

DM 4,-

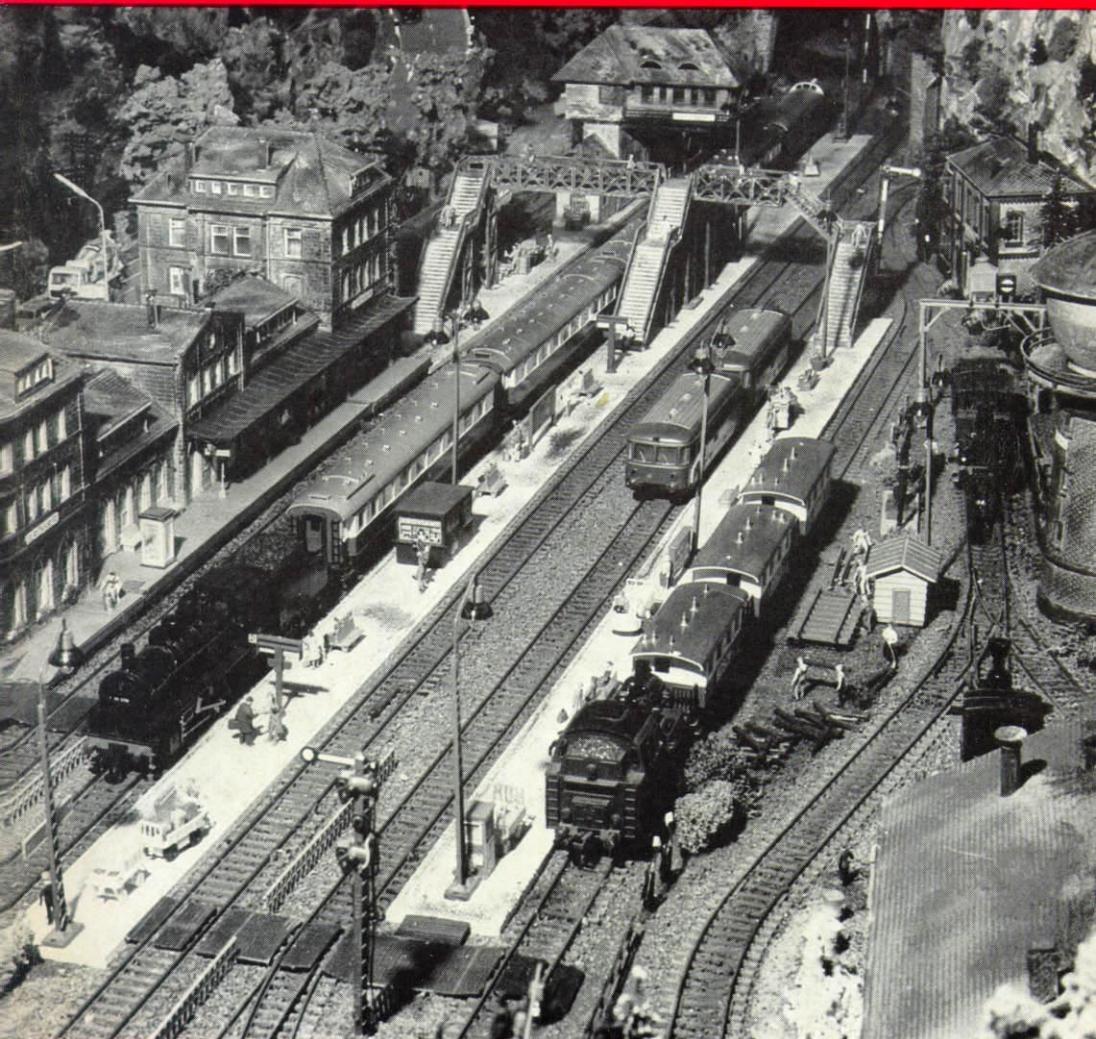
J 21282 E



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

30 JAHRE MIBA
Heute 100 Seiten



MIBA

MIBA VERLAG
NÜRNBERG

30. JAHRGANG
OKTOBER 1978

10



Spittlertorgraben 39 · D-8500 Nürnberg
Telefon (0911) 262900

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

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

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 30

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 / 0293 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 11/78
ist frühestens 28. 11. im Fachgeschäft

Diesem Heft ist ein Prospekt
der Franckh'schen Verlagshandlung,
Stuttgart, beigelegt!

„Fahrplan“

30 Jahre MIBA	728
Selbstbauarbeiten – damals und heute	729
Die Leitsilber-Strom-Kupplung	730
„Auch weiterhin mit Voll dampf...“ (OSTRA)	730
Tip zum Gebrauch der UHU-PVC-Tube	731
H0e/H0m-Neuheiten von Bemo	732
Briefe zum 30-jährigen MIBA-Jubiläum	733
Oberfränkische Fachwerkhäuser im Modell	735
P 8 als I-Modell von Märklin	738
Sonderfahrt zum MIBA-Jubiläum (H0-Motiv)	739
Minitrix-Neuheiten	740
N-Anlage Jörg, Frankfurt/M.	742
Neue Oberleitungsmaste von Sommerfeldt	751
H0-Ellok mit funktionellen Scheibenwischern	752
Märklin-H0-Neuheiten (BR 41 u. a.)	754
Vollspur auf Schmalspurgleisen (2. Teil)	756
Dem Herrn Pastor sin LGB...	761
Neue „alte Preußen“ von Fleischmann	762
Gleisbildstellpult in CMOS-Technik	763
Antriebslose Bausatz-Modelle	764
TT – an den Nagel gehängt!	764
H0-Modell der „104“ von Roco	766
„Luxuriöses“ Lx-Modell in 0	767
Z-Anlage Mayr, Niederzier	768
Elektronische Kleinbastelei: Lok-Pfeife!	770
Versuchs-Eilzugwagen BC 4ygswe (BZ)	773
Neu von Arnold (E 63, T3 mit Tender)	776
Arnold-E 63 mit Simplex-Rangierkupplung	777
H0-Anlage Karl Gebele, Nördlingen	778
Buchbesprechungen	788

Titelbild

Das Titelbild zum Jubiläumsheft „30 Jahre MIBA“ ist in mehrfacher Hinsicht symbolisch: Die hier gezeigte H0-Modellbahn von Karl Gebele aus Nördlingen-Baldingen (Bildbericht ab S. 778) demonstriert nicht nur den mittlerweile erreichten hohen Standard in Anlagenbau und -gestaltung, sondern auch die Vielfalt und hochwertige, maßstäbliche Ausführung von Rollmaterial und Zubehör. Hier sind – wie heute wohl auf den meisten Anlagen – fast sämtliche Fabrikate vertreten, und alles paßt zueinander: das Pola-Stellwerk zum Kibri-Bahnhof oder die Liliput-Wagen zur Fleischmann-Lok, um nur einige wenige Beispiele zu nennen. Ein Gag besonderer Art: der gerade einfahrende „Sonderzug“ als begründeter Anlaß zum Einsatz der „Rheingold“-Wagen... Vielleicht aus Anlaß des 30-jährigen MIBA-Jubiläums als Gegenstück zur Jubiläums-Sonderfahrt, die Herr Uwe Lorenz auf seiner Anlage veranstaltet hat (siehe S. 739)?

30 Jahre MIBA

Die auf S. 733 abgedruckten Leserbriefe sind nur zwei von überraschend vielen, die uns zum 30-jährigen MIBA-Jubiläum erreichten – „überraschend viele“ deshalb, weil es sich ja eigentlich nicht um eine „offiziöse“ Jahreszahl wie „25“ oder „50“ handelt. Dennoch wollen wir das „30-jährige“ zum Anlaß eines kurzen Rückblicks nehmen; genaugenommen sind eigentlich mit dem September-Heft die 30 Jahre voll gewesen, aber aus heute unerfindlichen Gründen ist seit geraumer Zeit das Oktober-Heft „Jubiläums-Heft“ geworden. Ein MIBA-Leser von der ersten Stunde an, Herr Fritz Willke aus Stuttgart-Bad Cannstatt, hat übrigens ausgerechnet, daß das „inoffizielle“ Jubiläumsheft September '78 zugleich das 44. MIBA-Heft ist! Na – dann Prost!

Tja, was gibt es also nach 30 Jahren MIBA festzustellen bzw. festzuhalten? – Nun, zunächst einmal die Tatsache, daß in der zweiten Hälfte dieses Beobachtungszeitraumes das Modellbahnenwesen bzw. die Modellbahn-Technologie einen ungleich steileren Aufschwung genommen hat als in der ersten Hälfte. Was noch anfangs des vorigen Jahrzehnts als kaum denkbar galt in punkto Angebotsbreite (man überprüfe nur einmal, wie nahezu komplett der „große Wunschzettel“ aus Heft 2/66 von der Industrie erfüllt wurde), Ausführungsqualität und Maßstäblichkeit, das alles gehörte quasi schon zum alltäglichen gewohnten Standard. So gibt es beispielsweise zur Zeit über dreißig (!) deutsche Dampflokomotiv-Baureihen als H0-Großserien-Modelle; so ist heute fast jedes Industriemodell mit einer Feinheit detailliert, die es damals nicht einmal bei Kleinserienmodellen gab; und so sind schließlich in H0 die ehemals überstark verniedlichten Häuschen, Bäumchen usw. immer mehr von Gebäudemodellen im richtigen Verkleinerungsmaßstab, hohen Bäumen etc. verdrängt worden (von denen vertretungsweise nur die Kibri- bzw. Vollmer-Bahnhöfe „Calw“ und „Baden-Baden“, der Bahnhof „Nieder Ramstadt Traisa“ von Faller sowie die allerneueste Vollmer-Stadtkirche und die imposanten Heljan-Fabrikgebäude erwähnt seien). Forciert wurde diese Evolution durch das Aufkommen der Baugröße N (und später Z), bei der die Zubehörindustrie es den Fahrzeugherstellern gleich tat und von vornherein genau maßstäbliche Bauten schuf. Dadurch wurde aller Welt (und vor allem den Herstellern selbst) augenscheinlich vor Augen geführt, daß die damaligen H0-Gebäude-Modelle kaum größer als die N-Gebäude waren! Die Folge davon war ein höchst begrüßenswertes „Wachsen“ der H0-Gebäude und Zubehörbauten, doch hierüber zur gegebenen Zeit einmal gesondert mehr.

Was immer noch nicht gelöst ist, ist das Kupplungsproblem in H0. Die Unicupler-Angelegen-

heit, auf die die Modellbahner ob ihrer Auswirkung so große Hoffnungen gesetzt hatten, ist im Großen ja vorerst „ad acta“ gelegt worden und so wird eine einheitliche H0-Kupplung (analog der weltweiten N-Kupplung) wohl noch lange Zeit ein Wunschtraum bleiben. In dieser Hinsicht beißt auch die MIBA – trotz ihrer anerkannten „Vermittlerrolle“ – auf Granit. Aber trotzdem werden wir uns nicht entmutigen lassen, sondern auch weiterhin bestrebt sein, im Sinne der Modellbahner auf die Industrie einzuwirken – wobei sich nach wie vor gar vieles hinter den Kulissen – sprich: bei –zig Gesprächen (vor allem auf der Nürnberger Messe), Telefonaten etc. – abspielen wird.

Dieses traditionelle Wesensmerkmal der MIBA wollen und werden wir ebenso beibehalten wie den möglichst weitgefächerten Inhalt, der den zahlreichen interessanten Teilgebieten und -aspekten des Modellbahnhobbys Rechnung trägt, angefangen von den spezifischen Modellbahn-Neuheiten (in den traditionellen, reichbebilderten Messeberichtsheften) inkl. deren Besprechungen, sowie Neuerungen (auch wenn sie unser Metier vielleicht nur mal am Rande betreffen sollten wie z. B. die neuen Maßeinheiten) über Elektrotechnik und Elektronik, Schaltungen, Verdrahtungen, Geländebau und Landschaftsgestaltung, kleine und große Basteleien, Gleis- und Weichenbau, Signal- und Sicherungswesen, Fahrbetrieb, Gleisplanentwürfe u. a. m. bis hin zu den Artikeln über das große Vorbild, seine Fahrzeuge, Einrichtungen und Betrieb, soweit dies alles – das sei wieder einmal gesagt – in irgendeinem Zusammenhang mit der Modellbahn steht oder für die Modellbahn von Belang ist. Allgemeine Berichte über irgend eine Bahn in Hindustan oder Australien oder rein theoretische DB-Bestimmungen fehlen daher bewußt in der MIBA. Die MIBA hat sich von Anfang an voll und ganz der Modellbahn verschrieben und daher stellt für uns nach wie vor die Modellbahn-Anlage das A und O der Modellbahnerei dar, auf die nun einmal alles abzielt und auf der sich – im wahrsten Sinne des Wortes – alles abspielt. Kein Wunder also, daß bei der MIBA das Zubehör gleichrangig neben dem rollenden Material steht und entsprechend behandelt wird, da beide zusammen ja erst eine Anlage ergeben bzw. das eine ohne das andere einfach undenkbar ist (von einigen wenigen Sonderfällen abgesehen).

Abschließend ein Wort des Dankes an die Abertausende treuer Leser der MIBA und die vielen Mitarbeiter aus Ihren Reihen. Mögen Sie alle weiterhin so lebhaften Anteil an „ihrer“ MIBA nehmen und zu ihrer Gestaltung beitragen; das wünschen sich

WeWaW und die gesamte MIBA-Redaktion

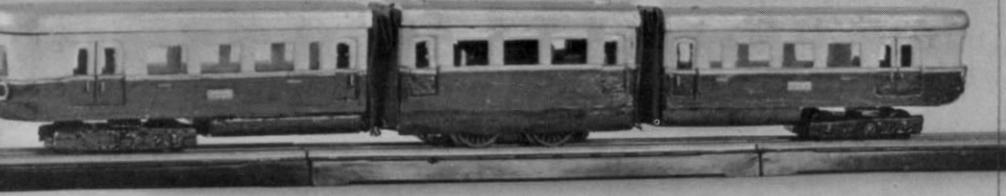


Abb. 1. Vor 30 Jahren ohne richtiges Werkzeug aus Trix-Teilen, Pappe und Schusterösen gebastelt: das „Erstlingswerk“, das damals keine Gnade vor WeWaW's Augen fand.

Selbstbaumodelle – damals und heute!

Vor 30 Jahren sandte mir WeWaW das von mir eingeschickte Foto eines H0-Selbstbau-Triebwagens (Abb. 1) mit dem freundlichen Bemerkung zurück, weiterhin fleißig die MIBA zu lesen und

mich „zu gegebener Zeit“ wieder einmal zu melden. Voilà: hier präsentiere ich zum Vergleich mein „jüngstes Modellbaukind“ (Abb. 2 u. 3), das H0e-Modell einer 1'E1-Schlepp tenderlokomotive der Heeresfeldbahnen. Nun mögen WeWaW und die MIBA-Leser beurteilen, ob und in wie weit ich mich in den vergangenen 30 Jahren „gebessert“ habe...

Klaus Bäuerlein, Essen

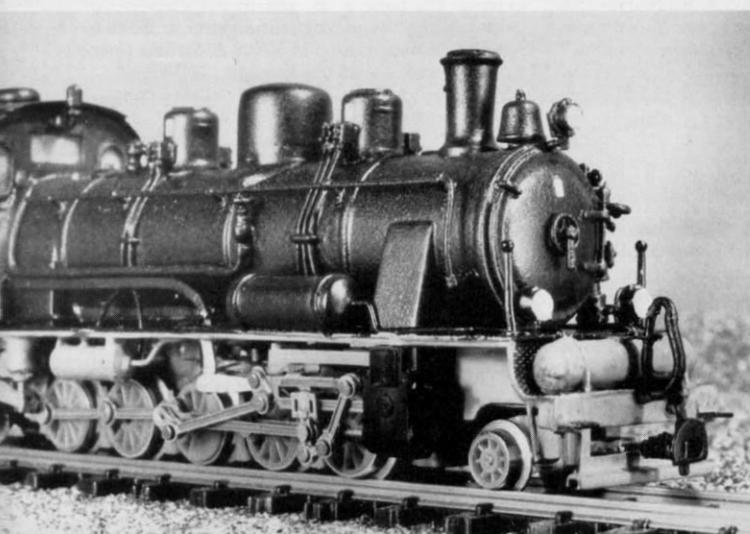


Abb. 2 u. 3. Der „jüngste Sproß“ des selben Modellbauers: ein superdetailliertes H0e-Modell einer Schmalspurlok (Minitrix-52-Fahrwerk, Aufbau aus Vollmessing und Messingblech). Das Vorbild ist eine 1'E1-Lok der Heeresfeldbahnen, wie sie damals auf fast allen Kriegsschauplätzen – sicher auch vor einer ähnlichen Kulisse wie auf Abb. 3 – zu finden war.



Die Leitsilber-Strom-Kupplung (LSK)

Der Bastelvorschlag von Herrn Stahl in Heft 2/78 bzw. seine „Aumaliku“ veranlaßt mich, einmal meinen Vorschlag einer automatischen Stromkupplung vorzustellen. Auch mein Grundgedanke ist die Durchführung eines Leiters durch den ganzen Zug, um bei der Innenbeleuchtung Schleifer zu sparen (sowohl beim 2-Schienen- als auch beim 3-Schienensystem).

Die von mir erdachte Lösung einer „LSK“ ist jedoch nur für Wagen vorgesehen, die mit einer Roco-Kurzkupplung ausgerüstet sind bzw. damit ausgerüstet werden können (s. Heft 8/77 u. 1/78). Hierbei mache ich mir die relativ breiten Berührungsflächen der KK-Köpfe zu Nutze: Die KK-Köpfe werden nämlich an den Innenseiten mit einer Leitsilber-Auflage versehen. Ich verwende hierzu die Marke „Auromal 37 M“, einen harten Silberfilm, der temperaturbeständig bis 300°C ist und sehr schnell trocknet (erhältlich z. B. bei Fa. Völkner, Braunschweig). Das Leitsilber wird mit einem Pinsel oder kleinen Pappstreifen aufgetragen. Im gleichen Arbeitsgang ist die dunkel markierte Unterseite des KK-Kopfes zu versilbern. Dieser Anstrich sollte nach einer Trockenzeit der ersten Schicht von 5 Minuten wiederholt werden, um eine abriebfeste Leitsilberauflage zu schaffen. Nach ca. 10-minütiger Trockenzeit wird an der Unterseite ein Kabel angelötet, das durch den Wagen von Kupplung zu Kupplung geführt und mit der Innenbeleuchtung entsprechend verbunden wird.

Ein Wagen des gesamten Zuges erhält natürlich einen Schleifer (am besten der letzte, um z. B. beim Conrad-Streckenblock eine Kennzeichnung des Zugschlusses zu haben). Die Rückführung des Stromes erfolgt wie üblich mit Schleifer über die Wagenachsen. Beim Anlöten des Kabels an die

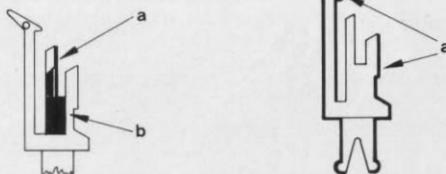


Abb. 1 u. 2. Links der Vorschlag des Verfassers zum Leitlack-Auftrag auf die Innenfläche (a) bzw. die Unterseite (b) als Kabel-Lötspur. Rechts der Vorschlag eines anderen Lesers, des Herrn Detlef Wagner aus Bochum, der die Außenseiten des KK-Kopfes mit Leitlack (a) versieht (Zeichnungen unmaßstäblich).

Kunststoffkupplung ist darauf zu achten, daß die Lötstelle nur kurz erhitzt wird, da sonst das Plastikmaterial zu schmelzen anfängt. Sollte man sich nicht das nötige Fingerspitzengefühl zutrauen, kann man mit Kontaktkleber an der Lötstelle ein dünnes Messingplättchen o. ä. aufkleben, auf dem die Lötfüllung erfolgt. Die Lötstellen werden nach dem Löten nochmals mit Leitsilber überstrichen, um einen sicheren Stromfluß zu gewährleisten.

Mit einer entsprechenden Verbindung zur Lok kann nun bei Wendezügen der Fahrstrom vom Steuerwagen über die LSK zur Lok geleitet werden. Ich habe z. B. seit mehreren Wochen einen solchen Wendezug störungsfrei in Betrieb, dessen LSK anstandslos 14 V/0,8 A-Ströme überträgt.

Pro Kupplungseinheit ist mit einem Spannungsabfall von ca. 0,5 Volt gegenüber der Gleisspannung zu rechnen. Deshalb sollte der Leitsilberauftrag so dick und das Anlöten der Kabel so kontaktsicher wie möglich erfolgen.

Bisher haben sich keine Beanstandungen ergeben. Auch über Kurven und Weichenstraßen fährt der Zug trotz geschobener Wagen einwandfrei. Die Verbindung Wagen-Lok besteht bei mir z. Zt. noch aus einem Kabel, da Anfang und Ende meiner Roco-Züge mit Normalkupplungen versehen sind. Vielleicht weiß ein Leser Rat, wie auch hier eine trennbare Verbindung mit Leitsilber möglich ist.

Zum Schluß noch ein vorsorglicher Hinweis: Nach Behandlung der KK-Köpfe mit Leitsilber – lieber zu Anfang etwas mehr auftragen, um dem „Abrieb“ entgegenzuwirken! – lassen sich die Wagen etwas schwerer ent- und zusammenkuppeln. Ich glaube aber, trotz dieses Nachteils einen leicht und schnell zu verwirklichenden Vorschlag für eine LSK gemacht zu haben, der zudem noch preiswert ist. Ein Fläschchen (= 10 g) Leitsilber kostet z. Zt. ca. 9.– DM und reicht für ca. 10-12 Wagen bzw. 20-25 Kupplungen.

Tip zum Gebrauch der UHU-PVC-Tube

Als kleiner Nachtrag zu meinem Tip bezüglich UHU-PVC in Heft 8/78, S. 640, hier noch ein Zusatz-Kniff:

Es ist ratsam, die UHU-PVC-Tube spätestens nach der ersten Entnahme von Klebstoff mit einem „Stehkragen“ zu versehen, der den oberen Teil der Tube verstieft. So verhindert man, daß beim Abschrauben des Verschlusses der Tubenkopf mitdrehrt und abreißt. Der „Kragen“ kann aus stabilem, ca. 15 mm breitem Klebeband hergestellt werden und sollte oben um einige mm überstehen.

Werner Henning, Niefern



Abb. 1. OSTA's Glückwunschkarte an die MIBA, aufgenommen beim Jubiläumsfest „50 Jahre Rheingold-Express“ in Köln, und ...

Auch weiterhin mit Volldampf fahren

soll die MIBA nach dem Wunsch
unseres langjährigen Mitarbei-
ters OSTA, alias Otto Straznicky aus Erfstadt. Auch OSTA gehört von Anfang an zu den MIBAhner und ist den kleinen Eisenbahnen bis heute „verfallen“. Allerdings hat sich sein Interessengebiet etwas verlagert: Erregte früher z. B. seine für HO-Gleise gedachte „Pukotier-Methode“ Aufsehen und Interesse (sie war übrigens Gegenstand eines ausführlichen Artikels im Jubiläumsheft 12/68 „20 Jahre MIBA“), so sind es seit einiger Zeit die „live steam“-Bahnen, mit denen OSTA landauf, landab durch die Bundesrepublik und bisweilen sogar ins Fernsehstudio kutschiert.



Abb. 2. . . . Meister OSTA selbst mit zweien seiner „live steam-Lieblinge“.

Neues von Bemo in H0e und H0m

Das Warten auf die schon seit geraumer Zeit angekündigten Bemo-Vierachser in H0e/H0m hat sich gelohnt, denn die jetzt ausgelieferten Serienmodelle sind sehr gut ausgefallen und lassen in punkto Detaillierung, Farbgebung und Beschriftung kaum noch einen Wunsch offen. Mit diesen Vierachsern nach württembergischem Vorbild hat das noch vor Jahren ausgesprochen magere Schmalspur-Angebot weiteren wertvollen Zuwachs erhalten, worüber sich die Schmalspur-Fans freuen dürfen. Wir weisen in diesem Zusammenhang nochmals auf das Buch „Schmalspur in Baden-Württemberg“ (Heft 4/78, S. 342), das nicht nur alles Wissenswerte über die Vorbilder der Bemo-Modelle enthält, son-

dern auch interessante Strecken- und Betriebsvorlagen und diesbezügliche Anregungen vermittelt.

Gleichfalls ausgeliefert sind jetzt die ersten Elemente des H0m-Gleismaterials, das durch Schwellenabstand und -größe deutlich als Schmalspurgleis ausgewiesen ist. Es handelt sich dabei um diverse gerade und gebogene Gleisstücke, sowie um die sehr exakt gearbeitete Weiche mit einem Abzweigwinkel von 12°. Die Weiche wird antriebslos geliefert und kann außer mit dem „hauseigenen“ Bemo-Weichenmotor (Heft 4/78, S. 361) natürlich auch mit anderen Elektroantrieben ausgestattet werden; nicht vergessen sollte man übrigens die Imitation des Stellhebels.

Abb. 1. Deutlichkeitsshalber in ca. 1½-facher Originalgröße wiedergegeben: ein Blick auf die Einstiegsplattform eines Bemo-Vierachters, bei der eine geschlossene und eine geöffnete Rolltür dargestellt sind. Weiterhin beachtenswert: Dachlüfter, Drehgestelle, Längsträger-Beschriftung und Sprengwerk.



Abb. 2. Gesamtansicht eines der (über die Kupplungen gemessen) 12,6 cm langen Schmalspur-Vierachser, denen Griffstangen und Brems-schlauch-Imitationen zur Selbstmontage beigegeben sind.



