

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2 BAND XVIII
28. 1. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



FLEISCHMANN



statt vieler Worte
viele Vorteile....

GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN • 85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 2/XVIII

1. Bunte Seite:	I. Schnee auf der Modellbahn	
	II. Modellbahn im Schnee	
	III. Karikatur	51
2. Der große Wunschzettel (Auswertung der		
Fahrzeugwünsche/MIBA-Umfrage 1965)		52
3. „Podhradi“ – Bilder von der Prager		
Clubanlage		60
4. Wechselstrom- und Gleichstrommodelle		
an einem Fahrpult		60
5. Symmetrische Dreieck-Weiche für		
Märklin-System		62
6. Neuer Märklin-Kesselwagen? (VTG-IVA-		
„Präsident“-Wagen)		63
7. Erinnern Sie sich noch an die „Cullische		
Staatsbahn“? (Anlage Halbriitter, Frankfurt)		64
8. Nützliches Kontaktgespräch (Kontakt- reinigungsmittel)		
9. Buchbesprechung: „Weite Welt des Schienens- trangs“		67
10. Beleuchtung von Arnold-Reisezug-Wagen		67
		68
11. Zweischiengleis für jeden Radius		70
12. Laerss/Oeffehss – doppelstöckige Kfz- Transporteinheit der DB (BZ)		73
13. Am Stadtrand (Motiv von der Anlage		
Schmid, München)		75
14. Noch mehr Möglichkeiten mit SRK's		76
15. Straßenbaustellen-Motiv		80
16. 9 auf einen Streich! (Vorbildliches vom		
Schienenstrang)		81
17. HO-Blumentöpfe im Großformat		81
18. 8½ Zoll zuviel! (Wie die Normalspurweite		
1435 mm entstand)		81
19. „Komfortabler“ Bahnmeisterei-Gleisanschluss		82
20. Leichte, auswechselbare Geländemotive		
für nichtstationäre Anlagen		84
21. Die automatische Mittelpuffer-Kupplung		
kommt!		87
22. Kniffe und Winke: Gebäudeverputz und		
Streumaterial		87
23. Der Güterschuppen für Bf. „Claushagen“		88

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

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 3/XVIII - mit Messebericht
im Telegrammstil - ist am 26.2.66 im Fachgeschäft!** ◄

(Messe-Bildbericht in Heft 4 und 5!)

Schnee auf der Modellbahn

sieht zwar recht romantisch aus, doch lässt sich der beliebte Ata-Schnee nur schwer wieder entfernen, ganz abgesehen von seiner Schmiergewirkung in Lokgetrieben. Bernd Schmid aus München versuchte es deshalb mit „Mondamin“, das sich mit dem Staubsauger wieder restlos entfernen lassen soll.



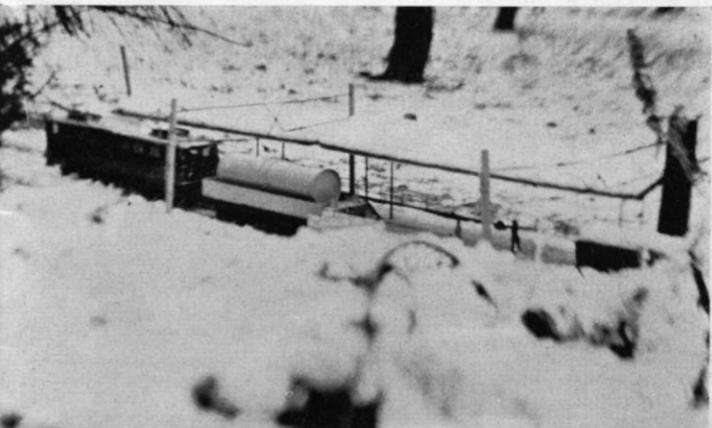
Da wiehert das Dampfross!



„Ausgerechnet das Ikarus-Kostüm muss'te anziehn' – wo's heute so windig ist“
(Zeichnung: DB/Schwarz)

Modellbahn im Schnee

Die Gartenbahn-Besitzer haben andere Probleme zu bewältigen, wenn sie im Winter Betrieb machen wollen. Herr Dr. W. Meyn aus Neuß hat für seine



Spur I-Bahn extra einen vierachsigen Schneeräumer- und Schienenreinigungs-Wagen mit 2,5 kg Gewicht gebaut, der von einer E 40 geschoben wird. Vereiste Oberleitungen oder Weichen müssen allerdings bei ausbleibendem Föhn mit einem vorhandenen Föhn wieder aufgetaut werden.

H0-Gartenbahnen sind problematischer. Herr Nicolaus Ziegler aus Berlin weiß davon ein Liedlein zu singen und sandte das Bild oben von einem „Lawinenunglück“ in H0-Dimensionen.

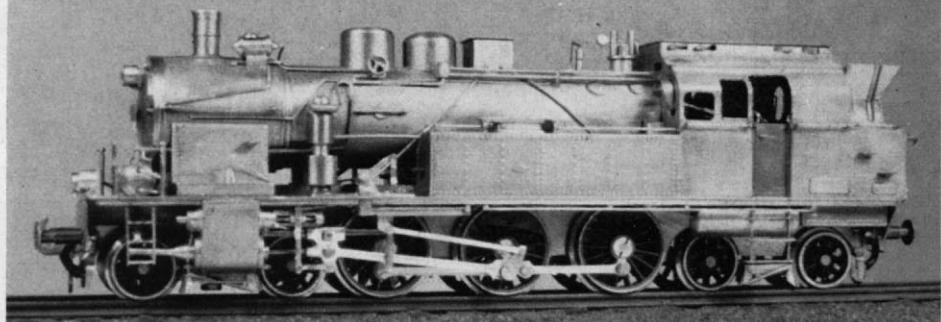


Abb. 1. Die Baureihe 78 (preußische T 18; Bauplan in Heft 15 u. 16/XII) war – als Vertreterin der schweren Reisezug-Tenderloks – bereits bei früheren Umfragen stets mit in der Spitzengruppe zu finden. Nun ist sie gar an die zweite Stelle der Rangliste vorgerückt. (Das noch messingglänzende H0-Modell wurde von Herrn Kurt Schlichting, München, gebaut. Der Antrieb erfolgt durch einen Rivarossi-Motor über ein Schneckengetriebe 1 : 35. Das Modell hat Allrad-Auflage und wiegt 390 g).

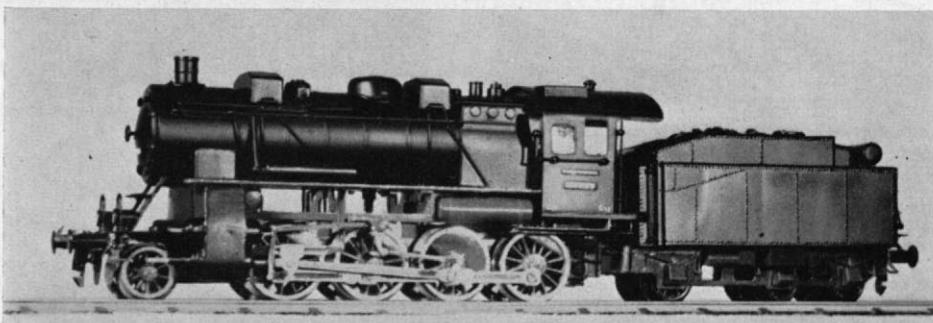
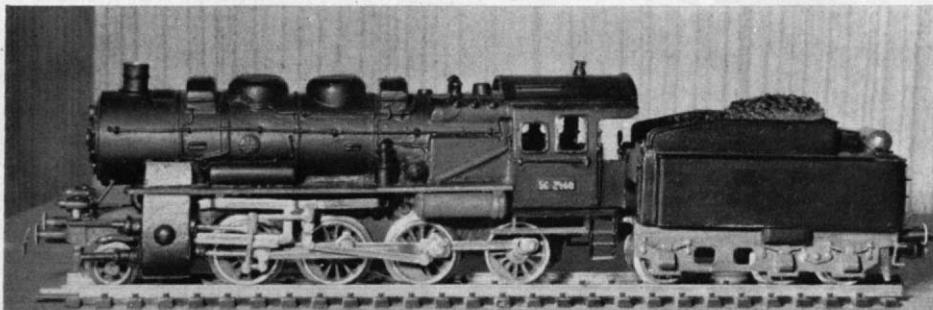
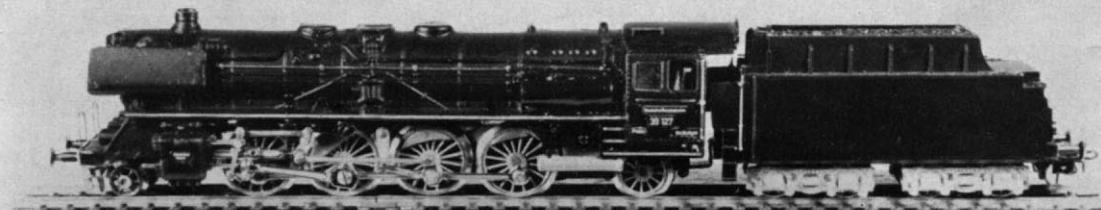


Abb. 2 u. 3. An der ersten Stelle der Dampflokomotiv-Wunschliste steht (immer noch) ganz eindeutig eine bekannte mittelschwere Güterzug-Lok mit Schlepptender: die bullige „56“, von der wir in Heft 15 u. 16/XIV einen Bauplan veröffentlicht haben. (Die „56“ können wir Ihnen gleich zweimal als Modell vorstellen: oben in H0-Ausführung, gebaut von Herrn Wilhelm Klein aus Weinheim unter Verwendung eines Fahrgestells der Märklin-BR 24; darunter in 0-Ausführung, gebaut von Herrn Dr. Otto Horn aus Freiburg).



Der große Wunschzettel

Auswertungsergebnis der
MIBA-Umfrage 1965 hinsichtlich der gewünschten Fahrzeugmodelle.

"Haben Sie einen besonderen Wunsch an die Modellbahnhindustrie?" – Das war unsere letzte Frage auf der MIBA-Umfragekarte aus Heft 12/XVII. Gut 80 % der Einsender nutzten die Gelegenheit, vielleicht in der Hoffnung, daß ihre Wünsche massiert auftreten und dadurch gewichtiger erscheinen mögen. Die Mehrzahl der Wünsche bezieht sich auf das rollende Material, was weiter nicht verwunderlich ist, denn dieses ist ja – zusammen mit den Gleisen – das Primäre der ganzen Modellbahnhindustrie. Die Auswertung dieser Wünsche hat – wie bereits in Heft 16/XVII, S. 731, gesagt – etwas länger gedauert, einmal aus Zeitmangel, zum anderen wegen der Schwierigkeit, die breite Skala der Wünsche in einem brauchbaren Auswertungsschema unterzubringen. (Die wichtigsten „Neben“-Wünsche – neben den Fahrzeugwünschen – wurden bereits in Heft 16/XVII veröffentlicht; sie sollten jedoch von der Modellbahnhindustrie keineswegs als Nebensache abgetan, sondern als wertvolle Anregungen für die künftigen Fertigungsprogramme angesehen werden).

Die „Rangfolge“ der einzelnen Fahrzeugtypen entnehmen Sie bitte den Tabellen. Es sind darüberhinaus noch eine ganze Reihe

weiterer Fahrzeuge genannt worden, doch handelt es sich dabei um mehr oder weniger vereinzelte Wünsche, die gegenüber den „großen Brocken“ so in der Minderzahl sind, daß sie kaum als „Volksbegehren“ zu werten sind. Desgleichen sind in den Tabellen auch keine ausländischen Typen enthalten, weil die im Verhältnis zur Gesamtzahl der Einsendungen wenigen Karten aus dem Ausland keine allgemein gültige Auswertung für das einzelne Land zuließen (mit Ausnahme gewisser Schweizer Wünsche nach einer C 5/6- oder A 3/5-Dampflokomotive).

Ganz allgemein kann gesagt werden, daß der Wunsch nach mehr Old-Timer-Modellen nach wie vor dominiert. Eine gewisse Ausnahme bilden dabei nur die Diesel-Triebfahrzeuge, aber auch wohl nur deshalb, weil es da kaum Old-Timer-Typen gibt, die einem größeren Kreis bekannt sind. Überraschend stark ist der Wunsch nach Old-Timer-Elloks. Hier besteht eine offensichtliche Lücke, die von den Modellbahnhindustriellen so bald wie möglich geschlossen werden sollte.

Hinsichtlich der Wagen sind die Wünsche stark verzettelt, mit einer Ausnahme:

Weiter (im Text) auf Seite 58

Tabelle I: Dampfloks

1. Baureihe 56 (preuß. G 8)
2. Baureihe 78 (preuß. T 18)
3. Baureihe 96 (bayr. Gt 2x4/4)
4. Baureihe 86 (Einheitslok)
5. Baureihe 94 (preuß. T 16)
6. Baureihe 50 (Einheitslok, zum größten Teil mit Kabinentender!)
7. Baureihe 55 (preuß. G 8)
8. Baureihe 74 (preuß. T 12)
9. Baureihe 39 (preuß. P 10)
10. Baureihen 10, 17, 57, 58, 91

Tabelle II: Elloks

1. Baureihe E 03
2. Baureihe E 91
3. Baureihe E 17
4. Baureihe E 52
5. Baureihe E 32
6. Baureihe E 04/E 05

Tabelle III: Dieselloks

1. Baureihe V 160 (Serienausführung, sowie V 162 u. V 169)
2. Baureihe V 100 (für Märklin-System)
3. Baureihe V 320
4. Baureihe V 188

Tabelle IV: Dieseltriebwagen

1. Baureihe VT 11 (TEE)
2. Baureihe VT 23/24
3. Baureihe VT 33
4. Baureihe VT 45

Tabelle V: Elektro-Triebwagen

1. Baureihe ETA 150
2. Baureihe ET 27
3. Baureihe ET 30
4. Baureihe ET 85

Abb. 4. Ein in gewisser Hinsicht bereits realisierbarer Wunsch: die Baureihe 39 (preuß. P 10); sie wird von der Fa. K. Schieck, Stuttgart in Kleinserie unter Verwendung der Märklin-BR 01 hergestellt. Betrieblich ist die 39 vor allem für den schweren Reisezugdienst im Hügel- und Bergland bestimmt. Sie hat deshalb auch vier Treibachsen (1'D1').

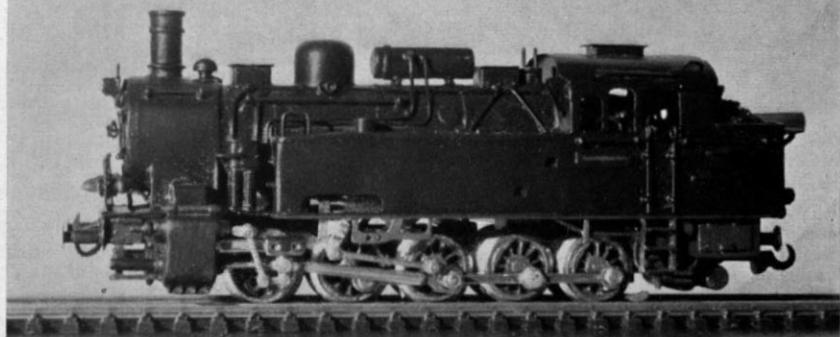


Abb. 5. Die Baureihe 94 ist eine typische schwere Güterzug-Tenderlok aus „alten Tagen“. (Dieses Modell baute Herr Peter Löffler aus Oldenburg unter Verwendung eines Fahrgestells der Märklin-BR 81).



Abb. 6. Die Baureihe 57 ist gewissermaßen das Schlepptender-Gegenstück zur „94“ und wie diese daher vor allem von den Old-Timer-Freunden gewünscht. Wenn im allgemeinen auch die „preußischen“ Wünsche überwogen, so sei hier trotzdem einmal die bayrische Version der „57“ dargestellt. (Herr Gerhard Rieß aus Nürnberg baute dieses H0-Modell der bayr. G 5/5 zusammen mit einem Kollegen. Der Tender stammt von der Trix-S 3/6; dessen „Bretteraufsatz“ wurde entfernt).

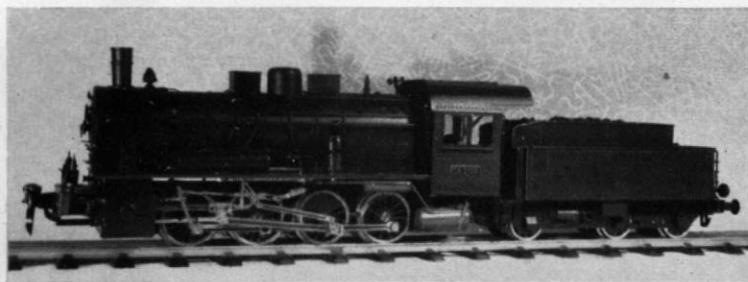
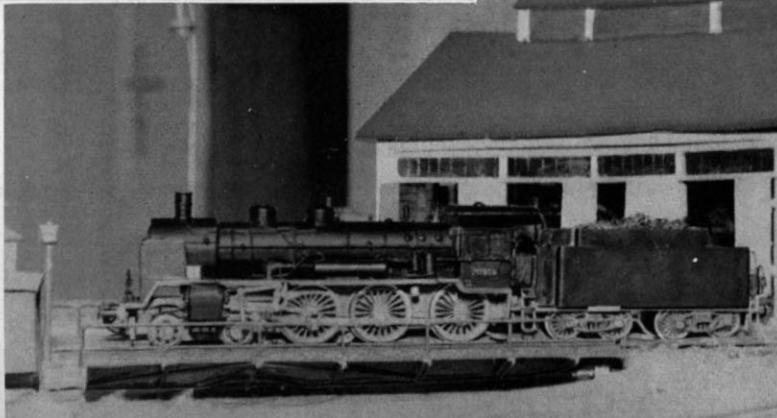


Abb. 7. Obwohl anders im Aussehen und ohne Laufachse, gehört die „55“ einsatzmäßig mit zur Baureihe 56. (Das 0-Modell baute Herr Theodor Finck, Pforzheim).

Abb. 8. Eine der bekanntesten Schnellzugloks der Länderbahnenzeit ist die preußische S 10 (BR 17); Sie ist der P 8 sehr ähnlich, hat aber größere Treibräder. (Das H0-Modell baute Herr R. Höhne, Dortmund).



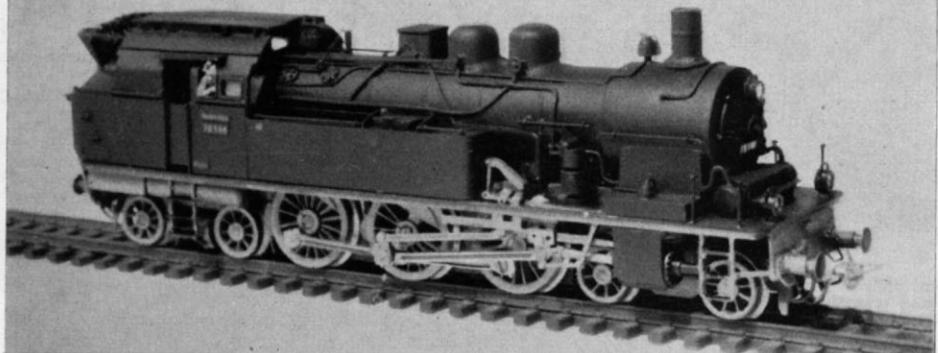


Abb. 9. Nochmals ein H0-Modell der „78“ (zur Abrundung des Gesamtbildes), von Herrn „Otto Heinrich aus Dingsda“ in allen Teilen selbstgebaut.

Abb. 10. Die Baureihe 86 ist bei der DB gewissermaßen ein „Mädchen für alles“; schon deshalb dürfte sie so oft gewünscht worden sein, vor allem als „neue“ TT 800 von Märklin bzw. Hamo. (Dieses maßstabsgetreue H0-Modell baute Herr Kurt Schlichting, München).

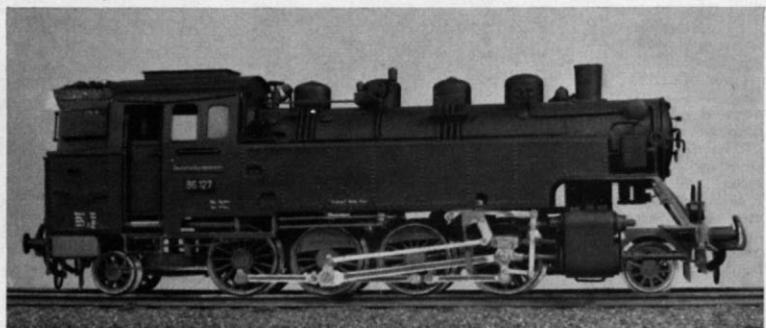


Abb. 11. Auch eine mittlere Reisezug-Tenderlok fehlt immer noch im allgemeinen Modellbahn-Sortiment. Hier würde die gewünschte BR 74 eine Lücke schließen. (Das H0-Modell baute Herr Rolf Riedel aus Schwaig unter Verwendung des Fahrgestells der Märklin-BR 24. Letzteres wird übrigens sehr viel von Modellbahnhern als Grundlage für alle möglichen Selbstbau-Loks verwendet. Die Fa. Vossler in Bonn will – nebenbei bemerkt – in Kürze Gehäuse für die „74“ liefern, auf das 24er-Fahrgestell von Märklin passend).

