

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

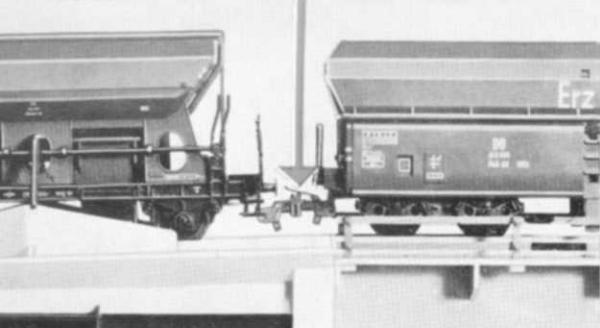


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2 Band XIX
27. 1. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

jetzt ist sie da!



Die
FLEISCHMANN
AUSTAUSCH -KUPPLUNG

... und damit
für alle Systeme
die begehrten
SELBST-ENTLADE-WAGEN



GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5

INTERNATIONAL



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 2/XIX

- | | | | |
|--|----|---|----|
| 1. Bunte Seite (Karikatur — Das heutige Titelbild) | 51 | 13. Kran-Rollen — beweglich (Kibri-Bockkran, | 66 |
| 2. Stoßaufzger eines Modellbahners | 51 | Fleischmann-90 t-Kran und Laufkatze) | |
| 3. Klein — kleiner — am kleinsten
(Schmalspur-Kleinstanlage H. Lomnický,
Bauerbrunn) | 52 | 14. Gebäudemodellbau in H0 — comme il faut!
(Fachwerkhaus-Modelle H. Schroedel, Hilde- | 70 |
| 4. Im Fachgeschäft eingetroffen . . . | 52 | heim) | |
| 5. Buchbesprechung: „Archiv elektrischer Loko- | 52 | 15. Kombinierter Post- und Packwagen der
K.P.E.V. Pw Post 4ü pr. 92 b (BZ) | 73 |
| motiven“ | | 16. TT-Ausstellungsanlage der Hamburgischen
Electricitätswerke | 75 |
| 6. Neuheit: Henkel-LOP-Schraubensicherung | 53 | 17. Gleissperren des großen Vorbilds (Bildmotive) | 77 |
| 7. Künstliche Dammabauten (5) | 54 | 18. Die automatische Wendeanlage (anstelle
einer Hirschschleife) | 78 |
| 8. Anlagenmotiv (O. Straznicky, Köttingen) | 57 | 19. H0-Anlage Dr. R. Rubner, Thurnau | 81 |
| 9. BB 78 (preuß. T18) — ein Wunschraum der
Modellbahner (Vorbild und H0-Modelle) | 58 | 20. N-Fachwerkhäuser aus H0-Bausätzen | 82 |
| 10. Lok-Nummernschilder — selbstgemacht | 62 | 21. „Umgekehrt geht's auch!“ (Einsatz von
Schmalspurfahrzeugen) | 83 |
| 11. Streckenplan-Entwurf (W. Klein, Weinheim)
und Pit-Peg-Skizze („Also diese Sachen!“) | 62 | 22. Märklin-E 03 mit Einholm-Stromabnehmer | 85 |
| 12. Fränkische Landschaft in natura und im
Modell | 64 | 23. „Nord-West-Passage“ (Anlage W. Gundlach,
Stuttgart-Weilimdorf) | 87 |

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 u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JokI)

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

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus -20 DM Versandkosten).

► Heft 3/XIX - mit Messe-Vorbericht
im Telegrammstil - ist am 28.2.1967 im Fachgeschäft! ◀



Das sind ja Aussichten!

Sollte das gerade „den Windeln entwachsene“ neue Jahr unseren Zug wirklich nur im Schnecken-tempo vorwärtsbewegen wollen? Das wäre aber kein „schöner Zug“! – Eine der originellsten Glückwunschkarten, die uns zum Jahreswechsel zuging, aus der Feder unseres Lesers Ernst Skarda aus Haar bei München.

Ohne Kommentar:

Stoßseufzer eines Modellbahners

Motto: Gut Ding will Weile haben ...

Als ich eines regnerischen Wochenenden den, wie sich noch zeigen wird, folgenschweren Beschuß faßte, meine europäischen Fahrzeugmodelle mit Kadee-Kupplungen auszurüsten, begann sich das Schicksalsrad im wahrsten Sinne des Wortes zu drehen. Mit eben den Rädern begann es nämlich. Den einschlägigen Fabrikanten gehört der Hosenbandorden, denn, neckisch, wie sie es fertigbringen, für Abwechslung im Kleinen zu sorgen. Des einen Rädchen weisen einen Durchmesser von 12 mm, des andern von 11 mm auf — und richtig sollten sie nicht über 10 mm haben. Des einen Spitzenweite — der Radsätze natürlich — beträgt 24 mm, des andern 25 mm und was der Variationen mehr sind. Dabei habe ich die „Wechselstromer“ erst noch vergessen. Gleichmäßige Räder an allen Wagen einsetzen und innerhalb der gleichen Typen auch gleich hohe Wagenböden erhalten — . . . faites votre jeux!

Alles gibt sich einmal, auch das mit den Rädchen, den losen. Der spannenden Momente lauern aber noch viele. Kadee entkuppeln wir ja mittels Permanent- oder Elektromagneten, die zwischen die Schienen montiert werden. Und da dran sollten nun noch die europäischen Radsätze vorbeirollen? Ganz ohne Hoppser und so? Zu schön, um wahr zu sein! Preisfrage: Wer findet zwei europäische Fabrikate mit genau gleichen Innenweiten zwischen den Rädern (richtig 14,5 mm) und 10 Radsätze eines Fabrikates, wahllos herausgegriffen, ohne daß eines oder mehrere so nett „schwänzeln“? Um Ihnen die Sache leichter zu machen: mit Fleischmann, Liliput, Rivarossi, Pocher, Hornby, Piko, Kleinbahn bin ich nicht voll zu Rande gekommen — wissen Sie vielleicht noch was?

Alles gibt sich einmal, . . . siehe oben. Schlimmer wird's nimmer. Auch als mir der Verkleinerungs-Maßstab Kobold-Streiche zu spielen begann. Da existiert von 1:87 bis . . . doch was dresche ich altes Stroh! Nur eben, mit den Puffern harzt es dann. Die einen sitzen nun mal einfach etwas weiter auseinander, die anderen dafür um so näher zusammen (1:87, 1:82, 1:90 usw.), darein hat man sich zu schicken. Um die Sache noch nicht langweilig werden zu lassen, kann man ja auch gleich noch etwas mit Höhe und Größe manipulieren, an den gemeisterten Schwierigkeiten zeige sich ja der wahre Meister — auch bei den Modellbahnhern.

Doch mich nur unter die Gesellen, geschweige denn Meister zu zählen, habe ich nicht die Unverfrorenheit. Vorläufig muß ich mich noch mit derlei Säckelchen herumplagen. Und so werke ich also drauflös, passe Radsätze ein, presse Rädchen gerade auf, kontrolliere die Maße, probleme an Puffern in Geraden und Kurven, feile, schleife, klebe, schneide, bohre, niete, fluche, schwitze — und oh Wunder, plötzlich gelingt es doch. Warum? Fragen Sie nicht mich!

R. Gut, Zürich

Das heutige Titelbild . . .

... paßt so recht in die jetzige kalte Jahreszeit. Herr H. Lomnický aus Baierbrunn drückte bei minus 20° auf den Auslöser und hielt diese „Gustin-ver-schneite“ Szene im Bilde fest (s. nächste Seite).



Klein - kleiner - am kleinsten

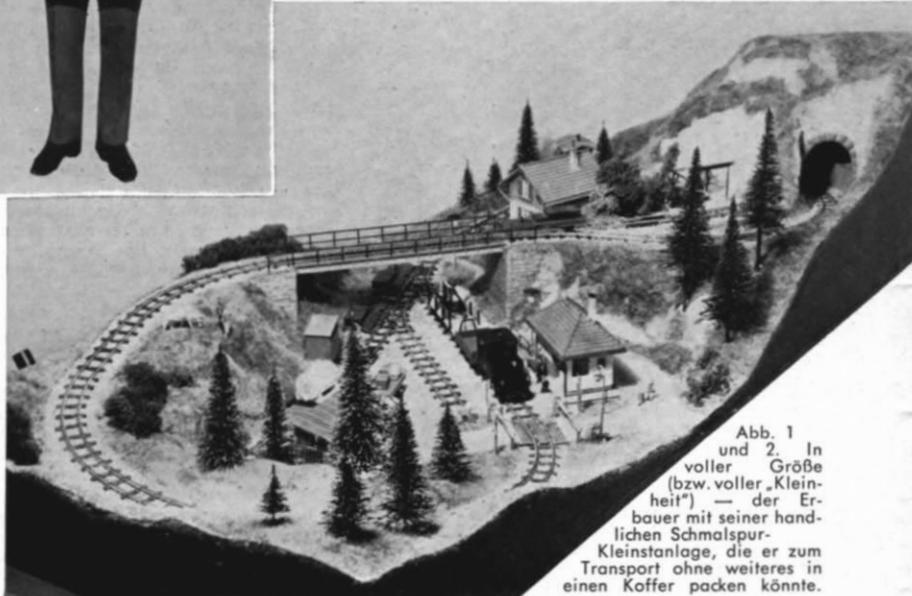


Abb. 1 und 2. In voller Größe (bzw. voller „Kleinheit“) — der Erbauer mit seiner handlichen Schmalspur-Kleinstanlage, die er zum Transport ohne weiteres in einen Koffer packen könnte.



ARNOLD: Tiefladewagen Nr. 0492 mit Ladegut
HEINZL: Bauteile-Beutel mit Kuckuckslüftern
SCHREIBER: PECO-H0-Gehäusebausatz für Arnold-T 3-Fahrgestell

POLA: N-Gebäude (Schotterwerk, Siedlung im Bau, Old-Timer-Werkhalle, Siedlerhäuser)

Stichtag: 10. 1. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Buchbesprechung

Archiv elektrischer Lokomotiven

Die deutschen Einphasen-Wechselstromlokomotiven von D. Bäßold und G. Fiebig.

432 Seiten, Format 22 x 15 cm, Halbleinen, mit 324 Abbildungen und 3 Anlagen, erschienen im VEB Transpress-Verlag, Berlin. Zu beziehen über den örtlichen Buchhandel.

Das in seiner 2. Auflage vorliegende Werk bietet in zusammengefaßter Form einen Gesamt-Uberblick über die rund achtzigjährige Entwicklung der elektrischen Triebfahrzeuge in allen Teilen Deutschlands. Den Verfassern ist es gelungen, alles Wissenswerte über die Entwicklung, den mechanischen und elektrischen Aufbau sowie über den Einsatz der Ellok's aller deutschen Baureihen zusammenzutragen – von heute fast vergessenen alten Loktypen der Jahrhundertwende bis zur modernen E 03.

Die zahlreichen Abbildungen und Typenskizzen im Zusammenhang mit den technischen Steckbriefen der einzelnen Lokomotiven werden im übrigen auch dem Lokselbstbauer sehr gelegen kommen.

Eine nützliche Neuheit für Modelbahner:

Henkel LOP-Schraubensicherung

Das Klebstoffwerk Henkel & Cie. GmbH., Düsseldorf, vertreibt seit kurzem unter der Bezeichnung „LOP“ ein Loctite-Produkt, das auch für Modelbahner interessant sein dürfte. LOP ist ein selbshärtendes, flüssiges Bindemittel auf Kunststoffbasis, mit dem jede Schrauberverbindung gegen unbeabsichtigtes Lösen durch Vibration und andere äußere Einwirkungen gesichert werden kann. Die sonst üblichen Sicherungen wie Federringe, Zahnscheiben, Kontermuttern und dergl. entfallen bei Verwendung von LOP — ein Vorteil, der sich gerade bei den im Modellbau oftmals verwendeten kleinen Schräubchen sehr günstig auswirken kann. Die Anwendung ist einfach: Aus einer handlichen Tube oder Plastikflasche wird ein Tropfen auf das zu sichernde Gewinde gegeben, die Teile werden verschraubt und der Arbeits-

vorgang ist beendet. Schrauben oder Muttern brauchen nicht mehr „angeknallt“ zu werden, so daß Gewindebeschädigungen ausgeschlossen sind.

Solange LOP mit der Luft in Berührung ist, bleibt es flüssig, erst nach dem Einschrauben und unter Luftabschluß erhärtet es zu einem zähhaften Kunststoff und sichert so die Verbindung gegen Lockerwerden. Die Zeit der Aushärtung wird durch die Art der zu verbindenden Metallteile beeinflußt und kann durch vorsichtiges Erwärmen beschleunigt werden. Ausgehärtete LOP-Verbindungen sind beständig gegen Wasser, Öle, Fette und Treibstoffe. Das Lösen der Verbindung kann durch normales Werkzeug erfolgen. Bei der Verwendung unbedingt beachten: Flüssiges LOP greift Lacke und Kunststoff an, es muß mit Fettlösemitteln entfernt werden.

Die Anwendung von LOP im Modellbau dürfte sehr vielseitig sein: Sichern von Schrauben und Muttern (wie beispielsweise von Zahnrad-Lagerzapfen bei selbstvorgenommenen Getriebeumbauten), Sichern der Achsmuttern bei Elmoba-Lokrädern (Vorsicht: LOP greift die Kunststoffteile an!) und Sichern anderer Schraubverbindungen, die bei Bedarf jedoch ohne Beschädigung der Teile gelöst werden können.

(Klein ... kleiner ...)

„mal so schnell nebenbei“, was aber — wie die Abbildungen erkennen lassen — der liebevollen Ausgestaltung keinerlei Abbruch tat.

Die gesamte Strecke besteht nur aus einem achtförmig verschlungenen Gleisoval mit drei Abstellgleisen, die auf dieser kleinen Fläche sogar einige Rangiermanöver ermöglichen.



Abb. 3 u. 4. Immerhin 3 Abstellgleise finden auf der kleinen Anlagenfläche noch Platz, so daß in gewissen Grenzen sogar ein Rangierbetrieb möglich ist. Bild oben: ein winziger Steinbruch mit „Ein-Mann-Handbetrieb“; auf dem Bild links der kleine (und einzige) Haltepunkt der Schmalspurbahn.

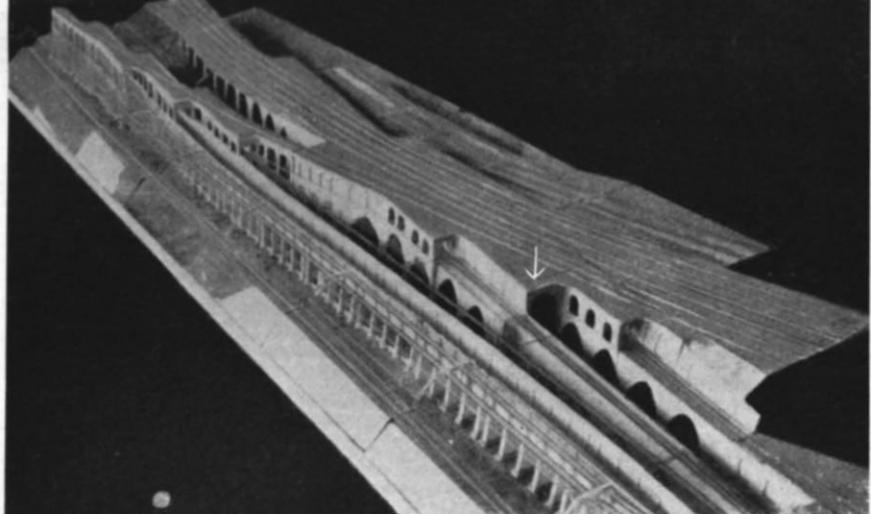


Abb. 48. Das Kernstück des Stuttgarter Tunnel-„Irrgartens“ als Modell. Vorn die Cannstatter Seite, oben links die Ausfahrten in Richtung Stuttgart. Der kleine Pfeil im Bild dient zur Orientierung (s. Abb. 50).

Bogen – durch die Stadt gezogen

Künstliche Dammbauten (5)

Im Rahmen unserer Artikelserie bringen wir heute ein wahres „Musterexemplar“, das so recht geeignet sein dürfte, auf Modellbahnanlagen ein „come-back“ zu erleben.

Bei dieser Anhäufung von Unterführungen, Bogen, Tunnel- und Dammbauten handelt es sich um das vor rund einem halben Jahrhundert in Stuttgart errichtete Bauwerk zur kreuzungsfreien Überschneidung der Bahnlinien zwischen Bad Cannstatt, Feuerbach und Stuttgart. Die hier abgebildeten Fotos entdeckten wir beim Durchstöbern alter Eisenbahn-Literatur

in dem Buch: „Von eisernen Pferden und Pfaden“.

Warum wir Ihnen heute ausgerechnet dieses an sich große und kompakte Bauwerk vorstellen, hat seinen besonderen Grund: einmal paßt es von Aufbau und Ausführung her bestens in unsere Artikelserie (man beachte nur die vielen teils offenen, teils angedeuteten Bogen in sämtlichen Mauern!) und andererseits läßt sich dieses Projekt in ähnlicher Form gewiß auf mancher Modellbahnanlage verwirklichen – ja, wir behaupten sogar, daß uns bisher ein solches „Musterbeispiel“ des großen Vorbilds gefehlt hat!

Abb. 49. Ein Teil des Dammbauwerks während der seinerzeitigen Bauarbeiten.



