

DM 4,-

J 21282 E

Das große
Weihnachtsheft - 88 Seiten!

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

29. JAHRGANG
DEZEMBER 1977

12

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

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

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

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

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 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 Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

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

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

Heft 1/78

(mit Inhaltsverzeichnis 1977)
ist ca. 23. 1. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

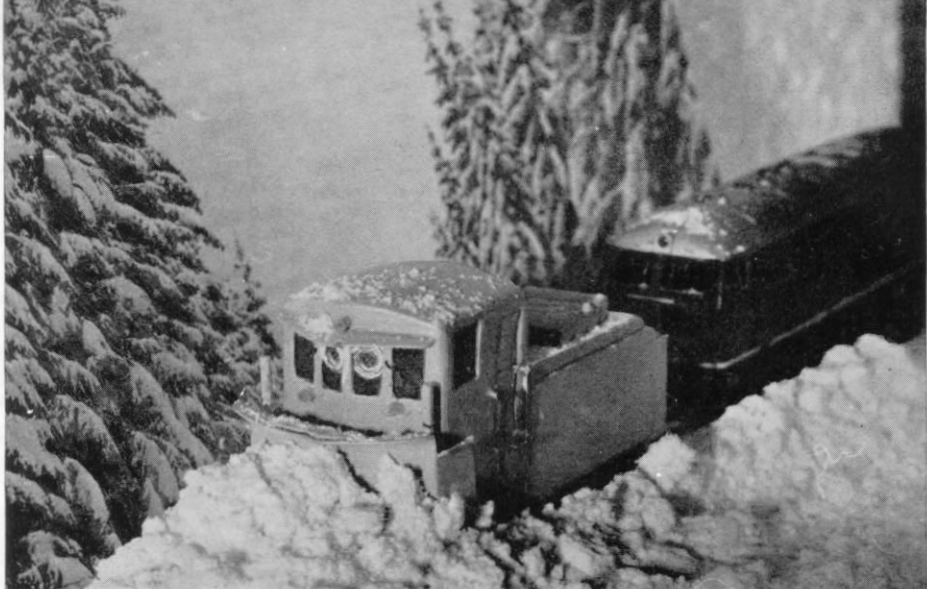
Klima-Schneepflug in N	876
Der Liebfrauenturm von „Schönblick“	876
A propos „Branzoll“ (zu Heft 6/77)	877
Die Linie Branzoll-Kibri-Rabenstein	878
„10 001“ und „10 002“ in H0 von Riva Rossini	881
Aus meiner „Flensburger Karte“ — eine weihnachtliche Reminiszenz	884
Variabel und modellbahngerecht: der DB-Triebzug 614 (zur entsprechenden Fleischmann-H0-Neuheit)	890
„Ackerbau und Viehzucht ...“ (zu 6/77, S. 481)	892
N-Modell der 132 von Fleischmann-piccolo	894
Alles schon mal dagewesen ... (Steigungsmesser aus Heft 10/77)	897
Bergauf mit der Brawa-Standseilbahn (H0)	897
Reichsbahn im hessisch/thüringischen Mittelgebirge (H0-Anlage Weibezahn, Wedemark)	898
Buchbesprechung: Geschichte der Eisenbahn	904
Faller-Neuheiten '77 im Fachgeschäft	904
H0-Modell der „140 854-1“ von Trix	905
Unsere Bauzeichnung: Württembergischer Personenwagen 2. Klasse von 1914	906
Motive von der „HAPEG“ (H0-Anlage Haake, Nienburg)	908
Bahnhof Leutkirch in 1:160 (N-Anlage Scherer, Senden), 3. Teil u. Schluß	910
Der Wasserturm von Bochum-Dahlhausen als H0-Modell (BP)	915
Selbstbau-Parade von N — Ilm	920

Titelbild

„Heiligabend im Bahnhof Altenbeken“ — ein stimmungsvolles Nacht- und Schnee-Motiv von der berühmten REPA-BAHN II (S. S. 943), der großen H0-Anlage von Rolf Ertmer, Paderborn, der diese weihnachtliche Szene arrangierte und fotografierte.



Achtung, Direktbezieher! Falls Sie keine Fortsetzung des Abonnements für 1978 wünschen, bitte bis spätestens 31. 12. 77 kündigen, da das Abonnement sonst automatisch weiterläuft!



Ein winterliches N-Motiv mit dem Modell eines Klima-Schneepflugs, gebastelt von Herrn Wolfgang Matzko, Kaufbeuren, aus dem Tender einer Arnold-41; der Führerstand besteht aus Konservendosenblech.

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!

wünscht Ihnen der gesamte MIBA-Verlag

Emile P. Zanders,
Villers-Poterie/Belgien

Der Liebfrauentempel von „Schönblick“

Die Geschichte derer von Branzoll-Kibri ist in Heft 6/77 nicht ganz vollständig erzählt; zumindest wird eine Episode nicht erwähnt, die für die Entstehung des Liebfrauentempels von „Schönblick“ eine entscheidende Bedeutung hat:

Als nämlich im Jahre 1433 die Gräfin Edeltraud aus ihrer Kemenate auf Burg Branzoll in das wunderschöne Tal hinabschaute und mit einem nicht minder schönen Augenaufschlag zu ihrem Gemahl sprach „Oh, welch' schöner Blick“ – da entstand auch gar bald eine Stadt dieses Namens im Tal, und der Gemahl wurde Graf von Schönblick. Die Enkelin von Edeltraud Branzoll-Schönblick, Gräfin Mathilde, stiftete dort den Liebfrauentempel und somit erhielt die gräfliche Familie ihre Ruhestätte im Mausoleum des Doms; hinter dem Marien-Altar ist die Grabkapelle durch eine Galerie zu erreichen.

Soviel zur – angenommenen – Entstehungsgeschichte des Liebfrauentempels. Ein ähnliches Bauwerk sollte auch bei meiner Stadt „Schönblick“ (auf meiner werdenden H0-Anlage) den Blickpunkt bilden, und zwar nicht gleich ein Dom, doch wenigstens eine größere Kirche – ähnlich wie das „Ramsau“-Modell von Kibri (das vom Stil her m. E. besser

aufs freie Land paßt), nur eben größer, wobei ich – aus gutem Grund – an Vorbilder mit zwei Kirchenschiffen wie z. B. St. Gallen, Benediktbeuern o. ä. dachte. (Solche Doppelkirchen sind zumeist entstanden, wenn eine Vergrößerung der Kirche unbedingt erforderlich wurde, aber entweder kein Platz oder kein Geld für einen einzigen größeren Kirchenneubau vorhanden war.)

Ich kombinierte also zwei „Ramsau“-Bausätze von Kibri so, daß das gesamte Bauwerk nicht nur wesentlich stattlicher wurde, sondern auch seinen ländlichen Charakter verlor. Das rechte Schiff ist in voller Länge ausgebaut, während das linke verkürzt und durch eine Galerie mit dem erwähnten Mausoleum verbunden ist. Die gemeinsame mittlere Doppelmauer ist angemessenmaßen wie im Großen durchbrochen, wodurch die beiden Kirchenschiffe zu einem Raum werden. Der Verbindungsteil zwischen den Türmen besteht aus Karton und zwei Giebelspitzen von Faller-Stadthäusern. Das Mausoleum entstand aus Teilen, die von dem verkürzten Kirchenschiff übriggeblieben waren; das Dach ist aus „vergoldetem“ Karton. Alle übrigen Teile entstammen ausnahmslos den beiden „Ramsau“-Bausätzen von

Kibri (was den Herren in Böblingen zu denken geben sollte, denn so eine prachtvolle Stadtkirche fehlt nach wie vor im Zubehör-Angebot! Die Redaktion).



Abb. 1-3. Der aus zwei „Ramsau“-Bausätzen zusammengesetzte „Liebfrauenturm“ des Herrn Zanders. Der Teil zwischen den Türmen sollte tunlichst so breit sein wie die zwei seitlich über die Türme überstehenden Kirchenschiffteile; macht man ihn breiter, muß eine dickere, gemeinsame Zwischenmauer eingezogen werden.

A propos „Branzoll“:

Zu der „Branzoll-Chronik“ in Heft 6/77, die nicht nur in Familien-Leserkreisen Anklang gefunden hat, erreichten uns zahlreiche Zuschriften. Wir nehmen die Gelegenheit des „Weihnachtsheftes“ gerne wahr, zwei davon zu publizieren, die zudem noch gute und brauchbare bauliche Vorschläge beinhalten. Damit allerdings möchten wir die Branzoll-Chronik endgültig „zuklappen“, denn sonst müßten wir am Ende wahrscheinlich in jedem Heft über neue Enthüllungen, Seitenlinien usw. berichten. Die Redaktion





Abb. 1 u. 2. Die „Ruine Rabenstein“ entstand dadurch, daß die Burg „Branzoll“ von Kibri mit Kneifzange und Seitenschneider den mannigfachen Vorbildern in deutschen Landen entsprechend „verwüstet“ wurde; die farbliche Nachbehandlung erfolgte mit braun/grauer (für die „Mörtelritzen“) bzw. ocker/sandsteinfarbener Plakafarbe (für einzelne Steine).

Aus dem

„Modellbahn-Gotha“:

Die Linie Branzoll/Kibri - Rabenstein

Auf der höchsten Erhebung in meinem HOe-Staat, dem Rabenstein, steht eine von Büschen und Bäumen fast zugewachsene, romantische Burgruine, über deren Herkunft und Geschichte bisher in der Öffentlichkeit nichts bekannt war.

Nachdem ich nun die ergötzliche Chronik des edlen Geschlechts der Herren zu Branzoll-Kibri studiert hatte, kam mir — auch ob einer gewissen Ähnlichkeit im Grundriß zwischen der Stammburg besagter Herren und meinem Gemäuer — plötzlich der dunkle Verdacht, daß es hier vielleicht Zusammenhänge geben könnte. Deshalb wurde mein Staatsarchivar, der sich in Personalunion mit dem Super-Minister für Bau, Verkehr, Forschung, Landschaftspflege usw. befindet (das Finanz-, Wirtschafts- und Ernährungs-Ministerium ist aus emanzipatorischen Gründen in weibliche Hände gelegt) beauftragt, der Sache einmal nachzugehen. Nach gar nicht allzu langem Suchen in verstaubten Folianten hatte ich dann die Fakten auf dem Tisch liegen und mein Verdacht war bestätigt. Demnach war jene Ruine, als sie noch eine stolze Burg war, ebenfalls einmal Eigentum der Herren von Branzoll-Kibri gewesen. Auf einigen Umwegen (Kaul, Schenkung) kam sie dann vor vielen, vielen Jahren in den Besitz des obersten Landesherrn



von meinem Zwergstaat. Dieser übergab sie dann seinem treuen Vasallen, dem edlen Herrn zu Rabenstein, damit dieser für sich und seine Familie eine standesgemäße Bleibe habe.

So sind also die inzwischen schon längst ausgestorbenen Ritterleut' vom Rabenstein zu ihrer einstmals funkelnelneuen Burg gekommen. Dem Erwerb ihres Brotes (und was sonst noch dazu gehört) gingen diese Herren — im Gegensatz zu vielen ihrer Vettern und sonstigen Verwandten — auf eine etwas subtilere Weise nach; sie forderten von ihren Untertanen den Zehnt. Diese Methode (die aus heutiger Sicht geradezu human war) soll jedenfalls genauso einträglich, aber wesentlich leichter und einfacher gewesen sein als die Raubritterei. Deswegen wird dieses Verfahren auch noch heute in etwas abgewandelter Form und mit noch raffinierteren Methoden von deren Nachfahren, den Staatssäckelbatschern, angewandt.

Es muß so anno 1525 gewesen sein, als die so geplagten Untertanen plötzlich aufmuckten,

sich zusammenrotteten und unter der Führung eines (durch einen sehr beliebten Ausspruch später sehr bekannt gewordenen und sogar in der Weltliteratur verewigten) Herrn gegen die Burg zogen und dieser den roten Hahn aufs Dach setzten. Den nichts Böses ahnenden Burginsassen blieb nichts anderes übrig, als durch einen unterirdischen Gang zu entweichen, um so ihre kostbare Haut zu retten. Nachdem ihnen solch' Schreckliches widerfahren war, hatten sie ein für allemal die Lust an ihrem Domizil in einer solch' unfreundlichen Gegend verloren und überließen die Überreste der einstmals so stolzen Burg den Unbilden der Natur. Dadurch entstand dann im Lauf der Jahre ein für meine heutigen kleinen Mitbürger beliebtes Ausflugsziel, das besonders an Sonn- und Feiertagen meiner Privatschmalspurbahngesellschaft (ein fast so schönes Wort wie Donaudampfschiff...) zu zusätzlichen Einnahmen verhilft.

Gerhard Anderssohn, Heidelberg

Jetzt erhältlich!

In Nummer 2:

- 5 verschiedene Modellbahn-Anlagen in H0, N und O
- 80 großformatige, fast nur ganzseitige Abbildungen
- Gleispläne und textliche Erläuterungen
- 84 Seiten schweres Kunstdruckpapier
- Großformat 23,5 x 16,8 cm
- Preis DM 9,80; erhältlich im Fachhandel oder (zuzüglich DM 0,70 Versandkosten) direkt vom

MIBA VERLAG

Spittlertorgraben 39 · 8500 Nürnberg

MIBA Anlagen Revue





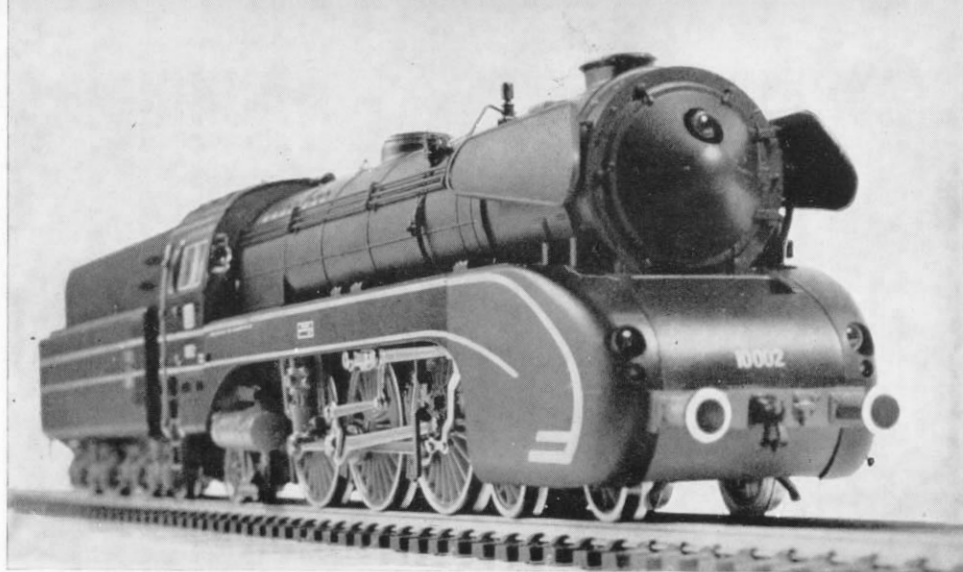


Abb. 1 u. 2. Die „10 002“ im schweren Schnellzugdienst auf der Main-Weser-Bahn, hier in Gießen (Foto: J. Kroitisch, Eiserfeld), sowie (links) als Rivarossi-H0-Modell.

"10001" und "10002" in H0 von Rivarossi

Bereits im Titelbild-Text von Heft 11/77 haben wir die Sonderstellung angedeutet, die die beiden Maschinen der BR 10 zeit ihres 10jährigen „Lebens“ (sprich: Betriebseinsatzes) einnahmen – nicht zuletzt aufgrund ihrer eleganten Stromlinien-Teilverkleidung, die ihnen schon rein äußerlich eine gewisse Extravaganz verlieh. Diese Extravaganz reizte wohl auch die H0-Bahner (den N-Freunden „bescherte“ Rivarossi bereits 1970 ein Modell der 10 001) bislang immer wieder, ein Modell dieser Maschine selbst zu bauen; jedenfalls „geistern“ die 10-Modelle seit der Veröffentlichung des Bauplans in Heft 5/1958 (übrigens Band Nummer 10!) durch die MIBA-Hefte. Bevor wir die Rivarossi-Modelle der 10 001 und (I) der 10 002 genau vorstellen, jedoch noch einige Informationen über das

Vorbild

Die zwei Maschinen der BR 10, die 1957 als letzte Dampflok-Bauart der DB gebaut wurden,

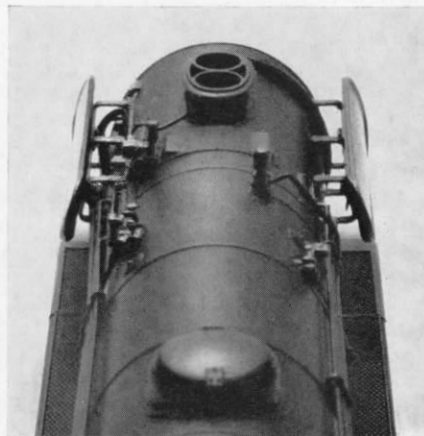


Abb. 3 u. 4. Der typische Doppelschlote bei Vorbild (Foto: H. Stemmler, Rottenburg) und Modell. Den leicht außermittigen Dom besaßen die beiden „10er“ nur zeitweilig!

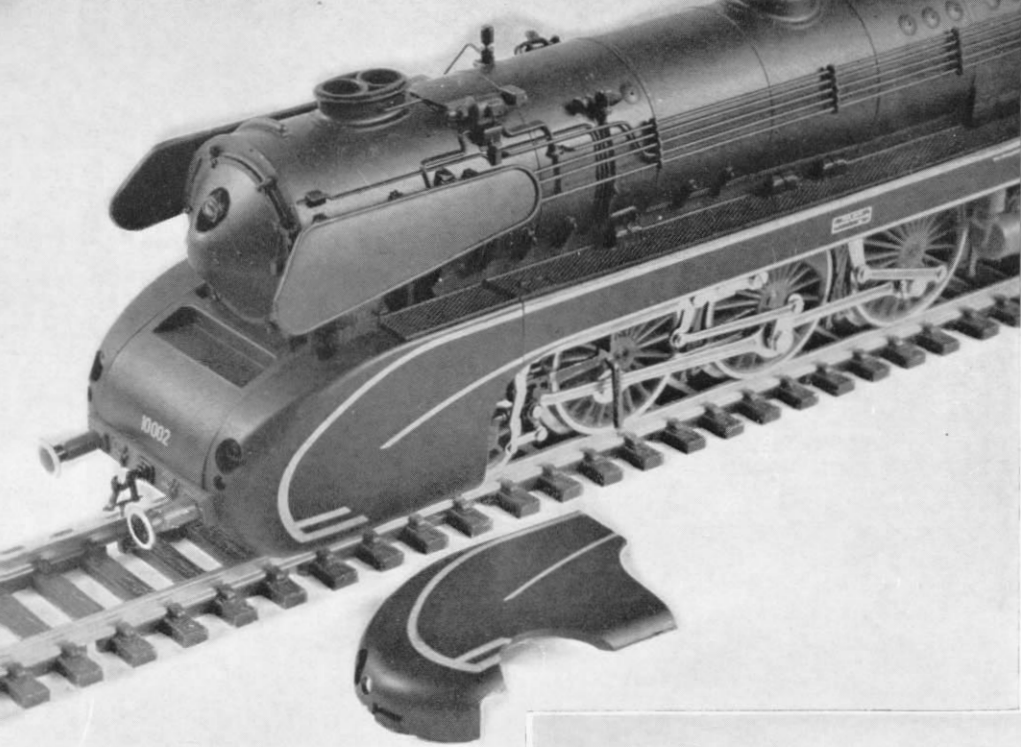


Abb. 5. Die Front des „10 002“-Modells mit zahlreichen extra angesetzten Leitungen, Armaturen, Riffelblech-Imitation auf dem Umlauf usw.

Vor dem Modell liegt eines der beiden ausgesparten Verkleidungsteile (s. Haupttext); am 3. Kuppelrad die Stange zum „Antrieb“ der Innenzylinder-Steuerung. Unser Testmodell durchfuhr mit geschlossener Verkleidung noch einen 36 cm-Radius, ohne daß die Vorlaufräder schleiften. Dies resultiert vermutlich aus der „Gehäuse-Überbreite“ von 2 mm (s. Haupttext), die zweifelsohne weniger auffällt (oder gar „stört“) als die Aussparung in der Verkleidung.



