

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
JULI 1976

7

MIBA

Miniaufbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgaben 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 28

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 3,90.
Jahresabonnement DM 50,-, Ausland
DM 53,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

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

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

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

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

Heft 8/76

ist ca. 23. 8. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Redaktions-Meditationen bei 35° im Schatten	475
Sie fragen — Ruki antwortet!	475
Die Roco-Zweiachser-Kurzkupplung	476
H0-Anlage Borchers, Hannover	479
„Selbstgestrickte Bäume“	480
„Rettungsaktion“ für die TAG-Lok Nr. 7!	480
„Vilser Holz“ im finster'n Walde ...	481
Buchbesprechungen:	
Eisenbahn-Brennpunkt Berlin	
Ungewöhnliche Dampflokomotiven	484
Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen	484
Gepäckaufzug in H0	484
Die zweiachsigen Durchgangswagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (Schluß)	486
Eisenbahn-Blechträgerbrücke mit durchgehendem Schotterbett und schrägen Widerlagern (BP)	491
Reinigen einer oxydierten Oberleitung	495
Fleischmann-piccolo-P 8 mit verbesserter Stromaufnahme	496
Vordere Kupplung für die piccolo-P 8	497
H0-Anlage Hartl, Töging	499
Kesselwagen als I-Kleinstserien-Modell	501
BR 01 ^s mit Ölfeuerung und Boxpok-Radsätzen (Umbauanleitung mit Bauzeichnung), 1. Teil	502
H0-Anlage Schwilch, Domat/Schweiz	509
... und treiben mit Entsetzen Scherz!	509
Erste Neuheiten von Trix und Minitrix	510
Hebewinden für Bahnbetriebswerk	510
Sommerzeit — Dampfbahnzeit	511
Private Privatbahn-Triebwagen	511
H0-Anlage Köhler, Heidelberg	512
Die Beleuchtungsverdrahtung meiner Modellbahn-Anlage (Schluß)	518
H0-Anlagenmotiv	522

Titelbild

Ist dieser Blick aus dem Führerstand der TAG-Dampflokomotive Nr. 7 auf das bayerische Ausfahrtsignal im Bahnhof Warngau schon bald historisch — oder gelingt es, diese Lok in ihrer angestammten Umgebung betriebsfähig zu erhalten? Mehr darüber auf S. 480; das gelungene Titelfoto stammt von Otto Morneburg aus Haar.



Redaktions-Meditationen bei 35° im Schatten . . .

„Diese Zeitschrift zu machen, ist kein Zucker-schlecken. Bringen wir Witze, dann heißt es, wir seien albern. Tun wir's nicht, sagen die Leute, wir seien zu trocken und sollten öfter lachen. Sitzen wir viel am Schreibtisch, findet der Chef, wir müßten mehr raus und Nachrichten aufstöbern. Sind wir aber viel unterwegs, so fragt er, wo wir uns rumgetrieben hätten, statt in der Redaktion auf Anrufe und unangemeldete Besucher zu warten.

Drucken wir eingesandte Beiträge nicht ab, so wissen wir Talente nicht zu schätzen. Drucken wir sie, heißt es, wir brächten lauter

Käse. Redigieren wir ein fremdes Manuskript, sind wir Pedanten; tun wir's nicht, sind wir Schlamper oder Schlammützen.

Übernehmen wir etwas aus einer anderen Zeitschrift, sind wir zu faul, es selbst zu schreiben; tun wir's nicht, lassen wir nur unser eigenes Zeug gelten. Wahrscheinlich sagt jetzt einer, wir hätten das alles irgendwo abgeschrieben. Haben wir auch.“ *)

*) Und wir auch. Und zwar aus der Juni-Ausgabe '76 der Buchserie „Das BESTE aus Reader's Digest“

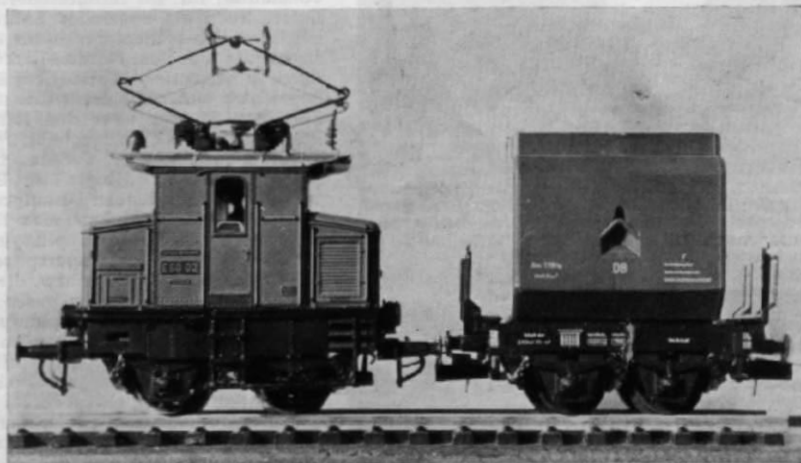
Sie fragen – Ruki antwortet !

• Frage:

Auf meiner Anlage befindet sich auch der Gleisanschluß eines Industriebetriebes, den ich gerne mit einer elektrischen Werkslok bedienen möchte. Leider ist das Anschlußgleis aus Platzmangel nur 18,2 cm lang; können Sie mir einen geeigneten, möglichst kurzen Fahrzeugtyp vorschlagen?

Antwort:

Wir haben uns eingehend mit Ihrem Problem – das sicher auch zahlreiche andere Modellbahner beschäftigt – befaßt und zeigen Ihnen unten eine Spezialkonstruktion unseres Mitarbeiters Volker Spieth, die dieser eigens für den von Ihnen geschilderten Fall entworfen hat. Das Modell ist ganz bewußt preisgünstig – da Platzmangel oft mit Geldmangel einhergeht – aus Röwa-Restteilen zusammengesetzt und beansprucht zusammen mit dem Kurz-Kübelwagen nur eine LÜP von ca. 13 cm.



Diesjährige **MIBA-Betriebsferien** vom 9.8. – 27.8.!

Redaktionspost, Bestellungen usw. können in dieser Zeit nicht erledigt werden!

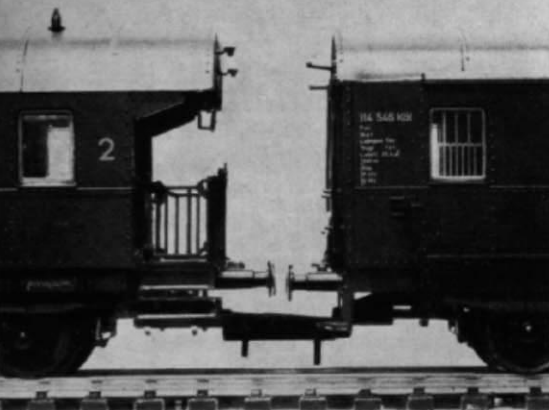


Abb. 1. Zwei kurzgekuppelte Roco-Zweiachser (Abb. 1-4 u. 7 in $\frac{1}{4}$ Originalgröße); die als starre Deichsel ausgeführte Kupplung ermöglicht in der Geraden einen Pufferabstand von ca. $1-1\frac{1}{2}$ mm.

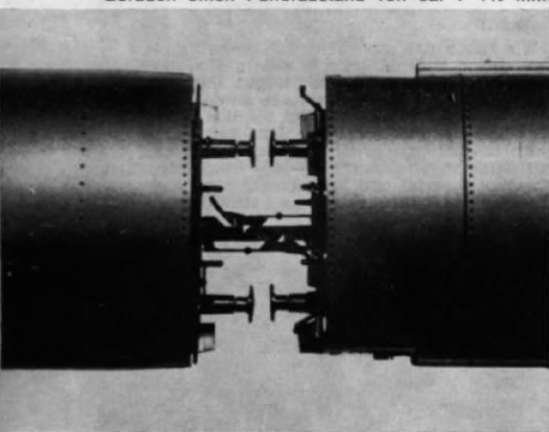
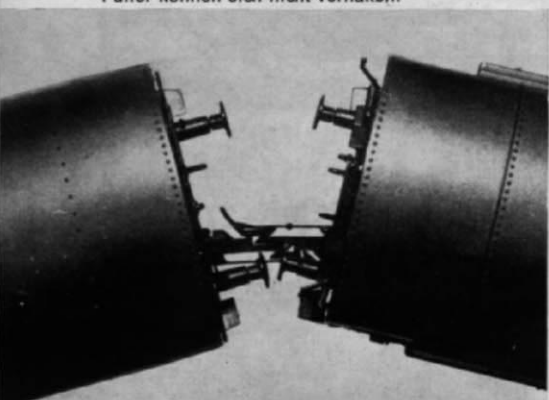


Abb. 2. Draufsicht auf die kurzgekuppelten Wagen; in dieser Stellung liegen die zwei langen Schenkel der Kupplungsköpfe innen beieinander; zusammengehalten werden die Köpfe durch die äußeren Federn.

Abb. 3. Bei Bogenfahrt wird die starre Kupplungsdeichsel durch die „möven“-förmige Kulisse – s. Heft 6/73 – so angelenkt, daß sich der Puffer- bzw. Wagenabstand automatisch vergrößert: die Puffer können sich nicht verhaken.



Die Roco-Zweiachser-Kurzkupplung

Prinzipiell entspricht die Zweiachser-Kurzkupplung von Roco, mit der als erste die „Donnerbüchsen“-Modelle ausgerüstet werden können, der Kurzkupplung der Roco-Vierachser bzw. der in MIBA 6/73 angeregten Lösung: die Verbindung zwischen zwei Wagen ist als starre, aber trennbare Deichsel ausgeführt und wird durch eine „möven“-förmige Kulisse so angelenkt, daß sich der Wagen- bzw. Pufferabstand in Kurven vergrößert (damit sich die Puffer nicht verhaken können) und in der Geraden „auf Null“ bzw. auf einen Abstand von ca. 1 mm geht (Abb. 1-3). Außerdem ermöglicht die Form der Kupplung, daß einzelne Wagen ohne weiteres nach oben aus dem Zugverband herausgehoben werden können – ein sonst nur bei N bzw. Z zu findendes Plus, das keinesfalls zu unterschätzen ist!

Der Austausch der werksseitig angebrachten Märklin-Kupplung gegen die Kurzkupplung geht schnell vonstatten; eine entsprechende Skizze ist auf die Innenverpackung aufgedruckt. Das Fahrverhalten eines kurzgekuppelten Zweiachser-Zuges ist im Ziehen und Schieben, auch über S-Kurven, ausgesprochen ruhig und sicher. Das Einkuppeln geht sehr weich vonstatten; für das ferngesteuerte Entkuppeln liefert Roco ein spezielles Entkupplungsgeleis mit Einspulen-Magnetantrieb für 16 V Wechselstrom, das sich vom Normal-Entkupplungsgeleis durch eine andere Form des Entkupplungs-Segmentes unterscheidet (Abb. 8). Wird ein Zug bzw. Wagen über den (eingeschalteten) Entkuppeler gezogen, bleibt, infolge der aufgespreizten seitlichen Federn, der abzukuppelnde Wagen bzw. Zugteil am Entkupplungsgeleis stehen; im Schieben ist aufgrund der Form der Kupplungsköpfe bzw. des Entkupplungs-Segmentes eine Vorentkupplung möglich. Dazu ist allerdings etwas „Fingerspitzengefühl“ am Fahrregler vonnöten: der bzw. die Wagen werden über den Entkuppeler geschoben, bis die unterseitigen Stifte der Kupplungsköpfe an den als Orientierungshilfe dienenden Nocken des Entkupplungs-Segmentes angeschlagen. (Zu diesem Zweck ist auch das aufsteckbare „Signal“ zum Entkupplungsgeleis gedacht, das sich bei der entsprechenden Stellung genau zwischen den Wagen befinden muß; man sollte es ggf. durch eine andere, „vorbildlichere“ Kennzeichnung wie z. B. einen Laternenmast o. ä. ersetzen). Das Segment spreizt die seitlichen Federn der Kupplungsköpfe nach außen; anschließend fährt man ein kleines Stück zurück und wieder vor, worauf sich die immer noch durch die Federspannung nach außen gedrückten Kupplungsköpfe in der Abb. 6 u. 7 gezeigten Stellung ineinanderschieben, in der sie nicht wieder einkuppeln können: es kann somit vorent-

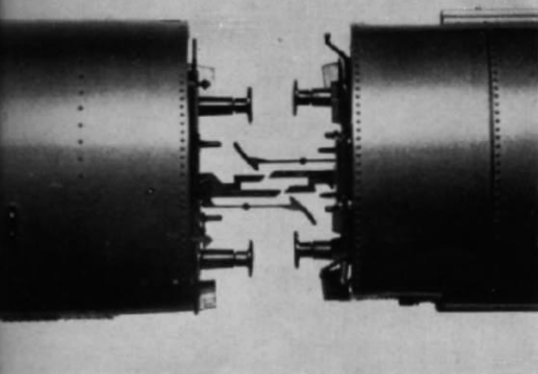


Abb. 4. Draufsicht auf die Kupplungen kurz vor dem Einkuppeln: aufgrund der abgegrägten Enden der Kupplungsschenkel gleiten diese beim Zusammenschieben der Wagen so ineinander, daß sich die in Abb. 2 gezeigte Verbindung ergibt.

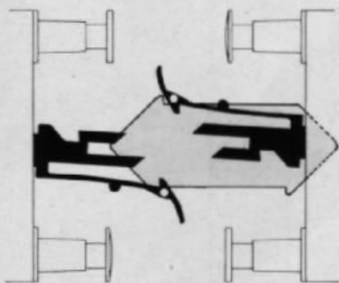


Abb. 5. Diese Skizze (ebenso wie Abb. 6 in ca. 1 1/2-facher Originalgröße) verdeutlicht den Ablauf der Entkuppung bzw. Vorentkuppung: durch das (gerastert dargestellte) Entkuppungs-Segment werden die äußeren Federn der Kupplungsköpfe auseinandergepresst; dadurch werden die Kupplungsköpfe soweit aus der Mittellage nach außen gedreht daß sich ...

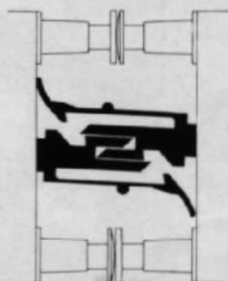


Abb. 6. ... beim anschließenden Wieder-Zusammenschieben der Wagen die Kupplungsschenkel versetzt so ineinander schieben, daß die äußeren Federn nicht mehr einhaken können (vgl. Abb. 2!); der oder die Wagen können vorentkuppelt geschoben und dann an jeder beliebigen Stelle die Lok oder der Zug abgezogen werden.

kuppelt bis dorthin geschoben werden, wo die Wagen abgestellt werden sollen. Im übrigen verweisen wir auf die Abbildungen, aus denen Form und Funktion der Kurzkupplung deutlich hervorgehen.

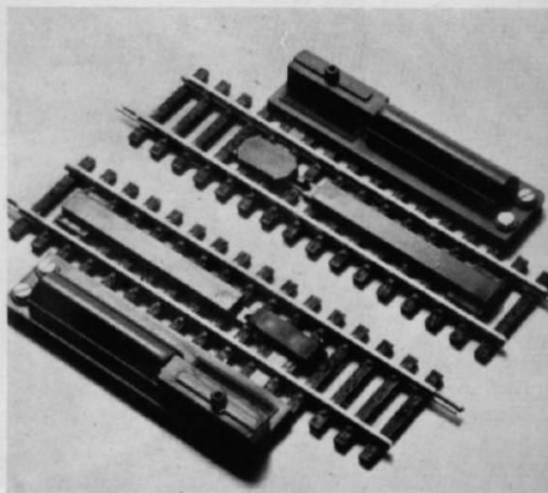


Abb. 8. Die neuen Entkuppungsgleise von Roco; oben die Kurzkupplungs-, darunter die Normalausführung. Die längliche Platte neben (bzw. „hinter“) dem eigentlichen Entkuppungssegment dient lediglich zur Abdeckung der Anlenk-Feder des Segments. Ein Bastler wird versucht sein, das Entkuppungssegment durch einen Unterflur-Antrieb o. ä. direkt anzusteuern, um auf die recht auffällige Abdeckplatte verzichten zu können. Schade, daß Roco nicht schon werkseitig den Antrieb (wie bei den Elektroweichen) zum „Abknöpfen“ konzipiert hat!

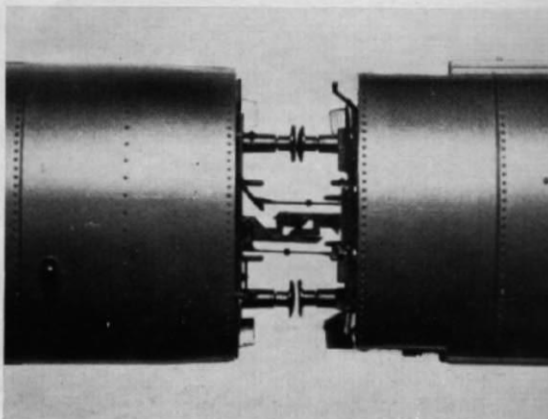


Abb. 7. Die Vorentkuppungs-Stellen gemäß Abb. 6 – im Vergleich zu den Abb. 1-4 – nochmals „in natura“.





Abb. 1. Der rechte Teil der umgebauten H0-Anlage des Herrn Borchers. Neben kleinen Veränderungen und Komplettierungen (so sind jetzt z. B. die Weichenantriebe farblich besser getarnt) wurde anstelle des – neben einem Klein-Bw ohnehin etwas deplazierten – Campingplatzes ein kleines Sägewerk eingebaut.

◀ Abb. 2 u. 3. Der Viadukt auf Abb. 2 (oben) ist neu hinzugekommen, während die Partie der Abb. 3 gegenüber Abb. 1 auf S. 655 in Heft 10/73 nur geringfügig verändert ist; u. a. wurde das Altstadtgebiet etwas erweitert.

Im Mittelpunkt: Veränderungen

H0-Anlage Borchers
Hannover

Seit der Veröffentlichung meines Anlagenberichts in MIBA 10/73 („Im Mittelpunkt: der Hauptbahnhof“) hat sich wieder einiges verändert, worüber die heutigen Abbildungen Aufschluß geben sollen. Vorläufig bin ich allerdings mit meiner Anlage erst einmal an einem gewissen Endpunkt angelangt –

abgesehen von „normalen“ Verbesserungen und Veränderungen, die sich durch das MIBA-Studium quasi von selbst ergeben. Zur Zeit widme ich mich dem Betrieb, der allerdings in signaltechnischer Hinsicht noch verbessert werden soll.

H. Borchers, Hannover

„Selbstgestrickte Bäume“

— belaubt — kahl

Meine Methode, individuelle und vor allem große Laubbäume herzustellen, entspricht prinzipiell der in Heft 11/71 von Herrn Meyer vorgestellten Praxis; auch ich fertige Stamm und Äste aus entsprechend gedrehter Kupferlitze. Allerdings überziehe ich die Baum-Rohlinge nicht mit Wachs oder mit Dispersionsfarbe (wie dies von der MIBA-Redaktion im o. a. Heft angeregt wurde), sondern tauche sie ganz in Lötwas-



ser ein; anschließend wird der Baum von der Spitze her verzinnt. Man kann auf den Stamm hier und da etwas mehr Zinn auftragen, so daß die gedrehte Litze nicht mehr sichtbar ist und ein „knorriger“ (Winter-)Baum entsteht. Das „Geäst“ kann auch hinterher noch nach Belieben zurechtgebogen werden.

Je nach Jahreszeit belaubt werden die Bäume mit handelsüblichen Schaumstofflocken, wobei ich möglichst feinporiges Material verwende, und zwar unterschiedlich grün gemischt.

Rudolf Mangels
Immenhausen



„Rettungsaktion“ für die TAG-Lok Nr. 7!

