

10/1979

Klicken Sie auf eine Überschrift, um in den entsprechenden Artikel zu gelangen. Wenn Sie Beiträge zu bestimmten Themen, Rubriken und Stichworten suchen, so klicken Sie auf den Button „Index“.

ENDE

INDEX

HILFE

INHALT MIBA 10/1979

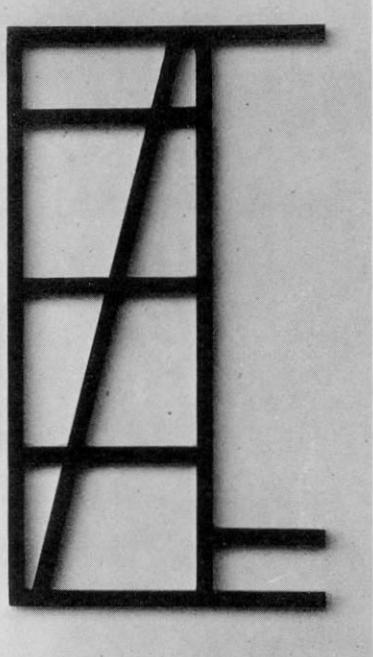
- 748 Neues von der greifbaren Eisenbahn - Spur-I-Selbstbauanlage
- 754 Willkommen in Lenzkirchen - FALLER Gebäudeneuheiten
- 756 Leipziger Herbstmesse 79
- 757 Modellbahn-Kataloge 79/80
- 758 Meine Erfahrungen mit dem Linka-Modellbausystem
- 763 Noch mehr Neues von Roco
- 764 Z-Basteleien aus dem Talentschuppen
- 765 Vollmer vereinigt München und Nürnberg
- 766 Meine 2-System-AnlageGleichzeitiger Betrieb mit Zweischienen/ Gleichstrom- und Dreischienen/ Wechselstrom-Fahrzeugen
- 771 Die niederdeutschen Bürgerhäuser von Kibri (H0)
- 773 Achtung Steinschlag! Steinschlagschutz des Vorbilds als Modellbahn-Anregung
- 774 Anlagenbau-Erfahrungen eines N-Novizen
- 784 Haltestellen - für den Nachbau im Modell kommentiert
- 786 Neue Loks und Wagen von Arnold
- 788 Oben steuern ... unten stapeln - Mobiler Modellbahn-Kommandostand
- 789 Wildberger Bahnszenen H0-Anlage
- 791 Buchbesprechung Eisenbahn in Finnland
- 791 Buchbesprechung Märklin-Katalog D 9, 1932
- 791 Buchbesprechung Die Rhein-Haardtbahn GmbH
- 791 Buchbesprechung Eisenbahn in Tirol
- 791 Buchbesprechung Die Baureihe 24

Neues von der „greifbaren Eisenbahn“

Spur I-Selbstbauanlage Hans Fazler, Freiburg

Unter dem Titel „Greifbare Eisenbahn“ wurde meine in Abschnitten entstehende Spur I-Anlage in MIBA REPORT 2 in Wort und Bild vorgestellt (wovon übrigens unsere japanischen Kollegen von der in Tokio erscheinenden Modellbahnzeitschrift „Presse Eisenbahn“ so begeistert waren, daß auch sie darüber berichteten – und zwar unter dem Titel „Gleifbare Eisenbahn“! D. Red.) Inzwischen habe ich nun einen weiteren Abschnitt fertiggestellt, und zwar den in MIBA 12/74, S. 790, angekündigten Lokschuppen, der jetzt das linke Ende der Anlage abschließt, sowie die „Kleinbekohlung à la Tegernsee“. Bevor ich auf diverse Einzelheiten eingehe, sei noch erwähnt, daß auch zwei neue selbstgebaute Lokomotiven hinzugekommen sind, nämlich die württembergische F 2-Güterzuglok, ein C-Kuppler mit Schlepptender (Abb. 5), sowie die bayerische BB II-Mallet-Tenderlok (Abb. 2), über die vielleicht gelegentlich einmal zu berichten sein wird. Heute ein paar Worte zu den diversen Bauten und Zubehörteilen.

Abb. 1. Die Wände des Lokschuppens bestehen aus einem Fachwerkgerippe aus 4×4 mm-Kiefernleisten, in das Mauerstücke aus Moltofill (siehe Haupttext) eingesetzt sind.



Lokschuppen

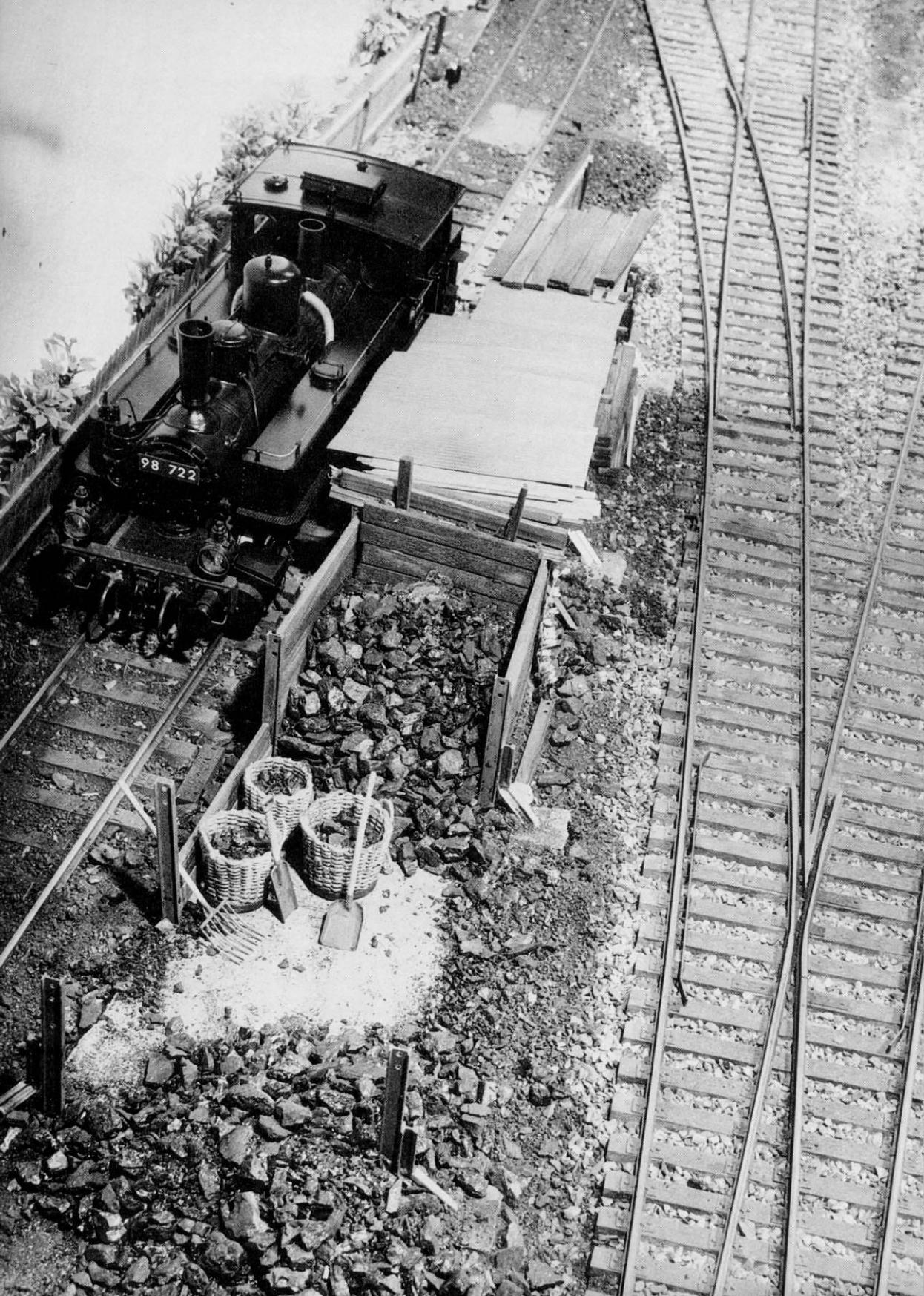
Das Vorbild meines Lokschuppens steht in Radolfzell; es hat allerdings 10 Stände, was bei einer 1:32-Nachbildung eine Breite von 4,5 m (!) ergeben würde, die mir nicht zur Verfügung steht. Deshalb mußte ich ihn auf drei Stände und eine Werkstatt einfahrt beschränken, was immerhin auch noch eine Breite von 1 m ergab.

Das Gebäude besteht aus einem Fachwerkgerippe aus 4×4 mm-Kiefernleisten und in dieses Gerippe (mit Ponal) eingeklebten Mauerplatten, die folgendermaßen entstanden: Mittels einer Plastik-Mauerplatte mit Steinen passender Größe (das Fabrikat ist mir nicht bekannt) habe ich aus Silopren-Kautschuk eine Form gefertigt, in der ich nun beliebig viele Mauerplatten aus Moltofill selbst gießen kann. Die ausgehärteten Platten wurden entsprechend zurechtgesägt und -gefeilt und dann in das Fachwerk-Gerippe eingepaßt und mit einem Holzbeize-Gemisch (Mahagoni und Schwarz) rotbraun eingefärbt.

Die Rauchabzüge auf dem Dach – die „Dachpappe“ ist übrigens mit Holzbeize schwarzbraun eingefärbter Zeichenkarton – bestehen aus Messingrohr, auf das ich der Länge nach mit UHU-hart dünne Holzleisten geklebt habe. Die Bandagen sind 3 mm breite Rohrstückchen, die von einem Messingrohr entsprechend größeren Durchmessers abgesägt wurden. Die Hauben sind aus 0,2 mm-Messingblech mit der Schere ausgeschnitten und zusammengelötet. Die Metallteile wurden mit Plaka-Farbe bemalt. Die Rahmen der Schuppentore sind aus Winkelmes sing (in einer Lötlehre) zusammengelötet; die Tорfüllungen sind dünne Holzleistchen als Bretterimitation. Das obere Drittel ist mit Plexiglas-Scheiben verglast, die zwischen 1×1 mm-Holzleistchen (selbstgesägt auf einer kleinen Kreissäge) eingefäßt sind; die „Holzrahmen“ sind oben und unten in dem Winkelprofil befestigt.

(Schluß auf S. 754)

Abb. 2. Blick auf die vor dem Kohlebansen wartende „98 722“. Aus dieser Aufnahme geht die Wirkung der echten, zerkleinerten Anthrazitkohle besonders gut hervor. Die Schaufeln und die Gabel fertigte Herr Fazler aus Messingblech und -drähten. Der Schotter besteht aus echten Steinchen (die feinste Körnung, von einem Schotterwerk bezogen). Sämtliche Schwellen sind einzeln von Eichenholzleisten abgesägt; Gleise und Weichen entstanden im Eigenbau aus 4,8-mm-Neusilberschienen von Nemec.



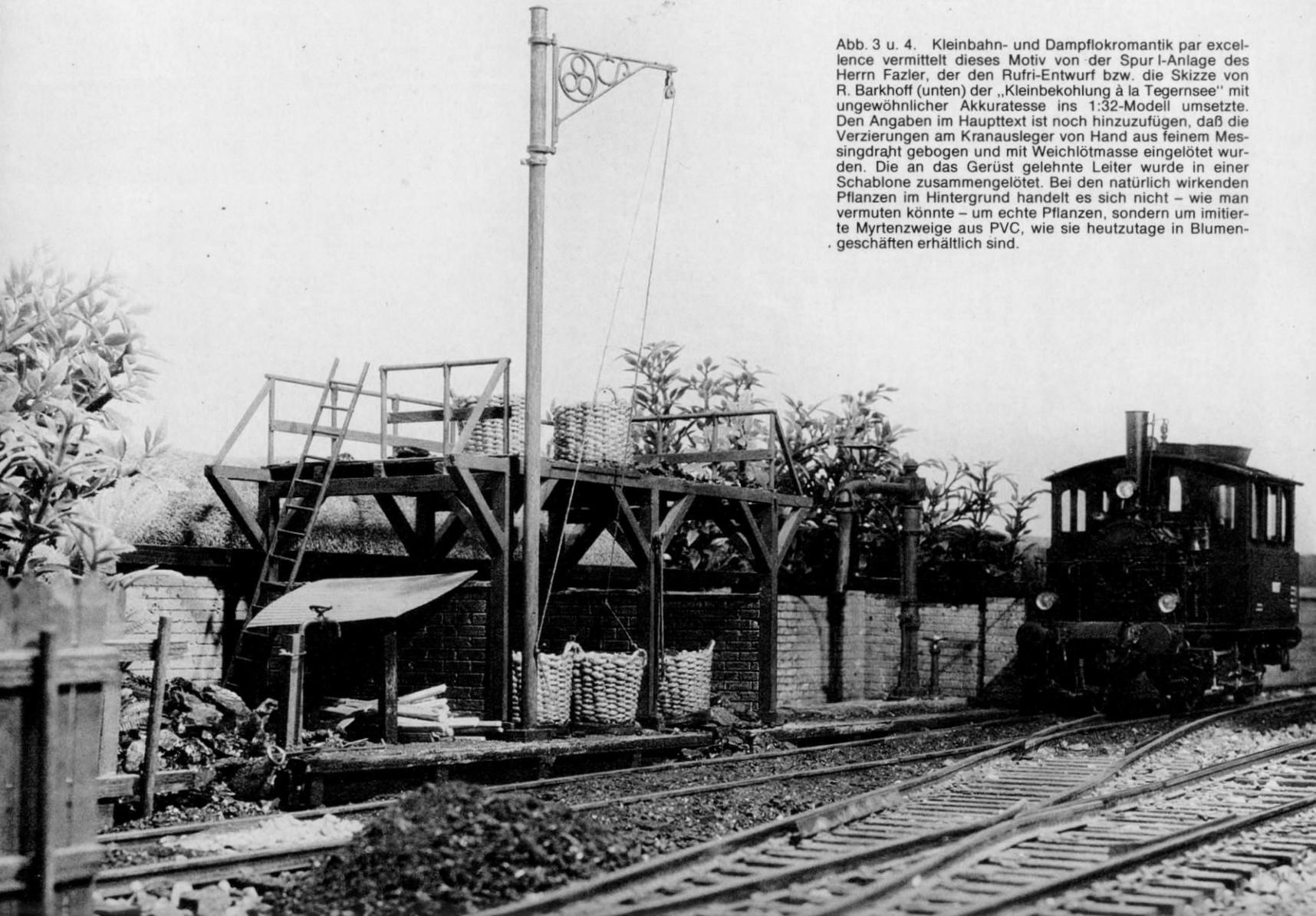
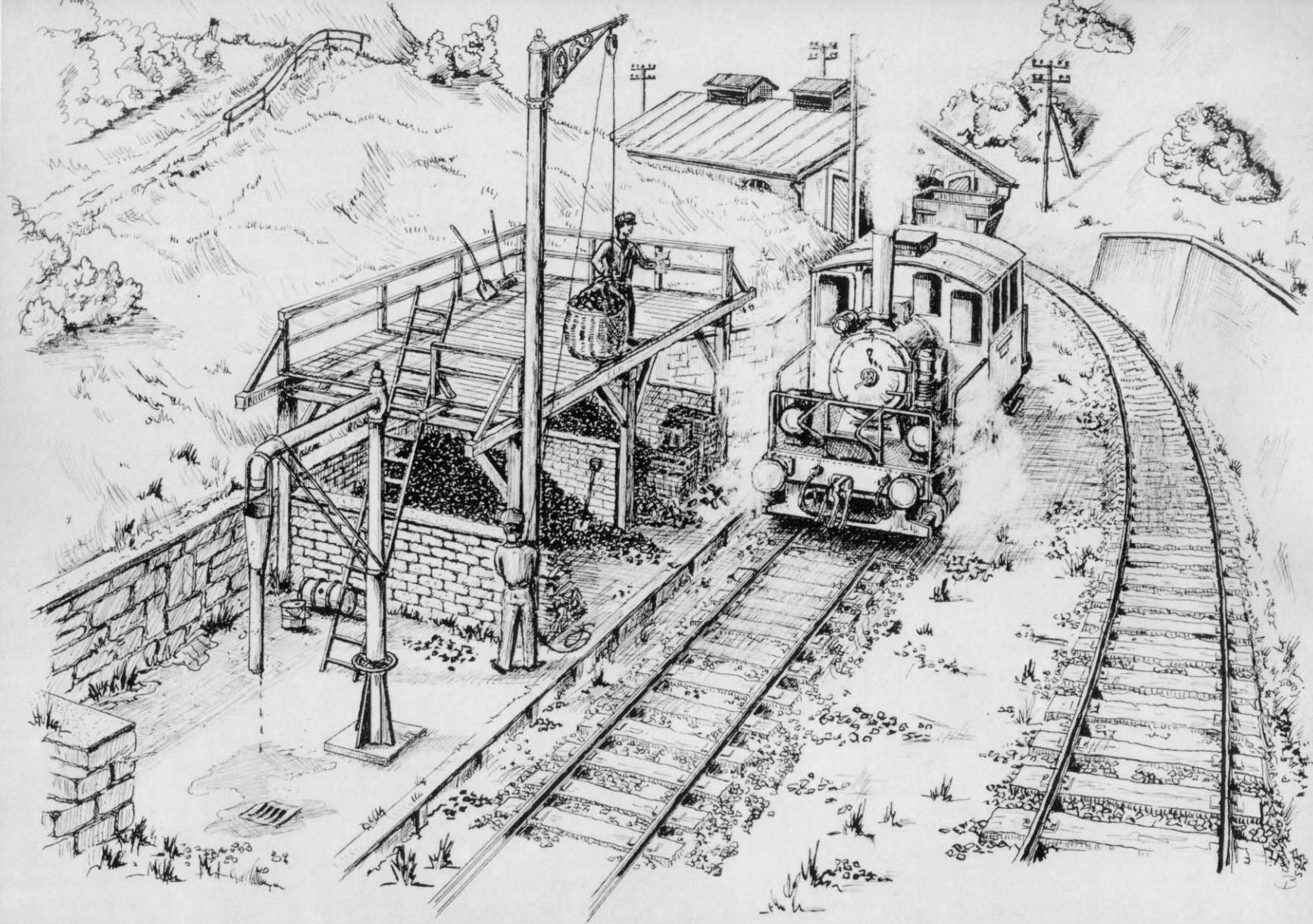
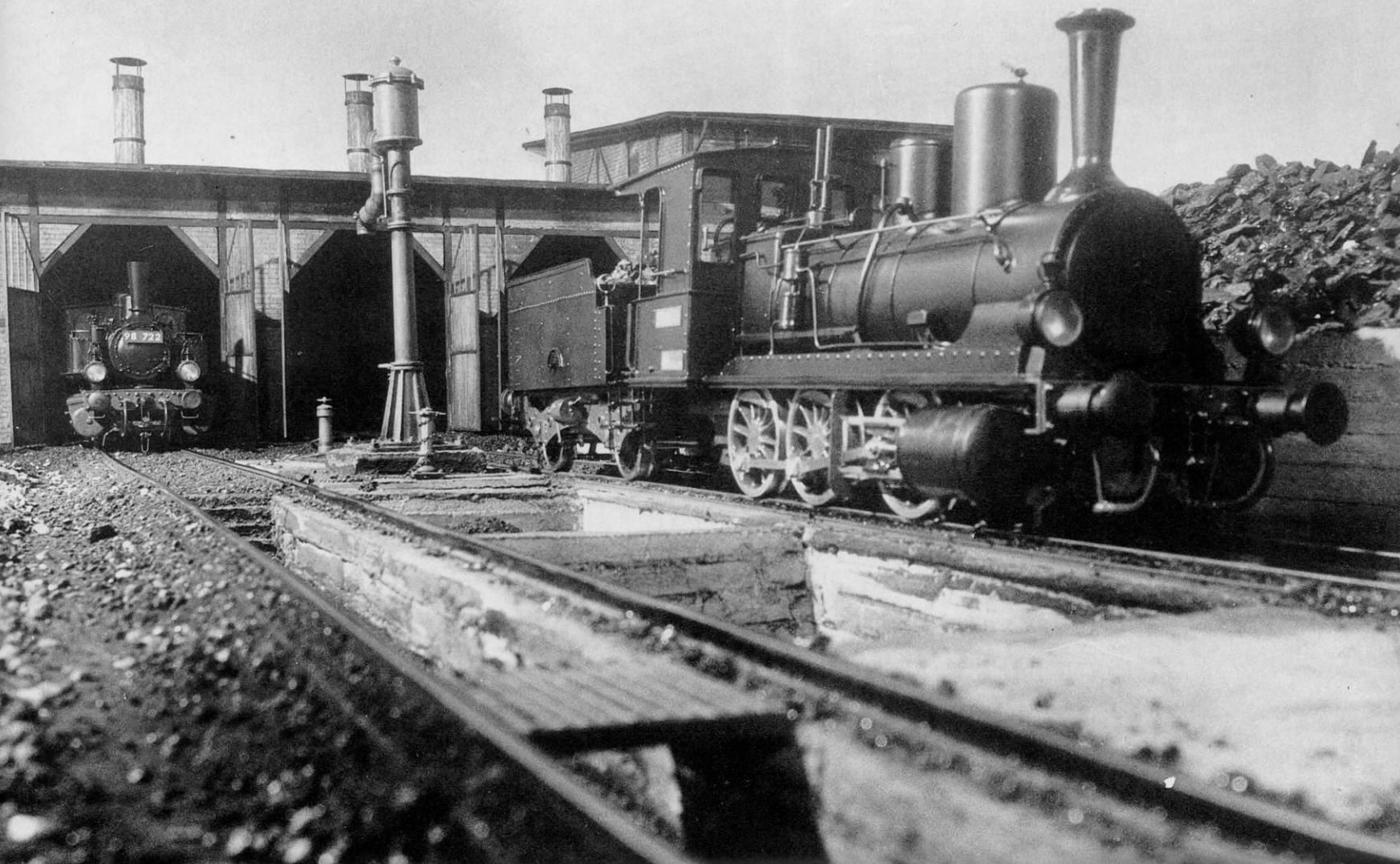
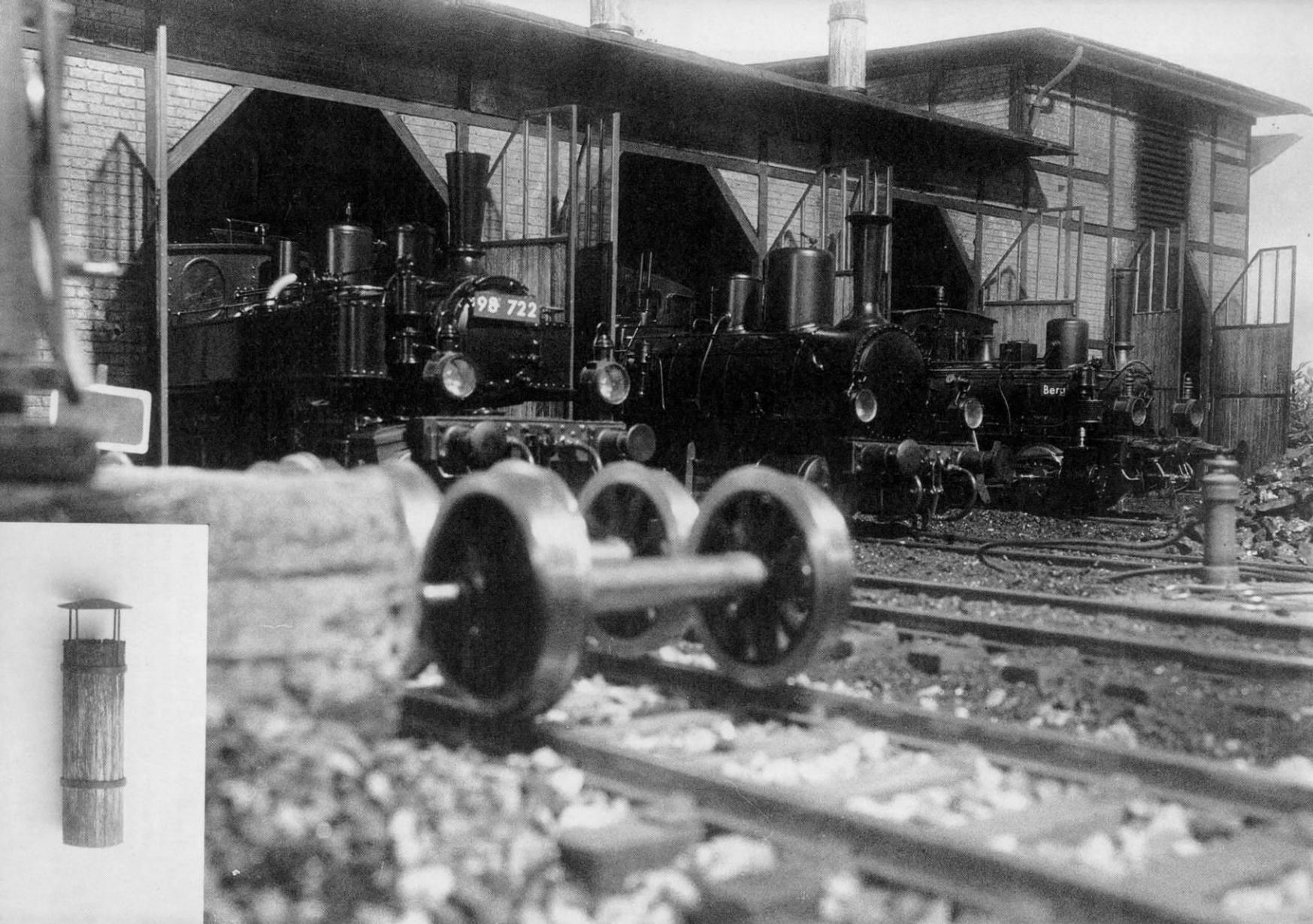