Abb. 6. Die sehr weitgehend durchgestaltete Tender-Rückseite (hier die Nachbildung des Öltenders der „10 002“) mit extra angesetzten Rangierer-Handgriffen, Pufferteller-Warnanstrich und (lesbarer!) Pufferbohlen-Aufschrift.

waren ursprünglich als 1' C1' projiziert, wurden dann aber doch als 2' C1' h3 mit dem Neubau-Hochleistungskessel ausgeführt, wie er auch in die 01¹⁰ und die Umbau-01 eingebaut wurde. Typischste äußerliche Merkmale waren die Teilverkleidung im Pufferbohlen- und Triebwerkbereich, das vollkommen geschlossene Führerhaus und der mit in das Erscheinungsbild der Lokomotive einbezogene, gleichfalls windschnittig verkleidete Tender. Bei der Ablieferung durch Krupp im Jahre 1957 hatte die 10 001 Kohlefeuerung mit Ölzusatzfeuerung und die 10 002 eine Ölhauptfeuerung, wie sie nachträglich auch in die 10 001 eingebaut

wurde. Im Betriebseinsatz zeigten die Loks einige „Kinderkrankheiten“; hinzu kam, daß die hohe Achslast von max. 22,4 t den Einsatz auf einige wenige Strecken beschränkte. Während sie zuerst hauptsächlich auf der Main-Weser-Bahn Frankfurt bzw. Gießen–Kassel fuhren, verkehrten sie später auch zwischen Kassel und Altenbeken/Münster. Die Ausmusterung erfolgte 1967/68 wegen einiger Schäden und wegen der durch die Nord-Süd-Elektrifizierung weiter geschrumpften Einsatzmöglichkeiten. Die 10 001 ist heute im „Deutschen Dampflokomuseum“ in Neuenmarkt-Wirsberg zu bewundern.

Modell

Wohl erstmalig bietet eine Modellbahnfirma „sämtliche Loks einer Baureihe“ im Kleinen an, wie dies Rivarossi mit den Modellen der 10 001 und der 10 002 tut, die man mit den entsprechenden Unterschieden beide herausbrachte. Die Modelle sind H0-maßstäblich; geringfügige Abweichungen finden sich nur in der Höhe bzw. Breite der Lok 2,5 mm bzw. 2 mm (zuviel) und in der Gesamt-LüP, bedingt durch den für kleinere Radien erforderlichen Lok/Tender-Abstand.

Das weitgehend detaillierte Vollkunststoffgehäuse hat zahlreiche extra angesetzte Teile wie die Imitationen von Kesselleitungen und Armaturen, Pumpe, Lichtmaschine usw. Bemerkenswert sind auch die unaufdringlichen Halterungen der Windleitbleche und die vielen plastisch und durchbrochen ausgeführten Handgriffe (z. B. an Dom, Führerhausstirnwand oder Tenderoberkante). Steuerung und Triebwerk sind vollständig nachgebildet, einschließlich des Antriebs der Innenzylindersteuerung (Abb. 5), Kreuzkopf und Kolbenstange sind aus feindetailliertem Kunststoff und lassen nichts zu wünschen übrig; zu loben sind auch die vorbildgetreu abgerundeten Enden der Treib- und Kuppelstangen, die die modernen Wälzlager imitieren sollen. Die mit 23 mm ϕ genau maßstäblichen Treib- und Kuppelräder sind sehr fein ausgeführt und gewähren einen guten Durchblick auf die Nachbildung der Rahmenfedern; im Treibzapfenbereich sind die Verstärkungshäute imitiert. Alle Bremsbacken sind im Kleinen wiedergegeben, bis auf die des Vorlaufdrehgestells, die wohl wegen des seitlichen Kurvenausschlags entfielen. Gleichfalls im Interesse eines ungehinderten Drehgestellausschlags ist bei Radien unter 36 cm das beigelegte Frontverkleidungsteil statt des verkleideten Teils einzusetzen.

Die mattschwarze Farbgebung von Lok- und Tendergehäuse ist sehr gut getroffen, ebenso die silberfarbenen Zierlinien und die Beschriftung. Das Rot des Lokfahrwerks wirkt etwas „spielzeughaft“ und bedarf – wie auch bei der BR 39 aus gleichem Hause – der Nachbehandlung.

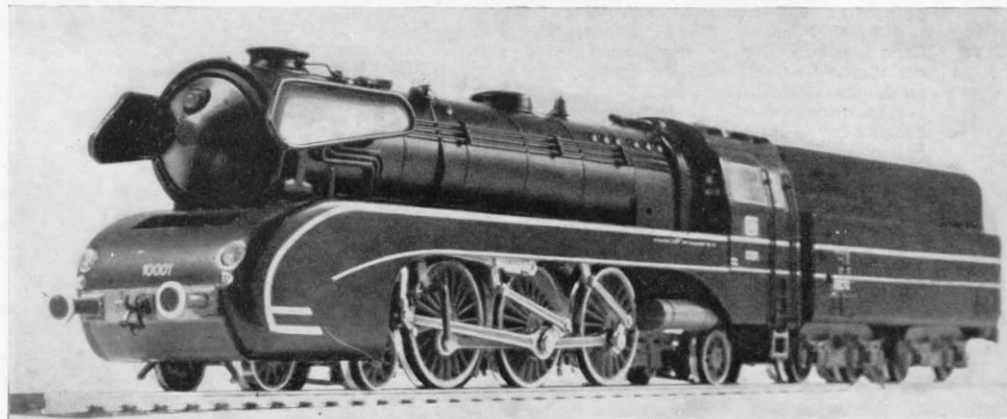
Der Motor ist relativ unauffällig in der Führerhaus/Stehkessel-Partie untergebracht. Das Modell läuft weich und ruhig (Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 230 km/h, langsamstes Tempo etwa entsprechend 15 km/h); die Zugkraft allerdings ist nicht gerade überwältigend (im Hinblick auf das 2500 PS starke Vorbild). Hier ließe sich mit zusätzlichen Haftreifen – werksseitig ist einer auf dem 3. Treibrad links aufgezogen – sicher Abhilfe schaffen.

mm/BMC



Abb. 7 u. 8. Der Gummiwulst schließt im Großen die Lücke zwischen Führerstand und Tender. Im Kleinen ist jedoch ein größerer Abstand erforderlich, der durch eine dazwischengesetzte Verbindung aus weichfederndem Material (hier ein Rivarossi-Balg) optisch gemindert werden kann.

▼ Abb. 9. Das „10 001“-Modell erreichte uns leider zu spät zum Fotografieren; daher hier nochmals das Messmuster. Unterschiede zum „10 002“-Modell (vgl. Abb. 5-8): Tender mit Kohlekasten-Deckel, 3 statt 5 Rohrleitungen an der linken Kesselseite, unterschiedliche Anschlüsse der Pumpe hinterm linken Windleitblech, Farbgebung des Führerhaus-Aufstiegs, Beschriftung.



Aus meiner "Flensburger Kartei"-

eine weihnachtliche Reminiszenz

von Volkmар Sieh, Flensburg



Abb. 1. Sieh': Herr Sieh bei der Arbeit an seiner „Kompromiß“-Anlage — heute und ...

Es begann damit, daß mir mein großer Bruder im Jahre 1940 von seinem ersten Wehrsold eine Märklin-Geschenkpäckung — damals war die zweiachsige T 800 mit Perfekt-Schaltung die große Neuheit! — unter den Weihnachtsbaum legte. Bei aller Bruderliebe hat er sie wohl doch mehr für sich selbst gekauft, denn ich durfte anfangs nur die ... Entkopplungsschiene bedienen. Zum Leidwesen meines Bruders tat ich das dann aber auch oft und gern, vor allem während der Fahrt eines Zuges!

Aufgebaut wurde die lupenreine „Kreis“-Bahn (der beschränkten Wohnverhältnisse und der vielen Besucher im Elternhaus wegen) nur an hohen winterlichen Festtagen, nämlich an Weihnachten. Ich nehme an, daß dieser notgedrungene Umstand mit dazu beigetragen hat, daß ich dieses Spielzeug immer als etwas Besonderes und Wertvolles ansah. Wer also schon heute wünscht, daß sein Kind sich demaleinst als ernsthaftes Mitglied in der Modelleisenbahnerzunft anmeldet, bewahre es jetzt vor der Eisenbahn als Alltäglichkeit, die durch ihr Dauerdasein wesentlich an Reiz verliert!

Was meine erste Spielzeugeisenbahn äußerlich vom Schienenaufbau und Wagenpark her darstellte, spielte ich auch inhaltlich, nämlich

„Kreisbahn“. Mein Vorbild lag quasi vor der Haustür und fuhr als „Flensburger Kreisbahn“ von Flensburg nach Kappeln/Schlei. Ich habe sie wegen verwandtschaftlicher Bande im dortigen Raum auch oft als Fahrgast benutzt. Was den Erwachsenen in den Kriegsjahren ein Greuel war, nämlich langweilige GmP (Güterzüge mit Personenbeförderung), erschien mir als das reinste Vergnügen. Bei jeder Station kurbelte ich die Fenster herunter — aussteigen durfte ein Knirps ja nicht — und schaute den umständlichen Rangiervorgängen zu, um sie später daheim „wirklichkeitsnah“ nachahmen zu können. Welche Phantasie habe ich dann, auf dem Teppich liegend, den Kopf in die Hände gestützt, entwickeln können! Zwei gedeckte Blechgüterwagen waren meine Personenanhänger, abgekuppelte Wagen wurden vom Kreis gestellt und neue wieder aufgleist, von Glücksburg nach Rüste waren es zwei Runden, und ich sah vor meinem geistigen Auge dabei die Landschaft am Rüder See an mir vorbeiziehen ...

Später wurde die Bahn dann nach meinen damaligen Begriffen komfortabler: Die alte

Abb. 2. ... einstens als Dreikäsehoch mit seiner „Kreisbahn“ auf dem Perserteppich! Hier dürften sich unzählige Leser wiedererkennen ...





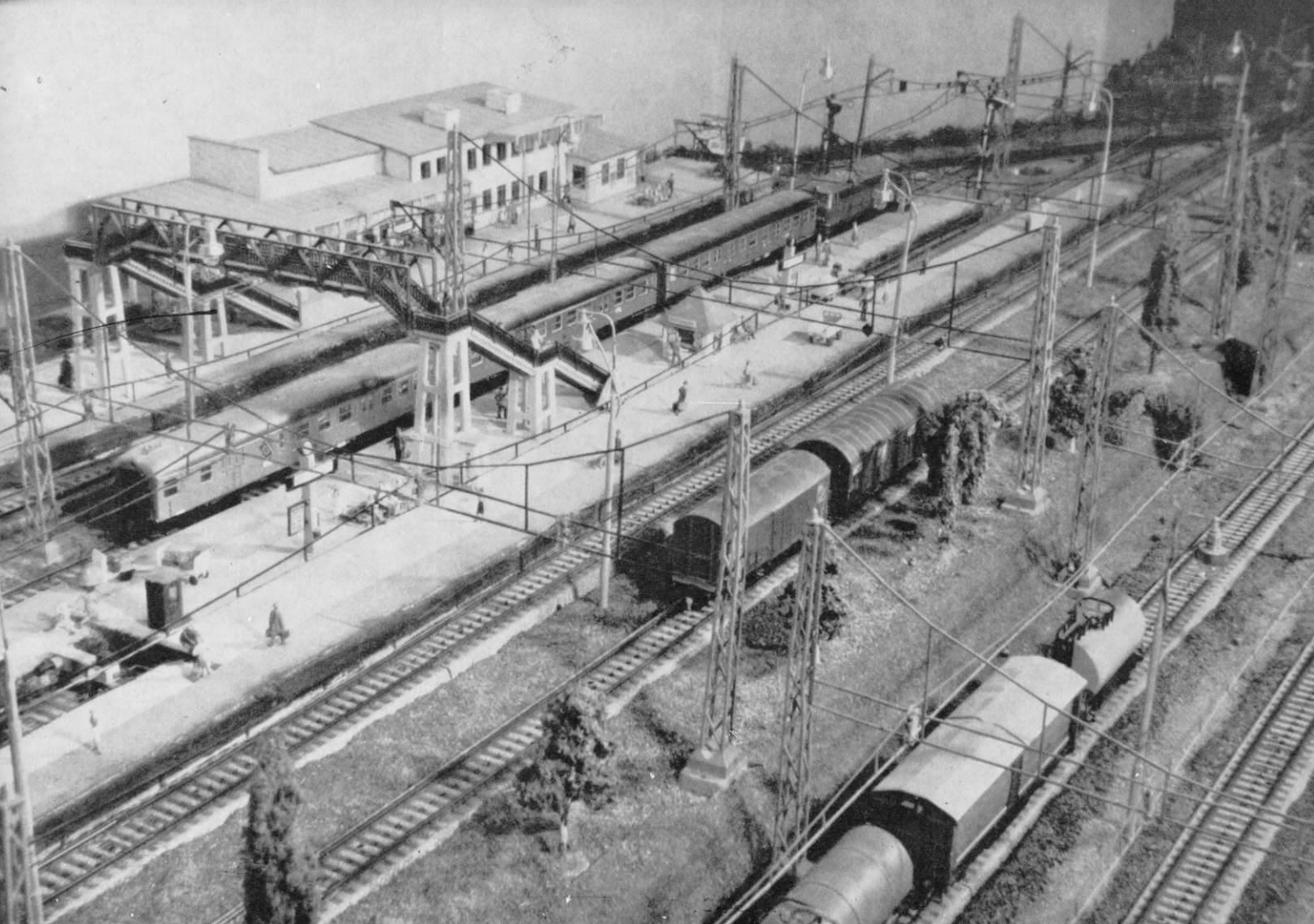
Abb. 3. Ein Eck-Motiv; die Hintergrundkulisse wurde so angesetzt, daß die Gleise in einer Senke zu verlaufen scheinen.

Abb. 4 u. 5 (S. 886/887). Motive aus dem Güterbahnhof und dem Hauptbahnhof. Die Kopframpe (mit der alten Leuchte) ist Eigenbau, der Güterschuppen ein ehemaliges Kibri-Modell. Beim Hauptbahnhof beachte man den breiten Mittelbahnsteig und die minimal belegten Bahnhofsgleise, die nach Ansicht des Erbauers besser wirken als allzu vollgestellte, was auch die ...

Abb. 6 ... mit den leeren Gleisen des Rangierbahnhofs unterstreicht. Die Ladestraße wurde mit Spuren von „Kalk, Kohle, Öl usw.“ verschmutzt.







Pseudo-E 18 von Märklin (HS 700 bzw. MS 800) — sie läuft übrigens trotz ihrer 31 Jahre, mit leichten Verschönerungen, bei einem Kollegen von mir noch heute! —, diese Ellok fuhr in Verbindung mit einem vierachsigen D-Zug-Wagen als Triebwageneinheit. Aufgrund dreier Handweichen konnte jetzt wirklich etwas rangiert werden, und alte Pappkartons stellten Lagerhäuser und Bahngelände dar, während die entsprechenden Deckel als Bahnsteig herhalten mußten. Rückschauend kann man nur sagen: Oh selige Genügsamkeit!

Nach der Währungsreform konnte man

wieder vieles kaufen, auch Spielzeugeisenbahnen. Ich hatte inzwischen mein 14. Lebensjahr vollendet und damit einen großen Teil meiner kindlichen Phantasie eingebüßt, dieser Phantasie, die allzu kümmerliches ertragen, weil gar nicht erst bemerken läßt. Nun kamen zweiachsige Plattform-Personenwagen, „echte“ Bahnbauten aus Blech usw. hinzu, und die Ausmaße meiner Eisenbahn nahmen von Fest zu Fest zu, weil jeder Geburtstagsgast, „der Weihnachtsmann“ und sogar die Konfirmationsgäste wußten, was sie zu schenken hatten: entweder Geld — oder gleich etwas für



Abb. 7. Das Industrie-
gelände, in dem ein ehemali-
ges Blech-Empfangsgebäude
als „metallverarbeitende
Fabrik“ fungiert.

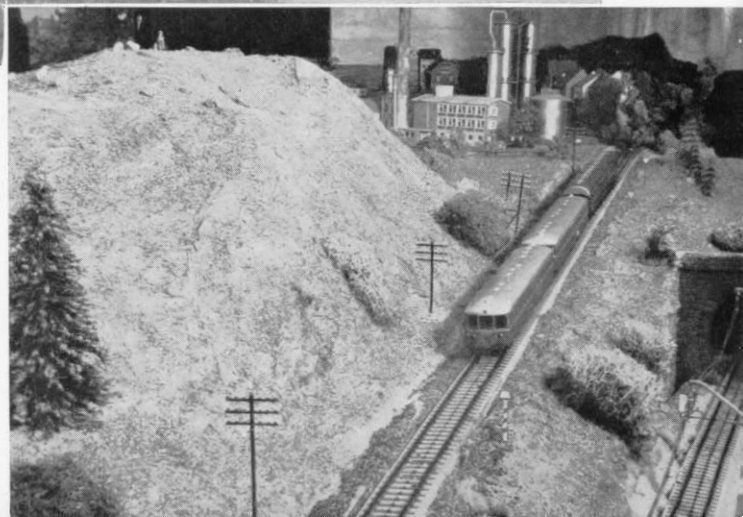


Abb. 8. Auf der Nebenbahn
unterwegs: ein ETA-Trieb-
zug mit angehängtem Rei-
sebüro-Kurswagen.



Abb. 9. Im Vordergrund die Kopframpe des Güterbahnhofs (Abb. 4), dahinter der Parkplatz und die etwas tiefer gelegene Bahnstrecke (Abb. 3). Zum Betrachter hin senkt sich der linke Hügel über die auf Abb. 4 sichtbaren Ausläufer ab.

die Eisenbahn! Der Wohnzimmer-Ausziehtisch reichte schon lange nicht mehr, und auch die ersten Hartfaserplatten, die ich zur Vergrößerung der Grundfläche darauflegte, wiesen inzwischen so viele Quadratmeter auf, daß man mich mit meiner Bahn in einen riesengroßen Schuppen verbannte, in dem vorher Hühner, Tauben und Kaninchen gehaust hatten. Die Atmosphäre dieses Schuppens war überaus echt: Es zog wie Hechtsuppe, es tropfte durchs Dach, Nebelschwaden drangen durch reichlich viele Seitenritzen, und wenn der Wind im Winter ganz „günstig“ stand, gab es auch noch Schneegestöber. Da es sich um einen Holzschuppen mit Teerdach handelte, waren die Temperaturschwankungen erheblich: —15° C im Winter, über 30° C im Sommer! Daß ich so etwas ausgehalten habe, über Jahre hinweg, ist allein dem Umstand zuzuschreiben, daß ich mich in meiner jugendlichen Phantasie in „höheren“ Regionen befand, beispielsweise in einem warmen 1. Klasse-Abteil. Daß jedoch die Eisenbahn mit dem gesamten elektrischen Zubehör das mitgemacht hat, über zehn Jahre hindurch — mittlerweile handelte es sich natürlich um eine stationäre Anlage —, spricht für die Qualität der Märklin-Erzeugnisse. So

versieht mein erster Trafo trotz seiner wahrlich nicht leichten und angenehmen 30 Jahre und trotz der Aufschrift „Nur für trockene Räume“ noch immer seinen Dienst: er speist die Abstellgleise unter meiner jetzigen Anlage, die hier mit einigen Ausschnitten vorgestellt sei.

Resümee: Früher hatte ich viel Geld und keinen erträglichen Raum, und heute besitze ich einen herrlichen 34 m²-Keller mit Zentralheizung, aber nach dem Hausbau kein Geld mehr. Jetzt erst merke ich spürbar, wie „lieb und teuer“ mein Hobby ist, und ich kann es mit Rücksicht auf die Familie eigentlich nur deshalb weiterführen, weil ich altes Material immer wieder verwende, und weil die Laster Rauchen und Trinken mir fremd sind. Aber gerade die Verwendung alten, nicht mehr zeitgemäßen, weil wenig wirklichkeitsnahen Materials macht den mit immer weniger Phantasie behafteten Modelleisenbahner im Grunde unzufrieden. Man improvisiert und schließt mit sich selbst ständig Kompromisse, die aber nur für die gegenwärtige Anlage noch akzeptiert werden. Die nächste Anlage wird viel besser, nimmt man sich vor; doch auch sie wird wieder voller Kompromisse stecken ...!

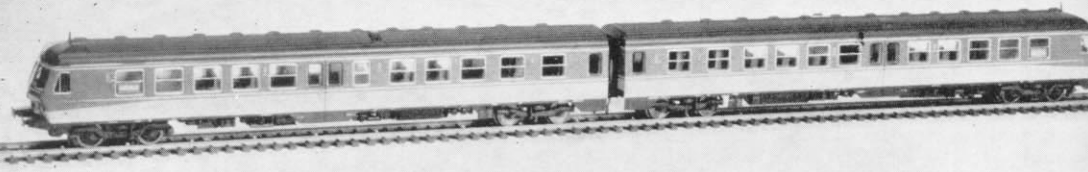


Abb. 1. Das 53,7 cm lange zweiteilige H0-Modell des 614-Triebzuges.

