

DM 3.—

J 21282 E

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

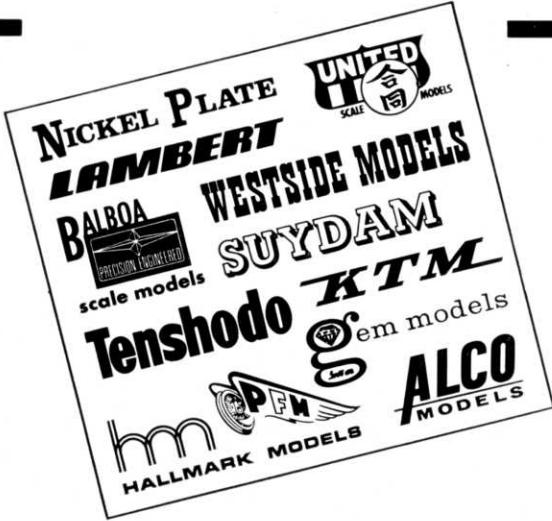
MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

25. JAHRGANG  
APRIL 1973

4

Herstellung und Vertrieb  
feiner Messing-Eisenbahn-  
modelle nach europäischen,  
amerikanischen und  
japanischen Vorbildern in  
den Spurweiten H0, H0n3,  
0, On3, I.

FULGUREX sa  
Avenue de Rumine 33  
CH-1005 Lausanne  
Schweiz



# FULGUREX

## *„Fahraplan“ der „Miniaturbahnen“ 4/1973*

1. Bunte Seite (Elektrodampflok, Titelbild)	267	14. AMZ-Wechselstrom-Antriebe für Gleichstrom-Loks	290
2. Messe-Nachlese 1973: Am Rande entdeckt . . .	268	15. Gleichstrom-Loks für Wechselstrom (mit Schaltskizze)	291
3. Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse 1973	270	16. Laterne f. d. bayer. 4-Begriff-Signal	292
4. „Mannheim-Waldhof“ (N-Anlage D. Kempff)	271	17. Der 1. Mai . . . (Messemotive)	
5. Neue SIVO-Federpuffer u. -Radsätze	275	18. D-Zugwagen B 4ü bay 03 (BZ)	293
6. Spezialbohrer für unzugängliche Stellen	275	19. Messe-Schauanlagen '73: Hafenanlagen	296
7. Alte Preußen – ganz korrekt!	276	20. Größenrichtige Räder für die Märklin-S 3/6	299
8. Die „Gartenbahn“ zur Gartenbahn	278	21. Stellwerk „Schreckenfels“ (BZ u. Nachbau-tips)	300
9. Autom. Blocksystem m. Beschleunigungs- u. Verzögerungs-Schaltung (z. Heft 8/72)	280	22. „Spielzeugtunnel“ – in natura!	309
10. Messe-Schauanlagen '73: Gebirgslandschaft	282	23. Original-Eisenbahnerlampen	310
11. John Allen †	282	24. Buchbesprechungen	310
12. Dampfsonderfahrten der DGEG	283	25. Messe-Schauanlagen '73: Dörfer und Städte	311
13. Variationsmöglichkeiten von S 3/6-Modellen mittels Umbausätzen von M+F	286	26. Die Western-Nietenpresse	315

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

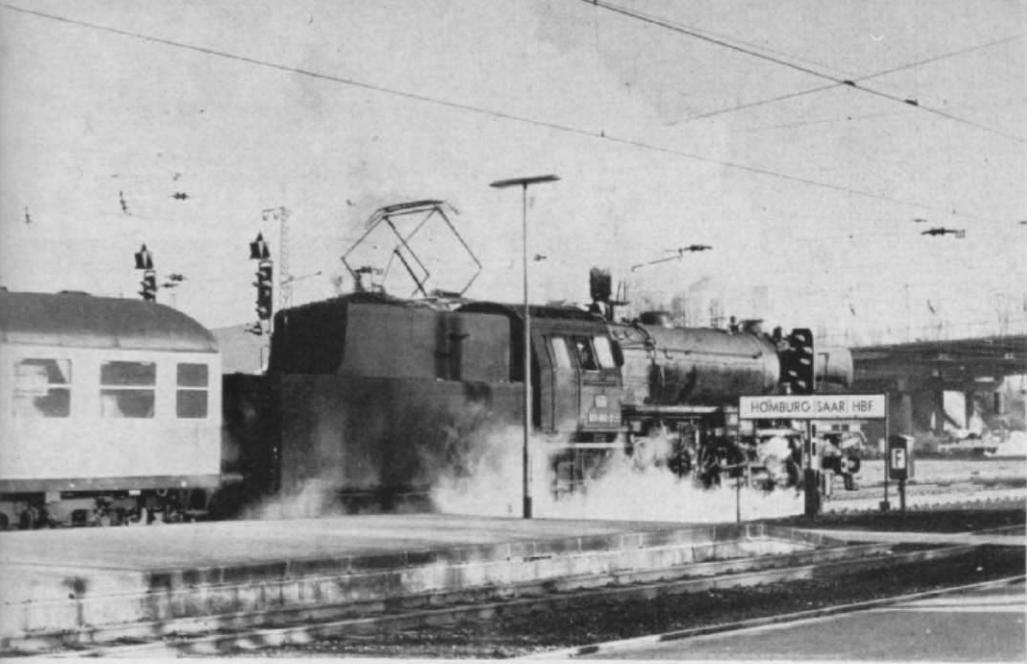
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI).

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

Postscheckkonto (Achtung! Neue Nummer!): Nürnberg 573 68-857 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 5/73 ist ca. am 26. Mai in Ihrem Fachgeschäft!



Das ist die neue Elektrodampflok der DB, die in idealer Weise die Romantik des Dampfbetriebes mit den Erfordernissen des Umweltschutzes verbindet. Das Foto des bislang geheimgehaltenen Prototyps schoß unser Leser Helmut Dörr aus Oberbexbach in Homburg/Saar.

## Die Elektrodampflok - eine Neuentwicklung der DB!

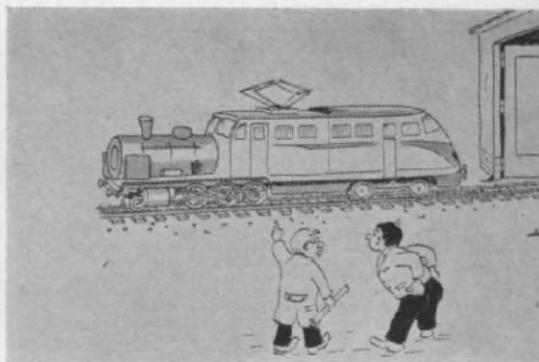
Die gute alte Dampflok soll nicht sterben! Das ist der Wunsch vieler Eisenbahnfreunde, die mit der Dampflok verbundene Romantik auch künftig nicht missen wollen. Die Bundesbahn ist nun nach langen Versuchen diesem Wunsch nachgekommen. Am 1. April wurde das Ergebnis der Öffentlichkeit vorgestellt: die neue Elektrodampflok.

Diese Lokomotive vereinigt in sich moderne Technik und die Anforderungen des Umweltschutzes auf optimale Weise mit der Dampfloktradition. Sie wird nicht wie die herkömmlichen Dampflok mit Kohle befeuert, sondern mit elektrischem Strom beheizt. Der Tender, der vor dem Umbau Kohle und Wasser enthielt, beherbergt jetzt den Transformator. Die Energie bezieht diese Lok durch einen Stromabnehmer, der auf den Tender montiert wurde. Aus dem Schornstein quillt nun nicht mehr schwarzer Kohlenrauch, sondern nur noch reiner Wasserdampf. Das erste Modell, eine Lok der Baureihe 023, wird laut Auskunft der Bundesbahndirektion Saarbrücken einen Probebetrieb auf der Strecke zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen/Rh. aufnehmen. Verläuft der Betrieb erfolgreich, so werden vielleicht weitere Loks anderer Baureihen mit dieser Art Energieumwandlung auf den Schienen der DB rollen.

Helmut Dörr, Oberbexbach

### Das Titelbild

stammt von Herrn Johannes Auerbacher aus Darmstadt und zeigt ein Motiv seines Straßenbahn-Depots. Mehr über diese H0-Strab-Anlage erfahren Sie demnächst!



In diesem Zusammenhang besonders interessant:  
„Unsere Neuentwicklung zur Frühjahrsmesse — eine Universallok für alle Ansprüche!“

(„Der Modelleisenbahner“ / DDR)

### Betr. „Die badische IVh“

Die Fortsetzung des Artikels „Die badische IVh“ (2. Teil mit weiteren Bauzeichnungen) erscheint entgegen unserer Ankündigung in Heft 2/73 aus technischen Gründen erst in Heft 5/73!



Abb. 1 u. 2. Ein Güterwagen aus dem US-Programm von Liliput, der in dieser originellen Bemalung nach USA exportiert wird. Die Kritzeleien stammen tatsächlich von Kindern.

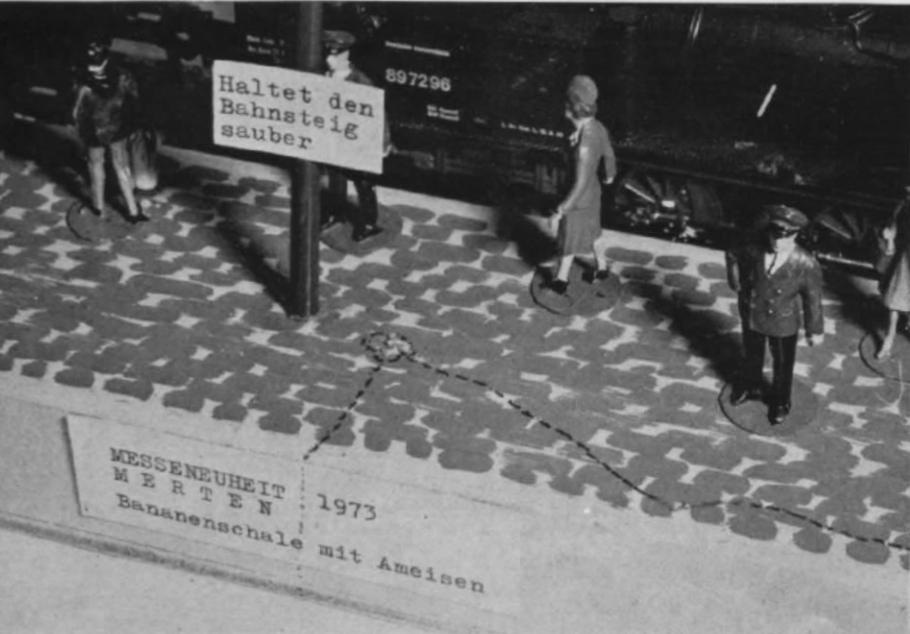
lich von Kinderhand und wurden in verkleinerter Ausführung auf die Wagenwände aufgebracht.

### Messe-Nachlese '73:

*Kleine Gags  
am Rande  
- entdeckt...*



Abb. 3. Also so eine Frechheit — direkt unter dem Schild eine Bananenschale wegzuwerfen! Der Stationsvorstand besichtigt die Bescherung: der Obeltäter ist entschwunden, dafür nähern sich die Ameisen gleich im „Gänsemarsch“ (ausgerechnet!). Wer diese Merten-Neuheit für 0 sogleich erwerben möchte, möge bedenken, daß wir sie nicht ohne Grund erst im April-Heft bringen . . .



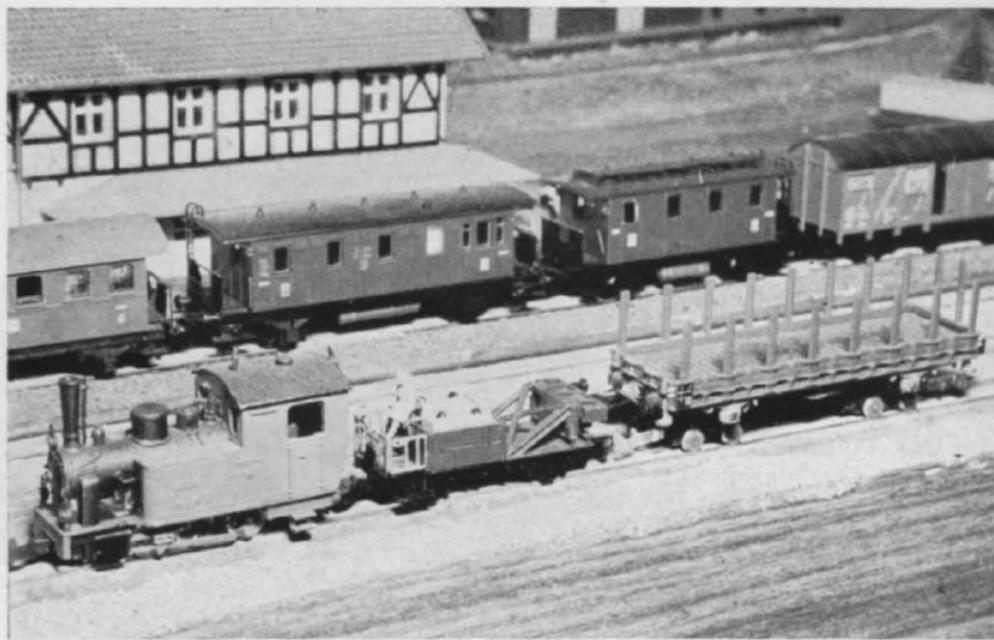


Abb. 4. Vom „Kaiser von Bremen“ (s. Heft 3a/73, S. 202) „nebenbei schnell mal“ zusammengebastelt: Zwischenwagen und Rollböcke für die M+F-N-Schmalspurbahn auf Z-Basis. Leider sind diese Fahrzeuge ebensowenig eine offizielle Neuheit . . .

*... zwischen kleinen und großen Eisenbahnen!*

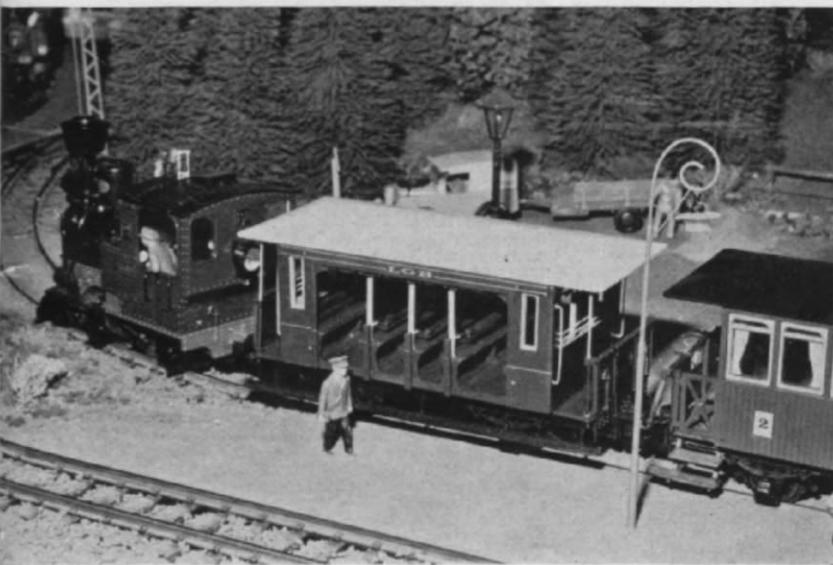
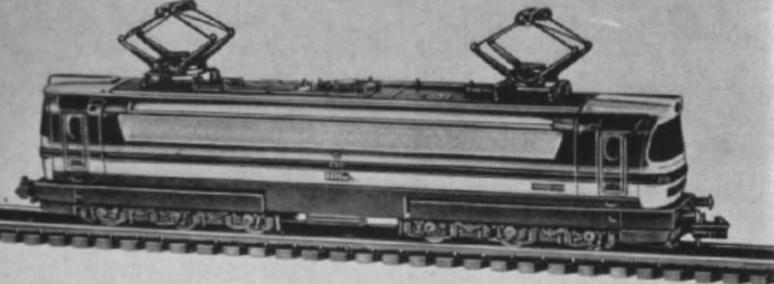
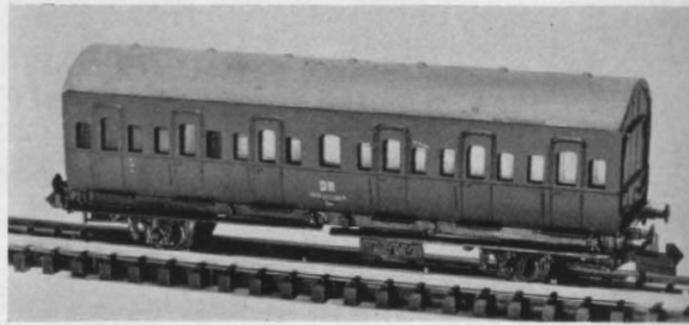


Abb. 5. . . wie dieser reizende „Sommerwagen“, den wir auf der LGB-Messeanlage entdeckten. Das Modell wurde von einem LGB-Bahner privat gebastelt und gab auf der Messe nur ein „Gastspiel“. Trotzdem hätte dieser Wagen als LGB-Neuheit sicher große Chancen . . .



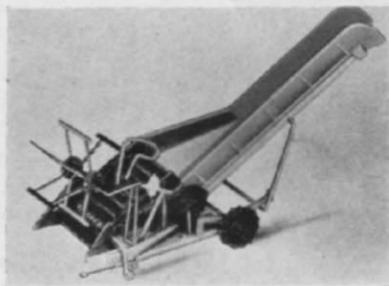
N Abb. 1. Das Piko-Modell einer modernen 6-achsigen Elok der CSD.



N Abb. 2. Der Tonnen-dach-Abteilwagen (ähnlich Minitrix, s. S. 277) von Piko hat eine Länge von 8,6 cm und ist mit Lenkachsen ausgestattet.

## Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse '73

**H0** Abb. 3-5. Mal was anderes (und in der BRD bisher nicht minder vernachlässigt): Landwirtschafts-Anhänger mit Aufbau, Mählader und Kranwagen.



Das Modellbahn-Neuheitenangebot der Leipziger Frühjahrsmesse ist wiederum etwas spärlich ausgetragen. In den uns vom Pressebüro zugesandten Unterlagen fand sich zwar neuerlich ein Foto vom H0-Modell der bereits 1970 avisierten Kondensatortender-BR 52; wir werden jedoch – verständlicherweise – auf dieses Modell erst eingehen, wenn uns das Serienprodukt vorliegt (was offenbar nochmals etwas dauern dürfte).

**H0:** Mehrere Neuheiten erschienen auf dem Zubehör-Sektor; neben einigen Modellhäusern schenken uns vor allem die Modelle aus dem Landmaschinen-Programm interessant, die sich gut zur Dekoration von Feldern, Bauernhöfen etc. eignen (Abb. 3-5).

**TT:** Den 3-achsigen Umbauwagen zeigten wir bereits in Heft 3a/73; ansonsten ist in dieser Größe nichts Neues zu vermelden.

**N:** Hier bringt Piko das Modell einer modernen 6-achsigen Diesellok der CSD, das wir allerdings auch nur „per Foto“ in Augenschein nehmen konnten. Nicht ganz neu, aber erst jetzt in der Bundesrepublik erhältlich ist das Modell eines Tonnen-dach-Abteilwagens nach einem ähnlichen Vorbild wie das bekannte Minitrix-Modell. Ebenfalls im Maßstab 1:160 ist ein kleiner Fachwerk-Bahnhof „Laubenstein“ (nicht abgebildet) gehalten. Der Import der DDR-Erzeugnisse erfolgt bekanntlich über die Fa. Richard Schreiber, Fürth.

Die seit geraumer Zeit zu beobachtende stagnation auf dem Sektor „Modellbahnfertigung“ in der DDR ist sehr bedauerlich; man erinnert sich etwas wehmütig der Zeiten, in denen zahlreiche neue Wagenmodelle (Güterwagen von Piko, „Langenschwalbacher“ von Schicht etc.) und interessante Lok-Neuheiten (Modelle der BR 66, 75, 91 u. a.) das bundesrepublikanische Angebot sinnvoll ergänzten.

# Vorstadt-Bahnhof „Mannheim-Waldhof“

Die geplante N-Anlage des Herrn Dieter Kempff, Mannheim

Fünf Jahre Planung und manch' voller Päckchen gingen meiner nun endlich werdenden Modellbahnanlage voraus. Das Motiv: eine doppelgleisige Hauptstrecke mit Durchgangsbahnhof, Rangier- und Verlademöglichkeiten.

Angefangen hat es mit der wohl am häufigsten verwendeten Grundform eines Gleisovals mit oder ohne Kehrschleifen, unterirdischem Abstellbahnhof, eingleisiger Nebenstrecke u. v. m. Hauptnachteil dieser Anordnung (siehe Abb. 1) ist, daß ein Zug, der den Bahnhof in Richtung A verläßt, zu einem späteren Zeitpunkt aus Richtung B wieder in diesen einfährt. Dieser Nachteil läßt sich umgehen, wenn es gelingt, die doppelgleisige Strecke zu Umlaufschleifen — quasi Endbahnhöfen — an jedem Ende auszubilden (s. Abb. 2).

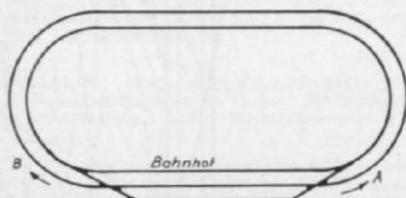


Abb. 1. Die meisten — besonders von Anfängern — verwendete Grundform für Modellbahnanlagen ist das Oval. Nachteil: Ein Zug, der den Bahnhof in Richtung A verläßt, kommt (vorbildwidrig) aus Richtung B zurück bzw. umgekehrt.

Abb. 2. Ein vorbildgetreuer Betriebsablauf ergibt sich, wenn die doppelgleisige Strecke mit Endkehrschleifen versehen wird: Ein Zug nach A kommt auch aus A zurück. Der Nachteil der großen Längenausdehnung wird umgangen, wenn eine Kehrschleife (z. B. B) „umgeklappt“ wird (s. Pfeil).

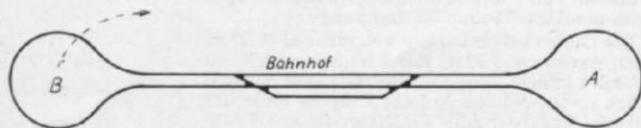
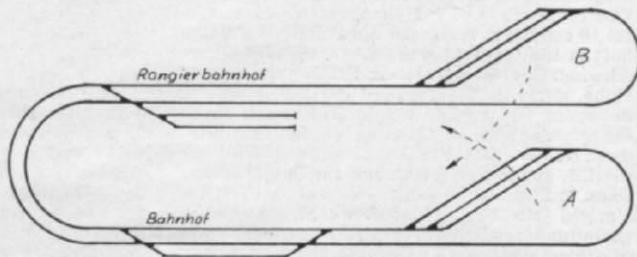


Abb. 3. Schon wesentlich weniger Länge benötigt diese Form; noch mehr Platz läßt sich einsparen, wenn die beiden Kehrschleifen A und B nochmals nach innen (s. Pfeile) „umgeklappt“ werden. Der dadurch entstehenden Form entspricht auch die N-Anlage des Herrn Kempff (vgl. Abb. 7–9).



Für diese Anordnung braucht man aber sehr viel Länge — und wer hat die schon zur Verfügung! Geht man jetzt hin und klappt Schleife B um  $180^\circ$ , so läßt sich die Länge schon auf die Hälfte verkürzen. Zudem ergibt sich noch zusätzlich die Möglichkeit, einen Rangier- und Güterteil unterzubringen (s. Abb. 3). Durch nochmaliges Klappen der Schleifen A und B um jeweils  $180^\circ$ , wie in Abb. 3 angedeutet, kann die gesamte Baulänge nochmals reduziert werden. Die beiden Schleifen müssen jetzt natürlich „unterirdisch“ verlegt werden. Dort nehmen sie a) keinen wertvollen Platz der Bahnhofsgleisanlage in Anspruch und bieten b) die Möglichkeit, großzügige verdeckte Abstellbahnhöfe vorzusehen.

