

DM 3.50

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

27. JAHRGANG
M A I 1975

5

MIBA

Miniaturlbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 27

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 3,50.
Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und
Verpackung)

Auslandspreise
Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4,95 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
80 sch, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1,00 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 293 644

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 6/75

ist ca. 16. 6. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Gibt es genügend Triebwagenmodelle?	328
Moderner Privatbahn-Triebwagen (mit Umbauvorschlag)	330
OHE-Großraum-Triebwagen aus einem Röwa-Silberling	332
Die Löbnitztalbahn (H0e-Anlage Fischbach, Oberursel)	335
Bergbahn-Trick	337
Um Mißverständnissen vorzubeugen ... (Bw-Schild in Landau)	338
Noch mehr Dampf für die 41 – und ein kleiner Bw-Gag	338
Buchbesprechungen: Die Güterzuglokomotive 55 3345 Die Baureihe 57	
Dampflokomotiven in Deutschland	339
Kein verspäteter Aprilscherz ... (Tunnelportal mit Flügeltüren)	339
25 Jahre MEC Düsseldorf	341
H0e-Modell der V 11 der StmLB	349
Z-Wünsche zur nächsten Spielwarenmesse	349
„Keine Angst vor Spinnen“: Modellbahnerische Alternativlösungen (3. T.)	350
Signalbrücke bei Heidelberg	353
Es geht auch ohne Drehbank und Fräse: Verbesserungen an der Märklin-23 (zu 12/73)	354
Immer langsam voran ... (0-Anlage Beck, Seeheim)	357
Erste Märklin-Neuheiten im Fachgeschäft!	358
Alarmübung der Feuerwehr	359
Berliner Feuerwehr im Einsatz	360
H0-Lokumbauten von H. J. Windberg	363
Verbesserung am Wiad-Greifer	363
Riffelblech-Imitation mittels Drahtgaze	364
Eine Reise nach Schrägenstein (2. Teil)	
Planung und Aufbau der Anlage	365
Allerlei Gezinktes (H0-Modelle)	370
Feine Bohrer nach Maß – speziell für Kunststoff	371
„Wie sich die Bilder gleichen ...!“ (H0-Motiv W. Borgas, Hamburg)	372
Karl Schieck †	373

Titelbild

Für ein „Jubiläumsfoto“ sind hier drei Züge auf der H0-Clubanlage des MEC Düsseldorf aufgeföhren, der kürzlich sein 25-jähriges Bestehen feierte. Ein ausführlicher Bildbericht beginnt auf S. 340.





Abb. 1. Der supermoderne IC-Triebzug der Reihe 403, der nur unter Vorbehalt vorgeschlagen sei, weil die Serienfertigung bei der DB noch nicht feststeht (bis jetzt gibt es erst drei Triebzüge). Fest steht u. E. lediglich, daß dieses schnittige Fahrzeug mit der eigenwilligen „Halbisch-Schnauze“ sicherlich Laien und Modellbahner gleichermaßen ansprechen würde.

(Foto: DB)

Gibt's genügend Triebwagenmodelle?

Beim Durchblättern und genauerer Einsicht in das Taschenbuch „Deutsche Triebwagen“ von Horst J. Obermayer bin ich zur Einsicht gelangt, daß die Hersteller der Modelleisenbahnen uns MIBÄhner mit den Triebwagen recht stiefmütterlich behandeln. Für die „Hanuller“ gibt es nur 7, sage und schreibe sieben verschiedene Großserien-Modelle: den VT 135 mit Beiwagen (Piko), VT 98.9 mit Steuer- und Beiwagen bzw. VT 95 mit Beiwagen (Fleischmann, Märklin, Trix), VT 137 Bauart „Leipzig“ als 2- und 3-teilige Einheit (Gütsold), ETA 150 mit Steuerwagen (Märklin) und letztlich den 420-Triebzug von Röwa.

Zu diesen sieben kommen zwar noch einige TEE-Triebzüge, die aber nicht auf jeder, zumindest nicht auf einer kleinen Modellbahn-Anlage verkehren können.

Da aber gerade der Triebwagen auf den vom Verkehrsaufkommen her geringeren Nebenbahnstrecken eingesetzt worden ist und noch wird, ist er doch als Typus wie geschaffen für den Verkehr auf Modellanlagen. Vielleicht könnte die Firma Liliput, die sich doch schon mehrmals erfolgreich der Oldtimer angenommen hat, mal einen der älteren Dampf-, Akku-, Elektro- oder Verbrennungsmotor-Triebwagen (von den letzteren gibt es doch Baureihen, die im Modell etwa nur 15 cm lang wären) herauszubringen.

Was uns MIBÄhner zu den nächsten Messen bevorsteht, wissen wahrscheinlich nur Eingeweihte der Firmen; aber vielleicht könnte man den einen oder anderen Typ noch dazunehmen. Zu nennen wäre z. B. der neue DB-Triebzug 614 (als Gegenstück zum 420 von Röwa) für nicht elektrifizierte Anlagen. Auch der 624.5 oder 624.6 würde bestimmt viele Interessenten finden. Als Elektro-Triebwagen könnten (wegen der klaren, glatten Formen) u. a. der 425, 426, 427 oder der ganz neue 403/404 in Frage kommen.

Ich bin sicher, daß noch mehr MIBÄhner mit mir einer Meinung sind und würde mich freuen, mit meinen Zeilen einen Kieselstein ins Rollen gebracht zu haben, der nicht etwa im nächsten Erdloch hängen bleibt, sondern der mit anderen Steinen eine Lawine ins Tal der Modellbahn-Hersteller schüttet.

Manfred Martin, Berlin

Anmerkung der Redaktion:

Die Beurteilung, ob und inwieweit es an H0-Triebwagen-Modellen fehlt, ist nicht so einfach vorzunehmen wie bei den Dampf-, Ellok- und Diesellok-Typen. Erstens sind sie nicht so bekannt wie jene und zweitens fehlt im Kleinen ein entsprechendes Einsatzkriterium. Beim großen Vorbild ergibt sich der Triebwageneinsatz aus dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsstruktur, Faktoren, die dem Durchschnitts-Modellbahner (und erst recht einem Laien) kaum geläufig sind. Der Durchschnitts-Modellbahner schafft sich zur Komplettierung seines Fahrzeugparks in der Regel 1–2 oder gar 3 Triebwagen an, die mehr oder weniger willkürlich irgendwo und irgendwann eingesetzt werden. Aus dieser Sicht gesehen gibt es eigentlich genügend Triebwagenmodelle zur Auswahl bzw. würden einige wenige „Ergänzungs“-Typen vollauf genügen, zumal es sich hierbei um u. E. durchaus publikumswirksame Modelle handelt, die auch die Großserien-Hersteller einen genügend großen Absatz erwarten lassen dürften (s. Abb. 1–5).

Anders sieht die Sache aus, wenn man die Gelegenheit von der Warte eines sehr fachkundigen Modellbahners aus beseht, der sein Hobby nicht allein der Unterhaltung und des Zeitvertreibs wegen betreibt, sondern mit viel Sachverstand und nachgerade „wissenschaftlicher“ Akribie. Dieser bräuchte natürlich noch eine ganze Reihe höchst unterschiedlicher oder typenhistorisch wertvoller Modelle — angefangen vom „Rübezahl“, ET 165 (Berliner S-Bahn), SVT 877 (Filiegender Hamburger) bis hin zum Gepäcktriebwagen (um nur ein paar zu nennen), für die sich allerdings wohl kein Großserien-Hersteller erwärmen dürfte und die also wohl oder übel nur den Kleinserien-Firmen oder dem totalen Selbstbau vorbehalten bleiben.

Da die Kleinserien-Modelle nicht für jeden erschwinglich sind und andererseits der totale Selbstbau nicht jedermanns Sache ist, zeigen wir im nachfolgenden mit dem OHE-Nebenbahn-Triebwagen aus einem Röwa-Nahverkehrswagen einen Weg auf, wie man mit „Halbfertigfabrikaten“ ohne



Abb. 2. Der ET 25 (Ursprungsausführung), der über Jahrzehnte hinweg im Nah- und Bezirksverkehr der Großstädte eingesetzt war (z. B. Stuttgart) und quasi das ältere Pendant zum 420 ist. Die heutige Version kann ein Bastler durch Umbau der Stirnpartie (Abb. 3) herstellen. Zwar gibt es den ET 25 und den VT 137 als Kleinserienmodelle (ZUBA bzw. Gebauer, s. Messeheft 3a/75), doch wäre ein Industriemodell für einen größeren Interessentenkreis finanziell tragbarer. (Foto: H. Kuom, Berlin, Archiv Holzborn)



viel Mühe zu einem sehr passablen Triebwagen kommen kann. Auf der gleichen Linie liegen übrigens der ET 87 („Tatzelwurm“) aus Heft 7 u. 8/69 (aus preuß. D-Zugwagenmodellen), und der ET 88 (aus Heft 5 u. 6/1962), der in der Hauptsache aus einem Lilliput-Vierachser-Abteiwagen entstanden ist sowie der nette kleine Nebenbahn-Triebwagen aus einem DDR-Windberg-Wagen (s. Heft 8/62).

Sollte noch jemand eine ähnliche Lösung für einen Semi-Selbstbau-Triebwagen aus irgend einem fertigen Wagengehäuse in petto haben, möge er sich bitte — im Interesse der Triebwagen-Fans — melden!

Abb. 3. Die jetzige Ausführung des ET 25 bzw. 425, wie ihn die DB umbaute. Er unterscheidet sich von der Ursprungsausführung (Abb. 2) vor allem durch die gerade Stirnwand mit den zwei großen Frontfenstern. (Fotos Abb. 3–5: K. D. Holzborn, Heilbronn.)

Abb. 4. Für die Anhänger des früheren DB- bzw. DR-Betriebes käme der 4-achsige VT 137 in Betracht, den es in zahlreichen Varianten gab (hier der VT 137 034 der DRo). Die Einsatzmöglichkeiten dieses Fahrzeugs, das von der Reichsbahnzeit bis Mitte der 60er Jahre überall zu finden war, sind ähnlich universell wie die des heutigen 614. Welche der -zig Varianten des VT 137 auf den Markt kommen sollte, ist von untergeordneter Bedeutung, da sie sich für den Laienkäufer ohnehin kaum unterscheiden; der Modellbauer könnte sich seine ureigene Version durch Umbau des Grundmodells schaffen.

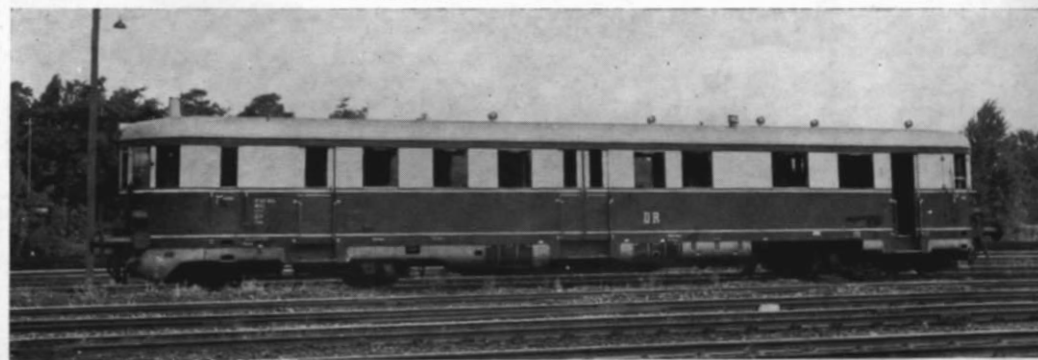




Abb. 5. Der Dieseltriebwagen 614 ist ein modernes Fahrzeug für den Nah- und Bezirksverkehr, das auch im Modell zahlreiche Einsatzmöglichkeiten hätte: im Nah-, Nahschnell- und ggf. auch Eilzugverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen. Ein Modell würde quasi das Dieselpendant zum Röwa-420 für nicht elektrifizierte Strecken darstellen und schon darum einen großen Käuferkreis finden.

Moderner Privatbahn-Triebwagen (mit Umbauvorschlag)

Bevor wir auf den Bau eines OHE-Großraum-Triebwagen-Modells eingehen, ein paar Worte über die Vorbilder sowie allgemeine Umbauhinweise:

Anfang der fünfziger Jahre projektierte die MaK einige Nebenbahn-Triebwagen, die auf den bekannten 26,4 m-Eilzugwagen mit Mittel-einstieg basierten (Abb. 2). Mit der Übernahme wesentlicher Fertigungselemente aus dem Waggonbau — die MaK baute damals gerade eine Serie der 26,4 m-Eilzugwagen — sollten die Kosten des für die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen gedachten Triebwagen möglichst gering gehalten werden. Ein wesentliches Konstruktionsmerkmal soll besonders erwähnt werden: Wie aus der Skizze Abb. 2 hervorgeht, sollten die Wagen ihre Gummikulst-Übergänge beibehalten, um auch im

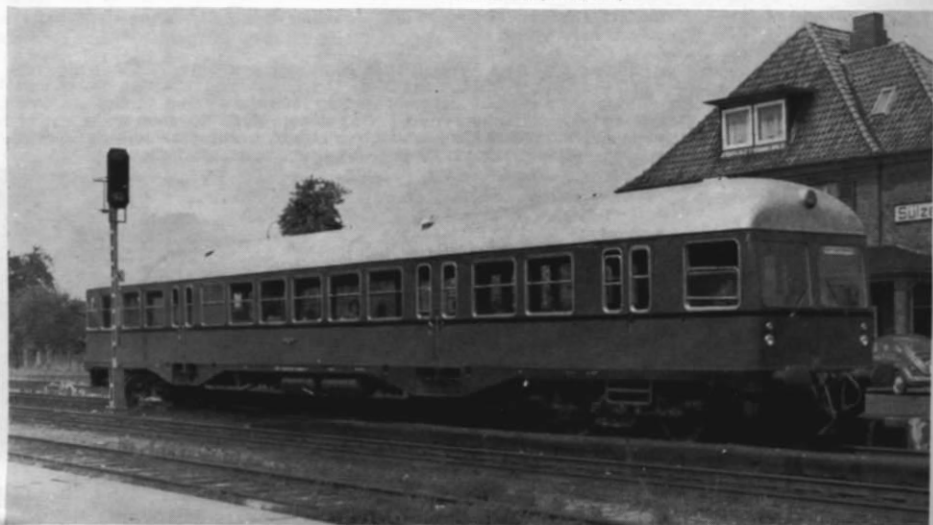
normalen Zugverband laufen zu können; an einem Unterwegsbahnhof sollten sie dann ggf. „ausscheren“ und auf der Zweigbahn mit eigener Kraft weiterfahren, quasi als „motorisierter Kurswagen“!

Obwohl es unseres Wissens nicht zum Bau dieser Triebwagen kam, können sie u. E. doch bestens im Modell verwirklicht werden, und zwar aus drei Gründen:

1. Es handelt sich ja — analog zu der in Heft 10/74 veröffentlichten Mallet-Kriegslok — nicht um einen Freelance-Selbstbau, sondern um das Modell eines „Reißbrett-Fahrzeugs“, das durchaus so hätte gebaut werden können.

2. Der betriebliche Aspekt des „Geister-Kurswagens“ ist nicht zu unterschätzen: Stellen Sie sich die Überraschung nicht fachkundiger Betrachter vor, wenn auf einem Zwischenbahnhof

Abb. 1. „Triebwagen in Sülze“ — kein deftiges Spezialgericht für Modellbahner, sondern ein OHE-Triebwagen im Bahnhof Sülze der Osthannoverschen Eisenbahnen. Diesen Triebwagen nahm Herr Maring (von dem auch das Foto stammt) zum Vorbild für sein H0-Modell (s. S. 334).



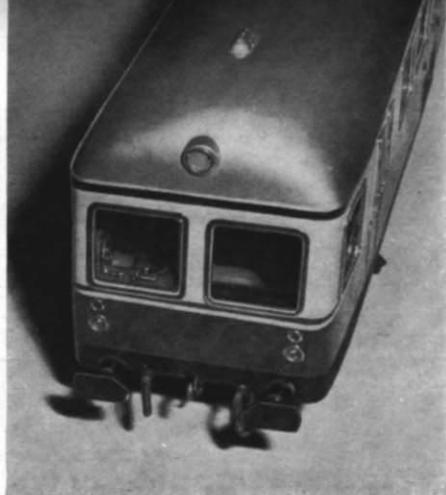
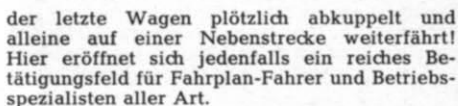


Abb. 3. Stirnansicht eines seinerzeitigen IVA-Modells des OHE-Nebenbahntriebwagens der Abb. 1 (Foto: MIBA).



3. Die H0-Modelle der 26,4 m-Eilzugwagen von Röwa (Längenmaßstab 1:100) bzw. Trix und früher Fleischmann (beide um ca. 25 % verkürzt) bieten sich für einen solchen Umbau geradezu an. Dafür gibt es mehrere Möglichkeiten:

a) Man nimmt den Wendezug-Steuerwagen Typ BDymf von Röwa als Umbau-Basis, was den Vorteil mit sich bringt, daß bereits eine Stirnseite komplett fertig ist — d. h. es sind Führerstandsfenster vorhanden und die Fenster/Tür-Anordnung der Seitenwand stimmt auch. Daß der Wagen im Gegensatz zu Abb. ... ein Gepäckabteil mit Falttüren besitzt, ist nicht vorbildwidrig, da seinerzeit auch die Eilzugwagen mit Gepäckabteil als Triebwagen aufgelegt werden sollten.

Für die andere Frontseite kann man entweder ein einzelnes Gehäuse des gleichen Wagentyps zersägen (s. dazu unsere ausführliche Anleitung in MIBA 12/65) und daraus die Führerstand-Frontpartie samt seitlich anschließendem Fenster und Tür entnehmen und in den neuen Wagen einsetzen. Oder man fertigt — was zumindest billiger kommen dürfte — diese Partie selbst aus Ms-Blech an.

b) Man wählt den in Abb. 2 gezeigten Wagen ohne Gepäckabteil zum Vorbild und gewinnt die jeweiligen Frontpartien mit der gegenüber dem Elitzugwagen vertauschten Tür/Fensterreihe durch Austauschen der Teile gemäß Abb. 4. Es müssen dann lediglich noch entsprechende Fensterausschnitte in der Stirnwand angebracht bzw. eine neue Stirnwand angefertigt werden. (Das A-Spitzenritzel und

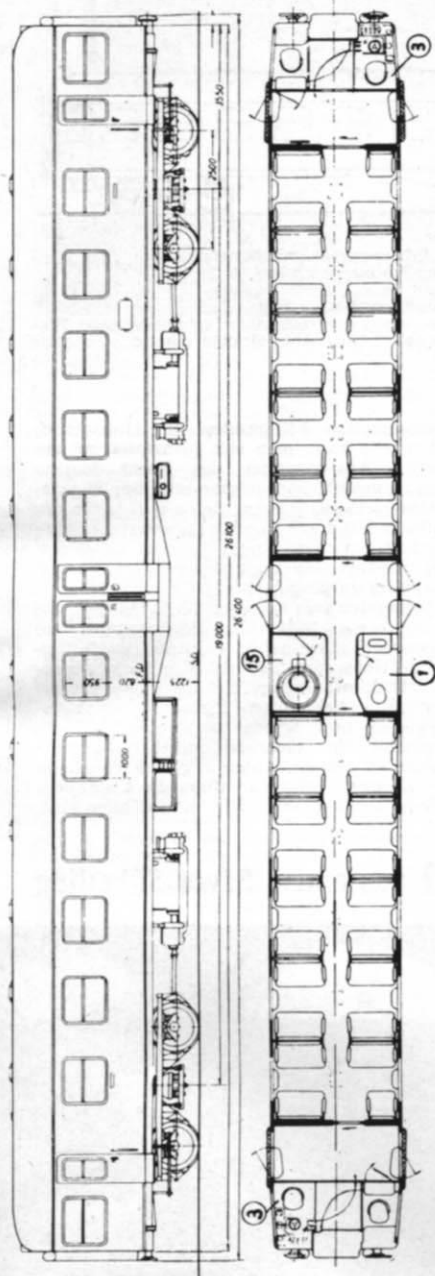


Abb. 2. Seitenansicht und Draufsicht des seinerzeit projektierten Nebenbahn-Triebwagens auf Eilzugwagen-Grundlage. Diese Skizze (Wiedergabe im Maßstab 1:160) entnahmen wir dem Standardwerk „Der Fahrzeugpark der DB“ von Lehmann/Pflug.

