

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

1948-1968
20 Jahre MIBA



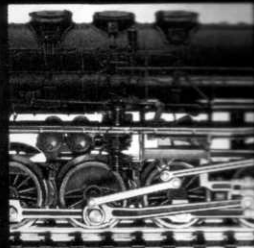
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XX
1. 11. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

**WIR
FLEISCHMANN**

bieten Ihnen
weit mehr
als Sie erwarten!



FLEISCHMANN
international

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 14/XX

1. Bunte Seite (Im Fachgeschäft . . . ; Echo 20 Jahre MIBA)	727	10. Radisolierung à la Sandig	745
2. Lok-Verbesserungen (Wenn man's genau nimmt . . .)	728	11. Von „Lindental“ nach „Blumenau“ (H0-Anlage Illmer)	746
3. Lichtsignal-Schaltung (Rangierlok kann an Hp0 + Sh1 vorbeifahren)	732	12. Kran-Stromversorgung	748
4. Endlich ein Platz für die N-Anlage . . .	735	13. Die Bietschtalbrücke (BZ)	750
5. Bisheriges aus „Wildenranna“ (mit Streckenplan)	736	14. Münchner Zentral-Stellwerk in H0	758
6. 20 Jahre Modellbau: Triebwagen-Modelle	738	15. BBB (Beatbodenbahn)	759
7. Signalbrücke oder Fußgängerbrücke?	741	16. „Silberlinge“, deren Länge „goldrichtig“ ist	760
8. Puko-Weichenbau	742	17. Es klappert die Mühle am „Pseudo“-Bach . . .	762
9. Die Minitrix BR 01 (Neuheiten-Besprechung)	744	18. 2 Streckenplan-Entwürfe	764
		19. Postwagen der Kaiserlichen Deutschen Post — BZ in H0 und N	766
		20. Kein Zirkus . . .	767

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

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

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

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

► Heft 15/XX ist spätestens am 30. 11. 68 in Ihrem Fachgeschäft ◀

Im Fachgeschäft eingetroffen ...

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

FALLER: Schreinerei 267, Stellwerk Darmstadt 126 und Schorndorf 125 in H0 (sämtliche 4/XX)

FLEISCHMANN: Fleischmann-Bautips (jetzt als Ringbuch mit den bisher veröffentlichten Bautips erhältlich).

KIBRI: Bogenbrücke mit Vorflutbrücken 7628 (4/XX)

VOLLMER: N-Stadthäuser 7720, 7721, 7722 + 7723 (sämtliche 5/XX)

Stichtag: 21. 10. 68

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)



Das Titelbild:

Die Bietschthalbrücke

in etwas abgeänderter (gerader) Form als wohlgeklungenes H0-Modell des Herrn L. Nawrocki, Schwaikheim. Von der Original-Bietschthalbrücke bringen wir auf den Seiten 750—757 einen Bauplan.

Das Echo auf 20 Jahre MIBA

Seit dem Jubiläumshft Nr. 12/68 sind inzwischen einige Wochen vergangen und noch immer treffen täglich Briefe und Karten mit Grüßen und Glückwünschen ein. Und nachdem gar viele Gratulanten die Gelegenheit benutzen, gleich noch private oder allgemeine Modellbahnprobleme zu unterbreiten, ist es uns einfach unmöglich, diese Postflut auch nur einigermaßen zu meistern. Man erwarte also bitte keine persönliche und individuelle Antwort (so gern ich dies auch tun würde), aber es fehlt uns nicht nur die Zeit, sondern auch das Personal dazu. Ich danke daher auf diesem Weg allen Gratulanten für die netten und anerkennenden Worte, die gut tun und jene Enttäuschung vergessen lassen, ohne die es nunmal im Leben nicht abgeht. Soweit in den Briefen allgemein interessierende Dinge angeschnitten sind, werden wir den einen oder andern Punkt per Gelegenheit in den Heften behandeln.

Durch das Echo, das das 20jährige MIBA-Jubiläum im In- und Ausland gefunden hat, wollen wir keineswegs „übermütig“ werden, sondern weiterhin unser Bestes tun und geben, auf daß uns der Erfolg treu bleiben möge!

In diesem Sinne nochmals heißen Dank und weiterhin gute „Fahrt ins Blaue“ mit „unsere“ Miniaturbahnen!

Ihr WeWaW

trix vereinigte spielwarenfabriken ernst voelk k.g. nürnberg kreulstr. 40

Sehr geehrter Herr Weinstötter,

20 Jahre MIBA — eine wirklich anerkennenswerte Leistung und, neben dem Feiern, natürlich auch ein Grund Rückschau zu halten. Die überreichte TRIX EXPRESS-Lok aus dem Jahre 1948 und die MINI TRIX-Lok aus dem Jahre 1968 sind wohl die richtigen Partner, um die Entwicklung zu symbolisieren, die das Modellbahnwesen in diesen 20 Jahren genommen hat. Ihre Zeitschrift und vor allem auch Ihre persönliche Arbeit haben einen maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung.

Zwischen der MIBA als dem Sprachrohr der Modelleisenbahner und der Industrie gab es oft hitzige Debatten, aber wohl nicht weniger oft auch verständnisvolle Übereinstimmung über das Problem Modellbahn als Hobby und Spielzeug. Es war eine Zeit des gegenseitigen Gebens und Nehmens, und wir dürfen der Hoffnung Ausdruck geben, daß dies auch weiterhin so bleiben wird.

So wünschen wir Ihnen, sehr geehrter Herr Weinstötter, der MIBA und allen Ihren Mitarbeitern noch viele gute Jahre erfolgreichen Schaffens für und mit der Modelleisenbahn.

TRIX
Vereinigte Spielwarenfabriken
Ernst Voelk KG.



Abb. 1. Zum Vorbild genommen: die BR 38 2153 mit Wannentender

(Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Wenn man's genau nimmt:

von Klaus Gerke, Soest/Westf.

Lok-Verbesserungen

Modellbahner sind friedliche Menschen — sie tragen alle ihr gerüttelt Maß an Problemen mit sich herum und sind im Grunde große Dulder. Schließlich könnten sie ja auch auf die Idee kommen, mit Mao-Plakaten nach Göppingen zu ziehen, weil man dort die gute, alte 74 partout nicht für Zweileiter-Gleichstrom bringt oder in Nürnberg den Maßstab 1 : 87 durch Fenstereinwerfen zu erzwingen suchen oder für eine einheitliche Kupplung mit einem Sitzstreik am Plärrer zu protestieren. Nein, Modellbahner sind friedlich und freuen sich ihres Lebens und der guten Zeiten, die ihnen eine solche überreiche Fülle an Modellen beschert.

Wenn es aber doch hier und da zu hitzigen Debatten zwischen ihnen kommt, dann liegt es meistens daran, daß sich die Geister scheiden in zwei Hauptgruppen: Die einen sind die Modellbahner, die einen möglichst vordildgetreuen Fahrbetrieb haben möchten, die anderen, an Zahl weit weniger, sind Modellbauer, die ihre Freude an möglichst genauen Modellen suchen. Seltsamerweise sind diese übrigens nur bei der Bahn so selten, bei den übrigen Verkehrsträgern zu Lande, zu Wasser und in der Luft sind sie weitaus häufiger zu finden. Sofern die Modellbauer nun langjährige MIBA-Leser sind — und wer wäre das nicht? — sind sie alle doch wohl von WeWaW geimpft. Sein Modell des Verschlagwagens Altona, um nur eines zu nennen, war damals der Beginn einer neuen Ära im Eisenbahn-Modellbau und richtungsweisend für den hohen Stand, auf welchem unsere herrlichen Industrie-Modelle heute sind. Somit ist es WeWaW's „Schuld“, wenn wir heute einen strengen Maßstab anlegen, denn er hat den Zehntelmillimeter kreiert und vielen erst die

Augen geöffnet für die Möglichkeiten auch im kleinen Maßstab, und damit uns allen erst die rechte Freude am Modell gegeben. Es war wirklich ein glücklicher Zufall, daß hier ein Modellbauer und ein Journalist in einer Person sich vereinigten. Dafür ist die große MIBA-Gemeinde, ob bewußt oder unbewußt, doch sehr dankbar, und ich finde, gerade im Jubiläumsjahr der MIBA sollte man das ruhig einmal erwähnen.

Diese Zeilen mußte ich vorausschicken, weil ich nicht in den Verdacht kommen möchte, einer der vielen Kritiken an schönen Modellen eine weitere hinzuzufügen. Ich möchte mit meinen Bildchen den Modellbauern lediglich zeigen, daß man mit WeWaW's Zehntelmillimeter-Umkehrkontrolle noch einiges machen kann.

Märklin- und Liliput-P8

Die Modelle der P8 sind — um es nochmals zu betonen — von Haus aus durchaus bestens, nur eben — wer will, der kann! Es ist kein Geheimnis, daß bei der Märklin-Lok das Innenleben besser und diese Maschine zugkräftiger ist; ich habe aber dennoch die Liliput P8 für die Verschönerungskur gewählt, denn einmal ist der Kessel-Durchmesser bei Märklin etwas zu groß (Abb. 2), dann gefiel mir auch das zierlichere Fahrwerk bei Liliput und die richtigere Anzahl der Speichen bei den Treibrädern besser.

Doch nun zu den „Feinkorrekturen“ im einzelnen:

Gehen wir vom Hauptmaß aus, wie ich es nennen möchte: von der Kesselmitte über Schienenoberkante = 31 mm. Alles andere ist Relation und kann von einem guten P8-Foto, besser natürlich aus der MIBA-Zeichnung in



Abb. 2. Die Märklin-P 8. Der Tender ist maßstäblich; daher zeigt der Vergleich mit Abb. 1, daß Kessel und Führerhaus zu hoch sind, wodurch die Märklin-P 8 zu kurz wirkt.

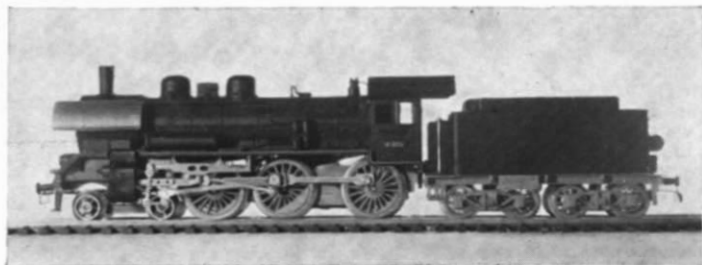


Abb. 3. Die etwas besser proportionierte Original-Liliput-P 8, deren Kessel und Führerhaus aber ebenfalls eine Idee tiefer gesetzt werden müssen (s. Abb. 5).

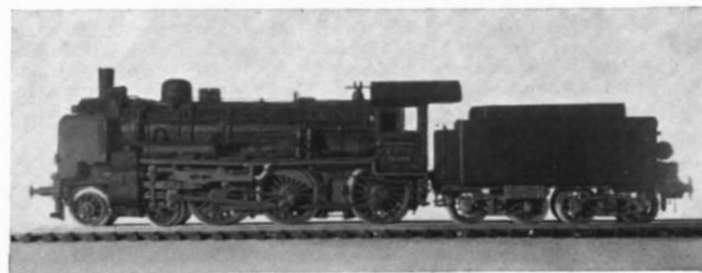


Abb. 4. Die vom Verfasser „in die Kur genommene“ Liliput-P 8 in der Ursprungsausführung mit vorn liegendem Dampfdom (ohne Speisedom), ohne Führerhaus-Dachaufsatz und mit den früher üblichen Windleitblechen.

Abb. 5. Der Unterschied in der Kesselhöhe ist zwar minimal, aber dennoch merkbar. Links die Original-Liliput-P 8, rechts mit etwas tiefer gesetztem Kessel und Führerhaus.

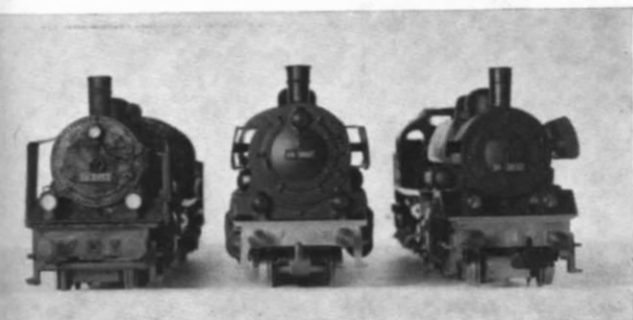
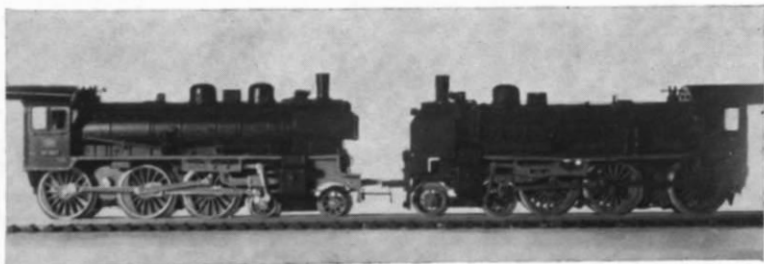


Abb. 6. Ein weiteres Vergleichsbild; von rechts nach links: Liliput-P 8, Märklin-P 8, verbessertes Liliput-Modell mit tiefer gesetztem Kessel.

Heft 8/1953 (so man es u. sie hat) entnommen werden. Abb. 5 läßt erkennen, daß der Unterschied in der Höhe zwar minimal, aber doch gut zu sehen ist und dem Aussehen des Modells nur zugute kommt. Wie man den Kessel tiefer bekommt, dafür gibt es keine Patentlösung; ich habe schon eine ganze Reihe Loks tiefer gelegt, irgendwie klappt es immer. Man muß halt aus dem zähen Fleisch des Kunststoffes oder Metalles herauschneiden, sägen, bohren, feilen, bis alles paßt. Daß dabei einige Stellen so dünn werden, daß sie nur mit Papier überdeckt werden können, sollte keinen mutlos machen, denn UHU-plus und eine Lack-schicht machen alles wieder bombenstabil.

Aber auch derjenige, welcher diese Mühe nicht für lohnend hält, kann noch verschiedene Änderungen anbringen, natürlich vor allem die ausgezeichneten Einzelteile von Heinzl (oder neuerdings Merker + Fischer) vom Handrad an der Rauchkammer bis zu Laternen, Lichtmaschine, Läutewerk usw.; auch die maßstäblichen Federpuffer stehen der Lok nicht schlecht. Außerdem kann man noch manche Rohrleitung auf dem Kessel plastisch verlegen und auch dem Fahrwerk mehr Beachtung schenken: größere Laufräder (ϕ wie Tenderräder), Schutzblech über den vorderen Laufachsen; auch hier Leitungen und Armaturen (Heinzl) verlegen und nicht vergessen,

daß auch die Lokräder Bremsen haben!

Vielleicht benötigt man später noch eine weitere P 8 im Umlaufplan seiner Anlage; deshalb sollte man daran denken, daß diese Loks in den langen Jahren ihrer Beschaffung Änderungen unterworfen waren und auch diese andeuten. So zeigt sich z. B. meine Lok in der Ursprungsausführung mit vornliegendem Dampfdom, ohne Speisedom und Führerhaus ohne Dachaufsatz (einfach rund gefeilt). Bellingrodt-Fotos helfen hier weiter.

Zum Schluß noch einen Geheimtip: Wer den Kessel seines Modells ohne Schwierigkeiten tiefer setzen möchte, kann den Antrieb auch in den Tender verlegen, er kann sogar die P 8 mit dem 3-achs. pr. Fleischmann-Tender antreiben. Auch das hat es gegeben (einen dreiachsigen P 8-Tender), Bellingrodt kann es beweisen!

Fleischmann-G 8'

Auch bei der Fleischmann-G 8' (BR 55) habe ich den Kessel entsprechend dem Vorbild (Abb. 9) tiefer gesetzt (siehe Vergleichsfoto Abb. 7). Darüber hinaus veränderte ich das Modell gemäß Abb. 9 in eine 55 2903 (zusätzlicher Speisedom, Tonnendach, Tender usw., siehe Abb. 8). Derzeit ist eine G 8' mit Laufachse (BR 56, DR-Umbau) im Werden, sowie eine G 10.

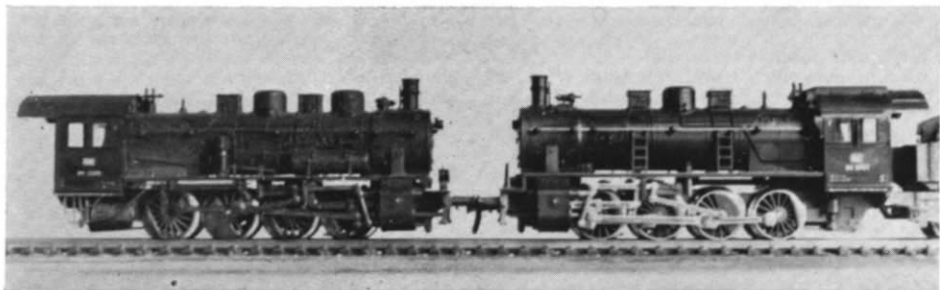


Abb. 7. Zweimal BR 55: rechts das Original-Fleischmann-H0-Modell im Maßstab 1 : 85, links die Version als 55 2903 fast 1 : 87.

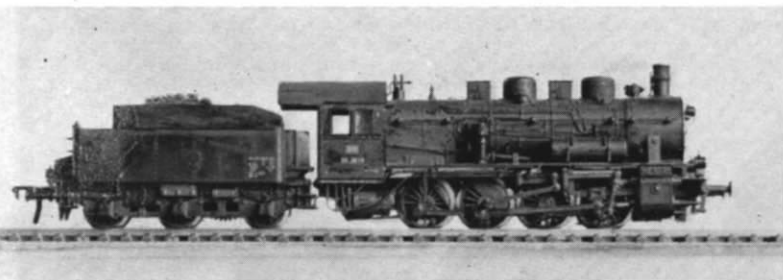


Abb. 8. Das verbesserte und zugleich als BR 55 2903 umgemodelte Fleischmann-Modell.

