

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XVII
24. 9. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2,- DM

Fleischmann KURIER —.50



Hauszeitschrift für die Freunde unserer HO-Modellbahn



4 x jährlich!

FÜR JEDEN,
der etwas von der gro-
ßen oder der kleinen
EISENBAHN erfahren
möchte.

PÜNKTLICH
AKTUELL
UND
SEHR PREISWERT!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 12/XVII

1. Dritter IVA-Bericht (Schluß)	531	10. „Muffelburg“ – Pit-Peg Anlagenentwurf mit perspektivischem Schaubild, II. Teil	548
2. Am Rande der IVA entdeckt:		11. Die N-Bahn im Koffer	550
I. Göring's Salonwagen – „zweckentfremdet“	532	12. Standbeleuchtung mit einfachen Mittel'n	551
II. Faller-Autobahn auf Fährrschiff-Modell	532	13. „Schwedenplatte“ oder „Schwedentrunk“? (Karikatur)	551
III. Gabelstapler-Spiralstraße	532	14. Das ROT-10-Zug-System	551
IV. Eisenbahn-„Diva“ mit „oben ohne“ (ET 27)	547	15. Kleiner Schnellkurs in Stilistik (IVA-Anlagen)	554
V. Automatische Waggon-Entladung mittels Gleisanschlag	547	16. Weichenbau-Tip: Das fluchtende Herzstück	555
3. Form-Vorsignale in Bahnhofs-Köpfen	533	17. MMMM / „m ³⁶ “	555
4. Die Fleischmann-V 100	535	18. Unsichtbare Weichenantriebe	556
5. Die IVA-Anlage des MEC Bremen	536	19. Die Bahnsteigsperr	557
6. Darüber lacht man auf der IVA (Karikatur)	541	20. Einen Gruß aus der Schweiz... (Anlage Gut, Zürich)	561
7. Diskussionsthema: Lange „Traumwagen“		21. In der Mitte entdeckt... (vorweggenommene Arnold-Messeneuheiten 1966)	562
I. Die Wagenzahl bei DB-Reisezügen	543	22. So kommt man leicht zu „Traumwagen“ (Umbau-Hinweise)	563
II. MIBA-Umfrage	545		
8. Humoriges von der IVA (Schwingel-Bahn)	545		
9. A-Spitzenlicht für Märklin-BR 23	546		

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 -,15 DM Versandkosten).

► Heft 13/XVII ist spätestens 22. 10. 65 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Erste Weltausstellung des Verkehrs

München vom 25. 6. — 3. 10. 1965



MIBA-Bildbericht III (Schluß)

Noch kurze Zeit und die IVA schließt ihre Pforten. In den Heften 10 und 11/XVII haben wir Sie auf das aufmerksam gemacht, was es für einen Modellbahner zu sehen gab. Heute – außer der Bremer Modellbahnanlage – noch ein paar Dinge, die wir am Rande entdeckt haben und die Ihnen z. T. nicht so ohne weiteres zugänglich waren (wie z. B. der unsichtbare Bremer Weichenantrieb aus Fleischmann-Relais auf S. 556), sowie ein paar auflockernde Schnappschüsse.

Wer gerade erst aus dem Urlaub zurückkommt und noch nicht auf der IVA war, sollte das Versäumte umgehend nachholen. München ist durchaus eine Reise wert und gar manches auf unseren Bildwiedergaben nimmt sich in natura ganz anders aus. Und wer will nicht gern mal eine Großrakete aus der Nähe

sehen oder gar die Marsfotos des Mariner IV persönlich in Augenschein nehmen, selbstverständlich erst nach der Besichtigung des Eisenbahn-Freigeländes. Bei den einzelnen Fahrzeugen stehen Tafeln, denen alles Wissenswerte entnommen werden kann. Und die „Panorama-Scheiben“ der französischen TEE-Wagen beispielsweise, von der Innenausstattung der Wagen ganz zu schweigen, weiß man erst richtig zu würdigen, wenn man höchstpersönlich hindurchgesehen hat. Und 200 Sachen auf Schienen erlebt man schließlich auch nicht alle Tage! Und das bayerische Bier ist auch nicht zu verachten, und wenn Ihr Tischnachbar im Hofbräuhaus meint: „Gestern war I auf d'r IVauA“, dann sei Ihre Gegenantwort auf Bayuvarisch: „I Vei A!“ („I fei a“ = „Ich übrigens auch!“ – Au!) WeWaW



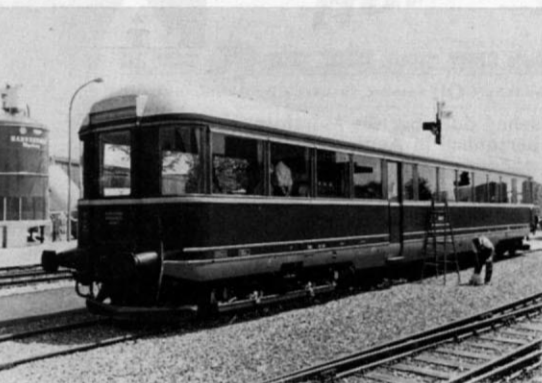
Unter WeWaW's kritischem Blick . . .

. . . verrenkte GERA (Günter E. R. Albrecht) am Rande (des Bildes unten und des Ausstellungs-Bahnsteiges) seinen Corpus, um das abzukonterfeide Fahrzeug wenigstens einigermaßen mit dem Weitwinkel auf die Platte zu bannen, während WiWeW die Nase (und die Hände) voll hat und sich aus dem Staube (des Freigeländes) macht.



Diesem Heft liegt eine Frage-Karte bei, die auch **Sie** bitte bis spätestens 10. 11. 65 zurücksenden wollen (s. a. S. 545).

Am Rande der IVA entdeckt...

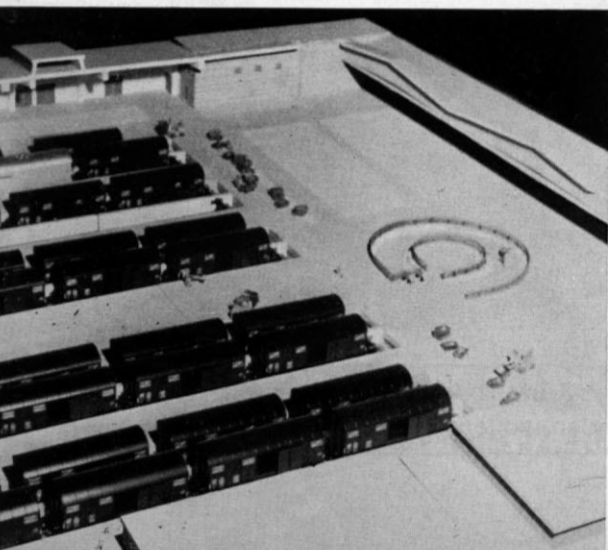
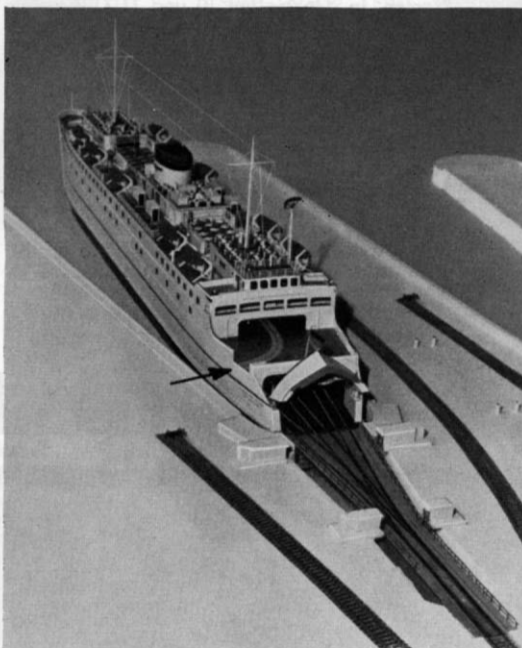


Hermann Göring's Salonwagen — „zweckentfremdet“

Wer Heft 10/XII besitzt, dem wird dieser Wagen zweifellos irgendwie bekannt vorkommen. Richtig, es ist der Salon-Aussichtswagen AS ü 39. Allerdings hat er jetzt keine Fenster mehr in den Dachwölbungen und auch die einstens komfortable Inneneinrichtung ist einer nüchternen technischen Ausstattung gewichen. Die Österreichischen Bundesbahnen haben diesen ehemaligen Salon-Wagen von „Hermann Meier“ (alias Göring) als Meßwagen (ÖBB 951 100) umgebaut. Er soll nun übrigens der erste Meßwagen in Europa sein, bei dem alle Messungen nicht mehr mechanisch, sondern rein elektrisch durchgeführt und ausgewertet werden. Trotz der diversen Änderungen ist dieser Wagen in seinem blauen Kleid aber ein schmuckes und elegantes Fahrzeug geblieben, was wohl nicht zuletzt auf die großen und zahlreichen Fenster zurückzuführen ist.

Was macht da Faller auf dem Achterdeck?

Dieses Modell des DB-Fährschiffes „Theodor Heuß“ ist anscheinend für noch „höhere“ Aufgaben als sein stillliegendes Dasein auf der DB-EACO-IVA-Anlage (s. Heft 11/XVII, S. 508) bestimmt. Auf dem Achterdeck entdeckten wir ein in das Deck eingelassenes Faller-Autobahn-Straßenstück (s. Pfeil), das darauf schließen läßt, daß bei anderer Gelegenheit mit diesem Modell auch die Verladung von Kraftfahrzeugen im Betrieb demonstriert werden soll.



Frankfurter Hoch- und Tiefstapler

Bei diesem DB-Modell in Halle 16 zog uns zunächst nur die massierte Aufstellung der Güterwagen an, doch bei näherem Hinsehen entdeckten wir den „Rundlauf“ (rechts im Bild): Es handelt sich dabei keineswegs um eine Art DB-Privat-Manege für ankommende Zirkus-Tiere, sondern es ist eine in bequemer Steigung aus den Tiefen des Güterbahnhofes kommende Gabelstapler-Straße.

Das Ladegeschäft wird bei der DB bekanntlich mehr und mehr mit solchen Gabelstaplern versehen, für die dann geeignete Fahrbahnen vorhanden sein müssen, um beispielsweise wie in der — hier als Modell dargestellten — neuen überdachten Güterabfertigung Frankfurt/Main die Güter nach oben oder unten zu befördern. Ein solcher „Rundlauf“ könnte evtl. auf einer größeren Modellbahnanlage mit weiträumigem Güterbahnhof ein auch fachlich wohlbegründetes „Füllobjekt“ sein.

Bei den meisten Modellbahn-Bahnhöfen ist die ganze Bahnhofslänge sicherungs- und damit signaltechnisch ein Blockabschnitt, d. h. das Einfahrtssignal für den Bahnhofsbereich sichert den Block „Bahnhof“ gegen den „ankommenden“ Streckenblock ab; die Ausfahrtssignale dagegen sichern den ersten dem Bahnhof folgenden Streckenabschnitt. Da der Abstand zwischen Einfahrt- und Ausfahrtssignalen selten größer ist als der Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal, steht das zu den Ausfahrtssignalen (Mehrzahl!) gehörende Vorsignal (Einzahl!) meist unmittelbar vor dem Einfahrtssignal. Wer seine Anlage also signaltechnisch richtig ausrüsten möchte, sollte dieser Tatsache Rechnung tragen.

Dabei sind folgende zwei Umstände zu berücksichtigen:

1. Ein Bahnhof wird, wenn er nicht zu klein ist, mehrere Gleise haben, von denen Zugfahrten auf die Strecke gehen. Also wird es mehrere Ausfahrtssignale geben, aber für alle zusammen nur ein Vorsignal, welches dann unmittelbar vor dem Einfahrtssignal steht.

2. Dieses Vorsignal darf nur dann „Frei“ anzeigen (Signalbilder Vr 1 oder Vr 2), wenn auch das Einfahrtssignal die Fahrt freigibt (Signalbilder Hp 1 oder Hp 2). Geht das Einfahrt-Hauptsignal auf Stellung „Halt“ (Hp 0), muß auch das Vorsignal auf „Halt erwarten“ (Vr 0) zurückfallen, obwohl das zugehörige Ausfahrtssignal weiterhin „Freie Fahrt“ anzeigen kann (wenn z. B. ein Zug noch durch den Bahnhof fährt).

Eine derartige Signalkombination läßt sich mit Märklin-Form-Signalen (und beschränkt auch mit Trix-Form-Signalen) ohne allzugroßen schaltungstechnischen Aufwand nach-

bauen. Das nachfolgende Schaltungsbeispiel wurde mit Märklin-Signalen ausgeführt, weil das Märklin-Signal-Sortiment alle vorkommenden Signal-Typen bietet. Dabei ist nur am Vorsignal ein „einschneidender“ Eingriff notwendig.

Da bei den Ausfahrtssignalen sowohl die Signalbilder Hp 1 als auch Hp 2 (außer Hp 0) vorkommen können, muß auch das Vorsignal die Signalbilder Vr 0, Vr 1 und Vr 2 zeigen können. Dieses Vorsignal (z. B. Märklin 7038) hat als Antrieb zwei Magnetdoppelspulen: Vr 0 – Vr 1 und Vr 0 – Vr 2, wobei die gemeinsame Rückführung (gelbes Kabel) an ein Ende jeder Spule geführt ist. Diese (innere) Verbindung muß so aufgetrennt werden, daß die beiden Vr 0-Spulen und die Vr 1- und die Vr 2-Spule je eine gemeinsame Rückführung erhalten. Es muß also ein zweites gelbes Kabel mit entsprechendem Außenanschluß angebracht werden.

In Abbildung 1 ist links das schematische Gleisbild eines Bahnhofskopfes gezeichnet, dessen drei Gleise, aus denen Zugfahrten in die weiteren Strecken stattfinden können, mit den drei verschiedenen Hauptsignaltypen ausgerüstet sind: S I für Hp 0/Hp 1, S II für Hp 0/Hp 1/Hp 2 und S III für Hp 0/Hp 2. Das Einfahrtssignal S kann die Signalbilder Hp 0/Hp 1/Hp 2 zeigen. Zwar werden die wenigsten Bahnhöfe das gleiche Gleisbild haben, aber das Beispiel soll ja auch nur alle Möglichkeiten auf einmal demonstrieren. Anhand der Abb. 1 seien noch einmal die Schaltaufgaben gestellt: Das Vorsignal V soll nur betätigt werden können, wenn das Einfahrtssignal S die Bahnhofseinfahrt freigibt; es soll geschlossen werden, wenn das Signal S geschlossen wird und es

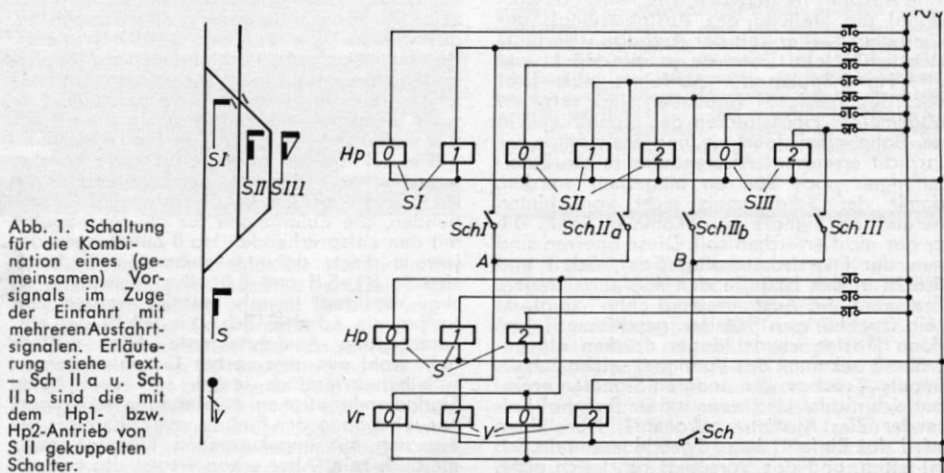


Abb. 1. Schaltung für die Kombination eines (gemeinsamen) Vorsignals im Zuge der Einfahrt mit mehreren Ausfahrtssignalen. Erläuterung siehe Text. – Sch I a u. Sch II b sind die mit dem Hp1- bzw. Hp2-Antrieb von S II gekuppelten Schalter.

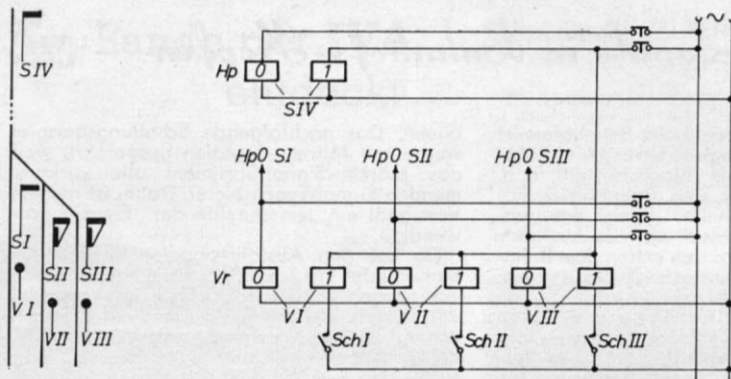


Abb. 2. Kombination mehrerer Vorsignale (an den Ausfahrten) mit einem Streckensignal. Erläuterung siehe Text. V I, V II u. V III sind die jeweils direkt vor den Ausfahrtsignalen S I, S II und S III stehenden Vorsignale.

soll die jeweilige Stellung der Ausfahrtsignale S I, S II oder S III anzeigen, wenn S „Frei“ zeigt.