Aus diesen Überlegungen heraus entstand der Plan für meine Anlage „Waldhof“ (siehe Abb. 7–9).

Der DB-Bahnhof Waldhof liegt an der doppelgleisigen Hauptstrecke Mannheim — Frankfurt/Main über Großgerau. Auf dieser Strecke verkehren alle Arten von Zügen bis hin zum Goethe-Express mit französischen Capitole-Wagen und Vierstromlok. Da in Mannheim-Waldhof sehr viel Industrie ansässig ist, gehört zum Bahnhof ein recht ansehnlicher Verschiebebahnhof mit ausgedehnten Abstellgruppen und Ablaufberg, mit vielen Werksanschlüssegleisen und einer interessanten Güterabfertigung (siehe Abb. 4–6).

Hier sind dem Modellbahner also fast keine Grenzen gesetzt. Aus einem Werksanschluß habe ich ein Dampflokomotiv-Bw werden lassen. Die Motivation hierfür ist der nahegelegene Haupt-

bahnhof Mannheim sowie die ausgedehnten und imposanten Verschiebeeinheiten im Mannheimer Bahnhofsvorfeld.

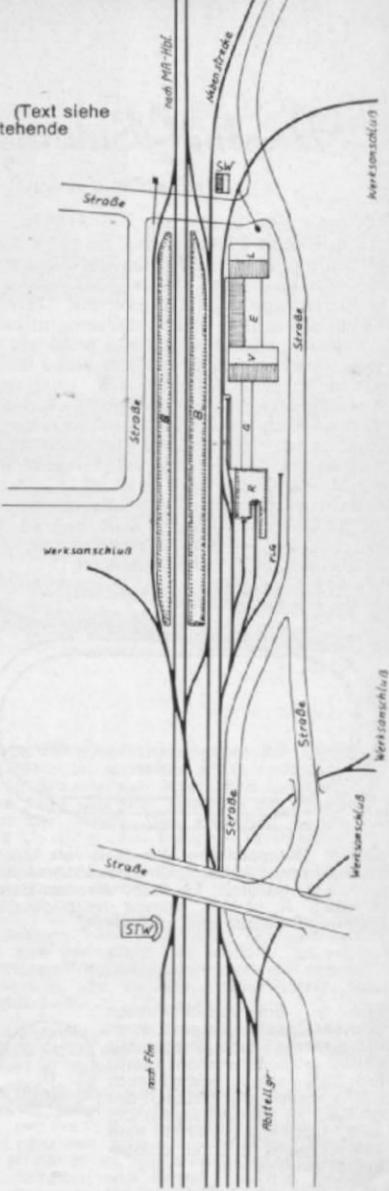
Nun zur Erläuterung des Modell-Streckenplanes: Im Vordergrund des sichtbaren Anlagenteils liegt der Personen- und Güterbahnhof von „Waldhof“ mit Empfangshalle E, Verwaltungsbau V, Laden- und Kioskbau L sowie dem Lagerschuppen G. An den Güterschuppen schließt sich die Laderampe R und daneben ein Freiladegleis F an. Der Personenbahnhof besitzt teilüberdachte Bahnsteige für die Gleise 3—6. Gleis 2 ist für die benachbarte Industrie Anschluß an das DB-Netz und nur als Durchfahrgleis ausgebildet. Über Gleis 6 gelangt man in das Dampflok-Bw. Gleis 3 findet seine Verlängerung in einem Auszieh- und Bereitstellungsgleis für lange Güterzüge, das im gesamten sichtbaren Teil parallel zur doppelgleisigen Hauptstrecke verläuft. Das Industrieviertel (links unten) ist über Gleis 2 zu erreichen, ebenso wie eine höhergelegene Abstellgruppe, die dem Verbleib von ausrangierten Fahrzeugen dient (links ganz oben). Der Ablaufberg ER, der bei ca. 10,5 cm seinen höchsten Punkt hat, ist über das gleiche Gleis zu erreichen.

Die Bahnhofstraße steigt in ihrem Verlauf nach links an, überquert die Industriestraße und den Bahnkörper, um auf einer Art breitem Damm im südlichen Hintergrund zu verschwinden. Damit soll der  $180^{\circ}$ -Bogen der Bahnstrecke optisch abgeschnitten werden, um das Bild vordargetreuer zu gestalten. Ihre optische Fortsetzung findet die Straßenführung nach rechts in dem alten Dampflok-Bw.

Im Hintergrund, entlang der Hauptstrecke, liegt die Gleisharfe des Rangier- und Verschiebebahnhofs. In diesem Teil der Anlage senkt sich die Hauptstrecke bereits langsam ab, um dann über BB hinaus den unterirdischen Abstellbahnhof (s. Abb. 9) zu erreichen. Der Höhenunterschied beträgt ca. 5 cm, die Steigung ist kleiner als 1,2% und erlaubt damit den Verkehr von recht langen Zügen. Dem tragen auch die Abstellbahnhöfe Rechnung:

Die Gleise haben Längen von mehr als 1,30 m, zwei davon ca. 3,50 m. Eines ist zum speziellen Wendezuggleis ausgebildet, das sein Gegengesetztes im Abstellbahnhof am anderen Ende der Strecke findet (s. Abb. 8). Dieser ist von Bahnhof „Waldhof“ aus in Richtung AA zu erreichen. Der enorme Bogen von  $540^{\circ}$  dient einer möglichst langen Fahrstrecke und damit der Überbrückung eines Höhenunterschiedes von ca. 10 cm. Beim Verlassen des Bahnhofs „Waldhof“ in Richtung „Mannheim“ (nach rechts) verschwindet der Zug in einem Felshügel geringer Höhe, der vom Stadtbaumaß der vollständigen Bebauung freigegeben wurde. Dieses soll durch die angedeuteten Straßenzüge verdeutlicht werden. Der beschränkte Bahnübergang wird sicherlich manche Autoschlange zur Folge haben. Denn auf dieser Strecke herrscht auch beim Vorbild ein sehr reger Verkehr. Die Ausgestaltung des Mittelfeldes ist noch nicht ganz durchgeplant.

Abb. 4. (Text siehe nebenstehende Seite).



Mit Bildern von der Anlage kann ich vorerst noch nicht aufwarten, da ich — im Gegensatz zu den üblichen Gepflogenheiten — ausnahmsweise mal den umgekehrten Weg beschritten und als erstes das Steuerpult verwirklicht habe, und zwar aus praktischen Gründen: So kann der Teil der Anlage, der fertiggestellt wird, sofort richtig in Betrieb genommen werden. Mehr über dieses Steuerpult erfahren Sie demnächst!



Abb. 5. Blick von der Straßenbrücke auf den Bahnhof Mannheim-Waldhof. In der Bildmitte der Personenbahnhof (die Bahnsteige sind schwach zu erkennen), rechts die Gütergleise mit Laderampe und Schuppen (vgl. Lageskizze Abb. 4).

◀ Abb. 4. Unmaßstäbliche Lageskizze des Bahnhofs Mannheim-Waldhof. Legende: B = Bahnsteig, E = Empfangsgebäude, FLG = Freiladegleis, G = Güterschuppen, L = Läden, Kiosk, R = Laderampe, STW = Stellwerk, SW = Schrankenwärter, V = Verwaltung.

Abb. 6. Anhand der Lageskizze Abb. 4 ebenfalls leicht zu „identifizieren“: Blick von der Straßenbrücke in entgegengesetzter Richtung auf die Streckengleise in Richtung Frankfurt/Main und den Verschiebebahnhof. Rechts die doppelgleisige Hauptstrecke, links davon zwei Auszieh- und Bereitstellungsgleise. Auf dem einen setzt sich gerade eine 140 vor den abfahrbereiten Güterzug. Daneben eine ausgedehnte Gleisharfe und einige Werksanschlüsse.



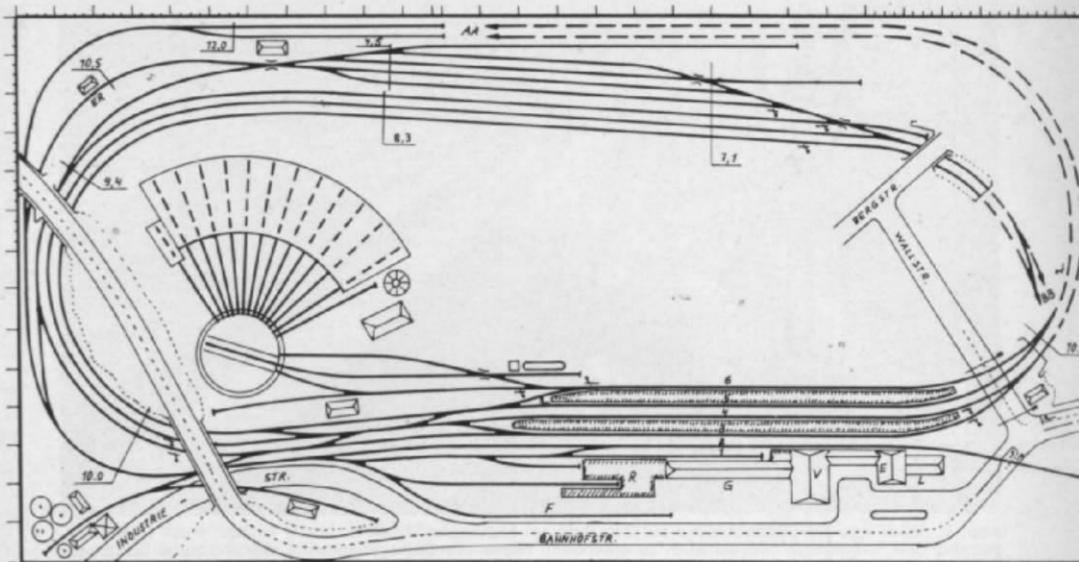


Abb. 7. Der Gleisplan der geplanten N-Anlage „Mannheim-Wälzholz“ im Maßstab 1:20. Die Zahlen geben die Höhe der betreffenden Gleise in cm an; bei AA und BB schließen sich die Abstell-Kehrschleifen an (vgl. Abb. 8 u. 9). Im Übrigen bedeuten:

- E = Empfangsgebäude
- F = Freiladegleis
- ER = Eselsrücken (Ablaufberg)
- G = Güterschuppen
- L = Laden- und Kioskbau
- R = Laderampe
- V = Verwaltung

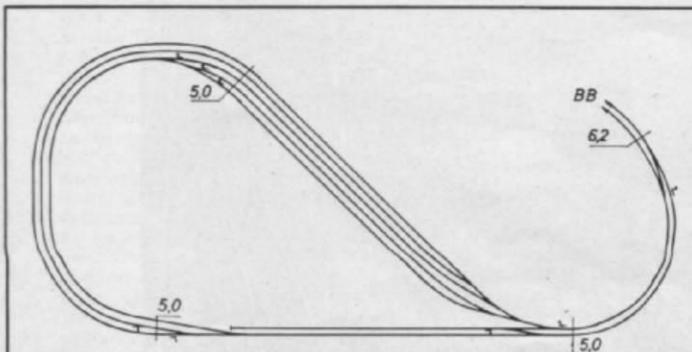
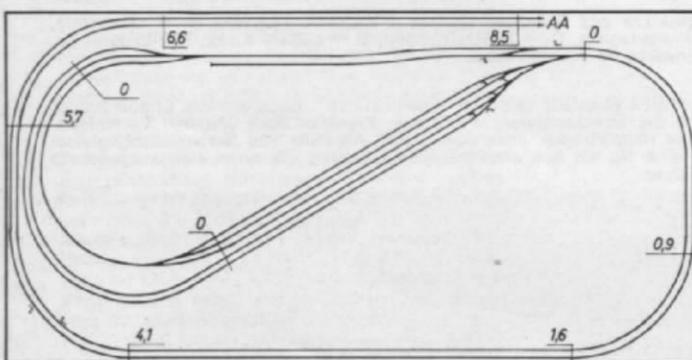


Abb. 8 u. 9. Der unterirdische Streckenverlauf der beiden Abstell-Kehrschleifen AA und BB. Die Zahlen geben wieder die Höhe der Gleise in cm an. Maßstab 1:31.

Abb. 1. Ein Teil des umfangreichen SIVO-Sortiments an Federpuffern und Radsätzen für die Nenngrößen 0 und H0.

## Neue Federpuffer und Radsätze von SIVO

Die Fa. SIVO war an der Nürnberger Messe nicht offiziell vertreten, sondern hatte lediglich einen Teil ihres Programms inoffiziell auf dem Hegostand ausgestellt, so daß wir im Messebericht nicht darauf eingehen konnten. Das wollen wir heute nachholen.

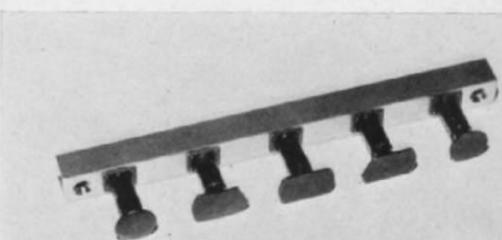
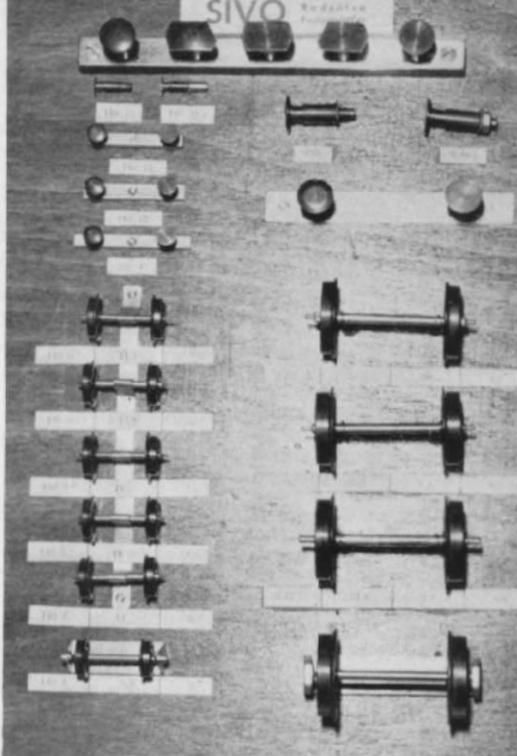
0: Hauptsächliche Neuheiten sind die in Abb. 2 gezeigten 0-Federpuffer in verschiedenen Ausführungen, die sich außer für Selbstbau-Modelle vor allem für den Umbau von Lima-, Pola- und Rivarossi-Fahrzeugen eignen. Für die Befestigung dieser Puffer braucht nur noch ein 2 mm tiefes Loch in die Pufferbohle gebohrt zu werden. Welche Probleme dadurch umgangen werden und wieviel Ärger vermieden wird, weiß derjenige richtig zu würdigen, der bisher versucht hat, Federpuffer nachträglich anzubringen! Daß die Puffer mit den „eckigen“ Tellern sich nicht verdrehen, braucht bei SIVO wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Die SIVO-0-Radsätze werden (außer nach NEM) nun auch in Fine-scale und in Kürze aber auch in Tinplate-Ausführung geliefert.

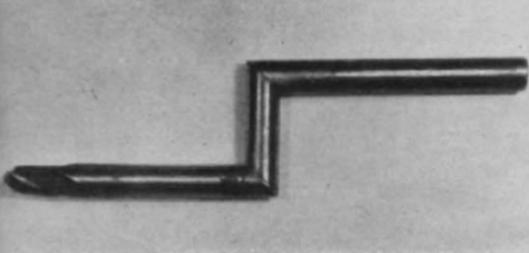
H0: Hier sind in erster Linie die RP 25-Radsätze zu nennen, für die offenbar auch in Europa Bedarf besteht (trotz der gewissen damit zusammenhängenden Probleme, s. Heft 4/70). Interessenten wissen nun jedenfalls, wohin sie sich im Bedarfsfall wenden können. Über das umfangreiche Radsatzprogramm für 0 und H0 zu berichten, würde an dieser Stelle zu weit führen; der Hersteller erteilt gerne nähere Informationen. Lieferung erfolgt innerhalb 14 Tagen (falls die betreffenden Artikel am Lager sind), ansonsten innerhalb von 4 Wochen. Die Anschrift:

SIVO Präzisionserzeugnisse für Modellbahnbau  
Siegfried Voegeli  
4 Düsseldorf 30, Elchenbruch 20

Abb. 2. Diverse Federpuffer für 0-Bahnen.



## Neuer Spezialbohrer für unzugängliche Stellen!



Aus der CSSR erreichte uns von unserem langjährigen Leser Rudolf Jäger, Liberec, folgender geradezu genialer Einfall:

Anbei ein Bild von meinem neu entwickelten Spezialbohrer für Bohrarbeiten in unzugänglichen Lagen. Bestimmt wird dieses Werkzeug die Aufmerksamkeit der MIBAhner erwecken.

Es handelt sich um einen Prototyp; es besteht jedoch schon jetzt die Möglichkeit, solche Bohrer in den Durchmessern von 1,2 bis 32,0 mm herzustellen.

Spezialbohrer auf dieser Basis für Teilkreisbohrungen mit einstellbarem Teilkreisdurchmesser und Teilungszahlen von 2 bis 8 Löchern sind zur Zeit in Entwicklung.

R. Jäger, Liberec

# Alte Preußen — ganz korrekt!

Unser Leser Hermann Hoyer aus Hamburg, als „Wagen-Spezialist“ (s. u. a. Heft 11/72, S. 702) den MIBA-Lesern kein Unbekannter, wies uns darauf hin, daß s. E. das Fleischmann-H0-bzw. N-Modell des preußischen Abteilwagens C3 pr 89 nicht ganz „stimmig“ sei. Beim Vorbild dieses Wagens — das zur älteren preußischen Bauform (erkennbar an den eckigen Fenstern und dem niedrigen Dach) zählt und größtenteils schon vor dem 2. Weltkrieg ausgemustert wurde — seien 1. die schmalen Fenster neben den Türen nicht in Holz gefaßt gewesen, 2. hätten die Mittelachsen keine Bremsen aufgewiesen und 3. sei die Klassenbezeichnung in Weiß auf schwarzem Grund statt umgekehrt angebracht gewesen.

Diesen Hinweis erhielten wir schon vor der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse und begannen sogleich mit entsprechenden Recherchen. Noch vor deren Abschluß entdeckten wir dann auf der Messe das Arnold-N-Modell eines 4-achsigen preußischen Abteilwagens, den wir natürlich besonders kritisch unter die Lupe nahmen (s. Arnold-Messebericht in Heft 3/73). Inzwischen sind wir aufgrund unserer Nachforschungen zu der Überzeugung gelangt, daß Herr Hoyers Einwände berechtigt sind — gerade noch rechtzeitig, um die Fa. Arnold zu

einer genau vorbildgetreuen Serienausführung ihres neuen Abteilwagen-Modells zu bewegen (s. Abb. 1 u. 2). Doch nun zu den Einwänden im einzelnen:

In Punkt 3 hat Herr Hoyer auf jeden Fall recht; die Wagen besaßen früher die bekannten schwarzen Emaille-Schilder mit weißen Ziifern. Dieser „Vorwurf“ geht übrigens nicht nur an Fleischmann, sondern auch an Röwa, da die Oldtime-Personenwagen beider Firmen in diesem Punkt falsch beschriftet sind (richtig ist es z. B. bei dem neuen Minitrix-Tonnenbach-Wagen gemacht). Hier läßt sich mit den M+F-Klassenschildern Nr. H0 101—103 Abhilfe schaffen.

Zu Punkt 2 ist zu sagen, daß auf den uns vorliegenden Zeichnungen und Fotos die Mittelachsen der Abteilwagen mal gebremst, mal ungebremst dargestellt sind, letzteres aber — und vor allem bei preußischen Waggons — weitaus häufiger. Hier kann jeder Modellbahner nach seiner Facón selig werden, indem er die Nachbildungen der Bremsbacken einfach abschneidet — oder auch beläßt (s. Abb. 3).

Ahnlich steht es mit Punkt 1; auch hier tauchen auf Fotos und Zeichnungen bisweilen Holzrahmen bei den schmalen Fenstern auf, überwiegend jedoch sind nur die breiten Fenster in

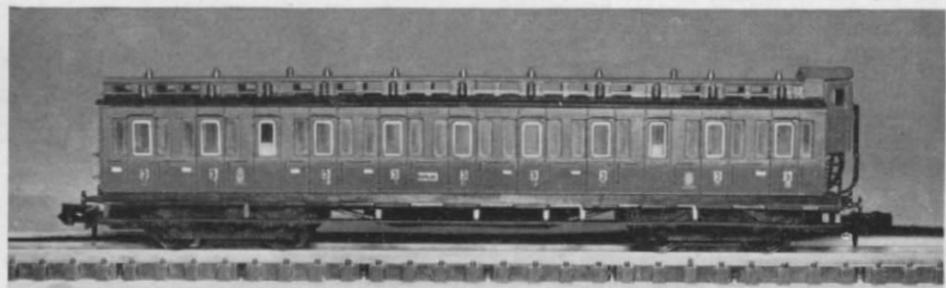


Abb. 1 u. 2. Zweimal der neue Arnold-Abteilwagen: Die untere Abbildung zeigt das Original-Messe-muster, das zwar — zugegebenermaßen — schmuck aussieht, aber bezüglich der Fensterrahmen-Farbgebung nicht den seinerzeitigen Gegebenheiten entspricht; beim oberen Wagen haben wir von den kleinen Abteilfenstern die hellbraune Farbe entfernt, was den Wagen — vgl. Abb. 5 u. 6 — wesentlich vorbildgetreuer erscheinen läßt. Das Arnold-Serienmodell wird übrigens der Abb. 1 entsprechen und erhält zusätzlich noch Milchglas-Toilettenfenster und richtige Klassenbezeichnungen (weiße Zahlen auf schwarzem Grund!).

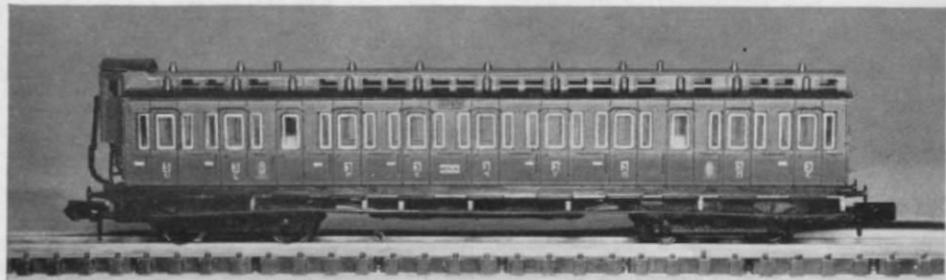




Abb. 3. Auch den H0-Abteilwagen von Fleischmann haben wir einer „Operation“ unterzogen: rechts der Original-Wagen mit Holzrahmen an allen Fenstern, daneben das gleiche Modell mit den schmalen Fenstern ohne Holzrahmen. Zusätzlich wurden beim linken Wagen noch die Bremsklötze an den Rädern der Mittelachse entfernt (vgl. Haupttext).

den Türen mit Rahmen ausgestattet. Wer seine Fleischmann-Abteilwagen entsprechend abändern möchte, muß am Fenstereinsatz (der nach einigem Hin und Her tatsächlich herausmontiert werden kann) die hellbraune Farbe von den betreffenden Fenstern mit einem Messer abkratzen. Abb. 3 zeigt einen solchermaßen nachbehandelten Waggon neben dem Original-Fleischmann-Abteilwagen. Welcher Wagen nun vorbildgetreuer wirkt, mag jeder selbst (ggi.

anhand seiner Unterlagen oder persönlichen Erinnerungen) entscheiden. In jedem Fall sollte man die u. E. etwas aig hellen Fensterrahmen mit stark verdünnter Humbrol-Farbe o. ä. nachdunkeln.

Zu diesem Punkt noch soviel: Die älteren Semester unter uns können sich gewiß noch der alten Abteilwagen aus eigener Anschauung entsinnen. So bestätigen auch WeWa's persönliche Erinnerungen, was uns ausgesprochene

Abb. 4. Beim Minitrix-Modell des Tonnendach-Abteilwagens braucht nichts abgeändert zu werden; die Fensterrahmen stimmen ebenso wie die Klassenbezeichnung in Weiß auf schwarzem Grund!