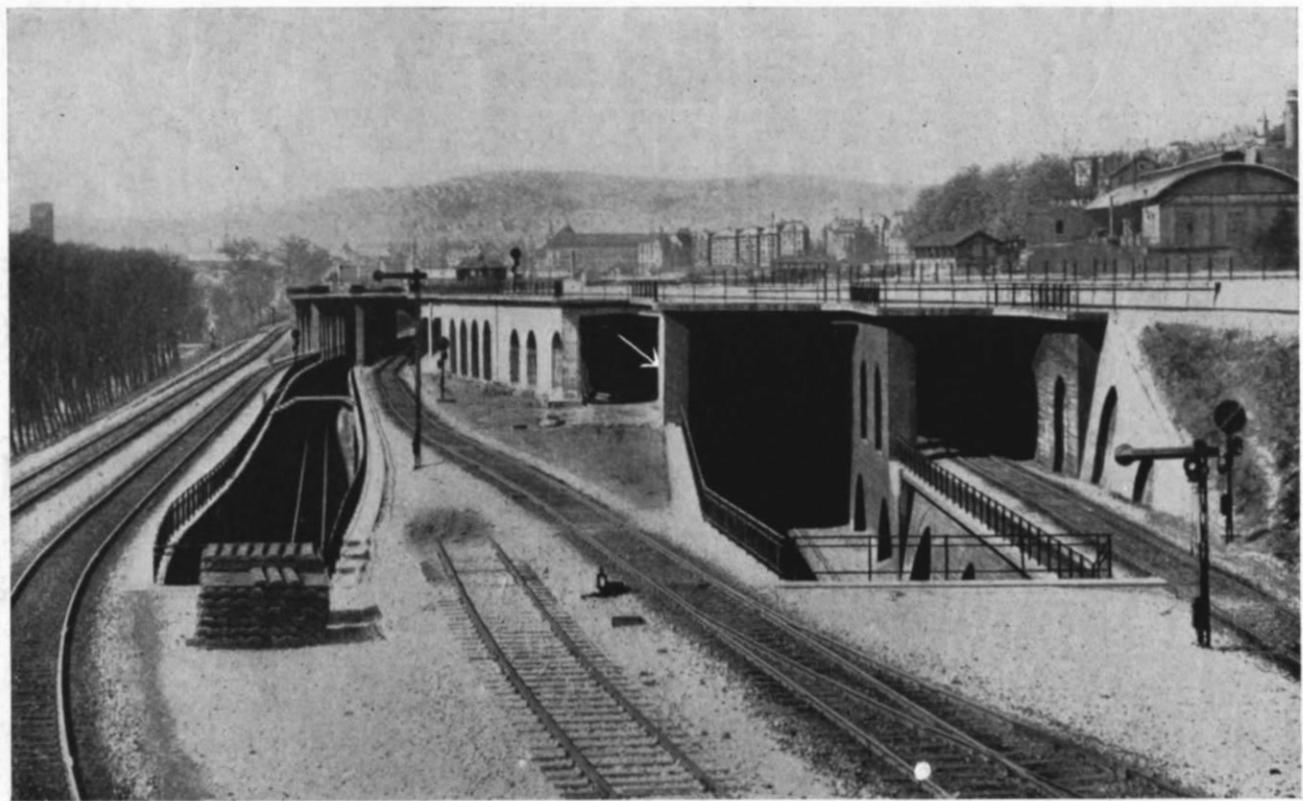


Abb. 50. Die auf drei verschiedenen Ebenen in unterschiedlichen Winkeln zueinander geführten Gleise (von der Cannstatter Seite her gesehen). Man beachte die verschiedenartige Ausführung der Beton-Stützmauern und die verhältnismäßig dünn wirkende Decke des Bauwerks. Die Betonplatten scheinen deshalb so dünn, weil sie an den überkragenden unbelasteten Seiten aus optischen Gründen nicht in der unter den Gleiskörper erforderlichen Stärke ausgeführt wurden — ein architektonischer Kunstkniff, der bei der Modellbahn jedoch eine umgekehrte Wirkung haben kann! — Zwecks rechtzeitigen Erkennens des Signalbildes für die aus dem rechten Tunnel kommenden Züge ist das Hauptsignal (am vorderen rechten Bildrand) sehr niedrig gehalten. Im übrigen beachte man links den schmalen Steg über das tief gelegene Gleis, der den Bahnbetrieb einen Umweg (vorn am Schwellenstapel vorbei) erspart. Der kleine Pfeil in Bildmitte kennzeichnet die gleiche Stützmauer wie in Abb. 48, um Ihnen die Orientierung zu erleichtern.



Abb. 51. Blick auf gleich 6 der zahlreichen stufenförmig versetzten Damm-Einfahrten. Die Ansicht dieser Partie entspricht in etwa der von Abb. 50, nur war der Standpunkt des Fotografen mehr links und tiefer.

Auf die hier gezeigte Art lässt sich das Problem des unterirdischen Abstellbahnhofs in vorbildlicher Weise bestens lösen, ohne die Notwendigkeit eines gebirgigen Landschaftscharakters mit teilweise unmotiviert wirkenden Tunnel-Anhäufungen. Beispielsweise lässt sich direkt unter dem flachen Bahnhofsgelände der eigentliche Abstellbahnhof (sogar mit mehreren Zufahrt- und Durchfahrgleisen) auf einer zweiten Ebene unterbringen, wobei die Einfahrten aus den verschiedenen Richtungen ähnlich den hier abgebildeten Ver-

hältnissen gestaltet werden könnten. Man kann dabei sogar – wie beim Stuttgarter Vorbild – „auf drei Ebenen arbeiten“.

Ein solches künstliches Dammbauwerk dürfte durch eine optisch geschickt aufgelockerte und gegliederte Bauweise nicht nur einen praktischen Nutzen aufweisen, sondern wirkt darüber hinaus als interessanter architektonischer Blickfang der Modellbahnanlage. (Diese Serie wird in zwangloser Reihenfolge fortgesetzt).



Abb. 52. Ein Beton-Tunnelportal, das bereits vorsorglich für eine später zweigleisige Strecke ausgelegt wurde. Die am gesamten Bauwerk anzutreffenden Bogen sind auch an der schrägen Stützmauer vorn rechts zu finden – eine Anregung für ähnliche ausgeführte Mauern im Modell. Man beachte im übrigen die diversen Geländer und Schutzgitter an den einzelnen Bauwerken, die auch auf Modellbahnanlagen überall dort angebracht werden sollten, wo in natura für Menschen Absturzgefahr bestehen könnte.



Auf der Fahrt zur Nürnberger Spielwarenmesse?

Schön wär's, wenn wir sie (die „78“) in Nürnberg entdecken könnten, aber nicht auf dem Hauptbahnhof, sondern als H0-Modell auf der Messe bei einer der großen Firmen! Daß sie auf dem Markt fehlt, geht nicht nur aus dem Ergebnis unserer Umfrage (Heft 2/XVIII) hervor (bei der diese Personenzug-Tenderlok an zweiter Stelle der Wunschliste lag), sondern auch aus der Tatsache, daß sich gar viele Modellbahner mit ihr befassen und nicht die Mühe des Selbstbaus scheuen, wie die Fotos auf den nachfolgenden Seiten bezeugen. Wie gut die „78“ zu den dreieckigen Umbauwagen von Trix und Fleischmann paßt, zeigt obige Aufnahme des Herrn Heinz Stange aus München, der die „78 492“ im Starnberger Bahnhof vor einem Wendezug fotografierte.

Wehe, wenn wir den erwischen, der das MIBA-Plakat an der Mauer abgerissen hat — ein von Ostra (Otto Strazicky aus Köttingen) inszeniertes Motiv, das im übrigen eine in etwas abgewandelter Form verwirklichte MIBA-Anregung zeigt: die Treppe in der Mauer. Die Werkhalle im Bildhintergrund entstand nach einem Vorbild in Dieringhausen (s. Bauplan in Heft 10/XIV).





Abb. 1. Zum Bau seiner „78 411“ (für einen Mindestradius von 430 mm) wendete Herr Carl-Hans Jochemko aus Hamburg-Rahlstedt 4 Monate Arbeitszeit und rund 30.— DM Materialkosten auf. Die Abbildung zeigt die Lok als „Gastarbeiterin“ auf der Anlage des Herrn Strasser (s. Heft 1/XIX).

BR 78 (preuß. T 18) = ein Wunschtraum der Modellbahner!

Es soll beileibe nicht als „gezielte Stimmungsmache“ gelten, wenn wir die Begehung aufstellen, daß die BR 78 schon seit Jahren oben an der Liste der (noch unerfüllten) Modellbahner-Wünsche steht, wozu nicht zuletzt auch der MIBA-Bauplan in den Heften 15 u. 16/XII beigetragen haben dürfte. Die Auswertung der letzten MIBA-Umfrage in Heft 2/XVIII brachte die „78“ sogar auf den 2. Platz in der Tabelle der gewünschten Dampfloktypen. Diese Tatsache ist jedoch keineswegs verwunderlich, zählt doch die „78“ als eine der markantesten Vertreterinnen der schweren Reisezug-Tenderloks gerade zu den Loktypen, die wegen ihrer verhältnismäßig kurzen Bauweise zum Einsatz auf Modellbahn-Anlagen besonders geeignet sind, ganz zu schweigen vom wuchtigen, aber gefälligen Aussehen.

Ebensowenig verwunderlich ist deshalb auch die fast „magisch“ zu nennende Anziehungs- kraft der BR 78 auf die Lok-Selbstbauer. — Wir haben in der letzten Zeit einmal eine Anzahl Fotos von Modellen der T 18 (so lautete die frühere preußische Bezeichnung der BR 78) gesammelt, von denen wir Ihnen heute eine kleine Auswahl vorstellen. Einmal wollen wir Ihnen anhand von Bautips und Hinweisen den Nachbau erleichtern, der übrigens vielfach unter teilweiser Verwendung anderer industriell gefertigter Loktypen erfolgte, und zum andern hegen wir dabei die stille Hoffnung, daß sich nunmehr doch endlich (vielleicht, bestimmt!?) eine der großen Modellbahn-Herstellerfirmen dieses in Kreisen der Modellbahner seit langem gehegten Wunsches annehmen möge!

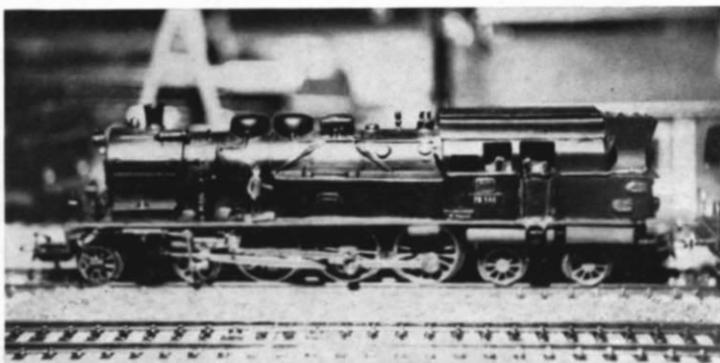


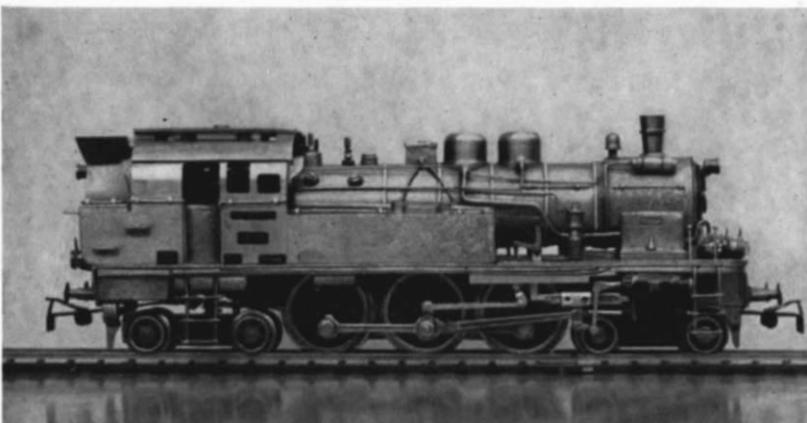
Abb. 2. Als erstes Lokmodell baute Herr Hans Wiener aus Brunsbüttelkoog diese „78“, und zwar unter Verwendung eines leicht abgeänderten Fahrwerks der Märklin-23". Laufgestelle (mit Märklin-Tender- rädern), sowie Kessel und Aufbauten wurden extra angefertigt.



Abb. 3. So etwa würde oder könnte die „78“ als industriell gefertigtes Lokmodell aussehen (falls sie zur diesjährigen Messe . . .). Der Industrie-„Look“ dieser „Industrie“-Lok röhrt wohl daher, daß Herr Rolf Ermel aus Paderborn für das Modell seiner „78“ bis auf die selbstgefertigten Wasserkästen, Heinzel-Laternen, SiVo-Puffer und Kadee-Kupplung ausschließlich Teile von Serien-Loks verwendete: Chassis der Liliput-P 8, 2 Laufgestelle, 2 Gehäuse sowie ein Gehäuse-„Hinterteil“ der Gützold-„64“ und Elmoba-Räder.

Abb. 4. ► Ein ebenfalls gut gelungenes Modell der BR 78 zeigt diese Abbildung, die uns Herr Alois Menke aus Heiden einsandte. Den Anstoß zum Bau der Lok gab der in Heft 15 und 16/XII veröffentlichte Bauplan. — Eine Besonderheit dieses Lokmodells, dessen Fahrgestell ebenfalls einer Märklin’schen „23“ entstammt, ist ein verstellbares Getriebe, das wahlweise eine — umgerechnete — Höchstgeschwindigkeit von 70 oder 100 km/St. ermöglicht.

Hier die Kurzbauanleitung in Stichworten: Fahrgestell der Märklin-„23“ vor der Zylinderanhaung absägen, neues Zwischenstück einfügen und Vorderteil etwas tiefer befestigen (Birnenhalter für Beleuchtung bleiben). Rahmen aus 0,9 mm- und Aufbauten aus 0,5 mm-Ms-Blech anfertigen; Kessel: Ms-Rohr 20 mm Ø; Rauchkammer: Kupferrohr 22 mm Ø. Die übrigen Einzelteile wie Dampfdom, Schornstein, Wasesrpumpe usw. wurden auf einer Tischbohrmaschine aus Vollmaterial gedreht.



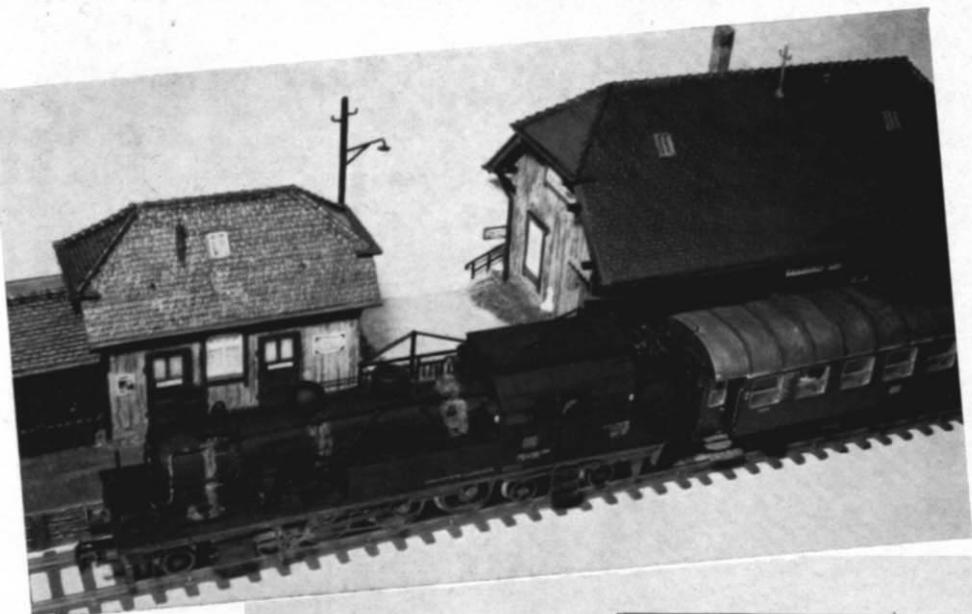
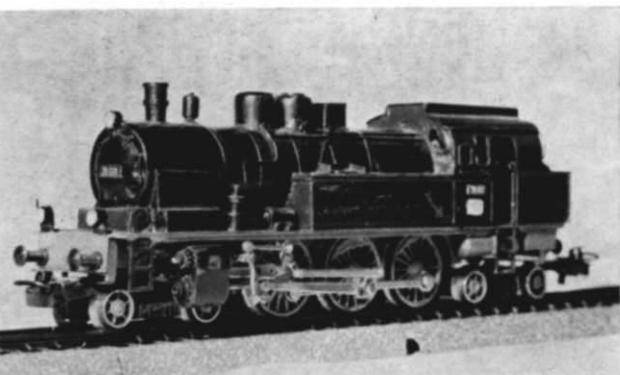


Abb. 5 u. 6. Eine „78“ baute Herr Jürgen Kabisch aus Hamburg aus der Märklin-BR 24 [Demontage der Voraufachse und Anbringen zweier Drehgestelle der BR 01, wovon das hintere in den Dorn eingehängt wird, an dem der Tender der „24“ befestigt war]. Lokgehäuse und Kessel bestehen aus Holz und Pappe. Die hellen Stellen am Kessel sollen Kesselsteinablagerungen darstellen.



◀ Abb. 7. Herr Harald Kellner aus Celle zeichnet für dieses Modell der BR 78 verantwortlich, das nach der Gleichung entstand: $23 + 01 + 86 = 78$. Die Lösung dieser Gleichung ist ganz einfach: das Fahrgestell lieferte die Märklin'sche „23“, die beiden Laufgestelle die „01“, und die komplette Steuerung stammt von der früheren Märklin-BR 86. Das Fahrwerk der „23“ wurde vorn verlängert, aus 1 mm-Ms-Blech ein Rahmen gebaut und angepaßt und darauf das Gehäuse aus 0,5 mm-Ms-Blech gesetzt. Die benötigten Drehteile wie Schornstein, Dampfdom, Wasserpumpe etc. ließ Herr Kellner von einem „Asbach-Freund“ auf einer „Uralten“ Drehbank herstellen.

Abb. 8. ► Einen etwas ungewöhnlichen Weg beschritt Herr Ernst Enigk aus Reichenbach/Fils beim Bau seiner „78“: Der Lokrahmen wurde aus Letternmetall (wie es in Druckereien Verwendung findet) in einer eigens angefertigten hölzernen Gießform gegossen. Die Radbuchsen werden (ähnlich wie bei der Liliput-P 8) durch eine von unten gegen den Rahmen geschrägte Deckplatte gehalten. Der Antrieb der Lok erfolgt durch einen Liliput-Motor über ein Schneckengetriebe 1:40 mit Kunststoff-Zahnrad auf eine Achse; die beiden anderen Achsen werden vom Lokgestänge mitgenommen.