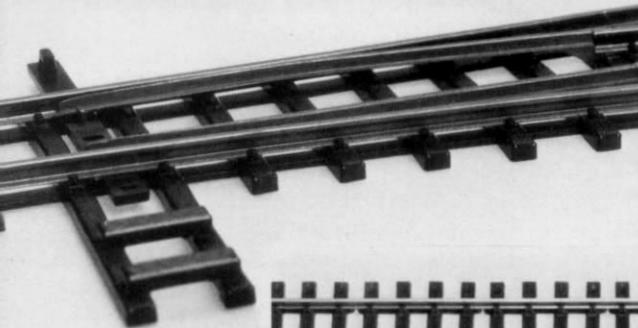


Abb. 3. Zungenenden und Stellschwellen der sehr exakt gearbeiteten H0m-Weiche, bei der – wie bei den übrigen H0m-Gleisen von Bemo – die Längsstege zwischen den Schwellen so flach gehalten sind, daß sie im eingeschotterten Zustand nicht mehr zu erkennen sind.

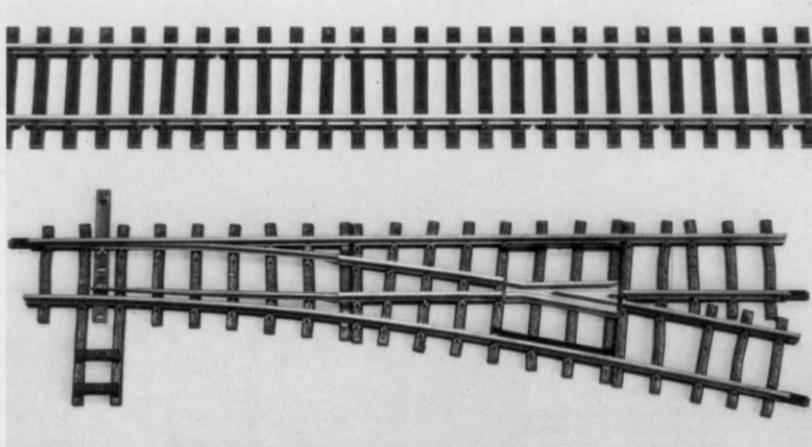


Abb. 4. Draufsicht auf die H0m-Weiche, die in Schwellenabstand und -größe eine echte Schmalspur-Weiche darstellt, wie der Vergleich mit dem H0-Gleis zeigt.

Zwei von vielen...

Vor genau 30 Jahren – im September 1948 – stellten Sie das Signal auf „Fahrt frei“ für die „Miniaturbahnen“ zu einer Fahrt ins Blaue, wie Sie in Ihrem Leitartikel schrieben. Es war sicher eine lange beschwerliche Reise bis zum September 1978, und es war gewiß nicht immer leicht für Sie und Ihre Mitarbeiter, das notwendige Feuer unter dem Kessel zu halten, um stets genügend Dampf für die Fahrt durch die drei Jahrzehnte zu haben.

Eins ist gewiß: Sie haben vielen Tausenden großen und kleinen Eisenbahnfreunden unzählbare Stunden der Freude und Entspannung mit Ihrer Zeitschrift geschenkt und sich den Dank einer großen und immer mehr wachsenden Leserschaft erworben.

Wenn Sie in diesem Monat viele Glückwünsche zum 30-jährigen Jubiläum der „Miniaturbahnen“ erhalten, dann möchte auch ich, als Leser und Abonnent von der ersten Stunde an, dabei sein und Ihnen meinen Dank sagen für die vielen schönen Stunden, die Sie mir durch Ihre Zeitschrift bereitet haben. In manch einer beschaulichen Stunde habe ich mir öfter schon die inzwischen stattliche Sammlung der 29 Bände vorgenommen und durchgeblättert, wobei Erinnerungen wach wurden an längst vergangene Zeiten.

Mit meinem Dank für Sie und Ihre Mitarbeiter verbinde ich den Wunsch auf allzeit „Gute Fahrt“ für die „Miniaturbahnen“ in das nächste Jahrzehnt!

Karl-Günther Schöneberg, Mönchengladbach

„Schon“ wieder steht ein Jubiläum an. Die vergangenen fünf Jahre sind im IC-Tempo vorbeigerast! Die Zeitschrift „Miniaturbahnen“, genannt MIBA, besteht im Oktober 30 Jahre.

Glückwünsche aus der ganzen Welt werden Sie und Ihre Mitarbeiter erreichen.

Auch ich möchte Ihnen, sehr geehrter Herr Weinstötter, und Ihren Mitarbeitern, als MIBA-Leser vom ersten Heft an, meine aufrichtigen und herzlichen Glückwünsche zum dreißigjährigen Bestehen der MIBA übermitteln.

Sie haben durch Ihr unermüdliches Schaffen und durch Publizieren in der MIBA mit besonderem Fingerspitzengefühl wesentlich dazu beigetragen, daß das Sortiment an Modellbahn-Erzeugnissen in Europa weitestgehend den Ansprüchen der Modelleisenbahner genügt. Ihrem ganz persönlichen Einsatz ist es zu verdanken, daß es heute Modellbahnartikel gibt, die jeweils genau dem Maßstab der entsprechenden Baugröße entsprechen – unverkürzte Modelle, besonders der D-Zugwagen; richtige Geschosshöhe bei Gebäuden usw. – und somit den Spielzeugcharakter verloren haben.

Mit der Herausgabe der neueren Publikationen wie „REPORT“ und „Anlagen Revue“ geben Sie dem Gedanken der sinnvollen Freizeitbeschäftigung mit der Modelleisenbahn, besonders der jüngeren Lesern, wesentliche und neue Impulse.

Dafür gebührt Ihnen und Ihren Mitarbeitern der besondere Dank aller Modelleisenbahnfreunde!

W. N., Dresden





Abb. 2.
Das 80 x 45 cm
große Schaustück
des Herrn Oestmann
mit den selbstgebauten
Fachwerkhäusern. Die schönen
hohen Bäume entstanden aus „ge-
zwirbeltem“ Draht mit einem Wachs-Über-
zug und einer Belaubung aus Islandmoos.

Oberfränkische Fachwerkhäuser im Modell

von Reinhard Oestmann, Bremen

Trotz der ausgezeichneten Gebäudebausätze von Faller, Kibri, Vollmer usw. gibt es m. E. noch mehr als genug Modellbauer, die Wert auf individuelle Bauten legen, welche ganz bestimmten Vorbildern entsprechen. Ein möglicher Weg dahin ist der Umbau eines vorhandenen Bausatzes; doch das Salz in der Suppe ist für mich und sicher für manchen anderen nun einmal der totale Eigenbau. Es wäre allerdings erfreulich, wenn sämtliche einschlägigen Hersteller vor-

sortierte Bauteile-Packungen mit – maßstäblichen! – Fenstern, Türen, Dachrinnen etc. (à la dem neuen Kibri-Sortiment „Bastlers Fundgrube“, siehe Heft 3/78, S. 195) ins Programm aufnehmen würden, denn das Ausschlachten von Bausätzen ist eine teure und unbefriedigende Methode und die Ausbeute und Auswahl sind auch nicht gerade berausend.

Doch nun zu meiner „Marktplatz-Szenerie in einem oberfränkischen Ort“ (ein Teil der Ge-

Abb. 1 (Großbild). Eine Ansicht der selbstgebauten Gebäude, die eine ganzseitige Wiedergabe – im Hinblick auf diverse Feinheiten wie etwa die verputzten Wände – nachgerade verlangt.

Abb. 3 u. 4. Zwei Nahansichten der Oestmann'schen H0-Gebäude, die für sich bzw. für die Bastel- (und Fotografier-)Künste des Erbauers sprechen, so daß sich jeder Kommentar erübrigt – außer dem Hinweis vielleicht, daß der Treppenaufgang (Abb. 4) aus Streichhölzern, kleinen Leistchen und 0,3 mm-Furnierholz (für die Überdachung) entstand; die Mülltonnen dagegen sind von Preiser und der Zaun von Kibri.

bäudevorbilder steht allerdings in Schwäbisch Hall), die für meine Anlage bestimmt ist: Das ganze Modell steht auf einem Styropor-Sockel und hat eine Grundfläche von 80 x 45 cm. Das Baumaterial für alle Häuser ist Bristolkarton von 1,5-2 mm Stärke. (Eine mangelnde Festigkeit des Kartons konnte ich übrigens auch beim Bearbeiten mit Wasser nicht feststellen.) Soweit für einzelne Häuser fotografische Frontaufnahmen vorlagen, habe ich diese auf den Maßstab 1:87 (mit Toleranzen) vergrößert, die einzelnen Wände dann auf den Karton gezeichnet und mit einem Papiermesser ausgeschnitten (wobei ich bei den Fensteröffnungen größte Vorsicht walten ließ).

Für das Fachwerk verwendete ich die in Bastlergeschäften rollenweise erhältlichen 0,4-0,5 mm starken Spanstreifen, die in entsprechender Breite zugeschnitten und auf die Wand geklebt wurden. Die Zwischenräume füllte ich dann mit einer Gipsmischung (Moltofill o. ä. ist auch sehr gut, m. E. aber für diesen Zweck letztlich zu porös). Der Gips wird mit einem kleinen Spachtel oder Messer über die ganze Wand gestrichen; es macht nichts, wenn dabei das Fachwerk zudeckt wird. Nun schön trocknen lassen. Eine Beschleunigung im Ofen ist nicht ratsam, denn die Wände neigen in dieser Phase sehr zum Verziehen; um dies generell zu verhindern, sollte man nach dem Gipsen auch die inneren Rückwände etwas befeuchten. Nun folgt der schwierigste Teil der Übung: Die Oberfläche der ganzen Wand ist mit Schmirgelpapier feiner Körnung (140-180) planzuschleifen – d. h. geschliffen wird, bis Fachwerk und Gips annähernd die gleiche Höhe haben, so daß das Fachwerk wieder sichtbar wird und zugleich dessen Zwischenräume gefüllt bleiben.

Für die farbliche Abstimmung (die aus den Schwarz-Weiß-Aufnahmen leider nicht so recht hervorgeht) verwendete ich Acryl- sowie hauptsächlich Aquarellfarben; bei letzterer sollte man besonders auf Qualität achten, wenn die Modelle dem Sonnenlicht ausgesetzt werden, denn billige Farben verblassen nach kurzer Zeit. Das Fachwerk, durch den Gips etwas „geweißt“, habe ich mit brauner Lasurfarbe wieder aufgefrischt. Der Putz bleibt meist weiß; ansonsten kann man ihn mit Aquarellfarbe gut nachtönen (was im übrigen individuell geschehen kann).

Wie ich die raffinierten Risse im Putz der Alt-

stadthäuser hinbekommen habe? – Ganz einfach: Die Wand wird nach dem gleichen Verfahren hergestellt wie die übrigen: Gips auf Bristolkarton, nur habe ich sie nach dem Trocknen leicht „mißhandelt“, d. h. etwas hin- und hergebogen. So entstehen die Risse auf ganz natürliche Weise. Nach dem allgemeinen Färben der Wand habe ich dann etwas dunkle Farbe, stark verdünnt, in die Risse laufen lassen – fertig!

Der Unterbau des Dachstuhls besteht auch aus Bristolkarton. Nachbauinteressenten bleibt es überlassen, entweder auf die diversen Dachplatten der Industrie zurückzugreifen (wie bei meinem Modell geschehen) oder Dachpappe aus 180er-Schmirgelpapier aufzukleben oder sich in Einzelfällen die Mühe zu machen, mit selbstgefertigten Schindeln zu decken (siehe MIBA 4/73, Stellwerk „Schreckenfels“). Letzteres habe ich auch einmal praktiziert; eine hervorragende Betätigung an einem grauen Novembertag und für nervöse Bastler (die gibt es allerdings wohl kaum). Die farbliche Behandlung der Dächer kann wie üblich mit guter Aquarellfarbe (+ 1 Tropfen Spülmittel zwecks Entspannung des Wassers) geschehen. Es muß zur Aquarellfarbe noch gesagt werden, daß sie nicht griffest ist. Man sollte also Dächer entweder nicht mehr anfassen oder aber Plakafarbe nehmen; diese läßt sich aber nicht mehr entfernen und altert m. E. auch die Gebäude nicht so schön. Wie gesagt, gute Aquarellfarbe sollte man schon nehmen, sonst erlebt man bei Tageslicht sein „verblässendes Wunder“! Eine Beleuchtung kann man leicht einbauen, indem man zunächst Decken aus Karton einzieht (der Stabilität wegen sowieso empfehlenswert), dann die Innenwände schwarz bemalt und pro Etage eine Birne einsetzt.

Die Pflasterung des Platzes und der Straßen wurde nach MIBA-Rezept (Heft 8/66, S. 394) vorgenommen, also mit der Stempelmethode. Die „Katzenköpfe“ des Dorfplatzes sind mit einem entsprechend kleinen Nagel in eine Bleimatrize geschlagen. Auch hier wurde zum Schluß die Gips-Straße mit Aquarellfarbe eingefärbt.

Die imposanten knorriigen Eichen sind nicht auf „meinem Mist“ gewachsen, sondern wurden von meinem Bastel-Kollegen Bruno Oebels aus isoliertem Kabel-Material meisterlich gezwirbelt; seine Methode der Baum- und Wald-Herstellung wurde in Heft 10/76 ausführlich beschrieben.



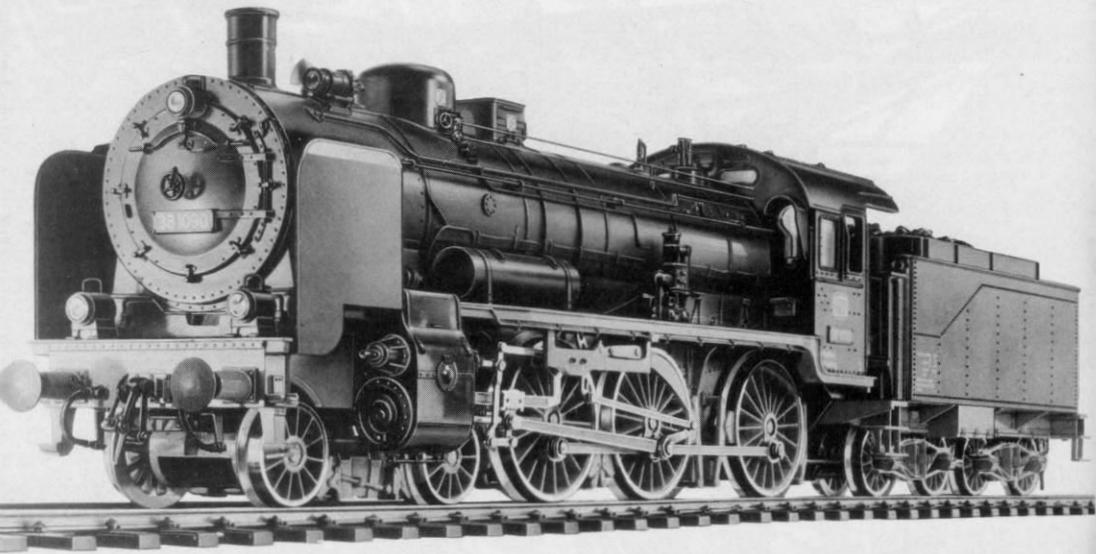
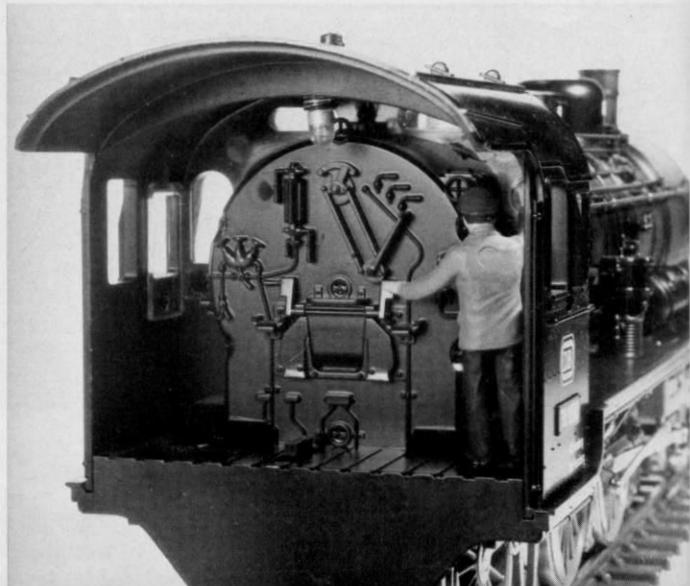


Abb. 1. Die „38 1090“ als 58 cm langes I-Modell; die Imitation der Originalkupplung (vorn) kann gegen die Märklin-Klauenkupplung ausgetauscht werden.

P 8 als Märklin-I-Modell

Abb. 2. Blick in den Führerstand mit der Nachbildung der Stehkessel-Rückwand; Lokführer- und Heizer-Figuren sind dem Modell beigegeben.

Nach 9-jähriger Pause liefert Märklin in Kürze wieder ein Lokomotiv-Modell in der traditionsreichen Baugröße I: die 1:32-Nachbildung der nicht minder traditionsreichen preußischen P 8 (DR/DB-Baureihe 38¹⁰), der Dampf-Personenzuglok schlechthin. Das Modell wird sowohl für das „haus-eigene“ Zweischiene-Wechselstromsystem als auch für das Zweischiene-Gleichstromsystem geliefert; und zwar wahlweise ohne oder (gegen Aufpreis) mit der Geräusch-Elektronik, die wir – neben den zahlreichen weiteren Gags – schon im Messeheft 3a/78 geschildert haben (echte Steinkohle auf dem Tender, Führerhausstandsbeleuchtung, konstante Lokbeleuchtung bereits im Stand, beidseitige Kugellager für die Ankerwelle usw). Daß ein solches Lokmodell alles andere als ein billiges Kinderspielzeug ist, versteht sich wohl von selbst; gleiches gilt natürlich auch für die superdetaillierten I-Modelle der preußischen Abteilwagen mit Lenkachsen, Inneneinrichtung, zu öffnenden Türen, Federpuffern usw.

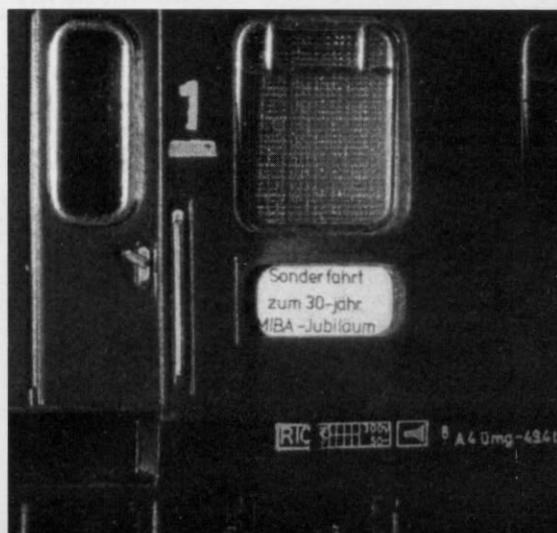




Eine Sonderfahrt zum 30-jährigen MIBA-Jubiläum

hat Herr Uwe Lorenz aus Rheda-Wiedenbrück auf seiner entstehenden H0-Anlage arrangiert und fotografiert. Herr Lorenz ist langjähriger MIBA-Leser kein Unbekannter, denn er ist bekanntlich der „fleißigsten einer“, was den Selbstbau von H0-Lokmodellen angeht (siehe zum Beispiel Heft 7/74, S. 458). Nun hat er sich an den Bau einer großen H0-Anlage gemacht, und da die Eröffnungsfahrt zeitlich mit dem MIBA-Jubiläum zusammenfiel, wurde daraus eine MIBA-Sonderfahrt! Wir danken Herrn Lorenz für diese nette Aufmerksamkeit und hoffen, noch viele seiner Arbeiten vorstellen zu können!

Abb. 1-3. Die Arbeit mit dem Sonderfahrt-Plakat (oben) mag noch angehen, aber die Anfertigung der kleinen Zuglaufschilder – unten in 1/1, rechts in doppelter Originalgröße – war schon etwas mühselig; sie kamen auf fotografischem Wege gemäß den Hinweisen in Heft 1/70 zustande.



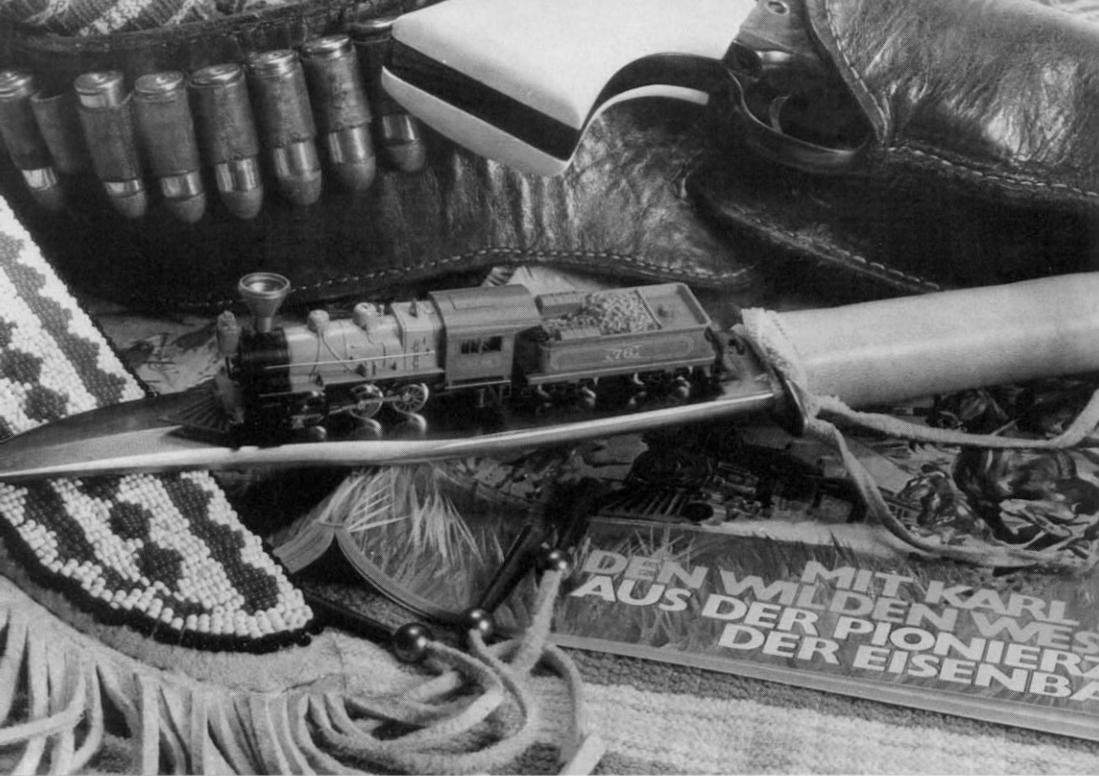


Abb. 1. „Stilgerecht serviert“, nämlich auf der Klinge eines Bowie-Messers und umgeben von sonstigem Western-Zierat, wird hier das 13,6 cm lange Wildwest-Lokomotivmodell von Minitrix, zu dem auch noch passende Wagen, eine toporama-artige Minitrix-Landschaft sowie das im Vordergrund teilweise zu erkennende Kinderbuch (gleichfalls von Trix) zu haben sind.

Neue Modelle von Minitrix (und Trix-H0)

Mit dem Modell der „85 007“ haben die N-Bahner den H0-Kollegen etwas voraus: das Großserienmodell einer schweren Tenderlok mit einem interessanten Einsatzgebiet. Wie in MIBA 1/73 und 7/78 erwähnt, waren die Loks der BR 85 vor allem im schweren Steilrampen-Dienst und im Schiebedienst auf kurvenreichen Mittelgebirgsstrecken eingesetzt; einen besonderen Namen machten sie sich auf der Höllentalbahn im Schwarzwald (bis zu deren Elektrifizierung mit 16 $\frac{2}{3}$ Hz). Solche Betriebsverhältnisse kommen den Gegebenheiten vieler Modellbahnanlagen leicht nahe, weswegen es bisher auch nicht an Umbauten entsprechend geeigneter Lokomotiven zu einer „85“ gefehlt hat. Auch Trix verwendete das bereits vorhandene 1'E-Fahrwerk der Minitrix-52, das um eine zusätzliche Nachlaufachse erweitert wurde. Das 10,2 cm lange Modell ist in den Hauptabmessungen N-maßstäblich und gibt die Vorbild-Version mit Windleitblechen wieder; zur Darstellung der Ausführung ohne Windleitbleche (Heft 1/73, S. 41) brauchen diese lediglich abgezogen und die Befestigungslöcher mit Cyanolit o. ä. aufgefüllt zu werden. Das mattschwarze Gehäuse ist in der bekannten Minitrix-Manier mit sämtlichen Einzelheiten detailliert;

die saubere, gräbenrichtige und vollständige Beschriftung weist das Modell als „85 007“ des Bw Freiburg aus. Die Fahreigenschaften entsprechen dem 52-Modell; durch die zwei Hafttreifen auf den Radsätzen der letzten Treibachse (alle Treib- und Kuppel-Achsen angetrieben) entwickelt das Modell eine außerordentliche Zugkraft. Insgesamt also stellt die Minitrix-85 eine echte Bereicherung des N-Angebots dar, zu der man sich jetzt nur noch die epochen- und einsatzmäßig genau passenden Wagen wünscht: vierachsige Leichtbau-Eilzugwagen mit Schürze gemäß unserer Bauzeichnung in Heft 5/77!

Bei den sonstigen Neuheiten handelt es sich um die „Western“-Modelle, von denen eines WiWeW stilgerecht in Szene gesetzt hat (Abb. 1), sowie um den bereits im Messeheft 3a/78 wiedergegebenen TEE-Speisewagen mit Dachstromabnehmer.

