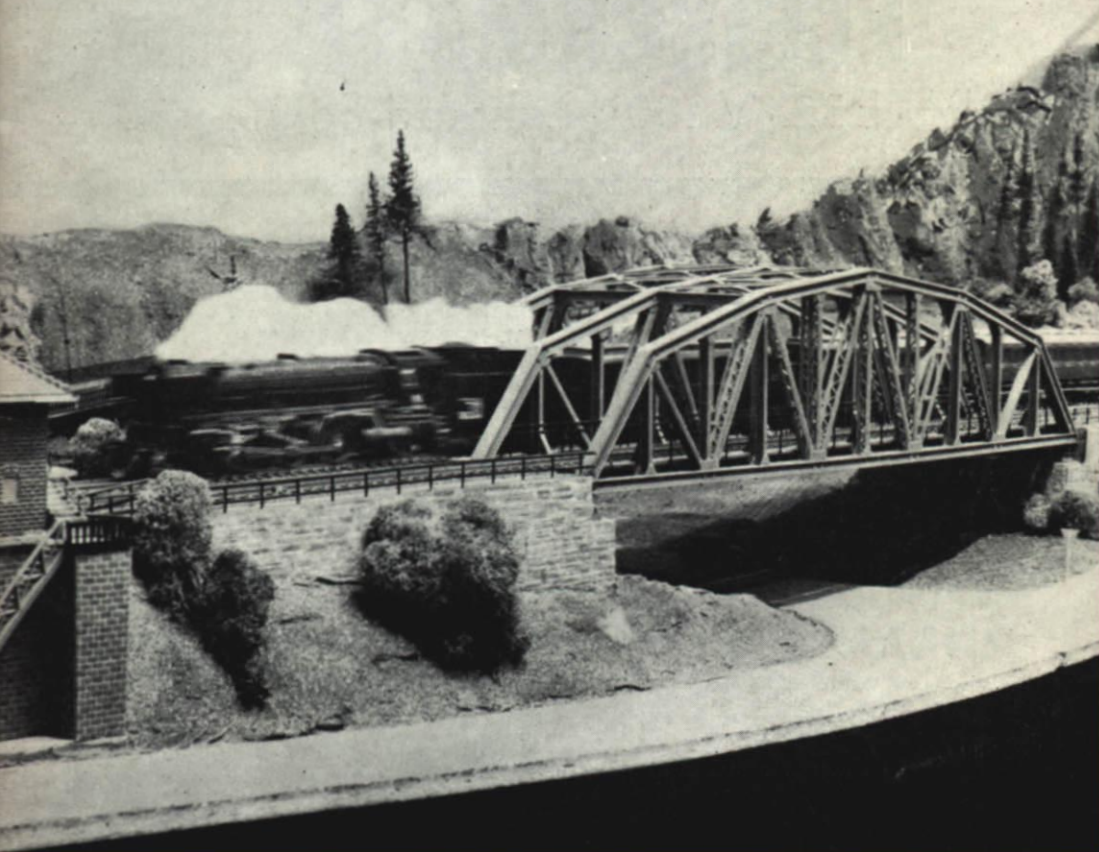


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Heutige Beilage:

Messe-Vorbericht im Telegrammstil

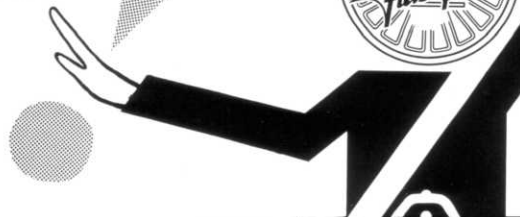


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

3 BAND XX
19. 2. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

Nur nicht
nervös
werden



1968

Der hat ja die ganzen **Koffer** **NEUHEITEN**
voll Spur N

FLEISCHMANN



BR 50^{Kab} · E 32 · V 200¹ · Zahnrad-Bahn und vieles mehr

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 3/XX

1. Gar nicht so schnell . . . (Zum Titelbild)	99	10. „Ich bin fertig!“ (Anlage B. Schmid mit Streckenplan)	114
2. Schneller geht's wohl nicht? (Glosse)	99	11. H0-„50 315“ (aus Märklin BR 44)	116
3. Der „Mini“-Tunnel	100	12. Zwischen zwei Kehrschleifen	117
4. Einzeln? — Unmöglich! (Abgestellte Fahrzeugräder)	100	13. Extra von Bremen nach Hersbruck . . .	119
5. Die „Berg“ — im Kleinen als M-E-K-H0-Modell . . . und im Großen	101	14. „Auf geht's!“ . . . ins Modellgebirge	120
6. Elektron. stabilisiertes Netzgerät für 1,5 V-Microlampen	102	15. Bayer. Nebenbahn-Gepäckwagen PW 34 (BZ)	124
7. Geh' mal mit dem Weitwinkel . . . (Anlage Dr. Ing. Becker)	104	16. Die farbenfreundliche Schmalspurbahn	130
8. Nachträglich aufgestellte Oberleitungsmaste	107	17. Bahnhofsgleispläne	131
9. Dies und das (Mohnkörner als Ladegut; Helligkeitsanpassung der Weichenlaternen; Kabelverlegung)	113	18. Engl. Kopfbahnhof (H0)	134
		19. Der MBC Kassel baut in N	135
		20. Rückmeldung für Märklinweichen	136
		21. Seine 20. Anlage . . .	137

MIBA Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

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

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

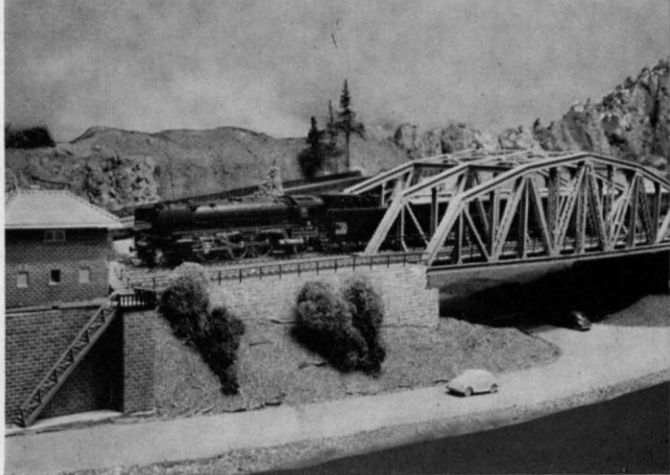
Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus —,20 DM Versandkosten).

► Heft 4/XX - das 1. Messeheft - ist ca. am 23. März in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Zum heutigen Titelbild:

Gar nicht so schnell . . .

. . . donnert dieser D-Zug über die Kibri-Brücke, sondern die etwas längere Belichtungszeit täuscht eine rasante Geschwindigkeit vor. Es ist dies die erste Aufnahme, die uns auf Grund unseres „Aufrufes“ in Heft 8/67, Seite 400 (Watte-„Dampf“ bzw. die „konservierte Geschwindigkeit“) erreichte. Das nebenstehende Bild stellt die gleiche Situation dar, normal geknipst, wobei der Zug still zu stehen scheint. Es bleibt Ihnen überlassen zu beurteilen, welche Aufnahme dynamischer wirkt und ob Sie Ihre Schnellzüge weiterhin in orthodoxer Weise oder analog dem Titelbild mit Unschärfe-Effekt fotografieren wollen . . .



Schneller geht's wohl nicht?

(Eine nicht ganz ernst zu nehmende Glosse zum heiklen Thema „Modellbahn-Geschwindigkeiten“)

Lasen wir da kürzlich in der Verbraucher-Zeitschrift „test“ einen interessanten Vergleich der Erzeugnisse der namhaften deutschen Modellbahn-Hersteller. Nachdem es sich nicht um die DM seligen Angedenkens handelt und die Erzeugnisse als solche (und nicht als Wurfgeschosse) getestet wurden, brauchen wir nicht näher darauf einzugehen. Dafür haben diese Tester etwas gänzlich Neues entdeckt: die phänomenalen Höchstgeschwindigkeiten der Modell-Loks! Also, da haben wir wirklich nicht schlecht gestaunt (ehrlich!), was heutzutage bei unseren winzigen Modellbahnen schon alles geboten wird! Man sollte es kaum für möglich halten (und die Bundesbahn könnte sich direkt eine Scheibe davon abschneiden!), welche Rekordgeschwindigkeiten dank der wohlgedachten Lok-Getriebe bei den kleinen Loks erreicht werden können – selbst in Baugröße N steht keine Lok ihren HO-Schwestern nach. Ganz im Gegenteil: die Minitrix-V 200 schafft sogar 388 Sachen (umgerechnet natürlich), knapp gefolgt von der Rokal'schen TT-V 200 mit 380 km/h. Geradezu „lahm“ dagegen ist die gleiche Loktype in HO von Fleischmann mit „nur“ 278 km/h und die Märklin'sche müßte eigentlich rot werden (wenn ihr Gehäuse nicht schon ohnehin diese Farbe hätte), denn sie bringt's nur auf „lumpige“ 211 Sächelchen. Damit kann man ja nun wirklich einen Blumentopf gewinnen – geschweige denn das „Blaue Band“ für Modellbahnen (um das es den Herstellern zu gehen scheint). Wir sind jetzt wirklich gespannt, welche Firma zuerst die 400-km-Grenze schafft und ab welcher Spitzengeschwindigkeit die Gleisrädern endlich vergrößert werden, damit die Züge nicht dauernd aus der Kurve fliegen. Wir armen Modellbahn-Narren mit dem Vorbildfimmel werden diese Entwicklung – den größeren Radien zuliebe! – sogar noch begrüßen, denn bei uns soll ja manches Rädchen im Oberstübchen locker sein, das wir ganz gut zur Herabsetzung der Getriebe-Übersetzungen verwenden können und wollen.

Im Zeichen der Spielwarenmesse ▶

„Wer sagt denn, daß Ihre Majestät (der Kunde) den Kürzeren ziehen sollen . . . ?“
(Zeichnung: A. Guldner, Lemmie)

Der Druckfehlertentel spielte uns zweimal einen Streich: In Heft 1/68 S. 26 muß es in der Fußnote statt 220 V natürlich 20 V Gleichstrom heißen und in Heft 2/68 S. 73 beim alten Tiefflur-Schnellwagen: Baujahr 1928 (statt 1968). Berichtigen Sie bitte diese Stellen!

So eine Narretei!

Alle sind wir drauf reingefallen

— Herr Albrecht seinerzeit genau so wie Herr Balcke, Joki und meine Wenigkeit — auf den zweifarbigen TEE-Versuch der DB von 1953. Die Fotoretusche des Herrn Häntsch, Stuttgart, ist ihm wirklich gut gelungen und es hat erst der Zuschriften einiger äußerst kritischer Leser bedurft, um uns ebenfalls mißtrauisch zu machen und der Sache auf den Grund zu gehen. Das Bild ist tatsächlich retuschiert und die von der E 32 gezogenen Wagen dürfte es 1953 noch gar nicht gegeben haben. So eine Narretei! Und das mitten im Fasching! Selten so gelacht!



Der „Mini“-Tunnel

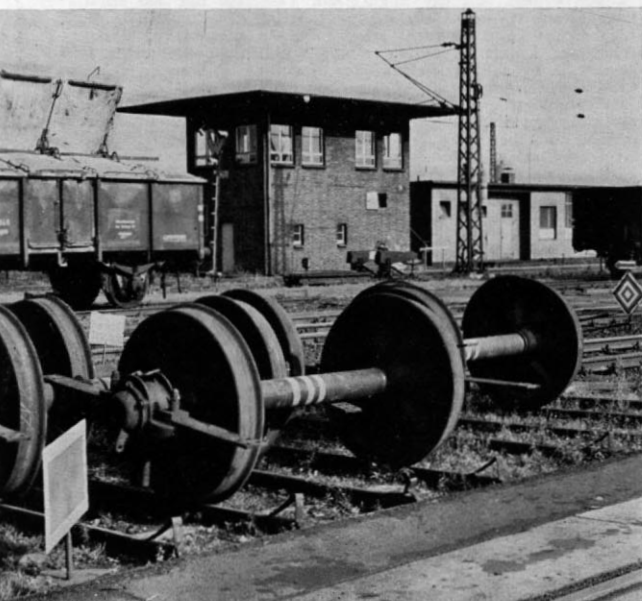
ist zwar sehr beliebt in Modellbahnerkreisen, aber beileibe nicht deren „Erfindung“, sondern die geht auf das Konto des Vorbilds, wofür nicht nur dieses Bild vom kurzen Krausel-Tunnel an der Semmeringbahn, sondern auch unser Artikel „Kurz — kürzer — am kürzesten“ in Heft 12/67 zeugt. Auch im vorliegenden Fall scheint eine Begründung für seine Daseinsberechtigung zu fehlen, denn normalerweise wird eine so kleine Felsnase ja weggesprengt.

(Foto: Gruber, Graz)



Der kritische (allzu kritische?) Leser

Einzeln? - Unmöglich!



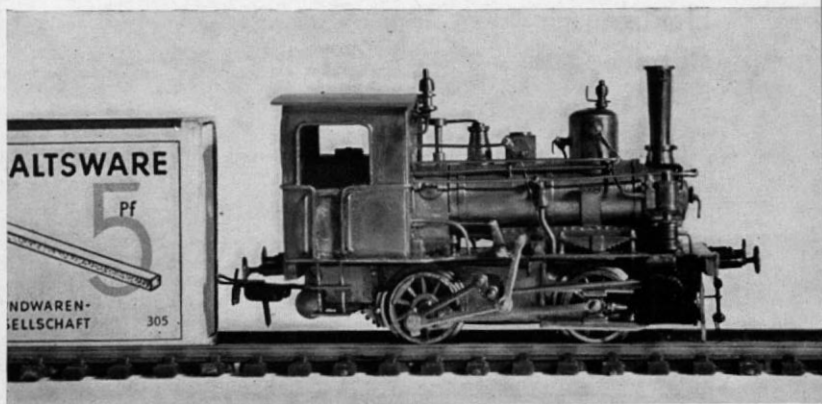
Ich habe in verschiedenen MIBA-Heften — letztmalig auf der Titelseite von Heft 13/67 sowie in Heft 14/67 (Seiten 721 und 724) — bei Aufnahmen von Bahnbetriebswerken auf Modelleisenbahnanlagen Dinge entdeckt, die einfach nicht dorthin gehören. Es handelt sich um einzelne Lok- und Wagenräder, die irgendwo an der Wand oder an der Mauer abgestellt sind oder sonst irgendwo herumliegen. Ich habe mich schon in sehr vielen Bahnbetriebswerken mit den Augen eines Eisenbahners umgesehen und konnte solches nirgendwo entdecken.

Einzelne Lok- und Wagenräder kann man vielleicht auf dem Schrottlagerplatz einer einschlägigen Firma entdecken, die Loks und Wagen zerlegt, aber „nie und nie nicht“ in einem Bw., höchstens noch in einem Ausbesserungswerk. Aber auch da nicht einzeln, sondern streng sortiert nach Größe, Form usw. und stets paarweise!

Josef Stumm, Braubach

Dieses Bild von Herrn Rolf Ertmer, Paderborn, aus dem Bw Dortmund scheint die Behauptung des Herrn Stumm zu unterstützen. Wie das weiße Schild (in Bildmitte, links) besagt, handelt es sich hier um „Radsätze Bauart 22“. — (Die quadratische Signalscheibe ganz rechts — El 6 — bedeutet übrigens „Halt für Elloks!“ und der Pfeil darüber, daß das links abzweigende Gleis ohne Fahrleitung ist).

Die „Berg“ ist überm Berg...



... im Kleinen als M-E-K-HO-Modell

Die Fa. M.E.K (Bauteile und Modelle in Kleinserie) — Vertrieb durch Modellbau Fischer (vormals Redlin) München — bringt als Erstes das Modell einer reizenden B-Lok, der illustren „Berg“, auf den Markt, über die weiter unten einiges gesagt wird. Der Bausatz (mit den kompletten, sauber gearbeiteten Bauteilen) kostet 180.— DM, das fertige, unlackierte Modell (wie oben abgebildet) 280.— DM. Auf Wunsch ist es auch in Schwarz oder Länderbahn-Grün und beschildert erhältlich. Als Antrieb dient ein Minित्रix-Motor. Wie wir uns überzeugen konnten, sind die einzelnen Teile wie Federpakete, Drehteile, Ventil, Steuerungsteile usw. wirklich exakt und fein detailliert (s. nebenstehendes Beispiel) und auch einzeln erhältlich. Der Anfang dieses neuen Kleinserie-Herstellers scheint vielversprechend und man darf auf die weiteren Modelle gespannt sein.

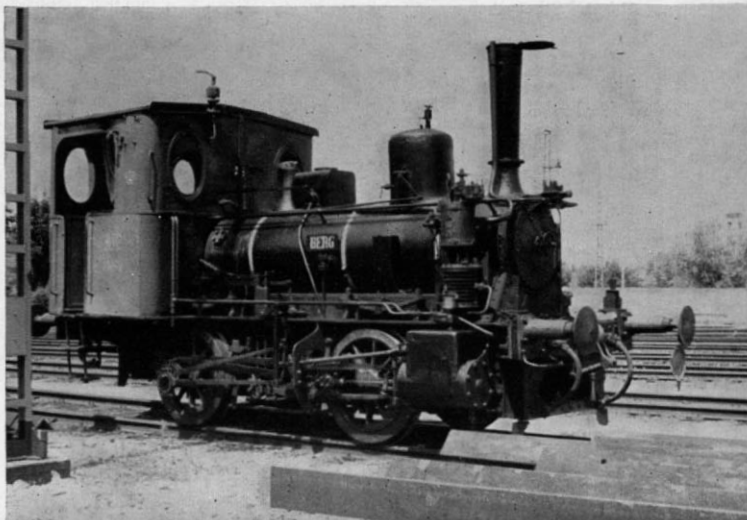
... und im Großen als Museumsstück

dank der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ Karlsruhe,

die dieses schmutzige Maschinchen von einem Torfwerk in der Nähe von Rosenheim aufkaufte und vor dem Verschrotten bewahrte. Die „Berg“, die durch den Ludwig Thoma-Film „Lausbubengeschichten“ eine gewisse Berühmtheit erlangte, ist hierfür voll „renoviert“ worden, und um ein Haar hätte der MIBA-Verlag diese Lok letztes Jahr gekauft und im Vorgarten des Verlages aufgestellt! („Jo werkli!“)

Die „Berg“ wurde 1883 bei der Fa. Krauss & Co./Lin. gebaut, zählte zu der bayerischen Gattung D VI und erhielt bei der Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummer 98 7508.

Der Ordnung halber sei erwähnt, daß eine Bauzeichnung von diesem Loklein (LüP nur 79 mm) unter der Nr. 42 bei H. J. Obermayer, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt, Erfurter Straße 11 erhältlich ist.



