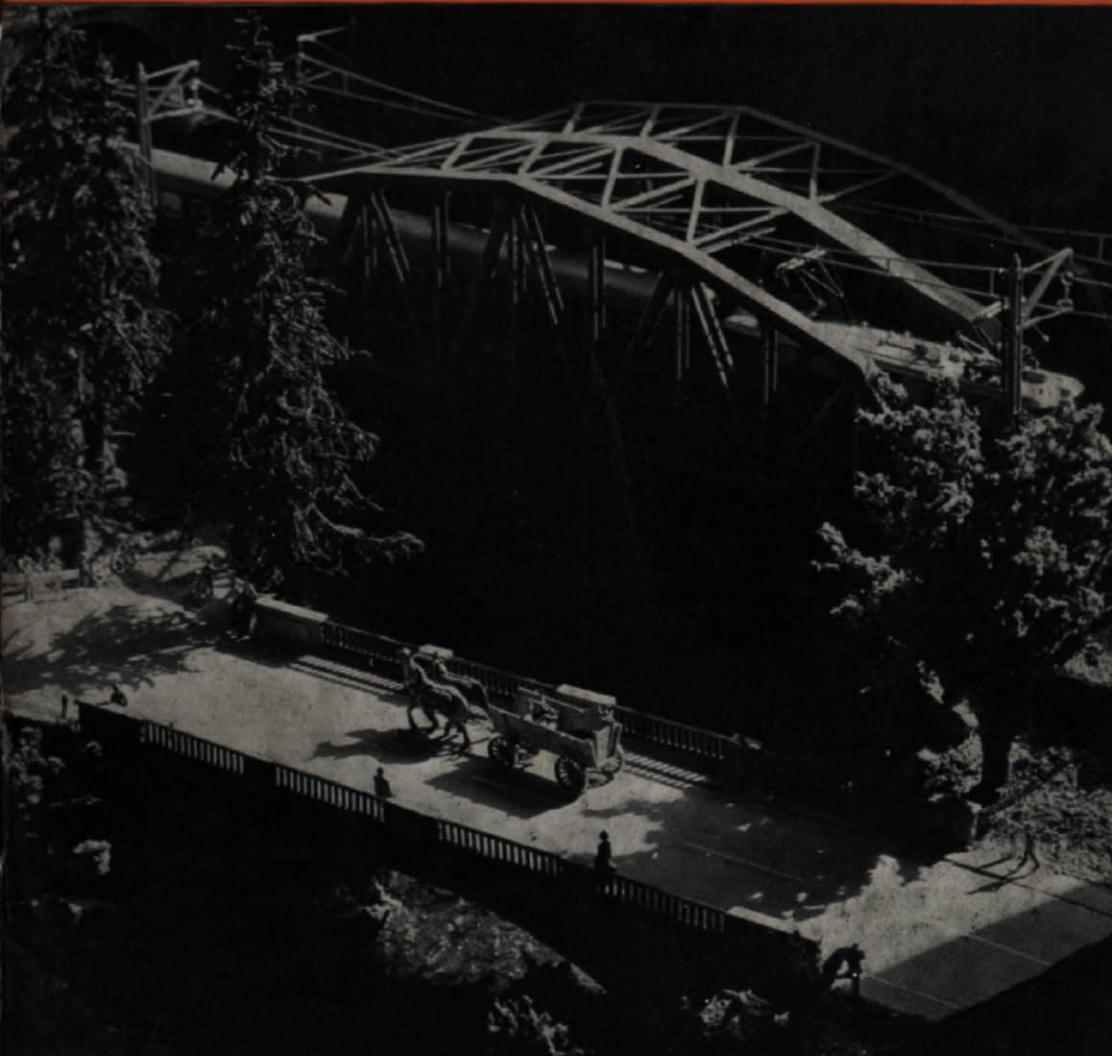


DM 4,-

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

29. JAHRGANG
JUNI 1977

6



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

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinholt,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 29

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 4,-. Jahresabonnement DM 52,-, Ausland DM 55,- (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 Allgemeininteresse, 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,
Kilianstraße 108/110, 8500 Nürnberg

Heft 7/77

ist ca. 18. 7. in Ihrem Fachgeschäft

„Fahrplan“

- Fische im Bw
- Ein „antiker“ Prellbock
- Eine Einfachst-Gleissperre
- Das Geschlecht derer von Banzoll-Kibri
- Herrschaftliche Villa im Maßstab 1:87
- Neu von Roco: H0-Elloks 181.2 und 116
- So entstehen meine Bäume (Fichten und Laubbäume nach der Drahtmethode)
- Der Leser hat das Wort — ohne Kommentar (zu Heft 4/77, S. 350)
- Präzisions-Abisolierer
- Holzverladung — „à la Balkan“ bei der DB (zu Heft 2/77)
- Ing. Heinz Rössler †
- Buchbesprechungen
- Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln
- Eisenbahnsignale in Österreich
- Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen
- Kopfbahnhof mit Bw (H0-Anlage Kretzler, Ettlingen)
- Meine ferngesteuerte Originalkupplung
- Die „Kompromiß“-Lösung
- Allerlei Gestaltungskniffe
- Neu von Mössmer
- Weitere Roco-Neuheiten
- Die Kleinbastelei: hölzerne Wartehalle
- Rückblick auf die H0-Anlage des MEC Lüdenscheid
- Meine selbstgebaute H0-Drehscheibe
- Die Kleinbahn Ihrhove-Westrhauderfehn (IW) 3. Teil: Die Lok Nr. 3 der IW (BZ)
- Landmaschinen als H0-Modelle
- (Noch?) nicht neu von Herpa: N-Schwimmhalle
- Ein Steinbruch-Motiv in 0-Größe
- Das ominöse Wasserkran-Schild
- Erste Trix- und Minitrix-Neuheiten

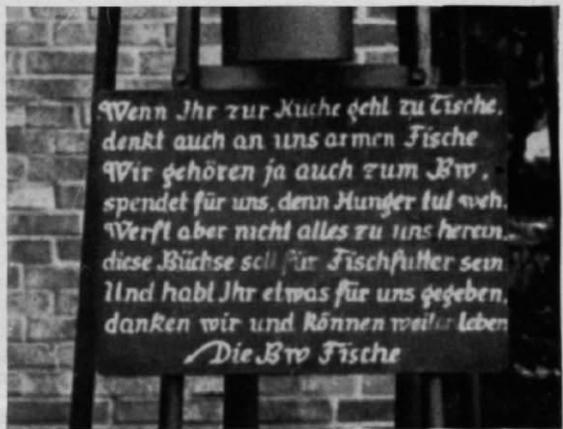
Titelbild

„Mittagshitze über Straße und Schiene“ — ein stimmungsvolles Licht/Schatten-Motiv von der Anlage des Herrn Friedrich Schumacher aus Dürheim. Wie er die schönen großen Bäume baut, schildert er auf S. 466-470.



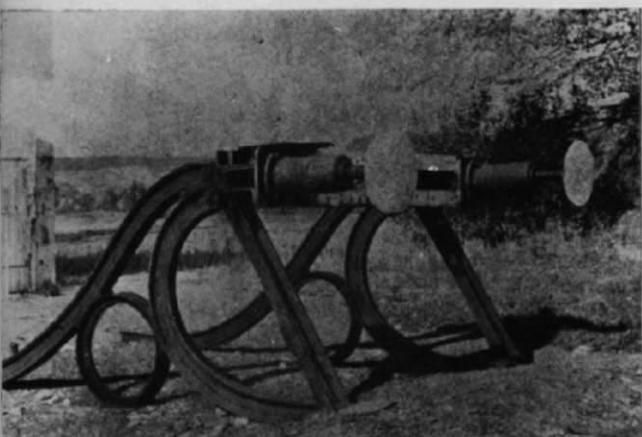
Fische im Bw

Das Bw Rheine beheimatet nicht nur die letzten Dampflokotiven der DB, sondern auch ... Fische, wie uns Herr Thomas Waidelich aus Pforzheim durch das nebenstehend abgedruckte Foto wissen ließ; auf der Ausschnittsvergrößerung (unten) der ebenso nett wie holprig gerimete Text des an dem Mini-Wasserturm angebrachten Schildes.



Ein „antiker“ Prellbock

Diesen „antiken“, hauptsächlich aus Schienenprofilen gebogenen Prellbock entdeckte MIBA-Leser Thomas Gottschewsky aus Hamburg im Bahnhof Clausthal-Zellerfeld/Harz; die Abbildung unten gibt den Prellbock in ca. 2,6-facher H0-Größe wieder. Da die bekannten H0-Schienenprofile erstens überdimensioniert und daher zweitens nur sehr schwer in die erforderliche Form gebogen werden können (auch N-Profile), verwendet man bei einem etwaigen H0-Nachbau am besten Ms-Flachprofile 1 x 0,5 mm, auf die beidseitig (mittels Cyanacrylat-Kleber) Ms-Streifen 1 x 0,3 mm aufgeklebt werden. Die Ringe kann man in entsprechender Stärke von einem Ms-Röhrchen von 3 mm Ø absägen. (Materialien von Fa. Nemec erhältlich, siehe Heft 5/77, S. 441).



Eine „Einfachst“-Gleissperre

Einfacher geht's kaum: eine Gleissperre bei der schmalspurigen OEG (s. MIBA 8 u. 9/72), aus einem Schienenprofil gebogen und mit Warnanstrich versehen. Aber gar nicht so einfach: die Nachbildung in H0 (geschweige denn in N)! Empfehlenswert als Material für H0: ein N-Gleisprofil, für N ein Z-Profil. Foto: Gübema.



Das Geschlecht derer von Branzoll-Kibri

Nachdem deren trutzige Burg immer mal wieder in der MIBA gezeigt wird, möchte ich doch einmal den pp. Modellbahnern die Chronik dieses so ehrenwerten Geschlechts kund zu wissen tun:

Vom Hörensagen konnte man sagen hören, daß die Erbauer dieser Feste im frühen Mittelalter von der damals hochachtbaren und sehr einträchtlichen Raubritterei lebten, d. h., sie schätzten Brand und nahmen Zoll, woraus später — als dies Gewerbe etwas anrüchig wurde — nur noch zart andeutend „Branzoll“ wurde. Davon konnten jedoch Ritter und Vasallen nur so lange gut leben, bis die Fugger — ein aufstrebendes Großkaufmanns-Geschlecht — im Tale auftauchten. Diese konnten es sich leisten, ihren Kaufahrtel-Zügen schwer bewaffnete Reisige zuzuordnen, welche den teils anstürmenden, teils im Hinterhalt lauernden Raubrittern von Branzoll nebst Söldnern

Abb. 1 u. 2. In ihren (Plastik-)Mauern steckt Geschichte: die Trutzburg „derer von Branzoll-Kibri“ (oben), deren Historie in unseren Tagen durch „Raubritter-Spiele“ (unten) gewürdigt wird. In . . .





Abb. 3 u. 4 erhaschen wir einen Blick auf die Proben zu den kommenden Sommer-Spielen — als Probe daran erkennlich, daß statt der künftigen Publikumsmassen nur einige wenige Interessierte auf der Behofs-Tribüne zuschauen und daß die „Ritter“ sich im Moment noch mit Uniformen aus dem US-Bürgerkrieg begnügen müssen ...



kurzerhand den Garaus machen. Es war eine mörderische Straßenschlacht mit Hieb und Stich, mit Sturmgebrüll und Rossewiehern, wobei kein Pardon gegeben wurde.

So also ging das edle Geschlecht derer von Branzoll zugrunde.

Lediglich ein holdes Branzoll-Jungfräulein konnte aus ihrer Kemenate durch einen unterirdischen Wehrgang entweichen. Sie ehelichte den Raubgrafen Kuno „Edler von Briel“, der sich nach der Geburt eines Kindes fortan Kibri nannte und ob der wundersamen Reitung seiner nunmehrigen Gemahlin spontan und feierlich eine Kerzenwallfahrt zum hl. Merkur gelobte und außerdem versprach, sein Leben nur noch friedhaftem Wirken für Modellbahner und ähnlich verrücktem, aber harmlosen Volk zu weihen. Behufs dieses Zwecks erbaute der von Kibri auch einige Kapellen, eine Dorfkirche – wahrlich ein wohltätiger Mann! – und auch noch die Stadtkirche von Böblingen, während erst ein Nachfahre die prächtige Wallfahrtskirche „Ramsau“ erstellte, die sich allein durch Kollektien begüterter Modellbahner amortisierte.

Langsam verfiel die Burg Branzoll, bringt

aber als Modell denen von Branzoll-Kibri heute noch eine erkleckliche Maut ein; echtes Raubritterblut läßt sich eben auch nach Generationen nicht gänzlich verleugnen.

Die von Branzoll-Kibri paßten sich den Zeitaläufen an und wurden ehrbare Kaufleute, die dank ihrer soliden Basis sogar schwere Brandstiftung gut überstanden haben. Ein bemerkenswertes Geschlecht, wie bereits eingangs angedeutet, und sofern es nicht auch der „Sozialisierung“ zum Opfer fällt, wird es fürderhin leben.

Walter Rosenbaum, Wuppertal

Diese reizende „Räuber-Ballade“ unseres langjährigen Lesers und Mitarbeiters Walter Rosenbaum aus Wuppertal leiteten wir Herrn Franz Lankes aus Laufen zu, von dem wir (von seinem Anlagen-Bericht in REPORT 2 her) wußten, daß er eine Vorliebe für allerlei Szenen und Motive hat. Wie er diese Ballade „umsetzte“, zeigen die Abbildungen, die vielleicht andere „Burghersteller“ zu ähnlichen „Taten“ anregen mögen. Denkbar wäre z. B. „Freilufttheater“ im Burghof oder vor den Burgtoren, wobei eine größere Zuschauermenge und ein entsprechender „Parkplatz“ die gute Frequenzierung der „Festspiele“ (und den wohlgefüllten Staatstücker des Burgherrn) dokumentieren würden.

Die Redaktion

„Herrschaftliche“ Villa im Maßstab 1:87

Als Vorbild für dieses Gebäudemodell – mit dem der Beweis erbracht werden soll, daß sich auch auf dem Sektor „Hochbauten“ der Modellbau als lohnendes Betätigungsfeld erweist – diente ein Wohnhaus aus den zwanziger Jahren. Die notwendigen Pläne wurden anhand von zahlreichen Fotografien (ca. 70!) unter Einsicht von Originalplänen erstellt; im Hinblick auf meinen Bahnmaßstab 1:87 konnte ich erfreulicherweise auf Erzeugnisse der Industrie zurückgreifen.

Welchen Aufwand ich hierbei getrieben habe, geht aus folgenden Angaben hervor: Arbeitszeit ca. 120 Stunden, 12 verschiedene Werkstoffe, 8 Klebstoffarten sowie Zubehörteile von 14 Herstellern. Da hier vielleicht auch einmal die Zahl der Einzelteile interessieren dürfte, aus denen sich ein Modell zusammensetzt, habe ich diese bei der Montage registriert und kann dabei auf ca. 1500 Stück!

Die Hauswände entstanden aus dünnem Sperrholz, das mit stark verdünntem Moltofill verputzt wurde. Die Fensterrahmen wurden aus Holzleisten und Draht gebildet und sind mit Stoffresten eines alten durchsichtigen Damenhandschuhes als Gardinen-Imitation hinterlegt. Die Fensterläden sind aus Balsaholz ausgeschnitten, wobei die Querläden aus Aluminiumkarton bestehen. Besondere Probleme boten die filigranen Treppengeländer; als Baumaterial fanden hier dünner Stahl- und Kupferspulendraht Anwendung. Sämtliche Metallverbindungen wurden als Klebungen ausgeführt. Zu den Außenanlagen ist zu bemerken, daß die Wiesen aus Rasenmatten bestehen, die Wege je nach Beschaffenheit aus feinem Schotter bzw. Moltofill entstanden sind. Die straßenseitigen Jungbäume wurden aus mit UHU umgesogenen vieladrigem Kupferdraht geformt und anschließend eingefärbt und belaubt (s. dazu S. 466 ff. d. Red.).

Beleuchtet wird das Modell mit sechs Außenwandlampen, einer Innenbeleuchtung sowie einer Straßenlampe, wozu insgesamt sechs Glühbirnen, in zwei Gruppen parallel geschaltet, notwendig sind, die sich

im Innern des Hauses befinden. Bei der Spannungswahl wurde darauf geachtet, daß sich ein realistischer und nicht zu greller Beleuchtungseindruck ergibt. Die Konstruktion der Wandlampen besteht aus einem Lichteitkabel, das mit seinem offenen Ende mittig durch eine transparente Glasperle gesteckt wurde und einem Metallrohr oder Isolierschlauch als Lampensockel. Als Fensterabdeckung gegen unerwünschten Lichtaustritt dient Aluminium-Haushaltsfolie, die von außen kaum zu erkennen ist. Als letztes entstand noch die Inneneinrichtung im Wintergarten, da dieser Teil des Hauses gut einzusehen ist. Auch dieser Teil des Hauses kann indirekt beleuchtet werden.

Vielleicht kann dieser Artikel einige Leser dazu anregen, sich ebenfalls am Nachbau von Häusern etc. zu versuchen – besonders diejenigen, die an Platzmangel leiden und mit der Erstellung von größeren Anlagenkomplexen ohnehin nicht rechnen können. Ein solches Einzelobjekt nämlich begnügt sich auch mit einem Beistellstisch oder einem Plätzchen in der Schrankwand als ständigem Standort.

Gunnar Selbmann, Bad Godesberg





Abb. 1. Die dem Garten zugewandte Seite der Villa, deren gute Wirkung durch die hohen Bäume und das dichte Gebüsch noch betont wird. Im Vordergrund rechts die Schaukel der Abb. 5.



Abb. 2. Die Straßenseite mit dem halbrunden Balkon-Vorbau, in dem sogar die „Schiebefenster“ nachgebildet sind. Einfahrtstor und Zaun entstanden unter Verwendung von feinem Stahl- und Kupferspulendraht, wobei sämtliche Metallverbindungen geklebt sind.

◀ Abb. 5. Das Gestell der Schaukel (und des Teppichklopfer-Gerüsts) ist aus 0,5 mm-Ms-Draht zusammengeklebt; die „Seile“ sind 0,2 mm-Stahlidraht.



Abb. 3 u. 4. Zwei Detailansichten, auf denen der Moltofilli-Putz allerdings laut Angabe des Erbauers wesentlich grober als „in natura“ wirkt. Der „zusammengeklappte“ Gartenstuhl (unten) wurde — eine Füllgran-Arbeit 1. Güte! — aus Ms-Draht von 0,3 und 0,5 mm Ø zusammengeklebt.



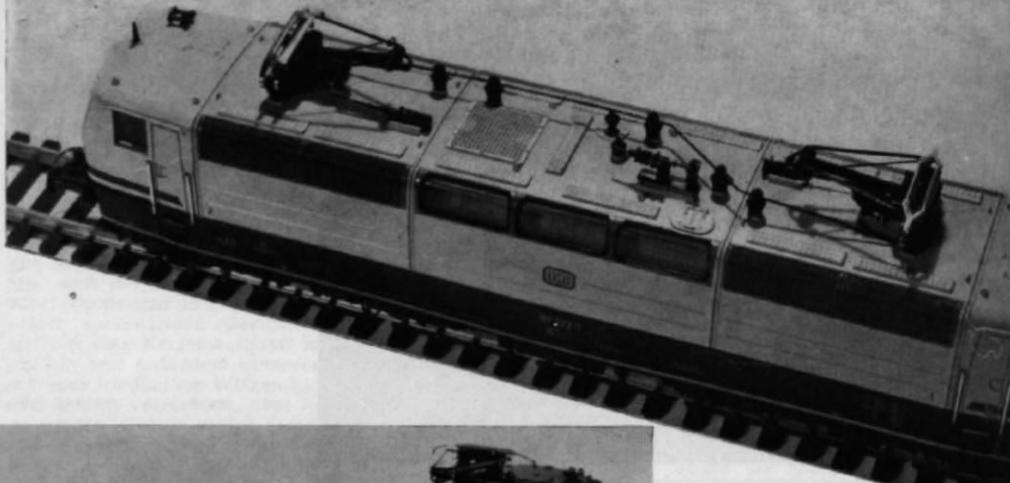


Abb. 1. Diverse Dach-Details des oceanblau/beigen 181.2-Modells; man beachte z. B. die „geriffelten“ Laufbretter an den Dachrändern oder die Inneneinrichtungs-Attrappe hinter den exakt gebogenen Fenstern.

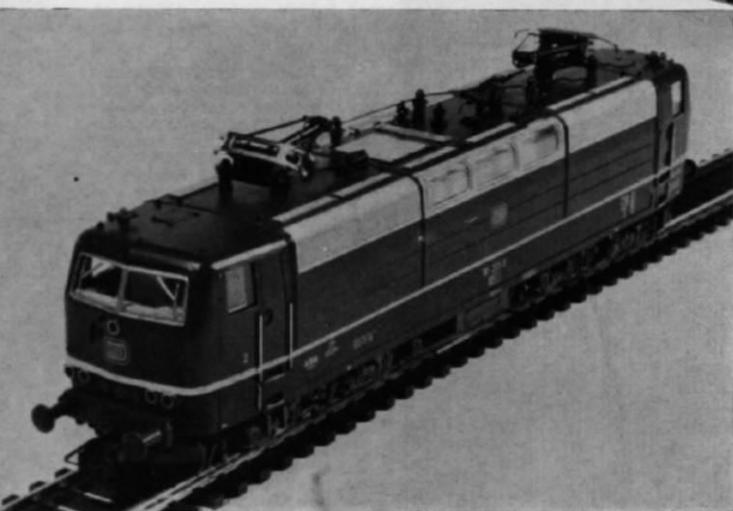


Abb. 2. Die blaue Version des Modells mit der kantig/modernen Stirnpartie; hinter den genau bündig mit der Gehäusewand eingesetzten Fenstern die Führerstands-Attrappe.

Neuer „New-Timer“ von Roco: Ellok 181.2 in H0

Mit dem bereits seit einiger Zeit im Handel befindlichen H0-Modell der Mehrsystem-Ellok der BR 181.2 (im Großen eingesetzt im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich und Luxemburg) hat Roco nun schon die 7. Nachbildung einer Neubau-Ellok (und das 14. Ellok-Modell überhaupt) der DB im Programm. Das in Blau oder Oceanblau/Beige erhältliche Modell ist genau maßstäblich und bestens detailliert, vor allem im Dach- und Fahrwerksbereich; die hervorragende Durchgestaltung der Drehgestelle wird durch den „betriebsnahen“ leichten Brauton noch besonders unterstrichen. Nach bekannter Roco-Manier sind wieder mehrere Einzelteile (Brems- und Stromanschluß-Imitationen usw.) eingesteckt bzw. beigelegt; hier wünscht man sich allerdings einen etwas atmameren Sitz. Das Farbfinish des unauffällig befestigten Gehäuses (mit genau bündig eingesetzten Fenstern, Abb. 2) ist sehr gut; bemerkenswert sind die exakten „Chrom“-Ringe um die Stirnlampen (mit Rot/Weiß-Lichtwechsel). Die Inneneinrichtung von Ma-

schinen- und Führerräumen ist – soweit von außen erkennbar – nachgebildet, wobei letztere allerdings aufgrund des mittigen „Kastens“ nicht ganz „durchschaubar“ sind.