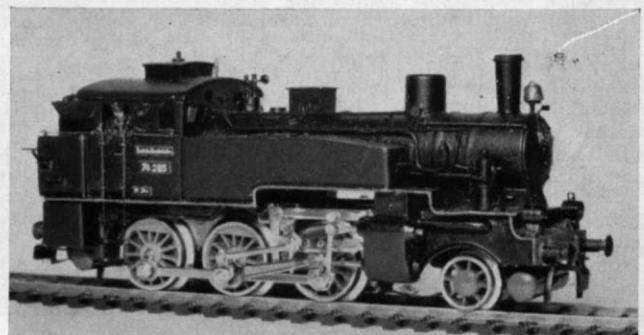
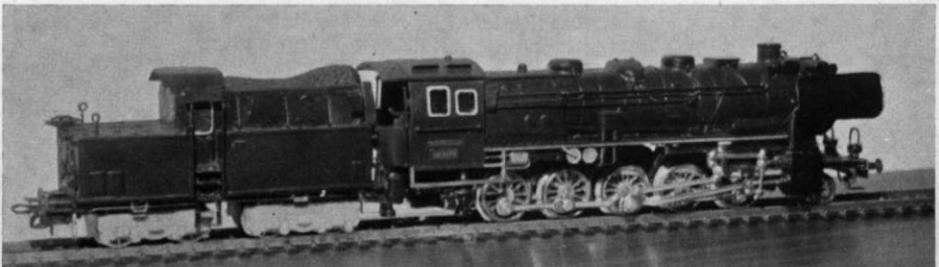


Abb. 12. Hinsichtlich der Baureihe 50 (die unbedingt auf den Markt kommen sollte!), überwiegen die Wünsche nach der Ausführung mit Kabinen-Tender; Zeichnung in Heft 6/XIV. (Dieses H0-Modell baute Herr Peter Löffler aus Oldenburg unter Verwendung einer Märklin-BR 44).



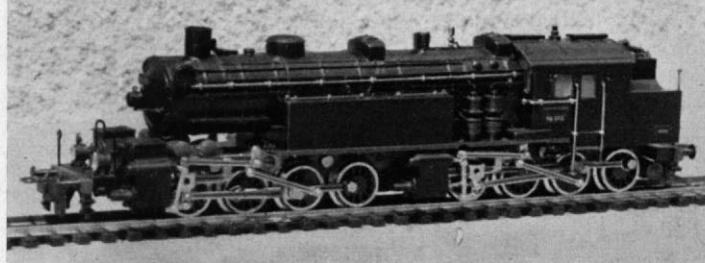


Abb. 13. Ganz neu in der Spitzengruppe: die Baureihe 96, wohl nicht zuletzt auf Grund unseres Bauplans in Heft 2/XVII. Auch der allgemeine Wunsch nach irgendeiner deutschen Mallet-Lok dürfte zu dieser "Nova" beigetragen haben. (Mod.: G. Rieß, Nbg.)

Abb. 14. An der Spitze der Wünsche nach Old-Timer-Elloks liegt eindeutig die E 91, wohl nicht zuletzt wegen des doppelten Stangentriebwerkes. (Das H0-Modell wurde nach dem Bauplan in Heft 9/VIII unter Verwendung von zwei Märklin E 63-Fahrgestellen von Herrn Rudolf Baunach aus München gebaut.)

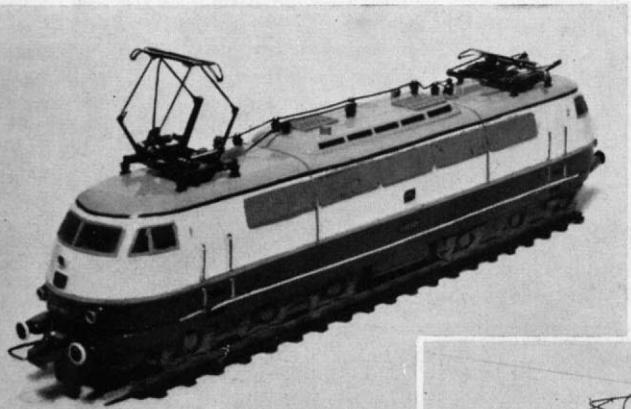
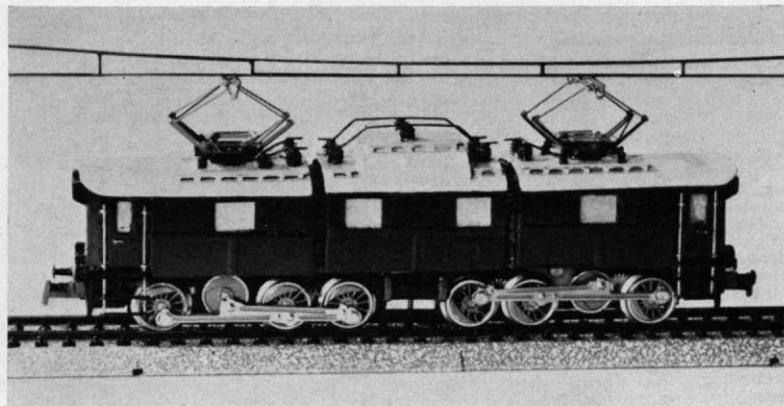


Abb. 16. Die E 17 steht an dritter Stelle, womit der dringende Wunsch nach einer älteren Schnellzug-Elllok zum Ausdruck gebracht wird. (Über den "Pfeilgeier" an der seinerzeitigen Original-Lok mögen empfindsame Gemüter hinwegsehen). Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal.

Abb. 15. Daß die E 03 bei den Elloks an der Spitze liegt, ist wohl weiter nicht verwunderlich, denn dieses neueste "Paradeperd" der DB dürfte sowohl im Aussehen als auch technisch eine der gelungensten DB-Loks sein. Bauzeichnung in Heft 7/XVII. (Das H0-Modell wird von einem Trix-Motor angetrieben. Das Gehäuse besteht aus 1,3 bzw. 1,0 mm starkem Kupferblech. Die Drehgestell-Seitenblenden wurden aus diversen Plastikteilen zusammengeklebt. Gebaut wurde das Modell von Herrn Anton Dorn aus Simbach, übrigens als erstes Selbstbau-Modell!). – Die noch rasanter wirkenden Einbein-Pantographen sind bei der Fa. Sommerfeldt, Göppingen, erhältlich.

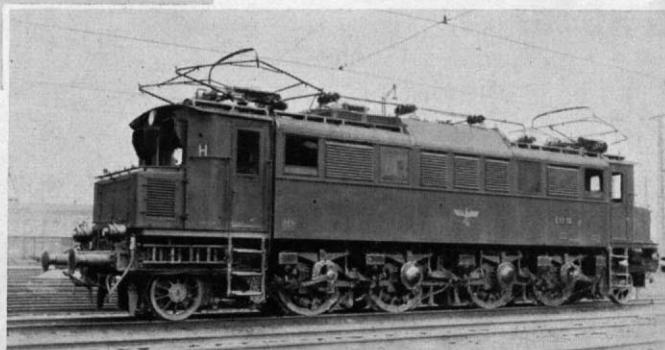


Abb. 17. Der Wagentyp, der am meisten gewünscht wurde: Eilzugwagen aus der Reichsbahnzeit mit Doppel-türen an den Wagenenden. Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal.

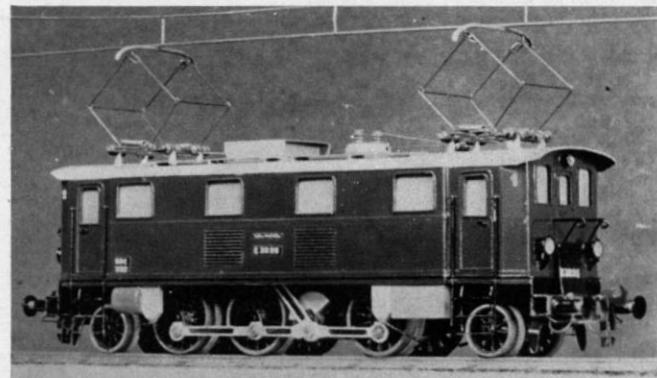
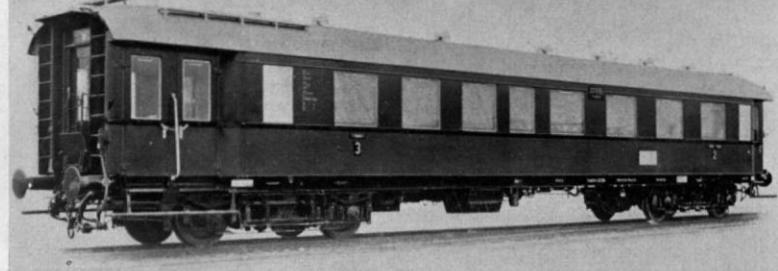


Abb. 18. Die E 32 (Bauplan in Heft 5 u. 6/IV) war zwar bereits schon mal als 1:82-Fleischmann-Modell erhältlich; daß sie wiederum in der Spitzengruppe zu finden ist, zeigt eigentlich nur, daß eine (maßstabsgenau) Neuauflage dringend gewünscht wird. Betrieblich ist die E 32 vor allem für den Personenzug-Dienst vorgesehen. (Das 0-Modell baute Herr Otto Horn, Freiburg).

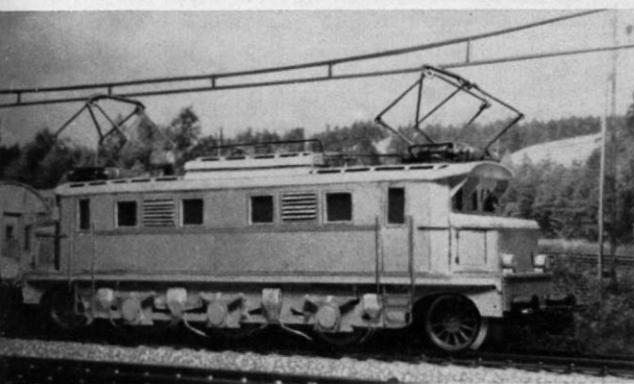
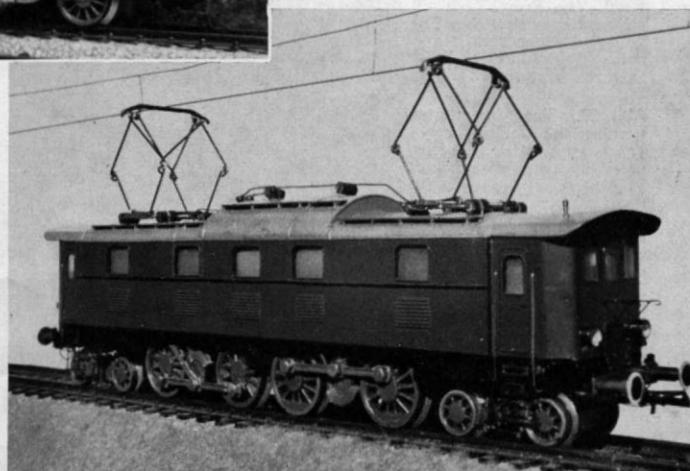


Abb. 19. Die E 04 (bzw. die sehr ähnliche E 05) sind seinerzeit vorwiegend für den Schnellzugdienst auf Flachlandstrecken gebaut worden, wurden später jedoch auch im Hügelland eingesetzt. Der Wunsch nach dieser Type liegt auf der gleichen Linie wie bei der E 17 (Abb. 16). Ein Bauplan für die E 05 wurde in Heft 12 u. 13/VI veröffentlicht. (Das H0-Modell der E 05 baute Herr Heinz Stange aus München für seine Märklin-Anlage).

Abb. 20. Das ist die an 4. Stelle rangierende „E 52“ im Eisenbahner-Jargon – wohl wegen ihres doppelten Stangenantriebes – „Heuwender“ genannt. Die beiden Triebwerke haben übrigens einen gemeinsamen starren Rahmen. (Herr Brüning aus Frankfurt/Main hat jedoch bei seinem H0-Modell auch die beiden Triebwerke als Drehgestelle ausgebildet, so daß trotz großer Loklänge auch kleinere Radien einwandfrei durchfahren werden können).



Eil- bzw. D-Zug-Wagen aus der Reichsbaumeisterei! Diese Wagen – als maßstäbliche H0-Modelle nur etwa 23–24 cm lang – würden den Modellbahnbewerben (wie bereits schon einige Male in der MIBA dargelegt) besonders entgegenkommen, wurden aber bisher noch nie von der Industrie als Modelle verwirklicht.

Nachdem wir bereits seit geraumer Zeit eingesandte Fotos von gut gelungenen, selbstgebauten Lokmodellen planmäßig gesammelt haben (um sie ggf. bei einer solchen oder ähnlichen Gelegenheit veröffentlichen zu können), sind wir in der Lage, Ihnen die meisten

Favoriten gleich als Modell vorzustellen. Damit kommen wir außerdem denjenigen entgegen, die verlangt haben, wir sollen wünschenswerte Fahrzeuge bildlich vorstellen, da gar viele Leser sich bei dieser oder jener Typenbezeichnung keine rechte Vorstellung von dem betreffenden Fahrzeug machen könnten. Voila...!

Das wäre also der große Modellbahnwunschkatalog, der sich „so nebenbei“ aus unserer Umfrageaktion ergeben hat. In Kürze – beim Messebericht 1966 – werden Sie feststellen können, inwieweit sich die Neuheiten



Abb. 21. Im allgemeinen zwar recht unbekannt, der ET 26, doch ein irgendwie netter moderner Triebwagen. (Das H0-Modell baute Herr Heinrich Weidinger aus Nürnberg).

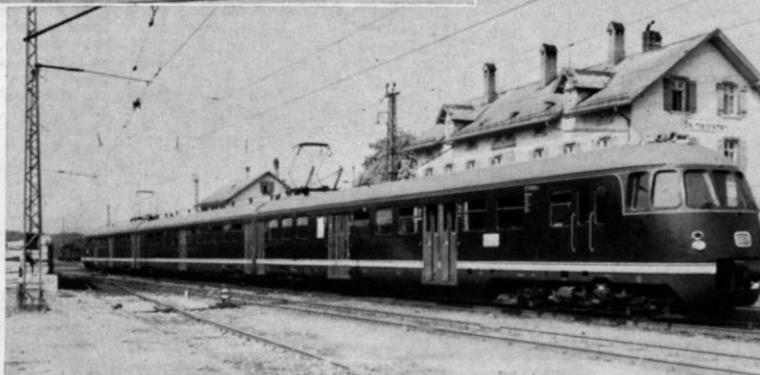


Abb. 22. Der ET 30 ist ein typischer Vertreter der modernen Oberleitungstriebwagen. Etwas mehr als dieser Typ wurde jedoch der noch neuere ET 27 (s. Heft 12/XVII, S. 547) verlangt. Wie dem auch sei, ein moderner deutscher ET fehlt auf jeden Fall.
Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal.

Abb. 23. Einer der meistgewünschten Old-Timer-Triebwagen ist der ET 85; er ist auch heute noch im Vorort- und Nahverkehr eingesetzt, z.T. sogar mit dreirädrigen Beiwagen ähnlich den 3yg-Umbauwagen. Schön wäre es, wenn dieses liebenswerte Fahrzeug bald auch als Serien-Modell existieren würde. Ähnlich: ET 90.
Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal.

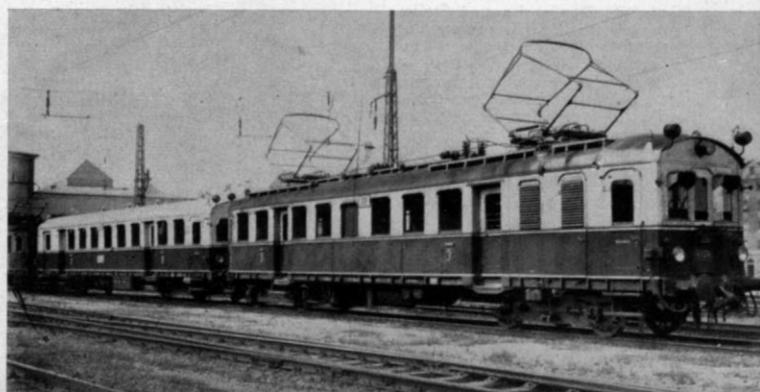




Abb. 24. Nur aus Platzgründen an letzter Stelle abgebildet, hinsichtlich der Stimmenzahl jedoch an erster Stelle der Elektro-Triebwagen stehend: der ETA 150 (LÜP in H0 = 26,9 cm). Nachdem dieses zwar nicht allzuverbreitete Fahrzeug etwa an die „allgegenwärtigen“ Schienenbusse erinnert, dürfte es als Modell auch die große Masse der weniger bewanderten Käufer ansprechen, was für die großen Modellbahnersteller mit ein wesentlicher Gesichtspunkt bei der Modellauswahl sein dürfte.

mit diesen Wünschen decken, bzw. ob die eine oder andere spezielle Fahrzeugtype, die bereits seit Jahren „in der Luft liegt“ (wie z. B. die „56“ oder die „78“) vielleicht nun doch

endlich das Licht der (Miniaturbahnen-)Welt erblickt. Ansonsten mögen die tabellarisch erfaßten Wünsche höchst aufschlußreiche Anregungen für die Hersteller sein! WeWaW

Kein Wunschtraum mehr ist für Herrn Willy Heim aus Stuttgart der Besitz einer eigenen Modellbahnanlage. Er versteht sie auch ins rechte Licht zu setzen, wie diese verblüffend echt wirkende Aufnahme zeigt.





„Podhradi“ haben die Modellbahner des Prager Modellbahnclubs den Bahnhof auf ihrer Clubanlage getauft, in den gerade ein Personenzug mit einer Liliput-62 einläuft. Das Bahnhofsgebäude dürfte einem Vorbild aus der k. k. Ara nachgebildet sein. Besonderes Charakteristikum: der überdachte Hausbahnsteig mit den beiden Endgebäuden, sowie das verhältnismäßig flache „Winkel“-Dach mit den Rohrschornsteinen.

Wechsel- und Gleichstrom-Modelle an **einem** Fahrpult

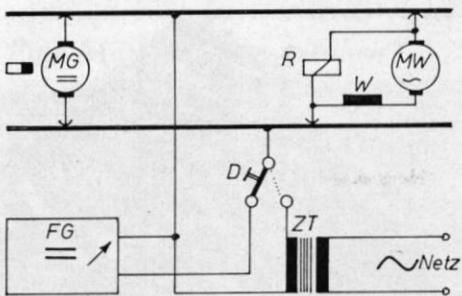
Viele Modellebahnfreunde haben ihre ursprüngliche Märklin-Wechselstromanlage samt Loks usw. auf Gleichstrombetrieb umgebaut. Über die Vorteile (und wenigen Nachteile) dieser Betriebsart ist in der MIBA schon des öfteren geschrieben worden, so daß hier nicht noch einmal darauf eingegangen werden soll. Aus verschiedenen Zuschriften können wir aber nun entnehmen, daß eine ganze Reihe Leser auf diesen Dreischiene-Zweileiter- bzw. Zweischienen-Punktkontakt-Zweileiter-Gleichstromanlagen (= Märklin-Gleis) hin und wieder auch gern mal ein Wechselstrom-Fahrzeug einsetzen möchten, sei es, daß der Besuch ein solches mitgebracht hat, oder sei es, daß man eines zur Reparatur erhalten hat (alldieweil man ja als „Modellbahnfachmann“ bekannt geworden ist). Vielfach wird dann angenommen, daß man dann zusätzlich zum Gleichstromfahrpult (FG in der Zeichnung) noch ein komplettes Wechselstrom-Fahrpult benötigt, weil die

„Wechselstrom-Fahrzeuge“ ja nur mit Wechselstrom fahren würden. Dem ist jedoch nicht so, denn die Motore in den Wechselstromfahrzeugen sind eigentlich gar keine reinen Wechselstrom-Motore, sondern vielmehr Allstrom-Motore. Sie können also demzufolge genausogut mit Gleichstrom betrieben werden. Nur — und das ist der Unterschied — der Fahrtrichtungswechsel kann nicht durch Umpolen wie beim Gleichstrombetrieb erfolgen, sondern dazu ist ein Überspannungs-Stoß erforderlich, der das Umschaltrelais in der „Wechselstrom“-Lok betätigt.

Wenn es nur darum geht, die Lauffähigkeit der Maschine usw. festzustellen, dann kann man also ein Märklin-Fahrzeug ohne weiteres auf ein mit Gleichstrom gespeistes Gleis stellen: Wenn man den Regler aufdreht, wird das Triebfahrzeug fahren, wenigstens in einer Richtung. (Bei den älteren Märklin-Fahrzeugen kann man mit Hilfe der an diesen vorhande-

nen Handumschaltung ggf. die Fahrtrichtung auch mal ändern).