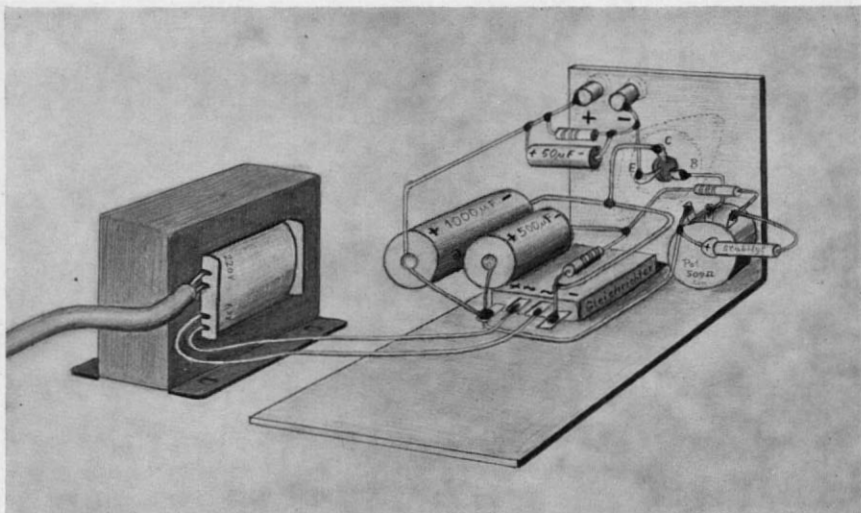
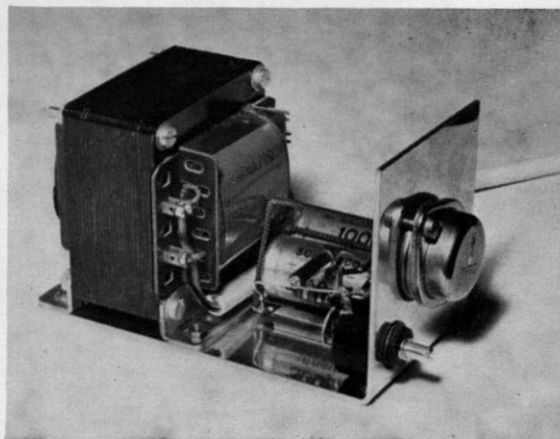


Abb. 2. Anhand dieser perspektivischen Skizze ist der Zusammenbau der Bauteile (von Abb. 1) ein Leichtes! — Abb. 3 zeigt den Aufbau in etwas anderer Anordnung.

teile vorgenommen werden. Es ist lediglich darauf zu achten, daß für den Transistor eine Kühlfläche von mindestens 10 cm^2 vorhanden ist die zugleich als Chassis für den Aufbau der weiteren Bauteile verwendet werden kann. Wer will, kann den Aufbau auch wie in Abb. 3 vornehmen; in diesem Fall wird die Kühlung des Transistors dadurch begünstigt, daß er von wärmeerzeugenden Teilen (wie z. B. dem Trafo) weit entfernt ist. Im übrigen wird es Sie vielleicht „beruhigen“ zu erfahren, daß die Teile so dimensioniert sind, daß das Gerät auch bei einem ausgangsseitigen Kurzschluß (wenn er nicht zu lange andauert) keinen Schaden nehmen kann.

Zum besseren allgemeinen Verständnis noch eine kurze Erläuterung zur Schaltung der Abb. 1:

Die vom Trafo Tr gelieferte Wechselspannung von $6,3 \text{ V}$ (max. Strom ca. 1 A) wird in dem bereits bestens bekannten Gleichrichter in Graetz-Schaltung in Gleichspannung umgewandelt und von dem parallel zum Gleichrichter liegenden Elko C1 weitgehend geglättet. Diese Glättung der Eingangsspannung ist deshalb erforderlich, weil sonst das Referenzelement auch noch als Siebmittel arbeiten müßte, was das Verhältnis von Verlustleistung des Neumann-Stabilyts (S in Abb. 1) zur maximalen Ausgangsleistung ungünstig beeinflussen würde. R1 und R2 bilden einen Spannungsteiler, der für die negative Vorspannung



der Basis des Transistors T verantwortlich ist. C2 stellt noch ein zusätzliches Siebmittel dar, um die Welligkeit des Gleichstroms weiter herabzusetzen. Der Transistor T arbeitet in dieser Schaltung quasi als geregelter Widerstand. Seine Basisspannung wird durch den bereits angeführten Spannungsteiler und das Referenzelement St bestimmt und konstant gehalten. Der Widerstand R3 wirkt als Vorlast und durch ihn ist die Regelwirkung auch im Leerlauf gewährleistet. C3 schließlich schützt das Referenzelement vor kurzzeitig auftretenden Spitzenbelastungen und bewirkt eine weitere Glättung der Ausgangsspannung.

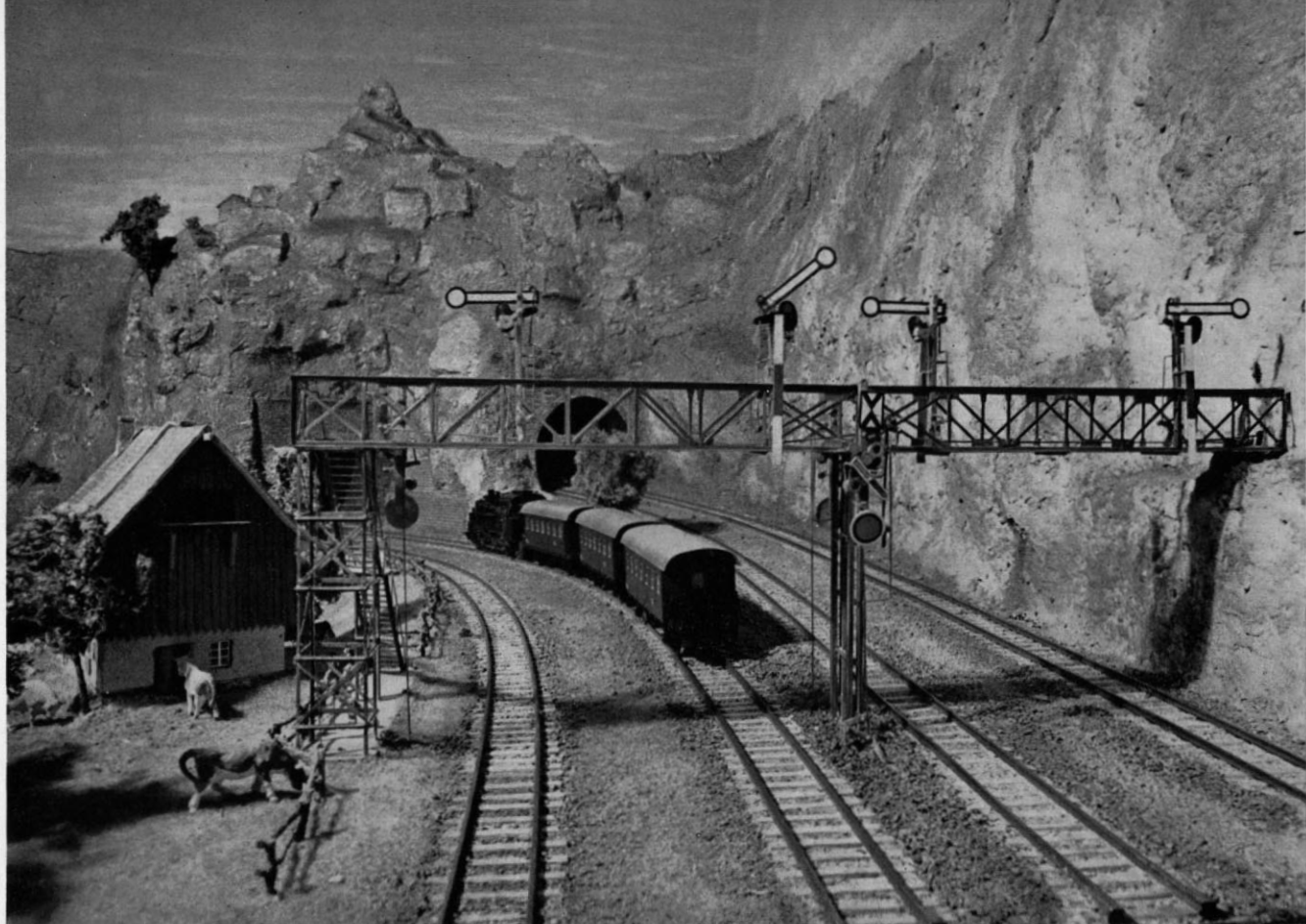


Abb. 1. Einestells eine ungewöhnliche Aufnahme von einer H0-Anlage, deren Reiz man sich nicht verschließen kann — zum andern ein Musterbeispiel für eine gute Weitwinkelaufnahme etwa aus der Höhe eines Stellwerks, die hier deshalb gut möglich war, weil ein Anlagen-Einhängeteil herausgenommen werden konnte. Aufgenommen mit einer 24 x 36 mm-Kleinbildkamera, Blende 22. — Die prachtvolle Signalbrücke ist aus Nemec- und eigenen Ms-Profilen vom Verfasser selbst zusammengelötet worden.

Geh' mal mit dem Weitwinkel in Deiner Anlage spazieren!

Dr.-Ing. Alfred Becker, Speyer

Bildberichte über Miniatureisenbahnen machen Freude. Meist schwebt man in den Bildern über einer Anlage wie im Hubschrauber über „dem großen Vorbild“. Der große Mensch blickt auf die kleine Nachbildung des Wirklichen herab. Überwiegend werden die Aufnahmen mit einer Normaloptik gemacht, das heißt: die Brennweite des Aufnahmeobjektes entspricht etwa der Diagonalgröße des Aufnahmebildformats. Der Bildwinkel umfaßt dann ungefähr 40-45°. Bei einer Aufnahmeentfernung von 1 m, wie sie oft die Normaloptiken als kürzeste aufweisen, erfährt man ein Bildfeld von ungefähr 83 cm Breite. So würde man eine Bundesbahnanlage von 72 m Ausdehnung von einem 87 m hohen Kirchturm aus sehen. Das ist ein großer äußerer Abstand. Ihm entspricht auch der innere Erlebnisabstand — eine gewisse Reserviertheit.

Nun wird einer sagen: „Dann vergrößere ich mir eben das Interessante 10fach heraus, dann komme ich der Sache auf 1/10 des Abstandes näher“. Stimmt; aber — an der Perspektive ändert sich damit nichts. Damit erreicht man nur, daß man das Bild aus einer Entfernung „richtig“ betrachtet, die der 10fachen Brennweite des Aufnahmeobjekts entspricht. Beim Kleinbildformat z. B. mit einer Normaloptik von 5 cm Brennweite also in einem Abstand von 50 cm.

Das Bild sieht dann aber immer noch so aus wie eine Kontaktkopie des Kleinbilds aus 5 cm Entfernung betrachtet. Man ist also immer noch weit weg, nicht mittendrin in der Anlage.

Das wird erst anders, wenn man eine solche kurze Brennweite in seiner Kamera hat, daß man zur Aufnahme in die Anlage hineinsteigen kann. Etwas hilft da schon eine starke positive Vorsatzlinse, zu der man beim Kauf eine Einstelltabelle erwerben kann. Man verringert dadurch die Brennweite einer Normaloptik und kann „näher ran“, gewinnt so eine erlebnisnähere Perspektive. So ganz funktioniert die Sache aber nur, wenn das Objektiv an der Kamera weit genug herausgedreht werden kann, wenn sie also einen großen Objektivauszug hat.

Eine wahre Freude macht das Modell-Fotografieren erlebnisnaher Darstellung erst mit einem Weitwinkelobjektiv großer Auszugsweite in einer Spiegelreflex- oder Mattscheibenkamera. Diese versuche man (wenn sie nicht zu groß ist) so in einen Anlagenteil hineinzustellen, daß sie um sich blickt wie ein Miniemann von 2 cm Größe. Dies gelingt, wenn man ihre Objektivachse in diese Sichthöhe bringt.

Wie bei allem, so gibt es auch hier ein Aber. Bei dergestalt kurzer Entfernung des aufzunehmenden Bereichs von der Kamera wird nur eine geringe Tiefe scharf abgebildet. Durch starkes Abblenden (Blende 16 bis 22) kann man zwar die Schärfentiefe erweitern, aber das Abblenden hat auch seine Grenzen, sonst kommt wiederum eine Beugungsunschärfe ins Bild.

Mit dem Tiefenschärfenring des Objektivs oder an Hand einer Tabelle ermittelt man für die gewählte Blende den möglichen Schärfenbereich, der im Vordergrund beginnen soll. Der Hintergrund wird dann stetig weniger scharf. Das ist nicht schlimm, denn auch das menschliche Auge sieht nur den anvisierten Gegenstand scharf. Die Hintergrundunschärfe vermittelt daher sogar Raumtiefe und erhöht damit das Raumerlebnis, das raumgerechte Sehen im flächigen Abbild.

Man braucht selbstverständlich nicht immer in Augenhöhe des kleinen Männleins zu fotografieren, besonders nicht, wenn damit die Objektivanordnung, die Motivgestaltung durch ungünstige Überschneidungen oder ähnliches ungünstig würde. Man kann so tun, als sähe man als kleiner Kerl von einem Fenster, von einer Brücke oder von sowas ähnlich Hohem hinein in die Anlage. Das wirkt noch immer sehr erlebnisgerecht, solange man ein gelungenes Objekt im Vordergrund mit erfährt.

Die Kamera sollte dabei stets genau lotrecht gehalten werden (eine Dosenlibelle im Sucherschuh erleichtert das), sonst gibt's stürzende Vertikalen von Gebäuden. Das sieht nur dann wieder gut aus, wenn man kräftig schräg hineinfotografiert, so etwa wie wenn man vom Berg aus hinunterblickte. Aber auch dann sollte ein Vordergrundgegenstand mit ins Bild, sonst wird's wieder eine Luftbildaufnahme.

Man kann das alles ausprobieren, aber das kostet neben der Arbeit auch Geld. Besser studiert man Anlagenvorbilder guter Wirkung und überlegt, von wo und wie sind sie aufgenommen.

Noch eines: Bringen Sie Sonne in Ihre Bilder durch eine klare schattenwerfende Lichtquelle. Meist genügt eine 100 Watt-Birne in einer verstellbaren Lampe. Noch besser ist eine 500 Watt-Fotoleuchte wie die Nitraphotlampe oder eine der modernen hochleistungsfähigen, weichstrahlenden Halogenleuchten. Darauf achten, daß die Schatten nicht zu schwer werden! Man hellt sie mit weißem Papier oder Stoff auf. Mit Geschick geht's auch mit mehreren Lampen, aber auch hierbei stets nur eine schattenbildende Hauptlichtquelle wählen. Blitzlicht



Abb. 2 u. 3. Die Felsen entstanden aus Styropor, mit Pappbrei überzogen und modelliert. Das Gehöft schuf der Verfasser einstens aus Porodur (s. Heft 9/62). Die Gleisradien betragen 60 cm. Im übrigen handelt es sich um die Ecke F seines Streckenplans, die in Heft 13/61, S. 526, Abb. 6 noch ziemlich roh ausgesehen hat!



Oberleitungsmastaufstellung bei nachträglicher Elektrifizierung von Bahnlinien

Bestandteil unserer Artikelserie
„Künstliche Dammbauten“ (5)

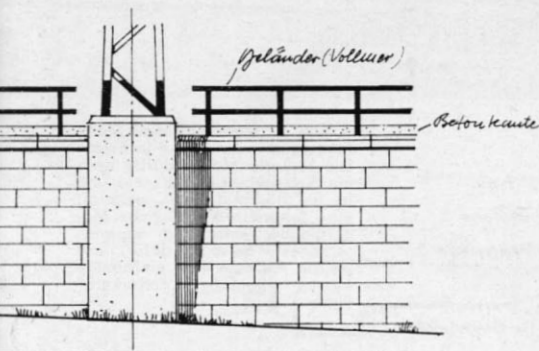


Abb. 1. Ansicht einer Damm-Mauer mit Mastsockel in Betonmanier — eine Pit-Peg-Anregung, die sicher irgendwo ein Vorbild hat.

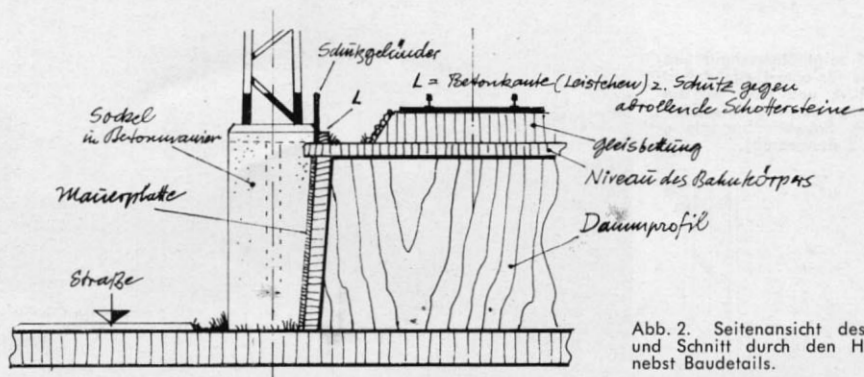


Abb. 2. Seitenansicht des Sockels und Schnitt durch den Hochdamm nebst Baudetails.

Bei der Elektrifizierung bereits bestehender Eisenbahnstrecken wirft mancherorts die Aufstellung der Maste gewisse Probleme auf, unter anderem dort, wo man die Oberleitungsmaste infolge Platzmangels oder sonstiger Umstände nicht im Erdreich selbst verankern kann. Ältere Brücken, Hochdämme u. a. zum Beispiel bieten meist nicht genügend Raum neben den Gleisen, so daß die Oberleitungsmaste „irgendwie und irgendwo“ außen an der Brücke oder an der Damm-Mauer angebaut werden müssen.

Pit-Peg hat heute einige Vorschläge nebst Modellbauskizzen zur Hand, die wir noch durch alle möglichen Fotos (von z. T. geradezu „unmöglichen“ Vorbild-Fällen) untermauern wollen. Zugleich stellen alle diese Abbildungen im Rahmen unserer Artikelserie „Künstliche Dammbauten“ (Bogen — durch die Stadt gezogen) wertvolle und anregende Ergänzungen zum bisher Gesagten und Gezeigten dar (Heft 6, 7, 11 u. 15/1966).

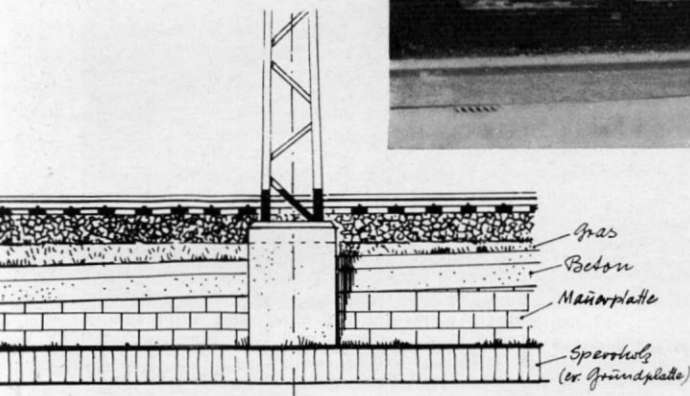
Wer damit liebäugelt, auf der Modellbahnanlage solche ausgebauten Dämme und Brücken aller Art mit Oberleitung auszurüsten, sollte sich diese Bilder genau ansehen, damit er ggf. den Mut zu eigenen eigenwilligen Lösungen

liefert auch gute Ergebnisse, aber da kann man die Wirkung vorher nicht recht abschätzen. Lieber bei schwächerem Licht länger belichten! Man weiß dann, wovon man ausgegangen ist und kann Fehler leichter korrigieren.