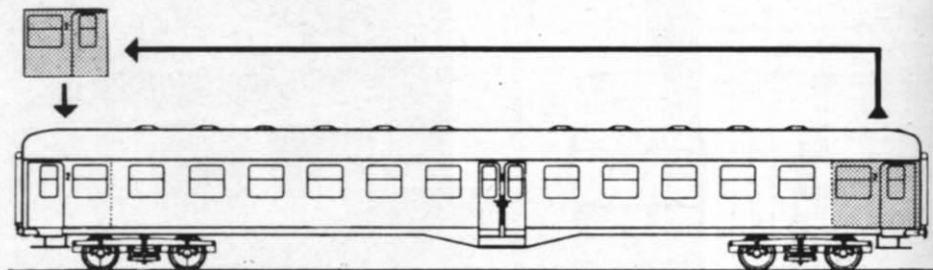


Abb. 4. So läßt sich das Modell eines Eilzugwagens mit Mittel-einstieg (z. B. Röwa) zu einem Nebenbahn-Triebwagen à la Abb. 2 umbauen: Die – gerasterten – Endpartien werden sauber ausgesägt und so vertauscht, daß jeweils das Fenster vorn liegt. Die leichte Abschrägung am Wagenende ergibt sich automatisch, wenn man das zuvor schrägstehende Tür-Teil b auf der anderen Seite mit der Wagenwand bündig anklebt (s. dazu Abb. 5); dann liegt das Fenster-Teil a genau in der richtigen Schräge.

das Signalhorn nicht vergessen!) Eine zweite Möglichkeit ist auch hier die Verwendung zweier einzelner Gehäuse bzw. der jeweiligen Frontpartien des BDymf-Steuerwagens.

Für welche der vorgeschlagenen Methoden man sich nun im Endeffekt entscheidet, hängt von jedem einzelnen und dessen bastlerischen

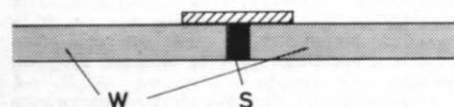


Abb. 5. Beim Zusammenkleben der Wandteile W ein gerades Unterlegstück (schraffiert) mit ankleben, den Sägepalt S mit Stabilis ausfüllen und planschleifen!

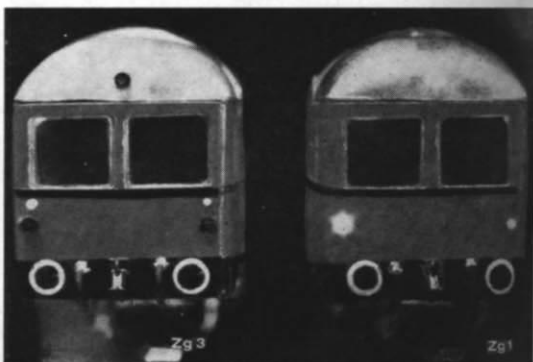
wie finanziellen Fähigkeiten ab. Hinsichtlich des Antriebs kann man sich prinzipiell an die folgenden Ausführungen des Herrn Maring halten; in punkto Farbgebung sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt, da es sich ja um ein Privatbahn-Fahrzeug handelt; am besten dürfte sich jedoch ein zweifarbiger Anstrich (etwa rot/beige) machen, da dadurch der Triebwagen auch optisch verlängert wird.

Im folgenden nun berichtet Herr Maring vom Bau seines Nebenbahn-Triebwagens, der im Gegensatz zum soeben vorgestellten Mittel-einstieg-Triebwagen tatsächlich ein existierendes Vorbild hat: Dieser Triebwagen basiert auf den allseits bekannten „Silberling“-Nahverkehrswagen und wurde inzwischen in -zig Exemplaren für mehrere nichtbundeseigene Eisenbahnen gebaut, wobei z. B. die Kleinbahn Kiel—Schönberg und vor allem die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) zu erwähnen sind.

OHE-Großraumtriebwagen aus einem Röwa-Silberling

Mein H0-Modell des Großraum-Dieseltrieb-wagens der OHE (Osthannoversche Eisenbahnen) entstand analog zum Vorbild aus einem Röwa-Silberling. (Bekanntlich orientierte sich die Herstellerfirma MaK bei der Konstruktion an den DB-Nahverkehrswagen.) Die Stirnwand-Übergänge wurden gegen entsprechende Führerstand-Frontteile aus Messingblech ausgetauscht. Die Pufferschürzen ergänzte ich durch die Nachbildungen von Bremsschläuchen und Originalkupplungen.

Abb. 1. Durch Doppelbelichtung entstand das Foto dieser Abbildung: Rechts führt das Modell das A-Spitzensignal Zg 1 und links das (rote) Zug-schlußsignal Zg 3.



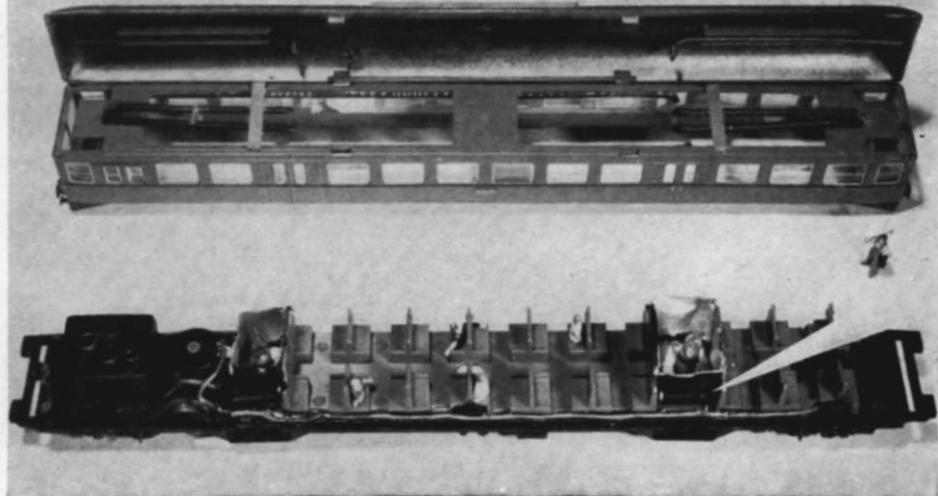


Abb. 2. Gesamtansicht des zerlegten Triebwagen-Modells. Oben Dach und Wagenkasten mit der beidseitigen Lichtleitkabel-Zuleitung zu den Frontwänden (s. auch Abb. 4). Unten das Fahrgestell mit Minitrix-Motor und Bleigewicht über dem linken Drehgestell; der Pfeil rechts deutet auf die Glühlampe und den Transistor.

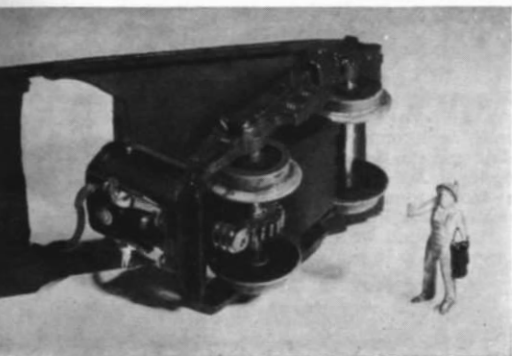


Abb. 3. „Heinrich mit dem großen Hammer“ hat das Drehgestell ausgebaut, um den MIBA-Lesern das Antriebsprinzip zu zeigen: Der Minitrix-Motor ist senkrecht mittels Stabilität und Plastikstückchen befestigt; seine Schnecke wirkt auf das Zahnrad der Antriebsachse. Die Stromzuführung erfolgt über (leider nicht erkennbare) Federbronze-Streifen.

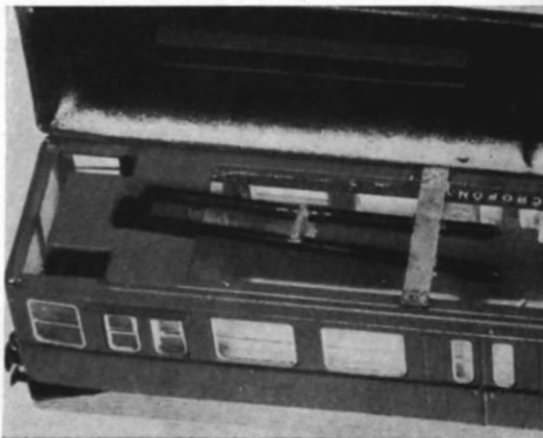


Abb. 4. Das Wagenende mit der Lichtleitkabel-Zuleitung zu den Stirnlampen nochmals näher sehen.



Abb. 5. Zur Erhöhung des Reibungsgewichts sitzt über dem Antriebsdrehgestell ein 75 g-Bleigewicht. Außerdem erkennt man den senkrecht eingebauten Minitrix-Motor (s. Abb. 3), die Glühlampe und den Transistor (s. Abb. 2).



Abb. 6 u. 7. Macht sich doch ganz gut, so ein OHE-Triebwagenmodell, finden Sie nicht auch? – Das H0-Modell des Herrn Alfons Maring, entstanden aus einem Röwa-Silberling.



Der Triebwagen besitzt wechselseitige, rot/weiße Stirnbeleuchtung, die mit der Fahrtrichtung umgeschaltet wird (Abb. 1). Die Beleuchtung erfolgt über Crofon-Lichtleitkabel (siehe MIBA 1/72), wodurch die Lampenöffnungen vorbildgetreu klein gehalten werden konnten (vgl. Abb. 6 und 7). Als Lichtquelle dienen zwei 16 V-Glühlampen; die Umschaltung gemäß der jeweiligen Fahrtrichtung erfolgt durch Transistoren (Abb. 5).

Angetrieben wird das Modell durch einen

Minitrix-Motor, der auf eine Achse des Drehgestells wirkt (Abb. 3). Der Minitrix-Motor reicht vollkommen aus und verleiht dem Modell eine (fast) vorbildentsprechende Geschwindigkeit. Zur Erhöhung der Reibungskraft ist zwischen den Achsen sowie über dem Drehgestell noch Blei angebracht (Abb. 5).

Das Modell wurde nach dem Umbau weinrot gespritzt (z. B. mit der Günther-Sprühdose Nr. 2001) und erhielt einen schwarzen Zierstreifen aus Tesaband.

Da wir H0-Bahner mit Triebwagen nicht gerade verwöhnt werden, ist dieses Modell, das relativ einfach und billig herzustellen ist, sehr zum Nachbau zu empfehlen.

Alfons Maring, Wennigsen

Abb. 8. Auf einem Foto von der H0-Anlage Kob-schätzky entdeckt und herausvergrößert: ein OHE-Triebwagen, prinzipiell ähnlich wie das Modell des Herrn Maring entstanden.





Abb. 1. Das Mini-Bw von „Kipsdorf“ mit einer nicht alltäglichen Drehscheibe nach einem Vorbild im Bf. Laichingen (gebaut aus Faller-Profilen), einem Rohrblasgerüst (variiertes MIBA-Vorschlag aus Heft 2/71), einem Bockkran und einer kleinen sog. „Schienenwanne“ (Motordraisine) links.

Die Lößnitztalbahn von Listal nach Waldenburg

Es ist meine vierte Anlage, die ich heute präsentieren möchte. Die H0e-Anlage entstand im Kellerregal. Sie hat eine Größe von 2,90 x 0,65 m, mit einer Kehrschleife und einer zusätzlichen Parodiestrecke von 2,50 m (s. Streckenplanskizze). Kernpunkt des Verkehrs ist der Bf. „Kipsdorf“. Es ist ein Kopfbahnhof in der Mitte der Strecke. An der Bahnhofsabfahrt trennen sich die Strecken nach „Listal“, „Waldenburg“

Abb. 2. Und das ist der kleine Bahnhof „Kipsdorf“. Etwa in Bildmitte die erwähnte „Schienenwanne“, vor dem Gasthaus links eine eingezäunte „Denkmalslok“.



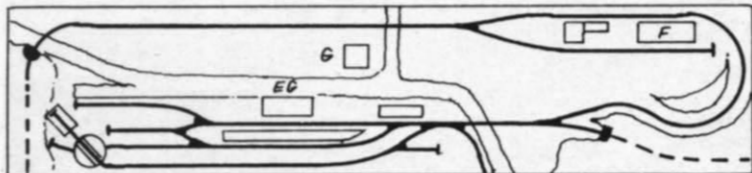


Abb. 1. Der Streckenplan im Maßstab 1:30 für H0. Es bedeuten: EG = Empfangsgebäude, F = Fabrik, G = Gasthaus. Links schließt sich (gestrichelt gezeichnet) die 2,50 m lange Paradenstrecke an (s. Abb. 6).



Abb. 4. Am Bahnübergang wird gebaut, daher muß der VT 300 der SWEG langsam fahren. Verblüffend: die gute Tiefenwirkung der Faller-Hintergrundkulisse.

und eine bereits stillgelegte Strecke nach „Kipsdorf Stadt“. Ein in der Nähe gelegener Fabrik-Gleisanschluß sorgt für zusätzlichen Rangierbetrieb.

Das Gleismaterial besteht aus den alten Egger-Gleisen, Arnold-, Minitrix- und Fleischmann-Gleisen.

Mein besonderes Interesse gilt dem Selbstbau sowohl von Gebäuden als auch von Schmalspur-Fahrzeugen. Gefahren wird bei mir mit zwei C 1'-Loks der ÖBB und der C-Lok „G. Thommen“ der Waldenburger Bahn und einer Rangier-Diesellok (Egger). Selbstbau-Fahrzeuge sind die V 51 der DB und der Wismarer Schienenbus, der nach dem Vorbild des Triebwagens der Prignitzer Kreiskleinbahn gebaut wurde. Dann baute ich zwei Triebwagen, deren Vorbild etwa der T 1 der KOK (Kreishahn Osterode-Kreisens) ist; es folgten noch der VT 300 der SWEG (Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft) und ein Gelenktrieb- oder -beiwagen der WEG (Württembergische Eisenbahngesellschaft). Zum Schluß baute ich noch zwei Wagen-Modelle aus dem Museumszug des Jagst-

tales, und zwar den vierachsigen „701 Stg“ und den „757 Stg“ (beide ex DB-Bottwartalbahn). Sämtliche Modelle entstanden aus verlängerten oder verkürzten N-Vierachsern ohne Motor. Deswegen mußte ich für die V 51 einen Geisterwagen, und für die Triebwagen dementsprechend einen kleinen Zwischenwagen, der je eine E 69 von Arnold verbirgt, bauen.

Die Wagenaufbauten bestehen aus Karton von 1 mm Stärke, mit 1 mm-Sperrholz verstärkt. Nach der Methode von Herrn Graf (MIBA 8/72, S. 522) schnitt ich aus DYMO-Prägeband die Türgriffe und Zierstreifen der Wagen zurecht. Diese Methode ist sehr einfach und gut. Die Fensterrahmen schnitt ich aus 0,6 mm Silberdraht. Die Scheiben entstanden aus Cellon oder manchmal auch aus Tesafilm; das geht ohne weiteres, man muß nur darauf achten, daß keine Fingerabdrücke auf die Klebeschicht kommen. Die Farbgebung erfolgte mit Plaka oder mit Glasurit-Kunstharzlack.

Michael Fischbach, Oberursel (Schüler, 16 Jahre)

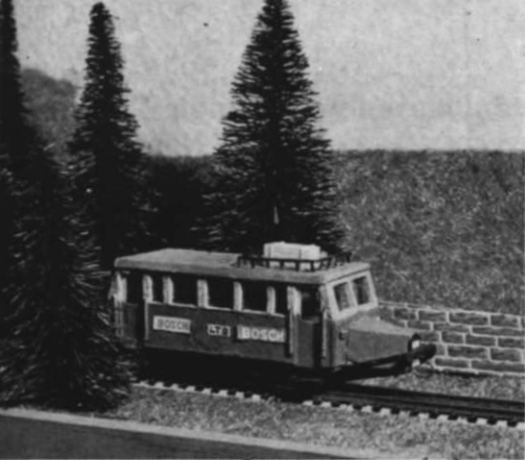


Abb. 5. Das erste – und dafür recht gut gelungene – Selbstbaumodell des Herrn Fischbach: der Wismar-Schienenbus, auch liebevoll „Schweinschnäuzchen“ betitelt.

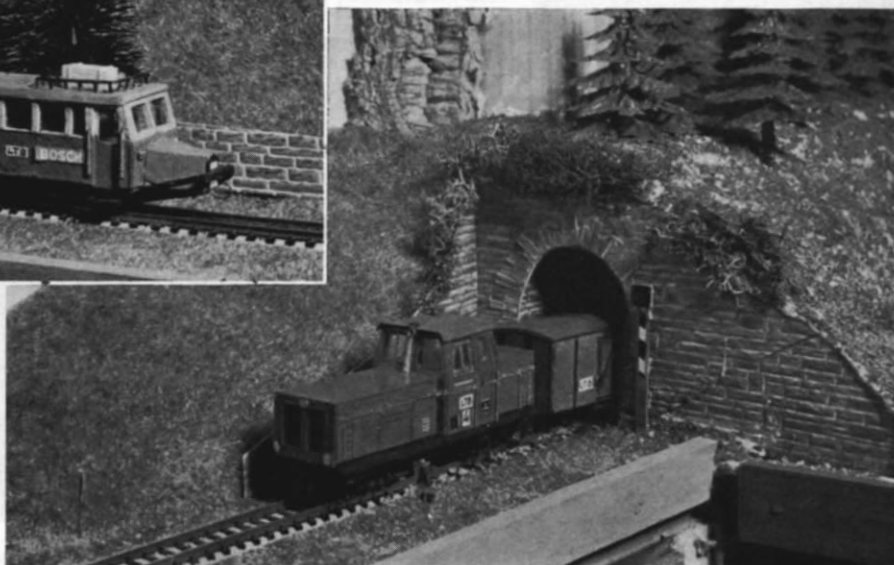


Abb. 6. Das Modell der Diesellok 4 (ehemals V 51 der DB) wird vom Geisterwagen auf die Paradestrecke geschoben.

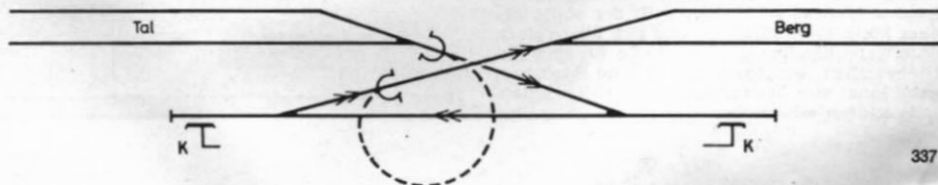
Bergbahn-Trick

von Gerhard Wagner (?)

Für meine in der Planung begriffene Märklin-H0-Anlage habe ich einen kleinen Trick ausgeknobelt, der vielleicht dem einen oder anderen wie gerufen kommen dürfte: Es handelt sich um die Vortäuschung eines Bergbahn-Kehrtunnels – und damit um die Vortäuschung einer wesentlich größeren Anlagentiefe als tatsächlich vorhanden! Das Prinzip zeigt die Skizze:

Durch geschickte optische Anordnung der Tunnelportale wird dem Betrachter das Vorhandensein eines Kehrtunnels (Gleisführung in der Skizze gestrichelt) bzw. einer wesentlich größeren Anlagentiefe vorgetäuscht. Kann er doch nicht ahnen, daß sich das alles mittels zweimaligen Richtungswechsels in ca. 25 cm Bautiefe (bei H0) unterbringen läßt! Der Betriebsablauf läßt sich durch entsprechend angeordnete Gleiskontakte auch automatisieren (24 V-Stromstoß bzw. Umpolung zum Fahrtrichtungswechsel). Auf jeden Fall werden Betrachter und Kollegen ob dieses Bergbahn-Tricks verblüfft sein (so sie nicht vorher diese MIBA gelesen haben!).

Prinzipskizze des Bergbahntricks: dem Betrachter wird das Vorhandensein eines (gestrichelt gezeichneten) Kehrtunnels vorgetäuscht. In Wirklichkeit erfolgt der Richtungswechsel über Umsetzen an den Weichen (K = Kontakte zur Polwendung bzw. 24 V-Stromstoß).





ob seiner Originalität gut in unsere Sammlung in Heft 2/74, S. 77, ein; wie man Modellbahnschilder auf fotografischem Wege herstellt, war in den Heften 1/70, S. 27, und 5/74, S. 358, zu lesen.

Um Mißverständnissen vorzubeugen

ließ wohl die Bw-Verwaltung von Landau/Pfalz dieses Schild an einem Lokschruppen anbringen. Herr Willi Vohmann aus Landau, der uns das Foto schickte, geht sicher richtig in der Annahme, daß das Schild wohl in keinem Signalbuch zu finden sei. Auf jeden Fall reiht es sich



Peter Nieke,
Steinach i. K.

Noch mehr „Dampf für die 41“ (zu Heft 2/74) und ...

Die Umbau-Anleitung für die Arnold-41er in Heft 2/75 von Herrn Holzborn wurde von mir gleich in die Tat umgesetzt. Vorher aber besorgte ich mir für meine 41 noch folgende Teile aus dem Arnold-Ersatzteil-Katalog:

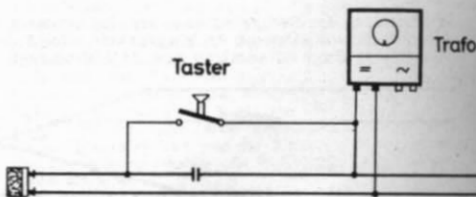
- 1 Antriebsschnecke,
- 3 Kuppelräder (Nr. 2—4),
- 1 Lok-Unterteil.

