

Miniaturbahnen

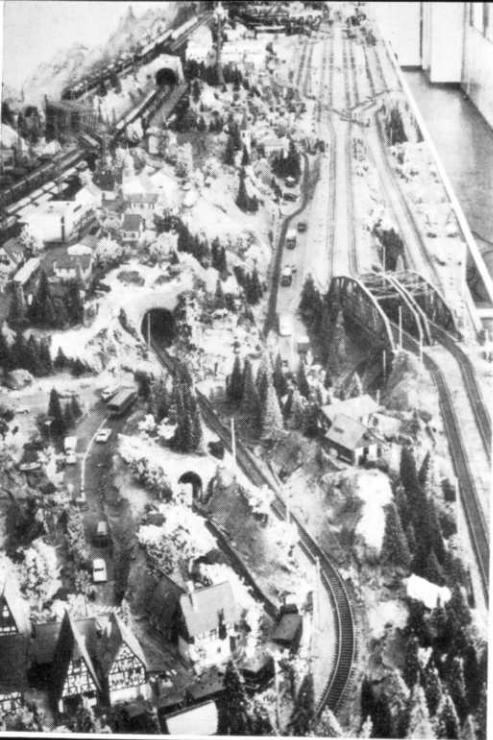
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

7 BAND XVIII
20. 5. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Wieder eine neue
FLEISCHMANN
Modellbahn-Schau
im Ausstellungs-Wagen des
MEC Nördlingen e.V., der ab
sofort viele deutsche Städte
besuchen wird.



bewährt
begehrt
aktuell

GEBR. FLEISCHMANN · 85 NÜRNBERG 5



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 7/XVIII

- | | |
|--|-----|
| 1. Bunte Seite: | |
| I. Zum heutigen Titelbild | |
| II. Karikatur „Die kleinen Leute“ | |
| III. Empfangsgebäude aus zwei Vollmer-Bausätzen | 335 |
| 2. Wo läuft der Speisewagen im Zug? (Wagenstandsanziger) | 336 |
| 3. BW-Motiv auf Arnold-Messeschaustück | 338 |
| 4. Schwierigkeiten beim Einbau von Bürkle-Magneten | 339 |
| 5. Tanz um den Maibaum (Preiser-Messemotiv) | 339 |
| 6. BR 74 aus einem GEM-Gehäusebausatz | 340 |
| 7. Eisenbahnplakate – Spiegelbilder ihrer Zeit (100 Jahre Eisenbahn-Reklame) | 344 |
| 8. Spaß an der Freud' (TT-Anlage H. Flohr, Wetzlar) | 345 |
| 9. Gleisdreiecke und ihre Probleme | 347 |
| 10. Der Leser hat das Wort: Kritische Betrachtungen zur Anlagen-Planung | 353 |
| 11. C4i-Eilzugwagen mit Doppeltüren der ehem. DR (BZ) | 355 |
| 12. Bietschthalbrücke in N-Größe | 358 |
| 13. DB-Zeichen zum Ausschneiden | 358 |
| 14. Vollmer-Ringlokschuppen für 10°-Gleiswinkel | 359 |
| 15. Fotografierte Schaufenster für Gebäude-Modelle | 361 |
| 16. 6,5 x 3,5 m = 23 qm (H0-Anlage B. Rösch, Nauborn) | 361 |
| 17. Bergbahnen in 0 und H0 | 364 |
| 18. Künstliche Dammbauten (II) | 365 |
| 19. Man müßte nochmal 20 sein... (Der Traum-Streckenplan) | 370 |
| 20. Lüsterklemmen-Schraubverbindungen | 370 |
| 21. Auf dem Bücherbord, in der Fensternische (H0-Anlage H. Sommer, Berlin) | 371 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

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 20 DM Versandkosten).

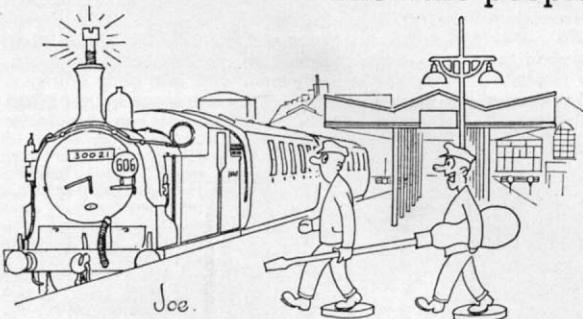
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:

► Heft 8/XVIII ist spätestens am 18.6.66 in Ihrem Fachgeschäft! ◄

Zum heutigen Titelbild:

Auf der Fahrt in den Sommer
erwischte der Fotograf diesen von einer V 200 gezogenen Zug auf der Schwarzwaldbahn zwischen Gutach und Hornberg. Interessant ist die aus einer Kombination von behauenen und unbehauenen Steinen errichtete Brücke. Links hat sich in den Steinfugen sogar eine Pflanze angesiedelt und zwischen den Schottersteinen sprießt das Grün hervor; sicher wird deshalb hier wohl auch bald einmal der Unkrautvertilgungszug auftauchen. — Telephonlinien verlaufen auf beiden Seiten dieser Strecke, wobei die rechte (mit den vielen Leitungen) wohl in die Regie der Post gehört, die linke dagegen bahneigen sein dürfte. — Links neben dem Gleis spitzt vor der Brücke noch ein Kilometerstein aus dem Gras.

Foto: DB/Doh (Stuttgart).



1+1=1

Zwei Bausätze des Vollmer-Bahnhofs „Kreuzeck“ — spiegelbildlich angeordnet — ergeben im Endeffekt ein einziges höchst imposantes Empfangsgebäude! Diesen Einfall verwirklichte WiWeWa (Willy Wessoly, Wallerfangen).



„Dies ist eine der Gelegenheiten, wo eine übermaßstäbliche Hand doch besser wäre!“ (Aus der englischen Modellbahneztschrift „Railway Modeler“. Produktions- oder maßstabsbedingte Modellbahn-Ungereimtheiten werden auf solch witzige Weise aus der Sicht der kleinen Modellbahnfiguren glossiert oder gebrandmarkt).

Erst im August lieferbar

wird die Rokal-Bahnschränke sein, teilte uns die Firma Rokal mit, und nicht — wie im Messebericht infolge falscher Information berichtet — bereits jetzt zusammen mit den anderen Rokal-Neuheiten.

Sie fragen — wir antworten:

Wo läuft der Speisewagen im Zug?

An welcher Stelle wird bei einem normalen D-Zug der DB der Speisewagen eingestellt? Ich bin der Meinung, daß dies grundsätzlich hinter der Lok erfolgt, doch sind einige meiner Freunde anderer Ansicht. Es ist darob zu einer Wette gekommen — und ich möchte zu gern das als Preis ausgesetzte Speisewagenmodell einheimsen. H. H. in B.

H. H. in B.

Die Antwort der Redaktion:

Leider, leider — diese Wette haben Sie verloren, Herr H. und zwar aufgrund Ihrer Einschränkung „grundätzlich“! Wir haben nicht nur bei der Bundesbahn nachgefragt, sondern auch noch die Wagenstandsanzeiger verschiedener Bahnhöfe studiert (s. Abb. 1 bis 3) und dabei festgestellt, daß es für die Einstellung der Speisewagen keine Grundsatz-Regel gibt. Die Speisewagen (und auch die Schlafwagen) sind zumeist in Züge eingestellt, die neben dem Stamzug auch aus mehr oder weniger vielen Kurswagen bestehen bzw. nur aus letzteren. Je nach dem Kurswagenlauf können nun die Speisewagen und Schlafwagen entweder direkt hinter der Lok (der seltener Fall) oder

in der Mitte des Zuges (am häufigsten) oder am Ende oder an sonst einer beliebigen Stelle des Zuges eingestellt werden. Wir haben schon Züge mit 2 Speisewagen — einer in der Mitte, der andere am Zugschluß — gesehen, aber in solchen Fällen handelt es sich bei dem letzten (unbesetzten) Wagen meist um eine Überführung ins Ausbesserungs- oder Überholwerk.

Man ist bei der DB zwar bestrebt, bei der Bildung des Stammzuges die über dessen ganzen Zuglauf mitgeführten Speisewagen in der Mitte einzustellen (die Schlafwagen dagegen am Anfang oder Ende, damit der Reisenden-Durchgang durch diese Wagen wegen der damit verbundenen Ruhestörung möglichst vermieden wird), aber das ist keine Zugbildungs-Vorschrift und darum nicht verbindlich. Sobald eben Kurswagen hinzukommen, ist diese gute Absicht meist nicht mehr voll und ganz realisierbar, denn Kurswagen werden aus betrieblichen Gründen stets am Schluß bzw. an der Spitze eines Zuges eingestellt.

Wagenstandanzeiger

REIHENFOLGE DER WAGEN



Abb. 2. Wer einen größeren Bahnhof auf seiner Anlage hat, sollte nicht versäumen, ebenfalls solche Wagenstandsanzeiger aufzustellen (ein miniature natürlich). Sie sind übrigens bei der DB nicht einheitlich, sondern weisen – wie die Abb. 1 bis 3 bereits erkennen lassen – auf jedem Bahnhof eine etwas andere Ausführung auf. Dieser hier – einer von den vielen des Stuttgarter Hbf's – besteht aus einer beleuchteten Glasscheibe, eingefasst von eloxierten Metallrahmen. – Vorschlag für die Anfertigung im Kleinen: Fotografieren, maßstäblich verkleinern und ein entsprechendes Rahmengerüst anfertigen.

Abb. 3. Zwar nicht direkt vor unserer Haustür, aber immerhin auf dem Nürnberger Hauptbahnhof steht dieser nicht gerade sehr feudale Wagenstandsanzeiger, bei dem die Züge komplett auf Kartonstreifen aufgezeichnet sind und nicht durch einzelne Wagen- bzw. Lokschildchen wie in Abb. 1 und 2 zusammengestellt werden.

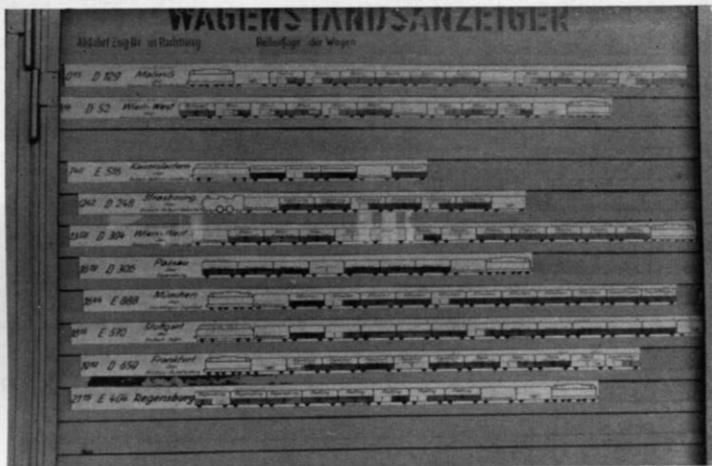


Abb. 1. Auf nahezu allen größeren Bahnhöfen sind derartige Wagenstandsanzeigetafeln aufgestellt, aus denen die Reisenden den Stand der Wagen allgemein oder der Kurswagen im besonderen entnehmen und sich dementsprechend auf dem Bahnhof positionieren können. Und wir können uns nicht nur über den Stand der Speisewagen (hier von uns durch Kreuze hervorgehoben), sondern auch gleich noch über den Stand der Schlafwagen (liegendes L), Postwagen (Bogen mit Punkt) und Packwagen (Kästchen) orientieren. Die kleineren Kästchen deuten an, daß es sich um kombinierte Pack-Personenwagen handelt. Bemerkenswert ist, daß einige der Packwagen mitten im Zug eingestellt sind (was durch angehängte Kurswagen bedingt sein dürfte). Diesen Wagenstandsanzeiger entdeckten wir in Bielefeld.

Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht?

Bevor man eine Modellbahn-Lot in die Hand nimmt, sollte man doch besser die Gebrauchsanleitung lesen! Dann wären wir nämlich schon früher darauf gekommen, daß man zum Umpolen der Arnold-E 10 (s. Heft 6/XVIII, S. 285) keinen Lötkolben benötigt, sondern nur die Drehgestelle zu vertauschen braucht – wie es eben in der Gebrauchsanleitung steht. Da eine solche „geniale“ Konstruktion aber nicht alltäglich ist und folglich auch nicht zu vermuten war, haben wir in dieser Richtung gar nicht erst probiert – und sind prompt um drei Ecken herum trotzdem zum Ziel gekommen. Ja, ja – manchmal sieht man tatsächlich den Wald vor lauter Bäumen nicht – jau werkli!



Vor 15 Jahren ist diese Anlage keineswegs entstanden, aber damals wäre mancher froh gewesen, wenn ihm eine solche Detailgestaltung in H0-Größe möglich gewesen wäre, wie sie hier auf einem Arnold-Messemotiv aus dem Jahre 1966 dargeboten wird.



Schwierigkeiten beim Einbau von Bürkle-Magneten

Aufgrund Ihres außerordentlich interessanten und sehr klaren Berichtes über die Umstellung von Wechselstromloks auf Gleichstrombetrieb mittels Bürkle-Magnet habe auch ich mich an die Arbeit gemacht, leider allerdings wohl gerade die in dieser Beziehung schwierigste Lok erwischt: die Krokodil-Lok von Märklin. Um den Bürkle-Magneten richtig einzubauen zu können, mußte ich an verschiedenen Stellen des Chassis Material wegnnehmen und auch an den Polschuhen des Permagageten selbst die Rundung für den Anker nachfeilen, damit sich der Anker frei drehen konnte. Die Lok läuft nunmehr zwar im Gleichstrombetrieb, aber nicht ganz so ruckfrei wie vorher bei Wechselstrombetrieb, obwohl der Anker vollkommen frei läuft. Was kann man da tun, um einen gleichmäßigeren Lauf zu erzielen?

E. K. in L.

Die Antwort der Redaktion:

Wir haben uns in dieser Angelegenheit an die Firma Bürkle als Hersteller der Austausch-Permagagete direkt gewandt und folgende Stellungnahme erhalten:

Beim Einbau von Bürkle-Magneten kommt es mitunter vor, daß beim Zusammentreffen ungünstiger Toleranzen Rahmen oder Magnet-Polschuhe oder auch beide etwas nachgearbeitet werden müssen. Diese Arbeiten sind aber nicht so schwierig, als daß sie nicht mit einfachstem Werkzeug (Feile) von jedermann durchgeführt werden könnten. — Da der Wirkungsgrad eines Motors um so besser ist, je kräftiger das Magnetfeld ist, wird der Luftspalt zwischen Feldmagnet und Anker möglichst klein gehalten. Deshalb sind auch die Bürkle-Magnete so eng toleriert, daß ggf. die erwähnten kleinen Nacharbeiten in Kauf genommen werden müssen, um ein Maximum an Motorleistung zu erzielen.

Hinsichtlich der Laufeigenschaften ist gerade die Krokodil-Lok mit ihrem breiten Feldmagnet und dem dreiteiligen Anker ein großes Sorgenkind. Für dieses (zwangsläufig) starke Permanentmagnetfeld müßte man eigentlich einen steiligen Anker haben. Zusammen mit der Firma Schieck, Stuttgart, haben wir jedoch Versuche durchgeführt, um die Laufeigenschaften zu verbessern. Nach unseren Erfahrungen bringt ein Umwickeln des Ankers bereits eine wesentliche Verbesserung. Insbesondere geht die Stromaufnahme von bis zu 2 Ampere auf etwa 0,6—0,7 Ampere zurück und die Anfahreigenschaften werden besser. Anstelle der bisher 135 Windungen auf jedem Ankerhorn sind im gleichen Wickelsinn 200 Windungen mit einer Drahtstärke von 0,15 mm aufzubringen. Wer das Umwickeln nicht selbst vornehmen



Der „Tanz um den Maibaum“

den die Messebesucher in diesem Jahr am Preiser-Stand bewundern konnten, ist förmlich eine Art Familien-Motiv: gemeinsam von den Herren Preiser Senior und Junior gestaltet. Der Senior zeichnete sowohl die Wappen des Maibaumes als auch die Verzierungen des Gastrohofs, während der Junior-Chef den „Rest“ besorgte. Der Maibaum selbst ist ein natural-Fichtenstamm, der mit einer kleinen Preiser-Fichte gekrönt wurde (Gesamthöhe 19 cm). Der Kranz besteht aus verdreillitem Eisendraht und wurde mit grüner Wolle umwickelt. Er hängt an Bändern aus bunter Nähseide und hat einen Durchmesser von etwa 25 mm. Die spiralförmig um den Stamm gewickelte Girlande besteht ebenfalls aus grünen Wolfsfäden, desgleichen die Girlande am Tanzpodest. Und belebt wurde das Ganze mit den neuen Preiser-Figuren (siehe auch Messebericht in Heft 5/XVIII, S. 229—231).

will, kann sich an die Firma Schieck, Stuttgart, Olgastrasse 59 b wenden, die diese Arbeiten gern übernimmt. Entsprechendes gilt im übrigen auch für die Anker der Märklin-Loks 3010, 3017 und 3025.“

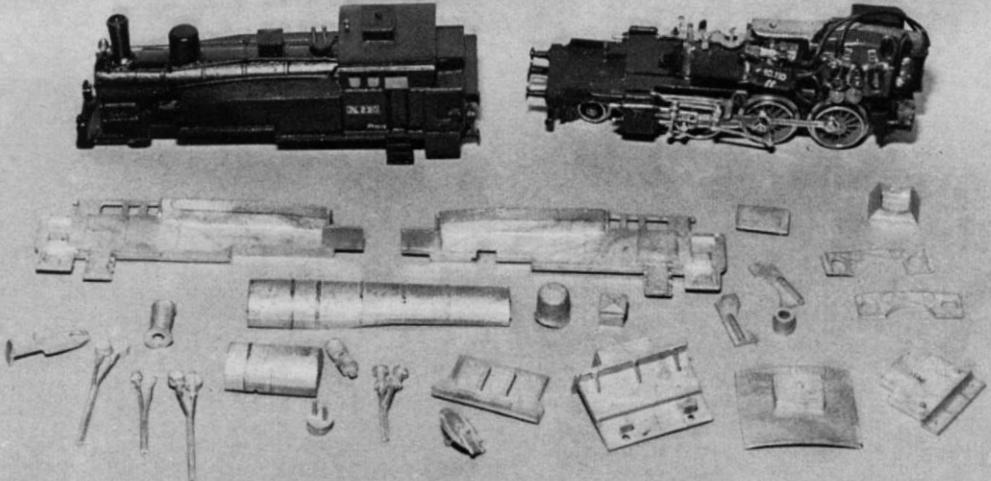


Abb. 1. Die Baukasten-74 und ihre Einzelteile. Hinten links ein fertig montiertes Gebäude, rechts daneben ein bereits präpariertes BR 24-Chassis. Im Vordergrund sämtliche Teile des Gehäusebausatzes (von denen einige durch besser detaillierte Teile von Heinzl ersetzt werden sollten; s. Abb. 4).

