

DM 3.—

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
OKTOBER 1972

10

ELETTREN Spur 0

Personenwagen FS (ital. Staatsbahn),
Speisewagen DSG, Schlafwagen DSG und ISG (CIWL).



Ganzmetall-Ausführung, 4-achsig, Drehgestelle und Puffer gefedert. Automatische Kupplungen. Inneneinrichtung mit Beleuchtung. Türen zum Öffnen. Vorbildgetreu in den entsprechenden Farben gespritzt. Länge 44 cm, zum Einsatz auf Eisenbahn-Anlagen mit kleinen Radien (ab 90 cm). Räder nicht isoliert.

Verlangen Sie unseren Prospekt.

FULGUREX —

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 10/1972

- | | |
|---|---|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, Eisenbahn-Schau, Kork-Gleisbettungen, Old Pullman-Katalog) 631 | 13. Neues aus dem ZUBA-Kleinserienprogramm 656 |
| 2. Buchbesprechung: „Die weiten Spuren“ 632 | 14. Eine Mallet im LGB-Maßstab 657 |
| 3. Im Fachgeschäft: Märklin-Modell der S 3/6 633 | 15. „Vollbeschäftigung und Umweltschutz“ (Motive) 658 |
| 4. Warum nicht eine bad. IVh für den „Rheingold“? 634 | 16. „Erholung“... (Vommer-Gebäude-Neuheiten) 659 |
| 5. Buchbespr.: „Das Walhalla-Bockerl“ u. „Zahnradbahnen“ 635 | 17. D-Zugwagen AB 4ü bay 98 (BZ) 660 |
| 6. TT treu geblieben . . . (Anlage H. Otto) 636 | 18. Motive . . . (H0-Anlage H. D. Kettenbach) 662 |
| 7. Bayerisches Vorsignal in H0 (mit BZ) 638 | 19. Märklin-V 200 in 3 Varianten 663 |
| 8. Modellbahnen-Neuheiten der Leipziger Herbstmesse '72 643 | 20. Die Wasserversorgung im Bahnbetriebswerk 664 |
| 9. Bastel-Bonbons fürs Bahnbetriebswerk 644 | 4. Teil und Schlub: Wasserkräne für Schmalspurbahnen (inkl. BZ eines H0-Modells) 665 |
| 10. H0-Großanlage im Freizeitgelände „potts park“ 646 | 21. Fahrbares Dr-Stellpult 667 |
| 11. Jetzt erhältlich: Röwa-E 91 in H0 650 | 22. Bahnhof „Kottenforst“ (Motive) 670 u. 672 |
| 12. „Schmalspurig durch die Rheinebene“: Anlagenpläne nach Motiven von der OEG 652 | 23. Einfache Schaltung für verdeckte Abstellbahnhöfe — mit Rückmeldung 673 |
| | 24. 10 Jahre Arbeit . . . (H0-Anlage H. Gude)
2. Teil: Schaltung und Verdrahtung 675 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

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

Postcheckkonto: 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.

Heft 11/72 ist ca. am 18. November in Ihrem Fachgeschäft!

Vom Dampfroß bis zur Mini-Mini, der kleinsten Eisenbahn der Welt

Eldorado für Dampfbahn- und Modellbahnfreunde
vom 28. Oktober bis 5. November 1972
in Schwäbisch Hall

Zwischen der idyllischen Straße und der Burgenstraße liegt eingebettet im Kochertal die ehemals Freie Reichsstadt Schwäbisch Hall. Mit spitzen Giebeln, wuchtigen Türmen und romantischen Gäßchen präsentiert sich die berühmte Stadt der Freilichtspiele den Gästen. Gerade die herbstlichen Tage mit ihren spätsommerlichen Sonnenstrahlen locken viele Besucher an, sind doch die Motive der barocken Fassaden, prunkvoll ausgeleuchtet, eine Augenweide für Fotofreunde aus aller Welt.

Diese bekannte und beliebte Stadt bildet den Rahmen zu einer Modell- und Dampfbahnschau der Superlative. Unweit des Bahnhofs Schwäbisch Hall – auf den Kocherwiesen am Fuße der Komburg – findet sieben Tage lang die Modellbahnschau statt, die unter der Schirmherrschaft der Stadt Schwäbisch Hall in Koordination mit der Deutschen Bundesbahn vom

MIBA-Center Schwäbisch Hall

veranstaltet wird und Gäste aus dem In- und Ausland erwartet. Auf über 2000 qm Ausstellungsfäche zeigen Modelleisenbahn- und Modellbahnbzubehör-Industrie sowie Modellbahnnfreunde Auszüge aus ihrem Programm. Die Deutsche Bundesbahn zeigt dann die „Realitäten“ und wartet mit zahlreichen Sonderveranstaltungen auf. Die Philatelisten unter den Besuchern werden einen Sonderpostamt mit der Ausgabe eines Sonderstempels vorfinden und zu schätzen wissen. Vor den Hallen werden 500 Parkplätze den Autofahrern die Suche nach einem Parkplatz erleichtern. Aber auch sonst wird es noch einiges zu sehen und erleben geben.

Ist Schwäbisch Hall an sich allein schon eine Reise wert, so ist es diese Stadt während der Tage der Modellbahnschau erst recht!

Franz Helmut Schiller, Schwäbisch Gmünd

Kork-Gleisbettungen für H0

(s. Heft 8/72, S. 538) sind auch im Modellbahn-Fachgeschäft Schiller & Co., Stuttgart, Christofstraße 2, erhältlich. Die Bettungen sind natürlichen (Kork), seitlich abgeschrägt und 4 mm stark; geliefert werden sie in zweiteiligen Abschnitten von 1 m Länge.

Preiskostenstreifen, Korkschrot und ähnliche Artikel für den Modellbau liefert die Fa. Cornelius Schmidt, 2 Hamburg 13, Heimhuder Straße 35. Näheres auf Anfrage!



Unser Titelbild:

Wasserlassen bei der Schmalspurbahn

Dieser stimmungsvolle Schnappschuß entstand bei der österreichischen Steyrtalbahn, die auch heute noch Dampfloks unterhält – hier die 1898 gebaute 298.53. Zum Abschluß unserer Artikelserie „Die Wasserversorgung im Bw“ berichten wir auf den Seiten 664 – 666 über die Wasserkräne bei Schmalspurbahnen. (Foto: Fremdenverkehrsamt Steyr)

Old Pullman-Katalog 1973

Soeben erschienen ist der neue Katalog der Fa. Old Pullman-Modellbahnversand in CH-8712 Stäfa, Postfach 126, und kann gegen Einsendung von 11 internationalen Postantwortscheinen bezogen werden. Wer das 107 Seiten starke und reich bebilderte Büchlein durchblättert, stößt – neben den zahlreichen Messingmodellen und Bauzäten amerikanischer Provinzien – auf eine Fülle von nützlichen Kleinigkeiten für die Baugrößen 0, H0, H0n3 und N. Wir können hier nur einige Beispiele wie Radabzieher für Räder bis 38 mm Ø, schaftverstärkte Bohrer (0,1–1 mm), Riffel- und Gitterblech aus geätztem Messing, Bahnsteig-Dachträger, div. Doppelpurweichen (Normal- u. Schmalspur), div. Oldtimer-Autos inkl. altem Feuerwehrwagen, H0-Draisine oder Bauteile wie Fenster oder Holzschindeln nennen. Auf einige Teile und Werkzeuge aus dem Old Pullman-Sortiment werden wir ggf. noch einmal eingehen.



MIBA-KALENDER '73

MIBA-Verlag
85 Nürnberg

MIBA-KALENDER '73

In
Kürze
lieferbar!

Wiederum mit 13 großformatigen Anlagen-Fotos! Erhältlich über den Fachhandel oder direkt vom

MIBA-VERLAG 85 Nürnberg
Spittlertorgraben 39

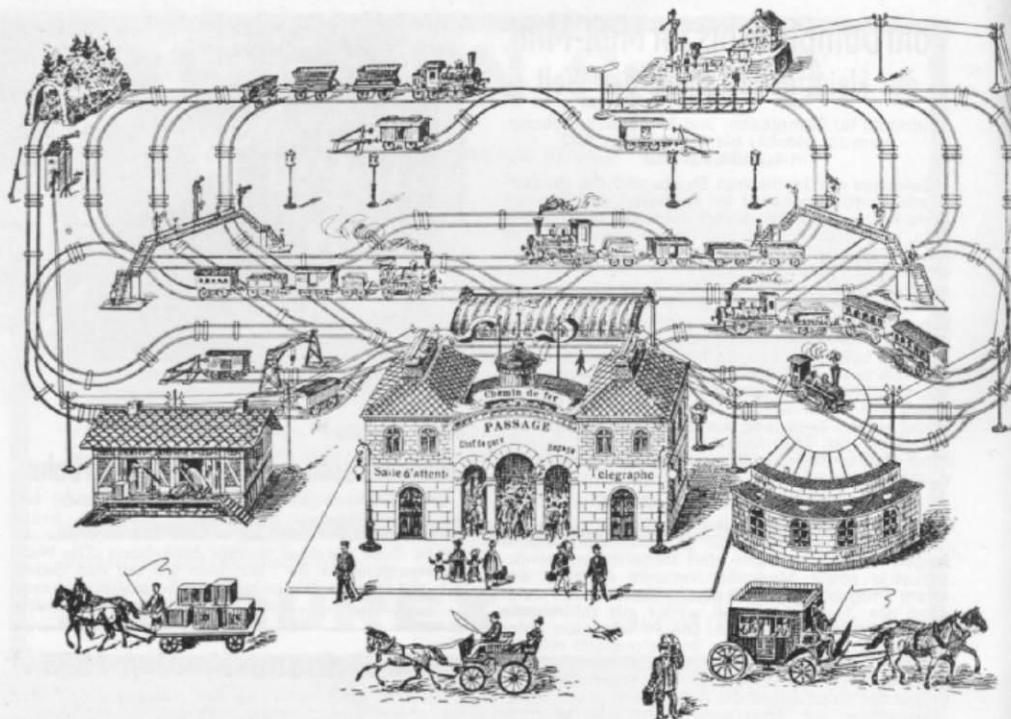


Abb. 1. Alles war schon da, als unsere Vorfäder Eisenbahn spielten: Empfangsgebäude, Drehscheibe und Lokschuppen, Güterhallen, Signalbrücken – und durch einen wahren Irrgarten von Gleisen bewegten sich die Züge. Und wenn es dann einmal – was sicher nicht selten passierte – „krachte“ . . . s. Abb. 2!

Buchbesprechung

Die weiten Spuren

Die Entwicklung der Märklin-Spielzeugeisenbahnen 1891–1969
von Claude Jeanmaire

256 Seiten mit über 1000 Abbildungen auf Kunstdruckpapier. Format 23,5 x 16,5 cm, Leinen mit Schutzumschlag. Preis DM 39,-, erschienen im Verlag Eisenbahn, 4000 Basel (Schweiz), Bleichestr. 7.

Durch Kleinanzeigen geistern sie immer wieder, auf Auktionen kann man sie ersteigern, aber wohl die wenigsten Modellbahnfreunde wissen noch, wie sie wirklich ausgesehen haben – die Vorläufer und

„Urahnen“ unserer superdetaillierten H0-, N- und Z-Modelle; die alten Eisenbahnen auf den „weiten Spuren“ von 54, 45 und 32 mm. Nach heutigem Qualitätsbegriff freilich reines Spielzeug, doch ohne sie ist ja der derzeitige Stand der Modellbahntechnik gar nicht denkbar, und das sollte man nicht außer acht lassen, wenn man auch unsere beiden Bildproben – sicher zu Recht – belächeln mag. – Der bekannte Eisenbahn-Schriftsteller Claude Jeanmaire hat aus historischen Märklin-Katalogen (die trotz großer Schwierigkeiten durchweg hervorragend reproduziert sind) ein Buch zusammengestellt, das ob seiner großzügigen Ausstattung und der Fülle des Dargebotenen das Herz jedes Modellbahners höher schlagen lässt. Was sauste damals nicht alles mit schnurrendem Uhrwerk über die Hohlprofilschiene oder fauchte – mit echtem Dampfantrieb – durch

Abb. 2. Diese „Katastrophenwagen-Garnitur“ gab es in den Größen 0 und I; im Märklin-Katalog von 1909 ist als Erläuterung zu lesen: „Bestehend aus 2 Personen- und 1 Gepäckwagen mit Mechanismus zur Zerstückelung der Wagen beim Zusammenstoß und zu leichtem Zusammenfügen eingerichtet“. Ob deswegen heute immer mehr Hersteller bei ihren Modellen Klips- statt Schraubverbindungen einführen?





Abb. 1. Diese Gesamtansicht des – serienmäßig mit Rauchentwickler ausgestatteten – S 3/6-Modells zeigt den relativ engen Abstand zwischen Lok und Tender; gut zu erkennen ist die typische Doppel-Z-Kontur des Aschkastens. Darüber sieht man die – leider motorbedingte – Ausbuchtung im Stehkessel. Die Pumpen sind freistehend am Umlauf angesetzt.

Im Fachgeschäft:

Märklin-Modell der S 3/6

Um gleich „medias in res“ zu gehen: Erfreulich ist die Tatsache, daß überhaupt wieder ein weitgehend maßstabsgetreues H0-Modell der bayerischen S 3/6 erhältlich ist, zudem in Märklin-Wechselstrom- und Zweischiernen-Gleichstrom-Ausführung; anzumerken ist dem Modell dagegen, daß seine Entwicklung offenbar schon Jahre zurückliegt, was besonders bei einem Vergleich etwa mit der BR 85 derselben Firma ins Auge fällt, von der den neuen Z-Modellen im Maßstab 1:220 ganz zu schweigen!

Zum Vorbild: Märklin wählte eine Maschine der I-Serie der S 3/6 zum Vorbild. Diese Loks mit den späteren Betriebsnummern 18 461 – 18 478 wurden während und am Ende des Ersten Weltkrieges gebaut und unterschieden sich von den weiteren S 3/6-Varianten vor allem durch das Windschneiden-Führerhaus. Gekuppelt waren die Maschinen, deren letzte – das gleichnummige Vorbild des Märklin-Modells, die 18 478, heute als Museumsstück in der Schweiz befindlich – 1959 ausgemustert wurde, mit dem bayerischen Tender 2'2 T 26,4. Wer sich genauer über das Vorbild informieren möchte, sei auf das ausführliche Buch „S 3/6 – Star unter den Dampflokomotiven“ aus dem Franckh-Verlag verwiesen (Besprechung in MIBA 11/70).

Das Modell der 18 478 wirkt elegant und gut proportioniert; die Maßstabsdifferenzen in der LÜP (249,0 statt 244 mm), im Treib-/Kupplerraddurchmesser (19,8 statt 21 mm), ebenso wie der etwas zu große Abstand zwischen der ersten Kupplachse und dem hinteren Radsatz des Vorlaufdrehgestells resultieren vermutlich aus den systembedingten Spurkränzen u. a. Ansonsten jedoch ist die Lok weitgehend maßstäblich; beim Tender – ausreichend eng mit der Lok gekuppelt und mit einem gutdetaillierten Kunststoffgehäuse versehen – stimmen die Abmessungen sogar genau mit den umgerechneten Vorbildmaßen überein. Der Tender ist übrigens – wie bereits im Messeheft 3a/72 erwähnt – nicht mit Drehgestellen, sondern mit 4 starr gelagerten Achsen ausgerüstet, was jedoch das Fahr-

verhalten nicht negativ beeinflußt und zudem – was die beiden hinteren Achsen betrifft – auch vorbildgetreu ist.

Das Lokgehäuse besteht aus Metallguß. Während bei Modellen nach anderen Vorbildern dessen Anwendung im Interesse einer weitgehenden Detaillierung mittlerweile durch die Kunststoff-Spritztechnik verdrängt wurde, fällt dies bei der S 3/6 mit ihren glatten Formen und den wenigen freistehenden Armaturen nicht so sehr ins Gewicht. Die im Messebericht angesprochenen „Mängel“ der Gehäusedetaillierung (fehlende Riffelblech-Imitation, angegossene Steuerstange etc.) wurden beim nun vorliegenden Serienmodell nicht behoben; dies mag die Vermutung unterstützen, daß die S 3/6 bei Märklin schon seit geraumer Zeit „fix und fertig“ in der Schublade lag. Aus gut durchdetailliertem Kunststoff bestehen dagegen der Zylinderblock mit den Nachbildungen der Innenkolben-Schutzrohre

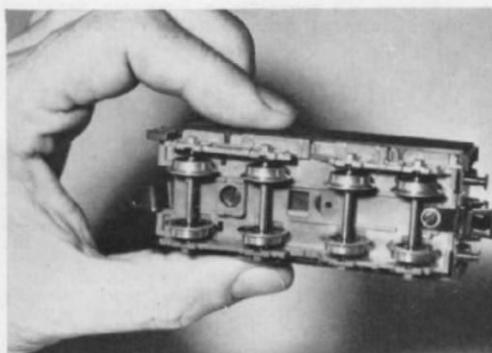


Abb. 2. Aus dieser Unteransicht des S 3/6-Tenders geht hervor, daß alle vier Achsen starr gelagert sind, was bei den – vorbildgetreu – kurzen Achsständen dem Fahrverhalten des Tenders in Gleisbögen jedoch keinen Abbruch tut.

pompöse Bahnsteighallen aus buntem bedrucktem Blech! Man schmunzelt beim Lesen über so manches „hochfeine“, „gediegene“ oder „imposante“ Modell, und registriert doch mit Erstaunen, wie eifrigstreich schon damals die Konstrukteure waren – auch wenn

sich dies mitunter in so belustigend-makabren „Spektakeln“ wie etwa den „Katastrophenwagen“ niederschlug, die beim Zusammenprall fein släuberlich auseinanderfielen. Fazit: Ein unbedingt empfehlenswertes Buch für alle Freunde der kleinen Eisenbahnen. mm

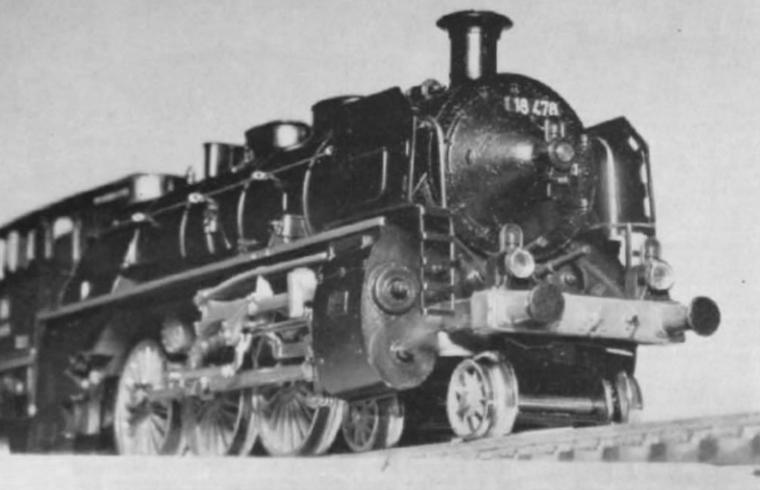


Abb. 3. Die Laternen des S 3/6-Modells stehen zwar frei auf der Pufferbohle, entsprechen jedoch Länderbahn-Vorbildern. Wer sich daran stört, möge sie gegen passende M+F-Günther- oder ZUBA-Laternen austauschen.

Und hier gleich noch zwei „Verschönerungstips“: Die Metall-Imitationen der Kolbenstangen-Schutzrohre („MG“) sollte man entsprechend der Farbe des Lokgehäuses dunkel färben. Und da die Lok vorne ohnehin keinen Märklin-Zughaken hat, empfiehlt es sich, die An-deutungen von Original-Zughaken und Brems-schläuchen an der Puffer-bohle abzufilen und ent-sprechende Teile von M+F anzubringen.

und der obere (Schwingenträger-)Teil der als sehr exakt zu bezeichnenden Steuerung. Auch für die freistehenden Stirnlaternen, die über Plexiglasstäbe indirekt beleuchtet werden, verwendete man Kunststoff; nicht ganz verständlich ist indes, warum Märklin für diese Lok in DB-Farbgebung und Beschriftung Länderbahn-Laternen wählte. A propos Beschriftung: Diese ist an Führerhaus-Seitenwand und Tender sauber aufgedruckt; an der Rauchkammertür sitzt das Nummernschild über der oberen Laterne.

Der Motor treibt die letzte, mit Haftstreifen versicherte Kuppelachse an und ragt ziemlich weit ins Führerhaus hinein, wo er durch eine Stehkesselimitation mit angedeuteten Armaturen abgedeckt ist. Auf diesen Motor sind auch die Ausbuchungen

im Stehkessel vor dem Führerhaus zurückzuführen. Die Fahreigenschaften sind trotz stark überhöhter Maximalgeschwindigkeit noch als zufriedenstellend zu bezeichnen.

In Anbetracht der länger zurückliegenden Entwicklung des S 3/6-Modells ist dieses trotz der angesprochenen Mängel gut gelungen; wer allerdings auf ein S 3/6-Modell Wert legt, das in der Detailierung etwa der Märklin-BR 86 entspricht, sei auf den demnächst zu erwartenden Zurüstsatz von M+F verwiesen, mit dem die Original-Märklin-Lok noch wesentlich verfeinert und zudem zur „echten“ Rheingold-Lok (mit Führerhaus ohne Windschneide) umgebaut werden kann. Auf diesen Zurüstsatz (und einen weiteren Set für die Trix-S 3/6) werden wir in Kürze eingehen.

mm

Warum nicht eine bad. IVh für den „Rheingold“?

Die Frage „Paßt die Märklin-S 3/6 zum Liliput-„Rheingold“?“ ist bereits seit der letzten Spielwarenmesse mit einem Eifer diskutiert worden, den man sich angesichts von Kupplungs „salat“, Maßstabsdifferenzen und Normen-Ursicherheit eigentlich für wichtige Modellbahn-Probleme gewünscht hätte. Auch uns ist bekannt, daß die Maschinen der i-Bauserie der S 3/6 – von Märklin zum Vorbild gewählt – niemals planmäßig vor dem „Rheingold“ zum Einsatz kamen. Allerdings wäre es in diesem Fall für eine eventuelle Koordination zwischen den Firmen Liliput und Märklin ohnehin zu spät gewesen, da – wie schon an anderer Stelle erwähnt – die Entwicklung des Märklin-Modells vermutlich bereits zu einer Zeit erfolgte, als noch kein Mensch an etwaige „Rheingold“-Wagen dachte bzw. zu denken wagte. Man kann also nicht der Firma Märklin den Schwarzen Peter zuschieben, sondern eher ... siehe nachfolgenden Punkt 3! Wir wollen jedenfalls nicht auch noch in das allgemeine Lamento mit einstimmen, sondern stattdessen mit drei Alternativvorschlägen aufwarten, die anstelle weiterer, fruchtloser Debatten den tatsächlich zu realisierenden Möglichkeiten Rechnung tragen:

1. Da die Märklin-S 3/6 stilistisch u. E. durchaus zu den „Rheingold“-Wagen paßt, kann man sie wohl ohne schlechtes Gewissen (von wegen der „Historie“) mit diesen zusammen einsetzen – und diesen Luxuszug vor allzu fachmännischen Besuchern

notfalls als „restaurierten“ Sonderzug (s. MIBA 10/71) deklarieren.