Seit 5 Jahren wurden am Tegernsee jeweils im Sommerhalbjahr historische Dampfsonderzüge gefahren, deren Veranstalter die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGE) und die Tegernseebahn AG (TAG) waren. Hierbei kam die einzige bei der TAG noch vorhandene Dampflok Nr. 7 zum Einsatz, die dort als Betriebsreserve noch erforderlich war. Durch das Zusammentreffen zweier Umstände ist nun eine weitere Betriebsfähigerhaltung dieser Lok gefährdet. Erstens hat die Deutsche Bundesbahn im Sommer 1975 die Fahrpläne nach Lenggries und Tegernsee stark verdünnt, so daß auch die TAG zu einer Fahrplanverdünnung gezwungen war. Zweitens sind die Untersuchungsfristen der Lok 7 im November 1975 abgelaufen.

Die TAG sieht sich nun aus betrieblichen (Fahr-

planverdünnung) und finanziellen Gründen außerstande, die für den Betrieb nicht mehr benötigte Maschine (es sind noch zwei Dieselloks ähnlich der V 65 der DB vorhanden) einer nochmaligen Hauptuntersuchung zuzuführen, nachdem allein die Kesseluntersuchung etwa 55.000,- DM kosten wird. Auch die DGE sah im Rahmen ihrer Gesamtaufgaben leider keine Möglichkeit, hier helfend einzuspringen. Es hat sich daher am 11. Oktober 1975 der Bayerische Localbahn Verein e. V. (BLV) konstituiert, um einige speziell für Bayern so typische Lokalbahn-Fahrzeuge, soweit heute überhaupt noch greifbar, zu sammeln und gegebenenfalls betriebsfähig zu erhalten.

Erstes Ziel des BLV ist nun, die Kosten für die Kesseluntersuchung der Lok Nr. 7 der TAG aufzubringen. Diese Lok (Achsfolge 1'D 1') wurde im Jahre



Die girlandengeschmückte TAG-Dampflok Nr. 7 im Bahnhof Gmund/Tegernsee. Wird diese formschöne 1'D 1'-Dampflok — für deren betriebsfähige Erhaltung die Bedingungen bei der TAG besonders günstig sind — schon bald ihren „letzten Schnaufer“ tun? (Foto: Otto Morneburg, Haar)

1936 von der Krauss-Maffei AG an die TAG geliefert und stellt zusammen mit den beiden LAG-Lok der späteren DR-Baureihe 98.18 den Abschluß der Entwicklung bayerischer Lokalbahnlokomotiven dar, an deren Anfang die GtL 4/4 (DR-Baureihe 98.8) steht. Sie ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und einer Leistung von 560 PSi die stärkste und schnellste Lokbahnmaschine und die letzte, im planmäßigen Dienst verwendete Lok dieser Gattung.

Wer durch sein „Scherlein“ zur betriebsfähigen Erhaltung dieser Lokomotive in ihrer angestammten

Heimat twozu bei der sehr aufgeschlossenen TAG die Voraussetzungen besonders günstig sind) beitragen will, kann dies unter dem Kennwort „Lokspende TAG-Lok 7“ durch eine entsprechende (und steuerlich absetzbare) Spende auf eines der nachstehend aufgeführten Konten des BLV (Postfach 116, 8180 Tegernsee) tun:

Postscheckkonto München 166 69-807;
Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Tegernsee
(BLZ 711 225 04) Konto Nr. 6 560 221 450.

Zu den Großfotos

auf den Seiten 482/483

„Vilser Holz“ im finster'n Walde ...

... ein mitten im Wald gelegener Haltepunkt so recht nach dem Geschmack der Kleinbahn-Romantiker, die hier eine prächtige Anregung zur Gestaltung ihrer Anlage haben. Keine Ortschaft weit und breit, nur ein behelfsmäßiger Bahnsteig, ein Stationsschild in Schnörkelschrift und sonst nur Bäume, Bäume, Bäume — und was für welche! Die Abbildungen zeigen verblüffend deutlich, wie riesig (im Vergleich zu den Eisenbahnfahrzeugen) richtige Waldbäume „von Rechts wegen“ sind — und auch im Kleinen sein sollten! Im übrigen reichen die Bäume bzw. die Äste und Zweige direkt bis an die Bahnstrecke heran; von Brandschutzstreifen usw. keine Spur! Auch die „windschiefe“ Gleisverlegung, die ein Modellbahner kaum so

riskieren würde bzw. für die er sich in Grund und Boden schämen würde, ist so richtig „kleinbahn-like“ und mag für ähnliche Situation auf der Anlage als Vorwand dienen.

Es handelt sich bei dieser Kleinbahn übrigens um die Museums-Strecke Bruchhausen - Vilsen - Asendorf des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. (DEV), die in diesem Monat ihr 10-jähriges Jubiläum „feiert“. Über die Pionierarbeit dieses Vereins, der sich als erster an die betriebsfähige Erhaltung historisch relevanter Eisenbahnfahrzeuge „wagte“, haben wir schon mehrfach berichtet; wir gratulieren dem DEV zum 10. Jahrestag seiner Museumsbahn und wünschen ihm auch für die Zukunft „allzeit freie Fahrt!“ (Fotos: DEV)





Buchbesprechungen

Eisenbahn-Brennpunkt Berlin

Die Deutsche Reichsbahn 1920 - 1939
von Alfred B. Gottwaldt

112 Seiten mit 190 Fotos, gebunden, Bestell-Nr. ISBN 3-440-04303-7, DM 34,-, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

„Sehn'se, dat w a r Berlin!“ möchte man ebenso fasziniert wie resigniert ausrufen, wenn man dieses Buch aus der Hand gelegt hat. Resigniert, weil der „Eisenbahn-Brennpunkt Berlin“ mit dem Ende des 2. Weltkriegs erloschen und nicht wieder aufgeglüht ist; fasziniert, weil hier noch einmal der ganze Glanz jener Epoche aufleuchtet, die den Höhepunkt deutscher Eisenbahngeschichte markiert. Verfasser und Verlag haben offenbar „weder Mühe noch Kosten gescheut“, um bisher unbekanntes Archivmaterial aufzustoßern, zu ordnen und in textlich wie bildlich exzellenter Qualität darzubieten. Die von Franckh gewohnte gediegene Aufmachung macht sich hier ganz besonders bezahlt, auf den überwiegend großformatigen Abbildungen präsentieren sich vor der unwiederbringlichen Kulisse der alten Reichshauptstadt, des Anhalter oder Schlesischen Bahnhofes der Henschel-Wegmann-Zug, der „Fliegende Hamburger“, der „Schienenzeppelin“, die fabriktreuen Stromlinien-Dampfloks, der Nord-Expres der ISG - und immer wieder die S-Bahn, dampfbetrieben mit Abteilwagen und flinken 74ern oder elektrisch mit alten oder seinerzeit brandneuen Triebwagen.

Für einen Modellbahner der Reichsbahn-Epoche ist dieses Buch aber nicht nur wegen der Fahrzeuge, sondern auch ob des ganzen zeitgenössischen „Drumherum“ höchst informativ, denn man sieht immer wieder die damaligen Signale, Stellwerke, Stations-schilder, Bahnsteighäuschen und vieles andere mehr. Nicht nur darum ist „der neue Gottwaldt“ vor allem für jüngere Eisenbahnfreunde historisch sehr auf-schlußreich, und für alte Berliner ein sicher will-kommenes, repräsentatives Geschenk.

Ungewöhnliche Dampflokomotiven

von Rolf Ostendorf

320 Seiten mit 306 Abbildungen, Leinen, Bestell-Nr. ISBN 3-87943-406-9, DM 56,-, erschienen im Motor-buch Verlag, Stuttgart.

MIBA-Mitarbeiter Rolf Ostendorf zeigt hier ein breites Spektrum aller nur möglichen Sonderlinge der Dampflokomotive. Der zeitliche Rahmen spannt sich vom Jahre 1803 bis in unsere Tage, wobei natürlich der Versuchs- und Sonderentwicklungen zur Blüte- und Ausgangszeit der Dampflokomotive die besondere Interesse gilt, so z. B. den Turbinenlokomotiven - eh' ein Spezialgebiet des Autors - oder der Dampf-motorloks mit Einzelachsantrieb, um nur zwei deutsche Beispiele zu nennen. Ein Modellbahner und -bauer findet in diesem Buch manch' Anregung zur Abwandlung von Industrie-Modellen oder zum Selbstbau dieses oder jenen skurril anmutenden Dampflokomotiv-Sonderlings.

Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen

von Gerd Wolff

80 Seiten mit 109 Fotos und 24 Bahnhofsgleisplänen, Format DIN A 5, DM 18,50, erschienen im Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn.

Unwahrscheinlich, was der „Kleinbahn-Archäologe“ Gerd Wolff hier wieder „ausgegraben“ hat - und dies manchmal im wahren Sinne des Wortes, denn viele der aufgeführten Kleinbahnen in Nordwestdeutsch-land sind längst stillgelegt, ihre Trassen überwuchert und versunken. Da gab es winzige Bahnhöfe im Niemandsland, lediglich aus einer Ausweiche, Lade-rampe, Empfangsgebäude und Wirtshaus (!) beste-hend ebenso wie von geschäftigem Leben und Trei-ben erfüllte Privatbahn-Zentren mit Wechselbetrieb zur DB oder verträumte Kanallhafen-Anlagen. Jeder Bahnhof bzw. jedes „Bahnhöfchen“ wird mit Gleis-plan-Skizze und einigen Fotos dargestellt; und da Gerd Wolff auch Angaben zum Betrieb und zum rollenden Material nicht vergessen hat, ist dieses Büchlein so recht für Modell-Kleinbahner geeignet, die hier eine Fülle von Themen und Motiven finden.

mm

Gepäckaufzug in Ho

gebaut von Herrn A. Niederhäuser aus Winterthur/Schweiz für seine in Heft 9/75 vor-gestellte Anlage. Ob-wohl man derartige Ge-päckaufzüge im Großen auf zahlreichen mitt-leren und größeren Bahnhöfen antrifft, sind sie im kleinen recht selten zu entdecken; Selbstbau-Interessenten seien auf unsere Bau-zeichnung in Heft 8/64 verwiesen.



Die zweiachsigen Einheits-Durchgangswagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn

Einheitsnebenbahnwagen (Abb. 12 u. 13)

Die Einheitsnebenbahnwagen wären eigentlich eine eigene Abhandlung wert (die vielleicht auch gelegentlich folgt, d. Red.), doch sollen sie heute — quasi zur Abrundung des Gesamtbildes — nur kurz gestreift werden.

Um für krümmungs- und steigungsreiche

Strecken leichtere und kürzere Wagen verfügbar zu haben, wurden ab 1923 die Gattungen Bi, BCi, Ci und CDi in Stahlbauart mit Holzdach entworfen. Sie waren über Puffer 12 m lang bei einem Radstand von 6,20 m. Es wurden nur wenige Exemplare gebaut und in Schlesien als Beiwagen zum ET 89 eingesetzt. 1926 folgten noch einige Ganzstahlwagen (spä-

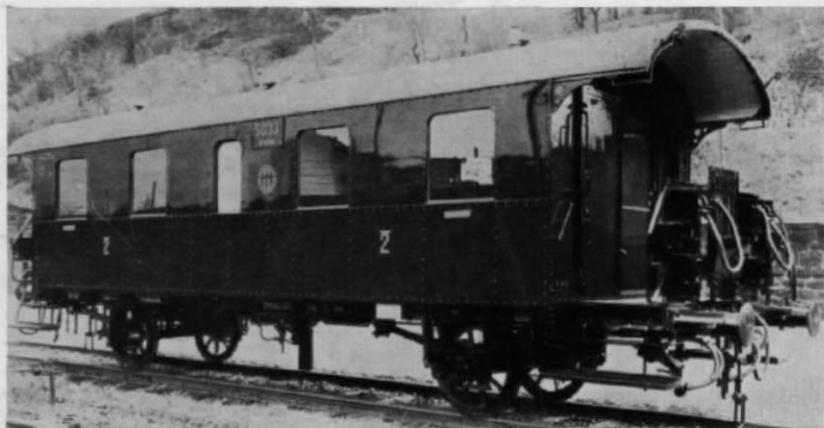
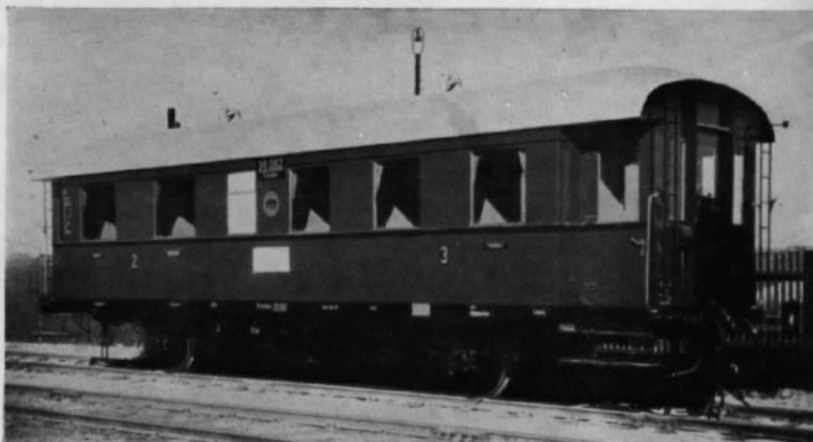


Abb. 12. Ein seltenes Stück: der ehemalige Einheits-Nebenwagen Bi-24. Interessant ist das „Schicksal“ dieses Wagens, der ursprünglich als Beiwagen zum „Rübezahl“-Triebwagen ET 89 an die RBD Breslau geliefert wurde, sich aber nach Kriegsende wieder im Westen wiederfand und als normaler 3. Klasse-Wagen eingesetzt wurde. Ein Modell dieses Wagens gibt es von Piko in H0 sowie in N.

(Werkfoto Wegmann & Co, Sammlung Deppmeyer)

Abb. 13. Der BCi-34a ist ein Einheits-Nebenbahnwagen in geschweißter Bauart; als N-Modell gibt es ihn in Grün und Blau/Weiß — allerdings etwas arg „gestaucht“ — von Arnold. (Werkfoto G. Lindner, Sammlung Deppmeyer)



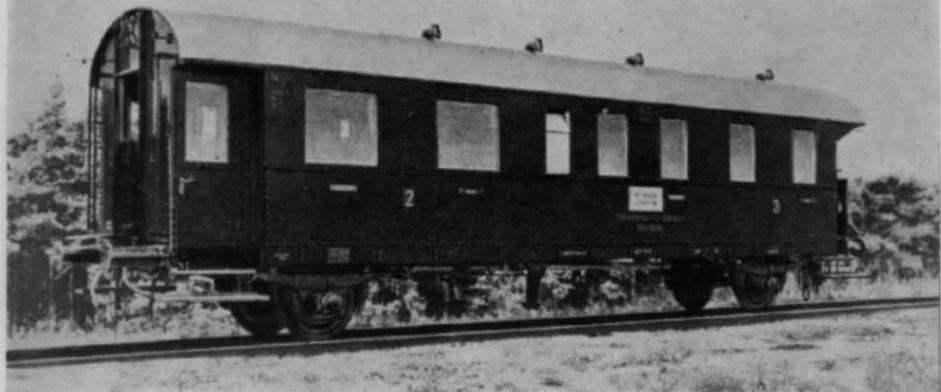


Abb. 14. Ein ganz besonderes Kuriosum stellt dieser BCI mit einem geschlossenen und einem offenen Vorbau dar, den der Verfasser in einem alten Katalog der Fa. Christoph & Lumack in Niesky entdeckte. Eine Modellanfertigung dieses Typs, der bei der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn eingesetzt war, dürfte etwas schwierig werden, wenn man die entsprechenden Roco-Typen zersägt und neu zusammensetzen will, denn „dummerweise“, d. h. richtigerweise hat Roco beim Bi-29 und beim Ci-28 die unterschiedlichen Dachrundungen nachgebildet. (Repro, Sammlung Hoyer)

tere Gattung Cid-24) als 4. Klasse-Wagen. Diese gehörten zum allgemeinen Personenwagenpark. 1931–1934 folgten Wagen mit geschlossenem Vorbauten. Die Länge dieser Wagen war 12850 mm bzw. 12956 mm, wobei es sich bei den letzteren bereits um geschweißte Wagen handelte. Die meisten dieser Wagen hatten ähnlich wie die Eilzugwagen heruntergezogene Dachenden. Ausgeführt wurden die Gattungen Bi, BCi und Ci. BCi und Ci gab es auch als BC und C ohne Übergangseinrichtung als Beiwagen für Dieseltriebwagen und Akkutriebwagen, für letztere sogar als ESA. Wagen mit geradem Dach gab es nur als VB bzw. EBA 3. Klasse. Im allgemeinen waren die Einheitsnebenbahnwagen ziemlich verstreut eingesetzt. Allerdings ist mir ein konzentriertes Einsatzgebiet bekannt: die Höllental- und Dreiseenbahn. Hier gab es mehrere reinrassige Garnituren, die von einer BR 85 oder E 244 gezogen in dieser herrlichen Landschaft ein hübsches, geschlossenes Zugbild boten. Das Schicksal der Wagen ist weitgehend mit den anderen Einheitswagen identisch. Um 1960 wurden ehemalige Triebwagenanhänger noch umgespritzt und dem allgemeinen Personenwagenpark zugeführt, als die alten Wittfeld-Speicher-Triebwagen ausgemustert waren.

Sehr weit verbreitet waren allerdings die zugehörigen Gepäckwagen der Bauart Pwi-31a. Diese wurden aus Ersparnisgründen statt der großen Einheitspackwagen in mehreren hundert Exemplaren beschafft. Bekannt und interessant sind auch die PwPosti 31 bzw. PwPosti 34; sie hatten ein Laternendach und für den Gepäckraum je 1 Schiebetür pro Seite, für den Postraum aber je eine zweiflügelige Drehtür. Einzelne Exemplare trifft man heute noch als reine D21 an (s. 1. Teil, Heft 6/76).

Kuriositäten (Abb. 14–16 u. 18)

Nach Einheitsmuster bestellten auch Privatbahnen ihre Wagen. Diese wichen aber in manchen Teilen von der Norm ab. So gab es bei der Lübeck-Büchener Bahn außer dreiachsigen BC-Wagen auch Pw3i nach der Einheitsbauart 1923. Die Eutin-Lübecker Eisenbahn dagegen hatte einige B3i und C3i, die ansonsten der Reichsbahnbauart von 1928/1930 glichen. Für andere Privatbahnen wurden „kurze“ Einheitswagen gefertigt, die aber in Form und Ausführung mehr den langen Reichsbahnwagen ähnelten als den Einheitsnebenbahnwagen.

Von der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ist der Wagen Nr. 112 bekannt, ein BCi, der der Einheitsbauart von 1928 zwar sehr ähnelt, genau genommen aber eine Kreuzung darstellt zwischen Bi und Ci, denn er hat am 2. Klasse-Ende geschlossene Vorbauten (Abb. 14).

In Ganzstahlbauart schuf sich die Reichsbahn übrigens selbst noch ein Kuriosum: 1930 ließ die damalige Gruppenverwaltung Bayern einen fünfteiligen Ci mit 800 mm breiten Fenstern bauen, der in seinen Einzelteilen weitgehend den Normen des Austauschbaues entsprach, aber an den Plattformenden die typischen bayerischen Binderscheiben hatte (Abb. 18).

Nach dem Kriege rüstete die ÖBB noch einige Ai (ex Bi) mit Faltenbälgen aus, damit sie zusammen mit Aufbauwagen österreichischer Bauart in einem Zug laufen konnten.

Bei der Reichsbahn (DDR) erhielten Einheitswagen z. T. neue Beblechung und bei dieser Gelegenheit neue Fenster, die nicht mehr herab- und aufklappbar waren, dafür aber im oberen Drittel einklappbar.