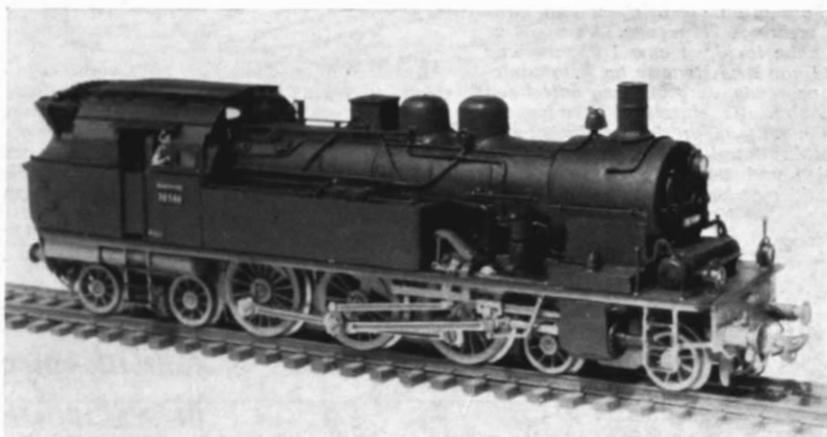
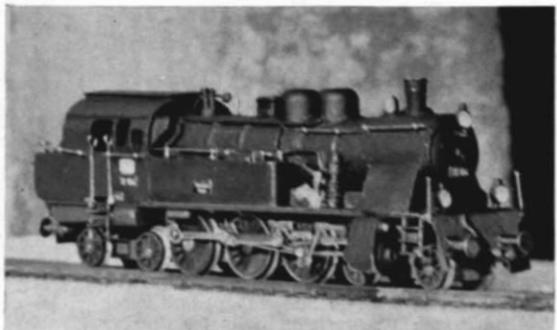
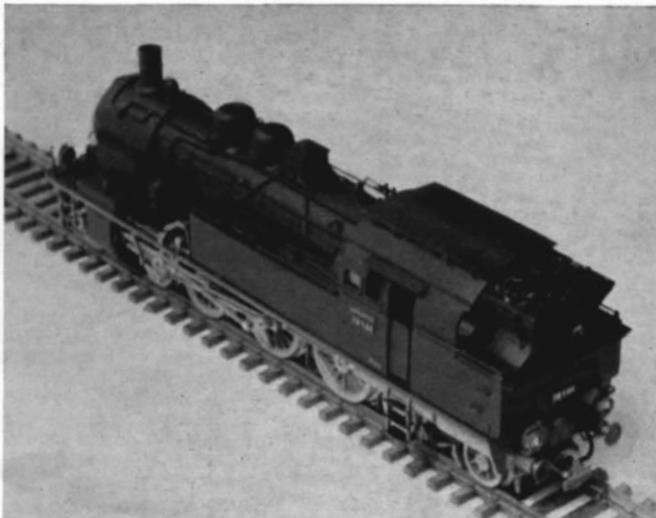
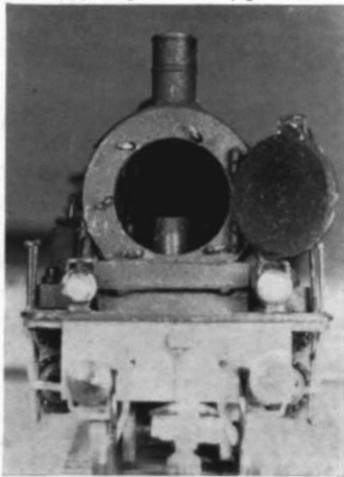


Abb. 9—11. Dieses sehr sauber gearbeitete Modell einer „78“, bei dem nach Öffnen der Rauchkammertür sogar Dampfrohr-Imitationen zu sehen sind, wurde von einem unserer mitteldeutschen Leser (Dipl.-Ing. H. aus D.) gebaut.



Lok-Nummern-schilder – selbstgemacht!

Für meine diversen Lokumbauten und Fahrzeug-Selbstbauten wollte ich „individuelle“ Loknummern-Schilder haben. Ich fertigte mir diese nach folgender Methode an:

Mit Hilfe einer Normschrift-Schablone (6 mm Schriftlänge, senkrechte Buchstaben) und einer dazugehörigen Trichterfeder habe ich die betreffenden Loknummern mit weißer Tusche auf schwarzen Fotokarton geschrieben, und zwar gleich für mehrere Fahrzeuge. Von dieser Schrifttafel habe ich dann eine Fotoaufnahme gemacht und von dem Negativ im Fotofachgeschäft eine passende Vergrößerung anfertigen lassen (s. Abb.). Die einzelnen Loknummern wurden dann mit einer Rasierklinge oder einem scharfen Bastelmesser fein säuberlich ausgeschnitten und die so entstandenen Loknummernschilder an das Fahrzeug geklebt.

Horst Schaay, Gladenbach

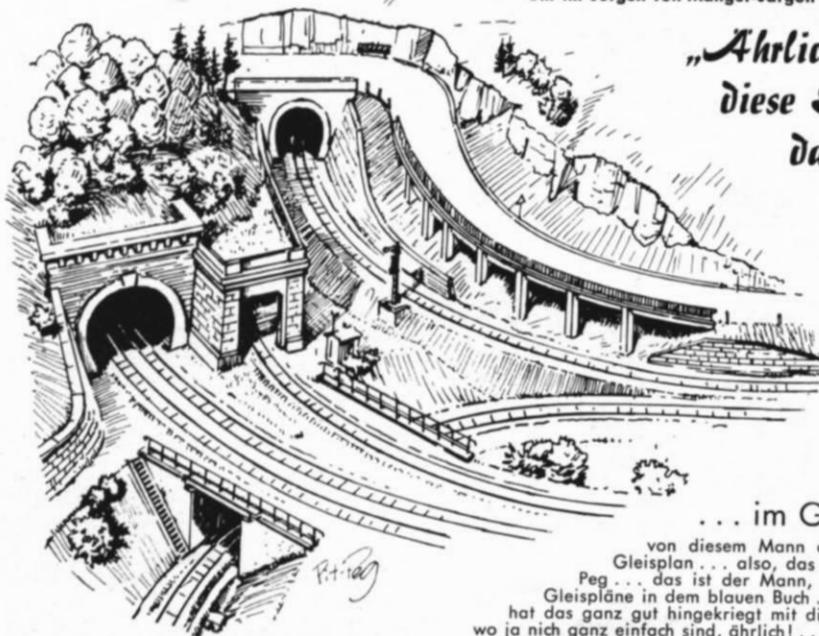
89 6224	89 6224	89 6224	89 6224	89 6224
ETA 177 007a				
ETA 177 007a				
ETA 180 035				
ETA 180 035	ETA 180 035	89 150	89 150	89 150
89 150	89 7513	89 7513	89 7513	89 7513
78 1002	78 1002	24 061	24 061	24 061

Eine kleine Auswahl der von Herrn Schaay nach der Foto-Verkleinerungsmethode angefertigten Lok-Nummernschilder in etwa $\frac{1}{4}$ Größe. Diese Art der Fahrzeugbeschriftung führt zu tadellos sauberen Aufschriften.

Das Verfahren des Herrn Schaay zur Erlangung „individueller“ Lokschilder ist im Prinzip zwar nicht neu, doch wird es vielleicht manchem MIBA-Leser noch nicht oder nicht mehr bekannt sein. Wir wollen dazu noch einige Tips geben, die man bei der fotografischen Herstellung von Loknummernschildern beachten sollte.

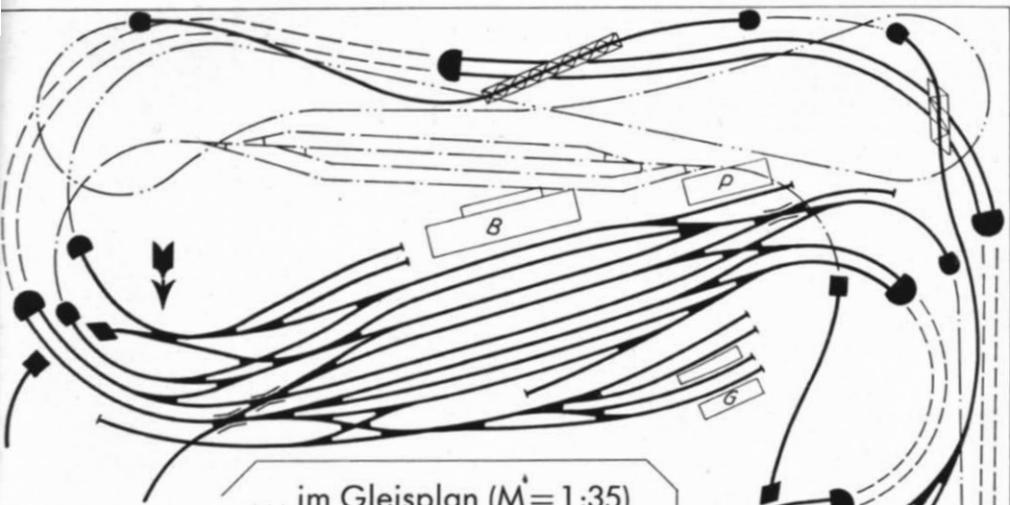
Um im Jürgen von Manger-Jargon zu sprechen:

„Ährlich - also
diese Sachen
da...!“

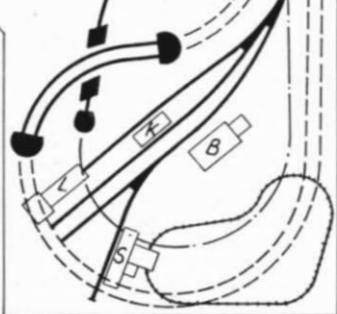


... im Gelände

von diesem Mann da mit dem
Gleisplan... also, das hat der Pit-
Peg... das ist der Mann, der mit die
Gleispläne in dem blauen Buch... also der
hat das ganz gut hingekriegt mit diese Sachen,
wo ja nich ganz einfach sind, ährlich!... sacht auch
unser Omma!



Doch nunmehr Spaß beiseite, denn der offenbar schwache Punkt des Gleisplanes (beim Pfeil) ist tatsächlich ernst zu nehmen! Die Gleislänge zwischen Pfeil und Unterführung ist etwas zu kurz und müßte in der Praxis wenigstens 20–30 cm länger sein, um mittels normaler Steigungen auf die erforderliche Durchfahrtshöhe zu kommen. Der „geistige Vater“ dieses an sich sehr guten Streckenplan-Entwurfs (mit doppelgleisiger Hauptstrecke, großem Durchgangsbahnhof und abzweigender Nebenbahn) ist Herr W. Klein aus Weinheim. B = Empfangsgebäude, P = Bahnhofamt, G = Güterabfertigung, L = Lokschuppen, K = Kohlenbunker, S = Schotterwerk (mit Lorenbahn). Die beiden Gleise links führen zum geplanten Bw.



Beim Schreiben der Loknummern ist darauf zu achten, daß die Schreibhülse der Trichterfeder stets genau senkrecht gehalten wird und daß die Zahlen und Buchstaben gut gedeckt sind. Es darf also kein schwarzer Untergrund durchschimmern. Eventuell muß man deshalb die einzelnen Zeichen zweimal schreiben: Nach dem Schreiben einer Zahl (bzw. eines Buchstabens) die Schablone nicht verrutschen, sondern warten, bis die Tusché ange trocknet ist; dann nochmals mit der Trichterfeder nachschreiben. Erst dann rutscht man mit der Schablone zum nächsten Buchstaben. Die Schablone muß man unbedingt an einem Lineal führen, damit alle Zahlen usw. genau auf gleicher Höhe stehen. Man achtet auch auf möglichst gleiche Abstände innerhalb der einzelnen Zahlen- bzw. Buchstaben gruppen. Ein paar Schreibübungen sind ratsam.

Ein noch besseres Schriftbild als mit der Schablonenschrift erhält man bei Verwendung der sogenannten Aufreibbuchstaben (siehe Heft 1/XVI). Man könnte diese zwar — wenn man sie in entsprechender Kleinheit bekommt

— auch direkt als Loknummern verwenden (auf schwarzes Papier aufreiben und ausschneiden), doch ist es bei den größeren Buchstaben leichter, gleichmäßige Abstände und gleiche Fußhöhe zu erzielen. Außerdem sind die fotografischen Nummerschilder zweifellos griffiger.

Von der so entstandenen Schrifttafel macht man dann ein Foto, wobei die Kamera genau senkrecht auf das Schriftbild gerichtet sein muß. Wenn nämlich der Apparat verkantet wird, dann entstehen Verzerrungen und die Zeichen stehen nicht senkrecht. Ein gutes Hilfsmittel für die richtige Kamera-Einstellung ist ein genau rechtwinkliger Linien-Rahmen um das Schriftbild herum. Bei der Betrachtung durch den Kamerasucher müssen diese Linien dann sämtlich genau parallel zu den Kanten des Sucherbildes liegen!

Wenn man keine einäugige Spiegelreflexkamera besitzt, dann muß noch die sogenannte Sucherparallaxe berücksichtigt werden, weil sonst das Bild u. U. an der Oberkante abgeschnitten wird. Man kann sich in diesem Fall

Die Ausläufer der Rocky Mountains!

... so wird gewiß mancher beim flüchtigen Betrachten der nebenstehenden Abbildungen konstatieren, um sich sodann kopischützend zu fragen, was diese etwas bizarren Felsformationen auf einer bundesdeutschen Modellbahnanlage zu suchen haben (denn um eine solche handelt es sich doch offenbar — den Signalen nach zu urteilen). Und wie kommt gar der TEE in Abb. 2 zwischen die zerklüfteten Felsen?

Nun, des Rätsels Lösung liegt sehr nahe: Die Abb. 2 zeigt den „Rheinpfahl“ bei der Fahrt durch den Fränkischen Jura und die „Rockies“ sind dortselbst kein ungewöhnlicher Anblick — ebensowenig wie in der nördlicher gelegenen Fränkischen Schweiz.

Dies ist wieder einmal ein beredtes Beispiel dafür, daß man bei der Geländegestaltung einer Modellbahn ruhig seiner Phantasie ein wenig freien Lauf lassen kann und oft wird diese unsere Phantasie durch die Natur noch weit übertröffen.

Herr Dr. R. Rubner aus Thurnau/Ofr., der Erbauer der in Abb. 1 gezeigten H0-Anlage, nahm die Landschaft seiner näheren Umgebung zum Vorbild für seine Modellbahnanlage. Ein Vorteil dieser bizarren, fast senkrecht aufsteigenden Felsen ist ihre verhältnismäßig geringe Höhe, die eine fast maßstäbliche Nachbildung ermöglichen (mit Korkrinde und Moltofill gar nicht mal so schwierig zu bewerkstelligen).

Weitere Motive von der Anlage des Herrn Dr. Rubner — bei deren Ausgestaltung übrigens Pit-Peg durch persönliche Ratschläge und Anregungen „mitmischte“ — finden Sie auf Seite 81.

auf folgende Weise helfen: Die Schrifttafel wird an einer Wand mit Reißnägeln befestigt und die Kamera auf dem Stativ (!) so eingerichtet, daß im Sucher das angestrebte verzerrungsfreie Bild zu sehen ist. Sicherheitshalber läßt man rings um das Schriftbild noch etwas „Luft“. Dann rückt man die Schrifttafel um das Maß des Abstandes zwischen Objektiv-Mitte und Sucherausblick-Mitte genau senkrecht nach unten (nicht seitlich verrutschen oder verkanten!) und heftet sie wieder fest. Dann hat man in etwa die richtige Einstellung in Bezug auf den Objektiv-Blickwinkel und kann die Aufnahme vornehmen. (Wer ein „vornehmes“ Stativ mit Mittelsäule hat, kann statt der Schrifttafel die Kamera verschieben, jedoch nicht nach unten, sondern nach oben).

Mit dem Fotoapparat sollte man übrigens soweit wie möglich an die Schrifttafel heran gehen, damit die Schrift auf dem kleinen Negativ nicht zu winzig wird und von der Film-Emulsion vielleicht gar nicht richtig „aufgelöst“ werden kann. Je nach Kameratyp wird man deshalb mit Balgenauszug, Objektiv-Zwischenringen oder Nahaufnahme-Vorsatzlinsen arbeiten müssen. Dabei achte man jedoch auf genaueste Entfernungseinstellung, sonst wird die Schrift unscharf. Die Blende sollte man nach Möglichkeit auf etwa 5,6 bis 8 einstellen, weil in diesem Bereich die meisten Normal-Objektive am schärfsten zeichnen und außerdem auch bereits eine gewisse Tiefenschärfe vorhanden ist.

Für die Aufnahmen nehme man möglichst einen hart arbeitenden, feinkörnigen Film, z. B. Adox KB 14 oder Agfa-Isopan ISS. Wer die Möglichkeit hat, Dokumentenfilm zu verwenden und zu entwickeln, der nehme diesen. Die richtige Belichtungszeit ermittelt man, indem man vor die Schrifttafel einen mittelgrauen Karton hält und diesen mit dem Be-

lichtungsmesser „abtastet“. Eine Messung der vorwiegend schwarzen Schrifttafel würde in diesem Fall ungeeignete Werte ergeben. In Zweifelsfällen lieber etwas knapper belichten (kürzere Zeit) als zu lang, denn sonst gibt es Überstrahlungen und die Schrift wird unsauber.

