffnungsfähigem Dach und Tür- höhe bis zu 1,90 m mit 2 Achsen: Lastgrenze ab 20 t mit Drehgestellen: Lastgrenze ab 40 t
K	Flachwagen in Regelbauart mit 2 Achsen, bewegl. Borden und kurzen Rungen, Ladellänge über 12 m, Lastgrenze 20 t oder darüber	U	Sonstige Wagen und insbesondere Wagen in Sonderbauart für die Beförderung flüssiger, gasförmiger oder staubförmiger Güter, die nicht unter die Gattung F, H, L oder S fallen, mit 2 Achsen: Lastgrenze ab 20 t mit Drehgestellen: Lastgrenze ab 40 t

<sup>1)</sup> Abweichungen werden durch Kennbuchstaben ausgedrückt. Die Wagen der Regelbauarten entsprechen im wesentlichen dem nach UIC-Merkblatt Nr. 571 für den internationalen Verkehr zugelassenen Einheitsgüterwagen.

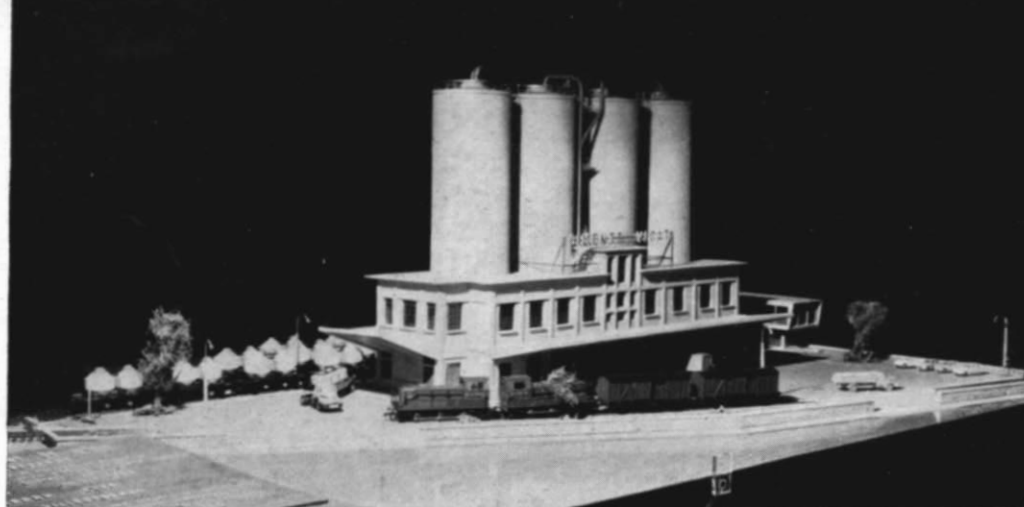
Tabelle 6: Kennbuchstaben

Kennbuchstaben	in Verbindung mit Gattungsbuchstaben	Bedeutung	Kennbuchstaben	in Verbindung mit Gattungsbuchstaben	Bedeutung
a	E,F,G,H,I,T,U L,O S	mit Drehgestellen mit 3 Achsen mit 6 Achsen	noch m	G	Ladellänge unter 9 m bei zweiachsigen Wagen Ladellänge unter 15 m bei Drehgestellwagen
aa	L S	mit 4 Achsen mit 8 Achsen oder mehr	I		Ladefläche unter 19 m <sup>2</sup> ) bei Wagen mit unabhängigen Achsen
b	F,G,H,T	großräumige Wagen – nur bei Wagen mit unabhängigen Achsen – (F = über 45 m <sup>3</sup> , G und H = über 70 m <sup>3</sup> , T = über 60 m <sup>3</sup> )	K,O R		Ladellänge von 9 bis 12 m Ladellänge von 15 bis 18 m
	I	mit großer Ladefläche (mindestens 22 m <sup>2</sup> ) – nur bei Wagen mit unabhängigen Achsen – mit langen Rungen	mm	K R	Ladellänge unter 9 m Ladellänge unter 15 m
	K L,S	Großbehälter-Tragwagen (pa)	o	E I K R	nicht stirnkipperbar mit Eiskästen unter 3,5 m <sup>3</sup> mit festen Borden mit festen Stirnwänden
c	H,T I L,S U	mit Stirnwandtüren mit Fleischhaken mit Drehschemel mit Entladung durch Druckluft oder Luftstöße	p	I K,L,S R U	ohne Fußbodenroste ohne Borde ohne Stirnwand für Zement
cc	H	mit Stirnwandtüren und Inneneinrichtung (für Kfz-Beförd.)	q	allgemein	mit elektrischer Heizleitung für alle zugelassenen Stromarten
d	E,F,T,U	mit Selbstentladung durch Schwerkraft – nur bei Wagen ohne flachen Boden – mit Bodenklappen für Seefische	qq	allgemein	mit elektrischer Heizleitung u. Heizeinrichtung für alle zugelassenen Stromarten
	H I		r	allgemein	mit Dampfheizleitung
e	H I L,S T U	mit 2 Böden mit elektrischer Luftumwälzung Doppelstockwagen für Kraftfahrzeuge Türhöhe über 1,90 m für Zement	rr	allgemein	mit Dampfheizleitung und Dampfheizeinrichtung
ee	H	mit mehr als 2 Böden	s	allgemein	S-fähig, geeignet für Züge bis 100 km/h
f	F,H,I,L,O, S,T,U	für den Fährbootverkehr mit Großbritannien geeignet	ss	allgemein	SS-fähig, geeignet für Züge bis 120 km/h
g	G,H,T,U I	für Getreide Kühlmaschinenwagen	t	K,L,R,S	stirnseitig lichte Beladebreite unter 2,45 m
h	G,H I U	für Frühgemüse mit starker Isolierung für flüssige oder gasförmige Güter	u	E,F  R T	mit elektro-hydraulischer Kipp-einrichtung mit festen Seitenwänden mit Klappdeckeldach
i	H,T  U	mit öffnungsfähigen Seitenwänden mit Tiefladebühne	v	allgemein	mit elektrischer Heizleitung für 1000 bzw. 1500 Volt
k	E,F,G,H, T,U	Lastgrenze unter 20 t bei zweiachsigen Wagen Lastgrenze unter 40 t bei Drehgestellwagen	vv	allgemein	mit elektrischer Heizleitung u. Heizeinrichtung für 1000 bzw. 1500 Volt
	I	Lastgrenze unter 15 t bei Wagen mit unabhängigen Achsen Lastgrenze unter 30 t bei Drehgestellwagen	z	F H L,S	Muldenkipperwagen Wagen für Leig-Einheit Niederflurwagen
	K,L,O, R,S	Lastgrenze unter 20 t Lastgrenze unter 40 t	zz	F	Kübelwagen
l	E G	nicht seitenkipperbar mit weniger als 8 Lüftungsöffnungen			
	I	Wärmeschutzwagen ohne Eiskästen			
	K,L,R,O,S	ohne Rungen			
m	E	Ladellänge unter 7,70 m bei zweiachsigen Wagen Ladellänge unter 12 m bei Drehgestellwagen			

) Für Kühlwagen mit britischer Begrenzungslinie wird ein anderer Grenzwert vorgeschrieben, der jedoch noch nicht bestimmt ist.

Wer noch ungenutzten Platz in seinem Gehirn hat, kann ja nun den ganzen Tabellen-Sermon auswendig lernen und seinen ganzen Wagenpark umzeichnen. Was wir tun? – Tja, wir sind fein raus, wir bleiben Old-Timer-Anhänger und für uns privat bleibt der „Kassel“ eben ein „Kassel“ und wenn's hoch kommt höchstens ein ... G 10!





## Eine moderne Zement-Silo-Anlage

am Bahnhof Villeurebanne (Frankreich). Die Modell-Fahrzeuge stammen von Acho.

mit Gleisanschluß zeigte die Lyon-Ostbahn in Halle 17 mit diesem 1 : 86-Modell. Das Vorbild befindet sich

# Sammelüberwachung für mehrere Stromkreise

von Hans Rothärmel, Ulm

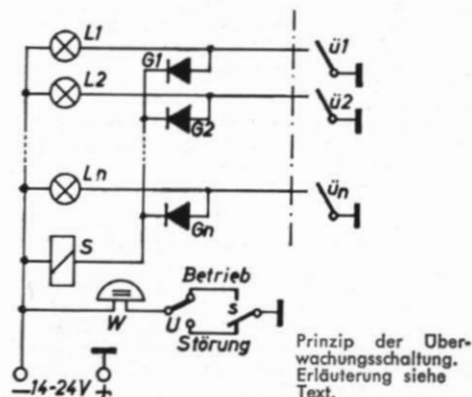
Die Stromversorgung von Modellbahnanlagen erfolgt zumeist nicht nur aus einem Trafo bzw. einer Stromquelle, sondern aus mehreren (zumindest bei mittleren und größeren Anlagen) und im allgemeinen ist auch jede Stromquelle für sich gegen Überlastung abgesichert bzw. sollte es sein. Ein Abschalten der Stromquelle bei Überlastung wird meist durch je ein rotes Lämpchen angezeigt. In der „Hitze des Gefechts“ kann man aber nicht immer diese Serie

der Kontroll-Lampen überblicken und deshalb ist eine Sammel-Meldeeinrichtung von Vorteil, über die jeder Ausfall einer der angeschlossenen Stromquellen gemeldet wird.

Die Abbildung zeigt hierfür einen Schaltungsvorschlag, der den Anschluß von beliebig vielen zu überwachenden Stromquellen an eine Meldeeinrichtung erlaubt. Voraussetzung ist allerdings, daß die Überwachungsrelais, Thermoschalter usw. der Stromquellen je einen Kontakt ( $\bar{u}_1, \bar{u}_2 \dots \bar{u}_n$ ) haben, der beim Abschalten der Stromquelle geschlossen wird.

Nehmen wir an, die Stromquelle Nr. 1 sei ausgefallen und Kontakt  $\bar{u}_1$  deshalb geschlossen. Dann fließt in der Überwachungsschaltung ein Strom durch das Lämpchen L1 (das damit angibt, welche Stromquelle ausgefallen ist) und über die Gleichrichterzelle G1 durch das Relais S. Dieses Relais S spricht an und legt dabei seinen Kontakt s um. Nun fließt auch Strom (über s und den Umschalter U) durch den Gleichstrom-„Wecker“ W; dieser beginnt je nach Konstruktion zu schnarren, zu klingeln usw. und meldet dadurch akustisch, daß eine Stromquelle ausgefallen ist. Das Gleiche erfolgt auch, wenn einer der anderen Überwachungskontakte  $\bar{u}$  geschlossen wird, nur daß eben dann ein anderes Lämpchen aufleuchtet. Die Gleichrichterzellen dienen zur Trennung der einzelnen Überwachungsstromkreise voneinander.