Soviel über das große Vorbild; wie sieht es nun mit Modellen dieser Wagen aus? →

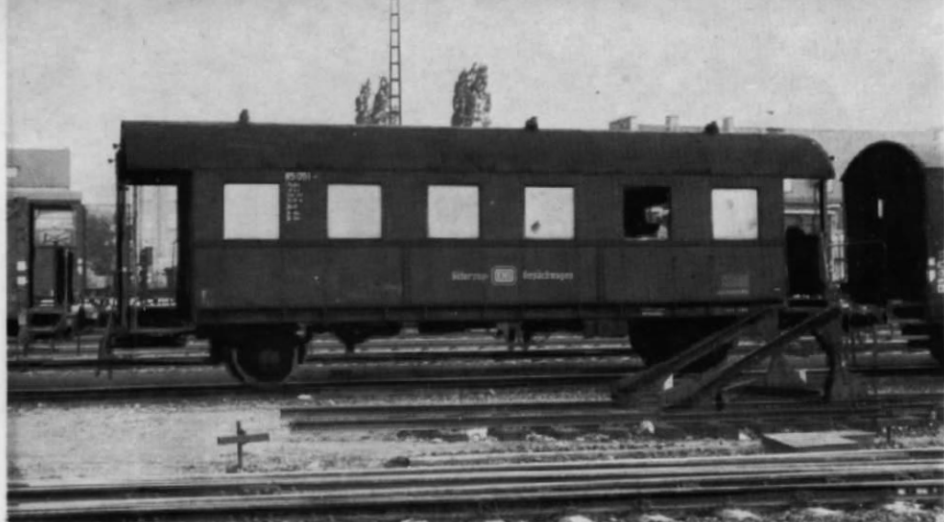


Abb. 15. Kein Einheitswagen, obwohl er sehr viele Details der Einheitsbauart aufweist: ein Bi-bay 30 (früher CI, BZ in MIBA 11/66), also ein Länderbahn-Wagen bayerischer Provenienz; zum Zeitpunkt der Aufnahme (1965) war er bereits zum Güterzug-Gepäckwagen deklassiert.

(Foto: Herbert Stemmler, Rottenburg)

Und auf der Modellbahn?

Bereits um 1930 brachte Märklin für Spur 0 und I Durchgangswagen heraus, die eine Nachbildung der Einheitswagen darstellen sollten. Die Verkürzung war sehr stark: der Spur-0-Wagen war nur 18,5 cm lang! Zum Vergleich: Ein maßstäblicher H0-Wagen muß eine Länge von 16 cm haben! Auch bei der aufkeimenden Spur 00 (später H0) nahmen sich sowohl Trix

als auch Märklin gleich des Einheits-CI an, wagten aber auch nicht annähernd eine maßstäbliche Länge. Selbst die Nachfolgemodelle der fünfziger Jahre wiesen Verkürzungen von 15–20 % auf. Auch die noch gar nicht so sehr alten Fleischmann-Wagen sind noch stark verkürzt und überdies noch reichlich hochbeinig, weil sie noch den etwas älteren Maßstabsvorstellungen dieser Firma angepaßt sind. Die

Abb. 16. Gleichfalls ein äußerst seltenes, nur in 10 Exemplaren gebautes Stück: der ehemalige BDi-21, der hier 1975 noch im Einsatz in Eisfeld/DDR aufgenommen wurde.

(Archiv Hoyer)





Abb. 17. „Ein schöner Zug“ wäre es von Roco, wenn man diesen schönen Zug auch in H0 komplettieren bzw. realisieren und zu den beiden Einheitspersonenwagen noch die BR 94¹⁻¹⁸ und den PwPostl-34, der hier am Zugschluß läuft, bringen würde! Zwar handelt es sich bei dem abgebildeten Zug um einen Sonderzug des Eisenbahn-Kurier, doch war die Komposition von Einheitswagen und BR 94¹⁻¹⁸ während der Reichsbahn- und früheren Bundesbahnzeit (bis ca. 1960) gang und gäbe. Gerade für die zumeist recht kurzen Modell-Nebenbahnstrecken und -bahnhöfe sind diese Typen wie geschaffen!

(Foto: Sammlung Wenzel, Güls)

erste Firma, die 160 mm lange Personenwagen in Spur H0 wagte, war Trix mit der Serie Einheitsabteilwagen einschließlich des Pwi. Leider sind die beiden Abteilwagen aber etwas zu breit (!) ausgefallen.

In N sind die Gattungen Bi, Ci, Pwi, CPostl in guter Qualität und z. T. mehrmals vertreten, dazu die beiden Abteilwagen von Trix.

Einheitsnebenbahnwagen sind in nicht mehr ganz zeitgemäßer Qualität in beiden Spurweiten von verschiedenen Firmen anzutreffen.

Die gravierende Lücke in der Nenngröße H0 hat nun Roco mit einer kompletten Serie des Jahrgangs 1928/29 geschlossen. Die Ausführung dieser Wagen ist so exzellent, daß es dem Verfasser fast peinlich ist, über die Klofenster zu meckern! Diese waren nämlich bei allen Wagen mit 450 mm gleich breit, während Roco sie beim Ai etwas breiter gemacht hat als bei BCi und Ci. Außerdem hat man übersehen, daß die Klofenster geteilt waren, der obere Teil war einklappbar. Herabklappbar — wie bei den Modellen z. T. dargestellt — waren sie keinesfalls! Diese Kleinigkeiten sind aber für jeden Modellbahner leicht auszumerken. Außerdem sollte man den Fensterrahmen — die werkseitig mittelbraun eingefärbt sind — farblich ein etwas dunkleres, metallischeres Aussehen geben, denn sie waren aus Metall und nicht aus Holz. (Anmerkung der Redaktion: Diese

vermeintlichen „Schnitzer“ dürften in den zahlreichen unterschiedlichen Versionen begründet sein, die es im Großen bei den Einheitspersonenwagen gab. Wie uns die Fa. Roco hierzu mitteilte, hat sie sich bei der Modellanfertigung genau an den entsprechenden Vorbildtypen orientiert, so daß die Modelle 100 %ig richtig sein dürften — was letzteres allerdings vom Verfasser bestritten wird.)

Natürlich eignen sich die Wagen auch als Grundlage zur Herstellung von Varianten. Es bietet sich an, aus dem Bi (ex Ci) einen Wendezugbefehlswagen „umzuwickeln“ (s. 1. Teil). Wer den bordeauxroten Diesel-Wendezug mit der V 36 nachbilden will, muß in jedem Wagen ein Klo als Heizraum zweckentfremden und einen kleinen Rauchabzug darüber andeuten. Dem Gepäckwagen könnte man — um mit einfachen Mitteln ein weiteres Modell zu erstellen — den Zugführeraufbau entfernen. Vielleicht will der eine oder andere Modellbahner für seine private Privatbahn durch „Zusammensagen“ auch den Wagen Nr. 112 der WPE nachgestalten. Das ist allerdings kompliziert, da Roco beim Ai und ABi richtigerweise verschiedene Dachkurven nachgebildet hat. Eine nur durch Umlackierung herstellbare Privatbahnvariante wäre der Ai in Rot-Gelb als Bi. Solche Wagen besitzt z. B. die Kleinbahn Niebüll — Dagebüll als Beiwagen zu Dieseltriebwagen.

Wer die Wagen in einer früheren Epoche laufen lassen will, muß leider einen Teil der Beschriftung entfernen. Vor 1956 war die Klassenbezeichnung in Weiß auf Schwarz mittels Emailleschildern unterhalb der Brüstungsleiste angebracht, ebenfalls die Raucher/Nichtraucher-Schildchen. Bis in den 2. Weltkrieg hinein war die Wagennummer auf einer besonderen Tafel (siehe die entsprechenden Abbildungen) in Wagenmitte angebracht.

Zu guter Letzt erhebt sich die Frage, ob wir nun eigentlich in Einheitsdurchgangswagen komplett sind oder nicht. „Jein“, möchte ich dazu sagen. Es fehlt uns noch das Modell eines hölzernen Wagens mit Sprengwerk wie auch eines frühen Stahlwagens mit Holzdach und außerdem ein „waschechter“ 4. Klasse-Wagen, denn diese waren nun einmal wirklich in großer Zahl vorhanden. Mit dem hölzernen Di von 1921 (Bauzeichnung und Abb. 1 im 1. Teil, Heft 6/76) würde man also zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen — Holzwagen und 4. Klasse —, außerdem könnte man diesen Wagen auch mit gutem Gewissen als Traglastenwagen beschildern. Der Stahlwagen mit Holzdach wird zur vorbildgerechten Zugbildung nicht benötigt, zumal dann ja alle Gattungen außer dem seltenen BDi vorhanden wären. Eine andere Frage ist die, ob er nicht trotzdem Marktchancen hätte, weil er 1. etwas altmodischer aussieht als die ab 1928 gebauten Wagen und 2. entwicklungsgeschichtlich nun mal dazu gehört. Das müßten letzten Endes die Marktforscher entscheiden! (Gibt's die bei der Modellbahnindustrie überhaupt? Manchmal zweifle ich daran!)

Echt fehlt ein zwei- oder dreiachsiger Ein-

heits-Postwagen aus dieser Epoche sowie ein gemischter Gepäckpostwagen. Bei letzterem hat es, wie gesagt, keine „lange“ Einheitsbauart gegeben, sondern nur die „kurze“ Bauart mit 6,20 m Radstand von 1931/34 (1. Teil). Dieser Wagen würde im Modell mit seinem Oberlichtaufsatz sicher ausgesprochen hübsch wirken und wäre sicherlich ein gut verkäufliches Modell. Aber auch der statt einer nicht entwickelten Einheitsbauart bis ca. 1925 gebaute preußische PwPosti von 1914, der auf Nebenbahnen vielfach zusammen mit Einheitswagen eingesetzt war, ist ebenso hübsch anzusehen und würde zusätzlich noch die Länderbahnfanatiker ansprechen.

Auf eine Funktion der Einheitsdurchgangswagen soll abschließend noch hingewiesen werden: Mit ihrer Hilfe wären leicht „Länderbahnzüge zur Reichsbahnzeit“ zu bilden. Es bedürfte jeweils nur noch eines 3. Klasse-Wagens einer Länderbahn, um so einen Personenzug zu lokalisieren. Das meine ich so: Wer für seine Strecke z. B. ein badisches Vorbild gewählt hat, bräuchte nur noch badische Ci, um zusammen mit Einheits-BCi und -Pwi seinem Personenzug das badische Lokalkolorit zu geben. Für Württemberg nimmt man württembergische Ci, für Bayern bayerische Ci oder C3i usw. usw. Voraussetzung hierfür wäre, daß es von den wichtigsten Länderbahnen wenigstens je einen einzigen, maßstabsgerechten 3. Klasse-Wagen einer typischen Bauart gäbe. Allerdings gebe ich mich keinen Illusionen hinsichtlich des Erfolges dieses Vorschlages hin — denn dazu bedürfte es einer weitgehenden Kooperation der Modellbahnfirmen! Und eher geht wohl ein Kamel durch ein Nadelöhr...

Abb. 18. Nochmals ein Bi-bay 30, hier im Jahre 1969 in Kirchenlaibach aufgenommen. Fast könnte man ihn für das Original eines zu kurz geratenen Einheitswagen-Modells halten!

(Foto: Herbert Stemmler, Rottenburg)



Eisenbahn-Blechträgerbrücke

mit durchgehendem Schotterbett und schrägen Widerlagern

Hierbei handelt es sich um eine Blechträgerbrücke mit tiefliegender Fahrbahn, wie sie beim großen Vorbild – mit Stützweiten von 5-20 m – immer wieder anzutreffen ist. Das Besondere an dieser Brücke ist, daß sie schräge Widerlager und ein durchgehendes Schotterbett hat (MIBA 1/73, S. 34).

Die Widerlager

Auch beim Modell beginnt man – wie im Großen – zunächst mit dem Bau der Widerlager, deren Abmessungen aus Abb. 3-6 hervorgehen. Bei der Herstellung der äußeren Umfassungswände ist zu beachten, daß die Stärke des Holzbrettchens (inkl. der Mauerwerksfolie oder -platte) 6 mm nicht überschreitet. Hausteinplatten aus Pappe (z. B. Faller Nr. 552/6a) lassen sich hierbei leichter verarbeiten als Kunststoff-Mauerplatten. Wenn eine saubere Verarbeitung erzielt werden soll, sind die einzelnen Flächen auf Gehrung zusammenzufügen, wobei die Steinrücken sich natürlich „rundum“ fortsetzen müssen.

Anschließend können die Widerlager abgeschrägt und – soweit die Einschüttung reichen soll – mit schwarzer Farbe angemalt werden. Nachdem ihr genauer Sitz auf der Anlagen-Grundplatte bzw. den Trägerbrettchen fixiert ist, werden die Lager, die genau aufeinander fluchten müssen, festgeklebt.

Der Fahrbahnträger

Der Fahrbahnträger aus dem Kibri-Bausatz B 9680 wird in der Längsrichtung mittlings durchgeschnitten. Anschließend entfernt man die Rippen auf der Unterseite des Fußgängersteigs, weil hier später der Bohlenbelag aufgeklebt wird; was früher oben war, kommt jetzt nach unten (Abb. 6). Die beiden Fahrbahnträger-Hälften werden auf das erforderliche Längenmaß zugeschnitten und die seitlichen Stege entsprechend gekürzt; dann wird das Ganze probehalber in die Widerlager eingepaßt.

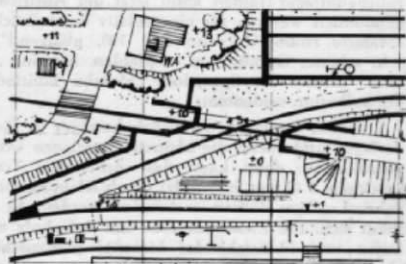


Abb. 2. Eine solche Brücke hatte Pit-Peg beim Anlagenentwurf „Ebeneck/Steige“ (Heft 9/75) im Sinn; hier nochmals zur Erinnerung ein kleiner Ausschnitt aus der entsprechenden Partie (M 1:20).

Abb. 1. Eine solche Blechträger-Eisenbahnbrücke mit durchgehendem Schotterbett ist das Vorbild für Pit-Peg's heutige Bauanleitung. Rechts am Schotterbett vor dem Blechträger der sog. „Schotterfang“.

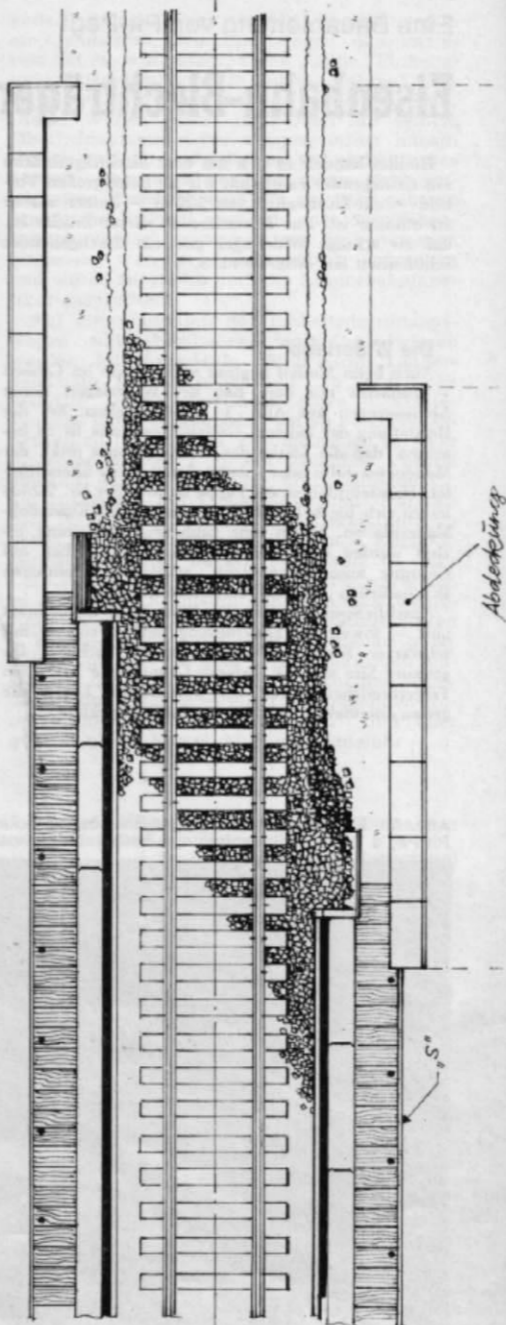


Aus einem 0,8 mm starken Material (am besten Kunststoff) werden die Versteifungen gefertigt und an die Innenseite des Hauptträgers geklebt; und zwar zuerst die erste und die letzte Versteifungsfläche, die dabei bündig mit dem Träger abschließen. Dann wird genau in der Mitte eine Fläche eingeklebt; nach erfolgter Platzeinteilung nach links und rechts (Abstand ca. 18 mm) klebt man die übrigen Versteifungsflächen nacheinander ein. Anschließend wird ein Begrenzungsstreifen (0,8 x 8 mm) an die Vorderkante der Versteifungsflächen angeklebt; dann werden die dem Bausatz beiliegenden Flansch-Streifen am Hauptträger oben wie unten befestigt. Zuvor müssen sie übrigens gekürzt werden (am besten in der Mitte teilen und wieder zusammenkleben, aber dabei auf einen sauberen Stoß achten!). Es folgt die Anfertigung der Laufbohlen aus entsprechend langen bzw. breiten, eingekerbten und dunkelbraun gebeizten Sperrholzstreifen, in die noch die Bohrlöcher für die Vollmer-Schutzgelder Nr. 5000 einzubringen sind; statt der Bohlen können auch Riffelblech-Beläge vorgesehen werden. Nach Fertigstellung der beiden Fahrbahnträger-Hälften kann jetzt der Anstrich vorgenommen werden; für eine relativ neue Brücke ist „Marabu Hobby-Universal Nr. 190, glänzend“ (ein sehr schöner Grauton) zu empfehlen, für eine „gealterte“ Brücke die Spraydose „Marabu Buntlack BL dunkelbraun, seidenmatt“.

Vor dem Einsetzen der Fahrbahnträger in die Widerlager sind zuerst die kleinen Unterlagen (Abb. 4) einzukleben; dann kann das vorbereitete Trassenbrettchen B (3 mm Sperrholz) durch Klebung mit den Fahrbahnträger-Hälften verbunden werden. Es empfiehlt sich, die Zwischenräume mit Balsaholz auszufüllen und überstehendes Material planzuschleifen (Abb. 8). Wie weit das Brettchen ins Widerlager hineinreich, verdeutlicht Abb. 4; das anstoßende Schotterbett liegt mit dem Trassenbrettchen auf gleicher Ebene. Die Stärke des Schotterbetts hängt davon ab, ob die Oberkante des Bohlenbelags mit der Widerlager-Ebene fluchtet (in diesem Fall wäre das Brettchen 3 mm stark). Nicht zu vergessen ist der sog. Schotterfang (Abb. 1 u. 3).