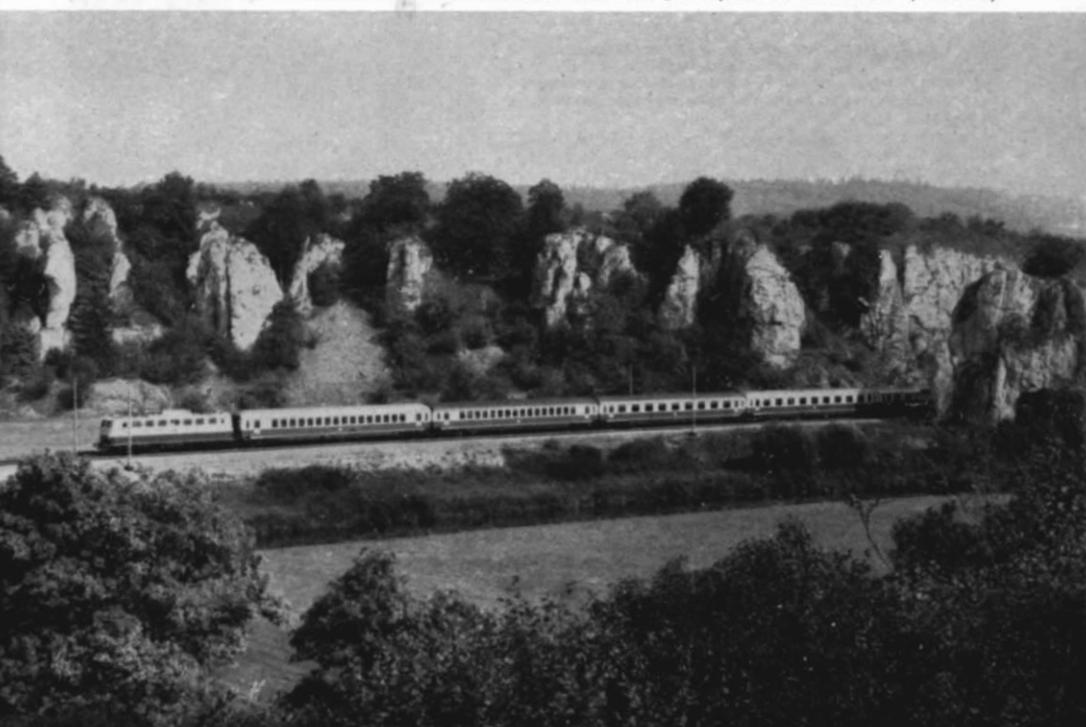
Von dem so entstandenen Negativ läßt man dann im Fotofachgeschäft je nach Bedarf eine oder mehrere kontrastreiche (!) Vergrößerungen auf mattem oder höchstens seidenmattem, aber glattem Schwarz-weiß-Papier (nicht chamois!) anfertigen. Dem Laboranten muß man natürlich klarmachen, daß die Schrift auf der Vergrößerung eine bestimmte Höhe haben muß. Da sich aber die kleinen Maße in der Dunkelkammer schlecht einstellen lassen, ist es zweckmäßig, auf der Schrifttafel noch eine Meß-Hilfslinie anzubringen, die mitfotografiert wird. (Eventuell läßt sich sogar die bereits erwähnte Schriftfeldumrandung als Meßlinie verwenden). Macht man bei den von Herrn Schaay verwendeten 6 mm hohen „Ur“-Schriften die Meßlinie 10 cm lang, dann soll sie der Laborant beim Vergrößern auf 2,9 cm (bei H0-Schildern), 5,8 cm (bei 0), 2,1 cm (bei TT) bzw. 1,6 cm (bei N) einstellen. Die Zeichen werden dann bei H0 1,7 mm, bei 0 3,4 mm, bei TT 1,25 mm und bei N 0,95 mm hoch.

Aus der Vergrößerung werden die einzelnen Nummerschilder mit einem scharfen Bastelmesser (an einem Lineal entlangführen und rechten Winkel einhalten!) ausgeschnitten. Die weißen Schnittkanten färbt man mit schwarzer Tusche ein und kann dann die Schildchen mit einem Alleskleber an dem Fahrzeug ankleben. Man vergesse aber das Ausrichten nicht, denn schief hängende Lokschilder sind beileibe kein schöner Anblick; sie können die ganze Mühe mit der Anfertigung der Schilder wieder zu nichts machen.



Abb. 1. Der Natur abgeschaut: Fränkische Felsformationen auf der H0-Anlage des Herrn Dr. R. Rubner, Thurnau/Ofr., die wohltuend aus dem Rahmen des üblichen fällt.

Abb. 2. Auf der Fahrt durch den romantischen fränkischen Jura: der „Rheinpfeil“ im Altmühlthal. (Foto: DB)



Kran-Rollen - die eine „tragende Rolle spielen“

Laufkatzen von Bockkränen auf Modellbahnanlagen befinden sich leider meist „in Reparatur“ (s. a. Heft 14/XVIII, S. 696), so daß die Krangerüste leer dastehen und von Verladebetrieb schon gar keine Rede sein kann. Um diesem Ubelstand abzuhefen, habe ich einmal einen Versuch in dieser Richtung unternommen und den Kibri-Bockkran mit einer beweglichen Seiltrommel zum Heben und Senken von Lasten ausgestattet; der nächste Schritt war die Anfertigung einer Untergurt-Laufkatze mit Seiltrommel, Lasthaken usw. Beide „Kranfahrwerke“ sind in allen Einzelteilen voll beweglich und ermöglichen ein Anheben und Senken von Lasten (allerdings ohne motorischen Antrieb).

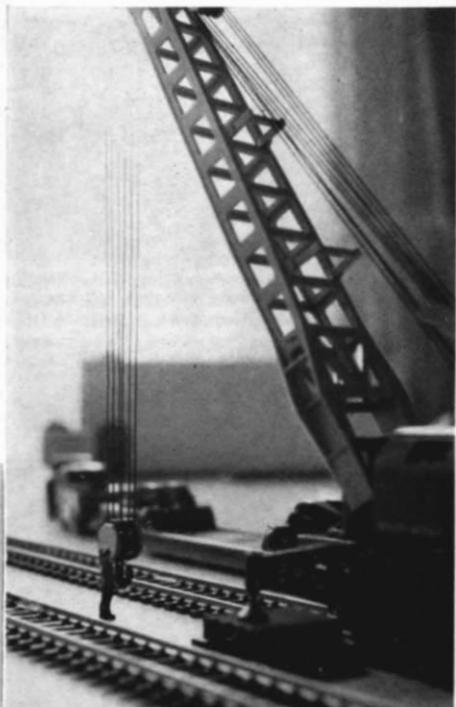
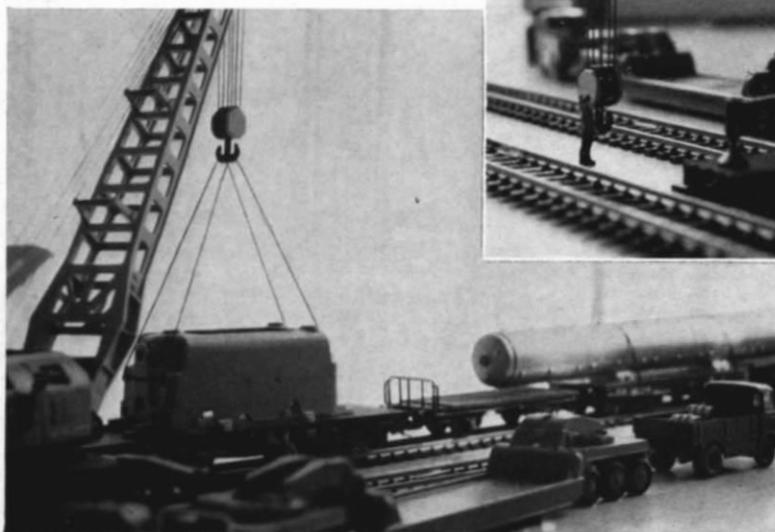
Ermutigt durch diese Erfolge nahm ich mir auch den Fleischmann-90 t-Kran vor, der zwar bedingt beweglich ist (Heben des Auslegers und Hakens möglich), aber erstens zu wenig Seile aufweist und außerdem keinen drehbaren Haken besitzt. Auch diese „Bewegungstherapie“ hatte den gewünschten Erfolg und der Kran sieht nunmehr auch wesentlich vorbildgetreuer aus als im ursprünglichen Zustand mit nur drei waagerecht umgelenkten Seilen.

Da sich sicherlich mancher Modellbahner für diese Bastelei interessieren wird, sei im fol-

genden anhand der Zeichnungen, Fotos und Abbildungstexte kurz auf die erforderlichen Umbauarbeiten bzw. die neu anzufertigenden Teile hingewiesen. Die Abb. 11 bis 14 zeigen die vorzunehmenden geringfügigen Änderungen am Kibri-Bockkran, Abb. 7 bis 10 die Anfertigung einer beweglichen Untergurt-Laufkatze und Abb. 1 bis 6 gelten einer „verfeinerten Ausgabe“ des Fleischmann-90 t-Kranks.

Sebo Kramer, Reinfeld

Abb. 1 u. 2. Nach dem in Abb. 3—6 beschriebenen Umbau nunmehr in Aussehen und Funktion vorbildgetreuer: der Fleischmann-90 t-Kran, auf dem unteren Bild in voller Aktion beim Verladen eines schweren Brockens.



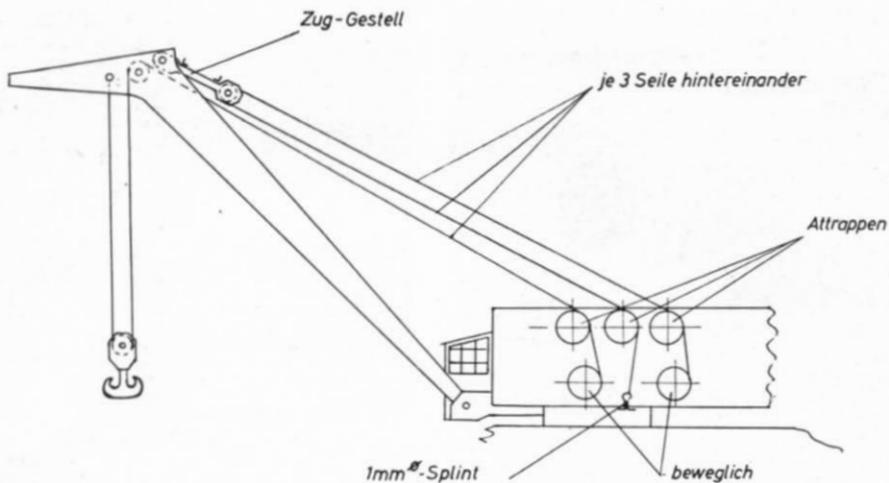


Abb. 3. Unmaßstäbliche Übersichtszeichnung des abgeänderten Fleischmann-90 t-Kranks mit Schnitt durch das Krangehäuse. Die Maße richten sich nach den zur Verfügung stehenden Rollen (Durchmesser: 5 bis 7 mm, Schiffsmodebauzubehör). Auf je einer Achse im Kranhaus sitzen 3 Rollen, so daß insgesamt 9 Seile mit einer Länge von je 600 mm verspannt werden können. Die mittleren 3 Seile an Splinten im Kranboden befestigen, sodann über das neu anzu fertigende Zug-Gestell führen (Abb. 5) und an den hinteren unteren Rollen im Krangehäuse wieder befestigen (mit Uhu sichern). Vordere Seile über Umlenkrollen und untere Kranflasche (Abb. 6) führen und oben am Ausleger befestigen. Leiderwickeln sich die Nähfaden-„Seile“ leicht ungleichmäßig auf, da meist nur ein oder zwei Seile eine wirklich „tragende Rolle“ spielen. Demonstration Zwecke (siehe Fotos) ist aus diesem Grunde mehrmaliges Auf- und Abwickeln erforderlich, damit alle Seile gleichmäßig straff hängen.

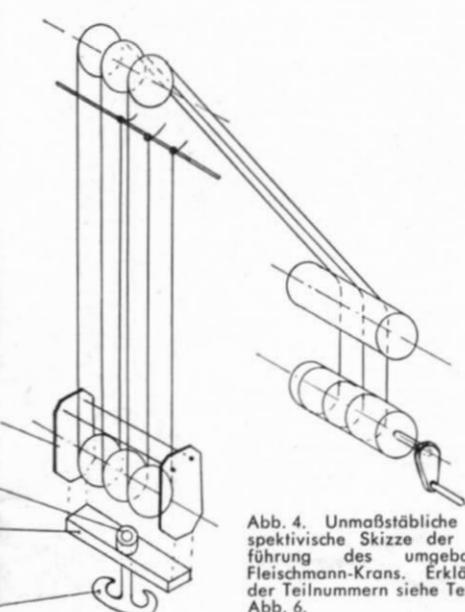


Abb. 4. Unmaßstäbliche perspektivische Skizze der Seilführung des umgebauten Fleischmann-Kranks. Erklärung der Teilnummern siehe Text zu Abb. 6.

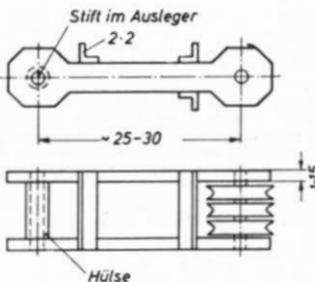


Abb. 5. Neu anzu fertigendes Zug-Gestell aus Kunststoff für das obere Ende des Kran-Auslegers. Die Hauptmaße richten sich nach den verwendeten Schnurlaufrollen. Das vorhandene Fleischmann-Zug-Gestell kann nicht verwendet werden, da in diesem die Rollen waagerecht liegen.

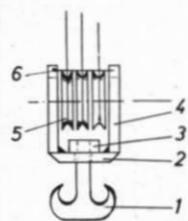


Abb. 6. Unmaßstäbliche Zeichnung der Kran-Unterflasche. Fleischmann-Haken (1) absägen, durch eine Bohrung in der Traverse 2 stecken und oben durch vorsichtiges Aufkleben einer Mutter (3) drehbar lagern. Traverse aus 1,5 mm-Ms-Blech ähnlich der Traverse in Abb. 12. Sodann Seitenteile (4) der Kranflasche aus 1,5 mm-Ms-Blech aussägen, gemeinsam bohren und Teile nach Einsetzen der Rollen (5) zusammenlöten. Zwischen Rollen evtl. Scheiben beilegen. Zwei 1 mm-Ms-Drähte (6), die in je 2 Bohrungen in Teil 4 eingesteckt werden, halten die Kranflasche im oberen Teil zusammen.

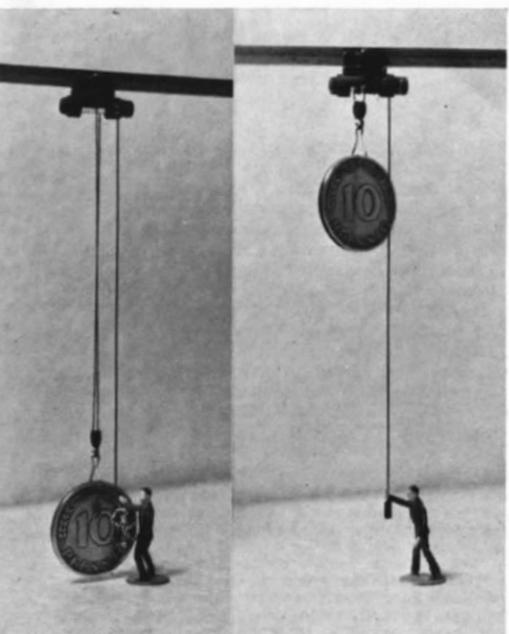


Abb. 7. Hauptteil der Laufkatze aus Rohr $5 \times 0,5$ mm, Länge 11 bis 12 mm. Die Breite der mittleren Ausnehmung richtet sich nach der Hubhöhe und damit nach der Anzahl der auf Teil 4 aufzuwickelnden Seilwindungen. Befestigung der Seilenden siehe Abb. 10.

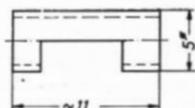


Abb. 8. Anfertigung der Unterflasche mit Haken für die Laufkatze von Abb. 10. Teil 15 (zwei 0,5 mm starke Ms-Bleche) und Teil 16 so zusammenlöten, daß sich eine Hohlkehle bildet, in der das Seil (aus Nähseide) gleiten kann. Haken (Teil 17) aus 1 mm-Ms-Draht biegen, im unteren Teil leicht flach klopfen und mit Uhu-plus festkleben.

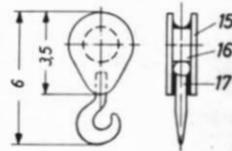


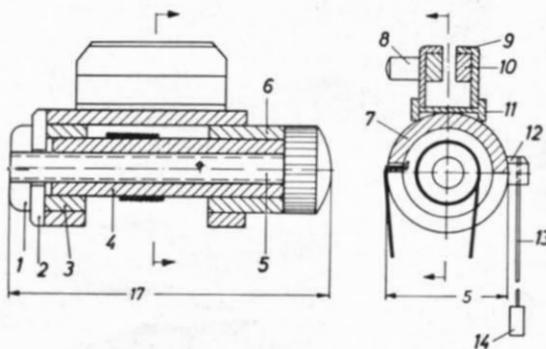
Abb. 9. In allen wichtigen Teilen voll funktionsfähig — die von Herrn Kramer gebaute Untergurt-Laufkatze mit beweglichem Flaschenzug, der wegen der Kleinheit der Teile naturgemäß nur von Hand bewegt werden kann. Der „Groschen vom Dienst“ demonstriert eindrucksvoll die wirklich diffizile Ausführung der Laufkatze, deren Baubeschreibung aus Abb. 10 hervorgeht.

Abb. 10. Kurze Baubeschreibung zur Anfertigung einer Untergurt-Laufkatze.

Zunächst Kopf der Schraube (Teil 5) rändeln (mit Flachzange oder Feile) zum leichteren Drehen der Trommel und als Kühlrippen-Imitation; sodann Hauptteil 7 fertigen (s. Abb. 7) und die Teile 2, 3, 6, 7 und 12 zusammenlöten. Das „Fahrwerk“ aus den Teilen 8, 9, 10 und 11 zusammenlöten und die Teile 12, 13 und 14 befestigen (Teil 14 rd. 13 mm über dem Boden); Trommel auf Teil 5 auflöten und Schraube auf Länge absägen, Bohrung 0,5 mm \varnothing auf Mitte Aussparung an Teil 7 anbringen (zur Seilbefestigung) und eine weitere Bohrung von 0,75 mm \varnothing durch Trommel und Schraube auf der linken oder rechten Seite der Aussparung für die zweite Seilbefestigung vorsehen. Anschließend Fahrwerk und Hauptteil zusammenkleben. Kombination zwischen Löten und Kleben beim Zusammenbau der einzelnen Teile ist empfehlenswert. Tips zur Seilmontage: Garn durch Bohrung in Teil 7 ziehen (s. Abb. rechts), auf Innenseite von Teil 7 durch Knoten sichern, dann durch Unterflasche führen und in die Bohrung durch Trommel und Schraube einfädeln und sichern (s. Abb. links). Mutter (1) so fest anziehen, daß Trommel sich von Hand gerade noch drehen läßt; Mutter sichern. Zum Schluß Anstrich der äußeren sichtbaren Teile mit Humbrol Blau Nr. 112.

