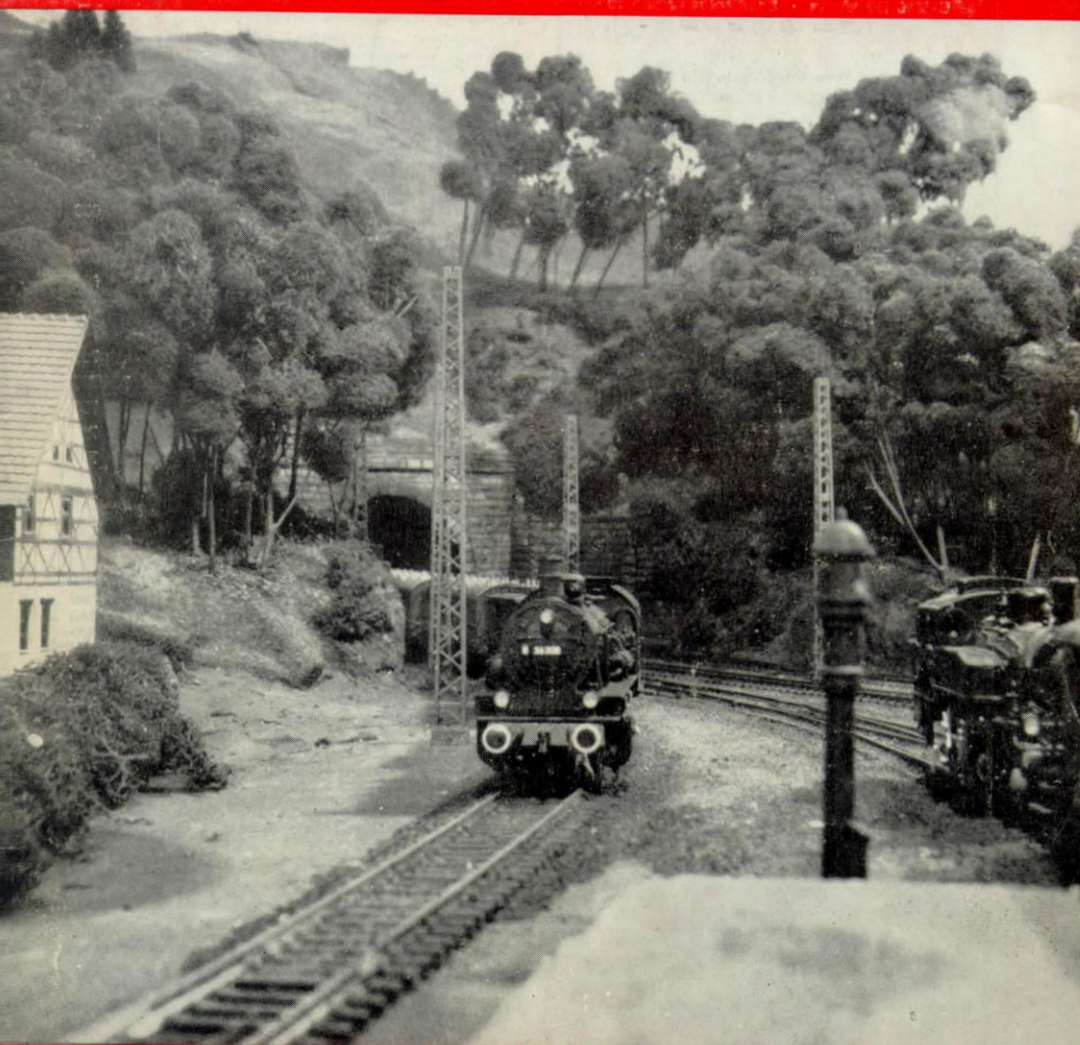


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
OKTOBER 1976

10

MIBA

Miniaufbahnen

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 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 Vervi-
elfältigung — auch auszugsweise — nur mit vor-
heriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

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

Heft 11/76

ist ca. 22. 11. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Originelle Werbung mit Originalen	667
Große Waldflächen auf Modellbahn-Anlagen — schnell und billig hergestellt	668
Neue Schmalspur- und Kleinbahn-Modelle von BEMO und M+F	674
Printplatinen für Doppelspulen-Relais	676
Fragen und Antworten zu „Elektronische Blockstellensteuerung für Tageslichtsignale“ (zu Heft 4/76)	677
H0-Anlage W. Reichert, Offenburg	679
emco unimat — praktische Ergänzungen und Tips (1. Teil)	680
Buchbesprechungen: Meisterfotos der Reichsbahnzeit Lokomotiv-Athleten	683
Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Herbstmesse '76	684
Ein nicht alltägliches Projekt (mit BP): Haltepunkt „Koblenz-Moselweiß“ (1. Teil)	686
Nachtrag zu „Die Beleuchtung und Verdrahtung meiner Modellbahn-Anlage“ (Heft 6 u. 7/76)	693
N-Anlage R. Mangels, Immenhausen	694
Arnold-Neuheitenpaket Nr. 2	699
Weitere Fleischmann-Neuheiten 1976	700
Vorbild-Fahrpläne für Mini-Strabs	702
Minitrix-Neuheiten	704/705
Neue Roco-Modelle	706
Sie fragen — Ruki antwortet!	707
MIBA-Projekte — in N verwirklicht	708
Plasser 07-CTM als H0-Modell (2. Teil und Schluß aus Heft 8/76)	709

Titelbild

„Wer hat dich, du schöner Wald, aufgebaut so
hoch dort oben?“ — Wenn Sie's genau wissen
wollen: Herr Bruno Oebels und seine Modellbahn-
Kollegen aus Bremen, die auf den Seiten 668–673
ihre verblüffend echt wirkende und vor allem preis-
werte Methode zur Waldherstellung in diesem Heft
verraten! Das Titelfoto (Bruno Oebels, Bremen) ent-
stand auf der H0-Anlage R. Oestmann, Bremen.



Abb. 1. Mit „Hp2“ links ab ins Modellbahn-Geschäft:
das Hauptsignal in Nürnbergs Fußgängerzone.

Originelle Werbung mit Originalen

Wenn jemand mitten im Menschengewühl der Fußgängerzone „Breite Gasse“ in Nürnberg urplötzlich ein zweiflügeliges Hauptsignal gen Himmel ragen sieht, so braucht er vor Schreck nicht gleich die Einkaufstasche fallen zu lassen, weil er meint, daß er unversehens auf Bundesbahngelände geraten sei – es handelt sich lediglich um den Blickfang des bekannten Modellbahn-Fachgeschäfts Schweiger vor dessen neuen Geschäftsräumen in der „Breiten Gasse“!

Und wer vor den Toren Nürnbergs unvermutet einer zweiachsigen Schmalspur-Dampflok ansichtig wird, braucht wiederum nicht zu erschrecken (siehe oben), denn diese schmutzige B-Lok stellt gleichfalls einen nicht alltäglichen Blickfang dar, und zwar der Fa. Lehmann, die bekanntermaßen die noch bekannteren LGB-Modelle herstellt.

Und die Moral von der Geschicht? – Verachtet mir . . . solche Möglichkeiten nicht, falls jemand ein motorloses Selbstbau-Lokmodell oder ein antriebsloses irgendwo „rumliegen“ hat und diese irgendwie „nutzvoll verwerten“ möchte!



Abb. 2. Die Chefs der Fa. Lehmann vor der Schmalspurlok der BR 99⁵⁴⁹, einer „großen Schwester“ der kleinen B-Tenderlok von LGB.



Große Waldflächen auf Modellbahn-Anlagen

— schnell und billig hergestellt!

von Bruno Oebels, Bremen

Immer wieder sieht man Modellbahn-Anlagen, auf denen mehr oder weniger große Waldflächen dargestellt sind. Handelt es sich dabei um kleine Wäldchen in einer Anlagenecke, die z. B. zur Tarnung einer dahinter verschwindenden Strecke dienen, so werden oft nur ein paar handelsübliche Bäume aufgestellt oder einige „ausgesuchte“ Zweige mit Islandmoos beklebt oder aus Draht sehr schöne, realistische Bäume gezwirbelt. Diese Methoden haben aber den Nachteil, daß sie entweder zu teuer oder zu mühsam sind, um größere Waldflächen damit herzustellen. Hier hilft man sich meistens durch Aufkleben von Islandmoos direkt auf den Untergrund. Das Ergebnis sieht ja auch meist recht gut und realistisch aus — solange nicht der direkte Maßstabsbezug hergestellt ist! Ein H0-Figürchen läßt die ganze Illusion platzen, erst recht der maßstäbliche D-Zug, der aus dem (im Vergleich zu den umstehenden Bäumen) überdimensionalen Tunnelmaul „springt“.

Abb. 1. Das ist der „Gemeine Rainfarn“, der Stamm und Geäst für die Herstellung der Bäume und Wälder nach der heute vorgestellten Methode liefert! Seine Blütezeit ist, wenn Sie dieses Heft lesen, gerade vorbei; im kommenden Winter kann er „geerntet“ werden.
(Alle Fotos: B. Oebels, Bremen)



Abb. 2 verdeutlicht die Herstellung der Bäume bzw. Wälder: die Farn-„Stämme“ werden zurechtgestutzt und unregelmäßig verteilt in den Untergrund gesteckt (rechts); anschließend erfolgt die „Belaubung“ mit eingefärbtem und imprägniertem Islandmoos.





Abb. 3. Die Stämme eines Waldstückes vor dem Aufbringen der Islandmoos-„Belaubung“. Die Dolden des Rainfarns können, müssen aber nicht entfernt werden (s. Haupttext).

Dabei brauchen Wälder in H0 gar nicht einmal teuer oder aufwendig zu sein! Die Natur liefert uns Bäume en masse sozusagen frei Haus. Der an Bahndämmen und auf anderen ungenutzten Flächen wachsende „Gemeine Rainfarn“ (*Tanacetum vulgare*) liefert die schönsten Waldbäume, ja sogar einzeln stehende Exemplare für die Modellbahn! Der Rainfarn blüht von Juni bis September mit gelben Dolden. Im Winter läßt sich sein festes Stroh „ernten“, nach völliger Trocknung entlauben und eventuell „entblüten“. (Über die benötigten Mengen an Farnstroh muß man sich beizeiten klar werden: ein Auto-Kofferraum voll reicht in der Regel zur Bewaldung eine Fläche von ca. 2 m²).

Die Höhe derartiger Bäume ist in H0 mit 20-25 cm genau (optisch) richtig; sie liegen damit in der Größenordnung von 60-80 Jahre alten Hochwäldern oder ausgewachsenen Mittelwäldern (in natura bis 25 m hoch). Ein ausgewachsener Hochwald aus Nadelbäumen oder Eichen/Buchen bringt es dagegen immerhin auf 35-40 Meter Höhe (in H0 immerhin 40-45 cm), also auf Ausmaße, an die man sich erst einmal gewöhnen muß (s. a. MIBA 7/76, S. 462/463).

Aber schon die etwa 25 cm hohen Miniatur-Wälder lassen sich sehr gut mit dem Zubehör kombinieren: Gleise und Straßen führen in richtigen Schneisen durch den Wald, Wege sind von Baumkronen überdeckt, Einzelhäuser stehen in Lichtungen oder an einem Waldrand, der tatsächlich ein Waldrand ist, Tunnelöffnungen wirken — in Relation zu den Bäumen — nicht mehr so riesig.

Wie geht nun die Herstellung eines einzelnen Baumes vor sich? Die „Krone“ wird zunächst zurechtgestutzt; die Dolden können, müssen aber nicht entfernt werden. Wem die Stämme zu dünn erscheinen, der kann sie durch mehrmaliges Tauchen in unverdünnter Volltonfarbe (Abtönfarbe für Binderfarbe), am besten in grünem Umbra-Ton, verdicken. Diese Volltonfarben sind relativ bindemittelreich und ergeben einen festen, elastischen Überzug; sie eignen sich übrigens auch sehr gut zum Behandeln von „gezwirbelten Drahtbäumen“ (s. MIBA 11/71 u. 7/76).

Der Stamm wird nun belaubt, indem er mit gefärbtem Islandmoos beklebt wird, wobei ich als Klebstoff Pattex compact oder Greenit verwende. Das mag manchem ungewöhnlich vorkommen, hat aber folgende Gründe:

Abgesehen davon, daß diese Spezial-Klebstoffe nicht (wie z. B. normaler Pattex) Fäden ziehen und auch nicht wie andere Klebstoffe an den Stämmen herunterlaufen, bringen sie den großen Vorteil mit sich, daß man — nach einer Wartezeit von ein paar Minuten — die Moosbüschel sofort ankleben kann und nicht, wie dies bei anderen Klebstoffen nötig ist, „stundenlang“ andrücken muß. Das einzige Manko (außer der Tatsache, daß beide Teile eingestrichen werden müssen) ist die Wartezeit von ca. 8-10 Minuten, die man bekanntermaßen bei dieser Art Klebstoffe vergehen lassen muß, bis die zu verklebenden Teile aneinander haften. Das bedeutet für die Praxis, daß man am besten soviel Stämme und Moos-



Abb. 4. Hier wird die richtige Relation zwischen einem maßstäblichen (und für Modellbahn-Verhältnisse recht großen) Gebäude-Modell und der Waldrand-Umgebung deutlich (H0-Anlage MEC Bremen). Rechts vom Haus führt eine Straße in eine Waldschneise, die tatsächlich eine Schneise ist (s. auch Abb. 6)!

büschel einstreicht, wie innerhalb dieses Zeitraums von 8-10 Minuten zu verarbeiten sind — indem man z. B. auf einer Zeitung so viel Stämme und Büschel hintereinander auslegt, daß man, wenn die letzten Teile eingestrichen sind, vorne zu kleben beginnen kann. Auf jeden Fall muß man sich nach der Zeit richten und mit einer Uhr oder noch besser mit einem Küchenwecker arbeiten.

Für einzeln stehende Bäume wird man natürlich besonders schöne Farnexemplare herausuchen und sich bei der Baum-Herstellung um eine natürliche Gestaltung besonders bemühen müssen. Etwas leichter tut man sich bei Baumgruppen, die sich ohnehin in der Landschaft besser und natürlicher ausnehmen als einzeln gesetzte Bäume.

Geschlossene Waldflächen (s. auch S. 704) entstehen dadurch, daß man die Stämme in Abständen von ca. 5-10 cm — je nach Größe bzw. Ausdehnung der „Krone“ — unregelmäßig in den Untergrund steckt. Die Stämme sollten, wie in natura, möglichst unterschiedlich hoch sein, damit die Laubdecke nachher nicht gänzlich unnatürlich wie ein gleichmäßiger „Teppich“ aussieht. Außerdem kann man noch

einzelne Stämme ohne Krone, d. h. ohne Dolben dazwischen einstecken, wodurch der Eindruck eines echten Waldes mit „zahllosen“, richtigen Stämmen noch verstärkt wird. Das bietet sich besonders für Wälder an, die an der vorderen Anlagenkante beginnen und gut einsehbar sind; hier lassen sich im Innern des Waldes reizende Motive arrangieren, wie man sich gut vorstellen kann (siehe z. B. Abb. 6).

Als der erwähnte Untergrund zum „Waldpflanzen“ eignet sich sehr gut ein Styropor-Aufbau, in den die Stämme einfach eingesteckt werden; bei anderen Untergrund-Arten, z. B. einem leimgetränkten Papierüberzug über Zeitungspapier-Knäuel, ist das vertikale Ausrichten der Stämme, die zusätzlich mit ein wenig Ponal oder Pattex fixiert werden sollten, etwas schwieriger. Auf den Waldboden wird braunes Streumaterial aufgebracht; gut eignet sich hier das alte Sägemehl-Streumaterial.

Die Laubdecke entsteht durch Aufkleben von Islandmoos auf die Kronen, wobei die Klebep Praxis die selbe ist wie bei den Einzelbäumen beschrieben. Es kann also auch hier immer nur 8-10 Minuten vorgestrichen werden, weil dann mit dem Aufkleben begonnen werden muß. An

Abb. 5. Die Partie des heutigen Titelbilds und ihre Umgebung aus der Vogelperspektive — exzellentes Musterbeispiel für eine richtige und höchst natürliche Gestaltung und Gruppierung von Waldflächen und Baumgruppen sowie für die homogene Weiterführung auf der Hintergrundkulisse im Sinne von Pit-Peg's Anlagen-Fibel.





Abb. 6 zeigt die Schneise der Abb. 4 aus der Nähe und demonstriert besser als viele Worte die realistische und natürliche Wirkung der Rainfarn/Islandmoos-Wälder in punkto Dichte und Höhe.

den Waldrändern kann (und sollte) auch noch Laub, d. h. Islandmoos, seitlich an die Stämme angeklebt werden, auch wenn keine Ästchen vorhanden sind (ggf. am Waldrand kürzere Stämme stecken, damit das Astwerk niedriger ist).

Bei Wäldern ohne Einsichtsmöglichkeit kann man natürlich auch der Einfachheit halber die schon öfter vorgeschlagene Unterlage aus Drahtgaze verwenden (MIBA 3/66).

Die benötigten Islandmoos-Mengen sind übrigens auch beträchtlich. Hier „beutelchenweise“ anzuschaffen, geht sehr ins Geld. Besser ist, man sieht sich im Januar/Februar einmal bei Friedhofsgärtnereien um. Zu dieser Jahreszeit werden die Gräber vom November-Schmuck befreit, auf dem sich reichlich Islandmoos befindet.

Das rohe und im trockenen Zustand harte Moos muß für den Einsatz auf der Anlage bekanntlich erst noch elastifiziert und gefärbt werden. Das folgende Verfahren hat sich bewährt:

Elastifizieren mit einer Mischung aus
1 Tl Glycerin,
1 Tl Wasser,
etwas Konservierungsmittel z. B. Formaldehydlösung (Formol).

Das unvorbehandelte Moos wird in dieser Lösung eingeweicht (über Nacht), dann gründlich ausgedrückt und in eine Mischung geworfen zum

Färben, bestehend aus

2 Tl Glycerin,
2 Tl Volltonfarbe,
1 Tl Wasser,
etwas Konservierungsmittel wie oben.

Das elastifizierte Moos wird in der Färbelösung gründlich durchgeknetet, ausgedrückt und zum Trocknen auf Zeitungspapier ausgebreitet. Nach einigen Tagen ist das Moos oberflächentrocken, aber durch das im Moos zurückbleibende Glycerin dauerelastisch.

Zum Färben eignen sich Volltonfarben in Brauntönen, verschiedene Grüntöne, die ggf. mit Umbra gebrochen werden (einige Grüntöne sind nämlich allein sehr grell und giftig im Farbton). In natura zeigen Wälder, aus einiger Entfernung betrachtet, eine „grün-schwarzblaue“ Färbung, die fast einheitlich ist. Unterschiedliche Farben sind in der Natur meist nur im Frühling oder Herbst zu erkennen. Den Sommer über zeigen sich die Bäume, durch Staub und Schmutz auf den Blättern, in fast gleichen Farbtönen. Umbragrün, gemischt mit anderen Grüntönen, trifft diesen Farbton recht genau. Für Wälder im Nahbereich bietet sich die farbliche Nachbehandlung mit Plaka-Sprayfarben an. Es liegt nun am Anlagengestalter, ob er bunte Frühlings- oder Herbstwälder mit einer regen Badeszene am Waldsee kombiniert, nur sollte er dann die Nachbildung der Gänsehaut bei den „Preiserleinen“ nicht vergessen!



Abb. 7 u. 8 sind — von der gleichfalls sehr guten Nachbildung der Arkaden-Stützmauer hier einmal abgesehen — nachgerade ein „Schulbeispiel“ für die wirkungsvolle und realistische „Bepflanzung“ einer Anlage: Wald, Schonung, Kiefern und Gebüsch stehen wie in natura gruppenweise mit wohltuend „leeren“ Flächen dazwischen. Am Rand des Waldes oberhalb der Arkaden-Stützmauer ist das Islandmoos auch seitlich und etwas tiefer aufgeklebt (s. Haupttext). Die maßstabsrichtige Höhe der Bäume mag das „Männlein am Walde“ (oben, linker Bildrand) verdeutlichen.



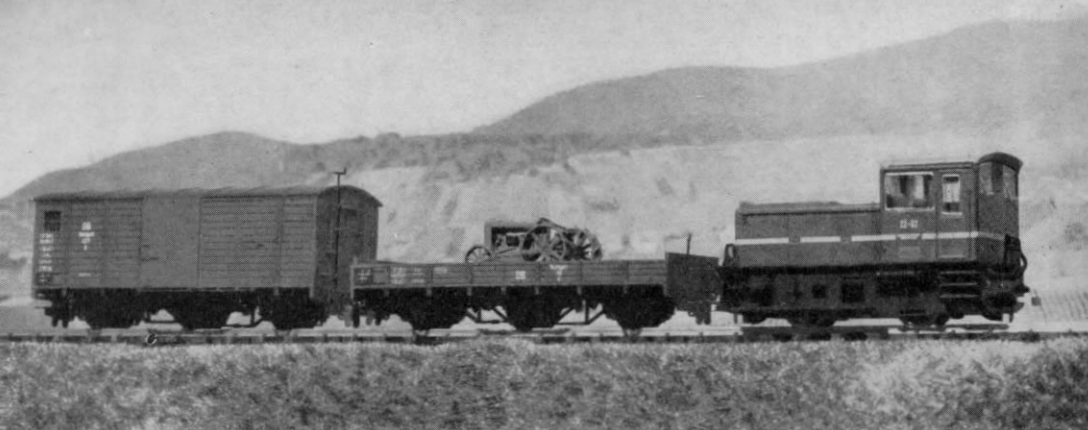


Abb. 1. **Bemo / M+F** Ein typisches Schmalspur-„Zügle“, zusammengestellt aus der V 22 von M+F und einem dreiachsigen Niederbord- bzw. G-Wagen von Bemo.