Den genauen Nachbildungen der zwei unterschiedlichen Einholm-Pantographen (DB-Type über Führerstand 1, SNCF-Typ über Führerstand 2) fehlte es bei unserem Testmodell in ausgefahrenem Zustand fast an 10 mm Höhe, wodurch ein ausreichender Andruck nicht gewährleistet war. Es wäre wünschenswert, wenn dies werkseitig überprüft und baldmöglichst abgestellt würde!

Der in dem schweren Gußfahrwerk sitzende Motor wirkt über Spiralfedern und eine Schwungscheibe auf alle vier Achsen; zwei Räder haben Gummihaltreifen. Die Zugkraft ist sehr gut, ebenso Langsamfahreigenschaften und Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet ca. 185 km/h bei 12 V). Insgesamt gesehen ein preiswertes Modell (empfohlener Verkaufspreis DM 84,-) in moderner Modellbahn-Technologie.

mm/BMC

Neuer „Old-Timer“ von Roco: Ellok 116 in H0

Mit dem Modell der erstmals 1926 gebauten und heute noch im Einsatz befindlichen Baureihe 116 (E 16) hat Roco einen wichtigen und oft gewünschten Ellok-Oldtimer herausgebracht. In den entsprechenden MIBA-Artikeln „Wo bleiben die Ellok-Oldtimer?“ (Heft 9 u. 12/68) jedenfalls rangierte diese Type immer oben an, wohl nicht zuletzt wegen des interessanten, einseitigen Buchli-Antriebs, der beim Roco-Modell genau wiedergegeben ist (vgl. Messeheft 3a/77, S. 278 und die heutigen Abbildungen 1 und 2).

Das 18,7 cm lange Modell ist exakt maßstäblich und hat ein sehr reichhaltig und fein detailliertes Kunststoffgehäuse. Die Isolatorengruppe auf dem Dach, Sandkästen, Bremseinrichtungen (als Steckteile beigelegt), Indusi usw. sind genau nachgebildet. Positiv zu vermerken gegenüber früheren Roco-Ellok-Modellen sind die Gehäusebefestigung mit nunmehr innenliegenden Nocken (wodurch die häßlichen Schlitze in der Seitenwand entfallen), die unauffällige Umschaltung Oberleitung/Unterleitung und der freie Durchblick durch die eingerichteten Führerstände.

Die Isolatoren, die die Pantographen tragen,

sind ausnahms- und richtigerweise – weil genau dem gleichnumrigen Vorbild entsprechend – längs zur Fahrtrichtung angeordnet. Nach unseren Unterlagen müßte das Modell allerdings Nachbildungen des SBS 10-Pantographen mit Doppelwippe tragen; das sollte Roco evtl. noch berücksichtigen, zumal im eigenen Hause die Möglichkeiten dazu gegeben sind (Pantograph der 144 + Doppelschleifstück).

Das Fahrgestell entspricht dem des in Heft 11/76 besprochenen 118-Modells; der Motor wirkt auf die vier in zwei Drehgestellgruppen gegliederten Treibachsen, von denen eine mit Hafträifen ausgestattet ist. Die Langsamfahreigenschaften sind gut (umgerechnet ca. 14 km/h völlig ruckfrei), die Höchstgeschwindigkeit liegt bei umgerechnet ca. 210 bzw. 240 km/h, je nach Fahrtrichtung.

Gesamtteil: ein vielseitig und (mit entsprechender Beschriftung) in mehreren Epochen einzusetzendes Modell nach einem interessanten Vorbild; für den empfohlenen Verkaufspreis von DM 89,- bekommt der Modelbahner beste Großserien-Qualität, bei reichhaltiger Detaillierung und guten Fahrreigenschaften, geboten.

mm/BMC

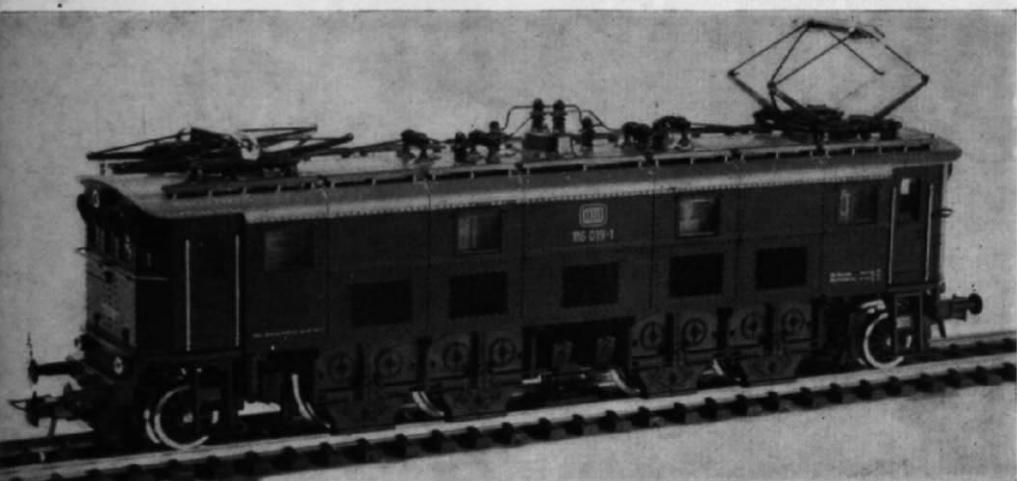
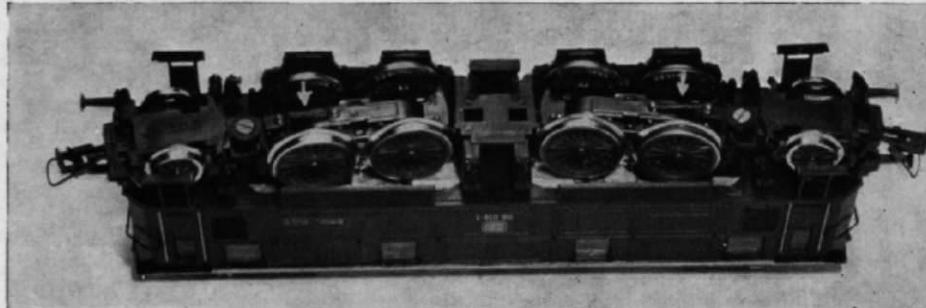


Abb. 1. Die „Schokoladen-Seite“ des mit Rot/Weiß-Lichtwechsel ausgestatteten 116-Modells mit der genauen Nachbildung des Buchli-Antriebs; hinter den Seitenfenstern erkennt man die Maschinenraum-Attrappe.

Abb. 2. Das in zwei Gruppen aufgeteilte Hauptfahrwerk mit den durch Rückstellfedern (Pfeile) angelehnten Vorlaufachsen; gleichzeitig sieht man hier die „antriebslose“ Fahrwerkseite.



So entstehen meine Bäume

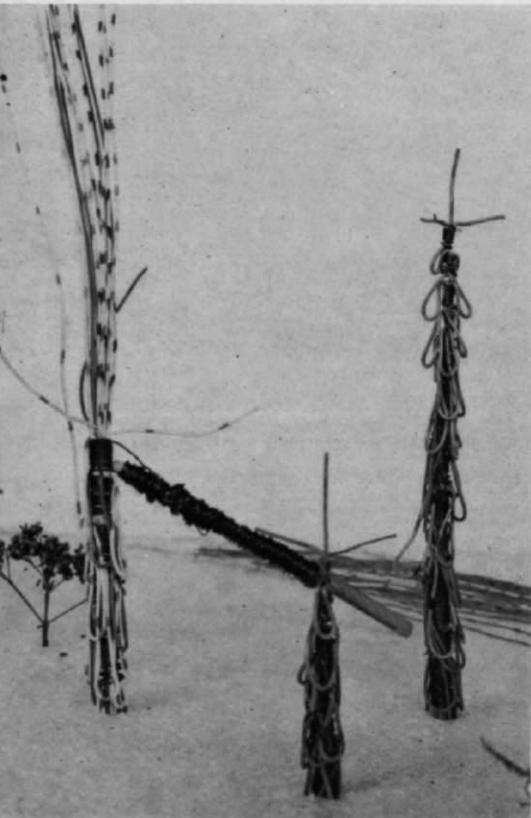
Fichten und Laubbäume nach der Drahtmethode

In dem Bericht über die H0-Anlage des Herrn Schumacher (Heft 1/77) haben wir mehrfach auf die natürliche und gute Wirkung der selbstgebauten Bäume hingewiesen und den nun folgenden, gesonderten Artikel angekündigt. Zur weiteren Information für „Baum-Selbstbauer“ sei noch auf die Hefte 7/76, 7/75, 2/72 und 11/71 verwiesen, in denen sich ebenfalls Artikel zur Selbsterstellung naturgetreuer Bäume mittels der Draht-Methode befinden.

Die Redaktion.

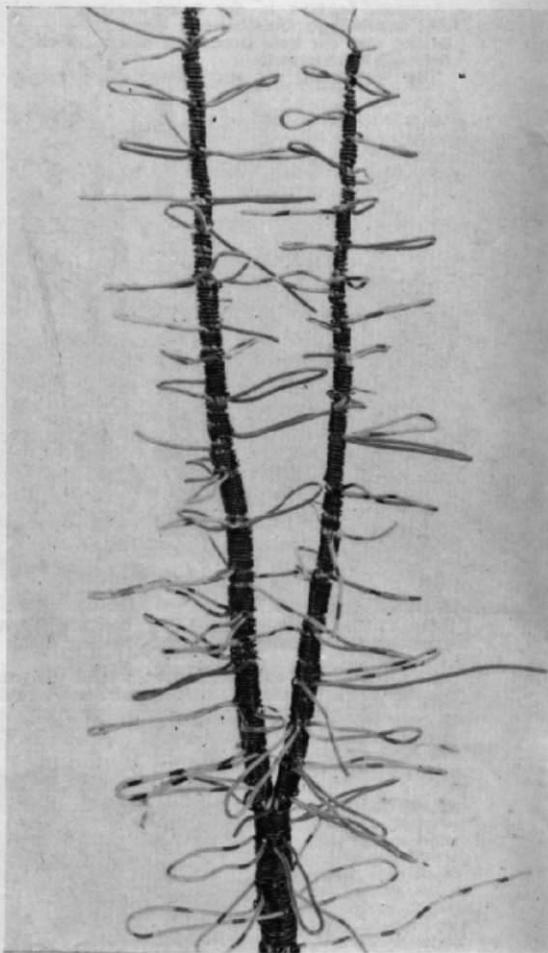
Abb. 1 (unten) zeigt den Aufbau der Fichten nach der Methode des Herrn Schumacher im Anfangsstadium: links ein Bündel isolierter Kupferdrähte, teilweise mit Blumendraht zusammengebunden; rechts ein kleiner und ein mittelgroßer Rohling, fertig zusammengebunden und mit Schlaufen.

Abb. 2. Der fertig gebundene Rohling einer doppelstämmigen Fichte mit herausgezogenen Drahtschlaufen, aus denen später die Äste gebildet werden.



Herstellung der Fichten

Als Material für den Baum-Rohling nehme ich dünne, isolierte Kupferdrähte, wie sie z. B. bei der Post verwendet werden. Ich schneide sie (bezogen auf H0) auf ca. 25—30 cm Länge, lege sie dicht zusammen und binde sie auf einer Seite — der späteren Wurzel — fest zusammen, und zwar mit dünnem Blumendraht.



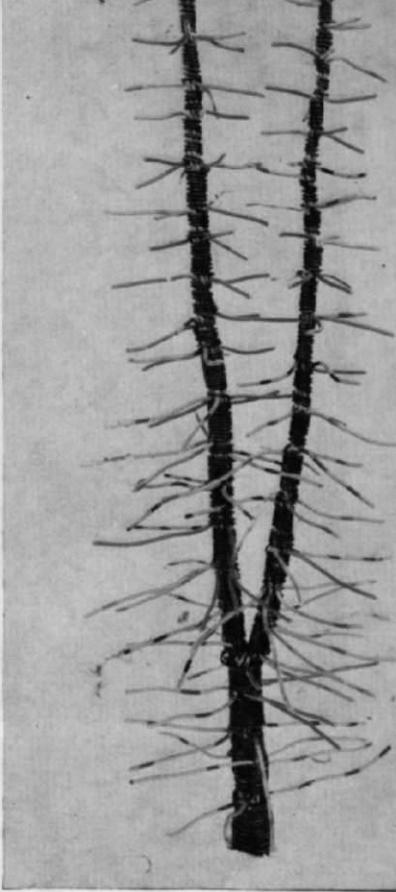


Abb. 3 u. 4. Die Schlaufen werden mit einem Seitenschneider aufgeschnitten und die zukünftigen „Äste“ auf unterschiedliche Länge geschnitten. Im Hintergrund von Abb. 3 eine fertige Fichte. Sollen die Fichten nach unten breiter sein, muß man längere Drahtschlaufen vorsehen.

5—6 cm über der Wurzel beginnen die ersten Äste, und die entstehen so:

Zur Formung der Äste nehme ich aus dem Drahtbündel unten etwa 3 außenliegende Drähte heraus, bilde eine Schlaufe von 2,5—3 cm Länge und wicke mit dem Bindedraht weiter nach oben, wobei die restlichen Längen der Schlaufenrähte wieder mit eingebunden werden. Diese sind dann jedoch kürzer als die anderen Drähte und damit ergibt sich eine ganz natürliche Verjüngung des Stammes nach oben.

Alle 8—12 mm wiederholt sich der Vorgang der Schlaufenbildung, wobei die Äste nicht immer auf gleicher Höhe liegen müssen und

die Schlaufen auch kürzer werden. Kleine Drahtstummel biege ich gleich nach außen, das ergibt die kleinen Äste usw. Ganz oben in der Spitze werden etwas weniger Verzweigungen angebracht und der Bindedraht bildet am Schluß die Spitze des Baumes.

Nun wird der Baum gerade gebogen und die Schlaufen werden waagrecht gezogen. Mit der Zange schneide ich die Schlaufen auf und bringe den Baum „in Fasson“, in dem ich die Äste nach Bedarf noch kürzer zwicke.

Dieser Baum-Rohling sollte den Konturen einer Fichte jetzt möglichst ähnlich sehen. Den Rohling tauche ich nun in verdünntes Ponal und bestreue ihn mit ganz feinem, grauen und



Abb. 5. Zur Herstellung der „Rinde“ (aus Streumaterial) müssen die Rohlinge mit Weißleim bepinselt und in braunem Streumaterial gewälzt werden.



Abb. 6. So sehen Stamm und Äste nach dem Auftrag des braunen Streumaterials aus, das tatsächlich der rauen Rindenstruktur recht nahe kommt. Beim hierauf folgenden Ankleben der Moos-Stückchen wird bei Bedarf Streumaterial nachgegeben und damit die letzten glänzenden Drahtisolierungen verdeckt.

braunen Faller-Streumaterial Nr. 705 und 706. Falls von den Drähten noch etwas zu sehen ist, lässt sich dieser Vorgang einen Tag später nochmals wiederholen. Das „Gerüst“ beklebe ich dann mit Moos, ähnlich jenem, mit dem die Preiser-natureal-Fichten hergestellt werden. Ich finde dieses Moos hier im Schwarzwald an Waldrändern, vornehmlich unter Fichten. Die fertigen Bäume spritze ich dann mit Mattfarbe nach. Zuerst verwendete ich versuchsweise matte, dunkelgrüne Farbe aus Spraydosen. Der Farbton gefiel mir allerdings nicht und konnte außerdem von mir nicht gemischt werden. Daraufhin mischte ich mit Abtönerfarbe eine mir richtig erscheinende Farbe, verdünnte sie mit reichlich Wasser und sprühte sie mit einem Zerstäuber auf die Bäume. Die Stämme habe ich dann allerdings nochmals mit einem harten Pinsel graubraun nachgefärbt.

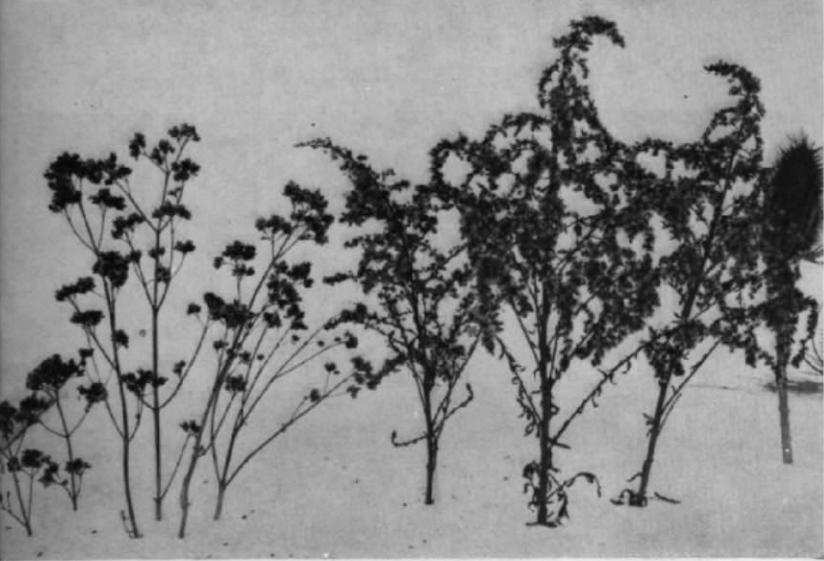


Abb. 7. Das Rohmaterial zur Herstellung von Laubbäumen: Pfefferminze (links), die vom Verfasser aber kaum verwendet wird, sowie Goldruten.

Herstellung der Laubbäume

Meine Laubbäume fertige ich aus trockenen Blütenständen der Goldrute, die auf jeder Schutthalde wächst. Hier binde ich je nach gewünschter Baumform 3—6 Rispen zusammen, lichte diese mit der Schere mehr oder weniger aus und tauche das Ganze erst einmal in verdünntes Ponal.

Die Stämme werden dann mit eingefärbtem

Moltofill nachgearbeitet, damit die Stiele und der Draht nicht mehr zu sehen sind. Die Baumkrone wird dann ein zweites Mal in Ponal getaucht und dann in feinen Schaumstoff-Flocken (von Noch) gewälzt — hell und dunkel einzeln oder auch gemischt. Die Stiele der Rispen lasse ich ganz unten etwa 2 cm unbehandelt, damit ich meine Bäume in etwa 8 mm-Bohrlöcher stecken kann.

Abb. 8. Ein Laubbaum-Rohling — der eigentlich auch so bereits einen schönen Baum abgibt — aus zusammengebundenen Goldruten-Blütenstauden.



Abb. 9. Ein fertiger Laubbaum; der Stamm ist mit Moltofill modelliert worden, und auf die Goldruten-Aste sind Schaumstoff-Flocken als Laub aufgeklebt.



Abb. 10. Wenn man das kleine Nadelwäldchen auf der Anlage des Verfassers betrachtet, vermutet man in keiner Weise, daß es aus ... Kardendisteln entstanden ist!



Abb. 11. Für die „Massenbepflanzung“ und die Hintergrundgestaltung verwendet der Verfasser Fichten, die er aus sog. Kardendisteln (im Bild ganz rechts) herstellt; diese wachsen wild und sind etwa 80-200 cm hoch. Die Distelköpfe werden etwa so in Form geschnitten wie die drei „Bäume“ (Mitte und links) und durch Eintauchen in verdünnte, matte Abtönfarbe grün gefärbt. Nachträglich werden die Spitzen mit hellgrüner Abtönfarbe etwas aufgehellt.

Der Leser hat das Wort — ohne Kommentar! (zu „Ungereimtheiten in Modellbahn-Katalogen“, Heft 4/77)

Pro

Es ist lobenswert (und war eigentlich schon längst fällig), daß in der MIBA einmal deutlich die „Ungereimtheiten“ in den Modellbahn-Katalogen aufs Korn genommen und zurechtgerückt wurden. Gerade für den Neubeginner ist ja der Modellbahn-Katalog oft die erste und lange Zeit auch die einzige Informationsquelle über die großen Vorbilder seiner Modelle — und nach dem Motto „Wehret den Anfängen“ sollten sich Fehlinformationen gar nicht erst festsetzen dürfen. Herr Schier mag in einem oder anderem Punkt vielleicht etwas über das Ziel hinausgeschossen oder etwas zu kleinlich gewesen sein, aber so etwas dürfte sich wohl automatisch ergeben, wenn man ein Thema so gründlich angeht. Wie dem auch sei — mögen die angesprochenen Katalog-Texter sich wenigstens einige der berechtigten Einlassungen im Interesse der Leser, sprich: Käufer und Kunden, zu Herzen nehmen und bezüglich der angesprochenen Punkte etwas mehr Sorgfalt walten lassen!

Kay-Ulrich Langenheim, Kiel

Contra

Den Artikel des Herrn Walter Schier habe ich zuerst mit Interesse, dann mit Abneigung und Befremden gelesen. Zugegeben, die Kataloge entbehren manchmal der 100 %igen Genauigkeit. Trotzdem aber sehe ich keinen Anlaß, dermaßen pedantisch über sie (bzw. deren Texter) herzufallen und im selben Atemzug noch unsere finanziell schwächeren Eisenbahner-Kollegen bloßzustellen. Mich würde interessieren, ob die Bäume auf Herrn Schiers Modellbahn im Herbst die Blätter verlieren — bei den 150 %igen ist ja alles drin. Ein „Dankeschön“ wenigstens Herrn Schier von den Liliput-Freunden, zu ihrem Katalog sind ja „großzügigerweise“ keine besonderen Bemerkungen fällig.

Fridtjof Detlefs, Nürnberg

... Wäre es nicht richtiger, der Industrie für den erreichten hohen Qualitätsstandard zu danken, anstatt mit Fleiß nach vergleichsweise geringfügigen „Schnitzern“ zu suchen? ...

Jörg Seemann, Hamburg

MIBA REPORT 4

ROLF ERTMER REPA-BAHN II



◀ Sofort erhältlich!