Bezeichnung der Teile für die Untergurt-Laufkatze

- 1 = M 2-Mutter (Kanten leicht abgedreht)
- 2 = Unterlegscheibe
- 3 = linkes Trommellager (Rohr $4 \times 0,5$ mm, 2 mm lang)
- 4 = Trommel aus Ms-Rohr ($3 \times 0,5$ mm, rd. 11,5 mm lang)
- 5 = Zylinderkopfschraube M 2
- 6 = rechtes Trommellager (Rohr $4 \times 0,5$ mm, rd. 4,5 mm lang)
- 7 = Hauptteil (s. Abb. 7)
- 8 = Motor-Attrappe
- 9 = Lagerschild ($1,4 \times 2$ mm, 5 mm lang)
- 10 = Fahrwerk-Attrappe
- 11 = I-Profil, rd. 10 mm lang
- 12 = Attrappe für Kabeleinführung
- 13 = „Steuerleitung“ aus $0,4$ mm \varnothing Federstahl-draht
- 14 = Schalterattrappe



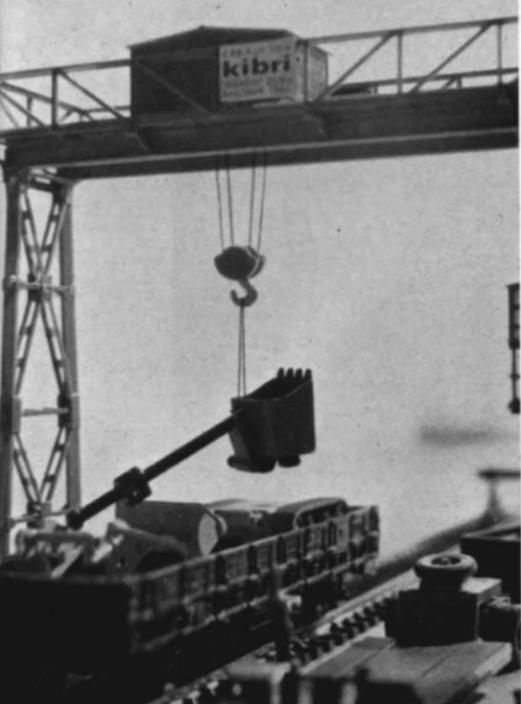


Abb. 11. Endlich mal Arbeit für den Kibri-Bockkran, den Herrn Kramer ebenfalls „teil-mobilisiert“ hat (s.a. Baubeschreibung in Abbildung 12–14).

Manchem mag vielleicht der Aufwand bei diesen Basteleien als etwas zu hoch erscheinen, jedoch sollte man bei solchen Erwägungen bedenken, daß es Herrn Kramer bei den hier gezeigten 3 Vorschlägen in erster Linie auf das dadurch erreichte vorbildgerechte Aussehen der Kräne ankam, wogegen die Funktionsfähigkeit infolge des „Handantriebs“ ohnehin nur selten in Anspruch genommen werden dürfte, es sei denn zu Demonstrationszwecken. Anderseits dürfte es wohl auch außerhalb der gegebenen technischen Möglichkeiten liegen, beispielsweise die in Abb. 9 gezeigte Laufkatze zu motorisieren, ohne dabei Kompromisse in bezug auf die maßstabsgetreue Nachbildung in Kauf nehmen zu müssen.

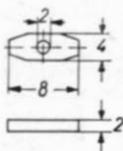


Abb. 12. Plastik-Traverse (Teil 3) zur Aufnahme der Seirollen (1) mit Schutzhäuben (2) und des drehbar eingehängten Hakens (4). Teile 1 bis 4 zusammenkleben; dabei auf Beweglichkeit des Hakens achten (nur 1 Tropfen Leim von oben auf Festigungsmutter und Haken).

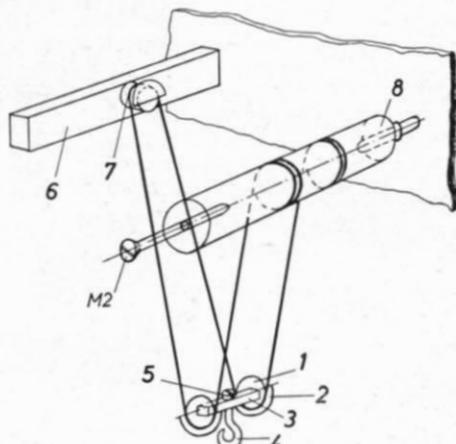


Abb. 13. Unmaßstäbliche Funktionsskizze des Kibri-Bockkrans.
Teil 1 und 2 = Kibri-Rollen mit Schutzhäuben; Teil 3 = Traverse (s. Abb. 12); Teil 4 = Kranhaken, aus 2 mm-Ms-Blech aussägen, zurechfeilen (bzw. mit Linolschnittmesser schaben) und durch Mutter (Teil 5) an Traverse drehbar befestigen. Teil 6 = im Laufkatzengehäuse eingeklebtes Vierkant-Plastikprofil zur Aufnahme der Seil-Umlenkrolle (Teil 7), deren Durchmesser zwecks Parallelführung der Seile in etwa dem Abstand der beiden unteren Seirollen entsprechen soll. Umlenkrolle gegen Abrutschen des Seils durch davor geklebte Plasticscheibe sichern.

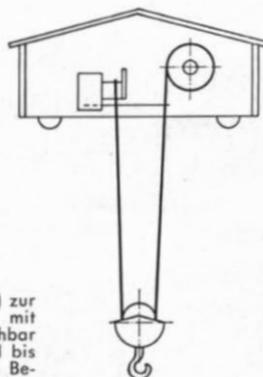
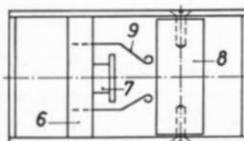


Abb. 14. Unmaßstäbliche Seiten- und Draufsicht des Kibri-Kranfahrwerks.
Die Länge der aus Holz- oder Plastikrundmaterial bestehenden Trommel (Teil 8) muß so bemessen sein, daß die Trommel stramm zwischen Seitenwänden des Fahrwerks paßt. Eventuell die beiden M 2-Schrauben nachziehen, die gleichzeitig als Trommel Lager dienen: die Last soll durch Reibung der Trommel an Gehäusewand gehalten werden. Dann die Führungsbügel (Teil 9) aus Draht biegen und so in Teil 6 einsetzen, daß die durch die Ösen laufenden Seile in jedem Fall parallel geführt werden und nicht aus den unteren Rollen springen können. Seil aus Nähseite über Umlenkrolle (7) in die Unterflasche (Teil 1 bis 5) einziehen, durch die Ösen von Teil 9 führen (in Abbildung 13 nicht gezeichnet) und die Enden auf der Trommel mit etwas Uhu befestigen.



Abb. 1. Dieses reizende Fachwerkhaus-Modell entstand nach einem Original in Marburg/Lahn.

Michael Schroedel aus Hildesheim zeigt

Gebäudemodellbau in HO — comme il faut!

Seit die romantischen Wiad-Fachwerkhäuschen auf dem Markt sind (von den letztyährigen Faller-Neuheiten ganz zu schweigen!), wird vielleicht mancher Modellbahner den Wunsch verspüren, dieses Sortiment noch durch individuelle Eigenschöpfungen zu ergänzen, sei es der besonderen (eigenen) Note we-

gen oder zwecks Schaffung maßstabsgerechter Gebäude in Bahnnähe.

Vielleicht kann ich durch die folgenden Hinweise einige nützliche Tips zu diesem Kapitel beisteuern, nicht nur in bezug auf die Fachwerkanfertigung, sondern ganz allgemein den Gebäudemodellbau in HO betreffend.

Abb. 2. Modell oder Wirklichkeit? — „Das Haus an der Mauer“, ein wundervolles HO-Gebäude nach einem alten Hildesheimer Vorbild.



1. Hauswände

Die Fensterfronten der Hauswände fertige ich aus 1 mm Fliegersperrholz, da sich dieses dünne Material sehr leicht bearbeiten lässt. Die fensterlosen Seitenwände bestehen dagegen aus 5 mm Sperrholz und geben dem Bau die nötige Festigkeit (s. Abb. 3). Eigentliche Fachwerkbalen (Balsaholzleistchen 2 x 2 mm) werden lediglich an sämtlichen zusammenstoßenden Kanten des Hauses eingefügt.

2 Verputz

Das Verputzen der Wände kann mit Moltofill oder Eisenol-Spachtel erfolgen, den man mit Terpentin zu einem Brei anröhrt, mit dem Pinsel aufstreicht und nach dem Austrocknen mit Deckfarbe im gewünschten Farblton anstreicht.

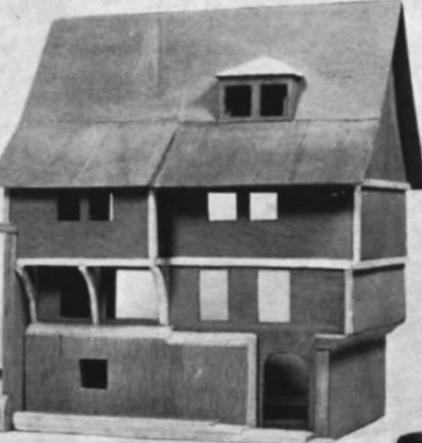
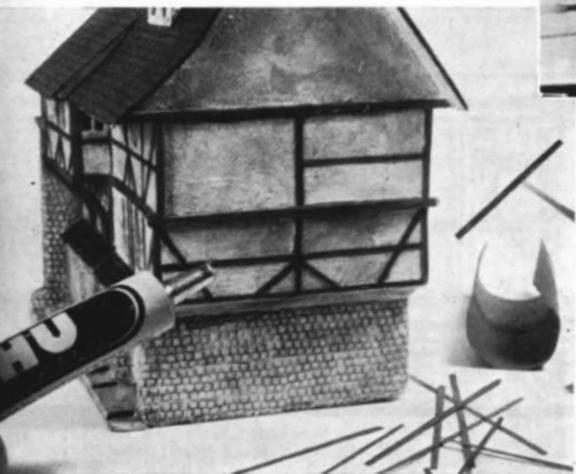


Abb. 3. „Das Haus an der Mauer“ (Abbildung 2) im Rohbau. Deutlich erkennbar die unterschiedlichen Sperrholzmauern und -wände, sowie die an den jeweils zusammenstoßenden Hauswänden aufgeklebten Fachwerkbalen aus 2 x 2 mm-Leistchen.

◀ Abb. 4 demonstriert das Anbringen der Fachwerk-Imitation aus Zedernholzstreifen mittels Leim und Pinzette. — Bei dieser Gelegenheit ein Hinweis auf die in Heft 2/XVII gegebenen Tips zum Gebäude selbstbau (ebenfalls von Herrn Schroedel).

3. Fachwerk

Über die Fachwerk-Imitation war schon des öfteren in der MIBA zu lesen: vom „echten“ Fachwerkverband aus feinen Leisten, der anschließend mit Moltofill ausgefüllt wurde (s. Heft 5/XV; D. Red.) bis zu der in Heft 1/XIX von Herrn Hermann beschriebenen Methode, bei der die Fachwerkbalen — in Baugröße N durchaus vertretbar — einfach aufgemalt werden.

Ich selbst wählte einen Mittelweg, und zwar benutze ich zur Fachwerk-Imitation Zedernholzfurnier, wie es als Einzelverpackung für „bessere“ Zigarren dient. Es ist wesentlich dünner als jedes andere Furnierholz und lässt sich außerdem auch gut für andere Bastelarbeiten verwenden. Mit der Schere oder einem scharfen Messer wird es in 2 mm breite Streichen geschnitten, aus denen das Fachwerk zusammengesetzt wird. Wegen der geringen Dicke

der Streichen fällt das Fugen an den Kreuzstellen zweier Fachwerkbalen weg; man kann sie einfach übereinanderkleben. Nach dem Antröcken des Leims erfolgt der Anstrich des Fachwerks mit Deckfarbe.

4. Steinmauern

Die Mauer am Haus der Abb. 2 besteht aus einem zähen Moltofill-Brei, der mit einem Spachtel etwa 2 mm dick aufgetragen wird. Vor dem Auftragen streicht man zweckmäßigweise alle Wände, die eine Mauer-Imitation erhalten sollen, mit Uhu-coll ein, da sonst die Masse nach dem Aushärten abbröckeln würde. Ehe der Moltofill-Brei ganz abbindet, habe ich mit einem nach Heft 8/XVII angefertigten und gut eingölten Prägestempel die Mauersteine in den noch weichen Brei eingeprägt. Die Farbgebung der Steine erfolgt nach eintägiger Trockenzeit ebenfalls mit Deckfarben.

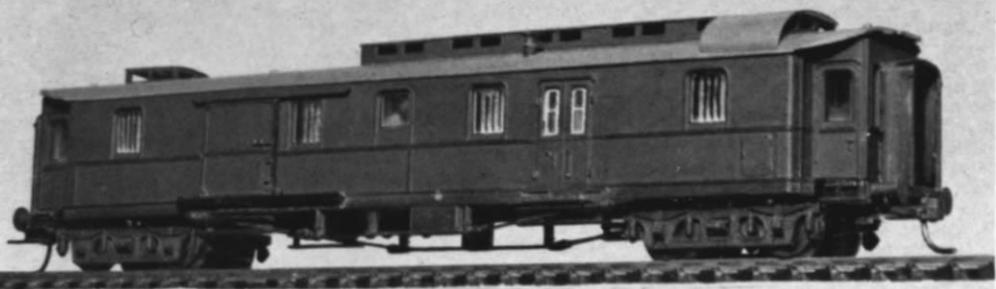
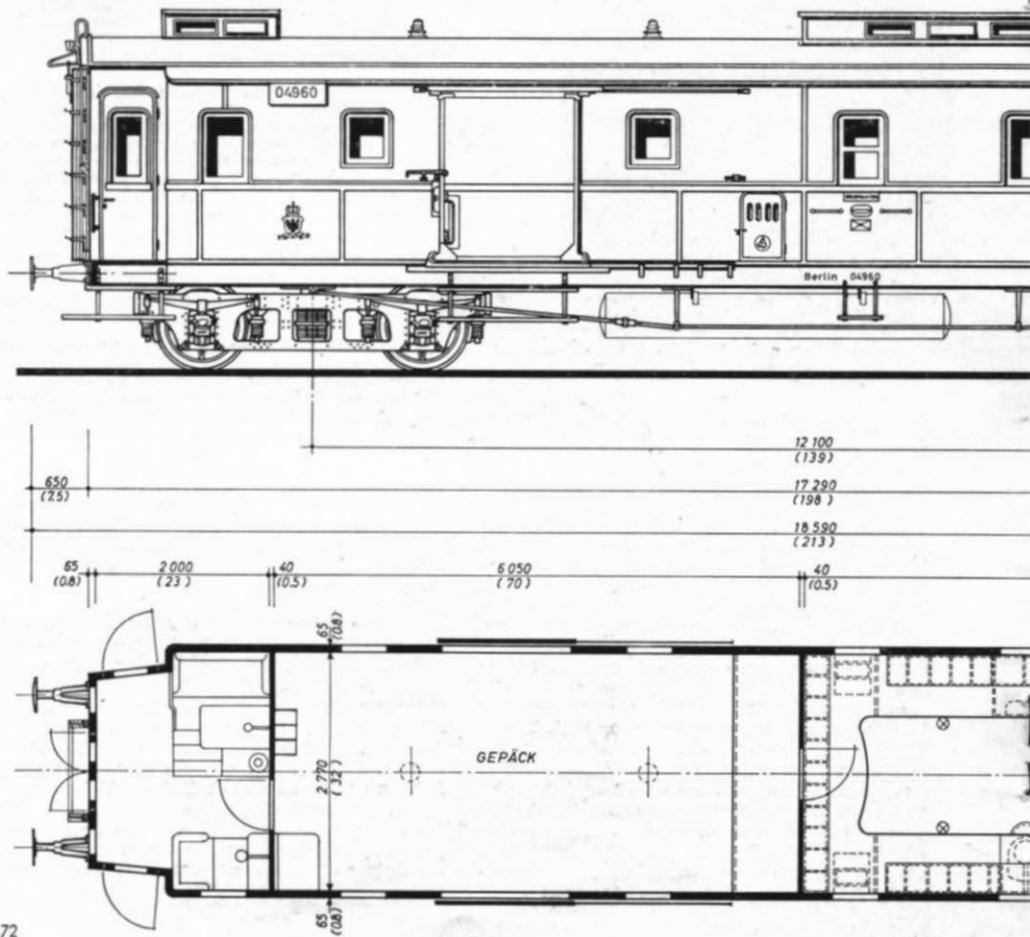


Abb. 1. Der Pw Post 4ü pr. 92 b — ein prachtvoller Wagenveteran (unserem Geschmack nach), als H0-Modell „verewigt“ von GERA (alias Günter Albrecht). (Foto: MIBA)



Kombinierter Post- und Packwagen der K.P.E.V.

Ein Leckerbissen für die Wagenselbstbauer dürfte der hier gezeigte vierachsige kombinierte Gepäck- und Postwagen sein, der in seiner Grundkonzeption in etwa mit dem Pw Post 4ü 28 zu vergleichen ist, dessen Bauzeichnung wir in Heft 1/XIV veröffentlichten.

Die auf den Strecken der damaligen Preußischen Staatsbahnen eingesetzten Wagen verkehrten vornehmlich auf solchen Bahnlinien, die wegen eines geringeren Gepäck- und Postaufkommens das Mitführen je eines separaten Pack- und Postwagens nicht rechtfertigten.

