

11/1979

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 11 / 1979

- 816 Kaum zu glauben, aber wahr - der erste Z-Umbau ist da! - Mein erster Lokumbau im Maßstab 1:220
- 817 Auch eine Umbau-81 - in Größe 0
- 818 Ein effektvoller Beleuchtungseffekt: H0-Speisewagen mit und Preiser-Gästen!
- 818 Zwei Kleinanlagen-Entwürfe
- 820 Mit 66 Jahren ... - H0-Anlage
- 823 Höher + breiter: Stadthaus-Umbau in der Praxis - 1. Teil
- 830 Die neue DB-Ellok 120 in H0 - und weitere Neuheiten von Fleischm.
- 832 Nebenbahn auf zwei Ebenen H0-Anlage
- 835 Pufferbohlen-Kosmetik für die Fleischmann-94 (H0)
- 836 Romantische Bergwelt in H0
- 837 Lerchenberg - ein Bahnhof auf der grünen Wiese
- 840 Zwei Verfeinerungstips aus der Praxis: Einfärben und Anbringen von Messing-Ätzschildern
- 841 Gleisbesetzmeldung - noch einfacher! (zu MIBA 5/79, S. 500)
- 842 Die 92 als 0-Modell von Eurotrain
- 843 Die Modellbahn im Zwischendeck H0-Anlage an ungewöhnlichen Pl.
- 852 Kein Originalfoto aus der Halle des Frankfurter Hauptbahnhofs H0-M.
- 854 Die dampfbetriebene 50 von Möller: Die erste voll fernsteuerbare live steam-Lok in H0!
- 858 Stützmauern - richtig aufgelockert H0-Motiv
- 861 Roco-Weichenantrieb für Wechsel- und Gleichstrombetrieb
- 861 Ein modifizierter Kibri-Wasserturm
- 861 Die große Gleiswendel
- 862 Buch: Neue Kalender für 1980
- 862 Buch: Öster Museumsbahnen
- 862 Buch: Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz, Band 5
- 862 Buch: Elektrische Lokomotiven - fotografiert von Carl Bellingrodt
- 862 Buch: Gleispläne zu Kibri-Fertig-gelände - H0, N, Z
- 862 Buch: Bing - Modellb. u. Großväter
- 862 Buch: Murtalbahn
- 862 Buch: Altbau-Ellok BR E 91
- 862 Buch: Die Mindener Kreisbahn

Kaum zu glauben, aber wahr – der erste Z-Umbau ist da!

Mein erster Lokumbau im Maßstab 1: 220

Anmerkung der Redaktion:

„Tempora mutantur, nos et mutamur in illis“ – zu deutsch: Die Zeiten ändern sich, und wir ändern uns mit ihnen. Diese lateinische Spruchweisheit trifft auf unser Hobby, so scheint's, in ganz besonderem Maße zu:

Galten vor dreißig Jahren Eigenbauten und Umbauten in der damals „jungen“ Baugröße H0 als nicht alltäglich, so waren es – nach fortschreitender Verkleinerung und Verfeinerung der Modellbahnen – zu Beginn der 60er Jahre die ersten N-Selbstbaumodelle, die das p.p. Fachpublikum aufhorchen ließen; und nun, weitere 15 Jahre danach, wagt man sich sogar an einen Triebfahrzeug-Umbau in der vergleichsweise „winzigen“ Baugröße Z – im Verkleinerungsmaßstab 1: 220 also, der – so mutmaßten sogar Fachleute – allenfalls „Filibigran-Bastlern mit Uhrmacherfertigkeiten“ vorbehalten sein dürfte.

Nun, einen schlagenderen Beweis für die „Wechselwirkung“ zwischen industrieller Entwicklung und privater „Traute“ dürfte es kaum geben – will sagen: Der technologische Fortschritt der Industrie zieht auch die Bastler und Tüftler mit und macht ihnen Mut – denn dessen bedarf es, wenn man sich, wie MIBA-Leser Gerhard Walch aus Ulm, mit Säge und Feile an das z. Zt. kleinste Großserien-Lokmodell heranmacht. Herr Walch berichtet:

Mir fiel beim Vergleich von Lok-Fotos der „89“ und „81“ die große Ähnlichkeit von Führerhaus und Rauchkammerpartie bei beiden Baureihen

auf. Weil mir außerdem die Original-Märklin-89 zu leicht erschien, fiel meine Wahl für den Umbau auf die „81“, die allein schon durch ihre seitlichen Wasserkästen mehr Gewicht auf die Z-Schienen bringt.

Nach Abnahme des Gehäuses und Ausbau des Motors sägte ich Gehäuse und Fahrgestell gemäß Abb. 1 vorsichtig auseinander.

Anschließend fertigte ich ein neues, längeres Kesselstück und die Wasserkästen (aus Messing-Rund- und Flachprofilen); dann wurde ein passendes Messing-U-Profil zur Fahrwerksverlängerung zurechtgefeilt und eingeklebt. Aus Messingblech wurde die Getriebeabdeckung neu angefertigt. Dabei mußten die Ausschnitte für die Achse und das Zwischenzahnrad sehr genau ausgesägt bzw. -gefeilt werden. Die Treib- und Kuppelstangen wurden verlängert und die Zahl der Stromabnahmepunkte mit feinem Stahldraht verdoppelt (Abb. 2). Da Führerhaus und Vorderteil unverändert übernommen wurden, konnte auch die Original-Gehäusebefestigung bleiben. Schließlich erhielt der neue Kessel noch Dome und Leitungen (aus Messing und feinem Draht).

Das Z-Modell der „81“ ist jetzt (u. a. dank des

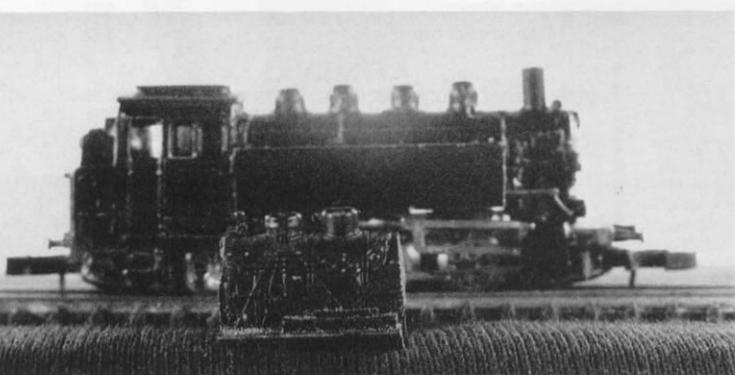


Abb. 3. Das um eine Achse und ein Zwischenzahnrad verlängerte Fahrgestell der umgebauten „81“.

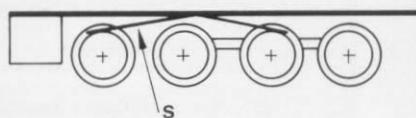


Abb. 2. Die zusätzlich angebrachten Radschleifer „S“ zur Verbesserung der Stromaufnahme.

Abb. 1. Das herausgesägte Kesselstück der „89“ vor dem fertig umgebauten 81er-Modellchen.

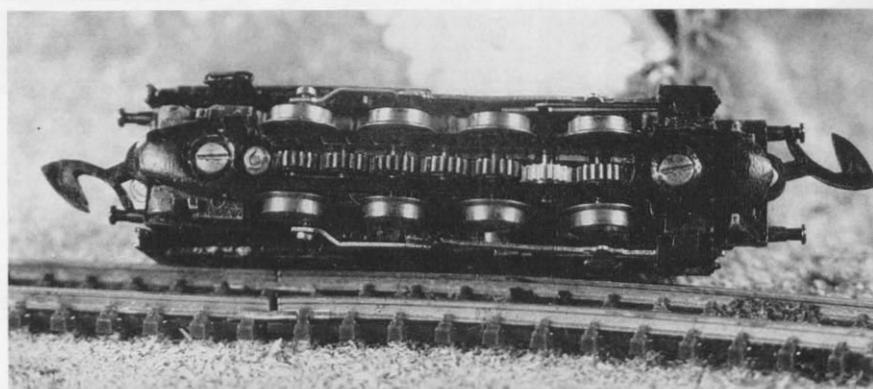
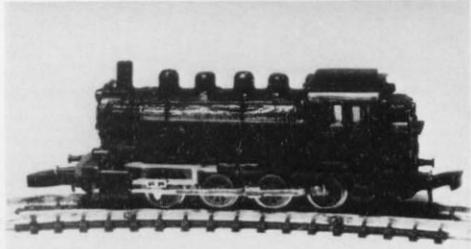
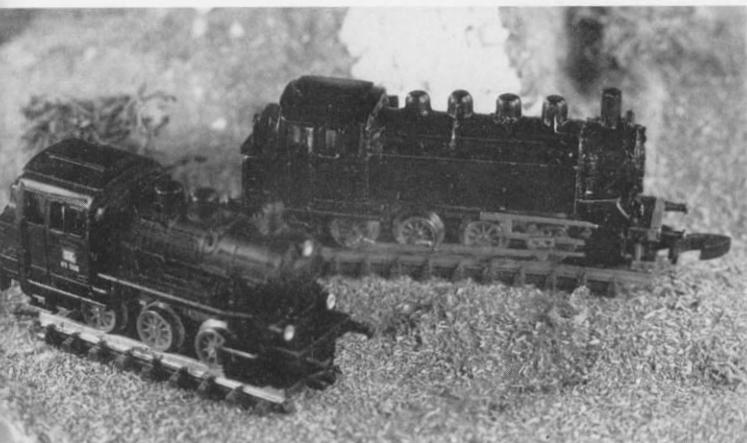


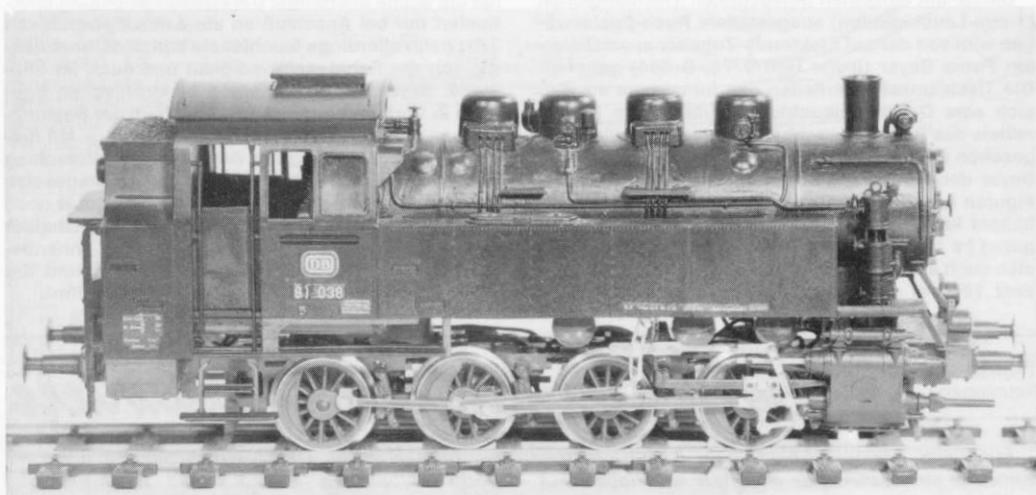
Abb. 4. So winzig ist die Lok (Abbildung in $\frac{1}{2}$ -Größe).

Abb. 5. Die umgebauten „81“ im Vergleich zur Original-miniclub-89 (hier ohne Treibstange).



Gewichts der angesetzten Wasserkästen) fast doppelt so schwer wie das Ausgangsmodell, hat daher eine sehr gute Zugkraft und kann außerdem vorbildgetreu langsam fahren.

Auch eine „Umbau-81“ – in Größe 0 und damit fast 5mal so groß wie das Z-Modell des Herrn Walch! Herr Erich Schwitzke aus Hermannsburg setzte die 25 cm lange Lok aus zwei Bausätzen des Rivarossi-0-Modells der 80 zusammen – ein angesichts der Typenähnlichkeit der Vorbilder naheliegender und (wie das Modell zeigt) lohnender Umbau!



Neuer MIBA-Preis ab Heft 1/80

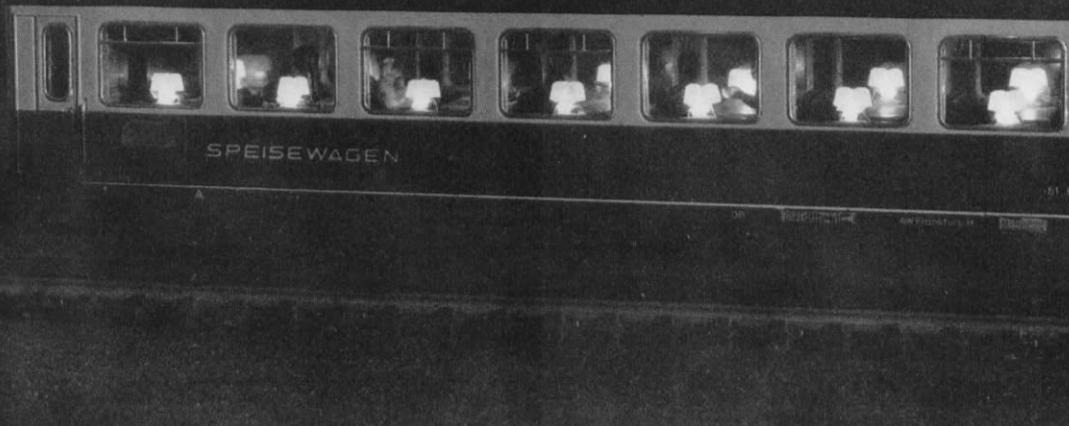
Drei Jahre lang haben wir den MIBA-Preis konstant halten können – trotz ständig gestiegener Kosten für Druck, Papier, Lithos usw., und trotz des allgemeinen Preisanstiegs. Leider sind nun auch wir gezwungen, die ständig steigenden Kosten umzulegen, wenn auch nur in unumgänglich notwendigem Rahmen. Der Heftpreis beträgt daher ab 1. 1. 1980

DM 4,50 für ein MIBA-Einzelheft (Messehefte voraussichtlich etwas mehr)

Ein Jahresabonnement kostet inkl. Versandspesen im Inland DM 61,-, im Ausland inkl. Versand- und Bankspesen DM 65,- (die Überweisung für das Jahresabonnement 1980 bitte nur auf Postscheckkonto, Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85, Konto 573 68-857).

Wir sind sicher, daß wir mit Ihrem Verständnis rechnen können und Sie auch weiterhin zu unseren treuen Lesern zählen werden.

MIBA VERLAG



Ein effektvoller Beleuchtungseffekt:

H0-Speisewagen mit beleuchteten Tischlämpchen und Preiser-Gästen!

Dieser mit einzelnen beleuchteten Tischlämpchen (1-mm-Leuchtdioden) ausgestattete Roco-Speisewagen wird von der auf Elektronik-Zubehör spezialisierten Firma Beyer (siehe Heft 9/78, S. 694) geliefert. Die Tischlämpchen erhellen den Innenraum so, daß sich eine Deckenbeleuchtung erübrigt (die jedoch mittels des Roco-Beleuchtungssatzes zusätzlich vorgesehen werden kann). Um so besser wirkt dies, weil Beyer den Speisewagen richtigerweise mit Preiser-Figuren (sieben) bevölkert hat. Der einzelne Modellbahner kann nach Abnahme des Daches weitere Figuren im Innenraum plazieren; besonders gut dürfte sich auch ein Kellner machen (z. B. aus dem Preiser-Satz 14 oder der Merten-Box 800). Einen „Haken“

hat die Sache allerdings: Die Innenbeleuchtung funktioniert nur bei Anschluß an ein e.m.s.-Fahrpult von Trix; dann allerdings leuchtet sie konstant, unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit und auch im Stillstand. Beyer hat jedoch einen elektronischen Baustein in Vorbereitung, der den Anschluß der Beleuchtung an ein normales Fahrpult ermöglicht. – Mit diesem Beleuchtungsgag hat Beyer unseren Vorschlag aus Heft 4/72, S. 310, in die Kleinserie umgesetzt; ein derart umgerüsteter Roco-Waggon kostet je nach Wagentype 60,- bis 75,- DM. Vollständigkeitshalber seien hier noch die ähnlichen effektvollen Innenbeleuchtungen der Ade-Wagen (Heft 11/76) und der CIWL-Wagen von Rivarossi (Heft 3a/79) erwähnt.

Thomas Allgaier
Reutlingen

Zwei Kleinanlagen-Entwürfe

Für meine geplante Anlage habe ich gleich zwei Entwürfe parat, die beide etwas für sich haben und vielleicht auch andere MIBA-Leser und Anlagen-Planer interessieren dürften.

Der Gleisplan der Abb. 1 ist ein Entwurf für eine H0e-Schmalspuranlage (ich bin ein „Fan“ der württembergischen Schmalspurbahnen) und zeigt einen kleinen Endbahnhof mit Empfangsgebäude und anschließendem Güterschuppen. Wohin die Bekohlungsanlage mit Schlackengrube und vor allem der Lokschuppen kommen, steht gegenwärtig noch nicht fest. Als kleine Besonderheit habe ich eine kleine Drehscheibe zum Wenden der Loks vorgesehen. So etwas ist bei einer Schmalspurbahn durch-

aus vorbildgerecht; Drehscheiben gab es u. a. bei der Bottwartalbahn in Marbach und Heilbronn/Süd und auch die DB-Strecke Ochsenhausen-Warthausen besaß früher in Biberach eine solche Drehscheibe. Der Durchmesser von ca. 8 m entspricht im Modell ca. 92 mm; die Fleischmann-Handdrehscheibe ist zwar größer, eignet sich aber m. E. trotzdem gut für einen entsprechenden Umbau.

Die sichtbare Strecke auf der Anlage ist Teil einer Kehrschleife, die die Züge wieder in den Endbahnhof zurückleitet. Zur Fahrzeitverlängerung könnte man zwischen der Bahnhofsausfahrt und der verdeckten Weiche noch eine Gleiswendel einbauen; außerdem wäre in der Kehrschleife noch ein Über-

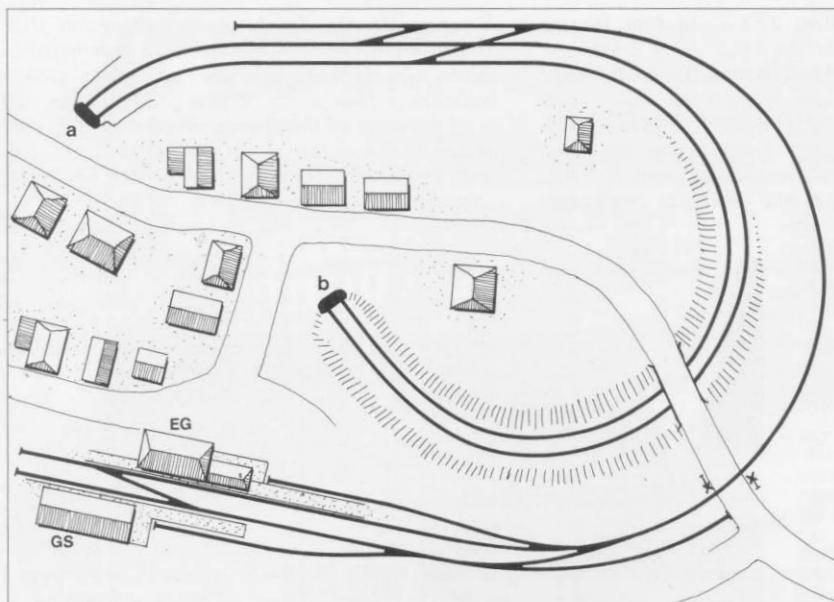
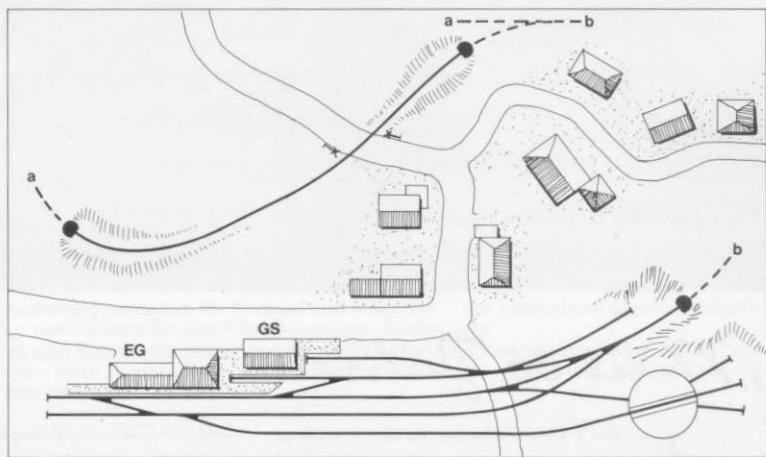
hol- oder Abstellgleis möglich (nicht gezeichnet). Soll auf der Anlage Rollbockbetrieb stattfinden, muß dies beim Lichtraumprofil (Tunnels, Brücken etc.) natürlich berücksichtigt werden.

Der Gleisplanentwurf der Abb. 2 greift (wieder mal) das alte Thema „Zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke“ auf. Die sichtbare Hauptstrecke liegt in einer Kehrschleife; sie verschwindet bei „a“ und „b“, um dann eine Etage tiefer in eine weitere Kehrschleife mit mehreren Abstellgleisen einzumünden. Auf der „Paradestrecke“

kann man alle möglichen Traktions- bzw. Zugarten vorführen, während man sich bei der Nebenbahn auf reine Nebenbahn-Fahrzeuge beschränken sollte (z. B. VT 98, BR 64, 86, 94, V 100, ETA 150 nebst den passenden Wagengarnituren). Die Partie hinter dem Bahnhof stelle ich mir als „Kleinstadt auf dem Lande“ vor: Hochhäuser und „Patrizier“-Häuser, so schön sie sein mögen, wären hier fehl am Platz; eher schwebt mir eine Szenerie vor, wie sie Pit-Peg im Plan 15 seiner „Panoramen“ (MIBA-REPORT 7) dargestellt hat.

Abb. 1. Gleisplan für eine Schmalspurbahn (Zeichnungsmaßstab 1:20). EG = Empfangsgebäude, GS = Güterschuppen; a-a und b-b bezeichnen verdeckte Gleisverbindungen.

Abb. 2. Gleisplan einer Anlage mit dem Thema „Haupt- und Nebenbahn“ (Zeichnungsmaßstab 1:20, Zeichnungen vom Verfasser). EG = Empfangsgebäude, GS = Güterschuppen; bei a und b schließen sich verdeckte Kehrschleifen an.





„Mit 66 Jahren ...“

... da ist noch lang nicht Schluß,
mit 66 Jahren kommt man auf den Genuß;

mit 66 Jahren fängt man erst richtig an;
mit 66 -- mit der Modelleisenbahn! “

Diese (abgewandelten) Zeilen von Udo Jürgens stellt der 66jährige MIBA-Leser Josef Stockheim als Motto über sein Modellbahnhobby und beweist damit, daß unser Steckenpferd keine Altersfrage, sondern in vieler Hinsicht „zeitlos“ ist. Seine Anlage (Abmessungen 3,60 × 1,80 m) wird im Zweischiernen-Gleichstromsystem betrieben und stellt eine eingleisige Hauptbahn mit ebenfalls eingleisiger

Nebenstrecke dar. Bei der Ausgestaltung hat Herr Stockheim versucht, verschiedene Landschaftselemente, Gebäudekomplexe usw. aus seiner niederbayerischen Heimat ins Modell zu übertragen und in seine Anlage zu integrieren; daneben griff er auch andere Vorbilder auf, soweit sie ihm stilistisch passend erschienen. Dazu zählt z. B. das imposante „Staatsrealgymnasium“ der Abb. 3.

▲ Abb. 1. Basteln hält fit! Der 66jährige MIBA-Leser Josef Stockheim am Werktaisch, der mit Drehbank und Meßgeräten ausgestattet ist.