Neue Schmalspur- und Kleinbahn-Modelle

Mit dem Schmalspur-Angebot im Maßstab 1:87 sah es — nach dem „Eingehen“ der Egger-Bahn — lange Zeit recht trist aus, zumindest was Modelle nach deutschen Vorbildern betraf. Auf der letzten Messe nun regte sich wieder einiges auf den schmalen Spuren H0e und H0m (s. dazu unseren ausführlichen Artikel über Nenngrößen, Maßstäbe und Spurweiten in Heft 11/75). Angesichts des erst langsam wieder „erwachenden“ Schmalspur-Angebots sollten Doppelentwicklungen allerdings unbedingt vermieden werden! Erfreulicher- und richtigerweise hat M+F auf seine ursprüngliche Absicht, typengleiche H0e-Waggons (s. Heft 3a/76, S. 214) in eigener Regie herauszubringen, angesichts und

zugunsten der Bemo-Waggons verzichtet und will stattdessen die Entwicklung passender Schmalspur-Lokomotiven forcieren, während sich Bemo zunächst um Fertigstellung und Auslieferung des angekündigten Wagen-Programms bemühen will — eine nachahmenswerte Kooperation, die den beteiligten Firmen und den Modellbahnern gleichermaßen zugute kommen dürfte.

Bemo-Schmalspurwagen

Die Serienauslieferung dieser Modelle hat nun begonnen. Erhältlich sind bislang die H0e-Modelle (Spurweite 9 mm) eines 3-achsigen Niederbordwa-

Abb. 2. **M+F** Der H0-Wismar-Bus von M+F samt passendem Zweiachs-Anhänger, hier vergleichsweise zu Abb. 3 in einfarbiger roter Lackierung.





Abb. 3. **M + F** Das „Schweineschnäuzchen“ von M + F, hier zweifarbig in H0e-Schmalspur-Ausführung und mit dem Zurüstsatz (Dachgepäckträger, Leitern usw.) komplettiert.

gens und eines 3-achsigen gedeckten Güterwagens nach Vorbildern der 750 mm-Schmalspurbahn Heilbronn-Marbach bzw. von typengleichen Fahrzeugen der Bahn Biberach-Ochsenhausen. Analog der Vorbild-Praxis (württembergische Standard-Bauweise mit gleichen Wagenkästen und austauschbaren Radsätzen) sind beide Modelle auch in H0m-Ausführung (Spurweite 12 mm) lieferbar, wie sie im Großen auf der meterspurigen Schmalspurbahn Nagold-Altensteig eingesetzt waren. Die Modelle sind äußerst exakt und detailreich aus Kunststoff gespritzt und haben dank der Dreipunktlagerung der Radsätze, die auch leicht „windschief“ verlegte Schmalspurstrecken nicht übernimmt, sehr gute Roll-Eigenschaften. Die lupenreine und reichhaltige Beschriftung ist vorbildgetreu unterschiedlich. Diverse Klein- und Zusatzteile wie Bremsbacken und -schläuche, Handbremskurbeln und Sprengwerke liegen lose bei und sind vom Bastler selbst anzukleben — eine nachahmenswerte Lösung, die

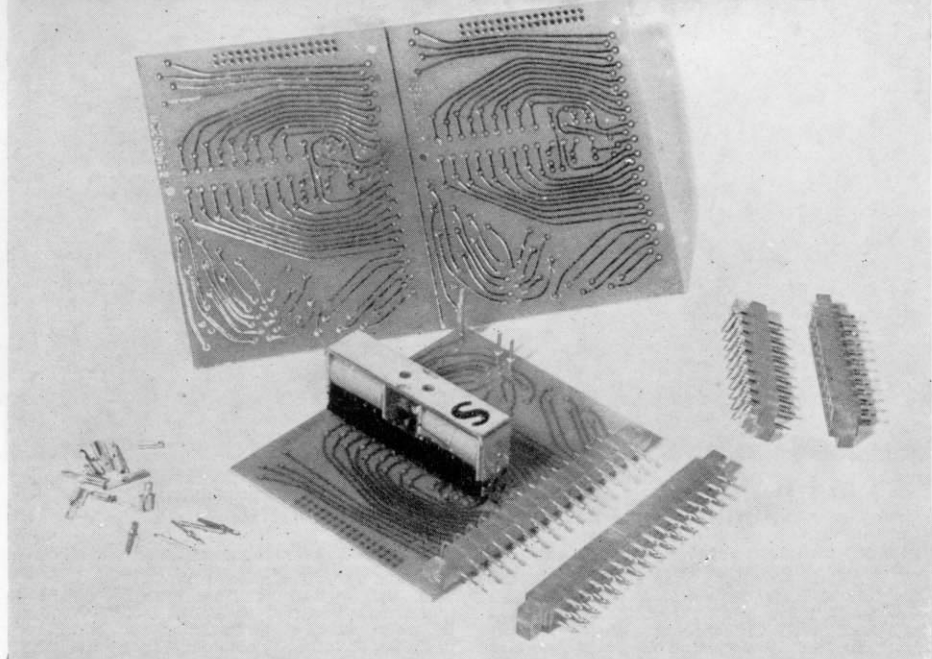
nicht nur die kostenintensive werkseitige Montage vermeidet, sondern auch das Erstellen vorbildgetreu unterschiedlicher Versionen ermöglicht, denn im Großen waren diese Wagen unterschiedlich ausgestattet. Serienmäßig sind die Wagen mit einer zu Liliput- und Roco-Erzeugnissen passenden Märklin-ähnlichen Kupplung versehen; eine vorbildgetreue Mittelpuffer-Trichterkupplung liegt den Wagen bei. Diese sehr zierliche Kupplung, die anstelle der Serienkupplung angebracht werden kann, ist tatsächlich funktionsfähig; der Kupplungshaken muß freilich von Hand eingesteckt bzw. herausgezogen werden, so daß diese Kupplung — von den Ambitionen einiger „150 %iger“ Modellbahner abgesehen — Vitrinen-Schaustücken vorbehalten bleiben dürfte.

Erwähnt seien schließlich noch die diversen Einzelteil-Sortimente für den Selbstbau oder die Verfeinerung bereits vorhandener Schmalspur-Modelle. Weitere Informationen vermittelt der Hersteller.

Abb. 4. **Bemo**

Ein gedeckter H0e-Güterwagen von Bemo nah ansehen. Die exakte Wiedergabe sämtlicher Einzelheiten an Aufbau und Fahrgestell ist ebenso bemerkenswert wie die lupenreine, authentische Beschriftung.





Printplatinen für Doppelspulen-Relais

Für das in MIBA 11/71 beschriebene Doppelspulen-Relais bietet die Fa. Diehl, Spiel + Elektronik, jetzt gedruckte Schaltungen an, die vor allem die Lötarbeiten direkt an den Relais-Anschlüssen erleichtern; bei einer evtl. Fehlersuche oder Schaltungsänderungen wird somit zu häufiges Löten an den doch recht empfindlichen Anschlüssen vermieden. Die Printplatinen werden passend für ein Relais oder zwei Relais geliefert und sind, wie mittlerweile im Bereich der Elektronik häufig anzutreffen, im sog. „Europaformat“ (10 x 16 cm) bzw. dessen halber Größe (10 x 8 cm) gehalten. Außerdem sind für besondere Relais-Schaltungen wie Zweit-Relais

für höhere Kontaktbelastung, Verzögerungsschaltung o. ä. sowie für Löschdioden noch genügend Platz und Anschlüsse vorgesehen.

Passend zu den Platinen gibt es noch zwei verschiedene Stecker- und Buchsenleisten (21- und 31-polig), die im internationalen 2,5 mm-Raster gehalten sind und auch bei geplanten elektronischen Bausteinen Verwendung finden sollen. Mit diesen Teilen lassen sich auf einfache Weise auch umfangreiche Steueranlagen für Modellbahnen aufbauen, da sich gleichzeitig mit den elektrischen Verbindungen auch ausreichende mechanische Verbindungen herstellen lassen.

[Neue Schmalspur- und Kleinbahn-Modelle]

Die V 22 von M + F

... ist das erste (klein-) serienmäßige H0e-Modell nach einem realen deutschen Vorbild, das den lange Zeit arg vernachlässigten Schmalspur-Freunden angeboten wird. Es stellt eine genaue 1:87-Nachbildung des 1965 von Gmeinder & Co an die 750 mm-Schmalspurbahn Möckmühl-Dörzbach der SWEG (Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft) gelieferten B-Diesellok dar und kann ebenso wie sein Vorbild sehr universell im Personenzug-, Güterzug- und gemischten Dienst eingesetzt werden, eventuell sogar in Doppeltraktion.

Das M+F-Modell, das fertig oder als „Schnellbausatz“ aus weitgehend vorgefertigten Kunststoffteilen geliefert wird, basiert auf einem 2-achsigen Minitrax-Fahrwerk mit M+F-Radsätzen und ist sehr reichhaltig und exakt detailliert; ein Zurrüstsatz wird nicht benötigt. Die beidseitig angebrachte einfache Hakenkupplung paßt zu allen auf dem

Markt befindlichen H0e-Fabrikaten (außer Roco) – also auch zu den neuen Bemo-Waggons.

„Schweineschnäuzchen“ in H0 und H0e von M + F

Der allbekannte Wismar-Schienenbus mit dem charakteristischen Motorvorbauten (Spitzname „Schweineschnäuzchen“) ist jetzt – eine weitere Bereicherung des Kleinbahn- und Schmalspur-Sortiments – als M+F-Modell in H0 und H0e erhältlich. Ähnlich wie beim Modell der V 22 basiert auch der „Wismar“ auf einem Industrie-Fahrgestell (Arnold mit M+F-Radsätzen) mit weitgehend aus Kunststoff bestehenden Aufbauten. Der Bus wird in zahlreichen verschiedenen Ausstattungs- und Beschriftungs-Varianten geliefert; die Bauanleitung gibt genau an, wie die Fahrzeuge für die diversen Bahngesellschaften zu lackieren und beschriften sind. Zum H0-Bus gibt es außerdem noch einen kleinen zweiachsigen Anhänger, der mit dem Triebwagen durch eine starre Kupplung verbunden wird.

Elektronische Blockstellensteuerung für Tageslichtsignale

Bezüglich der o. a. Beschreibung einer elektronischen Blockstellensteuerung ist Herr E. Ziesemer aus Sottrum der Ansicht, daß die Beschreibung und der Bau der vorgeschlagenen Schaltung den Nicht-Elektronikern doch einige Probleme bereiten. Da die Beantwortung einiger seiner Fragen denjenigen Lesern, die sich hierfür interessieren und nicht „vom Fach“ sind, sicher gleichfalls von Nutzen sind, sollen sie im folgenden behandelt werden.

Frage:

Wo finde ich auf der Printplatte eine Positionsangabe der IC's (seitenverkehrter Einbau ist ja ohne weiteres möglich)?

Von wo bis wo müssen Drahtbrücken gesetzt werden? Es fehlt ein Hinweis, wie herum die Reed-Relais eingebaut werden.

Antwort:

Die Einbaulage der IC's läßt sich recht gut aus den seinerzeitigen Abb. 5 u. 6 (Heft 4/76) entnehmen. Der Einbau muß so erfolgen, daß die Markierungen an den DIL-Gehäusen einander zugewandt sind bzw. innen liegen.

Auch die Lage der Drahtbrücken geht aus jenen Abbildungen hervor.

Die Reed-Relais müssen so eingebaut werden, daß die Arbeitskontakte auf der Kartenrandseite liegen, die Spulen auf der Karteninnenseite.

Frage:

Welche Anschlüsse müssen auf der Steckereiste unter den Positionen 1—16 abgegriffen werden?

Antwort:

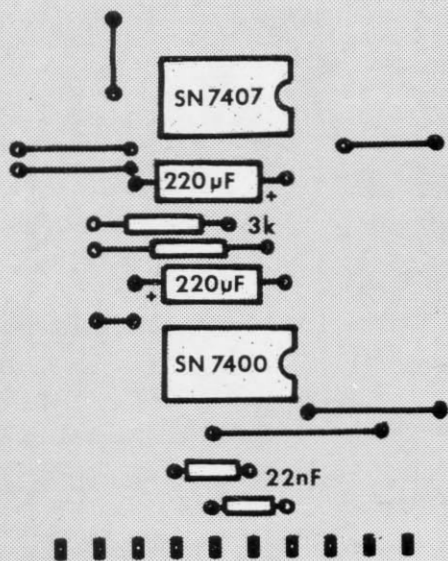
Durch Verwendung einer nachgelieferten Zeichnung ist leider die Anschlußbezeichnung auf der Zeichnung der Printplatte im Druck nicht mehr erschienen. Die Bezeichnungen, so wie sie auch im Schaltplan erscheinen, müssen bei Abb. 4 in Heft 4/76, S. 294, lauten (v.l.n.r.):

$K_A \ K_A \ G_A \ R_A - R_B \ G_B \ K_B \ K_B \ +12\ V \ +5\ V$
 $E_{BII} \ E_{BI} - E_{AI} \ E_{AII}$

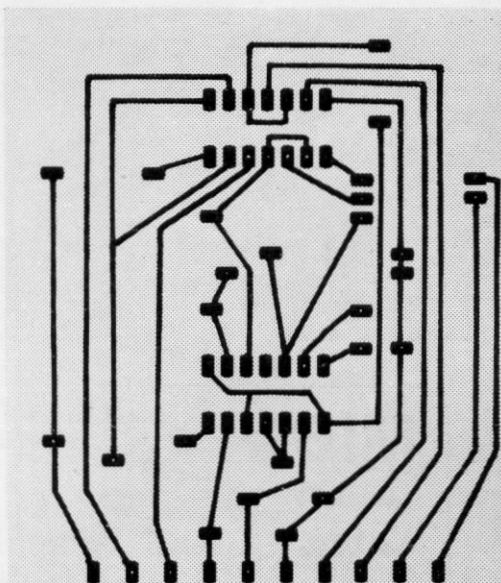
(Bitte in der seinerzeitigen Abb. 4 entsprechend nachtragen!).

Schluß auf Seite 701

Abb. 1. u. 2. Die beiden Seiten der Blinkgeber-Platine in $\frac{1}{4}$ Originalgröße; links die Bestückungs-, rechts die Leiterbahnseite. „+“ und „-“ sind die Stromversorgungs-Anschlüsse für 5 V Gleichstrom. Die Lampen sind mit den Farben bzw. der Funktion bezeichnet: R = Rot, G = Grün, B = Blinker. Im übrigen entsprechen die Bezeichnungen denen des Schaltbildes auf S. 296 in Heft 4/76. Es können jeweils zwei Lampen (A und B) angeschlossen werden, z. B. bei einer eingleisigen Strecke je ein Signal für jede Fahrtrichtung und je ein Blinker auf beiden Straßenseiten.



Bestückungsseite



+ $G_A \ G_B \ E_{II} \ E_I - R_A \ R_B \ B_A \ B_B$



Abb. 1. Blick auf den linken Anlagenteil mit dem kleinen Bergdorf. Die Mittelpartie der Anlage ist gegenüber Abb. 4 etwas verändert und aufgelockerter gestaltet worden. Das hier (in der noch nicht ganz fertigen Umgebung) ein wenig unmotiviert wirkende Haus hinter dem Bahnhof ist das maßstäbliche Modell vom Fertighaus eines Arbeitskollegen.



Abb. 2. „Straße und Schiene“ – ein Motiv unterhalb der großen Brücke (siehe Abb. 4).

Abb. 3. Erbauer Willi Reichert (li.) mit zwei Modellbahn-Kollegen – offenbar nach dem feuchtfröhlichen Anlagen-Richtfest.



MIBA

Band 1975

Kpl. gebundener Jahrgang 1975
in Rot mit Goldprägdruck.

Preis DM 63,- + Porto u. Verpackung.

Erhältlich im Fachhandel oder
direkt vom

MIBA-Verlag · Spittlertorgraben 39 · 8500 Nürnberg



Abb. 4. Gesamtansicht der ursprünglichen Anlage. Das Gleisbild-Stellpult läßt sich unter die Anlage schieben. Wenn dann die Vorhänge aus durchsichtiger Plastikfolie zugezogen sind, ist die Anlage einigermaßen vor Staub geschützt.

2,40 m x 1,30 m

mißt die H0-Anlage des Herrn Willi Reichert, Offenburg, die im Zweischienen-Gleichstrom-System betrieben wird. Auf diesen 3,12 m² spielt sich ein

ganz ansehnlicher Betrieb ab, ohne daß die Anlage deshalb überladen oder „vollgestopft“ wirkt; sogar für eine Zahnradbahn zu einem Bergdorf ist noch Platz (Abb. 1). Die Bauzeit betrug insgesamt 4 Jahre; seit die Anlage fertiggestellt ist, beschäftigt sich Herr Reichert mit Lok-Selbst- und -Umbauten und Verbesserungen, z. B. der Laufeigenschaften durch Umbau des Getriebes (s. Heft 1/76).



Abb. 5. Freund Adebar auf einem Fachwerkhaus — ein Klein-Motiv von der Anlage des Herrn Reichert.



Abb. 1. Der Arbeitsplatz eines Modellbahners – hier der „Arbeitsschrank“ des Verfassers, den ihm seine Frau nach seinen Angaben bauen ließ, damit sie ihren Küchentisch endlich wieder für sich alleine hatte! Außer der komplettierten Drehbank sieht man auch eine Bohrmaschine; diese ist Eigenbau und wurde zur Gänze mit UHU plus geklebt. Als Antrieb dient ein umgepolter Nähmaschinenmotor (90 W). Da die Zugkraft dadurch gelitten hatte, wurden die Bürsten solange versetzt, bis der Motor in beiden Richtungen eine gute Zugkraft hatte. Mittels eines Umpolschalters kann er in die gewünschte Drehrichtung gebracht werden (Gewindeschneiden in Messingblech bis M 3 bzw. 1,5 mm möglich).

emco unimat – praktische Ergänzungen und Tips

von Paul Maier, Neunkirchen/Österreich

1. Teil

Seit 1969 bin ich glücklicher Besitzer einer „emco unimat“, die ich mir in den vergangenen Jahren etwas „zurechtgebogen“ habe. Als ich kürzlich beim Durchblättern alter MIBA-Hefte wieder auf den Artikel „Keine Angst vor der Drehbank“ (Heft 1 u. 2/71) stieß, beschloß ich, diese meine „Biegungen“ auch anderen Drehbankbesitzern kundzutun. Es sei jedoch gleich vermerkt, daß nicht alle diese Änderungen und „Biegungen“ ohne Werkstätte auszuführen sind. Außerdem ist meine Drehbank mit einer Einrichtung für automatischen Vorschub ausgestattet und diverse Teile sind darauf abgestimmt. Doch nun zu meinen „Biegungen“ im einzelnen:

Lupe und Lupenhalter (Abb. 2 u. 3)

Da auf der Drehbank u. a. sehr kleine Teile zu drehen sind, habe ich mir eine Lupe gekauft und dazu einen Lupenhalter gebaut. Die Teile sind auf den Zeichnungen Abb. 2 dargestellt. Meine Lupe hat 80 mm ϕ . Der Griff wird abgeschraubt und das verbleibende Zwischenstück in das Rohr (Teil 1) gelötet oder geklebt. Das Rohr wird in der Längsrichtung ca. 20 mm lang aufgeschlitzt und dann mit Teil 2 fest verbunden (wieder gelötet oder geklebt), wobei die Schlitz übereinstimmen müssen. Teil 3 kann abgeändert werden, indem man die Schraube in das Gewinde von Teil 2 schraubt und gegen Verdrehen sichert; der Effekt bleibt

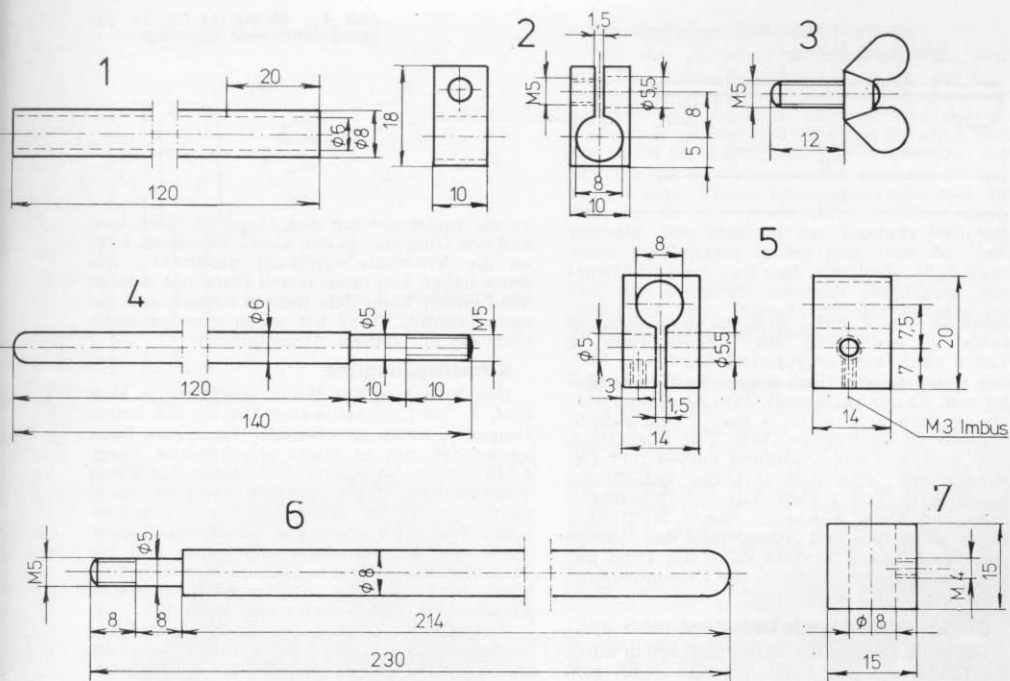


Abb. 2. Maßskizze der Einzelteile des Lupenhalters, Wiedergabe in ca. $\frac{2}{3}$ Originalgröße. (Alle Zeichnungen vom Verfasser.)

Abb. 3. Die „unimat“ mit den diversen Abwandlungen und Ergänzungen, die im Haupttext beschrieben werden. Am augenfälligsten sind hier der Lupenhalter und die Meßuhr (links), auf die im 2. Teil dieses Artikels noch eingegangen wird.