Den Vorschriften entsprechend sind Post- und Bahnabteile durch Zwischenwände voneinander getrennt

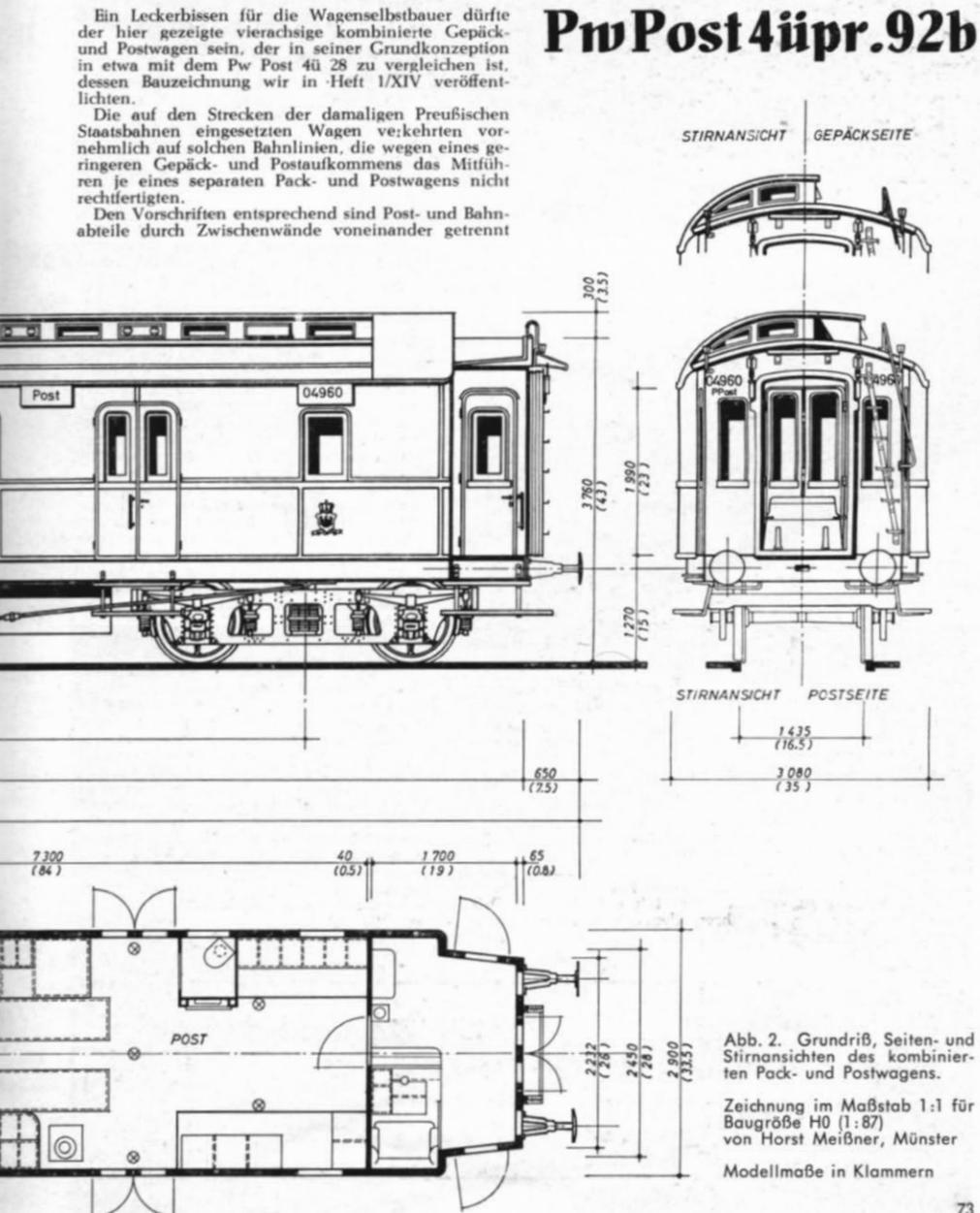


Abb. 2. Grundriß, Seiten- und Stirnansichten des kombinierten Pack- und Postwagens.

Zeichnung im Maßstab 1:1 für Baugröße H0 (1:87)
von Horst Meißner, Münster

Modellmaße in Klammern

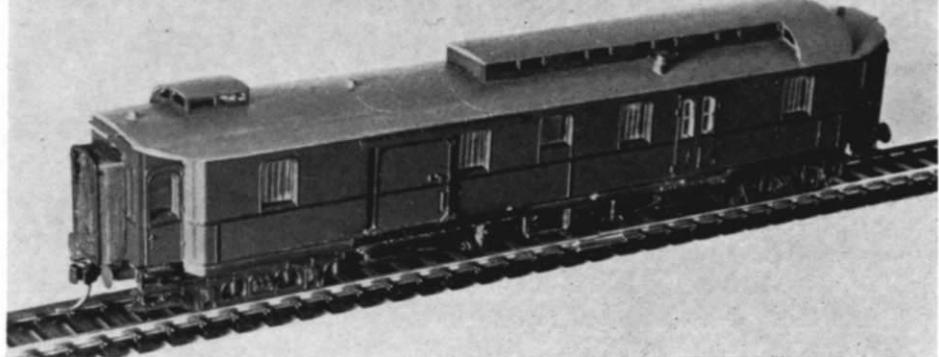
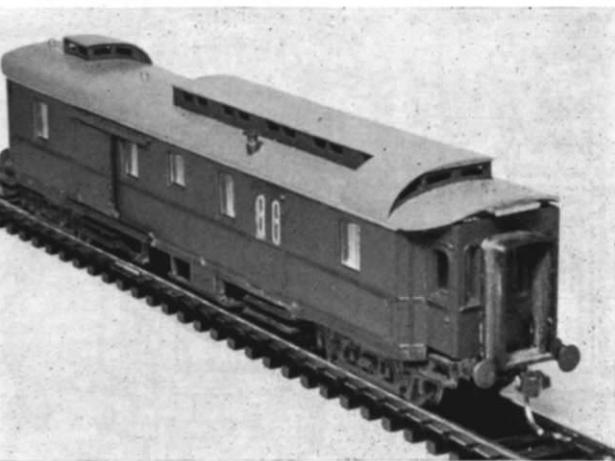


Abb. 3 u. 4. Aus der Sicht von schräg oben gut zu erkennen: die versetzten Dachaufbauten der beiden Zugführerabteile.
(Fotos: MIBA-Archiv)



(die Verbindungstüren wurden nur im Notfall geöffnet).

Wegen der im Innern des Postabteils ringsum an den Wänden aufgestellten Briefverteilsschränke ist der Tageslichteinfall durch die Seitenfenster zu gering, so daß ein Oberlichtaufbau über dem Postabteil erforderlich wurde. Dieser Oberlichtaufbau bedeutet aber andererseits eine Einschränkung der Sicht für den Zugführer, der von seinem erhöhten Sitz im Dienstabteil den Zug und die Signale beobachten können muß. Um die Sichtbeeinträchtigung auszuschließen bzw. ein Wenden des Wagens bei Wechsel der Fahrtrichtung zu vermeiden, erhielt derselbe 2 Dienstabteile für den Zugführer, der seinen Platz (je nach Fahrtrichtung) von einem ins andere Abteil

verlegen mußte, um die Strecke durch die halbseitig „abgeschnittenen“ Dachaufsätze beobachten zu können. Die von der Form her etwas ungewöhnlichen Dachaufsätze gelten als ein charakteristisches Merkmal und dürften im Modell den besonderen Reiz dieses Wagentyps ausmachen.

Als H0-Modell dürfte dieser Wagentyp mit seiner Länge von 21,3 cm gewiß viele Liebhaber finden. Einerseits, weil er vom Äußeren her bestens zu den vierachsigen Trix- und Liliput-Old-Timern paßt, und andererseits, weil der Bau des Modells unter Verwendung passender Vierachser von Liliput und Schicht nicht allzu schwierig ist.

Die Abbildungen 1, 3 u. 4 zeigen ein von GERA gebautes Modell des Pv 4ü pr. 92 b, das aus einem Liliput-Packwagen, einem Schicht-Postwagen und diversen Plastikresten entstand. Vom Liliput-Vierachser wurden der mittlere Dachauflauf sowie die rechte Schiebetür samt Laufschienen (auf beiden Seiten des Postabteils) entfernt. Anstelle der Schiebetüren wird ein entsprechend großes Wandteil mit angegedeuteten Doppelflügeltüren vom Schicht-Postwagen eingesetzt. Bei diesen „Operationen“ dürfen sich die Hinweise in Heft 12/XVII („Wie kommt man zu Traumwagen?“) wiederum als nützlich erweisen. Saubere Sägeschnitte und paßgenaues Einfügen der neuen Teile lassen die Trennfugen nach dem Streichen des Wagens nicht mehr erkennen (GERAs Modell ist im seinerzeitigen Original-Farbtön weinrot gehalten).

Die Dachaufbauten wurden aus entsprechend dünnen Plastikresten ausgesägt und zusammengeklebt.

Ab sofort lieferbar:

MIBA — Band XVIII — 1966

Kompl. gebunden zum Preis von
38.— DM + 1.50 DM Versandkosten

MIBA-Einbanddecke

Band XVIII - 1966

in Grün mit Goldprägedruck
2.50 DM + —.60 DM Versandkosten

Abb. 1 u. 2. Der Standpunkt, den Herr Inari Dimitrieff aus Hamburg beim Fotografieren der Anlage einnahm, ist goldrichtig! — Den „erfahrungsgemäß“ „scharfen“ Augen der Leser wird nicht entgehen, daß es sich bei den Gebäudemodellen um handelsübliche H0-Häuser, -Fabriken u. -Bahnhofsgebäude handelt. Preisfrage: Sind die Gebäude auf der TT-Anlage eigentlich zu groß (oder auf H0-Anlagen zu klein)?



Das Museum der Hamburgischen Electricitätswerke zeigt im Modell:

Die Stromerzeugung vom Kraftwerk bis zum Verbraucher

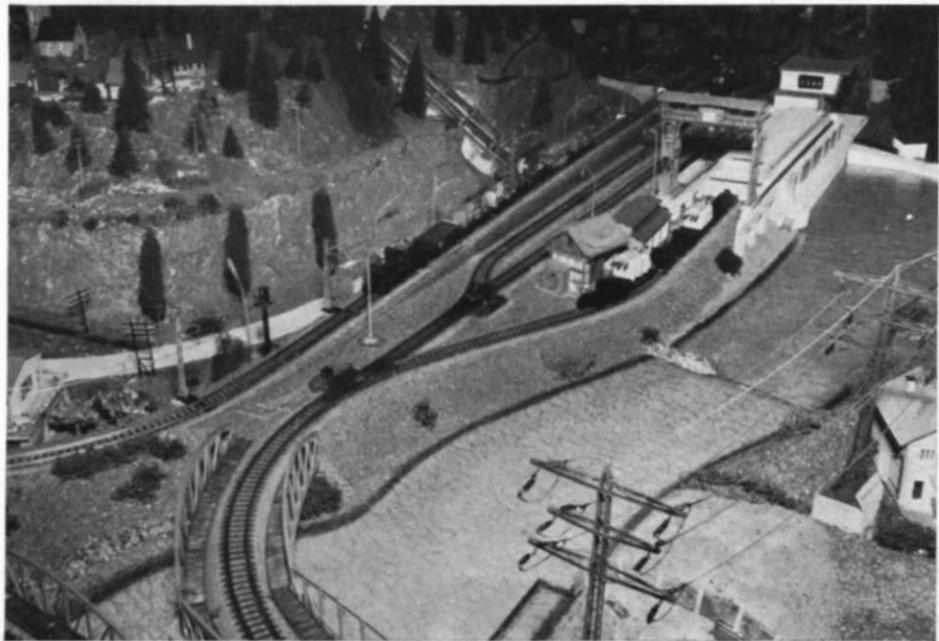
(Text auf Seite 77)

▼ Abb. 3. Industrie- und Hafengebiet bilden einen dominierenden Schwerpunkt der Anlage, in erster Linie bedingt durch das auf Demonstrationszwecke abgestimmte Anlagenthema.





Abb. 4 u. 5. Das Modell der in Hafennähe gelegenen Freiluftschaltanlage ist der Ausgangspunkt der Freileitungsmaste, deren Drähte vorbildgerecht im Durchhang verlegt wurden: eine gewiß nicht leicht zu bewerkstelligende Aufgabe. — Unten: Blick auf den Fluß (aus Katedralglas); im Hintergrund die vom Staubecken zum Pumpspeicherwerk führenden Rohrleitungen.



Ein Anlagenthema, das zweifellos auch für den „privaten“ Modellbahner mancherlei Anregungen in sich bergen dürfte, zeigt die TT-Ausstellungsanlage der Hamburgischen Electricitätswerke, die auf einer Fläche von 3,80 x 2,30 m die gesamte Stromerzeugung vom Kraftwerk bis zum Endverbraucher im Modell darstellt.

Wenn auch die rein technische Seite dieses Anlagenthemas für den Modellbahner vielleicht erst in zweiter Linie von Interesse sein dürfte, so ist doch der Ablauf und die Darstellung dieser Vorgänge im Modell interessant genug, um kurz gestreift zu werden:

Von einem Staubbecken (Größe 70 x 26 cm) führen drei Rohrleitungen, durch die das Wasser sichtbar fließt, zu einem am Fluß gelegenen Pumpspeicherwerk. Zur Darstellung der Freiluftschaltanlage (die im Großbetrieb für die Strom einspeisung in das Ver-

bundnetz und die Bahnstrom-Betriebsleitung dient) wurden 32 Freileitungsmaste mit etwa 35 m verspanntem Draht auf der Anlage aufgestellt. Die „Endverbraucher“ werden durch rund 70 beleuchtete Wohnhäuser, Betriebs- und Geschäftsbauten sowie kleinere Industrie-Anlagen im Modell dargestellt.

Die eigentlich nur mehr zum Zwecke der „Belebung“ des Schausückes eingebaute Modellbahn ist eine vollautomatisch gesteuerte Rokal-TT-Bahn mit gleichzeitigem 6-Zug-Betrieb (mit Oberleitung). Rund 35 m Gleise, 15 Weichen, 10 Signale sowie diverse Schaltgleise und Relais sorgen für den reibungslosen Betriebsablauf.

Die Aufnahmen dieser Modellbahnanlage (s. a. Heft 16/XVIII „Zwischen Wellen und Wind“, Abb. 8), die zum Teil aus einer äußerst realistisch wirkenden Perspektive aufgenommen sind, verdanken wir Herrn Inari Dimitrijew aus Hamburg-Wandsbek.

Gleissperren

des großen Vorbilds

Als Ergänzung zu unserem seitherzeitigen Artikel in Heft 8/XVIII heute zwei weitere Abbildungen von Gleissperren, fotografiert auf dem Gelände des Lübecker Hauptbahnhofs von Herrn Jörn Blublitz aus Lübeck-Travemünde. Leider (und unverständlichlicherweise) sind Gleissperren auf Modellbahnanlagen nur allzu selten zu sehen, obwohl der in Heft 9/XVIII beschriebene Selbstbau eigentlich gar nicht schwierig ist.

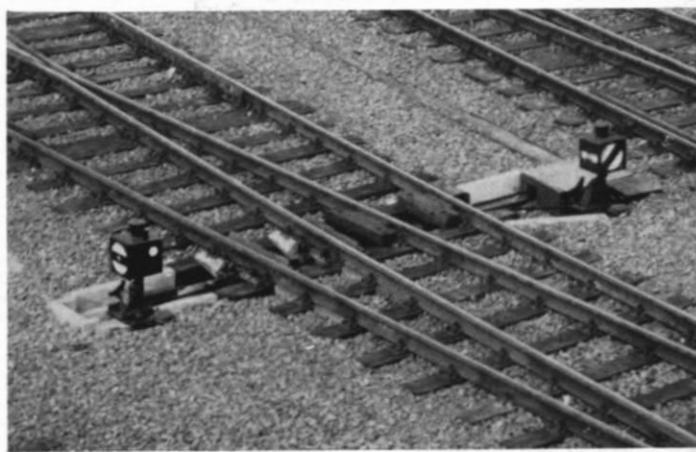


Abb. 1 zeigt eine doppelte Gleissperre im Bereich der Flügelschienen einer Weiche. Gleichzeitige Betätigung durch gemeinsames Gestänge über einen Seilzug. Bei einer Entgleisung werden allerdings gleich 2 Abstellgleise blockiert — ein vertretbarer Standpunkt, da 2 blockierte Abstellgleise immerhin „besser“ sind als ein gefährdetes Hauptgleis.

Abb. 2. Links im Bild eine einfache Gleissperre mit 2 Laternen, die das Signalbild aus beiden Fahrtrichtungen gut erkennen lassen. Die doppelte Gleissperre rechts im Bild hat dagegen nur eine Laterne. — Der weiße Lichtpunkt auf der Laternenrückseite, der in Stellung „Fahrt frei“ von hinten sichtbar ist, ersetzt das frühere Signalbild mit den beiden schräg ansteigenden Lichtern.



Die automatische Wendeanlage

von H. Petrovitsch, Innsbruck

Bei der Erweiterung meiner Modellbahn-Anlage werde ich, weil eine Kehrschleife aus verschiedenen Gründen für mich nicht in Frage kommt, auf einen Vorschlag aus einem älteren MIBA-Heft zurückgreifen (Heft 7/IX und 3/X; D. Red.) und eine sogenannte Wendeanlage einbauen, die gegenüber einer Kehrschleife außer der Platzersparnis auch noch einige andere Vorteile bietet (wie beispielsweise die unkomplizierte Polarität der Schienenstränge). Da diese Art der Zugumsetzung, verbunden mit dem Fallfall der Kehrschleife, verhältnismäßig problemlos ist, kommt dieser Vorschlag manchem Modellbahner gewiß ganz gelegen und ich hoffe, daß die folgenden Ausführungen zum Verständnis der Wendeanlage und deren Schaltung ausreichen.

1. Grundsätzliches

Bei meiner Wendeanlage (im folgenden kurz WA genannt) wird das Wenden des Zuges durch Umkuppeln in einem Kreis vorgenommen; sie besteht aus dem eigentlichen Wendekreis (= Wkr) und einer Gruppe von Abstellgleisen. Da der Betrieb dieser WA keine ständige Bedienung oder Kontrolle — wie bei dem seinerzeitigen Vorschlag in der MIBA — erfordern soll, habe ich eine automatische Steuerung des Wendevorganges ausgeknobelt. Die in den Abbildungen dargestellten Schaltungen sind nur für Gleichstrombetrieb ausgelegt; zwar könnten die Schaltfunktionen auch durch Wechselstromrelais ausgelöst werden, aber es entfiel dann die Sicherung gegen Bedienungsfehler mittels Gleichtakttern.

Die Fahrspannung in der WA sollte die Grenze von 8 bis 9 Volt nicht überschreiten, da ansonsten die Geschwindigkeit des Zuges für das Ab- und Ankuppeln, das während der Fahrt geschieht, zu hoch ist. Aus diesem Grunde hängt auch die Betriebssicherheit des Rangiervorgangs in der WA weitgehend von der einwandfreien Funktion der Kupplungen ab. Diese müssen sich auch im Bogen (der einen Mindestradius von 45 cm haben sollte) einwandfrei

trennen bzw. kuppeln lassen. Bei Märklin-Kupplungen beispielsweise sollte deshalb der Kupplungsbügel an der Lokkupplung entfernt werden.

Die hier als Beispiel beschriebenen Anlagen lassen sich ohne weiteres durch Hinzufügen von Abstellgleisen erweitern, wenn dabei das Grundschema des jeweiligen Gleisplanes in bezug auf den Anschluß der Abstellgleise an den Wendekreisen gewahrt bleibt.

