

J 21282 D

Miniaturbahnen

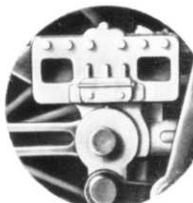
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XIX
15. 9. 1967

J 21282 D
Preis 2.20 DM



Wissen SIE

was das ist

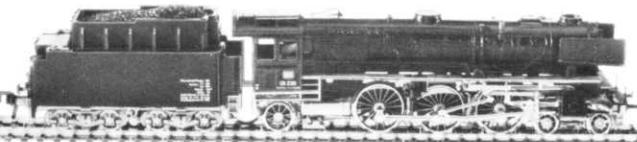
und



was das ist



Das sind nur zwei von
vielen Extras unseres
SCHWARZEN GIGANTEN!



FLEISCHMANN

weil sich's dauernd
bewährt!



GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 12/XIX

1. Bunte Seite (Zum Titelbild, Fachgeschäft, Gartenbahn usw.)	583	10. „Die Kunst besteht im Weglassen!“ (2 Hafen-Anlagen-Entwürfe)	598
2. Leserzuschriften zur Weltausstellungs-Modellbahnanlage	584	11. Blumenständer en miniature	603
3. Neu von Liliput: ÖBB-Elllok mit Führerstand	584	12. Neu aus Mitteldeutschland: eine alte Dampfwalze und andere Straßenfahrzeuge	604
4. Bessere Kurvengängigkeit der Liliput-Eilzugwagen	586	13. Die rätselhafte V 300 (Kreuzwörträtsel)	604
5. Automatischer Pendelzugverkehr für das Märklin-System	587	14. Eine imposante Brücken-Großbaustelle	605
6. Schreiber-Gebäude-Modellbaubogen	588	15. Lokseilstäben in Nenngröße N (G. Skude)	611
7. Kugelschreibermine als Pinsel-Handgriff (Kniff)	590	16. Drehscheibe als Lokschuppensatz	612
8. Voreinkupplung für die Fleischmann-Austauschkupplung	591	17. Kurz — kürzer — am kürzesten (Kurztunnels)	617
9. Dieseltankstellen (I)	592	18. „Wer langsam reit, kommt g'rad so weit!“ (Leserzuschrift zum Thema „Modellgeschwindigkeit“)	619
		19. Zweiteiliger, gedeckter Güterwagen der ehemaligen K. Sächs. Sts. E. B. (BZ)	621
		20. Anlagenmotive	598, 600, 601, 619

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 (JaKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postcheckkonto: 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 13/XIX ist spätestens am 14.10.67 in Ihrem Fachgeschäft! ◄



Herbstliche „Gartenarbeit“

Bellingrodt, der allbekannte Altmeister der Eisenbahn-Fotografie, der erst kürzlich 70 wurde, macht immerhin ein recht vergnügliches Gesicht bei seiner Alleinfahrt auf der Garteneisenbahn des Herrn Reithmeier in Großkarolinenfeld bei Rosenheim (s. Gartenbahn-Bericht „Großkaro“ in Heft 12/64).

*

Ein nicht alltäglicher Ausblick

(und in absehbarer Zeit wohl für immer passé)
– der Blick aus dem Führerhaus einer Dampflokomotive nach vorn auf die Strecke.

Claus Liethmeyer aus Freren hatte das Glück, einen solch seltenen Schnappschuß aus dem Heizerstand-Fenster der „44 669“ (Bw Betzdorf/Sieg) knipsen zu können.



macht Spaß, besonders wenn diese auf das Steuern einer dampfbetriebenen Gartenbahn beschränkt bleibt! Carl

Bellingrodt, der allbekannte Altmeister der Eisenbahn-Fotografie, der erst kürzlich 70 wurde, macht immerhin ein recht vergnügliches Gesicht bei seiner Alleinfahrt auf der Garteneisenbahn des Herrn Reithmeier in Großkarolinenfeld bei Rosenheim (s. Gartenbahn-Bericht „Großkaro“ in Heft 12/64).

Im Fachgeschäft eingetroffen...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

ARNOLD: neuer Katalog (s. Seite 618)

JOUEF: H0-9 mm: Geschenkpackung mit Gleisen, Lok u. Sommerwagen (4/67)

KIBRI: neuer Katalog

MÄRKLIN: Wechselstromloks: 3080, 3078 u. 3073
Gleichstromloks (Hamo): 8336, 8335 und 8303

Wagen: 4048, 4049, 4064, 4633, 4644,
4645, 4658 (5/67)

RIVAROSSI: ISG-Schlafwagen 2517 (5/66)

Dampflok 1255 (s. S. 634)

ROKAL: neuer Katalog

RUCO: G-Wagen Nr. 2011, 2101-04 (5/67)

SEUTHE: Reinigungs- u. Pflege-Spray (5/67)

Stichtag: 28. 8. 1967!

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Zum Titelbild

Laßt Blumen

sprechen!

Unter diesem Motto verschönert die DB nicht nur ihre Bahnhofsanlagen, sondern z. T. auch – wie hier im Bw Paderborn – die bisweilen rußgeschwängerte Bw-Atmosphäre. Sogar ein kleiner Springbrunnen soll im Bw-Gelände von Paderborn zu finden sein!
(Foto: R. Ertmer)



Zwei Meinungen . . .

zur „Modellbahn“-Anlage im Deutschen Pavillon der Weltausstellung in Montreal, eine davon ein im Original an den Bundeskanzler gerichtetes Schreiben.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler!

Seit der Eröffnung der Weltausstellung in Montreal bemühe ich mich, Einzelheiten über den deutschen Beitrag zur Ausstellung in Erfahrung zu bringen. Trotz eifrigem Durchsuchens zahlreicher Zeitungen und Zeitschriften ist mir dieses bis jetzt nicht gelungen. Da ich noch von der Brüsseler Ausstellung in Erinnerung habe, daß zahlreiches Material zur Verfügung stand, möchte ich anheimgestellt lassen, ob Einzelheiten über die Inneneinrichtung schamhaft verschwiegen wurden, weil sie bei den Besuchern wenig Anklang gefunden haben.

Diese Möglichkeit gewinnt jedoch an Gewicht, wenn man das von dem Münchner Künstler Rupert Stöckl geschaffene Ausstellungsstück „Die seltsame Reise“ in Betracht zieht. Bilder hierüber sind mir – als eifrigem Modellbahner – in der Zeitschrift „Minaturbahnen“ zu Gesicht gekommen. Obwohl ich moderner Bauweise sehr aufgeschlossen gegenüberstehe und ich den deutschen Pavillon für eine der besten Bauideen der Ausstellung halte, und obwohl zahlreiche deutsche Museen zeigen, wie gut man alt und neu zusammen darbieten kann, betrachte ich das genannte Ausstellungsobjekt, in Fachkreisen einfach „Dings“ genannt, als eine Unverschämtheit gegenüber jedem Pavillonbesucher und außerdem als direkt negative Werbung für die Bundesrepublik Deutschland.

Ich protestiere daher, sicher auch im Namen vieler anderer Modelleisenbahner aus Deutschland, bei Ihnen in Ihrer Eigenschaft als führendem deutschen Politiker gegen einen derartigen Blödsinn und verwahre mich ganz entschieden dagegen, daß unser Geld, um dessen nutzbringendste Anwendung Sie selbst in den letzten Wochen genug zu kämpfen hatten, nicht für einen besseren Zweck bei der Ausstellung verwendet wurde. Ich bitte Sie höflich, meinen Brief an den zuständigen Ressortminister weiterleiten zu lassen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
gez. P. H. Fischer, Oberschleißheim

Lieber WeWaW!

Verstehen Mibahner denn keinen Spaß, im Sinne eines Karnevalisten, der da sagt: „Karneval ist eine todernste Angelegenheit!“?

Dies fragt man sich unwillkürlich, wenn man die Reaktionen zur deutschen Expo-Wunder-Eisenbahn liest. Soll man diese „Bahn“ so ernst nehmen? Ich denke doch wohl nicht. Da hat man nun versucht, in ironischer Weise des deutschen Spiebers Wunderland aufzubauen, um zu zeigen, daß die Deutschen nicht nur krachlederne, Sauerkraut-verzehrende Töpel sind, sondern auch mal über sich selber witzeln können. Ob dieser Versuch der Selbstironie auch wirklich gelungen ist oder nicht, sei dahingestellt. Nun, die Reaktionen darauf scheinen das zu bestätigen, was man vermeiden wollte – siehe oben.

Man muß sich doch vor Augen führen, daß diese Art Ausstellungen sehr umstritten sind. Schon gar in dem neuerdings üblichen Rahmen amerikanischer Prägung. Viel Schau und Show, viel Rummel (ein Vergnügungspark fehlt ja nicht, ebensowenig das Bierzelt), etwas gigantische Dokumentation, teils banal und teils einfältig. Industrie- und Fremdenverkehrswerbung für den Laien. Der Fachmann informiert sich anderswo. Es soll und kann ja auch keine industrielle Leistungsshow sein. Welche Industriesparte soll man hervorheben und welche dadurch be nachteiligen? Unmögliches wird sofort erledigt . . . usw. . . usw.

Nun, wie gesagt, diese Ausstellungen sind umstritten, ebenso wie frühere mit ihren Medaillen für Bier und Kölnisch Wasser, für Lokomotiven und Bommerlunder. Und dann soll unbedingt die 01 und die V 200 ein miniature gezeigt werden? Was ist das schon für Amerika?

Warum also nicht die Knödelkanone und das Bähnle mit Kuckucksuhren, Kaffeemühlen und Konsöldchen, wenn exotische Länder mit Rumba, Papageien und Philodendron für ihren Staat Reklame machen? Und den gar zu gestrengen, ehrpusseligen, übergenauen Miniaturbahnen – ob Amateur oder Profi – empfehle ich zwischendurch einen kräftigen Zug aus jener Pulle, wo „Witz und Humor“ draufsteht!

Herzlichst
Wolfgang Exner, Walldorf

PS. Ob sich der deutsche Staatssack einen solch „teuren Spaß“ in der heutigen ernsten Zeit „nur so zum Vergnügen“ leisten kann oder sollte, steht auf einem anderen Blatt! D. O.

Das Neueste von Liliput!

ÖBB-Ellok 1042 mit Führerstand

Völlig überraschend und ohne jede Vorankündigung brachte Liliput ein neues Lok-Modell auf den Markt, und zwar die in Abb. 3 gezeigte gutgelungene Nachbildung der österreichischen Ellok der Reihe 1042 mit der Seriennummer 504. Hoffentlich zögert dieses neue Modell das Erscheinen der Messeneuheit E 45 nicht zu sehr hinaus!

Ein besonders reizender Gag und erstmalig bei einem industriell gefertigten Ellok-Modell: beide Enden weisen eine Führerhauskabine inklusive Führerstand mit Armaturenbrett, Handrad usw. en miniature auf (Abb. 1)! Wenn man sieht, wie gut sich ein solchermaßen ausgestattetes Ellok-Modell macht und wie ein solches Modell gewinnt, dann fragt man sich unwillkürlich, warum „man“ eigentlich nicht schon früher auf diese Idee gekommen ist, zumal sich das

Innere einer Ellok zur Nachbildung des Führerstandes doch geradezu anbietet, da in Elloks die Platzknappheit bekanntermaßen nicht so groß ist wie in Dampfloks.

Nun, wie dem auch sei. Liliput hat jedenfalls in dieser Richtung den ersten Schritt getan, und wir glauben, daß dieses anerkennenswerte Beispiel bald allgemein Schule machen dürfte (und sollte!).

Den Lokführer haben wir allerdings erst selbst der Miniatur-E 1042 „verpassen“ müssen und wenn diese kleine Manipulation auch keine große Arbeit darstellt, so wäre es u. E. dennoch besser, wenn Liliput einen Führerstand gleich mit einer Figur besetzen würde. Vielleicht ist die Bemannung mit Absicht unterblieben, da man sich damit ja gewissermaßen auf eine bestimmte Fahrtrichtung festlegt, wenn man

Schluß mit den Geisterloks!

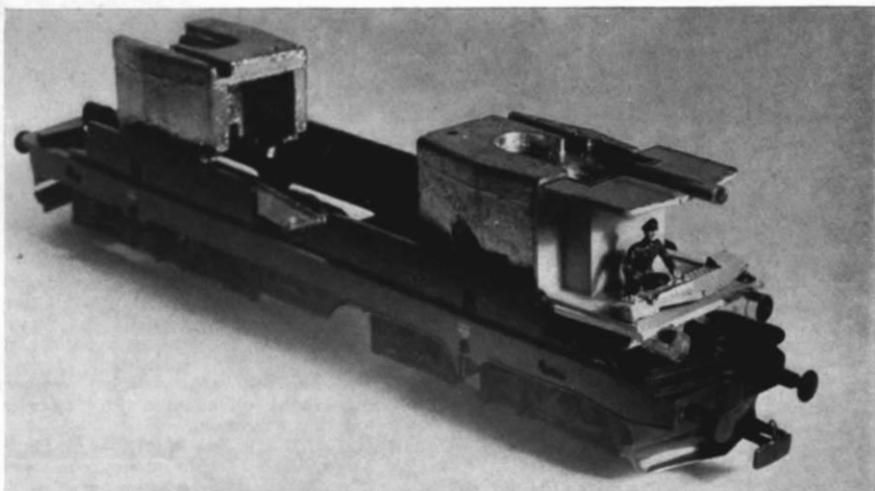
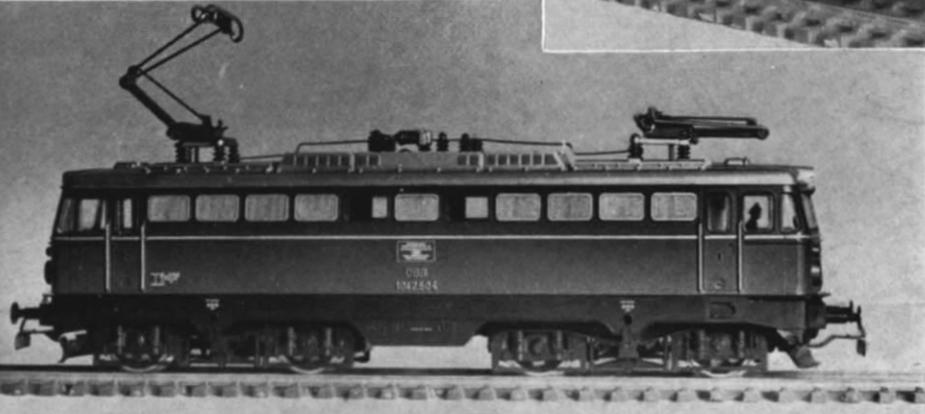


Abb. 1. Eine der beiden Führerhauskabinen mit dem minutiös nachgebildeten Armaturenbrett (einschließlich Handrad). Der Führer – eine amputierte Preiser-Figur – wurde von uns „in Dienst gestellt“. Die Kabine läßt sich nach Abnehmen des Lok-Gehäuses durch Druck auf die Plexiglasstäbe aus den Lampenhalterungen herausdrücken.

nicht beide Führerstände mit Fahrer ausrüstet, was wir jedoch nicht empfehlen würden. Besser ist es schon, nur *e i n e n* Fahrer „einzubauen“ und die Lok nur in einer Richtung (vor einem Reisezug beispielsweise) einzusetzen und sie im Bedarfsfalle eben zu wenden. Diese Ellok (wie ihre anderen Schwestern) als „Geisterlok“ (also unbemannnt) fahren zu lassen, wird wohl niemand mehr fertig bringen, der den faszinierenden Reiz unserer Aufnahmen zu empfinden vermag. Man möge nachsichtiges Verständnis für unsere „Begeisterung“ haben, aber dieser Einfall der Firma Liliput ist wirklich so nett, lobenswert und richtungweisend, daß er nicht nur von den österreichischen



Abb. 2 u. 3. Die frappierende Wirkung des bemannten Führerstandes offenbart diese beiden Aufnahmen. Erstaunlich, wie wuchtig und lang das Ellok-Modell urplötzlich – im Verhältnis zum Lokführer bzw. dank der H0-Figur – erscheint!



schen Ellok-Freunden dankbar vermerkt werden dürfen!

Die Lok ist übrigens mit Sommerfeldt-Einbein-Panthographen ausgerüstet und besitzt beidseitiges Dreispielpinzenlicht; Antrieb auf ein Drehgestell.

Über Zugkraft, Fahreigenschaften und Höchstgeschwindigkeit des Modells (beim Vorbild etwa 140 km/h) können wir im Augenblick keine näheren Angaben machen, da das vorliegende Muster (auf Grund der durch die MIBA-Betriebsferien vorverlegten Umbrucharbeiten für dieses Heft) ohne Motor vorab abgeschickt worden war. Die Werte dürfen aber den bereits bekannten Ellok-Typen von Liliput in etwa entsprechen.

Liefertermin und Preis für Deutschland: noch unbekannt (in Österreich bereits seit Anfang August lieferbar, Preis 295,- Schilling).

Bei dieser Gelegenheit noch etwas zu den bekannten Elzugwagen, die sich in der Zwischenzeit gewiß viele Anhänger unter den Modellbahnern erworben haben dürfen; nunmehr ist auch der deutsche Typ (mit DB-Beschriftung und Faltenbalgen) zur Auslieferung gekommen (s. Abb. 5). Das Dach des uns vorliegenden Musterwagens weist einen dunklen Farnton auf, der dem Wagen wesentlich besser zu Gesicht steht als der übliche silberfarbene Ton!

Inzwischen wird der eine oder andere Besitzer dieser Elzugwagen vielleicht festgestellt haben, daß die Kurvenläufigkeit bei kleinen Gleisradien nicht ganz zufriedenstellend ist; dem kann im Bedarfsfall aber leicht abgeholfen werden, wie der nachfolgende Beitrag eines Lesers aufzeigt.