Abb. 3 u. 4. Kleinbahn- und Dampflokromantik par excellence vermittelt dieses Motiv von der Spur I-Anlage des Herrn Fazler, der den Rufri-Entwurf bzw. die Skizze von R. Barkhoff (unten) der „Kleinbekohlung à la Tegernsee“ mit ungewöhnlicher Akkuratesse ins 1:32-Modell umsetzte. Den Angaben im Haupttext ist noch hinzuzufügen, daß die Verzierungen am Kranausleger von Hand aus feinem Messingdraht gebogen und mit Weichlötmasse eingelötet wurden. Die an das Gerüst gelehnte Leiter wurde in einer Schablone zusammengelötet. Bei den natürlich wirkenden Pflanzen im Hintergrund handelt es sich nicht – wie man vermuten könnte – um echte Pflanzen, sondern um imitierte Myrtenzweige aus PVC, wie sie heutzutage in Blumengeschäften erhältlich sind.







Zu den Abbildungen auf S. 752/753

Abb. 5. Das I-Modell der württembergischen F 2 vor dem Lokschuppen; darüber und über die gleichfalls neue „98 722“ (links) wird gelegentlich gesondert berichtet.

Abb. 6. Kein seltenes Fotodokument aus der Reichsbahnzeit oder von einer Museumsbahn, sondern nahezu „greifbarer“ Modell-Realismus: Auf der I-Anlage des Herrn Fazier haben zwei der neuen Selbstbaulokomotiven und die bereits bekannte „Berg“ Paradeaufstellung vor dem neuen Lokschuppen bezogen. (Der Hydrant am rechten Bildrand wurde übrigens aus Messing gedreht.)

Abb. 7 (kleines Bild in Abb. 6). Einer der Rauchabzüge (Messingrohr mit aufgeklebten Holzleistchen, Bandagen und Haube gleichfalls aus Messing) in ca. $\frac{1}{1}$, Originalgröße.

Kleinbekohlung

Auch ich konnte mich dem Reiz der typisch „bimmelbahnigen“ Kleinbekohlungsanlage nicht entziehen, die nach Veröffentlichung der Bauzeichnung in MIBA 7/69 ja schon von manchen Kollegen „abgekupfert“ wurde. Mein 1:32-Modell entstand, ähnlich wie der Lokschuppen, aus 4×4 mm-Kiefernleisten und Moltofill-Mauerplatten. Der Bansen ist mit echter Anthrazit-Kohle gefüllt, die ich zuvor mit einem Nußknacker zerkleinert habe. Man kann die Kohle natürlich auch mit einem Hammer zerkleinern, was aber in einem Tuchsäckchen o. ä. geschehen

sollte, damit die Teile nicht „davonspritzen“.

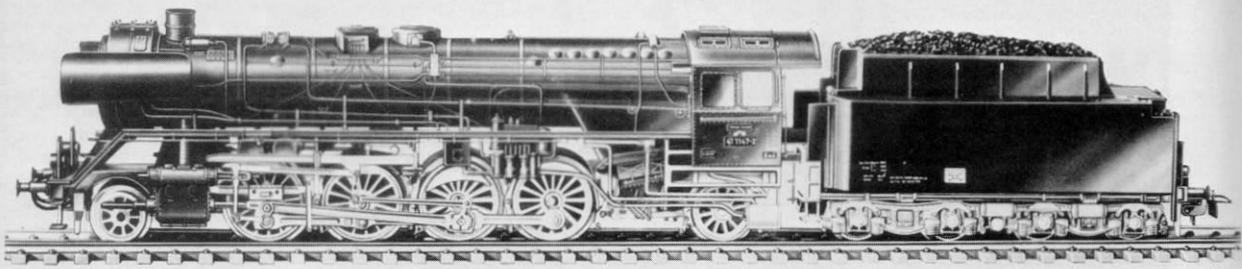
Die Kohlenkörbe wirken nicht nur wie geflochten – sie sind es auch! In ein Grundbrettchen aus 3 mm-Sperrholz habe ich am Rand eine ungerade Anzahl von 1 mm-Löchern gebohrt und mit Ponal 1 mm dicke Peddigrohr-Stückchen eingeklebt. Anschließend wurde das Geflecht aus ca. 1 mm dicker Schnur hergestellt (Abb. 9). Der obere Rand wurde mit UHU verklebt; abschließend habe ich die zu langen Peddigrohrstückchen abgeschnitten und zwei sich gegenüberliegende Stückchen zu Handgriffen umgebogen und festgeklebt.

Abb. 8 u. 9. Die verblüffend echt wirkenden Kohlenkörbe wurden aus Schnur um ein Gerüst aus Peddigrohrstückchen, die in einem Sperrholz-Grundbrettchen stecken, regelrecht geflochten.



Willkommen in „Lenzkirch“ – dem schmucken Faller-H0-Empfangsgebäude, dessen gleichnamiges Vorbild die Gütenbacher nicht gerade vor der Haustür, aber im nahegelegenen Südschwarzwald entdeckten. Willkommen wird „Lenzkirch“ auch vielen Modellbahnhern sein, die den combikit jetzt im Fachgeschäft erwerben können. An weiteren Faller-Neuheiten dieses Jahres sind hier noch das „Marktzubehör“ mit Verkaufsständen etc. sowie die kleine Bachbrücke (mit dem VW-Bus) auszumachen.





HO Abb. 1. So soll sie einmal aussehen, die H0-41 in der rekonstruierten Ausführung der DR, deren augenfälligstes Merkmal der neue Kessel mit nur zwei Domen und dem Mischvorwärmekasten vor dem Schornstein ist.

TT Abb. 2. Ein kurzer DR-Schnellzugwagen der „Reko“-Serie.



Leipziger Herbstmesse '79

H0: Nach längerer Pause stellte Piko wieder ein neues H0-Dampflokomodell vor: die 41 (Reko) der DR, die – wie wir uns aus eigener Anschauung überzeugen konnten – sehr gut gelungen ist und den Triebtender des bekannten 01^s-Modells erhält. Näheres über die Reko-41, wenn das Modell im Handel ist (was allerdings nach Aussage des BRD-Importeurs Richard Schreiber frühestens im nächsten Sommer

der Fall sein wird; vorherige Anfragen usw. sind zwecklos!)

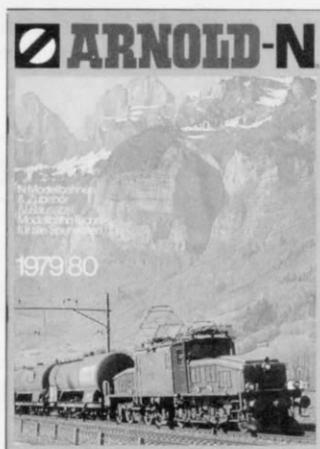
TT: Das 1:120-Modell eines sog. Reko-Schnellzugwagens (ab 1964 von der DR auf Länderbahn-Fahrgestellen aufgebaut und damit etwa unseren 4achsigen Umbauwagen entsprechend) wird als nur 15,6 cm kurzer, aber dennoch maßstäblicher Vierachser vielleicht auch hier TT-ler ansprechen.

Nicht von der Leipziger Herbstmesse, sondern von der Arbeitsgemeinschaft Marienberg/Meißen als H0-Kleinserien-Bausatzmodell herausgebracht und von der Firma Richard Schreiber, Fürth, importiert: ein (motorloser) Rottenkraftwagen mit Anhänger.



In Ihrem und unserem Interesse!

- **Neu-Abonnenten und nicht regelmäßige Kunden** (also noch ohne Kundennummer) können die Bearbeitung ihrer Bestellung wesentlich beschleunigen, wenn die Zahlungen nicht über den Bankweg, sondern über das Postscheckkonto 543 24-851 BLZ 760 100 85 erfolgen.
- **Während des Jahres aufgegebene Abonnement-Bestellungen** werden bis zum Ende des Jahres berechnet. Wird ein Abonnement nicht drei Monate vor Jahresende gekündigt, so verlängert es sich automatisch um jeweils ein Jahr.
- **Abonnements 1980:** Zur Vereinfachung der Buchhaltungsarbeiten bitte keine Vorauszahlung leisten, sondern Rechnung (etwa Mitte Januar 1980) abwarten!
- **Ausländische Kunden** bitten wir, grundsätzlich nur auf Postscheck-Konto Nr. 573 68-857 BLZ 760 100 85 zu überweisen (oder mit DM-Scheck zu bezahlen).



Modellbahn-Kataloge '79/80

Im Fachgeschäft liegen jetzt die Kataloge weiterer Modellbahn- und Zubehörfirmen auf, gleichfalls alle in – mehr oder weniger wirkungsvoll – Vierfarbendruck und im DIN-A 4-Format gehalten. Darüber hinaus erwähnenswert erscheinen bei **Arnold** und **Lilliput** die Epochen-Angaben zu den einzelnen Modellen, die dem Modellbahner den vorbildgerechten Fahrzeugeinsatz erleichtern und „epochale“ Schnitzer vermeiden helfen.





Abb. 1. Hier geht es nicht um die Feuerwehrübung, sondern um die aus Linka-Elementen gefertigten H0-Gebäudemodelle.

Meine Erfahrungen mit dem Linka-Modellbausystem

von Willy Wessoly, Wallerfangen

Der Gebäude-Modellbau ist so alt wie unser Hobby; und im Lauf der Zeit entstanden die verschiedensten Techniken, die jetzt um eine neue erweitert wurden. Dieses neuartige System ist unseren Lesern durch den Messerbericht und aus Anzeigen bekannt; wir gehen erst heute darauf ein, weil unser Mitarbeiter Willy Wessoly aus Wallerfangen sich erst einmal eingehend damit beschäftigen wollte, bevor er seine Erfahrungen weitergab. D. Red.

Linka-Baukasten-System

Das in England entwickelte System enthält in zwei Baukästen (auch zusammen als Großbaukästen lieferbar) eine Reihe von beliebig oft verwendbaren Silikon-Formen, in denen die Wand- oder Dachteile in der benötigten Menge gegossen werden. Außerdem gibt es weitere Formen in kleineren Zusatzpackungen. Die elastischen Gießformen sind dauerhaft; ihre Strukturseite stellt Ziegel- und Quadermauerwerk in H0-maßstäblicher Größe dar. Die benötigten Hilfsmittel wie Mehrzweckwerkzeug, zwei Meßbecher (25 ml für Gips, 15 ml für Wasser), Mischgefäß usw. liegen den Baukästen bei. Der ebenfalls beigeckte Modellgips kann später durch Verwendung von handelsüblichem Gips ergänzt bzw. ersetzt werden.

Arbeitsweise

Als Arbeitsfläche nimmt man zweckmäßigerweise eine ebene Glasplatte (zur Not tut's auch eine Spanplatte, die jedoch wegen der beim Arbeiten entstehenden Feuchtigkeit mit Plastikfolie abzudecken ist). Man legt die benötigte Anzahl von Formen nebeneinander auf; um ein Verrutschen der Formen zu verhindern, habe ich eine ca. 4 mm hohe Winkelleiste als Anschlag an der Platte befestigt.

Material und Formen

Nach der Linka-Bauanleitung (die übrigens sehr ausführlich und instruktiv gehalten ist) muß der Gips mit relativ viel Wasser zu einem dünnflüssigen Brei angerührt werden. Meine Versuche haben aber ergeben, daß es zweckmäßig ist, dem Gips auch Zement im Verhältnis 3 : 1 (3 Teile Gips und 1 Teil Zement) beizumischen. Dadurch wird die Festigkeit erhöht und die Aushärtung beschleunigt. Gips und Zement werden im Trockenzustand gemischt und mit wenig Wasser zu einer steifen, spachtelfähigen Masse verrührt; zum Anrühren empfiehlt sich ein Gummibecher. Die

Gips/Zement-Masse drückt man in die feuchten Silikon-Formen, die vor und nach dem Gebrauch in warmem Wasser ausgespült werden müssen; ein Spritzer Spülmittel macht das Wasser weicher und erleichtert später das Herausnehmen aus der Form.

Abb. 3-5. Bei der vom Verfasser angewandten Methode ist die Gips/Zement-Mischung nicht dünnflüssig und muß daher mit einer breiten Spachtel in die Formen gedrückt werden; das beigegebene Mehrzweckwerkzeug eignet



Abb. 2. Auf zwei Linka-Formen liegt hier das im Haupttext erwähnte Mehrzweckwerkzeug (mit der Metallkante ritzt man die Bauteile an, mit der Zargenlehre versäubert man die Eckzargen). Weiteres Zubehör sind Farbbürste und Meßbecher.

sich für diesen Arbeitsgang nicht so gut. Zum Glattstreichen verwendet der Verfasser eine der Breite der Linka-Formen entsprechende Spachtel. Die Vierkanteisen mit den aufgelegten Beschwerungsklötzchen verhindern, daß sich die Formstücke während des Aushärtens durchbiegen.

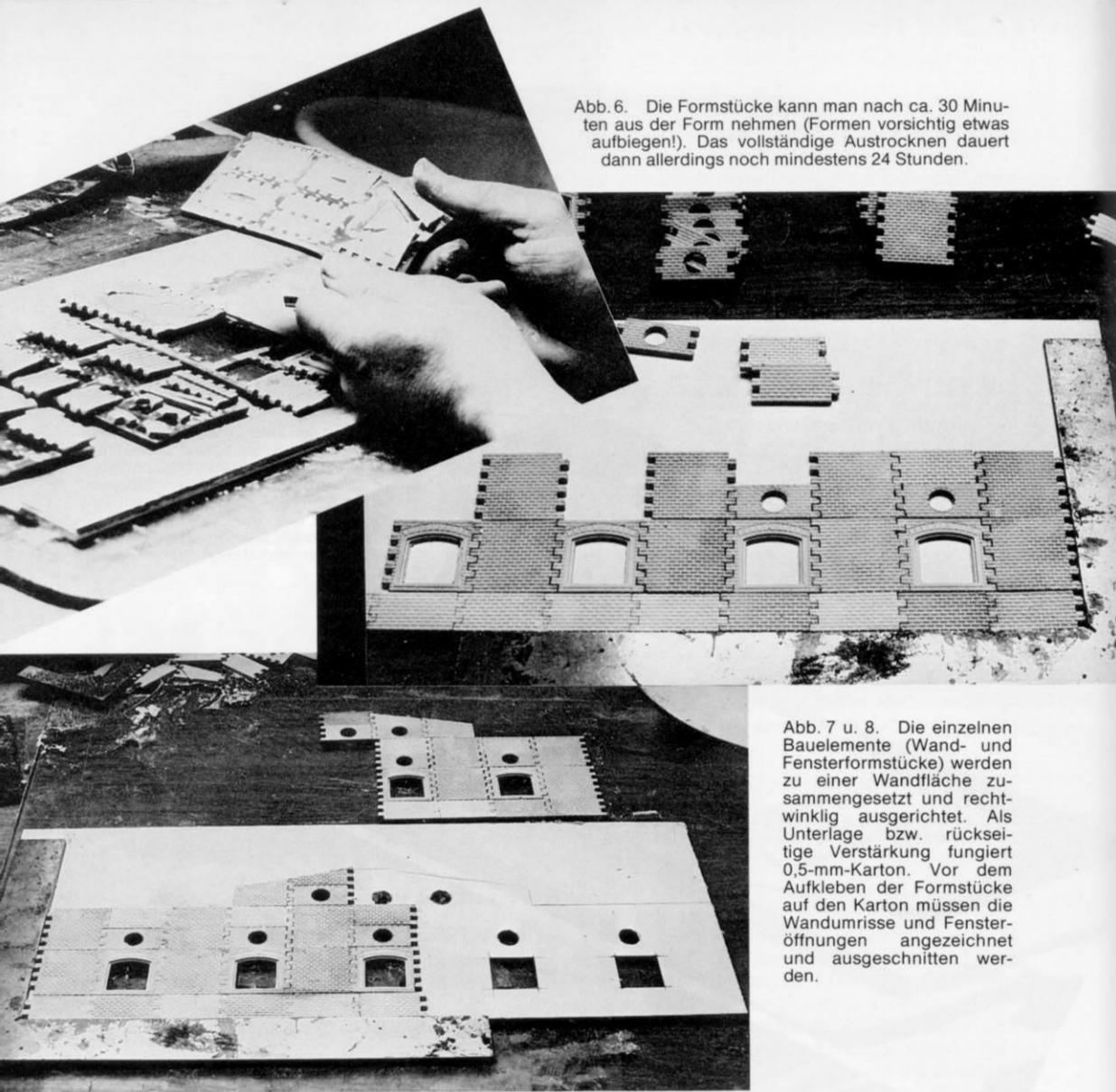


Abb. 6. Die Formstücke kann man nach ca. 30 Minuten aus der Form nehmen (Formen vorsichtig etwas aufbiegen!). Das vollständige Austrocknen dauert dann allerdings noch mindestens 24 Stunden.

