

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

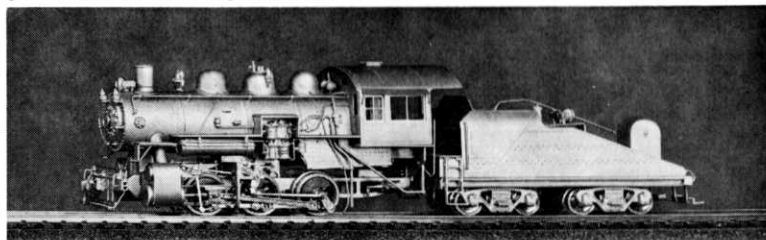
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
APRIL 1972

4

INFORMATIONEN TRAINS

orientiert Sie über die zur Zeit erhältlichen und die in absehbarer Zukunft eintreffenden Fulgurex-Modelle. Verlangen Sie Ihr Exemplar in Ihrem Fachgeschäft, oder bei Fulgurex sa Lausanne.



Folgende Kataloge sind ebenfalls am Lager. Bezug im Fachhandel oder direkt bei Fulgurex sa, Lausanne, gegen Einsendung des entsprechenden Betrages auf Postscheck-Konto 10-18 259.

Fulgurex DM/Fr. 5.—, Hallmark DM/Fr. 5.—, Westside DM/Fr. 6.50.

FULGUREX

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 4/1972

- | | | | |
|---|--------|---|-----|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, Trifleiklin-Neuheit, Messe-Streiflichter) | 263/64 | 15. Kurzgekuppelte Vierachser (zu Heft 9/71) | 288 |
| 2. Die Z-Bahn als Parkbahn für eine O-Anlage | 265 | 16. Der Shin-Kan-Sen-Express . . . (H0-Modell) | 289 |
| 3. Der Fa. Liliput ins „Stamm-Bücher!“ geschrieben! (Wagenprogramm, Modell des Pw Post 4ü 28) | 265 | 17. Feuerwache mit Steigerturm (BZ) | 291 |
| 4. 125 Jahre Main-Neckar-Bahn (H0-Oldtime-Anlage) | 266 | 18. Mein N-Bw (K. Petermann) | 294 |
| 5. Automat. Zwischengerät f. d. gleichzeitigen Betrieb von Wechsel- und Gleichstrom-Loks | 271 | 19. Kleine M+F-Messe-„Spätlese“ (N-Modell der BR 56) | 296 |
| 6. Fremde Loks auf deutschen Gleisen | 272 | 20. Aufsteckklemmen zum RBEV-Relais | 297 |
| 7. Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse '72 | 273 | 21. Wasserimitation mittels Macralon | 297 |
| 8. Gleis-Schaltelemente beim großen Vorbild und bei der Modellbahn | 275 | 22. H0-Anlage „Naumburg/Saale“ (H. J. Kähler), 1. Teil | 299 |
| 9. Imitierte Abweiser als Schaltkontakte | 278 | 23. Brief- und Paketpostwagen, Bj. 1884 (BZ) | 307 |
| 10. Buchbesprechungen: „Die Baureihe 78“ und „Eisenbahnen und Eisenbahner zwischen 1931 und 1935“ | 279 | 24. Sie fragen — wir antworten! (Lange Wagen auf Fleischmann-Bogenweichen, Fortführung des Lokbild-Archivs Bellingrodt) | 307 |
| 11. „Ein schöner Zug“ . . . (Minitrix-Messeanl.) | 279 | 25. Die Altstadt von „Beckingen“ (H0-Anlage H. Beck) | 309 |
| 12. Meine Waggon-Kippvorrichtung (BZ) | 280 | 26. Neues über Crofon-Lichtleitfasern | 309 |
| 13. „Die mysteriöse Holzfabrik“ (Arnold-Motiv) | 284 | 27. Industriegebiet und Landschaft . . . (H0-Anlage Wingberg) | 311 |
| 14. Kurzgekuppelte Wagenmodelle | 286 | 28. Keine M+F-Messeinsensation . . . (N-Schmalspur-Modelle) | 312 |
| | | 29. „Fremdwagen“ auf Märklin-Gleisen | 313 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

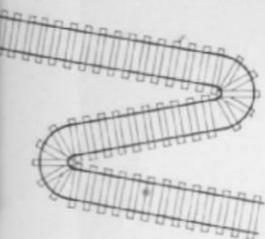
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 3.— DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

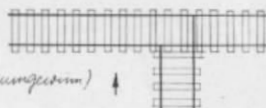
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Heft 5/72 ist ca. am 27. Mai in Ihrem Fachgeschäft!

letzte Industrie-Neuheiten der Fa. Trifleiklin



← Spezialkurven für Steigungstrecken
(Serpentinenkurven)
für alle Fahrzeuge unserer Fa. befahrbar



90°-Weiche (enormes Raumersparnis)

Auf der April-Messe in Cinzano ...

... entdeckte unser Spezial-Mitarbeiter Dr. Karobath aus der Einsiedelgasse in Wien diese revolutionären Gleis-Neuheiten, die von der Firma „Trifleiklin“ (Syndikat deutscher Modellbahn-Hersteller) ausgestellt wurden. Besonders die „Beschränkten“ unter uns werden dieses äußerst praktische und platzsparende Gleismaterial begrüßen ...!

Unser Titelbild:

Bahnübergang „Rheinstraße“ Anno Domini 1846

Unser heutiges Titelbild zeigt einen Ausschnitt aus der Oldest-Time-Anlage einer Darmstädter Eisenbahn-Modellbaugruppe. Dieser Bahnübergang wurde nach alten Zeichnungen gebaut. Schranken gab es damals noch nicht; die mittleren Straßentore schwenkten nach Passieren des Zuges normal nach außen, während die rechts und links davon gelegenen Fußgängertore über die Gleise schwenkten und damit diese sperrten. Mehr über diese interessante H0-Anlage lesen Sie auf den Seiten 266 – 270!



Messe-Streiflichter...

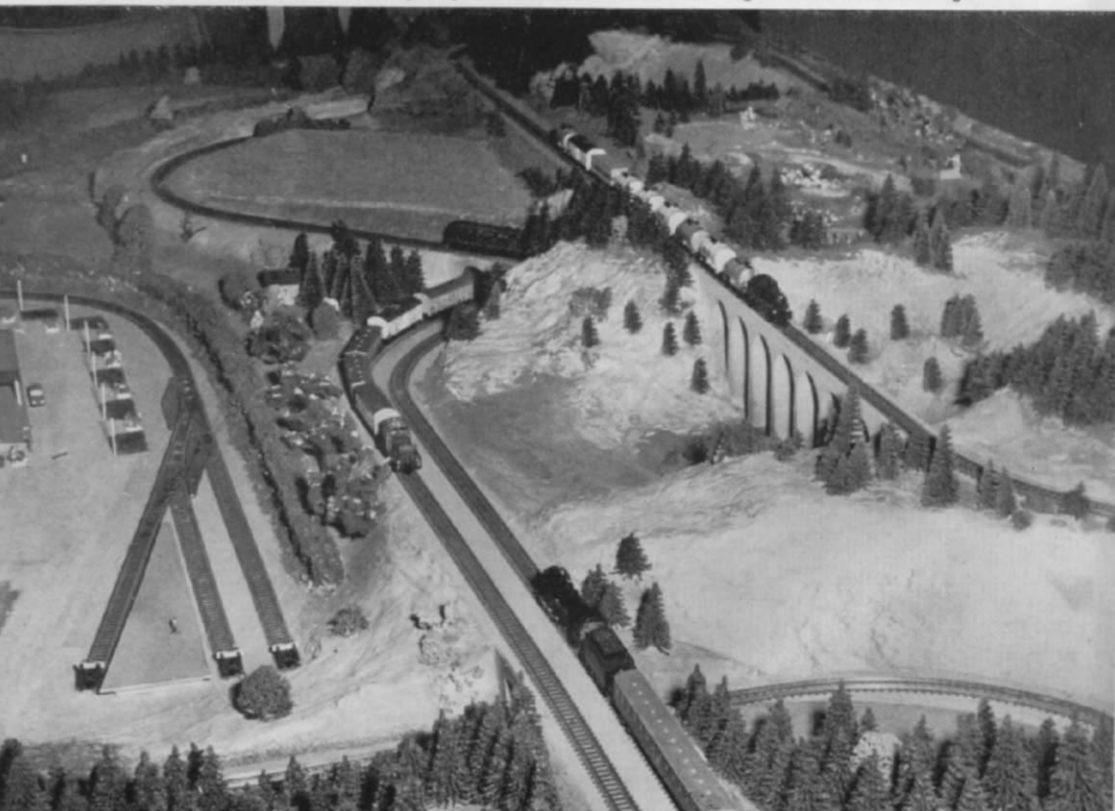
Abb. 1. WeWaW und mm (MIBA-Redakteur Michael Meinhold) schauen am Märklin-Stand skeptisch drein; ob Herr Bierwolf von der Fa. Märklin (links) es wohl noch schafft, den winzigen Z-Schnellzugwagen so freihand ohne Aufgleisgerät auf das Gleis zu stellen ...?





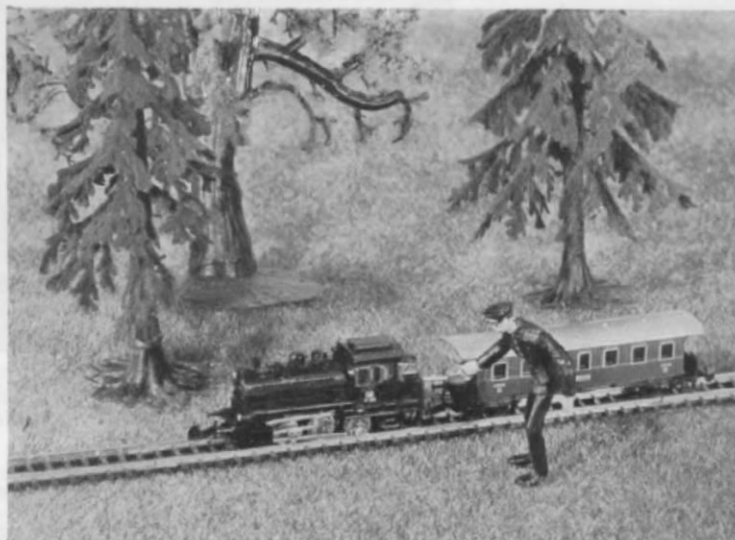
- Abb. 2. Haha! Geschafft! Nach noch nicht mal $\frac{1}{2}$ Minute! Normal Sterbliche nehmen „behufs dieses Zwecks“ natürlich das Aufgleisgerät! Herr Bierwolf, der sich unser schon seit langen Jahren auf dem Märklin-Stand annimmt und schon so manche Feierabendstunde – insbesondere dieses Jahr! – für unseren Wissens- und Fotografierdurst geopfert hat, scheint selbst mächtig stolz auf seine Leistung zu sein! Wo WiWeW und Allö währenddem waren? – Nun, hinter der Kamera und dem Blitzlicht natürlich!

Abb. 3. Und das ist die Draufsicht auf den oben sichtbaren Teil der Z-Vorführanlage; im Vergleich mit den drei Akteuren erkennt man die geringen Ausmaße dieser so weiträumig wirkenden Kleinanlage.



Die Z-Bahn als „Parkbahn“ für eine O-Anlage!

Nun, diese Idee, die der MIBA-Junior-Chef WiWeW noch an der Messe fotografisch umsetzte (kein Wunder, daß wir dieses Jahr so lange auf dem Märklin-Stand zu tun hatten!) ist beileibe kein bloßer April-Scherz, sondern kann im gegebenen Fall ganz reale Hintergründe haben: Die Z-Bahn läßt sich tatsächlich auf einer O- (wenn nicht gar H0-)Anlage als Park- oder Kinderbahn einbauen...



Der Fa. Liliput ins „Stamm-Bücherl“ geschrieben!

Liliput und die „kompletten Zugeinheiten“

Auch ich möchte mich zu dem in Heft 12/71 abermals angeschnittenen Thema „Komplette Zugeinheiten“ äußern. Erfreulicherweise hat die Firma Liliput zur Messe '72 wieder einige Wagen zur Komplettierung ihrer Züge herausgebracht. Aber ich vermisste nach wie vor Schlaf- und Speisewagen. Im Messebericht wird erwähnt, daß Liliput sich mit dem Gedanken trägt, einen MITROPA- bzw. DSG-Speisewagen zu kreieren. Ich würde es begrüßen, wenn Liliput anstelle eines Speisewagens, der aus dem „Rheingold“ hervorgegangen ist, den WRügle⁽¹⁾ herausbrächte. Dieser Wagen ist weitaus häufiger vorhanden als der aus Rheingold-Wagen umgebaute WR-Typ; er ist der erste (1928) von der MITROPA gebaute Speisewagen und läuft sogar heute noch in ca. 60 Exemplaren. Es wäre wünschenswert, wenn dieser Wagen in MITROPA-Ausführung mit Faltenbalg-Übergängen produziert würde und in der DSG-Ausführung natürlich mit Gummifuß-Übergängen.

Der entsprechende Schlafwagentyp ist der 1931 gebaute Ganzstahl-Schlafwagen mit Görlitzer Drehgestellen vom Typ II schwer (MIBA 6/71, S. 410). Meiner Meinung nach gehören diese beiden Wagen zusammen; sie sind deshalb besonders interessant, weil es bis heute noch keine Schlaf- und Speisewagen dieser Epoche in miniature gibt.

Der dritte im Bunde zur Komplettierung des E 30-Zuges ist (wie schon in MIBA 2/72 erwähnt) der Ayse. Der am Liliput-Stand vorgestellte Pw Post 4ü 28 müßte auf jeden Fall in Serie gehen!

Schlaf- und Speisewagen (WLABümh, WRüm, ARüm) fehlen zudem im Liliput-30 cm-Programm. Das Modell eines Postwagens, z. B. Post 4m-b-26, im

30 cm-Programm ist ebenfalls ein unerfüllter Wunsch.

Soweit meine Ausführungen zum Thema „Komplette Zugeinheiten“. Ich hoffe, daß ich mit diesen Bemerkungen die Wünsche vieler Modellbahner ausgesprochen habe.

Norbert L'habitant, Wassenberg

Liliput-H0-Modell des Pack- und Postwagens Pw Post 4ü 28 der DR/DB

Im MIBA-Messeheft 3/72, Seite 173 wird als geplante Liliput-Messeneuheit das prächtige H0-Modell des Pw Post 4ü 28 der DR/DB mit dem Vermerk vorgestellt, daß die Serien-Herstellung noch nicht feststeht. Die Fertigung des H0-Modells ist m. E. wünschenswert, es würde sicher einen guten Absatz finden!

Begründung:

1. Zahlreiche H0-Modellbahnanlagen sind kleiner oder mittlerer Größe, wobei die Bahnsteiglänge meist unter einem Meter liegt.

2. Die Besitzer dieser Anlagen wollen jedoch auch Eil- oder Schnellzüge einsetzen. Dies ist aber nur möglich, wenn die Wagenzahl angemessen klein ist. Dem kommt der kombinierte Pack-/Postwagen Pw Post 4ü 28 sehr entgegen, zumal passende 4-achsige Reisezugwagen der gleichen Bauart im Liliput-H0-Sortiment reichlich vorhanden sind.

3. Das Vorbild des Modells war schon immer eine Sehenswürdigkeit und gefällig in Abmessungen und in der Proportion. So auch das gelungene Handmuster, das auf der Messe vorgestellt wurde.

Deshalb möchte ich die Firma Liliput (wohl auch im Namen gar vieler Modellbahnfreunde) ermuntern, den interessanten Pw Post 4ü 28 zu fertigen.

Ing. Hans Rothärmel, Ulm

Redaktionspost, Anzeigen und Bestellungen bitte stets getrennt halten!

Abb. 1. Dieser Ausschnitt aus der Darmstädter Oldtime-Anlage zeigt den sogenannten „Hof für ankommende Reisende“ – letztere dargestellt durch die „Biedermaler“-Figuren von Preiser und Merten. Hinter dem Personenzug erkennt man die Zentralwerkstatt.

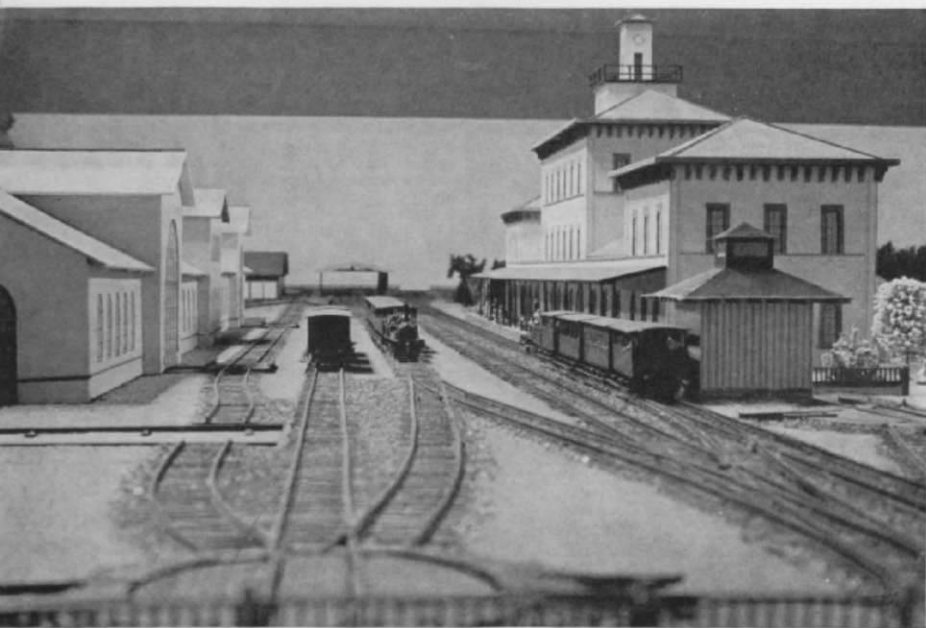


125 Jahre Main-Neckar-Bahn Eine ungewöhnliche Oldtime-Anlage der Modellbaugruppe Darmstadt

Anm. d. Red. Die 125-Jahr-Feier der Main-Neckar-Bahn, die der eigentliche Anlaß für den Bau der hier vorgestellten Oldtime-Anlage war, liegt zwar schon eine Weile zurück; dennoch ist dieser Bericht u. E. immer noch hochaktuell, weil hier gewissermaßen „Neuland“ im Anlagenbau besritten wurde: die Nachbildung von Betriebsanlagen

und Fahrzeugen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Verständlicherweise kann hier kaum auf Industrie-Material zurückgegriffen werden; welche Schwierigkeiten auftauchten und wie sie von der Eisenbahn-Modellbaugruppe des DB-Sozialwerks Darmstadt gemeistert wurden, erzählen die Erbauer nun selbst.

Abb. 2. Blick über die Gleisanlagen von „Darmstadt Hbf“. Rechts liegt das Empfangsgebäude, gegenüber der Zentralwerkstatt. Im Hintergrund – in der gradlinigen Fortsetzung der Gleisanlagen – die „Konvoihalle“ (in der beim Vorbild über Nacht ganze Züge abgestellt wurden); links davon spitzt gerade noch ein Teil der Wagenhallen hervor (vgl. Lageplan Abb. 3).



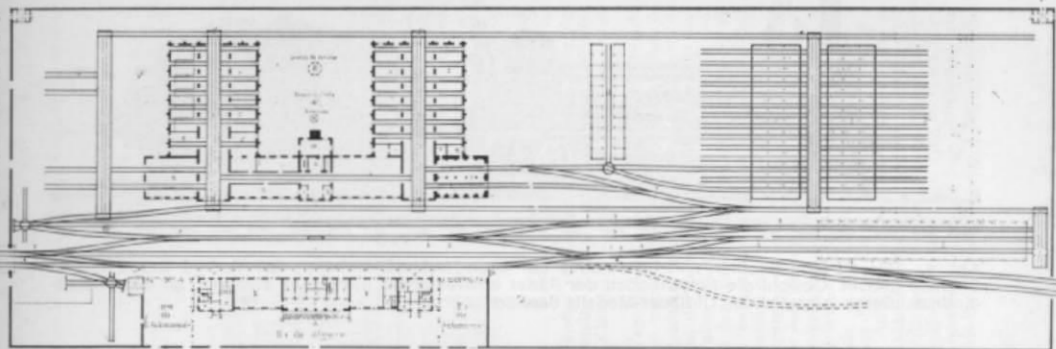


Abb. 3. Lageplan von „Darmstadt Hbf“, etwa im Maßstab 1:2735. Sowohl die Zentralwerkstatt (gegenüber vom Empfangsgebäude) als auch die Wagenhallen sind mit Schiebebühnen an die Bahnhofsgleise angeschlossen. Man beachte auch die für die damalige Zeit recht beachtliche Anzahl von Spezialweichen!

Am 1. August 1971 beging eine Eisenbahnstrecke, die heute mit zu den wichtigsten und verkehrsreichsten Strecken der Deutschen Bundesbahn gehört, ihr 125-jähriges Jubiläum. Es ist dies die Strecke Frankfurt – Langen – Darmstadt – Weinheim – Heidelberg. Die Main-Neckar-Bahn ging 1902 in der Preußisch-Hessischen Staatsbahn auf, bis zu diesem Zeitpunkt war die Direktion der Bahnlinie in Darmstadt im damaligen Großherzogtum Hessen.

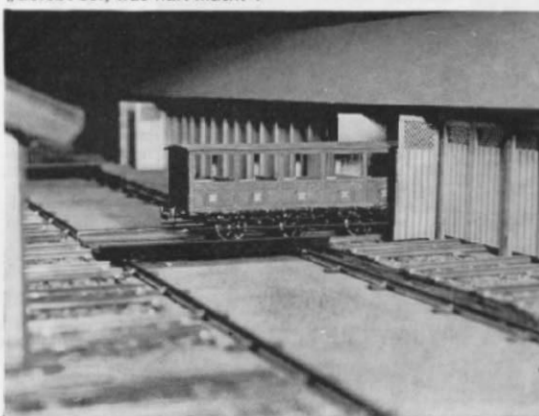
Vor mehr als zwei Jahren befaßte sich die Eisenbahn-Modellbaugruppe ein wenig mit der Geschichte dieser Bahn. Bei der Durchsicht alter Archive, in denen die damaligen Betriebsanlagen und Fahrzeuge abgebildet und beschrieben waren, stand schon bald fest, daß es sich hier um ein besonders interessantes Projekt für einen Nachbau handelt.

Der alte Darmstädter Main-Neckar-Bahnhof sollte also im Maßstab 1:87 im Modell wiedererstehen und am 1. August 1971, zur 125-Jahr-Feier, der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

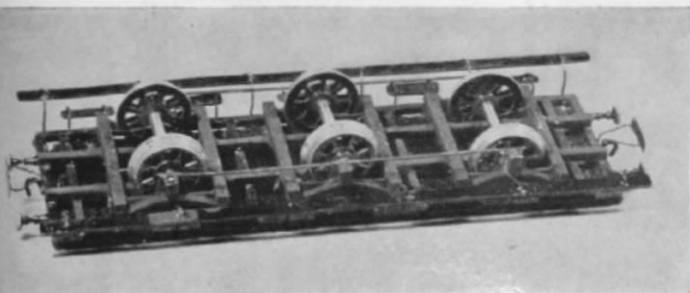
Zunächst wurde umgerechnet; die Grundplatte des Bahnhofsgeländes mußte 4,50 x 1,50 m groß sein; um Fahrbetrieb im Bahnhof zu ermöglichen, sollten beiderseits Kehrschleifen angeschlossen werden. Somit ergab sich eine Anlagengröße von ca. 8,50 x 1,80 m.

Wir konnten anfangen. Die Bahnhofs- und Rangiergleise wurden im Maßstab 1:87 auf eine 19 mm-Tischlerplatte aufgezeichnet, ebenfalls die Grundrisse der Gebäude. Da es eine transportable Anlage werden sollte, wurde die Platte gleich entsprechend aufgeschnitten bzw. zusammengepaßt. Auf starken Kanti-hölzern ruhend, wurde alles mit Schloßschrauben verschraubt. Aus den Weichenwinkeln ergab sich, daß fertige Weichen nicht in Frage kamen, also – Selbst-

Abb. 4. Die Wagen-Schiebebühne zwischen den Wagenhallen mit einem Personenwagen III. Klasse. Auf den Zeichenkarton-Seitenwänden der Personenwagen wurden mit schwarzer Tusche die Rahmenbauweise und die Türen imitiert; das Wagendach besteht aus Zeichenkarton, der mit feinem Schmirgelpapier beklebt wurde. Übrigens: Diese Wagenklasse hatte auch beim Vorbild keine Fensterscheiben! Und auch sonst verfuhrten die damaligen Waggonfabriken offenbar nach dem Motto „Gelobt sei, was hart macht“!



◀ Abb. 5. Das Fahrgestell eines dreiaxigen Personenwagens, dessen Rahmen-Unterbau aus Kiefernleisten zusammengesetzt wurde. Man erkennt, daß alle Achsen mit dünnen Drähten abgefedert sind; das Achslager ist als Langloch ausgebildet.



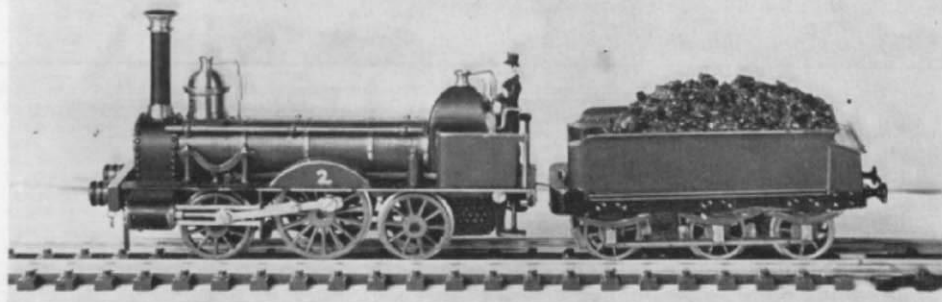


Abb. 6. Das H0-Modell einer 1A1-Lokomotive der Main-Neckar-Eisenbahn; das Vorbild wurde 1846 in England gebaut. Obwohl die Proportionen der Räder untereinander nicht ganz stimmen, ist der Gesamteindruck dieses interessanten Oldtimer-Modells dennoch sehr gut.

bau! Es war selbstverständlich, daß im Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom-System gebaut wurde. 200 m Neme-Schienenprofil wurden auf ca. 5000 Holzschwellen mit Schienenklammern verlegt und richtig mit Steinen geschottert. Für Weichen wurden nur die Weichenzungen gekauft, Herzstücke usw. mußten gefeilt und gelötet werden. Dabei fiel uns auf, was für komplizierte Weichen schon 1846 verlegt wurden, so u.a. eine ineinandergeschobene zweifache Links-Weiche.

