

12/1979

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 12 / 1979

- | | |
|--|---|
| 901 Buch: Die Regentalbahn | 914 Jetzt von Fleischmann ausgelieft. |
| 901 Buch: Eisenbahnknotenpunkt im Ruhrgebiet | DB-Ellok 120 und Drehscheibe in N - Puko-Drehscheibe in H0 |
| 901 Museums-Dampflok HOYA | 916 Eine Pit-Peg-Korrektur - und ihre Folgen - Eine Tunnelbaustelle |
| 901 Buch: Eisenbahnmodelle | 919 Aktiv in 0, H0 und TT: Die Allround-Modellbahnerin in der DDR |
| 901 Buch: Verkehr auf Schienen | 920 Das flexible K-Gleis - und weitere Märklin-Neuheiten |
| 901 Buch: Dt. Straßen- und Stadtb. 2 | 922 Über den Zaun geblickt: Ein Grenzb.-Streckenplan aus Holland |
| 902 Die Ge 4/4 der RhB als H0e/H0m-Modell von Bemo | 923 Neue alte H0-Busse aus der Schw. |
| 903 Kurze Gleisstücke auch beim Vorb | 924 Altbau-Ellok E 05 H0-Mod. von Trix |
| 904 Eine Weihnatskirche in H0 | 926 Dampflok-Bw um 1960 als Anlagenthema - H0-Anlage |
| 904 Für die Aktion Sorgenkind: Beleucht. Hochzeitskutsche in H0 | 931 Variierte Z-Gebäude als N-Hintergrund-Modelle |
| 905 Ganz in Weiß ... Bergdorf als H0-Motiv | 933 Höher + breiter: Stadthaus-Umbau in der Praxis - 2. Teil |
| 906 Schattenbahnhof-Rückmeldeschaltung für Märklin | 937 Unsere Bauzeichnung: Ehemals kaiserliche Hofzugwagen Nr. 7 |
| 908 Neu von Minitrix: Krokodil und DRG-Schnellzugwagen | 941 Revue der Anl. - Die LKB in H0e |
| 910 Revue der Anlagen - Das Bw Hof H0-Anlage | 942 Revue der Anlagen - Wo man Tokajer trinkt .. - N-Anlage |
| 911 Revue der Anlagen - 23 Loks und etwa 175 Wagen - H0-Anlage | 943 Revue der Anlagen - Im Land des Frankenweins - N-Anlage |
| 912 Revue der Anlagen - Ein kleiner Endbahnhof im WaldN-Anlage | 944 Möglichst viel Action - H0-Anlage |
| 913 Revue der Anlagen - 100 Jahre Straßburger Straßenbahn - LGB- | |



Buchbesprechungen

Die Regentalbahn

von Dr. Hermann Bürnheim

307 Seiten mit zahlreichen Abb., Format 18,5×26,5 cm, Subskriptionspreis DM 39,-, erschienen im H. Merker Verlag, Fürstentfeldbruck.

Im Bayerischen Wald, abseits der großen Verkehrsströme, findet man eine Privatbahn mit interessantem Fahrzeugpark, die drei räumlich voneinander getrennte Strecken betreibt. Ausführlich wird die Entstehungsgeschichte der (ursprünglich drei) Bahngesellschaften erzählt und mit zahlreichen amtlichen Unterlagen belegt. Den Eisenbahnfreund und Modellbahner werden neben den vielen, stimmungsvollen Bildern vor allem die Lokzeichnungen und Bahnhofsgleispläne ansprechen.

Eisenbahnmodelle

von Burkhardt Kiegeland

144 Seiten mit zahlreichen Abb., Format 22,5×30 cm, ISBN 3-570-05409-8, DM 48,-, erschienen im Mosaik Verlag, München.

„Die schönsten Kleinserien- und Messingmodelle aus aller Welt“ verspricht dieses Buch. Der Modellbahnfreund und Sammler findet 116 großformatige Fotos berühmter amerikanischer Handarbeitsmodelle wie des „Big Boy“ oder deutscher Kleinserienmodelle wie der „96“ usw. In die verbindenden Texte sind historische Darstellungen, Zeichnungen, usw. eingestreut, die die Materie auflockern und, wenn sie auch manchmal nicht ganz zum Thema gehören, dem Leser durch ihre Kuriosität ein Schmunzeln entlocken.

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen

Band 2: Nördliches Baden-Württemberg

von Dieter Hölte

344 Seiten mit ca. 690 Abbildungen, Format 15×21 cm, ISBN 3-921237-45-9, DM 56,50, erschienen im Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn.

Die Straßenbahnen in Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe nehmen den größten Raum in diesem Band ein; doch auch die Straßenbahnen kleinerer Städte im Norden Baden-Württembergs sind mit Streckenplan, Fahrzeugtabellen und kurzer Beschreibung aufgeführt. Die Überlandstraßenbahnen der OEG und der Albtalbahn sind bei den jeweiligen Besprechungen der Stadtnetze verzeichnet. Der Modellstraßenbahn-Freund wird dem Bildteil manche Anregung in bezug auf die Roco-

und Liliput-Straßenbahnmodelle entnehmen können (z. B. Unterschiede in der Frontbeleuchtung, Umbau des Sechssachsers zum Achtachsers usw.). Einige Farbtafeln am Schluß des Buches geben Aufschluß über die Farbgebung der Fahrzeuge.

Verkehr auf Schienen

Herausforderung an die Elektrotechnik

(Autorenkollektiv)

108 Seiten mit 115 Abbildungen, Format 18×23,5 cm, Pappband, ISBN 3-8009-1286-4, DM 28,-, erschienen in der Reihe Siemens-Sachbücher.

Technik und Organisation der Bahnsysteme sind wichtige Aufgaben für Ingenieure, Verkehrsplaner und Politiker. Die spurgeführten Verkehrsmittel hierzulande stellen ein Anlagevermögen von mehr als 100 Milliarden DM dar; entsprechend ist ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft. Das vorliegende Buch beschäftigt sich mit dem gegenwärtigen Stand und der künftigen Entwicklung des Bahnwesens, wobei naturgemäß die fortschreitende Anwendung der Elektrotechnik besondere Berücksichtigung findet. Der Anteil der Firma Siemens an Entwicklungen in der Steuerungstechnik, der Fahrzeugtechnik und bei der Datenverarbeitung wird gebührend herausgestellt. Darüber hinaus bietet das Buch einen guten Einblick in die Komplexität der Probleme des Schienenverkehrs; es ist verständlich geschrieben; neben zahlreichen Farbfotos erhöhen Prinzipskizzen den Informationsgehalt.

Eisenbahnknotenpunkt Ruhrgebiet

Die Entwicklungsgeschichte der Revierbahnen seit 1838

von Rolf Ostendorf

272 Seiten mit 192 Abb., Format 23,5×27 cm, gebunden, ISBN 3-87943-650-9, DM 48,-, erschienen im Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Im Laufe von zwei Jahrhunderten prägte der Bergbau den Charakter des Ruhrgebiets; die Entwicklung der Eisenbahnen vollzog sich unter dem unmittelbaren Einfluß dieses Strukturwandels. In Rolf Ostendorfs Buch finden die mit dem Kohlebergbau verbundenen Industrie- und Werksbahnen eine gebührende Würdigung, wenn auch das Schergewicht auf den Betriebsanlagen und Fahrzeugen der Staatsbahn bzw. ihrer Vorgängerinnen (Köln-Mindener, Bergisch-Märkische und Rheinische Eisenbahn) liegt. Den Ruhr-Schnellverkehr und die Straßenbahnnetze des Reviers findet der interessierte Leser ebenso beschrieben wie z. B. die westfälische Eisenbahn-Zulieferindustrie. Die gut ausgewählten Abbildungen (z. T. historische Fotos, Kartenskizzen usw.) stellen das Thema unter den verschiedensten Aspekten dar.

jjw

Mit diesem winterlichen Großbild, das die Dampflokomotive „Hoya“ des Deutschen Eisenbahn-Vereins auf der Museumsstrecke beim Haltepunkt Vilser Holz zeigt (Foto: Gerd Schrammen/DEV), wünscht Ihnen der gesamte MIBA VERLAG

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!

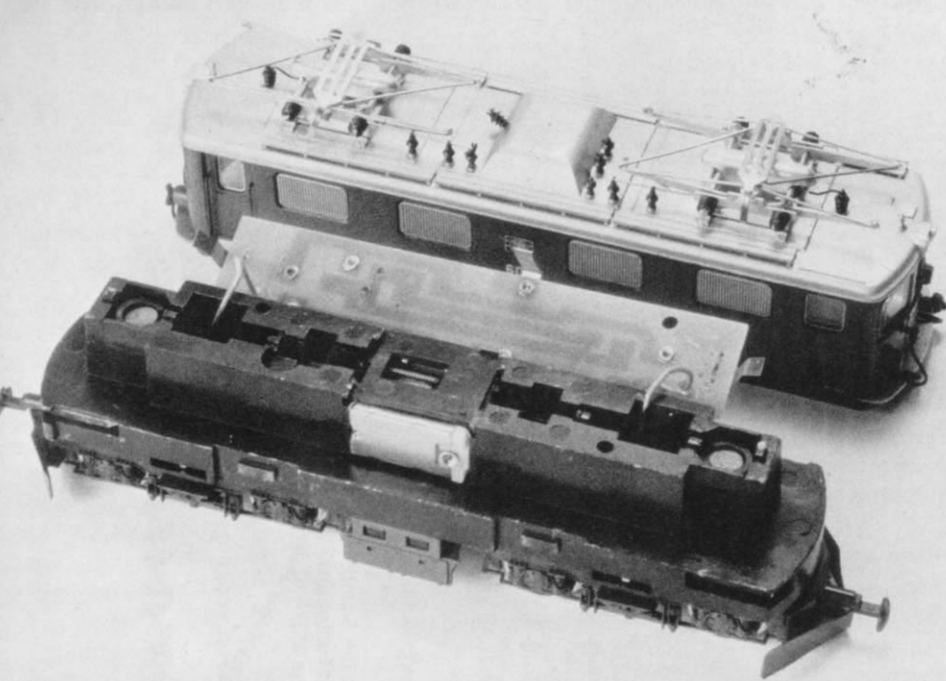


Abb. 1. Bei abgenommenem Gehäuse sieht man den schweren Ballastblock; der mittig angeordnete Motor wirkt auf alle Achsen.

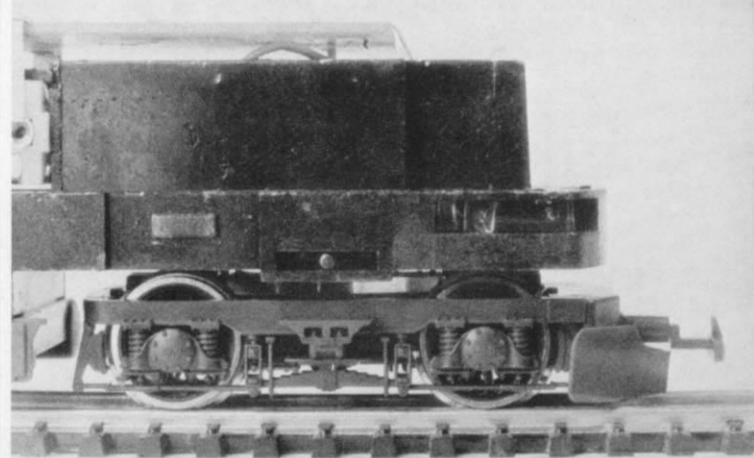
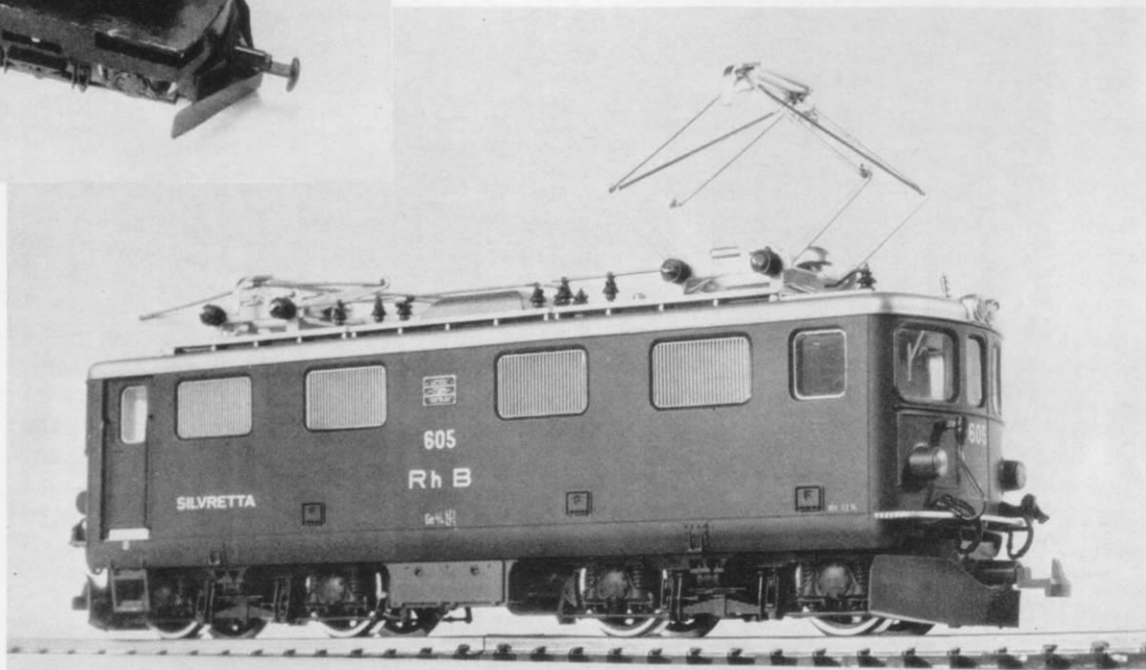


Abb. 2. Detailansicht von Drehgestell und Schienenräumern (in ca. 1½facher Originalgröße wiedergegeben).

Die Ge 4/4 der RhB als H0e/H0m-Modell von Bemo

Abb. 3. Gesamtansicht der Schmalspur-Elokom der Rhätischen Bahn, die eine starke Ähnlichkeit mit der (Vollspur-)Re 4/4 aufweist.





Der Bemo-Katalog '79/80 ist jetzt im Fachhandel erhältlich; Schmalspur-Freunde finden in dem 24 Seiten starken Farbkatalog außer dem kompletten, reichhaltigen Bemo-Programm auch Vorbild-Informationen über Schmalspurbahnen, Bahnhofs-Gleispläne usw.

Kurze Gleisstücke auch beim Vorbild

Kurze Gleis- bzw. Schienenstücke, wie sie von fast allen Modellgleis-Herstellern zum Ausgleich von Weichenstraßen usw. angeboten werden, sind nicht unbedingt „un-vorbildlich“. MIBA-Leser Hans-Joachim Frikke aus Braunschweig fotografierte dieses nur ca. 1,5 m lange „Kurzgleis“ (das einem H0-Ausgleichstück von 1,72 cm Länge entspricht) bei der Elmsborn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn im Bahnhof Henstedt-Kisdorf. Man beachte auch, daß der hintere Gleisstrang verschraubt und der vordere verschweißt ist!



Das Vorbild des neuen Bemo-Modells ist eine von der Rhätischen Bahn (RhB) in der Schweiz beschaffte Universallokomotive, die ab Ende der fünfziger Jahre in 10 Exemplaren als Nr. 601–610 in Dienst gestellt wurde. Die Rhätische Bahn ist eine Schmalspurbahn (1000 mm Spurweite), deren Fahrzeuge mit Mittelpufferkupplung ausgerüstet sind.

Das Bemo-Modell ist in allen Abmessungen genau im Maßstab 1:87 gehalten. Besonders zu erwähnen sind die feinen, durchbrochenen Drehgestellblenden und die reichhaltig detaillierte Dachpartie mit den braunen Isolatoren und den Pfeifen-Imitationen aus Messing. Die glasklaren Fenster sind – vorbildgerecht mit bzw. ohne Rahmen – sehr exakt eingesetzt und tragen an den Stirnseiten zierliche Scheibenwischer-Imitationen; darüber sitzen die vorbildgerecht unterschiedlichen Signallampen. Die funktionellen Haken-Kupplungen sind gegen die beiliegenden

Mittelpuffer-Nachbildungen austauschbar; Brems-schläuche, Heizkupplungen und -steckdosen liegen zur Selbstmontage bei.