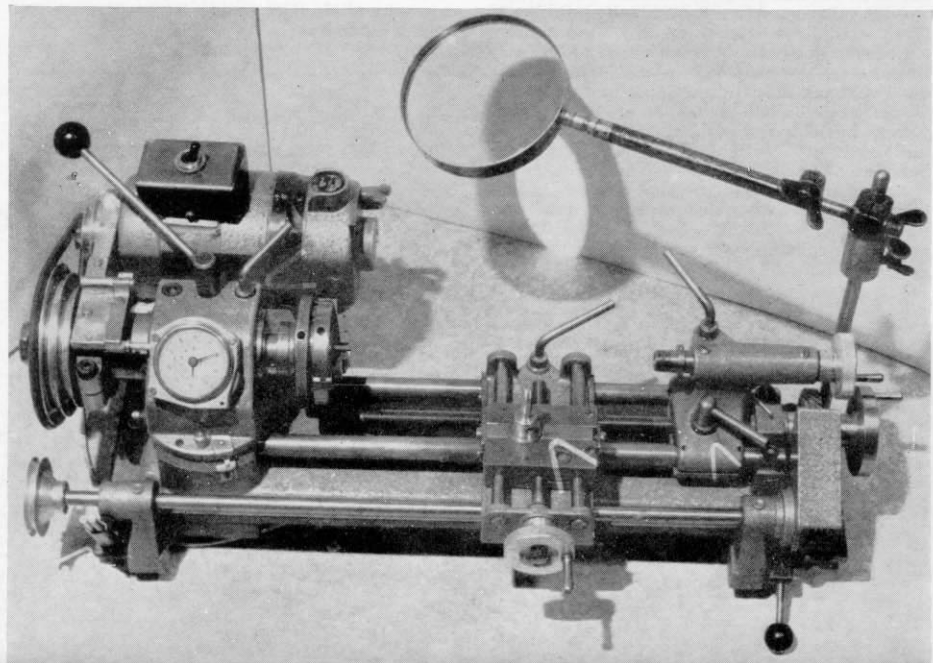
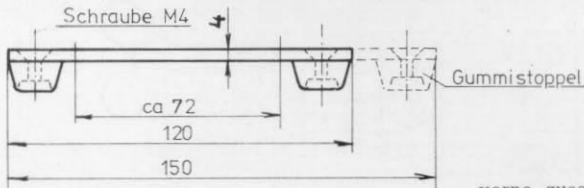


Abb. 4. Maßskizze für die geräuschkämpfende Unterlage.



derselbe. Teil 4 und 5 sind aus der Zeichnung (Abb. 2) ersichtlich; die 5 mm-Bohrung in Teil 5 kann auch ungeändert werden in M 5; das Gewinde von Teil 4 wird in diesem Fall bis zum Ansatz verlängert. Zum Klemmen, d. h. als Muttern bei Teil 2, 3 und 7 sind Flügelmuttern zu verwenden. Wie Teil 6 aussieht, geht auch aus der Zeichnung hervor (der Gewindeansatz wird nach Art der Befestigung ausgeführt). Teil 7 dient nur zur Höhenfixierung und bleibt eigentlich immer in gleicher Höhe. Beim Ein- und Ausspannen des jeweiligen Werkstückes braucht dann die Lupe nur weggeschwenkt zu werden. Die Klemmschraube wird wie Teil 3 ausgeführt.

Geräuschkämpfende Unterlage (Abb. 4)

Um beim Drehen die Lärmübertragung durch die Möbel auf den Fußboden und damit zum Nachbar zu dämpfen, stellte ich meine Bank auf Gummistoppel (Zeichnung Abb. 4). Unter die an der Drehbank befestigte Vorschubvorrichtung werden zwei mit diesem Gummistoppel versehene Flacheisen, 5 - 20 mm und 120 bzw. 150 mm lang, geschraubt. Die Stoppel werden mit versenkten Schrauben an die Flacheisen und diese wieder an die Vorschubvorrichtungen geschraubt, wobei das längere Eisen links hinten vorsteht. Infolge der Höhersetzung der Drehbank durch die Stoppel und durch das weiter nach hinten stehende, erweiterte Vorgelege besteht eine erhöhte Kippbereitschaft, die durch die Verlängerung des Flacheisens behoben wird.

An das kürzere Flacheisen (rechts) kommt nur vorn eine Schraube, rechts hinten wird es mit der Säule des Lupenhalters angeschraubt. Damit kann dann auch schon die Lupenhalterung zusammengestellt werden.

Spannstift-Halterung (Abb. 5)

Sind Ihnen nicht auch schon mal die beiden Stifte zum Spannen des Dreibecken-Spannfutters abhanden gekommen, d. h. unter die Drehbank gerollt? Nun, ein Stück Röhrchen mit 8 - 10 mm ϕ , ein Stück Flacheisen oder Messing und eine Viertelstunde Arbeit schaffen hier Abhilfe (Zeichnung Abb. 5). Das Röhrchen wird im Schraubstock etwas flachgedrückt und schräggefeilt und auf ein Ende des Flacheisens geklebt. Am anderen Ende wird ein Loch gebohrt und das Ganze mit einer Schraube links

vorne, zusammen mit dem längeren Flacheisen und den Gummistoppeln, an die Drehbank bzw. an die Vorschubvorrichtung geschraubt. Die Stifte haben nun ihren festen Platz und müssen nicht immer unter dem ganzen Krimskrums gesucht werden. (Wer hat schon eine peinliche Ordnung auf seinem Arbeitsplatz?)

Schnellspanngriffe

Den Vorschlag des Herrn Straznicky in Heft 8/64, S. 378 („Schnellspanngriffe für die Emco-Unimat“), habe ich ebenfalls für meine Bank verwendet, nur in etwas abgeänderter Form. Ich habe die Griffe aus 5 mm-Rundeisen (Schweißdraht) gebogen, am kurzen Ende etwas gestaucht und in den Sechskant der Imbusschrauben geschlagen. Die Schrauben werden vorher in der Maschine angezogen und die Stellung des Knebel mit einem Feilstrich markiert, herausgedreht und der Griff nach dem Einschlagen geklebt (oder hart gelötet).

Beim Spindelstock habe ich die rechte der beiden Schrauben mit einem Knebel versehen und zwar so, daß der Knebel bei angezogener Schraube ungefähr parallel zur Spindelstockkante steht. Wird die Drehbank als Bohrmaschine benutzt, öffnet man die linke Schraube soweit, daß sich die Spindelhülse gerade noch bewegen läßt. Bohrt oder fräst man, genügt ein Öffnen oder Schließen mit der Knebelschraube allein. Der Imbusschlüssel ist sowieso immer woanders.

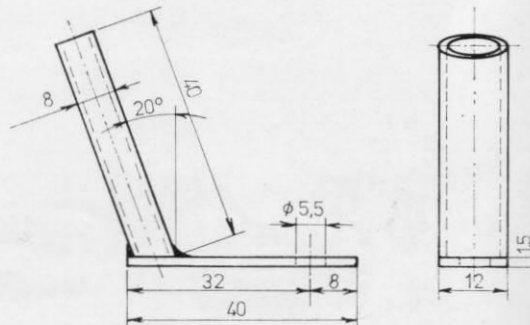


Abb. 5. Maßskizze für die Spannfutterstift-Halter.

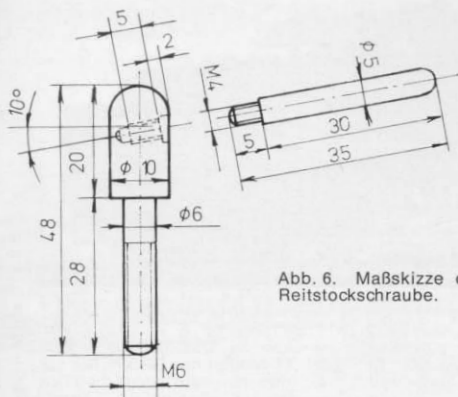


Abb. 6. Maßskizze der Reitstockschraube.

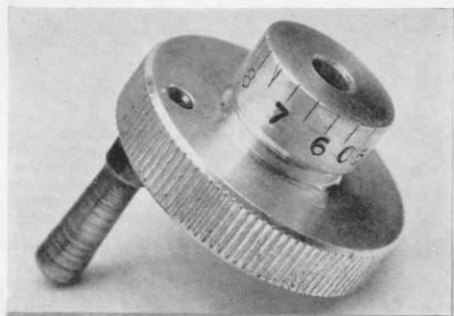


Abb. 7. Eine der Kurbeln mit den zusätzlich eingeschlagenen Maßzahlen (s. Haupttext).

Abnehmbarer Reitstock (Abb. 6)

Für den Reitstock fertigte ich mir eine Schraube nach Zeichnung Abb. 6 an. Der Knebel wird entweder wie auf der Zeichnung angefertigt und befestigt, oder es wird nur ein 4 mm-Loch gebohrt und die Schraube mit einem der Stifte für das Spannfutter angezogen. Zur Bestimmung des Knebelloches wird die Schraube mit einer Zange leicht angezogen und die Bohrung an der gewünschten Stellung angezeichnet. Die Stellung des Knebels läßt sich leicht korrigieren, indem man von der Auflagefläche nach und nach wegdreht. Man kann nun den Reitstock jederzeit abnehmen, was besonders beim Drehen mit der Lünette bei längeren Teilen vorteilhaft ist.

Zahlen-Markierung der Kurbeln (Abb. 7)

Da in die Kurbeln fabrikseits nur die Zahlen 0 und 0,5 eingeschlagen sind, habe ich die restlichen Zahlen ebenfalls eingeschlagen (hierzu die Kurbeln abnehmen), leicht überschleifen und die Zahlen und Striche mit Farbe (Marker 30 oder Zave Unischreiber usw.) eingefärbt und nach dem Trocknen mit einem mit Nitroverdünnung angefeuchteten Tuch (quer zu den Strichen) abgewischt. Welch' großen Vorteil diese Zahlen bringen, merkt man erst, wenn man mehrere Drehteile auf gleiche Stärke, Länge oder Innendurchmesser drehen soll. Zur Beschaffung der Zahlen möchte ich nur sagen, daß wahrscheinlich jede größere Schlosserei oder feinmechanische Werkstätte solche Zahlen besitzt. Da die Scheiben oder Kurbeln aus Aluminium sind, werden die Zahlen beim Einschlagen überhaupt nicht beansprucht. (Die neuen Kurbeln sind leider aus Kunststoff, aber ich habe auch hier schon eine Idee und werde sie demnächst ausprobieren.)

(Schluß folgt)

Buchbesprechungen

Meisterfotos der Reichsbahnzeit

110 Aufnahmen von Alfred Ulmer 1930–1940

112 Seiten mit 113 Fotos im Text, eine Streckenkarte, gebunden, Format 28,5 x 22,5 cm. Best.-Nr. 3-440-04329-0, DM 34,-, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Aus dem Archiv des seinerzeit sehr bekannten Eisenbahn-Fotografen Alfred Ulmer haben Dietrich A. Braitmaier und Alfred B. Gottwaldt eine Auswahl getroffen, die sich wohl am ehesten mit dem Begriff „Eisenbahn in der Landschaft“ charakterisieren läßt: die größtenteils in der Reichsbahndirektion Stuttgart entstandenen Aufnahmen versuchen die Schönheit der schwäbischen Landschaft mit der Technik einer C-Schnellzuglok, einer P 10 oder einer G 12 zu vereinen, um nur einige Maschinen herauszugreifen. Ein Buch, das Eisenbahnhistoriker ebenso ansprechen dürfte wie die Freunde gediegener Bildbände.

Lokomotiv-Athleten

von Adolph Giesl-Giesling

264 Seiten mit 98 Fotos und 114 Zeichnungen, Format 17 x 24 cm, cellophanierter Pappband, Best.-Nr. ISBN 3-900134-27-8, DM 41,40, erschienen im Verlag Josef Otto Slezak, Wien.

Als Band 8 der Reihe „Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte“ werden in dieser Neuerscheinung des rührigen Wiener Fachverlags „Geschichte, Leistung und Kurvenlauf der Sechs- und Siebenkuppeler“ (Untertitel) geschildert. Breiten Raum nehmen naturgemäß die deutschen bzw. österreichischen Entwicklungen ein, so die württembergische 1'F-Güterzuglok der Reihe K (BR 59), die sächsische C+C-Tenderlokomotive Reihe XV oder die 1'F 1'-Zahnradlokomotive der BR 97, die größte und stärkste Zahnradlokomotive der Welt. Aber auch Giganten aus Amerika und der Sowjetunion – wo es einmal eine 2'G 2'-Dampflok (sieben Kuppelachsen!) gab – werden ausführlich beschrieben. Das Fotomaterial ist gut ausgewählt und reproduziert, die Seitenansichten der Lokomotiven sind größtenteils im einheitlichen Maßstab 1:100 gehalten.

mm

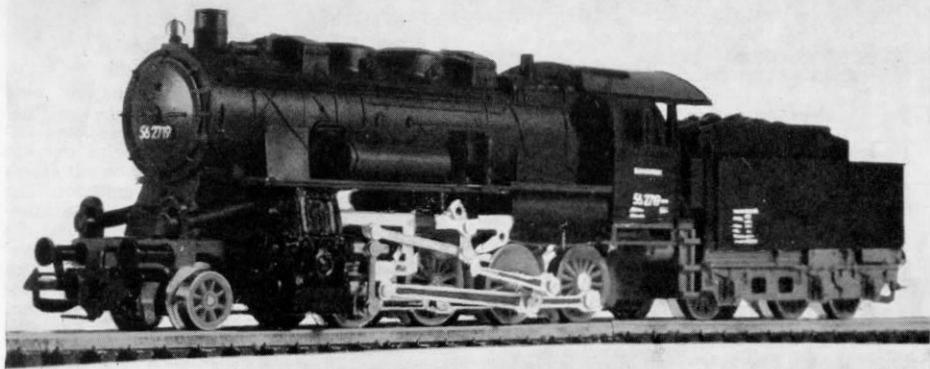
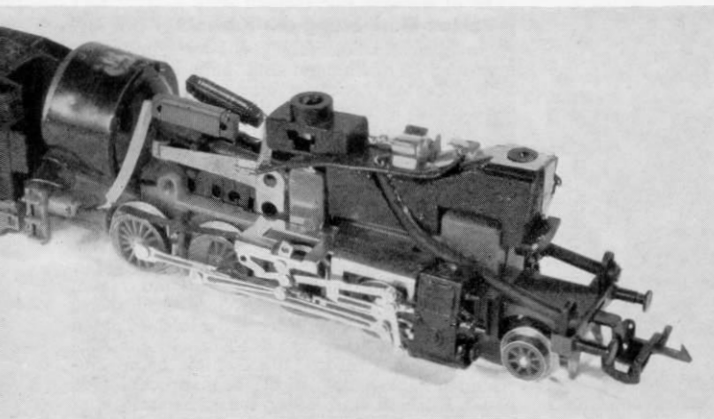


Abb. 1. Das gut gelungene TT-Modell der BR 56²⁰. Bis auf eine minimale (wahrscheinlich fertigungsbedingte) 1,5 mm-Differenz im Kuppel-Achsstand ist der Maßstab 1:120 eingehalten (LüP 14,7 cm). Was es mit den „Rohren“ auf sich hat, die zu den Pufferbohle führen, zeigt ...



... Abb. 2: Es handelt sich um recht voluminöse und schwarz ummantelte Lichtleiter. Wer sich daran stört, könnte evtl. versuchen, die (blanken und dadurch unauffälligeren) Lichtleitkabel waagrecht auf den Rahmenvorschuh geklebt nach hinten (durch den Zylinderblock) und erst über der 1. und 2. Kuppelachse nach oben zur Glühbirne zu führen.

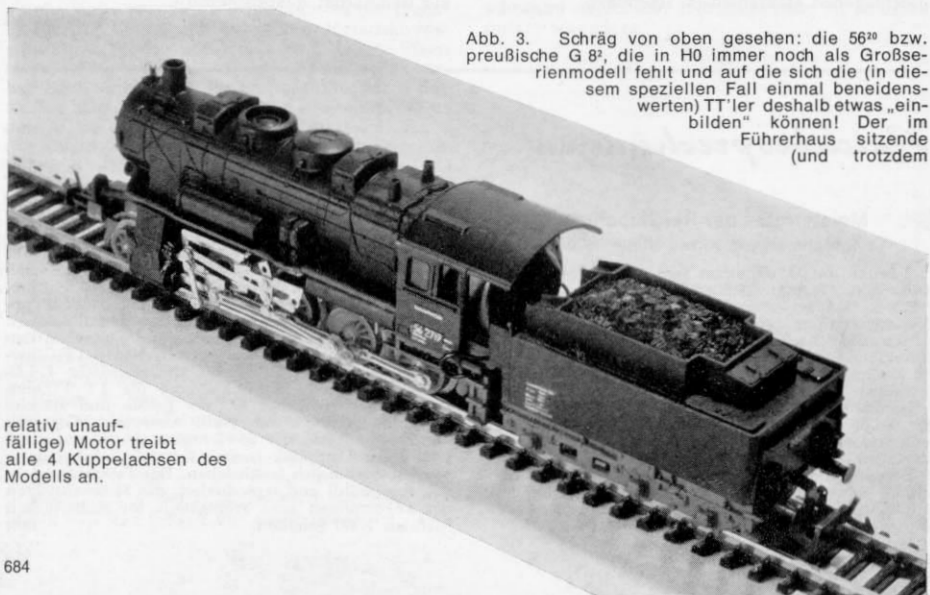


Abb. 3. Schräg von oben gesehen: die 56²⁰ bzw. preußische G 8², die in H0 immer noch als Großserienmodell fehlt und auf die sich die (in diesem speziellen Fall einmal beneidenswerten) TT'ler deshalb etwas „einbilden“ können! Der im Führerhaus sitzende (und trotzdem

relativ unauffällige) Motor treibt alle 4 Kuppelachsen des Modells an.



Abb. 4. Das TT-Empfangsgebäude „Moorbach“ ist im typisch mitteldeutschen Fachwerkstil gehalten.

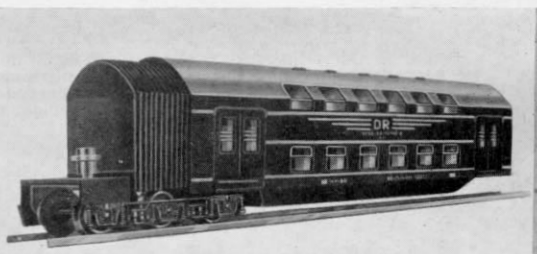
▼ Abb. 5. Gleichfalls für die TT-Freunde gedacht ist dieser Mittelwagen zur Ergänzung der zweiteiligen Doppelstock-Garnitur.

Leipziger Herbstmesse 1976

Vorab: Wer immer nach der „modellbahnmageren“ Frühjahrsmesse größere Neuheiten-Hoffnungen in die Herbstmesse gesetzt hatte, dürfte enttäuscht sein: die vielerorts erwartete H0-Lokneuheit blieb aus oder wurde aufs Frühjahr '77 verschoben, und auch die übrigen Neuheiten sind nicht gerade sensationell. Im einzelnen:

H0: Außer diversen, für westdeutsche Modellbahner weniger interessanten Anfangs- und Zusatzpackungen erschienen lediglich zwei Gebäude-Bausätze: ein „Rathaus“ in romantischer Fachwerkmanier und ein ebenfalls in Fachwerkausführung gehaltenes Reiterstellwerk (Bild), das sehr gut zu Anlagen früherer Epochen (Länderbahn, Reichsbahn, frühe Bundesbahn) paßt und zudem bisher in dieser Oldtime-Ausführung noch nicht zu finden war, da es nur moderne Reiterstellwerke gab.

TT: Nicht mehr ganz neu für MIBA-Leser ist das 1:120 Modell der BR 56⁰⁰ (pr G 8⁰⁰), das wir schon im Messeheft 3a/76 zeigten (Bild). An Fahrzeug-Modellen kam ansonsten nur eine zweiteilige Mittelwagen-Einheit zum Doppelstock-Zug hinzu, mit der der bekannte Zweiwagen-Zug auf vier Wagen ergänzt werden kann. An Zubehör zu der (in der DDR noch ziemlich stark verbreiteten) TT-Spur erschienen drei Bahngebäude (Empfangsgebäude, Loksuppen, Stellwerk) und zwei Kfz-Modelle.



▼ Abb. 6. Ein hübsches Reiterstellwerk (H0) im älteren Baustil; beim Einbau in H0-Anlagen früherer Epochen sollte man die Nachbildung der Rangierfunk-Ringantenne auf dem Dach entfernen.

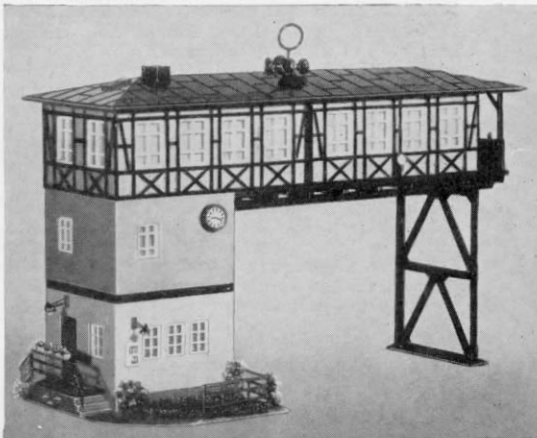




Abb. 1. Der Haltepunkt „Koblenz-Moselweiß“ mit dem überdachten Niedergang zum Mittelbahnsteig. Diese Aufnahme (Foto: Hans Frings, Köln) entstand etwas früher als Abb. 3 und zeigt daher noch das quer ans Empfangsgebäude angebaute (und mittlerweile abgerissene) Fachwerk-Gebäude. Diese Gegebenheit hat unser Mitarbeiter Barkhoff seinen Zeichnungen zugrunde gelegt.