Etwas Kopfzerbrechen machten uns die Weichenantriebe. Zum Kaufen war kein Geld da, zum Selbstbauen keine Zeit, denn jede Hand wurde zum Anlagenbau gebraucht. Und nachdem es „damals“ ja noch keine Elektrizität gab, entschlossen wir uns zum „altertümlichen“ Seilzug, umgelenkt über Röllchen, Rückstellung mit Zugfedern. Doch die Nylon-Angelschnur als Zugseil machte uns im letzten heißen Sommer zu schaffen. Sie dehnte sich ständig, so daß wir immer wieder nachstellen mußten. Seilzug-Interessenten sei empfohlen, in ähnlichen Fällen geflochtene Schnur oder Litze zu verwenden, doch hierüber gelegentlich etwas mehr.

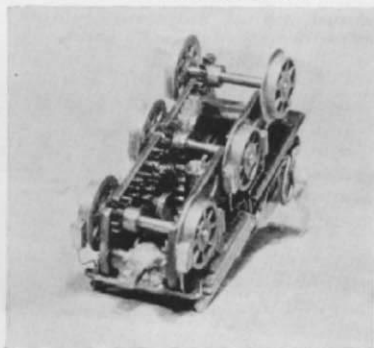
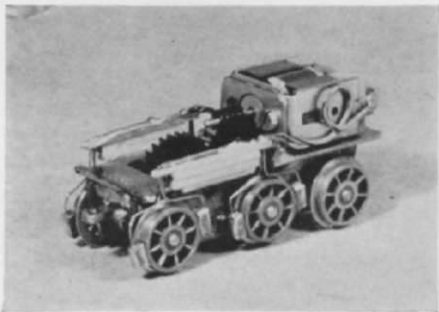
Parallel zum Bau der Gleise und Weichen beschäftigten sich andere Mitglieder mit dem Bau der historischen Gebäude; diese entstanden aus Kiefernleisten, Balsaholz, Bristol-Zeichenkarton und Papier. Die Dächer wurden mit Faller-Dachplatten gedeckt, denn außer diesen war an industriellen Fertigteilen auch hier nichts zu beschaffen. So mußten die Gebäude nach Plan gebaut werden, da die Originalbauten teilweise früher abgerissen bzw. im letzten Krieg zerstört wurden.

Die genaueste Arbeit erforderte das rollende Material. Auch dieses sollte so vorbildgetreu wie möglich

sein, zum anderen aber auch betriebssicher. Beim Umrechnen ging es schon mit Konzessionen los; Da es die Lokräder industriemäßig in den errechneten Durchmessern nicht gab, mußten wir bei der Lok ein etwas kleineres Treibrad und ein etwas größeres Lauf- rad verwenden. Überhaupt traten beim Umzeichnen der Loks und Wagen mehr Fragen und Nachforschungen auf als beispielsweise beim Gleisbau, bei dem Schienenklammern, Schwellen und Schienenprofile nur bestellt zu werden brauchten, und wir nach deren Auslieferung gleich anfangen konnten. – So wurde bei der Lok zunächst nach der Einbaumöglichkeit des Motors gesucht. In einen Geisterwagen wollten wir den Motor nicht setzen, denn in unseren Wagen sollten ja Leute sitzen bzw. stehen. Also mußte der Motor in Lok oder Tender. Nach Maßvergleichen unter Berücksichtigung der Getriebe-Abmessungen kam nur der Tender für den Einbau infrage. Allerdings mußte der Tendaraufbau durch die Maße des verwendeten „piccolo“-Motors kaum merklich geändert werden. Über eine Schnecke mit anschließendem Untersetzungs-Zahnrad und Übertragungs-Zahnradern werden alle drei Achsen des Tenders angetrieben. Durch das damit erzielte Übersetzungsverhältnis von 1:43,5 und Ausfüllen der Hohlräume mit Ballast erzielten wir eine gute Zugkraft des Tenders.

Im Interesse eines vorbildgetreuen Gesamteindrucks wurden die Lauf- und Spurränze der Räder schmaler gedreht, teilweise auch die Speichen von innen hinterdreht, damit diese nicht zu klobig wirken (s. MIBA 12/69! D. Red.). Um eine hohe Betriebssicherheit zu erhalten, wurden alle Achsen (Wagen, Loks und Tender) mit dünnem Federdraht gefedert, so daß die Räder auch bei Unebenheiten auf die Schienen gedrückt werden.

Abb. 7 u. 8. Der dreiachsige Triebtender ohne Aufbauten. Die Stromabnahme erfolgt über imitierte Bremsbacken. Alle Tenderachsen sind abgefedert und werden nur durch die Getriebe-Deckplatte gehalten.



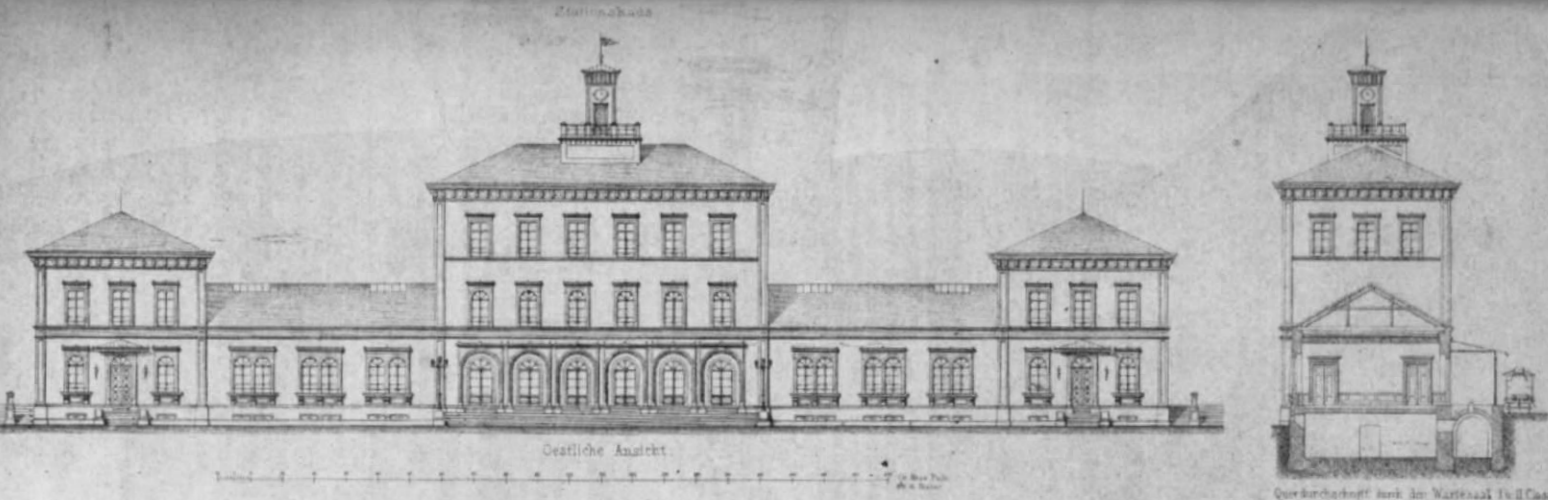


Abb. 9. Informationshalber (für etwaige Oldest-Time-Interessenten): die Straßenfront des Empfangsgebäudes inkl. Querschnitt durch den „Wartesaal I. und II. Classe“; ungefährer Maßstab (unverbindlich) 1:600.

Abb. 10. Das 1:87-Modell des „Stationshauses“ (wie damals die Empfangsgebäude bezeichnet wurden) weist trotz gewisser Vereinfachungen die typischen Baumerkmale des seinerzeitigen Vorbildes auf (und hat demgemäß auch noch nicht die bekannte „Alters-Patina“ angesetzt!). Die umzäunte Fläche vor dem Mitteltrakt ist übrigens der „Hof für Abgehende“ (Reisende natürlich!), während links und rechts von den beiden Seitenflügeln jeweils ein „Hof für Ankommende“ anschließt.



Lok und Tender sind vollständig aus Messing gebaut; Schornstein, Dampfdom, Langkessel, Zylinder und diverse Kleinteile wurden aus Ms-Rundmaterial gedreht.

Unsere Wagenpark bauten wir in Gemischtbauweise. Wände und Dächer entstanden aus Zeichenkarton; zur besseren Stabilität wurden nach dem Zusammenkleben die Ecken mit Leisten verstärkt und dann innen alles ockerfarben gestrichen. Die Inneneinrichtungen der Wagen sind jeweils unterschiedlich gestaltet und entsprechen in Form und Farbgebung genau den Vorbildern.

Die Untergestelle wurden in vorbildgetreuer Rahmenbauweise aus Kiefernleichten 1,5 x 2 mm hergestellt, die vorgebogenen Trittbrett-Halter in die im Rahmen eingefeilten Kerben eingelegt und mit einer 1 mm-Ms-Platte, an der die Zughaken angelötet sind, verklebt. Diese Platte dient gleichzeitig zur Beschwerung. – Die Achslager aus 0,5 mm Ms-Blech wurden in einer Schablone gefeilt (es waren immerhin 192 Stück) und in die geschlitzten Querräger aus 2 x 2 mm Messing eingelötet, die Feder aus Zinn in einer Form gedrückt, aufgeklebt, ebenfalls die „Ölkästen“ aus 2 x 2 mm U-Ms-Profil. Nachdem die Achsen eingesetzt

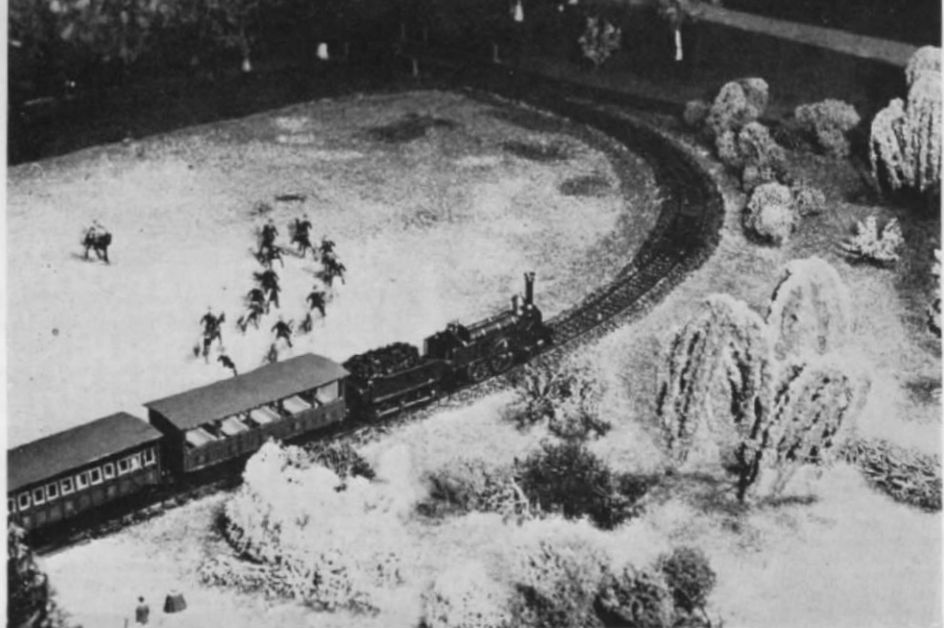


Abb. 11. Der Zug kommt gerade aus einer der beiden Kehrschleifen und fährt jetzt auf den Bahnhof zu. Im Hintergrund ist noch schwach der Bahnübergang „Rheinstraße“ (s. Titelbild) zu erkennen. Zwischen „Rheinstraße“ und Bahnlinie liegt der „Exert“ (Exerzierplatz). – Direkt hinter der Lok läuft einer der „fensterlosen“ III. Klasse-Wagen und dahinter ein schon etwas „feudalerer“ I./II. Klasse-Wagen. Bei diesem Modell wurden Fensterscheiben aus Astrolon hinter die Zeichenkarton-Wände geklebt und die Fensterrahmen ocker abgesetzt.

waren, wurden die Lager mit dem Spanndraht, aus 0,5 mm Draht, verschlossen. Als letztes wurden die extra gedrehten Puffer eingesetzt und verklebt. (Hierzu sei bemerkt, daß die Pufferteller braun gestrichen wurden, denn sie waren beim Original mit Leder überzogen.)

Insgesamt besteht der Fahrzeugpark aus:

- 6 I./II. Klasse-Wagen, 3-achsig
- 20 III. Klasse-Wagen, 3-achsig
- 9 IV. Klasse-Wagen, 2-achsig
- 3 Loks mit Triebtender.

Zusammengeliert wurde alles mit kleinen Ketten, wie dies früher auch beim Vorbild der Fall war. Beim Verschieben stellte sich jedoch heraus, daß sich die Puffer verhaken. Es wurde daher ein Schiebebügel unterhalb des Kupplungshakens in Höhe der Pufferteller angebracht.

Güterwagen haben wir nicht gebaut, da der Güterbetrieb beim Vorbild erst 1847 aufgenommen wurde.

Man versprach sich anfangs nichts vom Gütertransport.

Wir blicken heute voller Stolz auf diese historische Anlage, die unseres Wissens die einzige dieser Art in Deutschland ist, auf der die Frühzeit der Eisenbahn so weitgehend vorbildgetreu nachempfunden wird. Die Anlage wird auch in Zukunft in betriebsbereitem Zustand erhalten bleiben. Im Raum Darmstadt wurde uns ein Ausstellungsraum zur Verfügung gestellt, und wir hoffen, die Anlage noch recht vielen Eisenbahnfreunden vorstellen zu können. Wer sich noch genauer über unsere Anlage und das große Vorbild informieren möchte, dem sei die Festschrift „125 Jahre Main-Neckar-Eisenbahn“ empfohlen, die – wie auch Fotos und historische Baupläne – von uns bezogen werden kann. Eine entsprechende Liste senden wir gegen Rückporto gern den Interessenten zu.

Anfragen sind zu richten an:

Herrn Heinz Nees
61 Darmstadt, Pallawiedenstraße 215

MIBA-„Gebührenordnung“:

1. Allgemeine Geschäftspost, Bestellungen, Manuskripte, Anlagenberichte und damit zusammenhängende Briefe Rückporto
2. Anfragen allgemeiner und technischer Art:
 - a) Kurzanfragen (je nach Umf.) 1,50 bis 3,- DM
 - b) Größere Anfr. (je nach Umf.) 3,- bis 6,- DM

- c) Technische Anfragen, Schaltungsprobleme einfacher Art usw. 5,- DM
- d) Größere technische Arbeiten (Ausarbeitung kompletter Schaltungen usw.) sind zur Zeit nicht möglich.

Alle Post nach 2a–d bitte mit adressiertem, frankiertem Briefumschlag.

Automatisches Zwischengerät

für den gleichzeitigen Betrieb von Wechselstrom- u. Gleichstrom-Loks

von G. Körner, Kuala Lumpur

Vorwort der Redaktion: Im Messeheft 3/72 haben wir ein neues Zwischengerät der Fa. Lok-Studio-Köln erwähnt, das den gleichzeitigen Betrieb von Märklin-Wechselstrom-Lokomotiven zusammen mit Gleichstrom-Loks ermöglicht (wobei letztere lediglich mit einem Ski-Schleifer versehen werden müssen). MIBA-Leser G. Körner, den meisten unserer Leser sicher als „Elektro-Spezialist“ und (überzeugter) Märklinist bekannt, hat bereits vor einigen Jahren ein ähnlich funktionierendes Gerät entwickelt und gebaut, von dessen einwandfreier Funktion wir uns selbst überzeugen konnten. Es erhebt sich lediglich die Frage, ob durch die Wechselstrom-Impulse bei Fahrtrichtungswechsel im Laufe der Jahre vielleicht eine gewisse Entmagnetisierung der Perma-Magneten (in den Gleichstrom-Loks) stattfindet, wenigstens bei Magneten minderer Qualität.

Schon vor geraumer Zeit habe ich mir – da mir die seinerzeit handelsüblichen, kippschalterbestückten Zwischengeräte in der Bedienung zu unbequem und nicht „narrensicher“ genug waren – ein automatisches Zwischengerät gemäß dem abgebildeten Schaltplan gebaut. Pro Wechselstrom-Fahrpult wird je ein Gerät benötigt. Der einzige „Schönheitsfehler“: Die

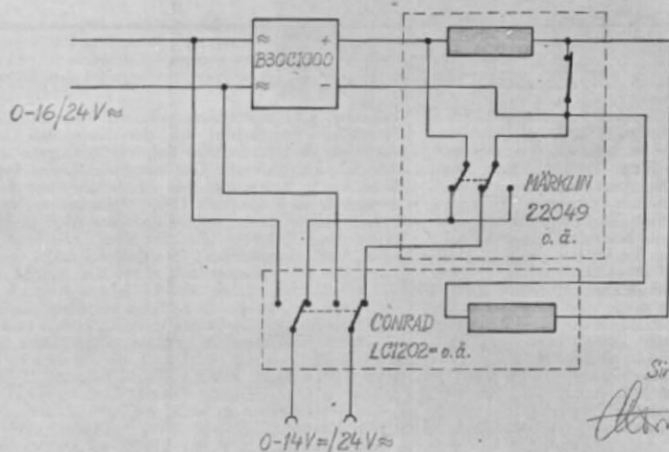
Licht- und Magnetartikel-Anschlüsse der Wechselstrom-Fahrpulte können (wie auch im Falle des LSK-Gerätes! D. Red.) nicht mehr weiter zur Versorgung entsprechender Verbraucher verwendet werden. Dieses Manko ist m. E. aber nicht so schwerwiegend, da ab einer gewissen Anlagengröße separate Lichttrafos sowieso zweckmäßiger sind.

Im Prinzip laufen bei meiner Schaltung über automatische Zwischengeräte alle Triebfahrzeuge mit Gleichstrom; die Fahrtrichtungs-Umkehr erfolgt jedoch durch Wechselstrom-Impulse, denn würde auch der Impuls gleichgerichtet, liefen alle Gleichstrom-Loks – mangels Unterbrecherschalter („Bocksprungkontakt“) – beim versuchten Umschalten mit etwa dem Doppelten der maximalen Fahrspannung an. Demgegenüber ist der kurze Wechselstrom-Stoß praktisch harmlos, wenn man nicht gerade „uralte“ Gleichstrom-Loks mit sowieso schon pensionsreifen Magneten verwendet (s. dazu unsere Vorbemerkung! D. Red.).

Das Gerät besteht zur Hauptsache aus einem Gleichrichter, einem Märklin-Fahrtrichtungs-

Der Aufbau des Körner'schen Zwischengerätes. Statt des hier verwendeten Siemens-Gleichrichters (30 V, 1 A) kann z. B. auch der Typ B 40 C 1500 (40 V, 1,5 A) von Radio-Rim eingebaut werden. (Best.-Nr. 17-45-420, Preis DM 4,60). Das Relais Nr. 22049 ist die Spezialausführung für den TEE-Zug (s. a. Heft 9/70, S. 589).

Schaltbild, Zwischengerät f. Gleichstrom-Wechselstrombetrieb



schalter und einem einspuligen Relais mit zwei Umschaltkontaktpaaren (also etwa Conrad LC 1202 =). Die Schaltung erfordert es, die Original-Verdrahtung der Zugspule des Märklin-Umschalters vorsichtig zu lösen und entsprechend dem Schaltbild anzuschließen, so daß

a) Umschalter-Zugspule und Bocksprungkontakte in Reihe vor den Gleichstrom-Ausgängen des Gleichrichters, und

b) Bocksprungkontakt des Umschalters und Zugspule des Conrad-Relais parallel zueinander liegen.

Dadurch ergibt sich, daß der gleichgerichtete Umschalt-Impuls anfangs voll die Zugspule des Umschalters erreicht, während das Conrad-Relais noch ruht; erst nach Öffnen des Bocksprungkontaktes fließt Strom auch durch die Zugspule des Conrad-Relais – genügend, um das Relais anziehen zu lassen und um den Märklin-Anker angezogen zu halten.

In angezogener Stellung (also beim Umschalten) verbindet das Conrad-Relais die Gleisanschlüsse direkt mit den Wechselstrom-Eingängen des Gleichrichters; dadurch gelangt der Wechselstrom-Impuls an die Schienen. In der Ruhestellung des Conrad-Relais dagegen sind die Gleisanschlüsse über die Umschaltkontakte des Märklin-Schalters an die Gleichstrom-Ausgänge des Gleichrichters gelegt, wobei die Umschaltkontakte bewirken, daß bei jedem Umschaltvorgang umgepolt wird – zum Zwecke der Fahrtrichtungs-Umkehr der Gleichstrom-Fahrzeuge.

Man kann natürlich anstelle des Conrad-Stromrelais ein Spannungsrelais verwenden und dieses nicht parallel zum Bocksprungkontakt, sondern direkt an die Gleichrichter-Ein- oder -Ausgänge anschließen, je nachdem, ob es sich um ein Wechselstrom- oder Gleichstrom-Relais handelt; auch läßt sich der Märklin-Wippenumschalter (einpölig) verwenden, wenn man ihn als Ein/Ausschalter für ein wei-

teres zweipoliges Umschaltrelais anschließt; all dem gegenüber ist die hier dargestellte Schaltung einfach und hat außerdem den Vorteil eines geringen eigenen Stromverbrauchs: Tatsächlich kann man die Belastbarkeit des Gleichrichters geringer wählen, wenn man nur leichte Loks und unbeleuchtete Züge fährt!

Da das automatische Zwischengerät keine äußeren Bedienelemente aufweist, kann es – einmal korrekt justiert – verdeckt und, wenn nötig, entfernt von den Fahrpulten eingebaut werden; damit erübrigt sich auch das Anfertigen glanzvoller Gehäuse, wenngleich ein ausreichender Staubschutz in jedem Fall empfehlenswert ist.

Wenn Ihr Gerät fertig ist und nicht funktionieren sollte, haben Sie vielleicht nur vergessen, die Magnetartikel vom Wechselstrom-Fahrpult zu trennen; ansonsten müßten Sie eigentlich in der Lage sein, z. B. eine Märklin-BR 44 und dazu eine Liliput-P 8 nicht nur wahlweise zu betreiben, sondern sogar gleichzeitig umzuschalten: einfach durch Auslösen des Umschalt-Impulses am Fahrpult, gerade so, als wären beide Maschinen von Haus aus „Wechselstromer“.

Einen allen Gleichstrom-Anlagen anhaftenden „Mangel“ kann allerdings auch das automatische Zwischengerät nicht abstellen: Die Überfahrt von einem Stromkreis auf einen anderen ist nämlich ebenfalls nur möglich, wenn beide Kreise gleichgepolt sind. Automatische Umschaltung beim Befahren von Trennstellen zwischen zwei Stromkreisen ist, gerade durch Verwendung der richtungsabhängigen Märklin-Schaltgleisstücke, verhältnismäßig unkompliziert, obwohl die Überwachung bei Handschaltung noch einfacher ist: Die betreffenden Trennstellen werden durch je eine Lampe überbrückt, die aufleuchtet, sobald sie einerseits am Plus-, andererseits am Minusleiter liegt. (Zur Polaritätsüberwachung bei verschiedenen Stromkreisen s. a. Heft 16/62, S. 719! D. Red.).

Nochmals: Fremde Loks auf deutschen Gleisen

(s. a. Heft 8/71, S. 509)

Die Lektüre des Buches „Alles für die Lok“ von W. Messerschmidt (Besprechung in MIBA 9/71) brachte mich – abgesehen von den überaus interessanten Ausführungen über Bestellung, Projektierung, Konstruktion und Verkauf aller Arten von Lokomotiven – als Modellbahner auf eine neue „Ausrede“:

Das Buch bringt wiederholt Berichte, wie für ausländische Bahnverwaltungen bestimmte Lokomotiven auf deutschen Bahnstrecken in Einzelproben oder unter „Lastfahrt“ (d. h. mit angehängtem Zug) getestet wurden. Das gibt uns Modellbahnern wieder einmal die Möglichkeit (und den geeigneten Vorwand), irgendeine ausländische Modell-Lok, die uns besonders „liegt“, auf unserer Anlage einzusetzen. Wer z. B. ganz auf die modernste Epoche eingestellt ist, wird in der Hauptsache Dieselloks (Beispiel: die englische Warship-Class, Märklin Nr. 3073) oder Elloks – soweit sie unserer Stromart entsprechen – einsetzen. Auch Dampfloks werden noch heute für aufeuropäische Bahnen exportiert.

Wer also dementsprechende Modelle besitzt, lasse sie ruhig auf heimischen Strecken „testen“! Nicht

heimlich und verstohlen, sondern noch mit großem Hersteller-Firmenschild auf der Breitseite! Das gilt nicht nur für Loks fremder Bahnverwaltungen, sondern auch für Industrieloks. Gar manche deutsche Tagebaue-Lok hat z. B. frappierende Ähnlichkeit mit der französischen Ellok der Serie 12 000 (Fleischmann Nr. 1331)!

Nur Mut – manches ausländische Modell, farblich noch etwas primitiv auf „Erk König“ getrimmt, dafür aber mit prunkendem Hersteller-Schild versehen, kann das Bild unserer Anlage beleben. Dabei müssen das nicht immer große Streckenloks sein; auch kleine C-gekuppelte Diesel- und Elloks werden von unserer Industrie laufend ins Ausland verkauft und vorher auf einheimischen Strecken erprobt. Diese Loks können „zwecks Erprobung“ auch auf der kleinsten Wohnstübchen-Eckanlage durch Klein-Kleidersort fahren, gerade wegen der engen Gleisrinnen (schließlich sollen die Maschinen ja unter „extremen Bedingungen“ getestet werden).

Man sieht, es gibt auf diesem Gebiet noch viele Möglichkeiten – sie müssen nur richtig begründet werden! Werner Schmidt, St. Augustin



H0 Abb. 1. Diese moderne Tankstelle (Fabrikat VERO) in H0-Größe besteht vollkommen aus Kunststoff und beansprucht eine Grundfläche von 253 x 152 mm.