2. Wer es genauer nimmt, sei auf den im Bilde erhältlichen M+F-Umbausatz verwiesen, mit dem man (s. S 3/6-Besprechung) eine „rasseine“ Rheingold-Zuglok erstellen kann und dadurch gegen alle Einwände gefeit ist. (Näheres hierüber nach Er-scheinen des Umbausatzes.)

3. Nachdem also ein weiteres 2'Cl'-Modell nach S 3/6-Vorbild nicht unbedingt erforderlich ist und außerdem der Markt für annähernd typengleiche S 3/6-Modelle nicht unbegrenzt aufnahmefähig ist) – wie wäre es denn mit einer Nachbildung der bad. IVh (DR-Baureihe 189), des badischen „Flachlandrenners“ mit den gewaltigen Treibrädern und der wuchtigen Zylindergruppe? Damit stünde nicht nur eine stil-echte (und hieb- und stichfeste) „Rheingold“-Lok zur Verfügung, sondern darüber hinaus das Modell einer Länderbahn-Schnellzuglok, das nicht nur bei „Rheingold“-Fans begeisterte Aufnahme finden dürfte. Unsere Abbildung beweist wohl anschaulich genug, daß man über die Frage „Wer ist die schönste (Länderbahn-Schnellzuglok) im ganzen Land?“ durchaus streiten kann. Wie dem auch sei: Wir blicken in diesem Fall besonders erwartungs- und hoffnungsvoll nach Wien, wo man uns zwar eine wunderschöne Wagengarnitur bescherter, mit der zugehörigen Lok jedoch (wenigstens bisher noch) hinterm Berg hält ... !

mm

Buchbesprechungen

Das Walhalla-Bockerl

von Josef Dollhofer

84 Seiten mit 45 Abbildungen, Format 17,5 x 20,4 cm.
Beilage: Vermaßte Übersichtszeichnung der Dampflokomotive Nr. 62, Personen- und Güterwagen der Walhalla-Bahn im Maßstab 1:33 bzw. 1:50. DM 9,80, erschienen in der Mittelbayerischen Druck- und Verlagsgesellschaft mbH, Regensburg.

Unter den deutschen Lokalbahnen hat die Walhalla-Bahn immer eine besondere Stellung eingenommen, und manchem Schmalspurfreund galt die 1000 mm-Bahn bis zu ihrer endgültigen Stilllegung im Jahre 1968 als „Geheimtip“. Josef Dollhofer zeigt sich nicht nur als gründlicher Kenner von Geschichte, Land und Leuten der Oberpfalz; er hat gleichermaßen zahlreiche interessante Fakten und viele historische Fotos über Betriebsdienst, Fahrzeugpark und technische Einzelheiten der Walhalla-Bahn zusammengetragen.

Zahnradbahnen

gestern – heute – in aller Welt
von Wolfgang Messerschmidt

208 Seiten mit 32 Textzeichnungen und 152 Fotos auf 64 Kunstdrucktafeln. Leinen im Schuber, Best.-Nr. ISBN 3 440 03833 5, DM 34,-, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Wolfgang Messerschmidt, durch seine Tätigkeit als Lokomotiv-Konstrukteur bestens mit der Materie vertraut, schildert Entstehung und Geschichte der Zahnradbahnen von den Anfängen im vorigen Jahrhundert bis zur Gegenwart in kurzweiliger, aber dennoch sachlich fundierter Form. Daher kann dieser Band auch dem Nicht-Techniker bestens empfohlen werden. Zahlreiche – darunter historische – Fotos, saubere Strichzeichnungen der verschiedenen Systeme und Triebfahrzeuge und mehrere tabellarische Übersichten runden den wohlgelegenen Band ab.

Das ist die badische IVh

(DR/DB-Baureihe 18³) – elegant, formschön und doch voll gebalter Kraft! – Unsere Abbildung zeigt die Lok allerdings nicht in der Ursprungsausführung, sondern so, wie sie 1950 unter der Regie des BZA Minden umgebaut wurde. Augenfälligstes äußeres Merkmal dieses Umbaus – durch den die Leistungsfähigkeit noch erhöht wurde – sind die Witte-Leitbleche und der Caledonian-Kranzschornstein à la S 3/6, der jedoch u. E. weniger gut zu dieser Type paßt. Unverändert blieben der Treibrad-Durchmesser von 2100 mm und die wuchtige Zylindergruppe; bei Versuchsfahrten erreichte die Lok zeitweise eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h und zeigte sich damit 40 Jahre nach ihrem Entstehen den Einheitsloks ebenbürtig, wenn nicht überlegen. Auch als Modell dürfte diese Maschine zu den „Stars unter den Dampflokomotiven“ zählen; allerdings sollte der Motor unbedingt in den Tender verlegt werden, damit der freie Durchblick durch das imposante Laufwerk gewahrt bleibt. – Ein aufschlußreiches Porträt der badischen IVh zeichnete K. E. Maedel im „Lok-Magazin“ Nr. 1.

(Foto: Rolf Ertmer, Paderborn)





Die „AdW“-Anlage des Herrn Horst Otto, Mainz:

TT treu geblieben . . .



... ist Herr Horst Otto aus Mainz seit 1962, als er die ersten Rokal-Fahrzeuge erstand, die bis heute ohne nennenswerte Störung ihren Dienst versehen haben. Herr Otto will auch in Zukunft - u. a. aus Platzgründen - bei dieser Baugröße bleiben. Wir zeigen hier einige Ausschnitte aus seiner jetzigen Anlage, an der er etwa ein Jahr lang gebaut hat; sie ist mit insgesamt 3 m Länge und 0,5 m Tiefe auf drei Breitern an der Wand entlang aufgebaut. Eine Erweiterung ist schon geplant und wird in Angriff genommen, sobald die "Gattin grünes Licht" erteilt. Bis jetzt führt die Strecke noch von einem Kopfbahnhof in einen "blinden" Tunnel (mittlere Abb. auf S. 637); hier soll später weitergebaut werden. Zu den Rokal-Fahrzeugen haben sich mittlerweile auch Loks und Wagen von Zeuke/DDR gesellt, die zusammen in "friedlicher Koexistenz" den Verkehr besorgen. Die Gebäude sind durchweg H0-Bauten, was jedoch keineswegs stört, da bekanntermaßen die meisten H0-Gebäude (zumindest aus früheren Produktionsjahren) im Maßstab etwa zwischen 1:100 und 1:120 liegen. Auf besondere "Raffinessen" hat Herr Otto verzichtet, da nicht nur er, sondern bisweilen auch sein Sohn als "Fahrdienstleiter" fungiert. - Man sieht, TT ist noch nicht ausgestorben; inwiefern diese Spur durch die Fa. Röwa eine "Renaissance" erfährt, bleibt abzuwarten. Wer von den TT-Freunden jedoch bis jetzt "bei der Stange geblieben" ist, wird die Zukunft nunmehr wieder etwas rosiger sehen . . . !



das bayerische Vorsignal in H0-Größe!

„Eine Modellanfertigung dieses — von den Eisenbahnlern „Schmetterling“ genannten — Vorsignals dürfte allerdings auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen . . .“ . . . stand in MIBA 7/72, S. 493, Abb. 24, im Ruhe-Halt-Signal-Artikel über das bayerische Vorsignal zu lesen. Und gerade diese

angesagten Schwierigkeiten empfand ich als heimlichen „Wink mit dem Signalflügel“, dennoch einen Nachbau zu versuchen. Mit etwas Fingerspitzengefühl an die Sache herangegangen — und es klappt (in des Wortes wahrste Bedeutung)!

Abb. 1–3. „Bayerischer Defiliermarsch“ — dargestellt durch drei bayerische Einfahr-Hauptsignale (mit dem „Schmetterlings“-Vorsignal am gleichen Mast) in verschiedenen Stellungen. Links das noch nicht ganz fertiggestellte H0-Modell des Verfassers in Hp0- und Vr0-Stellung („Halt“ und „Halt erwarten“); die mittlere Aufnahme vom Vorbild (Hp1 bzw. Vr1 = „Fahrt frei“ und „Fahrt frei erwarten“) stammt von E. Köditz, Kulmbach. Rechts wieder das H0-Modell, diesmal mit Hp2 und Vr1 („Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ und „Fahrt frei erwarten“).

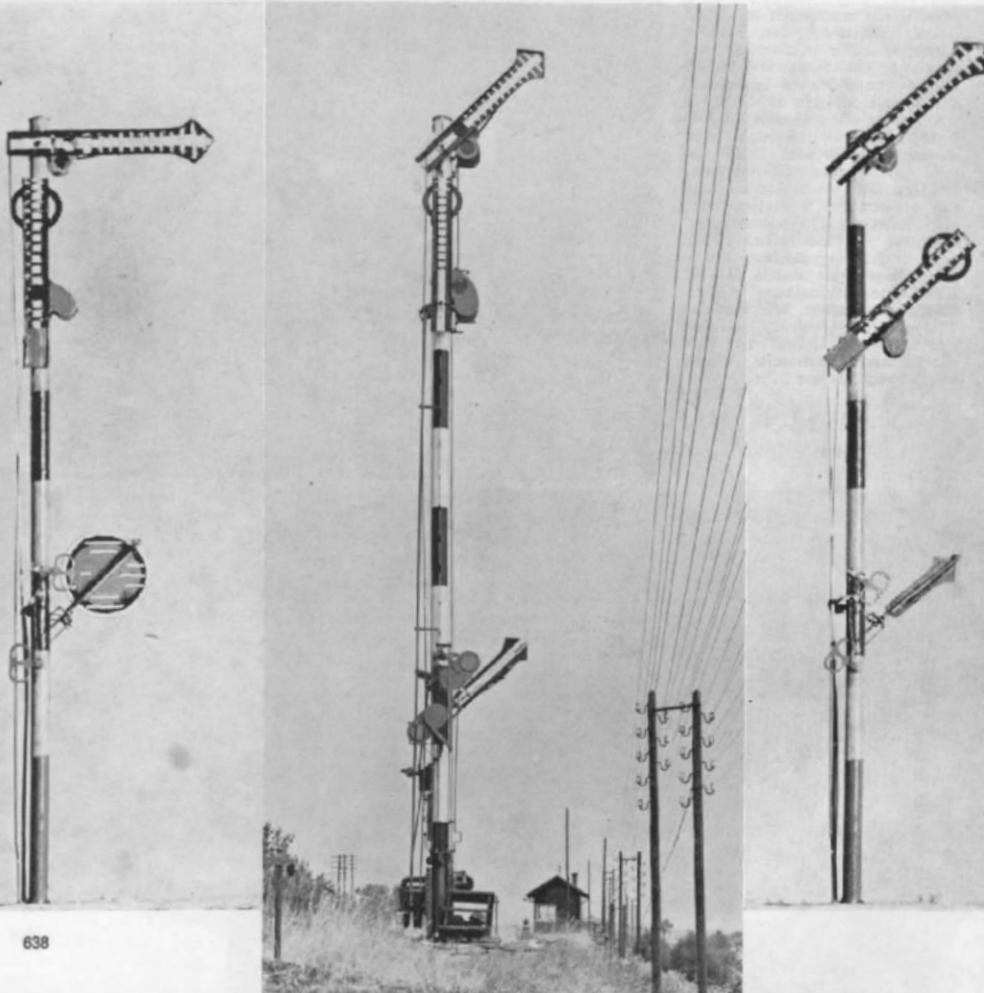




Abb. 4 u. 5. Nicht nur ein stimmungsvolles Bahndammotiv, sondern zugleich eine gute Vorlage für Bastler, denen eine Anfertigung des durchbrochenen "Schmetterlings-Flügels" zu kompliziert erscheint. Diese Sonderausführung des bayerischen Vorsignals mit Vollscheibe (links in Warn-, rechts in Freistellung) war relativ selten anzutreffen. Die Aufnahme ist etwa in $\frac{1}{4}$ H0-Größe wiedergegeben; der Scheibendurchmesser entspricht also der Zeichnung der Abb. 6.

Foto: E. Köditz, Kulmbach (1935)

Zunächst empfiehlt es sich, die benötigten Einzelteile nach Abb. 8 anzuferlichen, wobei die Teile Nr. 1—4, 9, 11 und 12 aus 0,1 mm Ms-Blech, Nr. 5 und 6 aus 0,3 mm Ms-Blech, Nr. 7, 10 und 13 aus 0,5 mm Ms-Draht und Teil Nr. 8 aus 0,3 mm Federbronzedraht bestehen. Für den

Mast nimmt man ein Stückchen (ca. 7 cm) Rundmessing mit 1,5 mm Ø.

Sind alle Teile vorbereitet, kann man auch schon an den Zusammenbau gehen.

Zuvor empfiehlt sich allerdings noch, am Mast in 3, 8 und 20 mm Abstand vom oberen Ende je eine 0,5 mm-Bohrung einzubringen und in 12 mm Abstand eine 4 mm breite Kerbe (ca. 0,5 mm tief) einzufäilen. In diese Kerbe wird dann Teil 6 mit dem unter 45° gebohrten Loch eingelötet oder -geklebt — je nachdem, was einem besser liegt. Am freien Ende von Teil 6 wird anschließend noch Teil 5 angebracht, so daß ein Draht unter 45° Neigung zum Mast durch die Bohrungen der beiden Teile gesteckt werden kann. Bei Teil 5 darf vor allem der kleine Schlitz nicht vergessen werden, durch den nachher die Signallügel eingesteckt werden können.

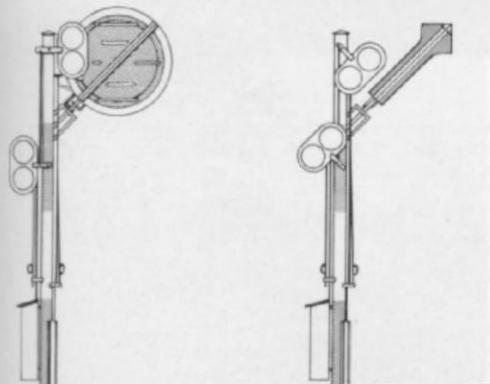


Abb. 6. Übersichtszeichnung des bayerischen Vorsignals in $\frac{1}{4}$ H0-Größe. Die Signalscheibe ist allerdings bewußt etwas größer gehalten, als es dem genauen Maßstab entspricht, da bei der Winzigkeit der Teile die Modellanfertigung sonst noch schwieriger würde. Ebenso kann die Masthöhe variiert werden, da diese auch beim Vorbild von den örtlichen Gegebenheiten abhängig ist.

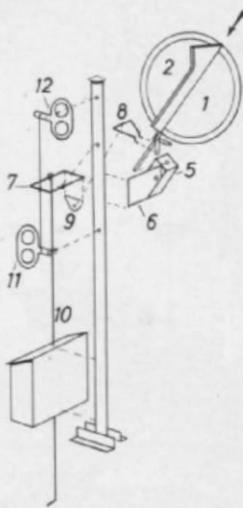
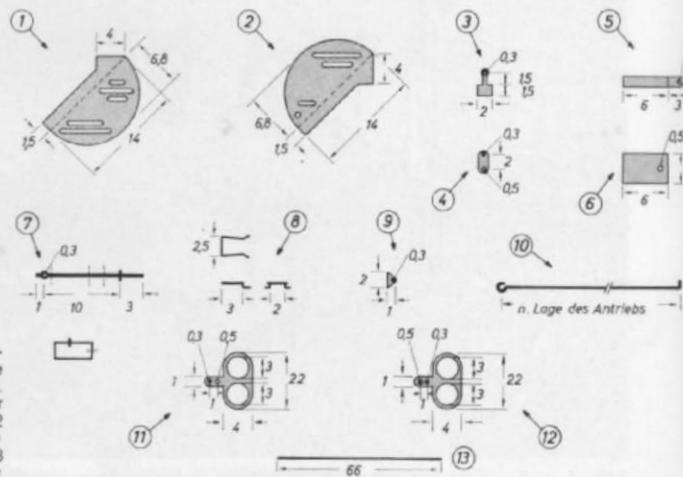


Abb. 7. Aus dieser Explosionszeichnung geht die Anordnung aller Einzelteile deutlicher hervor. Die einzelnen Arbeitsgänge sind im Haupttext näher beschrieben. Der Pfeil gibt die Blickrichtung an, in der die exakte Stellung der beiden Hebel 3 und 4 kontrolliert werden muß (s. Draufsicht rechts).



► Abb. 8. Die Einzelteile mit genauer Vermaßung in $\frac{1}{2}$ H0-Größe (1½-fache H0-Größe s. Abb. 18). Folgende Materialien kommen zur Anwendung: Teil 1–4, 9, 11 und 12 = 0,1 mm-Ms-Blech, Teil 5 und 6 = 0,3 mm-Ms-Blech, Teil 5 und 13 = Ms-Draht 0,5 mm \varnothing , Teil 8 = Federbronzedraht 0,3 mm \varnothing .

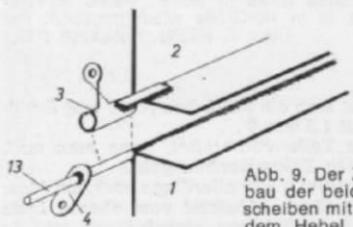


Abb. 9. Der Zusammenbau der beiden Signalscheiben mit dem Teil 3, dem Hebel 4 und der Achse 13 noch einmal gesondert herausgezeichnet.

Gerade bei diesen Teilen muß sehr genau gearbeitet werden, da davon schließlich die Funktionsfähigkeit der Klappflügel abhängt.



Abb. 10 zeigt in vergrößerter Darstellung die Formgebung von Teil 3, dessen Fläche zu einem feinen Röhrrchen gebogen werden muß (um eine Stecknadel). Anschließend muß die Ose noch um 90° geschränkt werden.

► Abb. 11. Dieser Vorbild-Aufnahme kann man verschiedene Einzelheiten des Antriebsmechanismus — dem ja auch der Modellantrieb weitgehend nachempfunden ist — entnehmen.

Foto: E. Köditz, Kulmbach



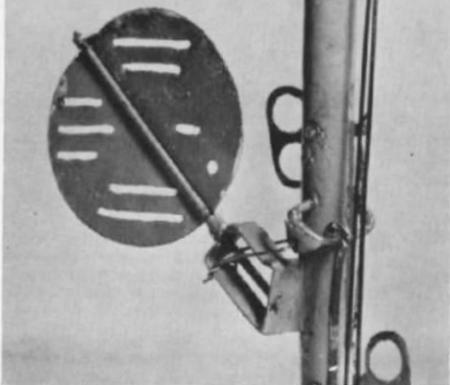
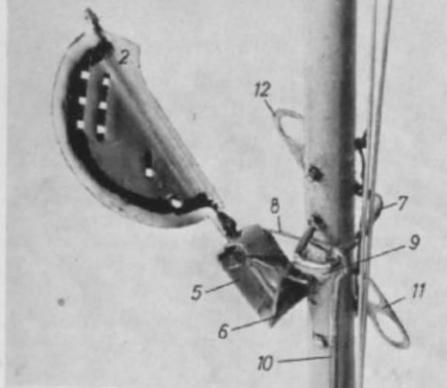
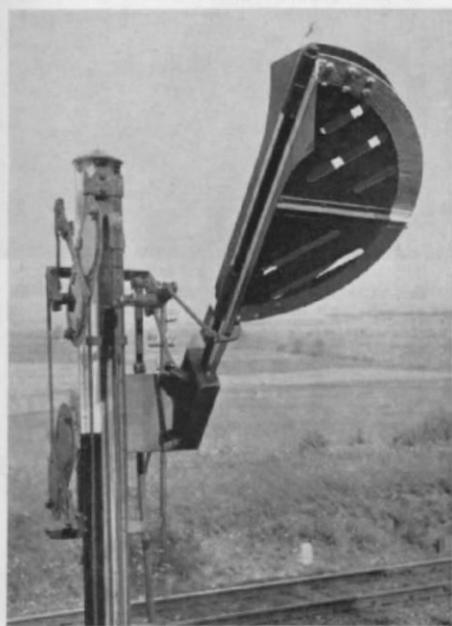


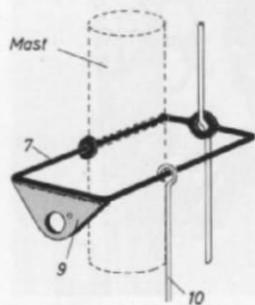
Abb. 12-15. Nahaufnahme des fertig zusammengesetzten Antriebsmechanismus beim Modell-Vorsignal (oben) im Vergleich zu zwei entsprechenden Vorbild-Aufnahmen von E. Köditz, Kulmbach (unten) – und zwar jeweils in Frei- und Warnstellung. Die Bezeichnung der Einzelteile auf Abb. 12 entspricht Abb. 7, 8 und 18. Maßstab der Modellfotos ca. 2-fach H0.



Die vorgefertigten Signallügel werden nun an der in der Zeichnung gestrichelt angegebenen Stelle um 90° geknickt, und zwar, wenn sie so wie in Abb. 8 liegen, mit den Pfeilen nach oben. Dann wird an Teil 1 an der Außenkante (Pfeilspitze) eine aus einem 0,5 mm-Streifchen aus 0,1 mm Ms-Blech gebogene Use und am gegenüberliegenden Ende ein ebenso schmales, 1 mm langes Streifchen angelötet (s. Abb. 9). Die beiden Flügel können jetzt aneinandergesteckt und der an der Pfeilspitze überstehende Teil des Drahtes abgezwickt werden. Teil 3 wird nach Abb. 10 gebogen, über den Draht gesteckt und mit dem am Flügel bereits verlötzten und

noch überstehenden 1 mm-Streifchen so verbunden, daß der Hebel in dem in Abb. 7 gezeigten Winkel steht. Man muß nun kontrollieren, ob sich die beiden Signallügel auch noch leicht gegeneinander bewegen lassen. An dem als Achse dienenden Draht wird nun noch Teil 4 in etwa 4 mm Abstand vom Hebel des Teils 3 befestigt (wieder auf die richtige Stellung achten!). Bei Verwendung von Cyanolit ist hierbei besondere Vorsicht geboten, da dieser allzugern in jede feinste Rille läuft und dann der „Schmetterling“ nicht mehr „schmettert“!

Nunmehr kann der gesamte Flügel-Satz an den Mast angesteckt werden. Dazu bringt man



◀ Abb. 16. Etwas diffizil ist der richtige Zusammenbau der Teile 7, 9 und 10 vor allem auch dadurch, daß an diesen winzigen Teilen sehr vorsichtig gelötet werden muß. Von der Verwendung von Klebstoff ist in diesem Fall abzuraten, da z. B. Cyanolit sofort in die feinen Bohrungen fließen und so die Achsen am Mast festkleben würde.