Ein bewährtes Beispiel: eine 100 Watt-Birne in einer Schreibtischlampe in 1 m Entfernung

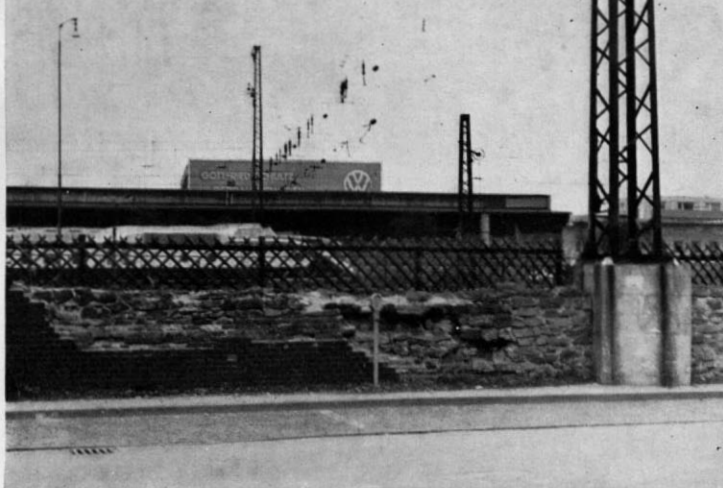
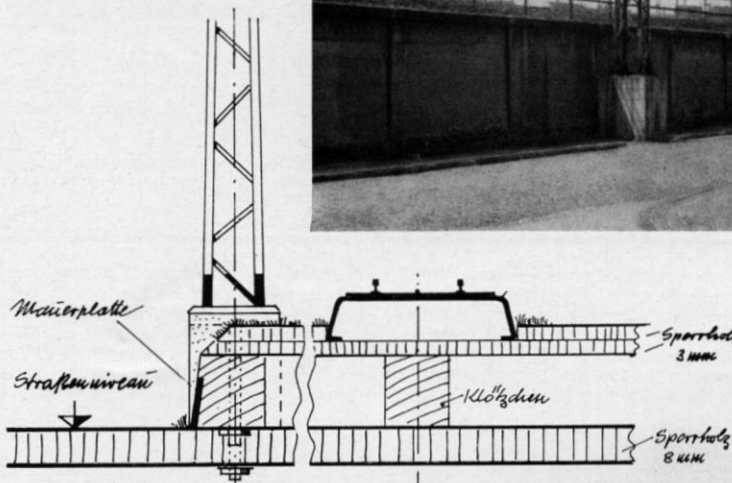
von schräg oben hineinleuchten lassen. Blende 22 nehmen; zu schwere Schatten etwas aufhellen, 20 bis 30 Sekunden belichten bei einem Film von 17 DIN-Empfindlichkeit. Gegenlichtblende benutzen, die Bilder danken es durch höhere Brillanz! Und nicht vergessen, die Aufnahmeentfernung richtig einzustellen!

findet, wenn er eine Strecke seiner Miniaturbahn-Anlage nachträglich „elektrifiziert“ und hier und da nicht weiß, wie und wo er diesen oder jenen Mast aufstellen oder befestigen soll.

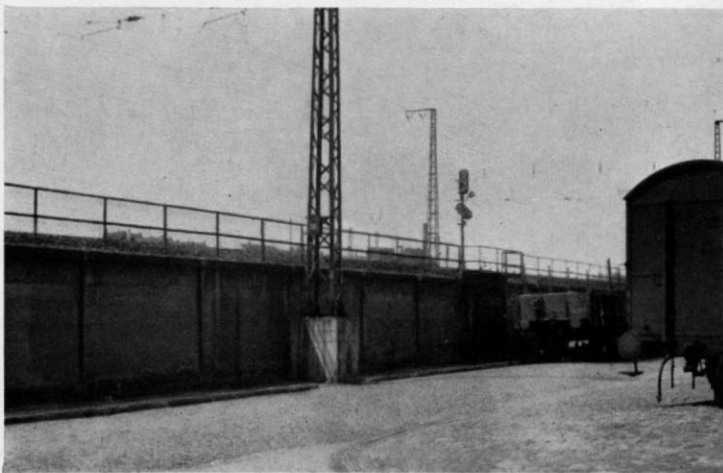


▲ Abb. 4. Ein Vorschlag Pit-Pegs für die Einbeziehung eines niederen Mastfundamentes in eine niedrige Böschungsmauer.

▼ Abb. 5 zeigt Querschnitt und Baudetails für eine Gegebenheit nach Abb. 4, und zwar für die Verwendung von Märklin-Gleisen. (Für Schwellenbandgleise gilt Abb. 2 sinngemäß).



▲ Abb. 3. Mauerpartie mit Mastfundament à la Abb. 4 in Essen. Die lädierte Mauer dürfte noch ein Kriegsüberbleibsel sein und ist im Stadtbild Essen vielleicht ein „Schandfleck“, für uns Modellbahner jedoch ein weiteres „schönes“ Beispiel dafür, auf welche Art man eine einförmige Mauer ebenfalls „auflockern“ kann.



▲ Abb. 6. Nachträglich aufgestellte Oberleitungsmaste im Bahnhof Hannover-Leinhausen — eine der „unkompliziertesten“ Lösungen! (Foto: Rose, Hann.)

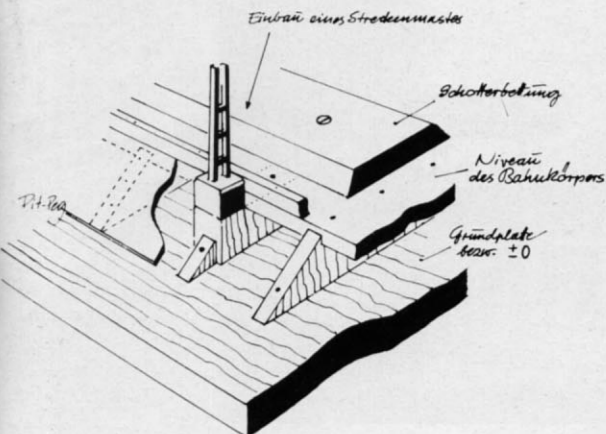


Abb. 7a-d. Betonmastfundament an einem schrägen Damm, nebst Konstruktionsdetails von Pit-Peg skizziert.

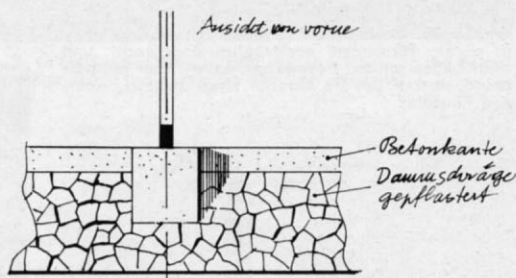
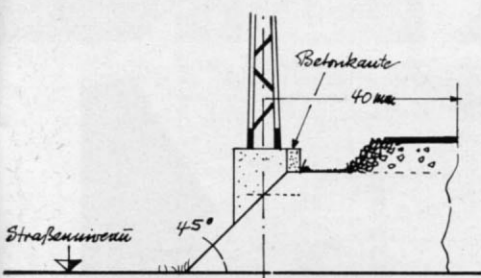
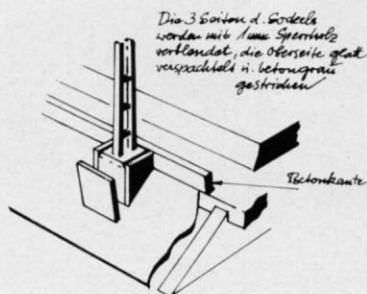


Abb. 8. In des Wortes wahrster Bedeutung: „Bogen — durch die Stadt gezogen“. Ausgemauerte Bogen und Mastsockelanbringung im Stadtgebiet von Nürnberg. Man beachte auch das steinerne Schutzgeländer, das mit der Damm-Mauer ein harmonisches Ganzes bildet. (Foto: GERA)





Abb. 9. Ein in mehrfacher Hinsicht interessantes Bahndamm-Motiv aus Düsseldorf (Ausfahrt Süd): u. a. die durch Pfeiler aufgelockerte Bruchsteinmauer sowie die Fundamente für die Turmmaste, die in Sichtbeton an die Wand gesetzt wurden.
(Foto: K. Baumgarten, Düsseldorf)

▼ Abb. 10. So hat man im Hamburger Bahngelände u. a. die Turmmaste nachträglich angebracht, und zwar außen an den Hochdamm-Mauern, auf entsprechend starken, in die Mauern eingelassenen, eisernen Konsolen.

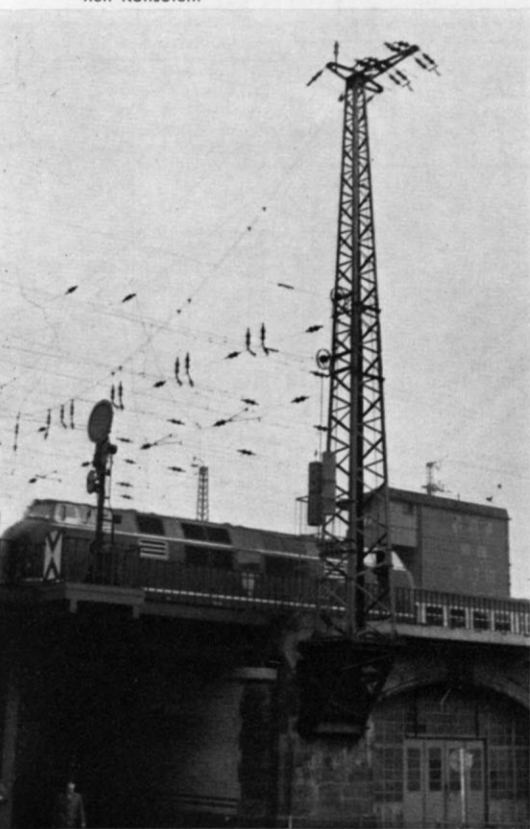


Abb. 11. In der Hamburger Dammtor-Gegend hat man die leichteren Maste auf die Straße gestellt und in derselben sowie an der Damm-Mauer verankert.
(Foto: Zeug, Trier)



Abb. 12. Diese Tragkonstruktion am Hochdamm in Hannover ist aus U- und L-Eisenprofilen zusammengesetzt.
(Foto: B. Rose, Hannover)



Abb. 13. In Geislingen (Steige) sind stabile I-Träger in die Betonmauer eingelassen, auf denen der Mast befestigt ist.
(Foto: P. Fuchs, Berlin)

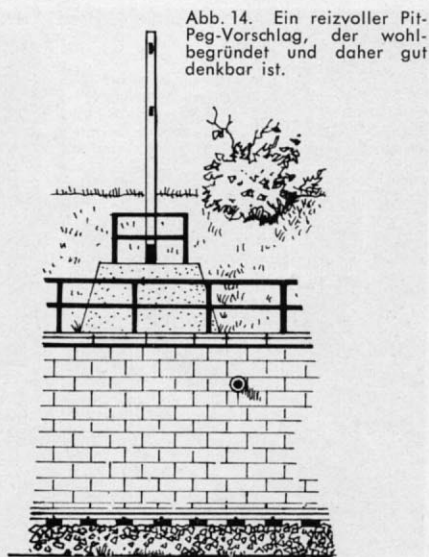
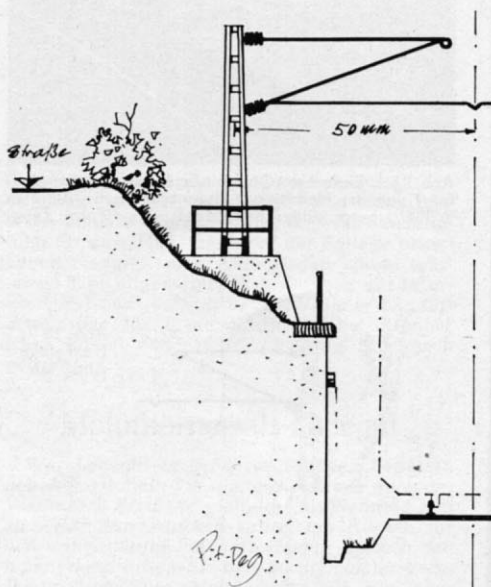


Abb. 14. Ein reizvoller Pit-Peg-Vorschlag, der wohl begründet und daher gut denkbar ist.

O.L.-Mast mußte aus Platznot oberhalb d. Stützmauer gesetzt werden. Aus Sicherheitsgründen wurde das breit angelegte Betonfundament mit einem Schutzgelenk umgeben. Die Anbringung eines Gelenkers auf der Mauerkrone gebot die nahe vorbeiführende Straße!

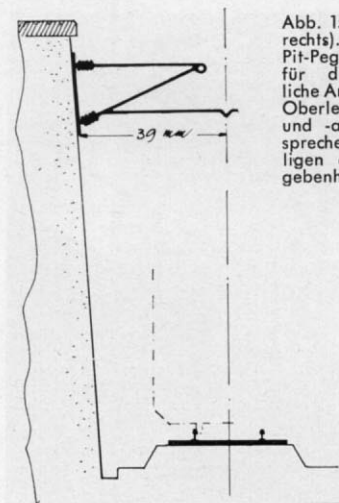


Abb. 15 u. 18 (unten rechts). Zwei weitere Pit-Peg-Vorschläge für die nachträgliche Anbringung von Oberleitungsmasten und -auslegern entsprechend den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten.

▼ Abb. 16. Knapp ging es nicht nur beim Straßenbau zu, sondern erst recht später bei der Elektrifizierung der Strecke Luxemburg — Wasserbillig — eine nicht „unflotte“ Mastbefestigung. (Foto: Zeug)

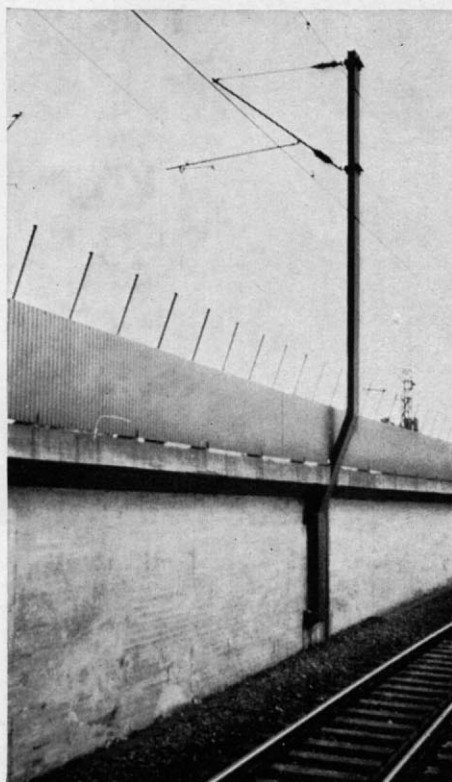
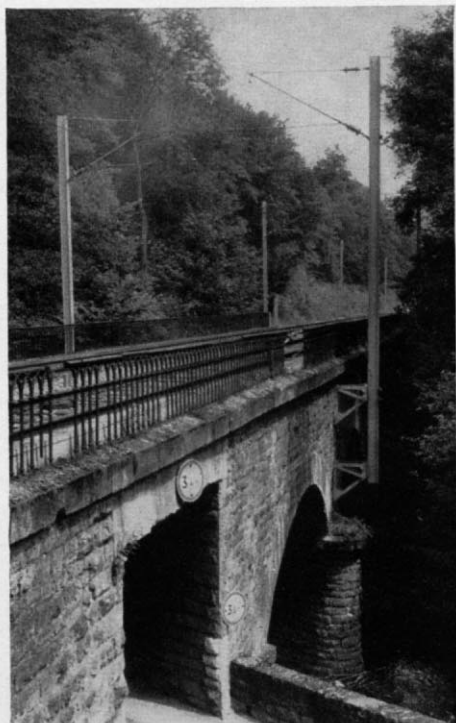


Abb. 17. Einfacher Oberleitungsmast an der Aufahrt von der Hamburger Hafenbahn zum Zollhafen Wilhelmsburg (daher der Zaun!). (Foto: Zeug)

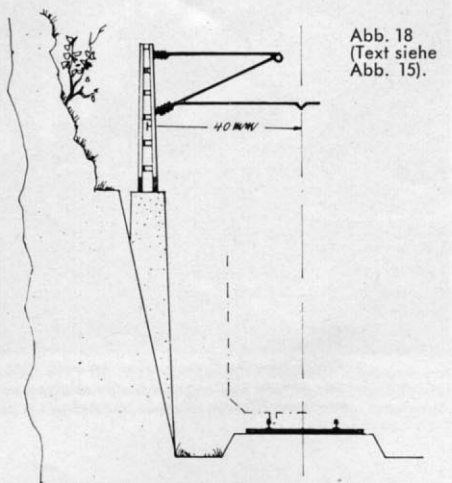


Abb. 18
(Text siehe
Abb. 15).

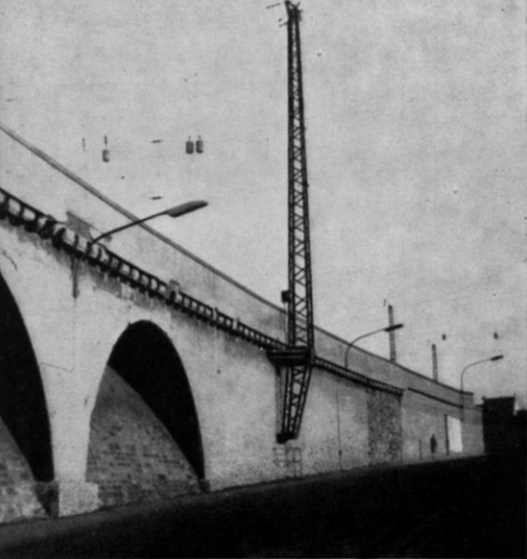


Abb. 19. Die Mastanbringung in Essen und zugleich ein Nachtrag zu Abb. 29 auf S. 369 in Heft 7/66 (Bogen — durch die Stadt gezogen, Teil 2).

1000 Möglichkeiten mit Vollmer-Teilen Nr. 1/68:

Villen und Bungalows

Man könnte meinen, daß es über dieses Thema eigentlich nicht viel zu erzählen gäbe, denn die Häuser werden eben da oder dort hingestellt, ein bißchen eingesandelt und damit basta! Nun, wenn man sich die neueste Nummer der bekannten Vollmer-Schriftenreihe zu Gemüte führt und die guten zeichnerischen Anregungen studiert, dann wird man eines Besseren belehrt! Auch die ausführliche Bauanleitung für das „Haus im Park“ der Beilage bringt neben zeichnerischen Anregungen einige lehrreiche Tips allgemeiner Art, die man mit Interesse liest und . . . sich merkt. Vollmer hat sich neuerdings für diese Schriftenreihe offenbar einen höchst versierten Fachmanns zu sichern gewußt!

Mohnkörner als Ladegut

Wer Ladegut in größeren Mengen benötigt, dem kommt mein Tip vielleicht gerade gelegen: Wenn Ihre Frau Sie vielleicht am Sonntag mal zum Konditor schicken sollte, um Kuchen für den unvermutet eingetroffenen Besuch zu holen, dann bitten Sie den Bäckermeister doch, Ihnen eine Tüte Mohnkörner für ein paar Groschen zu überlassen. Diese kleinen schwarz-grauen runden Körnchen eignen sich bestens als Ladegut und haben sich auf meiner Anlage für die Beladung der Egger-Loren und Selbstentladewagen in der Praxis bereits ausgezeichnet bewährt.

Rudolf Urban, Duisburg

Alles individuelle Auffassungssache...

... möchte ich meinerseits zu dem „Jeleis“ in Heft 14/1967 S. 700 ff., und der entsprechenden Gedicht-Interpretation des Herrn Friedrich Schäfer, Berlin, Heft 16/1967 S. 809 bemerken:

„Jleis“, det is richtig. Doch mir scheint,
„Jleis“ hat a nich emal jemeint.
Villmehr wird indirekt jebeten,
jefälligt leise uffzutreten,
weil den Besitzza, der jut hört,
Jeräusch uff alle Arten stört.
(So kommt uff diesel Jleis laut Plan
een Zug mit Schlachtenbummler an!
Villeicht is hier ooch wat vamasselt,
so det die Bahn vadächtigt rasselt.)
Det „e“ steht somit richtig da.
Vajessen wurde nur een „h“.
Herrn Schäfers „e“, bei ihm jeklaut,
wird dafür hinten anjebaut.
„Jeh leise!“ liest man denn „Jeleis“ —
(Obwohl Jenaues keener weiß . . .)
Alfons Guldner, Lemmie

Helligkeitsanpassung der Weichenlaternen

In Heft 9/67 bringen Sie auf Seite 469 einen Bericht von Herrn Rothärmel aus Ulm über „Helligkeitsanpassung der Weichenlaternen“. Ich habe mich vor einigen Jahren ebenfalls mit diesem Problem befaßt. Habe Regulierwiderstände etc. eingebaut und war doch nicht zufrieden. Dann fand ich eine ganz einfache Lösung. Und zwar nehme man etwas schwarze Farbe, einen Pinsel und färbe die Birnchen damit! Schon beim 1. oder 2. Versuch hat man die richtige Dosierung. Jetzt ist es egal, ob die Birnchen am 16- oder 24-Volt-Trafo etc. angeschlossen sind. Die Wirkung ist verblüffend und vor allem billig.