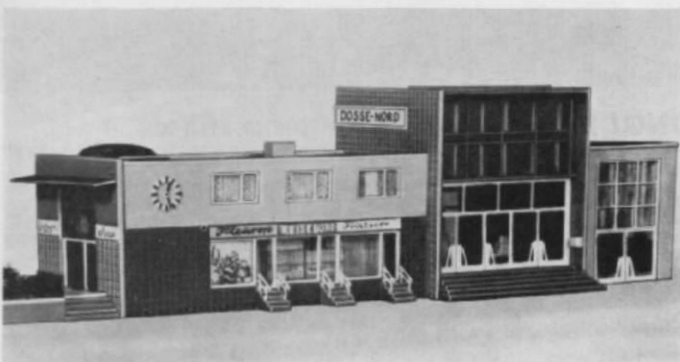
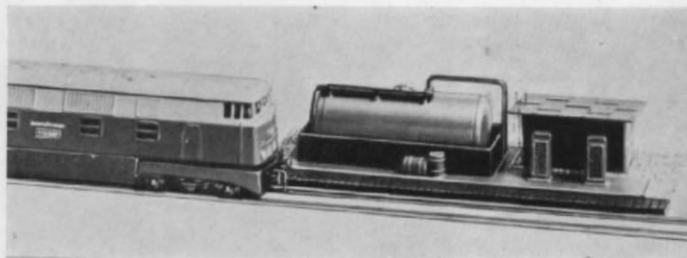
Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse '72

Das Schwergewicht der diesjährigen DDR-Modellbahnneuheiten lag auf dem Zubehörsektor. Vorgestellt wurden zahlreiche Gebäudeneuheiten für die Baugrößen H0, TT und N, darunter ein Bahnhof, Bahnsteig, drei Ferienhäuser, eine Windmühle (fertig montiert, mit und ohne Motor lieferbar), ein Stellwerk u. a. m.

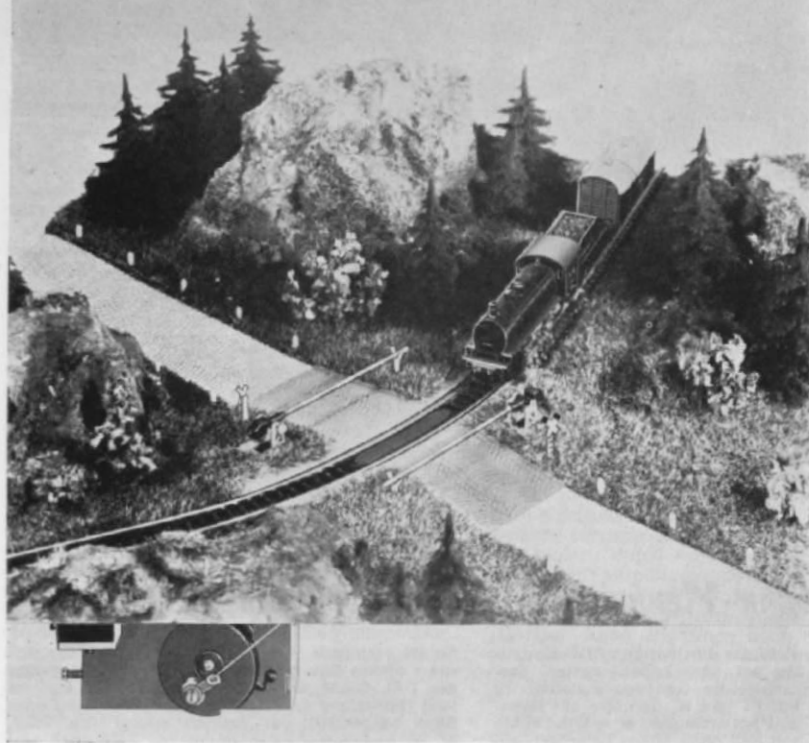
Neue Fahrzeugmodelle gibt es lediglich für die N-Spur, und zwar ein Schicht-Modell des MITROPA-Speisewagens WR 4g — seit geraumer Zeit schon

für H0 erhältlich — mit einer LÜP von 14,4 cm, sowie 8 offene Güterwagen (nach dem 6 m-Programm der DR). Diese Güterwagen sind jeweils 6,25 cm lang (Achsstand 4,9 cm) und werden von der Firma Stein hergestellt; der Vertrieb erfolgt über Piko. Es ist bedauerlich, daß weder von Piko noch von Schicht, Gützold etc. neue H0-Fahrzeuge herausgebracht wurden; vermutlich wird sich in dieser Beziehung erst wieder zur Leipziger Herbstmesse etwas tun.

N Abb. 2. Die H0-Dieseltankstelle der Fa. Franzke (s. Heft 10/71) hat nun auch ihr Pendant in der Baugröße N bekommen (mit Öl-Auffangwanne!).



H0/TT Abb. 3. Ein moderner Vorort- oder Kleinstadt-Bahnhof mit netten Details: das Modell „Dosse-Nord“ der Fa. Auhagen.



N Abb. 4.
Die Schranken dieses Bahnübergangs werden elektromagnetisch (über Seilzug durch Schwingbügel-Antrieb) bewegt. Der Bahnübergang ist nur für gebogene Gleise gedacht; obwohl speziell für Piko-N-Gleise (Radius 193 mm) ausgelegt, läßt er sich auch in die R 1-Bogen von Arnold, Fleischmann und Minitrix einsetzen.

N Abb. 5.
Ein weiterer moderner Vorstadt-Bahnhof namens „Henningburg“ kommt von der Fa. VERO.



Anzeige

ACHTUNG! M + F braucht dringend Hilfe!

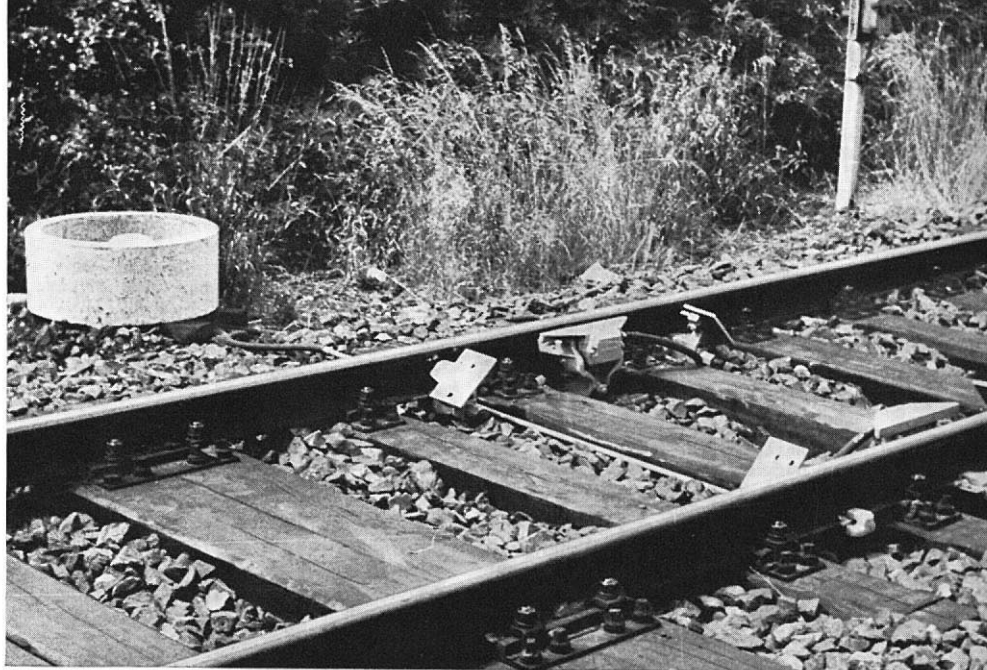
Da wir die BR 05 ohne Stromlinienverkleidung in allen drei Ausführungen als Modell genau nachbilden wollen, benötigen wir dringendst Fotomaterial von den verschiedenen Tendervarianten dieser Baureihe.

Diese sind unterschiedlich gegenüber dem normalen 5-achsigen Kohletender und stimmen vor allem mit den vorhandenen Bauzeichnungen nicht überein.

Sollten Sie also in irgendeiner geheimen Schublade Seiten-, Rück- oder Draufsichten der BR 05 haben, würden Sie uns sehr nützen, wenn Sie uns diese leihweise überlassen könnten. Achtung! Keine Bellingrodt-, Scheingraber- oder Holzborn-Fotos einsenden, da wir diese bereits komplett besitzen.

Mit herzlichem Dank im voraus

Merker + Fischer GmbH
808 Fürstenfeldbruck Mondstraße 1



Bei dieser Achszählvorrichtung, die wir bereits in Heft 10/71 vorstellten, kommt es heute weniger auf die eigentlichen Achszähler an (ein solches Schaltelement zeigt Abb. 10 aus anderer Sicht), sondern auf die schräggestellten Abweiser vor den Achszählern. Die Nachbildung dieser Abweiser lassen sich im Kleinen recht gut als zusätzliche Schaltelemente verwenden, wie aus dem Haupttext hervorgeht.

Imitierte Abweiser als Schaltkontakte

Bereits in Heft 10/71 stellten wir auf S. 661, Abb. 2 u. 3 eine Achszählvorrichtung vor, die mitsamt den Abweisern irgendwie „modellbahnerisch“ wirkte. Der heutige Beitrag von Lothar Weigel aktualisiert nun dieses Thema wieder, wir geben diese Abweiser, die sich u. E. im Kleinen sehr gut zu Schaltkontakten „umfunktionieren“ lassen, daher nochmals aus anderer Sicht wieder. Da die Abweiser direkt an den Schienen liegen, sind sie vor allem für das Zweischienen-System geeignet (Betätigung durch die Spurkränze, unabhängig vom Mittelschleifer). Die auf der Abbildung gut zu erkennende Verbindungsstange zwischen jeweils zwei parallel angeordneten Abweisern führt man im Kleinen zweckmäßigerweise als Lagerachse aus; die Kontaktgabe erfolgt dadurch, daß der vom Spurkranz niedergedrückte Abweiser (der zu diesem Zweck natürlich aus einem leitenden Material bestehen muß) auf einem unter dem Gleiskörper angebrachten Metallstift trifft. Dieser Metallstift muß natürlich federnd

gelagert sein, damit das Fahrzeug nicht durch den Abweiser aus dem Gleis gehoben wird. Der eigentliche Schaltmechanismus befindet sich also unter der Grundplatte.

Die ganze Einrichtung läßt sich fahrtrichtungsabhängig aufbauen, wobei in der Gegenrichtung der Abweiser zwar ebenfalls von den Spurkränzen „mitgenommen“ wird; die Feder muß dann so justiert sein, daß beim „Zurückschwingen“ des Abweisers keine Kontaktgabe erfolgt. – Dies nur als Anregung für einen ratsatzgesteuerten Schaltkontakt, der – in Verbindung mit dem eigentlichen Achszähler – weitere Funktionen übernehmen kann (etwa das Ein- bzw. Ausschalten der Blinklichter vor bzw. hinter einem Bahnübergang).

Der Achszähler selbst läßt sich natürlich ebenfalls als Schaltkontakt verwenden, wobei es egal ist, ob die Attrappe durch die Spurkränze nach unten oder von den Rädern seitlich weggedrückt wird.

auch dafür, daß die Nockenbleche beim Verlöten nicht auf der Unterlage festkleben.

Schließlich sind die (noch relativ unvollkommenen) jeweiligen Prototypen der Schaltelemente in den Fotos der Abb. 4 u. 5 festgehalten. Die Abb. 2 zeigt ein Schaltelement im eingebauten Zustand; es ist so unauffällig, daß es im Gleis kaum zu sehen ist.

Die Aussparung in der Schienenunterlage

sollte man mit einer etwas größeren Toleranz versehen, damit das Schaltelement gut zwischen die Schwellen eingepaßt werden kann. Auch sollte man das Element nicht einleimen, sondern mit kleinen Winkelstücken an der Schienenunterlage befestigen.

In einem Folge-Artikel soll die Verwendung dieser und ähnlicher Schaltstellen z. B. bei einer Fahrstraßen-Sicherung behandelt werden.

Buchbesprechungen

Die Baureihe 78, preußische u. württembergische T 18

von W. H. Busch

110 Seiten A 5, 2 herausklappbare Musterzeichnungen A 4, DM 15,50, erschienen im Verlag Gustav Röhr, Krefeld.

Diese Neuerscheinung dürfte vor allem die Stationierungs-Spezialisten angehen; jede einzelne Maschine der BR 78⁴ wird – soweit noch entsprechende Unterlagen wie Betriebsbücher etc. greifbar waren – von der Fabriknummer und Länderbahn-Bezeichnung bis hin zum letzten Heimat-Bw verfolgt. Naturgemäß enthält die Aufstellung einige Lücken, die auf das Fehlen der obengenannten Unterlagen zurückzuführen sind. Daß allerdings ein Umlaufplan nur aus dem Bereich der BD Hamburg aufgenommen wurde, ist bedauerlich; hier hätte man noch genauere Angaben über so charakteristische BR 78-Stützpunkte wie etwa Friedberg/Hessen oder Wiesbaden erwartet. Denn die 78er dieser Bw z. B. zogen bis in die 60er Jahre hinein sogar F-Züge zwischen Frankfurt/Main und Wiesbaden – ein Umlaufplan etwa aus diesem Bereich hätte den Untertitel „Porträt einer Lokomotivgattung“ vollends gerechtfertigt, konnten die Maschinen hier doch bis in unsere Zeit hinein ihre gelungene Konstruktion beweisen. Dies nur als Hinweis für eine evtl. Neuauflage des ansonsten sehr informativen Bandes.

Ein schöner Zug in des Wortes doppelter Bedeutung: Die neuen Tonnendach-Abteillwagen nebst dazugehörigen Packwagen werden hier von einer BR 64 über die Minitrix-Messeanlage gezogen. Eine Anregung so nebenbei – am Rande: die natürliche Gestaltung der Steilhänge.

Eisenbahnen und Eisenbahner zwischen 1931 und 1935

(Dokumentarische Enzyklopädie Band III)

224 Seiten, davon 48 Bildseiten mit ca. 150 Fotos und Illustrationen, farbiger Schutzumschlag, Leinenband, Format 21 x 24 cm, DM 16,80, erschienen im Redactor Verlag, Frankfurt/Main.

Daß die Eisenbahn nicht nur als Vorbild für die Modellbahn-Industrie dient, sondern als Riesenunternehmen untrennbar mit Politik und Wirtschaft verbunden ist, wird von manchen Hobbyfreunden gerne übersehen; wer sich jedoch einmal genauer mit den Wechselwirkungen zwischen Eisenbahnpolitik und -technik und dem Zeitgeschehen befassen möchte, findet in diesem Band eine vorzügliche Dokumentation. Eine lückenlose Zusammenstellung von Zitaten, Berichten und Kommentaren vermittelt ein anschauliches Bild jener Jahre, immer aus dem Blickwinkel der Eisenbahn gesehen. Für einen MIBA-Leser von besonderem Interesse dürfte indes u. a. die Tatsache sein, daß man sich bereits 1931 sehr eingehend mit der Einführung der automatischen Kupplung befaßte; man registriert mit Erstaunen, daß schon 1933 für die Deutsche Reichsbahn der „Container“-Verkehr eine wichtige Rolle spielte und somit kein neues „Zauberwort“ für die Bewältigung des heutigen Massengüterverkehrs darstellt) oder daß bereits 1934 auf mehreren großen Verschiebe-Bahnhöfen der Rangierfunk eingeführt wurde.

Zahlreiche Bilder, Tabellen und Faksimiles ergänzen den Textteil und komplettieren diese Enzyklopädie zu einem Band, der jedem unbedingt empfohlen werden kann, für den die Eisenbahn mehr ist als die riesige Vergrößerung einer Modellbahnanlage. mm



Meine Waggon-Kippvorrichtung

Ulrich Buchardt,
Gelsenkirchen

Das Thema „Waggonkipper“ ist in der MIBA schon verschiedentlich behandelt worden; doch bezogen sich alle Veröffentlichungen aus jüngerer Zeit (in den Heften 15/65, 1, 3 und 13/66 und 1/67) auf Kreiselkipper, d. h. Kippvorrichtungen, bei denen der Waggon horizontal über seine Längsachse gekippt wird, und nur die „uralten Hasen“ werden sich noch daran erinnern, daß bereits in MIBA 1/

1950 ein vertikal arbeitender Hubkipper vorgestellt wurde, bei dem über die Wagenstirnwand entladen wird. Doch „lang, lang ist's her“ — und nachdem ein Hubkipper à la Buchardt sich mit weniger Arbeitsaufwand als ein Kreiselkipper realisieren läßt und die Geschmäcker bekanntlich verschieden sind, möchten wir das Thema „Waggonkipper“ heute um eine weitere Variante bereichern. D. Red.



Abb. 1. Seitenansicht des Hubkipper-Modells im Maßstab 1:1 für H0 (1:87).

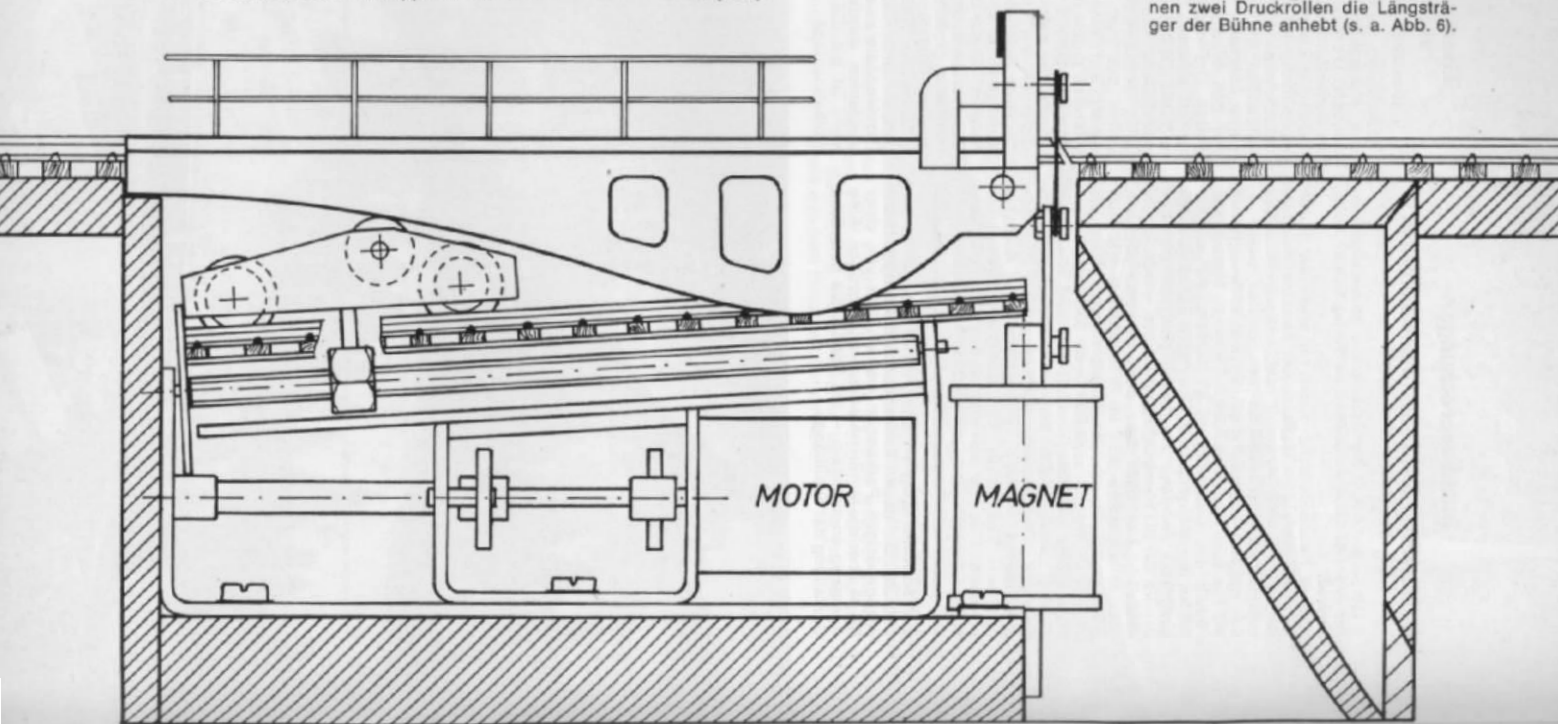


Abb. 2. Der auf 37 mm-Spur laufende „Druckwagen“, der mit seinen zwei Druckrollen die Längsträger der Bühne anhebt (s. a. Abb. 6).

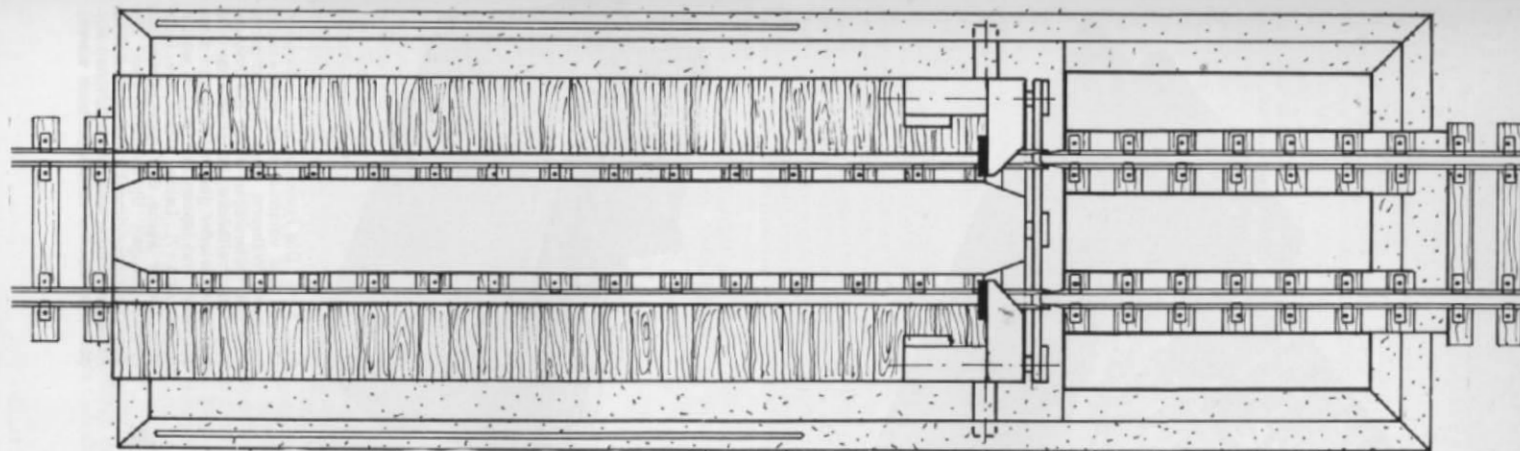


Abb. 3. Draufsicht des Hubkipper-Modells im Maßstab 1:1 für H0 (1:87).

Abb. 4. Auf dieser M5-Spindel ist der „Druckwagen“ (der Abb. 2) befestigt, durch dessen Hin- und Herfahren die Bühne gehoben bzw. gesenkt wird.

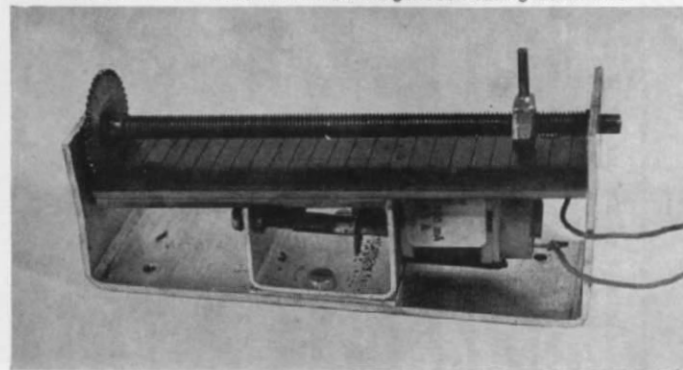
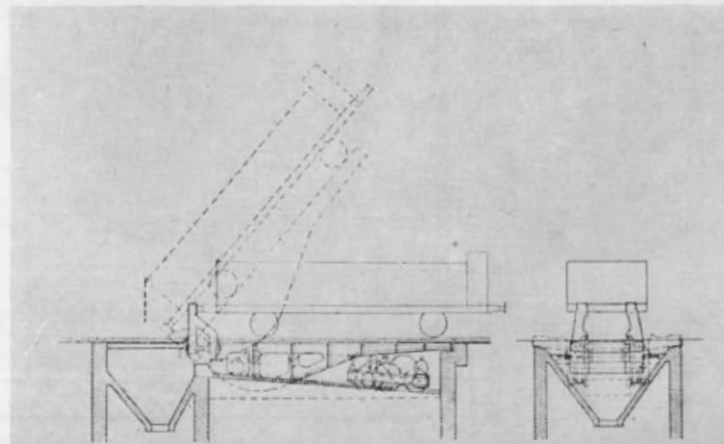
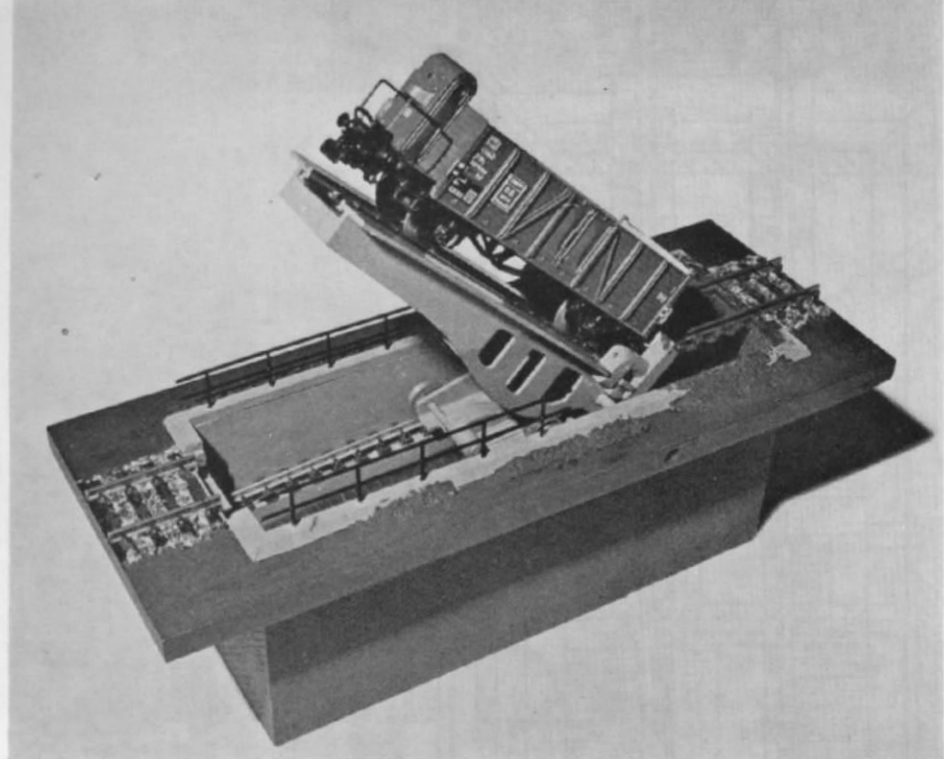


Abb. 5. Diese Reproduktion einer Original-Skizze zeigt, daß sich Herr Buchardt beim Entwurf seines Waggonkipper-Modells recht genau an das Vorbild gehalten hat.