Bessere Kurvengängigkeit der Liliput-Eilzugwagen

Nach dem Kauf einer Garnitur der neuen Liliput-Eilzugwagen mußte ich feststellen, daß diese Wagen auf den gebogenen Fleischmann-Schienen Nr. 1703 und auf den Weichen (im gebogenen Strang) häufig zu Entgleisungen neigten. Als Ursache stellte ich unzureichenden Ausschlag der Drehgestelle fest, der durch das Pufferbohlen-Treppen-Teil begrenzt wird.

Um hier Abhilfe zu schaffen, nahm ich als erstes einmal die Drehgestelle ab (durch Lösen der Schraube unterm Drehgestell). Bei dieser Gelegenheit fällt auch gleich das separat eingesetzte Pufferbohlen-Treppen-Teil heraus (s. Abb. 7, oben). Die erforderlichen wenigen Schneid- und Feilarbeiten lassen sich jetzt ohne Schwierigkeiten ausführen.

Zunächst schuf ich am Wagenboden Platz, indem ich in die äußerste Querstrebe zwei Lücken einfiepte (siehe Feilsuren am Wagenboden in Abb. 6 u. 7).

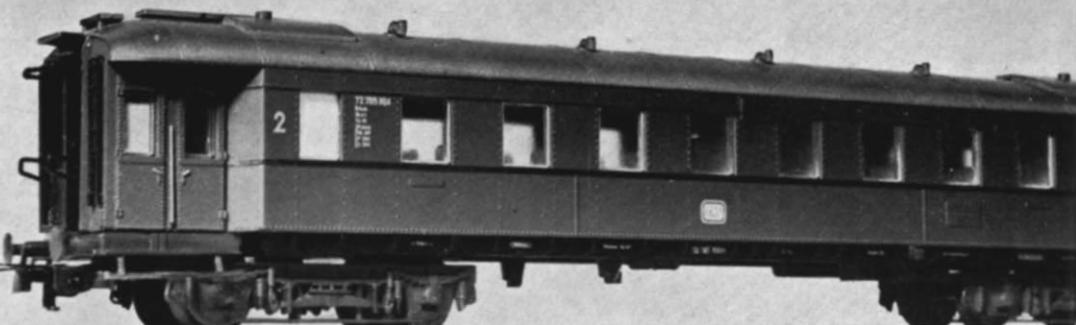
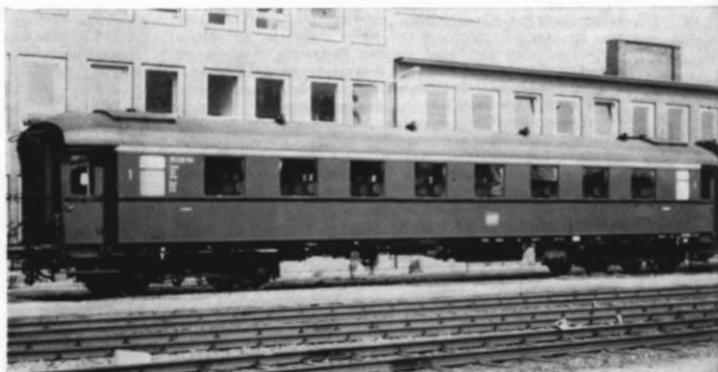
Am Pufferbohlen-Treppen-Teil vergrößerte ich die Ausschlagsmöglichkeit des Drehgestells,

Abb. 4. Auch dieser Wagentyp – der 1. Kl.-Wagen mit nur je einer Einstiegstür an beiden Wagenenden, mit Seitengang und gelbem Längsstreifen – gehört zu der Elzugwagenserien. Fein wäre es, wenn Liliput dieses Modell gelegentlich nachfolgen ließe!

(Foto: K. Koch, Hannover)

Abb. 5. Das ist die DB-Ausführung der viertürigen Liliput-Eilzugwagen. Deutlich zu sehen: Faltenbalg-Imitation, DB-Emblem und das dunkel gespritzte Dach.

Fehlt eigentlich nur noch (um unser Glück vollzumachen) der 1. Kl.-Wagen der Abb. 4 (ggf. noch ein dreitüriger 1./2. Kl.-Wagen), sowie ein passender Packwagen!



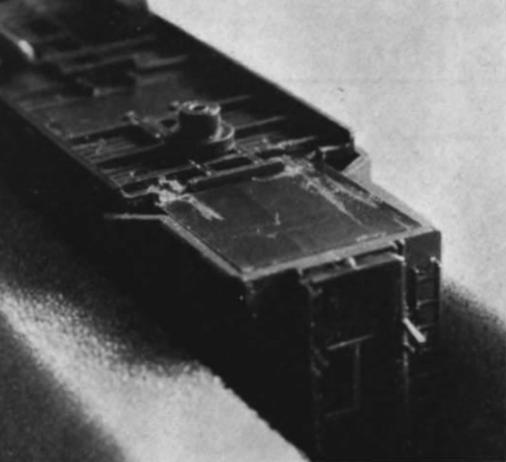
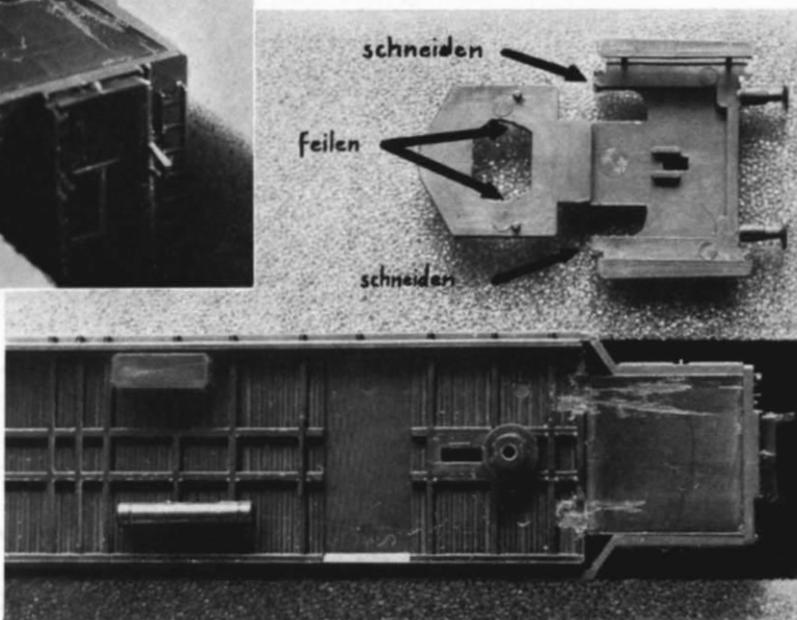


Abb. 6 u. 7. Geringfügige Korrekturen an den gekennzeichneten Stellen erhöhen die Kurvenfähigkeit der Eilzugwagenmodelle beträchtlich (s. o. Beschreibung im Gesamttext).



Achtung!

Wie uns die Fa. Liliput kurz vor Reaktionsschluß telefonisch zugesichert hat, wird den künftig ausgelieferten Eilzugwagen dieses kleine Manko nicht mehr anhaften!

indem ich erstens die über den Treppen liegenden Stücke des Längsträgers mit einem scharfen Messer um etwa 2 mm verkürzte (siehe äußere Pfeile in Abb. 7) und zweitens das große Langloch mit einer entsprechend dicken Rundfeile an den Bodenseiten um insgesamt 3 mm erweiterte (s. Pfeil in Abb. 7). Bei dieser letztgenannten Arbeit empfiehlt es sich, das Pufferbohlen-Treppen-Teil in einen

Schraubstock einzuspannen; es ist jedoch darauf zu achten, daß die neben dem Langloch sitzenden kleinen Nocken nicht zerdrückt werden.

Nach dieser kleinen Operation können die Teile wieder zusammengeschraubt werden und siehe da: die Liliput-Wagen laufen nunmehr anstandslos über sämtliche Gleise und Weichen.

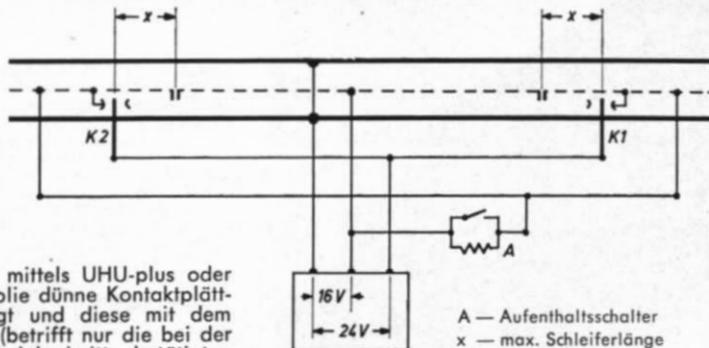
Leo Schmid, Augsburg

Automatischer Pendelzugverkehr für das Märklin-System

Der Artikel über den Schiebelokbetrieb (in Heft 9/1967) brachte mich auf die Idee, daß sich die automatische Fahrtrichtungsänderung beim Märklin-System mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln eigentlich eleganter bewerkstelligen läßt. Die Märklin-Schaltgleise 5146/47 erlauben nach einer kleinen Änderung den Aufbau einer Pendelzug-Schaltung, für die außer den Schaltgleisen und einem Aufenthaltschalter keinerlei zusätzliche Schaltelemente benötigt werden.

Die vorliegende Schaltung nutzt die Möglichkeit aus, daß die Märklin-Schaltgleise (5146, 5147, 5213) je nach Fahrtrichtung getrennte Kontakte geben können. Allerdings ist an den Kontaktgebbern eine kleine Änderung vorzunehmen: Im Originalzustand werden die Kontaktfedern bei Betätigung gegen massif führende Nietköpfe gedrückt. Die hier beschriebene Schaltung verlangt hingegen eine Verbindung mit dem Mittelleiter. Das wird dadurch erreicht, daß man auf die ursprüng-

Die von Herrn Petrovitsch ausgeknobelte Pendelzug-Schaltung für das Märklin-System. Näheres im Text.
K1 bzw. 2 = abgeänderte Märklin-Schaltgleise 5146/47.



lichen Kontaktflächen mittels UHU-plus oder doppelseitiger Klebefolie dünne Kontaktplättchen isoliert aufbringt und diese mit dem Mittelleiter verbindet (betrifft nur die bei der Einfahrt in die Endabschnitte betätigten Kontakte!).

Am Märklin-Trafo ist die 24 V-Umspannung trennungsgenau herauszuführen. Sie wird an die Kontakte K1 und K2 gelegt. Die Trennstellen haben von den Kontaktstöcken einen Abstand, der etwas größer als die Länge eines Lokschleifers ist. Die isolierten Endabschnitte werden über einen Aufenthaltsschalter an den Bahnstrom angeschlossen.

Fährt nun z. B. eine Lok in die rechte Endstation ein, so ist der Mittelleiter durch den Aufenthaltsschalter A stromlos. Die Lok fährt mit Schwung noch etwas weiter (mindestens 1 Schleiferlänge + 2 cm) und betätigt dabei

den Kontakt 1. Dadurch erhält das Lokrelais kurzfristig die zum Umschalten notwendige Überspannung. Die Lok muß dann so zum Stehen kommen, daß ihr Schleifer K1 nicht mehr betätigt.

Nach Aufheizen des Thermoschalters A fährt sie anschließend in der entgegengesetzten Fahrtrichtung ab. Der Kontakt wird in dieser Fahrtrichtung nicht betätigt. In der anderen Endstation spielen sich die Schaltvorgänge analog ab. H. Petrovitsch, Innsbruck

Gebäude-Modellbaubogen aus Papier

Abb. 1. Ein kleines Städtchen mit alten Fachwerkhäusern – größtenteils aus Gebäude-Modellbaubogen – auf der H0-Anlage des Herrn Walter Baron, Wenden. Gut nehmen sich auch die verschnörkelten Fassaden der mehrgeschossigen Wohnhäuser aus [Bildhintergrund].





Abb. 2 u. 3. Herr Heinz Sammet aus Hersbruck benutzt ebenfalls die bewußten Gebäude-Modellbaubogen, um das „Stadtbild“ zu vervollkommen. „Burg Dreienfels“ (im Bild oben) ist nur eine der Burgen und Schlösser, die hauptsächlich im Maßstab 1:120 als Papier-Modellbaubogen des Schreiber-Verlages Esslingen erhältlich sind, selbst das in seinen Ausmaßen auch im Modell nicht gerade kleine Schloß Neuschwanstein ist als „papierenes Lustschloß“ zu haben (1:120).



Immer wieder entdeckt man auf den Modellbahnanlagen gewisse Häuser oder Bauwerke, die dem ungewohnten Eindruck nach kaum von einer großen Herstellerfirma stammen können. Wenn man der Sache nachging, wurde man auf die Schreiber-Modellbaubogen hingewiesen. Nachdem sich die Fälle häuften und diese Bogen sich offenbar in Modellbahnerkreisen einer gewissen Beliebtheit erfreuen, haben wir an der vergangenen Messe die Gelegenheit wa-

genommen, diese Modelbaubogen etwas genauer auf ihre Eignung und Verwendungsmöglichkeit für Modellbahnbeflange zu untersuchen. Wir gewannen den Eindruck, daß sich ein gewisser Teil der papierenen Gebäudeminiaturen recht gut für unsere Zwecke eignet, wenn man sich die Mühe macht, sie plastisch etwas aufzubessern.

Die Gebäude sind in Art von Ausschneidebögen auf kräftiges Papier gedruckt und kön-



Abb. 4. Unsere seinerzeitige ständige Messebegleiterin vom „Größen-Kontroldienst“ (s. Pfeil) veranschaulicht, daß eine ganze Reihe der Gebäude-Modellbaubogen gut dem H0-Baumaßstab entspricht. Im Katalog „Modellbaubogen“ des Schreiber-Verlags ist jeweils angegeben, in welchem Maßstab die einzelnen Objekte gehalten sind.

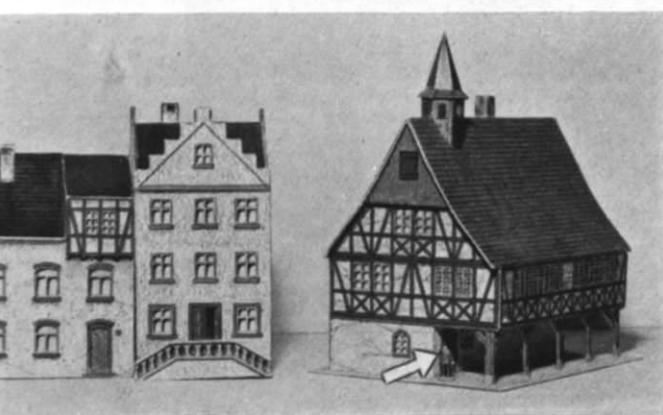


Abb. 5. Auch für N- und TT-Freunde finden sich eine ganze Reihe Gebäude und Burgen im Modellbaubogen-Sortiment; hier drei TT-Häuser mit einer N-Figur als Größenvergleich (s. Pfeil). Besonders erwähnt seien: Dürerhaus, Nassauerhaus und Spittlertorturm von Nürnberg in 1:160, Brandenburger Tor und Schloß Lichtenstein, ebenfalls in 1:160.

nen wegen der fehlenden Plastik naturgemäß nicht mit den Gebäudemodellen aus Kunststoff konkurrieren. Wenn sie in der Wiedergabe dennoch gut plastisch wirken, dann nur auf Grund der geschickten Ausführung der Zeichnungen. Nachdem die Projekte größtmäßig recht gut zu H0 (Abb. 4) und auch zur Bahngöße N passen (Abb. 5), lohnt es sich tatsächlich, ihnen ein plastisches Aussehen zu verleihen: Die Wände werden vor dem Zusammenkleben auf 1–2 mm starkes Sperrholz aufgezogen, Türen und Fenster ausgesägt und passende Fenster- und Türeinsätze aus Kunststoff eingesetzt. Auf das Fachwerk werden dünne Füllstreifen aufgeklebt, die Dächer mittels plastischen Ziegelpfatten bedeckt u. dgl. mehr. Auf diese Weise gewinnen die flachen Papiergebäude an plastischem Aussehen und eignen sich in dieser Form bestens für den Anlagenmittelgrund oder das Innere einer Stadt oder als Vorlage für einen Modellnachbau, wodurch sich zumindest zeitaufwendige eigene Entwürfe erübrigen. Farblich bedürfen die Gebäude meist keiner Nachbehandlung, da der Farb-

druck sauber und die Farbtöne natürlich gehalten sind.

Die Abb. 4 und 5 zeigen nur eine kleine Auswahl der zur Verfügung stehenden Gebäude. Eine Nachbehandlung in der vorbeschriebenen Art erübrigt sich lediglich, wenn die Gebäude die Junior-Anlage zieren sollen oder wenn sie nur als Staffage für Fotoaufnahmen dienen sollen.

Kugelschreibermine als Pinsel-Handgriff

Wem zur Anfertigung eines kleinen Allzweck-Pinselchens aus Zahnbürsten-Borsten (s. Heft 8/XVIII, S. 42) die Verwendung eines Nemec-Ms-Röhrchens zu schade erscheint (oder gerade kein passendes Röhrchen zur Hand ist), der nehme eine leere gesäuberte Kugelschreibermine, die den gleichen Zweck als „Borsten-Bürsten-Halter“ erfüllt und außerdem nichts kostet! Der lichte Durchmesser der Mine ist gerade richtig, um ein einzelnes Bürstenbüschel aus einer Zahnbürste aufzunehmen; Mine mit der Zange zu kneifen und fertig ist der Allzweckpinsel mit harten Borsten.

Walter Rosenbaum, Wuppertal

Vorentkupplung für die Fleischmann-Austauschkupplung 84 S

Nachdem ich kürzlich einige Fleischmann-Wagen auf meiner Anlage in Dienst stellen konnte und sie mit den Austauschkupplungen ausgerüstet hatte, überlegte ich, wie der kleine „Schönheitsfehler“ der Austauschkupplungen — die fehlende Vorentkupplungsmöglichkeit — zu beseitigen sei.