- Rolf Ertmer aus Paderborn zeigt in Wort und Bild seine weltberühmte H0-Anlage „REPA-BAHN II“
- 132 großformatige, überwiegend ganzseitige Abbildungen, darunter mehrere Streckenplan-Zeichnungen, vermitteln ein umfassendes Bild dieser (in doppelter Bedeutung) „vorbildlichen“ Großanlage
- 132 Seiten, bestes Kunstdruckpapier, im REPORT-Format 23,5 x 16,5 cm
- Preis DM 15,80; erhältlich im Fachhandel oder (zuzüglich DM 1,70 Versandkosten) direkt vom

MIBA-VERLAG

Spittlertorgraben 39
8500 Nürnberg

Eine praktische Arbeitshilfe:

Für spezielle Aufgaben in der Datentechnik entwickelte die Fa. Hintermaier, Glonn, den abgebildeten Abisolierer. Dieses sehr handliche Gerätchen (Gewicht nur 55 g) dürfte sicher auch für den Modellbahner eine nützliche Hilfe bei kleinen und großen Verdrahtungsarbeiten sein, da das Abisolieren damit nicht nur schneller und leichter vonstatten geht als z. B. mit dem Seitenschneider, sondern auch die Gefahr einer Beschädigung einzelner Drähtchen bei Litzen praktisch ausgeschlossen ist. Durch einen verstellbaren Anschlag kann zusätzlich noch die gewünschte Länge der Abisolierung (eine 5 mm-Teilung befindet sich auf einer Innenseite des Alu-Körpers) eingestellt werden.

Präzisions-Abisolierer

Der Abisolierer wird in 6 verschiedenen Messergrößen für Drahtdurchmesser (ohne Isolierung!) von 0,25 - 0,3 - 0,4 - 0,5 - 0,6 und 0,8 mm geliefert. Für die bei der Modellbahn üblichen Drähte und Litzen erscheint uns die Größe 0,5 mm am günstigsten. Die Führungbohrung für den Draht kann dabei bei manchen Litzen durch unterschiedliche Dicke der Isolierung zu klein sein; mittels eines kleinen Bohrers kann die Bohrung jedoch leicht auf den erforderlichen Durchmesser gebracht werden.

Interessenten können diesen Abisolierer beim Hersteller, Fa. Rudolf Hintermaier, Kastenseestr. 4, 8019 Glonn, bestellen. Der Preis liegt bei DM 14,-.

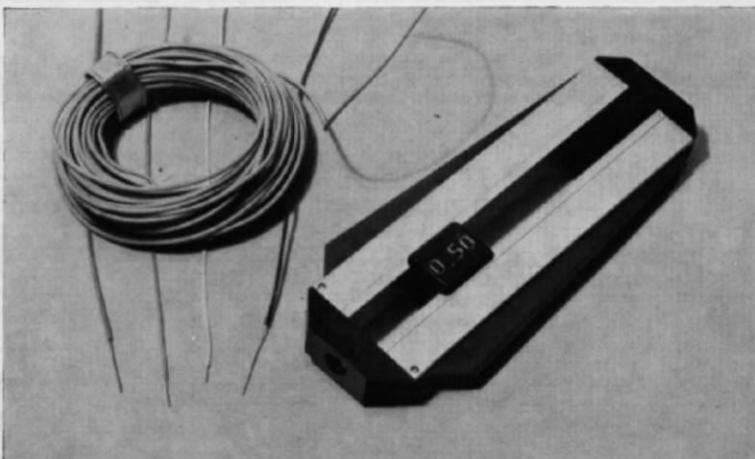




Abb. 1. Eine weitere besondere Art der Holzverladung (in diesem Fall sog. „Schwartenbündel“), die zwar lt. Angabe des Verfassers von der DB nicht gern gesehen wird, aber durchaus zulässig ist. (Alle Fotos vom Verfasser)

Es gibt nichts,
was es nicht gibt!

Holzverladung - „à la Balkan“

Ein Beitrag des Herrn Georg Meyer, Mainz, zum Thema „Holzverladung“ (Heft 1 u. 2/77)

Als vor einiger Zeit die Fotos der Abb. 1, 3 u. 4 auf den Redaktions-Schreibtisch flatterten, glaubten wir zunächst an einen verfrühten Aprilscherz — so unwahrscheinlich erschien uns für DB-Verhältnisse diese Methode der Rundholzverladung, mit der wir uns ja in MIBA 1/77 ausführlich beschäftigt haben. Ein Scherz jedoch war dies keineswegs, denn 1. ist der Einsender ein DB-Angehöriger, der es wissen muß, 2. sprechen die Fotos für sich und 3. untermauerte er seine Fotos mit entsprechenden amtlichen Beladungs-Hinweisen und Skizzen. Voila — wir wollen dies den MIBA's (=Miniatür-Beladungs-Aspiranten) nicht vorenthalten, zumal sich dadurch noch vielfältige (und nicht auf bestimmte Waggon-Typen beschränkte) Beladungsmöglichkeiten ergeben.

Die Redaktion

Da ich den Artikel über Holzladungen in MIBA 1 und 2/77 auch mit gewissermaßen dienstlichen Augen betrachtet habe — ich befinde mich bei der DB mit tariflichen „Holzfragen“ —, möchte ich den ausführlichen Bericht noch um einige Belademöglichkeiten bereichern.

Außer den offiziellen Beladevorschriften gibt das Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf.) auch „Mitteilungen über ein Verladebeispiel“ heraus. Nach einer solchen Mitteilung darf im Binnenverkehr der DB u. a. auch (s. Abb. 5) „Rundholz mit Rinde, 2 m lang, quer zur Waggenlängsachse in einer Reihe mit Überschreitung der Wagenwandhöhe gestapelt“ werden.

Abb. 2. Diese Skizze entstammt (ebenso wie die der Abb. 5) der DB-offiziellen „Mitteilung über ein Verladebeispiel“. Ergänzend zu den Maßangaben ist beim Beladen darauf zu achten, daß sich die Schräglage der Rundhölzer nicht ändern kann, d. h. sie dürfen nicht in die waagrechte Lage zurückgleiten.

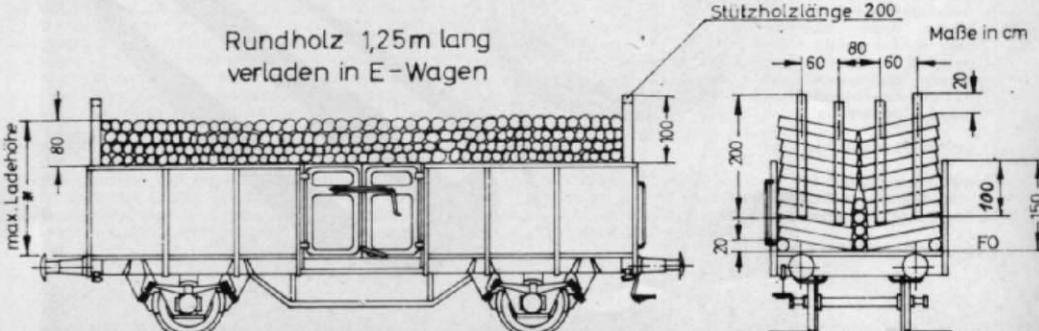
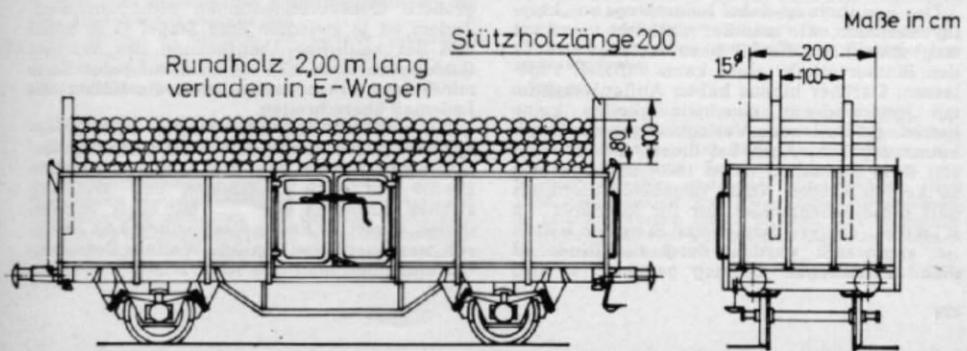




Abb. 3 u. 4. Diese Art der Rundholz-Verladung scheint dem in MIBA 1/77, S. 11 ff. Gesagten völlig zu widersprechen, ist jedoch erlaubt und sogar durch ein offizielles Verladebeispiel (Abb. 5) „abgesegnet“!



▼ Abb. 5. Das hochamtliche DB-Verladebeispiel zu der Rundholz-Verladung gemäß Abb. 3 u. 4. Auch Auflaufstöße mit 8–11 km/h Geschwindigkeit sollen angeblich bei dieser Verladeart „keine betriebsgefährdenden Verlagerungen der Rundhölzer“ zur Folge haben.



Ing. Heinz Rössler †

Am 17. April dieses Jahres ist Ing. Heinz Rössler, Chef der Salzburger Modellbahnfabrik Roco, nach kurzer Krankheit im Alter von 49 Jahren verstorben. Ing. Rössler hatte in unserem Metier in den letzten Jahren immer mehr an Profil gewonnen – seit er sich daran gemacht hatte, ein in jeder Hinsicht äußerst beachtliches Modellbahn-Sortiment in H0 und N quasi aus dem Boden zu stampfen. Möglich war dies dem dynamischen Unternehmer Rössler aufgrund langjähriger Erfahrungen mit der Großserienherstellung von Modellbahn-Material für den USA-Markt. Bereits im Jahre 1960 gründete Heinz Rössler nach Abschluß seines Ingenieur-Studiums seine eigene Firma, die sich auf die Herstellung hochwertiger Militär- und Eisenbahnmodelle spezialisierte.

Heinz Rössler war – das wissen wir aus eigener Erfahrung – ein ebenso streitbarer wie verträglicher Mann und fundierten Argumenten durchaus zugänglich. Seine enorme Aufgeschlossenheit gegenüber den Belangen der Modellbahn und der Modellbahner hat den Markennamen „ROCO international“ in kürzester Zeit zu einem festen Begriff für überlegte Vorbildwahl, moderne Technologie und nicht zuletzt Preiswürdigkeit gemacht.

Wer Heinz Rössler persönlich kannte und seine ungewöhnliche Aktivität noch auf der letzten Messe erlebte, kann kaum glauben, daß er so plötzlich aus seiner Arbeit herausgerissen wurde. Seine Mitarbeiter wollen sein Werk im Sinne des Verstorbenen weiterführen.



Buchbesprechungen

Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln

Betriebsgeräusche für Modellbahnen
– elektronisch erzeugt
von Friedhelm Schiersching

84 Seiten mit 37 Zeichnungen im Text und 10 Fotos auf 4 Tafeln, Best.-Nr. ISBN 3-440-04405-X, DM 8.80, erschienen in der Franckh'schen Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Eine recht interessante Sammlung von Schaltbeispielen für die „Vertonung“ einer Modellbahn, bei deren Aufbau die „Elektronik-Laien“ besonders berücksichtigt werden; irgendwelche elektronische Vorkenntnisse sind nicht notwendig (für weiterführende, eigene Versuche jedoch von Nutzen). Ein lobenswerter Service ist das Bezugssquellenverzeichnis im Anhang des empfehlenswerten Bändchens.

Eisenbahnsignale in Österreich

von Franz Kleindel und Peter Stein

128 Seiten mit zahlreichen Zeichnungen und 32 Fotos auf Kunstdruckpapier, Taschenbuch im Format 10 x 15 cm mit Plastikeinband, Best.-Nr. ISBN 3-900134-34-0, DM 17.20, erschienen im Verlag Josef Otto Slezak, Wien.

Ein Signal mit den Buchstaben „BW“ kennzeichnet in Österreich nicht etwa ein Bahnbetriebswerk, sondern einen „Bannwald“, der die Bahnanlagen vor Lawinen, Erdrutschen usw. schützen soll und regelt

mäßig kontrolliert wird. Dies nur als kleines Kuriosum aus der sehr übersichtlich aufgemachten Zusammenstellung sämtlicher derzeit gebräuchlicher UBB-Signale, die auch für Modellbahner mit „Alpenambitionen“ von Nutzen sind.

Die Königlich Sächsischen Staatsseisenbahnen

von Karl-Ernst Maedel

104 Seiten mit 80 Fotos auf 32 Seiten Tafeln und 57 Zeichnungen im Text, Best.-Nr. ISBN 3-440-04369-X, DM 19.80, erschienen in der Franckh'schen Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

„Nu guggemal da“ – Deutschlands wohl bekanntester Eisenbahn-Schriftsteller hat also doch noch einmal zur Feder gegriffen und schildert den Werdegang des (nach Preußen und Bayern) drittgrößten deutschen Länderbahn-Netzes. Die historische Entwicklung der Königlich Sächsischen Staatsseisenbahnen wird – im Hinblick auf die Vorgänger-Bände über Preußen und Bayern – vergleichsweise ausführlich behandelt; zwar liegt das Schwergewicht wieder auf den Fahrzeugen, doch kommen diesmal auch das Streckennetz oder Kunstdämmen wie etwa die berühmte Göltzschtal-Brücke nicht zu kurz. Fahrzeug- und Epochen-Spezialisten unter den Modellbahnnern können diesem Band allerlei Wissenswertes entnehmen. mm

[Holzverladung . . . Schluß]

Das Rundholz ist dabei keineswegs so „kipplig“ verladen, wie mancher vielleicht vermuten mag; sonst hätte die DB diese Verladeweise für den Binnenverkehr wohl kaum offiziell zugelassen. Darüber hinaus haben Auflaufversuche mit verschiedenen Geschwindigkeiten keine betriebsgefährdenden Verlagerungen der Rundhölzer ergeben. Auch hat diese Verladeweise seit ihrer Zulassung (etwa 1969) in der Praxis zu keinen Klagen Anlaß gegeben. Allerdings darf diese Beladeweise nur für Rundholz in Rinde, das von Schnee und Eisresten befreit ist, angewandt werden; durch die Rinde ist eine ausreichende Reibung gegeben, so daß

größere Querverschiebungen nicht auftreten. Zudem ist ja zwischen dem Stapel (2 m breit) und der seitlichen Umgrenzung des Wagens (Ladebreite etwa 2,75 m) noch auf jeder Seite mindestens 40 cm „Luft“, bevor die Hölzer das Lademaß überschreiten.

Die seitlichen Rückbewegungen beim Befahren von Weichen und Gleisbögen sind außerdem nicht so stark, wie man vielleicht glauben könnte; zu enge Gleisbögen und Weichenstraßen dürfen ja auch nur mit einer verminderten (meist 40 km/h) Geschwindigkeit befahren werden (Signal Hp 21). Weitere Einzelheiten entnehmen man den Abb. 2 und 5.

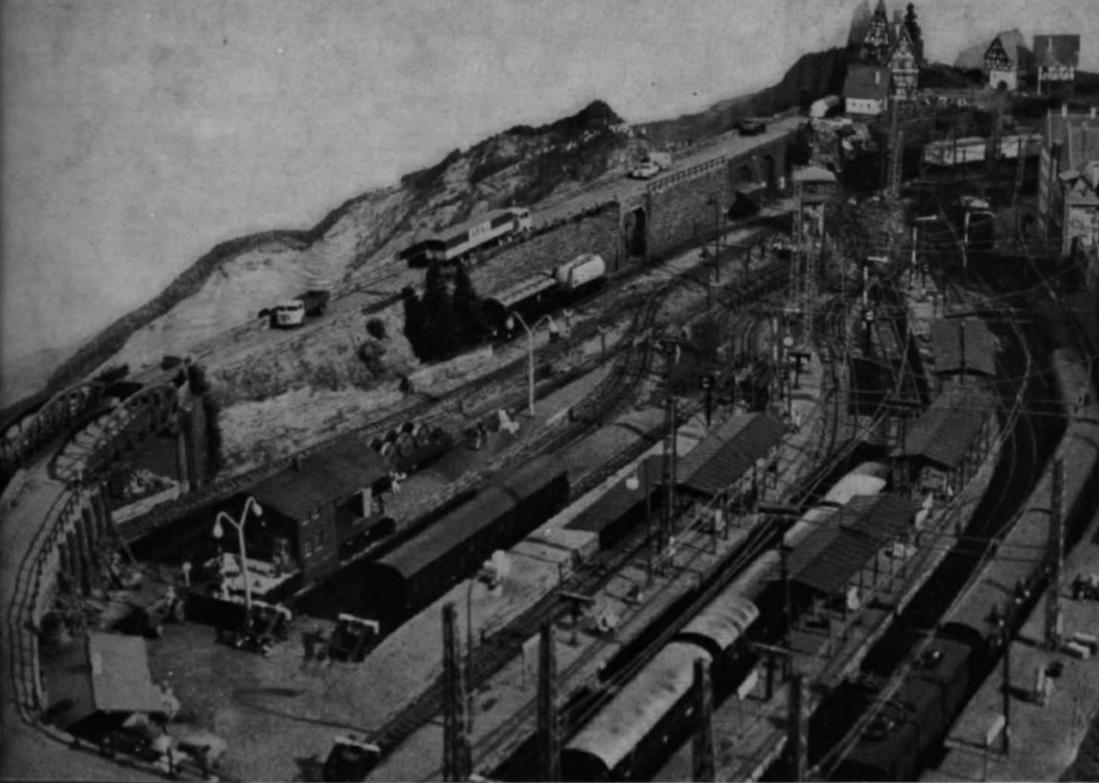


Abb. 1. Der Kopfbahnhof „Neuwiesen“; rechts der Personenbahnhof, links daneben – unter der Straßenbrücke hindurch – die Zufahrt zum Bw.

Winfried Kretzler,
Ettlingen

Kopfbahnhof mit Bw

Thema

Vor vier Jahren begann ich mit dem Bau eines Bahnbetriebswerkes, angeregt durch den Anlagenbericht in MIBA 9/73, S. 568. Als nach einem Umzug etwas mehr Platz zur Verfügung stand, wollte ich das Bw auf der geplanten neuen Anlage weiterverwenden. Da die Anlagenfläche nur 85 cm beträgt, kam keine Kreisstrecke in Frage. So fiel mein Entschluß auf den Bau eines Kopfbahnhofs: durch die Verbindung Bw, Bahnhof und Güterverkehr kann ein abwechslungsreicher Betrieb aufgezeigt werden, mit Lokwechsel, Zugbildung usw. Um auch etwas Fahrbetrieb durchführen zu können, wurde an den Bahnhofsteil eine unterirdische Kehrschleifenstrecke mit drei Abstellgleisen angegliedert.

Die Anlage ist übrigens im Grunde genommen eine Versuchsanlage, bei der fast sämtliche mir bekannten MIBA-Tips betreffs Geländegestaltung, Gleis einschotterung usw. ausprobiert wurden.

Unterbau und Geländegestaltung

Der Bahnhof liegt auf einer 19 mm-Tischlersperrholzplatte, auf der eine 20 mm dicke Styroporaulage zur Geräuschdämmung und zur Versenkung der Antriebskästen usw. aufgeklebt ist. Das Bw ist auf einer Sperrholzplatte aufgebaut und der sog. Streckenteil auf einer Preßspan-Grundplatte, wobei die hochgelegenen Strecken auf aufgeständerten Trassenbrettchen verlaufen.

Die Gestaltung des Geländes ergab sich hauptsächlich aus der Gleisführung: so dient z. B. der Berg in erster Linie zur Tarnung der engen Gleisradien. Er entstand aus Styropor-Stützen, über die Drahtgaze (teilweise auch der Busch-Geländeteppich) gespannt wurde; darauf kam dann zur Feinmodellierung ein Gemisch aus Faller-Hydrozell und Moltofill, das nach dem Aushärten mit Plakafarbe angemalt und mit Streufasern bespritzt wurde. Kleinere Erhebungen gestaltete ich aus Korkrinde und dem o. a. Gemisch. Styropor habe ich ansonsten noch für Bahnsteige, Rampen und Straßen verwendet. Das umgepflügte Feld (Abb. 12) arbeite ich ebenfalls aus dem Hydrozell-Moltofill-Gemisch, das ca. 2 cm dick aufgetragen und vor dem Abbinden mit einem Zahnschäpel die Furchen „eingepflügt“ bekam. Die Getreidefelder (Abb. 12) entstanden aus hellbeigen Hochflor-Tepichbodenresten.

Gleise

Zum Großteil sind Märklin-K-Gleise sowie abschnittsweise auch Peco-Flexgleise mit Puko-Einlage (im Bahnhof) verlegt. Die Gleise wurden im Steigungs- teil auf ausgesägte Trassenbrettchen verlegt, mit Styropor unterlegt und nach MIBA-Methode (Heft 12/68) eingeschottert. Um etwas engere Gleisabstände zu erzielen, wurden einige Weichen und Kreuzungsweichen gemäß Heft 6/69 gekürzt. Sämtliche Schienen und Schwellen habe ich eingefärbt.

(weiter auf S. 479)



Abb. 3. Der Dampfklok-Teil des Bahnbetriebswerkes; hinten links schließt sich noch ein Ansatzstück samt weiterem Dampfklok- und einem Diesellokschuppen an (s. Streckenplan).

Abb. 4 (Großbild). Links die Bahnsteiggleise von „Neuwiesen“, in der Mitte die Güterabfertigung und rechts das Zufahrtsgleis zum Bw. Es führt unter einer Straßenbrücke hindurch, deren eigenwillige Damm-Abstützung kein direktes Vorbild hat, sondern vom Erbauer (gekonnt) so gestaltet wurde, weil eine glatte Mauer (für seinen Geschmack) zu „langweilig“ gewirkt hätte. Die Straßen, Rampen usw. wurden aus Styropor gebaut.