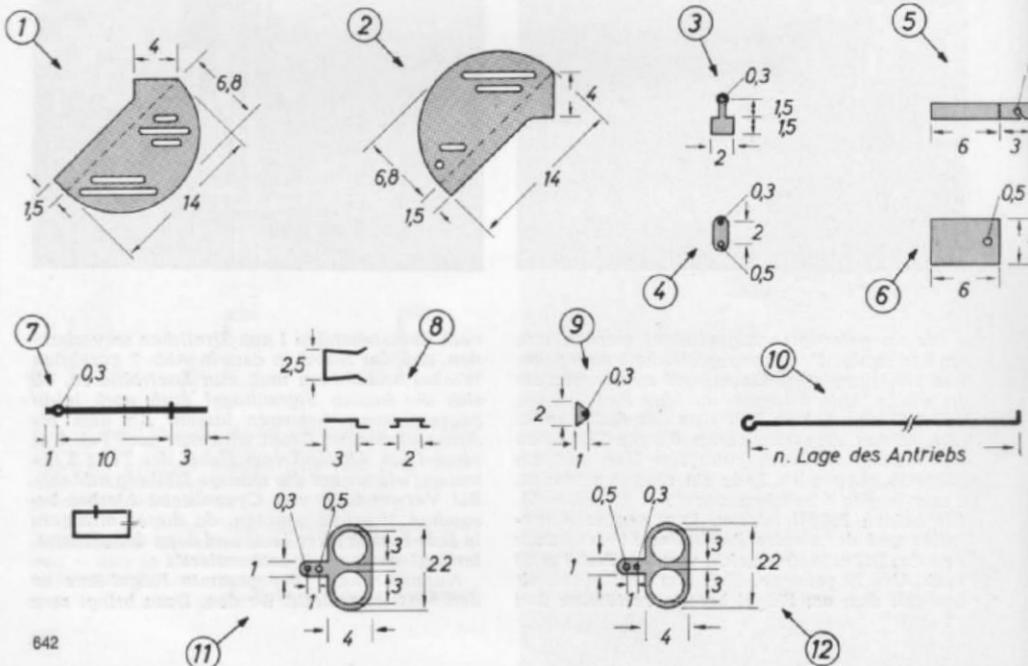
die Flügel in Stellung „Fahrt frei erwarten“, steckt dann die Achse durch das Loch von Teil 6 und schiebt sie durch den Schlitz von Teil 5 in die Bohrung, so daß sich Teil 3 (das Röhrchen



Abb. 17. Bei diesem vor Steinbach a. W. aufgenommenen Vorsignal beachte man nicht nur die Aufstellung auf einem Bruchstein-Sockel, sondern auch die senkrecht geschlitzte Scheibe, die eine ausgesprochene Rarität darstellt — in dieser Ausführung soll es insgesamt nur drei oder vier Vorsignale in ganz Bayern gegeben haben.

Foto: E. Köditz, Kulmbach (1929)

Abb. 18. Die Einzelteile zum Bau des Vorsignals, hier deutlichkeitshalber nochmals in 1½-facher HO-Größe (vgl. Abb. 8). Die Länge der Schubstange 10 richtet sich nach der Lage des Antriebs, muß also von Fall zu Fall ausgemessen werden.



mit Hebel) zwischen den beiden Bohrungen der Teile 5 und 6 befindet. Nun biegt man den Hebel von Teil 3 noch etwas nach unten und dreht das „Flügelpaket“ so, daß es zum Mast hin gerichtet ist (Hebel 4 muß also — in Fahrtrichtung gesehen — vom Mast wegziehen). Nun den Hebel 3 wieder behutsam hochbiegen und den überstehenden Rest der Achse abwickeln — schon sitzen die Flügel fest. Der Hebel von Teil 3 und der Ansatz von Teil 2 verhindern, daß die Flügel verrutschen können. Nochmals zur Kontrolle: Beide Hebel müssen bei „Halt erwarten“ nach unten und bei „Fahrt frei erwarten“ nach oben stehen (s. Abb. 12—15).

Das bereits gemäß Abb. 8 vorgebogene Teil 7 wird nun in die mittlere Mastbohrung eingesteckt und vorsichtig verlötet. Damit dabei kein Lötzinn in die Bohrung läuft, empfiehlt es sich, ein Stückchen Papier vorher über den Draht zu stecken und nach dem Lötvorgang wieder zu entfernen. Teil 7 muß sich danach leicht drehen lassen. Auf die Felder 8 wird jetzt Teil 9 aufgeschoben und anschließend die Feder in die Bohrungen der Teile 3 und 4 eingehakt. Teil 9 wird nun mit seiner langen Seite an die freie Schmalseite von Teil 7 angelötet (s. Abb. 7 u. 16). In dieser Anordnung bewirkt die Feder 8, daß die Flügelhälfte in den Endlagen auch sicher aneinander liegen. Wenn nun noch die Zugstange 10 an Teil 7 befestigt ist (die Ose von Teil 10 nur einhängen — nicht verlöten!), müssen die Flügel auch leicht auf- und zuklappen, wenn die Zugstange bewegt wird.

Die beiden Blenden 11 und 12 werden jetzt noch mit Achsen aus 0,5 mm-Ms-Draht versehen und dann in die beiden noch freien Mastbohrungen gesteckt. Die überstehenden Achsstücke werden abgezwinkt und die Achsen selbst

durch ganz sanfte Schläge mit einem feinen Hämmerchen leicht gestaucht, so daß sie sich zwar noch ohne Klemmen drehen, jedoch nicht aus den Bohrungen rutschen können. Die 0,3 mm-Bohrungen der Teile 7, 11 und 12 verbindet man noch mit einem Federbronzedraht (wie in Abb. 8 und Abb. 16 gezeigt), damit sich die beiden Blenden 11 und 12 auch synchron mit der Flügel-Verstellung bewegen.

Als „Schönheitsarbeiten“ sind jetzt nur noch die Lampen und der Antriebskasten (mit einer Bohrung, durch die die Zugstange 10 läuft) anzubringen. Wer will, kann auch noch am Mastfuß zwei kurze 1 x 1 mm-Profil-Stückchen anlöten, die beim Einbau des Signals verhindern, daß dieses im Modell-Erdreich versinkt. Farbgebung: Mast — rot-weiß, Scheibe — orange, schwarzer Ring, weißer Rand (Rückseite grün), Pleil — grün mit weißem Mittelstreifen.

Da für das bayerische Vorsignal ja nur zwei Endstellungen benötigt werden und auch nur eine geringe Stellkraft erforderlich ist, kann man als Antrieb ein gängiges Doppelspulen-Relais mit Endabschaltung verwenden. Vorteilhaft ist aber auf jeden Fall das Dazwischen-schalten eines Unterstellungshebels, da der gesamte Stellweg des Signals nur etwa 3 mm beträgt, während die handelsüblichen Relais normalerweise einen Stellweg von ca. 8 mm aufweisen.

Wer bisher schon in der Praxis oder auch nur in Gedanken „mitgebaut“ hat, wird feststellen, daß das ganze „Unternehmen“ (entgegen der etwas kompliziert scheinenden Anleitung) wirklich keine zu großen Schwierigkeiten aufweist. Die Freude ist jedenfalls groß, wenn der H0-Schmetterling auf Knopfdruck wirklich mit den Flügeln schlägt.

Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Herbstmesse '72

Abb. 1. TT-Berggasthof mit Aussichtsturm in thüringischem Stil, der sich auch für den Hintergrund von H0-Anlagen eignet.



Das Neuheiten-Angebot der Leipziger Herbstmesse 1972 ist noch spärlicher ausgefallen als zur diesjährigen Frühjahrsmesse.

Für die Baugröße H0 wurden überhaupt keine neuen Fahrzeuge gezeigt; die BR 52 mit Kondens-tender soll nun Ende 1973 (!) endlich fertig sein. Neu für H0 ist lediglich eine nette Kleinbekohlung in Oldtime-Ausführung mit Bekohlungsposadet, Kohlenkörben und Kran, die sich mit ihren Abmessungen von 70 x 70 x 50 mm gut für eine Nebenbahn-Lokstation eignen dürfte.

Eigentlich für TT gedacht, doch sicher auch im Hintergrund von H0-Anlagen zu verwenden ist der Berggasthof mit Aussichtsturm (Abb. 1), der offenbar einem bestehenden Vorbild nachgestaltet wurde.

Für die N-Modellbahner gibt es das 14,5 cm lange Modell eines russischen Weitstrecken-D-Zugwagens. Das Vorbild ist als Abteil-Liegewagen für Fahrgeschwindigkeiten von 160 km/h konstruiert und u. a. auf der „Transsib“ eingesetzt. Modellbahner aus der BRD können das gutdetaillierte Modell (Abb. 2) als Kurswagen in DB-Schnellzügen laufen lassen oder auch mit der russischen N-Ellok (s. Heft 10/71) einen kompletten Zug der SZD zusammenstellen. Das Wagenmodell wird in verschiedenen Farbkombinationen angeboten und ist für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Außerdem wurde für N noch das 6,2 cm lange Modell eines offenen CSD-Güterwagens gezeigt. (Bezugsquellennachweis für die DDR-Artikel durch die Firma R. Schreiber, Fürth.)

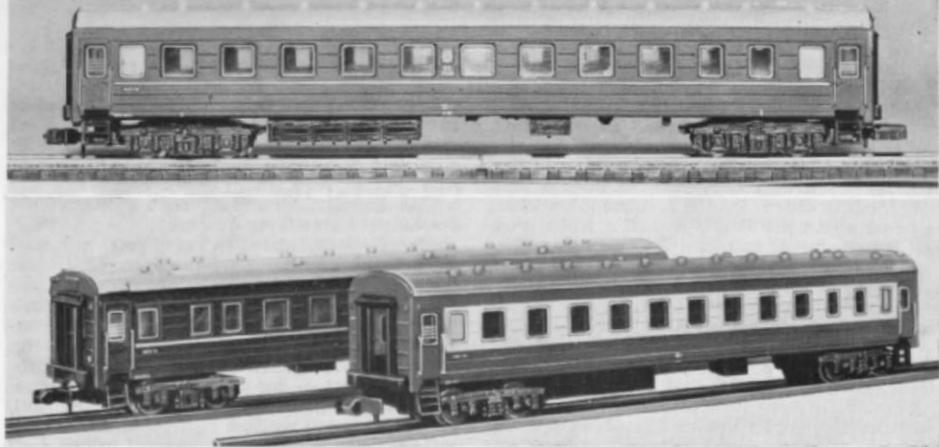


Abb. 2 u. 3. Das N-Modell des russischen Weitstreckenwagens, das in verschiedenen Farbkombinationen und einfarbig angeboten wird (Bild unten); Bildwiedergabe oben in $\frac{2}{3}$ Original-Größe. Die Detaillierung von Seitenwänden, Wagenboden und Drehgestellen ist sehr gut; außerdem hat das Modell Inneneinrichtung. Ein ähnliches Vorbild-Fahrzeug ist übrigens in MIBA 6/71 auf S. 413 abgebildet!

Bastel-Bonbons fürs Bahn-Betriebswerk

Für sein im Aufbau befindliches Dampflok-Bw bastelte Herr Gerhard Hluchnik aus Falkenstein/Ts. einige typische „Apparaturen“, die sehr zum vorbildgetreuen Gesamteindruck beitragen – und überdies jede für sich eine modellbauerische „Delikatesse“ besonderer Art darstellen. Das trifft speziell auf das Modell des feststehenden Rohrblasgerüsts (Abb. 1 u. 3) zu, das im wesentlichen nach der Bauzeichnung in Heft 2/71 entstand. Für Nachbau-Interessenten verrät Herr Hluchnik einige Baukünfte: „Es sei gleich vorausgeschickt, daß – bedingt durch die Verwendung feinster Nemec-Profilo – der Zusammenbau mit viel Geduld und Präzision erfolgen muß, damit das fertige Modell maßstabsgerecht und echt wirkt. Die drei Rahmenbügel bestehen aus ca. 1 mm starkem, abisoliertem Kupferdraht; sie werden durch eingelötete Querverstrebungen aus 1,5 x 1 mm U-Profilen, durch die seitlichen Geländer aus ca. 0,6 mm Cu-Draht und die obere Längsschiene (T-Profil) zusammengehalten. Die Treppe – Stufen aus Nemec-Riffelblech und Seitenteile aus 0,5 mm Messingblech – war besonders schwierig herzustellen. Beim Entlöten der einzelnen Stufen lösten sich durch die Hitzeeinwirkung immer wieder die zuvor angebrachten Stufen, und das ganze Gebilde verschob sich. Es ist daher ratsam, beim Anlöten der verschiedenen Teile wie Geländer, Stufen, Senkrechtreben usw. die bereits fertigen Lötstellen mit einer Flachzange festzuhalten, da diese gleichzeitig als Wärmeableiter dient, oder (noch besser) die Zwischenstreben mit UHU-plus oder Cyanolit einzukleben.“

Die Plattform entstand aus 14 dünnen Holzleistchen, ca. 1,5 mm breit, die mit Weißkleim zusammengeklebt wurden. Ein Rahmen aus 1 x 1 mm-L-Profilen hält sie zusammen (gelötet und geklebt). Selbstverständlich ist die Plattform innerhalb der seitlichen U-Profil-Schienen beweglich und kann über die auf dem Prellbock ruhende imitierte Rollenlagerung nach vorn ausgezogen werden. Das (beim Vorbild) zu diesem Zweck dienende Handrad ist ein einfacher Druckknopf von ca. 5 mm Ø.

Der Preßluftschlauch ist ein Stück Isolierung von

etwa 1 mm Ø, das von einer Cu-Litze abgezogen wurde. Der Schlauch wird einfach auf das rechte Seitengelenker, das gleichzeitig die Schlauchverlängerung zum eigentlichen Blasrohr darstellt, aufgesteckt. Das Blasrohr ist wiederum ein Draht von 0,5 mm Ø.

Das fertige Modell gewinnt erst richtig an Aussehen, wenn es mittels Humbrol-Farben um etwa „30 Jahre“ gealtert wird. Alle Metallteile werden rostig und schwarz-grau eingefärbt. Die Holzplanken der Plattform erhalten einen graubraunen Anstrich aus stark verdünntem Humbrol-Gemisch.

Abb. 1. Stirnansicht des feststehenden Rohrblasgerüsts, dessen Bau im Haupttext näher beschrieben wird (s. a. Abb. 3).

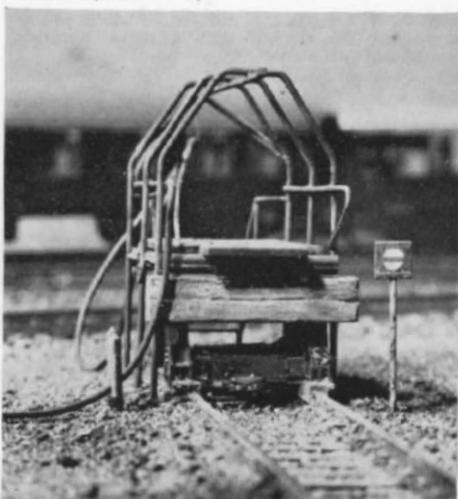




Abb. 2. Auch das Schürhaken-
gestell nach unserer Bauzeich-
nung in Heft 10/70 - dahinter
eine farblich nachbehandelte
Hruska-BR 84 - trägt zur typi-
schen Bw-Atmosphäre bei.

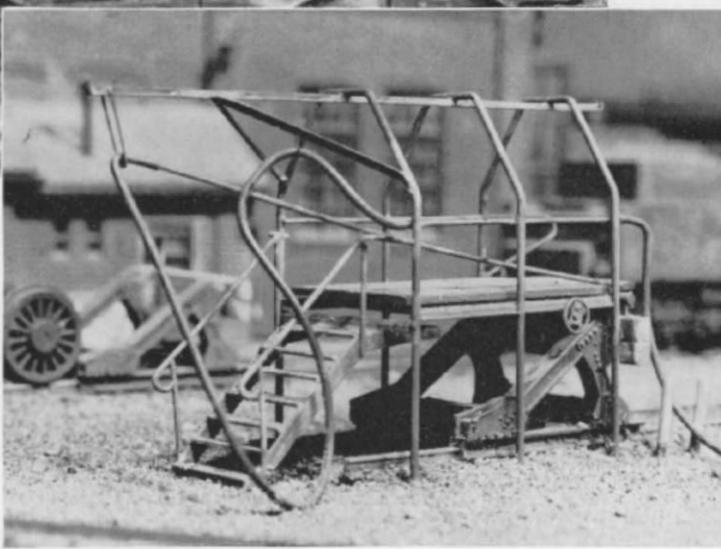


Abb. 3. Gesamtansicht des fili-
granen Rohrblasgerüstes. Gut
zu erkennen ist das Handrad
aus einem 5 mm-Druckknopf.
Der Prellbock ist übrigens ein
umgewandeltes Märklin-K-Pla-
stikmodell. Die Pufferbohle be-
steht aus zwei Holzleisten, die
entsprechend behandelt wurden.
Das Gleissperrsignal (s. Abb. 1)
entstand aus Zeichenkarton.



Abb. 4. Das Stand-
rohr des Ölkrans
(BZ in MIBA 5/70)
entstand aus den
zersägten Einzeltei-
len eines Wasser-
krans sowie Plastik-
abfällen eines Kibri-
Bausatzes. Das
Handrad ist als
sog. Handbremsrad
(brake wheel) von
M+F oder Old Pull-
man erhältlich (Be-
stellnr. BW-289 bzw.
45501). Das Gelän-
der wurde in mühseliger
Kleinarbeit aus Silberdraht zu-
sammengeleitet. Die
Treppe ist ein Pla-
stikteil aus einem
Bausatz; das eigent-
liche Krangestell
besteht aus Vollmer-
Profilen. Die kleine
Schutzhütte wurde
aus dünnem Blech
gebogen und ange-
klebt.

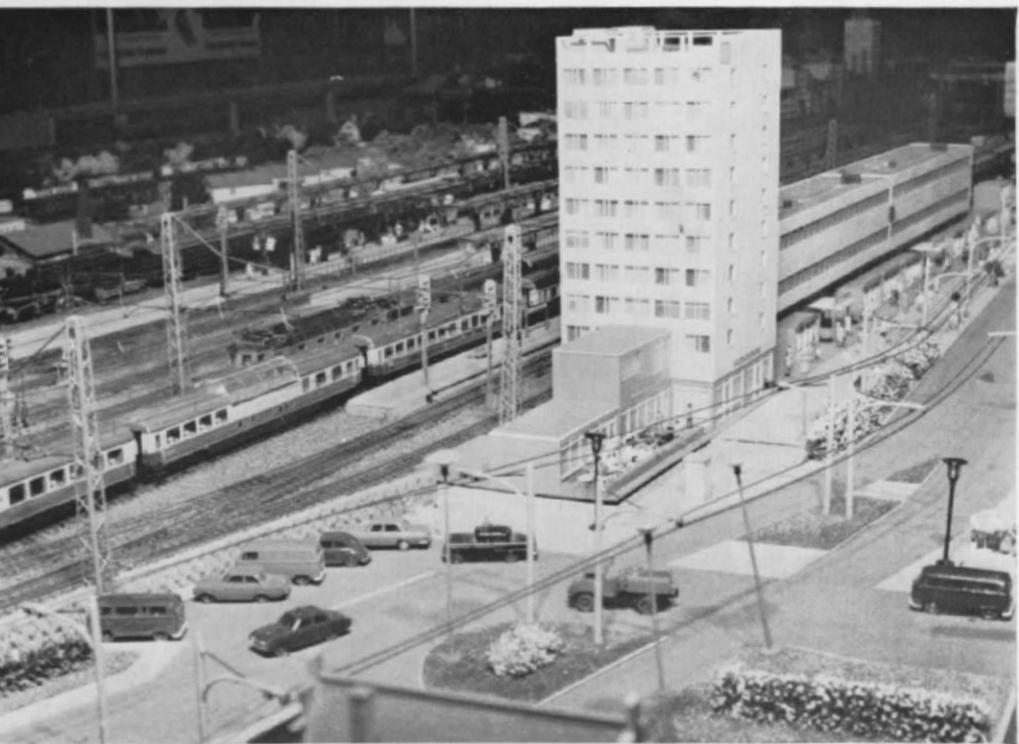


Abb. 1. Bahnhofsgebäude aus „Beton und Glas“ – dieser Bau entstand aus zwei Kibri-Bausätzen „Kehl“ – und TEE-Züge zeigen die moderne Bundesbahn; die Dampflok ist in den Hintergrund gedrängt (wie hier auf dem Bild links hinten).

H0-Großanlage im Freizeitgelände „potts park“

Eine riesige H0-Anlage ist seit einiger Zeit auf dem Freizeitgelände „potts park“ in Dützen (Porta Westfalica), Kreisstraße 5–15, zu besichtigen. Die 20 x 3 m große Anlage, betrieben nach dem Zweischienen-Gleichstrom-System, wurde innerhalb von zwei Jahren von Mitgliedern des MEC Bremen erbaut, an dessen typische „Handschrift“ sich unsere Leser sicher noch von der IVA-Hafenanlage her erinnern können (s. Heft 12/65). Von den 30 Zügen der Anlage können durch ein ausgeklügeltes Schaltsystem („selbstverständlich“ mit Anfahr- und Bremsautomatik etc.) bis zu 24 gleichzeitig verkehren. Noch bemerkenswerter erscheint allerdings die großzügige Gesamtkonzeption und die dennoch bis ins kleinste gehende, liebevolle Detaillierung. Obwohl die „Mannen“ des MEC Bremen hier sicherlich platzmäßig und finanziell „aus dem Vollen schöpfen“ konnten, tut dies ihrer großartigen Leistung keinen Abbruch – im Gegenteil, denn das „gewußt wie“ und das gestalterische und bastlerische Können

spielen bei derartigen Großobjekten erst recht eine große Rolle! – Die Abbildungen vermögen nur einen ungefähren Eindruck von der riesigen Anlage zu vermitteln; wer Zeit und Gelegenheit hat, sollte sich diese Anlage selbst einmal anschauen. Ein Wochenendausflug in „potts park“ lohnt sich sicher, zumal der Besitzer als begeisterter Eisenbahnfreund (neben einer erholsamen guten Luft im Freigelände) auch noch andere „Spezialitäten“ zu bieten hat, so z. B. die Original-Lok 18 316 (DB-Umbau der bad. IVh, s. auch S. 635) und ein Speisewagen-Restaurant. Wer keine Möglichkeit hat, die Anlage selber zu besuchen, sollte auf jeden Fall die heutigen Abbildungen genau studieren – sei's, um sich einmal in vollen Zügen „dem Traum vom Raum“ hinzugeben, sei's, um das eine oder andere Motiv oder Detail wie etwa die „Schrebergärten“ zwischen den Bahngleisen (Abb. 3) oder die Gleisbaustelle (Abb. 7) – mit dem als „ungültig“ gekennzeichneten Signal – auf die eigene Anlage zu übertragen.