Das Resultat meiner Überlegungen sehen Sie in den Abbildungen 1—3. Beim Umbau der Kupplung ging ich davon aus, so wenig Änderungen wie möglich vornehmen zu müssen.

Das zusätzlich angebrachte Vorentkuppler-Blech ist so gekröpft, daß der Kupplungsbügel unter dem Blech frei beweglich bleibt und der Drehpunkt ist so gelegt, daß die für den am Blech angelöteten Drahtbügel notwendige Boh-

lung gerade durch die Aussparung auf der Kupplungs-Unterseite hindurchgeht. Wie's im einzelnen gemacht wird, zeigt Abb. 1 und 2.

Der Arbeitsaufwand pro Kupplung beträgt nur rund 5 min, aber der Erfolg ist groß!

Bei der Austauschkupplung Nr. 84 Z liegen die Verhältnisse ähnlich: trotz der flacheren Abkröpfung des Kupplungsschaftes ist auch hier genügend Platz zum Anbringen der Bohrung vorhanden; lediglich die Kröpfung des Vorentkuppler-Bleches ändert sich etwas.

Schön wär's natürlich, wenn Fleischmann die Austauschkupplungen gleich von Haus aus mit dieser oder einer ähnlichen Vorentkupplungsmöglichkeit ausrüsten würde.

Dipl.-Ing. W. Pönitz, Bremen

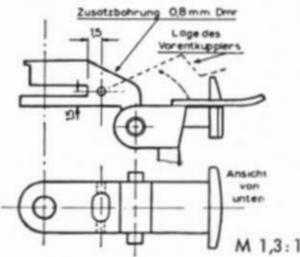
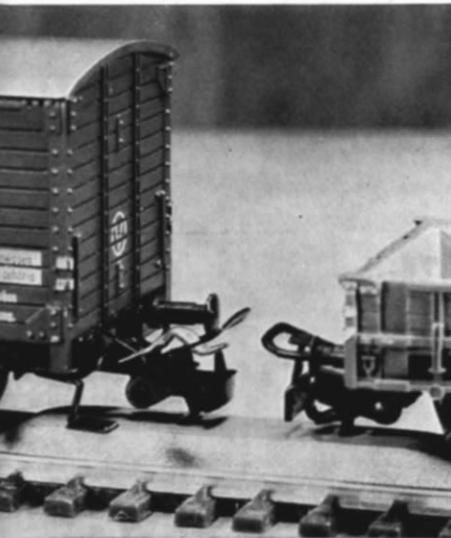
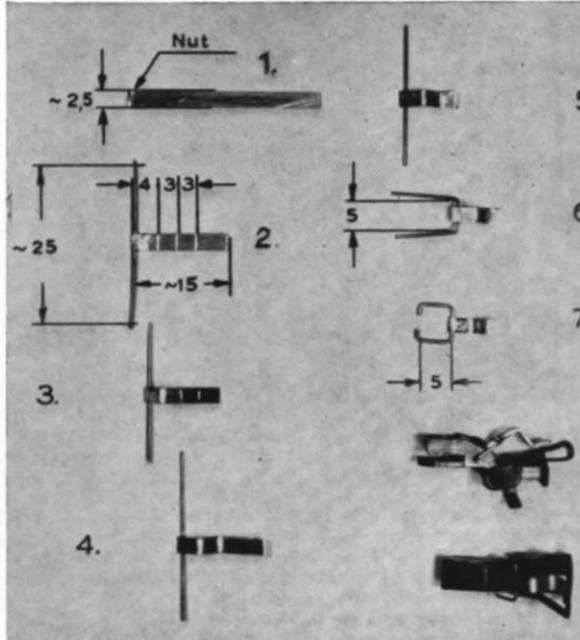


Abb. 2 u. 3. Form und Lage des Vorentkupplung-Bleches (gestrichelt gezeichnet). Im Bild unten die umgebauten Kupplung (links) im Vergleich zu einer Märklin-Relax-Kupplung.

Abb. 1 (unten rechts). Reihenfolge der Arbeitsgänge:

1. Ausschneiden des Vorentkuppler-Bleches (0,5 mm-Blech). Die vorn eingefeilte Nut erleichtert ...
2. ... das Anlöten eines 0,5 mm starken Drahtes. Anschließend Streifen auf 15 mm ablängen (benötigt werden zwar nur 10 mm, jedoch wird so das Biegen erleichtert).
3. u. 4. Nach Anreißen der Biegekanten Blechstreifen gemäß Skizze Abb. 2 biegen.
5. Ablängen des Streifens, Kanten sauber entgraten.
6. Abbiegen des Drahtes (Maß 5 mm = Kupplungsbreite).
7. Nochmaliges Umbiegen und genaues Ablängen des Drahtes.
8. Einsetzen des Bügels in die Kupplung.



Dieseltankstellen (I)

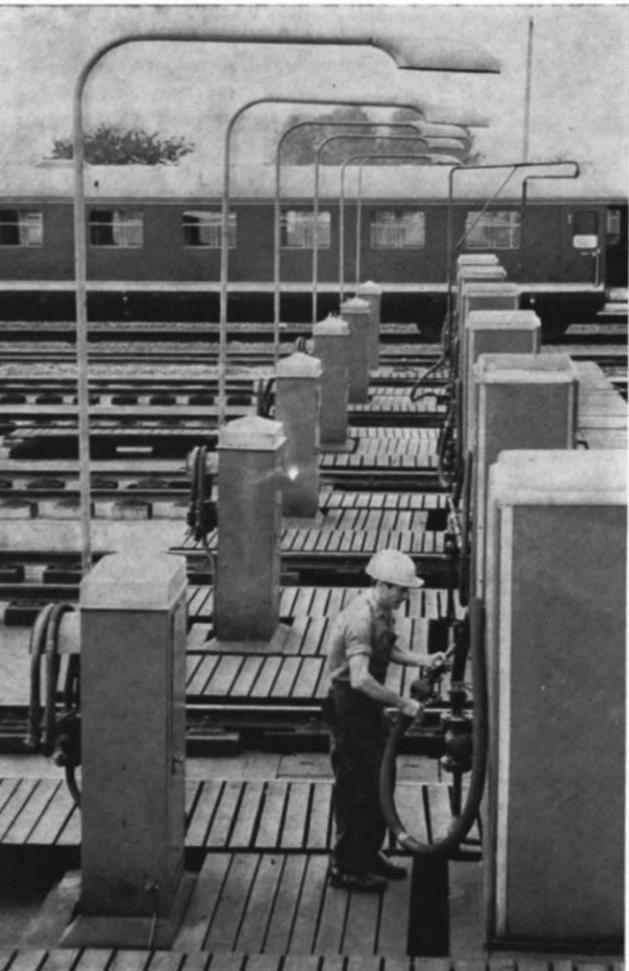


Abb. 1. Eine der rund 900 Diesel-Tankstellen der DB, und zwar eine, die offensichtlich stark frequentiert wird, wie aus der Anzahl der Tanksäulen ersichtlich ist. Wenn man jedoch bedenkt, daß beispielsweise eine V 200 allein zum Füllen des 3000 l fassenden Tanks rund 15 Minuten benötigt (denn auch die starken Förderpumpen schaffen nicht mehr als 200 l/min), so wird die Zahl der Zapfsäulen bei starkem Betrieb verständlich. Die kleineren Zapfsäulen (links im Bild) dienen zum Auftanken von Heizöl zur Speisung der Heizungs-Dampfkessel von Reisezug-Dieselloks. Man beachte auch die der Sicherheit des Personals dienenden Holzroste, deren Oberfläche etwa in Höhe der Schienenoberkante liegt, sowie die betonierte Bodenfläche und die auf Betonstempeln befestigten Gleise.

Abb. 2. 5000 l Dieselkraftstoff „auf einen Zug“ säuft der Trans-Europ-Express-Triebwagenzug VT 11 in sich hinein!
(Fotos Abb. 1 u. 2: DB-Pressedienst)

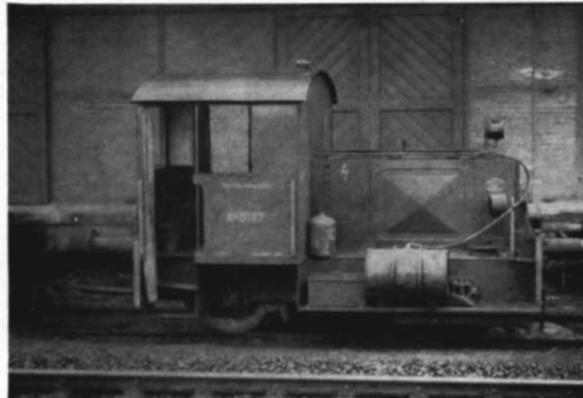


„Volltanken bitte!“ ist nicht nur für den Autofahrer ein Begriff, sondern auch dem Personal der über 900 Dieseltankstellen, die es heute bereits im Bereich der DB gibt. Die zunehmende Verdieselung, die im Jahre 1950 mit 11 Schienenbussen vom Typ VT 95 begann, hat in den darauffolgenden Jahren in



Abb. 3. Das „simple“ Gegenstück zur Großtankstelle der Abb. 1, wie es aber in gar vielen Fällen auf Modellbahnanlagen genügen dürfte: eine kleine Zapfstelle mit grauer Zapfsäule, wie hier im Bw Quakenbrück (an der Strecke Oldenburg–Osnabrück). Das daneben liegende Ölfaß mit Handpumpe nebst zwei Einfüllkannen dürfte „für alle Fälle“ gedacht sein (oder als Heizölquelle?) und ist ebenfalls leicht nachzubilden.

Abb. 4. Und wenn noch nicht mal Platz für eine einzelne Tanksäule vorhanden sein sollte, dann machen Sie es so wie der Lokführer dieser Kö, der „sicherheitshalber“ einen „Reservetank“ in Form eines Fasses (mit Handpumpe u. Schlauch zum Tankeinfüllstutzen), gleich auf die Lok gepackt hat und gewissermaßen seine eigene Tankstelle spazierenfährt.
(Fotos Abb. 3 u. 4: J. Zeug, Trier)



verhältnismäßig stark ansteigendem Umfang zugenumommen, zumal sich das Preisverhältnis Kohle:Dieselöl in den zurückliegenden Jahren sehr zu Gunsten des Diesels verlagert hat.

Der VT 95 seligen Angedenkens ist heute schon fast vegessen, an seine Stelle trat der stärkere VT 98 mit universellerer Einsatzmöglichkeit. Im Rangierdienst tauchten die V 60 und diverse Diesel-Kleinloks auf, die V 80 und V 160 wurden für den Nebenbahndienst und leichten Hauptbahndienst entwickelt, es folgten die V 100 und V 200, um nur einige der bekanntesten Dieselloks der DB anzuführen, von den verschiedenen Diesel-Triebwagenzügen ganz zu schweigen.

Infolge dieser stark vorangetriebenen Entwicklung der Diesel-Triebfahrzeuge im Bereich der DB ist es nicht verwunderlich, daß der Bedarf an Dieseltreibstoff ständig stieg. Die Tank-

anlagen fassen heute bereits einen Kraftstoffvorrat von rund 75 Millionen Liter, der für etwa 6 Wochen reicht, wenn die Behälter im Durchschnitt zu 60% gefüllt sind. Diese Kraftstoffvorräte erscheinen auf den ersten Blick gewaltig, aber wenn man berücksichtigt, daß eine V 200 allein 3000 Liter auf einmal schluckt (und der TEE-Triebwagenzug VT 11 gar 5000 Liter), so wird wohl verständlich, daß der „Tankstellen-Umsatz“ bei der DB in der Tat sehr groß ist.

Und damit wären wir beim Thema unseres heutigen Artikels: Wo und wie wird eigentlich eine Diesellok betankt und wie sehen solche Tankstellen aus? Diese Frage dürfte auch den Modellbahner interessieren, denn auf welcher Anlage ist nicht zumindest eine Diesellok stationiert — und sei es nur eine kleine Köf oder eine V 60. Mit anderen Worten: auch der



Abb. 5. Eine etwas aufwendigere Dieseltankstelle im Bahnhofsgelände von Fürth/Bay. mit zwei in Olauffangwannen gelagerten Kesseln. Armaturen und Schläuche befinden sich in den beiden rechteckigen Zapfsäulen. Die gesamte Anlage ist auf einem Betonfundament gelagert, das im mittleren Teil bis zum Gleis vorgezogen ist. Als Größen-„Maßstab“ Herr Balcke vom MIBA-Verlag (1,70 m groß).

Modellbahner muß sich heutzutage Gedanken darüber machen, wo *sie* eine Dieselloks eigentlich „betankt“ werden, d. h. wie so eine Tankstelle im Kleinen aussehen muß. Sie gehört zukünftig — ebenso wie bisher die Wasserkräne und die Bekohlungsanlage — obligatorisch auf jede Modellbahnanlage, auf der eine oder mehrere Dieselloks im Einsatz sind — in kleinsten Form auf eine kleine, in größtem Umfang auf eine größere Anlage. Daß wir in dieser Hinsicht allmählich etwas mehr*) für die Modellbahner tun müssen, zeigte sich im Zusammenhang mit der „Dieseltankstelle“ in Heft 6/XIX, S. 291, die gar keine war, sondern eine etwas ähnliche aussehende Weichenbeheizungsanlage (auf die wir in Kürze, d. h. wenn's kälter wird, ebenfalls noch näher eingehen werden). Eigentlich hätten wir die Abhandlung über Dieseltankstellen mit „Kleine Ursache — große Wirkungen“ überschreiben können, denn jener kleine Irrtum in Heft 6 war die Ursache für unsere Bemühungen, einmal ausführlicher über Dieseltankstellen und Vorratskessel in Wort, Bild und Zeichnungen zu berichten, damit sich jeder — je nach Größe seiner Anlage und Zahl der vorhandenen Dieselfahrzeuge — „seine“ Tankstelle aussuchen kann. Doch schauen wir uns zunächst einmal die Tankstellen und den Tankvorgang beim großen Vorbild an.

*) s. a. Heft 6 u. 7/59, 3/60 u. Heft 16/64.

Wann und wo eine Lok zur Tankstelle fahren muß, um den Kraftstoffvorrat wieder neu aufzufüllen, liegt hier im allgemeinen genau fest; denn jede Lok hat ihren vorgeschriebenen Einsatzplan, so daß sich zum rechten Zeitpunkt „die Weichen gewissermaßen von alleine in Richtung Tankgleis stellen“; darüber hinaus kann der Lokführer aber auch noch durch ein Schauglas in der Nähe des Tankdeckels den jeweiligen Kraftstoffvorrat seiner Lok kontrollieren. Hin und wieder kommt es vor, daß einzelne Lokomotiven so weite Strecken zurücklegen, daß sie zwischen zwei Einsätzen irgendwo unterwegs aufgetankt werden müssen. Dann muß auch der Lokführer mit ans Tanken denken, denn draußen auf der Strecke wäre guter Rat teuer (da er weder wie ein Autofahrer seine Maschine bis zur nächsten Tankstelle schieben kann noch eine Kanne voll Öl was nützen würde).

Die insgesamt 900 Tankstellen verfügen über Vorratsbehälter zwischen fünftausend und drei Millionen Liter Fassungsvolumen.

Je nach den Platzverhältnissen im Bw und der jeweiligen Größenordnung der Tankstellen unterscheiden sich diese rein äußerlich im Aufbau und in der Anordnung der Aggregate. Es gibt „Kleinst-Tankstellen“, deren sichtbarer Teil praktisch nur aus einem Schlauchanschluß besteht (s. Abb. 13), Tankstellen kleinerer und mittlerer Größenordnung mit hochgebockten, freiliegenden oder unterirdischen Kesseln (s. Abb. 3, 5 u. 8) und Großtankanlagen, von denen



Abb. 6 u. 7. Ein drehbarer, wasserkrähnlicher Dieseltankanschluß, wie er in Amerika häufig anzutreffen und als H0-Bausatz-Modell über die Fa. Old Pullman zu beziehen ist. Bei uns werden ähnliche drehbare Zapfsäulen vornehmlich zum Betanken der ölbefeuerten BR 01 und 44 benutzt. Im Bild rechts ist eine solche Säule (im Bild-Verkleinerungsmaßstab der Baugröße N entsprechend!) im Bw Bebra zu sehen. Im Hintergrund zwei große Öltanks mit je 350 t Fassungsvermögen.

Abb. 8. Teilansicht der Dieseltankstelle im Bw Ansbach, die als Vorlage für unsere Bauanleitung im nächsten Heft dient (im Hintergrund einer der Freitanks).
(Foto: S. Tappert, Ansbach)



bis auf eine Reihe von neben den Gleisen stehenden Zapfsäulen nichts weiter zu sehen ist (s. Abb. 1 u. 2).

Diese Kessel-Angelegenheit können Sie selbstverständlich vorerst (oder überhaupt) vernachlässigen, zumal entsprechende Miniaturs-Nachbildungen leider noch nicht im Handel erhältlich sind. Es gibt so viele Gegebenheiten im Großen, wo die Kessel nicht auf Anhieb zu entdecken oder überhaupt unterirdisch angelegt sind, so daß es Ihnen an einer einleuchtenden „Ausrede“ nicht zu fehlen braucht. Wir werden Ihnen jedoch im nächsten Heft eine nette ansprechende Kesselaufstellung präsentieren, die Sie jederzeit noch nachträglich installieren können.