Und hier die Lösung dieser Aufgaben: Wenn das Einfahrtsignal S auf „Freie Fahrt“ steht, wird der in dem Signal eingebaute Schalter Sch (sonst als Fahrstromschalter verwendet) geschlossen. Dieser Schalter liegt im Zuge des Anschlusses an die neu eingelötete Rückführung (gelbes Kabel) der Spulen für Vr 1 und Vr 2! Nur bei geschlossenem Schalter S wird also das Vorsignal V geöffnet werden können: Teil eins der Aufgabe ist erfüllt! Die Zuleitungen für die Vr 0-Spulen (blaues Kabel mit rotem Stecker) werden mit der entsprechenden Zuleitung für die Hp 0-Spule des Signals S verbunden; wird das Signal S auf „Halt“ (Hp 0) gestellt, so nimmt auch das Vorsignal V die Stellung Vr 0 ein: Die zweite Bedingung ist erfüllt! Die Zuleitungen für die Vr 1- und die Vr 2-Spulen werden mit den entsprechenden Zuleitungen der Signale S I, S II und S III verbunden; wenn das Einfahrtsignal S offen, d. h. Schalter Sch geschlossen ist und eine Ausfahrt freigegeben wird, wird das Vorsignal die Stellung des Ausfahrtsignals ankündigen: Dritter Teil der Aufgabe ist erfüllt! Wirklich? Nein! Denn da ja alle Hp 1- und alle Hp 2-Spulen der Ausfahrtsignale jetzt über das Vorsignal verbunden sind, setzt ein allgemeines Hochstrecken der Signalfügel in der Bahnhofsausfahrt ein, und das wollten wir ja nicht erreichen! Also müssen in die Zuleitungen noch Sperren eingebaut werden, damit der Schaltimpuls nicht von „hinten herum“ an Signale herankommen kann, die er gar nicht erreichen soll. Diese Sperren sind nun die Fahrstromschalter Sch I, Sch II und Sch III in den betreffenden Ausfahrtsignalen. Erst wenn ein Ausfahrtsignal „Frei“ zeigt, ist sein zugehöriger Schalter geschlossen; erst dann (Tasten etwas länger drücken als gewohnt!) bekommt das Vorsignal seinen Schaltimpuls – und an den anderen Signalen ereignet sich nichts! Und wenn ein im Bahnhof haltender Zug Ausfahrt bekommt? Nun, dann wird das Einfahrtsignal S geschlossen sein, Sch ist offen, und das Vorsignal rührt sich nicht.

Wer auf die Fahrstromschalter der Signale nicht verzichten kann oder mag, weil er sie für Zugbeeinflussung, Rückmeldung oder andere Schaltaufgaben benutzt, wird sich wohl oder übel damit helfen müssen, daß er den Signalspulen eines der handelsüblichen Relais von Märklin, Fleischmann, Trix, Conrad oder Falter parallel schaltet, wobei wohl den Relais mit mehreren Umschaltern der Vorzug zu geben ist, weil dann genügend Kontakte für andere Schaltaufgaben freibleiben. Natürlich lassen sich beliebig viel weitere Ausfahrtsignale anschließen; die entsprechenden Zuleitungen werden an die Punkte A bzw. B in der Abb. 1 gelegt.

Und nun die Umkehrung dieser Schaltung: Steht nämlich das dem Bahnhof folgende Streckenblocksignal nur auf Vorsignal-Hauptsignal-Abstand von den Ausfahrtsignalen entfernt, dann steht vor jedem Ausfahrtsignal ein Vorsignal, von denen jeweils nur jenes die Stellung des Streckenblocksignals ankündigt, das vor dem „Frei“ zeigenden Ausfahrtsignal steht. Auch diese Signalkombination finden wir häufig beim großen Vorbild. Wie Abb. 2 zeigt, ist das schaltungstechnische Prinzip fast das gleiche wie bei der Bahnhofseinfahrt. Wieder müssen die Rückleitungen der Spulen in den Vorsignalen getrennt werden. Diesmal ist es sogar noch etwas einfacher, weil hier wohl meist nur die einfachen Vorsignale für die Signalfügel Vr 0/Vr 1 in Frage kommen.

Die Zuleitungen aller Vr 1-Spulen werden zusammengefaßt und mit der Zuleitung für die Hp 1-Spule des Streckenblocksignals S IV verbunden, die Zuleitungen für die Vr 0-Spulen mit den entsprechenden Hp 0-Zuleitungen der jeweils direkt dahinter stehenden Ausfahrtsignale S I, S II und S III. Die Auswahl, welches Vorsignal jeweils betätigt werden soll, treffen die Schalter Sch I bis Sch III der entsprechenden Ausfahrtsignale. Alles weitere geht wohl aus dem vorher Gesagten hervor.

Selbstverständlich lassen sich auch beide Signalkombinationen miteinander vereinigen, nur wird dann der Einbau von Hilfsrelais bei Signalen mit ungekoppelten Flügeln unvermeidlich sein. Aber schon wegen des reizvol-

Mit guter „Straßenlage“:

Die neue Fleischmann V 100

Gerade noch rechtzeitig vor Redaktionsschluß rollte uns eines der ersten serienmäßigen Exemplare der Fleischmann-V 100 auf den Redaktionstisch und wir konnten so die ersten Fahrversuche damit unternehmen. Vor allem aber können wir Ihnen dieses Modell nun auch bildlich noch etwas eingehender vorstellen, nachdem es im Messebericht diesbezüglich etwas zu kurz kam.

Unsere ersten Fahrversuche ergaben, daß auch die Serienausführung gleich gute Fahreigenschaften aufzuweisen hat wie das seinerzeitige Messmuster. Auch bei größeren Geschwindigkeiten liegt die Lok „wie ein Brett“ auf dem Kurvengleis. Das ist wohl auf den tief im Treibdrehgestell gelagerten Motor und das leichte Kunststoffgehäuse zurückzuführen (tiefe Schwerpunktage!). Obgleich die maximale Fahrgeschwindigkeit (bei 12 Volt umgerechnet etwas über 200 km/h) weit über der des Vorbildes liegt, läßt sich die Lok auch recht langsam steuern ohne zu mucken. Das ist besonders wichtig, denn die V 100 2181 gehört ja zu den Mehrzweckloks dieser Baureihe und kann folglich auch im Rangierdienst eingesetzt werden. Die hohe Betriebsnummer 2181 besagt übrigens, daß der Prototyp dieses Modells zu den stärkeren Loks der Baureihe V 100 mit 1350 PS gehört (Betriebsnummern 2001–3999), im Gegensatz zur Trix-Version



V 100 1009, die die 1100 PS-Loks (Betriebsnummern 1001–1999) zum Vorbild hat.

– Das Fahrgeräusch ist sehr gering, ja, für die Nachbildung einer Diesellok schon fast zu gering.

Pluspunkte verdient auch die Detaillierung. So haben z. B. die Stirnfenster des Führerstandes wie beim Vorbild unterschiedliche Rahmen: schwarz für das (beim Vorbild in Gummi gelagerte) feste Fenster, silbern für das (in Metallrahmen gefaßte) Ausstellfenster (s. Bild oben). In die Scheiben sind auch die Scheibenwischer mit eingeformt (die man sich zwecks bessere Sichtbarkeit ggf. noch etwas dunkel einfärben kann). Auch die feine und reichhaltige Detaillierung der Drehgestelle, der Pufferbohlen und des Lokrahmens dürfte kaum Wünsche offen lassen. Die Trifffläche des Umlaufbleches hat sogar „Gleitschutznoppen“.

Das Gehäuse läßt sich nach dem Lösen einer Schraube an der Unterseite der Lok leicht abnehmen und bietet ggf. auch Platz für die Unterbringung eines Umschaltrelais, wenn die Lok auf Wechselstrombetrieb umgestellt werden soll. (Der Gleichrichter für den automatischen Lichtwechsel ist dann ggf. durch einen stärkeren zu ersetzen, der zusätzlich noch den Motorstrom gleichrichten kann). Nachdem Fleischmann – wie im Messebericht bereits erwähnt – nunmehr den Maßstab auf etwa 1:85 reduziert hat, paßt die V 100 auch optisch recht gut zu Fahrzeugen anderer Bahnen, die im Maßstab 1:87 gehalten sind.

Hinsichtlich der allgemeinen Auslieferung erhielten wir von der Firma Fleischmann den Bescheid (wir zitieren wörtlich): „... daß wir unsere Neuheiten nicht vor Ende September frühestens gänzlich ausgeliefert haben werden, und daß eine Nachfrage beim Lieferwerk danach zwecklos sei.“



len Bildes der hintereinander stehenden Signale sollte man hier nicht mit dem Gelde geizen, ganz abgesehen von der Vorbildtreue!

Die Vorsignale in der Bahnhofsabfahrt sind übrigens nicht direkt an das tatsächliche Vorhandensein eines Streckenblocksignals gebunden. Auf der bald hinter dem Bahnhof in einem Tunnel verschwindenden oder sonstige nicht direkt einzusehenden, „in die Ferne“ führenden Strecke steht bestimmt eines – man sieht's nur nicht! So werden die Vorsignale

zum Trick einer quasi-optischen „Anlagenverlängerung“. Schaltungsmäßig bleibt dabei alles beim alten – nur das Streckenblocksignal entfällt mit Ausnahme der Taste für Hp 1.

Abschließend sei noch gesagt, daß sich diese Schaltungen natürlich auch verwenden lassen, wenn die Signale durch den Zug oder durch irgendeine Automatik gesteuert werden. An die Stelle der Drucktasten treten dann Gleiskontakte o. ä. Und nun „Freie Fahrt“ zum Einbau von Vorsignalen und viel Spaß dabei!

Die IVA-Anlage des MEC-Bremen

In Halle 5 auf der IVA ist die Nachbildung eines (halben) großen See-Frachtschiffes aufgebaut und in einem der Laderäume befindet sich auch eine große Modellbahn-Anlage in Baugröße H0, die vom MEC Bremen in rund 6jähriger Bauzeit errichtet wurde. Mit dieser Anlage soll der Güterumschlag im Hafen von Bremen demonstriert werden. Verständlicher Weise hat man sich dabei auf einen markanten Ausschnitt des Bremer Hafengebietes beschränkt, denn eine vollständige Nachbildung hätte selbst den in einem Schiffs-laderaum zur Verfügung stehenden Platz nicht ausreichen lassen. Die Größe der Anlage ist immerhin 10 x 4 m. Insgesamt sind etwa 200 m Gleise und etwa 120 (Nemec-)Weichen aller Art verlegt. Dargestellt ist das Gebiet des „Weserbahnhofes“, des Europahafens und ein Teil des Überseehafens. Diese drei Objekte sind auch die Hauptpunkte für den Güterumschlag.

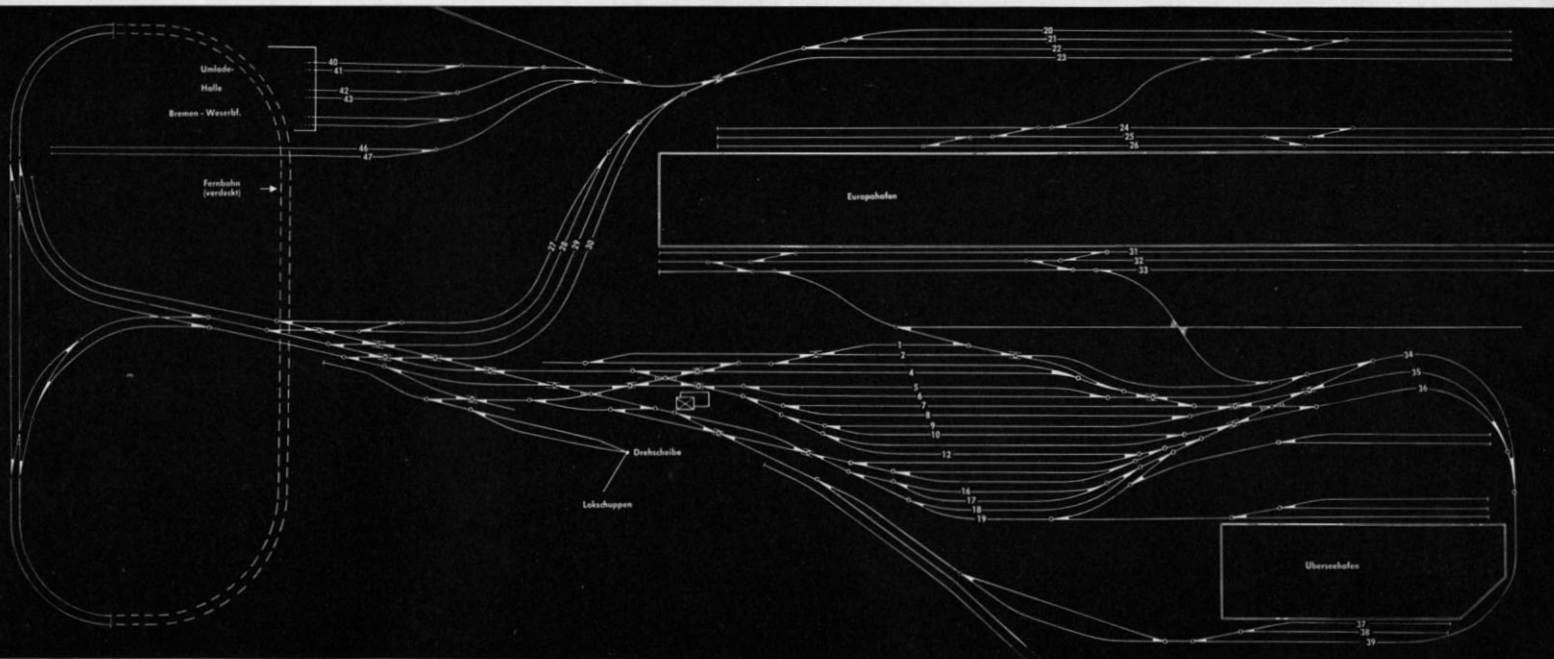
Vom Besuchergang aus gesehen befindet sich der Weserbahnhof in der hinteren linken Ecke der Anlage. In Wirklichkeit ist seine Aufgabe, alles aus dem Hinterland des Hafens kommende Einzel-Stückgut zu sammeln, also alle zunächst noch nicht nach Bestimmungsorten sortierten Kisten, Säcke, Fässer usw., die per Bahn, Lkw oder mit Binnenschiffen ankommen. In den Hallen dieses Bahnhofes (er heißt „Weserbahnhof“, weil er direkt an der Weser liegt) werden diese Güter nach Bestimmungsorten sortiert und zu Waggonladungen zusammengestellt. Diese „Richtungswaggons“ werden dann vom Weserbahnhof zum „Zollauschluß“-Bahnhof (Gleisanlage in der Mitte der Anlage) „verschoben“ und von dort zu den Anschlußgleisen am jeweiligen Hafenbecken, wo der „Richtungsdampfer“ festgemacht hat. Der „Zollauschluß-Bahnhof“ ist bereits zollrechtliches Ausland bzw. „Niemandland“.



Abb. 1. Ein besonderer Blickpunkt auf der etwa 40 qm großen Anlage sind die insgesamt 13 Schiffsmodelle (Überseeschiffe, Schuten und Schlepper) im M 1 : 100. Sie sind „seetüchtig“ und schwimmen auch auf der Modellanlage in richtigem Wasser. Die Kräne an den Kaianlagen wurden von Mitgliedern des MEC nach Originalplänen gebaut.

Abb. 2 (rechts). Diese Luftaufnahme macht deutlich, daß 4 m Tiefe für eine H0-Anlage schon ein recht imposantes Maß sind. Im Hintergrund das Becken des Europa-Hafens, in der Mitte die Gleise des Zollauschluß-Bahnhofes. Im Vordergrund sind die beiden Kibri-Brücken und die Baustelle des Titelbildes zu erkennen.





▲ Abb. 3. Gleisplan im Maßstab etwa 1 : 50.

◄ Abb. 4. Trotz ihrer Größe von 4 x 10 m kann die H0-Anlage nur einen Ausschnitt der gesamten Hafenanlagen wiedergeben (hier schwarz umrandet). □ ist der Übersee- und E der Europa-Hafen, A der Zollausschluß-Bahnhof. Zum Hafen gehören in natura außerdem: ○ = Ölhafen, HU = Hüttenhafen, KO = Kohlenhafen, K = Kalihafen, W = Werfthafen, G = Getreidehafen, HF = Holz- u. Fabrikenhafen. Der feine Pfeil an der rechten unteren Kante der Umrandung zeigt auf den Weserbahnhof.

Abb. 5. (gegenüberliegende Seite). Übersichts-„Luftbild“ der gesamten Anlage. Der Verlauf der Gleisanlagen kann bequem mit dem Gleisplan (Abb. 3) verglichen werden.



BREMEN

Nun kommen aber nicht nur einzelne Stückgüter in Bremen an, sondern auch komplette Waggonladungen, die jeweils ein und dasselbe Ziel (Land oder Hafen) haben. Diese Waggon werden gleich zum Zollausschluß-Bahnhof bzw. zum Kai-Gleis weitergeleitet. Der Zollausschluß-Bahnhof ist also eine Art Rangierbahnhof, auf dem die ankommenden Züge über einen Ablaufberg „zerlegt“ und zu neuen Zugsgarnituren zusammengestellt werden, nunmehr jedoch sortiert nach Schiffen oder Routen. Diese Fahrt zu den einzelnen Schiffen in den verschiedenen Häfen konnte jedoch im Modell wegen Platzmangel nicht mehr dargestellt werden. Was eine „Landratte“ kaum für möglich hält: Die Schiffe legen nicht willkürlich an irgend einem Kai an, sondern für Schiffe nach und von Europa ist nur der Europa-Hafen zuständig, für Überseeschiffe der Übersee-Hafen, für Tanker der Ölhafen, für Getreideschiffe der spezielle Getreidehafen usw. (s. a. Abb. 4).

Die mit den Schiffen ankommenden Güter werden in den großen Lagerhäusern und Schuppen gesammelt, nach Bestimmungsorten

Abb. 6 (rechts). Ein gewisses Problem ist bei großen Ausstellungsanlagen immer die Ausgestaltung. Dieses Bild zeigt, daß die Bremer auch diesen Punkt nicht vernachlässigten.

Abb. 7. Die elegant geschwungene Gleisführung im Verlauf der Zufahrt zum Weserbahnhof.