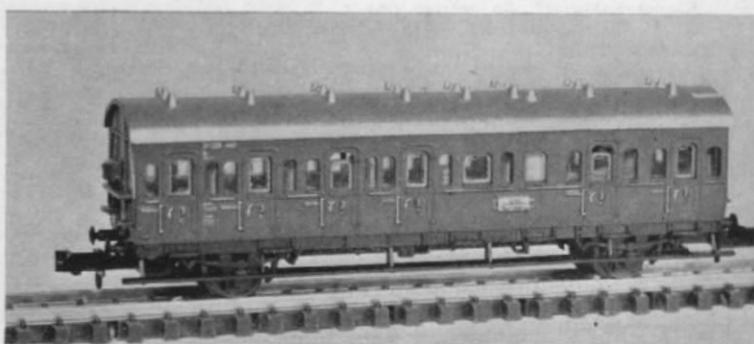
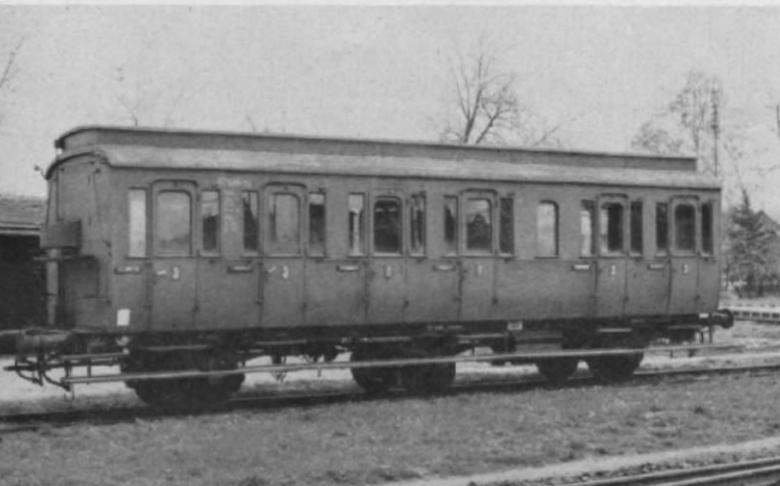


Abb. 5. Dieser „echte“ preußische Abteilwagen Nr. 67 686 (der seit neuestem zur Fahrzeugsammlung der Deutschen Ge-



ellschaft für Eisenbahngeschichte gehört) beweist anschaulich, daß die schmalen Abteilfenster direkt in die Seitenwand eingelassen waren und keine nach außen sichtbaren Holzrahmen besaßen. Außerdem beachte man die Klassenbezeichnung im Vergleich zu den Modell-Wagen der Abbildungen 1-5!



Abb. 6. Viele Leser werden sich der Abteilwagen noch aus eigener Anschauung erinnern können, denn aus dem Vorortverkehr z. B. waren die Wagen bis vor etwa 18 Jahren nicht wegzudenken. Diese Aufnahme macht unser Leser Hermann Hoyer aus Hamburg in den 50er Jahren auf dem Hamburger Hauptbahnhof. Auch hier beweisen Fensterausführung und Klassenbezeichnung das im Haupttext Gesagte.

Spezialisten auf diesem Gebiet mitteilten, nämlich die entsprechenden Fachleute der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ (s. auch Abb. 5) und der „Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnkurier“. So schrieb uns z. B. Herr Kurt Meyer von der „Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnkurier“:

„Wie Sie richtig vermuten, waren die kleinen rechteckigen Fenster ohne besondere Rahmen

in den Wagenkästen eingelassen; sie waren nicht beweglich. Nach außen war jedoch ein kleiner Falz, einem Rahmen ähnlich. Die Türfenster hatten oberhalb eine Regenrinne und nach außen hervortretende Holzrahmen. Das Glas selbst war meistens in Metallrahmen eingesetzt. Nur bei Abteilwagen der ältesten Bauart verwendete man an dieser Stelle schmale Holzleisten.“

## Die „Gartenbahn“ zur Gartenbahn

Abb. 1. Der „Wagenheber“ macht ein ganz schön saures Gesicht! Eigentlich auch erklärlieblich, wenn er das Riesentrumm von Wagen – in der Relation einer ausgewachsenen 5"-Spur-Dampfbahn entsprechend – ganz alleine schleppen muß.



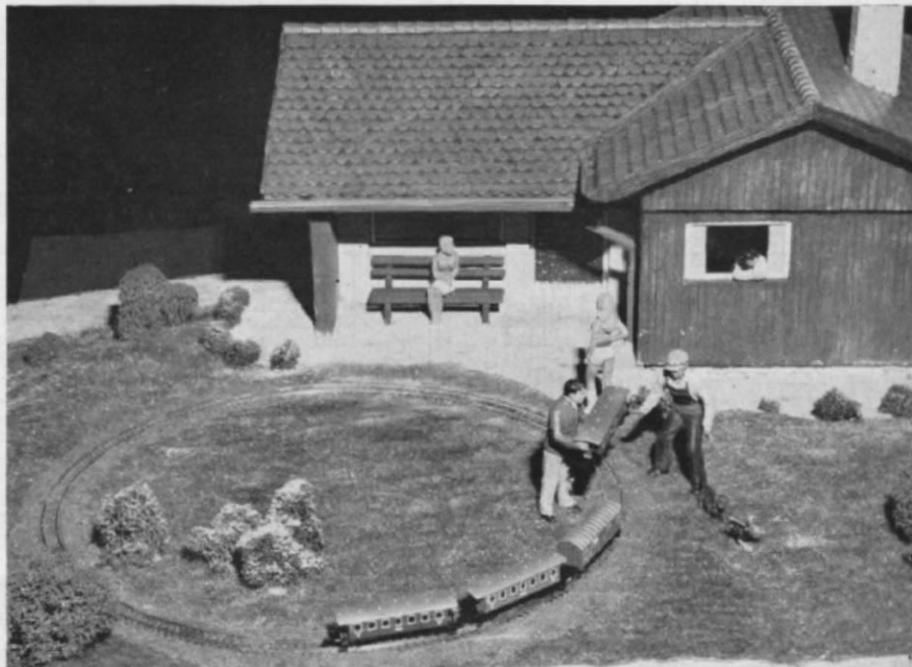


## Die „Gartenbahn“ zur Gartenbahn ...

... ist zwar keineswegs eine heimliche Neuheit der diesjährigen Messe, nichtsdestoweniger aber eine nette Idee von Herrn Preiser, der mit einer Märklinminiclus-Bahn, einem seiner zur LGB passenden Gebäude und einigen Figuren das abgebildete Messe-Motiv gestaltet hat. Der eigentliche Gag war aber auch diesmal — in schon typischer Preiser-Manier — versteckt und nur auf Hinweis zu erkennen: Vor dem Teenager (s. Abb. 2) steht das genaue Ebenbild in Z-Größe! Wer hätte es ohne „verräterische“ Bleistiftspitze entdeckt ... ?

Abb. 2. Nicht der „Großen“, sondern der „Z“ierlichen Kleinen wegen (die sonst nicht auszumachen gewesen wäre) ist diese Aufnahme in Originalgröße gebracht.

▼ Abb. 3. Das Gartenbahn-Motiv aus normaler Besucher-Perspektive.



# Automatisches Blocksystem mit Beschleunigungs- und Verzögerungsschaltung

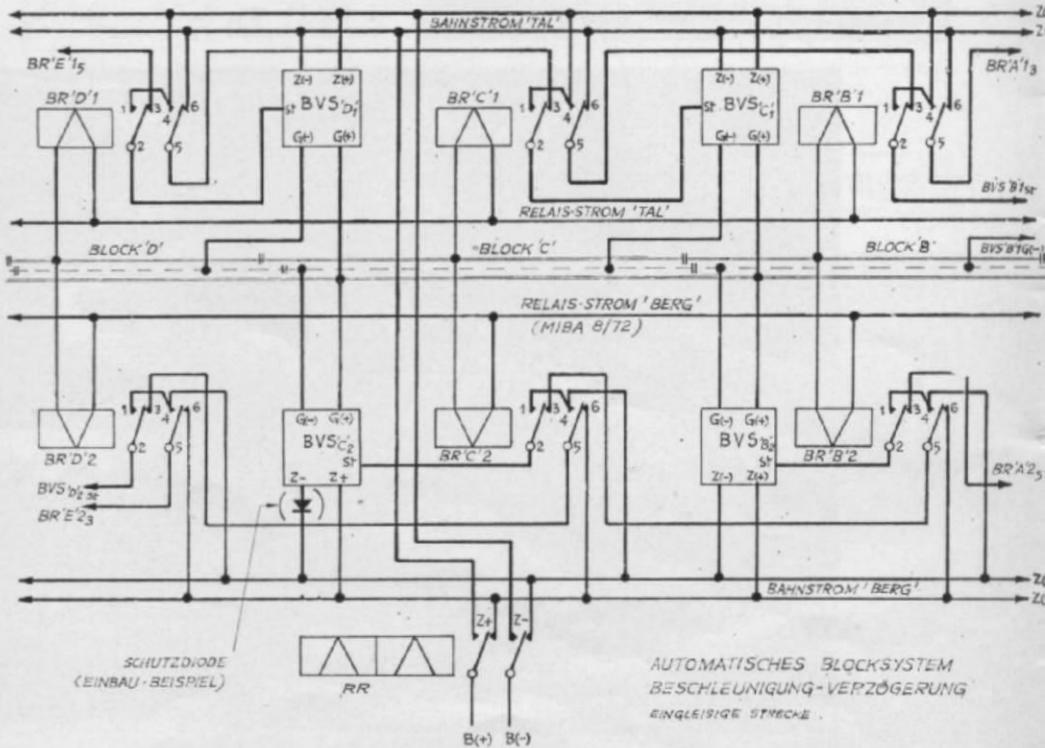
Als Ergänzung zu dem in Heft 8/72 veröffentlichten automatischen Blocksystem (zu dem allerdings eine kleine Berichtigung erforderlich ist — s. Abb. 2) sei hier eine zusätzliche Verlangsamungs-Beschleunigungs-Schaltung für die einzelnen Blockabschnitte vorgestellt.

Ich „analysierte“ zunächst den Schaltungsablauf, wenn ein Zug die Strecke befährt. Dabei ergab sich, daß beim Überfahren einer Blockgrenze zu gleicher Zeit zwei Relais abgefallen sind. Nehmen wir einmal an, wir haben die Blöcke A, B, C, D. Ein Zug fährt ein, Relais A ist abgefallen, dann AB, B, BC, C, CD, D. Lassen wir den Zug z. B. auf D stehen, bleibt Relais D natürlich abgefallen und sorgt dafür, daß ein nachfolgender Zug auf Block C stehen

bleibt. Und hier kam mir nun die „Schnapsidee“, die zur Entwicklung der abgebildeten Schaltung führte. Der Grundgedanke ist, immer die zwei aufeinanderfolgenden Relais so zu schalten, daß beide abgefallen sind und der Verlangsamungsprozeß im ersten (in Fahrtrichtung gesehen) der dazugehörigen Blocks ausgelöst wird. Dies gilt auch, wenn ein Zug allein auf der Strecke fährt. Da er aber bei Beginn des Abbremsens den betreffenden Block schon verlassen hat, hat dies keine Wirkung mehr auf ihn, er fährt ungehindert weiter.

Kommen wir nun zurück zu unserer Blockfolge A — B — C — D. Wie gesagt, Block D ist besetzt und daher Relais D abgefallen. Nun kommt Zug 2 angefahren; sowie er in Block C

Abb. 1. Eine Zusatzschaltung zum automatischen Blocksystem nach MIBA 8/72, bei der für die Geschwindigkeitssteuerung der einzelnen Blockabschnitte elektronische Beschleunigungs- und Verzögerungsbau- steine (BVS) eingesetzt werden (Funktionsbeschreibung s. Haupttext).



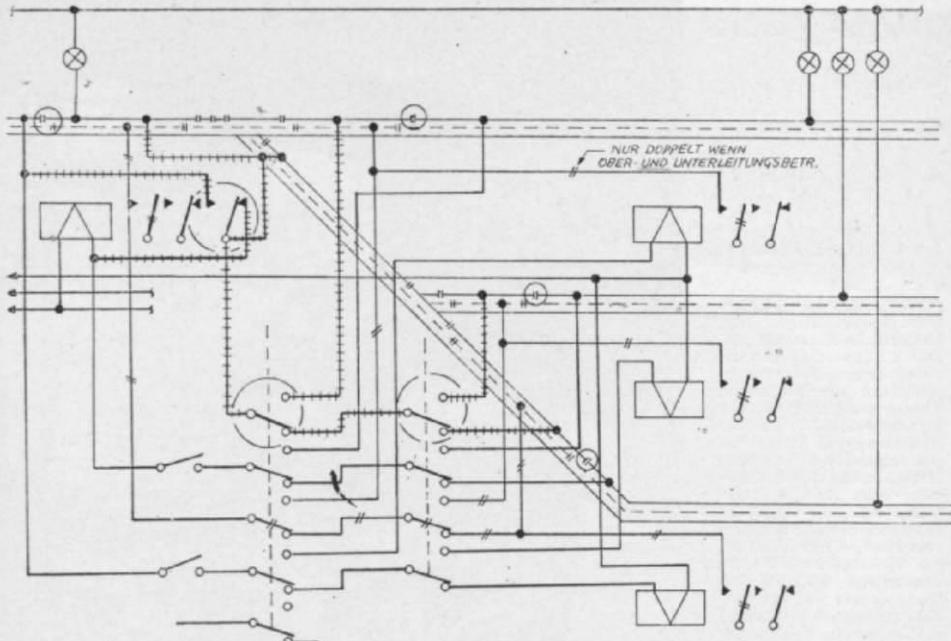


Abb. 2. Die korrigierte Schaltung einer automatischen Bahnhofseinfahrt (s. MIBA 8/72, S. 545). Bei der im genannten Heft veröffentlichten Zeichnung handelt es sich um einen Entwurf, bei dem der Verfasser übersehen hatte, daß der Kontaktgleis-Abschnitt unter der Stopstrecke ebenfalls je nach Fahrtrichtung umgeschaltet werden muß. Die hierzu erforderlichen Leitungen sind in diesem Schaltbild gestrichelt und die zusätzlichen Trennstellen und Relais-Kontakte eingekreist hervorgehoben.

einfährt, fällt Relais C ab, die obige Bedingung erfüllend. Hier aber befindet sich Zug 2 im ersten Block in Fahrtrichtung, das Abbremsen (und „Halt“, wenn nötig) wird im Streckenabschnitt des Block C ausgelöst. Sollte Zug 1 dann weiterfahren und Block D verlassen, zieht Relais D an, was eine Umschaltung bewirkt, die den Zug 2 sanft beschleunigend anfahren läßt. Da der entsprechende Kondensator in Block D ungefähr die gleiche Ladung haben wird wie der von Block C, setzt sich die Beschleunigung in Block D fort, bis die obere Geschwindigkeitsgrenze erreicht ist.

Die Schaltung basiert auf dem Beschleunigungs-Verzögerungs-Baustein nach Band I „Modellbahnen, elektronisch gesteuert“ von W. Knobloch und ist für eine eingleisige Strecke ausgelegt, die in beiden Richtungen befahren wird. Da ja nur immer ein Zug im Block sein kann, können als „Sparmaßnahme“ bei Ober- und Unterleitungsbetrieb beide Speiseleitungen zusammengeschaltet werden und mit einer BVS betrieben werden. Der unabhängige Zweizug-Betrieb geht natürlich dabei auf dieser Strecke

„flöten“ — und außerdem funktioniert die Schaltung nur bei Vorwärtsfahrt! Will man jedoch erreichen, daß die Loks vor- und rückwärts fahren können, muß man die Anzahl der BVS' verdoppeln und mit den nötigen Schutzdiode versehen, die sie vor Verpolung schützen. Mit diesen „Extras“ dürfte es ein ziemlich aufwendiges System sein — es sei denn, man rüstet nur eine Parade strecke oder eine besondere Vorführanlage damit aus.

Wie aus dem Schaltbild ersichtlich, gibt es hier keine „Stopstellen“ mehr. Somit entfallen auch die dazu gehörigen Arbeitskontakte, die durch die gezeigten Umschaltkontakte ersetzt werden. Die BVS' müssen natürlich so eingestellt werden, daß auch der Zug mit dem längsten „Auslauf“ sicher vor dem Signal zum Stehen kommt.

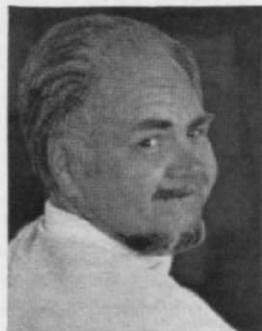
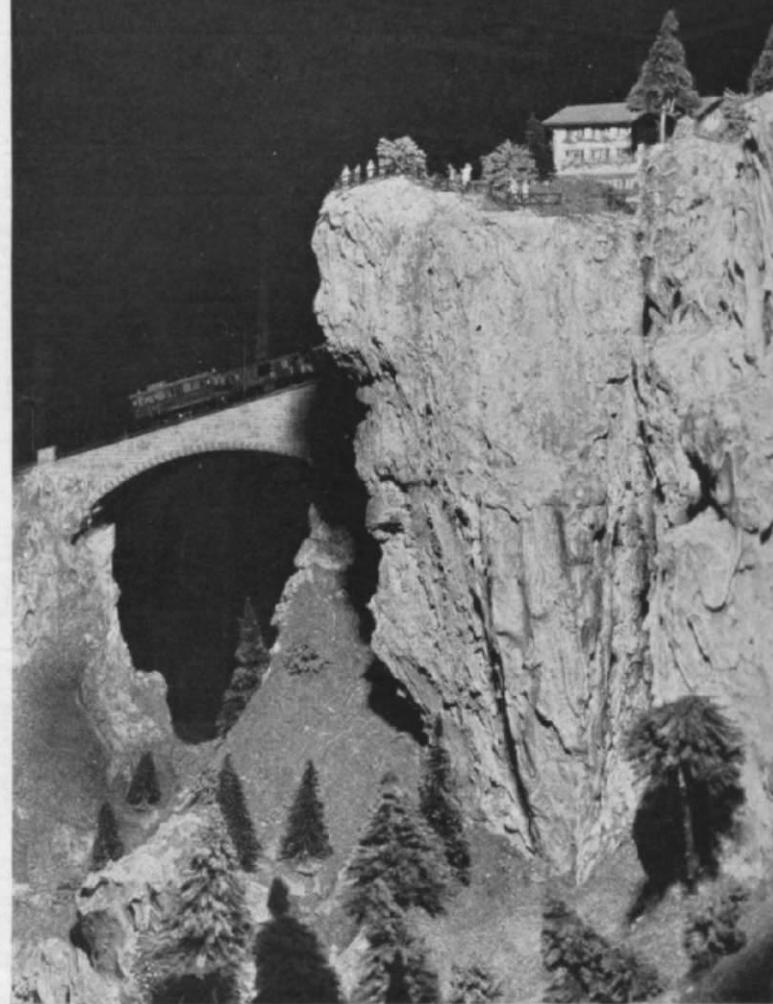
Auch setzt das System hier Gleichstrom-Fahrbetrieb voraus, während es in den bisherigen Schaltungen „gleich“ war, ob mit Gleich- oder Wechselstrom gefahren wurde. Ansonsten bleibt — bis auf die zusätzlichen RR-Kontakte — alles wie in Heft 8/72 beschrieben.

Messe-Schauanlagen '73:

## Gebirgslandschaft

Wir wollen die diesjährigen Messe-Anlagen der Modellbahn-Hersteller einmal anders als gewohnt präsentieren, und zwar jeweils auf ein bestimmtes Thema bezogen, z. B. „Gebirgslandschaft“ (wie die Abbildung auf dieser und den folgenden Seiten) oder „Hafenanlagen“ (S. 296 – 298) oder „Dörfer und Städte“ (S. 311 – 313). Begreben wir uns also zunächst „ins Hochgebirge“, das auf der Fleischmann-N-Anlage dominierte, offenbar im Hinblick auf die neue N-Zahnradbahn, die hier auf zahlreichen Steilrammen ihr Steigvermögen demonstrierte. Wenn auch das Gebirge an manchen Stellen vielleicht etwas zu „nackt“ erscheint, so ist doch etwa der schwindelerregende Steilhang der nebenstehenden Abbildung (der umgerechnet etwa 80 m hoch aufragt) bestens- und höchst naturgetreu nachgebildet – wie auch so manch' anderes Gestaltungsdetail sicher gut für die eigene Anlage verwertbar ist oder die Planungsfantasie zu beflügeln vermag.

Abb. 1



## John Allen +

Am 6. Januar 1973 ist John Allen im Alter von 59 Jahren einem Herzinfarkt erlegen. Nicht nur in seiner Heimat Amerika trauert man um einen Modelleisenbahner mit Leib und Seele, einen überragenden Künstler und sympathischen Menschen. John Allen und seine Anlage, die „Gorre & Daphne Railroad“ waren und bleiben ein Begriff für eine bislang unübertroffene Perfektion im Modellbahnbau. In den bekanntesten Modellbahnen-Zeitschriften der Welt (sogar in Japan!) wurden Bilder seiner Anlage veröffentlicht und begeisterten seit eh und je jeden Betrachter. Die jüngsten unter unseren Lesern werden die „G & D“ vielleicht noch nicht kennen; zuletzt zeigten wir sie in Heft 12/68, S. 608 u. 609. Wir haben uns mit Andrew Allen, dem Bruder des Verstorbenen, in Verbindung gesetzt und um Bildmaterial der „G & D“ gebeten. Sobald dieses eingetroffen ist, werden wir das Lebenswerk eines unvergessenen Idols in einem ausführlichen Bildbericht würdigen.

Abb. 2



Abb. 3



Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte:

## Dampfsonderfahrten 1973

Wie bereits in den vergangenen Jahren führt die DGEG auch 1973 wieder zahlreiche Dampfzug-Sonderfahrten auf reizvoll gelegenen Museumsstrecken durch. Ausführliche Prospekte sind an den Bahnhöfen im Einzugsbereich der jeweiligen Strecke, bei den DER-Reisebüros, den Verkehrsämtern in den Orten an der Strecke und bei der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.“ in 75 Karlsruhe 1, Postfach 2063, erhältlich. Nachstehend geben wir – damit Sie rechtzeitig planen können – die Verkehrstage der Sonderzüge bekannt; die genauen Fahrplanzeiten sind bei den o. a. Stellen zu erfragen.

1. Achen - Ottenhöfen (Nordschwarzwald), 1435 mm  
Zt. 5., 10. und 24. 6., 8. und 22. 7., 5. und 19. 8.,  
2., 16. und 30. 9. 1973. Kursbuchstrecke 715!

2. Möckmühl - Dörzbach (Jagsttalbahn), 750 mm  
Möckmühl - Schöntal; 13. 5., 11. 6., 1., 15. und 29. 7.,  
12. 8. und 9. 9. 1973.  
Möckmühl - Dörzbach; 23. 4., 31. 5., 10. 6. und 26. 8.  
1973. Kursbuchstrecke 780!

3. Tegernsee - Schafbach (Tegernsee-Bahn), 1435 mm  
Zt. 5., 10. und 24. 6., 8. und 22. 7., 5. und 19. 8.,  
2. und 16. 9. 1973. Kursbuchstrecke 955!

Noch zwei besondere Hinweise: Bei den Dampfzugfahrten auf der Tegernsee-Bahn besteht nach dem Kauf einer Ergänzungskarte die Mitfahrmöglichkeit auf dem Führerstand der Lokomotive! Und zur Saisoneröffnung am 20. Mai 1973 verkehrt der restaurierte Vorkriegs-„Rheingold“ als Sonderzug von Köln nach Ottenhöfen im Schwarzwald!