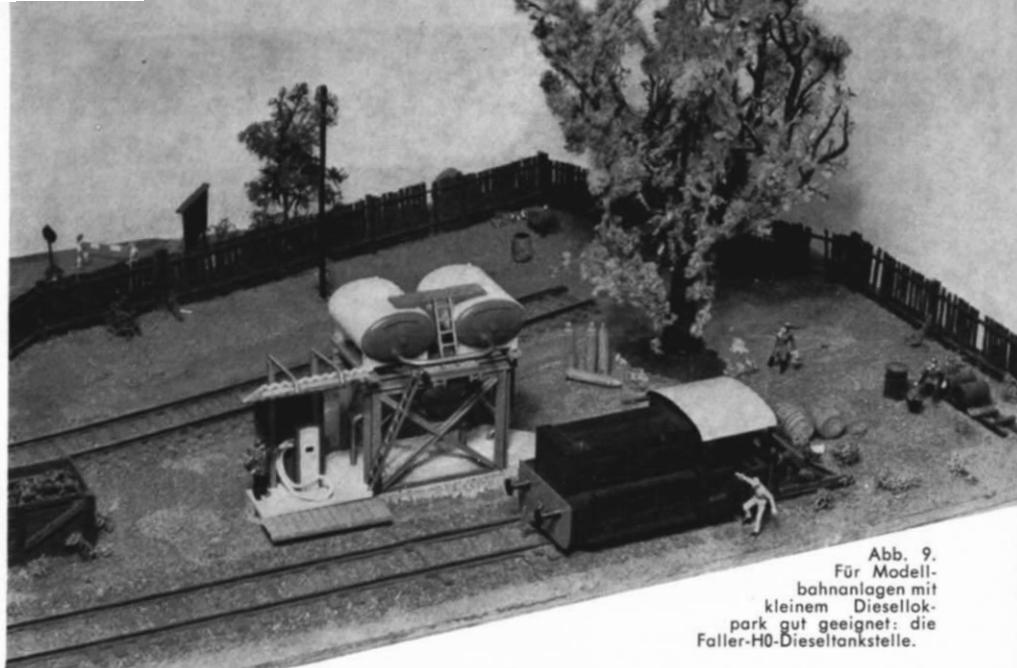


Abb. 9.
Für Modell-
bahnanlagen mit
kleinem Diesellok-
park gut geeignet: die
Faller-H0-Dieseltankstelle.



Ein Merkmal haben jedenfalls sämtliche Tankstellen gemeinsam: die Sicherungsvorkehrungen gegen Auslaufen von Öl. Aus diesem Grunde sind die Oltanks, wenn sie nicht ohnehin in Beton-Bunkern im Erdreich gelagert sind, grundsätzlich in Öl-Auffangwannen auf

Abb. 10. Eine Neuheit der soeben beendeten Leipziger Herbstmesse: die erste industriell gefertigte Dieseltankstelle in Größe N! (Fa. H. Franzke KG., Köthen)

Abb. 11. Aus Vollmer-Teilen (Profile, Platten, Kessel usw.) und einer Faller-Tanksäule zusammengebaut: eine kleine Dieseltankstelle mit freiliegendem, aber überdachtem Kessel (Nieten sollten weggefiebt werden!).



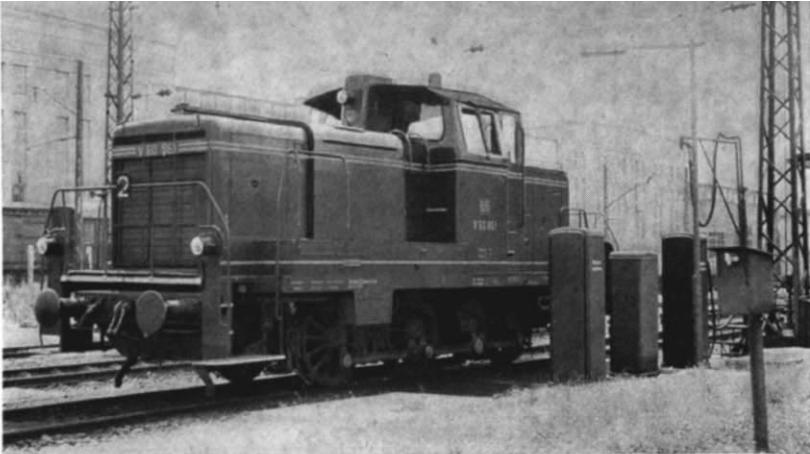


Abb. 12. Nichts weiter als 3 rote Zapfsäulen und ein schwenkbarer Ausleger mit Schlauchanschluß sind von dieser Dieseltankstelle zu sehen, die Herr J. Zeug aus Trier im Gelände des Münchner Hbf. fotografierte. Im Bereich der Zapfsäulen ist auch hier ein ölabweisendes Betonfundament vorgesehen.

Beton gelagert (s. Abb. 5). Auch im Bereich der Zapfsäulen wird in der Regel das Erdreich gegen evtl. auslaufendes Öl durch ein Betonfundament geschützt (s. Abb. 1 u. 12). Überdies sollen zukünftig elektronisch gesteuerte Überlausicherungen in jedem Kraftstoffbehälter der ortsfesten Anlagen und der Fahrzeuge ein Überlaufen von Treibstoff sogar beim Auf tanken gänzlich ausschließen.

Die zuletzt geschilderten Überlausicherungen können im Modell natürlich „unter den Tisch fallen“, zumal sie rein äußerlich in keiner Form in Erscheinung treten. Die Betonfundamente und Wannen stellen jedoch ein so charakteristisches und auffälliges Merkmal

dar (s. Abb. 1, 5 u. 8), daß sie auch im Kleinen unbedingt nachgebildet werden müssen!

Während der kalten Jahreszeit zapfen die Dieselloks außer Dieselöl noch Heizöl an den Tankstellen, das zur Speisung des Dampfkessels dient, der auf allen im Reisezugbetrieb eingesetzten Dieselloks für die Wagenheizung eingebaut ist. Für diesen Zweck sind meist separate Zapfsäulen aufgestellt (s. Abb. 1 u. 8).

Soviel für heute. Im nächsten Heft bringen wir die erwähnte „Mustertankstelle“ von Ansbach, die den Vorteil hat, daß sie durch Weglassen oder Hinzufügen von Standsäulen für kleine oder mittlere Modellbahnanlagen variiert werden kann.

Abb. 13 und 14. Eine inzwischen stillgelegte „Mini“-Dieselkraftstoffzapfstelle für eine Kö entdeckte Herr Arnd Weber aus Bad Homburg v. d. H. im dortigen Bahnhof. Versorgt wurde sie von zwei 2500 l-Tanks im nahegelegenen Wasserturm. Gefüllt wurden die Tanks durch Kesselwagen, deren Elektropumpe an das Lichtnetz angeschlossen wurde. Die Wagen versorgten von Hanau aus auf einer „Rundreise“ mehrere Tankstellen.

Skizze in 1/1-Größe für H0.



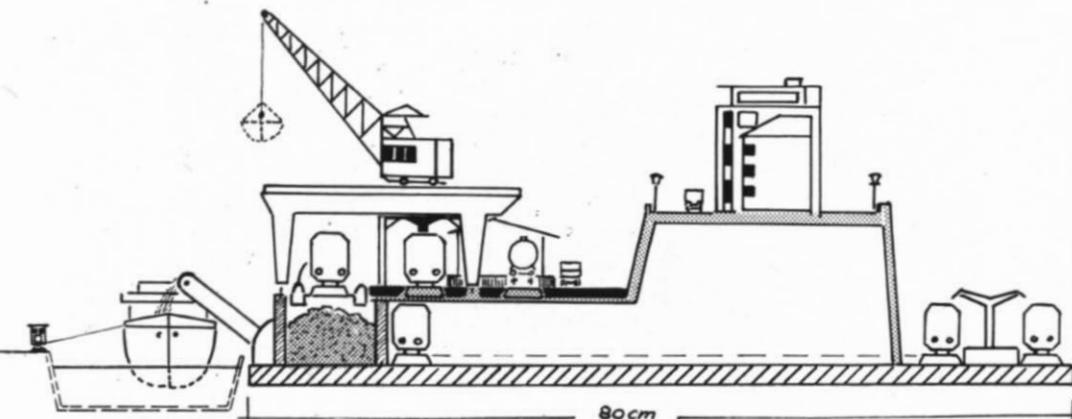


Abb. 1. Schnitt durch die geplante Anlage des Herrn Albrecht (s. Abb. 3 u. 4). Deutlich erkennbar die tiefe gelegene und teilweise unterirdisch verlaufende „normale“ Bahnstrecke. Darüber (auf der zweiten Ebene) die Hafen-Anschlußgleise mit Kran und Umladeanlage (s. a. Abb. 8 u. 9) und das noch weiter erhöht liegende Wohn- und Geschäftsviertel. Am linken Bildrand die Egger-„Treidelbahn“ (s. Abb. 3 u. 6). Das Gleis zur Umsetzungsanlage soll über Stützen hochgeführt werden (ähnlich Heft 7/67, S. 349) und am höchsten Punkt etwa über dem unteren Gleisoval liegen.

Zeichnung im Maßstab etwa 1:7 für HO.

W. Albrecht, Bad Godesberg:

„Die Kunst besteht im Weglassen!“

Mein Traum ist eine Eisenbahn-Großanlage Spur O!

Doch wie es bei einem „Otto Normalverbraucher“ aussieht, brauche ich wohl nicht weiter auszumalen. Es langt gerade zu einer HO-Anlage, an der ich etwa 2 Jahre im Keller arbeitete.

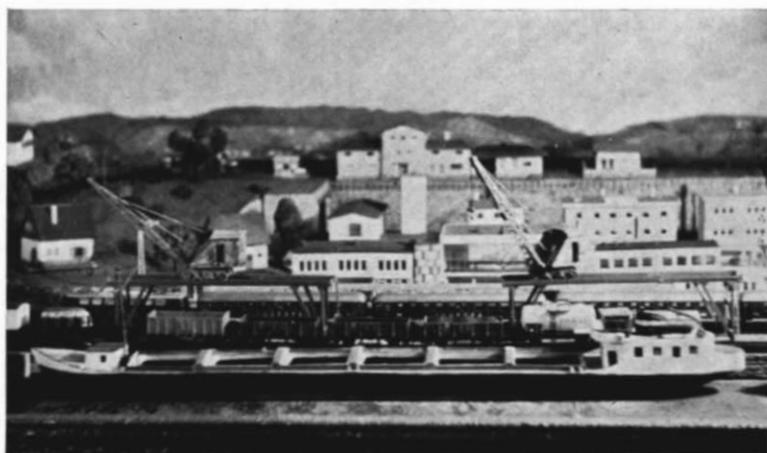
Es sollte noch nicht mal bei diesen 2,40x1 m bleiben. Ich müßte sie unvollendet aus Platzmangel verkaufen.

Wir zogen nämlich um.

Nach noch ausführlicherem Studium von Katalogen, Prospekten, MIBA-Heften etc. entstand der Plan der Abbildung 3 u. 4, der jetzt zur Ausführung kommt. Beim Entwurf war ich stets bemüht, mir die Weisheit vor Augen zu halten: „Die Kunst besteht im Weglassen!“ Ich hoffe, es ist mir halbwegs gelungen!

Die Ausmaße der Anlage entstanden „mit freundlicher Genehmigung meiner Frau“. . . !

Abb. 2. Eine Schwäche für den Hafenbetrieb auf Modellbahnanlagen hat offensichtlich auch Herr Otto Thomas aus Essen-Überruhr, auf dessen N-Anlage nebenstehendes Hafenmotiv (ebenfalls mit Verladeanlage) zu finden ist.



Zahlen-Erklärung:
 1 Wohn-Geschäftsgebäude
 2 Bahngleis
 3 Güterschuppen
 4 Olbunker
 5 Bekohlungsanlage
 6 fahrbarer Portalkran
 7 Förderband mit Entladevorrichtung

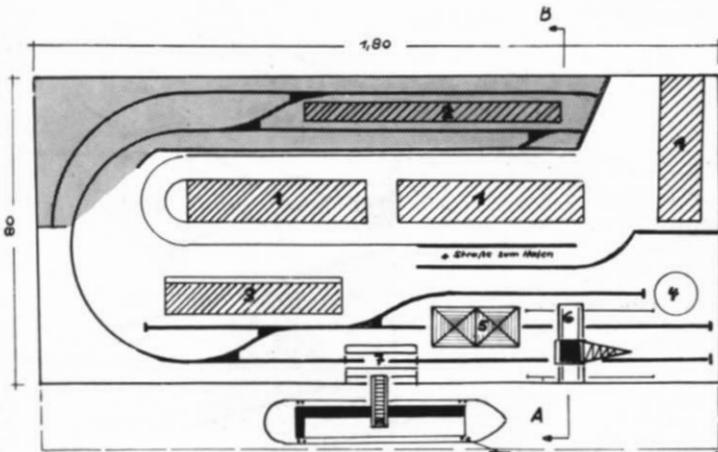


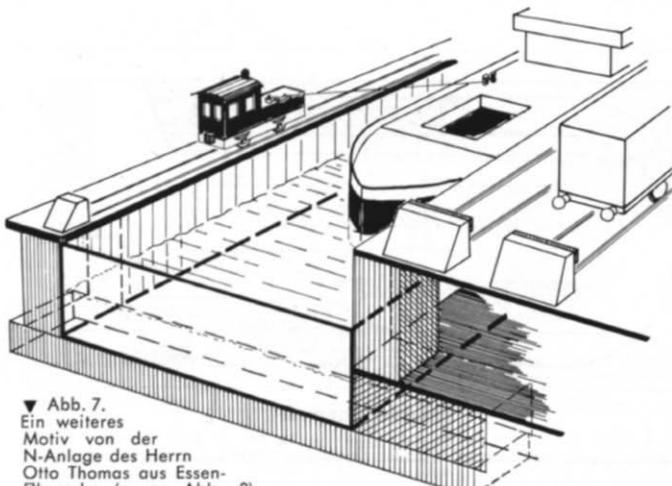
Abb. 3 u. 4. Solchermaßen gedenkt Herr Albrecht seine geplante Anlage (mit den für H0 bescheidenen Abmessungen von 1,80 m x 0,80 m) zu verwirklichen. Thema der Anlage: ein kleiner, tief gelegener Durchgangsbahnhof mit verdecktem Gleisoval und Abstellgleis, sowie – auf dem höher gelegenen Anlagenteil – eine Hafenanlage mit fahrbarem Kran, Bekohlungsanlage, Güterschuppen, Olbunker und – last not least – einem richtig funktionierenden Umladebetrieb zwischen Eisenbahn und Schiff. Um eine zu starke Steigung des Gleises zur Umsetzanlage zu ver-

meiden (in anbetracht der geringen Anlagenabmessungen von nur 1,80 x 0,80 m), sollte die Steigung bereits kurz hinter der tief gelegenen Bahnhofs-Ausfahrt beginnen. Das Bahnhofsgelände (punktiert gekennzeichnet) wird durch Wohn- und Geschäftsblocks vom Hafengelände getrennt. Entsprechend dem zur Verfügung stehenden Platz soll eine Fahrinne mit richtigem Wasser ergänzend angeschlossen werden; der Schiffsverkehr darauf ist als Treidel-Schleppverkehr gedacht (s. Abb. 6). Die Anregung zu diesem Zug-Schlepp-Verkehr „schleppt“ Herr Albrecht schon seit den Dreißiger Jahren mit sich herum, als er damals an einem Kanal in Berlin eine ähnliche Treidelbahn sichtete. Dort zog eine elektrisch betriebene Lok einen oder mehrere Kähne.

Zeichnung im Maßstab 1:20 für H0.

Abb. 5. Blick auf das Hafengelände. Im Hintergrund (oberhalb der Mauer) die großen Wohn- und Geschäftsgebäude. Die Strecke der tiefgelegenen Bahnlinie (s. a. Abb. 1, rechts) wird verdeckt in Höhe der senkrecht schraffierten Mauer unterhalb des Hafengeländes durchgeführt.
 Zeichnung im Maßstab 1:15 für H0.





▼ Abb. 7.
Ein weiteres
Motiv von der
N-Anlage des Herrn
Otto Thomas aus Essen-
Überruhr (s. a. Abb. 2),
zwar ohne echtes Wasser im
Hafenbecken, aber ansonsten in etwa
der geplanten Hafenanlage des Herrn
Albrecht ähnlich.

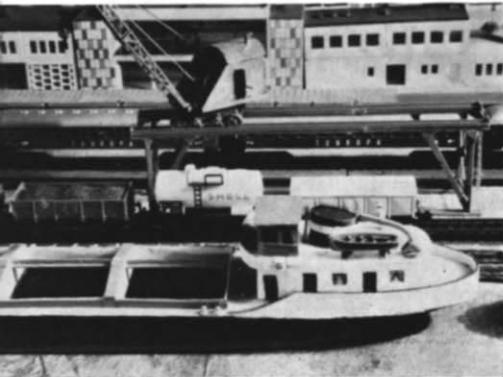


Abb. 8 u. 9. Für die funktionsfähige Umladestation hat sich Herr Albrecht gleich zwei Lösungen ausgedacht; einmal mit Vollmer-Förderband (Plan 1) und zum andern mittels einer beweglichen Schüttutsche (Plan 2 auf nebenstehender Seite).

Plan 1: Das Schüttgut rutscht vom Fleischmann- oder Märklin-Selbstentlader durch einen Trichter auf das Förderband, von wo aus das Schüttgut ins Schiff gelangt. Antrieb und Schräglage des Förderbandes können individuell geregelt werden.

Zeichnung im Maßstab 1:3 für H0.