(Fotos: Hans Wittmann, Vilshofen)

Abb. 2. Das sauber gearbeitete Gleisbildstellpult; mit den 14 Drehknöpfen am vorderen Rand werden die Lichtsignale gesteuert. Was auf dem Gleisbild wie eine doppelgleisige Strecke aussieht, sind in Wirklichkeit zwei eingleisige Bahnlinien (siehe Haupttext).

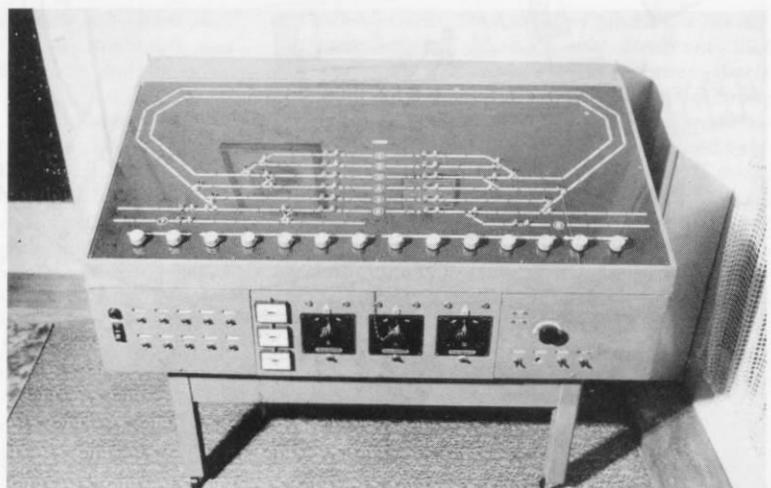
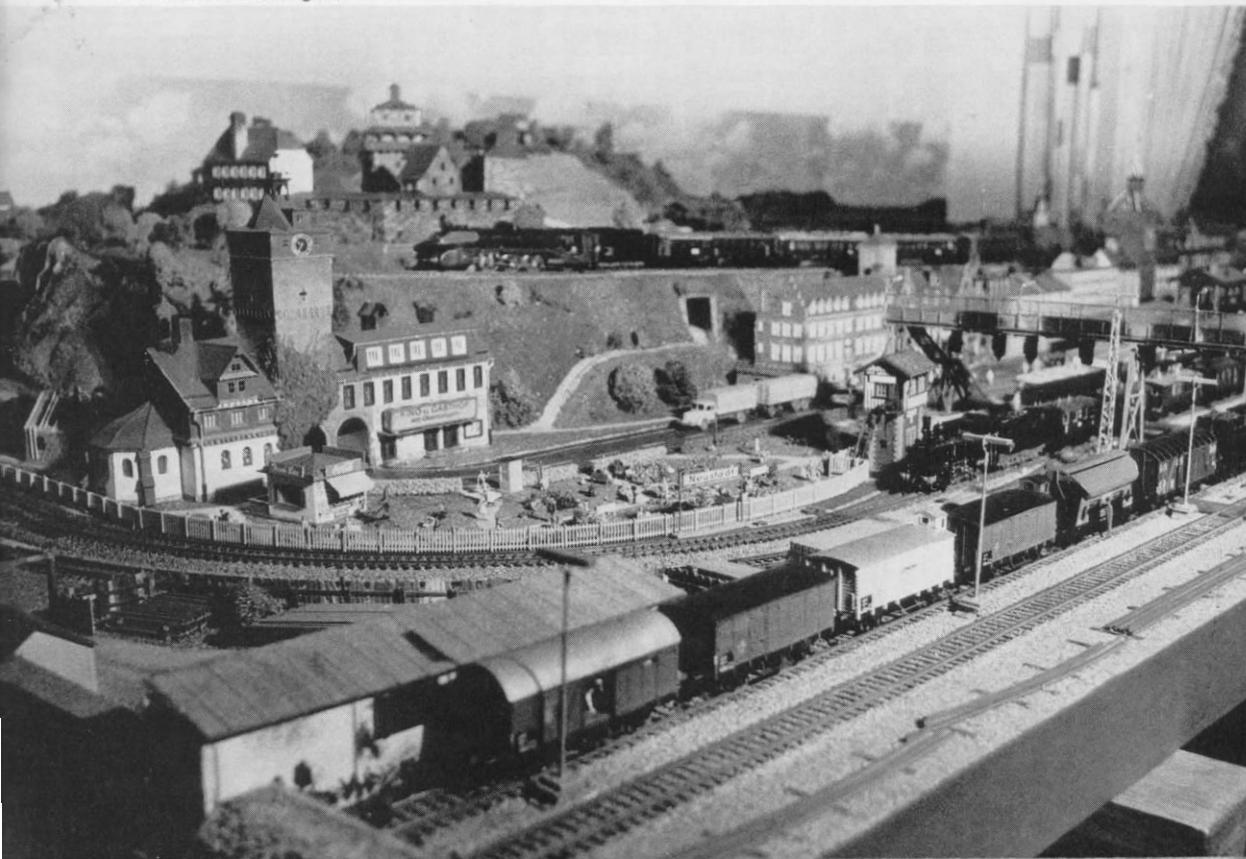




Abb. 3. Das „Königl. Bayr. Staatsrealgymnasium für Knaben und Mädchen“. Die Vorderfront dieses imposanten Gebäudes entstand aus den vier Seitenteilen des Kibri-Bausatzes „Realschule“.

Abb. 4. Blick über Gütergleise und Bahnhofsausfahrt auf einige Selbstbau-Häuser, die Herr Stockheim – wie mehrere Gebäude seiner Anlage – nach Postkarten-Motiven baute. Im Mittelgrund eine kleine „Parkanlage“ mit Grünflächen, Gehwegen, Bänken usw.



RESTAURANT

Zum schwarzen Ross Restaurant

13



Stadthaus-Umbau

Höher + breiter: in der Praxis

von Bruno Kaiser, Köln

1. Teil

Vorwort der Redaktion:

Nach unserem „Grundsatzartikel“ in Heft 4/79 greifen wir mit den folgenden Ausführungen das Thema „Hohe Stadthäuser“ erneut auf – auch auf die Gefahr hin, daß wir damit dem einen oder anderen Leser allmählich „auf den Wecker gehen“. Hier mag man uns allerdings unsere Erfahrung zugute halten, die – z. B. vor langen Jahren bei den langen D-Zugwagen – unsere Devise „Beharrlichkeit führt stets zum Ziel“ gerechtfertigt und bestätigt hat. Dieser Artikel richtet sich also nicht nur an die Leser bzw. Bastler, denen Herr Kaiser seine praktischen Erfahrungen, Methoden und Kniffe bei der „Komposition“ hoher Stadthäuser vermittelt – Hinweise übrigens,

die nicht nur in diesem speziellen Fall, sondern beim Gebäudemodellbau allgemein von Nutzen sind –; genauso angesprochen möge sich die einschlägige Zubehörindustrie fühlen! Wie gut und realistisch solche hohen Stadthäuser wirken, beweisen die Modelle des Herrn Kaiser augenfällig; da es jedoch noch einige Zeit dauern dürfte, bis die Industrie unsere Vorschläge in die Tat, d. h. in Serienmodelle umsetzt, kommen die Ausführungen des Herrn Kaiser sicher zahlreichen Bastlern zugute. Die Fülle des Text- und Bildmaterials macht eine Aufteilung in zwei Folgen erforderlich; in Heft 1/80 wird außerdem noch einiges zu den Gebäudemodellen zu sagen sein, die wir uns von der Industrie wünschen.

Die Werkzeuge und ihr Gebrauch

Für die im folgenden geschilderten Arbeiten reicht in aller Regel das zumeist ohnehin in der Modellbahnwerkstatt vorhandene Bastelwerkzeug aus. Einem rationellen Arbeiten sind darüber hinaus ein Bohrzwerg und eine Werkzeugschleifmaschine sowie für ganz spezielle Fälle eine Drehbank sehr förderlich. Ich habe mit folgenden Werkzeugen gearbeitet: Universalsäge von Roco (Best.-Nr. 600), Bastelmesser mit Abbrechklingen, Bastelmesser mit austauschbaren schmalen Klingen („Marrott simpel“), Spiralbohrer (ggf. mit Handbohrmaschine), Fräser und Trennwerkzeuge (Trennscheibe oder Kreissägeblatt) für Bohrzwerg, Stahlwinkel, Stahllineal, Stechbeitel, Flachfeile und Schlüsselfeilen sowie Nadelfeilen und Schleifpapier (Körnung ca. 180).

Insbesondere bei Aufstockung und Bausatzvariationen ist die Erzielung von geraden Trennschnitten wichtig. Hierzu wird eine nur minimal geschränkte Säge, mit deren Hilfe an einem Anschlag (Winkel, Lineal) entlang geschnitten werden kann, benötigt. Die genannte Universalsäge von Roco ist für diese Arbeiten gut geeignet, zumal sie ein sehr dünnes Sägeblatt hat (0,2 mm) und die Schnitte entsprechend schmal sind; ein von mir gemessenes Laubsägeblatt war 0,5–0,6 mm dick. Ggf. kann auf dem (Plastik-)Werkstück die Schnittstelle vorher mit einer Reißnadel angerissen werden; durch langsames, lockeres Hin- und

Herziehen der Säge in dieser Vertiefung sind gerade Schnittflächen zu erzielen, da das Sägeblatt – einmal in der richtigen Lage – beim Schneiden fixiert ist; der erste Einschnitt ergibt quasi eine Führung. Es ist dann beim Sägen lediglich darauf zu achten, daß das Werkzeug gerade gehalten wird, um rechtwinkelige Schnitte zu erhalten.

Wichtig ist, daß die Schnittbewegung in der selben Ebene verläuft, in der das Werkstück liegt. Die auf der Arbeitsplatte liegenden Fassadenteile werden also horizontal bearbeitet. Bei der Verwendung einer Laubsäge wird in aller Regel das liegende Werkstück durch Vertikalbewegungen des Sägeblatts bearbeitet. Hierbei ist jedoch kein Anschlag gegeben, so daß die Einhaltung der Schnittrichtung entlang einer vorgezeichneten Linie durch die Haltung des Sägegriffs bestimmt wird. Ich brachte mit der Laubsäge im Endeffekt nur wellig verlaufende Schnittstellen zustande, so daß ich für diese Arbeiten die Roco-Säge bevorzugte. (Wie wir von der Fa. Roco erfuhren, ist mittlerweile eine verbesserte Ausführung dieser Säge mit einem Griff aus besonders schlagfestem Polystyrol im Handel. D. Red.).

Kleine, z. B. durch einen verrutschten Sägeschnitt verursachte „Macken“ an den Schnittkanten verschwinden, wenn das Werkstück mit der bearbeiteten Kante über ein plan auf der Arbeitsunterlage liegendes Schleifpapier geführt wird. Mit

Abb. 1. Fast in $\frac{1}{2}$ Originalgröße wiedergegeben: Ein prachtvolles, stattliches Stadthaus – das (leider) von keiner Zubehörfirma erhältlich ist, weswegen (zum Glück) Herr Kaiser in diesem Artikel schildert, wie man zu solchen Gebäuden kommt (siehe Abb. 8).

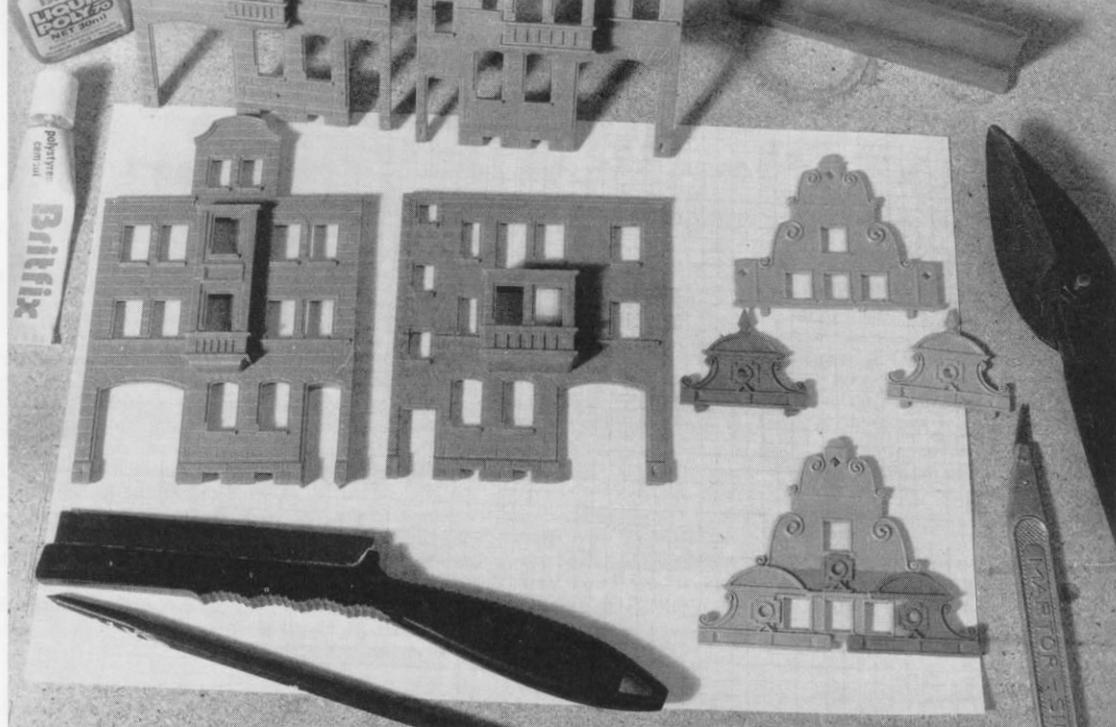


Abb. 2 zeigt die Ausgangssituation beim Umbau bzw. bei der Aufstockung von Gebäuden mit strukturierten Fassaden, demonstriert an Teilen des Kibri-Bausatzes B 8352 sowie probehalber danebengelegten Faller-Giebeln (siehe Abb. 8). Außerdem im Bild: zum Umbau verwendete Werkzeuge wie Roco-Säge, Bastelmesser und Blechscheren (für grobe Schnidearbeiten).

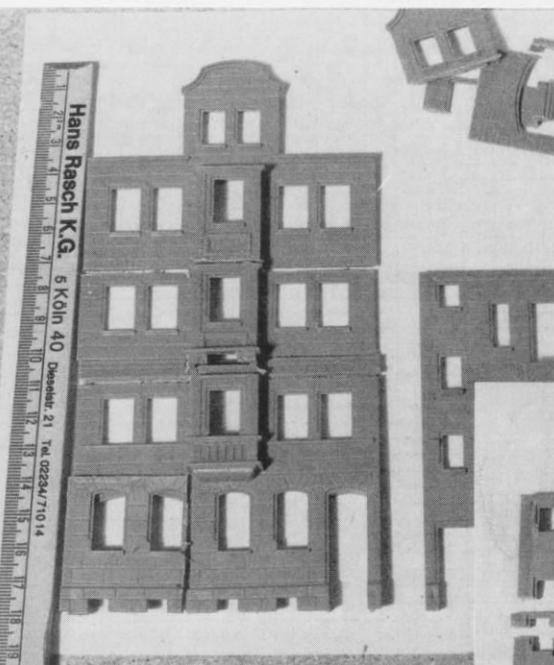
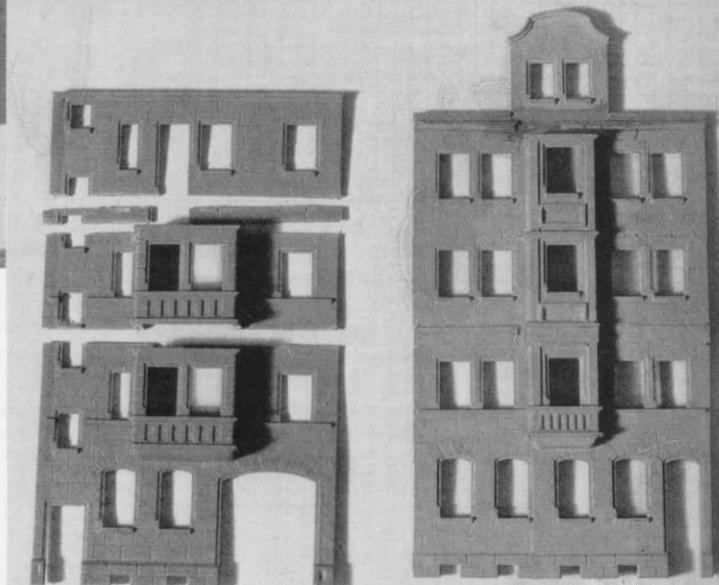


Abb. 3 u. 4. Oben: die zurechtgeschnittene und zusammengesetzte Straßenfassade mit den „Erhöhungsstreifen“. Das Erdgeschoß enthält statt der Tordurchfahrt ein Mauerteil mit zwei Fenstern. Rechts: die zusammengeklebte und verspachtelte Straßenfassade im Vergleich zur noch nicht zusammengeklebten Hinterhof-Fassade.



dieser Methode sind, wenn das Werkstück entsprechend schräg versetzt wird, auch Kanten mit Gehrungen zu erstellen (für Dächer, Eckverbindungen etc.). Sehr nützlich für diese Arbeiten ist auch eine Werkzeugschleifmaschine. Das Werk-

stück wird über den vorher winkelgerecht eingestellten Anschlag am Schleifstein vorbeigeführt und anschließend auf dem Schmirgelleinen egalisiert.

Das Abfräsen von Ausklinkungen habe ich ebenfalls so weit wie möglich auf diese Weise vorgenommen. Aufgrund der grobkörnigen Oberflächenstruktur dieser Schleifsteine setzen sich unterhalb der Abrisskante am Werkstück erwärme Kunststoffreste ab, die nach dem Schleifen leicht weggebrochen werden können. Ein Verschmieren des Schleifsteines ist bei mir nicht eingetreten.

Sollen die neuen Fassaden verputzt werden oder Stuckteile erhalten (beides wird im folgenden noch geschildert), ist es ggf. notwendig, die vorhandenen Strukturierungen (Gesimse, Profillinien etc.) zu entfernen. Dies ist mittels eines scharfen Stechbeitels und anschließendem Flächenschleifen auf Schleifpapier (die Fassade wird dabei solange über das Schleifpapier gezogen, bis alle Überstände entfernt sind) zwar möglich, jedoch recht mühselig. Besser geht es mit einem in den Bohrzwerg eingesetzten Fräser, wobei man allerdings einen grob strukturierten sog. „Rubinstein“ verwenden sollte; Zahnarztfräser sind für solche Arbeiten nicht geeignet, da sich die feinen Fräser durch den schmierenden Kunststoff umgehend zusetzen. Die feinen Fräser werden lediglich für feine Nacharbeiten an Fassaden und Profilen verwendet.

Ansonsten wird der Bohrzwerg noch zum Bohren von Löchern aller Art – z. B. zum Anbringen von Fahnenstangen, Regenrohrhaltern usw. – benutzt sowie zum Ausschneiden von Fenster- oder Türöffnungen bei Eigenbau-Fassaden.

In der Regel lassen sich die zusammengehörenden Teile nahezu nahtlos aneinanderfügen und mit flüssigem Plastikkleber zusammenkleben. Trotz aller Sorgfalt unvermeidliche Ritzen, kleine Vertiefungen und ähnliches werden ausgespachtelt. Dazu verweise ich zum einen ein selbstgefertigtes Spachtelmittel, das aus in Azeton oder Nitroverdünnung aufgelösten Plastik-Abfallstückchen besteht. Diese zähflüssige Masse wird vor allem an Eckverbindungen von Hauswänden sowie bei sämtlichen Dachverbindungen mittels eines Pinsels, eines dünnen Blechstreifens oder mit dem Finger aufgebracht. Mit einem in Flüssigkleber getauchten Pinsel lässt es sich nach erfolgtem Auftrag sehr gut verteilen und auch in die kleinsten

Lücken und Ritzen bringen. Der große Vorteil dieses Spachtelmittels liegt darin, daß es sich vollständig mit den Bausatzteilen verbindet und daher ein späteres Schleifen oder Feilen, das z. B. die Ziegelstruktur angreifen könnte, entfällt.

Zum anderen verwende ich sog. Autospachtel, und zwar zum Ausfüllen von Ritzen, Fugen und Löchern in Fassaden. Das Material wird mittels eines dünnen Blechstreifens aufgetragen, glatt abgezogen und läßt sich nach dem Durchtrocknen problemlos glattschleifen.

Der besondere Vorteil dieses Spachtels: Bei Flächen – z. B. innerhalb einer Fassade an eingesetzten Streifen zur Stockwerkerhöhung oder bei Fassadenteilverbindungen – ist ein leichtes Fugenfüllen möglich, wobei das Trägermaterial nicht angegriffen wird; nach einer kurzen Trockenzeit ist eine leichte Weiterverarbeitung (Bohren, Schleifen etc.) möglich. Zum Ausfüllen von Eckfugen ist dieser Spachtel weniger geeignet, weil er keine homogene Verbindung mit dem Plastikmaterial eingeht und bei ungenügender Auflagefläche beim späteren Befüllen evtl. ausbrechen kann.

Noch ein wichtiger Hinweis: Vor Beginn von Umbauten und Eigenschöpfungen sollten unbedingt Skizzen angefertigt werden! Man braucht sich bei der Ausführung zwar nicht sklavisch an diese zu halten, erspart sich jedoch eine Menge Arbeit, Verdrub und auch „Verschnitt“, weil ein Fehler auf dem Papier wesentlich schneller korrigiert werden kann als am halbfertigen Werkstück.

Soviel zu den erforderlichen Werkzeugen und Materialien und zu deren richtigem Gebrauch; nun zu meinen verschiedenen Baumethoden. Dabei unterscheide ich zwischen Gebäudemodellen mit „strukturierten“ Fassaden, also mit horizontal verlaufenden Gesimsen, Stuck-Zierlinien usw. einerseits und solchen mit „unstrukturierten“ Fassaden andererseits. Auf den ersten Blick könnte man meinen – und dies wurde ja auch in Heft 4/79, S. 378, angesprochen –, daß sich strukturierte Fassaden eher für eine Aufstockung eignen, weil durch die Gesimse die Schnitt- und Ansatzstellen kaschiert werden können; ich habe jedoch ein Verfahren entwickelt, mit dem eine Aufstockung auch bei nicht strukturierten Fassaden möglich ist, ohne daß hinterher irgendwelche Fugen oder Ansatzstellen zu sehen sind; mehr dazu im entsprechenden Kapitel.

Aufstocken und Abwandeln von Häusern mit strukturierten Fassaden (Abb. 2-4)

Wie hierbei vorzugehen ist, kann man den Abb. 2-4 entnehmen, wobei das gezeigte Gebäude stellvertretend für andere, ähnliche Typen steht.

Beim Zersägen der Fassade ist darauf zu achten, daß der Sägeschnitt genau in einer Mauerwerksfuge vorgenommen wird; dadurch hält sich der

Verschnitt bei den zusätzlichen Etagen und Mauerteilen zur Stockwerkerhöhung in Grenzen. (Hier ist die feine Roco-Säge also besonders angebracht.) Die Mauerteile können bei Steinfassaden ja nicht einfach aus Polystyrolstreifen passender Breite gefertigt werden, da hierdurch später der

Abb. 5. Das Verputzen (das nach dem Zusammensetzen und Verspachteln erfolgt): Auf die mit Sprühkleber eingesprühte Fassade wird der Vogelsand aufgesiebt.