Abb. 7 u. 8. Die einzelnen Bauelemente (Wand- und Fensterformstücke) werden zu einer Wandfläche zusammengesetzt und rechtwinklig ausgerichtet. Als Unterlage bzw. rückseitige Verstärkung fungiert 0,5-mm-Karton. Vor dem Aufkleben der Formstücke auf den Karton müssen die Wandumrisse und Fensteröffnungen angezeichnet und ausgeschnitten werden.

Mit einer breiten Spachtel (die sich für diesen Zweck m. E. besser eignet als das beigegebene Mehrzweckwerkzeug) verteilt man die Gipsmasse gleichmäßig in die Formen und streicht sie in Längsrichtung glatt. Die bei der Linka-Methode in der Bauanleitung erwähnte Bläschenbildung (beim Gießen) tritt bei meiner Gips/Zement-Mischung nicht auf. In der Praxis kann es vorkommen, daß sich die Formen – und damit auch die Wandelemente – während des Aushärtens etwas durchbiegen, was evtl. beim Zusammenbau Schwierigkeiten bereitet. Um das zu verhindern,

lege ich je ein Vierkanteisen (ca. 10×10 mm) längs über die Form; zusätzlich kann man die Formen noch mit einem kleinen Gewicht (bis 500 g) beschweren. Dabei ist darauf zu achten, daß genügend Luft an die Formen gelangen kann, um den Vorgang des Aushärtens nicht zu behindern.

Nach etwa 30 Minuten können die Wandelemente aus den Formen entnommen werden; allerdings sind sie noch nicht völlig ausgehärtet und insbesondere die Fensterformstücke mit den Fensterkreuzen müssen vorsichtig behandelt werden. Bei den letzteren nimmt man zweckmäßigerweise

gleich die Voraarbeiten für die spätere Verglasung vor: Mit einer scharfen Spitze, Nadel oder der gleichen ritzt man die Öffnungen in das noch relativ weiche Material, das nach einer weiteren Trockenzeit von mindestens 24 Stunden mit einer Schlüsselifeile weiterbearbeitet und geglättet werden kann. Müssen einzelne Bauelemente geschnitten werden, so ritzt man sie auf der Strukturseite mit einem Balsa-Messer o. ä. an und bricht sie durch.

Meines Erachtens ist es auch empfehlenswert, die einzelnen Elemente auf eine gleichmäßige Stärke zu bringen (im Hinblick auf das spätere Aufkleben auf Karton). Dazu fertigte ich eine „Elementlehre“ (ein Schleifbock mit einer der Wandstärke entsprechenden Vertiefung, deren Breite auf die Wandelemente zugeschnitten ist).

Wandflächen aus Elementen

Für die Montage der einzelnen Wandelemente zu einer Wandfläche leistet wiederum die Glasplatte gute Dienste; die vorbereiteten Wandteile

werden darauf wie ein Puzzle zusammengefügt und auf rechtwinkligen Sitz überprüft. Im Gegensatz zur Linka-Bauanleitung legte ich die einzelnen Elemente mit der Strukturseite nach oben aus; man kann sich so ein besseres Bild vom späteren Aussehen der Wand machen. Die Fenster- und Türausschnitte sowie die Umrisse der ganzen Wandfläche übertrug ich dann auf 0,5-mm-Karton und schnitt sie mit dem Bastermesser oder Stemm-eisen aus. Dann klebte ich (wiederum abweichend von der Bauanleitung) sämtliche zu dieser Wandfläche gehörigen Elemente zur Erhöhung der Stabilität auf den Karton; zum Aufkleben eignet sich Greenit von UHU (wegen seiner kurzen Trockenzeit). Etwa noch verbleibende Fugen füllt man mit trockenem Gips bzw. Zement aus, entfernt das überschüssige Pulver mit einem Pinsel und feuchtet die ausgebesserten Stellen etwas an. Vor dem endgültigen Zusammenbau der Wandflächen zu einem Gebäude nimmt man zweckmäßigweise den Anstrich vor.

Abb. 9 u. 10. Aus vier fertigen Wandteilen entstand der Rohbau für dieses Stallungsgebäude. Die Eckzargen sind entfernt, da sie nach der Methode des Verfassers nicht unbedingt erforderlich sind und die Stabilität auch so ausreichend ist. Im Innern des Gebäudes erkennt man die rückseitige Kartonverstärkung. Unten das fertige Stallungsgebäude; links eine Scheune, die nach der gleichen Methode entstand.





Abb. 11. Stützmauern und Portale lassen sich mit dem Linka-System individuell gestalten. Ein Tunnelportal (mit nicht ganz richtigem Querschnitt) ist hier samt zugehörigen Stütz- bzw. Flügelmauern demonstrationshalber ins Gelände eingebaut.

Anstrich

Bei der von mir erprobten und geschilderten Methode, Gips und Zement zu mischen, sind die Wandelemente hellgrau durchgefärbt, was besonders bei Quadermauerwerk sogar erwünscht ist und vorbildgetreu aussieht. In diesem Fall ist eine farbliche Nachbehandlung der Wandflächen nicht mehr erforderlich; andernfalls ist die Beimischung von Trockenfarbe zum Gips empfehlenswert, weil beim Zusammenbau eventuell entstehende kleine Beschädigungen der Wand- bzw. Dachelemente dann kaum auffallen. Wer auch das nicht will, nimmt den Grundaufstrich mit Abtönfarben (Dispersionsfarbe) vor; Fenster- und Türrahmen werden mit Revell- oder Humbrolfarbe gestrichen. Zur Fensterverglasung bevorzuge ich übrigens Dia-Deckgläser, weil sie sich nicht verziehen können.

Zusammenbau

Nach dem Anstrich erfolgt der Zusammenbau der vorbereiteten, kartonverstärkten Wandflächen, wobei die Randverzahnungen an den Gebäude-Außenkanten nach meinen Erfahrungen nicht unbedingt nötig sind. Ich 'klebe' die Gebäudewände stumpf aneinander, was auch eine stabile Konstruktion ergibt. Statt der Linka-Dachflächen kann man auch Dachplatten aus Plastik verwenden, wie sie von verschiedenen Herstellern angeboten werden. Dachrinnen und Abflußrohre aus Plastik sind

im Bausatz enthalten. Sehr kleine oder dünnwandige Bauteile lassen sich aus Gips nun einmal schlecht gießen; hier muß der Modellbauer nach wie vor auf Kunststoffteile o. ä. zurückgreifen.

Gestaltungshinweise

Das Baumaterial Gips ist preiswert; die Anschaffung der Linka-Formen macht sich also rasch bezahlt, wenn man in größeren Mengen Bauelemente benötigt. Darüberhinaus dürfte allein schon die individuelle Planung von Gebäuden oder einzelner Wandflächen nach dem Linka-System eine reizvolle Aufgabe darstellen. Ausgehend von den gegebenen Abmessungen der Linka-Wandelemente (ca. 32 × 32 mm) sollte man Fassaden jedoch nicht willkürlich entwerfen, sondern stets die mögliche Raumaufteilung und Grundrißlösung mit in Betracht ziehen. Fenstergruppen z. B. sind ein wesentliches Gestaltungselement; der Hobby-Architekt sollte sich dabei vor Augen halten, daß drei Fenster in einer Ansichtsfläche mitunter je nach Haustyp besser wirken können als zwei. Größere Dachflächen sollte bzw. kann man gegebenenfalls durch Dachaufbauten (Dachgaupen) auflockern!

Gute Gestaltungsanregungen bietet auch hier wieder „Pit-Peg's Anlagen-Fibel“ (REPORT 6), insbesondere im Hinblick auf Stützmauern, Brückenwiderlager, Tunnelportale usw.

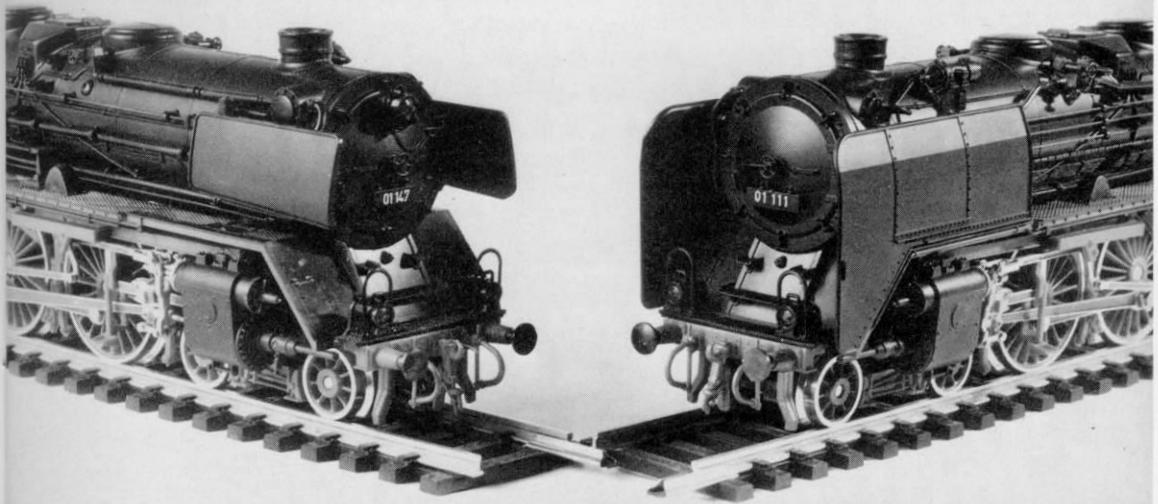


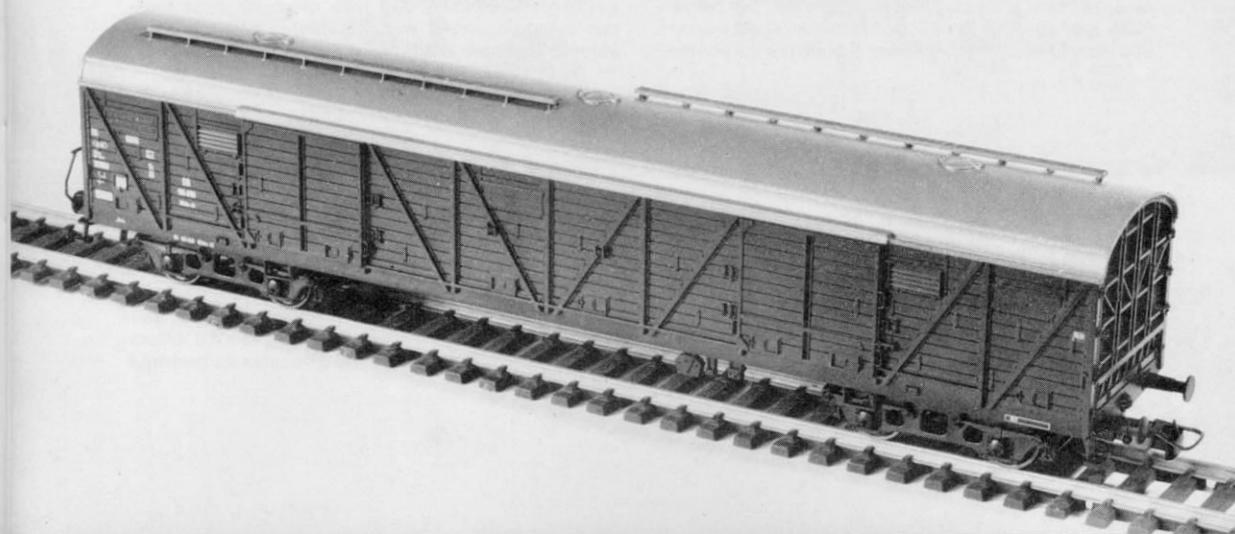
Abb. 1. Die zwei „Gesichter“ der Roco-01-Modelle: links die DB-Ausführung mit Witte-Windleitblechen und drei Spitzenlichtern, rechts zum Vergleich die Reichsbahn-Ausführung.

Noch mehr Neues von Roco

(Text auf S. 764)

Abb. 2 zeigt das Bremserstand-Ende des „Bromberg“ mit zahlreichen Details. Die Drehgestelle entsprechen genau dem Vorbild.

Abb. 3. Ein „Bromberg“ aus Salzburg: der „klassische“ GGths 43 in feiner Detaillierung als H0-Modell von Roco.



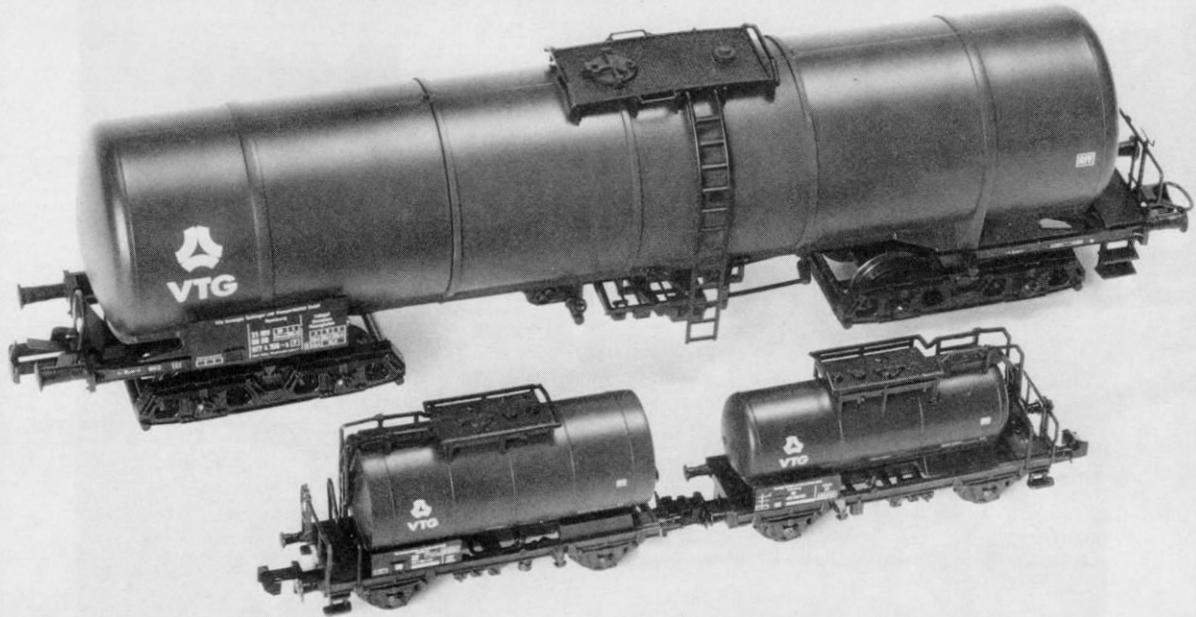


Abb. 4. Keine Ölkrise bei Roco: Gleich drei neue Kesselwagen werden den H0- und N-Modellbahnnern „bereitgestellt“; alle drei Modelle sind im typischen VTG-Grau gehalten und sehr reichhaltig detailliert.

Bereits wenige Wochen nach der in Heft 8/79 ausführlich besprochenen Reichsbahn-Version der „01“ in H0 ist nun auch die DB-Ausführung (Abb. 1) mit Witte-Windleiblechen, Dreilicht-Spitzensignal und erhaben angebrachten DB-Schildern im Handel. Beschriftet ist das Modell als 01 147 vom Bw Hof (der letzten Domäne dieser klassischen Einheits-Schnellzuglok).

Lange gefehlt im allgemeinen H0-Güterwagenpark hat der GGths „Bromberg“, ein vierachsiger, geckter Großgüterwagen, den Roco jetzt mit exakter Detaillierung und Beschriftung bringt (Abb. 2 u. 3).

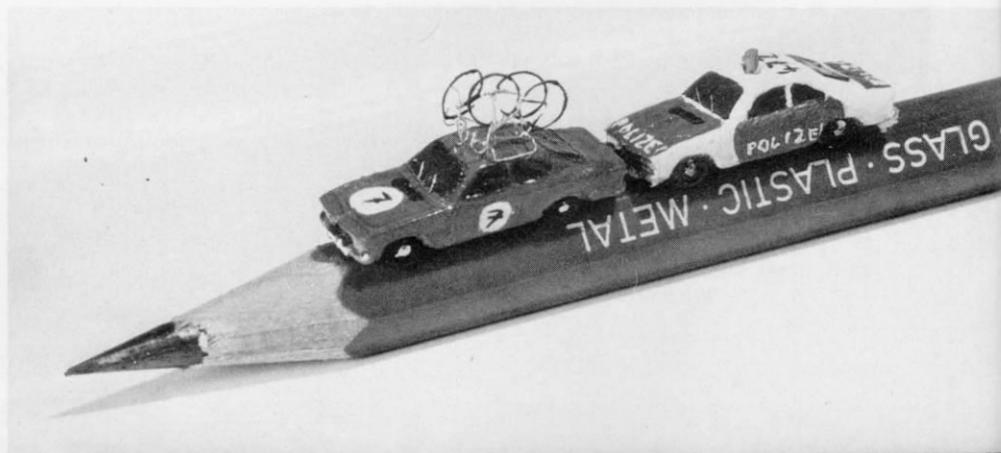
Die gut ausgeführten Drehgestelle entsprechen der „Einheitsbauart Reichsbahn“. Rangierer-Griffstangen liegen zur Selbstmontage bei.

Erwähnenswert sind weiterhin mehrere Kesselwagen für H0 (4achsig) bzw. N (2achsig) in dunkelgrauer Farbgebung mit dem VTG-Symbol (Abb. 4).

Der noch von Röwa her bekannte „alte Preuße“ Ci pr 05 ist mittlerweile mit neuer Kupplungsaufhängung lieferbar, die eine Umrüstung auf die Roco-Kurzkupplung ermöglicht. Mehrere Farb- und Beschriftungsvarianten runden das Roco-Wagenprogramm ab.

Z-Basteleien aus dem „Talentschuppen“
– gefertigt von dem 14jährigen Schüler Stefan Baldi aus Hamburg, der nach der Devise „Früh üb sich...“ zwei mini-club-Autos „superte“. Die beiden Fahrräder auf dem Dach (samt Gepäckträger) wurden aus einzelnen Drähtchen einer Schaltlitz zurechtge-

bogen und die einzelnen Teile nach ihrer Bemalung mit einem Tröpfchen Klarlack aneinander geklebt. Der Schriftzug „Polizei“ entstand mittels eines einzelnen Pinselhaars; daß dies dennoch eine „haargute“ Angelegenheit war, glauben wir dem jungen Modellbauer aufs Wort!





Vollmer vereinigt München und Nürnberg

... auf diesem H0-Schaustück mit den jetzt ausgelieferten H0-Neuheiten dieses Jahres. Wieso solches? – Nun, während das Rathaus mit dem 29 cm hohen, reichverzierten Turm in (stilistischer) Anlehnung an Teile des Münchener Rathauses entstand, steht das Vorbild des „Schönen Brunnens“ auf dem Nürnberger Hauptmarkt. Mit der gleichfalls neuen Bedürfnisanstalt (links vorn) scheint Vollmer einem echten Bedürfnis nachgekommen zu sein, so treibt es das Preiser-Völkchen dorthin ...