Herbert Hilgenberg, Düsseldorf

Kabelverlegung mit Teppichklebeband

Da vielfach einzelne oder nur wenige Kabel über lange Strecken unter der Anlage verlegt werden müssen, sind die im Handel befindlichen Befestigungskramen (Märklin) oder Kunststoff-Halteleisten (Schneider) oftmals zu teuer. Es ist auch nicht immer möglich (z. B. bei dünnen Hartfaserplatten) für diese Kabel Nägel oder Schrauben zu verwenden. Für Abhilfe sorgt hier das in entsprechenden Geschäften erhältliche zweiseitig klebende Teppichverlegeband, von dem jeweils für eine Befestigung nur ein entsprechend großes bzw. kleines Stück abgeschnitten werden muß. Dieses Band hält die zu verbindenden Teile außerordentlich gut fest. Es eignet sich auch gut für die Verlegung von Schwellenbändern bei gleichzeitigem Verschottern der Zwischenräume ohne Verwendung zusätzlicher Klebstoffe und zum Aufstellen von Häusern, Bäumen u. a. Artikeln, die eine Standplatte besitzen.

Jürgen D. Posenauer, Krefeld

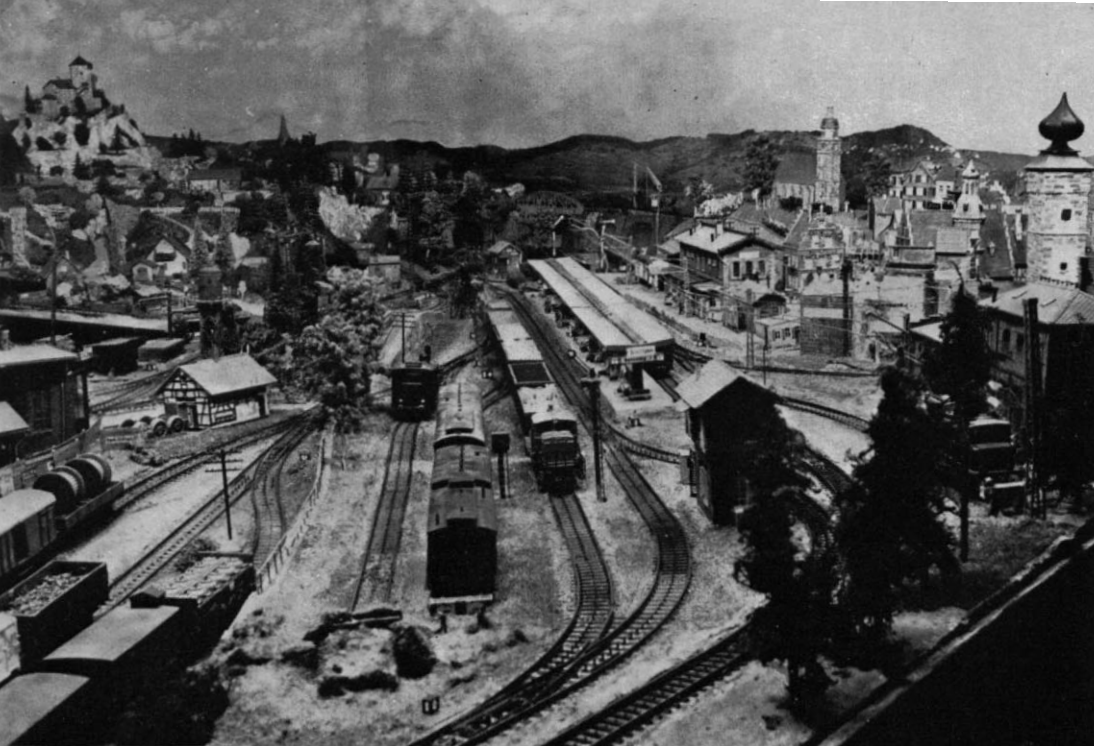


Abb. 1. Bahnhof und Stadt Susingen — siehe Streckenplan Abb. 2. Auch die übrigen in Heft 16/67 und 2/68 abgebildeten Motive sind auf dem Streckenplan leicht auszumachen.

Anlagenbericht B. Schmid, München

„Ich bin fertig!“

Mit diesen Worten, glaube ich, hat schon einmal einer meiner Anlagenberichte begonnen. Damals war ich der optimistischen Meinung, ich könne nach langjähriger Bauzeit endlich einmal das Vergnügen genießen, Züge fahren zu sehen, rangieren zu können und eben das zu tun, was eigentlich der Zweck einer jeden Modellbahnanlage ist (oder sein soll): „Spielen“ im eigentlichen und höchsten Sinn.

Doch es kam anders. Ich mußte umziehen. Wieder hatte ich das Glück, einen ausreichenden Kellerraum zu haben, und der Neubau einer Anlage begann. Dann kam ein Hausbesitzerwechsel und zugleich kam ich in den Genuß eines großen und relativ trockenen Kellerraumes. Hier entstand nun die vorliegende Anlage, deren Grundstock – Bauten und Bahnhofsanlagen – erhalten werden konnten.

Wenn ich nun zurückblicke, so sind es 15 Jahre her, seit ich mit den ersten Arbeiten begann. Dazwischen liegen viele, viele Stunden schöner Arbeit, einiger Rückschläge aber auch Fortschritte, die ich immer wieder Anregungen der MIBA verdanke.

Meine (bis jetzt) „endgültige“ Anlage ist 4,30 x 2,90 m groß und besitzt einen Mittelraum, der einer-

seits das Herankommen an alle Anlagenteile ermöglicht, andererseits vielseitige Perspektiven beim Beobachten der fahrenden Züge eröffnet. Das Fahrpult ist fahrbar und kann im Mittelraum wie am vorderen Raum der Bahn benützt werden. Die Verbindung erfolgt über 6 dreifüßpolige Stecker.

Was ich immer angestrebt hatte, ist jetzt weitgehend verwirklicht: ausgiebige Rangiermöglichkeiten und lange Strecken. Daß es trotzdem zu etlichen Kompromissen kam – dazu gehören etwas zu viele Tunnels – liegt wohl daran, daß es eben doch einer großen Portion Selbstdisziplin bedarf, nicht zuviel auf einer Anlage unterzubringen. Und in dieser Hinsicht bin ich halt doch einigen Versuchungen erlegen. Trotzdem, glaube ich, sind einige Abschnitte nicht überladen geraten.

Da ich weniger zu den „Automatikern“, „Fahrplanfanatikern“ oder leidenschaftlichen „Fahrzeugliebhabern“ gehöre, habe ich die meiste Mühe auf die Landschaft verwandt. Hier kann ich einen gewissen Gestaltungsdrang abreagieren. Und für die nächsten Jahre hoffe ich, anhand der vielen Fahrmöglichkeiten auch im Fahrbetrieb Befriedigung zu finden. Und irgendwas wird es auch künftig im Gelände und an Bauten zu verbessern geben. Aber fast fürchte ich, die schönste Zeit, das Planen und Bauen, hinter mir zu haben.

Die Bahn ist mit 4 Fahrreglern vom selbstgebauten Pseudogleisbildstellwerk zu bedienen. Das ergibt 4 getrennte Stromkreise für die Nebenbahn Susingen – St. Christina, für den inneren und äußeren Kreis der zweigleisigen Hauptstrecke und für den Abschnitt

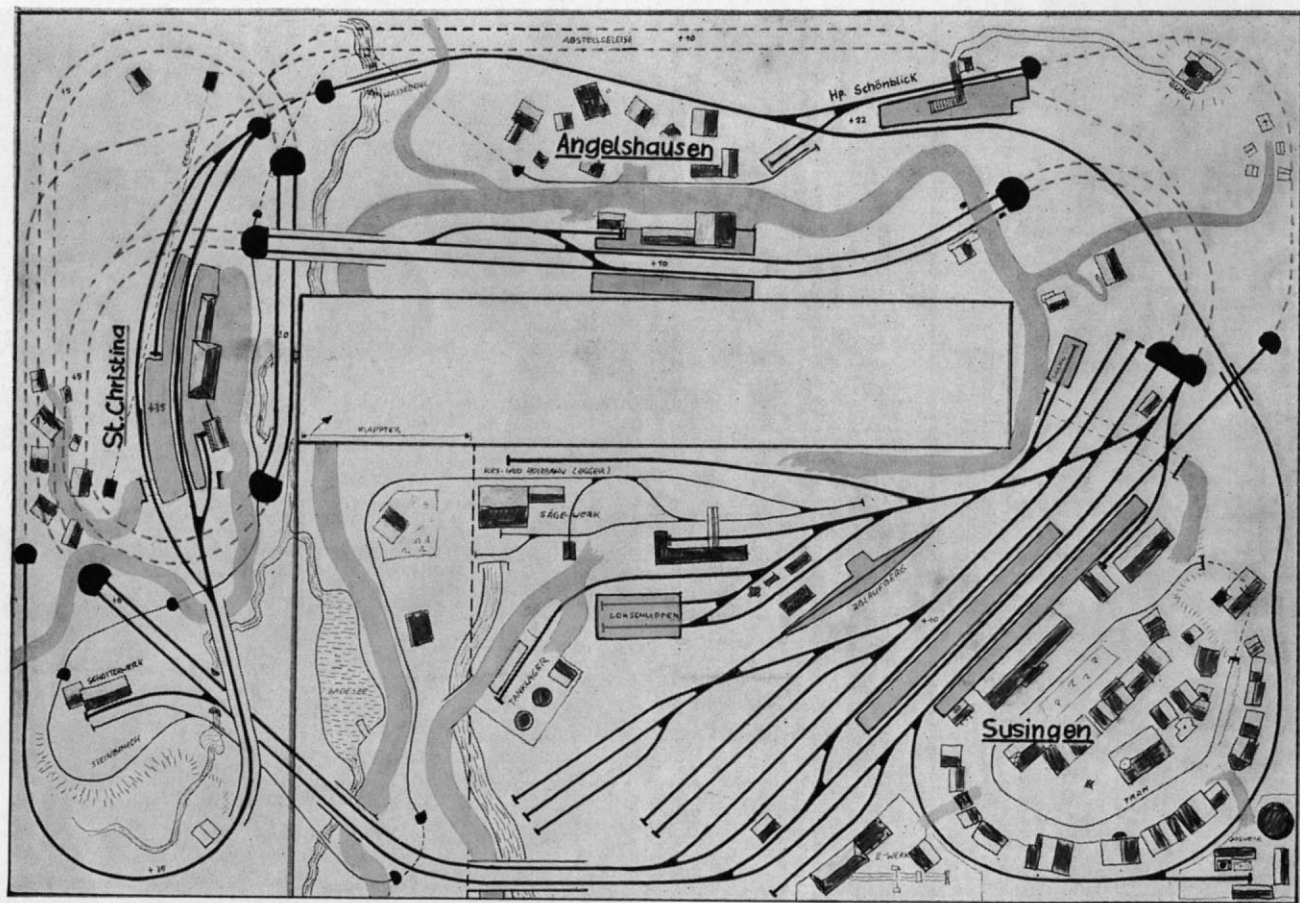


Abb. 2. Streckenplan der H0-Anlage Schmid, im Maßstab 1:25 (Länge 4,25 m, Breite 2,90 m). Mit der Veröffentlichung dieses Planes wird der Wunsch gar vieler Leser erfüllt, die schon seit geraumer Zeit auf den Streckenplan der Schmid'schen Anlage neugierig waren (uns eingeschlossen)!

Diese H0- „50 315“ mit Kabinen- tender ...



... entstand aus einer Märklin BR 44, bei der der vordere Kesselteil entsprechend dem Vorbild geändert wurde. Ebenfalls nach Heft 1/67 wurde der Tender mittels Ms-Blech umgebaut und verlängert. Leitern, Blitzpfeile, Loklaternen und Puffer sind Heinzl-Teile. Herr Horst Leibenger in Steinheim hat nun seine Kabinentenderlok der BR 50 — doch was machen Tausende andere Interessenten? Können sie auf ein industrielles Modell hoffen?

Rangierbahnhof. 10 Gleisteile sind getrennt abschaltbar. Unterirdisch befinden sich zwei Abstellgleise. Mein Gleismaterial ist nach wie vor Märklin, das mit seinen Pukos in Kellerräumen die sicherste Kontaktgabe ermöglicht. Gefahren wird mit Gleichstrom. Das rollende Material besteht aus allen gängigen Fabrikaten. Eine Eggerbahn in beachtlicher Länge verbindet den Güterumschlag mit Sägewerk-Steinbruch und Schotterkippe. —

Da fällt mir im Gleisplan doch eben eine Ecke auf, wo ich einiges anders haben möchte. Mich stört es nämlich schon einige Zeit, daß die zweigleisige Hauptstrecke größtenteils verdeckt geführt ist und bei aller Liebe zu Bergen und Tunnels will man doch auch etwas von den Zügen sehen! Ich glaube, ich muß doch gleich mal einen Entwurf machen, wie sich das in die Tat umsetzen läßt. In einem Jahr bin ich dann bestimmt damit fertig . . . ! Nehme ich an . . . !

Abb. 3. Herr Schmid ist von der Ausführung der Kibri-Fachwerkhäuser besonders angetan und hat sie — entsprechend seinem Stilempfinden — lediglich farblich etwas nachgearbeitet.



Zwischen zwei Kehrschleifen

Ein Kehrschleifen-Schaltungsproblem — gelöst von Horst Flohr, Wetzlar

Bei meiner Rokal-TT-Anlage (S. 121, D. Red.) stand ich vor einem ähnlichen Problem, wie es Herr Friedrich in Heft 10/67 mit einer „doppelten und addierten“ Kehrschleife löste. Leider konnte ich auf die zweifellos gute Lösung nicht zurückgreifen, da meine Anlage gleisplan- und geländemäßig andere Gegebenheiten aufweist. Ich fahre zwar auch zwischen zwei Kehrschleifen, jedoch ist die dazwischen liegende Strecke in mehrere Stromkreise unterteilt, um mehr Fahrmöglichkeiten aus-schöpfen zu können (s. a. Streckenplan in Heft 1/68, S. 22 D. Red.).

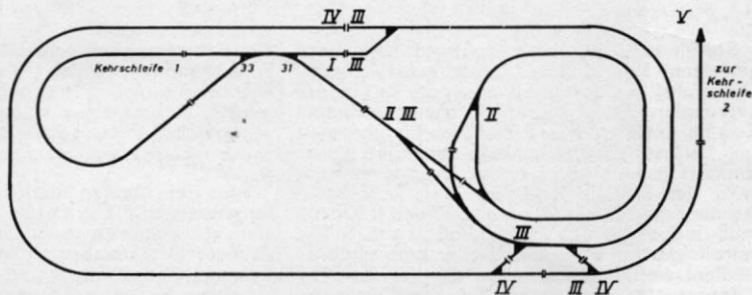
Die Schaltung der beiden Kehrschleifen ist vielleicht deswegen für manchen von Interesse, weil es sich erstens eigentlich — genau genommen — um drei Kehrschleifen handelt, und zweitens beide Kehrschleifen durch den jeweils ausfahrenden Zug automatisch wieder in ihre Ausgangsstellung zurückgeschaltet werden, um am Fahrregler stets eindeutige Richtungsgleichheit mit der Einfahrtrichtung in die Kehrschleife vorzufinden. Die Richtungs-anzeige der Rokal-Fahrregler ist für alle Stromkreise eindeutig, da sich Rechts- bzw. Links-stellung des Regelknopfes (in der Mitte ist die Null- und Umpolstellung) immer auf die Gleise an der vorderen Anlagenseite beziehen.

Deswegen wird auch die linke Kehrschleife (1) mit ihren 2 Eingängen (von 2 verschiedenen Stromkreisen) immer mit Linksstellung des Reglers befahren, weil die Züge ja mit Fahrt-richtung nach links in die Kehrschleife einfah-

ren. Dieser zugehörige Fahrregler bleibt der Einfachheit halber auf einen bestimmten festen Wert eingestellt, weil die Kehrschleife ja nur zum Drehen bzw. Durchfahren der Züge benutzt wird. Das ist hier also anders als bei der Kehrschleife des Herrn Friedrich in Heft 10/67. Ein „Rückwärtsfahren“ wäre bei meiner Kehrschleife nur dann ohne Problem möglich, wenn die Schaltgleise innerhalb der eigent-lichen Kehrschleife von der Kehrschleifenwei-che in genügendem Abstand angebracht wer-den könnten. Bei mir muß die Lok leider immer vorneweg fahren, da die Kehrschleife aus Platzgründen nur auf die allernotwendigste Größe beschränkt bleiben mußte. Oder anders ausgedrückt: Die Kehrschleife muß (zur Er-haltung der Richtungsgleichheit mit der kon-stant eingestellten Fahrtrichtung am Fahrreg-ler) bereits wieder in die Ausgangsstellung zurückgeschaltet werden, wenn die letzten Wagen eines mittellangen Zuges noch die Kehrschleifenweiche passieren.

Dieses Umschalten wird durch 2 Relais er-reicht (s. Abb. 2), die den inneren und den äußeren Streckenabschnitt umpolen und außerdem zu gegebener Zeit die Kehrschlei-fenweiche umschalten. Anordnung und Ver-drahtung der Relais und Schaltgleise geht aus Abb. 2 hervor. Die Züge passieren die Kehr-schleife abwechselnd links- und rechtsherum und verlassen die Kehrschleife normalerweise auf der gleichen Strecke, auf der sie einge-fahren sind.

Abb. 1. Schematische Übersicht über einen Teil des Gleisplans. Die Stromkreise sind mit römischen Ziffern bezeichnet. Links oben die im Text und in Ab-bildung 2 näher erklärte Kehrschleife 1; Kehrschleife 2 nicht ein-gezeichnet. Im Zu-sammenhang mit Abbildung 2 ist noch zu beachten, daß auch ein von Stromkreis II kom-mender Zug direkt in die Kehrschleife 1 (Stromkreis I) einfahren kann. Zu diesem Zweck wird das Gleisstück II/III über ein Relais an den Stromkreis II o d e r III angeschlossen, wobei das Relais durch die Stellung der 4 entsprechenden Weichen (um die Kreuzung) bzw. der damit gekuppelten Signale gesteuert wird.



Zu diesem Zweck wird das Gleisstück II/III über ein Relais an den Stromkreis II o d e r III angeschlossen, wobei das Relais durch die Stellung der 4 entsprechenden Weichen (um die Kreuzung) bzw. der damit gekuppelten Signale gesteuert wird.