Ein nicht alltägliches Projekt in Wort, Bild und Bauzeichnung Haltepunkt „Koblenz-Moselweiß“ 1. Teil

„Koblenz-Moselweiß“ ist ein Haltepunkt an der DB-Strecke Koblenz-Trier. Obwohl das Gebäude mittlerweile keine Bahnhofsfunktionen mehr erfüllt (da die Fahrkarten direkt im Zug verkauft werden), erscheint uns „Koblenz-Moselweiß“ einer eingehenden Würdigung wert — und zwar weniger das eigentliche Empfangsgebäude, sondern hauptsächlich und in erster Linie der überdachte Niedergang an der Brücke, der sich bei näherer Betrachtung (aufgrund der Fotos unserer Leser J. Zeug und H. Frings) als besonders „modellbahn-wirksame“ Konstruktion darbietet. Ältere Leser werden sich vielleicht an den Bahnhof „Dausenau/Lahn“ erinnern fühlen, der ebenfalls eine massive, gedeckte Bahnsteigüberführung und eine angebaute Straßenbrücke aufweist (MIBA 10/1953). Doch zurück zu „Moselweiß“:

Der erwähnte Niedergang dürfte im Modell nicht nur höchst effektiv aussehen, sondern

aufgrund seiner Form, seiner Baumaterialien und seiner „epoche-typischen“ Ausführung einen interessierten Modellbauer geradezu herausfordern. Ist schon die Imitation des plattenbewehrten Geländers nicht gerade leicht zu bewerkstelligen, so stellt die Nachbildung der stählernen Tragpfeiler ziemlich hohe Anforderungen an die Löt- oder Klebekünste eines Nachbauers. Eventuell könnte man zwar auch auf Teile aus handelsüblichen Bahnsteig- oder Überweg-Bausätzen zurückgreifen (z. B. bei den Pfeilern oder der Überdachung des Niedergangs), doch der eigentliche Reiz dieser Konstruktion dürfte sich erst bei einem genauen Nachbau richtig „entfalten“. Die Tragpfeiler beispielsweise wird man aus entsprechend feinen Metallprofilen von Brawa, Nemec oder Ruggi zusammenlöten oder -kleben. Eine diffizile Angelegenheit ist sicherlich auch die Nachbildung der Geländerplatten des Niedergangs

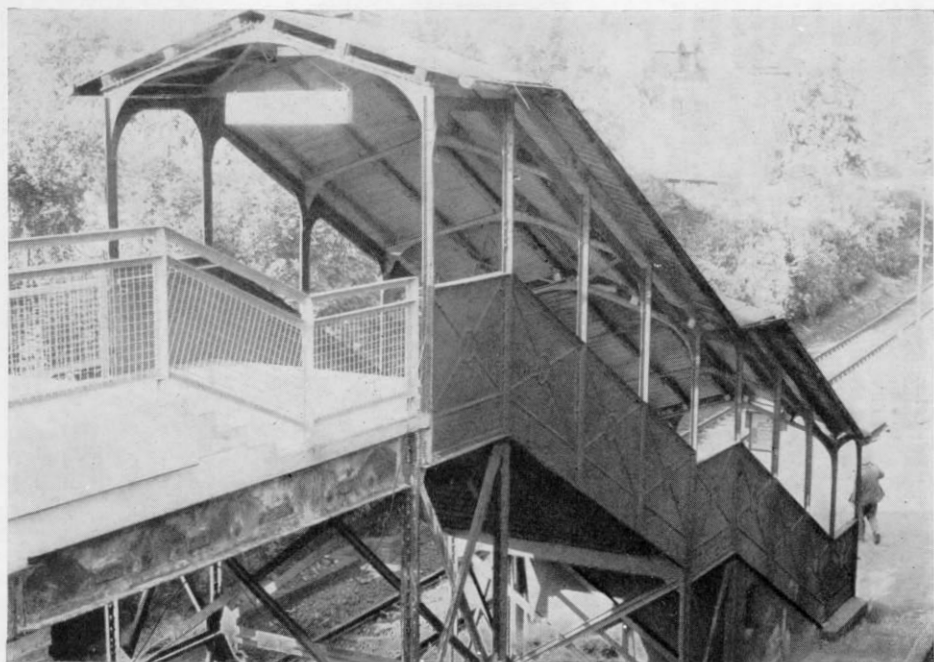
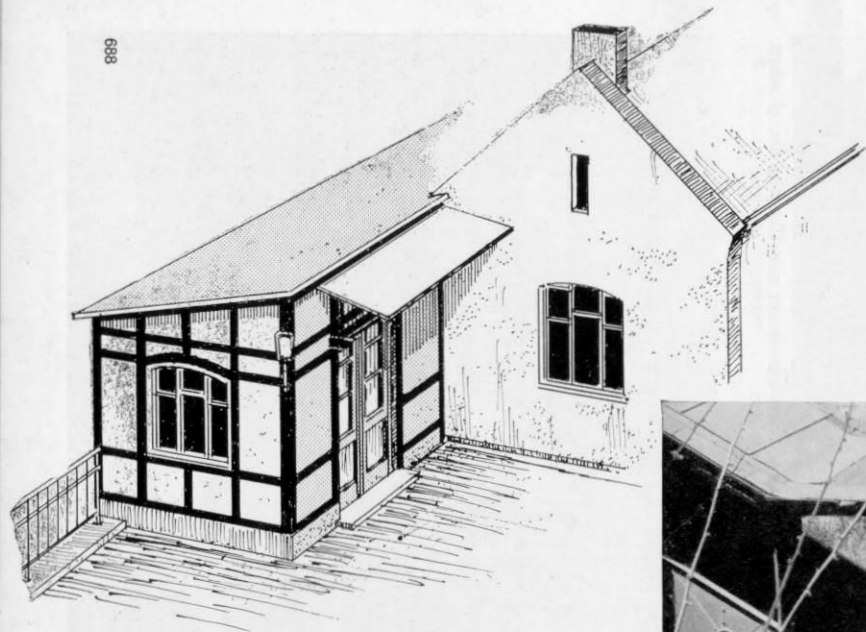


Abb. 2. Der Niedergang mit diversen Einzelheiten seiner Dachkonstruktion vom Überweg aus gesehen.

Abb. 3. Der Niedergang schräg von vorn gesehen.





werden, da ohnehin jeder Bastler seine ureigenen Methoden und Arbeitsweisen haben dürfte; ein Übungsstück für Anfänger stellt „Koblenz-Moselweiß“ — zumindest bei einem originalgetreuen Nachbau — ohnehin nicht dar.

Um dieses „gediegene“ Projekt richtig zur Geltung zu bringen, hat unser Mitarbeiter Reinhold Barkhoff um „Koblenz-Moselweiß“ eine entsprechende Szenerie „herumkomponiert“, doch davon mehr im nächsten Heft!

mit den Kreuzstreben. Da für den vorbildlichen Gesamteindruck das exakt gleiche und gleichmäßige Aussehen dieser Platten entscheidend ist, erscheint eine Serienfertigung angebracht: Von den benötigten unterschiedlichen Platten wird jeweils ein Urmodell — durch Auflöten oder -kleben von Draht o. ä. auf eine Metallplatte — geschaffen, von dem dann in einer Form aus Silikon-Kautschuk o. ä. Abgüsse gefertigt werden. Diese Abgüsse können für beide Geländerseiten verwendet werden, indem man sie jeweils andersherum einsetzt. Weitergehende Angaben sollen hierzu nicht gemacht

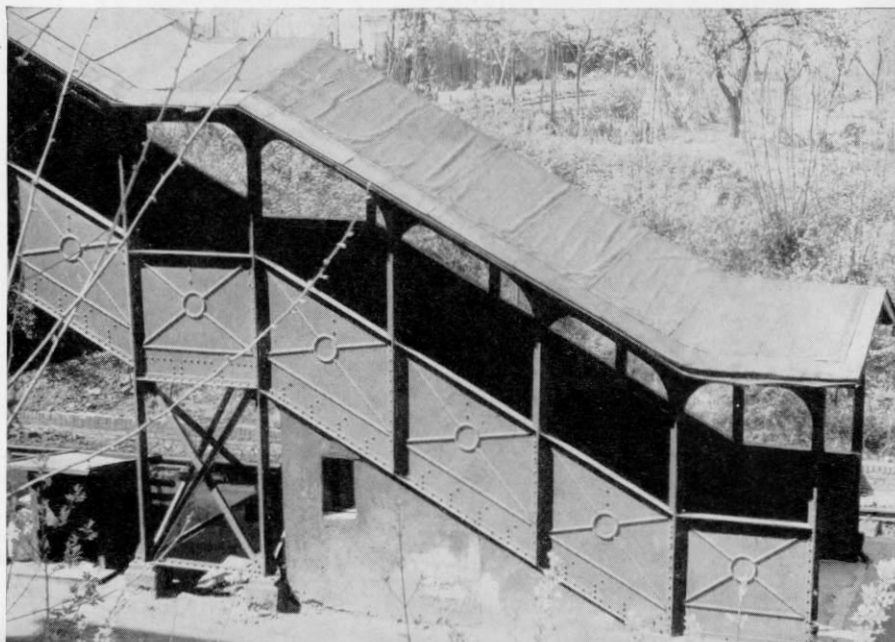


Abb. 4-6. Oben links eine perspektivische Teilansicht der Gebäude auf dem Überweg; in der Mitte der Niedergang (Ausschnitt) mit den charakteristischen Geländerplatten, zu deren Modellanfertigung wir im Haupttext einen Tip geben. Auf dieser Seite schließlich die Seitenansicht des Niedergangs bzw. ein Schnitt durch die Überführung und Vorderansicht der Gebäude auf der Überführung (Wiedergabe, ebenso wie Abb. 7 u. 8, in $\frac{1}{4}$ H0-Größe).

Alle Zeichnungen: Reinhold Barkhoff, Bonn.

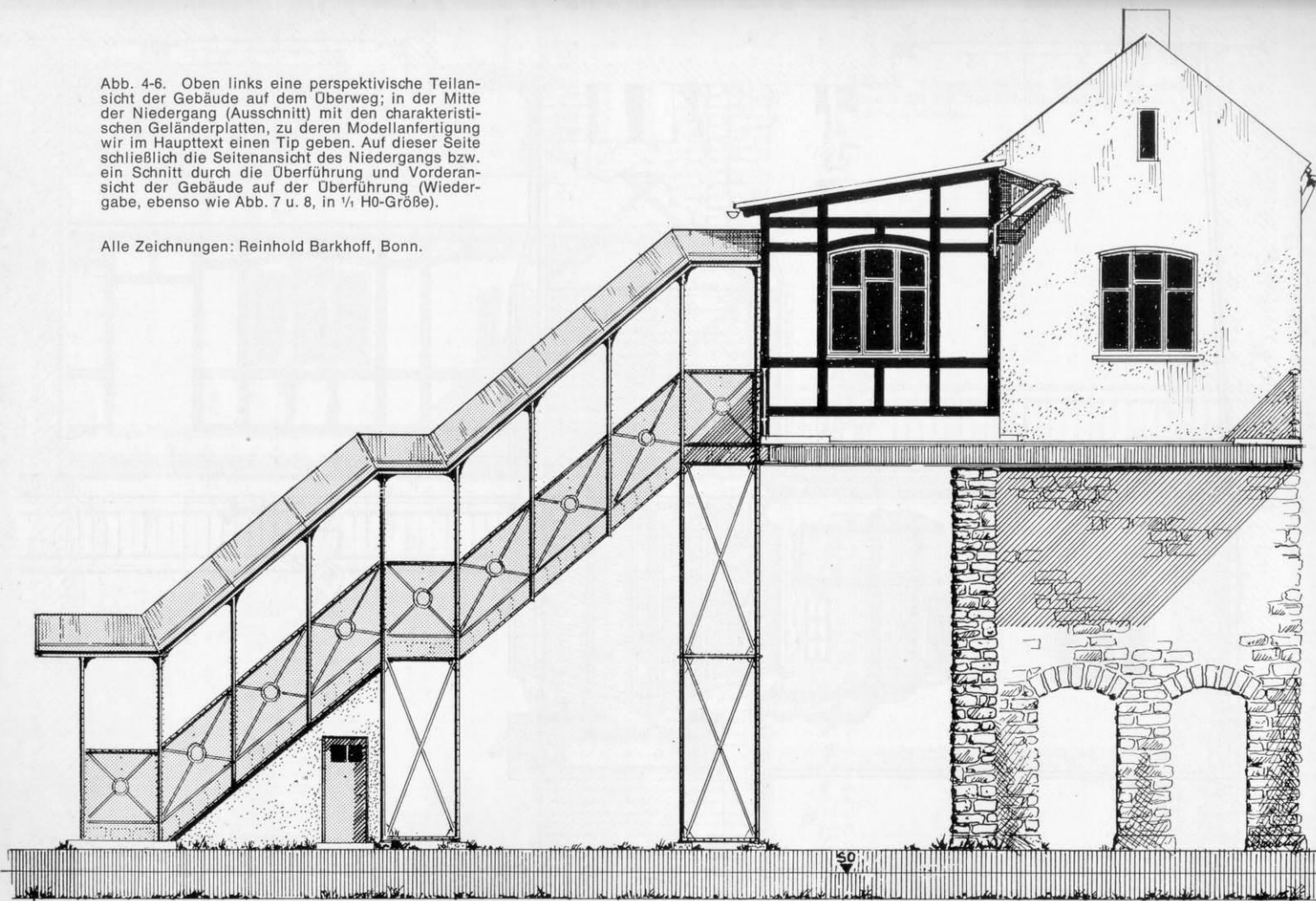


Abb. 7. Die Rückansicht des Niedergangs (Gebäudetrakt dieserhalb zweimal durchbrochen gezeichnet).

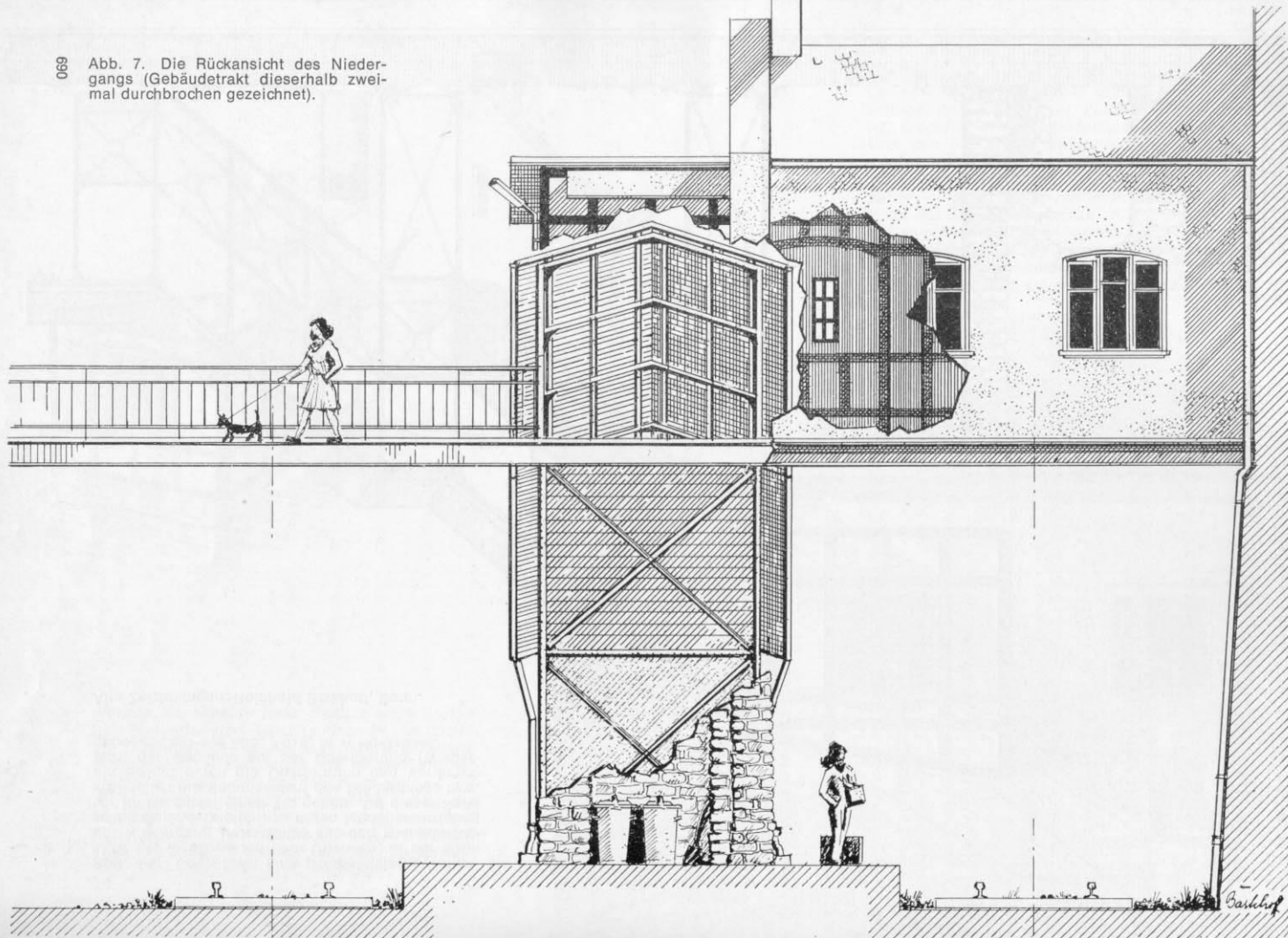
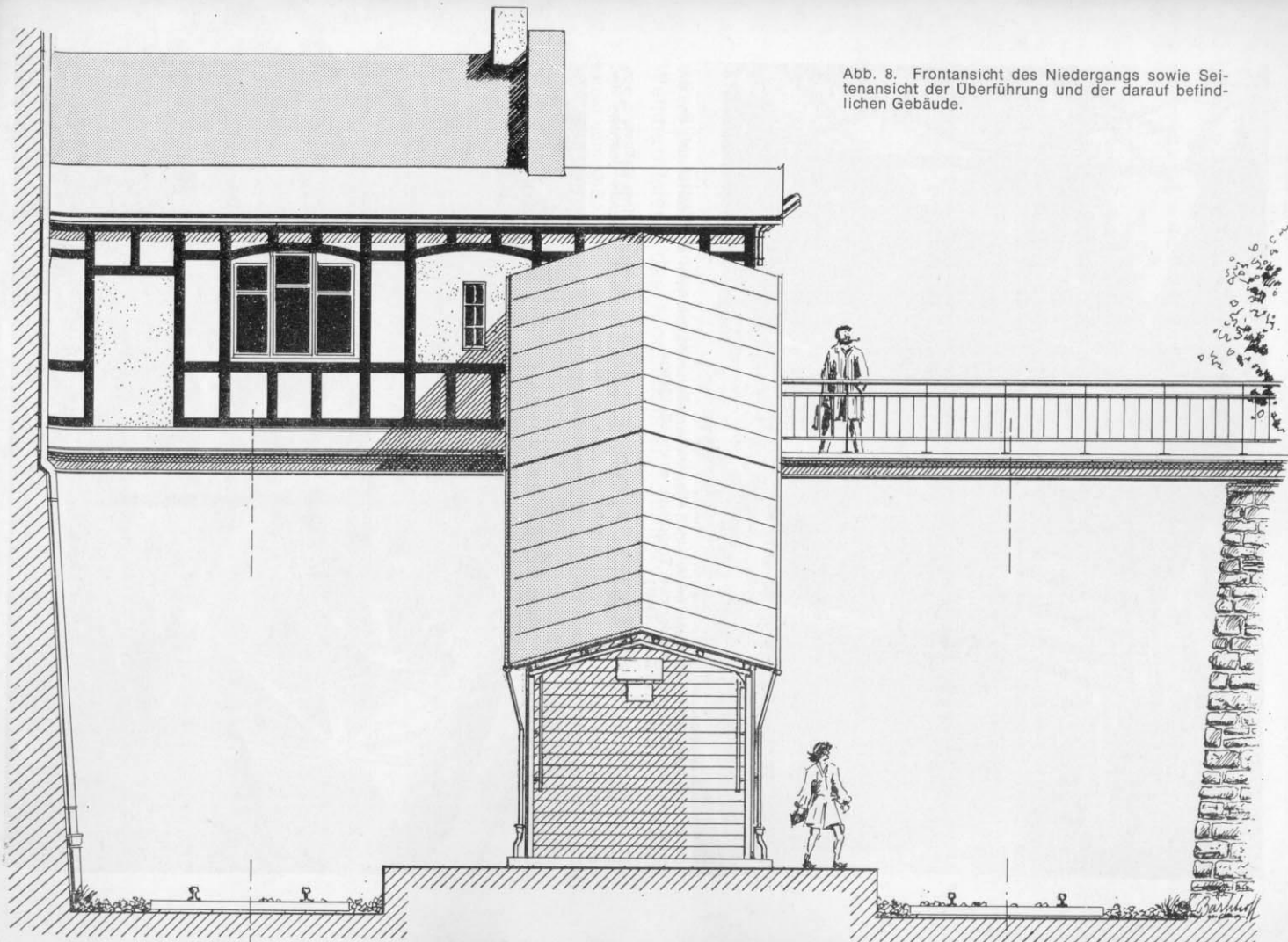


Abb. 8. Frontansicht des Niedergangs sowie Seitenansicht der Überführung und der darauf befindlichen Gebäude.