Mit diesen für wenige Mark erstandenen Teilen rüstete ich meine 41 erst mal auf die jetzt serienmäßige günstigere Getriebeübersetzung um. Eine Arbeit übrigens, die selbst ungeübte Modellbahner durchaus bewältigen können. In die nunmehr bereits „langsam-fahrende“ 41 wurden die 4 Dioden nach dem Vorschlag des Herrn Holzborn eingebaut. Ergebnis: Meine 41er zieht jetzt auch schwere Güterzüge in schöner Langsamfahrt mit mehr als ausreichender Dampfentwicklung und ist im Eilzugdienst immer noch schnell genug — ja fast noch zu schnell!

Wer also seine 41er durch den Einbau der Dioden langsamer machen will, der sollte die paar Mark noch ausgeben und sich über seinen Spielwarenhändler die Ersatzteile für den Getriebeumbau besorgen. Die kleine Mehrausgabe lohnt sich bestimmt; ich selbst bin jedenfalls endlich mit meiner 41er restlos zufrieden.

... ein kleiner Bw-Gag

Zum Abschluß noch ein kleiner, aber sehr effektvoller Basteltip: Im Dampf-Bw habe ich ein Abstellgleis mit einer Trennstelle versehen und diese nur über einen Momenttaster an die Fahrstromversorgung angeschlossen. Die Trennstelle habe ich absichtlich nicht durch einen Gleichrichter gesichert, um auf den anderen, an den gleichen Stromkreis angeschlossenen Bw-Gleisen ungehindert rangieren zu können (siehe Skizze). Die 41 steht jetzt mit dem Tender stromlos in der Trennstelle, während die Lok Spannung erhält und mit brennender Stirnbeleuchtung dampfend im Bw steht! Die Wirkung auf fachkundige Besucher ist jedenfalls enorm!



Buchbesprechungen

Die Güterzuglokomotive 55 3345

von Leopold Niederstrasser

28 Seiten mit 32 Abbildungen, Format DIN A 4, geheftet, DM 5,-, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe.

Als Folge 11/12 der Reihe „Eisenbahnen und Museen“ beschreibt Leopold Niederstrasser (als Autor des Standardwerkes „Leitfaden für den Dampflokomotivdienst“ sicher vielen Lesern ein Begriff) die zur Fahrzeugsammlung der DGEG gehörige 55 3345. Neben einer ausführlichen Typengeschichte, die auch die weitere Entwicklung nach der G 8.1 behandelt, sind vor allem die zahlreichen Detailzeichnungen auch für den Modellbahner von Interesse.

Die Baureihe 57

von Hans-Jürgen Wenzel

250 Seiten mit 240 Fotos und zahlreichen Tabellen, Format 14,5 x 21 cm, gebunden, DM 20,-; erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, 56 Wuppertal 11, Rubensstraße 3.

Der 6. Band der Porträt-Reihe „Deutsche Dampflokomotiven“ ist dem typisch preußischen Arbeits-

pferd gewidmet, das als „G 10“ ebenso ein Begriff war und ist wie als „57er“. Wohl kaum eine andere Baureihe hat es im Sog zweier Weltkriege derart über ganz Europa verstreut; und so vermittelt der Band denn auch – von der rein technischen Beschreibung abgesehen – ein aufschlußreiches Bild des Zeitgeschehens in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts. Auch an der Foto-Auswahl und -Wiedergabe ist nichts auszusetzen, so daß auch dieses Buch wieder allen Dampflokomotiv-Interessenten bestens empfohlen werden kann.

Dampflokomotiven in Deutschland

von Jean-Michel Hartmann

112 Seiten mit 116 Fotos, Ganzleinen gebunden, Best.-Nr. ISBN 3-440-04145X, DM 34,-; erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Kein technisches Nachschlagewerk soll dieser neue Bildband des wohl renommiertesten Eisenbahn-Fotografen Europas sein; vielmehr wollte Jean-Michel Hartmann jenes unvergeßliche Fludum des Dampfbetriebes einfangen und wiedergeben, das schon bald Historie sein wird. Viele der exzellenten Aufnahmen – etwa der Baureihen 01 und 03 – sind schon jetzt nicht mehr wiederholbar; das vorliegende Werk jedoch wird die Erinnerung an ein Zeitalter noch dann wachhalten, wenn dessen letzte Vertreter schon längst in den Hochöfen zerschmolzen sind. mm



Kein verspäteter Aprilscherz ...!

... sondern tatsächlich ein Tunnelportal mit hölzernen Flügeltüren, und zwar an der Strecke St. Moritz – Scuol/Tarasp/Vulpera der Rhätischen Bahn (Schweiz), an der östlichen Bahnhofsausfahrt von Such gelegen.

Nach Auskunft des Bahnholspersonals wurden die hölzernen Tore anlässlich einer umfangreichen Instandsetzung der Tunnelwände angebracht, um das Entstehen starker Zugluft zu verhindern; ob dies der einzige Grund war, konnte nicht ermittelt werden.

Für den Modellbahner ist diese Situation in mehrfacher Hinsicht eine interessante Anregung: Betriebsspezialisten können – analog zur Vorbild-Situation – in längeren Zugpausen die (motorisierten) Tore schließen und dies mit Bauarbeiten im Tunnel begründen. Denkbar wäre aber auch eine Verwendung als unterirdisches Abstellgleis für komplette Zuggarnituren bzw. als unterirdischer Lokschuppen; die abgestellten Fahrzeuge werden in diesem Fall durch die geschlossenen Tore dem Blick entzogen. Für die Unterbringung des Antriebsmechanismus ist in dem „Berg“ über dem Portal genügend Platz.

Ulrich Schönfelder, Hamburg



Abb. 1. Blick vom Bw aus über den Hauptbahnhof und das Stadtgebiet; etwas erhöht rechts oben erkennt man den Fachwerk-Lokschuppen am Endbahnhof der eingleisigen Nebenbahn (s. Gleisplan Abb. 4).

Abb. 2. In etwa die entgegengesetzte Blickrichtung zu Abb. 1; im Vordergrund ein Schnellzug auf der sich fast über die gesamte Anlagenlänge erstreckenden Paradenstrecke.





Abb. 3. Einige Mitglieder des MEC Düsseldorf bei einer Fachdiskussion an der Schmalseite der Anlage (s. Gleisplan): Durch Anbringen einer Böschung auf Kosten der Nutzlänge des Bw-Ziehgleises soll eine optische Abschirmung des an dieser Stelle vorgesehenen Gleisbildstellpultes erreicht werden. Der Herr ganz rechts hat kein schlagendes Argument parat, sondern einen Stabsauger zwecks Absaugen des überflüssigen Schotters (und des durch die Diskussion aufgewirbelten Staubes); neben ihm der Verfasser.

25 Jahre Modellbahnclub Düsseldorf e.V.

Im vergangenen Jahr feierte der MEC Düsseldorf sein 25-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß soll kurz über die Geschichte des Clubs und über die Clubanlage berichtet werden.

Von ursprünglich 8 Mitgliedern hat sich die Clubgemeinschaft in kurzer Zeit auf etwa 20 bis 25 Mitglieder erweitert. Bei dieser Zahl ist es bis heute geblieben, nicht zuletzt auch mit Rücksicht auf die nur begrenzt verfügbaren Räumlichkeiten. In den ersten 15 Jahren des Bestehens wurde nacheinander mit dem Bau von drei Modellbahnanlagen begonnen, die jeweils mehr oder weniger vor ihrer Vollendung wieder abgerissen werden mußten, weil in neue, größere Räume umgezogen wurde. Die heutige Anlage, über die im folgenden berichtet wird, ist somit die vierte. An dieser Anlage wird seit 10 Jahren gebaut, und es ist zu hoffen, daß sie vor einem weiteren Umzug verschont bleibt. In dieser Hinsicht ist der Club weiterhin auf die wohlwollende Überlassung der Räume durch die DB angewiesen.

Anlagen-Thema

Den Schwerpunkt der Anlage bildet ein Bahnhof an einer zweigleisigen Strecke, von dem zwei eingeleisige Nebenstrecken ausgehen. Entsprechend der Bedeutung des Bahnhofs für den Fremdenverkehr ist er hauptsächlich auf Personenverkehr ausgelegt. Das angehängte Bw dient vorwiegend zur Versorgung der

auf den Nebenstrecken eingesetzten Loks. Die eine der Nebenstrecken endet in einem Kopfbahnhof nach bayerischem Vorbild, während die andere Nebenstrecke durch eine im Nebenraum links angelegte Kehrschleife mit Abstellbahnhof abgeschlossen wird. Die zweigleisige Hauptstrecke im Vordergrund der Anlage soll später elektrifiziert werden, um den Einsatz von Elloks zu ermöglichen. Eine Elektrifizierung des Hauptbahnhofs und der angrenzenden Strecken ist jedoch nicht vorgesehen. Im Hintergrund der Anlage sind verdeckt noch ein Abstellbahnhof und zwei verschlungene Kehrschleifen untergebracht. Ein weiterer Abstellbahnhof schließt sich am linken Anlagenrand hinter dem Tunnel der zweigleisigen Strecke im Nebenraum an.

Die Ausstattung der Anlage und die Auswahl der Fahrzeuge werden der Mitte der sechziger Jahre entsprechen.

Technische Einzelheiten

Der Hauptteil der Anlage hat die Form eines großen „P“ und ist 9 m lang und 1,6 bzw. 4 m breit. Form und Größe der Anlage ergaben sich aus dem verfügbaren Raum, wobei zwecks Zugänglichkeit rundum ein Gang freigelassen wurde. Im Bereich der Stadt sind zwei Einstiegsloken vorhanden. Der Unterbau entstand in der offenen Rahmenbauweise mit Bahnhof- und Trassenbrettern. Er ist nicht in Segmente (weiter auf S. 347)

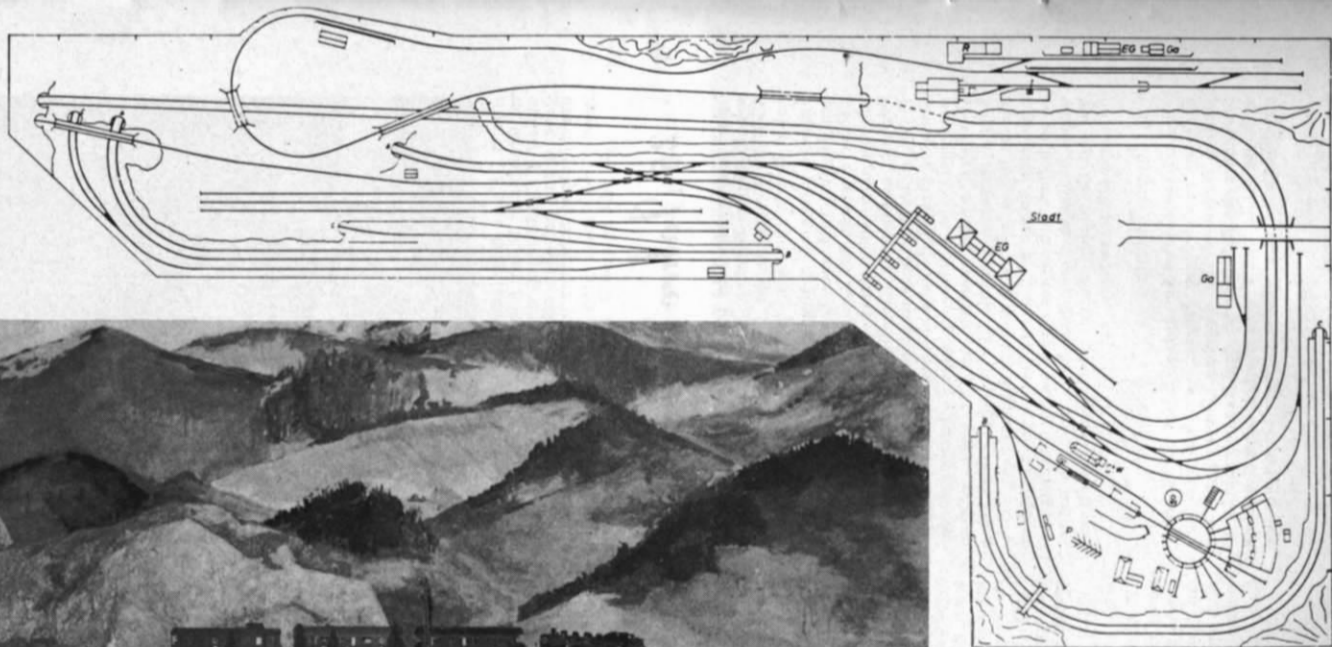


Abb. 4. Der Streckenplan der Club-anlage im Maßstab 1:50 für H0. Die Großbuchstaben über den Tunnelportalen kennzeichnen die unterirdischen Verbindungen; zwischen C-C befinden sich ein ausgedehnter Schattenbahnhof und zwei Kehrschleifen.

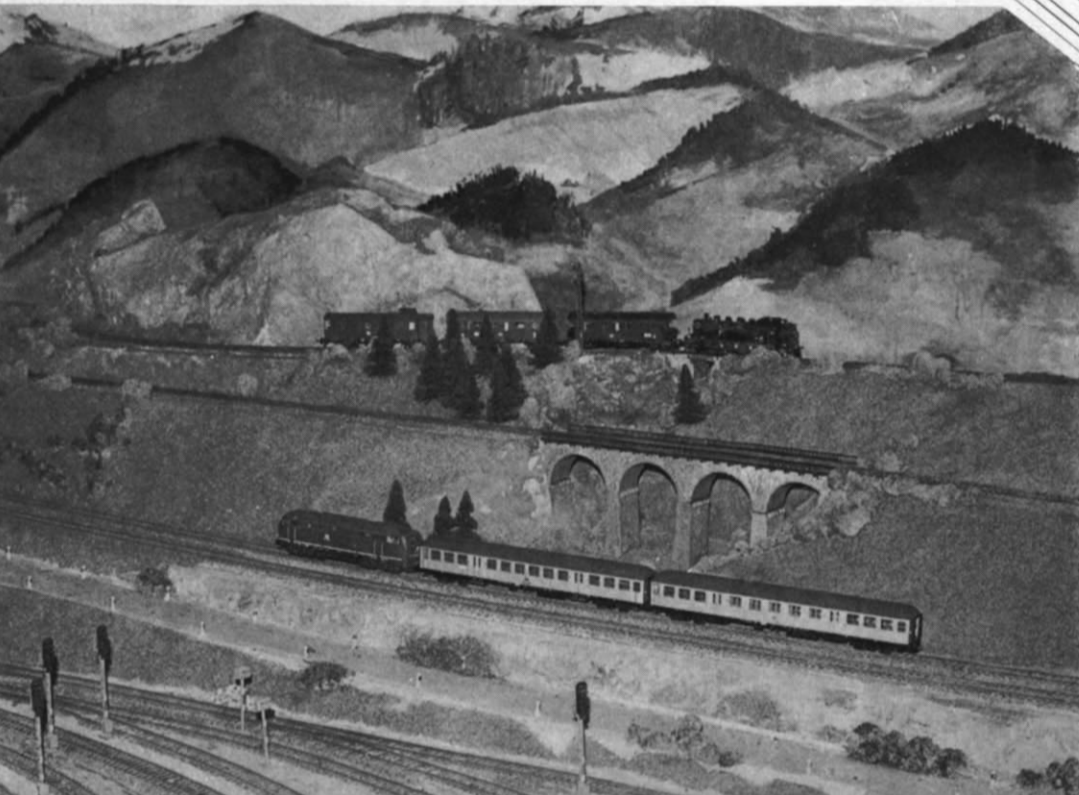
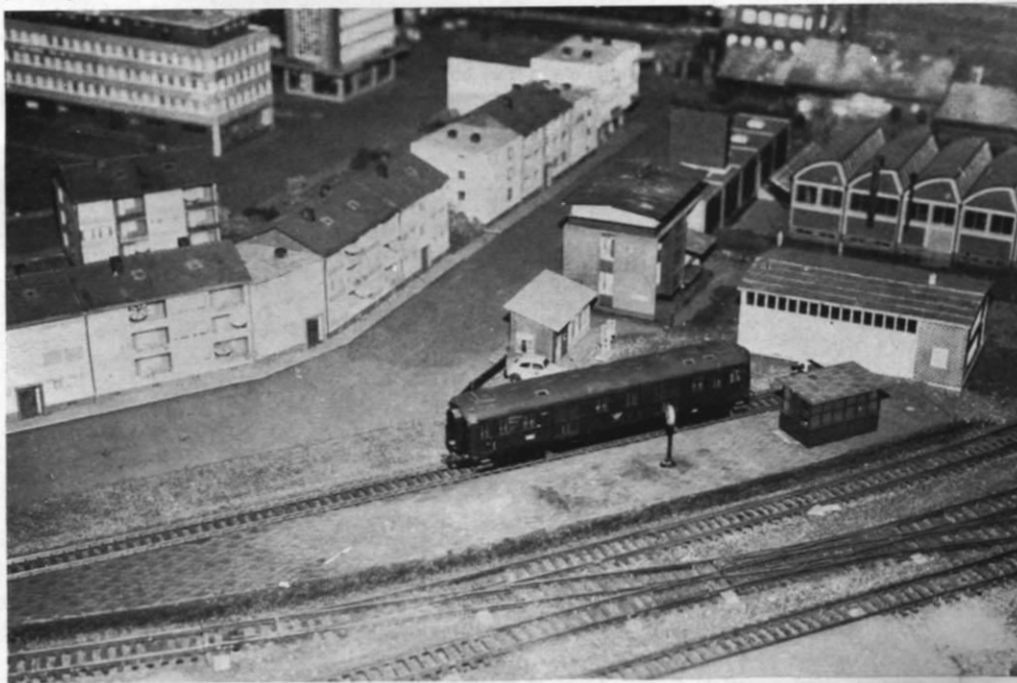


Abb. 5. Diese Brückenpartie oberhalb des linken Bahnhofskopfes (ungefähr Mitte Streckenplan) kennen Sie bereits vom Titelbild her. Recht gut auch hier die Tiefenwirkung der selbstgemalten Hintergrundkulisse. Die Lichtsignale auf der Anlage stammen übrigens von Nemec.



Abb. 6. Auch diese Partie ist auf dem Gleisplan unschwer zu entdecken; links die Abstellgruppe des Hauptbahnhofs, vorn rechts die Gabelung der doppelgleisigen Hauptstrecke (nach dem Tunnelportal „B“ am vorderen Anlagenrand).

Abb. 7. Das Bahnpostamt am rechten Bahnhofskopf inmitten einer typischen Vorstadtgegend; der Bahnpostwagen ist ein altes Märklin-Modell aus der damaligen „Schürzenwagen“-Serie.



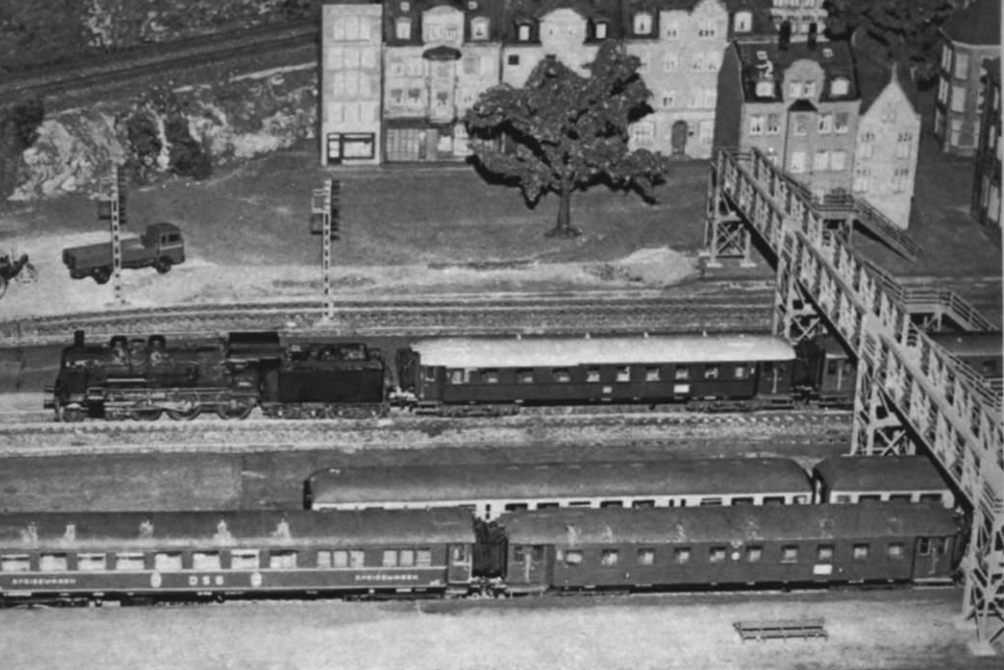


Abb. 8. „Reisezug-Meeting“ im Hauptbahnhof; man beachte die Faltenbälge zwischen den Eil- bzw. Schnellzugwagen und den langen Übergangssteg.