Kurz vor Redaktionsschluß traf auch noch das N-Modell des Eurofima-Schnellzugwagens in der französischen „Corail“-Ausführung sowie die überarbeitete H0-Diesellok der Baureihe 217 ein, die – mit einem überarbeiteten und verfeinerten Gehäuse – auf dem bisherigen 218-Modell basiert.

mm

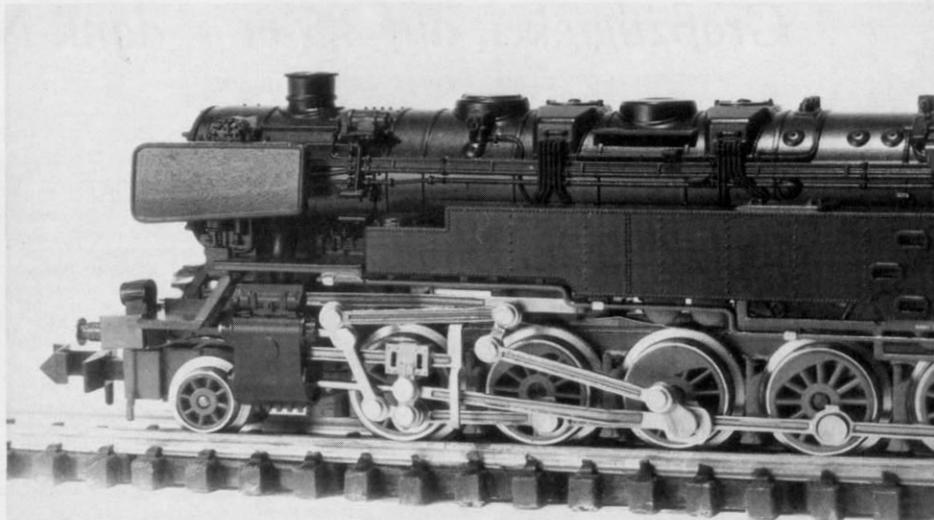


Abb. 2 zeigt eine (vergrößerte) Teilansicht mit zahlreichen Details der Minitrix-85 und beweist augenscheinlich die hohe Qualität heutiger N-Modelle, die auf den ersten Blick allenfalls an der Kupplung von H0-Modellen zu unterscheiden sind!

Abb. 3. Für diese Abbildung haben wir die „85 007“ in die passende Szene bzw. den passenden Betriebseinsatz gesetzt: Nachschubbetrieb auf einer Rampenstrecke (siehe den ausführlichen Artikel in Heft 7/78)!



Großzügigkeit auf 3,5 m² - dank N!

N-Anlage Bernd Jörg, Frankfurt/M.

Obwohl mir für meine N-Anlage die (für diese Baugröße) relativ große Fläche von 350 x 100 cm zur Verfügung steht, habe ich mich mit einer eingleisigen Strecke und einem kleinen Durchgangsbahnhof begnügt, um unschöne Gleisverschlingungen zu vermeiden und die Landschaft nicht zu kurz kommen zu lassen.

Es handelt sich um eine eingleisige, hauptbahnhähnliche Nebenbahn, die angenommenerweise als Umleitungs- und Entlastungsstrecke für eine in der Nähe befindliche Hauptbahn benutzt wird; so wird der Einsatz von schweren Reise- und Güterzügen auf der eingleisigen Strecke gerechtfertigt.

Der betriebliche Mittelpunkt ist der Bahnhof „Reichenbach“; er weist drei Bahnsteiggleise, ein Güterzugdurchfahrgleis, ein kleines Bahnbetriebswerk (Bw-Außenstelle), Güterabfertigung, Culemeyer-Anschluß, private Anschlußgleise (Brauerei, Baywa-Lagerhaus, Fabrik) und einen als Sperrfahrt zu bedienenden Gleisanschluß zu einem Steinbruch auf, der unweit der rechten Bahnhofseinfahrt liegt.

Der Betrieb wird von Dampfloks der Baureihen 023,

050, 050 kab, 064, 066 und 089 (Museumslok für Sonderfahrten) und Dieselloks der Reihen 211, 215, 221, 260 sowie einem Schienenbus Reihe 798.5 mit Steuerwagen bewältigt. Bei der Auswahl der Fahrzeuge habe ich keinen allzu strengen Epochen-Maßstab angelegt; ich achtete jedoch darauf, daß keine groben Fehler in der Zusammenstellung auftreten. Die Anlage ist zeitmäßig etwa in den Jahren 1971/72 angesiedelt; damals waren bei der DB noch viele Dampfloks in Betrieb, aber es tauchten auch immer mehr moderne Fahrzeuge im Betriebsdienst auf (z. B. Wendezugsteuerwagen mit neuer Kopfform).

Im Interesse eines abwechslungsreichen Betriebslaufes wurde von Anfang an ein Schattenbahnhof eingeplant. Er umfaßt vier gleichlange Durchfahrtsgleise zur Aufnahme kompletter Zuggarnituren, vier Abstellgleise zum Abstellen nicht benötigter Wagen und eine Kehrschleife zum Wenden der Dampfloks.

Landschaftlich ist die Anlage irgendwo im Mittelgebirge zu suchen, da diese Landschaftsform bei einer Modellbahn m. E. die größten Möglichkeiten zur Gestaltung bietet.

Abb. 1. Die Güterabfertigung am rechten Bahnhofskopf (siehe auch Abb. 2). Die Antriebe sämtlicher Weichen und Signale sind „versenkt“ angebracht.

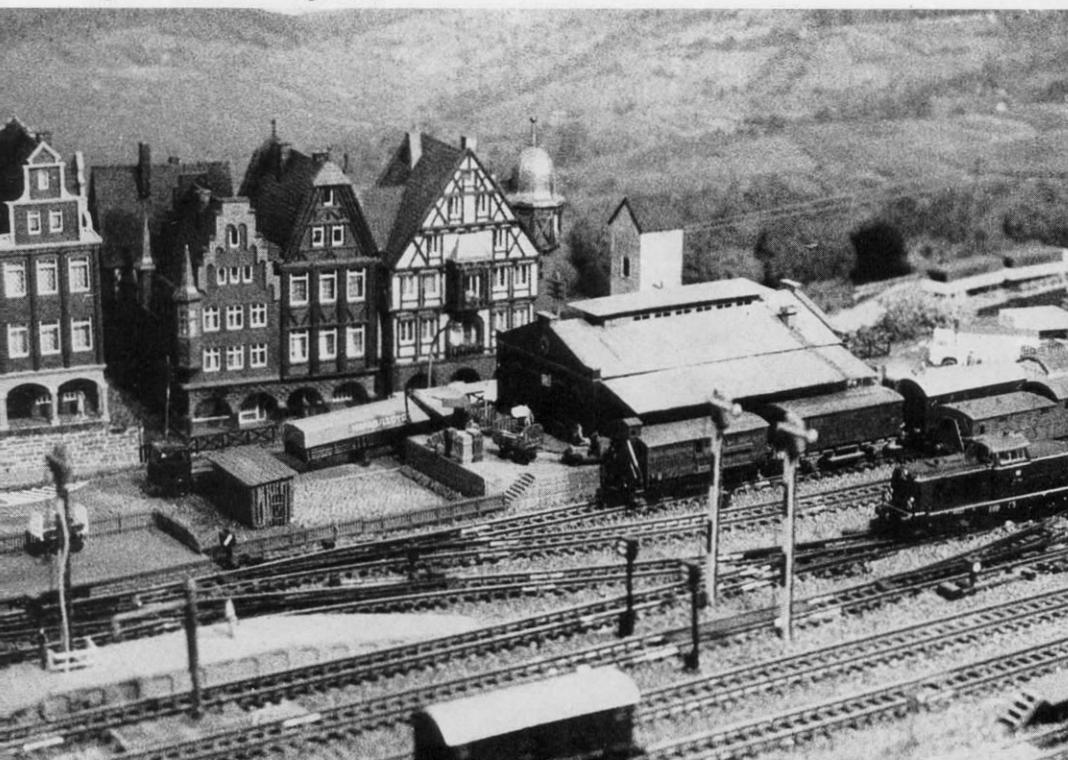




Abb. 2. Fast die gesamte Anlage mit dem diagonal angeordneten Bahnhof aus der Vogelperspektive.

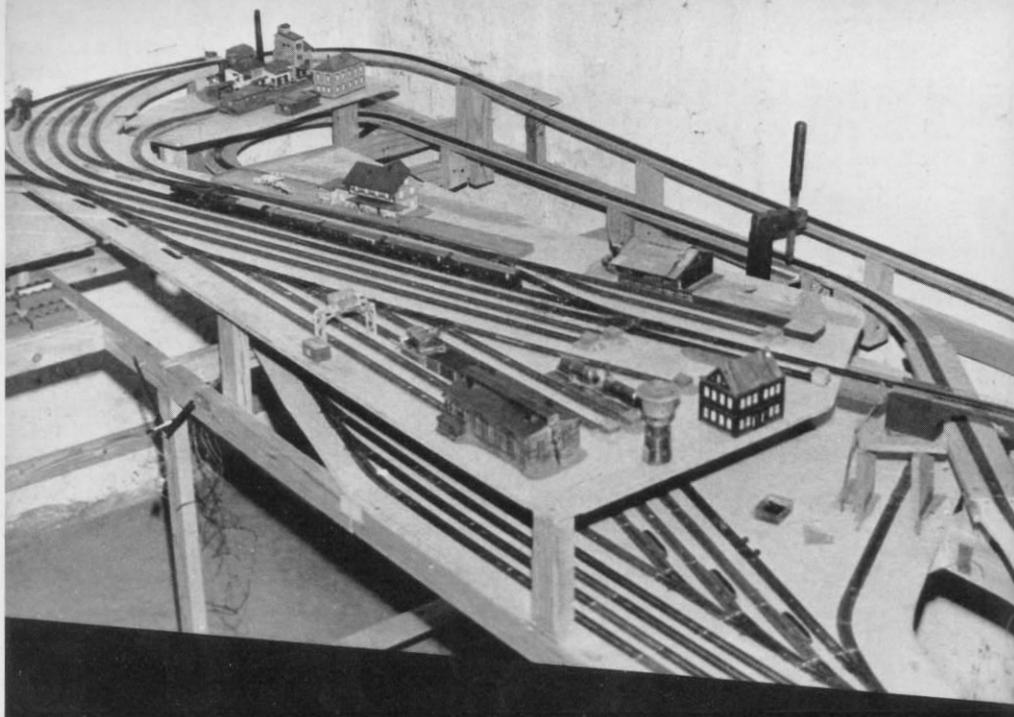
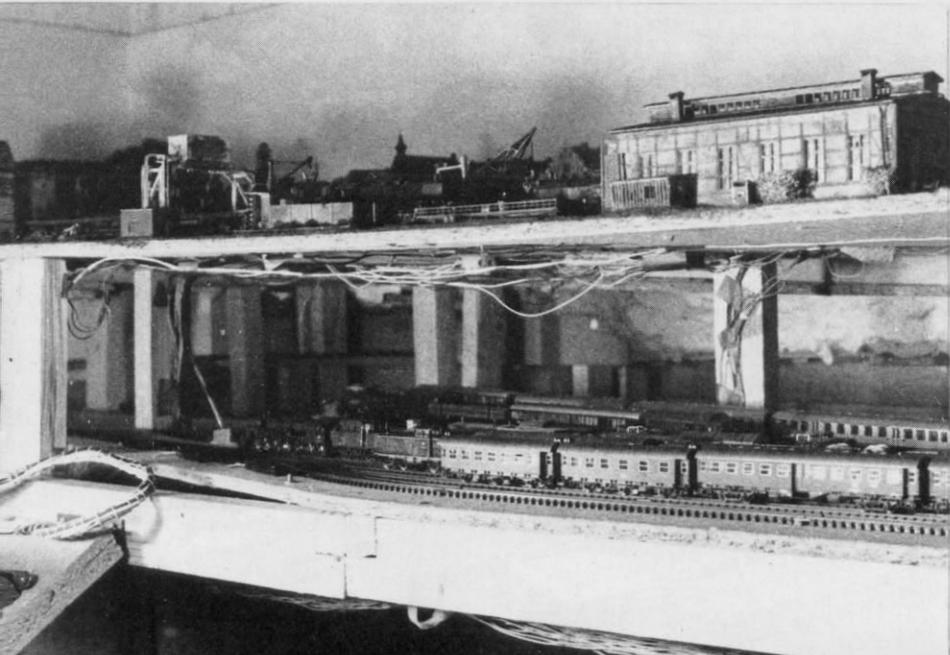


Abb. 3 u. 4 zeigen den kombinierten Rahmen-/Platten-Unterbau der Anlage während der Aufbauphase und wirken sicher auf manchen Betrachter (angesichts der nahenden „Saison“) „appetitanregend“! Gut zu erkennen sind auf Abb. 3 „Schattenbahnhof“ und „oberirdischer“ Bahnhof (vgl. Abb. 5 u. 6); Abb. 4 zeigt einen Blick in den vollbesetzten Schattenbahnhof und auf die Verdrahtung „à la Modellbahner . . .“



Der Unterbau besteht aus einem offenen Rahmen aus Dachlatten; Gleistrassen und Bahnhofsplatten sind aus 8 mm-Spanplatte. Für größere zusammenhängende (bebaute) Flächen wurden ebenfalls Spanplatten-Unterlagen verwendet. Das Gelände wurde teilweise mit Styropor (Steinbruch) sowie mit Fliegengitter und Gipsüberzug gestaltet. Die Farbgebung erfolgte mit Plakafarben und handelsüblichen Streufasern. Die ausschließlich verwendeten Arnold-Gleise wurden im sichtbaren Bereich mit Korkschotter eingeschottert, die Weichen- und Signalantriebe unterflur eingebaut. Die Formsignale sind von Minitrix und Fleischmann piccolo.

Die Gebäude stammen aus handelsüblichen Bau-sätzen aller Hersteller, einige Modelle wurden abgewandelt, andere unter Benutzung von Mauerplatten, Bausatzteilen etc. selbst gebaut (Abb. 9). Alle Häuser wurden mit matten Humbrolfarben nachbehandelt, um ihnen den unnatürlichen Glanz zu nehmen.

(Geeigneter wären zu diesem Zweck die matteren Plaka-Farben. Die Redaktion.)

Die Figuren sind aus den Sortimenten von Preiser und Merten und wurden teilweise ihren Aufgaben entsprechend bearbeitet, d. h. vorsichtig erwärmt und entsprechend „hingebogen“.

Der Strombedarf der Anlage wird aus zwei Arnold-Trafos gedeckt. Ein Trafo bedient die Fahrstrecke, der zweite den Rangierbetrieb im Bahnhof. Insgesamt sind 35 elektrische Weichen und 12 Formsignale eingebaut, die alle über einfache Märklin-Stellpulte bedient werden. Der Betrieb wird ausschließlich von Hand gesteuert; lediglich die Einfahrtssignale sind mit einer Diode überbrückt wird. Der Einbau einer Automatik ist nicht vorgesehen.

Auf eine Beleuchtung der Gebäude und Züge wurde ebenfalls verzichtet, die Straßenlampen (Wiking-HO-Modelle) und Bahnsteiglampen sind nur Attrappen.

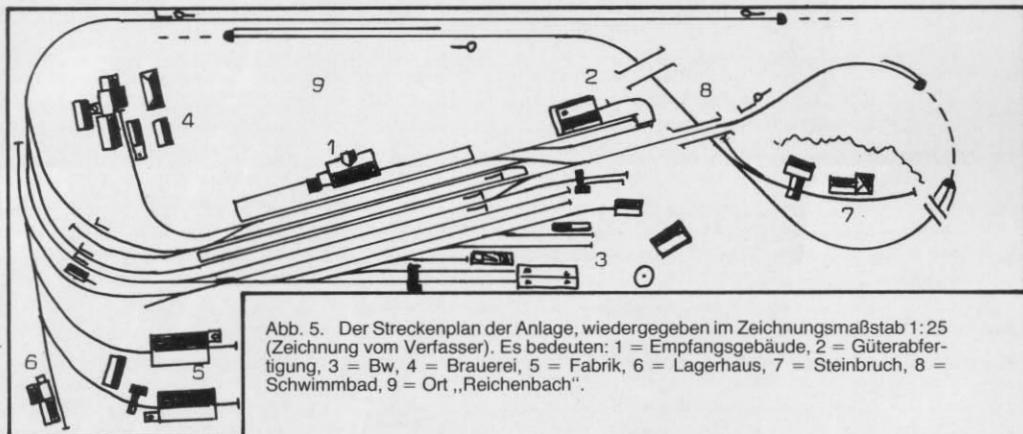


Abb. 5. Der Streckenplan der Anlage, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:25 (Zeichnung vom Verfasser). Es bedeuten: 1 = Empfangsgebäude, 2 = Güterabfertigung, 3 = Bw, 4 = Brauerei, 5 = Fabrik, 6 = Lagerhaus, 7 = Steinbruch, 8 = Schwimmbad, 9 = Ort „Reichenbach“.

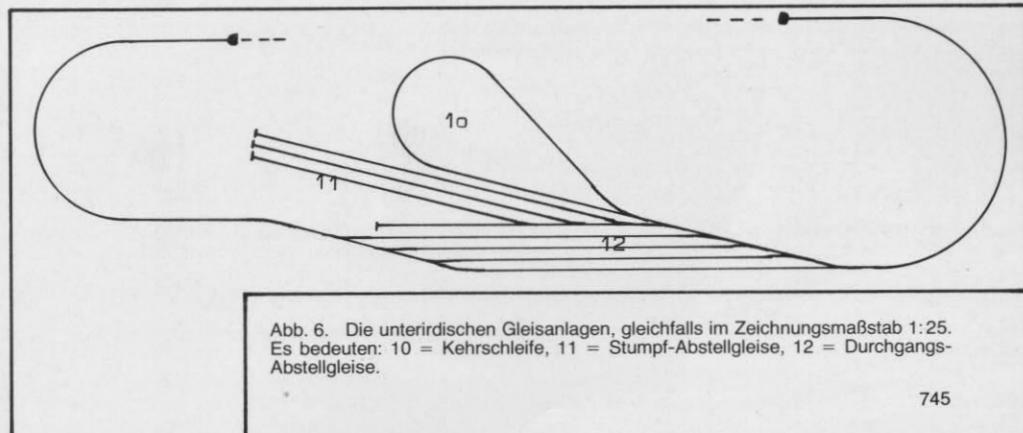


Abb. 6. Die unterirdischen Gleisanlagen, gleichfalls im Zeichnungsmaßstab 1:25. Es bedeuten: 10 = Kehrschleife, 11 = Stumpf-Abstellgleise, 12 = Durchgangs-Abstellgleise.



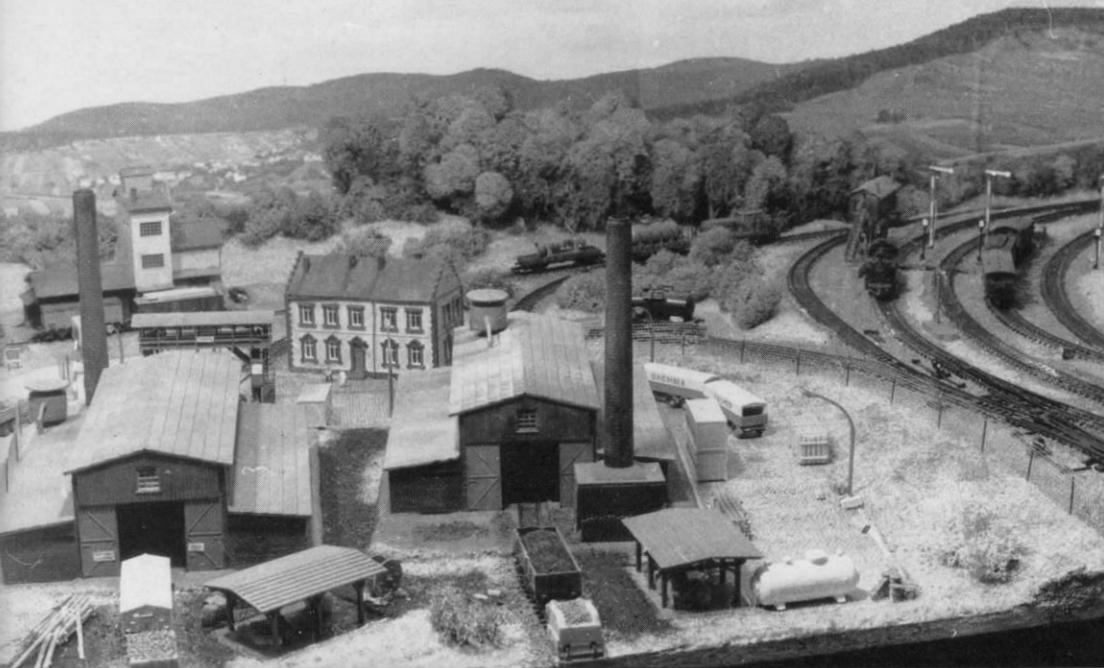


Abb. 8. Das Industriegelände auf dem kleinen Ansatzbrettchen mit der Fabrik; im Hintergrund das Lagerhaus (Pos. 5 und 6 im Streckenplan Abb. 5).

◀ Abb. 7. Blick über den Bahnhof; die dazugehörige Ortschaft ist lediglich durch das Bahnhofsviertel angedeutet und liegt angenommenermaßen in einer Talsenke hinter dem Bahnhofsviertel.

Abb. 9. Das in der Schleifenstrecke links vom Bahnhof gelegene Altstadtgebiet. Der alte Wachturm in Bildmitte entstand aus einer Papprolle und Mauersteinpapier; links davon die Brauerei.





Abb. 10. Die großzügig und aufgelockert gestaltete Partie rechts vom Bahnhof mit der in einer sanftgeschwungenen Kurve verlegten Strecke, die etwa in Bildmitte „sich selbst unterfährt“ (vgl. Streckenplan Abb. 5).

Abb. 11. Der Marktplatz der Ortschaft „Reichenbach“, gesäumt von den Patrizier- und Fachwerkhäusern von Vollmer und Kibri.





Abb. 12. Die Partie um den auf Abb. 10 rechts oben zu erkennenden Bahnübergang.

Abb. 13. Das obligatorische Unfall-Motiv als „action“-Motiv; als „Sanis“ fungieren hier übrigens zweckentfremdete (umlackierte) Polizisten von Merten.





Abb. 14. Das Verladegebäude des Steinbruchs (Pola-Modell), der mittels aufeinandergeschichteter Styroporplatten mit einem Motofill-Überzug gestaltet wurde. Man beachte, daß auch so „wichtige Kleinigkeiten“ wie etwa der Schutzaun oberhalb des Steinbruchs nicht vergessen wurden.

Abb. 15. Eine aufschlußreiche und zugleich wirkungsvolle Hubschrauber-Aufnahme.



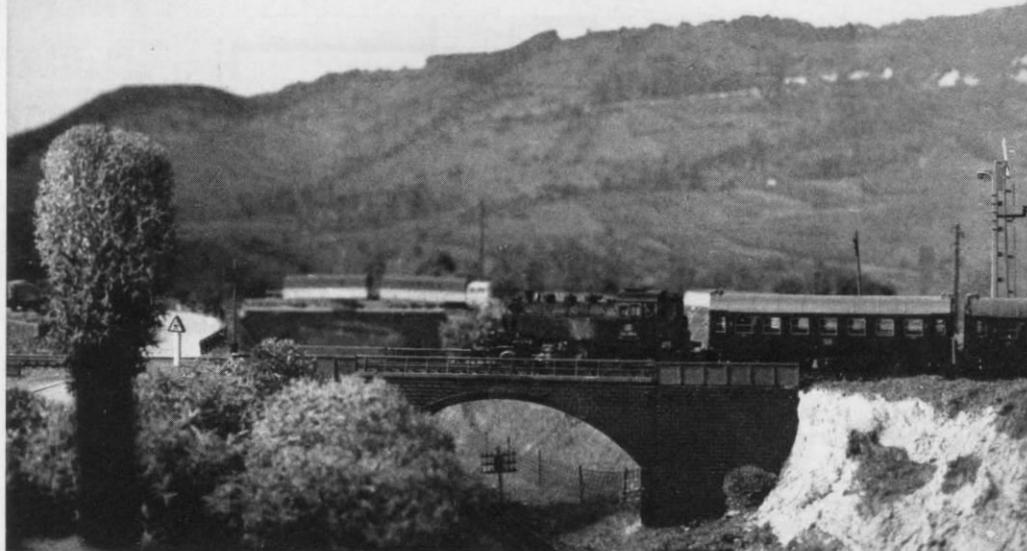
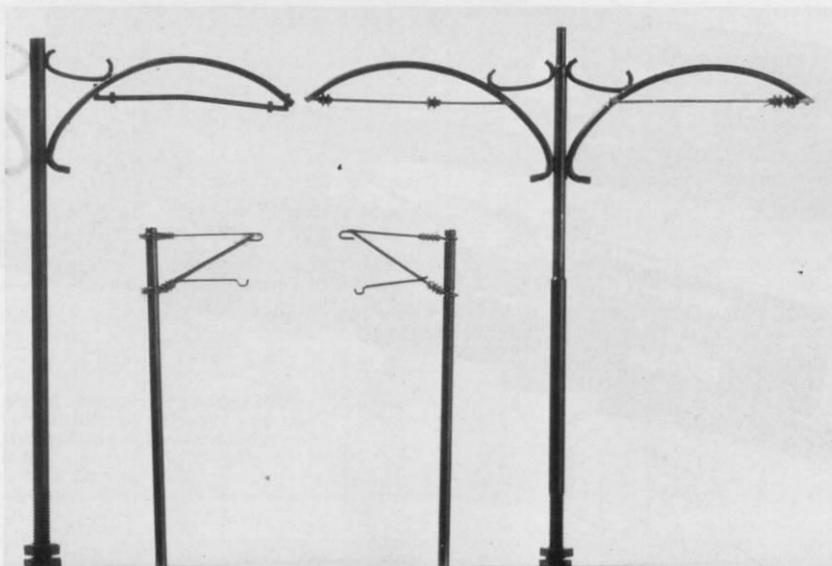


Abb. 16. Die Brücke rechts vom Bahnhof (siehe Abb. 10) einmal aus anderer Sicht; gerade wird sie von einer Minitrix-64 mit Roco-Umbauwagen im Schlepp befahren.