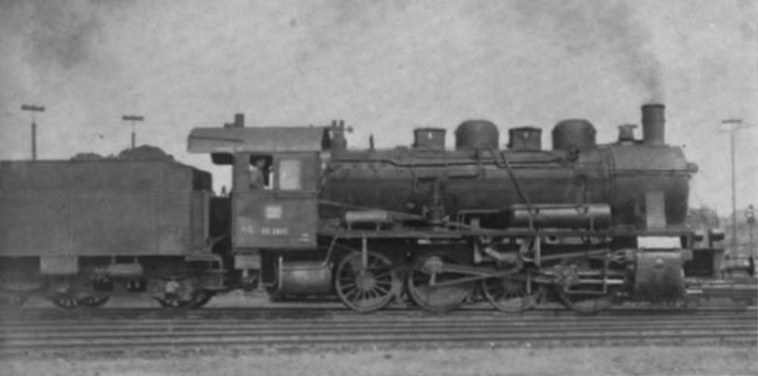
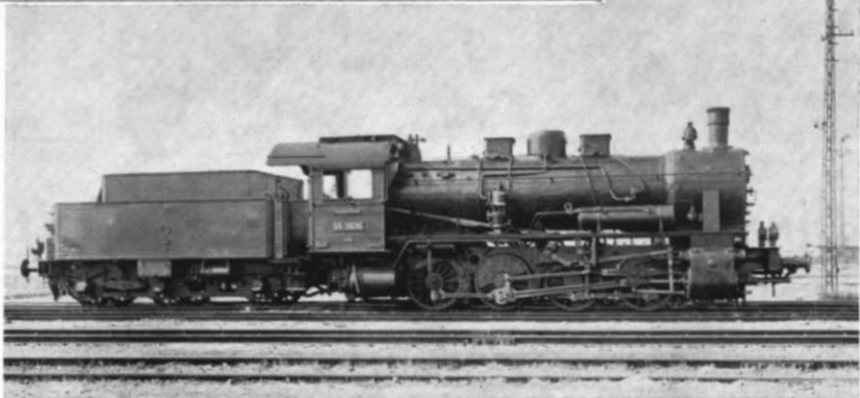


Abb. 9. Preußische G 8.1 (BR 55 2903) im Vergleich zur ...

Abb. 10. ... BR 55^{1/2}, die dem bekannten Fleischmann-Modell entspricht.



Trix-S 3/6

Der Vergleich der Trix-S 3/6 mit der von Tenshodo ist sehr aufschlußreich. Selbst wenn man berücksichtigt, daß die Trix-Lok die Bauart mit dem neueren, etwas dickeren Austauschessel zum Vorbild hat (BR 18^a), ist sie doch entschieden zu hoch, denn die Schornstein-Oberkante sollte in jedem Fall gleichhoch sein (Profil). Vielleicht lassen sich die Herren von Trix noch dazu überreden und bauen ein neues, zierliches Fahrgestell für die S 3/6. Auf dem jetzigen 01-Fahrgestell bleibt die Lok ein Kompromiß. Die Größe wird auch sehr deutlich im Verhältnis der Lok zum Tender. Zwar haben beide S 3/6 verschieden große Tender, die 18^a (Trix) den bayer. 2'2" T 31.7; LÜP = 9242 mm (zum Vergleich: der sehr

große Tender — 5 Achsen — der 05: LÜP = 8875 mm!) und die 18^a (Tenshodo) den 2'2" T 26.4; LÜP = 7751 mm. Nun müßte man theoretisch beide Tender gegeneinander austauschen können, so wie es im Großbetrieb auch der Fall war. Das geht mit der Tenshodo-Lok, wenn man den Trix-Tender etwas tiefer setzt (auf Abb. 13 steht der Tender neben dem Gleis: die Höhe paßt jetzt!); macht man aber die Gegenprobe, dann erschrickt man doch, wie hoch die Trix-Lok ist (Abb. 12)! In diesem Fall handelt es sich wirklich nicht mehr um Zehntel-, sondern um einige ausgewachsene Millimeter.

Das wär's, worauf ich einmal aufmerksam machen wollte. Wer's genau nimmt (wie ich) wird wissen, worauf es mir ankam, die andern mögen sich die Freude an ihren Miniaturfahrzeugen nicht verderben lassen!

Abb. 11. Maßstabsvergleich zwischen einer Trix-S 3/6 und einer S 3/6 von Tenshodo (Fulgurex) im Maßstab 1 : 87.



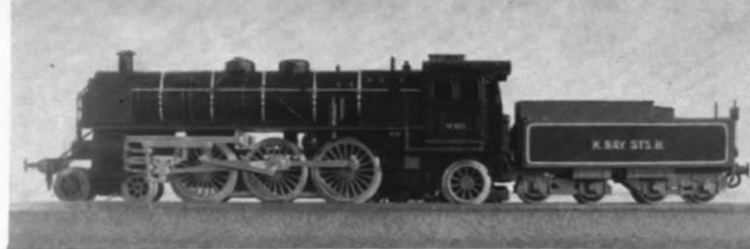


Abb. 12. Gegenprobe: Trix-S 3/6 mit Tenshodo-Tender (bay. 2'2 T 26,4).

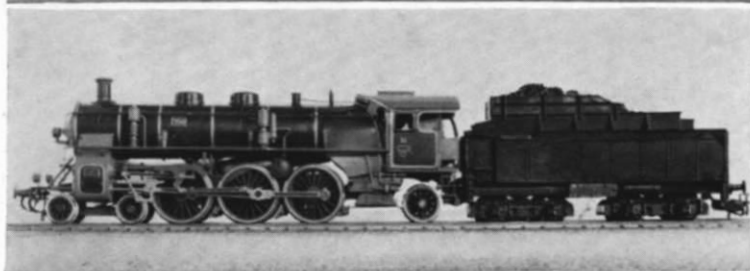


Abb. 13. S 3/6 von Tenshodo mit Trix-Tender (bay. 2'2 T 31,7), einem der längsten deutschen Tender.

Eine nützliche Lichtsignal-Schaltung

(Die Rangierlok kann bei Hp0 + Sh 1 durchfahren!)

Seit einigen Jahren bin ich nun schon eifriger MIBA-Leser, aber leider entdeckte ich bis heute noch keine Schaltung für ein kombiniertes Haupt-Gleissperr-Lichtsignal, bei welcher die Rangierlokomotiven bei der Stellung Hp0 + Sh1 (Zughalt, Rangierfahrt erlaubt) durchfahren können und die übrigen Loks trotzdem halten. Was blieb mir also anderes übrig als in den sauren Apfel zu beißen und mir selbst den Kopf zu zerbrechen. Aber keine Angst, er ist heil geblieben und es war auch gar nicht so schlimm. Dies nur nebenbei für diejenigen, die eine gewisse Scheu vor dem Entwickeln von elektrischen Schaltungen haben. Sehen Sie nun selbst, was bei meiner Knobelei herauskam.

An Material habe ich benötigt: zwei SRK's, ein Relais mit einem Umschaltkontakt, ein doppelpoliger Handumschalter (oder ein entsprechendes Relais) und Auslösemagnete für die SRK's an jeder Rangierlok.

Es ist wohl selbstverständlich, daß die Schutzgas-Rohrkontakte beide in der gleichen Richtung liegen müssen (vergl. auch Artikelserie über SRK's in den Heften 11 und 14/64 bzw. 2, 3 und 10/66). Soll nun eine Rangierabteilung das Signal passieren, wird es mit dem Schalter S auf Stellung „Rangierverbot aufgehoben“ geschaltet. Über den Kontakt d des Schalters wird gleichzeitig Spannung an die SRK's gelegt. Überfährt eine Rangierlok den Kontakt A, dann wird über das Relais Rel. Fahrstrom an die Abschaltschaltung gelegt und sie kann ungehindert durchfahren. Eine Lok ohne Betätigungsmagnet bleibt jedoch auf

dem isolierten Abschnitt stehen, da sie den SRK nicht betätigen kann. Hat die Rangierlok die Trennstelle durchfahren, wird der Strom durch SRK B wieder abgeschaltet. Hat man für S ein Relais verwendet, so kann es durch den Impuls von dem SRK ebenfalls wieder in die Ausgangsstellung gebracht werden*, sonst muß man das Signal halt von Hand wieder auf Hp00 stellen. In beiden Fällen wird

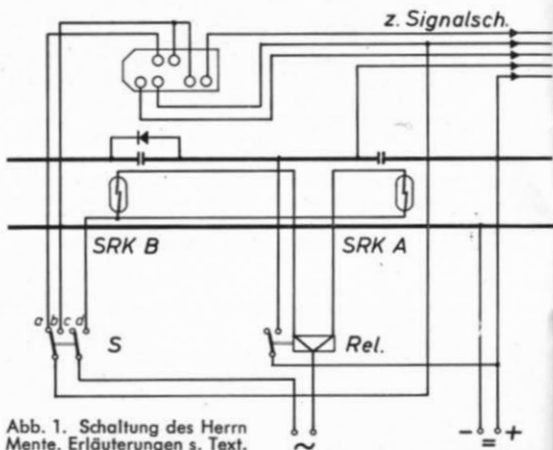


Abb. 1. Schaltung des Herrn Mente. Erläuterungen s. Text.

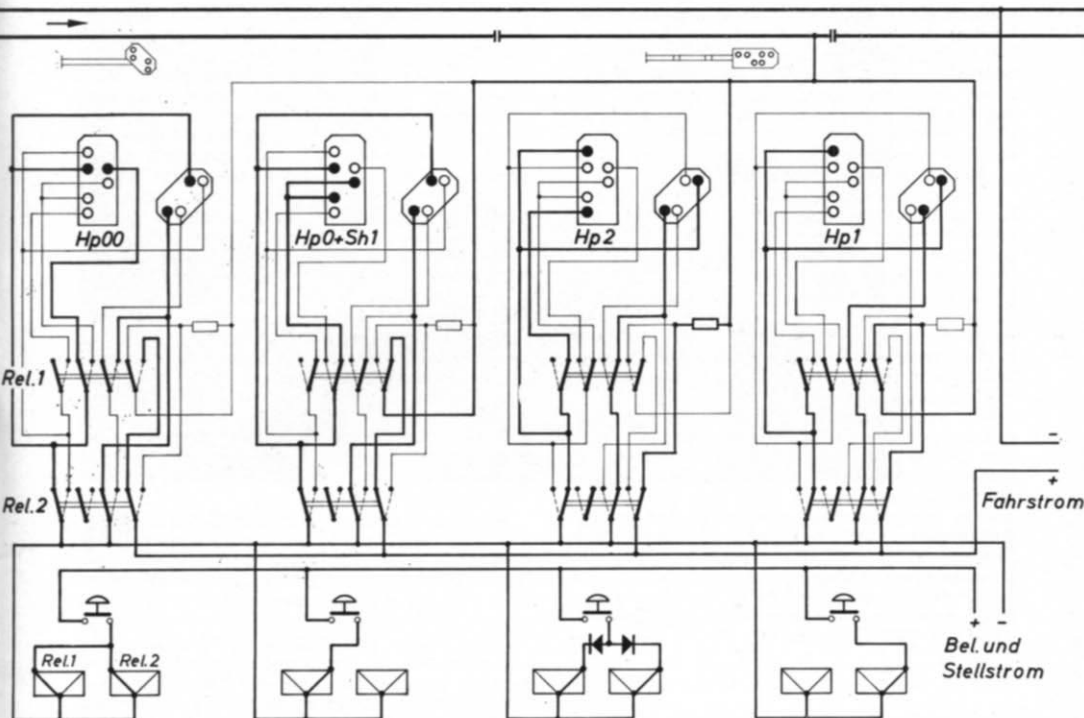


Abb. 2. Unsere Schaltung zur Vermeidung der Haken, die gleichzeitig noch die richtige Ausleuchtung aller Signalbilder des Haupt-Sperrsignals samt zugehörigem Vorsignal beinhaltet. Der Schaltplan wurde gleich viermal nebeneinander gezeichnet — für jedes Signalbild mit den entsprechenden Relaisstellungen extra. Die augenblicklich stromführenden Leitungen sind dick ausgezogen. Die Rückführleitungen für den Beleuchtungsstrom der Signale wurden, der Übersichtlichkeit halber, nicht mit eingezeichnet. Die genaue Anschaltung der Relaispulen ist in den Abb. 3 und 4 wiedergegeben.

jedoch gleichzeitig mit dem Wechsel des Signalbildes die Stromzufuhr zu den SRK's unterbrochen. Das ist wichtig, denn sonst würde ja eine zurückkehrende Lok über SRK A die Abschaltstrecke wieder an die Fahrspannung legen und ein Zug oder eine Rangierabteilung könnte später bei geschlossenem Signal einmal durchfahren.

Eine irrtümlich falsche Schaltung des Signalbildes ist nicht möglich, da die rechte rote Lampe und die beiden weißen nur eingeschaltet werden können, wenn die linke rote Lampe brennt, denn sie bekommen ihren Strom von der Zuleitung eben dieser Lampe.

W. Mente, Hamburg

* Wir haben bei diesem Punkt gewisse Bedenken, da das Relais seinen „Saft“ dann selbst abschaltet. Wenn die Kontakte c-d nicht als Endabschaltkontakte gebaut sind, besteht die Gefahr, daß das Relais nicht vollständig in die andere Stellung umschaltet.
D. Red.

Anmerkung der Redaktion:

Über Schaltungen von Lichtsignalen mit entsprechender Zugbeeinflussung ist in der MIBA in der Tat bis jetzt sehr wenig geschrieben worden. Die hier aufgezeigte Schaltung hat zwar einige „Haken“ aber, wenn man bedenkt, daß sie von einem 14-jährigen Leser stammt, kann man nur den Hut ziehen. „Der Nachwuchs ist am Marschieren!“, würde Jürgen von Manger sagen. Früh krümmt sich eben, was ein echter Modellbahner werden will.

Die „Haken“, von denen wir sprachen, sind die: Nehmen wir an, ein Zug fährt in den Bahnhof ein und hält vor dem geschlossenen Signal. Die Zuglok soll abgekuppelt werden und ins BW fahren. Wir stellen das Signal auf Hp0 + Sh1 und warten und warten und warten und ... nichts rührt sich, denn die Zuglok hat ja keinen Auslösemagneten, der den Fahrstrom über den SRK zuschalten kann.

Noch einen anderen kleinen Schönheitsfehler hat die Schaltung: Führt eine Rangierlok bei Halt zeigendem Signal auf dem Gleis, so hält sie vorschriftsmäßig. Wird das Signal dann auf „Rangierverbot aufgehoben“ gestellt, rührt sich wieder nichts, da der Fahrstrom auch in diesem Fall über SRK A eingeschaltet werden muß. Die Lok ist aber schon vorher dran vorbeigefahren.

Wir haben versucht, die vorliegende Schaltung so zu verändern, daß die zuvor genannten Mängel nicht mehr auftreten. Dabei fiel auch gleich noch die richtige Ausleuchtung der vier möglichen Signalbilder mit an (Abb. 2). Lassen Sie sich aber durch die vielen Strippen nicht verwirren, es ist alles halb so wild, da wir die einzelnen Schaltsituationen in der jeweiligen Funktionsstellung dargestellt haben und deshalb die Schaltung praktisch viermal erscheint.

Wir verwenden zur Schaltung der Signalrelais ebenfalls SRK's, die wir jedoch wegen der besseren Übersicht nicht eingezeichnet haben; sie liegen elektrisch gesehen, parallel zu den Tastern in den Abb. 3 u. 4. Wir sind davon ausgegangen, daß alle Rangierloks Auslösemagneten besitzen, die quer zum Gleis befestigt sind, die Streckenloks dagegen Längsmagnete haben.

Zur Anordnung der SRK's: Vor dem stromlosen Abschnitt — in Fahrtrichtung gesehen — liegt ein SRK (nennen wir ihn 1) quer zum

Gleis, dahinter je einer in Quer- und in Längsrichtung (2 und 3). SRK 1 liegt parallel zum Taster für Hp0+Sh1 (Abb. 3 u. 4), SRK 2 und 3 liegen parallel zur Taste Hp00. Man könnte an ihrer Stelle auch einen Gleiskontakt verwenden, da beide Arten von Loks das Signal ja wieder auf Halt stellen müssen.

Schauen wir einmal, was passiert, wenn eine Zuglok auf ein Halt zeigendes Signal zufährt: voilà, sie hält ganz treu und brav. Stellen wir es nun auf „Rangierfahrt erlaubt“, weil die Lok z. B. ins Bw fahren soll, dann fährt sie munter los und entschwindet uns'ren Blicken. Was passiert jedoch, wenn eine Rangierlok auf das Signal zufährt? Sobald sie SRK 1 überfährt, geht das Signal auf Hp0+Sh1 und sie kann ebenfalls durchfahren. Falls ein anderer Zug gerade die Fahrstraße kreuzt, wenn die Rangierlok über den SRK fährt, darf das Signal natürlich nicht in Frei-Stellung gehen. Hier ist durch eine entsprechende Kopplung der Signale dafür Rechnung zu tragen. Hat die Rangierlok vor dem Signal halten müssen, so muß es von Hand auf Hp0+Sh1 gebracht werden.

Noch ein paar Worte zur Schaltung der Signalbilder: Um sie alle vier zeigen zu können, sind zwei Doppelspulenrelais erforderlich. Jedes Relais kann bekanntlich zwei unterschiedliche Lagen einnehmen; bei zwei Relais ergeben sich dann vier verschiedene Kombinationen, welche wir ja gerade benötigen.

Über die bei der Signalausleuchtung nicht benutzten Umschaltkontakte der Relais kann der Fahrstrom geschaltet werden. Bei der Stellung Hp00 ist die Abschaltstrecke stromlos, bei Hp1 und Hp0+Sh1 wird der Fahrregler zugeschaltet und bei Stellung Hp2 wird der Fahrstrom über einen zusätzlichen Widerstand zugeführt.

Den genauen Anschluß der Relaispulen sehen Sie in Abb. 3 u. 4. Hat man zweipolige Drucktaster zur Hand, läßt sich die Schaltung nach Abb. 4 ausführen. Als Stellstrom kann dann Wechselstrom dienen. Der zweipolige Schalter ist erforderlich, um die Spulen zu entkoppeln. Da er aber unter Umständen schwer zu beschaffen ist (und wenn man sich ihn nicht selber bauen will), haben wir in Abb. 3 eine Variante entwickelt, bei der die Trennung der Spulen durch zwei Dioden erfolgt (z. B. BA 100, BY 100, BY 104 o. ä.). Bei dieser Anordnung muß zur Schaltung der Spulen jedoch Gleichstrom verwendet werden.

Falls die Verdrahtung genau nach unserem Schaltbild vorgenommen wurde und die Signale nicht die richtigen Signalbilder zeigen sollten, so ist nur die Schaltstromzuführung umzupolen.

In Abb. 2 ist für Beleuchtungs- und Stellstrom eine einzige Stromquelle vorgesehen. Dies ist aber nur möglich, wenn die Lämpchen und die Relais dieselbe Betriebsspannung aufweisen, sonst ist für die Beleuchtung ein gesonderter Trafo zu verwenden (z. B. bei Signalen mit Mikro-Birnen).

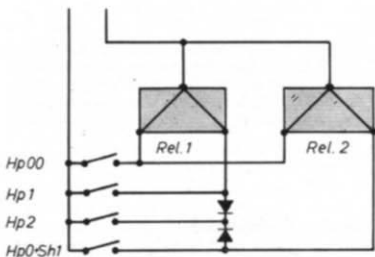
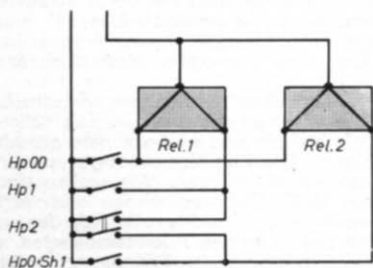


Abb. 3. So müssen die zwei Doppelspulen der Relais geschaltet werden, wenn Einfach-Taster und Dioden zur Entkopplung verwendet werden.

