

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

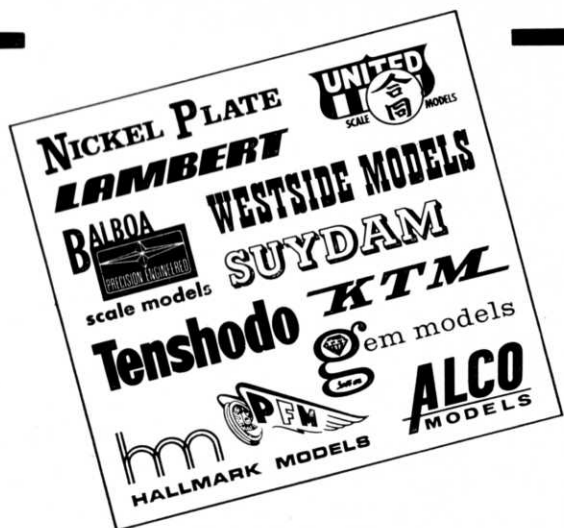
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

25. JAHRGANG
AUGUST 1973

8

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

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 8/1973

1. Urlaubszeit — Reisezeit (Titelbild, Motive)	507	10. „Bruck am Forst“ (H0-Anlage H. Metzner)	531
2. Liliput-Neuheit: Speisewagen WR 4ü	508	11. Empfangsgebäude „Bruck am Forst“ (BZ)	534
3. Die deutschen Vorkriegs-Schnellzugwagen	509	12. Fleischmann-Neuheiten 1973, teilweise ausgeliefert	538
4. Neues von meiner roll- und klappbaren Kleinanlage (W. Albrecht)	519	13. Wissenswertes um Freileitungen, 1. Teil	540
5. Weichen-Selbstbau in H0	522	14. Kondens-Tenderlok BR 52 und Diesellok V 140 in H0 (Selbstbau-Modelle)	546
6. Die Franco-Crosti-Lok der BR 50 ⁴⁰ Vorbild und M + F-Modell	524	15. Viel Bahnhof auf wenig Raum (N-Anlage W. Schäfer)	549
7. Fahrtrichtungswechsel-Mini-Umschaltrelais — zum Selbstbauen	527	16. Baumgestaltung — so oder so! (Islandmoos, Kunststoff, Pappeln, „Kabel/Wachs-Methode“)	550
8. Gleisbesetzmeldung bei Märklin-K-Gleisen	530	17. Kniff: Kein Ärger mehr mit abgebrochenen Bäumen!	551
9. Buchbesprechungen (Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1972, Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 5 — 1972)	530	18. Sommerliche Eisenbahnfreuden	552
		19. LGB-Restaurantwagen und sein Vorbild	552

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

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

Postscheckkonto (Achtung! Neue Nummer!): Nürnberg 573 68-857 MIBA-Verlag Nürnberg

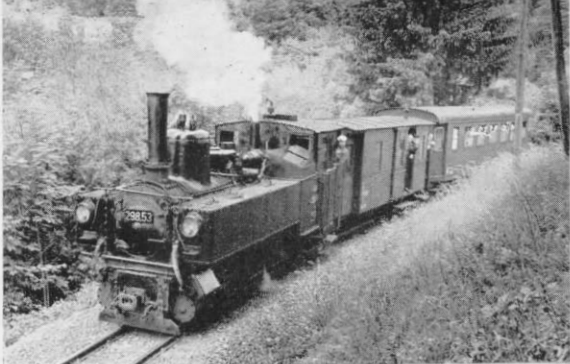
Heftbezug: Heftpreis 3.— DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 9/73 ist ca. am 22. September in Ihrem Fachgeschäft!

Zum Titelbild
(und zu den zwei Motiven)

Urlaubszeit-Reisezeit!

Ob man mit der Schmalspurbahn durch die Lande dampft (wie dies bei der österreichischen Steyrtalbahn — hier deren Lok 298.53 — noch möglich ist) oder sich vom Edelweiß-Expreß ins bayerische



Voralpenland entführen läßt (das untenstehende Fleischmann-Messemotiv könnte einen durchaus dazu animieren) — „herzlich willkommen“ ist man hoffentlich überall! Zwar wird nicht jeder Urlauber gleich von einer Trachtenkapelle wie den „Preiserles Buam“ empfangen — nichtsdestotrotz wünschen wir allen Lesern, die ihren Urlaub noch vor sich haben oder gerade „mittemang am Genießen“ sind, recht erholsame und entspannende Ferientage! Und sollten diese schon wieder vorbei sein, wenn Sie dieses Heft aufschlagen — trösten Sie sich mit dem Gedanken, daß dann auch andere schon wieder am Schreibtisch sitzen, zum Beispiel Ihre MIBA-Redaktion



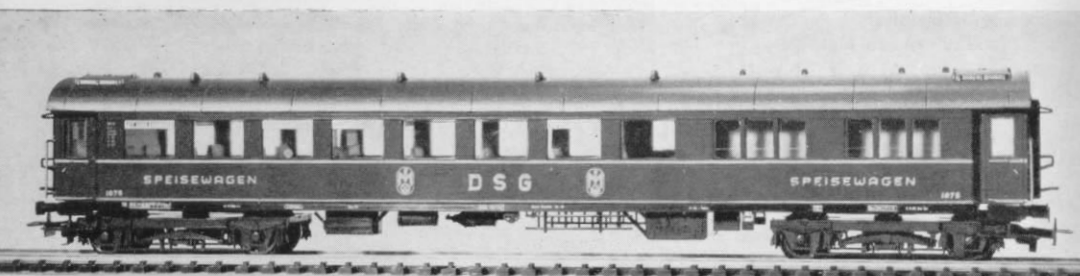


Abb. 1. Seitenansicht des Liliput-Speisewagens WR 4ü, etwa in $\frac{1}{2}$ Originalgröße. Nahezu den gleichen Typ des großen Vorbilds zeigt Abb. 12 auf Seite 512.

Neu im Liliput-
H0-Programm:

Vorkriegs-Speisewagen WR 4ü

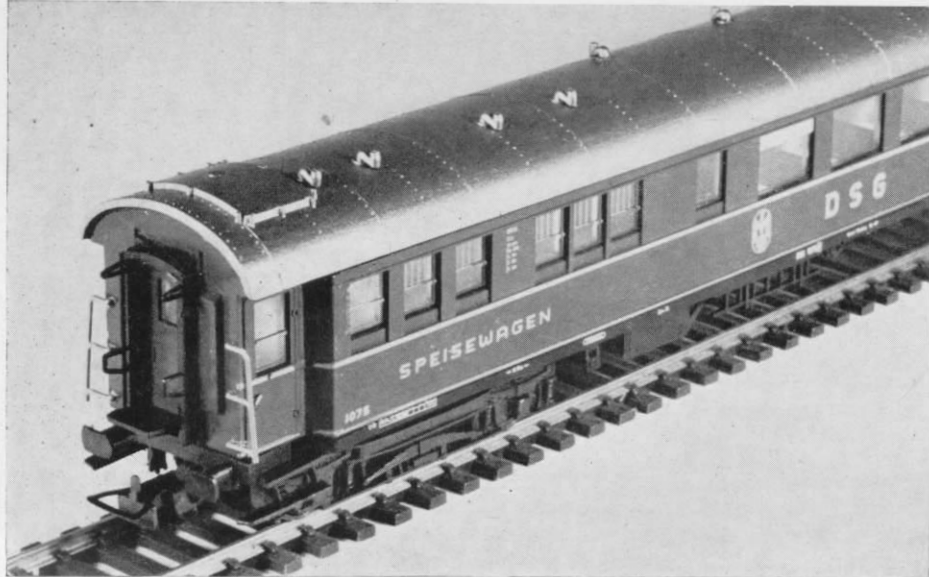
Der zur letzten Messe angekündigte H0-Speisewagen älteren Typs ist nunmehr fertiggestellt und bereits erhältlich. Es handelt sich dabei nicht — wie ursprünglich vorgesehen — um einen ehemaligen „Rheingold“-Wagen, sondern um ein völlig neues Fahrzeug, nämlich einen MITROPA-Speisewagen aus dem Jahre 1932. Geliefert wird das Modell vorerst allerdings nur in DSG-Ausführung; die Beschriftung entspricht der DB-Norm vor der UIC-Nummerung.

Das Modell ist mit einer Wagenkastenlänge von 25,5 cm maßstäblich gehalten; wie schon bei den „Rheingold“-Wagen sind lediglich die Puffer im Interesse eines engeren Wagenabstandes etwas verkürzt bzw. zurückgesetzt. Detaillierung, Farbgebung und Beschriftung (s. Abb. 1 u. 2) entsprechen dem bekannten Liliput-Niveau.

chen dem bekannten Liliput-Niveau.

Liliput präsentiert mit diesem Modell die erste 1:87-Nachbildung eines Vorkriegs-Speisewagens überhaupt; gleichzeitig ist der WR 4ü das 16. (!) Liliput-Modell in der Reihe der Vierachser nach Reichsbahn-Vorbildern (inkl. der verschiedenen Varianten als DB-Fahrzeuge). In den Katalogen bundesrepublikanischer H0-Hersteller findet sich bis jetzt kein einziges vergleichbares Modell. Sollte sich dennoch eine der angesprochenen Firmen „aufraffen“, Modelle aus dieser Zeit zu bringen, wären — nachdem es jahrelang überhaupt nichts gab — „Doppelgänger“ alles andere als wünschenswert. Der nachfolgende Artikel zeigt an geeigneten Vorbildern auf, welche Lücken hier zuvor noch zu schließen sind.

Abb. 2. Einige Beispiele für die originalgetreue Detaillierung des Modells: die höher gesetzten Fenster des Küchentrakts (vergl. Abb. 1), die Dachlüfter der Bauart „Wendler“, die (exakten) Nietreihen auf dem Dach, die abklappbaren Übergangsbleche u. a. m.



Vorkriegs-Schnellzugwagen

Über die D-Zugwagen der Bauarten 1921—1926 (Abb. 1—3) wurde in früheren MIBA-Heften ausführlich informiert. Es erscheint mir angebracht, daran anknüpfend, über die späteren Bauarten zu berichten, denn das Thema scheint immer noch „in der Luft“ zu liegen.

Bauart 1928—1934 (Gruppe 29)

(Abb. 4—6, 8 u. 9)

Nach den nach sächsischem Vorbild „angeschrägten“ Wagen der Baujahre 1921—1926 (MIBA 4/69) ging man 1928 wieder zu klassischen Grundriß mit Türnische über. Die Wagenkästen wurden zunächst noch genietet, aber bereits 1931 begann man — zunächst versuchsweise — die Schweißung einzuführen. Die Gewichtseinsparung war enorm: Hatte z. B. der genietete ABC 4ü-33 ein Eigengewicht von 47,5 t, so brachte sein geschweißter „Kollege“ ABC 4ü-33 a nur 36,4 t auf die Waage. Die ersten Bauserien liefen auf Drehgestellen „Görlitz II“ und „Görlitz III schwer“. Nur einige für den Fahrverkehr vorgesehene Wagen bekamen Drehgestelle amerikanischer Bauart (Schwanenhals).

Die geschweißten Wagen erhielten das Drehgestell „Görlitz III leicht, geschweißt“ mit 3 m Achsstand gegenüber 3,60 m bei den schweren Bauarten, wobei zu bemerken ist, daß je nach Drehgestell-Bauart ca. 3,5—4,5 t des Mindestgewichtes bei den geschweißten Wagen auf die leichteren Drehgestelle zurückzuführen sind. Zu den Wagenkästen wäre noch zu sagen, daß die Fenster in der (alten) 1. Klasse nunmehr 1200 mm breit waren. Im übrigen waren alle Fenster eckig. Folgende Gattungen erschienen in genieteter Bauart:

AB 4ü, ABC 4ü, C 4ü, Pw 4ü, PwPost 4ü. Zusätzlich wurden reine A und reine B für die nach Cuxhaven bzw. Bremerhaven verkehrenden Hapag-Lloyd-Sonderzüge beschafft. Die geschweißten Wagen wurden in den Gattungen AB, ABC, BC (mit Grundriß des ABC) und C beschafft.

Eine Besonderheit waren B 4ü und C 4ü für die Mittenwaldbahn, die von der damaligen Gruppenverwaltung Bayern beschafft wurden. Sie sahen den 28er Schnellzugwagen sehr ähnlich, hatten aber Mittelgang und Drehgestelle

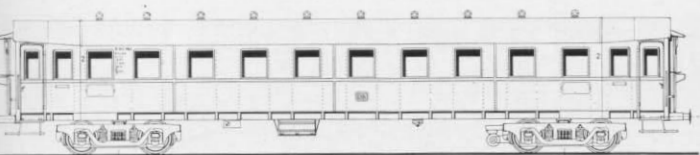


Abb. 1. Der erste Einheits-D-Zugwagen der ehem. Deutschen Reichsbahn: der C 4ü-22, wiedergegeben — wie auch alle folgenden Wagen-Zeichnungen — im Z-Maßstab 1:220 (BZ in Heft 4/69).



Abb. 2. Der WL 4ü-23 (Heft 12/69) als erster Einheits-Schlafwagen der DR.

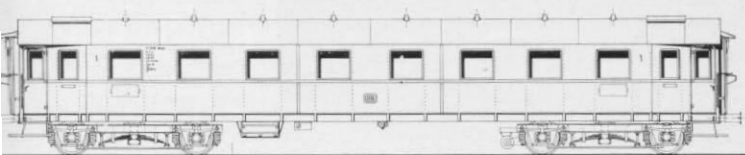


Abb. 3. Erster Ganzstahl-D-Zugwagen der DR: A 4ü-26a (Heft 9/69).



Abb. 4. Das ist der ehemalige C 4ü-28 (Abteilseite), noch in recht originalem Zustand. Man beachte die Lüftungsklappen in den Fenstern, die auf der Gangseite nicht üblich waren. (Foto: H. Hoyer, Hamburg)

Abb. 5. Der „MIBA-Star“ Pw Post 4ü-28, (Heft 1/62) den es mittlerweile als Liliput-H0-Modell gibt.

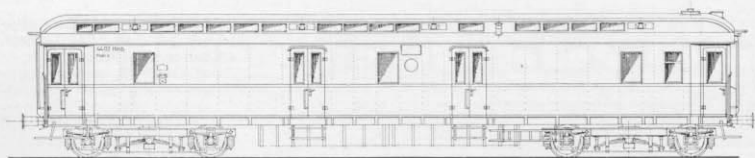
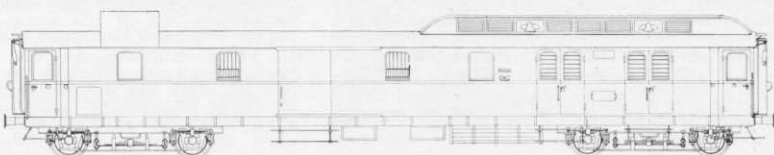
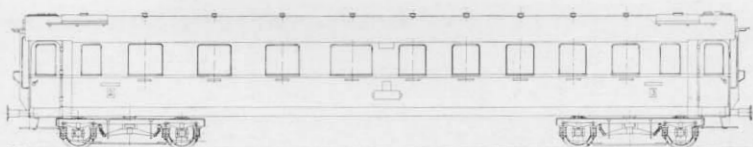


Abb. 6. Bahnpostwagen Post 4e-31 (Heft 12/64).



Abb. 7. Dieser Gepäckwagen der ehemaligen Gruppe 35 hatte einst eine Zugführerkanzel; das Übersetzfenster ist eine „Zutat“ der DB. Entsprechende H0-Modelle sind der Pw Post 4ü-28 und der Düe 938 von Liliput, beide ohne Zugführeraufbau. (Foto: H. Hoyer, Hamburg)

Abb. 8. Der
BC 4ü-34 aus
Heft 3/65.



bayerischer Bauart, die dem preußischen Regelgestellten sehr ähnelten, aber 3 m Achsstand hatten. Diese Wagen wurden 1932 durch Eilzugwagen ABC 4ü und C 4ü ergänzt. Soweit Wagen dieser Sorten an die DB gelangten, gingen sie im Park der Eilzugwagen auf.

Die Gepäckwagen paßten sich dem äußeren Erscheinungsbild der Sitzwagen an. Während die 1928er Bauart ein hochgewölbtes Tonnendach hatte, ging man bei der 1929er Bauart wieder zum flacheren Dach über, von dem sich die Zugführerkabine besser abhob. Auch die Post und die MITROPA beschafften passende Wagen. Sogar die Schwedischen Staatsbahnen ließen Wagen nach 1928er DR-Muster bauen.

Bauart 1935–1936 (Gruppe 35)

(Abb. 7, 10–12)

Ab 1935 wurden die Fahrzeuge komfortabler. Die Abteillebreite in der 3. Klasse wurde von 1600 auf 1700 mm verbreitert, in den beiden oberen Klassen betrug sie jetzt einheitlich 2294 mm gegenüber 1970 und 2100 mm bei der 1928er Bauart und entsprach damit bereits damals heutigen TEE-Maßstäben! Entsprechend breiter wurden die Fenster: 3. Klasse 1000 mm gegenüber früher 800 mm, in den beiden oberen Klassen 1400 mm gegenüber früher 1000 bis 1200 mm. Dafür enthielten die Wagen jeweils ein Abteil weniger. Die Eleganz wurde äußer-



Abb. 9. Dieser ehemalige ABC 4ü gehört zu den 1933/34 gebauten, geschweißten Wagen.

Abb. 10. Dieser ehemalige C 4ü-35 (oder C 4ü-36) hat keine Lüftungklappen mehr in den Fenstern der Abteilseite (vgl. Abb. 4).

(Fotos Abb. 9 u. 10: H. Hoyer, Hamburg)

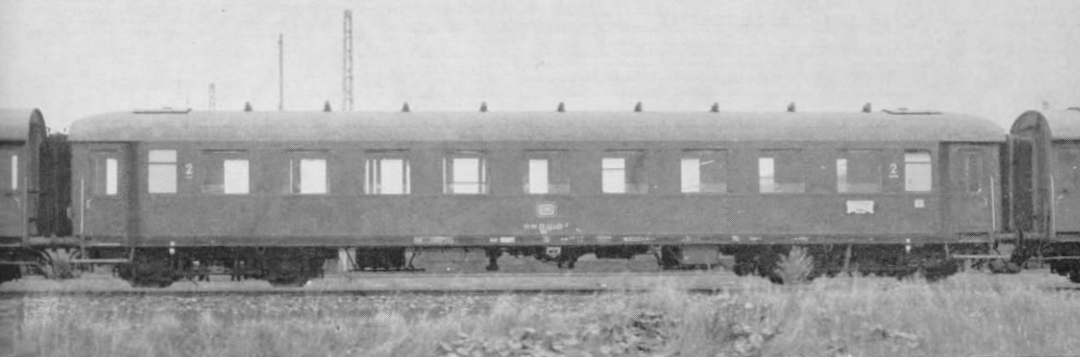




Abb. 11. Ein Sonderling im Wagenpark der DB: Dieser einstige C 4ü-35 wurde mit modernen UIC-Übersetzerfenstern versehen. Zwar stehen diese auch u. E. dem Wagen nicht so recht „zu Gesicht“; aber über Geschmack läßt sich bekanntlich (nicht) streiten. Auf jeden Fall: Das seinerzeitige Liliput-Modell des 1./2. Klasse-Eilzugwagens mit Übersetzerfenstern (MIBA 5/68, S. 215) kann also „guten Gewissens“ im normalen Zugbetrieb eingesetzt werden.
(Foto: H. Hoyer, Hamburg)



Abb. 12. Ein Speisewagen (WR), passend zur 35er-Bauart, hier in einen Reisebüro-Sonderzug (erkennlich an dem kleinen Schild am folgenden Liegewagen) eingestellt. Derartige Vorkriegs-Speisewagen sind auch heute noch häufig in D-Zügen zu entdecken.
(Foto: H. Hoyer, Hamburg)

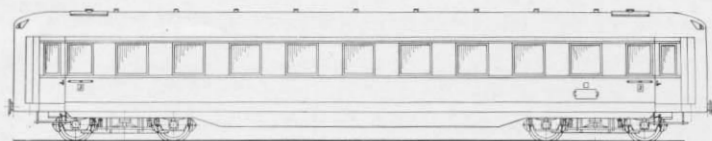


Abb. 13. Der „Schürzenwagen“ 3. Klasse C 4ü-38, s. auch Abb. 16 (BZ in Heft 12/51).

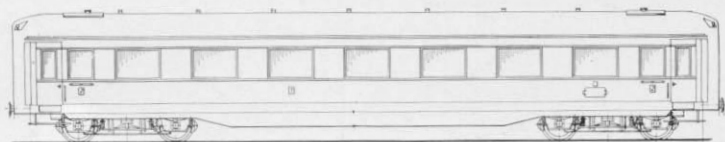


Abb. 14. Der AB 4ü-38 aus Heft 12/51.

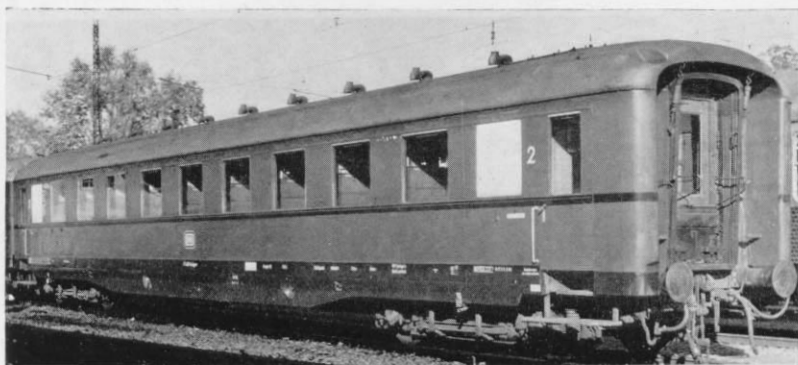


Abb. 15. Diesen Schürzenwagen will Liliput noch in diesem Jahr als H0-Modell herausbringen. Es handelt sich um den C 4ü (hier als B 4üe der DB), den auch unsere Bauzeichnung in Heft 12/51 wiedergab.
(Foto: Europa-Waggonarchiv Willke, Stuttgart)

lich durch abgerundete Dachenden wie bei den Eilzug- bzw. „Rheingold“-Wagen unterstrichen. Alle Wagen wurden geschweißt und liefen auf Drehgestellen „Görlitz III leicht mit vierfacher Federung“.