Anlaß zum Bau meiner Waggon-Kippvorrichtung war eine Skizze, die ich vor einiger Zeit in dem Buch „Technische Anlagen der Eisenbahnbetriebswerke“ entdeckte (Abb. 5). Derartige Anlagen findet man nicht nur in Bahnbetriebswerken, sondern sehr häufig auch in Zechen- und Industriebetriebs-

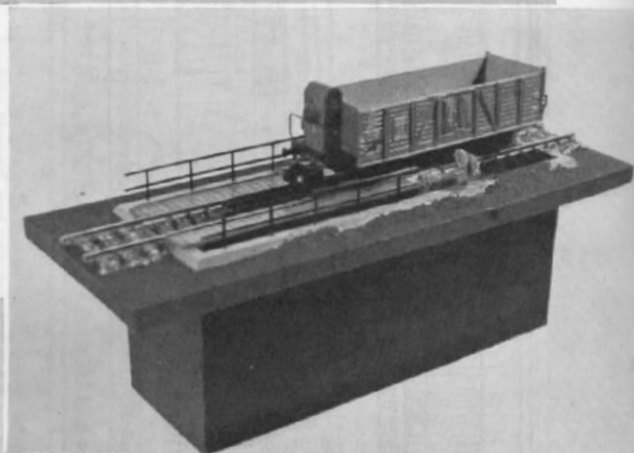
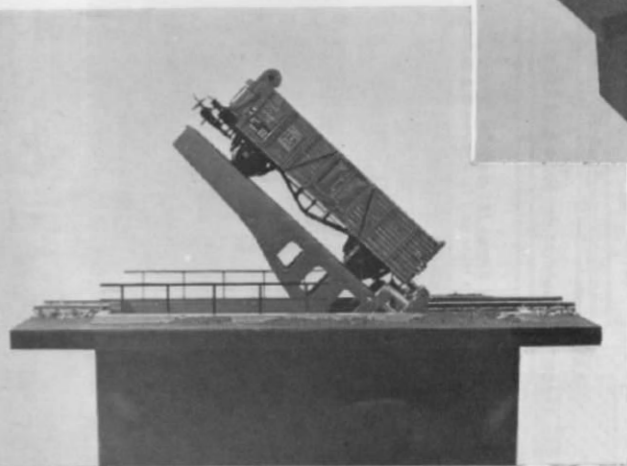


Abb. 6–8. Die Funktion des Hubkipper-Modells aus verschiedenen Blickwinkeln gesehen. Während des Kippvorgangs wird der Güterwagen durch die hochgeklappten Prellböcke gehalten; hat sich die Bühne wieder gesenkt, klappen diese zur Seite und lassen den Wagen weiterrollen (Abb. 7). Leider liefert die Industrie bisher keine 0-Wagenmodelle mit funktionsfähigen Stirnwandklappen, die das „Betriebsmoment“ eines derartigen Hubkippers noch wesentlich erhöhen würden (und zudem vorbildgetreuer wären).



ben. Auf einer Modellbahn lassen sich also für das Vorhandensein einer solchen Anlage die verschiedensten Begründungen finden. Mit dem Betrieb der Kippvorrichtung ist regelmäßig ein umfangreiches „Arbeitsprogramm“ verbunden:

Zunächst muß der zu entladende Waggon vom Zug abgekuppelt und der Kippbühne zugeführt werden. Das geschieht — im Kleinen — am besten durch einen Entkupppler, dem eine kurze geneigte Strecke folgt; anschließend wird der Waggon gekippt (Abb. 6). Dabei ist es m. E. nicht unbedingt erforderlich, daß tatsächlich Ladegut entladen wird, denn der Vorgang ist auch so schon eindrucksvoll genug. Gut würde sich natürlich ein Modell mit beweglichen Stirnwandklappen machen. Entsprechende Wagenmodelle mit fest angeordneten Stirnwandklappen finden sich im Programm jeder Modellbahn-Firma, aber es wird nicht jedermanns Sache sein, eine Stirnwandklappe mit scharfem Messer herauszuoperieren und beweglich aufzuhängen, damit sie dann beim Kippen — dank des eigenen Gewichts — nach vorn herausklappt.

Nach dem Kippen wird die Bühne wieder abgelenkt und die Prellböcke, die den Wagen beim Kippvorgang festhielten, werden zur Seite geschwenkt. Durch leichtes Anheben der Bühne wird dann der Waggon wieder ins Rollen gebracht und dem wartenden (leeren) Zug zugeführt. Die Prellböcke werden wieder aufgerichtet und können den nächsten Waggon auffangen.

Doch nun zur Baubeschreibung der Kipp-Anlage:

Diese besteht zunächst aus einer Grube, die an ihrem einen Ende einen Trichter für das abzuladende Gut enthält. Dieser Trichter wird von Schienen überspannt. Der andere Teil der Grube wird von der Kippbühne und deren Betätigungseinrichtungen ausgefüllt (siehe auch Seitenansicht Abb. 1).

Zur Betätigung, d. h. zum Heben und Senken der Bühne, wird mittels einer M 5-Spindel (Abb. 4) ein sog. „Druckwagen“ (Abb. 2) bewegt. Dieser läuft auf zwei Einzelschienen an den Längswänden der Grube. Der Abstand dieser Schienen voneinander bzw. die Spurweite dieses „Gleises“ hängt von den Einbau-Gegebenheiten ab (und beträgt in meinem Fall 37 mm). Der erwähnte Wagen trägt zwei Druckrollen, die unter den als Kurven ausgebildeten Längsträgern der Bühne laufen und diese hochdrücken. (Beim großen Vorbild bewegt sich der Wagen an einer Zahnstange). Durch diese Art des Antriebs erreicht man — bei gleichbleibender Geschwindigkeit des „Druckwagens“ — eine langsame und kontinuierliche Auf- und Ab-Bewegung der Kippbühne.

Die Prellböcke sind bei meinem Modell in Ruhelage aufgestellt; das entspricht zwar nicht dem Vorbild, läßt sich aber im Kleinen besser realisieren. Das Aufstellen geschieht durch das Gewicht eines Tauchmagnetkerns, der in seinem oberen Drittel aus Messing, im unteren Teil dagegen aus Eisen besteht. Dadurch ist gewährleistet, daß er bei Stromdurchfluß der Spule die Prellböcke sicher spreizt. Die Gelenke

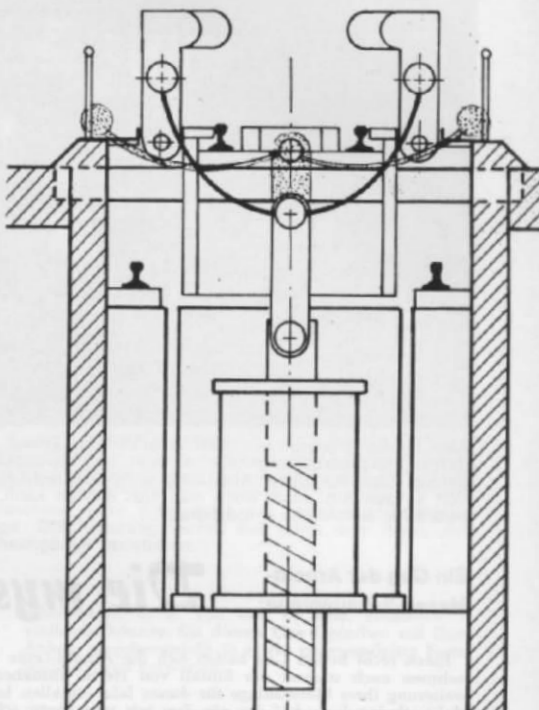


Abb. 9. Die Stirnansicht des Hubkipper-Modells, und zwar die Seite mit dem Tauchmagneten zur Betätigung der Prellböcke im Maßstab 1:1 für H0 (1:87). Der untere (schraffiert gezeichnete) Teil des Tauchmagneten besteht aus Eisen, das obere Drittel aus Messing.

des Betätigungsgestänges haben soviel Spiel, daß sie bei der Kippbewegung — während deren Dauer das Gewicht des Tauchmagneten ebenfalls wirksam ist — diese nicht behindern. In waagerechter Stellung der Bühne läßt sich durch Betätigen des Tauchmagneten das Prellbockpaar auseinanderklappen.

Die Kippvorrichtung wird im Großen durch Signaleinrichtungen und Gleissperren gesichert. Zumindest die entsprechenden Signaleinrichtungen ließen sich auch auf der Modellbahn einbauen; und wer Lust, Laune und die nötige Zeit hat, kann ja auch noch Gleissperren nach MIBA 9/66 vorsehen. Durch Endkontakte und den Einsatz von Relais ließe sich der ganze Betrieb auch automatisieren, was mir persönlich allerdings weniger reizvoll erscheint.

Insgesamt gibt diese Kippvorrichtung — besonders auch auf kleinen und kleinsten Anlagen — sicherlich einen interessanten, arbeits- und rangier-„freudigen“ Komplex ab, der den zugegeben nicht gerade geringen Arbeitsaufwand rechtfertigt.



Abb. 1. Es ist schon ein recht verblüffender Effekt, wenn beispielsweise von links ein Zug in die überdachte Holzbearbeitungshalle einfährt und kurz darauf voll beladen wieder hinaus (die Stellung der beiden Züge auf dieser Abbildung entspricht nicht dem wirklichen Ablauf; sie wurde nur zur Demonstration so gewählt). Auch wenn man sich denken kann, daß irgendein Trick dahinter steckt, kommt man – trotz allen Sinnierens – nicht drauf . . .

Ein Gag der Arnold-Messe-Schauanlage:

Die mysteriöse Holzfabrik

Einen recht netten Gag hatten sich die Arnold-Leute (dem Vernehmen nach stammt der Einfall von Herrn Münzberg) als Erweiterung ihrer Messeanlage für dieses Jahr einfallen lassen: eine Holzverladeanlage, bei der ein Zug mit vier Loren scheinbar in Sekundenschnelle automatisch be- und entladen wird. Die nächstliegende Vermutung war, daß hinter diesem schon beinahe „unheimlich“ exakt und „abfallfrei“ ablaufenden Geschehen die neue Schüttgut-Verladeanlage stecke – aber weit gefehlt! Des „Pudels

Abb. 2 . . . auch nicht, wenn man noch näher ran geht, um die näheren Umstände vielleicht besser ergründen zu können.



Abb. 3. Wenn man unter einigen akrobatischen Verrenkungen von der Seite her in das Gebäude „linst“, kommt man zwar der Sache – in des Wortes wahrster Bedeutung – näher, aber immer noch nicht ganz auf den Trichter.



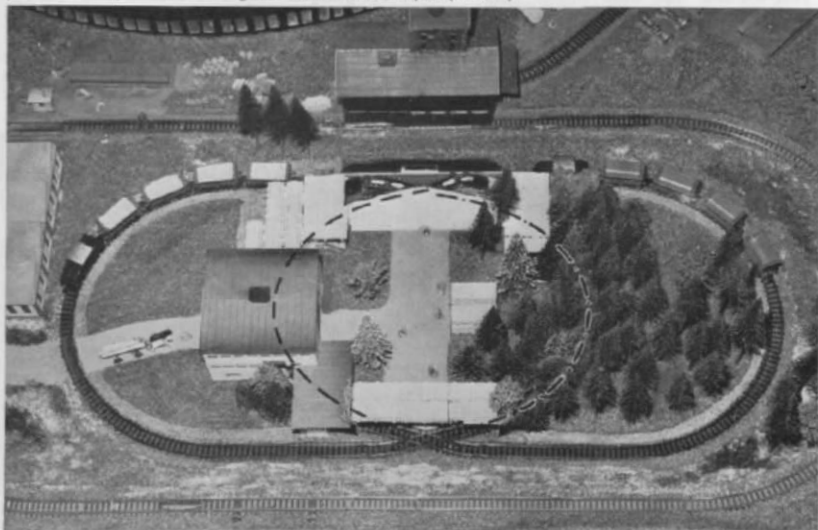
Abb. 4. Erst nachdem ein freundlicher Tschinn (Flaschen-, nicht Weingeist!) das ganze Fabrikgebäude „weggeblinzelt“ hat, tritt des Rätsels Lösung zutage: Die Kreuzung verrät, daß unter dem Wald, den Bretterstapel und den anderen Gebäuden noch „Geheimgänge“ existieren.

Kern“ war ein kleiner Trick (wie er in ähnlicher Art z. B. auch in Plan 56 unserer Broschüre „150 Modellbahn-Streckenpläne“ zu finden ist). Aber, um es spannender zu machen, wollen wir das Geheimnis

schrittweise, d. h. von Bild zu Bild, enthüllen – vielleicht können Sie diesen Gag irgendwo auf Ihrer Anlage (gegebenenfalls in etwas abgewandelter Form) nutzbringend verwerten.

Abb. 5. Die Kollegen von der Luftaufklärung wären der Sache natürlich schneller auf die Schliche gekommen: Es handelt sich schlicht und einfach um zwei ineinandergelegte und durch Kreuzungen verbundene Ovale, deren verdeckte Abschnitte durch Relais und Aufenthaltsschalter abwechselnd gesteuert werden. Der unbeladene Zug fährt also durch die eine Einfahrt in das Verladegebäude ein, über die Kreuzung unter dem hohlen Holzstapel und den anderen Gebäuden hindurch und hält vor der zweiten Kreuzung. Nach kurzer Zeit fährt der „unter dem Wald“ wartende beladene Zug an und verläßt die Halle auf der anderen Seite. Ganz einfach – wenn man's weiß!

Beachtenswert, wie gut die „unsichtbaren“ Gleise getarnt sind – siehe beispielsweise das Waldstück (Abb. 2 und 5) oder die ausgehöhlten Bretterstapel (Abb. 4)!



Nach der Messe
besonders aktuell:

Kurzgekuppelte Wagenmodelle

Die in fast regelmäßigen Abständen immer wieder in der MIBA abgedruckten Artikel über das enge Kuppeln von D-Zugwagen (oder Fahrzeugen allgemein) ließen mir einfach keine Ruhe mehr und da ich alles stets nach der Devise „100 %ig oder gar nicht!“ mache, wollte ich mit meinen D-Zugwagen — „Lange“ von Liliput bzw. Rivarossi — eben auch „Gummiwulst an Gummiwulst“ fahren!

Nach einigen Versuchen (u. a. mit kleinen Paketgummis, die sich aber gar nicht eignen!) kam ich zu meinem heutigen Rezept, das das „Gummiwulst an Gummiwulst“-Fahren von D-Zugwagen ermöglicht, auch in engen Kurven (enge Kurven sind allerdings nicht das entscheidende Kriterium, sondern die S-Kurven). Die folgenden Ausführungen beziehen sich zwar auf die langen Rivarossi-Wagen, gelten jedoch sinngemäß auch für andere Fabrikate, da die Länge der Fahrzeug-Modelle bei meiner Kurz-kupplungsmethode nicht ausschlaggebend ist.

An den Rivarossi-D-Zugwagen habe ich die Kupplungen bis auf die beiden an den äußeren Zugenden liegenden (wegen des Anknüpfens der Lokomotiven!) abgebaut. Dann entfernte ich die Haltebolzen an den Drehgestellen und ersetzte sie durch 3 mm-Gewindeschrauben mit Mutter. Bei dieser Gelegenheit habe ich die kleinen Erhöhungen an den Drehgestellen und an den Wagenunterseiten abgeschliffen, da die Wagen zu hochbeinig geworden wären (s. auch MIBA 10/67). Anschließend fertigte ich aus Kupfer (Messing o. ä. geht ebenso gut) kleine Deichseln, die so lang bemessen wurden, daß sie von der Drehgestell-Befestigung bis ca. 2 mm über die Pufferbohle hinausreichen; auf Abb. 2 ist dies gut zu sehen. Die Deichseln haben eine Stärke von 0,6 mm und eine Breite von ca. 6 mm. An dem wagenseitigen Ende bohrte

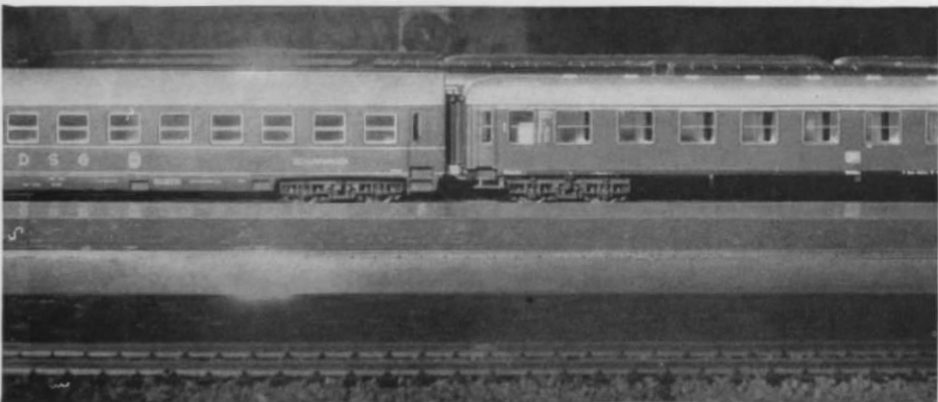
ich je ein Loch von 3,1 mm Durchmesser, so daß die Schraube der Drehgestell-Befestigung leicht hindurchgeht, jedoch fast kein Spiel hat. Diese Deichseln kamen nun zwischen Wagenboden und Drehgestelle, wobei ich die Drehgestelle um 180° gedreht habe, so daß die ehemalige Kupplungsbefestigung nach innen zeigt. Schon aus diesem Grunde muß man übrigens die stiftförmigen Erhebungen an der Wagenunterseite entfernen, da sich das Drehgestell sonst nicht „verkehrt herum“ einsetzen läßt. Daß meine Wagenmodelle eine so gute „Straßen- (lies: Schienen-)lage“ haben, führe ich darauf zurück, daß die Drehgestelle nunmehr entlastet sind und nicht mehr unter Zug stehen.

Am anderen Ende der Deichseln bohrte ich nun je ein Loch von 1 mm Durchmesser und hängte kleine Federchen ein, wie sie Märklin für die Kupplungen verschiedener Wagen verwendet. Sie sind 12–15 mm lang und eignen sich bestens — wenigstens für die Verhältnisse meiner Anlage (lange Rivarossi-Wagen, kleinster Kurvenradius 41,5 cm von Fleischmann). Die Wagen wackelten zwar anfänglich etwas, aber dies gab sich, nachdem ich sie mit Bleigewichten beschwert hatte, wobei jeder D-Zugwagen immerhin 60 Gramm „verpaßt“ bekam. Diese für unsere Zwecke geradezu idealen Bleigewichte erhält man in jedem Angelsportgeschäft in entsprechenden Gewichten von 5–100 Gramm.

Bei derart (60 g) beschwerten Wagen ist es möglich, einen aus 10 D-Zugwagen bestehenden Zug in der Ebene zu fahren, ohne daß die Federn sich weiten. Lediglich die Feder zwischen Wagen 1 und 2 hinter der Lokomotive dehnt sich beim Anfahren, zieht sich dann aber nach dem Anfahren wieder zusammen.

Bei Steigungen von 4 % ziehen sich die Federchen zwischen den Wagen ca. 2 mm auseinander.

Abb. 1. Der Wagen- bzw. Gummiwulstabstand der mit Federn verbundenen Wagen ist auf geraden Strecken und in der Ebene tatsächlich gleich Null; allerdings muß man für das vorbildgetreue Bild einer derart geschlossenen Zugeinheit auch einige betriebliche „Unbequemlichkeiten“ in Kauf nehmen.



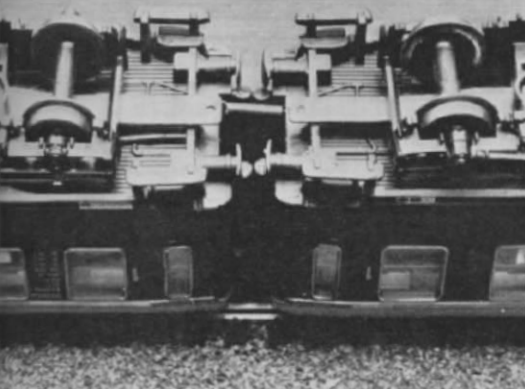


Abb. 2. An die Stelle der fabrikseitigen Kupplungen treten kleine Deichseln aus Messing o. ä., in deren Bohrungen eine 12–15 mm lange Feder eingehängt wird.

ander, wohlgerneht am dem aus 10 Wagen bestehenden und immerhin 600 Gramm Blei mit sich führenden D-Zug. Bei mehr als 10 Wagen — ich ging bis zu 13 — ließ sich das Dehnen der Federn durch strafferes Spannen verhindern, ohne daß die Wagen aus den Kurven gezogen wurden.

Bei 8 angehängten Wagen gibt es hinsichtlich des Auseinanderziehens der Feder schon keine Probleme mehr; sie bleiben dicht zusammen.

Übrigens: Auch die Fleischmann-Umbauwagen können durch Entfernen der Kupplungen und einfaches Einhängen von Märklin-Federchen Gummiwulst an Gummiwulst gefahren werden. Die Umbauwagen müssen jedoch ebenfalls beschwert werden — ca. 45 g Blei pro Wagen — da sie, bedingt durch die mittlere Laufachse, keine so guten Fahreigenschaften wie die Drehgestellwagen haben. Mit Blei beschwert können sie jedoch selbst rückwärts „mit voller Pulle“ über Weichenstraßen gefahren werden, ohne daß sie entgleisen. Auf meiner Anlage verkehrt ein aus 6 Umbauwagen und einer 216 bestehender Zug, den ich rückwärts durch die gesamte Weichenstraße in den Kopfbahnhof einfahren lasse, wobei zu bemerken ist, daß das gesamte Weichenvorfeld des Kopfbahnhofs in einer Kurve liegt.

Daß die auf meine Art zusammengekuppelten Wagen nur als geschlossener Verband gefahren werden können, versteht sich wohl von selbst. Dies mag dem einen oder anderen als Handicap erscheinen, mich stört es allerdings nicht, da mich das Bild einer vorbildgetreu geschlossenen D-Zugseinheit hierfür reichlich entschädigt!

Heinrich Koller, Achern

Abb. 3. Dieses Bild bieten die kurzgekuppelten Wagen in einem Gleisbogen. Um ein Verkanten zu vermeiden, sollte man die Gummiwulst-Attrappen an den Seiten leicht abschrägen. Als interessante Vergleichsaufnahme bietet sich übrigens die Abb. 2 auf S. 42 in Heft 1/72 mit den ebenfalls kurzgekuppelten Wagen des Herrn Wilmschen an!

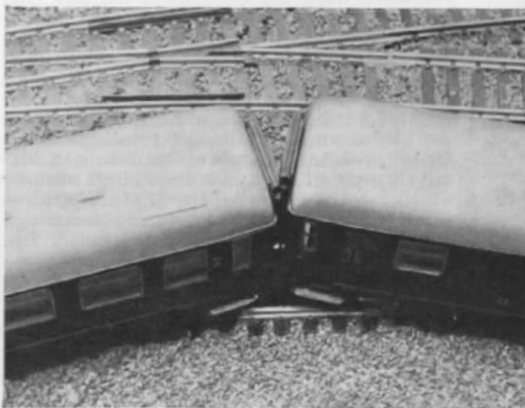
Anmerkung der Redaktion:

Bei dem Vorschlag des Herrn Koller handelt es sich eigentlich um keine neue Idee, sondern sie ist zumindest so alt wie die MIBA. Wenn sie jedoch im Laufe der Zeit keine praktische Bedeutung erlangt hat, so liegt es daran, daß diese Art der Kurzkupplung einige Probleme aufwirft, die der Verfasser z. T. selbst schon angeschnitten hat. Der springende Punkt ist und bleibt die richtige Federauswahl. Einmal ist sie abhängig von der Anzahl der Wagen, zum anderen von den vorhandenen Steigungen. Hier die richtigen Federchen herauszufinden, ist ein gewisses Geduldsspiel und nicht jedermanns Sache.

Ein weiteres nicht unwichtiges Manko: S-Kurven können das ganze Wulst-an-Wulst-Fahren zunichte machen, wenn sie — im Verhältnis zu den Wagen — aus zu kleinen Gleisbögen bestehen. Es müssen entweder genügend lange Zwischengerade eingefügt werden (Forderung Nr. 1!) oder die S-Kurven müssen aus großen Radien bestehen (weniger empfehlenswert). Es darf jedenfalls nie vorkommen, daß die Gummiwulste zur Gänze aneinander vorbeigleiten und sich dann auf dem Retourweg verhaften (wie dies bei falsch angelegten S-Kurven eben passiert). Kleinere Gleisbögen an sich stellen übrigens, wie der Verfasser bereits ausgeführt hat, kein großes Manko dar, denn dem dadurch verursachten stärkeren Federzug und der demgemäß größeren „Hebelwirkung“ wirken ja die vom Verfasser vorgesehenen Zusatz-Ballaste entgegen. Und ebenso wenig entscheidend ist die Länge der Fahrzeug-Modelle. Natürlich ist es gut, wenn alle wichtigen Faktoren (Wagenlänge, Wagenanzahl, Gleisbögen, S-Kurven und vorhandene Steigungen) einigermaßen aufeinander abgestimmt sind. Aber unbedingte Voraussetzung ist dies nicht. Allerdings sollte man — schon aus optisch-ästhetischen Gründen — zumindest bei den Schnellzugwagen nur Fahrzeuge gleichen Längenmaßstabs (24-, 27- oder 30-cm-Modelle) untereinander kurzkuppeln.