Variabel und
„modellbahn-
gerecht“:

Der DB-Triebzug 614

(Zur entsprechen-
den Fleischmann-
H0-Neuheit)

Nicht ohne Grund haben wir in dem Artikel „Gibt's genügend Triebwagenmodelle“ in Heft 5/75 für ein Großserien-Modell des 614-Dieseltriebzuges plädiert bzw. diesen Triebzug der Industrie besonders „ans Herz gelegt“. Gerade dieser Typ ist nämlich besonders variabel und dadurch besonders „modellbahngerecht“, will sagen: je nach Anlagenthema und -größe kann man ihn zwei-, drei- oder viertellig, in einer oder zwei Einheiten und mit oder ohne angehängte Güterwagen einsetzen. Man kann ihn einer „wachsenden“ Anlage oder dem anwachsenden Betrieb durch die Anschaffung eines bzw. mehrerer Zwischenwagen anpassen; man kann ihn als Vorortzug, Nahverkehrs- oder Bezirksellzug deklarieren, kurzum: es handelt sich um einen sehr universell verwendbaren Typ, der zudem noch durch sein modernes „Design“ (Zweifelfarbanstrich in Blutorange/Kieselgrau oder Oceanblau/Beige) und gewisse technische Details interessant wirkt – wie z. B. die kurvenabhängige Wagenkasten-Steuerung, die ein Durchfahren kurvenreicher Strecken mit höherer Geschwindigkeit erlaubt, wie dies ja auf unseren Anlagen gang und gäbe ist.

Bereits im vorigen Jahr bedachte Fleischmann die N-Bahner mit einem Modell des 614-Triebzuges, dem auf vielfachen Wunsch der mit Triebwagen nicht gerade „gesegneten“ H0-Bahner (und wie auch von der MIBA angeregt) heuer die H0-Version folgte.

Das 53,7 cm lange, zweiteilige Modell ist – ebenso wie der 25,7 cm lange Mittelwagen – konsequent im Längenmaß 1:100 gehalten, in Anpassung an die Fleischmann-Modelle der 26,4 m-Wagen. Das weitgehend detaillierte Kunststoffgehäuse weist zahlreiche Einzelheiten auf; an den Drehgestellen sind die Einrichtungen der kurvenabhängigen Wagenkasten-Steuerung genau nachgebildet. Auch die Inneneinrichtung entspricht dem Vorbild; zur Tarnung des in einem Triebwagenkopf befindlichen Antriebs wurden allerdings jeweils zwei (statt einem) Packabteil-Fenster vorgesehen und diese zusätzlich mattiert – eine gute Kompromißlösung, die wesentlich weniger auffällt als ein deutlich sichtbarer Motor hinter Klarsicht-Scheiben dies täte. Die unterschiedlichen Fensterrahmen, Dachdetails usw. des Modells sind genau vorbildentsprechend, ebenso die Lackierung und die vollständige und lupenreine Beschriftung. Allerdings sollte man die Zielorte vielleicht besser als Schiebe- oder Klebebilder beilegen, damit jeder Modellbahner „seinen“ Triebzug individuell kennzeichnen kann.

Durch geschickt „versteckte“ Ballastgewichte haben alle Wagen eine günstige Schwerpunkt-lage. Der Zug läuft sehr leise und weich; die Höchstgeschwindigkeit liegt je nach Fahrtrichtung zwischen umgerechnet 235 und 270 km/h, das minimale ruckfreie „Schleichtempo“ umgerechnet bei 12,5 km/h. Wie bereits im Messebericht erwähnt,

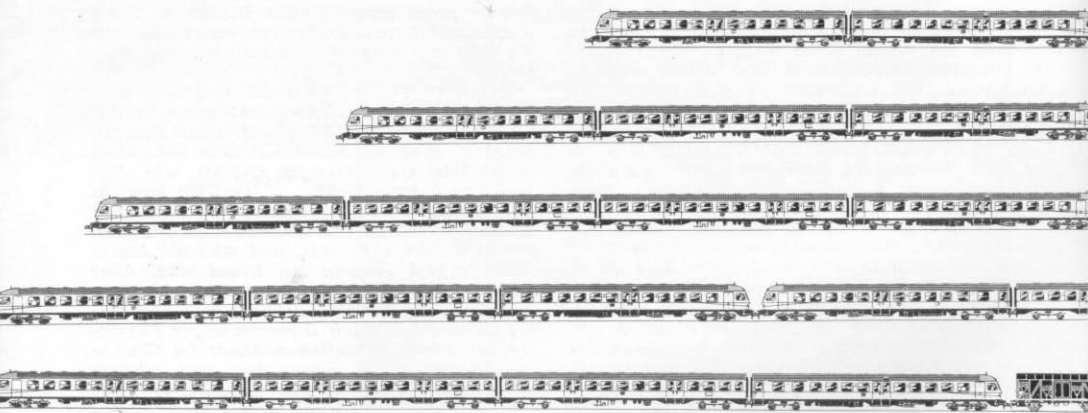


Abb. 2a–e. Verschiedene Möglichkeiten zur Variation und Kombination des 614-Triebzuges, der auch mal (siehe Abb. 2e) einen Expressgut-Güterwagen o. ä. mitnehmen kann. (Bild: Fa. Fleischmann, Nürnberg)

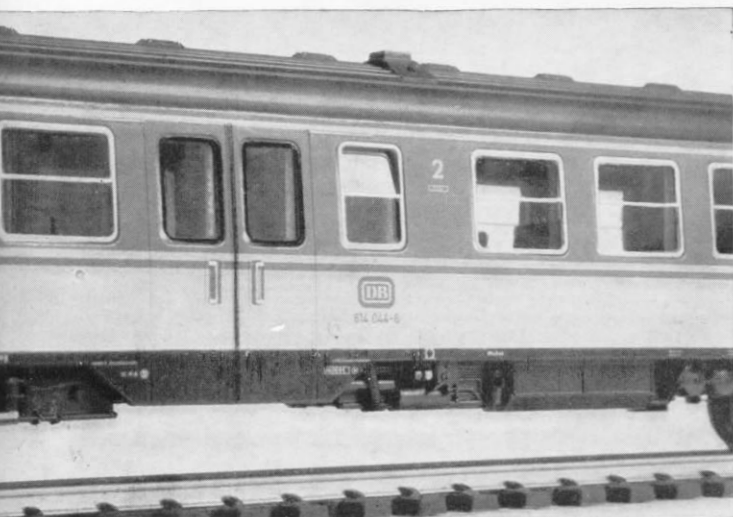
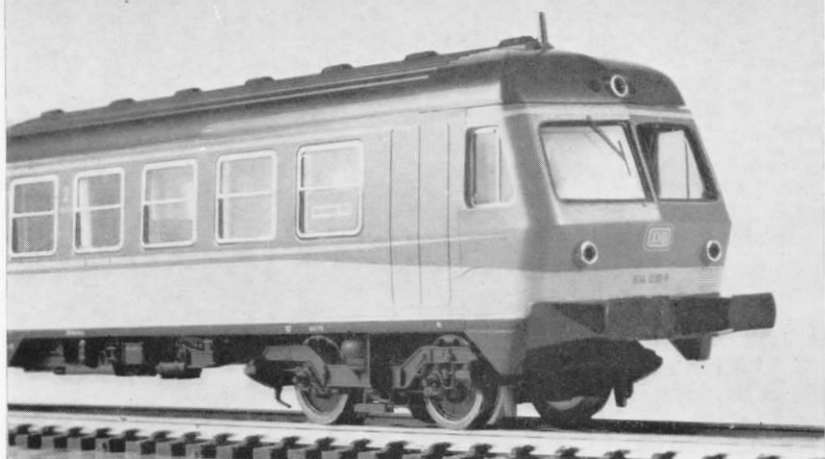


Abb. 3-5. Drei wirkungsvolle WiWeW-Aufnahmen, die typische und „haargenau“ nachgebildete Details des Modells verdeutlichen.

Oben: Frontpartie mit Drehgestell samt den Imitationen der Sandstreuhröhre und des Luftzylinders zur Wagenkastensteuerung.

Links: Mittelpartie einer Einheit mit verschiedenfarbigen Fensterrahmen, „gekipptem“ Toilettenfenster und Imitation der Längsträger-Armaturen (z. B. WC-Abflußrohr unterhalb der Zahl „614“).

Unten: die „gummige-rahmten“ Frontfenster und der eingerichtete Führerstand samt Fahrerfigur; neben dem oberen Spitzenlicht die Signalhorn-Öffnungen.

wurde aus Gründen des schnellen und unkomplizierten Zusammensetzens des Zuges keine fahrtrichtungsabhängige Stromaufnahme vorgesehen, die eine Art „Stromkupplung“ zwischen den einzelnen Wagen erfordert hätte. Es kann somit vorkommen, daß der „geschobene“ Zug über ein Hp0-Signal hinausfährt, falls der isolierte Gleisabschnitt nicht ausreichend lang bemessen wurde. Wer sich daran stört, kann unter Verwendung der Lichtwechsel-Dioden und Einbau einer Kabelverbindung (falls der Zug in einer bestimmten Reihung zusammenbleibt) Abhilfe schaffen.

mm/BMC



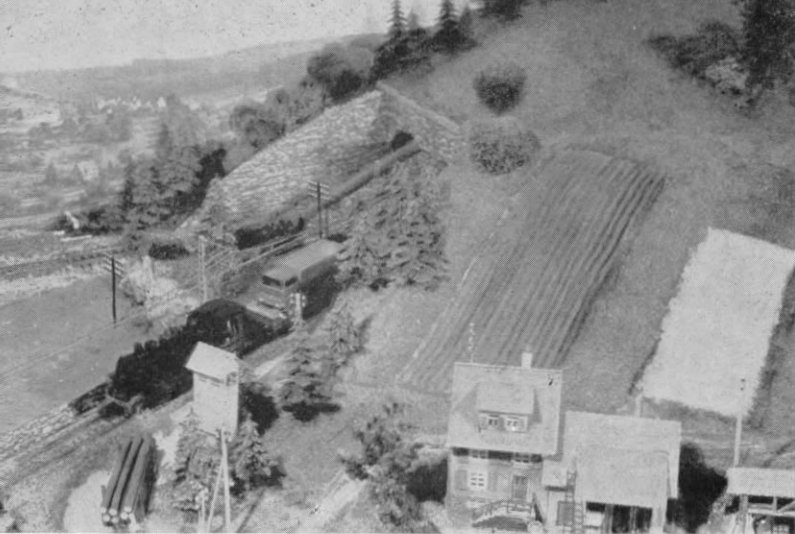


Abb. 1. Der „Stein des Anstoßes“ für MIBA-Leser W. M.-R. aus Köln: die hangabwärts verlaufenden Ackerfurchen auf der in Heft 6/77 vorgestellten H0-Anlage des Herrn Kretzler. Der Erbauer hat inzwischen ...

„Ackerbau und Viehzucht...“

(zu 6/77, S. 481)

„Ackerfurchen laufen nie (NIE!) den Hang abwärts, sondern — im Idealfall — den Höhenlinien entlang. Eitelkeit verlaß mich nicht! So habe ich mal wieder demonstriert, was ich alles weiß...“

W. M.-R., Köln

Abb. 2 ... den „strittigen“ Acker durch eine Wiese ersetzt, wie dies sicher auch im Großen geschehen wäre (s. Haupttext).



So schreibt ein Leser aus der Domstadt und vermeint, den Steilhang-Acker auf der Anlage des Herrn Kretzler (Abb. 1) beanstanden zu müssen. Das hat uns natürlich nicht ruhen lassen und so haben wir auf unseren Spaziergängen nicht nur die Augen offen gehalten, sondern uns — nachdem keine „Gesetzmäßigkeit“ für die Anlage von Äckern im hügeligen Gelände zu erkennen war — mit den Bauern der Umgebung unterhalten. Das Ergebnis war überraschend:

Der Steilhang-Acker des Herrn Kretzler ist „rechtens“. Er würde tatsächlich wie dargestellt gepflügt werden (wenn er als Acker genutzt werden würde). Parallel zum Hang verlaufende Furchen kämen in Anbetracht der länglichen Ackerform nicht in Frage, da stets die lange Seite eines Ackers anvisiert wird und merschedendels bei so schmalen Handtüchern für quer verlaufende Furchen links und rechts sowieso kaum Platz zum Wenden des Traktors ist. So gesehen stimmt der Acker des Herrn Kretzler also; es steht allerdings auf einem anderen Blatt, ob in der Praxis ein Bauer an einem solchen Steilhang überhaupt einen Acker anlegen oder die Fläche doch lieber als Wiese nutzen würde. Bei einem ähnlich gelagerten Fall in der Nähe von Nürnberg (bei Tauchersreuth) wurde vor ein paar Jahren an einem Steilhang ein ähnlich langer Acker angelegt. Das Ergebnis war in jeder Hinsicht negativ — durch die Abschwemmungen bildeten sich z. B. mehrere „sprunghügelähnliche“ kleinere Terrassen —, so daß diese Fläche seit geraumer Zeit wieder nur mehr Wiesengelände ist.

Herr Kretzler hat folglich den fraglichen Acker in der Zwischenzeit ebenfalls beseitigt und in eine Wiese rückverwandelt. Dann aber fiel ihm eine in jeder Hinsicht noch bessere Lösung ein, die Abb. 3 zeigt. Auch das Kornfeld ist verschwunden und der „unumgängliche“ Acker ist in länglicher Form quer angelegt, worüber sich Herr W. M.-R. sicher besonders freuen wird.

Und die Moral von der Geschichte?
Herr Kretzler ist „kein Rindvieh nicht!“ —
Wer kritisieren meint zu müssen,
der sollt' es wirklich besser wissen!



Abb. 3. Im Zuge einer Um- und Neugestaltung der hier gezeigten Anlagenpartie (vgl. Heft 6/77, S. 480–481) wurde u. a. auch ein neuer Acker angelegt, bei dem die Furchen den Hang entlang – etwa den Höhenlinien folgend – verlaufen. Im Vordergrund ist noch ein Teil der (im Interesse eines flüssigen Betriebsablaufs) nunmehr zweigleisig ausgebauten Verbindung vom Abstell- zum Kopfbahnhof zu sehen.

Abb. 4. Nahansicht der Furchen des auf Abb. 3 gezeigten Ackers, die mit einem Zahnspachtel in den Moltofill-Acker „gepflügt“ wurden.





Abb. 5. Bei dieser Gelegenheit noch ein Blick über den — neuerdings ebenfalls etwas abgewandelten — Kopfbahnhof auf der Anlage des Herrn Kretzler. Auf Anraten einiger MIBA-Kollegen hat er die Oberleitung wieder abgebaut, da sie für die relativ kleine Anlage „erdrückend“ wirkte und auch thematisch nicht so recht paßte. Wenn man dieses Bild mit der Abb. 1 in Heft 6/77 (S. 475) vergleicht, ist man versucht, den Entschluß des Herrn Kretzler gutzuheißen. Bahnhof und Strecke wirken tatsächlich freiräumiger und irgendwie „organischer“, stiller und harmonischer, finden Sie nicht auch?

Die Ellok Reihe 132 als N-Modell von Fleischmann-piccolo

29 Lokomotiven der späteren Baureihe E 32 bzw. 132 wurden von der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn — ursprünglich sogar als „bay. EP 2“ bestellt! — ab 1925 ausgeliefert. Die E 32 hatte zwei Motore, die über ein gemeinsames Vorgelege die Schrägstangen und von da über eine Blindwelle die drei Treibachsen antrieben. Acht Maschinen erhielten 1932 eine ge-

änderte Getriebeübersetzung und damit eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h statt bisher 75 km/h. Zur Unterscheidung wurden sie in E 32 101-108 umgezeichnet. Die ursprünglich vorhandenen Stirnwandtüren wurden nach dem letzten Krieg entfernt. Noch Anfang der siebziger Jahre waren mehrere Loks im Einsatzbestand, die in Südbaden und Bayern fuhren.

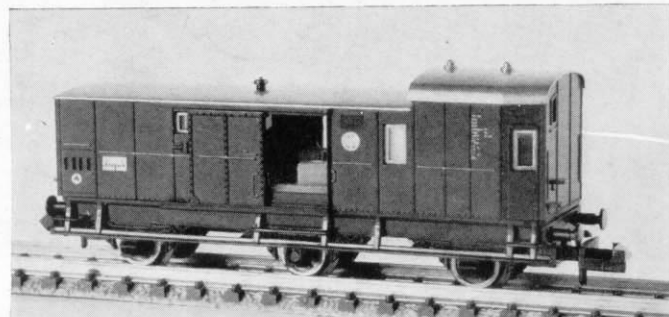


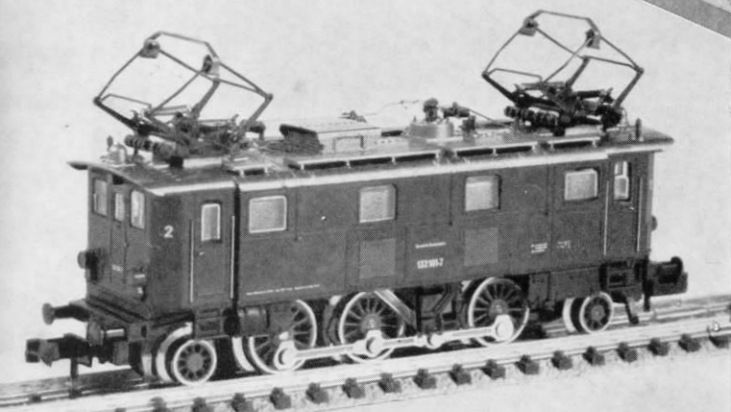
Abb. 1. Nicht die „132“, sondern nur stellvertretend für die weiteren, jetzt ausgelieferten Fleischmann-N und H0-Neuheiten (s. Messebericht): das 6,9 cm lange N-Modell eines dreiachsigen preußischen Packwagens.



Abb. 2. Die minutiös nachgestaltete Front des 132-Modells mit unterschiedlichen Fensterrahmen (s. Haupttext), SBS 10-Pantographen, größenrichtiger Beschriftung usw.

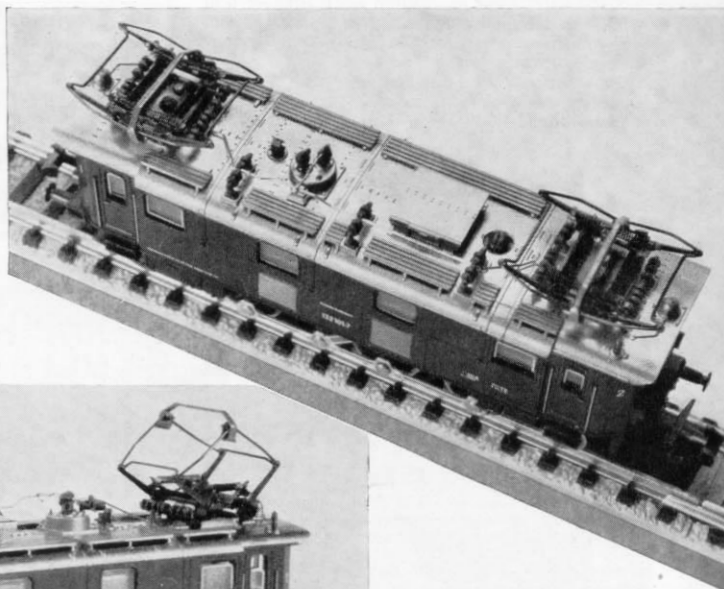
Abb. 3. Das Dach mit seinen feinen Niet- und Lüfter-Imitationen, Laufstegen usw. Links vom rechten Pantographen sitzt der als Isolator getarnte Oberleitungs-/Unterleitungs-Umschalter.

Abb. 4. Gesamtansicht des 8,1 cm langen 132-Modells, mit dem den N-Bahnern jetzt immerhin 5 Nachbildungen von Altbau-Eloks zur Verfügung stehen (Fleischmann 132, Arnold 119, 169 und 194, Minitrix 144).



An dem exakt im Maßstab 1:160 gehaltenen N-Modell (LÜP 8,13 cm) sind die feinen Nieten auf dem Dach und die filigranen Stromabnehmer der Bauart SBS 10 mit Einfachwippe, die sehr fein und funktionstüchtig ausfallen, besonders bemerkenswert. (Übrigens mußten beim Vorbild stets beide Stromabnehmer anliegen, um einen sicheren Stromfluß zu gewährleisten.) Das Modell hat eingesetzte Fenster; bei der Farbgebung der Rahmen (Türfenster messingfarben, danebenliegende Fenster holzfarben, Maschinenraum- und Frontfenster rahmenlos) orientierte sich Fleischmann genau an der gleichnummrigen Vorbildlok, die sich als Museumslok in Bochum-Dahlhausen befindet. Der unauffällige Umschalter für Unter- bzw. Oberleitung sitzt auf dem Dach; die Beschriftung ist sauber und vollständig. Eine gute Lösung: die „klaren“ Scheiben im Führerstand und „geriffelte“ Scheiben im Maschinenraum, so daß der Motor nicht zu erkennen ist! Die Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung.