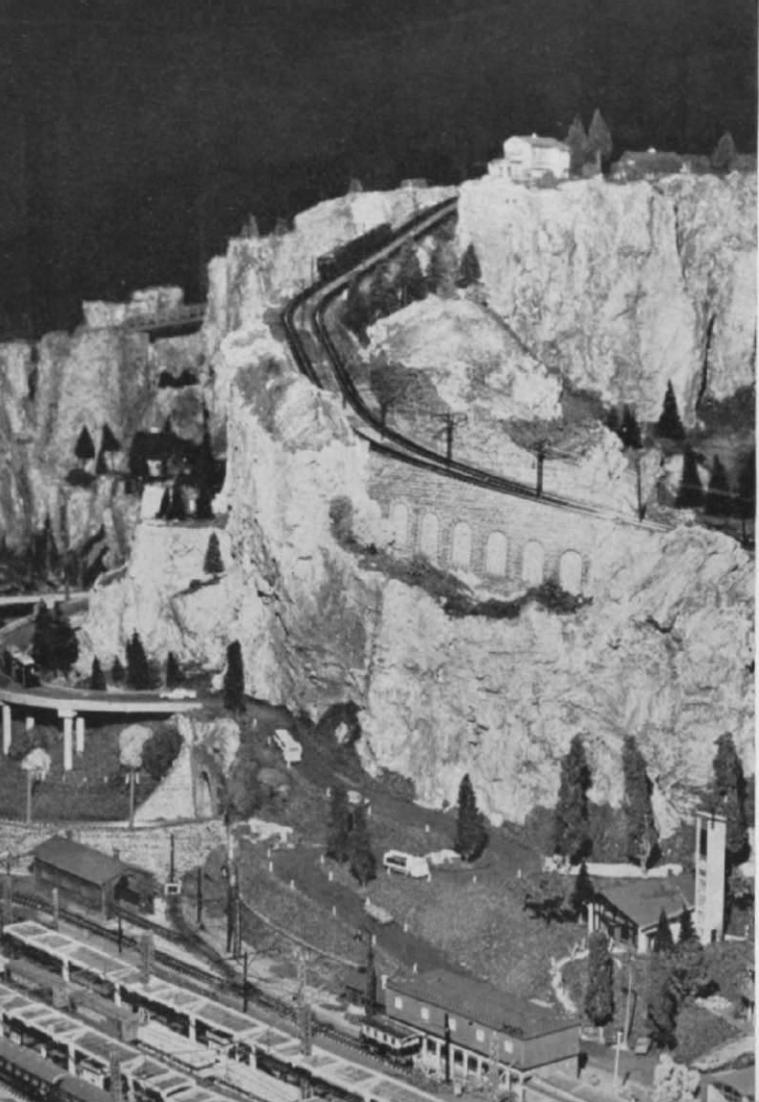




Abb. 4 u. 5 (linke Seite) u. 6-8. Weitere Ausschnitte von der Fleischmann-N-Messeanlage. Beachtenswerte Gestaltungsdetails sind z. B. das Schutzdach an der Kreuzung Bahn/Seilbahn (Abb. 5) oder die „verkehrs-hemmende“ Schafherde der Abbildung unten. Die Hochspannungsmasten stammen übrigens von Brawa.



# Variationsmöglichkeiten von S 3/6-Modellen

## mittels Umbausätzen von M+F

Wir haben mit der Vorstellung der verschiedenen M+F-Zurüst- und Umbausätze für die Großserien-Modelle der S 3/6 bewußt bis zum jetzigen Zeitpunkt gewartet; denn bei Erscheinen dieses Heftes sind nunmehr alle Sätze sofort lieferbar, so daß man sich ein S 3/6-Modell nach seinen persönlichen Vorstellungen „maßschneidern“ kann.

Die verschiedenen Zurüst- und Umbausätze von M+F sind für die H0-S 3/6-Modelle von Märklin und Trix gedacht. Die „Notwendigkeit“ solcher Sätze resultiert u. E. aus zwei Fakten: Zum einen liegt die Entwicklung der betreffenden Großserien-Modelle mehr oder weniger weit zurück, wodurch diese naturgemäß nicht mehr ganz dem heutigen Standard und den mittlerweile gestiegenen Ansprüchen an Detailierung etc. genügen (s. auch Besprechung der Märklin-S 3/6 in Heft 10/72). Daher scheint eine Verfeinerung durchaus angebracht und wünschenswert. Zum anderen zeigt sich gerade an diesen Sätzen, wie man mittels verschiedener Bauteile *mehrere Varianten eines Grundmodells* erstellen kann. Und das ist u. E. wichtiger als die Tatsache, daß in diesem Fall — bei der „Verwandlung“ der Märklin-S 3/6 — u. a. auch

noch eine vorbildgetreue „Rheingold“-Zuglok entsteht.

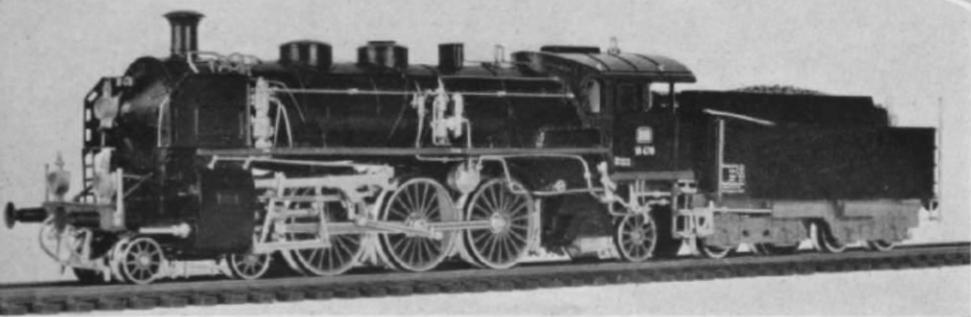
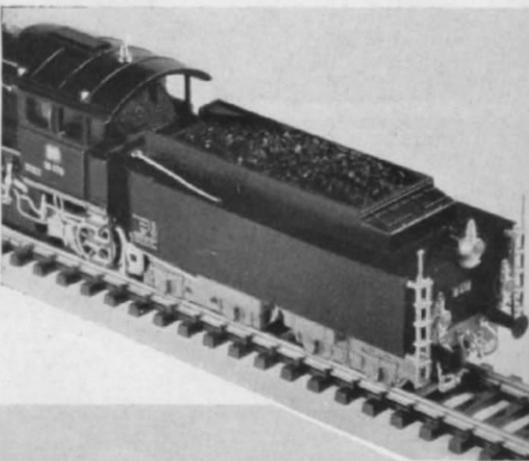
Welche Umbausätze gibt es nun und welche Lokmodelle lassen sich daraus „schneidern“? — Beginnen wir mit den Sätzen für die

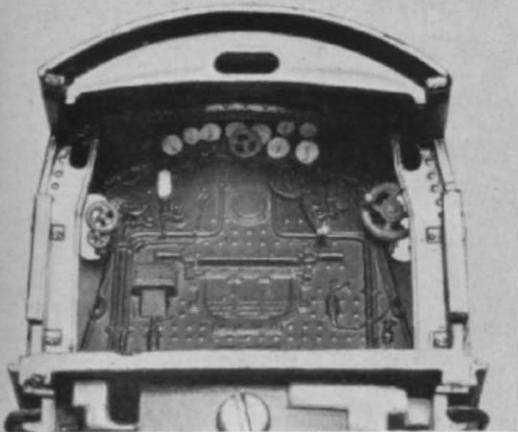
## Märklin-S 3/6

Ausgangspunkt bzw. „Grundausrüstung“ ist hier der M+F-Satz Nr. BA 25, der insgesamt 155 Teile enthält, die wir hier natürlich nicht alle aufzählen können. Genannt seien nur Federpuffer, Kolbenschutzrohre, bayerische und DR-Laternen für Lok und Tender, Bremsbacken, Luft- und Speisepumpe, Generator, Indusu usw. sowie -zig Kleinteile wie Ventile, Rohrmuffen, Griffstangen samt Haltern, Leitern etc. Selbstverständlich kann und wird man nicht alle 155 Teile an einem Modell anbringen; der Satz

Abb. 1 u. 2. Eine Märklin-S 3/6, verfeinert mit (deutlichkeitshalber ungespritzten) M+F-Zusatzeilen aus dem Satz BA 25. Man erkennt u. a. neue Laternen, Generator, Luft- und Speisepumpe und Bremsbacken an Lauf- und Kuppelrädern. Wenn das Modell auf 36 cm-Radien laufen soll, dürfen einige Teile nicht oder nur verkürzt (wie z. B. die Kolbenschutzrohre) angebracht werden; genauere Hinweise finden sich in der M+F-Bauanleitung.

Am Führerhaus der Lok hat sich nichts geändert — d. h. der Motor sitzt nach wie vor am alten Platz, zu erkennen an der weit zurückgesetzten Stehkesel-Rückwand. Vgl. Abb. 3!

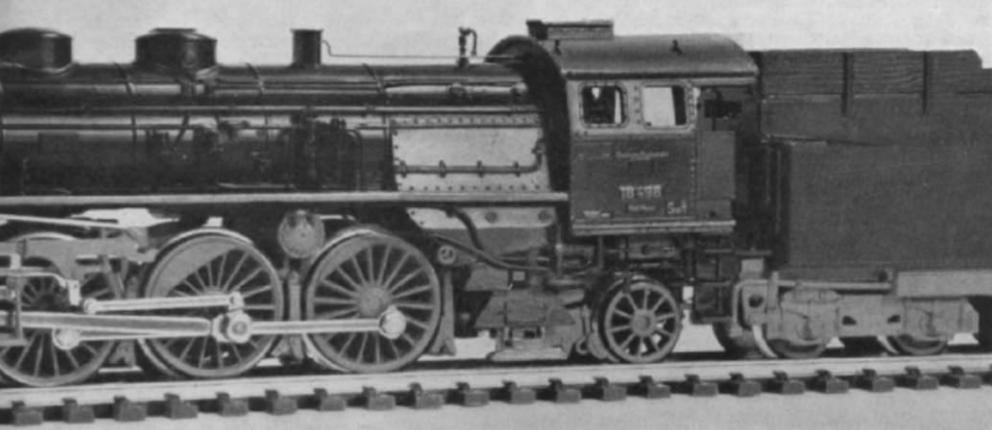
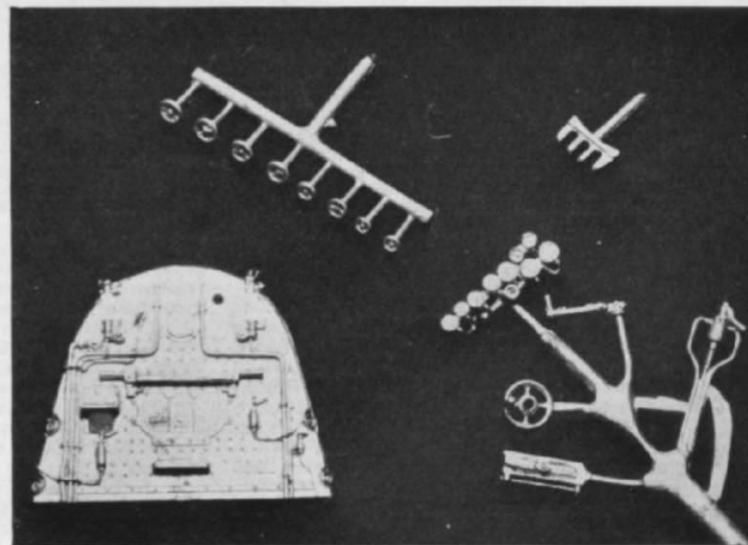




BA 25 enthält nämlich aus Rationalisierungsgründen alle Teile, die für die verschiedenen S 3/6-Varianten auf Märklin-Basis ohnehin erforderlich sind. Wer also eine der im folgenden beschriebenen Loks bauen will, benötigt (außer der Märklin-S 3/6 natürlich, die nicht von M + F zu beziehen ist) zunächst einmal den Satz BA 25 und dann den jeweiligen „Spezialsatz“ für Führerhaus bzw. Tendermotorisierung. Kommen wir nun zu den einzelnen Varianten:

Abb. 3 u. 4. Eine neue Stehkessel-Rückwand, entstanden aus dem Satz BA 24 E (unten). Bei Verwendung dieses Satzes muß der Motor allerdings in den Tender verlegt werden, da die Stehkessel-Rückwand (vorbildgetreu) nach vorne versetzt wird — dorthin, wo vorher der Motor saß (vgl. Abb. 1 u. 2).

▼ Abb. 5. Die Märklin-S 3/6 mit geradem Führerhaus, bezeichnet als 18 498, also der Serie 18<sup>4-5</sup> zugehörig. Der hier verwendete Satz BA 26 enthält nicht nur das gerade Führerhaus, sondern auch einen neuen Stehkessel, der bis etwa zum ersten Kesselring nach dem Führerhaus reicht. Der Motor befindet sich jetzt im Märklin-Tender (Motorisierungssatz BA 27), wo er 3 der 4 Achsen antreibt. Einige der auf Abb. 1 ungeätzten Zusatzteile sind hier fertig lackiert zu erkennen, wie z. B. die Speisepumpe über dem letzten Kuppelrad oder die Dampfpfeife mit Zughebel auf dem Kesselrücken vorm Führerhaus. Daß der Industriemagnet hier (und auf Abb. 6) fälschlicherweise auf der Heizerseite der Lok angebracht ist, ist ein Versehen!



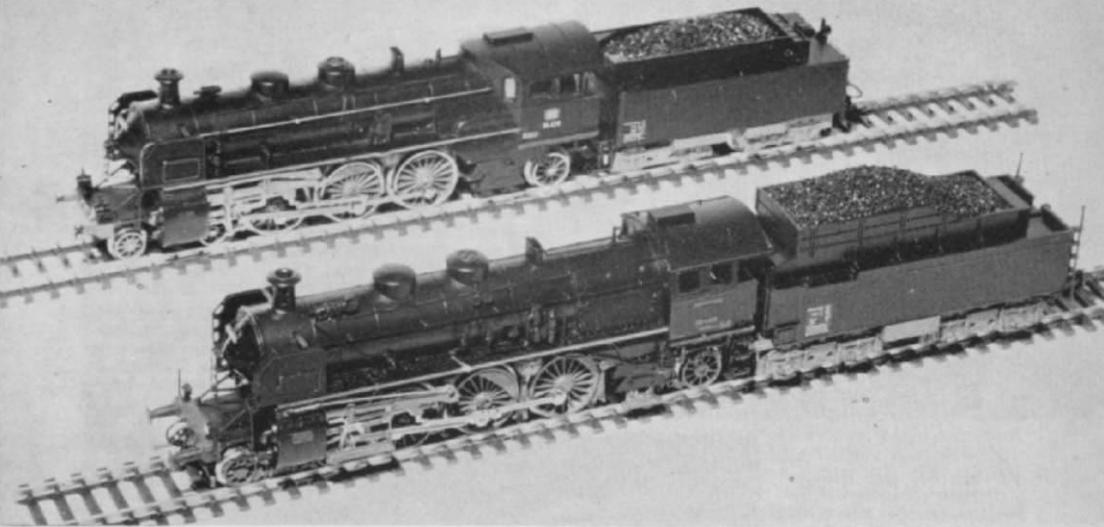


Abb. 6. Die „Metamorphose“ eines Lokmodells: hinten die Original-Märklin-S 3/6 (BR 18), davor eine daraus entstandene „Rheingold“-Zuglok der BR 18<sup>4-5</sup> mit geradem Führerhaus und Langlauf-Tender. Die Verwandlung des Ausgangsmodells zu dieser weitgehend veränderten Version erfolgte mit den Sätzen BA 25 (Zurüstsatzt), BA 26 (gerades Führerhaus mit neuem Stehkessel) und BA 28 (motorisierter Langlauf-Tender, 2 Achsen angetrieben). Ein S 3/6-Fan hat also die Möglichkeit, sich die Modelle sämtlicher Bau-series dieser Lok (bis auf die sog. „Hochbeinigen“, d. h. die S 3/6 mit 2000 statt 1870 mm Treibrad-Durch-messer) zusammenzukomponieren.

**BR 184** Bei ausschließlicher Verwendung des Satzes BA 25 entsteht eine verfeinerte Version der Original-Märklin-S 3/6 (Abb. 1 u. 2). Am „Innenleben“ der Lok ändert sich nichts; da auch das Windschneiden-Führerhaus erhalten bleibt, handelt es sich nach wie vor um ein Modell der i-Bauserie der S 3/6 mit den DR/DB-Betriebsnummern 18 461—18 478. Beim Vorbild wurden diese Loks bis etwa 1960 ausgemustert; ihr Dasein verbrachten sie ausschließlich in Bayern, und zwar im Schnell- und Eilzugdienst.

Wer gleichfalls diese S 3/6-Serie zum Vorbild wählt, sich jedoch an den Ausbuchungen am Stehkessel und an der zu weit im Führerhaus sitzenden Stehkessel-Rückwand des Märklin-Modells (s. Heft 10/72) stört, kann zusätzlich den Satz Nr. BA 24 E erstehen, der eine komplette Führerhaus-Inneneinrichtung enthält. In diesem Fall werden der Märklin-Motor ausgebaut und die Stehkessel-Ausbuchungen beseitigt (Abfeilen und die Lücken mit UHU-plus o. ä. schließen). Stattdessen wird nun der Märklin-Tender motorisiert, und zwar mit der Tendermotorisierung BA 27. Damit — d. h. mit der Verlegung des Antriebs in den Tender — sind wir auch schon bei der nächsten Version:

**BR 184-5** Mit dem Satz Nr. BA 26 erhält die Lok eine völlig andere Silhouette, denn hierbei handelt es sich um ein gerades Führerhaus ohne Windschneide. Beim Einbau dieses Führerhauses ist ebenfalls der Motor aus der Märklin-Lok zu „eliminieren“. Für alle

sonstigen Veränderungen und Verfeinerungen dient wieder der Satz BA 25. Das Modell entspricht damit den S 3/6-Bauserien k—o, die sämtlich nach dem I. Weltkrieg in Dienst gestellt wurden und bei der DR/DB die Nummern 18 479—18 548 erhielten. Diese Maschinen waren nicht nur in Bayern beheimatet, sondern über ganz Deutschland verteilt und sogar in so typisch „preußischen“ Bw's wie Halle/Saale oder gar Heydebreck/Schlesien zu finden. Für den Modellbahner ergeben sich damit vielfältige Einsatzmöglichkeiten, z. B. auch auf Anlagen mit norddeutschem Charakter. Schließlich und endlich zogen diese Loks auch von den Bw's Mainz, Wiesbaden und Ludwigshafen aus den „Rheingold“.

Wie bereits angedeutet, muß bei einem Modell dieser Lok mit ihrem geraden Führerhaus aus Platzgründen der Motor in den Tender verlegt werden. Hier gibt es nun zwei Möglichkeiten:

a) den bereits erwähnten Satz BA 27, mit dem der Märklin-Tender (Vorbild-Typ: bay 2'2 T 26,4) motorisiert wird, oder

b) den Satz BA 28, der einen kompletten Langlauftender unter Verwendung von Trix-Teilen (Vorbild-Typ: bay 2'2 T 31,7) samt Motorisierung beinhaltet.

Vom Vorbild her gesehen ist es egal, welchen Tender man nun an die Lok hängt, denn beim Großbetrieb wurden die Tender nach den jeweiligen Erfordernissen einfach ausgetauscht. Auf den „Langlaufstrecken“ — also beispiels-

weise beim „Rheingold“-Durchlauf von Zevener bis Mannheim — waren zumeist der 2'2' T 31,7 oder der 2'2' T 32,5 (ein weiterer, nicht als Modell vertretener Tendertyp) vorgesehen.

Die bis jetzt beschriebenen Typen lassen sich auch — und damit ergeben sich weitere Versionen — als Länderbahn-Loks in den Farben der „Königlich Bayerischen Staatsbahnen“ erstellen. Die entsprechenden Teile wie bayerische Laternen etc. sind bereits im Satz BA 25 enthalten. Allerdings sollte dann nicht der Langlauf-Tender 2'2' T 31,7 verwendet werden, denn dieser wurde beim Vorbild erst zu Reichsbahn-Zeiten gebaut. Über eine originalgetreue Farbgebung dieser Länderbahn-Loks lassen sich keine 100%igen Angaben machen; nützliche Hinweise sind jedoch in der am Schluß angegebenen Literatur zu finden. Garantiert nicht als Länderbahn-Lok verwendbar ist die letzte Variante:

**18505** Hier handelt es sich um ein Modell jener S 3/6, die vom BZA Minden für Versuchszwecke (als Bremslok u. a.) verwendet wurde und als letzte echte S 3/6 ihre Artgenossen überlebte. Gekuppelt ist diese Vorbild-Lok, die auch in Zukunft (s. Abb. 8) erhalten bleiben wird, mit einem 5-achsigen Kohletender vom Typ 2'3' T 38,5, wie er auch bei der 01<sup>10</sup>Kohle verwendet wurde — und deshalb bereits im M + F-Programm als Modell enthalten ist. Für ein Modell dieser Lok benötigt man also den Satz BA 25, das gerade Führerhaus BA 26 und den 5-achsigen Kohletender samt Antrieb.

Bei allen S 3/6-Versionen mit M + F-Triebtender muß dieser — falls man das Märklin-Wechselstrom-System verwendet — entsprechend umgebaut werden; s. dazu S. 291!

Für alle diese Varianten — und selbstverständlich auch für die S 3/6-Modelle auf Trix-Basis — gibt es komplette Beschriftungen in Form eines Abziehbild-Bogens. Dieser Bogen enthält verschiedene Loknummern, Bw-Schilder etc., so daß man „seine“ S 3/6 auch richtig beschildern kann. Soviel zur Märklin-S 3/6; die nächsten Sätze betreffen die

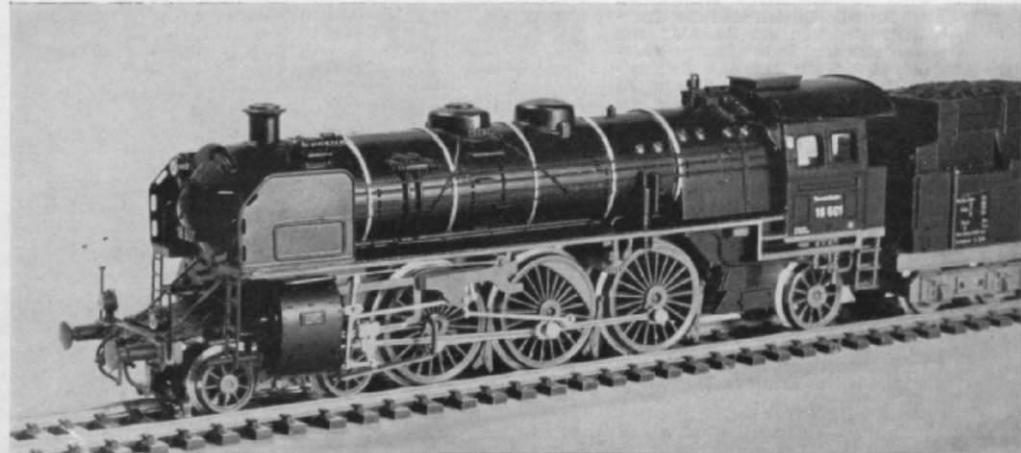
## TRIX-S 3/6

Bevor wir auf die verschiedenen Sätze für dieses Modell eingehen, nochmals ein wichtiger Hinweis (s. auch Heft 3a/73): Bei Trix läuft die Fertigung dieser Lok aus, so daß man sich im gegebenen Fall schnellstens ein Exemplar besorgen sollte!

**BR 186** Analog zur Märklin-S 3/6 gibt es auch hier wieder die „Grundausrüstung“, nämlich den Satz Nr. BA 24 mit neuer Pufferbohle, Kolbenschutzrohren, Bremsbacken, Injektoren, Indusi usw. Eine solchermaßen verfeinerte Trix-S 3/6 zeigt Abb. 7. Zusätzlich gibt es noch den bereits in Heft 3a/72 avisierter Steuerungs-Satz (Nr. BA 24 ST), der das Aussehen der Trix-Lok in der Tat erheblich verbessert, wie aus Abb. 7 ebenfalls hervorgeht.