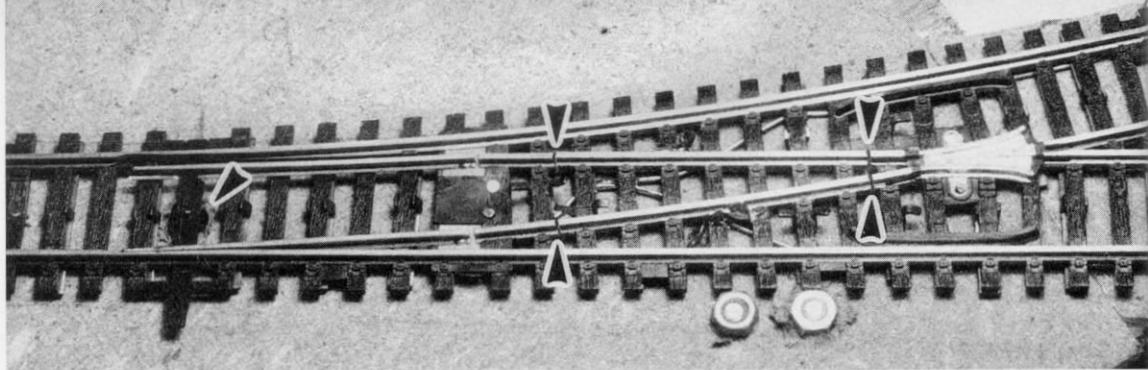


Abb. 1. An den mit Pfeilen gekennzeichneten Stellen sind die Zungenschienen der mit Herei-Pukos versehenen Zweischienen-Weichen zu durchtrennen. Der Pfeil links weist auf das Langloch in der Grundplatte, durch das der Stelldraht geführt wird. Vor der Weiche die Schraubbefestigungen der Antriebs-Halbewinkel.

Meine 2-System-Anlage

von Thomas Mahlbacher
Karlsruhe

Das Thema „2-System-Anlage“ wurde – als Antwort auf die „Gretchenfrage“: „Zweischienen/Gleichstrom oder Dreischienen/Wechselstrom“ – schon mehrfach in der MIBA behandelt. Dabei ist grundsätzlich zwischen zwei Anlagen-Typen zu unterscheiden: zum einen gibt es Anlagen, die aus einem Zweischienen/Gleichstrom-Teil und einem Dreischienen/Wechselstrom-Teil bestehen, wobei auf jeder Teil-Anlage nur Triebfahrzeuge des jeweiligen Systems verkehren und die Waggon-Übergabe auf einer Art „Grenzbahnhof“ stattfindet (siehe z. B. MIBA 14/63, 15/65, 11/68 und 1/69); zum anderen gibt es echte 2-System-Anlagen, bei denen in einer Art „Mischbetrieb“ Triebfahrzeuge beider Systeme gleichzeitig verkehren

können, und zwar auf mit Punktkontakten versehenen Zweischienen-Gleisen. Eine solche Anlage wurde zuletzt in Heft 15/63 vorgestellt (siehe auch den Artikel „Zweisystembetrieb auf gleichem Gleismaterial“ in Heft 9/71). Nachdem inzwischen zahlreiche Leser hinzugekommen sein dürften, die ebenfalls mit dem „Mischbetrieb“ von Triebfahrzeugen nach internationaler Norm einerseits (Fleischmann, Liliput, Roco, Trix usw.) und nach dem Märklin-System andererseits liebäugeln (und die den Umbau der entsprechenden Triebfahrzeuge auf eines der beiden Systeme scheuen), greifen wir mit dem nachfolgenden Artikel des Herrn Mahlbacher dieses Thema nochmals auf.

Die Redaktion

Abb. 2. So sprühen die Funken, wenn im Großen mit einer Trennscheibe Schienen durchgesägt werden – was in ähnlicher Art und Weise im Kleinen bei fertigen Weichen ja auch erforderlich ist, wie z. B. bei den Umbau-Weichen des Herrn Mahlbacher (Abb. 1)! MIBA-Leser Wolf Schneider aus Schwäbisch Hall sandte uns diese Nachaufnahme als „Nachtrag“ zu unserer (scherhaft gemeinten und gestellten) Gleistrenn-Szene im Rahmen des IVA '79-Berichts (Heft 8/79, S. 630).



Als ich vor einiger Zeit mit dem Bau einer neuen Anlage begann, stellte sich mir das Problem, welches System (Zweischienen-Gleichstromsystem oder Dreischielen-Wechselstromsystem) zu wählen wäre. Für das erstgenannte sprachen die größere Auswahl an Herstellern, die als Meterware erhältlichen Gleise (seinerzeit waren die flexiblen K-Gleise von Märklin noch nicht angekündigt) und die schlankeren Weichen.

Für das Märklin-System sprachen die größere Anzahl bereits bei mir vorhandener Lokomotiven und Fahrzeuge. Ein Umbau dieser Modelle schied für mich von vornherein aus. Nach Abwägen aller Gegebenheiten kam ich zu dem Schluß, daß eine echte 2-System-Anlage, bei der je nach Stellung eines noch zu erwähnenden Hauptschalters Originalfahrzeuge beider Betriebsarten gefahren werden können, die passende Lösung wäre. Über die Erfahrungen, die ich dabei machte, will ich hier berichten.

Gleise

Als Gleismaterial verwendete ich Roco-Metertgleise, die mit Mittelleiter versehen wurden. Für den sichtbaren Bereich wählte ich Herei-Punktkontakte, ansonsten kamen Peco-Mittelleiterbänder (niedere Ausführung) zur Anwendung (siehe dazu den entsprechenden Artikel in Heft 2/78).

Weichen

Hier wurden Roco-Standardweichen (ohne Antrieb) verwendet. Die notwendigen Umbaumaßnahmen am Weichenkörper beschränkten sich auf das Durchtrennen der beiden mittleren Schienen; die Schnitte sind in Abb. 1 zu sehen. Die Mittelleiter in diesem Bereich, die gleichzeitig als Auffahrthilfen für den Schleifer fungieren, sind Herei-Weichenpukos, die aber ent-

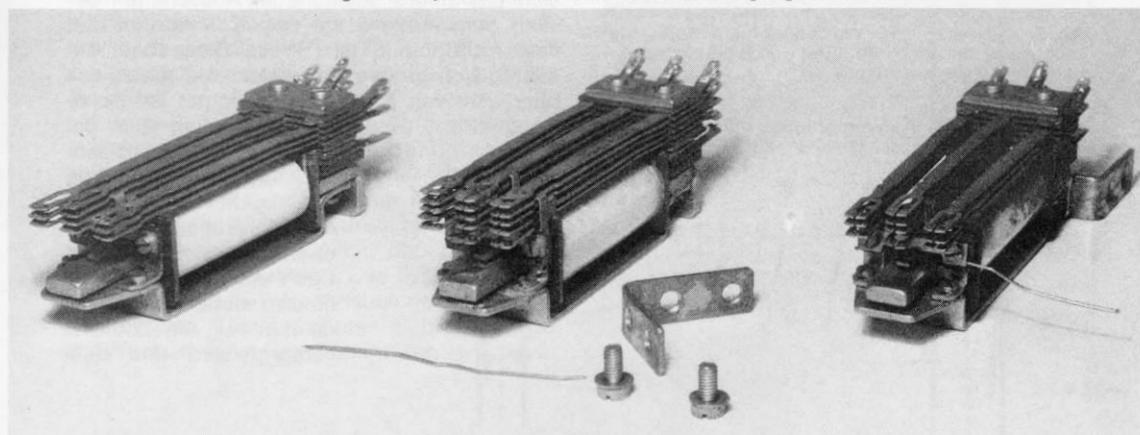
gegen der Herstelleranweisung nicht abgefeilt, sondern umgebogen wurden; dadurch ist eine nachträgliche Höhenkorrektur möglich. (Informationshalber sei erwähnt, daß es von Peco auch noch Mittelleiterbänder in hoher Ausführung gibt, die hier gleichfalls eingesetzt werden können).

Weichenantriebe

Als Weichenantrieb sind z.T. Roco-Unterflurantriebe eingebaut. In der Mehrzahl wurden jedoch umgearbeitete Postrelais verwendet. Da die letzte in der MIBA veröffentlichte Umbau-Beschreibung schon einige Zeit zurückliegt (Heft 10/71), möchte ich – für inzwischen neu hinzugekommene Leser – hier meine Methode beschreiben. Zuvor sei erwähnt, daß die von mir verwendeten Postrelais solche mit zwei Umschaltern und einem Schließer sind. Es können auch andere, evtl. vorhandene oder „beschaffbare“ Relais als die hier gezeigten verwendet werden; wichtig ist eben nur, daß sie mindestens zwei Umschalter und einen Schließer aufweisen.

In Abb. 3 sind die erforderlichen Teile zu sehen. Gebraucht werden pro Antrieb: ein Stahldraht (kein Eisendraht), ein Winkel aus Blech mit vier Bohrungen (Abb. 3) sowie einige Schrauben. In Abb. 4 ist zu erkennen, wie der Stahldraht gebogen wird. Zum Einbau werden die beiden Schrauben (a) gelöst (nicht herausgeschraubt) und der Draht vorsichtig zwischen Pertinax- und Metallkamm (b und c) geschoben. Dann werden beide Schrauben wieder angezogen, wobei der Pertinaxkamm nach oben an den Anschlag gedrückt werden muß. Er sorgt später durch die Federkraft der Kontakte dafür, daß das Relais ganz öffnet. Um den Schaltweg zu vergrößern, muß noch die

Abb. 3. Drei der vom Verfasser als Weichenantrieb verwendeten Postrelais; davor ein Stahl-Stelldraht (wie er in das Relais rechts bereits eingesetzt ist), ein Haltewinkel und zwei Befestigungsschrauben.



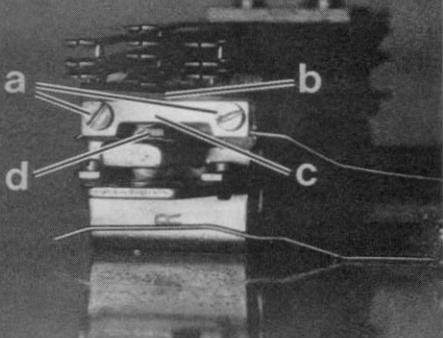


Abb. 4. Zum Einsetzen des Stelldrahts in das Postrelais – wie dieser gebogen werden muß, ist an dem „Demonstrationsdraht“ zu erkennen – werden die Schrauben a gelöst und der Draht vorsichtig zwischen den Pertinaxkamm b und den Metallkamm c geschoben (siehe Haupttext). Die Nase d am Anker muß zur Vergrößerung des Schaltwegs gerade gebogen werden.

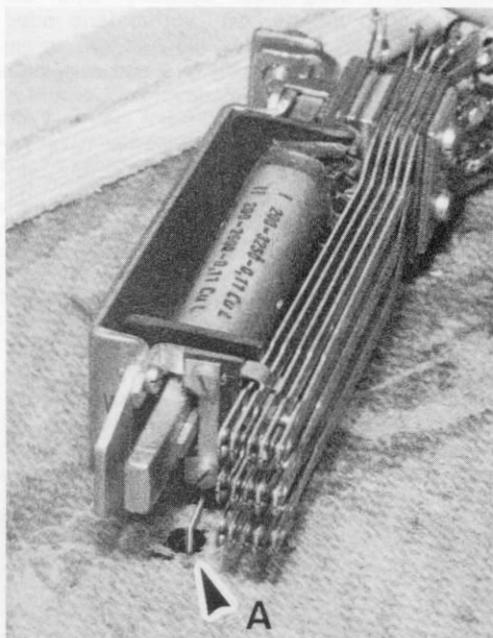
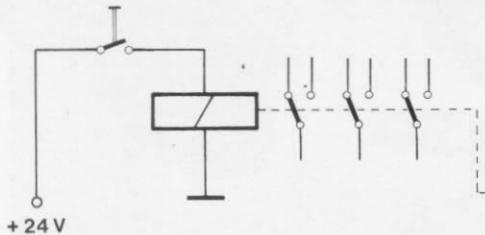


Abb. 5. So sitzt der Weichenantrieb unter der Grundplatte; der Stelldraht führt durch die Bohrung A zur Stellschwelle der Weiche.

Abb. 6. Die einfache Verdrahtungs-Version: Umstellung des Relais bzw. der Weiche mittels Schalter.



Nase (d) am Anker waagrecht gebogen werden. Damit ist der Umbau beendet; es muß nur noch der Haltewinkel angeschraubt werden. Die notwendigen Bohrungen und Gewinde sind bereits vorhanden.

Die Befestigung der Relais unter der Bodenplatte erfolgt mit Hilfe dieser Haltewinkel. Hierzu werden zwei Löcher durch die Grundplatte gebohrt. Außerdem wird noch ein Langloch benötigt, durch das der Stahldraht von unten in die Weichenzungenführung gesteckt wird (Abb. 5). Das Langloch muß so groß sein, daß sich der Draht ungehindert bewegen kann. Es empfiehlt sich im übrigen, den Draht erst nach der endgültigen Fertigstellung der Weiche auf die richtige Länge zu kürzen. Dann werden die Winkel mit kurzen M 4-Schrauben, Muttern, Unterlegscheiben und Zahnscheiben befestigt.

Kann der Relaisanker nicht direkt unter den Weichenzungen angeordnet werden, muß der Stahldraht entsprechend gebogen werden. Der Abstand zwischen Anker und Langloch sollte jedoch nicht zu groß sein, da sonst der Schaltweg nicht mehr ausreicht.

Verdrahtung der Relais

Die einfachste Version ist die Umstellung der Weiche mittels eines Schalters (Abb. 6), wobei „Schalter offen“ Weichenstellung 1 und „Schalter geschlossen“ Weichenstellung 2 bedeutet. Hierbei kann auf den Schließer verzichtet werden. Die zweite Version ist aufwendiger, aber auch komfortabler. Der Schaltplan ist Abb. 7 zu entnehmen. Zum Einschalten berührt man mit einem Schaltgriffel (gemäß MIBA 9/76, S. 643) den Punkt 1 (natürlich kann man auch einen entsprechenden Taster vorsehen); dann wird Spule A vom Strom durchflossen, der Anker zieht an, schließt die Kontakte und stellt die Weiche um. Durch den Schließer fließt nun der Strom zu Punkt 3 und in die Spule. Nach Entfernen des Griffels von Punkt 1 hält sich das Relais selbst. Zum Ausschalten berührt man Punkt 2 mit dem Schaltgriffel und versorgt Spule B mit Strom. Diese baut ein etwa gleich großes Magnetfeld wie A auf, das aber dem von A entgegengerichtet ist. Beide

Felder löschen sich im Anker aus, so daß dieser in die Ruhestellung zurückgeht. (Für „Kenner“ derartiger Relais sei noch folgendes vermerkt: Das Relais wird natürlich sofort wieder anziehen, da nun nur die Spule B versorgt wird und dem

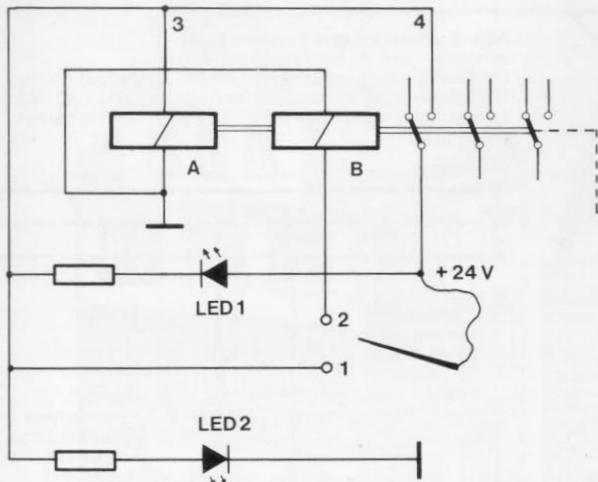


Abb. 7. Die etwas aufwendigere, aber auch „komfortable“ Verdrahtungsversion, bei der mit einem Schaltgriffel die Punkte 1 oder 2 – je nach gewünschter Weichenstellung – berührt werden (siehe Haupttext). Statt des Griffels kann natürlich auch ein Taster vorgesehen werden. LED 1 und 2 sind die Rückmeldungs-Leuchtdioden.

Anker die Feldrichtung quasi „gleichgültig“ ist. Wichtig ist, daß nach Entfernen des Griffels von Punkt 2 bzw. nach Loslassen eines entsprechenden Tasters das Relais immer sicher abschaltet; eventuell zwischen 3 und 4 einen Widerstand von ca. 200–500 Ω einlöten).

Dieses System funktioniert auf meiner Anlage an bisher 9 Weichen ausgezeichnet. In jedem Falle sollten aber vor den Umbaumaßnahmen die Relais geprüft werden, ob sie über zwei etwa gleich starke Spulen verfügen.

Eine einfache Weichenrückmeldung ist im Schaltplan Abb. 7 ebenfalls eingezeichnet, wobei die Größe der Widerstände im Einzelfall ermittelt werden muß. Ist der Anker angezogen, so liegt an Punkt 3 und 1 Plus-Potential. LED 2 ist dunkel, da zwischen ihren Anschlüssen keine Spannung anliegt, LED 1 leuchtet. Ist das Relais in Ruhestellung, so liegt Punkt 1 über die Spule an Masse; somit leuchtet LED 2 und LED 1 bleibt dunkel. (Wird zwischen die Punkte 3 und 4 ein Widerstand eingeschaltet, so funktioniert dieses System allerdings nicht mehr, da an diesem bei Betrieb ein Spannungsabfall entsteht, so daß LED 1 immer leuchtet).

Für die in Abb. 8 gezeigte Verdrahtung der Weiche selbst ist es unerheblich, ob ein Postrelais oder ein handelsüblicher Weichenantrieb verwendet werden; daher ist auf diesem Schaltplan der Weichenantrieb bewußt weggelassen. Wichtig ist lediglich, daß der Antrieb zwei Umschalter aufweist. Das System ist recht einfach: Je nach Weichenstellung werden die gemäß Abb. 1 abgetrennten Schienenstücke mit Wechsel- bzw. Gleichspannung versorgt.

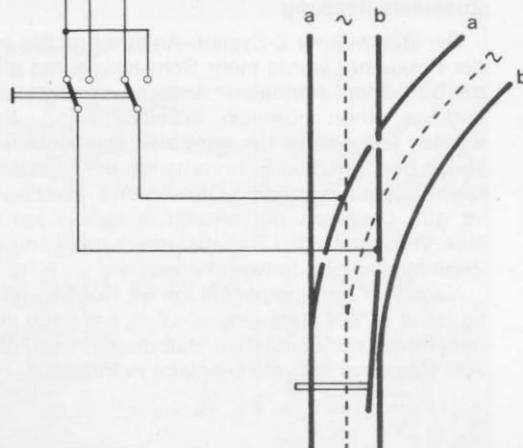
Trennstellen

Für die Verschaltung von Fahrstrom-Trennstellen, wie sie beispielsweise in Bahnhöfen, vor Signalen usw. erforderlich sind, können gemäß Schaltplan Abb. 10 u. 11 entweder zweipolige Schalter oder Relais mit zwei Schließern vorgesehen werden.

Hauptschalter

Wie eingangs erwähnt, wollte ich durch einfaches Umschalten eines sog. Hauptschalters wahlweise Gleichspannungs- als auch Wechselspannungsfahrzeuge betreiben können. In

Abb. 8. Nach diesem Verdrahtungsschema wird die Weiche je nach Schalterstellung mit Gleich- oder Wechselstrom (im Beispiel dargestellt) versorgt.