Ausgeführt wurden die Wagengattungen AB 4ü, ABC 4ü, BC 4ü, C 4ü, Pw 4ü, PwPost 4ü. Die Gepäckwagen hatten innenliegende Doppelschiebetüren. Der 1937er Pw hatte eine windschnittige Zugführerkanzel.

Auch die Post und die MITROPA beschafften Wagen nach dem Muster dieser DR-Fahrzeuge.

Bauart 1938/1939 (Gruppe 39)

(Abb. 13—19)

In amtlichen Unterlagen wurden diese Wagen als „windschnittig“ bezeichnet; wir sagen heute auch „Schürzenwagen“. Ausgeführt mit den gleichen Abteil- und Fensterbreiten wie die 1935er Bauart, wirkt diese Bauart ohne Türnischen und durch die über die Puffer hinweggezogene Blechverkleidung und Schürze auch heute noch modern. Während die ersten Lieferungen noch Dachlüfter der Bauart „Wendler“ erhielten, ging man bei späteren Lieferungen

Abb. 16. Der dazu gehörige Gepäckwagen Pw 4üe-40 (Heft 10/53), den es als — ungefähres — Märklin-Modell seligen Angedenkens einmal in der 360er-Serie gab!

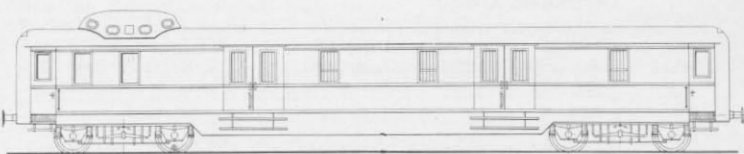
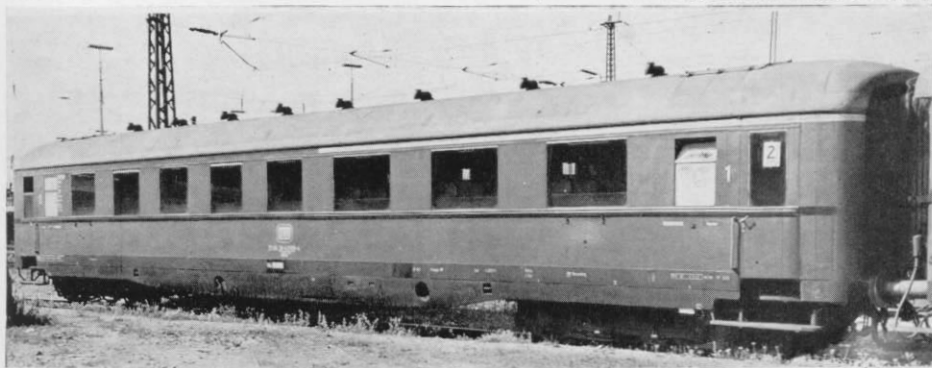


Abb. 17. Gleichfalls als Liliput-Modell zu erwarten: der AB 4üe der DB (ex BC 4ü oder ABC 4ü-39). Hier die Abteilseite eines nach UIC-Norm beschrifteten DB-Wagens. Dieser Wagen und der der Abb. 15 haben übrigens Dachlüfter der Bauart „Wendler“, während der Schürzenwagen der Abb. 18 mit „Kuckuck“-Luftsaugern ausgerüstet ist. Beide Arten waren anzutreffen.
(Foto: Europa-Waggonarchiv Willke, Stuttgart)



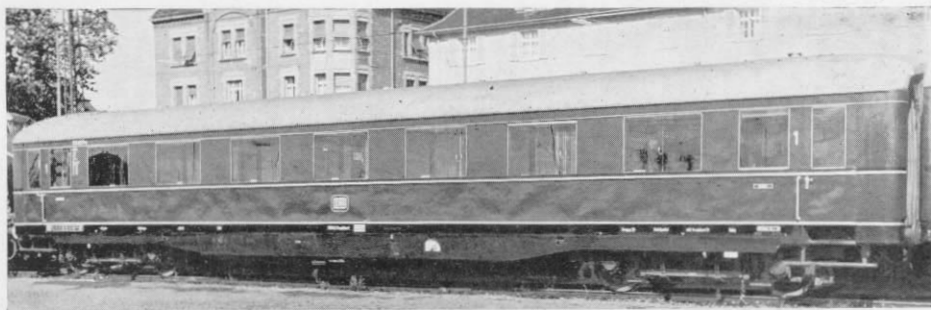


Abb. 18. Ein auch heute noch ausgesprochen eleganter Wagen ist der 1. Klasse-Schürzenwagen A4 üe, der aus dem Reichsbahn-AB 4ü entstand. (Einen A 4ü hat es bei der DR nicht gegeben!) Im blauen Anstrich mit silbernen Zierlinien waren diese Wagen nach dem Kriege jahrelang im hochwertigen F-Zugdienst zu finden. Später wurden sie dann – s. Haupttext – wieder grün gespritzt und in „normale“ D- bzw. E- und N-Züge eingesetzt. Höchsterfreulich, daß Liliput auch diesen eleganten Typ als H0-Modell bringen will!

zur Bauart „Kuckuck“, die ja von den DB-Nachkriegswagen her bekannt ist, über.

Folgende Gattungen wurden ausgeführt:

AB 4ü, ABC 4ü, BC 4ü, C 4ü.

Es wurden wiederum Drehgestelle Görlitzer Bauart mit vierfacher Federung verwendet.

Gepäckwagen gab es zunächst nicht, aber die Post und die MITROPA beschafften erneut passende Wagen. Auch wurde diese Bauart von der Waggon-Industrie ins Ausland exportiert.

Zehn C 4ü mit der Bezeichnung C 4ü-50/38 wurden nach dem Kriege in Mainz von Westwaggon für die SWDE (französische Besatzungszone) nachgebaut.

Nach dem Kriege

Von allen Bauarten gelangten zahlreiche Wagen nach dem Kriege in den Bestand der DB. Nach 1948 begann man die dritte Klasse mit

Kunstlederpolster auszurüsten. Für den 1951 wieder eingesetzten „Rheingold“ wurden Schürzenwagen (ABC 4ü-39, später auch einige AB und C) aufgearbeitet und blau lackiert. Für das F-Zugnetz der DB wurden Polsterklasse-Wagen der Bauarten 28–39 aufgearbeitet und mit blauem Anstrich versehen. Aus drei ABC 4ü der Serien 1928–34 wurde die dritte Klasse entfernt und durch Speiseraum und Küche ersetzt, um bei kurzen F-Zügen auf die Mitführung eines eigenen WR verzichten zu können. Die so aufgearbeiteten Wagen erhielten durch Tausch Drehgestelle „Görlitz III leicht mit vierfacher Federung“, soweit sie sie nicht schon von Hause aus besaßen. Aus dem Sonderbereitschaftspark der ehemaligen Reichsregierung wurden dann noch einige Schürzen-Pw 4ü für den „Rheingold“ hergerichtet.

Zum Sommer 1956 fiel die 3. Klasse weg.

Abb. 19. Und noch ein ganz spezielles Exemplar: ein B üe (ex C 4ü) der DB mit gesickten Seitenwand- und Dachflächen, der an einige russische Wagen (s. MIBA 6/71, S. 412 und 10/72, S. 644) erinnert. Was also den neuesten DB-Komfortwagen mit gesickten Wänden bzw. Dach angeht: Alles schon mal dagewesen – nämlich bei einigen Schürzenwagen der Gruppe 38/39! Die „normalen“ Schürzenwagen zeigen die Abb. 13–18.

(Foto: Europa-Waggonarchiv Wilke, Stuttgart)

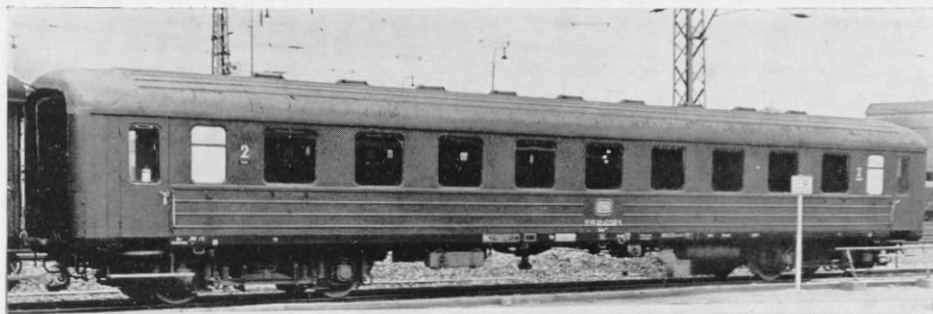




Abb. 20. Im Jahre 1965 aufgenommen: eine E 40 mit einem Eil- (oder Nahverkehrs-)Zug aus mehreren Vorkriegs-Typen. Der dritte und vierte Wagen sind Schürzenwagen. (Foto: Dr. R. Brüning, Bruchköbel)

Abb. 21. Auch dieser von einer 03¹⁰ gezogene Eilzug (aufgenommen 1965) setzt sich aus Vorkriegs-Wagen zusammen. Der direkt hinter der Lok laufende Wagen hat noch – vgl. Abb. 4 – die Lüftungsklappen in den Abteilfenstern. (Foto: Dr. R. Brüning, Bruchköbel)



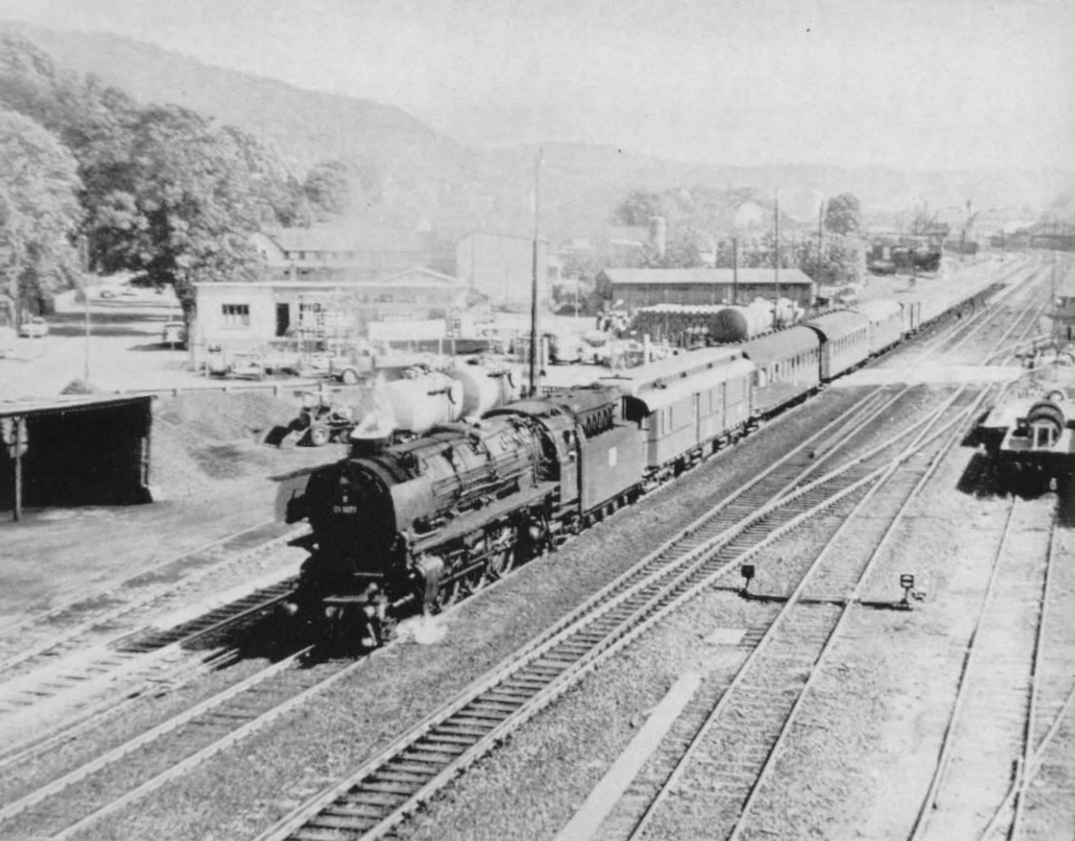


Abb. 22. Als es auf der Main-Weser-Bahn noch dampfte... waren auch noch Zuggarnituren wie dieser mit einer 01¹⁰Ol bespannte Eilzug zu beobachten (1965). Hinter der Lok ein Vorkriegs-Postwagen (vgl. Abb. 6), dann ein ehemaliger C 40-22 (oder ein entsprechender polnischer Wagen, vgl. MIBA 9/69). Es folgen zwei weitere Vorkriegs-Sitzwagen und ein ebensolcher Gepäckwagen, allerdings schon ohne Zugführeraufbau. Dahinter laufen — als Zugstamm oder Verstärkung — mehrere „Silberlinge“ der 26,4 m-Bauart. Aufnahmeort: Bahnhof Marburg/Lahn. (Foto: Dr. R. Brüning, Bruchköbel)

A blieb A, aus B wurde A und aus C wurde B. Es entfielen auch die Emailleschilder und die Leichtmetallziffern als Klassenbezeichnung. Man malte die Ziffern jetzt auf die Fensterkreuze, nachdem die blauen F-Zugwagen vorübergehend Leichtmetallziffern in der Türnische hatten.

Ende der fünfziger Jahre gab es dann genügend neue A 40m, so daß die Vorkriegswagen aus dem F-Zugdienst verschwanden. Sie liefen alsdann in D-, E- und P-Zügen und wurden nach und nach wieder grün gespritzt. Ein großer Teil der 1. Klasse-Wagen der Gruppe 29 wurde inzwischen zu Wagen 2. Klasse umgebaut, ohne daß der Grundriß geändert wurde. Außerdem wurden bei den meisten Wagen inzwischen die Lüftungsklappen über den Fenstern entfernt. Einzelne Wagen der Gruppe 35 erhielten versuchsweise Übersetzfenster. Bei den Gepäckwagen entfernte man die Zugführer-

kanzel und baute im Zugführerabteil Übersetzfenster ein.

Wo finden wir nun heute noch Wagen der Gruppen 29—35—39? — Da wären zunächst Truppentransporte zu nennen (Bundeswehr und alliierte Truppen), sodann Entlastungs- und Saison-Züge. Auch einzelne E- und N-Züge führen planmäßig Wagen dieser Bauarten. In ganzjährigen Schnellzügen findet man sie kaum noch, höchstens als Ersatz für Schadwagen oder bei außerplanmäßigen Verstärkungen („Nebelwagen“). Etliche ältere Wagen „dösen“ wohl bereits ihrem Ende entgegen, andererseits sah ich erst kürzlich einige, die das AW mit frischem Anstrich verlassen hatten.

Bei der DR, PKP und ÖBB dürften noch etliche Wagen in Dienst stehen.

Gepäckwagen finden wir auch bei der DB noch häufig in vollem Einsatz, genau wie die Speisewagen und Postwagen.

Vorbilder für die Modellbahn

In Spur H0 ist außer dem Liliput-Pw 4ü-36, dem Düe (ex „Rheingold“) und dem PwPost 4ü-28 in zwei Varianten nur noch ein Post4 von Schicht und ein WR 4ü von Fleischmann auf dem Markt, letzterer noch im „alten“ Fleischmann-Maßstab (1:82). In Spur N sieht es keineswegs besser aus.

Welche Wagen wären für den Modellbahner nun wünschenswert? Ich würde hier ausnahmsweise nicht für eine komplette Zuggarnitur einer Bauart plädieren, sondern für je einen Wagen der verschiedenen Bauarten! Die Lücke zwischen den „alten Preußen“ und den DB-Bauarten ließe sich so sinnvoller schließen. Ich würde — unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Modelle — folgende Typen vorschlagen:

1. C 4ü-21 oder -22 (Abb. 1) — als Beispiel für einen frühen Einheits-Schnellzugwagen. Kann zusätzlich als Bahndienstwagen beschriftet werden.
2. AB 4ü-28 (Abb. 4) — Sehr vielseitiger Wagen! Variationen möglich als:
 - a) Vorkriegswagen AB 4ü der DR
 - b) Als DB-F-Zugwagen in Blau
 - c) Als DB-Wagen Aüe in Grün
 - d) Als DB-Wagen Büe in Grün
 - e) Als SJ-Wagen in Rotbraun.

3. ABC 4ü-39 — als Abschluß der Entwicklung bei der Reichsbahn. (Abb. 17)

- Mögliche Ausführungen:
- a) Vorkriegswagen ABC 4ü der ehem. DR
 - b) „Rheingold“-Wagen der DB in Blau
 - c) DB-Wagen ABüe in Grün.

Die 26er Bauart war zahlenmäßig nicht stark vertreten und dürfte deswegen nicht bekannt genug sein, um einen ausreichenden Absatz zu ergeben. Die andererseits zahlenmäßig stark vertretene 35er Bauart ähnelt zu sehr den bereits auf dem Markt befindlichen Eilzugwagen. In Spur H0 wäre allenfalls der ehemalige AB 4ü-35 (jetzt Aüe), in Spur N der ehemalige ABC 4ü-35 (jetzt ABüe) vertretbar. Als Speisewagen würde ich in H0 den ex „Rheingold“-Wagen von Liliput akzeptieren, auch wenn gerade diese Ausführung eigentlich zur Nachkriegsepoke zählt. (Siehe dazu S. 508! D. Red.)

Technische Schwierigkeiten, die beschriebenen Wagen unverkürzt nachzubauen und zu betreiben, sehe ich nicht. Nur Schürzenwagen würden mit der Laterne der Märklin-Metallweichen kollidieren. Aber da würde ein Modellbahner wohl Abhilfe schaffen können. Nach dem Erfolg mit den Eilzugwagen und mit dem „Rheingold“ sollte man annehmen, daß auch diese D-Zugwagen ein Verkaufsschlager werden müßten. Und erheischt das eine nicht geradezu das andere?

Abb. 23. „Nit möööglich...“ — ein ehemaliger MITROPA-Speisewagen der Holzbauart mit Oberlichtaufbau und Sprengwerk, eingestellt zwischen zwei 26,4 m-Neubauwagen. Allerdings — so unmöglich war eine derartige Zusammenstellung bis etwa 1956 nicht, da der Schwerpunkt des Beschaffungsprogramms bei den Sitzwagen lag. Auf jeden Fall steht einem Einsatz der entsprechenden Liliput-, Trix- oder Schicht-Modelle zusammen mit modernen Fahrzeugen nichts im Wege (dann allerdings ohne E 103, DE 2500 oder „Wellblech“-Komfortwagen!). (Foto: H. Schneider, Wiesbaden)

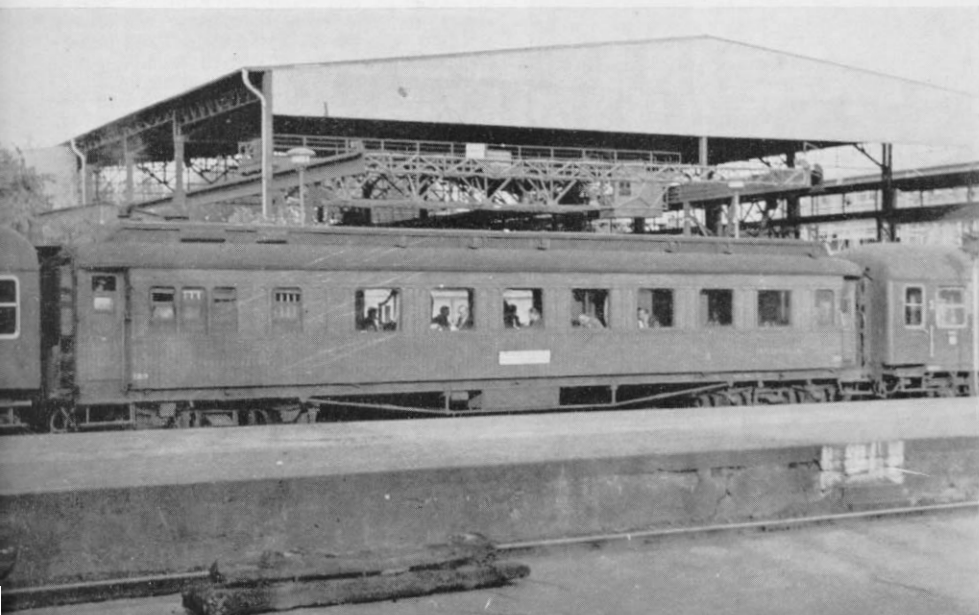




Abb. 24. 1964 bei Bad Waldsee aufgenommen: die 18 630 vor einer Garnitur aus Vorkriegs-Eilzugwagen mit Schürze, einem 4-achsigen Umbauwagen, Gepäckwagen ohne Zugführeraufbau und Vorkriegs-Schnellzugwagen.
(Foto: Dr. R. Brüning, Bruchköbel)

Nachtrag der Redaktion:

Nachdem Herr Hoyer im Rahmen seines Artikels bereits auf die (im Großen wie im Kleinen) recht universelle Verwendbarkeit der Vorkriegs-Schnellzugwagen hingewiesen hat, können wir seine Ausführungen noch mit folgenden Argumenten untermauern:

Noch bis weit in die 60er Jahre hinein war das Bild zahlreicher innerdeutscher Schnell- und Eilzüge von den besprochenen Wagen geprägt; in Nahverkehrszügen sind diese auch heute noch des öfteren zu entdecken. In den 50er Jahren gar — bevor die DB über genügend 26,4 m-Neubauwagen verfügte — war kaum ein Schnellzug ohne mehrere dieser Vorkriegswagen denkbar; das gilt noch mehr für Pack-/Postwagen, Speise- und Schlafwagen, da die Bundesbahn das Schwergewicht ihres Neubauprogramms auf die Sitzwagen legte. Die Abb. 20-24 mit den z.T. „buntgemixten“ Zügen mögen dies unterstützen. Mit einem reichhaltigeren Angebot an Modell-Vorkriegs-Schnellzugwagen ließen sich also nicht nur, „stilreine“ und etwa zum „Rheingold“, der Günther-03 oder der Rivarossie 19 passende Schnellzüge der Vorkriegszeit, sondern auch die typenmäßig so unterschiedlichen DB-Schnellzüge der jüngeren Zeit nachbilden. Auf die weitere Verwendung als Bauzugwagen o. ä. hat Herr Hoyer bereits hingewiesen.