Auch das Fahrgestell ist genau maßstäblich und weist gleichfalls viele Feinheiten (Luftkessel, Werkzeugkästen usw.) auf. Zwei Achsen werden direkt, eine dritte über das Gestänge angetrieben; Haftreifen sind nicht vorgesehen. Bei mittlerem Gewicht ist das Modell wie das Vorbild daher kein großer „Zieher“, einen Rekord dagegen stellt die „132“ im Tempo auf: Höchstgeschwindigkeit (12 V =) ist je nach Fahrtrichtung umgerechnet 295–345 km/h, das ruckfreie Mindesttempo liegt noch bei 18,5 km/h. mm/BMC



Neu für Modellbahn- Zwecke **Relaiskarten von S + M**

Bei Verwendung von Spannungen zum Überwachen, Steuern, Antreiben etc. treten oft Probleme auf: Das vorhandene Befehlselement ist für die zu bewältigende Aufgabe zu schwach (zu geringe Spannungs-Strombelastbarkeit) und/oder die Anzahl der vorhandenen Kontakte ist für die gestellte Aufgabe zu klein.

Zur Lösung der genannten Schwierigkeiten bieten sich hier elektromechanische Schalter (Relais) in ihren vielfältigen Ausführungen an. Durch Relais lassen sich bekanntlich mit kleiner Steuerleistung große Leistungen schalten. Gleichzeitig kann mit nur einem Bedienungselement (Taster/Schalter) eine wesentlich größere Anzahl Kontakte betätigt werden, die elektrisch voneinander unabhängig sind und somit unterschiedliche Aufgaben übernehmen können. Das Relais darf also ruhig auch als ein „Schaltverstärker“ betrachtet werden. Das Verhältnis der Schaltleistung zur Steuerleistung kann weit größer als 1000 sein!

Die neuen Relais-Baugruppen (RK) von S + M enthalten Relais, die nach neuestem Stand der Elektro-Industrie gebaut werden. Auf den Relaiskarten (RK's genannt) sind drei für verschiedene Anwendungen gedachte Relais enthalten, die mit einem Gleichrichter und einem Kondensator beschaltet sind; so können sie mit Wechsel- oder Gleichspannung betrieben werden.

Die auf den Platinen eingesetzten Klemmleisten bieten eine lötfreie Anschlußmöglichkeit für mehrere Drähte und besitzen einen

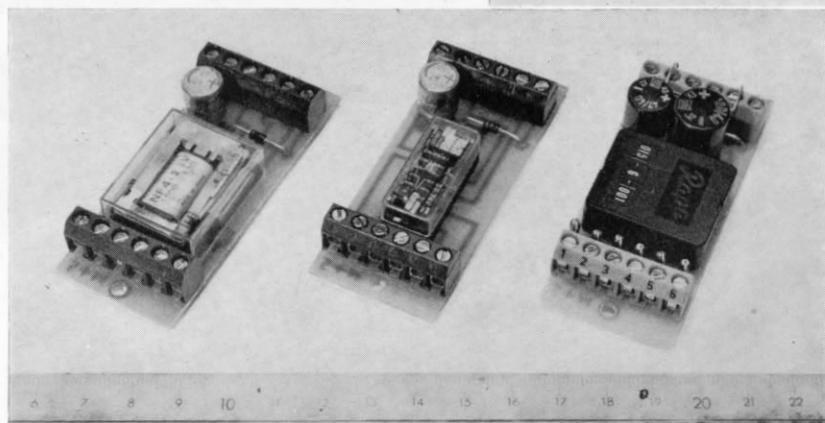
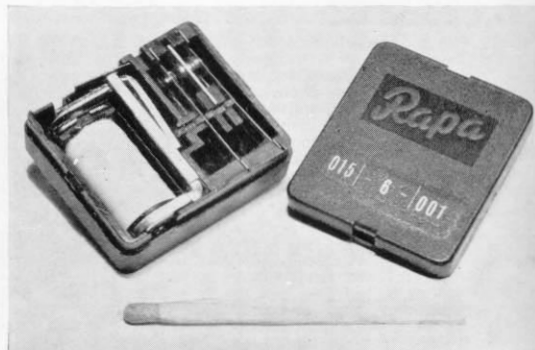
Schutz gegen unbeabsichtigtes Abquetschen der Leitungen.

Die Relaiskarte RK 01 enthält das auch auf den Koppelkarten des S + M-Systems eingesetzte S 3-Relais; dieses zeichnet sich durch seinen geringen Leistungsverbrauch, seine hohe Kontaktbelastbarkeit von 5 Ampere (10 Ampere Einschaltstrom zulässig) und seine Kontaktbestückung aus. Es enthält einen Ruhekontakt und drei Arbeitskontakte; die Kontakte sind auch in Kombination als ein Umschaltkontakt und zwei Arbeitskontakte zu verwenden. Mit dieser Kontaktbestückung sind die unterschiedlichsten Arbeiten zu bewältigen, z. B. Signalschaltungen, Weichenschaltungen, Start/Stop-Befehle für Anfahr-Bremsbausteine, Meldungen in Gleisbildanlagen usw. Das verwendete Relais ist hermetisch dicht und somit gegen Feuchtigkeit geschützt. Die vergoldeten Kontakte schalten auch kleinste Spannungen und Ströme mit größter Zuverlässigkeit.

Bei der Verschaltung größerer Anlagen oder bei Bedarf verschiedener Kontakte für meh-

Abb. 1 zeigt das „Innenleben“ des sog. Typ-E-Relais, wie es z. B. in der Relaiskarte RK 11 verwendet wird.

Abb. 2. Drei Relaiskarten für unterschiedliche Anwendungsbereiche. V.l.n.r.: RK 21, RK 01 und RK 11.



rere getrennte Steuerungsaufgaben bietet sich die RK 21 an. Mit dieser Relaiskarte stehen zwei Umschalt- und zwei Arbeitskontakte zur Verfügung. Die Kontakte sind mit 2 Ampere dauernd belastbar (8 Ampere Einschaltstrom zulässig).

Die RK 11 ist ein echtes Fahrstraßen-Relais; das verwendete Kartenrelais (E-Type) entspricht u. a. den VDE-Vorschriften für Relais in Starkstromanlagen. Durch seine Schaltleistung: 15 Ampere bis zu 4 sek, 8 Ampere dauernd, bietet es sich speziell zum Schalten von induktiven Lasten (z. B. Weichen oder Transformatoren) bzw. Glühlampen (hoher Einschaltstrom) an. Der Ausgang dieses Relais ist über Dioden auf 6 Klemmen geführt. Durch die Diodenentkoppelung können nun Ausgänge verschiedener Fahrstraßenrelais verbunden werden (wenn z. B. Weichen bei mehreren Fahrstraßen in gleicher Richtung geschaltet werden sollen), ohne daß über die Klemmverbindung Rückwirkungen auf andere Weichen auftreten. Die Wirkung entspricht den logischen UND/ODER Verbindungen. Durch die hohe Belastbarkeit der verwendeten Bauelemente lassen sich also mit geringem Aufwand auch umfangreiche Fahrstraßen schalten.

Da auch heute noch viele Weichen ohne Endabschaltung gebaut werden, wurde die RK 11 als Momentkontakt-Relais ausgelegt. Der Relaiskontakt zieht nur für 1–2 Sekunden an, egal ob die Spulenspannung 5, 10 oder 100 sek. anliegt. WiWeW

„Alles schon mal dagewesen!...“

sagt nicht nur Ben Akiba, sondern mit Recht unser Mitarbeiter Chronos, der den hier abgebildeten Steigungsmesser bereits vor 7 Jahren konstruierte und – auch das noch! – in Heft 2/69, S. 71, vorgestellt hat! Ehre wem Ehre gebührt – Chronos hat somit gegenüber Herrn Hollbach aus Böblingen (s. Heft 10/77, S. 731) zumindest das gedankliche Prioritätsrecht!



Es geht bergauf (nicht abwärts)

mit der Brawa-H0-Standseilbahn – sie wird nämlich (endlich) ausgeliefert. Wir haben bereits mehrfach ausführlich über diese Neuheit berichtet (3/76, 3/77), die ein nicht nur originelles, sondern vor allem platzsparendes „Betriebszubehör“ darstellt, denn aufgrund der starken Steigung ist der Platzbedarf nicht allzugroß; in der Grundausführung ist die Strecke ca. 1,20 m lang, kann aber durch Einfügen zusätzlicher Gleisstücke beliebig erweitert werden (wobei die Ausweiche allerdings immer genau in Streckenmitte liegen muß). Aufbau, Betrieb und Wartung werden in der ausführlichen Anleitung genau beschrieben.

Reichsbahn

im hessisch/thüringischen

Mittelgebirge

H0-Anlage Dr. Klaus Weibezahn
Wedemark

Diese Rundum-Anlage ist maximal 5,00 x 4,80 m groß und stellt praktisch eine „Vater- und Söhne“-Anlage dar, denn erbaut wurde sie von Dr. Klaus Weibezahn, Kassel, und seinen beiden Söhnen Klaus F. und Rolf M.; alle drei teilen sich auch in den Betrieb der Zweischienen-Gleichstrom-Anlage und betrachten sich dabei als „Reichsbahner“ – denn die Anlage „spielt“ ausschließlich zur Reichsbahnzeit.

(weiter auf S. 906)

Abb. 1 u. 2. Das Bahnbetriebswerk von „Bad Klausthal“ mit dem selbstgebauten Wasserturm. Die untere Abbildung zeigt das Bw übrigens von der Anlagenrückseite (vom „Fenster“ im Streckenplan Abb. 9) her gesehen. Die „Bäume im Bw“ kommen bzw. kamen in natura durchaus vor, z. B. im Bw Bochum-Dahlhausen (s. S. 915).

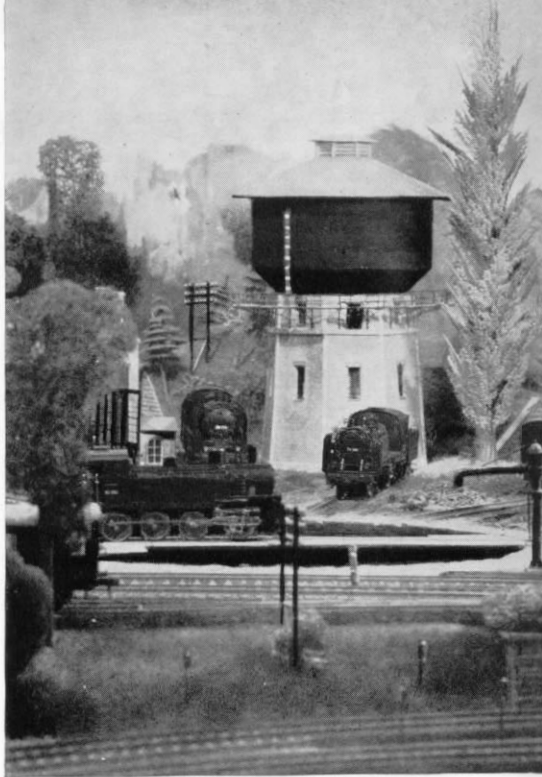




Abb. 3. Der Bahnhof „Rolfingen“, der inmitten eines großen Waldes (aus Islandmoos-Wipfeln auf einem Drahtgeflecht) an einem kleinen Flußhafen liegt (Wasser mittels Gießharz imitiert, Schiffsmodell Eigenbau). Diese Partie ist nachgerade ein Musterbeispiel für eine (in des Wortes wahrster Bedeutung) „großzügige“ Anlagengestaltung!

Abb. 4. Bahnsteigmotiv aus „Bad Klausthal“. Das „epochentypische“ Bahnsteighäuschen ist Eigenbau aus Pappe, d-c-fix-Fachwerk usw.; die Pflaster- und Mauerstein-Folie stammt aus der DDR.





Abb. 5 u. 7 (rechte Seite). Die schwungvoll und großzügig angelegte Ostausfahrt von „Bad Klausthal“ wird von einer Vollmer-Gitterbrücke mit versetzten Trägern überspannt, die als Bahn- und Straßenbrücke fungiert. Das Stellwerk am Hang („Rendsburg“) entstand nach der BZ in MIBA 2/68.

Abb. 6. Diese Brücken/Tunnelpartie ist auf dem Streckenplan zwischen „Tür“ und „duck under“ zu erkennen (auf dieser Abbildung links vom Betrachter die Tür, rechts der Anlagen-Innenraum).





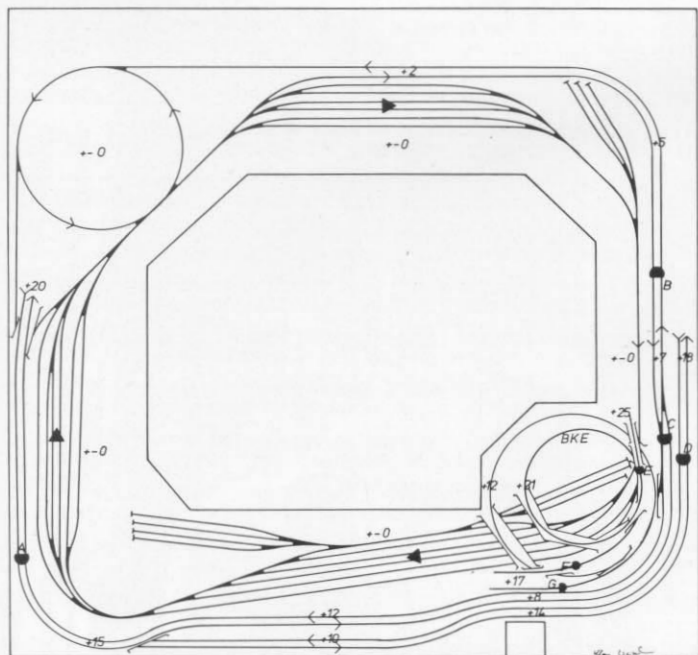
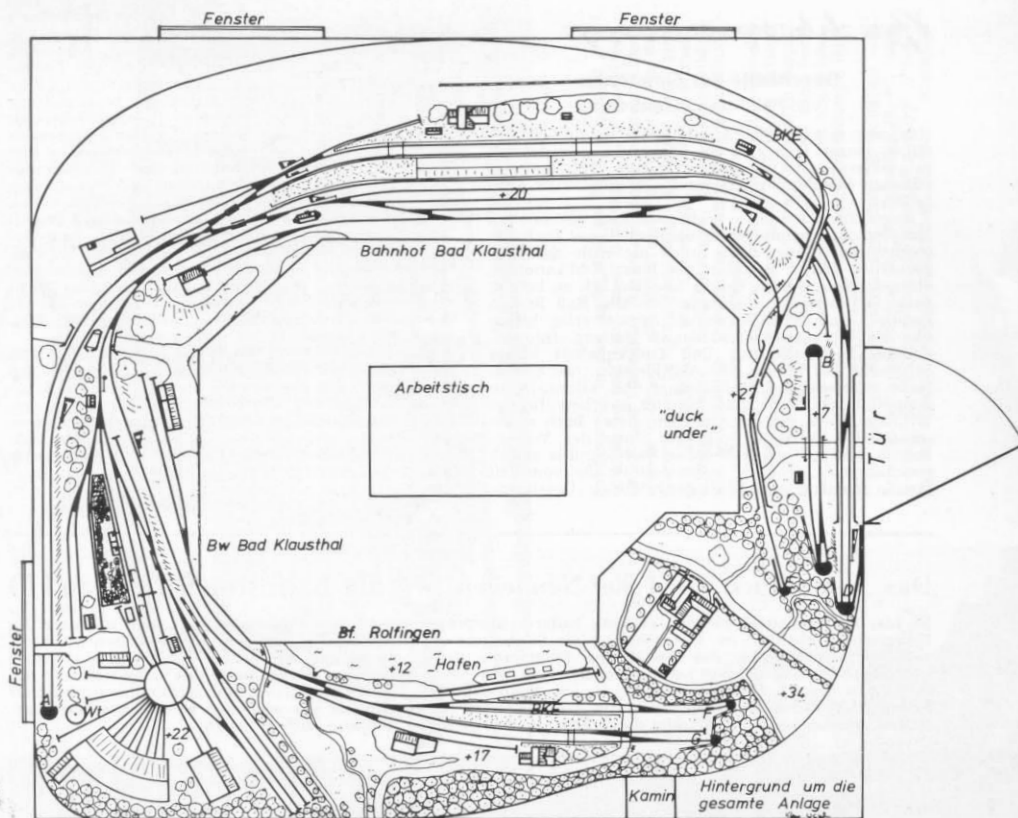


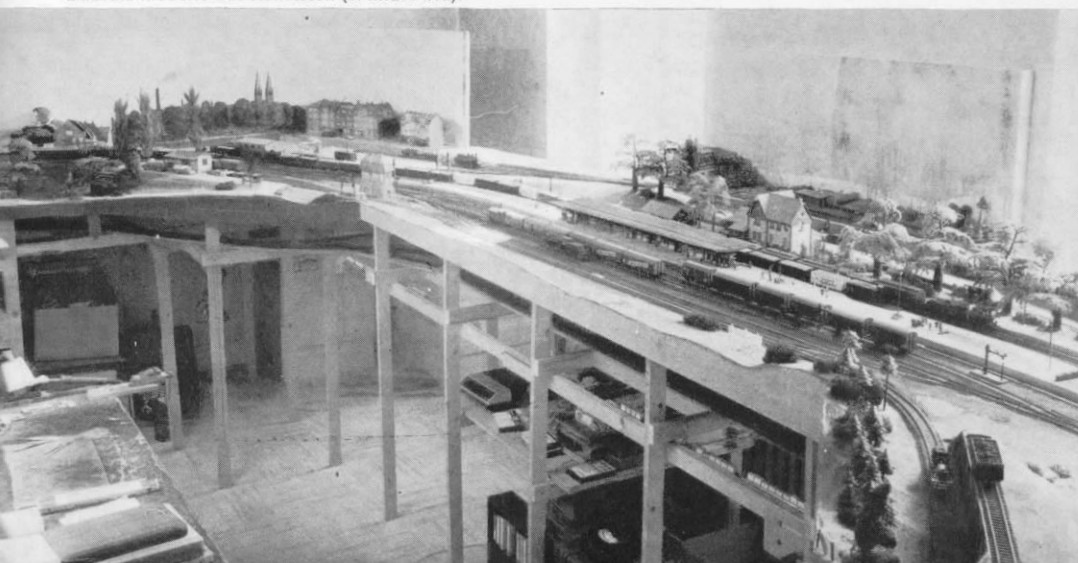
Abb. 8 u. 9. Der Streckenplan der Anlage (Zeichnungen: Klaus Weibezahn), links die verdeckten Strecken (Maßstab 1:55) und rechts die sichtbar verlaufenden Gleisanlagen (Maßstab 1:45). Die Ziffern bezeichnen die Höhe der Strecken über „Normalnull“ (± 0) in cm, die Buchstaben die Tunnelportale bzw. den Beginn der verdeckten Strecken und die schwarzen Pfeile die im Richtungsbetrieb befahrenen Abstellbahnhöfe. „BKE“ bedeutet „Bad Klausthaler Eisenbahn“ und mit „Duck under“ („Duck’ dich!“) wird der Zugang zum Innenraum bezeichnet, der nur gebückt zu erreichen ist.

Abb. 10. Blick etwa von der Eingangstür über den Wohnhauskomplex (selbstgebaut nach dem Vorbild des Weibezahn’schen Elternhauses) und Hafenbahnhof „Rolfingen“ bis zum Abstellbahnhof und Bw von „Bad Klausthal“ (Hintergrund); rechts davon die Partie der Abb. 11.





▼ Abb. 11. In der Blickrichtung passend zum obigen Gleisplan: Bahnhof „Bad Klausthal“ während des Aufbaustadiums der Anlage, das den Unterbau aus gehobelten Dachlatten (2 x 5 cm) erkennen läßt. Die großen Einzelbäume beim Empfangsgebäude (und auf den diversen Bildern) sind übrigens englische Bausatz-Modelle aus Kunststoff (s. MIBA 6/72).



Buchbesprechung:

Geschichte der Eisenbahn

von Ralf Roman Rossberg

560 Seiten mit über 600 Abbildungen, davon 520 vierfarbig, Format 23,5 x 33 cm, Einband aus hochwertigem Skivertex mit dreifacher Prägung, DM 78,-, erschienen bei der Sigloch Service Edition, 7118 Künzelsau.