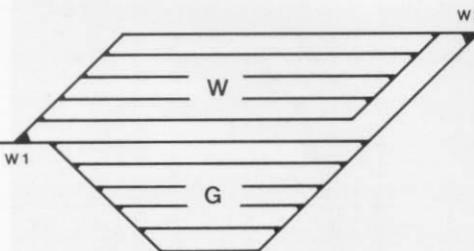


Abb. 9. Schema des in einen Wechselstrom- und einen Gleichstromteil (W bzw. G) aufgeteilten verdeckten Abstellbahnhofs. Die Steuerung der Haupteinfahrweichen W 1 und W 2 erfolgt über den Schließer 5 des Hauptschalters (Abb. 12).

diesen Schalter (Abb. 12) wurden noch weitere Funktionen integriert. So sollte z. B. die Steuerung der Fahrzeuge in beiden Schalterstellungen vom gleichen Trafo aus möglich sein. Da ferner der unterirdische Abstellbahnhof in eine Wechselspannungs- und Gleichspannungsgruppe geteilt wurde, mußte die Steuerung der beiden Haupteinfahrweichen durch den Schalter mit übernommen werden (Schließer 5). Hier wurde die Weichensteuerung gemäß Abb. 6 angewendet. Dadurch ist gewährleistet, daß z. B. bei Stellung „Wechselspannung“ alle einlaufenden Fahrzeuge automatisch in die Abstellgruppe „Wechselspannung“ geleitet werden; entsprechendes gilt bei Schalterstellung „Gleichspannung“.

In Stellung „Wechselspannung“ fließt der Strom über Umschalter 1 direkt zum Mittelleiter und über die beiden Schienen a und b zurück zu U 3 und U 4, die in dieser Stellung parallel geschaltet sind, dann weiter zu U 2 und von dort zum Trafo. In Stellung „Gleichspannung“ fließt der Strom über die beiden Umschalter U 1 und U 2 zum Brückengleichrichter und von dort zum Fahrtrichtungsumschalter; von dessen Klemmen a und b fließt er zurück zum Hauptschalter und über U 3 und U 4 direkt zu den beiden Außenschienen.

Zusammenfassung

Der Bau meiner 2-System-Anlage brachte in der Praxis nur wenig mehr Schwierigkeiten als der Bau einer „normalen“ Anlage, verlangte allerdings einen höheren Arbeitsaufwand. Es wurden jedoch nur die normalen Bastlerwerkzeuge benötigt. Das Fahrverhalten der Märklin-Fahrzeuge auf den Roco-Gleisen und -Weichen ist gut. Lediglich bei älteren Modellen kann eine Verengung des Radabstandes um wenige Zehntelmillimeter notwendig werden.

Nachdem nun meine Anlage im Rohbau fertig ist, d. h. der Bahnbetrieb läuft, kann ich im Nachhinein nur feststellen, daß mein Entschluß zum Bau einer 2-System-Anlage richtig war!

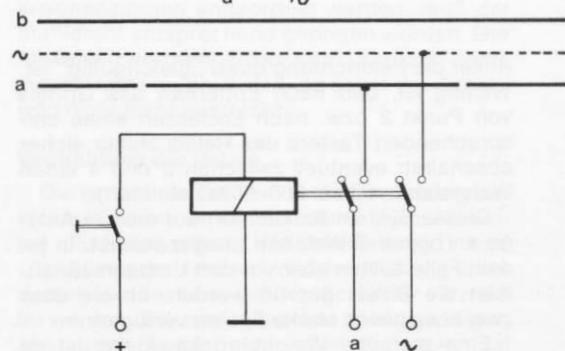
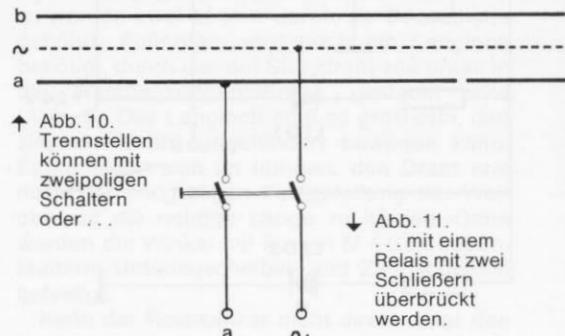
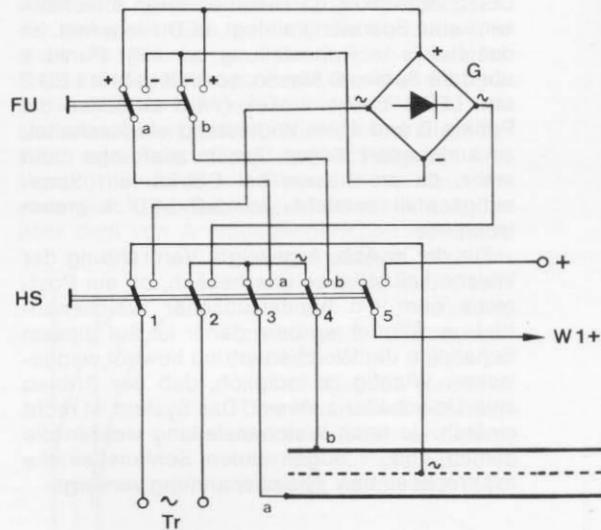


Abb. 12. Schalschema des sog. Hauptschalters HS und des Fahrtrichtungsschalters FU (siehe Haupttext). G = Gleichrichter, Tr = Trafo.





Die niederdeutschen Bürgerhäuser von Kibri (HO) sind jetzt im Handel. Wir zeigen das „Westfälische Verlagshaus“ (links) und das „Bürgerhaus von Baileul“; diese beiden Häuser sowie das nicht abgebildete „Bürgermeister-Hintze-Haus in Stade“ (siehe Heft 3/79, S. 201) entstanden wiederum nach authentischen Vorbildern und zeichnen sich durch eine reichhaltige Detaillierung mit zahlreichen farblich abgehobenen Gesimsen, Verzierungen usw. aus. Wie bereits im Messebericht angesprochen, lassen sich mit diesen Gebäuden nord- und westdeutsche Stadtbilder darstellen, was angesichts der zahlreichen Fachwerkbauten süddeutscher Provenienz manch' Anhänger „niederdeutscher“ Architektur begrüßen wird.

Die ideale Lektüre für die „Bastelsaison“:

Die 3 Pit-Peg-Broschüren Report 6, 7 und 8

mit einer Fülle von Schaubildern, Strekkenplänen, Detailskizzen, Bauvorlagen u.a.

REPORT 6 „PIT-PEG'S ANLAGENFIBEL“

140 Seiten mit 218 Abbildungen, DM 15,80

REPORT 7 „PIT-PEG'S PANORAMEN“

130 Seiten mit 163 Abbildungen, DM 15,80

REPORT 8 „PIT-PEG'S SKIZZENBUCH“

100 Seiten mit 90 Abbildungen, DM 12,80

Erhältlich im Fachhandel oder (zuzüglich jeweils DM 0,90 Versandkosten) direkt vom

MIBA VERLAG Spittlertorgraben 41
8500 Nürnberg

MIBA REPORT 8

Pit-Peg's SKIZZEN-BUCH

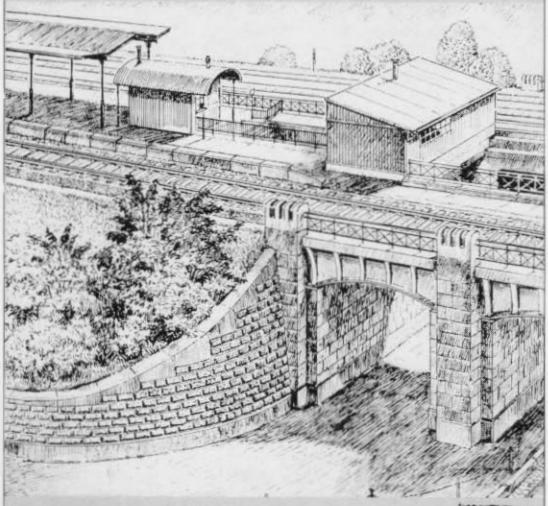




Abb. 1 enthält gleich mehrere Gestaltungsanregungen für den Modellbahner: außer dem Steinschlagschutz beachte man die Trassierung der Bahnstrecke mit dem in den Hang gebauten Viadukt, das Schutzgeländer, die zusätzlich abgestützten Freileitungsmaste und auch die girlandengeschmückten Lokomotiven. (MIBA-Mitarbeiter Ulrich Gunzenhäuser aus Ludwigsburg schoß dieses Bild anlässlich der Jubiläums-

Achtung Steinschlag!

Zwei gute Vorlagen für die Gestaltung eines entsprechenden Motivs bzw. für eine „Wochenend-Kleinbastelei“ stellen diese beiden Abbildungen dar. Derartige Steinschlag-Schutzanlagen werden beim großen Vorbild dort errichtet, wo abrutschendes Geröll die Bahn gefährden könnte; auf Modellbahnanlagen werden solche Bauten eigenartigerweise relativ selten imitiert, obwohl die (platzbedingt) oftmals recht steilen Hänge bzw. Einschnitte auf unseren Anlagen geradezu nach solchen Schutzanlagen „verlangen“, weil sie ja die entsprechenden Vorbildsituationen par excellence darstellen. Entsprechende Basteltips finden sich übrigens in MIBA 7/74, S. 474 u. 498 sowie 14/67, S. 703.

fahrt „75 Jahre Bregenzerwaldbahn“ im Jahre 1976 zwischen Bregenz und Egg.

Abb. 2. Ein Steinschlagschutz, „resteverwertend“ aus alten Holzbohlen und Schienenprofilen gebaut, an der Moselstrecke bei Hatzenport. (Foto: J. Zeug, Trier)





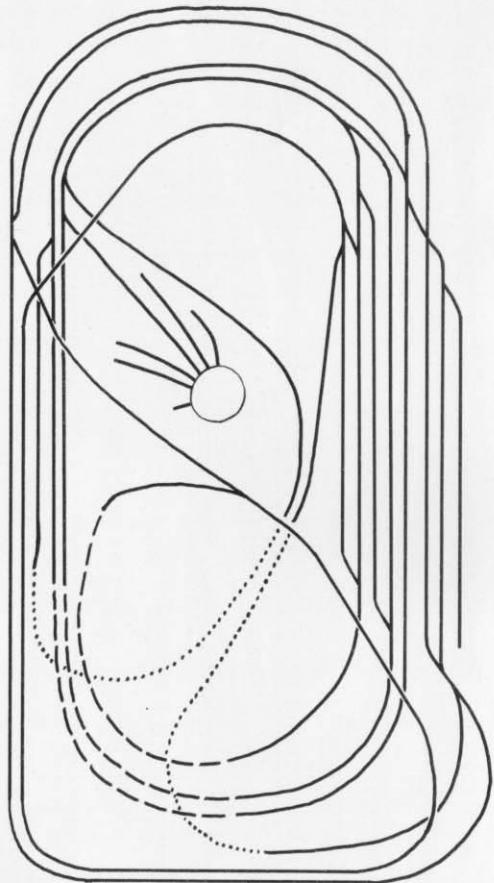
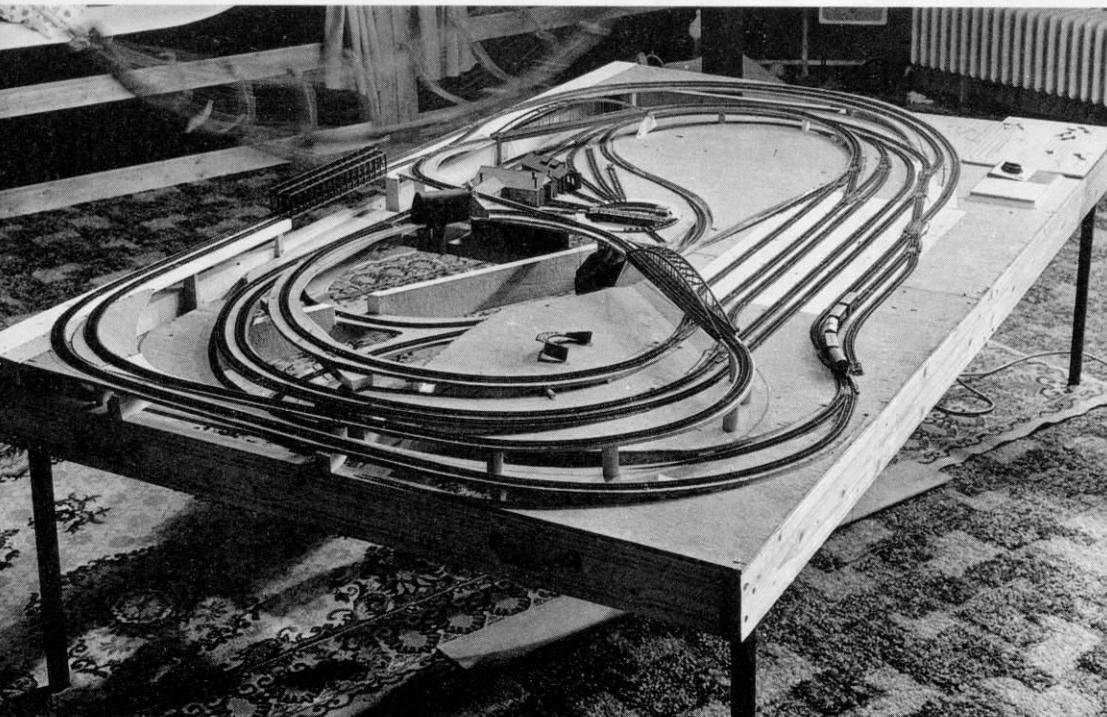
Hans-Dieter Schulz
Oldenburg i. O.

Anlagenbau-Erfahrungen eines N-Novizen

Eigentlich begann alles ganz harmlos: Mit meiner kleinen Tochter besuchte ich einen Spielwarenladen und fühlte mich irgendwie in die Eisenbahnecke gezogen. Dort entdeckte und kaufte ich den Bausatz eines N-Güterwagens, den ich nach Fertigstellung nicht einfach so herumstehen lassen konnte. Also mußten Gleise und weitere Waggons gekauft werden, eine Zuglok mußte her – und der Modellbahn-Bazillus griff immer mehr um sich.

Abb. 1 u. 2 (unten). Es geht wieder los! In vielen Kellern oder Dachböden von Modellbahnhern dürfte es um diese Jahreszeit ähnlich aussehen. Auf der Abb. oben ist der Verfasser (links) unter fachkundiger Assistenz seines Schwagers fleißig bei der Arbeit; auf der Abb. unten sind bereits die Gleise verlegt. Die Stahlfüße waren übrigens nur während der Bauzeit montiert.

Abb. 3. Der (vom Schwager des Herrn Schulz entworfen) Gleisplan der $2,30 \times 1,35$ m großen Anlage im Maßstab 1:20.

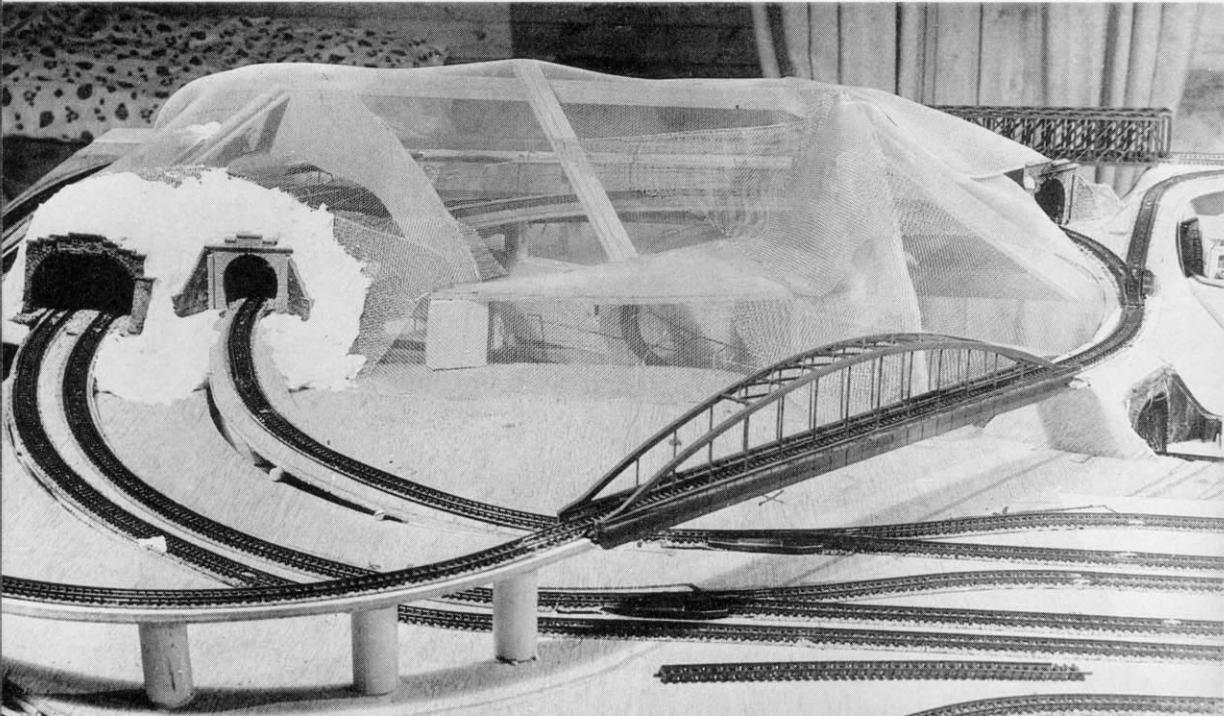


— über Niveau
..... unter Niveau



Abb. 4. Die einzelnen Trassenbretter für die Gleise wurden mit der Stichsäge aus der Sperrholzplatte herausgesägt. Die Gleise sind auf doppelseitigem Klebeband verlegt und eingeschottert. Etwa in Bildmitte die im Haupttext beschriebene Tunneloberleitung.

Abb. 5. Die Anfänge der Geländegestaltung werden in Umrissen erkennbar. Über Profilpanthen und Stützleisten ist Fliegengitter verspannt. Die Auffahrt im Vordergrund ruht auf oben und unten verschraubten runden Stützen (aus abgesägten Stücken eines Besenstiels).



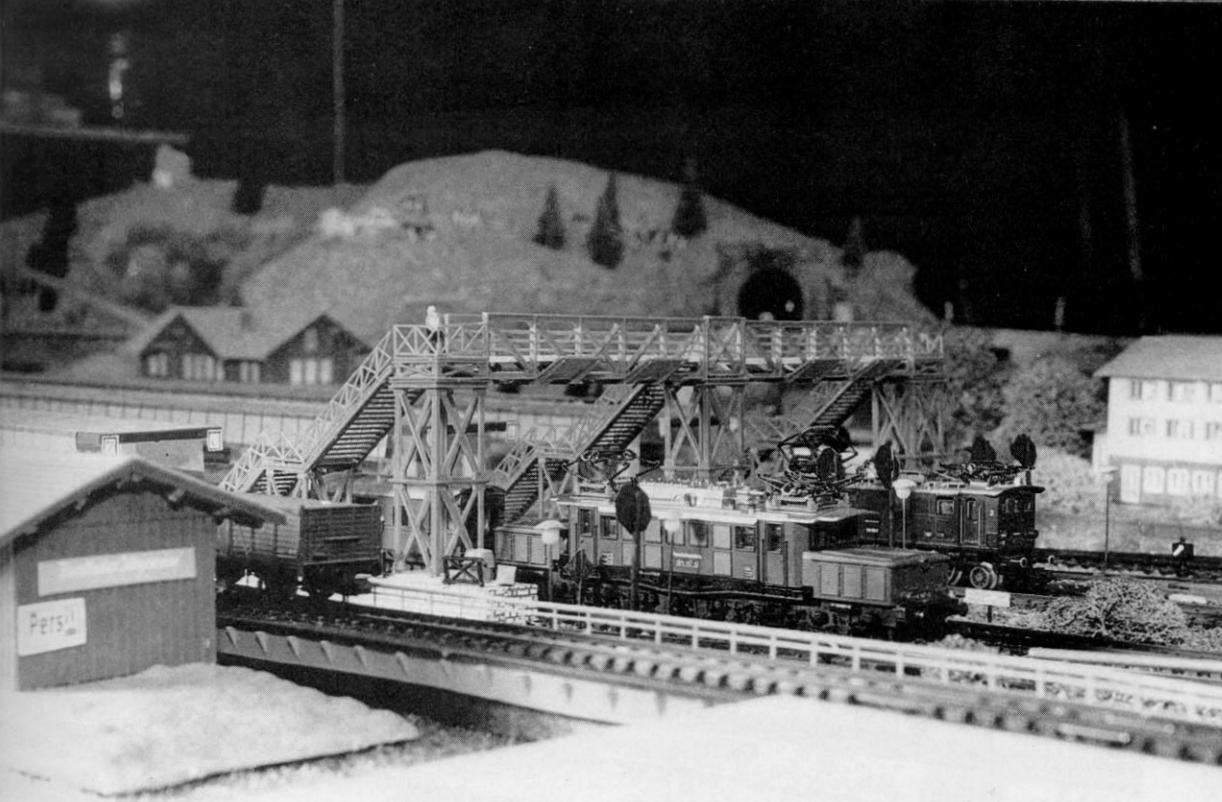


Abb. 6. Im Hintergrund der sanft geschwungene „Tunnelberg“, der zweifelsohne besser zum Charakter der Anlage paßt als etwa ein Hochgebirgsmassiv; die Bepflanzung mit Laubbaum-Gruppen, Gebüsch etc. folgt noch.