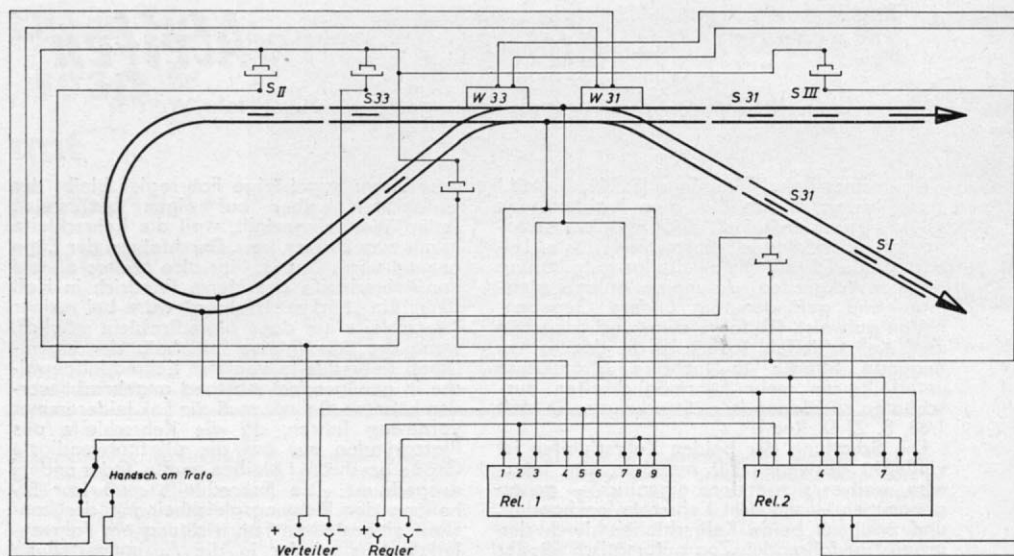


Abb. 2. Die Arbeitsweise der Kehrschleife 1: Ein Zug kommt von Stromkreis III, hier liegt ein Schaltgleis S I, das den äußeren Streckenabschnitt über Relais 1 fahrtrichtungsgleich zum Fahrregler schaltet (Einfahrt, Regler nach links). Dann passiert der Zug ein weiteres Schaltgleis S 31, das nötigenfalls die Vorweiche 31 richtig stellt. Nun fährt er in den äußeren Streckenabschnitt, über die Weichen 31 und 33 (ganz gleich, ob die Weiche 33 geradeaus oder auf Kurvenfahrt steht). Das weiterhin überfahrene Schaltgleis S 33 schaltet erst, wenn der folgende in die Kehrschleife einfahrende Zug von der „anderen“ Seite kommt). Das nächste Schaltgleis S I im inneren Streckenabschnitt polt mittels Relais 1 den äußeren Streckenabschnitt um, damit der Zug ungehindert weiterfahren kann. Das zweite Schaltgleis S 33 schaltet jetzt über Relais 2 die Weiche richtig und gleichzeitig — die Maschine des Zuges befindet sich wieder im äußeren Streckenabschnitt — polt es den inneren Streckenabschnitt um, damit der folgende Zug von der entgegengesetzten Seite in den inneren Streckenabschnitt einfahren kann. Über die Weichen 33 und 31 wird der äußere Streckenabschnitt verlassen. Das schon im Stromkreis III (dessen Fahrregler ist in der Zwischenzeit auf die andere Seite umgestellt worden) liegende Schaltgleis S 31 spricht nicht an, da die Weiche „richtig“ steht. Dagegen schaltet das folgende Schaltgleis S I, im Stromkreis III gelegen, über Relais 1 den äußeren Streckenabschnitt auf die Ausgangsstellung zurück.

Fährt ein neuer Zug in die Kehrschleife ein, so wiederholt sich das Spiel, mit Ausnahme, daß das wieder zuerst noch im Stromkreis III gelegene Schaltgleis S I nicht zu arbeiten braucht und daß der Zug nun den inneren Streckenabschnitt in entgegengesetzter Richtung befährt, also von der Seite aus, von der der vorhergehende Zug diesen Abschnitt verlassen hat. Auf diese Weise können selbst lange Züge die Kehrschleife passieren, obwohl der „äußere Streckenabschnitt“ kurz ist.

Soweit funktioniert alles automatisch — es sei denn, ich will die Kehrschleife nur als Durchfahrt benutzen (sozusagen als Teil eines „verengten Ovals“), d. h. ich fahre mit einem Zug beispielsweise in der oberen Einfahrt ein und verlasse die Kehrschleife über die untere Einfahrt (s. a. Abb. 1 oben). In diesem Fall wird der Stromkreis III im Kreis befahren, genauer gesagt, die Stromkreise I und II. Dazu muß jedoch der zu den Schaltgleisen S 31 parallelgeschaltete Handschalter am Fahrpult bedient werden (Umschalten der Weiche 31).

Insgesamt bieten meine Kehrschleifen also 4 Fahrmöglichkeiten; sollten es 6 sein (so wie bei der Lösung von Herrn Friedrich), müßte die Kehrschleife räumlich so groß sein, daß sich noch 2 Weichen einbauen ließen, die eine

Kreisfahrt ermöglichen würden. In diesem Falle bräuhete man also 4 Weichen, für die aber, wie bereits eingangs gesagt, der Platz nicht reichte. Dafür ist meine Schaltung m. E. ein wenig eindeutiger, denn man weiß immer, wann und wo welcher Zug die Kehrschleife verläßt.

Was im übrigen die Kehrschleife 2 des Stromkreises V betrifft (s. Abb. 1), so bietet sie keine weiteren Besonderheiten. Der „äußere Streckenabschnitt“ — wie ich die zur Kehrschleife schaltungstechnisch zugehörige Ein- bzw. Ausfahrt nennen möchte — ist hierbei lang genug, um das rückschaltende Schaltgleis in ausreichender Entfernung von der Kehrschleifenweiche installieren zu können.

H. Flohr



Extra von Bremen nach Hersbruck gereist

triebswagen auf der Anlage des unseren Lesern bestens bekannten Heinz Sammet laufen zu lassen! Und das am zweiten Weihnachtstag, als Herr Sammet, der Urbajuware, ganz friedlich unter seiner Anlage lag und an nichts Böses, geschweige denn an einen „Preußen“ aus Bremen dachte. Seine Mienen erhellten sich jedoch schnell, als sich der Besucher als ein ausgewanderter Sohn eines Hersbrucker Bürgers entpuppte, der ihn bis dato nur aus den diversen Artikeln in der MIBA kannte. Das Ergebnis des Festtagsbetriebs: ETA 177 vor der Einfahrt in die Haltestelle Hochtenn (oben) und im Bf. Blausee mit Bier- und Viehwagen (nicht der Bahnhof, sondern der ETA!), wie dies früher auch in Wirklichkeit der Fall war.

ist Herr Hans-Georg Bartsch, um seinen neuerworbenen Heinzl-Speicher-



Abb. 1. Eine Superweitwinkelaufnahme (21 mm-Objektiv) von einem Bergmassiv aus . . . halbverwitterten Wurzelstöcken, einer „Spezialität“ des Herrn A. Kaempfe aus Wetzlar, die wohl nicht jedem Normal-Sterblichen angeraten werden kann. — Die gefährlich vorspringende Felsnase über der Paßstraße wird in Kürze mit Stützen abgefangen, da sie als Lawinenschutz erhalten bleiben soll.

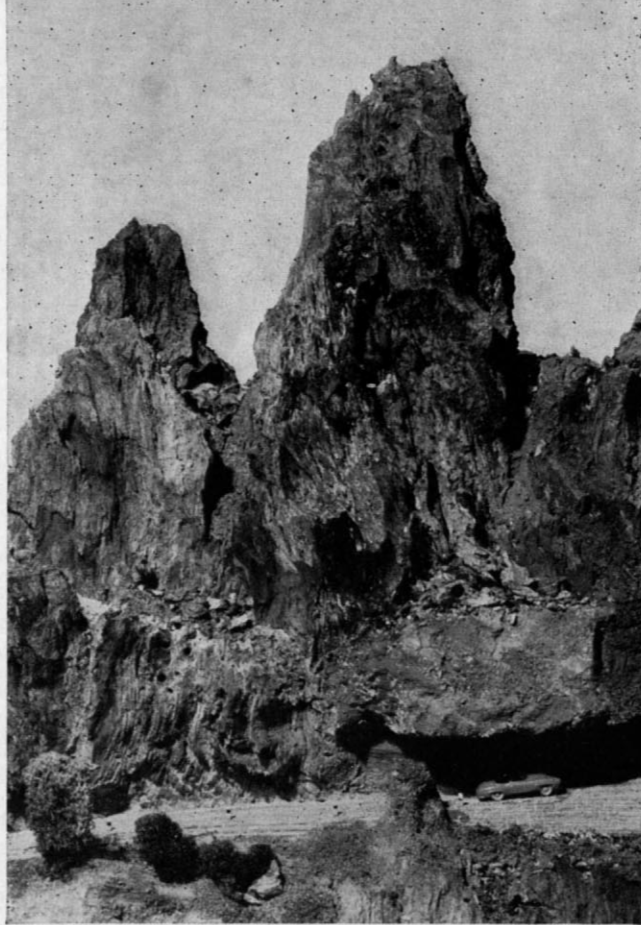
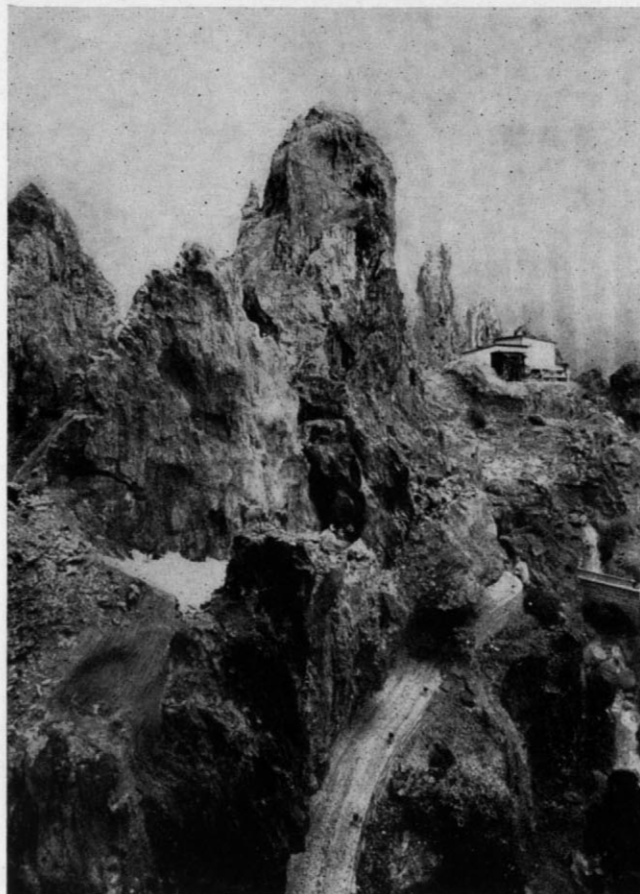


Abb. 2. Das Aussehen der (farblich überarbeiteten) Wurzelstöcke ist frappierend natürlich und es bedarf in der Tat besonders geschulter Augen, um die richtigen Stücke mit der richtigen Struktur (im Mittel- oder Hochgebirge) zu finden und gut passend an- und übereinander zu fügen!

„Auf geht's!“ ...ins Modellgebirge

Ein lesenswertes Kapitel über Landschaftsgestaltung von Horst Flohr, Wetzlar

Vorbemerkung der Redaktion:

Gewiß ist Ihnen noch die TT-Anlage des Herrn Flohr mit ihren bizarren Felsen in Erinnerung (Heft 11/66) – Gebirgsformationen, die vom Äußeren her sicherlich nicht nach jedermanns Geschmack waren. Nun, inzwischen hat Herr Flohr seine Anlage um- und umgekrempelt (s. Heft 1/68) und dabei auch neue Erkenntnisse beim Bau der Hochgebirgsmassive gesammelt. Im folgenden Beitrag sind seine Erfahrungen und Aufbaumethoden zusammengefaßt und anhand instruktiver skizzierter und fotografierter Beispiele erläutert. Wir wollen Herrn Flohrs Methode keineswegs als die allein seligmachende herausstellen, glauben aber, daß sie manchem Modellbahner, der vor ähnlichen Bergen (von Problemen) steht, als Richtschnur dienen kann. In diesem Zusammenhang empfiehlt es sich auch, nochmals die Artikel über die Bewaldung von Bergen (Anlage Sammet in Heft 8/67) und die sogenannten „Fußbodenschluchten“ (in Heft 10/67) zu studieren. Wenn Sie die dort aufgezeigten Hinweise sowie Herrn Flohrs nachfolgende Ausführungen beherzigen, dürften die „Berg-Werke“ auf Ihrer Anlage gewiß auch kritischen Blicken standhalten.

Doch lassen wir nun Herrn Flohr über seine Erfahrungen beim Bau von Modell-Hochgebirgen selbst berichten.

Jede Gebirgsform hat ihre charakteristischen Merkmale und man wird als Modellbahner gut tun, sich draußen genau umzusehen und möglichst viele Fotos von „seinen Bergen“ mit nach Hause bringen, um bei der Geländegestaltung zuverlässige Anhaltspunkte zu haben. Ich für meinen Teil wählte das Hochgebirge und meine speziellen Hinweise und Beobachtungen beziehen sich nur hierauf. So habe ich z. B. festgestellt, daß Hochgebirgstäler nie glatte Bergflanken haben; sie stellen vielmehr meist Gletschertäler dar mit steilen Wänden, anschließendem Hochplateau und daraus entwachsenden Bergwänden oder Spitzen (Abb. 1-3).

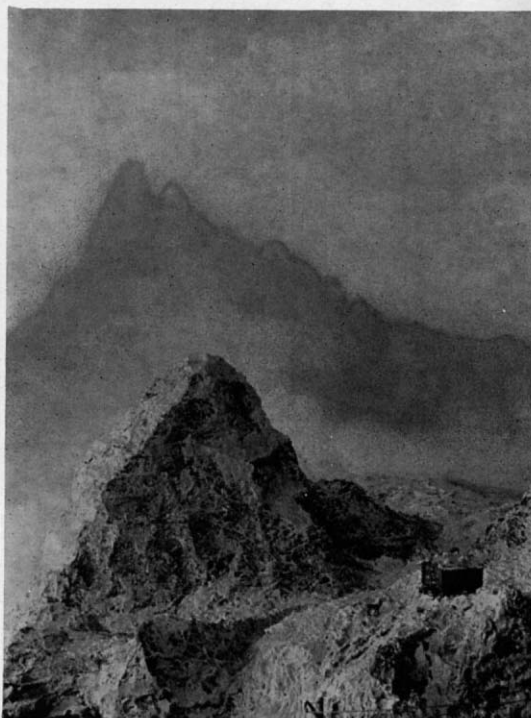
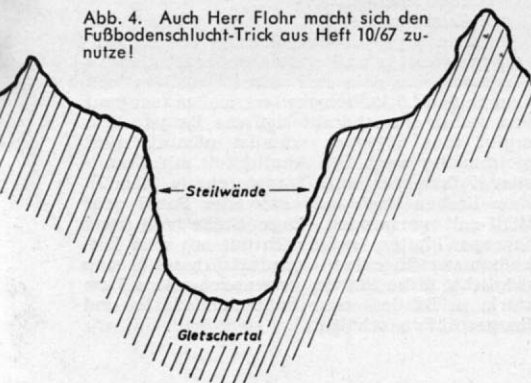


Abb. 3. Das scheinbar „in dunstiger Ferne“ liegende (gemalte) Hintergrund-Gebirge erhöht die optische Wirkung.

Abb. 4. Auch Herr Flohr macht sich den Fußbodenschlucht-Trick aus Heft 10/67 zu-nutze!



Diese naturbedingten Gegebenheiten sollte sich der Modellbahner zunutze machen, denn mit den aus der Talsohle steil aufsteigenden Wänden läßt sich viel Platz sparen. Außerdem läßt sich bei Steilwänden viel besser und schneller eine wohl immer erforderliche Maßstabsverjüngung nach oben hin erreichen als bei schräg ansteigenden Bergflanken. Wenn man darüber hinaus auch noch das Gletschertal (s. Querschnittsskizze Abb. 4) als sogenannte „Fußbodenschlucht“ ausbildet, kommt man in den Höhenabmessungen ganz gut zurecht.

Am Fuß der Berge findet man vielfach auslaufende Vorsprünge und Felsnasen, die eine auflockernde Wirkung mit sich bringen und das ganze Gebirgsmassiv organischer wirken

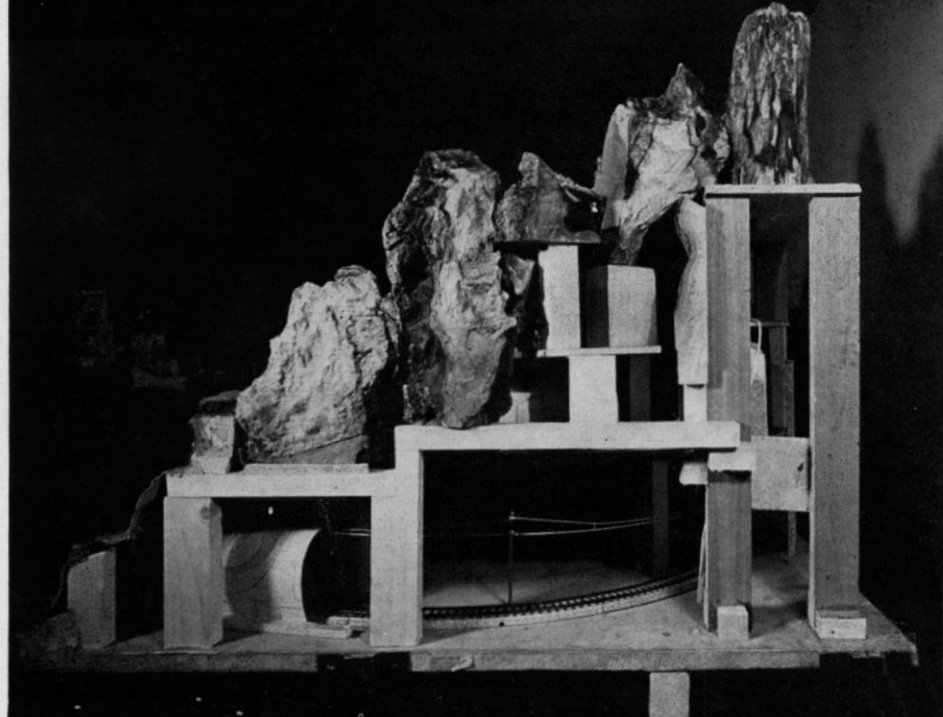


Abb. 5. Ein stabiles Lattengerüst ist umso unerläßlicher, je größer und höher ein Gebirgsmassiv ist, insbesondere, wenn echte Steine oder wie hier bei der Anlage Kaempff Wurzelstöcke verwendet werden.

lassen. Diesen Eindruck sollte man auch nicht mutwillig zerstören, indem man beispielsweise noch „in höchster Höhe“ sichtbare Tunnelleinfahrten vorsieht oder gar eine Bergbahn ein Gebirgsmassiv im Anlagenhintergrund emporklettern läßt. Gebirgs- oder Zahnradbahnen sollte man möglichst nur am vorderen oder seitlichen Anlagenrand vorsehen (maßstabgerechter wirken sie im Vordergrund), die Berge im Anlagenhintergrund dagegen sind von solchen desillusionierenden „Höhen-Zügen“ freizuhalten. Sind aber hochgelegene Bahnlinien von der Gleisplanung her unumgänglich, so sollte man in jedem Falle auf eine Hintergrund-

kulisse mit noch höheren (gemalten) Bergen nicht verzichten (s. Abb. 3 u. 18), die Bahnlinien zwischen den Höhenzügen wirken dann glaubhafter. Die Tunnelleinfahrten sollte man in größeren Höhen immer verdeckt anlegen (Abb. 6).

Ist alles soweit durchdacht und vorgeplant, so taucht die Frage nach den zweckmäßigsten Werkstoffen, Materialien und der richtigen Arbeitsweise auf. Wie baut man in der Praxis ein solches Hochgebirge?

Auf Grund meiner Erfahrungen gebe ich dem bekannten Styropor den Vorzug, einem leichten, preiswerten und einfach zu bearbeitenden Werkstoff, bei dem sich beim „Gestalten“ mit dem heißen LötKolben gewissermaßen fast ganz von selbst eine charakteristische Bergstruktur ergibt (das Styropor schmilzt nämlich nicht gleichmäßig weg). Die Ähnlichkeit mit Granit- oder Kalkstein ist m. E. frappierend (s. Abb. 3). Zum Kleben kann man entweder Ponal oder UHU-coll verwenden. Enge Stöße von zwei Styropor-Platten lassen sich gut mit dem LötKolben verschweißen. Grundsätzlich sollte man möglichst dicke Platten verwenden (etwa 5 cm stark, in Bastler- oder Fußbodenbedarfs- und Baugeschäften erhältlich).