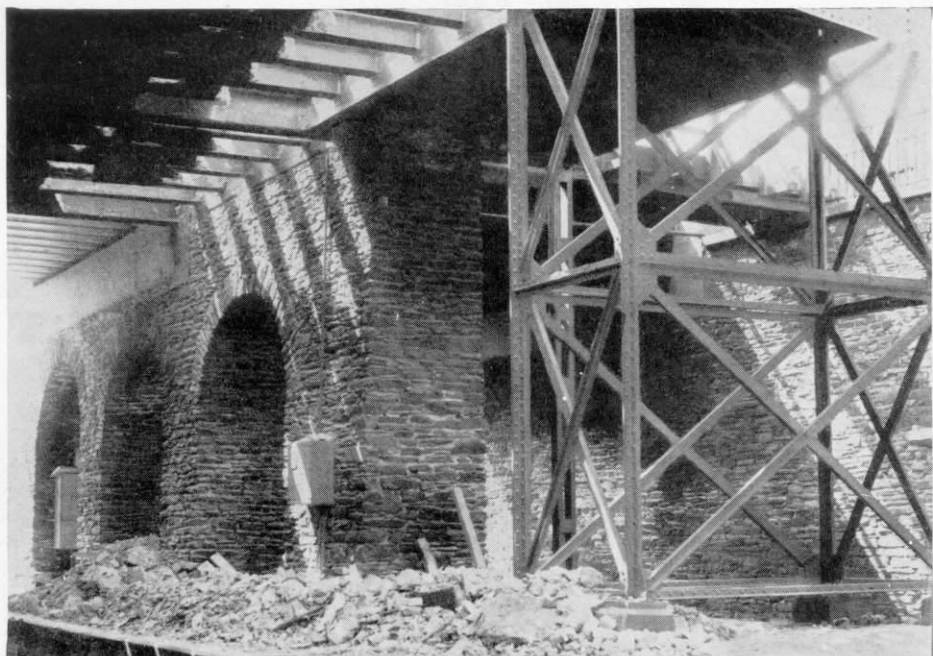
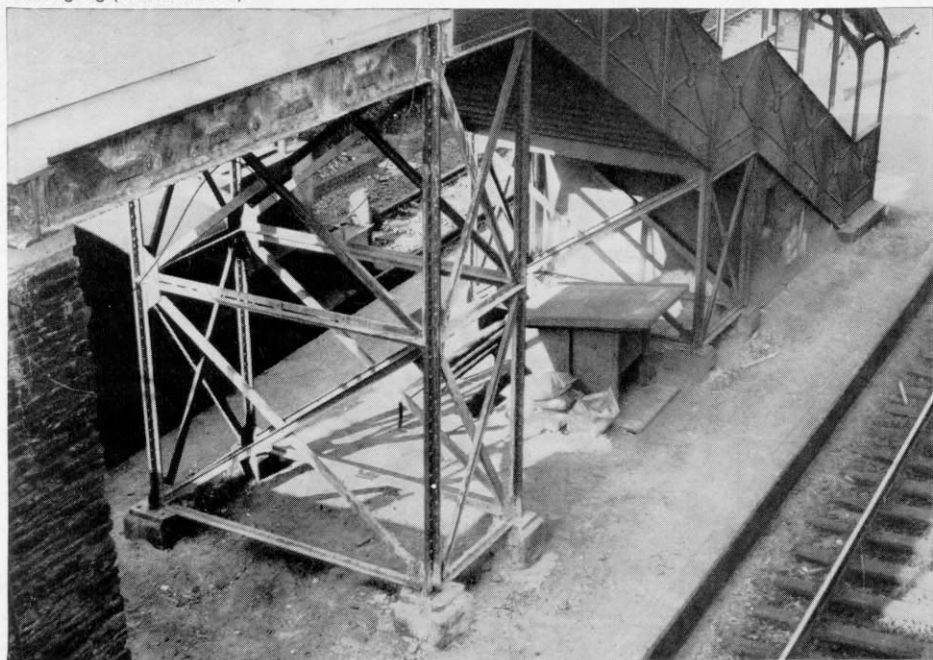


Abb. 9. zeigt den gemauerten und mit Arkaden-Nischen versehenen Mittelpfeiler der Überführung und die Stahlkonstruktion des größeren der zwei Tragpfeiler des Niedergangs.
(Fotos Abb. 2, 3, 5, 9, 10: J. Zeug, Trier)

Abb. 10. Die beiden stählernen Tragpfeiler des Niedergangs sowie deren Sockel auf dem Bahnsteig, von der Überführung aus gesehen. Oben links die stählernen Verbindungsträger zwischen Überweg und Niedergang (s. auch Abb. 2).



Vorsicht beim Parallelschalten von Transformatoren!

Nachtrag zu „Die Beleuchtungs-Verdrahtung meiner Modellbahn-Anlage“ in Heft 6 und 7/76

Von Leserseite wurde ich darauf aufmerksam gemacht, daß man bei der Parallelschaltung kleiner Netztransformatoren besonders vorsichtig sein muß. Hätte man z. B. die Parallelschaltung nach Abb. 9 meines Aufsatzes, Seite 518, ausgeführt und dabei die Primärseite nicht fest (wie in der Abbildung dargestellt), sondern jeden Transformator mit einem Stecker an die Sammelschienen des Netzes (220 V) angeschlossen, so würde beim Herausziehen eines der beiden Stecker die Spannung an seinen Stiften nicht etwa „verschwinden“ — sondern durch Rückspeisung über die beiden Transformatoren würden 220 V an den Stiften liegen und eine große Gefahr für den Unachtsamen bilden!

Daher ist die Schaltung Abb. 14, Seite 520, so zu verstehen, daß die beiden Transformatoren primärseitig fest zusammengeschaltet sind und nur gemeinsam über einen einzigen Netzstecker ans Netz gelegt oder vom Netz getrennt werden können. Selbstverständlich liegen die Primärklemmen der Transforma-

toren gegen zufällige Berührung vollkommen geschützt im gemeinsamen Kasten — wie es auch Abb. 17 zeigt. Selbst wenn auf der Sekundärseite der Transformatoren jetzt (etwa durch Zugentgleisung) entsprechende Klemmen (falls überhaupt vorhanden) verbunden und damit sekundärseitig eine ungewollte Parallelschaltung zustande käme, könnte keine Gefahr auftreten. Bei entsprechend solider Bauweise des gemeinsamen Gehäuses ist die Schaltung unfallsicher.

Was die drei Schaltungen Abb. 9, 10 und 11, Seite 518, betrifft, so sind sie als Prinzip- und nicht als Betriebsschaltungen zu verstehen. Es sind Experimentierschaltungen. Das Experimentieren mit Netzspannung setzt fachmännische Kenntnisse voraus; nur wer sie wirklich hat, sollte derartige Experimente machen! Freilich läßt sich nicht durch VDE-Vorschriften festlegen, ob einer sich als Fachmann fühlen und betätigen darf oder nicht. Hier entscheidet allein das persönliche Verantwortungsbewußtsein.

Ulrich Meyer, Bad Nauheim

An alle Ehefrauen, Verlobten und Freundinnen! Ihr Geschenk zum Weihnachtsfest: das Modellbahner-Schmunzelbuch „homo mibanicus“!

Preis DM 19,80, erhältlich im Fachhandel oder (zuzügl. DM 1,20 Porto und Verpackung) direkt vom MIBA-VERLAG, Spittlertorgraben 39, 8500 Nürnberg.

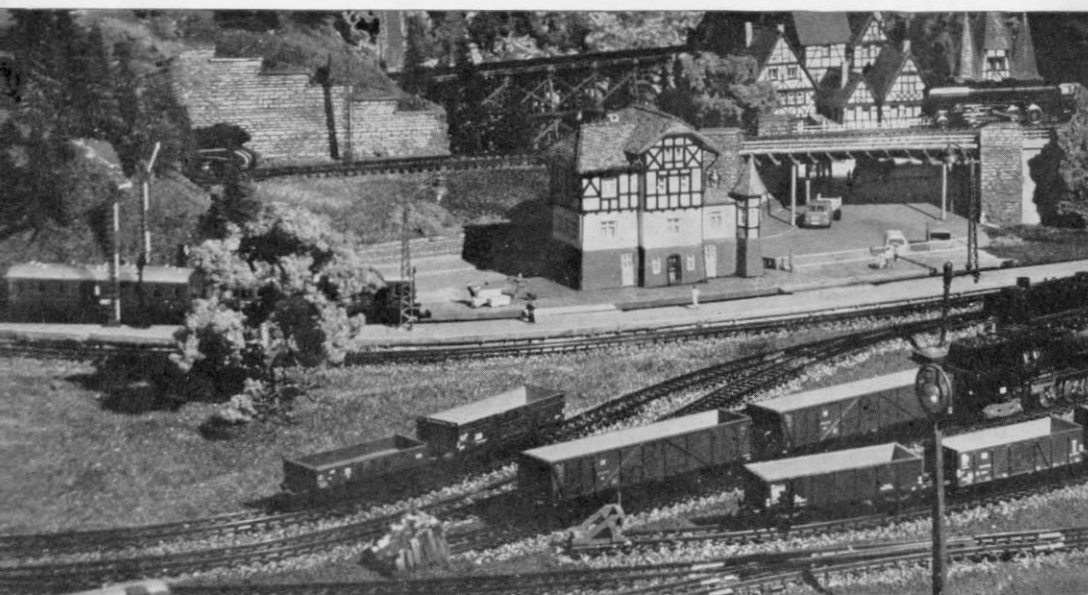




Abb. 1. Rudolf Mangels am Schaltpult seiner N-Anlage. Das selbstgebaute Gleis-Leuchtbild-Stellpult ist fahrbar und läßt sich unter die Anlage schieben.

Eine N-Anlage mit noch mehr MIBA-Ideen

... stellt die erstmals in MIBA 1/74 gezeigte N-Anlage des Herrn Rudolf Mangels aus Immenhausen dar, nachdem er sie in der Zwischenzeit erheblich umgestaltet und erweitert hat. Der frühere Schattenbahnhof existiert nicht mehr, ein neuer, größerer



unter der Anlage ist geplant. An die beiden Pfeile rechts vom Bahnhof „Stippich“ (s. Streckenplan) schließt sich eine Kehrschleife an, in die dann der zukünftige Schattenbahnhof einbezogen wird.

Was im einzelnen verändert wurde und welche MIBA-Anregungen Herr Mangels zwischenzeitlich verwirklichte, geht aus den Abbildungen bzw. den Bildtexten hervor (s. auch S. 708); zwecks Vergleich mit der früheren Anlage empfiehlt es sich, Heft 1/74 zur Hand zu nehmen.

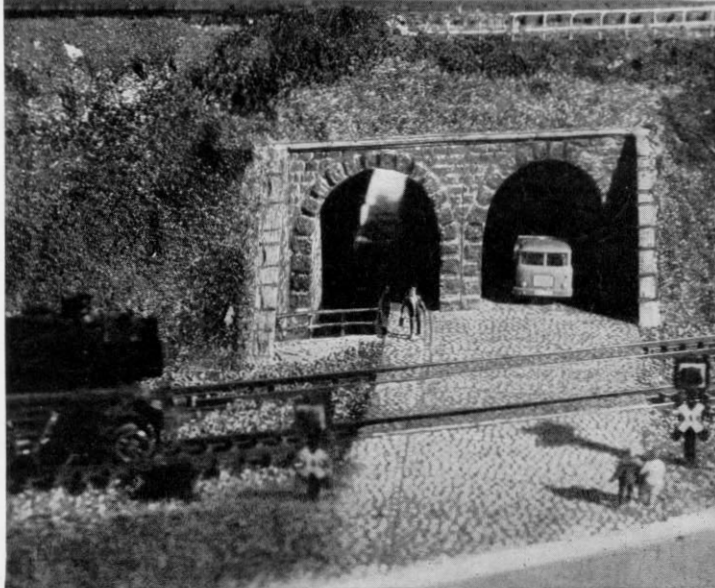
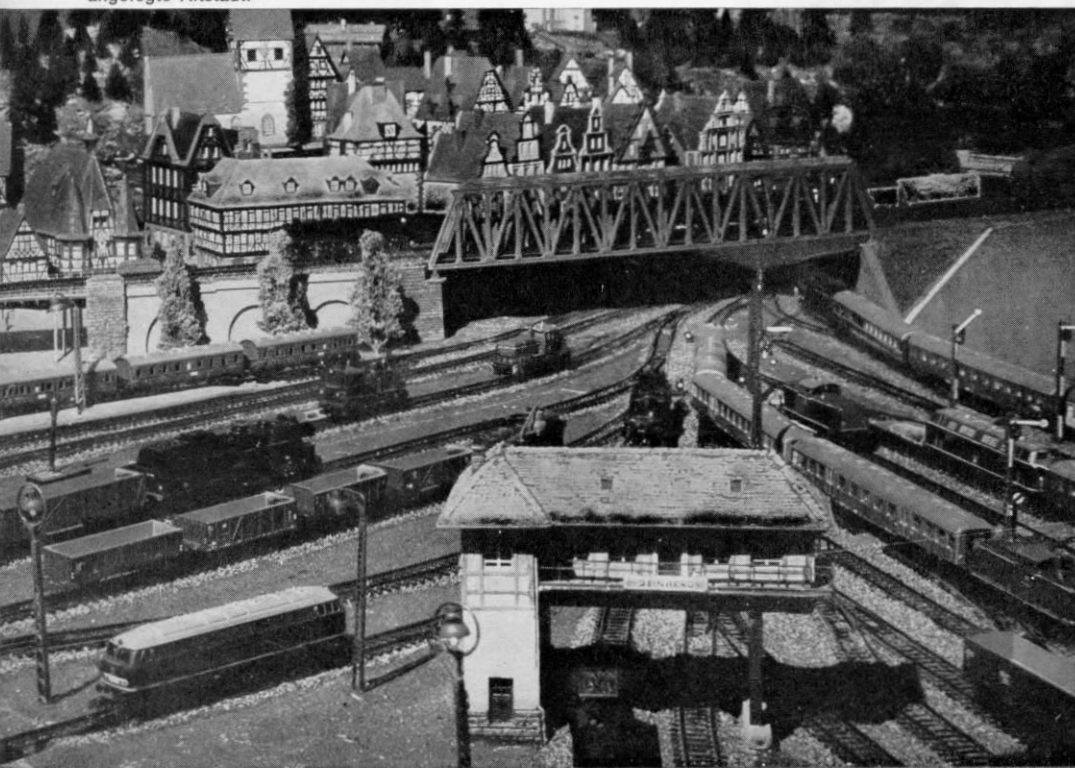


Abb. 3. Diese kombinierte Straßen-/Bachüberführung entstand in Anlehnung an MIBA 6/72, S. 416, und fügt sich bestens in die Anlage ein! Die Portale und Stützmauern sind aus Plastikplatten gefertigt; das Straßenpflaster ist aus einer Faller-H0-Prägeplatte, von der nur die schmale Seite mit den sehr kleinen Pflasterköpfen verwendet wurde.

Abb. 2 und 4 vermitteln in dieser Zusammensetzung einen panorama-artigen Blick über die Ein- bzw. Ausfahrten von „Deinberg“ (rechts) und „Schöneck“ (s. auch Abb. 9); im Hintergrund die teilweise erhöht angelegte Altstadt.



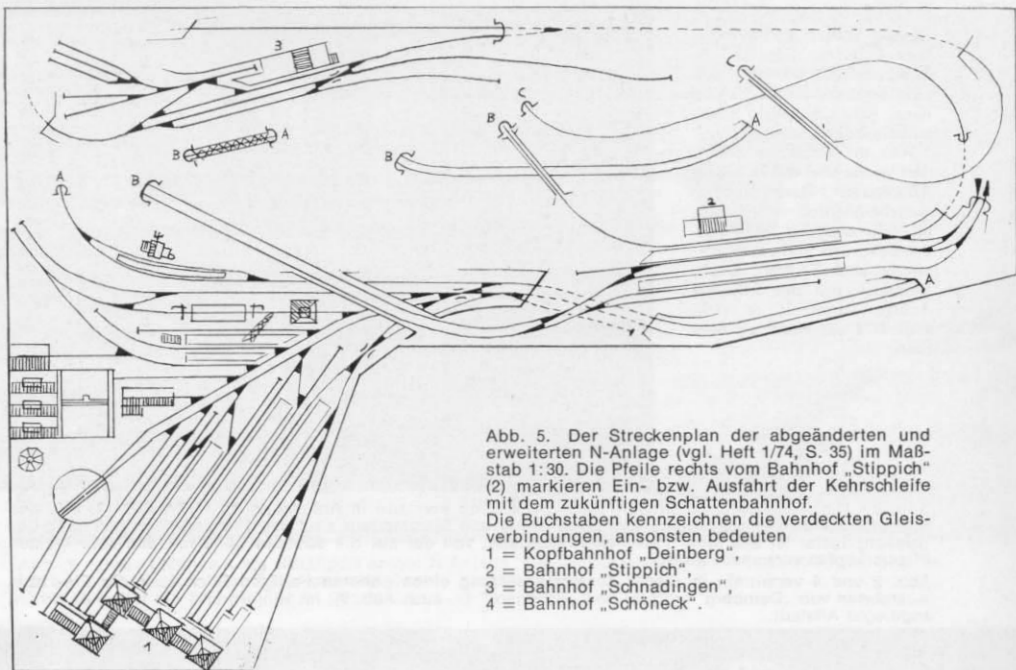
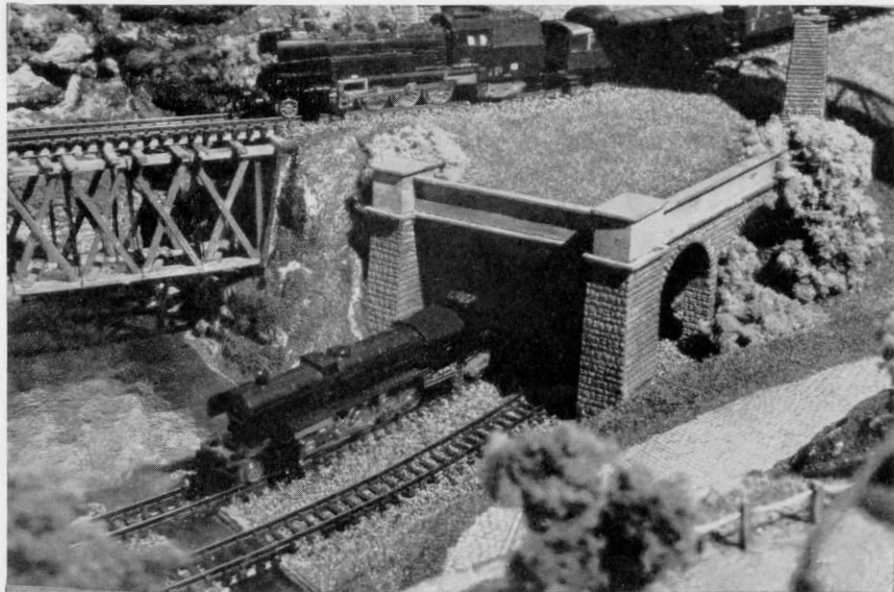


Abb. 6. Dieses Überführungsbauwerk findet sich auf dem Streckenplan über Bahnhof 2 beim Buchstaben A. Das über den Gießharz-Bach führende Gleis hängt nicht etwa frei in der Luft; zwischen Holzbrücke und Gleis befindet sich eine U-Profil-Konstruktion, die aus dieser Perspektive leider nicht richtig zu erkennen ist. Gut wirkt auch die „massive“ Ausführung des Überführungsbauwerks.



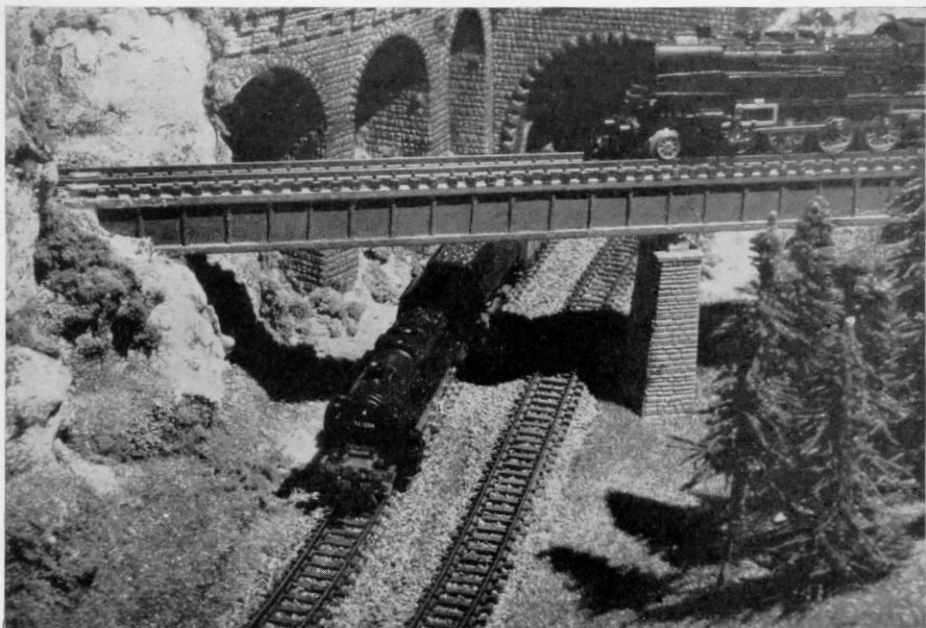


Abb. 7. Die ehemals hier befindliche (und von uns in Heft 1/74, Abb. 9, monierte) Behelfsbrücke wurde durch eine stabilere Konstruktion ersetzt.

Abb. 8. Blick über die Brücke der Abb. 4, die in das Tunnelportal „B“ (s. Streckenplan) führt; wie die Altstadt-Szenerie verändert wurde, zeigt ein Vergleich mit dem ersten Anlagenbericht in Heft 1/74, S. 36, Abb. 13.