In den Abbildungen 1 bis 3 sind zwei verschiedene Möglichkeiten zum Aufbau einer WA aufgezeigt. Die Unterschiede und der jeweilige Schaltungsaufbau gehen aus den dazugehörigen Bildtexten hervor.

2. Kontrolleinrichtungen für die Wendeanlage

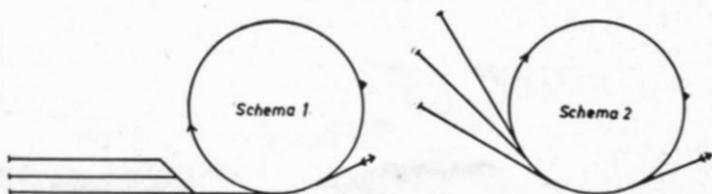
Da sich Wendeanlagen meist „unterirdisch“ auf der Anlage verbergen, ist dementsprechend eine Überwachung und Besetzt-Anzeige der einzelnen Gleise erforderlich, die sich jedoch leicht mittels eines Stromrelais (R 3 in Abb. 2 = Conrad-Relais LC 1202/G) bewerkstelligen läßt. Die Kontrolllampe K (s. Abb. 2) leuchtet solange auf, wie ein Zug im Wkr oder dessen Zufahrtsstrecke fährt.

Eine einfache Besetzt-Anzeige (auf den Schaltbildern nicht eingezeichnet) für die Abstellgleise kann mittels Kibri-Schienekontakte (Bestell-Nr. 0/27/0) erfolgen. Diese werden am Beginn der Abstellgleise dort angebracht, wo die Lok zum Halten kommt. Zwei solche Kontakte — knapp nebeneinander angeordnet — gewährleisten eine sichere Kontaktgabe (s. a. Besprechung dieser Kontakte in Heft 2/KV, S. 53).

3. Der Wendezugbetrieb

Aufgrund der Automatik wird in der WA die Lok eines jeden Zuges umgesetzt. Um dies bei Wendezügen oder Triebwageneinheiten, die lediglich pendeln, aber nicht umgesetzt werden sollen, zu verhindern, sind zusätzliche Schaltmaßnahmen notwendig (in Abb. 2 strichpunktiert gezeichnet): die Entkupplungsvorrichtung EK ist durch den Ausschalter AE außer

Abb. 1. Gleisschema zu den Schaltplänen Abb. 2 und Abb. 3. Schema 1 (links) stellt die im Text zu Abb. 2 näher erläuterte Wendeanlage dar und Schema 2 (rechts) die in Abb. 3 beschriebene Ausführung der WA.



Betrieb zu setzen (s. Kreuz rechts oben in Abb. 2). Da der Wendezug mit dem stromabnehmenden Triebfahrzeug voraus in das Abstellgleis einfährt, müssen der Gleidrichter GL und der Taster A durch den Schalter EW überbrückt

werden; ein Auffahren auf den Prellbock wird durch einen Isolierabschnitt mit Sperrzelle verhindert (s. dazu Heft 6/XVI, S. 275).

Einfacher ist es natürlich, den Wendezug bzw. den Triebwagen gar nicht erst durch die-

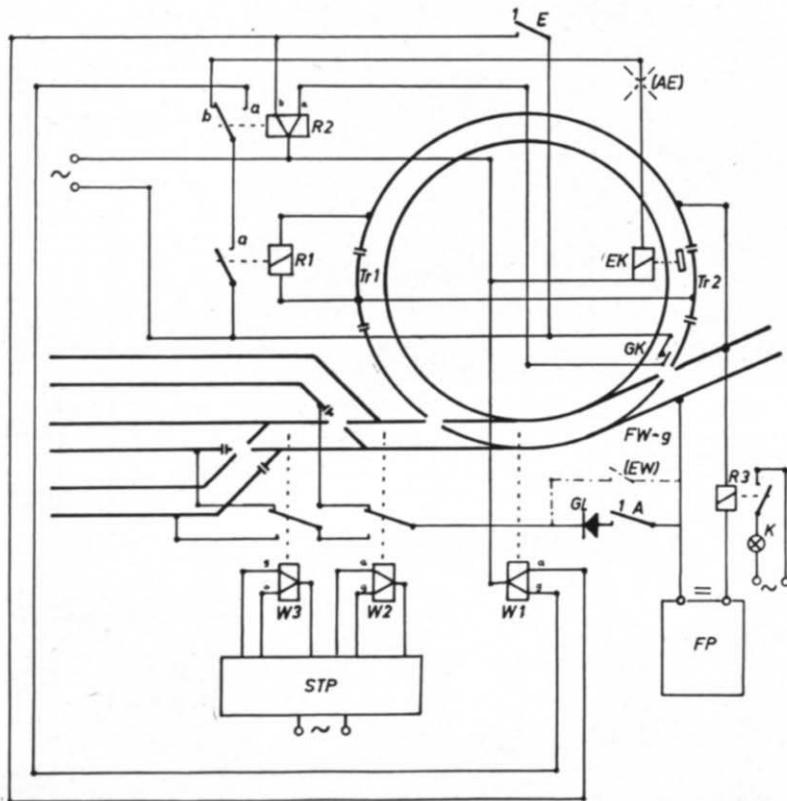


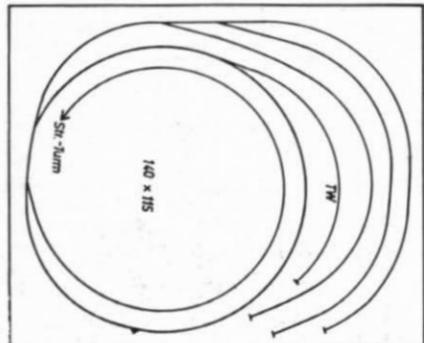
Abb. 2 (s. a. Schema 1 in Abb. 1). Bei dieser Wendeanlage darf der Anschluß der Abstellgleise an den Wendekreis nur über eine einzige Weiche (W 1) erfolgen. Soll ein von rechts kommender Zug in den Wendekreis einfahren, so wird die Einfahrtstafel E gedrückt (oder über Gleiskontakt durch fahrenden Zug betätigt) und ein Abstellgleis durch Stellen der Weichen W 2 und W 3 am Stellpunkt STP bestimmt. Die Um schaltkontakte von W 2 und W 3 sorgen dafür, daß immer nur die jeweils gewählte Fahrstraße über GL und A Strom erhält. Durch Betätigung von E wird W 1 auf „Abzweig“ gestellt. Fährt die Lok über das Kontakt gleis Tr 1, zieht das Stromrelais R 1 (Conrad LC 1202/G) an und die Entkupplungsvorrichtung EK wird über die Verbindung R 1/a-R 2/b betätigt; dies ist jedoch belanglos, da EK noch vor dem Zug liegt.

Beim Überfahren von Tr 2 wiederholt sich dieser Vorgang: diesmal bewirkt der Entkuppler das Abkuppeln der Lok vom Zug. Sie fährt weiter und stellt das Zweispulenrelais R 2 (Conrad LC 1203) über den Gleiskontakt GK um (z. B. ein SRK-Kontakt). Dadurch wird beim neuerlichen Befahren von Tr 1/2 EK nicht mehr betätigt, sondern W 1 über die Kontakte R 1/a-R 2/a in Stellung "Gerade" gebracht. Tr 1 ist deshalb notwendig, weil die Lok jetzt hinten am Zug angekuppelt ist und ihn weiterschiebt! Die Spitze einer längeren Zuggarnitur hätte W 1 sonst schon überfahren, wenn die Lok erst durch Tr 2 die Weichenstellung auslösen würde.

Der Zug wird nun in das vorbestimmte Abstellgleis gedrückt und hält an, sobald auch die schiebende Lok in das stromlose Gleis eingefahren ist. Zur Ausfahrt eines Zuges wird die betreffende Fahrstraße eingestellt und der Ausfahrtslater A einige Sekunden lang gedrückt. Die Lok erhält durch den Gleichrichter GL (Conrad LC 1351) nur bei richtiger Polung Fahrstrom, wodurch ein Auffahren auf den Prellbock vermieden wird. Der Zug verläßt die Wendeanlage über die Federweiche FW, die immer in Stellung "Gerade" steht.

Abb. 3 (s. a. Schema 2 in Abb. 1). Bei dieser Gleisanordnung zweigen alle Abstellgleise einzeln vom Wendekreis ab. Die Steuerung des Umkuppelns erfolgt wie unter Abb. 2 beschrieben, lediglich die Schaltung der Abstellgleise ist anders; der Schaltplan zeigt daher nur die von Abb. 2 abweichenden Schaltungsabschnitte. — Durch den Einfahrtaster E werden hier die Weichen Wa, Wb und Wc gemeinsam in Abzweigstellung gebracht. Zur Einfahrt des Zuges in das vorgewählte Abstellgleis braucht bei dieser Gleisanordnung immer nur eine Weiche gestellt zu werden. Der Schallimpuls von R 1/a-R 2/a wird durch entsprechende Zuschaltung (Wellenschalter WS) zum Umstellen der jeweiligen Anschlußweiche benutzt. Durch eine 2. Schaltebene von WS kann die Stromversorgung der Abstellgleise vorgenommen werden.

Eine Verknüpfung dieser beiden Schematica (s. Abb. 1), d. h. mehrere auf Wendekreis abzweigende Gleistränge, die sich weiter verzweigen, ist ohne weiteres möglich. Die Grundschaltung dafür bildet das hier gezeigte Schalschema; anstelle der einzelnen Abstellgleise tritt dann je eine Abstellgruppe.



sen Wendekreis fahren zu lassen, sondern ihn auf ein gesondertes Stumpfgleis zu dirigieren (s. Gleis TW in Abb. 4). Dieser Gleisplan in Abb. 4 zeigt außerdem den geringen Platzanspruch einer solchen Wendeanlage — ein großes Plus, das diese Art der Zug-Umsetzung für viele Modellbahner sicherlich interessant werden läßt.

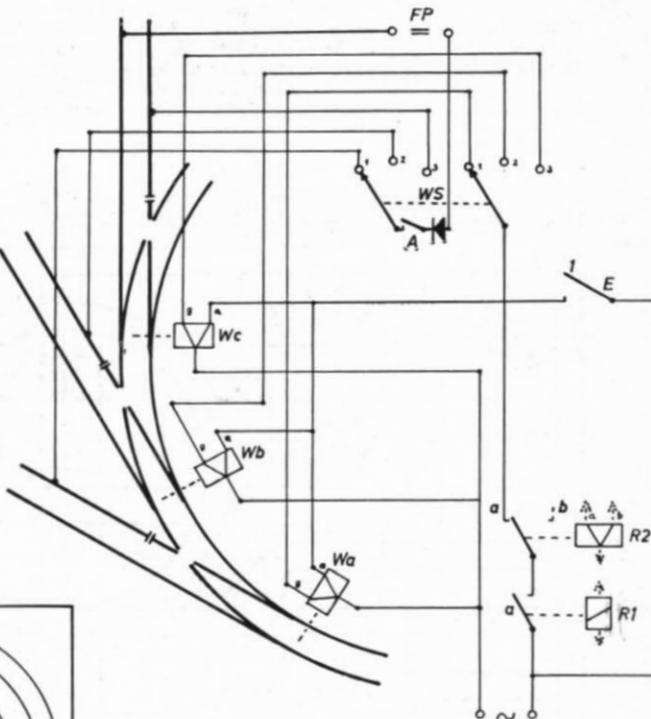


Abb. 4. Dieser Übersichts-Gleisplan, auf dem auch das im Text erwähnte spezielle Wendezuggleis TW eingezeichnet ist, veranschaulicht, daß sich eine komplette Wendeanlage mit 4 Abstellgleisen einschließlich der Zufahrtsstrecke vom Grundplatten-Niveau über einen „Strecken-Turm“ (Gleisspirale) auf einer Fläche von etwa 1,5 m² unterbringen läßt. Die Nutzlängen der Abstellgleise bewegen sich hierbei zwischen 85 und 145 cm bei einem Wendekreisradius von 47 cm.

Nachsatz der Redaktion:

Die von Herrn Petrovitsch vorgeschlagene Lösung zur Umgehung einer Kehrschleife bringt zweifellos Vorteile mit sich, mag auch der Schaltungsaufwand auf den ersten Blick ein wenig groß erscheinen. Dies ist jedoch bedingt durch den automatischen Ablauf des Umsetzmanövers und in der Praxis keineswegs so kompliziert, wie es den Anschein hat.

Fotos bitte schwarz-weiß, glänzend, 9x12 cm!

(Die Ausläufer der) Rocky Mountains)

Zwei weitere Motive von der H0-Anlage des Herrn Dr. R. Rubner aus Thurnau/Ofr. zum Thema Landschaftsgestaltung (s. a. Abb. 1 auf Seite 65). Pit-Pegs Anlagenfibel und dazu noch seine persönlichen Anregungen und Ratschläge haben offenbar bei der Durchgestaltung der Landschaft nicht ihre Wirkung verfehlt. Ein gutes Beispiel dafür: der Hügel (im Bild rechts), der durch seine stellenweise sichtbaren Felspartien geradezu den Eindruck eines „schweren Brockens“ vermittelt, der für die Verlegung der Bahnlinie nicht so ohne weiteres abgetragen werden konnte, sondern eine Tunnelbohrung erforderte. (Wenn es gelingt, diesen Eindruck zu erwecken, ist ein Tunnel immer am richtigen Platz!) Das sehr realistische Aussehen des Hügels beruht im übrigen nicht zuletzt auf der geschickten Flächen-Unterbrechung und -Auflockerung durch eben diese besagten Felspartien. (Der „romantische Vollmond“ ist leider nur eine Lichtreflexion!)

Durch die tiefer angebrachte Hintergrundkulisse wird der Eindruck eines hochgelegenen Plateaus vermittelt, noch unterstrichen durch den (auf Modellbahnanlagen allerdings meist aus Kostengründen) etwas spärlichen Baumwuchs. — Die aufwärts führende schmale Straße endet kurz hinter der Kuppe des Hügels und vermeidet jedwede Probleme, die sich bei einer perspektivischen Fortführung der Straße auf der Hintergrundkulisse ergeben würden (s. a. Seite 88).



N-Fachwerkhäuser aus... H0-Bausätzen!

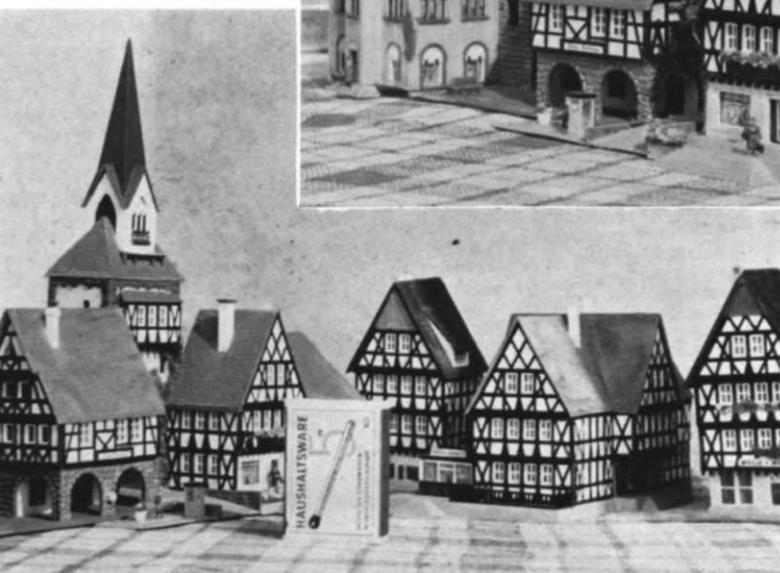
Herr H. Wientgen aus Mülheim/Ruhr, den MIBA-Lesern durch seine „Bahn im Keller“ und seine wundervollen H0-Fachwerkhäuser bereits bestens bekannt, fängt neuerdings wieder „ganz klein“ an, nämlich in Baugröße N! Über seine im Aufbau befindliche

N-Anlage werden wir zur gegebenen Zeit näher berichten. Hier und heute geht es um die in den Abbildungen 1 - 4 gezeigten Fachwerkhäuser in Größe N. Im wesentlichen bestehen sie aus H0-Gebäuden, die Herr Wientgen mit sicherem Maßstabsblick aus den H0-Bausätzen als für N geeignet heraussuchte. Ohne viel Mühe gelangte er so in den Besitz reizvoller Fachwerkgebäude, deren H0-Herkunft auf den ersten Blick nicht mehr ohne weiteres erkennbar ist (s. Abbildungen).

Die N-Freunde werden Herrn Wientgen für die netten und nützlichen Anregungen bestimmt dankbar sein und sich sicher auf weitere passende Faller- bzw. Wiad-Bausätze stürzen, um noch andere N-Gebäudekombinationen herauszufinden.



Abb. 1-3. Einige der aus H0-Bausätzen zusammengestellten Fachwerkhäuser in Größe N. (Nähere Hinweise siehe unten rechts).



„Kurz-Bauplan“ zur Häuserzeile: Gebäude 1 u. 2 = Faller B 923 (Haus bis zur Fensterunterkante gekürzt); Geb. 3 = Teile aus B 923 (Seitenwände „kopfstehend“); Geb. 4 = B 921, Glockenturmfenster aus B 923, Erker aus Obergeschoß von B 931; Geb. 5 = Teile aus B 931 (Untergeschoß als 1. Obergeschoß des rechten Anbaus); Geb. 6 = Oberteil aus B 924.



Abb. 4. Ein kleiner Teil der in Angriff genommenen N-Anlage des Herrn Wientgen, die schon jetzt erkennen läßt, daß sie der „Bahn im Keller“ in bezug auf die liebevolle Ausgestaltung wohl in nichts nachstehen wird. Zwischen dem Bahnhofgebäude „Renchen“ und der Kibri-Burg Branzoll — der Abwechslung haben mal ebenerdig angeordnet — eines der „an- und umgebauten“ Fachwerkhäuser.

Umgekehrt geht's auch!