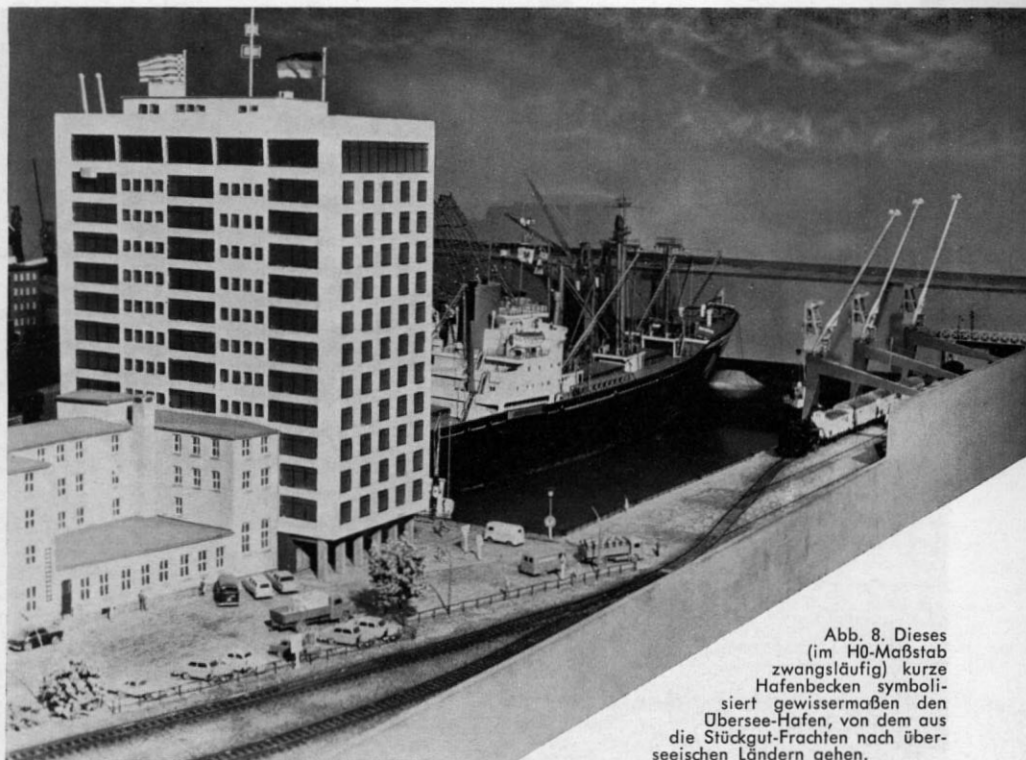


Abb. 8. Dieses (im H0-Maßstab zwangsläufig) kurze Hafenbecken symbolisiert gewissermaßen den Übersee-Hafen, von dem aus die Stückgut-Frachten nach überseeischen Ländern gehen.

sortiert und dann als komplette Waggonladungen bzw. ganze Züge direkt aus dem Hafengebiet ins Hinterland gefahren.

Das ist nur ein kurzer Abriss des Geschehens in einem Hafenbahnhof, wie es — verständlicherweise etwas vereinfacht — mit dieser IVA-Anlage demonstriert werden soll. „Landratten“ werden diesem Betrieb vielleicht etwas „unsicher“ gegenüberstehen. Aber diese Zeilen mögen wenigstens jenen Besuchern, die diese Anlage erst noch zu sehen bekommen, einige Beobachtungshinweise geben; die Tonbänderläuterungen gehen leider mit dem Betriebsablauf nicht konform, so daß besagten „Landratten“ (zu denen wir selbst auch gehören) die Zusammenhänge etwas verlorengehen.

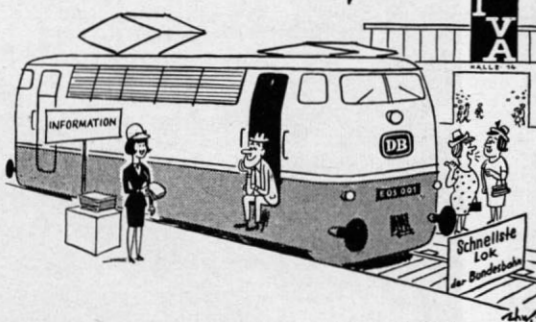
Der Betrieb auf der Modellbahnanlage läuft (ca. 20 Minuten lang) vollautomatisch ab und zwar mit einer Relais-Schaltung, die durch Gleiskontakte und die Loks gesteuert wird.

Die komplette Anlage kam übrigens in 50 Kisten verpackt in München an. Nach der IVA wird sie ihre dauernde Bleibe im Bremer-Übersee-Museum (direkt am Hbf. Bremen) finden.

Die Schiffsmodelle im Maßstab 1:100, die dieser Anlage tatsächlich erst den letzten Schliff geben, verdienen ein Sonderlob. Auch wenn man kein passionierter Schiffsmodeller ist, lacht einem das Herz im Leib ob dieser mit

viel Liebe und Geduld gebauten Modelle, die alle „seefähig“ und fernsteuerbar sind! Erbauer ist Herr Rolf Künzel aus Bremen und sein Sohn.

Darüber lacht man auf der



„Wie ich meinen Mann kenne, bewundert er jetzt sicher die wohlgelungene Konstruktion des neuen DB-Stars ...!“

Zeichnung: Schwarz/DB

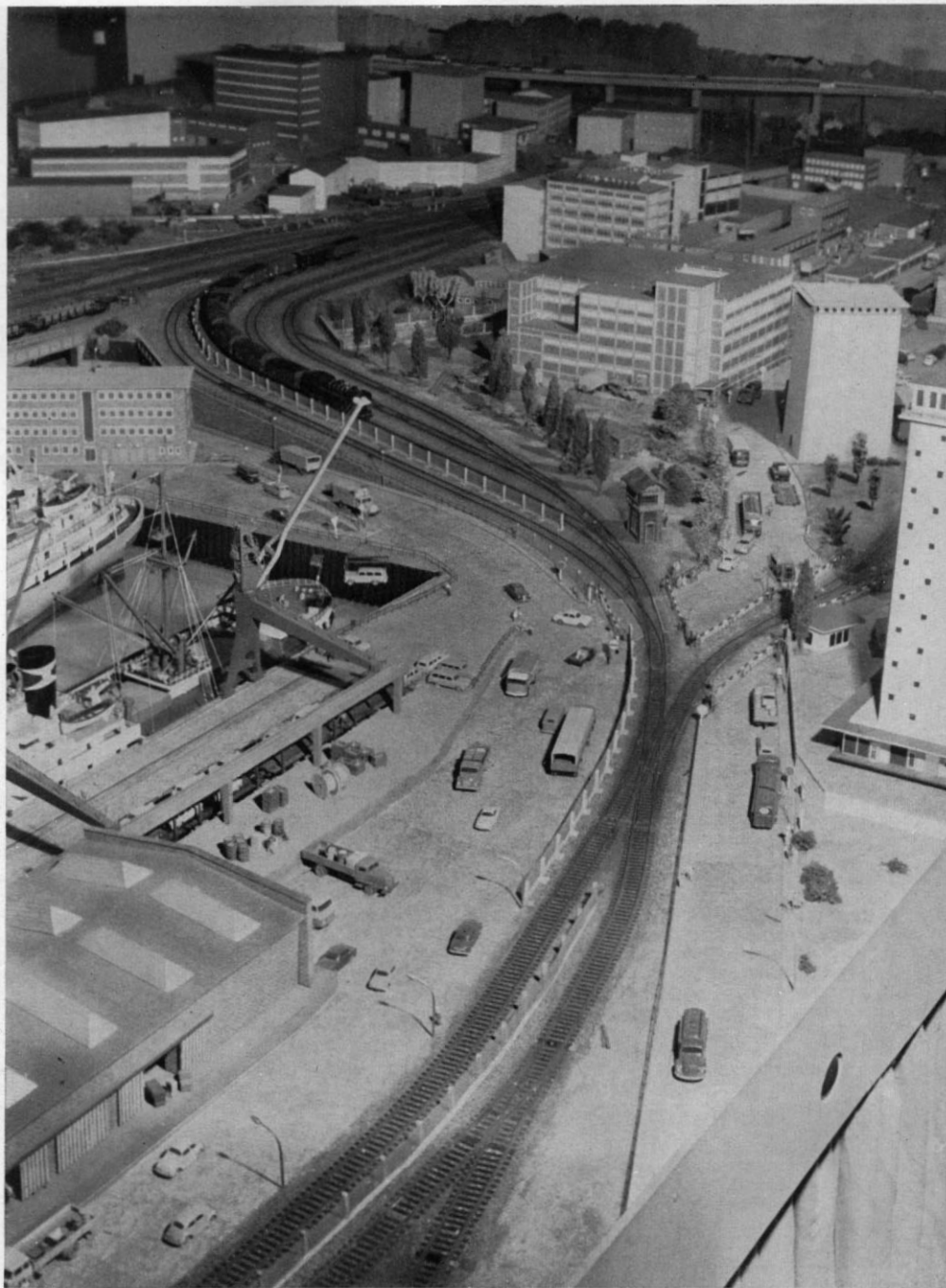


Abb. 9. Ein abschließendes Bild von der Bremer Anlage mit der weit geschwungenen Zufahrt zum Weserbahnhof, in den die ankommenden Züge rückwärts eingedrückt werden.

Ist die Wagenzahl entscheidend?

Ihre Ansicht, daß die Raumnot im Lauf der Jahre geringer wurde und die Anlagen daher heute etwas größer sind als vor einigen Jahren, trifft zu, trotzdem kann man keinesfalls der Forderung nach längeren Schnellzugwagen zustimmen. Denn auf fast allen Anlagen verkehren die Schnellzüge mit viel zu wenig Wagen – eben aus Raumgründen!

Ein Schnellzug mit 4 Wagen ist kein brauchbarer Schnellzug, auch dann nicht, wenn er aus Ihren „Traumwagen“ besteht. Wenn man Miniaturbahnen sein will, genügt es nicht, alle Fahrzeuge möglichst maßstabgetreu zu haben. Zu einer guten Miniaturbahn gehört ebenso, daß die Anzahl der Wagen eines Zuges möglichst weitgehend dem Vorbild entspricht. Ein Schnellzug, der einen Speisewagen führt, sollte daher auch auf der Anlage aus mindestens 8 Wagen bestehen. Wenn man diese Forderung aufstellt – man muß sie aufstellen, wenn man wahrheitsgetreuen Eisenbahnbetrieb will – dann kommt man auch in Zukunft bei der Mehrzahl der Anlagen mit der Raumgröße in Konflikt.

Eine Modellbahn kann deshalb nie ganz auf Kompromisse verzichten.

Wenn man die Schnellzugwagen gemäß Ihrer Ansicht verlängerte, kann man bei gegebener Raumgröße nur noch Schnellzüge mit weniger Wagen fahren. Das wäre falsch. Denn der Trend geht bei der Bundesbahn (s. die neu elektrifizierten Strecken) zu Schnellzügen mit größerer Wagenzahl! Sie schreiben, es wäre Fortschritt, wenn auch die Schnellzugwagen absolut maßstabgetreu seien. Ich widerspreche: Fortschritt ist, wenn auch auf den Anlagen die Zahl der Wagen eines Schnellzuges vergrößert wird! Dies entspricht weit mehr dem großen Vorbild als die von Ihnen geforderte absolute Maßstabgerechtigkeit. (Wohl richtiger: Maßstabgenauigkeit D. Red.).

Da aber auch in Zukunft die Raumgrößen der Anlagen nicht ins Uferlose wachsen, kann die Forderung nach fortschrittlichen Schnellzügen, also nach Zügen mit mehr Wagen, nur erfüllt werden, wenn die Wagenlänge nicht mehr vergrößert wird.

Ein H0-Schnellzug aus 7 Wagen, die im Ganzen gut nachgebildet, aber etwas verkürzt sind, ist ein ungleich echterer, besserer Zug als einer aus 5 Wagen mit der von Ihnen gewünschten buchstäblichen Maßstabgerechtigkeit. Man ahmt das große Vorbild nicht dann gut nach, wenn man die Maßstabgerechtigkeit zum alleinigen Prinzip erhebt; zu einer getreuen Nachbildung des Bahnbetriebes gehören wesentlich auch andere Komponenten.

Wenn man Loks, Personen- und Güterwagen maßstabgerecht baut, können Sie daraus also nicht ableiten, daß dies auch bei den längsten Wagen, den D-Zugwagen, unbedingt so sein müsse. Ihre Denkweise ist hier typisch deutsch: Verfechtung des Prinzips der Maßstabgerechtigkeit um jeden Preis, auch wenn man sich dadurch der Möglichkeit begibt, fortschrittliche Schnellzüge mit einer angemessenen Wagenzahl fahren lassen zu können.

Die von den Herstellern angebotenen Schnellzugwagen dürfen daher keinesfalls mehr länger werden. Im Gegenteil, wenn eine Firma einen Wagen mit 22 cm Länge herausbringt, ist dies eher zu begrüßen, keinesfalls aber zu mißbilligen.

Meine Anlage bedeckt eine Fläche von etwa 15 qm und ist also wohl nicht ausgesprochen klein. Sie ist in Hufteneform angelegt, die größte Seitenlänge der Platte beträgt 5 Meter. Die Anlage enthält 110 Weichen. Es sind 12 Bahnhöfe vorhanden, davon 1 Kopfbahnhof, 1 großer Durchgangsbahnhof, 4 kleinere Durchgangsbahnhöfe, 4 kleine Endbahnhöfe von Nebenstrecken sowie 2 Bahnhöfe am Meer, bei dem

einen liegen die Gleise parallel zum Kai, beim anderen einem Fährbahnhof gemäß. Es können also alle Zugarten der Deutschen Bundesbahn gefahren werden. Im Kopfbahnhof und im großen Durchgangsbahnhof erlaubt die Bahnsteiglänge Schnellzüge mit 8 Wagen von je 24 cm Länge.

Wenn man bei der gegebenen Größe dieses Raumes längere Schnellzugwagen nehmen müßte und auf 8 Wagen besteht – bei weniger Wagen wären es stümperhafte Schnellzüge, wenn man die wichtigsten Bundesbahnlinien zum Vergleich nimmt – würden die zu verlängern den Bahnsteige bewirken, daß auf zahlreiche Fahrmöglichkeiten der Anlage verzichtet werden müßte. Dies wäre ein unverzeihlicher Rückschritt. Sinngemäß ähnlich würde es bei vielen anderen Anlagen sein.

Noch einmal: Bei jeder Anlage muß man bekanntlich hinsichtlich der Größenverhältnisse von Bahnbetrieb, Orten, Bergen usw. Kompromisse schließen. Ungleich wichtiger als eine um jeden Preis maßstabgerechte Schnellzugwagenlänge ist die Möglichkeit, Schnellzüge mit wirklichkeitsnaher Wagenzahl fahren zu lassen.

G. Groß, Reutlingen

Wir haben bisher die Diskussionsbeiträge zu diesem Thema im allgemeinen ohne jeden redaktionellen Kommentar wiedergegeben, denn es lag und liegt uns wirklich daran, daß sich die MIBA-Leser uneingeschränkt ihre Meinung bilden können. Wenn wir hier nach der Zuschrift des Herrn Groß von der bisherigen Gepflogenheit abgehen, dann deshalb, weil die Ausführungen des Herrn Groß hinsichtlich der Länge der Schnellzüge) den allgemeinen Eindruck erwecken können, daß sämtliche derartigen Züge meist 8, wenn nicht gar 10 oder noch mehr Wagen aufweisen müßten. Während wir seine übrigen Ausführungen kommentarlos wiedergeben, müssen wir an diesem Punkt jedoch sofort einhaken, bevor sich falsche Annahmen einbürgern. Wir haben uns vor einiger Zeit an das DB-Hauptwagenamt Frankfurt gewandt und können authentisches Zahlenmaterial vorlegen, das manchen in Erstaunen versetzen wird:

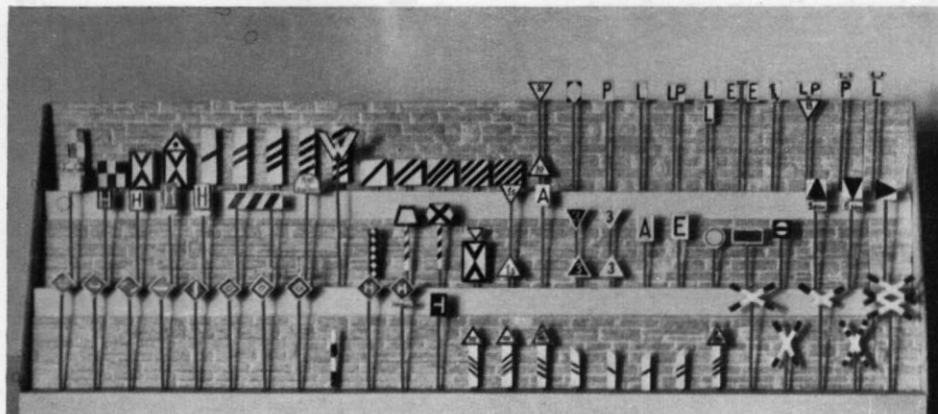
Tabelle: Die DB-Reisezüge in Zahlen

(gemäß Schreiben des Hauptwagenamtes Frankfurt vom 13. 4. 1965, Aktenzeichen PW 119 Bbz1):

		Im Mittel
1. Gesamtzahl der Reisezüge	11230	... Wagen
a) TEE	12	keine Angabe
b) F-Züge	64	5-7
c) D-Züge	705	8 ⁹⁾
d) Eilzüge (Fernverkehr)	1071	6-7
e) Eilzüge (Nahverkehr)	237	5
f) Eilzüge (Berufsverkehr)	312	6-7
g) Personenzüge (Fernverk.)	2424	5-6
h) Personenzüge (Nahverk.)	515	5
i) Personenzüge (Berufsverk.)	5890	6
2. Ausschließlich mit 4-achsigen Wagen werden alle unter 1a-d genannten Züge gefahren, von den restlichen (1e-i) etwa 75 %, also rund 7000 Züge.		
3. Der Anteil der 4-achsigen Wagen der DB beträgt zur Zeit 62 % (Tendenz: weiterhin steigend!).		

¹⁾ Gemäß unserer Definition in Heft 15/XVI, S. 688: „... im weitesten Sinne als Sammelbegriff für längere Vierachser...“.

²⁾ Z. T. bis zu 15 Wagen. (Nach diesen DB-Angaben handelt es sich bei den Zügen mit bis zu 15 Wagen offensichtlich um Ausnahmen. D. Red.).