Bei einer länger andauernden Störung ist es aber nicht gerade angenehm, wenn der Wecker

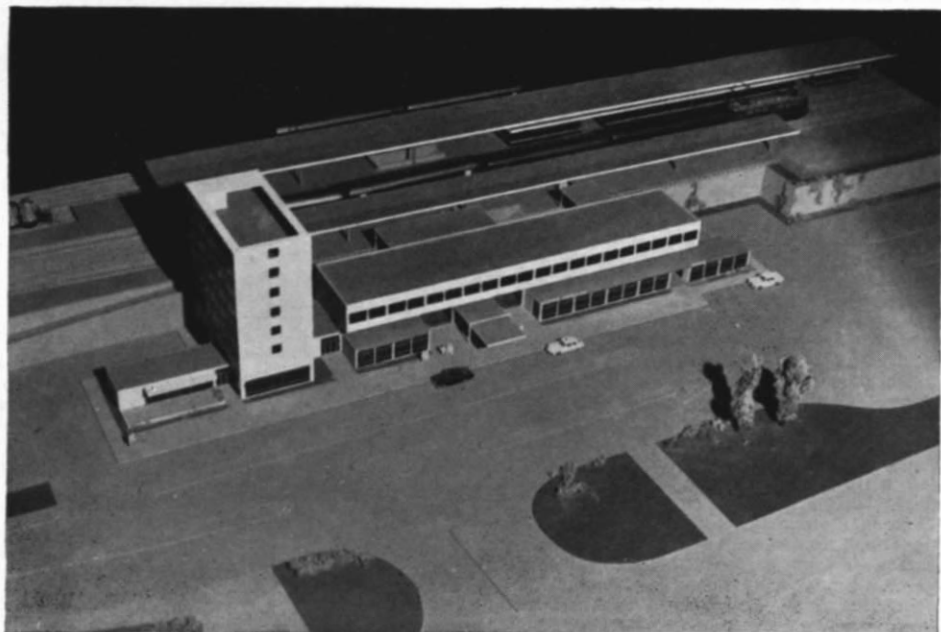
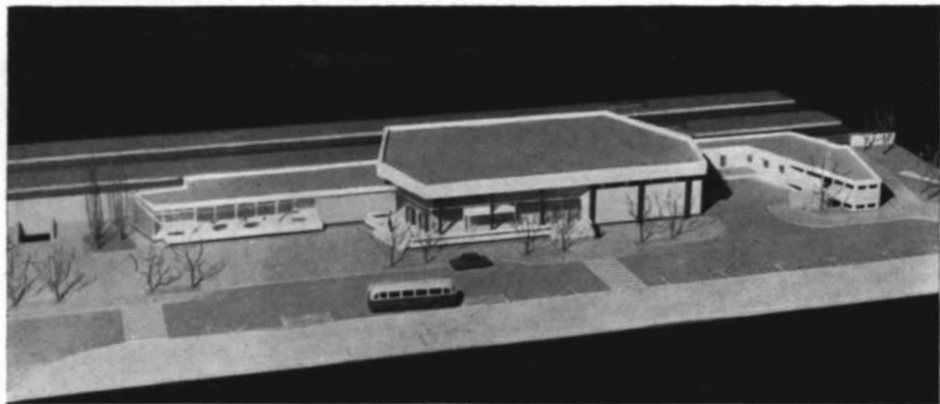


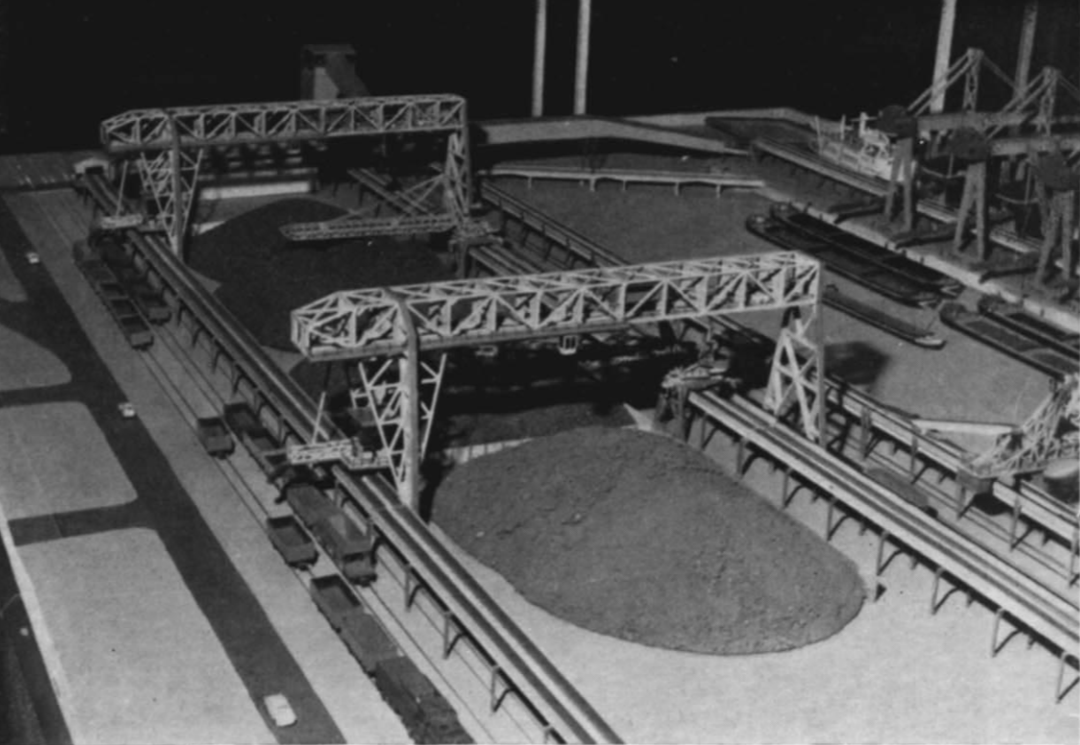
dauernd weiterschnarrt oder klingelt. Deshalb legt man den Schalter U in Stellung „Störung“ um und kann dann in Ruhe an die Beseitigung der Störung gehen. Sobald die Überlastung der Stromquelle beseitigt ist, wird auch der jeweilige Überwachungskontakt ü wieder geöffnet, das Lämpchen erlischt und das Relais S fällt ab. Dadurch wird Kontakt s in die Stellung „Störung“ umgelegt und nun fließt wie-

derum ein Strom durch den Wecker W, denn auch Umschalter U befindet sich in Stellung „Störung“. Dieses erneute Ertönen des Weckers zeigt jedoch nun an, daß die Störung beseitigt ist (was bei einer „Reparatur“ ohne Sicht auf die Kontroll-Lämpchen von Vorteil ist). Der Umschalter U wird wieder in Stellung „Betrieb“ umgelegt, der Wecker verstummt und der Ausgangszustand ist wieder hergestellt.

## Beispiele moderner DB-Architektur

— entdeckt in Halle 16. Oberes Bild: HO-Modell des Bahnhofsgebäude-Entwurfs für Troidorf. Unten: das neue repräsentative Empfangsgebäude von Saarbrücken als HO-Anschauungsmodell.



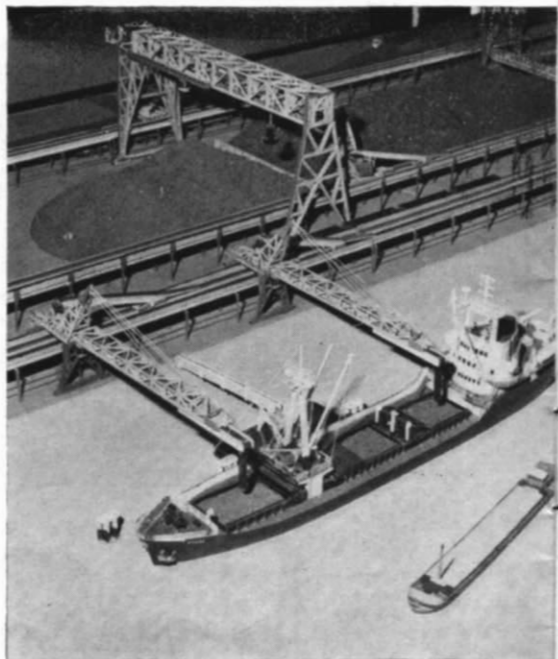


## Die Erzverladeanlage von Le Havre

(in Halle 7) ist u. E. eine anregende Vorlage für diejenigen, die mit ähnlichen Projekten liebäugeln.

**Der Tip:** *Transparente farbige Signalscheiben – ganz billig*

Ein kleiner Tip für die Modellbahner, die ihre Signale, Zugschlußbeleuchtungen usw. noch selbst bauen: Die dabei erforderlichen Signal-Gläser kann man sich aus sogenannten Sichtungen für Karteikarten durch Ausstanzen mit einem kleinen Lochreißer leicht selbst herstellen. Diese transparenten Sichtungen sind in Rot, Gelb und Grün in Fachgeschäften für Bürobedarf erhältlich, etwa 3 x 38 mm groß, 0,2 mm stark und kosten je 100 Stück (einer Farbe) nur 1,— DM. Ich habe die mit solchen Signalscheiben ausgerüsteten Signale längere Zeit in Betrieb; Wärmeschäden sind nicht aufgetreten. Ich bin gern bereit, kleinere Mengen dieser Sichtungen zum Selbstkostenpreis (1 Pfennig pro Stück sowie Freiumschlag) an Modellbahnfreunde zu schicken, die diese Sichtungen in nur geringen Mengen benötigen oder sie am Ort nicht aufreiben können. Meine Anschrift: Hans Rothärmel, 79 Ulm/Donau, Frauenstraße 13, Telefon (0731) 6 10 05 29.



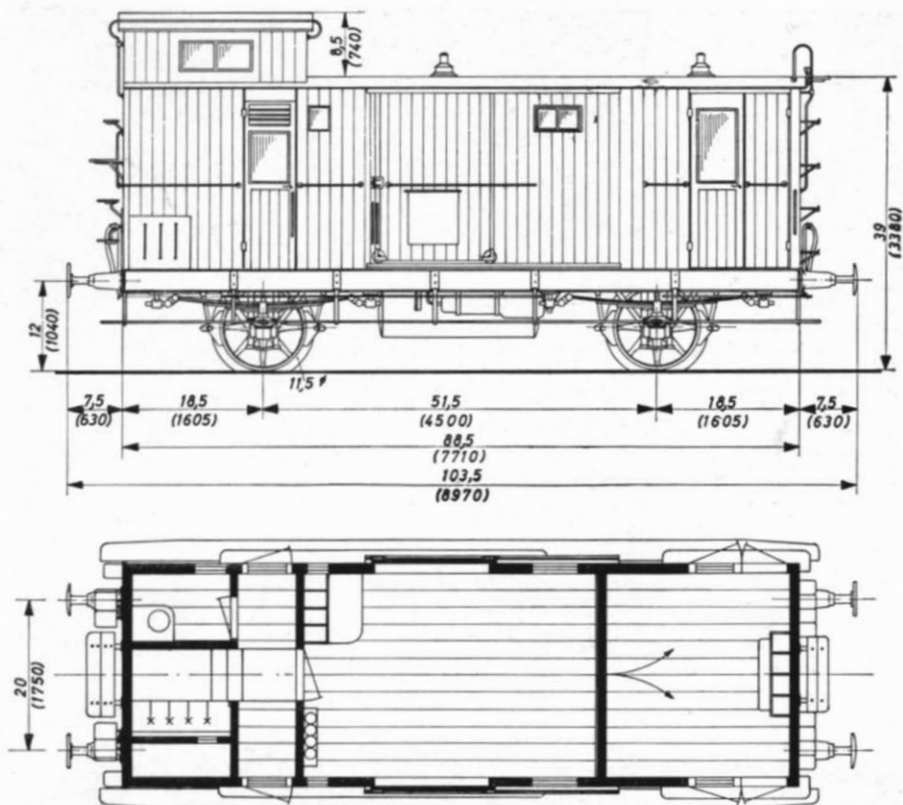
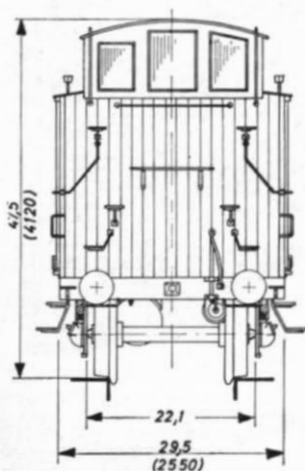


Abb. 1 u. 2. Seitenansicht und Grundriß. Der rechte Teil des Packraumes kann als Postabteil verwendet werden.



Old-Timer

## Packwagen Pw (Post) bad 80

für Personenzüge der ehem. Badischen Staatsbahn. Baujahr etwa 1880.

Zeichnung in  $\frac{1}{4}$  Größe für H0 (1:87) von GERA (Originalmaße in Klammern).