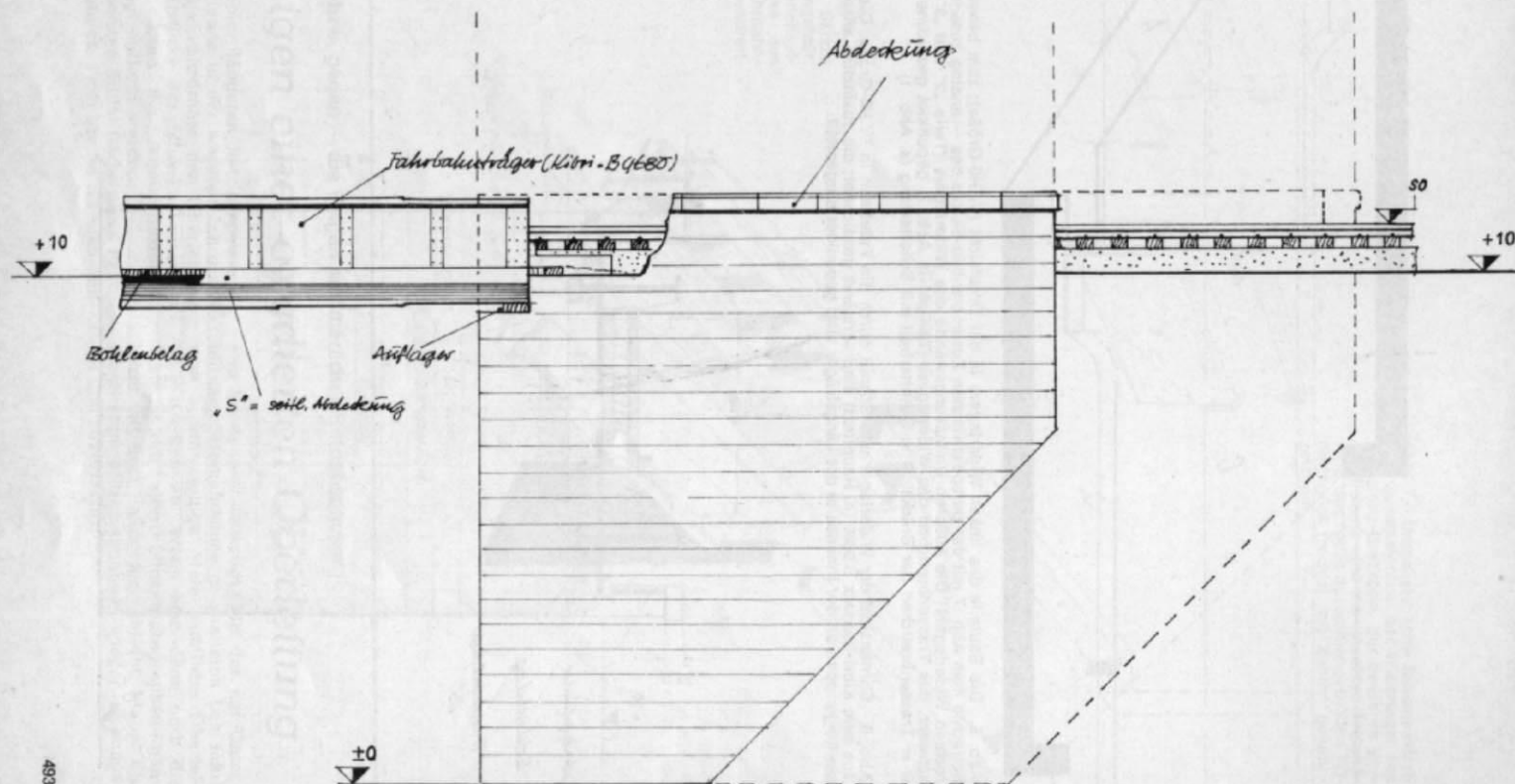
Jetzt braucht nur noch das Gleisjoch in entsprechender Länge aufgeklebt und der Schotter eingefüllt zu werden. Mit nicht zu wässrigem Tapetenkleister (er wird sozusagen „eingetropf“) läßt sich das schönste Gleisbett herstellen. Wenn – wie im Falle „Ebeneck“ – der Brücken-Gleisabschnitt bereits eine Bremsstrecke darstellt, kann der rostige Bremsstaub mit Plakafarben (braun Nr. 55 und orange Nr. 15) imitiert werden. Schienen und Schwellen werden mit einem kurzen Borstenpinsel (Nr 8-10) mit etwas satter Farbe eingefärbt; für den Schotter verwendet man einen Pinsel mit längeren Borsten und dünnflüssigere Farbe, die am besten in einem Gefäß angerührt wird; der Farbauftrag sollte mehr stuierend als streichend erfolgen.

Schließlich sind noch die Widerlager „auf alt“ einzufärben, und zwar mit einer Mischung aus Braun, Grün und ein wenig Schwarz. Nach unten zu wird der Farbton etwas kräftiger schwarzgrünlich. Auflager und Mauerkronen-Abdeckung sowie auch die Mauerbrüstung werden etwas rostfarben getönt. Übrigens können mit der o. a. Farbmischung alle möglichen Mauern, Wälle etc. nachbehandelt werden.



▲ Abb. 3. Dieser Draufsichts-Ausschnitt vom Widerlager und Fahrbansträger (in $\frac{1}{3}$ H0-Größe) zeigt auch den Übergang vom „normalen“ Schotterbett des Streckengleises in die „Schotterwanne“ des Brückengleises.

Abb. 4. Seitenansicht des rechten Widerlagers in $\frac{1}{3}$ H0-Größe. Rechts vom Fahrbansträger ist die Umfassungsmauer des Widerlagers ausgespart, um den Übergang vom Strecken-Schotterbett auf das Trassenbrettchen der Brücke zu zeigen, das noch einige cm ins Widerlager hineinreicht.



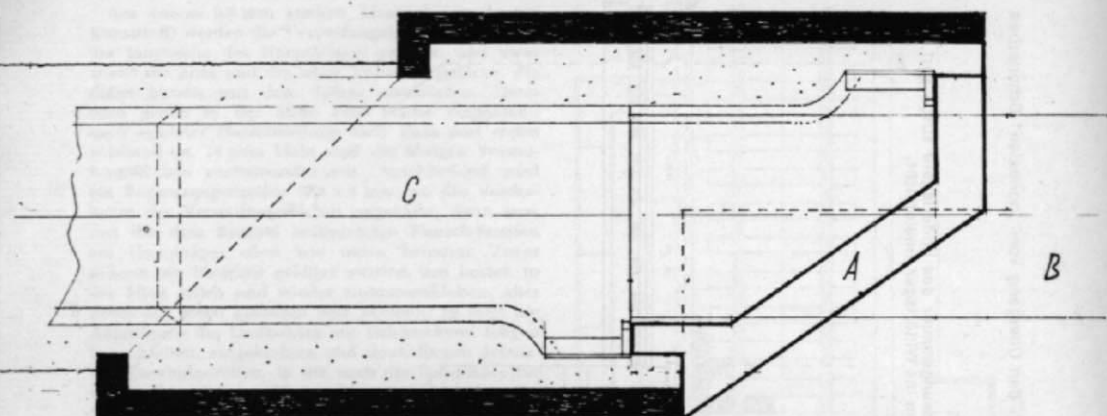
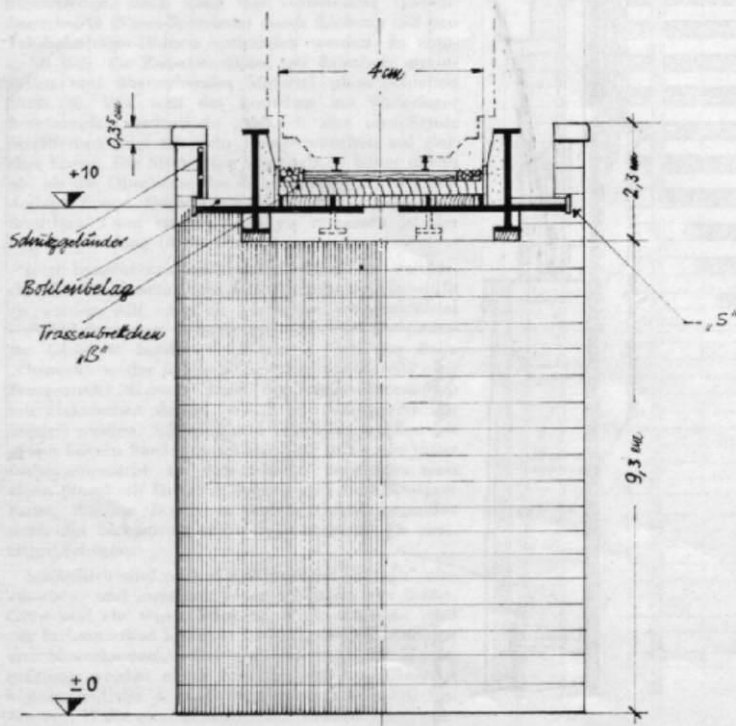


Abb. 5. Die Bauteile des linken Widerlagers in der Draufsicht ($\frac{1}{3}$ H0-Größe); zum besseren Verständnis betrachte man Abb. 7 mit der perspektivischen Zusammenbau-Skizze des — analog zusammengesetzten — rechten Widerlagers! Die äußeren Umfassungswände des Widerlagers (Teile „2“ und „3“ in Abb. 7) sind schwarz, das Trassenbrettchen des Widerlagers (Teil „6“ in Abb. 7) gepunktet gezeichnet. A = Auflager, B = Trassenbrettchen der Brücke, C = Schotterbett mit Schotterfang (s. Abb. 1).

Abb. 6. Stirnansicht der Widerlager und Schnitt durch die Fahrbahn in $\frac{1}{3}$ H0-Größe. Die Fahrbahnträger aus dem Kibri-Bausatz B 9680 (s. Haupttext) sind verstärkt gezeichnet; die zusätzlich anzubringenden Verstärkungsrippen an der Innenseite der Längsträger sind gepunktet dargestellt.



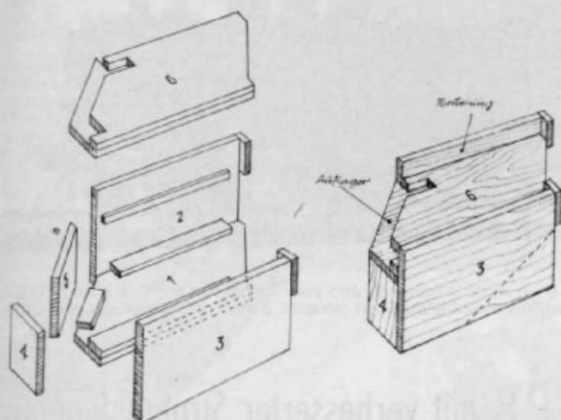
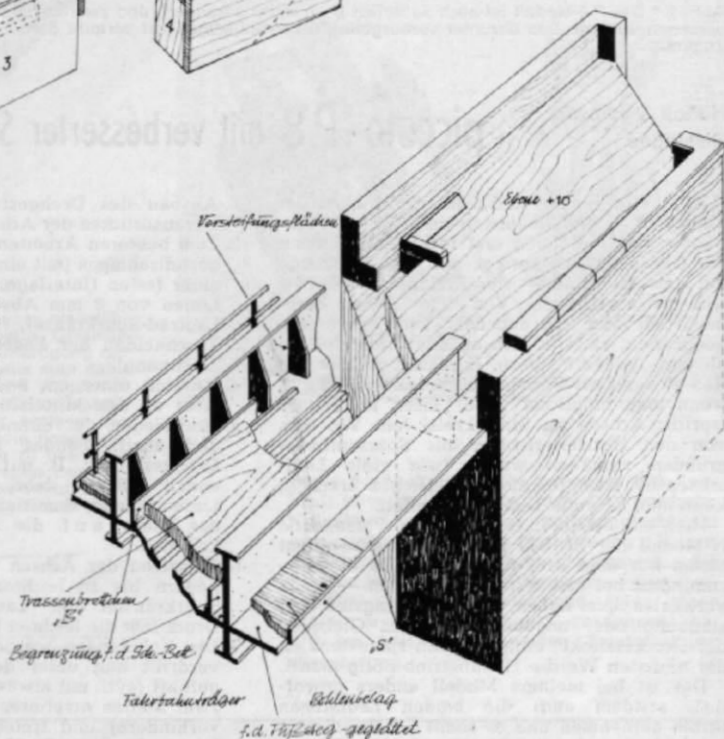


Abb. 7. Unmaßstäbliche Schemaskizze zum Zusammenbau der Widerlager aus Balsaholz-Brettchen. Zur besseren Verdeutlichung sind die einzelnen Bestandteile des fertig zusammengebauten Widerlagers (rechts) mit Zahlen gekennzeichnet.

Abb. 8. Hier sind die Abb. 3–7 in einer perspektivischen Skizze quasi zusammengefaßt, die die Zusammensetzung der Brücke aus Widerlager, Fahrbahnträgern, Trassenbrettchen usw. zeigt.



Ein Tip für – bzw. gegen – die Folgen sommerlicher Betriebspausen:

Reinigen einer oxydierten Oberleitung

Falls nach einer längeren Betriebspause – wie diese ja gerade in der warmen Jahreszeit eintreten – die Fahrdrähte der Oberleitung und die Schleifstücke der Ellok-Pantographen oxydiert sind, kann die „kontaktstörende“ Schicht wie folgt entfernt werden:

Über der gesamten Schleiffläche eines Pantographen wird ein ca. 1 cm breiter Streifen fein-

stes Sandpapier befestigt. Mit der auf Unterleitungs-Stromabnahme geschalteten Lok fährt man sodann einige Male sämtliche Oberleitungsstrecken ab. Wenn man dann noch die Schleifstücke aller Ellok-Pantographen ganz leicht mit dem Sandpapier abreibt, klappt die Oberleitungs-Stromabnahme wieder reibungslos und zuverlässig.

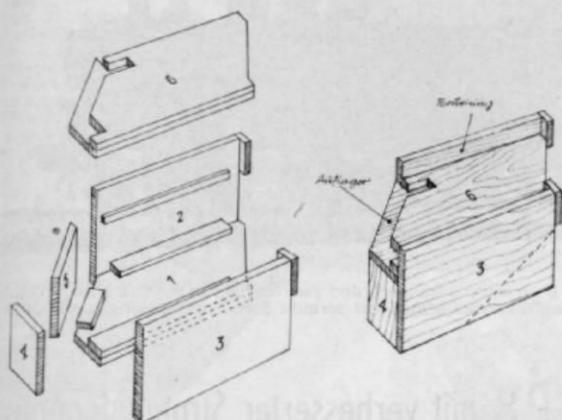
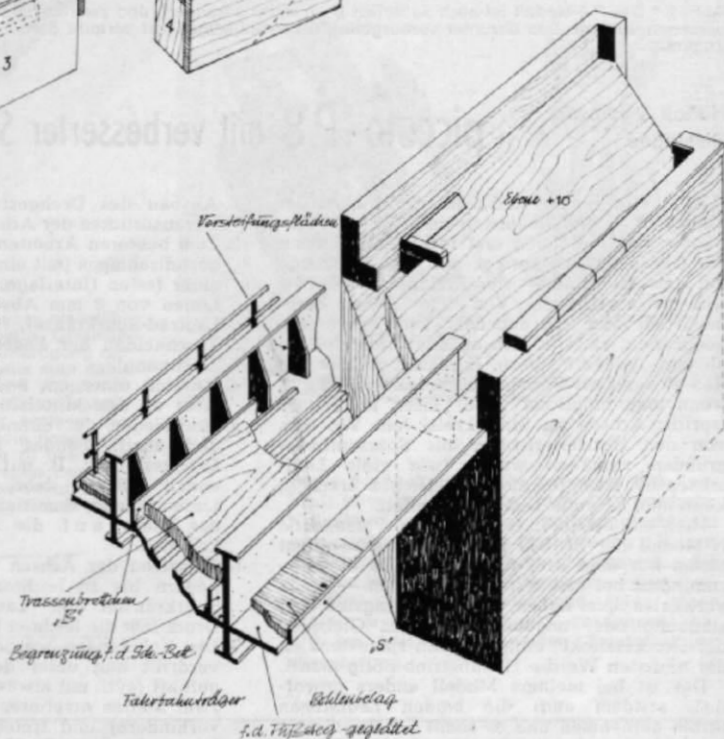


Abb. 7. Unmaßstäbliche Schemaskizze zum Zusammenbau der Widerlager aus Balsaholz-Brettchen. Zur besseren Verdeutlichung sind die einzelnen Bestandteile des fertig zusammengebauten Widerlagers (rechts) mit Zahlen gekennzeichnet.

Abb. 8. Hier sind die Abb. 3-7 in einer perspektivischen Skizze quasi zusammengefaßt, die die Zusammensetzung der Brücke aus Widerlager, Fahrbahnträgern, Trassenbrettchen usw. zeigt.



Ein Tip für – bzw. gegen – die Folgen sommerlicher Betriebspausen:

Reinigen einer oxydierten Oberleitung

Falls nach einer längeren Betriebspause – wie diese ja gerade in der warmen Jahreszeit eintreten – die Fahrdrähte der Oberleitung und die Schleifstücke der Ellok-Pantographen oxydiert sind, kann die „kontaktstörende“ Schicht wie folgt entfernt werden:

Über der gesamten Schleiffläche eines Pantographen wird ein ca. 1 cm breiter Streifen fein-

stes Sandpapier befestigt. Mit der auf Unterleitungs-Stromabnahme geschalteten Lok fährt man sodann einige Male sämtliche Oberleitungsstrecken ab. Wenn man dann noch die Schleifstücke aller Ellok-Pantographen ganz leicht mit dem Sandpapier abreibt, klappt die Oberleitungs-Stromabnahme wieder reibungslos und zuverlässig.

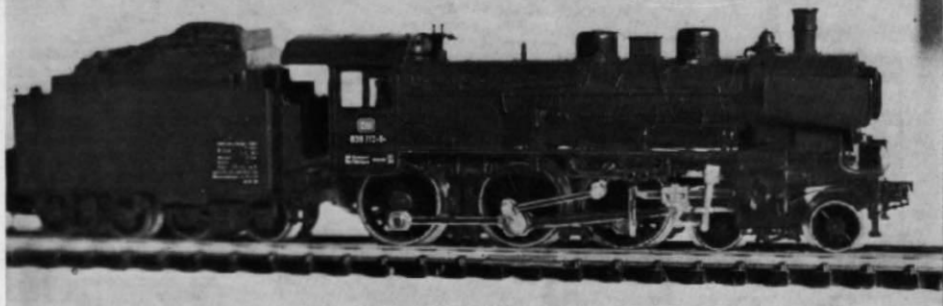


Abb. 1. Das P 8-Modell ist auch äußerlich noch leicht verändert, und zwar mit einem Kohlekasten-Aufsatz versehen worden. Das darunter verborgene Zusatz-Ballastgewicht verleiht dem Triebtender eine erhöhte Zugkraft.

Hanns J. Schwarz
Bissingen

piccolo-P 8 mit verbesserter Stromaufnahme

Kontaktprobleme sind immer ein aktuelles Thema für Modellbahner; und für die Anhänger von N-Bahnen erst recht. Selbst wenn die Gleise sauber verlegt und die Fahrzeuge gut gewartet sind — der Erzfeind Staub läßt sich nie ausschalten. Von den Gleisen hochgewirbelt oder von den Lokrädern selbst mitgenommen, setzt er sich an den Radschleifern ab und „polstert“ diese. Ergebnis: wieder ein Rad weniger als Stromabnehmer. Da ist es gut, wenn man möglichst viele „Eisen im Feuer“ (sprich: Achsen im Stromkreis) hat. Wo dies von den Herstellerfirmen aus Sparsamkeitsgründen versäumt wurde (wie viele Laufachsen bei Dampflokomotiven „liegen brach“!), kann man mitunter selbst nachhelfen.

Hier ein Beispiel: Das sonst hervorragende N-Modell der BR 038 von Fleischmann nimmt Strom nur über drei Achsen auf. Da diese — zumindest bei den ersten Jahrgängen — kaum vertikales Spiel haben, tritt bei geringster Verstaubung oder ungenau verlegtem Gleisstoß der „Ruckeleffekt“ ein, der dann spätestens an der nächsten Weiche Handbetrieb nötig macht.

Das ist bei meinem Modell anders geworden, seitdem auch die beiden Laufachsen Strom aufnehmen und es somit 5 Achsen bzw. 10 Räder sind, die hierfür zur Verfügung stehen. Hier wirkt sich der vorübergehende Ausfall von zwei oder sogar drei Rädern nicht gleich so verheerend aus.

Die erforderliche Bastelei ist lohnend und nicht schwierig. Benötigte Teile und Werkzeuge:

Material für die Schleiffedern (z. B. fertig käufliche Achsschleiffedern, wie sie für die nachträgliche Ausrüstung von Reisezugwagen mit Innenbeleuchtung im Fachhandel zu haben sind, u. a. von Arnold), ein Stück möglichst dünne Kupferlitze, ein Lötkolben und eine Pinzette.