Auch für die Trix-S 3/6 liefert M + F die komplette Führerhaus-Einrichtung unter der Nummer BA 24 E; allerdings muß dann der Motor gleichfalls in den Tender „wandern“, und zwar unter Verwendung des bereits bei der Märklin-Lok erwähnten Satzes BA 28 oder als **18505** mit dem 5-achsigen Kohletender 2'2' T 38, der allerdings nicht ganz 100%ig stimmt, denn dieser Tender war bzw. ist im Großen mit der 18505 gekuppelt, während die Trix-Lok eine Nachbildung der BR 18<sup>6</sup> mit

Abb. 7. Diese Trix-S 3/6 (BR 18<sup>6</sup>) wurde mit Teilen aus dem Satz BA 24 verfeinert (neue Pufferbohle, Laternen, Windleitbleche von  $\frac{3}{10}$  mm Stärke, Armaturen, Bremsbacken usw.). Zusätzlich ist noch der Steuerungssatz BA 24 St angebracht. Wie aus dem freien Führerhaus-Durchblick hervorgeht, sitzt der Motor auch nicht mehr in der Führerhaus/Stehkessel-Partie, sondern im Tender (Satz BA 28). Der M + F/Trix-Langlauftender hat übrigens genau maßstäbliche Abmessungen (vgl. MIBA 14/68, S. 731). Die Inneneinrichtung entspricht der auf Abb. 3. International-Radsätze für die Trix-S 3/6 sind von M + F erhältlich!



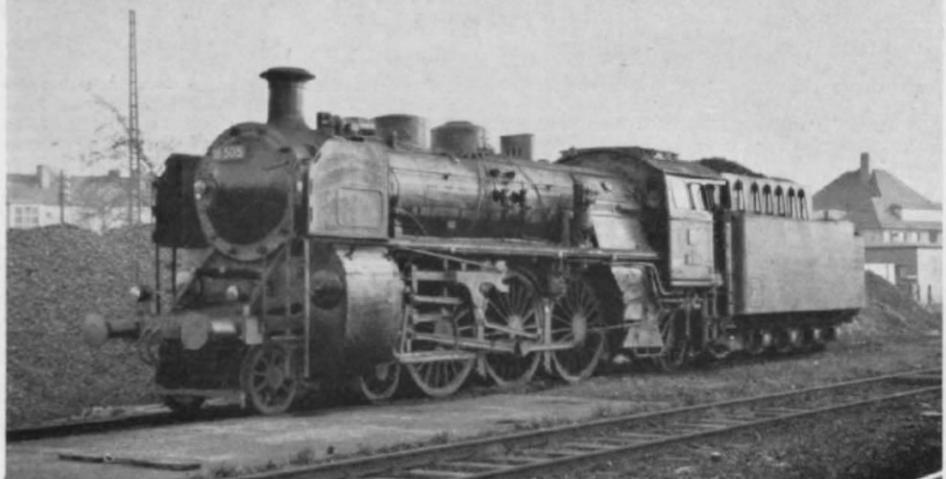


Abb. 8. Die 18505 (mit dem 5-achsigen Tender) wird dank der Bemühungen der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ nicht verschrottet, sondern bleibt der Nachwelt erhalten — ebenso wie die 23105 (die letzte an die DB abgelieferte Dampflokomotive) und die 45010, die mächtigste deutsche Güterzug-Dampflokomotive (Siehe in diesem Zusammenhang auch S. 277 u. 283!).

(Foto: DGEG/Möll)

dem etwas größeren DB-Umbaukessel ist. Wer jedoch nicht „päpstlicher als der Papst“ ist und eine evtl. vorhandene Trix-S 3/6 „verwerten“ möchte, kann diese natürlich für sein „privates BZA“ entsprechend ummustern.

Eine noch weitergehende Erläuterung der verschiedenen Variationsmöglichkeiten, die sich mit den M + F-Sätzen ergeben, würde den Rahmen dieser Vorstellung erheblich übersteigen. Weitere Einsatzmöglichkeiten und das genaue Aussehen der verschiedenen Vorbild-Lokomotiven sind den nachstehend aufgeführten Büchern bzw. Fotos zu entnehmen. mm

**Literatur:** Hoecherl/Kronawitter/Tausche: S 3/6 — Star unter den Dampflokomotiven, u. Düring: „Schnellzug-Dampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907—1922“, beide Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart Ernst: „Rheingold — Luxuszug durch fünf Jahrzehnte“, Alba-Verlag, Düsseldorf „Miniaturbahnen“, Heft 1—4/1955, MIBA-Verlag „Lokomotiv-Revue“ Nr. 71, 7 Stuttgart 50  
**Fotos:** Lokbild-Archiv Bellingrodt, 56 Wuppertal-Barmen, Siegesstr. 94  
 Lokbild-Archiv K. D. Holzborn, 41 Duisburg 11, Holtener Str. 2000

## AMZ-Wechselstromantriebe für Gleichstromloks

Eine begrüßenswerte Neuerscheinung für Märklinisten sind die Wechselstrom-Antriebe der Fa. AMZ, mit denen sich Gleichstromloks verschiedener Fabrikate auf das Original-Märklin-System umbauen lassen. Es handelt sich hierbei entweder um komplette Antriebsgestelle samt Rädern oder um Wechselstrom-Motore mit bzw. ohne Umschaltrelais. Nähere Informationen vermittelt der Hersteller:

### AMZ-Modellokumbau

7057 Winnenden, Kantstraße 7

Abb. 1. Wechselstrom-Triebgestelle für den 5-achsigen M + F-Tender und die „Meyer“ von Rivarossi (vorne).



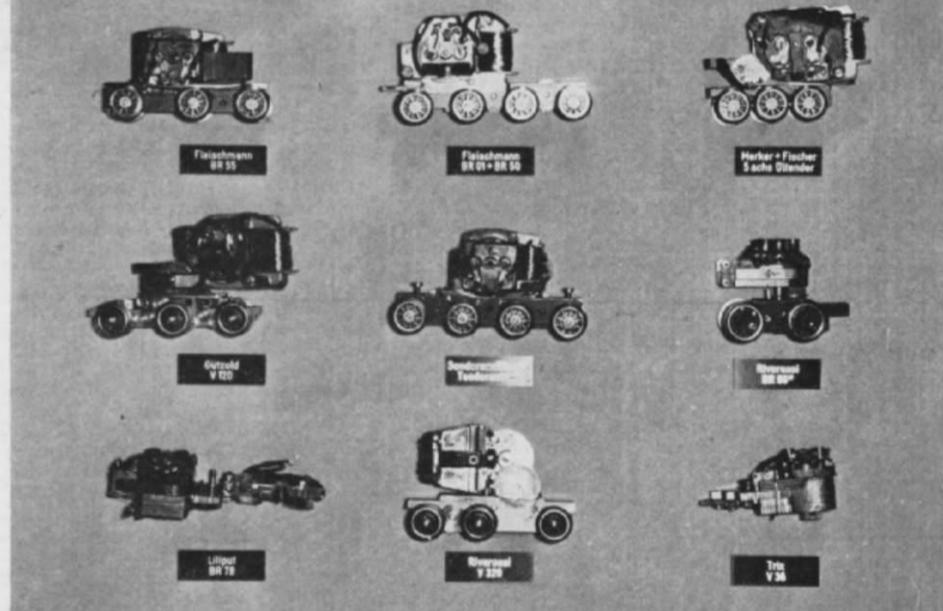


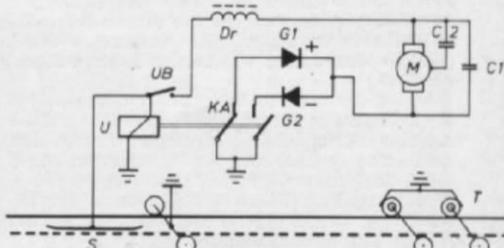
Abb. 2. Eine Auswahl der bisher lieferbaren Wechselstrom-Antriebe für Gleichstrom-Loks. Weitere Antriebe sind in Vorbereitung; außerdem kann der Hersteller bei genügender Stückzahl auch Spezial-Antriebe anfertigen. — Wer beim Umbau von Gleichstrom-Loks das Original-Märklin-System beibehalten will, wird diese Antriebe einer Gleichrichtungs-Schaltung (s. u.) natürlich vorziehen!

## Umbau eines Lokmodells mit Tenderantrieb auf das Märklin-Wechselstromsystem

Falls man sich bei den auf S. 286 ff beschriebenen S 3/6-Varianten ein Modell „herausgesucht“ hat, das mit dem M+F-Tenderantrieb versehen ist, muß dieses auf das Märklin-Wechselstrom-System umgebaut werden. Der Umbau ist jedoch äußerst einfach vorzunehmen und wird auch elektrotechnischen Laien keine Schwierigkeiten bereiten — zumal die „Ausgangsbasis“ ja eine Original-Märklin-Lok mit Skischleifer und Umschaltrelais ist. Natürlich ist die angegebene Schaltung nicht auf die S 3/6 beschränkt, sondern eignet sich sinngemäß auch für den Umbau anderer Gleichstrom-Loks auf das Märklin-System.

Für die S 3/6 haben wir in diesem besonderen Fall eine Einweg-Gleichrichtung (s. dazu auch unsere grundlegenden Artikel in MIBA 8 u. 9/66 u. 9/67) gewählt, und zwar aus zwei Gründen:

1. Eine Brücken-(Graetz)-Gleichrichterschaltung würde ein anderes Umschaltrelais mit mehr Kontakten erfordern, das jedoch in der S 3/6 platzmäßig nur sehr schwer unterzubringen ist, während sich das bereits in der Lok vorhandene Relais für eine Einweg-Gleichrich-



So wird eine Gleichstrom-Lok mit Tenderantrieb auf das Märklin-Wechselstrom-System umgebaut. Natürlich eignet sich diese Einweg-Gleichrichtung auch für Umbauten von „normal“ angetriebenen Loks! Der Motor muß auf jeden Fall völlig isoliert vom Chassis sein. Es bedeuten (genaue Erläuterung s. Haupttext):

C1 u. C2 = Kondensatoren, Dr = Drossel, G1 u. G2 = Dioden bzw. Gleichrichter, KA = Kontaktanschlüsse des Umschaltrelais, M = Motor, S = Schleifer, T = Tender-Stromabnehmer, U = Umschaltrelais, UB = Unterbrecherkontakt (Bocksprung-Kontakt).

tung geradezu anbietet. Wer dennoch eine Brücken-Schaltung vorsehen will, benötigt dafür das Märklin-Relais 22049 (Schaltung siehe MIBA 9/67), das jedoch nur nach im wahrsten Sinne des Wortes „einschneidenden“ Änderungen am Chassis in die Lok passen würde.

2. Durch die Einweg-Gleichrichtung wird eine fast 100 %ig vorbildgetreue Höchstgeschwindigkeit des S 3/6-Modells erzielt — nämlich umgerechnet etwa 120 km/h mit angehängtem Liliput-„Rheingold“!

Zur Schaltung selbst: Man benötigt an zusätzlichen Bauteilen lediglich 2 Dioden G1 und G2 vom Typ BY 135 (o. ä., z. B. 1 N 4001 oder Gleichrichter SKE 1). Die Führung des vom Lokschiefer S kommenden Kabels bleibt (über den Bocksprung-Kontakt UB des Umschaltrelais U hinweg) bis hinter die Drossel Dr unverändert. Vor der Drossel führt man das Kabel an den einen Anschluß des Motors M im Tender. Am Umschaltrelais U sind die zwei Kabel an den beiden oberen Anschlußfahnen abzulöten. Es handelt sich um die Kabel, die zur Feldwicklung des (auszubauenden) Märklin-Motors füh-

ren. Stattdessen werden dort zwei Kabel angelötet, die — wie in der Schaltskizze dargestellt — über die beiden Dioden zum anderen Anschluß des Motors zu führen sind — die Lok ist fahrbereit. Damit jedoch auch sämtliche Tenderräder — entsprechend dem Original-Märklin-System — der Stromzu- bzw. -rückführung dienen, sind noch die Kabel, die von den Stromabnehmern an den Tenderrädern T kommen, an Masse zu legen (Lötfahne am Getriebekasten). Es ist übrigens unbedingt darauf zu achten, daß die Anschlüsse des Motors M massefrei sind; ggf. sind die Anschlußpunkte nach Anlöten der Kabel gegen das Tendergehäuse mit einem Stück Tesafilm o. ä. abzusichern.

Da die M + F-Motoren unverständlichweise immer noch nicht funkentstört geliefert werden, müssen noch die beiden Kondensatoren C1 und C2 (die vom Märklin-Motor übernommen werden können) gemäß der Skizze parallel zum Motor sowie von einem Anschluß zum „Mantel“ geschaltet werden. Dabei ist auf kürzeste Leitungsführung zu achten! mm

#### Hinweise eines DB-Inspektors:

(zu Heft 1/73)

## Beleuchtung eines bayerischen 4-Begriff-Signals

Auf Seite 8 des genannten Heftes dürfte bei der Signalblenden-Anordnung des 2. Flügels ein Fehler unterlaufen sein:

Soll es sich um den 2. Flügel eines 4-Begriff-Signals handeln, so darf dieser nur die Blenden für die Signal-Rücklichter erhalten, da ja der Flügel auf der Mast-Rückseite montiert wird. Handelt es sich dagegen um ein 3-Begriff-Signal (s. auch Abb. 1 des betr. Artikels), dann trägt der Blenderrahmen unterhalb des 2. Flügels grünes Farbglas, während die Blende bei senkrechtstehendem Flügel die Laterne abdeckt. (Gleiche Anordnung wie bei Reichsbahn-Signal vor 1949.)

Ich möchte dann im folgenden noch etwas über die Beleuchtung dieser Signale, bezogen auf die Ausführung im Modell, sagen, da dies in dem erwähnten Artikel nur gestreift wurde. M. E. lohnt sich die im Gegensatz zum Aufbau dieser Signale geringe Mühe des Einbaues der Beleuchtung, da sich die blauen Farblichter auf der Anlage sehr gut ausnehmen.

Die Signallaterne wird dabei zweckmäßigerweise der alten bayerischen Kastenlaterne nachgebaut. Die Maße gehen aus der Skizze hervor. Die Laterne wird aus einem Klötzenchen Plexiglas gefertigt und mit einer Micro-Glühlampe beleuchtet.

Während des Färbens der Laterne mit schwarzer Nitrofarbe drückt man auf die Lichtaustrittsöffnungen Scheibchen (2 mm Ø) aus Zelluloid, pinselt drumherum und hebt sie nach dem Trocknen der Farbe vorsichtig ab.

Die feinen Zuleitungsdrähte sollte man nicht tarnen, sondern als „Laterne-Aufzugseile“ in

kurzem Abstand zum Mast herabführen.

Sicherlich möchte der eine oder andere Modellbahner auch die Signal-Rücklichter nachbilden. (Beim Vorbild waren allerdings auch alle Signale mit Rücklichtern versehen.)

Außer der Ruhestellung der Signale, bei der auch nach rückwärts blaues Licht zu sehen war, entsprechen die Rücklichter denen der späteren Reichsbahn-Signale. Also bei den Flügeln in Halt-Stellung: mattweißes Voll-Licht und bei allen „gezogenen“ Flügeln: Sternlicht. Wer es also ganz richtig machen will, klebt auf die rückwärtige Licht-Austrittsöffnung der Signallaternen eine Scheibe (2 mm Ø) aus weißem Zelluloid, da ja die Rücklichtblenden lediglich aus großen bzw. kleinen Bohrungen bestehen oder bestanden und keine Verglasung besaßen.

Auf die eingangs erwähnte Micro-Glühlampenbeleuchtung sollte man nicht zugunsten einer Beleuchtung mit einer Glühlampe größerer Abmessungen verzichten, da allzu groß ausgeführten Teile das vorbildgetreue Aussehen des zierlichen Signals stören würden.

Ulrich Meyer, Bad Nauheim

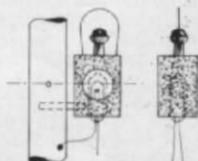


Abb. 1 u. 2. Die Signallaternen in 1/4 und rechts in doppelter H0-Größe.

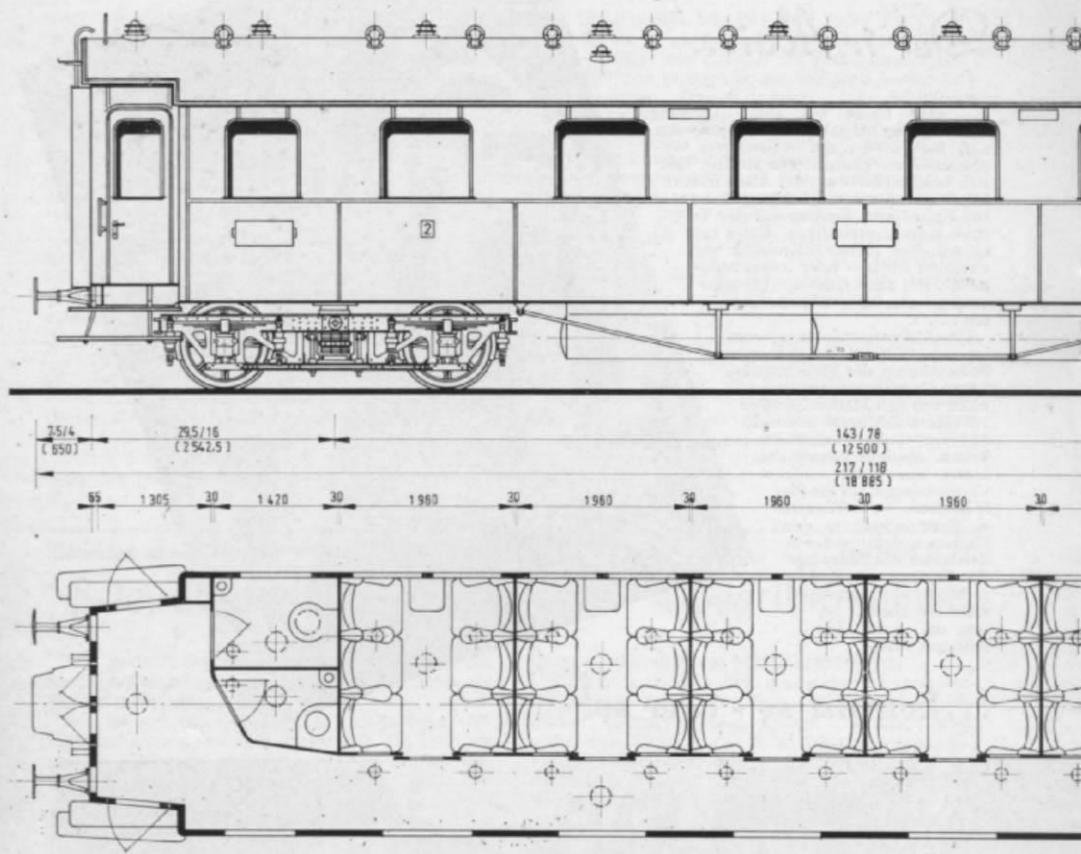
# Der 1. Mai...

... fällt heuer auf einen Dienstag. Grund genug für zahlreiche Zeitgenossen, sich mal wieder ein verlängertes Wochenende zu gönnen! Ein solches lässt sich bekanntlich auf zwei Arten feiern: Mit Weib, Kind und Schwiegermutter bei Kaffee und Kuchen auf der Terrasse eines „anständigen“ Cafés (wie es auf dem Preiser-Schaustück vorerziert wird) – oder „unter Männern“, frei nach Goethe („Ihr naht euch wieder, schwankende Gestalten . . .“).

Um Missverständnissen vorzubeugen: WiWeW hat sich beim Fotografieren der Fleischmann-Szene (ausnahmsweise einmal) nicht von den Merten-Zechern zu einem kräftigen „Schluck aus der Pulle“ inspirieren lassen, sondern konnte das Motiv nur unter einigen Verrenkungen auf die Platte bannen. WeWaW setzte es dann schräg in den Umbruch, damit sich ein Betrachter des Bildes (ob des Fehlens der Senkrechten) nicht gleichfalls für „bes . . .“ (na, na! – für „be-schwipst“) hält!

*...kommt so - oder so!*

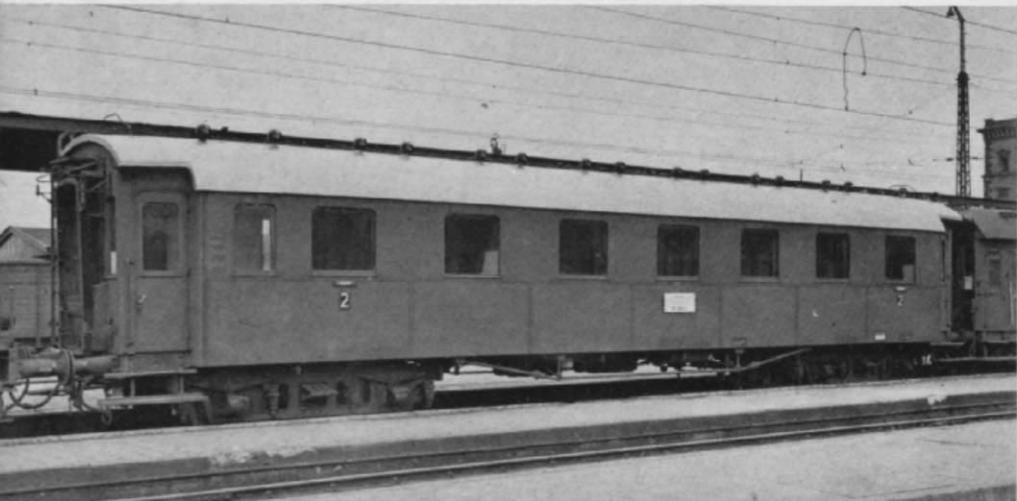


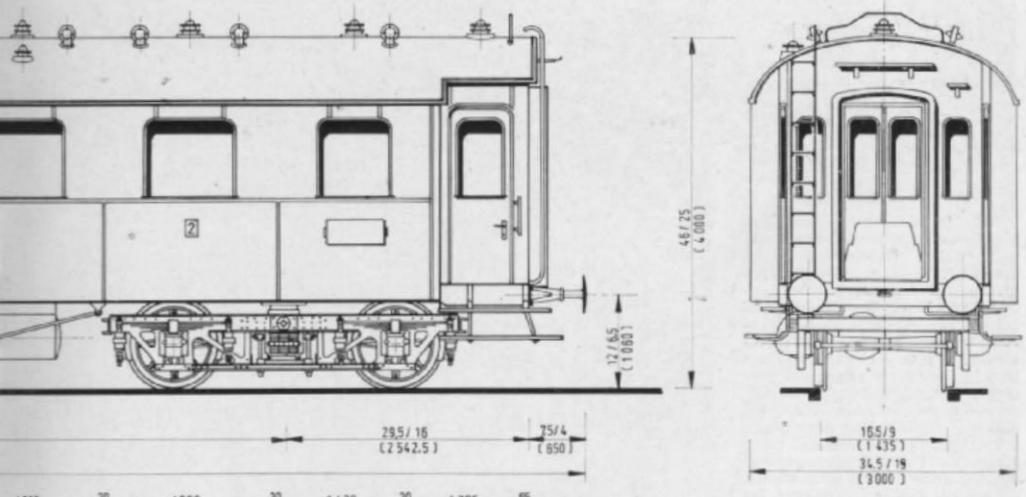


Unsere BZ-Serie:

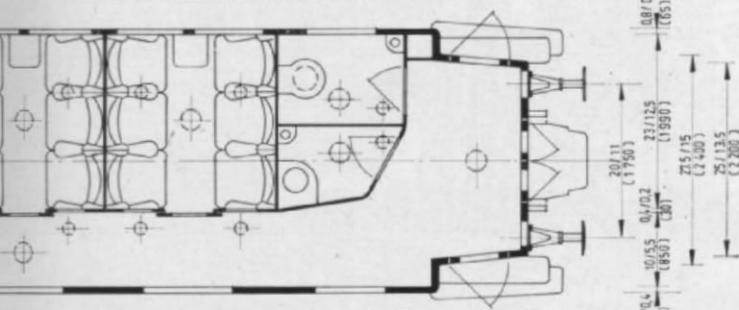
## Bayerischer Oldtime-Schnellzug

Abb. 1. Ein bayerischer D-Zugwagen, der fast genau dem Vorbild der heutigen Bauzeichnung entspricht.  
(Foto: Bellingrodt)



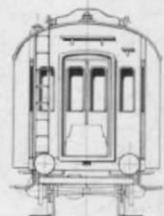
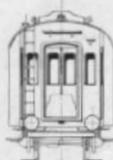
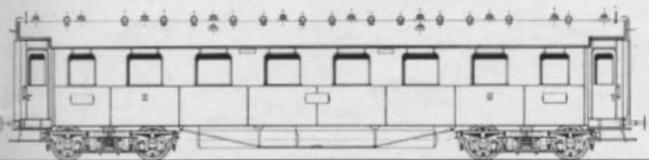


-Abteilbreiten und Wandstärken sind Vorbildmaße!