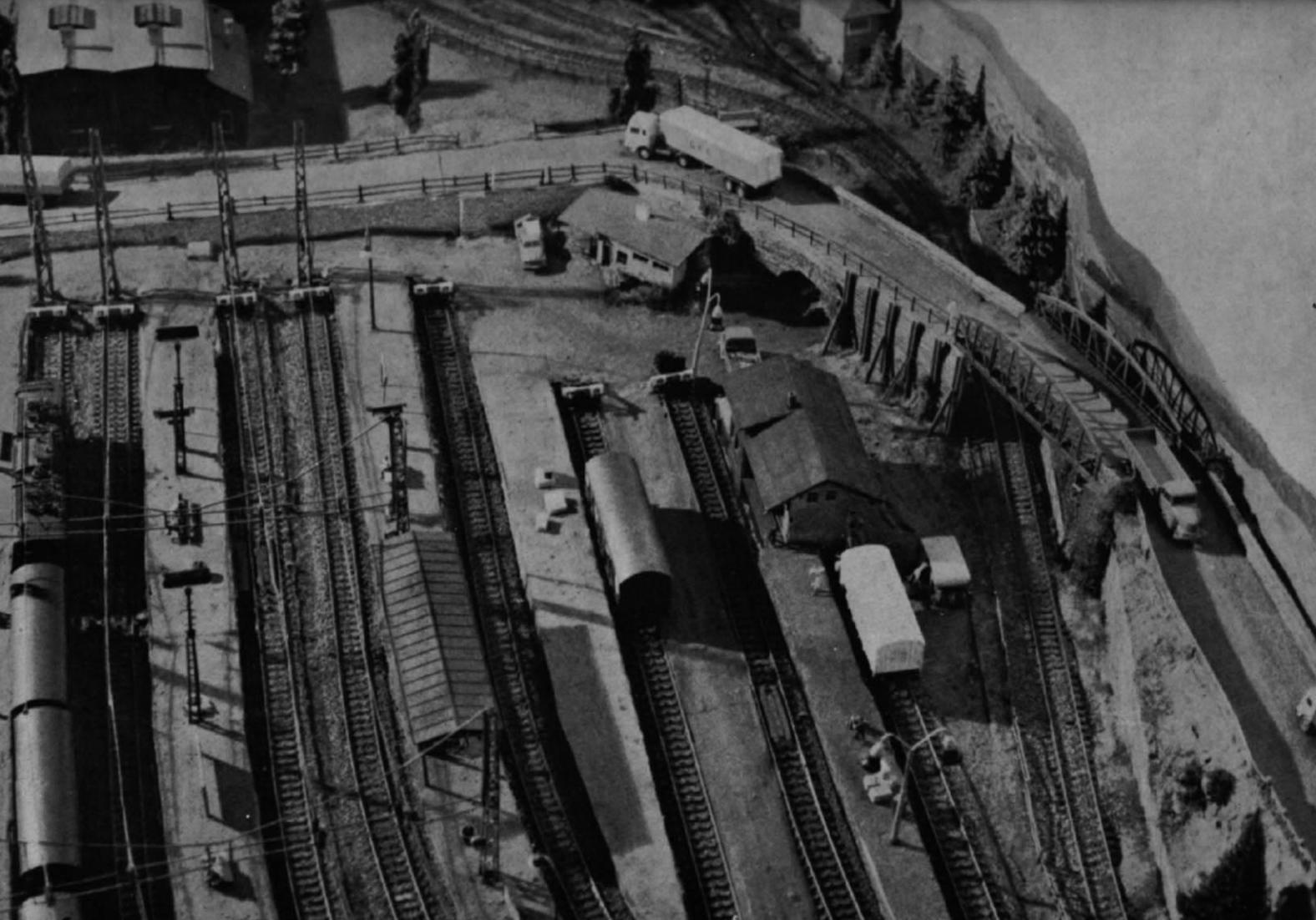




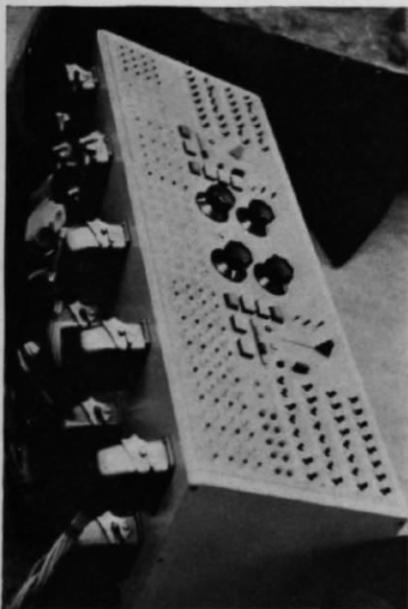
Abb. 5. Die Bahnhofsausfahrt. Die Märklin-Gleise wurden nach der in MIBA 12/68 gezeigten Methode eingeschottert.

Abb. 6. „Mittagshitze“ scheint über dem Bw zu liegen. Die Straße im Vordergrund wurde aus Schmirgelpapier (600er Körnung) ausgeschnitten und aufgeklebt.





Abb. 7 u. 8. Das selbstgebaute Stellpult, dessen Schaltelemente mit Aufreibebuchstaben gekennzeichnet sind, steht vor dem betrieblichen Mittelpunkt der Anlage, dem Kopfbahnhof. Links und rechts von den vier großen Drehknöpfen sind zwei „minitronIC“-Fahrpulte (s. Heft 10-12/73) in das Stellpult integriert eingebaut. Die Kabelverbindung zur Anlage erfolgt über Vielfachstecker. Die „Innereien“ bzw. die Verdrahtung unter dem Bahnhof ist hinter der umschlagbaren Stoffverkleidung zugänglich.



Elektrischer Teil

Als Schaltzentrale dient ein selbstgebautes Steuerpult. Der Planung dieses Stellpultes lagen die Werte der vorhandenen Transformatoren, Stell- und Führpulte, plus Reserven (für künftige neue Aufgaben) zugrunde; hiermache richteten sich auch die äußeren Abmessungen von 840 x 320 mm (Länge/Breite); die vordere Höhe beträgt 250 mm, die hintere 350 mm. Um jedwede Lackierarbeiten zu vermeiden, verwendete ich beschichtete Spannplatten, die im Holzhandel bereits zugeschnitten erhältlich sind. Die Deckplatte – eine 3 mm starke Alu-Platte – wurde mit dem vom einschlägigen Elektronik-Versandhandel besorgten einpoligen Schaltern, Tastern, usw. bestückt. Nachdem diese Platte dann mit Autolack bespritzt war, wurde sie mit Letraset-Aufreibebuchstaben entsprechend beschriftet. Was nun folgte, erforderte große Mühe und viel Geduld: die Verdrahtung des Pultes. Die Bauzeit dauerte ca. 8 Wochen (eine sehr lange Zeit ohne jedwede Rangierfahrten u. a.). Diese Wartezeit hat sich aber inzwischen reichlich gelohnt, da der Betrieb nun sicher und übersichtlich durchgeführt werden kann.

Gefahren wird mit Impulsbreitsteuerung nach dem minitronIC-System (MIBA 10-12/73), sowie mit Halbwelle. Im Bahnhof- und Bw-Teil ist ein ems-Gerät von Trix für „Dampf“ zuständig. In den Märklin-Lokomotiven sind die Umschaltrelais durch Dioden ersetzt. Die Umschaltspannung für Telex- (Schluß auf S. 507)



Abb. 9. Eine weiträumig wirkende Partie auf dem rechten Schenkel der Anlage. Zu den entlang einer elektrifizierten Strecke (fälschlicherweise) aufgestellten Freileitungsmasten s. MiBA 8 u. 9/73!

Abb. 10. Die Dampf- und Diesellokschuppen auf dem rechtwinklig zur Hauptanlage angesetzten Bw-Ansatzstück (s. Streckenplan). Die etwas tiefer gesetzte Hintergrundkulisse vermittelt (ebenso wie auf der obigen Abb.) eine gute Tiefenwirkung.





Abb. 11. Das Stadtgebiet hinter dem Empfangsgebäude. Die Häuserfronten wurden z. T. farblich „gealtert“; besonders deutlich wird dies beim Empfangsgebäude.

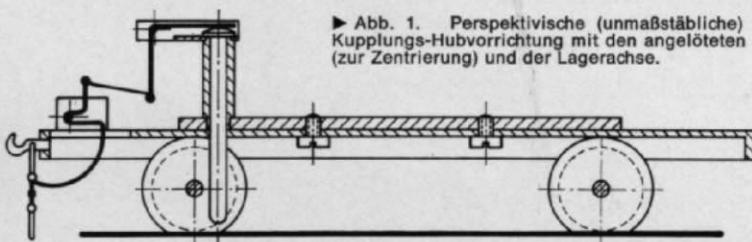
Abb. 12. Das Bauerngehöft mit dem (für die normalerweise ziemlich beengten Modellbahn-Verhältnisse) recht natürlich ausgeföhrten Hügel, der als solcher erkennbar ist und keinen Pseudo-„Berg“ darstellt; wie die Furchen in den Acker „gepflügt“ wurden, wird im Haupttext beschrieben.



Meine ferngesteuerte Original-Kupplung

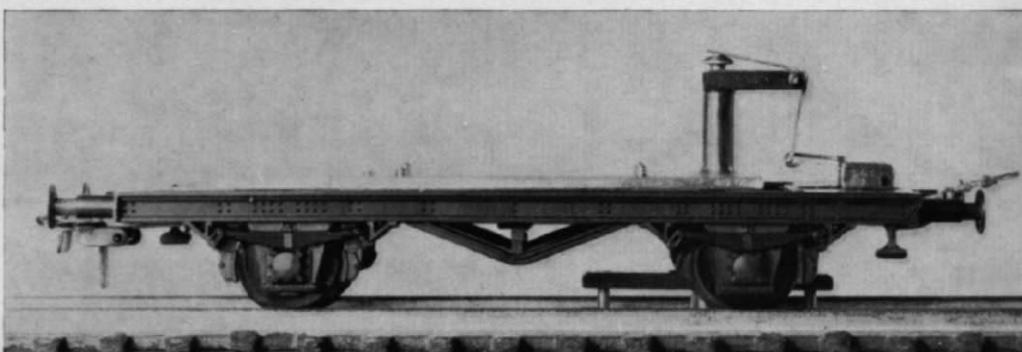
Angeregt durch den „Denkanstoß“ von Herrn Garbe in Heft 12/76 und den Aufruf der MIBA-Redaktion habe ich mich ebenfalls einmal mit diesem Problem befaßt und bin dabei zu einer Lösung gekommen, die in Abb. 1, 2 u. 5 zeichnerisch und in den Abb. 3, 4 u. 6 fotografisch gezeigt wird. Ausgangspunkt für meine Konstruktion — die ich vorerst mal provisorisch zu Versuchszwecken an bis jetzt einem Wagenmodell eingebaut habe — waren die „Schwachstellen“ in der Konstruktion des Herrn Garbe: das zu große Spiel der Original-Kupplung, die dadurch bedingte relativ niedrige „Trefferquote“ (die allerdings auch bei mir nicht 100 %ig ist, s. u.) sowie die relativ komplizierte Stromversorgung seiner ortsunabhängigen Kupplungs-Vorrichtung. Meine rein mechanisch arbeitende Kupplungs-Konstruktion wird durch einen Unterflur-Entkuppler betätigt und ist somit nicht ortsunabhängig; sie kann indes dazu gemacht werden, womit allerdings das schon bei Herrn Garbe aufgetretene Problem der Stromversorgung wieder akut wird.

Bei meiner Konstruktion wird die Original-Kupplung über ein Hebelgestänge durch einen (ggf. selbst zu bauenden) Unterflur-Entkuppler betätigt. Wichtig bei dieser Ausführung ist, daß der Entkupplermagnet — der jetzt auch zum Einkuppeln benötigt wird — genügend kräftig dimensioniert wird, da er beim Einkuppelvorgang einige Sekunden eingeschaltet bleiben muß. Damit der Kupplungsbügel, der beim Betätigen des Magneten hochschnellt, beim Zurückfallen in der Fahrzeugsmitte zentriert bleibt, habe ich vorne am Hubbügel zusätzlich zwei leicht nach außen gebogene Drahtstückchen angebracht. Das Hochschnellen kann aber auch durch ein langsames Hochregeln der Spannung weitgehend vermieden werden, wodurch zu starke Abweichungen nach der Seite weitgehend vermieden werden. Die Konstruktion könnte auch — durch das Anbringen einer Magnetspule um das Führungsrohr des Betätigungsstiftes — zu einer ortsunabhängigen Kupplungseinrichtung erweitert werden. Der Betätigungsstift — den ich aus Rundmessing



► Abb. 1. Perspektivische (unmaßstäbliche) Zeichnung der Kupplungs-Hubvorrichtung mit den angelöten Drahtstückchen (zur Zentrierung) und der Lagerachse.

Abb. 2 u. 3. Die ferngesteuerte Original-Kupplung des Herrn Anderssohn, deutlichkeitshalber in fotografischer sowie zeichnerischer Darstellung ($\frac{1}{4}$ H0-Größe) und in den zwei verschiedenen Stellungen. Wenn die Entkupplungs-Platte eines Unterflur-Entkupplers (Abb. 3 u. 6) den Betätigungsstift nach oben drückt, wird über eine Umlenkung und die „Kupplungshubvorrichtung“ die Original-Kupplung angehoben bzw. beim Ausschalten des Unterflur-Entkupplers abgesenkt.



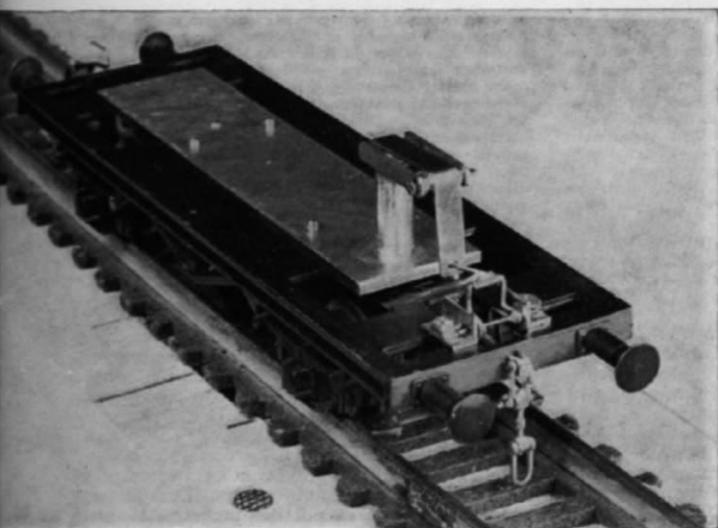


Abb. 4. u. 5. Der Anderssohn'sche Entkupplungs-Mechanismus in perspektivischer Darstellung. Die (durch den Hub des Betätigungsstiftes bedingte) relativ hohe Ausführung begrenzt den Einbau auf hochbordige bzw. geschlossene Wagen — was in der betrieblichen Praxis keine wesentliche Einschränkung bedeuten dürfte, da die Vorrichtung zumeist in (am Zuganfang oder -schluß eingestellte) Gepäck-, Post- oder Kurswagen eingebaut werden wird.

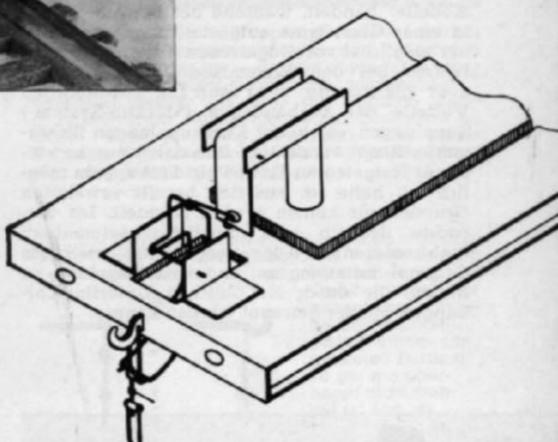


Abb. 6. In der Arbeitsstellung wird die „steifgemachte“ Original-Kupplung durch die beiden Drahtstückchen an der Hubvorrichtung auf Gleismitte zentriert.



angefertigt habe — müßte dann selbstverständlich an der unteren Hälfte aus Stahl bestehen.

Gewisse Bedenken habe ich allerdings, ob Herrn Garbes Konstruktion, wie auch meine Abwandlung, für den „normalen“ Modellbahnbetrieb genügend betriebssicher gemacht werden kann. So hat sich bei meinen bisherigen Versuchen gezeigt, daß sich (bedingt durch das Spiel zwischen Kuppelhaken/Kuppelösen einerseits sowie zwischen Radsatz/Schiene andererseits) besonders bei Loks mit großem Überhang oft die Kupplungen nicht genügend exakt gegenüberstehen. Deshalb konnte ich beim Kuppeln auch nicht immer eine 100 %ige „Trefferquote“ erzielen.

Außer dieser ferngesteuerten Original-Kupplung, die sicher nicht jedermanns Sache sein mag, habe ich mich noch mit einer weiteren „Kompromißlösung“ beschäftigt, um die klobigen System-Kupplungen an den Lokmodellen zu umgehen; diese Lösung, die wahrscheinlich einen größeren Kreis von „Gleichgesinnten“ ansprechen dürfte, sei im folgenden vorgestellt.

Anmerkung der Redaktion: Das vom Verfasser erwähnte langsame Hochregeln der Spannung (von 0 Volt angefangen) eines elektromagnetischen Antriebs geht tatsächlich — allerdings nicht in jedem Fall und nach unseren Versuchen nur, wenn der Schieber unter einer leichten Federspannung bzw. Belastung (z. B. durch die Entkuppler-Platte) steht. Dies muß vom Bastler selbst empirisch ausprobiert und herausgefunden werden — wobei dieser Aspekt nicht nur im Hinblick auf das heutige Kupplungsproblem interessant ist, sondern ebenso bezüglich anderer Magnet-Antriebe, die man gerne „langsamer laufen“ ließe (z. B. für Weichenzungen oder Signalflügel).

Und was die Bedenken des Herrn Anderssohn bezüglich der Eignung der Kupplung für den „normalen“ Modellbahn-Betrieb angeht: das war und ist sicher nicht Sinn und Zweck des Garbe-Vorschlags, sondern es geht u. E. eigentlich nur um die Möglichkeit, die zierlichen, vorbildgetreuen Kupplungs-Attrappen ferngesteuert betätigen zu können. Wobei wohl vorauszusetzen ist, daß die Besitzer superfeiner Lok- und Wagenmodelle mit vorbildgetreuen Kupplungen kaum der Quantität huldigen, sondern sich mit weniger Fahrzeugen begnügen, da ja auch das „Drum und Dran“ (Gleise, Weichen, Zubehör usw.)

sehr viel eigene Arbeit erheischt, so daß eine größere Anlage wohl ohnehin kaum wünschenswert und möglich ist. Die etwas diffizilere Einkupplerei wird dabei von den Betreffenden wohl gerne in Kauf genommen, zumal dieser Vorgang ja auch im Großen in der Regel behutsam und mit einer gewissen Sorgfalt vor sich geht – die im Kleinen erforderliche Aufmerksamkeit also genau genommen eigentlich geradezu „vorbildgerecht“ ist! Für Club- und Messe- oder sonstige Ausstellungs- und Schauanlagen sind dieser und auch der folgende Vorschlag ohnehin nicht gedacht . . .

Die „Kompromiß“-Lösung

Die Diskrepanz zwischen maßstäblichen und feindetaillierten Lokmodellen und den dagegen geradezu „klobig“ wirkenden Kupplungen störte mich so sehr, daß ich auf Abhilfe sann. Mir kam es in erster Linie darauf an, meine Triebfahrzeuge — die, soweit es sich um „Supermodelle“ handelt, während der Betriebspausen in einer Glasvitrine aufgestellt sind — mit einer möglichst vorbildgetreuen Kupplung auszurüsten. Bei den Wagenmodellen möchte ich aber gleichzeitig nicht auf die betrieblichen Vorteile der vorhandenen (Märklin-System-) Kupplungen, sowie der Kurzkupplungen (Röwa-matic, Roco) verzichten. Daß dabei nur an stationär festgelegten Stellen ein Entkuppeln möglich ist, halte ich aus den bereits erwähnten Gründen für keinen großen Nachteil. Ich versuchte deshalb eine möglichst automatisch funktionierende Kuppelmöglichkeit zwischen Original-Imitation und Industrie-Kupplung zu finden, die durch die üblichen Unterflur-Entkuppler wieder getrennt werden konnte.

Als Lösung bot sich an, die bei mir dominierenden Märklin-Kupplungen mit einem zusätzlichen Drahtbügel zu versehen (Abb. 2), der in den imitierten Original-Kupplungshaken des Lokmodells greift. Der Bügel besteht aus 0,5 mm-Bronzedraht und könnte auch noch etwas schmäler gehalten werden. Die Angelegenheit funktioniert einwandfrei, zumal das Fahrzeug mit dem aufgelöten Zusatzbügel noch ohne weiteres mit den anderen Wagen mit gleicher Kupplung automatisch aus- und eingekuppelt werden kann, einzige Ausnahme: es dürfen sich nicht zwei Kupplungen mit Zusatzbügel

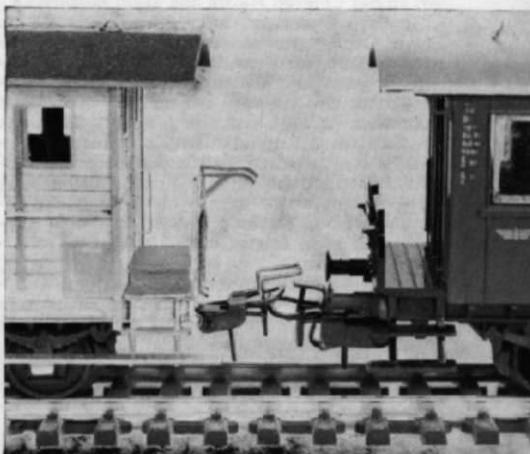
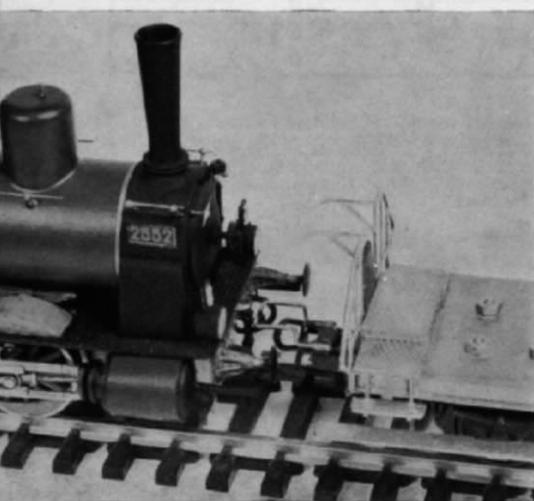


Abb. 1. Eine Märklin-Kupplung mit aufgelötem Bügel aus Bronzedraht beim Kuppeln mit einer Original-Märklin-Kupplung. Wenn die Kupplungen richtig justiert sind, ist ein komplikationsloses Ein- und Auskuppeln möglich – vorausgesetzt, es stehen sich nicht zwei Kupplungen mit Zusatzbügel gegenüber (s. Haupttext).

Abb. 2. Eine Märklin-Kupplung mit Zusatzbügel, gekuppelt mit einer Original-Kupplungs-Imitation mit vergrößertem Zughaken (an einem Selbstbau-Modell). Gehäuse und Puffer des selbstgebauten Wagenmodells wurden deutlichheitshalber vor der Aufnahme entfernt.