„IVA“ „Interne Verkehrszeichen-Ausstellung“ könnte man diese Sammlung aller möglichen H0-Verkehrs- und Signal-Kennzeichen des Herrn Hermann Blache aus Berlin-Neukölln, Weserstr. 173 scherzhafterweise bezeichnen. Diese kleinen Dinger sind ihm so akkurat gelungen, daß er seine Club-Kollegen ebenfalls damit versorgen „mußte“.

Diese Statistik zeigt ganz eindeutig: der Löwenanteil der Züge hat nur 5-6 Wagen, so daß die von Herrn Groß bemängelten D-Züge der Modellbahnen im allgemeinen keineswegs zu kurz sind! Die verhältnismäßig kleine Gruppe der D-Züge (5,7 %) weist im Mittel 8 Wagen, in der Regel aber keinesfalls 15 Wagen auf, wie nicht nur Herr Groß, sondern auch viele andere annehmen. Da es sich bei den angegebenen Wagenzahlen allgemein um Mittelwerte handelt, wäre also ein Zug aus nur 4-5 langen vierachsigen bereits absolut vorbildlich und alles andere als „stümperhaft“ (wie Herr Groß sich auszudrücken beliebt). Und viele „Mittelstandsbürger“, die sich bisher lange D-Züge wegen Platzmangels versagen mußten, werden sicher erleichtert aufatmen, zumal ein F-Zug mit vorbildlichen 5 Wagen auch nicht zu ver-

achten ist. Abgesehen davon gehören „Fernzüge“ mit 12 oder gar 15 Wagen nunmal auf entsprechend große Anlagen, auf denen auch entsprechend lange ... Güterzüge (mit 100 Achsen und mehr) verkehren können. Aber bei den Modell-Güterzügen mit ihren fast durchwegs maßstäblich richtig langen Waggons findet man sich eigenartigerweise ohne weiteres damit ab, daß man „vorbildlich lange“ Güterzüge auf einer Heimanlage nicht fahren lassen kann (und diese Un-Vorbildlichkeit bei der wichtigsten Zuggattung der DB: etwa 15 000 Züge pro Tag!). Deshalb will es uns einfach nicht in den Kopf (und nicht nur uns!), daß man bei Personen- bzw. Schnellzügen – allen Modellbelangen zum Hohn – unbedingt das Vorbild übertreffen möchte oder sollte ...

D. Red.

Was meinen die Modellbahner zur Frage:

Schnellzugwagenmodelle – zu kurz oder zu lang?

Diese Frage – aufgeworfen auf einer Druckseite von Herrn Kittlaus-Buchum und zerpfückt auf 10 Druckseiten von der MIBA mit einem Eifer, der anderen, allgemeinen Dingen würdiger gewesen wäre – hat doch wohl jeder Mibahner mit sich selbst auszumachen.

Natürlich kann man sich vorstellen, daß ein D-Zug aus 8 bis 10 „Traumwagen“ von 30 cm Länge ein wunderschönes Bild ergibt, wobei es völlig gleichgültig ist, ob er mit einer E 10, einer V 200 oder einer 01 bespannt ist. Dazu gehört aber der entsprechende Raum, der eine Anlage von 30 bis 40 m Länge, entsprechende Tiefe und damit auch entsprechende Kurvenradien gestattet. Aber wer hat diesen Raum schon? Natürlich das Deutsche Museum München, das Verkehrsmuseum Nürnberg, sicherlich die IVA 65 München und zur Weihnachtszeit einige große Kaufhäuser!

Man könnte nun hinsichtlich der zweckmäßigen Länge der D-Zugwagen ohne besondere Anstrengung nochmals 8-10 Seiten in der MIBA füllen und dabei wiederum Argumente gegen die MIBA-Darlegung bringen. Aber wozu das?

Vor einigen Jahren hat die MIBA sehr zu Recht eine Meinungsforschung dahingehend gestartet, welche Loktypen von der MIBA-Industrie gewünscht werden.

Die m. E. sehr sachlichen Darlegungen des Herrn Kittlaus-Buchum verdienen und rechtfertigen sogar eine erneute Meinungsforschung bei den Mibahnern derart, daß gefragt wird:

1. Welche D-Zugwagenlängen halten Sie für richtig.
a) bei Industrie-Gleisen (Parallelkreis)
b) bei flexiblen Gleisen?
2. Bitte geben Sie eine kurze Begründung zu a) und b).

Meine Frage an die MIBA: wenn eine solche Befragung nicht tunlichst erscheint – warum nicht? Im übrigen noch etwas: es wird so oft von „vorbildgerecht“ gesprochen! Nun, das Vorbild fährt mit Wechselstrom und als einzige Modellbahn-Industriefirma hält Märklin – hoffentlich für immer! – ebenfalls am Wechselstromsystem fest.

Wenn nun schon „das Vorbild“ mit Wechselstrom fährt, so wäre im Zusammenhang mit den „vorbildgerechten“ Längen der D-Zugwagen zu fragen, weshalb die MIBA nicht gegen den (wenn auch international genormten!) „nicht vorbildgerechten“ Gleichstrom Front macht und zwar mit demselben Eifer, wie dies in der Verteidigung bzw. Schmachthaftmachung der längeren 30 cm D-Zugwagen geschehen ist.

Ing. Otto Wiefel, Leverkusen

Zu kurz - zu lang? Wie ist Ihre Meinung?

Machen auch Sie mit bei der MIBA-Meinungsumfrage!

Es hätte nicht der kleinen Stichelei des Herrn Ing. Wiefel (s. S. 544) hinsichtlich einer „Meinungsumfrage“ bedurft, denn wir hatten eine solche sowieso vor, nachdem uns zu wenige Pro- und Contra-Stimmen eingegangen sind. Das Ausbleiben einer wahren Sturmflut an Protestschreiben gegen unsere „Langen“ läßt geradezu vermuten, daß die Masse unserer Leser offenbar alles andere als gegen die langen Traumwagen eingestellt ist (von dem günstigen Stimmenverhältnis von 5:1 für Pro unserer Zuschriften mal abgesehen)!

Wir möchten jedoch klarer sehen und der Industrie ein wirklich stichhaltiges Stimmenergebnis zur Kenntnis geben. Außerdem dürfte interessant sein zu erfahren, wie groß die heutigen Anlagen im Durchschnitt sind (im Hinblick auf die von uns geforderten größeren Kreisbogen).

Um Ihnen die Beantwortung unserer Fragen zu erleichtern, haben wir diesem Heft eine vorgedruckte Postkarte beigelegt, die Sie bitte ausfüllen und uns zuschicken möchten. Bedenken Sie bitte, daß uns diese Aktion selbst einige hundert DM kostet. Lassen Sie sich daher die 15 Pfennig für das Porto bitte nicht gereuen und schließen Sie sich nicht aus! Je mehr Zuschriften eingehen, umso größer wird selbstverständlich die Wirkung auf die Industrie sein. Im vorliegenden Fall kann Ihr etwaiges Desinteresse nur als Zustimmung ausgelegt werden, denn nur wenn es einem gleich ist, ob längere Wagenmodelle kommen oder nicht (weil man sich zur gegebenen Zeit schon darauf einstellen wird), braucht man sich nicht unbedingt zu rühren. Wir betonen diese Zusammenhänge nicht ohne Grund, denn wir wollen insbesondere die Verfechter der verkürzten Wagen-

modelle aus ihrer Reserve herausholen, damit sie sich im Eventualfall nicht darauf berufen können, sie wären nicht gefragt worden! Es kann jedenfalls niemand nachträglich behaupten, daß wir bei unserer Meinungsumfrage nicht fair gewesen wären und nicht ausdrücklich auf die möglichen „Folgen“ einer Nicht-Teilnahme hingewiesen hätten!

Es darf uns andererseits niemand verübeln, wenn wir auch die Anhänger von maßstäblich langen oder längeren D-Zugwagen-Modellen bitten, möglichst zahlreich an dieser Frageaktion teilzunehmen, um ggf. „eine erdrückende Übermacht“ demonstrieren zu können.

Wenn wir so beredet um Ihre Teilnahme bitten, dann eigentlich nur, weil wir in dieser Hinsicht bei zwei ähnlichen Aktionen vor Jahren nicht gerade die besten Erfahrungen gemacht haben: es beteiligten sich nämlich nicht alle, sondern nur einige tausend unserer Leser daran. Man hätte meinen können, gewisse Leser hätten sich „gefürchtet“, ihre Stimme abzugeben und dabei handelt es sich im Grunde genommen doch nur um eine kleine Gefälligkeit im Interesse aller und da dürften die paar Minuten zum Ausfüllen der Karte und der geringe Portobetrag doch wirklich keine Rolle spielen! Zeigen Sie sich gerade in diesem speziellen Fall der langen bzw. längeren Schnellzugwagen-Modelle etwas verantwortungsbewußt, zumal das Endergebnis Sie genau so wie uns interessieren dürfte (und sollte).

Seien Sie also bitte kein Spielverderber! Füllen Sie die Karte am besten gleich aus und werfen Sie sie noch heute (frankiert) in den nächsten Briefkasten! – Besten Dank für Ihre kleine Mühewaltung!

Ihr WeWaW

Einsendeschluß: 10. November 1965!

Sinn für Humor...

... hat zweifellos Herr Schwingel aus Leverkusen, der Erbauer der IVA-Kindergartenbahn, denn dieses Schild im Zusammenhang mit der kleinen Kinderbahn verleitet unwillkürlich zum Schmunzeln! Sein Wortlaut: Schieben und Ziehen der Eisenbahnwagen an den Puffern, Durchkriechen unter den Wagen sowie aufrechtes Hindurchgehen zwischen den Puffern einander nahe stehender Wagen wegen Lebensgefahr verboten.



A-Spitzenlicht für Märklin-BR 23

von Herbert Müller, Saarbrücken

In Heft 11/XII wurde der Einbau der dritten Lampe für das Dreilicht-Spitzensignal bei einer Märklin-BR 23 beschrieben. Wenn man jedoch die Lok mit einem Seuthe-Raucherzeuger ausrüstet, läßt sich die seinerzeit beschriebene Lösung nicht anwenden, denn die Lampe bzw. deren Halterung ist dem „Dampfer“ im Wege. Deshalb habe ich nach Abb. 1 an der betreffenden Stelle der Rauchkammer ein Loch mit dem Durchmesser des Sockels einer Steckbirne gebohrt und das Birnchen L hineingedrückt. (Bohrung nur so groß, daß das Birnchen darin festgeklemmt wird!) Vorher muß man natürlich an das Birnchen ein flexibles Kabel anlöten, das durch eine kleine Bohrung an der Kesselunterseite und des Fahrgestellrahmens geführt wird. Der Anschluß X dieser Strippe erfolgt an die Kontaktflasche der bereits vorhandenen Stirnlampen. Das Birnchen soll nur mit seinem Glaskolben aus der Rauchkammertür heraus schauen und erhält noch eine „Umkränzung“ aus schwarzem, deckenden Lack, damit es wie eine richtige Lampe wirkt.

Bei meiner zweiten Märklin-BR 23 (aus späterer Fertigung) ist die Rauchkammer nicht hohl, sondern massiv. Da habe ich mir nach Abb. 2 geholfen. In die Rauchkammertür wird wieder ein Loch gebohrt und zwar für einen etwa 2 mm starken Plexiglasstab P. Von der Unterseite des Kessels her wird eine zweite Bohrung genau senkrecht gebohrt, und zwar so tief, daß sie mit der ersten Bohrung „zusammenstößt“. Der Durchmesser dieser zweiten Bohrung entspricht wieder dem Sockel eines Steckbirnchens L, das von unten eingedrückt wird (Anschluß wie bei Abb. 1). Das Plexiglas-Stäbchen P erhält am hinteren Ende eine Ab-

schrägung von 45°; diese Fläche muß poliert werden, damit sich das von dem Birnchen kommende Licht daran bricht und in Längsrichtung des Plexiglas-Stabes umgelenkt wird. Dieser Stab soll vorn nur wenig aus der Rauchkammertür hervorschauen und abgerundet sein. Auch er erhält einen schwarzen Lack-Kranz wie im ersten Fall.

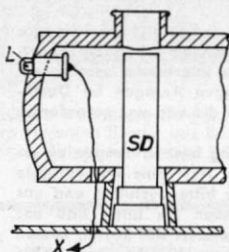


Abb. 1. Anordnung bei der Märklin-23 mit hohler Rauchkammer.

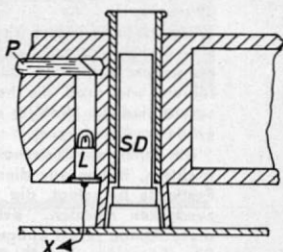
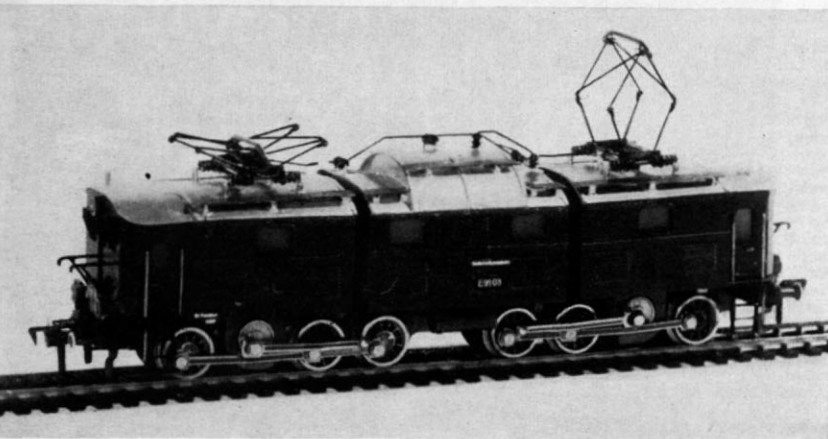


Abb. 2. Anordnung bei den Loks mit massiver Rauchkammer.
SD = Seuthe-Dampfenwickler.

Anmerkung der Redaktion:

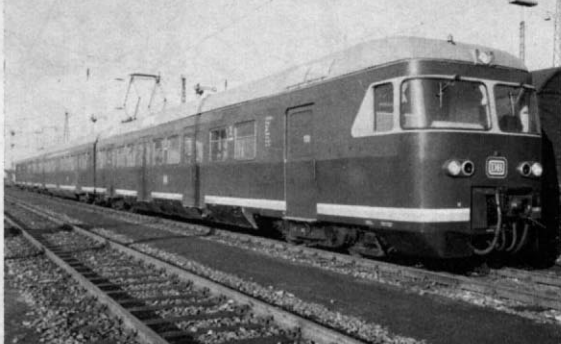
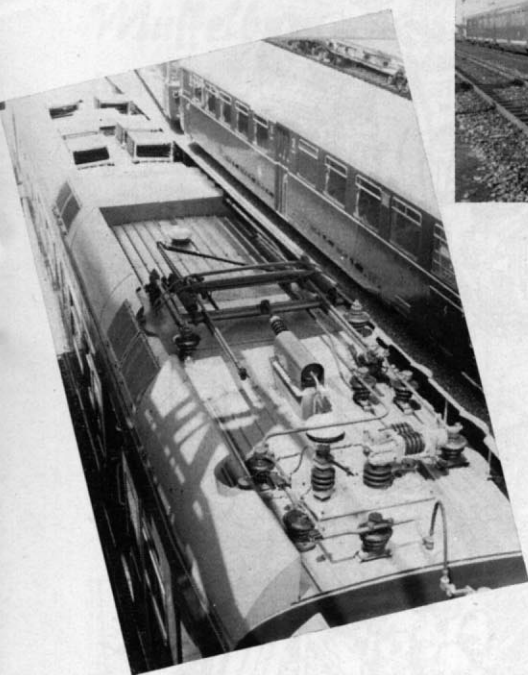
Ganz am Anfang ihres Erscheinens wurde die Märklin-BR 23 noch mit einem Plastik-Kessel geliefert. Bei diesen Modellen ist die beschriebene Lampenbefestigung nicht so ohne weiteres möglich, weil ja der Massekontakt fehlt, der bei den späteren Ausführungen mit Metall-Kessel ohne weiteres gegeben ist. Im Falle des Plastik-Kessels muß man also an den Birnchensockel noch eine Massestrippe anlöten und an einen Massepunkt des Chassis anklammern.



Diese E 91 in HO

ist ein Werk des Herrn Schaay aus Gladenbach. Wie seine anderen Modelle entstand auch diese E 91 auf der Grundlage von Industriefahrstellen: Hier waren es zwei Fleischmann-Ee 3/3-Fahrwerke. Der Kasten Aufbau besteht aus Ms-Blech.

Eisenbahn - „Diva“ mit „oben ohne“



(Foto: Bildstelle der DB-Direktion Nürnberg)

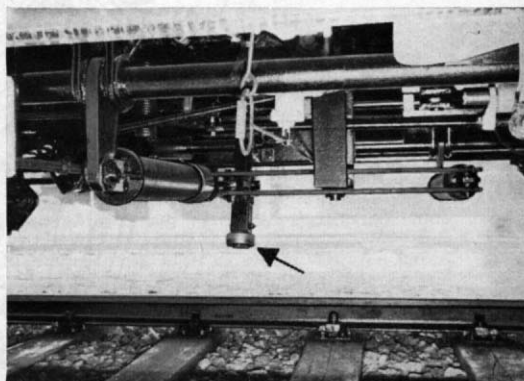
Wenn man dem ET 27 als normaler „Bahnsteigbenutzer“ begegnet, wird man kaum vermuten, daß dieses neue DB-Fahrzeug praktisch von einer Attrappe „gekrönt“ wird. Die hohe Dachvoute ist nämlich nur eine seitliche Verkleidung der Dachleitungen, Isolatoren usw. Hat man dagegen die Gelegenheit, wie z. B. auf der IVA von der Fußgängerbrücke aus von oben auf den ET 27 herabzusehen, dann offenbart er sein „Oben-ohne-Geheimnis“. Diese Verkleidung dürfte wohl nicht nur aus aerodynamischen Gründen, sondern auch wegen des zweifellos besseren Aussehens gewählt worden sein.

Am Rande der IVA entdeckt...

Dem Modellbahner abgeschaut?