Die Lok ist mit je 3 verschiedenen Betriebsnummern in H0m/12 mm (605–607) und in H0e/9 mm (608–610) erhältlich; wegen der unterschiedlichen Aufschriften sind Namen („Silvretta“, „Kesch“ usw.) und Nummern nicht erhaben, sondern lediglich aufgedruckt wiedergegeben. Die Fahreigenschaften des Modells sind sehr gut; die Höchstgeschwindigkeit bei 12 V = beträgt umgerechnet 115 km/h, die geringste erreichbare Geschwindigkeit liegt bei umgerechnet 9 km/h. Aufgrund der zwei Haftreifen und des großen Ballastgewichts ist auch die Zugkraft gut; das Modell kann also durchaus vorbildentsprechend auf steigungsreichen Gebirgsstrecken eingesetzt werden. Die dazugehörigen RhB-Wagen werden hoffentlich in Bälde folgen!

mm/BMC



Eine „Weihnachtskirche“ in H0, gebaut von Herrn Johann Voggenreiter aus Neuötting aus zwei „Ramsau“-Bausätzen von Kibri; die Turmhauben stammen vom Kirchenbausatz „Böblingen“. „Weihnachtskirche“ deshalb, weil die Frontverglasung aus Zellophan-Weihnachtskarten entstand, was bei entsprechend platzierter Innenbeleuchtung sehr effektiv wirken dürfte! Der säulenverzierte Eingang kommt übrigens vom „Kaufmannshaus“ von Vollmer, während die Inneneinrichtung von der Faller-Kirche B-235 „beigesteuert“ wurde. So entstand unter „Mitwirkung“ von drei Firmen ein imposantes Kirchenmodell, dessen Ausmaße schon im Vergleich mit den davor abgestellten Autos deutlich werden!

Weihnachts-Hilfsaktion von Beyer und Preiser für die

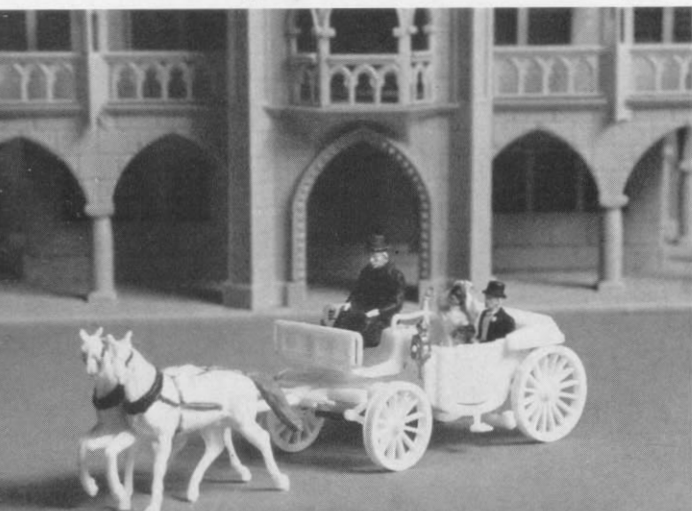


DM 5,- erhält die „Aktion Sorgenkind“ vom Verkaufspreis dieser weißen Hochzeitskutsche mit beleuchteten Kutschlaternen, die für DM 15,- als Co-Produktion der Firmen Beyer und Preiser nur auf dem Versandweg von der

Firma Ingrid Beyer

Schubertstr. 23, 6392 Neu-Anspach erhältlich ist. Die (LED-)Kutschlaternen lassen sich direkt an den Lichtausgang des Trafos anschließen, so daß kein Vorschaltwiderstand o. ä. benötigt wird.

Wir wünschen dieser Aktion im Interesse der guten Sache viel Erfolg!



Ganz in Weiß . . .

... kann man freilich auch ohne weiße Hochzeitskutsche heiraten – und das nicht nur zur Weihnachtszeit in der Stadt, sondern auch im Sommer auf dem Lande, wie auf diesem H0-Motiv zu sehen ist. Hermann Pentermann aus Osnabrück vergaß beim stil- und lebensgetreuen Arrangement weder die dörfliche Trachtenkapelle noch die „schäumenden“ Maßkrüge auf dem blankgescheuerten Holztisch.



Schattenbahnhof-Rückmeldeschaltung für Märklin

von Dipl.-Ing. Heinz-Otto Schroeter, Worpswede

Die Rückmeldeschaltung für den verdeckten Abstellbahnhof meiner Märklin-Wechselstromanlage zeigt über Glühbirnen im Gleisbildstellpult sowohl den Besetzt- bzw. Frei-Zustand der einzelnen Abstellgleise als auch deren Signalstellungen („Ausfahrt frei“ oder „Halt“ bzw. „rot“ oder „grün“) an; darüber hinaus ist durch die Stellung eines Schalters eine optische Kontrolle über die jeweilige Betriebsart (Puko- oder Oberleitungsbetrieb) gegeben.

Bauliche Voraussetzungen am Gleis

Es eignet sich für diese Schaltung nur Gleismaterial, bei dem die Fahrschienen voneinander isoliert auf einem Schwellenband aufgebracht sind; es sind also entweder Märklin-K-Gleise oder Zweischienengleise mit einem nachträglich eingebauten Mittelleiter (Herei, RBEV oder Peco) erforderlich. Der Mittelleiter bzw. die Oberleitung werden für eine Signal-Trennstrecke an zwei Stellen isoliert und mit Stromzuführungen versehen.

Zwei weitere Trennstellen in einer der beiden Fahrschienen ergeben die für die Besetztanzeige erforderliche Trennstrecke. Diese Trennstrecke sollte nicht kürzer als der größte vorkommende freie Radstand sein, um auch lange Drehgestellfahrzeuge und evtl. liegendegebliebene Fahrzeuge zu erfassen und zu melden.

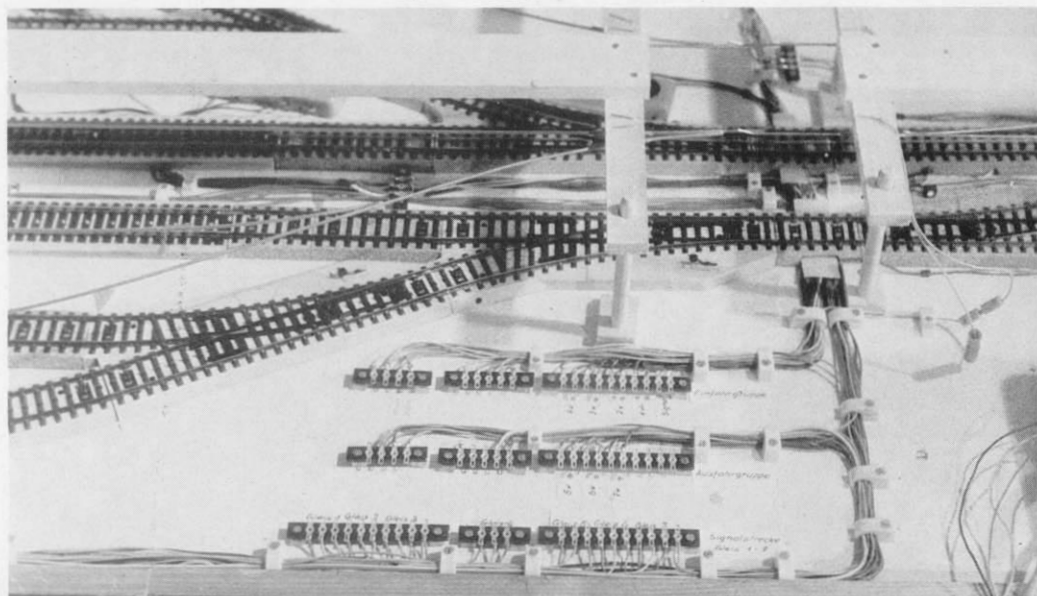
Funktion der Gleisbesetztanzeige

Die Gleisbesetzt-Lampe (GB in der Schaltzeichnung) wird mit der Lichtbuchse des Trafos und mit der Trennstrecke in der Außenschiene verbunden. Über die Achsen eines auf dem Trennabschnitt befindlichen Fahrzeugs (isolierte Radsätze müssen selbstverständlich überbrückt oder ausgetauscht werden) wird nun eine Verbindung zur anderen, an Masse angeschlossenen Fahrschiene hergestellt: Die Besetztanzeigelampe im Gleisbildstellpult leuchtet auf.

Funktion der Signalanzeige

Die Mittelleiter- bzw. Oberleitungs-Trennstrecke wird über einen Ausschalter mit dem Bahnstrom-Anschluß des Trafos verbunden. Bei Verwendung eines Schalters mit drei Schließern und einem Öffner lassen sich an dem ersten und zweiten Schließler die Zuleitungen für Mittelleiter und Oberleitung, über den dritten Schließler die grüne Signallampe (gn in der Schaltzeichnung) und über den Öffner die rote Signallampe (rt) anschließen. Bei Zug-Halt sind die Trennstrecken von Mittelleiter und Oberleitung unterbrochen, am Gleisbildstellpult leuchtet die rote Lampe; bei „Fahrt frei“ wird zusammen mit dem Fahrstrom die grüne Lampe eingeschaltet.

Abb. 1 zeigt die im Haupttext erwähnten Verteiler auf der Anlagenplatte. An dem dritten Gleis von vorn ist übrigens zu erkennen, daß nur die Einfahrweichen und die direkt daran anschließenden Gleisstücke Märklin-M-Material sind; die Abstellgleise selbst sind mit Pukos versehene Zweischienengleise. Die einfache Tunneloberleitung besteht aus an Holztraversen befestigten Messingdrähten.



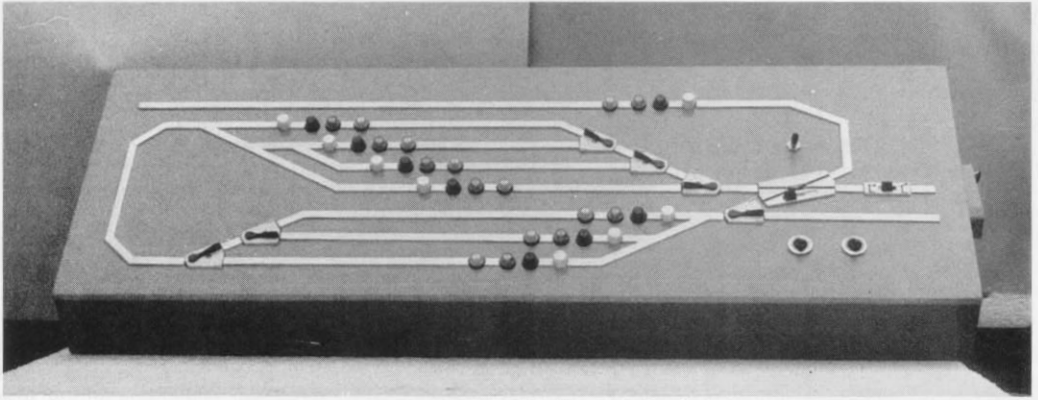


Abb. 2. Das vom Verfasser gebaute Gleisbild-Stellpult für den Schattenbahnhof. Die weißen Knöpfe sind die Shadow-Tastenschalter; daneben die Anzeigelämpchen für die Signal- und Gleisbesetztanzeige. Die Weichenschalter stammen von Fleischmann und sind für die Einfahrweichen vorgesehen, da die Ausfahrweichen des (im Einrichtungsbetrieb befahrenen) Schattenbahnhofs auffahrbare Handweichen sind.

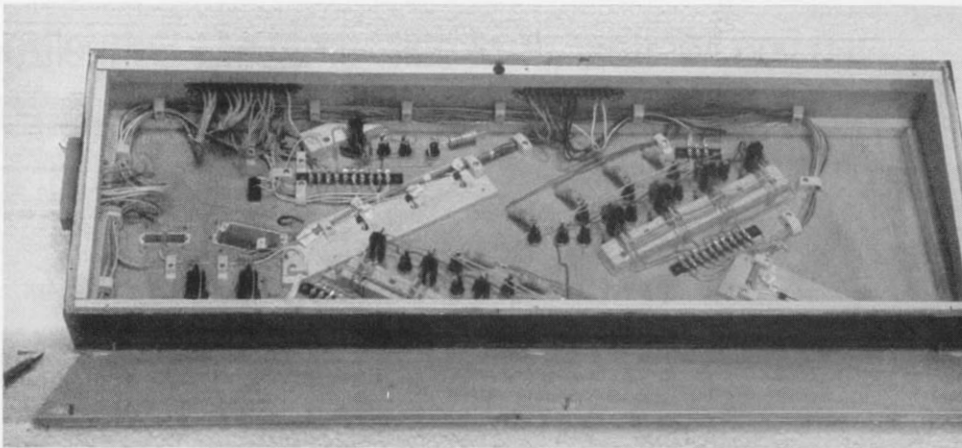
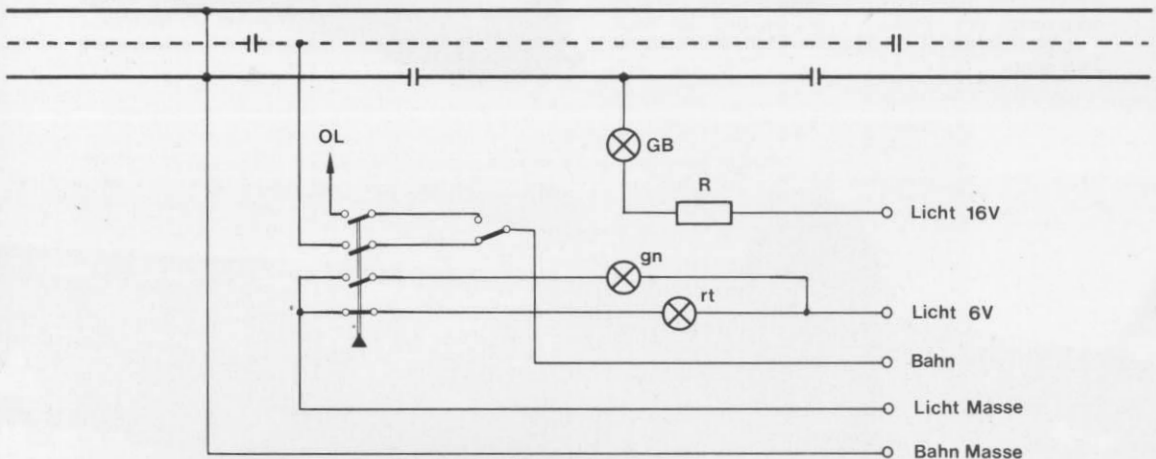


Abb. 3. „Wie's drinnen aussieht“, kann der Erbauer ruhig zeigen, denn er hat sehr exakt gearbeitet und z. B. die Kabel gebündelt geführt und mit Schellen befestigt.

Abb. 4. Das Schaltprinzip des Schattenbahnhofs, demonstriert an einem Gleis. Es bedeuten: OL = Oberleitungs-Anschluß, GB = Gleisbesetztanzeige, R = Widerstand 180 Ω /2 W, gn bzw. rt = grünes bzw. rotes Signallämpchen.



Ich verwende bei meiner Anlage Miniatur-Tastenschalter von Schadow für gedruckte Schaltungen (Tastenform DG rund, 9 mm Ø) mit vier Umschaltern. Je ein Umschalter fungiert als Ausschalter für Mittelleiter- und Oberleitung; an den dritten Umschalter sind die grüne und die rote Signallampe angeschlossen, während der vierte Umschalter z. Z. noch nicht belegt ist. Zusätzliche Signalrelais sind also nicht erforderlich.

Schalter Mittelleiter/Oberleitung

Die Umschaltung des Fahrstroms auf Mittelleiter bzw. die Oberleitung erfolgt z. Z. noch über einen einpoligen Umschalter pro Abstellgruppe (Einfahr- und Ausfahrgruppe), dessen

Stellung zugleich die jeweils eingeschaltete Betriebsart anzeigt.