Die Arbeitsgänge sind — kurz gefaßt — folgende:

1. Ausbau des Drehgestells und vorsichtiges Herausdrücken der Achsen.
2. Zum besseren Arbeiten Arretieren des Drehgestellrahmens (mit einem Tropfen UHU) auf einer festen Unterlage, genau zwischen zwei Linien von 8 mm Abstand (= Abstand der Laufrad-Spurkränze).
3. Zuschneiden der Federn (s. unmaßstäbliche Zeichnung).
4. Anlöten einer ca. 8–9 cm langen dünnen Litze an das Mittelstück jeder Schleiffeder.
5. Hochbiegen der dünnen Enden der Federn und anschließendes Festkleben auf dem Drehgestell (z. B. mit Stabilit). Die Federenden müssen dabei genau entlang den Linien zeigen, damit sie nach dem Einsetzen der Räder auf die Spurkränze zu liegen kommen.
6. Einsetzen der Achsen und Herabbiegen der Federn bis zu leichter Berührung mit den Spurkränzen der Laufräder. (Zu starker Druck läßt die leichten Räder stillstehen.)
7. Die Kabelenden werden ein- oder zweimal verdreht und unter dem Gehäuse entlanggeführt (evtl. mit etwas Klebstoff an ein oder zwei Stellen arretieren, um Durchhängen zu verhindern) und treten zusammen mit den Litzen, die zum Tender führen, von hinten in das Lokgehäuse ein.
8. Verlöten der Kabelenden mit den beiden Lötpunkten im Innern der Lok.
Ergebnis: Die Lok läuft „butterweich“ in langsamer Fahrt auch über Weichenstraßen!

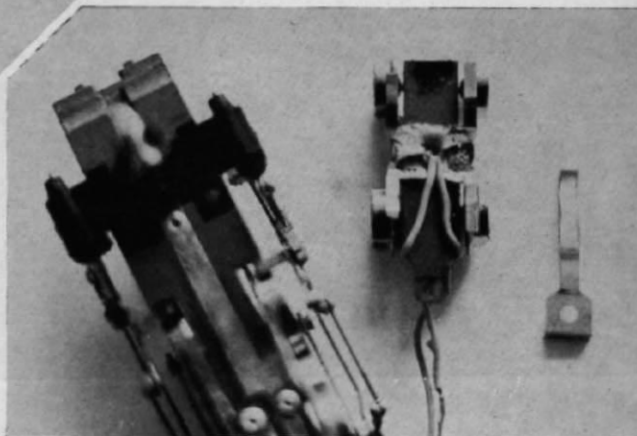
Und wenn man schon beim Basteln ist, kann man noch zweierlei tun:

1. Anbringen des Tendraufsatzes, einschließlich des Holzbrettes, das ein Herunterfallen der aufgetürmten Kohle ins Führerhaus verhindern soll.
2. Ausfüllen des dadurch entstandenen Raumes mit Ballast (ein in Form gefeilter Lötzinneklumpen), der obenauf „echt“ bekohlt wird.

Abb. 2. Unteransicht der fertig umgebauten P 8 mit den zwischen den Treibrädern verlegten Stromführungs-kabeln.



▼ Abb. 3. Ausgebautes Drehgestell mit den aufgeklebten und mit Kabeln an die Lok-Stromversorgung angeschlossenen Stromabnahme-Federn; rechts die (fabrikseits vorhandene) Feder zum Niederdrücken des Drehgestells.



▼ Abb. 4. Diese nicht genau maßstäbliche Skizze (ca. doppelte Originalgröße) verdeutlicht die Anfertigung der Stromabnahme-Federn, falls man dafür z. B. Achsschleiffedern von Wagenmodellen benutzt. Oben die Seitenansicht, darunter die Draufsicht; entlang der gestrichelten Linie sind die Federn jeweils auf der Außenseite zu beschneiden, da sie sonst — wegen der vorstehenden Bremsanlagen-Imitation — nicht am Drehgestell angebracht werden können.



Diese Maßnahme erhöht nebenbei die Zugkraft unserer P 8 um ca. 30 %. Und der hohe Kohleberg ist durchaus vorbildgerecht; in einem fast bis zu ihrer Ausmusterung gültigen Umlaufplan mußte die echte P 8 immerhin die Strecke Freudenstadt — Hausach — Freudenstadt — Horb — Böblingen (plus einer kleineren Nebenleistung), zusammen ca. 170 km, mit einer einzigen Tenderfüllung zurücklegen.

Noch eine Verbesserung:

Vordere Kupplung für die piccolo-P 8

Als Besitzer von zwei P 8-Modellen hat es mich „gewurmt“, daß ich die beiden Loks nicht in Doppeltraktion fahren lassen konnte.

Nach näherer Inspektion der Loks stellte ich jedoch fest, daß Fleischmann gewollt oder ungewollt bereits „vorgearbeitet“ hat, denn am vorderen Ende des Drehgestells sind bereits seitliche und waagrechte Erhebungen vorhanden, zwischen denen man nur noch eine N-Kupplung mit einem Tropfen Plastikkleber anzubringen braucht. Vorher muß man jedoch mit

einer Pinzette die Modellhakenkupplung nach vorn wegziehen.

Trotz einer solchen vorderen Kupplung durchfährt die Lok sogar den Minitrax R 1-Radius. Einziges Manko an der Sache: man kann keine zwei P 8-Modelle Rauchkammer an Rauchkammer kuppeln, da die Kupplung ja starr ist; Wagen jedoch kuppeln einwandfrei.

Alles in allem: eine Feierabendbastelei von etwa 20 Minuten, die sich lohnen!

Klaus Peter Schiefbahn, Benthullen-Ost



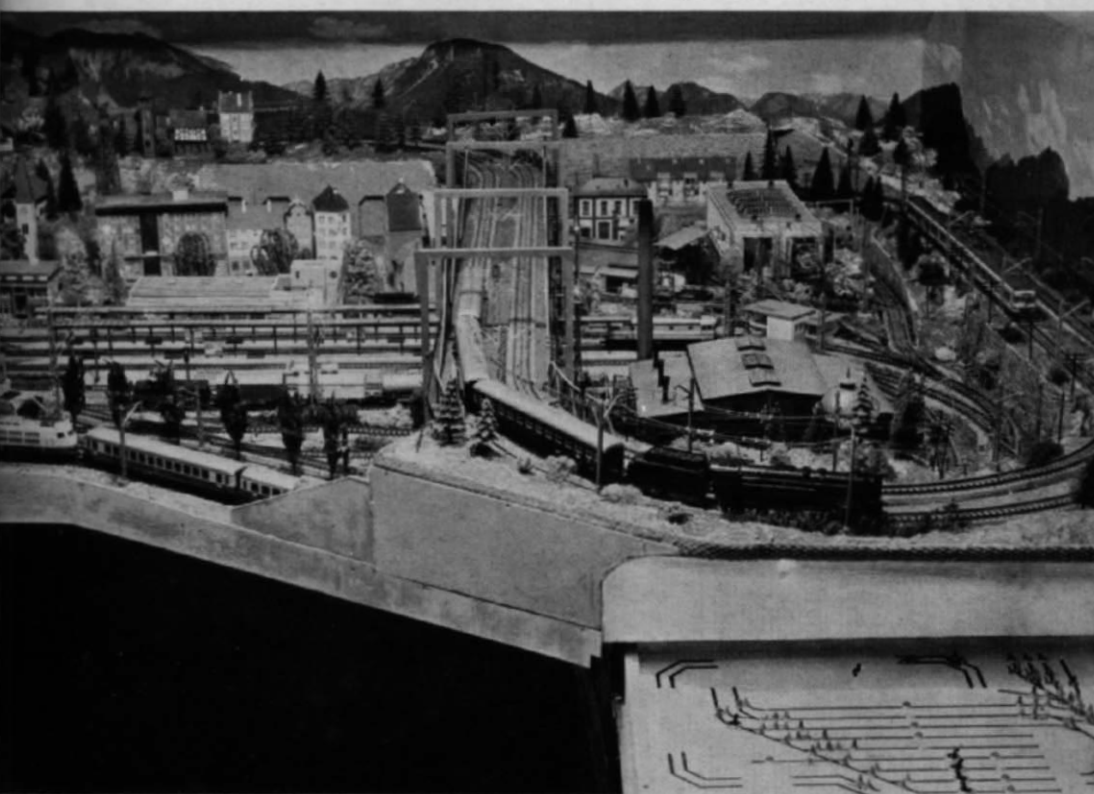


Abb. 1. Der rechte Teil der etwa L-förmig aufgebauten Anlage mit Blick genau auf die große Brücke (s. Abb. linke Seite). Unten rechts sieht man das Gleisbildstellpult, das sich in einem Schubkasten mit Teleskop-Führung befindet und unter die Anlage geschoben werden kann.

Ein „Leidtragender“ berichtet

H0-Anlage Josef Hartl
Töging

Mit einer maximalen Anlagengröße von 2,30 x 2,00 bzw. 0,60 m zähle ich mich selbst zu den „leidtragenden“ platzbeschränkten Modellbahnern. Die Anlage wird im Märklin-Gleichstrom-System betrieben; sie ist in 6 Stromkreise aufgeteilt und wird von 6 Fahr- und 2 Lichttrafos gespeist. Eine abschaltbare Automatik erlaubt den gleichzeitigen Verkehr von 6 Zügen im Blockbetrieb. Zu meinem Gleisbildstellpult (Abb. 1) sind vielleicht einige Anmerkungen angebracht: es besteht aus einem 62 x 52 cm großen Holzrahmen, der in einer Teleskopführung unter die Anlage geschoben werden kann. Auf den Holzrahmen ist eine doppelseitig kunststoffbeschichtete Spanplatte angebracht, die mit selbsthaftenden Gleisbild-Sym-

bolon von Herkat beklebt ist; die Einbautaster sind von Brawa. Am hinteren Rahmenteil sind Steckverbindungen angebracht, um eventuelle Reparaturen besser vornehmen zu können. Die Transformatoren wurden nicht ins Gleisbildstellpult, sondern extra eingebaut, um bei einer Änderung des Gleisbildes nicht alles neu machen zu müssen.

Ansonsten ist meine Anlage, deren Aufbau übrigens in Gemischtbauweise aus Holz, Sperrholz und Styropor entstand, noch nicht ganz fertig, vor allem hinsichtlich der Detailgestaltung; trotzdem vermögen die Abbildungen m. E. einen guten Eindruck zu vermitteln.
Josef Hartl, Töging

◀ Abb. 2. Die Partie links von der Brücke; das Ellok-Bw und die Güteranlagen sind platzsparend (allerdings auch etwas beeengt) in einer Ecke angeordnet.

◀ Abb. 3. Nochmals die selbstgebaute Hänge-/Eisenbrücke, die unter Verwendung von Faller-Brückenaussätzen zwar „freelance“ entstand, aber doch recht massiv und imposant wirkt.



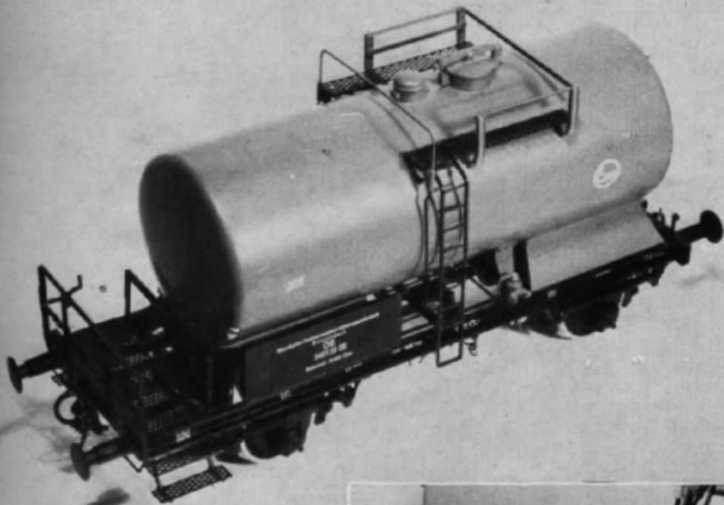
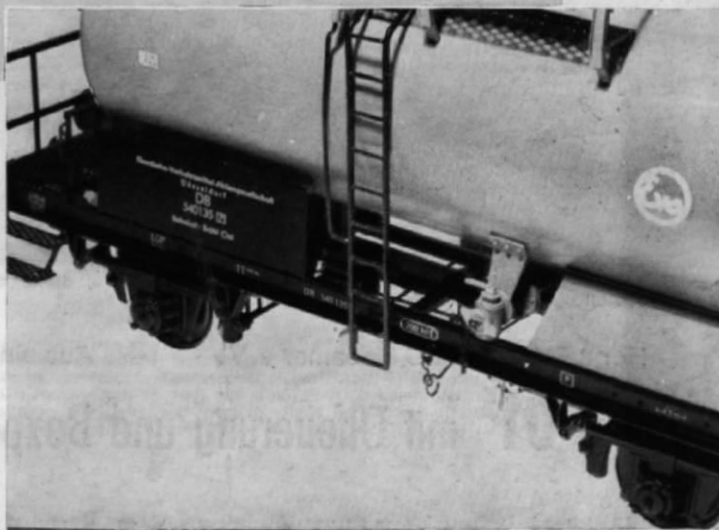


Abb. 1. Gesamtansicht des Kesselwagens, hier die graue „Eva“-Version; es gibt ihn noch in den Dekors von drei anderen Ölgesellschaften.

Abb. 2. Detailansicht des Untergestells; rechts neben der Aufstiegsleiter die — bewegliche — Nachbildung des Bremsventil-Entlüftungsgestänges.



Kesselwagen als Kleinstserien- Modell in I

Dieses Kesselwagen-Modell im Maßstab 1:32 (Nenngröße I) wird von den auf „großspurige“ Modellbahnen spezialisierten Firmen Hübner/Markscheffel & Lennartz in Co-Produktion hergestellt und vertrieben. Das 27,2 cm lange Modell ist vollständig in feinsten Messing-Handarbeit gefertigt und hat abgefederte Achsen und Puffer, bewegliche Bremsklötze, eine funktionsfähige, abgefederte Spindelkupplung, flexible Bremschlauch-Imitati-

onen usw. Unterseits ist die Bremsanlage mit allen Leitungen und Zylindern etc. genau nachgebildet, inkl. der Brems-Umstellvorrichtung ein — aus und der Umstellvorrichtung G- bzw. P-Bremse. In dieser Superausführung — die mit ca. DM 800,— für das Kesselwagen-Modell auch ihren Preis kostet — soll der schon in Heft 3a/76, S. 205 avisierte bayerische Oldtime-Zug mit dem „Glaskasten“ erscheinen, ebenfalls im „großen Maßstab 1:32.“

[Anlage Hartl]

Abb. 4 u. 5. Zwei weitere Ausschnitte von der H0-Anlage des Herrn Hartl: oben der Mittelteil mit Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz, unten die linke Bahnhofsausfahrt. Achtung: An elektrifizierten Strecken haben Freileitungen „nichts zu suchen“!



Abb. 1. Das Vorbild der heutigen MIBA-Bauzeichnung (Abb. 3): die 01^a der DR in voller Fahrt vor einem Schnellzug; hier die kohlegefeuerte Version.
(Foto: Kluge, Lommatzsch)

Horst Schaay, MEC Hadamar e. V

Aus einer Fleischmann-BR 01:

BR 01^s mit Ölfeuerung und Boxpok-Radsätzen

1. Teil

Die folgende Umbauanleitung unseres Mitarbeiters Horst Schaay betrifft zwar keine Bundesbahn-Lok; doch stellt die 01^s der DDR-Reichsbahn nicht nur für sich eine ebenso leistungsfähige wie kraftvolle Maschine dar (s. dazu Abb. 2), sondern kann als Modell auch auf „westlichen“ Anlagen ohne weiteres eingesetzt werden. Denn die Lokomotiven der BR 01^s waren bis vor kurzem auch häufig in der Bundesrepublik zu Gast, wo sie im Transitverkehr BRD/DDR Schnellzüge von bzw. nach Bebra und Hamburg führen. Die Redaktion

Vorbemerkungen

Das Modell der BR 01^s der DR stellt für den Besitzer einer Modellbahn-Anlage ein lohnendes Objekt dar, da es zusammen mit DB-Triebfahrzeugen eingesetzt werden kann (z. B. beim Thema „Grenzbahnhof“, s. MIBA 1/69) und zudem durch sein für unsere Verhältnisse ungeohntes Aussehen eine interessante Abwechslung in die Reihe der Einheits- und Länderbahn-Lokomotiven bringt. Dies gilt besonders

dann, wenn man die Ausführung mit tiefer Schürze und Boxpok-Radsätzen wählt. Auch die Form des Öltenders weicht nicht unerheblich von jener der Tender der BR 012 oder 042/043 ab. Die Ölversion verursacht jedoch einen erheblichen Mehraufwand beim Umbau von Lok und Tender. Trotzdem sollte man den hier vorgeschlagenen Umbau nicht scheuen, zumal man auf ein vielfach bewährtes Industrie-Fahrgestell zurückgreifen kann, das hervorragende Laufeigenschaften garantiert.

Materialbeschaffung

Grundlage für den Umbau bildet die BR 01 von Fleischmann (Nr. 4170). Wer Wert auf Details legt, sollte aber unbedingt das vorhandene Führerhaus gegen das der BR 051 (Ersatzteil Nr. 114177) austauschen, da die rechte Seite (bedingt durch die Indusi-Imitation) nicht mit der der BR 01^s übereinstimmt.

Zusätzlich werden benötigt: Etwas Ms-Blech

0,3 mm für Schürze, Domverkleidung und Windleitbleche sowie für den Tendraufbau; Riffelblech für den Umlauf, Schlot, Kesselspeiseventile, Griffstangenhalter, Luftpumpe, Rohrflansche und Handräder (M + F bzw. Günther) und Leitern (evtl. Fleischmann Nr. 22 4175). Außerdem braucht man noch den Vorwärmer für den Kesselschittel sowie evtl. — s. Abb. 2 — den Giesl-Ejektor, falls man die betreffende Version nachbaut (beides von Güpther) sowie die Speisewasser-Kolbenpumpe (Vorbild-Bauart VMP 15-20). Falls die Boxpok-Radscheiben nach meiner Methode angefertigt werden, wird noch Rundmessing von 21 mm ϕ benötigt. „Last not least“ leisten Vorbildfotos von Lok und Rädern gute Dienste, wobei hier auf die Bücher „Die Dampfloketzeit“ von K. E. Maedel (Frankh-Verlag, Stuttgart) und „Die Baureihe 01“ von H. Wenzel (EK-Verlag, Wuppertal) verwiesen sei.

Umbau 1. Tender (Olversion)

Das Tender-Fahrgestell kann unverändert von der Fleischmann-01 übernommen werden. Am Tendergehäuse allerdings sollte man aber die angespritzten Leitern vorsichtig wegschaben und dafür freistehende Leitern von der BR 051 (Ersatzteil Nr. 224 175) anbringen. Der Oltendraufbau (s. Abbildung 3 u. 6) besteht bei meiner Lok aus gefrästem Pertinax (4 mm stark) und im hinteren Teil aus Ms-Vierkantrohr, kann aber auch ohne weiteres aus 0,3 mm Blech gebogen werden. Einfülldeckel, Trittlech, Leitern und Griffstangen vervollständigen den Aufbau.

2. Lokrahmen

Ein Modell der Olfeuerungsaustrführung bedingt eine Manipulation am hinteren Lokrahmen, die man sich bei der Rostfeuerungs-Version ersparen kann. Da die Luftbehälter unter das Umlaufblech zu liegen kommen, wird der Blick auf den (gelochten) Rahmen zwischen hinterer Kuppelachse und Nachlaufgestell frei. Bei Kohleausführung wird der Rahmen in diesem Bereich durch die tiefgezogenen Aschkästen mit Luftklappen verdeckt. Ich habe den Rahmen etwas nach oben ausgefeilt und rechts und links ein dünnes gelochtes Blech aufgeklebt. Das Nachlaufgestell muß nun flacher ausgeführt werden. Es wird bis auf die Ausgleichshebel abgesägt, so daß ein offener Rahmen entsteht. Der untere Teil des Stehkessels, der bei Fleischmann zum Lokrahmen gehört, wird gekürzt und unten wieder verschlossen. An diesem Teil werden auch die Stützbleche für das Führerhaus befestigt.