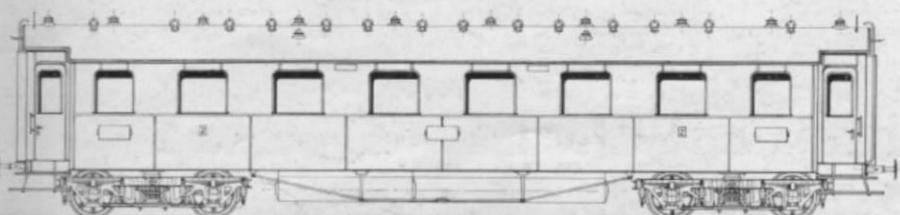
### 3. D-Zugwagen B 4ü bay 03

Als dritte Fortsetzung unserer BZ-Serie folgt heute der Tonnendach-D-Zugwagen B 4ü bay 03. (Grundsätzliches zu dieser Serie s. Heft 7/72, S. 476.) Die Abb. 2-4 zeigen die Seiten- und Stirnansicht sowie die Draufsicht mit Inneneinrichtung in H0-Größe. Vor dem Schrägstrich die H0-Maße, dahinter die N-Maße; Originalmaße in Klammern darunter. Sämtliche Zeichnungen: Horst Meißner, Roxel.



### Z und N

Abb. 5-8. Seiten- und Stirnansicht des Wagens im Maßstab 1:220 und 1:160. Die N-Maße sind den H0-Zeichnungen zu entnehmen.



## Messe-Schau-anlagen '73:

### Hafenanlagen

Auf jeder der diesjährigen Messe-Anlagen waren bemerkenswerterweise Hafenanlagen zu entdecken – nicht groß, sondern andeutungsweise und das gekonntermaßen. Man erkennt, daß für ein Hafenbecken als betriebsbelebende Ergänzung einer Anlage eigentlich viel weniger Platz benötigt wird als allgemein vermutet. Die Abbildungen auf dieser Seite sowie Abb. 4 zeigen, daß schon eine ansonsten „tote“ Ecke für die Andeutung einer größeren Hafenanlage genutzt werden kann. Im übrigen stellen sämtliche Abbildungen eine instruktive Ergänzung zu unseren grundlegenden Artikeln in MIBA 8, 9 u. 12/70 dar.

Abb. 1 u. 2. Das kleine Hafenbecken auf der Minitrix-Anlage, das trotz geringen Platzbedarfs echte „Hafen-Atmosphäre“ vermittelt.

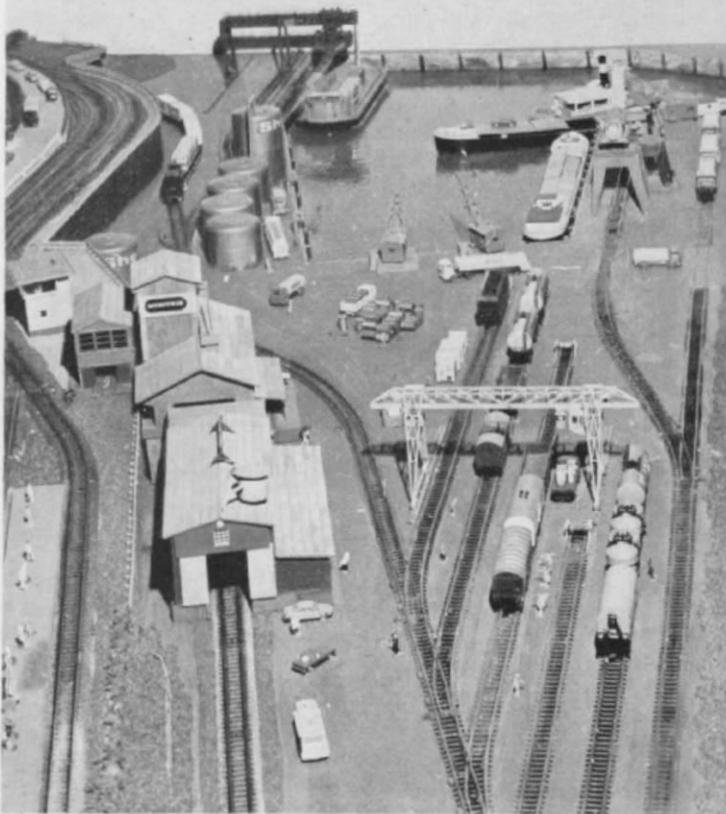
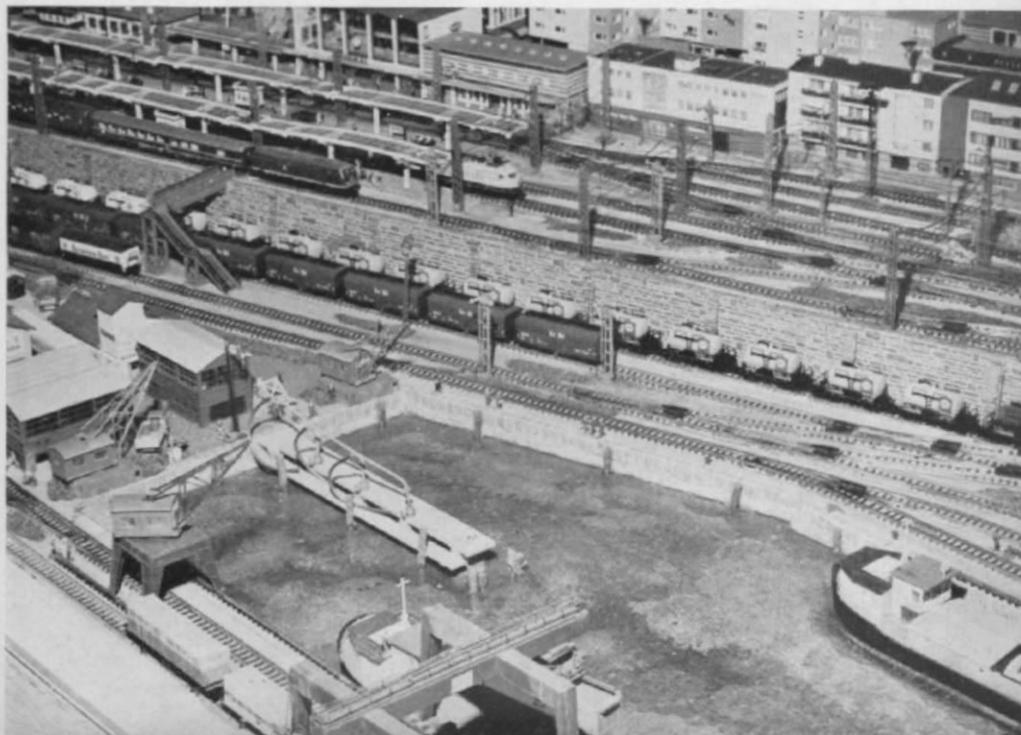




Abb. 3. Ein Ausschnitt aus dem Messe-Schaustück des Jade-Verlags. Mit den „Wilhelmshavener Modellbaubogen“ (s. auch Messeheft 3a/73, S. 242) lassen sich auf geringstem Platz großzügige Hafenanlagen erstellen, die dank des Maßstabes von 1:250 bestens zur Märklin-Z-Bahn passen! Aber auch die Anhänger größerer Spurweiten können dieser Abbildung nützliche Hinweise – etwa über die Anordnung von Molen, Silos, Kranen o. ä. – entnehmen.

Abb. 4. Auch auf der Fleischmann-N-Anlage war ein kleines Hafenbecken zu entdecken. Der kleine Ölpir ist Anlaß für den Einsatz von Kesselwagen-Ganzzügen; am vorderen Bildrand erkennt man einen Containerkran und -wagen. – Die N-Schiffsmodelle der Fleischmann-Anlage entstanden im Selbstbau; auf der Minitrix- und der Arnold-Anlage (nächste Seite) sind es z. T. abgewandelte Wiad- und Roskopf-Modelle. Den Roskopf-Lastkahn (s. Heft 3a/72) gibt es leider nicht mehr; lediglich der Raddampfer ist noch in begrenzter Anzahl erhältlich.



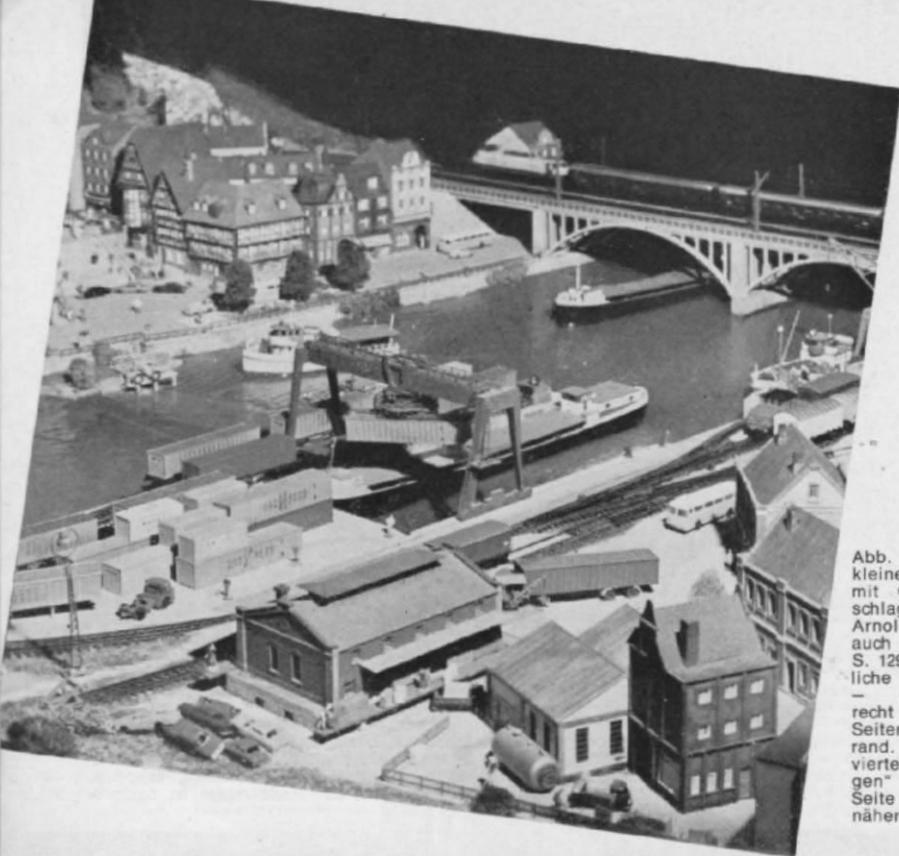
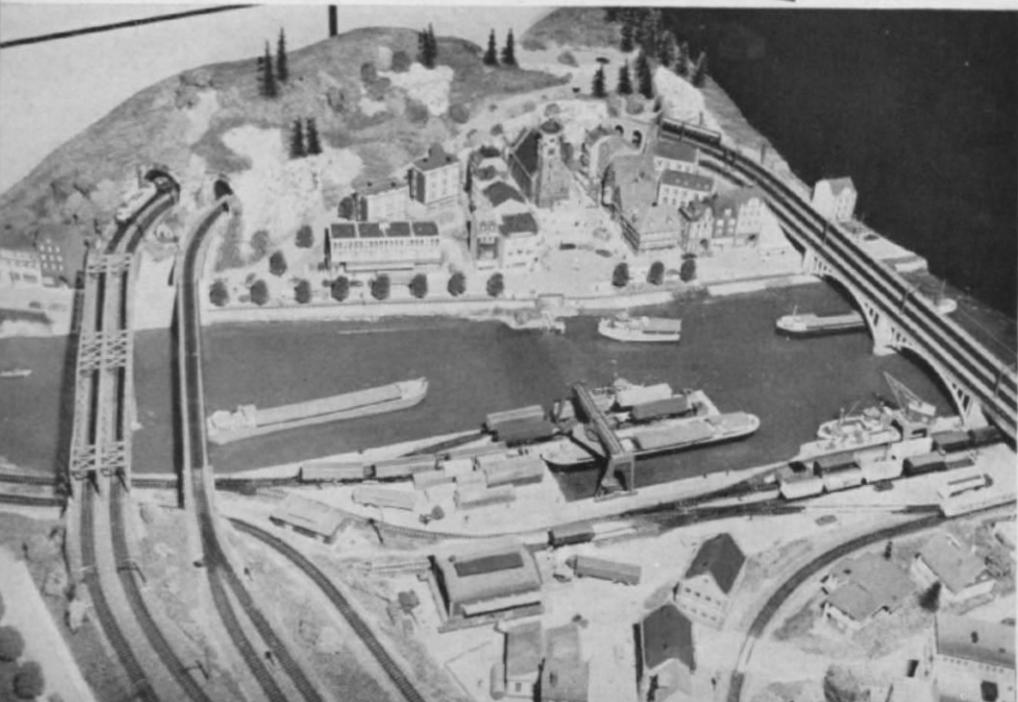


Abb. 5 u. 6. Der kleine Fluhafen mit Container-Umschlagstelle auf der Arnold-Anlage (s. auch Heft 3/73, S. 129). Der eigentliche "Fluh" endet – ausschnittsgerecht – auf beiden Seiten am Anlagenrand. Das Stadtviertel am „jenseitigen“ Ufer ist auf Seite 311 nochmals näher zu sehen!



# Größenrichtige Räder für die Märklin-S 3/6

Quasi als i-Tüpfelchen zum zahlreichen Zubehör für die Märklin-S 3/6 liefert die Wiener Firma Gerard (s. Heft 3a/73, S. 226) nun größerenrichtige Räder für diese Lok. Die Räder sind sehr gut gearbeitet, mit zierlichen Speichen in der richtigen Anzahl, größerenrichtigen Gegengewichten an Treib- und Kuppelräder usw. und sind sowohl mit RP 25-Spurkränzen von 0,64 mm Höhe als auch mit NEM 1-Spurkränzen von 1 mm Höhe erhältlich. Während erstere sich wohl eher für Spezial-Anlagen eignen, die mit 2 mm- oder 1,8 mm-Schienprofilen ausgestattet sind (s. dazu unseren grundlegenden Artikel in MIBA 4/70 u. S. 275 in diesem Heft), läuft das Modell mit den 1 mm-Spurkränzen auch auf „normalem“ Gleismaterial mit 2,5 mm- oder 2,7 mm-Profilen. Selbstverständlich ist in beiden Fällen ein sehr sorgfältiger Gleisbau bzw. eine akurate Gleisverlegung Voraussetzung für einen störungsfreien Betrieb. Allerdings sind diese Räder ohnehin nicht für die sogenannte „Masse“ der Modellebahner gedacht, die sich auch schon von dem (kleinserienbedingten) relativ hohen Preis etwas „abschrecken“ lassen dürften.

Erhältlich sind die Räder für das Vorlaufdrehgestell (Nr. S 3/6 111), die Treib- und Kuppelräder (S 3/6 214), die Nachlaufräder (S 3/6 128) sowie die Tenderräder (S 3/6 115). Außer diesen einzelnen Radgruppen wird auch noch ein kompletter Satz mit sämtlichen Rädern (inkl. Tenderräder) unter der Bezeichnung S 3/6 + T angeboten.

Hinter dieser Nummer ist jeweils durch den Zusatz RP 25 oder NEM 1 anzugeben, mit welcher Spurkranzhöhe (s. o.) die Räder geliefert werden sollen; bei Rädern für das Zweischienen-System kommt außerdem noch ein B hinzu (die Räder einer Lokseiten sind dann mit einer Isolierbuchsen-Bohrung versehen). Ein Satz Treibräder mit 0,64 mm Spurkranzhöhe für das Zweischienen-System hat also z. B. die Bestellnummer S 3/6 214 B RP 25, ein kompletter Rädersatz für das Märklin-System dagegen S 3/6 + T NEM 1. Die Räder passen genau auf die Märklin-Achsen, und der mitgelieferte Treibzahnkranz (s. Abb. 1) entspricht ebenfalls dem Märklin-Zahnkranz. Da der Zahnkranz allerdings – durch den Märklin-Antrieb bedingt – einen etwas kleineren Durchmesser als das zugehörige Kuppelrad hat, ist er durch die Speichen zu sehen, was manchem den schönen Anblick der filigranen Räder „vergallen“ mag. Es empfiehlt sich daher u. E..

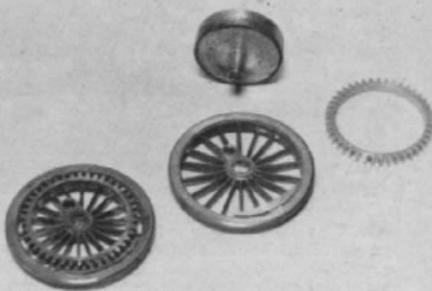
in diesem Fall nach dem Motto „wenn schon, denn schon“, die Räder an einer motor- und getriebelosen S 3/6 mit M + F-Triebträder (s. S. 268 ff) anzubringen und das Treibrad ohne Zahnräder zu bestellen.

Die Räder werden von der Herstellerfirma unlackiert geliefert; bei entsprechender Nachfrage ist jedoch daran gedacht, sie bereits werksseitig zu lackieren. Bis dahin muß man sich diese Arbeit also noch selber machen; der richtige Farbton ist RAL 3002 (M + F-Farbe Nr. 906). Weitere Informationen vermittelt der Hersteller:

Gerard

A-1080 Wien, Lederergasse 11

Abb. 1. Analog zum Original-Märklin-Modell ist auch bei den Gerard-Rädern das letzte Kuppelrad als Treibrad ausgebildet. Der Zahnräder wird mitgeliefert und mittels der beigefügten Alu-Zentierscheibe (oben) auf das Rad aufgebracht (Kleben oder Löten). In der Serienausführung wird das Treibrad mit einem auf Speichenhöhe abgedrehten Ring an der Radinnenseite geliefert, der als Klebefläche für den Zahnräder dient und Seitenschlag verhindert.



◀ Abb. 2. Ein Satz Treib- und Laufräder für die Märklin-S 3/6; dahinter nochmals ein einzelnes Treibrad, bei dem die zierlichen Speichen gut zu erkennen sind. Die liegenden Räder v.r.n.l.: Vorlaufräder 11 mm Ø, Treib- und Kuppelräder 21,4 mm Ø, Nachlauf- bzw. Tenderrad 11,5 mm Ø. Das hier gezeigte Nachlaufrad entspricht nicht der Serienausführung, die maßstäblich genau einen Durchmesser von 13,8 mm haben wird! Bei allen Rädern handelt es sich um die RP 25-Ausführung mit 0,64 mm hohem Spurkranz (s. Haupttext).

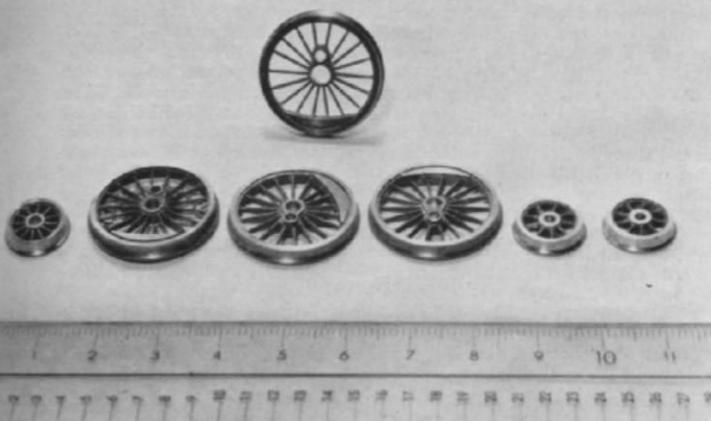




Abb. 1. Das bestens gelungene H0-Brückenstellwerk „Schreckenfels“, das hier von seinem Erbauer in einer gekonnten table-top-Aufnahme (die Kamera steht auf der Anlage) in Szene gesetzt wurde.

## Stellwerk „Schreckenfels“ - mit Tips für den Nachbau

von U. Meyer, Bad Nauheim

Heute möchte ich mein neu entstandenes Brückenstellwerk vorstellen, wie es in ähnlicher Form beim Vorbild noch vereinzelt zu sehen ist.

Nach dem Aufkommen der damals sog. „Kraft- oder elektrischen Stellwerke“ wurden, gemessen an der Zahl andersartiger Bauten, nur verhältnismäßig wenige Stellwerke in Brückenform erstellt. Und gerade die interessante Form dieser Stellwerke war es, die mich zum Nachbau im Modell verleitete. In der folgenden Beschreibung möchte ich keine langatmige Bauanleitung geben — Gebäude-Modellbauer haben wohl alle ihre ureigene Methode — und mich hauptsächlich auf solche Punkte oder Besonderheiten beschränken, die bei diesem Gebäude-Modell typisch sind.

Außer einem Foto standen keinerlei Unterlagen für den Nachbau zur Verfügung, weshalb ich zuerst eine perspektivische Skizze anfertigte, um die Gesamtwirkung des Modells beurteilen zu können. Danach wurden die Seitenansichten entworfen und so lange abgeändert, bis mir die Proportionen zusagten. Bei der Bestimmung der Abmessungen der Gleisdurchfahrt ging ich von meiner selbst angefertigten Lichtraumprofil-Schablone aus, die gerade in solchen Fällen äußerst nützlich ist; sie besteht einfach aus einem aus dünner Pappe ausgeschnittenen H0-Lichtraumprofil, das zum Schutz mit Zelloid überzogen wurde, sowie einem Untersatz,

mit dem sie aufs Gleis aufgesetzt werden kann. Für Mittelleiter-Gleise ist in der Mitte eine Nut eingefräst. Diese Lehre „funktioniert“ zwar nur auf geradem Gleis, erleichtert hier aber u.a. auch das Aufstellen von Masten usw. und hilft, unliebsame Überraschungen zu vermeiden. (S. in diesem Zusammenhang die ziemlich universelle Prüfvorrichtung des Herrn Vohmann in Heft 9/71, S. 604, d. Red.)

Doch zurück zum Stellwerk. Die (4 mm starken) Sperrholzwände des Gebäudes habe ich nicht stumpf zusammengeleimt und mittels Eckleisten verstärkt, sondern die Kanten auf Gehrung gehobelt und verleimt. An dieser Stelle ist zu erwähnen, daß ich mit verschiedenen Kleinhobeln, die rasierklingenähnliche Messer enthalten, keine guten Erfahrungen gemacht habe. Ich rate deshalb unbedingt zu Kleinhobeln mit normalen Hobelmessern, die ein einwandfreies Festziehen der Messer und einen daraus resultierenden feinen Schnitt garantieren, wie er für derartige Arbeiten unerlässlich ist.

Wer sich solche Arbeiten nicht zutraut, der kann die Wände auch stumpf (mit UHU-hart) zusammenleimen, besonders wenn die Wände später sowieso verputzt werden. Zwischenwände leime ich ebenfalls stumpf ein. Bei größeren Gebäuden kann man sicherheitshalber ja noch Eckleisten zur Verstärkung einkleben.

(weiter auf S. 305)



Abb. 2–5 zeigen einzelne Baustadien des Modells. Diese Aufnahmen können einen so richtig „anmachen“, selbst wieder einmal zur Laubsäge zu greifen und ein Gebäude in „traditioneller“ Bauweise zu erstellen. — Die Pfeile in Abb. 3 weisen auf Bohrungen in den Verstärkungsklötzchen, in die Zapfen für den Aufbau gesteckt werden.