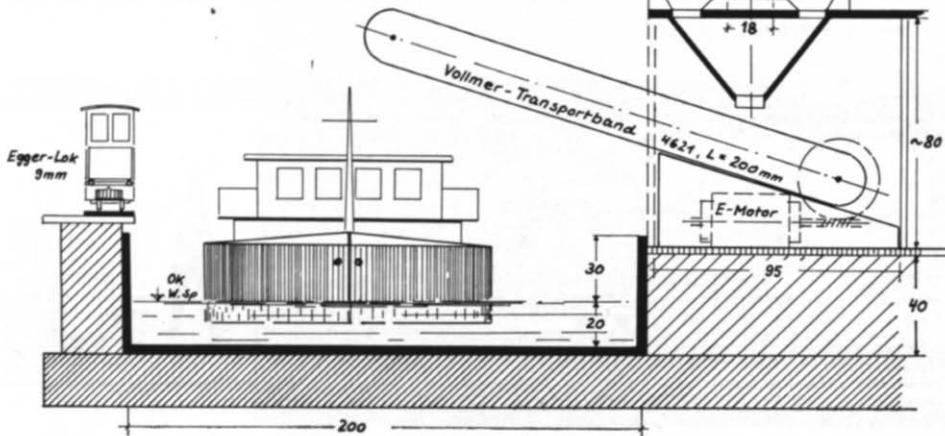
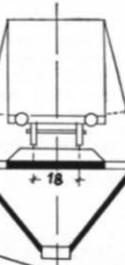


Abb. 8.
Plan 1



4621, L = 200 mm

E-Motor

95

40

30

20

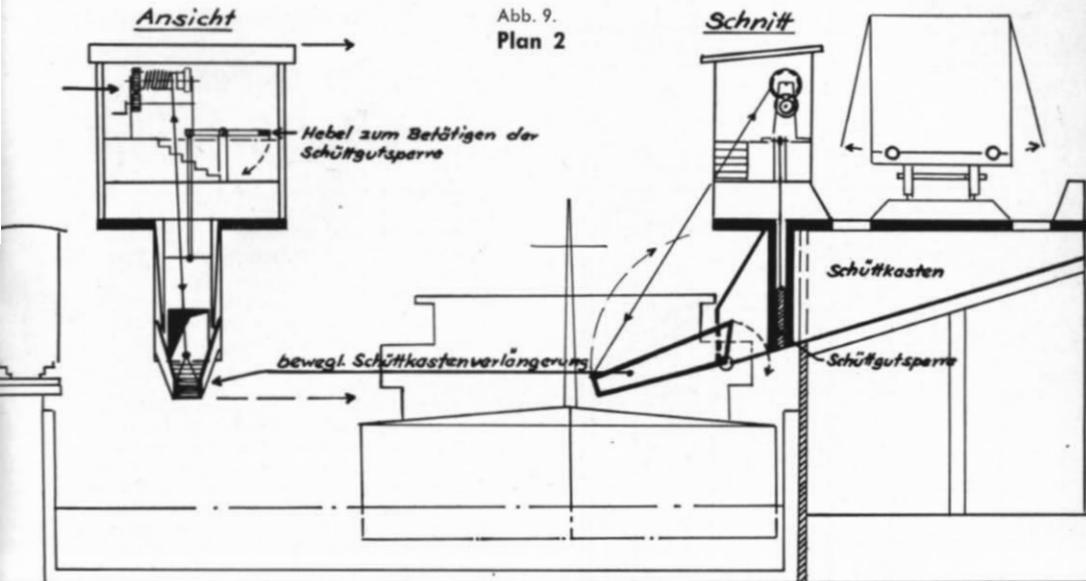
200

Abb. 6. So soll der Triebverkehr ablaufen: Der Lastkahn (vorerst noch ein billiger, 30 cm langer Plastikdampfer aus einem Kaufhaus) schwimmt auf dem Wasser in einer etwa 20 cm breiten Fahrinne (aus Blech, Zink und Plast.), die an der Anlage betestigt ist. Gezogen wird der Kahn mittels Zwirnfaden von einer Egger-Bauzug-Diesellok Nr. 1004, die anstelle des Gerätekastens einen Bleiklotz erhielt, der zur Beschwerung und zur Montage des Schlepphakens dient. Zugkraft und Stehvermögen sind völlig ausreichend (sogar ohne Bleiklotz!), wie Versuche auf einer "Badewannen-Versuchsstrecke" ergeben haben. Natürlich kann nur in einer Richtung geschleppt werden (oder die Lok müßte am Ende der Strecke durch eine Schleife oder Drehzscheibe gewendet werden).

Ansicht

Abb. 9.
Plan 2

Schnitt



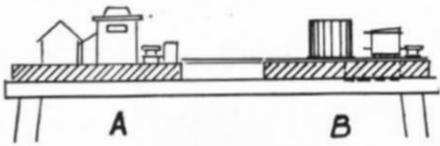
Plan 2: Das Schüttgut rutscht hier vom Selbstentlader direkt über einen Schüttkasten mit abklappbarer Rutsche in das Schiff. Über einen von Hand betätigten Hebel (eine Magnet-Stellvorrichtung ließe sich u. E. aber auch einbauen) stoppt eine mechanische Sperré das Schüttgut nach dem Beladevorgang. Die bewegliche Schüttkastenverlängerung (Rutsche) kann von Hand oder durch einen entsprechend hoch übersetzten Antrieb angehoben bzw. heruntergelassen werden.

Zeichnung im Maßstab etwa 1:2 für H0. (Sämtliche Skizzen von Herrn W. Albrecht, Bad Godesberg).

Abb. 10. Ein kleiner Teilausschnitt aus einer der großen H0-Anlagen im Nürnberger Verkehrsmuseum, der in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse ist. Ein anregendes Bildbeispiel für die Ausgestaltung einer Hafenpartie mit Ladestraße und Portalkran (dessen Fahrwerk die Straße in der gesamten Breite überspannt). Der bildschöne Tanker ist eine Spezialanfertigung und leider nirgends als Fertigfabrikat erhältlich. Im Hintergrund ein Ollager mit Abstellgleisen für Kesselwagen und -zig Ölfässer (das sich in natura sehr farbenfröhlich ausnimmt).

(Foto: Fleischmann)





„Die Kunst besteht im Weglassen . . .“

- oder in der Aufgliederung!

. . . meint Herr Albrecht und entwarf noch eine zweiteilige Anlage gleichen Themas, die durch einen kleinen Kniff zu einer einzigen wird und für folgende Mibahner gedacht ist:

1. mit verhältnismäßig wenig Platz,
2. denen mal ein Umzug nicht erspart bleibt,
3. die schnell „etwas sehen wollen“,
4. denen Landschaftsgestaltung:
 - a) nicht recht liegt,
 - b) zu viel Arbeit ist,
 - c) die sie lieber einer Kulisse überlassen
 - d) die den „Haulen Schmutz“ fürchten,
 - e) die vorgestanzte Plastikanlagen ablehnen, (aber gegen „so'n paar Häuser und Bäume im Hintergrund“ nichts haben, bzw. sie auch nicht missen wollen),
5. die gern an „elektrischen Anlagen tummeln“
6. die „Leben“ im Betrieb sehen wollen (Anlagenteil B)
7. die gerne mit Wasser experimentieren,
8. die ständig von dem Gedanken einer Anlagenerweiterung träumen (falls später mal, wenn das Haus steht . . .)
9. die nicht an einer „abgeschlossenen, kleinen Platte kleben wollen“ (Was dann, wenn alles fertig? Verkaufen?)
10. die überhaupt die Anlage bauen wollen . . .

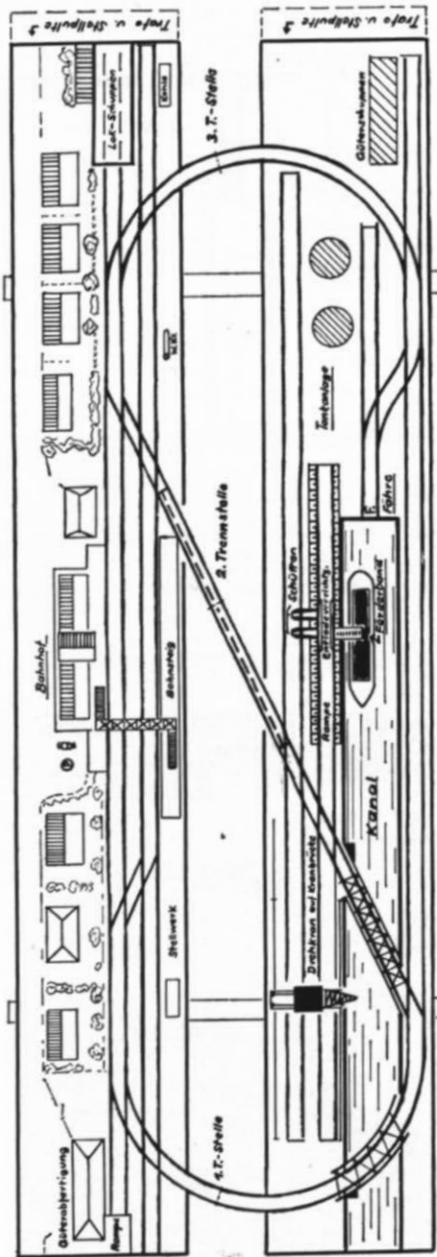
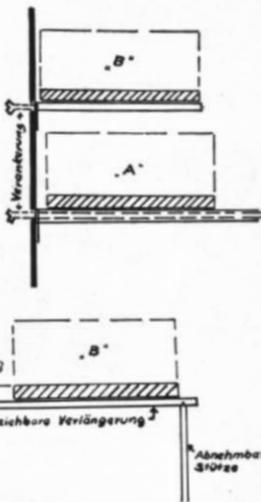


Abb. 11. Die zweiteilige Anlage im zusammengebauten Zustand (Teil A und B durch 3 Zwischenstücke an den Trennstellen T. St. verbunden). Streckenplan im Maßstab etwa 1:19 für HO.

Abb. 12 u. 13. Bei Betriebsruhe können die beiden je 40 cm breiten Anlagenteile übereinander „gestapelt“ werden. Sie ruhen auf Tragarmen, deren untere ausziehbar sind und die zu einer Einheit verbundenen Teile A und B aufnehmen können.



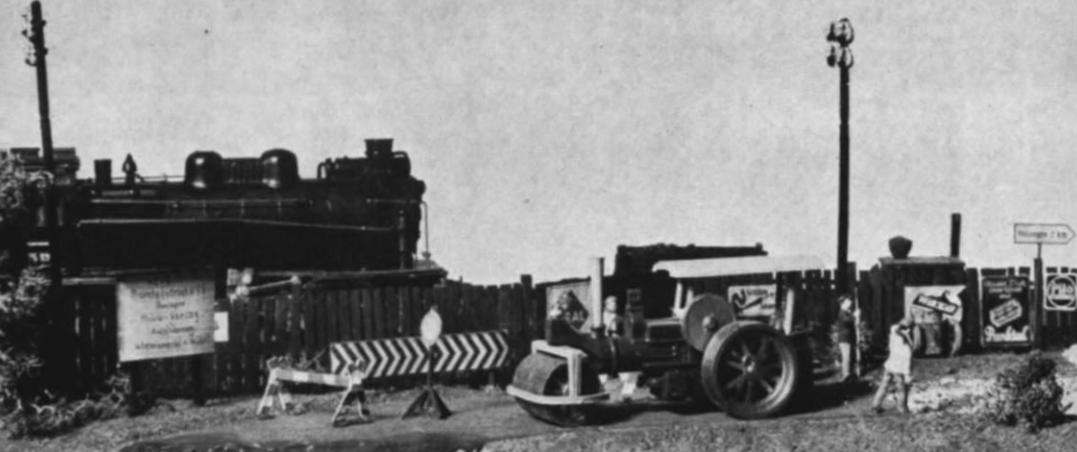


„Laßt Blumen sprechen!“

... sagte der Bw-Vorsteher der Repa-Bahn und ordnete damit die Verschönerung des Bw-Geländes an, in der Art, wie sie auch beim großen Vorbild gepflegt wird (s. unser heutiges Titelbild). Was blieb also Herrn Rolf Ertmer aus Paderborn anders übrig, als aus einigen Drahtresten (0,8 mm Ms- oder Kupferdraht, 25–30 mm lang) ein solches Blumengestell zusammenzulöten, damit seine Hanullen ihren Willen bekamen. Die Drahtstücke werden in einem Sockel aus Balsaholz gespießt und am Knotenpunkt verlötet. Die daran befestigten Blumenkästen sind aus 6–8 mm langen Holzleistchen (1 x 1,5 mm) angefertigt und wurden mit etwas Islandmoos (mit Faller-Blumenfarbe betupft) unter Zuhilfenahme von Uhu-contact „beplazt“.

Der vorbildgetreu „rußgeschwängerten“ Bw-Atmosphäre der Repa-Bahn wurde mit diesen Blumenständern in der Tat ein freundliches i-Tüpfelchen aufgesetzt.





Eine Dreirad-Dampfwalze mit Speichenrädern, großem Schwungrad und noch größerem Schornstein, wie sie heutzutage draußen auf den Straßen kaum noch zu finden sein dürfte, war das Vorbild für dieses nette 1:87-Modell der mitteldeutschen Firma Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz. Neben dieser reizvollen „alten Dampfquetsche“ bietet die Fa. Schreiber, Fürth, in Kürze noch einige weitere Fahrzeuge und Geräte dieser mitteldeutschen Firma an: u. a. einen Zementtransport- und Schwerlastanhänger, einen Ketten-schlepper, eine Kfz-Hebebühne, Wellblechgaragen, Gurtbandförderer und – für N-Freunde – ein modernes Autobus-Modell mit verglasten Fenstern.

Die rätselhafte V 300

ausgeknobelt von R. Zimmermann, Berlin

Waagrecht:

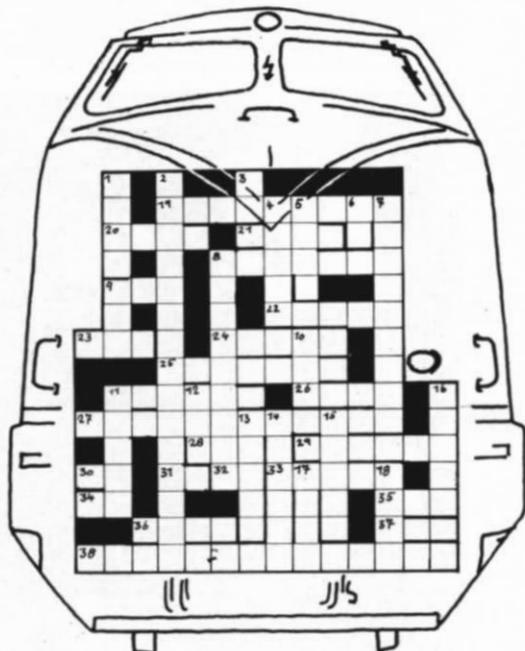
8. Aufgabe der Signale – 9. Abk. für Modelleisenbahnclub – 11. Löbares Material – 19. Teil eines Wagens – 20. Geländeteil – 21. Inhalt des Feuerloches – 22. Was wird durch Nebel behindert – 23. Erste Welt-Verkehrsausstellung – 24. Teil des Zuges – 25. Höhe alter Gebäude – 26. Abk. für Schweizer Bundesbahnen – 27. Feierabend-„Beruf“ – 28. Internationaler Zug – 29. Dient der Zugsicherung – 30. Modellbahn-Baugröße – 31. Abk. für Elektrische Triebwagen – 32. Abk. für Niederländische Eisenbahnen – 33. Lok-Kennzeichnung bei Nacht – 34. Abk. für Finnische Eisenbahnen – 35. Zeitmesser – 36. Eisenbahn-Triebfahrzeuge (Mehrzahl) – 37. Kurzbezeichnung innerhalb der Farbkennzeichnung bei Fahrzeugen – 38. Was viele Modelloks nicht fahren können.

Senkrecht:

1. Informationsmittel des Modellbahners – 2. Verständigungseinrichtung an der Strecke – 3. Abk. für Deutsche Reichsbahn – 4. Fahrweg der Eisenbahn – 5. Was Lokführer (und Modellbahner) brauchen – 6. Abk. für Italienische Eisenbahnen – 7. Was ein Modellbahner nicht werden sollte – 8. Teile des Gleiskörpers – 9. Abk. für Ungarische Eisenbahnen – 10. Erschwerit im Winter die Stromabnahme bei Elloks – 11. Antriebs-Aggregat – 12. Eine ausrangierte Lok ist . . . – 13. Die MIBA ist und bleibt die . . . – 14. Traum jedes Modellbahners – 15. Ohne geht es . . . – 16. Erster Vogel auf Schienen – 17. Hochland in Vorderasien – 18. Teil einer Burg.

Umlaute = 2 Buchstaben

Auflösung auf Seite 615



Eine imposante Brücken-Großbaustelle

auf der Clubanlage des MEC Bad Mergentheim

Auf Modellbahnanlagen werden die verschiedenartigsten Brücken verwendet, jeweils dem Charakter und der Größe der Anlage entsprechend. Da gibt es Stein-, Beton-, Holz- und Stahlbrücken und diese wiederum in den verschiedensten Konstruktionen.

Aber Brücken können ja auch mal zerstört werden, sei es durch „Katastrophen“ oder „Kriegseinwirkungen“. In solchen Fällen bemüht man sich beim großen Vorbild um schnellste Wiederherstellung der Brücke bzw. des Eisenbahnverkehrs. Es werden sogenannte Notbrücken errichtet, entweder aus Holz oder mittels vorgefertigter Teile nach dem Baukastenprinzip, die speziell für solche Zwecke bereithalten werden.

Leider findet man Notbrücken auf Modellbahn-Anlagen nur selten, obwohl sich für ihre Nachbildung im Modell der Kibri-Behelfsbrücken-Bausatz doch eigentlich recht gut eignet. Dieser war es auch, der uns im Club auf den Gedanken brachte, eine Behelfsbrücke dieser Art zu errichten.

Auf unserer Clubanlage befand sich ein Teil der zweigleisigen Strecke innerhalb eines langgezogenen Bergrückens, so daß man die Züge dort während der Fahrt überhaupt nicht beobachten konnte. Das sollte und konnte geändert werden, wenn an dieser Stelle ein Tal gestaltet und dieses mit einer Brücke überspannt würde. — Gedacht, getan! — Wir gingen hierbei von folgender „Annahme“ aus:

Abb. 1. Eine realistische und höchst wirkungsvolle Brücken-Großbaustelle, wie man sie nur selten im Modell zu sehen bekommt (obwohl deren Erstellung eigentlich weder schwierig noch diffizil ist).