Will man jedoch die Fahrtrichtungsumschaltung ferngesteuert betätigen, braucht man einen einfachen kleineren Zusatztrafo, der 24 Volt Wechselspannung abgibt (ZT in der Zeichnung). Ein solcher einfacher Trafo ist verhältnismäßig billig, da ja keine Spannungsregeleinrichtung usw. benötigt wird und er auch keine allzu große Leistung (nur den Relaisstrom und ggf. den Strom der Beleuchtungslämpchen) aufbringen muß. Mit der Umschalt-Taste D schaltet man dann die Fahrstromzuführung kurzzeitig vom Gleichstromfahrpult ab und auf den Umschalttrafo; dadurch wird das Umschaltrelais R in der „Wechselstrom“-Lok betätigt — die Lok fährt nun wunschgemäß hin oder her, mit Gleichstrom, obwohl sie als „Wechselstrom“-Lokmodell das Licht der Welt erblickte! (Auch die Relais-Betätigung könnte mit Gleichstrom erfolgen, aber warum extra noch einen Gleichrichter kaufen?)



Grundsätzliche Schaltung für den Betrieb von Gleichstrom- und Wechselstromfahrzeugen an einem (Gleichstrom-)Fahrpult (FG). MG ist der Motor eines Gleichstrom-Fahrzeugs. Die Schaltung des Wechselstromfahrzeugs ist nur vereinfacht gezeichnet. R ist die Wicklung des Umschaltrelais; W symbolisiert die Feldwicklung und MW den Motor-Anker. Weitere Erläuterungen siehe Text.

Dieses Brückenmotiv befindet sich ebenfalls auf der Prager Clubanlage. Beide Brücken wurden von den Mitgliedern selbst gebaut. Eine recht anregsame Ecke, dieser Burgberg über der Kehrschleifenstrecke.

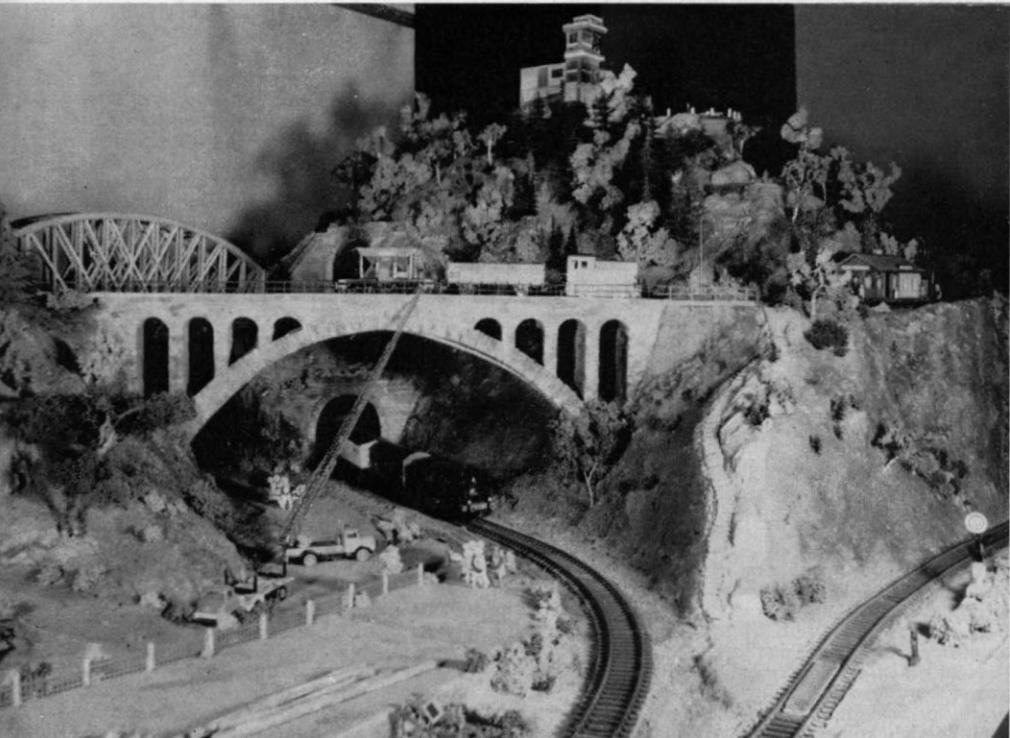
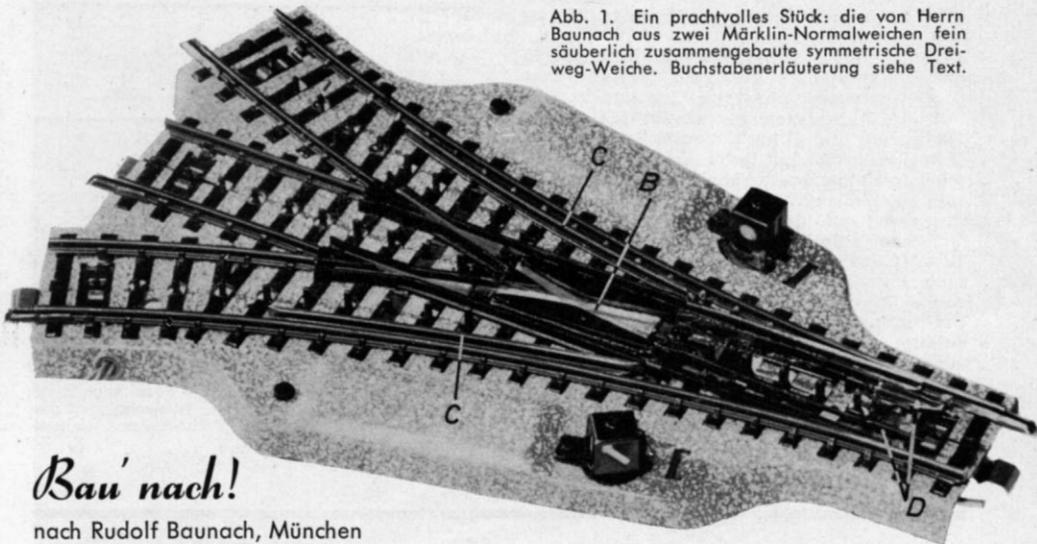


Abb. 1. Ein prachtvolles Stück: die von Herrn Baunach aus zwei Märklin-Normalweichen fein säuberlich zusammengebaute symmetrische Dreieweg-Weiche. Buchstabenerläuterung siehe Text.



Bau' nach!

nach Rudolf Baunach, München

Dreieweg-Weiche für Märklin-System

Eine Dreieweg-Weiche ist eine feine, raumsparende Sache. Solange jedoch Märklin "so etwas" (noch?) nicht herstellt, müssen die Märklinisten zur Selbsthilfe greifen. Ich möchte allerdings vorausschicken, daß es sich dabei um eine knifflige Sache handelt, für die es keine "Patentlösung" gibt. Meine Arbeit soll zunächst nur einmal beweisen, daß es überhaupt möglich ist, zwei Märklin-Normal-Weichen zu einer symmetrischen Dreieweg-Weiche zu kombinieren (nicht nur im Bild; sie funktioniert tatsächlich!). Ich wollte mich von vornherein nicht auf allzu große Experimente einlassen, sondern möglichst viele Original-Bauteile und insbesondere den Weichenantrieb selbst unverändert übernehmen.

Nach vollständiger Zerlegung der beiden Original-Weichen wird bei jeder der gerade Gleisteil genau in der Mitte in Längsrichtung getrennt (Laubsäge mit Metall-Sägeblatt). Die so gewonnenen Teilstücke werden aneinander angepaßt ("Richtschnur" ist dabei die Spurweite des geraden Gleises!) und durch Unterkleben mit dünnem Blech (A in Abb. 2) mittels Uhu-plus wieder verbunden. Bis hierher kann das Rezept wohl allgemeingültig sein. Die Fertigung des neu herzustellenden dritten Herzstückes (B in Abb. 1) läßt bereits viel Spielraum für individuelle Konstruktionen. Wesentlich ist, daß die obenliegenden Flächen gegenüber Masse isoliert sein müssen, da über diese der Schleifer hinweggleitet (und in diesem Bereich keine Pukos zum Anheben des

Schleifers angebracht werden können). Ich habe es im Prinzip genauso gemacht wie es bei den normalen Märklin-Weichen der Fall ist: Im Bereich des Herzstückes läuft der Radkranz auf ein blankes Blech auf und die seitliche Führung wird durch aufgeklebte Plastikteile erzielt. Außerdem übernimmt auch der mit Uhu-plus eingeklebte Radlenker (C in Abb. 1, aus einem gebogenen Gleisprofil herausgeschnitten) die Radführung. Schwieriger ist schon das ineinanderfädeln der beiden Weichenzungenpaare. Ich habe die beiden Originalstücke durch Versetzen bzw. Herausschneiden der Verbindungsstege verwenden können. Wichtig ist, daß die beiden innen liegenden Zungen isoliert sein müssen. Um das zu erreichen, genügt das Überkleben mit feinem Seidenpapier (Uhu-plus!). Außerdem empfiehlt es sich, diese Zungen durch kleine Blechstücke etwas zu verlängern (D in Abb. 1), weil sie dann in Abzweigstellung noch besser anliegen und ein sicherer Radlauf erzielt werden kann. Die Verwendung der Originalweichenzungen hat den Vorteil, daß der gesamte Antrieb beibehalten werden kann. Es hat sich allerdings herausgestellt, daß die Kraft der Kippfeder nicht mehr ausreicht, um die durch das ineinanderschieben der Weichenzungen-Teile auftretenden zusätzlichen Reibungswiderstände sicher zu überwinden. Manchmal geht es, manchmal auch wieder nicht. Ich habe daher den Originalantrieb etwas ergänzt: An die vom Weichenmagnet kommende Stoß-

stange, die in den Kipphebel eingreift, wurde eine Verlängerung angefügt (E in Abb. 2). Die darauf justierten Mitnehmer (F) wirken auf einen rechtwinkligen Stellhebel (G), der unmittelbar den von der Weichenzunge kommenden Stellzapfen seitlich bewegt. So wird die Weiche durch den Stoß des Stellmagneten direkt umgelegt. Die Kippfeder hat nurmehr die Aufgabe, die Weichenzungen in der eingestellten Lage festzuhalten. Diese sicher arbeitende Konstruktion hat nur den kleinen Nachteil, daß die Weiche auch bei stumpfem Befahren richtig gestellt sein muß.

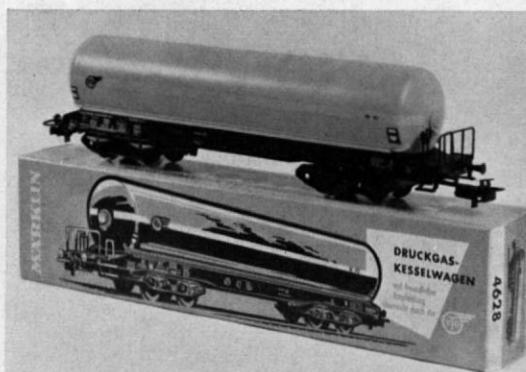
Es wird Ihnen beim Betrachten der Abb. 2 auch auffallen, daß die Puko-Schienen scheinbar ohne Grund unterbrochen und durch Kabel wieder verbunden worden sind. Es ist (leider) nicht zu sehen, daß die Lagerungen der Weichenzungenpaare nicht nur seitlich, sondern auch in der Höhe versetzt sind. Das macht so viel aus, daß die Puko-Schiene nicht durchgeführt werden kann.

Abschließend wäre noch zu sagen, daß sich die Anfertigung eines besonderen Stellpultes empfiehlt, weil die Links- oder Rechtsabweichung stets nur aus vorheriger Geradeausstellung geschaltet werden kann. Bei einem Schaltfehler würden sich die auf gleicher Ebene liegenden Kippebel- und Federn verklemmen, was nur nach Ausbau der Weiche aus der Anlage beseitigt werden könnte.

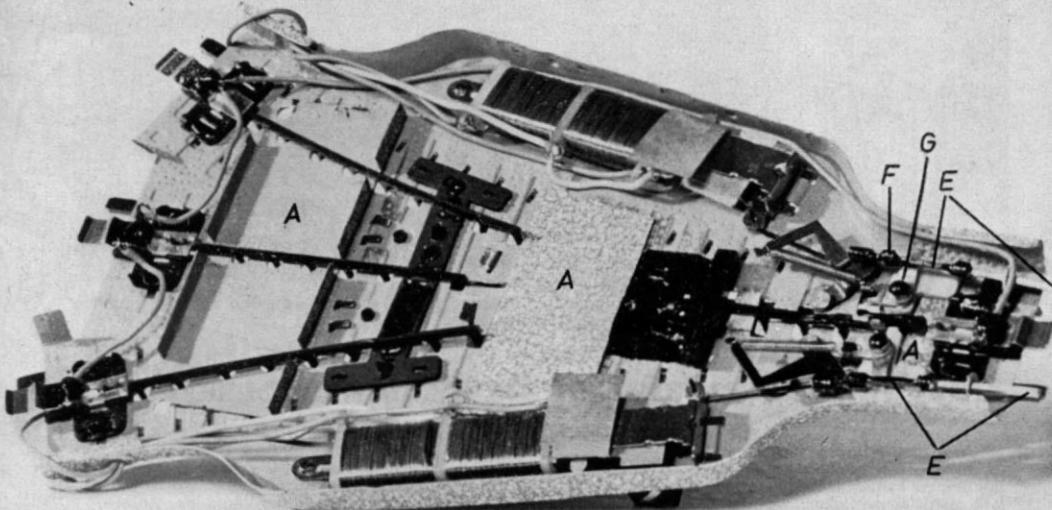
Abb. 2. Aus dieser Unteransicht ist zu erkennen, daß sich am prinzipiellen Aufbau der Weichen nichts geändert hat. Als Verbindungsbleche A wurden Stücke von „überzähligen“ bzw. nicht mehr brauchbaren Gleiskörpern usw. verwendet (z. B. von den abgeschnittenen Hälften der geraden Stränge). Zur besseren Führung der Verlängerungsstangen E wurden kleine Ösen in den Blechkörper eingeklebt.



Eine Märklin - Messeneuheit?



Noch wissen wir es nicht genau, aber anzunehmen ist es! Eine ganze Anzahl dieser vierachsigen Druckgas-Kesselwagen-Modelle wurde nämlich anlässlich der IVA von der VTG an spezielle Ausstellungsbesucher als kleines Präsent überreicht – und es dürfte kaum anzunehmen sein, daß man nur wegen einigen hundert Stück die teuren Formen herstellte. Nun, in Kürze werden Sie und wir mehr wissen... (Entdeckt und fotografiert von A. Kiehne, Salzgitter).



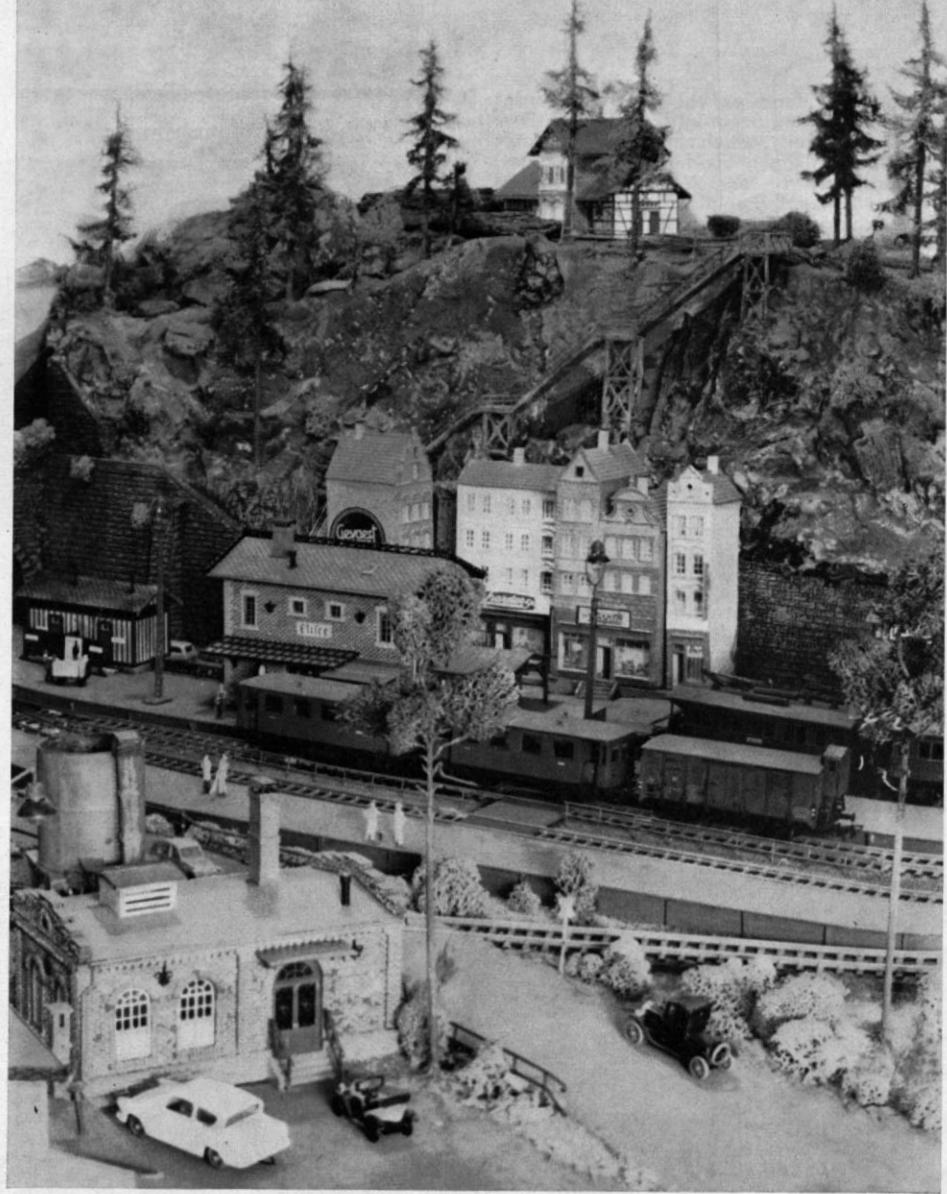


Abb. 1. Bahnhof „Elisee“ ist ein typisches Nebenbahn-Idyll und repräsentiert gleichzeitig den individuellen Gestaltungs-Stil der „Cullischen Staatsbahn“ bzw. ihres „Generaldirektors“.

Erinnern Sie sich noch an die „Cullische Staatsbahn“

aus Heft 8/VIII, 11/X und 16/XII? Wie das nun mal so ist: der Herr Generaldirektor dieser illustren Staatsbahn namens Kurt Halbritter mußte umziehen (von Sprendlingen nach Frankfurt) und seine Staatsbahn mit ihm, was in diesem Falle gleichbedeutend war mit einem Neubau der gesamten Anlage. Und weil man aus Erfahrung nur lernen kann, ist die neue Streckenführung anders und zweifelsohne besser; im Grundprinzip ist die Anlage aber das geblieben, was die beiden vorherigen schon waren: eine Rund-um-an-der-Wand-lang-Anlage.

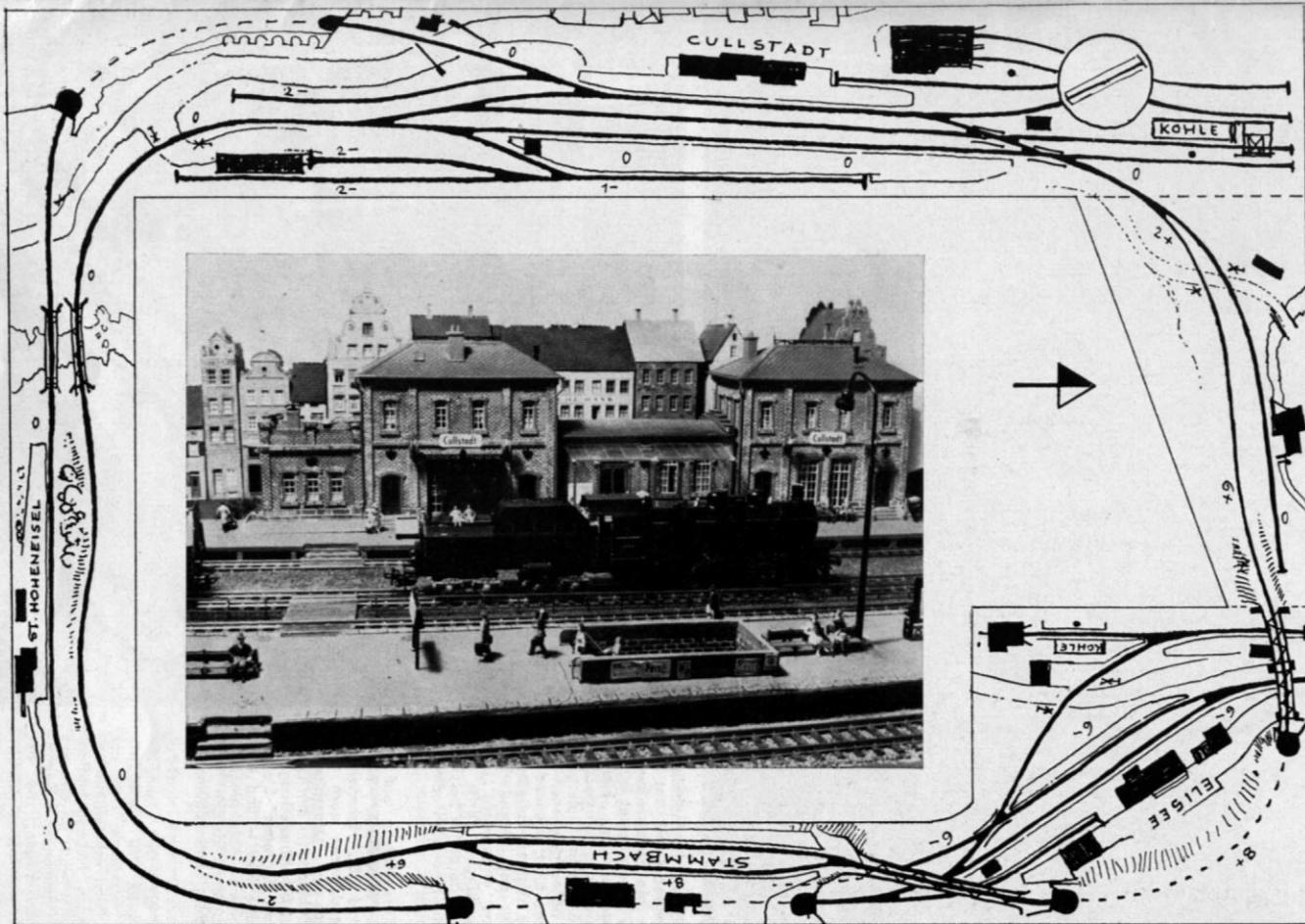


Abb. 2. Streckenplan etwa im Maßstab 1 : 25 (H0). Der Pfeil weist auf ein herausnehmbares Teilstück hin, das sich vor der Zugangstür des Zimmers befindet.