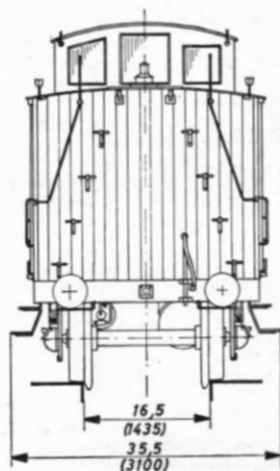
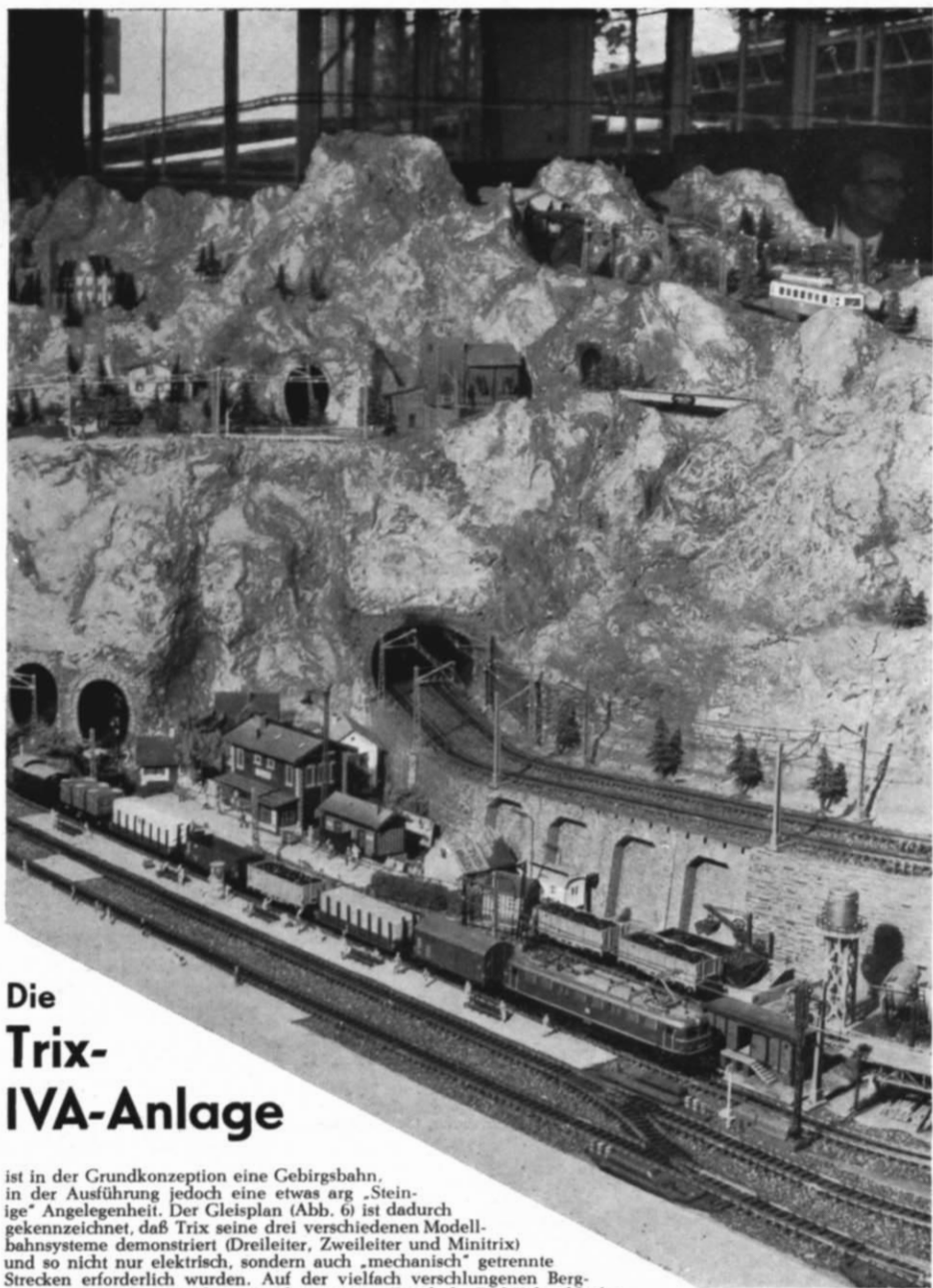


Abb. 3. Stirnansichten Abb. 4



## Die Trix- IVA-Anlage

ist in der Grundkonzeption eine Gebirgsbahn, in der Ausführung jedoch eine etwas arg „Steinige“ Angelegenheit. Der Gleisplan (Abb. 6) ist dadurch gekennzeichnet, daß Trix seine drei verschiedenen Modellbahnsysteme demonstriert (Dreileiter, Zweileiter und Minitrix) und so nicht nur elektrisch, sondern auch „mechanisch“ getrennte Strecken erforderlich wurden. Auf der vielfach verschlungenen Bergstrecke erfolgt der Betrieb im Dreileitersystem. Durch die End-Kehrschleifen dieser Strecke wird erreicht, daß der Strom mit den Außenschleifern bei Bergfahrt von der linken Außenschiene und bei Talfahrt von der rechten Außenschiene abgenommen wird, die von zwei verschieden eingestellten Fahrpulten gespeist werden; die Geschwindigkeit bei Berg- und Talfahrt ist somit immer gleichbleibend. Insgesamt können 13 Züge gleichzeitig und automatisch gesteuert verkehren; 146 m Gleis, 41 Weichen und 6 Kreuzungen sind verlegt; 13 Fahrpulte und 4 Lichttrafos decken den Strombedarf. Länge der verlegten Kabel: 750 m.





Abb. 1 (linke Seite). Diese kleine Zwischenstation befindet sich im Gleisplan (Abb. 6) im linken oberen Eck. Ganz oben am rechten Bildrand fährt gerade ein Heinzl-Zahnrad-Triebwagen bergan.

Abb. 2. Am Fuße des etwa 1 m hohen Bergmassivs liegt der Talbahnhof mit 10 Gleisen. Davor die Kibri-Stadt (mit Faller-Tankstelle).

Abb. 3 (unten). Bei der sechsfachen Kreuzung vor der Kibri-Brücke ist bemerkenswert, daß sich hier Drei- und Zweileitergleise kreuzen. Eine Etage höher kommt der Heinzl-Triebwagen gerade von seiner Bergfahrt zurück.

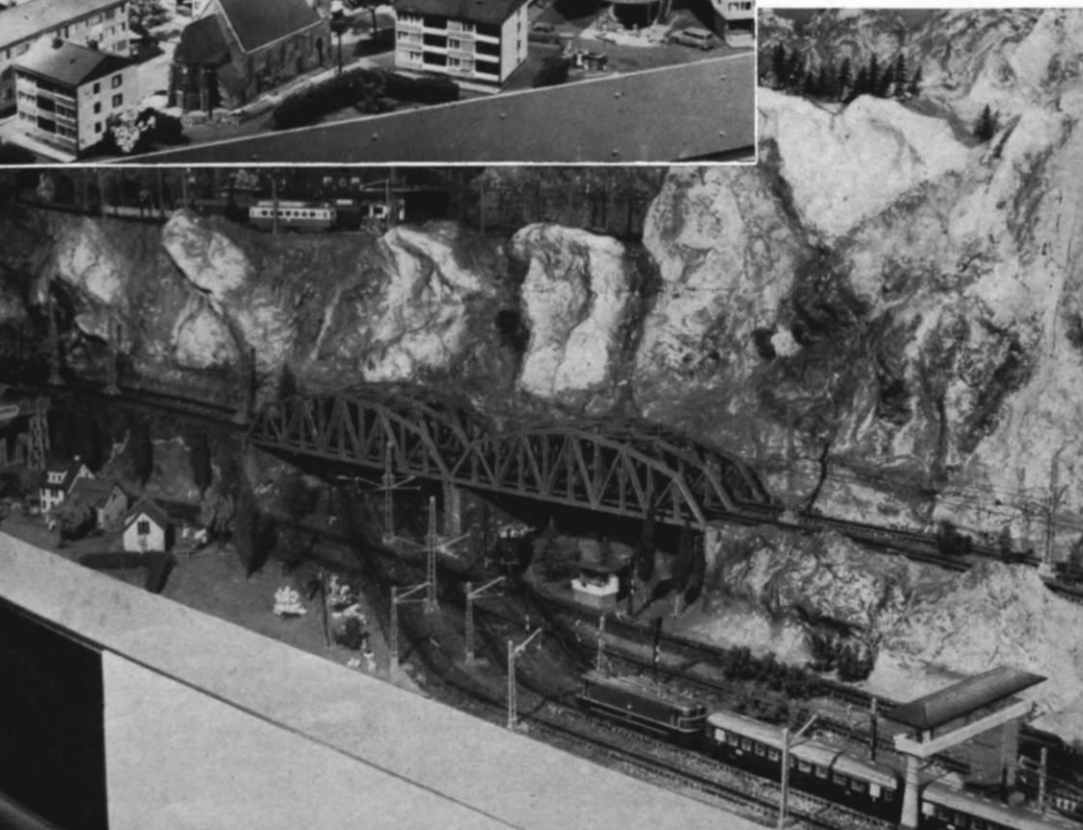




Abb. 4. Das anscheinend überdimensionierte „Tunnelportal“ ist gar keines, sondern ... eine Brücke, über die die Bergstrecke verläuft.



Abb. 5. Beim (angenommenermaßen) „späteren Ausbau der ursprünglich eingleisigen Strecke“ war eine Erweiterung des Felsen-Tunnels anscheinend nicht möglich, also baute man außenherum diese interessante Steinbogengalerie – ein origineller Landschafts-Gag!

Abb. 6. (rechte Seite). Unmaßstäblicher Gleisplan der 3 x 6 m großen Trix-Anlage. Tunnelstrecken sind gestrichelt gezeichnet. Der Verlauf der Heinzl-Zahnstangenstrecke ist mit seitlichen „Zähnen“ an der Gleislinie dargestellt. Die Gleislinie der auf der H0-Anlage allerdings etwas unmotivierten Minitrix-N-Bahn (der Zweck heiligt die Mittel) ist durch Querstriche gekennzeichnet. Die punktierte Linie deutet den Verlauf der Brawa-Seilbahn an.

**Die rätselhafte E 70<sup>2</sup>** (in Heft 10/XVII, S. 471) war für einige unserer Leser wahrscheinlich ein wirkliches Rätsel, weil zwei Druckfehler leider erst während des Druckes (von einem Drucker!) entdeckt und so nur bei einem Teil der Auflage berichtigt werden konnten. Hier nun die Auflösung (einschl. Berichtigung): **Waagrecht:** 1. Motor, 2. Zugkraft, 4. (nicht 3.) Fahrgestell, 5. Bahnbetriebswerk, 6. Triebwagen. **Senkrecht:** 1. Modellbahner, 3. (nicht 2.) Kraftstellwerk, 4. Fahrbetrieb.

## Buchbesprechung

### Unvergessene Dampflokomotiven

von Karl-Ernst Maedel

192 Seiten, Format 28,5 x 22,5 cm, Ganzleinenband mit mehrfarbigem Schutzumschlag und Schuber-Kassette, 187 Abbildungen, 29,50 DM, erschienen bei Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart.

Die Tage der Dampflokomotive gehen unaufhaltsam ihrem Ende entgegen. Bis etwa 1970 sollen z. B. bei der DB keine Dampfloks mehr im Einsatz sein. Unter diesem Gesichtspunkt wird insbesondere der Eisenbahnfreund diesen neuen Bildband von K. E. Maedel begrüßen. Anhand von 187 großformatigen Fotos, die sich z. T. über zwei Seiten erstrecken, wird noch einmal der Weg der deutschen Dampflokontwicklung aufgezeigt und mit ausführlichen Texten zu jedem Bild erläutert. Die Bilder wurden aus Liebhaber-Sammlungen usw. ausgewählt und werden in diesem Band zum größten Teil erstmals veröffentlicht. Es sind nicht nur reine Sachaufnahmen, sondern viele Lokomotiven werden auch mit Schnappschüssen aus ihrem Betriebs-einsatz gezeigt. Aber nicht nur der Eisenbahnfreund wird die gut reproduzierten und auf schwerem Kunstdruckpapier wiedergegebenen Bilder mit Interesse betrachten; auch für den Modellbauer sind sie eine wertvolle Fundgrube, insbesondere hinsichtlich der vielen Länder- und Privatbahn-Loktypen aus der guten alten Zeit.

Aus der guten alten Zeit:

### Richtungsanzeiger mit Bahnsteiglaterne

wie er früher bei „Preußens“ (und wohl auch andernorts) üblich war und heute ein nettes, kleines Ausstattungs-Detail für einen Old-Timer-Landbahnhof sein könnte (falls man die nötige Geduld und Kunstfertigkeit zur Nachbildung auf-bringt).