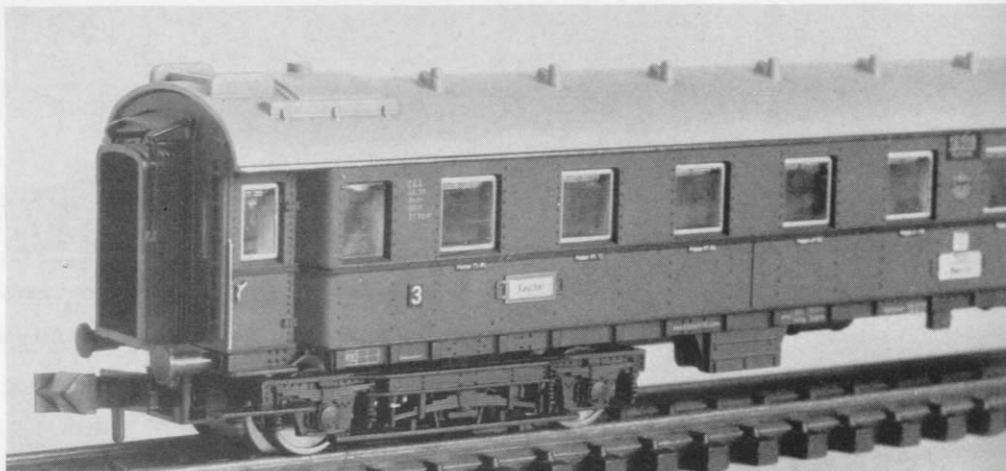
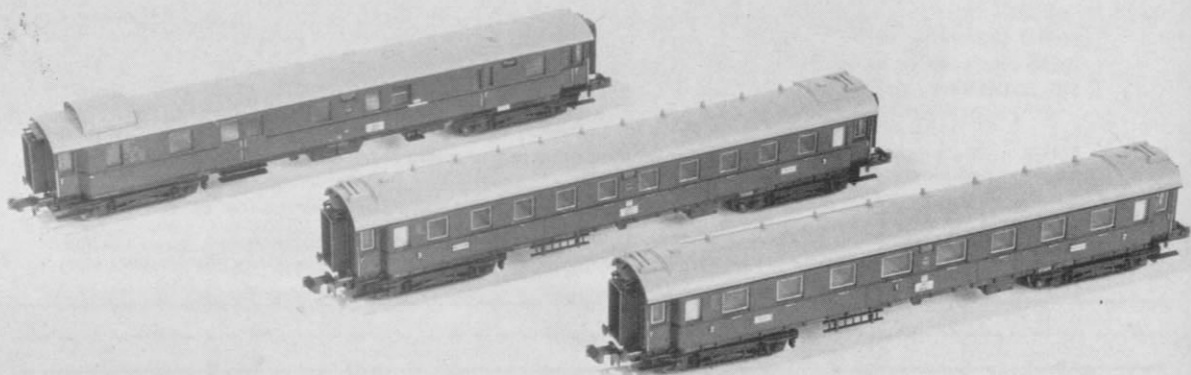
Für die Gleisbesetzmeldung verwende ich Glassockellampen 12 V/30 mA, für die Signalmeldung farbige Einbau-Miniatur-Signalleuchten von Rafi (Serie 166). Je Birnchen der Gleisbesetzmeldung ist ein Kohleschichtwiderstand 180 Ohm/2 W vorgeschaltet, da diese mit 16 V gespeist werden; die Versorgung der Signal- leuchten erfolgt getrennt mit 6 V.

Die Verbindung zwischen dem Trafo und den Rückmeldelempchen im Gleisbildstellpult einerseits und zwischen Gleisbildstellpult und den Verteilerleisten auf der Anlage andererseits erfolgt über Mehrfachkabel und -stecker.

Neu von Minitrix: „Krokodil“ und DRG-Schnellzugwagen

Abb. 1 u. 2. „Ein schöner Zug“ von Minitrix ist die N-Nachbildung der Schnellzugwagen der Gruppe 28. Der kombinierte Post/Packwagen ist 14 cm lang, die Sitzwagen haben (vorbildgetreu) eine etwas kürzere LÜP von 13,5 cm. Unten: Die bemerkenswert feinen Details und die authentische und größenrichtige Beschriftung des C4ü-Modells. Wer sich an den messingglänzenden Fensterrahmen stört, kann diese (z. B. mit „gunmetal“ von Humbrol) nachdunkeln.

Die von Minitrix gewählte Lokbauart ist die zuletzt gebaute Version der als „Krokodil“ bekannt gewordenen Gelenklokomotiven für schwere Güterzüge auf der Gotthard-Strecke. Gegenüber der Arnold-Ausführung hat das Vorbild den einfachen Winterthurer Schrägstangenantrieb, der in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre auch bei Reichsbahnloks angewandt wurde (z. B. E 60, E 63, E 75, E 77). Die Loks



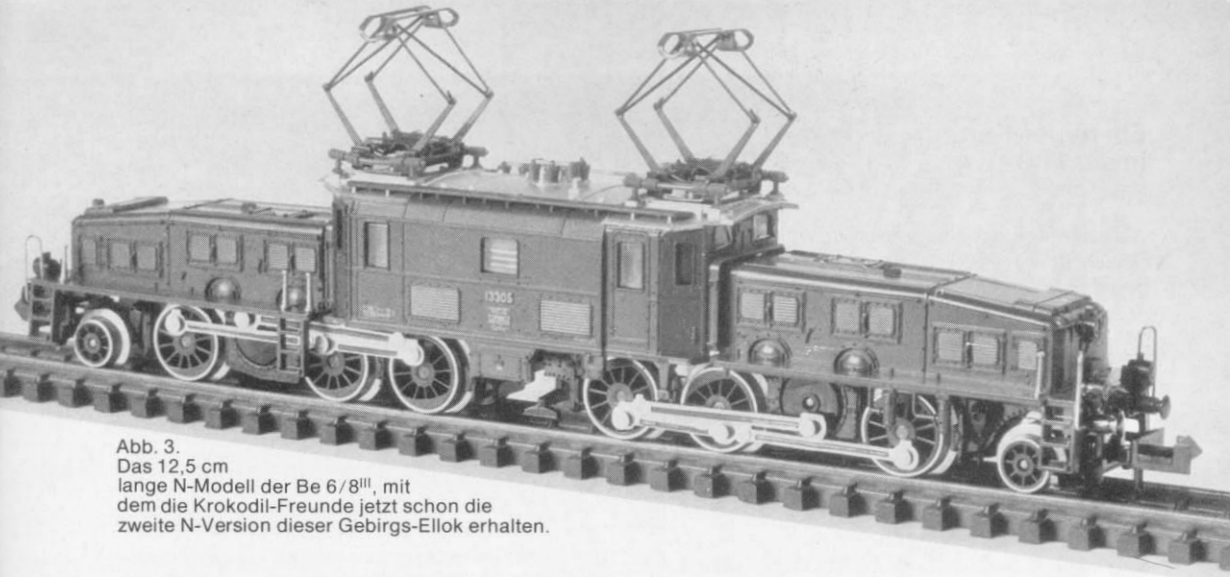


Abb. 3.
Das 12,5 cm
lange N-Modell der Be 6/8^{III}, mit
dem die Krokodil-Freunde jetzt schon die
zweite N-Version dieser Gebirgs-Eloko erhalten.

waren für 75 km/h zugelassen; einige dieser „Krokodile“ sind noch heute im Einsatz.

Das zierliche Minitrix-Modell ist bis auf geringfügige Abweichungen bei Laufraddurchmesser (5,15 statt 5,95 mm ϕ) und Gesamttrabstand (ca. 1 mm zu lang) genau N-maßstäblich. Sehr weitgehend und sauber ist die Beschriftung; es fehlt nicht einmal die Betriebsnummer zwischen den Stirnfenstern. Auch die zweifach pro Fenster vorhandenen Scheibenwischer entsprechen dem Vorbild. Die Dachdetails sind komplett wiedergegeben. Richtig ist die seitliche Anbringung der feinen Isolatoren und Träger an den Pantographen; die mattschwarz eingefärbten Stromabnehmer selbst entsprechen allerdings der DB-Einheitsbauart.

Außer dem weitestgehend detaillierten Gehäuse verdient das Fahrwerk besonderes Lob: Die zierlichen Räder haben schwarze Speichen und Radsterne und das Gestänge ist aus einem Stück so plastisch geprägt, daß es wie aus mehreren Teilen zusammengesetzt wirkt. Bremsbacken fehlen ebenso wenig wie Sandstreurohre oder das leicht hervorstehende Gegengewicht an der Blindwelle. Ein Treibgestell weist die Indusi-Nachbildung auf. Die (komplett vorhandenen) Griffstangen sind bei den SBB aller-

dings gelb und nicht goldfarben. Auch müßten die Puffer länger sein und größere Teller haben; außerdem ist jeweils der linke Puffer in Fahrtrichtung flach und nicht gewölbt.

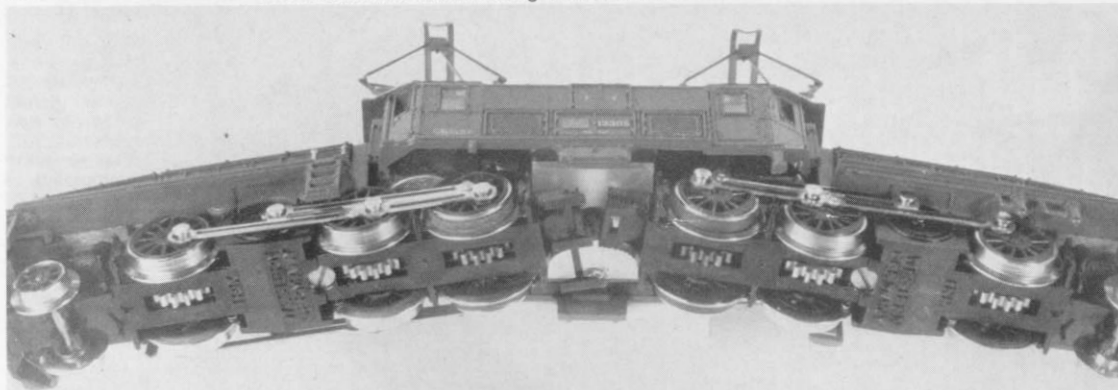
Die Fahreigenschaften des ruhig und sehr leise laufenden Modells sind sehr gut; wenngleich die Lok bei 12 V = auf umgerechnet 330 km/h kommt, schleicht sie doch im „Kriechgang“ ruckfrei mit nur umgerechnet 5 km/h einher. Durch vier Gummihaftereifen ist die Zugkraft ausgezeichnet.

Eine langerwartete Bereicherung des N-Waggon-sortiments stellen die jetzt ausgelieferten Modelle der Schnellzugwagen der Gruppe 28 dar. Minitrix setzte damit die MIBA-Vorschläge aus Heft 8/73 in bestens gelungene Serienmodelle um und schuf zugleich eine epochengerechte Zuggarnitur für die hauseigenen Lokmodelle der „01“ und „17“.

Lieferbar sind der Sitzwagen 3. Klasse (C4ü, 10 Abteile), der Sitzwagen 1. u. 2. Klasse (AB 4ü, 8 Abteile) und der kombinierte PwPost 4ü. Die Modelle sind bestens detailliert und mit einer authentischen, größenrichtigen Beschriftung versehen; unter den Fenstern sind sogar die Platznummern aufgebracht. Auch die Farbgebung – mattgrün mit schwarzem Streifen unter der Fensterkante – ist genau richtig.

mm/BMC

Abb. 4. Unteransicht des Gelenkfahrwerks mit den 6 angetriebenen Achsen.



Ein neues Forum
in der MIBA:

„Revue der Anlagen“

Unsere erfolgreiche Broschürenreihe „Anlagen Revue“ enthält bekanntlich mehrseitige Großbild-Berichte über verschiedene, größere und kleinere Anlagen – Anlagen, die (zum einen) vorbildlich gebaut sind, was (zum anderen) durch sehr gutes Bildmaterial, sprich: qualitativ hochwertige Fotos, belegt wird.

Nun erreichen uns jedoch laufend auch Fotos bzw. Anlagenberichte von Modellbahn-„Normalverbrauchern“ – d. h. Anlagenberichte, die entweder von der Anlage selbst her den für eine „Revue“-Veröffentlichung nun einmal erforderlichen Standard (noch) nicht ganz erreicht haben oder allein schon aufgrund der nicht gerade exzellenten Fotos nicht für eine „Revue“-Veröffentlichung in Frage kommen.

Um diesen Modellbahnern in Stadt und Land dennoch eine Publikationsmöglichkeit und damit einen Ansporn zu geben, führen wir als Gegenstück zur „Anlagen Revue“ einerseits und als Ergänzung der gewohnten mehrseitigen Anlagenberichte in der MIBA andererseits das neue Forum „Revue der Anlagen“ ein, in dem wir in lokaler Folge und Zusammenstellung auch jenen Modellbahnern in vermehrtem Maß gerecht werden können, die nicht – oder noch nicht – ihr Werk (auf das sie zu Recht stolz sind) in der „Anlagen Revue“ oder einem mehrseitigen MIBA-Bericht vorstellen können.

Bestärkt werden wir darin durch die Erfahrung, daß nahezu jede Anlage, egal welcher Baugröße und ob groß oder klein, Anregungen, Gestaltungselemente, Besonderheiten usw. enthält, die für

andere Kollegen von Interesse sind; man wird dies beim Studium der heutigen ersten Folge bestätigt finden.

An dieser Stelle noch ein Hinweis zu den Forderungen, die wir an das Bildmaterial allgemein stellen (müssen):

Die Fotos – schwarzweiß, hochglänzend, Mindestformat 9 × 12 cm! – sollten nicht nur scharf und kontrastreich sein, sondern vor allem genügend Tiefenschärfe haben. Mitunter kann unser Spezialist WiWeW aus den Negativen einiges mehr herausholen als ein normales Fotolabor (das ja nicht wissen kann, worauf es bei der Reproduktion ankommt). Deshalb sei an dieser Stelle unsere schon – zignal geäußerte Aufforderung wiederholt, tunlichst die Negative mitzuschicken!

Wenn Sie all dies berücksichtigen, steht einer Vorstellung Ihrer Anlage in der Regel nichts mehr im Wege! Werden Sie jedoch nicht ungeduldig, wenn die Veröffentlichung nicht umgehend erfolgt, denn dies hängt nicht nur von der Anzahl der eingehenden Anlagenberichte ab, sondern auch von einigen anderen Faktoren, die wir bei der Gestaltung der Hefte zu berücksichtigen haben.

Zusammen mit der Broschürenreihe „Anlagen Revue“ und den bekannten Anlagenberichten in der MIBA sind durch das neugeschaffene Forum „Revue der Anlagen“ die Chancen einer Veröffentlichung noch mehr gewachsen. Nutzen Sie diese Chance – wir freuen uns auf Ihren Bericht!

Die Redaktion



Das Bw Hof

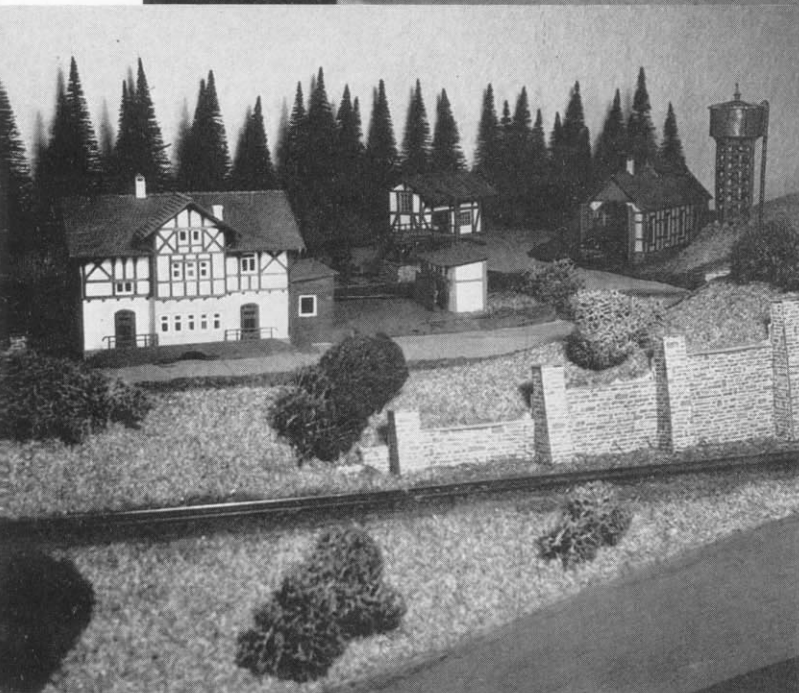
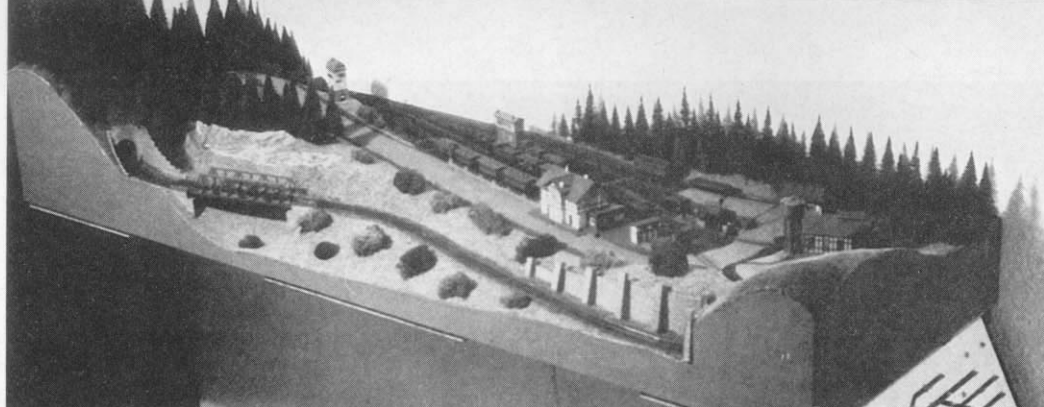
zeigt diese Abbildung nicht, wohl aber ein

Bw in Hof

nämlich auf der H0-Anlage des Herrn Günter Bähr, der damit die große Zeit der Dampflokomotiven in Hof in miniature weiterleben läßt.