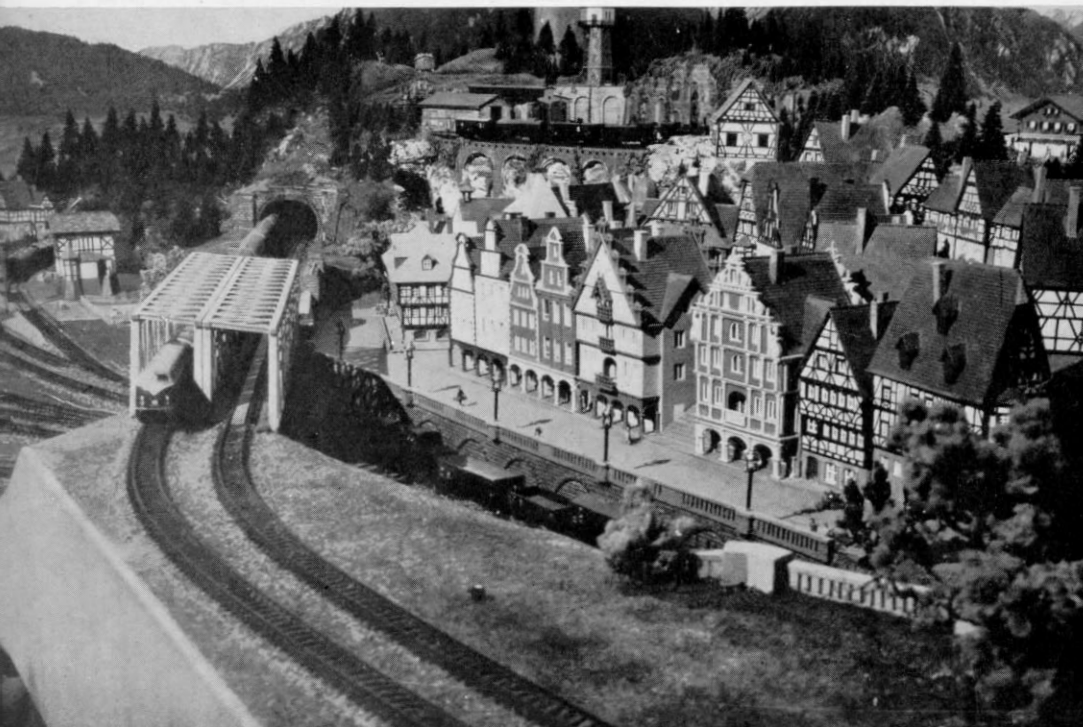




Abb. 9. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs „Schöneck“ hat Herr Mangels dem Bahnhof „St. Goarshausen“ der Nassauischen Kleinbahn nachempfunden, über den wir in MIBA 4/69 einen ausführlichen Bildbericht mit Bauzeichnung brachten (s. auch S. 708).

Abb. 10. Blick vom Dach des Empfangsgebäudes „Deinberg“ über das noch nicht ganz fertige Bw zum Bahnhof „Schöneck“; ganz hinten ist etwas erhöht noch schwach der Bahnhof „Schnadingen“ zu erkennen. Der prachtvolle Wasserturm aus Heft 10/74 hat jetzt seinen endgültigen Standplatz im Bw gefunden (linker Bildrand).





Abb. 1. Drei Arnold-N-Neuheiten auf einen Blick: hinter der Lokalbahnlok „Bürmoos“ der Güterzugbegleitwagen und der Weinwagen.

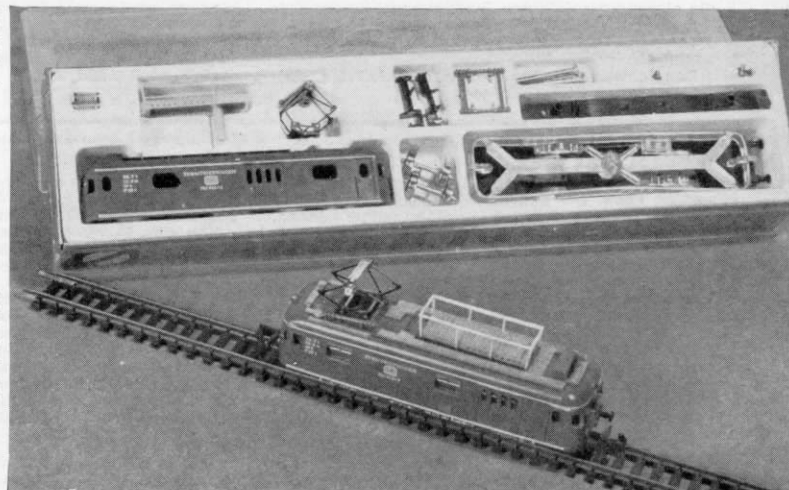


Das 2. „Neuheiten-Paket“ von Arnold-N

... enthält u. a. das Modell der Universal-Ellok der BR 141, das beim Vorbild – neben der 140 – hauptsächlich im S-Bahn-Betrieb eingesetzt ist und demzufolge auch als Modell entsprechend mit dem

Abb. 2. Das 98,5 mm lange N-Modell der BR 141, hier mit grün/weißem „S“-Schild an der Front, ist mit der Simplex-Rangierkupplung ausgestattet.

Abb. 3. Unter dem Motto „Mehr Spaß für weniger Geld“ bietet Arnold-N diverse Modelle in Bau-satz-Form an; hier der Turmtriebwagen-Kit, da-vor zum Vergleich ein fertiges Modell.



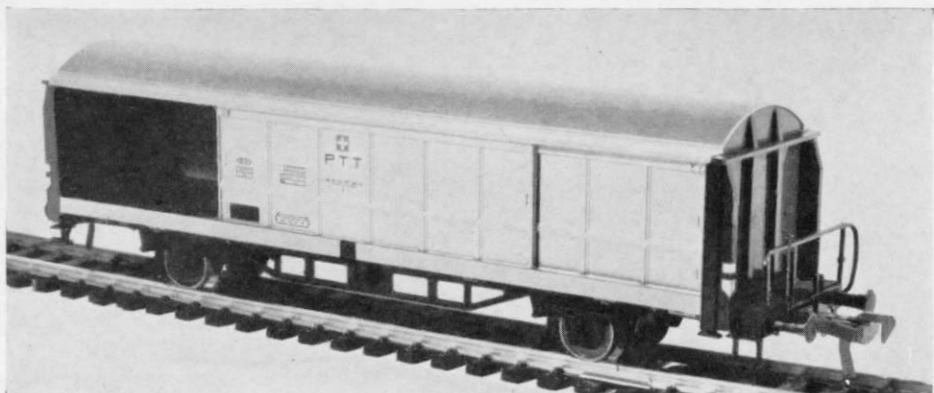


Abb. 1. Der 16,1 cm lange schweizerische Postgüterwagen (H0) hat grüne Stirnwände; Dach und Schiebetüren sind silberfarben.

Weitere Fleischmann-Neuheiten 1976

... sind z. T. seit einiger Zeit im Handel. Erhältlich sind — neben den sechsachsigen Diesellok-Modellen der SNCB und DSB in der neuen Farbgebung des Vorbilds (grün/gelb bzw. schwarz/rot) — die Modelle der Bügelfalten-110 und 221 in Türkis/Beige. Ob der ehemaligen V 200¹ der neue Anstrich bzw. der Wegfall des charakteristischen „V“ auf den Stirnseiten „steht“, ist eine Geschmacksfrage; auf jeden Fall gibt das neue Fleischmann-Modell (für das extra die Gehäuseform geändert wurde) das Vorbild sehr genau wieder, wobei besonders die exakten Farbkanten lobend zu erwähnen sind.

An Waggons sind (als Varianten schon im Programm befindlicher Modelle) der TEE-Wagen mit LED-Schlußbeleuchtung sowie zwei Güterwagen mit neuen Dekors (Schöller-Eiskrem und dab-Pils) und außerdem der völlig neue 4-achsige Selbstentlade-Wagen erhältlich. Wer bei diesem Modell auf den funktionellen Spielbetrieb verzichtet, kann die etwas arg auffälligen Betätigungstifte der Entladeklappen ausbauen, die das Aussehen des ansonsten bestens gelungenen Modells doch etwas beeinträchtigen.

Den Schweizer Kollegen ist das Modell des SBB-

Postgüterwagens mit den plastisch profilierten Schiebetüren sicherlich willkommen (Bild). Gleichfalls erhältlich sind die drei Güterwagen auf einem einheitlichen, 9,9 cm langen Untergestell (Kühlwagen, Drehschemelwagen und O-Wagen), die durch gewisse Vereinfachungen relativ preisgünstig angeboten werden. Auf die handbetriebene „Volksdrehscheibe“ mit 16,5 cm Drehbühnenlänge (Bild) gehen wir zu gegebener Zeit evtl. gesondert ein.

Bei den piccolo-N-Modellen gibt es die Ellok-Modelle der BR 110/151 im obligaten Türkis/Beige; ansonsten liegt — neben dem 1:160-Pendant des LED-beleuchteten TEE-Wagens und dem Abteilwagen mit Bremserhaus — das Schwergewicht auf den Güterwagen. Wir zeigen stellvertretend für die fünf neuen Modelle den EKU-Pils-Behälterwagen mit seinen überdurchschnittlich exakt detaillierten und beschrifteten Behältern; außerdem erschienen ein zweiachsiger Kalkwagen, das auch in N funktionelle Modell des 4-achsigen Selbstentlade-Wagens sowie zwei (nur im grauen „Eva“-Dekor neue) Kesselwagen. Der „Star“ der diesjährigen piccolo-Neuheitenparade, der Nahverkehrs-Triebzug 614, lag uns bei Redaktionsschluß dieses Heftes noch nicht vor.

[Arnold-N-Neuheiten]

(als Schiebebild beigelegt) „S“-Symbol versehen werden kann. Um das Modell sowohl im S-Bahn- als auch im normalen Betrieb einsetzen zu können, empfiehlt es sich, das Symbol nur auf eine Frontseite aufzubringen und die Lok je nach Einsatzgebiet herumzudrehen und mit oder ohne „S“ auf der Frontseite verkehren zu lassen.

Bei den zwei neuen Güterwagen handelt es sich zum einen um das 6,4 cm lange Modell des Güterzug-Begleitwagens Pwghs 41 (nach der Bauzeichnung in MIBA 8/74) mit Zugschlußbeleuchtung; daß diese — über ein kleines Hebelchen am Wagenboden — abschaltbar ist, erweist sich als Vorteil, wenn man das Modell vorbildentsprechend an der Zugschleife laufen läßt. Des weiteren wird jetzt der

aus dem Gaswagen entstandene Weinwagen ausgeliefert. Gleichfalls nur im Dekor neu: der Schnellzug-Gepäckwagen in Türkis/Beige.

Von den heuer erstmals vorgestellten Bausatz-Modellen sind der Schiebewand-Wagen und der Turmtriebwagen (ohne Antrieb) erschienen; zum Zusammenbau der bereits lackierten und beschrifteten Teile nimmt man am besten eine Katalog-Abbildung des fertigen Modells zur Hand, da dem Bausatz keine Zeichnung beiliegt.

Schließlich ist noch das zierliche Licht-Vorsignal in Lichtleitkabel-Technik zu erwähnen; in Aufbau und Verdrahtung ist es genauso unkompliziert wie das entsprechende Hauptsignal, das wir in Heft 12/75 ausführlich beschrieben haben.



Abb. 2. Der N-Behältertragwagen, dessen rot/weiße „E.K.U.-Pils“-Behälter auf dieser Schwarzweiß-Abbildung leider nicht so recht zur Geltung kommen.

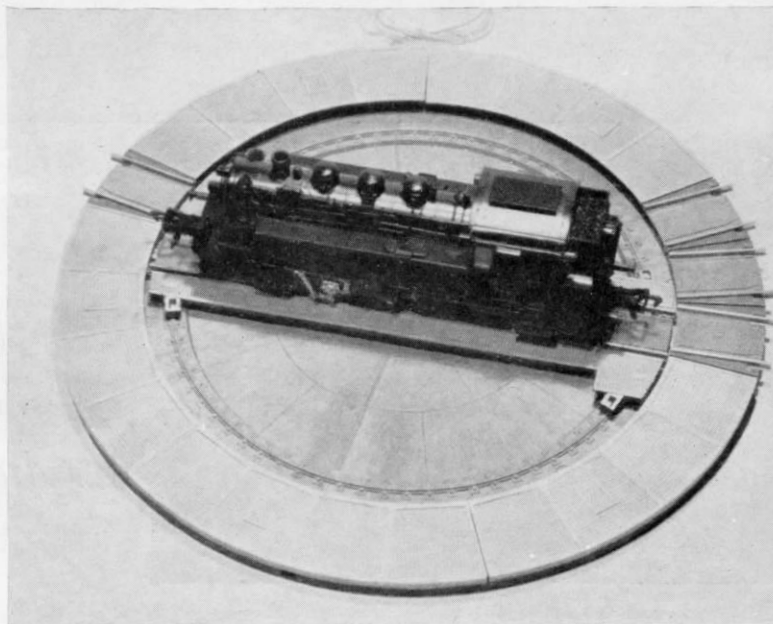


Abb. 3. Das ist die H0-„Volksdrehscheibe“ für Handbetrieb, die mit ihrer Drehbühnenlänge von 16,5 cm etwa einer 16 m-Dreh-scheibe des Großbetriebs entspricht und sich darum – ggf. mit einer Motorisierung versehen – gut für kleine Bw's, Nebenbahn-Lokstationen oder als Weichenersatz eignen dürfte.

[Elektronische Blockstellensteuerung . . . Schluß von S. 677]

Frage:

Wie in der Beschreibung angegeben, kann durch eine entsprechend abgewandelte Schaltung ein Blinkgeber erstellt werden. Hier sollte auch eine Printplatte mit genauer Angabe der Bestückung und der Anschlüsse veröffentlicht werden.

Antwort:

Für einen Blinkgeber wurde vom Verfasser des Aufsatzes eine Platine entworfen, wie sie in Abb. 2 dargestellt ist. Um die zuvor geschilderten Probleme zu vermeiden, ist zusätzlich der

Bestückungsplan mit der genauen Lage der Bauteile angegeben (Abb. 1).

Herr Ziesemer macht weiterhin den Vorschlag, die Printplatten im Format 75 x 60 mm zu verwenden, wobei allerdings die Anordnung der Bauteile zu verändern ist. Außerdem möchte er eine gedruckte Steckerleiste nach dem Conrad-System verwenden. Beides ist selbstverständlich möglich und bleibt letztlich dem Geschmack und dem Wunsch nach einer individuellen Normung überlassen.

Günther Walloth, Bad Homburg

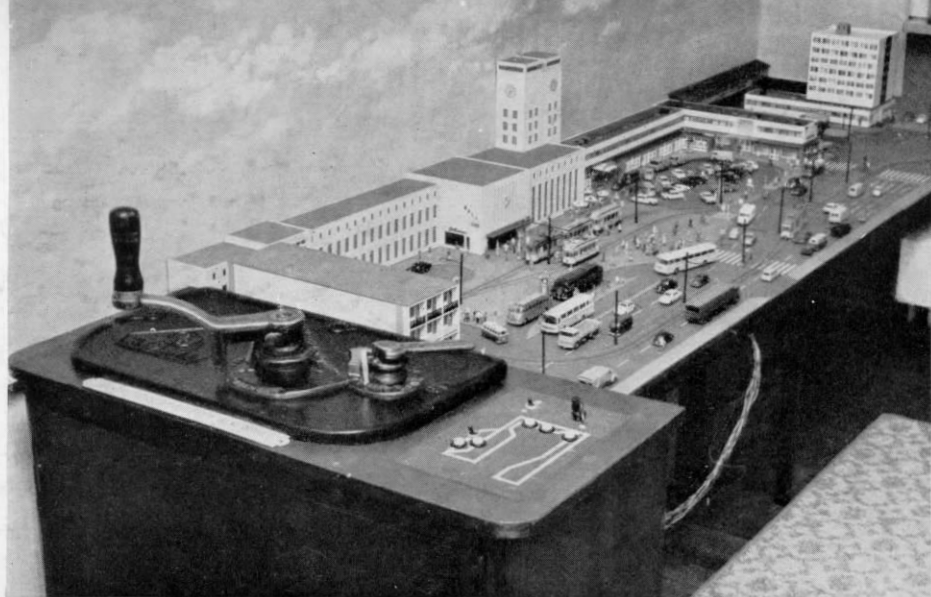


Abb. 1 u. 2. Die beiden umgebauten Original-Fahrschalter an der H0-Strab-Anlage des Herrn Spühr (Heft 1/74). Neben der großen Fahrkurbel sitzt jeweils die kleine Schaltkurbel.

Vorbild- Fahrpulte für Mini-Strabs

Für meine in Heft 1/74 vorgestellte H0-Strab-Anlage habe ich, wie seinerzeit schon kurz erwähnt, zwei Original-Fahrschalter der Osnabrücker Straßenbahn zur Verfügung, mit denen alle Funktionen des Vorbilds originalgetreu durchgeführt werden können; die Fahrschalter wurden „behufs dieses Zwecks“ in der Strab-Lehrwerkstatt bzw. im Eigenbau entsprechend modifiziert. Bevor ich darauf eingehe, kurz einiges zur Vorbild-Funktion (Auszug aus einer Vorschrift des Jahres 1906), weil dies für das Verständnis meiner Umbau-Arbeiten wichtig ist:

„Zum Anfahren wird die kleine Schaltkurbel aus der Stellung „Halt“ in die Stellung „Vorw. I & II“

und die große Fahrkurbel aus der Stellung „0“ im Sinne des Uhrzeigers auf die Stellung „Fahren I“ gedreht . . . Nach Erreichen der dieser Fahrstufe entsprechenden Geschwindigkeit wird die Fahrkurbel in Abständen von ca. 2 Sekunden weiter auf die nächsten Stufen gedreht . . .

Zum Verlangsamten der Fahrt ist in größerer Entfernung vor den Haltestellen, Kreuzungen usw. auszuschnallen, damit der Wagen eine längere Strecke ohne Strom durchläuft und seine lebendige Kraft ausgenutzt wird . . .

Zum Anhalten wird über die Stellung „0“ hinaus auf die Stellungen „Bremsen I“ usw. geschaltet, bis der Wagen zum Stillstand gekommen ist, wobei zusätzlich die Handbremse benutzt wird . . .“

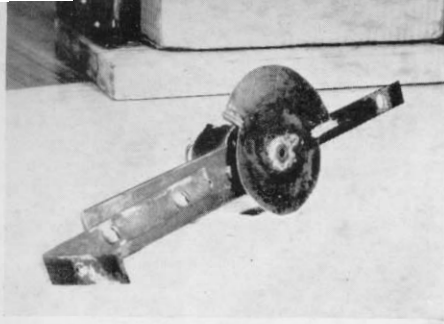


Abb. 3. Das wichtigste Teil des umgebauten Fahr-schalters, die Mitnehmerscheibe, hier samt der Halterung solo fotografiert. Zu erkennen ist der Kreis-segment-Ausschnitt, der in seiner Länge dem gesamten Weg aller Fahrstellungen des Fahr-schalters entspricht. Dies ist erforderlich, damit bei Fahr-kurbelstellung auf der höchsten Fahrstufe die Fahr-kurbel auf 0 zurückgedreht werden kann, ohne die Stellung des Widerstands-Reglers (Abb. 5) zu ver-ändern.

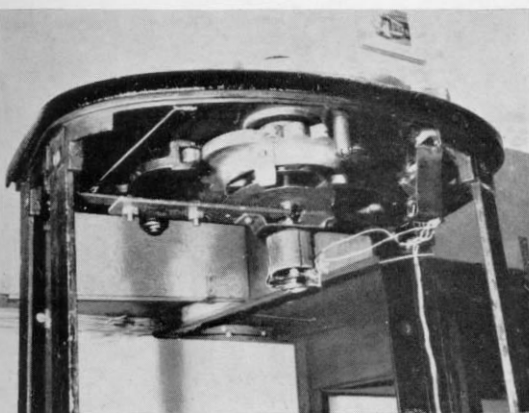


Abb. 5. Hier ist die Mitnehmerscheibe an die Fahr-schalterachse angebracht; unter der Mitnehmerscheibe der Widerstandsfahrregler. Der Mitnehmer (vgl. Abb. 4) sitzt hier am linken Anschlag der Mitnehmerscheibe; in dieser Stellung ist der Wider-standsfahrregler ganz aufgedreht.

Aus dem Umstand, daß beim Zurückschalten des Fahr-schalters auf „0“ der Wagen trotzdem weiterfährt, ergibt sich für den Modellbetrieb die Notwendigkeit, die Triebfahrzeuge eben-falls — zumindest scheinbar — ohne Strom weiterfahren zu lassen. Diesen Effekt kann man nur erzielen, wenn trotz Rückdrehung der Kurbel der Fahrstrom unverändert bleibt. Das habe ich dadurch erreicht, daß ich die Fahr-schalter-Achse nicht fest mit dem Regelwider-stand verbunden habe, sondern ihn durch einen Mitnehmer gekuppelt habe; auf der Wider-stands-Achse ist dazu eine entsprechende Mit-nehmer-Achse montiert (Abb. 5). Auf weitere Einzelheiten des Umbaus, der speziell auf meine Verhältnisse und die mir zur Verfügung ste-

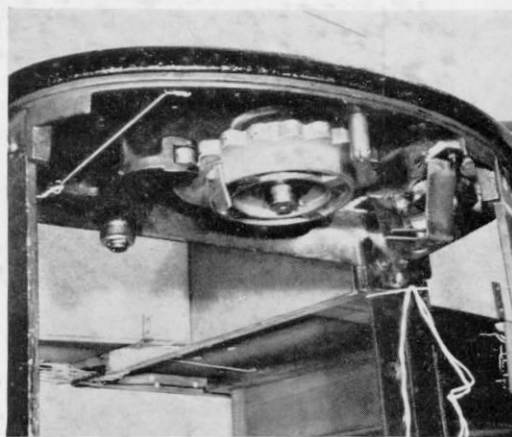


Abb. 4. Unteransicht eines der umgebauten Fahr-schalter mit abgenommener Verkleidung. Man sieht den am äußeren Ring des Fahr-schalter-Rastrades angebrachten Mitnehmer für die Mitnehmerscheibe (Abb. 3), die hier deutlichheitshalber abgenommen ist.

henden Fahr-schalter-Teile abgestimmt ist, soll hier nicht eingegangen werden; noch einige Worte zur Funktion bzw. zum Fahrbetrieb:

Zum Anfahren wird die Fahrkurbel langsam in Uhrzeigerichtung von Kontakt zu Kontakt geschaltet. Dabei wird der Regler durch den Mitnehmer am linken Anschlag der Mitnehmerscheibe (s. Abb. 5) langsam aufgedreht. Nach Erreichen der gewünschten Geschwindigkeit wird die Fahr-schalter-Kurbel schnell auf „0“ zurückgedreht, aber da der Mitnehmer in dieser Richtung keinen Anschlag vorfindet, erfolgt auch keine Veränderung der Geschwindigkeit. Auf „0“ angekommen, stößt der Mitnehmer an den rechten Anschlag der Mitnehmerscheibe. Wenn jetzt der Wagen angehalten werden soll, wird durch Weiterdrehung über „0“ auf die Bremsstellungen des Fahr-schalters durch den Mitnehmer und die Mitnehmerscheibe der Regler wieder zuge dreht und der Wagen zum Stillstand gebracht. Durch Zurückdrehen der Kurbel auf „0“ erfolgt wieder keine Veränderung der Geschwindigkeit, da der Mitnehmer auch diesmal keinen Anschlag vorfindet, sondern erst auf Stellung „0“ an den linken Anschlag der Mitnehmerscheibe stößt.