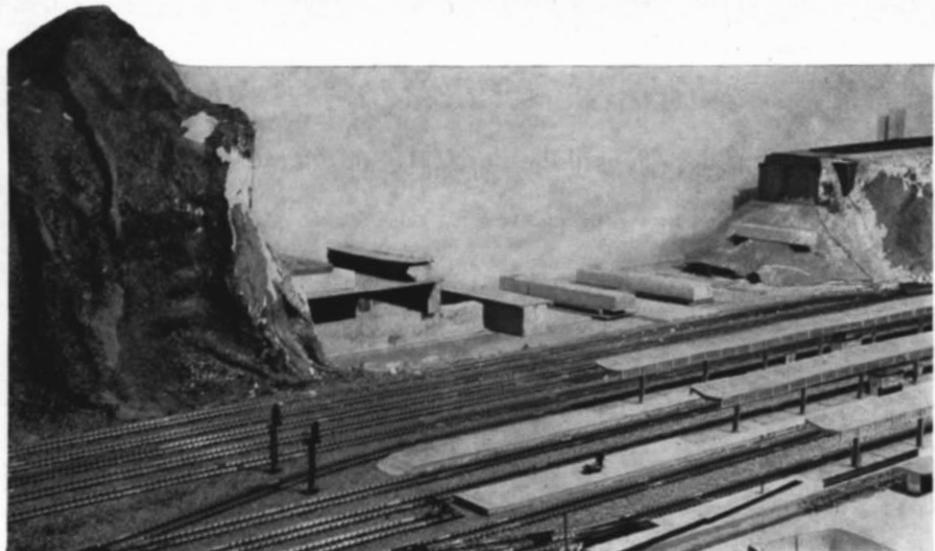


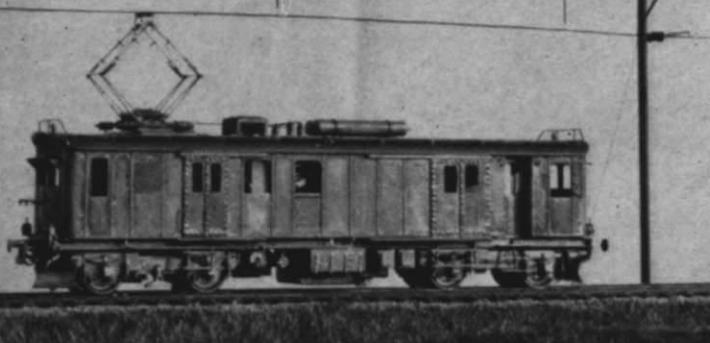
Abb. 2. Der Bart – pardon: der Berg ist ab! Die Notbrücken-Fundamente aus Holzleisten sind bereits justiert und befestigt, der Brückenbau kann beginnen!

Abb. 4 (auf S. 608/609) läßt den Aufbau und die Konstruktionsdetails der Notbrücke und der im Bau befindlichen Bogenbrücke mit den Montage-Gerüsten deutlich erkennen. Der Aufbau der Behelfsbrücke (aus diversen Kibri-Bausätzen Nr. 9698) erscheint auf den ersten Blick etwas diffizil, ist aber gar nicht so schwierig. Die einzelnen Grundeinheiten werden solchermaßen nebeneinander bzw. übereinander „gestapelt“, bis sich die rechteckige Konstruktion in der jeweils gewünschten Höhe ergibt (evtl. überstehende Profile entsprechend kürzen). Den oberen Abschluß bilden die Auflage-Längsträger.



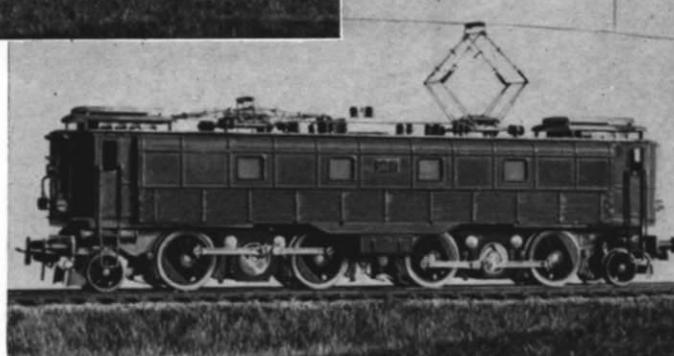
Abb. 3. So sah es vor dem Brückenbau auf der Clubanlage aus: ein langgezogener Bergrücken verdeckte eine ebenso lange gerade Eisenbahn-Strecke – ein betriebliches und optisches Manko, das es abzustellen galt. Im Bildvordergrund ein modernes aufgelockertes Vorstadtviertel (aus Kibri-Bausätzen zusammengestellt). Dieser Anlagenteil mit dem Bahnhofsgelände hat eine Länge von rund 3 m.

Originelle Schweizer Triebfahrzeuge



haben es Herrn Brun aus Basel besonders angetan, wie beispielsweise der links abgebildete De 4/4 Gepäcktriebwagen als H0-

Modell – in Stil und Ausführung zur rechts abgebildeten Fuligurex-Be 4/6 passend (die allerdings einige kleine „Frisurenen“ über sich ergehen lassen müssen). Besondere Merkmale des von Herrn Brun gebauten Triebwagenmodells sind ein hoch untergesetztes Getriebe (Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 65 km/Std.), Dreipunktlagerung von Achsen und Aufbau sowie ein freier Durchblick durch den Wagenkasten.



Durch eine „Katastrophe“ war die ursprüngliche zweigleisige Brücke angenommenermaßen teilweise eingestürzt, nur die Vorbrücke blieb erhalten. Es sollte nun eine Notbrücke errichtet werden, damit der Verkehr auf dieser Strecke wieder aufgenommen werden konnte. Danach sollten die neuen Brückenbögen auf provisorischen Pfeilern zusammengebaut und anschließend seitlich in die endgültigen Lager verschoben werden — genau wie bei der bekannten Trisana-Brücke in Österreich.

Zunächst wurde der Untergrund mit den alten zum Teil noch erhaltenen Steinpfeilern für den Brückenbau vorbereitet (nach vorherigem Abreißen des Berges selbstverständlich!), wobei als Spannweite die Maße der Kibri-Bogenbrücke zugrundegelegt wurden. Zwischen diese kamen noch die Fundamente für die Notbrücke mit deren kürzeren Spannweiten (Abb. 2).

Dann wurden die verschieden hohen Notpfeiler angefertigt (wozu eine ganze Reihe von Kibri-Bausätzen verarbeitet werden mußte). Die Breite für die Pfeiler mußte für die zweigleisige Strecke und außerdem für die neben der Notbrücke zu errichtende endgültige Brücke ausreichen (also dreigleisig).

Mit den Pfeilern hatten wir gut und gerne noch einige Tage zu tun, bis der eigentliche Einbau der Notbrücke und die Verlegung der

zwei Gleise vorgenommen werden konnten.

Als nächstes fertigten wir einen Brückensperrbogen der neuen Bogenbrücke, allerdings nur bis zur Hälfte. Dieser wurde neben der Notbrücke eingebaut, und zwar so, daß es den Anschein hat, als würde gerade am Aufbau der neuen Brücke gearbeitet; nach ihrer Vollendung soll sie ja seitlich verschoben werden.

Die gesamte Brückenbaustelle wurde nun — und das ist für den späteren Eindruck besonders wichtig! — in allen Details ausgestaltet. In das eine Gleis der zweigleisigen Strecke fügten wir eine Weiche ein, damit ein Bauzug abgestellt werden konnte. Unter der Brücke gestalteten wir die Baustelle mit Lager, Betonmischer, Kiesabladestelle, Steinbehauplatz, Bauholzlager und Bauhütten, mit Zufahrtswegen, Baufahrzeugen und entsprechenden Figuren (s. Abbildung 4). Oben an der Brücke wurde noch ein provisorisches Gerüst angebracht, auf dem sich die Monteure zuschaffen machen.

Anschließend wurde der Hintergrund gestaltet und das Tunnelportal eingebaut. Nachdem auch noch für die der landschaftlichen Umgebung angepaßte „Vegetation“ gesorgt war, war unsere Arbeit abgeschlossen und die ersten Züge konnten die Langsamfahrstelle in Höhe der Notbrücke passieren.

Ing. Edwin Herkner, Neunkirchen





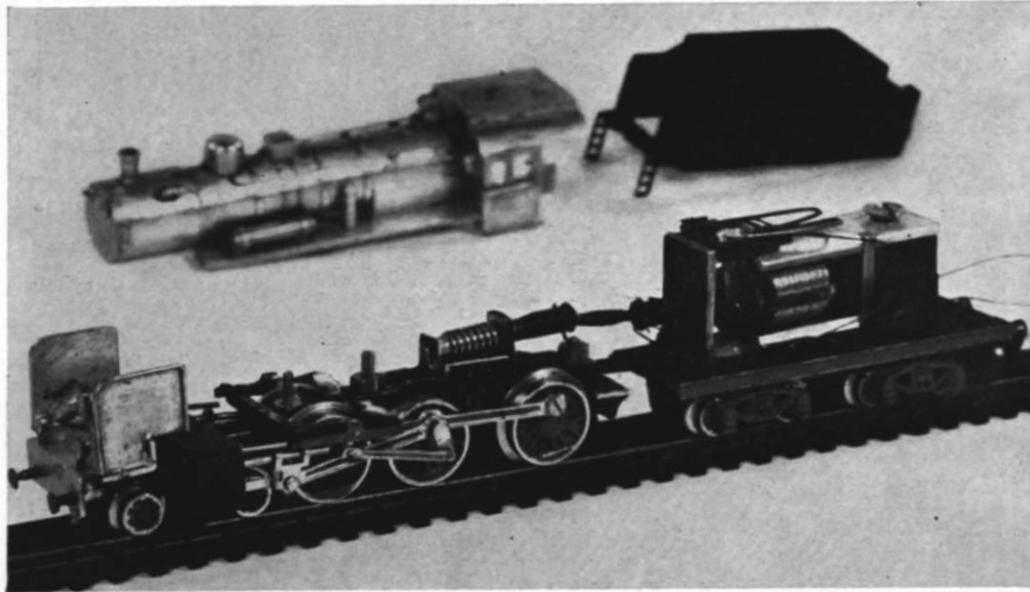
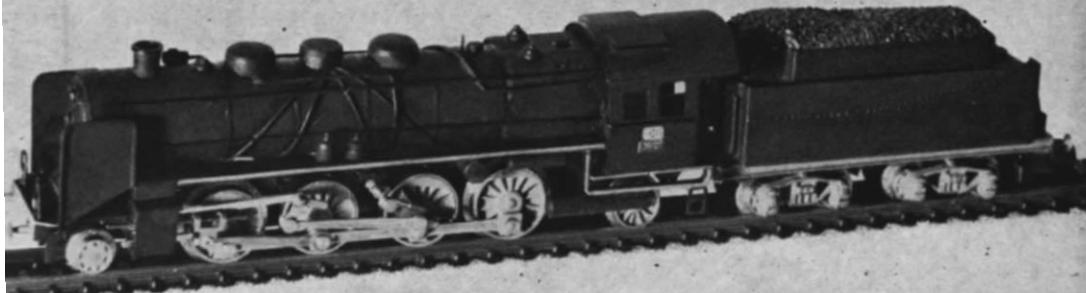


Abb. 1 u. 2. Das Erstlingswerk des Herrn Skude: die gute alte P 8 in N-Größe! (Oberes Bild in $\frac{1}{4}$ -N-Größe!) Deutlich sichtbar der Antrieb vom Motor im Tender über Schneckengetriebe auf die Treibräder. Die Tender-Drehgestelle stammen von Arnold-Güterwagen.

Abb. 3. Das Modell einer BR 390-2 (pr. P 10) ist schon in H0 selten zu sehen; das gut gelungene N-Modell des Herrn Skude dürfte wohl zur Zeit erst recht kein Gegenstück haben!



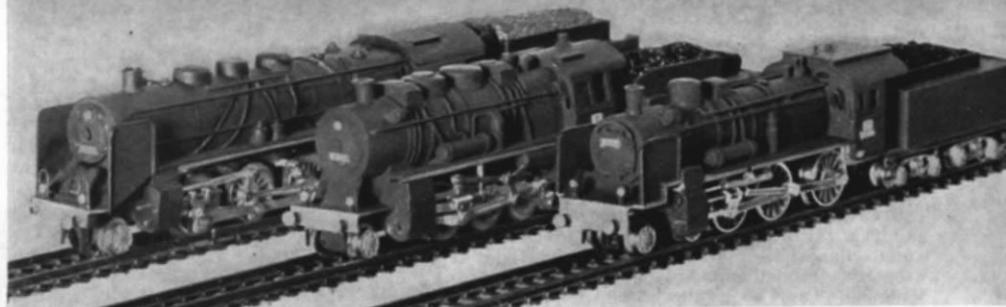


Abb. 4. Kleine Lokparade in N! Von links nach rechts: BR 39, BR 56 und BR 38 – drei der sauber gefertigten Lokmodelle aus der Werkstatt des Herrn Skude.

Lokselbstbauten in Nenngröße N

Die bemerkenswerten N-Modelle des Herrn Gunnar Skude aus Malmö/Schweden

Inzwischen haben wir uns das Staunen schon fast abgewöhnt, wenn es um Selbstbaumodelle in Größe N (M 1:160) geht. Als uns aber die Fotos von N-Dampflokmodellen unseres schwedischen Lesers Gunnar Skude aus Malmö erreichten, haben wir trotz allem doch erst zweimal hinschauen müssen und waren nicht schlecht erstaunt, was heutzutage noch (oder gerade) auf dem Gebiet des Selbstbaus geleistet wird

– allen Unkenrufen zum Trotz, die da behaupten, der Selbstbau würde nicht mehr gepflegt und in N wäre er ohnehin kaum möglich. Diesen Skeptikern mögen die Modelle des Herrn Skude (als ein Beispiel von vielen) das Gegenteil beweisen.

Für diejenigen, die Lust versüßen es Herrn Skude gleichzutun, hier kurz einige Erklärungen zum Bau seiner Modell-Dampfloks in Größe N:

Abb. 5. Eine BR 24 verließ als letzte die Werkstatt. Als besonderes Merkmal erhielt sie eine Gesamtübersetzung von sage und schreibe 39:1, wodurch ein äußerst langsamer Lauf erreicht wird. Die Steuerung ist etwas vereinfacht, um die Konstruktion nicht allzu breit werden zu lassen. Die Teile stammen von der Zeuke-BR 81 und der Arnold'schen BR 66.
LÜP: 10,6 cm!

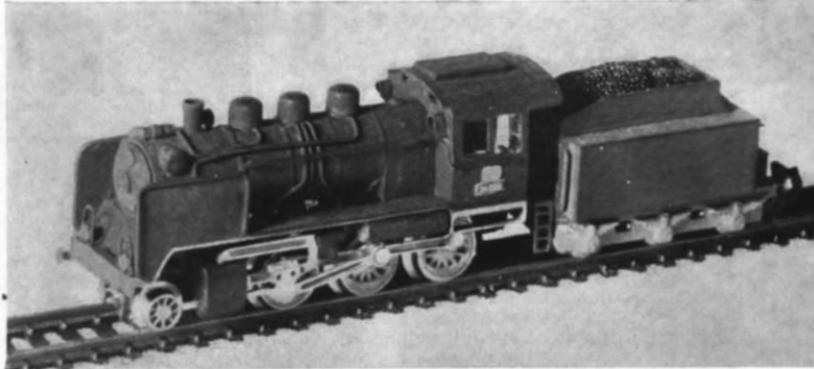


Abb. 6. Die BR 56 in Größe N wirkt trotz der kleinen Abmessungen bullig und kräftig wie ihr großes Vorbild. Um den Motor im Tender unterbringen zu können, wurde dieser ein wenig verlängert, was dem Aussehen des Modells jedoch kaum abträglich ist.



Drehscheibe als Lokschuppen-Ersatz

Der smarte Einfall des Herrn Rudolf Kießling, Mainburg

Drehscheiben vor einem Lokschuppen sind ja nun wirklich nichts Außergewöhnliches, man kennt dieses Bild ja zur Genüge von jeder größeren Modellbahn-Anlage mit Ringlokschuppen her; aber eine Drehscheibe als Lokschuppen — oder besser gesagt: als Lokschuppen-Ersatz — das ist denn doch eine neuartige, recht eigenwillige aber nichtsdestotrotz nicht von der Hand zu weisende Lösung. Von dieser Idee des Herrn Kießling kann man sich getrost „eine (Dreh-) Scheibe abschneiden“, da seine Lösung als solche in der Tat originell ist.

Herr Kießling ging bei seinen Überlegungen auf der Suche nach einer ausreichend großen Abstellfläche für Triebfahrzeuge offenbar von einer allbekannten Modellbahner-Grundregel aus, die da lautet: „Kleine Räden verbirgt man zweckmäßigerverweise durch eine Tunnelstrecke unter einem Berg.“ — Stimmt! Und was ist innerhalb des Schienenzirkels im Berg? — Normalerweise eine ungenutzte Fläche von 60-70 cm Ø. Könnte man nun diese Fläche . . . ? Ja, man kann! In den Abbildungen 1-7 sehen Sie, wie's Herr Kießling



Abb. 1. Der mit Wellpappe von hinten verkleidete Berg gibt durch eine Öffnung sein Geheimnis — die Lokschuppen-Drehscheibe — preis.

(Lokselbstbau in N . . .)

Insgesamt 4 Dampfloks in Baugröße N haben bis heute meine Lokomotiv-Werkstatt verlassen: eine P 8 (mein Erstlingswerk!), eine BR 39, eine BR 56 und eine BR 24. Die Modelle entstanden in der Hauptsache aus 0,4 mm-Ms-Blech, lediglich die Kesselfronten sind aus Acrifix (eine Art flüssiges Plexiglas) gegossen. Die Antriebeinheiten (7poliger Romford-Terrier-Motor bzw. Minitrix-Motor bei der „24“) sind aus Platzgründen im Tender untergebracht, Übersetzung 30:1, bei der BR 56 wegen der kleineren Antriebsräder 20:1. Bei der BR 24 ging ich sogar auf 39:1, um auch mal sehr langsam fahren zu können.