Angesichts der immer noch unablässig strömenden Flut von Eisenbahnliteratur verdient dieses Buch besondere Beachtung, denn durch die Fülle des Dargebotenen ersetzt es zahlreiche Einzelpublikationen, ohne dabei irgendein Thema oberflächlich zu behandeln. Der bekannte Eisenbahnjournalist Ralf Roman Rossberg und der Künzelsauer Spezialverlag haben hier ein Werk geschaffen, das in Umfang, Informationsgehalt, Ausstattung und Druckqualität bisher beispiellos ist. Die ca. 600 Abbildungen, fast alle in Farbe, überwiegend großformatig und zahlreiche in doppelseitiger Größe von mitunter atemberaubender Wirkung wiedergegeben, machen dieses Buch allein schon sehenswert im wahrsten Sinne des Wortes, ebenso wie das mit liebevoller Sachkenntnis gestaltete Layout. Unbedingt lesenswert ist die von Ralf Roman Rossberg so trefflich geschriebene „Geschichte

der Eisenbahn“, die sich – z. B. bei der Erschließung Amerikas durch die transkontinentalen Bahnen – spannend wie ein Abenteuerroman liest, oder auch komplizierte Sachzusammenhänge (etwa der Linienzugbeeinflussung) eingängig zu erklären vermag. Hier einige Beispiele aus dem Inhaltsverzeichnis, das mit 14 Kapiteln und 270 Untertiteln Themen behandelt wie „Schienen aus der Steinzeit“, „Der Schlafwagen Paris–New York“, „Hochdruck, Dampfmaschinen und Turbinen“, „Von Kopfbahnhöfen und Turmbahnhöfen“, „Der Tunnel des Jahrhunderts“ oder „Kein Zug fährt führerlos“ – und vieles mehr aus der weiten Welt der Eisenbahn, deren Faszination dieser Prachtband eindrucksvoll vermittelt. Nachgerade enzyklopädischen Charakter erhält das Werk durch die vielfältigen Karten, Faksimile-Wiedergaben historischer Fahrkarten usw. und nicht zuletzt durch das Sachregister, das über 4000 (!) Begriffe von „Aare“ (einer der ersten schweizerischen Lokomotiven) bis „Zugspitzbahn“ umfaßt.

Alles in allem: ein prachtvolles Buch, prall voll mit Eisenbahn – und darum sicher jedem Freund der großen wie der kleinen Bahnen eine willkommene Bereicherung seiner Bibliothek um ein erlesenes Standardwerk. Und wer angesichts der kommenden Festtage noch nach einem passablen Präsent für den eisenbahn-begeisterten Gatten oder Freund sucht, mit der „Geschichte der Eisenbahn“ liegt man allemal richtig . . . mm

Das „beste Stück“ der Faller-Neuheiten '77: die Bahnsteigbrücke in H0

Ist hier stellvertretend für das gesamte Faller-Neuheitenprogramm dieses Jahres gezeigt, das nunmehr im Fachgeschäft erhältlich ist. Unser fünfseitiger Bildbericht im Messeheft 3/77, auf den wir verweisen möchten, zeigt die Schwerpunkte des diesjährigen Programms, die einerseits auf den neuen Combi-Kits aus farbig bedruckter Spezialpappe (u. a. Brückenstellwerk, diverse Bahnbauten, „Hexenlochmühle“), andererseits auf den bewährten Plastik-Bausätzen liegen. Die Bahnsteigbrücke in feingespritzter und reichhaltig detaillierter Kunststoff-Bauweise ist übrigens auf die Bahnsteig- bzw. Gleisabstände der wichtigen H0-Gleissysteme abgestimmt und läßt sich in der Breite durch Kombination mehrerer Bausätze noch erweitern.

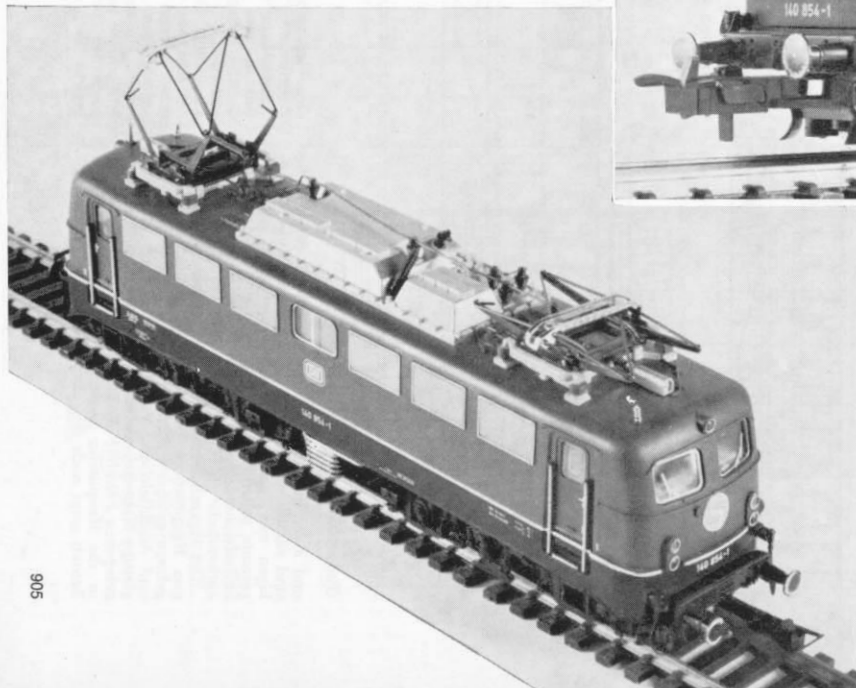


Abb. 1 u. 2. Das neue „140“-H0-Modell von Trix, das wir für diese Aufnahmen mit dem aufklebbaren „S“-Symbol versehen haben.

„140 854-1“ von TRIX-H0

Das nunmehr ausgelieferte H0-Modell der „140 854-1“ entspricht — mit „Regenrinne“ über Frontfenstern und Türen, eckigen Lüfterblenden usw. — dem gleichen Vorbild-Typ wie die in Heft 11/77 vorgestellte N-Version und ist genau im Maßstab 1:87 gehalten.

Das sehr fein und weitgehend detaillierte Kunststoff-



gehäuse ist in den authentischen Farben lackiert und vollständig und sehr exakt beschriftet. Die glasklaren Front- und Türfenster lassen die eingerichteten Führerstände erkennen; die Motorraum-Fenster sind aus Kostengründen hellgrau hinterlegt. Auf dem Dach sind alle Einzelheiten wie Isolatoren, Druckluft-Schnellschalter, Pfeife, Laufflächen usw. genau nachgebildet; der unauffällige Umschalter Oberleitung/Unterleitung ist mit entsprechenden Symbolen versehen.

Die Antriebseinheit entspricht der des 111-Modells derselben Firma; der Motor wirkt auf beide Achsen eines Drehgestells. Dank der relativ schweren Bauart und vier Haftreifen entwickelt das Modell eine hohe Zugkraft. Die Endgeschwindigkeit ist recht hoch, nämlich umgerechnet fast 300 km/h; das Mindesttempo liegt bei umgerechnet 12,5 km/h.

Als lobenswertes Extra sind den 140-Modellen von Trix/Minitrix selbsthaftende „S“-Symbole in H0- und N-Größe beigelegt, mit denen sich Lok und ggf. Steuerwagen) als S-Bahn-Zug deklarieren lassen. mm/BMC

Württembergischer Personenwagen von 1914

„Besonderes Kennzeichen“ dieses Personenwagens 2. Klasse, der im Jahre 1914 in nur 10 Exemplaren für die Württembergischen Staatsbahnen gebaut wurde, ist der relativ lange Achsstand von 8500 mm, der einem H0-Nachbau insofern zugute kommt, als er genau mit dem der Einheits-Personenwagen bzw. dem der entsprechenden Roco-Modelle übereinstimmt (deren LfP allerdings etwas länger ist und folglich etwas gekürzt werden müßte).

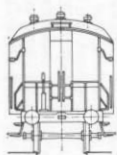


Abb. 1, 2 u. 3 (rechte Seite). Stirnansicht, Seitenansicht und Draufsicht auf Inneneinrichtung des Wagens in 1/4 H0-Größe (1:87). Vor dem Schrägstrich die H0-, dahinter die N-Maße; Originalmaße in Klammern darunter.

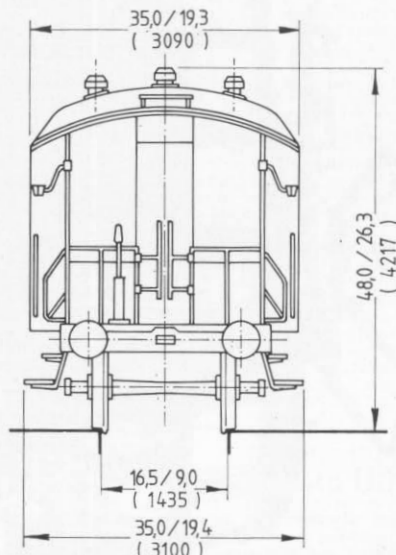
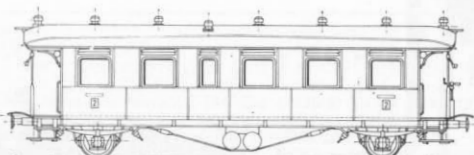
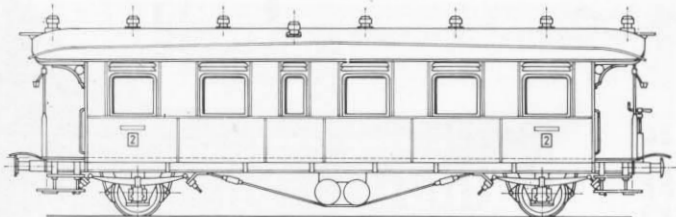
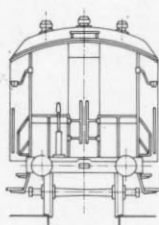


Abb. 4–7. Dto. im Z-Maßstab 1:220 bzw. N-Maßstab 1:160; N-Maße siehe H0-Zeichnung.



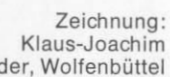
(Reichsbahn . . . Schluß v. S. 898)

und zwar in den Jahren 1925–1940. Dieser Epoche sind sämtliche Gebäude, Betriebs- und Zubehör-Anlagen usw. angepaßt und last not least auch das gesamte rollende Material, das zahlreiche Um- und Selbstbaumodelle enthält und durchwegs auf eine authentische DR-Beschriftung umgezeichnet wurde.

Das eigentliche Thema ist der an einer zweigleisigen Hauptstrecke im hessisch/thüringischen Mittelgebirge gelegene Bahnhof „Bad Klausenthal“ samt Bw und Abstellgleisen. Von hier aus zweigt eine eingleisige Nebenstrecke nach dem an einem Flußhafen gelegenen Bahnhof „Rolfingen“ ab, um dann wieder in die Hauptbahn einzumünden. Für zusätzlichen Betrieb sorgt noch die „Bad Klausenthaler Eisenbahn“,

eine in „Rolfingen“ abzweigende normalspurige Privatbahn.

Soviel „in aller Kürze“ über diese von Thema, Gesamt- und Detail-Gestaltung her keineswegs alltägliche Anlage, die eine Fülle sehenswerter Motive enthält. 35 (!) davon haben wir zur Veröffentlichung ausgewählt, doch konnten wir diese – zumal bei der durchaus angemessenen großformatigen Wiedergabe – beim besten Willen nicht alle in der MIBA unterbringen, denn sonst wäre das Heft „dicht“ gewesen. Für solche Fälle haben wir ja, wie in Heft 8/77 erklärt, ganz bewußt die Reihe „Anlagen Revue“ geschaffen, deren Nr. 2 u. a. einen 38seitigen Bildbericht über diese bemerkenswerte Anlage enthält.



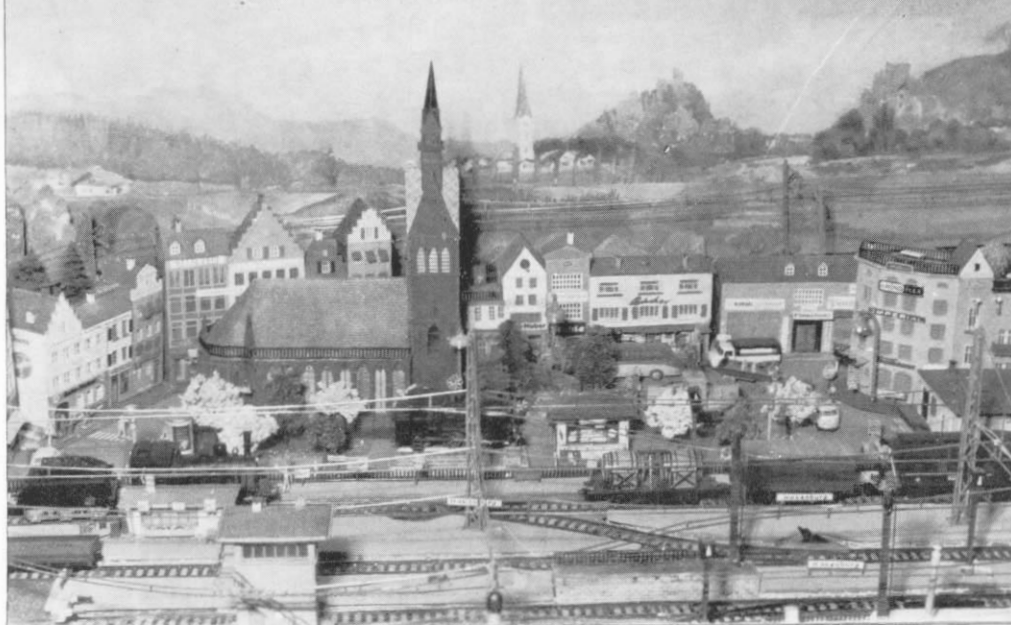


Abb. 1. Bahnhof und Zentrum der Hauptstadt „Hakenburg“ mit der selbstgebaute „Marktkirche“.

Motive von der „HAPEG“ – der „Hakenburgischen Privat-Eisenbahn-Gesellschaft“ (H0) des Herrn Karl-Heinz Haake, Nienburg

Abb. 2. Tunnel- und Felspartie an der Einfahrt zum Luftkurort „Bergheim“ (Abb. 3).

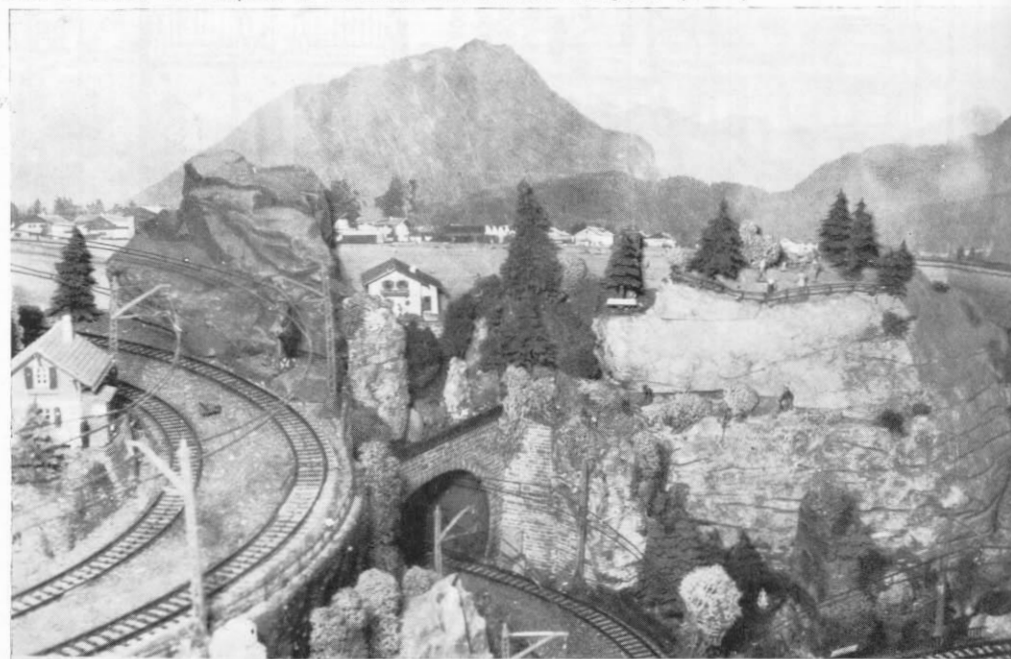




Abb. 3. Der Luftkurort „Bergheim“, dessen Gebäude im Alpenstil von Herrn Haake selber gebaut wurden. Vom Land nun nochmals . . .

Abb. 4. . . ein letzter Blick auf das Stadtgebiet von „Hakenburg“, dessen Häuser größtenteils aus Faller-Bastelpackungen entstanden.



Bahnhof Leutkirch in 1:160

3. Teil
und Schluß

von Thomas Scherer, Senden/Iller

„Leutkirch“ von 1914 bis heute

Ebenso wie das 1:1-Zeitverhältnis ganz meinen Vorstellungen und Wünschen entspricht, ist auch die wahlweise Darstellung verschiedener Epochen auf meiner Anlage möglich, die durch das jeweils historisch richtige rollende Material dokumentiert werden. Der schnelle Austausch der betreffenden Loks und Wagen wird auf meiner Anlage durch den Trick mit dem offenliegenden Abstellbahnhof und den bewußten Wagen-Abstellflächen wesentlich erleichtert. Zur Zeit kann ich folgende Jahre bzw. Epochen in „Leutkirch“ darstellen: 1914/1930/1939/1945/1950/1954/1964/ab 1969 jedes Jahr bis heute. Die erforderlichen Unterlagen über das jeweils authentische Fahrzeugmaterial habe ich in mühevoller Kleinarbeit zusammengestellt bzw. durch Befragungen älterer Bahnbeamter und Einwohner recherchiert. Die jeweiligen Fahrpläne entnehme ich — Kenner werden es an den „Jahrgängen“ schon gemerkt haben — den entsprechenden Kursbuch-Nachdrucken aus dem Ritzau-Verlag (nachdem meine Großmutter eines Tages die komplette Kursbuch-Sammlung meines Großvaters weggeworfen hatte!). Zumeist wird jedoch das Jahr „1964“ dargestellt, in dem das Bild des Rollmaterials durch ältere wie moderne Fahrzeuge bestimmt und besonders interessant war.

„Dienst nach Vorschrift“

Da auf meiner Anlage grundsätzlich nach den gleichen Vorschriften und Anordnungen gefahren wird wie beim Vorbild, erfordert ein wirklichkeitstreuer Betrieb eine genaue Kenntnis dieser Vorschriften und der Betriebsbedingungen des Bf. Leutkirch. Nur so ist gewährleistet, daß der Modell-Fahrplan-Betrieb auch reibungslos abläuft. Zu diesen unbedingt notwendigen Unterlagen zählen im einzelnen:

Graphische Fahrpläne

Grundlage für den optimalen und rationellen Betriebsablauf ist auch im Kleinen der graphische Fahrplan — das auch als „Bildfahrplan“ bezeichnete Weg/Zeit-Diagramm, auf dem bekanntlich sämtliche Zugfahrten dargestellt sind.

Die heutige Abbildung 13 sei daher dem Artikel in Heft 1/76 „nachgereicht“, in dem ja ausführlich und mit mehreren Beispielen auf den Fahrplanbetrieb und insbesondere die Bedeutung des graphischen Fahrplans eingegangen wurde — quasi als Beweis dafür, daß ich tatsächlich mit graphischem Fahrplan und (noch zu behandelnder) Bahnhofsfahrordnung (Abb. 16) arbeite (ja sogar arbeiten muß) und daß also das damals Gesagte richtig und wichtig ist.

Einige Schwierigkeiten gab es bei der Beschaffung authentischer Unterlagen, wie sie in meinem speziellen Fall nun einmal erforderlich sind:

Für die Fahrplan-Perioden ab 1964 konnte ich auf die Originalpläne der BD Stuttgart zurückgreifen, wohingegen ich bei den anderen Zeitperioden die Fahrpläne nach den Kursbüchern für den Personenverkehr und den Güterkursbüchern rekonstruiert habe. Zwar sind manche Fahrplanzeiten nur über den Daumen gepeilt ermittelt, speziell die der Güterzüge in der Reichsbahnzeit, aber im großen und ganzen stimmen die Fahrpläne.

Bahnhofsfahrordnungen

Aus den Angaben der graphischen Fahrpläne ergaben sich meine Bahnhofsfahrordnungen (in denen tabellarisch Ankunfts- und Abfahrzeiten, zu benutzende Gleise, Rangierbewegungen usw.

Abb. 12. Noch eine Szene aus dem Jahre 1964 im Kleinen: es ist 5.39 Uhr und der P 3512 Leutkirch-Aulendorf fährt aus dem Bahnhof Leutkirch aus, dessen Keilform hier gut zu erkennen ist. Zuglok ist die 64 031 des Bw Friedrichshafen; die 3-achsigen Umbauwagen sind (im Kleinen!) keine Roco-, sondern Eigenbau-Modelle des Herrn Scherer.