Verbesserte HO- und N-Masten bei Sommerfeldt

Mit mehreren neuen Oberleitungsmasten für HO und N löste der bekannte Oberleitungs-Spezialist Sommerfeldt – der übrigens heuer auch das „30-jährige“ feiern kann! – das Messe-Versprechen ein, im Laufe des Jahres für Neuheiten zu sorgen. Es handelt sich dabei um eine verbesserte Ausführung des HO-Mastes für Straßen- und Kleinbahnen, der jetzt nicht mehr zylindrisch, sondern abgestuft nach oben verjüngt ist; außerdem besteht der Fahr-

leitungs-Haltdraht jetzt aus Draht mit farbigen Isolatoren (rechts im Bild ein neuer Mast mit Doppelausleger, links die bisherige Ausführung). Der Ausleger des HO-„Beton“-Mastes ist jetzt ganz aus Draht geschweißt, um den Mast schwenkbar und hat farbige Isolatoren; gleiches gilt für den N-Mast, den wir rechts im Bild im Vergleich zur alten Form zeigen. – Das sonstige Sommerfeldt-Programm ist in vollem Umfang erhältlich.



Ein netter Einfall aus dem Fernen Osten:

HO-Ellok-Modell mit funktionellen Scheibenwischern

In der schon mehrfach erwähnten japanischen Modellbahnenzeitschrift „TMS“ haben wir eine kleine Bastelei entdeckt, die vielleicht den einen oder anderen Superbastler interessieren und zur Nachahmung reizen könnte. Es handelt sich um einen Vorschlag, die Führerstands-Scheibenwischer eines Ellok-Modells mittels eines kleinen Motors und diverser Gestänge zu „motorisieren“(!). Da wir leider nicht Japanisch können, müssen wir den Vorschlag ohne nähere Textbeschreibung wiedergeben und es dem Nachbauer überlassen, sich in die an sich recht „eineluchtenden“ Skizzen zu vertiefen. Nur soviel:

Wie auf Abb. 2 zu sehen ist, wurde auf dem Lokrahmen ein zusätzlicher Motor befestigt, dessen Schnecke den Antrieb der übrigen, oben im Lokgehäuse montierten Bewegungsübertragungs-Bauteile besorgt; deren Konstruktion ist aus Abb. 3–6 ersichtlich. Vielleicht wäre es gleichfalls möglich und evtl. einfacher, den Motor (mit genügend langen Stromversorgungskabeln) ebenfalls oben im Gehäuse zu befestigen und seine Ausgangswelle direkt mit der Antriebs scheibe für das Scheibenwischer-Betätigungs gestänge zu verbinden.

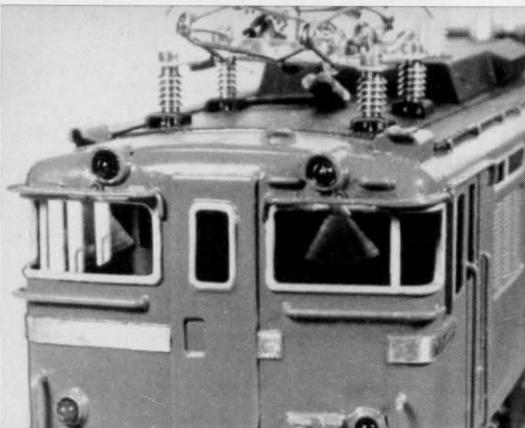


Abb. 1. Eine effektvolle Aufnahme des effektvollen Scheibenwischer-Gags, die wir – wie sämtliche Bildunterlagen zu diesem Artikel – unseren Kollegen von der japanischen Modellbahnenzeitschrift „TMS“ verdanken.

Abb. 2. Etwa mittig auf dem Lokchassis der Scheibenwischer-Antriebsmotor (der Fahrmotor sitzt rechts), der über eine Schnecke auf die ins Gehäuse eingebaute Antriebsmechanik der Scheibenwischer wirkt.

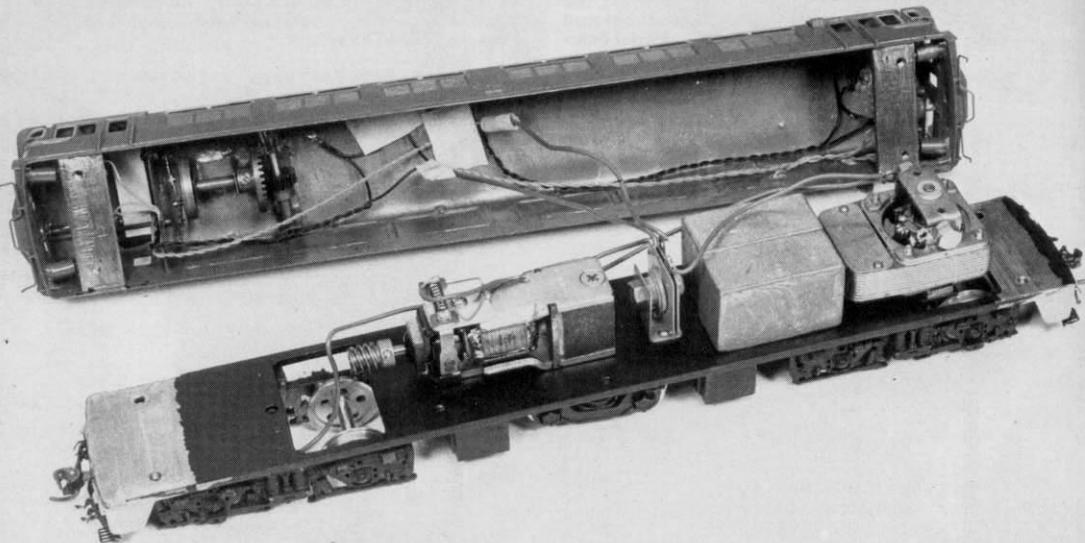
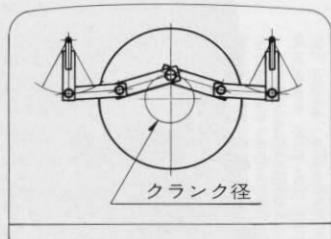
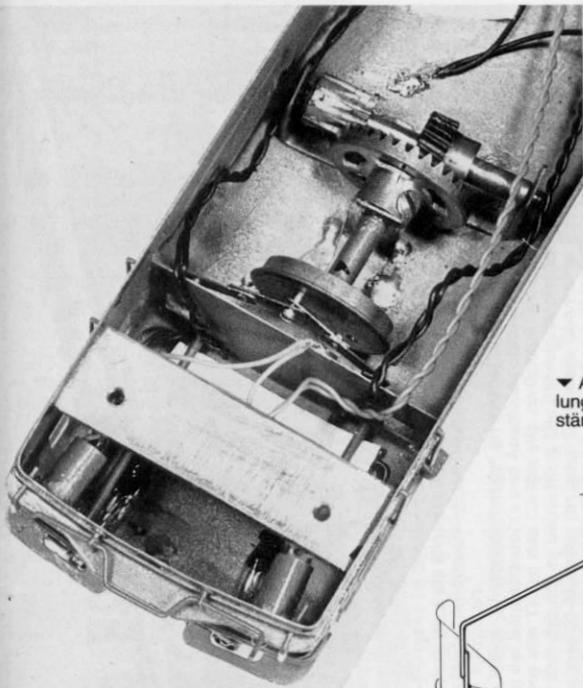
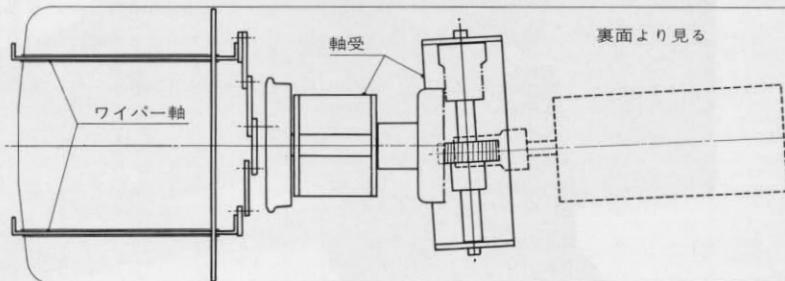
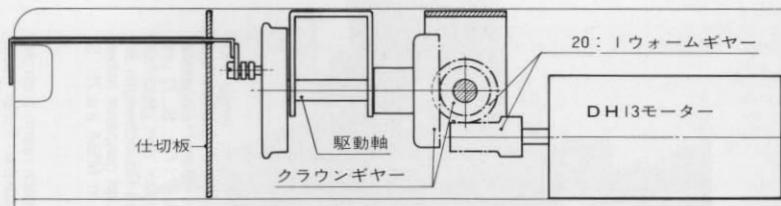


Abb. 3-5. Die Antriebsmechanik in Seitenansicht und Draufsicht sowie eine Stirnansicht der Umlenkhebel.



▼ Abb. 6. Perspektivische Darstellung des Umlenk- bzw. Antriebsge- stänges für die Scheibenwischer.

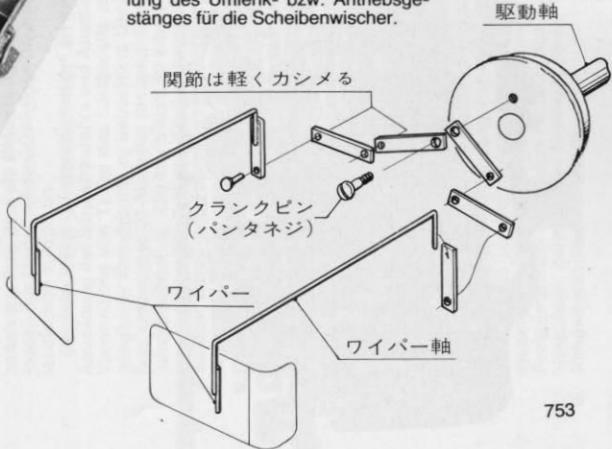


Abb. 7. In Ergänzung zu den Zeichnungen hier ein Blick auf den ins Lokgehäuse eingebauten Mechanismus.



Abb. 1. Das 27,5 cm lange HO-Modell der „41“, die im Großen häufig im Schnellzugdienst eingesetzt wurde (siehe Heft 1/75, S. 7) und das wir deshalb vor den gleichfalls neuen Schnellzug-Gepäckwagen der Reichsbahn-Bauart gespannt haben (Gesamtansicht in MIBA 3a/78, S. 241).

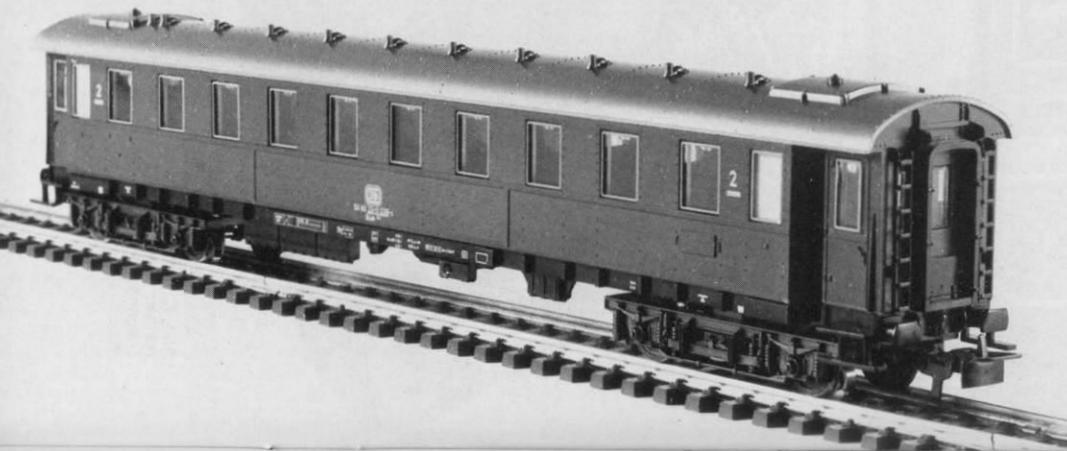


Abb. 2. Maßstäblich (wenn auch die LüP infolge verkürzter Puffer nicht ganz stimmt) ist dieses HO-Modell eines Vorkriegs-Schnellzugwagens. Einen ähnlichen Vorbild-Typ zeigt – aus ähnlicher Perspektive – Abb. 4 auf S. 509 in Heft 8/73.

Abb. 3. Das „Gesicht“ des 41-Modells mit der bemerkenswert feinen (vorbildgerechten) Befestigung der großen Wagner-Windleitbleche und den Bügeln über den Laternen.

Neue HO-Modelle von Märklin

Die Rolle der berühmten „41“ als Universal-Dampflok dürfte den meisten Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnlern bekannt sein; insofern ist es nicht verwunderlich, daß immer wieder ein Industrie-Modell dieser auch im Kleinen vielseitig verwendbaren Type gefordert wurde (Schnell- und Eilzugdienst, schneller Güterzugdienst, Personenzugdienst usw.; siehe dazu das EK-Buch „Die Baureihe 41“, besprochen in MIBA 2/76). Besonders der Fa. Märklin wurde auch von uns immer wieder empfohlen, doch analog zum Großbetrieb gewisse vom 03-Modell her vorhandene Bauteile wie Kessel, Führerhaus, Tender usw. für die Schaffung eines 41-Modells auszunutzen.

Diesem Wunsch ist Märklin jetzt nachgekommen und hat damit das HO-Dampflokangebot um eine wichtige Type erweitert. In seinen Gesamtproportionen wirkt das Modell sehr gut und vorbildgetreu; Raddurchmesser und Radstände sind exakt HO-maßstäblich. Zur deutlichen Unterscheidung (für Laien-Käuferkreise) gegenüber dem 03-Modell brachte man an der Lok die früher üblichen großen Wagner-Bleche an (wie sie übrigens im Großen bei einigen „41ern“ bis Mitte der 50er Jahre beibehalten wurden; dies als Hinweis für Epochen-Spezies). Im Bedarfsfall kann man jedoch das Modell mit einschlägigen Bauteilen ohne viel Umstände mit Witte-Windleitblechen ausrüsten.

Gewisse kleine „Ungereimtheiten“ an Kessel und Zylinderblock der „41“ (z. B. Anordnung der Sandstreuohre und Ausströmröhre) sind auf die bereits erwähnte Verwendung von Teilen des 03-Modells zurückzuführen und u. E. als durchaus gangbarer Kompromiß zu betrachten. Die Fahreigenschaften entsprechen ebenfalls denen des 03-Modells; die auch hier stark überhöhte Endgeschwindigkeit (umgerechnet ca. 23 km/h statt 90 km/h) wird vom Hersteller mit der Mentalität einer sehr großen Zahl von Käufern begründet, die lt. Märklin (was statistisch nachweisbar wäre) „ein Fahrzeug mit richtiger Höchstgeschwindigkeit nunmal als zu langsam bestanden würden“. Nun gut – aber muß es deswegen gleich ein Formel 1-Tempo sein? Es wäre begrüßenswert, wenn sich hier allmählich ein vernünftiges Mittelmaß – im vorliegenden Fall beispielsweise umgerechnet 150 km/h – einpendeln würde. Das auf der linken Lokseite (leider) sichtbare Zahnrad soll wegen des Stirnradantriebs erforderlich sein, um den freien Durchblick zwischen Fahrwerk und Kessel zu wahren. Aber auch wenn es zur besseren Tarnung brüniert ist, so stört es das Gesamtaussehen dennoch ungemein und müßte beim heutigen hohen Fertigungsstandard doch vermieden werden können.

Alles in allem – die „41“ von Märklin ist ein Lokmodell, bei dem – im Interesse der Modellbahner, die diesen Typ immer wieder gefordert haben – mehrere Kompromisse eingegangen wurden, die u. E. zumindest zum Teil vertretbar sind.

Gleichfalls im Handel sind jetzt die Modelle der Vorkriegs-Gepäckwagen bzw. -Sitzwagen, die es sowohl mit Reichsbahn- als auch mit DB/UIC-Beschriftung gibt. Mit einer maßstäblichen Kastenlänge von 21,7 bzw. 24 cm sind die Modelle (in sauberer Kunststoff-Ausführung mit Inneneinrichtung usw.) verhältnismäßig kurz, wodurch sie den Belangen platzbeschränkter Modelleisenbahner besonders entgegenkommen dürften. Wer es ganz genau nimmt, kann übrigens die hellbraunen „Holz“-Fensterrahmen im grünen Farnton des Wagenkastens einfärben bzw. sonstwie abdunkeln, denn bei der Mehrzahl dieser Vorkriegs-Schnellzugwagen waren die Rahmen aus dunklem Metall.



Vollspurwagen auf Schmalspurgleisen

bei Vorbild und Modell

Eine Co-Produktion von Ulrich Gunzenhäuser, Ludwigsburg, Herbert Stemmler, Rottenburg, und der MIBA-Redaktion
(2. Teil)

Durch den von Bemo vorgesehenen Zweiwagen-Betrieb wird dieses Dilemma umgangen, da die zwei Vollspur-Wagen während des Aufbockens zusammengekuppelt bleiben und von der Schmalspurlok (über den mit ihr gekuppelten Zwischenwagen) von der Grube gezogen werden.

Dieses Prinzip gilt gleichermaßen, wenn mehr als zwei Wagen umgesetzt werden sollen (wofür die Grube mittels zusätzlicher gerader Wandteile oder entsprechender Selbstbauteile zu verlängern ist). In die Original-Bemo-Rollbockgrube passen nämlich nur zwei Paar Rollböcke. Das bedingt, daß nach dem Umsetzen von zwei Wagen anschließend wieder zwei Wagen in die Gegenrichtung gefahren werden müssen, um die Grube für das nächste Umsetzen freizumachen. Beim Einsatz mehrerer aufgebockter Wagen ist daher die erwähnte Verlängerung der Grube von Vorteil. Bei einer zu langen Rollbockreihe in der Grube kann es jedoch vorkommen, daß diese beim Umsetzvorgang nicht immer einwandfrei abkuppeln, da durch die Zugkraft am Entkuppler eher der ganze – sehr leichte – Rollbock als nur dessen Kupplung angehoben wird.

Das Abkuppeln des letzten umgesetzten Wagens von der Vollspurlok kann unter gewissen Umständen automatisch erfolgen, und zwar wenn die Zuglok lediglich mit einem kleinen Zughaken (häufig bei Kleinserienloks wie z. B. der Günther-Köf II oder der V 36 von M + F zu finden) ausgerüstet ist, an dem sich der Kupplungsbügel des letzten Wagens aushängen kann, wenn der Wagen durch die Absenkung des Grubengleises in eine gewisse Schräglage kommt und auf der Lokseite etwas angehoben wird. Das ist jedoch nicht bei allen Kupplungen gewährleistet, so daß man um einige Versuche bzw. das „Aussortieren“ oder eine Kupplungsjustierung bei bestimmten Fahrzeugen nicht herumkommen wird. Um einen wirklich vollautomatischen Betriebsablauf ohne jeden manuellen Eingriff zu gewährleisten, empfiehlt sich daher entweder der Einbau eines Entkupplers an der „Nahtstelle“ zwischen Vollspurgleis und Rollbockgrube oder der Einsatz einer speziellen „Umsetzlok“, die vorn keinerlei Kupplungssteile aufweist, so daß sich die geschobenen Wagen ohne weiteres von der Lok lösen können. Das Abholen besorgt dann eine andere Lok, die vorn einen Haken oder eine der üblichen Kupplungen aufweist.

Soviel zum Prinzip des Umsetzvorgangs, dessen Ablauf wir jetzt einmal, um das Ganze noch anschaulicher zu machen, schildern wollen:

Die Rollböcke stehen in der Umsetzgrube bereit. Von der Vollspurseite her werden die (aneinandergekuppelten) Vollspurwagen von einer Vollspur-Lok langsam über die Grube gedrückt, wobei – durch die beschriebene Abstimmung von Grubenform und Entkuppler-Position – scheinbar wie von selbst unter jeder Achse ein Rollbock zu stehen kommt. Die Radsätze der Vollspurwagen kommen nun auf den Rollböcken zur Auflage (Abb. 8, 1. Teil), wobei die – im Vergleich zum Vorbild – relativ weit auseinanderstehenden Gabeln die Achsen bzw. den Wagen nahezu „taumelfrei“ halten.

Der Umsetzvorgang klappt normalerweise ausgezeichnet. Schwierigkeiten treten nur bei solchen Radsätzen auf, die breite Isolierungen an den Radinnenseiten aufweisen (wie bei manchen Wagen von Fleischmann, Liliput, Märklin-Hamo und Roco), weil die Isolierung die Gabeln des Rollbocks zur Seite bzw. wegschiebt. Gut klappt das Umsetzen z. B. mit Röwa-Radsätzen. Es wäre zu begrüßen, wenn die Gabeln schon werksseitig etwas enger zusammen stehen würden – was ohne Beeinträchtigung der Funktionssicherheit möglich ist –, damit etwaige Nacharbeiten oder ein Radsatzaustausch nicht erforderlich wären!

Das Rückumsetzen bzw. Absetzen der aufgebockten Vollspurwagen aufs Vollspurgleis geht im Prinzip umgekehrt wie das Aufbocken vor sich. Die Schmalspurlok schiebt vermittels des Zwischenwagens (wie er auch im Großen erforderlich ist) die aufgebockten Wagen auf die Grube, bis sich der letzte Vollspurwagen durch seine Schräglage selbsttätig vom Zwischenwagen abkuppelt. Die Wagen können dann von der Normalspurlok übernommen werden.

Beim Rückumsetzen bzw. Absetzen einzelner Vollspurwagen taucht das bereits beim Aufbocken auftretene Problem wieder auf; der Wagen kann nur mittels eines „überbrückenden“ Zwischenwagens oder bei „leitenden“ Grubengleisen von einer auf die Grubengleise fahrenden Lok abgeholt werden (womit der Vorteil bzw. die Richtigkeit des Bemo-Zweiwagenkonzepts bestätigt ist).

Ein fertig umgesetzter Zug weist unseren Erfah-

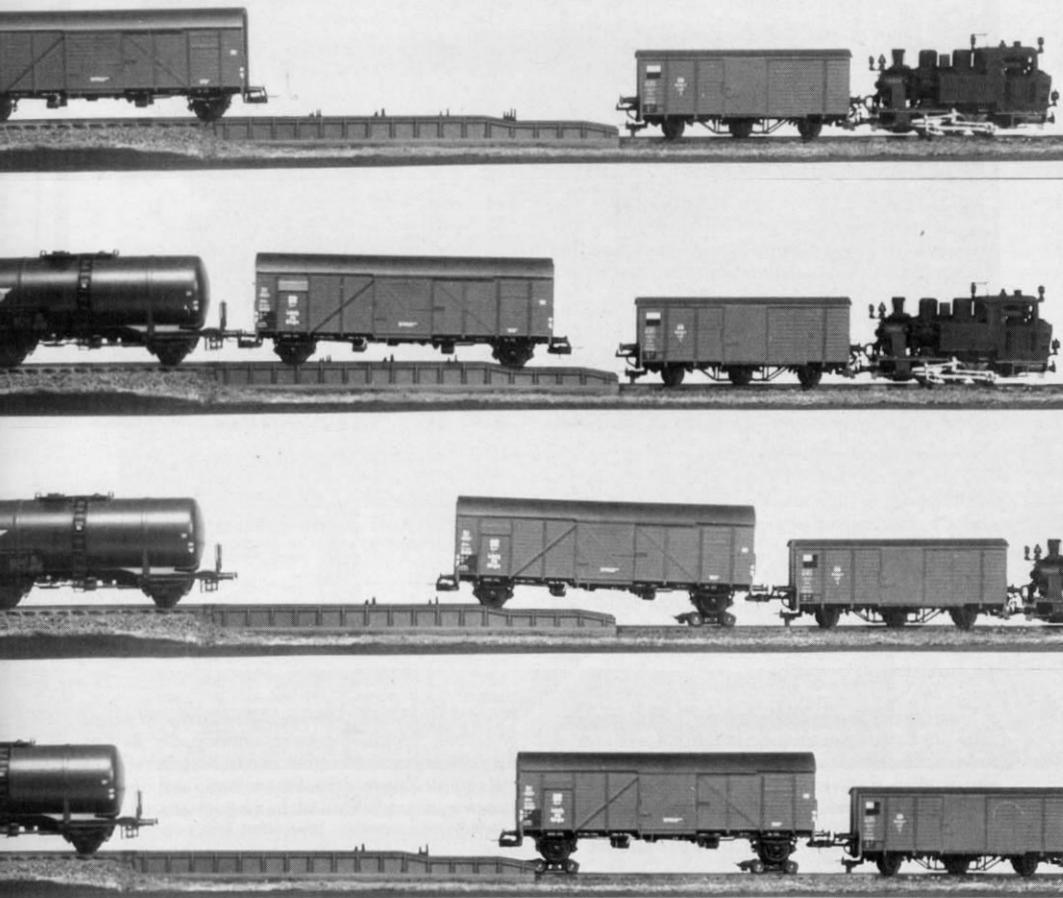


Abb. 14-17 verdeutlichen den Ablauf eines Umsetz-Vorgangs auf der Bemo-Anlage (siehe dazu auch Heft 9/78, S. 678-679). Der umzusetzende Wagen, hier ein gedeckter Güterwagen, wird von der Vollspur-Seite her, also von links, auf die Grube geschoben, wobei hier der Kesselwagen als Zwischenwagen fungiert (siehe dazu 9/78, S. 679). An dem bereits erwähnten „Knick“ der Grubenwände senkt sich die erste Achse des Vollspurwagens auf den am weitesten rechts stehenden Rollbock und nimmt diesen mittels der Achsgabel (siehe Abb. 12 im 1. Teil) mit nach vorn. Der Rollbock zieht einen weiteren Rollbock bis zum Dauerentkuppler in der Grube mit nach vorn, wo dieser sich abkuppelt, um die 2. Achse aufzunehmen. Dann wird (nicht bildlich dargestellt) der Vollspurwagen weiter nach rechts geschoben, bis er an den Schmalspur-Zwischenwagen ankuppelt und sich am „Knick“ der Grubenwände vom Vollspur-Wagen abkuppelt. Die Vollspurfahrzeuge fahren zurück nach links und der aufgebockte Wagen kann von der Grube abgezogen werden.

rungen nach gute Fahreigenschaften auf – vorausgesetzt, die Gleise sind ordentlich verlegt und der Kurvenradius der Schmalspurtrasse ist in Anbetracht der normalspurig gekuppelten, aufgebockten Wagen nicht zu eng (ungefähr wie bei einer Normalspurbahn, d. h. mindestens 35 cm), da sonst die Puffer aneinanderstoßen und die

Wagen umgedrückt werden. Die unbeladenen Rollböcke selbst erlauben das Durchfahren bedeutend engerer Bögen, wobei sie jedoch dann wie beim Vorbild mit (dem Bausatz beigelegten) Deichseln gekuppelt werden müssen.