Wie sieht es nun mit industriell gefertigten Modellen von Vorkriegs-Schnellzugwagen aus? Das Angebot ist tatsächlich mehr als spärlich,

obwohl es an entsprechenden Bauzeichnungen und „Rippenstößen“ in der Fachpresse bisher nicht gefehlt hat! Wir gaben im Interesse eines Gesamtüberblicks heute nochmals alle bisher als MIBA-Bauzeichnungen erschienenen Typen in Z-Größe wieder. Darunter befinden sich auch der von Herrn Hoyer geforderte C4ü-22 und die Schürzenwagen. Nicht dabei ist der AB4ü-28, den dafür das Foto der Abb. 4 zeigt, allerdings als heutigen B 4ü.

Nun — wie bereits im Messeheft 3/73 berichtet, hat sich die Fa. Liliput in Wien (die uns bekanntlich schon die viertürigen Eilzugwagen, den PwPost 4ü-28 in zwei Varianten und den alten „Rheingold“ bescherte) ein weiteres Mal der deutschen Modellbahner angenommen und will noch in diesem Jahr drei verschiedene Schürzenwagen-Modelle auf den Markt bringen. Als „Vorgeschmack“ zeigen wir die entsprechenden Vorbildtypen in den Abb. 15, 17 u. 18.

Es fehlen also in H0 — von N und der „jungen“ Baugröße Z einmal ganz zu schweigen — noch der C4ü-22 und der AB4ü-28 bzw. ähnliche Typen und ein entsprechender Vorkriegs-Schlafwagen. Inwieweit westdeutsche Modellbahn-Hersteller hier „anbeißen“, läßt sich leider nicht sagen. Um so erfreulicher ist es, daß uns die Fa. Liliput versichert hat, sich auch weiterhin mit den Vorkriegs-Schnellzugwagen zu befassen! Sicher ist schon jetzt, daß diesbezügliche Neuheiten dem gerade ausgelieferten Vorkriegs-Speisewagen (Besprechung und Abb. auf S. 508) nicht nachstehen werden!
mm



Wolfgang Albrecht, Bad Godesberg:

Neues von meiner roll- und klappbaren Kleinanlage

Meine in Heft 11/71 vorgestellte roll- und klappbare Kleinanlage ist nunmehr fertig ausgestaltet. Das System hat sich aufgrund meiner bisherigen Erfahrung voll und ganz bewährt. Lediglich das „Fahrgestell“ wurde durch zusätzliche Verstrebungen und Austausch der einfachen Räder gegen Sesselrollen technisch verbessert.

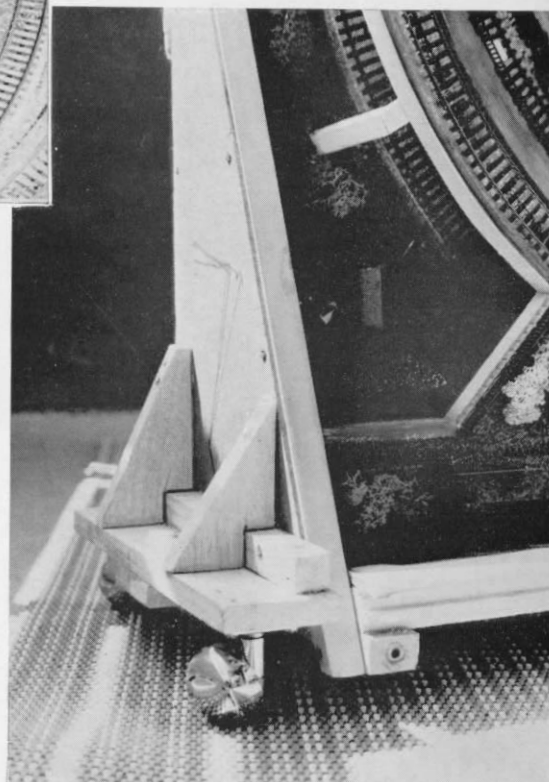
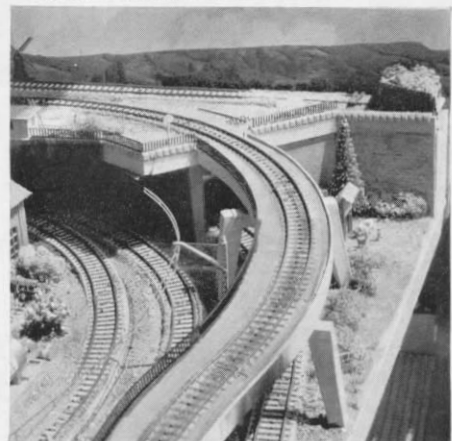
Als Baumaterial wurden für den Rohbau 2x4 cm-Harholzleisten und 3 mm-Hartfaserplatten verwendet, Verkleidung und Aufbauten sind ausschließlich aus Harholzleisten und Pappe gefertigt. Die Flächen zwischen den Gleisen wurden mit 1 mm starker Dämmplatte „aufgefüllt“.

Noch ein paar Worte zu der bereits in mei-

Abb. 1. Die Anlage aus der Vogelperspektive, auch als Ergänzung zu Abb. 5 u. 6 gedacht.

Abb. 2. Die etwas primitiven Räder der ersten Ausführung (vgl. Heft 11/71, S. 696) hat Herr Albrecht gegen Sessel-Laufrollen ausgetauscht.

Abb. 3. Der in „Spannbeton“-Manier gestaltete Übergang der Rampenstrecke auf die 2. Ebene.



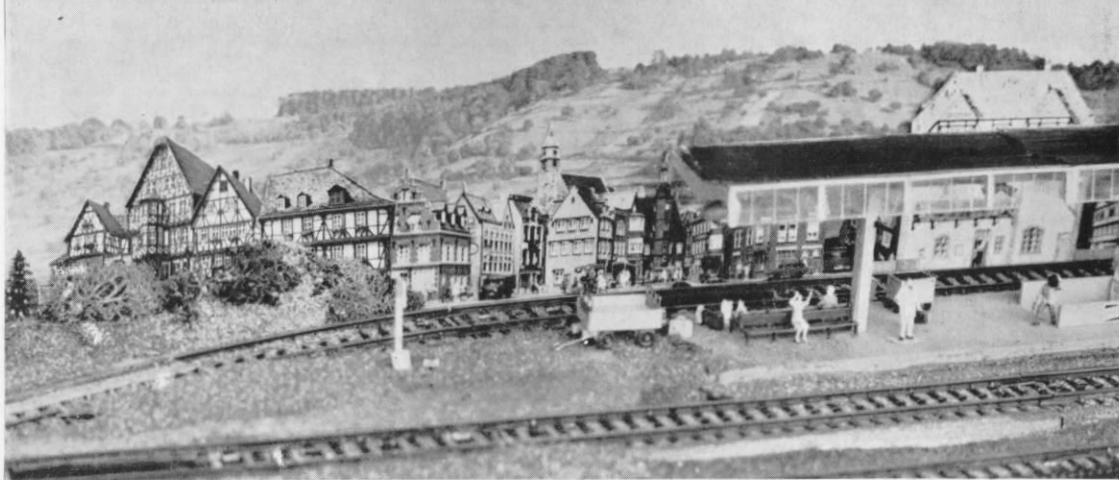


Abb. 4. Der kleine, erhöht liegende Endbahnhof am hinteren Anlagenrand. Aus dieser Aufnahme geht deutlich hervor, daß die Hintergrundgestaltung mit aufgeklebten Katalog-Bildern von Gebäuden eine etwas problematische Angelegenheit ist – weil die Perspektive eben nur aus einem ganz bestimmten Blickwinkel stimmt. „Gar mancher sollte manches wissen – von wegen Hintergrundkulissen“ war der Titel einer diesbezüglichen Abhandlung in MIBA 3/67, die allen Neulingen auf diesem Gebiet wärmstens zu empfehlen ist!

Abb. 5 u. 6 (Streckenplanskizze). Der Streckenplan im Maßstab 1:25 für H0. Zum Thema „Gleisplan“ schreibt Herr Albrecht u. a.: „Nach Vollendung meiner Anlage war ich doch überrascht, wieviel Gleise – einen regen Betrieb vor Augen – im Planungseifer verlegt worden sind. Mir ist klar, daß ich bei den „Gleisplan-Astheten“ völlig unten durch bin – also wende ich mich an die übrigen Gleichgesinnten... Bei allem „Wenn“ und „Aber“ bin ich mit meinem Gleisplan dennoch zufrieden. Und Hand aufs Herz: Welcher Vorschlag ist nicht verbesserungswürdig?“ – Nun, wo er recht hat, da hat er recht, der Herr Albrecht. – Und im übrigen kann jeder nach seiner Façon selig werden – auch bei unserem Hobby!



Weichen-Selbstbau in HO

Bei einem Anlagenumbau wollte ich das Bahnhofsvorfeld durch mehrere Weichen und Gleise erweitern, ohne alles abreißen zu müssen. Leider fand ich in keinem Fachgeschäft auch nur eine einzige für meine Gegebenheiten passende Weiche.

Wohl oder übel mußte ich daher zum Selbstbau greifen, und nach ca. 4 Wochen war das erste gute Stück fertig. Es erfolgten der Einbau und die erste Probefahrt. Zunächst jedoch entgleisten fast sämtliche Fahrzeuge auf diesem „Erstling“; doch nach dem Bau der siebten Weiche hatte ich den Bogen raus, und von jetzt an fahren alle meine Züge über die Weichen, ohne auch nur ein einziges Mal zu wackeln. Mittlerweile habe ich meine ganze Anlage mit Selbstbau-Weichen ausgerüstet und bin der Meinung, daß sich der Selbstbau — entgegen einer weitverbreiteten Ansicht — doch lohnt. Um meinen Modellbahnkollegen etwaige Enttäuschungen zu ersparen, habe ich meine Baumethode einmal aufgezeichnet.

Für den ersten Arbeitsgang benötige ich ein

Sperrholzbrettchen, auf das ich die geplante Weiche aufzeichne. Dann klebe ich die Schwellenroste eines geraden Industrie-Gleises mit Pattex so auf das Brettchen, wie es die Zeichnung der Abb. 1 zeigt. Die Schwellen für den eigentlichen Weichenmechanismus bestehen aus Sperrholzstreifen, die in der Breite und Höhe die Maße der verwendeten Industrie-Schwellen aufweisen müssen. Sodann werden die äußeren Schienen dem Weichenverlauf entsprechend gebogen und in die Schienenklammern eingeschoben. Die inneren Schienen werden vorne mit einer Gehrung versehen und mit Stabil-Express so eingeklebt, daß sich die Spitzen zu einem Herzstück zusammenschieben. Mit Zinn wird das Herzstück zusammengelötet und sauber bearbeitet. An den Außenschienen wird der Anschlag der Zunge markiert, so daß man den Schienenfuß an dieser Stelle wegfeilen kann, um ein exaktes Anliegen der Zungen zu erreichen. Jetzt trennt man das Herzstück mit einer feinen Säge vom Schienen-Dreieck und füllt den entstandenen Spalt mit Stabil-Express

Abb. 9. Der linke Teil der Klein-Klappanlage des Herrn Albrecht. Die Ziegelei im Hintergrund ist — ein Pola-Katalogbild, das ausgeschnitten und auf die Faller-Hintergrundkulisse geklebt wurde. Daß diese Methode der allzu unterschiedlichen Perspektive wegen etwas problematisch ist, wurde bereits bei Abb. 4 zum Ausdruck gebracht.

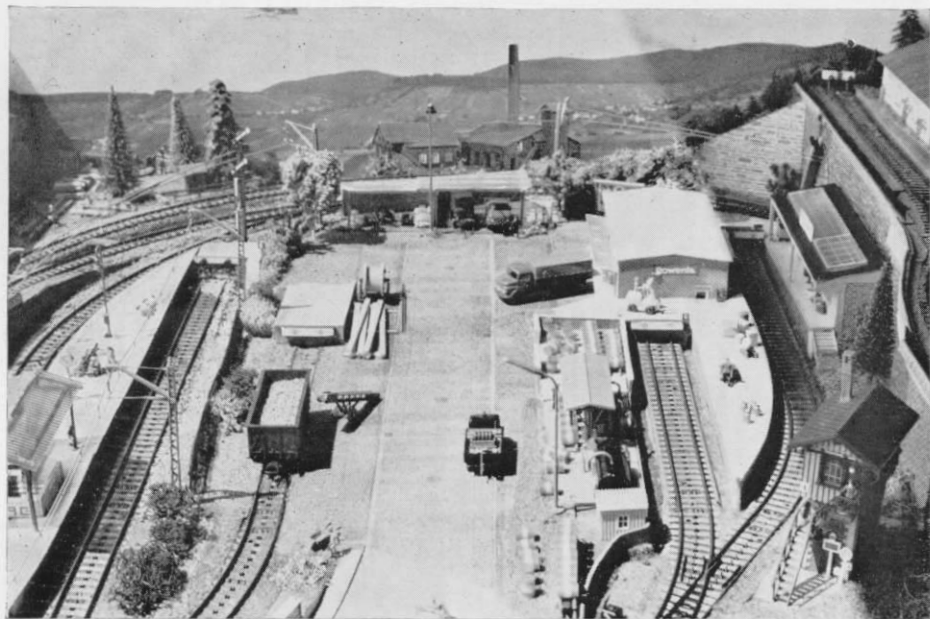


Abb. 1. Für die Weichenschwellen werden Teile von geraden Industriegleis-Schwellenrosten und selbst angefertigte Sperrholzschwellen kombiniert und im gewünschten Weichenwinkel mittels Kontaktkleber auf einem Brettchen befestigt.

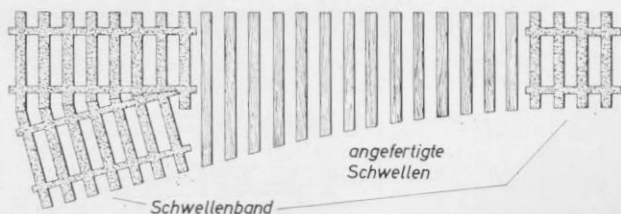


Abb. 2. Hier sind die Innen- und Außenschienen schon nach der im Haupttext beschriebenen Methode bearbeitet und auf die Schwellen aufgebracht.

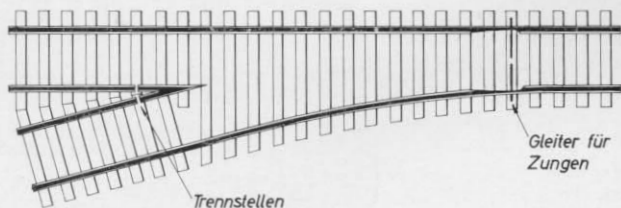
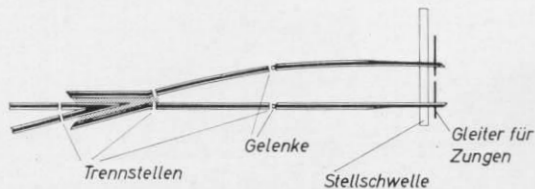


Abb. 3. Anfertigung der Weichenzungen. Die paarweisen Einzelteile (1–3 v. r. n. l.) müssen sehr genau justiert werden. Der Raum zwischen der Herzstückspitze und den Flügelschienen (gerastert) wird mit Stabilit-Express ausgefüllt und anschließend so bearbeitet, daß die Spurkränze genau auflaufen.



wieder aus. Um ein leichtes Gleiten der Zungen zu erreichen, sollte man auf die letzte Holzschwelle ein Drahtstück aufbringen, das in der Mitte getrennt werden muß, um einen Kurzschluß zu vermeiden. Die Außenschienen werden nun wieder aufgeschoben und mit Stabilit-Express arretiert. Außerdem wird das Drahtgleitstück an die jeweilige Schiene angelötet, damit die Schienen mit Strom versorgt werden. Die Radlenker am Herzstück feilt und biegt man einschließlich Zungen aus einem Schienenstück zurecht. Jetzt trennt man dieses Werkstück gemäß Abb. 3 zweimal. Teil Nr. 2 und 3 werden

auf die Schwellen mit Stabilit-Express aufgeklebt, wobei ein genaues Justieren unumgänglich ist. (Auf die richtige Verdrahtung von Teil 2 achten!) Um ein einwandfreies und ruckfreies Überfahren zu erreichen, muß der Zwischenraum zwischen Herzstück und Radlenker mit Stabilit-Express ausgefüllt werden. Nach dem Erhärten des Klebstoffs ist dieses Stück so zu bearbeiten, daß die Radkränze genau auffahren können. Am hinteren Ende der Zungen wird der Schienenkopf etwa 4 mm weit abgefeilt und ein Draht (\varnothing ca. 0,75 mm) aufgelötet. Für jedes Gelenk wird in die Grundplatte an den Zungenansatz ein Messingröhrchen (Innendurchmesser 1 mm) eingeklebt, in das der Stift der Zunge eingesteckt wird. Ein weiteres Drahtstück wird vorne an die Zunge angelötet, damit eine Befestigung an der Stellschwelle möglich ist. Wenn alles gut eingepaßt ist, werden die Drahtenden der Zungengelenke umgebogen. Als letzte Arbeit bleibt noch die Anfertigung der Radlenker an den Außenschienen und das exakte Einschottern. Soll die Weiche elektrisch betrieben werden, nimmt man entweder einen handelsüblichen Antrieb oder greift auch hier zur Eigenanfertigung.

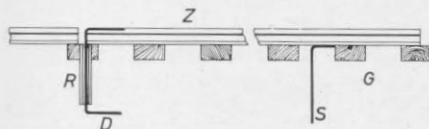
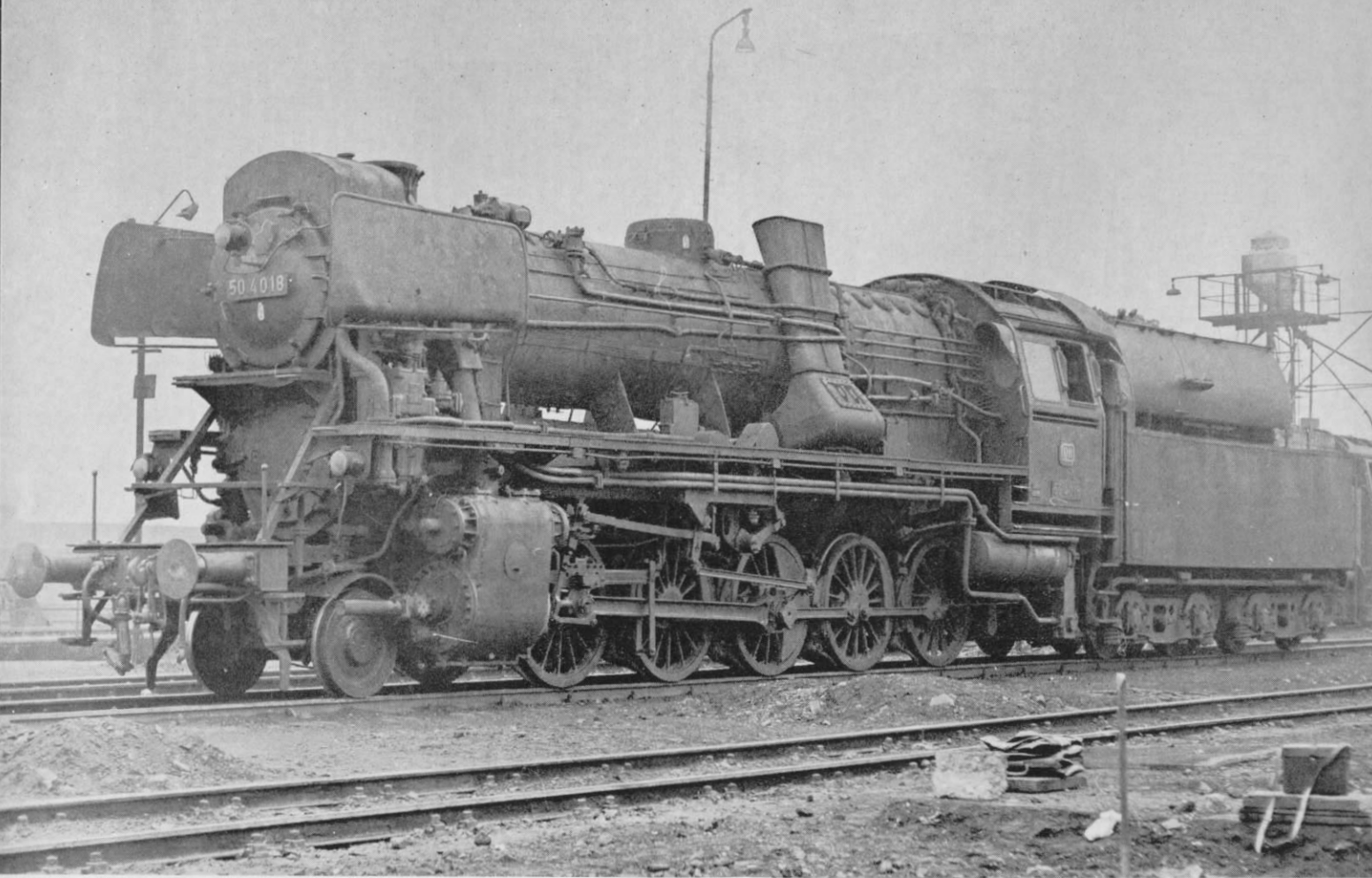


Abb. 4. Schnittzeichnung der Weichenzunge. Es bedeuten: R = Führungsröhrchen für Gelenkachse, D = Messingdraht als Gelenkachse, Z = Zungen-schiene, S = Stelldraht, G = Gleiter.