Im übrigen sind wir in unserer Artikelserie in den Heften 14–16/1964 ausführlich auf einige der hier angezeigten Probleme eingegangen, und es wäre gut, wenn sich Interessenten die speziellen Ausführungen über die Zusammenhänge zwischen S-Kurven und dem Wulst-an-Wulst-Gleiten zu Gemüte führen würden.

Die Idee des Herrn Koller ist an sich nicht schlecht und zeitigt zweifelsohne zufriedenstellende Ergebnisse — aber sie ist eben (leider) nur etwas für den Individualisten und darüber hinaus nicht in jedem Fall anwendbar.



Angeregt durch den o. a. Artikel habe ich meinen Wagenpark daraufhin überprüft, ob sich da nicht auch etwas machen ließe. Es läßt sich was machen — wie, sei im Folgenden beschrieben. Zunächst habe ich die Methode des Herrn Dawidowski an den technisch ähnlich konstruierten Rôwa-Pop-Wagen ausprobiert. Es klappt wirklich ausgezeichnet, hat aber doch wohl den Nachteil, daß sich die Wagen ohne „Alle Mann anfassen und den Zug auf den Rücken legen!“ nicht trennen lassen und dann nur nach Abnehmen je eines Drehgestells pro Wagen. Der Nachteil liegt klar auf der Hand, wenn man an Unfälle, Entgleisungen, ja nur an das allfällige Staubwischen o. ä. denkt. Bei solchen Gelegenheiten möchte man die Wagen lieber einzeln in der Hand haben.

Dabei ist Herr Dawidowski so nahe an der Patentlösung gewesen: die Benutzung der Kupplung der Fa. Trix 6661 (Rôwa 5075), und zwar nur einseitig! Es wird also, wie auf S. 566 in Heft 9/71 ausführlich beschrieben, eine Kupplung pro Wagen so bearbeitet, daß, wie u. a. in der damaligen Abb. 2 gezeigt, bis zur vorderen „Nase“ der Kupplung alles abgesägt bzw. abgewickelt wird. Am hinteren Ende der Kupplung braucht man m. E. nichts wegzunehmen, dieser Teil stört nicht. Hierbei ist es noch egal, ob es eine Trix- oder eine Austausch-Kupplung für Märklin ist. Nun wird direkt hinter der Nase, welche im kreisförmigen Schlitz läuft, 1,5 mm gebohrt und 2 mm-Gewinde geschnitten. Mit einer M2-Schraube mit möglichst flachem Kopf (sonst hat das Drehgestell nicht genug Bewegungsfreiheit) wird nun direkt die Kupplung 6661 (5075) unter den Rest der ursprünglichen Kupplung geschraubt. Der oben überstehende Rest der Schraube muß sorgfältig abgewickelt und befeilt werden, er stört sonst beim Seitenspiel der Kupplung. Falls am anderen Ende des Wagens noch keine Austausch-Kupplung für Märklin ist, wird eine solche eingesetzt. Dabei ist folgendes zu beachten: Auch hier ist der Pufferträger festzukleben, da die seitliche Verschiebung dem engen Wagenabstand hinderlich ist. Nun ist jedoch auch der kleine Zapfen, der die Puffer sonst hin und her bewegt hat, abzuschneiden, sowie die Stelle, wo die Märklin-Kupplung nach unten abgewinkelt ist, etwas abzuschärfen, damit sie nicht an den nun festen Puffern anstößt. Damit ist die ganze Arbeit — pro Wagen — erledigt. Ich habe an einem Sonntag-Nachmittag 15 Wagen von Rôwa umgerüstet; immer fein alles in Serie. Dies geschieht viel besser und schneller als sich's liest!

Der Effekt ist nun folgender: Am einen Wagende ist die Kupplung (die mit 6661—5075 präparierte) etwas sehr kurz, dafür ist die andere von Haus aus für diesen Wagentyp etwas zu lang; beide paarweise zusammen ergeben jedoch den idealen Wagenabstand. Und: Alle

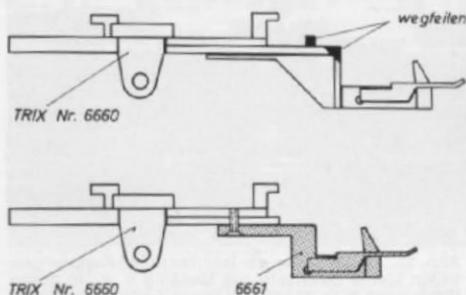


Abb. 1 u. 2. Um die Arbeitsgänge bei den beiden Kupplungen zu verdeutlichen, sind sie hier noch einmal in Originalgröße abgebildet. Auch wird auf diese Weise die Verkürzung gut sichtbar.

Wagen lassen sich kuppeln und entkuppeln (ggf. sogar mittels ferngesteuertem Entkupppler) und somit trennen, ohne den ganzen Zug auf den Rücken legen zu müssen! Das einzige Manko (das aber keines zu sein braucht): Die Wagen müssen immer in einer Richtung stehen, sonst klappt mein „Patent“ nicht! Aber bei Herrn Dawidowski werden ja auch nur komplette Züge gefahren, auf eine häufige Auflösung der Zugeinheit kommt es in diesem Fall ja auch gar nicht an.

Zum Abschluß noch eine angenehme Zugabe: Wenn man die gestückelte Kupplung jeweils vorne am Wagen (in Fahrtrichtung) anbringt, also auch am ersten Wagen, so wird auch der Abstand Lok — Wagen etwas kleiner. Ferner empfiehlt es sich, den Kupplungsbügel an der Kupplung 6660 zu entfernen. Die gestückelte Kupplung sitzt ca. 0,5 mm tiefer und es ist kein unfreiwilliges Entkuppeln zu befürchten. Besonders die Inhaber von Trix-gekuppelten Zügen werden überrascht sein, wie eng man Züge kuppeln kann. Falls übrigens ausschließlich größere Radien als 360 mm befahren werden, läßt sich der Zug noch enger kuppeln. Ich habe jedoch davon abgesehen — im Interesse einer einwandfrei funktionierenden Kupplung; die Wagen sind sowieso nur gut 1 mm voneinander entfernt. — Dieses Rezept gilt für alle Rôwa-(Trix-)Wagen außer dem MD 41. (Dieser Wagentyp hat jedoch bereits fabriksseitig eine Kurz-kuppelungs-Möglichkeit — s. MIBA 7/71 D. Red.)

Für die Liliput-Eilzugwagen gibt es eine viel einfachere Lösung: Je eine Kupplung wird, wie in Heft 9/71, S. 565 oben, beschrieben, bearbeitet. Danach tauscht man die Faltenbälge (außer denen an Spitze und Schluß des Zuges) gegen solche der Liliput-Preußen (Nr. 295 ff) aus — und die Kurzkupplung ist fertig! Optisch ist der Zug mit den geöffneten Faltenbälgen sowieso ein Unding — wo gibt's das schon. Eventuell



Der Shin-Kan-Sen-Express . . .

... ist einer der schnellsten Züge der Welt; ein Modell dieses Expresszuges rollt auch auf der Märklin-Anlage des Herrn P. Fraefel aus St. Gallen (Schweiz). Die sechsteilige Zugkomposition enthält drei Triebwagen mit je einem Gleichstrom-Motor, läuft trotz hoher Geschwindigkeit sehr ruhig und ist mit Innenbeleuchtung ausgestattet. Hersteller des blau-weiß lackierten Modells ist die Firma Katsumi (KTM), die in Europa von der Firma Fulgurex, Lausanne, vertreten wird (s. a. Messeheft 4/66, S. 178). Interessenten brauchen also zum Erwerb dieses Triebzuges nicht extra nach Japan zu reisen.

A propos Japan: Bei dem Triebzug-Modell der Fa. Kader, Hongkong, das wir im Messeheft 3/72 auf S. 168 vorstellten, handelt es sich nicht um eine Nachbildung des neuesten Tokaido-Express (wie uns die am Stand anwesenden Herren der Fa. Kader fälschlich versicherten), sondern um ein Modell des Turbinen-Triebzuges der Canadian National Railroad (wie uns inzwischen mehrere aufmerksame Leser mitteilten).

Das Vorbild des Kader-Modells ist zwar auch für eine Geschwindigkeit von ca. 250 km/h ausgelegt, verkehrt jedoch u. a. im Intercity-Verkehr zwischen . . . Toronto und Montreal! Nun — auch die MIBA ist nicht allwissend und so müssen wir uns eben in bestimmten Fällen auf die Aussagen des Herstellers verlassen. In diesem speziellen Fall kommt natürlich noch die geographische Entfernung hinzu, also: Ein kleines Pech — well's so weit wech (AU)!

könnte sich die von uns allen doch so hoch geschätzte Fa. Liliput entschließen, die Wagen mit geschlossenen Faltenbälgen herzustellen und geöffnete Faltenbälge als Zubehör paarweise im Handel anzubieten. Der Austausch ist ja — mit etwas Vorsicht — so einfach. Das Problem ist vorläufig nur, wo man die Faltenbälge der Wagenseite 295 ff herbekommt. Liliput, daraufhin angeschrieben, verweist auf eine deutsche Werkstatt — und diese antwortet nicht. Wohl auch nicht ganz ideal; vielleicht läuft es sich noch ein.

Auch die „alten Preußen“ von Liliput kann man kurzgekuppeln. Dabei ist jeweils eine Kupplung pro Wagen zu demontieren (Vorsicht, Feder reißt aus!). Danach wird der Kupplungsbügel entfernt. Nun zwickt man von der Haken- oder der Kupplungs- genau 5 mm ab. Sodann wird im Stopfkasten eines weiblichen Familienmitgliedes der Kasten mit den Stecknadeln geklaut (nicht zurückschlupfen — es werden nur ca. 3–4 Stück benötigt!), eine Stecknadel auf der Gasflamme glühend gemacht, und diese genau dort von oben eingedrückt, wo seitlich

die Zapfen des Kupplungsbügels herausstehen. Die Stecknadel wird nun bis auf 4 mm abgezwickelt. Der Rest kann bei der nächsten Kupplung weiterverwendet werden.

Bei diesem Verfahren können die Wagen allerdings nicht mehr fernentkuppelt werden, da der Kupplungsbügel keinen Spielraum hat. Dadurch, daß die Stecknadel etwas weiter hinten als das neue Ende der Kupplung steht, ist die Kupplung sozusagen immer „gestreckt“, der Wagenabstand zwischen den Faltenbälgen jedoch fast null. Dies wird dadurch ermöglicht, weil die Faltenbälge viel schmaler sind als die neuen Gummiwulste.

Und nun: viel Spaß beim Kurzgekuppeln!

K.-H. Heid, Hannover

Abb. 3. Derart muß die Liliput-Kupplung bearbeitet werden, wenn man sie zum Kurzgekuppeln heranziehen will (s. auch Haupttext).

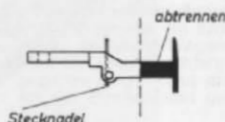




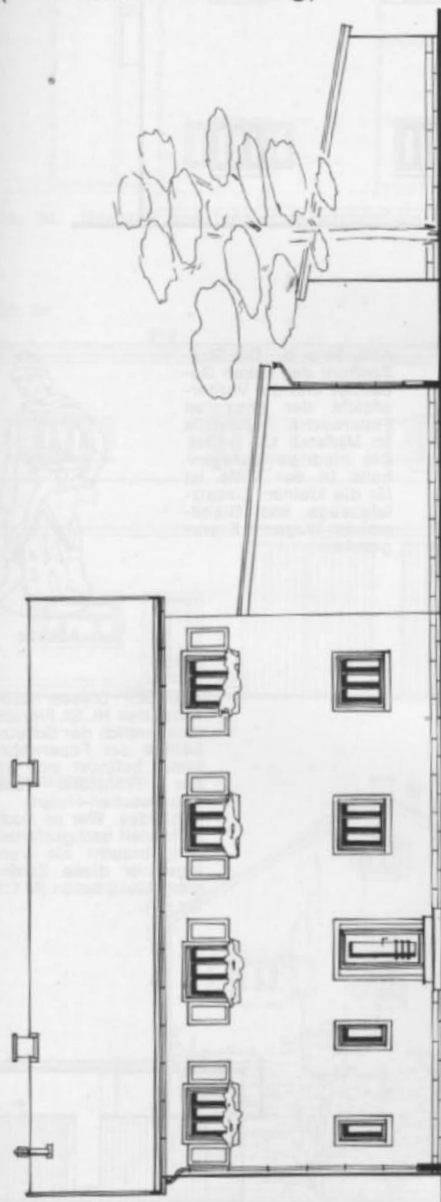
Abb. 1. Die mittelstädtische Feuerwache, die Herr Frank Römer, Flensburg, unter Verwendung von Fertigteilen (Faller, Kibri etc.) baute. Bezüglich der 4. Garage (ganz links) ist dem Erbauer allerdings ein „Denkfehler“ unterlaufen: sie läßt keinen Platz mehr für den Raum der Feuerwache bzw. für das Treppenhaus (Verbesserungsvorschlag siehe Abb. 3e auf S. 293).

Abb. 2. Aus dieser Sicht kann man erkennen, daß auch das vordere rechte Gebäude, dessen Hofansicht nicht gezeichnet ist, noch zwei Garagen besitzt. Übrigens vielleicht leicht zu übersehen, aber notwendig: die Sirene auf dem Dach des Steigerturms!



Feuerwache mit Steigerturm —

(Modellbauvorschlag) für eine kleine bis mittlere Stadt



Das Angebot an fertigen Feuerwehrhäusern — z. B. von Alfa, Faller, Pola oder Vau-Pe — beschränkt sich leider nur auf Gebäude in ländlicher Manier, die erstens vom Stil und zweitens von der Größe her (sie sind nur für ein oder zwei Löschfahrzeuge ausgelegt) nicht einmal mehr für eine kleine bis mittlere Stadt ausreichen.

Die in einem solchen Falle erforderliche größere Feuerwache besteht dann auch aus mehreren Gebäuden, die fast immer um einen Hof gruppiert sind. Dies sind z. B. Garagen für die Lösch- und Rettungsfahrzeuge mit darüber liegenden Bereitschafts- und Aufenthaltsräumen, Wartungs- und Unterstellhallen für die Führungs- und Überwachungs-Pkw (Brandmeisterwagen u. ä.) sowie dem sog. „Steigerturm“ (ca. 20—25 m hoch), an dem die Feuerwehrleute das Anlegen von Leitern, die Bedienung der Rettungsseilschlingen, Absenken und ähnliche Übungen durchführen können. Außerdem dient dieser Turm auch gleichzeitig zum Aufhängen der Schläuche zum Trocknen oder für Überholungs- und Wartungsarbeiten.

Wer sich also unbedingt eine solche umfangreiche Möglichkeit schaffen möchte, gleich ganze Löschzüge aus Wiking-Feuerwehrfahrzeugen (s. auch Heft 3a/72) vorbildgetreu in Szene setzen zu können, muß z. Zt. noch zum Selbstbau schreiten, was jedoch bei den vielen schon fertig angebotenen Bauteilen (Mauerplatten, Dachplatten usw.) nicht schwierig sein dürfte. Eine Anregung für den Bau einer mittleren Feuerwache zeigen die Abb. 1—3. Natürlich ist auch hier nicht an einen strengen Nachbau gedacht — es können für die einzelnen Gebäude selbstverständlich eventuell schon vorhandene, ähnliche Häuser Verwendung finden, die dann unter Umständen nur noch leicht modifiziert werden müssen.

Bei der Auswahl des dieser Feuerwache zugedachten Platzes auf der Anlage sollte man, wie auch beim Vorbild, darauf achten, daß dieser einigermaßen „verkehrsgünstig“ ist und die Löschfahrzeuge bei einem gedachten — oder sogar dargestellten Einsatz (Abb. 4) — so schnell wie möglich zum „Brandherd“ gelangen können.

Abb. 3. Die Straßenansicht des rechten Gebäudes mit der angebauten Garage (M 1:2 für H0). Im Erdgeschoß befindet sich die schon genannte Wagenhalle mit Einstellmöglichkeiten für zwei Löschfahrzeuge. Wer diese jedoch nicht benötigt, kann die Hofseite ebenfalls in der Art der Straßenfront gestalten.

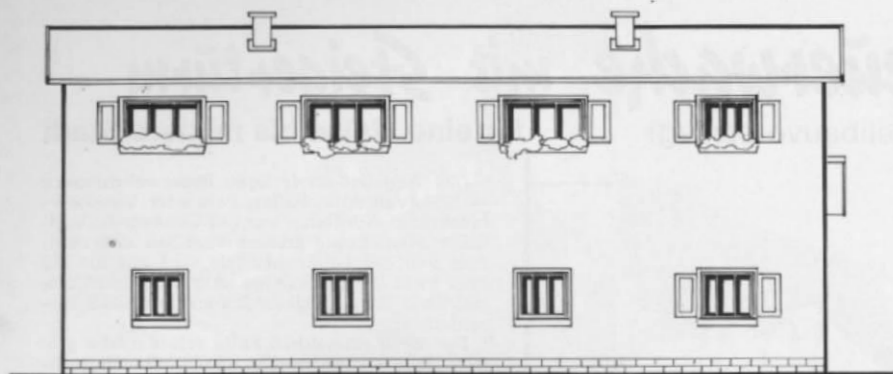


Abb. 3a

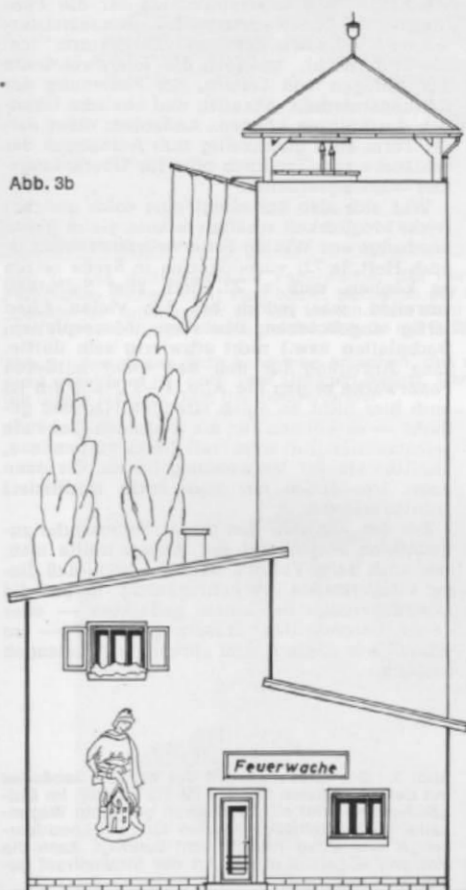


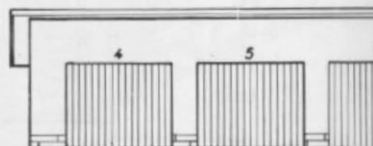
Abb. 3b

Abb. 3a u. b. Die Straßenfront des linken Gebäudes und die Vorderansicht der gesamten Feuerwache, ebenfalls im Maßstab 1:2 für H0. Die niedrige Garagenhalle in der Mitte ist für die kleinen Einsatzfahrzeuge wie Brandmeister-Wagen u. ä. vorgesehen.



Abb. 3c

Abb. 3c. Dieses Halbrelief des Hl. St. Florian (bekanntlich der Schutzheilige der Feuerwehrleute) befindet sich an der Frontseite des Feuerwachen-Hauptgebäudes. Wer es auch im Modell nachgestalten will, braucht als Vorlage nur diese Zeichnung abzupausen (M 1:1 für H0).



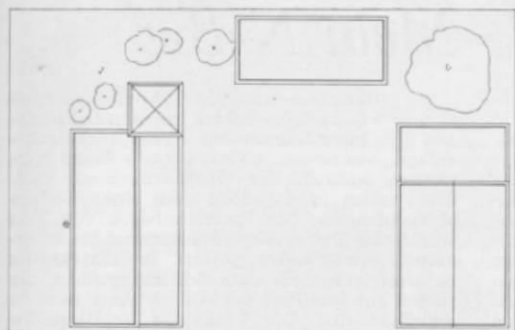
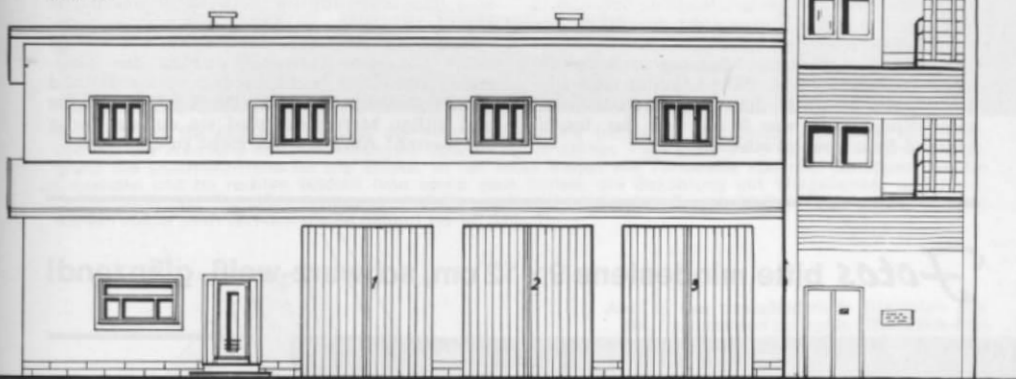
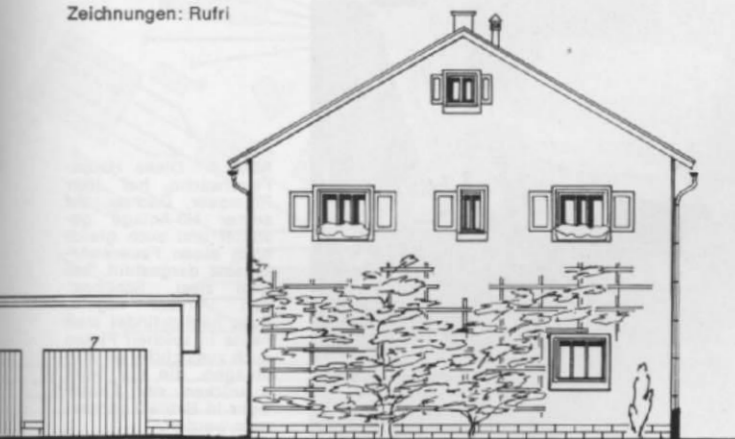


Abb. 3d. Grundriß bzw. Lageplan der einzelnen Gebäude (unmaßstäblich).

Abb. 3e



Zeichnungen: Rufri



▲ Abb. 3e. Hofansicht des linken Gebäudes mit dem Steigerturm (M 1:2 für H0). Über den Garagen befinden sich die Bereitschaftsräume für die Feuerwehrleute.

Im Gegensatz zum gebauten Modell hat unser Zeichner (richtigerweise) im Parterre neben den (3) Garagen die Feuerwache und das Treppenhaus vorgesehen. Wenn 4 Garagen vonnöten sind, muß das ganze Gebäude entsprechend nach links verlängert werden.

Mein N-Bw

Nachdem ich nach drei überstandenen Umzügen — und dadurch bedingtem sporadischem Anlagenbau — nunmehr sesshaft geworden bin, kann ich endlich daran gehen, meine geplante 16 qm-N-Anlage (von der zwischendurch immer wieder einige Teilstücke „in Angriff“ genommen wurden) fertigzustellen. Durch die widrigen Umstände meines bisherigen „Nomadenlebens“ beträgt die bisherige Bauzeit schon drei Jahre — allein für das Teilstück mit dem Bw gingen gute vier Monate drauf; und weil es von allen Anlagenteilen schon am weitesten gediehen ist, möchte ich es kurz einmal vorstellen.

Die Grundplatte des Bw's (für alle drei Traktionsarten) mißt an der breitesten Stelle ca. 1,40 m und ist etwa 1 m lang, während das Übergangsstück zum Personenbahnhof nur rund 30 cm breit ist. Aus dem Gleisplan der Abb. 2 sieht man, daß auf dieser nicht gerade großen Fläche doch allerhand untergebracht ist, wobei die ganze Sache meiner Meinung nach keineswegs überladen wirkt. (Hier erkennt man wieder einmal deutlich den großen Platzvorteil einer Kleinstspur wie N — von der brandneuen Z-Spur ganz zu schweigen!).

Der Dampflok-Schuppen (Arnold) erhielt ebenso wie auch die beiden anderen Lokschuppen eine Innenbeleuchtung. In der Bekohlungsanlage wurde der Ladekran von Wiad verwendet, während der Wiegebunker aus Vollmer-Profilen im Eigenbau nach einer Vorlage entstanden ist. Das Reiterstellwerk von Pola wurde, um eine größere Durchfahrts Höhe zu erhalten, etwas höher gesetzt. Im Einfahrgleis befinden sich noch zwei Schlackenrampen, die jedoch auf dem Foto der Abb. 1 leider nicht zu erkennen sind. Die Tankstelle im Diesel-Bw (Mitte-Hintergrund in Abb. 1) stammt von Kibri. Die Durchfahr-Halle im Ellok-Bw entstand aus zwei Vollmer-Ellok-Schuppen, bei denen die Dächer zusammengeklebt und anschließend mit feiner, grünlicher Schmirgelleinwand überzogen, die, farblich nachbehandelt, eine gute Imitation für verwitterte Dachpappe abgibt.

Sämtliche Antriebe der Weichen (es sind keine Unterflur-Antriebe) wurden mit Knetmasse (Plastilin) leicht hügelig verkleidet und so dem Gelände angepaßt. Durch diese einfache und billige Maßnahme sind sie auf der fertig „begrasteten“ Anlage kaum mehr zu erkennen.

Fotos bitte mindestens 9 x 12 cm, schwarz-weiß, glänzend!



Abb. 4. Diese Haupt-Feuerwache hat Herr Reimoser, Dachau, auf seiner H0-Anlage gestaltet und auch gleich noch einen Feuerwehr-Einsatz dargestellt, bei dem zwei „Schupos“ den Verkehr regeln. Sehr häufig findet man heute in solchen Fällen auch zusätzliche Ampelanlagen, die nur beim Ausrücken der Feuerwehr in Betrieb genommen werden.