Abb. 3 (Mitte). Das Empfangsgebäude von „Cullstadt“ entstand (in leichter Abänderung des Vorschlags in Heft 1/XVI) aus Vollmer-Fabrikgebäuden. Nicht allzu oft auf Modellbahnanlagen richtig nachgestaltet: der Treppen-Niedergang zur Bahnsteig-Unterführung.

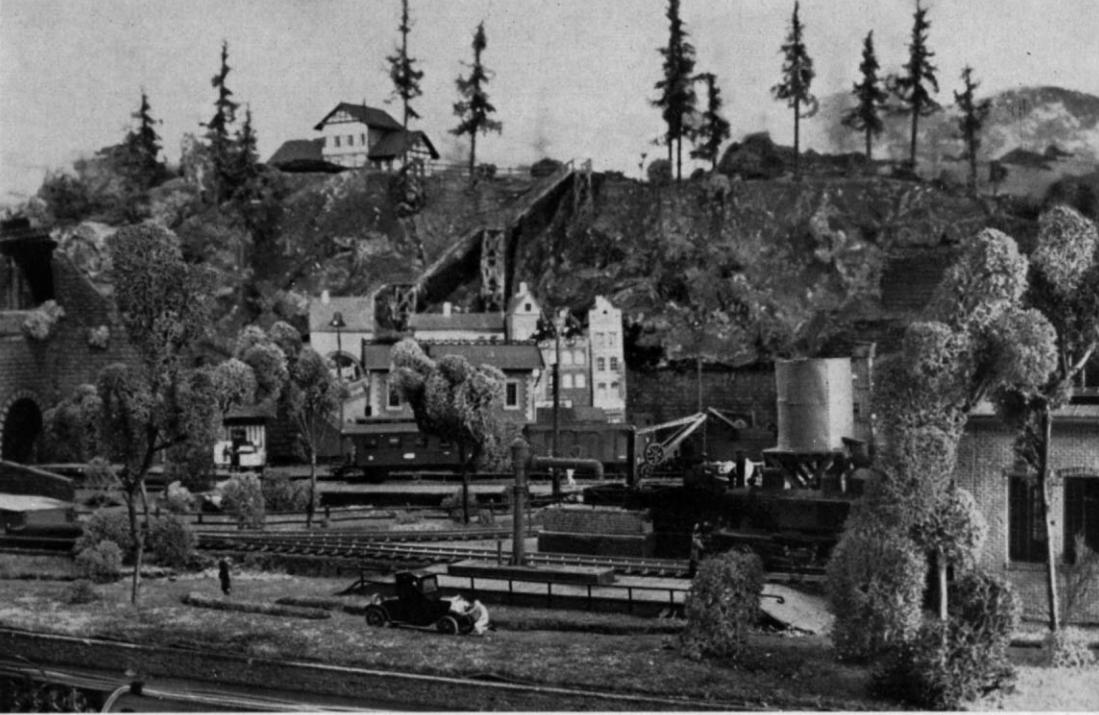
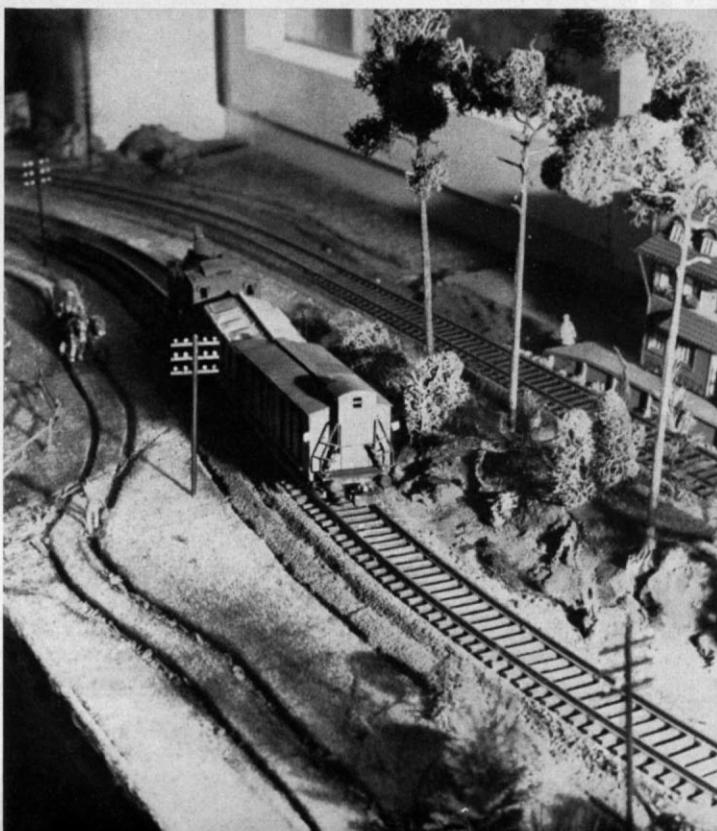


Abb. 4. „Elisee“ ist Endbahnhof der Nebenstrecke und hat deshalb auch ein kleines Bw (in dem die „70“ beheimatet ist) mit Behelfswasserbehälter, kleinem Kohlenbansen und Wasserkran. Die Treppe, die im Hintergrund zu einem höher gelegenen Geländeplateau führt, entstand aus Teilen des Vollmer-Fußgängersteges. Der das Schnauferl im Vordergrund anwerfende „Cullische Staatsbürger“ dürfte ehemals als Waldarbeiter bei Preiser eingestellt gewesen sein.

Abb. 5. Kurzgüterzug auf der Fahrt nach „Stammbach“; rechts am Bildrand „St. Hoheneisel“. Echt wirkend, wenn auch vielleicht etwas tief gefürchtet: die Fuhrwerk-Fahrspur (in den Grasmatten) mit Schuttausfüllung der „zu tief ausgefahrenen“ Stellen. Man beachte hier – und auch auf den anderen Abbildungen – die im Verhältnis zu den Fahrzeugen richtig hohen Bäume.

Abb. 6 (S. 67). Daß einem die Fleischmann-BR 70 irgendwie „spanisch“ vorkommt, liegt nur an der äußerst echt wirkenden, grauschwarzen Nebenbahn-Patinia (und keineswegs an den aus Spanien stammenden Electrotren-Oldtimer-Wagen, die bestens zu ihr passen).





(Nicht für Politiker!)

Nützliches Kontaktgespräch!

Es ist leider ein kaum vermeidbares Übel, daß Kontakte nach einer gewissen Zeit durch Verschmutzung oder Oxydation keinen einwandfreien Stromübergang mehr zulassen. Das gilt für alle Kontakte an Relais, Weichenrückmeldeeinrichtungen, Drucklasten, Schalter usw. (sofern sie nicht in einem Schutzgas-Röhren — wie z. B. die SRK's — untergebracht oder aus sündhaft teuren Kontaktmaterialien hergestellt sind). Wenn die Kontaktflächen leicht zugänglich sind, ist es verhältnismäßig einfach, mit einer feinen Uhrmacherfeile oder einem Stück feinen Schmirgelpapier dazwischenzufahren und die Flächen wieder blank zu "putzen". Gut ist eine solche Methode aber kaum, weil dabei ja immer ein wenig Kontaktmaterial abgefeilt wird und die Kontakte somit im Laufe der Zeit noch stärker als durch ihre normale „Arbeit“ abgenutzt werden.

Es gibt jedoch seit geraumer Zeit außerordentlich wirksame Kontaktreinigungsmittel, bei deren Anwendung die Kontakte auf chemischem Wege gereinigt werden und nicht mehr so schnell oxydieren. Eines der bekanntesten Mittel war und ist wohl „Cramolin“, das auf die betreffenden Kontaktflächen aufgeträufelt wird (winzige Tropfen genügen). Neuerdings treten jedoch immer mehr die Kontaktreinigungsmittel in Spray-Form (z. B. Kontakt-Spray 60) in den Vordergrund. Sie werden aus

der Dose einfach in hauchfeinem Sprüstrahl auf die Kontakte gesprüht und sind deshalb auch für schwer zugängliche Kontakte außerordentlich gut geeignet. Kontakt-Spray ist in Fachgeschäften für Rundfunk-Bastelteile erhältlich.

Obwohl diese Mittel die Kontakte reinigen, sind sie selbst jedoch nicht leitend! Durch das Versprühen entsteht also kein Kurzschluß usw. und trotz der chemischen Kontaktreinigung werden die gebräuchlichsten Baumaterialien (Plastik, Metalle usw.) nicht angegriffen. Letztere Eigenschaft ist wichtig, denn alle diese Mittel sind so „überflüssig“, daß sie in jede Ritze, auch die kleinste kriechen.

Buchbesprechung:

Weite Welt des Schienenstrangs

von Karl-Ernst Maedel

186 Seiten, Format 26 x 18,5 cm, Halbleinenband mit mehrfarbigem Schutzhumschlag, 19 Zeichnungen im Text, 5 Farb- und 57 Schwarzweißfotos auf 37 Tafeln, 12,80 DM, erschienen bei Frankh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Der Titel deutet es an: Maedel bietet mit diesem neuen Buch einen Querschnitt durch das Eisenbahnwesen, der vor allem denjenigen viel Interessantes und Neues vermittelt, die neu zur Eisenbahn als Hobby stoßen. Aber auch der „alte Hase“ findet noch manches Wissenswerte und wird sich vor allem über das gute Bildmaterial freuen. Gerade der Miniaturbahnen-Freund kann ja nie genug Bilder von der Eisenbahn sehen, bringt ihm doch fast jedes eine neue Anregung für seine eigene kleine Bahn.

„Es werde Licht“

in Arnold-Reisezug-Wagen!“

Eine Ergänzung zu Heft 8/XVII, S. 373

a) ... bei Vierachsern

Den Ausführungen des Herrn Brandon in Heft 8/XVII kann ich im Prinzip nur beistimmen. Die Abnahme des Beleuchtungsstromes durch die einseitig isolierten Radsätze über die Metall-Drehgestelle der Arnold-D-Zugwagen dürfte tatsächlich die einzige gangbare Methode sein, ohne die Laufeigenschaften des Wagens zu beeinträchtigen. Allerdings hat Herr Brandon nicht angegeben, wie er den Strom vom Drehgestell abnimmt und ins Wageninnere führt. Ich habe diesbezüglich verschiedene Versuche gemacht und bin dabei zu der nachstehend beschriebenen Lösung gekommen, bei der keinerlei Beeinflussung der Laufeigenschaften der Wagen auftritt (während bei einer Kabelverbindung mitunter doch gewisse Hemmungen störend in Erscheinung treten).

Zunächst jedoch nochmals kurz das Prinzip der Stromabnahme vom Gleis (damit später hinzugekommene Leser informiert sind): Die Arnold-Räder werden von den Achsen abgezogen und durch Metallräder von Minitrix ersetzt (im Fachhandel als Ersatzteil erhältlich); die Radscheibe je eines Rades jeder Achse wird zuvor noch mit einem Loch von 0,5 bis 1 mm Durchmesser versehen. In dieses Loch ist von der Innenseite des Rades her ein Draht einzulöten, dessen anderes Ende wiederum mit der Achse verlötet wird. (Diese Überbrückung der Isolation darf immer nur auf einer Seite der Achse erfolgen!) Die vorbereiteten Radsätze werden so in die Drehgestelle eingesetzt, daß die Überbrückung der Radisolierung bei beiden Achsen eines Drehgestells auf der gleichen Seite ist. Die zwei Drehgestelle müssen später dann so montiert werden, daß

das eine den Strom von der rechten Fahrschiene abnimmt, das andere dagegen von der linken.

Zur Übertragung des Stromes von den beweglichen Drehgestellen auf den festen Wagenkasten fertigen wir uns nach Abb. 3 aus dünnem Blech (möglichst Neusilber wegen der besseren Kontaktierung gegenüber Messing oder Kupfer) zwei Abnehmbleche an. Die seitlichen Laschen der Bleche werden rechtwinklig umgebogen und durch die beiden Schlitz (S in Abb. 4) neben dem Drehzapfenloch im Wagenboden gesteckt (von der Unterseite her!) und nach innen umgebogen. (Es hat den Anschein, als ob Arnold diese Schlitze bereits für eine ähnliche „fabrikeigene“ Methode der Wagenbeleuchtung vorgesehen hat!?) An die umgebogenen Laschen lötet man dann die Zuleitungen zu den Birnchen-Fassungen im Wagenkasten an.

Vor dem Befestigen der Drehgestelle sind deren Lagerzapfen bzw. Gleitnöcken blank zu schmirgeln, damit eine einwandfreie Kontaktgabe zum Blech gewährleistet ist. – Diese Methode funktioniert auf Anhieb und ich habe meinen gesamten D-Zugwagen-Park auf diese Weise illuminiert (s. Abb. 5). E. Baier, Passau

Nachsatz der Redaktion. Wie es der Zufall will — fast zur gleichen Zeit wie Herr Baier wartete auch Herr K. Häusler aus Berlin mit einer praktisch gleichartigen Lösung dieses „Problems“ auf. Zusätzlich empfiehlt Herr Häusler, die Achslager-„Bohrungen“ der Drehgestelle ebenfalls blank zu schmirgeln, um auch hier die Kontaktgabe noch weiter zu verbessern. Wie Herr Häusler seine D-Zugwagen beleuchtet hat, zeigen die Abb. 1 u. 2.

Abb. 1. Ein Blick in das Innere eines von Herrn Häusler mit Beleuchtung ausgestatteten Arnold-Wagens. E ist eine der umgebogenen Kontaktlaschen, die noch durch einen Tropfen Plastikkleber (oder besser Uhuplus) gesichert wird. Bei F ist ein Draht der Zuführungsleitung zu den Birnchen an der Lasche angelötet.

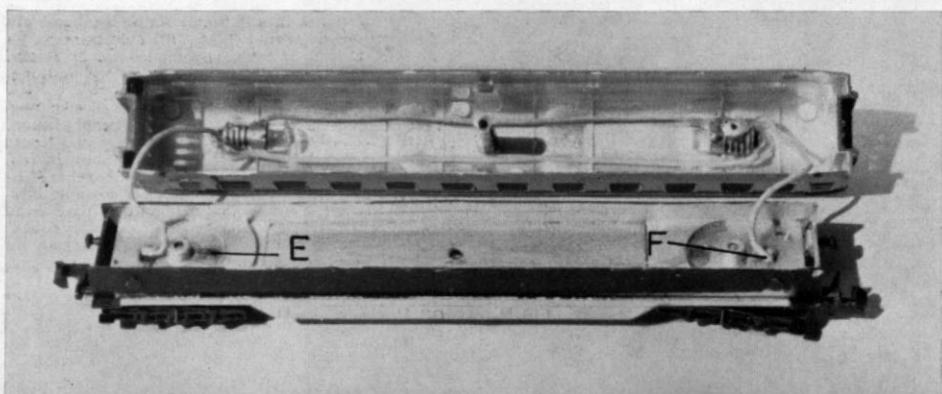


Abb. 2. A entspricht genau dem Kontaktblech des Herrn Baier (Abb. 3); bei B sind die Lappen bereits rechtwinklig abgeborgen. C ist die Auflagefläche für das Drehgestell am Arnold-D-Zugwagen und D die gleiche Fläche am anderen Wagenende, jedoch mit eingesetztem Kontaktblech. Hinten ein fertig montierter D-Zugwagen.

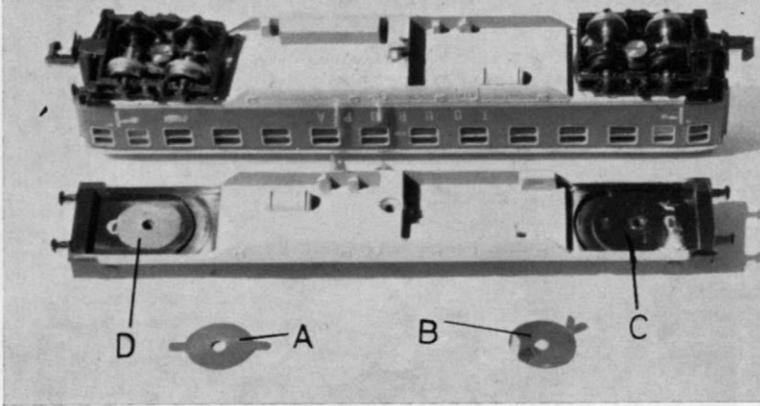
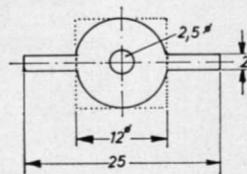


Abb. 3 (rechts). Form des Kontaktbleches nach Herrn Baier (in $1/1$ N-Größe). Für jeden Drehgestellwagen sind zwei Stück erforderlich. Als Material ist Neusilber-Blech ($0,2 \dots 0,3$ mm) zu empfehlen. Kupfer- bzw. Messingblech kann ggf. nach längerer Ruhe des Wagens bei der Wiederinbetriebnahme anfänglich zu Kontaktstörungen führen, da diese Materialien schneller oxydieren und ihre Oxydschicht sehr schlecht leitet.

Abb. 4 (links). In die Schlitze S des Wagenbodens sind die schmalen Lappen des Kontaktbleches einzuführen. D ist das Drehzapfenloch.



b) ... bei Zweiachsern

Für die Beleuchtung zweiachsiger Wagen schlägt Herr Häusler folgende Methode vor:

„Da bei zweiachsigen Wagen jeweils immer nur ein Rad als schleiferloser Stromabnehmer von einer Schiene fungieren kann, sind Stromunterbrechungen und damit eine Funkelei der Wagenbeleuchtung selbst bei nur gering verschmutzten Schienen, isolierten Herzstücken usw. nicht vermeidbar. Deshalb habe ich jeweils zwei Wagen zu einer „elektrischen Einheit“ zusammengekoppelt, d. h. beide Achsen des einen Wagens auf der einen Seite, die des anderen Wagens auf der anderen Seite überbrückt und führe den Strom durch je einen Draht vom einen Wagen in den anderen bzw.

umgekehrt. Durch die Arnold-Kupplungen aus Plastik sind die beiden Wagen bzw. deren Metallteile gegeneinander isoliert.“

Im übrigen verwende ich nur Birnen für etwa 5-6 Volt Spannung, da man im allgemeinen als rechter Modelbahner sowieso nicht mit „voller Pulle“ fährt und somit die üblichen 12-Volt-Birnen nicht genügend hell brennen würden. Innen pinsele ich die Wagen mit Silberbronze an und befestige die Birnen bzw. deren Fassung an den Stegen der Fenstereinsätze (s. Abb. 1). Dadurch kommen sie dicht unter das Dach zu liegen, fallen also in der Seitenansicht des Wagens nicht groß auf und strahlen das Licht vorbildlich nach unten ab und aus...“

K. Häusler, Berlin

Abb. 5. Eine Aufnahme, die vielleicht mal „historischen Wert“ bekommen könnte: das erste Foto eines beleuchteten N-Wagens, das uns erreichte! Diesen Arnold-Rheingold-Wagen hat Herr Erich Baier aus Passau beleuchtet und auf die Platte gebannt.