Während es beim Vorbild in punkto „Zugzusammenstellung“ vorgeschrieben ist, daß



Abb. 18 zeigt im Vordergrund einen Rollbock mit noch nicht aufgestellten Achsgabeln und einer Verbindungsdeichsel, mit der unbeladene Rollböcke verbunden werden (und die sich hier noch zu Rangierzwecken am Rollbock befindet).

Abb. 19 (unten). So werden beim großen Vorbild die Rollböcke jeweils von Hand genau unter die Achsen der Vollspurwagen geschoben und die Achsgabeln (siehe 9/78, 1. Teil, Abb. 6) hochgeklappt.

Schmalspurwagen – z. B. Stückgut-Güterwagen oder die Personenwagen eines GmP's – zwischen Lokomotive und aufgebockten Vollspurwagen einzustellen sind, kann dies im Kleinen zu Entgleisungen führen: Bei zu engen Radien und/oder

zu schweren Vollspurwagen können die zwischengestellten Schmalspurwagen umkippen. Bei der Zugzusammenstellung ist also bei solcherart „gemischten“ Zügen darauf zu achten, daß die Vollspurwagen am Schluß nicht zu schwer sind, dann





Abb. 20. Der Blick in die Rollbockgrube zeigt das zwischen den Grubenwänden verlegte Schmalspurgleis; links mehrere Halter für die Verbindungsdeichseln (s. Abb. 18), wie sie im Großen für solche Anlagen typisch sind und im Kleinen – übrigens nette und „nervenzerfetzende“ Kleinbasteleien! – ebenfalls nachgebildet werden sollten. (Fotos Abb. 19 u. 20: Herbert Stemmler, Rottenburg)

läuft der Fahrbetrieb nach unseren Erfahrungen reibungslos (siehe auch Abb. 3 u. 4 im 1. Teil).

Die meisten im Handel erhältlichen Schmalspurloks haben ein geringes Reibungsgewicht, keine Hafstreifen und somit eine relativ geringe Zugkraft. Es können damit nur kurze Züge mit aufgebockten Wagen gefahren werden. Ausgezeichnete Zug- und Fahreigenschaften mit bestem Langsamfahrverhalten hat jedoch die V 51/V 52 von Bemo (siehe Heft 1/78), die auch etwas längere Züge anstandslos über eine Steigung zieht (auf unserer Anlage beispielsweise einen Zug mit acht aufgebockten Wagen über eine 5 %-Steigung).

Der Rollwiderstand der Rollböcke lässt sich mit einem kleinem Tropfen Öl vermindern; man muß dabei jedoch sehr vorsichtig umgehen und aufpassen, daß kein Öl zu der zierlichen Kupplung

gelangt, die solcherart „geschmiert“ ihre Funktion in der Rollbockgrube nicht mehr erfüllt.

Da die aufgebockten Wagen über die Normalspur-Kupplungen miteinander gekuppelt sind, lassen sich diese Verbindungen mittels der üblichen Schmalspur-Entkuppler nicht lösen. Im vorgesehenen Gleis muß entweder der Pufferwagen mit abgestellt werden oder es ist ein besonderer Entkuppler notwendig, der bis zur Normalspur-Kupplung hinaufreicht bzw. ist ein Entkuppler in zwei Höhenstellungen erforderlich, der sowohl Schmalspur- als auch Normalspur-Kupplungen lösen kann.

Soviel für heute über den Rollbockbetrieb im Kleinen. Das nächste Mal ist der Rollwagenbetrieb an der Reihe, der nicht minder interessant ist und als Ergänzung zum Rollbock auf keiner Schmalspuranlage fehlen sollte.

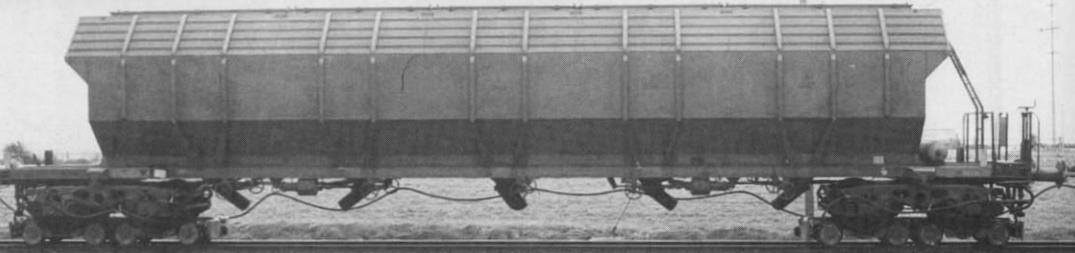


Abb. 21. Daß Rollböcke keineswegs nur ein Relikt vergangener Schmalspur-Romantik sind, beweisen die Abbildungen auf dieser Seite, die einen von der Schweizer Maschinenfabrik Vevey neu entwickelten Rollbock zeigen, der zahlreiche Vorteile gegenüber den bisherigen Rollböcken aufweist. So können u. a. alle UIC-Normalspur-Wagentypen mit 2 oder 4 Radsätzen auf diesen Rollböcken befördert werden; hier ein langer Vollspur-Vierachser auf der meterspurigen Schmalspursstrecke Frauenfeld – Wil (Schweiz). (Fotos Abb. 21–23: Maschinenfabrik Vevey)

Abb. 22. Kennzeichen des neu entwickelten Vevey-Rollbock sind u. a. eine niedrige Bauhöhe, eine drehbar gelagerte Lasttraverse (die das Befahren enger Kurven ermöglicht) und eine verstellbare pneumatische Radbremse.



▼ Abb. 23. Nahansicht eines auf zwei Vevey-Meterspur-Rollböcken aufgebockten Güterwagen-Drehgestells vom Typ Y 25; hier wird die niedrige Bauhöhe besonders deutlich. Außerdem erfordert das Vevey-Rollbock-System nur sehr kurze Umsetzzeiten (ca. 2–3 Minuten pro Wagen oder Wagengruppe).



Dem Herrn Pastor sin LGB ...

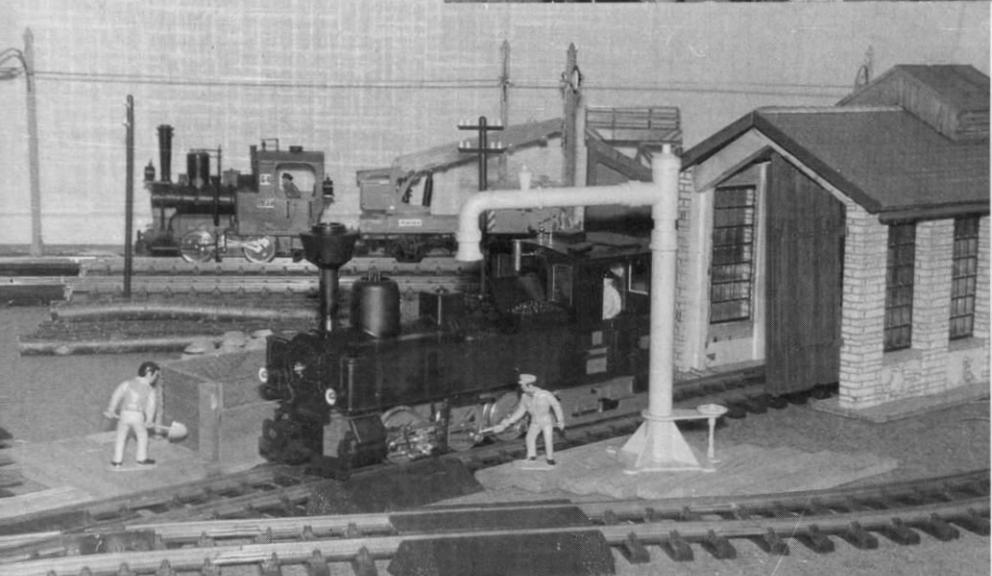
... wird, wenn die Amtsgeschäfte dies zulassen, sporadisch im Dienstzimmer aufgebaut, wo sich dann Pastor Martin Pustowka aus Kiel-Elmschenhagen begeistert als Fahrdienstleiter, Lokführer und Rangierleiter betätigt. Immer mit von der Partie ist die 13-jährige Tochter Katja, die zu der Amtszimmer-Anlage (40 m Gleis, 9 Weichen, 12 m Oberleitung) schon so manche Kleinbastelerei beigetragen hat – ebenso übrigens Tochter Jutta (10 Jahre), die auch vom Modellbahn-Bazillus befallen ist, jedoch auf ihre eigene H0-Bahn schwört ...



Abb. 1 u. 2. Rechts: Pastor Martin Pustowka und Tochter Katja am Stellpult der im Amtszimmer aufgebauten LGB-Anlage, die sie gemeinsam als „Vater und Tochter-Bahn“ betreiben.

Unten: Ein Bw-Motiv von der „Amtszimmer-Anlage“.

(Fotos: Herwig Krüger, Kiel-Heikendorf)



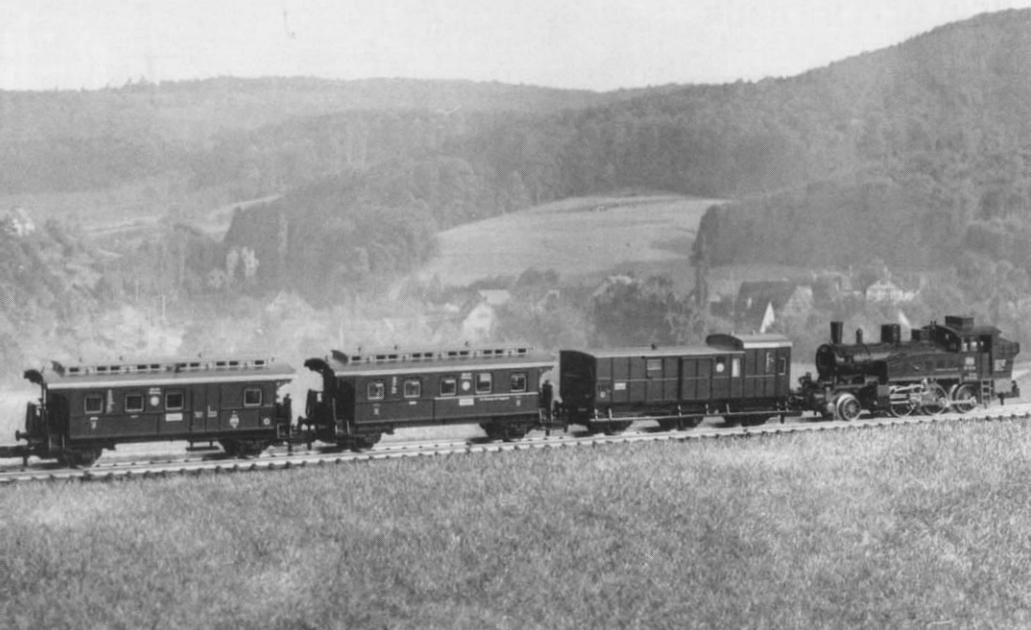


Abb. 1. „Und das nicht nur zur Reichsbahnzeit“ . . . nein, auch noch bei der DB waren in den 50er Jahren solche „astreinen“ preußischen Nebenbahn-Garnituren zu beobachten, wie wir hier eine ein miniature aus Fleischmann-piccolo-Modellen zusammengestellt haben.

Neue „alte Preußen“ von Fleischmann-piccolo



Fleischmann entwickelt sich immer mehr zum Spezialisten für „Preußen Gloria“, in diesem Fall für die Modelle von preußischen Länderbahn-Waggons: insgesamt hat man jetzt 12 „alte Preußen“ im Programm. Die beiden „jüngsten“ sind N-Nachbildungen der Typen CCitr Pr 05a und CPwi Pr 05a, wie wir sie im letzten Heft als Fleischmann-H0-Modelle vorstellten. Die N-Ausführungen sind genauso reichhaltig detailliert und (mit Ausnahme der Längsträger) beschriftet und haben beide Inneneinrichtung.

Mit den jetzt vorhandenen piccolo-Modellen läßt sich ein typischer preußisch/hessischer Nebenbahnzug zusammenstellen, wie wir dies für Abb. 1 getan haben. Statt der „91“ als Zuglok eignet sich natürlich genausogut die angekündigte „94er“.

Abb. 2. Oberlicht- und Plattform-Details bei dem 6,8 cm langen N-Modell des CCitr pr 05a.

Abb. 3. Der Wagenkasten des 6,8 cm langen N-Modells des 3. Klasse-Wagens mit Gepäckabteil ist reichhaltig und vorbild-gut beschriftet.



Roland Heidel,
Karlsruhe

Gleisbildstellpult in CMOS-Technik

(zu MIBA 4/78,
S. 364)

Mit Interesse habe ich den Artikel von „geba“ gelesen und kann das darin Gesagte voll bestätigen. Für einen wirklich störungsfreien Betrieb mit TTL-Schaltkreisen reichen die erwähnten Maßnahmen jedoch meist nicht aus. Daher gebe ich hier eine Aufstellung der meiner Ansicht unbedingt zu beachtenden Punkte beim Umgang mit TTL-Schaltkreisen, die bei einem solchen Störklima zu beachten sind:

- Einbau in Metallgehäuse
- Erdung aller Steuerschaltungen in sternförmiger Verbindung zur Vermeidung störender Brummschleifen
- Signalleitungen außerhalb der Gehäuse müssen unbedingt abgeschirmt sein. Der Schirm muß induktivitätsarm, d. h. großflächig (also mit einem möglichst starken Draht oder mit verzinnter Litze) mit dem Gehäuse verbunden werden.
- Signalleitungen von mehr als 30 cm Länge können in TTL-Schaltungen erheblichen Ärger machen. Daher sollten unbedingt in solchen Fällen spezielle Treiber-Bausteine oder einfache Bausteine mit Schmitt-Trigger-Eingängen Verwendung finden.
- Signalleitungen sind außerhalb von gedruckten Schaltungen mit einer mitgeföhrten Masseleitung zu verdrillen. Meist erzielt man damit schon verblüffende Erfolge.
- Unbedingt stabilisierte Netzgeräte verwenden; HF-Kondensator zur Unterdrückung der Hochfrequenz nicht vergessen (einige nF). Er sollte hierbei an der Stelle sitzen, an der die Stromversorgungsleitungen in die gedruckte Schaltung eintreten.
- Stromversorgungsleitungen unbedingt verdrillen. Notfalls Drosseln mit einigen uH einschalten (Ferrit-Kerne).
- Ungefähr jeden dritten oder vierten IC mit 1 μ F Tantalelkos abblocken. Hierbei darauf

achten, daß die Anschlußdrähte nicht zu lang werden. Sonst kann sich die Wirkung des Elkos relativieren. Bei der Abblockung „mit Köpfchen“ vorgehen und besonders verlustleistungsbehaftete IC's extra berücksichtigen.

Werden zusätzlich die im oben angeführten Artikel besprochenen Maßnahmen ergriffen, so hat man schon viel getan. Es sei noch auf einen oft zu beobachtenden Fehler hingewiesen. Es muß unbedingt sichergestellt sein, daß Schaltstromkreise (für Weichen usw.) und Signalstromkreise nicht aus demselben Netzgerät gespeist werden; sonst ist alle Mühe vergebens! Meist besorgt ein Relais die galvanische Trennung beider Kreise. Verwendet man Halbleiter, so ergibt sich über sie eine Verkoppelung zumindest der Massen, die unangenehme Folgen haben kann. Sollen keine Optokoppler oder gar Übertrager zum Einsatz kommen, so ist wenigstens darauf zu achten, daß Signal und Leistungskreis räumlich möglichst weit auseinanderliegen. Um die dazwischenliegende Wegstrecke zu überbrücken, könnten z. B. Leitungstreiber (symmetrisch oder asymmetrisch) eingesetzt werden.

Übrigens: Kondensatoren oder Siebglieder in den Eingangskreisen sollten nur in „Notfällen“ eingesetzt werden. Man erkauft sich damit nämlich eine Menge Nachteile (Frequenzbereich, sicheres Schalten) und muß viel experimentieren. Bei Einzelmaßnahmen können sie jedoch durchaus angebracht sein.

Wer in TTL-Schaltungen Störungen orten will, braucht einen Indikator. Ein universell einsetzbares Gerät ist ein TTL-Stift. Bei mir versieht ein Stift nach einer abgewandelten Schaltung aus der Zeitschrift „Elektor“ (März 1976, 3/47) seit einiger Zeit seinen Dienst. Man kann ihn so klein aufbauen, daß er bequem in das Gehäuse einer Zahnbürste paßt.

Antriebslose Bausatz-Modelle

Quasi im „Kielwasser“ unserer Artikel über Mehrfachtraktion, Vorspann, Nachschub usw. in MIBA 2/77 und 1, 6 und 7/78 forderten uns zahlreiche Leser auf, uns bei den Herstellern für die Lieferung von antriebslosen Bausatz-Modellen einzusetzen. Damit könnten z. B. bei Doppel- oder Mehrfachtraktion das 2. oder gar 3. Lokmodell – etwa in einer Bespannung gemäß Heft 1/78, S. 8, oder Heft 2/77, S. 72 – ohne Antrieb wie Wagen von der ersten Lok mitgezogen werden (falls deren Zugkraft ausreicht, was jedoch meistens der Fall sein dürfte, zumal allein aus Platzgründen unsere Modell-Züge nicht allzu lang bzw. schwer sein können).

Solche antriebslosen und vermutlich billigeren Bausatz-Lokomotiven kämen darüber hinaus gewissen Bastel- und Umbau-Belangen sehr entgegen oder ließen sich auch zur „Staffage“ im Bw, auf Abstellgleisen usw. verwenden.

Nun – im Sinne unserer Vermittlerrolle zwischen Modellbahnhern und Industrie haben wir diese Anregung an mehrere Modellbahn-Hersteller (Arnold, Fleischmann, Liliput, Märklin, Roco und Trix) mit der Bitte um eine entsprechende Stellungnahme weitergegeben. Die Reaktionen waren überwiegend ablehnend, und zwar mit folgenden, von uns kurz zusammengefaßten Argumenten:

1. Die zu erwartenden Stückzahlen dürften vermutlich sehr gering sein, so daß sich
2. die erhofften Preisermäßigungen (durch Wegfall von Motor und Getriebe) dadurch kompensieren würden, daß
3. Mehrkosten entstehen. Und zwar
 - a) durch Sondermaßnahmen innerhalb der Serien-Produktion (Aussortieren der entfallenden Teile u. a.)
 - b) durch Schaffung einer anderen Verpackung (die Teile können schließlich nicht einfach in einen Beutel geworfen werden), sowie

- c) durch Schaffung von instruktiven Zusammensetzungsbauzeichnungen, Bauanleitungen usw. Außerdem müßten
4. Bausatzloks konstruktiv etwas anders konzipiert werden als Lokmodelle, die im Werk mittels Hilfs- und Spezialvorrichtungen montiert werden.
5. Nicht alle Käufer solcher Bausätze würden mit der Montage zureckkommen, wie bisherige Erfahrungen mit einfacheren Bausatzobjekten bewiesen hätten.
6. Ein gewisser Prozentsatz von Interessenten würde die Attrappen früher oder später doch motorisieren wollen, wodurch sie durch die verhältnismäßig hohen Umrüstungskosten das Modell im Endeffekt noch teurer käme, so daß es
7. für einen Interessenten effektiv billiger, zweckmäßiger und leichter sei, eines der üblichen Lokmodelle zu kaufen und Motor und Getriebe auszubauen (die er im Bedarfsfall jederzeit wieder einbauen kann).
8. Die Lagerhaltung und Listung (auch beim Fachhandel) erfordern bei so kleinen Serien einen relativ zu hohen Aufwand.

Das sind also im wesentlichen die Punkte, mit denen so gut wie alle der von uns befragten Firmen argumentieren und die Herausgabe derartiger antriebsloser Lokmodelle für absehbare Zeit ausschließen – mit Ausnahme der Firma Roco!

Die Firma Roco teilte uns nämlich mit, daß sie ebenfalls laufend von sehr vielen Fachhändlern und Modellbahnhern auf antriebslose Bausatz-Versionen angesprochen werde. Man habe daher vor, solche Bausätze herauszubringen, könne jedoch noch keinen verbindlichen Termin nennen. Für die einschlägigen Interessenten heißt es einstweilen also „Äbarten und Tee trinken . . .“

Die Redaktion

TT – an den Nagel gehängt . . .

– in des Wortes wahrster Bedeutung – hat MIBA-Leser Dr. H.-J. Klee aus Wiesbaden. Die jetzt an der Wand hängende Weichenstraße war ursprünglich Bestandteil einer Bahnhofseinfahrt, in der sich zwei doppelgleisige Hauptstraßen treffen, und entstand aus Nemec-TT-Bausätzen. Indes – die Mühe mit dem Bau von 51 Weichen und 10 Kreuzungen (auf einer Fläche von 1,60 x 0,80 m) war insofern vergeblich, als der Erbauer nach dem rapiden Rückgang der TT-Bahn, dem daraus resultierenden Rokal-Konkurs (und dem späteren Ausfall der Fa. Röwa) seine Pläne endgültig begraben mußte; ganz umsonst war sie allerdings nicht, denn die an die Wand gehängte „TT-Kunst“ macht sich wirklich nicht schlecht, ähnelt irgendwie einer modernen Ornamentik und regt vielleicht den einen oder anderen Leser zu ähnlichen „kunstsinng“ Experimenten an . . . (oder zum Nachbau dieser bestens ausgeklügelten Weichenstraße).

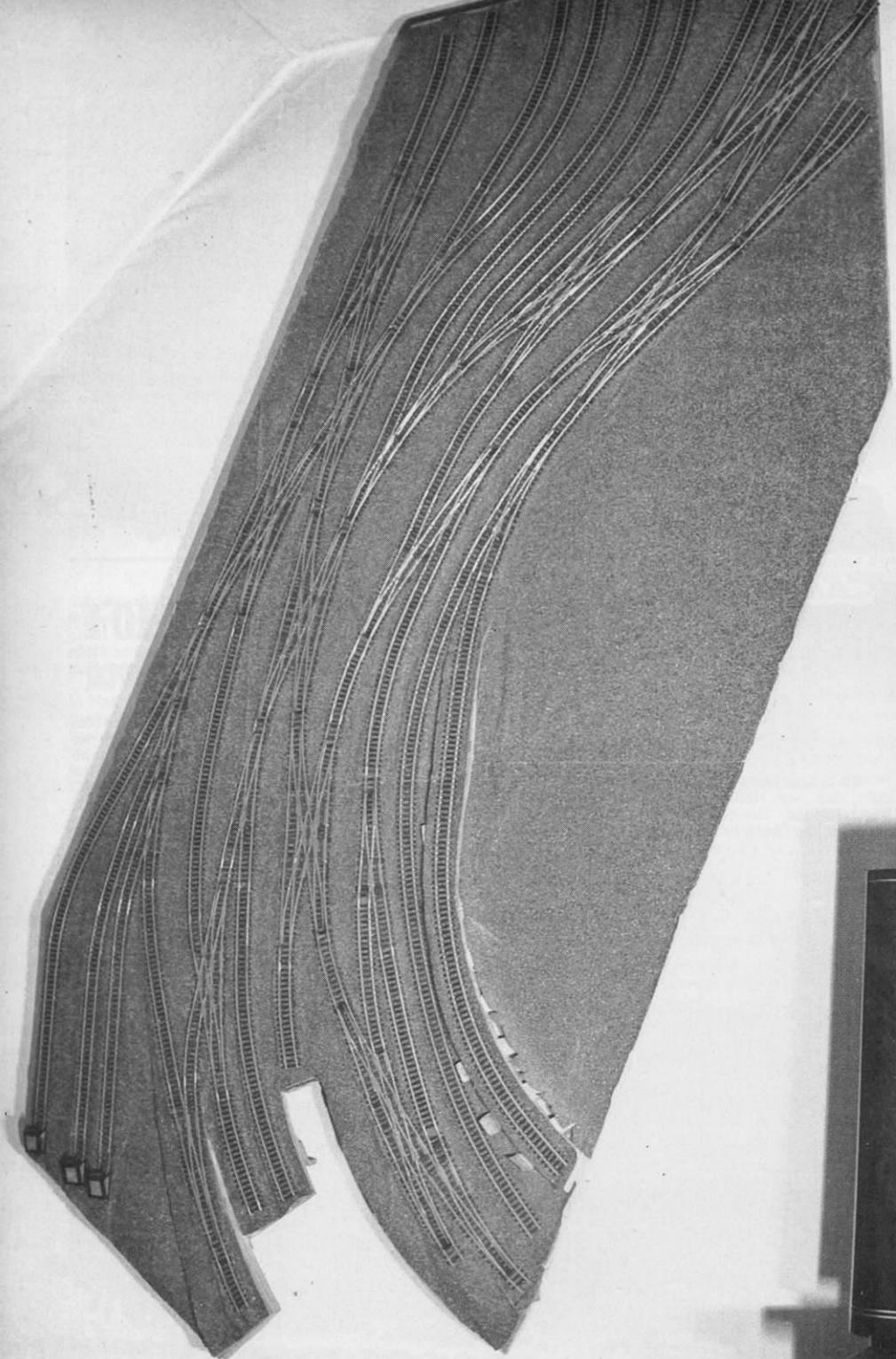


Abb. 1. Unteransicht des in zwei Drehgestellgruppen aufgeteilten 104-Fahrwerks.