Abb. 4. Wenn man doppelpolige Drucktaster zur Verfügung hat, kann man die Dioden sparen.

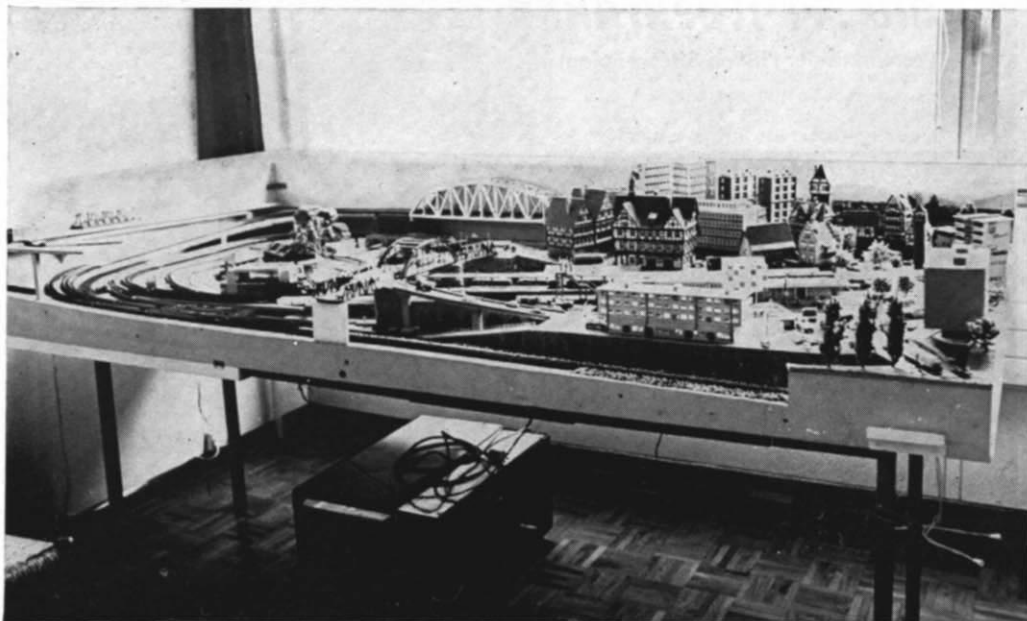


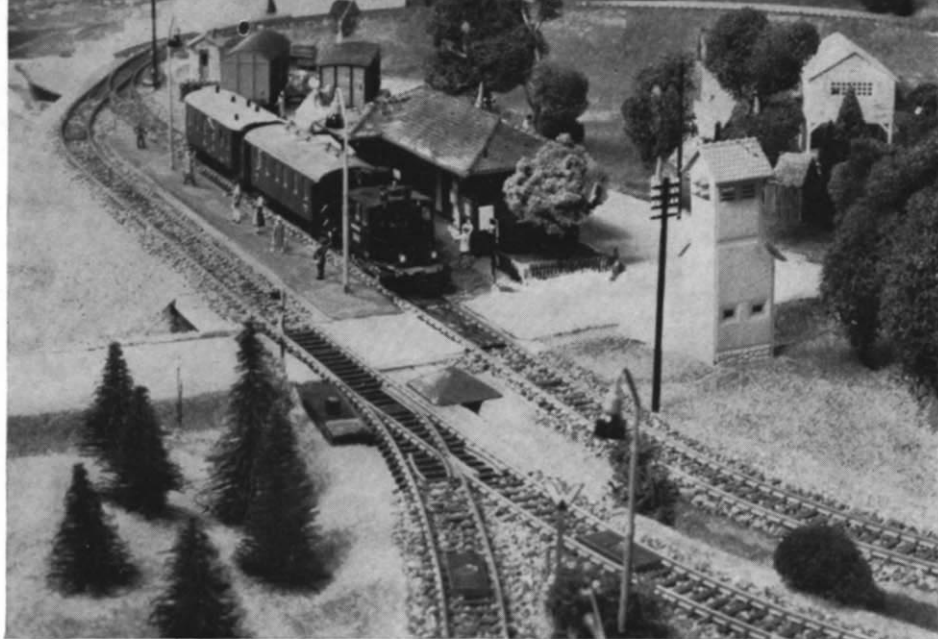


N endlich Platz für die Modellbahnanlage!

Ein reger Verkehr herrscht in diesem Schlafzimmer, seit Herr van Praag aus Meyrin/Schweiz die „Erlaubnis“ bekam, seine 2 x 1 m große N-Anlage dort aufstellen zu „dürfen“. Und nun beherrscht er jeden Handgriff wie im Schlaf, ohne jedoch jemals müde zu werden. Und da diese Lösung bei seinen Bekannten allerhand Staub aufgewirbelt zu haben scheint, schuf er gleich noch eine schicke Staubabdeckung. Für diesen nützlichen und lobenswerten Einfall zeichnet seine Gattin verantwortlich.

Die selbstgebaute Häuser stellten wir bereits in Heft 10/67, S. 498, vor und daß sich zwischen ihnen ein paar bekannte Fachwerkgebäude befinden, die eigentlich für H0 angeboten werden, nimmt einen versierten Modellbahner nicht wunder (und der Fachmann weiß ebenfalls warum).





Bisheriges aus „Wildenranna“

(Verwirklichter Pit-Peg-Streckenplan)

Bei meiner „Noch-nicht-ganz-fertigen“-Kleinanlage handelt es sich um die Verwirklichung des Vorschlags 10 der Anlagenfibel (Abb. 5). Obwohl die Fahr- und Rangiermöglichkeiten äußerst begrenzt sind, stellt dieser Vorschlag meines Erachtens einen ausgewogenen Kompromiß zwischen Landschaft und Eisenbahn dar.



Abb. 1 (oben) und 2. Wenn man das perspektivische Schaubild 10b auf S. 19 der „Anlagen-Fibel“ zum Vergleich heranzieht, erkennt man sofort die gute Übereinstimmung zwischen Entwurf und Verwirklichung.

Die Weichen-Antriebskästen und die Magnetplatten zwischen den Schienen werden noch mit Schotterhaufen bzw. Bohlen getarnt.

(Fotos: B. Schmid, München)

Abb. 3. Die „außerbayerischen“ Fahrzeug-Typen (die Liliput-Nebenbahnwagen) machen sich auf dieser Anlage bestens.

Abb. 4. Blick auf Bf. Wildenranne.



▼ Abb. 5. Der Streckenplan aus der Anlagen-Fibel im Maßstab 1 : 25 (für H0).



Schließlich soll eine Eisenbahnanlage nicht nur in betrieblicher Hinsicht befriedigen, sondern als Ganzes, also hauptsächlich mit einer wirklichkeitsnahen Landschaftsgestaltung auf den Beschauer wirken.

An Stelle des von Pit-Peg vorgeschlagenen Weiher möchte ich einen kleinen Bach mit der Sägemühle von Fallner hereinnehmen. Leider ist mir bei der Bachgestaltung mittels Gießharz ein Fehler unterlaufen, so daß diese „Ecke“ noch nicht fotogen ist.

Bei den auf verschiedenen Bildern sichtbaren Metallplatten zwischen den Gleisen handelt es sich um die etwas großen Polschuhe des elektromagnetischen Rivarossi-Entkuppelungssystems, die noch als Bohlenübergänge bzw. Gleiswaage getarnt werden. Die Entkupppler sind gruppenweise zusammengeschaltet und funktionieren einwandfrei.

Noch ein Wort zum Fahrzeugpark: Obwohl das Vorbild meines Bahnhofchens an der Strecke Passau-Wegscheid — also in Bayern — liegt, möge man mir verzeihen, daß auch Fahrzeuge des außerbayerischen „Auslandes“ darauf verkehren. Zu meiner Ehrenrettung sei erwähnt, daß es sich hierbei ausnahmslos um Nebenbahn-Fahrzeuge handelt und diese wiederum nachweislich von „bayrischem Lokpersonal“ gefahren werden.

Soweit also meine (an sich unnötigen) Erklärungen, denn was ich aus dem Pit-Peg-Vorschlag gemacht habe, verraten die Bilder wohl ohne viel Worte.

H. Höckl, München



Abb. 1. Ein prachtvoller Oldtimer-Triebwagen — sowohl im Großen als im Modell: der erste Triebwagen Ce 4/6 1608 der SBB, der inzwischen verschrottet worden ist und den Herr Karl Gysin, Basel (früher Allschwil) im Maßstab 1 : 32 (Spur I) nachgebaut hat. Der Wagenkasten besteht aus 0,8 Ms-Blech und die meiste Arbeit soll die Anfertigung der gefederten Drehgestelle gemacht haben, die beide je einen Motorantrieb besitzen. Noch fehlen die kleinen Email-Schilder, aber die wird Herr Gysin auch noch meistern! (Ausführliche Bauzeichnung im Maßstab 1 : 45 sind bei Herrn W. Studer, Postfach 91, Basel 6, erhältlich; Preis 5.— Fr., Bestell-Nr. 45-310d).

Abb. 2. Der ET 87, ein für H0-Bahnen besonders dankbarer elektrischer Triebwagen, auf der Anlage seines Herrn und Meisters E. Göckel, Nieder-Olm. Angetrieben wird dieses Modell durch einen direkt im Triebdrehgestell eingebauten Rokal-Motor (über ein Stirnradgetriebe). Auf den Bau eines ET 87 werden wir in Kürze näher eingehen.

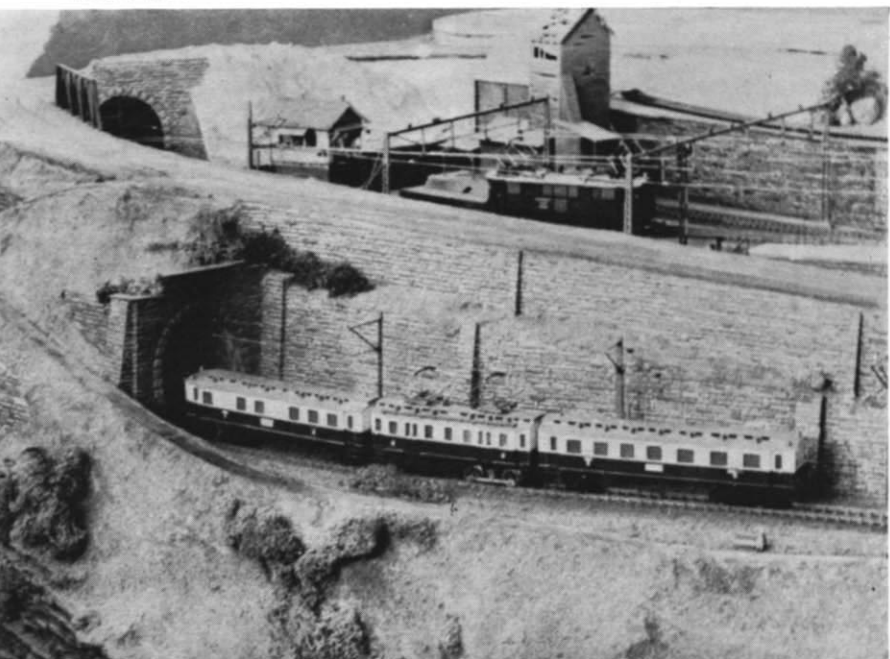


Abb. 3. Dieses H0-Modell eines ET 65 baute Herr H. Daumüller, Großsachsenheim, unter Verwendung eines Märklin-Motors, der auf ein Drehgestell gesetzt wurde.



20 Jahre MIBA 20 Jahre Modellbau

Im Rahmen unserer im Jubiläumsheft 12 begonnenen Bildreportage über interessante Leistungen des Modellbaus bringen wir heute eine kleine Auswahl von Triebwagen-Modellen aller Art und Größe. Triebwagen sind eigenartigerweise seltener Modellbau-Projekte, obwohl sie eigentlich geringere Bauschwierigkeiten bereiten als Dampflok-Modelle. Wenn sich jedoch ein Modellbauer über einen Triebwagen hermacht, dann hat er es allerdings meist auch „in sich“!

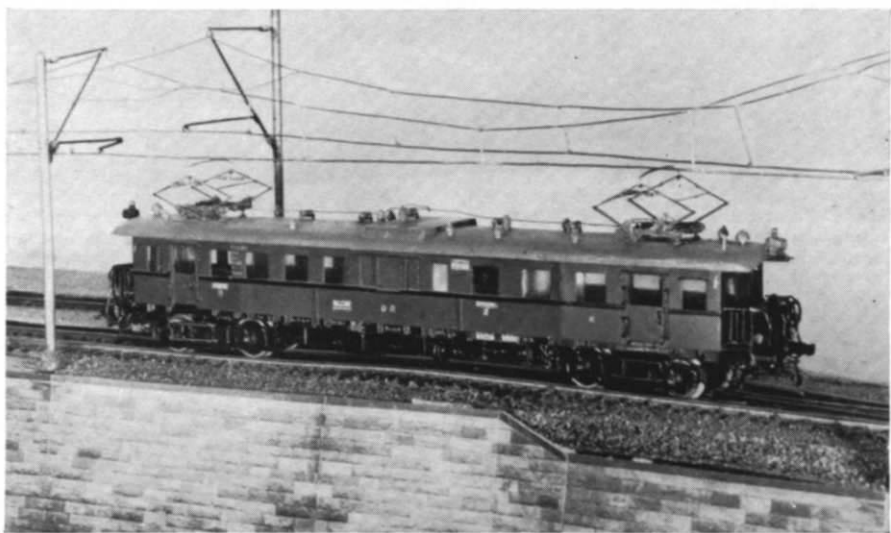
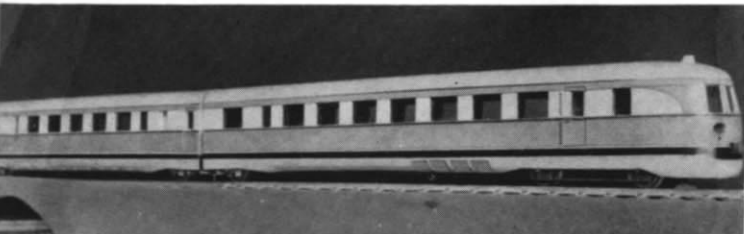


Abb. 4. „Rübezahl“ heißt der ET 89, dessen Bauplan wir einst in Heft 15/1 (1949) veröffentlichten. Dieses H0-Modell stammt von einem mitteldeutschen Leser und ist mit einer Fliehkraft-Kupplung (wiederum nach einer MIBA-Anregung) ausgerüstet. Die Laufeigenschaften sollen verblüffend sein. Angetrieben sind beide Achsen eines Drehgestells; auf dem kleineren Radsatz sitzt das Schneckengetriebe, die Kraftübertragung zum größeren Radsatz erfolgt mittels „Keilriemen“ (Gummiband). Die Inneneinrichtung ist aus Karton „gezimmert“, während die Beleuchtung durch Plexiglas-„Leuchtröhren“ erfolgt. Auch die Stromabnehmer sind Eigenbau (aus 0,4 mm Silberstahldraht).

Abb. 5. „Fliegender Frankfurter“ (Diesel-Schnelltriebwagen) in Größe 0, gebaut von einem mitteldeutschen Modellbahner.



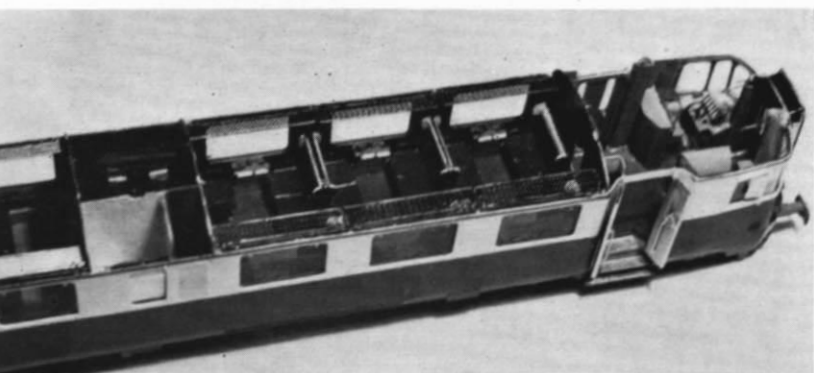
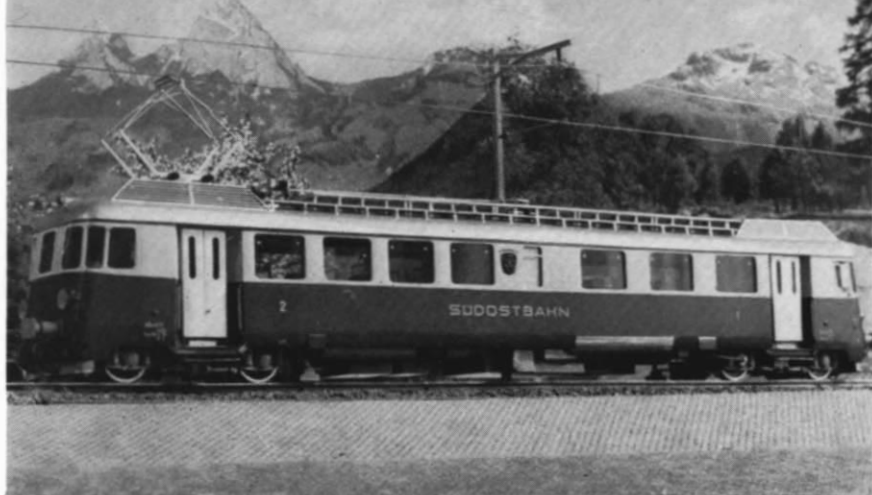
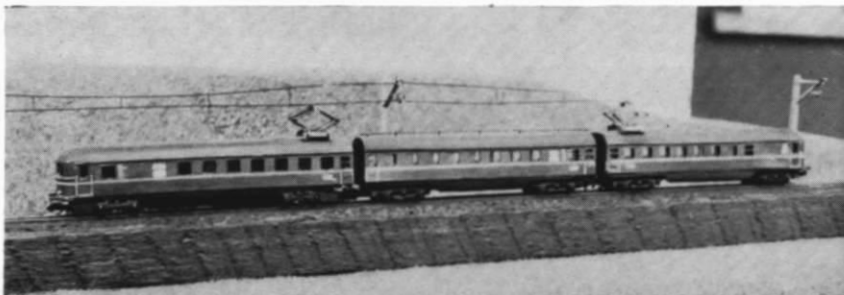


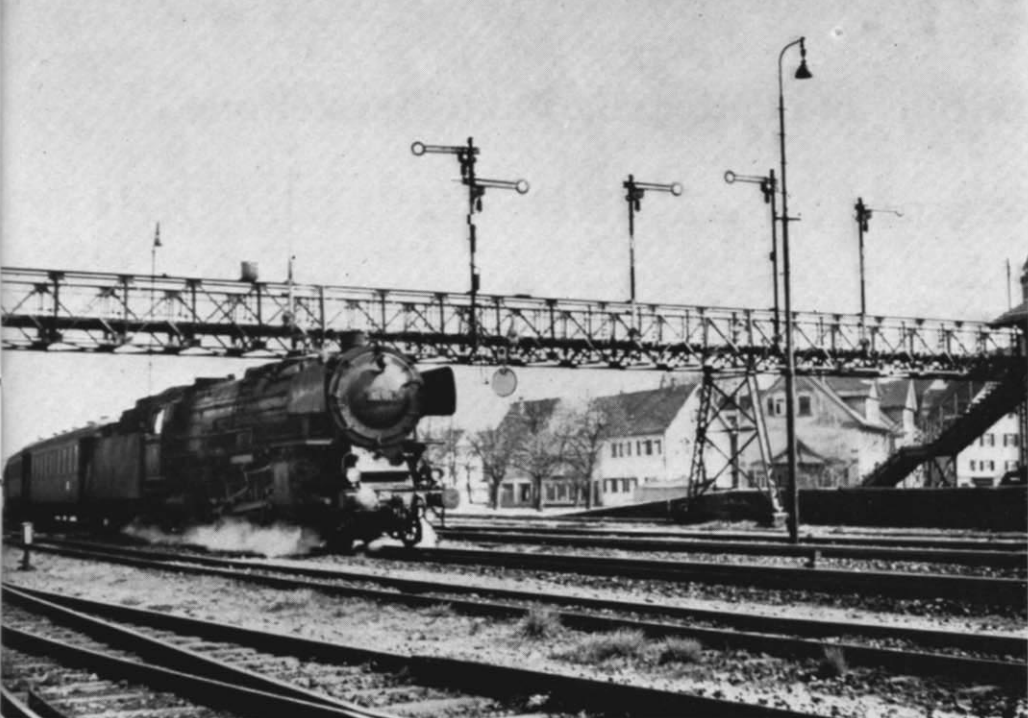
Abb. 6 und 7. Ein Triebwagen, bei dem die Frage „Modell oder Wirklichkeit?“ tatsächlich am Platz ist: der Triebwagen ABe 4/4 Nr. 71 der Schweizer Südostbahn im Maßstab 1 : 64 (Spur 22,5 mm), gebaut von Herrn Ing. E. Rückert, Wien. Das Modell besitzt eine vollständige Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, Faltenbälge, bewegliche Türen, unterseitig Details wie Motorenattrappen, Trafo, Umformer usw.