Abb. 9. Durch die leicht überhöhte Hauptbahn-Kurve unterhalb des Bw-Geländes „stampfen“ zwei 44er in Doppeltraktion vor einem schweren Güterzug. Wie die realistische Wirkung der Stützmauer zustande kam, steht im Text zu Abb. 15.





Abb. 10. Kleine „Lokparade“ im Bw; im Vordergrund die weitgeschwungene Hauptbahn-Schleife. Nach links geht es weiter zu der in Abb. 9 gezeigten Partie, nach rechts schließt sich Abb. 15 an.

Abb. 11. Zwei „alte Preußen“ (P 8 und G 8') treffen sich im nicht minder alten Bw beim Wasserfassen.





Abb. 12. Überführung der eingleisigen Nebenstrecke über die doppelgleisige Hauptbahn (s. a. Abb. 14). Der Nahverkehrs zug befährt gerade den Bahnübergang; die Straße verschwindet dahinter in einem Tunnel (s. Gleisplan).

Abb. 13. So setzt sich die Partie der Abb. 6 nach links weiter fort; rechts bei dem Stellwerk das Tunnelportal „A“ der Strecke, die unterm Burgberg (Abb. 14) hindurchführt.





Abb. 14. Nebenbahn-Romantik: der „Bummelzug“ hat gerade die Brücke der Abb. 12 verlassen und umfährt jetzt in einer Schleife den Burgberg.

aufgeteilt, weil das einen zu großen Mehraufwand bedeutet hätte. Mit Ausnahme der Umgebung des Wasserturms ist jede Stelle der Anlage mit einer maximalen Reichweite von 80 cm zu erreichen (70 cm wären jedoch erfahrungsgemäß günstiger).

Das Gelände entstand je nach „Schöpfer“ in verschiedener Bauweise: Krepp-Papier, Korkrinde, Natursteine, Gießharz, Gipsbrei, Weichfaser-Platten und ähnliches wurden verwendet. Die Mitglieder genießen bei uns ein Höchstmaß an gestalterischer Freiheit.

Die Anlage wird in Baugröße H0 nach dem üblichen Zweischienen-Gleichstrom-System betrieben. Die Gleise sind auf 4 mm-Korkstreifen aus Meterware mit 2,7 mm-NS-Profilen verlegt. Die Weichen und Dkw's wurden aus Nemec-Teilen selbstgebaut, und zwar nach dem vor vielen Jahren (Heft 10/62) bereits in der MIBA vorgestellten Baukasten-System, bei dem die Weichen vor dem Herzstück in ein Zungen-Teil und ein Herzstück-Teil unterteilt sind und somit beliebig kombiniert werden können. Dadurch soll eine freizügige Wiederverwendbarkeit bei Umbauten und der-

gleichen erreicht werden. In der Praxis hat sich jedoch gezeigt, daß mit Rücksicht auf die Austauschbarkeit der Teile die Maßtoleranzen an den Stoßstellen extrem eingeschränkt werden müssen, so daß bei Handarbeit der Mehraufwand erheblich größer ist als beim Bau der Weiche aus einem Stück. Erfahrungsgemäß wird für den Selbstbau einer Weiche in 2-teiliger Ausführung etwa die 4-fache Zeit gebraucht wie bei Anfertigung in einem Stück! Als weiterer Nachteil können sich aus der zusätzlichen Stoßstelle innerhalb der Weiche im Laufe der Zeit Verlagerungen und somit Betriebsstörungen ergeben. Aus diesen Gründen wurde das Baukastensystem schließlich bei den zuletzt gebauten Weichen wieder aufgegeben. Bei einer industriellen Fertigung der Baukasten-Teile entfallen diese Nachteile natürlich weitestgehend.

Die Radlenker an den Weichen sind übrigens auf ein liches Maß von 14 mm eingestellt, so daß im Verein mit den kleinen Ablenkswinkeln von maximal 12° die Fahrzeuge aller gängigen Fabrikate mit ihren unterschiedlichen Radsatz-Maßen entgleisungsfrei

eingesetzt werden können. Auch RP 25-Radsätze laufen gut über die Gleise, sofern Allradauflage von Seiten des Fahrgestells vorgegeben ist. Bei Hamo-Fahrzeugen ist zum Teil eine Spurerweiterung auf 14,1 mm Innenweite erforderlich. Leider ist diese Maßnahme bei den neueren Hamo-Fahrzeugen mit der fortschrittlichen Spurkranzausrundung nicht mehr anwendbar; hier müssen die Spurkränze am Rücken jeweils um 0,2 mm dünner gedreht werden. Und dies, obwohl Märklin die Hamo-Fahrzeuge für NEM-Gleise anbietet!

Der Antrieb der Weichen und die schalttechnische Steuerung und Verriegelung des Fahrbetriebs erfolgen über ausgediente und aufbereitete Fernmelde-Relais. Ein Gleisbild-Stellpult aus Conrad-Teilen ist bereits fertig und steht auf Abruf bereit; zur Zeit wird noch an der Verkabelung gearbeitet.

Der Fahrzeugpark wird größtenteils von den Mitgliedern gestellt, so daß auf diesem Gebiet kein Man-

gel besteht, weder von der Menge noch von der Vielfalt her. Durch die langen, gut übersehbaren Strecken ist der Einsatz von vorbildlich langen Güter- und Reisezügen, besonders mit den „Langen“ von Liliput, sehr imponierend.

Bei der Gestaltung des Stadtgebietes wurde versucht, möglichst größenrichtige und stilgleiche Gebäude zu verwenden. Hier zeigte sich, daß die Auswahl an zusammenpassenden Häusern auch heute noch sehr gering ist. Durch Bildung von Schwerpunkten wie Altstadt, Geschäftsviertel und Neubauviertel wurde ein Kompromiß angestrebt. Der übrige Teil der Stadt soll außerhalb des Anlagenumrisses gedacht werden.

Die Feingestaltung der Anlage erfordert noch einige Arbeit. Zur Belebung der Straßen z. B. stehen schon ca. 600 Figuren bereit. Über Mangel an Arbeit brauchen sich also die Club-Mitglieder auch in Zukunft nicht zu beklagen. Und das ist auch gut so!

Dr.-Ing. R. Kühnpat



Abb. 15. Diese Partie findet sich auf dem Gleisplan Abb. 4 ganz rechts; am rechten Bildrand spitzt gerade noch das Tunnelportal „C“ hervor. Die sehr echt wirkenden Mauern entstanden aus Vollmer-Prägeplatten, wurden allerdings mit Plakafarbe oder aufgestreuter Pulverfarbe nachbehandelt. Letztere wurde mit einem Teesieb aufgestreut und anschließend mit einem schmutzigen Pinsel (trocken oder naß) oder einfach mit den Fingern „aufgerieben“.

Fotos bitte schwarz/weiß und mindestens 9x12 cm!



Dieses H0e-Modell von der V 11 der Steiermärkischen Landesbahnen

will der rührige Hobby-Schmalspurverein „Club 760“ (Verein der Freunde der Murtalbahn) aus Anlaß seines 5-jährigen Bestehens in Kleinserie auflegen. Das Modell entspricht zwar einem österreichischen Vorbild, der erwähnten V 11 der StmLB (Typ Bo'Bo'), ist aber sicher auch für deutsche Schmalspurfreunde interessant: Zum einen ist das Angebot an Schmalspur-Triebfahrzeugen ohnehin recht spärlich, zum anderen entspricht das Modell im Aussehen etwa der in Heft 4/75 vorgestellten V 12 der KOK oder der V 29 der DB bzw. ähnlichen Typen.

Das Modell besteht aus Messing auf einem be-

währten Industrie-Fahrgestell und ist mit fahrtrichtungsabhängigem A-Spitzenlicht sowie zahlreichen feinen Details (eingesetzte Griffstangen, Brems- und Heizschläuche etc.) versehen. Kosten soll es lt. Club 760 bis zum 15. 6. 75 öS 1580.— bzw. DM 225.— (Selbstkosten-Subscriptionspreis); ab diesem Termin wird der Preis öS 1780.— bzw. DM 254.— betragen. Da zur Produktionsaufnahme eine bestimmte Stückzahl erforderlich ist, ist der Club 760 auf verbindliche Bestellungen angewiesen; diese sowie eventuelle Anfragen sind zu richten an Club 760, p.A. W. Zika, Kinskygasse 12, A-1232 Wien.

Einer von vielen —
sicherlich für viele:

Z-Wünsche zur nächsten Spielwarenmesse

So lange ich die MIBA lese — über 18 Jahre — so lange baue ich bzw. baute ich in Spur TT. Über diese Baugröße kann man denken wie man will — ich finde es einfach tragisch, daß es in Zukunft die TT-Artikel nicht mehr geben wird, abgesehen einmal von den „Berliner TT-Bahnen“.

Unter diesem Aspekt begann ich mich der Baugröße Z zuzuwenden, weil mich diese Größenordnung irgendwie faszinierte, zumal das rollende Material funktionell hervorragend ist. Nachdem die Z-Bahn nunmehr drei Jahre im Handel ist, hoffte ich allerdings, daß einige Punkte bei der diesjährigen Messe berücksichtigt würden:

1. Biegsames Gleismaterial in Meterlänge, wodurch ein freizügiger Gleisverlauf möglich wäre.
2. Ausbildung der Weichen als Stopweichen (warum sollte das in Z nicht auch möglich sein?).
3. Gebäude im Z-Maßstab. Die Märklin-Gebäude sind schon recht, aber zu uniform und nicht jeder-

manns Geschmack. Warum bietet die Zubehör-Industrie nichts Passendes an? Einen schütternen Anfang macht anscheinend die Firma Noch mit den Hintergrund-Gebirgshäuschen. Aber ist das denn alles? In der Größe IIm gibt es dieses Jahr alles mögliche Neue, obwohl der Z-Markt m. E. sicher nicht kleiner ist als der der Größe IIm, wenigstens kann ich mir das schlecht vorstellen. Ich hoffe nicht, daß es der Baugröße Z in etwa ähnlich ergeht wie der Baugröße TT, im Bezug auf Gebäude und sonstiges Zubehör. Es wäre in zweifacher Hinsicht betrüblich, wenn es nichts Passendes geben würde:

Erstens wäre die Geschmacksrichtung von vornherein festgelegt und

zweitens würde die preisliche Konkurrenz fehlen.

Das sind die Gedanken, die sich nach der ersten Lektüre der Messeberichte im Hinblick auf die Z-Bahn aufdrängen. Hoffentlich sieht es in einem Jahr positiver aus!

Herbert Wagner, Schwäbisch Gmünd

Modellbahnerische Alternativlösungen

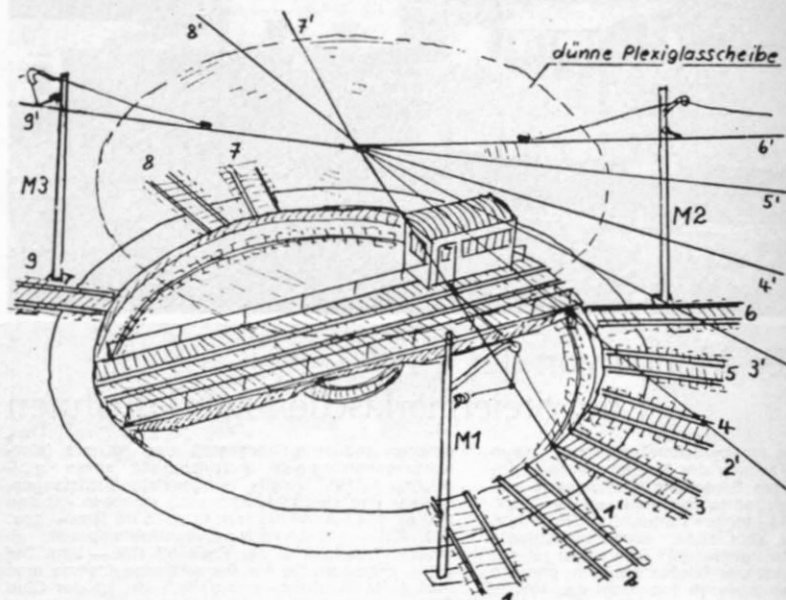


Abb. 24.
Prinzipielle
Anordnung
der Rothärmel'schen
Plexiglas-
„Spinne“.
1 – 9 sind die
Anschluß-
gleise, 1' – 9'
die zugehörigen
Oberleitungsdrähte,
M1 – M3 die
Tragmaste.

Im letzten Heft beschrieb unser Mitarbeiter Lothar Weigel die Konstruktion und den Aufbau einer Modell-„Spinne“, die sich unter Berücksichtigung der besonderen Modellbahn-Verhältnisse weitgehend am großen Vorbild orientierte. Nun gibt es aber sicher zahlreiche Modellbahner, denen trotz dieser ausführlichen Beschreibung das für die richtige Nachbildung einer „Spinne“ nun einmal erforderliche „Drahtgewirr“ über der Drehscheibe nicht ganz geheuer ist und die darum irgendwie diesem „Spinnennetz“ zu entfliehen trachten oder es umgehen wollen. Dies wurde bereits früher und wird auch noch heute von mehreren Modellbahnern versucht; dabei entstanden im großen und ganzen zwei Kompromiß- bzw. Alternativlösungen, die wir — wie bereits in Heft 2/75, S. 77 angekündigt — jetzt vorstellen wollen.

Zum einen handelt es sich dabei um die schon einmal in Heft 6/65 gezeigte „Pseudo-Spinne“ des Herrn Rothärmel, der den komplizierten „Drahtverhau“ durch Verwendung einer Plexiglasscheibe vermeidet; zum anderen zeigen Herr Bartmann bzw. Dr. Kühnpast, wie man das Problem „Oberleitung über der Drehscheibe“ auch lösen kann: mit einem an 2 Por-

talen befestigten Fahrradrad über der Drehbühne, ähnlich der in Heft 8/69 vorgestellten „Schiebebühne für Oberleitungsbetrieb“ des Herrn Dr. Brüning. Andere, prinzipiell ähnliche Vorschläge unterscheiden sich lediglich durch die Ausführung der Anschlußstellen. Bevor wir die jeweiligen Verfasser ihre Lösung vorstellen lassen, sei noch darauf hingewiesen, daß im letzten Teil dieser Serie in Heft 6/75 eine Lösung gezeigt wird, die jegliche Art von Oberleitung über Drehscheibe und Anschlußgleisen vermeidet ... aber trotzdem vorbildgerecht ist!

1. „Pseudo-Spinne“ dank Plexiglas-Scheibe

Wesentlichstes Merkmal meiner Konstruktion ist eine etwa 1,7 mm starke Plexiglasscheibe, die etwa den gleichen Durchmesser hat wie die Drehscheibengrube und mittels dreier Oberleitungsarme (Vollmer, Sommerfeldt o. ä.) sowie Spanndrähten in Fahrradradhöhe aufgehängt wird. Zusätzliche Stabilität bringen die an der Unterseite der Scheibe angeklebten Oberlei-

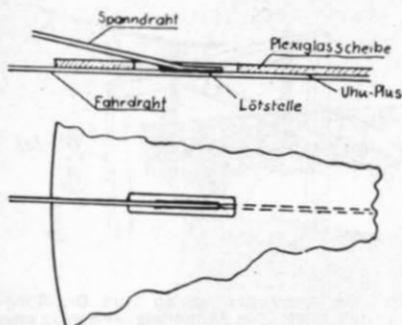


Abb. 25. Befestigung der Spanndrähte und der Plexiglasscheibe an den Fahrdrähten.

tungsfahrdrähte (1'...9' in Abb. 24). Spanndrähte und Fahrdrähte werden jedoch vor dem Ankleben der Fahrdrähte nach Abb. 25 verlötet, da man so die Plexiglasscheibe etwas von den Drähten abheben und damit von Wärmeeinflüssen fernhalten kann (Plexiglas ist wärmeempfindlich!). Zum Ankleben der Fahrdrähte nimmt man wohl am besten UHU-plus, wobei man jedoch darauf achten muß, daß der Klebstoff sich nicht auf der Gleitfläche des Fahrdrabtes festsetzt oder gar „Nasen“ bildet; andernfalls wäre eine sichere Stromabnahme nicht gewährleistet.

Beim Drehen einer Ellok auf der Drehscheibe können jetzt beide Stromabnehmer ausgefahren bleiben! Die Schleifstücke sind an den Seiten ja leicht abgebogen und können so anstandslos über die nur wenig „aufragenden“ Fahrdrähte hinweggleiten und werden zwischen diesen von der Plexiglasscheibe am Hochschnellen und damit auch am Verhaken gehindert. Es ist auch gleichgültig, ob die Lok genau in der Mitte der Drehscheibe steht, ob sie gewendet oder nur von einem Gleis zum Nachbargleis gedreht wird, oder ob nur ein Stromabnehmer ausgefahren ist.

Die Fahrleitungen der Anschlußgleise sind zweckmäßig durch die Trennstücke des jeweiligen Oberleitungssystems von der „Spinne“ elektrisch zu trennen. (Wie bereits in Heft 4/75 angekündigt, werden wir als Abschluß dieser Artikelserie ausführlich auf die Modell-Anfertigung von Fahrdraht-Trennern eingehen! D. Red.) Die Zuschaltung der einzelnen Anschlußgleise kann im einfachsten Fall über Kippschalter usw. erfolgen oder aber man baut an den Drehscheibenantrieb eine Kontaktscheibe an, die dann jeweils nach Stellung der Drehscheibe die Trennstellen überbrückt. Um für alle Fälle gewappnet zu sein, sollte man aber auch die Spinne selbst abschaltbar machen.

Diese Plexiglas-Spinne entspricht natürlich nicht dem Vorbild; dessen bin ich mir voll bewußt. Aber die Scheibe ist verhältnismäßig unauffällig, vielleicht sogar unauffälliger bzw. ansehnlicher als eine richtige Spinne aus dicken Oberleitungsdrähten. Vor allem aber erfüllt sie ihren Zweck.

Ing. Hans Rothärmel, Ulm

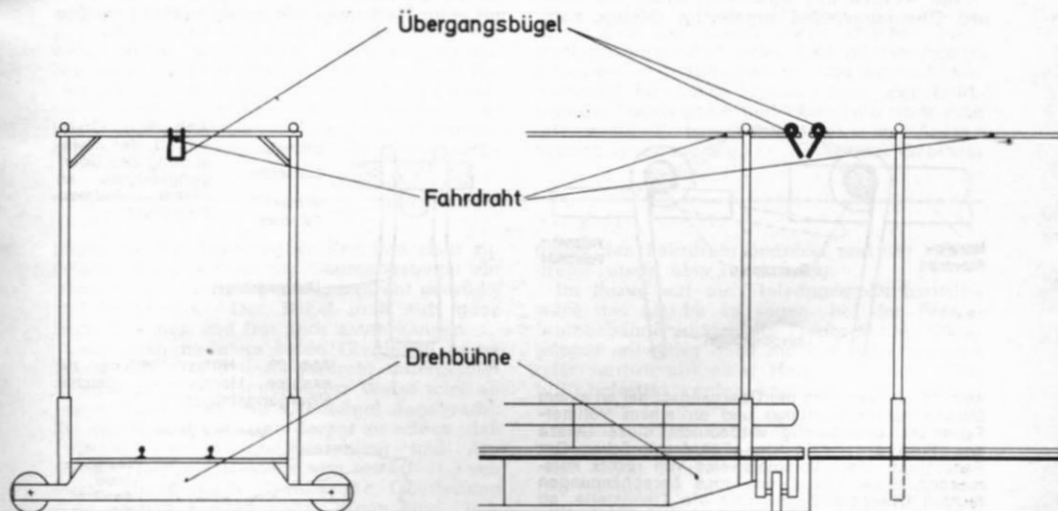


Abb. 26. Unmaßstäbliches Konstruktionsprinzip der Fahrdrahtbrücke des Herrn Bartmann; links die Front- und rechts die Seitenansicht (Details Abb. 27–29).

2. Fahrdrabtbrücke statt Spinne

An einer Fleischmann- oder Märklin-Dreh-scheibe wird gemäß Zeichnung (Abb. 26) eine Fahrdrabtbrücke gebaut, und zwar aus 2 mm-Ms-Draht. Der Ms-Draht kann auch unten in einer Hülse aus Ms-Rohr sitzen (außen 3 mm, innen 2 mm ϕ), was vielleicht etwas vorbildgerechter aussieht. An der Querverbindung wird oben in der Mitte der Fahrdrabt untergelötet; dieser muß so lang wie die Drehbühne und genau senkrecht darüber sein. Das Material für den Fahrdrabt kann, je nach vorhandener Oberleitung, beliebig sein (Märklin- oder Vollmer-Oberleitung usw.). Den Fahrstrom für die Oberleitung holt man sich von der entsprechenden Klemme aus der Drehbühne, für Experten kein Problem.