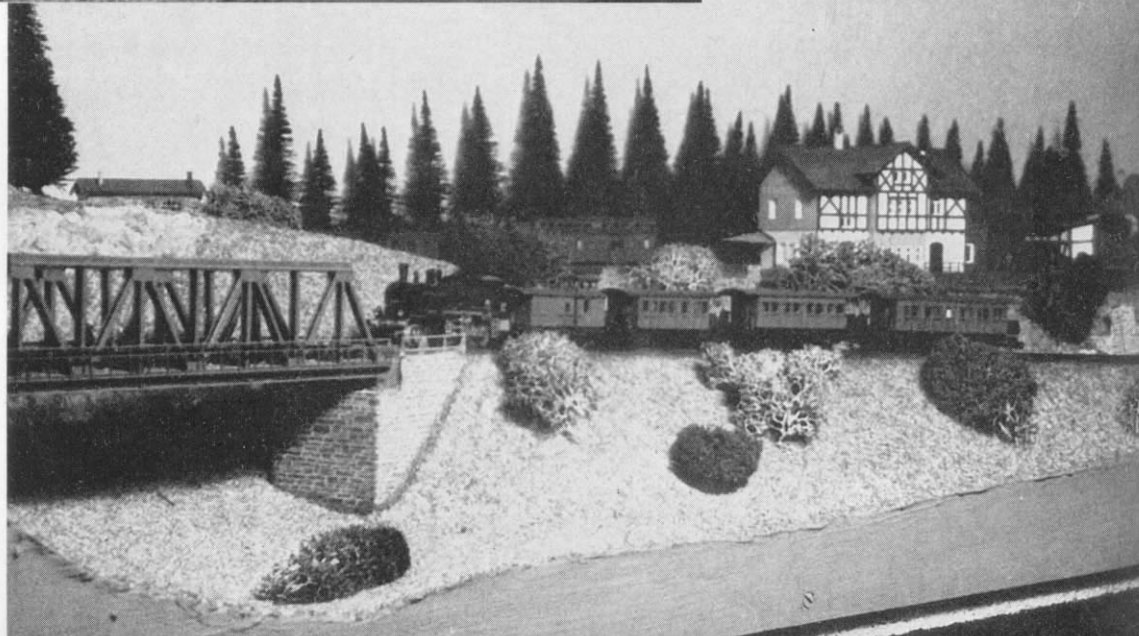


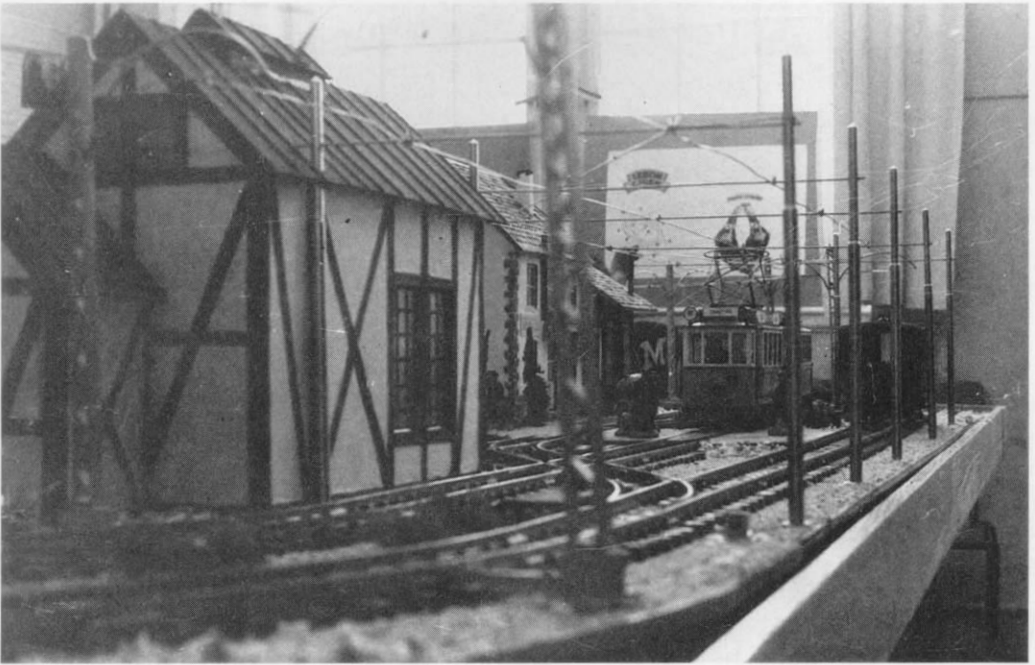
23 Loks und etwa 175 Wagen stehen Herrn P. Veldhuis aus Venlo/Niederlande für seine 4,60 × 3,00 m große Trix-Express-Anlage zur Verfügung. „Ein reger Fahrbetrieb“ ist denn auch das Motto, nach dem unser holländischer Kollege seinem Hobby nachgeht.



Ein kleiner Endbahnhof im Wald

... ist das Thema der 1,50 x 0,50 m großen N-Anlage des Herrn Joachim Ebel aus Kassel. Lobenswert erscheint nicht nur die Anordnung mit den diagonal verlegten Bahnhofsgleisen und die ruhige und nicht überladene Gesamtgestaltung, sondern auch





100 Jahre Straßburger Straßenbahn - als LGB-Schaustück

... anlässlich des Strab-Jubiläums von Schülern einer Straßburger Schule aufgebaut. 15 000 Menschen haben die Jubiläumsausstellung besucht und die 3,60 x 1,80 m große LGB-Anlage mit den (nach authentischen Vorbildern) selbstgebauten Gebäuden und der aus Alu-Masten und Messingdrähten gebauten Oberleitung gesehen.

(Fotos: Fernand Bleicher, Straßburg)



[Ein kleiner Endbahnhof]

die (richtige) Anordnung der richtig großen Nadelbäume – Stücker 120 übrigens! Der bewußt einfach gehaltene Streckenplan geht aus dem (selbstgebauten) Gleisbildstellpult hervor; die Nebenbahn-Personenwagen sind nach MIBA-Bauzeichnungen entstandene Eigenbauten auf Roco-Untergestellen.

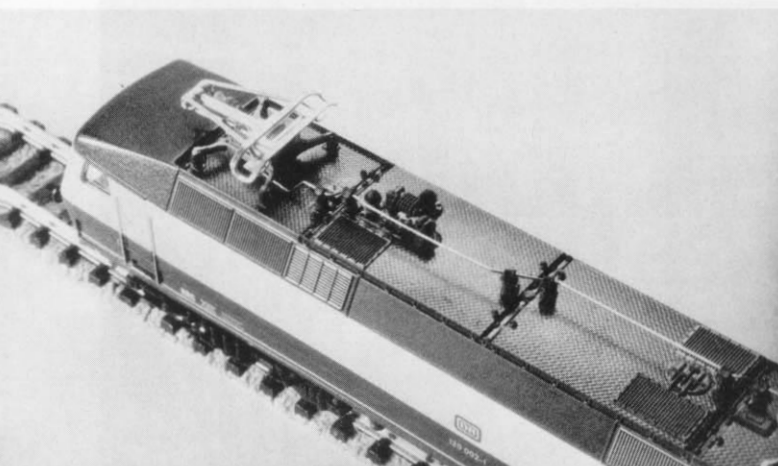
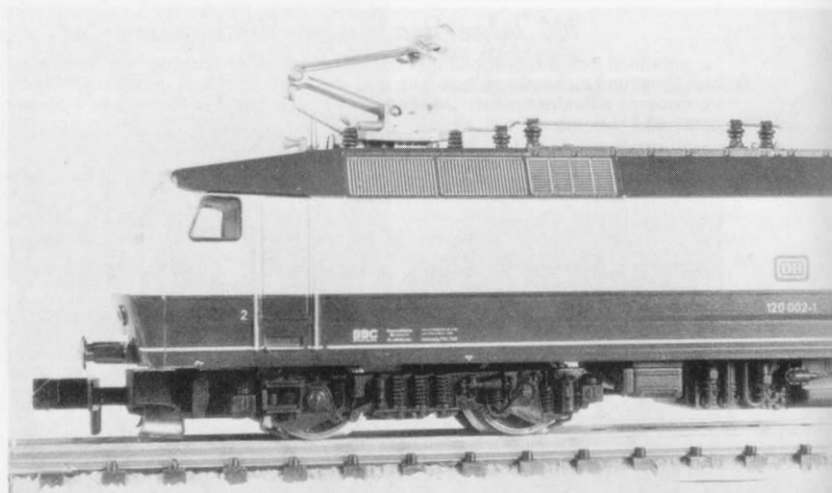


Abb. 1-3. Das Fleischmann-N-Modell der neuesten DB-Drehstrom-Ellok 120 in Gesamt-, Seiten- und Dachansicht. Die Detaillierung der Drehgestellblenden und des Daches ist ebenso bemerkenswert wie die vollständige, lupenreine Beschriftung.

*Jetzt von
Fleischmann
ausgeliefert:*

**DB-Ellok 120 und
Drehscheibe in N**

**„Puko“-Drehscheibe
in H0**



Buchstäblich in letzter Minute traf das N-Modell der „120“ bei uns ein, das wir unseren Lesern somit gerade noch rechtzeitig vor Weihnachten vorstellen können. Das 12 cm lange Modell ist wie seine (in Heft 11/79 ausführlich beschriebene) größere H0-Schwester sehr gut detailliert und weist gleichfalls sehr feine Isolator-

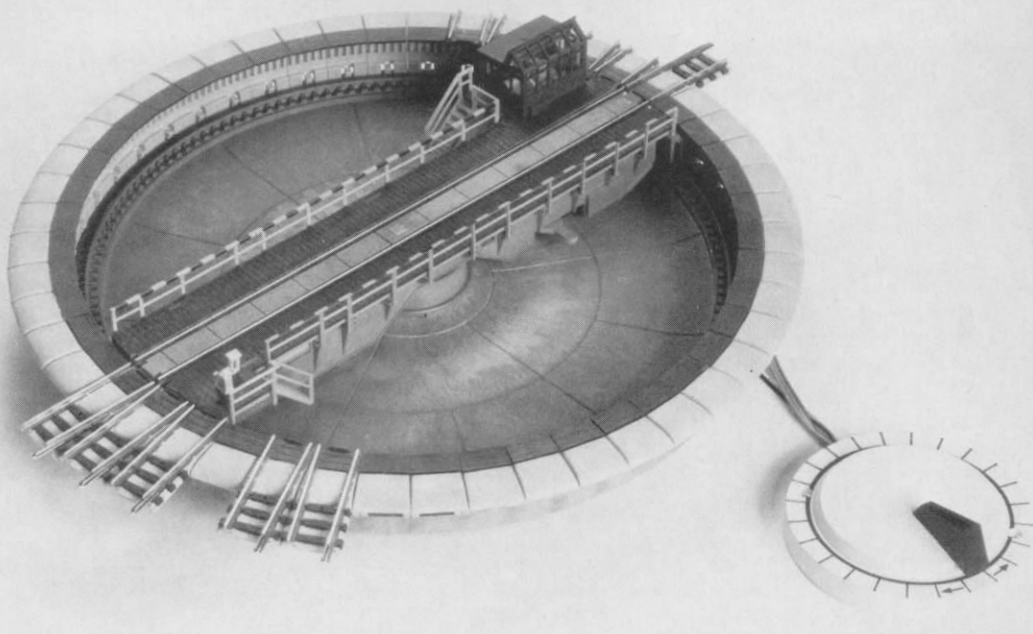


Abb. 4. Bis ins kleinste nachgebildet präsentiert sich die Fleischmann-Drehscheibe in N samt Drehschalter. Durch die Fenster des Bedienungshäuschens hindurch erkennt man die Imitation des Vorbild-Antriebsmechanismus.

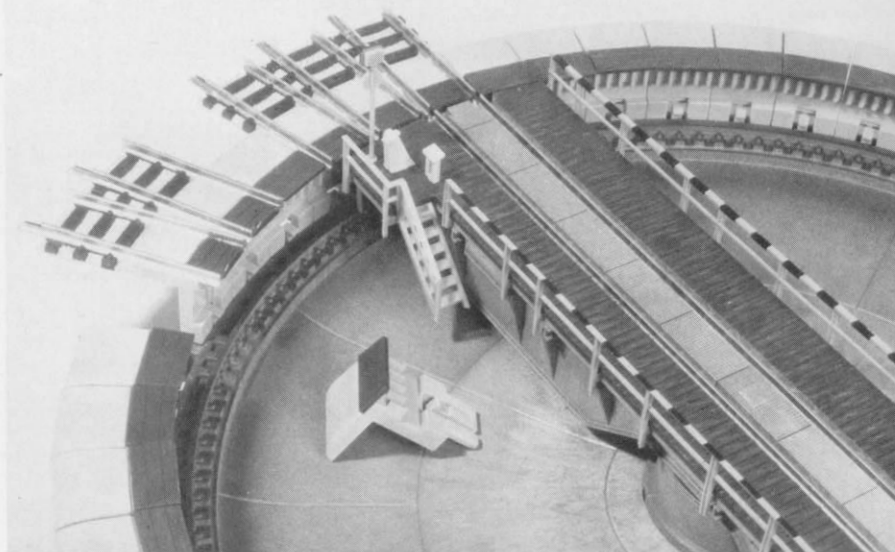
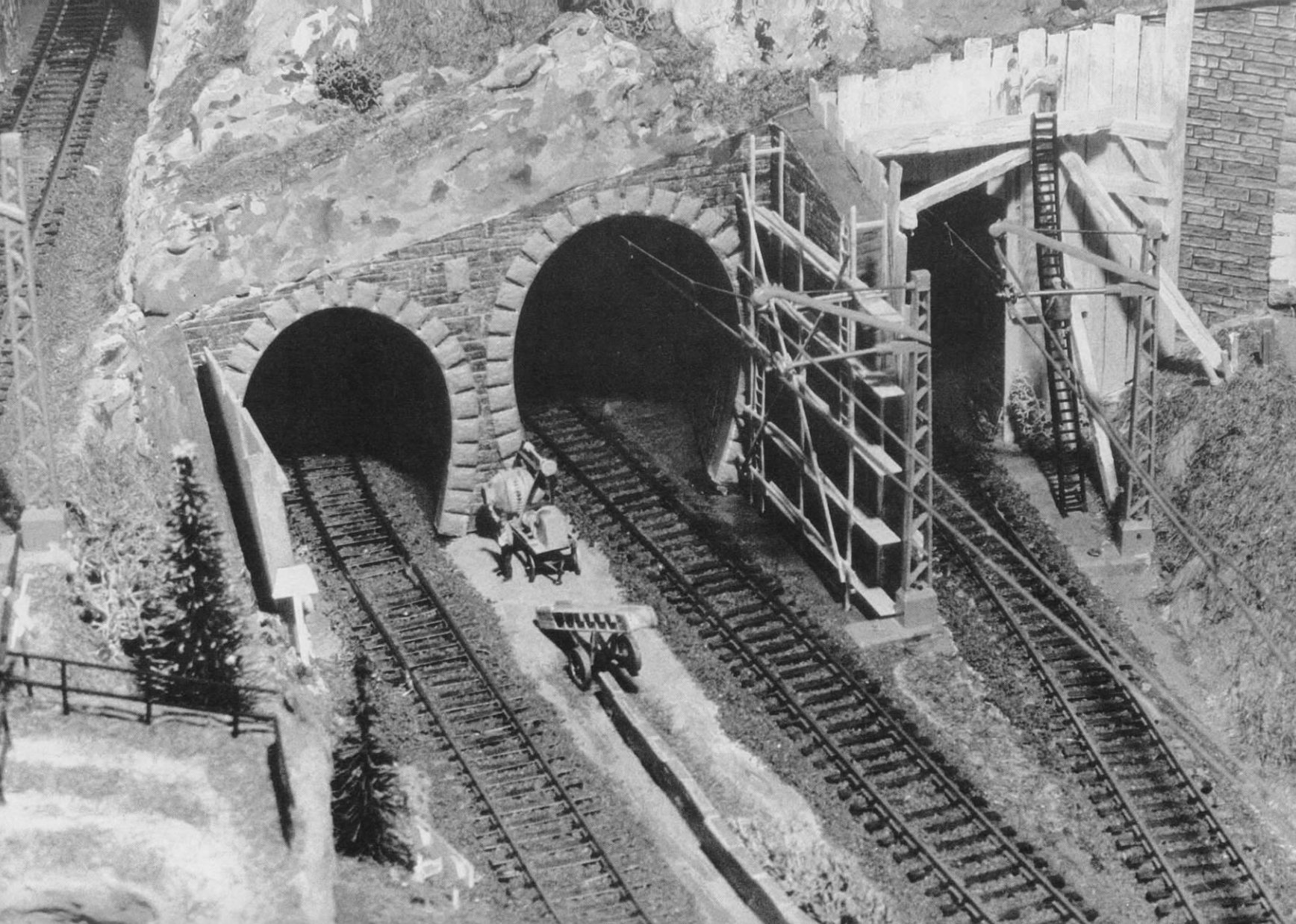


Abb. 5 zeigt unter anderem die feinen Geländer und die Handkurbel-Imitation auf der Drehbrücke. Ein 7,5°-Blindsegment ist demonstrationshalber herausgenommen; die Blindsegmente (Abdeckungen) können gegen Anschluß-Gleisabgänge ausgetauscht werden.