Abb. 8. Akku-Triebwagen ETA 150 mit ESA 150 als H0-Modell des Herrn Ulrich Stade, Hannover, gebaut aus 4 Gehäusen des Märklin-Schienenbusanhängers, Antrieb (Marx-Milliperm) auf zwei Achsen.

Abb. 9. Ein Freelance- („Frei Schnauze“-) ET 55 in Größe N; gebaut von Herrn H. Rudolph, Kornwestheim.





Das Vorbild
als Vorbild

Signalbrücke oder Fußgängersteg?

Es handelt sich — man lese und staune! — um einen Fußgängerüberweg über die Gleise des Bf. Schorndorf (gut erkennbar an der rechts im Bild sichtbaren, geradezu feudalen Treppe und der breiten Stütze), der gleichzeitig als Signalbrücke mitbenutzt wird. Allerdings sind die Signale nicht auf der Brücke, sondern außerhalb des Geländers angebracht.

Und noch eine weitere Kuriosität ist erkennbar: bei dem Signal in der Mitte handelt es sich um einen echten Signal-Zwilling und keineswegs um einen fotografischen Aufnahmetrick (gut erkennbar an dem zugehörigen hängenden Vorsignal).

Dipl.-Chem. Rolf Brüning, Wehrshausen

Sofort lieferbar!

Der große MIBA-Kalender 1969



Modellbahn '69

Ein Kalender aus dem
Verlag Eimar Hahn, Würzburg
Aufnahmen:
Rainer Mehl / Eimar Hahn
Allen Vertrieb:
MIBA-Verlag, Nürnberg

13 prachtvolle Großbilder im Format 43 x 23 cm von wundervollen Modellbahnanlagen (Wientgen, Hirsch, Hallmann, Schmid u. a.). Sofort zu benutzen, da mit zusätzl. Kalendarium November und Dezember 1968 versehen!

Preis 9.80 DM + —.70 DM Spezialverpackung

MIBA-VERLAG NÜRNBERG

Leichte und rationelle Puko-Herstellung

von OSTRÄ

Puko-Weichenbau

Im ersten Teil dieses Artikels in Heft 12/68 gab OSTRÄ eine Anleitung, wie man auf einfache Art und Weise ein fast naturgetreu aussehendes Puko-Gleis erstellen kann. Heute ist eine Puko-Weiche an der Reihe, denn was nützt das schönste unauffällige Dreischienen-Gleis, wenn nicht auch entsprechende Weichen vorhanden sind. D. Red.

Im Zuge meiner Puko-Gleis-Produktion möchte ich heute den Prototyp einer „pukotierten“ Weiche vorstellen. Für den Bau wählte ich eine Fleischmann-Weiche mit einem Weichen-

winkel von 15°, da diese ohne Änderung für Märklin-Fahrzeuge gut geeignet ist und gut mit dem Original-Märklin-Gleismaterial harmonisiert. (Es ist nur schade, daß die Schienen nicht aus Neusilber-Profilen gefertigt und brüniert sind). Das „Pukotieren“ beschränkt sich jedoch nicht nur auf Fleischmann-Weichen; selbstverständlich können ebenso gut Zweischienen-Zweileiter-Weichen anderer Hersteller verwendet werden.

Zunächst habe ich an der Weiche einige Änderungen getroffen. Da ich stets für einen unsichtbaren, also versenkten Weichen-Antrieb plädiere, sägte ich die Antriebs-Grundplatte der Weiche gemäß Abb. 1 ab. Als nächstes habe ich die Strom-Verbindungsclipsen auf der Unterseite durchgetrennt (nur die beiden oberhalb des Herzstücks blieben stehen), da diese beim Märklin-System nur hinderlich sind. Als Nebenprodukt erhielt ich so die „ideale“ Rückmeldung. Es ist weiter nichts zu tun, als an den beiden durchgeschnittenen Verbindungsclipsen zwei Kabel anzulöten und diese an den Rückmelde-Lampen im Stellpult anzuschließen. Wenn dann die Weichenzungen an den Backenschienen anliegen, leuchtet die entsprechende Kontroll-Lampe auf. Wer einmal die Vorteile der Rückmeldung erkannt hat, wird auf diese

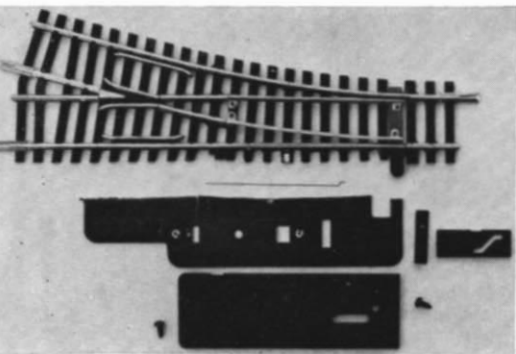
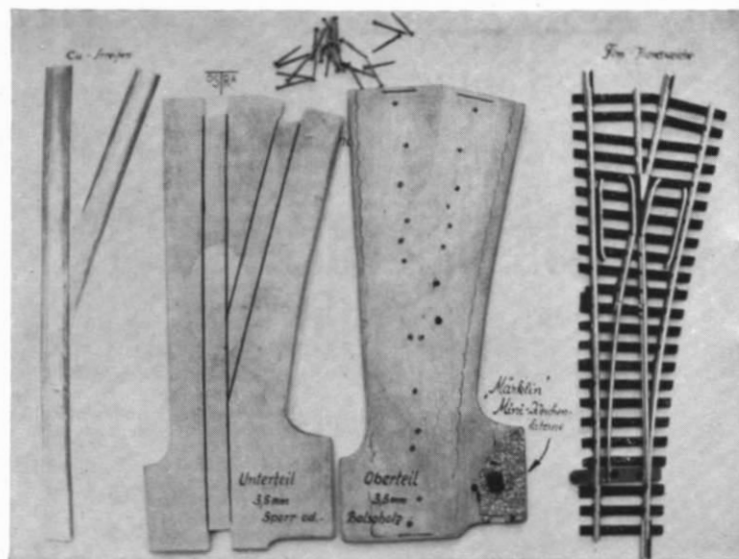


Abb. 1. In dieser Art werden von der Fleischmann-Weiche die seitlichen Antriebskästen abgesägt.

Die Laufflächen des Herzstücks sind übrigens bronziert. Auch wir haben es schon mal empfohlen und Fleischmann würde gut daran tun, eine ähnlich gut wirkende Lösung zu finden, auf daß die „schwarzen Löcher“ im Gleisbild zum Verschwinden kämen!

Abb. 2. Die Einzelteile für die Puko-Weiche; v. l. n. r.: 10 mm breite Kupferblech-Streifen, zwei Böschungshälften aus Bal-sa- oder Sperrholz und Fleischmann-Weiche.

Noch ein Wort zu den Drahtstiften: bei feuchten Räumen ja keine Eisenstifte verwenden, sondern möglichst Silberdrahtstifte o. ä.!



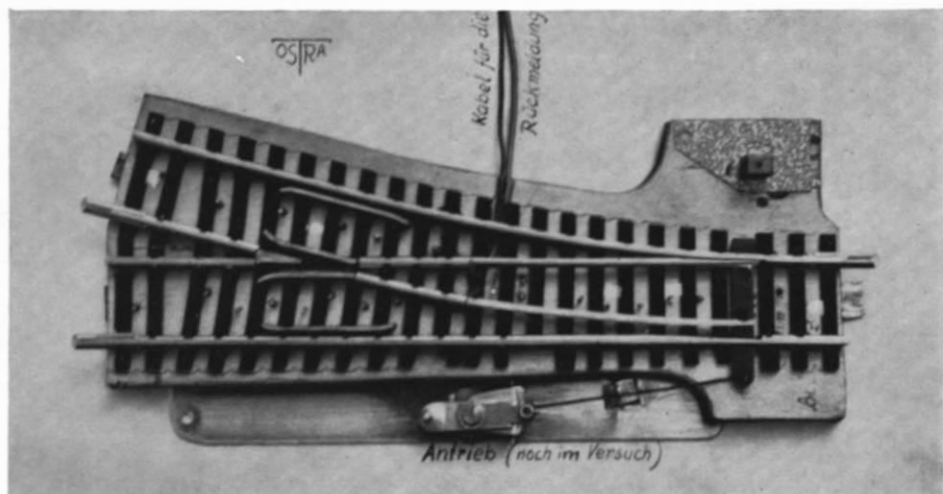


Abb. 3. Die fertig montierte, noch nicht beschottete Weiche. Die Puko's sind deutlich zu sehen; sie befinden sich wiederum — wie bei den Gleisen schon beschrieben — n e b e n den Schwellen!

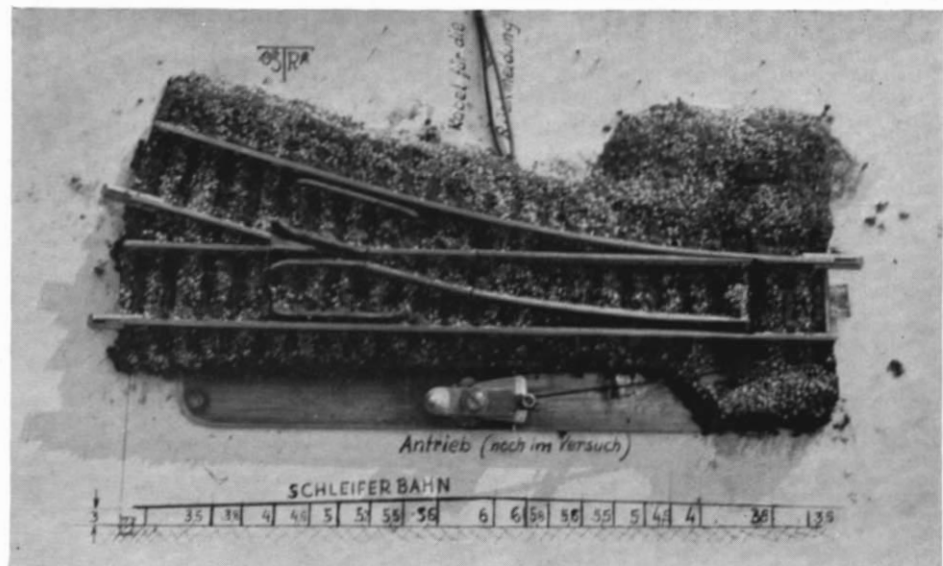
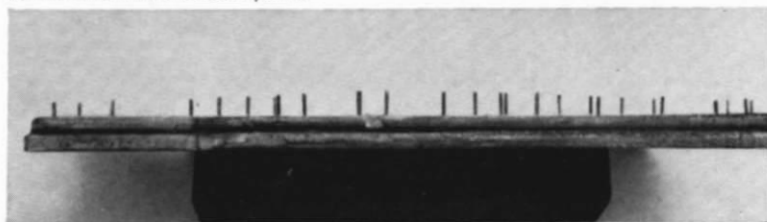


Abb. 4. Eingeschottert fallen die Pukos überhaupt nicht mehr auf. Unterhalb der Weiche ist skizziert, welche ungefähre Höhe die Stifte haben müssen, damit die Schleifer einwandfrei über die Schienen gleiten.

Abb. 5. Die Seitenansicht des „pukotierten“ Weichenbrettchens läßt erkennen, daß die Praxis der vorstehenden Schleiferbahn-Skizze entspricht.



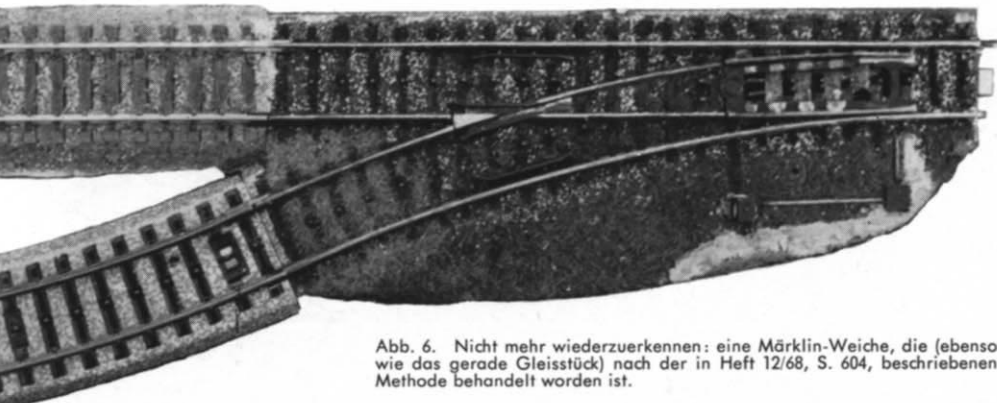


Abb. 6. Nicht mehr wiederzuerkennen: eine Märklin-Weiche, die (ebenso wie das gerade Gleisstück) nach der in Heft 12/68, S. 604, beschriebenen Methode behandelt worden ist.

praktische Hilfe wohl nicht mehr verzichten wollen. *)

Die Puko-Kontakt-Folie wird auch hier — wie bereits in Heft 12/XX in Verbindung mit den Gleisen beschrieben — zwischen zwei Sperrholz-Brettchen verlegt, die entsprechend der Weichenform ausgesägt wurden (Abb. 2).

Das Einpressen der Puko-Stifte geht etwas anders vor sich. Gar mancher Modellbahner hat einen Horror vor dem „Pukotieren“ einer Weiche und vermutet weiß Gott was für ein Hexenwerk dahinter. Und dabei besteht der ganze Trick darin, die Pukos im Bereich der

Zwischenschienen etwas länger zu machen, damit der Schleifer über die masseführenden Schienen der Weiche hinweg gleitet, ohne einen „Kurzen“ zu verursachen. Abb. 4 soll einem Interessenten einige Anhaltspunkte und -maße vermitteln und die Abb. 5 soll das ihre dazu beitragen, diese Angelegenheit zu verdeutlichen. Die Stifte können im Schraubstock einzeln eingepreßt oder ebenso gut auch einzeln mit einem Hammer eingeschlagen werden.

Vor dem Einschottern muß ggf. der eine oder andere Stift mit einer Zange noch etwas justiert werden und durch Probefahrten ist zu ermitteln, ob eine einwandfreie, kurzschlußfreie Stromübertragung gewährleistet ist.

Die vorstehenden Ausführungen gelten natürlich in entsprechender Weise gleichermaßen für Kreuzungen und DKw's. Auch bei diesen geht es einzig und allein darum, die Stifte so zu setzen, daß die Lok-Schleifer — sanft ansteigend — über anderspolige Schienenstücke hinweggehoben werden.

*) (U. E. kann es bei dem vorgeschlagenen Rückmelde-System zu Kontaktschwierigkeiten kommen, wenn die Zungen nicht richtig anliegen, so daß die Anzeige nicht 100%ig sicher ist. Wir würden deshalb vorschlagen, eine elektro-magnetisch betätigte Weiche mit Umschalt-Kontakten zu verwenden, den Antrieb abzugsen und unter der Platte wieder zu befestigen. Siehe in diesem Zusammenhang auch Heft 14/64 und 12/66. D. Red.)

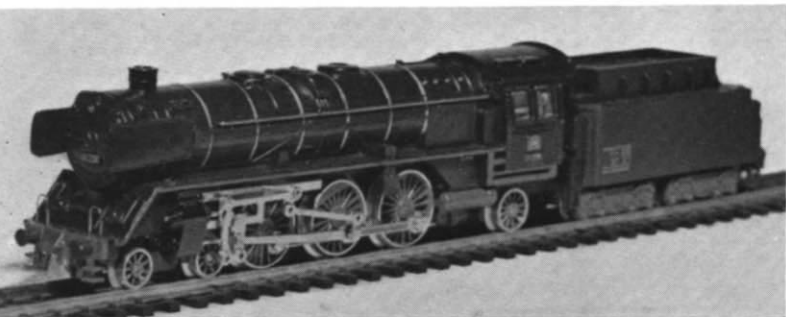
Die Minitrix BR 01

die auf der diesjährigen Messe vorgestellt wurde, hat nun auch den Weg zu Ihrem Fachhändler gefunden. Die Zugkraft ist infolge des Metalldruckguß-Lokgehäuses und des eingelegten Ballastgewichtes recht gut. Der Tender besteht ganz aus Kunststoff und ist durch einen kleinen Metallklotz beschwert. Sehr gut gefallen die durchbrochenen Speichenräder und die zierliche, komplette Heusinger-Steuerung. Der Antrieb erfolgt durch den bekannten Minitrix-Motor, der im Führerhaus untergebracht

ist, über ein Schneckengetriebe auf die drei Treibachsen.