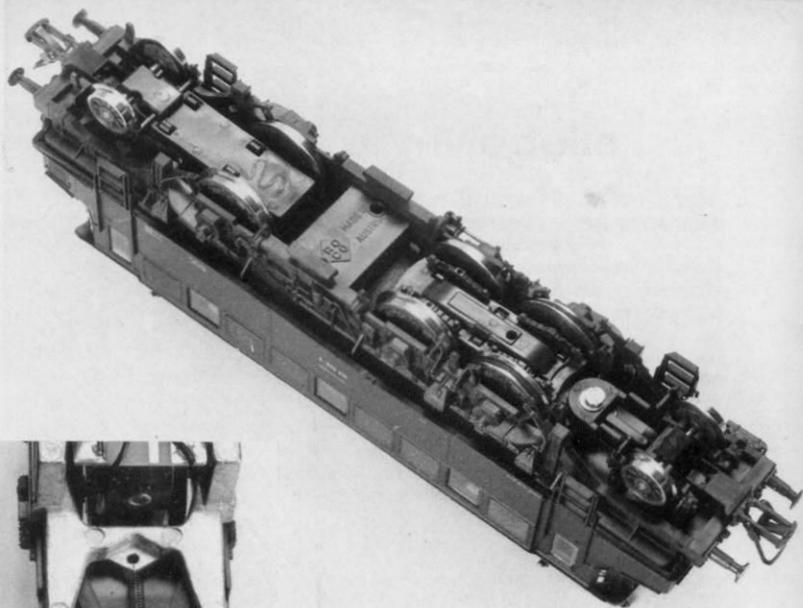
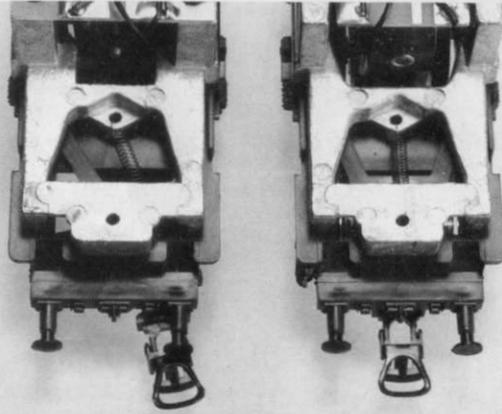


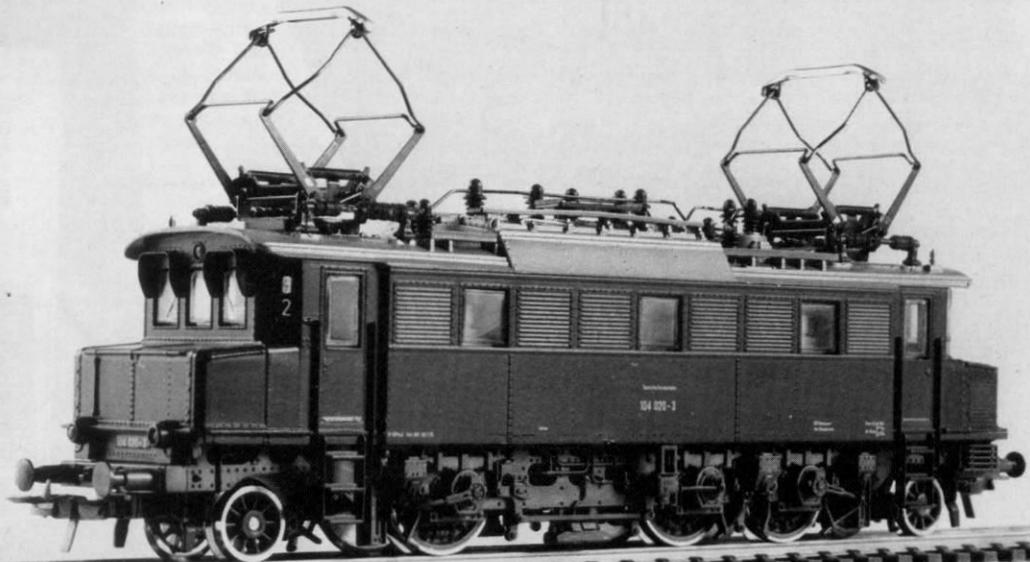
Abb. 2. Die Roco-104 ist für die Kurzkupplung vorbereitet: bei Kurzverfahrt schwenkt die Kupplungsdeichsel aus und vergrößert so den Kuppelabstand (links).



▼ Abb. 3. Gesamtansicht des 17,9 cm langen Modells, das „von Haus aus“ als „104 020-3“ der DB beschriftet ist; Schiebebilder zur Beschriftung als „E 04 20“ der Deutschen Reichsbahn sind beigegeben.

Altbau-Ellok 104 als HO-Modell von Roco

Völlig überraschend und ohne jede Messe-Vorankündigung hat Roco ein HO-Modell der Altbau-Ellok BR 104 auf den Markt gebracht. Allerdings handelt es sich dabei – im Hinblick auf das Märklin-Modell des gleichen Typs – nicht um eine unnötige „Doublette“, da es die





Ein „luxuriöses“ Lx-Modell in 0

Märklin-104 (zumindest einstweilen) nicht als Hamo-Modell gibt. Dank der Roco-Neuerscheinung brauchen auch die Zweischiene-Gleichstrom-Fahrer nicht auf ein H0-Modell dieser interessanten Type zu verzichten.

Das Roco-Modell – über das Vorbild haben wir in Heft 8/78 ausführlich berichtet – ist mit 17,9 cm maßstäblich lang und sehr weitgehend detailliert; bemerkenswert ist z. B. die minutiose Wiedergabe der Rahmenblende inkl. Sandstreurohren, Industromagneten, Befestigungsmuttern usw. Die Griffstangen sind entgegen sonstiger Roco-Praxis diesmal lediglich erhaben dargestellt und nicht extra angesetzt. Hinter den Seitenfenstern ist die Motorraum-Einrichtung nachgebildet; die Führerstände (einer mit Lokführer) sind ebenfalls vorhanden. Das Dach gibt allerdings doch zu etwas Kritik Anlaß: die Isolatoren sind nicht vorbildgetreu und vor allem zu hoch. Die Pantographen haben zwar seitliche Isolatoren, der richtige Stromabnehmertyp wäre allerdings heute der (zum Glück bei Sommerfeldt erhältliche) „SBS 10 mit Doppelwippe“. Anstelle des Umschalters gehört eigentlich ein Isolator; evtl. hätte man beides kombinieren können.

Der Motor (mit einer Schwungmasse) treibt zwei Achsen an; eine davon hat Gummihaltreifen. Die letzte, einzelne Treibachse bildet mit der dazu gehörigen Laufachse eine feste Einheit. Erstmalig bei Roco sind auch zwei Laufräder mit Stromabnahmekontakten versehen. Die Zugkraft ist bei einem vorbildentsprechenden Einsatz (leichtere D- und Eilzüge) durchaus angemessen. Unbelastet fährt das Modell bei 12 V umgerechnet 174 km/h, das geringste ruckfreie Tempo liegt bei umgerechnet 18 km/h. Raffiniert ist die Lösung mit der Ausschwenkkupplung (Abb. 2). Hier hat Roco serienmäßig zum ersten Mal die Kurzkupplung eingesetzt; lediglich der Kopf muß noch gegen einen Kurzkupplungskopf getauscht werden.

mm/BMC

nämlich eine Nachbildung des luxuriösesten CIWL-Schlafwagens (Typ Lx) im Maßstab 1:43,5, wird von dem bekannten 0-Spezialisten Marcel R. Darphin (Fa. Darstaed) gefertigt. Das mit sämtlichen Raffinessen (u. a. Drehgestelle mit 8 Kugellagern, gefedert mit in der Höhe nachstellbaren Vorspannschrauben, Schwingungsdämpfer) ausgestattete Modell ist bis auf die Inneneinrichtung komplett aus Messing gefertigt.





Abb. 1. Ausgesprochen weiträumig und großzügig – wie dies in der „kleinen“ Baugröße Z ja möglich ist – hat Herr Mayr seine (mit den Abmessungen 1,10 m x 0,55 m trotzdem relativ kleine) Anlage gestaltet. Hier ein Blick auf den Bahnhof.

„Klein, aber oho“ –

Meiner Ansicht nach kommen sowohl der Modellbahnnachwuchs als auch die Z-Bahner leider recht selten zu Wort. Ich möchte daher meine Z-Anlage vorstellen, die ich in ca. drei Monaten Bauzeit vorwiegend während der Sommerferien als seinerzeit 16-jähriger Schüler baute.

Das Thema der Anlage ist ein kleiner Bahnhof an einer eingleisigen Nebenstrecke. Der Betrieb wird erst durch den bahneigenen Anschluß an ein Schotterwerk interessant. Der geringe Personenverkehr wird von einem Schienibus bewältigt, der dreimal täglich auf der Strecke zur „7 km entfernten“ Stadt verkehrt und als PmG auch den Ortsgüterverkehr besorgt. Zum Schotterwerk werden mehrmals wöchentlich Güterzüge mit leeren Omm 52 gebracht bzw. die beladenen Züge von dort wieder abgeholt; in der Regel besorgt dies eine Lokomotive der Baureihe 41. Den Rangierdienst versieht eine 89er, die dazu im Bedarfsfall vom nächstgrößeren Bahnhof zur Verfügung gestellt wird; damit die Lok über Nacht nicht ins Heimat-Bw zurückkehren muß, ist dem Bahnhof ein Lokschuppen mit den zugehörigen Versorgungseinrichtungen angegliedert.

Die Anlage ist auf einer 110 x 55 cm großen Sperrholzplatte aufgebaut. Das Gelände entstand aus Styropor, Krepppapier, Kaltleim und aus Streumaterial (Faller), das in einer ausrangierten Kaffeemühle durchgemahlen wurde. Entsprechend der Bedeutung des Bahnhofes als Anlagenmittelpunkt legte ich auch beim Landschaftsbau auf eine detaillierte Ausführung dieses Anlagenteils besonderen Wert.

die Z-Anlage und die Z-Basteleien eines 16-jährigen „Nachwuchs“-Modellbahners

Die Gebäude und sonstiges Zubehör habe ich selbst gebastelt. Darin liegt meines Erachtens ein besonderer Reiz der Baugröße Z, da Eigenbauten bei den gängigen Baugrößen H0 und N nahezu ganz von Industrierzeugnissen verdrängt worden sind. Der Lokschuppen und das Schotterwerk entstanden nach eigenen Ideen aus Pappe, N-Mauerprägeplatten, Astralon (für die Fenster) sowie Alu-Folie als Dachpappenimitation. Das Empfangsgebäude ist meinem kleinen Heimatbahnhof Huchem-Stammeln nachempfunden.

Für das anschließende Hügelland entstanden das Schwarzwaldhaus mit Pferdekoppel, ein Kahlschlag und die Holzfällerhütte. Hiermit soll der ländliche Charakter der Anlage betont werden, der dem der zahlreichen kleinen Bahnhöfe der Schwarzwaldbahn zwischen Hausach und Villingen entsprechen soll.

Auch diese Gebäude entstanden im Selbstbau aus Pappe, nur das Dach des Schwarzwaldhauses habe ich aus Vollmer-Plastikplatten gebastelt. Die Baumstämme im Kahlschlag sind aus Zahnstochern gefertigt, als Baumstümpfe fungieren die übriggebliebenen Zahnstocherspitzen. Der Weidezaun stammt von Faller (N), die Figuren sind von Merten. Die erstaunlich gut aussehenden Automodelle sowie der „alte“ Lanz-Bulldog sind Modelle der Firma Mercator (s. a. MIBA 11/74). Der auf einigen Bildern zu sehende Hintergrund ist von Faller, er ist allerdings nicht fest an der Anlage montiert und wurde nur zu Fotozwecken angebracht.

Claus Mayr, Niederzier



Abb. 2. Der linke Bahnhofskopf mit mehreren Z-Kleinbasteleien: Die Formsignale entstanden aus Doppel-T-Plastikprofilen und Flügeln aus Zeichenpapier; für das zierliche Lademaß und die Telegrafenmaste wurde dünner Stahldraht verschiedener Durchmesser verwendet.



Abb. 3. Selbstbau im Maßstab 1:220 – wer hätte das früher für möglich gehalten?! Hier das vom Verfasser aus Pappe, Mauersteinfolie, Alu-Folie (zur Dachpappeneimitation) und Draht gebastelte Schotterwerk.



Abb. 4. Beim Lokschuppen bestehen die Wände aus Pappe (ebenso beim Kohlebansen) und die Fenster aus Astralon; der beachtlich filigrane Wasserkrant entstand aus Injektionsnadeln verschiedener Durchmesser und dünnem Stahldraht.

Eine Kleinbastelei
mit „Pfiff“:

Pfeifgenerator für Dieselloks

Für unsere H0-Anlage, die mein Filius und ich gemeinsam betreiben, habe ich einen kleinen Pfeifgenerator gebastelt; der von ihm erzeugte Pfeifton klingt dem von Dieselloks oder Fabrik-sirenen erzeugten täuschend ähnlich.

Aus der Schaltzeichnung Abb. 4 geht eigentlich alles Wesentliche hervor; erwähnt sei noch, daß Pin 7 an Minus- und Pin 14 an Pluspotential gelegt sind (nicht eingezeichnet). Die Tonhöhe kann mit dem Poti R 2 beliebig variiert werden. Man kann aber auch einen Festwiderstand von 10 Kilohm einbauen; dann schwingt der Generator mit etwa 1 kHz.

Für normale Verhältnisse genügt die mittels eines japanischen Kleinlautsprechers erzeugte Lautstärke völlig; wer es lauter haben möchte,

sollte einen stärkeren Transistor wählen. Die Stromaufnahme des Geräts ist durch die Verwendung des IC 4011 erfreulich gering. Die Spannung der Speisebatterie kann 6–12 V betragen, wobei eine 9 V-Batterie wohl das Vorteilhafteste ist. Als Kondensator empfiehlt sich ein Keramikkondensator.

Solange S 1 geschlossen ist, ertönt die „Pfeife“; man kann also einen Schalter oder einen Taster verwenden. Auf meiner Anlage wird z. Z. nur bei Abfahrt der Züge gepifft; demnächst möchte ich jedoch eine entsprechende Automatik einbauen, mittels der – evtl. durch SRK's gesteuert – auch vor Tunneleinfahrten gepifft werden kann.

Günter Waizmann, Nürnberg

[Z-Anlage]

Abb. 5. Der kleine Bahnhof mit dem Gleisanschluß zum Schotterwerk nochmals aus der Vogelperspektive (die keineswegs sofort auf eine Z-Bahn im Maßstab 1:220 schließen läßt!).



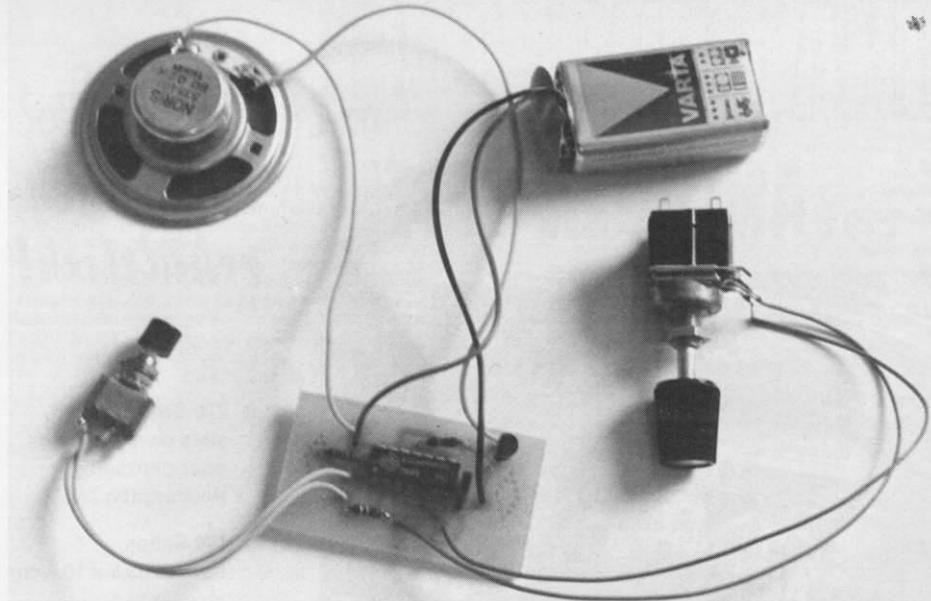


Abb. 1. Die mit Kabeln verbundenen Bestandteile der Pfeifvorrichtung: Lautsprecher, Batterie, Poti, bestückte Platine und Drucktaster.

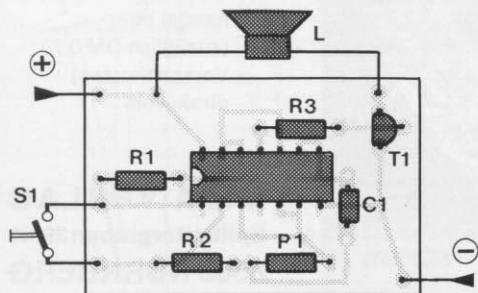


Abb. 2 u. 3. Bestückungsseite (links) und Leiterseite der Platine.

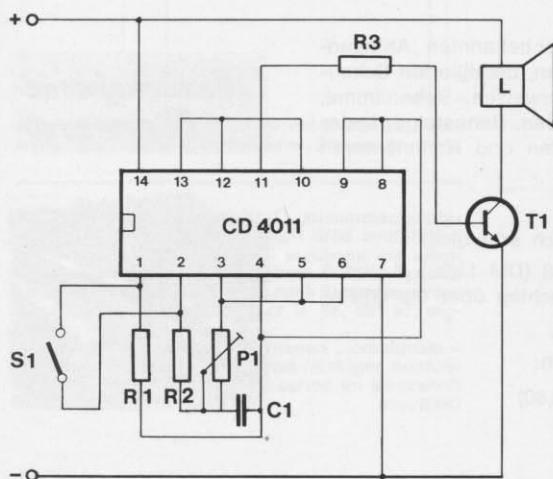
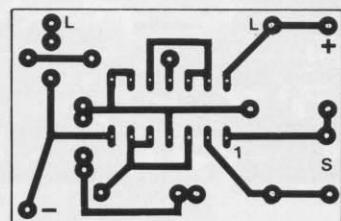


Abb. 4. Schaltplan: es bedeuten: R 1 = 1 M Ω , 1/4 W; R 2 = 100 K Ω Poti, 1/4 W; R 3 = 2,2 K Ω , 1/4 W; R 4 = 2,2 K Ω , 1/4 W; C 1 = 0,1 μ F/60 V; S 1 = Schalter oder Taster; T 1 = BC 237 C; IC = SCL 4011 oder CD 4011; L = Lautsprecher 8 Ω ; P 1 = 10 K Ω log.

CD 4011

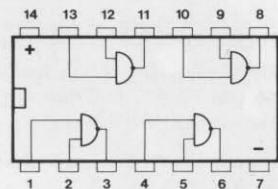


Abb. 5. Schaltbild des IC-Typ's CD 4011.

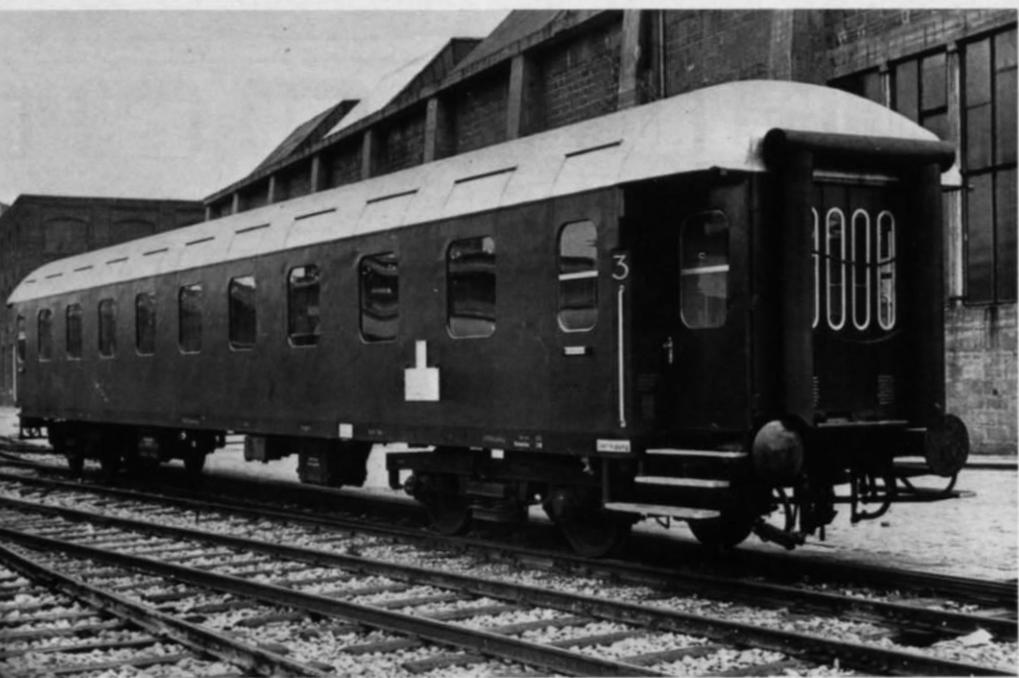


Abb. 1. Der in der umseitigen Bauzeichnung gezeigte Eilzug-Probewagen vom Typ BC 4ygswe-51; die spätere Bezeichnung – nach dem Fortfall der 3. Klasse – lautete AB 4ygswe-51. Der Erbauer des Wagens ist die Firma Westwaggon. (Foto: Sammlung J. Deppmeyer, Uelzen)

Unsere Bauzeichnung:

Eilzug-Probewagen AB 4ygswe der DB

Wir stellen heute einen weiteren Reisezug-Probewagen vor, den die Deutsche Bundesbahn nach dem Krieg versuchsweise beschaffen ließ. Im Gegensatz zum in Heft 6/78 gezeigten Schnellzug-Probewagen mit Faltenbalgen wurde dieser Eilzug-Probewagen von vornherein mit Gummi-

wulsten ausgestattet, wie sie dann später zur Regelausstattung wurde. Auch dieser Wagen hielt sich nicht lange im Regeldienst, sondern wurde in ein Bahndienstfahrzeug umgebaut; mehr über das heutige „Schicksal“ dieser ehemaligen Probewagen in einem der nächsten Hefte.

2 Leserbriefe - ohne Kommentar!

Wenn Sie nicht wissen, wie Sie Ihre Zeitschrift füllen sollen, lassen Sie einige Seiten ausfallen und senken Sie dafür den Heftpreis. Verschonen Sie mich aber bitte mit Artikeln über Maßeinheiten, die für mich als Modell-eisenbahner uninteressant sind, z. B. Blutdruck.

Gottfried Spicher
Detmold

Meinen Glückwunsch zu dem meisterhaft gelungenen Artikel „Die neuen Maßeinheiten“ von Ing. K. Winkelmayr. Der Aufsatz ist klar und verständlich aufgebaut und ich habe noch keine Abhandlung über die neuen SI-Einheiten gelesen, die so einfach und anschaulich die einzelnen Basisgrößen behandelt wie diese.
Ing. Lothar Weigel, Geilenkirchen

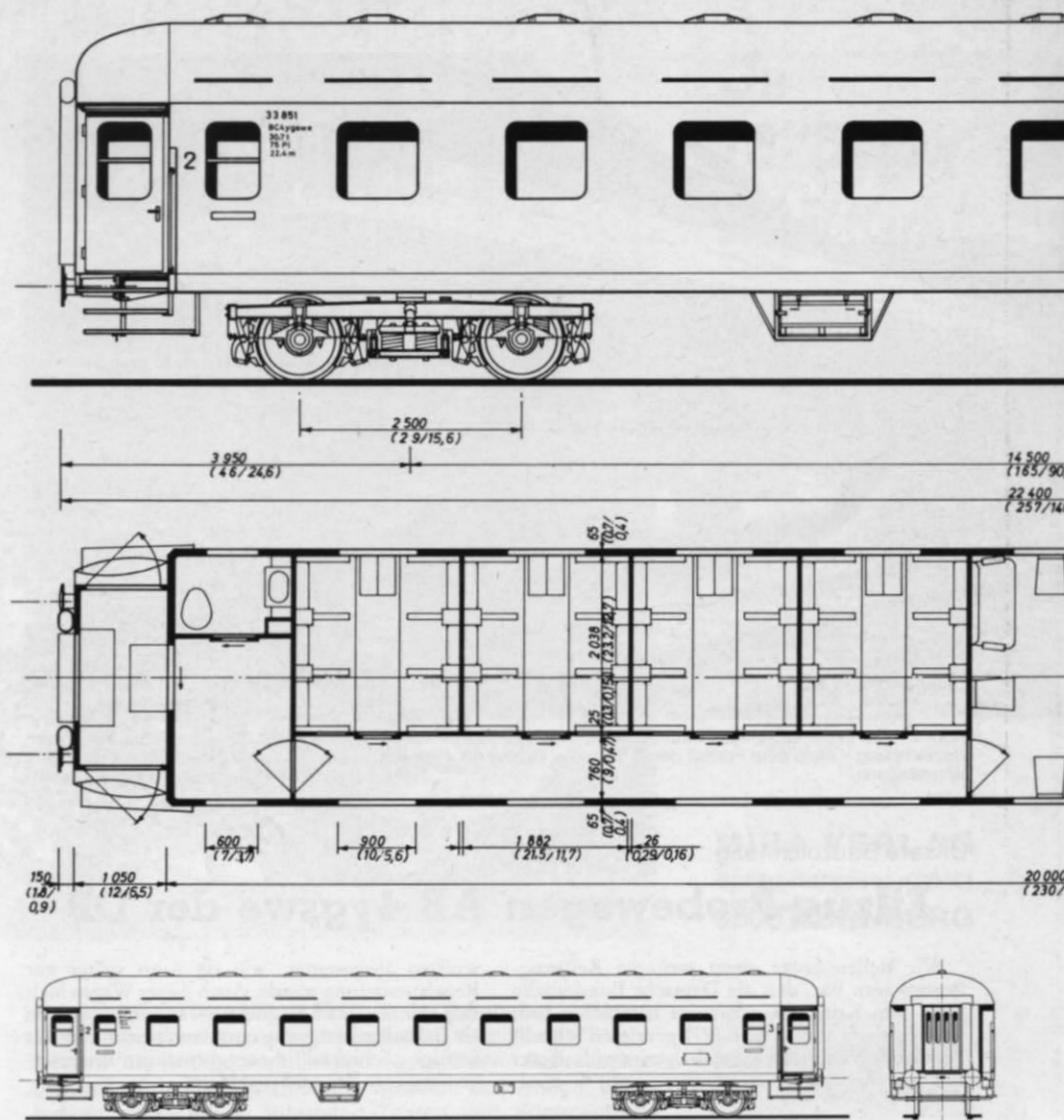
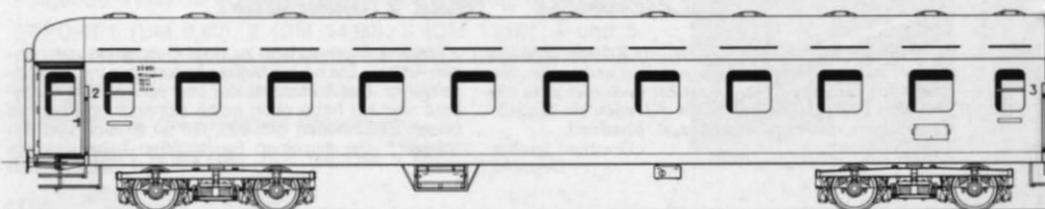


Abb. 5 u. 6. Seiten- und Stirnansicht im Z-Maßstab 1:220.