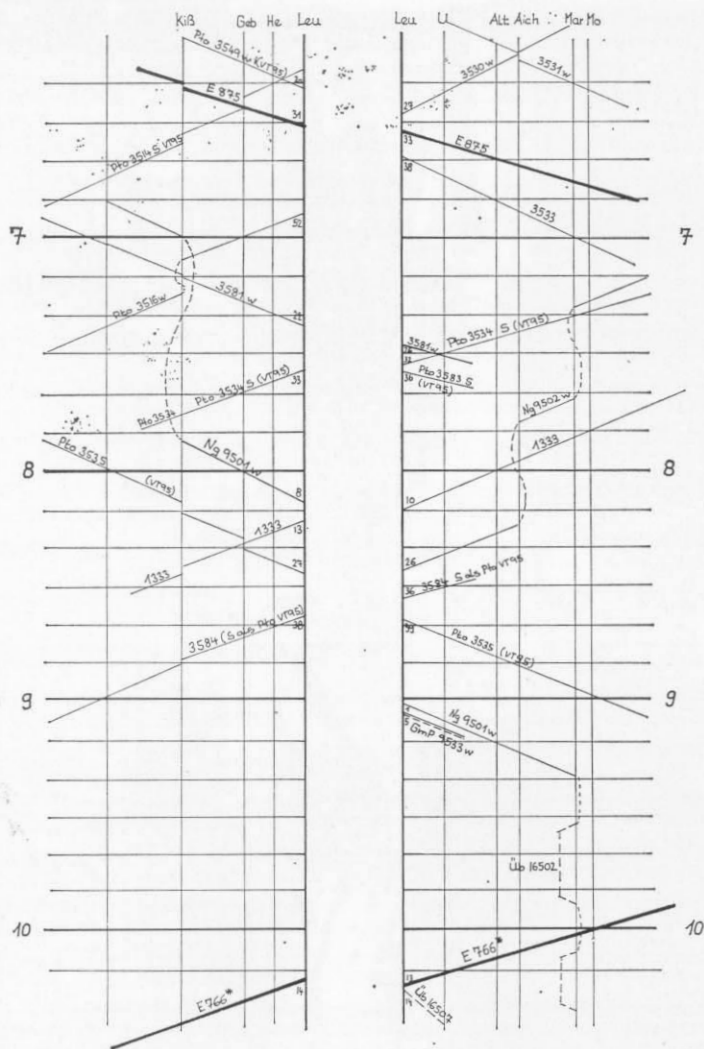


Abb. 13. Dieser Ausschnitt aus dem graphischen Fahrplan der Anlage „Leutkirch“ entspricht dem Originalfahrplan der Strecke Herbertingen-Aulendorf-Kißlegg-Leutkirch-Memmingen, gültig ab 31. Mai 1964. Wie man einen solchen Fahrplan „liest“ bzw. was daraus alles zu entnehmen ist, wurde in MIBA 1/76, S. 12 ff., ausführlich beschrieben.

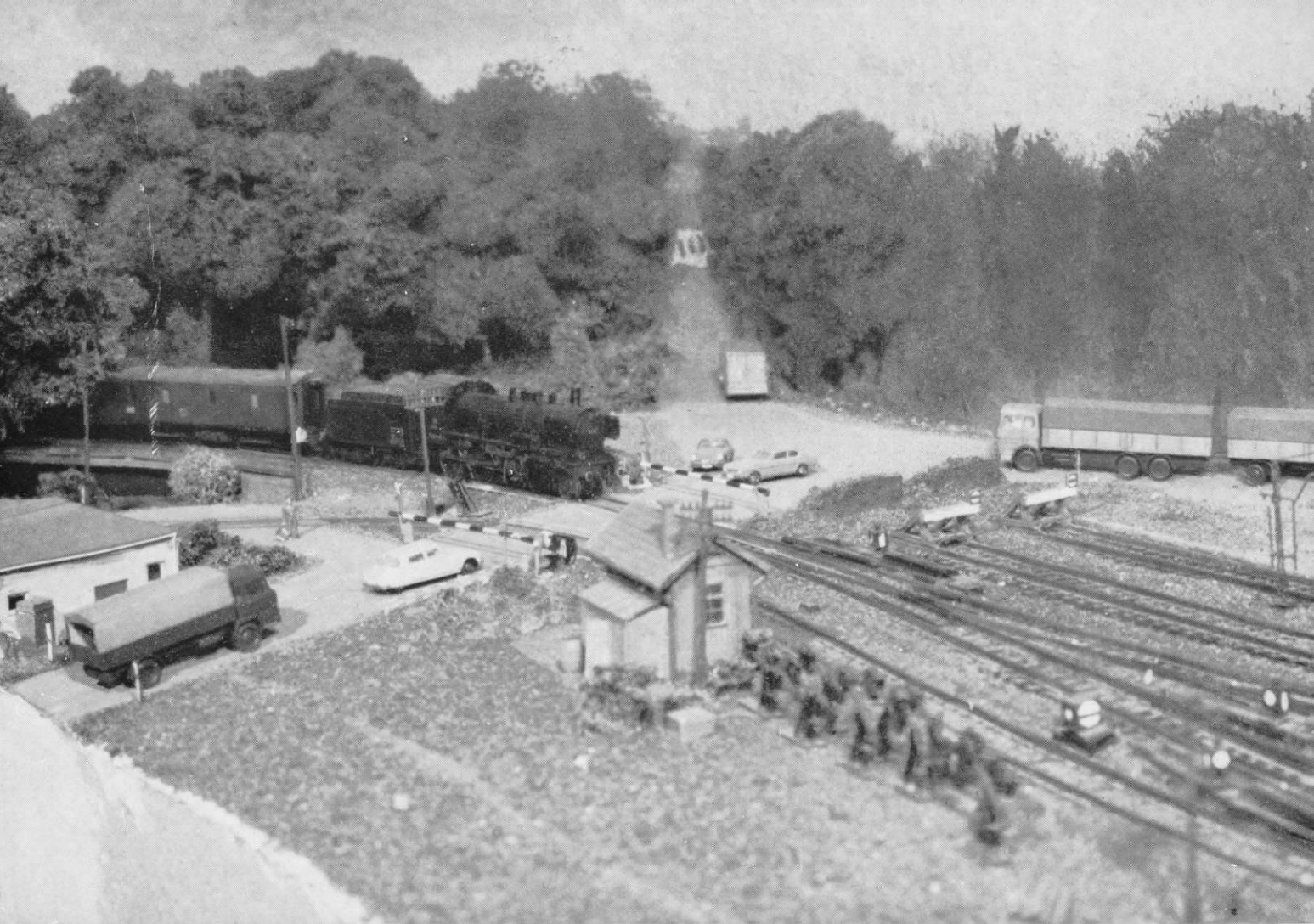
Im vorliegenden Fall bedeuten: Kiß = Kißlegg, Geb = Gebatsbrunn, He = Heggelbach (Haltepunkt), Leu = Leutkirch, U = Unterzell, Alt = Altmannshofen (Haltepunkt), Aich = Aichstetten, Mar = Marstetten-Aitrach.

festgehalten sind). Bei den Jahren nach dem 2. Weltkrieg war dies relativ einfach, da hier auf Angaben der Mitarbeiter des Bf. Leutkirch zurückgegriffen werden konnte. Hingegen waren von der Reichsbahnzeit keine Originaldokumente mehr aufzutreiben. Wegen des starken Güteraufkommens in jener Zeit und dem damit verbundenen regen Rangierbetrieb erforderte dies einige „Probiererei“, bis mein Fahrplanbetrieb reibungslos lief.

Schwierigkeiten gab es auch bei der Beschaffung der eingangs erwähnten Unterlagen über das authentische Fahrzeugmaterial, die ich jedoch unbedingt brauchte. Dazu zählen u. a.:

Lokumlaufpläne (quasi eine Einsatz- und Spannungsliste des jeweiligen Bw's für seine Lokomotiven)

Personenzugbildungsvorschriften (schreiben die Reihung der Reisezüge, deren Umlauf, das Wagenmaterial usw. vor)



Rangierplan Bf. Leutkirch werktags außer Samstags gültig ab 31. Mai 1966

Rangierlok Köf II Bf. Leutkirch						Zuglok 9501/9536/9515				
7.00 - 11.40			12.30 - 20.15			8.13 - 8.55		10.43 - 10.50		19.2
1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	
7.00	Meldezeit bei Rangierleiter									
7.00	7.05	17	K		127					
05	08	27			127	Gr. Unterseil nach 27				
		27			127					
08	10	27	7		147	Gr. Frisenlofen + Isny nach 47				
		47	7		127					
10	15	27	7	17	K 1H 5M/Ga	Gsw lau zur Ga				
		5a	5M M 1H K		127					
15	20	27	K 27		137	Gr. Gebraatslofen nach 37				
			W							
30	50	Wpugen Leutkirch nehtilen, Leerwagen nach 3M/47/37								
50	55	27	27 K 2M		12K	Wg Unterseil nach 2K				
			2K 2M K 27		127					
			W							
						8.10	8.13	27	7	
										W

Abb. 15. Dieser Rangierplan entspricht zeitlich und betriebsmäßig der Bahnhofsfahrordnung der Abb. 16 und dem graphischen Fahrplan der Abb. 13 sowie der Betriebsablauf-Schilderung in Heft 11/77, S. 842. Er enthält sämtliche notwendigen Rangierbewegungen und listet genau auf, wann, wo und wie diese durchzuführen sind.

Die Zahlen über den Spalten bedeuten: 1 = Beginn der Rangierfahrt, 2 = Ende der Rangierfahrt, 3 = Ausgangspunkt, 4 = Fahrt über Gleis, 5 = Zielpunkt, 6 = Zweck und Besonderheiten. — Die Buchstaben bedeuten: K = Streckengleis Richtung Kießlegg, J = Streckengleis Richtung Isny, ZJ = Ziehgleis Isnyer Seite, ZK = Ziehgleis Kießlegger Seite, W = Warten, Gr = Gruppe, Ga = Güterabfertigung, Gsw = gedeckter Stückgutwagen.

Weiterhin sind wichtig die **Güterzugbildungsvorschriften** (regeln die Einstellung der einzelnen Wagen in einen Güterzug; Wagen mit gleichem Laufziel bzw. Umstellbahnhof werden in Wagengruppen zusammengefaßt, deren Reihung innerhalb des Zugverbandes verbindlich vorgeschrieben wird. Wichtiges Hilfsmittel für einen rationellen Rangierablauf!)

Rangierplan (regelt in Verbindung mit den Güterzugbildungsvorschriften den rationellen Rangierablauf innerhalb eines Bahnhofs und ist darum auch bei meiner Anlage mit ihrem „Einmann-Betrieb“ erforderlich, s. Abb. 15).

Die hier genannten Vorschriften und Unterlagen bilden die wichtigsten Grundlagen für den Fahrplanbetrieb im Großen und auch auf meiner Modellbahn-Anlage „Leutkirch“. Dar-

◀ Abb. 14. Das ist — siehe Heft 10/77, S. 734, Abb. 2 — der Bahnübergang „Wurzacher Straße“, und gerade läuft hier (man „spielt“ September 1964) der E 826 München-Buchloe-Memmingen-Leutkirch-Kießlegg-Hergatz-Lindau um 19.07 Uhr in Leutkirch ein. Als 18^e-Ersatz wird der Zug von der 38 2024 des Bw Lindau befördert (im Kleinen, versteht sich!). Im übrigen beachte man die hohen Bäume, die weiträumige Gestaltung und die (geschickte) Fortführung der Straße auf der Hintergrundkulisse.

1	2	3	4	5
Ankunft	Abfahrt (Durchfahrt)	Zug	Gleis Nr.	Zug
				von
	5.38	3512	13	Leutkirch
	5.59	3531 w	2M Pto	Leutkirch
	6.16	Pto 3514 S	2N	Leutkirch
6.20		Pto 3549 w	13	Wangen
6.27		3530	1M	Memmingen
6.31	6.33	E 875	2N	Lindau
	6.38	3533	1M	Leutkirch
	6.52	Pto 3516 w	13	Leutkirch
7.22	7.26	3581 w	13	Herbertingen
7.32	7.33	Pto 3534 S	1M	Memmingen
	7.36	Pto 3583 S	13	Leutkirch
8.08 (9.01)		Ng 9501 w	23	Aulendorf
8.20	8.13	1333	1M	Augsburg
8.26		Ng 9502	2N	Memmingen
8.27 (8.39)		Pto 3535	1M	Aulendorf
8.36	8.38	3584	13	Jany
(8.27)	8.39	Pto 3535	1M	Aulendorf
(8.08)	9.01	Ng 9501 w	3N	Aulendorf
	9.05	GmP 9533 w	13	Leutkirch
10.13	10.14	S 766	4N	München

6	7	8
fährt	Kreuzung (X) mit Überholung (B) durch Überholung (U) Zug	Bemerkungen
nach		
1 Aulendorf	aus 3593 w Sa/3596S/3529Sa/S als VT-95	
2 Memmingen	aus 3544 Sa auch 18.II [26/31. XII]	
3 Aulendorf	aus Pto 3529 VT95	
4 Leutkirch	erhält Pto 3516 VT95	
5 Leutkirch	erhält 3533 auch 18.II [26/31. XII]	
6 Augsburg		
7 Memmingen	aus 3530 auch 18.II	
8 Aulendorf	aus Pto 3549 VT95	
9 Jany	tägl. ab 27.9 S als VT30	
10 Lindau	bis 13.9 auch 15.8	
11 Jany	aus Pto 3544 VT95 bis 20.9	
12 Marstetten-Altrach		
13 Lindau		
14 Leutkirch		
15 Memmingen		
16 Aulendorf		
17 Memmingen		
18 Marstetten-Altrach		
19 Jany		
20 Freiburg/Br.		

Abb. 16. Auch diese Bahnhofsordnung (BFO, siehe dazu auch Heft 1/76, S. 14) des Bahnhofs „Leutkirch“ ist auf die Fahrplanausschnitte abgestimmt, die auch der graphische Fahrplan (Abb. 13) zeigt, damit der Leser die betrieblichen Zusammenhänge besser versteht (siehe z. B. um 8.27 Uhr die Ankunft des Pto 3535 aus Aulendorf, Abfahrt 8.39 Uhr Richtung Memmingen, die auch im graphischen Fahrplan – ungefähr in der Mitte – vermerkt ist).

über hinaus gibt es natürlich noch zahlreiche Listen und Tabellen, die während des Betriebs auszufüllen und zu beachten sind wie z. B. Wagenlisten für Güterzüge, Wagenbestell- und Wagenmeldebuch, Zugmeldebuch oder Merkalender. Ob Sie es glauben oder nicht: auch ich habe für meinen Modellbetrieb all' diese Listen und Unterlagen zur Verfügung; ordnungsgemäß ausgefüllt und benutzt werden sie jedoch nur, wenn mindestens zwei Mann am Betrieb beteiligt sind; ansonsten muß dieser „Papierkram“ (von dem wichtigen Zugmeldebuch abgesehen) manchmal notgedrungen ermaßen eingeschränkt werden bzw. entfallen.

Hochinteressant wird der Betrieb jedenfalls, wenn mehrere Personen sich die Aufgabe teilen und jeder für seinen Bereich zuständig ist. Die Aufteilung erfolgt dann in zwei Planstellen mit mehreren Unterpositionen, die jedoch nur bei entsprechender Mitspieler-Anzahl alle einzeln besetzt werden können:

Planstelle A:

Fahrdienstleiter, Wärterstellwerk 1, 2 und 3, Aufsicht für E-Züge, Wagenbeamter (Führung des Wagenkontrollbuchs).

Planstelle B:

Lokführer und Rangierleiter, Fahrdienstleiter im Abstellbahnhof, Wagendisponent, Aufsicht für Nahverkehrszüge (Zugführer).

Für neue Mitspieler habe ich übrigens ein paar vorprogrammierte Pannen eingebaut, um zu prüfen, ob und wie sie damit zurecht kommen. Einfach ist bei der von mir gewählten Aufgabenstellung das „Eisenbahnspielen“ ohnehin nicht, und wer nicht mindestens etwas Fahrdienst Erfahrung hat, ist oft schon nach kurzer Zeit zum Aufgeben bereit...

Nun, trotzdem habe ich wohl vermitteln können, wie vielfältig und interessant ein nach Original-Unterlagen und -Vorschriften aufzogener Fahrplanbetrieb sein kann und ich kann Fahrplan-Aspiranten nur ermuntern! Und nach meinen bisherigen Erfahrungen sind die Presseämter und die Bahnhöfe bzw. die dort zuständigen Stellen der DB gern bereit, einem Modellbahner in Sachen Fahrplan, Fahrdienst und Zugbildung auf die Sprünge bzw. auf das richtige Gleis zu helfen.

Thomas Scherer,
„Dienststellenvorstand Bf. Leutkirch“

Der Dahlhausener Wasserturm als H0-Modell

Als Besucher des Bahnbetriebswerkes Bochum-Dahlhausen, zur Zeit Heimat einer Fahrzeugsammlung der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.“, reizte mich schon lange der dortige Wasserturm zum Nachbau, denn es ist beileibe kein „08/15-Wasserturm“, sondern einer, der aus dem gewohnten Rahmen fällt. Wenn er im Großen auch außer Betrieb und zum Teil (im Schornsteinbereich) abgetragen und zugemauert ist, sollte er doch im Ursprungszustand im Kleinen wiedererstehen.

Bedingt durch seine eigenwillige Konstruktion schien der Bau im H0-Maßstab zunächst schwierig; beim Durchblättern vergangener MIBA-Messehefte aber kam die „Erleuchtung“ und so kann ich ein „Rezept“ vorlegen, nach dem relativ einfach vorgegangen werden kann, falls jemand an einem Nachbau interessiert sein sollte. Als Material besorgt man sich folgende Teile:

1. einen Schornstein (z. B. Vollmer 6017)
2. eine Mauerplatte (Vollmer 6028)

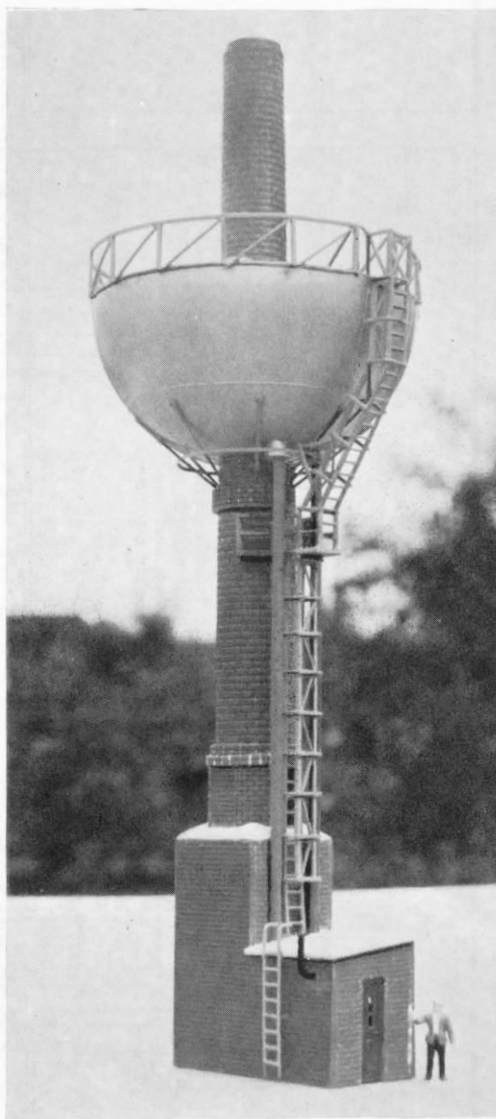


Abb. 1 u. 2. Vorbild und H0-Modell (aus verschiedenen Ansichten): der Wasserturm von Bochum-Dahlhausen. (Fotos Abb. 1, 2 u. 7 vom Verfasser)

3. einen Wasserturm-Bausatz mit Kugelbehälter (Kibri 9912)
4. diverse Kunststoffprofile (evtl. Reste oder Faller 540, Vollmer 5021).

Aus der Mauerplatte zunächst gemäß Abb. 3 u. 4 die Wände der Pumpenstation mit dem unteren Sockel des Schornsteins ausschneiden und zusammenkleben; dann den Schornstein zusammensetzen und -kleben. Aus der Mauerplatte 12 mm breite Streifen schneiden, dabei auf den Fugenverlauf achten! Die Streifen durch Brechung der Innenkanten auf 10 mm Breite bringen und gleichmäßig in entsprechender Höhe am Schornstein ankleben.