Karl-Heinz Buck, Hamburg



Franco-Crosti-Lok der BR 50⁴⁰: Vorbild und M+F-Modell

Die 1'E h2-Lokomotiven der Baureihe 50¹⁰ gehörten rein vom Aussehen her zu den interessantesten DB-Konstruktionen. Anlaß für ihre Entstehung (1956–1959) war der Wunsch der DB nach Modernisierung und wirtschaftlicherer Ausnutzung vorhandener Dampflokomotiven. Mit Rauchgas-Vorwärmern der Bauart Franco-Costi hatte man in Italien bereits gute Erfahrungen gemacht. Hierbei liegt unter dem „normalen“ Kessel ein Vorwärme-Kessel. Die Rauchgase aus der Feuerbüchse strömen zunächst durch die Rohre des Hauptkessels und in dessen Rauchkammer; von dort werden sie in den Vorwärme-Kessel geleitet, an dessen Rauchkammer der charakteristische seitliche Kamin angebracht ist. Das Kesselspeisewasser wird vom Misch-Vorwärmer in den hinteren Rauchgas-Vorwärmer gepumpt und vom vorderen Ende angewärmt zum Kesselspeiseventil geleitet. Diese Methode verringerte im Betrieb den Kohleverbrauch gegenüber einer normalen BR 50 um etwa 20 %, brachte aber auch höhere Kauf- und Unterhaltungskosten. Als

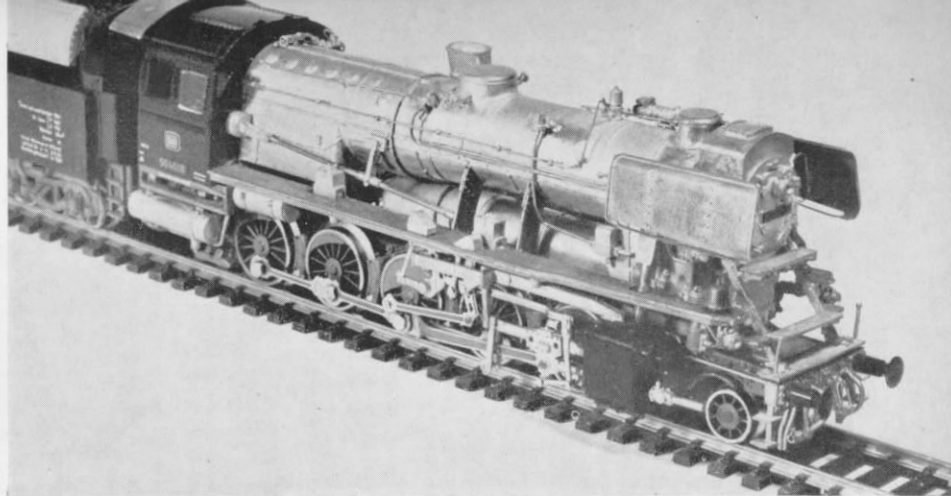
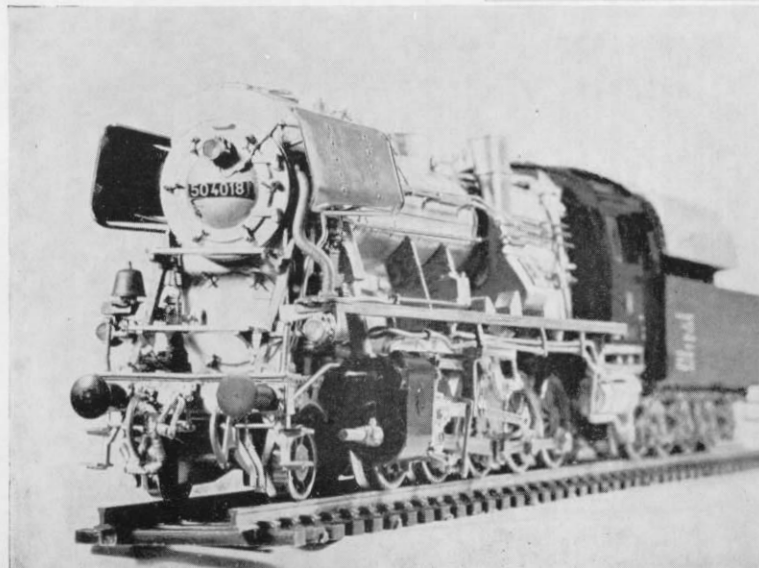


Abb. 2 u. 3. Die 50¹⁰ als M + F-Supermodell, hier zwecks Verdeutlichung mit ungespritzten Zusatzteilen. Beide Kessel (unter dem oberen „Hauptkessel“ der zusätzliche Rauchgas-Vorwärme-kessel) sind völlig neu; von Fleischmann werden außer dem Triebender lediglich Fahrwerk und Führerhaus übernommen. Ein interessantes Detail: Bei einigen Loks der BR 50¹⁰ war die Glocke tatsächlich am Umlauf (und nicht wie sonst auf dem Kesselrücken) angebracht. Der Auffanghebel für die Treibstangen kann bei Radien unter 41,5 cm nicht angebracht werden; ebenso ist gegebenenfalls das Kolbenstangen-Schutzrohr ganz leicht nach außen zu biegen, damit es nicht mit dem Vorderrad kollidiert.



Splittergattung wurden die Loks der BR 50¹⁰ bis 1968 ausgemustert, zumal sie sich trotz „Verdampfungsfreudigkeit“ beim Personal keiner allzu großen Beliebtheit erfreuten, nicht zuletzt wegen der Sichtbehinderung durch den seitlich entweichenden Abdampf (wie es deutlicher nicht besser zum Ausdruck kommen könnte als auf dem Rückbild von Heft 13/1955 – sofern man letzteres besitzt!).

So viel ganz kurz zum Vorbild des H0-Modells von M + F. Über das Modell siehe nächste Seite!



Abb. 4. Bei der Normalausführung der 50¹⁰ sind einige Einzelheiten unterhalb des Umlaufs (z. B. Rohrleitungen, Steuerung) gegenüber der Superausführung vereinfacht (s. Abb. 1 u. 6 sowie Haupttext).

Abb. 5. Auch der Tender der 50¹⁰ hat Kohlekasten-Klappen, allerdings — im Gegensatz zur 03¹⁰ (vgl. MIBA 6/72, S. 405) — ohne Kohlevorschub-Einrichtung. Auf dem Führerhausdach das charakteristische „Windleitblech“.

Das M + F-Modell:

Basis für die (in Messeheft 3a/73 angekündigte) M+F-50¹⁰ ist die BR 50 von Fleischmann, von der Triebtender, Fahrwerk und Führerhaus benötigt werden. Zum Umbau in die Franco-Crosti-Ausführung gibt es — wie gewohnt — einen Normal- und einen Super-Bausatz. Bei beiden sind ein neuer Hauptkessel, der Vorwärmer-Kessel, die Tenderklappendeckel sowie sämtliche Armaturen und Leitungen, die sich etwa oberhalb des ebenfalls beigefügten Umlaufblechs befinden, enthalten. Die Superausführung beinhaltet darüber hinaus noch

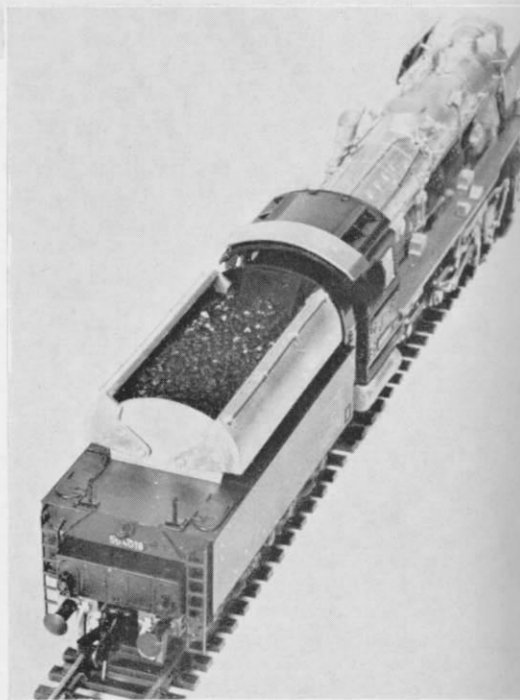
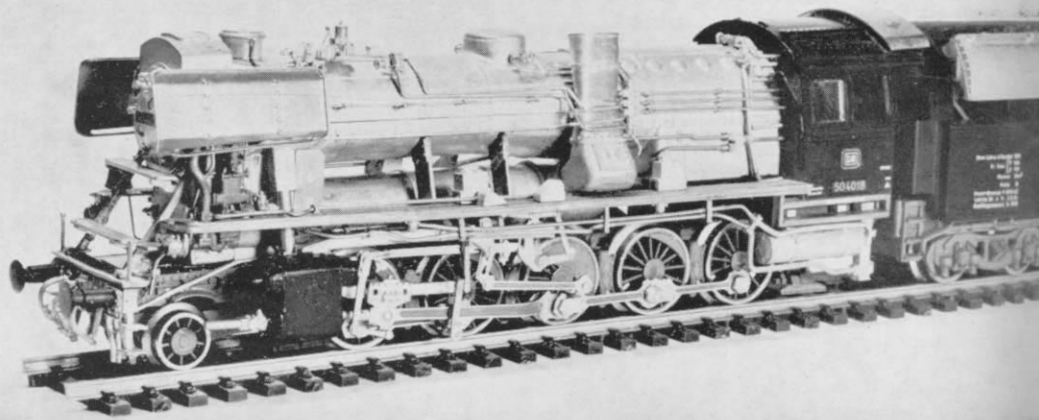


Abb. 6. Nochmals die Heizerseite des Supermodells. Hier ist sehr gut die (bei der Superausführung) komplett neue Steuerung mit feinem Kreuzkopf etc. zu erkennen. Die „Haube“ über der Rauchkammer für des Hauptkessels ist der Mischvorwärmer.



Fahrtrichtungswechsel - Mini-Umschaltrelais

Dieter Schreiner, Neufahrn

- zum Selbstbauen

Beim Umbau eines Gleichstrom - Lokmodells auf das Wechselstromsystem ließen sich aus Platzgründen die käuflichen Umschaltrelais beim besten Willen nicht mehr unterbringen. Nach monatelanger Beschäftigung mit diesem Problem habe ich eine Lösung gefunden, die sich mit meinen „Bastlerrmitteln“ realisieren ließ.

Wie bei allen Relaisarten dieses Typs wird ein Anker durch einen Elektromagneten angezogen und durch eine Rückstellfeder in die nächste Schaltstellung zurückbewegt. Diese Feder muß so bemessen und vorgespannt sein, daß der Elektromagnet nur bei Überspannung, jedoch nicht bei Betriebsspannung den Anker bewegen kann.

Die Möglichkeit, das Relais so klein zu bauen, ergab sich durch die Funktionsweise des Schaltkopfes. Für Bastler ist es zweckmäßig, den Schaltkopf aus so vielen Teilen zusammenzusetzen wie gezeigt. Das Funktionsprinzip ist folgendes:

Zwei im Schaltkopf gegeneinander versetzte Sägezahnprofile steuern einen im Drehanker befindlichen Schaltzapfen derart, daß er sich von einer Sägezahnmulde in die nächste bewegt. Auf der Zusammenstellungszeichnung Abbildung 2 ist das Funktionsprinzip angegeben:

Von der Ausgangsstellung 1 (s. Abb. 6) wird der Zapfen durch den Elektromagneten entlang der punktierten Linie in die Stellung 2 bewegt. Nach Beendigung des Überspannungsimpulses drückt die Rückstellfeder den Schaltzapfen von der Stellung 2 in die Stellung 3, womit der Schaltvorgang beendet ist. Dieses Funktionsprinzip wirkt sehr direkt. So ist die Trägheit von 19 V-Birnen groß genug, daß diese beim Umschal-

ten höchstens leicht aufglimmen. Die Anzahl der Sägezähne hat auf das Funktionsprinzip keinen Einfluß; das von mir gebaute Relais enthält die in den Zeichnungen wiedergegebenen 4 Zähne auf dem Umfang. Im Relais sind nur zwei Schaltkontakte (Pos. 14) vorgesehen, die Zwischen-

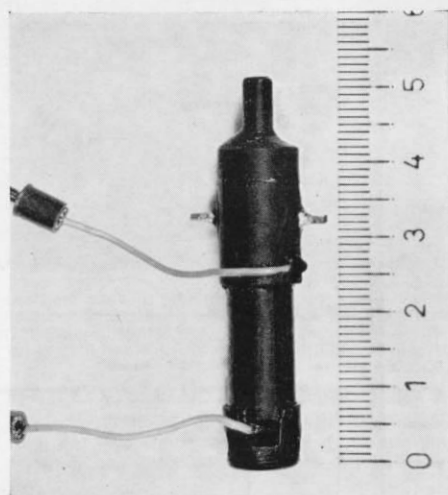


Abb. 1. Das vom Verfasser gebaute Relais in Original-Größe.

die Leitungshalter, Rohrflansche etc. unterhalb des Umlaufs und ein komplettes neues Gestänge samt Treib- und Kuppelstangen usw. aus fein gezähntem Messing, und Kreuzkopf, Gleihtbahn und Schwingenträger aus Messingguß. Diese gegenüber einer normalen 50 abgeänderte Steuerung (bedingt durch den tiefliegenden Vorwärme-Kessel) ist 100%ig vorbildgetreu; wer allerdings nur auf den charakteristischen Gesamteindruck einer 50^{er} Wert legt, wird sich vielleicht auch mit dem Normalsatz zufrieden geben. Daß mit dem Supersatz auch eine völlig neue Pufferbohle mit Federpuffern, Original-Kupplung, Bremsschläuchen etc. geliefert wird, scheint mittlerweile selbstverständlich.

Quasi als Nebenprodukt sind zahlreiche für die Franco-Crosti-Loks notwendigen Bauteile nun auch einzeln erhältlich, so z. B. Heiöl-Mischvorwärmer-Pumpe, Umlauf-Sandkästen, diverse Ventile und Stützen der Einzelbauart, Triebwerksleuchten oder Windleitbleche. Die Beschriftung der Modelle in Form von Abziehbildern ist nicht beigefügt, sondern auf dem Bogen Nr. H0 84 zusammen mit zahlreichen anderen Loknummern und Bw-Bezeich-

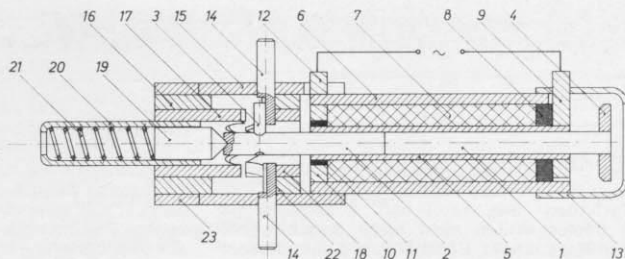
nungen einzeln erhältlich. (Wer bereits eine M+F-S 3/4 beschriftet hat, braucht den Bogen nicht neu zu bestellen, da es sich um den gleichen handelt!)

Die zusammen mit der 50^{er} angekündigte Franco-Crosti-42^{er} auf Trix-42-Basis ist für absehbare Zeit „z-gestellt“ worden, und zwar aufgrund mangelnden Bestelleingang. Dieser ist wahrscheinlich auf eine gewisse Unsicherheit der potentiellen 42^{er}-Interessenten zurückzuführen, da Trix bekanntlich die Produktion der 42 eingestellt hat. Auf jeden Fall mögen sich diejenigen Franco-Crosti-Fans, die bereits eine Trix-42 besitzen und diese umbauen wollen, einmal bei M+F melden. (Wie diese Lok im Vorbild und Modell aussieht, ist MIBA 3/57 bzw. 16/62 zu entnehmen).

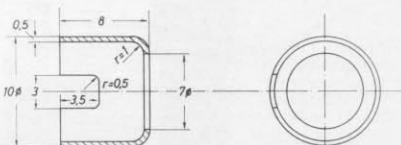
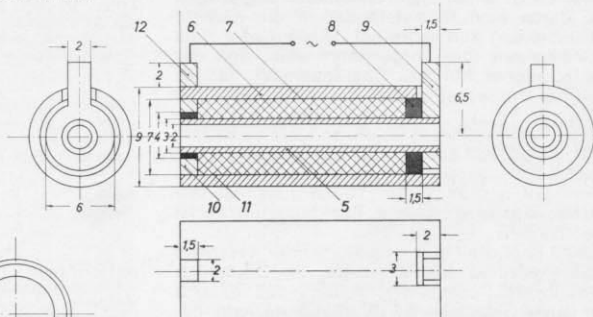
Ein kleines „Trostpflaster“ für alle Liebhaber interessanter Güterzugloks (das wir allerdings nur informationshalber unter Vorbehalt weitergeben): Die BR 45 soll nach Angaben des Herstellers noch Ende dieses Jahres geliefert werden; zuvor will man sogar noch zwei 44-Umbau- bzw. Zurüstsätze für Märklin- bzw. Fleischmann-50-Basis herausbringen!

Abb. 2. Übersichts-Schnittzeichnung des kompletten Überspannungs-Schrittrelais (Zeichnungsmaßstab 1,5:1) mit Bezeichnung und Erläuterung der gesamten Werkstoff-Positionen.

Position	Werkstoff
1	Reineisen
2	Messing
3	Messing
4	Dynamoblech
5	Si-Eisen
6	Si-Eisen
7	Cu-Draht 0,1 bzw. 0,08 mm ϕ
8	Kunststoff
9	Messing
10	Si-Eisen
11	Kunststoff
12	Messing
13	Reinaluminium
14	Silber
15-18	Kunststoff
19	Messing
20	Reinaluminium
21	Federstahl
22	Kunststoff
23	Kunststoff



▼ Abb. 3. Dreiseiten-Ansicht und Schnittzeichnung (M 1,5:1) des Elektromagneten. Das verwendete Material für die Positionen 6-12 ist der Abb. 2 zu entnehmen.



▲ Abb. 4. Vermaßung des Gehäuses (M 1,5:1) (Teil 13).

▼ Abb. 5. Bauskizze für den kompletten Schaltkopf im Maßstab 1,5:1. Materialien siehe Abb. 2.

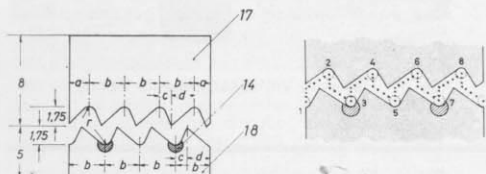


Abb. 6. Abwicklung des Schaltkopfes, einmal als Funktionsprinzip mit Bezeichnung der acht Schaltstellungen (rechts) und einmal bezogen auf den Innendurchmesser $R = 4$ mm. Hierbei bedeuten die Buchstaben:

$$r = 0,4 \text{ mm}, a = R \cdot \frac{\pi}{4}, b = R \cdot \frac{\pi}{2}, c = R \cdot \frac{\pi}{6}$$

$$d = R \cdot \frac{\pi}{3}$$

Abb. 7. Vermaßung der Baugruppe Rückstellfeder (M 1,5:1).

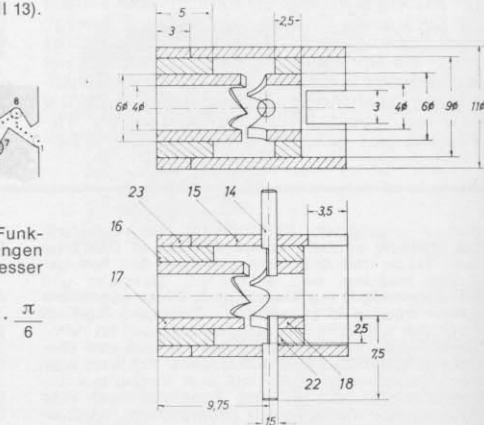
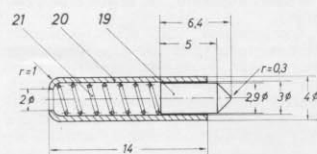
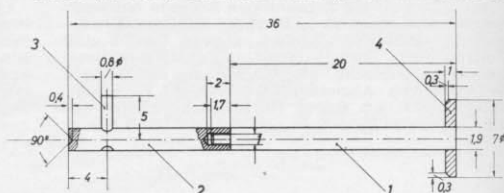
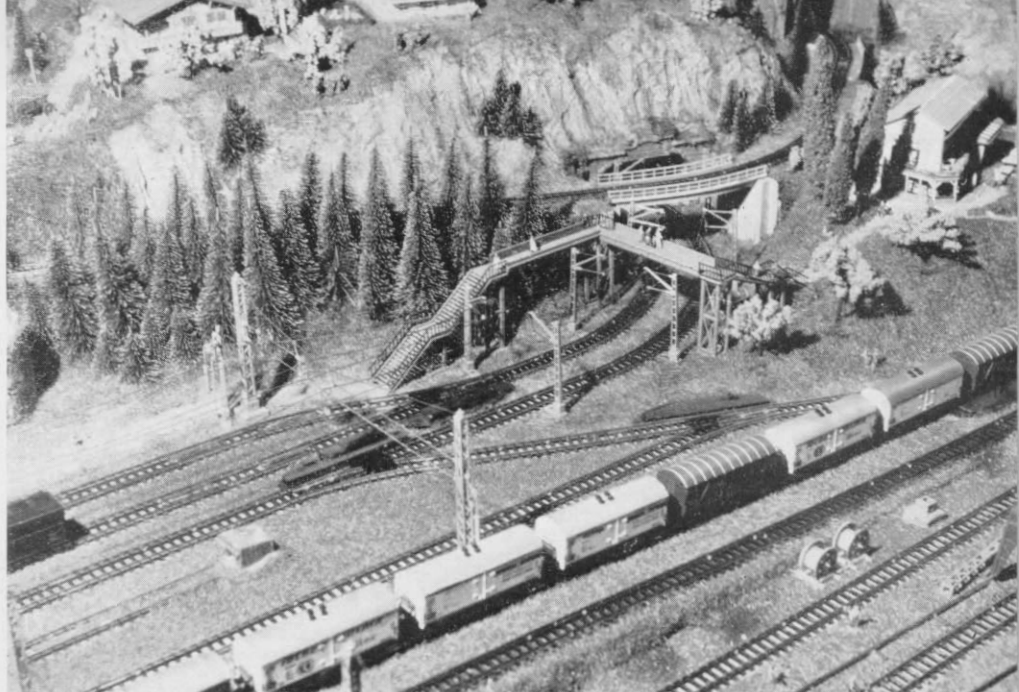


Abb. 8. Maßzeichnung für die Anfertigung des Drehankers (M 1,5:1). Sämtliche Maßangaben in Millimeter.