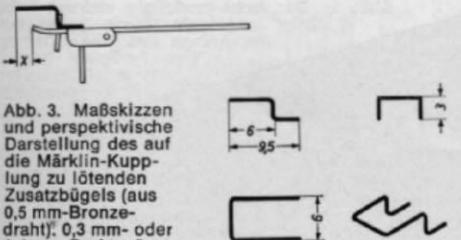


Abb. 3. Maßskizzen und perspektivische Darstellung des auf die Märklin-Kupplung zu lögenden Zusatzbügels (aus 0,5 mm-Bronzedraht); 0,3 mm- oder 0,4 mm-Draht wäre auch ausreichend, dann sollte jedoch

möglichst Stahldraht verwendet werden. Die angegebenen Maße sind auf Roco- und Klemm-Kupplungen ausgelegt und sind für andere Fabrikate ggf. abzuändern. Das Maß „X“ ist durch Versuche zu ermitteln; beim Verfasser, der im Puffer-an-Puffer-Betrieb fährt, beträgt es 2,5 mm. Hier spielen die Gegebenheiten an den Fahrzeugen und auf der Anlage (Kupplungs-Oberhang, Pufferlänge, federnde oder nicht federnde Puffer, Gleisradien usw.) eine wesentliche Rolle.

satzbügel gegenüberstehen! Die geänderte Kupplung ist in der Höhe so zu justieren, daß der Kupplungsbügel sich in jedem Fall über den anderen, zu kuppelnden schiebt (Abb. 1). An den Triebfahrzeugen habe ich eine mit einem etwas vergrößerten Kupplungshaken versehene Original-Kupplungs-Imitation angebracht. Diese wurde abweichend vom Vorbild etwas tiefer und weiter vorstehend von der Pufferbohle so befestigt (Abb. 4), daß ein automatisches Kuppeln mit meiner modifizierten Original-Märklin-Kupplung möglich ist. Sicher keine Lösung für einen 150 %igen Modellbahner, aber ich meine, die Lok-Modelle wirken damit immer noch wesentlich besser als mit den sonst üblichen Haken (von den üblichen System-Kupplungen ganz zu schweigen!).

Ein Schieben im Puffer-an-Puffer-Betrieb — wie bei mir — ist ohne weiteres möglich. Wie sich die Sache jedoch beim allgemein üblichen „Normalbetrieb“ verhält, habe ich allerdings nicht praktisch ausprobiert, sondern nur theoretisch durchdacht (s. Abb. 7). Ich nehme an, daß man es bei dem etwas vergrößerten Zughaken belassen kann, wenn auf den Haken ein Drahtstückchen aufgelötet wird, damit der Bügel des geschobenen Wagens nicht aus dem Haken rutschen kann.

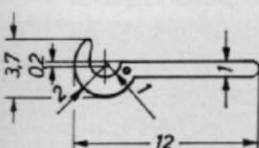


Abb. 7. Maßskizze zur Anfertigung des vergrößerten Zughakens (z. B. aus 1 mm-Bronzblech), wiedergegeben in doppelter Originalgröße. Rechts: durch ein aufgelötetes 0,3 mm-Drahtstückchen o. ä. (in der Zeichnung schwarz markiert) kann beim Schieben das Herausrutschen des Kupplungsbügels (à la Abb. 3) aus dem Haken verhindert werden, ohne daß das Einkuppeln irgendwie beeinträchtigt wird.

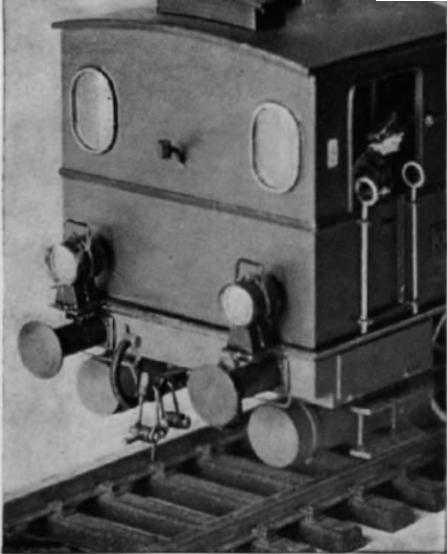


Abb. 4. Eine Original-Kupplungs-Imitation mit etwas vergrößertem und tieferem Haken, der — obwohl etwas (aber kaum merklich) größer als maßstäblich umgerechnet — wesentlich besser als eine der üblichen überdimensionierten Kupplungen wirkt, besonders an einem feindetaillierten Lokmodell wie dieser Selbstbau-T 3. Die übrigen Kupplungsteile stammen von Heinzel bzw. Günther.

Abb. 5. Vergleich zwischen einer genau maßstäblichen (links) und einer gemäß Abb. 7 angefertigten Kupplungs-Imitation mit vergrößertem Haken (in Originalgröße). Der ohnehin geringfügige Größenunterschied fällt im eingebauten Zustand so gut wie überhaupt nicht mehr auf (s. Abb. 4).

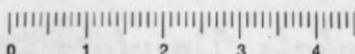
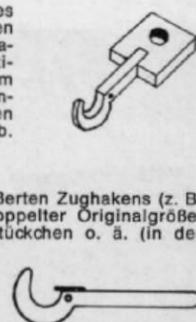


Abb. 6. Zur Anbringung des Zughakens am jeweiligen Lokmodell kann man den Haken in ein Blech mit Befestigungsbohrung einlöten; im übrigen hängt die Anbringung von den Gegebenheiten des betreffenden Modells ab.



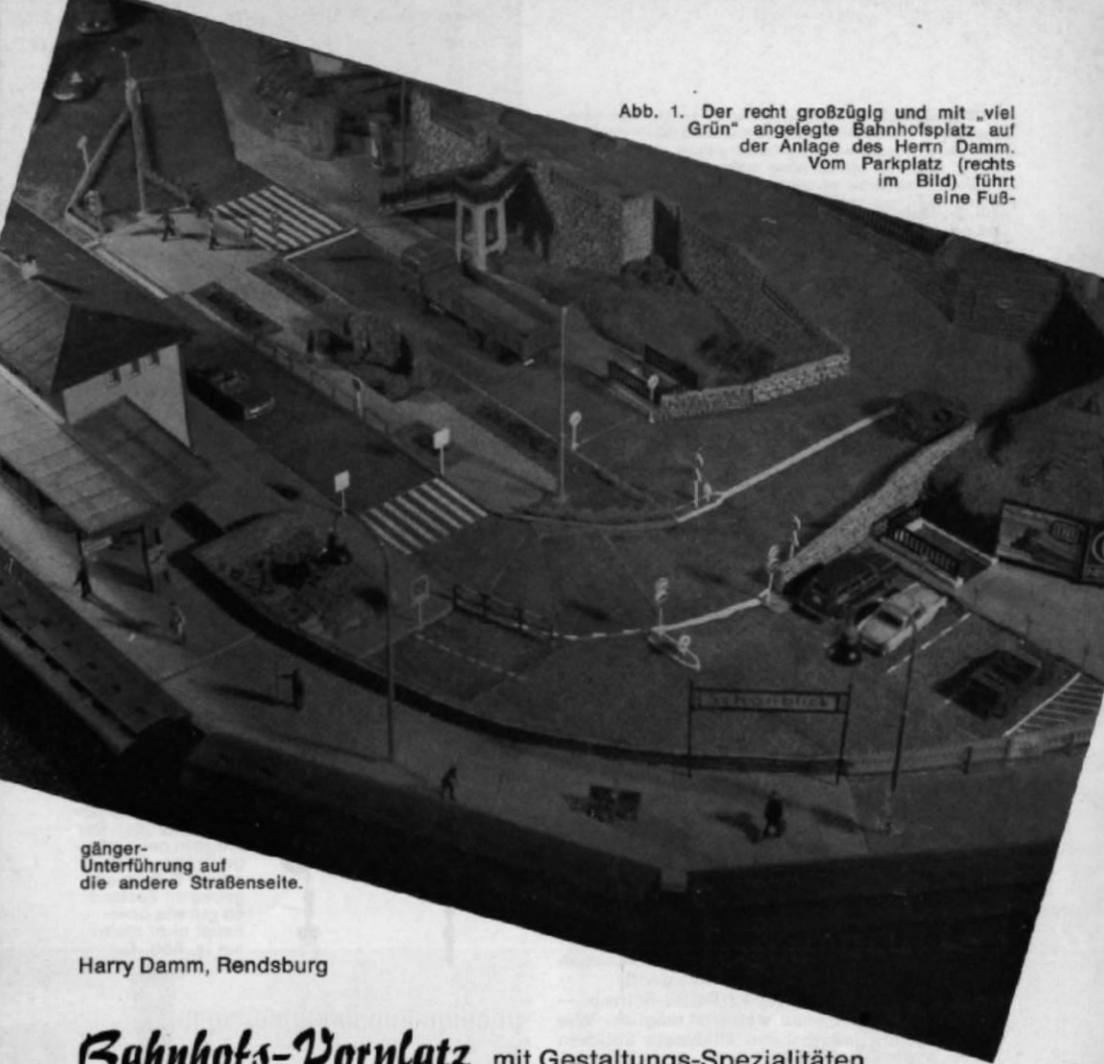


Abb. 1. Der recht großzügig und mit „grün“ angelegte Bahnhofsvorplatz auf der Anlage des Herrn Damm.
Vom Parkplatz (rechts im Bild) führt eine Fuß-

gänger-
Unterführung auf
die andere Straßenseite.

Harry Damm, Rendsburg

Bahnhofs-Vorplatz mit Gestaltungs-Spezialitäten



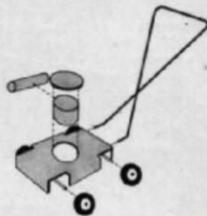
Abb. 2. Ein (aus Streumaterial, Leim und Farbe entstandener) „100-jähriger Rosenstock“ an der alten Stadtmauer (die auf der Abb. 1 nicht mehr „drauf“ ist).

Abb. 3. Kommt Ihnen diese „Denkmals-Figur“ nicht irgendwie bekannt vor? — Sehr richtig, sie ist aus einem ... 50 Pfennig-Stück ausgesägt!





Abb. 4 u. 5. Eine „kleine Kleinbastelei“: das Rasenmäher-Modell hat eine entsprechend zurechtgeschnittene und -gebogene Messingblech-Grundplatte, auf der als „Motor“ ein aufgelötes Stückchen Messingrohr mit Blechdeckel sitzt; der seitlich angelötete „Benzintank“ ist ein Stück Draht. Die Griffstange ist zurechtgebogener Draht, die Räder sind Handräder von M+F. Der „städtische Arbeiter“ ist eine Preiser-Figur mit (über der Glut einer Zigarette) nachgebogenen Armen.



Auch ich habe mir den Artikel über Bahnhofs-Vorplätze in MIBA 1/75 „zu Herzen genommen“ und entsprechende Sorgfalt auf die Anlage und Ausgestaltung meines Bahnhofs-Vorplatzes verwendet. Der (für Modellbahn-Verhältnisse) relativ ausgedehnte Platz ist in Form einer vierstrigigen Straße mit breitem Mittelstreifen samt kleiner Grünanlage gestaltet. Rechts neben dem Empfangsgebäude liegen außerdem ein zweiständiger Taxistand und vier Parkplätze; auf der linken Seite ist ein Busbahnhof geplant.

Der Mittelstreifen bzw. die Verkehrsinsel wurde separat auf eine 1 mm-Sperrholzplatte aufgebaut, auf die ich Gehwegplatten (B 8170 von Kibri) aufgeklebt habe. Die Flächen, auf denen Rasen „gepflanzt“ werden sollte, habe ich mit Pappe unterlegt, in der

Ausschnitte für die Beete vorgesehen wurden; erst dann kam die Grasmatte darauf. Blumen, blühende Büsche, Rosenstöcke (Abb. 2) usw. sind kleine „Klümppchen“ aus Sägemehl, Leim und Farbe; die Zwischenräume zwischen Blumenrabatten und Rasenflächen habe ich mit erdfarbenem Hydrozell-Brei ausgefüllt. Etwa in der Mitte der Verkehrsinsel befindet sich das in Abb. 3 gezeigte „Denkmal“.

Und da auf den Grünflächen – wie es sich gehört – ständig ein städtischer Arbeiter mit dem Rasenmäher (Abb. 4 u. 5) unterwegs ist, wurde an den betreffenden Stellen der Flor der Grasmatte entfernt und diese mit Farbe nachbehandelt. Weitere Tips und Bastelhinweise sind den jeweiligen Bildtexten zu entnehmen.

Neu von Mössmer

Die Fa. Mössmer, bekannt durch ihre Schaumstoff-Gleisbettungen und -Auffahrten, beschickt seit einigen Jahren nicht mehr die Nürnberger Messe, sondern stellt ihre Neuheiten „von Fall zu Fall“ vor. Bei den diesjährigen Neuerscheinungen liegt das Schwergewicht auf Schaumstoff-Zubehör zur leichtgewichtigen Z-Bahn von Märklin. Sofort lieferbar sind lt. Mössmer Bettungen für Z-Gleise (In 5 m-Rollen), -Weichen und -Kreuzungen sowie eine 130 cm lange, flexible Auffahrt (Steigung 2,5 %) und ein dazu passender, 40 cm langer Damm. Die bekannte „LOLI“, die Schaumstoff-Lokliege zur schonenden Pflege und Reparatur der empfindlichen Modellbahn-Fahrzeuge, gibt es jetzt auch für die mini-club (Bild).

Weiterhin neu sind Schaumstoff-Bettungen für die neuen N-Weichen von Arnold und für die H0-Außenbogenweiche von Roco.

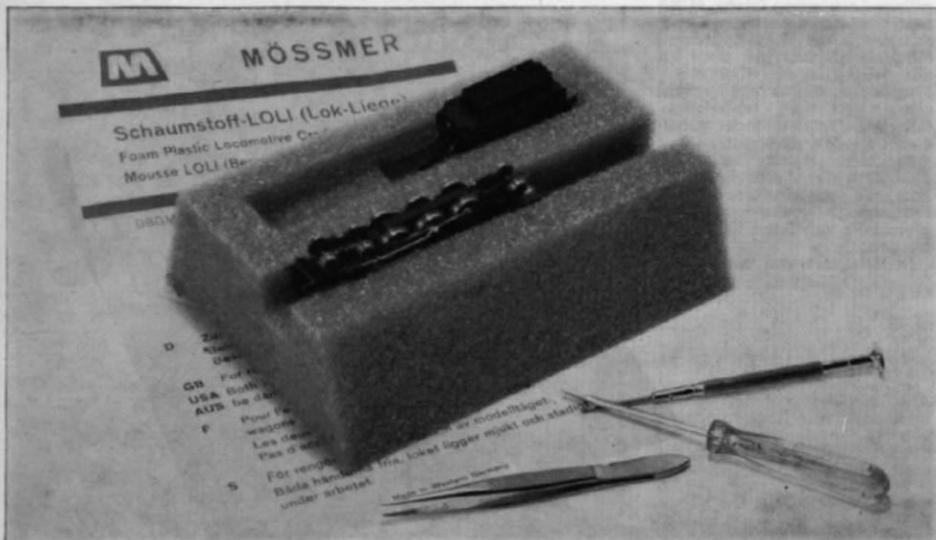




Abb. 1.
Das nunmehr
von Roco ausge-
lieferte 160-Modell im
Einsatz auf der Roco-Mes-
seanlage.

Weitere Roco-Neuheiten

Seit der Messe hat Roco wieder einen ganzen Schwung Neuheiten ausgeliefert, wobei es sich z. T. noch um ursprüngliche Röwa-Modelle und z. T. um eigene Neuentwicklungen handelt: In H0 sind – außer den auf den S. 464/465 besprochenen Eiloks – u. a. auf den Markt gekommen:

das Modell der elektrischen Rangierlok der Bau-
reihe 160 (E 60), das wir bereits in Heft 2/74 aus-
führlich besprochen haben, damals allerdings noch
unter „Röwa“. Das Modell (s. Bild) in bekannter
Superdetailierung hat nunmehr einen Roco-An-
trieb und wird für DM 75,- angeboten (unverbind-
liche Preisempfehlung). Des weiteren sind u. a.
ausgeliefert:

die Nirosa-Komfortwagen, der Schnellzug-Post-
wagen und die Mitteleinstiegs-Eilzugwagen in
grüner Lackierung (siehe MIBA
3a/73), wie alle neuen Roco-
Fahrzeuge mit Kurzkupplungs-
Möglichkeit. Das gilt auch für
die vierachsigen Container-
Tragwagen, die es jetzt in meh-
reren Versionen (unbeladen,
mit Holz-, Röhren- oder diver-
sem Container-Ladegut) gibt.

Aus dem „Röwa-Erbe“ stam-
men auch der kleine Ladekran und die
mittelechte Bekoh-
lungsanlage, die nunmehr
gleichfalls von Roco vertrieben
werden.

In N ist das von uns bereits

im Messebericht vorgestellte Modell der Diesellok 215 jetzt lieferbar – das erste N-Großserien-Modell mit kleiner Schwungscheibe, deren „Schwung“ allerdings durch die Schneckengetriebe „gebremst“ wird (bzw. gar nicht erst zum Tragen kommt), mit denen sämtliche Achsen des sehr gut durchdetaillierte Modells angetrieben werden. Das mit 10,2 cm LÜP genau maßstäblich lange Modell hat Weiß/Rot-Lichtwechsel und kostet DM 55,- (unverbindliche Preisempfehlung).

Bestens zu dieser Lok – und nicht nur hierzu – passen die Modelle der dreirädrigen Umbauwagen, über die sich die N-Bahner „narrisch“ freuen dürfen. Immerhin mußten seit Einführung der N-Bahn im Jahre 1960 mehr als 17 Jahre bis zum Erscheinen dieser Großserien-Modelle vergehen – deren



Abb. 2. Diverse neue Militär-
fahrzeuge von Roco-minitanks wie M 151-Jeep (vorn) und
„Gama Goat“-Zugfahrzeug, die
ebenfalls jetzt erhältlich sind.



Abb. 3. Das N-Modell der Diesellok BR 215 hat exakt gravierte Dachaufbauten, Lüfterschlüsse, Drehgestellblenden usw. Die Zugleistung des auf alle Achsen angetriebenen Modells ist sehr gut.

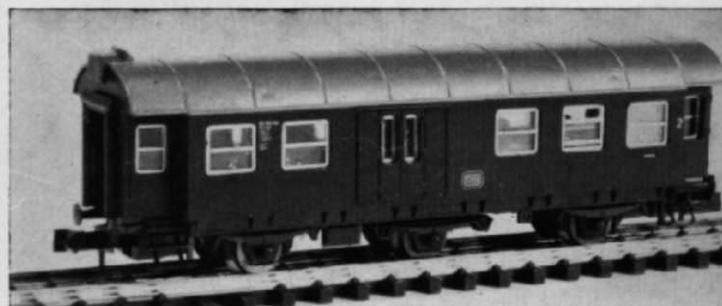
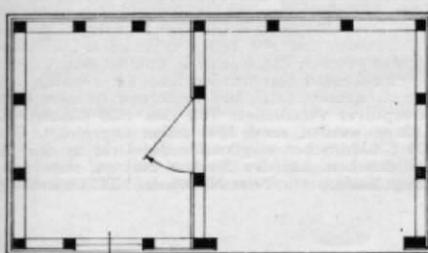
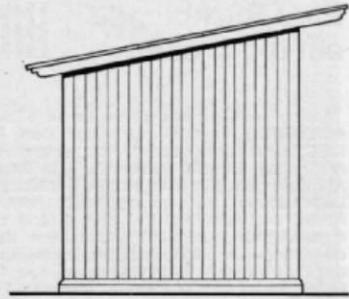
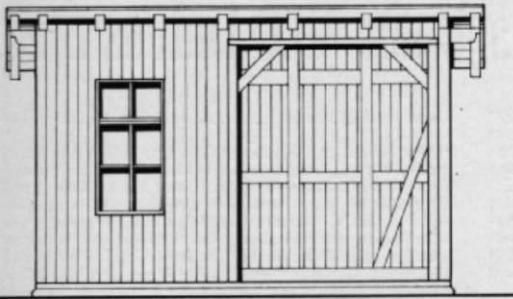


Abb. 4. Während die 3-achsigen Umbauwagen endlich als N-Modelle erscheinen, treten sie beim Vorbild, weil nahezu ausgemustert, kaum noch in Erscheinung ... Hier die Roco-Nachbildung des kombinierten Sitz-/Gepäckwagens, wie auch die zwei anderen Umbauwagen-Modelle mit Inneneinrichtung und seitenschieblichen Achsen versehen.

Vorbilder die Personenzugwagen der 50er und 60er Jahre waren und an deren N-Nachbildung sich bislang kein westdeutscher Hersteller herangetraut hat.

Ausgeliefert sind im übrigen — mit einiger Verzögerung, die angesichts des enormen Neuheiten-Pensums von Roco nicht verwunderlich ist — die 15°-Weichen (mit Hand- oder Elektro-Antrieb).



Kleinbastelei aus Holzleistchen und Furnier:

Kleine Wartehalle

... wie sie für Neben-, Lokal- und Privatbahnen typisch ist bzw. war und hier und da noch an -zige Haltepunkten zu finden sein dürfte.

(Zeichnung in 1:1 H0-Größe von Helmut Walter, Westrhauderfehn)



Abb. 1. Hauptbahnhof und Stadtgebiet auf der HO-Anlage des MEC Lüdenscheid „in der Abenddämmerung“. Die Hintergrundkulisse war von einem Maler angefertigt worden.

Eine Rückblende
auf die große

HO-Anlage des MEC Lüdenscheid

Dieser Anlagenbericht sollte bereits in Heft 5/77 erscheinen, in dem wir über den Brand beim MEC Lüdenscheid berichteten, erreichte uns jedoch erst nach Redaktionsschluß. Die hier gezeigten Abbildungen (aus den Archiv-Beständen des MEC Lüdenscheid) machen nochmals deutlich, wieviel Arbeit und Material bei dem Brand zunichte gemacht wurde; vielleicht veranlassen sie den einen oder anderen Modellebahnern, dem Spendenaufruf der betroffenen Hobbykollegen aus Lüdenscheid Folge zu leisten (Konto-Nr. in Heft 5/77, S. 428).

Die Redaktion

Unsere Anlage, die nach mehreren Umbauten und Erweiterungen fast 30 m² umfaßte, wurde in sechzehn-jähriger Arbeit von den Mitgliedern aufgebaut; sie befand sich in einem D-Zugwagen und ließ bei einer Größe von 13 x 2 m noch einen etwa 70 cm breiten Gang für die Besucher frei.

Das Thema war eine im Mittelgebirge gelegene, zweigleisige Strecke mit Oberleitungsbetrieb, von der in einem großen Durchgangsbahnhof (mit Bw, Rangier- und Abstellanlagen usw.) eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn abzweigte. Diese führte über einen Haltepunkt zu einem „auf dem Berg“ gelegenen Endbahnhof. Verdeckte Abstellan-

lagen ermöglichen einen abwechslungsreichen Betrieb.

Wir fuhren im Zweileiter-Gleichstrom-System Lokomotiven und Wagen jedes HO-Fabrikats, das es auf dem Modellbahnmärkt gibt. Etwa 350 m Gleis und über 100 Weichen und Kreuzungen wurden zur Erstellung des Gleisnetzes benötigt. Zur Sicherung der Fahrstraßen und Schaltung der Signale und Weichen wurden ca. 500 Relais und mehrere Kilometer Kabel eingebaut. Gesteuert wurden die Züge über ein Original-Gleisbildstellwerk wie bei der Deutschen Bundesbahn. In Verbindung mit dem Schaltzentrum in einem Relaischrank hinter dem Stelltisch war es möglich, die Stellung der Weichen und Signale vom Stelltisch aus zu überwachen. Die Sicherung der Züge auf den Strecken erfolgte durch automatisch arbeitende Streckenblocks. Die Signale, die Bahnhofsleuchten und ein Teil der Weichen und Gleise wurden von den Clubmitgliedern selbst gebaut.