Abb. 1. Das Bw aus der Richtung des Personenbahnhofs betrachtet. Auf dieser Aufnahme kann man deutlich die Trennung der Behandlungsanlage für die einzelnen Traktionsarten erkennen: links im Mittelgrund die Durchfahr-Halle für die Elloks, in der Mitte hinten die Tankstelle und den Schuppen für die Dieselloks und im rechten Bildteil (von vorne nach hinten) die Beköhlung mit Wiegebunker und Kran, Drehscheibe und Dampflok-Schuppen. Auf der noch nicht bebauten Trasse (rechts nach unten führend) werden später noch Streckengleise geführt (vergl. Abb. 2).

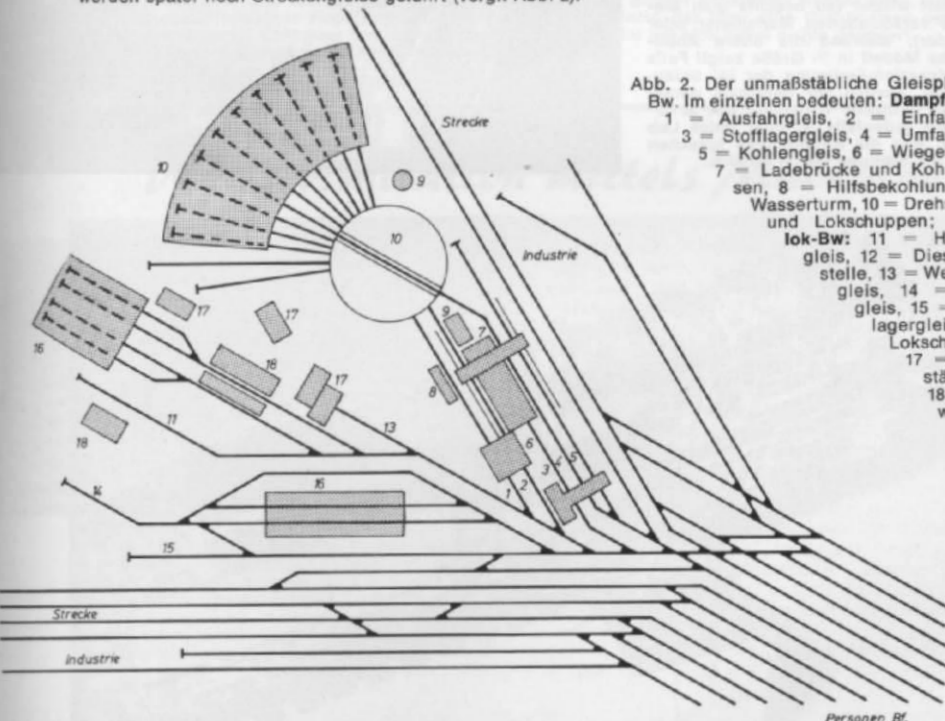
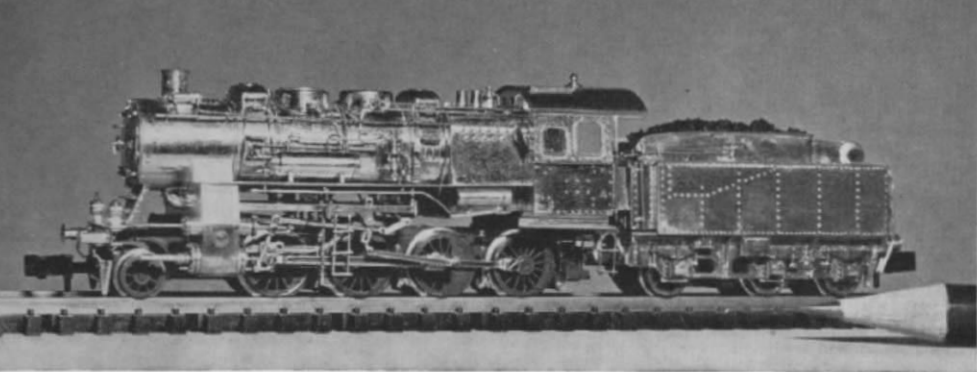


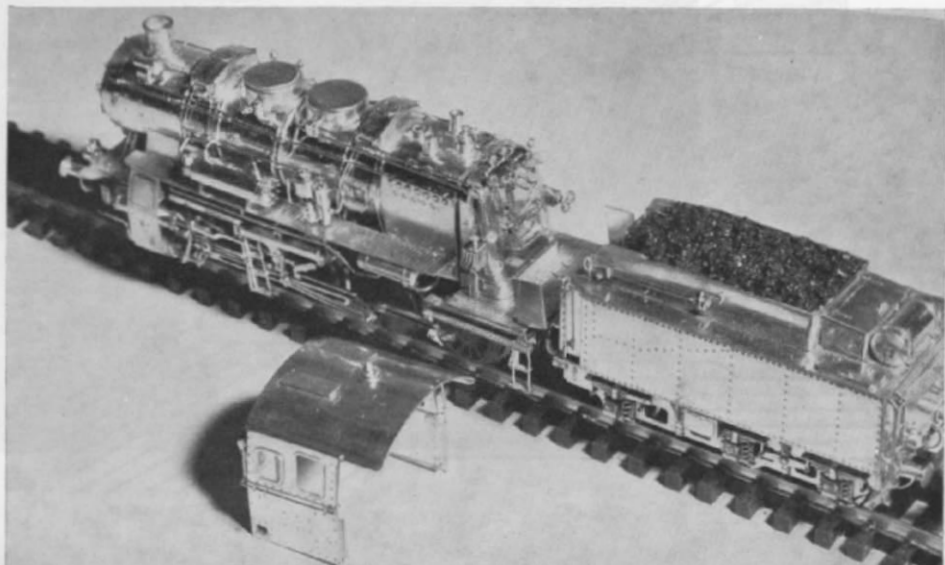
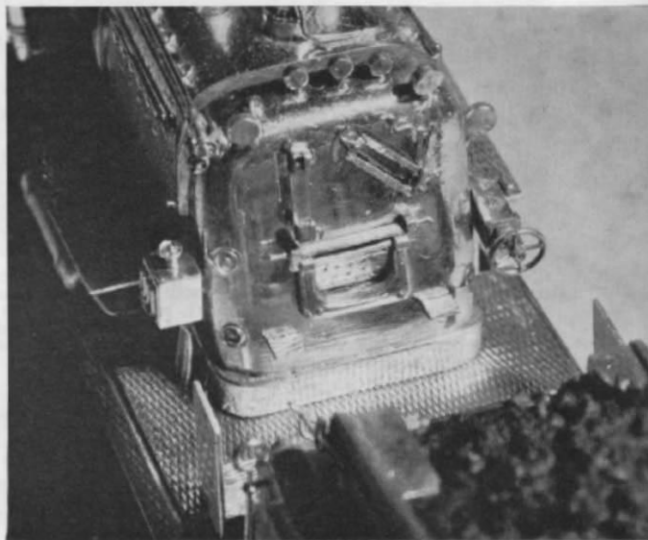
Abb. 2. Der unmaßstäbliche Gleisplan des Bw. Im einzelnen bedeuten: **Dampflok-Bw:**

- 1 = Ausfahrgleis, 2 = Einfahrgleis,
- 3 = Stofflagergleis, 4 = Umfahrgleis,
- 5 = Kohlengleis, 6 = Wiegebunker,
- 7 = Ladebrücke und Kohlenbän-
- sen, 8 = Hilfsbeköhlung, 9 =
- Wasserturm, 10 = Drehscheibe und
- Lokschuppen; **Diesellok-Bw:** 11 =
- Hilfszug-
- gleis, 12 = Dieseltank-
- stelle, 13 = Werkstatt-
- gleis, 14 = Zieh-
- gleis, 15 = Stoff-
- lagergleis, 16 =
- Lokschuppen,
- 17 = Werk-
- stätten,
- 18 = Ver-
- waltung.



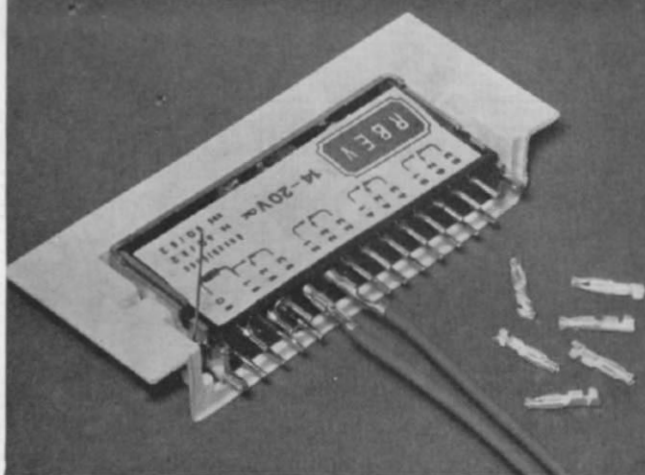
Kleine Messe-M+F-„Spätlese“ — N-Supermodell der BR 56¹

Im Messeheft 3a/72 versprochen wir beim M+F-Bericht, im Rahmen der Messe-Nachlese noch das „kaiserliche“ N-Supermodell der BR 56¹ (pr G 8²) vorzustellen. Nun — wollte man die Wein-Qualitätsbezeichnungen auf Lok-Modelle übertragen, hätte diese Schöpfung des Herrn Kaiser das Prädikat „Spätlese“ (noch besser: „Trockenbeeren-Auslese“) zu Recht verdient. Man bestaune nur einmal die unwahrscheinlich filigran wirkende Steuerung, die Kesselarmaturen oder den minutiös nachgebildeten Führerstand. Letzteren geben wir auf einer — garantiert unretuschierten! — Aufnahme vergrößert wieder (so beachte man einmal die verschiedenen Manometer oder Handräder), während die obere Abbildung das Modell in 1/4 Größe zeigt! Falls die Kleinserien-Fertigung der 56¹ anlaufen sollte, werden wir nochmals darauf eingehen — dieses Vormuster des M+F-N-Modells jedenfalls ist über jedes Lob erhaben, und die Abbildungen sprechen wohl — ein weiteres Mal — für sich.



Der RBEV-Weichenantrieb in seinem neuen „Gewand“ aus Kunststoff. Auf zwei Anschlußstifte sind Kabel mit den neuen Klemmen aufgesteckt, daneben sind der Deutlichkeit halber einige lose Klemmen gezeigt.

Aufsteckklemmen zum RBEV-Relais...



... sind jetzt seit kurzem erhältlich (s. auch Anzeigenteil). In Heft 11/71 hatten wir das auf dem Modellbahnsektor neue RBEV-Doppelspulenrelais (mit bis zu acht getrennten Umschaltern) und den daraus abgeleiteten Weichenantrieb ausführlich besprochen. Durch die kompakte Bauweise und den dadurch bedingten geringen Abstand der Lötanschlüsse (das Relais war wohl ursprünglich für gedruckte Schaltungen entwickelt worden) können bei direktem Anlöten der Anschlußdrähte unter Umständen Schwierigkeiten auftreten. Besonders nachträgliche Schaltungsänderungen werden dann zu einer ziemlichen „Fieselei“.

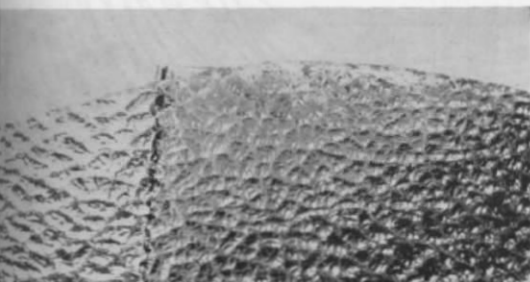
Dieser Nachteil ist nunmehr durch die Aufsteckklemmen behoben. Sie werden auf die abgelängten Kabelenden mit einer Flachzange aufgeklemt oder — das sicheren Kontaktes wegen — am besten angelötet. Danach kann das Kabel mühelos auf die

Anschlußstifte aufgeschoben und auch ebenso leicht wieder abgezogen werden. Durch die besondere Form der Klemmen ist auch unter ungünstigen Umständen (verschmutzte Kontaktstifte usw.) eine sichere Kontaktgabe gewährleistet. Außerdem lassen sich mit diesen Aufsteckklemmen und Steckern, die man sich aus 1,5 mm Silberdraht anfertigen kann, feine Steckverbindungen (z. B. für die Beleuchtung abnehmbarer Gebäude) schaffen, und natürlich auch die so oft benötigten Mehrfachstecker.

Der RBEV-Weichenantrieb hat mittlerweile auch ein neues Gehäuse aus weißem Plastik-Material bekommen, das bei größeren Stückzahlen rationaler und billiger angefertigt werden kann. Am Funktionsprinzip der über eine Drahtkulisie betätigten Stellfeder hat sich dabei nichts geändert.

WiWeW

Wasserimitation mittels Macralon



Mittels genarbter Macralon-Platten lassen sich auf einfache Weise Seen, Flüsse und Bäche gestalten. Im linken Bildteil ist die Wirkung dieser Platten bei durchscheinendem Licht zu sehen, während im Gegensatz dazu bei einem flußbettartig modellierten, dunklen Untergrund (rechts) die ausgeprägte Wellenstruktur gut zur Wirkung kommt.

Wem der Umgang mit Polyester beim Gießen von Seen, Flüssen oder Bächen zu „pappig“ ist, oder das auch häufig benutzte Kathedralglas zu zerbrechlich (vielleicht bei Anlagen, die häufig transportiert werden müssen), kann auch auf Platten aus Macralon (Kunststoff) zurückgreifen. Diese Platten sind in einschlägigen Fachgeschäften für Baubedarf oder auch beim Glaser in verschiedenen Stärken und Dekors erhältlich und auch nicht teuer. Für Modellbahnzwecke dürften die 3 mm starken Platten mit mittlerer Prägung am geeignetsten sein. Da das Material glasklar ist und auch die geprägten Platten noch gut durchsichtig sind, läßt sich durch geschicktes Bemalen des Untergrunds (er braucht nur wenige Zentimeter tiefer zu sein) eine natürliche „Wassertiefe“ optisch vortäuschen. Gegenüber Glas hat Macralon zudem noch den Vorteil, daß es sich leicht sägen, bohren und schleifen läßt.

Dipl.-Ing. K. Müller, Lübbecke

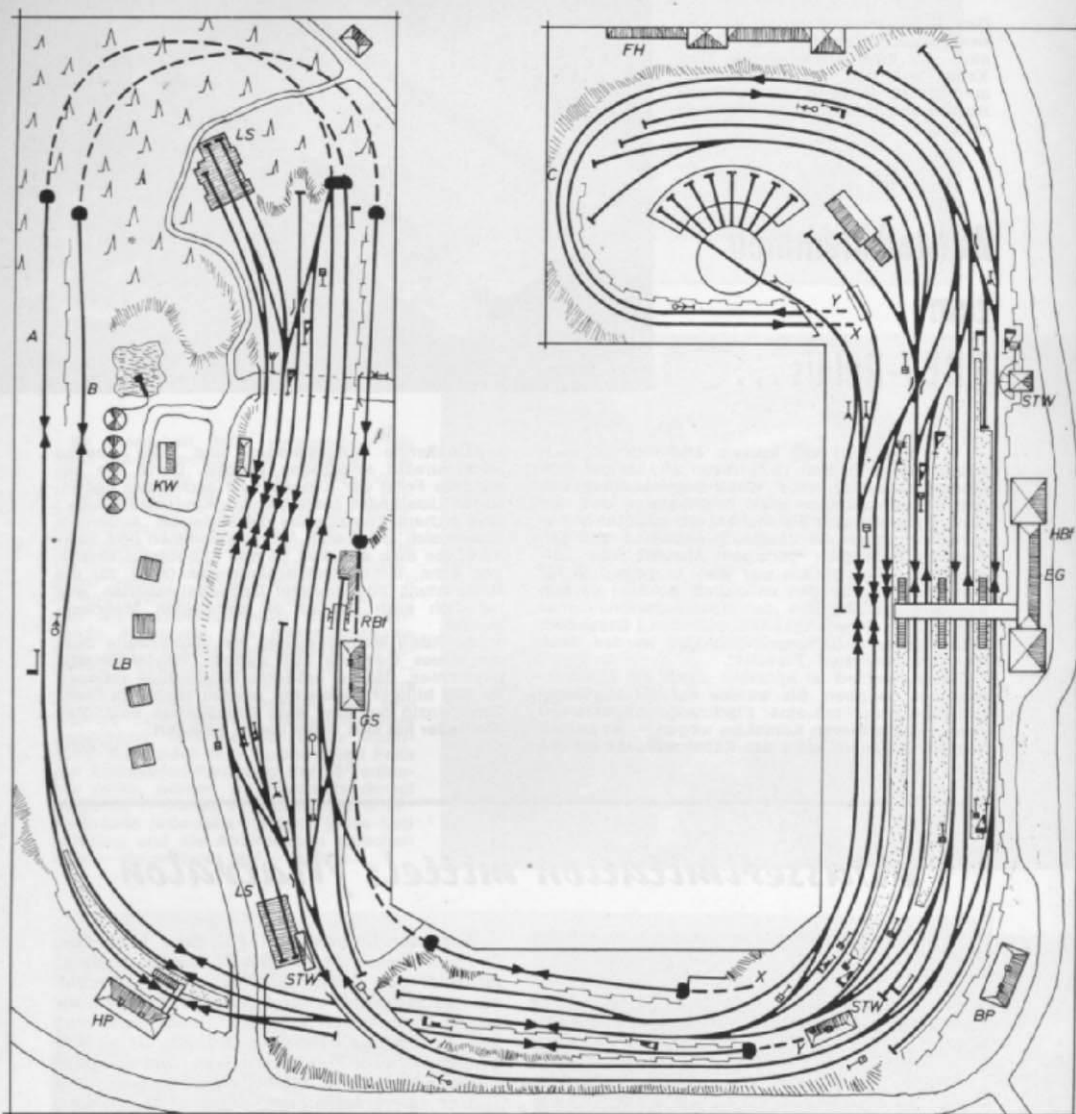


Abb. 1. Der Gleisplan der neuen Anlage des Herrn Kähler im Maßstab 1:37. Die Anlage (ca. 5,30 x 4,20 m) ist im selben Raum wie die vorhergehende (s. MIBA 7/69) untergebracht. Die ursprünglich vorgesehene Straßenüberführung am Vorort-Haltepunkt wurde beim Bau nicht verwirklicht, da diese Partie sonst zu eng geworden wäre. Die Straße endet jetzt vor der Bahnlinie in einer Kehrschleife.

Legende:

- A = Strecke in Richtung „Hof“
 B = Strecke in Richtung „Saalfeld“
 C = Strecke in Richtung „Bamberg“

- HBf = Pbf. „Naumburg“
 Rbf = Rbf. „Naumburg“
 HP = Vorort-Hp. „Naumburg-Ost“
 EG = Empfangsgebäude
 STW = Stellwerk
 BP = Bahnpostamt
 GS = Güterschuppen
 KW = Kieswerk
 LS = Lokschuppen
 FB = Fabrikhalle (Halbrelief)
 LB = Lose Bebauung
 x \ = Zufahrt zum unterird. Abstellbahnhof
 y /

H0-Anlage „Naumburg/Saale“

von Hans-Jürgen Kähler, Hamburg

Vorwort der Red.) Wich bereits die in MIBA 7/69 vorgestellte Zungenanlage des Herrn Kähler in wohlthuerender Weise vom gewohnten Stil ab, so zeigt der heutige Bildbericht, daß der Erbauer seine ganz bestimmte „Handschrift“ noch weiter verfeinert hat. Die neue Anlage ist nicht nur großzügiger in der Gesamtkonzeption (was vor allem auf die auch von uns immer wieder empfohlene Beschränkung auf ein Thema zurückzuführen ist), sondern auch in den Details und zahlreichen „Extras“ eine echte Augenweide, und das sicher nicht nur für Gleichgesinnte. Studieren Sie die Bilder ganz genau – so manche gekonnte Gleisführung, Bahnhofsanordnung oder Geländegestaltung läßt sich vielleicht auch auf Ihre Anlage übertragen; doch lassen wir den Erbauer nunmehr selbst zu Worte kommen:

1. Thema

Aus der Überschrift ist bereits zu erkennen, daß das Thema meiner Anlage den thüringisch-oberrheinischen Raum betrifft. Genauer gesagt, ist es eine freie Auslegung der Situation um Lichtenfels, also eine von Süden (Bamberg) kommende, elektrifizierte doppelgleisige Strecke, die sich – auf der Anlage – in eine eingleisige, elektrisch betriebene Linie in Richtung DDR (Probstzella/Saalfeld) und eine zweigleisige, überwiegend dampfbetriebene Strecke in Richtung Nordosten (Hof) aufgabelt. Betrieblich will ich mich am Zugverkehr Nürnberg – Probstzella/Hof orientieren, also auch grenzüberschreitenden Verkehr zur DDR darstellen. Um den Einsatz von DR-Elloks (Piko E 11 / E 44) zu motivieren, habe ich mir die Fahrleitung über Probstzella hinaus „weitergedacht“, wie es vor dem Kriege einmal war.

2. Gleisplan

Die ganze Anlage besteht im wesentlichen aus dem Bf. „Naumburg/Saale“, der in einen Personenbahnhof-Teil „-Hbf“ und einen Güterbahnhof-Teil „-Rbf“ aufgeteilt wurde; hinzu kommt noch der Vorort-Haltepunkt „Naumburg/S.-Ost“ an der Strecke nach „Hof“. Die Strecken nach „Hof“ bzw. „Saalfeld“ vereinigen sich unter dem Hauptbahnhof in einem 8-gleisigen Abstellbahnhof wieder mit der Strecke nach bzw. von „Bamberg“.

Gleisplan- und Betriebsspezialisten werden bei einem genauen Studium des Streckenplans (Abb. 1) feststellen, daß zum Bedienen der Ortsgüteranlage jedes Mal die Gleise der Hauptstrecke gekreuzt werden müssen. Ich konnte mich allerdings nicht entschließen, die Ortsgüteranlage auf die gegenüberliegende Seite des Rbf. (etwa in Höhe des Kieswerks) zu verlegen, da das ganze Gelände zwischen Rbf. und den an der hinteren Wand entlangführenden Streckengleisen wegen der besseren Tiefenwirkung als tiefe Senke ausgeführt ist. Hinzu kam das Problem der Straßenzuführung, das sich am vorderen Anlagenrand wesentlich besser lösen ließ. Last not least wollte ich auch gern einmal einige Güterwagen-Supermodelle aus nächster Nähe betrachten können (was Gleichgesinnte sicher verstehen können). Die jetzige Situation ist also gewissermaßen als „gewollte Betriebserschwerung“ aufzufassen.

3. Fahrzeugpark

An Triebfahrzeugen und sonstigem rollenden Material ist alles vorhanden, was „schön und erschwänglich“ ist und zum gestellten Thema paßt. So wird die Dampftraktion u. a. durch die Baureihen 01, 38, 50, 55, 78 und 86 vertreten; bei den Elloks wären die E 10 und die Piko-

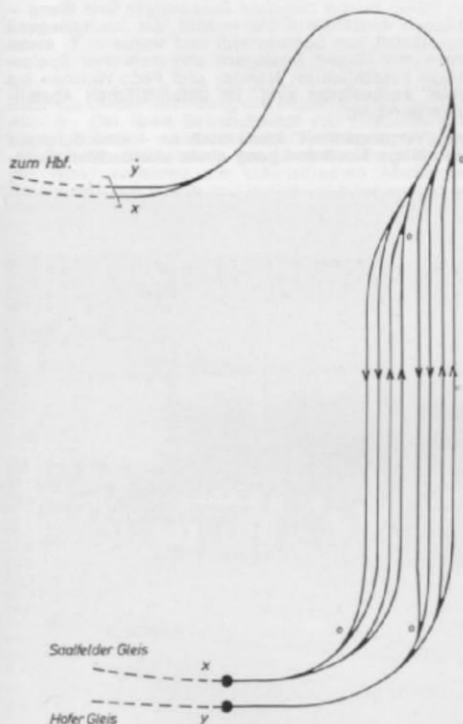
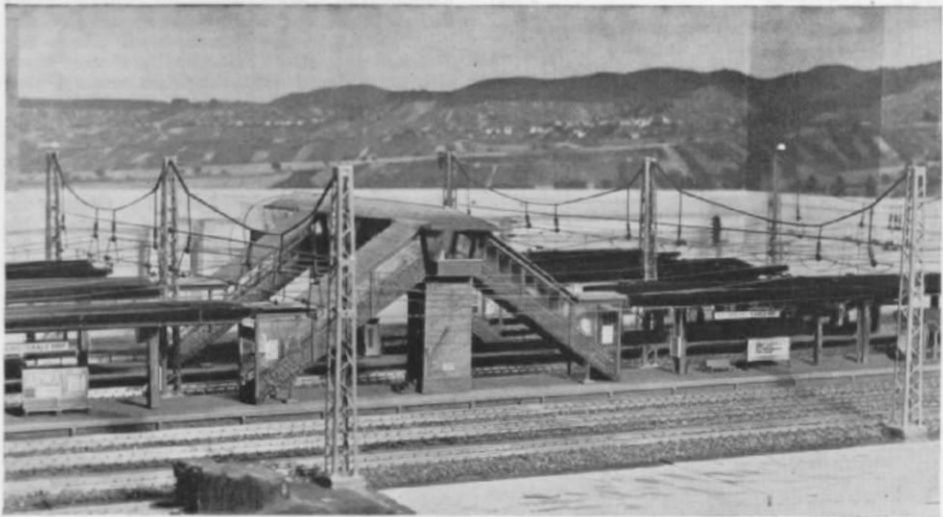


Abb. 2. Der unterirdische Streckenverlauf in unmaßstäblicher Darstellung. Der Abstellbahnhof wird im Richtungsbetrieb befahren; die mit „o“ bezeichneten Weichen haben keinen Antrieb und werden vom Zug aufgeschnitten.



Abb. 3. Blick über „Naumburg Hbf“. Auf der jetzt noch freien Fläche zwischen Bahnsteigen und Wand – über den noch zu erkennenden Gleisen des unterirdischen Abstellbahnhofs – wird das hochgelegene Empfangsgebäude seinen Platz finden. Die Oberleitung stammt von Sommerfeldt und wurde z. T. etwas abgewandelt. Man beachte z. B. die Mast-Sonderformen mit langen Auslegern und seitlicher Speiseleitung. Verlegt wurden im sichtbaren Bereich der Anlage ausschließlich Nemec- und Peco-Weichen bis zu einem Winkel von max. 12°, die mit Repa-Antrieben ausgestattet sind. Im unterirdischen Abstellbahnhof fanden noch vorhandene Fleischmann-Weichen Verwendung.