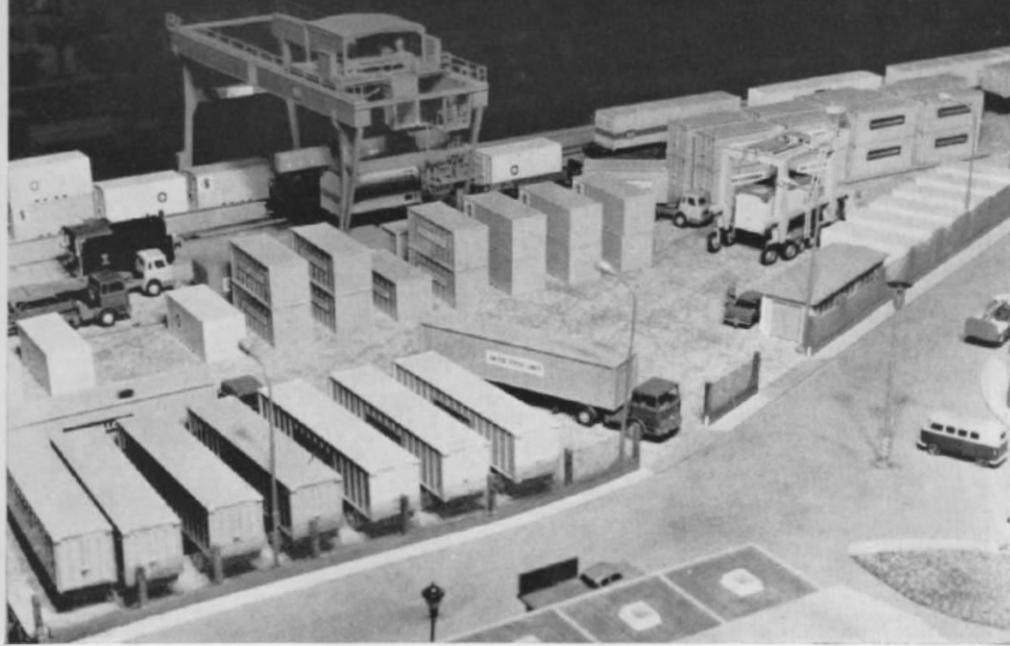


Abb. 2. Der – für normale Modellbahn-Verhältnisse – ungewöhnlich große Container-Umschlagplatz; rechts ein H0-Modell des Peiner Portal-Hubwagens, von dem wir in Heft 7/68 eine Übersichtszeichnung in $\frac{1}{4}$ H0-Größe als Nachbauvorlage veröffentlichten.

Abb. 3. Mit den Gärten zwischen den Bahngleisen strahlt diese Abbildung typische Vorstadt-Atmosphäre aus. Ja, wenn man nur einmal so viel Platz für „wichtige Nebensachen“ hätte...! Nicht minder ausgedehnt ist die große Laderampe mit den Lkw-Parkplätzen.





Abb. 4. Brücken in jeder Form und Bauweise beherrschen das Bild der großen Anlage im Freizeitpark. Hier dient noch das Kibri-Modell als Straßenbrücke, wird jedoch bald einer modernen Beton-Konstruktion weichen (s. die Baustelle dahinter).

Abb. 5. Man hört förmlich die Diesellok mit ihrem schweren D-Zug die Rampe zur Bogenbrücke hinaufbrummen! Im Vordergrund beachte man die ausreichend breite Straße mit den Reifenspuren.



Jetzt von Röwa ausgeliefert:

Ellokveteran E 91 (HO)

Ein Spitzenreiter der letzten MIBA-Wunschkaktion, deren Ergebnisse wir in Heft 2/66 veröffentlichten, wurde von Röwa mit dem genau maßstäblichen HO-Modell der E 91 verwirklicht. Bereits zur letzten Messe ließ das Vorausmuster erkennen, daß hier wieder ein echtes Röwa-Supermodell entstehen würde: Die nunmehr erhältliche Serienausführung übertrifft beinahe noch die seinerzeitigen Erwartungen.

Der Ellok-Oldtimer wird in drei Versionen geliefert: als braune EG 5 der Bayerischen Staatsbahnen, als grüne E 91 der Deutschen Reichsbahn und schließlich als grüne DB-191 (Abb. 3). Während diese Versionen sofort erhältlich sind, kommt

die Lok Anfang '73 wahrscheinlich auch noch als grüne E 91 der DB, also noch mit der alten Beschriftung; diese Variante wird jedoch nur auf Sonderbestellung geliefert werden.

Ober die Detaillierung der E 91-Modelle könnte man seitenslang schreiben. Hier stimmt einfach alles – angefangen von dem mattgrau gespritzten Dach mit der Nachbildung der Isolatoren und Leitungen und den genau vorbildgetreuen Pantographen (mattschwarz mit messingfarbenen Schleifstückchen) über die Feinheiten des Gehäuses – exakte Nietreihen mit sehr feinen Nietköpfen, sauber eingesetzte Fenster mit Scheibenwischer-Imitation etc. (s. Abb. 3) – bis zum Fahrgestell; hier besticht die Nachbildung der kompletten Bremsanlage mit den genau in der Radebene liegenden Bremsklötzen ebenso wie etwa die Pufferbohle mit der Imitation von Bremsschläuchen und Heizkupplung. Dem Modell sind Kupplungen für das Fleischmann-/Trix- und das Märklin-System beigelegt, die einfach

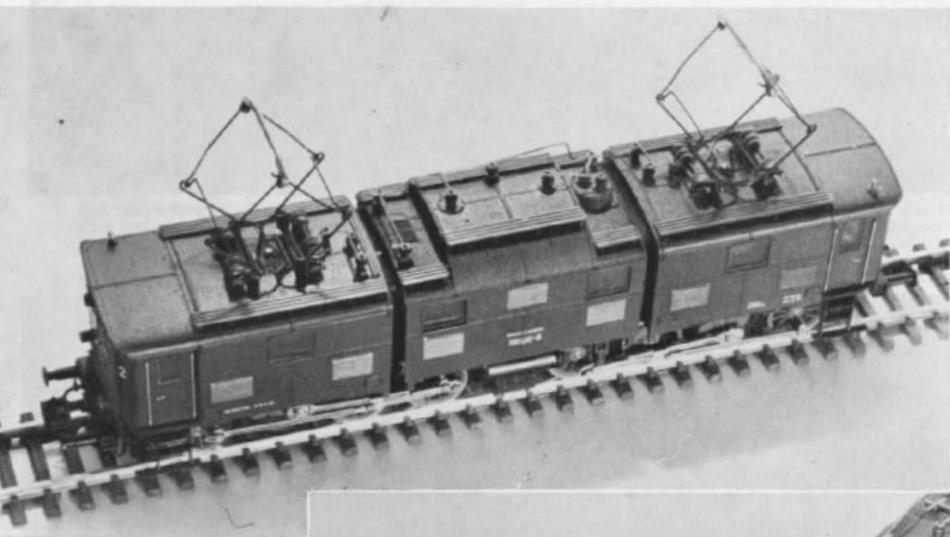
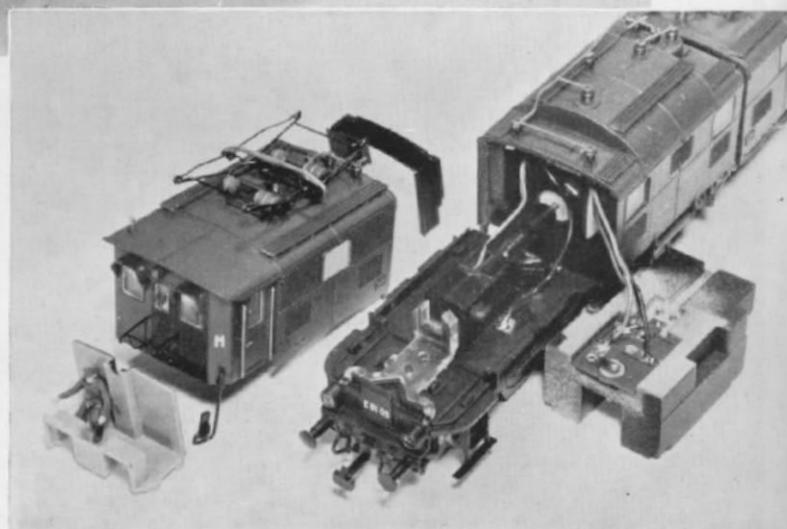


Abb. 1. Diese Dachaufnahme des E 91-Modells offenbart dessen feine Durchgestaltung mit der Nachbildung von Laufbrettern, Nietreihen, Isolatoren etc. Die Leitungen aus rotem Kunststoff sind extra angesetzt. Vorbildgetreu auch die Pantographen mit dem „Knick“ im oberen Teil der Schere.

Abb. 2. Blick auf den Kardangelenk-Antrieb und den Ballastblock, den wir zur Demonstration abgenommen haben. In ihm sitzen die Dioden für den Lichtwechsel und das Frontbeleuchtungs-Lämpchen.



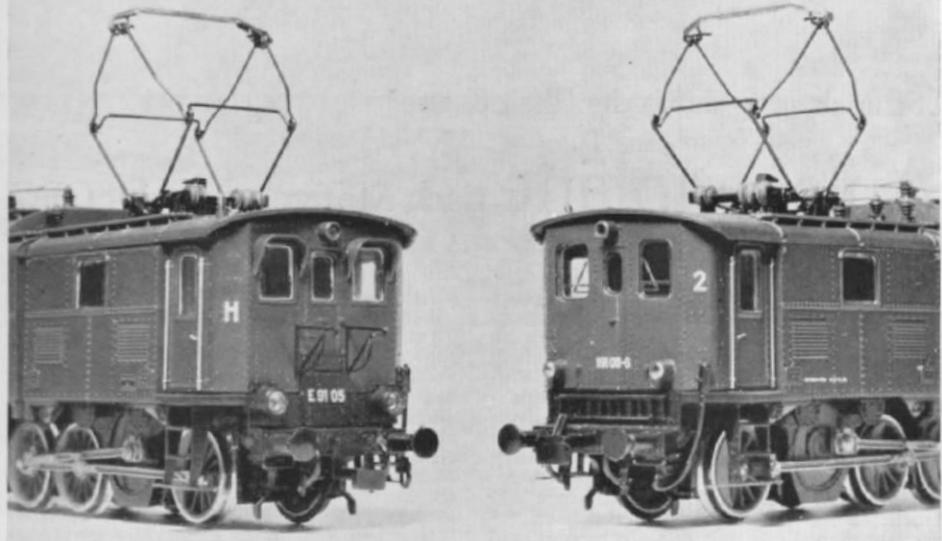


Abb. 3. Zwei der drei lieferbaren E 91-Versionen (die bayerische Länderbahn-Ausführung als EG 5 entspricht bis auf Farbgebung und Beschriftung der Reichsbahn-Version); links als grüne E 91 05 der DR mit den typischen „Schauklappen“ über den Stirnfesten, Übergangstür und -blech und den Handgriffen aus einem neuen, weitgehend unempfindlichen Kunststoff. Man beachte auch die großen Laternen. Rechts die ebenfalls grüne 191 der DB mit unterschiedlicher Frontpartie (Fenster mit imitiertem Gummirahmen und Scheibenwischer, DB-Laternen und einer Leiter über der Pufferbohle) und anderer Beschriftung, so z. B. „2“ statt „H“ für „hinten“). In die feindetaillierten Pufferbohlen – mit Brems- und Heizschläuchen – ist beim linken Modell eine Märklin-Kupplung und rechts die Fleischmann-/Trix-Kupplung eingesteckt.

In die entsprechende Aussparung der Pufferbohle eingeklipst werden. Obwohl die Kupplung sehr weit zurückgesetzt ist und daher das vorbildgetreue Aussehen der Frontpartie kaum beeinträchtigt, besteht – bedingt durch die Gelenkkonstruktion der Lok – keine Gefahr des Verhakelns der Kupplungen auf Weichen oder in engen Kurven.

Damit sind wir schon beim nächsten Punkt angelangt, nämlich den Fahreigenschaften der E 91. (Bezüglich der Detaillierung mögen die Abbildungen, für die wir besondere „Bonbons“ herausgesucht haben, für sich sprechen.) Hat man sich am äußeren Anblick der Lok „sattgesehen“, stellt man das Modell aufs Gleis und dreht den Regelknopf ganz sacht auf – dann setzt sich die Maschine wirklich im Schrittempo in Bewegung, und man geht unwillkürlich in die Hocke, um das Spiel des Stangenantriebs zu verfolgen. Das Modell läuft auch extrem langsam völlig ruck- und taumelfrei – und das bereits mit einem „normalen“ Gleichstromfahrtyp ohne eingebundene Hallwellen! Mit letzterer erzielt man gar einen geradezu zeitlupeartigen, nicht minder ruckfreien „Kriechgang“, mit dem man im praktischen Fahrbetrieb eigentlich nicht viel anfangen kann, der aber bestens dazu geeignet ist, die unwahrscheinliche Laufruhe des Modells höchst effektiv ins rechte Licht zu setzen! Diese hervorragenden Laufeigenschaften dürfte das Modell in der Hauptsache dem exakt ausgewuchten, 5-poligen Motor mit geschliffenem Kollektor und einer Getriebeübersetzung von 1:34 verdanken; die Höchstgeschwindigkeit liegt umgerechnet bei ca. 45–50 km/h und entspricht damit genau dem Vorbild. Der Motor sitzt auf dem als Brücke ausgebildeten Mittelteil des Fahrgestells und treibt über beidseitige Kardangelenke (Abb. 2) alle 6 Achsen und die Blindwellen an. Die zwei Antriebs-„Drehgestelle“ werden von einem Ballastgewicht beschwert, in dem die Dioden für den

Lichtwechsel und das Lämpchen für die Frontbeleuchtung sitzen. Die drei Stirnlaternen werden jeweils über Plexiglasstäbe beleuchtet; diese Stäbe sind durch die Führerstands-Imitation (samt einem Lokführer) abgedeckt. Durch die Ballastgewichte, die genau über den angetriebenen Achsen sitzen, erhält das Modell eine äußerst günstige Schwerpunktlage und demzufolge auch eine Zugkraft, die wohl nur auf größeren Anlagen voll ausgeschöpft werden kann. Das gesamte Getriebe ist übrigens gekapselt; wie es gelegentlich gewarnt werden soll, geht aus der Betriebsanleitung hervor.

Obwohl die Lokomotive durch die Ziehharmonika-Verbindungen zwischen den drei Gehäuseteilen einen geschlossenen Eindruck macht, ist dennoch ein Befahren auch des kleinsten Trix-Radius (342,5 mm) noch möglich; allerdings besteht in diesem Fall die Möglichkeit, daß die Bremsbacken-Nachbildungen leicht an den Rädern schleifen. Andererseits wird man dieses Supermodell nicht gerade auf derart kleinen Radien einsetzen, wenngleich eine Entgleisung dadurch nicht zu befürchten ist – dies nur als beruhigender Hinweis für Besitzer von Anlagen mit evtl. verdeckt liegenden engen Gleisbögen.

Märklinisten brauchen übrigens nicht auf dieses Supermodell zu verzichten; sie müssen sich nur noch etwas in Geduld üben, da die Dreischiene-Wechselstrom-Ausführung erst im nächsten Jahr, und zwar lt. Röwa etwa Anfang Februar, erhältlich sein wird. Bei der Märklin-Ausführung werden nur 3 Achsen angetrieben, aber dafür mit Hafttreifen versehen sein; der Ballastblock über den anderen drei, nicht angetriebenen Achsen wird einem Umschaltrelais Platz machen.

Es würde den Rahmen dieser Besprechung sprengen, noch weiter auf die technischen Finessen und die Detaillierung der E 91-Modelle einzugehen; die Abbildungen mögen für sich sprechen. mm

„Schmalspurig durch die Rheinebene“

Anlagenpläne nach Motiven von der OEG

von Günter Berg, Mannheim

In den zwei vorangegangenen Heften haben Sie etwas über die Geschichte, den Fahrzeugpark und den Betrieb der OEG erfahren. Heute möchte ich — quasi als dessen Nutzanwendung — zwei Streckenpläne offerieren, die als Vorbild die Gegebenheiten bei der OEG zur Grundlage haben. Diese zwei Pläne stehen stellvertretend für viele weitere Möglichkeiten; an Hand der in Heft 8/72 veröffentlichten Original-Bahnhofsgleispläne und der diversen Anregungen kann sich jeder Interessent einen Anlagenplan für seine „private“ Privatbahn zuschreibt. Es ist mir ohnehin bewußt, daß Modelbahner in ganz besonderem Maße Individualisten sind und einen vorgegebenen Plan nach eigenen Vorstellungen ummodellieren. Aber vielleicht geben die heutigen Pläne dem einen oder anderen wertvolle Anregungen.

Wenn man die Gegebenheiten unseres Vorbilds sehr genau nimmt, hat man es ziemlich schwer, denn die OEG fährt ja bekanntlich durch die Oberrheinische Tiefebene, also Flachland. Es gibt daher keine Tunnels, in denen man die Strecke verschwinden lassen könnte. Also muß man sich was anderes einfallen lassen: Die Eingänge in die Unterwelt (sprich: zu den Schattenbahnhöfen) sind daher durch Straßenüberführungen, enge Häuserzeilen oder bewaldete Einschnitte zu tarnen — Möglichkeiten, die man sich für Anlagen mit „Mittelgebirge“ merken sollte, um z. B. eine Häufung von Tunnels zu vermeiden.

Entwurf 1

Der erste Anlagenentwurf (Abb. 2) hat für H0 etwa die Größe von $3,9 \times 1,0$ m und als Thema den Kopfbahnhof Heddeshem als Endbahnhof der eingleisigen Strecke Mhm.-Käfertal - Heddeshem. Selbstverständlich läßt sich die Anlage auch auf einer etwas kleineren Fläche realisieren, wenn man die Bahnhofs-

gleise etwas kürzt und auch in der Breite etwas „abknapst“. Man kommt dann etwa auf $3,0 \times 0,8$ m, wenngleich dann auch etwas die „großzügige Weite“ verloren gehen dürfte.

Das Gleisbild des Bahnhofs entspricht genau dem Vorbild (die Wagenhalle dient heute allerdings als Bushalle und die Gleise zu ihr sind abgebaut). Trotz der Einfachheit der Anlage bieten sich dank der Wagenhalle und des Rollbockverkehrs interessante Betriebsmöglichkeiten. Der Schwerpunkt dieses Entwurfs liegt also eindeutig auf dem Bahnhof und beim Rangierbetrieb. So können zu Beginn der Berufsverkehrszeiten Züge zusammengestellt oder Verstärkungswagen in die Züge eingestellt werden. Das Freiladegleis und die Rampe am Bahnhofsgebäude sind Anlaß zum Einsatz des morgendlichen Rollbock-Güterzugs mit zwei bis drei aufgebockten Normalspurgüterwagen und evtl. einigen Schmalspurgüterwagen. Durch den erforderlichen Bremswagen (die Rollböcke sind ja ungebremst — s. auch Abb. 23 in Heft 8/72) ergeben sich interessante Rangiermanöver. Der Bremswagen muß sich nämlich immer zwischen der Lok und den aufgebockten Wagen befinden. (Das automatische Abkuppeln von einzelnen aufgebockten Güterwagen dürfte sicher schwierig sein, so daß bei dieser „Operation“ ein Eingriff von Hand erforderlich ist. Dies ist bei der geringen Anlagetiefe jedoch nicht allzu tragisch.)

Der Ort ist durch ein paar Häuser im Halb- oder Viertelrelief angedeutet und setzt sich auf der Hintergrundkulisse fort. Nicht vergessen sollte man auch das „Eisenbahner-Gärtchen“ gegenüber dem Bahnhofsgebäude. Die Strecke verläuft nach Überqueren einer mit Warnkreuzen versehenen Straße durch Wiesen und Felder, um dann schließlich in einem Einschnitt — durch eine kleine, dichte Ansammlung von Bäumen und Büschen getarnt — im Schattenbahnhof mit 3—4 Abstellgleisen zu verschwinden.

Abb. 1. Schematisches Streckenband der Anlage der Abb. 2 mit möglicher Erweiterung der Fahrstrecke.

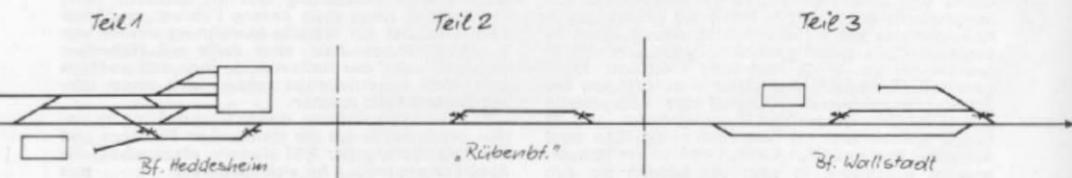




Abb. 2. Gleisplan für eine Schmalspur- oder Normalspur-Anlage nach dem Vorbild des Bf. Heddesheim. Zeichnungsmaßstab 1:33 für H0. Die Strecke verschwindet hinter einer Biegung und führt in die untere Ebene, wo sich einige Abstellgleise befinden.

Hat man in der Länge etwas mehr Platz, bietet sich ganz von selbst eine Erweiterung an (besonders geeignet für lange Körridore, wobei ein Teilstück durchaus schmäler sein kann). Die Anlage kann auch U-förmig fortgeführt werden. Wie die streckenmäßige Ergänzung aussehen kann, zeigt die schematische Streckenskizze der Abb. 1.

Entwurf 2

Für den zweiten Anlagenentwurf (Abb. 3) braucht man schon etwas mehr Platz; dafür sind aber auch die Betriebsmöglichkeiten sehr vielfältiger Art. Es besteht jedoch durchaus die Möglichkeit, jeweils nur einen Schenkel der U-förmigen Anlage nachzubauen — es gibt dann immer noch genug zu tun!

Das Anlagenthema ist gewissermaßen das Streckenstück zwischen Bf. Edingen und Heidelberg OEG unter Auslassung des Bahnhofs Wiebblingen. Die freie Strecke zwischen den beiden Modellbahnhöfen ist naturnäher nicht überwältigend lang, da keine „Streckenverlängerungsschleifen“ eingebaut wurden. Durch die U-Form ist jedoch eine hinreichende optische Trennung der Bahnhöfe gegeben.

Lassen Sie uns doch einmal eine kleine Rundfahrt machen. Beginnen wir mit unserer Reise in Mannheim (Bahnhof A auf Abb. 6). Über mehrere Zwischenstationen kommen wir schließlich nach Edingen. Die Strecke scheint aus der Hintergrundkulisse zu kommen. Tatsächlich ist die Zufahrt vom Schattenbahnhof durch eine Straßenüberführung getarnt. Edingen hat einiges zu bieten: Hier werden Züge gebildet (Wagenhalle), Verstärkungswagen beigestellt oder abgezogen, Halbzüge und Gelenkzüge verdoppelt oder halbiert (Doppeltraktion!). Weiter endet hier auch die eingleisige Nebenstrecke Seckenheim - Neckarhausen - Edingen (Bahnsteig nächst der Straßenüberführung). Die Nebenstrecke verläuft teilweise auf der Hauptstraße des Ortes. Abgeschirmt durch eine Häuserzeile taucht sie unter und führt zum Schattenbahnhof C. Der Güterverkehr (Schmalspur-Züge und Rollbockverkehr) kommt auch nicht zu kurz. Es gibt Freiladegleise mit und ohne Rampe und einen Güterschuppen am Bahnhofsgebäude.