Die Kraftübertragung erfolgt vom Tender aus über einen flexiblen Gummischlauch auf ein Schneckengetriebe und Stirnzahnräder. Die Räder stammen von Arnold bzw. Zeuke, ansonsten ist alles (bis auf die Steuerung der „56“ und die Kreuzköpfe der anderen Steuerungen) selbst gefertigt. Schornsteine, Dome, Pumpen u. dergl. wurden mit einem Sägeblatt bzw. Feilen

auf der Bohrmaschine bearbeitet; die Zylinder bestehen aus Plexiglas (wegen der Isolierung) und die Puffer aus zurechtgefeilten kleinen Messingnägeln.

Die ziemlich echt wirkende Kohle-Imitation in den Tendern ist aus Schaumgummi, nur die BR 39 musste sich mit entsprechend geformtem und eingefärbtem Sandpapier zufrieden geben, da bei dieser Lok der Motor stehend im Tender angeordnet ist.

Während das Anfertigen der Beschriftung nach der fotografischen Verkleinerungsmethode noch verhältnismäßig einfach war, bereitete das saubere Lackieren allerdings einige Probleme. Die ersten Loks habe ich 4—6mal mit Humbrol gespritzt, später versuchte ich es dann mit einer Grundierung (von Hand aufgetragen) und einer nachfolgenden zweifachen Spritzlackierung, bin damit allerdings immer noch nicht ganz zufrieden. Trotzdem machen die Modelle (deren Längen sich immerhin nur zwischen 11 und 15 cm bewegen) meiner Meinung nach einen ganz netten Eindruck . . . oder etwa nicht?

Gunnar Skude, Malmö

auf seiner im Bau befindlichen Anlage gemacht hat.

Innerhalb des bewußten Berges befindet sich ein Abstelldepot für Triebfahrzeuge in Form einer Drehscheibe einfacher Ausführung. Das Zufahrtsgleis zu diesem unterirdischen Lok-Arsenal wird durch eine entsprechend angeordnete Tunnel einfahrt gut getarnt (s. Abb. 7), so daß keiner der erstaunten Zuschauer hinter diesem Tunnelportal — in dem die Loks verschwinden und andere kurz darauf wieder zum Vorschein kommen — einen Lokschuppen oder etwas ähnliches vermuten wird.

Wie Herr Kießling den Aufbau und die Betätigung dieser unsichtbaren Drehscheibe im einzelnen vorgenommen hat, soll er Ihnen anhand der Zeichnungen Abb. 4 und 6 im folgenden selbst kurz beschreiben:

Bei der Konstruktion meiner Lok-Abstell-Drehscheibe legte ich besonderen Wert auf einfache mechanische Betätigung unter Verzicht auf jegliche Automatisierung und „Elektrifizierung“. Die Drehscheibe besteht genau genommen lediglich aus einem kreisförmigen Ausschnitt in der Anlagenplatte (dessen Größe sich von Fall zu Fall nach dem verwendeten Schienenkreis-Durchmesser richtet). Dieser „Plattenteller“ ist auf 5 Rollen gelagert, die waage-

recht am äußeren Kreisumfang des Anlagen-Grundplattenausschnitts angebracht sind.

Insgesamt habe ich 11 Abstellgleise auf der Drehscheibe untergebracht, wovon eines zur Aufnahme langerer Triebwagenzüge durchgehend ausgeführt ist. Das Weiterdrehen der Scheibe um jeweils ein Gleis erfolgt über einen Perlon-Seilzug und eine Rückholfeder (s. Abb. 4); das genaue Fliehen des jeweils benötigten Abstellgleises mit dem Anschlußgleis auf der Anlagenplatte sowie die Kontaktgabe zur Stromversorgung des betreffenden Abstellgleises wird ebenfalls über einen (zweiten) Seilzug vorgenommen (s. Abb. 5). Wie dieses Hebelssystem arbeitet, zeigt die Skizze Abb. 6.

Trotz der etwas umfangreichen Hebelmechanik arbeitet meine Drehscheibe so narrischer und zuverlässig, daß man sie ohne irgendwelche Bedenken an schwer zugängliche Stellen unter einem Berg unterbringen kann.

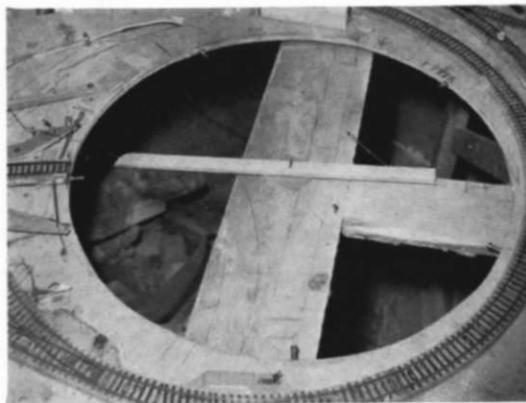


Abb. 2. So sieht der Unterbau der Drehscheibe aus. Zwei Querbretter dienen als Abstützung; eines davon trägt die Achse für Drehscheibe und Mitnehmerhebel. Gut zu erkennen: die Rollen zur Auflage der Scheibe und der besagte Mitnehmerhebel mit Rückholfeder.

Abb. 3. Die Funktion des Hebelmechanismus neben der Drehscheibe ist in Abb. 6 näher beschrieben.



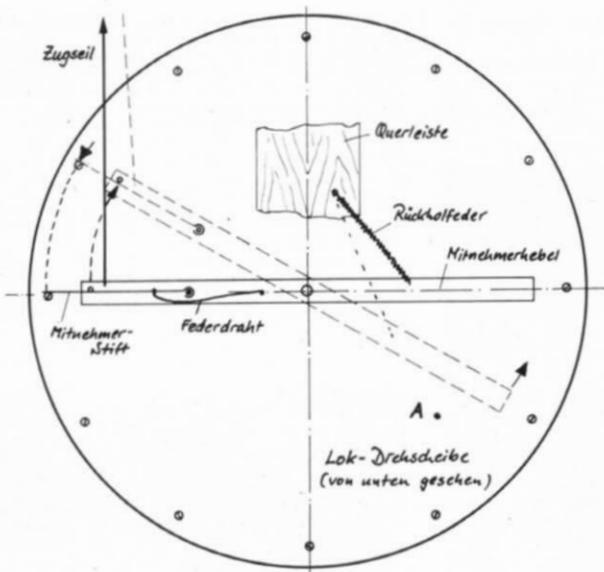


Abb. 4. So funktioniert das Weiterdrehen der Drehscheibe: der lose auf der Achse gelagerte Mitnehmerhebel wird durch ein Zugseil in die gestrichelt gezeichnete Lage gedreht, bis der in einer Richtung federnd bewegliche Mitnehmerstift an einer der unter der Drehscheibe befestigten Schrauben vorbeischlägt; dann Zugseil loslassen – die Rückholfeder zieht den Mitnehmerhebel wieder in die Ausgangsstellung zurück. Die Drehscheibe wird um diesen Winkel gedreht, da der Mitnehmerstift beim Zurückschwenken des Hebels durch einen Stift am Nachgeben gehindert wird und somit die Drehscheibe mittels der Schraube zieht. Der Anschlag A verhindert einen zu weiten Ausschlag des Mitnehmerhebels und damit ein Überspannen der Rückholfeder.

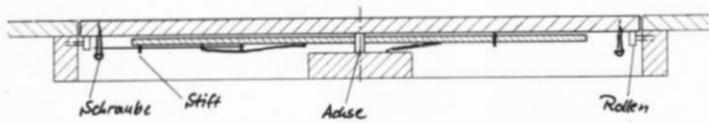
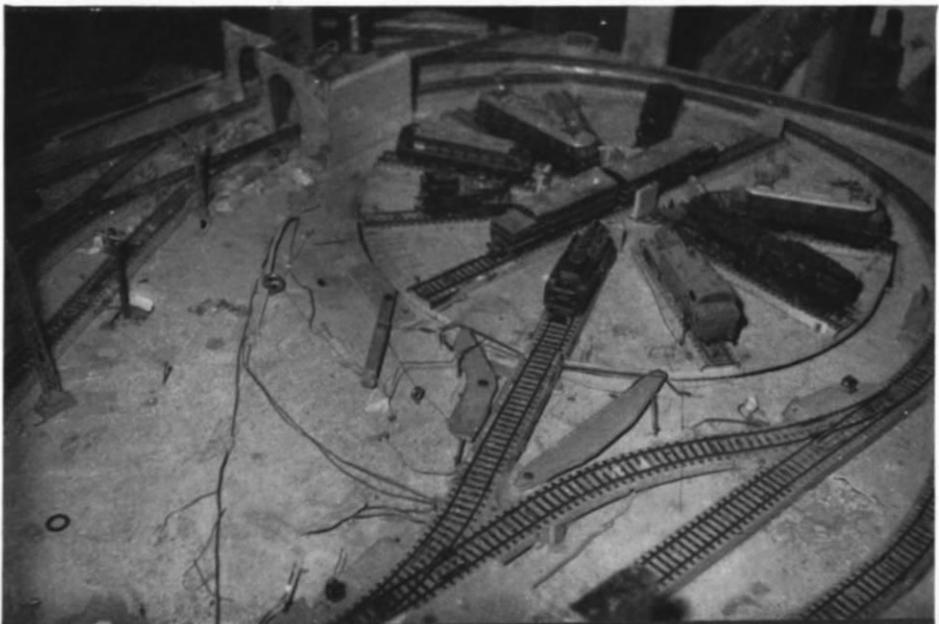


Abb. 5. Wenngleich die Ausführung des „Klapperismus“ auf den ersten Blick etwas „primitiv“ erscheint, so ist er doch gar nicht schlecht ausgetüftelt, wie man bei näherem Studium der Funktionsskizze Abb. 6 und 4 feststellen wird. Links im Bildhintergrund der Doppeltunnel, dessen rechtes Portal das Einfahrgleis zur Drehscheibe aufnimmt (s. o. Abb. 7).



Die rätselhafte V 300 - Auflösung v. S. 604

Waagrecht: 8. Sichern, 9. MEC, 11. Metall, 19. Tuergriff, 20. Berg, 21. Glut, 22. Sicht, 23. IVA, 24. Wagen, 25. Niedrig, 26. SBB, 27. Modellbahner, 28. TEE, 29. Signal, 30 H0, 31. ET, 32. NS, 33. Licht, 34. VR, 35. Uhr, 36. Loks, 37. RAL, 38. SchneckenTempo.

Senkrecht: 1. MIBA, 2. Streckentelefon, 3. DR, 4. Gleis, 5. Ruhe, 6. FS, 7. Fanatiker, 8. Schwellen, 9. MAV, 10. Eis, 11. Motor, 12. Alt, 13. Beste, 14. Anlage, 15. Nicht, 16. Adler, 17. Iran, 18. Turm.

Soweit Herr Kießling.

Seine Idee ist in der Tat einer näheren Be- trachtung wert, wenn auch dem einen oder anderen die Art des Antriebs ein wenig zu umständlich oder aufwendig erscheinen mag. Nun, hier läßt sich gewiß noch einiges abändern oder vereinfachen; man könnte beispielsweise das Arretieren der Abstellgleise durch einen Schnappverschluß oder einen Stift (der in entsprechenden Bohrungen einrastet) vornehmen, und wer eine ganz elegante Lösung vorzieht, wählt vielleicht einen elektrischen Antrieb. Das bleibt jedem einzelnen überlassen.

Uns geht es hier in erster Linie um die Idee als solche, um die Verwendung einer großen Drehscheibe als Lokschuppen-Ersatz — und diese raumnutzende Idee ist wirklich gut!

Anstelle einer Tunneleinfahrt könnte man auch einen nahe am Berg plazierten Lokschuppen vorsehen, in dem die Loks einfach hinterwärts (durch die entfernte Rückwand) in den Berg zur Drehscheibe durchfahren können. Die erstaunten Gesichter der Zuschauer möchten wir sehen, wenn die Loks „reihenweise“ in einem solch kleinen Schuppen verschwinden und nach geraumer Zeit andere wieder herausfahren!

Was durch eine solche Drehscheibe an wertvoller Anlagengrundfläche eingespart wird,



Abb. 7. Wer vermutet schon hinter dem rechten Tunnelportal (unter der Bogenbrücke) die Einfahrt zu einem verdeckten „Drehscheiben-Lokschuppen“?

kann man sich schon anhand der Abbildungen leicht vorstellen, und das dürfte u. E. wohl der größte Vorteil eines solchen Lok-Depots sein — von der ständigen Betriebsbereitschaft der Loks einmal ganz abgesehen, die man sonst je nach Bedarf vielleicht aus einer Schachtel oder einem Zugaufbewahrungskasten einzeln herausklauben müßte. Denn wer hat auf seiner Anlage schon soviel Platz, daß er ein dutzend Loks zusätzlich auf Abstellgleisen unterbringen kann?

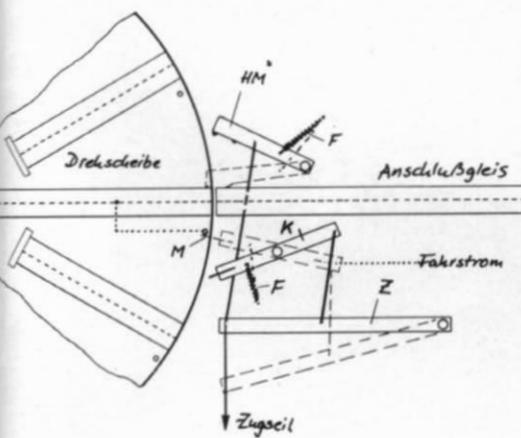


Abb. 6. Die genaue Gleisjustierung und Kontaktgabe mittels dreier Hebel. zieht man am Hebel Z, so werden die Hebel K und HM (alle Hebel sind durch Zugstangen miteinander verbunden) in die gestrichelt gezeichnete Lage gebracht. Durch den Kontakt M wird der Mittelleiter-Anschluß über eine Kontakt-schraube zum Drehscheibengleis hergestellt (je Gleis eine zugehörige Schraube); HM sorgt für die Masse-verbindung (Gleiskörper an den Berührungsstellen blank schleifen). Die Hebel müssen so justiert werden, daß das Gleis genau fluchtet; arretiert wird es durch die jeweiligen Mittelleiter-Anschluß-Schrauben und den Hebel HM. Nach Loslassen des Zugseiles nehmen die Hebel (durch Rückholfedern) ihre Ausgangsstellung wieder ein. Bei Zweischienengleisen ändert sich im Prinzip nichts an der Ausführung.



◀ Abb. 1. Ein „prachtvoller“ Kurztunnel der Schwarzwaldbahn zwischen Hornberg und Niederwasser. (Foto: DB)

Kurz - kürzer - am kürzesten

Auf Modellbahn-Anlagen gehören verhältnismäßig kurze Tunnel zum alltäglichen Bild, weil der Platz für einen (*in natura* einige 100 m langen) „richtigen“ Tunnel wohl nur höchst selten vorhanden ist.

Im allgemeinen gilt der „Grundsatz“, daß ein Tunnel nur dann eine Berechtigung hat, wenn das Bergmassiv nicht weggesprengt oder abgetragen werden kann. Nun gibt es aber auch *in natura* eine ganze Reihe auffallend kurzer Tunnel, für deren Vorhandensein es im ersten Augenblick eigentlich keine Begründung zu geben scheint und die sich der stets und allzeit platzbeschränkte Modellbahner getrost (*oder erst recht*) zum Vorbild nehmen kann. (Abb. 1 u. 3).

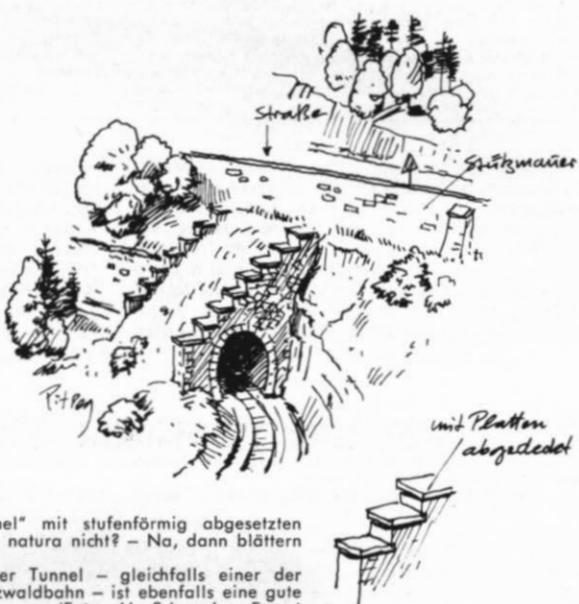


Abb. 2. Pit-Peg's skizzierter „Mini-Tunnel“ mit stufenförmig abgesetzten Portalen. Sie meinen, so was gäbe es *in natura* nicht? – Na, dann blättern Sie mal um!