Nachbildungen, exakt eingesetzte Fenster usw. auf; ebenso gut sind Farbfinish und Beschriftung ausgefallen. Damit steht nun auch den N-Bahnern die neueste DB-Ellok als Modell zur Verfügung.

Die gleichfalls jetzt ausgelieferte N-Drehscheibe entspricht in ihrer Technologie mit den 7,5°-Gleisabgängen prinzipiell der H0-Drehscheibe des selben Herstellers und ist mit zierlichen Geländern auf der Drehbrücke und zahlreichen weiteren Feinheiten ausgestattet. Fleischmanns bekannte H0-Drehschei-

be ist jetzt auch für den Mittelleiter-Betrieb lieferbar und kommt damit auch den Dreischienen- bzw. Puko-Fahrern zugute (siehe letzte Umschlagseite). Wie im Messeft 3/79 auf S. 168 gezeigt, besteht die Imitation der Lochblechabdeckung aus Neusilberblech und stellt den Mittelleiter dar; Märklin-K-Gleise können direkt mit den Anschluß-Gleisstücken der Drehscheibe verbunden werden. Für reine Zweischienen-Anlagen mit Neusilber-Gleisen sind Ansatz-Gleisstücke ohne Lochblech-Einsatz vorgesehen.

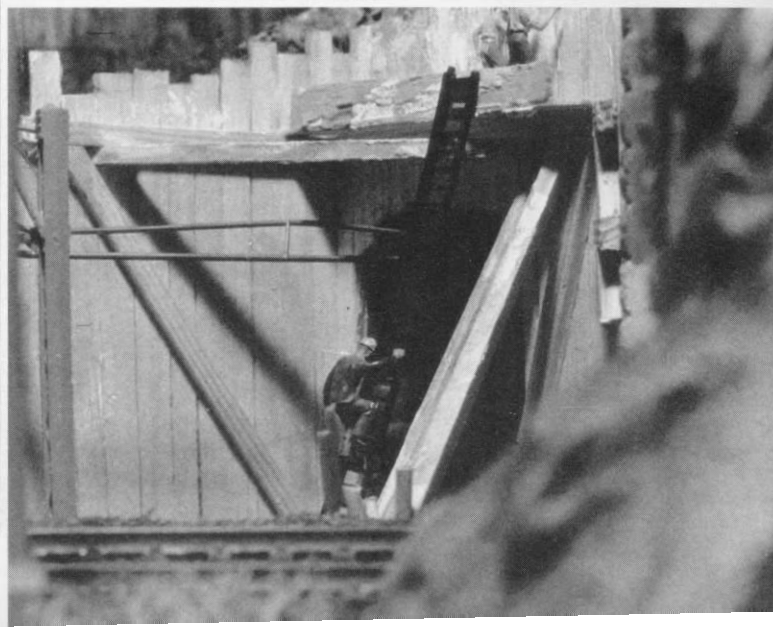


Eine Pit-Peg-Korrektur – und ihre Folgen

(zu Heft 7/79, S. 570)

(Text auf S. 918)

Abb. 1–4. Gesamtansicht und zwei Detailansichten der mit Akribie und Sachkenntnis gestalteten Tunnelbaustelle sowie ein gekonnt fotografiierter Blick aus der Streckengänger-Perspektive aus dem gegenüberliegenden Tunnelportal auf die Baustelle.



Anläßlich einer durch den genannten Artikel ausgelösten Inspektionsreise stellte ein höherer (und noch höher bezahlter) Beamter des Ministeriums die sau- pardon! baumäßigen Mißstände im Bereich der Blauseekopf-Tunnel beim Haltepunkt „Zell“ fest. Schnell notierte er seine Wahrnehmungen und ließ – wieder heimgekehrt – verfügen, die Bahndirektion solle über das Zustandekommen der unorthodoxen Bauweise berichten und die Schwachstelle nach Maßgabe einer beigelegten Detailzeichnung beseitigen. Finanzmittel seien noch in ausreichendem Umfang vorhanden.

Nun, die Bahndirektion berichtete nach Einholen einer Stellungnahme von der zuständigen nachgeordneten Dienststelle, daß der Tunnel unmittelbar rechts der Mauer erst später (nach Fertigstellung der anderen hier vorhandenen Bahnanlagen) in den „Blauseekopf“ getrieben wurde, um die Gemeinde „Innenberg“ mittels einer Stichbahn verkehrlich zu erschließen. Daß dieser Tunnel nicht immer vorhanden war, davon zeuge die jetzt beanstandete Stützmauer, deren Unfallträchtigkeit usw. man durchaus nicht verkenne. Diese Stützmauer sei ja ursprünglich als Flügelmauer zum linken Doppelportal errichtet worden.

Die Direktion stimmte zu, die Kosten für die in Aussicht genommenen Umbaumaßnahmen zu veranschlagen, die Arbeiten an eine fachkundige, zuverlässige und leistungsfähige Firma zu vergeben und den Beginn der Bauarbeiten zu melden.

Gestern eilten H0-wüchsige Arbeiter herbei und rüsteten die Stützmauer ein, nachdem sie diese

gegen Einsturz gesichert hatten. Bergseitig erstellten sie die Schalung für eine Seitenwand des Kunstbauwerks. Heute noch wollen sie mit dem Abbau der Stützmauer beginnen. . . .

Soweit die „offizielle“ Version – inoffiziell verhielt sich die Sache so: Derartige Tunnelportal-Anhäufungen auf engstem Raum sind immer problematisch und m. E. nur dadurch zu umgehen, daß man die entsprechenden Partien landschaftlich überbaut bzw. mit der Bahn „in den Untergrund“ geht.

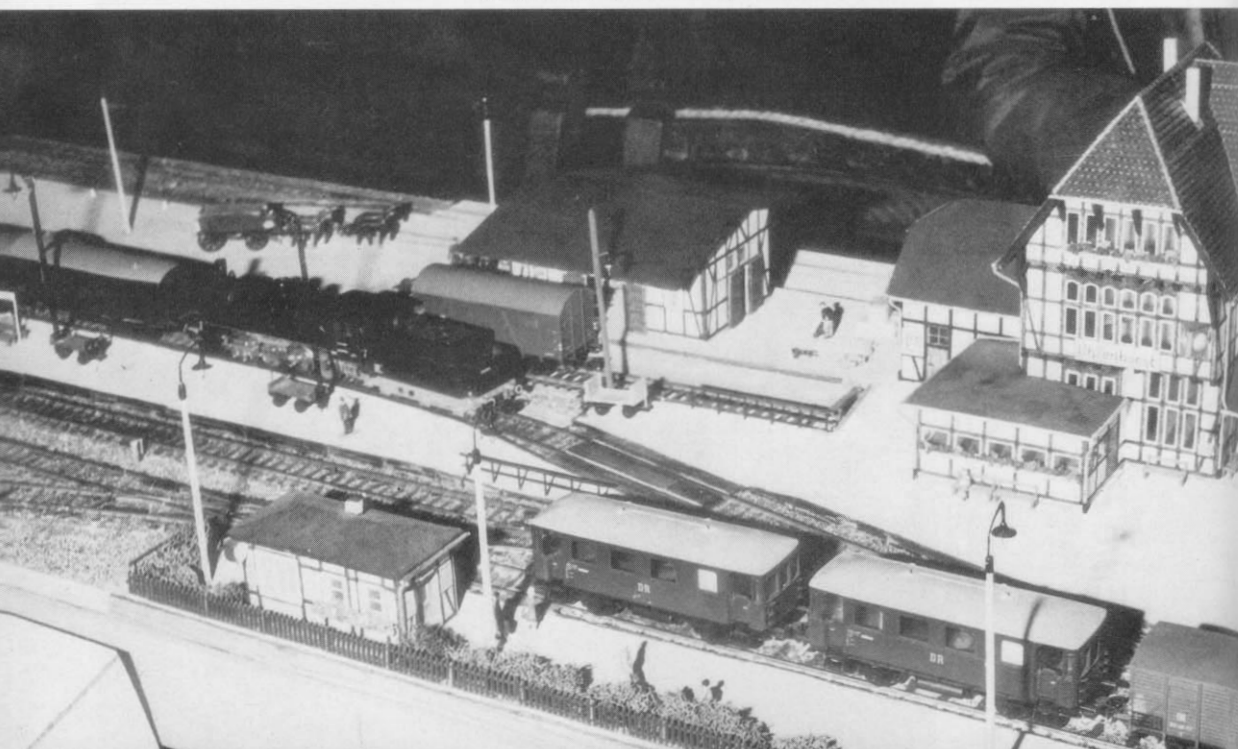
Natürlich hätte ich alle auf dem Verbindungsstück verlaufenden Gleise – die eingleisige Hauptstrecke ausgenommen – verdeckt führen können. Dabei hätte ich aber auf den dort angelegten Haltepunkt als betriebsbelebendes Element verzichten müssen. Und das wollte ich nicht, zumal dieser Haltepunkt von den beiden Bahnhöfen nur über relativ lange Fahrstrecken zu erreichen ist, wenn man von Sägefahrten (vom Bergbahnhof aus) absieht (siehe MIBA 6/78, S. 505).

Eigentlich wollte ich am sog. „Blauseekopffuß“ mit einem Tunnelportal weniger auskommen. Aber im Bau-Rausch wurde dann noch die Weiche hinter dem vorderen Hauptbahn-Damm eingefügt und unter dem rechten Schenkel entstanden nochmals drei Abstellgleise (der Bahnhof „Innenberg“).

Horst Glatzer, Bamberg

[Die Allround-Modellbahnerin . . .]

Abb. 1. Teilansicht der von Frau P. gebauten H0-Anlage, deren Stationsgebäude „Uhlenhorst“ unverkennbar nach dem MIBA-Bauplan „Kottenforst“ (Heft 7/1955) entstand.



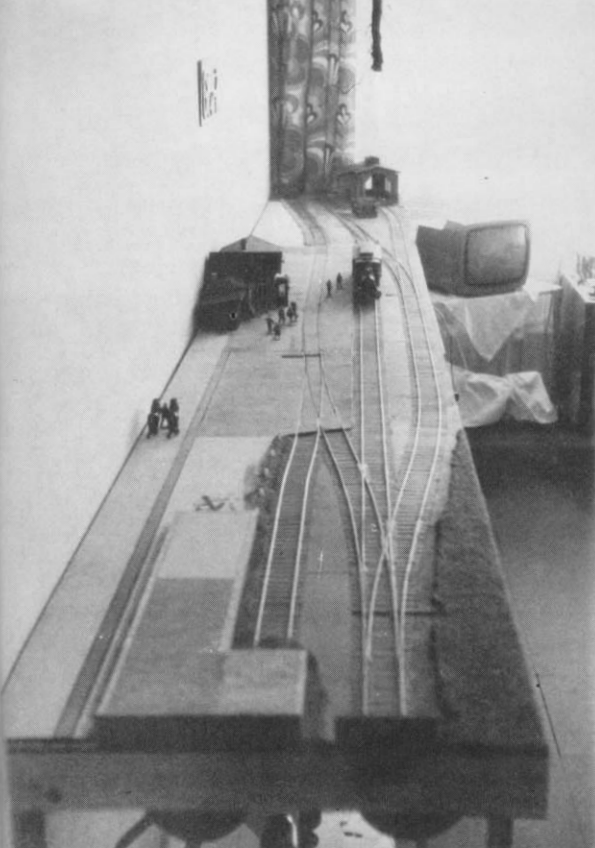


Abb. 2. Blick über das erste Teilstück der noch im Bau befindlichen 0-Anlage, einen Nebenbahn-Endbahnhof, der auf einer $4,20 \times 0,50$ m großen Sperrholzplatte mit unterseitiger Rahmenverstärkung untergebracht ist.

Abb. 3. Das in Heft 2/79 gezeigte T 3-Modell vor der (gleichfalls noch nicht ganz fertigen) Nachbildung eines „alten Preußen“. Die Gleise haben übrigens auf Holzschwellen verlegte H0-Profile von 2,7 mm Höhe. Auch das Empfangsgebäude ist selbstgebaut.

Aktiv in 0, H0 und TT:

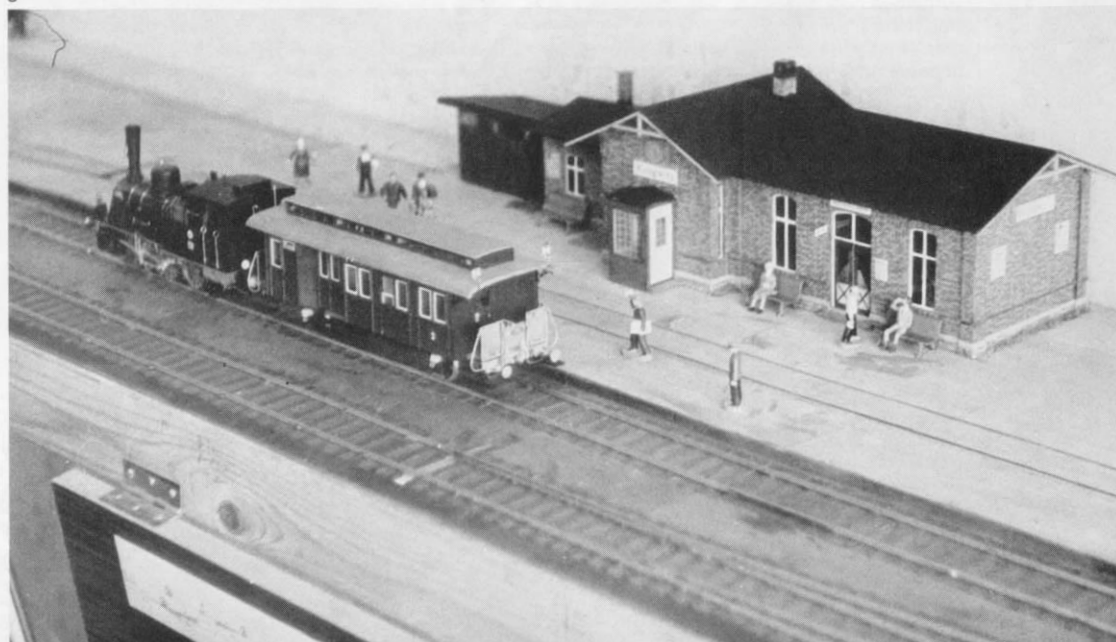
Die Allround-Modellbahnerin in der DDR

Nach der Veröffentlichung des von Frau H. P. aus Rostock/DDR gebauten 0-Modells einer T3 in MIBA 2/79 wurden nicht nur wir, sondern auch einige Leser neugierig, was es mit den – zweifelsohne nicht alltäglichen – Modellbau-Fähigkeiten von Frau H. P. auf sich hat. Wir haben daher noch einmal „nachgehakt“, wobei sich herausstellte, daß sie so ganz „unvorbelastet“ doch nicht ist:

Die fachlichen Grundlagen erwarb sie sich durch eine Lehre in Feinmechanik und Werkzeugbau; Vater und Großvater waren Techniker aus Leidenschaft, und mit dem „Modellbahn-Bazillus“ schließlich wurde sie von ihren Lehrkollegen infiziert.