Nun aber zur eigentlichen Arbeit (bevor der Fahrdrabt untergelötet wird): Bei einem Märklin- oder Vollmer-Fahrdrabt werden die Einhängelaschen abgekniffen und der Draht auf Brückenlänge gebracht. Ca. 3 mm von beiden Seiten des Märklin-Flachdrahtes eine kleine Kerbe (ca. 1 mm) einfeilen (s. Abb. 27). In diese Vertiefung löten wir — quer — einen Draht von ungefähr 10–15 mm Länge und 0,8 mm ϕ . Beim Vollmer-Fahrdrabt wird dieses Drahtstück aufgelötet (aber bitte nicht zuviel Löt-zinn!). Ist diese Arbeit getan, wird der Draht an beiden Seiten gleichmäßig mit einem Querschneider bis auf 3 mm abgekniffen und abgerundet.

Nun werden aus 0,5 mm-Ms-Draht die kleinen Übergangsbügel angefertigt (Menge nach

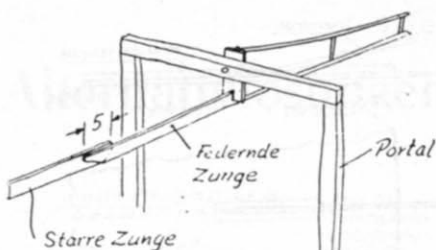


Abb. 30. Ein Alternativvorschlag (von Dr. Kühnpast, s. Heft 10/65): Die Endportale weisen je eine federnde Zunge in Form eines hochkant angeordneten Bronze-Blechstreifens auf; das freie Ende der Federzungen ist zwecks störungsfreien Übergangs der Pantographen etwas abgeschrägt. Beim Drehen der Bühne federt die Zunge am Portal seitlich aus, um dann wieder in die Mittelstellung zurückzuschnappen. Statt der in der Abb. vorgeschlagenen Überlappung von 5 mm empfehlen wir 2–3 mm (damit z. B. bei engen Schuppengleis-Abständen die Zunge wieder vor Erreichen des nächsten Gleises in die Mittellage zurückgeschnappt ist).

Bedarf). Damit alle Bügel schön gleichmäßig werden, bedient man sich einer kleinen Vorrichtung (Abb. 29): Durch ein 5 mm-Sperrholz schlägt man einen 1 mm-Nagel. Um diesen Nagel legt man mit dem 0,5 mm-Draht eine Schlaufe, von da aus um das Sperrholz herum an die andere Seite des Nagels, anschließend mit einer Flachzange ein wenig beidrücken. Die

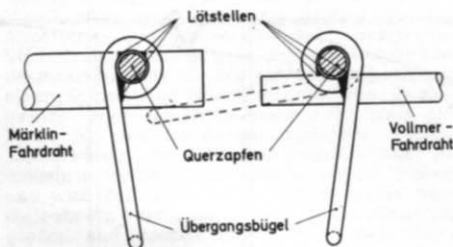


Abb. 27. Befestigung der Übergangsbügel an einem Märklin-Fahrdrabt (links) und an einem Vollmer-Fahrdrabt. Gleichzeitig verdeutlicht diese Skizze das Funktionsprinzip der Fahrdrabtbrücke: Der Pantograph einer beispielsweise von rechts kommenden Ellok klappt den lose herabhängenden rechten Übergangsbügel über die Trennstelle, so daß sich der Pantograph nicht darin verhakeln kann (gestrichelt angedeutet), während der zweite an den Fahrdrabt geklappt wird. In umgekehrter Fahrtrichtung spielt sich der Vorgang umgekehrt ab.

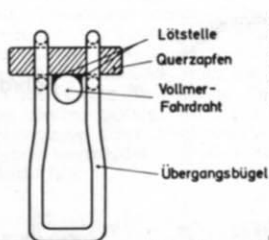
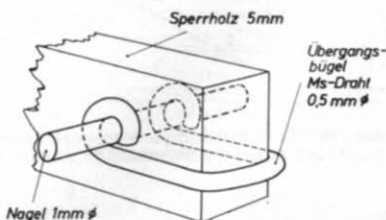
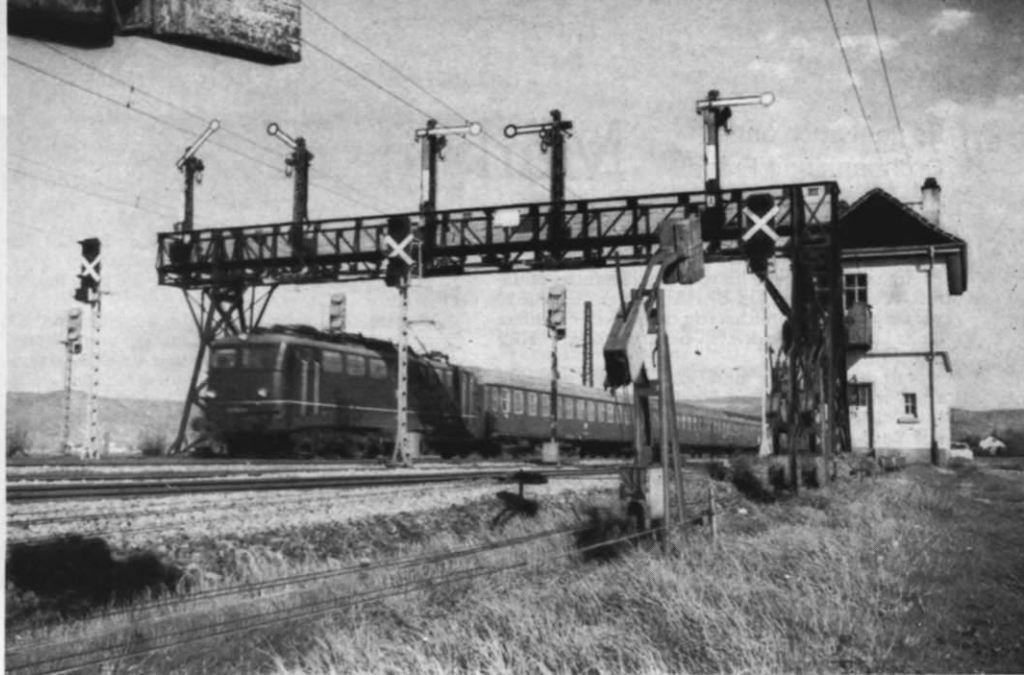


Abb. 28. Querschnitt der Befestigung des Übergangsbügels an einem Vollmer-Fahrdrabt.

Abb. 29. Hilfsvorrichtung zur exakten Herstellung gleicher Übergangsbügel.





Bald passé: *Die Signalbrücke bei Heidelberg* (Heft 4/70)

Erinnern Sie sich noch an die „Signalbrücke über fünf Gleise“, die in MIBA 4/70 Gegenstand eines ausführlichen Bauplans war? In weiser Voraussicht schrieben wir damals: „... aber früher oder später wird dieses Bauwerk einem moderneren weichen müssen“. Nun — in Bälde wird es soweit sein, denn die „Konkurrenz“ der alten Formsignale in Gestalt modernerer Lichtsignale hat sich bereits etabliert und wartet nur noch auf die Inbetriebnahme (die wahrscheinlich anlässlich des näch-

sten Fahrplanwechsels erfolgen dürfte). Als schwacher Trost für die Anhänger der „guten alten Zeit“ bleibt diese Signalbrücke wenigstens als Pola-N-Modell der Nachwelt erhalten, wenn auch mit einem etwas anderen Stellwerksgebäude. Auf jeden Fall ist die jetzige Situation ein willkommener und vorbildlicher Vorwand für einen Modellbahner, der Lichtsignale, Formsignale und obendrein noch eine interessante Fachwerkbrücke auf seiner Anlage vereint sehen möchte.

(Foto: Gübema)

Enden werden kurz abgekniffen und eben zugelötet. Dann werden die Übergangsbügel ein wenig aufgebogen, auf den Querdraht gedrückt und begedrückt. Der Bügel muß sich ganz leicht bewegen und frei nach unten hängen.

Jetzt erst, nachdem beide Gleitbügel angebracht sind, sollte der Fahrdrabt untergelötet werden. In genau umgekehrter Weise wird an jedem Zufahrtgleis ein Gleitbügel angebracht. Bei der Montage ist nun darauf zu achten, daß zwischen Drehbühnen-Oberleitung und Anschlußschiene ein Abstand von etwa 1–1,5 mm bleibt, damit beim Drehen die Oberleitung nicht hängen bleiben kann. Wenn eine Ellok mit ihrem Stromabnehmer den ersten Gleitbügel berührt, wird er jeweils in Fahrtrichtung über die Trennlücke gelegt; der zweite wird

gegen den Fahrdrabt gedrückt und der Pantograph rutscht über ihn hinweg.

Im Bezug auf die Fleischmann-Drehscheibe wäre das gleiche zu sagen. Bei der Brawa-Schiebebühne müßten die Träger für die Oberleitung entweder oben auf der Schiebewanne oder seitlich mit einer Haltevorrichtung (Stabilität) befestigt werden, ansonsten gilt auch hier im Prinzip das gleiche.

Ob man für die Fahrdrabt-Träger eine Gitterkonstruktion aus Nemec-Profilen oder Ms-Rohr oder Draht nimmt, bleibt jedem überlassen. Die Hauptsache ist, die Gleitbügel hängen frei und lassen sich spielend leicht bewegen. Nach den ersten Fahrversuchen wird dann alles mit Humbrolfarbe grau gestrichen, außer der Fahrdrabt-Unterseite. Werner Bartmann, Bönen

Da ich wohl in der Annahme richtig gehe, daß nur die wenigsten Modellbahner über eine Drehbank verfügen, habe ich nach einem anderen Weg gesucht, um das Aussehen der BR 23 zu verbessern. Gleichzeitig wurde der Einbau eines Dampfentwicklers berücksichtigt. Hier das Ergebnis:

Nachdem Kessel und Fahrgestell getrennt sind, wird die Fassung für die Steckbirnen entfernt. Diese Fassung wird in ihrem Grundriß auf Zeichenkarton übertragen und der hintere Teil ausgeschnitten. Der vordere Teil wird dagegen nur in groben Umrissen zugeschnitten (damit die Sache handlicher wird); er muß die Pufferbohle überragen. Jetzt den Karton so weit über die Pufferbohle schieben, bis die Schraube im Ausschnitt liegt. Dann um die Pufferbohle herum anreißen, ausschneiden, die Schablone auf Riffelblech übertragen und die beiden Enden um die Höhe des Fassungsdurchmessers verlängern. Diese verlängerten Enden werden nach dem Aussägen umgebogen und dienen als Halterung für die neue Fassung (Abb. 1 u. 3).

Nach Abschrauben der Vorlaufachse und der Kontaktplatte wird die Kontaktplatte abgelötet und folgendermaßen verändert (Abb. 1): Blechlaschen an der Befestigungslinie in einem Winkel von ca. 80° nach oben biegen und sie später so kürzen, daß sie gerade den Mittelkontakt

der Birne bedecken (Abb. 3). Danach von der Unterkante der Kontaktplatte rechts und links je ein Stück von 3 mm Höhe und 6 mm Breite absägen.

Nun ist die Lampenherstellung an der Reihe: Von einer Kugelschreibermine von 3 mm Außendurchmesser zwei Stücke von 3–4 mm Länge für die Lampen unter dem Umlaufblech absägen, sowie ein Stück von ca. 8 mm Länge für die Lampe an der Rauchkammertür, und die Teile befeilen.

Ein viertes Stück von der Mine absägen und den Außenrand so befeilen, daß am Innenrand eine Schnittfläche entsteht. So ist ein Stempel entstanden, mit dem die Lampenscheiben ausgestanzt werden können. Als Material dienen die von Herrn Kaiser in Heft 12/73 angegebenen Verpackungstreifen; die Scheiben sind in die Rohre einzukleben, ebenso ein Lichtleitkabel von 2 mm Außendurchmesser einschließlich Bemanterung. Zur Anfertigung der Fassungen dienen Messingrohrstücke (4 mm / 3 mm außen / innen ϕ , 18 mm lang), die mit drei Märklin-Birnen 60200 bestückt werden. In der Mitte dieser Stücke wird in einer Breite von 10 mm so viel herausgesägt, als wenn vergleichsweise aus einem Vierkant drei Seiten entfernt werden (Abb. 1: Im oberen Teil ist die Birne eingesetzt, im unteren liegt sie neben der Fassung). In diesen Ausschnitt werden

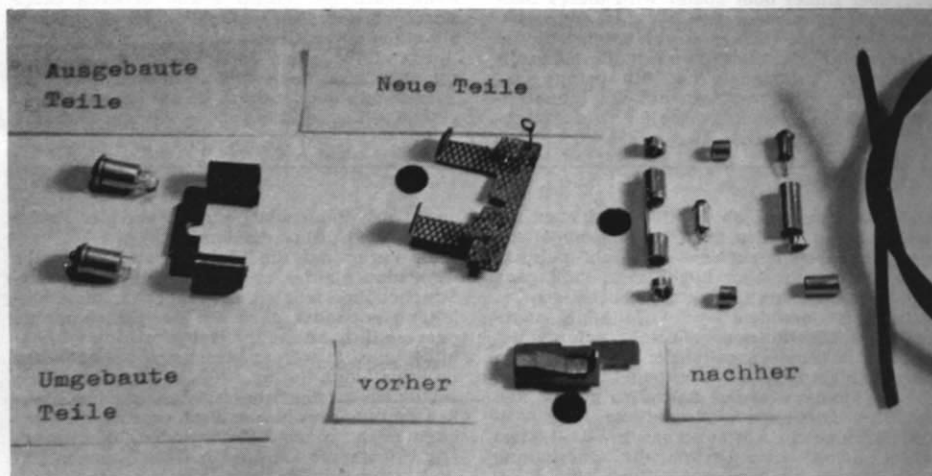


Abb. 1. Übersicht über die aus- bzw. umzubauenden und neuen Teile. Alle mit einem schwarzen Punkt versehenen Teile bleiben herausnehmbar. Die von oben nach unten zeigenden „Rohre“ sind Fassungs-
teile.

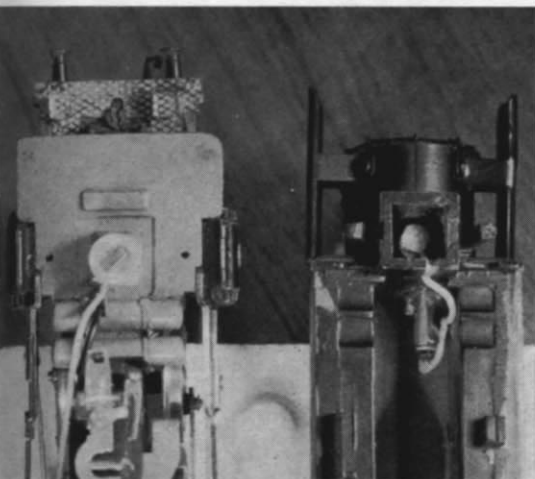


Abb. 2. Links das Fahrgestell der BR 23 mit der neuen Riffelblech-Pufferbohle, rechts ein Blick in das Lokgehäuse mit den „Innereien“.

später zwei Birnen eingesetzt. Diese Fassung findet im Fahrgestell Platz (Abb. 3). Da die Grube 23 mm lang ist, sind noch zwei Rohrteile zu fertigen, die den Raum zwischen Wand und Fassung ausfüllen und die später eingeklebt werden. Für die Fassung in der Rauchkammertür ist ein so langes Rohr abzuschneiden, daß Birne und Lichtleitkabel Platz finden. Da das Lichtleitkabel 2 mm ϕ und die Fassung 3 mm Innenmaß hat, muß ein Zwischenring angefertigt werden. Damit sind die Einzelteile fertig und folgende Bohrungen vorzunehmen; und zwar

... am Kessel:

1. Bohrung: Mit einem 5 mm-Bohrer wird der Schornstein aufgebohrt, zur Aufnahme des Raucheinsatzes Märklin 2726.

2. Bohrung: Rauchkammertür: Mit 3 mm-Bohrer anfangen und Anschlag für Lampe lassen, dann mit 2 mm ϕ bis in den Schornsteinschacht bohren.

3. Bohrung: In den Schornsteinschacht vom Führerstand aus mit 4 mm ϕ in Höhe der 2. Bohrung zur Aufnahme der Fassung. Diese Bohrung muß dicht an der Kesselwand liegen, damit die Fassung nicht mit dem Fahrtrichtungsschalter kollidiert.

4. Bohrung: Raucheinsatz einsetzen, Abstand messen von Unterkante des Schachtes (Rauchkammerstütze) bis Einsatz. Hier Loch für Lichtleitkabel bohren (Abb. 2).

5. Bohrung: Kerbe in den Rand der Rauchkammerstütze für Lichtleitkabel am Fahrgestell (Abb. 2).

... am Fahrgestell:

1. Bohrung: Bohrung am Rande des Führungsstutzens der Rauchkammerstütze für Lichtkabel (Abb. 2).

2. und 3. Bohrung: Vor den Zylindern je eine Bohrung für die Lichtleitkabel.

Alle bei den Bohrungen zu beachtenden Vorichtsmaßnahmen sind in Heft 12/73 beschrieben (Steuerung, Schleifer und mindestens 1. Antriebsachse, besser aber alle Achsen demonstrieren, um Beschädigungen durch Bohr- oder Frässpäne zu vermeiden). Bevor mit dem Einkleben begonnen wird, ist zu prüfen, ob das Lichtleitkabel am Raucheinsatz vorbeigeht.

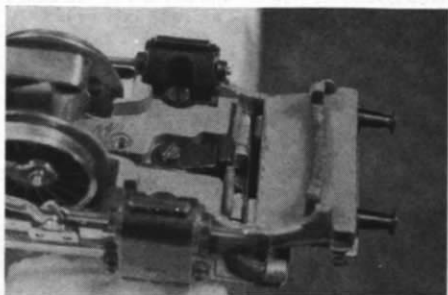


Abb. 3. Die umgebaute Frontpartie des Fahrgestells. Eine Pappabdeckung (nicht abgebildet) über den Glühbirnen verhindert, daß der Lichtschein nach unten bzw. nach vorn fällt.

Abb. 4. Die neuen Teile und Lampen im Rohzustand.

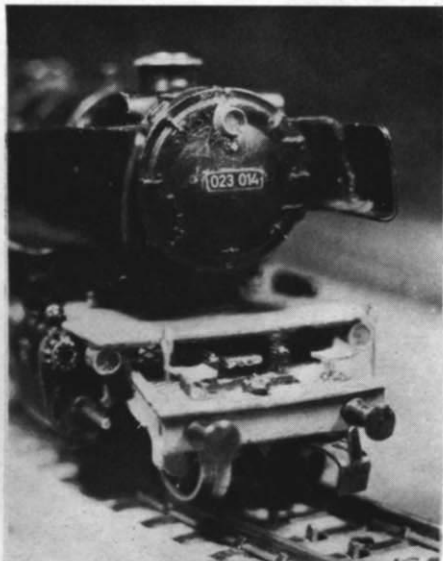




Abb. 5. Die Lichtwirkung der umgebauten BR 23 (Mitte) im Vergleich zu einer Märklin-24 älteren Herstellungsdatums (rechts) und der BR 03 aus dem Jahre 1973 mit deutlich kleinerer, vorbildnäherer Stirnbeleuchtung.

Reicht der Platz nicht aus, muß mit Hilfe eines Bohrers eine Rille in die Schachtwände gebohrt werden. Für diese Bohrung eignet sich ein Rundbohrer mit einer Länge von 70 mm Nr. 7 oder 8 ($2\frac{1}{2}$, 3 mm ϕ). Diese Bohrer sind im Dental-Handel erhältlich. Jetzt werden am Kessel Lichtleitkabel, Lampe und Fassung eingeklebt und der Raucheinsatz eingesteckt. An eine Birne wird ein Kabel angelötet, das durch die Bohrung gesteckt wird und am Raucheinsatz endet. Hier wird hohl gebogenes Metallplättchen im Durchmesser des Raucheinsatzes angelötet.

Am Fahrgestell sind nunmehr Lampen und Lichtleitkabel einzukleben. An der Schachtwand das Lichtleitkabel plan schneiden, die

Rohrstücke einkleben, die Fassung mit Birnen einsetzen und durch mit Trittstufen und Griffstangen versehene Riffelblechplatte fixieren. Kontaktplatte anlöten und einbauen. Gelbes Kabel vom Unterbrecherkontakt des Fahrtrichtungsschalters anlöten und zum Führungsstutzen der Rauchkammerstütze führen. Dort den Draht durch eine Kunststoffkappe ziehen und ein Metallplättchen anlöten. Jetzt Gehäuse aufsetzen und Kunststoffkappe so lange dünner schleifen, bis Raucheinsatz nicht mehr angehoben wird.

Alle weiteren Verfeinerungen (Original-Kupplung, Brems- und Heizschläuche, Führerhausverglasung etc.) siehe MIBA 12/73.