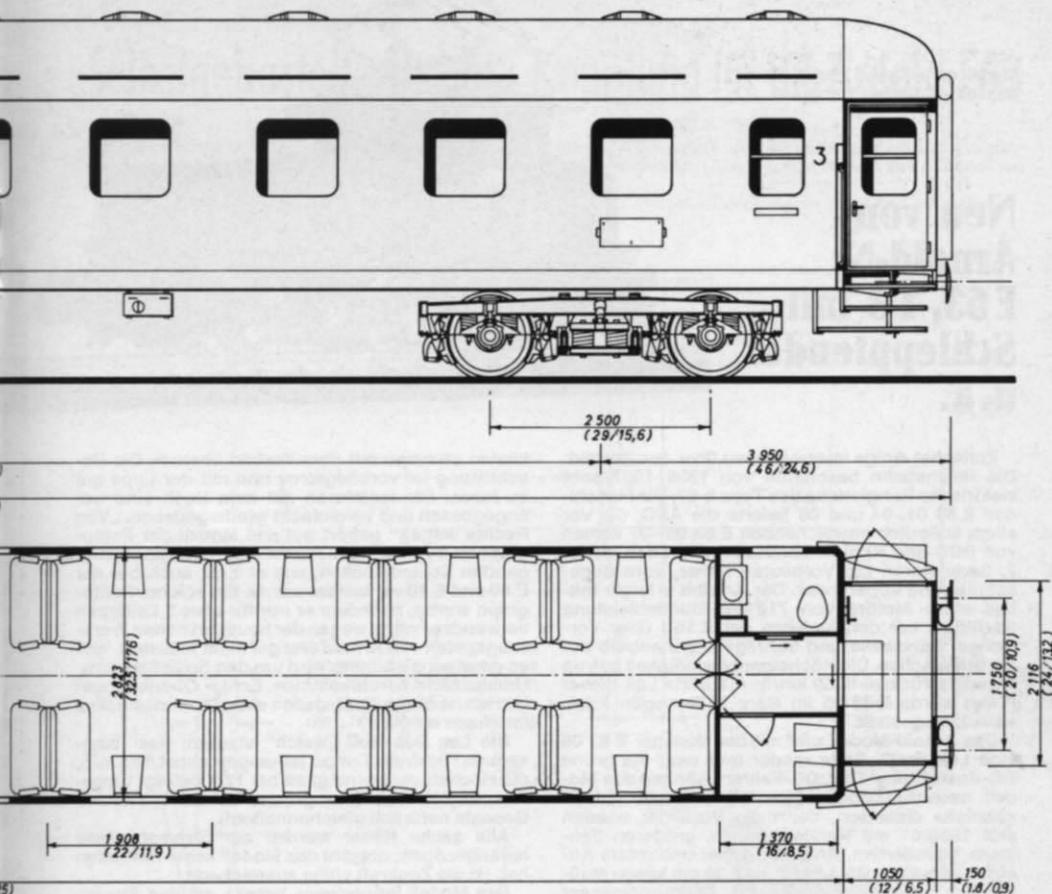
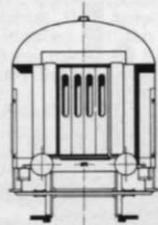


Abb. 2-4. Seitenansicht, Draufsicht mit Inneneinrichtung und Stirnansicht (rechts) des Wagens in 1:100-Größe (1:87). Über dem Strich die Originalmaße, darunter in Klammern die H0- bzw. N-Maße.

Alle Zeichnungen: Horst Meißner, Havixbeck

▼ Abb. 7 u. 8. Seiten- und Stirnansicht im N-Maßstab 1:160; N-Maße siehe H0-Zeichnung.



Eilzug-Probewagen
AB 4ygsw
der DB

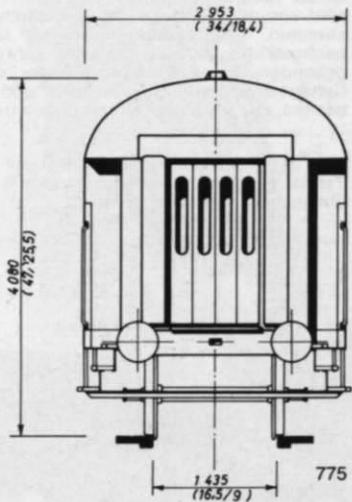
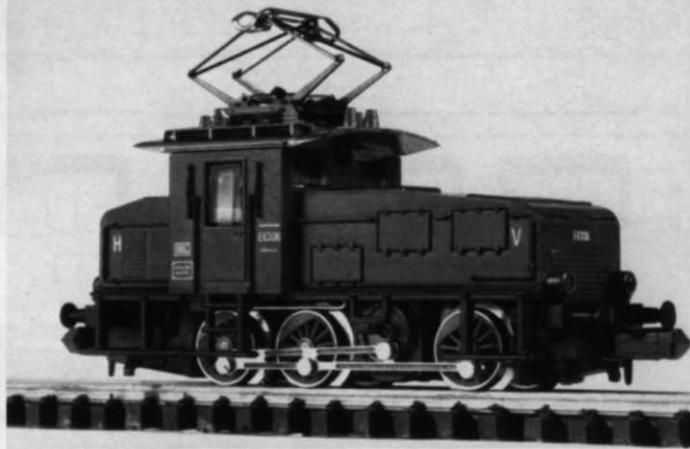


Abb. 1. Das 6,4 cm lange N-Modell der Rangier-Ellok E 63 mit den fein gravierten Vorbauten.

Neu von Arnold-N: E 63, T 3 mit Schlepptender u. a.

Zunächst einige Informationen über das Vorbild: Die Reichsbahn beschaffte von 1935–1937 acht elektrische Rangierloks des Typs E 63. Die Maschinen E 63 01–04 und 08 lieferte die AEG, die vor allem äußerlich abweichenden E 63 05–07 kamen von BBC und Krauss-Maffei. Bei den Loks dieser 2. Serie waren die Vorbauten höher, vorn abgeschrägt und abgerundet. Der Antrieb erfolgte mittels eines Motors von 710 kW Stundenleistung (identisch mit den Motoren der E 16') über Vor-gelege, Blindwelle und Schrägstangenantrieb auf die dritte Achse. Die Höchstgeschwindigkeit betrug vorwärts/rückwärts 50 km/h. Als letzte Lok dieser Reihe wurde E 63 05 im März 1978 wegen Fristablaufs abgestellt.

Das Arnold-Modell gibt mit der Nummer E 63 06 eine Lok der 2. Serie wieder und zwar die grüne DR-Ausführung. Die „DB-Fahrer“ können das Modell nach Aufkleben eines DB-Emblems jedoch ebenfalls einsetzen, denn die Vorbilder wurden erst 1960/61 mit Rangierbühnen, größeren Fenstern, geändertem Stromabnehmer und rotem Anstrich versehen. Die Lok ist mit 6,38 cm Länge maßstäblich, auch Radstand und Raddurchmesser stimmen exakt (7,8 mm Ø). Sehr fein nachgebildet ist der Blindwellenantrieb; das zierliche Gestänge wird von allen Rädern und der Blindwelle mitgenommen. Alle charakteristischen Details sind nachgebildet, so z. B. die vom Führerhaus ausgehenden langen Rangiertrittretter, die diversen Gehäuseklappen, Lüftungsschlitzen und die Bremsbacken. Die vorn und hinten angebrachten Sand-



kästen stimmen mit dem Vorbild überein. Die Beschriftung ist vorbildgetreu und mit der Lupe gut zu lesen. Die Isolatoren auf dem Dach sind nur angegossen und vereinfacht wiedergegeben. „Von Rechts wegen“ gehört auf das Modell der Pantographen-Typ mit den relativ weit auseinanderliegenden Schleifstücken, wie er z. B. auch bei der E 60 und E 80 verwendet wurde. Ein solcher Pantograph wurde, nachdem er nur für etwa 3 Loktypen verwendbar wäre, wegen der heutigen hohen Werkzeugkosten von Arnold erst gar nicht realisiert. Wer es ganz genau nimmt, wird um den Selbstbau bzw. Umbau nicht herumkommen. Echter Oberleitungsbeitrag ist durch Hochstellen eines Kontaktstückes im Innern möglich.

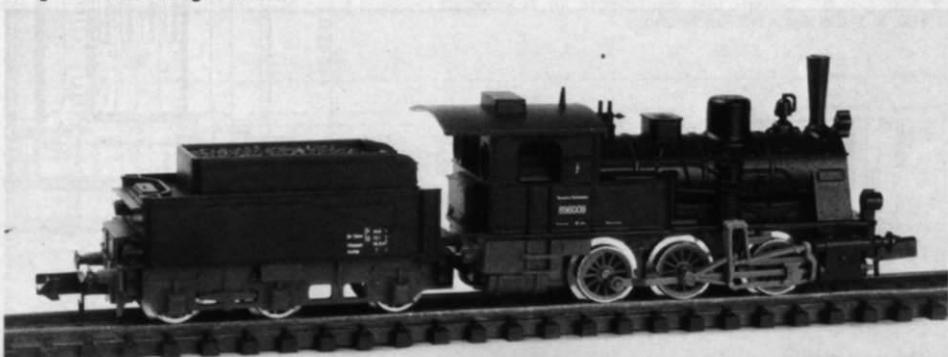
Die Lok lässt sich „weich“ steuern; das langsamste ruckfreie Tempo ist umgerechnet 18 km/h, die Höchstgeschwindigkeit bei 12 V beträgt umgerechnet 240 km/h (hier gilt das bei der Märklin-41 Gesagte natürlich gleichermaßen!).

Alle sechs Räder werden zur Stromabnahme herangezogen; obwohl das Modell keine Haftraffen hat, ist die Zugkraft völlig ausreichend.

Das Modell ist übrigens bereits mit den Steuerschnecken für die Simplex-Rangierkupplung ausgerüstet und dürfte wohl zur nächsten Messe damit vorgestellt werden. Für Modellbahner, die nicht so lange warten wollen, hat ein MIBA-Leser anschließend eine entsprechende Kleinbastelrei parat.

Ansonsten wurde jetzt auch das Modell der T 3 mit Schlepptender ausgeliefert; über diese Type, die im Großen vor allem für die langen Nebenbahn-

Abb. 2. 10,5 cm lang ist das „Gespann“ aus einer T 3 (mit verlängertem Führerhausdach) und einem Dreiachs-Tender, das nach dem gleichnummigen Vorbild bei der Oderbruchbahn entstand. Gegenüber der Solo-T 3 wurde übrigens die Steuerung verfeinert.



Selbstgebastelte Simplex-Kupplung für die Arnold-E63

Ich habe festgestellt, daß das E 63-Modell bereits zum Einbau der Simplex-Kupplung vorbereitet ist. Die 1 1/2-gängige Schnecke sowie die Nut zur Aufnahme der Feder sind bereits vorhanden (Abb. 3), man braucht also nur noch aus 0,25 mm-Federstahldraht eine Feder zu biegen.

Nach dem Abheben des Gehäuses sind die zwei Schrauben der Getriebeabdeckung zu lösen und zu entfernen, worauf man die Abdeckung abnehmen kann. Nach dem Einlegen der beiden selbst zu fertigenden Federn (Abb. 1 u. 2) ist die Montage wieder umgekehrt vorzunehmen – fertig!

Die kleine Lok kann sich jetzt im Rangierdienst noch nützlicher machen.

Frieder Lersch, Kaiserslautern

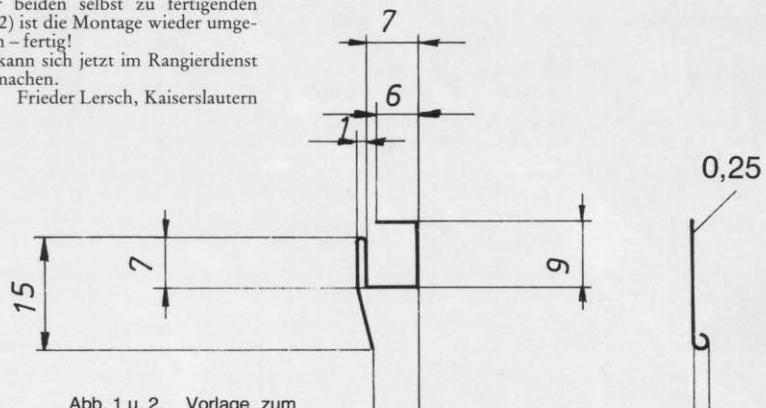
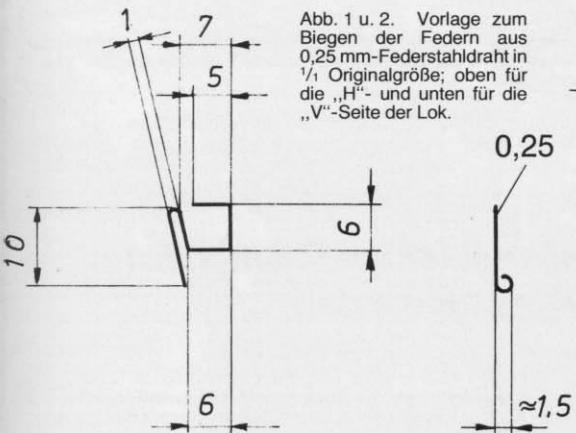


Abb. 1 u. 2. Vorlage zum Biegen der Federn aus 0,25 mm-Federstahldraht in 1:1 Originalgröße; oben für die „H“- und unten für die „V“-Seite der Lok.



► Abb. 3. Unteransicht der Arnold-E 63; die Pfeile weisen auf die bereits vorhandenen Steuerschnecken.

strecken in Ostdeutschland „zusammenkombiniert“ wurde, haben wir in Heft 6/68 ausführlich berichtet. Das Arnold-Modell erscheint vor allem im Hinblick auf den Tender vom Vorbild-Typ 3 T 16,5 von Interesse, da er sich auch für andere preußische Schlepptender-Loks (z. B. 55, 56², 57) eignet!

Schließlich sind noch die neuen Lichtsignale – Gleissperrsignale in hoher und niedriger Ausführung – zu erwähnen, die wir schon im Messeheft 3/78 zeigten.

mm/BMC

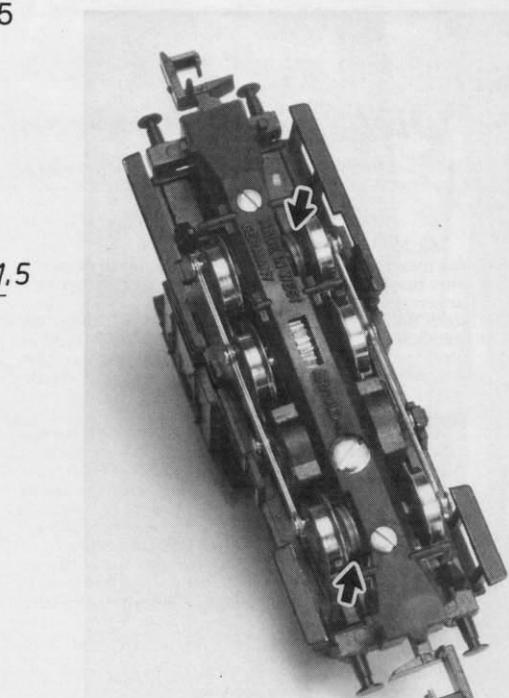




Abb. 1. Der Bahnhof „Ulrichsburg“, auf dem sich verschiedene Zubehör- und Rollmaterial-Fabrikate ein Stell-dichein geben. Alle Gebäude wurden mittels Farbe „gealtert“.

Abb. 2 (rechts). Diagonal verläuft hier die von „Ulrichsburg“ kommende Hauptstrecke; am rechten Bildrand die Station „Thomashausen“ (siehe Streckenplan Abb. 3).

Viel Betrieb in romantischer Landschaft

HO-Anlage Karl Gebele, Nördlingen-Baldingen

Mit Modelleisenbahnen beschäftigte ich mich schon seit meinem 7. Lebensjahr. Allerdings waren es damals eher Spielereien, während ich in den letzten Jahren – angeregt durch die langjährige MIBA-Lektüre – dann doch bestrebt war, das große Vorbild so „echt“ wie möglich ins Modell umzusetzen. Meine besondere Vorliebe galt und gilt dabei langen Fahrstrecken, möglichst viel Abstellmöglichkeiten (zwecks eines abwechslungsreichen Betriebes) und einer romantischen Landschaft.

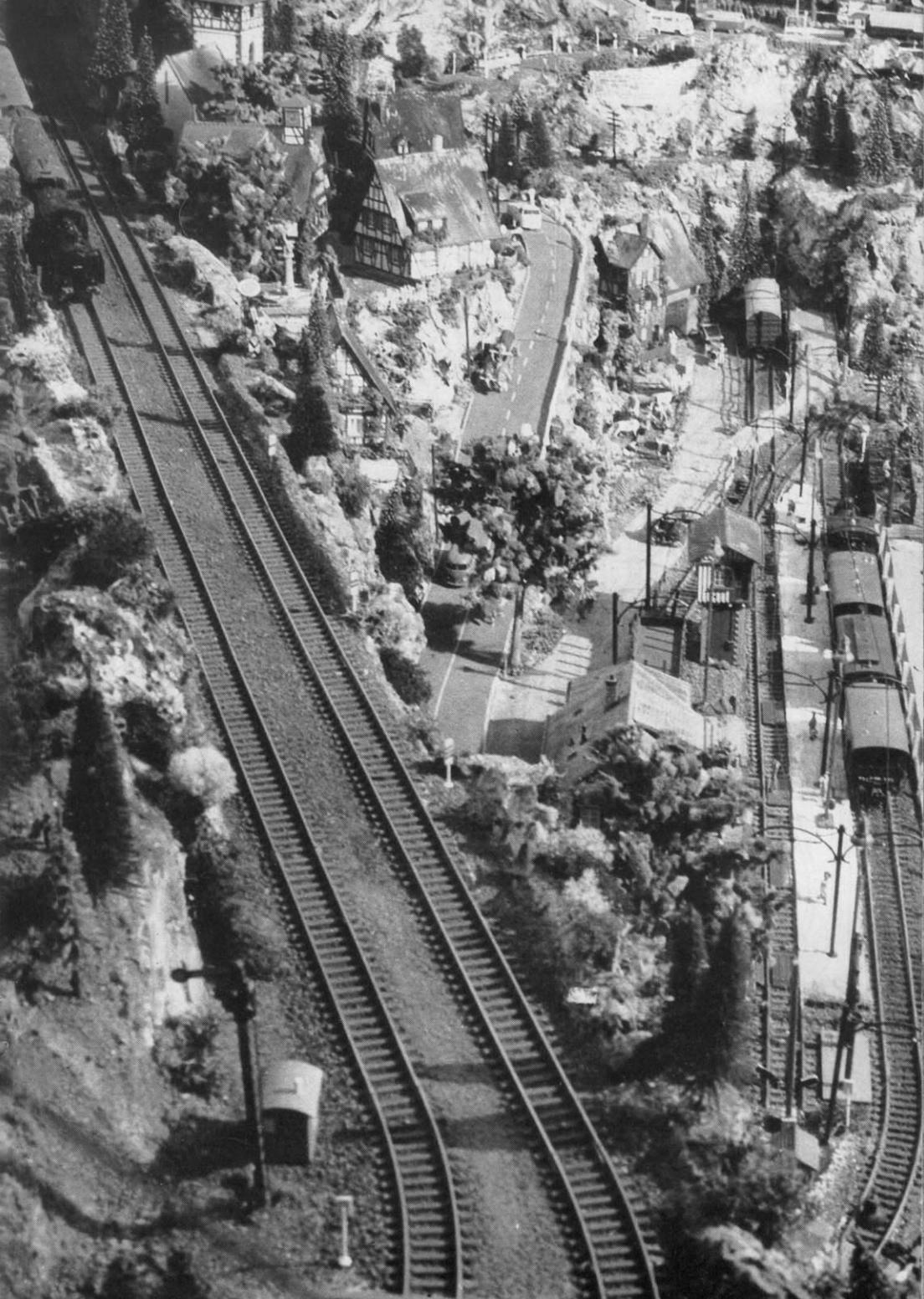
All das versuche ich auf meiner z. Zt. entstehenden HO-Anlage zu verwirklichen, die mit den maximalen Abmessungen 4,60 m x 4,20 m in einem Kellerraum entsteht, den sie fast ganz ausfüllt. Den rechten Teil der Anlage, die bis auf einen schmalen Türzugang an allen vier Wänden entlang aufgebaut ist, habe ich schon fast gänzlich fertiggestellt und ausgestaltet.

Meine Anlage hat mehrere Themen: zunächst einmal eine zweigleisige, mit Dampf- und Dieselloks befahrene Hauptstrecke mit dem Bahnhof „Ulrichs-

burg“. Hier zweigt eine Privatbahn ab, die über „Josefsau“ und „Karls Höhe“ nach „Thomashausen“ führt. Dort besteht ein Anschluß an eine eingleisige Nebenbahn, die – angenommenermaßen – von Eisenbahnfreunden als Museumsbahn betrieben wird und für entsprechende Oldtimer-Sonderfahrten mit einer „altägyptischen“ Überleitung sowie einer kleinen Kohlebohrungsanlage ausgerüstet ist.

Von einer weiteren zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke mit dem Bahnhof „St. Margarethen“ zweigt in einem Tunnel eine dritte doppelgleisige Strecke ab, die zu den Bahnhöfen „Herbetsalm“ und „St. Barbara“ führt. Hier verkehren überwiegend Urlauberzüge sowie einige Personen- und Güterzüge. Schließlich und endlich führt von „St. Barbara“ noch eine Zahnradbahn zur höchsten Erhebung der Anlage. (Bei der Namensgebung der Bahnhöfe und Ortschaften sind übrigens Frau, Kinder und Verwandtschaft bedacht worden.)