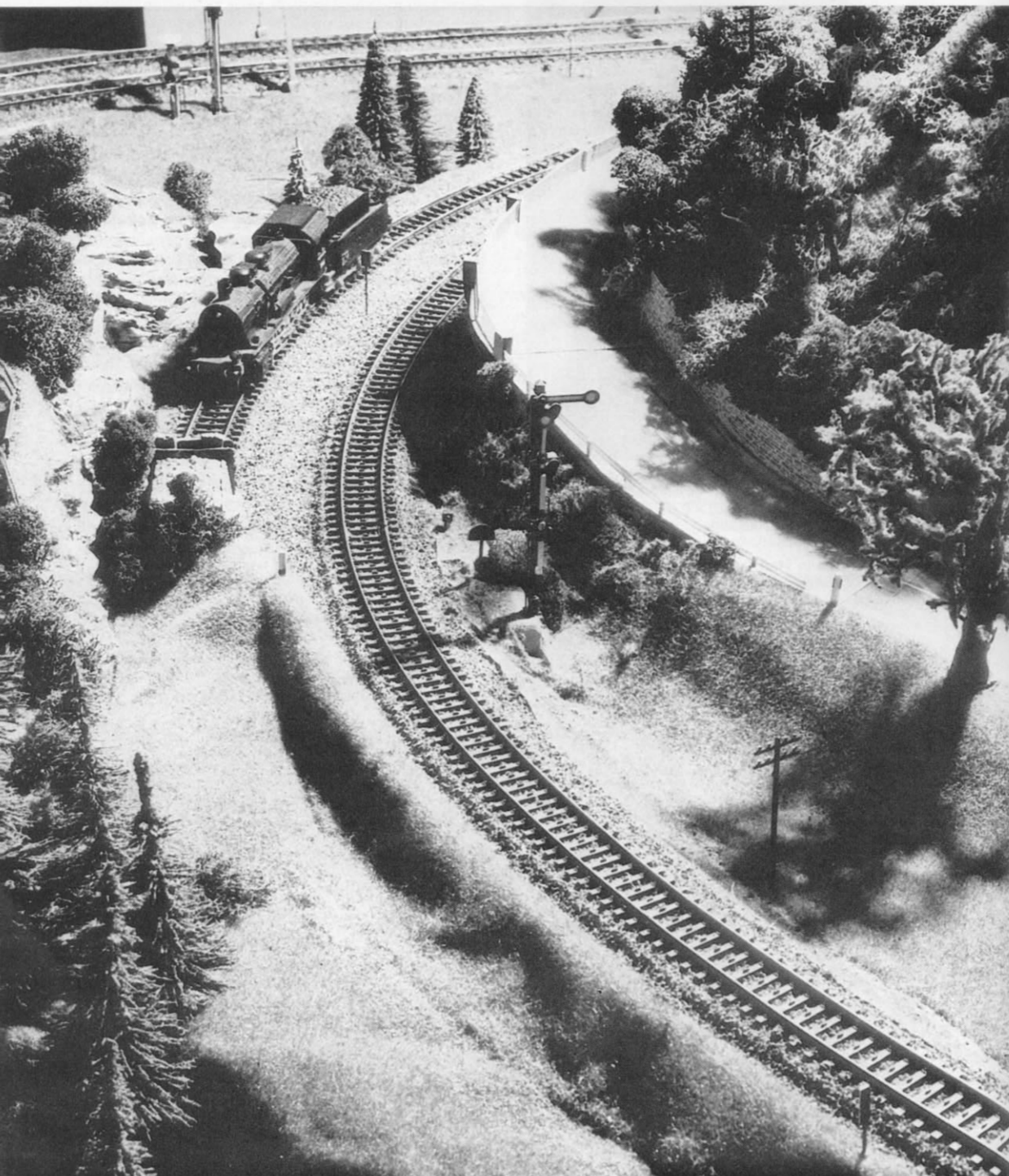
Nun – bei so viel „Vorbelastung“ nimmt es nicht mehr so sehr wunder, daß sich diese aktive Modellbahnerin und -bauerin nicht nur in Größe 0 (Abb. 2 u. 3 zeigen ihre entstehende Anlage) Meriten erworben, sondern sich auch schon in TT und H0 erfolgreich umgetan hat; eine von ihr gebaute H0-Anlage wurde sogar auf einer Rostocker Modellbahn-Ausstellung gezeigt (Abb. 1).

Auch in Zukunft wird Frau H. P. nicht untätig sein; so ist z. B. für das auf Abb. 2 gezeigte Modell des preußischen Personenwagens eine mechanisch „funktionsfähige“ Kunze-Knorr-Bremse in Vorbereitung. Über diese und andere technische Gags und Kniffe aus Frau H. P.'s Werkstatt werden wir zu gegebener Zeit – auch zu Nutz und Frommen der männlichen Kollegen! – berichten!



Das flexible K-Gleis — und weitere Märklin-Neuheiten

Abb. 1. Der Bau solch' weitgeschwungener Kurven ist nun auch für Märklinisten dank des neuen flexiblen K-Gleises kein Problem mehr. Hier ein Ausschnitt aus der Anlage des Herrn Dietrich Mikeska, Grafenau, der diese Kurve (noch vor dem Erscheinen des Flexgleises) aus aufgesägten geraden K-Gleisen herstellte.
(Foto: Günter Rapp, Stuttgart)



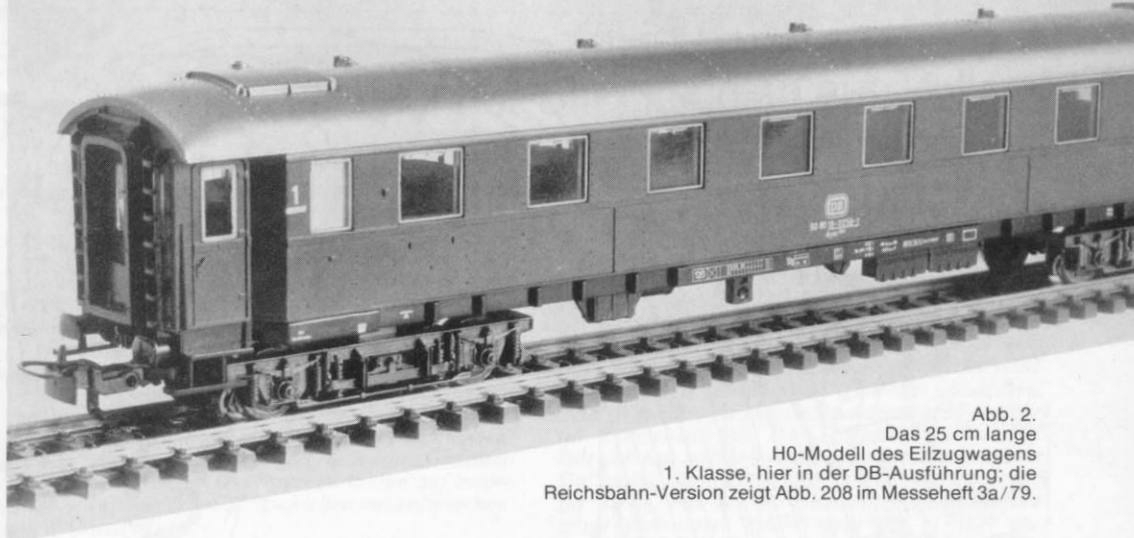


Abb. 2.
Das 25 cm lange
H0-Modell des Eilzugwagens
1. Klasse, hier in der DB-Ausführung; die
Reichsbahn-Version zeigt Abb. 208 im Messeheft 3a/79.

Für viele Märklinisten dürfte das jetzt ausgelieferte flexible K-Gleis eine der wichtigsten Neuheiten dieses Jahres darstellen. Mit dem 90 cm langen Gleis ist der Bau von weitgeschwungenen Strecken, Übergangsbögen usw. kein Problem mehr, wenn man sich beim Ablängen des Gleises an die Kurzanleitung hält, die jeder Gleisverbinder-Packung beigelegt ist. Man geht dabei zweckmäßigerweise so vor:

1. Ein Ende des Gleises wird unverändert belassen und an das bereits fest verlegte Gleis angeschlossen; am anderen Ende sind dann nach dem Biegen die Schienenprofile entsprechend abzusägen.

2. Der Schwellenrost mit der Mittelleiter-Verbindung ist genau zwischen zwei Schwellen unterseitig durchzusägen, und beide Schienenenden sind auf einer Schwellenlänge durch Abschneiden der Kunststoff-Schienenhalter freizulegen, damit die Schienenverbinder aufgesteckt werden können.

3. An zwei Stellen des Gleises weist der Schienenfuß einer Schiene nach unten kleine Auskragungen auf, die ein Herausrutschen des Schienenprofils aus dem Schwellenband verhindern. Soll nun der neue Schienenstoß zufällig in die Nähe einer solchen Auskragung gelegt werden, ist diese abzufeilen, damit

die Schienenverbinder auf den Schienenstoß geschoben werden können.

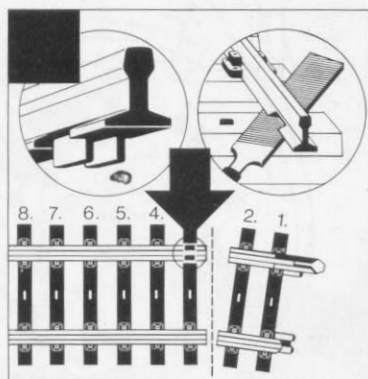
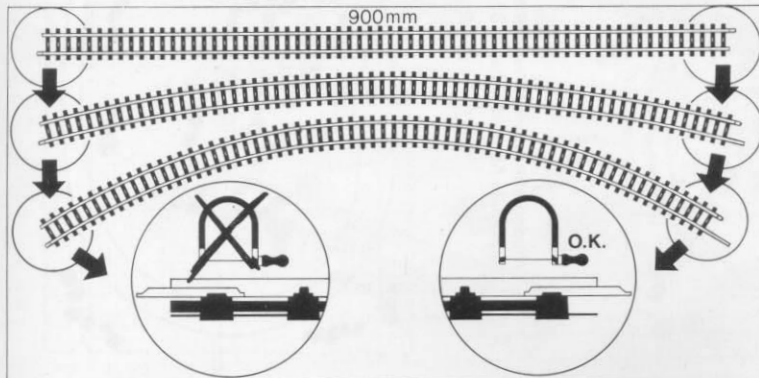
4. Zum Schluß montiert man die Paßstücke für die Mittelleiter-Verbindung, die dem Gleisverbinder-Set beiliegen.

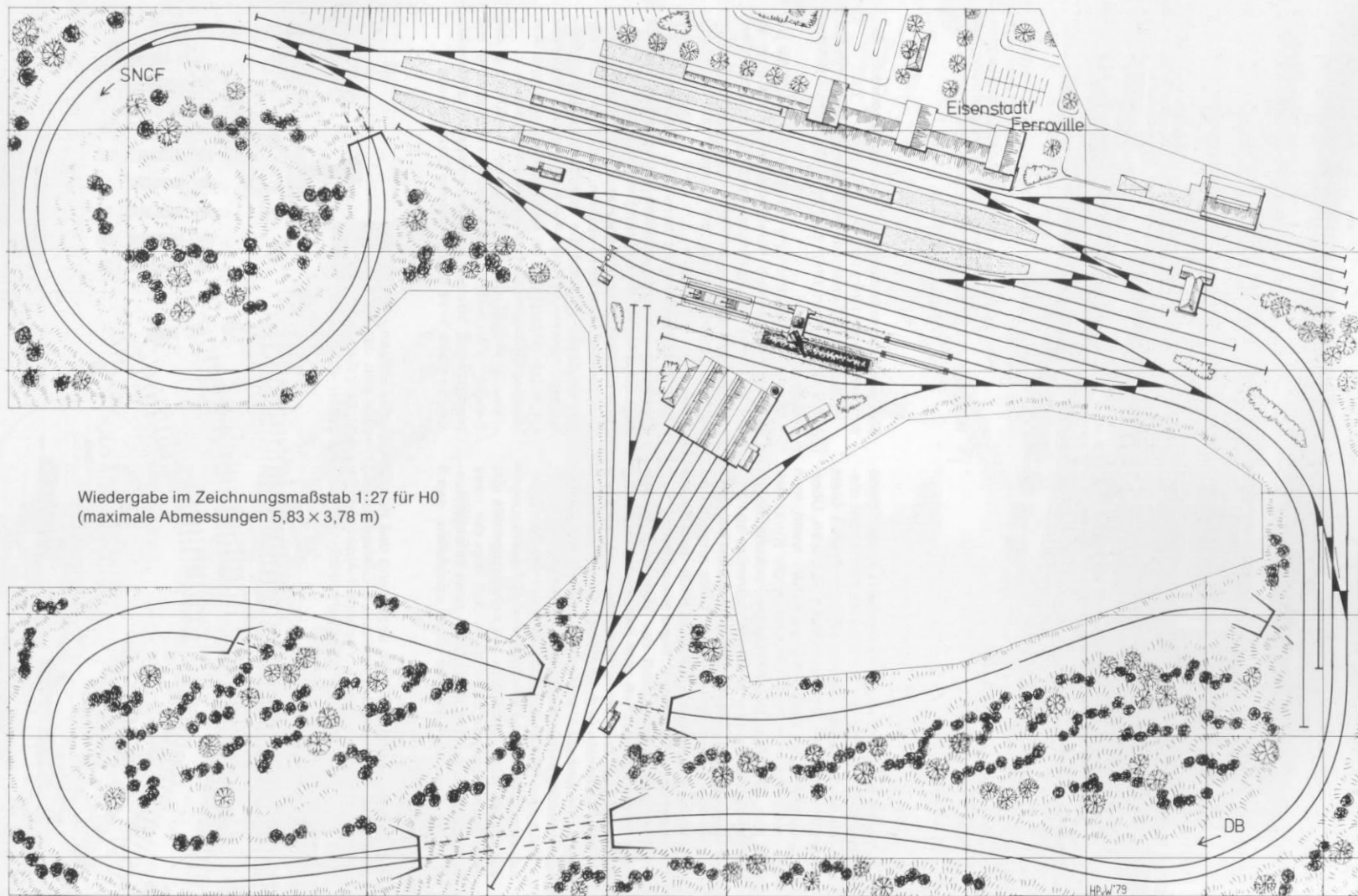
Dies zur Verdeutlichung der (vielleicht nicht für jedermann auf Anhieb verständlichen) Anleitung; in der Praxis ist das Ablängen – von der zusätzlich erforderlichen Mittelleiter-Verbindung abgesehen – nicht komplizierter als bei einem Zweischienen-Gleis.

Den im Messebericht bereits in Reichsbahn-Beschriftung (B41) vorgestellten Eilzugwagen gibt es jetzt auch in der Ausführung als Ayse der Bundesbahn mit dem (allerdings etwas farbschwachen) gelben Streifen über den Fenstern. Der Wagen ist sehr gut detailliert und hat die üblichen, angeblich verkaufsfördernden „Holz“-Fensterrahmen. Ebenfalls erhältlich ist jetzt das im Messebericht gezeigte Modell des SBB-Schnellzugwagens älterer Bauart.

Das Z-Modell der E 111 in der Ausführung der S-Bahn „Rhein-Ruhr“ stellt eine Farbvariante mit orangerotem Streifen dar und entspricht ansonsten dem in MIBA 1/78 besprochenen Grundmodell.

Abb. 3 u. 4 verdeutlichen in Ergänzung des Haupttextes das Biegen und (einseitige) Ablängen des flexiblen K-Gleises (unten); rechts wird das ggf. erforderliche Abfeilen der Schienenfuß-Auskragung gezeigt, falls die Trennstelle bzw. der erforderliche Schienenverbinder zufällig genau unter einer solchen Auskragung liegen sollte.





Über den Zaun
geblickt:

Ein Grenzbahnhof-Streckenplan aus Holland

„Aufenthalt an der Grenze“ betitelt unsere Kollegen von der niederländischen Modellbahnzeitschrift „Rail Hobby“ einen interessanten Streckenplan, den wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Wir entnahmen ihn der November-Ausgabe von „Rail Hobby“ (die übrigens auch für deutsche Leser einiges zu bieten hat, selbst wenn man den holländischen Text nicht völlig versteht).

Die Anlagenplaner werden den Entwurf sicher mit Gewinn „studieren“ und die eine oder andere Partie für eigene Gleispläne verwenden können. Was uns an diesem Plan besonders angesprochen hat, ist einmal der Bahnhof mit ausreichender Gleisentwicklung und zum anderen das innerhalb eines Gleisdreiecks angelegte Bw. Die Strecken führen auf beiden Seiten zu verdeckten Kehrschleifen mit entsprechenden Abstellgleisen.

Ob man das Thema „Grenzbahnhof“ übernimmt oder nicht, bleibt natürlich jedem selbst überlassen. Vorgesehen ist ein Systemwechsel DB/SNCF, wobei der Modellbahner das reichhaltige Angebot der Modellbahnindustrie an ausländischen Modellen für sich nutzen kann. Hier kurz die Vorteile der vorgeschlagenen Grenzbahnhof-Konzeption: Internationale Schnellzüge (mit Kurswagen mehrerer europäischer Bahnverwaltungen) wechseln die Zugloks, ebenso Durchgangsgüterzüge. Personenzüge und Nahgüterzüge dagegen machen Kopf. Für die vermehrt anfallenden Rangierbewegungen sind ausrei-

chend Gleise und Gleisstützen vorgesehen. Vor allem für das Bw sind genügend Schuppenstände eingeplant, denn es sollen ja auch die SNCF-Loks gewartet und abgestellt werden können. Das Gleisdreieck ergibt dabei ganz zwanglos eine gute optische Trennung der vorderen Anlagenzunge; außerdem können auch Zugteile oder Waggons gewendet werden, falls das zur Betriebsbereicherung gewünscht wird. In Richtung „Frankreich“ verschwindet die Strecke (vom Grenzbahnhof aus gesehen) über eine Gleiswendel in den „Untergrund“, auf der „deutschen“ Seite schließt sich eine weitgeschwungene Zufahrt zur Kehrschleife an. Das Thema „Grenzbahnhof“ läßt sich fast beliebig variieren: Man denke nur einmal an die Situation an der innerdeutschen Grenze zur DDR, mit der Möglichkeit, Reichsbahnfahrzeuge einzusetzen (siehe dazu den Artikel über den BRD/DDR-Grenzbahnhof Helmstedt in MIBA 1/69). Interessant dürfte aber auch ein gemeinsamer Einsatz von deutschem und österreichischem bzw. schweizerischem Fahrzeugmaterial sein. Wer mit einer solchen „Grenzsituation“ liebäugelt, sollte indes nicht nur an die Eisenbahn-Fahrzeuge, sondern auch an die Signale und anderes Zubehör denken.