Die Halterung für die vordere Pufferbohle wird abgesägt und der runde Ansatz der Dampfentwickler-Halterung weggefeilt, da der neue Schlot dünner ist als der des Neubaukessels von Fleischmann. Der Rahmen wird später, wenn der Langkessel seine endgültige Länge erreicht hat, verlängert und die Pufferbohle neu angeschraubt. Es empfiehlt sich, die Zylinder und die Steuerungsträger je ca. 1 mm nach innen zu versetzen (Langlöcher feilen); die Lok erhält dadurch ein schlankeres Aussehen. An der Steuerung werden noch Fang-eisen mit Trittbrett angelötet.

(Schluß in Heft 9/76)

Abb. 2. Das Vorbild zur Umbauanleitung des Herrn Schaay und zur Zeichnung Abb. 5: die 01^s in der Ausführung mit Boxpok-Treib- und Kuppelrädern und Umlauf-Schürze. Eine kleine Abweichung zum Schaay-Modell stellen der hier nur teilverkleidete Kesselschittel (vgl. Abb. 1) und der Kohletender dar. Im übrigen zählen die bei der DDR-Reichsbahn ab 1961 aus der BR 01 „rekonstruierten“ 01^s zu den leistungsfähigsten Schnellzug-Dampfloks. Übrigens war gerade diese 01504 zu meist mit einem Giesl-Ejektor ausgestattet; hier hat sie einen normalen Schlot. (Foto: Gerhard Illner, Leipzig)



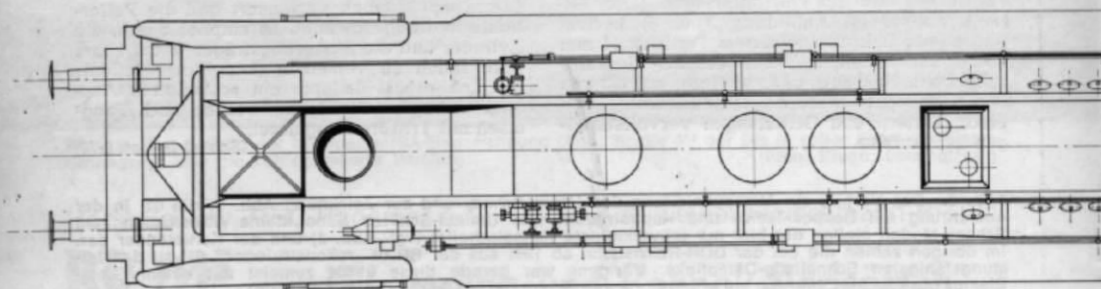
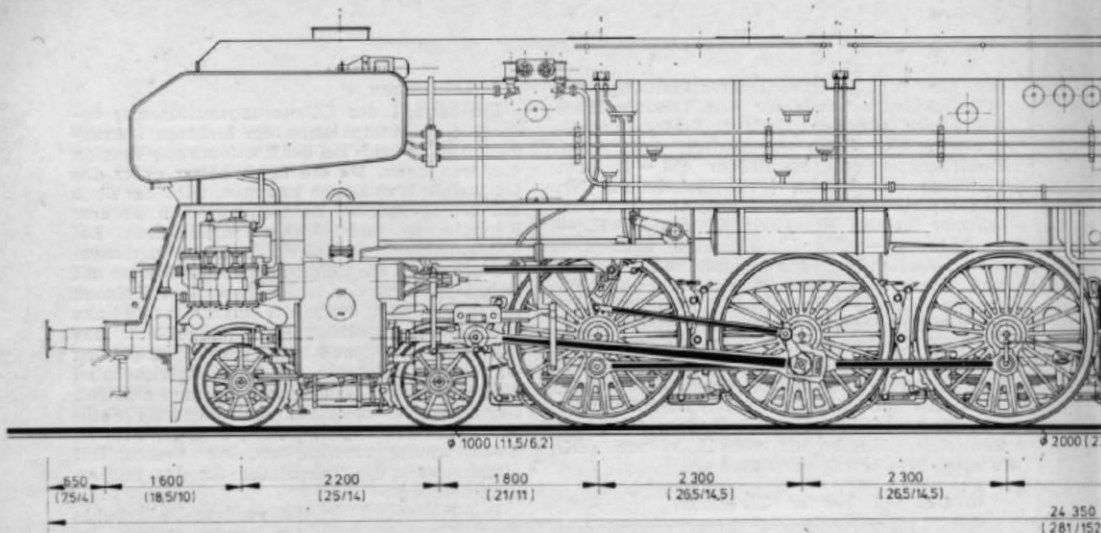
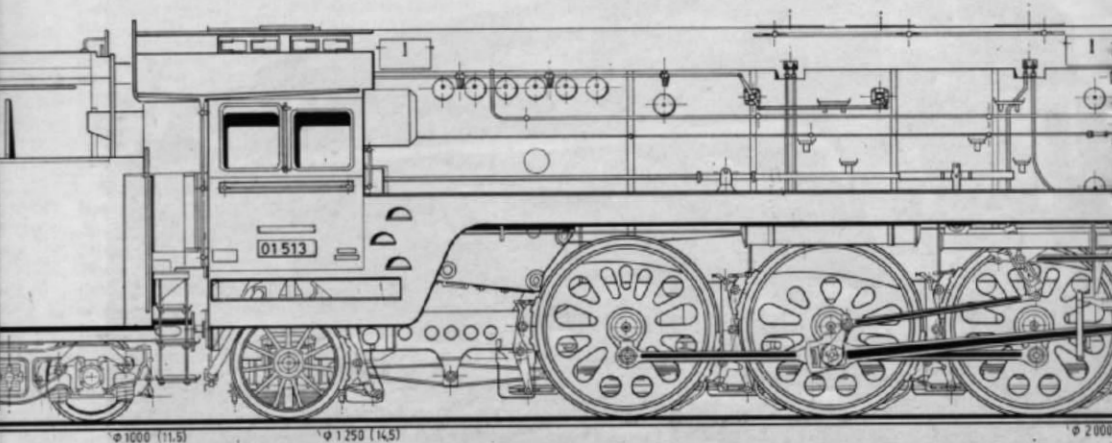


Abb. 4. Draufsicht auf die Lok der BR 01^a in 1/4 H0-Größe (1:87).

Abb. 5. Seitenansicht (Lokführerseite) der 01^a-Version mit Offfeuerung, durchgehender Kesselverkleidung, Schürze unterm Umlauf und Boxpok-Rädern, wiedergegeben in 1/4 H0-Größe (1:87). Die Zeichnungen zu Abb. 5 — 7 wurden uns freundlicherweise vom Teloecken-Verlag, Düsseldorf, zur Verfügung gestellt.



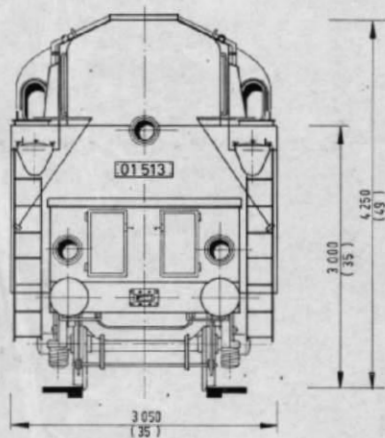
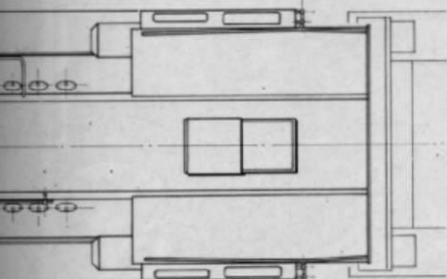
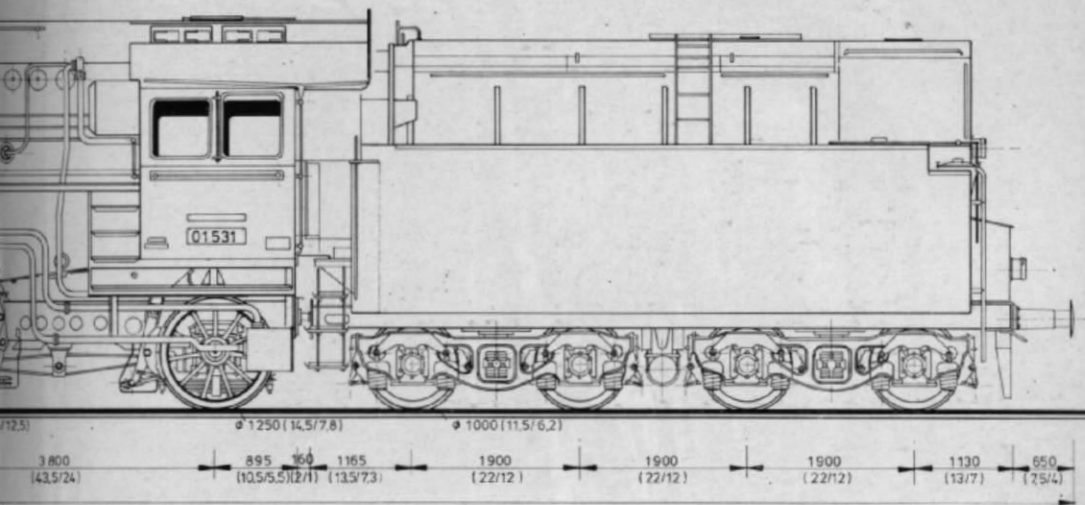
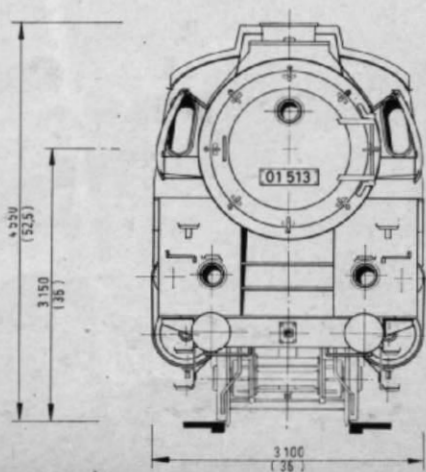
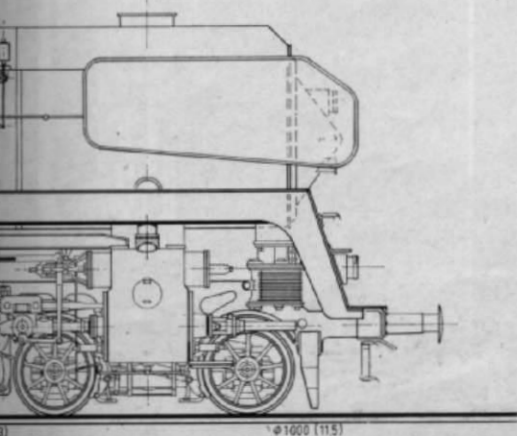
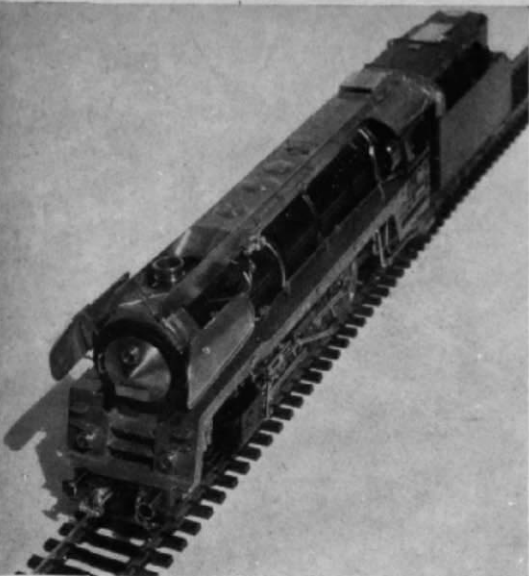


Abb. 6 u. 7. Stirnansicht und Tenderrückansicht der BR 01s in 1/4 H0-Größe (1:87).







▲ Abb. 8 u. 9. Ein gelungener Umbau und ein imposantes H0-Lokmodell dazu: die 01^a des Herrn Schaay, die der interessantesten und elegantesten Vorbild-Version mit Öltender, durchgehender Domverkleidung, Schürze unterm Umlaufblech und Boxpok-Rädern entspricht. (Fotos: P. Albrecht, Runkel)

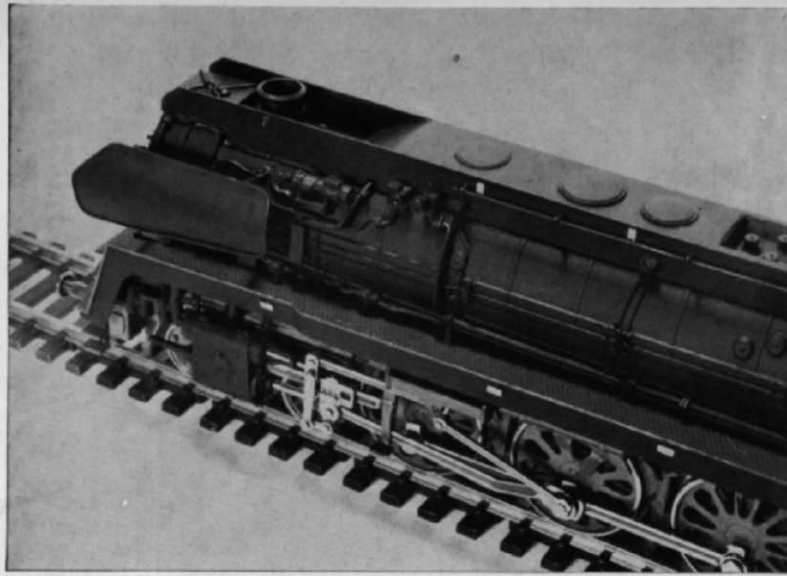
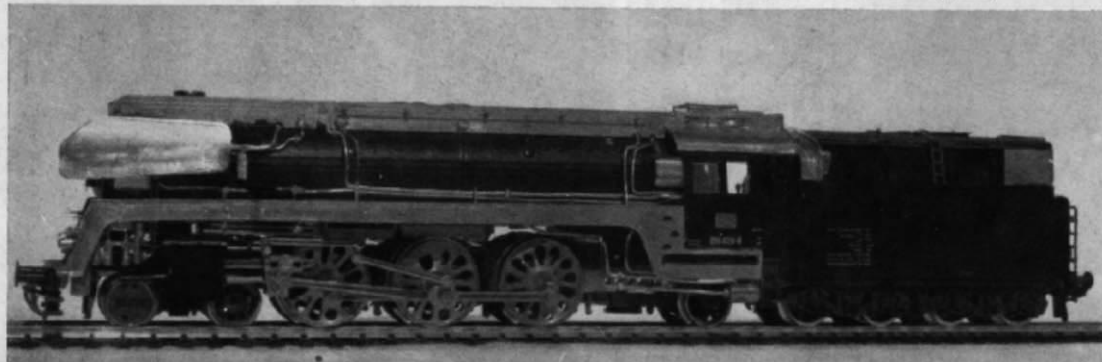


Abb. 10 u. 11. Diese Abbildungen des fertig um- bzw. zusammengebauten, aber noch nicht lackierten Modells zeigen deutlich die zusätzlichen Teile: Domverkleidung, Führerhausdach, Windleitbleche, Umlaufschürze, Boxpok-Räder, Öltenderaufbauten, diverse Armaturen und Leitungen. Auf der oberen Abbildung sieht man die gleichfalls neue Rauchkammertür sowie gewisse Einzelheiten der Domverkleidung und der Schürze unter der Rauchkammertür. (Fotos: Horst Schaay, Elz)



▲ Abb. 12. Draufsicht auf die vordere Partie des fertigen Modells mit den Details der vorderen Dom- und Schlotverkleidung und der Kesselarmaturen, wobei man besonders die rechts oberhalb des Windleitblechs beachte. (Foto: MIBA)



Abb. 3. Hier entsteht ein größerer Industriebetrieb. Die Anschlußgleise sind verlegt, die Bauprofile aufgerichtet. Per Bahn und Lkw wird jetzt Baumaterial herangeschaft.

... entsteht die H0-Anlage des Herrn Hugo Schwilch aus Domat/Ems (Schweiz), an dessen Anlagenberichte in den Heften 4/1952 und 3/1954 sich einige „MIBA-Veteranen“ noch ganz dumpf erinnern mögen. Wie die heutigen Ausschnitte zeigen, ist Herr Schwilch

immer noch „mit von der Partie“; bis wir einen ausführlichen Bildbericht samt Gleisplan von der neuen Anlage veröffentlichen können, wird allerdings noch einige Zeit vergehen, denn die Anlage entsteht ja ... siehe Überschrift!

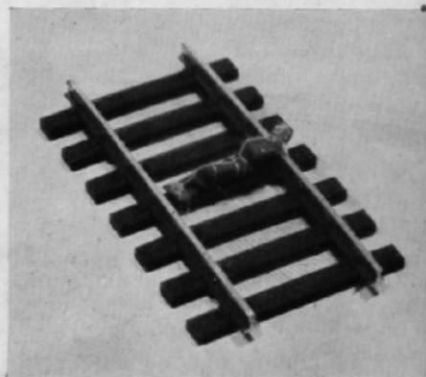
... und treiben mit Entsetzen Scherz!

... nämlich die Kollegen unseres Mitarbeiters „geba“, die ihm – voll des schwarzen Humors – dieses „Makaber-Motiv“ verehren; ihr (im schönsten Werbungs-Deutsch gehaltener) Kommentar:

Gefesseltes Mordopfer auf Gleiskörper H0

Die sprunghaft angestiegene Verbrechensrate auf dem Schienenstrang verpflichtet uns, auch dem Modellbauer die Mittel in die Hand zu geben, diesem Phänomen Rechnung zu tragen.

Wir gratulieren Ihnen zum Kauf dieser lebensnahen Bereicherung Ihrer Modellbahn-Anlage und wünschen Ihnen viel Freude bei der Rekonstruktion auch außergewöhnlicher Situationen.





Die ersten Neuheiten von Trix und Minitrix kann man bereits im Fachgeschäft erste-
hen; in H0 z. B. das Modell des gedeckten Güterwagens vom Typ G 20, dessen schon im Messebericht
hervorgehobene feine Beschriftung beim jetzt vorliegenden Serienmodell auch auf die Längsträger aus-
gedehnt wurde.

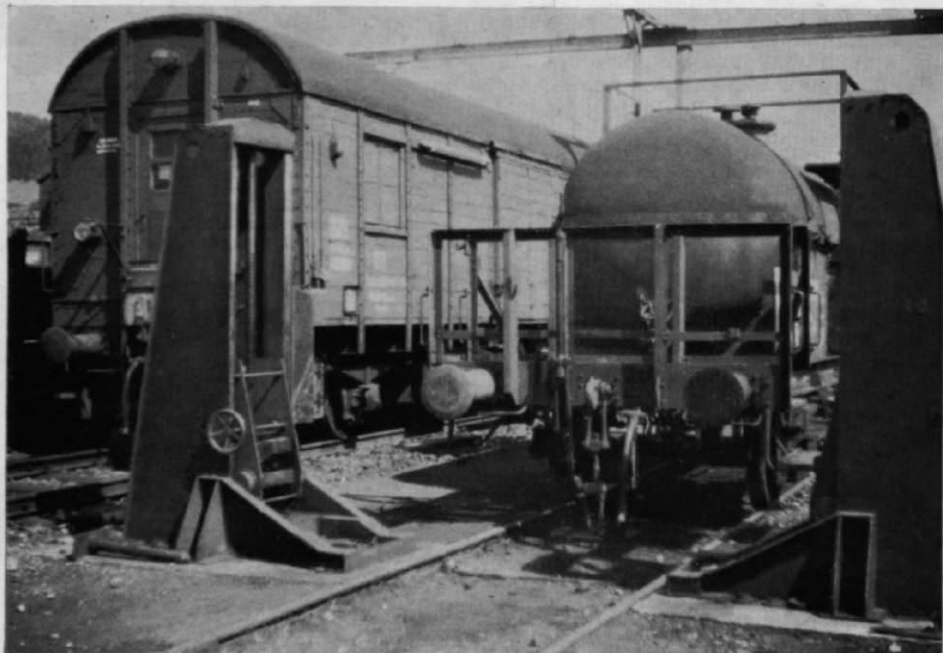
Bei den schon erhältlichen N-Modellen handelt es sich lediglich um Farb- und Dekor-Varianten: die
BR 151 in Türkis/Beige (s. dazu Heft 11/75, S. 704), der vierachsige Shell-Holzöltransporter und der offene
SBB-Güterwagen vom Typ E; rechtzeitig zu Beginn der heißen Jahreszeit werden außerdem zwei „abküh-
lende“ Farbvarianten offeriert: der Kühlwagen mit farbenfrohem „Heineken Bier“-Dekor in Grün/Weiß/Rot
und der Behälter-Tragwagen mit zwei blau/weiß/roten Kühlcontainern, auf denen die Fa. Schöller „Fröh-
liche Eiszeit“ wünscht.