Das Modell zeigt vorn und hinten das Spitzenlichtsignal, das aber leider nicht mit der Fahrtrichtung umgeschaltet wird. Auf der Stirnseite hat man — des besseren Aussehens wegen — auf eine Kupplungsmöglichkeit verzichtet.

Alles in allem: ein la N-Modell!



P. Löffler, Oldenburg

Radisolierung à la Sandig

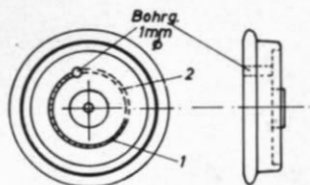
Meine heutigen Zeilen sind eigentlich eine Art Nachtrag zum Artikel „Radisolierung à la Sandig“ in Heft 6/62 S. 248.

Herr Sandig isoliert die Räder seiner Märklin-Loks mittels Durchsägen der Speichen und späterem „UHU-plussen“. Seine Methode ist sicherlich ein Lichtblick für viele Modellbahner, denen keine Drehbank oder ähnliches zur Verfügung steht, die also den Küchentisch als Werkstatt benutzen müssen. Wie aber steht es mit Loks und Wagen, die volle Räder besitzen?

Durch Umstellen meiner Märklin-Bahn auf das 2 Schienen-Gleichstromsystem sah ich mich gezwungen, außer der V 200, selbstgebaute V 80 noch weitere 80 Wagen einseitig isolieren zu müssen. Fleischmann- und Liliput-Radsätze haben Spitzenlagerung, die von Trix-International sind teilweise zu klein, und schließlich kostet jeder Radsatz 50 Pfg, von Voegele-Rädern ganz zu schweigen. Rechnet man nur zwei Achsen pro Wagen, so wären das schon ganz respektable 80.— DM.

Anfangs versuchte ich die Radzentren aufzubohren und mit einem Stückchen Plastik-Kugelschreibermine zu isolieren. Leider erreichte ich auf diese Weise nie mehr den exakten Lauf der Räder. Dann verfiel ich auf die nachstehende Methode:

Nachdem ich die Räder alle einzeln abgezogen habe (mit 2 Schraubenziehern geht das ganz leicht), bohre ich ein Loch von 1 mm ϕ in die Radmasse. Mit einer Laubsäge wird dann etwa $\frac{2}{3}$ des Rades um die Nabe herum ausgesägt. Märklin-



Wagenradsätze besitzen an ihrer Innenseite eine tiefe Rille, die sich bestens zum Sägen eignet. Der Ritz wird nun mit UHU-plus gefüllt und auf der Herdplatte getrocknet. Keine Sorge, man braucht das UHU-plus nicht genau in den Sägespalt zu schmieren, denn durch die Erwärmung wird UHU-plus erst dünnflüssiger und läuft von ganz alleine dazwischen. Nachdem der erste Teil erhärtet ist, zersäge ich den Rest und verfähre in der gleichen Weise; nur darf jetzt die Erwärmung nicht mehr so stark sein! Alles klingt zwar etwas umständlich, aber wenn man mehrere Räder isoliert, geht es ganz schnell, pro Rad etwa 4 Minuten. Die Festigkeit der Räder ist erheb-

lich größer als bei Speichenrädern.

Und nun das Wiederaufziehen der Räder auf die Achsen. Einen kleinen Schraubstock (etwa 3.50 DM im Kaufhaus) befestige ich so, daß sein Hub vertikal wirkt.

Auf die untere Backe eine kleine Mutter gelegt, das Rad darauf, die Achse genau senkrecht in die Bohrung und im Nu sitzt das Rad wieder an seinem alten Platz. Eine Schublehre wird allerdings zum Messen des richtigen Spurenkranzabstandes kaum erlässlich sein.

Wenn Sie nun aber denken sollten, ich hätte da ein ganz schönes Geld gespart, so ist das ein Irrtum: Ich habe mir nämlich die E 94 gekauft... nur um etwas zum Isolieren zu haben!

Von „Lindental“ nach „Blumenau“

H0-Anlage Horst Illmer, Neuburg v. Wald



Abb. 1. Ellok-Schuppen mit kleiner Dieseltankstelle (Faller) im Bf. Lindental.



▲ Abb. 2. Eine Viscount im Tief-
flug über Blumenau.
Bezüglich dieses Zube-
hört finden Interessent-
en im nächsten Heft
eine nette Anregung.



Abb. 3. Die Südaus-
fahrt von Bf. Lindental.

Abb. 4. Bf. Lindental umfaßt insgesamt 9 Gleise. Er stellt einen Verkehrsknotenpunkt dar und ist das Kernstück der 12 m² großen Anlage. Von hier aus führt eine eingleisige Strecke zum höhergelegenen Ort Blumenau. Die Fahrstrecken sind durch Blockstellen vollautomatisch gesichert, so daß 4 Züge gleichzeitig fahren können. Während dem können im Bahnhof noch Rangierbewegungen mit 2 weiteren Loks durchgeführt werden. Die Anlage besteht z.Zt. aus zwei Stromkreisen. Ein dritter (Oberleitung) befindet sich im Bau.



Abb. 5. Bahnhof mit Ortsteil Blumenau.

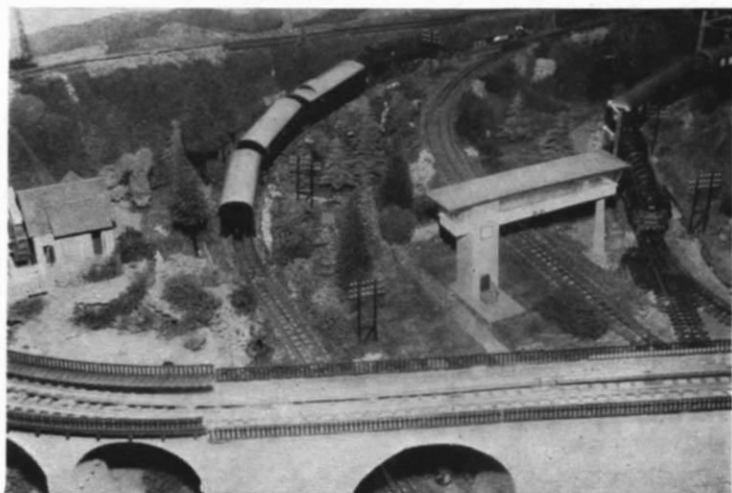


Abb. 6. Vorbei am idyllisch gelegenen Mühlweiher (mit alter Mühle) geht die Fahrt nach Blumenau.

„Auf Draht sein“
ist alles!

Kran-Stromversorgung

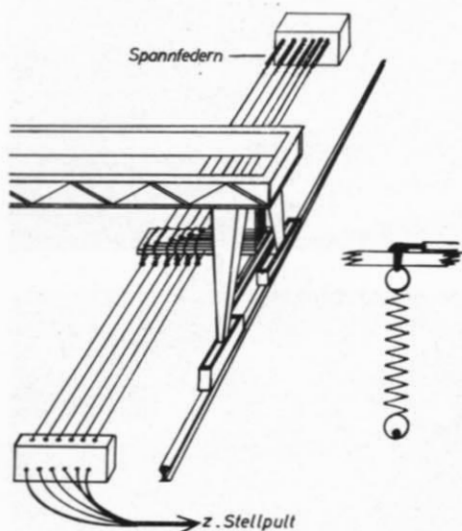


Abb. 1. Prinzipskizze des Vorschlags Schuppelius für die Stromversorgung eines fahrbaren Krans. Siehe auch Text zu Abb. 2 und 3.

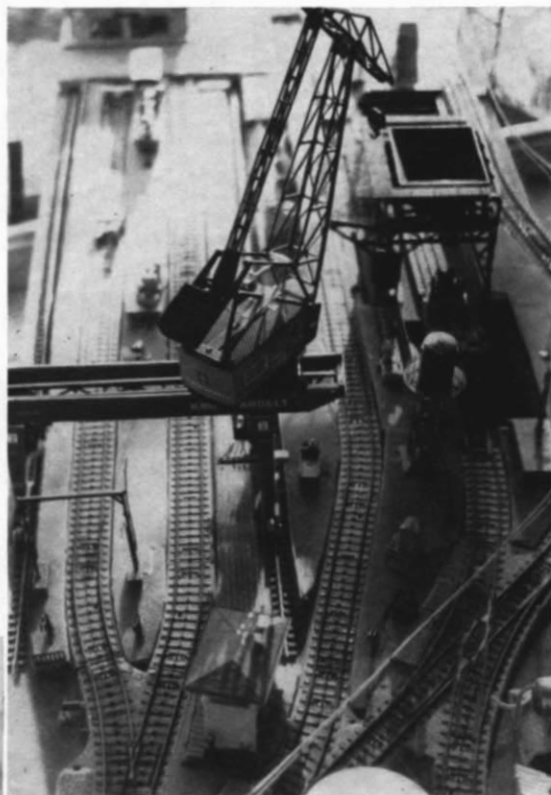


Abb. 2 und 3. Die praktische Ausführung des Verfassers. Auf der einen Seite werden die Drähte an einem festgeschraubten Holzklötz befestigt, auf der andern mittels Spannfedern an einem zweiten Klotz. Die Anschlüsse zum Schaltpult werden im gleichen Arbeitsgang miterledigt. Die beiden Holzklötzchen werden später mittels Häuschen oder Schutthalde getarnt.

Herr J. Schuppelius, Ermschwerd, hat sich für seinen Wiad-Kran eine interessante Stromzuführung ausgedacht (Abb. 1): Er spannt entsprechend den Anschlüssen in der Länge des Fahrbereichs Blumendraht (Abb. 1 und 2), und zwar neben einer der Kranlaufschienen. Am Kran befindet sich eine kleine Platte mit den Stromweiterleitungsdrähten (Abb. 1), die über kleine Federchen (von Märklin-Schaltrelais) den Strom abnehmen.

Die Idee an sich ist gut; der Kran ist in gewissen Grenzen frei beweglich, ohne daß störende Kabel die Gegend verschandeln und die kleinen Zugfedern vermitteln dem Kran eine gewisse Bodenhaftigkeit. Einzig und allein die verwendeten Federchen sind es, die uns nicht gefallen und sicher auch nicht besonders zweckdienlich sein mögen. Besser wäre es wohl, Schleifer vom Eheim-Trolley-Bus und etwas stärkere Stromleitungsdrähte zu verspannen.

Eine weitere Möglichkeit ergibt sich aus Abb. 4 u. 5. Hier könnte der Obus-Schleifer an vertikal angeordneten Fahrdrähten entlangschleifen, wobei allerdings ein leicht seitlicher Druck aufzufangen wäre. Dem wäre aber wohl dadurch zu begegnen, daß das Kranlaufwerk mittels kleiner Klammern unter dem Schienenkopf oder durch seitliche Führungsrädchen gesichert würde.

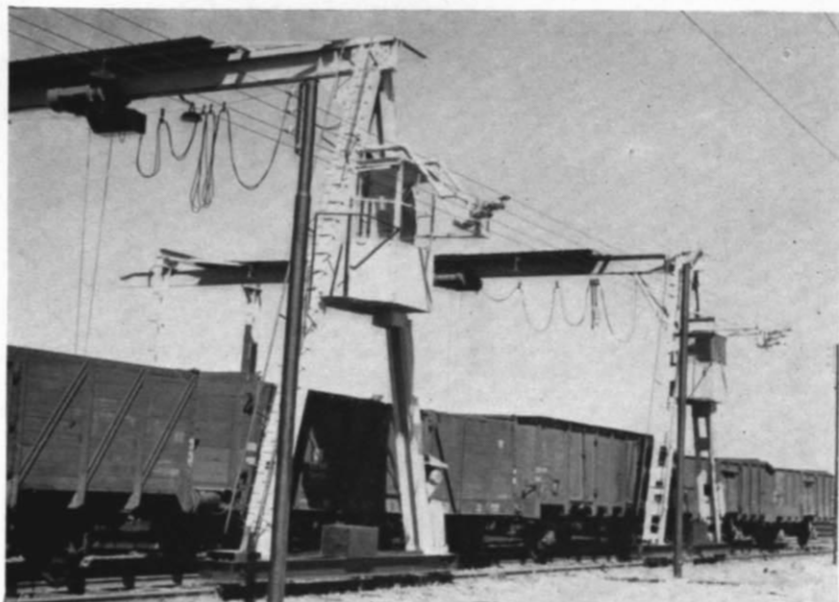
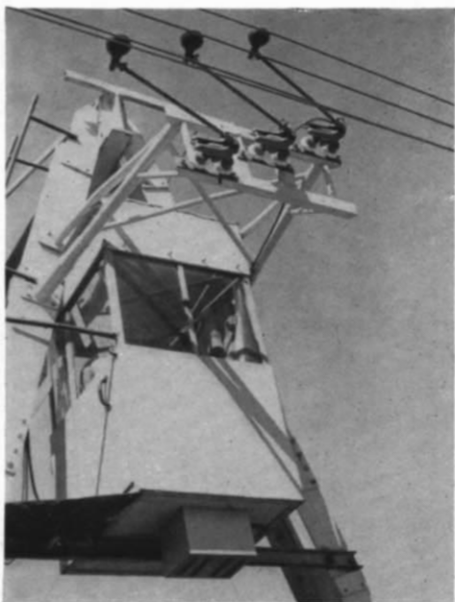


Abb. 4 und 5. Stromzuführung über seitliche Schleifer (drei Phasen plus Nulleiter) bei Hebekränen im Bf. Ludwigsfeld (München); sie dienen zur Verladung von 15 m-Schienen bzw. ausgebauten Gleisjochen. Als Stromabnehmer im Kleinen würden sich ganz gut die Schleifer von Eheim-Obussen eignen (wie Abb. 4 deutlich erkennen läßt). (Foto: A. H. Wieser, München)

Die Bietschtalbrücke

ein wundervolles
Selbstbau-Projekt

Die Bietschtalbrücke dürfte in den Kreisen der Modellbahner keineswegs fremd sein und wem sie kein Begriff ist, wird sie vielleicht sofort erkennen, wenn er einen Blick auf die Abb. 2 wirft. Verschiedentlich wurde sie auch von Modellbauern nachgebildet, sogar schon in N-Größe. Sie zählt zweifelsohne zu den schönsten und interessantesten Brückenbauwerken im Bereich der Alpen, und als wir die ersten Aufnahmen des Herrn Leo Nawrocki aus Schwaikheim zu Gesicht bekamen, stand unser Entschluß fest, diese Brücke in der MIBA zu verewigen. Wenn man keine Zeichnung zur Verfügung hat, ist der Nachbau bestimmt nicht leicht. Diese Erfahrung dürfte auch Herr Leo Nawrocki aus Schwaikheim gemacht haben, dessen H0-Bauwerk wir heute vorstellen und der als Vorlage nur einige Fotos vom Vorbild besaß. Danach fertigte er dann eine in etwa dem Vorbild entsprechende einfache Zeichnung an und baute die Brücke mit Holzleichten nach. Da uns diese Unterlagen allein nicht

genügten und wir Ihnen authentische Zeichnungen offerieren wollten, wandten wir uns an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, die uns freundlicherweise die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellte.

Bevor wir jedoch auf das Modell und die Bauzeichnung eingehen, möchten wir Sie auf ein paar Besonderheiten des Vorbilds aufmerksam machen. Die 138 m lange und 78 m hohe Brücke hat ein etwas eigenartig anmutendes Aussehen, wie man auf den Abb. 1, 6 u. 8 feststellen kann. Das hat folgenden Grund: Beim Bau der Lötschbergbahn wurden alle Tunneln und Brücken zwischen Fruttingen und Brig für einen zukünftigen Ausbau auf Doppelspur vorbereitet. Deshalb wurde auch der Zweigelenkbogen (Mittelteil) der Bietschtalbrücke so breit erstellt, daß bei einem fälligen Doppelspurausbau auf den beiden Bogenseiten lediglich eine Tragkonstruktion, ähnlich der schon bestehenden, eingebaut werden muß (s. Abb. 4).

Es ist daher keineswegs falsch, das Bauwerk



Abb. 1. Blick vom fahrenden Zug aus auf die Bietschtalbrücke. Man kann deutlich den Zweigelenkbogen (Mittelteil) erkennen, ebenso den einen seitlichen Laufsteg (rechts unten). Gut zu sehen ist auch, daß die Tunneln schon von Anfang an so breit gebaut worden sind, daß bei Umstellung auf zweigleisigen Betrieb nur noch das zweite Gleis verlegt werden muß. Eine nette Anregung: der Schutzbau gegen herabfallende Steine über der Tunnel-einfahrt.

(Foto: K. Maier,
Stgt.-Bad Cannstatt)



Abb. 2. Die Schönheit der Technik offenbart dieses Bild. Harmonisch fügt sich die filigrane Brücke in das Landschaftsbild ein.
(Foto: Berner-Alpenbahn-Gesellschaft)

im Modell zweigleisig auszuführen, da das Original später wahrscheinlich ebenfalls einmal doppelspurig ausgebaut sein wird. Interessanter aber dürfte sein, den eingleisigen Betrieb darzustellen; einmal reizt hierzu das eigenartige asymmetrische Aussehen, zum andern ergibt sich eine schöne fahrsicherungstechnische Aufgabe.

Noch eine zweite Besonderheit weist unser Vorbild auf: die Brücke ist im Bogen verlegt. Und weil die Züge bei Talfahrt eine ganz schöne

Geschwindigkeit erreichen können, hat man das Gleis stark überhöht, was man auch beim Modell tunlichst nachahmen sollte (siehe in diesem Zusammenhang Heft 13/68 Seite 690 „Gleisüberhöhungen...“).