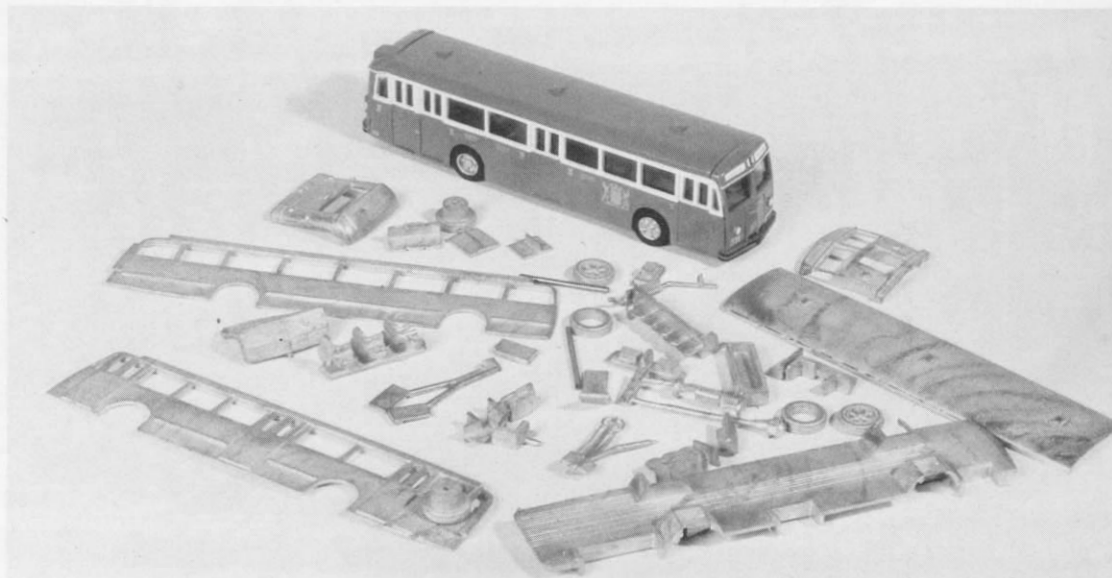
Für Interessenten geben wir die Anschrift von „Rail Hobby“ bekannt:

Stichting Rail Hobby
Postbus 8257
NL-1005 AG Amsterdam

Neue „alte“ H0-Busse aus der Schweiz

Der Kleinserien-Vertrieb Walter Brändli aus Rüti/Schweiz wartet mit drei neuen „Fast-Oldtime“-Bussen nach Schweizer Vorbild auf (siehe Heft 9/78, S. 659). Auch die neuen Busse – wir zeigen hier das Modell des Z 3 der Verkehrsbetriebe Zürich – werden als Weißmetall-Bausätze mit Aufreibebezeichnung

und ausführlicher Bauanleitung geliefert. Wer sich hierzulande für die Busmodelle – die durchaus deutschen Nachkriegstypen ähneln – interessiert, möge sich unter Beifügung eines internationalen Antwortscheines zwecks Information direkt an Brändli (Talgartenweg 5, CH-8630 Rüti) wenden.



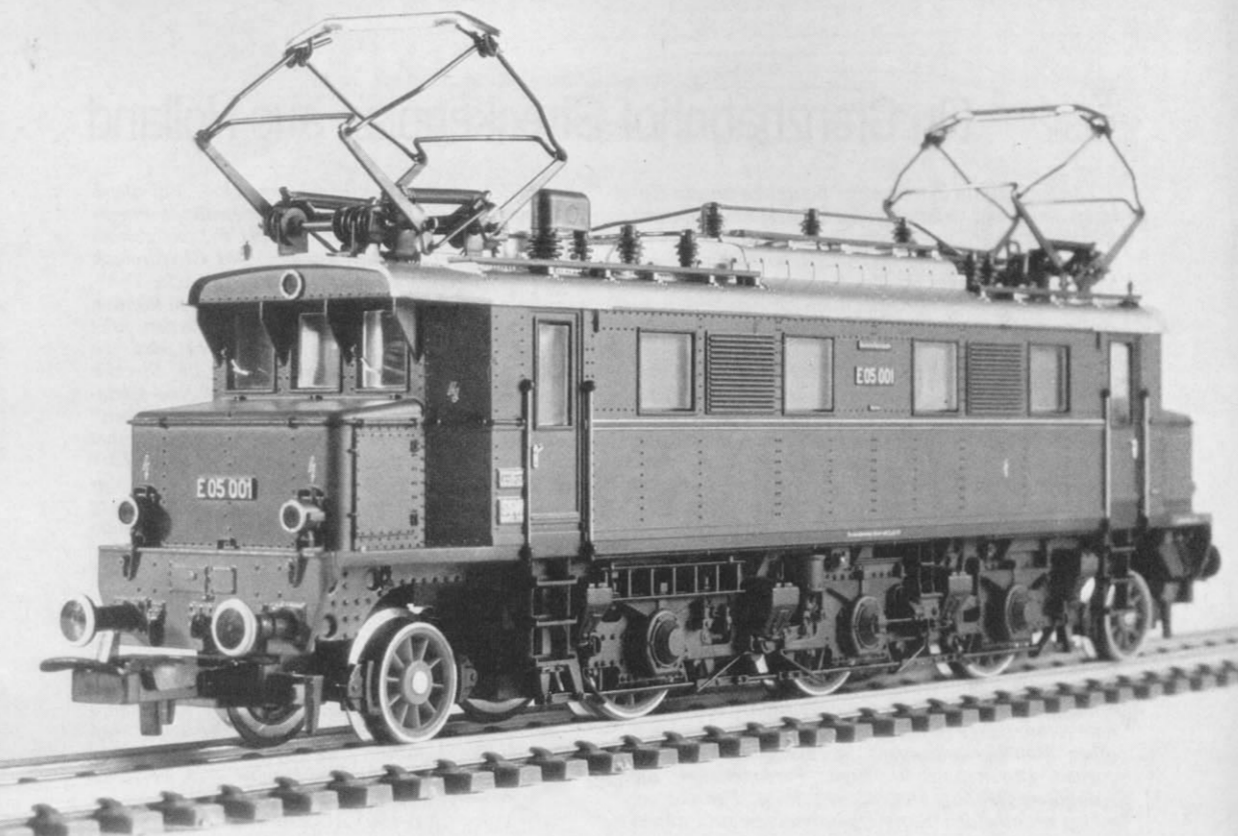
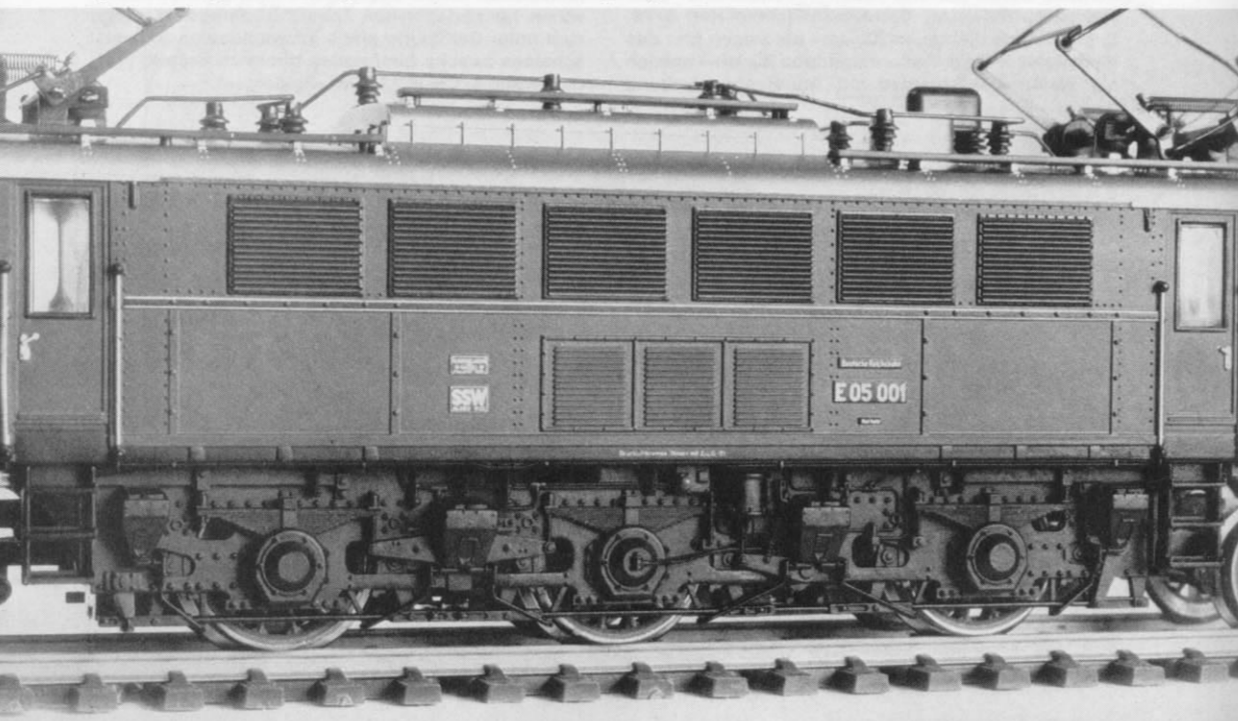


Abb. 1. Das 17,7 cm lange Trix-H0-Modell der E 05 001, mit dem den Modellbahnern jetzt eine weitere Nachbildung einer Altbau-Ellok zur Verfügung steht.

Abb. 2 zeigt Dach-, Gehäuse- und Fahrwerkdetails, die für sich selbst sprechen dürften. Man beachte die größtenrichtige Beschriftung, die sich auch auf den Längsträger erstreckt.



Altbau-Ellok E 05 als H0-Modell von Trix

Mit dem Modell der E 05 hat nun auch Trix „seine“ Altbau-Ellok im H0-Programm, wobei man erfreulicherweise keine „Doublette“ herausbrachte, sondern eine Lok wählte, die typenhistorisch durchaus von Interesse ist (und von der die MIBA bereits in Heft 12/1954 eine Bauzeichnung brachte). Das Vorbild dürften nur wenige Leser aus eigener Anschauung kennen, weswegen es kurz vorgestellt sei:

Parallel zur Entwicklung der E 04 wurden unter der Bezeichnung E 05 drei Lokomotiven bei Siemens in Auftrag gegeben, um Vergleiche zwischen verschiedenen Antriebsarten anzustellen. Siemens und Henschel lieferten 1933 zwei Maschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h (E 05 001–002) sowie eine dritte für 130 km/h (E 05 103) mit einigen unbedeutenden Änderungen. Der angewandte Tatzlagerantrieb bewährte sich seinerzeit nicht, so daß ein Weiterbau der E 05 unterblieb. Die E 05 001 wurde ein Opfer des Krieges, die anderen beiden verblieben bei der mitteldeutschen Reichsbahn, wo sie Anfang der sechziger Jahre ausgemustert wurden.

Das Trix-Modell der E 05 001 ist eine genaue Wiedergabe der Reichsbahn-Ausführung. Raddurchmesser und Radstände (die mittlere Treibachse ist vorbildgerecht nicht genau symmetrisch angeordnet), Gesamtlänge und auch alle Details entsprechen genau dem Vorbild. Sehr gut ausgefallen sind die Fahrwerksblenden mit der feinen Imitation des Bremsge-

stänges, der Leitungen, Leitern, Sandkästen usw.; Seitenwände, Dachaufbauten, Vorbauten sind ebenso vorbildlich wie die „zeitgemäße“ Beschriftung, die bei der E 05 im oberen Bereich zwischen den Fenstern bzw. auf der anderen Seite unterhalb der Lüfterblenden angebracht war. Auch die lediglich „eingerahmten“ Blitz-Symbole an den Seitenwänden sowie die Fabrikschilder (weiße Schrift auf schwarzem Grund) sind authentisch.

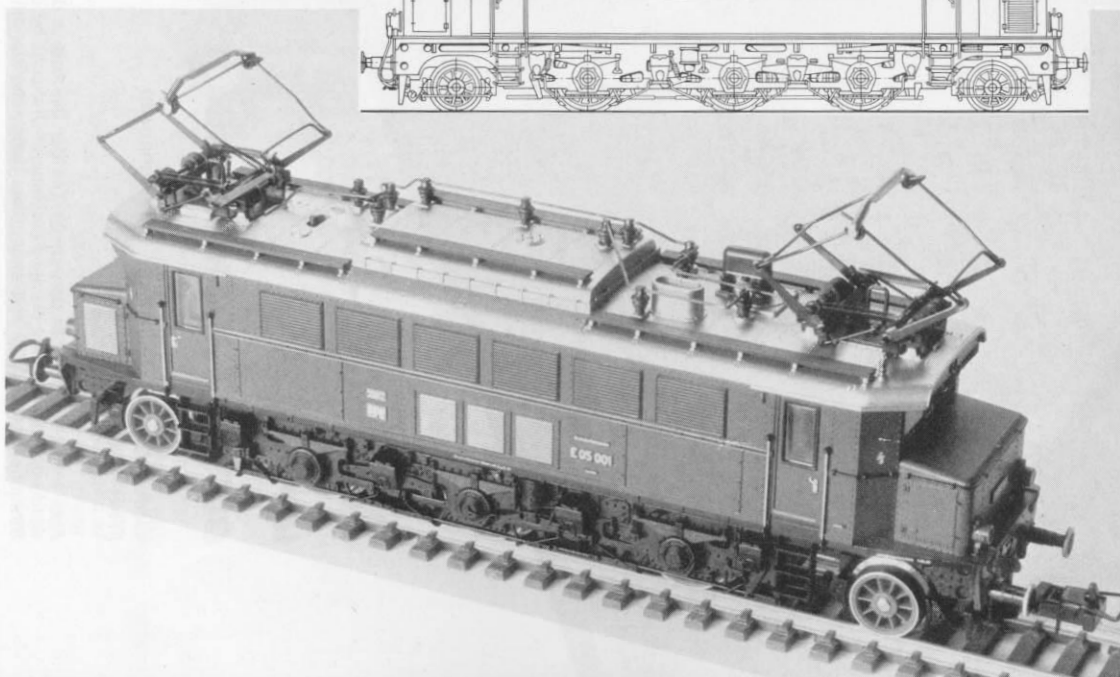
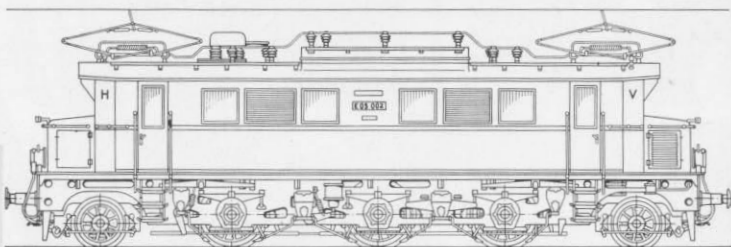
Die schwarz eingefärbten Stromabnehmer entsprechen der Vorkriegsbauart. Nicht optimal gelöst sind dagegen der auf dem Dach angebrachte Umschalter für Oberleitungsbetrieb mit den relativ auffälligen Symbolen und die rückseitig grau eingefärbten Motorraum-Fenster; auch die Gehäusebefestigung durch Schraubpuffer erscheint nicht mehr ganz zeitgemäß. Doch diese Kleinigkeiten können den sehr guten Gesamteindruck nicht trüben.

Das Modell wird auf drei Achsen angetrieben; die mittlere ist seitenverschieblich, so daß auch der kleinste Trix-Radius anstandslos durchfahren werden kann. Die Höchstgeschwindigkeit bei 12 V = liegt bei umgerechnet 210 km/h, das langsamste ruckfreie Tempo ist umgerechnet 12 km/h. Der schwere Fahrwerksblock und zwei Haftreifen auf den Rädern einer Endachse verleihen dem Modell eine sehr gute Zugkraft.

mm/BMC

Abb. 3 gibt die MIBA-Bauzeichnung der E 05 aus Heft 12/1954 in N-Größe wieder.

Abb. 4. Die Gehäuseseite ohne Motorraum-Fenster.