Baugröße 0 ▶



◀ H0-Größe

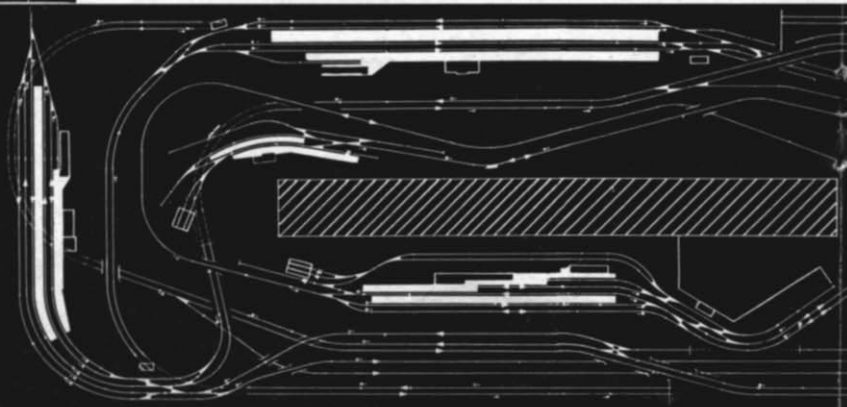
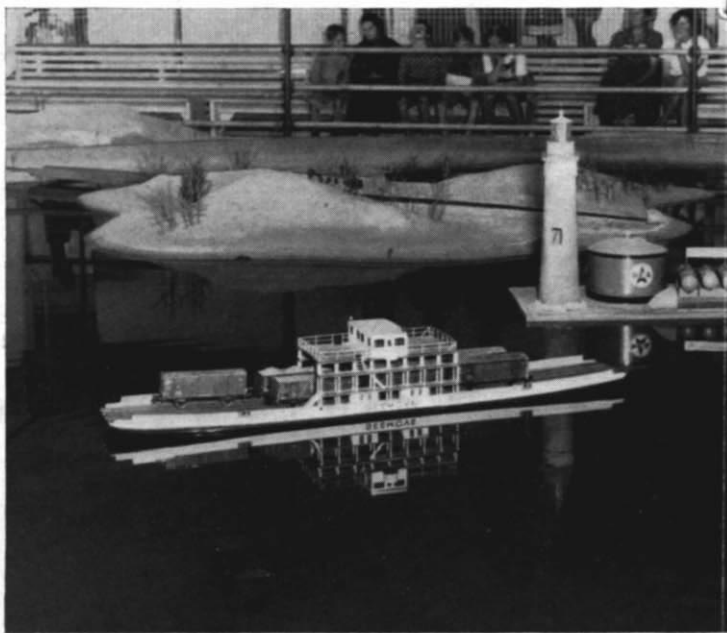


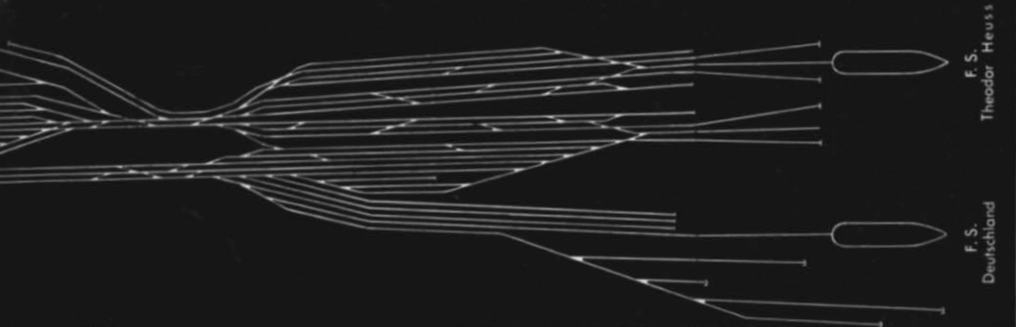
Abb. 1. Gleisplan etwa im Maßstab 1 : 70. Größe des Fährhafens-Schenkels (rechts): 20 x 3,80 m; Größe des Bahnhof-Schenkels (links): 17,15 x 3,50 m, 950 m Gleis; 370 Weichen; insgesamt sind 25 Zügeinheiten in Betrieb.



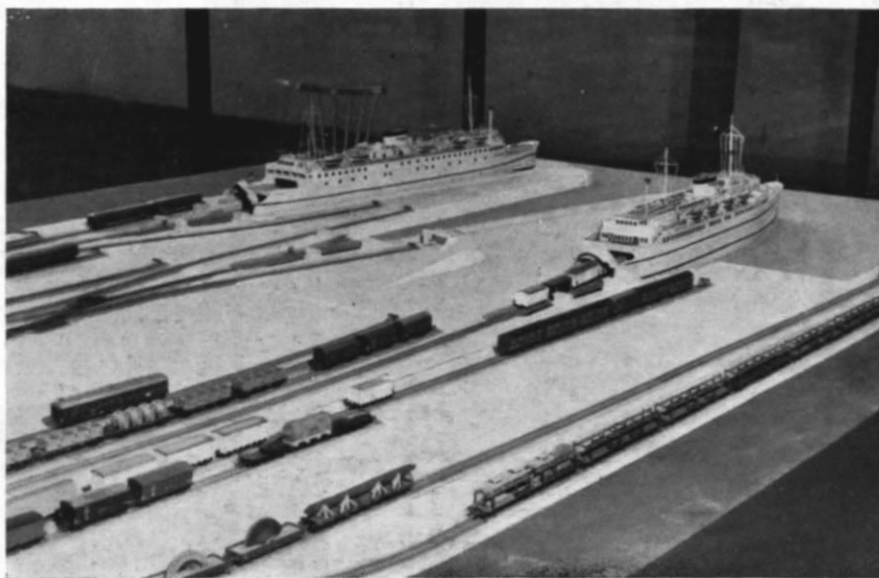
Abb. 2 (rechts). Die beiden Fährschiffe im Fährhafen (siehe auch Gleisplan oben rechts), bereit zur Übernahme der Eisenbahnwagen.

Abb.3. Erinnern Sie sich noch? Auch auf der Verkehrsausstellung 1953 wurde der Fährbetrieb demonstriert, damals aber auf der 60 x 10 m großen O-Anlage und mit richtig schwimmenden, allerdings kleineren Fährschiffen (à la Romanshorn am Bodensee).



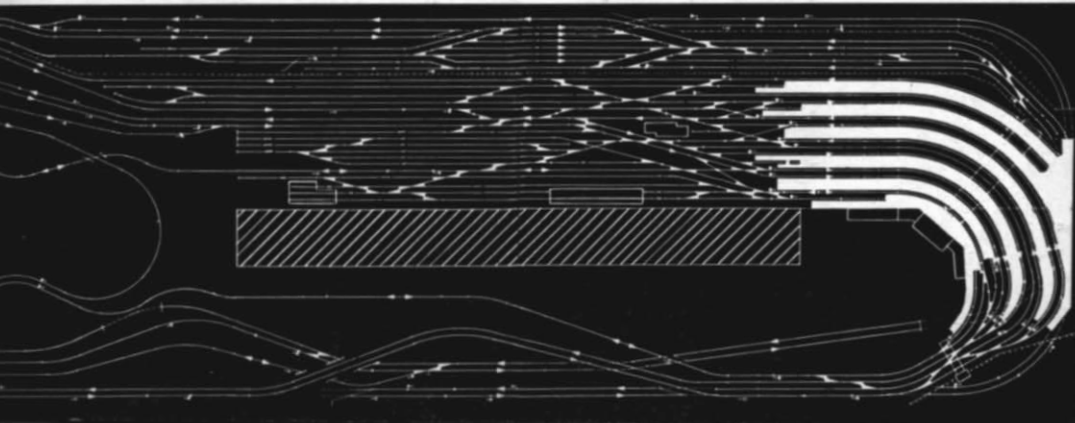


F. S.  
Theodor Heuss  
F. S.  
Deutschland

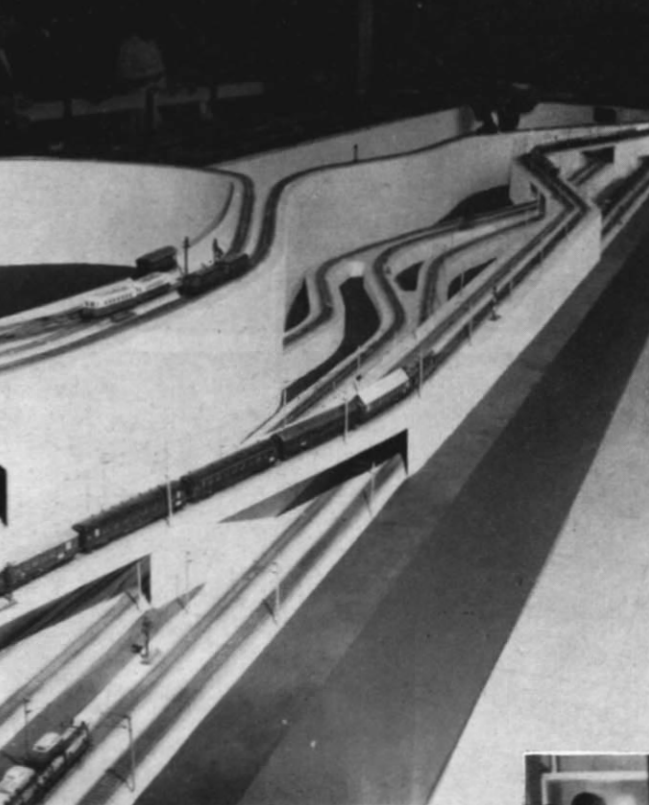


## Die EACO-DB-IVA-Anlage

- im Eingangs-Pavillon der Halle 16 - wurde vom Eisenbahn-Amateur sowohl der Verkehr über die Vogelfluglinie (Großenbrode - Fehmarnsundbrücke - Puttgarden) im besondern als auch der Eisenbahnbetrieb im allgemeinen demonstriert werden. Um diese beiden „Demonstrationsobjekte“ wenigstens optisch zu trennen, hat man den Fährschiffbahnhof „Puttgarden“ allein auf dem einen (längeren) Schenkel der U-förmigen







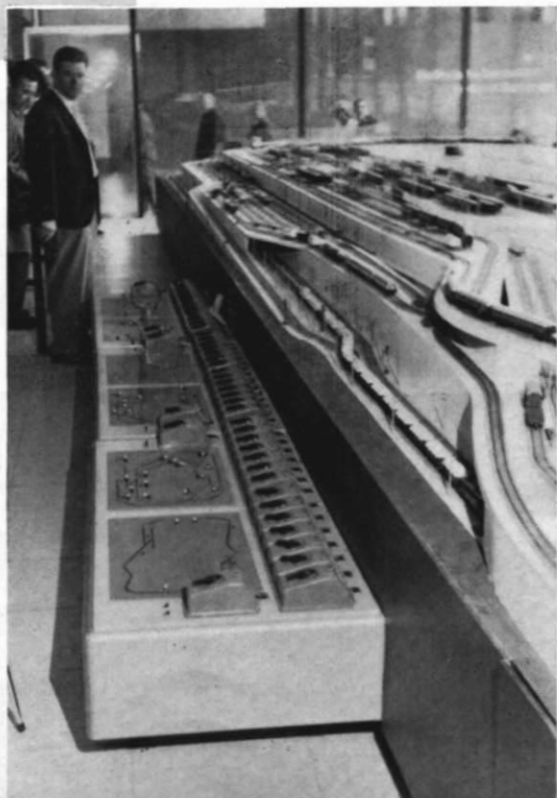
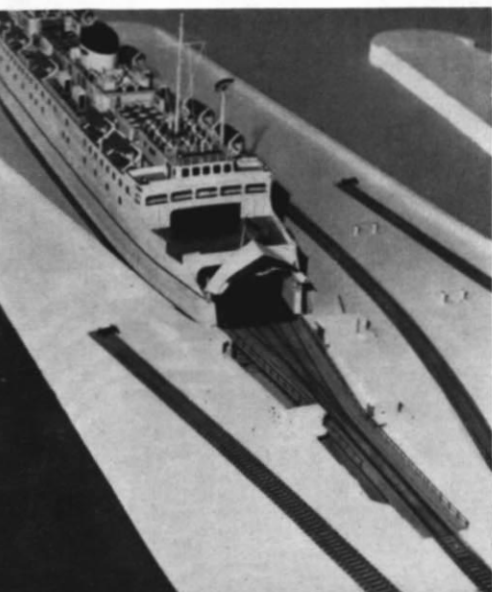
Anlage installiert. Die Gleisanlagen sind hier in einer Ebene angeordnet und der Betriebsablauf ist recht übersichtlich, was man allerdings vom „allgemeinen“ Teil nicht mehr behaupten kann. Die Fülle des hier Gebotenen dürfte wohl alle Besucher überfordern (zumal diese meist nicht die nötige Zeit und Muse haben, sich in die – nicht erläuterten – Betriebsabläufe zu vertiefen). Für den Modellbahnfreund dürften jedoch die Gleisentwicklungen der fünf Bahnhöfe, insbesondere die des großen Hauptbahnhofes, ein interessantes und anregendes Studienobjekt sein.

Die aus „Puttgarden“ (Fährbahnhof) über die Fehmarnsundbrücke kommenden Züge werden nach Durchfahren des kleinen Bahnhofes „Großenbrode“ über getrennte Güterzug- bzw. Personenzugstrecken in den großen Hauptbahnhof „eingefädelt“. Dieser ist außerdem Ausgangspunkt einer zweigleisigen Ringbahn (mit einem weiteren Durchgangsbahnhof), sowie einer eingleisigen Hauptbahn mit Anschlußbahnhof einer „nichtbundes-eigenen Nebenbahn“.

Die etwas eigenartige „Gelände-Architektur“ wird nicht jedem gefallen, U. E. wäre es zweckdienlicher gewesen, die Fülle der Gleisanlagen etwas einzuschränken und statt dessen eine leicht angedeutete Landschaft zu schaffen (oder diese wenigstens in der Art der „DB-Modell 66“-Anlage zu stilisieren).