Die Schaltkurbel ist bei mir für die Vorwärts- bzw. Rückwärts-Fahrt mit einem Kipp-schalter gekuppelt, der die Umpolung vornimmt. Beim zweiten Fahr-schalter erfolgt der Fahrtrichtungswechsel über zwei Relais, die wechselseitig die entsprechend gepolte Zuleitung herstellen, bzw. auf Stellung „Halt“ keinen Strom abgeben, so daß auch hier eine vorbildgerechte Funktion sichergestellt ist.

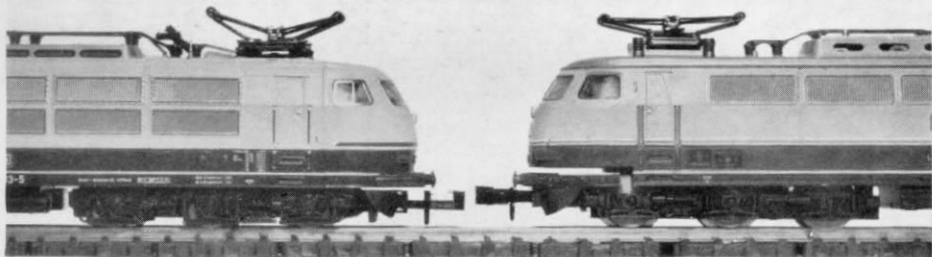


Abb. 1. Die neue Ausführung der N-103 (links) mit feststehender Pufferbohle, zwei Lüfterreihen und wesentlich verfeinerter Gehäuse- und Dach-Detaillierung im Vergleich zum bisherigen Modell.

Neue Weichen und BR103 von Minitrix

Auch der größte Teil der diesjährigen Minitrix-Neuheiten ist jetzt lieferbar. In unserem Messebericht Heft 3a/76 war die Neuauflage der Ellok BR 103 im Maßstab 1:160 noch nicht vertreten, die wir in Abb. 1 im Vergleich zur bisherigen Ausführung zeigen. Wesentlicher und auffälligster Unterschied ist die feststehende Pufferbohle und damit der Fortfall des häßlichen „Luftspalts“ zwischen Bohle und Gehäuse. Das Gehäuse selbst wurde nicht nur völlig überarbeitet und wesentlich feiner detailliert, sondern entspricht nunmehr mit zwei Lüfterreihen der Serienausführung des Vorbilds.

In unserem Messebericht bereits erwähnt hatten wir die Minitrix-Weichen der „neuen Generation“

(Firmen-Bezeichnung), die jetzt zur Auslieferung gelangen. Dem heutigen Standard entsprechend, ist der Antrieb (mit Endabschaltung zum Schutz der Spulen gegen Dauerstrom) jetzt abknöpfbar ausgeführt und läßt sich unterflur einbauen; dazu werden die Antriebe eines Weichenpaars abgenommen und jeweils vertauscht und herumgedreht wieder angesetzt. Dabei ist allerdings darauf zu achten, daß der Mitnehmerstift bzw. Handschalthebel (Pfeil in Abb. 2) in die Mitnahme-Nut des Antriebs eingreift und nicht eingeklemmt wird. Außerdem lassen sich die Weichen jetzt – durch Entfernen einer unauffälligen Drahtbrücke – wahlweise als Stop- oder Durchgangsweichen schalten.

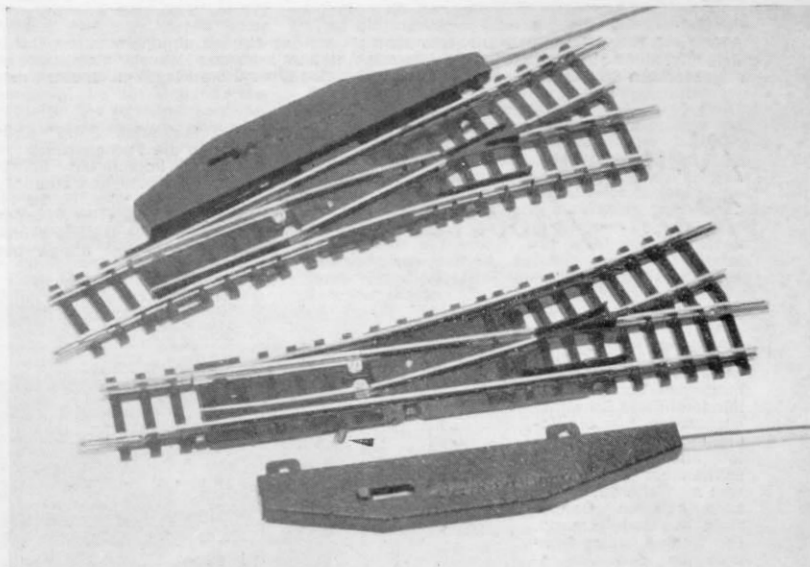


Abb. 2. Eines der neuen Weichenpaare mit abknöpfbarem Antrieb; der Pfeil bei der unteren Weiche weist auf den Mitnehmerstift (s. Haupttext).

Die Umsetzung von Natur und Technik ins Modell

In so großzügigen und fast kompromißlosen Abmessungen wird wohl zumeist nur auf sehr großen Anlagen möglich sein – wie hier auf der H0-Clubanlage des MEC Bremen. Zugleich stellen diese Abbildungen (Fotos: Bruno Oebels, Bremen) eine vielsagende Ergänzung zu dem Artikel auf S. 668 ff dar und demonstrieren anschaulich die faszinierende Wirkung einer ausgedehnten, geschlossenen Waldfläche im Kleinen.

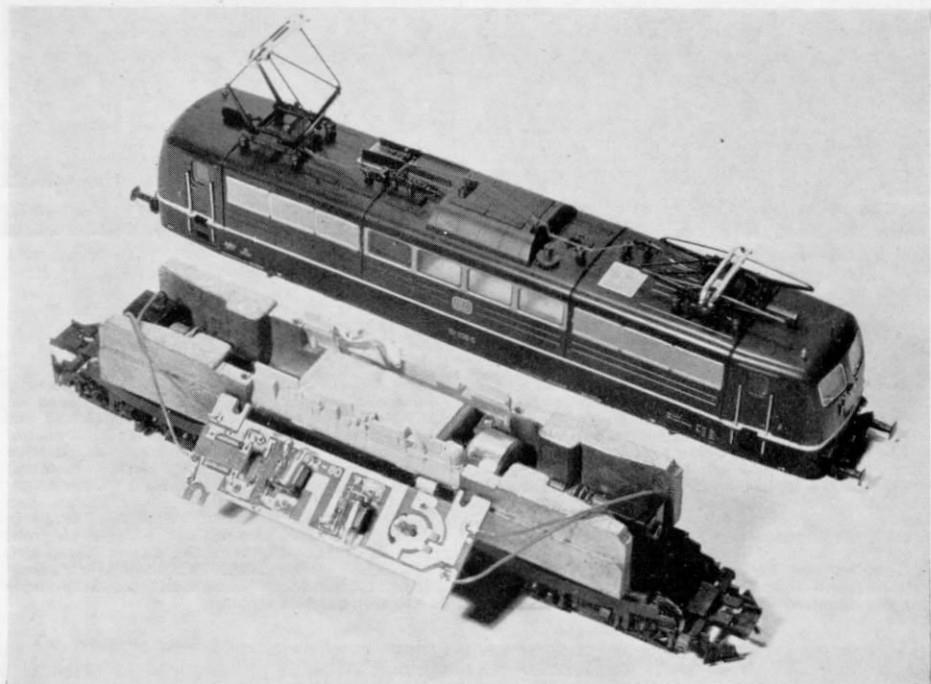


Abb. 1. Die von Roco überarbeitete ehemalige Röwa-151 mit abgenommenem Gehäuse. Unter der deutlichkeitshalber abgeschraubten Schaltplatte erkennt man den Roco-Motor mit der an einem Wellenende angebrachten Schwunghasse. Links und rechts des Motors die Plastik-Inneneinrichtungs-Attrappen.

Neue Roco-Modelle

„Am laufenden Band“ strömen die Roco-Neuheiten in die Fachgeschäfte; durch die Übernahme fast des kompletten Fahrzeug-Sortiments von Röwa, das nun überarbeitet von Roco auf den Markt gebracht wird, ist die Flut fast unübersehbar groß. Ein Besuch im Fachgeschäft informiert am besten über den jeweils aktuellen Stand des Sortiments. Bevor wir einige besonders bemerkens-

Abb. 2. Das wohlgelungene Roco-Modell eines modernen Vorbilds: der feindetaillierte Schwenkdachwagen, hier die Bedienungsseite. Das Dach ist auch im Kleinen schwenkbar ausgeführt, was man allerdings erst beim näheren „Befummeln“ des Modells merkt. Die weißen Brems-Symbole an den Wagenenden und die schwarz/gelbe Warnmarkierung unterm Dach sind als Schiebebilder beigelegt. Das Modell ist für eine Umstellung auf die Roco-Kurzkupplung vorbereitet.



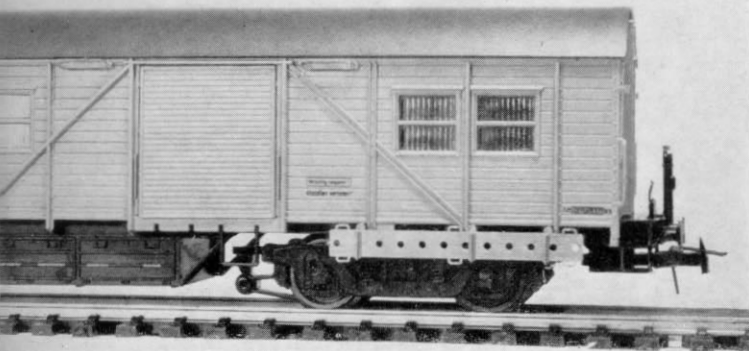


Abb. 3. Detailsicht des Hilfszug-Gerätewagens, der nunmehr in verbleibendensprechender gelber Lackierung angeboten wird. Vor dem Drehgestell die Nachbildung der Aufgleis-Vorrichtung.

werte Modelle quasi stellvertretend vorstellen, sei erwähnt, daß in H0 u. a. der S-Bahn-Triebzug ET 420 mit den im Messebericht erwähnten Verbesserungen, zahlreiche TEE- und D-Zugwagen, die G-Wagen der „Leipzig“-Familie, die Leig-Einheit, der MCI-Bauzugwagen in Türkis und der vierachsige Hilfszug-Gerätewagen in der neuen gelben Farbgebung sowie die 144 in Türkis/Beige lieferbar sind und in N der vierachsige Container-Tragwagen.

Das letzte von Röwa herausgebrachte Triebfahrzeug-Modell war bekanntlich die Güterzug-Ellok BR 151 (s. Heft 3a/75), die jetzt als überarbeitetes Roco-Modell erschien. Das Gehäuse ist nunmehr einteilig ausgeführt, was den Vorteil eines paßgenaueren Sitzes und einer leichteren Demontage hat; ungeschön wirken allerdings die nunmehr relativ auffälligen Ausschnitte im Längsträger für die Befestigungsrippen, die ein Modellbauer irgendwie kaschieren sollte! Die sonstige Gehäuseausführung, Farbgebung und Beschriftung entspricht der gewohnten Roco-Qualität. Die wesentlichen Änderungen sind im Innern der Lok zu finden, eine davon ist allerdings auch von außen zu sehen: die Inneneinrichtungs-Attrappe besteht statt der früheren Farbbilder jetzt aus plastischem Kunststoff, der allerdings noch der Nachfärbung bedarf. Ansonsten hat das Modell jetzt einen Zinkrahmen; der mittig sitzende (und mit einer Schwungscheibe versehene) fünfpolige Roco-Motor treibt über zwei Drahtspiralen sämtliche Achsen der beiden drei-

achsigen Drehgestelle an. Das Fahrverhalten entspricht dem der in Heft 6/76 beschriebenen Roco-Ellok 111, d. h. durch die kleine Schwungscheibe rollt das Modell sehr weich an und aus und überfährt ruckfrei verschmutzte Gleisstellen. Zur Erhöhung der Zugkraft sind – neben dem schweren Ballastblock, auf dem auch die nunmehr in Platinenform ausgeführte Schaltung aufgebracht ist – die Räder der jeweils äußeren Achsen mit Haftreifen versehen. Auf der Schaltplatte sitzen auch die zwei Glühbirnen, die über Dioden den fahrtrichtungsabhängigen Weiß/Rot-Lichtwechsel bewirken. Der Umschalter für Ober- bzw. Unterleitungs-betrieb ragt durch eine Öffnung im Dach heraus – u. E. ein unnötiger Rückschritt in die Technologie der sechziger Jahre, der das Aussehen des ansonsten sehr gut ausgeführten Daches empfindlich stört. Bei zukünftigen Ellok-Konstruktionen sollte Roco für diesen Umschalter unbedingt einen unauffälligeren Platz vorsehen!

Von den zur Messe bzw. im Katalog nur per Vorbildfoto avisierten Güterwagen ist jetzt als erster das Modell des modernen vierachsigen Schwenkdach-Wagens der DB (Typ Taes) erschienen. Das 16,1 cm lange Modell ist in gewohnter Roco-Manier feinplastisch detailliert und reichhaltig beschriftet; auch im Kleinen ist das Dach schwenkbar ausgeführt, was wohl weniger einem funktionellen Betrieb, sondern mehr der Gestaltung von allerlei Be- und Entlademotiven zugute kommen dürfte.

Sie fragen – Ruki antwortet!

Frage:

Bei meiner neuen Anlage will ich nicht irgendein Phantasieprodukt schaffen, sondern eine Wiedergabe der Bundesbahn-Wirklichkeit. Nun fehlen mir aber Zeit und Geschick zur Selbstanfertigung der Bahnanlagen, Betriebsmittel, Signale usw. Um außerdem kostengünstig davonzukommen, möchte ich auf Industriematerial zurückgreifen. Hier stören

mich freilich die ganz und gar unmöglichen Konzessionen auf Kosten der Maßstabtreue: Spurkränze, Kupplungen, Geschwindigkeit, Farbabweichungen usw. Was raten Sie mir?

Antwort:

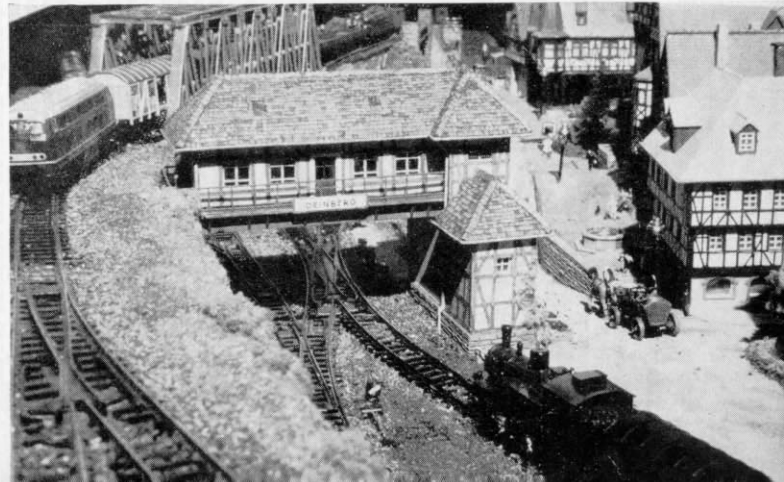
Nach einer langen und hitzigen Redaktions-sitzung über Ihr Problem sind wir zu folgendem Rat gelangt: Stellen Sie auf Ihrer Anlage eine Nebenstrecke der DB dar und zwar 10 Jahre nach deren Stilllegung und Abbau . . .

In dem Artikel „Schiffe und Modellbahn“ in Heft 9/76 stammen die Fotos der Abb. 4–12 von Herrn Bruno Oebels aus Bremen; dieser Hinweis muß beim Umbruch irgendwie „unter den Tisch gefallen“ sein! Nichts für ungut!



MIBA-Projekte -

gekonnt in den Maßstab 1:160 umgesetzt, und zwar von N-Spezialist Rudolf Mangels aus Immenhausen, dessen Anlage wir auf den Seiten 694–698 in diesem Heft vorstellen. Herr Mangels hat mit sicherem „Stilgefühl“ interessante Einzelprojekte ausgewählt, die alle miteinander bestens harmonisieren. An das Stellwerk „Wildenstein“ werden sich nur noch ältere MIBA-Leser erinnern können (Heft 8/1955); die Abbildungen links zeigen es „solo“ und – entsprechend dem Vorbild – in einen Hang in die Anlage eingebaut. Unten rechts ein weiteres Stellwerk nach einem MIBA-Bauplan: das Brückenstellwerk „Schreckenfels“ aus Heft 4/73, das bei Herrn Mangels „Deinberg“ heißt. Oben schließlich das romantische Fachwerk-Emfangsgebäude „Schöneck“ nach dem Vorbild „St. Goarshausen“ der Nassauischen Kleinbahn (Heft 4/69); auch dieses Modell zeigen wir nochmals einzeln, da die Gebäude-Rückseite oben rechts auf keinem der Anlagenbilder zu sehen ist.



Plasser 07-CTM als H0-Modell

(2. Teil und Schluß)

Nach den ersten Fahrversuchen mit dem „nackten“ Fahrzeug sollte die Ausschmückung mit den vielen Details und Aggregaten begonnen werden. Gerade hierfür sollen die verschiedenen Vorbildfotos wertvolle Hilfe geben. Dem Genauigkeitsdrang des jeweiligen Erbauers ist jedenfalls keine Grenze gesetzt; als zusätzliche Hilfe sind in den Abbildungen 9–12 die wichtigsten Einzelteile und deren Anordnung gezeigt.

Als erstes wird man sich der Hauptträger 15 und 16 für die Verdichteraggregate annehmen. Auch hier findet 2 x 2 mm H-Profil Anwendung. In Anlehnung an das Vorbild — wo die H-Profile auch mit Metallplatten bzw. Metallstreben verschweißt sind — lötet man die entsprechend auf Maß gebrachten Profilstücke mit den in Abb. 10 gerastert dargestellten Verbindungsblechen (15a bzw. 16a) zusammen. Diese Verbindungsbleche werden aus 1 mm-Messingblech ausgeschnitten. Erst in die fertig zusammenmontierten Hauptträger 15 und 16 sägt man mit der Laubsäge H-förmige Schlitze ein, die genau dem Negativ des Profils der Deichsel (1) entsprechen. Damit können die Hauptträger von vorne auf die Deichsel aufgeschoben werden, schließen mit dem Deichselprofil dicht ab und sind bereits gegen Verdrehen gesichert.

An den unteren Enden der beiden Hauptträger 15 und 16 werden in vorbereitete Bohrungen 5 mm lange Stahldrahtstücke (\varnothing 1 mm) eingelötet. Hier ist unbedingt darauf zu achten, daß die Drahtstücke in Träger 15 und in Träger 16 genau fluchten, d. h. daß sie parallel und gleich weit entfernt zur Deichsel sind. Schleicht sich hier ein Fehler ein, hängen später die Verdichteraggregate schief! Am einfachsten erreicht man dieses Fluchten, wenn man die beiden Hauptträger auf der Deichsel aneinander schiebt und gemeinsam bohrt. Anschließend können die Hauptträger 15 und 16 an der richtigen Stelle der Deichsel 1 mit einem Tropfen Cyanolot fixiert werden.

Eine nette Kleinbastelei sind die Hydraulik-

zylinder, die man sicherlich nicht alle nachbilden wird. Unbedingt erforderlich sind jedoch die beiden Zylinder 18 (im Großen zum Absenken der Zwischenfachverdichter), die „weithin“ sichtbar am hinteren Hauptträger 15 befestigt sind (Abb. 13). Bewährt hat sich hier die Verwendung von 2 mm-Messingrohr, das am Ende im Schraubstock zusammengequetscht wird. Mit einer kleinen Feile bearbeitet man dieses Ende noch nach, so daß sich das typische „Auge“ bildet. Zwei solcher Teile (ein langes und ein kurzes) werden dann mit etwas Abstand durch ein Stück Silberstahldraht verbunden, der genau in den Rohrrinnendurchmesser paßt. Achtet man nun noch darauf, daß der Silberstahldraht nicht Klebstoff oder Farbe „abkriegt“, hat man den typischen Metallglanz der Kolbenstange.

Die Form und die Maße der verschiedenen Verdichter und ihrer Tragelemente gehen aus Abb. 11 hervor. „Je nach Geschmack“ eignen sich für die Verdichter wieder Massivmessing oder entsprechende Plastikstücke (Polystyrol,

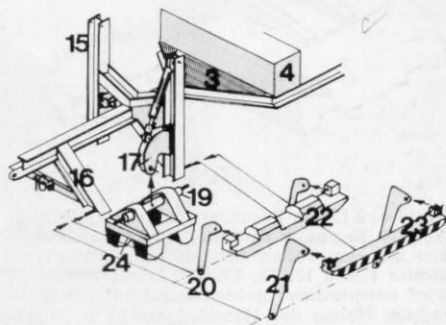
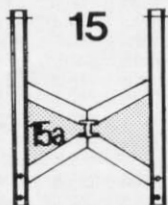
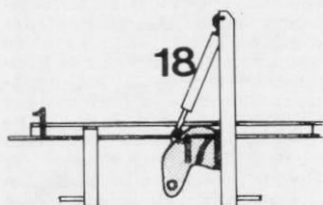


Abb. 9 und 10 zeigen den Aufbau der beiden Hauptträger sowie in einer Explosionszeichnung den Zusammenbau der verschiedenen Verdichter-Aggregate (nur linke Hälfte). Die Teil-Bezeichnungen entsprechen der Tabelle in Heft 8/76, S. 566.