BR 74 0-3 aus einem GEM-Gehäusebausatz der Fa. Vossler, Bonn und einem Märklin-BR 24-Fahrgestell.

Die Tenderlok der DB-Baureihe 740-3 — alias preußische T 11 — zählt mit zu den besonderen Lieblingswünschen der Modellbahner (s. a. Heft 2/XVIII, S. 53). Viele haben sich darum bereits ein Modell dieser Lok selbstgebaut, oftmals unter Verwendung des Fahrgestells der Märklin-BR 24. Letztere ist ebenfalls eine 1'C-Maschine; deren Chassis paßt recht gut für diesen Zweck, wenn auch die Radabmessungen und die Lage der Vorlaufachse nicht ganz dem Vorbild entsprechen. Aber man hat damit immerhin ein fertiges Fahrgestell mit einwandfrei funktionierendem Antrieb, der für viele trotz aller Bemühungen ein unüberwindliches Hindernis beim Selbstbau einer betriebsfähigen Lok darstellt. Mit einem solchen Chassis braucht man sich „nur“ noch ein passendes Gehäuse (das ja nicht funktionieren, sondern nur passen muß) zu bauen — und schon ist eine Lok fertig.

Dankenswerterweise wird nun — wie bereits in Heft 2 erwähnt — durch einen neuen Bausatz (englischer Fertigung), den die Fa. Vossler, Bonn, Dreieck 7, in Deutschland vertreibt, die Herstellung eines 74er-Gehäuses wesentlich vereinfacht. Dieser Bausatz (Abb. 1) enthält die Gußteile, aus denen das Gehäuse zusammengesetzt wird. Zweckmäßigerweise verwendet man dazu einen der bekannten Zweikomponenten-Metallkleber, wie z. B. Uhu-plus. Kontaktkleber (wie Pattex, Uhu-Kontakt o. ä.) sind nach unseren Erfahrungen in diesem

Fall nicht zu empfehlen, weil sie praktisch keine Lagekorrektur der Einzelteile erlauben, ohne die es im vorliegenden Fall nicht geht.

Das Löten der Teile ist gleichfalls nicht ratsam, weil das für die Gußteile verwendete Metall einen recht niedrigen Schmelzpunkt hat und beim Löten zu leicht davonfließen kann. Man versuche weiterhin nicht, alle Teile auf einmal zusammenzukleben; besser ist zweifellos, immer nur stufenweise vorzugehen. So klebt man z. B. zunächst einmal erst die Seitenwände mit der Rückwand zusammen und zwar so, daß der Kessel später mit leichter Spannung zwischen die Wasserkästen eingesetzt werden kann (Abb. 3).

Bei Zusammenbau kann man sich im großen und ganzen nach der dem Bausatz beigegebenen Anleitung richten. Wir empfehlen jedoch noch einige zusätzliche Änderungen (s. Abbildungen 2 u. 4), die dem Aussehen der fertigen Lok zum Vorteil gereichen. Wichtig ist auch, daß man alle Teile vor dem Zusammenkleben von allen Angußresten, Formgraten usw. befreit. Das kann man mit einer kleinen Feile und einem scharfen Bastelmesser tun. Das Metall, aus dem die Teile gegossen sind, ist nämlich verhältnismäßig weich und läßt sich leicht schneiden. Es ist andererseits aber auch äußerst bruchempfindlich, so daß man die Teile möglichst keiner allzustarken Belastung aussetzen darf.

Wenngleich beim Zusammenbau des Bau-

Abb. 2. Zusätzliche Änderungen (gegenüber der Bausatz-Anleitung) am Märklin-Chassis. A: Es ist zweckmäßigerweise nicht nur der Zapfen mit dem Gewindeloch für die Gehäusebefestigungsschraube abzusägen, sondern gleich der ganze, in der Bauanleitung schraffiert gezeichnete Gußteil des Chassis. B: Vom Motorträger sind etwa 2-3 mm abzufeilen bzw. zu sägen, damit das Gehäuse weit genug nach vorn gerückt werden kann. (Aus dem gleichen Grund sind ggf. auch die hinteren Polschuhspitzen eines Bürkle-Feldmagneten abzufeilen!) C: Die Führungsblöcke (für das Gehäuse) am Chassisende sind um etwa 1-1,5 mm flacher zu feilen. (Die Änderungen A und C haben den Zweck, das Gehäuse etwas tiefer zu setzen, damit nicht nur das Gesamtbild besser dem Vorbild entspricht, sondern der Vorderteil des Gehäuses auch richtig auf dem Chassis aufliegt!) Die für das Märklin-Gehäuse vorgesehenen Stifte an der Unterseite der Führungsblöcke sind ebenfalls abzufeilen. D: Die Bahnräumer sind vom Chassis abzusägen, um Platz für den mit der Kupplung ausschwenkenden Luftkessel zu schaffen. E: Den Luftkessel, aus 5 mm starkem Rundmaterial gefertigt, klebt man an günstigsten an der Kupplung des Deichselgestells fest. Da ist er dann der Kupplung keinesfalls im Wege (was er zweifellos wäre, wenn man ihn am Chassis befestigen würde). Ein Gußstück für den Luftkessel ist im Bausatz leider nicht enthalten. F: Die Märklin-Puffer sind herauszuziehen und durch Heinzl- oder Voegele-Puffer zu ersetzen. Da diese aber einen zu dünnen Schaft haben, sind noch kleine Metallröhrenchen (innen 2 mm \varnothing , außen 3 mm \varnothing , Bohrung im Chassis entsprechend aufreissen) auf den Montageschaft aufzukleben. G: Am hinteren Ende des Chassis wurde anstelle des im Bausatz enthaltenen, bruchempfindlichen und etwas klobigen Guß-Kupplungshaken ein fester Haken aus Blech ähnlich denen der Märklin-BR 89 (3000) mit Uhu-plus angeklebt.

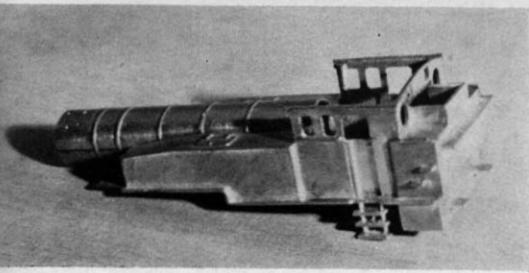
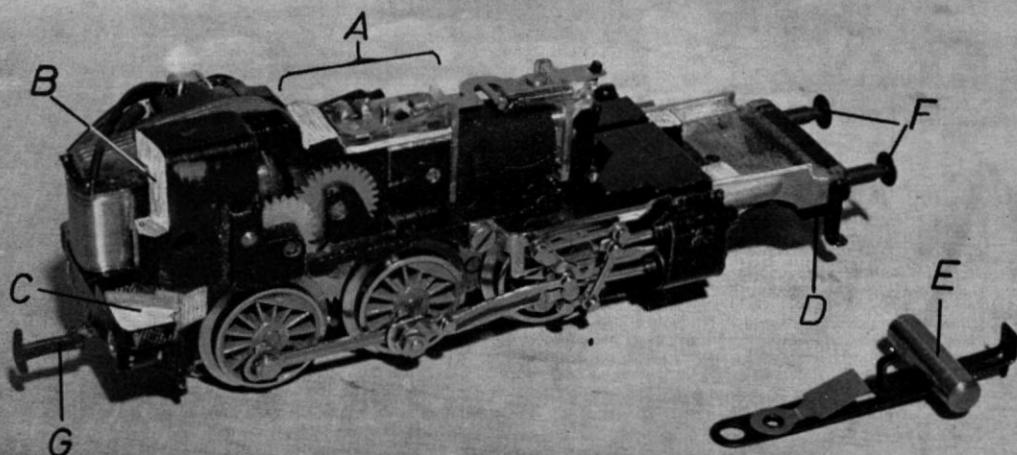


Abb. 3. Gehäuse im Zwischenbaustadium: Der Kessel ist in die erste Baugruppe, bestehend aus Seitenteilen und Rückwand eingesetzt. Apropos Kessel: dessen Stirnflächen schabt man in der Mitte leicht konkav aus, damit die leider etwas gewölbte Innenfläche des Rauchkammerdeckels richtig eingebettet wird und zwischen Deckel und Kessel kein Spalt klapft. Das Ausschaben der Kesselstirn ist einfacher als das Einebnen der Deckel-Innenseite.

satzes auch noch allerhand Arbeit zu tun ist, so wird einem doch die Anfertigung der Hauptteile erspart und das allein bedeutet schon eine immense Zeiterparnis. Gewiß, diese Bausatzlok (d. h. Bausatz und Chassis) kostet schon einige Mark, aber viel billiger dürfte ein vollkommener Selbstbau auch nicht werden, wenn man sich alle Teile — Lokräder, Motor, Puffer, Messing-Blech und -Vollmaterial usw. — erst kaufen muß, ganz abgesehen von dem erforderlichen Werkzeug. Zum Bau der Bausatzlok benötigt man nicht mehr als eine Laubsäge, eine Feile, ein Bastelmesser und ggf. eine kleine Handbohrmaschine, sowie einen kleinen Schraubenzieher, also eigentlich nur die Werkzeuge, die man als Modellbahner sowieso grundsätzlich haben sollte, auf keinen Fall jedoch eine Drehbank o. dgl. Das sollte man bei der Beurteilung dieses Bausatzes mit berücksichtigen.

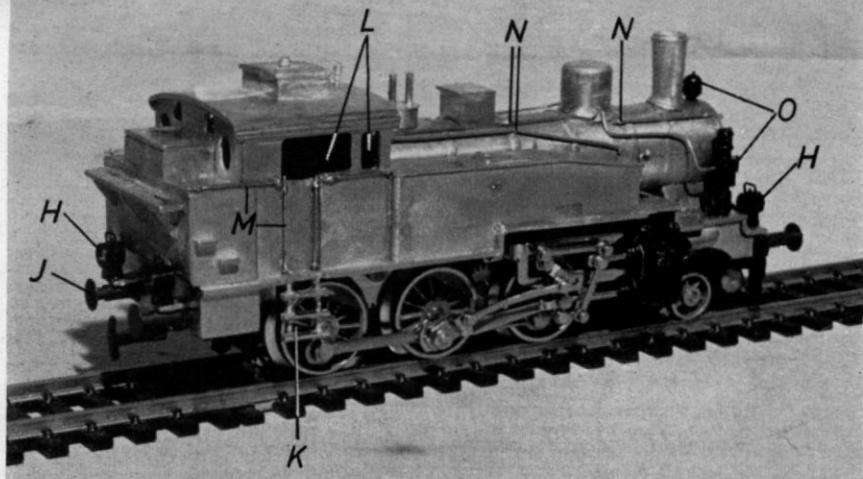
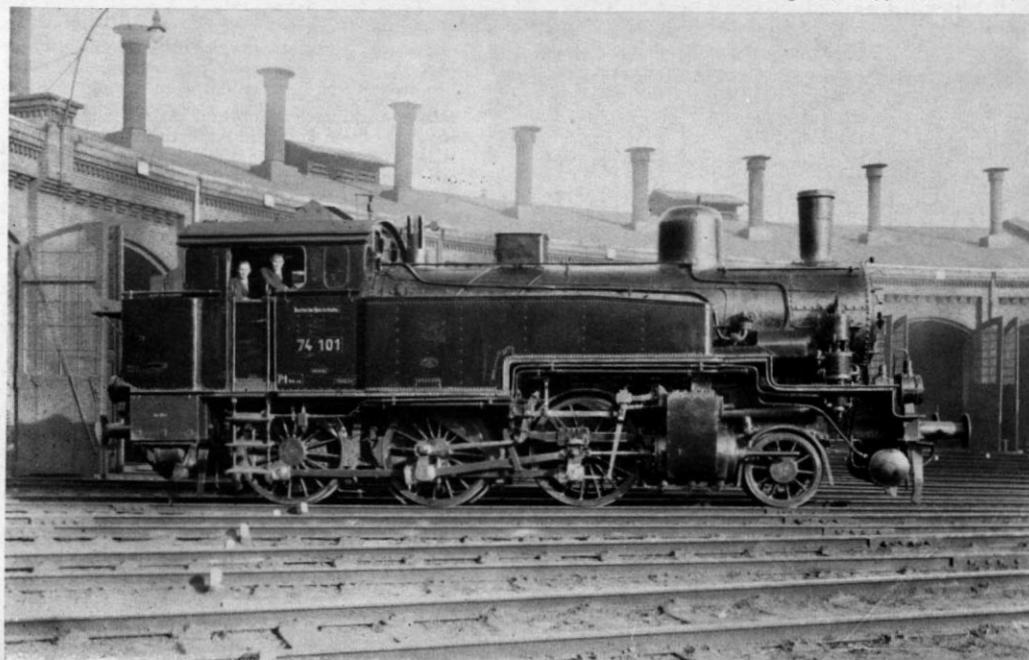


Abb. 4. Änderungen am Bausatzgehäuse. H: Die unschönen Loklaternen aus Metall-Guß wurden durch Heinzl-Laternen ersetzt (vorn und hinten). J: Anstelle der Gußpuffer verwendet man auch hier Voegele- bzw. Heinzi-Puffer. (Bei Federpuffern Märklin-Chassis ggf. hinter den Montagelöchern der Gehäuserückwand noch ausbohren, um Platz für die Pufferstangen zu schaffen.) K: Die Zwischenräume zwischen den Leiterstufen wurden äußerst vorsichtig ausgebohrt und ausgefeilt. Vorsicht! Diese Leiterchen brechen sehr leicht ab; können aber ggf. mit Uhu-plus wieder angeklebt werden. Wer sich etwas mehr Arbeit machen will, fertigt sich aus Riffel-Blech und Ns-Draht noch zierlichere Leitern! L: Die Höhe der seitlichen Führerstandsfenster wurde leicht vergrößert und der Steg zwischen zweitem Fenster und Führerstandtür gemäß Abb. 5 ganz entfernt, da die 2 kleinen Einzelfenster zwar in etwa dem einstigen Bauzustand dieser Loktype entsprechen, aber dennoch ungewöhnlich und fremd wirken. M: Die angegossenen Griffstangen wurden abgeschabt und durch richtige Griffstangen aus Heinzl-Teilen (Splinte und Umlaufstangen) ersetzt. N: Die etwas großen Splinte aus dem Bausatz wurden gleichfalls gegen die zierlicheren Heinzl-Splinte ausgetauscht. O: Glocke und Speisepumpe wurden durch die entsprechenden Teile von Heinzl ersetzt, die wesentlich detaillierter sind. Schließlich noch ein Montage-Hinweis: Der Rauchkammersattel (Zwischenstück zwischen Kesselvorderseite und Bausatzteil D), ist erst nach dem Anpassen des Gehäuses und der vorderen Laufbleche (Bausatzteile A und B) festzukleben, und zwar so, daß die Vorderkante des Rauchkammersattels genau mit der Vorderkante des Kessels übereinstimmt. Ggf. sind die beiden Paß-Stege auf Bausatzteil B etwas zu kürzen.

Abb. 5. Wer noch mehr Details anbringen bzw. einige Teile noch mehr dem Vorbild angleichen will (z. B. die Form des Zylinderblocks), für den möge dieses Bild vom Vorbild ein Anhaltspunkt sein.

Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal.



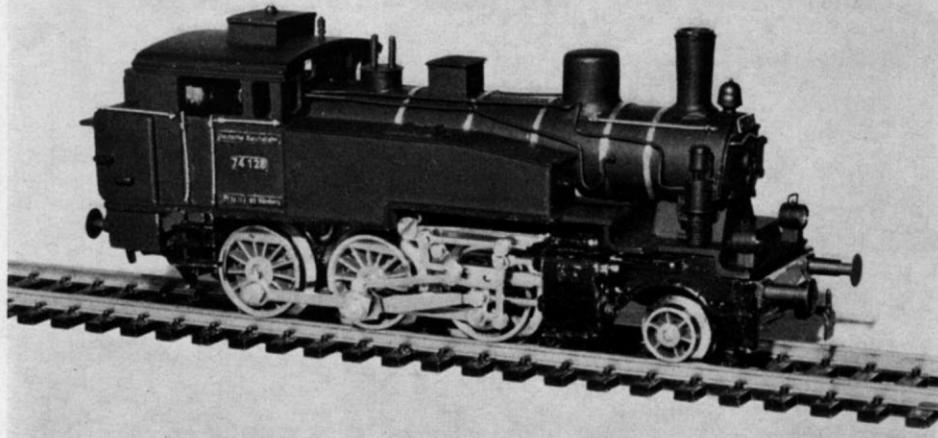


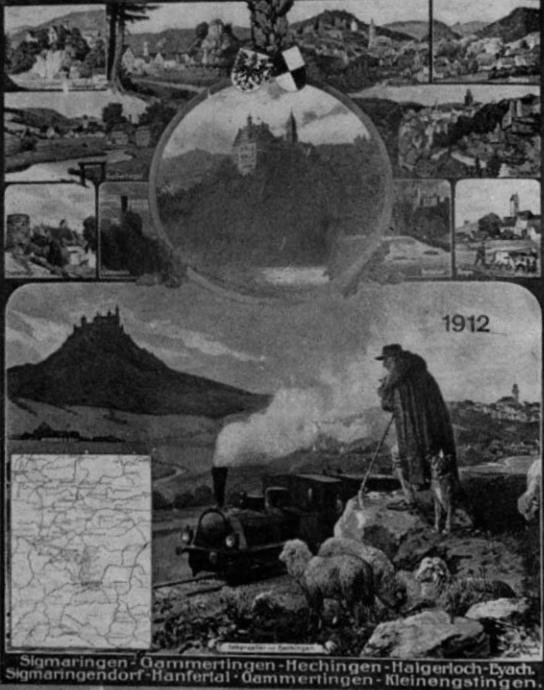
Abb. 6 . Dieses Bild zeigt das gute Stück nach der Endmontage. Das Gehäuse wurde matt-schwarz gespritzt, die Kesselringe, Griffstangen (Rohre jedoch nicht) wieder blank geschabt und schließlich auch die Loknummernschilder aufgeklebt. Wir haben solche von der Fa. Schnabel verwendet, die aus geätztem Messingblech bestehen. Will man dagegen eine Lok darstellen, die im Bundesbahndienst steht, dann sind evtl. die Lokschilder der Fa. Schüller, Stuttgart, geeigneter, weil diese auf Fotopapier hergestellt werden und eine weiße Schrift zeigen (wie sie bei den DB-Loks üblich ist bzw. den Leichtmetallschildern ähnlicher sieht). Die sichtbaren Zahnräder wurden mit einem All-Stabilo-Stift schwarz gefärbt (man kann auch einen Fettstift nehmen), weil sie im blanken Original-Zustand doch etwas zu auffällig glänzen. Lackfarbe o. ä. sollte man hierbei aber nicht verwenden, weil sonst die Gefahr des Verklebens der Zähne besteht. Nach dem Lackieren kann man die Fenster des Führerstandes noch mit Cellophane hinterkleben.