Beim Geländebau wurden über ein Zentner Gips, z. 5 Kilogramm Leim und Farbe und mehrere Pfund Streupulver verarbeitet. Von den 1500 Bäumen der Anlage wurden rund 1000 selbst angefertigt. Über 100 Glühbirnen sorgten für das Licht in den Modellhäuschen, auf den Straßen und auf dem Bahnhofsgelände.

Peter Nienstedt, MEC Lüdenscheid

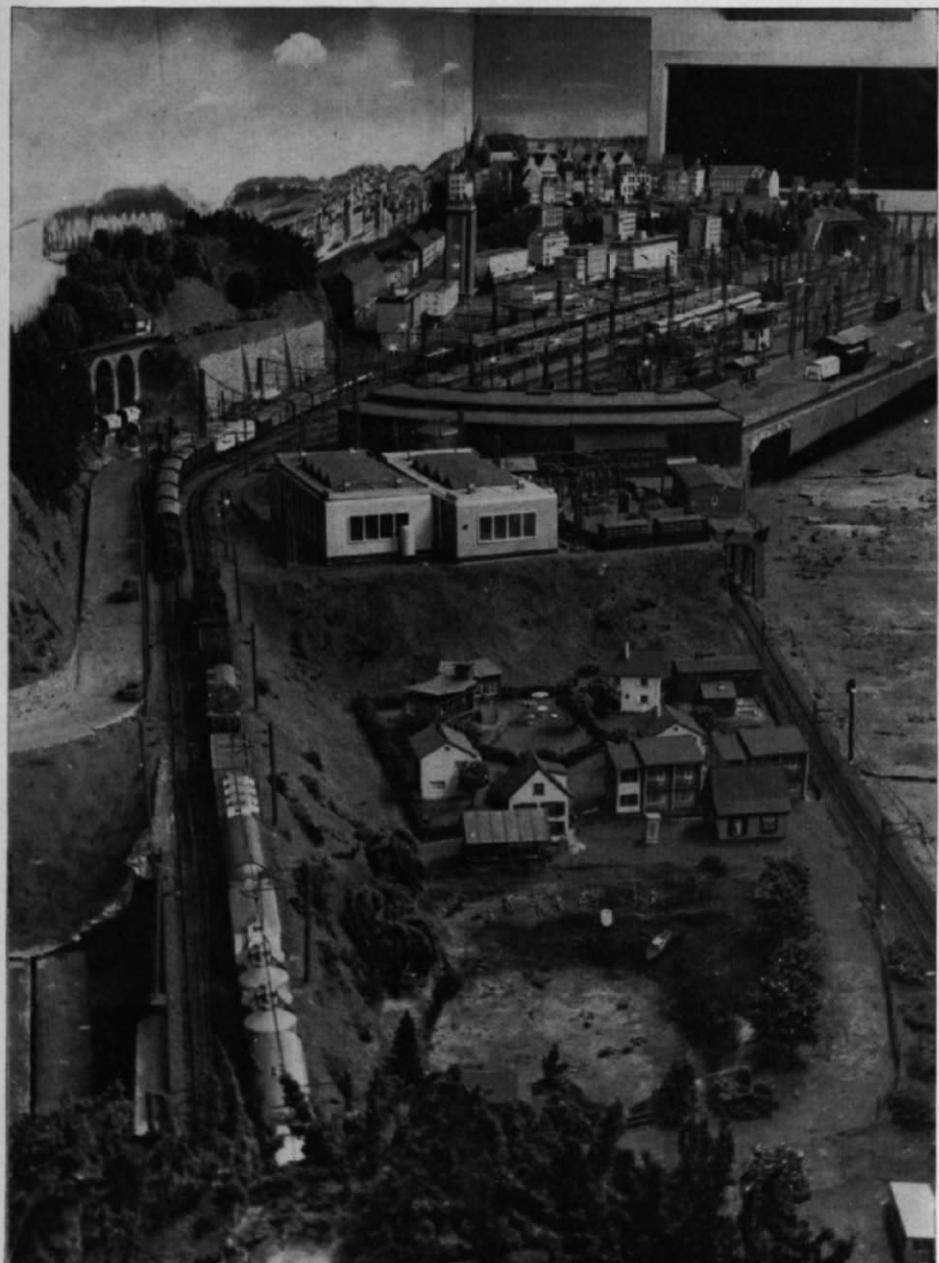


Abb. 2 zeigt die größte Längenausdehnung der (ehemaligen) Club-Anlage: vom Kamera-Standpunkt im Vordergrund bis zu der Glaswand (hinter der sich das Steuerpult befindet) waren es fast 10 ml. Die freie Fläche rechts wurde später mit einem Industriegebiet und einer Schmalspurbahn bebaut; der Brand machte den Bau einer geplanten Rollblock-Umsetzanzlage zunicht.



Abb. 3. Blick über das Umspannlager (s. Abb. 2 Mitte) auf den Viadukt der eingleisigen Nebenstrecke (s. auch Abb. 6).

Abb. 4. Das war einmal das Fabrikgelände der hochangelegten Endstation der eingleisigen Nebenbahn; links deren Ausfahrt mit anschließender „Stahlbrücke“.

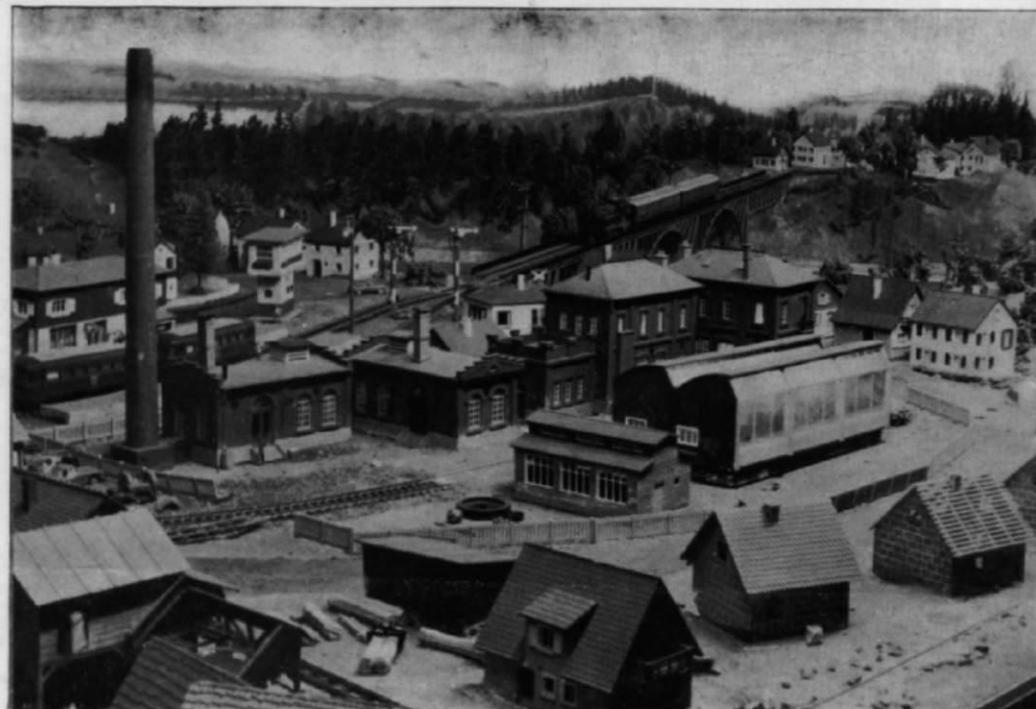
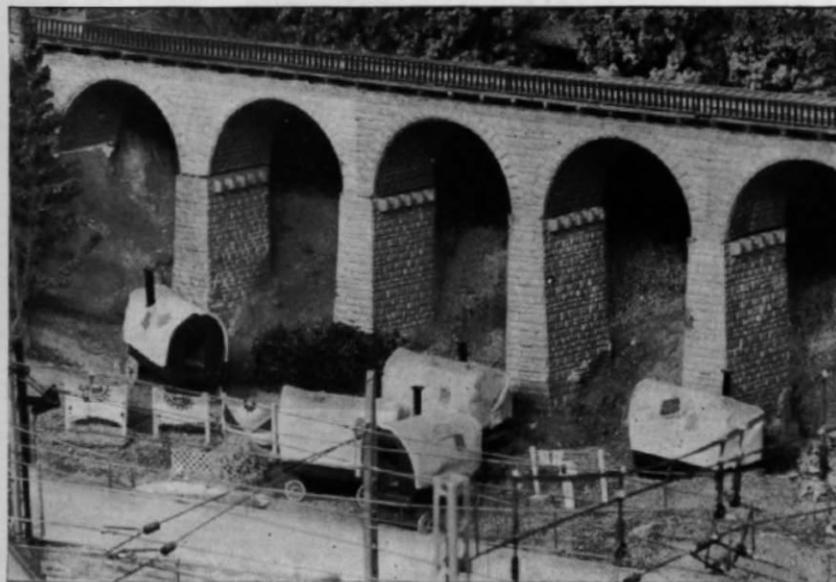




Abb. 5. Die Endstation der eingleisigen Bergstrecke und die davor gelegene große Brücke aus anderer Sicht. Im Vordergrund die doppelgleisige Hauptstrecke, die kurz vor dem Tunnelportal eine interessante Überbrückung von Bach und Straße aufwies (entstanden aus einem Faller-Viadukt-Oberteil). Bemerkenswert (und leider ebenfalls passé): die dichte Bewaldung!

Abb. 6. Ein nicht alltägliches Motiv war das „Zigeunerlager“ unter dem Viadukt der Nebenstrecke. Man beachte stilgerechte Details wie die aufgehängten „bunten“ Teppiche (links)!



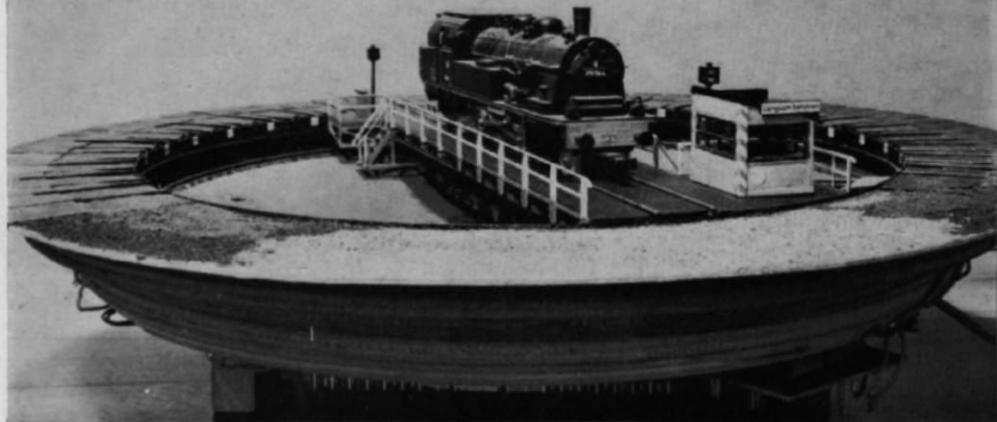


Abb. 1. Die selbstgebaute H0-Drehscheibe des Herrn Nawrocki – noch nicht eingebaut und auch noch nicht ganz fertiggestellt; der sog. „Auflage-Ring“ (s. Haupttext) im Vordergrund z. B. liegt noch offen. Was unten aus der aus Tischlerplatten gedrechselten Grube herausspitzt, sind z. T. Bestandteile der Verdrahtung, die uns jedoch erst im nächsten Heft interessieren soll.

Leo Nawrocki, Schwaikheim

Meine selbstgebaute H0-Drehscheibe

1. Teil

In MIBA 11/71 war das Bahnbetriebswerk meiner großen H0-Anlage abgebildet, das sich seinerzeit noch im Rohbau befand. Auch die damalige Drehscheibe (Heft 11/71, S. 713, Abb. 20) habe ich mittlerweile nochmals abgeändert. Anschließend soll der Bau dieser Drehscheibe beschrieben werden.

Das Modell ist weitgehend nach Vorlagen vom großen Vorbild gebaut worden. Die Gleisanschlüsse an der Drehscheibe haben, aus Platzgründen im Zusammenhang mit dem Lokschuppen und der zur Verfügung stehenden Anlagenhöhe, eine 10°-Teilung. Der Gruben-Innendurchmesser beträgt 270 mm.



Abb. 2 zeigt diverse Einzelheiten der Drehscheibengrube: den „Auflage-Ring“ mit den Gleisan schlüssen samt Bohlen-Abdeckung; die in die Grubenwand eingesetzte Zahnstange; die Lauf schiene am Grubenrand; Beton-Imitation des Grubenbodens (die Streifen sind mit Bleistift eingeritzt und auf den Abb. 1 und 3 noch nicht vorgenommen) und schließlich im Mittelpunkt der Grube die Messing buchse mit dem eingesetzten Nadellager und dem Schleifring mit den 4 Kontaktbahnen (s. Abb. 4).

Drehscheibengrube (Abb. 1-3, 5, 6 u. 12)

Den Grubenkörper habe ich aus einem Holzblock aus drei übereinander geleimten Tischler-Sperrholzplatten von einem Schreiner drehen lassen. In die Mittelbohrung habe ich eine Messing-Buchse mit einem Rollen- bzw. NadelLAGER eingeklebt (Abb. 2), wie sie in Werkzeuggeschäften erhältlich sind. Außerdem ist in der Grubenmitte ein Schleifring (SR) mit vier Kontaktbahnen eingeklebt (Abb. 2). Er besteht aus einer Isolierscheibe mit vier eingedrehten Nuten, in die hochkant Blechstreifen eingelegt und festgeklebt sind; an die Blechstreifen sind jeweils Kabel angelötet. Das ganze dient, in Verbindung mit entsprechenden

Schleifern auf der Bühnen-Unterseite, zur Stromversorgung der Bühne, auf die bei der Verdrachtung näher eingegangen wird.

Die Laufschiene für die Bühne besteht aus einem längs aufgesägten Flexgleis, dessen Schwellen-Außenkanten an einer Vertiefung des Grubenkörpers anliegen und somit ohne Schwierigkeiten einen Kreis bilden (Abb. 5). Nur die Enden der Schienen müssen zum Schließen des Kreises etwas vorgebogen werden.

Um einen Zahnrad-Antrieb der Bühne vorzutäuschen, wurden außerdem in eine in die senkrechte Grubenwand eingedrehte Rille Fleischmann-Zahnstangen eingesetzt; die Arre-

Abb. 3. Die Drehscheibengrube samt Bühne etwas mehr von oben gesehen.

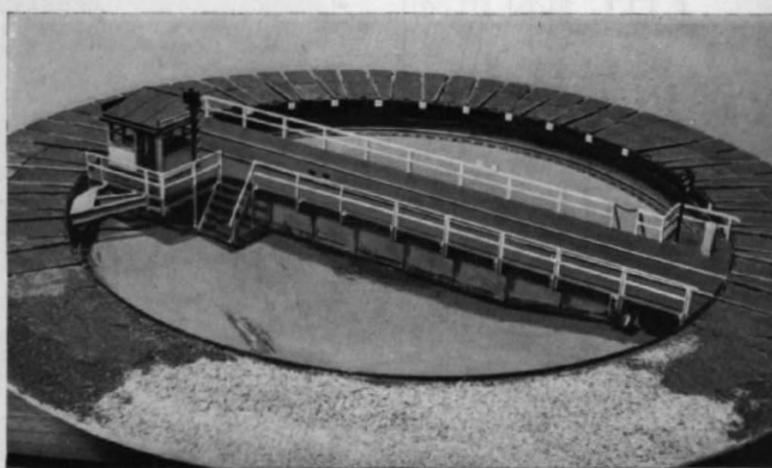
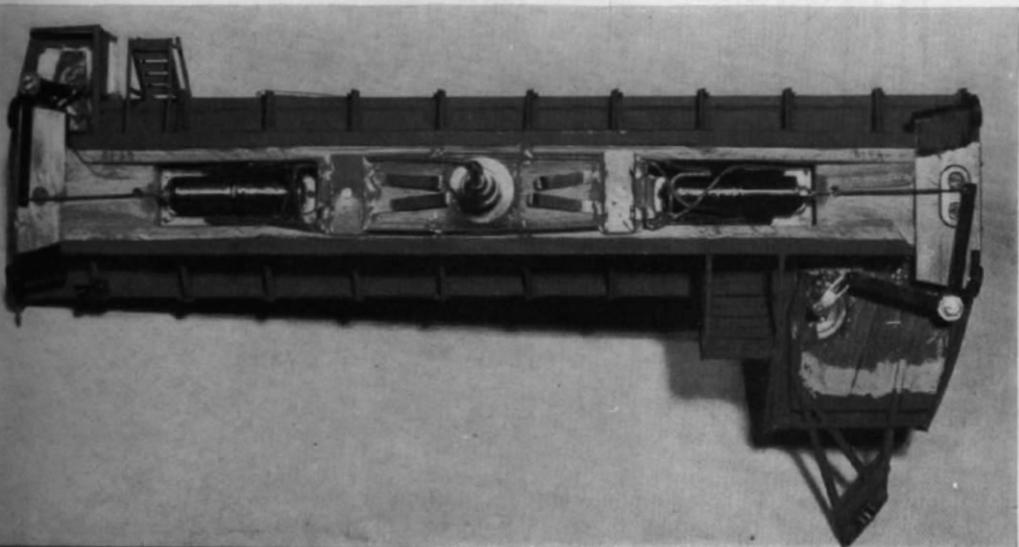


Abb. 4. Unteransicht der Drehbühne; links die fest angeordnete Lagerplatte für die Laufräder (Abb. 9) und rechts die als Wippe ausgeführte Lagerplatte (Abb. 10). In Bühnenmitte der Messingdrehzapfen, zu seinen Seiten die Schleifkontakte zur Stromversorgung der Bühne und jeweils daneben die (noch zu behandelnden) Doppelspulen-Antriebe der Sh-Signale samt Umlenkgestänge.



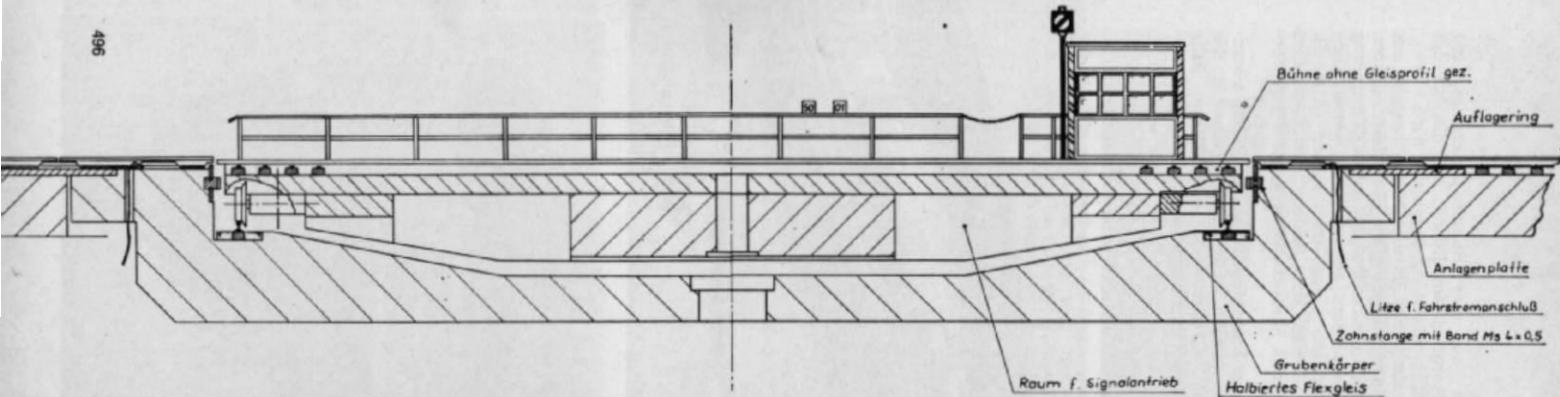


Abb. 5. Aus diesem Längsschnitt der Grube und Bühne (Wiedergabe in $\frac{1}{2}$ H0-Größe) geht der prinzipielle Aufbau der Drehscheibe hervor.

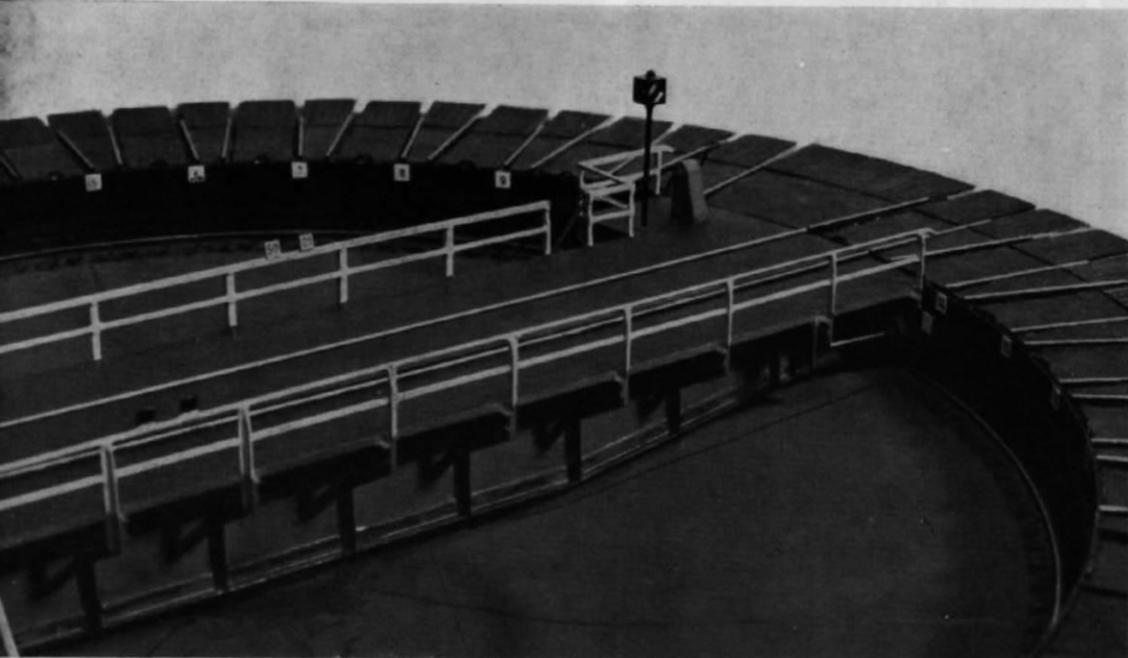


Abb. 6 zeigt die seitliche Profilverkleidung und das Geländer der Drehscheibe sowie mehrere Einzelheiten der Grube: Laufschiene, Zahnstange und die etwa zur Hälfte auf dem Auflage-Ring liegenden Gleisanschlüsse mit den schienenumfassenden Schlitten in der Bohlenabdeckung (s. Haupttext). Welche Beziehung es mit den Zahlenmarkierungen der Anschlußgleise hat – bezüglich der Gleisbenennung –, wird in der Fortsetzung erklärt.

tierung erfolgte mit Messingblechstreifen, die in die beidseitigen Nuten der Zahnstangen-Abschnitte greifen.