Jetzt zeigt das Ausfahrlichtsignal grün. Wei-

ter geht die Fahrt, vorbei an der großen Wagenhalle, über einen kleinen Feldweg. Nach der Überführung über eine Bundesstraße kommen wir zu einem Haltepunkt. Schließlich wird ein Bundesbahngleis „überfahren“ und dann nähern wir uns einer größeren Fabrik, die einen schmalspurigen Gleisanschluss besitzt. Doch davon später; langsam kommt nun schon Bf. Heidelberg OEG in Sicht. Da hier die Anlage zu Ende ist, muß die Zufahrt zum Schattenbahnhof B wieder getarnt werden. Diesmal wird die Bahnhlinie unterführt. Beim großen Vorbild mündet die Strecke an dieser Stelle in das Netz der Heidelberger Straßenbahn. Wenn also noch etwas Platz zur Verfügung steht, kann man die Strecke weiterführen und noch zusätzlich ein bis zwei Straßenbahnenlinien fahren lassen (vergl. auch Streckenband Abb. 4). Im Heidelberger Güterbahnhof der OEG befinden sich wieder Freiladegleise und ein Güterschuppen, an dem auch Normalspurgüterwagen entladen werden können (Normalspurgleise in Abb. 3 verstärkt gezeichnet). Gleich vor dem Güterschuppen liegen die Übergabegleise der DB und die zwei Umspurgruben. Von den Übergabegleisen zweigt eine einspurige Strecke ab und überquert schienegleich die OEG-Schmalspurgleise. Kurz danach mündet ein Schmalspurgleis in die Strecke, die ab hier dreischienig weitergeführt wird und hinter der Fabrik verschwindet in Richtung Dossenheim (Schattenbahnhof D). Die Vorbild-Situation im Bahnhof Heidelberg OEG ist im 1. Teil dieses Berichts in Heft 8/72 auf den Abb. 4 u. 5 (S. 527 u. 528) deutlich zu erkennen.

Die für die Fabrik bestimmten Güterwagen werden ebenfalls auf Rollböcke gezogen und mit dem Gütertriebwagen überführt. Während dieser Arbeit ist die Strecke beidseitig gesperrt; auf der Rückfahrt muß das falsche Gleis benutzt werden. Auf dem Fabrikgelände könnte als weitere Anregung (nicht eingezeichnet) eine Segmentdrehscheibe oder eine Wagenschiebebühne vorgesehen werden.

Die normalspurige Zufahrtstrecke zu den Übergabegleisen endet wiederum nicht an der Hintergrundkulisse, sondern biegt in der Unterführung ab und führt zum Schattenbahnhof E. (weiter auf Seite 655)

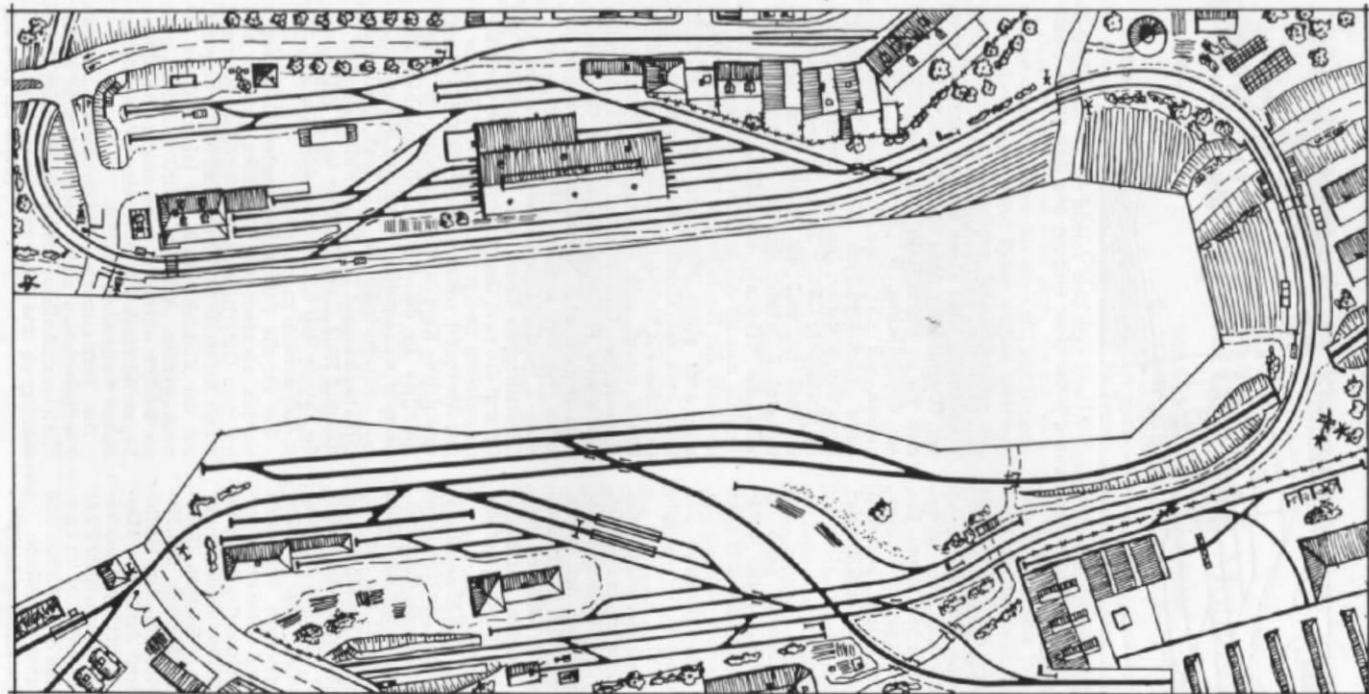
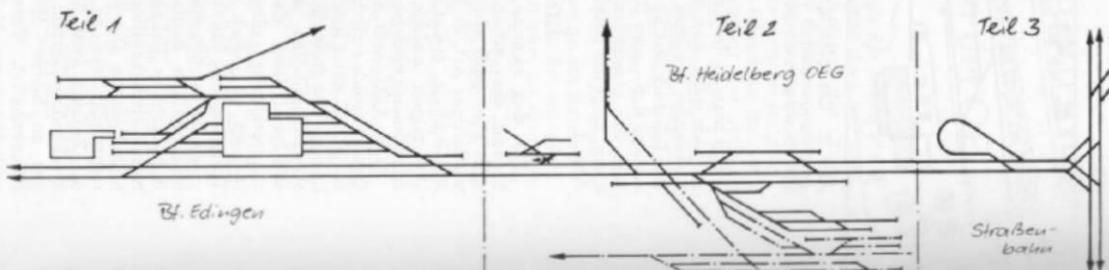


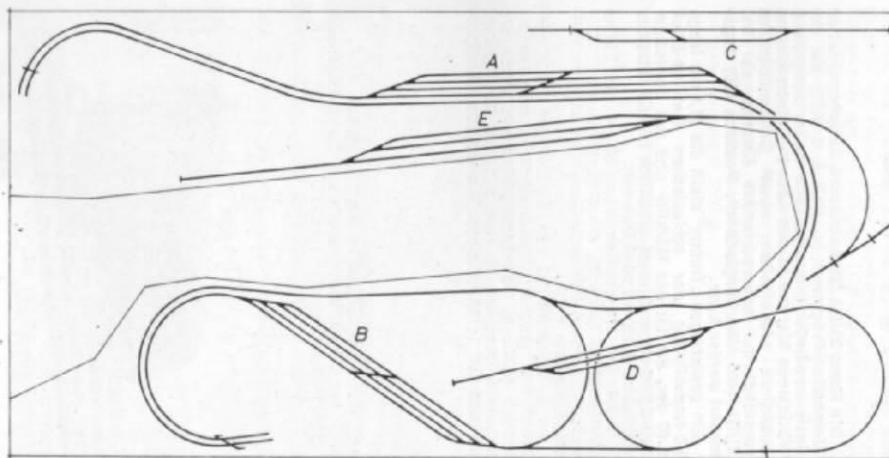
Abb. 3. Gleisplan für eine H0m-Schmalspurbahn nach dem Vorbild der OEG mit Übergabegleisen zur Normalspur. Zeichnungsmaßstab 1:20 für H0.

Abb. 4. Schematisches Streckenband der Anlage der Abb. 3 mit An-
deutungen über mög-
liche Erweiterungen
(z. B. Gemeinschafts-
verkehr mit Straß), falls
der nötige Platz vor-
handen ist.





▼ Abb. 5. Unterirdischer Streckenverlauf zu Gleisplan der Abb. 3 mit den diversen „Schattenbahnhöfen“ (Abstellgleisgruppen); Zeichnungsmaßstab ca. 1:31.



▲ Abb. 6. Schaubild zum linken Schenkel des Gleisplans der Abb. 3. Der Ort ist nur durch wenige Häuser sowie einige Halb- und Viertelreliefs an der Hintergrundkulisse dargestellt.

Alle Zeichnungen von Günter Berg, Mannheim

Damit wären wir am Ende unserer Rundfahrt angelangt. Wenn Sie Gefallen an diesem Thema haben, kann ich Ihnen nur empfehlen, die OEG noch dieses Jahr einmal zu besuchen. Nur dann können Sie noch die Halbzüge sowie die Fuchs- und Rastatt-Triebwagen im Betrieb erleben, denn bis Ende 1972 soll es nur noch DÜWAG-Gelenkzüge geben.

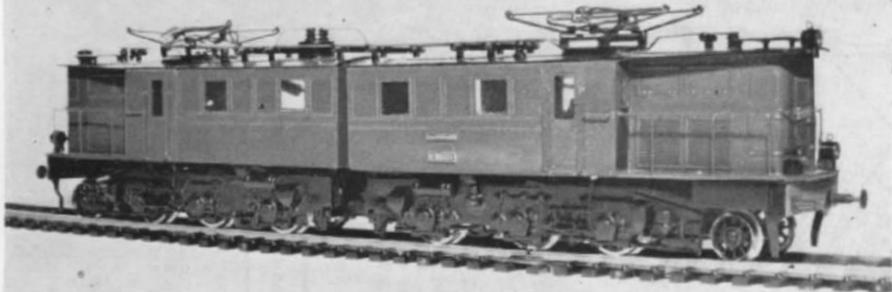


Abb. 1. Eine Loktype, die trotz einer gewissen „Häßlichkeit“ irgendwie fasziniert – die 1'Co + Co 1'-Elok der BR E 95, deren Vorbild dient zusammen mit dem „Rübezahn“-Triebwagen (BZ in MIBA 15/1948) die schlesischen Gebirgsstrecken „unsicher“ machte, als H0-Modell der Fa. ZUBA.

Neues aus dem ZUBA-Kleinserienprogramm

Die Firma ZUBA (Zschuschke & Bachmann) hat ihr Kleinserien-Programm (s. Heft 6 u. 7/72) auf der Basis bewährter Industrie-Teile weiter ausgebaut. Wir können hier nur in den Abb. 1–6 einen kleinen Ausschnitt wiedergeben; einen Gesamtüberblick vermittelt der neuerschienene Katalog, der bei ZUBA (405 Mönchengladbach, Postfach 430) angefordert werden kann.

Ein gewichtiges „Trumm“ stellt die 24,4 cm lange H0-Nachbildung der schlesischen Gebirgs-Elok E 95 dar, die für das Märklin- und das Zweischienen-Gleichstrom-System erhältlich ist, für letzteres wahlweise auch mit zwei Motoren.

Quasi das Gegenstück dazu bildet die kleine Märklin-89 008 (Abb. 2), die sich mit einem ZUBA-Satz (Steuerung, Pumpen, Generator etc.) vervollständigen lässt.

Im N-Sortiment ist das Modell der Vorkriegs-BR 23 mit großen Windleitblechen und Tenderantrieb (Abb. 5) neu hinzugekommen. Auch die feuerlose Dampflok (s. Heft 7/72) hat ihr Pendant im Maßstab 1:160 erhalten. Als weitere „Kostpro-

Abb. 4. Auch für die N-Industriebahnen o. ä. ist jetzt das Modell einer feuerlosen Dampflok erhältlich (vgl. Vorbildfoto in Heft 7/72).



656



Abb. 2. Eine mittels ZUBA-Satz komplettierte und verfeinerte Märklin-89, aber wenn schon, denn schon: ZUBA sollte gleich noch 2 Paar maßstäblichere Austauschpuffer beipacken!

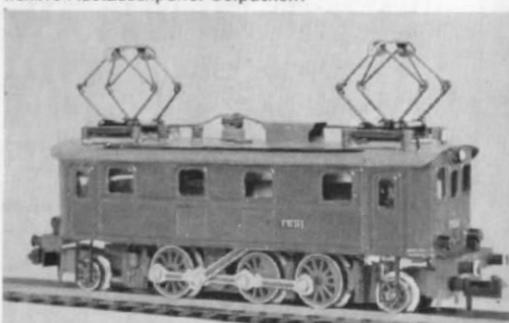
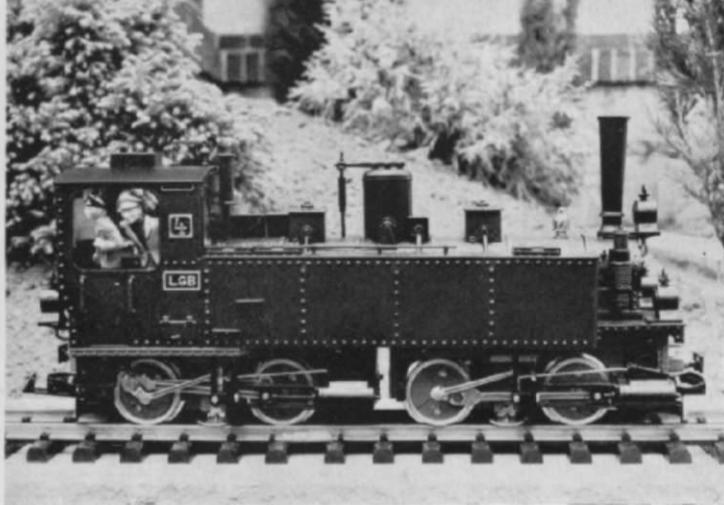


Abb. 3. Die Minitrix-V 60 liefert das Fahrwerk für die 8,4 cm lange E 32 in der Nenngröße N.

ben“ zeigen wir noch das N-Modell der E 32 – Liebhaber von Oldtime-Eloks sollten den ZUBA-Katalog aufmerksam studieren – und eine Fleischmann-piccolo-P 8, die mittels ZUBA-Satz mit den großen Wagner-Leitblechen und einer neuen Beschriftung versehen wurde (Abb. 3 u. 5). Abgerundet wird das Sortiment durch diverse Bauteile wie Pumpen, Laternen usw.



Eine Mallet im LGB- Maßstab...

... baute Herr Arno Raschert aus Wiedenbrück, da er – nicht ganz zu Unrecht – vermutet, daß jeder richtige Modellbahner den „Herzenswunsch“ mit sich herumträgt, einmal das Modell einer Mallet-Lokomotive auf seiner Anlage zu betreiben. Die Lok, die zwar kein direktes Vorbild hat, aber durchaus nach einem solchen „riecht“ (etwa der württ. Tsd. DR-Baureihe 99⁰⁰), entstand in 85 Arbeitsstunden aus zahlreichen LGB-Teilen und diversen Zusatzteilen aus Messingblech. Um den Proportionen des großen Vorbilds möglichst nahe zu kommen, stellte sich Herr

Raschert die Aufgabe, das Modell so kompakt wie möglich zu bauen. Daher verkürzte er die beiden Fahrgestelle der zweizähligen LGB-Dampfloks jeweils nur um das hintere Kupplungsgehäuse teil und schraubte die hintere Kupplungsplatte an das Motorengehäuse. Das vordere Triebgestell ist leicht pendelnd aufgehängt; auf dem hinteren stützt sich der Führerhausrahmen über die ganze Breite ab. Die Lok ist nach Aussage des Erbauers optimal gegenkurvenfähig und weist eine hohe Zugkraft auf (LGB = 385 mm, Gewicht = 3850 g).

[ZUBA]

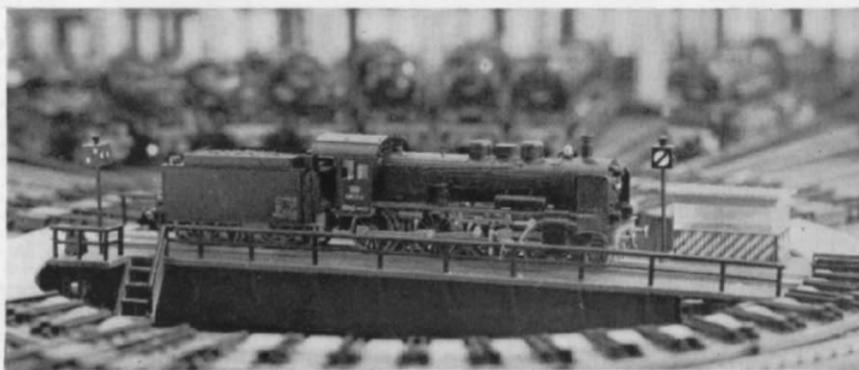


Abb. 5. Diese Fleischmann-piccolo-P 8 erhielt von ZUBA die alten Wagner-Leitbleche und eine andere Beschriftung.

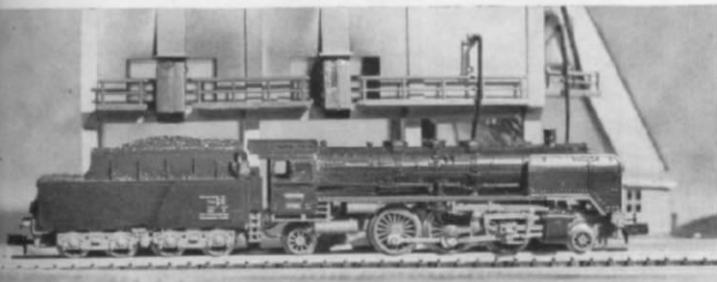


Abb. 6. Das N-Modell der 1941 in zwei Exemplaren gebauten Einheitslok der BR 23 mit großen Windleitblechen (die auch einzeln für die BR 50 usw. erhältlich sind).

Voll- be- schäftigung ...



Umweltschmutz und Abgase ...

... die „zum Himmel stinken“. Verstopfte Straßen, Stauungen, Umleitungen und schließlich ...



... ist das erstrebte Ziel aller Regierungen. Als Präsident einer Miniatur-Welt kann man diese garantieren, so man über den nötigen „Etat“ für die „Anstellung“ von genügend Mini-Arbeitnehmern verfügt. Herr Wolf-Dieter Gläser aus Breiten hat seinen „Haushalt durchgeboxt“ und kann daher allein bei der Güterabfertigung (oben) 19 Arbeiter beschäftigen.

Ein Wiking-Auto können sie sich sicher alle leisten — doch wohn mit dem alten Wagen, wenn man einen neuen kauft? Auch die negativen Folgen der ständig wachsenden Motorisierung hat Herr Gläser dargestellt, nämlich ...

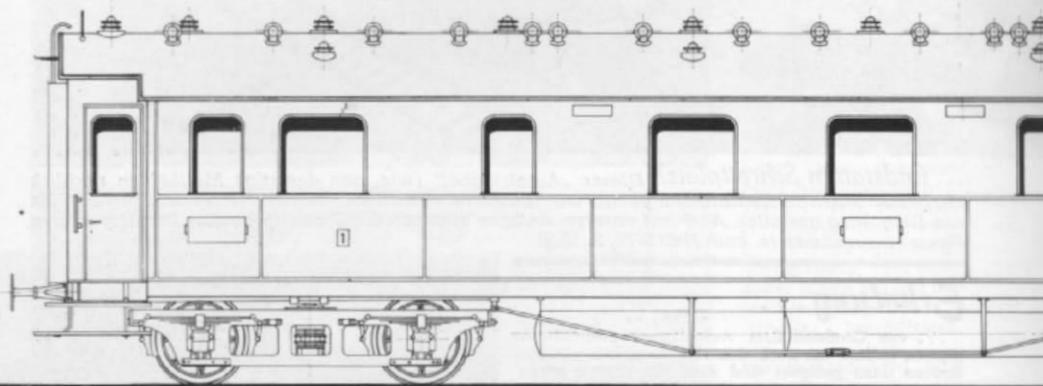
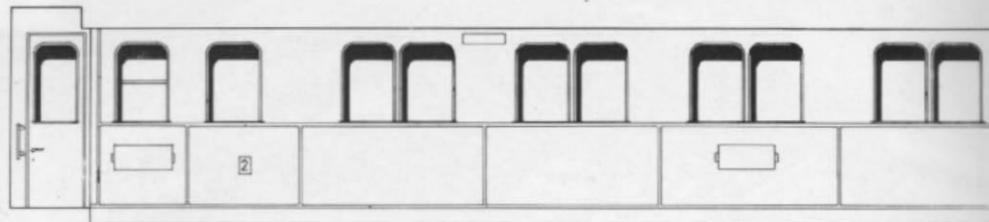


... Endstation Schrottplatz! Dieser „Autofriedhof“ (wie man derartige Müllhalden reichlich euphemistisch zu umschreiben pflegt) wurde äußerst realistisch von den Herren R. und Ch. Götz aus Dingolfing gestaltet. Auch auf unseren Anlagen scheinen die Umweltprobleme immer größeren Raum einzunehmen (s. auch Heft 9/72, S. 590)!

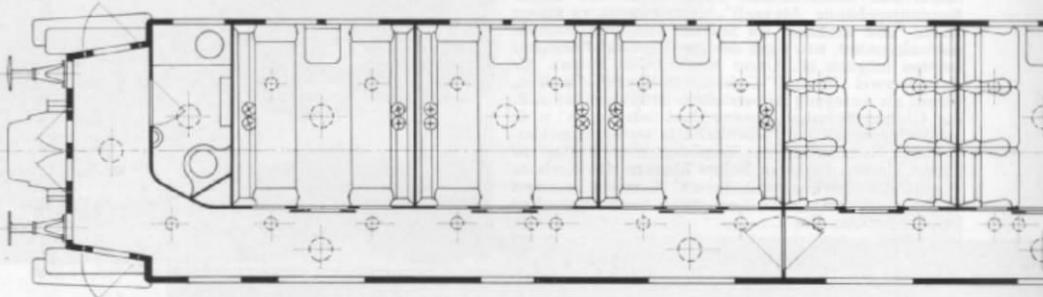
Erholung...

... von Großstadtlärm, Autoabgasen und Schrottplätzen sollten wir auch den 1:87-Leutchen gönnen. Bestens dazu geeignet sind zwei der soeben ausgelieferten Vollmer-Neuheiten, die – in der hier gezeigten Form – auf das Konto der MIBA gehen. Schon auf der letzten Spielwarenmesse gefielten uns die neuen Oldtime-Bahnhofsbauden (s. Messeheft 3a/72) so gut, daß wir vorschlugen, das Hauptgebäude auch einzeln zu bringen – und zwar als „Sporthotel“ oder „Berggasthof“. Vollmer schaltete schnell – und im neuen Katalog ist ebendieses schmucke „Sporthotel“ (Abb. rechts) bereits unter der Nr. 3704 aufgeführt. Fast noch besser wirkt u. E. das kleine Empfangsgebäude „Maxzell“, wenn man es zu einem „Bade- und Kurhaus“ im Stil der Jahrhundertwende umfunktioniert, was dank der „gediegenen“ Rückfront bestens möglich ist. Unser Motiv (Abb. unten), für das wir zwei „Maxzell“-Gebäude aneinander stellten, ist nur als Anregung zu verstehen. Denkbar wäre z. B. ein Oldtime-Bahnhof namens „Bad Salzhausen“ o. ä. an einer eingleisigen Nebenbahn in waldreicher Umgebung. Nicht weit vom Empfangsgebäude liegt in einem kleinen Park mit hohen Bäumen das Kurhaus – und die „hochherzschaftlichen“ Kurgäste kommen mit dem durchgehenden Kurswagen Amsterdam – Bad Salzhausen „ins Bad“ ...