Zweischienengleise für jeden Radius

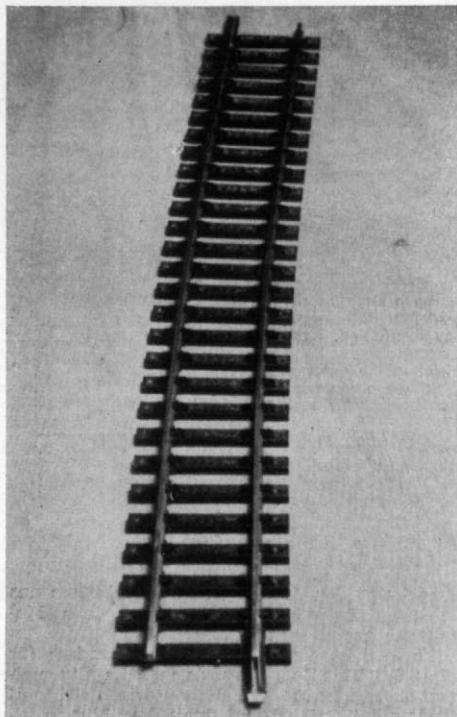


Abb. 1. In eine sanfte Kurve gebogen: ein nach der im Text beschriebenen Methode behandeltes Fleischmann-Gleis 1700.

Das Foto der Abb. 1 zeigt nicht etwa eine verfrühte Messeneuheit „Fleischmann-Gleis mit neuer Riesen-Super-Kurve von drei Meter Radius“. Gewiß, es ist tatsächlich ein Fleischmann-Gleis, und zwar Nr. 1700. – „Das ist doch das Gerade“, höre ich schon murren. Stimmt! Nur ist es durch die Mangel – sprich Kreissäge – geschickt worden. Effekt: Man kann es jetzt ganz nach Wunsch hinbiegen. Sie können es auch her- oder gleich hin- und herbiegen. Ich hatte es jedenfalls gleich nach meiner Kreissägen-Manipulation gemacht (hin- und hergebogen). Willig legten sich die Schienen in schöne, gleichmäßige Bogen, ganz wie ich es haben wollte. (Alle anderen Schwellenbandgleise lassen

sich ebenfalls auf die gleiche Weise behandeln und biegen).

Mir gefällt es nämlich schon lange nicht, daß die Loks bei den üblichen (notwendigerweise) plötzlichen Übergängen von den geraden Fahrstrecken in die Kurven rütteln – vor allem wenn sie im „Alleingang“ fahren. Gleise mit Übergangsbogen müßten also her! So stellte ich kurzerhand mein Bosch-Combigerät auf den Tisch, um die Stege zwischen den Schwellen herauszusägen. Das dauerte keine Minute, und schon war das biegsame Fleischmann-Gleis fertig. Die Abb. 3 zeigt das Einstellen des Kreissägetisches, den man zunächst bis zum Anschlag herunterdrückt. Durch eine Bohrung im Ständer dreht man jetzt mit einem Sechskanteisen die Inbusschraube nach links. Sie dreht sich dabei aus dem Ständer heraus und drückt den Sägetisch langsam hoch. Laufend prüft man mit dem fest aufgelegten Gleis die Höhe des herausschauenden Sägeblattes. Es soll gerade noch unter dem Profil frei durchlaufen.

Abb. 4 zeigt das Sägen. Es genügt ein normales Sägeblatt, besser ist jedoch ein sogenanntes Frässblatt, das es in 4 mm Breite gibt. Damit schneidet man bei einem einzigen Vorschub den Steg fast ganz weg. Bei meinem ersten Versuch habe ich die Stege auf einer Seite alle weggeschnitten, wie es die Gleisunterseite in Abb. 2 zeigt. Das Gleis ließ sich einwandfrei in beide Richtungen

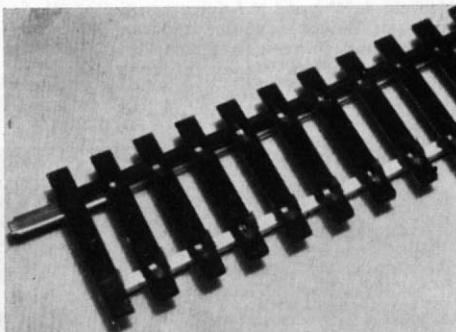


Abb. 2. Die Kunststoff-Stäge zwischen den Schwellen werden auf einer Seite des Gleistückes herausgesägt.

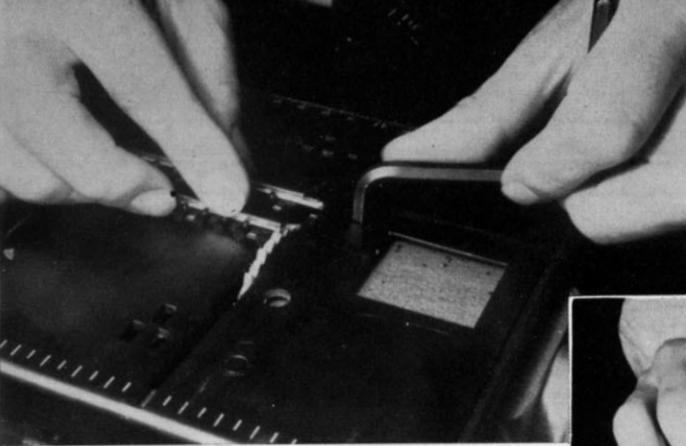


Abb. 3. Der Sägetisch ist so einzustellen, daß das Sägeblatt gerade eben noch frei unter dem Schienenprofil durchläuft. (Nicht bei laufender Maschine einstellen!)

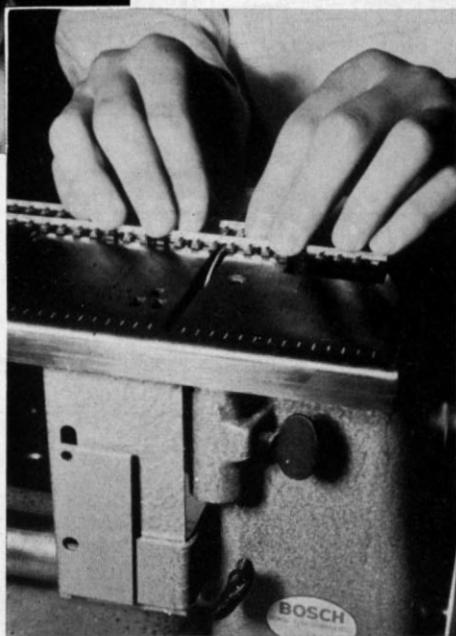


Abb. 4. Beim Ausfräsen der Stege ist das Gleisstück mit beiden Händen gut festzuhalten und zu führen.

biegen. Bei einem anderen Gleis versuchte ich ein anderes Auf trennen. Und zwar sägte ich auf einer Seite nur jeden zweiten Steg weg, dann dasselbe auf der anderen Seite, wobei ich die Einschnitte um eine Schwelle versetzte. Dadurch war der Zusammenhalt des Schwellenbandes in bekannter Weise gesichert. An den Schienenverbindern sollte man die Stege aus Festigkeitsgründen stehen lassen, was der Biegsamkeit praktisch keinen Abbruch tut.

Beim Biegen wird die äußere Schiene zwangsläufig „kürzer“. Zu kurz wird sie jedoch nicht, denn durch Verschieben der entsprechenden Schienen der anstoßenden Gleise lässt sich das leicht auf drei bis vier Schienenlängen wieder ausgleichen – ansonsten sägt man die Innenschiene einfach etwas ab. Im übrigen sollen diese biegsamen Fleischmann-Gleise ja auch nur der Verlegung von großen Radien (Übergangsbogen) dienen, für die kleinen sind ja die Kurvenstücke Nr. 1701 und 1703 da.

Wer nun keine Kreissäge zur Verfügung hat, sägt die Stege mit der Laubsäge heraus. Einfachheitshalber empfiehlt es sich hier, die Stege nur auf einer Seite herauszusägen, denn man braucht dann nur eine Schiene zu entfernen (vorher Lasche am Schienenverbinder hochbiegen). Nimmt man die aufgesägte Seite auf die Außenseite der Kurve, so genügt ein einziger Schnitt, und man braucht die Stege nicht breit auszusägen, da sie ja auseinandergebogen werden. Bei Verlegung der nur in Frage kommenden großen Kurven zeigte sich hinsichtlich der Verschiebung der Schwellen in der Kurve kein nennenswerter Unterschied zwischen beiden Arten des Aufsägens.

O. Schmolinske, Stuttgart

Bahnsteig-Sperren-Witz Nr. 599 b:

„Ich finde, Kollege Eifert übertreibt ein wenig . . .“



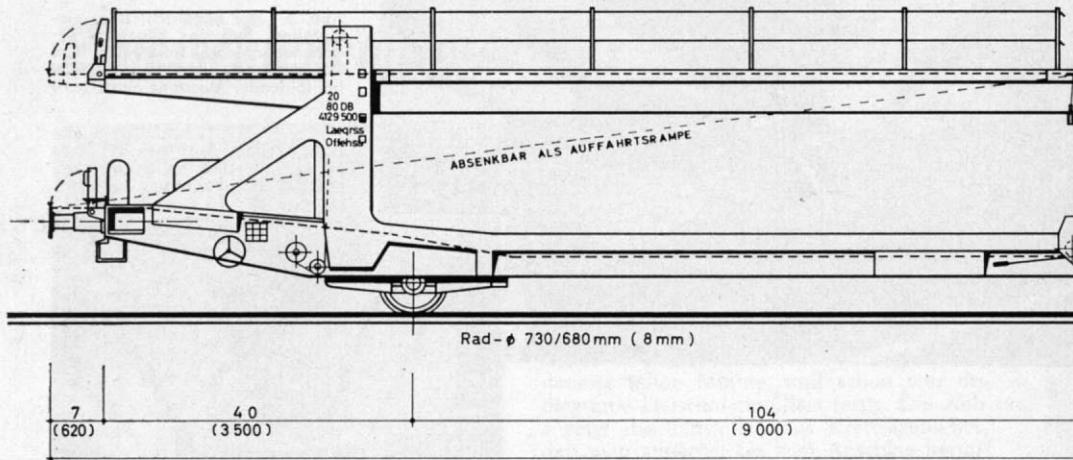


Abb. 1. Seitenansicht des Autotransportwagens in 1/1 H0-Größe. Rechter Teil der Zeichnung aus Platzgründen um etwa 3,5 cm gekürzt.

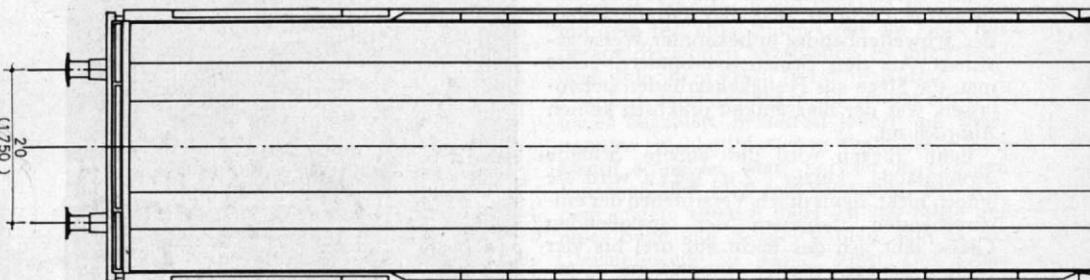


Abb. 2. Draufsicht, ebenfalls in 1/1 H0. (Stirnansicht siehe S. 74).

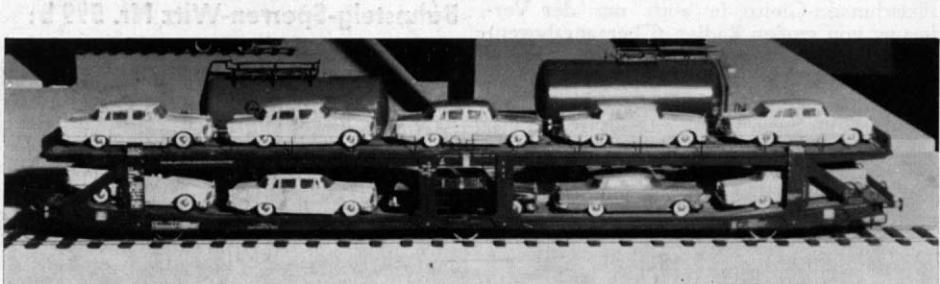
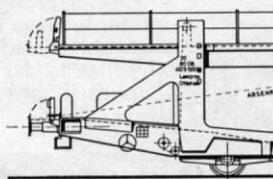
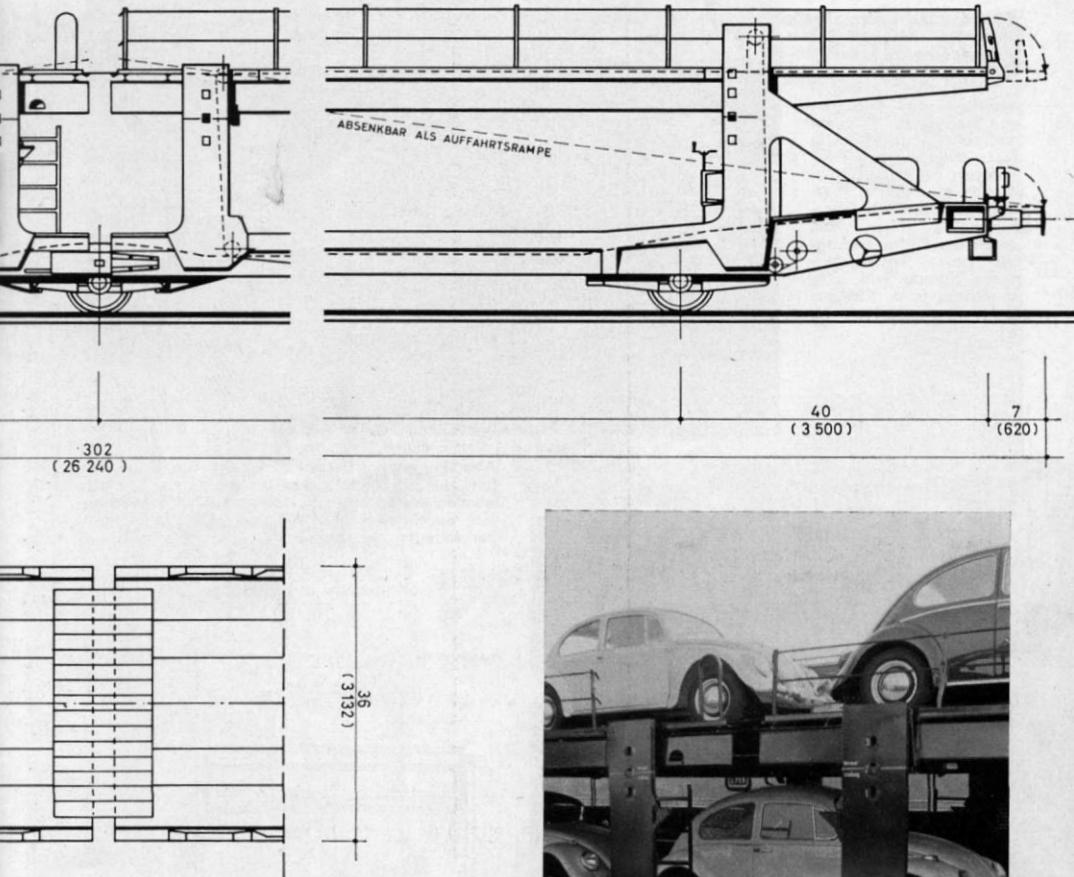


Abb. 3. Nicht nur im Freigelände der IVA 1965 war die neue DB-Autotransporteinheit ausgestellt, sondern auch als 0-Modell in der Halle 18 zu entdecken. 10 große Pkw's finden auf diesem dreiachsigem Gelenk-Fahrzeug Platz. Bei kleineren Pkw's können ggf. 12 untergebracht werden. Außerdem besteht für den Werksverkehr die Möglichkeit, kleinere Fahrzeuge auch noch nebeneinander zu verladen und somit das Fassungsvermögen praktisch zu verdoppeln.

Abb. 4. Totale Seitenansicht in N-Größe (Maßstab 1 : 160). Ein N-Modell wäre also 16,4 cm lang.





Doppelstöckige
Kfz-Transporteinheit der DB

Laeqrss / Offehss 548

Zeichnungen in 1/1-Größe für H0 (1:87) von
Horst Meißner, Münster (Abb. 4 in N-Größe).

(Maße des Vorbildes in Klammern).



Abb. 5. Der Mittelteil mit der Gelenkkachse.

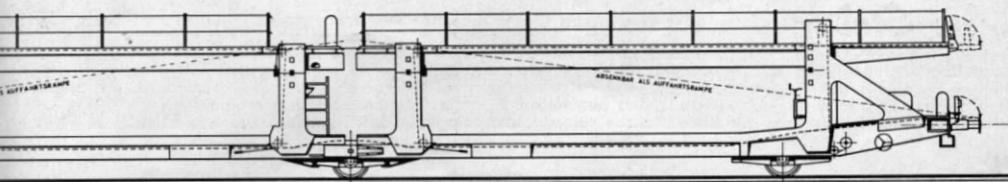
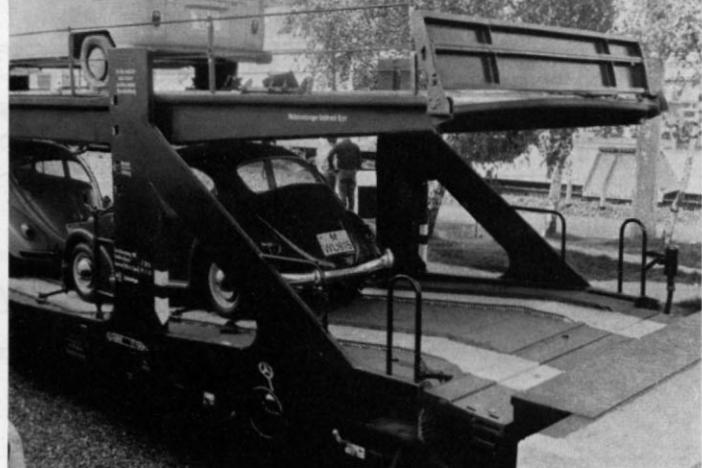


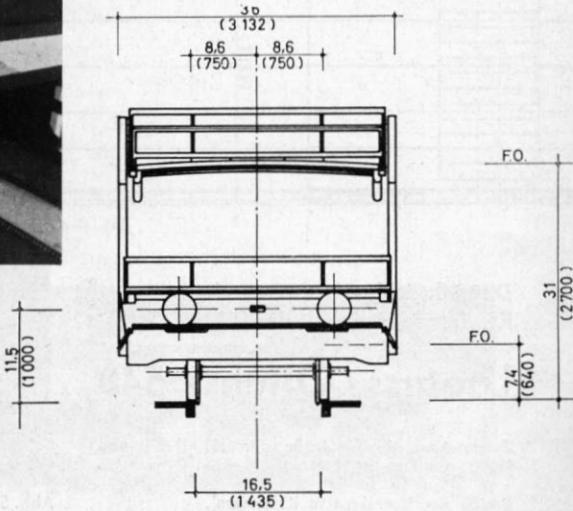
Abb. 6. Die Enden der ansonsten ungewöhnlich tiefliegenden unteren Plattform sind bis in Pufferbohlenhöhe angehoben, um das Befahren von normalen Rampen aus zu ermöglichen. Die fest angelenkten Endklappen der Ladeflächen dienen gleichzeitig (heruntergeklappt) als Überfahrtröhle über den durch die Puffer bedingten freien Raum zwischen Rampe und Wagenauffläche (s. a. Kfz-Verladerampen in Heft 14/XVII).



Das wesentlichste äußere Merkmal dieser neuen DB-Transporteinheit ist die gegenüber den bisherigen dreiachsigen Wagen tief abgesenkte untere Ladefläche. Diese Absenkung bedingt die Verwendung von Rädern mit einem kleineren Durchmesser als in der Regel zulässig, ja der Durchmesser ist sogar noch kleiner als seinerzeit beim SBB-Schwertransportwagen (Heft 6/XIII); man wird also ggf. auch die Räder selbst anfertigen müssen.