Einen Ablaufberg

findet man auf den Heim-Modellbahnanlagen höchst selten. Auf diesem hier hat gerade eine V 60 einen Zug über den „Eselsrücken“ gedrückt und der letzte Wagen rollt seinem Zielgleis zu. Erbauer dieser Anlage ist Herr G. Knuth, Vynen.



HOHENZOLLERISCHE LANDESBAHNEN



Sigmaringen - Gömmertingen - Hachingen - Halterloch - Baden.
Sigmaringendorf - Hanfertal - Gömmertingen - Kleinengstingen.



Eisenbahn- Werbeplakate – Spiegelbilder ihrer Zeit

Runde 30 Jahre, nachdem die erste deutsche Eisenbahn in Betrieb genommen wurde, kam man auf die Idee, die Eisenbahn als Werbeträger zu verwenden, nicht nur, um für die Bahn selbst zu werben, sondern auch für die Werbung anderer „Branchen“. Dieses Jubiläum wird fachgerecht mit einem eigenen Plakat (oben) gefeiert, dessen moderne grafische Gestaltung – wie auch die des Bundesbahn-Plakates (links unten) – in reizvollem Kontrast zum Werbeplakat der Hohenzollerischen Landesbahn aus dem Jahre 1912 steht (das wir seinerzeit auf der IVA entdeckt haben).



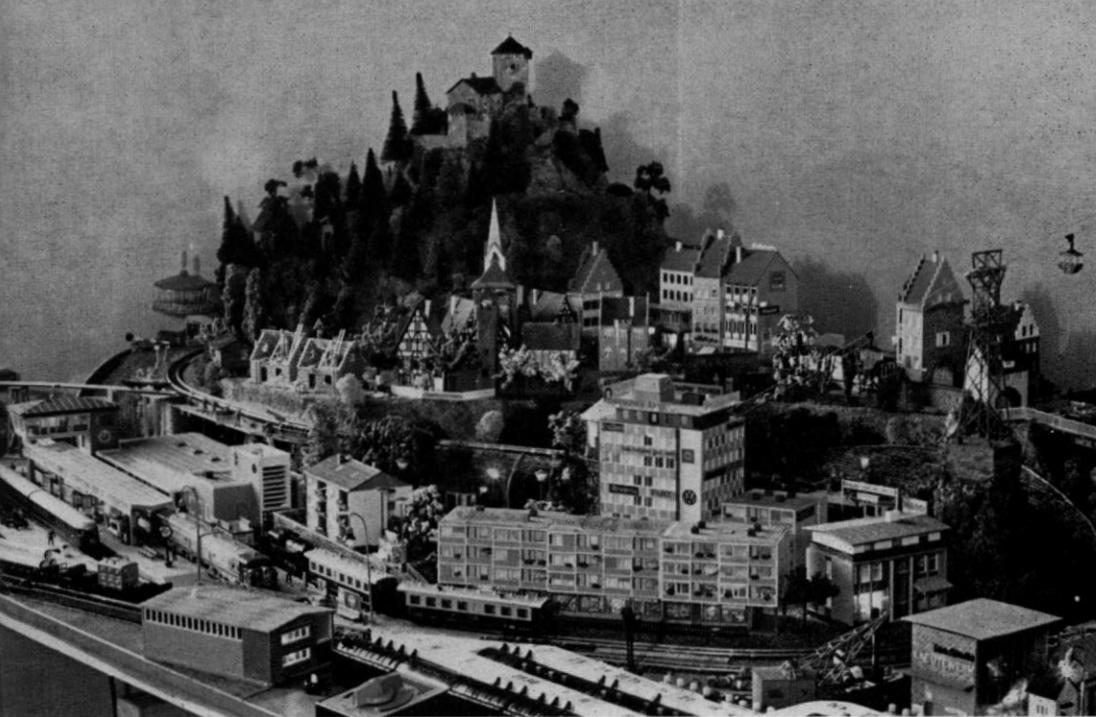
Fahr lieber mit der Bundesbahn



am besten mit der Rückfahrkarte
in den Urlaub
bis zu 40% ermäßigte Fahrpreise
belebige Fahrtunterbrechung

Spaß an der Freud' ...

... das ist gewissermaßen das Grundmotiv, nach dem Herr Horst Flohr aus Wetzlar seine „V+T-TT-Anlage“ aufgebaut und gestaltet hat. „V+T“ ist dabei keineswegs eine neue Baugröße, sondern bedeutet ganz einfach Vater und Tochter, womit gleichzeitig wieder einmal unter Beweis gestellt wird, daß Mädchen nicht nur an Puppen Gefallen finden. – Fallt Sie die weitere Bezeichnung „TT-Anlage“ angesichts gewisser H0-Gebäude mit Skepsis erfüllt, dann sei Ihnen die Ansicht des Erbauers nicht vorenthalten, daß gar viele dieser Gebäude im strengen Sinn eigentlich doch viel besser zu TT passen würden (wozu wir an dieser Stelle keinen Kommentar geben wollen).





Etwas eng geht es zwar zu auf der V+T-TT-Anlage des Herrn Flohr, aber nur so hat er alle seine Ideen und Anregungen verwirklichen können. Bemerkenswert ist das moderne Talstationsgebäude der Kanzelwandbahn (Bild unten), das aus Bausätzen des Kibri-Stellwerkes „Neu-Ulm“ – zwar free-lance, aber doch irgendwie ansprechend – entstanden ist. Bis vor kurzem stand an seiner Stelle das im Bild oben am rechten Bildrand hinter dem modernen Bau gerade noch hervorspitzende kleinere Bauwerk. Vorteilhaft (für den Gesamteindruck) dürfte sich auch die Entfernung des etwas arg sperrigen Hochhauses ausgewirkt haben, an dessen Stelle sich nunmehr ein Parkplatz befindet.



Gleisdreiecke

— und ihre Probleme
beim Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromsystem mit Oberleitung

Kehrschleifen und Gleisdreiecke sind „Gleisfiguren“, die zwar – schaltungstechnisch gesehen – mitunter einiges Kopfzerbrechen bereiten (können), insbesondere wenn es sich um Strecken mit Oberleitungsbetrieb handelt, andererseits jedoch nicht unwe sentliche Vorteile bringen können. Viele Modellbahner haben das bereits seit langem erkannt und deshalb tauchen diese Gleisfiguren in den verschiedensten Streckenplänen immer wieder auf. Bereits in einem der ersten in der MIBA veröffentlichten Streckenplänen ist ein Gleisdreieck enthalten (Abb. 1). Kehrschleifen und Gleisdreiecke sind aber keinesfalls auf die Modellbahn beschränkt, sondern es gibt diese auch bei den großen Bahnen, sogar in den „unmöglichsten“ Anordnungen, wie Abb. 3, 4 und 16 unter Beweis stellen.

Nachdem über die Schaltungstechnik der Kehrschleifen (mit und ohne Oberleitung) bereits mehrfach berichtet worden ist (u. a. in den Heften 10/XIII, 14/XIII, 16/XIV und 14/XV), sollen heute einmal

die Gleisdreiecke an der Reihe sein. Prinzipiell unterscheiden sich diese hinsichtlich der Grundschaltungen nicht allzusehr von den Kehrschleifen, (s. a. Abb. 2 u. 5), doch nachdem die Elektrifizierung bekanntlich die schwache Seite vieler Modellbahnfreunde ist, sollen die entsprechenden Schaltungen doch einmal etwas ausführlicher behandelt werden, zumal Herr Jilgen vom MEC Wiesbaden in den nachfolgenden Ausführungen auch einige neue Überlegungen mit eingearbeitet hat.

Zunächst sei aber in Abb. 2 erst einmal das schaltungstechnische Grundprinzip eines Gleisdreieckes dargestellt, wie es praktisch seit eh und je bei reinem Unterleitungsbetrieb angewendet wird. Auf dieses Prinzip lassen sich im allgemeinen alle Gleisdreieckschaltungen zurückführen.

Sobald eine Oberleitung hinzukommt, wird die Sache jedoch etwas komplizierter. Und hierüber hat sich Herr Jilgen einige Gedanken gemacht, die wir im folgenden wiedergeben:

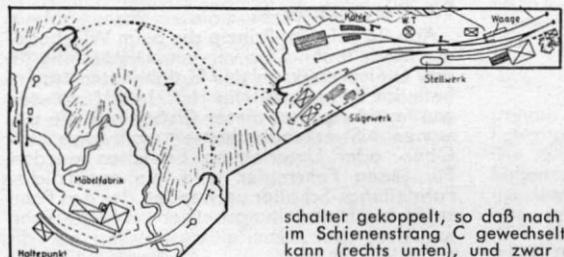


Abb. 1. Bereits dieser erstmals in Heft 5/I veröffentlichte Streckenplan-Entwurf für eine Kleinanlage weist ein Gleisdreieck auf (gestrichelte Linienführung im Berg) und entspricht im Prinzip der Abb. 6. (Maßstab für H0 etwa 1:40).

schalter gekoppelt, so daß nach dem Umstellen dieser Weiche die Polarität im Schienenzweig C gewechselt ist und der Zug in Richtung C-A fahren kann (rechts unten), und zwar rückwärts. Nach der Ankunft in A werden die Weichen bei A und B umgestellt und der Fahrregler umgepolzt: Der Zug kann nunmehr vorwärts von A nach B fahren und ist somit gewendet.

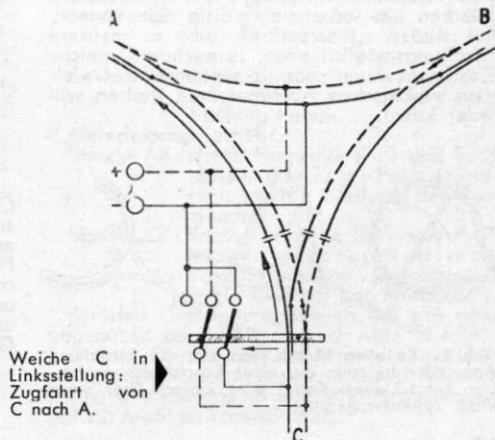
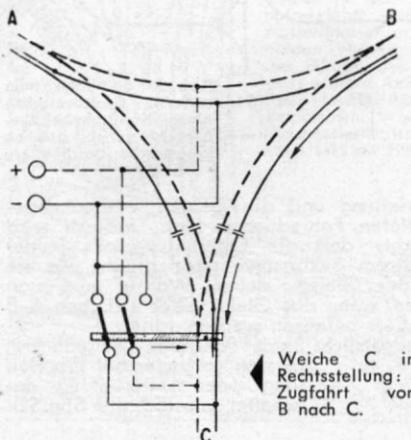




Abb. 3 und 4. Obgleich der Platz für eine — zumindest für das Wenden von Loks — zweifellos günstigere Drehscheibe hier ohne weiteres vorhanden wäre, hat man am Brenner-Paß dieses Gleis-Fünfeck installiert, dessen einer „Ast“ sogar noch die Haupt-Durchgangsleise quert! Unglaublich aber wahr! Bei der großen Bahn ist eben nichts unmöglich!

Foto und Zeichnung: Alfred Sippel, Neurath.

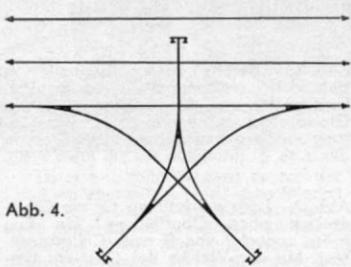


Abb. 4.

Bei Anlagen mit Gleisdreiecken wird es sich oft um solche handeln, die im Prinzip aus einem Gleisoval bestehen, aus dem über ein Gleisdreieck eine Strecke abzweigt und in einem Kopfbahnhof endet (Abb. 6), wobei die Strecken ein- oder mehrgleisig sein können. Für diesen „Normalfall“ gibt es mehrere Schaltungsmöglichkeiten, je nachdem, welche Einschränkungen man akzeptieren und welchen elektrischen Aufwand man treiben will (oder kann).

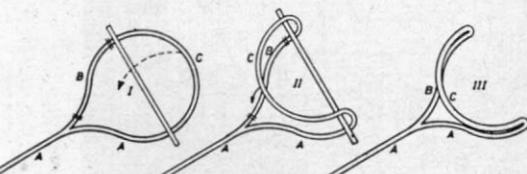


Abb. 5. So etwa könnte man sich die Entstehung eines Gleisdreieckes aus einer Kehrschleife denken: Der Kehrschleifen-„Kreis“ wird einfach über einen Stock zusammengefaltet.

Schaltungsprinzip I

Abb. 10 zeigt im Prinzip die beim Wiesbadener Modellbahn-Club verwendet Schaltung für das Gleisdreieck an der Einfahrt zum Hauptbahnhof. Wie bereits in Heft 16/XIV erläutert wurde, können auf dieser Clubanlage die einzelnen Streckenabschnitte wahlweise mit Ober- oder Unterleitung betrieben werden. Für jeden Fahrregler wird ein zusätzlicher Fahrleitungs-Schalter verwendet, der den Fahrstrom bei Unterleitungs-Betrieb an beide Fahrschienen, bei Oberleitungs-Betrieb an die

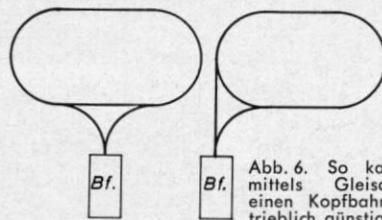


Abb. 6. So kann man mittels Gleisdreiecken einen Kopfbahnhof betrieblich günstig an eine Ringstrecke anschließen.

Oberleitung und die beiden zusammengeschalteten Fahrschienen legt. Dadurch wird erreicht, daß die Oberleitungsloks immer Fahrstrom bekommen, ganz gleich, wie sie auf den Gleisen stehen. Worauf muß man achten, wenn das Gleisdreieck zwischen A-B und C-B befahren werden soll?

Grundsätzlich: Beide Fahrpulte (F1 und F2) müssen entweder auf Oberleitung oder Unterleitung geschaltet sein. (Schalter S1 u. S2).

1. Oberleitungsbetrieb:

Strecke AB und CB: Beide Fahrpulte müssen gleiche Polarität haben:
Gleiche Stellung der Polwender (nicht mit eingezzeichnet, da in F1 bzw. F2 enthalten).

2. Unterleitungsbetrieb:

Strecke AB: Beide Fahrpulte müssen gleiche Polarität haben (gleiche Stellung der Polwender).

Strecke CB: Beide Fahrpulte müssen unterschiedliche Polarität haben (entgegengesetzte Stellung der Polwender).

Das sieht zunächst etwas schwierig aus; nach kurzer Zeit hat man jedoch den Bogen 'raus und es klappt immer. Wer auf "Nummer Sicher" gehen will, kann an den Trennstellen ein Polaritätsrelais P nach Abb. 9 einbauen. Dieses Relais schaltet mit seinen Kontakten p1 und p2 automatisch bei falscher Polarität die betr. Trennstrecke ab. Dies geschieht auch, wenn bei gleicher Polarität beide Fahrpulte sehr unterschiedliche Fahrspannungen haben, also bei stark abweichender Stellung der Fahrregler. Das Relais muß bei 12 V sicher ansprechen, darf aber nicht zuviel Strom verbrauchen. Beim Wiesbadener Club werden hierfür Fernmelderelais verwendet.

Schaltungsprinzip II

Diese Schaltung (Abb. 11) gestattet bei Verwendung von 4 Fahrpulten (Fo 1, Fo 2, Fu 1 und Fu 2) wahlweisen und gleichzeitigen Ober- und Unterleitungsbetrieb. Jeder ge-

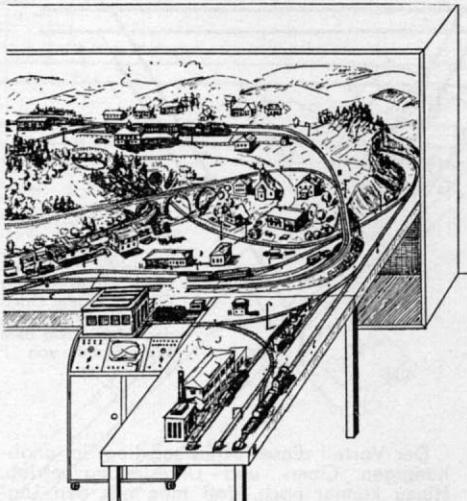


Abb. 8. Hier ist der Lokschuppen mit Schiebebühne über ein Gleisdreieck an die Zufahrtsgleise angeschlossen. Im übrigen ist diese Skizze eine gute Anregung für die Erweiterung von Klappanlagen. (Plan 65 aus „90 MIBA-Streckenpläne“).