Abb. 7 stellt quasi die Vorstufe zur Abb. 6 dar: „Mount Moltofill“ im zugespachtelten, aber noch nicht „begrünten“ Zustand.



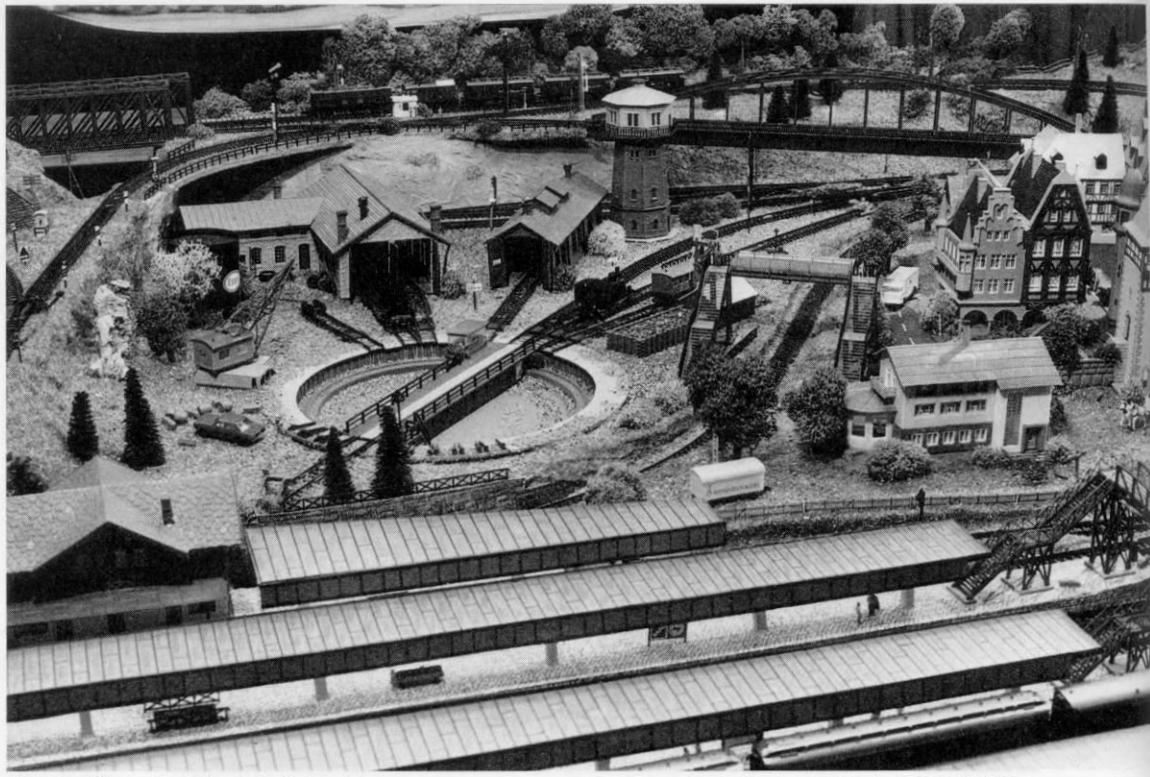


Abb. 8. Über die Bahnsteigdächer hinweg fällt der Blick auf das kleine Bw mit Drehscheibe. Das Städtchen (am Bildrand rechts) ist nur mit wenigen Häusern angedeutet.

Anlagen-Unterbau

Der Rahmen für den Anlagen-Unterbau entstand nicht aus den meist üblichen 3×5 -cm-Leisten (Latten), sondern aus gehobelten $2,5 \times 10$ cm starken Brettern, die hochkant gestellt sind; die Verstrebungen sind in Form des Balkenkreuzes des „Union Jack“ (der britischen Flagge) angeordnet. Auf diesen stabilen Rahmen kam eine Platte aus 6-mm-Sperrholz, in die die entsprechenden Trassen mit der Stichsäge eingesägt wurden, um sie ober- oder unterhalb des Platten-Niveaus verlegen zu können. In solchen schmalen Streifen lässt sich Sperrholz sehr leicht biegen und so verlegte ich die Trassen in der Kurve mit einer leichten Überhöhung. Die Holzteile wurden nicht verleimt – ich bin ein ausgemachter „Leim-Muffel“ –, sondern miteinander verschraubt, und zwar mit selbstschneidenden Kreuzschrauben.

Geländegestaltung

Das „Zentrale Bergmassiv“ meiner Anlage (genau genommen „ein sanfter Hügel“) entstand über einem Gerüst aus Profilspannen und Hilfsstützen. Das darübergespannte Fliegengitter befestigte ich mit Heftklammern, und zwar mittels eines Klam-

mergerätes, eines sog. Tackers, auf der Sperrholzunterlage. Beim nächsten Mal werde ich allerdings darauf achten, daß die Oberfläche nicht so glatt verspannt wird, denn wenn das Fliegengitter vor dem Aufbringen nur leicht zusammengeknüllt und dann verknittert befestigt wird, ergibt sich fast von selbst ein natürlich wirkendes Gelände bzw. lassen sich in diesem Baustadium Geländeverschiebungen, Schrünze, „Buckel“ u. ä. so leichter gestalten; dieser „MIBA-Trick“ war mir damals allerdings noch nicht bekannt. Die Oberfläche modellierte ich mit Moltofill, das nur mit Wasser angemacht wurde (ein Zusatz von Tischlerleim ist nur bei Verwendung von Gips notwendig). Damit später nach dem Aufbringen von Streumaterial nirgends weiße Stellen zu sehen sind, überstrich ich meinen „Mount Moltofill“ mit grüner Plakafarbe. Die MIBA-Empfehlung, dem Moltofill gleich braune Trockenfarbe beizumengen, kannte ich damals noch nicht. (Braun dürfte tatsächlich zweckdienlicher sein, denn die Erdfarbe ist nun mal braun und – von felsigem Untergrund abgesehen – eigentlich überall dort vorzufinden, wo kein Grasbewuchs vorhanden ist). Geländematten verwendete ich vornehmlich am vorderen Anlagenrand, weil man dort leicht mit dem Ärmel oder mit

der Hand entlangstreift und das Streumaterial sich dann leicht löst bzw. an der Hand kleben bleibt.

Die Gleise schoterte ich nach der Arnold-Methode (mittels doppelseitigem Klebeband, auf das dann der Schotter aufgebracht wird) ein; die Weichenantriebe habe ich nicht unterflur angebracht, sondern mit einem kleinen Sand- oder Schotterhaufen abgedeckt und somit weggetarnt. Beim Anbringen der seitlichen Böschungsverkleidung (aus Pappe) leistete mir wieder mein Heftklammergerät gute Dienste.

Die Brückengestaltung läßt wohl deutlich erkennen, daß es meine erste Anlage ist. Pit-Peg's Anlagenfibel – deren Lektüre ich aus gutem Grund daher jedem nur empfehlen kann! – habe ich erst nach der Fertigstellung der Anlage zu Gesicht bekommen und so konnte ich beispielsweise seine Ratschläge in Bezug auf die Brückenwiderlager noch nicht berücksichtigen.

Oberleitung

Die Tunneloberleitung ist selbstgebaut und auch durchaus funktionstüchtig. Als Material verwendete ich sog. „Vogelkäfigdraht“; das ist verzinkter Eisen draht, der im Eisenwarengeschäft oder Bastelladen erhältlich ist. Der Vogelkäfigdraht wird in 1-m-Stücken geliefert, an die ich alle 12–13 cm die L-förmigen Masten anlöte. Nachdem beim anschlies-

senden Biegen und „Hintrimmen“ auf die entsprechenden Gleisradien die zunächst weichgelöteten Masten wieder abplatzten, wendete ich die Hartlötmethode an (nachdem ich als Optiker über die erforderlichen Geräte und Erfahrungen verfüge). Danach habe ich die vorgebogene Tunneloberleitung ausgerichtet und die Masten in vorgebohrte Löcher der Grundplatte eingesteckt. Wenn die Strecke nicht allzu lang ist, geht in diesem Draht auch nicht zu viel „Saft“ verloren.

Als nächstes Projekt kommt die Elektrifizierung der sichtbaren Strecke, was für mich angesichts der bereits vorgenommenen Ausgestaltung der Anlage eine Nervenprobe werden dürfte.

Verdrahtung

Die Strecke ist in zwei Stromkreise aufgeteilt, wobei man über zwei Schleifen von einem in den anderen Kreis fahren kann. Vorerst ist jedoch nur ein Fahrregler vorhanden, auf den z. Zt. beide Stromkreise geschaltet sind. Aus gutem Grund habe ich kein Foto von der Verdrahtung gemacht. So etwa nach dem Motto: „Doch wie's drunter aussieht . . .“ verlegte ich halt immer noch ein Kabel dazu; ich fürchte allerdings, daß dies, entgegen den wiederholten „Predigten“ der MIBA, durchaus einer gängigen „Modellbahner-Praxis“ entspricht . . .

Abb. 9. Der Bahnhof mit den sieben Durchgangsgleisen.







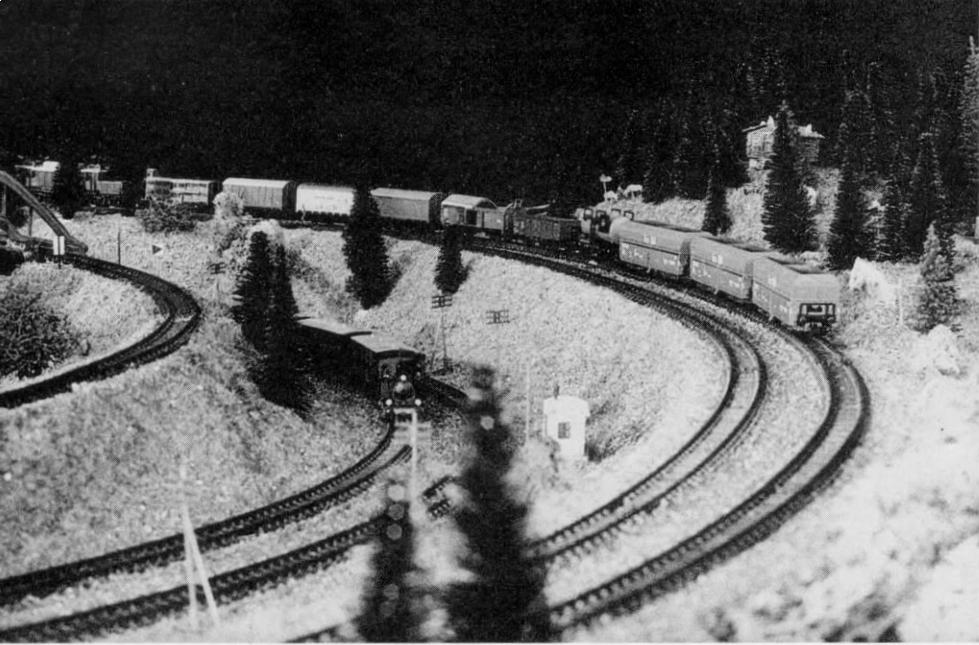


Abb. 12.
Die Strecke verläuft hier in einem gut wirkenden Einschnitt, dessen Böschungen nicht allzu steil angelegt sind.

Ausgestaltung und Rollmaterial

Die kleine Stadt auf meiner Anlage ist – wenn vielleicht auch noch nicht in „überzeugender“ Art und Weise – nur durch wenige Häuser angedeutet; sie entstanden samt und sonders aus Bausätzen der einschlägigen Firmen. Gleise und Weichen stammen von Arnold, das Rollmaterial von verschiedenen Herstellern. Da ich ein Freund älterer Ellok-Modelle bin, fahren im Augenblick drei Ellok-Modelle nach älteren Vorbildern auf meiner Anlage; aber auch zwei Dampflok-Modelle sind im Einsatz.

Hebe-Mechanik

Eine Besonderheit meines „Erstlingswerks“ sei hier noch erwähnt: Die Anlage wird bei „Betriebsruhe“ unter die Decke verbannt, damit das Zimmer – ein ausgebautes Dachzimmer – noch anderweitig genutzt werden kann; unterseitig ist eine Holzverkleidung angebracht. Die Anlage misst nur 30 cm in der Höhe, d. h. sie nimmt im hochgezogenen Zustand so gut wie keinen Platz weg. Die Mechanik sieht so aus: An allen vier Ecken habe ich Stahlseile befestigt (Ein Ratschlag für etwaige Interessenten: Gut verankern! Bei mir sind die Seile durch die Anlagenplatte hindurchgeführt und unterseitig mit quer gesteckten Holzknebeln verknotet). Die Stahlseile haben 4 mm Stärke, nachdem sich die anfänglich verwendeten 2-mm-Seile als zu schwach erwiesen und sogar gerissen sind. Die vier Stahlseile habe ich

durch die Decke hindurchgeführt und im darüberliegenden, ungenutzten Bodenraum über vier Rollen waagrecht geführt (Abb. 13). In einiger Entfernung von den Rollen treffen die vier Stahlseile zusammen und werden zu einem 6 mm starken Stahlseil vereinigt. Mittels einer Handkurbel wird dieses 6-mm-Seil auf eine Achse von ca. 20 mm Ø aufgewickelt, wodurch sich die Anlage heben und senken lässt. Die Seile laufen sauber über die vier Rollen und nach anfänglichem, öfterem Nachjustieren hängt die Anlage jetzt im Lot. Im hochgezogenen Zustand wird die Anlage an allen vier Ecken mit Haken an die Decke gehängt; an den entsprechenden Stellen habe ich große Ösen in die Decke geschraubt.

Im abgesenkten Zustand ruht die Anlage auf Böcken.

Resümee und Ausblick

Die zweimonatige Arbeit an dieser kleinen „Versuchsanlage“ hat mir viel Spaß gemacht und ich habe einiges an Erfahrungen sammeln können. Meine nächste Anlage werde ich allerdings in Baugröße H0 bauen, weil man in diesem größeren Maßstab die Details – auf die es mir, wie ich bei der Anlagengestaltung gemerkt habe, besonders ankommt – eben doch noch besser herausarbeiten kann und weil das Fahrverhalten der H0-Modelle meinen Vorstellungen besser entspricht.

Abb. 10 u. 11 (auf den vorangegangenen Seiten). Überblick über die N-Anlage des Herrn Schulz. Die in verschiedenen Ebenen verlegten Strecken lassen keine Eintönigkeit in der Gesamtgestaltung aufkommen. Die Straßen allerdings führen nirgends aus dem Städtchen heraus und auch das Empfangsgebäude des Bahnhofs ist nicht mit dem Straßennetz verbunden – anfängliche „Schnitzer“, die Herrn Schulz sicher kein zweites Mal passieren werden!

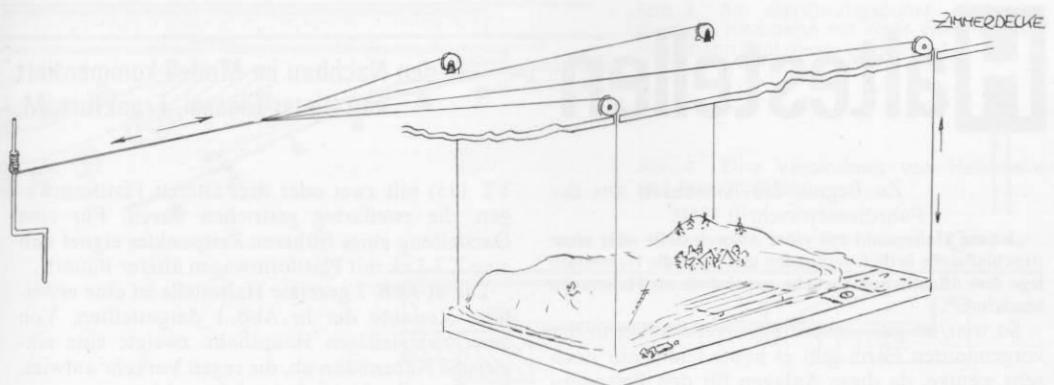


Abb. 13 demonstriert die Hebemechanik, mit deren Hilfe die Anlage unter die Decke hochgezogen werden kann. Die Stahlseile reichen durch die Decke hindurch und werden im ungenutzten Bodenraum über Rollen umgelenkt (siehe Haupttext).

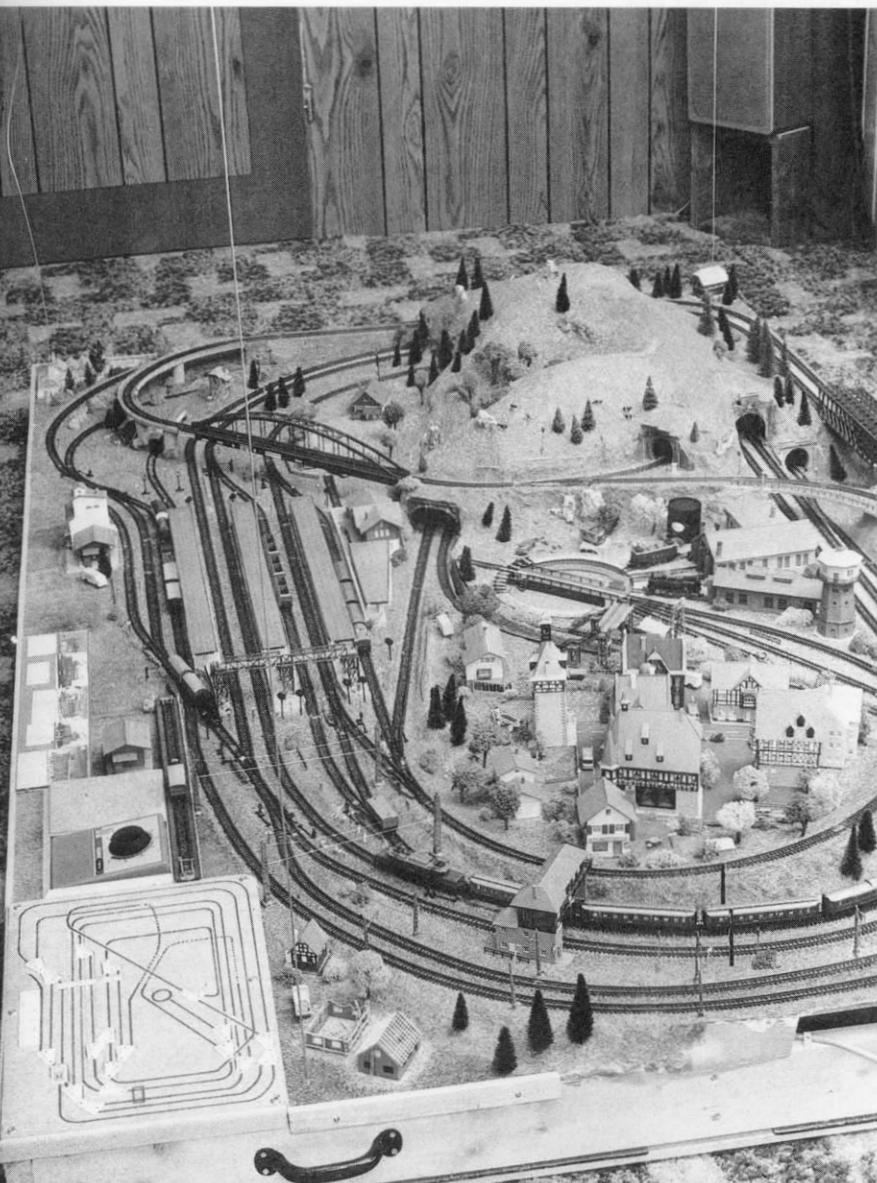


Abb. 14. Bei genauem Hinsehen entdeckt man die dünnen Stahlseile, an denen bei Betriebsruhe die Anlage hochgezogen werden kann.