N-Motiv – fast ohne Worte

Ausschnitt aus einer Minitrix-Anlage, mit einem interessant gestalteten Fußgänger-Überweg vom Hotel zum Bahnhofgelände, irgendwo im bayerischen Alpenvorland ... könnte man meinen, wenn die (unumgänglichen) Weichenantriebskästen (da weder getarnt, noch unterflur angeordnet) nicht die ganze Illusion zerstören würden!

stellungen (Stelle 1 und Stelle 5) haben keinen Anschluß. Hierdurch ist die Möglichkeit gegeben, im Stand den Rauchentwickler arbeiten zu lassen. Es muß nicht erwähnt werden, daß es eines genauen Anreißens am Schaltkopf bedarf, damit die Bohrungen für die Schaltkontakte an den richtigen Stellen sitzen. Eine Hilfe hierbei ist die Verwendung von durchsichtigem Material für den Schaltkopf. Die Herstellung der radiusförmigen Auflagefläche für den Schaltzapfen an den Schaltkontakten erfolgte folgendermaßen: Der Bolzen des Schaltkontaktes wurde in eine Bohrung einer Aluminiumplatte gepreßt und dann ein exzentrisches Loch gebohrt, das sich zum Teil in der Aluminiumplatte und zum Teil im eingepreßten Bolzen des Schaltkontaktes befindet. Zieht man darauf den Schaltkontakt aus der Bohrung heraus, so hat man im Schaltkontakt die Auflagefläche für den Schaltzapfen. Die Trennung der äußeren Hülse (Pos. 15 und Pos. 23 in Abb. 5) in 2 Teile bewirkt, daß die Einstellung der Sägezahnprofile am Schluß zueinander besser vorgenommen werden kann, nachdem vorher alle anderen Teile des Schaltkopfes miteinander verklebt wurden. Beim Zusammenbau sind alle Teile miteinander verklebt worden, bis auf die Teile des Drehankers, die verlötet wurden. Miteinander verlötet wurden auch an der Baugruppe Elektromagnet die Teile Pos. 9 mit Pos. 5 und

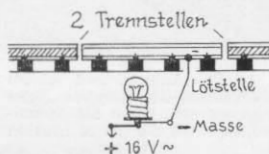
die Pos. 12 mit Pos. 6 und Pos. 10. Die Einstellung der Rückstellfeder muß vor deren endgültigem Einbau durch Versuch genau ermittelt werden.

Zur Wicklung der Spule wurde lackisoliertes Kupferdraht von 0,1 mm ϕ verwendet. Der Ohm'sche Widerstand des aufgewickelten Drahtes sollte nicht unter 75 Ω liegen. Hierbei wird bei 16 V Betriebsspannung eine Sättigungstemperatur der Spule von ca. 95 °C erreicht, die gerade noch toleriert werden kann. Besser wäre es, wenn möglich, Kupferdraht von 0,08 mm ϕ zu verwenden, um einen Drahtwiderstand von etwa 100 Ω zu erreichen. Leider war mir die Beschaffung dieses Drahtes nicht möglich. Die Drahtenden der Spule sind mit den Teilen Pos. 5 und Pos. 10 verbunden. Der Strom fließt also über die Teile 9 und 5 in die Spule und von dieser über die Teile 10, 6 und 12 zurück.

Die verwendeten Werkstoffe wurden nur sehr allgemein angegeben, da hier viel Spielraum zur Verfügung steht. Die Teile 5, 6 und 10 können auch aus Weicheisen bestehen, wobei diese Teile sowie das Teil 9 in Längsrichtung geschlitzt werden müssen, um Wirbelströme zu vermeiden. Dabei müssen die Schlitzte der Teile 6 und 10 sowie 5 und 9 miteinander fluchten. Alle weiteren Einzelheiten sowie die Abmessungen sind aus den Zeichnungen zu ersehen.

Gleisbesetzmeldung bei Märklin-K-Gleisen

Die Märklin-K-Gleise (außer Weichen) haben hinsichtlich der Masseführung keine elektrische Verbindung der beiden Schienen untereinander; es wird also die Masse auf jeder Seite extra zurückgeführt. Will man nun eine Gleisbesetzmeldung erreichen, braucht man nur auf einer Seite bzw. Schiene am Anfang und Ende des betreffenden Gleises (z. B. Ausweich- oder Abstellgleis, Lokschieppengleis) eine Trennung mittels Durchsägen der Schienen vorzunehmen. Selbstverständlich muß es sich in der Fortführung des betreffenden Gleises um dieselbe Schiene handeln! (Bei Zweischienen-Gleisen, die mit Elloks im echten Oberleitungsbetrieb befahren werden, kann dementsprechend auch eine Fahrschiene durch Auftrennen zur Gleisbesetzmeldung herangezogen werden). Die entsprechenden Trennstellen kann man nun anbringen, wo man es für richtig und zweckmäßig hält, am besten aber unmittelbar nach einem Weichenabzweig. Das dazwischen liegende Mit-



telstück, dessen Länge beliebig sein kann, hat jetzt keine elektrische Verbindung mehr mit dem Rest der Anlage; man kann sagen, es ist „masselos“ geworden. Befinden sich nun eine Lokomotive und/oder Wagen in diesem „masselosen“ Bereich, so wird von der einen Seite (die ja ständig masseführend ist) auf das verbindungslose Zwischenstück über die Lokräder und Achsen Masse übertragen. Das dazugehörige Kontrollbirnchen am Gleisbildstellwerk wird ständig an 16 Volt gelegt; man bedient sich hier am Trafo des Licht- oder Magnetartikel-Ausgangs. Seine Masse erhält es aber erst in dem Moment, in dem sich eben der Zug in dem besagten Gleisabschnitt bewegt; es kommt zum Aufleuchten. Das verbindungslose Zwischenstück ist noch mit einem Massekabel zu versehen. Kostenpunkt also gleich Null! Man erspart sich aufwendige Relais-Schaltungen oder dergleichen. Allerdings dürfen die Fahrzeuge keine isolierten Achsen besitzen (bei Fremdfabrikaten Tauschachsätze einbauen). Die Sache funktioniert auch, wenn kein Lokbetrieb auf dem Zwischenstück herrscht, da ja die Masse ständig vorhanden ist. Die jeweiligen Trennstellen werden mit UHU-plus oder dergleichen ausgefüllt, damit sich keine unerwünschten Verschiebungen der Schienenprofile ergeben können, die ggf. ein ständiges Aufleuchten des Birnchens bewirken würden.

Gerhard Haxpointhner, Burghausen/Obb.

Buchbesprechungen:

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 5 — 1972

Herausgeber: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe

108 Seiten mit über 100 Abbildungen und Zeichnungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, kart., DM 21,80. Erschienen im Verlag Rösler + Zimmer, 89 Augsburg, Haunstetter Str. 18.

Die Henschel-Lok 19 1001 mit Dampfmotor-Einzelachs-Antrieb scheint in letzter Zeit wieder mehr in den Mittelpunkt des Interesses zu rücken; auch im neuesten DGEJ-Jahrbuch ist ihr ein ausführlicher und reichhaltig illustrierter Beitrag von Dipl.-Ing. Horst Troche gewidmet. „Treidelbahnen in Europa und Übersee“ heißt ein Artikel von Rolf Löttgers, der hier ein schon fast in Vergessenheit geratenes Randgebiet der Eisenbahngeschichte beleuchtet. Nach einer Würdigung des Eisenbahn-Chronisten Professor Dr. Albert Kuntzemüller („Die badischen Eisenbahnen“) folgen die Berichte über die Veranstaltungen und Sonderfahrten der DGEJ in den Jahren 1971 und 1972. — Dank seiner gründlichen Darstellung eisenbahngeschichtlicher Vorgänge wird auch dieser Band wieder interessierte Leser finden.

Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1972

Herausgeber: Wolfgang Schacht

224 Seiten mit rd. 100 z. T. ganzseitigen Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 5, kart., DM 14,80. Erschienen im Verlag Rösler + Zimmer, 89 Augsburg, Haunstetter Str. 18.

Das Jahr 1972 stand für den BDEF und die ihm assoziierten Vereinigungen ganz im Zeichen des Abschieds von manch' beliebter Dampflok-Baureihe. Die T 18, die P 8, die G 8.1, die T 16.1, die 03 — sie alle dampften noch einmal wie in alten Zeiten über ihre ehemaligen Stammstrecken. Viele der zahlreichen Fotos, die die lebendig geschriebenen Reportagen anschaulich illustrieren, scheinen nicht 1972, sondern etwa 1955 oder noch früher aufgenommen zu sein — so stilecht präsentieren sich die Dampflok mit ihren historischen Zuggarnituren aus preußischen Abteilwagen, „Donnerbüchsen“ oder Vorkriegs-Schnellzugwagen.

Die traditionsgemäßen Rubriken über Eisenbahnfreunde und Modellbahner (Club-Anschriften, Veranstaltungen etc.) und Neues von der DB und den BDE-Bahnen werden heuer aus aktuellem Anlaß ergänzt: Ein ausgezeichnete und vor allem für „Eisenbahn-Neulinge“ instruktiver Aufsatz von Dirk v. Harlem zum Thema „50 Jahre UIC“ verdeutlicht Leistung und Organisation des nunmehr ein halbes Jahrhundert bestehenden Internationalen Eisenbahnverbandes.

mm

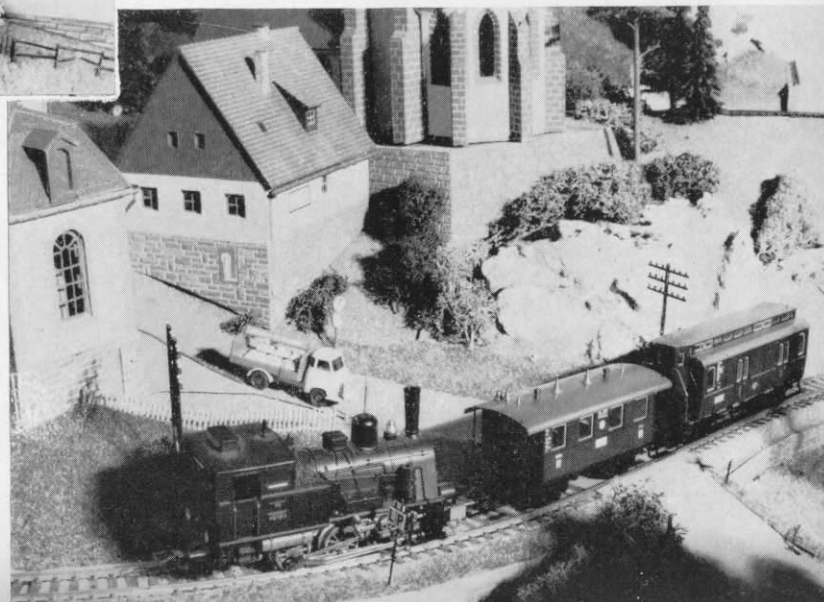
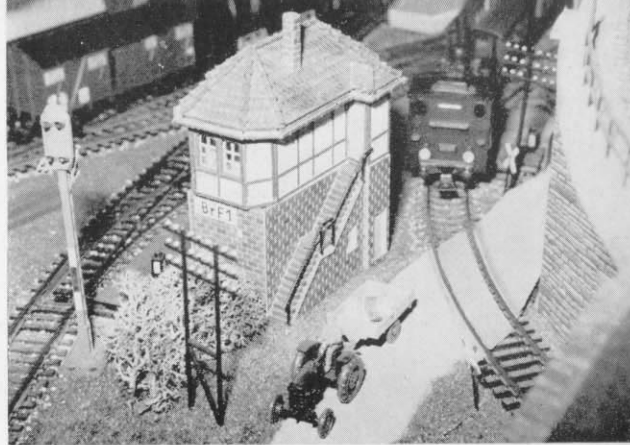
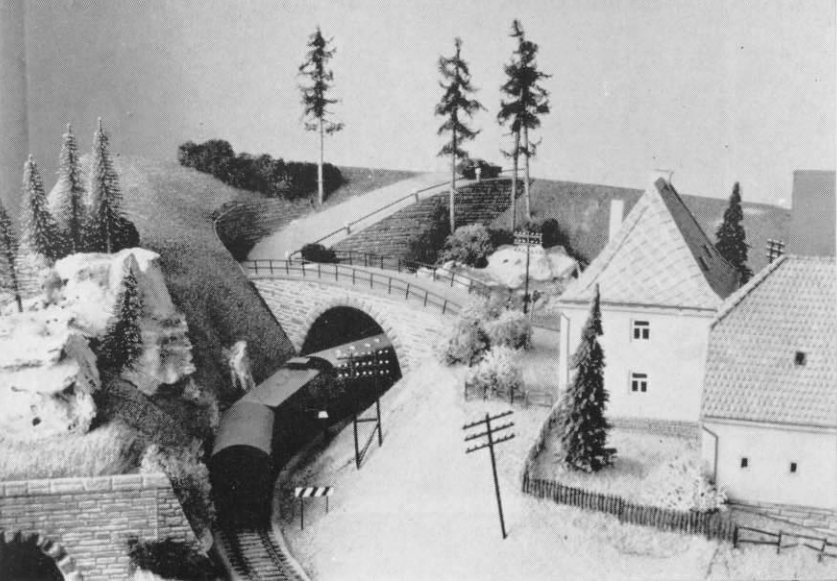


„Bruck am Forst“

Die H0-Anlage des Herrn H. Metzner,
Nürnberg

Zur Abwechslung präsentieren wir heute die Modellbahn-Anlage des Herrn Metzner einmal „anders herum“: Auf den folgenden Seiten finden Sie diverse Motive, aus denen der Gesamtplan oder die Größe der Anlage so gut wie nicht hervorgehen. Und zwar wollen wir Ihnen abwechslungsreicher mal ein kleines (weiter auf S. 535)





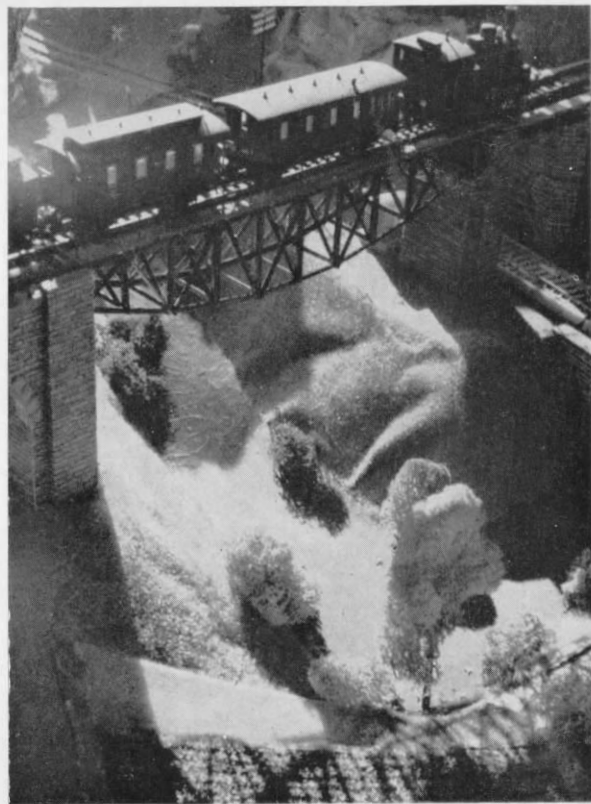


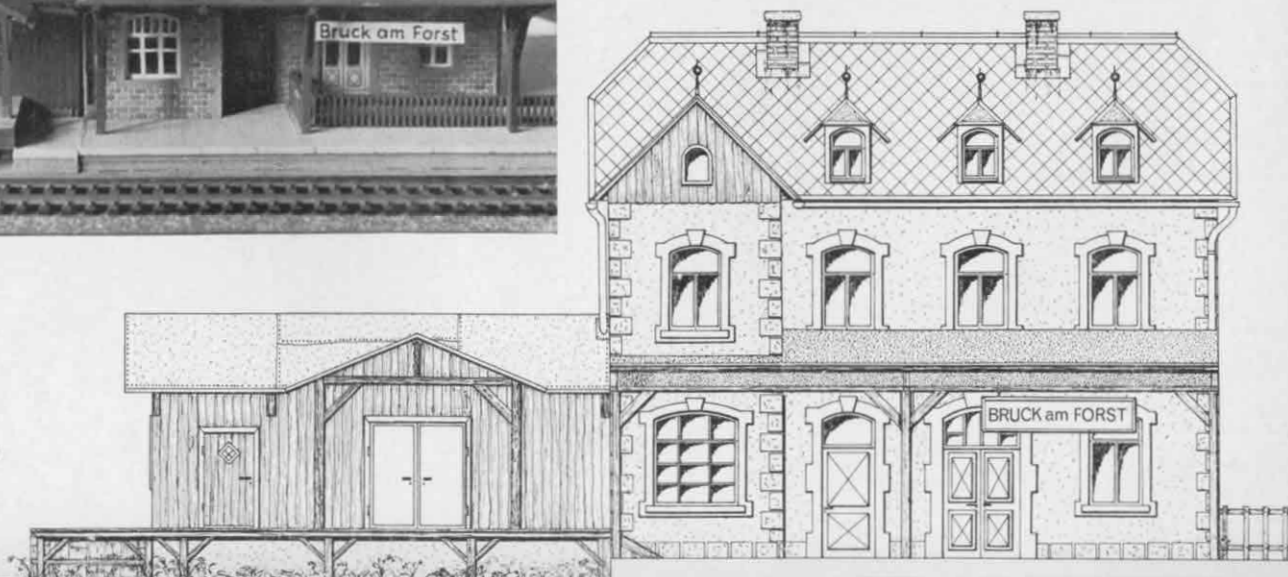
Abb. 1–3 (S. 531) und 4–10. Verschiedene bemerkenswerte und stimmungsvolle Motive von der H0-Anlage „Bruck am Forst“ des Herrn Heinz Metzner.

Empfangsgebäude „Bruck am Forst“

Abb. 11 u. 12. Zwei Ansichten des von Herrn Metzner gebauten Empfangsgebäudes „Bruck am Forst“.



Abb. 13. Die Bahnsteigseite von Empfangsgebäude und Güterschuppen im Maßstab 1:2 für H0.



Amüsement bieten, das gleichzeitig als „Test“ für Ihr modellbayerisches Vorstellungsvermögen gelten mag: Schätzen Sie an Hand der Motive versuchs- oder spaßeshalber mal die Größe der Anlage und wie Ihrer Meinung nach der Gleisplan wohl aussehen könnte. Sie können es natürlich auch bleiben lassen, falls Sie zu müde sind oder keine Lust haben oder weil es zu heiß ist oder aus anderen Gründen und sich für heute eben nur die Motive zu Gemüte führen — ganz wie es Ihnen beliebt.

Ob wir bereits im nächsten oder erst in Heft 10 die „Katze aus dem Sack lassen“, steht heute noch nicht fest. Auf jeden Fall können Sie dann feststellen, ob Sie bezüglich der Größe richtig getippt haben und beim Vergleich mit dem tatsächlichen

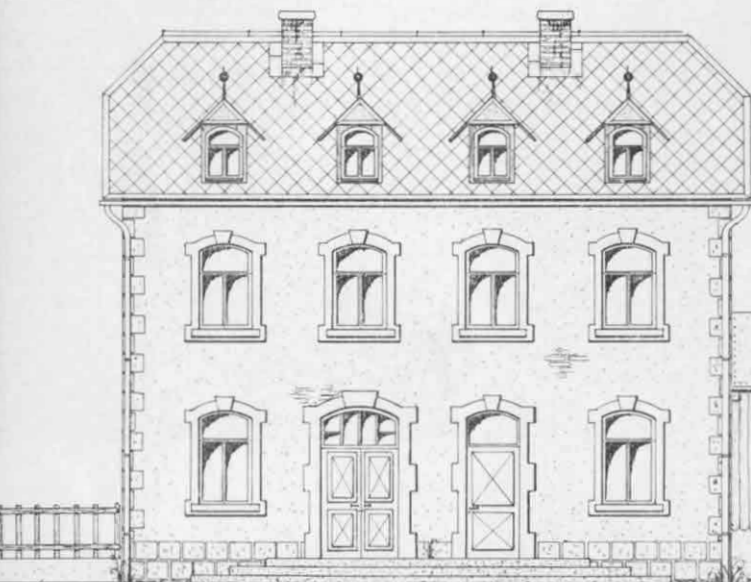


Abb. 14. Die Bahnsteigseite des von Herrn Metzner gebauten Modells.

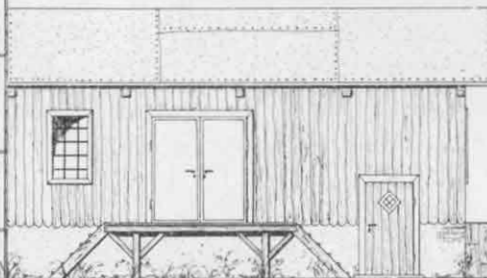
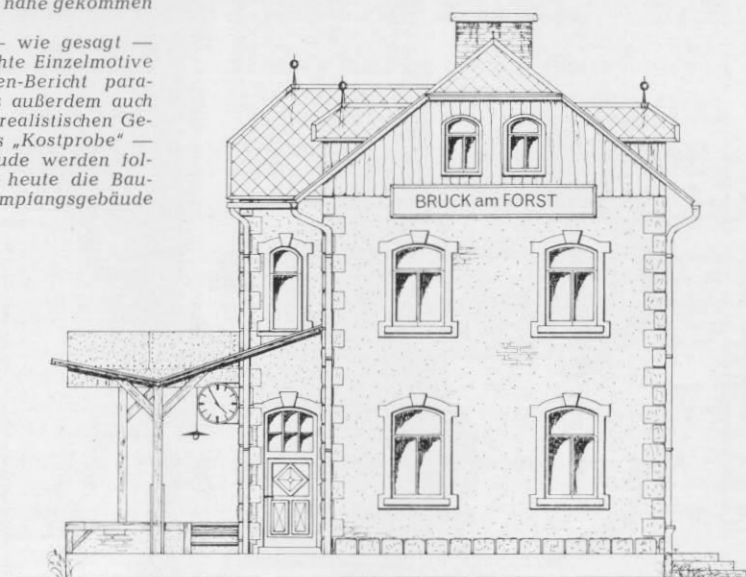


Abb. 15. Die Straßenseite von Empfangsgebäude und Güterschuppen, Maßstab 1:2 für H0.