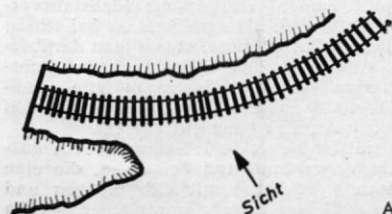


Abb. 6

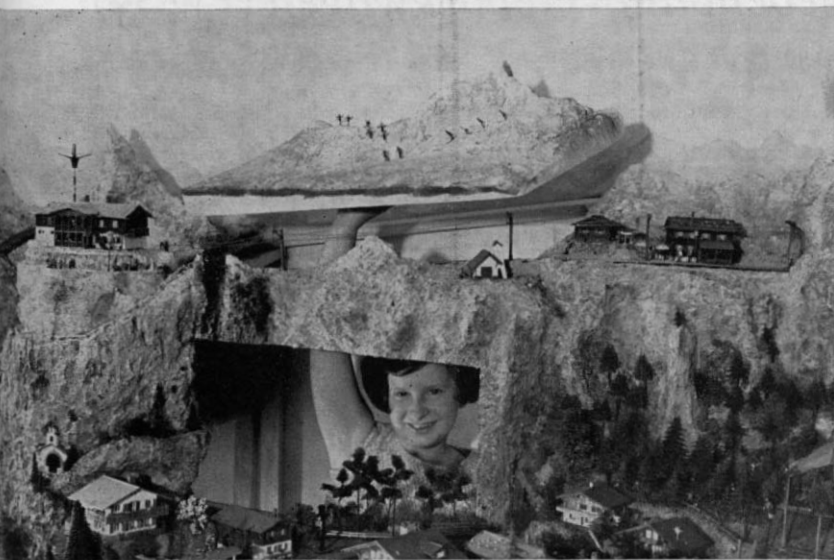


Abb. 7 und 8. Wie leicht die nach der Methode des Verfassers gefertigten Geländeteile aus Styropor und in welcher Form die abnehmbaren Teile ausgeführt sind, demonstriert hier leichten Sinns das Töchterchen Petra des Herrn Flohr. Bei Abb. 8 ist die Verschlussplatte des „Fensters“ entfernt (s. a. Abb. 12 u. 13 auf S. 127).

Soviel über den Grundwerkstoff meiner Berge. Nun geht es an den Aufbau, der wohl-durchdacht sein muß. Solange es sich um kleinere Berge handelt, die direkt auf der Anlagen-grundplatte aufgebaut werden, ist das nicht weiter schwierig. Will oder muß man jedoch bei größeren Bergen „dahinter“ kommen, so wird der Bau eines Lattengerüsts erforderlich,

das man zweckmäßigerweise in mehrere vertikal getrennte Bauabschnitte aufgliedert (siehe Abb. 7-11); diese Maßnahme erweist sich auch bei einem eventuellen späteren Umbau oder gar Umzug als sehr vorteilhaft. Außerdem braucht man eine solche Unterteilung, wie auch „Einstiegluken“ und „Fenster“ (s. Abb. 8), um
(weiter auf S. 126)

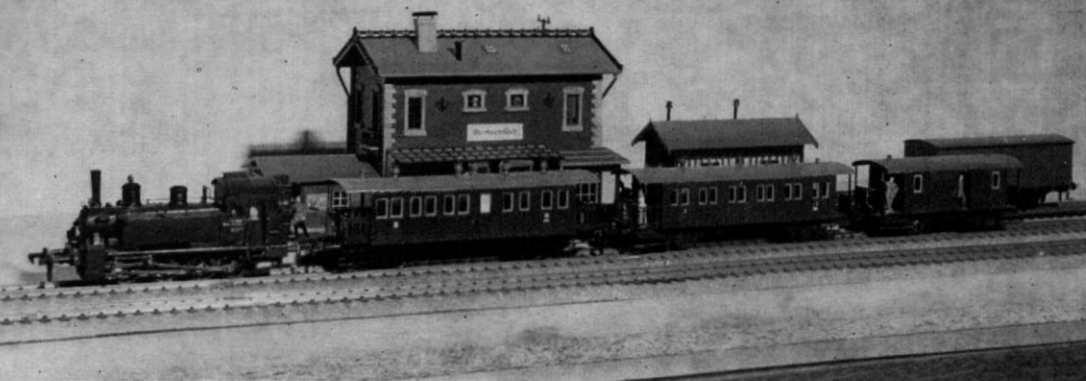


Abb. 1. Ein goldiger Nebenbahn-Zug, den sich Herr Baum als Old-Timer-Liebhaber geschaffen hat. Vorneweg die selbstgebaute BR 98*, dahinter zwei bayerische Personenwagen (nach MIBA-Bauplan) und als Schlußlicht der Gepäckwagen unserer heutigen Bauzeichnung. Übrigens: Alle Modelle entstanden am (fast schon berühmten) „häuslichen Küchentisch“ — also ohne elektrische Bohrmaschine und andere Präzisions-Werkzeuge!

Bayer. Nebenbahn-Gepäckwagen (Pw 34)

im Bw Augsburg entdeckt und aufgemessen von Siegfried Baum, Krumbach

Da ich— wie so mancher andere Modellbahner— eine besondere Vorliebe für den Old-Timer-Betrieb habe, kam mir die Bauplanfolge des Bayerischen Nebenbahn-Zuges in den Hefen 8-11 und 13, 14/1963 gerade recht, zumal ich seinerzeit schon den Entschluß gefaßt hatte, einen ähnlichen Old-Timer-Zug für meine HO-Anlage zu erstellen.

Als Vorbild für meine Zuggarnitur diente mir ein Nebenbahn-Zug, der in meiner Heimat auf der Strecke 405 d Günzburg — Krumbach — Mindelheim jahrzehntelang verkehrte. Als Zuglok fungierte die 98*, eine D-gekuppelte Personenzug-Tenderlok, dahinter folgten meist 3 Personenwagen und ein kurzer Packwagen.

Nachdem die Lok glücklich auf die Räder gestellt war, machte ich mich an den Wagenbau. Für den BCLi Bay 01 und den Ci Bay 95 dienten mir die entsprechenden MIBA-Bauzeichnungen als Vorlage, für den kurzen Packwagen fehlten mir jedoch zunächst die Unterlagen.

Der Zufall wollte es, daß ich im Bw Augsburg einen solchen Packwagen ausfindig machte, und zwar stand er dort (gekennzeichnet als Pw 34) als abgestellter Bahnhofswagen auf einem Nebengleis. Flugs machte ich mich ans Vermessen und anschließend ans Bauen — und endlich hatte ich „meinen“ Bayerischen Nebenbahn-Zug komplett (s. Abb. 1).

Ich finde, daß dieser nette kleine Packwagen bestens zu den seinerzeit in der MIBA veröffentlichten „Bajuwaren“ paßt (Dachform, offene Plattformen usw.). Wer seinen Bayerischen Zug gern durch diesen Wagentyp ergän-

zen oder bereichern möchte, für den dürfte die Übersichtszeichnung Abb. 3 alle notwendigen Angaben enthalten, so daß sich weitere Einzelheiten wohl erübrigen dürften.

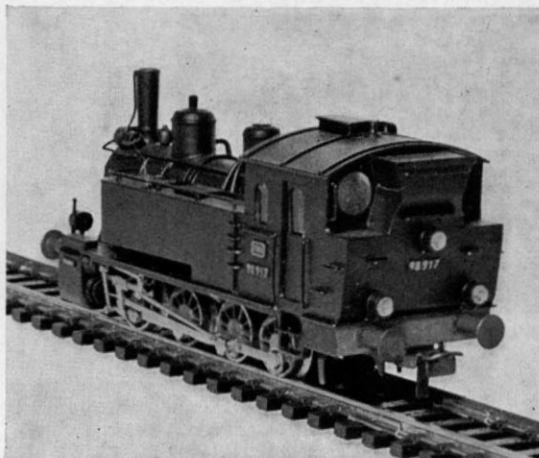


Abb. 2. Nicht von Herrn Baum, sondern aus der Modellbau-Werkstatt Heinen in Solingen stammt dieses HO-Modell einer BR 98*, deren Vorbild sich von der 98* (die Herr Baum gebaut hat) kaum wesentlich unterscheidet.

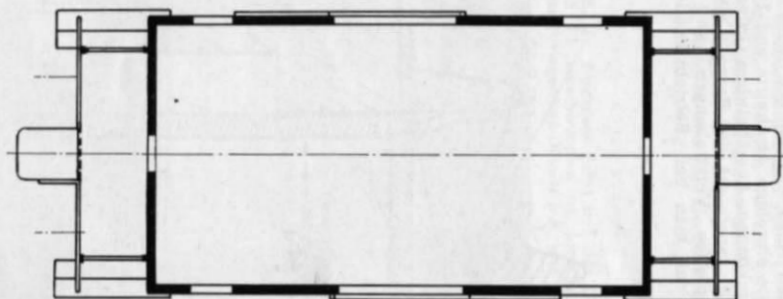
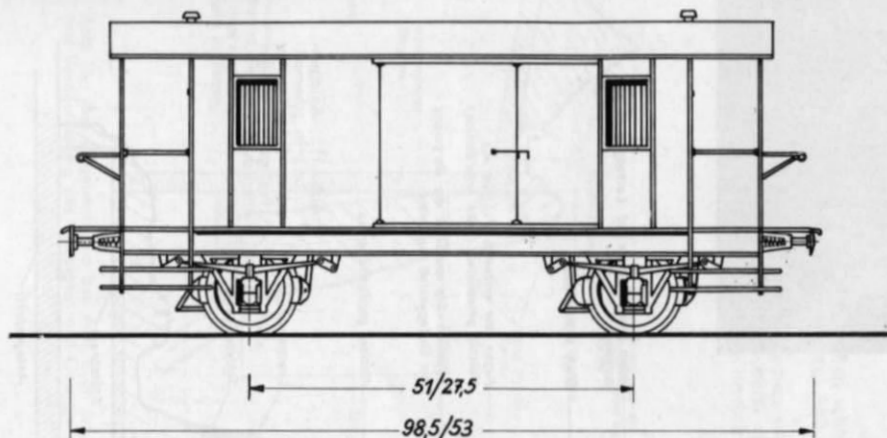


Abb. 3

Bayerischer Nebenbahn - Gepäckwagen (Pw 34)

Übersichtszeichnung (nach einer Aufmaßskizze von S. Baum) im Maßstab 1:1 für Baugröße H0 (1:87). Maßangaben für H0 und Baugröße N.
(Zeichnung: Ing. G. Balcke)

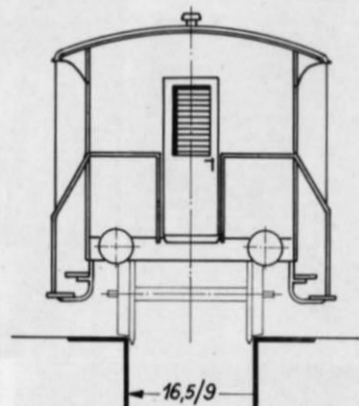


Abb. 4. Übersichtszeichnung in 1/4 N-Größe (1:160). Maßangaben siehe Abb. 3. (Zeichnung: Ing. G. Balcke)

Auch wenn der Kreis der N-Modellbauer noch klein ist, so haben wir es uns dennoch bereits zur Gewohnheit gemacht, die jeweiligen Bauzeichnungen zusätzlich noch in N-Größe wiederzugeben, zumal diese kleinen Zeichnungen ja nur wenig Platz beanspruchen.

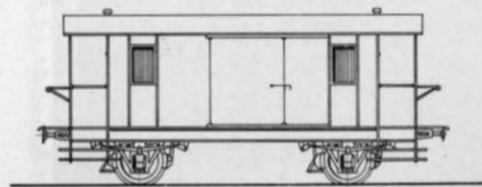
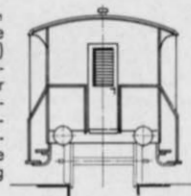




Abb. 9 u. 10. Ein Blick „hinter die Kulisse“: die Gleisspirale im Berg (in die auf Abb. 12 die Bergbahn gerade einfährt).



bei der letzten Ausgestaltung und Bemalung bequem an die einzelnen Abschnitte und Teilstücke heranzukönnen. Aus ähnlichen Gründen sind auch die „Innereien“ der Berge (Lattengerüst, Spanplatten, Verstrebungen usw.) so anzuordnen, daß man bei „Betriebsunfällen“

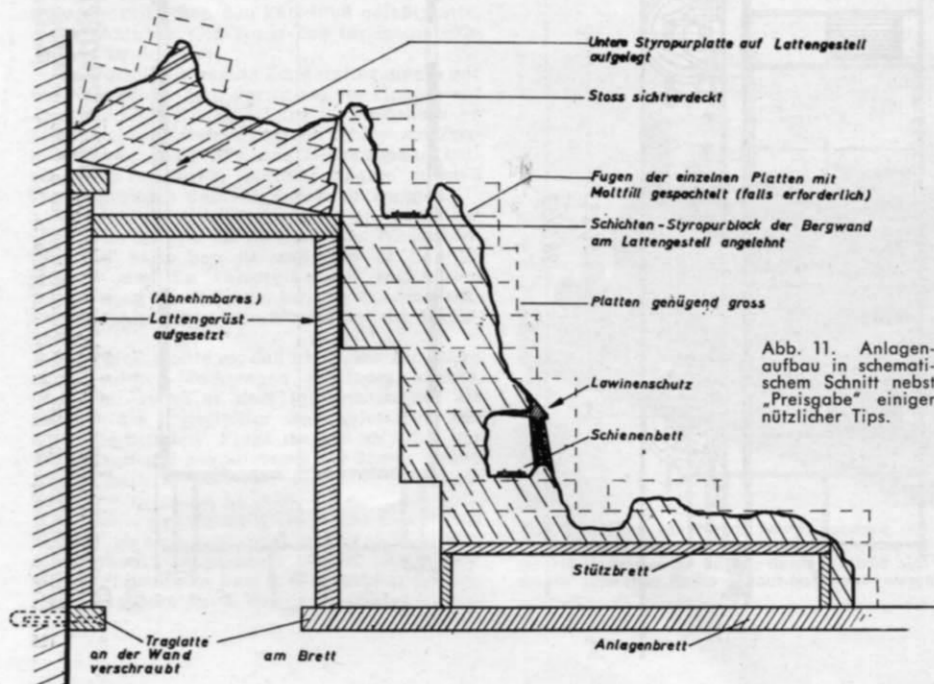


Abb. 11. Anlagen-
aufbau in schematischem Schnitt nebst „Preisgabe“ einiger nützlicher Tips.

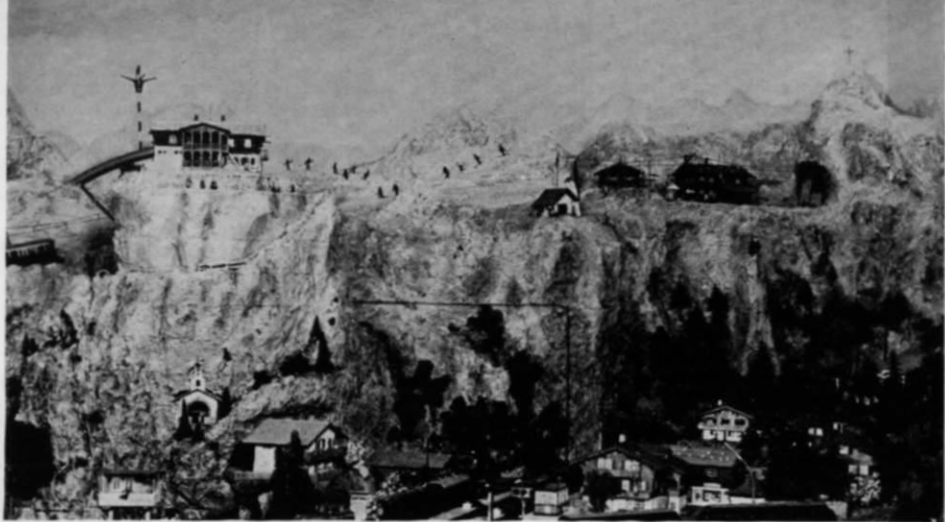


Abb. 12. Wenn das Geländeteil der Abb. 8 aufgesetzt und das „Fenster“ in der Felswand geschlossen ist (der Deutlichkeit halber hier etwas markiert), dann hat die Partie dieses Aussehen.

ohne große Schwierigkeiten mal eben schnell in die „Unterwelt“ gelangen kann (s. Abb. 8, 9 und 10).

Mit anderen Worten: Vor dem Beginn sorgfältig planen und skizzieren, damit beim späteren Aufbau nicht mehr allzu viele unvorher-

gesehene Schwierigkeiten auftauchen können. Die Querschnittsskizzen Abb. 11 und 13 veranschaulichen deutlich, wie ich vorgegangen bin. Die gestrichelten Linien sollen dabei die aufeinandergeklebten Styroporplatten darstellen (s. a. Abb. 14 und 15), die man vorsichtshalber

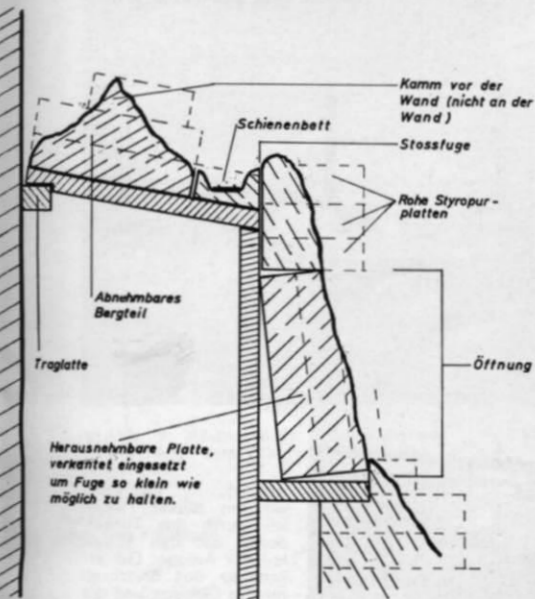
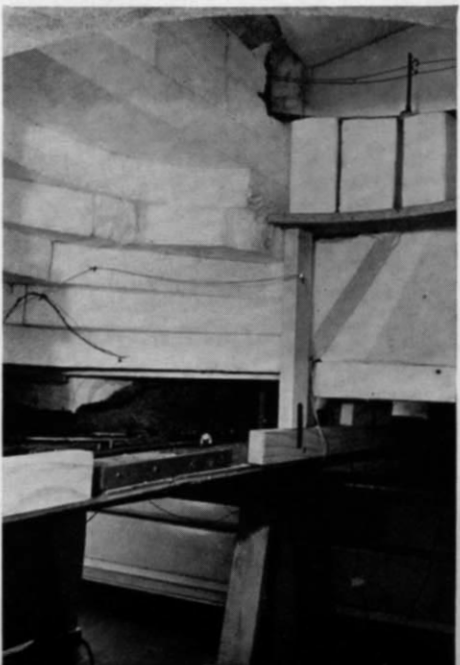


Abb. 13. Die Gegebenheiten der Abb. 8 im Schnitt (zur Verdeutlichung des Gezeigten und Gesagten).

Abb. 14. Nachdem Petra aus der Gleisspirale der Abb. 10 „verschunden“ ist, wird der Blick auf gewisse Anlagenbau-Details frei, und . . .



ein wenig größer als unbedingt erforderlich wählt, damit man ggf. eine etwas zu klobig ausgefallene Partie nachher immer noch genügend nacharbeiten kann.

Die Platten werden nun derart aufeinandergeklebt, daß sich schon in etwa die Rohform der geplanten Bergwand ergibt (bei sehr steilen Felswänden die Styroporplatten senkrecht kleben, ähnlich Abb. 13).