Automatische Waggonentladung mittels Gleisanschlag

Dieser mit einer LÜP von nur 8,25 m verhältnismäßig kurze belgische Güterwagen trägt nicht nur bereits die (in Heft 10 u. 11/XVII erläuterte) neue interna-



tionale Güterwagen-Kennzeichnung (21-88-612 002-8 -Fds), sondern er hat auch eine automatische Einrichtung zur beidseitigen automatischen Entleerung, deren Auslösung fast modellbahnmäßig anmutet: Der Pfeil weist auf eine Anschlagrolle (unter dem Wagenboden) hin, die von einem an der Entleerungsstelle fest zwischen den Schienen montierten Anschlag zur Seite gedrückt wird und damit die Entladeöffnungen freigibt. (Bei den Fleischmann-Selbstentladern werden die Klappen bekanntlich in ähnlicher Weise geöffnet, allerdings durch Anschläge neben dem Gleis). Das Ladegut ist vorzugsweise Kohlenschlamm.

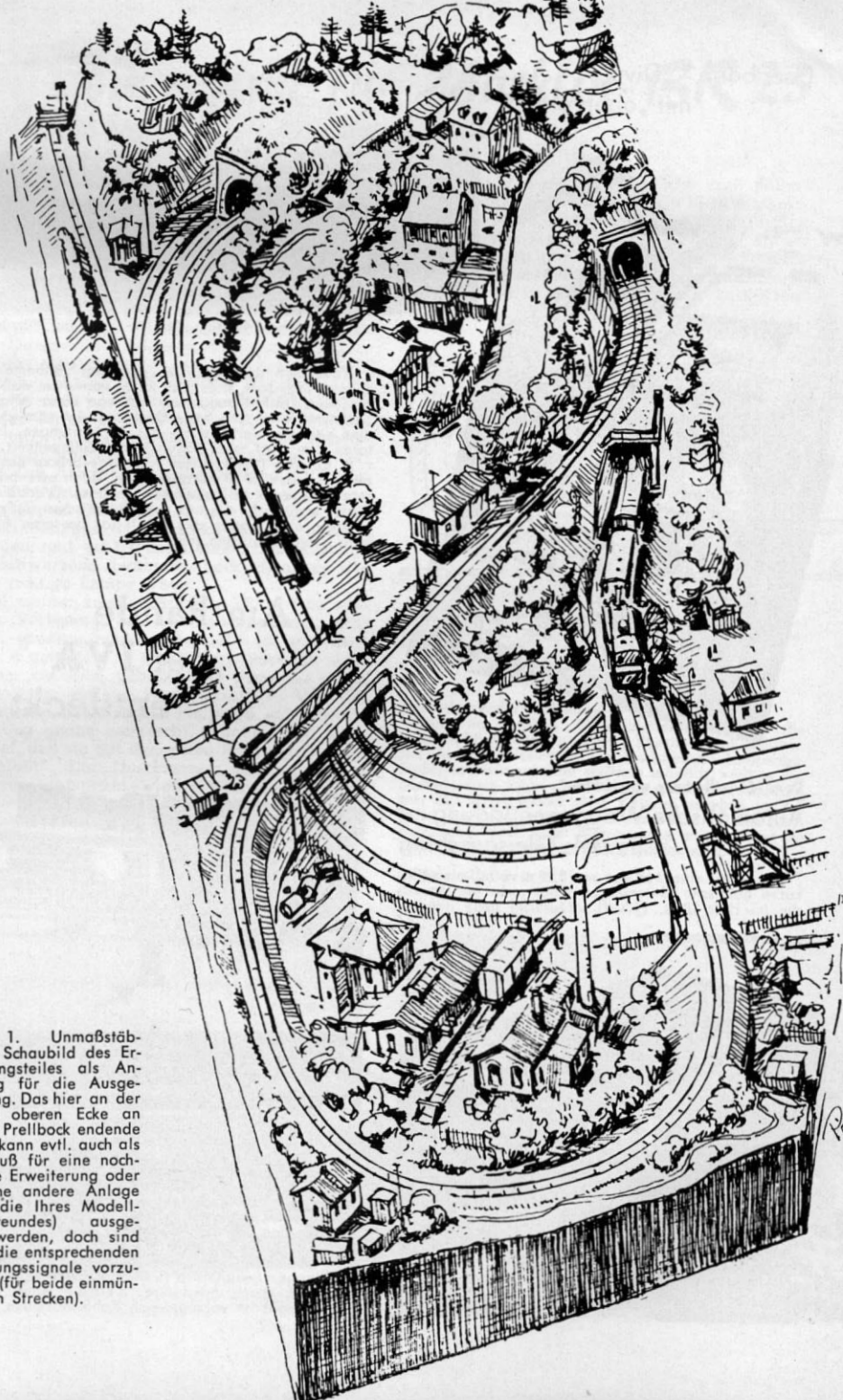


Abb. 1. Unmaßstäbliches Schaubild des Ergänzungsteiles als Anregung für die Ausgestaltung. Das hier an der linken oberen Ecke an einem Prellbock endende Gleis kann evtl. auch als Anschluß für eine nochmalige Erweiterung oder an eine andere Anlage (z. B. die Ihres Modellbahnfreundes) ausgebaut werden, doch sind dann die entsprechenden Sicherungssignale vorzusehen (für beide einmündenden Strecken).

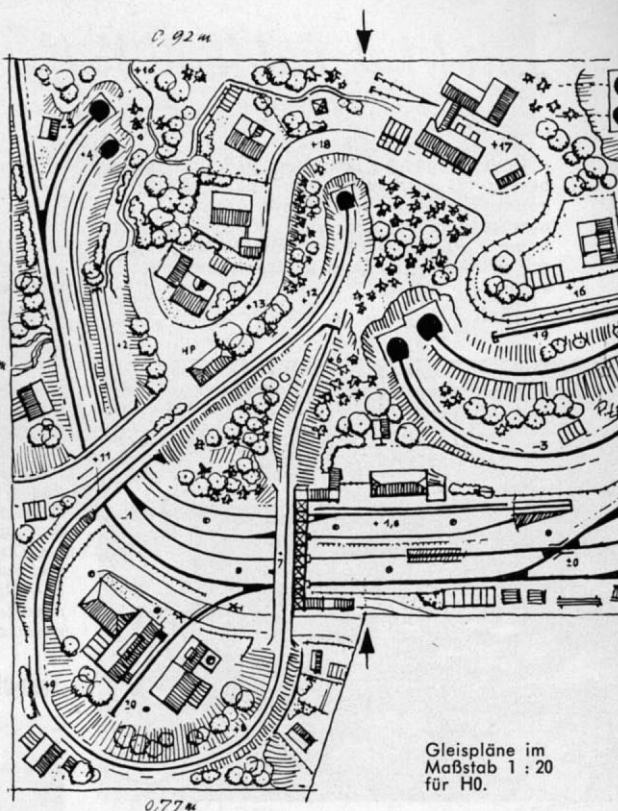
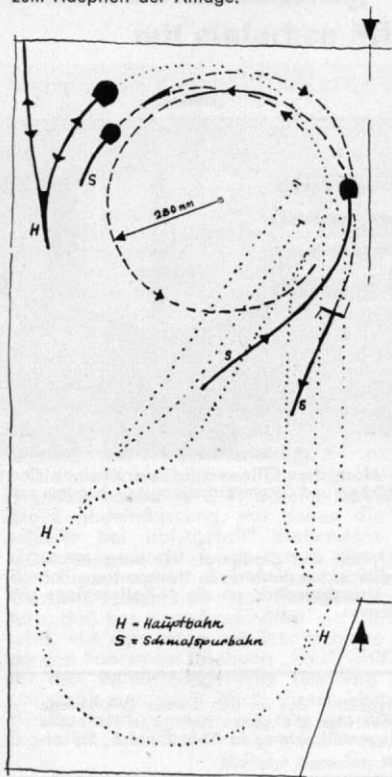
Ein neuer „Pit-Peg“:

Muffelburg am Gipser-Gebirge (2)

Eine Ergänzung zum Anlagen-Entwurf in Heft 9/XVII, S. 418, von N. J. Pitrof, Pegnitz.

Abb. 2. Streckenplan des Ergänzungsteiles, der in Höhe der beiden Pfeile beginnt. Durch Auflegen dieses Blattes auf die Zeichnung in Heft 9/XVII, S. 421 (Abb. 2) erhält man den Gesamt-Streckenplan.

Abb. 3. Verlauf der verdeckt verlegten Gleise des Anlagen-Ergänzungsteiles. Kleinsten Radius der Normalspurstrecke etwa 36 cm, der Schmalspurstrecke etwa 28 cm. Die Pfeile kennzeichnen wieder den Verlauf der Anschlußlinie zum Hauptteil der Anlage.



Wenn man genügend Platz hat, die in Heft 9/XVII, S. 418 in Form eines Pit-Peg-Entwurfes vorgestellte Anlage „Muffelburg“ noch um rund 90 cm (also noch nicht mal einen Meter) nach links zu erweitern, dann kann man nicht nur die Fahrstrecken verlängern, sondern noch eine Schmalspurbahn mit einbauen und gewinnt außerdem noch vermehrte Betriebsmöglichkeiten.

Der Bahnhof „Muffelburg“ wird zum Durchgangsbahnhof und die nunmehr nach links aus ihm hinausführende eingleisige Hauptstrecke führt zu einem weiteren unterirdischen Abstellbahnhof (Abb. 3). Nunmehr können insgesamt etwa 7—10 Normalspurzüge verdeckt abgestellt werden: Nichteingeweihte Zuschauer werden sich wundern, woher all die verschiedenen Züge auf der doch nicht allzugroßen Anlage kommen.

Die Schmalspurbahn (Zeuke oder Egger) erhält einen eigenen kleinen Bahnhof neben der linken Ausfahrt von „Muffelburg“ sowie ein Gleis mit Rollbock-Umsetzanlage. Da der Platz für den Schmalspurbahn-Bahnhof recht beengt ist, ist am Ende der Gleise eine kleine Schwenkbühne vorgesehen, mit der die Schmalspurloks auf das Umsetzgleis „umgeleitet“ wird. Diese Schwenkbühne (siehe auch Heft 11/XVII, S. 516) nimmt kaum mehr Platz als eine Weiche ein, aber das sonst notwendige Ausziehgleis entfällt. — Mit etwas Geschick läßt sich im Zusatzstück auch für die Schmalspurbahn noch ein kleiner verdeckter Abstellbahnhof unterbringen.

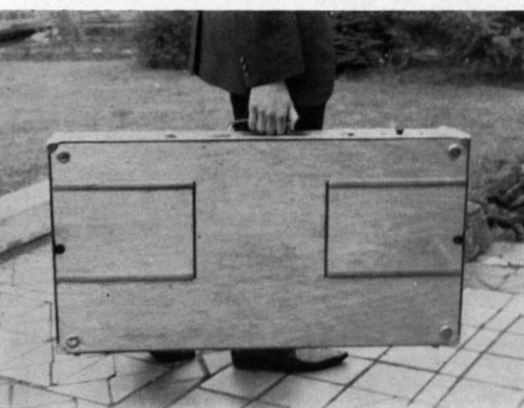
„...ich hab' noch 'nen Koffer mit 'ner (N-)Bahn“

„singt“ Herr Otto Thomas, Essen

Viele Dinge des „täglichen Bedarfs“ gibt es bereits als oder im Koffer: Radios, Tonbandgeräte, Fernsehgeräte, Nähmaschinen usw. Das brachte mich auf die Idee: Warum eigentlich keine Koffer-Modellbahn? Die N-Bahnen bieten sich hierzu ob ihrer Kleinheit doch geradezu an.



Abb. 1. Die geöffnete Koffer-Anlage. In den Kofferdeckel ist eine Faller-Hintergrundkulisse eingeklebt.



Ende letzten Jahres ging ich deshalb ans Werk und das Endresultat sehen Sie in den Abbildungen. Der „Koffer“ ist nur 95 x 50 x 12 cm groß und enthält zwei Schienenkreise mit Abstellgleisen, so daß zwei Züge gleichzeitig verkehren können. Auf dieser Gleisanlage läßt sich zwar kein imposanter Zugverkehr abwickeln, aber ich kann doch wenigstens „modellbahner“ und habe so mein Raumproblem auf meine Weise gelöst.

In den Koffer ist auch die Stromversorgung eingebaut, die auf Netz- oder Batteriebetrieb umschaltbar ist. Folglich kann ich auch — wenn es mal sein müßte — auf dem Camping-Platz „Eisenbahn spielen“. Sämtliches Zubehör (Anschlußleitungen, Wagen, Loks usw.) finden in den Hohlräumen des Koffers ebenfalls Platz. Falls noch andere MIBA-Leser Interesse am Bau einer solchen Kofferbahn haben, bin ich gern bereit, eine eingehende Baubeschreibung und Bauzeichnungen zum Selbstkostenpreis von 5,— DM zur Verfügung zu stellen. Meine Anschrift: Otto Thomas, 43 Essen-Überruhr, Klapperstraße 99.

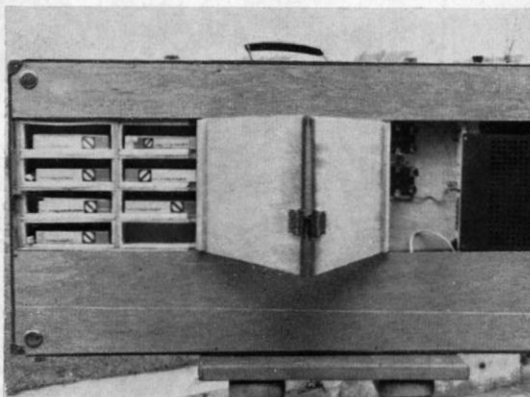


Abb. 3. Nach dem Öffnen von zwei Klappen sind Zubehörfächer und Stromversorgungsteil bequem zugänglich.

Abb. 2. Nicht viel größer als ein normaler Reisekoffer (aber sicher leichter zu transportieren als so manches Urlaubsgepäck) ist die N-Kofferanlage des Herrn Thomas.

Unser heutiges Titelbild

wurde etwa aus der Perspektive des an der Bremer IVA-Anlage vorbeigehenden Besuchers fotografiert und gibt den Blick quer über die ganze Anlage in Höhe des Zollausschluß-Bahnhofes wieder. Es ist etwa der gleiche Anlagenteil, wie er in Abb. 2 auf S. 537 als „Luftaufnahme“ zu sehen ist.



Abb. 4. In der Ausgestaltung und „Bevölkerung“ noch nicht ganz vollendet: „Motiv am Güterschuppen“. Die Deckelkehle ist übrigens mit einem plastischen Geländeübergang zur Kulisse ausgefüllt.

Standbeleuchtung mit einfachen Mitteln

Nachtrag zum Aufsatz in Heft 15/XV, S. 665.

Als ich dieser Tage wieder einmal einige der bisherigen MIBA-Hefte durchschmökerte (was man übrigens des öfteren tun sollte!), blieb ich am Aufsatz über die Standbeleuchtung hängen, d. h. mehr am Nachwort der Redaktion. Die Einfachheit und Eleganz der Schaltung selbst ist überzeugend, aber das im Nachwort vermerkte Manko, daß vor geschlossenen Signalen die Schaltung versagt, läßt sich sehr einfach umgehen.

Da bei Anwendung dieser Schaltung sowie so ein wenig gebastelt werden muß, kann man auch gleich noch einen Schritt weitergehen und die Signale mit einem zusätzlichen Kontakt ausrüsten, der bei Stellung „Halt“ den für die Standbeleuchtung benötigten Wechselstrom an die Trennschiene legt.

Die handelsüblichen Formsignale (z. B. Märklin) haben ja z. T. bereits Kontakte für die Zugbeeinflussung, mit denen die Trennschiene bei auf „Halt“ stehendem Signal stromlos gemacht wird, damit die Lok vor dem Signal anhält. Bei einigem bastlerischen Geschick lassen sich diese Kontakte so erweitern, daß aus dem Ausschalter ein Umschalter wird, mit dem dann die Trennschiene einmal an den Fahrstrom (Stellung „Frei“) und einmal an den Beleuchtungsstrom (Stellung „Halt“) angeschlossen wird. Nach dieser kleinen Änderung wird es auch vor den geschlossenen Signalen „leuchten und dampfen“.

Hartmut Upeimer, Hannover

Bei Redaktionsschluß noch ungewiß:

„Schwedenplatte“ oder
„Schwedentrunk“?



In letzter Minute:

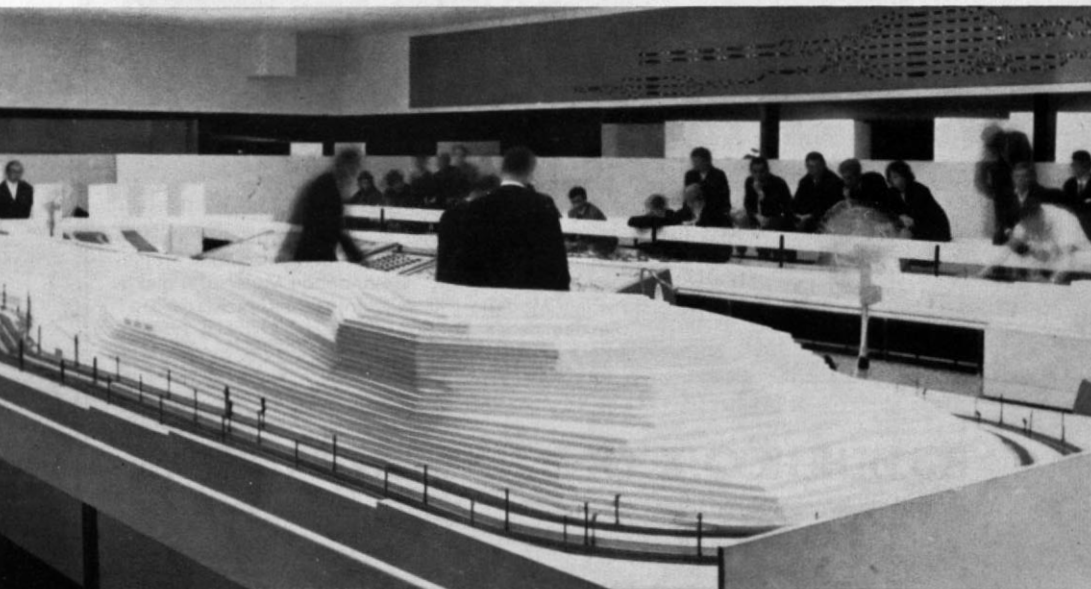
Das ROT-10-Zug-System

Kurz vor Redaktionsschluß haben wir mal mit einem Labormuster dieses neuen Gerätes „spielen“ können. Erster Eindruck: Es funktioniert verblüffend und bringt „nebenbei“ eine unabhängige Zugbeleuchtung mit sich. Betrieblich muß man allerdings etwas umlernen. Wir werden noch eingehend darüber berichten, sobald wir ein Gerät aus der Serie eingehender erproben konnten. (Siehe auch Anzeige auf Seite 567).