Streckenplan feststellen, inwieweit Sie der Wirklichkeit nahe gekommen sind — oder nicht.

Für heute also — wie gesagt — nur einige ausgesuchte Einzelmotive (quasi als „Anlagen-Bericht paradox“), bei denen es außerdem auch noch auf die höchst realistischen Gebäude ankommt. Als „Kostprobe“ — zwei weitere Gebäude werden folgen: — finden Sie heute die Bauzeichnung für das Empfangsgebäude „Bruck am Forst“.



Empfangsgebäude „Bruck am Forst“

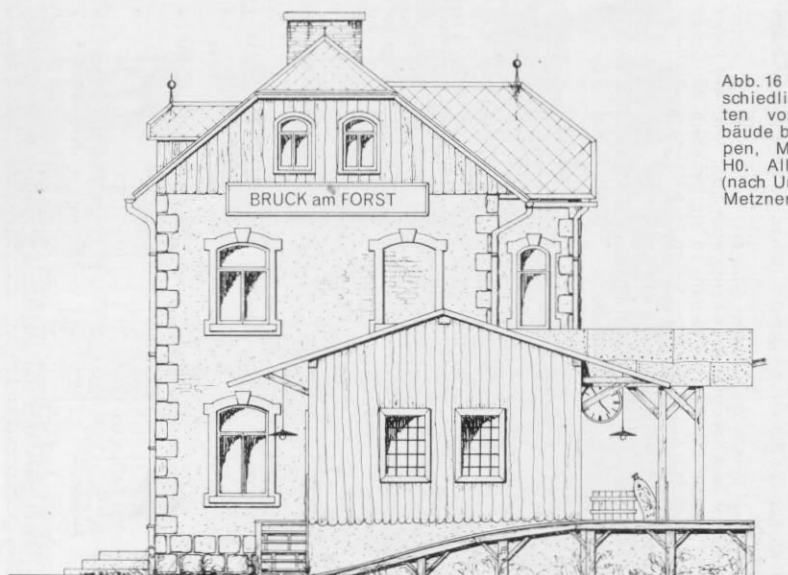


Abb. 16 u. 17. Die unterschiedlichen Schmalseiten von Empfangsgebäude bzw. Güterschuppen, Maßstab 1:2 für H0. Alle Zeichnungen (nach Unterlagen von H. Metzner): WiWeW.

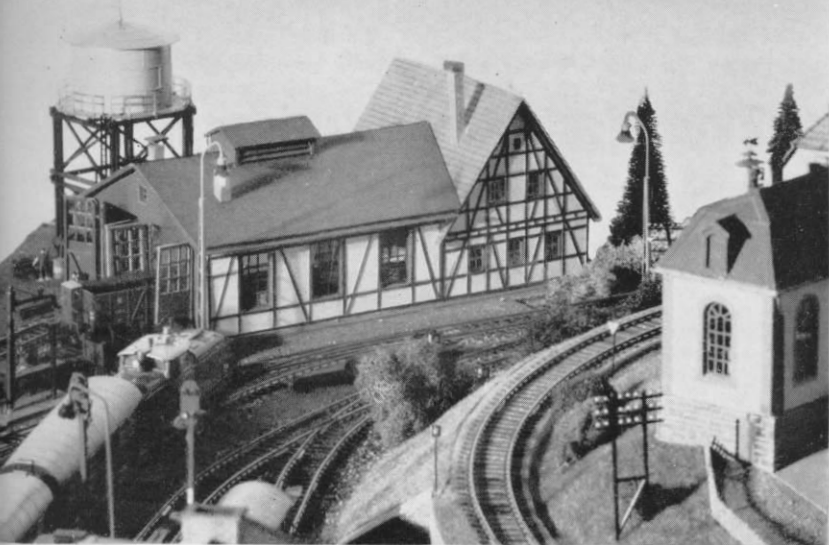


Abb. 18–20. Weitere
Motive von der H0-
Anlage „Bruck am
Forst“.



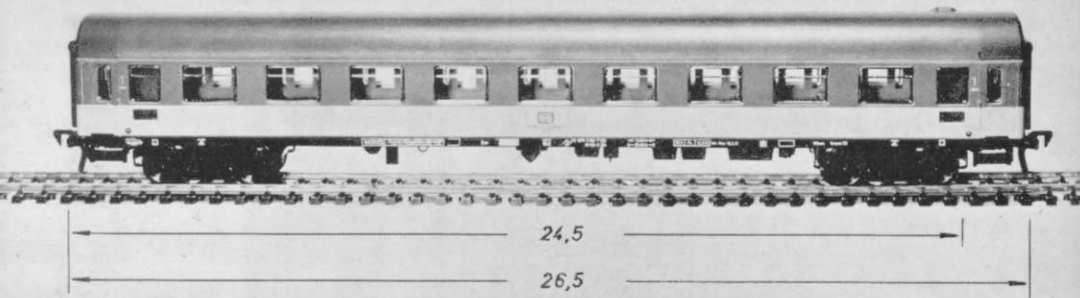


Abb. 1. 26,5 cm LüW (= Länge über Wulste) haben die neuen Fleischmann-D-Zugwagen (hier der pop-farbene Büm) gegenüber 24,5 cm bei den bisherigen Wagen. Der Unterschied ist augenfällig; und daß die Wagen dabei in Breite und Höhe von 1:82 auf 1:87 „geschrumpft“ wurden, ist nicht minder erfreulich.

Fleischmann-Neuheiten 1973 — zum Teil ausgeliefert

Der erste Teil der diesjährigen Fleischmann-Neuheiten ist bereits in die Fachgeschäfte gelangt. In HO handelt es sich hierbei um die „Vorhut“ der ersten Fleischmann-D-Zugwagen im Längenmaßstab 1:100, nämlich um den DB-Komfortwagen Bwüzz mit gesickten Seiten- und Dachflächen und den Aüm-Schnellzugwagen in Kieselgrau/Orange. Daß sich die neuen Fleischmann-D-Zugwagen nicht nur in punkto Maßstab, sondern auch hinsichtlich Ausführung und Detaillierung von den 1:82-Vorgängern deutlich unterscheiden, betonten wir bereits im Messebericht. Die nunmehr vorliegenden Serienmodelle bestätigen diesen Eindruck.

Gleiches gilt auch für den vierachsigen Auto-transporter Ddm, der das Bilden von vorbildgetreuen Autoreisezügen ermöglicht. (Bei diesem Typ handelt es sich übrigens nicht um einen Güterwagen, sondern — wie auch aus dem Gattungszeichen hervorgeht — quasi um einen offenen Schnellzug-Doppelstock-Gepäckwagen, der auch für die entsprechenden Geschwindigkeiten [Hg = 160 km/h] zugelassen ist.) Das Modell ist — vorbildgetreu — mit der Nachbildung des Minden-Deutz-Drehgestells mit Scheiben- und Magnetschienen-Bremsen ausgerüstet.

Erwähnenswert sind für HO noch die neuen

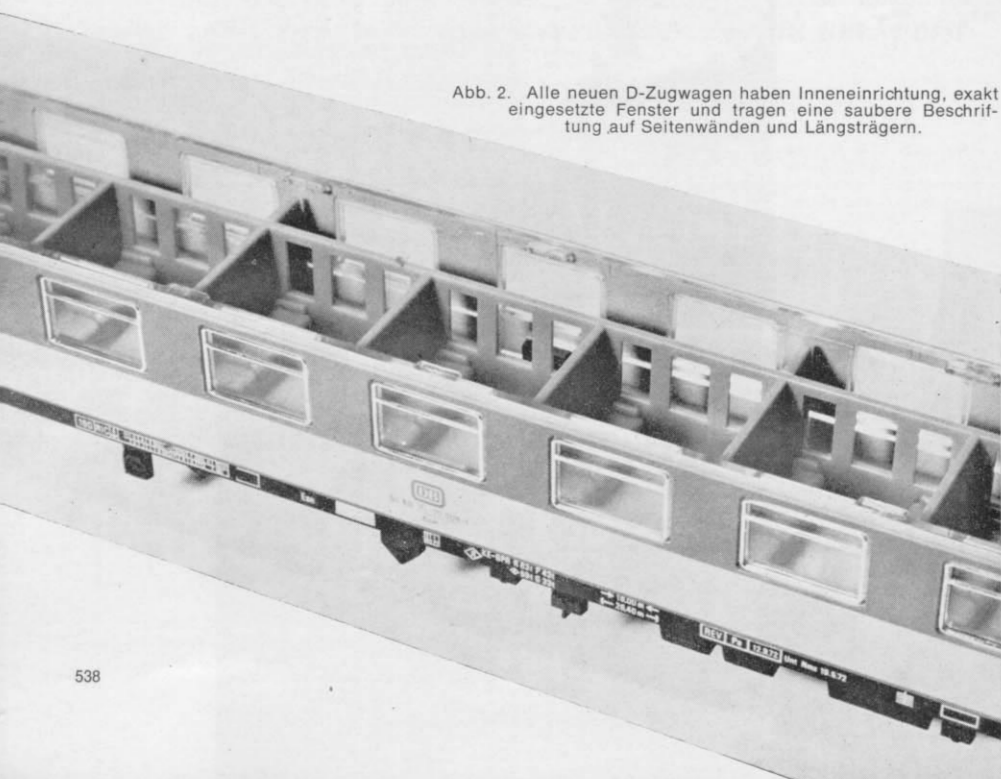


Abb. 2. Alle neuen D-Zugwagen haben Inneneinrichtung, exakt eingesetzte Fenster und tragen eine saubere Beschriftung auf Seitenwänden und Längsträgern.

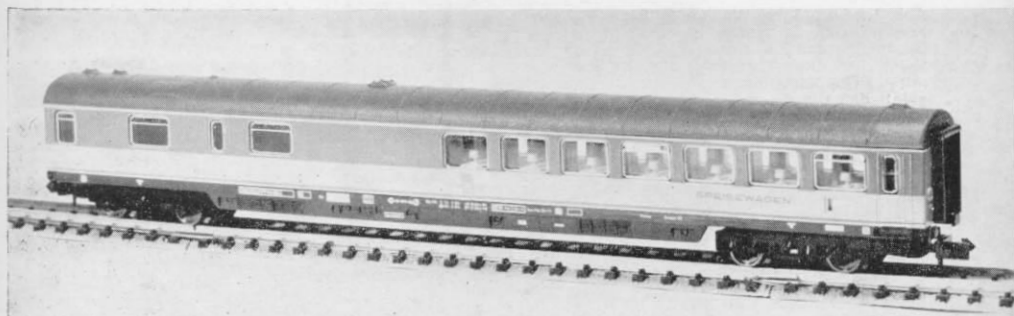
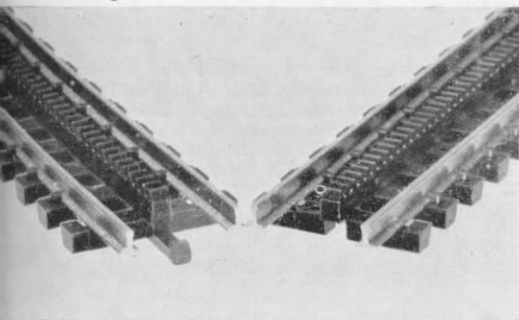


Abb. 3. Der pop-farbene N-Speisewagen hat eine LÜP von 17,5 cm, was umgerechnet genau den 27,5 m des Originals entspricht. Vorbildgetreu sind auch die etwas höher liegenden Fenster des Wirtschaftsteils (links); nicht ganz 100 %ig stimmt dagegen die Farbgebung, denn nach unseren Unterlagen müßte der rote Streifen noch ca. 0,5 mm unter die Fenster des Restaurant-Teils reichen (statt mit den Fensterunterkanten zu fluchten).

▼ Abb. 4. Beim N-Zahnstangengleis ist jeweils ein Ende mit einer Noppe und das andere mit einer entsprechenden Aussparung versehen. Die daraus resultierende feste Verbindung läßt bei Gleisübergängen keine Lücke oder einen Stoß in der Zahnstange zu.



Tageslicht-Haupt- und Vorsignale, die sich von den bisherigen vor allem durch eine vorbildgemäße Lampenanordnung unterscheiden.

In N ist die Zahnrad-Ellok samt flexiblem Zahnstangen-Gleisstück erhältlich. Bis auf den Zahnrad-Antrieb und die Lackierung entspricht die Lok der in Heft 3/72 bzw. 8/72 besprochenen „Putzliesel“ (natürlich ohne deren Schienenreinigungs-Vorrichtung). Die beiden D-Zugwagen mit neuer Farbgebung — der Liegewagen in blauer „Touropa“-Ausführung und der Speisewagen in Pop-Farben — entsprechen mit einer LÜP von 17,5 cm genau maßstäblich den 27,5 m-Vorbildern der DB. Des weiteren ist jetzt der wirklich nett anzusehende Güterzug-Begleitwagen Pwg mit Schluß- und Innenbeleuchtung erhältlich. Ein Wunsch an Fleischmann: Zur nächsten Messe ein „normaler“ gedeckter Güterwagen o. ä. mit Schlußlicht, denn der Pwg ist gemäß den Güterzugbildungs-Vorschriften normalerweise direkt hinter der Lok einzustellen (so daß seine sehr zierlichen Schlußleuchten etwas deplaziert wirken)! mm

Abb. 5. Mit 26,4 cm LÜP ist der Auto-Transporter DDM ebenfalls im Längenmaßstab 1:100 gehalten. Er wird unbeladen oder mit 8 Wiking-Kfz-Modellen geliefert.

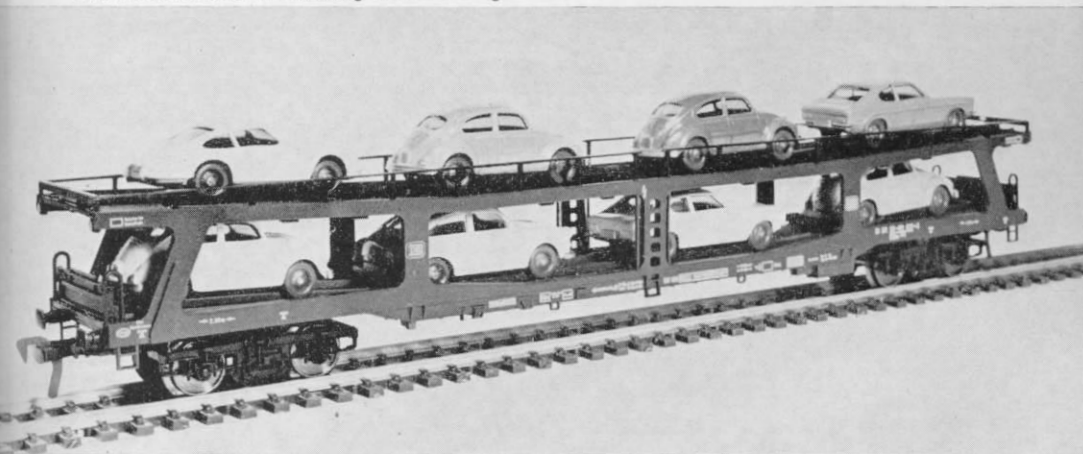


Abb. 1. So prägten die Freileitungen jahrzehntelang das Bild der Bahnlinien. Dieser Mast mit Doppelgestänge zeigt, daß die Querträger durchaus nicht immer symmetrisch mit Isolatoren besetzt sein müssen. Außerdem handelt es sich hier um einen Gemeinschaftsmast Post/Bahn (s. Abb. 3). Die feldseitigen Postleitungen zweigen hier nach links ab, während die bahneigenen Leitungen geradeaus weiterführen!

(Foto: J. Zeug, Trier)



Wissenswertes um Freileitungen

1. Teil

Vorwort der Redaktion:

Hin und wieder erreichen uns kritische Leserzuschriften, die falsch verlegte Freileitungen auf Modellbahn-Anlagen anprangern, insbesondere entlang von Oberleitungsstrecken. Nachdem der grundlegende MIBA-Artikel über dieses Thema inzwischen schon wieder 17 Jahre zurückliegt, dürfte es wohl nichts schaden, auf dieses Thema – zu Nutz und Frommen neu hinzugekommener Leser – nochmals einzugehen. Unser Mitarbeiter CeHajo plaudert zunächst über Freileitungen im allgemeinen und besonderen; es folgen dann im nächsten Heft zwei Beiträge, die den Selbstbau von Freileitungsmasten behandeln.

Auch bei der Bahn schreitet die Zeit weiter. Bevor wir die vertrauten Silhouetten der Telegrafmasten nur noch auf einigen „vergesenen“ Nebenstrecken antreffen, sollten wir dieses bisher ein wenig stiefmütterlich behandelte Thema noch einmal ausführlicher anpacken. Ein Artikel von WeWaW im Heft 16/56 hat zwar das gleiche getan, jedoch ist im Laufe der fast sieben Jahrzehnte, die seitdem verflogen sind, so viel Nachwuchs zu uns gestoßen, daß hier bestimmt nicht Altbekanntes repetiert wird!

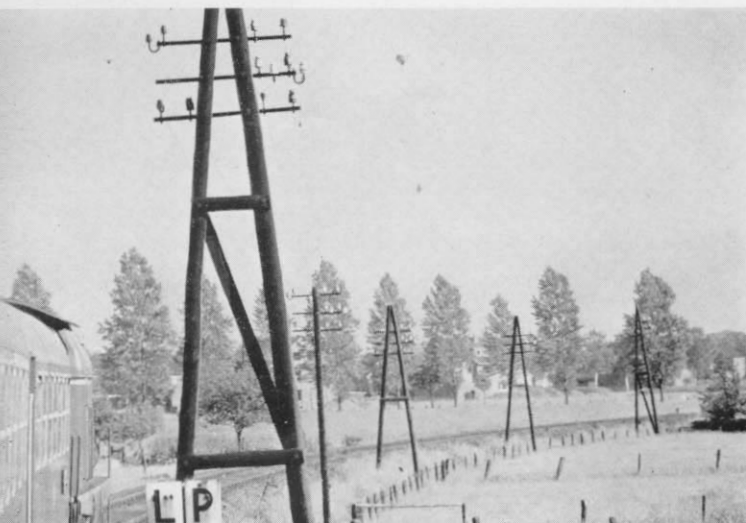
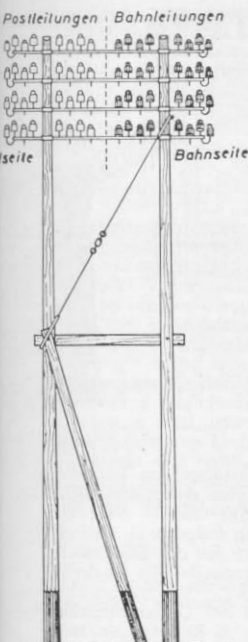


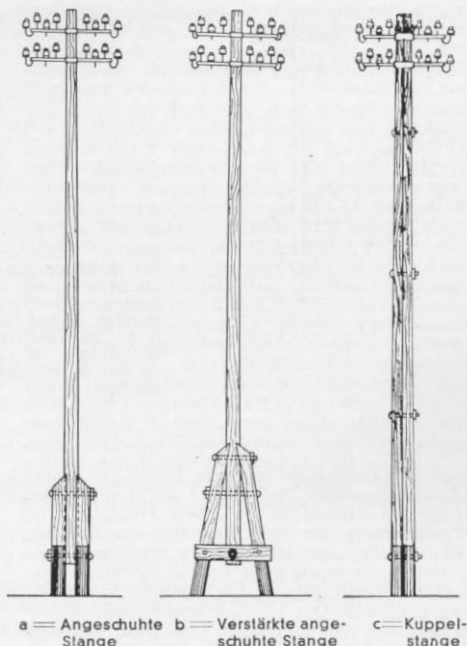
Abb. 2. Abgestützte Telegrafmasten an der Innenseite einer Kurvenstrecke. Daß die Abstützungen radial ausgerichtet sind, ist gut erkennbar.

(Foto: J. Zeug, Trier)



◀ Abb. 3. Doppelgestänge mit Abstützung und Verspannung, zugleich Gemeinschaftsmast für Post- und Bahnleitungen (s. a. Abb. 1). Zeichnungsmaßstab 1:1 für H0.

► Abb. 4. Verschiedene Möglichkeiten der Mastverstärkung (Maßstab 1:1 für H0). Solche Maste sollte man auch im Kleinen vorsehen, wenn aus bestimmten Gründen (Kreuzung des Bahnkörpers etc., s. Haupttext) die Freileitungen höher liegen müssen — zumal sich ein „angeschuhter“ Mast als Modell sicherlich nicht schlecht ausnimmt!



Wenn auch noch längere Zeit vergehen wird, bis alle Freileitungen am Bahndamm „verbuddelt“ sind, so sind sie doch schon zum Teil klammheimlich verschwunden. Eigenartigerweise ist das auf manchen Anlagen auch geschehen, nur daß hier die Telegrafmasten gar nicht erst vorhanden waren!

Irgendwie schaffen diese Masten aber doch Atmosphäre! Gehen wir darum zuerst an das überhaupt nicht trockene Thema der Bestimmungen und Ausführungen; in Heft 9/73 folgen dann zwei interessante Beiträge, die sich mit dem Selbstbau von Telegrafmasten befassen.