Natürlich muß der eventuelle Verlauf einer Gleisführung besonders sorgfältig ausgeführt werden, damit eine absolut gleichmäßige und nicht zu starke Steigung erreicht wird, denn jede kleinste Unregelmäßigkeit quitiert der Zug später durch langsameren bzw. schnelleren Lauf, wodurch ein ständiges Nachregeln erforderlich würde.

Die Bearbeitung von Styropor mit dem heißen LötKolben ist nicht allzu schwierig; eventuell zurückbleibende Fugen oder unerwünschte Unebenheiten lassen sich nachträglich mit Molotoffil o. ä. ausgleichen bzw. verdecken.

Das „Herumlöten“ an einem kleinen Probestück wird Ihnen die Technik beim Umgang mit Styropor schnell klarmachen. Die erforderliche Übung gehört nun mal auch hier — wie überall — dazu.

Wenn die letzten Korrekturen am Roh-Gebirge vorgenommen sind und die Gebirgsformationen dem Äußeren nach den Vorstellungen entsprechen, kommt die abschließende (und wichtige!) Oberflächenbehandlung.

In den unteren Regionen kann man feinstkörnige oder feinfasrige Grasmatten aufkleben und erforderlichenfalls farblich etwas nachbehandeln.

Alle steilen Wände und erst recht die Hochgebirgswelt bleiben in ihrer Struktur so, wie sie der LötKolben geschaffen hat und werden nur bemalt. Dazu brauchen Sie in erster Linie viel Weiß, etwas Schwarz (für Grautöne) und ein klein wenig Gelb, Ocker, Braun, Rot, Blau zum Untermischen und Tönen. Mit Plakafarbe

habe ich hierbei keine guten Erfahrungen gemacht; das Styropor saugt sie förmlich auf und läßt die feinen Farbnuancen nicht zur Wirkung kommen. Am besten wären m. E. matte Humbrol-Farben, sie sind aber leider etwas teuer. Deswegen habe ich die billigere und doch pigmentreiche Dispersionsfarbe benutzt, die ebenfalls Styropor nicht angreift (im Gegensatz z. B. von Nitrofarben). Auftrag der einzelnen Farben naß in naß, sie vermischen sich dann direkt auf dem Styropor und man kann die Farbwirkung sofort beurteilen. Nur ein mittleres Grau sollte man als Grundfarbe vormischen und damit zuerst sämtliche Gebirgsteile — abgesehen von den späteren Schneeregionen — deckend vorstreichen. Dann zu immer helleren Farben partiell übergehen. Letzte Lichter werden mit einem borstigen Pinsel „überwisch“, damit sie nicht in die Tiefe dringen, sondern nur auf den vorstehenden Styroporteilchen liegen und so die Plastik der steinernen Welt auch bei einer Betrachtung aus der Nähe deutlich werden lassen. Einzelne tief gelegene Stellen wird man natürlich auch noch dunkler als die Grundfarbe nacharbeiten müssen — doch Vorsicht! Leicht wirken sie zu aufdringlich.

Achten Sie auch darauf, daß Sie Bergteile, die bei normaler Beleuchtung im Schatten liegen, unterstützend dunkler gestalten (z. B. die dem Fenster abgelegenen Partien), sie erhalten damit ein noch besseres plastisches Aussehen.

Im übrigen müssen Sie vorher entscheiden, ob die Anlage bei Tageslicht oder bei Kunstlicht am besten aussehen soll. Demzufolge wird

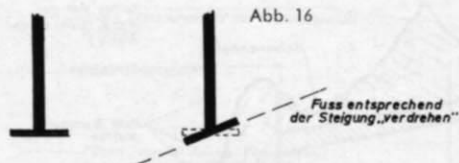


Abb. 16

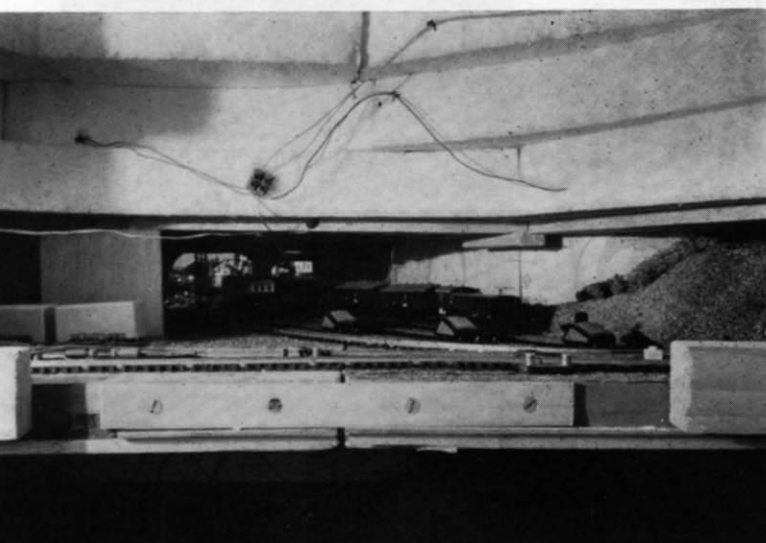


Abb. 15. . . . und wenn wir uns bücken, sehen wir durch das Tunnelportal auf den Mittelteil der Anlage. Gut erkennbar das Stütz Brett für das Gebirge und die übereinander geschichteten Styroporplatten. Links 2 Relais.

Abb. 17. Die Bergstation der Anlage Kaempfe, bewußt mit unscharfem Hintergrund, um mehr Raumtiefe vorzutäuschen. (Siehe in diesem Zusammenhang S. 105!).

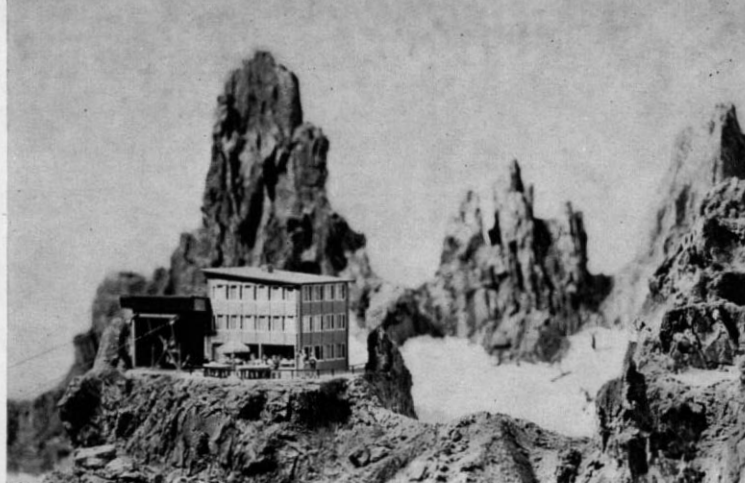
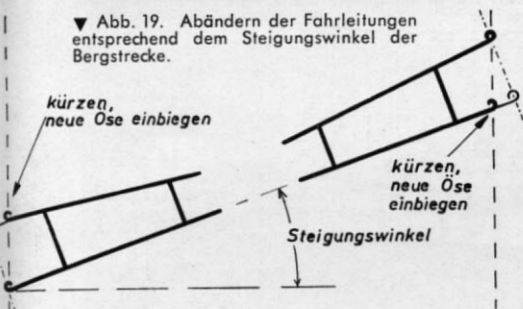


Abb. 18. Die bei Styropor erzielbare Felsstruktur wirkt gar nicht so schlecht, vor allem bei den schneebedeckten Gefilden.



▼ Abb. 19. Abändern der Fahrleitungen entsprechend dem Steigungswinkel der Bergstrecke.



nur bei Tageslicht oder nur bei Kunstlicht gemalt. Eine bei Tageslicht gemalte Anlage wirkt im Kunstlicht der Zimmerlampe flacher, eine bei Kunstlicht gemalte Anlage im Tageslicht überhart! Ein Kompromiß ist nicht ganz leicht.

Schließlich überzieht man noch die Bergfarben mit einem leichten Seidenglanz (verdünntes Capaplex), Schneepartien dagegen mit Glanz (unverdünntes Capaplex), damit sie möglichst leuchten. Mit dieser Lasur unterstreichen Sie nicht nur die Farbwirkung bzw. erreichen den bei nasser Farbe gesehenen Effekt (trocken sieht alles stumpfer aus), Sie schützen auch die Farben vor Staubaufnahme und frühzeitigem Altern.

Eine Hintergrundkulisse wird im gleichen Sinne gemalt (jedoch ohne Lasur). Denken Sie daran, daß sich die Illusion der räumlichen Tiefe nur ergibt, wenn der Hintergrund nicht zu scharf und vor allem hell angelegt wird (s. a. Abb. 1). Im übrigen sollten Sie sich bei dieser Gelegenheit einmal wieder das in der MIBA-Anlagenfibel über Hintergrundkulissen Gesagte genauer durchlesen (s. a. MIBA 3/67).

Falls Ihre Bahnlinien „elektrifiziert“ sind, achten Sie darauf, daß die Oberleitungsmasten senkrecht stehen; der Fuß der Streckenmasten muß deshalb entsprechend Abb. 16 etwas „verdreh“ werden, ebenso müssen die Fahrdrähte parallelogrammartig umgearbeitet werden (s. Abb. 19), damit sie sich der Steigung anpassen.

Daß man für die „Bebauung“ von Hochgebirgen mehr N-Häusermodelle oder (in tieferen Regionen) HO-„Schrumpmodelle“ verwenden sollte, bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung mehr.

Zum Abschluß kann ich nur der Hoffnung Ausdruck geben, daß Ihnen meine sauer erworbenen „Hochgebirgs-Erfahrungen“ beim Bau Ihrer Bergwelt nützlich sein werden und Enttäuschungen ersparen helfen.

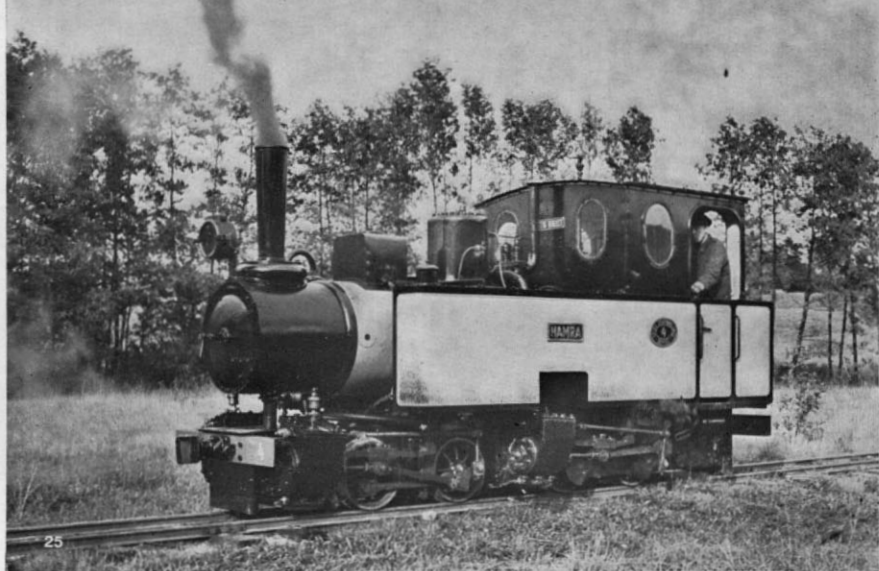


Abb. 1. Eine ganz reizende schwedische Schmalspur-Mallet mit einem höchst freundlich und schmuck wirkenden Make-up, das man bei einer Schmalspurbahn ruhig nachahmen sollte — der ansprechenden Atmosphäre wegen!

Die farbenfreundliche Schmalspurbahn

▼ Abb. 2. Wie trist wirkt doch eine uni-dunkel-farbene Lok, auch wenn der Führer — nanu, der sieht doch irgend jemand verdämmt ähnlich! — noch so freundlich (na?!) zuwinkt. (Foto: Holz)

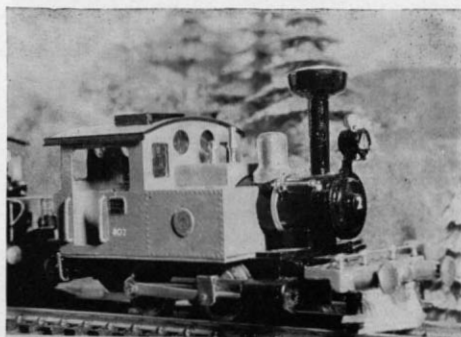
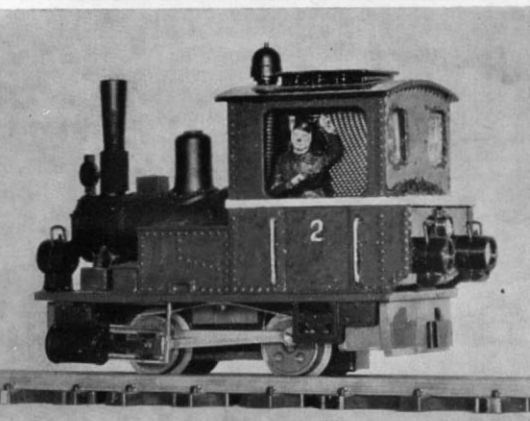
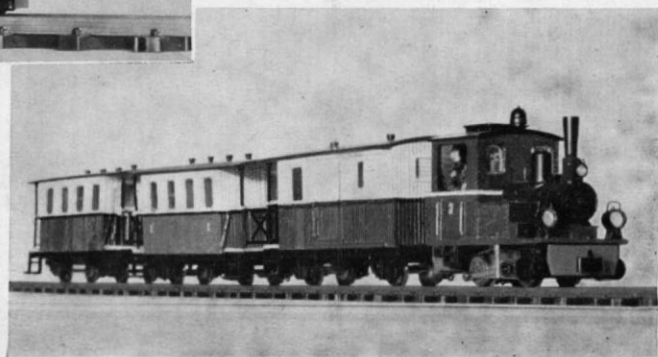


Abb. 3. Wie nett sieht dagegen diese zweifarbigere Lok aus, die Herr K. Wagner aus Kiel aus einer Fulgurex-„Plantation“ schuf und bei der die schwedische Lok in mancherlei Weise Pate gestanden haben dürfte.

Abb. 4. Herr Dr. J. Hotz, Karlsruhe, hat fast sämtliche Egger-Fahrzeuge zweifarbig angemalt. Er hat es gut, er hat ja auch einen . . . ausgedienten Anstreicher . . . eingestellt!



Bahnhofs-Gleispläne

Jedes Jahr einmal — im Urlaub — komme ich nach Westdeutschland, und da ich hier in Berlin kaum Gelegenheit habe, nette kleine Bahnhofs-gleispläne zu finden, halte ich dann natürlich die Augen auf und bemühe mich, die Atmosphäre dieser Bahnhöfchen für meine N-Bahn festzuhalten. Eine kleine Auswahl habe ich hier zusammengestellt zum Nutzen und hoffentlich auch zur Freude der MIBA-Leser.

Bei allen Spurplänen handelt es sich um Bahnhöfe, die in Wirklichkeit existieren bzw. bestanden haben. Ich habe mich nicht so sehr an die wirklichen Ausmaße gehalten, denn die Atmosphäre war mir wichtiger. Auch war es mir manchmal infolge Zeitmangels (zu kurzer Zugaufenthalt) nicht immer möglich, alle Einzelheiten festzuhalten. Nachfolgend noch einige Erläuterungen.

Erbendorf Nord — Eslarn — Schwarzenbach a. W. Die Grundform ist hier zwar immer die gleiche, interessant sind jedoch die Variationen. Das Personengleis in Erbendorf hat nur die Länge von 3 Personenwagen (etwa Ci Bay 30 oder Bi 32), das Gleisstück zwischen den beiden Weichen im Gütergleis ist auch in Wirklichkeit höchstens 8-10 m lang. Eslarn ist der Bahnhof, der mich überhaupt veranlaßte, solche Gleisplan-Skizzen zu fertigen. Ich sehe noch heute den mit Stroh beladenen R-Wagen vor der Lagerhalle (7) auf dem verlängerten Hauptgleis stehen, dazu die kurzen Gleise und alles

so eng und gedrängt. Ich bedauerte, diesen Bahnhof auf meiner Anlage nicht mehr unterbringen zu können, denn meine 3. Anlage war damals (1959) gerade fertig geworden. Aber dieser Bahnhof sollte einmal auf meiner Anlage sein und darum die Notizen. Inzwischen sind noch viele weitere Skizzen dazu gekommen, zuvielen, als daß ich sie jemals nachbauen könnte!

Reuth b. Erbendorf (Nebenbahn): ein ganz eigenwilliges Bahnhöfchen, kein Stationsschild, kein Empfangsgebäude, kein Bahnsteig; man steigt auf dem Bahnkörper aus und steht beim nächsten Schritt auf der Straße. Lediglich im Bereich der Endweiche wurde der Straßenrand durch ein paar Bohlen befestigt.

Hölle — vom Bus aus schnappgeschossen. Was mir auffiel: kurze Bahnhofsgleise und zwei Y-Weichen.

Buckow — diesmal etwas aus Berlin, und zwar 1945, 1960 und 1967. Personenverkehr längst stillgelegt, aber der Bahnsteig noch vorhanden. Typisch: nur etwa 2 Personenwagen lang; hier wie auch in Rudow: eine Weiche liegt direkt vor dem Bahnsteig, das Empfangs-„Gebäude“ ist ein flacher Holzbau, das Primitive vom Primitiven.

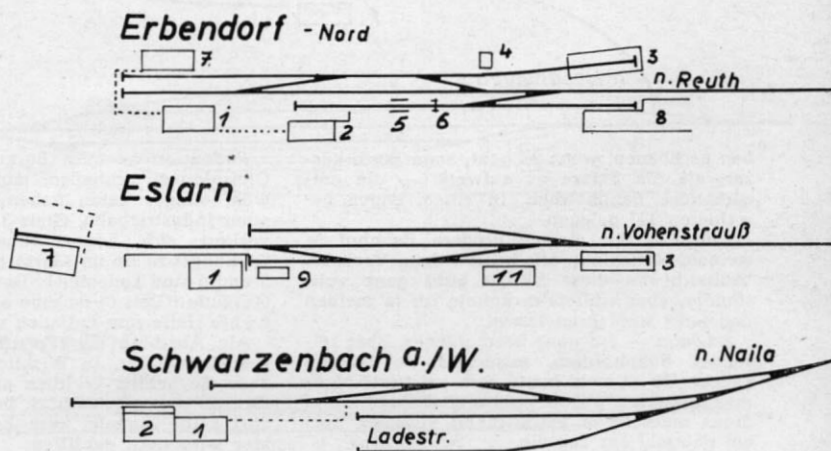
Rudow Ost — noch primitiver, eine Aufschüttung, etwa 1 Personenwagen lang, 1 Stationsschild in der Mitte ... aus!