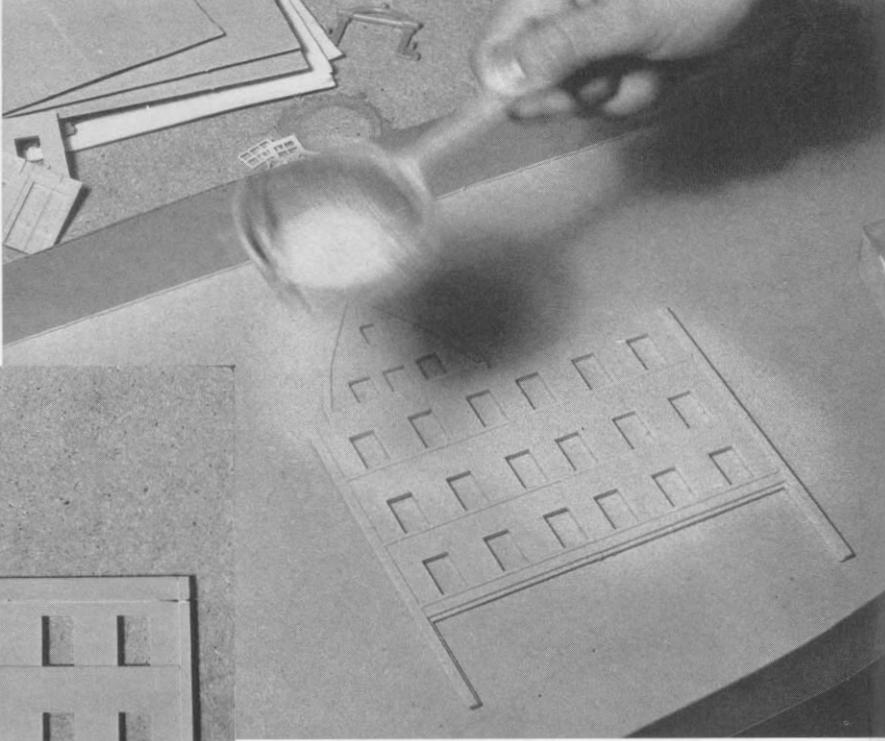
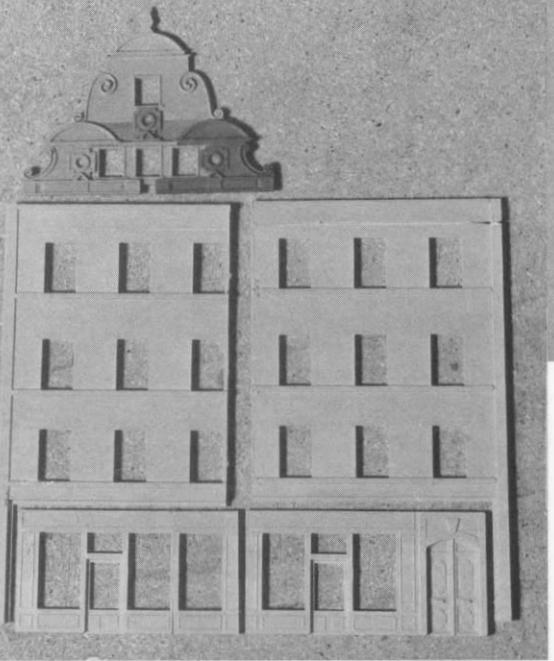


Abb. 6. Zur Erzielung eines gleichmäßigen Fensterabstandes beim Zusammensetzen zweier Jouef-Fassadenteile wird bei einer Fassade ein entsprechend breiter Mauerstreifen abgesägt. Das Untergeschoß bilden Geschäftsfronten (gleichfalls aus dem Jouef-Bausatz). Der Faller-Stadthausgiebel ist auch hier nur provisorisch bzw. probehalber angelegt (siehe Abb. 2 u. 8).

Abb. 7. Die beiden Fassadenteile und der – selbstgefertigte – Giebel sind entsprechend der zuvor angefertigten Planskizze zusammengeklebt und verspachtelt. Das Untergeschoß wird erst nach dem Verputzen (siehe Abb. 5) eingebaut, da es nicht verputzt werden soll.



Gesamteindruck empfindlich gestört würde. Des weiteren sollten die Schnittstellen möglichst entlang von Gesimsen oder Zierstreifen verlaufen, weil hier die erwähnten „Patzer“ (z. B. durch verrutschte Sägeschnitte verursacht) später besser kaschiert werden können.

Nach dem sorgfältigen Verkleben der Fassaden- teile werden evtl. verbliebene Ritzen mit dem ge- nannten Spachtelmittel ausgefüllt. Sollten in den verspachtelten Stellen Mauerwerksfugen erforderlich sein, lassen sich diese mit einer spitzen Nadel- feile entlang eines Stahllineals einritzen.

Zur nachträglichen bzw. zusätzlichen Strukturierung solcher Fassaden lassen sich entsprechende Plastik-Profile als Stuckimitation verwenden. Gerade bei großflächigen Fassaden, die zwar dem

Vorbild entsprechen, an die sich aber das an Maß- stabsverminderung gewohnte Modellbahnerauge noch nicht angepaßt hat, ist diese Methode sinnvoll und angebracht. Außerdem lassen sich durch aufgebrachte Simse und Verzierungen eventuelle „Patzer“ oder Ansatzritzen gut kaschieren.

Zur rationellen Fertigung mehrerer gleicher Stuckteile sind entsprechende Gußformen nützlich. Diese lassen sich relativ einfach mittels Silikonkautschuk fertigen, wenn man aus passenden Plastikprofilen, Drehteilen o. ä. Urformen herstellt. Die Gußformen habe ich dann der Einfachheit halber mit Kunstharzsputzel (Prestolith o. ä.) ausgefüllt und aufgeklebt (siehe dazu MIBA 14/67, S. 731.). Derartige selbstgefertigte Stuckteile sind z. B. auf Abb. 8 zu sehen.

Aufstocken und Abwandeln von Häusern mit unstrukturierten Fassaden (Abb. 3–11)

Die im folgenden geschilderte Methode entwickelte ich aus dem Versuch heraus, die in MIBA 4/79 beschriebenen Jouef-Stadthäuser zum einen optisch an deutsche Architektur-Verhältnisse anzulegen und sie zum anderen nicht nur vertikal, sondern auch horizontal zu variieren, um daraus größere Fassaden zusammenstellen zu können. Denn trotz reichlich beigelegter Untergeschosse

führt die Addition mehrerer Häuser zu einer gewissen Monotonie, falls ausschließlich Höhenvaria- tionen vorgenommen werden; eine Breitenvaria- tion erschien mir daher unumgänglich, zumal die Jouef-Fassaden im Grunde nur ein „Fassaden-Ra- ster“ mit drei nebeneinanderliegenden Fenstern aufweisen.

Da die Jouef-Fassaden „von Haus aus“ lediglich horizontale Sollbruchstellen aufweisen, nahm ich die erforderlichen Vertikalschnitte selbst vor und setzte die Teile anschließend entsprechend zusammen. Demonstriert sei dies an einem Gebäude, bei dem zwei Fassadenteile zu einer Einheit mit je- weils sechs Fenstern unter Hinzufügung eines Giebels kombiniert wurden (Abb. 6).

An den Fassadenteilen wurden die einander zu- gewandten Seitenkanten abgesägt, um nach je- weils drei Fenstern wieder den gleichen Fenster- abstand zur nächsten „Dreiergruppe“ von Fen- stern zu erzielen. Der Trennungsschnitt wurde bei einem Fassadenteil einseitig entlang der nach innen ragenden Fensterumrandung geführt (was einen geraden Schnitt erleichtert) und somit ein entsprechend breiter Streifen weggenommen. An- schließend wurden die Teile passend zusammen- gesetzt und sorgfältig zusammengeklebt. Um die Front etwas aufzulockern, wurde der bereits erwähnte Giebel hinzugefügt. Hier hatte ich zuerst einen Faller-Stadthaus-Giebel vorgesehen, der je- doch stilistisch nicht paßte; ich fertigte daher einen

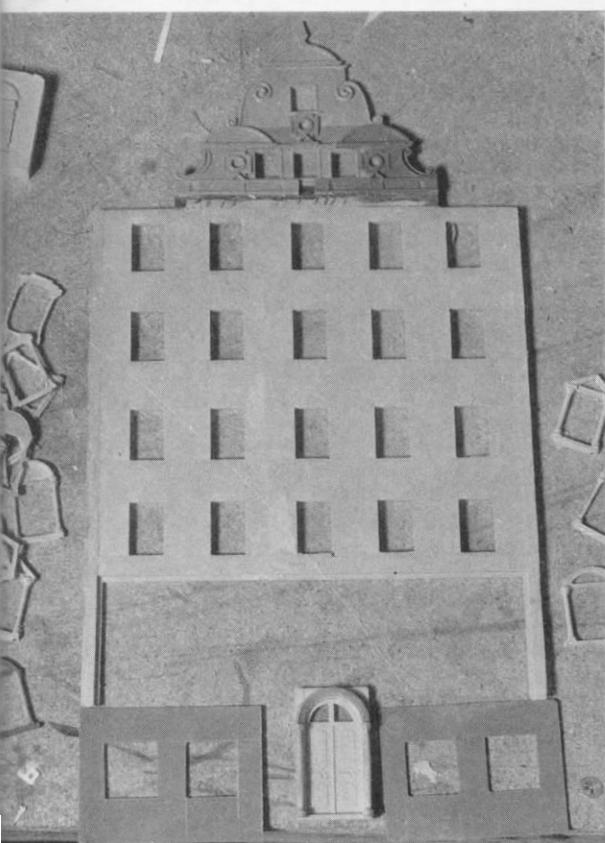


Abb. 8. So setzt sich die Fassade des eingangs ge- zeigten Hotels „Zum schwarzen Röß“ (Abb. 1) zu- sammen: Untergeschoß Eigenbau (mit Jouef-Tür), Fassade aus gemäß Abb. 6 zusammengesetzten Jouef-Teilen, Faller-Stadthausgiebel. Die Fassade wurde völlig plan geschliffen, um die selbstgege- sogenen Stuckumrandungen der Fenster aufbringen zu können.



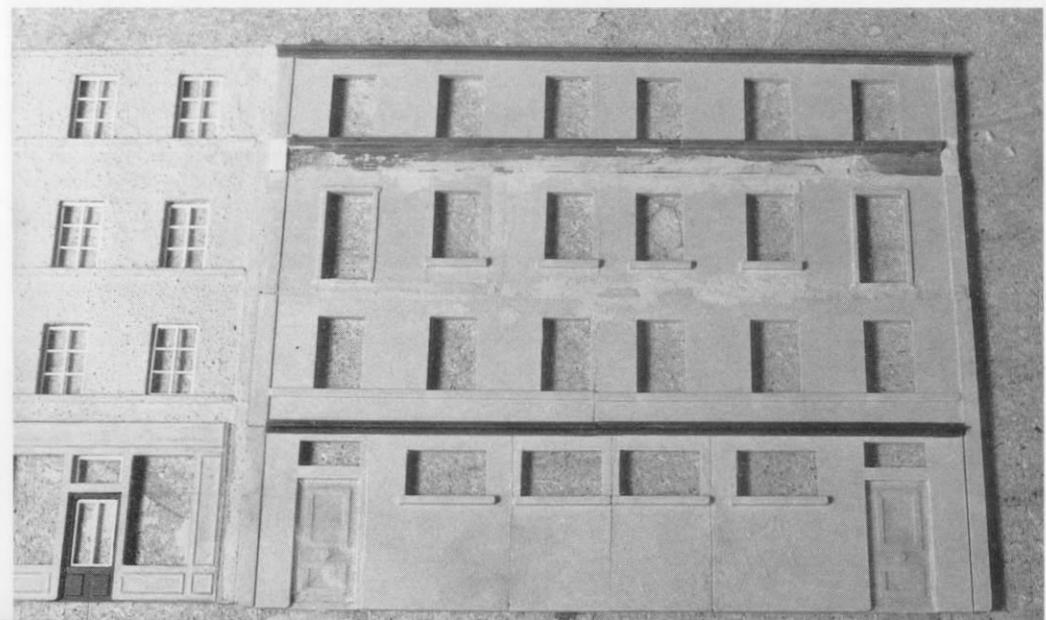
Abb. 9 demonstriert zum einen, wie gut der Verputz wirkt, der alle „Nahtstellen“ überdeckt; zum anderen sind hier die aus Doppel-T-Profilen gefertigten Dachrinnen zu erkennen. An der Rückfront sieht man übrigens unter der obersten Fensterreihe einen eingefügten Mauerstreifen.

Abb. 10 zeigt die aus diversen Jouef-Restteilen zusammengeklebte und verspachtelte, aber noch nicht verputzte Rückfront; links zum Vergleich ein Teil der bereits verputzten Vorderfront. Zwischen dem 2. und 3. Geschoß ist ein Mauerstreifen eingefügt (siehe Abb. 9). Der dunkle Streifen über dem Erdgeschoß ist eine aufgesetzte Profilleiste.

eigenen Entwurf an, den ich auf der im Jouef-Bausatz enthaltenen seitlichen Giebelfläche anriß und aussägte.

Der eigentliche „Clou“ meiner Methode ist jedoch das nun folgende „Verputzen“ der Außenfassade, was im Endeffekt nicht nur gut aussieht, sondern – und das ist das Wichtigere dabei – sämtliche noch vorhandenen Stöße, Ansatzstellen usw. der zusammengefügten Fassaden verschwinden läßt.

Wie ich dabei vorgehe, zeigt die Abb. 5. Das zu verputzende Teil wird nach Vorschrift mit Sprühkleber (Busch) eingesprüht. Als Putzmaterial ver-





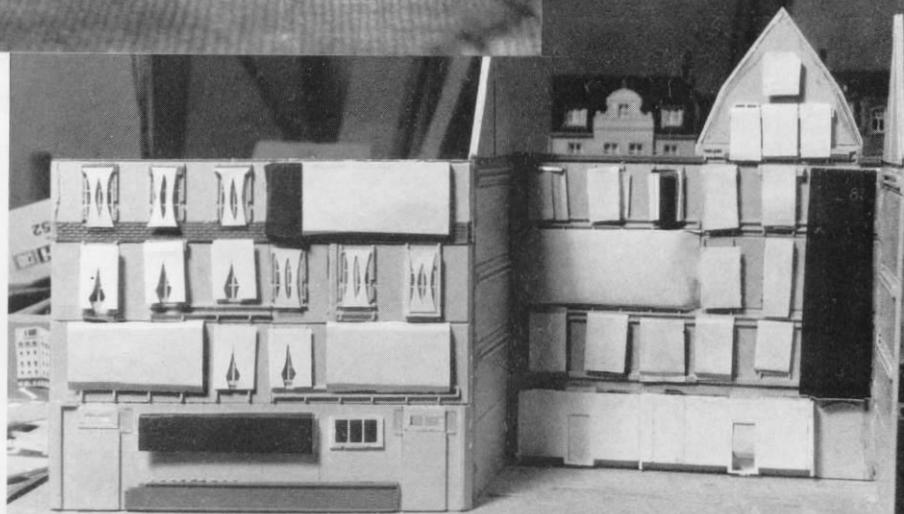
Fenster dunkel. Eine schwarze Bemalung der Innenwände zur Vermeidung unerwünschten Lichtaustritts ist nicht erforderlich, da das Material dick genug ist und außerdem die Fassaden von außen verputzt und bemalt sind.

wende ich feinen Vogelsand, der durch ein altes Teesieb auf das Werkstück gesiebt wird (Kalkbeigaben bleiben im Sieb zurück). Anschließend ist das Material leicht mit dem Zeigefinger anzuklopfen. Nach Durchtrocknen des Klebers ist der überschüssige Sand abzuschütteln und die Fassade vor der Fenstermontage im gewünschten Farbton mit Plaka-Farbe zu streichen (was im Abschnitt „Farbbebung“ im 2. Teil noch beschrieben wird).

(Fortsetzung in Heft 12/79)

Abb. 11. Das fertige, bestens wirkende Stadthaus, dem – aufgrund des Verputzes – seine „Zusammensetzung“ (Abb. 6 u. 7) nicht mehr anzusehen ist! Man beachte auch die plastische Wirkung der gemäß Abb. 12 zurückgesetzten Gardinen.

Abb. 12. Um eine plastische Wirkung zu erzielen, sind die Papiergardinen mit Abstand hinter die Fensterscheiben geklebt. Das Treppenhaus und einzelne Fensterscheiben sind schwarz hinterklebt; bei eingeschalteter Beleuchtung bleiben diese



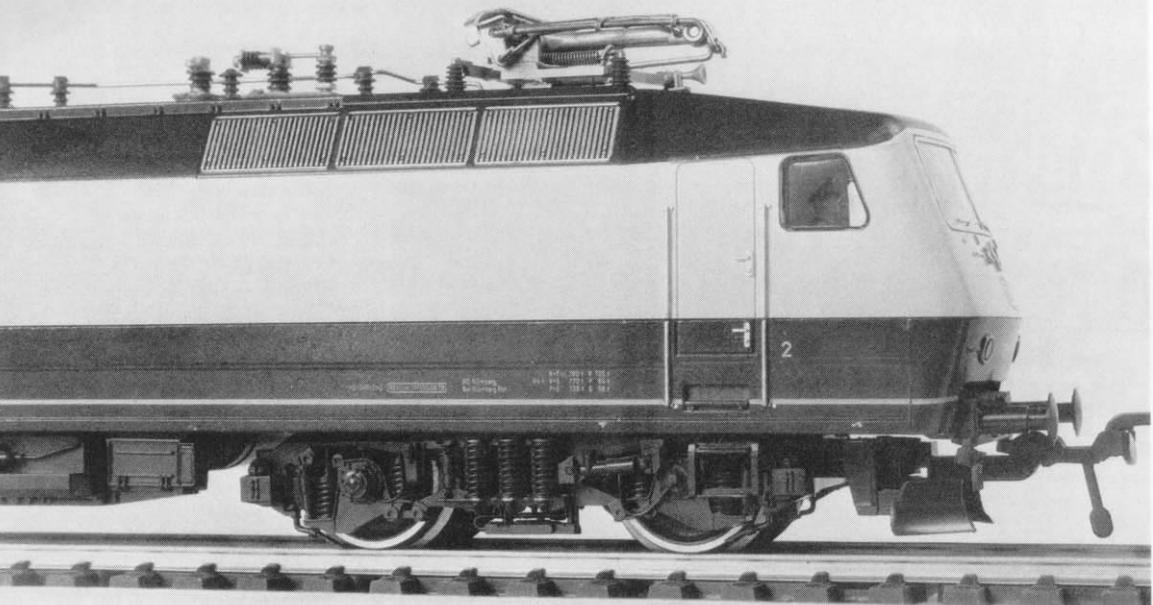


Abb. 1 u. 2. Das Fleischmann-Modell gibt das „glatte“ Aussehen der DB-120 sehr gut wieder. Die feine Detailierung erstreckt sich auch auf die Unterseite der Drehgestelle.

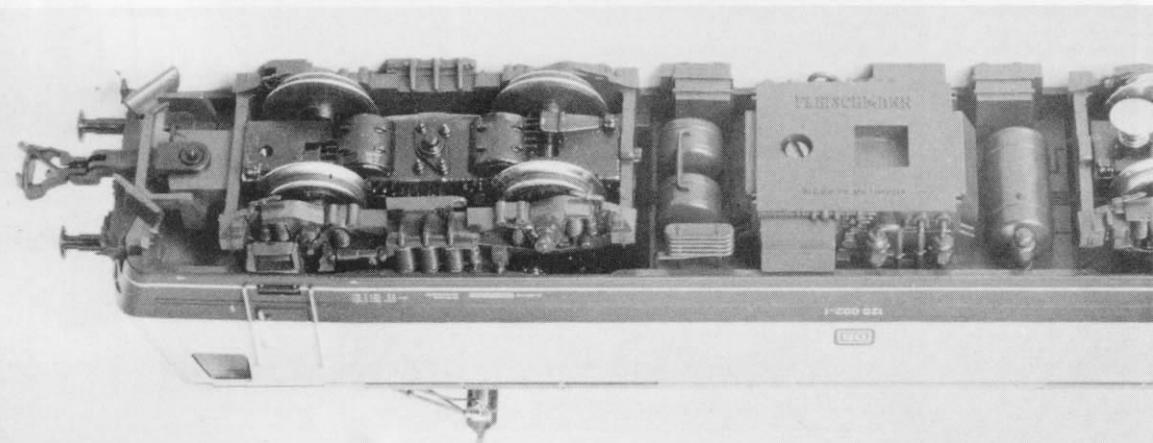
Die neue DB-Ellok 120 in H0 – und weitere Neuheiten von Fleischmann

Das neue DB-Paradeperd E 120 gab ihr Publikumsdebüt auf der IVA '79 in Hamburg (siehe unseren Bericht in Heft 8/79), wo sie auch die MIBA-Reaktion eingehend in Augenschein nehmen konnte. Die neue Antriebstechnik mit Asynchron-Drehstrommotoren wurde von BBC entwickelt und bereits seit längerer Zeit in den dieselelektrischen Henschel-BBC Prototypen DE 2500 erprobt. Die neue Antriebstechnik kommt den Vorstellungen des Betriebsdienstes und der Lokbaudezernenten sehr entgegen, die für verschiedene Einsatzzwecke ein und dieselbe Lokomotiv-Baureihe einsetzen möchten. So wird die E 120 in Zukunft wohl vor schweren Güterzügen ebenso anzutreffen sein wie vor schnellen Reisezügen.

Die ersten vier Vorserienloks (120 001-004) sind konstruktiv für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt; die 120 005 wird mit einer Vmax von 200 km/h erprobt.

Das Fleischmann-Modell gibt die 120 002 aus der Vorserie wieder und ist exakt im Maßstab 1:87 gehalten. Die Drehgestelle (Vorbildradstand: 2,80 m) sind sehr gut nachgebildet. Besonders plastisch sind die dreifachen Federn und Stabilisatoren ausgefallen; außerdem ist die Unterseite der Drehgestelle und des Fahrzeugbodens voll detailliert.

Verschleißpufferbohlen und Trittstufen an den Stirnseiten sind sehr fein und vorbildgetreu ausgeführt; die Frontfenster haben imitierte Alurahmen, die seitlichen Fenster sind ohne Rahmen eingelassen. In einem Führerstand sitzt eine Lokführerfigur; allerdings sollte man den Führerstand-Einsatz von der Unterseite schwarz streichen, da das Spitzlicht-Lämpchen durch das Plastikmaterial hindurchscheint. Das feine Riffelmuster auf dem Dach reicht über den gesamten Maschinenraum. Die Einholmstromabnehmer weisen vorbildgemäß einen Versteifungseinsatz im oberen Teil auf; die Pantographen



sitzen auf zierlichen blauen Isolatoren. Die silberfarbenen Lüfterblenden in den Dachschrägen sind trennscharf abgesetzt.

Das Modell hat bei 12 V eine umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h; was – im Sinne unseres Geschwindigkeits-Artikels in Heft 9/79 – bei dem gewählten Vorbild durchaus akzeptabel ist. Als langsamstes ruckfreies Tempo ermittelten wir umgerechnet 12 km/h. Die Lokomotive fährt ruhig und leise; die Zugkraft ist dank vier Gummi-Haftreifen überdurchschnittlich gut.

Des weiteren hat Fleischmann die H0-Personenwagenserie der „alten Preußen“ vervollständigt. Den CiPr 05a gibt es, wie im Messebericht erwähnt, auch mit geschlossenen Bühnen, den gemischtklassigen BCiPr 05a mit verschiedenen ausgeführten Wagenenden. Ausführungs- und Farbvarianten runden das H0-Neuheitenprogramm ab.

Für die N-Bahner kommt gleichfalls der gemischtklassige preußische Personenwagen, außerdem ein achtachsiger Tieflader, beladen mit zwei großen Kabelrollen. Ebenfalls lieferbar ist das N-Handentkupplungsgleis, die „94“ in sogenannter „Europa“-Ausführung (schwarz) mit den Beschriftungen verschiedener Bahnverwaltungen und ein 3ständiger Ringlokschuppenbausatz.