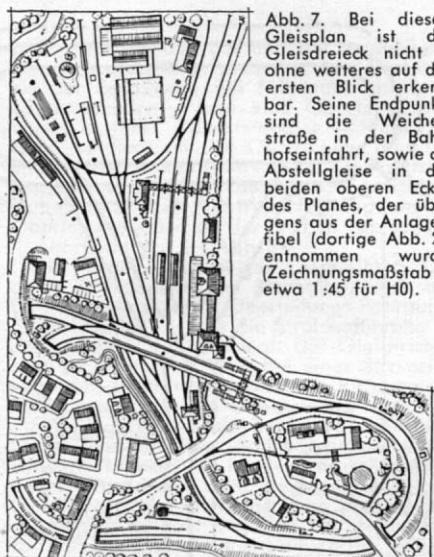


Abb. 7. Bei diesem Gleisplan ist das Gleisdreieck nicht so ohne weiteres auf den ersten Blick erkennbar. Seine Endpunkte sind die Weichenstraße in der Bahnhofseinfahrt, sowie die Abstellgleise in den beiden oberen Ecken des Planes, der übrigens aus der Anlagenfibel (dortige Abb. 20) entnommen wurde. (Zeichnungsmaßstab etwa 1:45 für H0).

frennte Streckenabschnitt hat hier je einen Fahrregler für Ober- und für Unterleitung. Die Oberleitungsfahrpulte (Fo 1 und Fo 2) haben zusätzlich einen Umschalter und können wahlweise mit dem einen Pol an die eine oder andere Fahrschiene angeschlossen werden. Beim Befahren des Gleisdreiecks zwischen AB und CB ist folgendes zu beachten:

1. Unterleitungsbetrieb

Grundsätzlich: Beide Fahrpulte (Fo 1 und Fo 2) müssen gleiche Polarität haben (gleiche Stellung der Polwender).

Strecke AB: Beide Umschalter (S1 und S2) müssen gleiche Stellung haben.

Strecke CB: Beide Umschalter (S1 und S2) müssen verschiedene Stellung haben.

2. Unterleitungsbetrieb:

Strecke AB: Beide Fahrpulte (Fu 1 und Fu 2) müssen gleiche Polarität haben (gleiche Stellung der Polwender).

Strecke CB: Beide Fahrpulte (Fu 1 und Fu 2) müssen unterschiedliche Polarität haben (entgegengesetzte Stellung der Polwender).

Für den Unterleitungsbetrieb hat sich also gegenüber der Schaltung nach Abb. 10 nichts geändert. Ordnet man die Fahrpulte und Umschalter auch räumlich entsprechend Abb. 11 an, so sind die Regler- und Schalterstellungen optisch leicht zu kontrollieren.

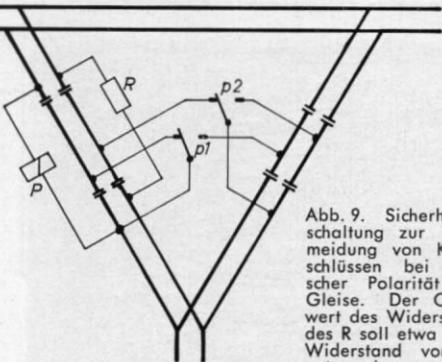


Abb. 9. Sicherheitsschaltung zur Vermeidung von Kurzschlüssen bei falscher Polarität der Gleise. Der Ohmwert des Widerstandes R soll etwa dem Widerstand von P entsprechen.

Der Vorteil dieser Schaltung liegt im unabhängigen Ober- und Unterleitungsbetrieb. Hinzu kommt noch, daß man nur den Umschalter umzulegen braucht, wenn einmal eine Ellok in den Bahnhof eingefahren ist und eine zweite Ellok, die „andersrum“ auf den Gleisen steht, ausfahren soll.

Auch für Anlagen, die im Prinzip nur einem Gleisoval entsprechen (also keine Gleisdreiecke, Kehrschleifen usw. haben), ist ein dergleicher Umschalter für den Oberleitungs- betrieb zweckmäßig. Man setzt dann alle Strecken-Elloks mit den masseführenden Rä-

dern auf die inneren Schienen des Ovals und die Rangier-Ellok im Bahnhof mit ihren masseführenden Rädern auf die äußeren Schienen. Ist z. B. ein Zug in den Bahnhof eingefahren, so legt man den Umschalter um und rangiert auf den gleichen Gleisen mit der Rangier-Ellok, wobei die Strecken-Elloks stromlos bleiben.

Diese Schaltung ist auch für das Oberleitungssystem nach Herrn Dr. Horn (Heft 1/ XVIII) verwendbar, wenn man anstelle der vier normalen Fahrpulte zwei der zu diesem System gehörenden Spezialfahrräder benutzt (Heft 1/ XVIII, S. 7). Beim Überfahren der Trennstellen muß man auch hier auf gleiche Stellung der Polwender achten, da sonst die Lokräder einen Kurzschluß verursachen.

Schaltungsprinzip III

Diese Schaltung für eine zweigleisige Strecke (Abb. 12) entspricht im Prinzip der Schaltung nach Abb. 11, die zusätzlichen Umschalter der Oberleitungsfahrpulte sind jedoch durch die Umschalterrelais RF 1-4 (z. B. Fleischmann-Relais 522) ersetzt. Diese Relais werden automatisch durch die fahrenden Elloks so umgeschaltet, daß die Fahrstromzuführung (oder -rückführung) immer über die „richtige“ Schiene erfolgt. (Die Fahrpulte für den Unterleitungsbetrieb sind in Abb. 12 weggelassen; sie werden wie gewohnt angeschlossen). Der Schaltungsaufwand ist natürlich erheblich höher als bei Abb. 10 u. 11. Für den Oberleitungs- betrieb sind außer den 4 Fahrgrelern F1-4 noch 8 Gleichrichter J-Q, 8 Stromrelais S-Z

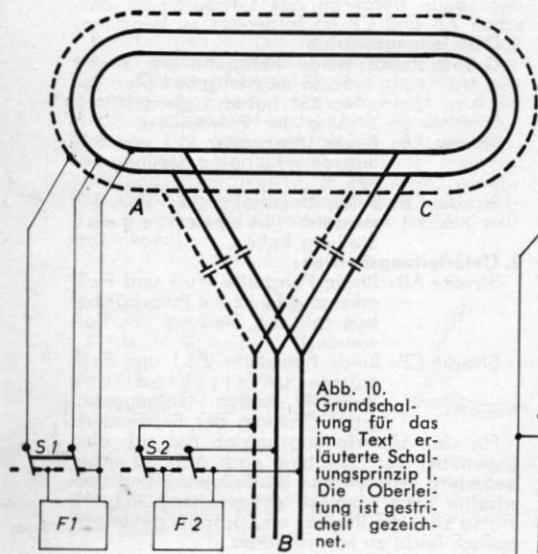


Abb. 10.
Grundschat-
lung für das
im Text er-
läuterte Schal-
tungsprinzip I.
Die Oberlei-
tung ist gestrichelt
gezeichnet.

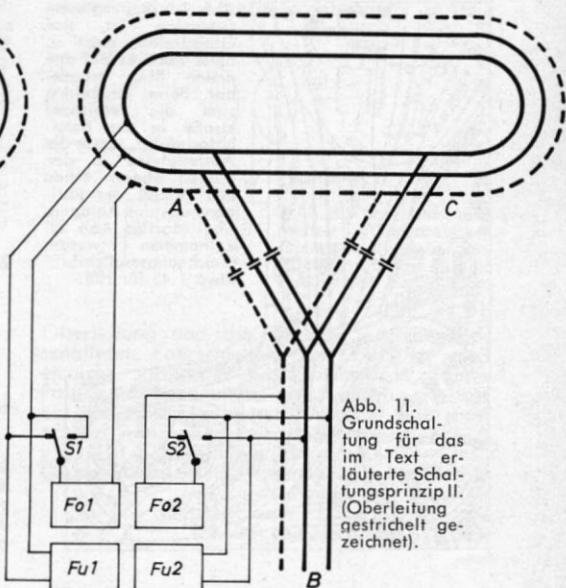


Abb. 11.
Grundschat-
lung für das
im Text er-
läuterte Schal-
tungsprinzip II.
(Oberleitung
gestrichelt ge-
zeichnet).

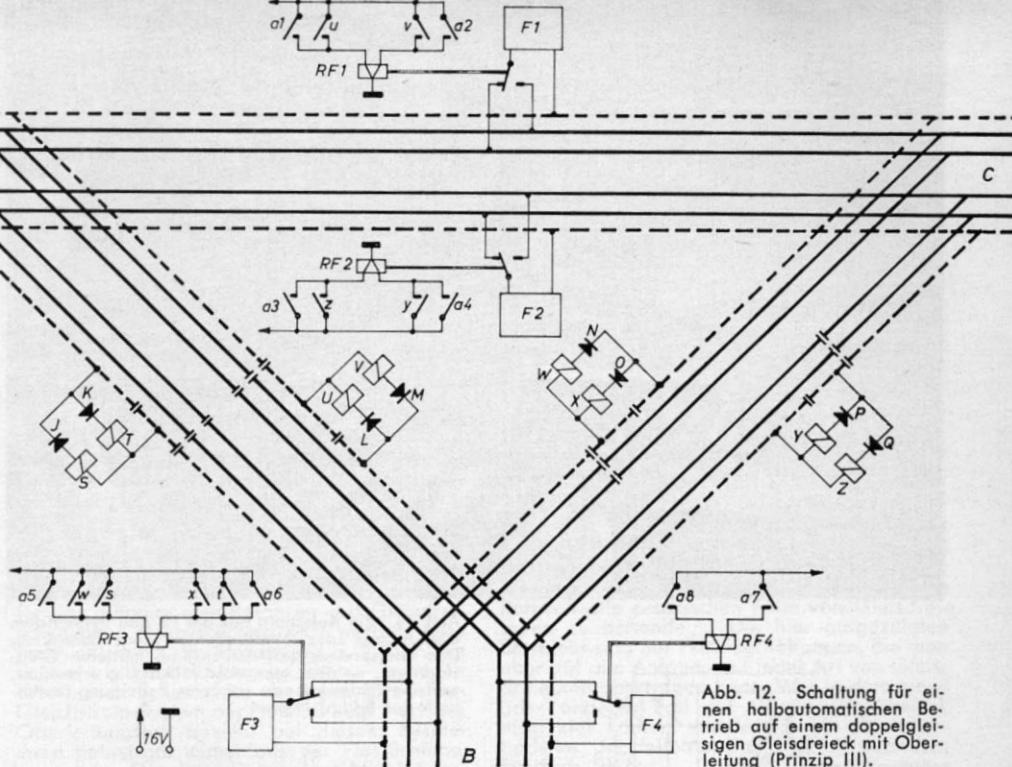


Abb. 12. Schaltung für einen halbautomatischen Betrieb auf einem doppelgleisigen Gleisdreieck mit Oberleitung (Prinzip III).

(z. B. Fabrikat Conrad) und die genannten 4 Umschaltrelais RF erforderlich. Zum Verständnis der Schaltung muß folgendes vorausgeschickt werden: Wenn eine Oberleitungslok vorwärts fährt (Führerstand 1 in Fahrtrichtung), so liegt an der Oberleitung plus (+) und an der linken Fahrschiene (in Fahrtrichtung) minus (-). Bei Fahrt in Gegenrichtung (Führerstand 2 in Fahrtrichtung) liegt an der Oberleitung – und an der rechten Fahrschiene in Fahrtrichtung + (Abb. 5).

Die Stromrelais in der Oberleitung sind durch Gleichrichter so geschaltet, daß das Umschaltrelais des Oberleitungs-Fahrrutes der folgenden Strecke die Stromzuführung an die „richtige“ Schiene legt. Die Gleichrichter sind so gezeichnet, daß bei einer Stromrichtung von + nach – der Strom in Richtung der Pfeilspitze durch den Gleichrichter fließt.

Fährt z. B. eine Ellok von A nach B mit dem Führerstand 2 voraus, so liegt an der Oberleitung – und an der rechten Fahrschiene +. Beim Überfahren der Trennstrecke in der Oberleitung spricht Relais S an und schaltet mit seinem Kontakt das Umschalterelais RF 3 so, daß der Fahrstrom an die rechte Schiene

(in Fahrtrichtung) gelegt wird. Die Drucktasten a 1 bis a 8 ermöglichen die Umschaltung der Relais RF 1 bis RF 4 vom Stellpult aus, um den Fahrstrom für Oberleitungsbetrieb von Hand an die eine oder andere Fahrschiene zu legen. Beim Befahren der anderen Strecken erfolgen die Schaltungen in entsprechender Weise.

Alle drei Schaltungen lassen sich je nach Anlageverhältnissen variieren. Die Schaltung nach Abb. 10 bietet den Vorteil, mit nur 2 Fahrrümpfen und 2 doppelpoligen Umschaltern (Kippschalter) auszukommen, pro Fahrreglerbereich ist aber nur Ober- oder Unterleitungsbetrieb möglich. Dafür fährt die Ellok immer, gleich „wieherum“ sie auf den Schienen steht. Die Schaltung nach Abb. 11 er-

Abb. 13. Die Fahrtrichtung ist grundsätzlich abhängig von der Polung am Gleis.





Abb. 14. Ein Ausschnitt aus der im Bau befindlichen Club-Anlage des Wiesbadener Modellbahn-Club. Das Gleisdreieck befindet sich im mittleren Gleisstockwerk, ist aber hier nicht vollständig erkennbar, weil die Endweichen in größerer Entfernung (außerhalb des Bildes) liegen.

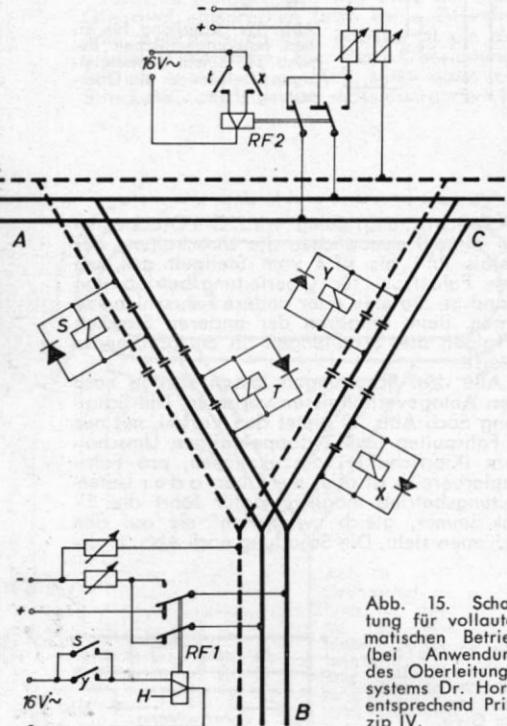


Abb. 15. Schaltung für vollautomatischen Betrieb (bei Anwendung des Oberleitungssystems Dr. Horn) entsprechend Prinzip IV.

fordert 4 Fahrpulse, erlaubt aber gleichzeitigen Ober- und Unterleitungsbetrieb auf einem Streckenabschnitt.

Die Schaltungen nach Abb. 10 u. 11 dürften für die meisten Anlagen nach dem Zweileiter-Zweischienen-Gleichstrom-System die zweckmäßigsten Lösungen für Gleisdreiecke darstellen und ohne Schwierigkeiten in die Praxis umzusetzen sein. Schaltung Abb. 12 ist etwas für Freunde der Automatik und Relaischaltungen und verlangt außer Kenntnissen in der Schaltungstechnik auch eine gut gefüllte Modellbahnkasse. Trotzdem ist auch mit dieser Schaltung ein vollautomatischer Betrieb nicht zu erreichen, da die Ober- und Unterleitungs-fahrpulse von Hand auf gleiche Polarität an der zu überfahrenden Trennstelle eingestellt werden müssen. Für das Oberleitungssystem nach Herrn Dr. Horn ist diese Schaltung nicht zu verwenden.

Schaltungsprinzip IV

Da bei dem Oberleitungssystem des Herrn Dr. Horn Vor- und Rückwärtsfahrt bei Ober- und Unterleitungsbetrieb durch die Polarität der beiden Fahrschienen gesteuert wird und an der Oberleitung immer – (minus) liegt, lässt sich für dieses System ein vollautomatischer Betrieb bei Gleisdreiecken erreichen.

Abb. 15 zeigt das normale Gleisdreieck ähnlich der Schaltung Abb. 11. In den beiden

Kritische Betrachtungen

zur Anlagenplanung

Im Laufe der Jahre haben wir viele Anlagen und Gleispläne von Modellbahnfreunden in unserer MIBA gesehen und begutachtet. Dennoch fällt einem bei kritischem Betrachten auf, daß so manche „Modellbahn“ in den Kinderschuhen stecken geblieben ist, d. h., eigentlich ist sie trotz manchmal gekonnter Landschaftsgestaltung nur eine simple Spielzeugbahn geblieben. Gewiß, wir wollen alle mit unserer

Bahn fahren und suchen durch diese „Spielerei“ einen Ausgleich gegenüber unserem Beruf, aber wir sollten doch als gewissenhafter Modellbahner daran denken, daß wir in jeder Hinsicht ein Vorbild haben.

Vielleicht ahnen Sie noch nicht, worauf ich hinaus will. Es geht mir weniger um unbedingte Vorbildtreue (da unsere Bahn mehr oder weniger nur ein Kompromiß sein kann),

Horn'schen Fahrpulten werden jedoch anstelle der Polwender Umschalterelais RF 1 und RF 2 (z. B. Fleischmann 522) verwendet, die als Polwender für Vor- und Rückwärtsfahrt von Hand, für das automatische Befahren von Gleisdreiecken aber elektrisch gesteuert werden. Dies geschieht durch die Stromrelais S, T, X, Y. Sie liegen – in Fahrtrichtung gesehen – immer in der rechten Schiene, an der beim Zweileiter-Gleichstrom-System der Plus-Pol liegt. Auch die Oberleitungslok bezieht bei diesem System ihren Fahrstrom immer aus der Plus-Schiene, da an der Oberleitung konstant Minus liegt. Diese Relais sprechen sowohl bei Ober- als auch bei Unterleitungsbetrieb nur dann an, wenn sie in Fahrtrichtung rechts liegen. Die Gleichtreiber s, t, x, y schalten nun vor Überfahren der Trennstelle den folgenden Streckenabschnitt automatisch auf die richtige Polarität, ohne daß ein Handgriff erforderlich ist (wenn man von der Geschwindigkeitsregelung absieht).