Ein Blick auf den Gleisplan (Abb. 3 und 4) zeigt,



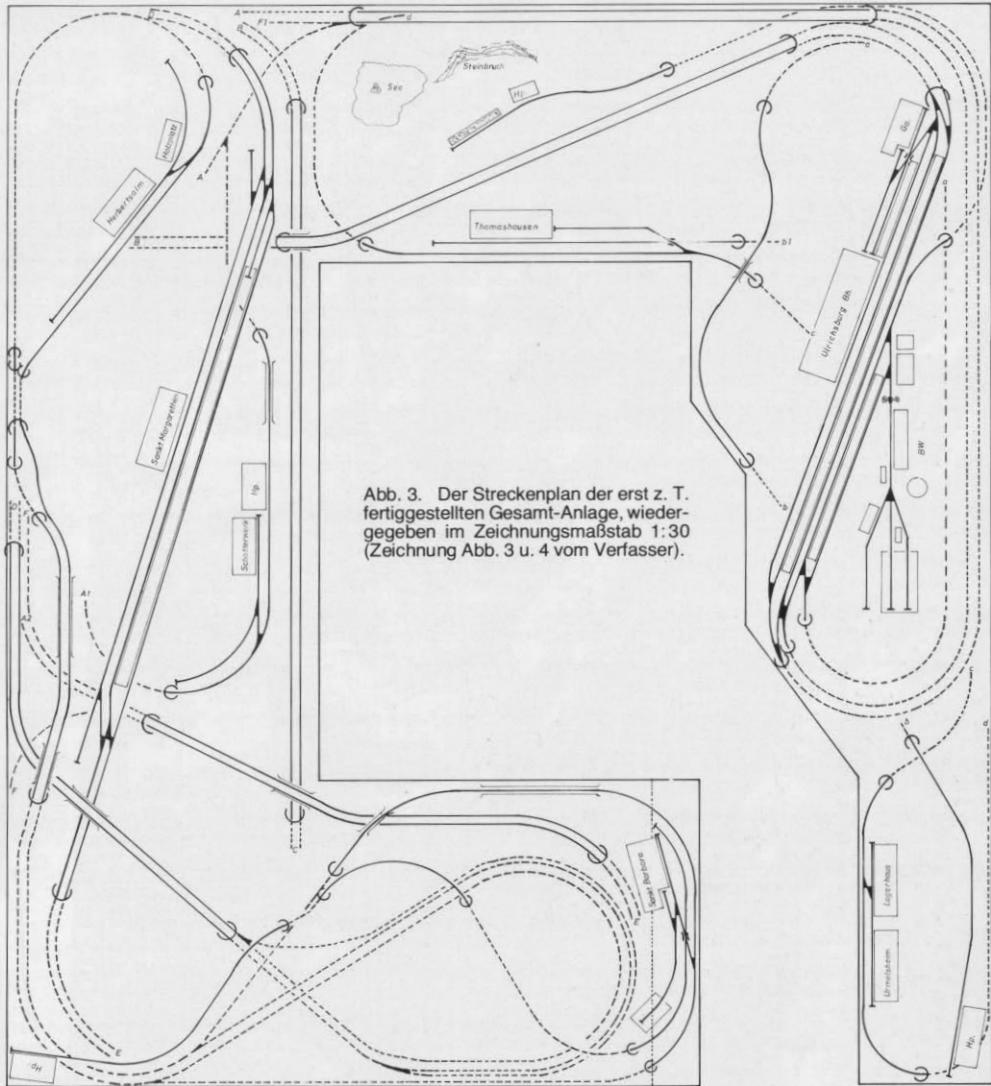


Abb. 3. Der Streckenplan der erst z. T. fertiggestellten Gesamt-Anlage, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:30 (Zeichnung Abb. 3 u. 4 vom Verfasser).

zu den Abbildungen auf S. 782–785

Abb. 5-11 zeigen diverse Motive von dem bereits fertiggestellten Teil der Anlage, und zwar in der Reihenfolge: Fachwerk-Alstadt oberhalb des Bahnhofs „Ulrichsburg“; Reiterstellwerk und linker Bahnhofskopf; Bahnhof und Umgebung (mit Kibri-Hintergrundkulisse); Lokstation mit Wasserturm, Bekohlung und Gleisbaustelle; rechter Bahnhofskopf mit Lokschuppen; Markt-Verkaufsstände und Arkadenpromenade (Herpa-Arkaden) oberhalb des rechten Bahnhofskopfes (siehe vorhergehende Abb.); Ortschaft „Thomashausen“, dahinter die Hauptstrecke und die Zufahrt zum Haltepunkt.

daß die beiden Hauptstrecken über die Abzweigstellen A2 und F1 miteinander verbunden sind; im Verein mit den zahlreichen Abstellgleisen ist somit ein sehr vielfältiger, abwechslungsreicher Fahrbetrieb gewährleistet. Überhaupt legt ich, wie man schon gemerkt haben wird, das Schwergewicht auf den Fahrbetrieb; Rangier- und Bw-Betrieb etc. kommen dadurch vielleicht etwas zu kurz. Alle Fahrstrecken sind in Blockabschnitte unterteilt, die von einem Drucktasten-Stelltisch aus gesteuert werden. Zur Zeit kann ich 35 verschiedene Zuggarnituren wechselweise auf der Anlage einsetzen, wobei das rollende Material von allen führenden Modellbahn-Herstellern stammt.

Das Gleis- und Weichenmaterial ist überwiegend von Roco und Fleischmann; kleinere Gleisradien wurden in Tunnels und hinter Bogen „versteckt“. Alle Gleise sind im sichtbaren Bereich auf 10 mm

dicken Styropor-Streifen verlegt und die Schienen mit rostbrauner Farbe gealtert. Die Oberleitung stammt von Sommerfeldt.

Der Unterbau der Anlage ist aus Leisten, Latten usw. in der offenen Rahmenbauweise mit Gleistrassen aus 12 mm-Spanplatte errichtet und wurde ganz bewußt sehr stabil gehalten; u. a. deshalb, um bestimmte Anlagenteile betreten und um bei der Geländegestaltung echte Steine verwenden zu können. Der Gelände-Unterbau besteht aus entsprechenden Profilpannen mit einem Fliegendraht/Moltofill-Überzug. Zur weiteren Gestaltung wurde und wird handelsübliches Geländebaumaterial (Grafsäsern, Bäume usw.) verwendet. Handelsüblich sind übrigens auch die Gebäudemodelle, die von mir jedoch durchwegs farblich „gealtert“ wurden.

Karl Gebele

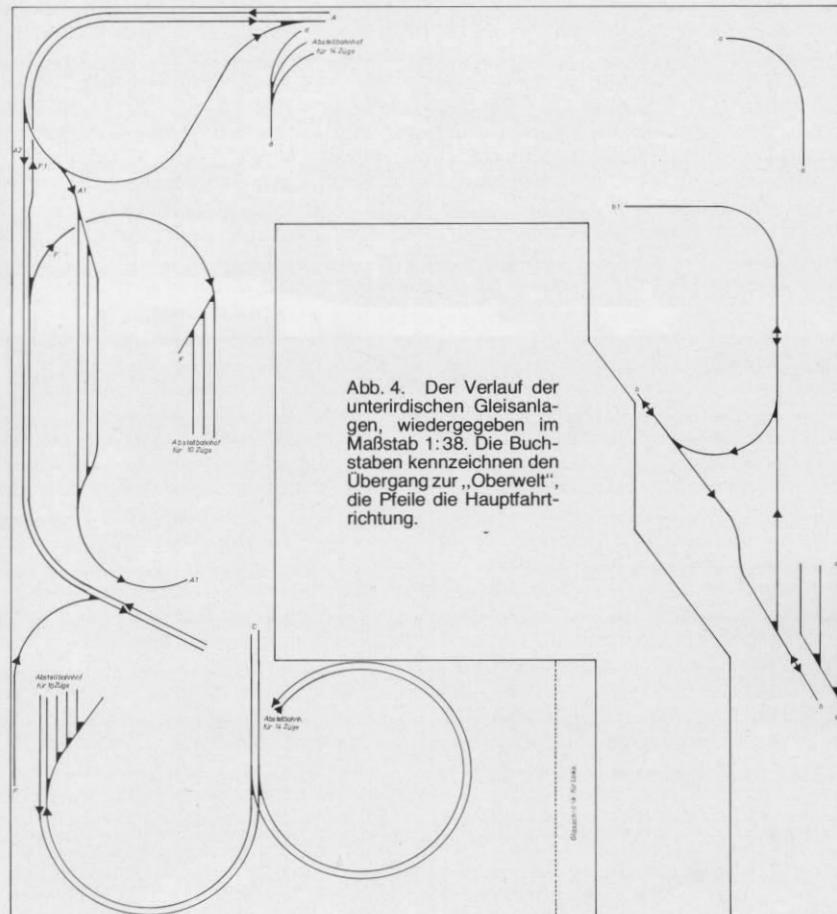
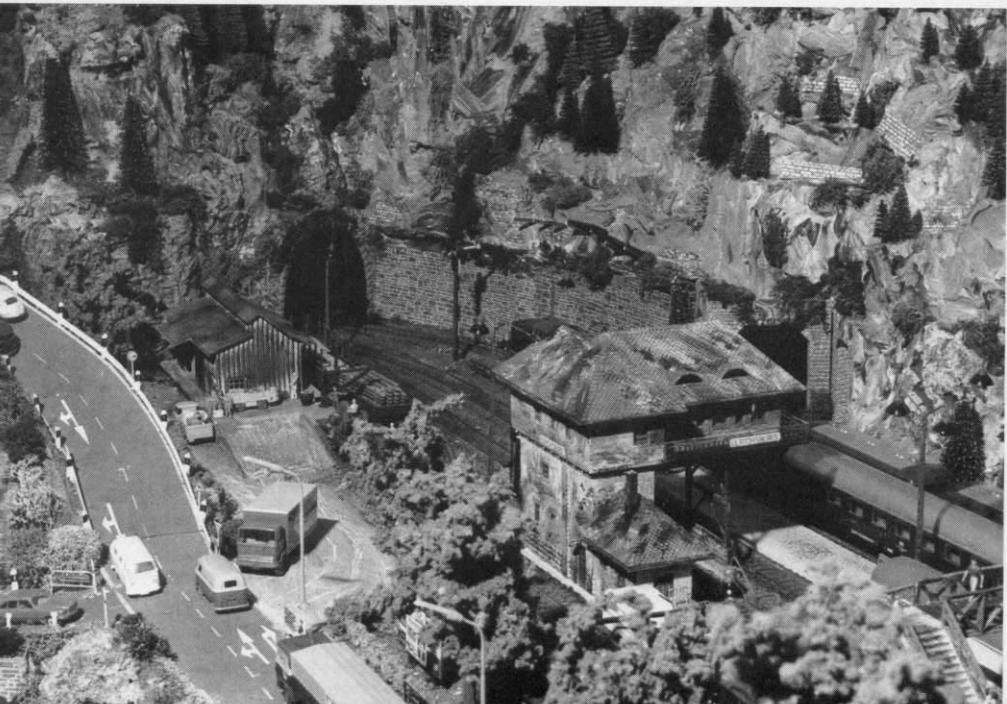
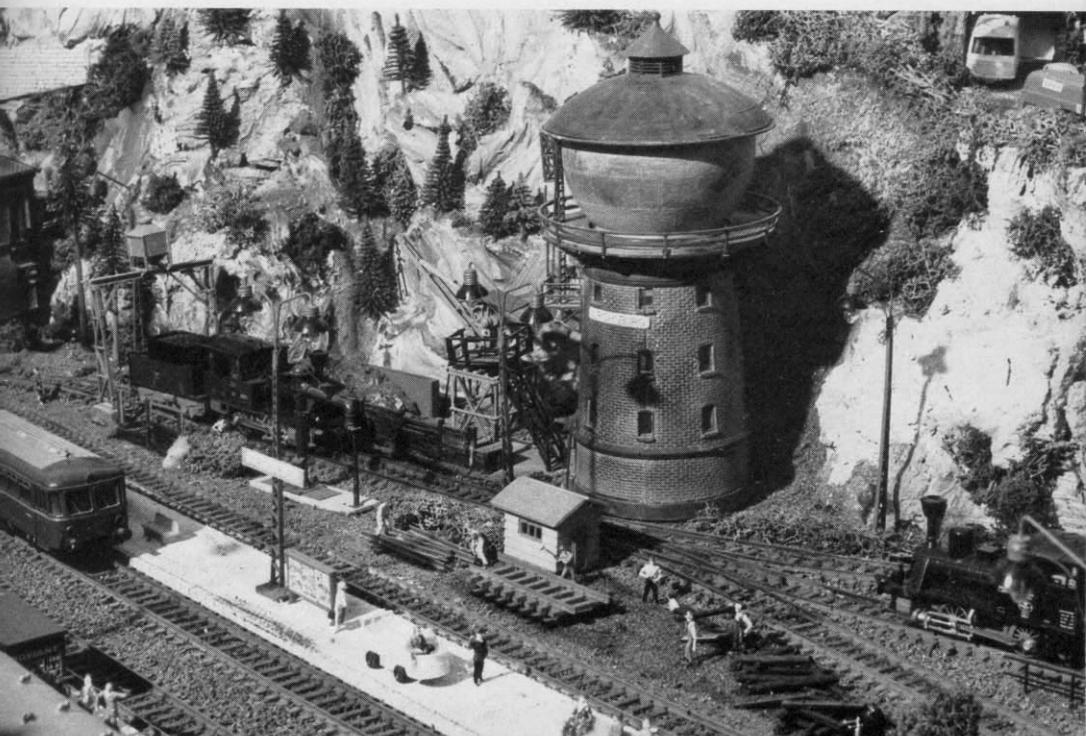


Abb. 4. Der Verlauf der unterirdischen Gleisanlagen, wiedergegeben im Maßstab 1:38. Die Buchstaben kennzeichnen den Übergang zur „Oberwelt“, die Pfeile die Hauptfahrt Richtung.









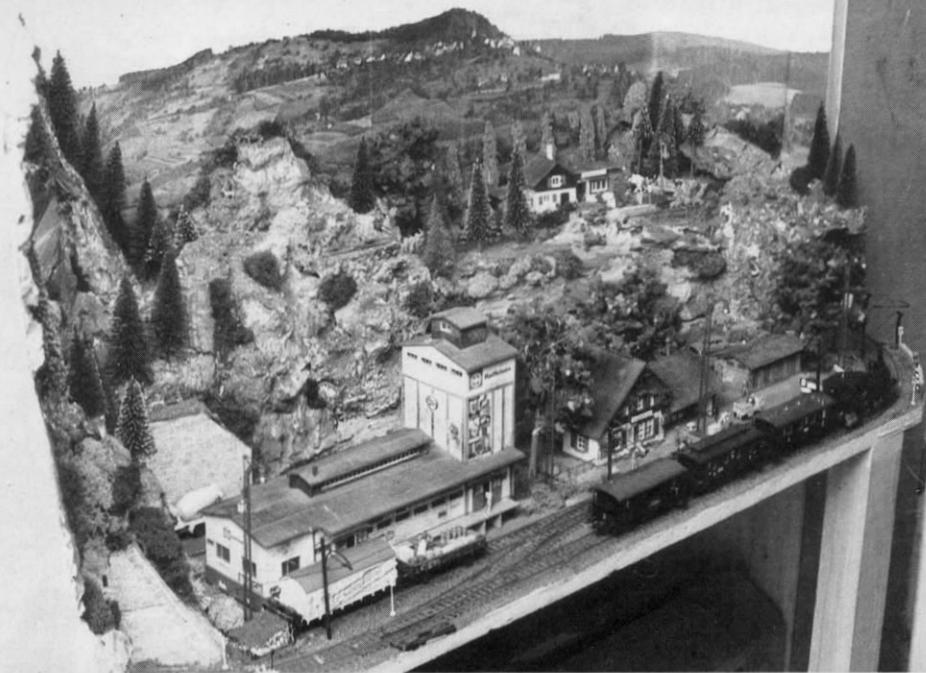
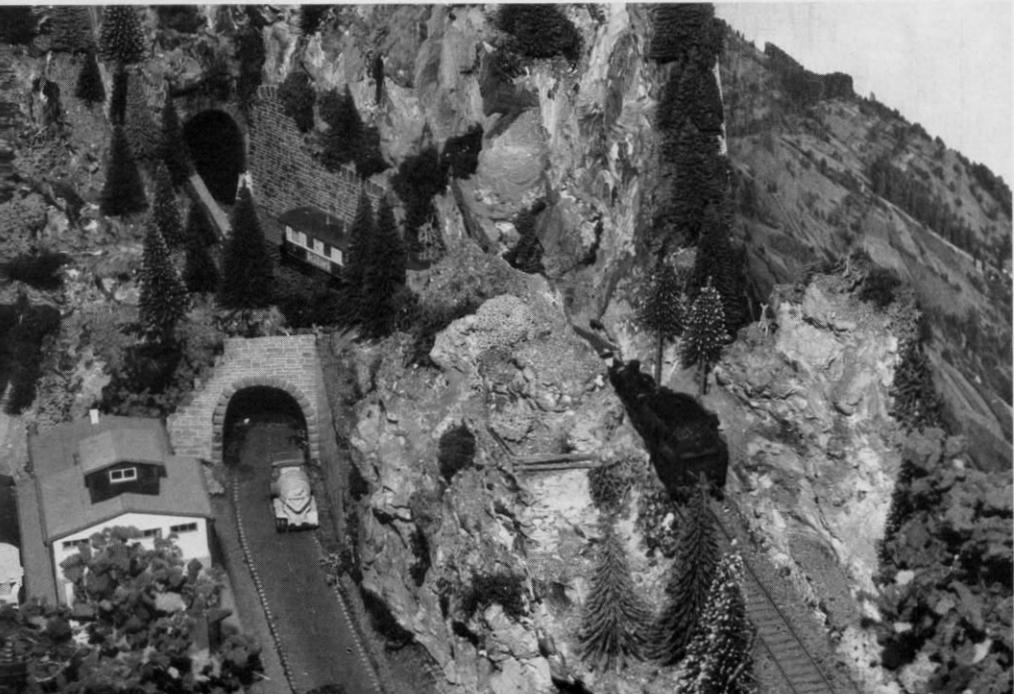


Abb. 12. Der auf einem schmalen Ansatzstück gelegene Bahnhof „Urmelsheim“ samt Lagerhaus (siehe Streckenplan Abb. 3); rechts hinten die Endstation der von „Ulrichsburg“ kommenden Nebenbahn.

Abb. 14 (rechts). Bahnhof „Thomashausen“; dahinter erhöht die doppelgleisige Hauptstrecke und noch etwas höher der Haltepunkt am Steinbruch.

Abb. 13. Das Gebiet von „Urmelsheim“ aus anderer Sicht; links wieder das Lagerhaus, rechts die Strecke zur Nebenbahn-Endstation.





Buchbesprechungen

Bundesbahn-Dampflokomotiven – fotografiert von Carl Bellingrodt

172 Seiten mit 230 Fotos, Format 26 x 21,5 cm, Best.-Nr. ISBN 3-88255-204-2, DM 45,-, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, 7800 Freiburg.

Erwartungsgemäß, möchte man sagen, ist der neueste EK-Bildband den 50er Jahren gewidmet; genauer gesagt, den DB-Dampfloks jener Jahre, wie sie Carl Bellingrodt unermüdlich fotografiert hat. „Erst“ etwa 20 Jahre liegt also eine Zeit zurück, in der die 03 1022 mit einer LBE-Doppelstock-Garnitur am Rhein unterwegs war; in der eine brandneue 23er vor alten preußischen Abteilwagen ein gewohntes Bild war; in der 41er als Vorspann vor 44ern schwere Güterzüge über die Mittelgebirgs-Rampen der Nord-Süd-Strecke schleppen . . . Die Beispiele ließen sich beliebig fortsetzen, nicht nur mit „-zig“ verschiedenen Dampfloks-Baureihen, sondern auch und vor allem mit den alles andere als einheitlichen Wagengarnituren und mit dem ganzen „Zubehör“ als da waren bayerische Signale, alte Stellwerksgebäude, Warnkreuze, Reklameschilder, vor der Schranke wartende Tempodreiräder . . . Für die beträchtliche Anzahl von Modellbahnhern jedenfalls, die sich für ihre Anlage die „roaring fifties“ zum Vorbild genommen haben oder nehmen wollen, ist dieser in der gewohnten EK-Qualität gehaltene Bildband einfach ein „Muß“.

Reichsbahn-Kalender von Alfred B. Gottwaldt

320 Seiten mit 300 Kalenderblättern, Format 23,5 x 27 cm, ISBN 3-87943-580-4, DM 55,-, erschienen im Motorbuch Verlag, Stuttgart.

„Die überlegte Erinnerung an eine Legende bewahren“ lauten Quintessenz und Schlussatz des Gottwaldt'schen Einführungstextes. So sind es denn auch nicht die einzelnen (qualitativ sehr guten) Kalenderblattwiedergaben, die das Neue an diesem Buch ausmachen, denn Reichsbahn-Bildbände gab es in letzter Zeit mehr als genug. Ein weiteres Mal geht es Gottwaldt hier um den zeitgeschichtlichen Hintergrund, der allerdings aus den zeitgenössischen Kalendertexten und dem jeweiligen Jahresmotto schon so deutlich wird, daß sich der Herausgeber mit Recht auf knappe Kommentare beschränkt hat. „Reichsbahn und Technik“, „Reichsbahn und Landschaft“, „Aus dem Betriebe der Reichsbahn“ und schließlich und unvermeidlich auch „Reichsbahn und Wehrmacht“ sind nur einige der vielen Themen, unter denen hier 300 Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender der 1927–1943 noch einmal zu betrachten sind.

Der Langenschwalbacher von Norbert Eifler

80 Seiten mit 58 Fotos und 23 Typenskizzen, Format DIN A 5, Best.-Nr. ISBN 3-88255-656-0, DM 12,80, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, 7800 Freiburg.

Die „Geschichte eines außergewöhnlichen Reisezugwagens“ wird in diesem 1. Band einer neuen EK-Reihe „Reisezugwagen“ erzählt. Man wünscht den Folgebän-

Diese Preußen kom

Einer der klassischen Personenzüge der Zwanziger Jahre! –

Baureihe:

LÜP:

Bestell-Nr.:

Preis:

Besondere Merkmale: Modell der meistgebauten Länderbahn-Lokomotive. In bestechender Lackierung mit allen Details.

G 8¹

223 mm

4147 (HO)

DM 136,50*

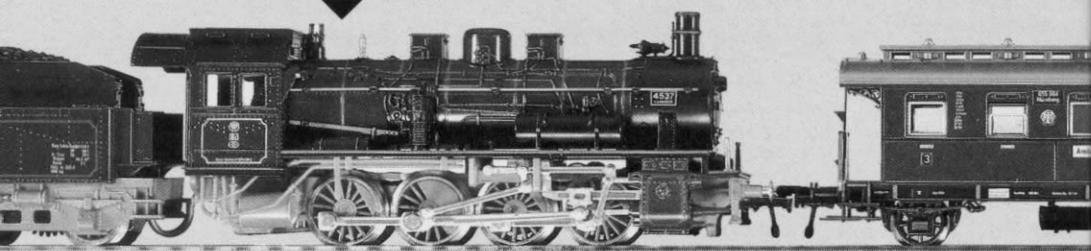
Baureihe:

LÜP:

Bestell-Nr.:

Preis:

Besondere Merkmale: in der bekannten FLEIS



ACHTUNG, N-Bahner!

Diese schönen Oldtimer-Wagen sind ab sofort
auch als „piccolo“-Modelle lieferbar:
Best.-Nr.: 8065 – DM 12,80*, 8067 – DM 12,80*

den die gleiche Sorgfalt und Ausstattung, die sich hier vor allem in den 23 sehr exakten Typenskizzen im HO-Maßstab (!) und dem reichhaltigen Fotomaterial niedergeschlagen hat; allerdings vermisst der Rezensent ein paar mehr Zugaufnahmen aus Gegenenden, für die dieser kurze Vierachser – dem auch schon mehrere MIBA-Veröffentlichungen gewidmet waren – typisch war: den Nebenstrecken im Taunus, Vogelsberg, Eifel und Odenwald. Trotzdem: eine durchaus empfehlens- und preiswerte Broschüre für Modellbahn und -bauer (und für die „Modellpolitiker“ der Herstellerfirmen!).

Die Baureihe 05

von Jürgen Quellmalz

212 Seiten mit 114 Fotos, Typenskizzen usw., DM 19,80, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, Postfach 5560, 7800 Freiburg.

Ein eigener Porträt-Band für die nur drei Lokomotiven der „Weltrekord-Baureihe“? Nun, das reichhaltige Quellen- und Bildmaterial rechtfertigt offensichtlich die Herausgabe dieses Buches, mit dem endlich eine qualifizierte Abhandlung der Baureihe 05 vorliegt. Über den „Eigenentwurf“ des Autors für eine Hochleistungs-Dampflokomotive der Baureihe 04¹⁰ freilich mag man unter Fachleuten streiten; unbestritten ist jedenfalls auch hier wieder die Qualität des Bildteils, der auch Modellbahnnern so manche Vorlage für den Einsatz der verschiedenen 05-Modelle liefert. Das DB-Vorblatt war ja noch bis 1958 beim Bw Hamm/Westf. im F-Zugdienst eingesetzt; die kurzen F-Züge hinter dieser „gewaltigen“ Lok stellen eine interessante Anregung für den Modellbahn-Betrieb dar.

Internationaler Modellbahn-Katalog H0 78/79

von B. Stein

384 Seiten mit über 400 vierfarbigen Abbildungen, Format 23 x 20,5 cm, DM 48,-, erschienen im Symposion Verlag, 7300 Esslingen.

In diesem Katalog wird erstmals ein Überblick über das gesamte Fahrzeug-Angebot (Triebfahrzeuge und Wagen) in der Baugröße H0 vermittelt, das selbst für „Insider“ überraschend groß ist. Der Autor stellt in dieser beachtlichen Fleißarbeit H0-Modelle von „Ade“ bis „Ye Olde Huff-N-Puff“ (eine US-Kleinserienfirma) vor; die Abbildungen sind (qualitativ ausgezeichnete) Reproduktionen nach unretuschierten Farbdiapositiven. Alle Modelle wurden unter gleichen Beleuchtungsverhältnissen und möglichst auch im gleichen Aufnahmewinkel fotografiert, was eine gute Vergleichsmöglichkeit untereinander und auch zu den zumeist retuschierten Abbildungen in den Firmenkatalogen bietet. Außerdem finden sich noch Kurzangaben über die Hersteller (alle mit genauer Anschrift!) und deren „Politik“ sowie zu jedem einzelnen Modell die wichtigsten technischen Informationen wie Betriebssystem, Material, LÜP usw.

Alles in allem kann man ohne Übertreibung sagen, daß hier ein echtes Standardwerk vorliegt, das übrigens erweitert bzw. im Zweijahresrhythmus aktualisiert werden soll. Dieses Buch stellt nicht nur für diejenigen eine große Hilfe dar, die nicht in der Nähe eines großen, gut sortierten Fachgeschäfts wohnen und viele z. B. ausländische Modelle bestenfalls vom Hörensagen kennen, sondern eigentlich für jeden Modellbahner – im Hinblick auf das nahe Weihnachtsfest . . . !

mm

kommen aus Nürnberg.

Jetzt in Ihrem Fachgeschäft.

FLEISCHMANN
MODELLBAHNEN

PwCi Pr 05a

124 mm

5065 (HO)

DM 19,80*

Ein Oldtimer-‘Umbauwagen‘
FLEISCHMANN Super-Detaillierung.

Baureihe:

LÜP:

Bestell-Nr.:

Preis:

Besondere Merkmale: Ein FLEISCHMANN-Supermodell für ‘Reisende mit Traglasten’.



* Alle Preise verstehen sich als unverbindliche Preisempfehlung.