Für beide Baugrößen verwendbar ist der neue MSF-Trafo, wobei „MSF“ für „multi-sensible Feinsteuerung“ steht, was – etwas „volkstümlicher“ ausgedrückt – einen stufenlosen Übergang von Halbwelen – auf Vollwellenregelung bedeutet. mm/BMC

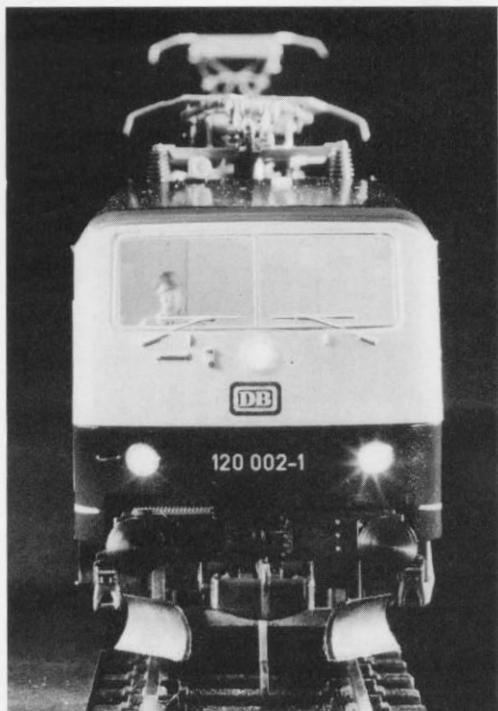


Abb. 3 u. 4. Frontansicht und Draufsicht zeigen weitere Details wie Bahnrämer, zierliche Isolatoren, geöffnete Dachfläche und die mit Verstrebungen versehenen Einholm-Stromabnehmer.

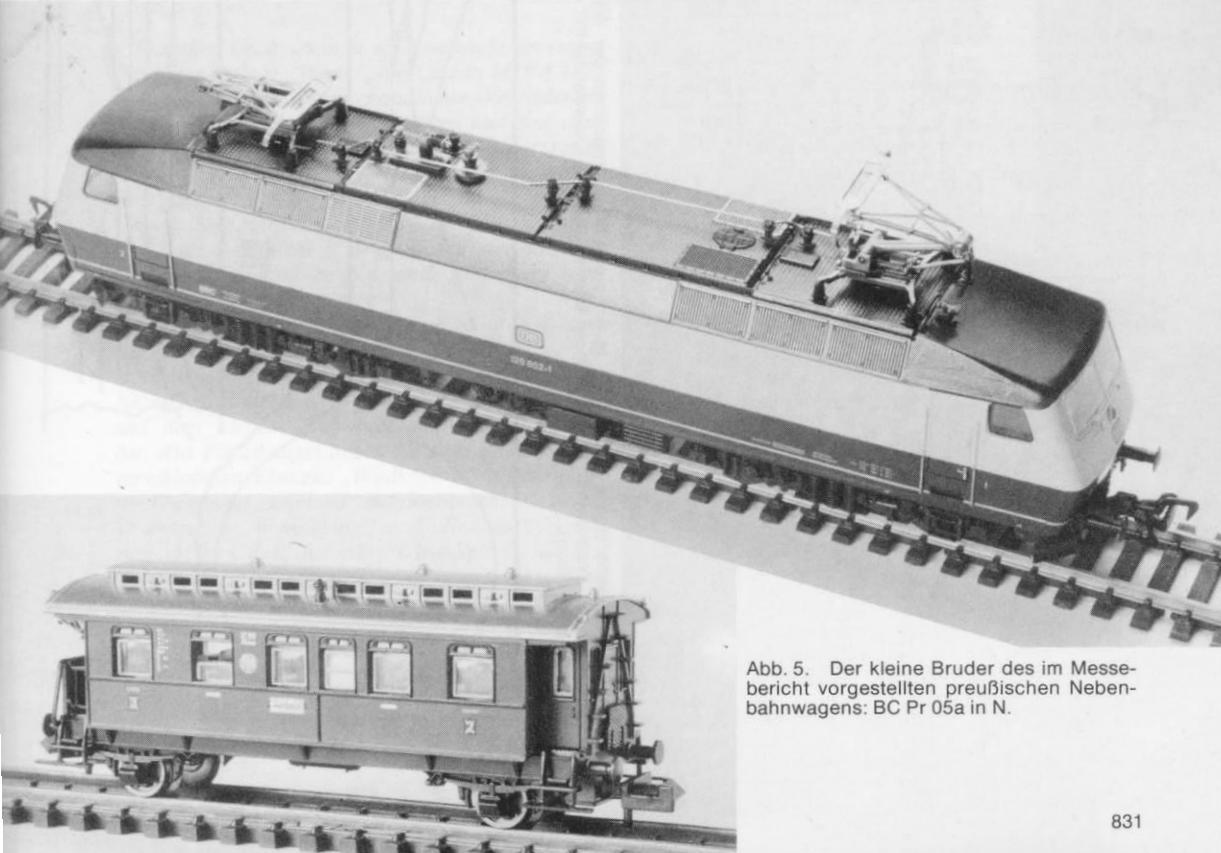


Abb. 5. Der kleine Bruder des im Messebericht vorgestellten preußischen Nebenbahnwagens: BC Pr 05a in N.



Abb. 1. Fast eine Gesamtansicht der in Art eines Bücherregals an der Wand befestigten Anlage. Der Bahnhof „Enelund“ auf der oberen Ebene ist mit dem Bahnhof „Wadköping“ auf der unteren Ebene über eine Gleiswendel mit 4 ½ Windungen verbunden; diese Wendel verläuft zum größten Teil innerhalb des „Felsmassivs“ (links).

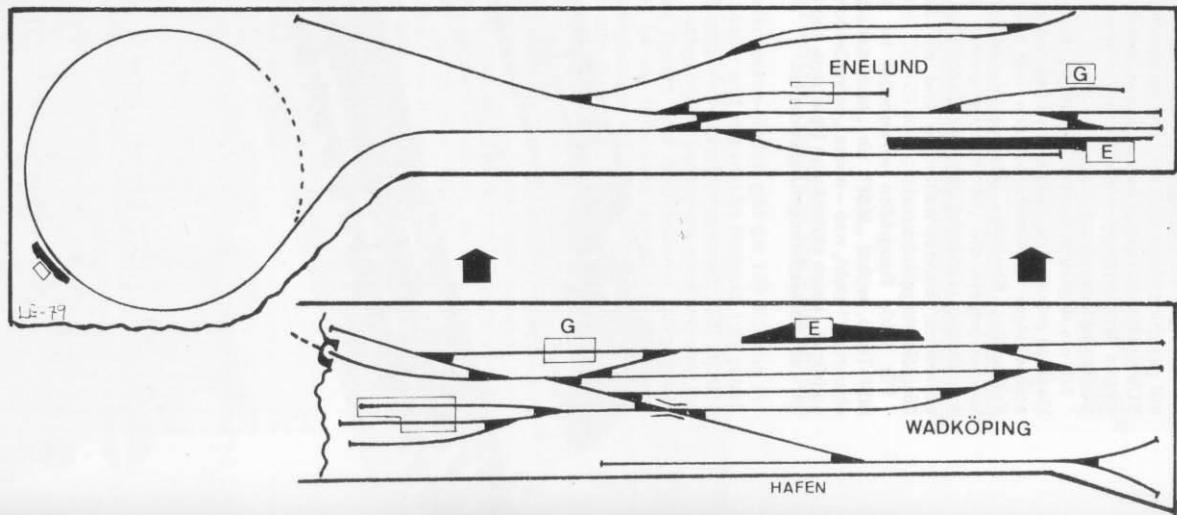


Abb. 2. Der Streckenplan im Maßstab 1:38 (Zeichnung vom Verfasser); es bedeuten: E = Empfangsgebäude, G = Güterschuppen.

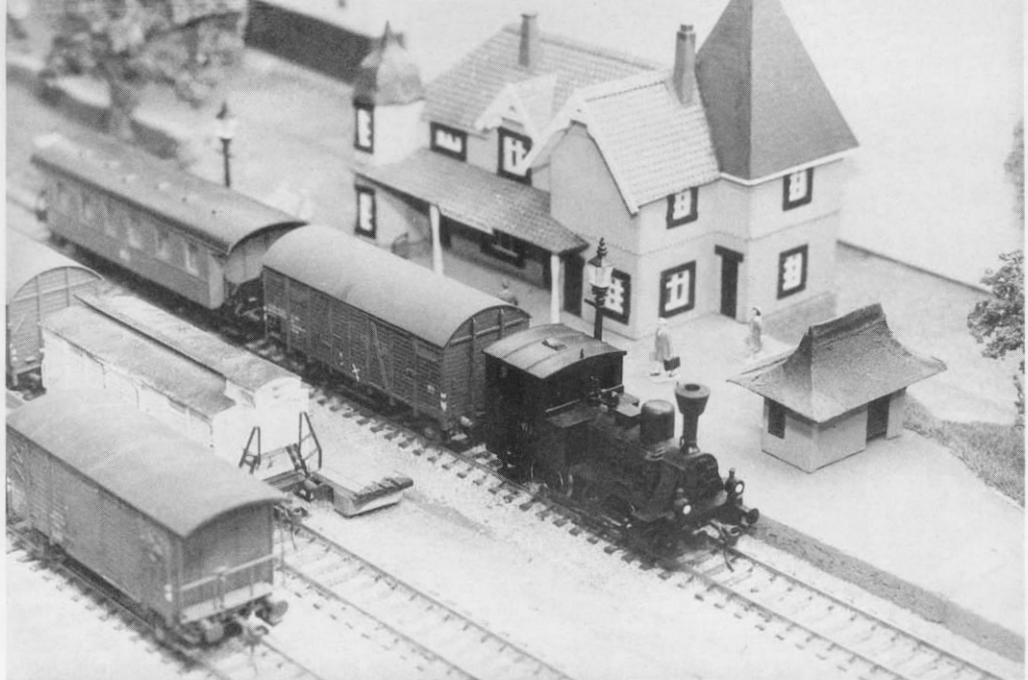


Abb. 3. Das schmucke Empfangsgebäude von „Wadköping“ mit einem Nebenbahn-Kurzzug.

Leif Elgh
Falkenberg
(Schweden)

Nebenbahn auf 2 Ebenen

Mancher Leser erinnert sich vielleicht an meine ehemalige Anlage „Wadköping“, die in MIBA 1/75 beschrieben war. Wegen beruflicher Veränderung mußte ich diese Anlage demontieren und eine neue planen. Als ich feststellte, daß in meinem neuen Haus nicht so viel Platz vorhanden war, mußte ich eine ganz andere Art von Anlage planen und den Hauptbahn-Charakter aufgeben. Die neue Situation war dann doch nicht so übel, da ich eigentlich ein Eisenbahn-Romantiker bin und ganz gern eine „Bimmelbahn-Anlage“ mag.

Die neue „Wadköping“-Anlage ist in Art eines Bücherbretts an der Wand befestigt (maximale Abmessungen $4,25 \times 0,70$ m) und stellt eine private Nebenbahn zwischen der Hafenstadt „Wadköping“ und dem kleinen Zugwechselbahnhof „Enelund“ dar. Aus Platzmangel liegen die zwei Bahnhöfe auf verschiedenen Ebenen: „Wadköping“ auf der unteren Ebene und „Enelund“ auf der oberen. Die Strecke zwischen „Wadköping“ und „Enelund“ besteht zum größten Teil aus einer Gleis-Spirale, die mit viereinhalb Windungen die zwei Ebenen verbindet; sie ist ungefähr 15 Meter lang, und ein Zug ist ca.

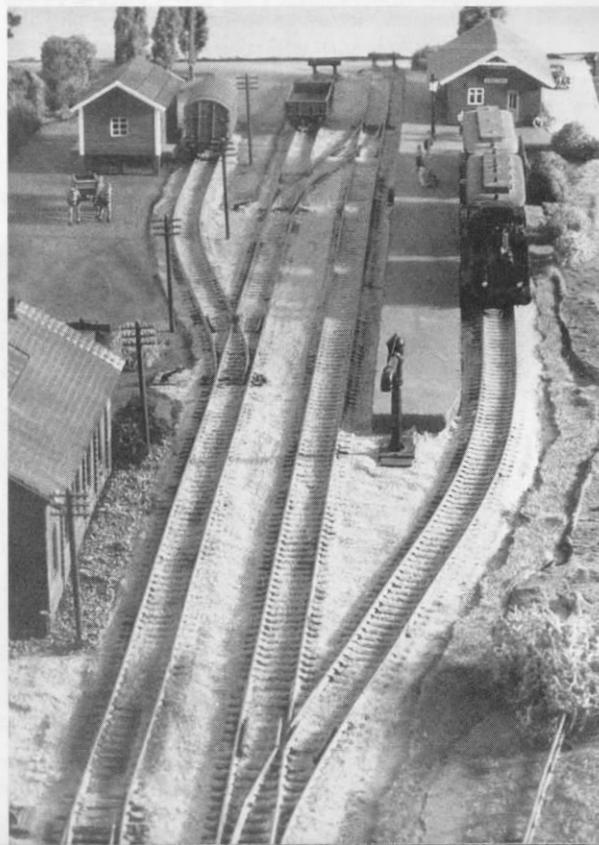


Abb. 4. Der Endbahnhof „Enelund“ mit der breit angelegten Ladestraße.



Abb. 5. Das kleine Bw auf der unteren Ebene (Bahnhof „Wadköping“); dahinter die „hochaufragende“ Felswand mit der Tunneleinfahrt zur Gleiswendel.

zwei Minuten unterwegs. Der Zugverkehr wird nach Fahrplan abgewickelt; an einem „normalen“ Tag – der bei mir ca. 45 Minuten dauert – sind vier Personenzüge und ein Güterzug in jeder Richtung vorgesehen. Zur Abwechslung habe ich verschiedene Fahrpläne für Samstag und Sonntag aufgestellt; am Wochenende verkehren keine Güterzüge und der Personenverkehr ist anders als an Wochentagen.

Die Anlage ist zeitlich etwa 1950 anzusiedeln; sämtliche Loks sind Dampfloks. Um den Nebenbahn-Charakter zu wahren, sind alle Fahrzeuge

klein und von älterer Bauart. Die Lokomotiven stammen von Fleischmann, Piko, Rivarossi und Mainline. Die Wagen sind zum größten Teil von Liliput und Roco, die Personen-Wagen Pocher-Modelle nach schwedischen Vorbildern.

Sämtliche Fahrzeuge sind mit den amerikanischen Kadee-Kupplungen ausgerüstet und können daher kurz gekuppelt werden. Zum Entkuppeln sind Permanentmagnete unter den Gleisen vorhanden.

Das Gleis- und Weichenmaterial stammt von Peco. Sämtliche Weichen werden von Hand gestellt,

Abb. 6. Die Güterzuglok basiert auf einem Rivarossi-Modell; zur Angleichung an ein schwedisches Vorbild erhielt es ein neues Führerhaus.



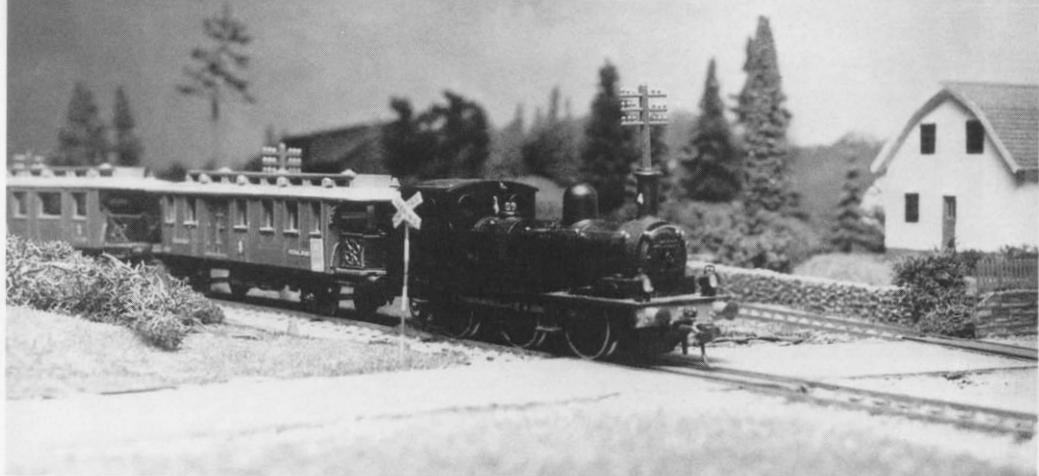


Abb. 7. Personenzug auf der Strecke vor „Enelund“.

wie überhaupt die „Elektrik“ der ganzen Anlage sehr einfach gehalten ist und keine Besonderheiten bietet. Ein Transformator mit zwei Fahrreglern sorgt für die Stromversorgung und ermöglicht es, mit zwei Loks gleichzeitig zu fahren; für diese kleine Anlage ist das genug.

Fast sämtliche Gebäude (einige stammen noch von der vorigen Anlage) sind selbstgebaut (aus

Sperrholz, Pappe, Plastik und anderen Bastelmaterialien).

Die knapp 3 m^2 große H0-Anlage ist nach drei Jahren „natürlich“ noch nicht fertig, aber die größeren Arbeiten sind vorbei. Die Detaillierung kann man dann ja solange fortsetzen wie man will, und gerade darin liegt für mich der besondere Reiz des Modellbahn-Hobbys.

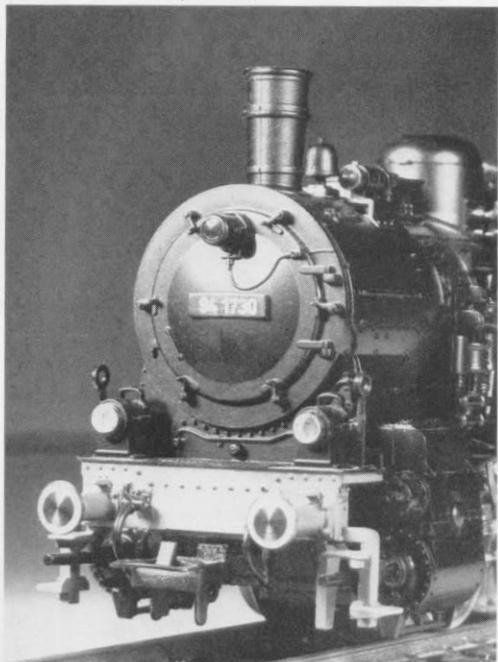
Wolfgang Leu
Berlin

Pufferbohlen-, „Kosmetik“ für die Fleischmann-94 (H0)

An dem ansonsten bestens detaillierten H0-Modell der „94“ störten mich die relativ großen und m.E. etwas „klobigen“ Kupplungen, besonders an der vorderen Pufferbohle. Vielleicht können noch andere „Fleischmann-Anhänger“ Nutzen aus meinem Umbau-Vorschlag ziehen, zumal eine kleinere Kupplung auch anderen Modellen gut „zu Gesicht“ stehen würde und der Arbeitsaufwand relativ gering ist. Bei der „94“ habe ich, nachdem beide Kupplungen entfernt waren, die Farbe von den Innenkanten des Pufferbohlenausschnitts abgekratzt, diesen mit einem Plastikstreifen ausgefüllt, verspachtelt und lackiert.

Als neue Kupplungen wurden Bemo-Kupplungen verwendet. Diese müssen an der oberen Lochbefestigungsseite um 1 mm abgefeilt werden, damit sie die richtige Einbauhöhe haben, und damit die hintere Kupplung genau zwischen Pufferbohle und Luftbehälter passt. Ich habe die vordere Kupplung mit 2 mm-Schrauben und Muttern in das vordere Kupplungszapfenloch geschraubt; die hintere Kupplung habe ich nur eingeklebt. Natürlich müssen die kleinen Plastikstege der Bemo-Kupplung, die als Rückstellfedern fungieren, abgeschnitten werden. Als letztes habe ich dann noch Bemo-Bremsschläuche angebracht.

Gefälliger wirkt die Frontansicht der Fleischmann-H0-94, wenn die Kupplung (in diesem Fall eine Bemo-Kupplung) nicht mitten in der Pufferbohle montiert ist, sondern darunter. Die ehemalige Kupplungsöffnung in der Pufferbohle wurde mit einem Paßstück verschlossen und verspachtelt.





Romantische Bergwelt in H0: Blick über eine „Voralpen-Landschaft“ auf der Anlage des Herrn Lankes aus Laufen. Die „Bietschthalbrücke“ (nach unserer Bauzeichnung in Heft 14/68) ist inzwischen an eine andere Stelle der Anlage „versetzt“ worden, wo sie noch besser zur Geltung kommt (vgl. MIBA REPORT 2).



Abb. 1. Die Gleisanlagen des sogenannten Kehrbahnhofs Lerchenberg aus Richtung Kornwestheim gesehen. Der Bauzugwagen links im Bild (ehem. württembergischer Personenwagen) deutet auf Umbaumaßnahmen hin.

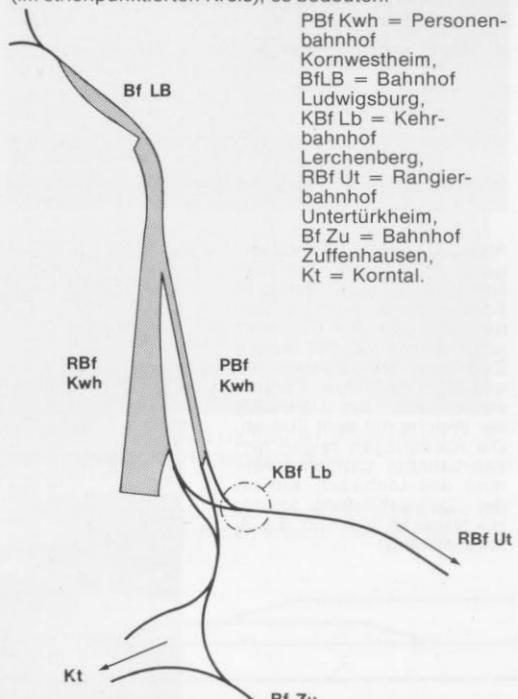
Lerchenberg - ein Bahnhof „auf der grünen Wiese“

In der Umgebung von Stuttgart entdeckte ich eine eigenwillige Vorbildsituation, die ich für die MIBA „aufs Korn genommen“ habe: ein Bahnhof „auf der grünen Wiese“ ohne jegliche Abfertigungsgebäude, Bahnsteige usw.

Zunächst war mir der Zweck der Gleisanlagen am Lerchenberg (Flurname) völlig unklar. Schließlich beobachtete ich dort einen wendenden Nahgüterzug und kam schnell hinter des Rätsels Lösung: Der sogenannte „Kehrbahnhof“ Lerchenberg ist quasi der „Wendepunkt“ bei der Bedienung der Gütergleise des Kornwestheimer Personenbahnhofs vom Rangierbahnhof aus, denn die beiden Bahnhöfe liegen parallel und sind durch Industrieanlagen und Wohngebiete voneinander getrennt. Hier in Lerchenberg wenden die Nahgüterzüge zwischen den beiden Kornwestheimer Bahnhöfen; dafür ist ein Umsetzgleis für die Lok vorgesehen (Abb. 3-6).

Der Kehrbahnhof liegt an der doppelgleisigen Umgehungsbahn des Stuttgarter Hauptbahnhofs, die die Strecke Stuttgart-Ludwigsburg in einiger Entfernung etwa im rechten Winkel überquert. Unmittelbar hinter der Straßenbrücke der Bundesstraße 27 zweigt eine Verbindungskurve zum Personenbahnhof Kornwestheim ab; über diese Kurve verkehren die durchgehenden Züge (Abb. 2).

Abb. 2. Lageplan des Kehrbahnhofs Lerchenberg (im strichpunktierten Kreis); es bedeuten:



PBf Kwh

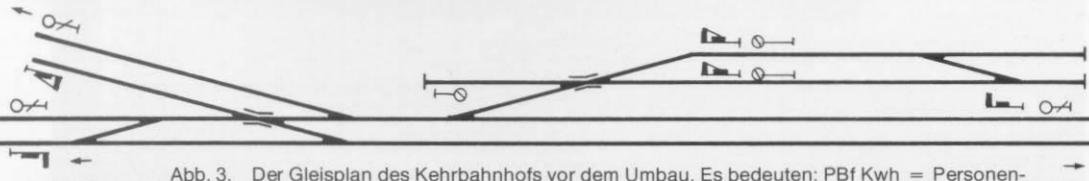


Abb. 3. Der Gleisplan des Kehrbahnhofs vor dem Umbau. Es bedeuten: PBf Kwh = Personenbahnhof Kornwestheim, RBf Kwh = Rangierbahnhof Kornwestheim, Ut = Untertürkheim.