Für beide Nenngrößen eignen sich ein 4-facher Drucktasten-Schalter und spezielle, selbstschneidende
Gleisbefestigungs-Schrauben.

Hebewinden fürs Bahnbetriebswerk

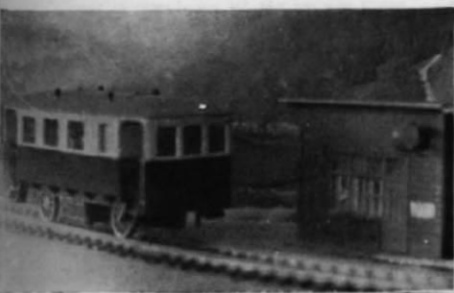
dienen zum Hochheben von Loks und Wagen; man
findet sie in Bahnbetriebswerken und Werkstätten
kleinerer Bahnen bzw. überall dort, wo Achsenken
fehlen, denn zum Radsatzwechsel werden sie am
häufigsten eingesetzt. Es gibt verschiedene Ausfüh-
rungen, handbetriebene ebenso wie neuerdings meist
hydraulisch und elektrisch angetriebene Hebewinden.
In Heft 4/71 haben wir in Wort, Bild und mehreren

Bauzeichnungen eingehend über Hebewinden des
großen Vorbilds und die Modellherstellung berichtet;
die heutige Abbildung zeigt eine gegenüber den
seinerzeitigen Ausführungen etwas einfachere Hebe-
winde, die auch beim Nachbau weniger Probleme
aufwerfen dürfte. Fotografiert wurden die Hebewinden
im Bw Ottbergen von MIBA-Leser Jens Born,
Hannover.





Sommerzeit – Dampfbahnzeit! In der warmen Jahreszeit haben bekanntlich die „live steamer“ Hochsaison – jene besondere „Gattung“ der Miniaturbahner, die mit ihren echt dampfbetriebenen und personenbefördernden Lokomotiven irgendwo zwischen Modellbahnern und Eisenbahnfreunden einzuordnen sind. Wie schon des öfteren berichtet, zählt auch der MIBA-Mitarbeiter und ehemalige „Hanuller“ OSTRA (alias Otto Straznicky aus Erfstadt) zu den begeisterten – und bekanntesten – Anhängern des „live steam“; hier hat er zwei Kollegen „schnappgeschossen“, die sich wie zwei richtige Lokführer voll auf die Bedienung ihres Doppeltraktions-Gespanns aus zwei 5“-Lokomotiven von Zimmermann konzentrieren.



Private Privatabahn-Triebwagen in H0

... baute sich Herr Walter Kerker aus Bielefeld. Links ein motorisierter und modifizierter Windberg-Personenwagen von Piko, der einem Benzol-Triebwagen der Würt-

tembergischen Staatsbahnen nachempfunden wurde; nebenstehend ein „Modell“ des ET 194.2 der LAG (Bayerische Lokalbahn-Aktiengesellschaft), das aus einem alten Trix-Güterwagen mit abgeändertem Gehäuse, Pantograph und Einachs-Antrieb entstand. Dank gut über den Daumen gepeilter Getriebeübersetzungen haben beide Modelle – übrigens am Küchentisch gebaut – eine richtige, niedrige Höchstgeschwindigkeit.



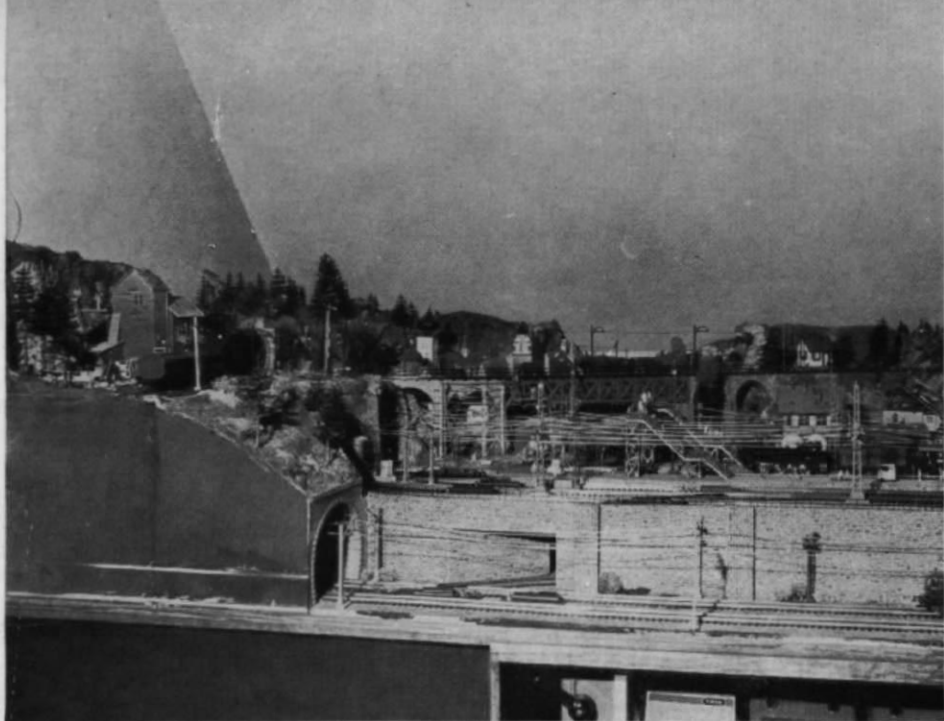


Abb. 1 u. 2. Wenngleich diese beiden Aufnahmen nicht vom gleichen Standpunkt aufgenommen sind, so bieten sie dennoch fast eine Gesamtübersicht über die Anlage. Vor dem Tunnelportal links erkennt man den „Einstieg“ zum verdeckten Abstellbahnhof (vgl. Gleispläne Abb. 4 u. 5).

Staubgeschützte Mansarden-Modellbahn

Seit über 6 Jahren bin ich MIBA-Leser; vor 4 Jahren beschloß ich, meine alte Trix-Bahn wieder in Form einer Anlage aufzubauen. Inzwischen hatte sich meine Fahrzeugsammlung natürlich erheblich erweitert; trotzdem bin ich dem Trix-Express-System, da ich auch meine alten Loks „bewegen“ will, treu geblieben. Bevor ich auf einige Einzelheiten der Anlage eingehe, sei jedoch erwähnt, daß ich es mit dem Vorbild nicht so genau nehme und auf meiner Anlage tu', was mir gefällt. So stehen in meinem Bw aus Platzmangel alle drei Lokgattungen zusammen, und auch meine Züge sind nicht immer vorbildentsprechend zusammengestellt. Weitere derartige „Sünden“ wird man beim genaueren Betrachten der Abbildungen entdecken. Doch nun zur Anlage selbst:

Bauweise

Für den Unterbau der Anlage wurden Platten- und Rahmenbauweise kombiniert. Die Anlage ist durch eine abnehmbare Verglasung vor Staub geschützt; die Verglasung kann auch während des Betriebes geschlossen bleiben. Der Sockel besteht aus angestrichenen Spanplatten, die am Unterbau mit Magnetschlössern abnehmbar befestigt sind. Durch die „Integrierung“ der Anlage in die Wohnung bzw. die Dachschräge wirkt die Anlage kaum störend und ist zugleich vor dem „Erzfeind Staub“ geschützt.

Das Gelände wurde mit Packpapier, Kaltleim und Moltofill geformt; darauf wurde mit Kaltleim das Streamaterial aufgebracht. Im Moment fehlen allerdings noch zahlreiche Ausschmückungsteile, vor allem

solche „vegetativer“ Art; auch sollen noch die Gleise eingeschoffert und die Gebäude-Grundplatten eingebettet werden.

Thema

Das Thema ist „wie üblich“ eine zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke mit einer (im Tunnel) abzweigenden eingleisigen Nebenstrecke, die in einem Kopfbahnhof endet. Durch Ansetzen eines separaten Anlagenteils an die rechte Seite der Anlage kann die Nebenbahn nach einer Gleisspirale wieder in die Hauptstrecke einmünden (Abb. 3 u. 4).

Fahrbetrieb

Gefahren wird ausschließlich von Hand; es ist also keinerlei Automatik eingebaut, was m. E. bei einer Anlage dieser Größe auch überflüssig ist. Unter dem Bahnhof befindet sich ein . . .

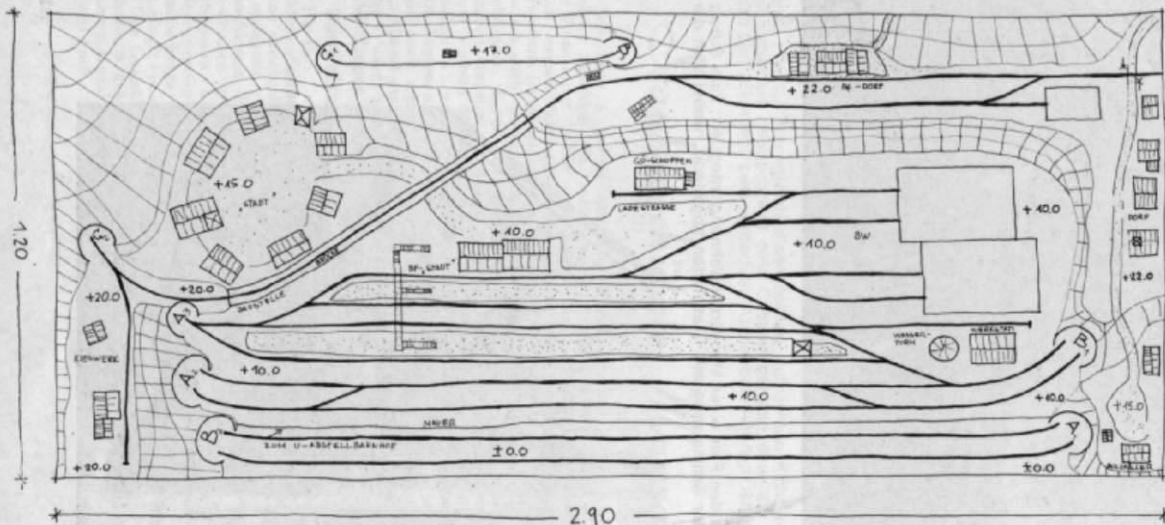
. . . Abstellbahnhof

auf den etwas näher eingegangen werden soll. Die Gleisanordnung geht aus Abb. 5 hervor, der Betrieb spielt sich folgendermaßen ab: der von rechts kommende Zug setzt nach Überfahren der Abzweigweiche zurück und die Lok schiebt die Wagen auf das entsprechende Gleis. Vor jedem Entkupppler E ist ein Schaltkontakt S eingebaut; wird er von der Lok betahren, leuchtet am Stellpult ein Lämpchen auf. Jetzt wird der Entkupppler betätigt und mit der Lok rückwärts wieder weggefahren. Bei etwaigen Betriebsstörungen können zwecks Eingreifens Teile (Schluß auf S. 522)



Abb. 3. So ist die Anlage des Herrn Köhler in den Flur einer Mansardenwohnung integriert; zum Schutz vor Verstaubung ist sie an der Front- und einer Schmalseite mit Glasplatten abgedeckt, wobei sich die Platten an der Front abnehmen lassen.





▲ Abb. 4. Der Streckenplan im Maßstab 1:20; die Höhen sind in cm angegeben. Die verdeckten Streckenverbindungen sind mit Buchstaben und Zahlen gekennzeichnet; von B₁ geht es z. B. nach B₂ usw. Beim Tunnelportal B₂ (unten links) befindet sich die Abzweigung zum verdeckten Abstellbahnhof. Die rechts ansetzbare Gleisspirale zeigt Abb. 7 „in natur“.

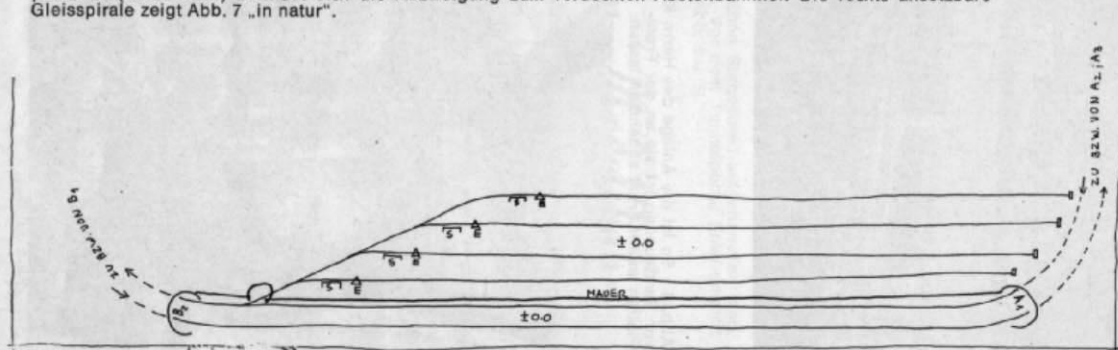


Abb. 5. Gleisanordnung im verdeckten Abstellbahnhof, gleichfalls im Maßstab 1:20. Bezüglich der Entkupppler E und Schaltkontakte S siehe Haupttext!

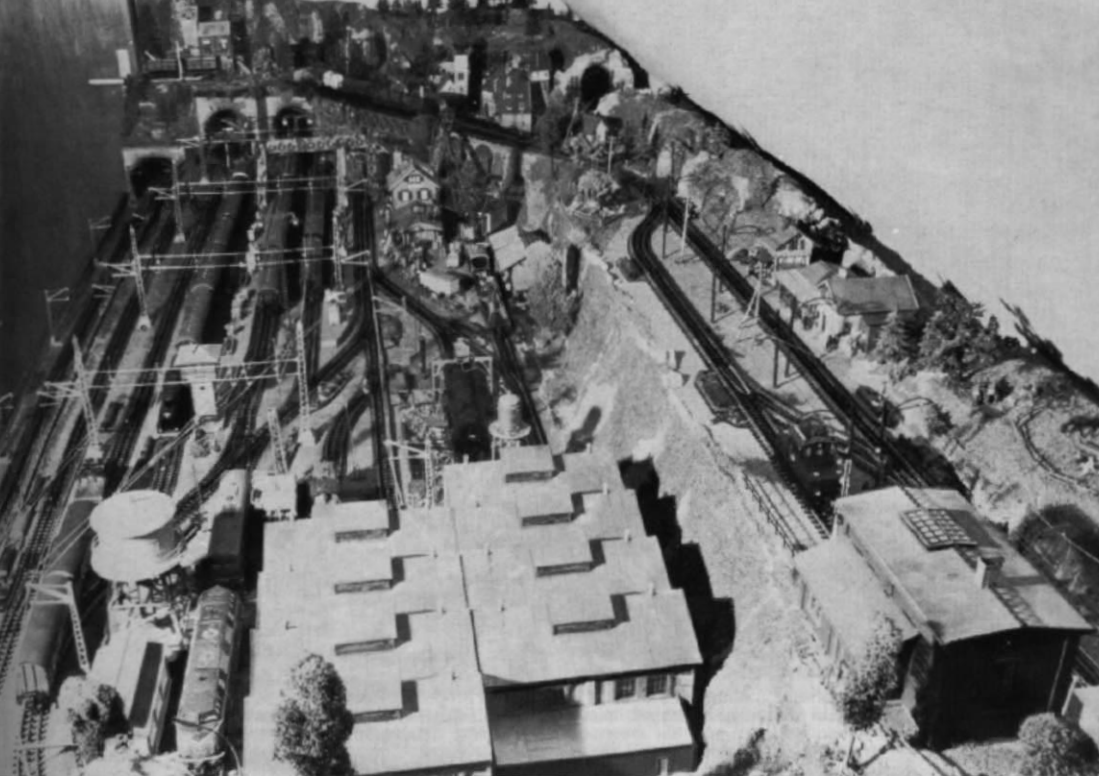


Abb. 6. Blick von der rechten Schmalseite auf den Hauptbahnhof; rechts liegt erhöht die Nebenbahn-Station.

Abb. 7. Die im Haupttext erwähnte (und im Streckenplan punktiert gezeichnete) sauber konstruierte Gleiswendel, die separat an die Anlage angesetzt werden kann und das Einmünden der Nebenbahn in die Hauptstrecke ermöglicht.

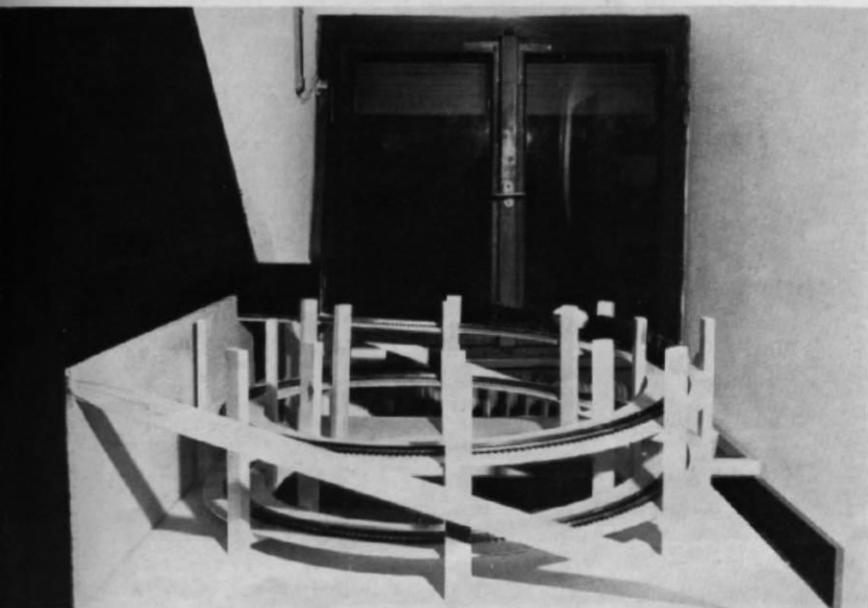




Abb. 8. Die rechte Anlagenecke; die vom links gelegenen Hauptbahnhof kommende Strecke führt direkt nach der Ausfahrt in einen Tunnel.

Abb. 9. Kommt Ihnen der Steinbruch vielleicht bekannt vor? — Nun, Herr Köhler schilderte in Heft 4/76, wie er ihn baute. Ein weiteres, nettes „Blickpunkt-Detail“: die Baustelle am Viadukt (ganz rechts und Abb. 11).