Doch zurück zum Modell des Herrn Nawrocki. Für seine im Bau befindliche H0-Anlage hat er sich „seine“ Bietschtalbrücke (Abb. 5, 11 u. 12) geschaffen. Sie weist gegenüber dem Vorbild einige Änderungen auf: sie ist nicht im Bogen verlegt sondern gerade, und etwas kürzer als

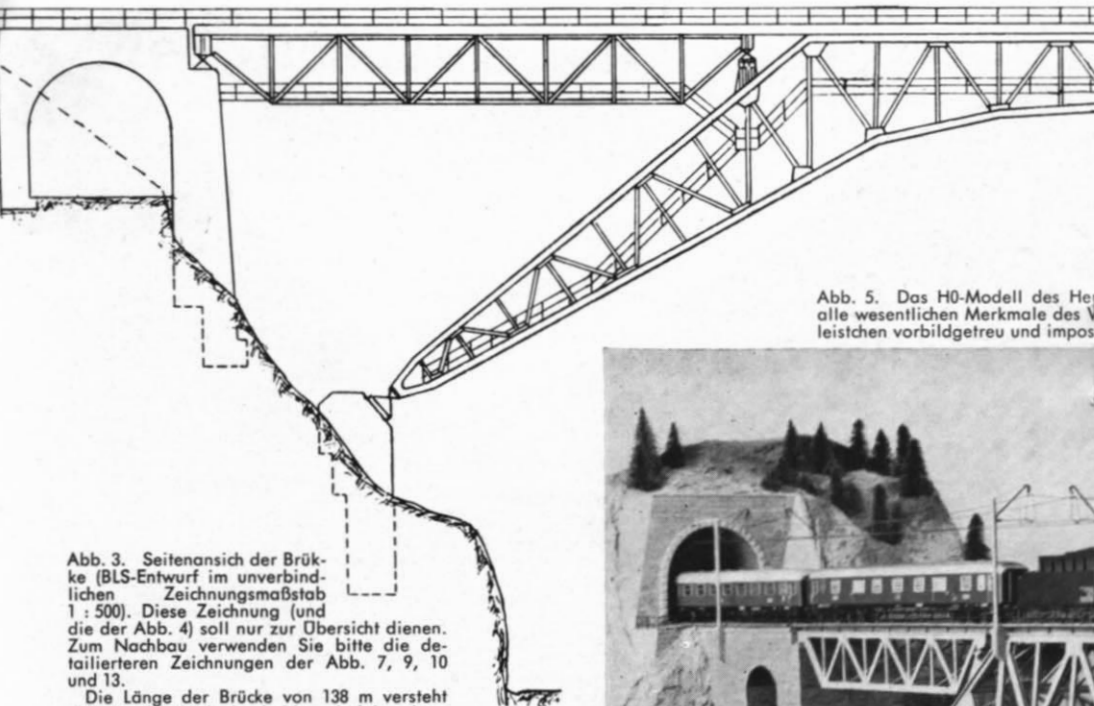


Abb. 3. Seitenansicht der Brücke (BLS-Entwurf im unverbindlichen Zeichnungsmaßstab 1 : 500). Diese Zeichnung (und die der Abb. 4) soll nur zur Übersicht dienen. Zum Nachbau verwenden Sie bitte die detaillierteren Zeichnungen der Abb. 7, 9, 10 und 13.

Die Länge der Brücke von 138 m versteht sich einschließlich der beiden viaduktartigen Widerlager. Die Höhe von 78 m ist von der Talsohle aus gemessen.

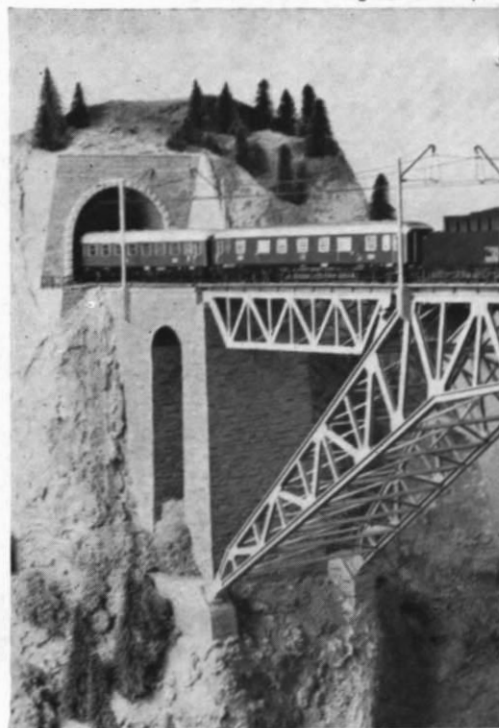
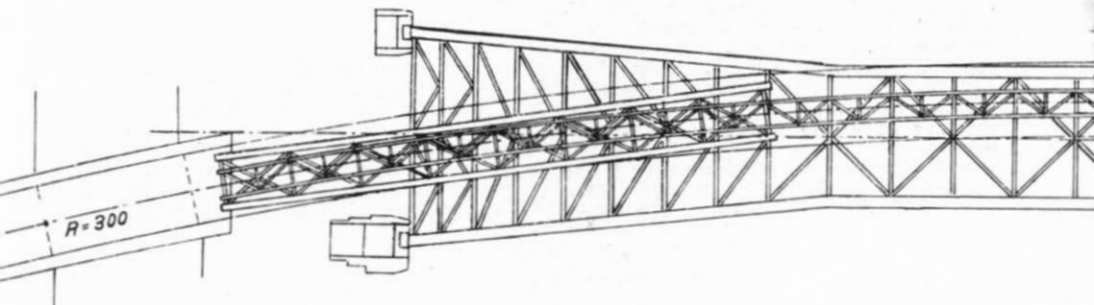
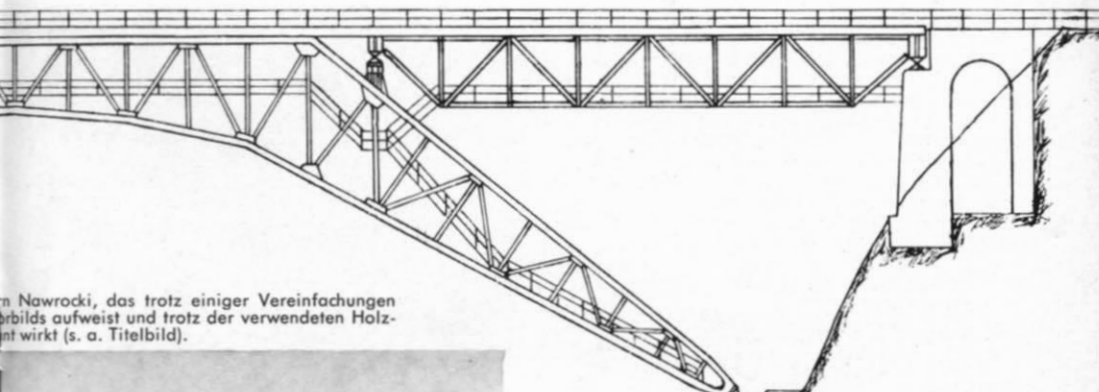


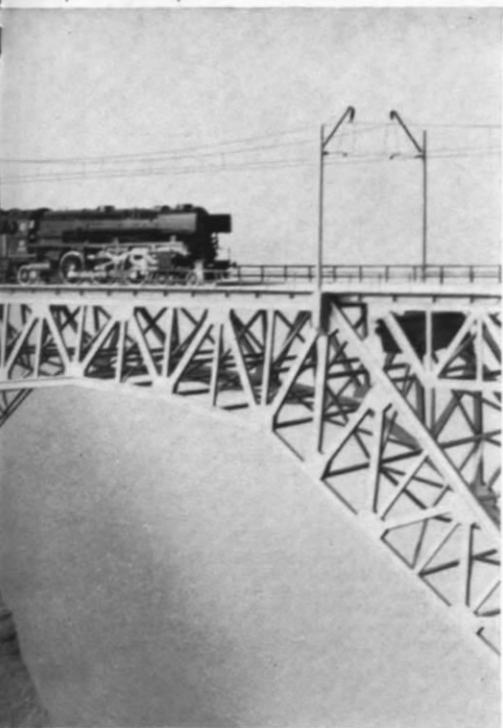
Abb. 5. Das H0-Modell des Heidecksbrunnens. Es zeigt alle wesentlichen Merkmale des Vorbildes und ist im H0-Format vorbildgetreu und imposant.

das Original. Der Abstand von den Brückenlagern bis zu den Tunnelportalen wurde ebenfalls etwas verringert. Außerdem ist sie — hier ist Herr Nawrocki dem Vorbild voraus — für zweigleisigen Betrieb vorgesehen. Als Baumaterial verwendete er Leisten und I-Profile aus Holz. Die Knotenbleche sind aus Pappe (was man von der Brücke wiederum nicht behaupten kann). Zur Ausschmückung und Ergänzung (z. B. Geländer usw.) dienen Zubehörteile von Faller und Vollmer.





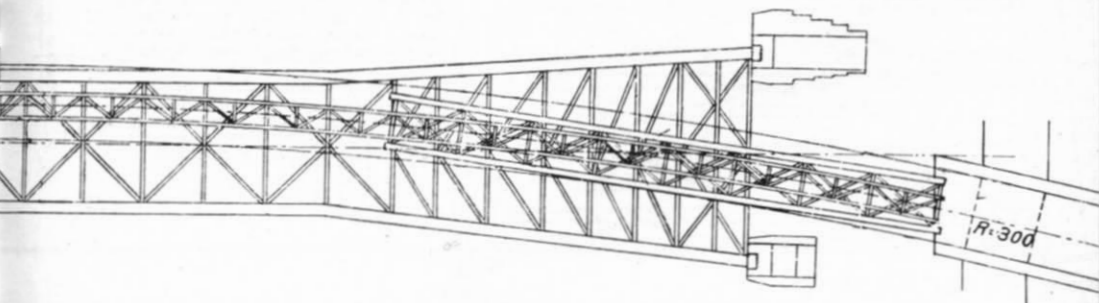
n Nawrocki, das trotz einiger Vereinfachungen
 erbilds aufweist und trotz der verwendeten Holz-
 nt wirkt (s. a. Titelfbild).



Seitenansicht und Draufsicht der Bietschtalbrücke

▼ Abb. 4. In der Draufsicht ist die gekrümmte Gleisführung sehr schön zu sehen. Der Kurvenradius beträgt nur 300 m. Daher ist es verständlich, daß die Überhöhung ziemlich stark ist (vergl. Abb. 1 und 9).

Man kann auch unschwer erkennen, daß der Mittelteil das zweite Gleis ohne große Änderungen aufnehmen kann. Zum Ausbau brauchen nur die Widerlager verbreitert und auf jeder Seite eine kleine Brückenkonstruktion (ähnlich der vorhandenen) eingehängt zu werden (quasi als Brücke in der Brücke).



Zu unserer Bauzeichnung:

Im Gegensatz zu Herrn Nawrocki möchten wir als Baumaterial — ob für N oder H0 — die bekannten Nemec-Profile empfehlen. Zugegeben, das Baumaterial für dieses große Projekt reißt ein großes Loch in den Geldbeutel (schätzungsweise 100.— DM), aber dafür besitzt man im Endeffekt eine ganz exzellente Modell-Brücke, die einen Blickfang und eine Augenweide für Ihre Anlage darstellt.

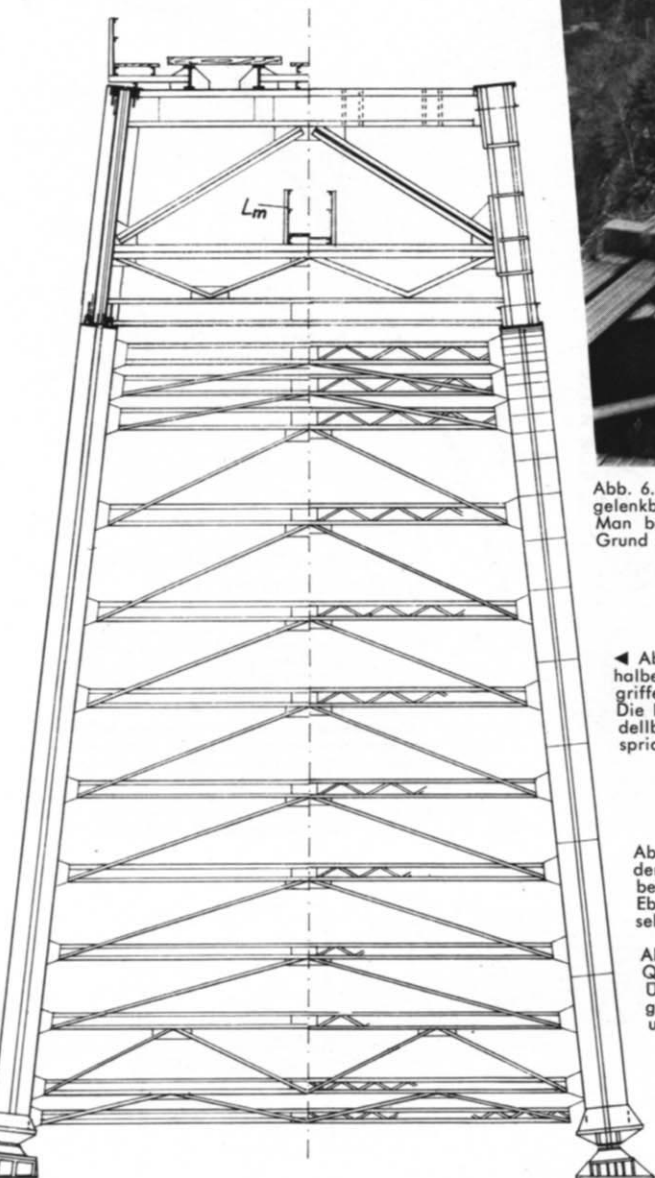


Abb. 6. Noch einmal ein Blick auf den Zweigelenkbogen; diesmal in der anderen Richtung. Man beachte die Schräglage des Zuges auf Grund der großen Gleisüberhöhung!

(Foto: K. Maier, Stgt.-Bad Cannstatt)

◀ Abb. 7. Querschnitt durch die Brücke im halben H0-Maßstab. Für N müssen die abgegriffenen Maße mit 1,1 multipliziert werden. Die linke Hälfte ist vereinfacht für den Modellbau gezeichnet; die rechte Hälfte entspricht dem Original. L_m ist der Mittelsteg.

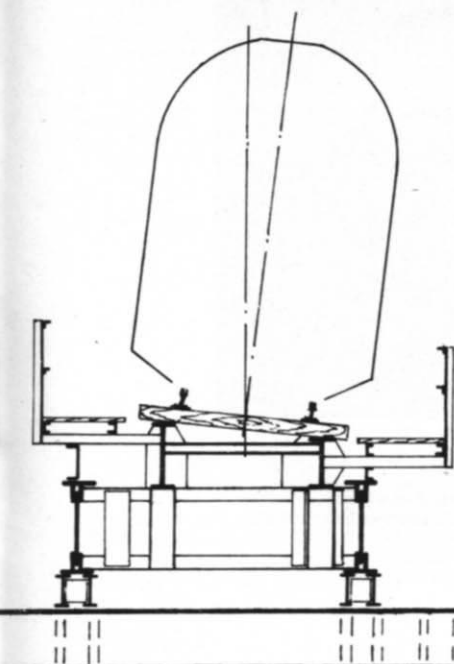
Abb. 9 (nächste Seite) zeigt die Anordnung der Längsträger und Querverbände wie sie bei der Original-Brücke anzutreffen sind. Ebenso ist die beim Vorbild vorhandene sehr starke Gleisüberhöhung eingezeichnet.

Abb. 10. Anordnung der Längsträger und Querverbände bei Vernachlässigung der Überhöhung, jedoch Belassung der bogenförmigen Gleisführung, woraus die unsymmetrische Ansicht resultiert.

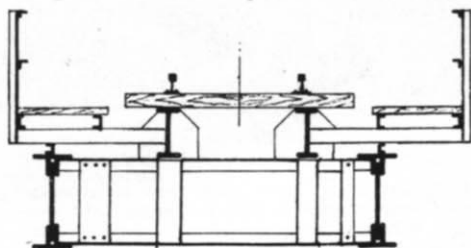


Abb. 8. Aus diesem Bild ist besonders deutlich der Verlauf und die Anordnung der Laufstege und Arbeitsbühnen zu sehen.
(Foto: Berner-Alpenbahn-Gesellschaft)

Abb. 9 und 10 in $\frac{1}{1}$ H0-Größe, Text auf S. 754.



Zum Nachbau noch einige Tips: Wegen der Größe des Objekts können wir die Zeichnungen nur in halber H0-Größe bringen. Fertigen Sie sich daher von dem Zweigelenkbogen eine Zeichnung im Maßstab 1 : 1 Ihrer Baugröße an und montieren Sie darauf die beiden Seitenteile. Danach stellen Sie die Kreuzverbände her und bauen sie zwischen die Seitenteile ein. Den Laufsteg Lm innerhalb des Fachwerkverbandes (Abb. 7) wird man stückweise vorfertigen und vor dem endgültigen Zusammenbau einfügen. Die seitlichen Laufstege Ls und Ar-



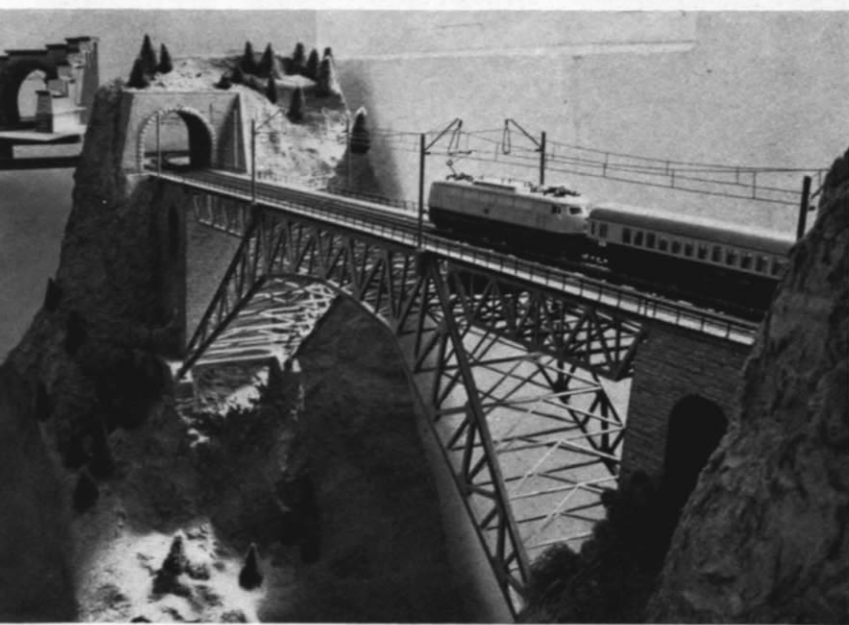


Abb. 11 u. 12.
Hier ist das „gute Stück“ bereits in die H0-Anlage des Herrn Nawrocki eingebaut, und wir können Ihnen bei dieser Gelegenheit schon jetzt verraten, daß hier eine bemerkenswerte Anlage im Entstehen ist, über die es noch einiges zu berichten geben wird.

beitsbühnen in Abb. 13 (nur teilweise gezeichnet) können noch nachträglich angebracht werden. Mit den zwei zwischen Widerlager und Zweigelenkbogen befindlichen Stegen (innerhalb der beiden eingehängten Brückenteile)

verfahren Sie ebenso.

Der Zusammenbau erfolgt am besten mit UHU-plus oder Stabilit-Expreß. Löten dürfte nur bei den Hauptträgern zweckmäßig sein.