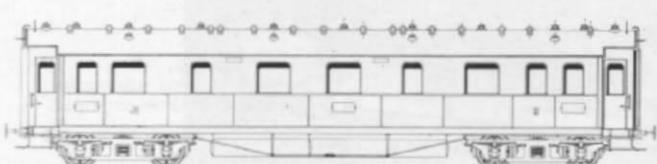


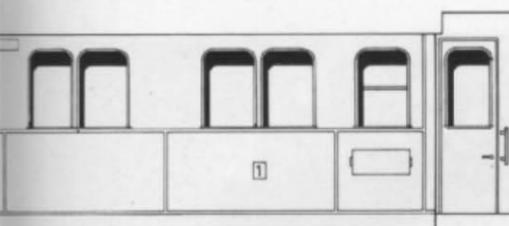


25/4
(1650) ————— 32/17
(2745) ————— 137/75
(12.000) ————— 215/117
(10.790) ————— 850 ————— 910 ————— 30 ————— 2080 ————— 30 ————— 2080 ————— 30 ————— 2080 ————— 30 ————— 1980 ————— 30

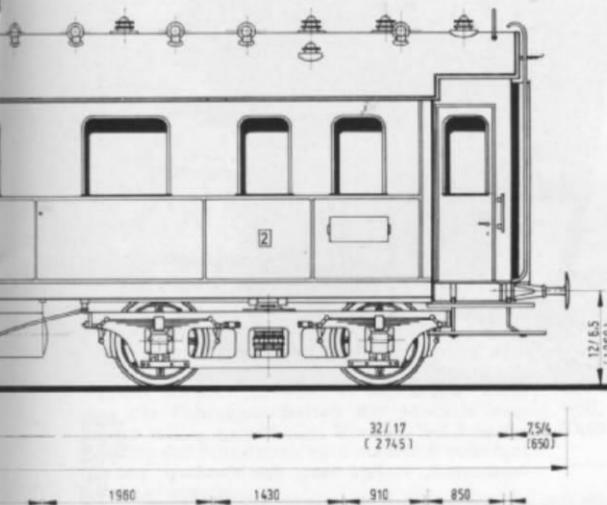


Z und N: Gang-Seitenansicht und Stirnansicht des AB 4ü bay 98 im Maßstab 1:220 und 1:160. Die N-Abmessungen sind den H0-Zeichnungen zu entnehmen.

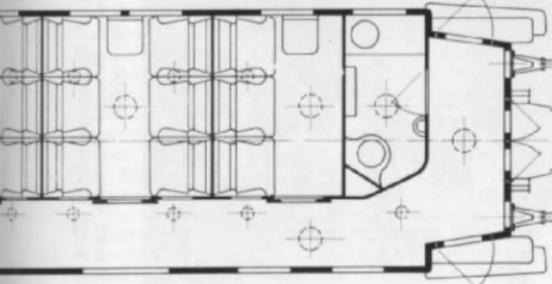




ANSICHT DER ABTEILSEITE



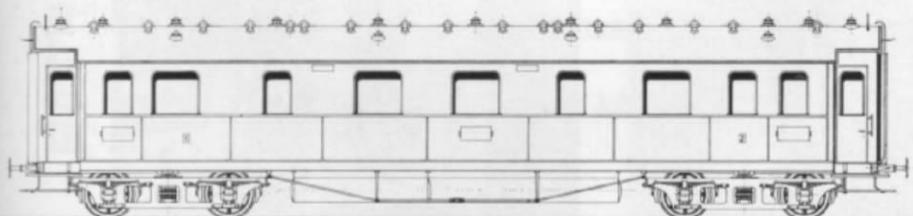
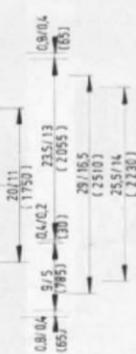
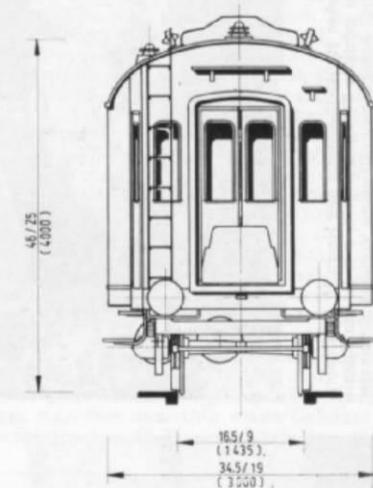
Abteilbreiten und Wandstärken sind Vorbildmaße!



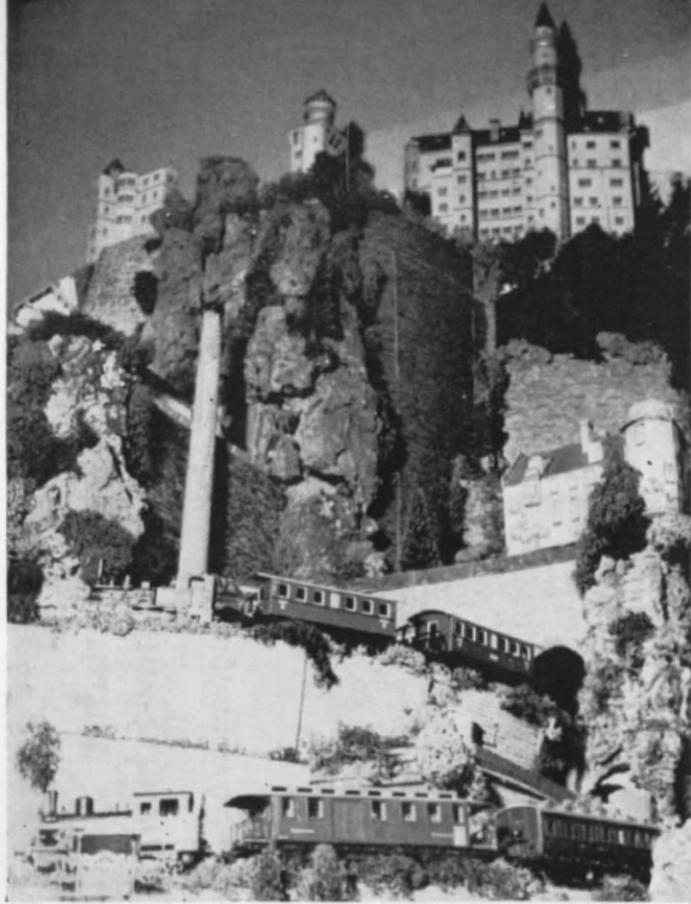
Unsere BZ-Serie:

Bayerischer Oldtime-Schnellzug

2. D-Zugwagen AB 4ü bay 98



In Fortsetzung unserer BZ-Serie "Bayerischer Oldtime-Schnellzug" bringen wir heute den D-Zugwagen mit Tonnendach AB 4ü bay 98. Zum Bau des Modells gilt auch hier das bereits in Heft 7/72 Gesagte. Die Zeichnungen im H0-Maßstab (1:87) zeigen oben die Abteilseite des Wagens, darunter die Gang- und Stirnansicht und die Draufsicht mit der Inneneinrichtung. Vor dem Schrägstich stehen die H0-Maße, dahinter die N-Maße; Originalmaße in Klammern darunter. Alle Zeichnungen: Horst Meißner, Roxel.



einer „imposanten“ Geländegestaltung (Bild links), andererseits den Mini-Motiven, wobei ihm die Werbung ganz besonders „am Herzen liegt“ . . . (Abb. unten rechts).



Motive von der kombinierten H0/H0-12-Anlage des Herrn H. D. Kettenbach aus Wiesbaden. Der Erbauer modelte TT-Fahrzeuge wie z. B. die Rokalt T 3 auf 12 mm-Schmalspur um. Beim Anlagenbau gilt seine Vorliebe einerseits

Märklin-V 200 in 3 Varianten

Die bei der DB weit verbreitete V 200 ist auch auf größeren Modellbahnanlagen des öfteren in mehreren Exemplaren anzutreffen. Mich störte nun etwas, daß auf meiner Anlage dreimal das gleiche Modell mit der gleichen Betriebsnummer und den gleichen Fahreigenschaften herumstanden bzw. -fuhren.

Nun hat die Fa. Märklin im Laufe der Zeit mindestens drei verschiedene Versionen des V 200-Gehäuses hergestellt, nämlich die

V 200 006, noch ohne „A“-Licht (obere Lampe fehlt also noch),

V 200 027, bereits mit „A“-Licht, aber Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ auf den Seitenwänden,

V 200 056, Schriftzug weggelassen, stattdessen „DB“ im bekannten Doppelrahmen.

Dadurch ist es nun ein leichtes, auf einfache Weise zu verschiedenen Modellen zu kommen.

So kann man z. B. beim Gehäuse der -006 ohne weiteres die dritten Stirnlampen anbringen, indem man von außen durchbohrt, die Bohrung von innen mit einem Schaber nacharbeitet und dann den neuen Lichtleitkörper (Ersatzteil-Nr. 21 188 — 2 Stück pro Lok) einsetzt. Die Nuten für den Schieber hinter dem Lichtleitkörper fehlen allerdings, so daß man sich mit ein paar Tropfen Klebstoff helfen muß — was ja dem Ausehen keinerlei Abbruch tut.

Etwas schwieriger wird es allerdings, wenn man die Fahreigenschaften der Modelle verändern will — gemäß dem Vorbild, bei dem die Motoren der Prototypen auch mehrfach geändert wurden, wodurch sich ganz andere „Leistungsbereiche“ ergaben.

Für die -006, die „schon recht alt ist“ und bei ohnehin kleiner Leistung von Hause aus auch noch „viele Kilometer auf dem Buckel hat“, wurde das Trieb-Drehgestell durch Umbau der Zahnräder weiter unterersetzt, so daß die Lok nun bei gleicher Fahrspannung nur noch ca. $\frac{2}{3}$ der früheren Endgeschwindigkeit besitzt. Allerdings würde die Beschreibung dieses Umbaus „aus dem Rahmen (des Artikels) fallen“, da doch eine ganze Menge Komplikationen auftreten. Je nach weiterem Verwendungszweck des Modells ist daher eher der Einbau eines Einweggleichrichters ratsam: Im Halbwellenbetrieb wird die Lok hervorragend langsam, das schnarrende Geräusch kommt für einen „Diesel“ wie gerufen, und man kann die -006 dann im „schweren Verschiebedienst“ oder vor ohnehin langsamen Güterzügen verwenden.

Der tatsächliche Leistungsverlust macht sich allenfalls dann ungünstig bemerkbar, wenn man die Lok im Automatik-Betrieb einsetzen will, da sie nach dem Umbau eben merklich langsamer ist als vorher. Fährt man dagegen mit der Hand am Regler, reicht die Leistung in jedem Falle, da die Modellmotoren ja in der Regel sowieso viel stärker sind als es an sich nötig wäre.

Der Antrieb der -027 wurde original belassen. Die -056 erhielt dagegen — zur Verwendung vor besonders schweren Zügen — einen zweiten Motor „verpaßt“. Nachdem ein derartiger Umbau in MIBA 4/71 schon veröffentlicht wurde, erübrigts sich die erneute Beschreibung — Interessenten mögen also dort nachlesen.

Trotz der schweren Aufbauten empfiehlt sich übrigens der Einbau von zusätzlichem Ballast, wobei man allerdings das Gewicht möglichst nahe an die angetriebenen Achsen bringen muß. Dies erreicht man am besten durch einen großen Ballastblock unter dem Fahrgestell, zwischen den Drehgestellen. Die kleine Blech-Abdeckplatte entfällt dabei und man braucht nur eine längere Gehäuse-Befestigungsschraube, die durch den Block hindurchgeht. Der Schraubenkopf sollte versenkt werden, damit der Ballast so stark wie möglich ausfallen kann; zwischen ihm und den Pukos ist dann nur noch 1 mm Abstand. Zu beachten ist ansonsten eigentlich nur noch, daß der Schleifer genügend Platz zum Durchfedern und Ausschwenken hat.

Mir ist nun nicht bekannt, ob der Märklin-Ersatzteileidest oder vielleicht ein Händler mit Teilelager noch Gehäuse mit älteren Nummern liefern kann. Mitunter kann man aber schon Glück haben, wenn man sich bei Bekannten umsieht; es liegen oftmals nicht mehr „eingesetzte“ ältere Modelle herum — und falls sich der Besitzer nicht ohnehin von der Lok trennen will, kann man ihm immerhin einen Gehäuse-Tausch anbieten. G. Körner, Kuala Lumpur

„Wenn ich sage, er kommt von rechts, dann kommt er von rechts, auch wenn er von links kommt!“
(AGU)

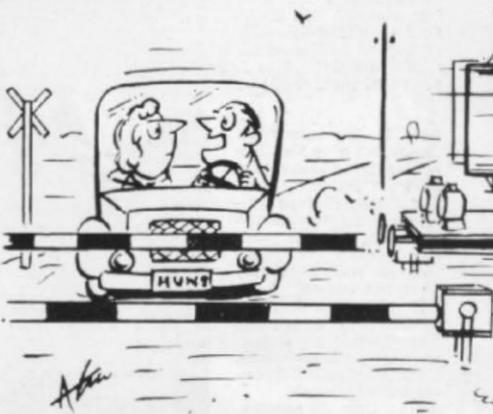




Abb. 1. Ein Schmalspur-idyll in Molln (ÖBB), das ob seiner Besonderheiten zum Nachbau geradezu herausfordert! Uns soll es hier neben der Mini-Bekohlung besonders auf den Wasserkran an dessen Wand ankommen, der...



► Abb. 2. ... in Ruhestellung zur Seite geschwenkt und an einem in die Wand eingelassenen Haken arrestiert wird. Das Absper Handrad sitzt ebenfalls an der Wand; der zugehörige Behälter ist im Dachaufbau untergebracht. Das Wasserfassen findet zudem noch auf den Einfahrtsweichen des Hauptgleises statt. (Wem das alles für einen Nachbau zu unwahrscheinlich vorkommt, sei mit dem Hinweis beruhigt, daß die gleiche Situation - Wasserkran an der Lokschuppenwand, Wasserfass auf dem Hauptgleis - früher auch auf normalspurigen Nebenbahnen in Deutschland anzutreffen war, so z. B. in Laubach/Oberhessen. D. Verf.).

(Fotos der Abb. 1 u. 2: Fritz Gebauer, Wien)

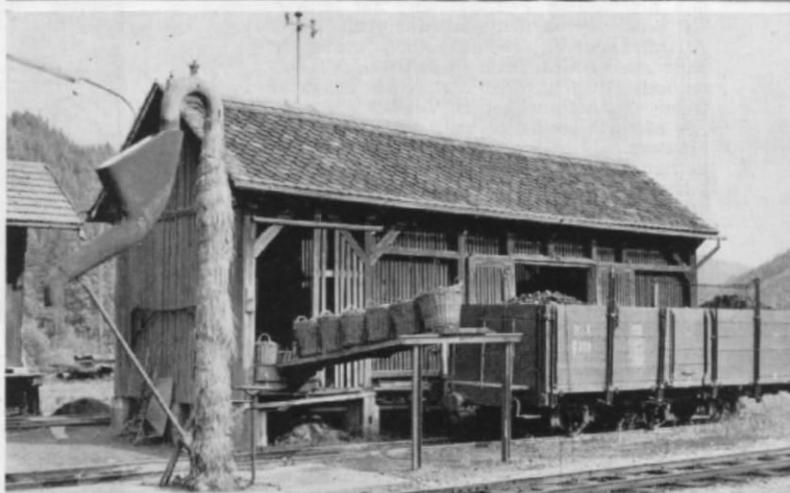


Abb. 3. Beinahe noch „feudaler“ ging 1965 Bekohlen und Wassernehmen im Bahnhof Birkfeld der Steiermärkischen Landesbahnen vor sich, nämlich mittels Körben und Wasserkran mit drehbarer „Auslegerwanne“ à la Heft 9/72, Abb. 6 u. 7 a. S. 599, nur wesentlich „primitiver“. Gegen Frosteinwirkung ist das Standrohr mit Strohmatte umwickelt. (Foto: Otto Strazicky, Erftstadt)

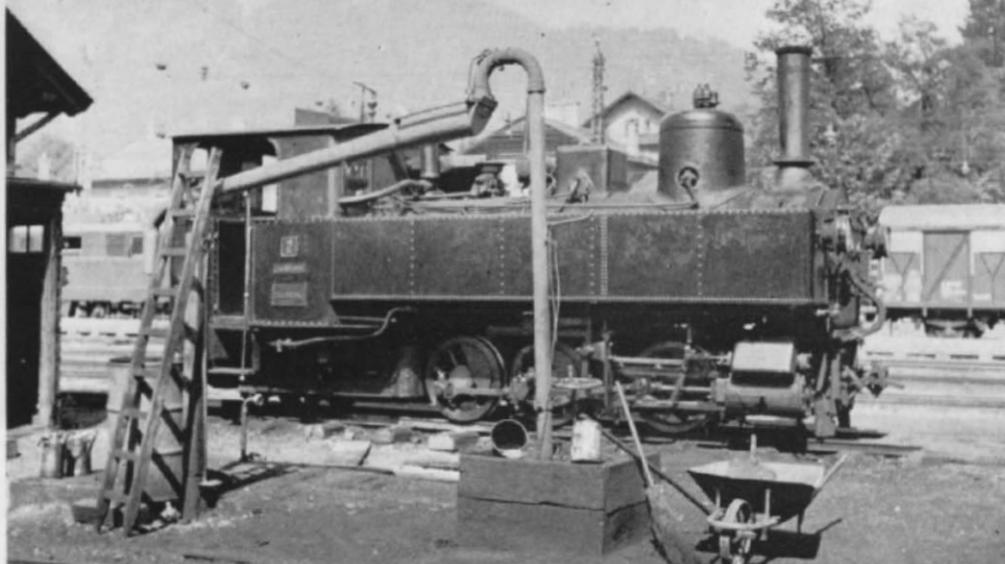


Abb. 4. Dieser Schmalspur-Wasserkrane mit schmalen Standrohr und langem Ausleger steht im Bahnhof Jenbach der Zillertalbahn. (Foto: Erwin Trimmel, Lindenber) — Abb. 5. Bei der Achensee-Bahn ist dieser nicht minder „schmalspurige“ Wasserkrane, ebenfalls mit einer Art „Auslegerwanne“, zu Hause.

(Foto: Franz Froschmeier, München)

Die Wasserversorgung im Bahnbetriebswerk

4. Teil und Schluß

Wasserkräne für Schmalspurbahnen

Schon bei der Behandlung der Wasserkräne für normalspurigen Bahnen in Heft 9/72 sprachen wir von verschiedenen „Sonderlingen“, die von den Einheits-Bauarten abweichen und noch Relikte aus der Länder- und Privatbahn-Zeit sind. Noch vielfältiger ist das Bild in dieser Hinsicht bei Schmalspurbahnen. Soweit diese nicht dem großen „Schmalspursterben“ zum Opfer gefallen sind und noch mit Dampfloks betrieben werden, haben sich hier bis in unsere Tage hinein auch die zu deren Versorgung notwendigen Wasserkräne erhalten. Diese unterscheiden sich in Bauart und Volumen (man beachte die schmalen Standrohre) erheblich von den Einheits-Bauarten. Durch einen gewissen „Freelance“-Stil, der aus ihrer Privatbahn-Herkunft und der Abstimmung auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse resultiert, sind sie bestens geeignet für eine „private Privatbahn“ im Kleinen ein geeignetes Vorbild abzugeben. Ein Unikum besonderer Art stellt dabei der an der Lokschuppen-Wand aufgehängte Kran der Abb. 1 u. 2 (s. a. Titelbild) dar; diese Konstruktion ist allerdings gar nicht so selten und war früher auch in Deutschland anzutreffen, so daß die eine oder andere Schmalspur-Konstruktion durchaus auch auf (Modell-)Normalspurbahnen nachgebildet werden kann.

mm



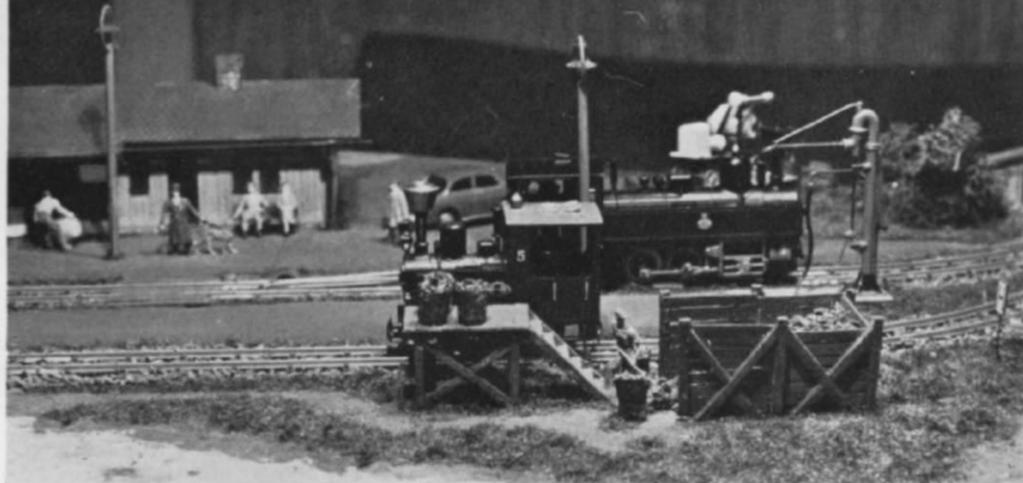
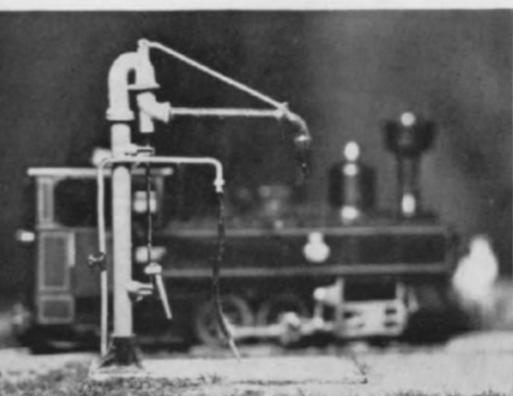
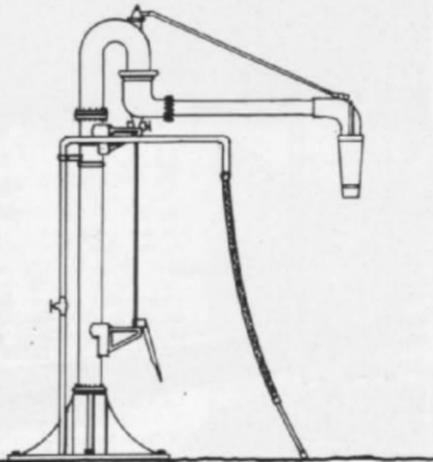


Abb. 6 u. 7. Für das Bw seiner H0-9 mm-Schmalspurbahn baute sich Herr Peter Harden aus Hamburg einen Wasserkran nach einem Vorbild im Bahnhof Lunz der schmalspurigen Ybbstalbahn (Abb. 8). Der zusätzliche Wasseranschluß mit dem flexiblen Schlauchstück dient zum Abspritzen etc. der Loks.