Abb. 4. Ohne Kommentar: die „Geländestruktur“. . . Abb. 5 (rechts). Von 6 Gleisbild-Stellpulten und mit insgesamt 48 Fleischmann-Fahrreglern wird der Betrieb gesteuert!

Abb. 6. Fährschiff-Modell „Theodor Heuss“ mit geöffnetem Heck, bereit zur Aufnahme der Eisenbahnwagen über eine dreigleisige Fährbrücke. (Keine Dreiwegweiche! Diese ist in natura weit vor der Fährbrücke).



# Bohlenübergang für Märklin-Gleise

von Hannibal Gude, Boppard

Bei den Märklin-Gleisen stellen die Punktkontakte im Zuge eines Bohlen-Überganges ein gewisses Problem dar. Einerseits soll die Oberkante der Bohlen in gleicher Höhe wie die Schienen-Oberkante liegen, also höher als die Punktkontakte; der Schleifer liegt dann nicht mehr auf diesen auf. Andererseits stören verlängerte Pukos das Bild des Bohlenüberganges, wenn sie aus den Bohlen herausragen.

Ich habe mir deshalb nach Abb. 1, 3 u. 4 Einsätze angefertigt, die zwischen die Schienen eingeklemmt und an den Pukos festgelötet werden. Diese Einsätze lassen sich bei einem Umbau der Anlage oder sonstigen Veränderungen leicht wieder herausnehmen und an anderer Stelle einsetzen.

Das Mittelstück des Bohlenüberganges wird von einem etwa 30 mm langen und 2 mm starken Holzbrettchen H gebildet. Seine Breite ist so zu bemessen, daß die Radsätze ohne Behinderung durchrollen können. In der Mittellinie erhält das Brettchen vorn und hinten Bohrungen B und an der Unterseite eine etwa 3 mm breite Nut N. Diese Nut nimmt einen 3 mm breiten Blechstreifen X auf; dieser ist insgesamt etwa 50 mm lang und an den Enden auf je 15 mm Länge auf 2 mm Breite verjüngt. Diese verjüngten Enden werden hochgebogen, von unten durch die Bohrungen B gesteckt, um die Enden des Brettchens H gebogen und zu den Bohrungen B zurückgeführt. Hier werden sie mit dem Mittelteil des Blechstreifens verlötet (L in Abb. 4). An den Enden des Brettchens sind so zwei neue „Pukos“ X' entstanden. An die Unterseite des Brettchens klebt man noch zwei Kartonstreifen K. Diese sind nach dem Trocknen so zu beschneiden, daß sich die ganze „Armatur“ nur straff zwischen die Schienenprofile einklemmen läßt. Sicherheitshalber wird das Ganze nun noch bei L' mit den Pukos P des Gleises verlötet – und damit ist die Arbeit praktisch getan (bis auf

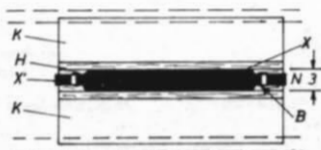


Abb. 1. Ansicht des Bohlen-Einsatzes von unten.



Abb. 2. Zwei der beschriebenen Bohlenübergänge auf der Anlage des Herrn Gude.

Abb. 3. Querschnitt durch das Märklin-Gleis mit eingesetztem Bohlenübergang. G ist der Gleiskörper.

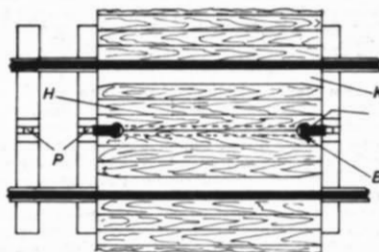
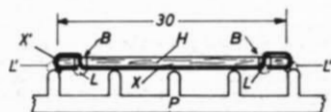
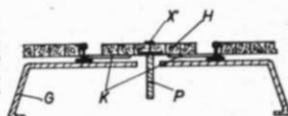


Abb. 4. Längsschnitt durch das Übergangs-Mittelstück und Draufsicht. Das Holzbrettchen ist hier mit eingeritzten Fugen gezeichnet, durch die die einzelnen Bohlen imitiert werden. Die Erläuterung der Buchstaben erfolgt im Text.

die seitlich an das Gleis anschließenden Bohlen, deren Montage jedoch kaum ein Problem darstellen dürfte). Die Schleifer gleiten nun standstill über die neuen Kontakte X' und damit über den ganzen Bohlenüberweg hinweg.

Ein solcher Übergang ist zwar nur 30 mm

breit, also umgerechnet etwa 2,60 m, aber das reicht für einen Karrenübergang im Bahnhof ohne weiteres aus. Bei breiteren Wegübergängen müßte man eventuell noch einen weiteren kleinen Puko in der Mitte placieren, denn mehr als 30 mm sollten die Pukos nicht voneinander entfernt sein.

## Der Leser hat das Wort (zu unserem Artikel in Heft 16/XVI, S. 742):

# Für und wider die „langen Traumwagen“

... Bravol! Endlich wird ein „heißes Eisen“ mutig angepackt! ... Lediglich für Ihren Kompromißvorschlag, zunächst einmal nur eine teilweise Verlängerung der Wagen ins Auge zu fassen, bin ich nicht zu haben. Wenn schon richtig, dann gleich ganz richtig lang!

Da mir die Verkürzung nicht zusagt, habe ich bislang davon Abstand genommen, mir Schnellzugwagen von Märklin, Trix oder Fleischmann anzuschaffen und auf ausländisches Material zurückgegriffen, das nicht oder nur ganz unwesentlich verkürzt ist (SMCF, Pocher, Hög, Liliput u. dgl.). Wenn unsere drei Hauptfirmen der Auffassung sind, sie müßten aus den dargetanen Gründen eben kurze Wagen herausbringen, dann mögen sie sich die kürzeren, älteren viertürigen Eilzugwagen als Vorbild wählen; die fehlen sowieso im Angebot und werden von den Modellbahnern schmerzlich vermißt. Im übrigen könnten sie ja evtl. zu dritt eine kleine Firma unterstützen, die sich des neuen Programms annehmen würde und maßstäblich richtig lange Schnellzugwagenmodelle herausbringen könnte. Diese bräuchten dann bloß mit den jeweils passenden Achsen und Kupplungen des betr. Systems versehen zu werden ...  
A. Pastorini, Freiburg i. Brsg.

Ich möchte mich Ihrer Ansicht vorbehaltlos anschließen! Warum erwerben wohl so viele Modellbahner die flexiblen Meter-Gleise, 12"-Weichen und noch schlankere 8"-Weichen? Das muß doch einen Grund haben. Das Auftauchen wirklich maßstabgerechter Schnellzugwagen würde also auf gut vorbereiteten Boden fallen.

Wer schon Schnellzugstrecken verlegt, hat auch Platz für längere Bahnhöfe. Da kommt es nicht darauf an, ob da nun 6 Waggons der bisherigen „Bauart“ oder 5 maßstabgerechte Wagen dranhängen ...

... Auf jeden Fall kommen bei mir keine verkürzten D-Zugwagenmodelle auf das Gleis (Mindestkreislänge übrigens 60 cm!). Lieber warte ich noch ein paar Jährchen und lasse meine E 18, E 05, E 04 und E 10 im Bw stehen. Bis dahin tun es auch maßstäblich richtige Eil- und Personenzüge.  
P. Engelhardt, Berlin

In einem der zurückliegenden Bände wurde die Empfehlung gegeben, unseren D- und Eilzugwagen maßstäblich vorbildliches Aussehen zu geben (wobei ich hoffe, daß Sie sich unter dem Ausdruck „vorbildlich“ dasselbe vorstellen wie ich). Bei der derzeitigen Länge der Märklin-Wagen und Wagen anderer Firmen, die zu unseren Märklin-Wagen größtmäßig passen, ist es uns auch gelungen, z. B. einen D-Zug zusammenzustellen, der immerhin 5 Wagen hat und zwar Pack-, Speise und 3 Personenzüge 1. und 2. Klasse. Das ergab optisch ein gutes Bild. Die Länge dieses Zuges war auch bahnteigmäßig zu verkraften, soweit wir davon ausgehen wollen, daß eine mittelgroße Anlage besteht, die angenommen 3 x 1,50 m groß ist. Bei 30 cm Wagenlänge fiele ein Wagen weg. Dies würde ich, wie Herr Dipl.-Ing. Kittlaus, als großes Manko hinsicht-

lich des Gesamteindrucks bei einem D-Zug betrachten. Ebenso könnten wir einen internationalen D-Zug o. ä. wagenmäßig entsprechend zusammenstellen.

Wollten wir diese Züge mit 30-cm-Wagen aufstellen, kämen wir mit der Zuglok und der Bewegungsfreiheit einer Rangierlok zum Abziehen der Speise-, Schlaf- und Kurswagen (der Rangierbetrieb ist ja nun mal eines der wichtigsten Spielmomente, obwohl sicher der eine oder andere Zug komplett bleibt) auf wenigstens 1,90 m Bahnsteiglänge. Bei der 24-cm-Länge kommen wir bei 5 Schnellzugwagen = 1,20 m, + Zuglok, max. 28 cm und der Rangierlok, ca. 12 cm auf 1,60 m. Das wäre ein Unterschied von 30 cm, der bei manchen Anlagen schon eine Rolle spielt!

Die bisherigen 23-cm-Schnell- und Eilzugwagen würde ich nicht wegwerfen, nur weil ihnen die vorbildlichen 6 cm fehlen, die mich bisher nicht gestört haben und auch in Zukunft nicht stören werden.

Noch ein Wort zu den größeren Gleisradien! Ein Kreisdurchmesser von 1,15 m ist m. E. doch „weltbewegend“ und zu groß, wenn es auf den Platz ankommt! Und auf den Platz kommt es bei den meisten Modellbahnen wohl doch noch an, trotz wirtschaftswunderlich größerem Wohlstand und größerem Wohnraum; die Alternative liegt oft nicht so sehr beim Nichtkönnen, sondern beim Nichtwollen!  
W. Battermann, Hannover

Nach über 11 Jahren Modellbahntätigkeit bin ich zu dem Kompromiß „verkürzte Waggons bei Schnellzug-Wagen“ gekommen, obwohl ich früher nur lange Waggons verwenden wollte. Ich habe nun alle Waggons über 27 cm ausgemustert und fahre aus dem aus langjähriger Praxis herausgereiften Entschluß nur Schnellzug-Wagen bis 27 cm Länge. Am Idealen finde ich trotzdem Waggons mit 24,5 cm, wie diese die Industrie bringt.  
R. Stürzenbaum, Bad Ischl

Ich stimme vollkommen mit Ihnen überein, daß die Nachbildung eines 27,5 cm langen Waggons länger sein muß als die eines 26,4-m-LüP-Waggons, und diese müssen selbstverständlich wieder länger sein als ihre Vorgänger mit 23 m, 21 m und 19 m LüP. (Im Moment mag dieser Wagentyp mit 27,5 m LüP beim Vorbild noch höchst selten sein, doch muß damit gerechnet werden, daß dieser Typ in Zukunft auch in normale D-Züge eingestellt wird). Andererseits macht der neue Speisewagen doch wohl deutlich, daß eine maßstabgerechte Länge in H0 mit 31,6 cm aus technischen Gründen in der Praxis wohl kaum zu erreichen ist, mindestens bei den allgemein üblichen Kreisdurchmessern von z. B. 76 cm und 91 cm (Märklin). Voraussetzung für längere Modell-D-Zug-Wagen ist also auf alle Fälle die Schaffung größerer Gleisradien, wobei aber dabei die Frage auftaucht, ob diese dann in den meisten Modellbahnanlagen noch unterzubringen sind.

Dr. R. Sinner, Karlsruhe

... Wenn man an den Maßstab keinerlei Forderungen stellt, so muß entweder alles gleichmäßig verkürzt oder aber alles auf gleiche maßstäbliche Länge gebracht werden. Die Bilder 3 und 4 (in Heft 16) sprechen für sich. Ich stelle die Frage: Wo bleibt der richtige Eindruck bei Bild 3?

Ich habe mich im Sommer des Jahres 1962 auch schon mit der „Traumlänge“ von 30 cm für Schnellzugwagenmodelle befaßt. Ich habe meine Versuche an den Fleischmann-Nahverkehrswagen mit Mittel-einstieg gemacht. Dabei bin ich allerdings nur auf 27,5 cm Länge gekommen, weil die Fenstereinteilung sonst nicht gestimmt hätte. Die Diskrepanz zwischen Wirklichkeit und Modell wurde dabei zwar etwas abgemildert, aber 100 %ig befriedigt hat mich das nicht...