Nun kommen die Schornsteinringe: Einen

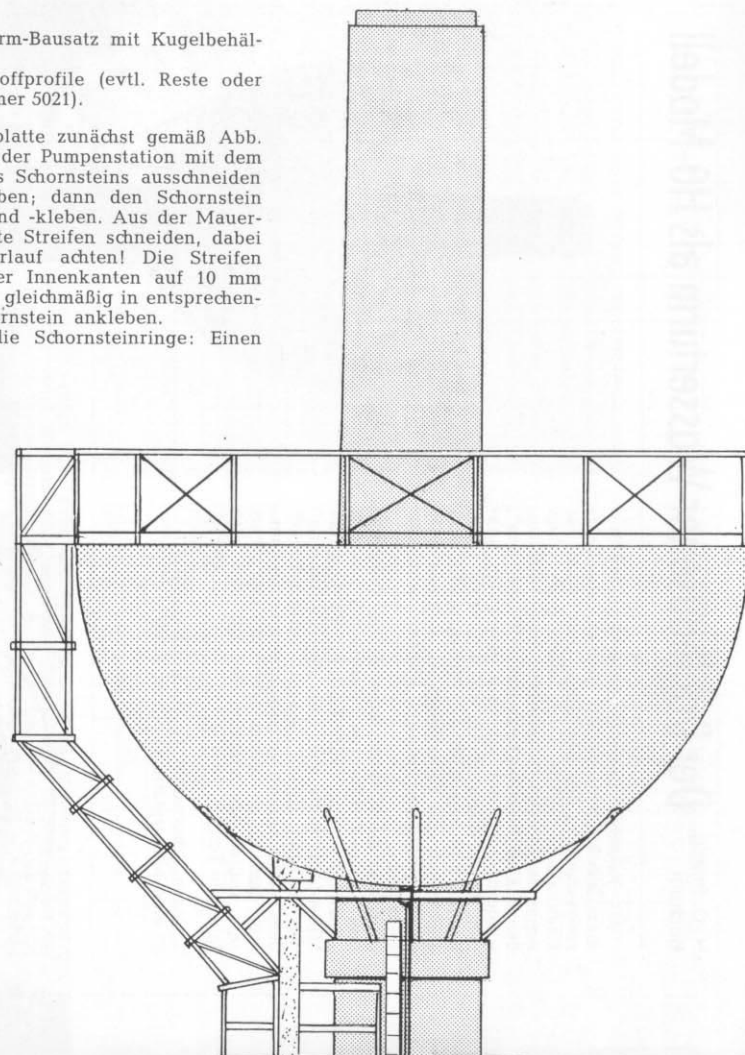
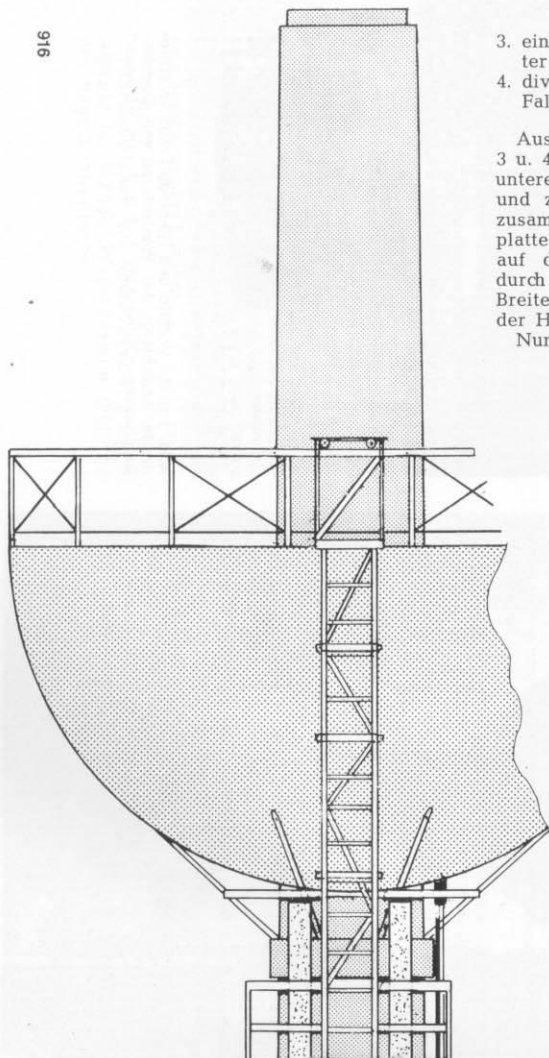
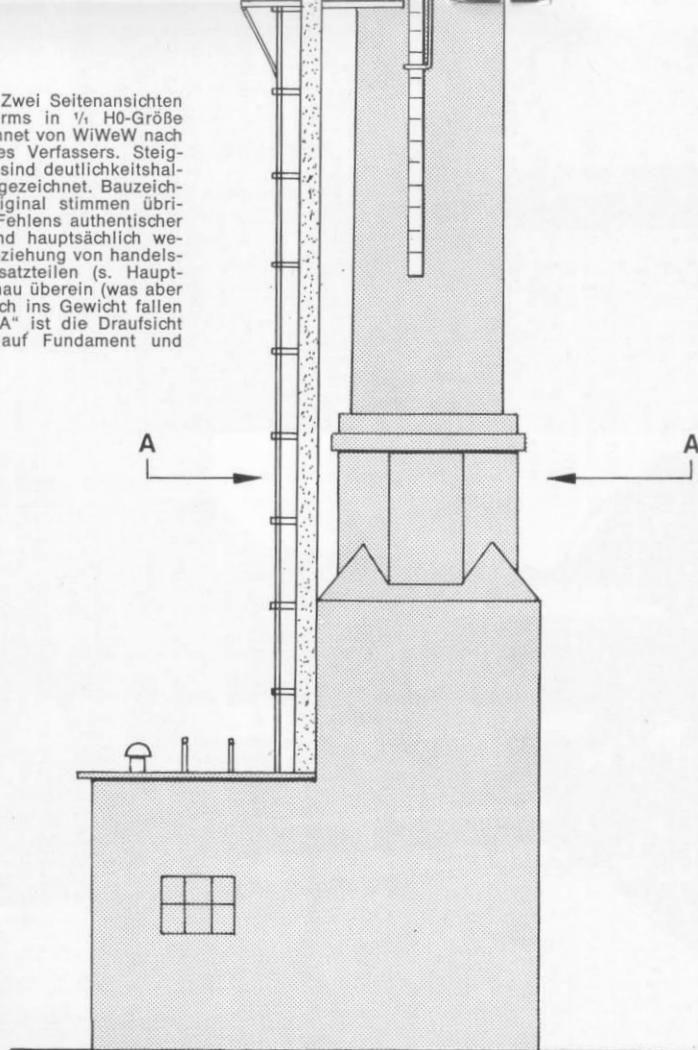
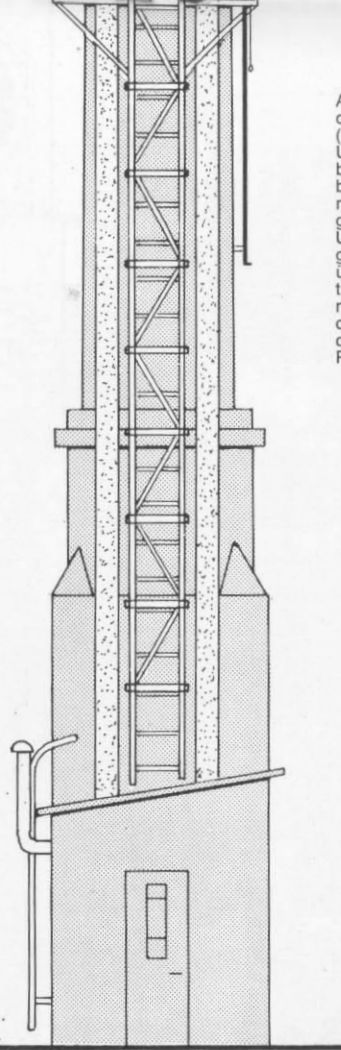


Abb. 3 u. 4. Zwei Seitenansichten des Wasserturms in $\frac{1}{4}$ H0-Größe (1:87), gezeichnet von WiWeW nach Unterlagen des Verfassers. Steig- bzw. Fallrohr sind deutlichkeitshalber gerastert gezeichnet. Bauzeichnung und Original stimmen überein infolge Fehlens authentischer Unterlagen und hauptsächlich wegen der Einbeziehung von handelsüblichen Bausatzteilen (s. Haupttext) nicht genau überein (was aber nicht sonderlich ins Gewicht fallen dürfte)! Bei „A“ ist die Draufsicht der Abb. 8 auf Fundament und Pumpenhaus.



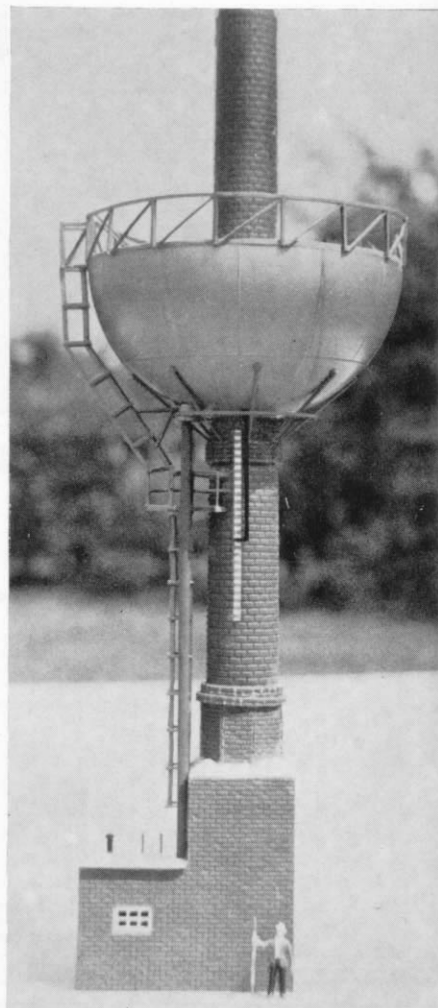
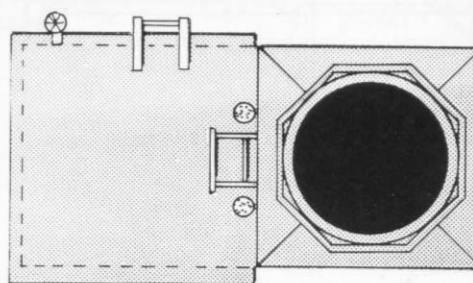


Abb. 5–8. Detailansichten des Vorbilds, eine weitere Ansicht des Modells sowie eine Draufsicht auf Sockel und Pumpenhaus (in $\frac{1}{4}$ H0-Größe).



vier Steine breiten Streifen (Fugenlauf beachten!) abschneiden, den Umfang mit einem Papierstreifen ermitteln und übertragen. Von der Rückseite den „Viersteinestreifen“ mit der Laubsäge vorsichtig in 2 mm Abstand einsägen; einseitig am Schornstein ankleben, einen Ring bilden, und erst jetzt paßgenau ablängen! Über diesen „Viersteinestreifen“ einen entsprechenden „Zweisteinestreifen“ kleben und oben einen „Fünfsteinestreifen“ gemäß Abb. 3 u. 4 aufkleben. Den so präparierten Schornstein in das Pumpenhaus stellen und den verbleibenden Schlitz gemäß Abb. 3 u. 4 mit vier Eckstücken und vier Füllstücken ausfüllen, diese mit Übermaß auf den Schornsteinsockel kleben und anschließend befeilen.

Vom Bausatz 9912 das Teil F 702 (untere Kugel) mit der Öffnung auf das Teil F 700 (Grundplatte) stülpen, anreißen und ausschneiden; damit hat man den Behälterdeckel. In beiden Teilen mittig ein 20mm-Loch aussägen; Teile zusammenkleben und vorsichtig über den Schornstein schieben. Die Leiter F 712 mit

dem Schutzgitter 713 gemäß Abb. 4 abknicken und bis zur Arbeitsbühne abschneiden. (Die Arbeitsbühne entsteht aus dem Teil F 715 und paßt genau um den Schornstein.) Die Verstrebungen F 705 als Behälterstützen zurechtschneiden und zwischen oberen Schornsteinring und Behälter kleben. Den umlaufenden Stützring (auf diesem Ring lief im Großen, durch zwei Rollen geführt, der obere Aufstieg) aus einem dünnen Messingstreifen o. ä. fertigen. Die Versorgungsrohre aus Spritzlingen zurechtfeilen.

Zur Anfertigung des oberen Geländers und der unteren Leiter ab Arbeitsbühne die Längsholme der Leiter auf einem Stück Kunststoff anreißen; die ersten zwei Sprossen aufzeichnen, bohren und ausfeilen, erst dann die nächste Sprosse bearbeiten, sonst wird alles ungenau. Alle übrigen Teile aus Kunststoff oder Messing-Profilen anfertigen.

Den „Abfall“ in Form der Teile F 620, 621, 622, 623, 624 nicht wegwerfen, sondern daraus eine Telefonbude bauen!

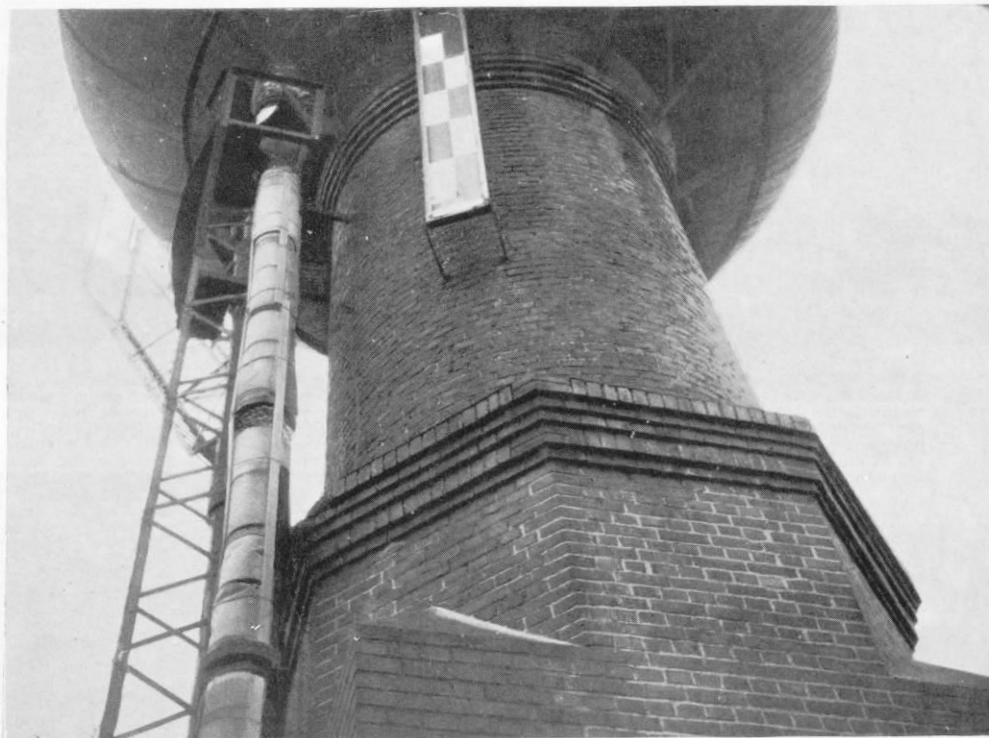
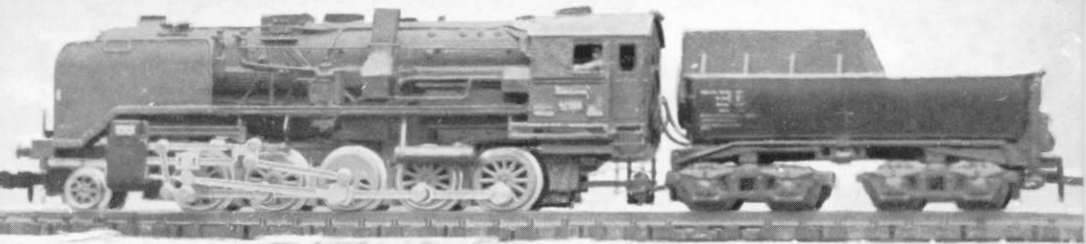


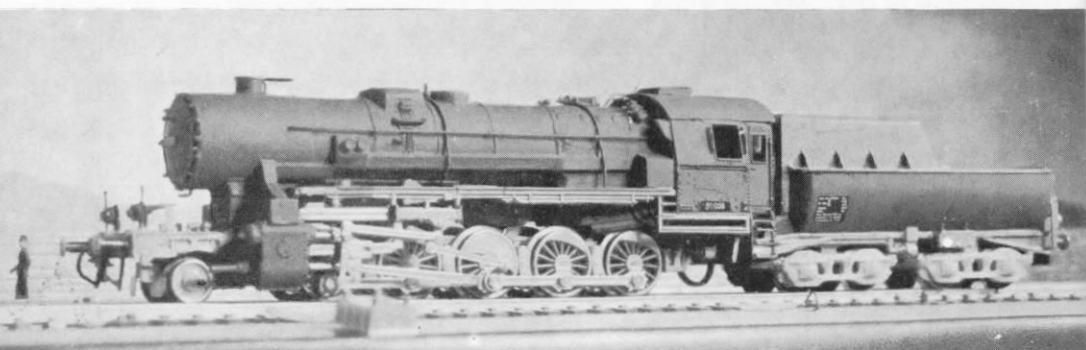
Abb. 9. Einige Einzelheiten von Sockel, Aufstieg, Fall- bzw. Steigrohr usw. (Fotos Abb. 5, 6 u. 9: Harald Vogelsang/DGEG, Essen).



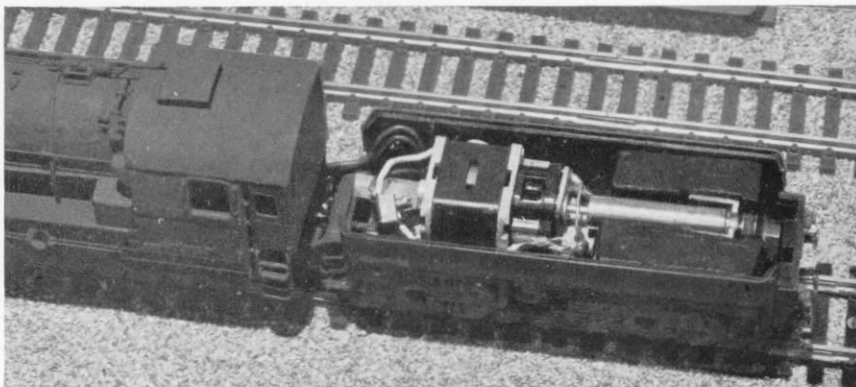
Die „42 9002“ als N-Modell, gebaut von Herrn Ulrich Schmiedeke aus Berlin. Fahrwerk, Motor, Tender, Führerhaus und ein Teil des Langkessels stammen von der Minitrix-52; der Vorwärmekessel, der seitliche Schlot und einige Kleinteile wurden aus Messing gearbeitet.

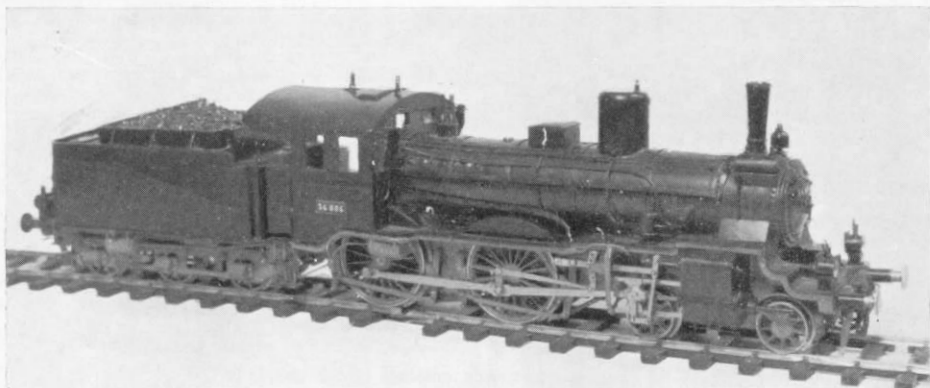
Selbstbau-Parade von N-IIm

Unser fast schon traditioneller „Selbstbau-Bilderbogen“ zur Weihnachtszeit zeigt auch diesmal wieder einen informativen Querschnitt durch das Modellbau-Schaffen „draußen im Lande“, das sich trotz des wachsenden Industrie-Angebots nach wie vor großer Beliebtheit erfreut. Und vielleicht faßt der eine oder andere Betrachter zu Neujahr gar den Vorsatz, es doch auch einmal zu versuchen . . .