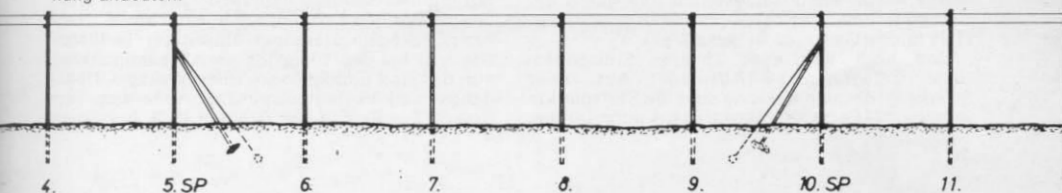
„Selbstbau! Ich lese immer Selbstbau! Mal sehen — habe ich etwa ein uraltes Heft erwischt?! Ich nehme doch die schönen Vollmer-Masten und zack, zack ist die Sache erledigt! Heute kauft man das und —“

Aber natürlich! Sie haben ja recht! Wir meinen ja auch den Selbstbau für besonders exponierte Stellen auf Ihrer Anlage, wo ein von den erhältlichen Formen abweichender Telegrafmast sofort dem Beschauer ins Auge sticht! Wäre das nicht auch etwas nach Ihrem Geschmack?

„Daran habe ich überhaupt noch nicht gedacht! Ich hab' da so eine Ecke — na, da könnte man wirklich mal! Ja, dann fangt mal an, ich bin schon ganz gespannt!“

Danke schön! A propos gespannt! Die uns bekannten Meinungen der verschiedenen Modellbahner scheiden sich beim Thema „Verspannung einer Modell-Freileitung“. Die einen plädieren für das Weglassen der Leitungen, weil sie ein kaum zu verwirklichendes „Strippengewirr“ darin sehen, die anderen spannen doch Leitungen, stellen aber Masten mit kleiner An-

Abb. 5. Prinzip-Darstellung der sog. Linienfestpunkte. Bei stark belasteten Linien muß jeder 5. (normal: jeder 7. bis 10.) Stützpunkt mit zusätzlicher Verankerung und Abstützung als Festpunkt ausgebildet werden. Wer Platz genug hat, eine längere Freileitungsstrecke zu verlegen, sollte (oder kann) diese Anordnung andeuten.



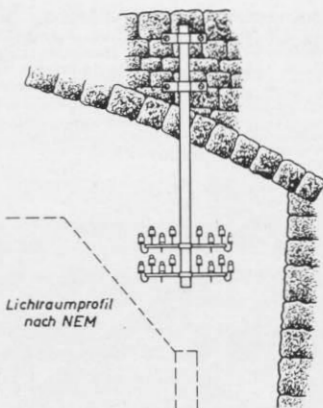
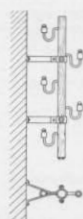
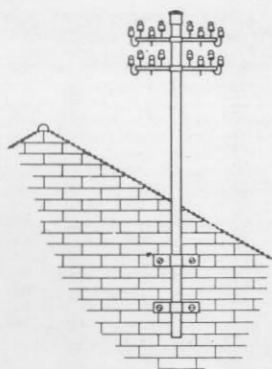


Abb. 6. Rohrstände — in $\frac{1}{4}$ H₀-Wiedergabe — an Mauer (links), Brücke (rechts) sowie ein Wandständer (Mitte). Eine weitere Ständervariante, ein Wandträger, ist auf Abb. 8 an der Mauer links zu erkennen.

zahl von Isolatoren auf, bzw. lassen bei einem „Doppelgestänge“ (s. Abb. 1 u. 3) die innen liegenden Isolatoren frei. Wir schlagen eine Verspannung an den bewußten exponierten Stellen vor; zum Hintergrund hin könnte sie entfallen, da kaum noch sichtbar. Vielleicht haben wir damit einen Kompromiß für beide Seiten gefunden. Das sei hier schon eingangs erwähnt, um den folgenden Text nicht aus dem Zusammenhang zu reißen! Doch zurück zum Thema:

Die Fernsprech-, Fernschreib-, Block- und alle anderen Fernmeldeleitungen sind auch heute noch zum großen Teil als Freileitungen ausgeführt. Fernsprechleitungen sind grundsätzlich als Doppelleitung verlegt. Die verwendeten Draht-Durchmesser sind bei Eisendraht 4 mm, bei Bronzedraht 2 mm. Diese Durchmesser sind natürlich kaum noch im Verhältnis 1:87 zu verkleinern, da sich „Haardrähte“ von 0,046 bzw. 0,023 mm „Stärke“ ergeben würden. Wenn also Draht gespannt wird, dann getrost Kupferdraht mit 0,2–0,3 mm verwenden. Er ist ausreichend fest und läßt sich gut verspannen.⁸⁾

An einer Bahnlinie sollen die Telegrafmasten — die DB nennt sie schlicht Stützpunkte — auf der Seite stehen, wo die meisten Leitungsabzweigungen sind. Bei Kurven stehen die Masten im Innenbogen (Abb. 2).

Der höchstzulässige Abstand zwischen den Telegrafmasten beträgt 50 Meter. Wo es windig oder gebirgig wird, geht die DB auf 25 Meter herunter. Dieser aus verständlichen Sicherheitsgründen verringerte Abstand kommt uns Modellbahnern sehr gelegen. Gibt er uns doch bei den verhältnismäßig kurzen Modellstrecken die Möglichkeit, mit Abständen von 28–30 cm einige Maste mehr aufzustellen und damit bei vorbildgerecht verlegten Freileitungen mehr Halt in das Ganze zu bringen.

Und noch was zum Thema „Stützpunkt- (bzw. Telegrafmast-) Abstände: Auf freier Strecke in ebenem Gelände sind die Stützpunkte jenseits des Entwässerungsgrabens aufzustellen.

Bei Dämmen wird das Gestänge am Fuß der Böschung entlanggeführt, oder, wenn dies nicht möglich ist, auf dem Bankettabsatz oder im oberen Drittel der Böschung aufgestellt. In Einschnitten muß das Gestänge auf der Einschnittssohle mindestens 30 cm jenseits des Grabens aufgestellt werden (Abb. 7).

Der Mindestabstand von der Gleismitte zum ersten Isolator muß 3 m (Abb. 8) betragen. Das bedeutet also, daß der eigentliche Stützpunkt beispielsweise in H₀ einen Abstand von 41 mm von Gleismitte haben sollte. Vergrößern wir jedoch sicherheitshalber den Abstand auf 45–50 mm, um bei Betriebs-Pannen „freie Hand“ zu haben. Der Mindestabstand Boden — erste Leitung ergibt sich aus den jeweiligen Gegebenheiten und ist ebenfalls aus Abb. 8 zu entnehmen.

Damit kommen wir nun zu den vielfältigen Formen und Ausführungen der Stützpunkte. Wie reichhaltig die Auswahl für den Selbstbauer auch heute noch ist, zeigen unsere Zeichnungen.

Einfache Gestänge sind wohl in der Mehrzahl vorhanden, werden aber durch eine Kuppelstange (Abb. 4c) ersetzt, wenn die Standsicherung nicht ausreicht oder die Anbringung von Verstärkungen (Abb. 4a u. b) nicht möglich ist.

Zu erwähnen sind hier auch noch — weil für das Gesamtbild einer Freileitung charakteristisch — die sog. Linienfestpunkte. Der Ausdruck erinnert zwar irgendwie an langweilige Geometrie-Stunden, hat aber damit nichts zu tun, sondern — wie so oft bei der Bahn — mit der Sicherheit. Also: Im Verlauf einer Leitung müssen bestimmte Stützpunkte so kräftig ausgebildet werden, daß sie in der Lage sind, den einseitigen Leitungszug aufzunehmen. „Leitungszug“? Ein ständiger einseitiger Leitungszug tritt bei den sogenannten Abspannpunkten auf; das sind Einführungs-, Überführungs-, Übergangs- und Verteilungspunkte. Außerdem verursacht das Reißen von Drähten (z. B. bei einem

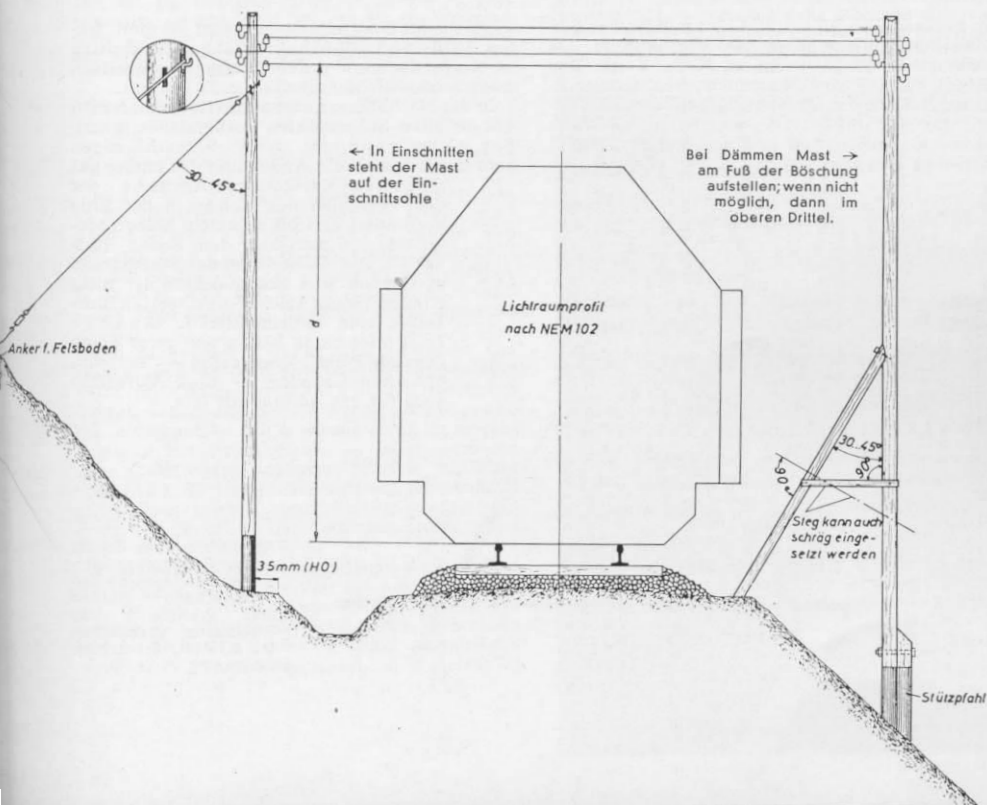
Unwetter) eine stark einseitige Belastung der Stützpunkte. Damit in solchen Fällen die ganze Sache nicht reihenweise „aus den Latschen kippt“, müssen eben diese „Linienfestpunkte“ angeordnet werden, Maste also mit zusätzlicher Verankerung und Abstützung, die ggf. einen „totalen Zusammenbruch“ verhindern (Abb. 5). Freilich nützt ein nachgebildeter „Linienfestpunkt“ auf Ihrer Anlage nichts, wenn Tante Emma beim Betrachten eines „ach so entzückenden“ Motivs im Anlagen-Hintergrund das Gleichgewicht verliert und mit ihren zwei Zentnern plötzlich einen „stark einseitigen Leitungszug“ bei der Freileitung an der vorderen Parastrecke verursacht. Darstellen sollte man sie aber im Interesse eines echten Gesamteindrucks doch. Ihre Lage (nicht die von Tante Emma, sondern die der Stützpunkte) ist in erster Linie durch die Form des Netzes bestimmt, da die Stützpunkte an den Wechseln der Seiten- bzw. Höhenlage als Festpunkte auszubilden sind. Außerdem muß jeder 7.—10. Stützpunkt und in stark belasteten Linien jeder 5. Stützpunkt ein Festpunkt sein (Abb. 5).

Bäume und Sträucher sollen mindestens 2 m von den Leitungen entfernt sein; Industrie-An-

lagen mit „schädlichen Ausdünstungen“, Steinbrüche, Rutschstellen, Tunnel-Voreinschnitten usw. sind zu umgehen. Der lichte Raum des Bahnkörpers ist also unbedingt freizuhalten; die Übersicht auf die Strecke — insbesondere auf Schranken und Signale — muß gewahrt bleiben. Die Stützpunkte sind gradlinig und nicht im Zickzack auszurichten. Auch der Wechsel auf die andere Bahndammseite ist möglichst zu vermeiden. Das heißt also, daß wir notfalls doch einmal „queren“ können, um ein gegenüberliegendes Bahngebäude oder die Innenseite einer Kurve zu erreichen. Auch in diesem Fall ist natürlich ein wildes Zickzack für das schweifende Auge nicht erholend! Des weiteren gilt noch: Die Leitungen sollen von öffentlichen Wegen, Zufuhr- und Ladestraßen, Kabeln, Starkstromanlagen etc. größtmöglichen Abstand haben. Und da unter „Starkstromanlagen“ selbstverständlich auch die 15 kV-Oberleitungen zu verstehen sind, gibt es an elektrifizierten Strecken eben keine Freileitungen mehr, sondern nur noch Erdkabel! Oberleitung und Freileitung schließen sich also gegenseitig aus!

Wie soeben erwähnt, besteht manchmal aber auch die Notwendigkeit, den Gleiskörper

Abb. 7. Anordnung der Masten an Einschnitten (links) und an Böschungen (rechts). Der Drahtabstand d bei Gleiskreuzungen beträgt mindestens 6,00 m (im Großen natürlich). Zeichnung in H0-Größe.



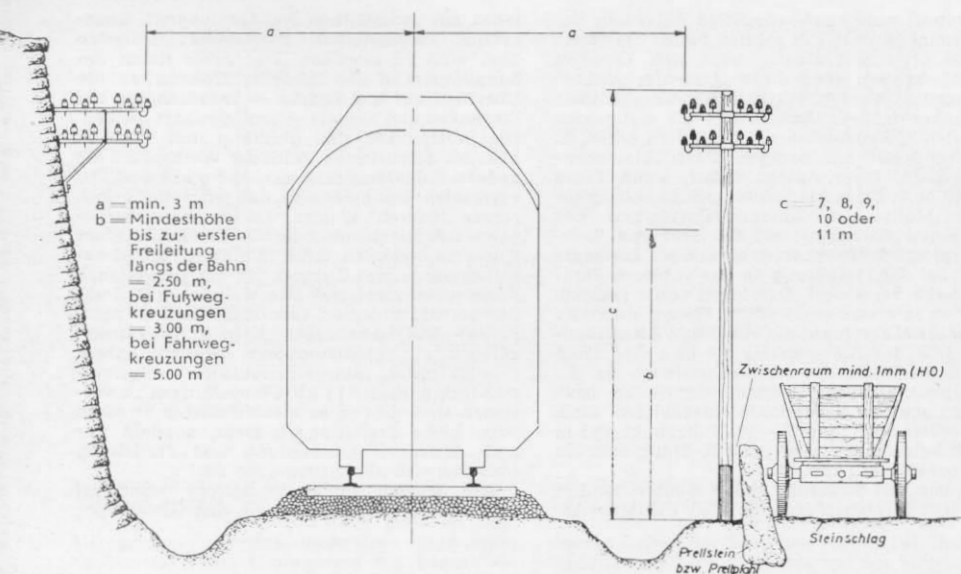


Abb. 8. Die Mindestabstände der diversen Freileitungsführungen zum Lichtraumprofil etc.

zu kreuzen. Die DB schreibt hier mindestens 6 m über SO (Schienenoberkante) vor (Abb. 7), das bedeutet in H0 7—8 cm, in N ca. 4 cm. Das bringt der DB unwillkommene, uns aber willkommene Schwierigkeiten. Haben wir doch damit die Möglichkeit, *a n g e s c h u t e* Masten (Abb. 4) herzustellen und somit dem Vorbild näher zu kommen!

Muß eine Oberleitung gekreuzt werden, treten VDE- und DB-Bahnkreuzungs-Vorschriften in Kraft, die eine Erdverlegung vorschreiben, doch gehen wir darauf erst im 2. Teil ein.

In der Nachbildung vernachlässigen kann man die an allen Stützpunkten vorhandenen winzigen Nummernschilder. Nicht vernachlässigen sollten wir jedoch die Andeutung des immer gut sichtbaren Karbolineum-Anstrichs, der das Verfaulen des Holzes in der Erde verhindert und bis zu einem halben Meter (H0 = 6 mm) über dem Boden sichtbar ist. Die Aufstellung der Stützpunkte in Gräben und Sumpflöchern ist nicht erlaubt, (Sogar solche Selbstverständlichkeiten sind reglementiert!). Unsere Telegrafmasten bekommen zwar keine „nassen Füße“, doch sollte — aus rein optischen Gründen — diese Vorschrift auch für uns verbindlich sein.

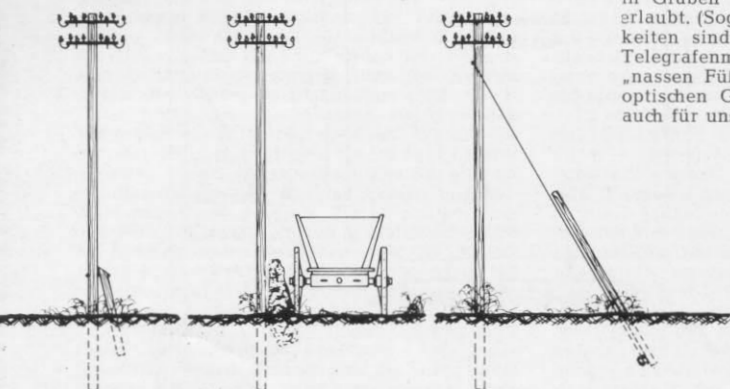


Abb. 9. Zum Schutz gegen Fuhrwerke, Lastwagen usw. sind an den entsprechenden Stellen sog. Prellpfähle und Prellsteine vorzusehen (s. a. Abb. 8, rechts). Zeichnung in $\frac{1}{2}$ H0.



Abb. 10. Bei kleineren Talsenken werden die Freileitungen zumeist nicht auf der Brücke weitergeführt, sondern durchs Tal verlegt. Der Pfeil deutet auf einen etwa am tiefsten Punkt der Senke stehenden Stützpunkt.

(Foto: U. Czerny, Schwäbisch Gmünd)

Neben den normalen Telegrafmasten gibt es verschiedene Sonderbauarten: Diese besonderen Stützpunkte finden sich dort, wo ein normaler Holzmast nicht aufgestellt werden kann, z. B. an Mauern, Felswänden, Brücken (s. Abb. 6 u. 8) und — unter Vorbehalt — an Tunnelwänden (hierüber etwas mehr im 2. Teil).

Die sogenannten Rohrständler an Gebäuden und Brücken sind ziemlich augenfällig (Abb. 6); weniger auffallend sind die dennoch überall vorkommenden Wandträger, welche in Tunnels — mit gewissen (noch zu erwähnenden) Einschränkungen —, aber auch an den Stahlträgern längerer Brücken befestigt sind (Abb. 8). Halten Sie sich bei der Anbringung einer solchen zierlichen Pusselarbeit jedoch unbedingt an das Lichtraumprofil, sonst „gift das Lüttholt“!

Fehlen eigentlich nur noch die Wandständler (Abb. 6), die für vier bis acht Leitungen gedacht sind. Wo nur eine Doppelleitung ankommt — z. B. am Güterschuppen — werden einfache Hakenstützen angebracht. (2. Teil u. Schluß in Heft 9/73)

▼ Abb. 11. Diese Masten an der Kurven-Innenseite (Strecke Trier — Koblenz nahe Cochem) sind zusätzlich an der Stützmauer und am Hang befestigt. Man beachte auch das Steinschlag-Schutzgatter.

(Foto: J. Zeug, Trier)





Abb. 1.
Das immer-
hin 30 cm lange
H0-Modell, das Herr Pe-
tersen aus einem Selbstbau-
Tender und einer entsprechend abge-
wandelten Trix-42 zusammensetzte. Diese
Version sieht zwar imposant aus, entspricht jedoch
— wenigstens was das Vorderteil angeht — nicht ganz
dem Vorbild.

Selbstbau und Umbau kombiniert: Kondenslok BR 52 in H0

Wie allgemein bekannt, entstand während des Krieges die Lokreihe 52. Diese Maschinen hatten einen K 2'2'T 32-Tender. Für wasserarme und weite Strecken bekam die Lok-Industrie den Auftrag, einen Kondens-tender zu entwickeln und zu bauen. So entstanden ein vier- und fünffachsiger Tender. Die Stückzahl belief sich auf 169+29 Nachkriegslieferungen.

Bei gut geschultem Personal haben sich die Loks ganz hervorragend bewährt. Nach dem Kriege übernahm die DR und später die DB solche Maschinen. Sie wurden aber bald ausgemustert, wobei die Tender zu Großgüterwagen umgebaut wurden.

Als Vorbild für den Bau einer Kondenslok in H0-Größe — meine erste Modellbauarbeit! — diente mir die Lok 52 1953 der DB. Sie wurde 1944 bei Henschel in Kassel gebaut und hatte die Fabriknummer 27 281.

Durch vorhandene Aufnahmen und eine Zeichnung waren mir alle Einzelheiten des Tenders 2'2' T 13,5 Kon genau bekannt. Vorder- und Rückwand sowie die Draufsicht mußte ich allerdings rekonstruieren und (maßstäblich) zeichnen.

Durch Reproduktionsfilme, die auf lichtempfindliches Messing übertragen wurden, entstanden ätzfähige Metallvorlagen (vgl. Heft 6/73, S. 432 mit den N-Modellen des Herrn Robels). Alle Einzelteile unterlagen einer gründlichen Bearbeitung und sind durch M+F-Teile ergänzt. Als Fahrwerk dienen Trix-Güterwagen-Drehgestelle. Der Tender ist beleuchtet und die Lüfterräder lassen sich drehen. Die Kohlenladung besteht aus kleingestampfter Kohle. Als Lok diente zunächst eine abgewandelte Trix-42 (Abb. 1), die dann von einer Kleinbahn-52 abgelöst wurde (Abb. 2).

Abb. 2. So sieht die zweite, gänzlich vorbildgetreue Version der Kondens-Lok aus: Als Lok fungiert eine „richtige“ 52 von Kleinbahn (die wir seinerzeit in Heft 15/67 besprochen). Bei beiden Loks (vgl. Abb. 1) deutlich zu sehen: die Imitation der Hauptabdampf-Leitung zum Kondens-Tender (zwischen Umlauf und Kessel).