Harry Damm, Rendsburg



[0-Anlage]
W. Beck

Abb. 1. Blick über Kohle- bansen und Ladegleise; sämtliche Gebäude, Anlagen etc. sowie ein Teil der Fahrzeuge entstanden im Eigenbau.

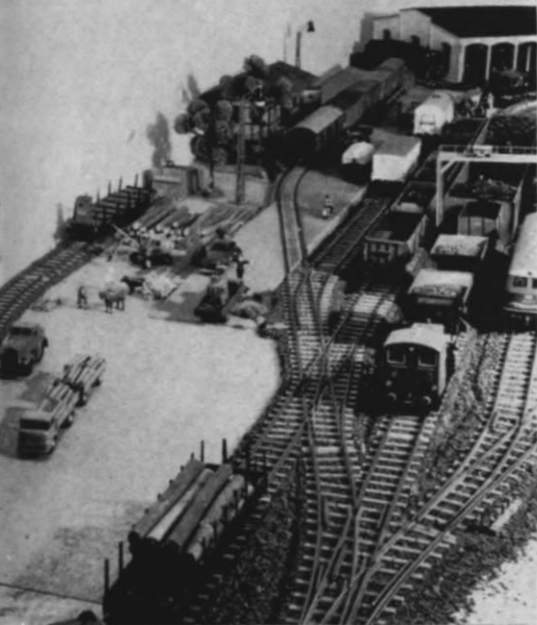


Abb. 2. In der Gegenrichtung zu Abb. 1 aufgenommen: die Bw-Anlagen mit dem Rundlokschuppen im Hintergrund.

Immer langsam voran geht es mit der 0-Anlage des Herrn W. Beck

aus Seeheim, die wir schon einmal in MIBA 2/71 zeigten. Inzwischen tummeln sich fünf verschiedene Fahrzeugfabrikate auf den Gleisen: Märklin, Rivarossi, Pola, Lima und „Marke Eigenbau“. Außerdem wurden die Kupplungen z. T. ausgetauscht und Spurkränze und Stromabnahme auf ein einheitliches System gebracht (Mittelleiter-Gleichstrom, s. Abb. 4).

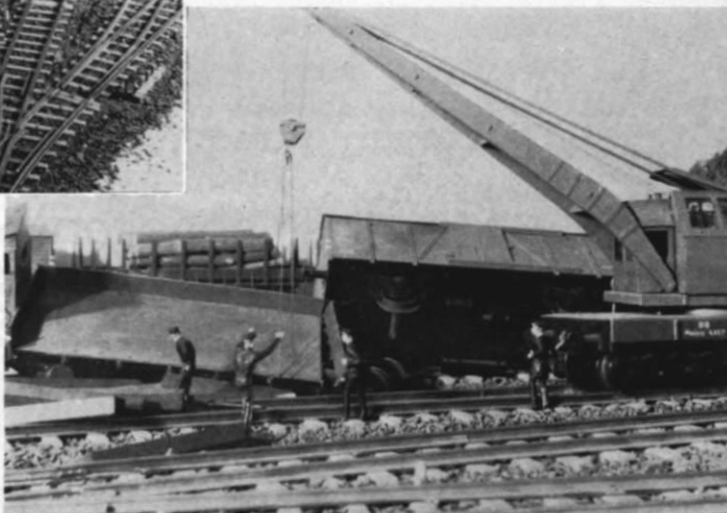


Abb. 3. Hier hat's beim Rangieren „gekracht“; der selbstgebaute 15 t-Kran ist im Einsatz an der Unfallstelle.



Abb. 4. Die Aufräumarbeiten nach dem Rangierunfall aus der Vogelperspektive. Deutlich erkennbar: der aus einem dünnen Draht bestehende Mittelleiter.

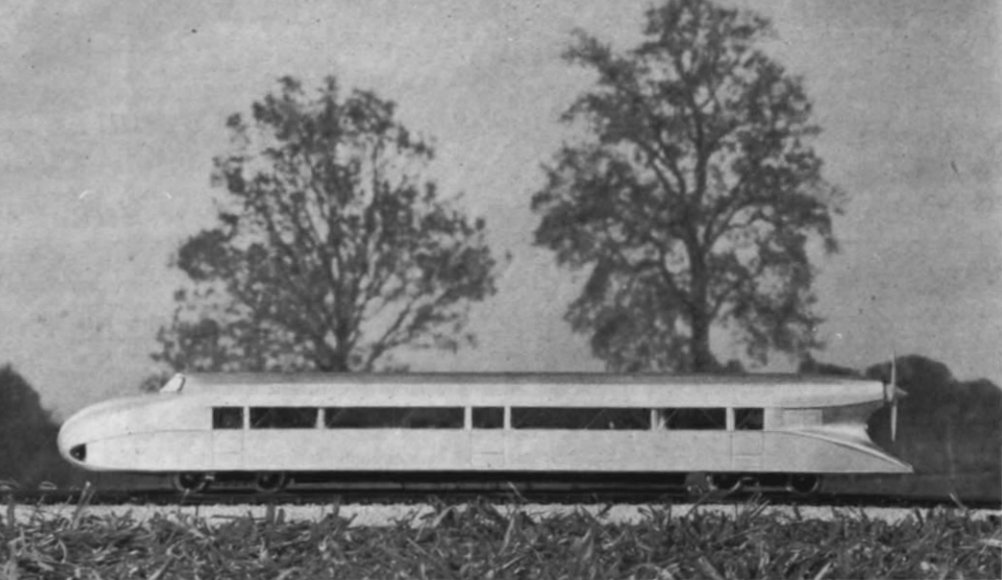


Abb. 1. Der Märklin-„Schienenzeppelin“, bei dem der freie Durchblick durch die Fensterreihen dank der geschickten Anordnung von Motoren und Umschaltrelais (s. Abb. 2) weitgehend gewahrt ist.

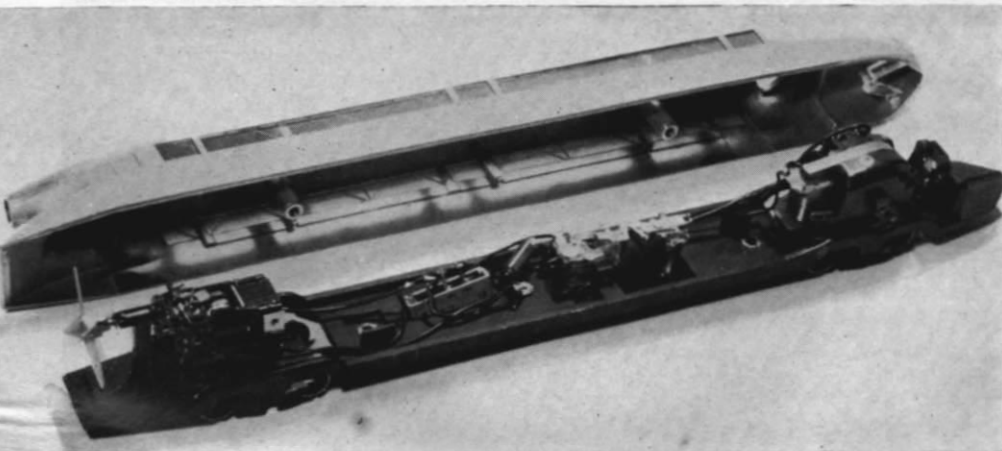
(Foto: action-team Krap, Hamburg)

Erste Märklin-Neuheiten im Fachgeschäft!

Schon relativ kurze Zeit nach der Messe ist ein Teil der diesjährigen Neuheiten im Fachgeschäft eingetroffen. Im H0-Sortiment sind es der „Schienenzeppelin“ in der Wechselstrom-Ausführung, die Länderbahn-S 3/6 in der Hmo-Gleichstromversion und zwei Güterwagen (Kessel- sowie Kühlwagen). Den „Schienenzeppelin“ haben wir bereits in Heft 3a/75 ausführlich beschrieben; an der Serienausführung hat sich gegenüber dem Messemodell nichts mehr geändert. Im übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen im Messebericht in Heft 3a/75. — Auf die restlichen Neuheiten (TEE-Wagen usw.) werden wir bei Erscheinen eingehen.

Von den Z-Neuheiten ist die BR 41 schon erhältlich; der frühe Ausliefertermin dürfte in der Übernahme wichtiger Teile (Kessel/Führerhaus und Tender) von der Z-BR 03 begründet sein. Wohl um die Ähnlichkeit beider Typen dem Laien nicht allzu deutlich werden zu lassen, rüstete Märklin die BR 41 mit den großen Wagner-Windleitblechen der Reichsbahn aus. Allerdings lassen sich die Aufbauten in Minutenschnelle vertauschen, so daß man eine BR 41 mit Witteblechen und eine BR 03 mit Wagnerblechen erhält; dies nur als Hinweis für eventuelle Z-„Epochenspezis“ (ggf. Aufbauten als Ersatzteil besorgen).

Abb. 2. Die Innenansicht zeigt die Anordnung von Antriebs- und Luftschraubenmotor im Kopf- bzw. Heckteil des Modells. Der Antriebsmotor für die Luftschraube dürfte sich übrigens ob seines „nagelnden“ Laufgeräusches bestens zur „Vertonung“ einer Diesellok gemäß Heft 6/71 eignen!



„Alarmübung der Feuerwehr“

... ist ein beliebter Anlaß für gestaltungsfreudige Modellbahner (s. auch die folgenden zwei Seiten), um „action“-Szenen mit Wiking-Einsatzfahrzeugen, Merten-Feuerwehrleuten und -zig Schauspielern darzustellen. Die Abbildungen auf dieser Seite zeigen einen „Großalarm im Zentrum“ auf der H0-Anlage des Herrn Ernst Peter Weischenberg, Lünen. Geübt wird wohl gerade, wie der historische Stadtkern im Falle eines Brandes zu schützen ist. Die Einsatzfahrzeuge sind Wiking- und Roco-Modelle, die von Herrn Richard Pistor aus Altena entsprechend modifiziert und verfeinert wurden (Anbringen von Spiegeln, Blaulichtern etc., neue Beschriftung und Farbgebung). Die Schlauchleitungen bestehen aus der Kunststoff-Ummantelung eines 0,5 mm²-Kupferdrahtes, die sich nach Entfernen des Drahtes einwandfrei modellieren läßt.

Noch ein Hinweis für Film- und Foto-freunde: Das Foto der rechten Abbildung entstand bei abgedunkeltem Raum und direkter Beleuchtung (1000 Watt); wichtig war, daß der Hintergrund unbedingt dunkel blieb. Während der Aufnahme wurde von einer zweiten Person Zigarettenrauch mit Hilfe eines Strohhalmes hinter den Kirchturm geblasen. Filmmaterial Ilford pan F (18 DIN), Belichtungszeit 1/8 sek., Blende 16.





„Berliner Feuerwehr im Einsatz“

... nennt Herr Norbert Woytnik aus Berlin sein H0-Schaustück, bei dessen Gestaltung ihm einige Detailkenntnisse gute Dienste erwiesen. Einsatzort soll ein brennender Holzplatz und ein angrenzendes Wohnhaus sein, auf das das Feuer übergegriffen hat. Der dargestellte Einsatz soll der 5. Alarmstufe entsprechen, was die Vielzahl (Feuerwehr mit 30 Einsatzfahrzeugen und 89 Mann, Polizei mit 4 Fahrzeugen und 12 Mann) der eingesetzten Löschzüge und Sonderfahrzeuge rechtfertigt. Diese wurden im Um- und Eigenbau genau den Vorbildern bei der Berliner Feuerwehr nachgebaut. So entstammen z. B. die Leitern auf den Fahrzeugen der Faller-Profilpackung, da sie wesentlich zierlicher als die Wiking-Leitern sind.

Die Merten-Figuren wurden durch Neuanstrich den Farben der Berliner Feuerwehr angeglichen; die Arm- und Beinstellungen wurden nach einer MIBA-Anregung über einer glühenden Zigarette geändert. Zum Ändern der Kopfstellung wandte Herr Woytnik einen anderen (weiter auf S. 373)





Bei den Anhängern wurden Unterbau, Federpakete und Aufhängungen sowie die Drehpfannen aus Letternmetall gesägt und gefeilt. Der Aufbau besteht aus Alukarton, auf den die Bretter aus Furnierstreifen geklebt wurden. Die Beschläge sind aus Dosenblech, in das von der Rückseite die „Schraubenköpfe“ mit einem Dorn eingedrückt sind. Die diversen Riegel und Scharniere an den Aufbauten bestehen aus Draht und Blechstreifen; eine sehr mühselige Arbeit, die jedoch das vorbildgetreue Aussehen erheblich verbessert.

(Schluß von S. 360 „Berliner Feuerwehr...“)

Trick an: Zuerst wird der Kopf mit einer feinen Laubsäge abgetrennt; dann wird der Hals (bzw. was noch davon übrig ist) entsprechend der gewünschten Stellung befeilt und anschließend der Kopf wieder angeklebt. Das läßt sich bei den Feuerwehrfiguren sehr gut machen, da durch das Nackenleder am Helm ausreichend „Fleisch“ zur Verfügung steht.

Das Sprungtuch besteht aus einem 4,5 x 4,5 cm großem Stück Baumwolle (ausgerangiertes Unterhemd), an das die Figuren nach Ändern der Armstellung mittels Pattex angeklebt wurden. Die Schlauchleitungen sind den Merten-Packungen beigelegt; man kann

jedoch auch entsprechend farbiges Kabel verwenden. Gleichfalls den Packungen beigelegt sind Strahlrohre, Standrohre (Hydranten), Schlauchkupplungen, Äxte und Einreißhaken.

Soviel zu der „Berliner Feuerwehr im Einsatz“; weitere Details sind den Abbildungen zu entnehmen, die im übrigen für sich bzw. für die Detailkenntnisse und Gestaltungskünste des Herrn Woytnik sprechen dürften. Auch hier noch ein Hinweis zur Darstellung des „Feuers“: Die „Flammen“ sind bemaltes Zellophan, während „Qualm und Wasserdampf“ aus Watte bestehen.

Karl Schieck †

Völlig unerwartet ist im März der Mechanikermeister Karl Schieck aus Stuttgart verstorben. Er war nach dem Krieg einer der ersten, die unser Steckenpferd langsam wieder in Trab brachten; schon kurz

nach der Währungsreform eröffnete er ein Modellbahngeschäft, das bald zum Treffpunkt vieler Hobbyfreunde des In- und Auslandes werden sollte. Sie schätzten den „Schieck's Karle“ als ein schwäbisches Original, das ihnen stets mit Rat und Tat zur Seite stand. Mit seinen exakten Spur 0-Modellen, die in der Fachwelt große Anerkennung fanden, hat sich Karl Schieck selbst ein bleibendes Andenken gesetzt.

Ortwein

**hervorragende Modelle
zu vernünftigen Preisen**



Diese Diesellok, Type 280 der DB, wird für das Gleich- (DM 89,-) sowie für das Wechselstromsystem (DM 105,50) und auch in der V 80-Beschriftung geliefert. Die vielen feinen Details sowie die lupenreine Beschriftung sollten Sie bei Ihrem Fachhändler ansehen. Bezugsquellen weisen wir auf Wunsch nach.

Übrigens, unser Dieseltriebzug VT 601 ist in allen Ausführungen ebenfalls bei Ihrem Fachhändler vorrätig.

Ortwein

**Jochen Ortwein GmbH,
7336 UHINGEN**



Umbau-Spezialist H. J. Windberg, Braunschweig (s. auch MIBA 7/74),

fertigte die links abgebildeten H0-Lokmodelle. Die österreichische Reihe 214 der oberen Abbildung entstand aus einer weitgehend abgeänderten und verfeinerten Kleinbahn-BR 12. Daß dieses Modell hier auf einer typisch deutschen Anlage läuft (Clubanlage des MEC Rendsburg), ist kein Stillbruch, da zu DR-Zeiten zahlreiche österreichische Loks bei der LVA Berlin-Grunewald ein Gastspiel gaben. Die untere

Abbildung zeigt eine leicht abgeänderte „Schwarze Anna“ (die Betriebsnummer 88 7001 weist sie als eine von der LBE übernommene T 2 aus) und die „03 154“ der DR. Deren Vorbild erhielt bei der DR eine Teilstromlinienverkleidung zu Versuchszwecken. Das Modell des Herrn Windberg basiert auf einer Fleischmann-01, mit Ms-Kessel etc. und diversen Zurüstteilen ausgestattet.

Verbesserung am Wiad-Greifer

Am Wiad-Greifer störte mich immer mehr, daß sich bei längerem Betrieb die Spule zu schnell erwärmt (bereits zweimal ist mir die Spule durchgebrannt, was ein Neuwickeln erforderte). Durch eine kleine Änderung am Modell habe ich dieses kleine Manko beseitigen können. Bei meinem Verladesystem (ähnlich dem des Herrn Ing. E. Preiß, s. Heft 10/66) bin ich auf das Umladen mit dem Greifer angewiesen, und da der ganze „Ladegutsegen“ schon mehrmals da heruntergekommen ist, wo es nicht sein sollte, war diese Verbesserung notwendig. Der Greifer ist jetzt am Magnetkern aufgehängt, was ein ständiges Schließen bewirkt. Das Öffnen erfolgt durch das Einschalten der Spule, wobei sich die Spule förmlich am Kern hochzieht. Hat der Greifer auf dem Ladegut (bei mir schwarzgefärbter Mohn) aufgesetzt, wird die Spule abgeschaltet. Durch sein Gewicht drückt sich der Greifer in die „Kohle“, die Schaufeln fallen beim Hochziehen zusammen und somit kann der „Sege“ nicht mehr selbständig heraus.

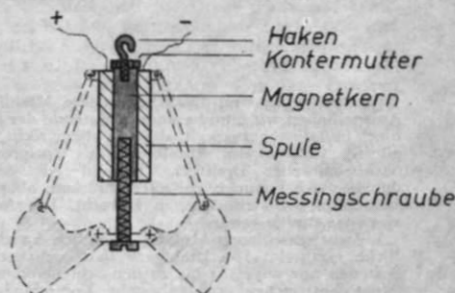
Zum Umbau benötigt man eine Messingschraube M3x30, einen Haken mit M2-Gewinde (Gewindelänge etwa 5 mm), eine M2-Mutter und einen Magnetkern. Der Kern hat den Durchmesser von 5 mm und eine Länge von 25 mm. Er weist an einer Seite ein Gewinde Loch M3/ca. 12 mm tief, und gegenüber ein Gewinde Loch M2/ca. 5 mm tief, auf.

Zu Beginn entfernt man den Bindfaden, der das zu weite Öffnen verhindert. Dann dreht man den Magnetkern aus dem Verbindungsbügel der Schaufelhälften und sägt den Aufhängebügel oberhalb der Spule (direkt neben den Anschlußdrähten) durch. Anschließend schneidet man in die Mitte des Verbindungsbügels ein M3-Gewinde. In den vorbereiteten Magnetkern ist nunmehr probeweise die besagte Messingschraube einzuschrauben. (Schrauben aus St 37 o. ä. würden das Magnetfeld beeinflussen und der Greifer würde sich nicht öffnen!) Die Schraube sollte, von Unterkante Kopf gemessen, höchstens 12 mm aus dem Kern heraus schauen, ferner muß sie fest im Kern verschraubt sein. Verbindung wieder lösen und die Messingschraube in den Verbindungsbügel eindrehen. (Vorsicht, denn das Gewinde in dem

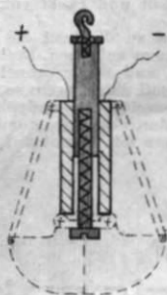
dünnen Bügel reißt schnell aus! Man sollte die Schraube nach dem Gesamtzusammenbau des Greifers noch mit einem Tropfen Klebstoff befestigen!) Jetzt steckt man den Kern von oben in die Spule und dreht ihn auf die Schraube. Danach wird noch der Haken in den Kern geschraubt und mit der Mutter gekontert.

Die in der Skizze dunkel schattierten Einzelteile bilden eine feste Einheit, in der weder Schraube noch Haken lose sein dürfen. Der Magnetkern muß leicht in der Spule gleiten, was vielleicht nicht sofort der Fall ist. Dann richtet man den Greifer etwas nach, da bei der Montage leicht etwas verbogen werden kann.