Damit ich die Drehscheibe gegebenenfalls aus der Anlagen-Grundplatte herausnehmen kann, habe ich am Grubenrand (entsprechend ver-senkten) einen 2 mm starken Auflage-Ring an-

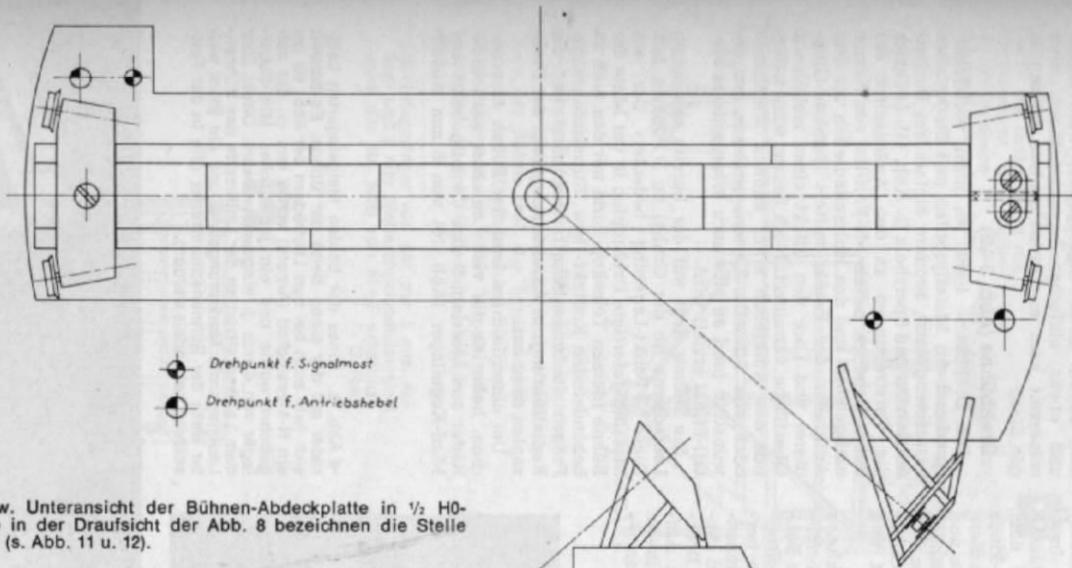
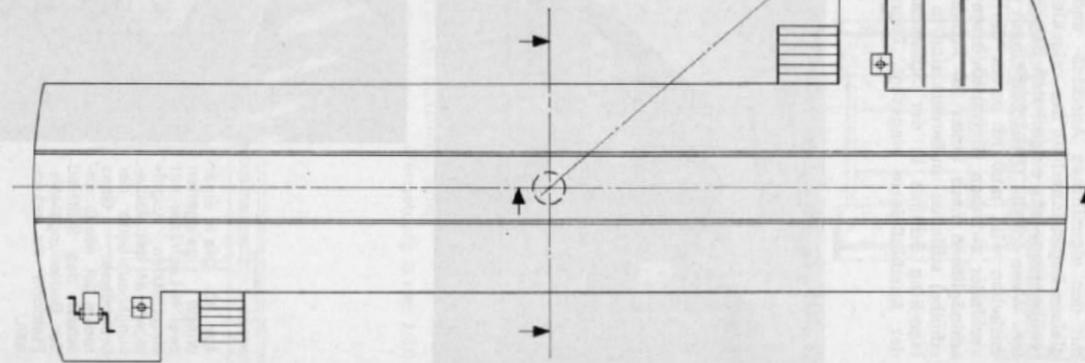


Abb. 7 u. 8. Draufsicht bzw. Unteransicht der Bühnen-Abdeckplatte in $\frac{1}{2}$ H0-Größe. Die schwarzen Pfeile in der Draufsicht der Abb. 8 bezeichnen die Stelle des Quer- bzw. Längsschnitts (s. Abb. 11 u. 12).



Alle Zeichnungen
und Fotos
vom Verfasser.

gebracht (Abb. 5 u. 6), um auf die (vorgegebene) Schienenoberkanten-Höhe der Abstell- bzw. Anschlußgleise zu kommen. Die Gleisanschlüsse am Grubenrand liegen teils direkt auf dem Grubenkörper und teils auf dem Auflage-Ring; sie bestehen aus einzelnen Schienenstückchen, die in auf den Grubenkörper aufgeklebte und ausgerichtete Fleischmann-Schienenverbinde eingeschoben sind. Vor dem Aufkleben in 10°-Teilung wurden an jedem Verbinder Anschlußkabel für die Gleisanschlüsse angelötet und durch Böhrungen nach unten geführt.

Die Verbindungsstellen dieser Gleisanschlüsse mit den eigentlichen Anschluß- und Abstellgleisen liegen innerhalb der aufgeklebten Bohlenübergänge aus eingeritzten Balsaholz-Streifen. Wenn ich die Drehscheibe nach oben herausheben will, muß ich zuvor die Schienenverbinde zwischen Gleisanschlüssen und Anschlußgleisen nach innen (in Richtung Drehscheibe) schieben; außerdem sind in den Auflage-Ring Schlitzte in der Schienefuß-Breite der Anschlußgleise eingesägt. Zugegeben —

man könnte diese Angelegenheit auch anders und etwas einfacher bewerkstelligen, aber seinerzeit kam mir keine andere Lösung in den Sinn.

Drehbühne (Abb. 3-12)

Die Drehbühne habe ich nicht vorbildentsprechend aus Metallprofilen und Blechplatten zusammengesetzt, sondern einfach aus Buchenholzleisten und Sperrholz (s. Abb. 11). Lediglich die Verstreubungen an den Außenseiten der Bühne habe ich mittels Ms-Profilen von Nemech nachgebildet und den Holzseitenteilen vor dem Aufkleben der Profile mittels Humbrol-Grundierer und Lack den Effekt einer metallenen Oberfläche vermittelt. Noch besser wäre natürlich das Aufkleben einer dünnen Metallfolie oder von Schoeller-Karton, wodurch der gewünschte (und an sich auch erforderliche) Metall-Effekt erzielt wird.

Die Bühne liegt auf der bereits erwähnten Laufschiene (in der Grube) an 3 Punkten auf. Diese 3-Punkt-Lagerung bedeutet: Der aus Messing gefertigte Drehzapfen in der Mitte der Bühne (dessen Teleskop-Form mit den noch zu behandelnden Kontakt- bzw. Stromzuführungs-Fragen zusammenhängt) übernimmt nur die Radialführung; in Axialrichtung liegt der Drehzapfen nicht auf.

Um einen leichten Lauf der Bühne zu erreichen, habe ich die vier Laufräder (Arnold-N-Räder aus Messing, 9 mm \varnothing) aufgebohrt und Mini-Kugellager (Abb. 10) von 6 mm Außen-



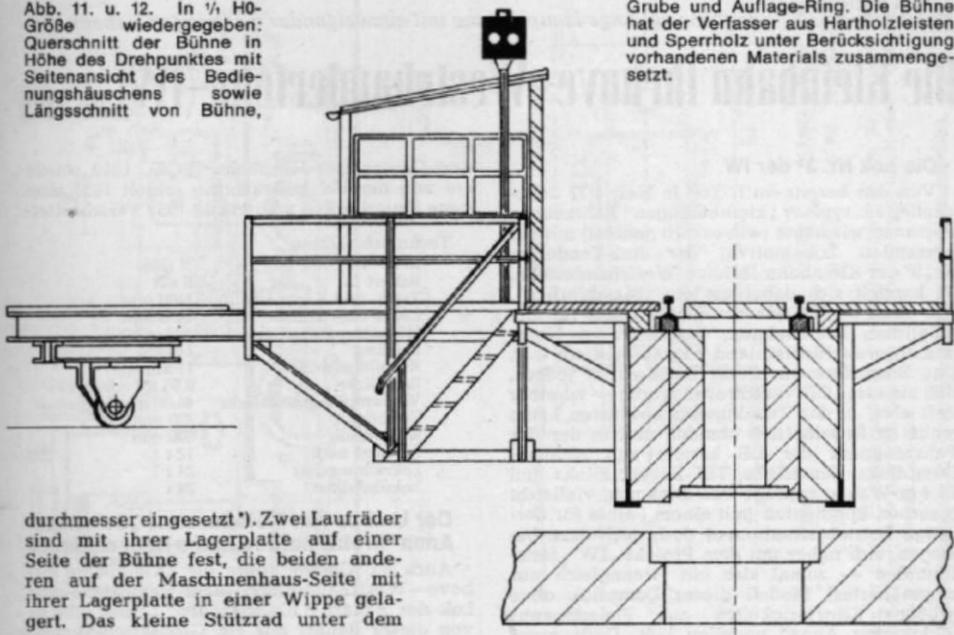
◀ Abb. 9. Eines der beiden festgelagerten Laufräder auf der einen Seite der Bühne. Es handelt sich (wie auch bei den Laufrädern der Abb. 10) um ein N-Messingrad (Arnold) von 9 mm \varnothing , das aufgebohrt wurde und ein japanisches Mini-Kugellager von 6 mm \varnothing eingesetzt bekam. Direkt über dem Laufrad sitzen an der Unterseite des Bühnen-Laufstegs die Markierungstafel und ein Stück weiter links der Bühnenscheinwerfer (die in der Fortsetzung behandelt werden).



Abb. 10. Die in einer Wippe gelagerten zwei N-Laufräder mit eingesetzten Kugellagern an der Bedienungshaus-Seite der Drehbühne. Ganz rechts ist etwas unscharf das Stützrad der Bedienungshaus-Plattform zu erkennen.

Abb. 11. u. 12. In 1/1 H0-Größe wiedergegeben: Querschnitt der Bühne in Höhe des Drehpunktes mit Seitenansicht des Bedienungshäuschens sowie Längsschnitt von Bühne,

Grube und Auflage-Ring. Die Bühne hat der Verfasser aus Hartholzleisten und Sperrholz unter Berücksichtigung vorhandenen Materials zusammengesetzt.



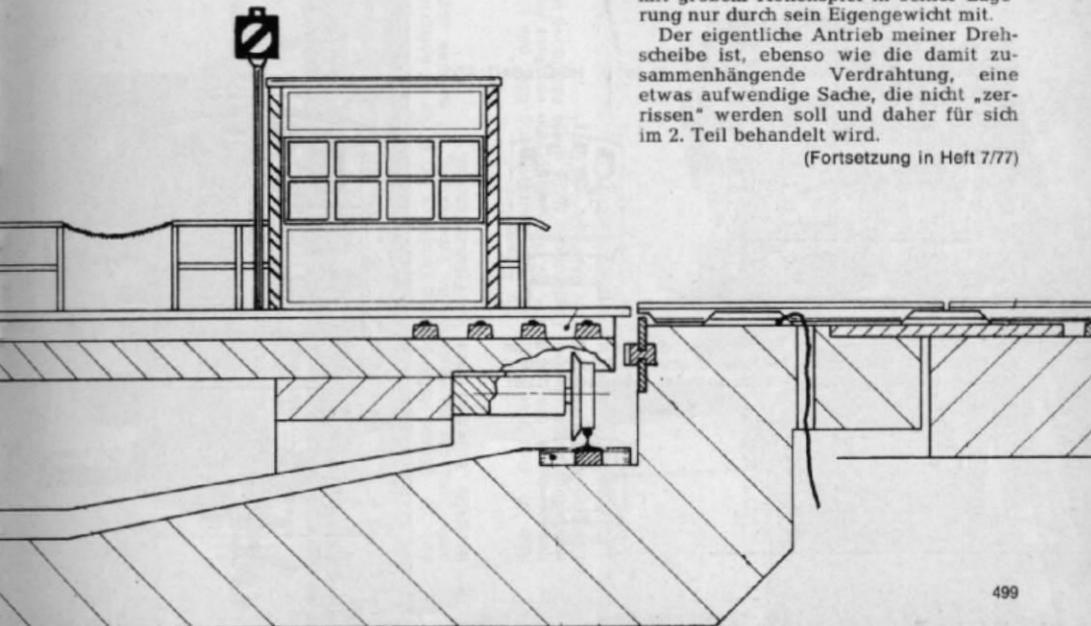
durchmesser eingesetzt*). Zwei Laufräder sind mit ihrer Lagerplatte auf einer Seite der Bühne fest, die beiden anderen auf der Maschinenhaus-Seite mit ihrer Lagerplatte in einer Wippe gelagert. Das kleine Stützrad unter dem

*) Mini-Kugellager von gar nur 5 mm Außen- und 2 mm Wellendurchmesser sind unter der Nr. 9200 von M+F erhältlich.
D. Red.

Maschinenhaus-Ausleger spielt beim Modell keine tragende Rolle. Es läuft mit großem Höhenspiel in seiner Lagerung nur durch sein Eigengewicht mit.

Der eigentliche Antrieb meiner Drehscheibe ist, ebenso wie die damit zusammenhängende Verdrahtung, eine etwas aufwendige Sache, die nicht „zerissen“ werden soll und daher für sich im 2. Teil behandelt wird.

(Fortsetzung in Heft 7/77)



Die Kleinbahn Ihrhove - Westrhauderfehn (IW) 3. Teil

Die Lok Nr. 3² der IW

Von den bereits im 1. Teil in Heft 4/77 angekündigten, typisch „kleinbahnigen“ Fahrzeugen beginnen wir heute (wie es sich gehört!) mit der passenden Lokomotive, der Bn2-Tenderlok Nr. 3² der Kleinbahn Ihrhove-Westrhauderfehn. Es handelt sich dabei um ein „Maschinchen“, wie es zu Beginn unseres Jahrhunderts für alle möglichen Kleinbahnen, besonders in Nord- und Nordwestdeutschland, charakteristisch war. Das Besondere an dieser Bn2-Lok ist jedoch, daß sie erst 1957 verschrottet wurde — zu einer Zeit also, in der Zweikuppler ansonsten kaum mehr im Regelbetrieb standen und in der der Fahrzeugpark der DB bereits von Neubau-Dampfloks, Dieselloks, TEE-Zügen, Ellos und 26,4 m-Wagen geprägt war. Dies mag vielleicht manchen Epochenfan (mit einem Faible für derartige Betriebssituationen) doch noch dazu bewegen, sich näher mit dem Projekt „IW“ anzufreunden — zumal sich ein (wenngleich nur angenähertes) Modell dieser Dampflok ohne größere Schwierigkeiten aus Fleischmanns „Schwarzer Anna“ erstellen läßt. Doch zuvor einige Worte über das

Vorbild

Die Lok Nr. 3² der IW (spätere Nr. 295) wurde ca. 1910 von der HANOMAG als Fabrik-Nr. 6301 gebaut und lief zunächst bei der Berge-

dorf-Geestacht-Eisenbahn (BGE). 1919 wurde sie von der IW gekauft; sie erhielt 1927 eine neue Feuerbüchse und wurde 1957 verschrottet.

Technische Daten:

Betr.-Nr.	3 ² (295)
Bauart	B n2t
Treib- und Kuppelrad	1100 mm
Länge über Puffer	7476 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Leistung	140 PSi
Kesselüberdruck	12 atü
Rostfläche	0,95 m ²
Verdampfungsheizfläche	46,09 m ²
Zylinder	300 mm
Kolbenhub	500 mm
Achslast max.	12 t
Lokreibungslast	24 t
Lokdienstlast	24 t

Der Umbau von Fleischmanns „Schwarzer Anna“ in eine norddeutsche Nebenbahnlok

Auch im Kleinen sollte die „Kleinbahn Ihrhove-Westrhauderfehn“ über wenigstens eine Lok der Bauart B n2t verfügen. Leider gibt es von dieser Bauart nur ein Großserien-Modell, nämlich die „Schwarze Anna“ von Fleischmann, die außerdem erhebliche Unterschiede gegenüber den bei der IW geläufigen HANOMAG-Loks aufweist. Um ein einigermaßen stilgerechtes Lokmodell zu erhalten, sind daher einige Umbauten erforderlich.

► Abb. 24. Stirnansicht der Lok Nr. 3² in 1/4 H0-Größe (1:87).

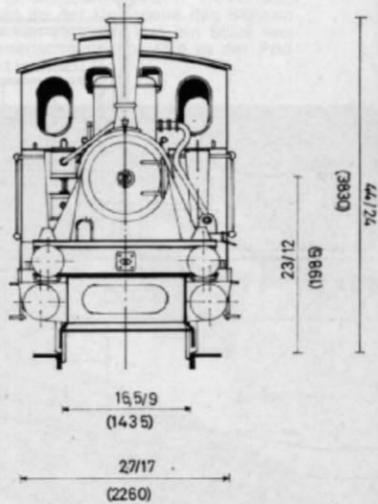
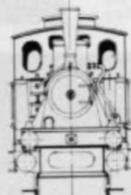
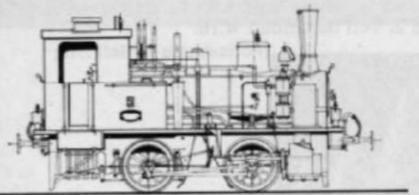
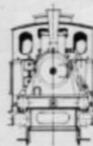
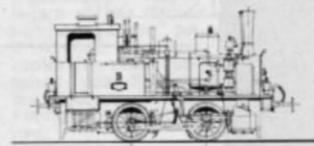


Abb. 25-28. Seiten- und Stirnansicht der Lok Nr. 3² im N-Maßstab 1:160 (oben, N-Maße siehe H0-Zeichnungen) sowie — vergleichsweise — auch noch im Z-Maßstab 1:220.



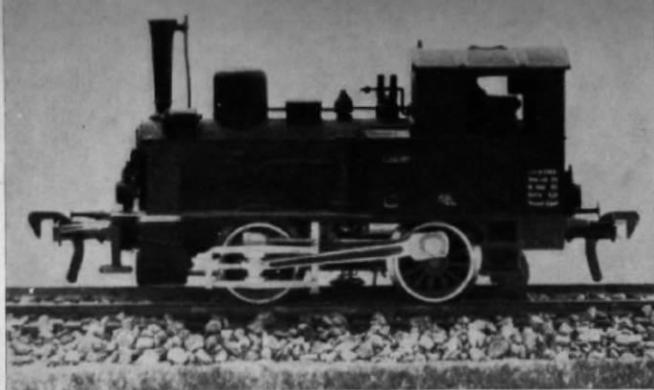


Abb. 29. Dieses H0-Modell der Tenderlok Nr. 3² der IW entspricht nicht ganz der nebenstehenden Typenskizze, da es eine abgewandelte „Schwarze Anna“ von Fleischmann ist.

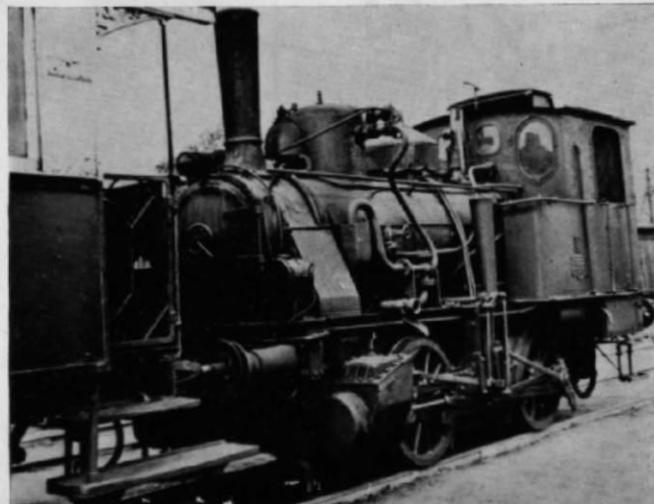


Abb. 30. Das Vorbild der heutigen Bauzeichnung bzw. des Umbauvorschlags: die Lok Nr. 3² in Westrhauderfehn vor ihrer Ausmusterung aufgenommen. Gleichzeitig stellt diese Abbildung der Heizerseite eine Ergänzung zur Bauzeichnung dar.

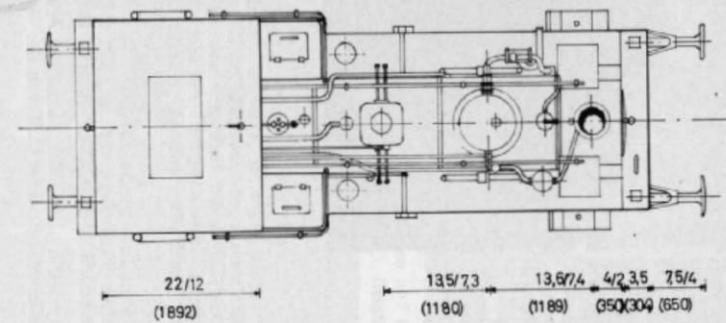
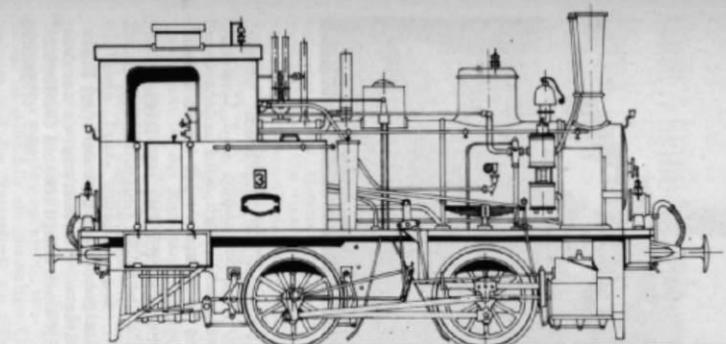


Abb. 31 u. 32. Seitenansicht und Draufsicht der IW-Lok Nr. 3² in 1/4 H0-Größe (1:87). Vor dem Schrägstrich die H0-, dahinter die N-Maße; Originalemaße in Klammern darunter.

Alle Zeichnungen und Fotos: Helmut Walter, Westrhauderfehn.

Abb. 33. Ein historischer Schnappschuß von einem historischen Tag: dem Eröffnungstag der IW, an dem die Bn2-Tenderloks auch schon mit von der Partie waren. Die würdig dreinblickenden Honoratioren wissen die Bedeutung dieses Tages – es war der 8. 10. 1912 – wohl zu schätzen!