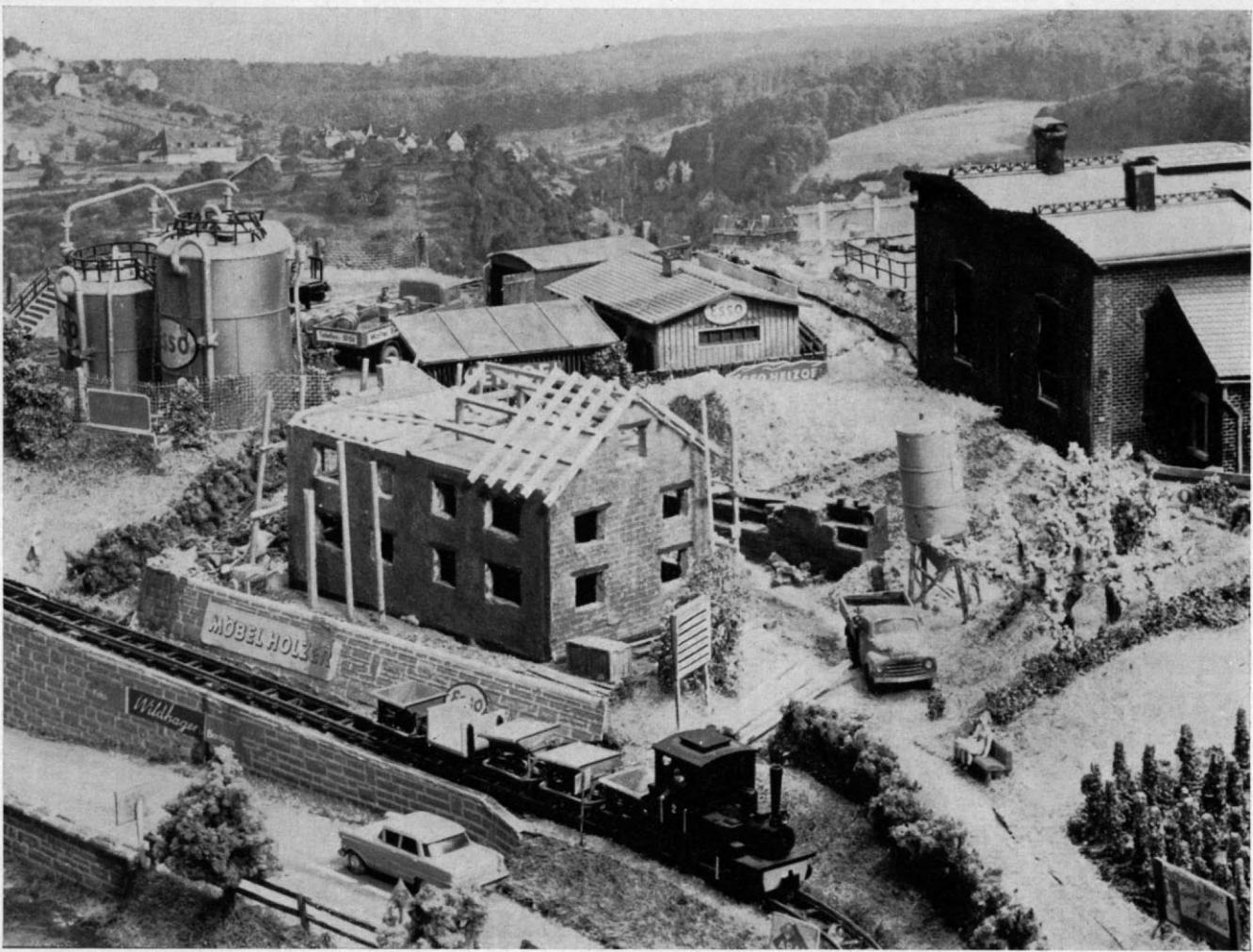
Abb. 7 (links). Dieses Bild zeigt die Spur- „Rillen“ auf den Ladeflächen für die Pkw's. Letztere werden mit speziellen „Hemmschuhen“ festgehalten, deren zwei hier auf dem „Oberdeck“ vorn herumliegen.

Abb. 8. Stirnansicht in H0-Größe.



Am Strand

findet man häufig die Lagerplätze und Schuppen von Kohlenhandlungen, Olfirmen, Speditionen usw. Herr Bernd Schmid aus München hat auf seiner H0-Anlage ein solches Strandviertel nachgestaltet. Gerade auf den platzbeschränkten Modellbahnanlagen sind derartige Lagerplätze usw. eher am Platz als ein großmächtiges Industrieunternehmen, das dann meist so schmalbrüstig aufgebaut werden muß, daß es bei genauerem Hinsehen nicht mehr echt wirkt. – Im übrigen sind auf diesem Bild eine Menge Anregungen enthalten, die eine geruhsame Betrachtung des Bildes lohnen, einschl. der fotogenen Hintergrundkulisse von Faller.



Noch mehr Möglichkeiten mit SRK's

In Heft 11/XVI haben wir das Grundprinzip der SRK's (Schutzgas-Rohr-Kontakte) ausführlich erläutert. In Heft 14/XVI hat Herr Frieber zusätzlich noch angegeben, wie man die Einsatzmöglichkeiten der SRK's im Prinzip praktisch verdoppeln kann. Heute sollen noch einige Beispiele aus der Praxis erläutert werden, um zu zeigen, welche weiteren Möglichkeiten sich mit diesem neuen Bauelement erschließen, wobei aber noch immer nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft, sondern höchstens angedeutet sind. Obwohl sie an sich ein ganz simples elektrisches Schaltelement sind, können SRK's doch dem an elektrotechnischen Knobeleien interessierten Modellbahner ein wahres Eldorado auftun. Zunächst aber noch einmal das Grundprinzip, damit auch die Leser informiert sind, die Heft 11/XVI nicht haben:

Ein SRK einfachster Art ist an sich weiter nichts als ein simpler Einschaltkontakt. Das Besondere daran ist jedoch, daß dieser Kontakt nicht durch mechanische Einwirkung betätigt wird, sondern durch das Magnettfeld eines Elektro- oder Permanentmagneten. Die Kontaktfedern sind in ein Gläsröhrchen eingeschmolzen und bestehen aus magnetisierbarem Material. Sobald nun die Kraftlinien eines äußeren Magnetfeldes – egal ob durch einen Permanentmagneten oder einen Elektromagneten erzeugt – in genügender Stärke auf die Kontaktfedern einwirken können, ziehen sich diese gegenseitig an und schließen dabei den bewußten Kontakt. Bei Umschalt-SRK's (wie z. B. in Abb. 3, Heft 11/XVI, S. 502) ist einer der „Gegenkontakte“ nicht magnetisierbar; an ihm liegt in Ruhestellung die eigentliche Umschaltkontaktefeder an. Sobald der SRK in ein genügend starkes Magnettfeld gerät, ziehen sich der andere Gegenkontakt und die Umschaltkontaktefeder an und für die Dauer der Magneteinwirkung ist die Umschaltung vollzogen.

Im Prinzip bräuchten die Kontakte – wenigstens für Modellbahnzwecke – nicht in ein Gläsröhrchen eingeschmolzen werden. Da es sich aber um ein sogenanntes „kommerzielles“ Bauteil handelt, bei dem es um höchste Schalt-sicherheit geht, hat man in das Gläsröhrchen ein Schutzgas eingefüllt (anstelle der Luft), das die Verschmutzung (Oxydation) des Kontaktmaterials durch Schaltfunken usw. verhindert.

Ein SRK ist also wie gesagt weiter nichts als ein simpler Kontakt, im Prinzip etwa gleichzusetzen mit den Kontakten, die an jedem Relais vorhanden sind, oder mit den Gleiskontakten von Kibri, Faller, Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold usw. Nur hat ein solcher SRK eben den großen Vorteil, daß er keinerlei feste mecha-

nische Verbindung zu seinem „Antrieb“ benötigt. Er wird gewissermaßen „drahtlos“ betätigt! Damit kann er praktisch ohne weiteres an die Stelle eines der genannten Gleiskontakte treten, wenn in oder an den Fahrzeugen der betreffende Auslösemagnet angebracht ist. Letzterer tritt dann an die Stelle des sonst am Fahrzeug anzubringenden Gegenkontakte (Pilzschiefer o. ä.).

Bleiben wir noch etwas bei den Gleiskontakten, um die Vorteile der SRK's noch mehr herauszuschälen, denn hier sind sie wohl am eklatantesten zu erkennen. Zunächst: Bei den bisherigen Gleiskontakten ist auf alle Fälle irgend etwas sichtbar. Den Kontakt am Fahrzeug kann man zwar ggf. so unter dem Fahrzeug anordnen, daß man ihn normalerweise nicht sieht (z. B. Fleischmann-Pilz-Kontakt), aber anders ist es beim festen Gegenkontakt am Gleis. Dieser wird wohl immer sichtbar bleiben, auch wenn man ihn noch so gut tarnt. Die blanke Kontaktfläche läßt sich nicht vermeiden und sie muß offen liegen. Anders dagegen ein SRK. Er braucht keine mechanische Berührung mit irgend einem am Fahrzeug vorhandenen oder nachträglich angebrachten Teil. Der Magnet kann ggf. im Fahrzeuggitter verborgen werden und wirkt mit seinen „drahtlosen“ Kraftlinien auf den Kontakt, der ebenfalls wiederum unter dem Schotter, hinter einer Mauer o. dgl. vollständig verborgen werden kann.

Es geht aber nicht nur um die „Unsichtbarkeit“. Insbesondere bei sehr leichten Fahr-

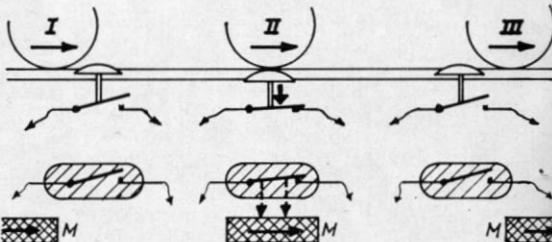


Abb. 1. Die SRK's entsprechen im Prinzip normalen Momentkontakte, z. B. auch einem der üblichen Gleiskontakte, wie er hier schematisch dargestellt ist. Bei I ist der Kontakt noch geöffnet; das Rad bzw. Fahrzeug hat ihn noch nicht erreicht. Bei II wird er vom Rad niedergedrückt und dabei der Kontakt geschlossen. Sobald das Rad den Kontakt verlassen hat (III) federt dieser zurück und die elektrische Verbindung ist wieder unterbrochen. In der unteren Reihe ist der gleiche Vorgang beim Vorbeigleiten eines Magneten (M) am SRK dargestellt.

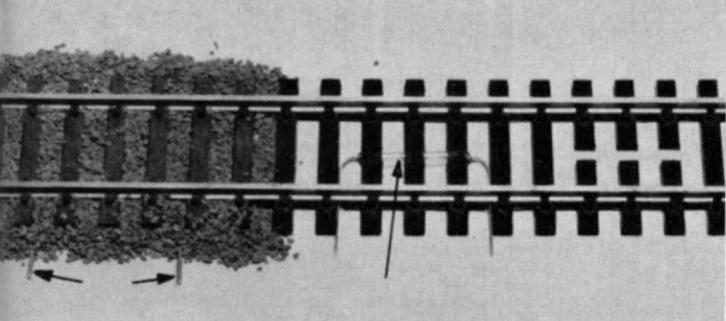
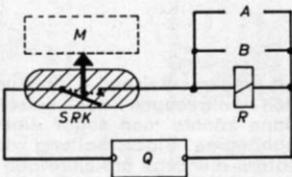


Abb. 3. Das Grundprinzip der SRK-Anwendung. Vom Magnet M wird die Kontaktfeder des SRK in Pfeilrichtung angezogen und schließt so den Kontakt. Der Strom fließt dann von der Stromquelle Q über den SRK durch die Wicklung irgend eines Relais R zurück nach Q. Anstelle von R können ebensogut andere Elektrobauteile eingefügt werden (Weichen- und Signal-Spulen, Schaltrelais à la Fleischmann, Märklin, Trix, Brawa, Conrad usw., Blinklämpchen u. dergl.). Man kann auch mehrere dieser Artikel parallel schalten, wie es durch die Anschlüsse A und B ange-deutet ist.

Abb. 2. Der lange Pfeil weist auf einen SRK hin, der nach Abb. 4 in die Schwellen eingebettet wurde. Wenn der SRK stärker als die Schwellen ist und auch nicht in die Grundplatte versenkt werden kann, wird man – wie rechts im Bild – die Schwellen ganz aussparen müssen. Unter dem Schotter links ist ebenfalls ein SRK verborgen; es sind nur noch die Anschlüsse zu sehen (s. kleine Pfeile).



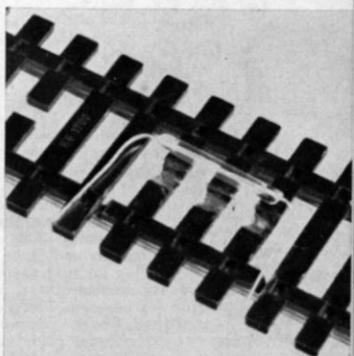
zeugen (von den N-Wagen ganz zu schweigen) ist der richtige und vor allem für eine sichere Kontaktgabe unbedingt ausreichende Kontaktdruck ein gewisses Problem. Zumindest bei senkrecht wirkenden Kontakten kann ein leichtes Fahrzeug zu leicht aus den Schienen gehoben werden. Arnold dürfte deshalb nicht ohne Grund seinen Gleiskontakt als Aufschneidekontakt konstruiert haben; er wird vom Spurkranz seitlich weggedrückt. Damit ist zwar das Anheben der Fahrzeuge vermieden, aber nunmehr schließt praktisch jedes Metall-Rad den Kontakt, was auch nicht immer erwünscht ist. Beim SRK-Prinzip entfällt das Anheben bzw. Anlüften der Fahrzeuge in jedem Fall und außerdem betätigt nur der jeweils in der richtigen Lage zum SRK „vorbeifahrende“ Magnet diesen Kontakt. Wenn dieser Magnet vorbei ist, herrscht wieder Ruhe(stellung), gleich wieviel Räder oder Fahrzeuge noch folgen mögen.

Es wurde eben von der „richtigen Lage“ des Magneten und – weiter vorn – von dem Magnetfeld „genügender Stärke“ gesprochen; das heißt mit anderen Worten: Das Magnetfeld muß in der richtigen Richtung gepolt und der Magnet nahe genug am SRK sein, wenn eine sichere Kontaktgabe erfolgen soll. Die Richtung des Magnetfeldes (Nordpol-Südpol) soll in Längsrichtung des SRK's verlaufen. Bei Überkreuzlage von Magnet(Polung) und SRK erfolgt keine Beeinflussung.

Da die SRK's und auch die dazu passenden Magnete nunmehr verhältnismäßig „winzige“ Abmessungen aufweisen (s. Abb. 7), kann man praktisch um das Fahrzeugprofil herum eine ganze Anzahl „Kontaktzonen“ schaffen, deren jede einzelne einen von den anderen völlig getrennten Schaltvorgang auslösen kann (Abb. 6). So könnte man z. B. eine Kon-

taktzone nur den Schienenbussen (der Nebenstrecke) vorbehalten; sobald diese über das Haupteinfahrgleis des Bahnhofes einfahren, betätigen sie den ihnen zugeordneten SRK, der seinerseits die Umstellung der Weichenstraße so auslöst, daß der Bus automatisch immer an „seinen“ Hausbahnsteig geleitet wird. Den anderen Reisezügen ist dagegen eine zweite Kontaktzone zugeordnet und diese Züge werden so stets automatisch an den Durchgangsbahnsteig geleitet. Eine dritte Kontaktzone ist für die Güterzüge zuständig, die grundsätzlich über ein Umfahrgleis oder in den Güterbahnhof geleitet werden mögen. Und eine vierte Kontaktzone ist allen Zügen gemeinsam und dient der Blocksicherung. Das ist nur ein Beispiel von vielen, das noch wesentlich erweitert werden kann. Man könnte –

Abb. 4. Um den Abstand zwischen SRK und Fahrzeug-Magnet möglichst klein zu halten, wurden hier einige Schwellen von unten „eingekerbt“, so daß gerade noch eine dünne Oberflächenschicht mit der Holzstruktur erhalten blieb (s. a. Abb. 2 Mitte). Die Zuleitungen werden in die Steg-Kerben eingelegt. Nach dem Einschottern ergibt sich dann ein Bild wie in Abb. 2 links.



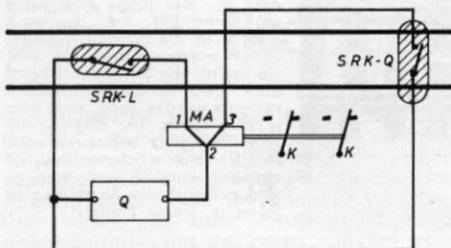


Abb. 5. Wenn eine Schaltanordnung je nach Fahrzeug in einen bestimmten Schaltzustand umgeschaltet werden soll, dann gilt dieses Prinzip. In dem einen Fahrzeug sei beispielsweise ein Magnet in Längsrichtung montiert. Nur dieser wirkt auf SRK-L, so daß der Stromkreis Q (Stromquelle)/SRK-L/MA (Spule 1-2)/Q geschlossen wird; folglich zieht der Magnetantrieb MA die Kontakte K nach links. Ein anderes Fahrzeug habe einen quer eingebauten Magneten, so daß in diesem Falle SRK-Q betätigt wird. Dadurch erhält die MA-Spule 2-3 Strom und MA schiebt die Kontakte K nach rechts: die Umschaltung ist vollzogen. MA muß nicht immer ein Kontaktumschalter sein, sondern kann auch ein Weichenantrieb (s. Heft 14/XVI) oder ein Signalantrieb usw. sein. In diesem Falle werden anstelle der Kontakte K eben mechanische Gestänge, Signalfügel, Weichenzungen usw. betätigt.

als weiteres Beispiel – die Auslösemagnete in den Fahrzeugen nur einseitig anbringen; dann könnte man sogar eine fahrtrichtungsabhängige Blockschaltung damit aufbauen, sofern die Züge am Ende der Strecke in einer Kehrschleife gewendet werden.

Wenn man sich mit der Absicht träßt, die SRK's in der geschilderten Weise (Kontaktzonen) einzusetzen, dann ist es jedoch ratsam, sich zunächst einmal einen sorgfältig durchdachten „Zonenplan“ auszuarbeiten. Da die Möglichkeiten dabei Legion sind, kann man kaum irgendwelche generellen Richtlinien geben; es muß schon jeder selbst ein bissel knobeln. Grundsätzlich sollte man jedoch versuchen, die allen Fahrzeugen gemeinsamen Kontaktzonen in der Fahrzeugmitte am Fahrzeugsymbol anzugeben. Die Sonderaufgaben übernehmen dann die Kontaktzonen an der Seite bzw. im Dachbereich. Voraussetzung für die Anwendung solcher Kontaktzonen ist

allerdings, daß keine Beeinflussung zwischen den Kontaktzonen stattfindet, also daß z. B. der Magnet aus der ersten Zone nicht den SRK aus der zweiten Zone zum Ansprechen bringt. Die räumliche Entfernung zwischen Magnet I und SRK II muß also größer sein als die sogenannte Ansprechentfernung. Das gilt allerdings nur für in gleicher Richtung gepolte Kontaktzonen. Einen Anhaltspunkt für die Ermittlung der jeweiligen Abstände gibt Abb. 9 in Verbindung mit der Tabelle (S. 79).

Bei Überkreuzlage der Kontaktzonen (Abb. 8) ist dagegen in der Praxis keine räumliche Verlagerung erforderlich. Hier sorgt die unterschiedliche Polungsrichtung dafür, daß keine gegenseitige Beeinflussung auftritt. Da die Trennung der Schaltkreise bzw. Kontaktzonen bei der Überkreuzlage auch zeichnerisch am

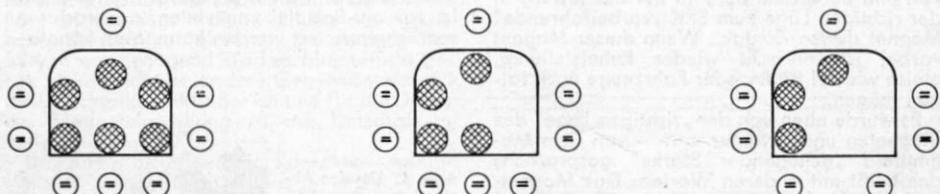


Abb. 6. Einige Möglichkeiten für die Anordnung der im Text erläuterten Kontaktzonen. Im links gezeichneten Beispiel wäre das Fahrzeug symmetrisch mit Auslösemagneten ausgerüstet bzw. sind sechs getrennte Kontaktzonen möglich, wenn die Fahrzeuge nicht gewendet werden.

Das mittlere Beispiel könnte z. B. im Rahmen eines fahrtrichtungsabhängigen Blocksicherungs-Systems auf eingleisiger Strecke verwendet werden, wenn die Fahrzeuge in der Endstation gewendet werden (mit einer Kehrschleife o. ä.). Die beiden Magnete in der Fahrzeug-Mittel-Linie wirken in beiden Fahrtrichtungen, die seitlichen dagegen nur auf „ihrer“ Seite, während die SRK's auf der anderen Seite (für die Gegenrichtung zuständig) unbeeinflußt bleiben. (Bezüglich des SRK-Mindestabstands siehe Abb. 9.)

Die rechte Zeichnung entspricht im Prinzip der mittleren, doch ist hier die untere Mittel-Kontaktzone in Wegfall gekommen, und zwar mit Rücksicht auf den Mittelleiter bei Märklin- bzw. Trix-Express-Gleisen. Da dieser Mittelleiter im allgemeinen aus Eisen bestehen, beeinträchtigen sie die Wirksamkeit des vom Betätigungs-magnet ausgestrahlten Magnetfeldes und können so das Ansprechen des SRK verhindern. Deshalb sollte man bei diesen Gleissystemen auf die mittlere untere Kontaktzone verzichten; es bleiben auch so noch genügend übrig. (Eisenblech oder sonstiges magnetisches oder magnetisierbares Material darf sich zufällig in der Regel grundsätzlich nicht zwischen Magnet und SRK bzw. in deren unmittelbarer Nähe befinden! Es sei denn, es wirkt als Magnet-„Verlängerung“).