... möge uns die Industrie endlich 30 cm lange Schnellzugwagenmodelle zum Kauf anbieten, dann aber auch gleich so kurz gekuppelt, daß ein vernünftiges Bild entsteht!

Ing. K.-H. Pappe, Solingen-Merscheid

Endlich haben Sie in aller Deutlichkeit klargestellt, was auf gerade diesem Gebiet geschehen muß. Kompromisse müssen wir natürlich machen, aber ich meine nicht ausgerechnet da, wo sie vermeidbar sind. Es bleiben immer noch genug übrig. Ich habe mir eine Reihe 28 cm langer Wagen aus den gleichen Modellen zusammengebaut und ich kann Ihre Ergebnisse nur bestätigen!

F. Jaegers, Wassenberg

... Nun ist noch folgendes zu bedenken: Bekanntlich sind die modernen Schnellzugwagen 26,4 m, die H0-Wagen etwa 24 cm lang. Das ist etwa eine Längenmaßstab 1:110 für Spur H0. Das wäre ja fast TT-Länge! Könnten Sie sich vielleicht einen TT-Güterwagen hinter einer H0-Lok vorstellen? Ich nicht. Aber Schnellzugwagen im TT-Längenmaßstab müssen wir nunmal bei Spur H0 hinnehmen. Das gilt natürlich sinngemäß auch für TT und N!

R. Witte, Leichlingen

## Figuren-Boxen als Schaufenster-Passagen

Die Preiser- und Merten-Figuren werden in Klarsicht-Plastik-Schachteln geliefert, die nach der Entnahme der Figuren wirklich zu schade zum Wegwerfen sind. Zwar eignen sie sich ausgezeichnet zum Aufbewahren von allerlei Kleinteilen (Nägel, Schrauben, Muttern, Bohrer usw.), doch hatte ich noch immer ein paar Schachteln übrig. Beim Bau eines modernen Geschäftshaus-Modells kam mir nun die Idee, diese Schachteln als Passage-Schaufenster zu verwenden. Die Schachteln wurden entsprechend dem Grundriß der Passage auseinander-geschnitten und die einzelnen Teile winklig aneinandergesetzt. Es blieben auch ein paar Reststücke für eine Glastür übrig. Abb. 1 zeigt die Passage von innen, während in Abb. 2 das ganze Haus dargestellt ist.

Josef Breindl, Nürnberg

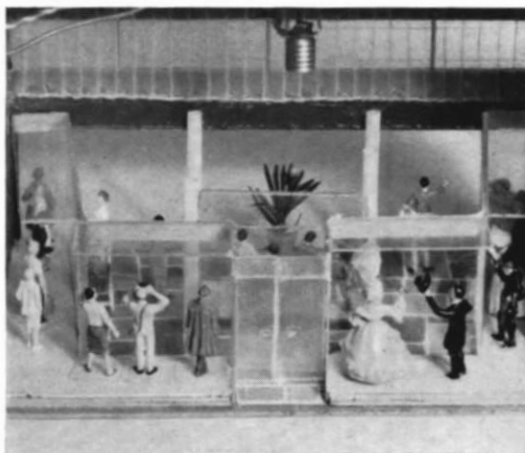


Abb. 1. Hier ist deutlich zu sehen, wie die Schachtelteile aneinandergesetzt wurden. Die Schaufensterpuppen sind Preiser-Figuren, die ausnahmsweise ihre Standsöckel behalten können, denn auch Schaufensterpuppen haben oft solche Söckel.

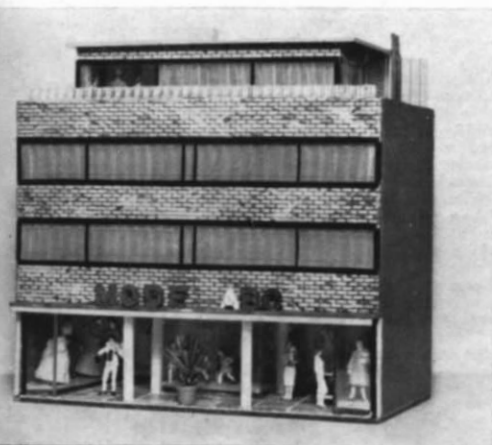


Abb. 2. Den Passageschaufenstern sieht man es nicht an, daß sie ehemals Figuren-Boxen waren, und auch jetzt sind diese keineswegs zweckentfremdet, denn sie beherbergen wieder Figuren, wenn diese auch Schaufensterpuppen darstellen. Noch ein paar Worte zum Gebäude selbst: Der Platten-Fußboden der Passage war ehemals eine Stollwerk-Pralinenschachtel; die runden Stützen wurden aus Plastik-Trinkröhrchen zu-rechtgeschnitten; die Gardinen sind kleine Stücke aus feinen Rüschchen (von Muffits alter Bluse gemopst); das „Wellglas“ an der oberen Balustrade wurde von einem Fallter-Bahnsteigdach abgeschnitten. Im Übrigen hat das Bauwerk maßstäblich richtig hohe Stockwerke.

# Gleisbild-Besetzt-Anzeige

Bei den in den letzten Jahren veröffentlichten Beiträgen über die Dr-Technik auf Modellbahnanlagen habe ich eigentlich nur einen Punkt vermißt: eine schaltungstechnisch ausführliche Behandlung der „richtigen“ Ausleuchtung des Gleisbildes auf dem Stellisch. Zwar erinnere ich mich an einige Artikel über den Bau eines Gleisbildstellpultes, die Montage der Lämpchen usw., aber eine dem Vorbild entsprechende Lampenschaltung wurde noch nicht erläutert. Bekanntlich soll – entsprechend dem Vorbild – im Gleisbild die eingestellte Fahrstraße weiß aufleuchten. Sobald ein Fahrzeug einfährt, hat der jeweils besetzte Gleisabschnitt auf rotes Licht umzuschalten. Beim Freiwerden des Gleisabschnittes muß das rote Licht wieder verlöschen und das weiße darf nicht wieder aufleuchten. So viel über die zu lösende Aufgabe.

Zu ihrer Verwirklichung habe ich pro Gleisabschnitt zwei Relais (R1 und R2) vorgesehen (s. Abb.). R1 ist ein Spannungsrelais mit 2 Arbeitskontakten a und b; R2 ist ein Stromrelais mit einem Ruhekontakt c und einem Arbeitskontakt d.\*

Und nun zur Arbeitsweise der Schaltung: Durch Betätigung der Taste K erhält R1 Spannung und zieht an: Kontakt a wird geschlossen, das weiße Lämpchen W leuchtet auf.

\*) Wer nach der in Heft 1/XVII veröffentlichten „Schaltungsgebra“ arbeitet, sollte die Relais R1 der für die einzelnen Fahrstraßen in Frage kommenden Gleisabschnitte mit in die Rechnung einbeziehen. Sie sind dann wie die Weichenmagnete zu behandeln und der Kontakt K erscheint somit bei den Weichenkontakten der Tastengruppen.

Da aber die Taste K gleich wieder losgelassen wird, würde R1 sofort wieder abfallen und das weiße Lämpchen wieder verlöschen. R1 muß also auch nach dem Loslassen der Taste K angezogen bleiben. Aus diesem Grunde besteht eine Verbindung von Urel über den Ruhekontakt c des Relais R2 zum Kontakt b des Relais R1. Beim Anziehen von R1 ist auch der Kontakt b geschlossen worden, so daß die Taste K überbrückt ist und R1 weiterhin mit Spannung versorgt wird. R1 hält sich somit als „Selbstversorger“ weiter fest. Der erste Teil der Aufgabe, weißes Dauerlicht nach dem Einstellen der Fahrstraße, ist damit erfüllt.

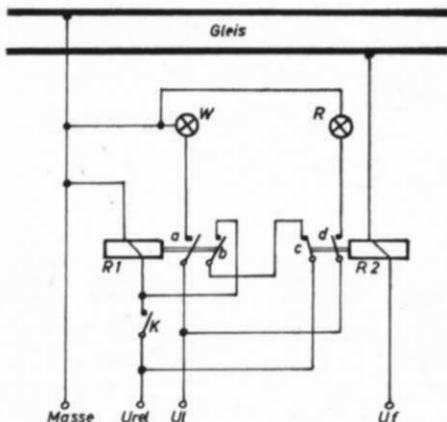
Sobald ein stromabnehmendes Fahrzeug (Lok, Steuerwagen usw.) in den Gleisabschnitt einfährt, zieht das Stromrelais R2 an. Kontakt c wird geöffnet, R1 erhält keine Spannung mehr und fällt ab; die weiße Lampe erlischt. Gleichzeitig wird aber von R2 Kontakt d geschlossen. Die rote Birne R erhält Spannung und leuchtet auf. Sobald sich kein Fahrzeug mehr im Gleisabschnitt befindet, fällt auch R2 wieder ab und das rote Licht verlöscht ebenfalls. Es ist dann wieder der Anfangszustand (ohne Ausleuchtung) hergestellt.

Wem der Aufwand wegen der beiden Relais zu hoch erscheint, möge überlegen, ob es nicht möglich ist, bereits vorhandene Relais mit ungenutzten Kontakten heranzuziehen oder ggf. mit entsprechenden zusätzlichen Kontaktsätzen zu versehen. Z. B. könnte anstelle von R1 eines der neuen Conrad-Fahrstraßenrelais die Arbeit von R1 mit übernehmen, nur müssen dann die Weichenantriebe mit Endabschaltung versehen sein.

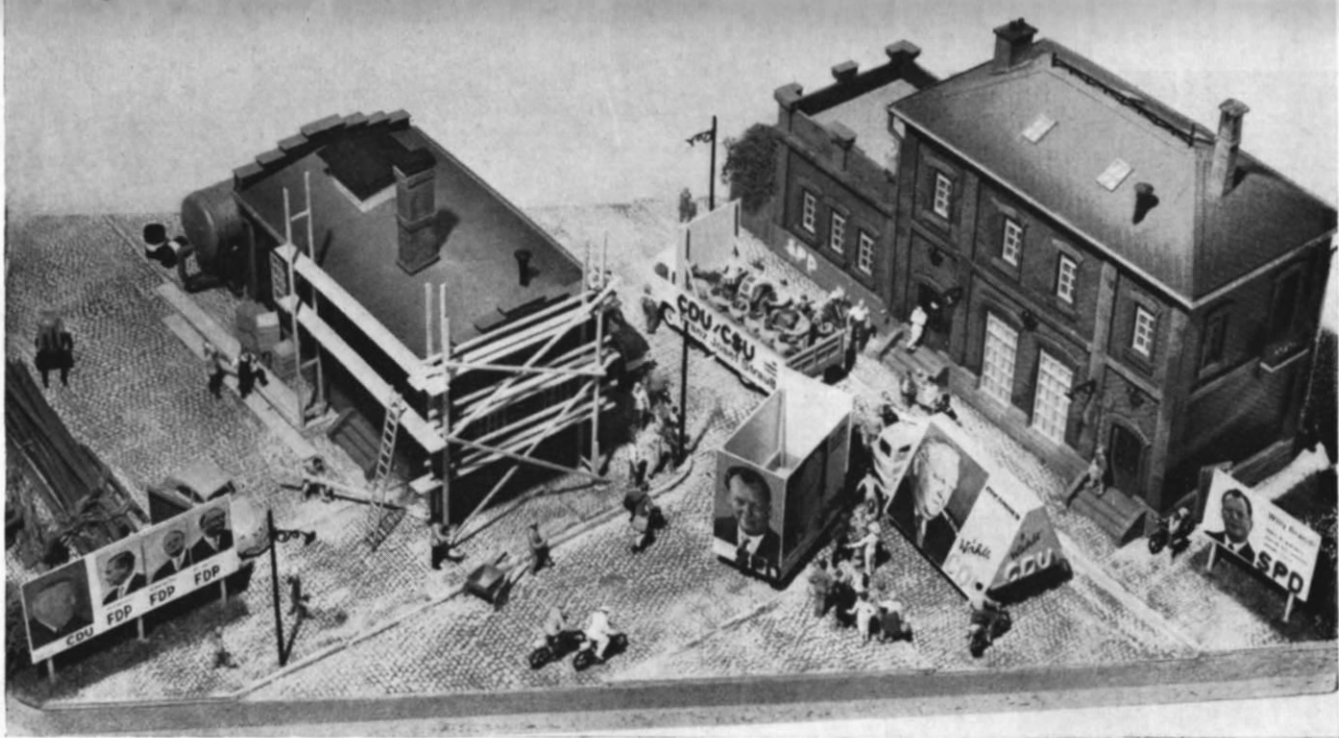
Wer seine Anlage mit einem Streckenblock in Strom-Relaisschaltung ausgerüstet hat, kann ggf. die Blockrelais zusätzlich mit den Kontakten c und d ausstatten und dadurch R2 einsparen. Schließlich hängt der Relaisbedarf auch noch wesentlich davon ab, wie lang die einzelnen Gleisabschnitte gewählt bzw. in wieviel Abschnitte sie aufgeteilt werden.