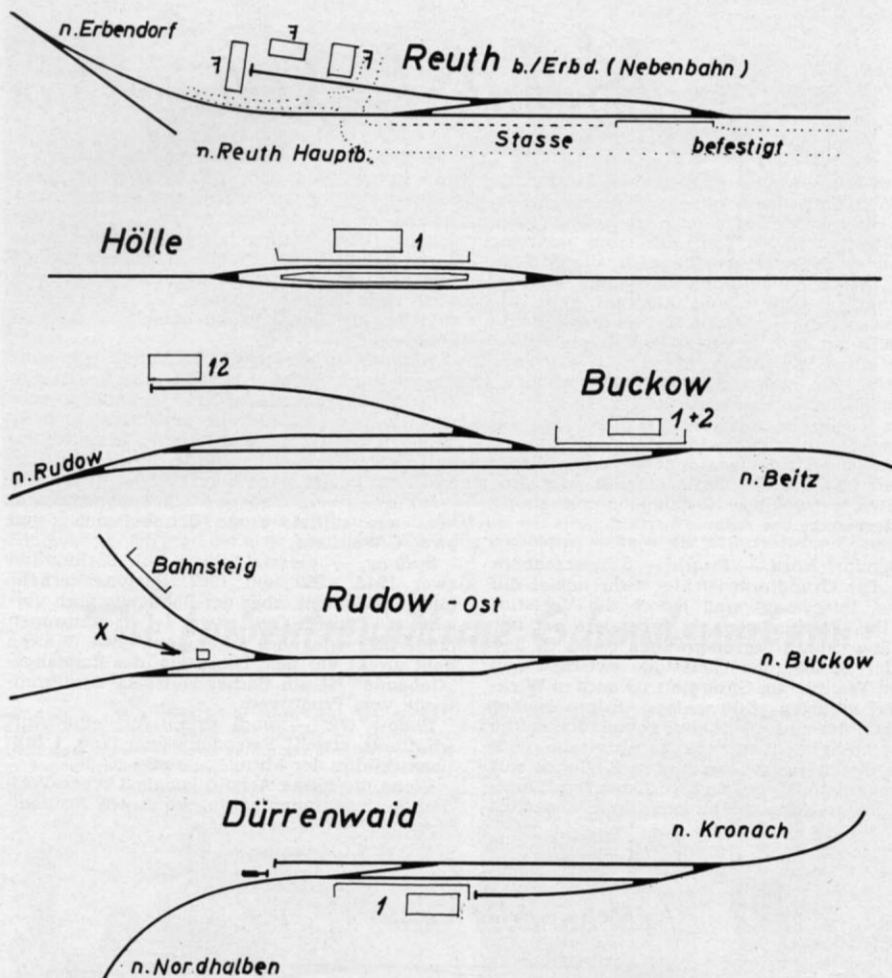
Wenn die Firma Arnold jemals 3 Wege-Weichen herausbringen sollte, werde ich Nordhal-

Legende

(für alle Gleispläne)

- 1=Empfangs-Gebäude
- 2=Güterschupp.
- 3=Lokschuppen
- 4=Tankstelle
- 5=Gleiswaage
- 6=Lademaß
- 7=Lagerhalle
- 8=Laderampe
- 9=G-Wagen als Güterschuppen
- 10=Wasserkran
- 11=Kohlen-bansen
- 12=Fabrik
- 13=Verk.-Kiosk
- 14=Toiletten
- x=Fernsprecher





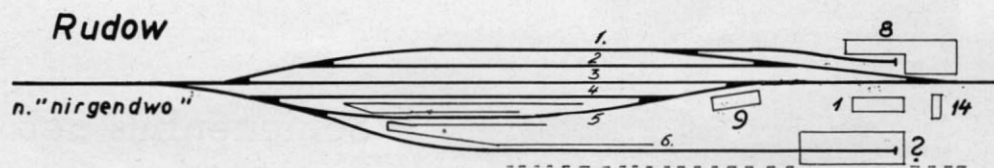
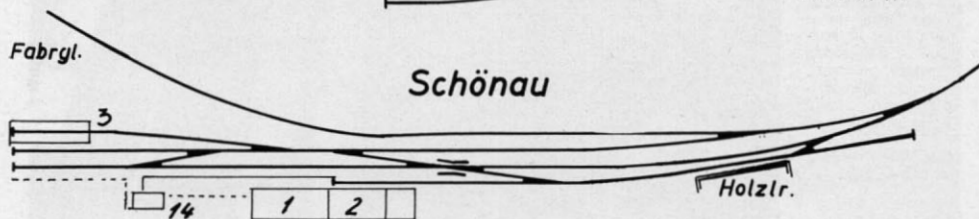
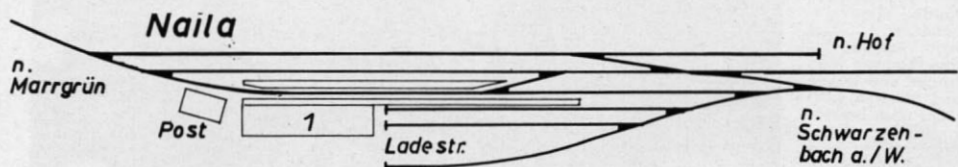
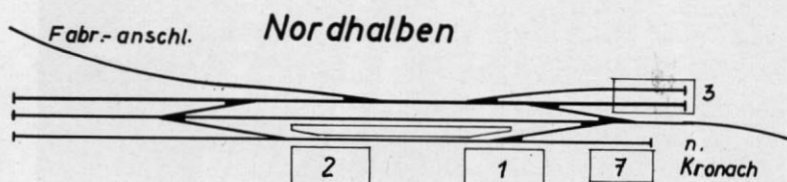
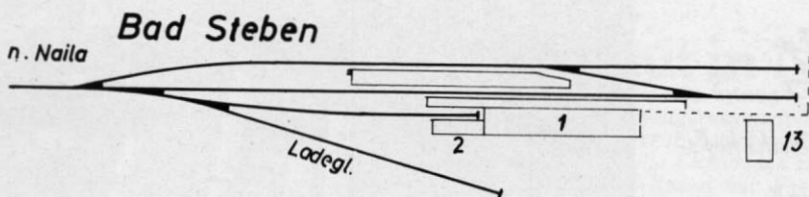
ben nachbauen, wenn es geht; sogar noch kürzer, als die Skizze es aufweist — ein entzückendes Bahnhofchen, in einem engen bewaldeten Tal gelegen.

Naila — der einzige größere Bahnhof in meinem Notizblock, mit beachtlichem Verkehr. Vielleicht ist diese Skizze nicht ganz vollständig, aber schließlich konnte ich ja meinen Zug nicht wegfahren lassen.

Schönaue — ein ganz bescheidenes, aber reizendes Bahnhofchen, tatsächlich so langgestreckt. Ob es wohl heute noch existiert? Mancher Mibahner würde wohl eine D-Zug-Station draus machen; in Wirklichkeit verkehrt dort ein paarmal am Tag ein . . . Schienenbus.

Rudow (siehe auch *Buckow*). — Nach dem Gleisplan zu schließen, muß sich früher dort wohl einiges getan haben; heute Endstation einer Industriebahn. Gleis 3 (als Streckengleis) verliert sich heute ohne Prellbock oder Deckungsscheibe im Märkischen Sand; Gleis 4, 5 und 6 sind Ladegleise. Das mit ? bezeichnete Gebäude (Gleis 6) ist eine allseits offene überdachte Halle zum Entladen von G-Wagen.

Als Abschluß der Verschiebebahnhof eines Industrierwerkes. In Wirklichkeit noch länger, aber die beiden Weichen am Ende des Eselsrückens liegen tatsächlich beieinander; es gibt dort keine Signale, auch kein Abdrücksignal, hier wird noch gepfeifen!



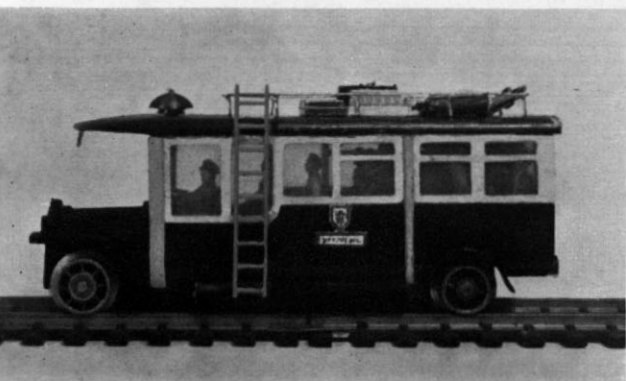
Verschiebebf.

Eselrücken →

Ein Freund von Bahnhofs- und Bahnsteig- hallen

wird seine helle Freude an diesem englischen Kopfbahnhof haben, der einer wirklichen Station — leicht vereinfacht — nachgebaut wurde. „Der“ Erbauer ist . . . eine Frau, namens Vivien Thomson. Man schaue und staune und gehe in sich! Oder noch besser: zu seiner Frau, Braut oder Freundin und halte ihr diese Seite unter die Nase — Pardon! — unter das Näschchen, auf daß sie sich ein Beispiel an Frau Thomson nehmen!

(Aus "Railway Modeller" 1/1968)



Schienenbus der Kgl. Sächsischen Staatsbahn

gebaut in H0-Größe aus 0,2 mm Messingblech von Herrn Schank, Frankfurt. Ein Egger-Motor wirkt mittels Schneckengetriebe auf die hintere Achse. Die Räder sind von Fleischmann, jedoch abgedreht.

Der MBC Kassel baut in N

Dem Vernehmen nach sollen nicht alle Clubmitglieder (inzwischen bereits 24 an der Zahl) von dieser Idee begeistert gewesen sein, aber den Ausschlag gab schließlich und endlich der nur 16 m² große Clubraum („Klein, aber mein . . .!“) und der Umstand, daß Herr Ph. Peter (von dem die prachtvolle S 3/6 auf dem Titelblatt von Heft 8/1965 stammt) sich nebenbei noch mit der N-Bahn befaßte und den begonnenen Bahnhofsteil von Malsfeld dem Club als Grundstock zum Geschenk machte.

Und nun sind wir gespannt, wie die Sache weitergeht. Die Kreuzungsstation Malsfeld ist

vom Thema her schon sehr interessant (wir haben selbst einiges hierüber in Bearbeitung) und verspricht eine originelle Clubanlage zu werden, zumal dem MBC Kassel bei einer örtlichen Besichtigungsfahrt vom Bürgermeister von Malsfeld Orts- und Gebäudepläne und von der Bundesbahn-Direktion Kassel Strecken- und Gleispläne zur Verfügung gestellt worden sind. Hinzu kommen noch unzählige Fotos, die von den Clubmitgliedern an Ort und Stelle gemacht worden sind, denn alle Gebäude – auch die markantesten der Ortschaft – sollen original nachgebaut werden. – Viel Erfolg!

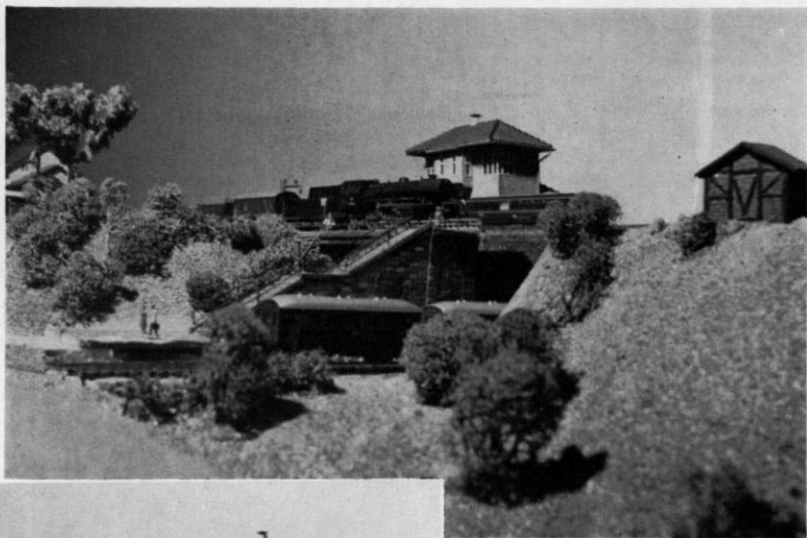
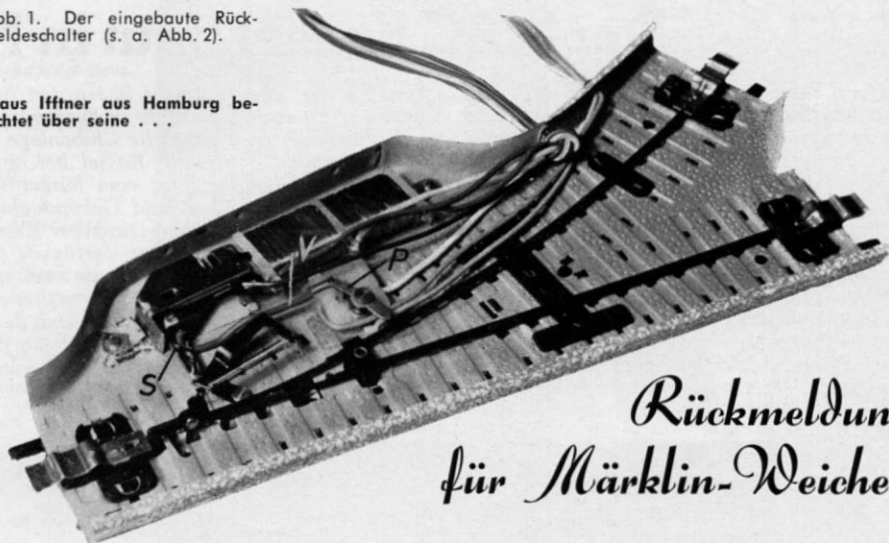


Abb. 1 und 2. Der Bahnhofstorso von Malsfeld in N (wie u. a. die Streichholzsachtel vom Dienst beweist) – beidmalig von Süden (entsprechend dem Vorbild) her gesehen. Der Treppenaufgang soll letztes Jahr im Zuge der Modernisierung der Spitzhacke zum Opfer gefallen sein (leider!). Unten verläuft die Strecke Kassel – Bebra, die oben von der sogenannten „Kanonenbahn“ Waldkappel – Treysa gekreuzt wird. (Demnächst mehr hierüber!).

Abb. 1. Der eingebaute Rückmeldeschalter (s. a. Abb. 2).

Klaus Iffner aus Hamburg berichtet über seine . . .



Rückmeldung für Märklin-Weichen

Gewiß, über dieses Thema ist schon mehr als genug berichtet worden und der Vorschläge waren es gar viele. Aber meine Lösung ist noch nie aufgetaucht und sollte vielleicht doch den MIBA-Lesern zur Kenntnis gegeben werden, zumal es sich um eine über 1 Jahr erprobte und bewährte Ausführung handelt.

Für die Rückmeldung verwende ich die kleinen Umschalter, die in den Märklin-Signalen 7188 für den Lichtwechsel installiert sind (erhältlich unter der Ersatzteilnummer 40 469). Der kleine Schalter kann jedoch nicht ohne weiteres übernommen werden, sondern bedarf einiger kleiner Änderungen, die hauptsächlich aus Abb. 2 hervorgehen. Danach wird auf der Unterseite des Schalters die Zuleitung

gemäß Abb. 3 angelötet. Für den Draht muß eine kleine Rinne entsprechend der Kabelstärke eingefeilt oder eingesägt werden; da der lichte Raum im Weichenkörper sehr knapp ist, muß der Schalter unten vollkommen flach sein.

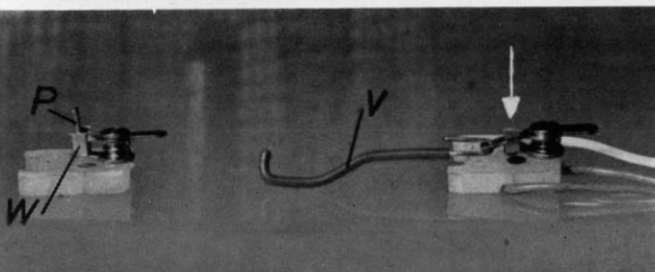
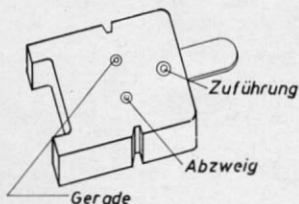
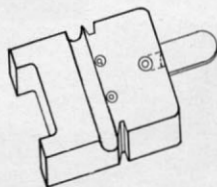
Die Form der Betätigungsstange V geht aus Abb. 2 hervor und ist keineswegs kritisch, da sie durch Verbiegen leicht nachjustiert werden kann. Wichtig ist lediglich die Isolierung des Drahtbügels (wie in Abb. 2 gezeigt).

Bei der Weiche wird nunmehr die Spule aus-

Abb. 2. Links der Original-Schalter aus dem Märklin-Signal. Teil P ist wie bei der Ausführung rechts (s. a. Abb. 1) gerade- bzw. leicht nach unten zu biegen und mit einer Bohrung für die Verbindungsstange V (ca. 3 mm von der Biegekante entfernt) zu versehen. Zum Biegen und Bohren wird der Schaltarm ausgehängt, was leicht möglich ist, wenn man den Teil P über den hinteren Rand der Kunststoffplatte hinausdreht, mit dem Fingernagel den unteren Teil nach unten und den Schaltarm selbst nach oben drückt. Der Schaltarm ist an der vordem gebogenen Kante tunlichst mit etwas Löt-Zinn zu verstärken!

Die senkrecht nach oben gerichteten Wangen W des Schaltarms sind oben um gut 1/2 mm zu kürzen (s. weißer Pfeil), damit kein Funkenprung zum Bodenblech hin entstehen kann. Sicherheitshalber ist die Weichen-Bodenplatte (aus Blech) im ungefähren Umkreis des Schalthebels mit Tesafilm zu isolieren!

Abb. 3



gebaut (durch Lösen der oberen Schraube und nach Entfernen des Abdeckbleches unten). In den Stellhebel S (Abb. 1) — lt. Märklin Winkelhebel — ist ein Loch entsprechend der Stärke der isolierten Schalter-Betätigungsstange S zu bohren. Nach dem Wiedereinsetzen des Weichenantriebs wird der Rückmeldeschalter — nach Einhängen des Drahtbügels S in den Stellhebel — mittels UHU-plus be-

festigt; die Lage geht aus Abb. 1 eindeutig hervor. Wenn der UHU-plus Klebstoff anzu-
ziehen beginnt (etwa nach einer Stunde), ist es ratsam, nochmals das sichere und leichte Funktionieren der Rückmeldemechanik zu überprüfen. Ganz besonders ist darauf zu achten, daß der Umschalter in den Endstellungen tatsächlich jeweils auf einem der Pole steht.
Kl. Iffner, Hamburg



Abb. 1

Die schräg ausgemauerten Bögen (— durch die Stadt . . .) erinnern stark an das Beispiel Essen (s. Seite 113) und auch sonst sind ein paar nette Anregungen enthalten (s. a. nächste Seite).



Abb. 2

Von seiner 20. Anlage..

. . . sollen diese Bilder stammen; sie soll 6 m² groß sein, einen 7gleisigen Bahnhof besitzen und verlegt sollen 30 m Gleis und 24 Weichen sein. Leider konnten wir die Unterschrift des Briefes nicht entziffern und eine Adresse war auch nicht angegeben. Der Einsender möge sich bitte melden und alle unsere Mitarbeiter werden bei dieser Gelegenheit nochmals gebeten, unbedingt auf dem Begleitbrief die volle Anschrift deutlich anzuführen! Bitte!



Abb. 3. Ein weiteres Motiv von der unbekannten H0-Anlage. Im Stadtgebiet wird offenbar viel gebaut und gebuddelt und auch ansonsten geht es arg eng zu.

Ab sofort lieferbar:

MIBA-Band XIX/1967

kompl. gebunden z. Preis von

41.50 DM (incl. Mehrwertsteuer)

+ 1.50 DM Versand und Porto

MIBA-Einbanddecke

Band XIX/1967

in Grün mit Goldprägdruck

2.50 DM (incl. Mehrwertsteuer)

+ —.60 DM Versand und Porto

Preisbeispiele aus unserem Sonderangebot

Bausatz Nr. 5: Eisenloser NF-Verstärker, Ausgangsleistung 4 W, Betriebsspannung 12 V

gedr. Schaltung dazu, gebohrt, Maße 135 x 55 mm

Transistoren- und Dioden-Sortiment TRAD 1

30 St. Transistoren in Metallgehäusen und 10 St. Miniaturdioden

Die DM-Preise sind incl. Mehrwertsteuer. Der Versand erfolgt per Nachnahme.

Bitte fordern Sie kostenlos und unverbindlich Kataloge an:

EUGEN QUECK

Ing.-Büro, Elektro-Rundfunk-Großhandel

85 Nürnberg/BRD, Augustenstraße 6, Telefon 0911/46 35 83

8810 Horgen/Schweiz, Bahnhofstraße 5, Telefon 051/82 19 71

DM 13.25 sfr. 15.90

DM 3.50 sfr. 4.30

DM 2.90 sfr. 5.75