▼ Abb. 9. Seitenansicht des Lunzer Wasserkrans im Maßstab 1:1 für H0 (1:87).



Wasserkran der Ybbstalbahn als H0-Modell

gebaut von Herrn
P. Harden, Hamburg

Abb. 8. Der Schmalspur-Wasserkran im Bahnhof Lunz a. S. der Ybbstalbahn, dessen massiven Standfuß man auch beim Modell farblich abheben sollte.



Abb. 1. Draufsicht auf die Stellplatte des Bürger'schen Dr-Stellpultes. Links unten auf der Platte sitzen die beiden „Not-Tasten“, mit denen im Gefahrenfall alle Signale der Anlage auf „Halt“ gestellt werden. Unter dem eigentlichen Stelltisch befinden sich die vier Trix-Fahrpulte (vgl. Abb. 2).



Etwas für
„Fahrdienstleiter“:

Fahrbares Dr-Stellpult

von Helmut Bürger,
Recklinghausen

Um für meine H0-Anlage möglichst betriebsnahe Bedingungen zu schaffen, baute ich ein modernes Dr-Gleisbildstellpult, das – wegen der beschränkten Platzverhältnisse in meinem Mansardenraum – fahrbar ausgeführt wurde. Außerdem konnte ich so meine Funktion als „Fahrdienstleiter“ im Westen oder Osten des Bahnhofsreiches ausüben und verschiedene Blick- und Standpunkte „auskosten“. (Über Dr-

Stellpulte im allgemeinen siehe unsere Ausführungen in Heft 5/72 sowie die dort angegebene Literatur! D. Red.).

Das Stellpult basiert auf Conrad-Bauteilen, mit denen sich m. E. eine optimale Annäherung an die Dr-Stellpulte des großen Vorbilds erreichen lässt. Um die fertig zusammengefügten Bauteile ließ ich mir vom Schreiner einen Rahmen anfertigen, den ich mittels eines Klavier-

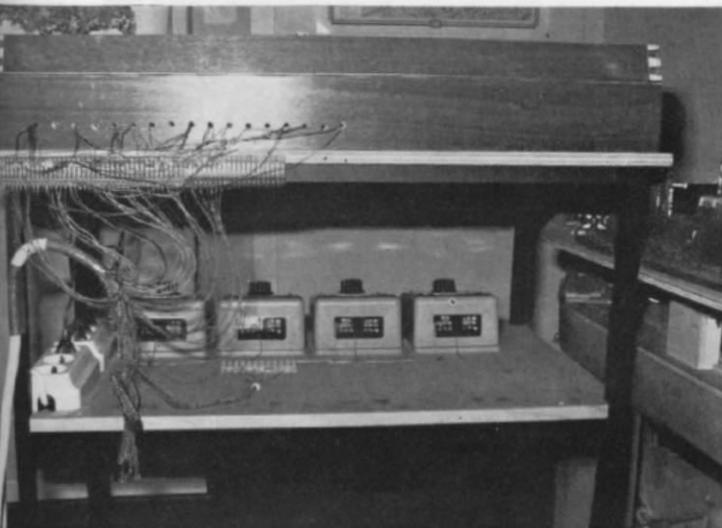


Abb. 2. An diese Steckleiste führt das vom Relaiskasten kommende Vielfachkabel; durch die Bohrungen werden die Kabel zu den Tastern und Meldelampen geleitet. Die Fahrpulte befinden sich auf dem Zwischenboden.

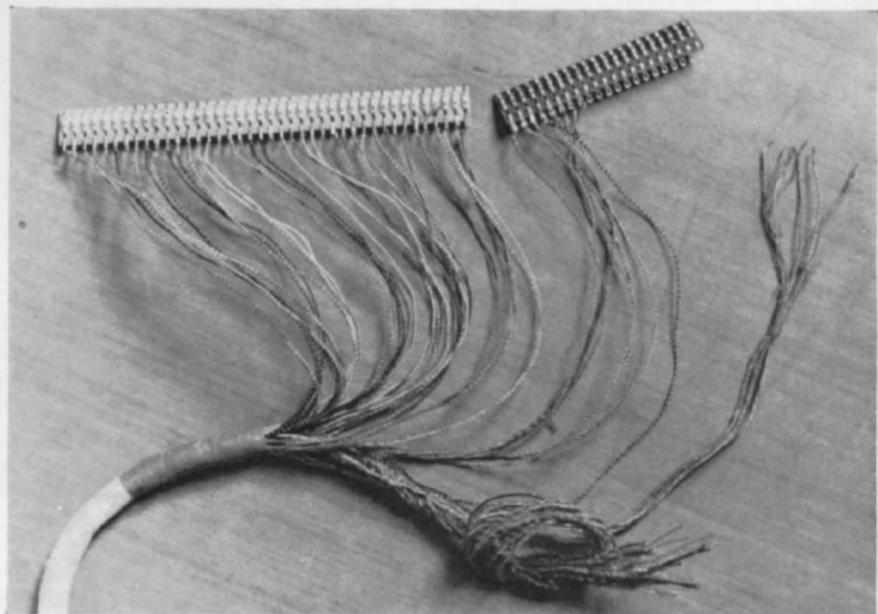
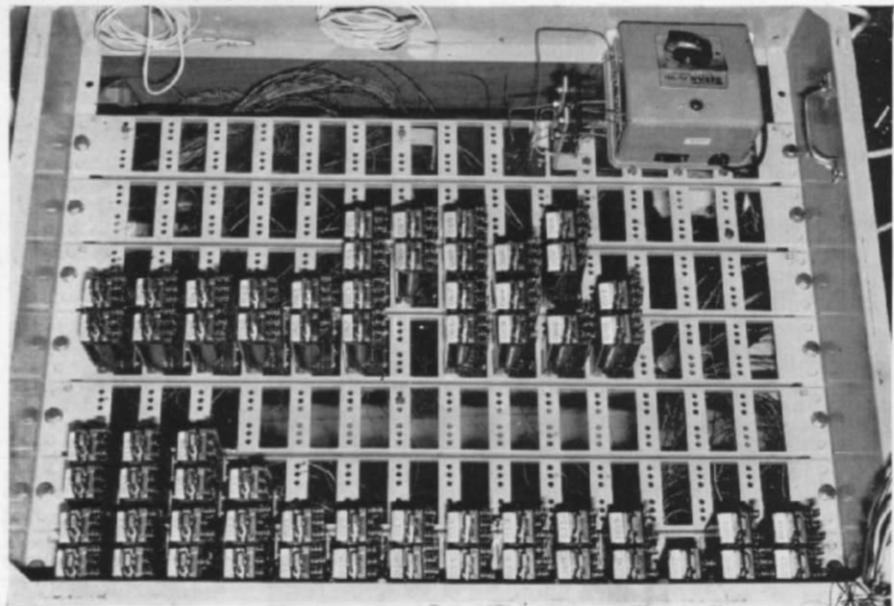


Abb. 3 zeigt ein Vieleckkabel mit den Stecker-Anschlußleisten zum Stellpult während der Montage. Es scheint, daß der Erbauer entweder ein versierter Elektrotechniker ist oder unseren Artikel über Anlagenverdrahtung — s. a. Abb. 5 — sehr genau studiert hat.

Abb. 4. Der Relaiskasten, hier ungefähr zur Hälfte fertiggestellt. Gut zu erkennen ist die Durchnumierung aller Relais, was im Falle einer Betriebsstörung die Fehlersuche sehr erleichtert. Der Titan-Trafo dient zur Stromversorgung der 24 V-Postrelais.



bandes auf ein zugeschnittenes Holzbrett schraubte, damit bequem — durch einfaches Hochklappen — Drahtverbindungen, Taster usw. eingebaut werden konnten.

Auf der Abb. 1 ist die Pultform gut zu erkennen; durch die Bohrungen wurden die Drähte an eine Steckleiste geführt. Dies tat ich, um das Pult jederzeit vom 90-adrigen Kabel trennen zu können. Auch der zwischen Anlage und Stellpult befindliche Relaiskasten (Abb. 4) ist durch Steckleisten von der Anlage selbst trennbar. (Ich dachte bei dieser Maßnahme damals we-

niger an den zu erwartenden Umzug, sondern auch daran, Stellpult und Relaiskasten evtl. in einem Modellbahnhof oder sonstigen Interessentenkreis vorzuführen; denn mehr als 4 Personen konnte ich in meiner Mansarde, in der ja auch noch die Anlage aufgebaut war, nicht unterbringen).

Wie bereits erwähnt, sind Stellpult und Relaiskasten voneinander getrennt. Neben den Tastern wurden — außer Birnchen zum Ausleuchten der besetzten Gleisabschnitte — keine weiteren Schaltelemente in das Stellpult ein-

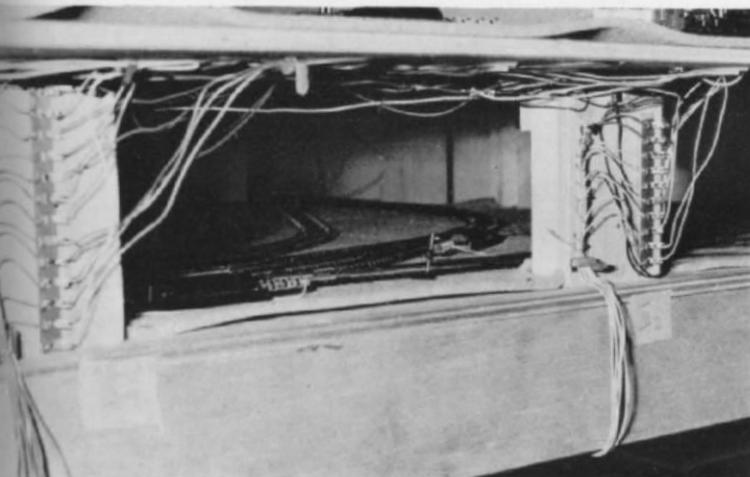


Abb. 5. In regelmäßigen Abständen sind alle Kabel an einer Lötoste zusammengefäßt; diese ist genau beschriftet und auf dazugehörigen Merkblättern die jeweiligen Funktionen notiert.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang nochmals auf die ausführlichen Verdrahtungs-Artikel in MIBA 3/65 sowie 10 u. 11/69!



Abb. 6. Die Kabelführung unter der Anlage. Die in der Bildmitte nach oben verlaufenden 4 dicken Kabel sind ummantelte Kupferdrähte zur Fahrstromversorgung; aus ihnen wird ca. alle 2 m Strom in die Schienen eingespeist.

gebaut. Das Ansprechen der Weichen und Signale erfolgt ausschließlich über die Relais, die auf der Rückseite nummeriert sind, damit bei einer evtl. Fehlersuche rasch die „Checkliste“ durchgegangen werden kann.

Vermittels einer Start- und Zieltaste kann ich jede gewünschte Fahrstraße einstellen. Insofern kann man fast von einer „Programmierung“ sprechen, da ja immer nur zwei Tasten zu betätigen sind. Um es jedoch im Gefahrenfall (bedingt durch eine Entgleisung oder sonstige Betriebsstörungen) nicht zu einem „Unfall“ kommen zu lassen, wurden zwei „Not-tasten“ links unten am Rand des Pultes eingebaut (Abb. 1). Die linke bringt bei Betätigung alle Signale der linken Anlagenhälfte auf „Halt“, die rechte stellt analog die Signale der rechten Anlagenhälfte auf „Halt“. So bleiben alle Züge

vor den Signalen stehen. Meine Absicht, die eingestellten Fahrwege auszuleuchten, konnte ich mangels Zeit noch nicht verwirklichen. Für den Anfang schien mir die reine Gleisbesetzung wichtiger, vor allem für die verdeckten Abstellbahnhöfe.

Das Stellpult muß ich im Stehen bedienen, was manchem vielleicht unbequem erscheinen mag; durch Verkürzen der Stellpult-Füße ließe sich das natürlich schnell ändern. In jedem Fall ist dieses Pult für meine künftige Anlage eine lehrreiche „Grundlage“, auf die ich aufbauen werde. Ein „Betriebsfremder“ mag eher Fehler oder Nachteile finden; ich selbst habe über ein Jahr an diesem Stellpult ohne jede Störung „geschaltet und gewaltet“ und konnte andere Modellbahnenfreunde recht schnell mit der relativ einfachen Handhabung vertraut machen.



Immer wieder aktuell:

Stationsgebäude „Kottenforst“

Abb. 1 u. 2. Das H0-Modell des Empfangsgebäudes von „Schönblick“ (alias „Kottenforst“), hier „mangels Hinterland“ – der Erbauer verfügt noch nicht über eine Anlage – auf der Clubanlage des MEC Rendsburg fotografiert.

Diese Abbildungen zeigen die ersten „Bausteine“ für eine H0-Anlage, die Herr Uwe Gierz aus Hardegsen „pen à peu“ erstellt, da ihm zur Zeit noch der geeignete Raum für eine stationäre Anlage fehlt. Bis dahin beschäftigt er sich – der kluge Mann baut vor! – mit der Anfertigung von Einzelstücken. Auch ihm hat es der romantische Fachwerkbahnhof „Kottenforst“ (BZ in Heft 7/60) angetan. Wenn die Anlage einmal fertig ist, wird der Bahnhof sicher gut zur „mittelalterlichen“ Kleinstadt (rechte Seite) passen, die ebenfalls im Fachwerkstil gehalten ist.



Abb. 2 u. 3. Die „dermaleinst“ zum Bahnhof gehörige Altstadt entstand aus Kibri-, Wiaid- und Eigenbauhäusern; die Bäume stammen von Faller.



MIBA-Einbanddecke 1971

(Band 23)
In Rot mit Goldprägedruck. Preis DM 3.- zuzügl.
DM - .90 Porto und Verpackung.

MIBA-Band 23/1971

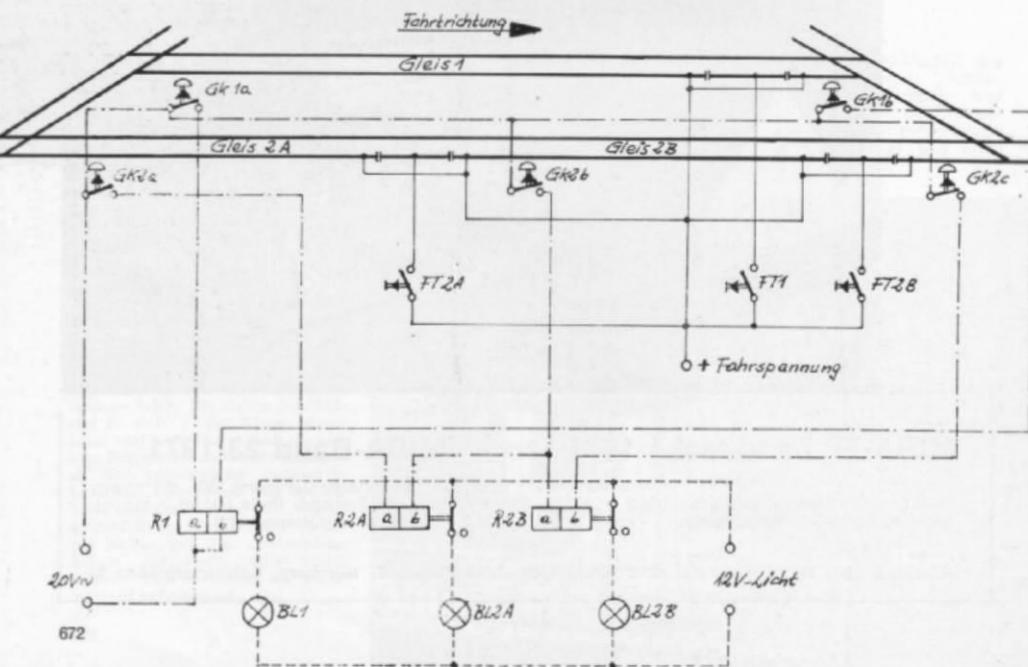
komplett gebundener Jahrgang 1971 mit rotem,
goldgeprägtem Einband. Preis DM 45.- zuzügl.
DM 2.- für Porto und Verpackung.

Erhältlich über den Fachhandel oder direkt vom MIBA-Verlag, 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39



Kottenforst – immer wieder „Kottenforst“, jener schmucke alte Fachwerk-Bahnhof aus Heft 7/60, kam auch Herrn K. Steinböck, Heidelberg, bestens gelegen, als er ein Empfangsgebäude suchte, das zu seinem Anlagenthema „Lokalbahn“ paßte (s. auch Heft 7/70). Ebenso wie Herr Gierz (s. S. 670) taufte er den Bahnhof in „Schönblick“ um. – Der Schuppen links vom Empfangsgebäude ist allerdings im Verhältnis zu diesem etwas zu „mächtig“ und sollte gegen einen flacheren Bau ausgetauscht werden.

[**Einfache Schaltung ...**] Abb. 1. Schaltkizze für die Gleisbesetzmeldung (Schaltungsallauf siehe Haupttext). Die einzelnen Abkürzungen bedeuten: GK = Gleiskontakt, FT = Fahrtaster (Pult), R = Doppelpulsenrelais, BL = Besetztleuchte (Pult).



Einfache Schaltung für verdeckte Abstellbahnhöfe - mit Besetzmeldung

Obgleich in jüngster Zeit in der MIBA schon wiederholt über Gleisbesetzmeldungen berichtet wurde, möchte ich dennoch auch mein System vorstellen, das vielleicht nicht gerade als besonders "elegant" bezeichnet werden kann, dafür aber folgende Vorteile besitzt: Es ist zuverlässig (durch seinen einfachen Aufbau), preiswert, elektrisch unkompliziert – und bei Wiederinbetriebnahme der Anlage wird automatisch der letzte Schaltzustand angezeigt. Die verwendeten, relativ auffälligen Gleiskontakte dürfen außerdem bei unterirdischen Abstellbahnhöfen in keiner Weise stören.

In der Schaltzeichnung (Abb. 1) sind wahlweise ein Abstellgleis für einen Zug und ein Abstellgleis für zwei Züge dargestellt. Beim Einfahren in eines dieser beiden Gleise betätigt die Lok den Gleiskontakt GKa, das zugehörige Doppelpulsen-Relais R zieht an (Spule a), die Besetztleuchte BL leuchtet auf und die Lok kommt auf der Stopstrecke zum Stillstand. Wird nun beim Drücken des Fahrtasters FT wieder Spannung an das Stopgleis gelegt, fährt die Lok an, betätigt den Gleiskontakt GKB, die b-Seite des Relais zieht an und die Besetztleuchte erlischt wieder.

Sinngemäß genauso ist der Schaltablauf auch, wenn einer oder mehrere Züge auf einem langen Abstellgleis hintereinander abgestellt werden. Durch Betätigung der Fahrtaster rückt dann ein Zug je einen Abschnitt weiter vor.

Da ja Relais, Taster usw. handelsüblich sind, müssen nur die Gleiskontakte angefertigt werden, wozu nur etwas Bronzedraht, Messing-

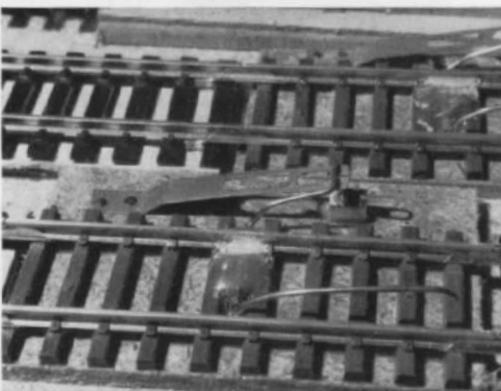


Abb. 2. Die Gleiskontakte in Großaufnahme. Die Form der Federdrähte wurde durch Versuche ermittelt; beim Nachbau kann man sich jedoch grob nach dieser Abbildung richten. Die Federkontakte stammen von alten Postrelais.

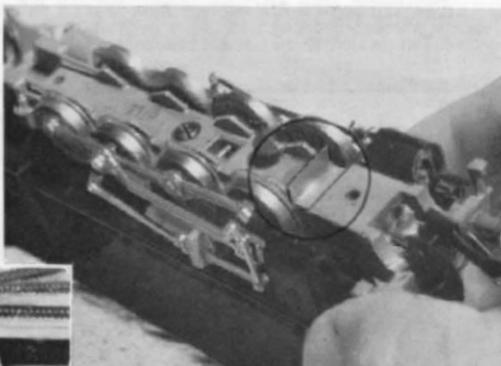


Abb. 3. Zur Betätigung der Gleiskontakte werden unter die Loks kleine Ms-Winkel geklebt, wobei man darauf achten sollte, daß diese nur so groß wie unbedingt nötig bemessen werden, da sie sonst z. B. an den Fleischmann-Schaltgleisen hängenbleiben können.

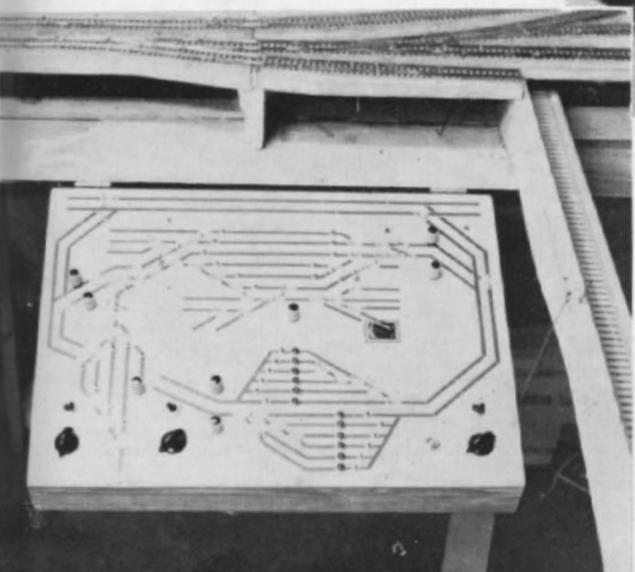


Abb. 4 zeigt in der unteren Hälfte des Steuerpults das Gleisbild des Abstellbahnhofs mit den Fahrtastern und den Besetztleuchten. Die kleinen Drehschalter gehören zu Wahlschaltern, mit denen den acht Gleisabschnitten die drei Fahrregler je nach Erfordernis zugeschaltet werden können (s. Abb. 5).



(Meine HO-Anlage) Abb. 15. Diese Aufnahme zeigt den linken Bahnhofskopf von „Bad Waldesruhe“ mit den Bw-Gleisen (vgl. Abb. 12 u. 13 im letzten Heft). Der Burgberg ist mittlerweile fertiggestellt. Im Vordergrund dagegen ist es noch „wüst und leer“. Wie diese Partie fertig aussieht, werden Sie im 4. Teil (in Heft 12) zu Gesicht bekommen.

(Einfache Schaltung für verdeckte Abstellbahnhöfe . . .)

röhren und Kontaktfedern (am besten aus alten Postrelais) benötigt werden.