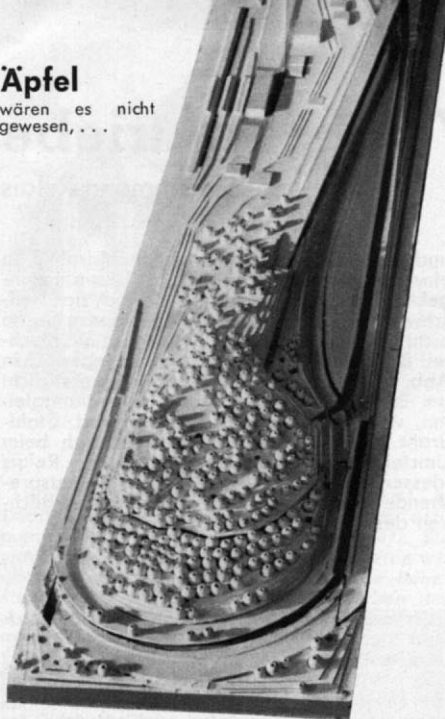
Säcke als Stilelement bei der großen Null-Anlage der Verkehrsausstellung 1953 scheinen offensichtlich nicht der wahre Jakob gewesen zu sein. Da half auch das „Make-up“ (Pastell-Farbtöne!) nichts.

Kleiner Schnellkurs in Stilistik



Äpfel

wären es nicht
gewesen, ...



... was die IVA-Anlage „DB-Modell 66“ (Halle 16) analog dem Anlagen-Modell als stilistische Bäume hätte zieren sollen. Aber da die stilistische Geländegestaltung nach Ansicht des gestrengen Herrn Prof. Nestler sehr streng sein sollte, beließ er die 350 gedrechselten Kugelbäume da, wo sie waren und heute noch (bestellt und nicht abgeholt) sind: in Nürnberg (aber nicht bei der MIBA!).

Traum in Weiß könnte man die endgültige Ausführung des in der Tat gekonnt und höchst geschmackvoll stilisierten Geländes der DB-IVA-Anlage nennen. Auch wenn man für alles andere als eine derartige Landschaftsgestaltung schwärmt, kann man nicht umhin, der Stilsicherheit des gestalteten Architekten ein Lob zu zollen. Wenn schon stilisierte Landschaft, dann nur so! Jedes Mehr würde kitschig wirken (wie ein Streifblick über alle drei Bilder klar zu erkennen gibt).

Kleiner Tip für Weichen-Selbstbauer

Das fluchtende Herzstück

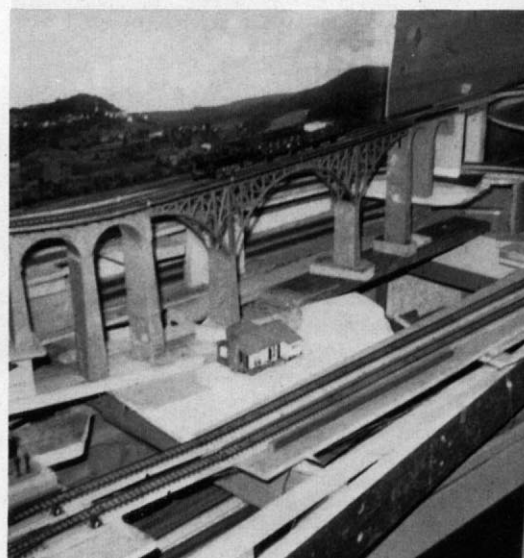
Beim Selbstbau von Weichen bereitet es mitunter gewisse Schwierigkeiten, das von allen anderen Schienenprofilen getrennte bzw. isolierte Herzstück so zu montieren, daß es mit den anschließenden Profilen gut fluchtet. Hier helfen die Kibri-Stromunterbrecher Nr. 3300 bzw. die Peco-Nylon-Schienenverbinder (s. Heft 2/XV, S. 63). Sie werden an den in der Zeichnung durch Querstriche angedeuteten

m³⁰

MMMMMM...

... machte Maler-Meister Meier munter (in Basel), da er nicht nur MIBA malt (das MIBA-Zeichen vom Milchverband Basel), sondern auch MIBA liest (Heft 6/XVII S. 267). Und wenn er auch täglich mit der trinkbaren MIBA zu tun hat, so ist seine im Entstehen begriffene MIBA (im Bild unten) alles andere als „Käse“. Damit wäre eigentlich alles in MIBA-Butter (in des Wortes doppelten Bedeutung), wenn uns nicht GERA auf der IVA ob seiner ständigen „Jammerei“ nach der täglich gewohnten Milch auf den Wecker gegangen wäre. Die dieserhalb unausbleiblichen Anpflaumereien führten schließlich nach dem x-ten IVA-Besuch zu der wohl kaum mehr zu überbietenden M-Sequenz m³⁰ = Mit Molkerei-Meister Michael Martin Meiers milder Münchner Meierei-Mager-Milch macht man manches Mal manche massig mitgenommenen mikrig-matt-müden maladen Muskelprotz-Muster-Mannsbilder mitunter meistens mittlings mops-munter!

(Um mildernde Umstände wird gebeten. D. Red.).



Trennstellen auf die Profile aufgeschoben und mit Uhu-plus festgeklebt. Die Schienenprofile fluchten dann „automatisch“ mit dem Herzstück und außerdem entstehen auch keine Höhenunterschiede zwischen Herzstück- und Profil-Lauffläche, wodurch die Betriebssicherheit erhöht wird.

Friedrich Rodt, Wien



Unter'm Rand entdeckt:

„Unsichtbare“ Weichenantriebe

aus Fleischmann-Relais

Wir waren angenehm überrascht, auf der IVA-Anlage des MEC Bremen keine störenden Weichenantriebskästen zu entdecken (schließlich haben wir in der MIBA schon oft genug darauf hingewiesen, daß man die Antriebe nicht sichtbar anbringen sollte). Unser neugieriger Blick unter die Platte förderte das „Geheimnis“ zutage: die Bremer Modellbahn-Freunde benutzen als Weichenantrieb das etwas geänderte Fleischmann-Relais 522. Im Prinzip laufen die am Relais erforderlichen Änderungen darauf hinaus, den im Schlitz der „Kulisse“ K (Abb. 1 u. 3) des Magnetkern-Schiebers geführten Mitnehmer M (durch die Relais-Grundplatte G hindurch) zu verlängern

und zwar mit einem federnden Stahldraht F (in eine zentrische Bohrung in M mit Uhu-plus eingeklebt) und diesen dann in ein Loch der Stellschwelle einzuführen. Damit die ganze Sache nicht kippelt, ist am Stahldraht noch ein Blechteil B anzubringen (mit Uhu-plus kleben; U in Abb. 3). Dieses Blechteil B soll möglichst dicht am Boden des Relaiskörpers G entlanggleiten, wenn der Antrieb betätigt wird. Stahldraht F und Blechteil B bewegen sich beim Umstellen quer zur Längsachse des Relais (dessen Bodenplatte natürlich eine entsprechende Aussparung Y für die freie Beweglichkeit des Steldrahtes F erhalten muß).

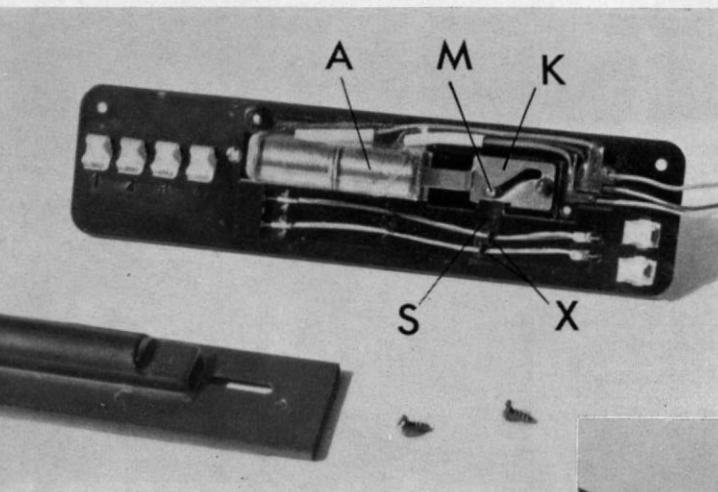


Abb. 1. Das geöffnete Fleischmann-Relais. A ist die Antriebspule (Magnetspule), M der Mitnehmerstift, K die Kulisse, durch deren Schlitz bei der Betätigung des Relais der Stift M seitlich verschoben wird und dabei den Schieber S mitnimmt. X sind die Führungen für die Kontaktdrähte am Schieber S.

Abb. 2. F ist der als Verlängerung in M eingelötete oder eingeklebte Federstahldraht (zum Mitnehmen der Stellschwelle) und B das Blechteil, das ein Kippen verhindern soll. (In dieser Bremer Originalausführung ist B allerdings ein kompaktes Ms-Drehteil, was natürlich „fachmännischer“ aussieht, aber nicht unbedingt nötig ist).

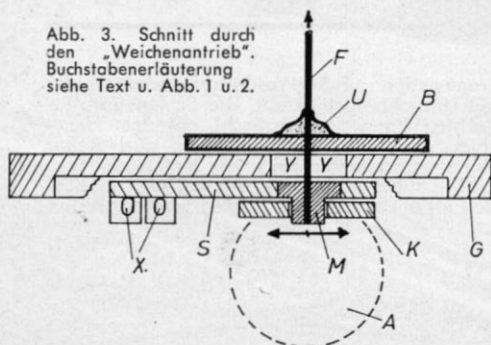
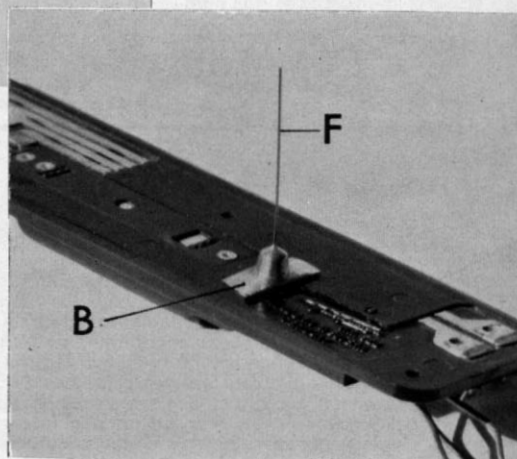


Abb. 3. Schnitt durch den „Weichenantrieb“. Buchstabenerläuterung siehe Text u. Abb. 1 u. 2.





Sie bahnsteig „Sperre“

Zeichnungen von Pit-Peg

Abb. 1. Diese (im Original in Hersbruck bei Nürnberg stehende) Bahnsteigsperrung könnte auch etwas abgesetzt vom Empfangsgebäude aufgestellt werden (z. B. bei einem zweiten Bahnsteigzugang).

Wohl ein jeder von uns, zumindest in Deutschland, kennt die Bahnsteigsperrungen, d. h. man kennt sie noch! Denn: Erinnern Sie sich? Bereits in Heft 7/VI (1954) berichteten wir über die ersten Versuche der DB, die Bahnsteigsperrungen wegzulassen. Neben der Anpassung an die Gepflogenheiten des Auslandes — Bahnsteigsperrungen kennt man dort kaum noch — war (und ist) vor allem eine Senkung der Personalkosten das Ziel.

Trotz des geradezu kläglichen Scheiterns dieser Versuche (zur Schande der seinerzeitigen „Testpersonen“ sei's beklagt!) hat die DB in den seitdem vergangenen 11 Jahren „heimlich, still und leise“ auf etwa 43 % ihrer 6761 Bahnsteigsperrungen mit Personenverkehr die Bahnsteigsperrungen aufgehoben (was vielen bisher noch gar nicht aufgefallen ist). Damit dürfte feststehen, daß die DB trotz aller schlechten Erfahrungen entschlossen ist, die Bahnsteigsperrungen generell abzuschaffen*) — und es dürfte damit auch für uns höchste Zeit sein, diesem „Relikt an eine fast vergessene Zeit“ unsere — insbesondere „konstruktiv-zeichnerisch-konservierende“ — Aufmerksamkeit zu widmen, denn in den 17 MIBA-Jahren ist das Thema „Bahnsteigsperrungen“ — oh Schande! — recht stiefmütterlich behandelt worden. Vielleicht waren die Bahnsteigsperrungen für uns in Deutschland eben zu selbstverständlich, als daß die Allgemeinheit ihnen große Beachtung geschenkt hätte — und aus dem gleichen Grund wüßte dann später — wenn es einmal keine Bahnsteigsperrungen mehr gibt — niemand mehr, wie die „Dinger“ eigent-

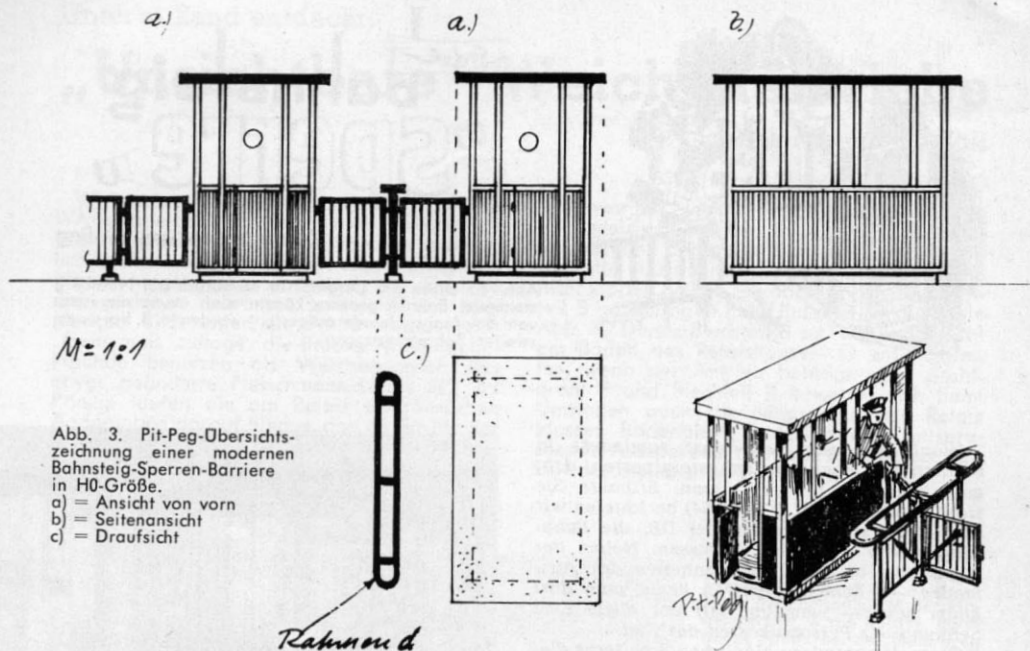


Abb. 2. Luftig und hell wirkt dieses ganz moderne Sperrenhäuschen (Südausgang Hbf Nürnberg) mit seinen großen ungeteilten Scheiben. (Foto: MIBA)

lich ausgesehen haben. Dabei gibt es Bahnsteigsperrungen in einer solchen Fülle verschiedenster Ausführungen, daß man fast meinen könnte, jeder Modellbahner könne sich eine „eigene“ Sperre leisten.

Mit diesem Beitrag — und einigen weiteren in späteren Heften — wollen wir also der Bahnsteigsperrung gewissermaßen ein kleines Denkmal setzen und vor allem für die Modellbauer die konstruktiven Merkmale zeichnerisch „konservieren“. So sehr wir uns (im besonderen bei der „Konservierung“ historischer oder „old-timer-verdächtiger“ Objekte) über die Mitarbeit unserer Leser auch freuen, so möchten wir in Bezug auf die Bahnsteigsperrungen doch bitten, keine Fotos von 08/15-Sperren einzusenden, sondern nur von Raritäten zu berichten, also von Sperren, die z. B. irgendwie besonders originell sind, oder eine von der Regel abweichende Aufstellung erfahren usw.

*) Daß es der DB mit ihrem Vorhaben tatsächlich ernst ist, geht auch aus der am 1. August d. J. in Kraft getretenen „73. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung“ hervor. Die darin verfügte drastische Erhöhung der „Schwarzfahrer“-Bußen für Fahrgeldhinterziehung, mehrmalige Verwendung nicht entwerterter Fahrkarten und ähnlicher „Kavaliersdelikte“ wird von der DB als eine der wichtigsten Voraussetzungen für die endgültige Beseitigung der Bahnsteigsperrungen angesehen. Lediglich die großen Bahnhöfe sollen bis auf weiteres ihre Sperren behalten (um vor allem das in diesen Bahnhöfen oft anzutreffende „Völkchen“ im Interesse der Reisenden von den Bahnsteigen fernzuhalten).



Bahnsteigsperrern gibt es im und am Empfangsgebäude, wobei insbesondere die letzteren für die Modellbahnverhältnisse am interessantesten sein dürften. Die Mehrzahl der Gebäudemodelle läßt kaum einen Einblick in das Innere zu, die Bahnsteigsperrern bleiben also unsichtbar und brauchen folglich gar nicht

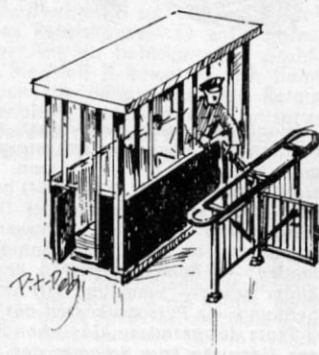


Abb. 4. Perspektivische Ansicht der Sperre nach Abb. 3.