Märklin-Freunden möchten wir empfehlen,

auf der Brücke nicht das Original-Märklin-Gleis zu verlegen, sondern ein Zweischienen-Gleis mit Punktkontakt-Mittelleiter nach Heft 6/68, S. 294, da der Blechkörper des Märklin-Gleises (als imitiertem Schotterbett) hier fehl am Platze ist.

Es ist sicher keine Kleinigkeit, diese Brücke zu bauen, aber der Erfolg wird die Mühe bestimmt lohnen. Und so schnell wird kaum eine der Zubehör-Firmen dieses Bauwerk als Bausatz herausbringen. Ganz abgesehen davon, daß bestimmt -zig Abende mit dem erholsamen Hobby ausgefüllt sind. Wir wünschen jedenfalls viel Vergnügen!

Abb. 13. Teilausschnitt aus der linken Hälfte der Brücke in $\frac{1}{2}$ H0-Größe. Die Laufstege, Arbeitsbühnen und Geländer sind nur teilweise eingezeichnet damit Sie sich leichter durchfinden. Beim Nachbau ist es unumgänglich, die eine Hälfte der Brücke entsprechend dieser Zeichnung und Abb. 3 im Maßstab 1 : 1 (der betreffenden Baugröße) auf Transparent-Papier aufzuzeichnen (um diese später spiegelbildlich als rechte Hälfte verwenden zu können) und danach die Profile zu bearbeiten.

Achtung!

Wie wir in letzter Minute erfahren, gibt Herr Nemec jedem Besteller der Brückenprofile entsprechende Bauzeichnungen bei (Auslieferung jedoch erst nach Weihnachten).

Fotos: Titelbild, Abb. 5, 11 und 12:
L. Nawrocki, Schwaikheim



Eine gut gelungene Nachbildung des

Münchner Zentralstellwerks

in H0-Größe schuf Herr Rüdiger Lorenz, Icking, lediglich an Hand von zwei Fotos, u. z. mittels Karton und Metallfolie, in die die Plattenstruktur mit einem Bleistift eingeritzt wurde. Das Untergeschoß ist mit Faller-Backsteinfolie verkleidet, während die Fenster des rundum verglasten Fahrdienstleiter-Raumes aus einer plexiglasähnlichen Folie bestehen, auf die dünne schwarze Kartonstreifen als Rahmenimitation geklebt wurden. Der Raum ist wie im Original mit vier Gleisbildstellischen und einem Überwachungspult eingerichtet, was auf den Abbildungen leider nicht zu sehen



ist. Mit einer Höhe von 21 cm (mit Antenne 29 cm) ist der Bau nicht exakt maßstäblich, da Herr Lorenz die Maße nur schätzen konnte. Die Antenne besteht übrigens aus einer dünnen Stricknadel, an die mit Uhu entsprechend gebogene Drahtstücke geklebt wurden und die einen schwarz-roten Anstrich erhielt.

(BBB)

Abb. 1. Nicht die, sondern das BB („Badebecken“) auf der BBB (Beatbodenbahn). Die Märklin-Gleise sind zwar eingeschottert, aber u. E. nicht gerade schön; die Schwellen müßten innen und außen noch zu sehen sein.



BBB (Beatbodenbahn)

Mit diesem Bericht wollen wir nun (nach zweijährigem MIBA-Studium) unsere Beatbodenbahn vorstellen.

Wie schon der Name sagt, steht sie auf einem Beatboden und muß sich zweimal wöchentlich den Krach der Musikanten anhören (sie erträgt ihn aber geduldiger als andere Hausbewohner!). 5,90 x 1,20 m, das sind die Maße unserer BBB. Die beiden interessantesten Anlagenteile sind bisher die eingleisige Nebenstrecke und der „See“ (lies: „Badebecken“).

Die Nebenstrecke zweigt bei dem Haltepunkt Hintertupfingen ab, steigt dann — gemäß dem Reversing-Vorbild in Heft 3/1967 S. 121 — in Spitzkehren nach dem 50 cm höher gelegenen Ort „Krachhammer“ (Abb. 2).

BB („Badebecken“)

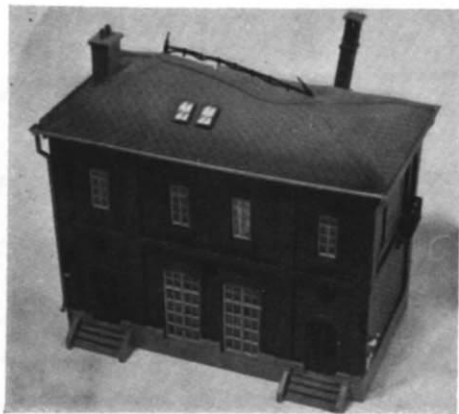
Um einen ganzen See auf einer Anlage zu bauen, benötigt man viel Platz. Dennoch wollten wir nicht ganz auf einen See verzichten. Wir bauten deshalb nur den Auslauf eines Sees, der durch Mauern in ein künstliches Bett gezwängt ist. Den Rest des Sees malten wir an die Hintergrundkulisse. Im besagten Seeauslauf fließt echtes Wasser, das von einer kleinen Pumpe, die unter der Autobrücke liegt (Abb. 1), schwach in Bewegung gehalten wird. Für den Betrachter ist es unmöglich, die Pumpe mit den Augen zu entdecken.

Zum Bau ist folgendes zu sagen:

Nachdem das Seebett teils aus Mauerplatten, teils aus gewöhnlicher Pappe hergestellt worden ist, wird das ganze Bett mit Olfarbe gestrichen. Für den Grund empfehlen sich die Farben dunkelblau und grün, vielleicht auch etwas schwarz. Bei den seitlichen Begrenzungen sollte man blau meiden, dafür ruhiger hellere Grüntöne verwenden. Die einzelnen Farbtöne



Abb. 2. Die Spitzkehren (Reversings) nach „Krachhammer“ hinauf — die erste Nutzanwendung im Kleinen.



muß man allerdings selbst mischen, bevor man sie neben- bzw. übereinander aufträgt. (Dies sollte man aber vorher auf einem Stück Holz oder Pappe ausprobieren!). Nach dem Trocknen der Olfarbe (es kann Tage dauern!) lackiert man das ganze Seebett mit Klarlack und wartet, bis auch dieser trocken ist. Nun steht dem Öffnen der Wasserschleuse (= Blumengießkanne) nichts mehr im Wege.

Bei dieser Gelegenheit noch eine gutgemeinte

Warnung an alle, die ihre Anlage fotografieren wollen:

⚠ **Vorsicht! Abstand halten** Ein Scheinwerfer war ca. 25 cm von diesem Dach entfernt angebracht! Weiterer Kommentar wohl überflüssig!

Ulrich u. Erhard Gottschalk, Letmathe

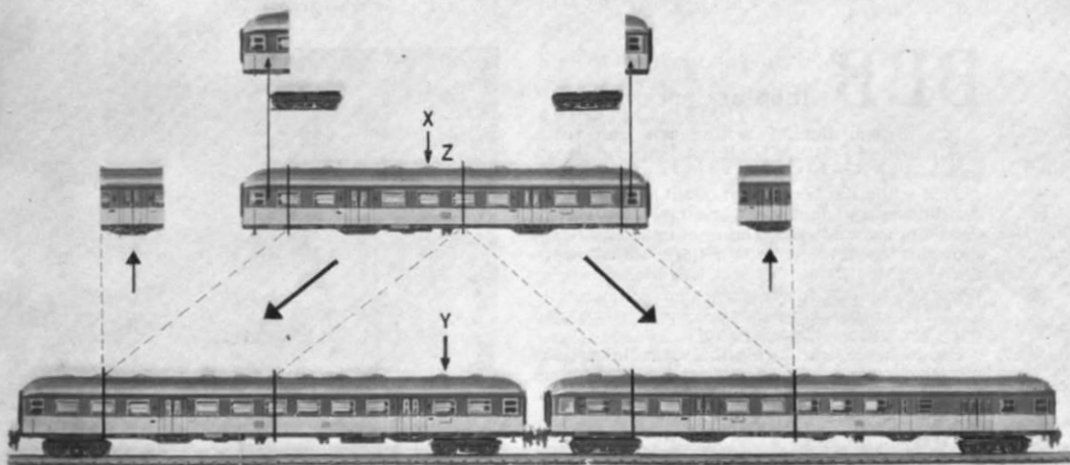


Abb. 1. „Schnittmuster“ zur Erzielung fast richtig langer „Silberlinge“. Erläuterung im Text.

Aus 3 mach' 2! Oder:

„Silberlinge“ deren Länge „goldrichtig“ ist!

Man nehme drei Trix-Silberlinge, schneide sie gemäß Abb. 1 fein säuberlich auseinander und klebe die so entstandenen Wagenabschnitte ebenso fein säuberlich und stumpf wieder aneinander — und man hat zwei fast

richtig lange Nahverkehrs-Wagen vor sich. Fast richtig lang heißt: etwa 30 cm gegenüber bisher nur 23 cm. Die an der maßstabgerechten Länge noch fehlenden wenigen Millimeter können vom optischen Eindruck der Wagen her ohne weiteres vernachlässigt werden, wie es auch kaum auf den ersten Blick auffällt, daß an einem Ende des linken Wagens in Abb. 1 nur zwei große Fenster zwischen Tür und Wagenende sind, an Stelle der „vorschriftsmäßigen“ drei.

Die in Abb. 1 angegebene Schnittaufteilung gilt im übrigen auch dann, wenn man an Stelle des Steuerwagens (rechts in Abb. 1) einen „normalen“ Reisezugwagen setzt. Dieser hat nämlich in seiner Trix-Grundform an

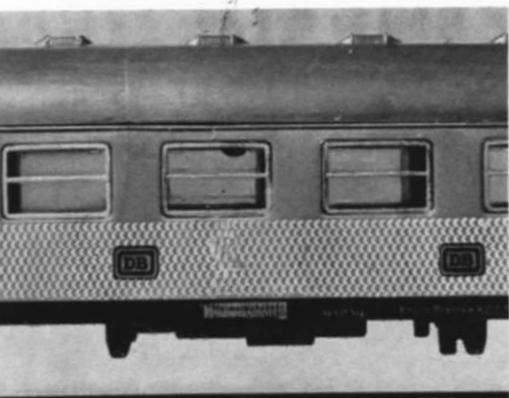
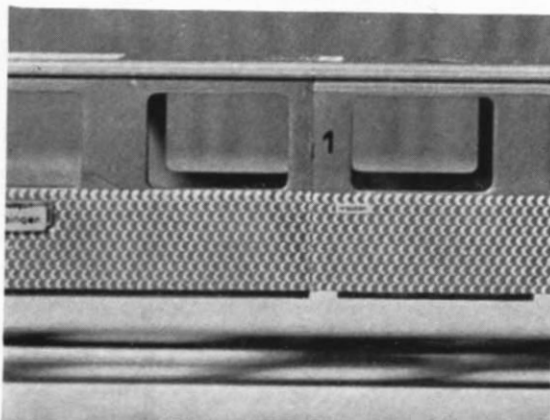
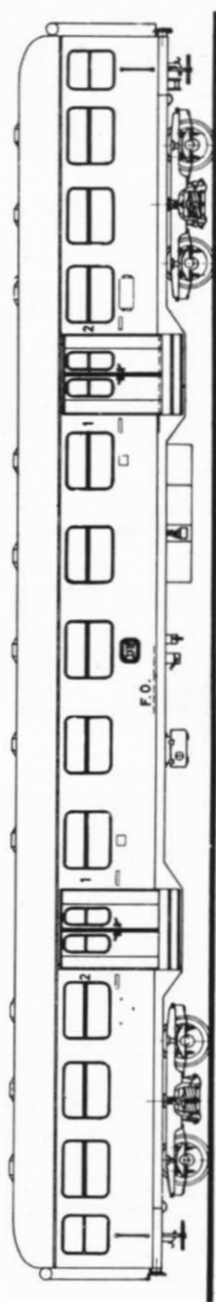


Abb. 2. Falsch! Ausbesserung des Pfauenaugenmusters durch Malen.

Abb. 3. Richtiger! Kein Ausbessern — durch Sorgfalt beim Sägen.





Stelle der nur drei großen Mittelfenster deren vier, so daß man durch das Hinzufügen der zwei Fenster neben der „neuen“ Tür wieder auf die richtige Anzahl der Mittelfenster kommt, nämlich deren 6.

Einen AB4nb-Wagen erhält man, wenn man zusätzlich zu den in Abb. 1 eingezeichneten Schnitten noch die Schnitte X und Y vornimmt und das so entstandene Teil Z gewissermaßen in den Schnitt Y einklebt. Der Wagen hat dann an den beiden Enden jeweils drei große Fenster und in der Mitte fünf, so wie es auch beim Vorbild ist.

Die so entstandenen langen Silberlinge entsprechen zwar nicht in allen Details hundertprozentig ihren Vorbildern, aber der generelle Eindruck ist jedenfalls gewahrt und — was außerdem wichtig ist — sie stellen keine technischen Unmöglichkeiten dar.

Über das Trennen der Wagenteile und das Zusammenkleben ist in Heft 12/XVII („Wie komme ich zu langen Traumwagen?“) ausführlich berichtet worden.

Ein besonderes Problem wirft das Pflaumen-Muster auf. Da ich angenommen hatte, daß sich die lädierten Stellen später leicht mittels feinen Pinselstrichen ausbessern lassen, arbeitete ich anfänglich ziemlich arglos drauf los. Die ersten Malversuche (Abb. 2) belehrten mich schnell eines Besseren (Böseren) und so ging ich bei den weiteren Umbau-Modellen sowohl beim Sägen als auch beim Kleben sehr viel sorgfältiger vor, wodurch ich ohne jegliche Ausbesserungsarbeiten am Pflaumen-Muster auskomme (Abb. 3). Die feine Schnittlinie fällt jedenfalls weit weniger auf als die verpfuschte Stelle à la Abb. 2 und das sorgfältige Arbeiten kostet weniger Zeit und Nerven als ein mißglücktes Ausbessern des Musters.

Ähnlich verhält es sich mit den DB-Emblemen. Auch hier könnte man der Meinung sein, daß zwei Stücke auf jeder Seite vielleicht weniger auffallen als eine vermurkste Malerei, aber nachdem sich eines fast in Wagenmitte befindet (Abb. 6), klebt man auf das zweite kurzerhand ein Zugschild (auch wenn das nicht dem Vorbild entspricht).

Übrig bleiben bei der ganzen Manipulation von den drei Wagen lediglich zwei Endstücke und zwei Tür-Partien der Wagenkästen, und natürlich auch zwei Drehgestelle. Wegwerfen sollte man diese Teile aber keinesfalls, sondern vielmehr in der Bastelkiste aufheben. Einmal kommt bestimmt der Tag, an dem Sie diese Teile bei einem anderen Umbau gut verwenden können.

GERA

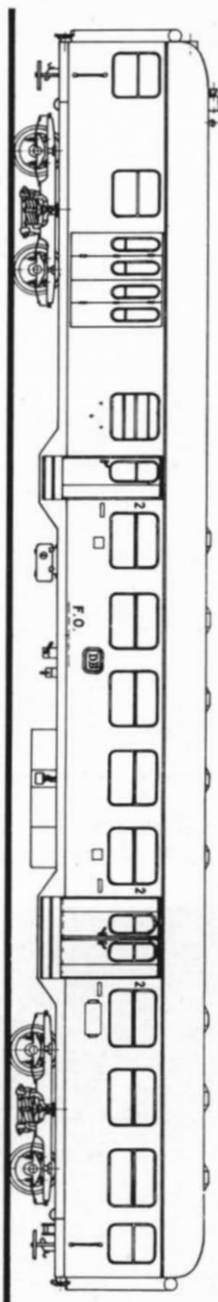


Abb. 4 und 5. Als Anhaltspunkte die N-maßstäblichen Skizzen eines AB4nb-59 und eines BD4nf-59. Die Erstellung eines AB4nb ist im Text beschrieben; über den BD4nf wird sich der Interessent selbst einige Gedanken machen müssen.



Abb. 6. Ein Längenvergleich, der für sich selbst spricht. Der lange Silberling von GERA (links) hat Kadee-Kupplungen. Überdies ist deutlich erkennbar, wie das zweite DB-Emblem durch ein Zuglaufschild abgedeckt ist; diese Lösung ist unauffälliger als das Übermalen des Emblems.

Dr. H. Hauswirth,
Glarus/Schweiz

Und wie steht's mit maßstäblich richtig langen Schweizer Wagen?

Für jene Modellbauer in der Schweiz, welche an maßstäblich richtigen Waggonen interessiert sind und auch eine entsprechende Anlage besitzen bzw. planen, ist es unmöglich, Schweizer Waggonen aufzutreiben, die sich auch nur einigermaßen umbauen lassen. Lediglich der SSB-Leichtstahlwagen von Lima (A-Wagen mit 8 Seitenfenstern) ist durch andere Drehgestelle (Fleischmann), Einsetzen der Fenster, sowie Anbringen von Trittbrettern und Griffstangen einigermaßen in ein Schweizer Modell maßstäblicher Länge zu verwandeln.

Der von allen Schweizer Modellbahnern so erhoffte 2. Kl.-Wagen wird jetzt von Lima in einer undiskutablen Ausführung (A-Wagen mit Aufdruck des B-Wagens!) hergestellt, so daß lediglich übrig bleibt, die Kopfteile, den Boden, die Türen und das Dach des Lima-A-Wagens zu verwenden und die Seitenteile kom-

plett selbst zu bauen, was aber bei 12-15 benötigten B-Wagen begreiflicherweise eine ziemliche Arbeit darstellt (insbesondere im Hinblick auf das saubere und exakte Aussehen von 2-300 Fenster). Schön wär's, wenn sich eine der fortschrittlichen Modellbahn-Herstellerfirmen (Rivarossi, Liliput, Trix) dieses Problems einmal annehmen könnte, zumal die Herstellung von solchen maßstäblich richtig langen Wagen wohl kein Problem aufwerfen würde. Die Schweizer Waggonen sind an und für sich kurz (23,7 m), in H0 rund 27 cm lang. Sie wären also nicht länger als die neuen Trix-Waggonen. Wir wären schon sehr froh, wenn wir wenigstens den neuen Schweizer UIC-Wagen hätten, welcher ja sicher auch im Ausland relativ häufig zu treffen ist und daher evtl. auch für deutsche, sowie österreichische, evtl. auch französische Modellbahner von Interesse wäre.

Es klappert die Mühle am „Pseudo-Bach“



Auf meiner kleinen Klappanlage kann ich aus begreiflichen Gründen keine wasserbetriebene Mühle (z. B. Faller Nr. 225) verwenden. Deshalb habe ich verschiedene Versuche angestellt, „fließendes Wasser“ zu imitieren, welches über das oberflächliche Wasserrad meiner kleinen Mühle (Faller Nr. 227) läuft (besser gesagt: zu laufen scheint). Die beste meiner Lösungen ist in den Abbildungen gezeigt.