Zunächst wird das Ms-Röhrchen, z. B. mit „UHU-plus-5 Minuten“ im Gleisbett festgeklebt und anschließend die Bronzefeder nach Versuch gebogen (s. Abb. 2). Der im Gleisbett liegende Federteil sollte allerdings außermittig angebracht werden, damit einerseits die Kupplungen nicht daran hängen bleiben können, und andererseits noch genügend Platz für die Räder bleibt.

Die Betätigung der Gleiskontakte erfolgt über kleine Ms-Winkel (ca. 5 x 5 mm – s. Abb. 3), die an den Unterseiten der Loks anzubringen sind. R. Siedler, Stolberg

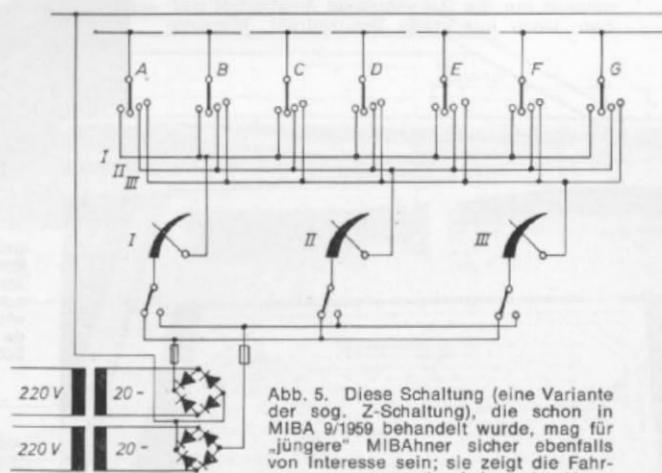


Abb. 5. Diese Schaltung (eine Variante der sog. Z-Schaltung), die schon in MIBA 9/1959 behandelt wurde, mag für „jüngere“ MIBAhner sicher ebenfalls von Interesse sein; sie zeigt die Fahrstromversorgung der Anlage des Herrn Siedler. Die aus zwei getrennten Trafo-Wicklungen gewonnene, gleichgerichtete Spannung kann über Wahlschalter und die Fahrregler wahlweise an die einzelnen Streckenabschnitte gelegt werden. Dadurch können im Bedarfsfalle sämtliche Abschnitte mit einem Fahrtregler – ohne diesen wechseln zu müssen – befahren werden.

10 Jahre Arbeit: Meine H0-Anlage

von Hannibal Gude, Boppard/Rhein

5. Schaltung und Verdrahtung

Gefahren wird auf meiner Anlage nach dem Märklin-Gleichstrom-System; sämtliche Triebfahrzeuge wurden von der Fa. Schnabel umgebaut und erhielten gleichzeitig durch eine andere Getriebeübersetzung eine vorbildgetreue Höchstgeschwindigkeit. Der Vorteil dieses Getriebe-Umbaus ist, daß ich nun ohne Bedienung der Fahrrregler – die stehen immer auf höchster Fahrstufe – nur durch Bedienung der Signale „realistisch“ fahren kann. Lediglich der Rangierbetrieb wird nach wie vor mit dem Fahrrregler direkt durchgeführt, wobei man dank des Getriebeumbaus richtig „schleichen“ kann.

Mehrere Trix-Fahrpulte liefern geug „Saft“, um auch einmal zwei Züge gleichzeitig auf einem Streckenabschnitt verkehren zu lassen. Allerdings bin ich kein Freund des gleichzeitigen und vollautomatischen Betriebs von -zig Zügen; lieber lasse ich nur einen Zug über die Anlage rollen, um ihn dabei „genüßlich“ mit den Augen zu verfolgen. Trotz des Umbaus auf Märklin-Gleichstrom wurden übrigens die Telex-Magnete in den entsprechenden Loks gelassen; ferngesteuertes Entkuppeln ist nach wie vor durch eine Überstrom-Taste möglich. (S. dazu auch MIBA 16/62, S. 695. D. Red.)

Der gesamte Streckenbereich der Anlage (s. Gleisplan in Heft 9/72) ist in 5 Fahrstromkreise eingeteilt:

1. Hauptstrecke links herum durchgehend
2. Hauptstrecke rechts herum durchgehend (von „Bad Waldesruhe“ gesehen)
3. Nebenbahn durchgehend von „Birkenthal“ bis vor die erste Weiche von „Bad Waldesruhe“
4. Gleis 3, 4, 5 usw., Bw und Gütergleise von „Bad Waldesruhe“
5. Gleis 3 und Güterbahnhof von „Felseneck“

Schon eingangs habe ich unter Punkt 1 in Heft 9/72 („Thema, Motiv und Betrieb“) berichtete, daß ich fast ausschließlich mit Oberleitungs-Fahrzeugen fahre; dazu veranlaßte mich außer den bereits genannten Gründen auch die Tatsache, daß beim Märklin-System ein einfacher und ungestörter Zweizugbetrieb eben nur mit Oberleitung möglich ist. Allerdings fahren die Ellok's ausschließlich im echten Oberleitungs-Betrieb; die Stromabnahme über die Punktkontakte bleibt den Dampf- und Diesel-Lokmodellen vorbehalten. In die automatischen Betriebsabläufe sind nur die Oberleitungs-Fahrzeuge einbezogen; die Mittelschiene-Kontakte etwa der Signalantriebe wurden für andere Zwecke ausgenutzt. So sind z. B. vor und hinter den Signalen verschiedene dimensionierte Widerstände eingebaut, die ein langsames Abbremsen und Anfahren des Zuges ermöglichen; diese Widerstände werden durch die erwähnten Kontakte gesteuert (Abb. 17).

Auf der Hauptstrecke sind vor jedes Signal drei Widerstände von 10 Ohm gesetzt und zum Anfahren

Abb. 16. Wenn man das Bw-Gebiet etwas näher betrachtet, erkennt man, daß sich inzwischen tatsächlich einiges getan hat (man schreibt inzwischen 1965). Der Raum zwischen den Schotterbettungen ist bereits mit Dämmpflatten ausgefüllt und muß nur noch „beschottert“ werden.



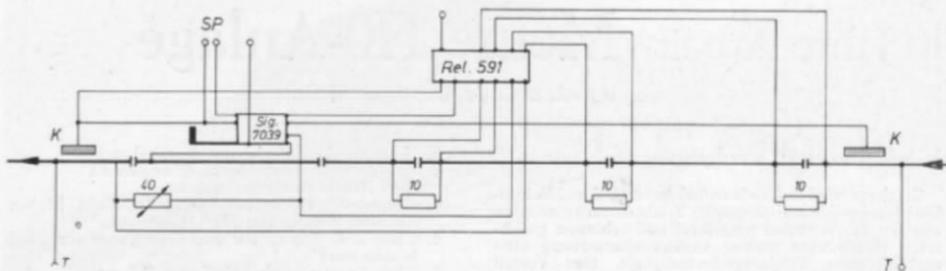


Abb. 17. Die im Haupttext beschriebene Schaltung zum allmählichen Abbremsen bzw. Anfahren bei Hauptsignalen. Das Abbremsen erfolgt über die 10 Ohm-Widerstände; zum Anfahren wird ein Heileiter von 40 Ohm eingeschaltet. Die Buchstaben bedeuten: K = Gleiskontakt, SP = zum Stellpult, T = zum Fahrtrafo.

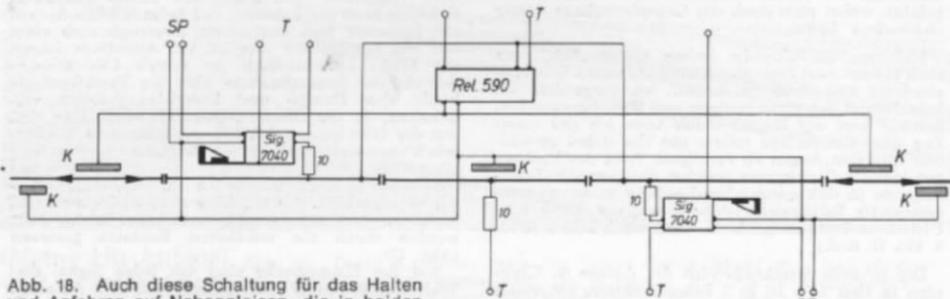


Abb. 18. Auch diese Schaltung für das Halten und Anfahren auf Nebengleisen, die in beiden Richtungen befahren werden, ist im Haupttext näher erläutert. Die Buchstaben haben die gleiche Bedeutung wie in Abb. 17. Wichtig: Die Widerstandswerte beziehen sich auf die Loks des Herrn Gude, die einen Getriebe-Umbau erhielten! Bei unveränderten Loks sind ggf. durch mehrfaches Probieren andere Werte festzulegen!

ein Heißleiter von 40 Ohm Anfangswiderstand. Die erste Bremsstrecke (10 Ohm) ist ca. 70 cm lang. Es folgen weitere 70 cm Bremsstrecke (10 + 10 Ohm). Die letzte Bremsstrecke ist nur 36 cm lang und mit 10 + 10 + 10 Ohm belastet. Es folgt das stromlose Stück, auf das bei „Fahr frei“ über den Heißleiter der Strom geschaltet wird. Dieses Stück sollte möglichst ein Meter, wenigstens aber 70 cm lang sein. Bei der ganzen Sache kommt mir nun zustatten, daß ich den Fahrtbetrieb auf der Strecke nur über Oberleitung

Abb. 19. So werden über Gleiskontakte (K) und doppel-polige Trix-Relais (R) die Schranken vom Zug geöffnet und geschlossen. SM = Schrankenmotor, SP = zum Schaltpult, T = zum Trafo. Die Entfernung des Gleiskontaktes von der Schranke richtet sich nach deren Schließgeschwindigkeit. Das Öffnen der Schranke erfolgt erst, wenn — gegebenenfalls — beide Züge (doppel-gleisige Strecke!) vorbei sind. Dazu führt die „Offnen“-Leitung hintereinander über beide Relais, so daß der Schrankenmotor erst laufen kann, wenn b e i d e vorher geschlossenen Relais auf „Offnen“ geschaltet sind.

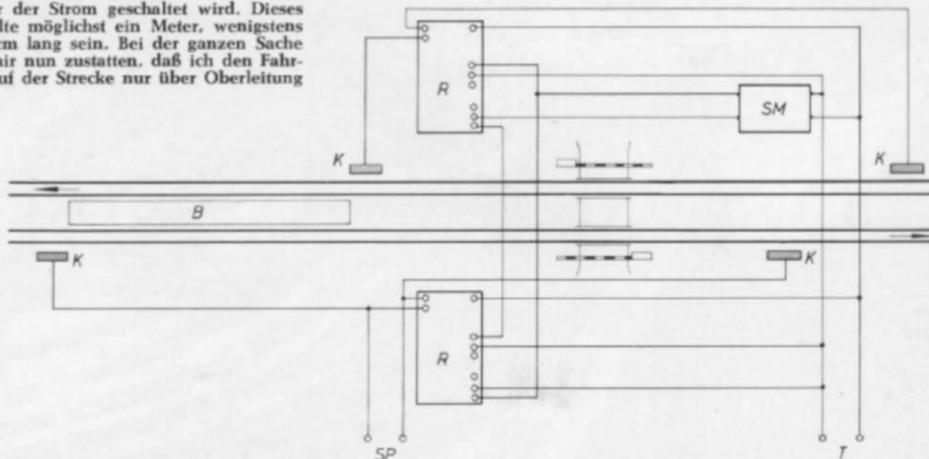




Abb. 20. Mit dem Blick auf den Viadukt der Nebenstrecke schloß der 1. Teil des Anlagenberichts im letzten Heft. Die Fortschritte am „Marienberg“ (mit dem Kehrtunnel der Nebenbahn) sind nicht zu übersehen. Im übrigen beachte man, wir harmonisch und geradezu „notwendig“ der Viadukt zwischen die beiden Anhöhen eingefügt ist!

abwickle. (Die Mittelschiene ist auf der ganzen Anlage durchgehend zusammengeschaltet und läuft nur über einen Trafo. Sie dient ausschließlich dem Rangierverkehr bzw. den Dampf- und Dieselloks und wird von den Signalen nicht beeinflußt). Ich habe also an allen Signalen den zweiten Schalter frei; und den brauche ich, wenn ein Zug ungebremst ein Signal passieren soll. Zu jedem Signal gehört ein vierpoliges Trix-Relais. An dieses Relais sind von jedem der insgesamt vier Widerstände zwei Leitungen geführt, so daß die Widerstände kurzgeschlossen werden können. Bedient wird das Relais über Faller-Kontakte von den Loks. Der eine „Kurzschluß“-Kontakt liegt kurz vor Beginn der ersten Bremsstrecke. Seine Leitung führt über den freien Signalschalter zum Relais, so daß das Relais bei geschlossenem Signal nicht anspricht und der Zug gebremst wird. Beim Öffnen des Signals zur Weiterfahrt bleibt der Schaltzustand unverändert, weil der Kontakt ja bereits überfahren ist und daher das Relais nicht mehr geschaltet wird. Der Zug fährt also über den Heißleiter allmählich an. Wenn aber das Signal beim Herannahen des Zuges schon auf „Fahrt frei“ steht – und zwar bevor die Lok den Kontakt passiert hat – spricht das Relais an, und schließt alle Bremsstellen und die Anfahrtstrecke kurz, so daß der Zug mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfährt. Nach Erreichen der freien Strecke wird mittels eines Gleiskontaktes das Signal auf „Halt“ und das Relais wieder zurückgestellt.

Das allmähliche Anhalten und Anfahren des Zuges sieht recht vorbildgetreu aus; Voraussetzung ist natürlich, daß mit konstanter Fahrspannung (also immer gleiche Reglerknopfstellung) gefahren wird.

Gemäß Abb. 18 bewerkstellige ich Halten und Anfahren auf den Nebengleisen; Diese Gleise werden ja in beiden Richtungen befahren und sind daher an

beiden Enden durch Signale geschützt. Kurz vor Einfahrt in die stromlose Strecke des der Fahrtrichtung entgegengesetzten Signals erhält diese – über Faller-Kontakt automatisch ausgelöst – durch ein einpoliges Trix-Relais Fahrspannung. Das nun folgende Streckenstück zwischen den beiden stromlosen Streckenteilen steht dagegen ständig unter Strom, allerdings unter Vorschaltung eines festen Widerstandes von ca. 10–15 Ohm. Der Zug verlangsamt also seine Fahrt. Etwa in der Mitte dieses Abschnittes wird über einen Faller-Kontakt das Relais wieder zurückgeschaltet. Schließlich kommt der Zug auf dem stromlosen Streckenteil des für ihn „zuständigen“ Ausfahrtsignals zum Stehen. Von den Signalen bekommen die stromlosen Streckenteile den Fahrstrom ebenfalls über einen Vorschaltwiderstand von ca. 10 Ohm. Über das Trix-Relais wird jedoch der Fahrstrom in unverminderter Stärke zugeführt.

Zeitweise auf der Anlage verkehrende Dampf- oder Dieselloze werden von Hand und ohne Zugbeiflussung etc. gesteuert, da die entsprechenden Kontakte für sie nicht gelten.

Zusammengehörige Weichenpaare wurden zusammengefügt und ihre Stromzuführung vereinigt (da die Stellung der Weichen ja voneinander abhängig ist). Dann wurde die Beleuchtung der Weiche abgetrennt und das gelbe Kabel an Masse gelegt; auf diese Weise hatte ich nur noch 3 Kabelzuführungen bei abschaltbarer (und damit regulierbarer) Beleuchtung. Auch bei den Signalen änderte ich entsprechend die Beleuchtung.

Auch bei der Verdrahtung einer Anlage würde ich heute natürlich einiges anders machen; meine diesbezüglichen Erfahrungen und „guten Vorsätze“ sollen abschließend (im nächsten Heft, d. Red.) zur Sprache kommen.



Abb. 21. Der „Marienberg“ ist – richtigerweise – nicht mit Gipfeln und Graten hochgebirgsähnlich ausgeführt, sondern mit einer flachen, alm-ähnlichen Kuppe versehen und fügt sich damit harmonisch in die Landschaft ein (vgl. auch Abb. 20). Unter dem Viadukt ein Personenzug der „Mühltalbahn A.G.“ auf der Bergfahrt nach „Birkenberg“. Der Antriebskasten des Signals am Viaduktende ist geschickt durch Mauerplatten getarnt.

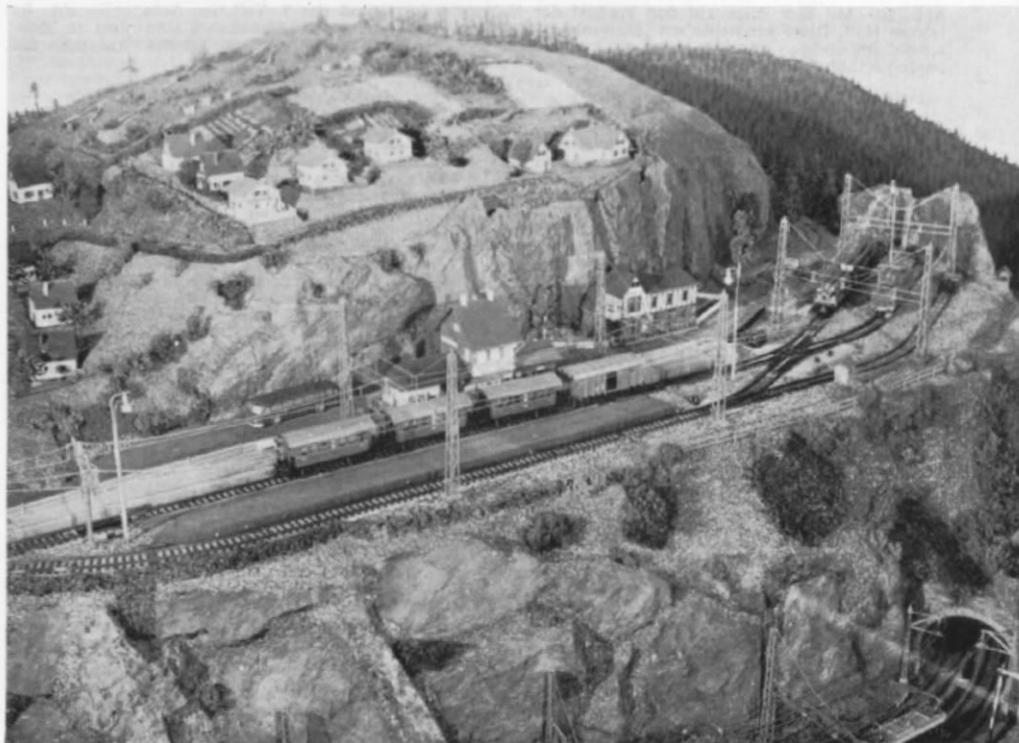


Abb. 22. Der Endbahnhof „Birkenberg“ der eingleisigen Nebenbahn. Aus dieser Perspektive wirken allerdings die Faller-Hintergrundhäuschen (seligen Angedenken!) etwas zu „niedlich“. Wie diese Partie anfänglich aussah, zeigt Abb. 6 im 1. Teil (Heft 9/72).

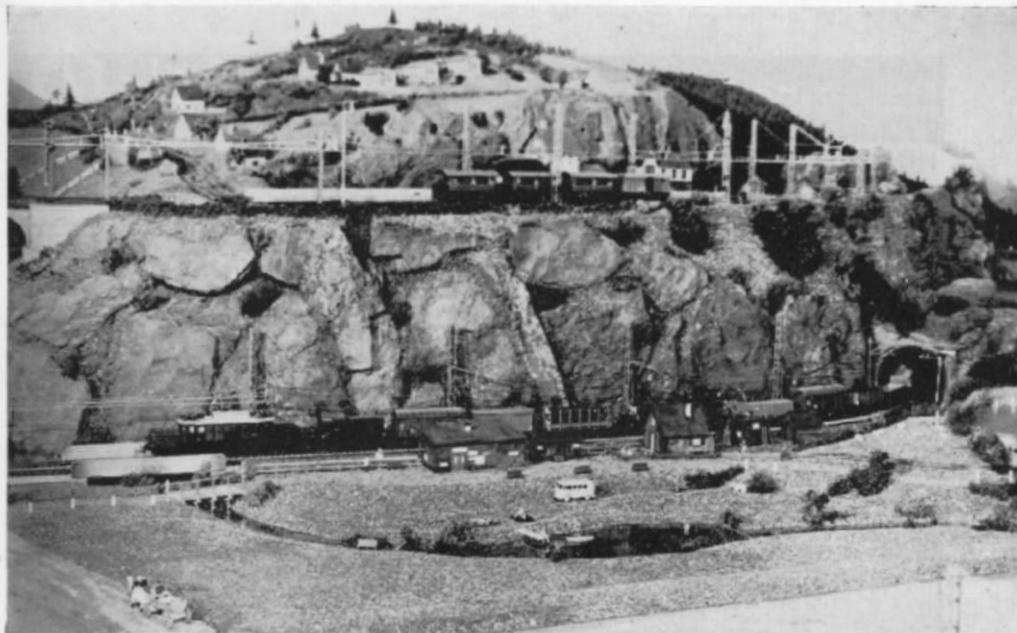


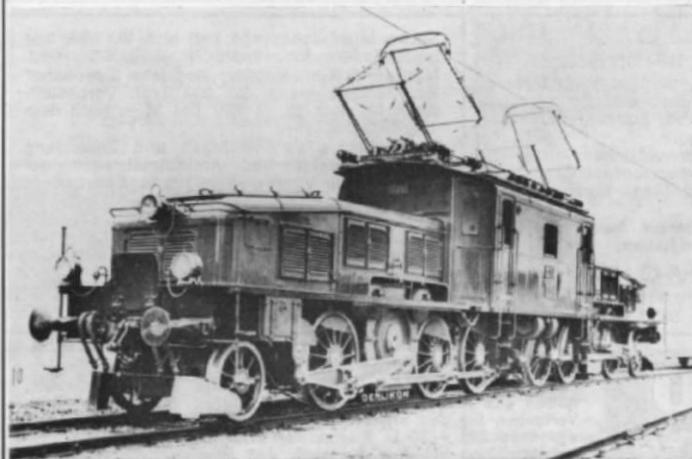
Abb. 23. Im Vordergrund ist noch ein Teil des (unfertigen) Bahnhofsgeländes von „Bad Waldesruhe“ zu erkennen; dahinter liegt am Fuß des Steilhangs (aus echten Felssteinen) der Haltepunkt „Mühital“. Darüber der Endbahnhof „Birkenberg“, den Abb. 22 aus der Nähe zeigt. Aus diesem Blickwinkel scheint die Verwendung von Faller-Hintergrundhäusern für den Ort „Birkenberg“ durchaus angebracht – vgl. jedoch Abb. 22!

Neue Modelle von

METROPOLITAN

Alle Messingmodelle aus europäischer und japanischer Produktion!

Lassen Sie sich Ihr Modell jetzt schon reservieren!



Spur 0-Modell der bekannten Ellok der CFF/SBB, CE 6/8 „Krokodil“ – Serie 12251.

Preis Sfr 2 480.–

METROPOLITAN S. A. · 1052 Le Mont/Schweiz · Tel. 0041 21/329116