Hans Ramseger jr., Bergk./Oberaden



Spule : angeschlossen

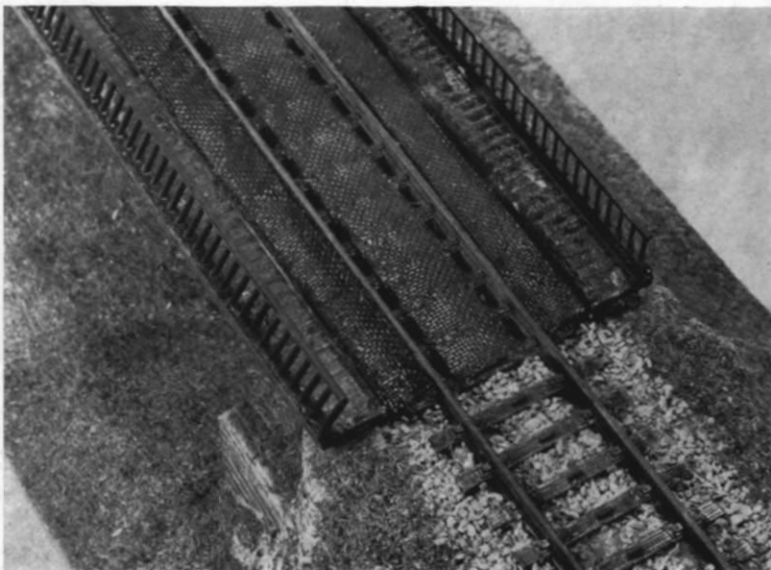


Spule : stromlos

Nach mehreren Versuchen hat sich Wechselstrom als günstigste Stromart erwiesen

Abb. 1. Diese Abbildung (Foto: MIBA) von einem Brückenmodell des Herrn Götz zeigt deutlich die gute Wirkung der Riffelblech-Imitation aus Drahtgaze. Wichtig: der Spalt für die Spurkränze.

Riffelblech- Imitation mittels Drahtgaze



Für unsere in Heft 12/73 vorgestellte Märklin-H0-Anlage haben wir eine besondere Methode der Riffelblech-Imitation entwickelt, die vor allem recht preisgünstig ist, da das Riffelblech aus entsprechend nachbehandelter Drahtgaze besteht! Als Anwendungsbereich kommen vor allem Brücken, aber auch bestimmte Bw-Gleise etc. in Betracht. Die Arbeitsvorgänge sind folgende:

1. Zwischenschienen-Abstand abzüglich Spurkranz-Dicke ermitteln. Die Drahtgaze darf zwischen den Schienen nur ungefähr bis zu den Schienenklammer-Attrappen reichen, sonst besteht Kurzschlußgefahr durch Spurkränze!

2. Material zuschneiden. Tip: Das meist etwas verzogene Material in etwa gerade legen und das benötigte Stück nicht zu kleinlich mit einer Schere abschneiden. Dann einen Schluffaden vom – bestimmt nicht geraden – Rand lösen. Jetzt kann das Abschneiden der Querfäden leicht und exakt vorgenommen werden.

3. Kontaktkleber nicht zu dick auf die Schwellen zu beiden Seiten der Pukos auftragen, Drahtgaze auflegen, kurz andrücken und wieder abnehmen. Hat man nicht zuviel Klebstoff aufgetragen, so wird nach der üblichen Antrockenzeit beim endgültigen Andrücken kein Klebstoff durch die Gaze quellen. Drahtgaze nur an den Rändern mit schmalem Lineal o. ä. andrücken.

4. Links- und rechtsseitigen Streifen ebenso herstellen. (Nachdem bei den meisten käuflichen Brückenbausätzen der Laufsteg zu beiden Seiten der Schiene höher liegt als die Schwellenoberkante, empfiehlt sich das Aufkleben einer schmalen Leiste (X in Abb. 2) links und rechts des Gleises.

5. Lackieren des Brückenbelages mit mattschwarzer Farbe. Leicht eingedickte Farbe läuft nicht so leicht durch das feine Gitter und es genügt dann auch meistens ein ein- bis zweimaliger Anstrich. Wichtig: Nach dem Lackieren dürfen keine Löcher mehr im Drahtgeflecht zu sehen sein!

Trotz dieses Anstrichs wird die Lok bei der Probefahrt über das so präparierte Gleis fahren. Bei evtl. Kontaktschwierigkeiten (was bei uns nie vorgekommen ist) einmal mit einem feinen Schmirgelpapier drüberfahren.

Die beschriebene Methode der Riffelblech-Imitation läßt sich auch beim Märklin-M-Gleis anwenden. Dabei muß allerdings ein Papierstreifen als Isolation zwischen Metallkörper und stromleitende Drahtgaze geleimt werden. Im übrigen ist diese Methode nicht auf Märklin-Gleise beschränkt, sondern selbstverständlich auch für Zweischienen-Gleise geeignet; in diesem Fall ist wegen der Kurzschluß-Gefahr ebenfalls genau darauf zu achten, daß die Gaze beidseitig keinesfalls von den Spurkränzen berührt wird.

Reinhard Götz, Dingolfing

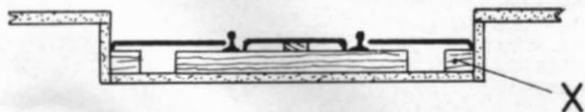


Abb. 2. Prinzipskizze (ca. 1:1 für H0) der Riffelblech-Abdeckung. Mit der Leiste X wird die Drahtgaze auf Schwellenoberkante angehoben.

Oder: Wie die Planung verwirklicht wurde

von Hans Kobschätzky, Witten-Stockum

Im 1. Teil erlebte der Leser „eine Reise nach Schrägenstein“, und eine ganze Reihe von Fotoaufnahmen diente zur Illustration dieser Reise im Kleinen. Einen Modellbahner interessieren jedoch Fakten – und so möchte ich heute all’ das zum besten geben, was ansonsten meist am Anfang einer Anlagen-schilderung geboten wird: den Streckenplan nebst Erläuterungen.

Gestelltes Thema

Die Anlage sollte eine zweigleisige Hauptbahn mit dem Bahnhof einer Mittelstadt (Hanstadt) und einem Bahnhof eines kleineren Ortes (Schrägenstein) darstellen. Ferner sollte von dem Hauptbahnhof eine eingleisige Nebenbahn mit einem Haltepunkt abzweigen. Zu diesem Grundthema kamen aber noch einige selbst-gestellte Forderungen hinzu:

1. Ein Beschauer der Anlage sollte sich vorstellen können, er stünde auf einem Berg (Großer Schauberg) und könne von hier einen Teil einer Bahnstrecke übersehen. Die Züge kommen aus der Ferne, durchfahren die einseh-bare Landschaft und verschwinden wieder in der Ferne, so wie sich beim Vorbild eine Eisenbahnstrecke auch darstellt. Auf keinen Fall sollte die Anlage den üblichen Rundverkehr aufweisen, bei dem ein und derselbe Zug immer wieder von neuem erscheint. Diese Forderung bedingte, daß die Züge von einem Be-schauer nicht einsehbaren Aufstellplatz in jeder beliebigen Richtung kommen und auch wieder verschwinden können.

2. Im Interesse eines wirklichkeitsnahen Ein-drucks müssen die Bahnhöfe fahrzeitmäßig eine annehmbare Entfernung haben. Auf keinen Fall darf ein normal langer Zug mit seiner Spitze bereits den nächsten Bahnhof erreichen, wäh-

rend das Zugende gerade erst den vorher-gehenden Bahnhof verläßt.

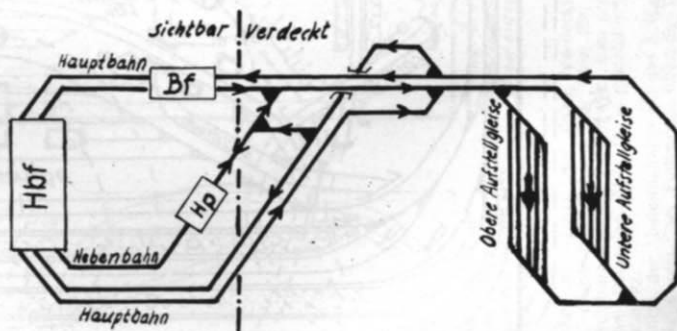
3. Die maximale Länge eines D-Zuges sollte etwa 7 vierachsige Wagen betragen. Entspre-chend waren die Bahnsteige beim Hauptbahn-hof und erforderliche Steigungen bei Rampen zu bemessen, ebenso die Gleislängen des Auf-stellplatzes. Hieraus mußten sich dann auch die Längen für Güterzüge ergeben.

Aus diesen Forderungen und Bedingungen ergab sich in etwa das Schema der Abb. 20.

Verwirklichung des Themas

In die Länge und Breite konnte wegen des zur Verfügung stehenden Raumes nicht ge-gangen werden. Um das Programm halbwegs zu erfüllen, wurde das Verfahren der Städtebauer angewandt und in die Höhe gebaut. So liegt der Bahnhof Hanstadt z. B. 32 cm höher als der Bahnhof Schrägenstein. Diese Höhendifferenz erfordert bei den vorgesehenen Zuglängen (um erträgliche Steigungen zu erhalten) lange Ram-pen, die z. T. sichtbar, z. T. verdeckt ausge-führt worden sind. Lange Rampen ergeben auch entsprechende Fahrzeiten, so daß die For-derung 2 sich erfüllte. Obgleich die Luftlinie zwischen Bahnsteigmitte Hanstadt und Bahn-steigmitte Schrägenstein nur knapp zwei Meter beträgt, ist die Streckenlänge 16,5 m. Auch ist die Strecke zwischen Hanstadt und dem Halte-punkt Eiche an der Nebenbahn durch eine not-wendige Doppelwendel-Steigung über 11 m lang, obgleich in der Anlage Eiche direkt unter-halb Hanstadt liegt. Diese künstlich verlän-gerten Strecken ergeben realistischere Fahr-zeiten. Aus Abb. 25 geht m. E. recht gut her-vor, wie lange die Züge u. U. unterwegs sein können. (weiter auf S. 367)

Abb. 20. Dieses Strecken-plan-Schema ergab sich aus den Bedingungen, die Herr Kobschätzky an den Aufbau seiner Anlage stellte (s. Haupttext). Höchst lehrreich und interessant (nicht nur für Beginner, sondern auch für „ältere Hasen“), wie Herr Kobschätzky dieses Schema in die HO-Wirklichkeit umgesetzt hat; verglei-chen Sie – hauptsächlich und als Erstes – einmal Abb. 25 auf S. 368!



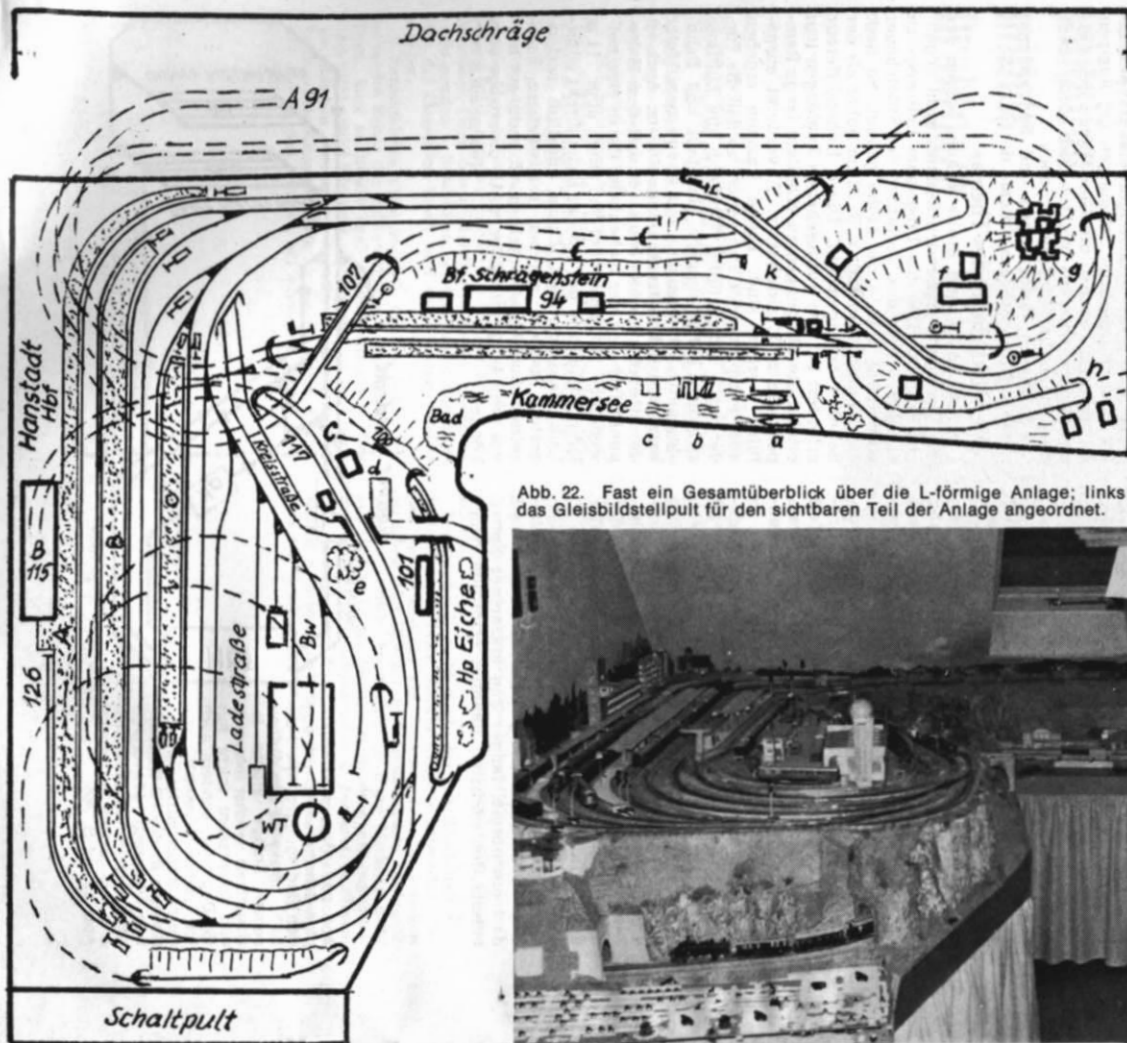
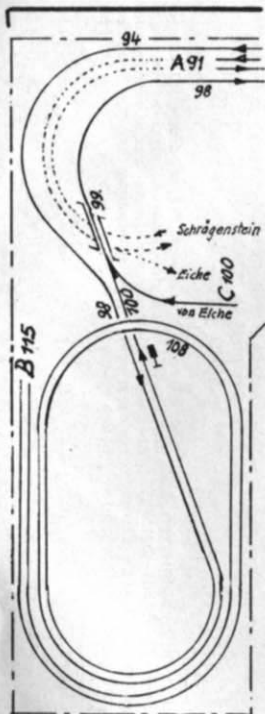


Abb. 21. Der Streckenplan der Anlage im Maßstab 1:27 für H0. Die unterirdischen Strecken sowie das Gesamtschema zeigen Abb. 23/24 und 25; die Zuordnung geht aus den Großbuchstaben hervor. Die Zahlen geben die Höhe der Gleise über dem Fußboden in cm an.

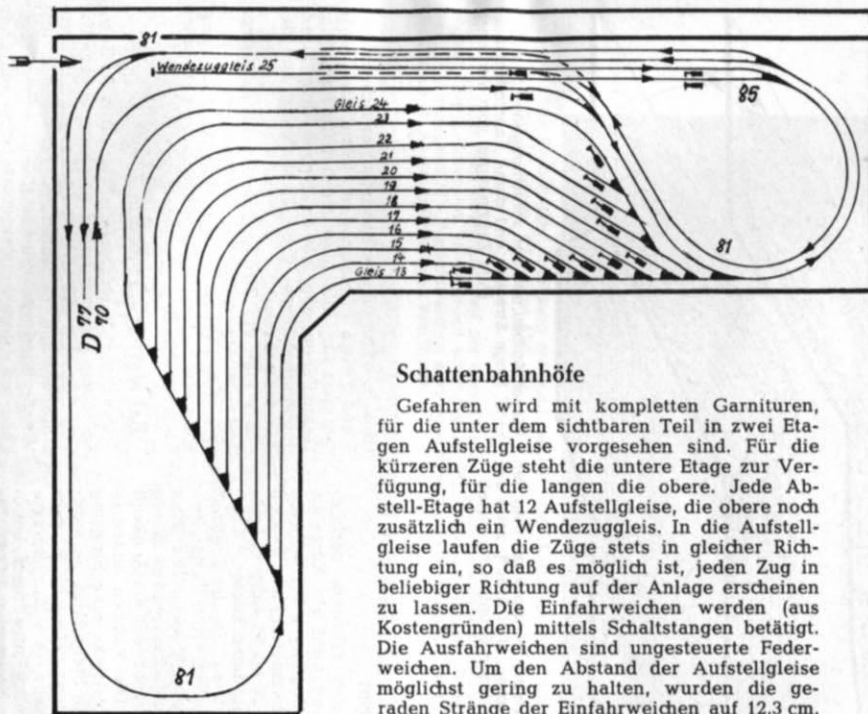
Im übrigen bedeuten: a = Motorschiffanleger, b = Segelboothafen, c = Bootsverleih, d = Gartenlokal „Waldkater“, e = 1000jährige Eiche, f = Industriegebiet, g = Burg Schrägenstein, h = Straßentunnel, k = großer Viadukt.

Abb. 22. Fast ein Gesamtüberblick über die L-förmige Anlage; links vor dem Bahnhof Hanstadt ist das Gleisbildstellpult für den sichtbaren Teil der Anlage angeordnet.





Rampen und Schleife der
Hauptstrecke von bzw. nach
Hanstadt zur bzw. von der
mittleren Etage



! Imaginäre Signale, die nur Fahrspannung an dieser Stelle ein- oder ausschalten

Schattenbahnhöfe

Gefahren wird mit kompletten Garnituren, für die unter dem sichtbaren Teil in zwei Etagen Aufstellgleise vorgesehen sind. Für die kürzeren Züge steht die untere Etage zur Verfügung, für die langen die obere. Jede Abstell-Etage hat 12 Aufstellgleise, die obere noch zusätzlich ein Wendezuggleis. In die Aufstellgleise laufen die Züge stets in gleicher Richtung ein, so daß es möglich ist, jeden Zug in beliebiger Richtung auf der Anlage erscheinen zu lassen. Die Einfahrweichen werden (aus Kostengründen) mittels Schaltstangen betätigt. Die Ausfahrweichen sind ungesteuerte Federweichen. Um den Abstand der Aufstellgleise möglichst gering zu halten, wurden die geraden Stränge der Einfahrweichen auf 12,3 cm, d. h. bis zum Herzstück, gekürzt (Märklin-Weiche 5121). Diese Kürzung ist bei der oberen Aufstell-Etage deutlich erkennbar (Abb. 27). Dadurch ergab sich in der Geraden ein Gleisabstand von 6,15 cm, der im Eckbogen auf 8—8,5 cm erweitert wurde, um den Durchlauf der „Langen“ mit ca. 30 cm LÜP zu gestatten. Aus diesem Grunde wurde auch auf der ganzen Anlage der minimale Gleisabstand auf 7 cm begrenzt, d. h. eine Ausschwenkung von 3,5 cm ist zulässig.

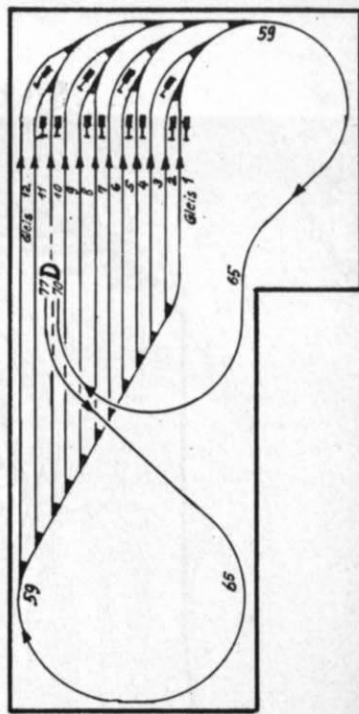


Abb. 24. ...geht es dann noch weiter nach unten, nämlich zum zweiten Abstellbahnhof, der auf 59 cm Höhe liegt und die 1. Etage über dem Fußboden bildet (siehe Abb. 25). Wie diese „in natura“ aussieht, zeigt Abb. 26.

Abb. 23. Links der linke, verdeckte Teil der 3. Etage (vgl. Schema der Abb. 25); der rechte, sichtbare Teil der 3. Etage ist zum großen Teil in den Gleisplan Abb. 21 eingezeichnet, vgl. auch Abb. 22.

Mitte: der Abstellbahnhof auf der 2. Etage, gelegen auf 81 cm über Fußboden; über den Punkt D...