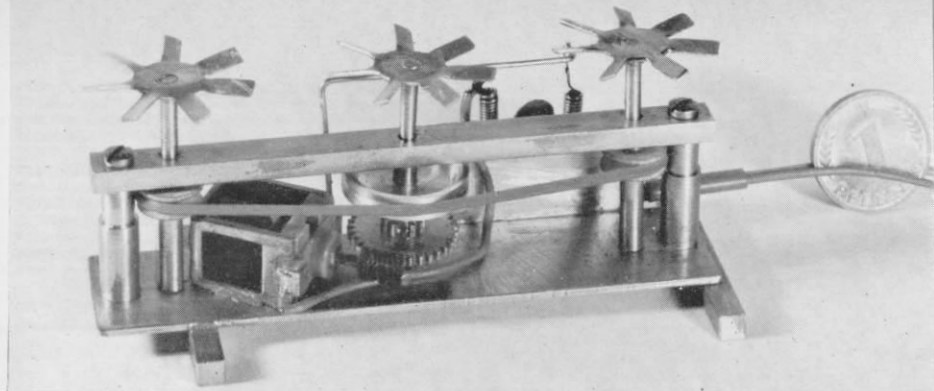


Abb. 3. Die Lüfterräder des Kondens-Tenders samt Antriebseinheit. Das mittlere Rad wird von einem Fleischmann-piccolo-Motor über ein Schneckengetriebe angetrieben und dreht über eine Riemenscheibe und einen Gummiring die beiden äußeren Lüfterräder mit. Um die Lüfter möglichst exakt zu erhalten, wurden sie aus Messing geätzt.

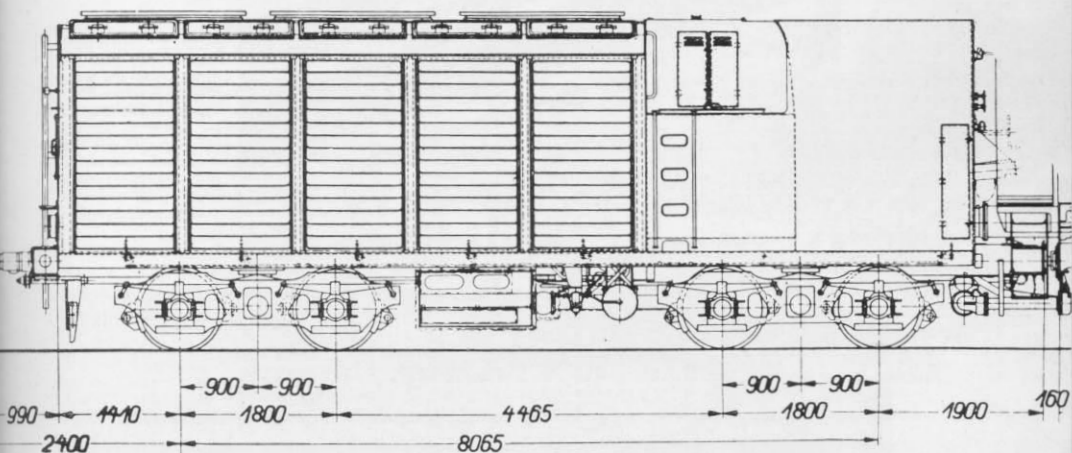


Abb. 4. Seitenansicht des Kondens-Tenders in $\frac{1}{4}$ H0-Größe, jedoch mit Original-Maßen in mm.



Reiner Selbstbau:

V 140 001

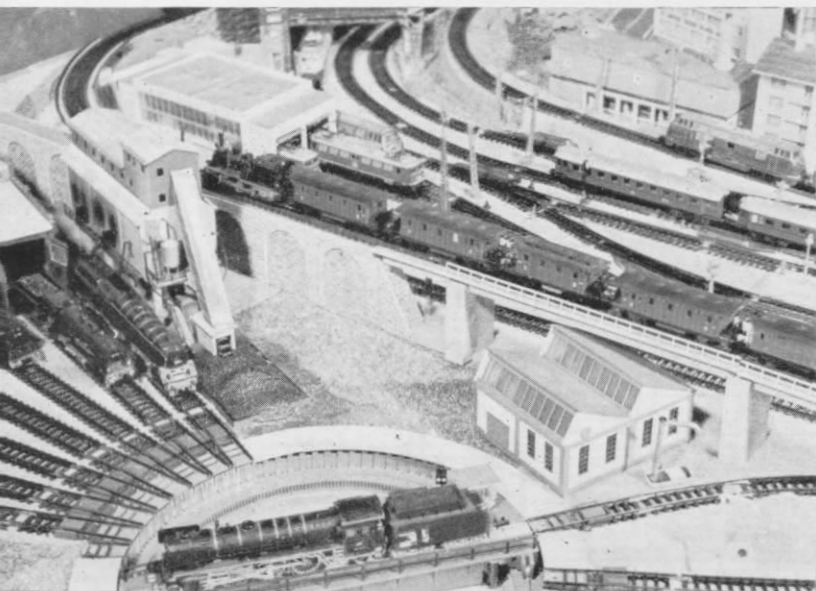
Bei meinem zweiten Lok-Modell habe ich vom Messing-Ätzen Abstand genommen, weil mich die hierbei erzielbare Ätztiefe nicht befriedigte. Für mich als Druckereifachmann eröffneten sich andere Möglichkeiten, die allerdings einem ge-

wöhnlichen Sterblichen kaum zur Verfügung stehen, so daß ich auf dieses Verfahren der Zink-Maschinen-Ätzung nicht groß eingehen, sondern es nur kurz umreißen möchte. Durch ein sog. Flankenschutz-Mittel kann man in Zink sehr tief und steil ätzen; darüber hinaus verwende ich auch noch sehr dünnes Zink, das nicht überall zur Verfügung steht. Das Modell ist genau im Maßstab 1:87 gebaut (LüP 16,5 cm) und basiert auf einem abgewandelten Fahrwerk der Fleischmann-65. Gespritzt wurde es mit Humbrol-Farben (Fahrgestell rot, Gehäuse dunkelblau mit orange-

ner Zierleiste, Dach dunkelgrau), und zwar genau nach dem im Deutschen Museum, München, befindlichen Original. Die Beschriftung wurde wiederum aus 0,5 mm-Zeitungs-Zink geätzt. Diverse Kleinteile stammen von M+F u. ä.

Vielleicht noch ein paar Worte zum Vorbild, das sogar in Modellbahnerkreisen relativ unbekannt sein dürfte: Die V 140 wurde 1936 als praktisch erste Groß-Diesellok mit hydraulischer Kraftübertragung in Dienst gestellt und war bei der DB bis 1953 im Einsatz.

Joachim Petersen, Wettbergen



[Viel Bahnhof ...]

Abb. 1. Blick auf Dampf-, Diesel- und Ellok-Bw auf der N-Anlage des Herrn Schäfer.

Abb. 2. Hochbetrieb mit Intercity- und D-Zügen im Hauptbahnhof.

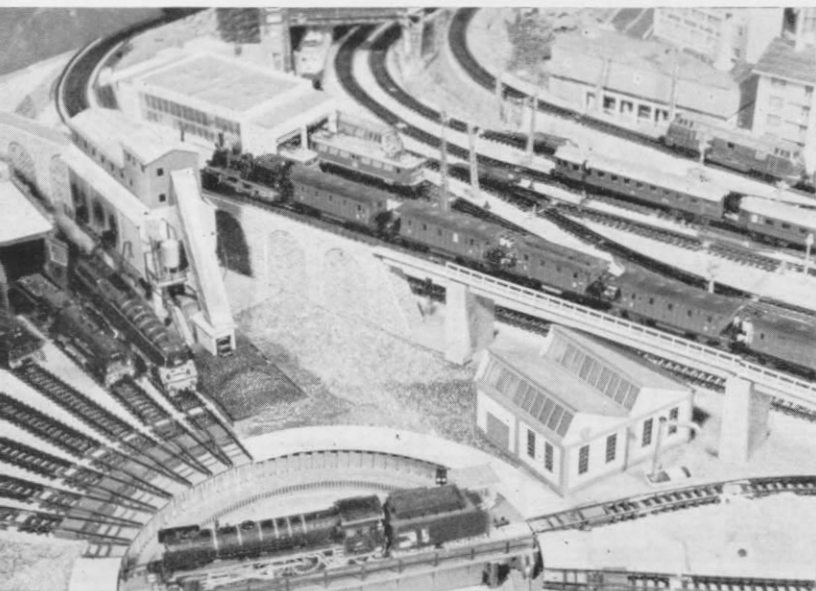


wöhnlichen Sterblichen kaum zur Verfügung stehen, so daß ich auf dieses Verfahren der Zink-Maschinen-Ätzung nicht groß eingehen, sondern es nur kurz umreißen möchte. Durch ein sog. Flankenschutz-Mittel kann man in Zink sehr tief und steil ätzen; darüber hinaus verwende ich auch noch sehr dünnes Zink, das nicht überall zur Verfügung steht. Das Modell ist genau im Maßstab 1:87 gebaut (LüP 16,5 cm) und basiert auf einem abgewandelten Fahrwerk der Fleischmann-65. Gespritzt wurde es mit Humbrol-Farben (Fahrgestell rot, Gehäuse dunkelblau mit orange-

ner Zierleiste, Dach dunkelgrau), und zwar genau nach dem im Deutschen Museum, München, befindlichen Original. Die Beschriftung wurde wiederum aus 0,5 mm-Zeitungs-Zink geätzt. Diverse Kleinteile stammen von M+F u. ä.

Vielleicht noch ein paar Worte zum Vorbild, das sogar in Modellbahnerkreisen relativ unbekannt sein dürfte: Die V 140 wurde 1936 als praktisch erste Groß-Diesellok mit hydraulischer Kraftübertragung in Dienst gestellt und war bei der DB bis 1953 im Einsatz.

Joachim Petersen, Wettbergen



[Viel Bahnhof ...]

Abb. 1. Blick auf Dampf-, Diesel- und Ellok-Bw auf der N-Anlage des Herrn Schäfer.

Abb. 2. Hochbetrieb mit Intercity- und D-Zügen im Hauptbahnhof.



Abb. 3. Lokparade vorm Ringlokschuppen. Bevor Sie lange über die 3. Lok von rechts rätseln: die Dame „oben ohne“ ist eine ihrer Windleitbleche 66er.



Viel Bahnhof auf wenig Raum!

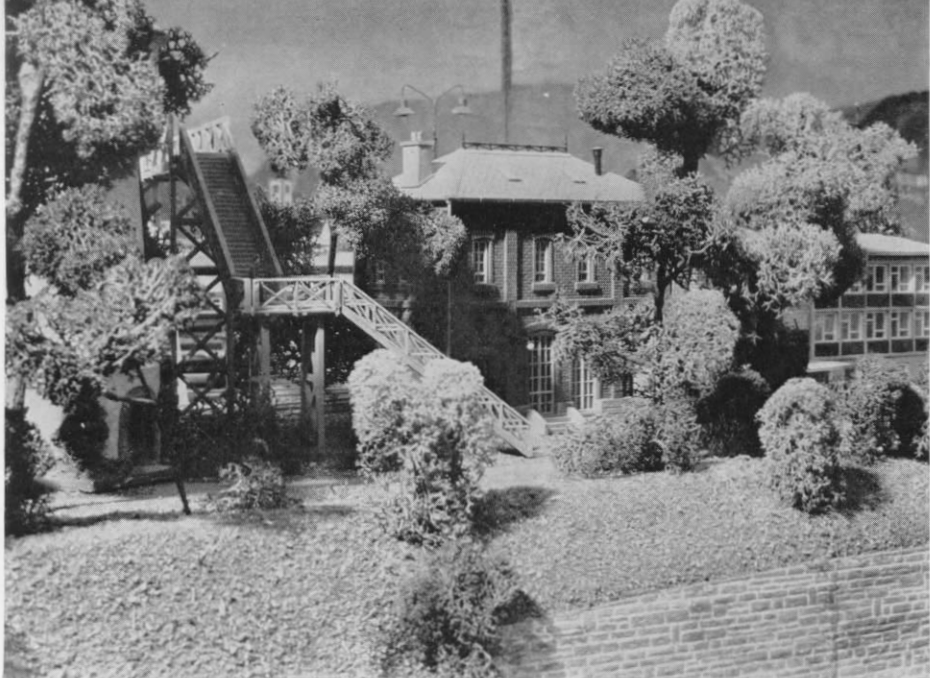
Das Thema meiner 1,95 x 1,40 m großen N-Anlage ist eine Hauptstrecke und zwei Nebenstrecken mit einem Bahnhof mittlerer Größe, an den ein großes Bw für Dampf-, Diesel- und Elloks angeschlossen ist. Während die doppelgleisige Hauptstrecke mit allen drei Traktionsarten betrieben wird, sind die Nebenstrecken hauptsächlich dem Dampf- und Dieseltrieb vorbehalten. Ein Container-Terminal, zwei kleine

Bahnhöfe und ein Kieswerk mit Gleisanschluß gestalten einen interessanten Fahrbetrieb. An rollendem Material stehen 14 Loks, ein Schienenbus, 42 Vierachser, 17 Personen- und 40 Güterwagen zur Verfügung. Der Geländebau erfolgte größtenteils unter Verwendung von Styropor, um das Gewicht der klappbaren Anlagenplatte möglichst gering zu halten.

Wiltried Schäffer, Weil am Rhein

Abb. 4. Als Gegensatz zu Abb. 3 eine ländlichere Szenerie mit Schotterwerk und Materialseilbahn.





Isländisch Moos und feine Ästchen gehören „seit Modellbahnergedenken“ zu den gängigsten Materialien zur Baumherstellung. Hier das „Rezept“ (das sicher auch Herr Dixel aus Dormagen anwandte, der das hier abgebildete und von K. H. Bertsch aus Weiden fotografierte Motiv gestaltete): Anlässlich eines Spazierganges suche und sammle man kleine Zweigstückchen, die möglichst viele Verästelungen aufweisen. Wenn man diese daheim in die richtige Höhe (unterschiedlich für große und kleine Bäume, „alleinstehende“ Exemplare, Buschwerk etc.) gebracht hat, werden sie mit dem Isländischmoos beklebt. Dabei nimmt man je nach Baugröße entsprechend grobes bzw. feines Isländischmoos. Bei dieser Gelegenheit: Wer das Moos nicht in den sortierten Packungen der Zubehör-Hersteller, sondern bei einem Gärtner o. ä. ersteht, sollte vor dem Ankleben folgendes beachten: Die Auffrischung des trockenen Moores erfolgt in lauwarmem Wasser, bis das Moos wieder richtig anschwillt. Dann läßt man das Wasser abtropfen und entfernt Tannennadeln, Aststückchen usw. Anschließend nicht wieder trocknen lassen, sondern – zwecks Präparierung – sogleich in einer Lösung aus 1 Teil Glycerin und 3 Teilen Wasser ausgiebig kneten, damit das Glycerin in alle Fasern eindringt. Die Färbung in den gewünschten Tönen erfolgt nach dem Trocknen in einer Mixtur aus Künstler-Ölfarben und Terpentin. Einige vorherige Versuche sind ratsam! Nach dem Antrocknen der Farbe kann dann mit der „Schöpfung“ von Bäumen und Büschen begonnen werden.

Bäume aus Kunststoff

haben sich schon längst den Markt erobert, angefangen von den erstmals 1955 gezeigten Faller-Stecktannen bis zu den zig verschiedenen Bäumen und Baum-Bausätzen, die heute im Sortiment der entsprechenden Zubehör-Hersteller zu finden sind. Die hier von Herrn Benno Klier, Köln, so wirkungsvoll fotografierten großen H0-Bäume (s. Heft 6/72) entstanden z. B. aus Bausätzen der englischen Firma Britains Models (BRD-Vertrieb: Fa. Apex, 85 Nürnberg, Badstr. 5).



Keine getrockneten
Vogelspinnen, sondern . .

Palmen in H0

Auch das gibt's bzw. mit solchen „Problemen“ haben sich französische Modellbahner herumzuschlagen, wenn sie „südliche Gestade“ gestalten wollen. Herr Peter Metzker aus Graz entdeckte diese Palmen bei einem Frankreich-Urlaub; leider sind unsere Recherchen nach Bezugsquellen erfolglos verlaufen, so daß etwaige Interessenten selbst bei einem Frankreich-Aufenthalt in Spielwaren-Geschäften o. ä. nachforschen müßten.



Die naturgetreuesten Miniatur-Laubbäume aller Größen . .

. . . erhält man bei der „Kabel/Wachs-Methode“, die in den Heften 11/71 und 2/72 ausführlich beschrieben wurde und die – zugegebenermaßen – schon einige Mühe bereitet. Rechts ein Baumrohling (der in dieser Form gleichermaßen einen kahlen, feinverästelten Winterbaum darstellt) aus Kupferlitze mit herausgedrillten „Ästen“ und „Zweigen“ und einem Überzug aus Kerzenwachs. Mit keinem anderen Material und auf keine andere Art und Weise lassen sich so naturähnliche Baumnachbildungen erzielen! Daneben ein (mit Schaumstofflocken) fertig begrünter und farblich nachbehandelter Baum. Der Schöpfer beider Kreationen ist Herr Ulrich Meyer, Bad-Nauheim, der dieses Bild als Nachtrag zu seinem seinerzeitigen Artikel in Heft 2/72 einschickte.

Kein Ärger mehr mit abgebrochenen Bäumen

Beim Auf- und Abbau meiner H0-Anlage passierte mir öfters das Mißgeschick, daß die Bäume abbrechen. Um sie nicht gleich wegwerfen zu müssen, kam ich auf folgenden Einfall: Ich zündete eine Kerze an und hielt das längere Stück des Plastikstamms in die Flamme, bis es weich wurde. Dann drückte ich es an den abgebrochenen Stumpf, und siehe da – der Baum stand wieder! Die Druckstelle des Stammes kann dann sogar evtl. noch geformt werden. Dasselbe läßt sich auch mit anderen abgebrochenen Plastikteilen machen.

Heinz Bundle, Nürnberg



Als Ausklang
der Ferienzeit

Sommerliche Eisenbahnfreuden

Hand aufs Herz: Könnte es für einen eingefleischten Hobby-Eisenbahner etwas Schöneres geben als im Urlaub mit einer echten Draisine über richtige Eisenbahnstrecken zu gondeln – quasi als Lokführer und die Landschaft genießender Fahrgast in einer Person?

Das war jedenfalls unser erster Gedanke, als wir den wohl einmaligen Schnappschuß unseres Mitarbeiters H. Stemmler, Rottenburg, zu Gesicht bekamen. Da zuckelt doch wahrhaftig in der flimmernden Mittagshitze ein Bahnarbeiter in aller Gemütsruhe hinter einem Planzug (!) her! Kaum glaublich, aber wahr – so geschehen und verewigt von Herrn Stemmler im August 1967 bei der Steirer-Eisenbahn (760 mm) in Jugoslawien!

Nun, dem Normalsterblichen wird solch' eine kreislauffördernde Spazierfahrt wohl versagt bleiben (von den Sicherheitsvorschriften einmal ganz abgesehen). Als (sicher nicht unwillkommenen) „Ersatz“ bietet sich ihm höchstens – ebenfalls in südlichen Gefilden – die Mitfahrt im „Bier- und Büfett-Wagen“ der Steyr-

talbahn an; der hier kredenzt schäumende Gerstensaft mag manchem als ausreichendes Trostpflaster gelten. Es gibt ihn also tatsächlich, diesen Restaurant-Wagen, und das LGB-Modell ist kein Fantasie-Fahrzeug, sondern entspricht einem existenten Vorbild! Daß ausgerechnet auch noch eine Draisine als LGB-Modell zu entstehen ist, ist des Zufalls fast schon zu viel – auch wenn man den „Lehmännern“ zugesteht, daß sie irgendwie das richtige Gespür für die gemütlichen, romantischen „Requisiten“ der guten alten Eisenbahn haben.

Doch zurück zur Steyrtalbahn: Diese touristenfreundliche Bahngesellschaft kann – außer mit alten Dampfzügen, siehe Titelbild! – noch mit weiteren Attraktionen aufwarten. Für den Fall, daß Sie den Urlaub noch vor sich haben oder bereits den neuen fürs nächste Jahr planen, wenden Sie sich doch einmal an den Fremdenverkehrsverband Steyr, A-4400 Steyr, Rathaus, Postfach 137, der Ihnen sicher gerne weitere Informationen übermitteln wird.

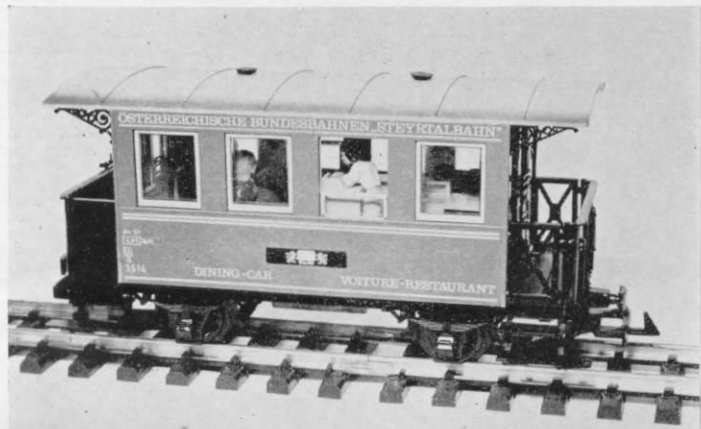


Der Schnappschuß des Jahres:

Die Draisine hinter dem Planzug der schmalspurigen Steinbeisbahn, Jugoslawien – haargenau im richtigen Moment „erwischt“ von Herrn Herbert Stemmler, Rottenburg.

Das Vorbild, in dem sich's offensichtlich gut sein läßt: der Bier- und Büfettwagen der Steyrtalbahn, der es in Aufmachung und Farbgebung (fast) mit jedem seiner „großen Brüder“ von der ISG oder DSG aufnehmen kann.

(Foto: Hartlauer, Steyr)



Das Modell von LGB, der blaue Restaurantwagen mit goldfarbener Beschriftung. (Ob die Bardame Lilli, Gabi oder Brigitte heißt, wissen wir allerdings nicht; Anfragen sind daher zwecklos.)