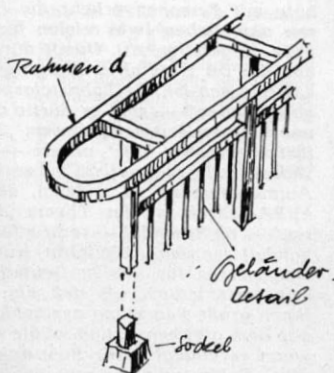


Abb. 5. Vergrößerte Darstellung des „Stromteiler“-Geländers d.



Abb. 6. Das Vorbild für die Pit-Peg-Zeichnungen (Abb. 3-5): die Ausgangssperren im Hbf Nürnberg, bereits im Zeichen der Sperrenaufhebung, wie die Hinweistafeln erkennen lassen. Für die „abgefahrenen“ Fahrkarten sind am Durchgangsgeländer Sammelkästen angebracht (mit engen Einwurfschlitzern, um gewisse „Kavaliere“ nicht zu „Handgreiflichkeiten“ zu verleiten).

Foto: MIBA.

Abb. 7. Beispiel
für eine Bahn-
steigsperrre mit
„Wanne“, in der
zwei Beamte
Platz finden.
(Foto: Pit-Peg)



erst nachgebildet zu werden. Eine Ausnahme bilden lediglich einige Modelle in modernem Stil, bei denen man durch die verglaste Frontwand in die Bahnhofshalle hineinsehen kann (z. B. „Rheinburg“ u. „Kreuzeck“ von Vollmer, „Neu-Ulm“ von Kibri, „Cortina“ von Fallner). In der Regel bestehen die innerhalb eines Empfangsgebäudes befindlichen Sperren aus einem Häuschen, in dem ein oder zwei „Knips-Beamte“ ihren Dienst tun, und dem eigentlichen Sperrzaun mit Durchgang.

Bei den Sperren außerhalb der Gebäude gibt es solche mit und ohne „Häuschen“, wobei letztere vermutlich in der Überzahl sind. (Wer Lust, Zeit und eine Netzkarte hat, kann ja mal nachzählen.) Neben diesen Sperren „mit und ohne“ gibt es auch noch solche „mit oben ohne“, d. h. die Beamten stehen dann in einer Art „Wanne“. Welche Bauart jeweils vorhanden ist, ob mit oder ohne Haus bzw. Wanne, richtet sich in der Regel nach der Art des jeweiligen Bahnhofes und seinem Verkehrsauf-

Abb. 8. Auf der IVA am Rande entdeckt: Modell einer neuzeitlichen Bahnhofshalle mit Bahnsteigsperrren. Diese sind jedoch nur stilisiert dargestellt (weil es bei diesem Exponat nicht auf die Sperren ankam, sondern auf die Reklame an den Hallenwänden). In einer solchen Halle könnte man sich die in unseren heutigen Skizzen gezeigte Sperre ebenfalls gut vorstellen, wobei man sie allerdings – wie hier im Bild – quer zur Durchgangsrichtung aufstellen sollte. Die Kontrolle erfolgt dann an den Schmalseiten. (Foto: MIBA)



kommen. Wenn nur wenige Züge verkehren, ist meist nur ein Sperrzaun mit Türen o. ä. vorhanden, denn hier glaubt man den Beamten zumuten zu können, daß sie die paar Minuten im Freien auch mal bei schlechter oder kalter Witterung aushalten können. Wenn dagegen viel Züge verkehren und die Beamten längere Zeit an der Sperre Dienst tun müssen, vielleicht gar eine ganze Schicht hindurch, dann hat man meist zu deren Schutz ein Häusle errichtet. Und wo im allgemeinen nicht viel Züge verkehren, aber ab und an mit einem starken Andrang zu einzelnen Zügen gerechnet werden muß, da baut man eine „Wanne“, damit der Kontroll-Beamte vor dem andrängenden Reisepublikum einigermaßen standfest geschützt ist. (Wasserwerfer u. ä. sind jedoch bisher noch nicht beobachtet worden).

„Meister“ Pit-Peg hat nun seit geraumer Zeit im MIBA-Auftrag auf seinen Fahrten die Augen insbesondere hinsichtlich der Bahnsteigsperrn offengehalten und eine ganze Serie der verschiedensten Bahnsteigsperrn — die wir Ihnen so peu à peu vorstellen werden — mit Feder, Zeichenstift und Fotoapparat für die MIBA-Leser festgehalten. Den Anfang machen wir heute mit einer modernen „Komplett-Sperre“, die im Original fast direkt vor unserer Haustüre steht, nämlich im Hauptbahnhofsbäude zu Nürnberg. Dieses moderne Bauwerkchen könnte aber ebenfalls außerhalb eines modernen kleineren Bahnhofsbauwerkes stehen, z. B. bei einem Vorstadtbahnhof.



Abb. 9. Beispiel für eine einfache Bahnsteigsperrre in einem kleinen Landbahnhof: Sie besteht hier nur aus der in den Zaun eingelassenen Tür, befindet sich aber immerhin unter dem Bahnsteigdach.

(Foto: Pit-Peg)

Jedes der Häuschen bietet Platz für zwei Kontroll-Beamte und ist in Längsrichtung des „Fahrgastflusses“ aufgestellt. Die Reisenden gehen also an den Längsseiten entlang. Zwischen je zwei Häuschen befindet sich ein „Stromteiler“, an dem noch die Sperren-Türchen angebracht sind (s. Abb. 3—6).

Die Rahmenkonstruktion der Häuschen und der Sperrenzaun bestehen im Original aus Leichtmetallprofilen. Im Modell wird man dagegen wohl Messingprofile verwenden, da es Aluprofile in diesen Abmessungen nicht gibt. Schließlich gibt es auch goldfarbene eloxierten Leichtmetall, so daß der gelbe Messingglanz kaum stören dürfte. Die Profile kann man zusammenlöten oder „Uhu-plussen“. Die Füllungen der unteren Seitenteile des „Beamten-Käfigs“ schneidet man aus glattem Karton, dünnem Sperrholz oder aus dünnem Blech aus und klebt sie in die Profilkonstruktion ein. Auch für das Dach kann man Karton, Sperrholz oder Blech wählen. Für die Scheiben der oberen „Käfig“-Hälfte nimmt man Cellon.

Eine andere Baumethode wäre die, die Seitenwände vollständig aus 1 mm starkem Cellon bzw. Plexiglas auszuschneiden und zu einem Kasten zusammenzukleben, dann die Profile mit Silberbronze (z. B. von Humbrol) und Ziehleder aufzumalen und die Flächen der unteren Füllungen einfach schwarz, grau oder der Farbgebung der Bahnhofshalle usw. entsprechend anzupinseln. Das dürfte wohl die einfachste Bau-Methode sein.

Bei beiden Bauweisen sollte man jedoch vor dem Zusammenbau nicht vergessen, in die Scheiben „Bedienungsöffnungen“ einzuschneiden, denn die Passagiere müssen ihre Fahrkarte ja dem Beamten zureichen und auch mit ihm sprechen können. Ggf. kann man auch ein ganzes Scheibengeviert frei- und den Preiser- oder Merten-Beamten sich herausbeugen lassen, um z. B. die Sperrentür zu öffnen (Abb. 4) oder einer alten Dame den Weg zu zeigen usw. Mit anderen Worten heißt das auch: Bevor das Dach aufgeklebt wird, postiere man im „Käfig“ noch wenigstens einen „Knipser“ (dessen typische Haltung man nach Heft 16/XV, S. 725 erzielen kann).

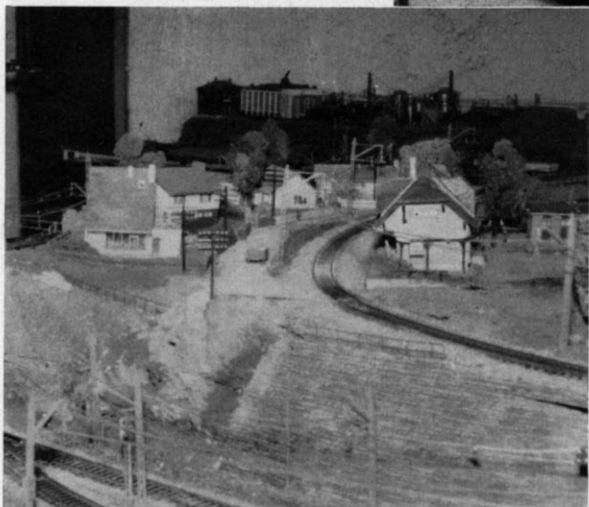
Den Sperrenzaun und die Türen wird man wohl oder übel aus Profil- und Drahtstücken zusammenpinzettieren müssen. Dabei könnte man z. B. versilberten od. verzinnnten Schaltaht verwenden (wegen dem silbrigen Aluglanz), der in Fachgeschäften für Radio-Einzelteile erhältlich und nicht viel teurer als normaler Kupferdraht ist. Oder man greift schließlich wieder zur Silberbronze, die aber nur ganz dünn aufgetragen werden darf, damit der Zaun nicht verkleckst aussieht. Den Rahmen des „Stromteilers“ (s. Abb. 3—5) sägt man aus 1 mm-Blech aus und klebt bzw. lötet ihn auf die Stützen auf.

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß bei größeren Bahnhöfen meist nicht nur ein Sperrhäuschen vorhanden ist, sondern oft eine ganze Barriere (s. Abb. 6). Da wird man dann wohl gleich eine kleine „Serie“ von 3 oder 4 Häuschen auflegen müssen. — Viel Spaß ... und Geduld dabei!



Einen Gruß aus der Schweiz

sandte mit diesen Bildern von seiner H0-Anlage Herr Robert Gut aus Zürich. Die Anlage nimmt insgesamt eine Fläche von etwa $10\frac{1}{2}$ qm ein. Die gesamte Streckenlänge beträgt 49 m. Der Mindestradius im Streckenbereich ist 60 cm, im Bahnhofsbereich 56 cm und nur bei zwei Anschlußgleisen 46 cm. Der Hauptbedienungsstand befindet sich in der



Mitte der Anlage, so daß Herr Gut die Züge um sich herum fahren lassen kann und jeder Teil der Anlage vom Bedienungsstand aus mit der Hand erreichbar ist. Der größte Teil der Fahrzeuge ist übrigens mit Kadee-Kupplungen ausgerüstet. Der Fahrbetrieb erfolgt mit Gleichstrom; die Oberleitungsloks erhalten ihre Fahrspannung aus der Oberleitung.

In der Mitte entdeckt . . .

..., d. h. inmitten der Arnold-IVA-Anlage (s. a. Heft 10/XVII) entdecken wir einige Objekte, die uns außerordentlich Neuheiten-verdächtig vorkamen und die sich bei intensivem Nachhaken dann auch als (vorweggenommene) Neuheiten der Spielwarenmesse 1966 entpuppten. Da sie wohl manchem Besucher auf der großen Anlage entgangen sein werden, seien sie hier vorgestellt.

Abb. 2. Das Arnold-Modell des DB-Einheits-Personenzug-Packwagens Pwi. 28. Das Haus entstand übrigens aus Arnold-Gebäudebauteilen.

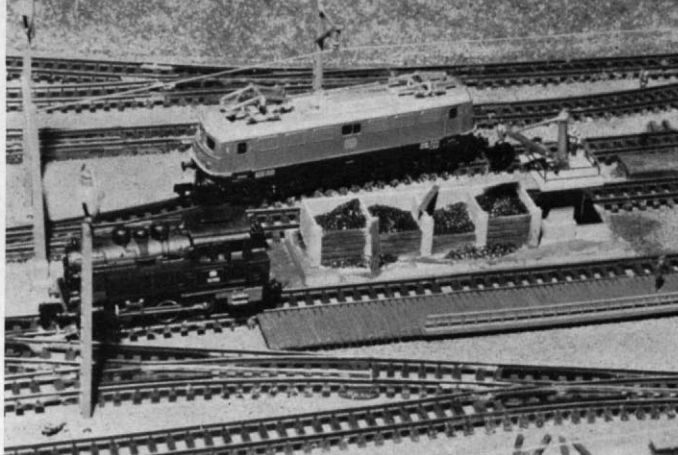
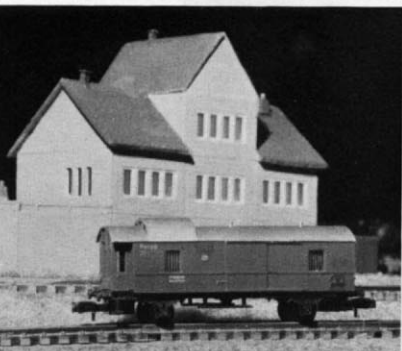
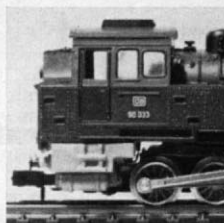
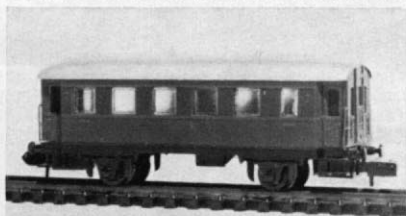
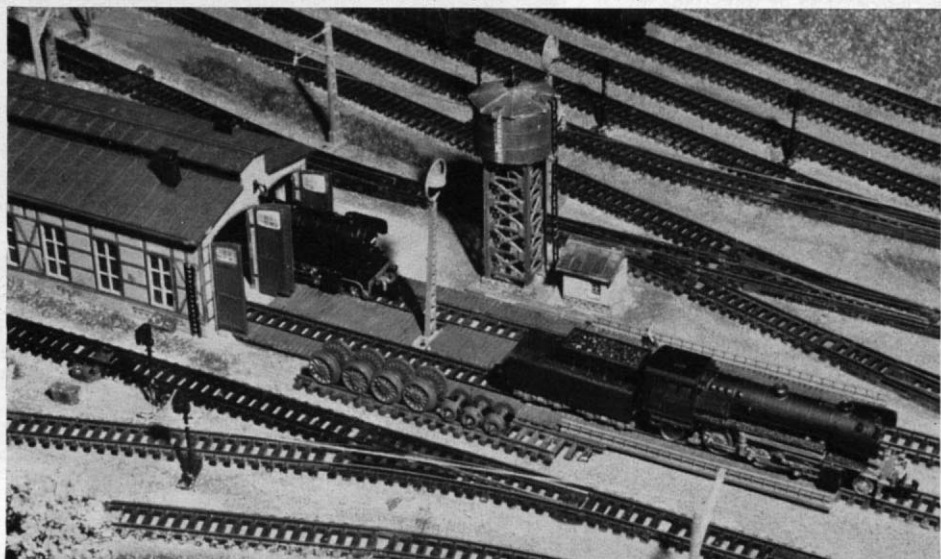


Abb. 1 u. 4 (oben und Mitte rechts). Eine kleine Bekohlungsanlage mit vier Bunkern und einem Drehkran. Die BR 80 hat nunmehr den freien Führerstand-Durchblick, wie er in der Mehrzahl der Zuschriften gewünscht wurde (s. a. Heft 4/XVII, S. 140).



▲ Abb. 3. Mit dem Ci 33 in grün wird wieder eine MIBA-Anregung verwirklicht (s. Heft 12/IV). Es ist zu hoffen, daß dieses Modellchen auch noch zweifarbig (rot/elfenbein), wie seinerzeit üblich, erhältlich sein wird.

▼ Abb. 4. Ein Wasserturm – in leicht „amerikanischem Look“ – auf (Plastik-)Stahlgerüst und mit Pumpenhäusel.



So kommt man zu „Traumwagen“

Solange es noch keine industriell gefertigten „Traumwagen“ gibt, also moderne Reisezugwagen-Modelle mit maßstäblich richtiger Länge, werden deren Liebhaber auf den Selbstbau oder das Verlängern der industriell gefertigten, aber verkürzten Wagen angewiesen sein. Der letztere Weg dürfte wohl bevorzugt werden, denn er erfordert am wenigsten Arbeit und Zeit.

Ein solcher Umbau ist nun nicht etwa eine Haupt- und Staatsaktion, sondern mit etwas Sorgfalt und Geduld müßte das ein jeder fer-

tigbringen, wenn er nicht ausgerechnet „zwei linke Hände“ hat. An Hand der Abbildungen wollen wir Ihnen ein paar Tips vermitteln, die Sie beim Umbau Ihrer Wagen anwenden können und die mit dazu beitragen sollen, daß man später an den verlängerten Wagen möglichst keine „Operationsnarben“ mehr sieht. Diese Hinweise gelten aber nicht nur für das Verlängern der Wagen, sondern auch für den Umbau von Plastik-Modellen allgemein.

Vor jedem Umbau muß man sich über die günstigste Lage der Trennschnitte sowie über

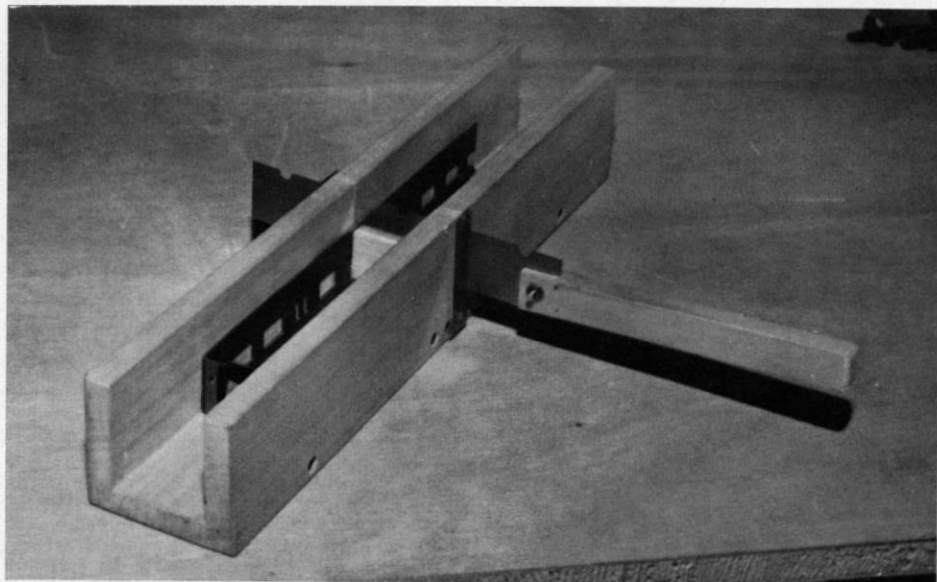


Abb. 1. Das winkeltreue Auseinandersetzen der Wagenkästen usw. ist besonders wichtig, wenn man sich umständliche und zeitraubende Feil- und Schleifarbeiten ersparen will. GERA hat sich deshalb eine besondere Schneidlade aus sauber gehobelten Holzleisten angefertigt, in die die Wagenkästen stramm hineingepaßt, und die eine genau senkrecht und rechtwinklig zur Wagenlängsachse verlaufende Sägeblatt-Führung hat. Die Führung ist an den Außenseiten der Schneidlade noch durch Metall-Flachprofile (kein Alu!) verstärkt, weil eine einfache Holzführung bei öfterem Gebrauch zu schnell ausgeweitet wird und dann keine einwandfreie Sägeblatt-Führung mehr gewährleistet.