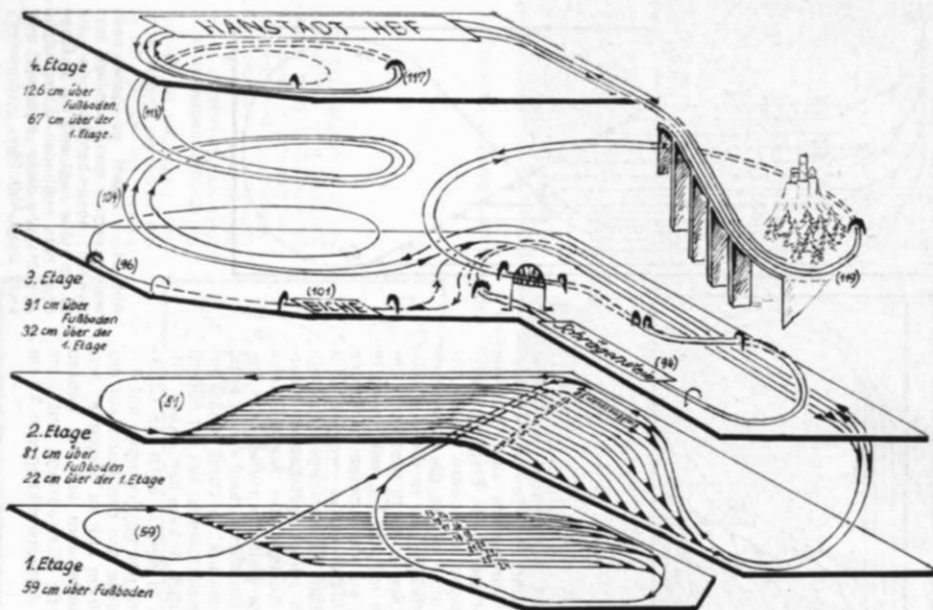


Abb. 25. Diese perspektivische Prinzipskizze mag den 4-Etagen-Aufbau und den verschlungenen Streckenverlauf nochmals verdeutlichen. Gleichzeitig zeigt sie, welche lange Strecken und damit Fahrzeiten diese Anlage trotz der relativ geringen Grundfläche bietet. (Alle Zeichnungen vom Verfasser)

Zuglängen/Steigungen

Da die D-Züge ein noch halbwegs vorbildgerechtes Bild geben und nicht als Kurzzüge erscheinen sollten, sind Zuglängen bei D-Zügen (je nach Zugkraft der Lokomotive) von 7 bis 8 Wagen vorhanden, d. h. 28 bis 32 Achsen; Nahverkehrszüge sind entsprechend kürzer, Güterzüge haben bis zu 38 Achsen. Um die Zugkraft der Lokomotiven zu erhöhen, ist z. T. das Reibungsgewicht erhöht worden, vor allem aber meist die vordere Kuppelachse zusätzlich mit Haftreifen versehen worden, was die Zugkraft wesentlich verbesserte. Die Rampen haben in der Regel auf der Hauptstrecke eine Steigung von 1:50 bis 1:40, kurze Steigungen an sichtbaren Streckenabschnitten gelegentlich auch 1:33. Auf der Nebenbahn, wo nur kürzere Züge verkehren, aber auch schwächere Lokomotiven, betragen die Steigungen 1:40 bis 1:30, auf einem kurzen, sichtbaren Abschnitt 1:20.

Bahnhof Hanstadt

Die Bahnsteiglänge an den Hauptgleisen 1 und 2 des Hauptbahnhofs Hanstadt beträgt entsprechend den Zuglängen ca. 2,50 m. Etwas kürzer ist das ebenfalls am Bahnsteig liegende

Gleis 3, während der Bahnsteig zwischen Gleis 5 und 6 etwa 1,20 m lang ist. Gleis 4 ist Durchfahrgleis für Güterzüge und hat für Halte eine Gesamtlänge von 2,50 m. Neben dem Personenbahnhof liegen der Güterbahnhof und das Bahnbetriebswerk.

Der Plan der Streckenführung im sichtbaren Teil gibt Auskunft über die Bahnhofsgleise in Hanstadt (Abb. 21); ein weiterer Plan zeigt schematisch die Gesamtgleisanlagen in allen Etagen (Abb. 25).

Bahnhof Schrägenstein

Bahnhof Schrägenstein ist der normale Bahnhof einer Sommerfrische am Kammersee. Um von Hanstadt auf Gleis 1 (Bahnsteig am Empfangsgebäude) einlaufenden Triebwagen und Wendezügen die Rückfahrt zu ermöglichen, ohne auf Gleis 2 umzusetzen, steht am Ende des Gleises 1 ein zweiflügeliges, gekoppeltes Ausfahrtsignal in Abhängigkeit von den anderen Signalen, soweit das notwendig ist.

Soviel zu „Theorie und Praxis“ dieser H0-Anlage: in Heft 6/75 wird der Verfasser abschließend noch über seine Methode des Unter- und Geländebaues berichten und einige schaltungstechnische Besonderheiten erläutern. D. Red.



Abb. 26. Das Foto dieser Abbildung entstand während des Aufbaues der Anlage und zeigt den untersten Abstellbahnhof (1. Etage, Gleisplan Abb. 25).

Abb. 27. Über dem Abstellbahnhof der Abb. 26 liegt dieser Schattenbahnhof (2. Etage, Gleisplan Abb. 24 rechts). Die Leisten im Vordergrund sind die im Haupttext erwähnten „Schaltstangen“ zur Betätigung der Einfahrweichen; die Ausfahrweichen sind aufschneidbare Handweichen. Aus Ersparnisgründen bestehen die Gleise im Abstellbahnhof aus Weißblech.

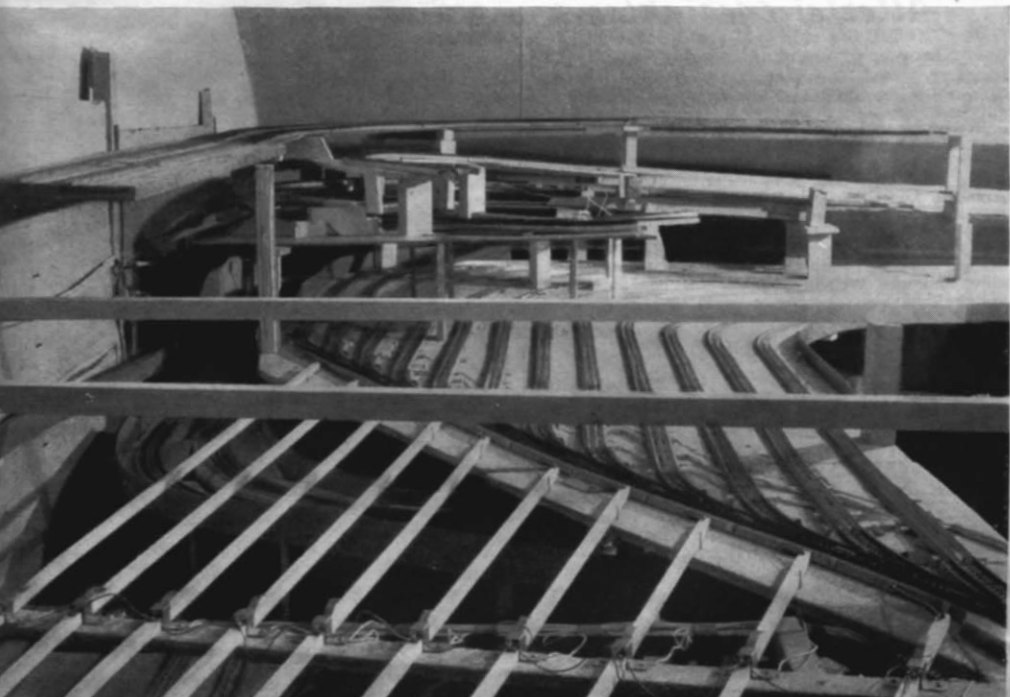




Abb. 1 u. 2. Eine BR 52 (verfeinertes Kleinbahn-Modell) mit sog. Steifrahmentender K 4 T30, wie er im Großen (neben dem bekannten Wannentender) in großer Stückzahl gebaut und noch lange nach 1945 eingesetzt wurde.

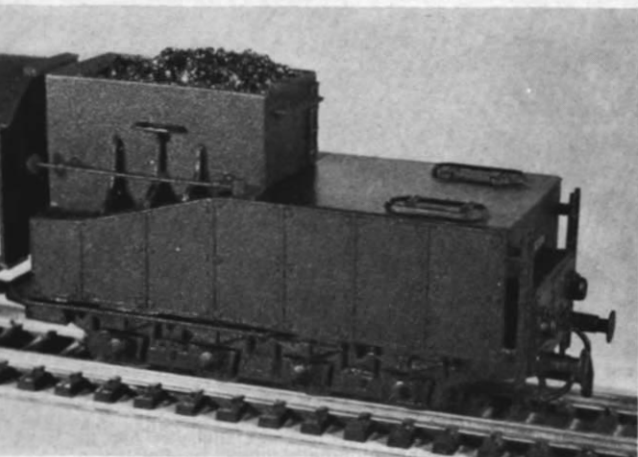
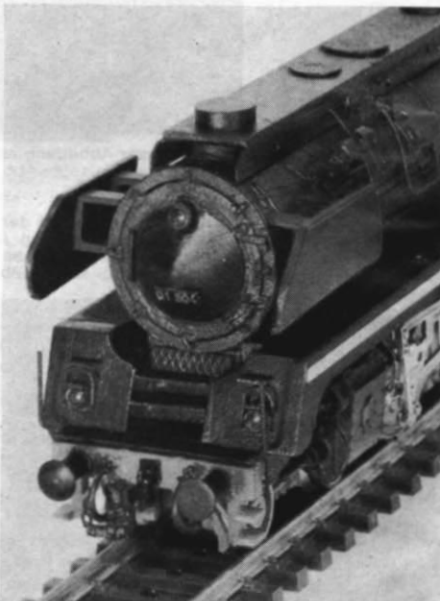
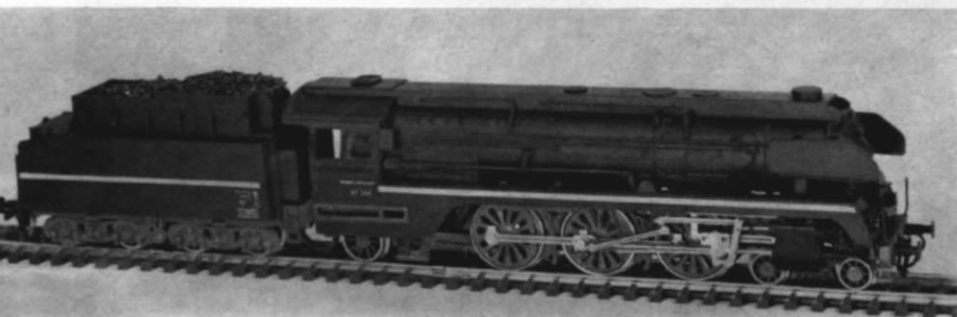


Abb. 3 u. 4. Die 01^{er} der DRo ist eine mit diversen Zusatzteilen (Blenden, Kesselaufbauten, Rädern etc.) vervollständigte Fleischmann-01.



Allerlei Gezinktes . . .

. . . stellt Herr Joachim Petersen aus Wettbergen, der bereits in Heft 8/73, S. 546, über seine Zink-Ätzbauweise berichtete, auch heute wieder vor. Mittlerweile entstanden – in H0 – eine BR 52 mit Steifrahmentender (Abb. 1 u. 2), eine 01^{er} der DRo (Abb. 3 u. 4) und ein Flakwagen der ehem. Deutschen Wehrmacht (Abb. 5). Das Modell des Steifrahmentenders wurde in der im o. a. Heft beschriebenen Manier in Zink geätzt – d. h. der Tender wurde gezeichnet und dann der Film auf das lichtempfindlich gemachte Zink übertragen. Anschließend wurden die einzelnen Teile ausgesägt, bearbeitet, zusammengelötet und mit M+F-Bauteilen vervollständigt. Die Federn für die Tenderachsen stammen von einem Roco-Güterwagen. Zum Schluß wurde der Tender (ebenso wie die 01^{er}) mit mattem Autolack gespritzt und mit echter Kohle bestückt. Weitere Angaben zu den Modellen finden sich in den Bildtexten.



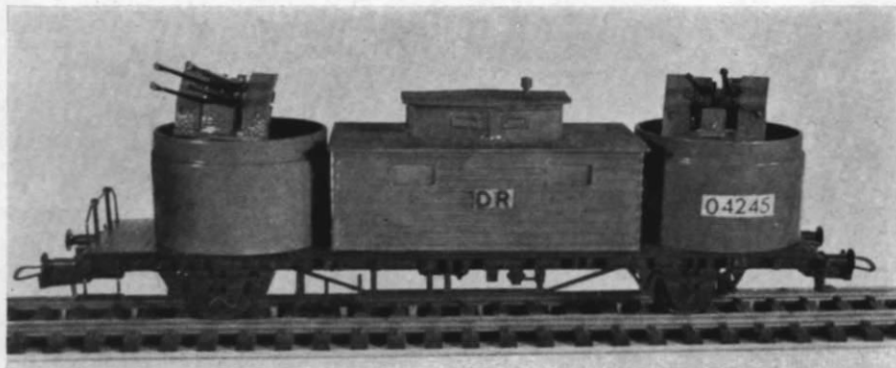


Abb. 5. Der Flakwagen hat ein Güterwagen-Fahrgestell von Röwa und stimmt in der Länge genau mit dem Vorbild überein. Die Flaktürme wurden aus einem 1"-Ms-Wasserrohr auf genaues Maß abgedreht; die Flak selbst stammt von Roco-minitanks. Der Mannschaftsraum in der Mitte ist wiederum gezeichnet, in Zink geätzt und zusammengebaut.

Kleine Bohrer nach Maß - speziell für Kunststoff!

Das in der MIBA schon öfter beschriebene „Verfeinern“ und „Verschönern“ von Lokmodellen soll nicht am fehlenden Präzisionswerkzeug scheitern. So wollte ich z. B. Glocke und Pfeife auf eine N-Spur-Lok als separate Teile setzen. Damit sie schön senkrecht sitzen (wie sich's gehört), sind genau passende Bohrungen von z. B. 0,5 mm notwendig.

Derart kleine Bohrungen sind mit der normalen Heimwerkerbohrmaschine — z. B. Bohrfutter 1 bis 10 mm Spanndurchmesser — auf folgende bewährte Methode herzustellen:

Die Bohrmaschine wird waagrecht in den Schraubstock gespannt = Drehbankersatz. Ein Nagel (Kopf abgezwickt) wird wie ein Bohrer in das Bohrfutter gespannt. Sein Durchmesser

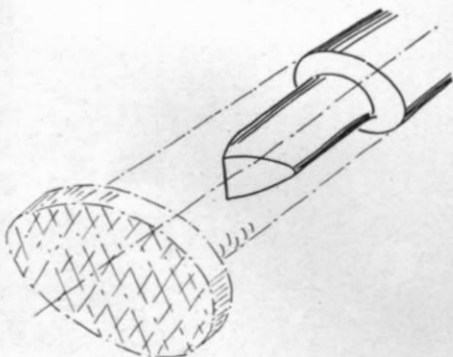
kann wesentlich größer als der gewünschte Bohrer sein. Nun wird bei laufender Maschine der (beispielsweise) 2 mm-Nagel zylindrisch auf 0,5 mm Durchmesser gefeilt und zwar nur etwas länger als die benötigte Lochtiefe. Bei stehender Maschine wird dem „Bohrer“ noch eine Querscheide verpaßt, so daß das Ganze aussieht wie ein winziger Meißel. (Vorsicht, hierbei nicht den so tadellos rundlaufenden „Bohrer“ verbiegen!)

Ohne den Nagel aus dem Bohrfutter zu nehmen — der schöne „Rundlauf“ ginge sonst verloren — sind nun mit ihm alle Stoffe zu bearbeiten, die weicher sind als er: Kunststoffe, Aluminium, Zink oder Holz. Sind Bohrer- und z. B. Pfeifendurchmesser richtig abgestimmt, sitzt bei richtiger Winkellage der Bohrung die Pfeife senkrecht. Für die genaue Winkellage der Bohrung ist natürlich nach wie vor ein Bohrständer oder genaues Augenmaß notwendig.

Für Thermoplaste (= Kunststoffe, die unter Erwärmung wieder weich werden) — die meisten Lok- und Wagengehäuse, sowie Gebäudemodelle sind aus Thermoplasten — kann sogar die Meißelschneide entfallen. Hier wird durch die Reibung des schnelllaufenden „Bohrers“ der Kunststoff erwärmt, erweicht und verdrängt.

Erwähnen möchte ich noch, daß sich auf diese Weise ein Bohrer in Minutenschnelle in jedem benötigten Durchmesser, für Kunststoffe auch konisch, herstellen läßt. Eine Vorratshaltung von so veredelten Nägeln lohnt sich also nicht. Wenn die Pfeife oder Glocke sitzt, hat der Nagel seine Schuldigkeit getan. Er kann gehen — in die Schrottkiste.

Klaus Schmidt, Schwieberdingen





**„Wie sich die Bilder gleichen!“
Oder: „Mutter, der Mann mit
dem Koks ist da!“**

Speditions-Spezialist W. Borgas aus Hamburg suchte für seine in MIBA 2/72 und 4/75 vorgestellte H0-Anlage geeignete Vorbilder für ältere Schlepper und Anhänger. Nachdem ihm ein Bekannter eine passende Vorlage (untere Abbildung) zur Verfügung gestellt und er Fahrzeuge und Kohlenhandlung für seine Anlage nachgebaut hatte, „stach ihn der Hafer“, auch das alte Foto genauestens zu kopieren und die im wahrsten Sinne des Wortes „nachgestellte“ Szenerie (s. Kinder und Hund) aus der selben Perspektive aufnehmen zu lassen (Foto: W. Kruse). Wie gut ihm das gelungen ist, beweist ein Vergleich der Abbildungen; hier noch ein paar Angaben: Beim Hanomag-Schlepper sind Motorblock sowie Getriebe und Hinterachskörper aus Metall gefeilt; Motorhaube und Radschutz entstanden aus Konservendosenblech. Die Vorderräder wurden (ebenso wie die Anhängerräder) mittels Bohrzweig aus Sikur-Autorädern zurechtgedreht. Die Hinterräder sind aus der vorderen Walze der Wiking-Straßenwalze gefertigt und mit Märklin-Haftreifen belegt. →



Bei den Anhängern wurden Unterbau, Federpakete und Aufhängungen sowie die Drehpfannen aus Letternmetall gesägt und gefeilt. Der Aufbau besteht aus Alukarton, auf den die Bretter aus Furnierstreifen geklebt wurden. Die Beschläge sind aus Dosenblech, in das von der Rückseite die „Schraubenköpfe“ mit einem Dorn eingedrückt sind. Die diversen Riegel und Scharniere an den Aufbauten bestehen aus Draht und Blechstreifen; eine sehr mühselige Arbeit, die jedoch das vorbildgetreue Aussehen erheblich verbessert.

(Schluß von S. 360 „Berliner Feuerwehr...“)

Trick an: Zuerst wird der Kopf mit einer feinen Laubsäge abgetrennt; dann wird der Hals (bzw. was noch davon übrig ist) entsprechend der gewünschten Stellung befeilt und anschließend der Kopf wieder angeklebt. Das läßt sich bei den Feuerwehrfiguren sehr gut machen, da durch das Nackenleder am Helm ausreichend „Fleisch“ zur Verfügung steht.

Das Sprungtuch besteht aus einem 4,5 x 4,5 cm großem Stück Baumwolle (ausgerangiertes Unterhemd), an das die Figuren nach Ändern der Armstellung mittels Pattex angeklebt wurden. Die Schlauchleitungen sind den Merten-Packungen beigelegt; man kann

jedoch auch entsprechend farbiges Kabel verwenden. Gleichfalls den Packungen beigelegt sind Strahlrohre, Standrohre (Hydranten), Schlauchkupplungen, Äxte und Einreißhaken.

Soviel zu der „Berliner Feuerwehr im Einsatz“; weitere Details sind den Abbildungen zu entnehmen, die im übrigen für sich bzw. für die Detailkenntnisse und Gestaltungskünste des Herrn Woytnik sprechen dürften. Auch hier noch ein Hinweis zur Darstellung des „Feuers“: Die „Flammen“ sind bemaltes Zellophan, während „Qualm und Wasserdampf“ aus Watte bestehen.

Karl Schieck †

Völlig unerwartet ist im März der Mechanikermeister Karl Schieck aus Stuttgart verstorben. Er war nach dem Krieg einer der ersten, die unser Steckenpferd langsam wieder in Trab brachten; schon kurz

nach der Währungsreform eröffnete er ein Modellbahngeschäft, das bald zum Treffpunkt vieler Hobbyfreunde des In- und Auslandes werden sollte. Sie schätzten den „Schieck's Karle“ als ein schwäbisches Original, das ihnen stets mit Rat und Tat zur Seite stand. Mit seinen exakten Spur 0-Modellen, die in der Fachwelt große Anerkennung fanden, hat sich Karl Schieck selbst ein bleibendes Andenken gesetzt.

Ortwein

**hervorragende Modelle
zu vernünftigen Preisen**



Diese Diesellok, Type 280 der DB, wird für das Gleich- (DM 89,-) sowie für das Wechselstromsystem (DM 105,50) und auch in der V 80-Beschriftung geliefert. Die vielen feinen Details sowie die lupenreine Beschriftung sollten Sie bei Ihrem Fachhändler ansehen. Bezugsquellen weisen wir auf Wunsch nach. Übrigens, unser Diesellokomotiv VT 601 ist in allen Ausführungen ebenfalls bei Ihrem Fachhändler vorrätig.

Ortwein

**Jochen Ortwein GmbH,
7336 UHINGEN**