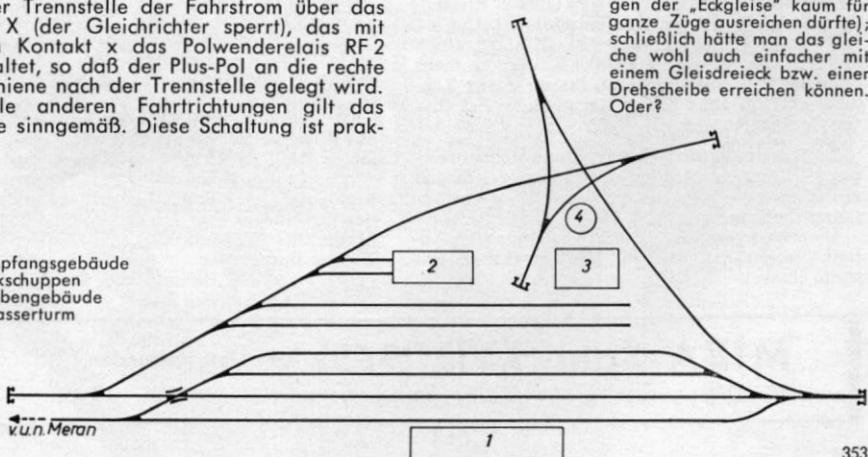
Fährt z. B. ein Zug von B nach C, so fließt vor der Trennstelle der Fahrstrom über das Relais X (der Gleichtreiber sperrt), das mit seinem Kontakt x das Polwenderelais RF 2 umschaltet, so daß der Plus-Pol an die rechte Fahrschiene nach der Trennstelle gelegt wird. Für alle anderen Fahrtrichtungen gilt das Gleiche sinngemäß. Diese Schaltung ist praktisch die einzige, die das vollautomatische Befahren von Gleisdreiecken im Ober- und Unterleitungsbetrieb ermöglicht.

Es ist natürlich nicht möglich, in diesem Rahmen alle praktischen Fälle von Gleisdreiecken zu behandeln. Die hier aufgezeigten Beispiele sind nur Prinzipschaltungen, die man aber auf alle Anlagen mit jeder Art von Gleisdreiecken übertragen kann. Wer in dem einen oder anderen Fall mit seinem Gleisdreieck nicht klar kommt, wende sich an den Wiesbadener Modellbahn-Club, 62 Wiesbaden, Postfach 5062.

N. Illgen, Wiesbaden

Abb. 16. Noch ein weiterer außergewöhnlicher Vorbild-Fall: Herr Dr. R. Lüning aus Brambauer entdeckte dieses Gleisfünfeck im Endbahnhof der Strecke Meran-Mals in Südtirol. Das Geheimnis um

das „Warum“ dieser Fünfecke (s. a. Abb. 3 u. 4) ist noch ungelüftet (zumal die Nutzläden der „Eckgleise“ kaum für ganze Züge ausreichen dürfte); schließlich hätte man das gleiche wohl auch einfacher mit einem Gleisdreieck bzw. einer Drehscheibe erreichen können. Oder?



sondern darum, daß viele der Gleisanlagen nicht dem entsprechen, was man von einer Modellbahn erwartet. Und darüber sollte einmal gesprochen werden, denn man hat manchmal den Eindruck, daß viele sich nicht das zu Herzen nehmen, was WeWaW in der MIBA oder in der Anlagenfibel schreibt.

Gehen wir davon aus, daß in der Anlagenfibel gesagt wird, unsere Modellbahn solle eine Komposition aus Eisenbahn und Landschaft sein. Sie soll also dem Vorbild wenigstens hinsichtlich der Gleise und deren unmittelbarer Umgebung so nah wie möglich kommen. Auf Grund dieser Erkenntnis müssen wir also beim Bau unserer Anlage doch folgende Punkte als unser Ziel betrachten:

1. Ansprechendes, rangierfreudiges Bahnhofsgelände, mit entsprechenden Nebengleisen (BW, Ladegleis, Industrieanschlüsse, Express etc.) ausgestattet. Lieber ein Gleis zu viel, als eins zu wenig.

Das Bahnhofsgelände ist doch das wichtigste Requisit unserer Bahn. Hiermit steht und fällt unsere Tätigkeit als Bahnhofsvorsteher, Lokführer, Lademeister etc. Wenn wir nicht genügend rangieren können, werden wir dazu verleitet, die Züge nur den Bahnhof durchfahren zu lassen. Dabei gibt es so viele vorbildliche Motive zum Rangieren. Ich selbst bin deshalb aus gutem Grund ein eifriger Verfechter des Kopfbahnhofes als Hauptteil einer Anlage.

2. Ausreichende, verdeckte Abstellmöglichkeiten für möglichst viele Züge unter der Anlagenplatte, auf Zusatzbrett oder ähnlichem.

Dieses ist der zweitwichtigste Punkt für unsere Anlage. Die verdeckten Abstellgleise bieten erst die Abwechslung, die wir im Bahnhofsgebiet unbedingt brauchen, soll der Betrieb nicht langweilig werden. Die Züge sehen ja letzten Endes nicht alle gleich aus. Wenn also ein Zug den Bahnhof verlassen hat, so wird in Wirklichkeit als nächster Zug kaum ein vollkommen gleich aussehender eintreffen. Erst die nicht sichtbaren Abstellgleise schaffen die Variation und bieten die Möglichkeit, einen anderen Zug mit vielleicht 1-2 Wagen mehr oder weniger ankommen zu lassen. Dann können wir auch ohne Komplikationen im Bahnhof rangieren.

3. Eine möglichst naturgetreue Gleisverlegung. Hierüber wäre lediglich zu sagen: Lieber ein Gleis zu wenig, als eins zu viel. Siehe Anlagenfibel etc.

Wenn wir all diese Punkte auf unserer Anlage verwirklicht haben, fehlt praktisch nur noch einer:

4. Aufstellung eines Fahrplanes und Fahren nach bestimmter Zeit. Wenn wir schon dem Vorbild nacheifern, so kommen wir ihm doch am nächsten, wenn wir auch seinen Fahrplan übernehmen. Es gibt doch für alle Anlagen entsprechende vergleichbare Orte, die das gewünschte Fahrzeugaufkommen und die Zugdichte aufweisen, die wir auf unserer Anlage haben müssen. Und es ist wahrhaftig doch nicht schwer, einen Fahrplan nach dem Kursbuch der DB aufzustellen; lediglich der Güterverkehr muß „mit Gefühl“ eingefügt werden.

Als Ortsbeispiele seien hier nur einige aufgeführt:

Freiburg (Brsg.)	TEE-, F-, D- und P-Züge
Donaueschingen	D- und P-Züge
Lindau i. B.	D- und P-Züge
	(im Grenzverkehr!!)

Neustadt (Schwarzw.) E- und P-Züge

In diesem Zusammenhang sei auch auf die bereits in der MIBA erschienenen diesbezüglichen Artikel hingewiesen.

Wenn man sich diese 4 Punkte zu eigen macht, so wird man eine Modellbahn erhalten, die auch in betrieblicher Hinsicht stets befriedigen wird. Alle Punkte sind, wie Sie jetzt erkennen werden, eine „Kampfansage“ gegen alle Gleisanlagen, bei denen sich die Züge in den Schwanz beißen, lustig Ringreihen fahren (auch wenn der Kreis etwas größer ist!) und dauernd durch den Bahnhof brausen. Ein einfacher Ringverkehr ohne genügende Ausweich- bzw. unterirdische Abstellmöglichkeiten, wie wir ihn selbst auf großen Anlagen entdecken, hat doch wirklich nichts mit einer Modellbahn und deren Vorbild zu tun. Wir wollen doch nicht eine Fahrt quer durch Europa machen, sondern das, was wir uns als eigene kleine Welt aufbauen, soll doch ein *kleiner Ausschnitt aus der Natur*, aus der Wirklichkeit sein. Und das können wir doch nur erreichen, wenn wir auch in betrieblicher Hinsicht unserem Vorbild über die Schulter schauen.

Nichts soll gegen die tatsächlich platzbeschränkten Modellbahner gesagt werden. Die Richtigen unter ihnen finden immer einen Ausweg, irgendwo im Tunnel oder auf einem Zusatzbrett einen oder zwei Züge verschwinden zu lassen.

Es mag sein, daß der eine oder andere jetzt Sand im Getriebe hat, aber man muß die Gemüter doch so ab und zu einmal wachrütteln. Also, nun führen Sie sich diese Gesichtspunkte nochmals vor Augen, und fahren auch Sie ab morgen Ihren P 4711 von irgendwoher (lies: verdecktes Abstellgleis) in Ihren Bahnhof Kleisterbach.

H. Dannenberg, Bensberg b. Köln

MIBA-Band XVII (1965) komplett gebunden

38,- DM plus nunmehr (infolge Portoerhöhung) 1,35 DM Versandkosten.



Abb. 1. Dieser Wagen ist gegenüber dem in der Zeichnung auf den nächsten Seiten dargestellten etwas jüngeren Datums, was vor allem an den verkleideten Langträgern erkennbar ist. Es ist ein C4üpwe (mit Faltenbalg!) der zum Zeitpunkt der Aufnahme (1950) im DER-Ferienexpress eingestellt war.

Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt/Dr. Scheingraber.

An der Spitze der
Wagen-Wunschliste

C4i-Eilzugwagen mit Doppeltüren

Abb. 2. Diese Aufnahme neuesten Datums zeigt, daß die doppeltürigen Eilzugwagen noch immer ihre Dienste tun, und zwar nicht nur wie hier in Hamburg, sondern nach unseren Beobachtungen so ziemlich im ganzen Bundesgebiet. Mit ihrer nicht übermäßig großen Länge würden sie somit – wie bereits mehrfach gesagt – ein bestens geeignetes Vorbild für D-Zug-Wagenmodelle abgeben, die auf kleinen Radien eingesetzt werden sollen. Sie werden nämlich nicht nur in Eilzügen, sondern auch in Schnellzügen eingestellt.



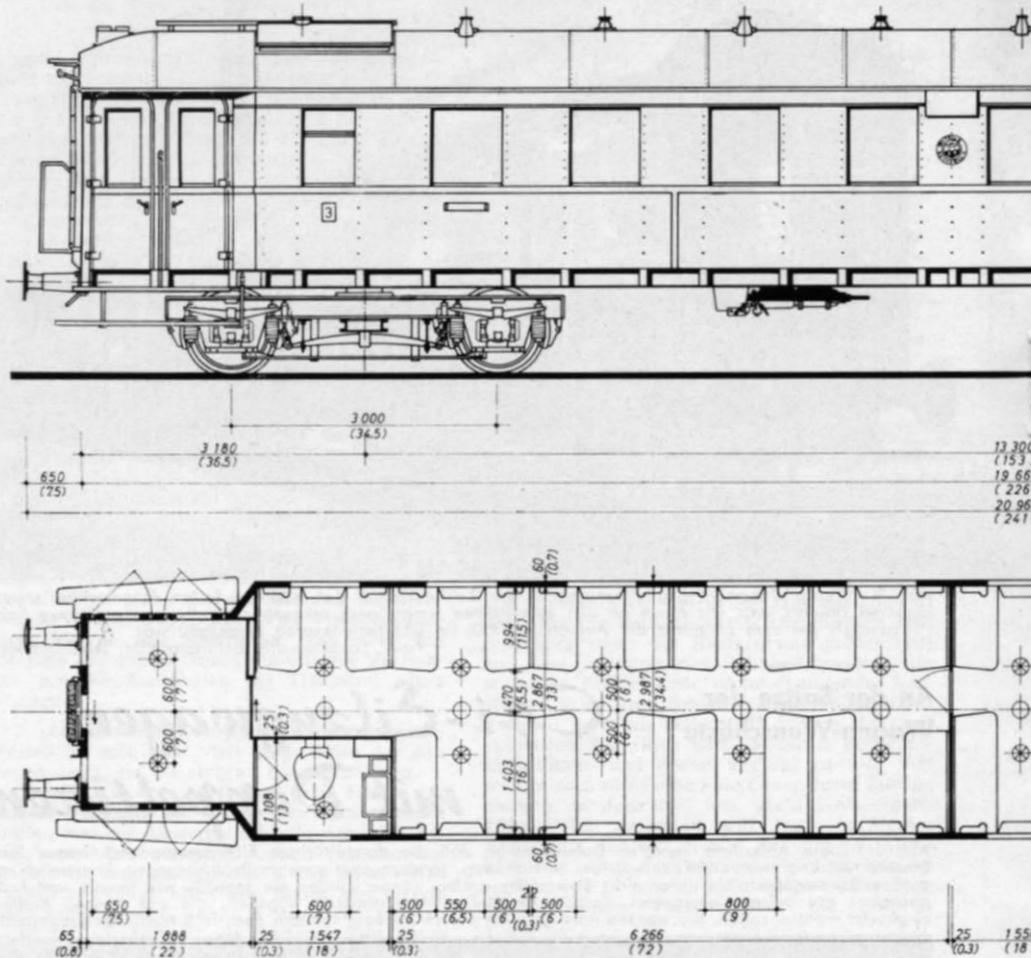


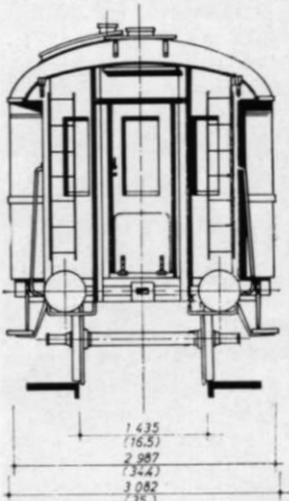
Abb. 3, 4 u. 5.
Seitenansicht,
Grundriß und
Stirnansicht.

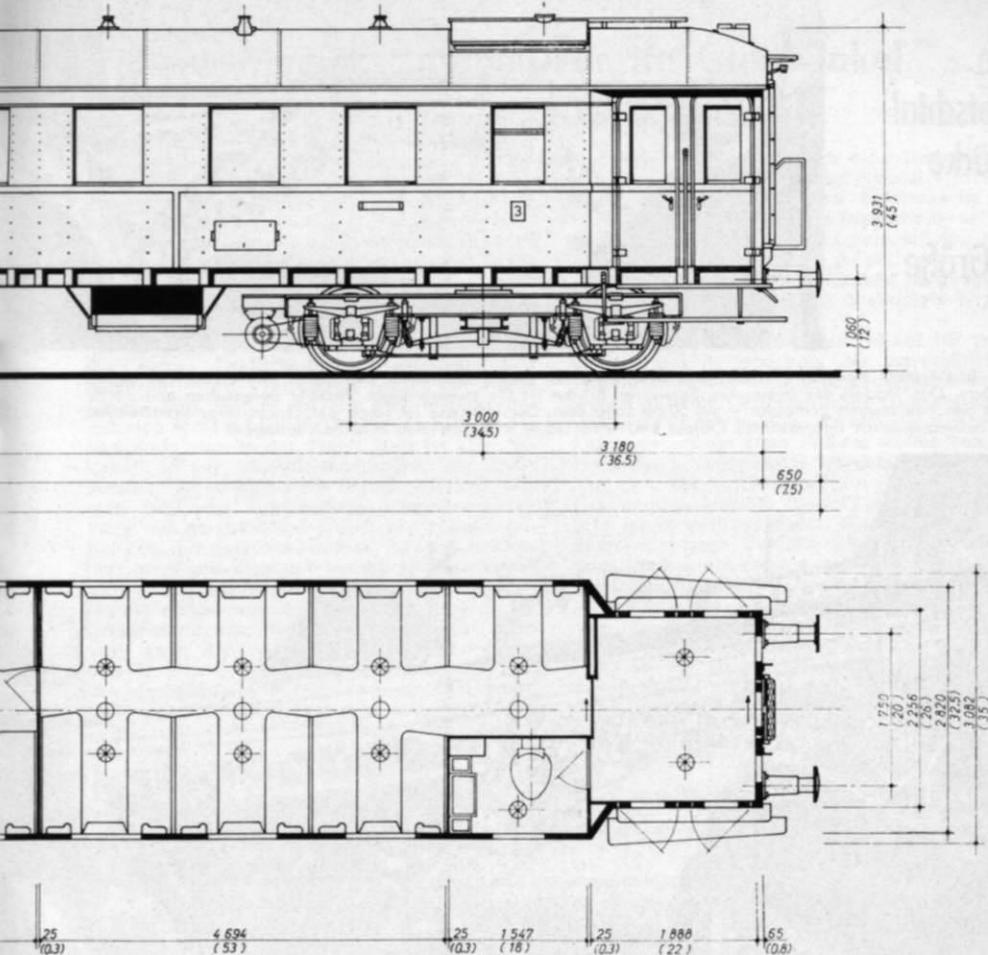
C4i - Eilzugwagen

mit Doppeltüren, Bauart 1930 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

Zeichnungen in 1/1-Größe für H0 (1:87) von Horst Meißner, Münster/W. Modellmaße in Klammern.

Mit unserer heutigen Bauzeichnung und den Abb. 1 und 2 stellen wir Ihnen den Wagentyp vor, der sich anlässlich der MIBA-Umfrage 1965 als absoluter Spitzenreiter hinsichtlich der Reisezugwagen-Wünsche herauskristallisierte. Es ist der Typ, der seinerzeit spe-





ziell für die Eilzüge der ehemaligen Reichsbahn entwickelt und gebaut wurde. Das auch für den in der Wagentypenkunde nicht so bewanderten Modellbahner auffallendste Merkmal dieser Wagen dürften die Doppeltüren an den Wagenenden sein, die einem schnelleren Ein- und Aussteigen der Reisenden dienlich sein sollen. Diese Doppeltüren sind jedoch nur bei den 3. Klasse-Wagen bzw. bei den gemischtklassigen Wagen auf der Seite der 3. Klasse-Abteile vorhanden (frühere 3. Klasse = jetzige 2. Klasse).