## Anmerkung der Redaktion

Diese Fahrstraßen- und Gleisbesetzungs-Anzeige ist natürlich etwas aufwendiger als die bisher in der MIBA im Rahmen von Blocksicherungs-Schaltungen usw. veröffentlichten Methoden der vereinfachten Besetztanzeige (Aufleuchten eines oder mehrerer roter Lämpchen, wenn ein Gleis besetzt ist) bzw. der einfachen Weichen-Rückmeldung mit Dauerlichtanzeige. Diese einfacheren (und billigeren) Anzeigen genügen u. E. im allgemeinen durchaus für den normalen Heim-Modellbahnbetrieb. Die Schaltung des Herrn Teifert lehnt sich dagegen an das Prinzip der großen Bahn an (nach jeder Zugfahrt muß die Fahrstraße neu gedrückt werden, auch wenn keine Weichen-Umstellung erfolgte) und ist deshalb mehr für die Fälle gedacht, in denen der Modellbahnbetrieb streng nach den Regeln der Großtechnik abgewandelt werden soll (z. B. bei Club-Anlagen mit Mehrmann-Betrieb usw.).







Im Zeichen der bevorstehenden Wahl:

## Wer die Wahl hat, hat die Qual....!

...welche Figur man wählen soll (wenn man welche im Modellbahnfachgeschäft einkauft!). Vor die Wahl gestellt sind auch die Einkäufer auf der Spielwarenfachmesse, aber an Hand reizender Motive wie dem obigen von Herrn Preiser jun. wird sie ihnen leicht gemacht. Nicht aber uns, die wir ein solches Motiv richtig auslegen sollen, z. B. mit einer Überschrift wie: „Die große Ko(a)l(ision)“ oder „Das Treffen der SPD- und CDU-Anhänger“ und mit der Story, daß die SPD – wegen der Grass-ierenden Brand(t)-Reden Brand(t)eilig – dem Kanzler an den Wagen fuhr, weil sich der nicht weit genug rechts hielt. Und die nun einen Strauß miteinander ausfechten, sind die Fahrer der Führer und da der Ton bekanntlich die Musik macht, spielt diese auch dazu. Der schöne Erich – wiederum nur am Rande ins Bild gesetzt – wendet sich ab, da Ludwig der eh Harte sowieso g'rad ein wachsames Auge auf ihn hat und er nicht auch noch an diesem Unfall – pardon! Unfall – schuld sein will. Die Politiker sind jedenfalls wie das alte Haus in der Mitte „gerüstet“, dieweil die Volksmassen z. Z. noch abwartend zwischen den beiden großen Parteiapparaten stehen, den nicht gerade wählerischen Wortgefechten (der Fahrer!) lauschen und herumräteln, wer von den beiden wohl die Wahrheit sagt. Ob man nicht doch vielleicht am ende... oder doch „keine Experi-mende!“ ...? Ja, ja, (Honny soit qui mal y pense – ein Schuff, der da schlecht denkt!)



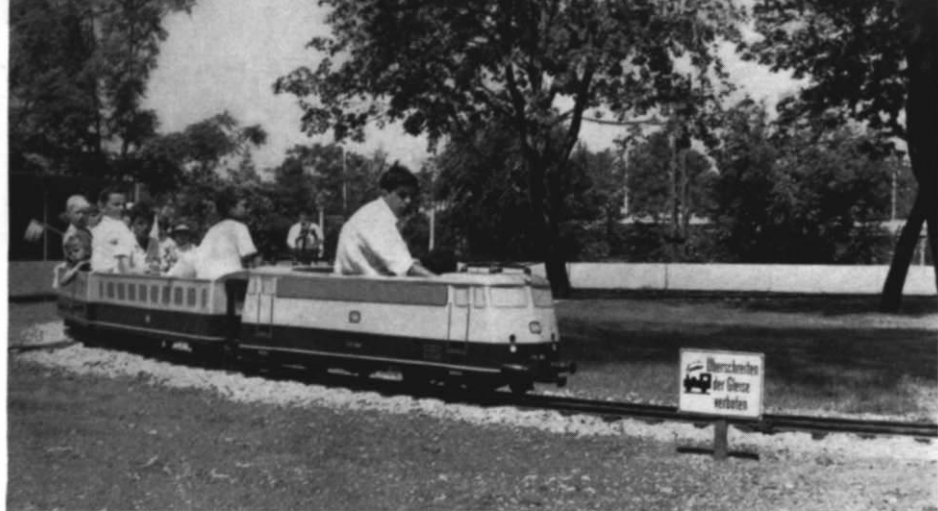


Abb. 1. Schwingel-Gartenbahn mit der „Bügelkasten“-E 10 auf der Fahrt durch den parkartig angelegten Jugendverkehrsgarten.

## Die Schwingel-Gartenbahn auf der IVA

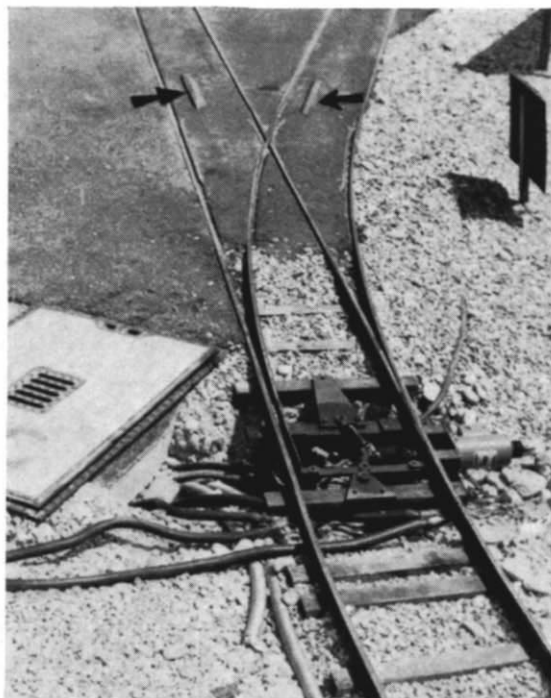


Abb. 2. Eine Weiche der Schwingel-Bahn (insgesamt sind 3 Magnet-Weichen und 8 Federweichen installiert). Links neben der Weiche der Deckel des Kabelschachtes, in dem die (hier noch sichtbaren, später jedoch verbuddelten) Lokstromkabel zentral zusammengeführt werden. Die beiden Pfeile weisen auf zwei der im Text erwähnten Gleiskontakte (Kupferband auf Holzkeilen) hin.

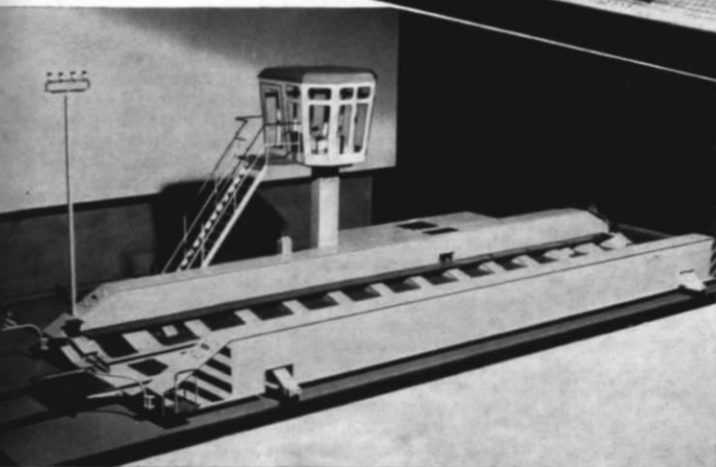
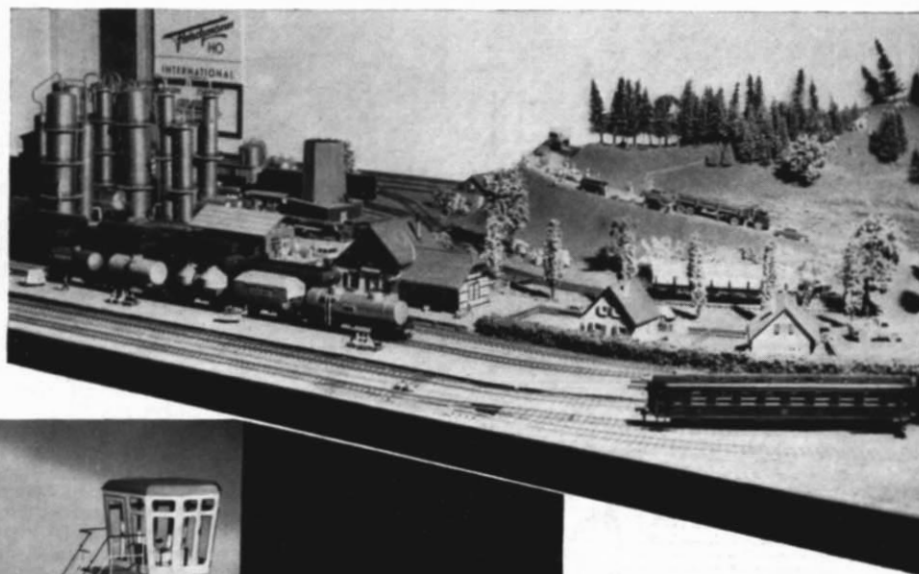
Abb. 3. Von diesem Conrad-Stellpult aus erfolgt die Steuerung der gesamten Anlage.

Zu Füßen des IVA-Turmes rollt im sogenannten Jugendverkehrsgarten die Schwingel-Bahn (Spurweite 241 mm) mit ihren neuesten Fahrzeugen auf den Gleisen mit einer Gesamtlänge von etwa 1000 m – zur Freude und Erbauung der jugendlichen IVA-Besucher! Die Schwingel-Bahn selbst ist unseren Lesern ja bereits durch einige MIBA-Veröffentlichungen im großen und ganzen bekannt. Die auf der IVA eingesetzten Fahrzeuge sind durchwegs im neuen TEE-Stil der DB gehalten, also zweifarbig rot-creme lackiert. Neben der E 10 mit der neuen Bügelfalten-Kopfform (Abb. 1) sind auch zwei E 03-Nachbildungen eingesetzt (s. Heft 10/XVII, S. 444, Abb. 3). Betrieben wird die Bahn mit 42 V Gleichstrom, der über die voneinander isolierten Fahrströme abgenommen wird. Die Loks haben eine Stromaufnahme von maximal 40 Ampere und können 5 Wagen mit insgesamt bis zu 25 Kindern befördern.

Wie bereits auf Seite 487 erwähnt, werden die sicherungstechnischen Anlagen und Weichen dieser Miniaturbahn von einem Conrad-Gleisbild-Stellpult aus ferngesteuert. (Die Geschwindigkeit der Loks regelt jedoch der jeweilige Lokführer). Die Loks lösen über Gleiskontakte (s. Abb. 2) – ähnlich wie z. B. bei der Fleischmann-Bahn – die Blocksicherungs-Automatik aus: Durch Abschalten des Stromes wird dafür gesorgt, daß kein nachfolgender Zug in den gerade befahrenen Abschnitt einfahren kann. Bei den Kreuzungen und

**Das heutige Titelbild:** Gleich setzt sich der tägliche 200 km/h-Sonderzug nach Augsburg mit der E 03 (nunmehr mit Einbestromabnehmer) in Bewegung!

Streckeneinmündungen werden in gleicher Weise Flankenfahrten sicher verhindert. Durch besondere Anordnung der Lok- und Gleiskontakte kann einmal dem einen, dann wieder dem anderen Zug der Vorrang an den Kreuzungen usw. gegeben werden. Die Züge wählen sich über die Gleiskontakte auch die richtige „Fahrstraße“ in das jeweils freie Bahnhofs-gleis selbst. Die ganze Automatik wird mit 45 Conrad-Relais LC 1201 durchgeführt, die ihrerseits die Schaltschütze für den hohen Lokstrom (40 A!) steuern. Die Relais erhielten übrigens wegen der gegenüber normalen Heim-Anlagen erhöhten Kontaktbelastung verstärkte Silber-Kontakte (und sollen in dieser Ausführung in Kürze auch „offiziell“ geliefert werden). Um bei eventuellen Betriebsstörungen die Lokführer auf der etwas weitläufigen Anlage schnell verständigen zu können, sind diese und auch die Stellwerksbesatzung mit kleinen UKW-Funksprechgeräten ausgerüstet. Man hat also viel getan, um die Fahrt der kleinen IVA-Gäste so sicher wie möglich zu gestalten.