Haltestellen

Zu Beginn ein Ausschnitt aus der Fahrdienstvorschrift 1960:

„Ist ein Haltepunkt mit einer Abzweigstelle oder einer Anschlußstelle örtlich verbunden und dient die Gesamtanlage dem öffentlichen Verkehr, so wird sie als Haltestelle bezeichnet.“

So weit, so gut – allerdings: Haltestellen in der vorgenannten Form gibt es heute leider nur noch sehr wenige, da diese Anlagen für den Personenverkehr im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen beim großen Vorbild Bundesbahn fast alle zurückgebaut wurden. Gleichwohl stellen Haltestellen wegen der interessanten Betriebsabwicklung bei relativ geringem Aufwand eine geeignete Erweiterung vorhandener Modellbahnanlagen dar, nehmen sie doch im Gegensatz zu einem zweiten Bahnhof nur wenig Platz in Anspruch!

Anhand einiger authentischer Beispiele sollen Betriebsablauf und Ausstattung solcher Bahnanlagen für einen Nachbau im Modell aufgezeigt werden:

Abb. 1 zeigt das klassische Beispiel einer Haltestelle, wo ein „Haltepunkt“ (Bahnanlage der freien Strecke ohne Weiche, wo Züge zum Zwecke des Verkehrs planmäßig halten) mit einer „Abzweigstelle“ (Bahnanlage der freien Strecke, wo Züge ein Gleis der freien Strecke unter Freigabe desselben verlassen oder in ein solches einfahren können) örtlich verbunden war. Diese einfache Anlage gehörte zu einer ehemaligen Kleinbahn, von der eine Stichstrecke abzweigte. Die an dieser Stelle unbedingt notwendigen Signale zur Sicherung der Zugfahrten wurden von einem Eisenbahner bedient, der gleichzeitig auch Fahrkarten verkaufte. Er „residierte“ in einem kleinen Empfangsgebäude, das etwa dem Kibri-Modell „Stuttgart-Rohr“ entsprach. Bis zur Stilllegung verkehrten Triebwagen (ähnlich dem Piko-

– für den Nachbau im Modell kommentiert von Dieter Glässel, Frankfurt/M.

VT 135) mit zwei oder drei älteren Plattformwagen, die zweifarbig gestrichen waren. Für eine Darstellung eines früheren Zeitpunktes eignet sich eine T 3-Lok mit Plattformwagen älterer Bauart.

Die in Abb. 2 gezeigte Haltestelle ist eine erweiterte Variante der in Abb. 1 dargestellten. Von einer zweigleisigen Hauptbahn zweigte eine eingleisige Nebenbahn ab, die regen Verkehr aufwies. Die Züge der Nebenbahn fuhren bis zum wenige Kilometer entfernten Anschlußbahnhof durch und kehrten auch von dort zurück. Dabei nahmen sie regelmäßig die Anschlüsse von und zur Hauptbahn auf, so daß umsteigende Reisende nicht den Umweg über den Anschlußbahnhof zu machen brauchten. Das kleine Empfangsgebäude wies einen Warteraum an sowie einen kleinen Stellwerksvorbau auf, von dem aus Weichen und Signale bedient wurden; es ähnelte dem Kibri-Modell „Reichenbach“. Der Bahnübergang wurde später durch einen eisernen Fußgängersteg ersetzt, als der Verkehr auf der Hauptbahn zunahm. Hier dominierten P 8-bespannte Abteilwagenzüge (später ersetzt durch 3y-Pärchen), während die auf der Nebenbahn übergehenden „Donnerbüchsen“-Züge wegen der starken Steigungen von T 16 (BR 94) gezogen wurden; zuletzt waren Schienenbusse VT 98 eingesetzt.

Abb. 3 zeigt streng genommen keine Haltestelle im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Da es sich hier aber um eine Bahnanlage mit ähnlich interessanter Betriebsabwicklung handelt, soll sie den MIBA-Lesern nicht vorenthalten werden. Eine zweigleisige Hauptbahn berührte an

Abb. 1. Diese Haltestelle stellt eine Kombination aus Haltepunkt und Abzweigstelle dar.

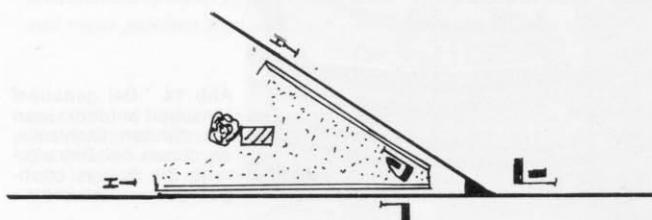
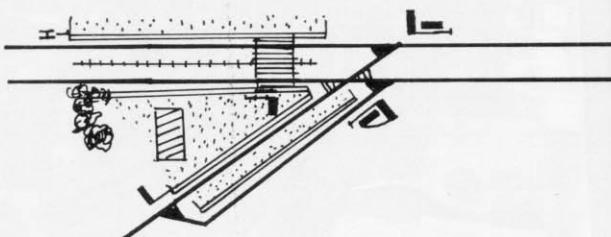


Abb. 2. Haltestelle am Abzweig einer eingleisigen von einer zweigleisigen Strecke.



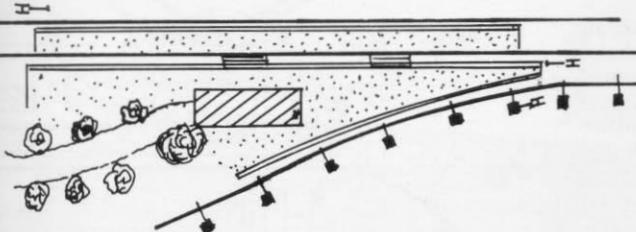


Abb. 3. Am „Berührungs punkt“ einer ein-
gleisigen Kleinbahn mit einer zweigleisigen
Hauptbahn liegt dieser Haltepunkt.

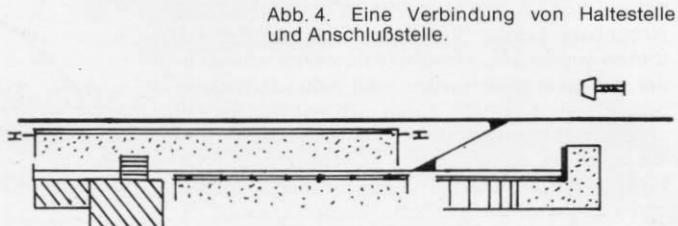


Abb. 4. Eine Verbindung von Haltestelle
und Anschlußstelle.

dieser Stelle eine elektrifizierte Kleinbahn, die mit Triebwagen älterer Bauart befahren wurde (ähnlich dem Arnold-ET 4 „Salzburg“). Das Empfangsgebäude war im alpenländischen Stil erbaut (etwa dem Faller-Modell „Bergheim“ entsprechend) und gehörte der Kleinbahn. An dieser Stelle spielte sich ein reger Umsteigeverkehr ab, da die Endpunkte der zweigleisigen Hauptbahn und der Kleinbahn zwar im gleichen Ort, jedoch weit voneinander entfernt lagen. Auf der Hauptbahn fuhren mit BR 78 bespannte Reisezüge, die vorwiegend aus Plattformwagen gebildet waren, sowie einige Eilzüge (mit Vorkriegs-Eilzugwagen), die aber nicht hielten.

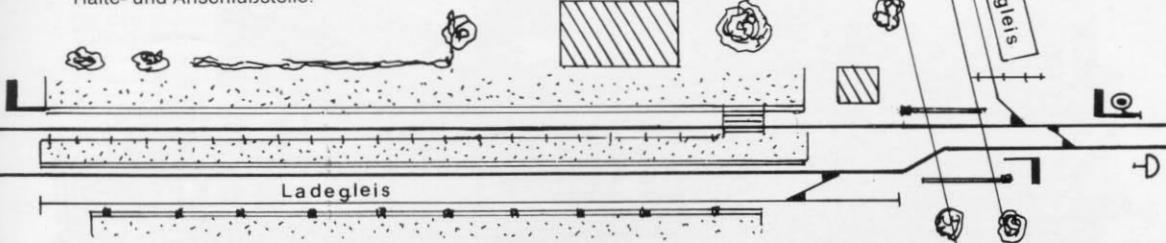
Abb. 4 gibt eine typisch bayerische Haltestelle wieder. Hier war ein Haltepunkt mit einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlußstelle (Ladegleis und Rampe) verbunden. In der Praxis wurde diese recht „sparsam“ ausgestattete Bahnanlage sogar zum Kreuzen von Zügen benutzt, war also betrieblich eine „Ausweich-Anschlußstelle“. Ein VT 75 setzte nach erfolgter Abfertigung in das Ladegleis zurück und wartete die Durchfahrt eines aus der Gegenrichtung kommenden Eilzuges ab, der aus drei Schürzenwagen und einem Packwa-

gen bestand und mit einer S 3/6 bespannt war. Dem Kenner sagt die Trapeztafel an Stelle des Einfahrtsignals, daß die Strecke darüberhinaus auch noch im „vereinfachten Nebenbahndienst“ betrieben wurde! Als Empfangsgebäude im Kleinen eignet sich bestens das Modell „Wildenranne“ von Kibri.

Ebenfalls eine Haltestelle gleicher Bauform, jedoch diesmal preußischen Ursprungs, sehen wir in Abb. 5. Auf dieser Strecke wurde nach dem Krieg erstmals ein Taktfahrplan mit Wendezügen von und zur nahegelegenen Großstadt (mit Kopfbahnhof) eingerichtet, der sich bestens bewährte. Die Wendezüge bestanden aus einer Lok der BR 78 (später ersetzt durch eine V 80) mit 3y-Wagen und einem vierachsigen Steuerwagen. Heute ist die Haltestelle in ein S-Bahn-Netz integriert und die Bahnanlage völlig umgebaut. Das Empfangsgebäude entsprach dem Pola-Modell „Ebelsbach“, der Schrankenposten war in einer Holzbude untergebracht. Der Werksanschluß wurde und wird auch heute noch mit Übergabefahrten von einer V 60 bedient.

Eine besonders interessante Anlage, die ebenfalls nur bedingt in den Rahmen „Haltestellen“

Abb. 5. Prinzipiell eine ähnliche Situation wie in Abb. 4,
hier jedoch an zweigleisiger Strecke: Kombination von
Halte- und Anschlußstelle.



ein zugliedern ist, zeigt Abb. 6. Es handelt sich um einen Haltepunkt einer eingleisigen Nebenbahn, verbunden mit einer schienengleichen Kreuzungsstelle einer Straßenbahn. Auf der meterspurigen Straßenbahnlinie verkehrten weiß/blau gestrichene, vierachsige Überlandtriebwagen (ähnlich dem entsprechenden gogtram-Modell), während die Nebenbahn zuletzt mit Schienenbussen VT 95 betrieben wurde. Die Flügelsignale waren voneinander abhängig und wurden vom Schrankenwärter bedient. Als Stellwerk eignet sich gut das Modell „Riedlingen“ von Vollmer, für das kleine Empfangsgebäude empfiehlt sich „Zweinitz“ von Pola. Einen Umsteigerverkehr zwischen Straßenbahn und Eisenbahn gab es nicht, Ausgangs- und Zielpunkt waren gleich! Kein Wunder also, daß beide Strecken bereits seit geraumer Zeit aufgegeben und durch Omnibusverkehr ersetzt worden sind! Dabei war sicher auch das steile Gefälle mit Kurve im Verlauf der Brückenrampe maßgebend, obgleich es m. W. an dieser Gefahrenstelle nie zu einem Unfall kam.

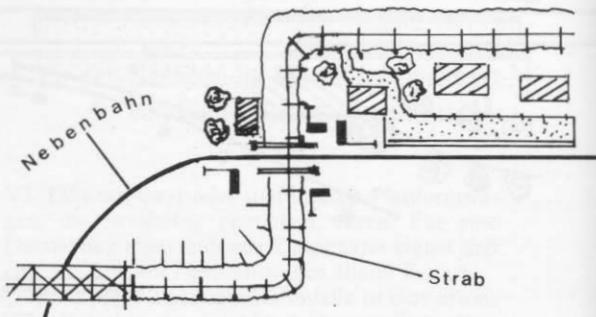


Abb. 6. Diese Haltestelle einer eingleisigen Nebenbahn liegt am schienengleichen Kreuzungspunkt mit einer Straßenbahn.

Die gezeigten Haltestellen sind insbesondere für den Ausbau einer bereits vorhandenen Anlage jeder Baugröße geeignet. Dabei sollen meine Vorschläge hinsichtlich Modell-Gebäuden und Fahrzeugsatz lediglich als Anregungen dienen.

Neue Loks und Wagen von Arnold

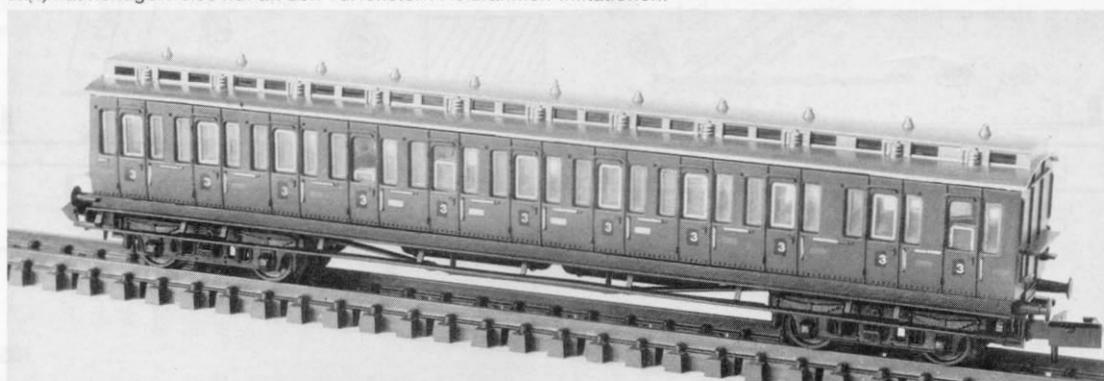
Pünktlich zum 50jährigen Jubiläum der Altbau-Elok E 17 (neu 117) lieferte Arnold das N-Modell dieses Typs in einer gegenüber dem Messemuster verbesserten und verfeinerten Ausführung. So hat das auf einem entsprechend abgeänderten 118-Fahrwerk basierende Modell jetzt auch die genau vorbildgemäßen Fahrwerksblenden in feindetaillierter Ausführung. Auch das gut durchgestaltete und exakt beschriftete Gehäuse entspricht genau dem Vorbild.

Eine weitere Arnold-Lokneuheit ist die Rangierlok V 45 in roter DB-Ausführung (auch in grüner SNCF-Version erhältlich). Das 5,8 cm lange Modell hat zierliche Geländer, ein gutdetailliertes Metallgehäuse und feine Fahrwerksblenden. Der Antrieb erfolgt auf beide Achsen.

Jetzt ebenfalls lieferbar ist der vierachsige Abteil-

wagen ohne Bremserhaus, den es in drei Farbvarianten gibt. Der Wagen hat übrigens gegenüber seinem „Bruder“ mit Bremserhaus, der bereits längere Zeit im Arnold-Programm ist, einen ganz neuen Wagenkasten. Dieser Wagen lief im Großen nur in wenigen Exemplaren, und zwar als Beiwagen zum Triebwagen ET 88, worauf auch die Typen-Bezeichnung C 4el im Arnold-Katalog hinweist (später Bezeichnung EB 88). Das mag die Waggonpezialisten betrüben, für die Triebwagen-Freunde indes eröffnet Arnolds Vorbild-Wahl im Hinblick auf die nächste Messe erfreuliche Perspektiven...! Die seitlichen, schmalen Abteilenfenster sind vorbildgerecht nicht mit imitierten Holzrahmen versehen. Im Handel ist nun auch der Eurofima-Schnellzugwagen 1. Klasse in der DB-Ausführung mit seinen charakteristischen Fiat-Drehgestellen.

Abb. 1. Der 4achsige preußische Abteilwagen ohne Bremserhaus nach dem Vorbild des C4el (siehe Haupttext) hat richtigerweise nur an den Türfenstern Holzrahmen-Imitationen.



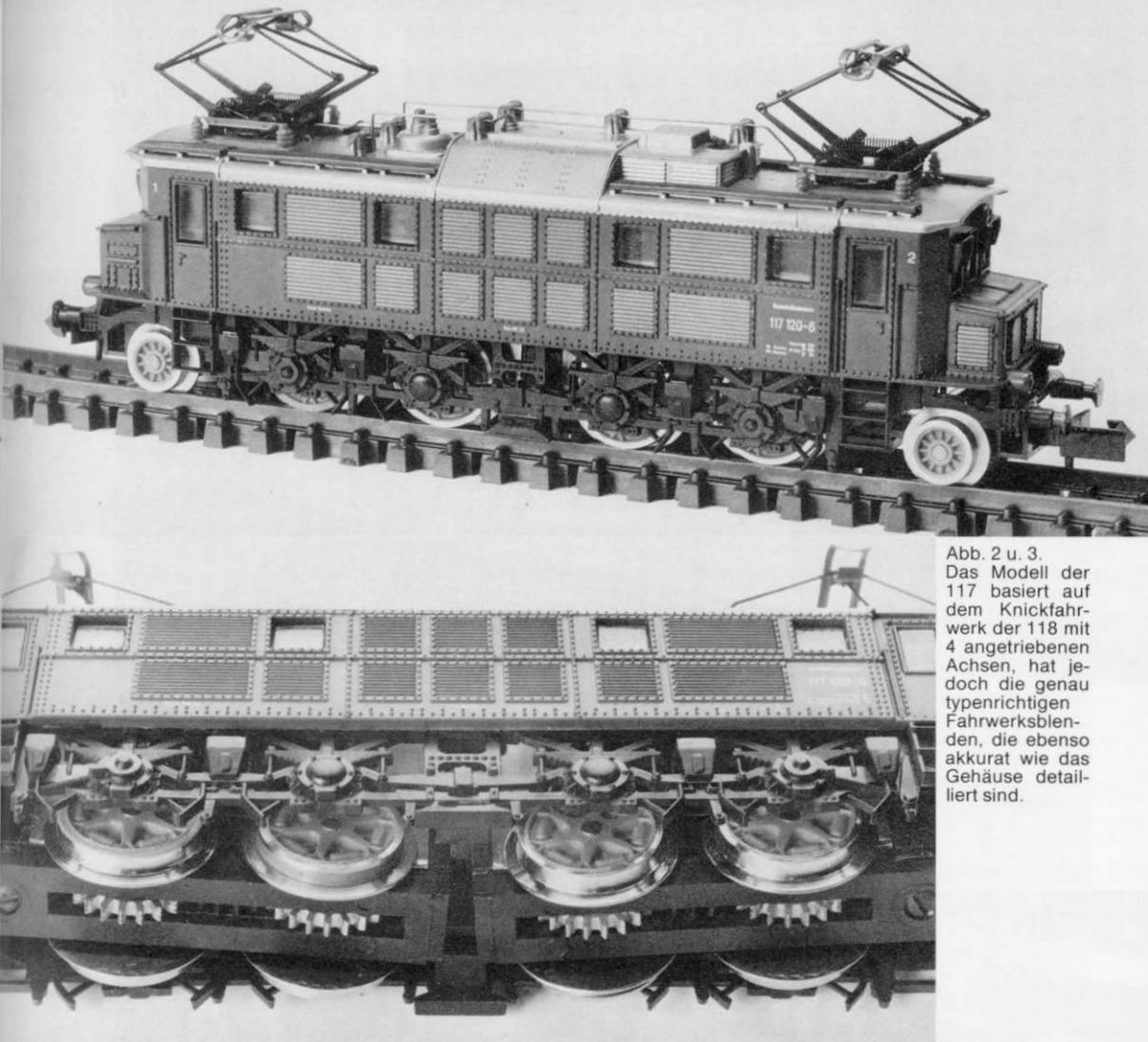


Abb. 2 u. 3.
Das Modell der
117 basiert auf
dem Knickfahr-
werk der 118 mit
4 angetriebenen
Achsen, hat je-
doch die genau
typenrichtigen
Fahrwerksble-
nden, die ebenso
akkurat wie das
Gehäuse detail-
liert sind.