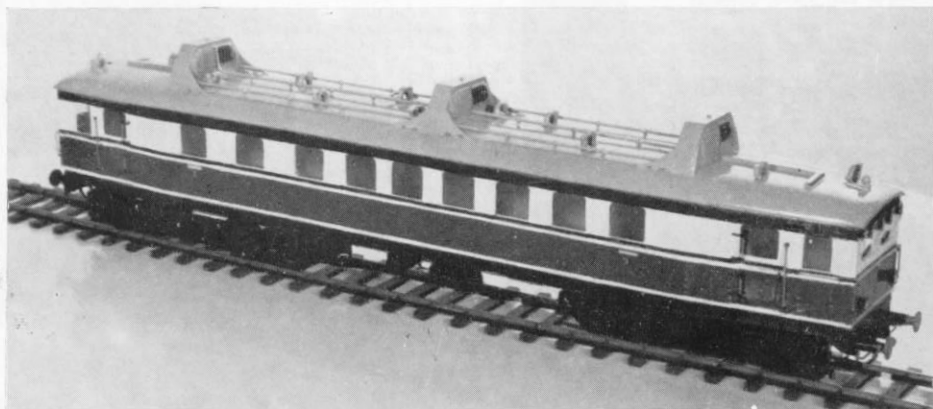


H0-Kriegslok „52 058“ aus Industrieteilen, „komponiert“ von Herrn Hans Harms aus Hamburg. Er verwendete eine an Kessel und Fahrwerk entsprechend abgeänderte Fleischmann-50, versah sie mit einem motorisierten Märklin-Wannentender (wobei ihm seine in Heft 1/76 geschilderten Erfahrungen beim Bau des 3. Kriegslok-Modells zugute kamen) und lackierte das Modell abschließend mit „standesgemäßem“ Feldgrau.



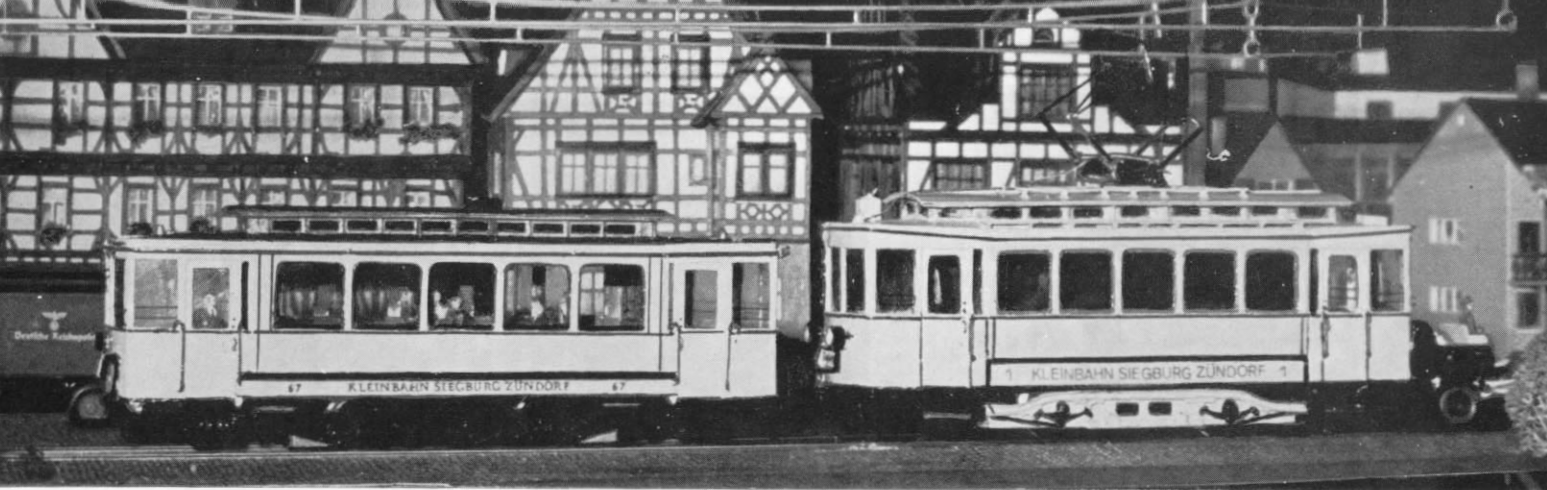


Fast kompletter 0-Selbstbau: preußische P4 und Wumag-Triebwagen, beide gebaut von Herrn Erich Schwittzke aus Hermannsburg. Gekauft wurden lediglich Motor, Zahnräder, Radsätze und Puffer. Das Gehäuse des Triebwagens besteht aus Zink-, das der Lokomotive aus Messingblech. Während der Motor des Triebwagens auf beide Achsen eines Drehgestells wirkt, sitzt bei der Lok der Motor im Tender und treibt über eine Spiralfeder und ein Schneckengetriebe die hintere Kuppelachse an.



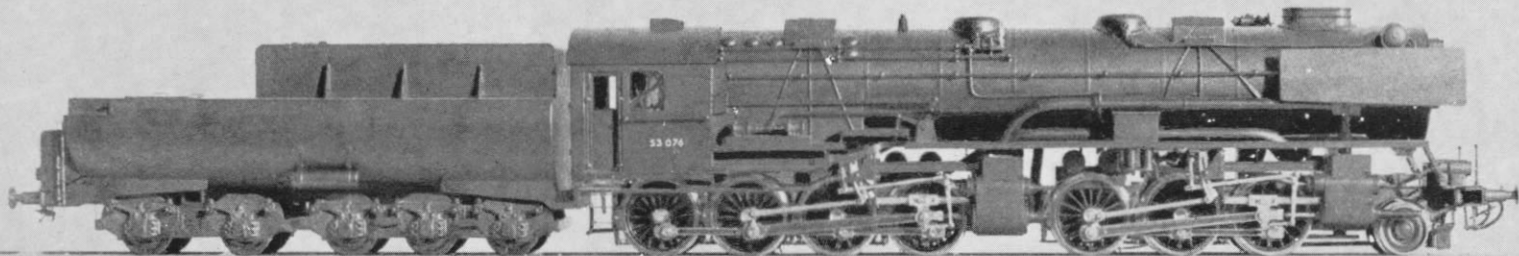
Ilm-Bonbons Marke „Küchentisch“ – gefertigt von Ing. Heinrich Kirchner aus Darmstadt unter Verwendung von LGB- und Selbstbau-Teilen. Vorn das Modell der bosnischen Baureihe 73 (die im Großen sogar Schnellzüge beförderte), dahinter das Modell der Schleptender-Mallet der Baureihe 92, ein 78 cm langes „Trumm Lok“, das (im Großen) von Henschel 1917 an die k. u. k. Heeresbahn geliefert wurde und (im Kleinen) sogar noch den kleinen LGB-Radius durchfährt.

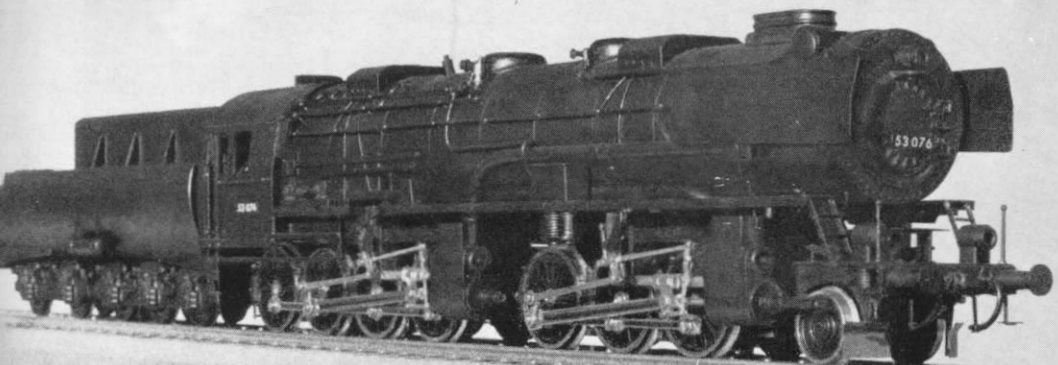




Ein Strabzug der Kleinbahn Siegburg-Zündorf in H0, erbaut von Herrn Hans Kurscheid aus Bad Godesberg. Das Modell des Triebwagens Nr. 1 (Vorbild-Baujahr: 1914) wird von einem Fleischmann-Motor angetrieben und ist ebenso wie der Anhänger, dessen Vorbild 1920 erbaut wurde, mit einer Beleuchtung versehen. (Foto: Johnny Biewer, Troisdorf)

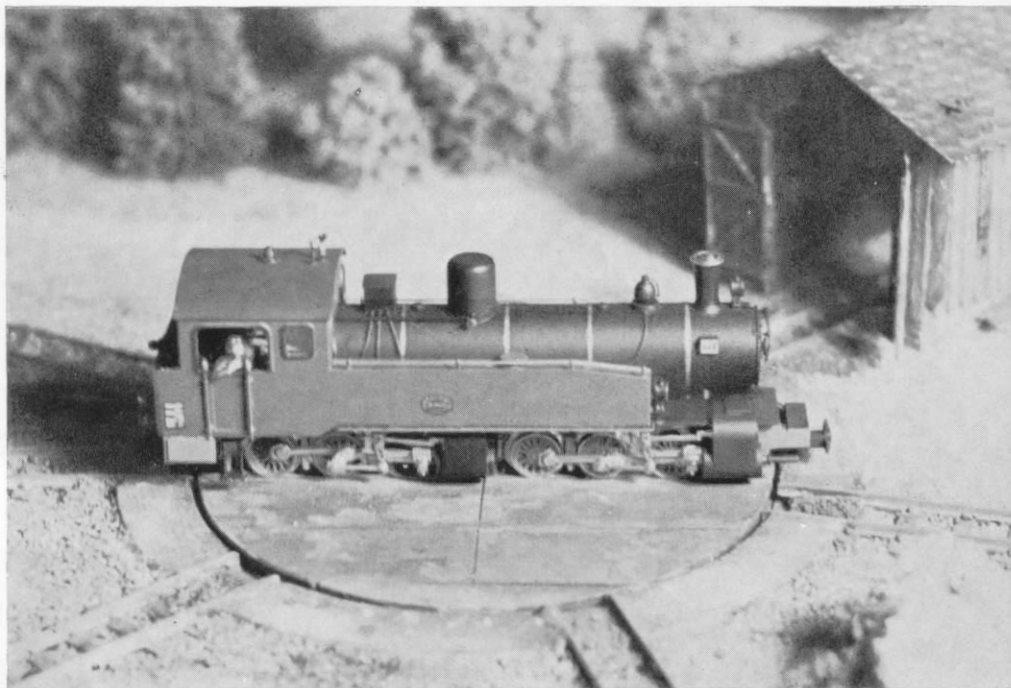
Verwirklicht in 1:45: die „Kriegsmallet“, wie Herr Paul Gloy aus Hattingen den im Großen niemals verwirklichten Borsig-Entwurf zur 3. Kriegslokomotive nennt. Auch ihm hatte es dieses gewaltige Lok-Projekt (über das wir in Heft 10/74 samt BZ ausführlich berichtet haben) sofort angetan. Jede

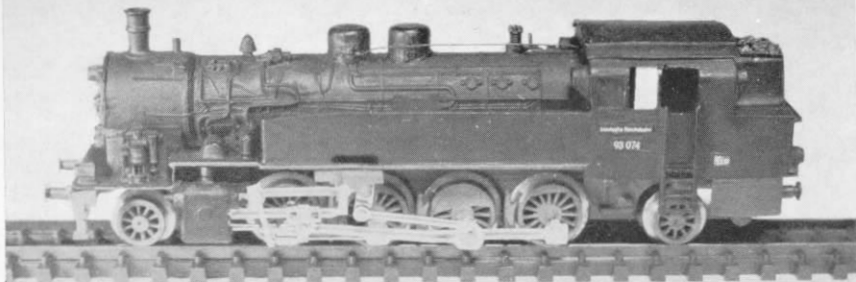




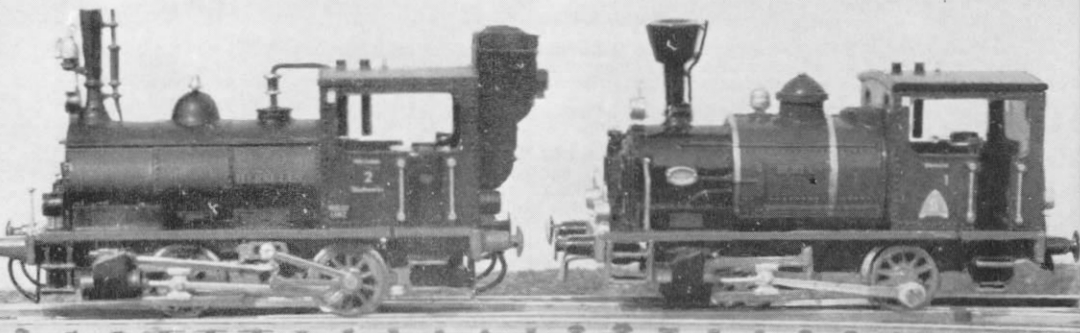
[„Kriegsmallet“] Triebereinheit des in Messingbauweise gefertigten Modells besitzt einen Motor, so daß die Maschine anstandslos einen 5 m langen Güterzug „schiebt“. Die hintere Triebereinheit ist gleichfalls als Drehgestell ausgeführt, damit das Modell auch Radien von 1,50 noch einwandfrei befahren kann.

Ein Sonderstück in H0e: C'C-h4v-Mallet der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn, gebaut von Herrn Gerhard Anderssohn aus Heidelberg, und zwar im Maßstab 1:100, da das Vorbild meterspurig ist und bei einem 1:87-Nachbau das Modell für H0e zu groß geworden wäre und nicht mehr zu den übrigen Fahrzeugen gepaßt hätte. Für das Fahrwerk wurden zwei Chassis der piccolo-91 (ohne vordere Laufachse) verwendet und mittels einer abgesetzten Zylinderschraube beweglich miteinander verbunden. Zur Befestigung des Gehäuses (aus 0,5 mm-Messingblech) ist an das hintere Laufgestell ein Halterahmen angeschraubt; auf dem vorderen, freibeweglichen Drehgestell wird das Gehäuse mit einer Bronze-Blattfeder abgestützt. Der Kessel ist schwarz, Führerhaus und Wasserkästen sind grün lackiert.



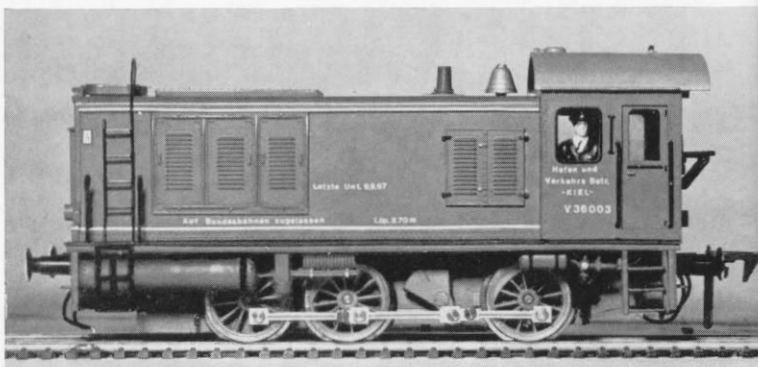


Leider kein Großserien-Modell: eine „93“ in N, aus diversen Industrie- und Selbstbauteilen von Herrn Hannes Rudolph aus Nürnberg zusammenkomponiert (Kessel von piccolo-P 8, Fahrwerksteile von piccolo-50 usw.). Die Beschriftung des vorerst antriebslosen Modells entstand gemäß MIBA 1/70 auf fotografischem Wege.



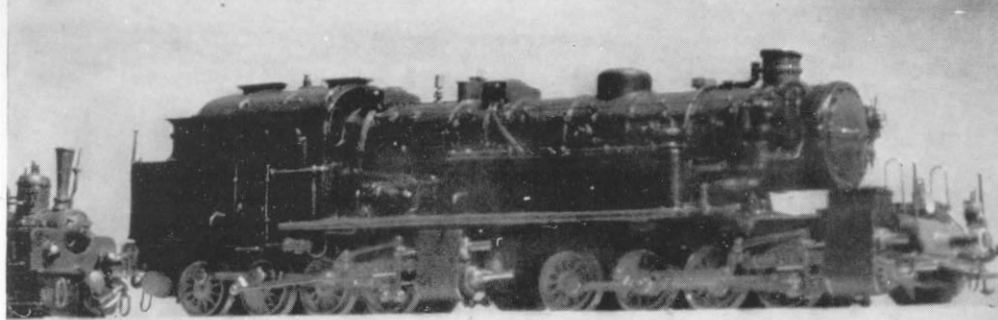
Aus zwei „vermurksten“ H0-Bausätzen von M+F bastelte ein begabter Modellbauer aus Radebeul/DDR diese beiden Werksloks für seinen Kollegen P. H. Hellbrügge aus Dortmund, und zwar unter erfinderischer Verwendung neuer Teile: so stammt z. B. der Schlot der „Berta“ (rechts) von Fleischmanns „Anna“ und der Dom ist Teil eines Wasserkran-Modells.

0-Umbau auf Industrie-Basis: die V 36 der „Kieler Hafen- und Verkehrsbetriebe“, die Herr Holger Jeworowski aus Kiel unter Verwendung des V 20-Modells von Pola-Maxi baute. Der Antrieb des im Maßstab 1:45 gehaltenen Modells befindet sich im Vorbau (Foto: Hans Pahl, Kiel).



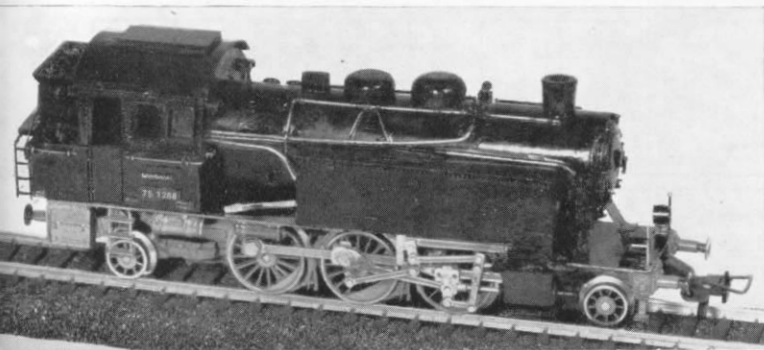
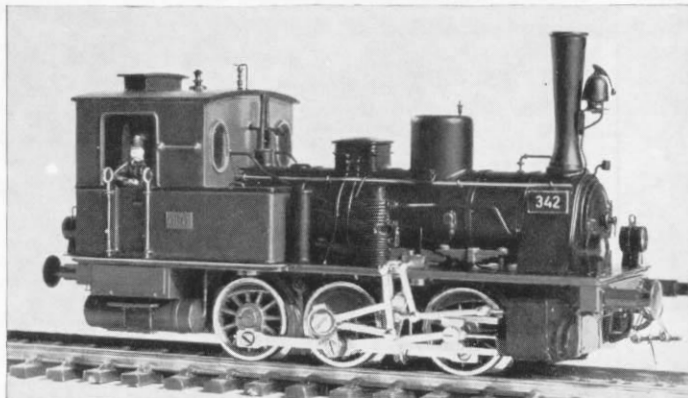
Diesen H0m-Schmalspurzug der MEG baute Herr Arno Welbeck aus Rastatt nach dem Vorbild der „Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft“. Das (bis auf Radsätze, Rohrleitungen usw.) größtenteils aus Hartholz u. 0,4 mm-Sperrholz gearbeitete Züge wird von einem Rokal-Motor im ersten Wagen angetrieben.





Auch die bayerische „96“ in H0 stammt aus der Werkstatt von Herrn Welzeck, der in insgesamt 180 Arbeitsstunden dieses imposante Modell baute. Die beiden Fahrwerke sind von der vierachsigen Jouef-Tenderlok 040 TA und haben beide je einen Motor, wodurch das ansonsten aus Messing und Kupfer gearbeitete Modell sehr zugkräftig ist.

► **Eine H0-T 3 nach MIBA 6/59**, ein sauber gearbeitetes Messing-Selbstbaumodell des Herrn Gerhard Anderssohn aus Heidelberg, das aufgrund des soliden „Innenlebens“ hervorragende Fahreigenschaften hat.



Die „Lieblingslok“ als H0-Modell: die Okl 27 (DR-Baureihe 75¹²), auf der Dr. Günther Ciupek aus Rohr/Ndb. als Oberschlesier -zigmal mitgefahren ist. Sein „Erinnerungsmodell“ basiert auf einem Fleischmann-64-Fahrgestell und hat ein Gützold-64-Führerhaus, einen Kessel aus 2 cm ϕ -Messingrohr und diverse Zursätze. (Die entgleiste Vorlaufachse

und die ausgehängte Steuerstange hat der Fotograf auf dem Gewissen).

Der „Urahn“ aller Dampfloks: der „Puffing Billy“ als H0-Modell des Herrn Uwe Lorenz aus Wiedenbrück, der es nach der Bauzeichnung in MIBA 3/1959 aus Messing fertigte und damit seine Selbstbau-Sammlung (siehe MIBA 7/74) um ein historisch interessantes Stück bereicherte.