Es gibt bei diesen Wagen weiterhin mehrere Bauserien aus den verschiedenen Jahren, z. T. mit Faltenbalg-Ubergängen. Die ersten wurden bereits 1928 gebaut. Wir haben unserer Zeichnung die Bauart 1930 zugrunde gelegt, weil bei diesen das Untergestell, d. h. der Langträger, noch mit sichtbar ist. (Bei späteren Bauserien ist letzterer von der Seitenwandverblebung mit überdeckt; s. Abb. 1). Unseres Erachtens

gewinnt durch den sichtbaren Langträger der Wagen etwas an Aussehen und wirkt interessanter.

Bei diesen Wagen handelt es sich nun aber bei-
leibe nicht um Old-Timer, auch wenn sie aus der
Reichsbahnzeit stammen. Im Gegenteil, sie sind sogar
heute noch äußerst aktuell und verkehren bei der
DB noch en masse (s. Abb. 2) und werden nicht nur
im Eil- oder Personenzugdienst, sondern auch im
Schnellzugdienst eingesetzt. Da sie als H0-Modell
bei maßstäblicher Nachbildung nur etwa 24 cm lang
werden, sind diese Wagen das ideale Vorbild anstelle
übermäßig verkürzter H0-Schnellzugwagen und dürf-
ten deshalb von den Gegnern der maßstäblichen
26,4 m-Wagenmodelle besonders begrüßt werden,
wenn sie – wie bereits im Messebericht angekündigt
– als Liliput-Modelle erscheinen werden. Und dazu
dann noch den PwPost 4ü 28 (s. Heft 1 u. 5/XIV) –
es wäre ein idealer Zug ...

Die Bietschtal- Brücke in N-Größe...



... baute Herr Heinrich Kirchner aus Darmstadt für die im Entstehen begriffene Minitrix-Anlage seines Bruders. Das Modell der bekannten Schweizer Brücke ist für zweigleisigen Verkehr vorgesehen und dürfte – an den Fahrzeugen gemessen – gut 50 cm lang sein. Diese Brücke ist schon auf Grund ihrer Konstruktion ein außerordentlich interessantes Objekt und wird sicher manchen zum Nachbau anregen.



Der kleine Tip:

DB-Zeichen zum Ausschneiden

Das bekannte DB-Signet würde sich in manchen Fällen an einem Wagenmodell, einem Gebäude usw. recht gut ausnehmen, wenn man es in der nötigen Kleinheit zur Hand hätte. Leider hat man dies aber oft nicht, also lässt man den DB-Schmuck weg...

Es gibt aber einige DB-Druckschriften, in denen das DB-Zeichen im Text mehrfach vor-

kommt und zwar in Größen, die sich vielseitig verwenden lassen. Zwei dieser Druckschriften sind die Personal-Werbefaltblätter „Startsignal in eine sichere Zukunft“ und „Ihr Arbeitsplatz nach Wahl“, die auf die verschiedenen Beschäftigungsmöglichkeiten bei der DB hinweisen, bei den Bundesbahndienststellen erhältlich sind (kostenlos!) und eine ganze Reihe der DB-Signets enthalten. Man braucht sie nur fein säuberlich auszuschneiden und an den gewünschten Stellen aufzukleben. Werner Zahn, Reinbek

Vollmer-Ringlokschuppen für 10°-Gleiswinkel

von Rudolf Hofmeister, Roffhausen

In der Grundform des bekannten Ringlokschuppens von Vollmer müssen die Abstellgleise, die in den Schuppen hineinführen, in einem Winkel von jeweils 15° zueinander verlegt werden. Man hat damit offensichtlich den Lokschuppen an die vielverwendeten Drehscheiben von Fleischmann und Märklin angepaßt, deren Standgleisanschlüsse ebenfalls in einem Winkel von 15° angeordnet sind.

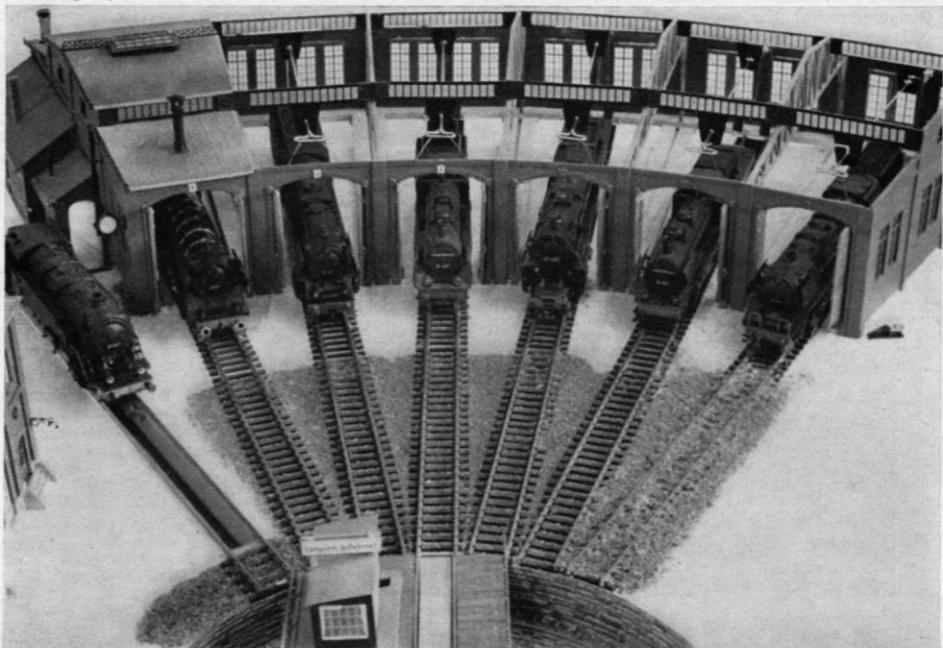
Legt man 6 Standgleise zugrunde, so nimmt die ganze Drehscheiben-Lokschuppeneinheit immerhin einen Viertelkreis-Sektor mit einem Radius von fast 60 cm ein und bedeckt damit eine recht erhebliche Fläche, sowohl in der Länge als auch in der Tiefe! Platz ist aber bekanntlich auf Modellbahnanlagen ein rarer Artikel und deshalb habe ich mir überlegt, wie man den vom Lokschuppen eingenommenen Platz wenigstens etwas reduzieren könnte. Dabei kam mir zustatten, daß die Längenentwicklung im allgemeinen und bei mir im besonderen nicht so kritisch ist wie z. B. die Tiefe. Ich überlegte: Wenn man den Winkel, in dem die Gleise zueinander liegen, etwas reduziert, dann wird zwar die von der Gesamtanlage Drehscheibe plus Lokschuppen eingenommene Fläche etwas länger, aber zumindest am hinteren Ende des Lokschuppens nicht mehr so breit.

Voraussetzung ist natürlich eine Drehscheibe, von der die Anschlußgleise ebenfalls in dem kleineren Winkel ausgehen. Letzteres ist bei mir der Fall, da ich mir die Drehscheibe selbst gebaut habe. Es dürfte aber auch bei den handelsüblichen Drehscheiben möglich sein, durch direkten Anschluß von kleinen Bogengleisstücken diesen geringeren Standgleis-Winkel zu erreichen.

Kurz: ich habe diesen Winkel auf 10° reduziert. Unter Beibehaltung der unveränderten Einfahrtstore des Vollmer-Lokschuppens mußte wegen des somit erforderlichen Gleisabstandes von etwa 75 mm in Höhe dieser Tore der ganze Lokschuppen um etwa 14,5 cm weiter von der Drehscheibe weggesetzt werden. Dadurch erhält man aber gleichzeitig ein etwas größeres Lokschuppen-Vorfeld, wie es auch beim Vorbild meist vorhanden ist. (Es gibt allerdings umgekehrt auch Vorbild-Fälle, bei denen die Lokschuppentore nahezu unmittelbar am Rand der Drehscheibengruben sind).

Nachdem der Gleiswinkel geringer ist, muß man nun die Rückwand des Lokschuppens bzw. die Rückwände „zusammenquetschen“. Zuerst habe ich deshalb den geänderten Grundriß auf der Grundplatte aufgezeichnet und den Plastik-Fundamentrahmen (Bauteil Nr. 1 in der Bau-

Abb. 1. Das ist der von Herrn Hofmeister umgebauten Vollmer-Lokschuppen, bei dem die Gleise nun im Winkel von 10° zu 10° zueinander verlaufen. Dadurch ist auch das Vorfeld vor den Lokschuppentoren größer und vorbildgerechter geworden. Bei den Rückwänden jedes Sektors ist der Mittelsteg zwischen den Fenstern offensichtlich schmäler geworden. (In der Original-Ausführung ist er etwa gleichbreit wie der Steg bei den Dachträgern).



satz-Anleitung) an die neuen Verhältnisse angepaßt. Dazu sind die hinteren Rahmenstege in den Ecken zu kürzen (untere Pfeile und schraffierte Flächen in Abb. 2). Beim Heraussägen der Stücke jedoch nicht zu schnell „fummeln“, weil sonst das Plastikmaterial zu heiß wird und hinter dem Sägeblatt wieder zusammenklebt! Die Rahmenteile sind dann wieder mit Plastik-Kleber zusammenzukleben. Klebestellen gut aushärten lassen und dann den Fundamentrahmen wie in der Bauanleitung beschrieben auf der Grundplatte befestigen. Auch die Seitenwände und die Dachträger können nun bereits aufgestellt und endgültig befestigt werden, desgleichen die Tore. Man achtet dabei besonders auf genaue senkrechte Ausrichtung!

Nun erfolgt das Einpassen der Rückwände. Diese sind wie bereits angedeutet „zusammenzuquetschen“, d. h. schmäler zu machen. Gemäß Abb. 2 werden jeweils in der Mitte der Rückwände zwei schmale Streifen herausgeschnitten und die so entstandenen drei Teile jeder Rückwand nach dem Befeußen der Schnittkanten wieder säuberlich stumpf zusammengeklebt. Dabei ist darauf zu achten, daß die Mauerwerkfugen (zumindest die waagerechten) wieder genau fluchten. Zusätzlich kann man die Klebefugen mit den herausgeschnittenen Streifen von innen noch überlaschen. Diese Streifen müssen oben aber etwas gekürzt werden, weil sonst die Bauteile 0265 nicht mehr passen. Wenn die Klebestellen der Rückwände gut ausgehärtet sind, können dann auch diese Wände montiert werden.

Die Oberlichtfenstersteile 0018 und 0019, 0021 und 0024 sind nunmehr der verringerten Gebäudesektor-Breite anzupassen. Bei den Fensterrahmenteilen 0018 und 0021 nimmt man die Kürzungen jedoch nicht an den Teilenenden vor (wegen der Dachträger-Aussparungen), sondern dort, wo auf beiden Seiten die Fensterdurchbrüche enden. Jedes Teil 0018 bzw. 0021 „zerfällt“ somit in drei Teile, die wiederum stumpf zusammengeklebt werden. Die (gekürzten) Fenstersteile 0019 bzw. 0024 klebt man dann als Versteifung dahinter.

Schließlich und endlich sind noch die Dachplatten einzupassen. Zweckmäßigerweise paßt man jede einzelne Platte für sich ein, damit eventuelle Ungenauigkeiten, die sich bei der

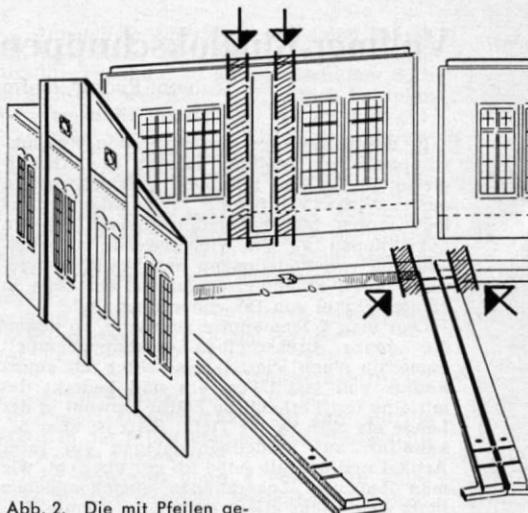


Abb. 2. Die mit Pfeilen gekennzeichneten schraffierte Flächen deuten an, wo bei den Rückwänden bzw. den Fundamentrahmen Kürzungen vorzunehmen sind.

Bearbeitung der Rückwände usw. eingeschlichen haben, ausgeglichen bzw. überdeckt werden können. Die Dachplatten Nr. 17 und 18 sind besonders sorgfältig zu bearbeiten, damit bei den Durchbrüchen für die First-Oberlichter (Teil 0016) kein seitlicher Versatz entsteht.

Alle übrigen Arbeiten gehen genauso vor sich, wie es in der Bauanleitung angegeben ist. Ich habe hier übrigens absichtlich von Maßangaben bezüglich der herauszuschneidenden Streifen usw. abgesehen, weil man diese Maße besser an Ort und Stelle ermittelt. Kleinere Winkelabweichungen in der Gleislage usw. werden dabei „automatisch“ mit ausgeglichen. Außerdem hängen diese Maße zu sehr von dem Gleiswinkel ab, den man gerade anwendet und ich bin sicher daß dies nicht immer gerade 10° sind. Es dürfte durchaus möglich sein, auch noch einen kleineren Winkel zu wählen; doch wird man dann wohl auch an den Seitenkanten der Rückwände noch etwas abknapsen müssen.

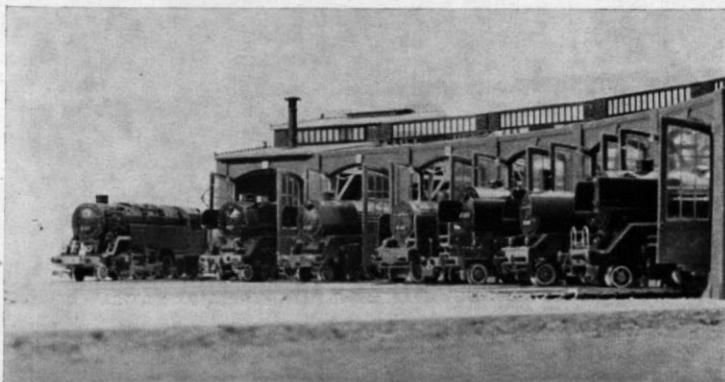


Abb. 3. Lokparade im BW des Herrn Hofmeister.



Schleichwerbung . . .

... für die WAZ möchte ich nicht treiben, aber nachdem einige meiner Bekannten als Redakteure dort tätig sind, kam mir der Gedanke, das Redaktionsgebäude als Modell nachzubauen und auf meiner H0-Anlage mit aufzustellen, was wiederum meine Bekannten höchst erfreute.

Um das typische Bild der Schaufensterfront dieses Gebäudes möglichst genau nachzubilden, bin ich auf die „glorreiche“ Idee gekommen, das Original-Haus frontal zu fotografieren und dann Vergrößerungen in der genau richtigen H0-Größe machen zu lassen. Aus letzteren wurden dann die Schaufenster und die Eingangstür ausgeschnitten und von hinten in die Frontwandausschnitte geklebt. Den Erfolg dieses Unternehmens sehen Sie auf dem Bild. Hinsichtlich der Vergrößerungen noch einen Tip, falls Sie mal etwas ähnliches machen wollen: Lassen Sie die Abzüge auf ganz mattem Fotopapier machen, dann kann man nämlich mit einem weichen Bleistift noch leicht Korrekturen durchführen und eventuelle Fehler ausbessern.

Die Buchstaben der Schrift über den Schaufenstern habe ich fein säuberlich aus einer alten Zeitung ausgeschnitten und aufgeklebt – eine recht passuelle Arbeit.

Friedhelm Lehmann, Gelsenkirchen.

Zu der Märklin-Anlage auf den folgenden Seiten

$$6,5 \times 3,5 \text{ m} = 23 \text{ qm}$$

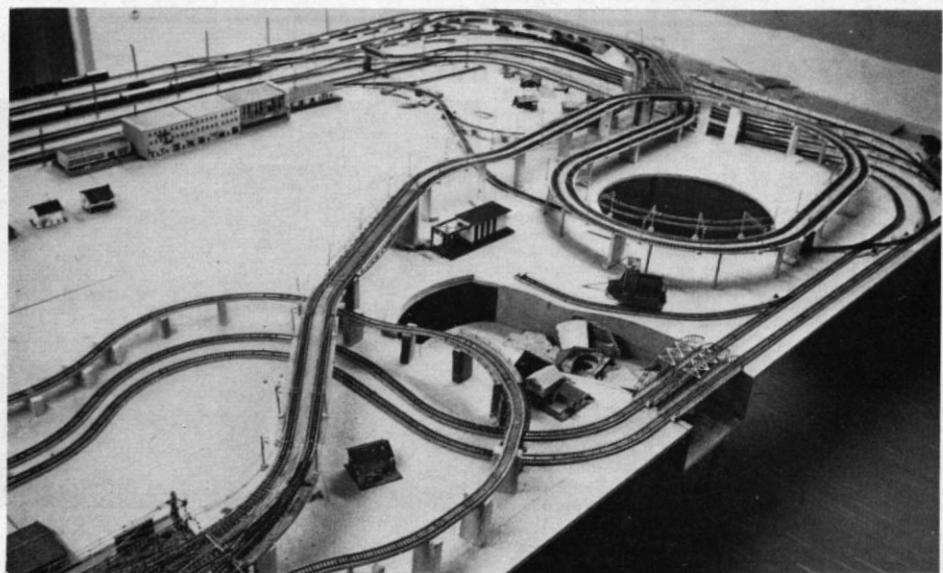
Fläche bedeckt die Märklin-Anlage des Herrn Bernhard Rösch aus Nauborn. Insgesamt 120 m Gleis (davon 30 m im Selbstbau hergestellt) und 70 Weichen wurden verlegt. Die Anlage ist auf 16 mm starken Spanplatten montiert, die ihrerseits wieder auf einem kräftigen Eisengerüst aufliegen. Die Streckenführung besteht im Prinzip aus zwei doppelgleisigen Hauptstrecken und einer eingleisigen Nebenbahn, die sich sämlich im neungleisigen Hauptbahnhof treffen.



Abb. 1. Noch nicht ganz vollendet ist dieses Motiv mit der Staumauer (20 cm hoch) und einer Brückenbaustelle im Vordergrund. Der Taleinschnitt ist durch Aussägen der Anlagengrundplatte entstanden (siehe auch Abb. auf Seite 362).