Ut

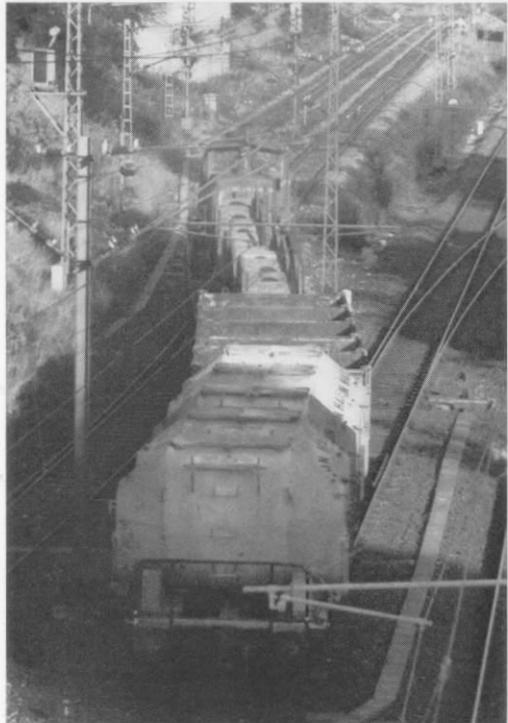


Abb. 4–6. Der Wendevorgang im Kehrbahnhof: Ein Nahgüterzug aus Richtung Kornwestheim fährt in das Kehrgleis ein; die Lok setzt unter Benutzung des kurzen Zieh- bzw. Schutzbgleises um und fährt nach dem Zurücksetzen und dem Umstellen der Weiche mit dem Zug ab. Die Abbildungen zeigen den Kehrbahnhof übrigens während des Umbaues, wie an der Gleisverbindung in der Hauptstrecke (vgl. Abb. 3 u. 8) erkennlich ist.



Die steigende Zahl der Züge ohne Halt in Stuttgart Hbf., z. B. Autoreisezüge, Urlaubssonderzüge, Lokzüge oder Militärtransporte bereitete in Kornwestheim Pbf. zunehmend Schwierigkeiten, denn es müssen dort drei Durchgangsgleise niveaugleich gekreuzt werden. Für diese Züge wurde ein eigenes Durchfahrgleis auf der Südseite des Rangierbahnhofs geschaffen, das eine kreuzungsfreie Überführung der viergleisigen Hauptstrecke ermöglicht. Gleichzeitig wurde die ursprünglich zweigleisige Verbindungskurve zum Kehrbahnhof Lerchenberg auf ein Gleis zurückgebaut, das signaltechnisch für den Betrieb in beiden Fahrtrichtungen ausgerüstet ist. Beim Umbau wurden auch die früher eingebauten Doppelkreuzweichen durch einfache Weichen ersetzt. Im Zuge der Umstellung auf Lichttagessignale wurde der Streckenposten aufgehoben und das Stellwerksgebäude abgebrochen.

Der Kehrbahnhof Lerchenberg ist ein Beispiel dafür, wie auch quasi „auf freiem Feld“ ein ab-

wechslungsreicher Betrieb abgewickelt werden kann! Nachdem über die Umgehungsstrecke, wie schon erwähnt, alle bei der DB vorkommenden Zuggattungen verkehren, brauchen bei einer Nachbildung im Modell keinerlei Einschränkungen gemacht zu werden: Von der TEE-Garnitur bis hin zum Museumszug und zur Dampflokomotive auf der Fahrt zum Ausbesserungswerk – keines der Fahrzeuge wäre vorbildwidrig eingesetzt!

Die besondere Nutzanwendung für den Modellbahner besteht aber vor allem darin, daß sich solch ein betriebsbelebendes Element (fast) auf jeder Anlage noch unterbringen läßt: Es wird kein Platz für ein Bahnhofsgebäude benötigt; neben der durchgehenden Hauptstrecke wären nur zwei weitere Gleise zu verlegen, wobei sich die Länge des Kehrbahnhofs natürlich nach den einzusetzenden Zügen richtet. Zusätzliche Betriebsmöglichkeiten ohne vermehrten Platzbedarf – davon dürfen sich viele Anlagenbesitzer oder -planer ange- sprochen fühlen!

Georg Bolay, Stuttgart



Abb. 7. Zur Erweiterung der Kehranlage (Anschlußgleis für ein Umspannwerk) mußte der Hügel (links) abgetragen werden; auch das Betonfundament der Abb. 1 (ehem. Verladeanlage) ist verschwunden.

Abb. 8. Der Gleisplan nach dem Umbau; der Abzweig zum Personenbahnhof Kornwestheim wurde auf ein Gleis zurückgebaut und die Doppelkreuzweichen wurden durch einfache Weichen ersetzt. Das neu hinzugekommene Gleis führt zum Umspannwerk (Bahnstrom-Unterwerk).



Einfärben und Anbringen von Messing-Ätzschildern

Nach dem Kauf der Liliput-S 3/6 dürfte so mancher stolze Besitzer dieses Modells vor dem Problem stehen, wie er außer den vielen Zusatzteilen die beiliegenden (sehr schönen) Ätzschilder richtig einfärben und befestigen soll. Die Betriebsanleitung zeigt zwar deutlich „wohin“, sagt aber nicht „wie“.

Ich stand vor dem gleichen Problem beim Bau meiner G 8² (Güsgen-Kessel und -Führerhaus kombiniert mit Fahrgestell, Zylindern und Triebtender von der Roco-58); die Ätzschilder dieser Maschine zeigt die Abbildung.

Zunächst gilt es, die Schilder vorbildgemäß „anzumalen“ (messingfarbene Schrift auf schwarzem Grund). Hierbei ist man zunächst versucht, zum allerfeinsten Pinselchen zu greifen, um die winzigen Zahlen und Buchstaben nicht mit Farbe zuzu-decken. Das ist, wie ich feststellte, ein hoffnungsloses Unterfangen; es geht außerdem viel einfacher: Man entscheidet sich, ob die Schilder glänzend oder matt werden sollen und wählt dementsprechend die Farbe (z. B. von Humbrol oder M+F). Dann zerschneidet man den Schilder-Satz in drei oder vier handliche Teile (so, daß gerade

noch Stege zum Anfassen bleiben), greift zu einem sauberen, mittelgroßen Pinsel (3 oder 4) und überstreicht die Schilderoberseite und -kanten (nach gründlichem Aufröhren der Farbe) mit zügigem Strich. Nun nimmt man einen Bogen holzfreies Schreibmaschinenpapier – aber kein billiges, das füsselt zu stark – und wischt mit der Farbseite kurz und kräftig darüber. Schon heben sich die Nummern und Bw-Bezeichnungen sauber vom schwarzen Grund ab! Nach dem Trocknen schneidet man mit einer scharfen Schere die Schilder aus dem Ätzsatz aus und färbt die Schnittstellen nach.

Nun folgt der „zweite Akt“, das Aufkleben. Hierzu benötigt man zweierlei: geeigneten Klebstoff und ruhige Hände. Ungeeignet sind fädenziehende Alleskleber und schnelltrocknende Kleber wie z. B. Cyanolit oder UHU hart. Erstere können zum Versärben der Kunststoffoberfläche führen, letztere trocknen bereits vor dem Ausrichten und Andrücken und die Ätzschilder fallen spätestens beim ersten Probelauf ab – bestimmt im längsten Tunnel der Anlage, wo niemand sie wiederfindet. Ich bin mit UHU extra, der eine geleartige Beschaffenheit hat, gut zurechtgekommen. Man

Hier geht es nicht um das G 8²-Modell an sich, sondern um die Messing-Ätzschilder an ihm. Die Ziffern und Zeichen heben sich gut vom schwarz gestrichenen Untergrund ab. Auf dem Tender liegt echte, zerkleinerte Anthrazit-Kohle.



drückt etwas Kleber auf ein Stück Karton, nimmt das Schild unter Zuhilfenahme einer kleinen, spitzen Pinzette in die Rechte (Linkshänder natürlich in die Linke) und gibt mit einem Zahntocher sehr wenig Klebstoff in zwei oder drei kleinen Tupfen auf die Rückseite. Dann legt man das Schild unverzüglich an seinen Platz und richtet es mit der Pinzette und einem weiteren Zahntocher (nicht dem mit dem Kleber dran) waagrecht aus, drückt es

vorsichtig an – fertig!

Quillt der Kleber unter dem Schild hervor, hat man zuviel genommen; fällt es ab, zu wenig! Die Führerhausseiten lassen sich am besten bekleben, wenn die Lok auf einer Schaumstoffunterlage liegt; die Nummernschilder an Rauchkammertür und Tenderrückwand muß man allerdings „frei-händig“ anbringen oder eine entsprechende Haltevorrichtung basteln.

Echte Anthrazit-Kohle für den Tender

Genau wie bei meinem G 8²-Modell „verpaßte“ ich auch dem Tender der S 3/6 noch etwas echte Kohle; die Plastiknachbildung ist nämlich m. E. etwas flach geraten. Wenn greifbar, ist Anthrazit gerade recht; an „Blumenerde“ aus zusammengekehrten Eierbrikett-Resten hätten unsere H0-Heizer sicher keine große Freude.

Den Kohlebrocken zerkleinert man mit einem Hammer am besten gleich auf dem Kellerboden – nicht etwa auf dem vielzitierten Küchentisch – in entsprechend große Stücke (am besten steckt man das Kohlestück zum Zerkleinern in ein Tuchsäckchen). Dann streicht man die Plastik-Kohlenach-

bildung mit wenig wasserverdünntem Ponal ein, dem ein Tropfen Spülmittel (z. B. Pril) beigegeben wurde, schüttet die zerkleinerte Kohle einschließlich Kohlenstaub darüber (Zeitung unterlegen), modelliert mit den Fingern die Kohle so, wie sie aus dem Wiegebunker gefallen wäre und entfernt das überschüssige Material mit einem Pinsel. Die Kohle wird mit einem Ponal/Wasser-Gemisch (ca. 1:1), dem 1–2 Tropfen Spülmittel beigegeben werden, fixiert, indem man die Mischung mit einer Pipette satt aufträufelt. Das Ponal/Wasser-Gemisch ist zunächst unansehnlich milchig-weiß, trocknet aber über Nacht farblos matt auf.

M. Schmiedel
Berlin

Gleisbesetzmeldung – noch einfacher!

(zu Heft 5/79,
S. 500)

Der wirklich sehr einfache und unkomplizierte Schaltungsaufbau des luxemburgischen Kollegen Romain Floener lässt sich noch weiter vereinfachen:

Meine Schaltung kommt ohne Fremdspannungsquelle aus; außerdem kann eine Umpolung der Fahrspannung die Leuchtdiode nicht zerstören.

Die Funktion ist folgende: Fährt eine Lok bei geöffnetem Schalter bzw. Taster in den Halteabschnitt ein, so bleibt sie stehen, und ihr Motor schließt über die Schienen den Stromkreis für die Leuchtdiode. Der Widerstand R1 begrenzt den nun fließenden Strom auf ca. 20 mA; der Motor spricht dadurch nicht an, aber die LED leuchtet auf. Wird der Schalter geschlossen, so fließt der Strom über diesen Weg, weil dieser einen weit geringeren Widerstand als der über die Dioden hat: die Lok fährt und die LED erlischt.

Die Diode D1 nimmt bei einer Umpolung der Fahrspannung den vollen Sperrstrom auf und schützt so die LED (bei meiner N-Anlage habe ich für D1 einen 1 A-Typ gewählt).

Diese Schaltung meldet allerdings nur stehende Maschinen (oder beleuchtete Wagen),

ist also ebensowenig für ein Blocksystem geeignet wie die Besetzmeldung aus Heft 6/79. Es ist jedoch eine kostengünstige Schaltung (ca. 0,70 DM), die einfach zu erstellen und bei mir seit längerer Zeit störungsfrei in Betrieb ist.

Eine in den Halteabschnitt eingefahrene Lok bringt die Leuchtdiode LED zum Aufleuchten; der Widerstand R (560 Ω) begrenzt den Strom auf ca. 20 mA, die Lok bleibt also stehen. Wird der Schalter S geschlossen, fließt Strom über diesen Weg in den Halteabschnitt und die Lok kann ausfahren. D ist eine Schutzdiode (z. B. 1N 4001), die beim Umpolen der Fahrspannung die Leuchtdiode schützt.

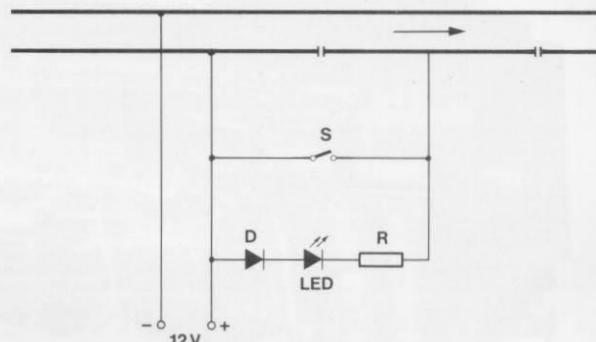




Abb. 1. Das 25,5 cm lange 0-Modell gibt die von der DRG umgebaute Ausführung der „92“ mit dem Vorwärmer am Kessel wieder.

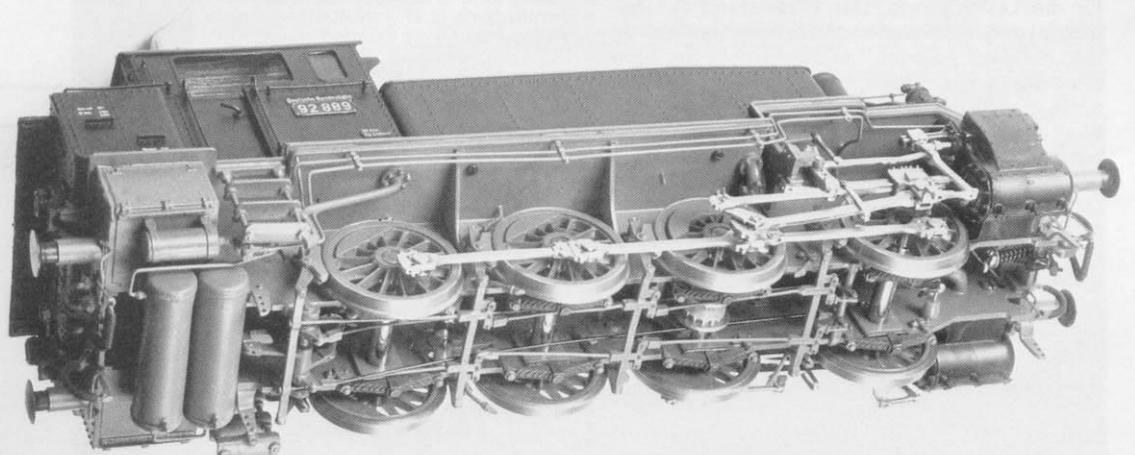
Die „92“ als 0-Modell von Eurotrain

Das auf der Messe erstmals vorgestellte 0-Modell der Baureihe 92 (preußische T 13) wird jetzt in verschiedenen Ausführungen ausgeliefert. Wir zeigen hier die besonders interessante Version, die die Umbau-Ausführung des Vorbilds mit dem Vorwärmer am Kessel wiedergibt. Davon wird eine auf 75 Modelle limitierte Kleinserie aufgelegt; der Preis für das einzelne Modell beträgt (bis zum 1. 1. 1980) DM 2 875,-.

Das Modell ist in der gewohnten Eurotrain-Qualität sehr exakt und genau im Maßstab 1 : 43,5 gefertigt;

die weitgehende Detaillierung erstreckt sich z. B. auch auf die Auskleidung des Führerhausdaches mit kleinen Holzleistchen (Abb. 2). Besonders bemerkenswert sind die ausgezeichneten Fahreigenschaften des Modells, das von einem Spezialmotor mit angeschlossenem Übersetzungsgetriebe über einen hochelastischen Zahnräemen auf die 2. Achse angetrieben wird (Abb. 2). Das Anfahren und Abbremsen erfolgt ausgesprochen „weich“ und die Höchstgeschwindigkeit liegt vorbildgemäß bei umgerechnet 45 km/h. Nähere Informationen beim Hersteller!

Abb. 2. Blick auf das reichhaltig detaillierte Fahrwerk mit der kompletten Nachbildung des Bremsgestänges. Der Motor wirkt über ein Spezialgetriebe und einen hochelastischen Zahnräemen auf die Treibachse (2. von rechts).



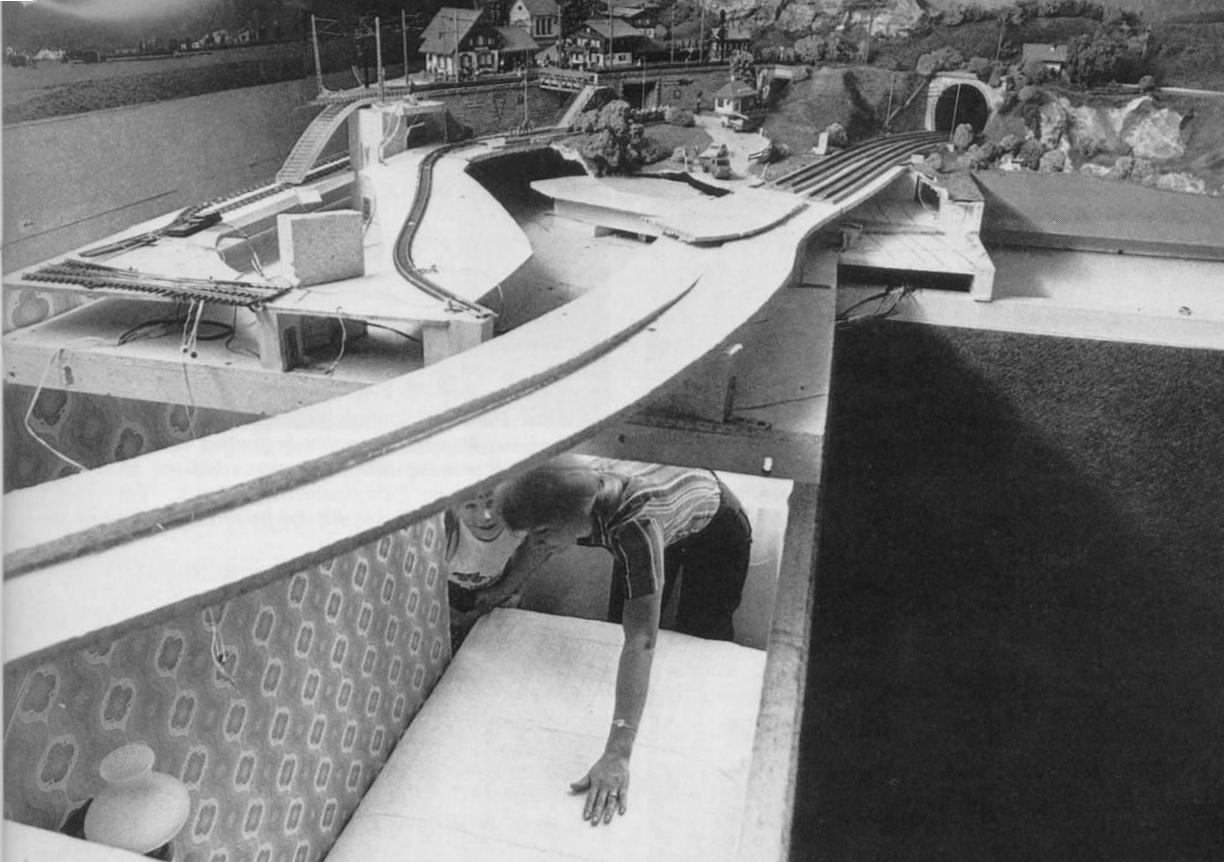


Abb. 1. Wie kommt Frau Robausch unter den Rohbau (der Modellbahnanlage)? Des Rätsels Lösung zeigen die folgenden Doppelseiten.
(Sämtliche Fotos: Georg Mikes, Wien)

Die Modellbahn im Zwischendeck

Das Neueste von der H0-Anlage des Herrn Manfred Robausch, Wien

Vorwort der Redaktion

„Wohin mit der Modellbahn?“ – diese Frage ist fast so alt wie unser Hobby selbst, und hat im Laufe der Zeit zu allen möglichen Lösungen geführt. Genannt seien nur zerlegbare und lediglich „saisonale“ aufgebaute Anlagen, hochziehbare oder klappbare Anlagen usw. Eine u. W. bislang noch nicht praktizierte Lösung hat MIBA-Leser Manfred Robausch entwickelt, der ja schon über „einschlägige“ Erfahrung verfügt, wie seinem Bericht „Hochbetrieb im Schlafzimmer“ in MIBA 9/74 zu entnehmen war. Er berichtet über seine „Modellbahn im Zwischendeck“:

Wenn Sie Abb. 1 betrachten, werden Sie kaum dahinterkommen, was mit dem „Zwischendeck“ gemeint ist – wohl aber, wenn Sie Abb. 2–5 gesehen haben! Der in Miba 9/74 geschilderte „Hochbetrieb im Schlafzimmer“ wich einem „Hochbetrieb überm Schlafzimmer“, wobei der im folgenden geschilderte Umbau mehrere Vorteile zugleich mit sich brachte:

1. Das vorher arg kleine Kinderzimmer ist nun größer geworden und kann jetzt tatsächlich als solches bezeichnet werden.

2. Die Anlage ist – ohne dafür eine zusätzliche Grundfläche zu beanspruchen – quasi in einem eigenen Raum untergebracht und braucht nicht mehr zerlegt bzw. zusammengesetzt zu werden.

3. Trotz der Gesamt-Raumhöhe von nur 2,65 m kann ich sowohl im Schlafzimmer als auch im „Anlagenzimmer“ (bei einer Körpergröße von 1,80 m) bequem stehen und arbeiten.

Aus der Skizze Abb. 2 geht die nunmehrige Einteilung des Schlaf- und Kinderzimmers mit der hineingebauten Anlage hervor. Die Zwischenwände bestehen aus zwei Lagen Novopan; die Anlage selbst ruht auf hölzernen Querträgern, der Zwischenboden des Bedienungsraums auf Stahlfüßen. Die Decke über dem Schlafraum und über der (zusätzlich „abgefallenen“) kleinen Werkstatt ist klappbar, um von

unten an die Anlage heranzukommen. Gleichfalls abhebbar ist die Hintergrundkulisse der Anlage.

Sämtliche Räume wurden tapziert und die Dekken mit weißer Dispersionsfarbe gestrichen; so entsteht für den Betrachter nicht unbedingt der Eindruck einer horizontalen und vertikalen Raumaufteilung. Die Seitenteile unter der Anlage und der Fußboden wurden mit dunkelgrünen Filzfliesen ausgelegt, was nicht nur einem geschlossenem optischen Bild, sondern auch der Geräuschisolation zugute kommt. Die Be- und Entlüftung der beiden Räume und des Anlagen-, „Zwischendecks“ ist ausgezeichnet. Wie aus der Skizze Abb. 2 hervorgeht, beginnt die Anlage erst ca. 30 cm hinter der Fensterwand; die klappbaren Fensterflügel sorgen auch für die Be- und Entlüftung des Anlagenraumes, da zwischen Hintergrundkulisse und Decke noch genügend Luftraum bleibt. Auch die knappe Höhe des Anlagenraums bereitet mir in keiner Weise Platzangst – im Gegenteil: Da keine „anlagenfremden“ Erscheinungen im Blickfeld liegen, hat man fast das Gefühl, selbst ein H0-Mensch zu sein. Obwohl die Anlagenform ein geschlossener Ring ist, entfällt eine Eingangsklappe, da der Aufgang von unten direkt in die Mitte der Anlage führt.