In den Zulauf ist ein Streifen Seekrepppapier (Faller Nr. 511) eingeklebt, der — über das Wasserrad gebogen — an dessen Schaufeln leicht anliegt. Zwischen Zulaufmündung und Bachbett verbreitert sich der Streifen etwa auf Schaufelbreite, darf aber das Bachbett nicht berühren. Bewegt sich nun das Mühlrad im Uhrzeigersinn, so bewegt sich der Streifen pulsierend mit durch die Reibung an den Schaufeln. Es

Abb. 1. Pseudo-Wasser à la Rothärmel.

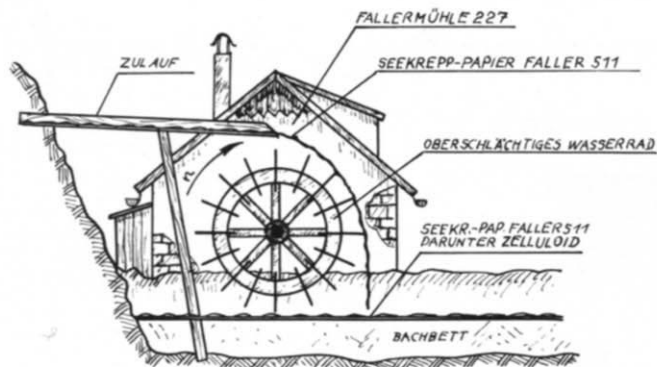


Abb. 2. Um diese Sache etwas zu verdeutlichen, hat Herr Ing. Rothärmel diese Skizze beigegeben, so daß sich weitere Worte tatsächlich erübrigen.

Abb. 3. Herr K. H. Becker, Balkhausen, ging einen etwas anderen Weg als den neben beschriebenen. Er füllte die Zwischenräume des Wasserrades mit UHU aus. Über die Holzrinne ließ er ebenfalls ein paar Tropfen Klebstoff laufen. Aus einiger Entfernung sieht diese Imitation echtem Wasser täuschend ähnlich.

empfehlte sich noch, die dem „Wasser“ zugewandte Seite der Schaufeln mit etwas hellblauer Farbe nachzubehandeln. Aus angemessener Entfernung betrachtet, gleicht der Streifen aus Seekrepppapier in etwa dem über das Wasserrad fließenden Wasser.

Ing. Rothärmel, Ulm



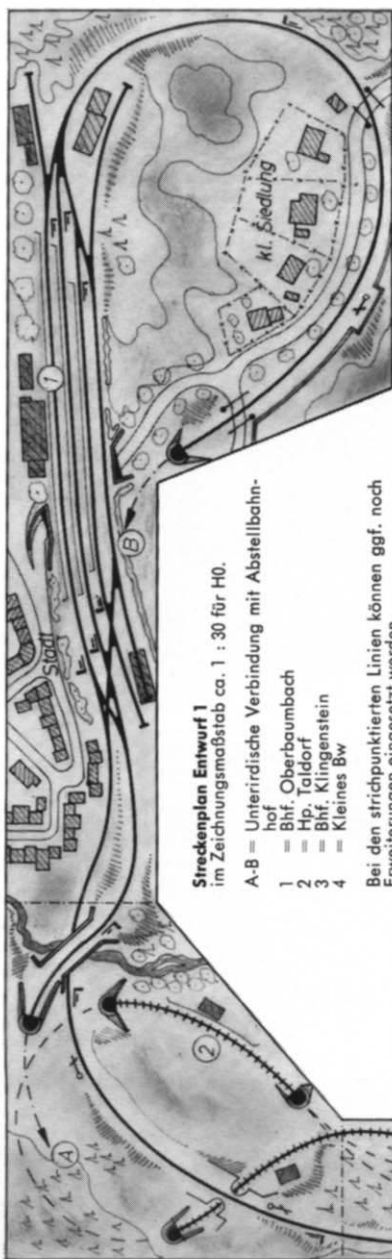
Anmerkung der Redaktion:

Zweifelloos keine so abwegige Idee, nun auch als Klappanlagenbesitzer in den Genuß von „fließendem Wasser“ zu kommen. Ob Seekrepppapier für diesen Zweck wirklich „der Weisheit letzter Schluß“ ist, mag dahingestellt sein. Herr Rothärmel scheint dieses Material jedenfalls für das gegebene zu halten. Wir wüßten im Augenblick auch kein besseres, könnten uns jedoch denken, daß das bekannte, hauchdünne Cellophanpapier (Einmachhaut) – in schmale Streifen geschnitten – sich vielleicht auch ganz gut für diesen Zweck verwenden lassen müßte, besonders wenn man diese Methode mit der des Herrn Becker (Abb. 3) mixt. Probieren geht auch hier mal wieder über Studieren!

Abb. 4. Herr H. Schneider, Darmstadt, ist um die Frage herumgekommen, wie das über das Mühlensrad herabstürzende Wasser zu imitieren sei – er hat die Mühle stillgelegt und eine Gastwirtschaft „Zur alten Mühle“ etabliert, die – dem Motiv nach zu schließen – ganz gut frequentiert ist.

Zwei Streckenplan - Entwürfe

von Karlheinz Reutlinger, Ehingen/Donau



Entwurf 1

Mein Streckenplan mag vom sonst üblichen oder zur Gewohnheit gewordenen Schema abweichen und daher nur einen Kreis Gleichgesinnter ansprechen, aber auch „Andersgläubige“ können vielleicht das eine oder andere entdecken, was sie nutzbringend auf ihre Weise auswerten können.

Die Gleisanlage ist eigentlich nur für einen Nebenbahnverkehr gedacht. Wenn's hoch kommt, sei noch ein leichter Eilzug zugelassen.

Die Anlage besteht eigentlich aus zwei Teilen: Auf dem einen Teil (links) befinden sich ein kleiner Nebenbahn-Kopfbahnhof (Endstation) sowie ein kleiner unterirdischer Abstellbahnhof für die Zahnradbahn. Auf dem zweiten Hauptteil liegt ein etwas größerer Provinzbahnhof (an einer eingeleigten, hauptsächlich von Personen- und leichten Güterzügen befahrenen Strecke), von dem eine kleine Nebenbahn nach „Klingenstein“ abzweigt.

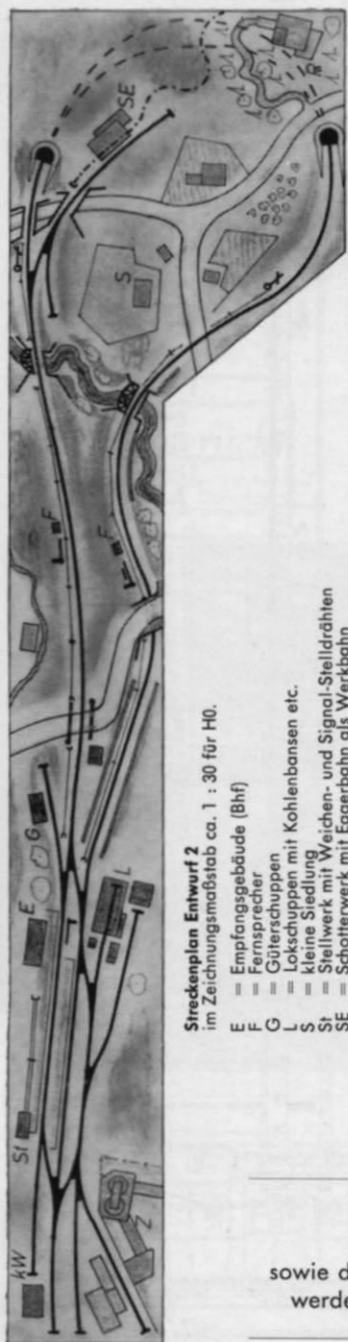
Die Landschaft soll den Charakter der Schwäbischen Alb bekommen. Die Gebäude würde ich so gestalten, daß ich auf der Anlage sowohl ältere als auch moderne Fahrzeuge einsetzen kann, z. B. das Vollmer-Stationsgebäude 3600 (Oberbaumbach) für den Hauptbahnhof und das Kibri-Gebäude 9502 (Iselshausen) für Klingenstein.

Als Fahrzeugpark stelle ich mir vor:

1. Oldtimer-Fahrzeuge: T3 nebst alten Personenwagen von Trix, P8 nebst doppeltürigen Eilzugwagen von Liliput, G8 oder 55 mit etwa 5-10 Güterwagen, eventuell noch T 18 (BR 74) mit 2 Liliput-Abteilwagen, sowie für die Zahnradstrecke die württembergische Fz.

2. Neuzeitliche Fahrzeuge: V 100 (oder V 80) mit 4 dreiachsigen Umbauwagen, V 160 (?) mit 4 Nahverkehrswagen, BR 50 (?) mit etwa 10 Güterwagen, BR 65 mit 3 doppeltürigen Eilzugwagen, sowie für den Zahnradbetrieb den VT 97 oder die ehem. 97^s (württ. Hz).

Zum Zahnradbahn-Betrieb möchte ich noch etwas bemerken: Da hierbei die Züge bekanntlich talwärts gezogen und bergwärts geschoben werden, bleibt die Lok immer am gleichen Ende des Zuges. Dies erlaubt eine sehr einfache Konstruktion des Abstellbahnhofs. Der einfahrende Zug fährt über ein dauernd wirk-



Streckenplan Entwurf 2

im Zeichnungsmaßstab ca. 1 : 30 für H0.

== Empfangsgebäude (Bhf)

== Fernsprecher

== Güterschuppen mit Kohlenbansen etc.

== kleine Siedlung

== Stellwerk mit Weichen- und Signal-Stelldrähten

== Schotterwerk mit Eggerbahn als Werkbahn

== kleiner Werkschuppen

== kleines Zementwerk mit autom. Entlade-Vorrichtung

E F G L S St SE kW Z

sames Entkupplungsgleisstück — die Wagen bleiben stehen, während die Lok bis zum Prellbock weiterfährt. Hier polt sie durch einen Gleiskontakt um, legt die Weiche um, setzt sich vor den anderen Zug und schiebt ihn nach einer gewissen Zeit (was mit einem Aufenthaltsschalter ja zu bewerkstelligen ist) die Steigung hinauf. Hier läßt sich also auf allereinfachste Weise ein Automatik-Betrieb durchführen, gegen den auch ein eingefleischter Automatik-Gegner nichts einzuwenden haben dürfte.

Entwurf 2

Dieser Entwurf mag für manchen platzbeschränkten Modellbahner von Interesse sein, der nicht auf die H0-Spur verzichten will. Jedoch kann man den Entwurf auch für eine Schmalspurbahn abwandeln.

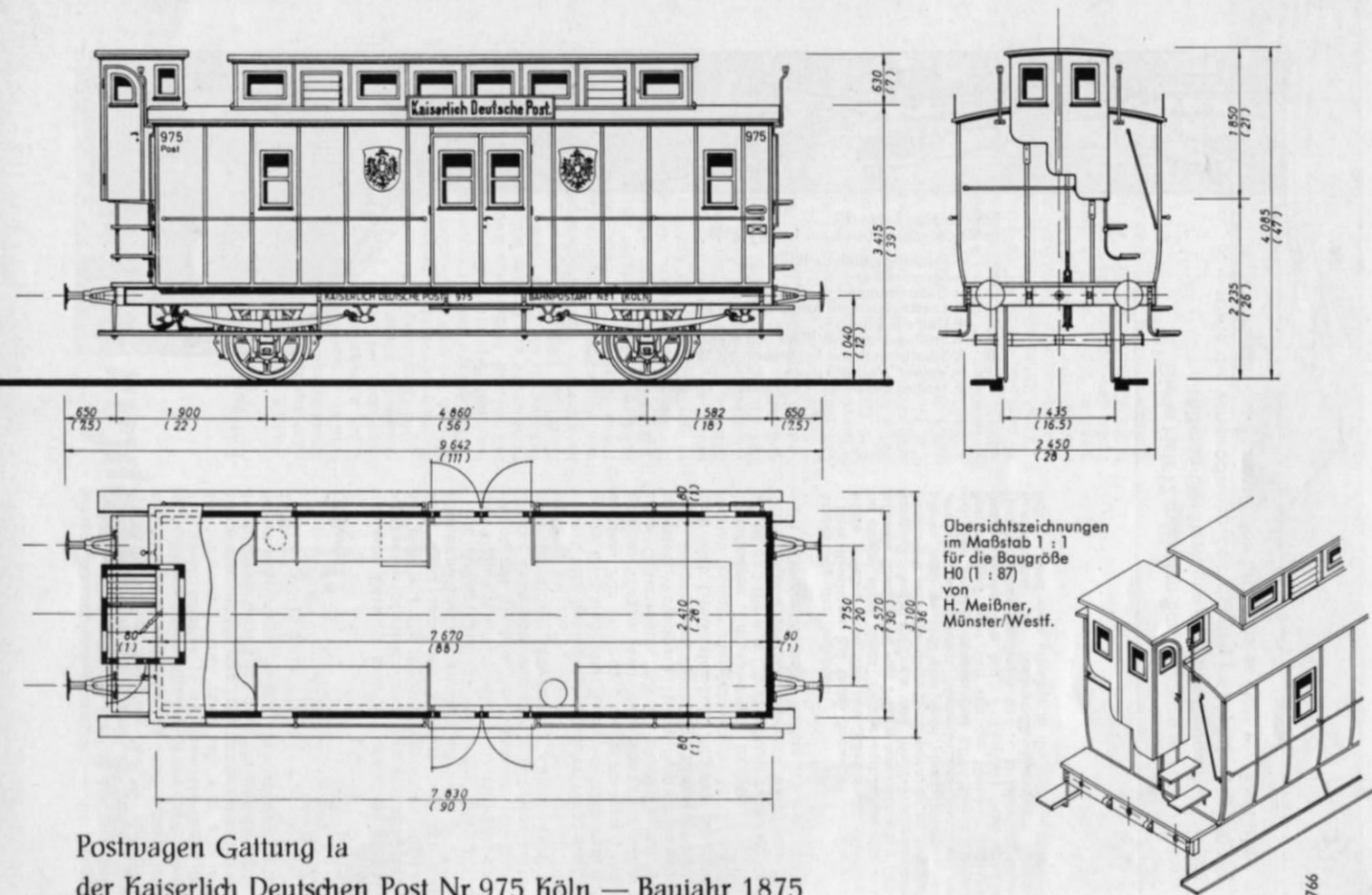
Die Anlage besteht aus einer Kehrschleife (mit kleiner Abstellmöglichkeit) und einer Endstation mit kleinem Bw. Die nicht sehr lange Strecke kann naturgemäß nur mit ganz kurzen (und möglichst langsamen) Zügen befahren werden.

Auch hier kann bei geschickter Wahl der Gebäude Oldtimer- und Neuzeit-Betrieb gemacht werden. Für ersteren schlage ich vor: T3 mit 2-3 alten Wagen, sowie dem einen oder anderen alten Güterwagen, BR 70 ebenfalls mit gemischtem Wagenpark, Heinzl-Dampftriebwagen und — wenn man das nötige Kleingeld hat — noch eine Glaskasten-Lok. Für den modernen Betrieb könnte man einsetzen: V 60 mit 2-3 dreischigen Umbauwagen, eventuell V 100, VT 98 und für den Güterverkehr zwischen dem Schotter- und dem Zementwerk wäre eine Köf nicht fehl am Platze — meine ich wenigstens.

Anmerkung der Redaktion:

Herr Reutlinger hat recht: Seine Streckenplan-Entwürfe weichen vom üblichen Schema ab, sind aber für einen „alten Hasen“ Nektar und haben eine auffallende Ähnlichkeit mit Plänen amerikanischer Denkungsart. Auch Pit-Peg's und WeWaW's geheimste Neigungen gehen in diese Richtungen. Beim Anlagenplaner muß es sich also wohl ebenfalls um einen „uralten“, abgeklärten Modellbahner handeln, der sich den berühmt-berüchtigten MIBA-Slogan „In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister!“ auf sein Banner geschrieben hat. — Denkste! Weit gefehlt! Herr Karlheinz Reutlinger ist ... 18 Jahre alt! Unser Kompliment! Der Nachwuchs marschiert tatsächlich ... und zwar offenbar in die richtige Richtung!

Die in Heft 12 avisierten Bauzeichnungen vom Hilfszug-Gerätewagen (Werkstattwagen) sowie die versprochenen Zeichnungen im Maßstab 1 : 160 (N) werden aus Platzgründen im nächsten Heft veröffentlicht.



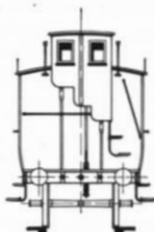
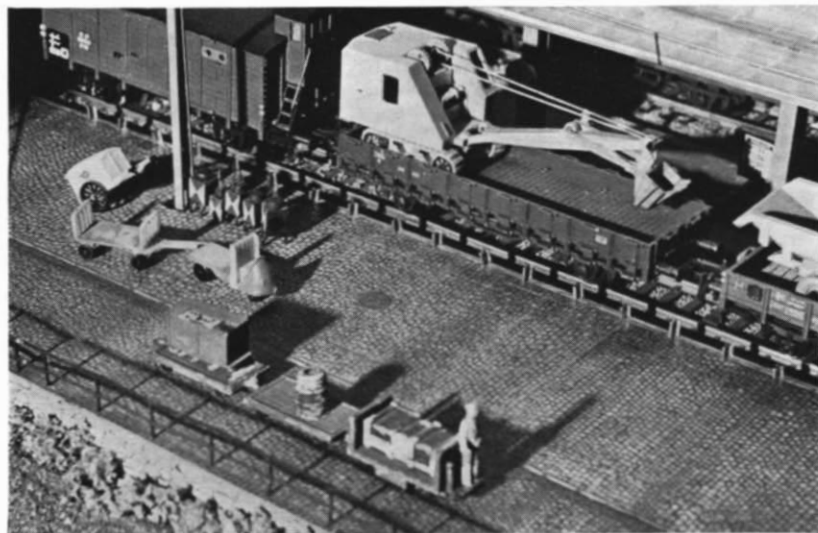
Kein Zirkus

sondern der wirklich gänzlich runde Rundschuppen im Bw Paderborn. Die einzige Ein- und Ausfahrt ist nur von diesem Gleis aus möglich. Diese Form eines Rundschuppens ist natürlich nichts für einen Modellbahner. Wir wollen schließlich noch einen Blick in den Schuppen und auf die dort stehenden Lokomotiven werfen können und unsere Modelle nicht unter einer Hutschachtel „vergraben“!

Ins rechte

Licht gerückt -

die Ladestraße auf der H0-Anlage des Herrn R. Vogel, Düsseldorf.



Kaiserl. Postwagen

Um den N-Freunden eine kleine Freude zu bereiten, bringen wir die Zeichnungen auch im Maßstab 1 : 160. Die genauen Maße können entweder abgegriffen oder besser aus den Original-Maßen errechnet werden.