Abb. 2 u. 3. Zwei interessante Vergleichsaufnahmen von der Anlage des Herrn Rösch. Unten: nach der Verlegung der Gleise sieht die Angelegenheit noch recht kahl und nüchtern aus. Deutlich ist der Talschnitt (s. a. Abb. 1 auf Seite 361) in der Grundplatte zu erkennen. Oben: Fast der gleiche Ausschnitt wie im unteren Bild, aber nach der (noch nicht ganz vollendeten) Geländegestaltung. Es ist doch immer wieder frappierend, was „so ein bißchen“ Gelände ausmacht!



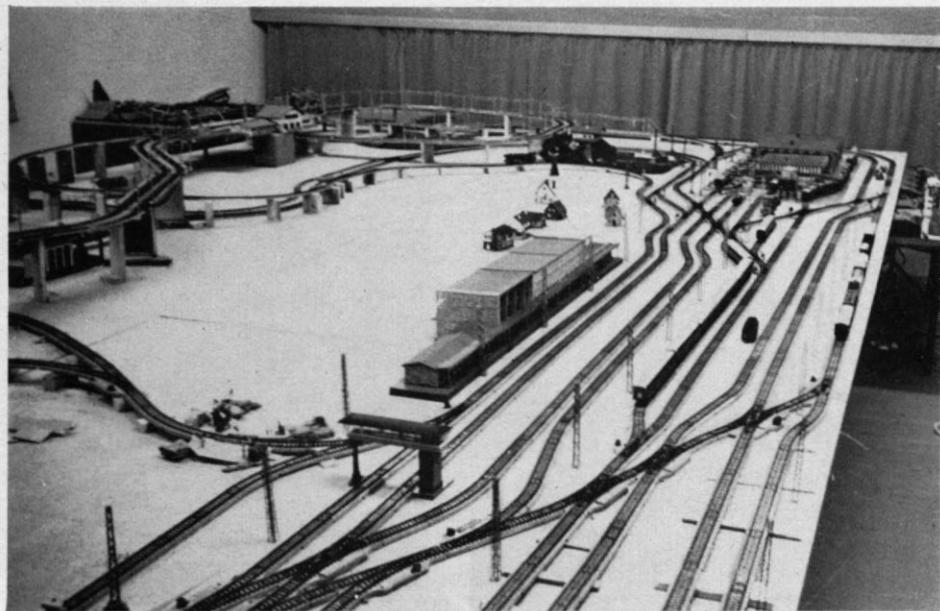
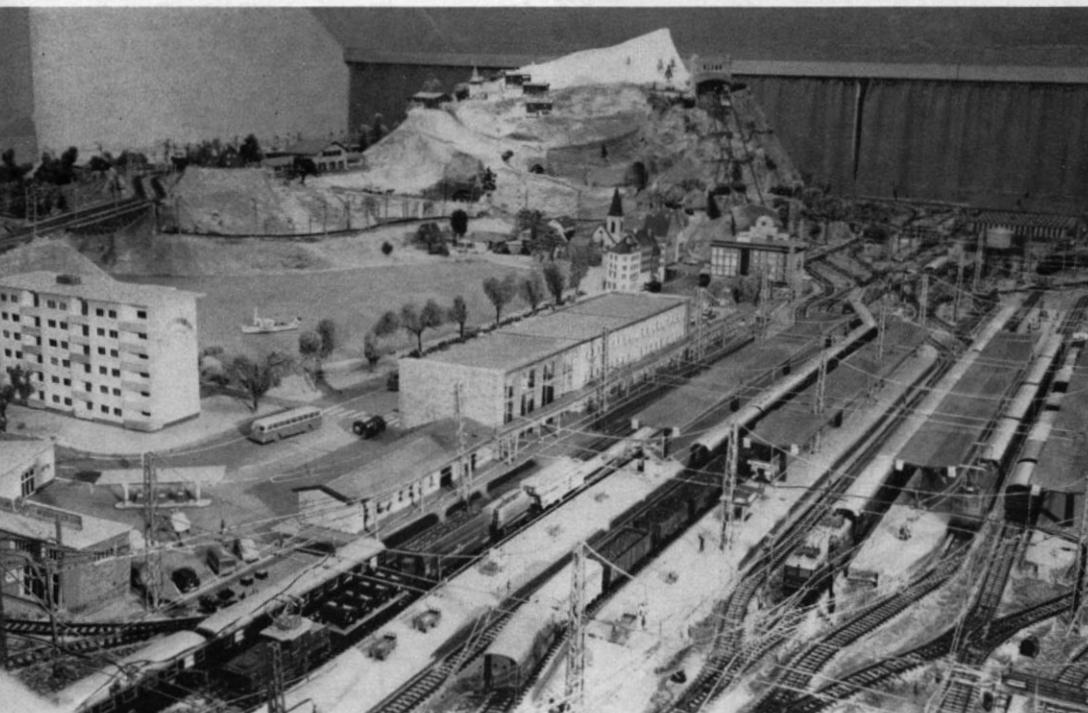


Abb. 4 u. 5. Noch zwei Vergleichsaufnahmen, doch diesmal von der anderen Anlagenseite mit dem großen Hauptbahnhof. Auf den Berg im Hintergrund führt eine Schwebebahn, auf die wir per Gelegenheit noch zurückkommen werden. — Sämtliche Strecken sind übrigens mit Oberleitung versehen.



Bergbahnen in HO und 0

Eine HO-Standseilbahn, bei der sich zwei Wagen gerade in der Ausweiche begegnen (richtig genommen müßte sich der untere Wagen ebenfalls bereits in der Ausweiche befinden).



sondern auch die Führerstände. Mit Hilfe einer Automatik fährt der Triebwagen nach einem Tastendruck bergwärts, senkt am Gipelpunkt den bergseitigen Stromabnehmer und fährt so nach einer kleinen Pause (ca. 20 sec.) wieder talwärts wie auch das Vorbild. Im "Tal" wird, dann der Stromabnehmer wieder automatisch gehoben.



Der Einsender dieses Bildes möge sich bitte melden!

Dieses Modell des Zahnradtriebwagens der Piatra Craiului - die übrigens mit einer maximalen Steigung von 480 % die steilste Zahnradbahn der Welt ist - baute Herr Ing. Erwin Rückert aus Wien in Baugröße 0 (Spurweite 18 mm). Der Motor (16 V Gleichstrombetrieb) wirkt auf zwei am talseitigen Ende eingebaute Zahnräder, die in die vorbildgerechte Zahnstange eingreifen. Bei dem Modell sind nicht nur die Abteile mit Innen-einrichtung (einschließlich Vorhängel) versehen,

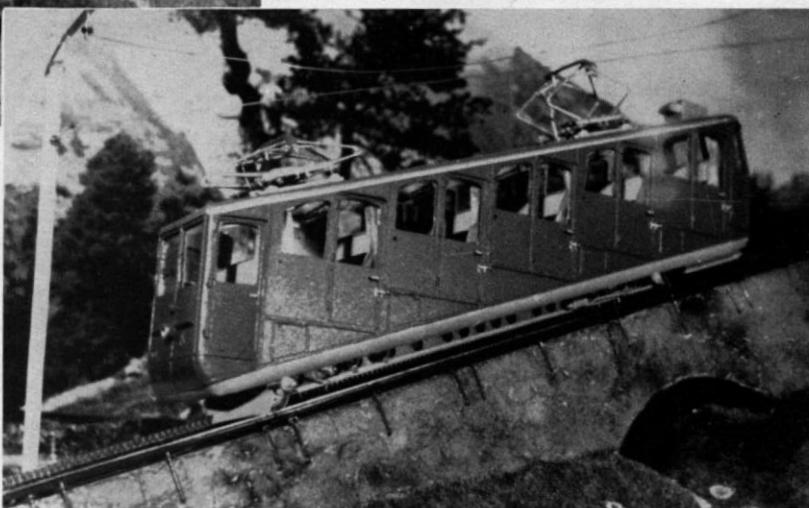




Abb. 13. Beispiel für eine durch flache Bogennischen aufgelockerte längere Dammmauer (am Hbf. Nürnberg) mit glatt verputzten Flächen und steinernem Geländer.

Bogen — durch die Stadt gezogen

Zeichnungen: Pit-Peg

Künstliche Dammbauten (2)

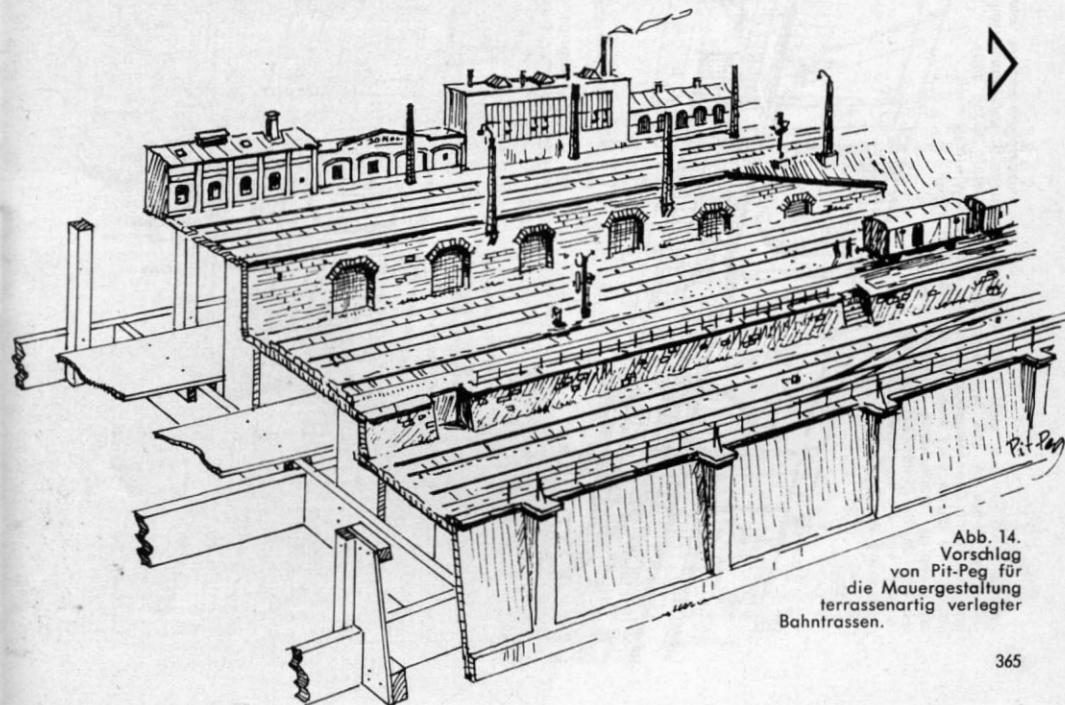


Abb. 14.
Vorschlag
von Pit-Peg
für
die Mauergestaltung
terrassenartig verlegter
Bahntrassen.

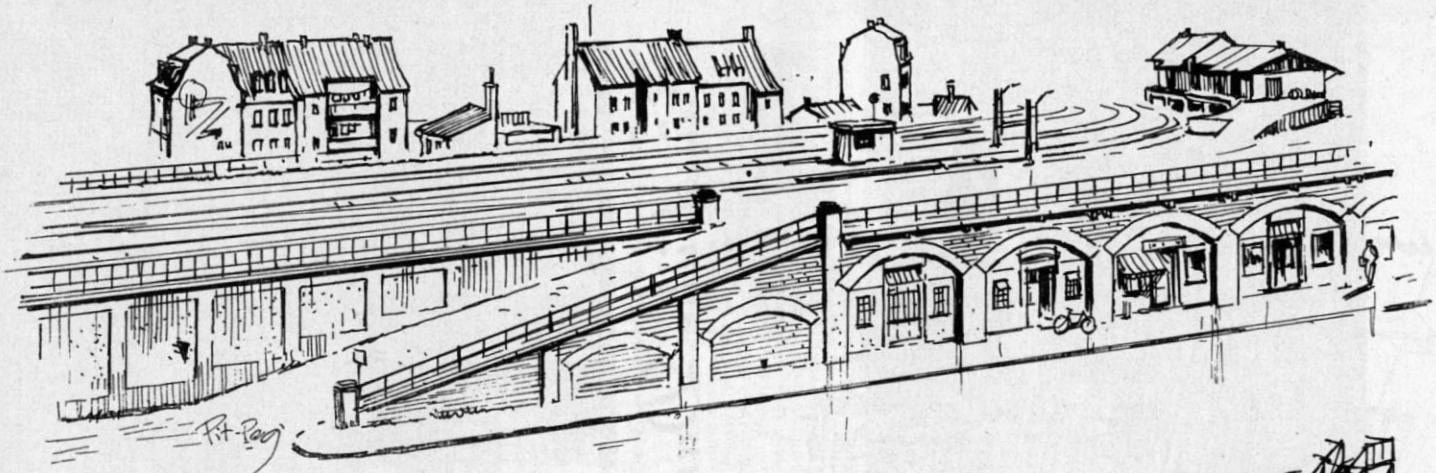


Abb. 15. Die Räume unter den Gewölben der künstlichen Dämme werden sehr oft als Geschäftsräume, Lagerhallen usw. genutzt. (Siehe auch Abb. 27). Eine gute Anregung ist auch die schräge Auffahrt zur hochgelegenen Ladestraße.

Abb. 17. Anstelle der durchgehenden Pfeiler in Abb. 16 könnten solche auskragende Zierköpfe verwendet werden. Die Mauerflächen wirken dadurch aber noch großflächiger.

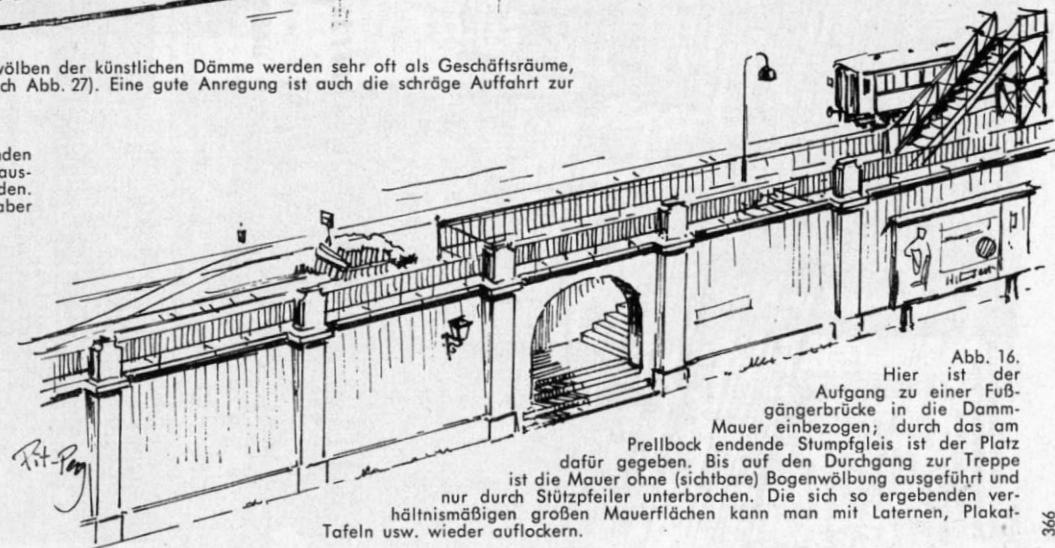
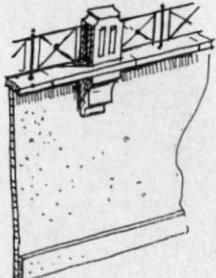


Abb. 16. Hier ist der Aufgang zu einer Fußgängerbrücke in die Damm-Mauer einbezogen; durch das am Prellbock endende Stumpfgleis ist der Platz dafür gegeben. Bis auf den Durchgang zur Treppe ist die Mauer ohne (sichtbare) Bogenwölbung ausgeführt und nur durch Stützpfleiler unterbrochen. Die sich so ergebenden verhältnismäßigen großen Mauerflächen kann man mit Laternen, Plakat-Tafeln usw. wieder auflockern.

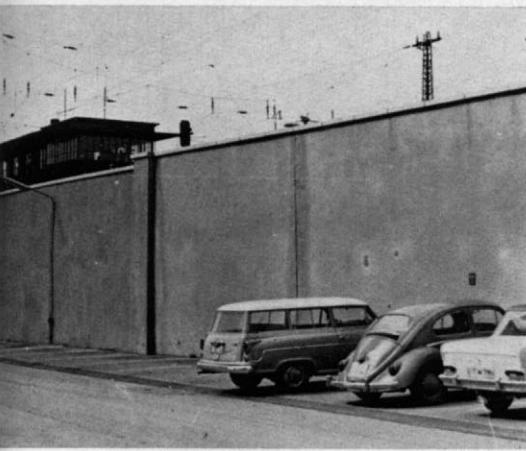
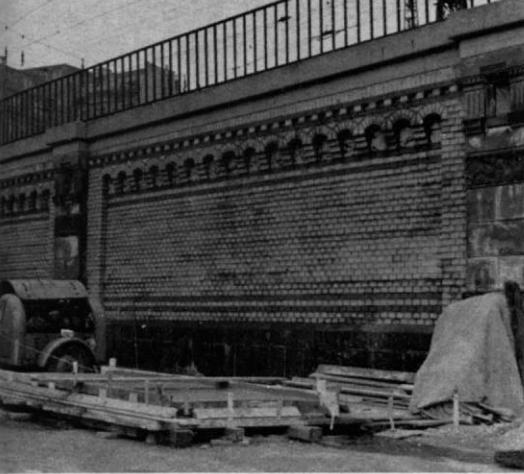


Abb. 18-20. Drei Damm-Mauern aus verschiedenen Epochen. Oben: die gute alte Zeit; Mitte: eine lieblos nüchterne „Klagemauer“; unten: modern und elegant wirkende Klinkerbauweise.

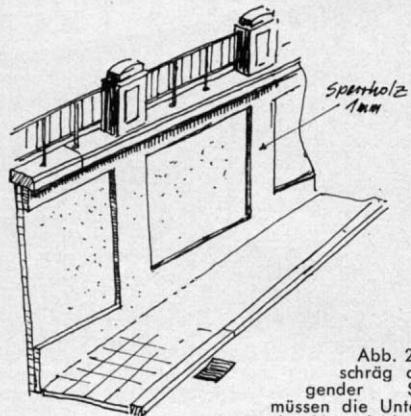


Abb. 21. Bei schräg ansteigender Straße müssen die Unterkanten der Mauerfelder stets waagerecht sein. Es ergibt sich so in der Seitenansicht ein treppenförmiges Bild (s. a. Abb. 15 links).