Zunächst werden folgende Teile mit einem scharfen Bastelmesser entfernt: Puffer, Laternen, Schlot, die Tür an der Rückwand sowie die dort befindlichen Lichtleitungen. Die entfernten Teile werden durch folgende M+F-Teile ersetzt:

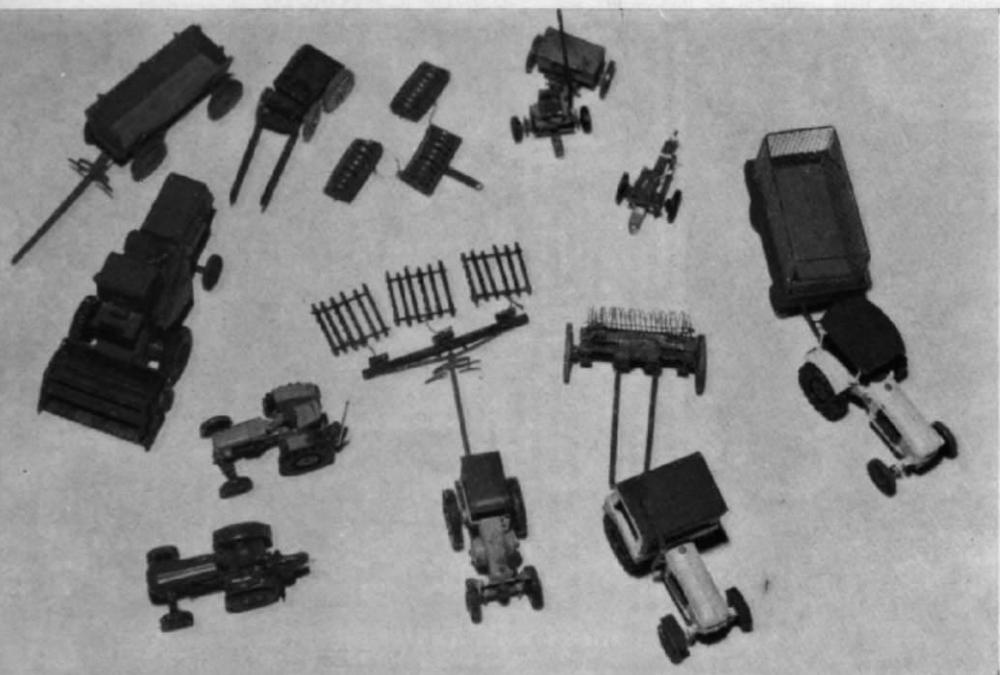
1005 Schlot (ohne Laternenhalter)
2208 Korpufuffer (vierfach geschlitzt)
5008 preußische Loklaternen, ältere Ausführung.

Zusätzlich sollten gemäß der Zeichnung Abb. 31 zwei Wassereinfülltrichter (z. B. von der ehe-

maligen Fleischmann-T 3) angebracht werden, sowie weitere Rohrleitungen und Gestänge. Der Dachaufsatz schließlich wird entsprechend der Zeichnung aus Pappe oder einem Plastikrest angefertigt.

Anschließend wird die Lok neu lackiert, und zwar alle Teile über dem Umlaufblech schwarz, darunter rot; die Zylinder sind ebenfalls schwarz. Weitergehende Umbauten und Ergänzungen in stärkerer Annäherung an das Vorbild können „je nach Anspruch und Geldbeutel“ erfolgen.

(wird fortgesetzt)



(Noch?) keine Neuheit von Herpa: N-Schwimmhalle

„Die sieht doch aus wie eine Schwimmhalle“ ging es mir durch den Kopf, als ich vor einiger Zeit die N-Bahnhofshalle von Herpa betrachtete – und nach einigen Bastelstunden hatten meine Minimenschen ein eigenes Hallenbad! Und das ging so:

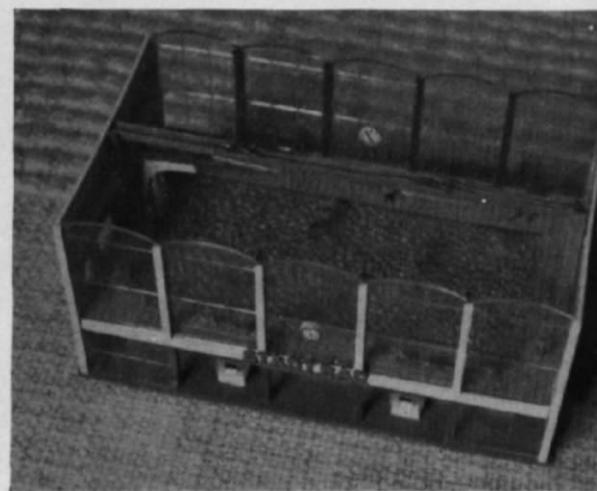
Die Bahnhofshalle hat in Höhe der 1. Etage einen überdachten Rundgang, unter diesem Rundgang habe ich – nach Entfernung der kleinen „Mäuerchen“ – eine durchsichtige, 3 mm starke Plasticscheibe mit „genoppter“, unebener und wasserähnlicher Oberfläche geklebt; man bekommt dieses Material in Heimwerker-Geschäften. Die Unterseite habe ich mit türkisfarbenem Glanzpapier beklebt, was einen verblüffend echten Schwimmhalle-Wasser-Effekt ergibt (wovon wir uns selbst überzeugen konnten! D. Red.). Auf dem Rundgang liegen „Fliesen“ aus dem Ziegelmauerwerk-Papier von Kibri. Ausgeschmückt ist der Rundgang mit Startblöcken (Styropor-Würfelchen mit Glanzpapier überklebt), Ruhebänken (Busch-Bänke, Lehnen abgeschnitten) und sogar einem Sprungturm, der so entstand:

Zwei Pfeiler der Bahnsteigüberdachung wurden mit einer „Leiter“ (ehemals ein Gartenzau) in der typischen Sprungturm-Form zusammengeklebt; das Gelenk ist gleichfalls ein ehemaliger Gartenzau und das Sprungbrett ein Stückchen Plastik.

Damit das „Wasser“ nicht „in der Luft schwebt“, bekommt das Schwimmbecken einen Unterbau aus entsprechend zurechtgeschnittenen Mauerplatten, die ein Rechteck in Größe des Beckens bilden. An die Eingangsfront sind an diese



Abb. 1 u. 2. Frontansicht des Hallenbades und ein Blick ins Bad bei abgenommenem Dach.



Mauerplatten die ehemaligen Fahrkartenhäuschen der Bahnhofs-halle geklebt worden, in denen nunmehr Karten für Schwimm- bad verkauft werden. Außerdem habe ich noch eine Beleuchtung installiert; in der Mitte der Seitenwände sind Faller-Profilleisten senkrecht angebracht, hinter denen die Kabel für die unter dem Dach befindlichen Leuchten (Kibri-Bahnsteiglampen) hochgeführt werden; diese Leuchten sind ebenfalls an einer Profilleiste befestigt.

Heinz Hennig, Berlin

Abb. 3. Das im Haupttext erwähnte Plastikmaterial zur Wasser-Imitation, links mit untergeklebtem türkisfarbenem Glanzpapier (siehe Haupttext).

(Noch) keine Neuheit von Preiser: Landmaschinen als HO-Modelle

Die Abbildung links zeigt nicht die im Messebericht avisierten Preiser-Landmaschinen bzw. landwirtschaftlichen Geräte, sondern diverse Selbstbau- und Umbaumodelle des Herrn Jaques Poré aus Gentilly/Frankreich, der einfach nicht mehr länger auf industriell gefertigte Landmaschinen-Modelle warten wollte und darum zur Selbsthilfe schritt (entsprechend MIBA 5/76 und unter Verwendung von Wiking-, Roco- und Selbstbau-Teilen).

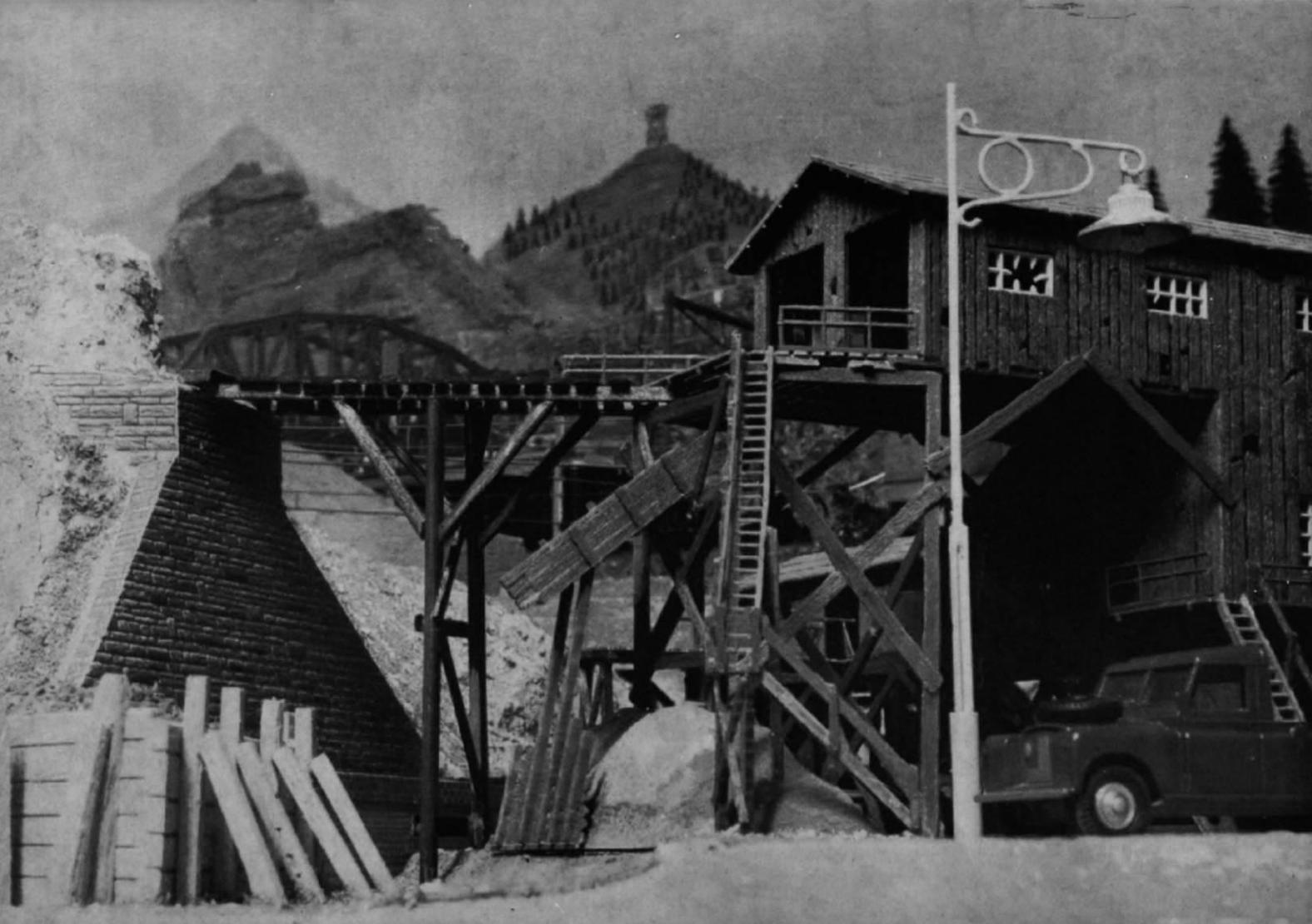




Abb. 1. Ein Wasserkran im Bw Hamburg-Rothenburgsort mit der geheimnisvollen Bezeichnung „13°“, deren Bedeutung der Verfasser im Haupttext entschlüsselt, sowie . . .

Abb. 2. . . . die Nachgestaltung auf der Modellbahn, mit der man (ansonstigen „fachkundigen“) Besuchern sicherlich ein Rätsel aufgeben kann! (Fotos: W. Kruse, Hamburg)

Das ominöse Wasserkran-Schild

Auf Abb. 1 spielt nicht die Tenderlok der BR 94 die Hauptrolle, auch nicht der Wasserkran, sondern die Zahl 13, die allerdings keine Unglückszahl darstellt und auch nicht etwa die Temperatur des Dampfloks-Speisewassers anzeigt, sondern folgenden Sinn hat:

Das Speisewasser der Dampfloks wurde mit Soda-Natriumbicarbonat und Nalco versetzt, um die Härtebildner im Wasser weich zu halten und die Maschine sowie den Kessel vor der Ablagerung von Wasserstein zu schützen bzw. diese Ablagerungen so gering wie mög-

Ein Steinbruch-Motiv in 0-Größe

... von der großen 0-Anlage des Herrn Prof. Dr.-Ing. G. Holbein aus Bremen (s. auch MIBA 12/76, S. 864). Das Gebäude ist das bekannte HO-Modell von Pola (was zumindest aus der Perspektive gar nicht auffällt), die „antike“ Lampe ist selbstgebaut und die „Felsen“ entstanden aus Styropor.



lich zu halten. Die so auf chemische Weise schwimmläufig gehaltenen Härtebildner sammelten sich und wurden als Schlamm aus dem Wasserumlauf abgelassen. Es wurden auch noch andere Chemikalien eingesetzt; dies richtete sich nach dem jeweils am Ort zur Verfügung stehenden Wasser. Auf der Lok wurde immer ein sog. Dosierungsplan mitgeführt; wurde Wasser genommen und stand z. B. in Altona am Wasserkran „13 d. H.“, dann besagte dgs: das Wasser hat die in Spalte 13 der deutschen Härteabelle angegebenen Werte. Nahm die Lok in Rothenburgsort das Wasser aus einem Wasserkran mit der Aufschrift „13°“ (Abb. 1), so bedeutet dies: das Wasser hat 13 Grad Härte. Der Härtewert schwankte zwischen 13° und 20°; es würde zu weit führen, diesen umfangreichen Teilbereich des Dampfbetriebes genauer zu beschreiben, zumal er ja nur rein theoretischen Wert hat. Praktisch betrifft er lediglich diejenigen Modellbahner,

die bei der Imitation des Vorbilds auch die kleinsten Kleinigkeiten ernst nehmen; somit also all' die Freunde der kleinen und großen Eisenbahn, die mit ihren Lok-Modellen die Dampflok-Epoche lebendig erhalten und heute mehr denn je alles, was damit zusammenhängt, dokumentarisch festhalten und nachbilden wollen — also auch solche Kleinigkeiten wie das besagte Zahlenschild.

Im Modell lässt es sich leicht herstellen, wenn man die entsprechende Zahl aus einem Katalog oder Fahrplan ausschneidet. Meine „13“ entstammt z. B. dem Arnold-Set 0606 (Weichenlaternen, Signaltafeln usw.). Die „0“ (als Grad-Bezeichnung) ist mit Bleistift aufgemalt (auf Abb. 2 infolge der Ausleuchtung leider nicht zu erkennen). Bei späteren Wasserkran-Modellen habe ich — und Sie sollten es gleich so machen! — zum Schild-Ausschneiden eine Lochzange benutzt; dadurch waren sie garantiert rund!

W. Borgas, Hamburg

Jetzt ausgeliefert: **Erste Neuheiten von Trix und Minitrix**

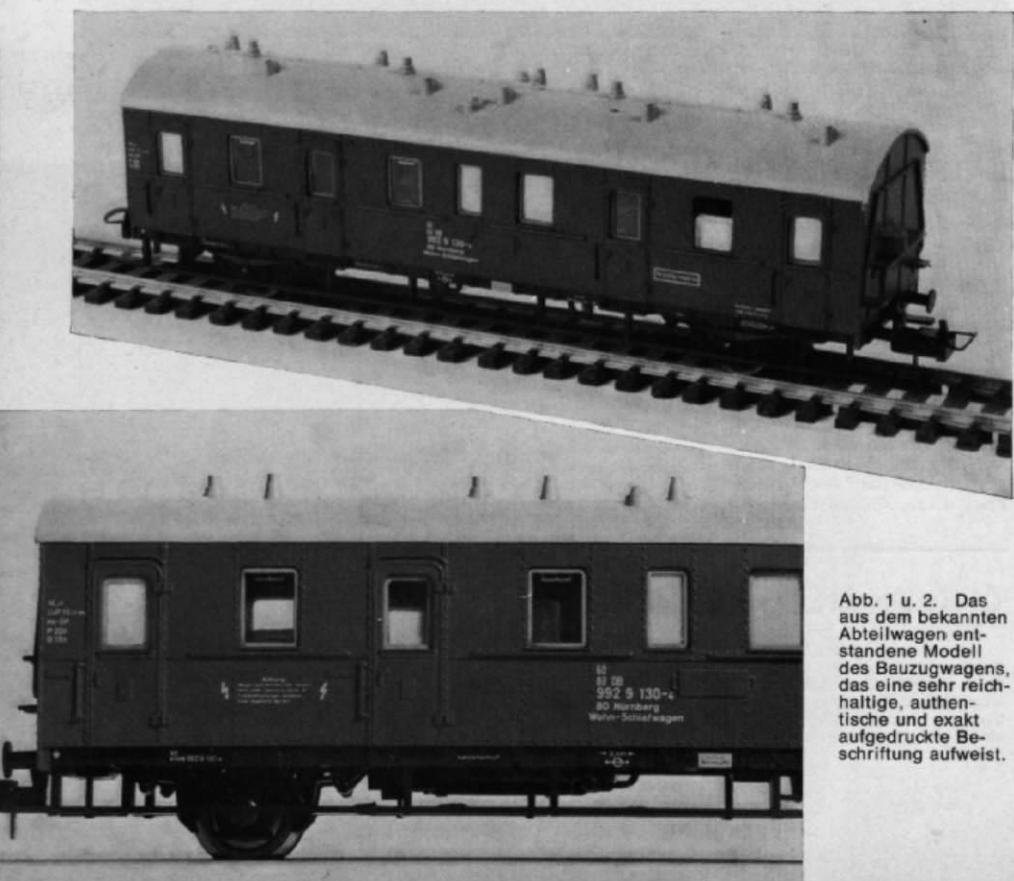


Abb. 1 u. 2. Das aus dem bekannten Abteilwagen entstandene Modell des Bauzugwagens, das eine sehr reichhaltige, authentische und exakt aufgedruckte Beschriftung aufweist.

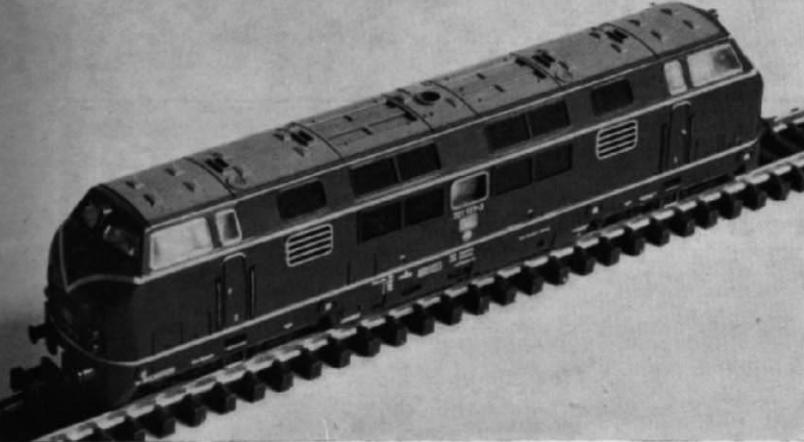


Abb. 3. Tatsächlich ein N-Modell, obwohl man es ob der feinen Details auch für eine H0-Nachbildung halten könnte: die Minitrix-221, deren „Väter“ richtigerweise eine Version wählten, die sich auch durch diverse Dach-Details von einem bereits vorhandenen 221-Modell unterscheidet.

Wer das erste „Neuheiten-Paket“ von Trix öffnet, kann u. a. den H0-Bauzugwagen auspacken (Bild), der gemäß MIBA 7/75, S. 478, aus dem Modell des Einheitsabteilwagens entstand und sehr sauber, reichhaltig und authentisch (nach einem Nürnberger Vorbild) beschriftet ist. Überhaupt gibt man sich mit Aufschriften, Beschriftungen und Dekors bei Trix sehr viel Mühe, wie dies auch an den „umgedekorierten“ Kühlwagen (Bild) deutlich wird.

In N ist außer diversen abgeänderten Wagenmodellen die total überarbeitete Neuauflage des

221-Modells bereits im Handel. Bemerkenswert an diesem besonders im Drehgestell- und Dachbereich (Bild) ausgezeichnet detaillierten Modell ist die konstruktiv gut gelöste, kabellose Stromübertragung von den Drehgestellen zum Motor: sie erfolgt über kleine, an den Drehgestellen angebrachte Schleiffedern, die entsprechende Kontaktflächen am Chassis „bestreichen“. Alle Achsen des Modells, das auf den ems-Mehrzugbetrieb nachgerüstet werden kann, sind angetrieben, wodurch die Lok eine sehr gute Zugkraft entwickelt.



Abb. 4. „Fisch will schwimmen“ scheinen die neuen Dekors dieser H0-Kühlwagen auszudrücken . . .

[Kopfbahnhof mit Bw – Schluß]

Kupplung wird direkt über eine Taste in die Bahnhofs-Einspeisung geführt, um die Vorteile der Telexkupplung auszunützen zu können. Gleichzeitig dient diese Spannung auch als „Anfahrhilfe“ bei einer verschmutzten Gleisstelle.

Die Anlage ist in 3 Stromkreise aufgeteilt:

1. Bahnhofsteil mit Bw
2. Strecke mit unterirdischem Abstellbahnhof
3. Oberleitung.

Da immer Schwierigkeiten mit der Polung sowie mit der Geschwindigkeitsanpassung zwischen Bahnhofsteil und Fahrstrecke bestanden und Versuche mit Spannungsmessern usw. nicht befriedigend verliefen, wurde eine Umschaltung gebaut, die Kreis 2 auf

Kreis 1 (und umgekehrt) schaltet. Die Gleise des unterirdischen Abstellbahnhofs sind mit Gleisbesetz-Anzeigen ausgestattet.

Die Kabelanschlüsse für Weichenantriebe, Signalkästen usw. wurden direkt unter der Grundplatte auf Miniklemmen aufgelötet. Von der Abgangsseite (Schraubenseite) der Klemmen führen 2-paarige Kabel direkt auf die Steckanschlüsse des Steuerpults. Die Innenverdrachtung des Steuerpults wurde in Kabelkanälen von der Buchenseite unmittelbar auf die zugehörigen Taster oder Schalter ausgeführt. Die Einschaltung des Steuerpults wird über ein Schütz vorgenommen. Als Stromversorgung für Bahnstromkreise dienen Trix- und Märklin-Transformatoren sowie ein 5 A-Transformator für Licht und Magnetartikel.