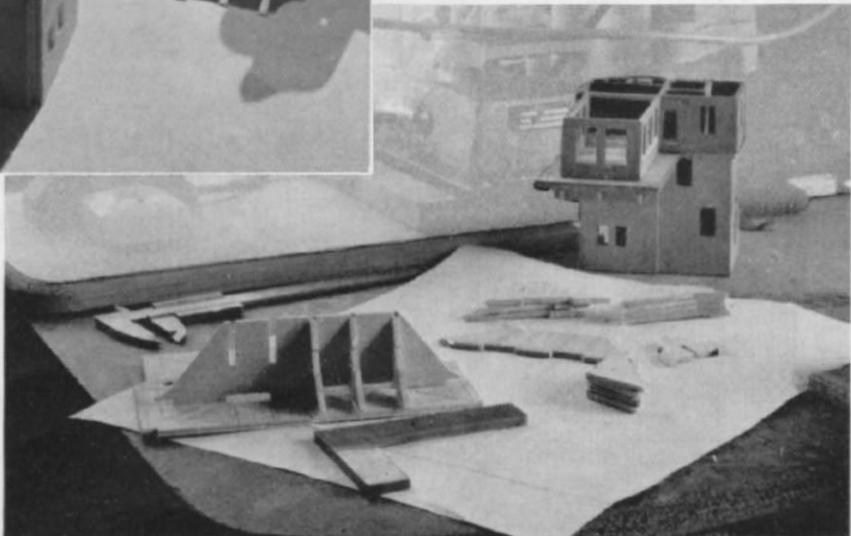
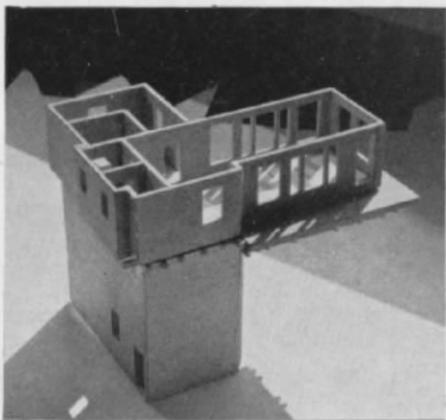
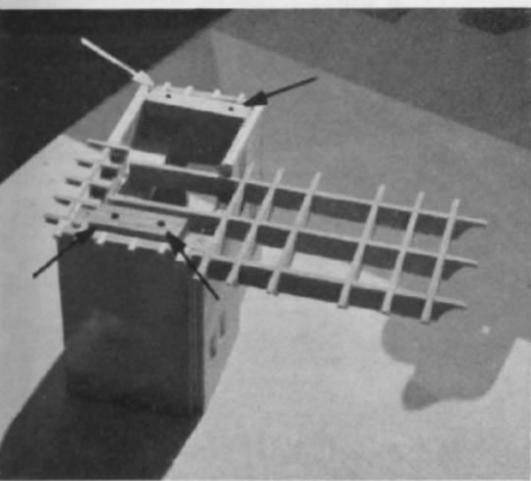


Abb. 6-8. Rück- und Seitenansicht des Stellwerks sowie Vorderansicht des Brücken-Vorbaus. Der Zeichnungsmaßstab entspricht  $\frac{1}{4}$  H0-Größe (etwa 1:120).

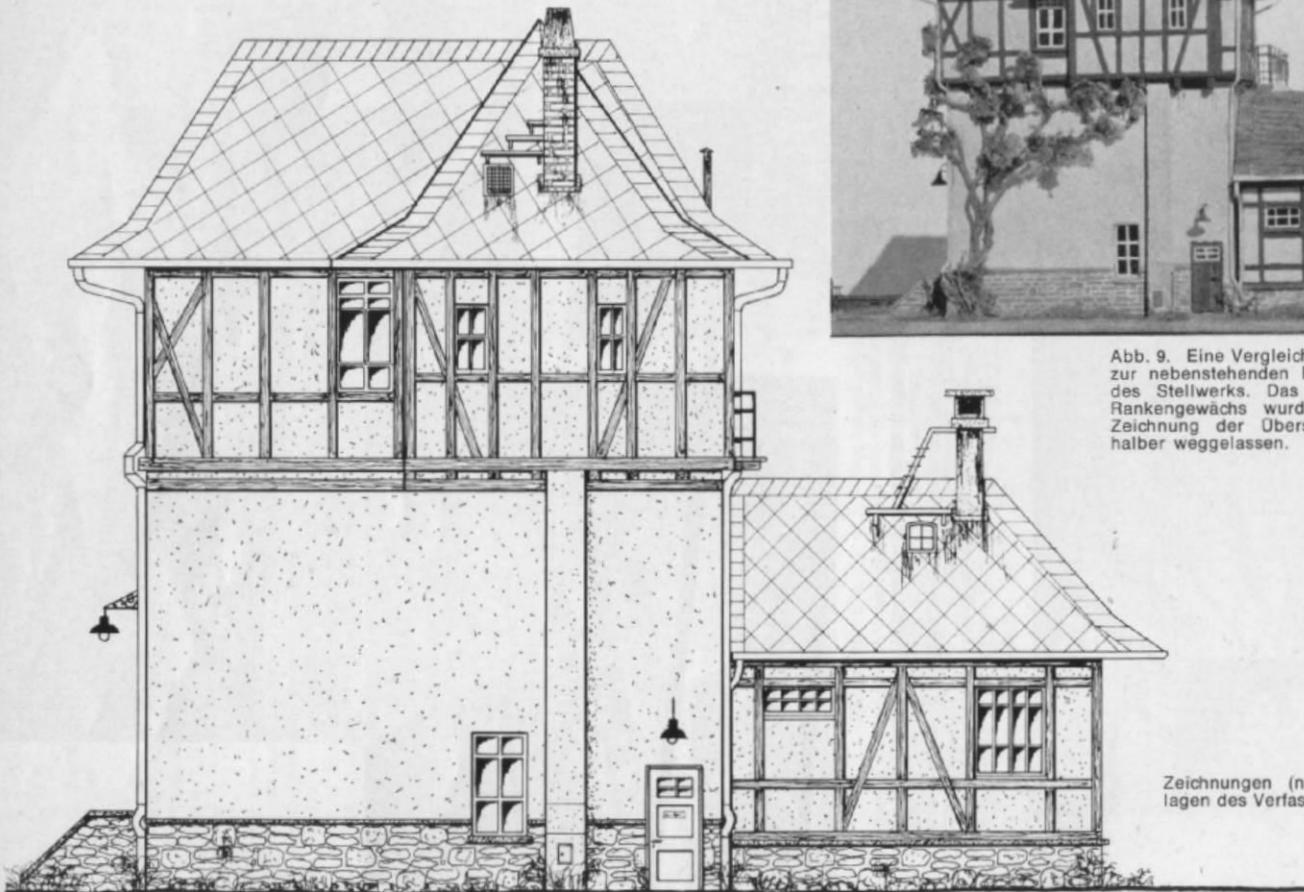
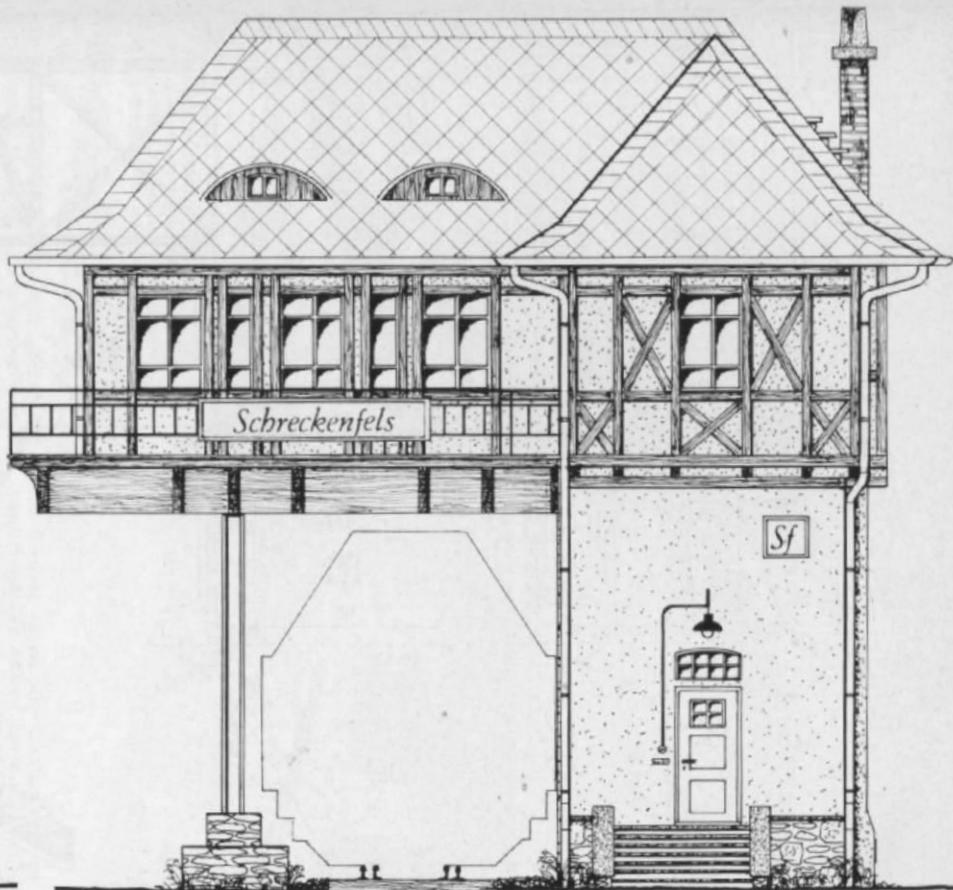


Abb. 9. Eine Vergleichsaufnahme zur nebenstehenden Rückansicht des Stellwerks. Das effektvolle Rankengewächs wurde auf der Zeichnung der Übersichtlichkeit halber weggelassen.

Zeichnungen (nach Unterlagen des Verfassers):  
WiWeW



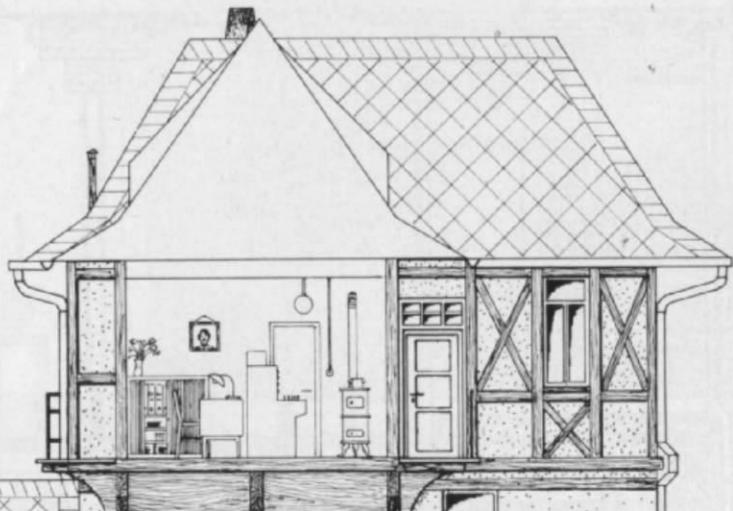
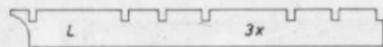
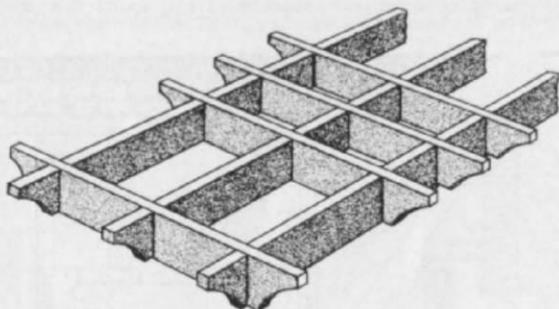


Abb. 10 u. 11. Aufbau des Brücken-Trägerwerks mit verzahnten Längs- und Querträgern (wie beim Vorbild). Aufriss-Maßstab:  $1:2$  H0. L = Längsträger, Q = Querträger.

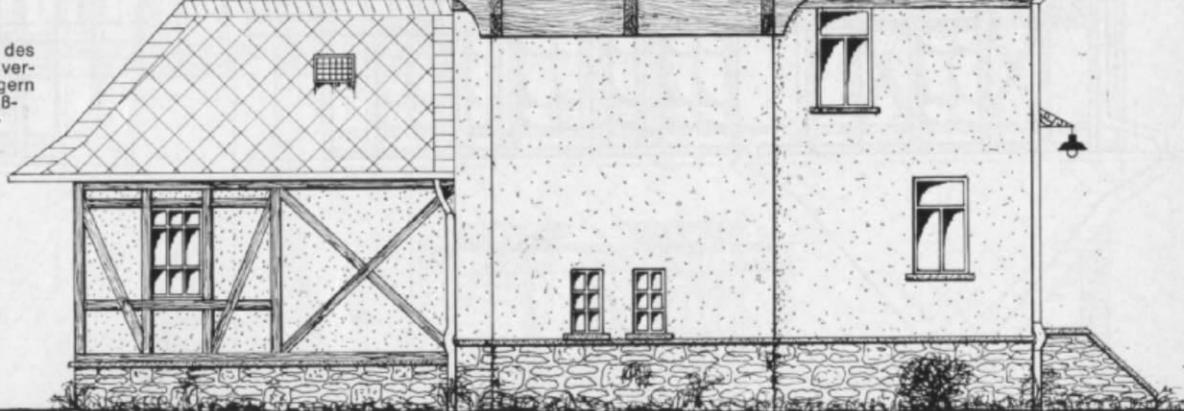


Abb. 12. Vorderansicht des Stellwerks mit Brückenüberbau im Schnitt. Als kleiner Nachbau-Vorschlag ist die Inneneinrichtung (s. a. Haupttext) mit eingezeichnet. Zeichnung in  $\frac{3}{4} H0$ -Größe.

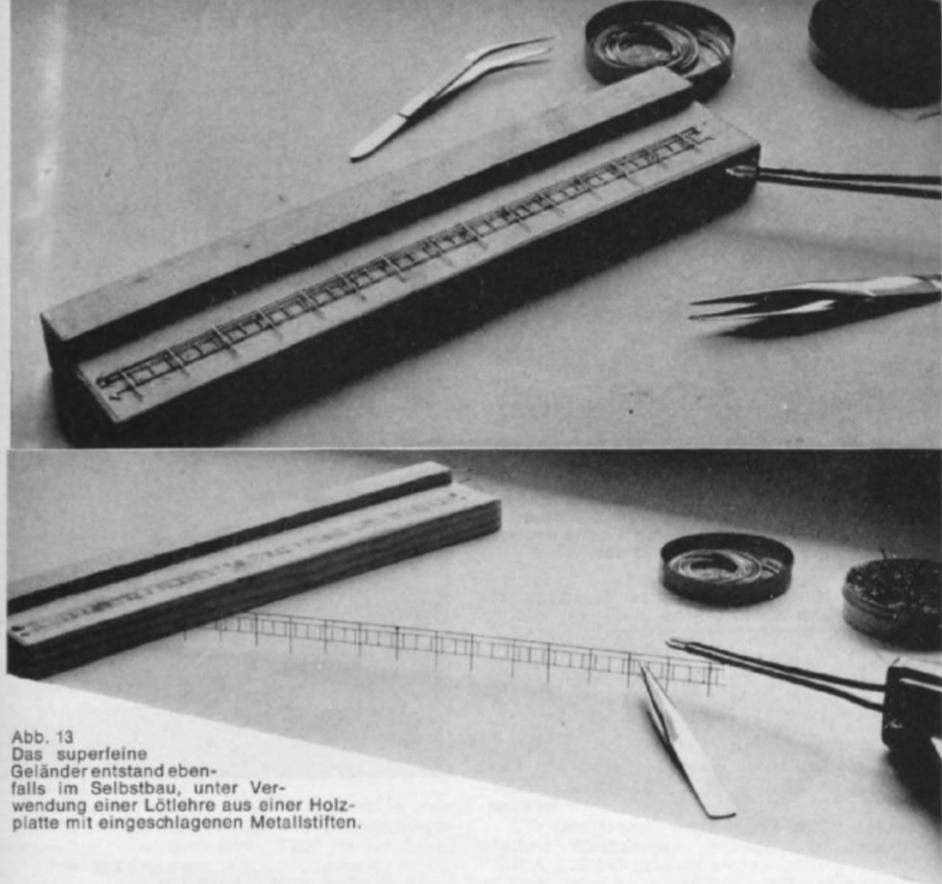


Abb. 13  
Das superfeine  
Geländer entstand eben-  
falls im Selbstbau, unter Ver-  
wendung einer Lötlehre aus einer Holz-  
platte mit eingeschlagenen Metallstiften.

Noch ein Wort zum Werkstoff „Sperrholz“: ich persönlich ziehe 5-fach verleimtes Buchensperrholz vor; es verzehrt sich zwar auch etwas, aber nicht so stark wie Linden- oder Ahornsperrholz, außerdem spaltet es beim Aussägen von schmalen Fensterstegen nicht aus wie die letztgenannten Sperrholzarten.

Nach dem Zusammenkleben der Seitenwände wird der „Fußboden“ der Stellwerksräume eingepaßt und eingeklebt, um wie im Großen abgeschlossene Räume (im Hinblick auf die unterschiedliche Ausleuchtung der diversen Räume) zu erhalten. Grundsätzlich passe ich dort Fußböden bzw. Decken ein, wo diese — z. B. im Hinblick auf eine Inneneinrichtung — erforderlich sind. Für die erwähnten Ekleistchen sind dann ggf. entsprechende Aussparungen im Fußboden vorzusehen bzw. die Ekleistchen entsprechend zu kürzen.

Bei Gebäuden mit offenstehenden Toren oder Türen (z. B. Güterschuppen) ist von einem Fußboden abzusehen, da dieser sonst als „Stufe“ hervortreten würde; in diesen Fällen wird das Gebäude direkt auf seine Grundplatte oder auf die Anlagen-Grundplatte gesetzt.

Auch bei der Herstellung der Fenster habe

ich diesmal einen anderen, einfacheren Weg beschritten. Die Außenrahmen und die Fensterkreuze wurden aus Kartonstreifen angefertigt und auf das Zelluloid geklebt. Als Lehren dienten dabei die auf Papier gezeichneten Fensterkreuze, die mit Tesakreppe unter dem Zelluloid befestigt waren. Anschließend wurden die fertigen Fenster sauber mit einem scharfen Messer entlang einem Stahllineal ausgeschnitten und nach dem Verputzen der Wände mit sehr wenig Leim eingepaßt. Selbstverständlich kann man es sich auch leichter machen und entsprechende, fertige Plastikfenster einsetzen; aber wie Sie vielleicht noch aus meinem Anlagenbericht in Heft 12/71 wissen, bin und bleibe ich ein Individualist — und außerdem könnten die akuraten Kunststoffeinsätze vielleicht sogar meinem Baustil abträglich sein!

Die Dächer sind abnehmbar, um nachträglich an die Inneneinrichtung und insbesondere an die Glühbirnen ranzukommen. Die etwas aufwendig anmutende Spantenkonstruktion, die sich jedoch gerade bei etwas komplizierten Dachformen bewährt hat, halte ich für zweckmäßig, da einfachere Dachausführungen — meinen Erfahrungen nach — im Laufe der Zeit

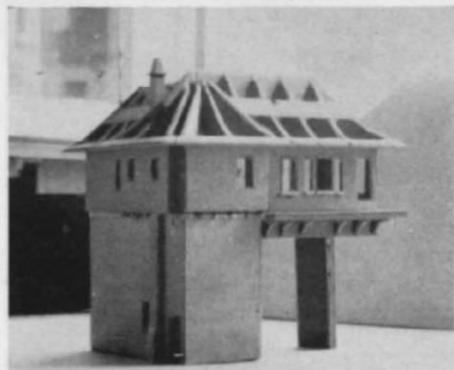


Abb. 14 u. 15. Aufnahme vom Modell im Rohbau sowie eine „Luftaufnahme“ des fertigen Stellwerks, die besonders gut die speziellen Eigenarten der verwinkelten Dachkonstruktion erkennen läßt.

Abb. 16. Dach-Längsspan B des Hauptbaus (s. Abb. 20) in  $\frac{1}{2}$  H0-Größe.

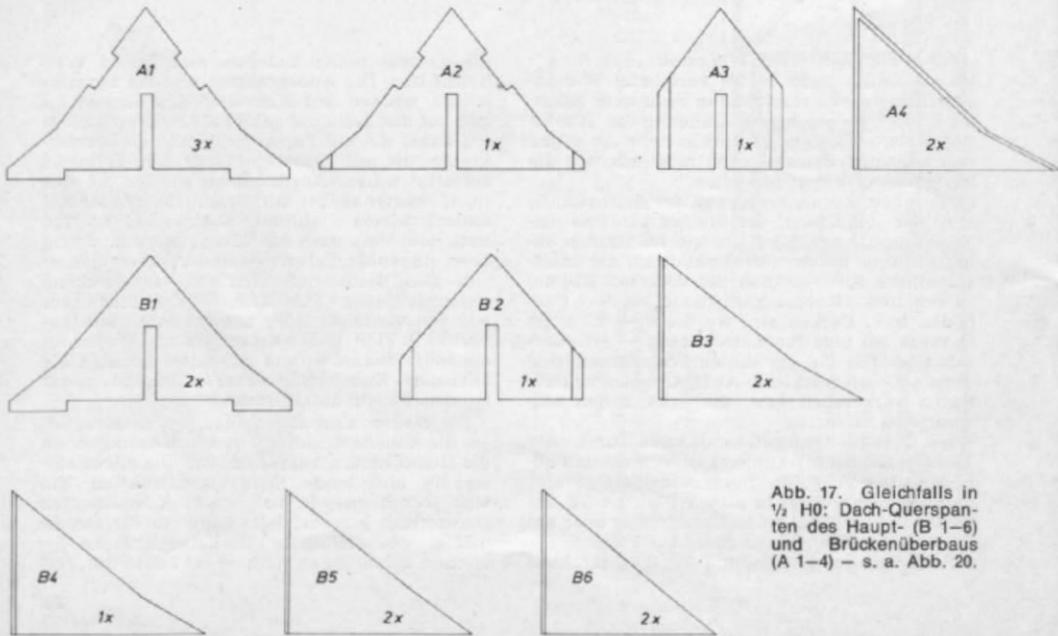
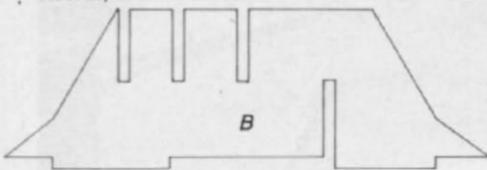
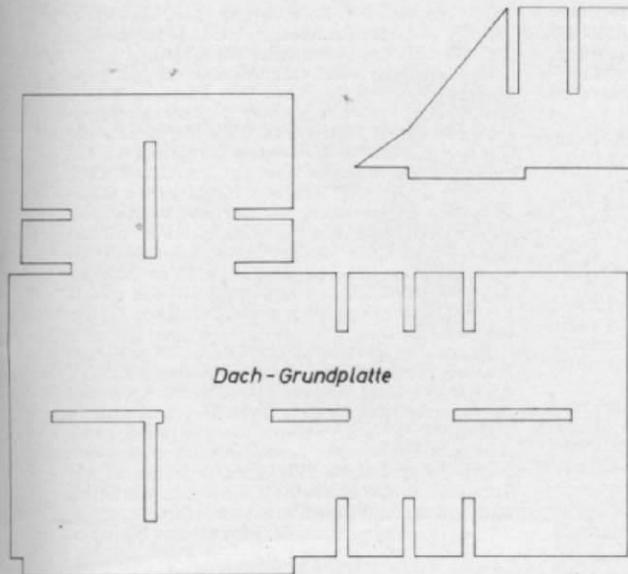


Abb. 17. Gleichfalls in  $\frac{1}{2}$  H0: Dach-Querspannen des Haupt- (B 1–6) und Brückenüberbaus (A 1–4) – s. a. Abb. 20.