Damit bin ich beim nächsten, wichtigen Punkt angelangt, nämlich der Anlage selbst. Der „Umzug ins Zwischendeck“ brachte eine erhebliche Vergrö-

Berung der Anlage und drei wichtige Neuerungen mit sich:

1. 3,7 m lange Paradestrecke
2. längere Fahrzeiten
3. längere Bahnsteige

Welche Teile der ehemaligen Anlage in die neue übernommen bzw. integriert wurden, geht aus dem Streckenplan Abb. 12 hervor. Auf den ersten Blick auffallen dürfte – siehe auch Abb. 13 – die lange Paradestrecke, bei der ich alle optischen Unterbrechungseffekte wie Tunnels, Bahnhöfe usw. vermieden habe. Da diese Ringstrecke zweimal durchfahren wird, werden die Fahrzeiten gegenüber der bisherigen Anlage wesentlich verlängert; dadurch ist nun auch ein echter Fahrplanbetrieb möglich – ein alter Wunsch, den ich mir mit der früheren Anlage nicht erfüllen konnte.

Welche Änderungen und Verbesserungen sonst noch erfolgten, zeigt ein Vergleich mit dem Bericht in Heft 9/74. Auf jeden Fall dürfte daraus hervorgehen, daß nicht nur die allgemeinen Raum- bzw. Platzverhältnisse, sondern auch die Anlage selbst durch den „Umzug ins Zwischendeck“ sehr gewonnen haben; vielleicht ist dies – angesichts der jetzigen „Saison“ – für den einen oder anderen platzbeschränkten Kollegen der Anstoß, einmal nach ähnlichen, nicht alltäglichen Lösungen zur Unterbringung seiner Anlage zu suchen.

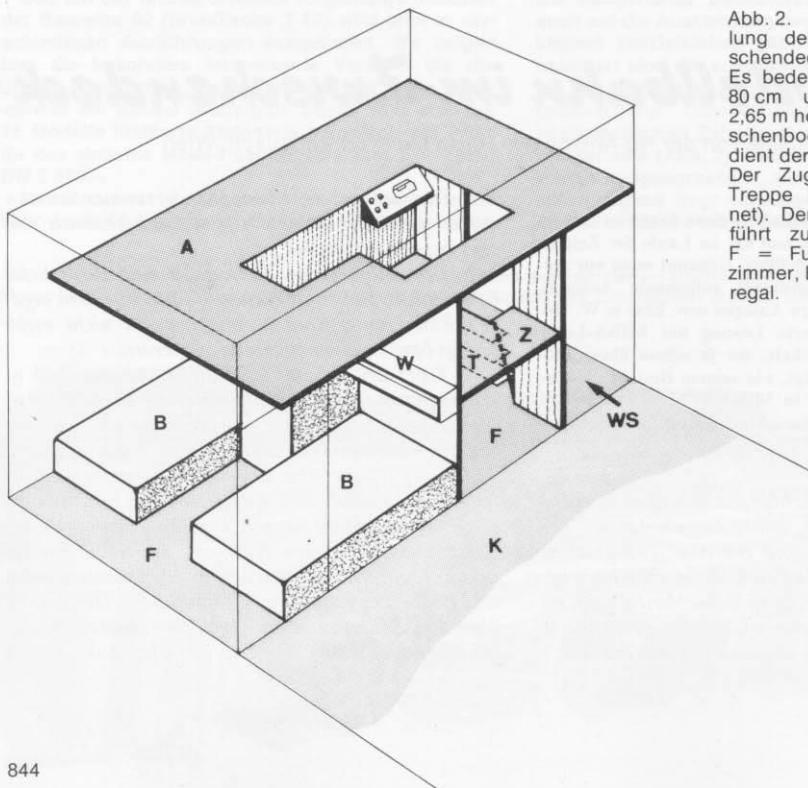


Abb. 2. Isometrische Darstellung der Modellbahn im Zwischendeck des Schlafzimmers. Es bedeuten: A = Anlage, ca. 80 cm unter der Decke des 2,65 m hohen Zimmers; Z = Zwischenboden; von hier aus betreibt der Verfasser seine Anlage. Der Zugang erfolgt über die Treppe T (gestrichelt gezeichnet). Der schmale Gang rechts führt zur Bastelwerkstatt WS. F = Fußboden, K = Kinderzimmer, B = Betten, W = Wandregal.



Abb. 3. Blick in das Elternschlafzimmer, das jetzt – um im Bild zu bleiben – fast wie eine Schiffsdecke wirkt.



... Abb. 5 noch deutlicher zeigt. Frau Robausch lädt ihrem Mann vom Zwischenboden aus zu, sie steht schräg gegenüber dem Fahrpult (siehe Abb. 2).



Abb. 7. Blick auf die Bastelwerkstatt.

Abb. 8. Der schmale Gang vom Kinderzimmer zur Bastelwerkstatt; links der Aufgang zur Anlage.

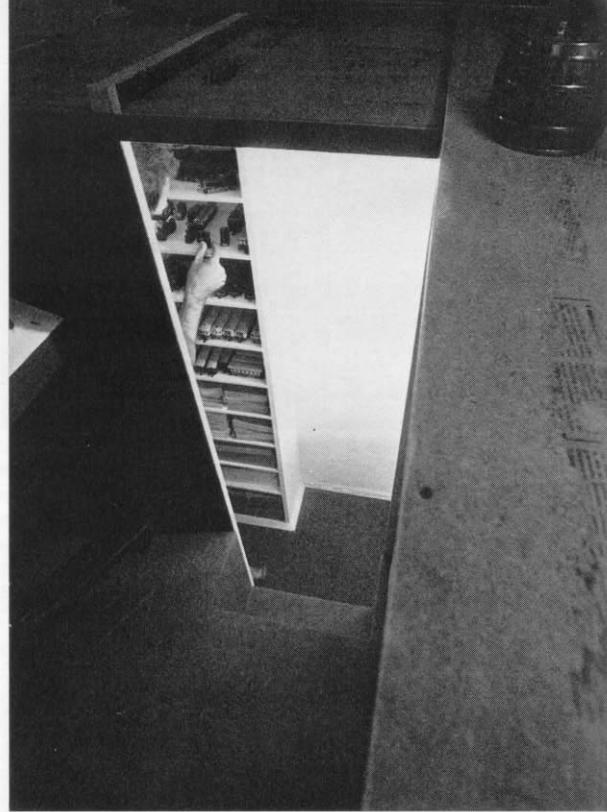
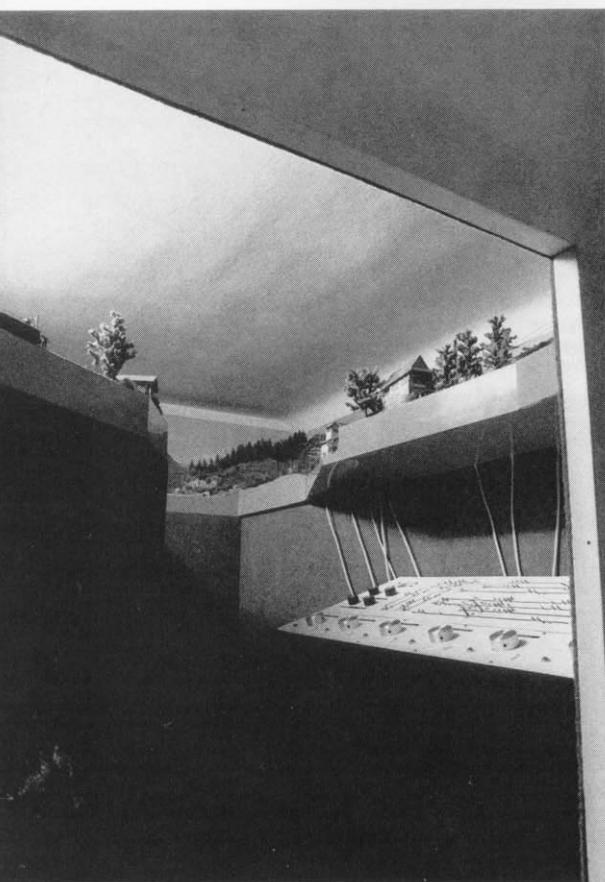


Abb. 4. Herr Robausch lässt demonstrationalber einen Teil der Schlafzimmerdecke herunter; auf diese Weise ist die Anlage von unten zugänglich, wie ...



Abb. 6. Blick ins neugestaltete, vergrößerte Kinderzimmer; links und rechts von der Liege die Türen zum Elternschlafzimmer und zum Bastelraum (s. Abb. 2).

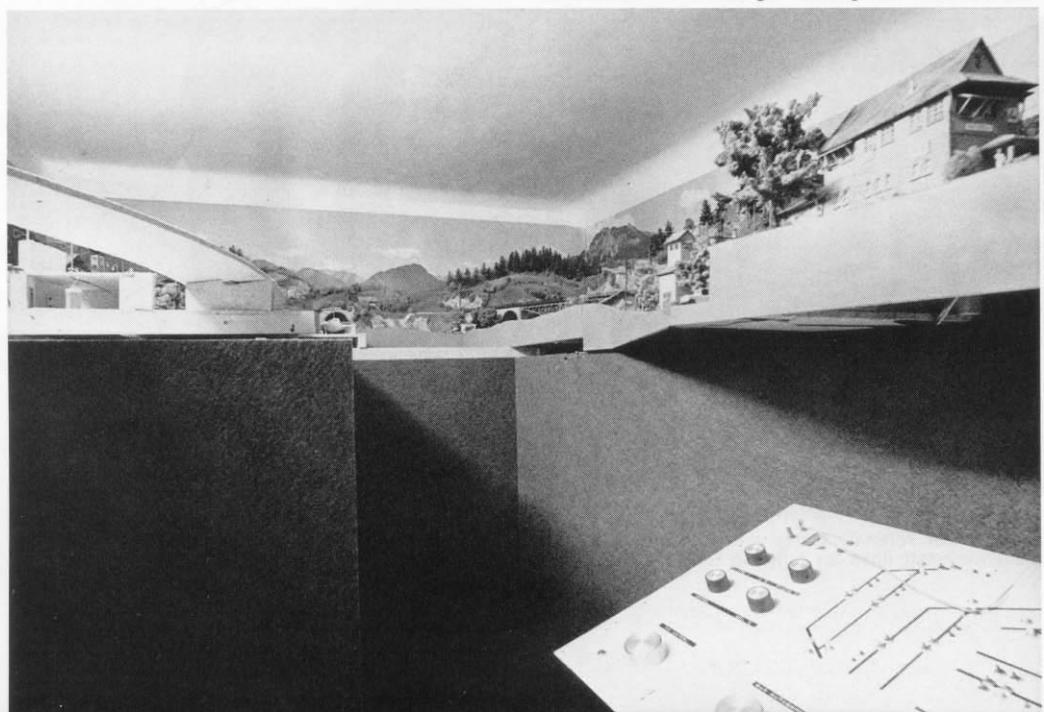




▲ Abb. 9. Blick aus dem Bedienungsraum der Anlage zum tieferliegenden Verbindungsgang zwischen Kinderzimmer und Bastelwerkstatt, in dem Herr Robausch auch noch ein Fahrzeugregal untergebracht hat.

Abb. 10. Und hier der Blick in Gegenrichtung zu Abb. 9 (vom Gang in den Anlagen-Bedienungsraum).

Abb. 11. Der Anlagenraum etwa von halber Höhe der Treppe (T in Abb. 2) aus gesehen. Man beachte die saubere Verkleidung der Anlage mit Filzfliesen.



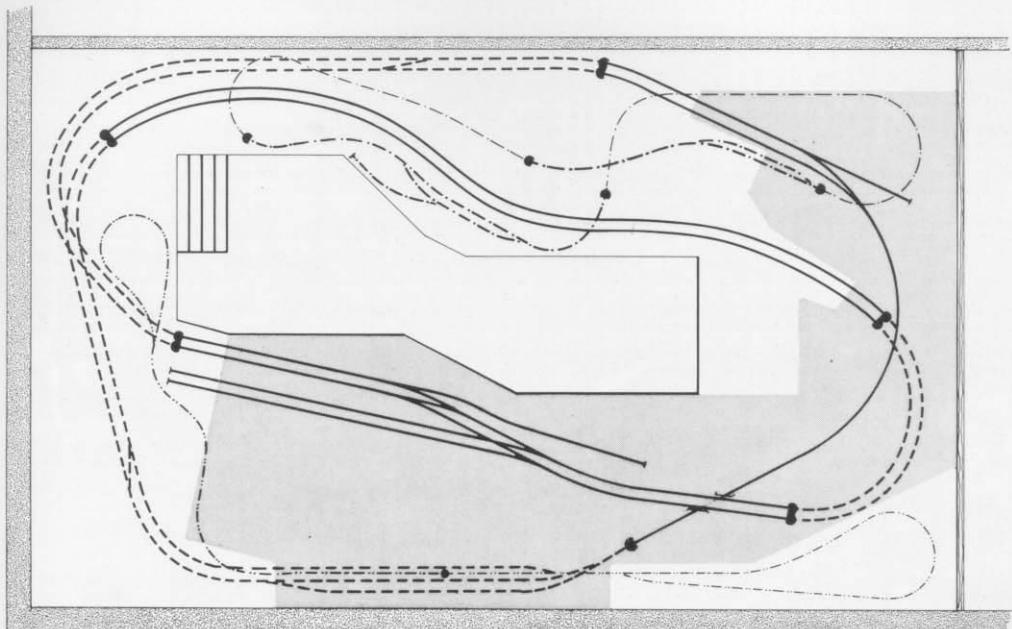


Abb. 12. Der Streckenplan im Maßstab 1:30 (Zeichnung: WiWeW, nach Unterlagen des Verfassers). Der aus der vorhergehenden Anlage übernommene Teil – vergl. Heft 9/74, S. 583 – ist gerastert, die Schmalspurstrecke ist strichpunktiert dargestellt.

Abb. 13. Dieser Blick vom Bedienungsraum auf die Paradestrecke der Anlage und auf die Tür zum Gang zeigt, daß die Vorliebe des Erbauers für geschwungene Kurven sich nicht nur auf die Modellbahn erstreckt, sondern auch auf sein zweites Hobby, die Fotografie ...

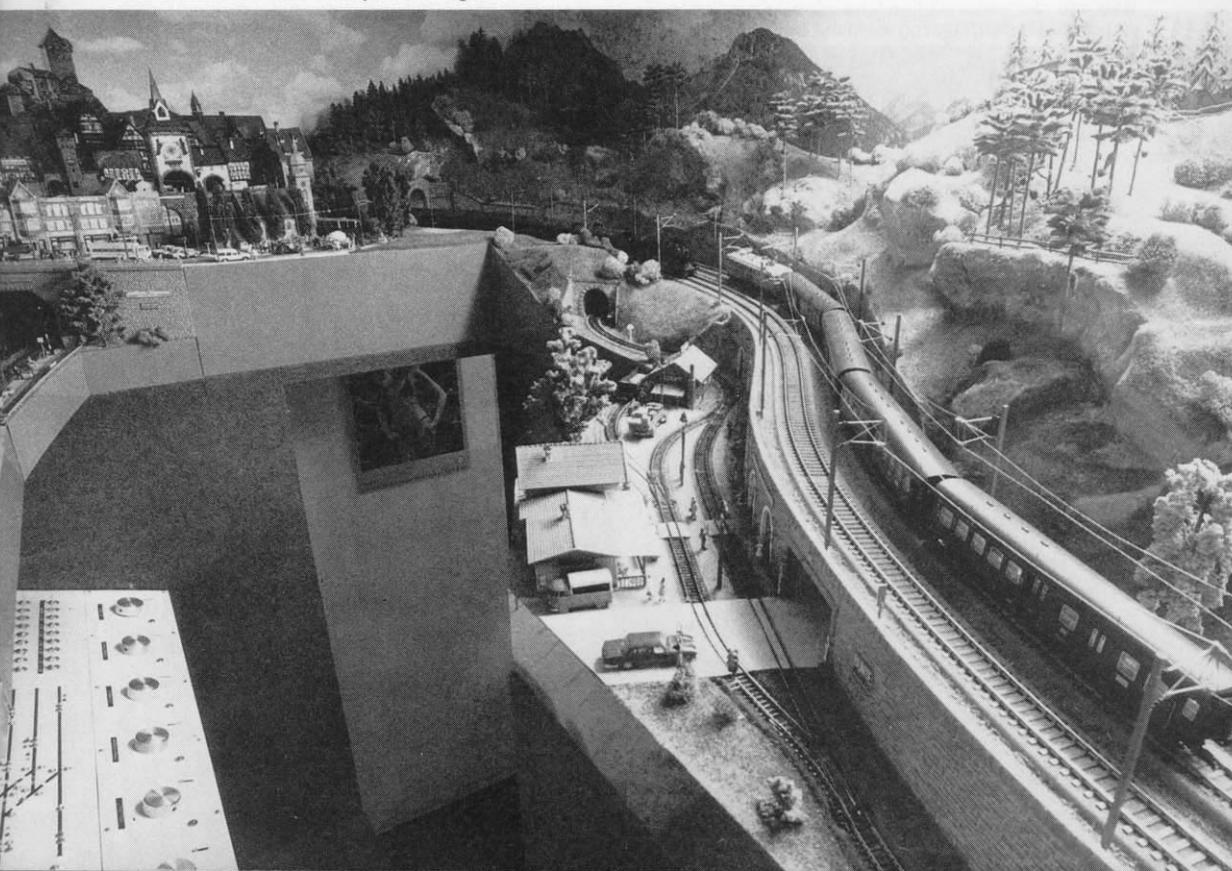




Abb. 14. Das Altstadtgebiet oberhalb des Hauptbahnhofs wird von zwei modernen „Hochhäusern“ abgeschlossen.

Abb. 15. Im wesentlichen unverändert geblieben ist der Hauptbahnhof. Im Vordergrund die beiden Durchgangsgleise; der Triebzug steht auf einem der beiden Stumpfgleise (siehe Streckenplan Abb. 12).

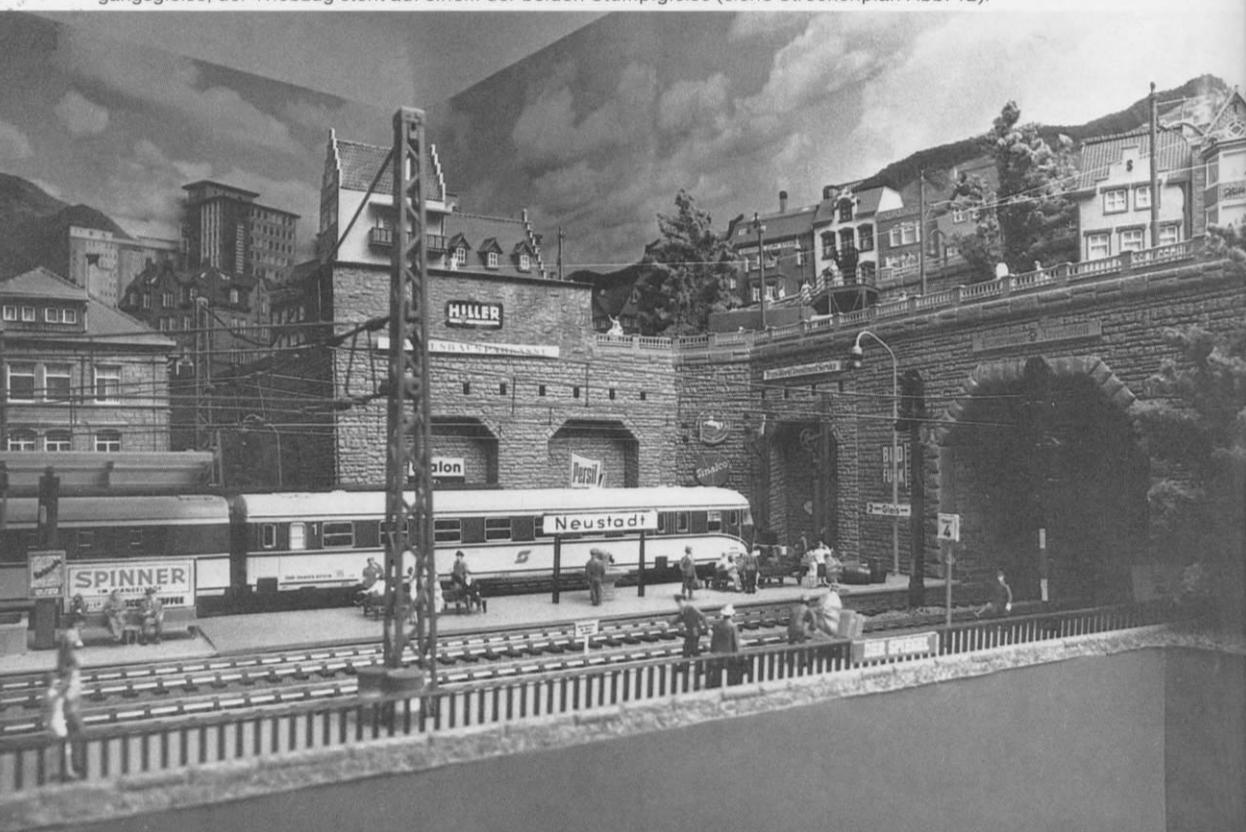




Abb. 16. Großzügig und klar konzipiert und gestaltet: Bahnhof und Ort „Laufenmühle“ oberhalb der zweigleisigen Paradestrecke. Gut gelöst ist auch der Übergang zur (etwas tiefer gesetzten) Hintergrundkulisse.

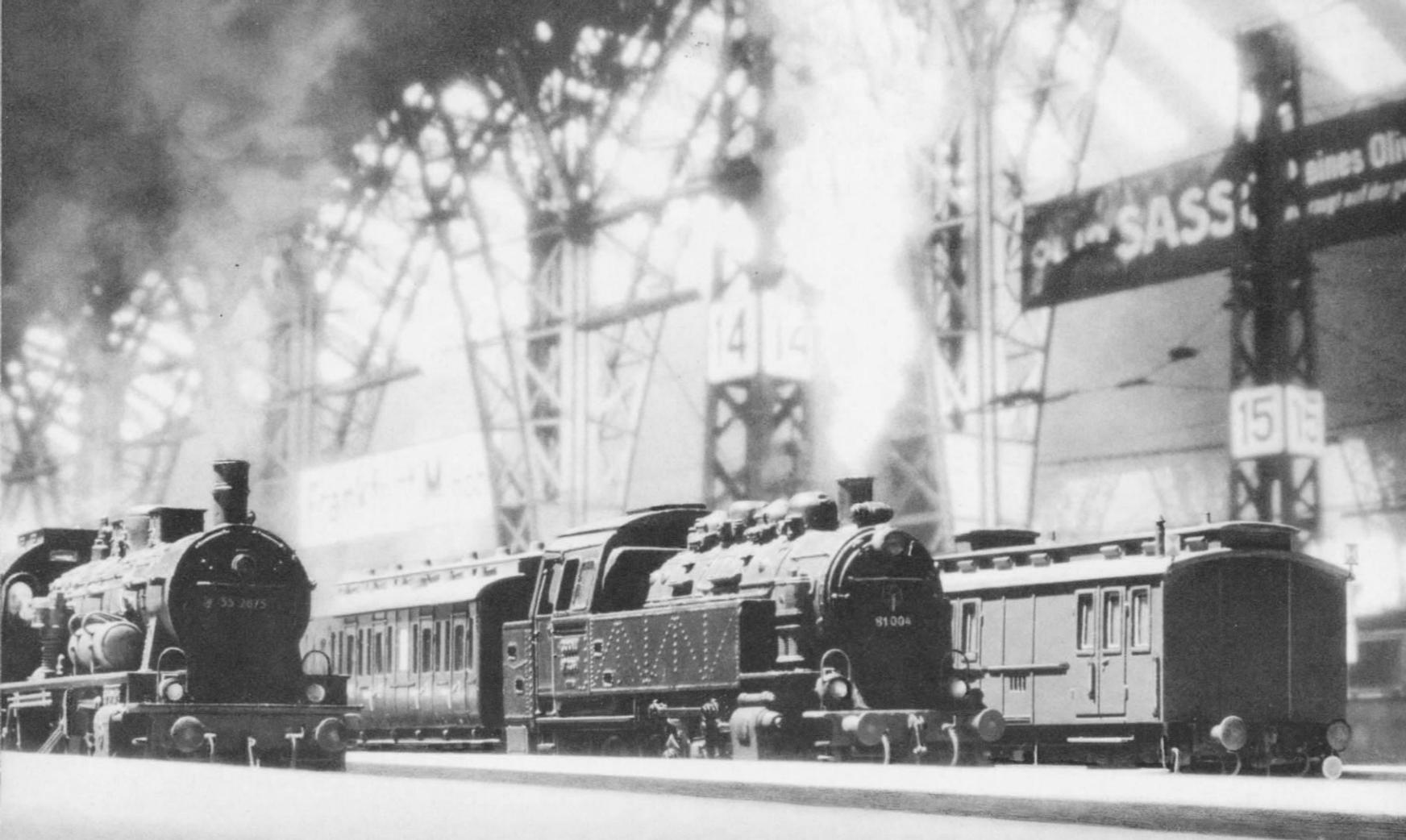
Abb. 18–20 (nächste Doppelseite). Weitere Motive aus dem landschaftlich gestalteten Teil der Anlage.