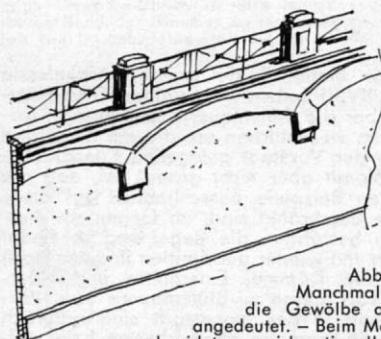


Abb. 22. Manchmal werden die Gewölbe auch nur angedeutet. – Beim Modellbau schneidet man sich rationeller Weise mehrere solcher Ziergewölbe aus aufeinandergelegten Sperrholzbretchen auf einmal aus und klebt sie einzeln auf die Hauptwand.

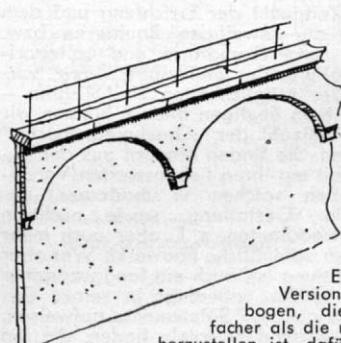


Abb. 23. Eine weitere Version der Zierbogen, die zwar einfacher als die nach Abb. 22 herzustellen ist, dafür aber nicht so interessant aussieht.



Abb. 24. Hier ruht eine brückenähnliche Konstruktion auf glatten Pfeilern. Die Stahlträger sind durch Firmenschilder verdeckt.

Abb. 26. Die linke Fortsetzung der Partie von Abb. 24. So hat jenes Bauwerk offenbar früher mal ausgesehen, wie der Pfeilertorso ganz rechts verrät. Man beachte auch die unterschiedlichen Geländer bei beiden Bauwerken (Standort: Essen).

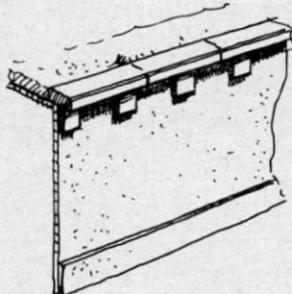
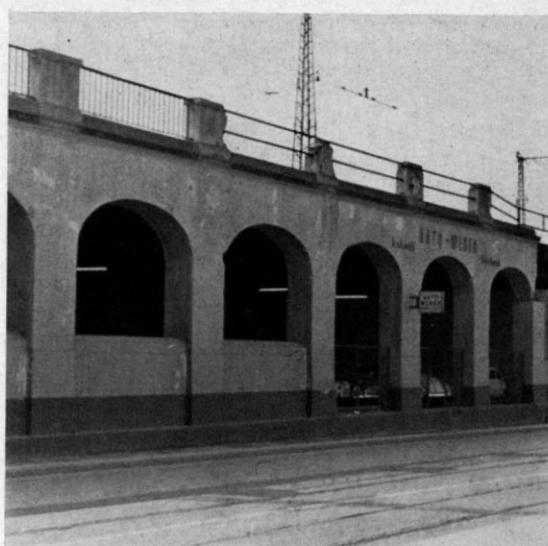


Abb. 25. Einfacher Abschluß einer glatten Mauerwand.



In der ersten Folge unserer Artikelserie (Heft 6/XVIII) haben wir einiges Grundsätzliches über die Stützmauern usw. gesagt, wobei es im wesentlichen um die am Strand bzw. in der Vorstadt gelegenen Kunstdämmen ging. Womit aber nicht gesagt sei, daß die gezeigten Beispiele ausschließlich auf diese Gebiete beschränkt sind, im Gegenteil: Ausnahmen bestätigen die Regel und so findet man hin und wieder auch mitten in einer Stadt geschüttete Dämme, Einschnitte und Übergänge von diesen zu Stützmauern usw. Vorrherrschend in der Innenstadt sind natürlich die mit Stützmauern abgesicherten bzw. aufgebauten Einschnitte und „Dämme“, schon weil diese Bauweise den geringeren Grundflächenbedarf hat (angesichts der Enge in den Städten ein nicht unwesentlicher Gesichtspunkt).

Je nach Zeitpunkt der Errichtung und dem Geschmack der jeweiligen Bauherren bzw. Architekten sind Grundform und „allegorische“ Gestaltung der Stützmauern usw. verschieden. Der Möglichkeiten sind Legion – und mit unseren heutigen Bildern können wir Ihnen die Vielzahl der „Geschmacksmuster“ nur andeuten. Sie finden Mauern aus der guten alten Zeit mit ihren liebenswerten Verzierungen neben solchen in moderner, geschmackvoller Gestaltung, sowie nüchtern sachliche Zweckbauten, z.T. aber auch mehr oder weniger scheußliche Bauwerke. Wer aber nun der Meinung ist, auch ein langgezogener Mauertrakt müßte unbedingt in seiner Gesamtheit die gleichen Stilelemente aufweisen, der wird genügend Beispiele finden, die ihn eines besseren (mitunter auch böseren) belehren.

Heute geht es hauptsächlich darum, einige Details für die Gestaltung der Stützmauern zu zeigen. Die Fantasie verläßt einen ja oft genug nicht nur beim Ausdenken der „Generalidee“, sondern vielleicht noch öfter hinsichtlich der kleinen, für das Gesamtbild aber nicht minder entscheidenden Details. So sollen unsere Beispiele vor allem denjenigen einige Ideenimpulse geben, die Stützmauern nicht in ihrer unmittelbaren Umgebung vorfinden – und den anderen mögen sie Anregung sein, sich in ihrer nächsten Umgebung nach weiteren „individuell-privaten“ Vorbildern für die eigene Anlage umzusehen.

(Diese Artikelserie wird in zwangloser Folge fortgesetzt!)



▲ Abb. 27. In diesem Gewölbe-Damm ist eine ganze Ladenstraße untergebracht. Am oberen Rand des Dammes ist ein auskragender Steg entlanggeführt (ähnlich wie in Abb. 11 in Heft 6/XVIII, S. 296).

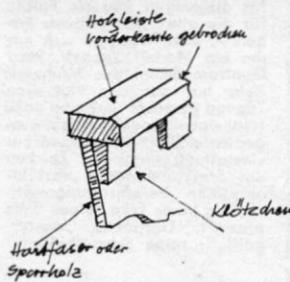


Abb. 29. Bemerkenswert ist bei diesem wuchtigen Dammbauwerk, daß die gemauerten Bogenfüllungen sehr schräg liegen. Das läßt darauf schließen, daß die Hohlräume dahinter mit Sand o. ä. aufgefüllt sind.



◀ Abb. 28. Hinweise für die Herstellung einer Krone für eine einfache Dammwand nach Abb. 25.

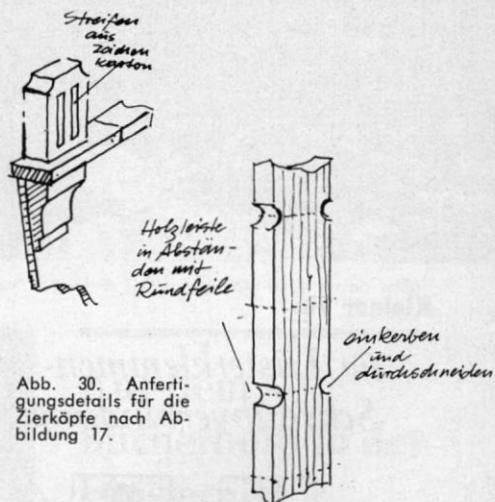


Abb. 30. Anfertigungsdetails für die Zierköpfe nach Abbildung 17.

aus Leiste Profil
herausstechen u.
Klotzstein abschneiden!



„Man müßte nochmal 20 sein ...“ ▶▶▶

... dann würde man sicher ebenfalls wieder unbeschwert drauflosplanen und Luftschlösser bauen (die sich im Laufe der Zeit wohl stets in Luft auflösen). Die alten Hasen der Modellbahnherrn werden sich mit Vergnügen an ihre eigene „Sturm- und Drangzeit“ in Sachen Modellbahn erinnern — und mit sich und der Welt zufrieden und wohlgefällig auf ihre kleine Nebenbahnanlage schauen, die als letzter bescheidener Rest von ihren „Streckenplan-Träumen“ im Laufe der Zeit übrig geblieben ist. Und mit verständnisvollem Schmunzeln werden sie den „20-Jahres-Gleisplan“ des 20jährigen Michael J. Spiller aus Heidelberg studieren, der für eine Grundfläche — man lese doch in Erfüllung gehen ...

Einen gar traurigen Anblick ...

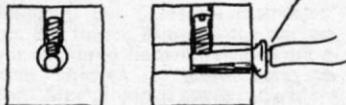


bietet die Verschrottung einer Dampflok fürwahr — zumindest für diejenigen, die ein Faible für die alten Dampfrösser haben —, auch wenn es sich nur um ein Modell handelt. Herr Guntram Schiel aus Mülheim/Ruhr hat aus der Not eine Tugend gemacht und eine nach 16jährigen Modellbetrieb ausgediente 2'Cl' kurzerhand zur Gestaltung eines im Zeichen des Strukturwandels „vorbildgerechten Verschrottungsmotives“ in einer Ecke seines BWs plaziert. Geradezu „musterhaft“: seine Schrothalde!

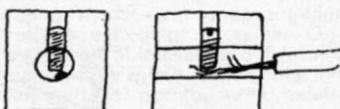
Kleiner Tip

für Lüsterklemmen-Schraubverbindungen

Richtig!

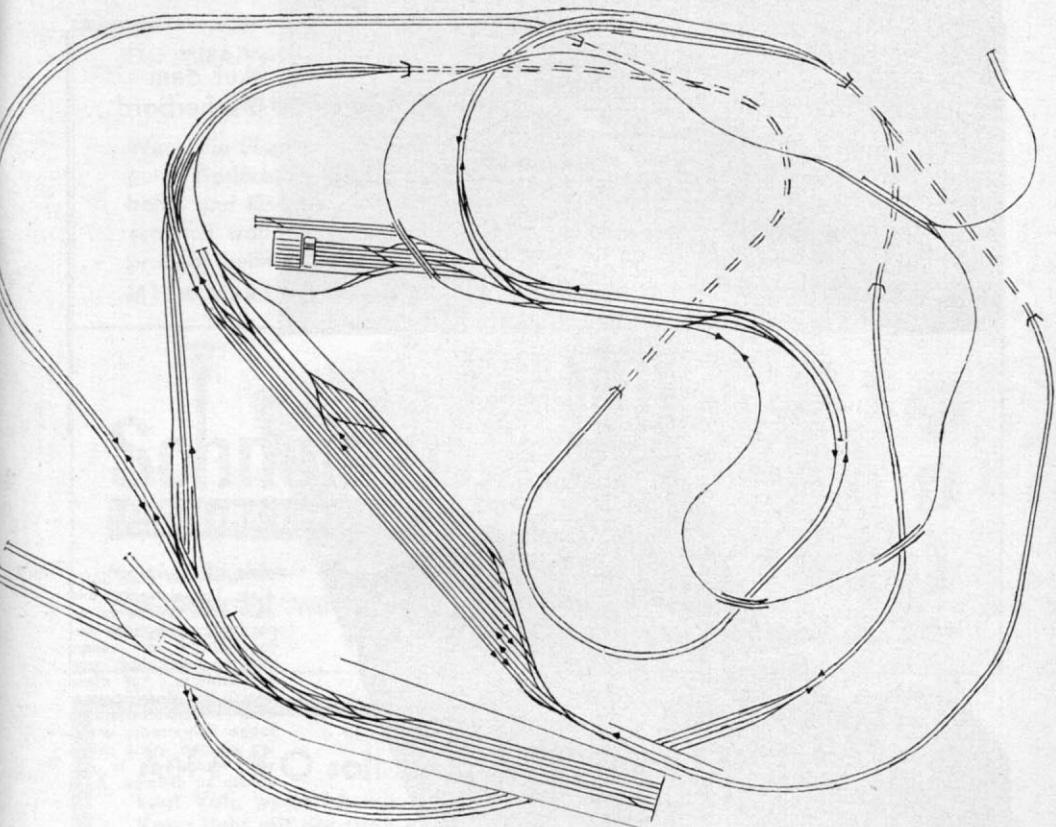


Falsch!



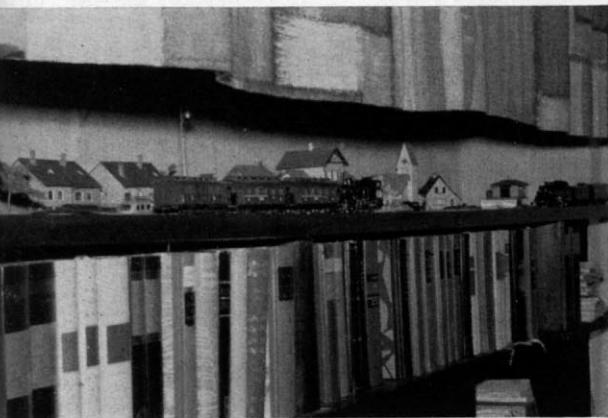
An einigen Stellen Ihrer kilometerlangen Anlagenverdrahtung gibt es sicher auch Kabelverbindungen, die Sie mittels Lüsterklemmen herstellen, weil Sie die Litzen gelegentlich mal lösen müssen, sei es, um irgendein elektrisches Teil herauszunehmen oder aus einem anderen Grunde. Das Mindeste, was Sie bestimmt in solchen Fällen tun, ist, daß Sie das freie Litzenende verlöten, damit die dünnen Drähtchen im Laufe der Zeit nicht ausfransen.

Um aber eine wirklich sichere, feste und dauerhafte Kontaktgabe zu erreichen, sollten Sie noch etwas mehr tun: Nehmen Sie die kleinsten Hohlnieten, die Sie aufreiben können, stecken Sie die Nieten auf das freie Litzenende und löten Sie es dann an den Hohlniet. Jetzt sitzt die Schraubverbindung in der Lüsterklemme hundertprozentig, da der Hohlniet eine größere Angriffsfläche für die Schraube bietet, und der Kontakt ist und bleibt sauber und gut! Gernot Balcke, Duisburg



... man müßte nochmal 20 sein ...

Der nicht uninteressante und anregende „Traum-Streckenplan“ des Herrn Spiller ungefähr im Maßstab 1:150.



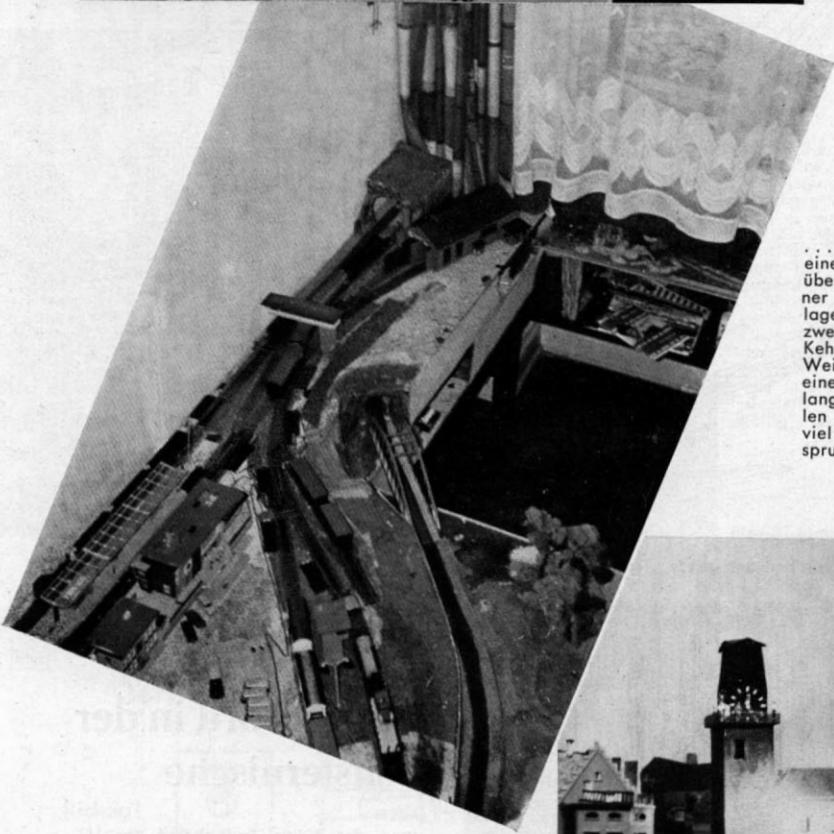
Auf dem Bücherbord in der Fensternische

fand der kleine Endbahnhof der H0-Anlage des Herrn Heinz Sommer aus Berlin seinen Platz und nimmt damit keinen zusätzlichen Wohnraum in Anspruch – eine gute Anregung für ähnlich gelagerte Fälle bei Platzmangel. Von diesem Bahnhof aus verläuft die Strecke auf einem schmalen Brettchen an einem Mauerpfiler vorbei zur nächsten Fensternische...

→ auf der nächsten Seite



Auf dem Bücherbord...



... und von hier durch eine Tunnelstrecke und über eine Brücke zu einer höher gelegenen Anlagenplatte mit einem zweiten Bahnhof und Kehrschleife. Auf diese Weise hat Herr Sommer eine verhältnismäßig lange Fahrstrecke erzielen können, ohne allzuviel Wohnraum in Anspruch zu nehmen. Auch



in der zweiten Fensternische ist der Raum unter der Modellbahnstrecke genutzt, und zwar als Zeitschriften- bzw. Buchablage. Mit dieser Anlage zeigt Herr Sommer, daß man auch unter ungünstigen Verhältnissen durchaus seinem Hobby nachgehen kann, wenn vielleicht auch in etwas bescheidenerem Rahmen, als man es sich wünscht. Die Hauptsache ist und bleibt aber doch, daß man sich mit der Modellbahn überhaupt beschäftigen kann und seine Freude und Entspannung dabei findet.