▲ Abb. 18. Aufriß des Dach-Längsspanls A für den Brückenüberbau in  $\frac{1}{2}$  H0-Größe. Die Anordnung auf der Grundplatte ist wiederum der Abb. 20 zu entnehmen.

Abb. 19. Die Dach-Grundplatte, ebenfalls in halber H0-Größe abgebildet. Für die Quer- und Längsspanlen sind passende Einschnitte vorgesehen, die jedoch auch weggelassen werden können, da bei sorgfältigem Verleimen eine ausreichende Festigkeit erzielt werden kann (in diesem Fall dann auch die „Nasen“ der Spanlen weglassen!).

(durch das Arbeiten des Holzes) leicht zu Paßungenauigkeiten neigen.

Die Dachhaut, die zuletzt aufgeklebt wurde, besteht aus 0,5 mm Preßspan; die rautenförmigen Schieferplättchen (etwa 2000 an der Zahl!) wurden aus weißem Karton geschnitten, befestigt und anschließend mit graublauer Wasserfarbe getönt. Dann habe ich Graphitstaub fein verteilt, mit dem Finger aufgerieben und zuletzt die ganze Dachabdeckung zweimal mit einem matten Zelluloselack überzogen, der den Graphitstaub bindet und den einzelnen Schieferplättchen einen natürlichen, seidenmatten Glanz verleiht. Trotz des erheblichen Arbeitsaufwands

des bei dieser Methode lohnt sich m. E. die Mühe, da die Dächer so außergewöhnlich echt wirken.

Die Dachrinnen wurden mit Hilfe eines einfachen Werkzeuges geprägt, das bereits in MIBA 2/73 beschrieben wurde.

Der „Wandverputz“ meiner Gebäude besteht aus einer Paste aus Moltofill und Plaka-Farbe, die ich sehr feucht auftrage und antrocknen lasse; anschließend wird die Wand mit einem Borstenspinsel oder einer Zahnbürste senkrecht betupft, um die typische „Putz“-Struktur zu erzeugen.

Das Fachwerk besteht aus Abfall-Furnierstreifen dunkler Holzart oder aus sog. Micro-Holz (hauchdünnes, ca. 0,1 mm starkes selbstklebendes Furnierholz). Bei meinen jetzigen Gebäuden habe ich zuerst das Fachwerk aufgeklebt (mit UHU Alleskleber, soweit nicht Micro-Holz verwendet wurde) und dann die einzelnen Gefache mit „Putz“ (s. o.) ausgefüllt. Diese Methode ist jedoch sehr zeitraubend und gestaltet außerdem nicht immer ein absolut akurates Arbeiten.

In Zukunft werde ich daher auf den plastisch hervortretenden Putz innerhalb der Gefache verzichten und die Furnierstreifen erst nach

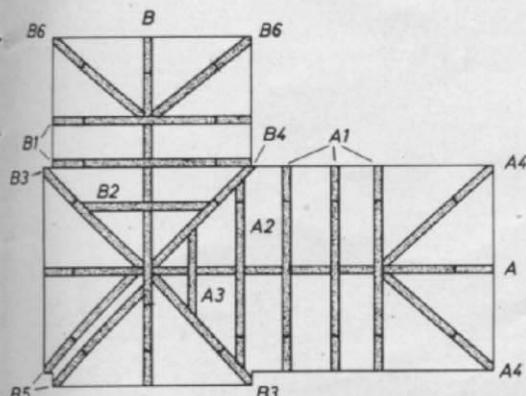


Abb. 20. Montage-Schema für die diversen Dachspanlen der Abb. 16-19. Diese relativ aufwendige Konstruktion wurde deshalb vorgesehen, da erfahrungsgemäß bei derartig verwinkelten Dachformen nur durch einen wirklich stabilen und „formenden“ Unterbau eine entsprechende Formbeständigkeit zu erreichen ist.

dem Verputzen aufbringen. Damit die Furnierstreifen ausreichend haften, kann die Putzfläche nicht wie oben beschrieben aufgeraut werden. Außerdem ist bei der Verwendung von Micro-Holz als Fachwerk-Imitation dieses zusätzlich einzuleimen.

Bei der Herstellung der feinen Metallgeländer hat sich folgende Arbeitsmethode recht gut bewährt:

Auf ein Stück Hartholz wird eine Zeichnung des Geländers aufgeklebt und dann werden Drahtstifte derart eingeschlagen, daß die Längsdrähte des Geländers dazwischen gespannt werden können. Das Anlöten der Quersprossen ist dann keine allzu nervtötende Angelegenheit mehr, besonders dann, wenn man für diese Zwischensprossen, die ja keine besondere Festigkeit haben müssen, Kupferdraht verwendet.

Beim Abwinkeln des Geländers muß man allerdings äußerst vorsichtig zu Werke gehen; die Quersprossen sollen dabei auf der Innenseite des Biege-Radius liegen, da sonst die Lötsstellen unweigerlich wieder aufbrechen.

Damit das Stellwerk bei Dunkelheit einen möglichst vorbildgetreuen Eindruck vermittelt,

habe ich für die Beleuchtung des Stellwerkraumes mehrere Lampen verschiedener Helligkeit (durch Vorwiderstände) eingebaut.

Der aus grün lackiertem Weißblech gebogene Hebeltisch wird von zwei den Lampen älterer Stellwerke nachgebildeten Deckenleuchten schwach erhellt. Da beim Vorbild ja auch die Überwachungslampen elektromagnetischer Stellwerke durch die Fenster gut zu sehen sind, wurden auch innerhalb des Hebelthesses Glühlämpchen vorgesehen, die an der Vorderseite angebrachte und mit Farbenscheibchen hinterlegte Bohrungen ausleuchten. Schließlich ist noch im hinteren Teil des Raumes in Fensternähe ein Lämpchen eingebaut, das die nächts bei Stellwerken häufig zu erkennende Tischlampe darstellt.

Ansonsten gibt es eigentlich keine weiteren Besonderheiten beim Stellwerk „Schreckenfels“, dessen Nachbau anhand der Zeichnungen und Fotos sicher nicht zu schwierig ist. Bis mein Modell in die Anlage eingebaut werden kann, wird aus Zeitmangel sicherlich noch einige Zeit vergehen; sollte es sich dann, wie ich es mir vorstelle, in die Landschaft einfügen, werde ich mich mit einigen Fotos wieder melden.

U. Meyer, Bad Nauheim

Abb. 21. Zum Abschluß eine weitere Ansicht des Stellwerk-Modells, bei der insbesondere auch Gestaltungs-Details des kleinen Anbaus zu erkennen sind. Verblüffend ist auch hier wieder die vorbildgetreue Wirkung der Dachpartien, die aus einzelnen Karton-Plättchen zusammengesetzt sind. Wie man sieht, lohnt sich eine so mühselige Arbeit doch!





## *„Spielzeugtunnel“ - in natura!*

Diese zwei Aufnahmen unseres Mitarbeiters H. Stemmler aus Rottenburg entstanden bei einer Bahnhinfahrt durch Griechenland. Was sagen Sie nun zu diesem . . . „Tunnel“? Es handelt sich weder um eine Fotomontage noch um irgendeinen Aprilscherz! Kaum ein ernsthafter Modellbahner würde es wohl wagen, einen darartigen „Spielzeugtunnel“ (wie er in dieser und ähnlicher Form „lix und fertig“ im Handel ist) auf seine Anlage zu stellen, wollte er nicht erstauft-mitleidige Blicke seiner Kollegen riskieren. Warum man in diesem Fall die Bahntrasse nicht einfach um den „Berg“ herumführte oder das Hindernis durch Sprengung beseitigte, ist uns nicht bekannt. Der Grund kann doch wohl kaum ein ähnlicher Vorfall sein, wie er aus dem vorigen Jahrhundert bekannt ist, als zur Zeit der deutschen Kleinstaaten auf „landesherrliches“ Geheiß die Bahnstrecke partout durch einen Berg verlegt werden mußte, nur weil die „Konkurrenzbahn“ im Nachbar-Zwergstaat auch einen Tunnel hatte . . . !

Am Rande (der Messe) entdeckt:

## Original-Eisenbahnerlampen

Die Fa. K. Schleick, Stuttgart (siehe Inserententeil), hat bei einem Wuppertaler Hersteller noch einige völlig neue und dennoch wirklich originale Eisenbahnerlampen ausfindig machen können. Diese Lampen sind – insbesondere in der Messingausführung – wahre Schmuckstücke für eine Diele oder Hausbar, so daß wir es nicht unterlassen wollten, etwaige Liebhaber solcher Stücke darauf aufmerksam gemacht zu haben.

Die sog. Eisenbahner-WS-Petroleumlaternen (Abb. 2) gibt es in zwei Ausführungen, nämlich als „Prachtstück“ aus Messing mit klarer



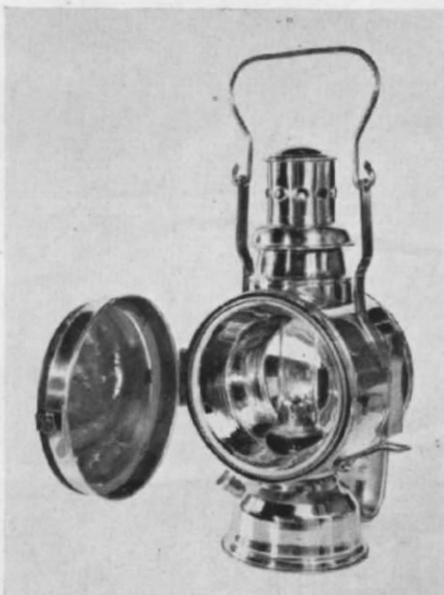
Abb. 1

Abb. 2

Schutzlackierung sowie aus Stahlblech schwarz lackiert; dazu werden vorsteckbare rote Farbscheiben geliefert. Wie wir in Erfahrung bringen konnten, handelt es sich bei diesem Typ gewissermaßen um eine Universal-Lampe, die z. B. von Streckenwärtern als Warnleuchte, als Signal-Zusatzleuchte sowie als Zugschluß-Leuchte (deshalb auch die massiv eingearbeiteten Halteschienen) verwendet wurden. Vereinzelt soll dieser Lampentyp, allerdings in schlichter Zinkblech-Ausführung, auch heute noch, beispielsweise an abgelegenen, unbeschrankten Bahnhöfen, „im Dienst“ sein.

Auch die bekannte Schaffner-Lampe mit Karbidbrenner (auch als Rangierer-Handlampe bezeichnet) ist noch in wenigen Exemplaren in Messing-Ausführung erhältlich (s. Abb. 1). Diese Lampen werden gegenüber den WS-Lampen jedoch bei der DB seit ca. 10 Jahren überhaupt nicht mehr verwendet, so daß man hier wirklich von ausgesprochenen Sonderstücken sprechen kann.

Wer sich also eine dieser Original-Eisenbahnerlampen in die gute Stube hängen möchte und sie sogar „elektrifiziert“ (was übrigens sehr einfach zu bewerkstelligen ist), sollte in Anbetracht der wenigen noch erhältlichen Exemplaren nicht zu lange zögern.



## Buchbesprechungen

### Taschenbuch Deutsche Diesellokomotiven mit Kleinlokomotiven

von H. J. Obermayer

216 Seiten mit 185 Abbildungen, Plastik, Best.-Nr. ISBN 3-440-03932-3, DM 9,80, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Als vierter „Obermayer“ ist jetzt in der Reihe der handlichen Lok-Taschenbücher der Band „Deutsche Diesellokomotiven“ erschienen. In bewährter Manier werden sämtliche Brennkraft-Lokomotiven vorgestellt, die von der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Bundesbahn und der DR in Dienst gestellt wurden. Die Einleitung vermittelt einen gestrafften Überblick über die Entwicklung dieser Gattung. Besonders interessant: das Kapitel über die zahlreichen Kleinlokomotiven, unter denen sich manch' „Unikum“ findet, das Modellbahner zum Nachbau reizen dürfte.

### S 10<sup>1</sup>-Geschichte der letzten preußischen Schnellzug-Dampflokomotiven

von Karl-Ernst Maedel

166 Seiten mit 35 Zeichnungen im Text und 120 Fotos auf 45 Kunstdrucktafeln, Best.-Nr. ISBN 3-440-03923-4, DM 34,-, erschienen in der Franckh'schen Verlags-handlung, Stuttgart.

Wer die bisherigen Eisenbahn-Bücher von K. E. Maedel kennt, hat sicher gemerkt, daß sich die „Liebe“ des Autors zur preußischen S 10<sup>1</sup> (DR-Baureihe 17<sup>10-13</sup>) wie ein roter Faden durch seine Veröffentlichungen zieht. Nun hat er dieser Lok ein ganzes Buch gewidmet, und in der typischen Mixtur aus technischer Sachinformation und unterhaltender „Reportage“ entstand ein aufschlußreiches Porträt der leistungsfähigen preußischen Schnellzuglok, die den Vergleich mit ihren süddeutschen Konkurrentinnen nie zu scheuen brauchte. Für gelungene Auswahl und hervorragende Wiedergabe des Bildmaterials bürgt ein weiteres Mal die Kooperative „Maedel“ und „Franckh“. mm

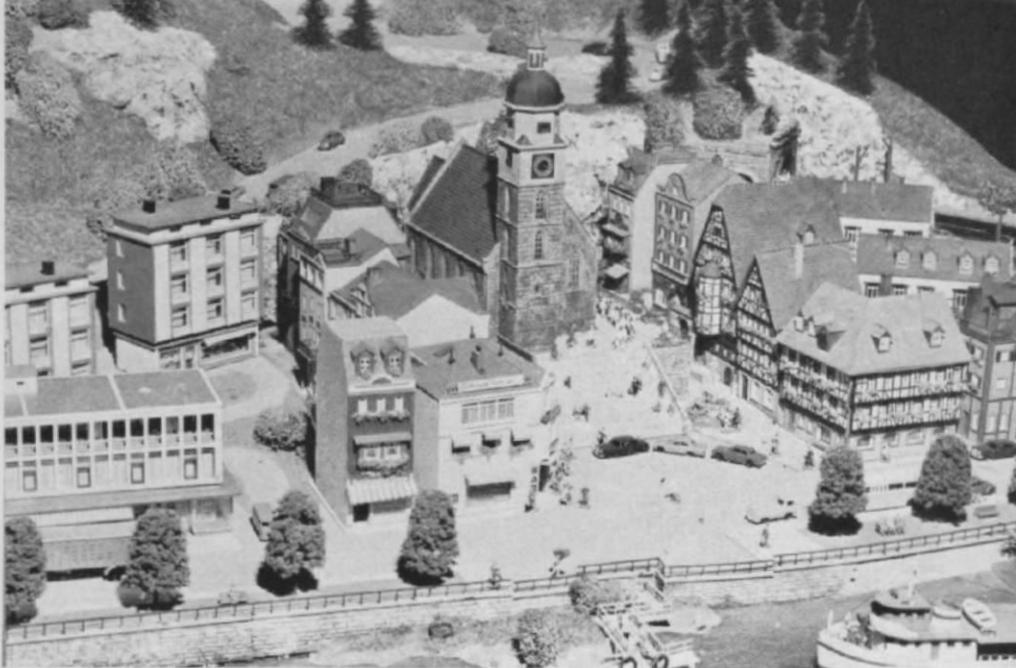


Abb. 1. Ein romantisches, am Fluß gelegenes Städtchen mit „moderinem Einschlag“ (s. auch S. 298) auf der Arnold-Anlage.

## Messe-Schauanlagen '73: Dörfer und Städte

Wer die diesjährigen Messe-Anlagen mit offenen Augen studierte, konnte wieder eine Fülle von Anregungen gestalterischer Art gewinnen. Da jedoch nur einige der „zigtausend“ „privaten“ MIBA-Leser diese Möglichkeit hatten, zeigen wir traditionsgemäß nach der Messe Ausschnitte aus den diversen Anlagen. Hier nun geht es um die Darstellung verschiedener Ortschaften – vom idyllischen Dorf über mittelalterliche Fachwerkstädte und Vorstadt-Siedlungen bis „mitten ins Herz der Städte“ (um einen DB-Slogan zu gebrauchen).



Abb. 2.  
Nahezu  
unverkennbar ist bei  
dieser Dorf-  
Szenerie  
die „Hand-  
schrift“ von  
Herrn Prei-  
ser, der  
heuer das  
Gemein-  
schafts-  
Großmotiv  
Preiser/  
Roskopf  
gestaltete  
(über das  
wir noch  
berichten  
werden).



Abb. 3. Ein großstädtisches Bahnhofsviertel auf der Fleischmann-piccolo-Anlage, das trotz des einheitlich modernen Stils nicht eintönig wirkt. Das gilt auch . . .

Abb. 4. . . für diese Vorstadt-Siedlung (Herpa-Schaustück), bei der gerade die Gleichartigkeit der Herpa-Reihenhäuser höchst echt wirkt. Eine Gleichförmigkeit des Motivs ist durch die unterschiedliche Anordnung der Häuser und Gärten vermieden.

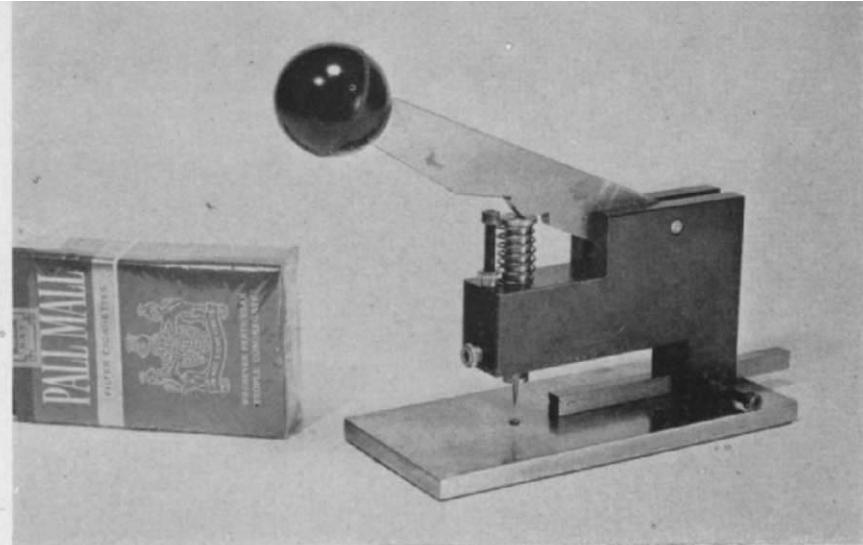




Abb. 5. Eine kleine Ortschaft mit modernen und alten Häusern (und nahegelegenem Steinbruch) auf der Arnold-N-Anlage.

Abb. 6. Beim Städtchen der Minitrix-Schauanlage ist das mittelalterliche Stadtbild nahezu unverändert geblieben. Ein nicht alltäglicher und sehr naturgetreu wirkender Einfall des Erbauers: das kleine Flüßchen neben der Bahnstrecke, das in einem eigenen Tunnel im Berg verschwindet.





## Nietenimitationen „vom Fließband“ – mit der

## Western-Nietenpresse

Im vergangenen Jahr (MIBA 1/72) haben wir über die Nietenbildung bei Fahrzeugmodellen mittels eines Stempels und einer Matrize berichtet, eine recht einfache, aber elegante Methode, die im Gegensatz zum Prägen mittels Hammer und Körner gleichmäßige Niet-Imitationen liefert. Allerdings war zur Anfertigung der Werkzeuge sowie auch zur Nieten-Herstellung selbst eine Kleindrehbank nötig – und somit leider auch von vornherein die Anwendung auf die Besitzer einer solchen Maschine beschränkt.

Nun, ab sofort können auch all' die anderen Modelldarbäder bei Selbstbau-Fahrzeugen exakte Nieten und Nietenreihen anfertigen, vorausgesetzt, daß sie sich die abgebildete Western-Nietenpresse anschaffen – ein kleines Präge-Gerät, das speziell im Hinblick auf die Modellbahn-Belange entwickelt wurde.

Bei diesem nur etwa  $12 \times 7 \times 13$  cm großen Maschinen wird über einen Hebel eine in einem sog. Tauchbolzen befestigte Körnerspitze in eine in die Grundplatte eingeschlossene und für verschiedene Bauarten auswechselbare Matrize gedrückt, wobei durch eine Einstellschraube mit Feingewinde die genaue Eindringtiefe eingestellt werden kann – im Prinzip also genau die oben erwähnte Methode mit der Drehbank (s. MIBA 1/72). Der Abstand der Nietenreihen kann durch einen verstellbaren Abstandshalter (Verstellbereich 56 mm) festgelegt werden; der aus der Grundplatte etwas herausragende Kragen der Matrize dient gleichzeitig als Abstandsmaß der einzelnen Nieten voneinander.

Zur Herstellung von Nietenimitationen in dünnen Blechen und Profilen hat sich nun bei eingehenden Versuchen der folgende „Arbeitsrythmus“ als am schnellsten erfolgversprechend herauskristallisiert: Nach dem Auspacken wird die Presse zunächst einmal justiert, damit die Körnerspitze auch wirklich genau über der Matrizen-Bohrung steht. Dies war allerdings bei den beiden uns zur Verfügung stehenden Mustern nur mit „List und Tücke“ bzw. sanftem Gewalt möglich, da auch nach Lösen der Halteschrauben (unter dem Filzbelag der Grundplatte versteckt) das Oberteil durch einen zu geringen Schwenkbereich nicht exakt eingestellt werden konnte. Außerdem hat

der Tauchbolzen (Körner-Halterung) u. E. in seiner Führung etwas zu viel Spiel: Steht nämlich die Körner-Spitze endlich genau über der Matrize, kann sie dennoch (je nach Verkanten des Hebels) bis zu einem halben Millimeter seitlich ausweichen – bei einer ebenso großen Matrizenbohrung doch eine ganze Menge! Die Folge davon sind „windschiefe“ Nieten. Beim Bereinigen dieser „Schönheitsfehler“ (was allerdings ein geschickter Bastler auch selbst machen kann) sollte sich der Hersteller vielleicht auch gleich noch entschließen, die für die vier (!) vorhandenen Schrauben erforderlichen drei (!) verschiedenen Inbuschlüsseln mitzuliefern, da sicher nur wenige „Spezialisten“ gleich einem ganzen Satz solcher selten gebrauchten Werkzeuge parat haben.

Als nächstes wird dann der Abstandshalter auf das gewünschte Maß eingestellt, mit der Feststellschraube arriert und anschließend die Einstellschraube so lange verdreht, bis die Spitze des Körners im tiefsten Punkt in einem Abstand von etwa  $\frac{1}{4}$  der zu verarbeitenden Materialstärke über der Matrize steht. Nach einigen Probe-Prägungen bei einem Abfallstückchen lassen sich dann evtl. noch anfallende Korrekturen der Nietenhöhe vornehmen.

Besonders feine Nieten erzielt man, wenn man den beiliegenden Ersatz-Körner mit einer sehr feinen Schleifscheibe bis zu einer 0,2 mm-Spitze anschleift; bei genauer Einstellung der Presse können damit für H0 praktisch maßstabsgerechte Nieten von nur 0,1 mm Höhe und ca. 0,2 mm Durchmesser in dünnes (0,2 – 0,4 mm) Messing-, Bronze- und Kupferblech, ja sogar in alu-verstärkten Schoeller-Karton (MIBA 1/70) geprägt werden. Ebenso leicht lassen sich auch Nieten-Imitationen an den verschiedensten Messing-Profilen einwandfrei herstellen, wodurch die echte Wirkung diverser Bauten wie Brücken, Kräne usw. beträchtlich verbessert werden kann.

Erhältlich ist die Western-Nietenpresse in der BRD über Herrn Joachim Sauer, 78 Freiburg i. Brsg., Lorettostr. 48; der Preis liegt bei DM 65,- inklusive Porto- und Nachnahmegebühren. Zur Zeit ist allerdings mit einer Lieferzeit von mindestens 4 Wochen zu rechnen.