Abb. 17. Der Bahnübergang an der zweigleisigen Paradestrecke.









Kein Originalfoto aus der Halle des Frankfurter Hauptbahnhofs, sondern H0-Modellbahn-Fahrzeuge, die der Fotograf entsprechend in Szene setzte! Wie auch Sie Ihre Modelle derart „künstlerisch“ fotografieren können, wird in MIBA REPORT 9 verraten, auf den dieses Großbild und das Titelbild auf S. 853 einen Vorgeschmack vermitteln sollen.

MIBA REPORT 9

FOTO-MODELL-BAHN



Eine völlig neue Perspektive der Modellbahn-Fotografie

wird in diesem ebenso praktischen wie unterhaltsamen Lehrbuch anhand zahlreicher Großotos, instruktiver Skizzen und eines eingehenden Beigleittexten aufgezeigt. Hier kann ein Modellbahner lernen, seine Modelle einmal ganz anders und nicht alltäglich, nämlich künstlerisch zu fotografieren. Gleichzeitig ein faszinierender Bildband mit eindrucksvollen, aussagekräftigen Großbildern!

*Das willkommene
Weihnachtsgeschenk '79
– und die ideale Lektüre
für die Feiertage:*

Die beiden neuesten MIBA-Broschüren

◀ MIBA REPORT 9

100 Seiten mit 88 Abbildungen
Format 16,8 × 23,5 cm, Preis DM 13,80

◀ Sofort lieferbar!

Anlagen Revue 6 ▶

84 Seiten mit 80 Abbildungen
Format 16,8 × 23,5 cm, Preis DM 9,80

In ca. 14 Tagen erhältlich!

Erhältlich im Fachhandel oder
(zuzügl. je DM 0,90 Versandkosten)
direkt vom

MIBA VERLAG
SPITTLERTORGRABEN 41
8 5 0 0 N Ü R N B E R G

The cover of 'Anlagen Revue' features a detailed black and white photograph of a model train scene. In the foreground, a steam locomotive is pulling several dark-colored carriages. The background shows a town with half-timbered houses and other industrial structures. A large crane is visible on the right side of the scene. The overall composition is a complex and detailed model railway layout.

Die neueste Ausgabe der beliebten Broschürenreihe

stellt 4 verschiedene H0-Modellbahn-Anlagen mit Großotos, Streckenplänen und erläuternden Kommentaren vor. Gezeigt werden in Anlagen Revue 6:

- eine 10 × 1,50 m große Anlage im US-Stil, mit Hafenanschluß etc.
- eine typisch ländliche Schmalspurbahn
- eine Anlage mit Bahnhofs- und Streckenbetrieb und bemerkenswerter Landschaftsgestaltung
- ein großes Dampflokomotiv mit Ringschuppen, Behandlungsanlagen usw.

Abb. 1. Seitenansicht bzw. Schnitt der „50“ in H0-Größe (1:87), mit allen „funktionswichtigen“ Teilen; lediglich der im Feuerbüchsen-Bereich untergebrachte Servo-Antrieb zur Fahrtrichtungs- und Dampfventil-Steuerung ist nicht dargestellt.

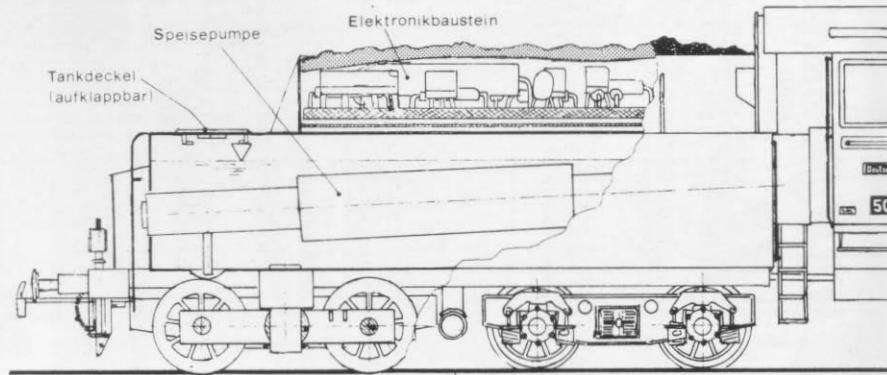


Abb. 2. Das ganz aus Messing gearbeitete H0-Modell der „50“; das „live steam-Innenleben“ ist dem exakt detaillierten Modell nicht anzusehen.



Die dampfbetriebene „50“ von Möller :

Die erste voll fernsteuerbare live steam-Lok in H0!

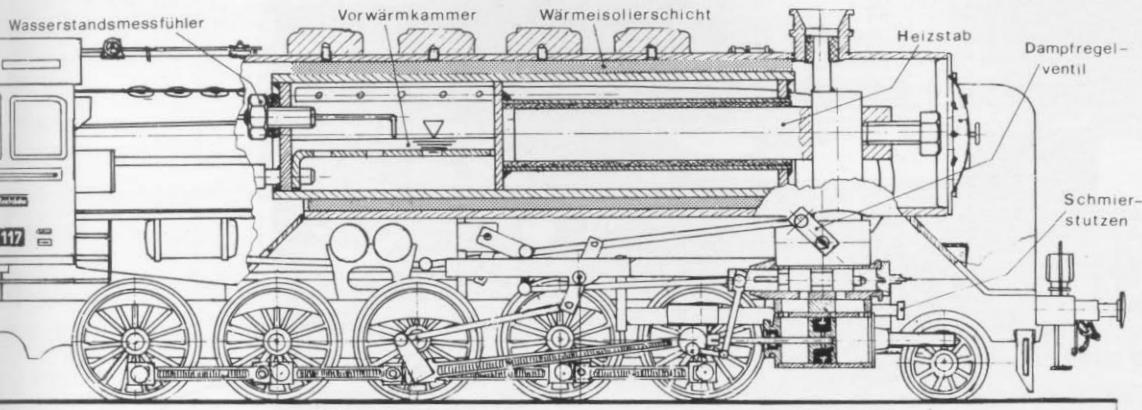
Tatsächlich – eine echt dampfbetriebene Lok, der man weder dauernd hinterherhetzen noch sie auf einem „Rollstand“ betreiben muß, sondern die man „ganz kommod“ von einem separaten Regler aus steuern kann? Und dies wie ein „richtiger“ Dampfloksführer, der die Fahrtrichtung umsteuert und Dampfleistung und -zufuhr zu den Zylindern regelt?

Und – all dies nicht etwa in Baugröße I oder 0, sondern im Maßstab 1:87 und damit für den Einsatz auf einer „häuslichen“ H0-Modellbahnanlage geeignet? Das neue, echt dampfbetriebene H0-Modell einer „50“ von Möller erfüllt erstmalig all diese Forderungen, weswegen wir diese keineswegs „alltägliche“ Neuheit etwas ausführlicher vorstellen wollen.

Prinzipiell funktioniert die „50“ (Abb. 1) zwar wie die bereits vor einigen Jahren von Möller herausgebrachte „94“ (siehe Heft 5/76), wurde jedoch

in einigen entscheidenden Punkten verändert und verbessert:

Die „Neue“ verbindet erstmals das „live steam-Erlebnis“ einer echt dampfbetriebenen Lok mit dem Bedienungskomfort eines elektromotorisch angetriebenen Modells, denn sämtliche Funktionen wie Anheizen, Dampzfzufuhr, stufenloses Beschleunigen und Abbremsen sowie vor allem die Umsteuerung der Fahrtrichtung können von einem Spezialfahrpult aus geregelt werden! Das Umsteuern mußte bei der „94“ an der Lok selbst erfolgen, wobei man stets Gefahr lief, sich die Finger an dem heißen Kessel zu verbrennen; zudem beschränkte dies den Aktionsradius des Modells auf die vorderen, in Griffweite liegenden Bereiche der Anlage. Die reguläre Fahrzeit pro Kesselfüllung beträgt ca. 40 Minuten (gegenüber 5–7 Minuten bei der „94“!), wobei die Lok für den Streckendienst (mit einer maximalen Anhängelast von



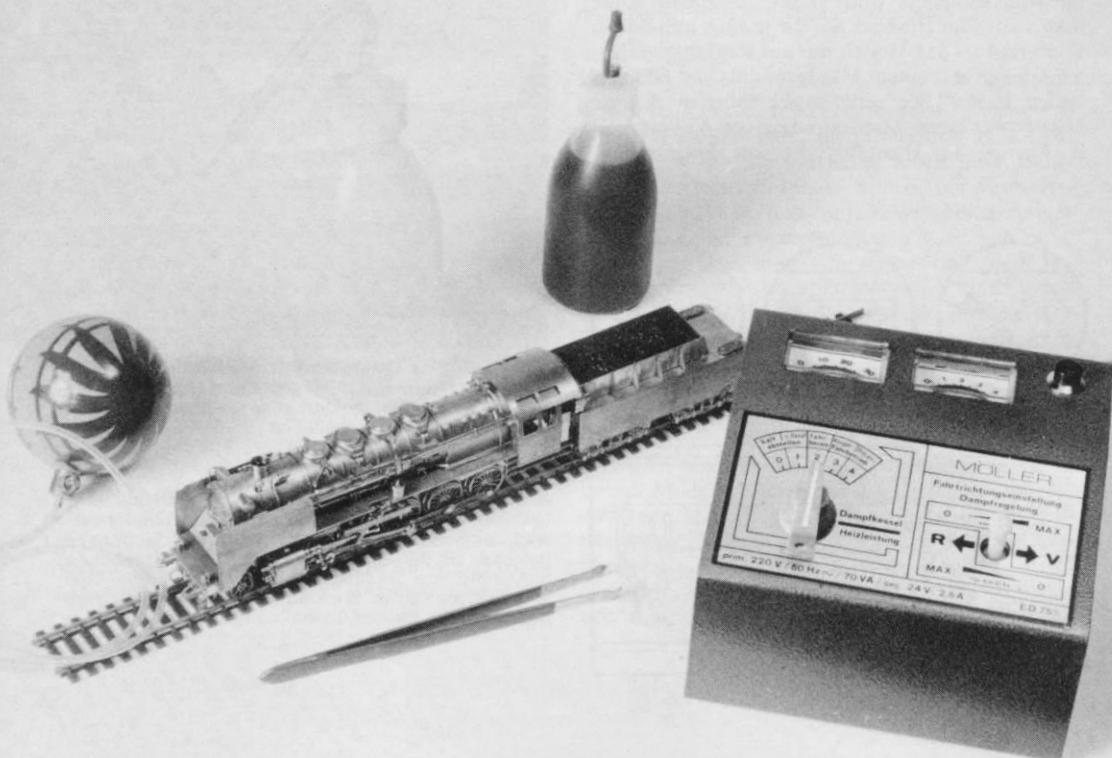
ca. 20 zweiachsigen Güterwagen in der Ebene) ebenso herangezogen werden kann wie für langsame Rangierfahrten.

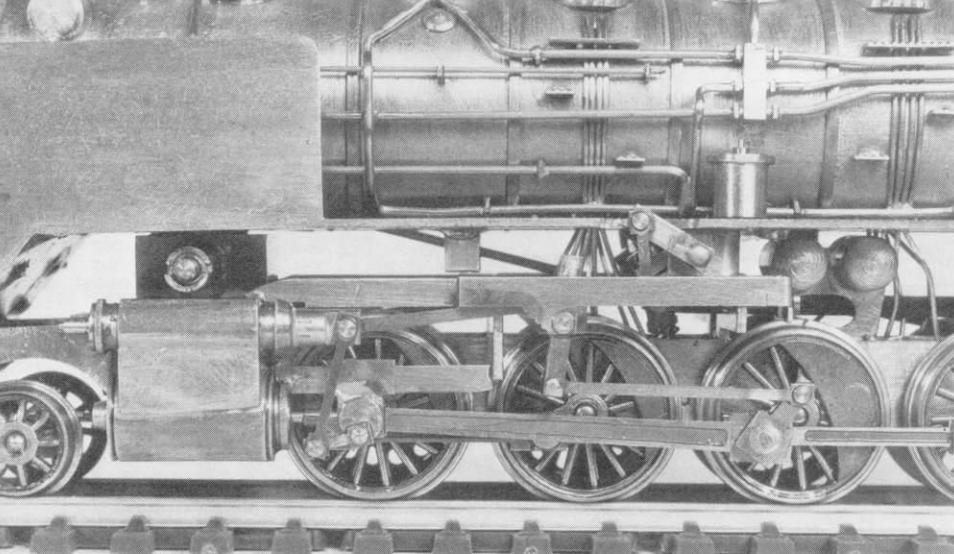
Das Geheimnis dieser fast an elektromotorisch angetriebene Loks heranreichenden Fahr- und Funktionseigenschaften und zugleich die auffälligste Verbesserung gegenüber der damaligen „94“ ist zum einen ein im Feuerbüchsen-Bereich untergebrachter Servo-Antrieb, der das Dampfregelventil betätigt und auch die Umsteuerung der

Fahrtrichtung – über Steuerwelle und Aufwurfshebel der funktionellen Heusinger-Steuerung – bewirkt. Dieser Servo-Antrieb wird von einem Schalter im Fahrpult gesteuert.

Die zweite, wesentlich zum Fahr- und Bedienungskomfort beitragende Neuerung ist die Konstruktion von Dampfkessel und Speisepumpe. Der hartgelötete Kessel ist wärmeisoliert in den äußeren Kesselmantel eingeschoben; beheizt wird er über einen innenliegenden Heizstab. Über einen

Abb. 3. Das Modell samt Fahrgerät (mit Heizleistungsregler links und Servoschalter rechts), Spezialpinzette (Abb. 8), Schmieröl- und Wasserflasche; der „Gummiball“ links ist eine Handpumpe, mit der die Lok „kalt“ betrieben werden kann.





Wasserstandsmeßfühler registriert ein elektronischer Regelbaustein den jeweiligen Wasserstand im Kessel und steuert entsprechend die im Tender-Wassertank untergebrachte Speisepumpe. Diese wird durch einen Hubmagnet betrieben und führt etwa zwei Hübe pro Sekunde aus; nach Erreichen des Sollwasserstandes schaltet sie automatisch ab.

Soviel zu den beiden wesentlichen Neuerungen dieser gänzlich aus Messing gefertigten live steam-Lok, die gegenüber der „94“ auch ausführungs- und detailmäßig erheblich verbessert wurde. Alle Achsen sind gefedert, so daß die Lok auch über Gleisunebenheiten ruhig läuft. Dennoch sollte man – auch im Hinblick auf die nur 0,8 mm hohen Spurkränze – das Modell nur auf sorgfältig verlegten Gleisen mit einem Mindestradius von 600 mm laufen lassen. Die seiterverschieblichen Achsen lassen zwar einen Mindestradius von 420 mm zu; lt. Angabe des Herstellers ist eine Beeinträchtigung

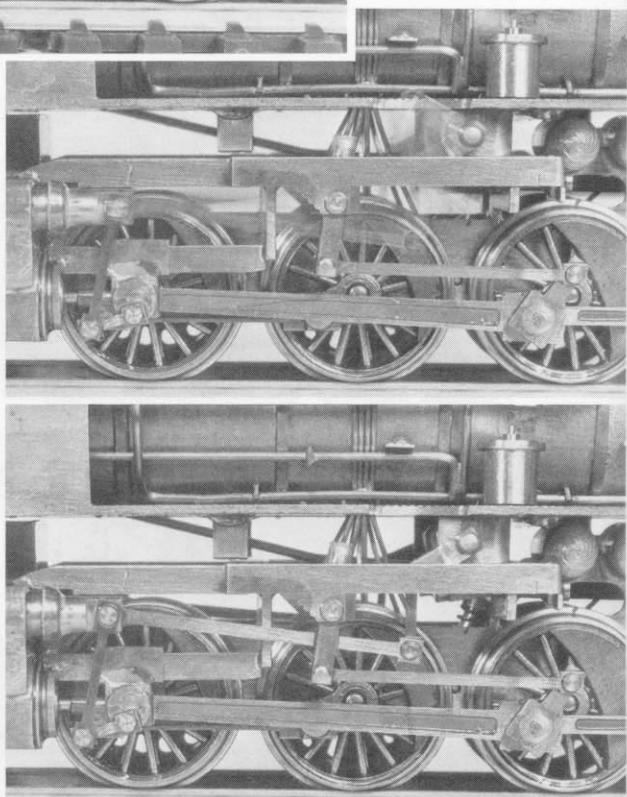


Abb. 4–6. Das Umstellen der Steuerung von Rückwärtsfahrt (Abb. 4) auf Vorwärtsfahrt (Abb. 6) „in natura“. Gleichzeitig zeigen diese Abbildungen, wie exakt das Modell gearbeitet ist (Steuerung aus geätzten und gefrästen Messingteilen, Speichenräder aus Messing gesenkgeschmiedet).

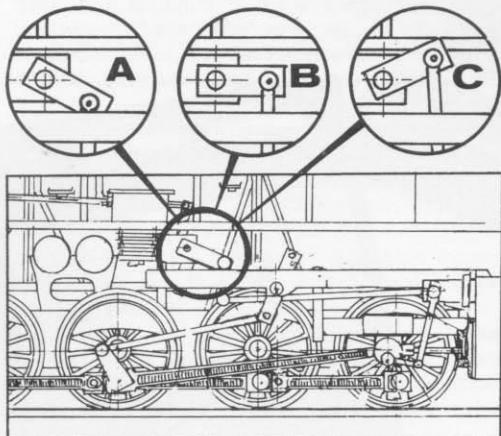


Abb. 7. Zeichnerische Darstellung des Umsteuerns: Um von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt zu wechseln, wird der Servo-Schalter am Fahrgerät in Richtung R getastet, bis der Servo-Antrieb den Aufwerfhebel der Steuerung von Stellung A (Vorwärtsfahrt) über Stellung B (Neutral) in Stellung C (Rückwärtsfahrt) gebracht hat.

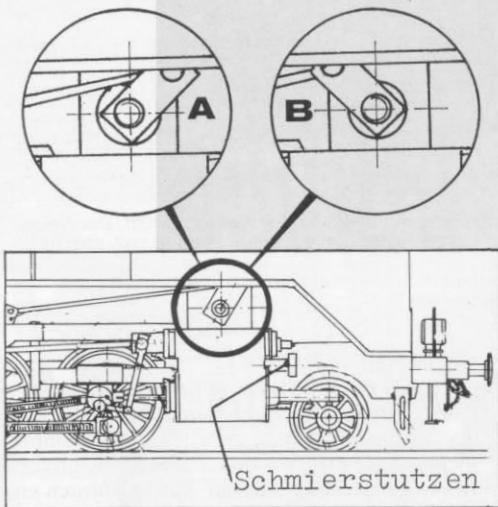
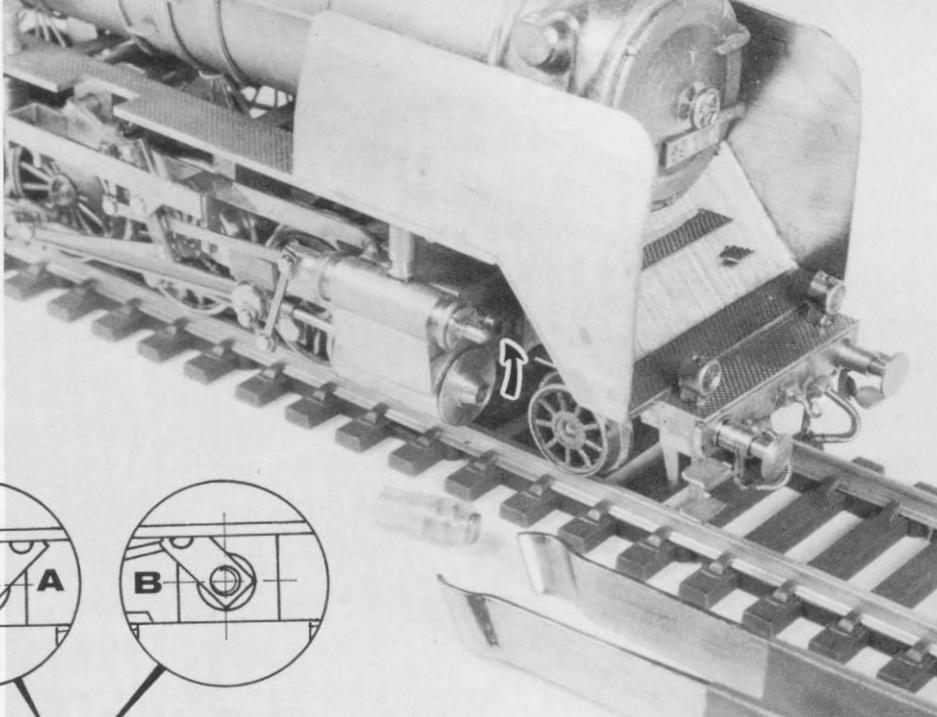


Abb. 8. Der Pfeil deutet auf den Schmierstutzen, dessen Verschlußstopfen mittels der Spezialpinzette abgenommen wird. Über diesen Schmierstutzen sind nach ca. 30 Minuten Fahrzeit alle inneren beweglichen Teile der Lok zu ölen.

Abb. 9. Auch hier wieder eine Zeichnung zur Verdeutlichung: Zum Schmieren muß das Dampfventil mittels des Servo-Antriebs in die Stellung „geschlossen“ (A) gebracht werden; wenn der Hebel schräg nach hinten steht (B), ist das Dampfventil geöffnet.

gung von Zugkraft und Laufeigenschaften dabei jedoch unvermeidbar. Ebenso sollten Steigerungen von mehr als 2% vermieden werden.