Das Einsägen des Führungs-Schlitzes ist sehr sorgfältig vorzunehmen. Am besten klebt oder schraubt man zuerst die Metallführungen, mittels Anschlagwinkel genau ausgerichtet, an den vorgesehenen Stellen fest und sägt an ihnen entlang den Schlitz ein. Der Schlitz darf nicht breiter als das später verwendete Trennsägeblatt sein! Wer die Lade in einer Fräsmaschine o. ä. schlitzten (lassen) kann, sollte dies tun, wobei dann anstelle je zweier Metallführungen eine breitere Platte aufgeschraubt und mit geschlitzt wird.

Als Sägeblatt für die Wagentrennung findet ein etwa 0,3 mm starkes und feinzahntiges Blitz- oder Einstrich-Sägeblatt Verwendung (bei Plastikgehäusen kein Metallsägeblatt, sondern ein Holzsägeblatt!), das in einer Holzleiste (als Griff) befestigt wird. Solche Sägeblätter sind in Werkzeughandlungen erhältlich und kosten etwa 0,50 DM.

Vor dem Sägen klemmt man an der Schnittstelle noch ein Stück Balsa-Holz in den Wagenkasten ein; dadurch können die Kastenwände beim Sägen nicht flattern und der Schnitt wird sauberer. Nicht zu hastig arbeiten, denn sonst wird das Plastikmaterial zu heiß und schmilzt!

Anstelle des genannten Sägeblattes läßt sich notfalls auch eine Laubsäge verwenden, doch wird dann die Sägeblattführung etwas problematisch: Das dünne und schmale Sägeblatt verläuft trotz Führungsschlitz zu leicht!

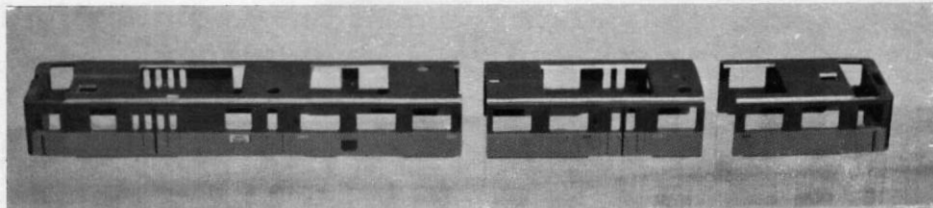
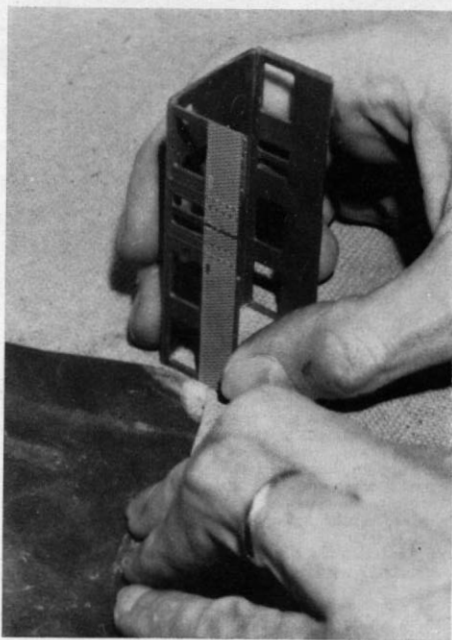


Abb. 2. Diese drei Teile (aus Trix-4n-Wagen, weil diese die nahezu richtige Fenstergröße haben) werden nach dem Zusammenbau einen (fast) richtig langen BD 4 nf (früher BPw 4 nf) ergeben. Die ursprüngliche Einstiegstür für die Reisenden im rechten Wagenteil wurde in der Schneidlade (Abb. 1) herausgesägt und durch ein neues Stück mit Tür und insgesamt drei Fenstern ersetzt. Der so entstandene Wagen ist gegenüber der maßstäblich richtigen Länge um etwa 1 cm zu kurz, was aber im Hinblick auf die richtige Fensterzahl und -teilung in Kauf genommen wurde. Die geringe Differenz (nur etwa 3 %) fällt praktisch nicht auf.

eine möglichst rationelle Ausnutzung des Wagens bzw. der Wagen klar werden, aus denen das Material für die Verlängerung gewonnen wird. Hier kann man keine allgemein gültigen Richtlinien aufstellen, weil eben jeder Wagentyp anders ist. Außerdem haben einige der verkürzten Modelle (je nach Fabrikat und Type) wohl die richtige (oder wenigstens angenähert richtige) Fensterzahl, aber die Fenster sind maßstäblich zu schmal, so daß der neu entstehende richtig lange Wagen dann mehr Fenster hat als er eigentlich haben dürfte. (Das ist z. B. bei einem Teil unserer schnell zusammengezeichneten Längen-Demonstrationswagen der Fall; s. Heft 16/XVI.)



Andererseits gibt es aber auch Modelle mit zu wenig Fenstern, die dafür jedoch etwa die richtige Größe haben (z. B. Trix-„Silberfische“). Zweifellos sind diese Modelle für eine Verlängerung besser geeignet, weil beim „Endprodukt“ dann nicht nur die Länge, sondern auch die Fensterzahl stimmt. Deshalb sollte man also auf diese Wagen mit richtiger Fenstergröße als Ausgangsbasis zurückgreifen.

Damit Sie sich bei der Auswahl der Wagen etwas leichter tun (die einzelnen Hersteller gehen nämlich selbst innerhalb ihres Programms nicht einheitlich vor!), richten Sie sich danach, daß in H0-Größe ein 2.-Klasse-Fenster (neuerer Bauart) etwa 13-14 mm breit sein sollte, ein 1.-Klasse-Fenster 15-16 mm. Dabei werden Sie feststellen, daß letztere praktisch nirgends anzutreffen sind und man folglich auch keinen „echten“ 1.-Klasse-Wagen umbauen kann und sich dann eben je nach vorhandenem Material behelfen muß.

Wie schon erwähnt, muß man sich über die günstigste Lage der Trennschnitte vor dem Umbau klar werden. Wenn irgend möglich, führt man diese Schnittlinien mitten durch ein Fenster! Die Klebestelle in der Wagenseitenwand ist dann nämlich weniger auffallend (weil praktisch nur etwa halb so lang), als wenn man den Schnitt durch die ganze Seitenwand führt (wie es z. B. in Abb. 2 der Fall ist).



Abb. 4. Die Stoßkanten der einzelnen Wagenteile werden an der Kasteninnenseite etwas abgeschrägt, so daß sich nach dem Zusammensetzen eine Art V-Nut ergibt, die vom Klebstoff ausgefüllt wird. Nur ganz außen an der Kastenaußenwand bleibt ein Stück der eigentlichen Schnittfläche erhalten und hier ist nur ganz wenig Klebstoff aufzutragen. Wenn man zuviel zugibt: siehe Abb. 6 und 7.

Abb. 3. Eventuelle Unebenheiten der Schnittflächen usw. kann man durch vorsichtiges Schleifen auf einem feinem Schleifpapier (ebene Unterlage!) beseitigen. Bei nur stellenweisen Korrekturen verschleift man die Schnittflächen nur über einer Ecke des Schleifpapiers.

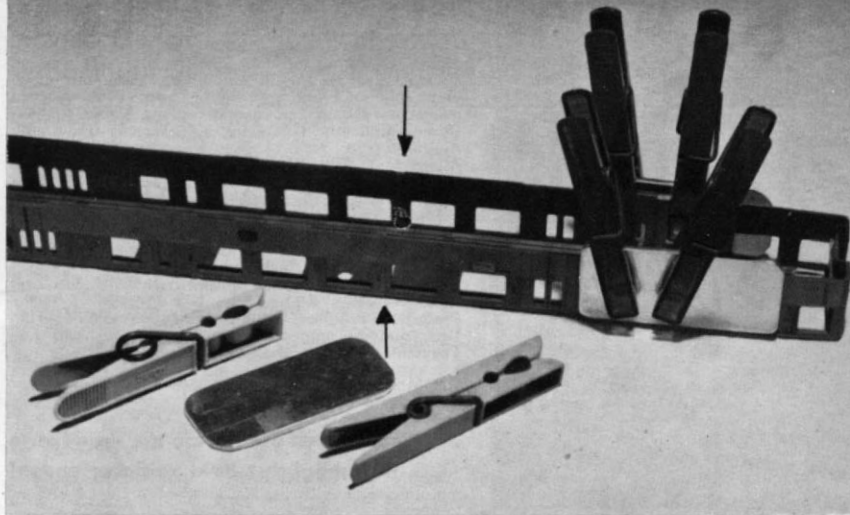


Abb. 5. Die Wagenkastenteile werden nach dem Aufstreichen des Klebstoffes stumpf aneinandergedrückt. Damit die Außenflächen genau fluchten legt man über die Klebestellen genau plan ausgerichtete Blechstücke (z. B. 2 mm Alu-Blech) und preßt diese mit Wäscheklammern fest an die Wagenkastenwände an. Dann mindestens 24 Stunden trocknen lassen, auch wenn Plastikkleber verwendet wurde!

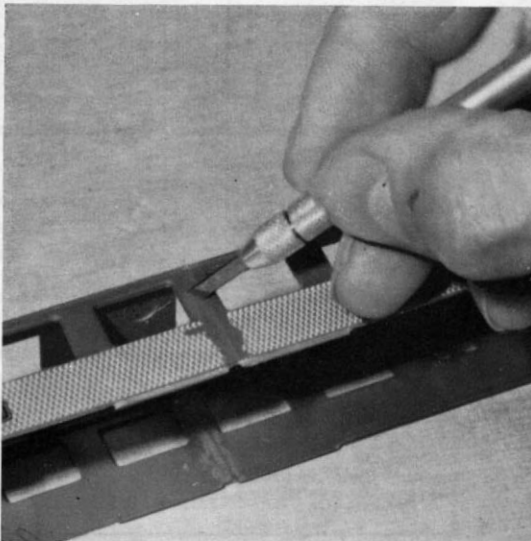
Übrigens: die Pfeile weisen auf bereits fertige Klebestellen (ohne jegliche Nachbehandlung) hin. Im Bereich des Pfauenaugenmusters fallen sie noch am wenigsten auf. Deshalb unser Rat, die Schnitte möglichst durch die Fensteröffnungen gehen zu lassen. Selbst wenn die Wagen kein Pfauenaugen-Schliffmuster wie die 4n-Wagen haben, dann ist die eventuell sichtbare Klebefuge immer noch nur halb so lang, als wenn man den Schnitt durch einen Fenstersteg führen würde. Die Fenster-Scheibe natürlich nicht mit zersägen!

Hinsichtlich der Abbildungen und grundsätzlichen Hinweise beschränken wir uns auf den Wagenkasten und das Dach, weil bei diesen Teilen eventuelle Klebefugen usw. am ehesten sichtbar werden. Die Klebestellen an den meist schwarzen Unterstellen sind zwar weniger augenscheinlich, doch sollte man sie grundsätzlich nicht minder sorgfältig und präzise wie den Wagenkasten bzw. das Dach behandeln!

Worauf es bei den einzelnen Arbeiten besonders ankommt, ist in den Bildtexten gesagt. Wir weisen aber besonders darauf hin, daß Klebestellen vor jeder Weiterbehandlung mindestens 24 Stunden trocknen sollten — auch wenn Plastikkleber oder Plastiklösungsmittel verwendet wird! Erst dann ist die Gewähr gegeben, daß die Klebestellen richtig durchgehärtet sind und bei der Überarbeitung nicht wieder aufbrechen. Jedenfalls sind das unsere Erfahrungen!

Wenn Sie planmäßig und überlegt vorgehen und unsere Hinweise beherzigen, können Sie praktisch an einem Wochenende einen ganzen Zug auf richtige Länge bringen. Probieren Sie es trotzdem aber erst mal an einem Wagen aus, damit Sie das richtige Gefühl für die notwendigen Handgriffe, für die erforderlichen Klebstoffmengen (sehr wenig verwenden) usw. bekommen. Gegebenenfalls können Sie ja auch erst mal an einem Versuchsstück probieren, das Sie später dann eben wegwerfen ... was den „Längen“ sicher nicht widerfahren wird, wenn Sie erst mal einen vor sich stehen haben! Im Gegenteil ... ! GERA

Abb. 6. Wenn man zuviel Klebstoff verwendet, kann es so gehen wie bei unseren ersten Versuchen: Der Klebstoff quillt durch die kleinste Fuge und „versaut“ die Außenfläche. In solchen Fällen — nach dem Trocknen! — mit einem rasiermesserscharfen Bastelmesser durch vorsichtiges Schaben die Unebenheiten und Klebstoffreste beseitigen! Das gilt auch, wenn man beim Zusammenkleben mal nicht sorgfältig genug war und die Außenflächen nicht genau fluchten.



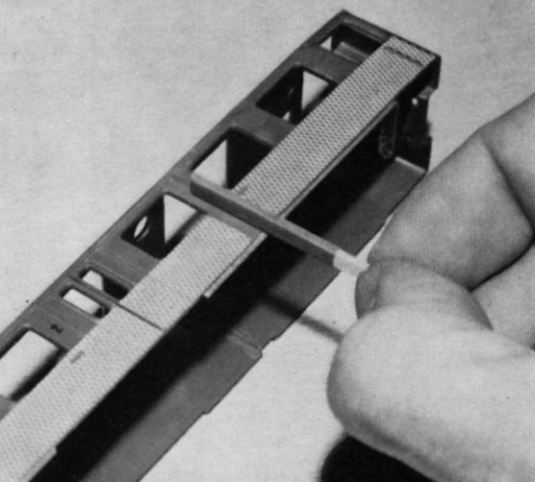


Abb. 7. Den letzten Schliff gibt man der „bereinigten“ Stelle mit feinstem Schleifpapier, das man um ein Holzleistchen wickelt bzw. klebt. Leider wird durch eine solche „Frontbegradigung“ das Pfauenaugenmuster der Nahverkehrswagen „in die Binsen“ gehen. Dann nimmt man eine feine Zeichenfeder und weiße Ausziehtusche zum Ausbessern der Schadstellen. Allerdings: üben Sie das Ausbessern erst mal an einem anderen Reststück, denn es dauert schon eine Weile, ehe man den richtigen Schwung für die Bogenzeichnung des Schliffmusters weg hat. Diese Methode hat sich aber bei unseren Versuchen (u.a. Stempel, Pinselmalerei usw.) als die günstigste erwiesen. Trotzdem ist das Ausbessern eine langwierige Gedulds-Spielerei und man trachte deshalb danach, zumindest solche Klebestellen wie in Abb. 5 (siehe Pfeile!) zu erhalten. Dann braucht man nämlich praktisch nur die ungemusterte Wagenfläche leicht zu überschleifen (falls überhaupt erforderlich).

... und denken Sie daran, die Fragekarte (s. S. 545) möglichst bald zurückzusenden!

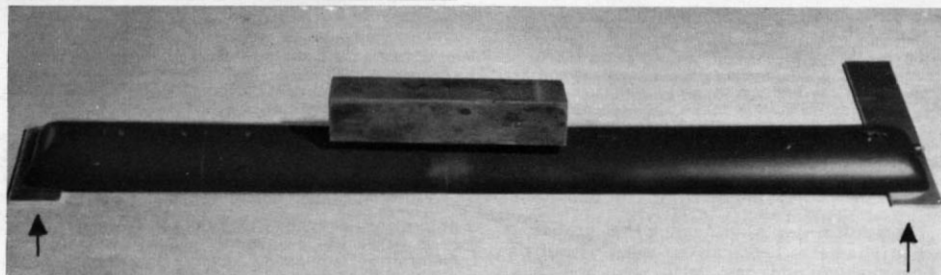


Abb. 8. Die Dachteile sind beim Zusammenkleben an den Enden etwas zu unterlegen und in der Mitte zu beschweren. Infolge der so künstlich geschaffenen Vorwölbung legt sich das Dach beim Zusammenbau des Wagens gleichmäßig dicht an den Wagenkasten an, da es an den Wagenenden unter die Gummiwulste geklemmt wird (wenigstens bei den aus Trix-Wagen entstandenen „Langen“). Die beiden Pfeile weisen auf die an den Dachenden untergelegten Blechstücke (ca. 1—1,5 mm stark) hin.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, möchten wir darauf hinweisen, daß das in Heft 10/XVII, S. 465 in Abb. 3 sichtbare Lagerhaus nicht mit dem im Text erwähnten Bahnhof „Kibringen“ identisch ist (dieser befindet sich auf dieser Anlage in Form des Kibri-Bahnhofes „Knokke“ nach eine Etage höher), sondern aus einer Kombination des Vollmer-Fabrikgebäudes mit einer Vollmer-Werkhalle besteht.

Liliput

absolut
modellgetreu
und präzise

Alle LILIPUT-Fahrzeuge sind einseitig isoliert und nach Austausch der Kupplungen zu allen Systemen passend.

210 Schwerer Dampfdrehkran der DB
210 T passend zu Trix-3-Leiter-System.

CASADIO

Weichen und biegsame Gleise nach NEM-NMRA aus Neusilber oder Messing

Biegsames CASADIO-Gleis 90 cm lang.
Für den naturgetreuen Betrieb!

BEHREND'S · FRANKFURT/M. VILBELERSTR. 21 · ABT. 02 **BEHREND'S**