Abb. 3. Der nur 47 m lange Hohenacker Tunnel – gleichfalls einer der 38 Tunnel der o. a. romantischen Schwarzwaldbahn – ist ebenfalls eine gute Vorlage für „Modellbahnbelange“! (Foto: M. Schroeder, Essen)



Arnold-Katalog im neuen Gewand

Nachdem die Kataloge der „Großen Drei“ (Fleischmann, Märklin, Trix) bereits im Handel sind – in bewährter und gewohnter übersichtlicher Aufmachung (diesmal auch wieder bei Trix, s. Messeheft 5/67, S. 257) – folgte Arnold quasi als letzter, dafür aber mit einem „neu verpackten“ Angebot. Nicht nur vom Format her (jetzt DIN A 4, also doppelt so groß), sondern auch von der Aufmachung und Gestaltung her hat sich der Arnold-Katalog sehr zu seinem Vorteil gemauert. Auf 48 Seiten mit zahlreichen dem Teil farbigen Vorbild- und Anlagenfotos wird zum

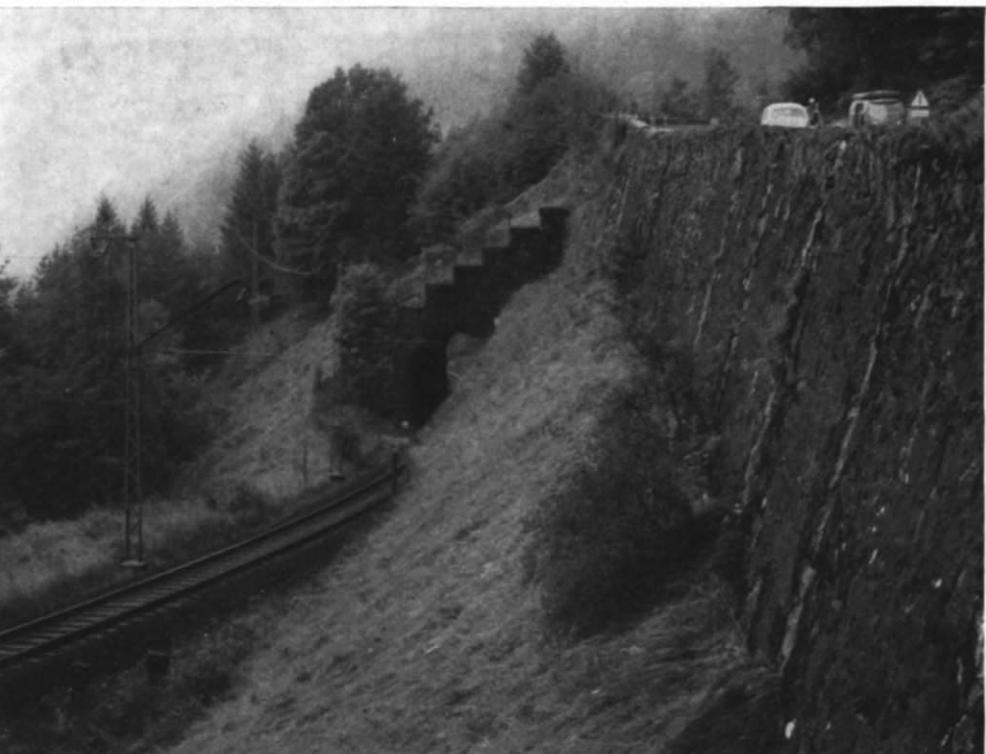
Kaufinteressenten nicht nur das Verkaufsprogramm „schmackhaft serviert“, sondern es wird darüber hinaus auf allerlei interessante und wissenschaftliche Dinge sowohl vom großen Vorbild als auch von der Arnold-rapido-Bahn hingewiesen. Auch der Aufbau und die Funktion technischer Details werden bei den jeweiligen Artikeln leicht verständlich erläutert. Nicht zuletzt tragen Zugkraft-, Maßstabs- und Geschwindigkeitstabellen dazu bei, daß man den Katalog mit Interesse liest (wenn nicht gar „studiert“) und nicht nur schnell mal durchblättert.

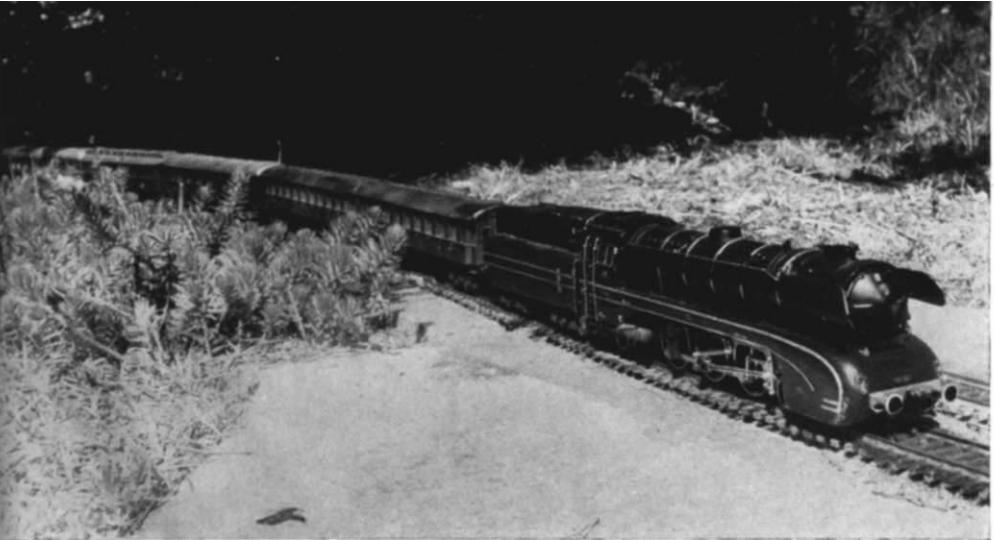
Pit-Peg hat mit geradezu kriminalistischem Spürsinn einen Sonderfall entdeckt, der unglaublich erschien, hätte er ihn nicht durch ein Foto belegt (Abb. 4). Dieses Beispiel von der Höllentalbahn (Schwarzwald) dürfte wohl einmalig sein, denn hier handelt es sich paradoxerweise auch um einen „unumgänglichen“ Tunnel, weil der Stützpfiler für die Autobahn, der für die Bahn durchbrochen werden

mußte, tatsächlich „unumgänglich“ (nicht zu umgehen) war! Und das Schöne an dieser Geschichte (für einen Tunnel-Liebhaber): man kann diesen superkurzen Mini-Tunnel nachträglich ohne große Schwierigkeiten wohl in jede Anlage einfügen (wenn nur einigermaßen die Voraussetzungen für seine Aufstellung gegeben sind) und seine „Daseinsberechtigung“ mit dem Foto der Abb. 4 überzeugend belegen!

Abb. 4. Der fotografische Beweis dafür, daß Pit-Peg seinen Kurztunnel (s. Abb. 2) nicht „aus der Luft gegriffen“ hat. Dieser Tunnel – der sich auf der Höllentalbahn kurz vor dem Ravenna-Viadukt befindet – verdankt seine Existenz eigentlich genau genommen nur dem Stützpfiler für die hoch gelegene Straße mit der steil abfallenden Stützmauer.

(Foto: Pit-Peg)





Daß dieses wundervolle Schnabel-H0-Modell der BR 10 — hier vor einem Zug aus älteren Liliput-Wagen — jeweils mit der richtigen Geschwindigkeit die Gartenbahnstrecke der HAGEBA abfährt, dürfte für jeden feststehen, der die nachstehenden Ausführungen des Herrn H. Grosshans aus Neu-Isenburg gelesen hat.

„Wer langsam reit' kommt g'rad so weit!“

Neue Gesichtspunkte der HAGEBA zum „alten“ Thema „Modellgeschwindigkeit“

Zwar hat es ein bißchen gedauert, ehe die MIBA gegen die „rasenden Lokomotiven“ anging, nun läßt sie aber gottlob nicht locker; vier Veröffentlichungen befassen sich bereits damit. Daß ich ebenfalls meinen Senf dazugebe — Senf ist viel wichtiger als man denkt! — liegt daran, daß ich die Bedenken unterstützen möchte, eine Geschwindigkeitsverminderung bei auf Raserei ausgelegten Triebfahrzeugen durch Vorschaltwiderstände erreichen zu wollen.

„Da ist nicht viel drin“, würde ein HO-Lokführer sagen, wenn er aus der also gedrosselten Lok nach der ersten Probefahrt vom Führerstand heruntergeklettert käme. Sein Stimmchen mit einem Neunzigstel Lautstärke wäre zwar kaum zu vernehmen, aber unsere an diesen Maßstab ohnehin gewöhnten Sinne könnten ihn doch verstehen.

Er meint, sein Zug habe halt so gar keine „Schwungmasse“ gespeichert, wenn er mit 80 km/h — auf Nebenbahnen zugelassene Höchstgeschwindigkeit, die zumindest von Triebfahrzeugen mit Stangenantrieb möglichst auch in HO eingehalten werden sollte — dahergeschlichen käme.

Daß er aber gar nicht schleiche, meint er weiter, sähe man am Gestänge seiner Lok. Eine stolze „01“ macht auch in HO bei 120 km/h ca. 6 Radumdrehungen in der Sekunde, und das ist schon eine Menge, die dem Auge eine wohl-

gefährliche Bewegtheit vermittelt. Das Auge unterscheidet gar nicht so sehr eine Geschwindigkeit von 20 cm oder 40 cm in der Sekunde, weil dieser Unterschied — auf ein Auto übertragen — eine Erhöhung von effektiv 7,2 auf 14,4 km/h ergibt und diese Differenz optisch nicht viel hergibt. Aber man merkt es sofort, wenn aus 3 Umdrehungen, die das Gestänge beschreibt, deren 6 werden. An dieser Erscheinung nimmt die Lebhaftigkeit deutlich erkennbar zu.

Daher kommt es auch, daß Lokomotiven ohne Gestänge im HO-Betrieb etwas mehr als vordrigerechte Geschwindigkeit laufen können, ohne daß man es gleich erkennt. Aber eine Lok mit Gestänge verrät sofort, wenn sie zu schnell wird. Mehr als 7 Umdrehungen in der Sekunde sollten ihre Räder keinesfalls machen. Aus dem Raddurchmesser ergibt sich wie beim Vorbild dann von selbst die gefahrene Geschwindigkeit. 6 Radumdrehungen ergeben bei der Modell-„01“ runde 120 km/h, während bei der „55“ höchstens 75 km/h herauskommen.

Diese „Spitzengeschwindigkeiten“ lassen sich mit den gegenwärtigen Industrielokomotiven durchaus einhalten. Der Regler wird dabei nur teilweise aufgedreht. Ob am nutzbaren Regelbereich wegen zu hoher Übersetzung oben was fehlt oder wegen eines Vorschaltwiderstandes unten was fehlt, ist eigentlich gleichgültig. Die gedrosselten und die ungedrosselten Lokomo-



Abb. 1. Das Vorbild unserer heutigen Bauzeichnung: ein zweiachsiger gedeckter Güterwagen der ehemaligen Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen, der heute seine runden sechs Jahrzehnte auf dem Buckel hat. Vom Äußeren her gleicht er (bis auf das Flachdach des Bremerhauses) in etwa dem bekannten G 10 (Kassel).

Horst Meißner aus Münster fotografierte das seltene Stück im Bw Treuchtlingen, wo der Wagen als „Gerätewagen Nr. 2“ stationiert ist. Es ist ihm also ein ähnliches Schicksal zuteil geworden wie dem dreiaxigen G-Wagen der ehemaligen Bayerischen Staatsbahn, dessen Bauzeichnung wir in Heft 9/67 veröffentlichten.

Überhaupt findet man immer wieder solche und ähnliche Wagen-Veteranen – soweit sie noch in einigermaßen betriebsbereitem Zustand sind – in Bauzügen als Gerätewagen wieder, wo sie sich sozusagen ihr „Gradenbrot“ verdienen. Auf Modelbananlagen können sie folglich (völlig vorbildgerecht) gleichermaßen eingesetzt werden – selbst, wenn ansonsten nur moderne Fahrzeuge auf der Anlage verkehren sollten.

tiven können den Regelbereich nicht ausnutzen. Insofern bringt der Vorschaltwiderstand keinen zusätzlichen Nachteil mit sich.

Problematisch wird die auf Raserei gebaute Lok erst bei sanftem Beschleunigen, bei Fahrten im Bahnhofsgebiet oder eine Steigung hinauf. An dieser Stelle komme ich wieder auf unseren HO-Lokführer zurück, der da meinte, sein Zug habe so gar keine Schwungenergie bei 80 km/h gespeichert. Er will damit sagen: die kleinste Verunreinigung auf der Schiene genügt, und sein Zug bleibt stehen.

Es ist ein Irrglaube, diese Versager hätten etwas mit der Spannung zu tun. Auch das Hinaufdrehen auf 14 Volt bringt den Zug nicht wieder in Bewegung, weder auf der Weiche, noch auf dem Staubfleck und was dergleichen Ursachen sind. Ein Spannungsunterschied von 10 Volt besitzt keinen Einfluß auf Aussetzer in der Stromversorgung. Daß der Zug hängen bleibt, röhrt daher, daß ihm jegliche Schwungenergie fehlt. Er kann sie bei seinem geringen Gewicht und der gefahrenen effektiven geringen Geschwindigkeit von 2 oder 3 km/h nicht besitzen. Der kleinste Staubfleck auf dem Gleis, der auch von 14 Volt keineswegs überbrückt wird, ist sein Verhängnis.

Wohl aber steckt Energie in einem sich mit

10 000 Umdrehungen/Min. drehenden Anker. Die „01“ wird eine Geschwindigkeit von 80 km/h durchaus sauber fahren, wenn ihr Anker bereits bei dieser Geschwindigkeit mit mittlerer Tourenzahl läuft. Ist diese Lok aber auf 320 km/h Spitze ausgelegt, dreht der Anker bei 80 km/h nur $\frac{1}{4}$ seiner maximalen Tourenzahl. Bei so langsamem Lauf hat er so gut wie keine Schwungenergie gespeichert. Und hieran ändert auch ein Vorschaltwiderstand nichts, weshalb die auf diese Weise gedrosselte Lok äußerst störanfällig wird.

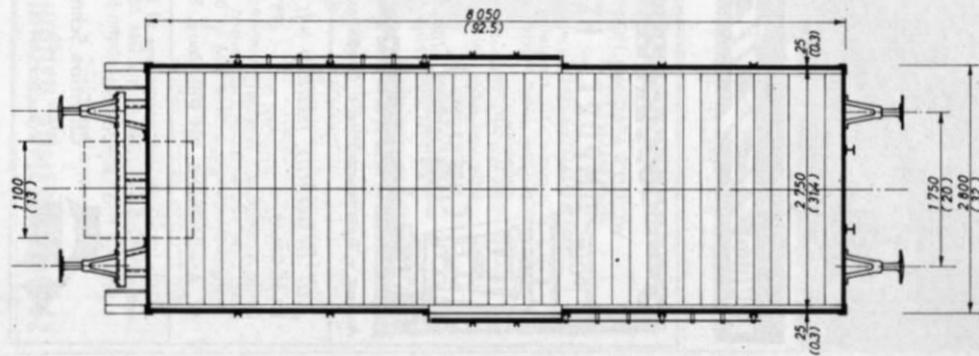
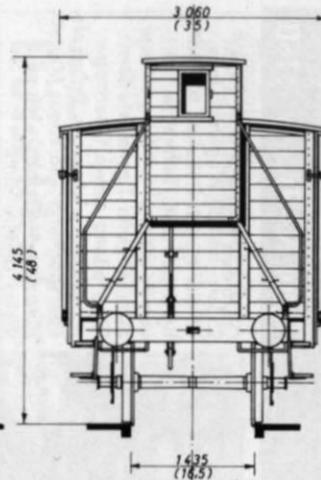
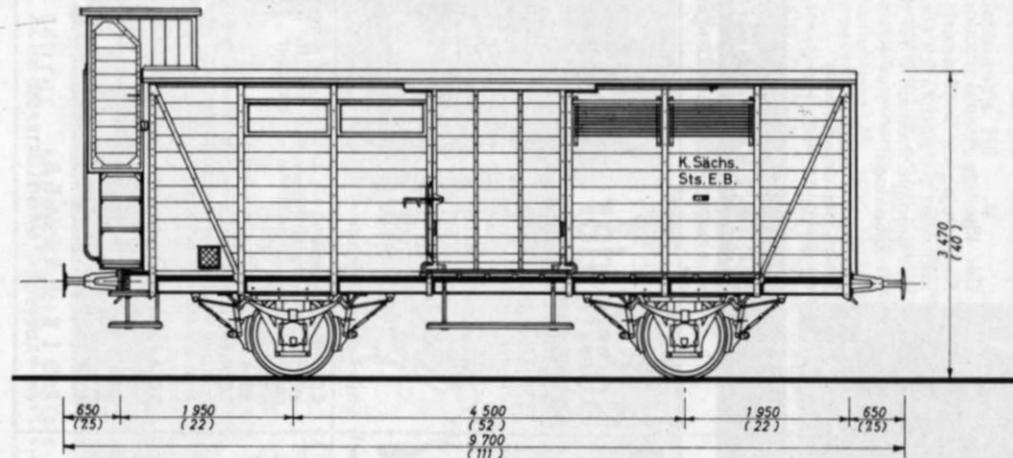
Die durch einen Widerstand gedrosselte Lok wird jedoch für die Praxis brauchbar, wenn ihr eine Schwungmasse eingebaut wird, sei es durch Ausgießen des Ankers mit Blei oder durch eine gesondert eingebaute Schwungmasse. Diese Schwungmasse hilft auch schon bei geringer Ankerumdrehungszahl über Stromaussetzer u. dergl. hinweg.

Mithin gibt es nur zwei annehmbare Methoden, eine zu hoch übersetzte Lok zu einwandfreiem Lauf zu bringen: einmal durch den Getriebumbau, wie die MIBA es vorschlägt, und zum anderen durch einen Vorschaltwiderstand unter Hinzufügung einer Schwungmasse.

Damit wäre mein Senftopf „schon“ leer.

Helmut Grosshans, Neu-Isenburg

Heutige Bezeichnung des Wagens: DB München 5651
eingesetzt als Gerätekram im Bw Treuchtlingen (s. Abb. 1).



Gedeckter G-Wagen der ehemaligen K. Sächs. Sts. E. B.

Abb. 2. Übersichtszeichnung im Maßstab 1:1 für Baugröße H0 (1:87)

gezeichnet von Horst Meißner,
Münster

Modellmaße in Klammern