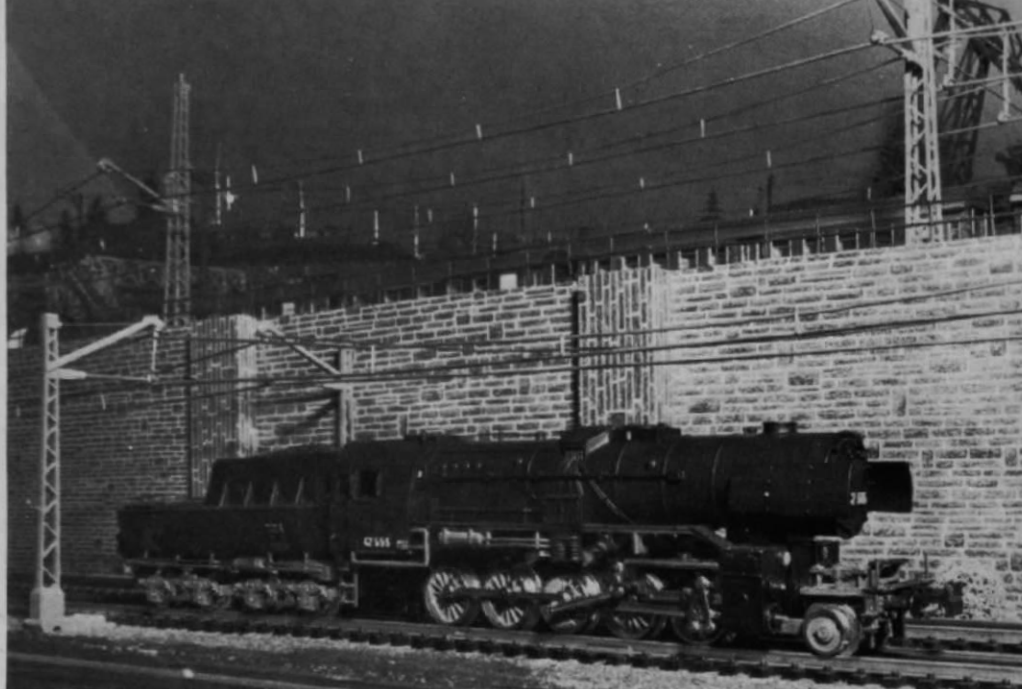
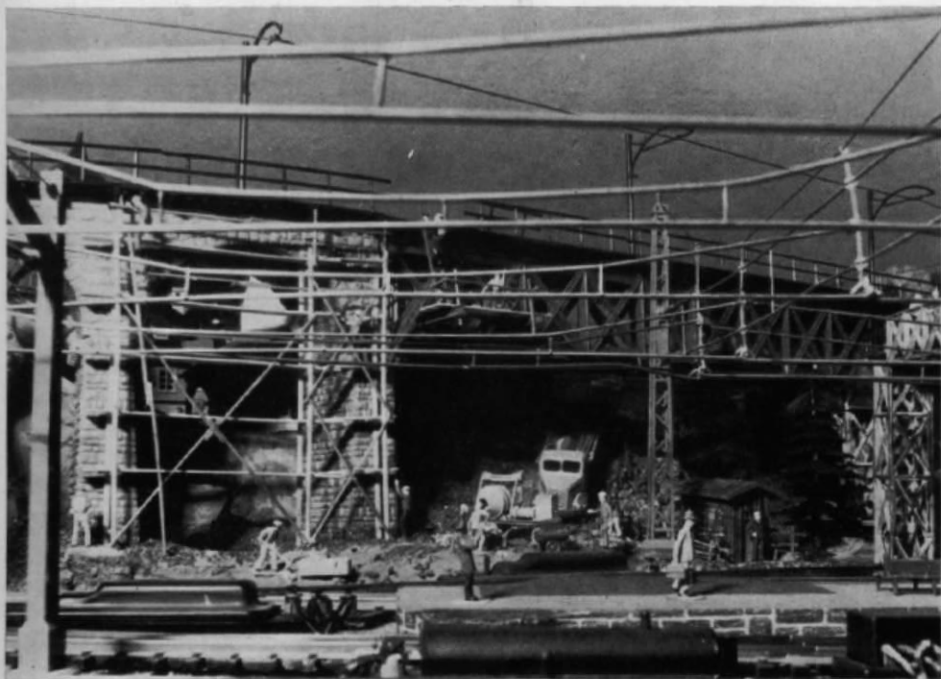


Abb. 10. Eine von Herrn Köhler verfeinerte BR 42 auf der „Paradestrecke“ am vorderen Anlagenrand. Kein „Paradebeispiel“ ist allerdings das senkrechte Mauerwerk auf den Verstärkungspfählen der Stützmauer (wohl eine der von Herrn Köhler im Vorwort erwähnten „Sünden“ ...).

Abb. 11. Die Brückenbaustelle der Abb. 9 aus der Perspektive eines H0-Menschen.



Die Beleuchtungs-Verdrahtung meiner Modellbahn-Anlage

Ulrich Meyer
Bad Nauheim

2. Teil und Schluß

Elektrische Absicherung der Beleuchtungs-Stromkreise (Abb. 12 u. 13)

Grundsätzlich ist eine Sicherung einzubauen, wenn auf einen schwächeren Leiterquerschnitt übergegangen wird. Bei der Anlagenverdrahtung würde das Befolgen dieses Grundsatzes aber eine Unzahl von feinen und feinsten Schmelzsicherungen erfordern. Besonders die dünnen Zuleitungslitzen der einzelnen Lampen, Signale usw. müßten dann einzeln abgesichert werden. Für die Praxis genügt es aber, die Stromkreise vor den Nebenverteilern abzusichern (s. Abb. 2 im 1. Teil, Heft 6/76). Ein auftretender Kurzschluß direkt am jeweiligen Beleuchtungskörper wird, ohne Schaden anzurichten, abgeschaltet, da die im Kurzschlußkreis liegenden stärkeren Leitungen einen Kurzschluß-Strom entstehen lassen, der die Sicherung schnell genug zum Durchschmelzen bringt. Voraussetzung für eine wirksame Abschaltung ist, daß die Absicherung dem kleinsten auftretenden Leiterquerschnitt (Litzen) angepaßt ist. Man benutzt daher linke Sicherungen von 2,5 A und ordnet sie übersichtlich auf einem Brett an,

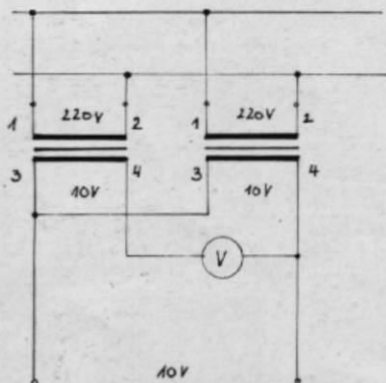


Abb. 9. **Richtig!** So werden Transformatoren gleicher Primär- und Sekundärspannung zwecks Entnahme größerer Leistung parallel geschaltet. Das Prüfen erfolgt mit einem Voltmeter oder einer Glühlampe (hierbei die Sekundärspannung des Trafos beachten): Das Voltmeter darf keine Spannung anzeigen, die Glühlampe darf nicht aufleuchten.

das entsprechend beschriftet wird. Unter Umständen ist es günstig, bestimmte Sicherungen mit einem Glühlampenmelder zu verwenden. Da bei den Beleuchtungs-Stromkreisen selten Kurzschlüsse auftreten werden, kann man allerdings auf diese Spezialsicherungen verzichten. Verwendet man Glühlampensicherungen, bei denen der betreffenden Sicherung eine Glühlampe entsprechenden Widerstandes parallel geschaltet ist, sollten Ausführungen gewählt werden, die die Glühlampe bei Ausfall der Sicherung zum Aufleuchten und nicht etwa zum Erlöschen bringen. Wenn allerdings bei Kurz-

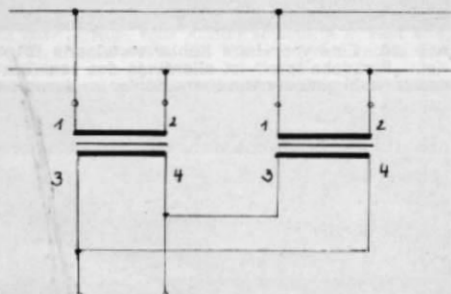


Abb. 10. **Falsch!** So werden die Trafos durch Vertauschen der sekundärseitigen Anschlüsse kurzgeschlossen!

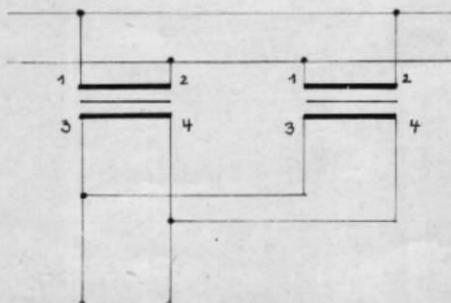


Abb. 11. **Falsch!** Hier werden die Trafos durch Vertauschen der primärseitigen Anschlüsse kurzgeschlossen!

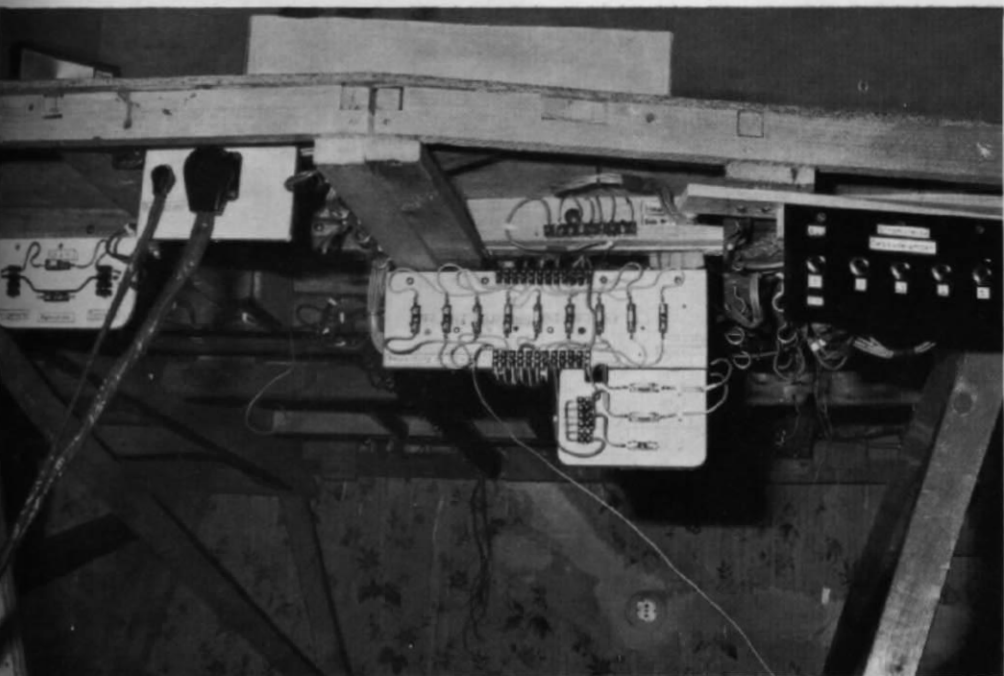
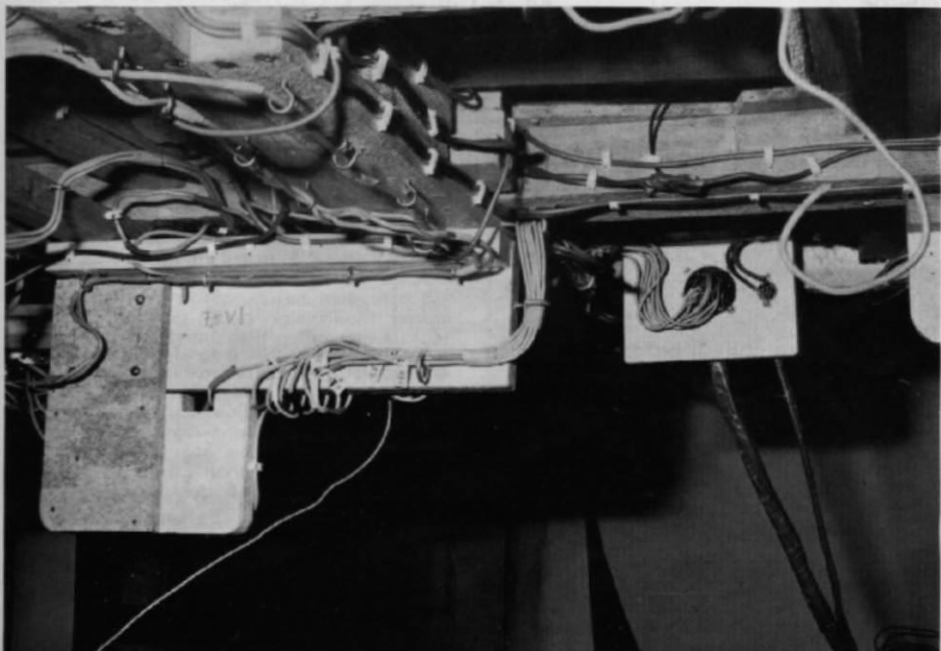


Abb. 12. Das Sicherungsbrett ist unterhalb der Anlage gut zugänglich angebracht (s. auch den linken Teil der Abb. 1 im 1. Teil, Heft 6/76).

Abb. 13. Die Rückseite des Sicherungsbretts der Abb. 12. Die von den Sicherungen kommenden Leitungen sind mit Papierfähnchen gekennzeichnet. Rechts im Bild die vom Beleuchtungsgerät kommenden Leitungen, die zu den Sicherungen führen.



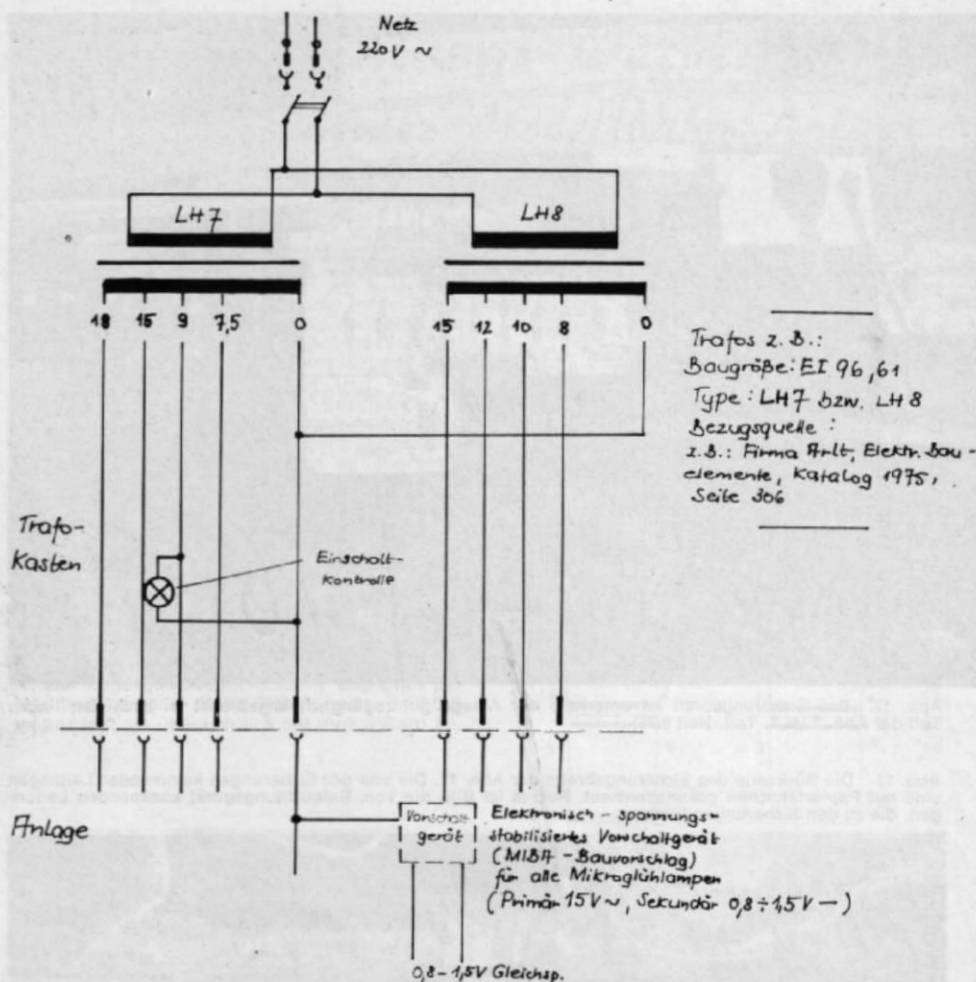


Abb. 14. Schaltbeispiel für ein Beleuchtungs-Vorschaltgerät. Als Trafos kommen z. B. die Baugrößen EL 96 oder 61 infrage, Typ LH 7 bzw. LH 8, wie sie u. a. von der Fa. Radio Arlt, München, geliefert werden. Achtung: Gleiche Spannungsausgänge (z. B. 15 V) dürfen nicht zusammengeschaltet werden, da selbst geringe Differenzspannungen (ca. 0,2 V) schon einen stärkeren Kurzschlußstrom fließen lassen.

schluß eine totale Abschaltung des betreffenden Stromkreises verlangt wird, ist diese Durchschmelzmeldung selbstverständlich nicht angebracht, da der Stromfluß weiter über den Glühlampenwiderstand erfolgt.

Die Sicherungen brauchen nicht direkt im Sichtbereich des Stellpultes angebracht zu werden; erforderlich ist lediglich die Montage der Sicherungstafel an gut zugänglicher Stelle.

Über die Absicherung von Modellbahn-Stromkreisen ist in Fachzeitschriften bisher wenig oder gar nichts gesagt worden. Dies liegt sicherlich in erster Linie daran, daß die herkömmlichen Modellbahn-Transformatoren geringe Leistungsabgabe haben und bei Kurzschluß „in die Knie gehen“, d. h. die Spannung bricht zusammen und der Kurzschluß-Strom wird in Grenzen gehalten.

bracht und der abnehmbare Deckel mit Ausschnitten versehen. Diese Öffnungen sind zur Sicherheit mit gelochtem Alu-Blech abgedeckt. Die Steckdosen für die Vielfachsteckverbindungen vom Gerät zur Anlage sitzen im Trafogehäuse. Man sollte trotz der ungefährlichen Spannungen immer so schalten, daß die Stecker im herausgezogenen Zustand keine Spannung führen; andernfalls können die Stecker Kurzschlüsse verursachen.

Zum Abschluß noch eine persönliche Bemerkung:

Manchmal wird in Modellbahn-Zeitschriften die Meinung vertreten, daß die Verdrahtung einer Modellbahn-Anlage keinesfalls erst bei vollständig aufgebauter Landschaft durchgeführt werden könne. Dem kann ich nicht zustimmen:

Das Verlegen der Kabel erfolgt fast ausschließlich unterhalb der Anlage; und Zubehörteile, die beim Landschaftsbau nur beschädigt würden, können ohne weiteres zum späteren Zeitpunkt eingebaut und verkabelt werden. Meist stellt sich auch der günstigste Standort dieser Teile nach Fertigstellen des Geländeüberzugs heraus.

Wichtig ist m. E. — und das gilt nicht nur für die Beleuchtungsverdrahtung, sondern allgemein — daß die Verdrahtung einer Bahnanlage mit der gleichen Sorgfalt vorgenommen werden sollte wie alle übrigen Arbeiten auch.

Fehler dürften dann selten sein, und im Falle einer Störung läßt sich die Ursache leichter finden als bei einer Verdrahtung, die aus Bequemlichkeit schludrig gemacht wurde.

Wohl dem, der diese Zeilen lesen kann — und zwar in einem so schattigen Wirtshausgarten, wie ihn hier die Herren Götz aus Dingolfing auf Ihrer H0-Anlage (Heft 12/73) dargestellt haben. Weh' dem, der diese Zeilen schreiben mußte — und zwar nicht in einem schattigen Wirtshausgarten, sondern der ohnehin „hitzen“ Redaktion, während der größten Hitzewelle seit MIBA-Gedenken . . .



(Staubgeschützte Mansarden-Modellbahn . . .)

der den Abstellbahnhof verdeckenden Stützmauer entfernt werden; aus diesem Grund sind auch nur vier Gleise angelegt, um sie bei Störungen bequem von vorn erreichen zu können.

Allerdings stellt dieser ohne Kehrschleife und recht „rangieraufwendig“ angelegte Abstellbahnhof nur ein Provisorium bzw. eine Notlösung dar. Im Zuge einer demnächst erfolgenden Umgestaltung der

Anlage soll er verändert bzw. verbessert werden. Gleichzeitig sollen bei dieser Gelegenheit auch — dem MIBA-Motto „Weniger ist oft mehr“ folgend — die Gleisanlagen von Bahnhof und Bw umgebaut werden. Im Zuge dieses Umbaus werden dann auch endgültig die Gleise eingeschottert und die Weichen- und Signalbetriebskästen versenkt werden.

Gerhard Köhler, Heidelberg