Vor dem Ingangsetzen der Lok ist zunächst der Tender mit destilliertem Wasser zu füllen (Abb. 10). Dann wird die Steuerung durch mehrmaliges Antippen des Servo-Schalters im Fahrpult auf Stellung „Neutral“ (Abb. 7) gebracht und der Heizleistungsregler des Fahrpults auf Stufe 3 gestellt, wodurch ein Heizstrom von ca. 1,5 A durch den Heizstab fließt. Die Speisepumpe beginnt jetzt rhythmisch zu arbeiten, bis der Sollwasserstand im Kessel erreicht ist; dann kann der Heizleistungsregler auf Stufe 4 gestellt werden. Nach ca. 3–4 Minuten zeigt das abblasende Sicherheitsventil an, daß der Kessel unter Dampf steht. Jetzt bringt man – wiederum durch Antippen des Servo-Schalters – Steuerwelle und Dampfventil in die gewünschte Stellung – und los geht's! Allerdings sollte man die Dampfzufuhr nur stufenweise so weit wie eben nötig erhöhen, sonst kommt es – genau

wie im Großen – zum Schleudern der Lok und damit zu Dampf- und Zugkraftverlust! Zum Abbremsen ist der Servo-Schalter in die jeweils entgegengesetzte Richtung zu tippen (bei Vorwärtsfahrt also nach R und umgekehrt). Nach einiger Übungszeit hat man den Bogen ganz gut raus! Eines aber darf man von dieser Lok nicht erwarten: daß der Dampfantrieb sich durch eine entsprechende Akustik (also lautes Zischen und Stampfen) oder Optik (also dichte Dampfwolken) bemerkbar macht. Das ist – konstruktionsbedingt – aufgrund der vergleichsweise geringen Kesselheizleistung von 48 VA einfach nicht drin. Im Gegenteil: das Modell läuft ausgesprochen weich und leise, ohne die bei elektromotorisch angetriebenen Modellen unvermeidliche „Begleitmusik“ des mehr oder weniger laut „schnarrenden“ Elektromotors. (Wer also auf eine entsprechende Geräuschentwicklung nicht verzichten möchte, kann evtl. eine zusätzliche, elektronische Dampf-Akustik in einem angehängten Wagen oder stationär

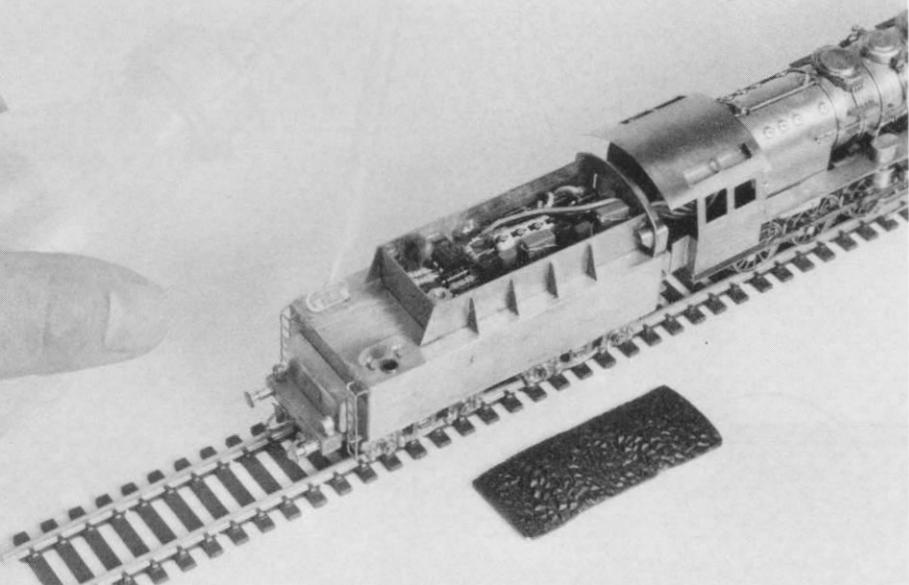
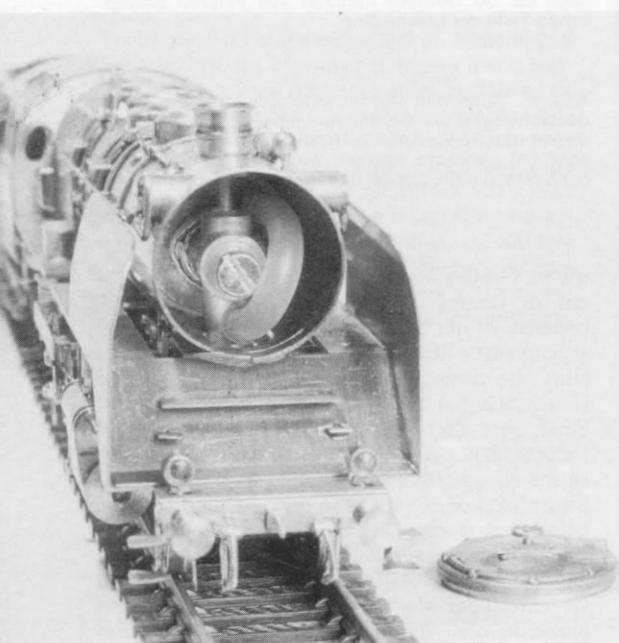


Abb. 10. So wird der Wassertank im Tender aus der Spritzflasche mit destilliertem Wasser gefüllt. Der Kohle-aufzsat ist hier nur demonstrationalhalber abgenommen; selbstverständlich ist beim „Betanken“ darauf zu achten, daß kein Wasser auf bzw. unter die Abdeckung gerät.

Abb. 11. Hinter der abgenommenen Rauchkammertür erkennt man den Schlauch für die Dampfzufuhr vom Kessel zu den Zylindern und die Schraubbefestigung des Heizstabes.



vorsehen, die allerdings unbedingt synchron zur Fahrgeschwindigkeit bzw. zum „Dampfrhythmus“ des Lokmodells laufen muß! Und die Dampfentwicklung könnte man evtl. – dies als theoretischer Hinweis bzw. Anregung für Tüftler – durch einen zusätzlichen Dampfentwickler verstärken.)

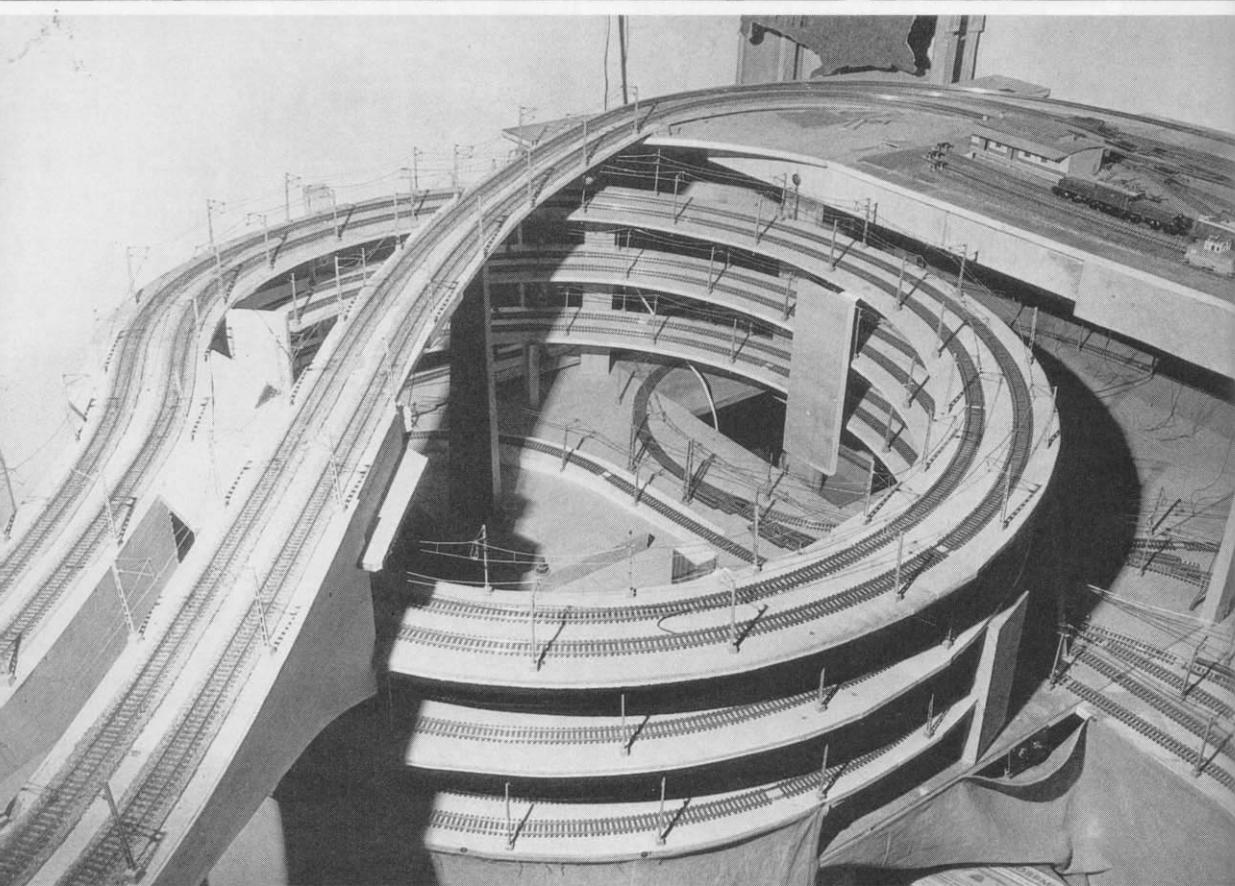
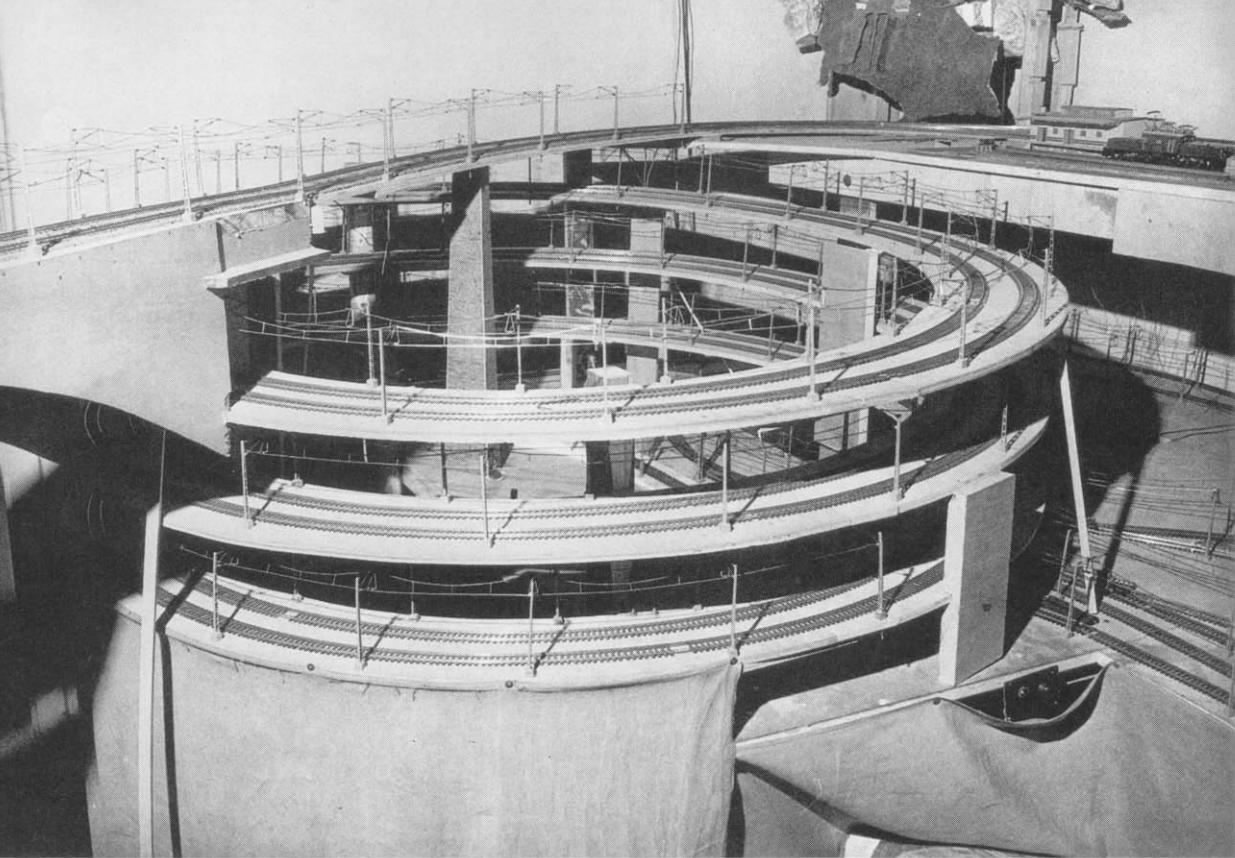
Über sonstige Betriebsbedingungen und -voraussetzungen, den Fahrbetrieb, die erforderlichen Wartungsarbeiten usw. geben die Informationsblätter des Herstellers erschöpfend Auskunft, ebenso über die diversen Ausführungsvarianten (DR, DB und SNCF), die alle lackiert oder unlackiert sowie für das Zweischienen- oder Pukosystem (Märklin) erhältlich sind.

Der Preis für das „dampfbetriebene Dampflokomodell“ liegt (je nach Ausstattung) zwischen DM 1380,- und DM 1752,-, wobei allein die Messing-Kleinserienausführung der Lok selbst preislich zu Buche schlägt; hinzu kommen noch DM 156,- für das Fahrgerät. mm

Stützmauern – richtig aufgelockert!

Stützmauern kommen auf Modelbahnanlagen immer wieder vor. Ein gutes Beispiel dafür, wie man eine Nischen-Reihe aufgelockert gestalten kann, ist diese Reparurszene auf der H0-Anlage des Herrn Hans Reiner aus Ravensburg. Richtigerweise ist eine entsprechende Materialdicke der Quadersteine angedeutet, deren „schwere“ Ausführung auch durch die zusätzlichen Stützpfiler betont wird. Nicht vergessen ist auch der Streckenposten (rechts unten), der die Arbeiter auf dem Gerüst beim Herannahen eines Zuges „warnt“.





Die große Gleiswendel

Die große Wende kam für diese große Gleiswendel, bevor sie ganz zu Ende gebaut bzw. – wie ursprünglich vorgesehen – mit einem Berg verkleidet werden konnte. Es handelt sich um einen Teil der von MIBA-Leser Heinrich Koller aus Achern gebauten (ehemaligen) H0-Ausstellungsanlage für ein (ehemaliges) Modellbahn-Fachgeschäft in Stuttgart. Diese nachgerade mustergültig gebaute Wendel, die die Zufahrt zum verdeckten Abstellbahnhof darstellt, hat einen Durchmesser von ca. 1,50 m. Die Fahrbanstrassen aus 6-mm-Sperrholz winden sich um Träger aus 8×8-cm-Holzleisten, an denen sie mit Stahlblechkonsolen befestigt sind; die maximale Neigung beträgt 2,5 %. Derartige Gleiswendeln – mittels derer auf relativ geringem Raum große Höhenunterschiede überwunden werden können – wurden schon des öfteren in der MIBA behandelt (zuletzt in den Heften 5/79, S. 424, 9/74, S. 609, 2/71, S. 93); ausführlich berichtet Rolf Ertmer über den Bau einer solchen Wendel in MIBA REPORT 5 „REPA BAHN PRAXIS“.



Ein modifizierter Kibri-Wasserturm (H0), mittels eines auf den Mauer-Unterbau gesetzten Behälters aus einer Haushaltsreiniger-Flasche o. ä. „Nichts genaues weiß man nicht“, da auf der Rückseite des Fotos (wieder mal) kein Name vermerkt war!

Roco-Weichenantrieb für Wechsel- und Gleichstrombetrieb (zu Heft 7/79, S. 578)

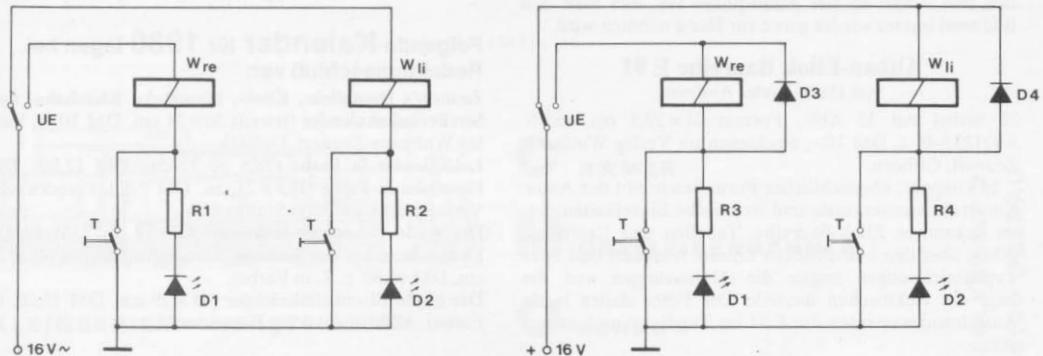
In dem o. a. Artikel schreibt der Verfasser, daß man den Roco-Weichenantrieb keinesfalls mit Gleichstrom betreiben sollte. Nach meinen Erfahrungen kann man dies aber doch, wenn man gemäß Abb. 2 eine Diode antiparallel zum Weichenantrieb schaltet. „Bei dieser Gelegenheit“ möchte ich gleich noch eine vereinfachte

Version der Weichenrückmeldung vorschlagen und zwar für Wechselstrombetrieb (Abb. 1) und Gleichstrombetrieb (Abb. 2), die – statt der von Herrn Mahlbacher vorgeschlagenen zwei Schließer – mit lediglich einem Umschalter auskommt.

Jens Neuhof, Berlin

Abb. 1 u. 2.: Der Schaltungsvorschlag des Herrn Neuhof für eine Weichenrückmeldung bei Wechselstrombetrieb (Abb. 1) und Gleichstrombetrieb (Abb. 2). Es bedeuten:

D1, D2 = Leuchtdiode zur Rückmeldung; R1, R2 = Widerstand, ca. 10 kΩ; UE = Umschaltkontakt Endabschaltung, D3, D4 = Freilaufdiode (Relaiskontakt), R3, R4 = Widerstand, ca. 820 Ω; Wli = Weichenspule links, z. B. 2 N 4148; T = Weichenstelltaster; Wre = Weichenspule rechts.



Buchbesprechungen

Bing

Die Modellbahnen unserer Großväter von Claude Jeanmaire

400 Seiten mit zahlreichen Abb., Format 23,5×16 cm, gebunden, ISBN 3 85649 017 5, DM 79,-, erschienen im Verlag Eisenbahn/Straßenbahn, Villigen/Schweiz.

Die Firma Bing – einst ein mindestens ebenso berühmter Name wie Märklin – stellte 1933 die Produktion von Spielwaren ein. Der Autor hat die schwierige Aufgabe übernommen, nach so langer Zeit einen Überblick über das damalige Eisenbahn-Programm von Bing zu geben. Auszugsweise sind alte Kataloge von der Zeit um die Jahrhundertwende bis ca. 1930 wiedergegeben; zahlreiche Fotos von Sammler- und Museumstückchen vervollständigen dieses für Liebhaber von Tin-Plate-Modellen hochinteressante Buch.

Gleispläne zu Kibri-Fertiggelände H0, N, Z

56 Seiten, geheftet, DM 1,20, Format 21×30 cm, erhältlich in Modellbahn-Fachgeschäften.

Abgestimmt auf die Kibri-Fertiggelände bietet die Broschüre Gleisplan-Vorschläge für Gleismaterial der verschiedenen Hersteller (mit Stücklisten). Die Gleisfiguren entsprechen zwar nicht unbedingt den Vorstellungen von einer „realistischen“ Modellbahn; dennoch mögen die gegebenen Anregungen manchem „Anfänger“ willkommen erscheinen, zumal wenn z. B. schnell mal eine Weihnachtsanlage für den Junior aufgebaut werden soll.

Elektrische Lokomotiven fotografiert von Carl Bellingrodt

142 Seiten mit 176 Abb., Format 26,5×22 cm, ISBN 3-88255-210-7, DM 45,-, erschienen im Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg.

In der bekannten, unverwechselbaren Bellingrodt-Manier stellen die Fotos dieses Buches nicht nur Ellok's, sondern auch das ganze „Drum und Dran“ des Eisenbahntriebs, in diesem Fall des elektrischen Betriebs, dar. Jeder Ellok-Freund wird seine Freude daran haben, hier auf „Entdeckung“ auszugehen und neben den Lokomotiven auch zahlreiche ungewöhnliche Zugzusammenstellungen, Besonderheiten des Betriebs usw. zu finden. Das Bildmaterial (es sind auch einige Fotos weniger bekannter Fotografen aufgenommen) führt dem Betrachter „alte Bekannte“ und „Sonderlinge“ vor Augen, lässt ihn elektrische Züge auf der Strecke und Lokomotiven im Bw erleben und strahlt so viel Atmosphäre aus, daß man den Bildband immer wieder gerne zur Hand nehmen wird.

Altbau-Ellok Baureihe E 91

von Hans-Dieter Andreas

20 Seiten mit 33 Abb., Format 21×29,5 cm, ISBN 3-921237-49-1, DM 10,-, erschienen im Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn.

In knapper, übersichtlicher Form beschreibt der Autor Konstruktionsmerkmale und technische Einzelheiten dieser bekannten Ellok-Baureihe. Tabellen und Laufpläne geben über den betrieblichen Einsatz Auskunft und zwei Typenzeichnungen zeigen die Abmessungen und die Lage der elektrischen Bauteile. Die Fotos stellen beide Ausführungsvarianten der E 91 im Zugdienst und im Bw vor.

Die Mindener Kreisbahnen

von Ingrid und Werner Schütte

228 Seiten mit zahlr. Abb., Format 21×23 cm, DM 32,-, erschienen im Verlag Uhle und Kleimann, Lübbecke.

Ausführlich wird die Geschichte dieser ursprünglich schmalspurigen, heute umgespurten Kleinbahn aufgerollt. Faksimile-Abdrucke von Akten, Fahrplänen usw. lockern die sachliche Information auf und die zahlreichen, z. T. bisher unveröffentlichten Fotos (nur schade, daß sie nicht größer wiedergegeben sind!) machen den Leser mit den Fahrzeugen und Strecken dieser norddeutschen Industrieanschlüsse bekannt. Für den Modellbahner besonders interessant: Maßskizzen der Lokomotiven und Wagen, verschiedener Lokschuppen und Stationsgebäude sowie die Gleispläne sämtlicher MKB-Bahnhöfe.

Murtalbahn

zusammengestellt von Peter Wegenstein

32 Seiten mit 24 Abb., Format 17×12 cm, ISBN 3-900134-55-3, DM 3,50, und

Österreichs Museumsbahnen

zusammengestellt von Hansgeorg Prix

32 Seiten mit 19 Abb., Format 17×12 cm, ISBN 3-900134-56-1, DM 3,50, erschienen im Verlag Josef Otto Slezak, Wien.

Die beiden Neuerscheinungen aus der Reihe „Eisenbahn-Sammelhefte“ stellen in Heft 11 die Schmalspurbahn Unzmarkt–Murnau–Mauterndorf und in Heft 12 Österreichs Museumsbahnen vor. Der informative Text und die ausgewählten Fotos geben einen kurzgefaßten Einblick in das Thema.

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz

Band 5: Westliche Zentralschweiz

von Dr. Hermann Bürnheim

138 Seiten mit 182 Abb., Format 15×21 cm ISBN 3-921237-47-5, DM 18,50, erschienen im Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn.

In der westlichen Zentralschweiz sind so bekannte private Bahngesellschaften wie die Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS), privat betriebene Vorortstrecken oder Zahnradbahnen zu finden. Sie alle erfahren eine eingehende Würdigung mit Beschreibung des jeweiligen Streckenverlaufs, der Fahrzeuge und betrieblichen Besonderheiten. Der Autor vermerkt besonders lohnende Fotostandpunkte; mehrere Triebfahrzeugtabellen ergänzen die Übersicht. Das Bildmaterial zeigt naturgemäß fast nur elektrische Triebfahrzeuge und ist gut ausgewählt. jw

Folgende Kalender für 1980 lagen bei Redaktionsschluß vor:

Zeunert's Dampflok-, Ellok-, Diesellok-, Kleinbahn- und Straßenbahnkalender (jeweils 30×21 cm, DM 10,-), Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn

Lokkalender in Farbe (28,5×32 cm, DM 12,80), Die Eisenbahn in Farbe (14,8×21 cm, DM 7,80), Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart

Der große Lokomotiv-Kalender (45×29 cm, DM 14,80), Eisenbahnen vor der Kamera – Dampf im Depot (45×29 cm, DM 16,80, z. T. in Farbe),

Der große Eisenbahnkalender (45×29 cm, DM 18,80, in Farbe), Alba-Buchverlag Düsseldorf

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



Laterne
BAR