Abb. 4. Dem Vollmer-Brückenstellwerk sieht man seine „Vergangenheit“ kaum noch an – eine durchaus praktikable Idee! (Darüber hinaus war Herr Kähler die völlige Neuanfertigung eines überdachten Bahnsteigzuganges „eine zu elende Fummelei“!).



E 11 der DR zu nennen, während die Dieselloks etwa durch die V 188 von Günther bestens repräsentiert werden, da deren Vorbild heute noch im oberfränkischen Raum beheimatet ist. Und daß beim Wagenpark nur maßstäblich lange Fahrzeuge zum Einsatz kommen, ist für mich geradezu selbstverständlich.

4. Unterbau

Der Unterbau erfolgte in der L-Träger-Bauweise, die vielleicht für zahlreiche MIBA-Leser eine neue Methode darstellt und deshalb hier ganz kurz erläutert werden soll. Diese Bauweise kommt aus den USA und wird daher nach ihrem „Erfinder“ auch als „Lynn H. West-

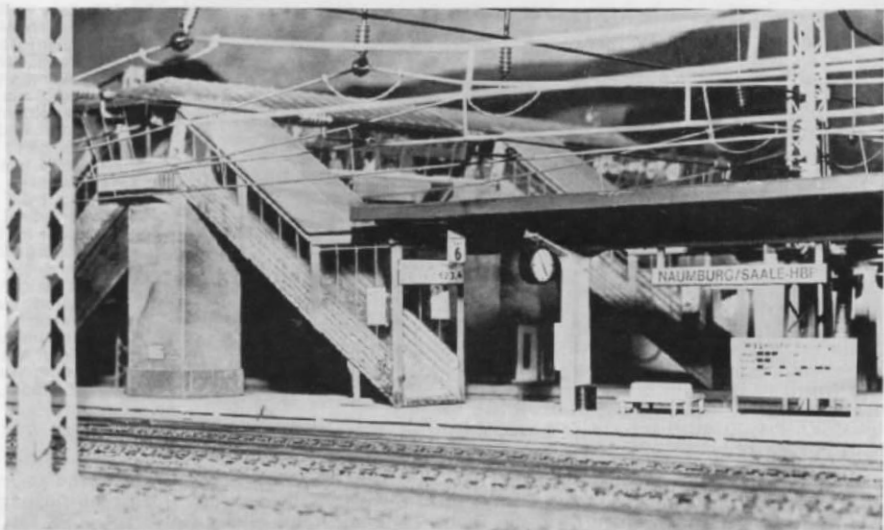
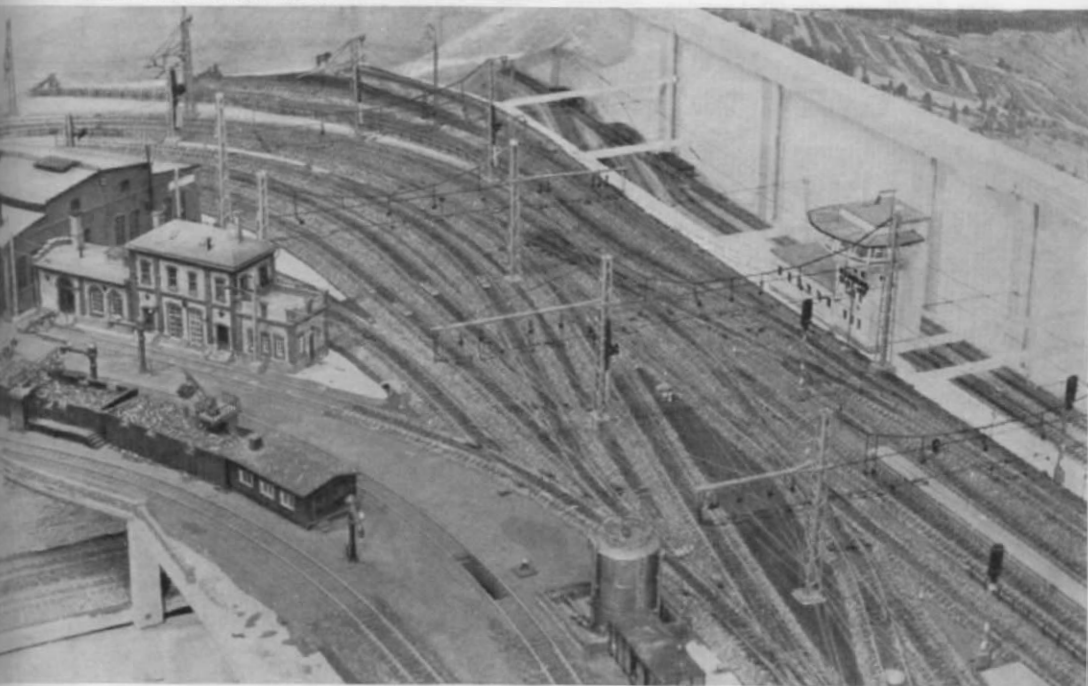


Abb. 5. Nochmals aus der Nähe betrachtet: einer der Niedergänge zu den Bahnsteigen. Im übrigen geht auch aus dieser Abbildung die mustergültige Durchgestaltung der Oberleitung hervor.

Abb. 6. Der linke Bahnhofskopf von „Naumburg Hbf“. Im Hauptbahnhof wurden – im Gegensatz zum Rangierbahnhof – ausschließlich moderne Lichtsignale aufgestellt. Ein Zugeständnis an die gute alte „Dampfzeit“ stellt jedoch das Dampflok-Bw mit Bekohlungsanlage und Öltankstelle (für eine 012) dar. An der Wand verlaufen die unterirdischen Abstellgleise; darüber wird sich dereinst ein hochgelegener Geländeteil mit Straße und Halbbretel-Häusern befinden.



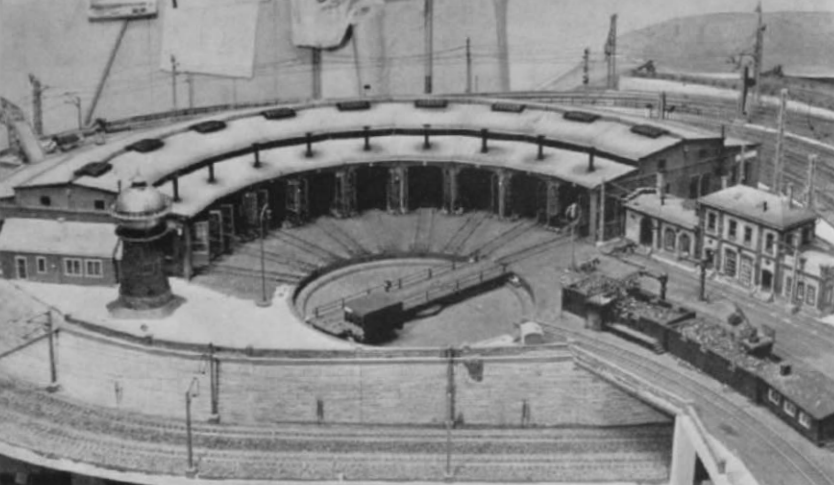


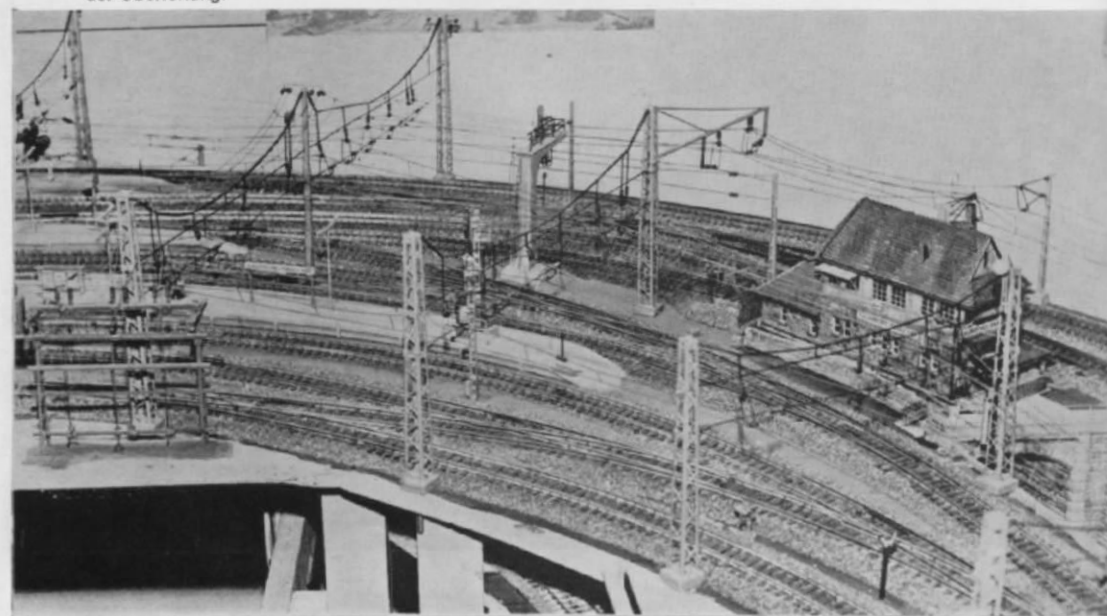
Abb. 7. In weitem Bogen zieht sich die elektrifizierte Strecke in Richtung „Bamberg – Nürnberg“ um das Bw. (Kleinst sichtbarer Radius der Anlage 60 cm, z. T. mit 2 mm Außenüberhöhung, max. Steigung 3 ‰). Sämtliche im Bw „Naumburg Hbf“ beheimateten Loks scheinen sich gerade zur Hauptuntersuchung im zuständigen Ausbesserungswerk zu befinden ...

scott-Methode“ bezeichnet. Aus den Abb. 9 und 10 geht hervor, daß die Längsträger L-förmig, d. h. als Winkelprofil, ausgeführt sind. Auf diese Längsträger werden dann die Querträger aufgeschraubt; an die Querträger wiederum schraubt man — wie vom herkömmlichen offenen Rahmenbau her bekannt — die Stützbletchen für Gleistrassen, Gelände etc. Auch die L-Träger-Bauweise ist also zu den offenen Bauweisen zu rechnen, deren Vorzüge schon des öfteren aufgeführt wurden.

5. Geländebau

Das Gelände wurde überwiegend in freitragender Bauweise mit Spantenabstützung und Herpa-Drahtpapier gebaut (vgl. Abb. 13). Hier auf verlegte ich eine doppelte Lage Herpa-Gipsbinden im Kreuzverband, die wiederum mit einer Moltofill-Schlemmschicht — mit Holzleim angerührt — bedeckt wurde. Das zusätzliche Überstreichen der Gipsbinden mit dem Moltofill-Leimgemisch geschah einerseits aus Stabilitätsgründen, andererseits aber auch, um die

Abb. 8. Die nördliche Ausfahrt von „Naumburg Hbf“; das alte Stellwerk ist — nach Aussagen des „Betriebsleiters“ — inzwischen „a. D.“. Die Gleise hinter dem Stellwerk führen in Richtung „Hof“, die Gleise im Vordergrund nach „Saalfeld“. Man beachte auch auf dieser Abbildung die exakte Ausführung der Oberleitung.



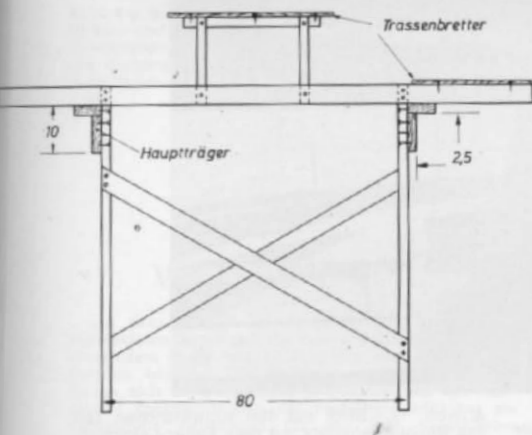
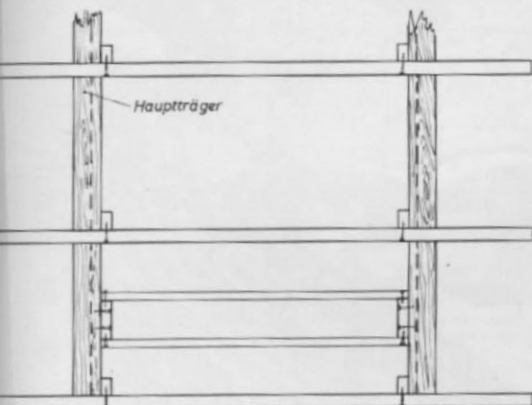


Abb. 9 u. 10. Prinzipskizze der L-Träger-Bauweise (Querschnitt und Draufsicht). „Tragendes Element“ sind die L-förmigen Längsträger; sie werden mit den Beinen verschraubt. Die Diagonalstreben zwischen den Beinen sind zur Stabilisation unbedingt erforderlich. Auf den L-Trägern werden in einem Abstand von ca. 40 cm die Querträger befestigt; dann geht es wie bei der bekannten offenen Rahmenbauweise weiter, indem an den Querträgern die Stützleisten für Trassenbretter, Geländebau etc. angeschraubt werden. Die angegebenen Maße sind nur ungefähre Richtwerte; die Höhe der L-Träger (also quasi die Nullebene der Anlage) richtet sich nach den jeweiligen Erfordernissen. Für die Beine, Diagonalverstrebungen, die oberen Hälften der L-Träger und die Querträger verwendet man zweckmäßigerweise Latten von etwa 2,5 x 5 cm, während die tragenden Teile der L-Träger etwas stärker bemessen werden (ca. 7,5 x 2,5 cm). Der Hauptvorteil der L-Träger-Bauweise ist, daß man nicht so genau auf Maß arbeiten muß wie bei der offenen Rahmenbauweise.

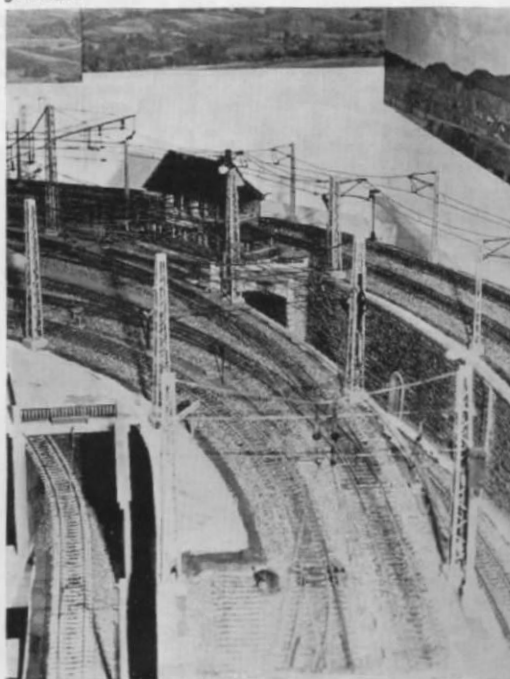


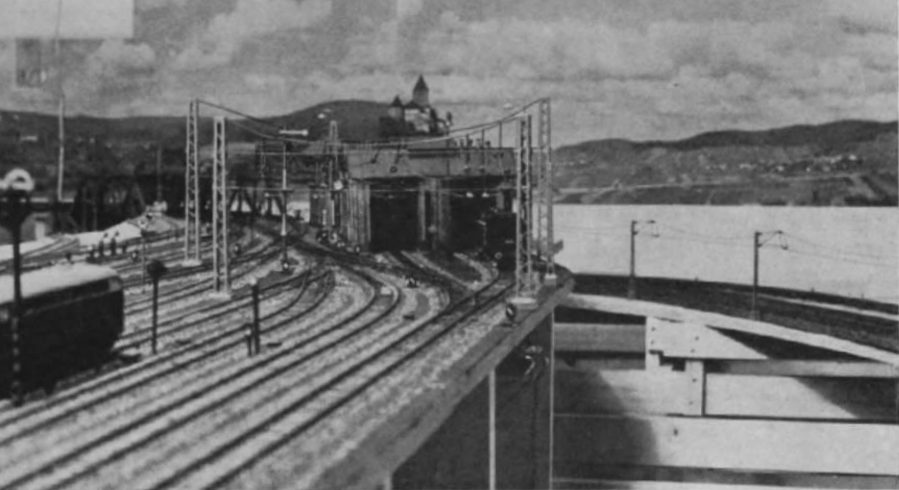
beim Abbinden der Binden entstehenden Poren und Bläschen an der Oberfläche zu schließen. Man kommt sonst beim anschließenden Auftragen der Grundierung (schwarze Plakafarbe) nicht mit dem Pinsel in diese kleinen Löchlein hinein; die Fläche ist dann mit vielen weißen Pünktchen übersät. Die anschließende „Begrünung“ erfolgte mit Streufasern in verschiedenen Grüntönen. Nur zur Information: Bisher wurden ca. 700 (!) Bäume „gepflanzt“, und zwar überwiegend die sehr preisgünstigen Jordan-Steckfichten.

6. Ausgestaltung, Hochbauten etc.

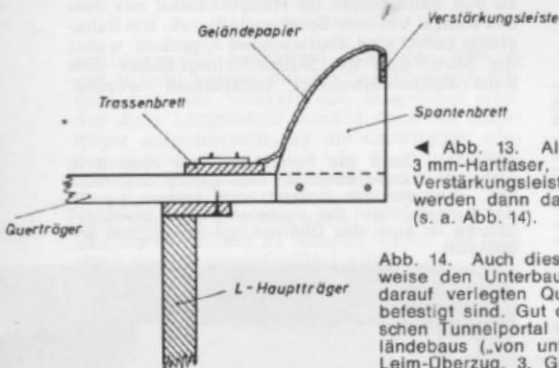
Auch bei der Ausgestaltung der Anlage lege ich viel Wert auf Individualität; so wurden Industrie-Bausätze abgewandelt bzw. mehrere Hochbauten wie z. B. Stellwerke (s. Abb. 15 links) im Eigenentwurf und -bau hergestellt. So besteht z. B. der überdachte Übergangssteg zu den Bahnsteigen im Hauptbahnhof aus dem bekannten Vollmer-Brückenstellwerk. Die Bahnsteige selbst sind überwiegend Eigenbau, wobei die Stützträger der Schmetterlingsdächer dem Faller-Bahnsteigbausatz entnommen wurden.

Abb. 11. Quasi die Fortsetzung der Abb. 8 in Richtung „Rangierbahnhof“. Hier geht's zwar recht eng, aber dennoch äußerst vorbildgetreu zu. An der Tunnelleinfahrt der vorderen (Beton-schwellen-) Strecke ist auch das Oberleitungs-Schutzgitter angebracht.





▲ Abb. 12. Blick auf den südwestlichen Teil des Rangierbahnhofs mit dem Faller-Lokschuppen. Rechts davon verläuft etwas tiefer gelegen die Strecke zum Personen-Bahnhof. Gut zu erkennen sind auf diesem Bild die Querträger des Unterbaus mit den daran befestigten Trassen-Stützleisten.



◀ Abb. 13. Als Gelände-Unterbau dient ein Spantenbrett aus 3 mm-Hartfaser, das mit dem Querträger verschraubt wird. Eine Verstärkungsleiste erhöht die Stabilität. Über den Spantenbrettern werden dann das Herpa-Drahtpapier und die Gipsbinden verlegt (s. a. Abb. 14).

Abb. 14. Auch diese Abbildung vom Rangierbahnhof-Teil zeigt teilweise den Unterbau der Anlage mit einem L-Längsträger und den darauf verlegten Querträgern, an denen die Trassen-Stützbletchen befestigt sind. Gut demonstriert werden hier auch an der Partie zwischen Tunnelportal und Stellwerk die verschiedenen Stufen des Geländebaus („von unten nach oben“): 1. Herpa-Drahtpapier, 2. Gips-Leim-Überzug, 3. Grundierung mit schwarzer Plakafarbe, 4. „Begrünung“ mit Streufasern.





▲ Abb. 15. Die südliche Ausfahrt des Rangierbahnhofs noch einmal etwas näher besehen. Das Gleis unten rechts gehört zur elektrifizierten Strecke nach „Saalfeld“.



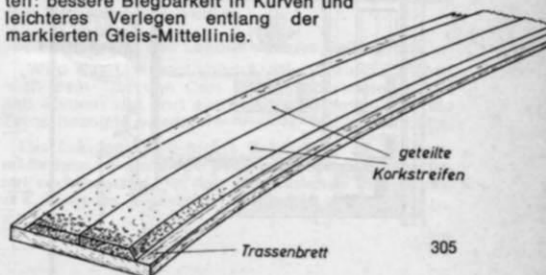
Abb. 16. Herr Kähler ist offensichtlich Spezialist für die Herstellung von äußerst vorbildgetreuen und individuellen Tunnelportalen (s. a. Heft 7/69). Das Adler-Emblem des „Saaleck-Tunnels“ ist ein simples Blechabzeichen (Anstecknadel), das vordem Frau Kähler als Modeschmuck diente. Die angelötete Nadel wurde entfernt, der Adler aufgeklebt und anschließend zementgrau wie der Verputz und die römischen Ziffern angemalt. Bezüglich der individuellen Gestaltung von Tunnelportalen s. a. MIBA 16/66!

Die Richtungsanzeiger mit (richtigen) Zugzielangaben wie „Bamberg“, „Hof“ oder „Ludwigsstadt“ habe ich ebenfalls selbst gebaut.

Die Kombination von Gebäuden älteren und modernen Stils (so ist z. B. als Empfangsgebäude für den Hbf. der Kibri-Bahnhof „Calw“ vorgesehen) ist durchaus mit „Nachkriegsneubauten“ zu motivieren und wirkt m. E. in dieser Zusammenstellung recht interessant.

(Schluß in Heft 5/72)

Abb. 17. Die Gleisbettungen aus 4 mm-Korkstreifen sind auf den Trassenbrettern (13 mm-Spanplatten) in zwei Hälften verlegt. Vorteil: bessere Biegebarkeit in Kurven und leichteres Verlegen entlang der markierten Gleis-Mittellinie.



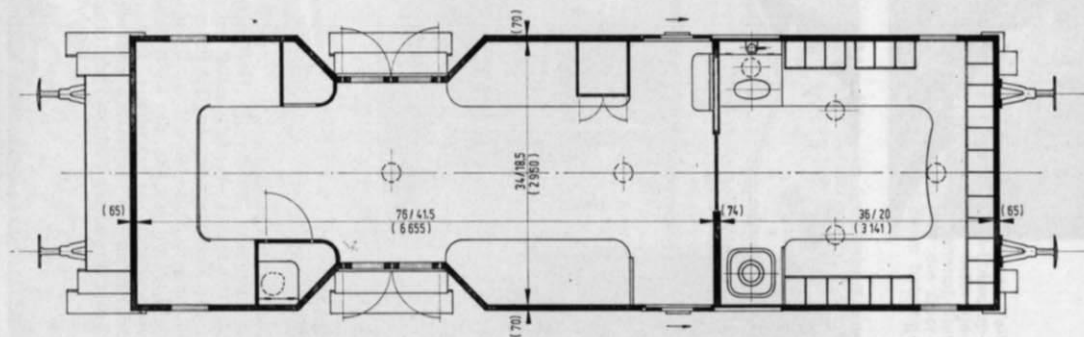
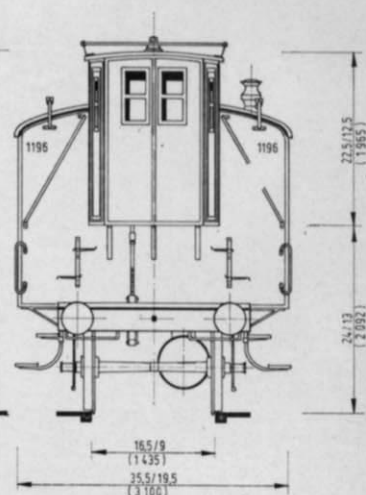
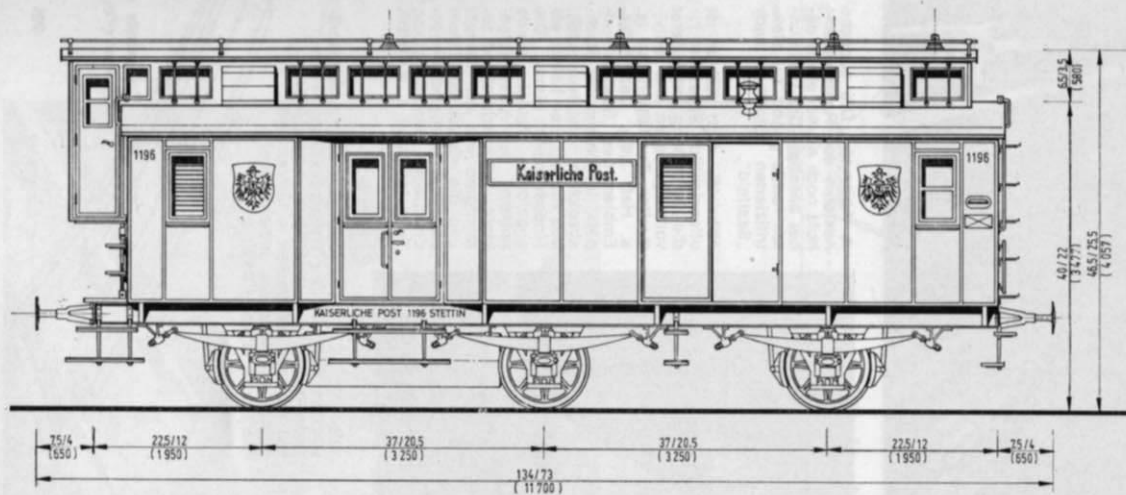
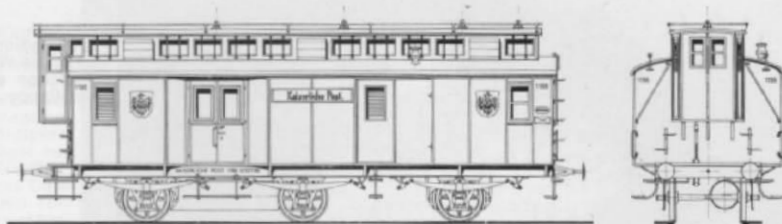


Abb. 1—3. Seitenansicht, Stirnansicht und Draufsicht des Wagens. Alle Maße vor dem Schrägstrich gelten für H0, dahinter für N. Die Original-Maße sind in Klammern darunter angegeben. Sämtliche Zeichnungen: Horst Meißner, Roxel

**Vereinigter Brief-
und Paketpostwagen
Baujahr 1884**

Abb. 4 u. 5.
Seiten- und
Stirnsicht
des Wagens im
N-Maßstab
1:160.