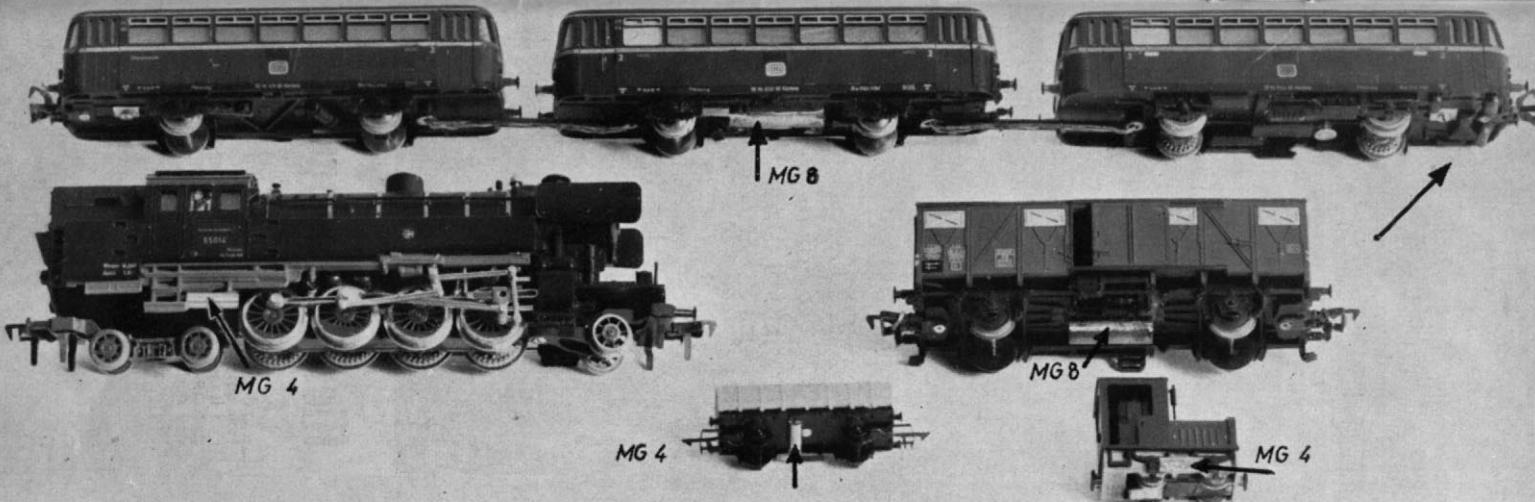


Abb. 7. Hier ist einmal an verschiedenen Fahrzeugen gezeigt, wo man SRK-Magnete verhältnismäßig unauffällig plazieren kann. Sie können als Bremsluftkessel, Getriebekästen, Sandkästen usw. deklariert und auch farblich entsprechend getarnt werden (Farbe beeinträchtigt ja die Magnetwirkung nicht). Die Typenbezeichnungen entsprechen der Herkat-Liste.

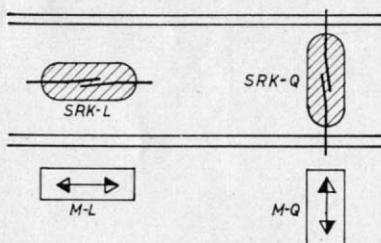


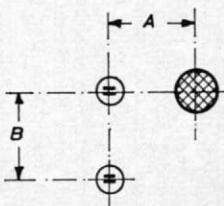
Abb. 8. Das Prinzip der Überkreuz-Anordnung. Der in Längsrichtung polarisierte Magnet M-L wirkt nur auf den in Längsrichtung eingebauten SRK-L, der Quermagnet M-Q dagegen nur auf den quer (zur Gleisrichtung) angeordneten SRK-Q. Grundsätzlich ist darüber hinaus auch noch eine Anordnung in der „dritten Dimension“ möglich, also mit vertikaler Polarisation (Magnetfeldrichtung von oben nach unten).

Tabelle der Ansprech-Entfernung zwischen SRK und Magnet

SRK-Typ	Magnet-Typ	Magnet-Abmessung	Ansprech-entfernung
15/1	MG 6	6 ϕ x 18 mm Länge	6,5 mm
	MG 8	8 ϕ x 24 mm Länge	11,5 mm
	MG 9	10 ϕ x 30 mm Länge	17,5 mm
17/m	MG 2	4 ϕ x 12 mm Länge	5,5 mm
	MG 4	5 ϕ x 15 mm Länge	7,5 mm
	MG 6	6 ϕ x 18 mm Länge	9,5 mm
	MG 8	8 ϕ x 24 mm Länge	11,5 mm
	MG 9	10 ϕ x 30 mm Länge	13,5 mm

Typen und Werte nach Herkat-Angabe. Typ 16/U hat einen Umschaltkontakt. Ansprechentfernung zwischen Magneten und Gläsern gemessen.

Abb. 9. Nach diesem Schema kann die Lage eines SRK ermittelt werden, der vom Magnet der benachbarten Kontaktzone nicht beeinflusst werden darf. A ist der normale Abstand des SRK's von seinem Magnet für sicheres Ansprechen (s. a. nebenstehende Tabelle). Maß B entspricht Maß A plus einer Zugabe von etwa 3-5 %. Wenn dieser Wert eingehalten wird, dann spricht der untere Kontakt der oberen Kontaktzone nicht an.



Bezugsquelle
für SRK's
und Magnete:
Herkat-Vertrieb
85 Nürnberg
Gibitzhof-
straße 17

augenfälligsten ist, haben wir diese Anordnung in den diversen Schaltungsbeispielen gezeichnet, sofern eben zwei Schaltkreise notwendig sind. Sofern eine solche Überkreuzlage aber aus irgendwelchen Gründen nicht in den individuellen Kontaktzonen-Plan paßt, kann das gleiche auch mit parallel gepolten Kontaktzonen erreicht werden, selbstverständlich unter Berücksichtigung des oben Gesagten hinsichtlich der gegenseitigen Beeinflussung.

Bisher war immer die Rede von im Fahrzeug untergebrachten Magneten und fest in der Anlage verlegten SRK's. Man kann jedoch ggf. auch umgedreht verfahren, wenn es gilt, irgendeinen Schaltvorgang in den Fahrzeugen

auszulösen. Man könnte z. B. die Wagenbeleuchtung vor der Einfahrt in einen Tunnel einschalten und nach dem Verlassen des Tunnels wieder ausschalten. In diesem Fall montiert man an geeigneter Stelle vor dem Tunnel den Auslösemagnet und beispielsweise in einem Packwagen den SRK. Da dieser nur ein Momentkontakt ist, muß er nun irgendein Relais (beispielsweise ein Märklin-Lokrelais) betätigen, das beim ersten Magnetimpuls das Licht einschaltet und beim zweiten wieder ausschaltet (etwa in der gleichen Art wie die Fahrtrichtungsumschaltung bei Märklin-Loks: erster Stromstoß = vorwärts; zweiter Stromstoß = rückwärts). Siehe dazu auch Abb. 10. Schluß in Heft 3/XVIII

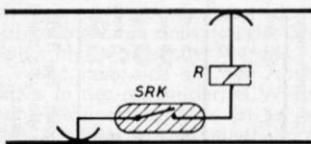


Abb. 10. Bei Einbau eines SRK in ein Fahrzeug (Betätigungs-magnet außerhalb und an bestimmter Stelle der Anlage fest montiert) sieht der Schaltstromkreis etwa so aus. R kann ein beliebiges Relais oder ein sonstiger Magnetantrieb (z. B. Märklin-Lok-Umschalt-Relais) sein.



Hier wird gebaut -

— und zwar soll das Ladegleis auf der Anlage des Herrn Jörg Ahrens aus Celle über den Bahnübergang hinaus verlängert werden. Der Schotter ist bereits angefahren und auch schon auf die eine Straßenhälfte verteilt, weshalb die Autofahrer durch die Absperrbarrieren auf die noch freie Fahrbahnhälfte verwiesen werden.



9 auf einen Streich!

Herr Reinhard Zwilling aus Herzogenrath erwischte mit diesem anscheinend unscheinbaren Foto gleich neun interessante Details für die Ausgestaltung der Strecke bzw. ihrer nächsten Umgebung: 1. Kilometerstein in moderner Betonguß-Form; 2. Gleisrichtungspunkt „Pfahl“ (im Schotter neben Kilometerstein); 3. Treppebock aus Holz am Vorsignal; 4. Hinweistafel vor dem Signal (keine Vorsignaltafel Ne2!); 5. Wasserrinne am Fuß der linken Böschung; 6. Industri-Magnet direkt am Gleis neben dem Vorsignal (ggf. eine Begründung für einen Gleiskontakt, auch wenn er als solcher zweckmäßiger innen neben der Schiene angebracht werden sollte); 7. Telegrafenmaste in Doppelmaut-Ausführung; 8. Streckenfernsprecher (rechts neben Lok im Hintergrund); 9. Signalzug-Drähte mit Führungsräder neben dem rechten Gleis. (Und als 10. Punkt – last not least – die nicht allzuhäufige „03“).

Ein Gleismesswagen

dürfte auf Modellbahnanlagen selten zu finden sein. Herr R. Thalheim aus Berlin baute sich einen solchen in H0 aus einem alten Trix-Speisewagen-Blechgehäuse, Kleinbahn-Drehgestellen und Fleischmann-Radsätzen, einschließlich Imitation der Inneneinrichtung.

HO-Blumentöpfe im Großformat!

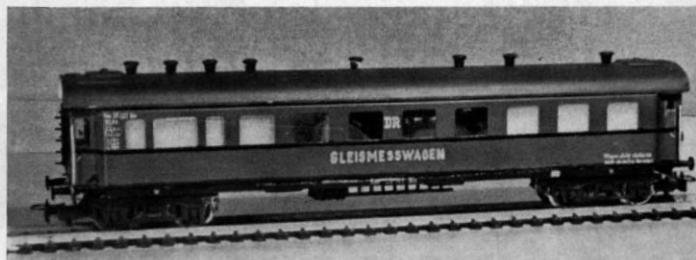
In vielen Gärten und Grünanlagen, ja sogar auf innerstädtischen, gepflasterten Plätzen findet man häufig größere Eternit-, Beton- oder Keramik-„Vasen“ mit Ziersträuchern, Blumen usw. Wenn man auf seiner Modellbahnanlage solche Attribute moderner Gartenarchitektur ebenfalls aufstellen will, so kann man als „Vasen“ dafür recht gut die Isolierperlen nehmen, wie sie bei den Zuleitungen für elektrische Heizgeräte, Bügeleisen usw. verwendet werden. Erhältlich sind diese Perlen in Elektro-Reparatur-Werkstätten. R. Rappelt, Würzburg

Achteinhalf Zoll zuviel!

Sicher wird sich mancher Neuling schon gefragt haben, warum die Spurweite der deutschen und der meisten anderen europäischen Hauptbahnen, die „Normalspur“, genau 1435 Millimeter beträgt und nicht, was eine „runde“ Zahl darstellte, 1250 oder 1400 oder 1500 mm.

Die Schuld — wenn man überhaupt einen Vorwurf daraus konstruieren wollte — liegt bei dem englischen Eisenbahnpionier George Stephenson. Für seine erste Eisenbahn von Stockton nach Darlington war ihm vor 140 Jahren eine Spurweite von 4 Fuß vorgegeben worden — die gleiche nämlich, die die englischen Postkutschen aufwiesen. Diese Breite mußte Stephenson aber, um die Dampfzylinder zwischen den Lokomotivrädern unterbringen zu können, um acht einhalb Zoll überschreiten, so daß sich eine Spurweite von 1435 Millimeter (= 4 Fuß 8½ Zoll) ergab.

Da man damals auf dem europäischen Kontinent die ersten Lokomotiven aus England bezog, mußte man zwangsläufig auch hier die Gleise im Abstand von 4 Fuß und acht einhalb Zoll verlegen. Als die Kontinental-Europäer dann eigene Lokomotiven und Wagen bauten, mußten sie sich, da das 1435er-Netz nun einmal vorhanden war, weiterhin der gleichen Spurweite anschließen. Ausnahmen bildeten nur die irischen, portugiesischen, spanischen und russischen Bahnen; denn in diesen Ländern begann das Eisenbahnzeitalter erst später. Die badischen Eisenbahnen fuhren anfangs auch auf breiterer Spur, die jedoch später auf Normalspur umgebaut wurde.



Das Vorbild als Vorbild:

„Komfortabler“ Bahnmeisterei-Gleisanschluß

Auf fast keiner Modellbahn-Anlage findet man — auch nur andeutungsweise — die Nachbildung von Baulichkeiten und Einrichtungen, die der sogenannten Bahnunterhaltung dienen (womit kein „Amüsemang“ gemeint ist, sondern selbstverständlich die Pflege und Erneuerung des Gleisnetzes). Dabei hat doch so ziemlich jeder größere Bahnhof von Bedeutung eine sogenannte Bahnmeisterei (außer Fahrleitungsmasten, Signalmeistereien usw.), und auch in den wichtigeren Zwischenstationen sind gewissermaßen Filialen dieser Bahnmeistereien vorhanden. Ein kleineres Aufenthaltsgebäude für die Bahnunterhaltungsarbeiter, ein Schuppen für die Geräte und Arbeitsfahrzeuge und — wenn's hoch kommt — ein eigener Gleisanschluß, das ist alles was man braucht, um auch in dieser Beziehung „vorbildlich“ zu sein.

Im Bahnhof Eben an der Strecke Selzthal - Bischofshofen (im Pongau, Österreich) entdeckte ich einen besonders „raffinierten“ Gleisanschluß für die Bahnmeistereifahrzeuge, der sicher manchen Modellbahner zur Nachbildung anregen wird. Die Abb. 1 gibt die Gesamtsituation wieder. Bemerkenswert ist, daß für den Kleinkraftwagen (evtl. ein Bahnmeister-VW-Bus à la Brawa) eine eigene kleine Drehscheibe vorhanden ist (Abb. 2). Der Rottenwagen wird dagegen nur auf die hinter der Drehscheibe sichtbaren Holzbohlen herausgefahren und muß dann in das Gleis herumgewichelt werden. (Das ist keine „K. u. k.-Schlamperei“, sondern „Allgemeingut“ so ziemlich sämtlicher Bahnverwaltungen, ob privat oder staatlich!)

Die „Weichen“ sind vermutlich das letzte, was ein Modellbahner ohne Kenntnis dieses Vorbildes auf seiner Anlage installieren würde. Der Krümmungsradius des Abzweiggleises entspricht etwa dem der Straßenbahnen. Schon deshalb dürfen diese „Weichen“ nicht von den Regelfahrzeugen (also den Fahrzeugen, die dem öffentlichen Verkehr dienen) befahren werden. Außerdem ist bei der im Ladegleis liegenden Weiche nicht mal ein Herzstück vorhanden,

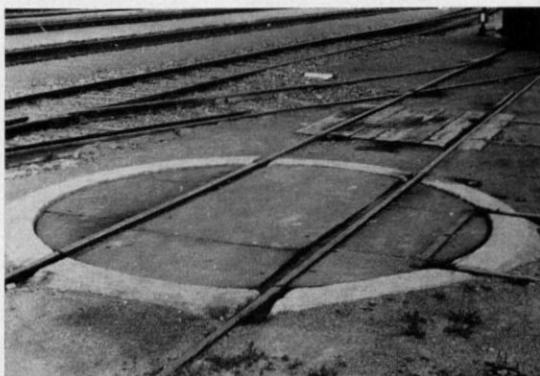


Abb. 1. Kleindrehscheibe im Bahnhof Eben zum Umsetzen der Bahnmeisterei-Kraftwagen. Im Hintergrund die Bohlen am Rottenwagen-Gleis und die Einzugen-Weiche.

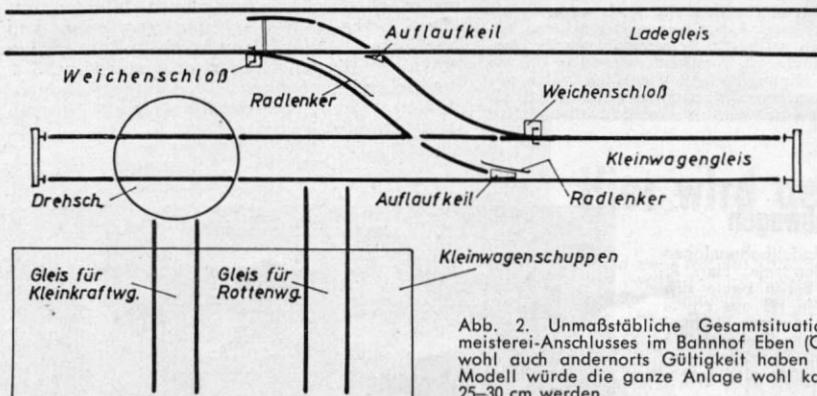


Abb. 2. Unmaßstäbliche Gesamtsituation des Bahnmeisterei-Anschlusses im Bahnhof Eben (Österreich), der wohl auch andernorts Gültigkeit haben kann. Als H0-Modell würde die ganze Anlage wohl kaum länger als 25-30 cm werden.



Abb. 3. Ebenfalls ein Rottenwagen-Gleisanschluß, diesmal jedoch aus der Schweiz, schnappgeschossen von Herrn Roland Huber aus Wattwil. Im Schuppen ist nicht nur der Rottenwagen untergebracht, sondern auch das „Holz für die Hüttn“. Auf den Bohlen wird im Bedarfsfalle der Rottenwagen wieder gedreht und ins Gleis gewuchtet. Hinten links ein Wärterhaus und davor eine der „guten alten“ Zugmelde-Glocken.

Abb. 4. Kleinkraftwagen im Kleinwagengleis. — Vorn die Einzungen-Weiche; das Weichenschloß befindet sich im Riffelblechkasten links neben der Zunge.



Abb. 5. Das „Kletterherzstück“ am Ladegleis.



sondern die Dienstfahrzeuge müssen über das durchgehende Ladegleis-Schienenprofil hinwegklettern und werden zwangsläufig durch Weichenzungen bzw. Radlenker geführt. Ein Auflaufkeil erleichtert dabei wenigstens das Klettern bei der Fahrt vom Kleinwagengleis in das Ladegleis. Die Weiche im Kleinwagengleis ist „noch schöner“: sie hat überhaupt nur eine Zunge, die jedoch — welch immenser Aufwand — durch ein vorschriftsmäßiges Weichenschloß gesichert werden kann.

Ing. Oskar Schneider, Wien

Leichte, auswechselbare Geländemotive

Harald Wöhle
Berlin

für nichtstationäre Anlagen

Nicht jeder Modellbahnhfreund kann seine Modellbahnanlage als „Dauerereinrichtung“ aufstellen. Gar mancher muß sich mit einer Klapp-Anlage begnügen oder gar mit einer „Schachtel-Anlage“ (bei der die Fahrzeuge, Gleise usw. eben in Schachteln aufbewahrt und nur von Fall zu Fall neu aufgebaut werden). Ein idealer Zustand ist dies natürlich nicht und deshalb wird auch jeder danach trachten, sobald es möglich eine stationäre Anlage aufzubauen. Einer der wesentlichsten Vorteile einer stationären Anlage ist, daß man die Gleise usw. in eine wohlgeformte Landschaft „einbetten“ kann. Mit der nachstehend beschriebenen Methode kann jedoch auch der Besitzer einer nichtstationären Anlage das Gelände wenigstens andeutungsweise darstellen. Darüber hinaus kann sowohl bei Klappanlagen als auch bei stationären Anlagen durch den Geländebau mit Styropor das Gewicht der gesamten Anlage erheblich vermindert werden, was in Bezug auf die Klappmechanik bzw. das Anlagengerüst von einiger Bedeutung ist. Auch die Idee, die einzelnen Geländestücke nicht fest auf der Anlage zu verankern, sondern ggf. durch andere Motive auszuwechseln, wird vielleicht manchem Modellbahner gefallen. Hat doch auf diese Weise auch der Besitzer einer kleinen Anlage die Möglichkeit, mehrere „Träume“ zu verwirklichen, die er ansonsten nie auf der kleinen Anlage gemeinsam hätte unterbringen können. Mit auswechselbaren Motiven jedoch kann man heute mal so, und morgen mal so modellbahnen.

Sie mit Ponal oder gleichwertigem Kleber (kein Uhu, Pattex oder andere lösungsmittelhaltigen Klebstoffe verwenden, weil sonst das Styropor aufgelöst wird!) im „Hintergrund“ des späteren Geländestückes einige 50 mm starke Reststücke auf (Abb. 1). Auf diesen Geländerohling plaziert man die fertigen Bauwerke und markiert mit einem weichen Bleistift deren Grundrisse (Abb. 3 und 4).

Mit dem heißen Lötkolben können nun die Konturen des Modellstückes weiter herausgearbeitet werden, zuerst grob und dann in immer feinerer Detailarbeit. Es ist empfehlenswert, die Bauwerke usw. vorher wieder zu entfernen, damit durch ein versehentliches Abrutschen mit dem Lötkolben an den meist wärmeempfindlichen Plastik-Bauten keine Schäden entstehen. Nach einer nochmaligen Stellprobe mit den Gebäuden usw. habe ich dann die Felsüberhänge usw. mit der Lötkolbenspitze herausgearbeitet, Wasserrillen in unregelmäßigen Linien eingearbeitet und mit dem Rücken der Lötkolbenspitze Wege „angelegt“ usw.