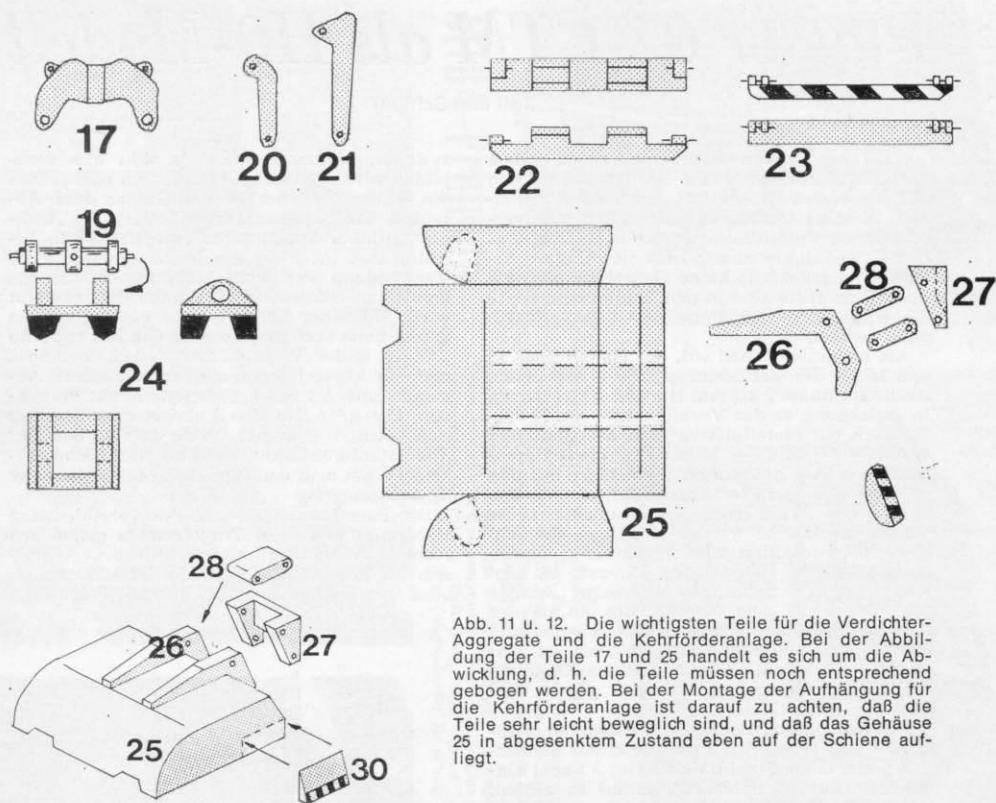


Abb. 11 u. 12. Die wichtigsten Teile für die Verdichter-Aggregate und die Kehrförderanlage. Bei der Abbildung der Teile 17 und 25 handelt es sich um die Abwicklung, d. h. die Teile müssen noch entsprechend gebogen werden. Bei der Montage der Aufhängung für die Kehrförderanlage ist darauf zu achten, daß die Teile sehr leicht beweglich sind, und daß das Gehäuse 25 in abgesenktem Zustand eben auf der Schiene aufliegt.

Acryl o. ä.). Den Zusammenbau der Teile zeigt Abb. 10. Beginnen wird man diesen Zusammenbau mit den Teilen für die Zwischenfachverdichter (Teile 17, 18, 19, 24). Die Tragnase 17 wird entsprechend gebogen und auf die senkrechten Holme des Hauptträgers 15 so aufgeklebt, daß die Hydraulikzylinder 18 mit kleinen Drahtsplint an Träger und an der Tragnase befestigt werden können. In die 2 mm-Bohrung von Teil 24 setzt man ein 2 mm-Messingrohr ein, wobei in der Mitte noch eine kleine Rohrscheibe mit Innendurchmesser 2 mm mit eingefädelt wird. In das Messingrohr steckt man einen 1 mm-Messingdraht, der beidseitig etwas vorschaut. Mit weiteren Rohrscheiben wird entsprechend Abb. 11 somit das Teil 19 mit dem Teil 24 zusammengeklebt. In der Mitte von Teil 19 bohrt man quer ein 1 mm-Loch. Ein Stück Draht mit gleichem Durchmesser schafft die Verbindung zwischen der Tragnase 17 und dem Zwischenfachverdichter (19 und 24).

Nun werden die Vorkopfverdichter 22 und die Schulteranpreßplatten 23 montiert. Die zu-

gehörigen Tragarme 20 und 21 steckt man auf die (in die Hauptträger gelöteten) Drahtstücke. Schafft man es hierbei, mit einer „Preßpassung“ zu arbeiten, braucht man die Teile nicht zu verkleben oder zu verlöten und kann sie vor allem für einen „Arbeitseinsatz“ absenken (wie in Abb. 13 u. 14). Dementsprechend empfiehlt es sich auch, die eigentlichen Verdichteraggregate 22 und 23 nur mit Drahtsplint — also beweglich — an den Tragarmen zu befestigen.

Nachdem alle Teile der Verdichteraggregate montiert sind — und hier bietet sich für die Genauigkeitsfanatiker ein großes Betätigungsfeld! — kann man an die „Garnierung“ des Bedienstandes gehen. Die in Abb. 15 u. 16 sichtbaren Armaturen sind übrigens zweckentfremdete Domarmaturen von Günther (Best.-Nr. 1236). Die restlichen Teile sind aus der Ramschkiste (Waggonbremszylinder u. ä.). Die Abb. 19 und 20 sollen sowohl beim Gestalten der Schalttafeln als auch zur Demonstration der Führung der Hydraulikleitungen in diesem Bereich dienen. Als Hydraulikleitungen eignet

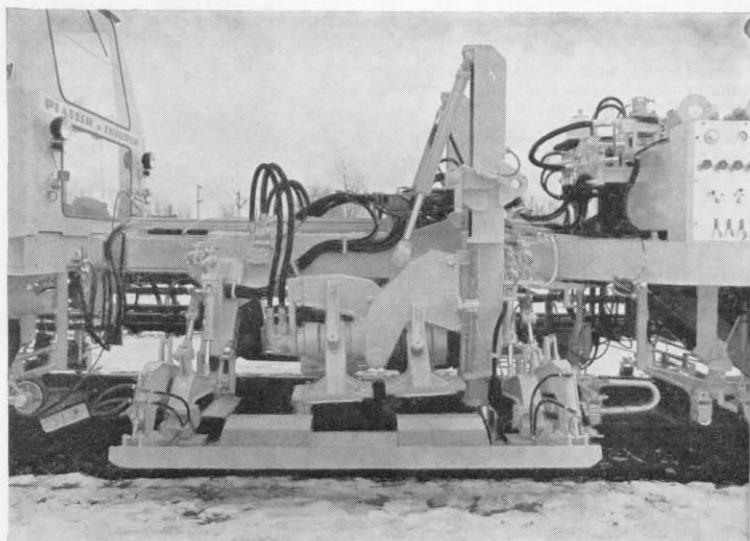
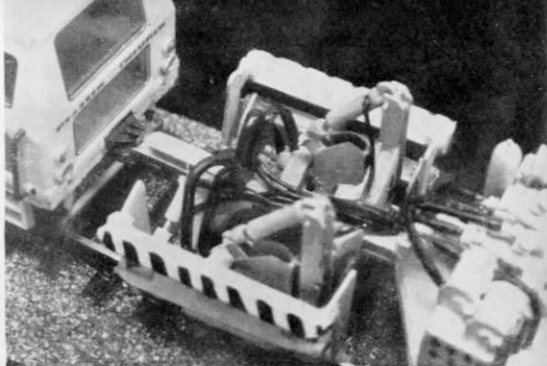


Abb. 13 u. 14. Detailansichten des Vorbilds. Hier erkennt man die wesentlichen Teile von Vorkopfverdichter, Schulteranpreßplatte und Zwischenfachverdichter. Außerdem sieht man die Führung der wichtigsten Hydraulikleitungen.

Abb. 15. Auf dieser Modell-Abbildung sieht man — neben manchem Detail der Verdichter-Aggregate — die Ankupplung der 07-CTM an die 07-32. Am Liliput-Modell sind die Puffer zu entfernen und dafür eine U-förmige Kupplungseinrichtung aufzukleben (ähnlich wie bei Lastautos).

Abb. 16. Details vom Bedienstand und von den Verdichter-Aggregaten.



sich — wie bei der Duomatic 07-32 — schwarz isolierter Schaltaht.

In Abb. 18 ist die Fahrstellung der Verdichteraggregate zu sehen, die für das Modell im Normalfall anzuwenden ist. (Hier sei gleich auf eine Abart der 07-CTM hingewiesen: Beim Vergleich der Abbildungen 14 und 18 erkennt man, daß es den hinteren Hauptträger sowohl mit als auch ohne obere Querstrebe gibt.)

Beim weiteren „Sich nach hinten Arbeiten“ kommen nun die beiden Trittleitern und die markant hohen Griffstangen an die Reihe. Das vorbildgerechte Aussehen der Trittleitern schaut man am besten am Liliput-Modell der 07-32 ab. Zu den Griffstangen ist nur zu sagen: 0,5 mm-Stahldraht biegen und einlöten oder -kleben, mattschwarz streichen.

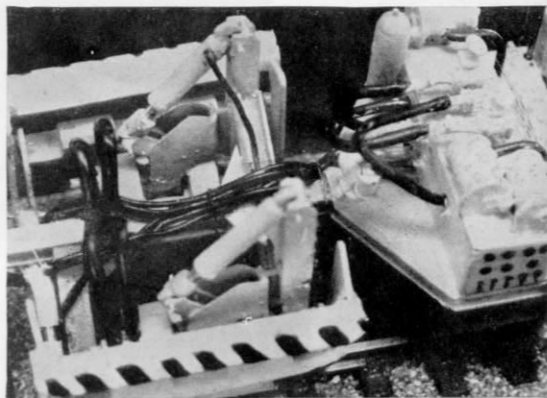
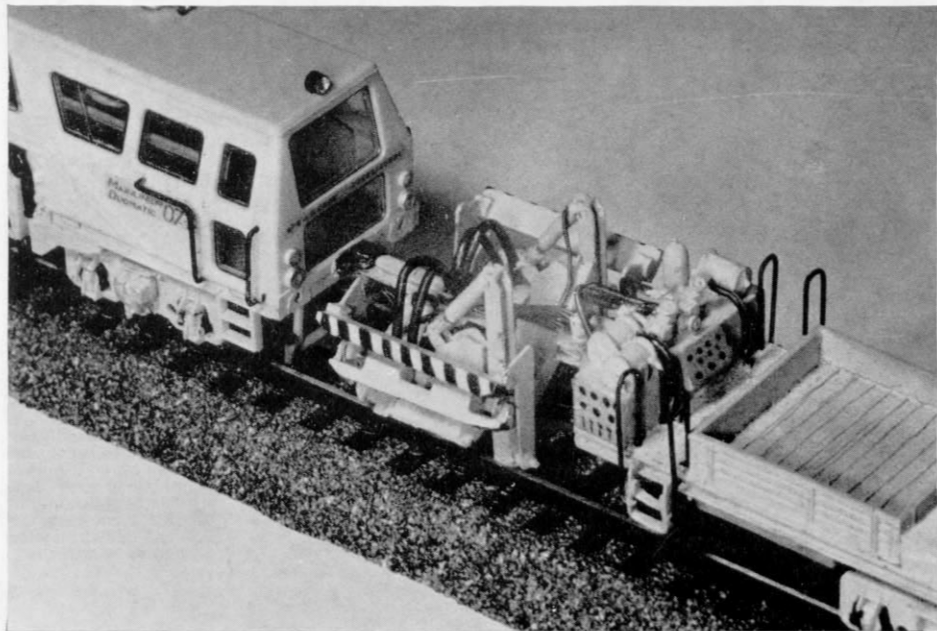


Abb. 17. Nochmals die gesamte vordere Partie des 07-CTM-Modells mit den Verdichter-Aggregaten, dem Bedienstand und der Ladefläche.



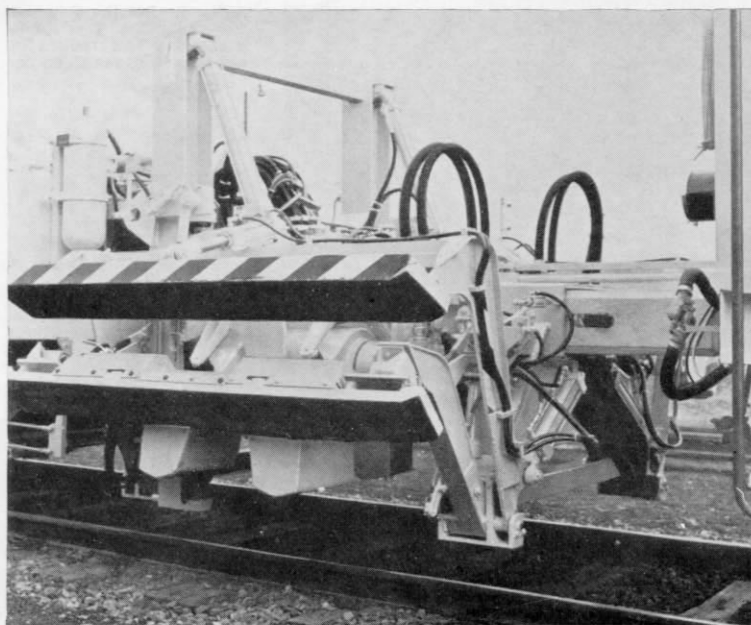


Abb. 18. Die Verdichter-Aggregate in Transportstellung. Gut wirkt auch beim Modell der gelb-schwarze Warnanstrich der Schulteranpressplatte (s. Abb. 17).

Zum Schluß kommt nun noch die Nachbildung der Kehrförderanlage, bei der erst einige Worte zum Vorbild fällig sein dürften: Über zwei Hydraulikmotore und Kettenantrieb wird eine liegende Bürste in Rotation versetzt. Die deutlich sichtbaren, nierenförmigen Kästen mit Warnanstrich (Abb. 7, 1. Teil) sind die Abdekungen für den Kettenantrieb. Links unten in Abb. 7 erkennt man die eigentlichen Bürstelemente: etwa 30 cm lange Gummischlauchstücke, die auf der rotierenden Welle befestigt sind. Zum Kehren wird der gesamte Kasten abgesenkt, so daß die Schotterstücke auf den Schwellen erfaßt und schräg nach oben geschleudert werden. Hier fallen sie auf zwei gegenläufige Förderbänder, die sie zur Gleisschulter transportieren. Der Austritt dieser Förderbänder ist unter je einer Klappe (am vorderen Ende des Kastens, mit Warnanstrich).

Diese Kehrförderanlage birgt übrigens den Grund für die sonderlichen, trapezförmigen Längsholme. Nur mit dieser Bauweise konnte man die Kehrförderanlage überbrücken und dennoch soviel Stabilität erreichen, daß das Fahrzeug in normalen Regelzügen mitgeführt werden kann.

Die Nachbildung der Kehrförderanlage — oder besser gesagt deren Gehäuse — ist nicht allzu kompliziert. In Abb. 11 ist u. a. die Abwicklung für diesen Kasten gezeigt, der aus

0,5 mm-Messingblech ausgesägt, gebogen und verlötet wird (Teil 25). Aus 2 mm-Messingblech fertigt man die beiden Tragarme 26 und lötet sie ebenfalls auf. Nachbildungen des Ketten-schutzkastens 29, der Förderbandklappen 30 und der mit Gummi belegten Schutzschürze vervollständigen das Modell der Kehrförderanlage. Wie beim Vorbild muß dieser Teil voll absenkbar angebracht werden, damit er später die erwähnte Schienenputzfunktion zur Zufriedenheit erledigt. Um dies zu erreichen, wird er in Anlehnung an das Vorbild mit einem vollbeweglichen Parallelogramm befestigt (Schwingen 28 in Abb. 11). Das Halteteil für die gesamte Kehrförderanlage (Teil 27) wird an Teil 6, gemäß Abb. 9 im 1. Teil angeklebt.

Das jetzt noch leere Gehäuse 25 muß nun noch „gefüllt“ werden, daß es im Endeffekt auch wirklich Schienen reinigt. Hier sind im Wesentlichen zwei Möglichkeiten anzuführen:

1. Vollfüllen des Gehäuses mit z. B. Blei und unten Schleifpapier aufkleben (Trockenmethode). Diese Möglichkeit ist in Abb. 20 erkennbar.

2. Einen kleinen — undichten — Tank einbauen oder einstecken, der die eingefüllte Reinigungsflüssigkeit nach unten auf ein Stück Filz tropft, das auf den Schienen schleift (übliche Schienenreinigungsmethode à la Industriemodelle).

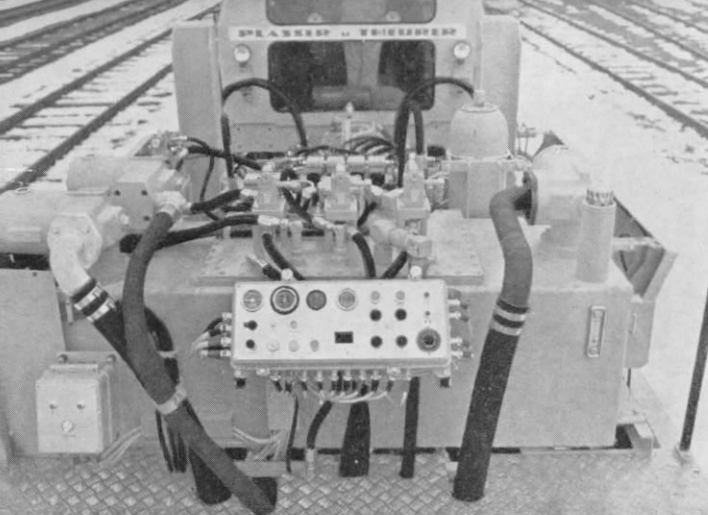
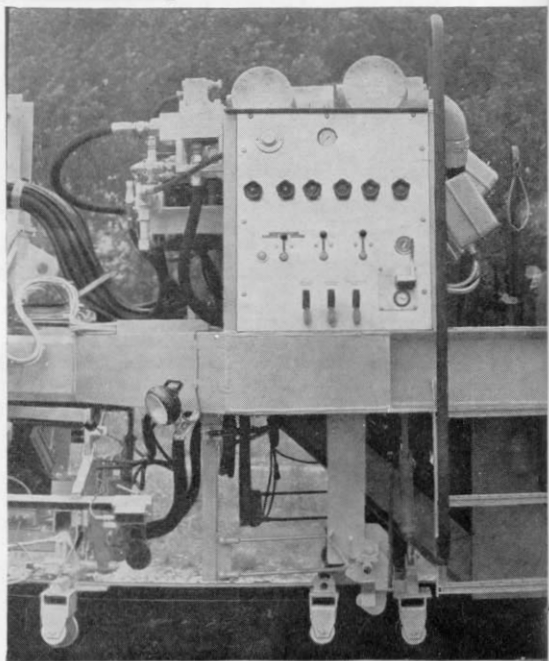


Abb. 19. Detailansicht des Bedienstandes. Die Frontplatte des Steuerpultes ist hellblau (wie das Dach der 07-32).

Abb. 20. Seitenansicht des Bedienstandes mit der zusätzlichen seitlichen Steuer-
tafel (ebenfalls hellblau).



Noch ein Wort zur Farbgebung des 07-CTM-Modells. Das gesamte Fahrzeug ist gelb gestrichen. Das Drehgestell und die Frontplatten der Bedienungstafeln sind hellblau (Farbe jeweils wie beim Liliput-Modell). Die Firmenzeile auf den Trapezträgern ist in roter Schrift auf hellblauem Grund gehalten. Der Boden am Bedienstand (Riffelblech) ist silbergrau.

Nun, bis auf kleine Ausschmückungsdetails ist hiermit das Modell der Plasser 07-CTM fertig. Den Bastlern, die sich dieses Fahrzeug nachbauen, kann man nur noch viel Freude am Modell und stets saubere Schienen wünschen.

Nur noch ein kleiner Hinweis für Unentschlossene: Das abgebildete Modell ist ausschließlich in Methode „Küchentisch“ gebaut worden! An Werkzeug wurde lediglich verwendet:

Laubsäge, eine Dreikant- und eine Vierkantfeile (Schlüssel- und Flachschlichtfeile), ein Lötkolben 30 W, eine übliche Heimwerker-Bohrmaschine, Pinzette, Flachzange, Seitenschneider, Bastler-Schraubstock und — viel, viel Geduld!

geba

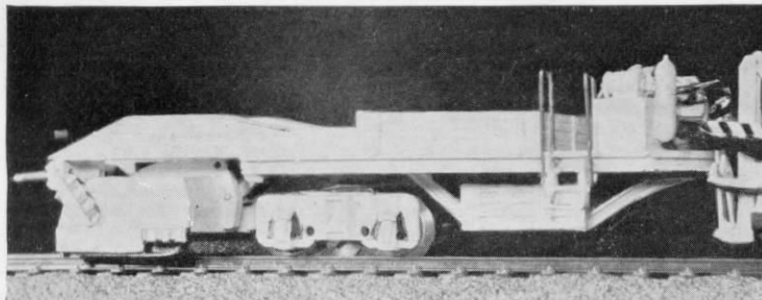


Abb. 21. Die hintere Partie des 07-CTM-Modells mit abgesenkter Kehr-
förderanlage.