Über den „Einsatz“ von Schmalspurfahrzeugen

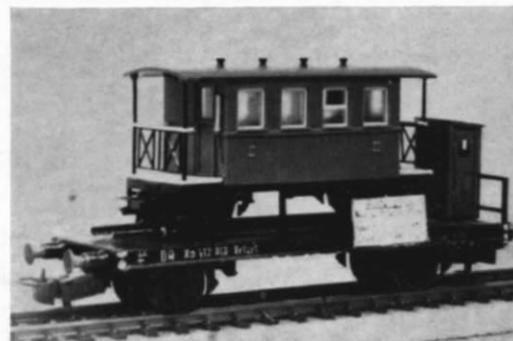
Wer hätte nicht schon einmal erwogen, die verkehrstechnische Durchdringung seiner Privat-Bahn-Welt (sprich Anlage) dadurch zu komplettern, daß er eine Kleinbahnanstrecke errichtet hätte. Ist dies einmal geschehen, so sieht man sich vor das Problem gestellt, den Güterumschlag zwischen Staats (HO)- und Kleinbahn möglichst rationell zu gestalten. U.a. geschieht dies durch Übernahme der Regelspur-Güterwagen in das Schmalspurnetz mit Hilfe von Rollböcken und Rollwagen. Die hierbei entstehenden Probleme und ihre Lösung wurden in Heft 11/XVI, S. 484 ff erörtert.

Eine weitere weniger diffizile Belebung des Betriebes läßt sich erreichen, wenn Schmalspurlwagen in das Normalspurnetz übernommen werden. Zugegebenermaßen geschieht dies in den wenigen Fällen im normalen Güterverkehr. Aber wie in natura muß auch das rollende Material Ihrer Schmalspur-Bahn — angenommenermaßen — vom weitentfernten Herstellerwerk angeliefert, oder von und zum „Ausbesserungswerk“ transportiert werden. Dies geschieht mittels Rollwagen (Abb. 1 u. 3). Den Transport einer „historischen Rarität“ (wie der in Abb. 2 dargestellten Mallet-Lok) zu einer Ausstellung können und müssen Sie natürlich auf die gleiche Art bewältigen. Sicher lassen sich im Großbetrieb noch andere Moti-

vierungen für eine solche Übernahme finden — doch genug davon.

Als zünftiger Modellbahner spielen sich zweifellos in Ihrem Geiste bereits die tollsten Umsetzmanöver ab. Die Erstellung einer hierfür geeigneten Anlage wird Ihnen sicher keine Schwierigkeiten bereiten, doch gestatten Sie nochmals den Hinweis auf den o. a. Artikel in Heft 11/XVI und die Abbildungen in Heft

Abb. 1. Auf einem Eigenbau-Rollwagen (aus einem ehemals achtachsigen Schwertransportwagen) wird ein Egger-Schmalspurlwagen transportiert, eine Idee von Herrn R. Thalheim aus Berlin.



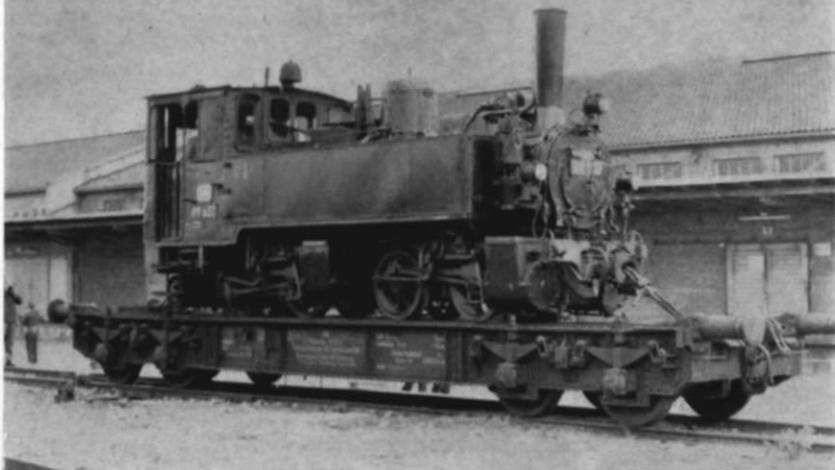


Abb. 2. Ins Museum führt der Weg dieser letzten Mallet-Lok der DB (eine ehemalige württ. Tssd der Schmalspurstrecke Buchau-Schussenried). Die Schmalspurlok auf dem normalspurigen Rollwagen bietet in der Tat einen seltenen Anblick, aber auch einen feinen Vorwand, um Schmalspurmodelle als H0-Ladegut verwenden zu können.

(Foto: D. v. Harlem, Hann.)

3/XV, S. 96 (Zeuke-H0-Rollwagen) und Heft 6/XV, S. 259, die Ihnen als weitere Anregung dienen mögen. Und wem weder die eine noch die andere Rollwagen-Lösung zusagt, dem bleibt schließlich und endlich noch als letzter Ausweg die Möglichkeit der Abb. 4!

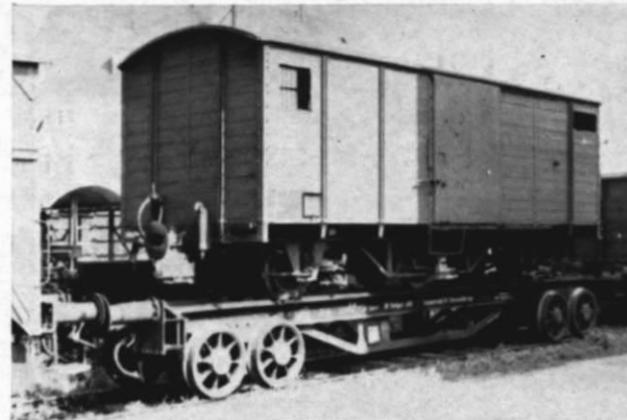


Abb. 3. Ein dreiachsiger Schmalspurwagen (der Meterspur-Strecke Nagold-Altensteig) wird auf einem gleichfalls meterspurigen Wagen ins Ausbesserungswerk (Friedrichshafen) transportiert — eine Anregung für ausschließliche Schmalspurfreunde.

(Foto: D. v. Harlem, Hann.)



◀ Abb. 4. Die letzte (allerletzte!) Möglichkeit eines Schmalspurfahrzeug-Einsatzes“ auf einer total platzbeschränkten H0-Anlage! Aufgestöbert wurde dieses „Feldbahn-Denkmal“ in Emden von Herrn Dirk v. Harlem aus Hannover.



Abb. 1. Schnittig und elegant wirkt die Märklin-E 03, noch unterstrichen durch die neu montierten Sommerfeldt-Einholm-Stromabnehmer.
(Foto: MIBA-Archiv)

Mit dem Einholm-Stromabnehmer wird die E 03 noch schöner!

Auf der IVA 1965 in München war die E 03 der Deutschen Bundesbahn erstmals mit sogenannten „Einbein“-Stromabnehmern zu sehen, die inzwischen – vom Ursprungsland Frankreich einmal ganz abgesehen – bei den modernen Ellok's verschiedener Bahnverwaltungen bereits zum gewohnten Anblick gehören. Auch die ÖBB rüstet beispielsweise ihre neue Schnellfahrlok der Reihe 1042.500 mit diesen Pantographen aus.

Sicher wird mancher E 03-Liebhaber sein Märklin- oder Hamo-Modell mit dem bekannten Sommerfeldt-„Einbein“-Stromabnehmer ausrüsten wollen, um das rassige Aussehen dieser Maschine noch zu unterstreichen. Leider ist es jedoch beim Austausch der Pantographen nicht allein mit dem Lösen und Wiederaufziehen einer Schraube getan, da die Befestigung der Sommerfeldt-Stromabnehmer (Artikel Nr. 68) etwas anders erfolgt. Das Auswechseln lässt sich aber mit einfachsten Mitteln innerhalb kürzester Zeit bewerkstelligen.

Herr Otto Straznický aus Köttingen wartet dazu mit folgendem Vorschlag auf:

„Nach Abnehmen des Lok-Gehäuses und Lösen der Befestigungsschrauben der Märklin-Stromabnehmer lötet man an beiden Enden des Messing-Kontaktstreifens, der unter dem Dach verläuft, ein kleines Blechstück mit 2 Bohrungen quer vor diesen Streifen (s. Skizze Abb. 5). Wer nicht löten will, kann auch einen völlig neuen Kontaktstreifen gemäß Skizze aus 0,5-mm-Ms-Blech aussägen. Mit etwas Uhu-plus wird der Kontaktstreifen dann wieder in seiner früheren Lage unter das Dach geklebt; die Löcher an den Enden dienen beim nun folgenden Durchbohren des Daches als Bohrschablone, so daß der Bohrer im weichen Plastikmaterial des Daches nicht verlaufen kann.“

Sodann werden die der Sommerfeldt-Pak-

kung beigegebenen grünen Dach-Isolatoren in der Länge um die Hälfte gekürzt und von unten auf die Klauen des neuen Stromabnehmers gesteckt, der dann mit den ebenfalls mitgelieferten kleinen Schraubchen von der Dach-Innenseite her festgeschraubt wird. Diese Schraubchen dienen gleichzeitig zur Stromübertragung zwischen Pantograph und Kontaktstreifen.“

Soweit Ostra's Vorschlag. – Wir haben es uns etwas „bequemer“ gemacht und die Montage folgendermaßen vorgenommen (s. o. Abb. 1 und 4):

Abb. 2. Der Einholm-Stromabnehmer bei der Original-E 03, erstmals zu sehen auf der IVA 1965 in München.
(Foto: Ostra)



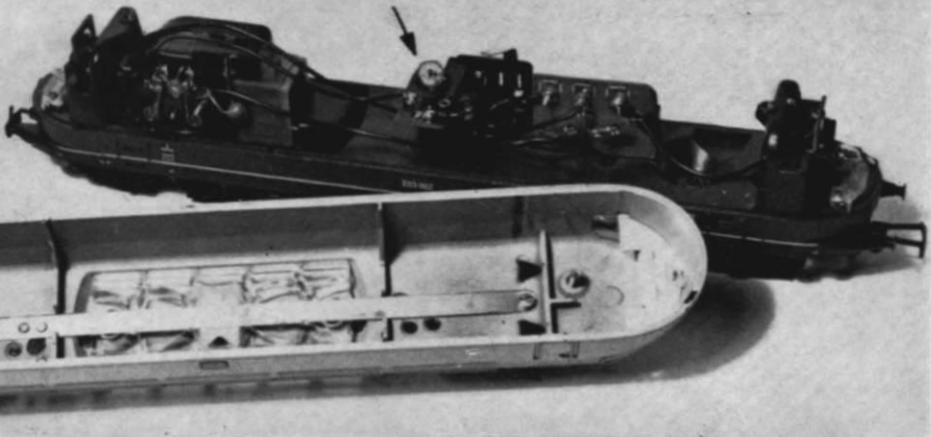


Abb. 3. Auch im Innern perfekt: die Märklin'sche E 03, die sogar eine Motorraum-Beleuchtung aufweist [s. Pfeil]. Unter dem Oberlichtaufbau des Daches ist das lichtreflektierende Prisma zu sehen, darunter der im Text erwähnte Kontaktstreifen für den Stromanschluß der Oberleitungsbügel.
(Fotos: MIBA-Archiv)

Gehäuse abnehmen und Märklin-Stromabnehmer abschrauben wie oben beschrieben, dann Sommerfeldt-Isolatoren (nach dem Kürzen) etwas befeilen, um sie mehr der richtigen Form des Vorbilds anzupassen (s. Abb. 2) und von unten auf die 4 Klauen des Stromabnehmers stecken. Mittels Klebstoffpunkten (z. B. Rudol – kein Plastikkleber!) auf der Unterseite der Isolatoren wird der Einbein-Stromabnehmer auf das Dach der Lok geklebt (silberne Farbe vorher vorsichtig mit spitzem Messer an der Klebestelle entfernen). Wer mit Oberleitung fährt, lötet vor dem Ankleben ein kurzes flexibles Kabel an der Unterseite des Stromabnehmers an, zieht es durch das Loch der früheren Befestigungsschraube und lötet das andere Ende des Kabels an der Kontaktschiene unterm Dach fest. Die Kontaktschiene wird mit etwas Uhu-plus festgeklebt – fertig!

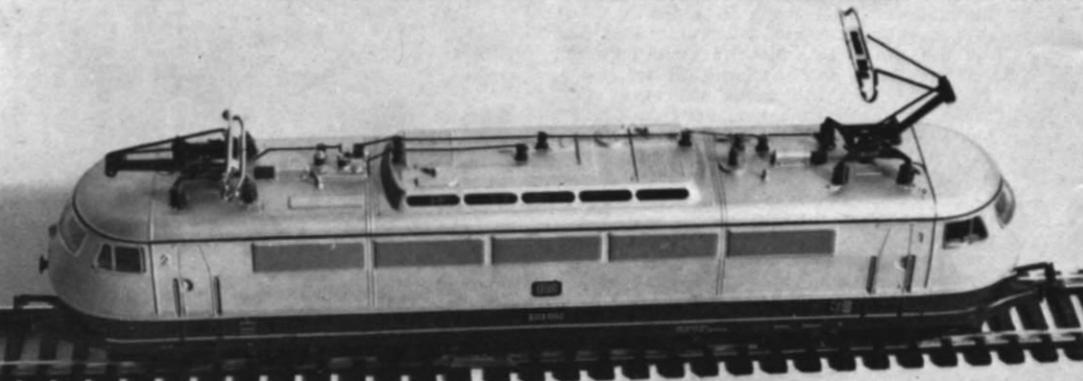
Die Festigkeit der Klebeverbindung zwis-

schen Stromabnehmern und Dach ist völlig ausreichend, weil nur eine Druckbelastung von oben, vom Fahrdruck her, erfolgt.

Nach welchem dieser beiden Vorschläge Sie Ihre „Vierbeiner“ gegen Einbein-Stromabnehmer austauschen, sei Ihrer Entscheidung überlassen.

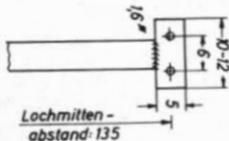
Bei dieser Gelegenheit noch ein Wort über das E 03-Modell selbst. Es ist der Fa. Märklin wirklich hervorragend gelungen und entspricht voll und ganz unserer Begutachtung im Messeheft Nr. 4/XVIII. Höchste Bewunderung verdienen die unwahrscheinlich fein und bis ins kleinste vorgedreht detaillierten Achslagerblenden aus Kunststoff, deren Feinheiten teilweise nur mit der Lupe erkennbar sind. Darüber hinaus ist jedes der sechs Achslager eines Drehgestells — getreu dem Vorbild — unterschiedlich nachgebildet. Nicht minder gut detailliert ist auch das Dach mit den Aufbauten, Leitungen u. dgl.; sogar die Beleuchtung des seitlich verglasten Aufbaues in der Dachmitte wurde nicht vergessen (s. Abb. 3) und der Umschalter für Ober- bzw. Unterleitungsbetrieb ist gänzlich verdeckt in einer Kesselattrappe unterseitig angebracht. Im Hinblick auf die

Abb. 4. Nochmals von oben: die nach „MIBA-Methode“ aufgeklebten Einholm-Stromabnehmer.



Gesamtausführung schaut man gern über die fehlenden 4 mm LÜP hinweg, zumal auch die Fahreisenscheiben höchst zufriedenstellend sind. Lobenswert ist die Langsamfahrt (umgerechnet ca. 13 km/h bei noch ruckfrei durchdrehendem Motor) trotz einer Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 260 km/h, die dem E 03-Modell als ausgesprochene Schnellfahrlok durchaus zustehen dürfte.

Abb. 5. Unmaßstäbliche Skizze des Blechstreifens für die Befestigung der Stromabnehmer nach Ostras Methode. Näheres im Text.



„Nord-West-Passage“

... nennt Herr Werner Gundlach aus Stuttgart-Weilimdorf seine Märklin-Anlage, auf der teilweise Anregungen des seinerzeitigen Pit-Peg-Anlagenentwurfs „Klein-Mühlbach“ (Heft 1/X) verwirklicht

wurden. Die Abbildungen zeugen von Herrn Gundlachs Vorliebe zur einfallreichen Ausgestaltung der einzelnen Motive; man sehe sich nur einmal das Bw-Gelände an (Abb. 2) oder die gekonnte Fortführung der Straße (in Abb. 3) oder die Hintergrundkulisse oder die aufgelockerte Dammstrecke (Abb. 1 und 4) – und noch eine ganze Reihe weiterer Anregungen stecken in den einzelnen Abbildungen.



◀ Abb. 1. Ein beredtes Beispiel für aufgelockerte Bahndammgestaltung: die durch Steinbögen weiter geführten Brückenfundamente und der mit senkrechten Stützmauern geschaffene Einschnitt für das Stellwerk.



▼ Abb. 2. Echte Bw-Atmosphäre strahlt dieses Foto aus — reger Betrieb, wohin man schaut, hervorgerufen durch "vorbildliche" Platzknappheit und enges Nebeneinander der einzelnen Betriebsstellen.

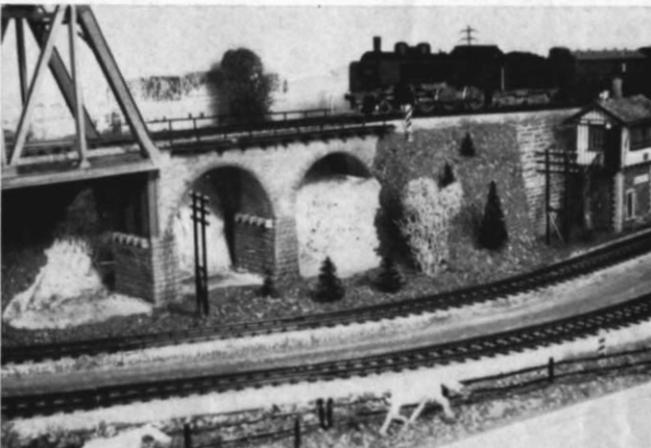


Abb. 3—6. Oben: Frappierend echt wirkt die Fortführung des Straßenzenzes auf der Hintergrundkulisse. Den Gesetzen der Perspektive zufolge ist eine solche Bildwirkung jedoch nur von einem ganz bestimmten Standpunkt aus zu erreichen (s. Anlagenfibel, Seite 84). Der Ansatz zwischen Straße und Kulisse ist dessen ungeachtet durch die Eisenbahnüberführung gut getarnt. — Oben rechts nochmals die optisch aufgelockerte Bahndammgestaltung, in der Ausführung bestens gelöst. — Unten links das Bw mit Drehscheibe, vierständigem Rechteckschuppen und Wasserturm; rechts ein im Sinne unserer Ausführungen in Heft 16/XVIII individuell gestaltetes Tunnelportal aus Sperrholz mit aufgeklebter Mauersteinfolie.