## Die „IVA der Modelle“

könnte man die Münchner Ausstellung fast nennen, denn in nahezu allen Hallen sind Modelle in „rauen Mengen“ zu sehen. Die kleine Fleischmann-Anlage (Bild oben) steht bei den französischen Eisenbahnen in Halle 18, das Modell der modernen Schiebebühne dagegen in Halle 16 im Rahmen der DB-Schau.



▲ Abb. 1. Der „Engpaß“ im Bahnhof Biel-Mett (Schweiz). Vor den Lagerhallen vorn die kleine Wagen-Drehscheibe und dahinter die Schwenkbühne (Segment-Drehscheibe), die übrigens noch in die Halle hineinreicht.

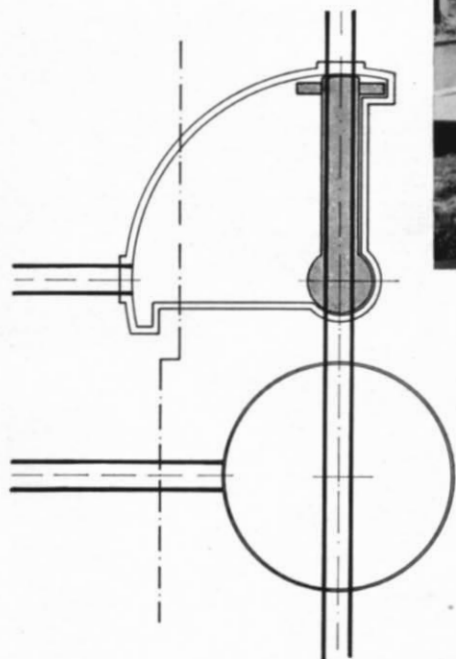


Abb. 3. Unmaßstäbliche Lageskizze. Die dick-strich-punktierte Linie gibt den ungefähren Verlauf der Gebäude-Vorderkanten an.

## Das Vorbild als Vorbild

# Die Segment- Drehscheibe

▼ Abb. 2. Die Schwenkbühne der Segment-Drehscheibe ist eine Stahl-Konstruktion, ihr „Bett“ dagegen ein Beton-Bauwerk.



Wenn sich Industriebetriebe zu nahe an Bahnlinien etablieren, kann ein Gleisanschluß u. U. sehr teuer werden, so paradox das auch klingen mag. Teuer wird ein solcher Gleisanschluß nämlich dann, wenn kein Platz für eine Kurve o. ä. vorhanden ist, um das Gleis in die Werks- oder Lagerhallen zu führen. Dann bleibt meist keine andere Möglichkeit als eine Drehscheibe einzubauen — oder auch gleich mehrere wie z. B. im Bereich des Bahnhofes Biel in der Schweiz. Die in Abb. 1 vorn liegende kreisrunde Drehscheibe bietet dabei weiter nichts besonderes, als daß sie eben nur für Wagen gedacht und dementsprechend klein ist. Die weiter hinten liegende Drehscheibe ist dagegen weitaus interessanter, denn es ist eine sogenannte Segment-Drehscheibe oder Schwenkbühne (Abb. 2). Zu dieser Konstruktion mußte man greifen, weil an der betreffenden Stelle kein Platz mehr für eine volle Dreh-

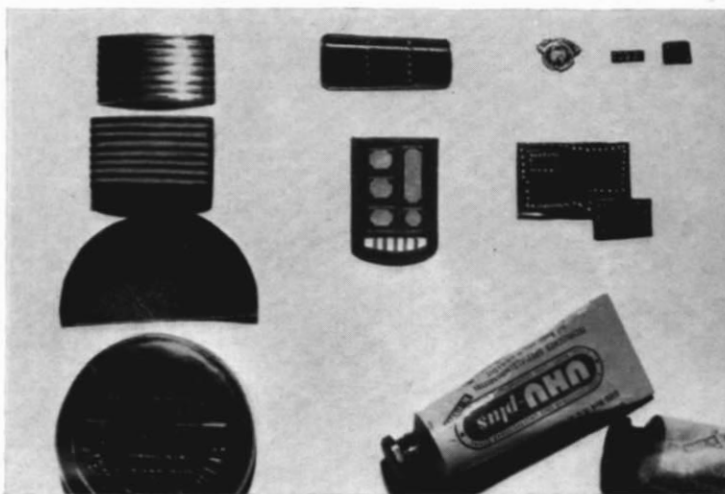
scheibe war und man das vorbeiführende Hauptgleis bzw. die DKW auch nicht gut verlegen konnte. Und da dem einem recht ist, was dem andern billig, scheue man sich als Modell-

bahner — gleich welchen Landes und Standes — nicht, in einem ähnlichen platzbeschränkten Fall es dem Vorbild gleichzutun!  
P. Schicker, Zürich

## Zwei kleine Folien- Kniffe

### 1. Das Prägen von Metall-Folien

Beispiele des Verfassers für einige aus Metallfolie geprägte Teile. Die inneren Hohlräume werden mit UHU-plus ausgefüllt.



Als ich vor kurzem einen Fahrradständer mit Wellblechdach bastelte, erschien mir das Bade-das-Wellblech (siehe Heft 12/XVI) als zu dick. Ich versuchte es daher mit der „Milchflaschen-deckel-Methode“.

Milchflaschen sind heutzutage mit dünner Alu-Folie verschlossen. Ich glättete mehrere solcher Deckel mit dem Daumnagel auf einer ebenen Unterlage. Man kann natürlich auch glatte Alu-Folie kaufen, die es in Haushalt-fachgeschäften gibt. Als Prägeform wurde ein Stück Holz zurechtgefeilt und in seine gewölbte Oberfläche die Wellblechstruktur eingefeilt. Man kann als Prägeform aber auch das Bade-das-Wellblech oder die Flasche selbst verwenden. Mit einem Holzstäbchen wird die Folie sorgsam in die Rillen der Form eingedrückt und es entsteht ein sauberes und dünnes Wellblech, das besser zum filigranen Fahrradständer paßt als das Bade-das-Wellblech.

Einmal auf den Geschmack gekommen, probierte ich noch mehr Verwendungsmöglichkeiten aus (s. Abb.). In kürzester Zeit entstand das Witte-Windleitblech (geprägt über dem Leitblech einer Trix-Lok), das ISG-Emblem (über dem plastischen Emblem an der Seitenwand eines Wagenmodells geprägt) und auch die Haustür (über einem Fallert-Teil geprägt). Es ist wirklich erstaunlich, was sich mit dieser Folie alles prägen läßt. Wenn man ein zugespitztes und nicht zu hartes Hölzchen benutzt, lassen sich selbst Feinheiten herausholen.

Diese Methode ist m. E. besonders dann geeignet, wenn man mehrere gleiche Teile herzustellen hat, die zum Gießen zu flach sind (z. B. Gully-Deckel, Güterwagentüren, Beschläge, Leitbleche, Riffelbleche usw.). Nichts scheuen viele Modellbahner ja mehr, als die Anfertigung ganzer Serien eines bestimmten Teiles. Hier kann das Folienprägen viel Arbeit und Zeit sparen helfen.

Noch ein Wort zur Festigkeit der Prägestücke. Da man die Folie sowieso nur mit Uhu-plus kleben und nicht löten kann, werden die geprägten Teile beim Kleben innen voll mit Uhu-plus ausgefüllt. Nach dem Aushärten kann man die Prägestücke dann nicht mehr verdücken und die Feinheiten sind auch gewissen Beanspruchungen, wie sie z. B. beim Anfassen eines Modells kaum vermeidbar sind, durchaus gewachsen.

M. Schroedel, Hildesheim

### 2. Riffelblech aus Stanniol-Papier

Es gibt zwar jetzt wieder Riffelblech zu kaufen (Fa. Nemec und Redlin; s. Heft 7/XVII), aber manchmal hat man es dennoch nicht zur Hand. Dann drückt man ein Stück Stanniol auf die Arbeitsfläche einer Feile und erhält so ein ganz sauberes Riffelblech, das man mit Uhu-plus auf das zu „schmückende“ Teil klebt (z. B. Abdeckung von Weichenantriebskästen).

Henning Wall, Düsseldorf



**Die Märklin-IVA-Anlage** Abb. 8. Gesamtübersicht über die Bahnhofseinfahrt der Märklin-IVA-Anlage (rechts in Abb. 6). Im Hintergrund die „Hauptstadt“, durch deren modernen Teil die Faller Autobahn auf Stützen (nach neuestem amtlichen Sprachgebrauch: aufgeständert) geführt ist.



## Die Privat- und Bergbahnen

haben ebenfalls viele Modelle auf der IVA zur Schau gestellt (Halle 17 bzw. 21), die dem Modellbahnfreund manche fachgerechte Anregung für seine eigene „private Privatbahn“ geben können.

Abb. 1 (oben). In Halle 17 steht u. a. dieses Modell der Talstation der Brienz-Rothorn-Bahn (Maßstab ca. 1 : 45).

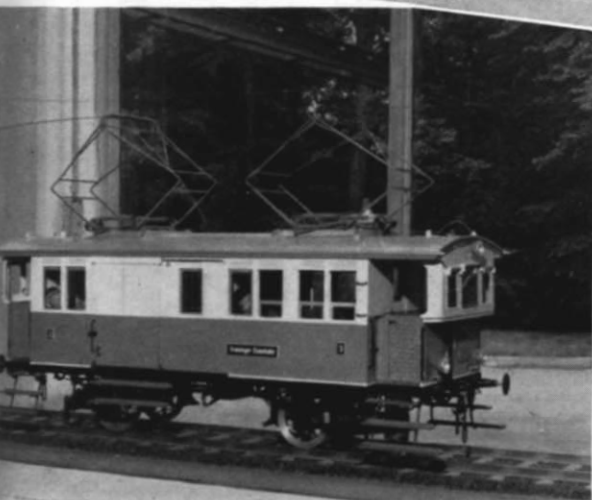


Abb. 2 (Mitte). Für eine elektrifizierte Modell-Nebenbahn bestens als Vorbild geeignet: der blau-weiße Old-Timer-Triebwagen der Trossinger Eisenbahn in Halle 17. (Am oberen Bildrand schimmert die „Fahrbahn“ der Monorail durch die Fensterscheiben).

Abb. 3 (rechts). Die N-Bahnen haben ebenfalls bereits als Demonstrationsmodelle Fuß gefaßt. Diese N-Anlage (in Halle 21, Bergbahnen) zeigt z. B. die Schienenbus-Verbindung zwischen einer Seilbahn und einer Hauptbahnstation. Der adrett gebastelte Schienenbus, hier am Haltepunkt neben den Hauptbahnzügen, war offenbar zu nett geraten, denn bei einem unserer späteren Besuche war er bereits „weg“ ...

Die Autos der N-Auto-bahn im Hintergrund bewegten sich tatsächlich, aber erst bei näherem Hinsehen erkannte man, daß sie auf einem grauen Gummi-„Förderband“ festgeklebt waren. Kein schlechter Einfall!







*„Kinder, seht Euch das nur an - Männer spielen Eisenbahn!“*

Liselotte Pulver – sie könnte dies gerade gesagt haben – freut sich hier zusammen mit ihrem Film-Ehemann Dr. Prätorius (alias Heinz Rühmann) und dessen Freunden (Werner Hinz und Fritz Tillmann) über das spannende „Fußbodenspiel“ (und sie vergessen darüber auch den böswilligen Film-Widersacher Professor Speiter). Eine Szene aus der Constantin-Neuverfilmung des „Dr. med. Hiob Prätorius“.

Foto: DB/Constantin-Film

## Was man tunlichst lassen sollte:



... einen schienengleichen Wegübergang mitten durch eine Weiche zu führen! Wenn es zwar auch spezielle Fälle gibt, bei denen der Übergang wenigstens nur die festen Schienenteile einer Weiche quert, so dürfte die Anlage des Weges mitten durch den Bereich der beweglichen Zungen in der Praxis nirgends zu finden sein. Zu groß wäre die Gefahr, daß Steine, Beine und andere kompakte Gegenstände in den Spalt zwischen Zunge und Backenschiene geraten und dann beim Umstellen der Weiche ein ordentliches Anliegen der Zunge verhindern würden. Eine Entgleisung wäre die Folge, mit all ihren Folgen. Also lasse man dies tunlichst ...

(Foto: H. R. Bernhauser, Oberrieden/Schweiz)