Vereinigter Brief- und Paketpostwagen, Baujahr 1884

Seit dem schnell voranschreitenden Ausbau der Eisenbahnen hatten sich die Postverwaltungen dieser in steigendem Maße zur Beförderung von Briefen und Paketen bedient. Die Bahnverwaltungen allerdings hatten sich in ihren Konzessionsurkunden zu mancherlei Zugeständnissen auf verbilligte oder gar gebührenfreie Leistungen für die Post verpflichtet müssen. Zuerst wurde das anfallende Postgut in gedeckten Güterwagen oder den Gepäckwagen verladen. Bald ging man aber zu abgetrennten Postabteilen oder posteigenen Bahnpostwagen über. Nach der Reichsgründung 1871 wurden die bis dahin zahlreichen selbständigen Postverwaltungen zu deren drei zusammengefaßt. Es blieben die Bayerische, die Württembergische und, für den Bereich der übrigen Bundesstaaten, die Reichspost. Hierdurch bedingt entwickelte sich ein nahezu einheitlicher Bahnpost-Fahrzeugpark. Der Wagenkasten mit dem hohen Oberlichtaufbau (bis zu 80 cm!), doppelten Drehfüßen und dem Bremsenhaus war kennzeichnend für Fahrzeuge der Bayerischen Staatspost und der Reichspost. In Württemberg zog man Schiebetüren vor und häufig statt des Bremsenhauses eine offene Bremsbühne. Der dreischachsige Wagen wurde bevorzugt eingesetzt, daneben jedoch auch Zweischachs- und ab 1890 für schnelfahrende „Courierzüge“ vierachsige Drehgestellwagen. Man

schuf drei Wagentypen, deren Innenausstattung dem jeweiligen Verwendungszweck angepaßt waren:

1. reine Briefpostwagen (zuerst Post a, später b)
2. reine Paketpostwagen (zuerst Post c, später p)
3. gemischte Wagen für Brief- u. Paketpost (zuerst Post b, später a).

In unserer heutigen Zeichnung soll ein typischer Vertreter seiner Art vorgestellt werden, der jahrzehntelang treue Dienste auf deutschen Bahnstrecken geleistet hat. Die Beschriftung dürfte dabei mehrmals gewechselt worden sein. Der gezeichnete Wagen „Stettin 1196“ wurde lt. „Verzeichnis der reichseigenen Eisenbahnpostwagen“ vom 1. Okt. 1898 im Jahre 1884 gebaut. Das Herstellerwerk war die Breslauer AG für Eisenbahnwagenbau in Breslau (Linke-Hofmann-Werke). Während diese Wagen noch weitgehend nach Werkszeichnungen und -normen gebaut wurden, sind ab 1886 die Wagen der Reichspost in den „Musterzeichnungen für Eisenbahn-Postwagen der Preussischen Staatsbahnen“ zusammengefaßt.

Da die Postwagen auch heute noch in dem reichhaltigen Angebot der Modellbahnfirmen ein Schatten-dasein fristen, dürfte es für den Modelleisenbahner lohnend sein, hier zum Selbstbau zu greifen und den interessanten Wagen neuerstehen zu lassen.

Horst Meißner, Roxel

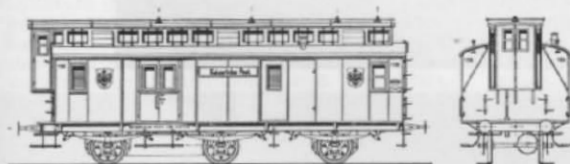


Abb. 6 u. 7. Weniger als Bauvorlage, sondern vielmehr — schon aus Gründen der Aktualität — als reiner Größenvergleich: Seiten- und Stirnsicht des Fahrzeugs im Z-Maßstab 1:220. (Siehe in diesem Zusammenhang auch die unterschiedlichen Größenverhältnisse des Messe-Titelbildes von Heft 3/72 oder Abb. 151 auf S. 199 in 3a/72!)

Sie fragen — wir antworten!

Lange Wagen auf Fleischmann-Bogenweichen

„Beim Befahren des Innenbogens der Fleischmann-Bogenweichen mit den Röwa/Trix-TEE-Wagen treten Schwierigkeiten auf: Die Blenden am Wagenkasten streifen bzw. stoßen am Weichenantrieb an. Was ist zu tun?“ H. W., Ettlingen

Daß die langen Röwa/Trix-Wagen mit dem Antrieb der Fleischmann-Bogenweiche kollidieren, liegt an dem relativ großen seitlichen Überhang dieser Fahrzeuge in engen Gleisbögen. Der Radius des Innenbogens der Fleischmann-Bogenweiche beträgt 338 mm. Die einzige Abhilfe besteht darin, den Weichenantrieb abzubauen und unterlur wieder einzubauen. Dieser Umbau wurde in MIBA 14/67 am Bei-

spiel der Fleischmann-Dreiwegweiche ausführlich beschrieben, gilt jedoch sinngemäß auch für die anderen Weichenformen. Dieses Heft kann übrigens noch vom Verlag bezogen werden.

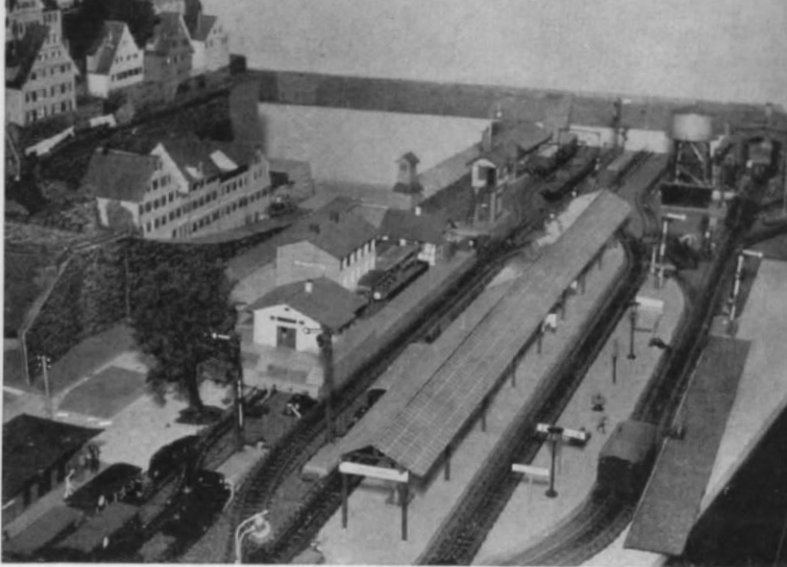
Fortführung des Lokbild-Archivs Bellingrodt

„Wird das Lokomotivbild-Archiv Bellingrodt auch nach dem Tod von Carl Bellingrodt weitergeführt und können von dort auch weiterhin entsprechende Fotos bezogen werden?“ H. W., Bienenbüttel

Das Lokomotivbild-Archiv Bellingrodt (56 Wuppertal-Barmen, Siegesstraße 94) bleibt bestehen und liefert nach wie vor alle dort angeforderten Fotos (Loks, z. T. Waggon, Züge in der Landschaft u. ä.).

Abb. 4. Der dazugehörige Bahnhof mit Güterabfertigung und kleiner Lokstation. Der Bahnsteig entstand im Selbstbau; das Fundament besteht aus 10 mm-Sperrholz und die Träger aus Balsa- und Zündhölzern, während das Dach aus durchsichtigen Türschonern zurechtgeschnitten und mit rechteckigen Feldern bemalt wurde.

Die Altstadt von „Beckingen“...



... liegt auf der Trix-H0-Anlage des Herrn Hans-Herbert Beck aus Lindenberg im Allgäu. Ein Kalenderblatt mit einer Ansicht der steilaufragenden Altstadt von Altensteig a. d. Nagold gefiel Herrn Beck so gut, daß er die gesamte Szenerie für seine Anlage nachbaute. So entstanden aus Pappe, Dach- und Mauerprofilen 22 Häuser, die – nach hinten leicht verkürzt

– auf ein entsprechendes Lattengerüst gesetzt wurden. Dieses Gerüst ist, wie auch andere Teile der Anlage, abnehmbar gestaltet, da Herr Beck aus mehreren Umzügen schlau geworden ist und nun seine 3,00 x 2,65 m große Anlage in Segmenten fertigstellt, die so wesentlich leichter zu transportieren und außerdem auch bei Umbauten „handlicher“ sind.

Neues über, von und mit Crofon-Lichtleitfasern

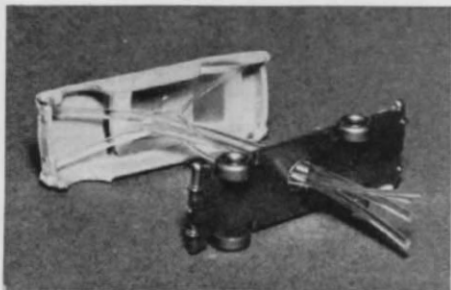
Die Reaktion auf unseren Artikel über Lichtleitfasern (MIBA 1/72) war über Erwarten groß (manche Modellbau-Fachgeschäfte wurden schon kurz nach Erscheinen jenes Heftes regelrecht „bestürmt“), und daß wir uns über die Verwendung von Lichtleitkabeln z. B. beim Märklin-Z-Signal (s. Heft 3a/72, S. 201) ebenso ge-

freut haben wie über die von Röwa aufgegriffene Idee der beleuchteten Tischlampen in den Speisewagen-Modellen, brauchen wir wohl nicht extra zu betonen.

Wenn wir heute nochmals auf dieses Thema eingehen, dann aus folgendem (wichtigem) Grund: Die Firma Rank Precision Instruments, Nürnberg, vertreibt nicht nur die besprochenen Lichtleitkabel aus mehreren Einzelfasern (s. a. Heft 2/72, S. 108), sondern hat auch noch sog. „Monofile“ (Einzelfasern) in verschiedenen Durchmesser von 0,25 mm bis 1,42 mm (Zwischengrößen 0,5 mm, 0,75 mm und 1,0 mm) mit oder ohne Ummantelung im Programm, die sich im einen oder anderen Fall noch besser für unsere Zwecke eignen und auf die wir unbedingt verweisen müssen.

Die genannten Monofile haben die gleichen Eigenschaften wie die Lichtleitkabel – nur haben sie für Modellbahnzwecke, bei denen es nicht so sehr auf Flexibilität ankommt, verschiedene Vorteile. Als Beispiel sei die Verwendung beim Beleuchten von N- oder H0-Autos erwähnt (Abb. 1), bei der dann das mühsame Einfädeln einzelner feinsten Fasern in die kleinen Scheinwerferbohrungen entfällt. Außerdem ist die Lichtausbeute etwas größer und die Lichtverteilung gleichmäßiger. Ähnli-

Abb. 1. Das Einstecken der Crofon-Monofile beim Beleuchten von N-Autos (hier ein Rekord-Coupé von Wiking) ist in der Tat einfacher und schneller zu bewerkstelligen als das etwas mühsame Einfädeln der einzelnen Fasern in die 0,5 oder 1 mm-Bohrungen für die Scheinwerfer, wie dies in Heft 1/72, S. 12, vorexerziert wurde.



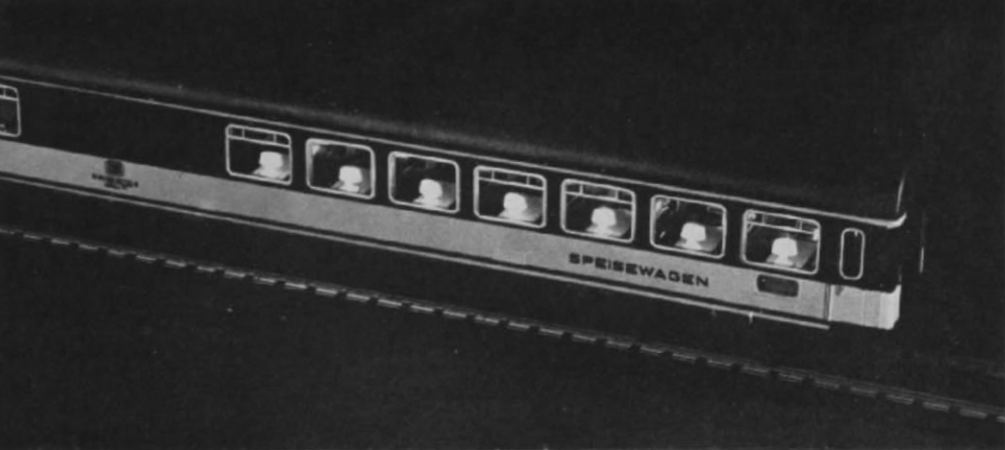


Abb. 2. Ein solch effektvolles Bild werden wohl die Speisewagen-Modelle von Röwa mit den beleuchteten Tischlampen abgeben (s. Messeheft 3a/72, S. 227). Im Gegensatz zu den kommenden Röwa-Wagen, die spezielle Plexiglas-Einsätze bekommen werden, ist dieses Modell von WiWeW mittels einzelner Crofon-Monofile präpariert worden (s. Abb. 3 u. 4). Die 1 mm-Monofile wurden von unten in die durchbohrten Lampenschirme etwa zur Hälfte eingesteckt und dann mit Cyanolit fixiert. (Fotodaten: Ilford Pan F, Blende 22, 3 min., abgedunkelter Raum).

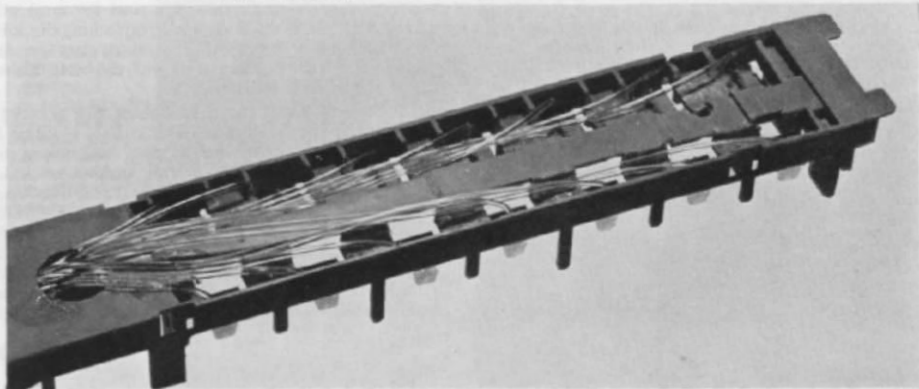
Abb. 3. Auf der Suche nach einer geeigneten Lichtquelle für derartige Anwendungen (bei denen sich ein relativ großes Bündel von Monofilen ergibt), zeigte sich, daß normale Lämpchen — bedingt durch ihren winzigen Glühfaden — keine gleichmäßige Ausleuchtung ermöglichen. Auch bei der Verwendung von mehreren kleineren Birnchen war das Ergebnis nicht befriedigend. Als günstigste Lösung erwies sich ein sog. Linsenlämpchen, wie es normalerweise in Taschenlampen verwendet wird. Durch die im Glas- kolben eingeschmolzene Frontlinse wird das ausgestrahlte Licht gleichmäßig auf eine kleine Fläche verteilt und so die gebündelten Lichtleiter gleichmäßig ausgeleuchtet. Da solche Linsenlämpchen zumeist höchstens 2,5 V Betriebsspannung benötigen, muß für den praktischen Fahrbetrieb ein Widerstand von ca. 60 Ohm vorgeschaltet werden.

Noch eleganter wäre die Parallelschaltung einer Zenerdiode mit etwa 3 V Zenerspannung und einer Verlustleistung von 1 W, weil damit schon ab 3 V (bei den meisten Fahrpulten praktisch die Anfangsspannung) über den gesamten Regelbereich bis zu 14 V eine konstante Beleuchtung erreicht werden kann.



▼ Abb. 4. Der Inneneinrichtungsteil von unten gesehen. Damit die Lichtleiter untergebracht werden können, müssen die Stege unter den Bänken weggefräst werden (z. B. mit dem M+F-„Bohrzwerg“).

ches gilt auch für die Beleuchtung von Lok- und Wagenmodellen (Abb. 2). Unsere Versuche haben übrigens gezeigt, daß sich Crofon-Lichtleiter — entsprechend vorsichtiges Arbeiten vorausgesetzt — auch kalt in gewissen Grenzen biegen lassen; besser ist natürlich das Biegen über der Glut einer Zigarette (hierbei jedoch an die maximale Fasertemperatur von 80° denken). (Schluß auf Seite 312)



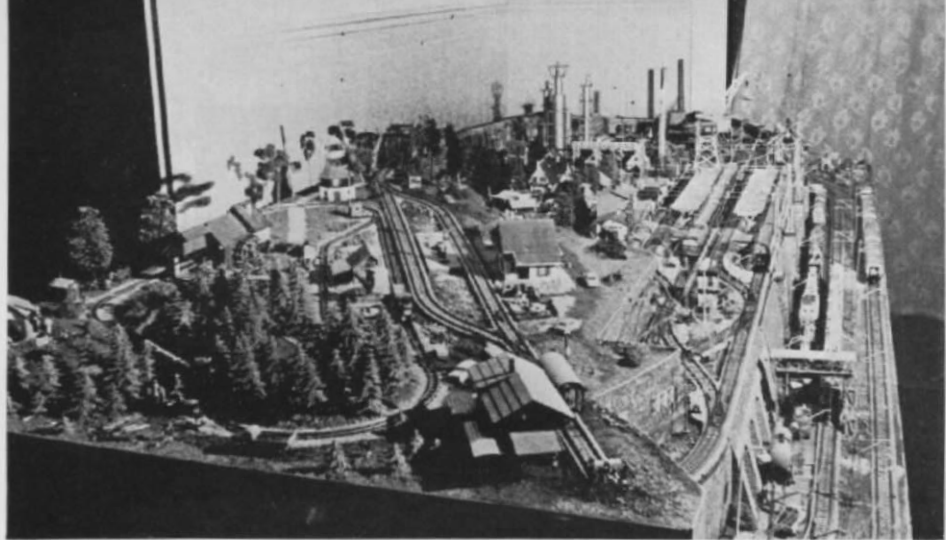
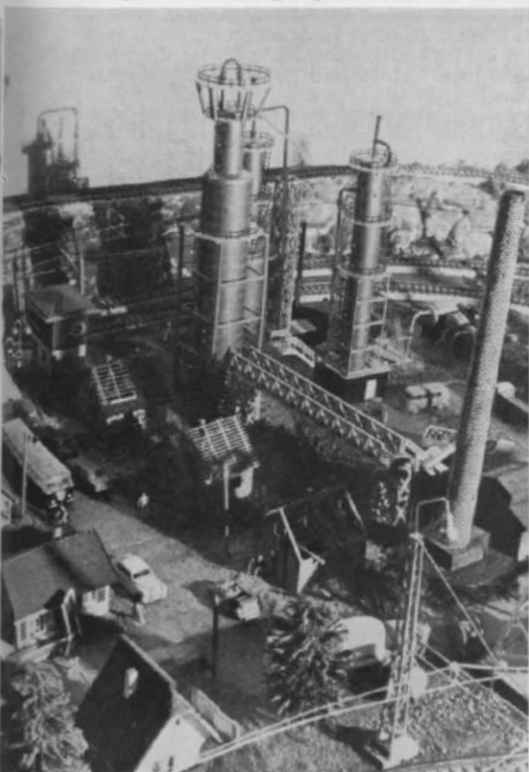


Abb. 1. Blick über die gesamte Anlage; im Hintergrund das Industriegebiet, vorne der landschaftliche Teil.

Industriegebiet und Landschaft...

Abb. 2 u. 3. Zwei weitere Ausschnitte aus der H0-Anlage des Herrn Wingberg.

... sind eine beliebte Kombination auf Modellbahn-Anlagen. Auch Herr Kay Wingberg aus Hamburg, der Erbauer der hier vorgestellten Märklin-H0-Anlage, hat sich für diese Zusammenstellung entschieden.





Industrie- gebiet und Landschaft ...

Abb. 4. Im landschaftlich gestalteten Teil besorgt eine Schmalspurbahn den Zubringerverkehr zum Sägewerk.

(Neues über Crofon-Lichtleitfasern ... Schluß von Seite 310)

ken!). Wer auf Nummer sicher gehen will, stülpe einen Papiertrichter über die Öffnung eines Föhns und richte so einen feinen Heißluftstrahl auf die Biegestelle!

Außer den genannten Crofon-Fasern aus Kunststoff sind durch die Fa. Rank Precision Instruments auch noch Lichtleitkabel (sog. „Faseroptiken“) aus haarfeinen Glasfäden erhältlich. Deren Enden müssen jedoch, um eine genügend große Lichtausbeute zu erreichen, in speziellen Hüllen aus Metall gefaßt, mit Kunstharz vergossen und optisch poliert werden —

ein für die Anwendung bei der Modellbahn u. E. zu aufwendiges Verfahren. (Bei den Crofon-Lichtleitern genügt es bekanntlich, wenn man sie mit einem scharfen Messer oder einer Rasierklinge abschneidet). Diese letztgenannten Faseroptiken sind zwar — dies nur zu Ihrer Information — durch ihre mechanische Unempfindlichkeit und ihre größere Flexibilität je nach Anwendungsbereich (Abtasten von Lochkarten, Warneinrichtungen, Skalenbeleuchtungen usw.) u. U. vorteilhaft, dürften aber für Modellbahnzwecke wohl kaum in Betracht kommen.

Keine M+F-Messesensation

im „Kielwasser“ der Z-Spur (wie es andere (in- und ausländische) Modellbahn-Zeitschriften darstellten) — denn über diese meisterlichen N-Schmalspur-Modelle auf 6 mm-Gleis des Herrn Kaiser, Bremerhaven (früher Hamburg), berichteten wir bereits vor einem Jahr in Heft 4/71! Hinzu gekommen ist inzwischen lediglich der abgebildete vierachsige Personenwagen, dessen unwahrscheinlich filigrane Bühnengeländer besondere Beachtung verdienen. N-Schmalspur-Fans (auch solche ohne „kaiserliche“ Bastelqualitäten) tun sich allerdings in Bälde — dank der Z-Spur-Chassis und der -Gleise — jedenfalls etwas leichter!



„Fremdwagen“ auf Märklin-Anlagen

Das Osterfest ist wieder einmal vorbei, und manch einer fand „im Nest“ vielleicht ein lang-ersehntes Lok- oder Wagenmodell vor. Sofern es ein zum vorhandenen System gehörendes Modell war, macht der Einsatz keine Schwierigkeiten. Anders ist es mit den sog. „Fremd-arbeitern“. Über den Umbau von Loks wurde bereits häufiger in der MIBA berichtet; ich möchte heute jedoch einmal ein für manchen Märklin-Modellbahner sicherlich interessantes Thema anschneiden: den Einsatz „fremder“ Wagen auf Märklin-Anlagen. Häufig wird nämlich die Anschaffung von bildschönen Fleischmann-, Liliput- oder Röwa-Fahrzeugen (um nur einige Beispiele zu nennen) nur deshalb nicht vorgenommen, weil diese Wagen auf Weichen zum Entgleisen neigen. Statt des meist üblichen Zusammenbiegens der Weichenradlenker empfehle ich, die Räder auf das lichte Maß der Märklin-Radsätze (13,8 mm) zusammenzudrücken. Danach rollt alles „wie am Schnürchen“. Allerdings gibt es noch einige Ausnahmen:

1. Beim Zusammendrücken von Fleischmann-Radsätzen wird man erleben, daß diese (mit Ausnahme der Oldtimer-Speichenräder 5051-53) danach in Kurven leicht zwischen den Schienen

rutschen, also entgleisen. Hier hilft — solange Fleischmann keine Austauschräder anbietet — der Radsatz Nr. 526*) von Liliput (Achslänge 23,9 mm!).

2. Die „Langen“ von Röwa laufen mit den Original-Rädern nicht gut auf Märklin-Gleisen. Man sollte hier weder die Räder zusammendrücken noch die Trix-Kunststoffräder verwenden, die für Märklin ausdrücklich angeboten werden. Ich rate zu den Märklin-Tauschrad-sätzen Nr. 7589, deren Achsstummel ggf. etwas abgefeilt werden müssen. Diese Methode gilt übrigens auch für sämtliche Trix-Wagen.

3. Häufig beklagt man die Laufeigenschaften von DDR-Wagenmodellen. Man nehme einfach die Liliput-Radsätze Nr. 525*) (spitzengelagert, nicht isoliert), notfalls auch Nr. 520*) (einseitig isoliert), und alles ist o.k. Dieser Tausch ist erforderlich, weil z. B. Piko-Achsen abgesetzt sind und sich die Räder nicht zusammendrücken lassen; andere DDR-Fabrikate laufen meist auch ohne Tausch zufriedenstellend.

Bernd Müller, Celle

*) Diese Radsätze liefert die Fa. Walter Zschutskke, Mönchengladbach, prompt ab Lager.

PILZ - GLEISSYSTEM



Nr.		
47	Doppelte Gleisverbindung 15°	DM 42,50
23	Doppelte Kreuzungsweiche 15°	DM 18,50
31	Paar Weichen 15°	DM 18,50
33	Paar Weichen 7,5°	DM 18,50
35	Bogenweiche R 900/440	DM 18,50
37	Außenbogenweiche 15°	DM 10,50
45	Dreiwegweiche 15°	DM 18,50
	Weichen 31, 33, 35 als	
	Bausatz li. oder re. ohne Antrieb	DM 4,-

Alle Modellbahnneuheiten der Saison 1971/72 vorrätig.
ca. 500 Rivarossi + Atlas Sonderangebote.
Liste bitte kostenlos abrufen.

SUCROW

4060 VIERSEN-12 SÜCHTELN
HOCHSTR. 129 ☎ (02162) 7205

Jetzt sofort lieferbar!

MIBA - Einbanddecke

Band 23/1971

in Rot mit Goldprägedruck. Preis DM 3.—
zuzügl. DM —,70 Porto und Verpackung.

MIBA-Band 23/1971

mit rotem, goldgeprägtem Einband. Preis
DM 45.— zuzügl. DM 1.70 für Porto und
Verpackung.

MIBA-Verlag · 85 Nürnberg

Spittlertorgraben 39 · Telefon 26 29 00