Ob Sie das Gelände nun becken müssen oder nicht, einfärben müssen Sie es auf jeden Fall. Nehmen Sie einen sehr harten, nicht zu großen Flachpinsel, schneiden Sie die Borsten so kurz wie möglich und bemalen Sie zuerst die helleren Teile, als da sind: Wege (Ocker mit Weiß gemischt), Felsen (in allen Grau-Tönen, ab und zu mal mit Ocker oder Braun angewischt) usw. Erst zum Schluß kommen die farbintensiveren Flächen an die Reihe: Wiesen, Moore, Felder usw. Um natürliche Farbwiedergabe zu erreichen, mische man stellenweise andere Farbtupfer in die noch nasse, grüne Fläche und dort, wo später mal Bäume stehen sollen, versäume man nicht, etwas Braun einzumischen. Verwenden Sie aber keine lösungsmittelhaltigen Farben! Ich verwende für Styropor-Arbeiten immer Plaka-Farbe. Das ist eine mit Wasser verdünnbare, aber nach dem Trocknen nicht mehr wasserlösliche Kaseinfarbe. Verarbeiten Sie diese Farbe so unverdünnt wie möglich und streichen Sie die Flächen nicht ein, sondern tupfen Sie mit dem Pinsel die Farbe in den Schaumstoff hinein. Nach dem Trocknen (in warmen Räumen nach etwa einer halben Stunde) stellen Sie die Gebäude auf die vorgesehenen Plätze und haben somit ein fertiges Modell (ähnл. Abb. 6) — bis auf die Kabelinstillation für die Hausbeleuchtung. Zu diesem Zweck brennen wir mit dem Lötkolben von unten erst mal einen „Keller“ unter die Häuser, um Platz für die diversen Struppen usw. zu schaffen. Zur „Erdoberfläche“ stoßen wir einfach mit der Lötkolbenspitze durch. Leitungs-

Meine Anlage hat eine Größe von 1,85 x 0,95 m. Das ist für eine N-Anlage schon recht passabel, aber immer noch nicht genug, um alle baulichen Ideen darauf unterzubringen, die einem Bastler so im Kopf herumschwirren. Ich bin deshalb dazu übergegangen, für die größeren Flächen einzelne Motivgruppen zu schaffen, die jederzeit untereinander und gegen „Reserve-Motive“ ausgewechselt werden können. Ich kann so das Gesamtbild der Anlage immer wieder variieren.

Als Grundlage für die einzelnen Geländestücke dient mir Styropor, ein Werkstoff, wie er für einen Modellbahner m. E. kaum geeigneter sein kann. Er ist verzugsfrei, sehr leicht und mit einem Lötkolben (den wohl jeder Bastler hat) schnell und unkompliziert zu verarbeiten. Durch die Wärme schmilzt das Styropor, die Oberflächenstruktur fällt in sich zusammen und festigt sich nach dem Erkalten in der „neuen Form“. Der zweite grundsätzliche Vorteil: Man kann größere Stücke mit dem Lötkolben wie mit einem Schneidbrenner abtrennen. Punkt drei: Die von mir angewendete Methode ist im Prinzip für alle Baugrößen (also auch H0) geeignet.

Män besorge sich Styropor, in diesem Falle in 50 mm Stärke (bei H0 kann man die Lagen ggf. doppelt so stark nehmen), brenne mit dem Lötkolben die Grundform aus, und zwar in der Größe wie es der Platz erlaubt. Nun kleben

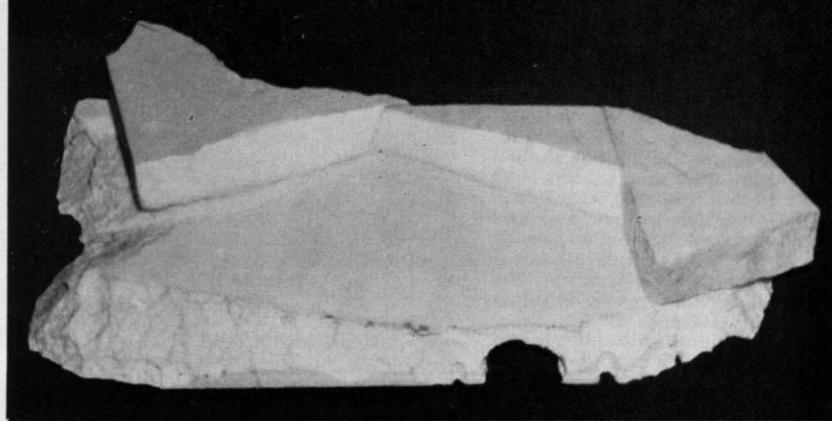


Abb. 1. Durch Aufkleben von Styropor-Reststücken auf die Grundsicht erhält man die gewünschte Geländerohform.

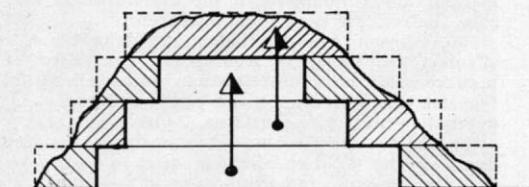


Abb. 2. Höher aufragende Hügel kann man in Schichtbauweise herstellen, wobei man zwecks Materialsparnis die aus der Mitte der unteren Schichten herausgeschnittenen Abschnitte weiter oben als neue Schichten verwendet (durch Pfeile angedeutet).

Abb. 3 (rechts). Anreißen der Gebäudegrundrisse.

Abb. 4. Geländeformung mittels heißem Lötkolben.



kanäle heben wir schneller aus als ein Tiefbautrupp: einfach mit dem Lötkolben von Keller zu Keller fahren. Die Anschlußdrähte der Lämpchen (deren Fassungen mit Stecknadeln befestigt werden können!) ziehen wir von oben durch, legen die Drähte in die Kanäle, kleben Tesafilm darüber (damit sie nicht wieder herausfallen) und verbinden die Leitungsenden mit einem Stecker. Eine passende Steckdose (oder — falls man nicht so "vornehm" sein will — eine Anschlußklemme) wird an einer günstigen Stelle der Anlagengrundplatte montiert, so daß auch andere Austauschmotive bequem mit Strom versorgt werden können.

Also, Farbe haben wir, Licht haben wir! So weit — so gut; aber Wiesen und Wege bestehen in der Natur nicht nur aus Farbe. Wege sind meist sandig und Wiesen bestehen aus Tausenden von Halmen. Wir wollen es genauso haben! Also streuen wir Sand auf die Wege und säen Gras auf die Wiesen. Wir fangen wieder mit den helleren Farben an: mit den Wegen. Als Klebstoff für das Streumaterial ziehe ich Dextrin vor (in Drogerien als Pulver erhältlich). Man röhrt es breiig mit wenig Wasser an und läßt diesen Brei 1 bis 2 Stunden durchquellen. Dann streicht man damit die Wege mit einem harten, aber sauberen Pinsel ein und streut feinen, unpräparierten Vogelsand darauf. Streuen Sie jedoch nicht zu sparsam! Der Sand dringt nur langsam in die träge Leimmasse ein. Nach dem Abbinden (Trocknen)

kann der überschüssige Sand abgeschüttelt werden.

Ahnlich wie bei den Wegen verfahren Sie bei den Wiesen. Besorgen Sie sich genügend Streufasermaterial (bei N besonders kurzfaseriges!), aber nicht nur in einem Einheitsgrün! Je mehr Farben Sie verwenden, desto besser: hellgrün, gelblichgrün, dunkelgrün, hell und dunkelbraun usw. Haben Sie keine Angst vor dem Mischen! Sie müssen nur darauf achten, daß eben auf einer Wiese Grün vorherrscht usw.

Falls Ihnen das Streufasermaterial zu lang erscheint, können Sie es nach dem Trocknen noch mit einem „elektrischen H0- oder N-Rasenmäher“ (sprich: Elektrorasierer) kürzen. Vergessen Sie aber auf keinen Fall, das Modell schließlich noch mit einem Staubsauger gründlich abzusaugen. Wenn Sie das bei dem noch leimfeuchten, aber bereits etwas angezogenen „Rasen“ mit der schmalen Fugendüse machen, dann können Sie die Halme sogar zum „aufrechten Wachstum bekehren“.

Nach diesen Arbeiten haben sie dann ein „Trumm“ wie etwa in Abb. 5 vor sich. Sie brauchen nur noch die Gebäude aufzustellen und das Ganze in die Anlage bzw. an die vorgesehenen Stellen zu plazieren (Abb. 7). Fertig — bis auf das nächste Auswechselmotiv, das Sie nun nach der gleichen Methode, aber in anderer Gestaltung, erschaffen können, — und dann das dritte usw., auf daß es Ihnen nie langweilig werden möge.

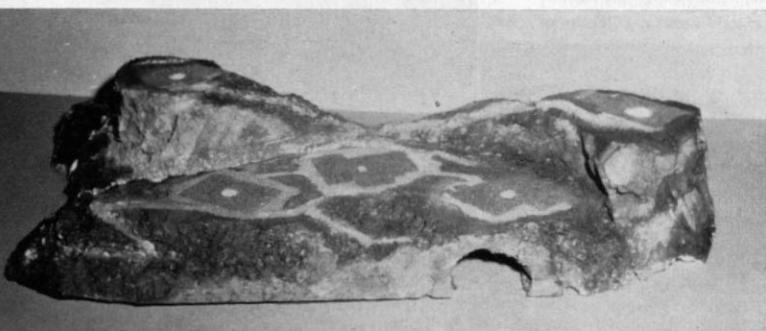


Abb. 5. Einen solchen Geländetorso hat man nach dem Einfärben bzw. Beflocken und dem „Bohren“ der Kabellöcher vor sich. Wer noch mehr Wert auf feinere Geländedetails legt, kann die mit dem Lötkolben vorbehandelten Flächen zusätzlich noch mit Moltofill o. ä. modellieren und dann erst einfärben.



Abb. 6. Das fertige „Trumm“ nach dem Aufsetzen der Gebäude, jedoch noch ohne Buschwerk, Bäume, Zwei- und Vierbeiner. (Gott hat die Welt schließlich auch nicht an einem einzigen Tag erschaffen).



Abb. 7. Das fertige Geländestück in der N-Anlage des Herrn Wöhle. (Der weiße Bogen im Vordergrund stammt noch von der alten Gleislage und wird in Kürze „bepflanzt“ werden).

Die automatische Mittelpuffer-Kupplung kommt!

Infolge unklarer Pressemeldungen ist mancherorts der Eindruck entstanden, als ob die Einführung der automatischen Mittelpuffer-Kupplung wieder in weite Ferne gerückt und praktisch auf Eis gelegt worden sei. Wie uns jedoch die DB auf Anfrage mitteilte, ist bereits im Oktober die UIC-Entscheidung über die grundsätzliche Form des Kupplungskopfes gefallen, und zwar zugunsten des von der Firmengemeinschaft Knorr-Bremse/Boirault Sambre et Meuse entwickelten Vorschages „UC/BSM“. Zur Zeit werden bestimmte Einzelteile nochmals umkonstruiert, um insbesondere eine Übereinstimmung mit den Wünschen der östlichen Bahnverwaltungen (Osshd) zu erzielen. Man hofft, daß in etwa einem Jahr die endgültige Form der Kupplung vorliegt und daß dann auch der endgültige Zeitpunkt für die Einführung festgelegt werden kann. Sobald die endgültigen Konstruktions-Zeichnungen vorliegen, werden wir eingehend darauf zurückkommen, vorher dürfte es ja doch keinen Sinn haben, Spezielle Interessenten weisen wir auf Glasers Annalen, Heft 10, 11 u. 12/1965, in denen über die diversen Entwürfe und Entwicklungen berichtet wird. (Zu beziehen durch örtlichen Buchhandel oder Georg Siemens Verlagsbuchhandlung, 1 Berlin 30, Lützowstr. 6).

Zwei kleine „hausbackene“ Rezepte:

Man nehme...

... Weizendunst als Hausverputz

Fast jedes Haus hat einen anderen Verputz, mal glatt — mal rauh. Während man einen glatten Verputz mit Moltofill usw. leicht nachbilden kann, ist es mit dem Rauhputz etwas schwieriger. Ich empfehle dafür folgende — ausprobierte — Methode:

Die Flächen des „Rohbaues“ werden mit Lackfarbe (z. B. Ducolux) schön gleichmäßig, jedoch nicht zu dünn bestrichen. Dann wird mit einem feinen Sieb „Weizendunst Type 405“ (= sogen. doppelgriffiges Mehl, in jeder Bäckerei erhältlich) gleichmäßig aufgestreut. Der Weizendunst dringt sofort in die Farbe ein, der Farbglanz verschwindet und die Oberfläche erhält das gewünschte, leicht rauhe Aussehen. Sollte ein zu dichtes Bestreuen zu hellen Stellen führen, so spritzt man auf letztere Terpeninöl mit einem Zerstäuber; es dürfen sich jedoch keine nassen Flecken bilden, weil sonst der Weizendunst davonläuft und dann entstehen glatte und glänzende Stellen. Der Farbton des Rauhputzes ist bereits durch die Farbe des Lackes gegeben, doch muß man berücksichtigen, daß der Weizendunst diese etwas aufhellt. Die Trockenzeit dieses Verputzes sollte mindestens 24 Stunden betragen.

... Fichtenpuder als Streumaterial

Streumaterial kann man nie genug haben, wenigstens hinsichtlich der Verschiedenartigkeit. Ich habe ein weiteres Material entdeckt, das sich gut als Streumaterial eignet: Fichtenpuder. Es handelt sich dabei um ein besonderes und feines Holzstreumehl, das in Bäckereien bei der Herstellung von Weißbrot benötigt wird. (Sie essen es aber nicht mit!) Dieses Fichtenpuder wird in einem erhitzten Farbbad, wie es z. B. beim Färben von Stoff angewendet wird, eingefärbt. Geeignet sind dazu u. a. „Braun's Stoffarben“, die wohl in jeder Drogerie erhältlich sind. Die Farbe sollte jedoch nur in kleinen Mengen verwendet werden, da sonst der Fichtenpuder zu dunkel wird. Nach dem Färben wird das nasse Material in einen alten Leinensack geschüttet (ein altes Stück Leinen genügt ggf. auch) und dann läßt man den überschüssigen Farbsud abtropfen. Der im Sack zurückgebliebene, aber noch feuchte Fichtenpuder ist schließlich auf einem Stück alten Karton, Blech o. ä. auszubreiten und trocknen zu lassen.

Gerhardt Vökel, Naila

Das heutige Titelbild

steht in enger Beziehung zum großen Wunschzettel auf den Seiten 52-59. Einige der gewünschten Fahrzeuge sind hier traut vereint: im Hintergrund die BR 50 mit Kabinettsender, in der Mitte die bayrische S 2/6, vorn die „78“ und rechts (angeschnitten) die „55“. Foto und Anlage: R. Ertmer, Paderborn.

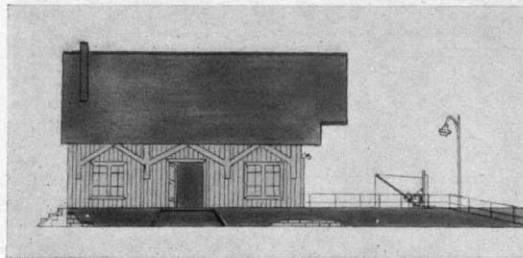
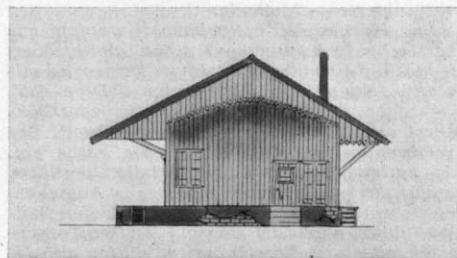
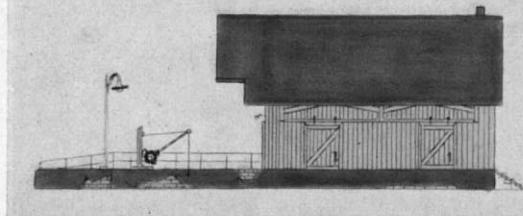
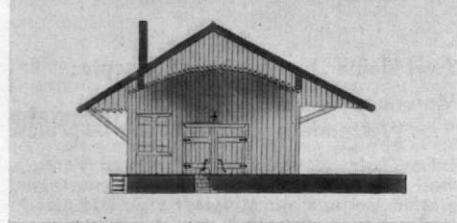


Abb. 1-4. Seitenansichten und Stirnansichten des Güterschuppens in $\frac{1}{4}$ Größe für H0. (Die Zeichnungen des Bahnhofsgebäudes in Heft 15/XVII, S. 702 sind übrigens ebenfalls in $\frac{1}{4}$ H0-Größe gehalten, und nicht wie versehentlich angegeben in $\frac{1}{3}$ Größe).

Der Güterschuppen für „Bf. Claushagen“

(siehe auch Heft 15/XVII, S. 701)

von Klaus Banse, Berlin

Zu meinem Nebenbahn-Stationsgebäude suchte ich noch einen ähnlich „malerisch“ wirkenden Güterschuppen. Durch Zufall entdeckte ich etwas Passendes im „Vorbeifahren“ am Bahnhof Kiefersfelden im Inntal. Es ist ein reiner Holzbau und so recht für eine ländliche Station geeignet. Das Modell (und die Zeichnungen) habe ich allerdings etwas gedrungener gehalten, als es dem Vorbild entsprechen würde, denn

Abb. 5. Ansicht des Güterschuppen-Modells von der Gleisseite.

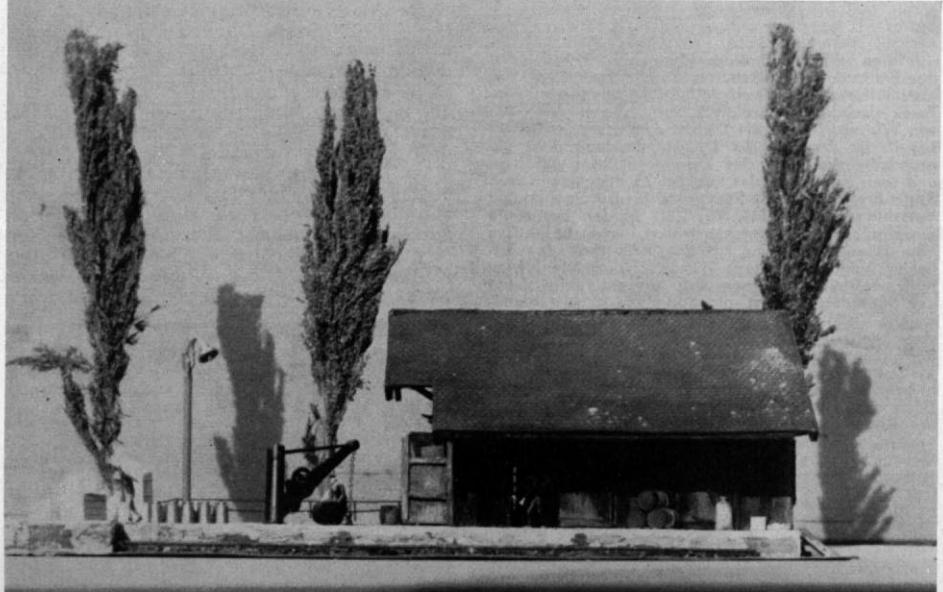
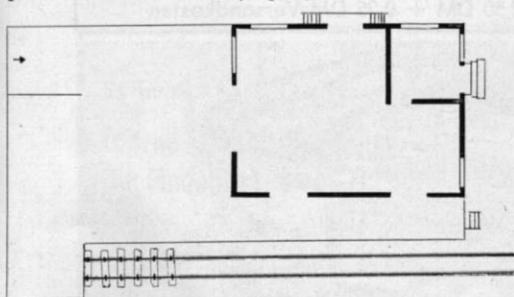




Abb. 6. Ansicht des Modells von der Straßenseite – offensichtlich ein reizend „vergammeltes“ Objekt!

Abb. 7. Grundriß im Maßstab 1:4 für H0 (mit ein-gezeichnetem 9-mm-Schmalspurgleis).



der Schuppen sollte ja zu meiner Schmalspurbahn irgendwie harmonisch wirken. Schmalspurfahrzeuge sind nunmal niedriger. Tür- und Fensterhöhen usw. sind jedoch in der richtigen Relation gehalten. Wenn der Schuppen jedoch für eine Normalspur-Bahn gedacht ist, dann kann man ihn getrost 2 oder 3 Zentimeter höher machen.

Beim Bau des Modells habe ich Wände und Dach zunächst aus kräftiger Pappe ausgeschnitten und die Wände dann mit Furnierholz beklebt. Im Bereich der Zierfriese an den Stirnseiten steht das Furnier etwas über die Kartonplatten hervor. Die Dachflächen wurden mit geprägtem Dachziegelpapier beklebt. Das Gebälk besteht aus Holzleistchen.

Abb. 8. Die Stirnseite des Modells mit dem Zierfries.