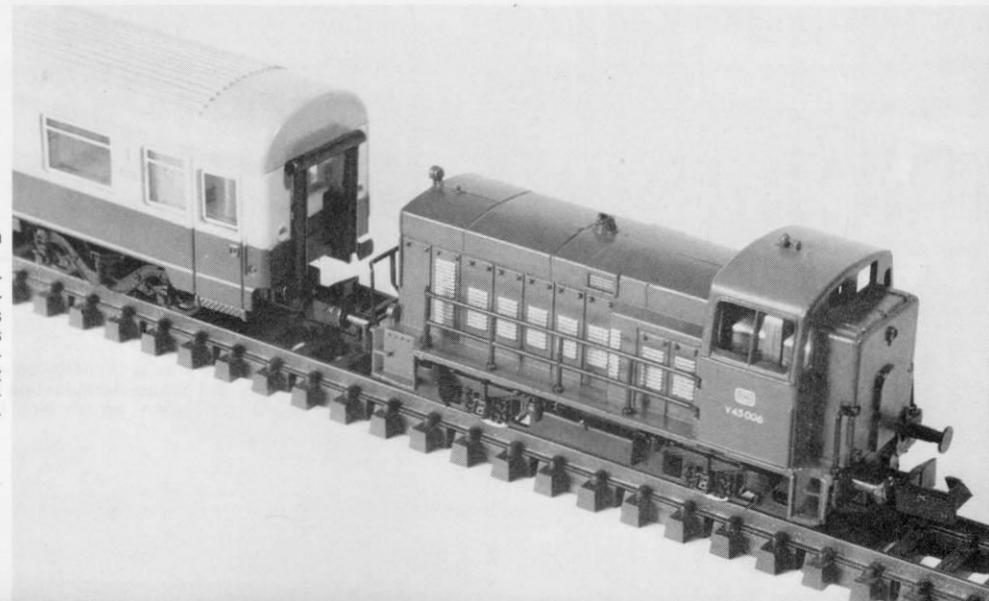
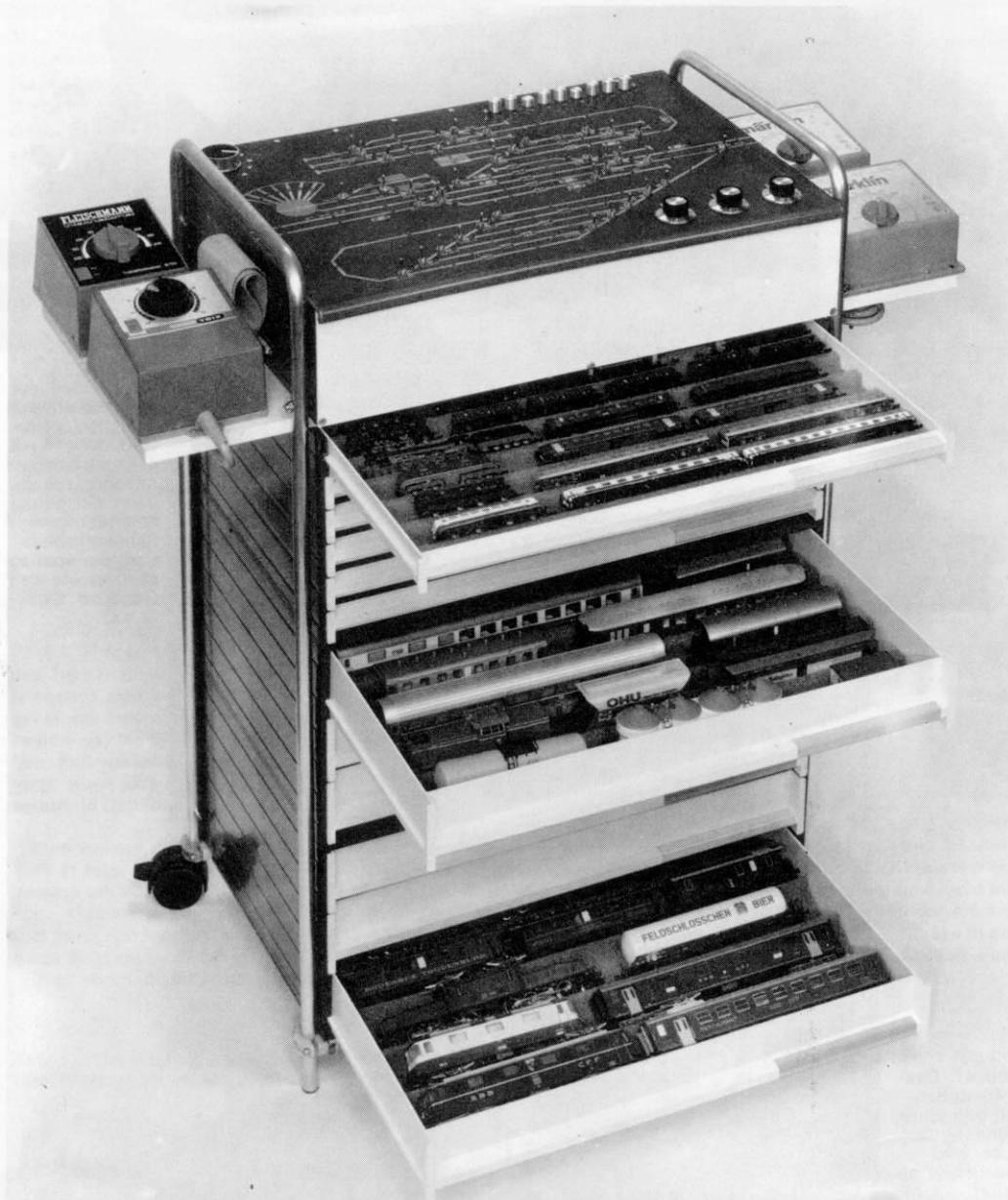


Abb. 4. Das
V 45-Modell
mit den feinen
Bühnengelän-
dern wird un-
beleuchtet ge-
liefert. Links
der gleichfalls
neue Eurofi-
ma-Wagen mit
der Nachbil-
dung des Fiat-
Drehgestells.

Oben steuern kann man eine Modellbahn-Anlage mit diesem neuen **mobilien Kommandostand** (mit Fahrzeugboxen). Das Gleisbildstelltisch mit diversen elektronischen Gags wie einer sog. Super-Weichensteuerung und Fahrstraßentastern (hinten rechts) bildet den oberen Abschluß eines Fahrzeugschranks, in dem man das Rollmaterial ...



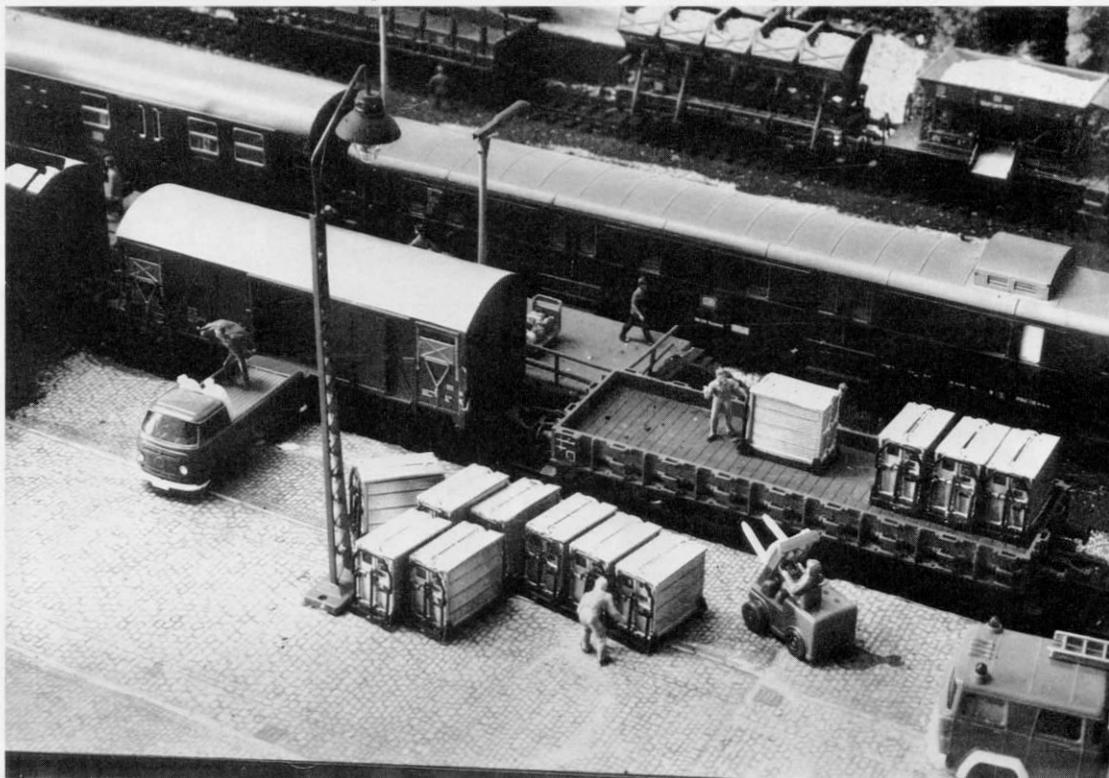
... unten stapeln kann. In den drei Schubladenrahmen finden jeweils drei H0- oder sechs N/Z-Schubladen samt Schäumstoffeinsätzen Platz. Diese originelle Steuer- und Stapel-Kombination wird von der Fa. Klingeberger in Konstanz (Postfach 763, Kreuzlinger Straße 1-3) vertrieben, an die sich Interessenten zwecks näherer Information wenden mögen.



Abb. 1. Ein gut gestalteter Bahnübergang in „Wildberg“ mit Schutzgittern, Kupplungsabweiser (rechts von dem H-Schild zu erkennen) u. a.

Wildberger Bahnszenen von der H0-Anlage des Herrn Heinz Hüsgen, Büttgen

Abb. 2. An der Ladestraße herrscht reger Betrieb; die Kleinbehälter stammen übrigens aus der DDR.



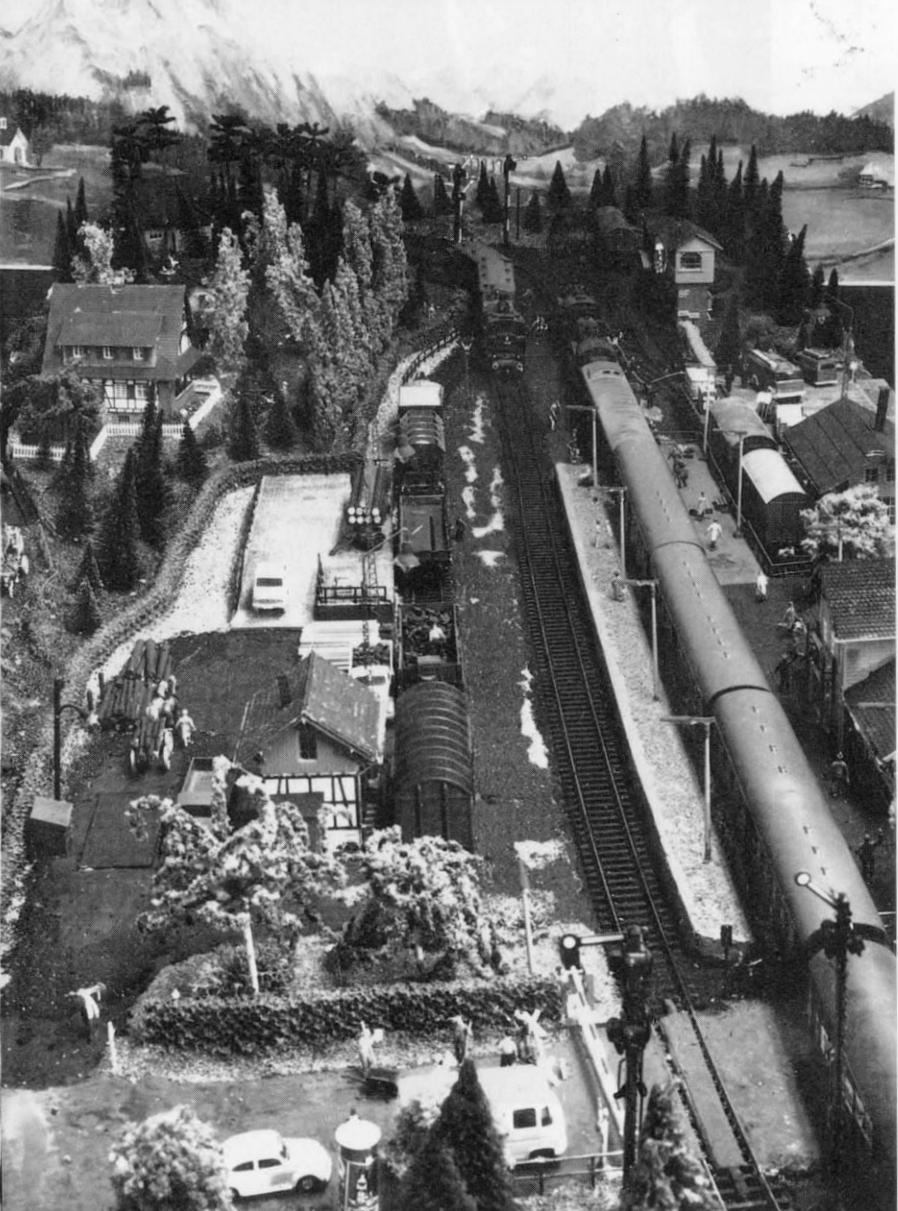


Abb. 3-5. Links ein Blick über den Bahnhof „Wildberg“, oben und unten zwei Einzelmotive. Beachtens- und nachahmenswert: die Fahrerfigur im Lieferwagen mit dem lässig herabhängenden Arm!



Buchbesprechungen

Märklin-Katalog D 9, 1932

Nachdruck

72 Seiten, geheftet, Format 28,5 × 22,5 cm, DM 56,50 zuzüglich DM 3,- Porto, erhältlich durch Fa. Georg Katz, Hannover, Einzahlungen auf Postscheckkonto Hannover 34 1053-309.

Eine hochinteressante Lektüre für die „Nostalgiker“ ist der jetzt vorliegende Katalog-Nachdruck von 1932. Er enthält das gesamte damalige Märklin-Programm, also vor allem Eisenbahnen der Nenngrößen I und 0 und die so genannte „Liliputbahn“ mit 26 mm Spurweite, des weiteren (z. T. erstaunliches) Zubehör wie z. B. verstellbare Bahnsteig-Abfahrtstafeln, Bremsprellbock mit „pneumatischen“ Puffern usw. Nicht fehlen dürfen natürlich auch die Dampfmaschinen mit den zugehörigen Transmissionen und Betriebsmodellen sowie Zündplättchen-Kanonen und die bekannten Metallbaukästen. Ebenfalls nicht uninteressant sind die damaligen Preise!

Die Rhein-Haardtbahn GmbH

von Dieter Hölzle

54 Seiten mit 88 Abb., Format 15 × 21 cm, ISBN 3-9211237-180, DM 18,50, erschienen im Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn.

Der etwa 29 km langen, schmalspurigen Überlandstraßenbahn zwischen dem Ballungszentrum Mannheim/Ludwigshafen und der Kur- und Weinstadt Bad Dürkheim ist die vorliegende Broschüre gewidmet. In knapper Form wird die Geschichte der Bahn von den Anfängen bis zu den modernen 12achsigen Gelenktriebwagen erzählt. Die Fotos zeigen die Fahrzeuge der RHB im Stadtverkehr, bei engen Ortsdurchfahrten und auf eigenem Gleiskörper im pfälzischen Weinbaugebiet. Mehrere Fahrzeugtabellen vervollständigen die Übersicht über diese letzte NE-Bahn in Rheinland-Pfalz.

Eisenbahnen in Finnland

von Mikko Alameri

192 Seiten mit zahlreichen Abb., Format 17,5 × 24,5 cm, gebunden, ISBN 3-900134-22-7 DM 51,-, erschienen im Verlag Josef Otto Slezak, Wien.

Das Eisenbahnwesen Finlands hat bisher hierzulande wenig Beachtung gefunden. Die geographische Randlage des Landes in Europa bzw. seine ehemalige Zugehörigkeit zu Rußland brachten es mit sich, daß das finnische Eisenbahnnetz die 1524 mm-Breitspur übernommen hat. Der Autor, Informationssekretär der finnischen Eisen-

bahnen, gibt dem Leser einen profunden Überblick über die Verkehrsgeschichte seines Landes und macht ihn mit dem Fahrzeugpark bekannt; auch Straßenbahnen und Obuslinien sind einbezogen. Das Bildmaterial stellt zum großen Teil Dampflokomotiven vor; Stationierungsverzeichnisse und vor allem zahlreiche vermaßte Zeichnungen finnischer Lokomotiven und Wagen werden den interessierten Leser ansprechen.

Eisenbahnen in Tirol

Vorgeschichte, Bahnbau, Betrieb
von Helmut K. Mißbach

280 Seiten mit 250 Abb., Format 21,5 × 24,5 cm, gebunden, ISBN 3-87943-640-1, DM 38,- erschienen im Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Ursprünglich mit politisch-strategischer Zielsetzung geplant, sollte die Linie Kufstein-Innsbruck-Bozen bis Venedig (damals zur K. u. K.-Monarchie gehörig) geführt werden; die strategische Bahn über den Brenner wird jedoch eher als Ingenieurleistung gesehen. Die Arlbergbahn und die übrigen Eisenbahnstrecken in Tirol folgen in der Betrachtung; so entsteht ein technikgeschichtlicher Überblick über die Bahnlizenzen (einschließlich Neben- und Bergbahnen) und ihre Bauten in Tirol. Der Autor hat zahlreiche historische Daten verarbeitet; Tabellen und Graphiken ergänzen das informative Bildmaterial.

Die Baureihe 24

von Hansjürgen Wenzel

92 Seiten Textteil mit zahlreichen Zeichnungen, Tabellen usw., Bildteil mit 273 Abb., Format 15 × 21,5 cm ISBN 3-88255-124-0, DM 29,80, erschienen im Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg.

Die zahlreichen Freunde des kleinen „Steppenpferds“, wie die „24“ scherhaft genannt wurde, werden dieses Buch aus dem EK-Verlag lebhaft begrüßen. Neben der Entstehungsgeschichte, den technischen Daten und grafischen Darstellungen werden vor allem auch die Maßzeichnungen und Stationierungsverzeichnisse das Interesse des Modellbahners finden. Ein besonders lesenswertes Kapitel ist der „Reisebericht“ von Lokführer Gerhard Moll, der 1975 die „24 082“ von Polen durch die DDR in die Bundesrepublik überführt hat. Der informative Bildteil stellt die „24“ quasi „in allen Lebenslagen“ vor; darunter finden sich auch einige Besonderheiten, wie z. B. das „Steppenpferd“ mit vierachsigem Tender (siehe das Günther-Modell in MIBA 2/79) als Vorspannlok usw. jw

Unser Sonderangebot bis zum 31. 12. 1979:

1000 St. OTAKI-Plastic-Modellbaukästen von ausländ. Dampfloks im Maßstab 1:50.

Im Bausatz enthalten sind Sockel und Klarsicht-Staubschutzdeckel. Excellente Ausführung mit vielen Details, saubere Paßform. Ein exclusives Schau- und Schmuckstück für Ihren Hobby- und Modelleisenbahnraum. Discounterpreis: statt 72,75 nur 60,- DM plus Versand, ab 2 St. franko. Clubs etc. erhalten ab 10 St. 10 % Nachlaß, 5 versch. Loktypen stehen zur Auswahl. Abbildg. gegen address. Freiumschlag. Sofort bestellen, da begrenzte Auflage. Rep.-Dienst von Modelleisenbahnen etc. innerhalb von 1 Woche, per Post oder samstags von 15.00–16.00 Uhr; im Umkreis von 50 km auch direkt an Ihrer Anlage zu Hause.

HOBBY-Versand,

Abt. M. Linneper Str. 11, 5768 Sundern 17-Linnepe,
Tel. (0 29 34) 5 44.

STEIN das Spezialgeschäft für den Modelleisenbahner

4 Düsseldorf 1, Grabenstr. 7, Telefon 36 93 58
Nächster Bhf: Dörfel HBF, Parkhaus Karlplatz (Altstadt)

Trix großes blaues Fahrpult 5579 (2 × 1 A.)	DM 65,00
Jouef H0 Lok BR 44 m. rot. Gestänge	DM 78,50
Jouef 4 Güterwagen (Zachs. Spatenbräu + Shell) und 4achs. (gedeckt und Langholz) Set	DM 17,50
Jouef Ellok 8334 (auch blau od. braun)	DM 45,00
diese Loks mit o. a. Set	DM 55,00
Jouef schweiz. Zug Ellok 8857 rotbeige 4achs. mit 4 versch. 306 mm Wgn 5781, 82, 83, 84	DM 99,00
Jouef franz. Zug Ellok blau 8362 mit 4 verschied. Nahverkehrsw. 5101, 02, 03, 04	DM 99,00

Nachnahme oder Vorausrechnung.
Verpackung frei, Porto ab DM 49,50 frei

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