Dampflok-Bw um 1960 als Anlagenthema

H0-Anlage Uwe Noltemeyer, Barsinghausen
(Text s. übernächste Seite)

Abb. 1. Überblick über den linken Teil der Bw-Anlage des Herrn Noltemeyer. Der Vollmer-Rundschuppen wurde den 7,5°-Abgängen der Fleischmann-Drehscheibe angepaßt. Die Bäume entstanden aus Ästchen von Sträuchern und Hecken mit einer „Belaubung“ aus Islandmoos. (Fotos: Mathias Arndt, Hannover)

Abb. 2. „Hier riecht's nach Dampflokt“: das Bw aus der Vogelperspektive. Die hellen Stellen zwischen den Gleisen im Bereich der Bekohlung (Kibri-Modell) sind mit farblich noch nicht nachbehandeltem Fensterkitt modelliert (siehe Haupttext).



Thema und Betrieb

Nach nunmehr sechsjährigem MIBA-Studium möchte ich hier meine $3,95 \times 1,10$ m große H0-Modellbahnanlage vorstellen, für die ich als Thema ein mittelgroßes Dampflokbw wählte; angegliedert habe ich einen kleinen Vorstadt-Endbahnhof, um auch (in gewissen Grenzen) ganze Züge einsetzen zu können. Bis jetzt enden die Gleisanlagen noch stumpf am Anlagenrand unter zwei Straßenbrücken; geplant ist die Weiterführung zu einem verdeckten Abstellbahnhof.

Ich versuche, auf meiner Bw-Anlage die Zeit um 1960 darzustellen, weil mir diese wegen der Typenvielfalt bei Loks und Wagen am interessantesten erscheint. So ganz genau halte ich allerdings die selbstgewählte „Epoche“ doch nicht ein, und wenn sich z. B. eine „17“ in mein Bw „verirrt“, so drücke ich nach dem Motto „Erlaubt ist, was gefällt“ schon mal ein Auge zu.

Anlagen-Unterbau

Weil das Bw unter einer Dachschräge aufgebaut ist, setzte ich den Anlagenrahmen auf (insgesamt sechs) Rollen, die in U-Profilen laufen. Diese

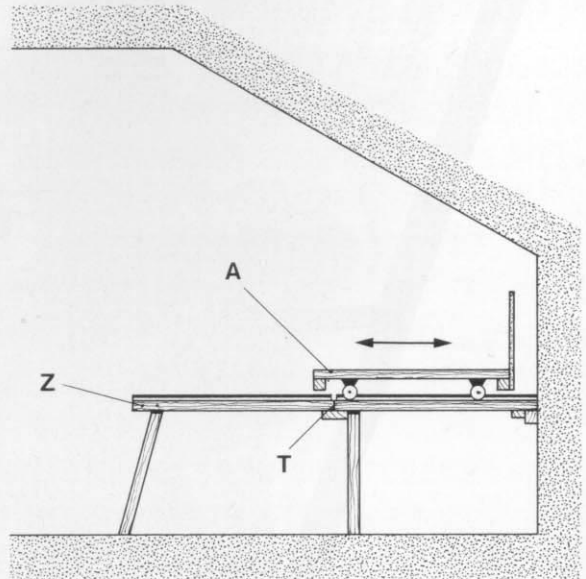
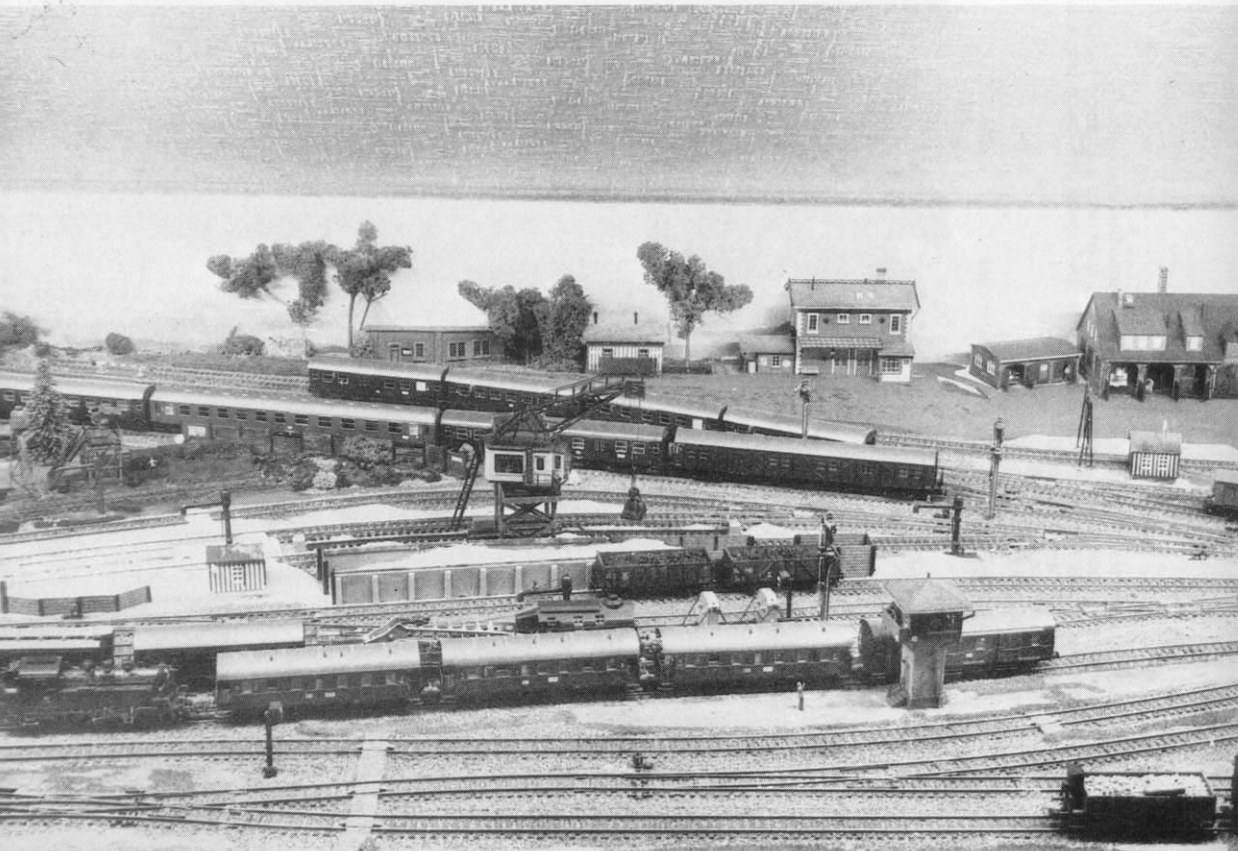


Abb. 3. Die von der Wand abziehbare Anlage (A) – mittels Zusatzbrett (Z) (mit umklappbaren Stützen), auf dem U-Profilschienen befestigt sind. T = Trennstelle.

Abb. 4. Der Mittelteil mit der großen Bekohlungsanlage; links im Bild ist auch noch eine kleine Hilfsbekohlungsanlage zu sehen. Die Aufstellung der Gebäude am hinteren Anlagenrand ist noch nicht endgültig. Wie's nach rechts weitergeht, zeigt ...



„Schienen“ befinden sich ca. 60 cm über dem Fußboden; an der Vorderkante ruhen sie auf stabilen Stützen, an der Rückseite sind sie einfach an die Wand geschraubt. Verlängert man die „Schienen“ nach vorne (durch zusätzlich ansteckbare U-Profile), kann die Anlage auf diese Weise um etwa 1,70 m von der Wand abgezogen werden; sie steht dann nicht mehr unmittelbar unter der Dachschräge, was das Arbeiten auf der Platte wesentlich erleichtert.

Der eigentliche Anlagen-Unterbau entstand in der herkömmlichen Plattenbauweise; auf dem bereits erwähnten Rahmen (aus 40 × 50 mm Hartholzleisten) befestigte ich mehrere 16 mm-Spanplatten.

Gleisverlegung

Nach Festlegung des Gleisverlaufs klebte ich mit Tapetenkleister 2 mm dicke Filzstreifen direkt auf die Grundplatte. Nach dem Trocknen strich ich den Filz dick mit braun eingefärbtem Ponal ein und verlegte darauf die Gleise und Weichen (fast ausschließlich farblich nachbehandeltes Roco-Gleismaterial) und schotterte sie mit Heki-Korkschotter ein. Der Schotter wurde zum Schluß mit einem großen

Pinsel angedrückt und das Gleis mit kleinen Gewichten beschwert. Später, d. h. sobald der Kleber trocken war, saugte ich den überflüssigen Schotter ab und besserte kleine Fehlstellen (die sich nie ganz vermeiden lassen) aus. Durch die Filzunterlage erreiche ich eine vorzügliche Geräuschdämmung.

Geländemodellierung

Auf meiner Bw-Anlage kommen größere Geländeerhebungen nicht vor; lediglich am hinteren Anlagenrand modellierte ich ein paar kleinere Felspartien, die ich in der Spantenbauweise erstellte. Die entsprechend dem Geländeprofil ausgesägten Holzspanten bespannte ich mit alten, in Ponal getränkten Bettüchern, die nach dem Trocknen eine harte Oberfläche ergaben. Für die Nachbehandlung meiner „Bettuch-Felsen“ wandte ich, ebenso wie für kleinere Geländeunebenheiten (wie z. B. kleine Schutthalden) und das Auffüllen der Gleiszwischenräume, eine meines Wissens sehr selten praktizierte Methode an.

Es sei gleich vorausgeschickt, daß mein Verfahren nur demjenigen zur Nachahmung empfohlen werden kann, der in größeren zeitlichen Intervallen an sei-

... Abb. 5. Auch hier sind wieder die „weißen Flecken“, d. h. die noch nicht bemalten oder bestreuten Fensterkitt-Stellen zu sehen. Den vorläufigen Abschluß der Anlage bilden die beiden Straßenbrücken (ganz rechts im Bild). Die Weichen- und Signalantriebe befinden sich unter der Grundplatte.



ner Anlage arbeitet! Statt Moltofill, das üblicherweise als Geländeüberzug verwendet wird, nahm ich normalen Fensterkitt, der mit der Hand direkt auf die Spanplatte bzw. die ponalgetränkten Bettücher aufgebracht wurde. Dieses Verfahren, das ich eigentlich durch Zufall entdeckte (ich hatte gerade eine größere Menge Fensterkitt übrig), bietet m. E. mehrere Vorteile, die nicht von der Hand zu weisen sind: Zum einen kann man, weil der Kitt sehr langsam aushärtet, den Geländeverlauf auch nach mehreren Wochen noch nacharbeiten oder abändern, ohne gleich größere Geländepartien einreißen zu müssen. Zum anderen läßt sich mit Fensterkitt (etwa im Vergleich zu Gips oder Moltofill) sehr sauber arbeiten; es gibt kein Wasseranrühren, keine Kleckse und Spritzer.

Die Einschränkung, die man bei der Verwendung von Fensterkitt machen muß, wurde bereits kurz angesprochen: Man muß relativ viel Zeit haben. Bis man die Oberfläche farblich oder mit Streumaterial weiterbehandeln kann, muß man etwa zwei bis drei Monate warten. Solange sich nämlich noch keine feste, trockene Schicht auf dem Kitt gebildet hat,

dringt das im Fensterkitt enthaltene Öl nach außen und hinterläßt auf der Oberfläche häßliche Flecken, die sich auch mit Farbe nicht mehr zudecken lassen. Das völlige Durchtrocknen dauert nach meiner Erfahrung (je nach Dicke des Auftrags) etwa ein Jahr(!).

Farben und Streumaterial

Den Fensterkitt überzog ich mit einer Lage Streumaterial (das ich mit Ponal aufbrachte) und behandelte die Oberfläche mit Plakafarbe nach. Plakafarbe verwendete ich übrigens auch für die farbliche Überarbeitung fast aller Gebäude und Fahrzeuge, weil sich diese, wenn man einmal des Guten zuviel getan hat, relativ leicht wieder entfernen läßt. Für Stellen, an denen es auf Griffestigkeit ankam, benutzte ich Humbrol-Farben.

Schaltung

Meine Anlage ist schaltungstechnisch betont einfach gehalten. Zwei Fahrpulte sind in der Z-Schaltung angeschlossen; über ein selbstgebautes Gleisbildstellpult schalte ich Weichen und Signale.

Abb. 6. Das Lokleitungs-Gebäude (links) und der baumumstandene Wasserturm. Die Uhr in Bildmitte stammt aus dem Vollmer-Lokschuppen-Bausatz und erhielt einen Sockel aus Vollmer-Mauerteilen.



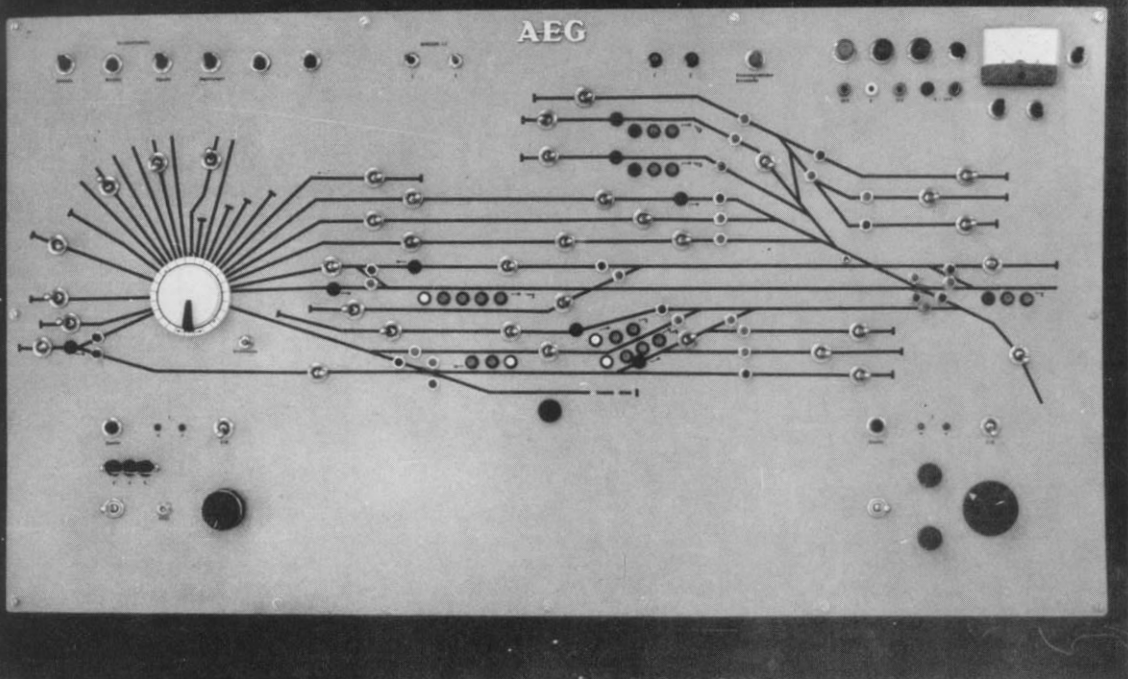


Abb. 7. Das selbstgebaute Gleisbildstellpult mit dem schematischen Gleisplan der Anlage. Die Deckplatte entstand aus 2 mm-Stahlblech, um auch Schalter bzw. Taster mit kurzem Gewinde problemlos einbauen zu können. Der Gleisverlauf wurde mittels Klebestreifen dargestellt.

Variierte Z-Gebäude als N-Hintergrund-Modelle

(Foto:
F. van Hees
Amsterdam)

Die Fachwerkhäuser im Z-Maßstab 1 : 220 von Kibri hatten es Herrn Harm Muller, Amsterdam, angetan!

Nach Vorbildern in Rothenburg o. T. und Schwäbisch Hall nahm er verschiedene Umbauten und Änderungen an den Häusern vor, um seinem Fachwerkstädtchen eine besondere Note zu geben. Durch Austausch von Giebeln, Kürzen der Seitenwände, Einpassen von Mauersteinplat-

ten anstelle vorhandener Wände, imitierte Bretterverschalung usw. ließ sich bereits mit wenigen Grundtypen (die Kibri-Neuheiten 1978 waren zu der Zeit noch nicht erschienen) ein abwechslungsreiches Stadtbild erreichen. Übrigens verwendet Herr Muller die gezeigten Z-Gebäudemodelle für den Hintergrund seiner N-Anlage (zusammen mit der Kibri-Burg „Brantzoll“).





Stadthaus-Umbau

Höher + breiter:

in der Praxis

von Bruno Kaiser, Köln

2. Teil und Schluß

Bastel- und Gestaltungshinweise

Abschließend noch einige Bastel- und Gestaltungshinweise, die nicht speziell für eine der beiden Abwandlungs- und Aufstockungsmethoden gelten, sondern allgemein, also auch für sonstige Selbstbauten oder ggf. für die Verfeinerung unverändert zusammengesetzter Industriemodelle.

Dächer

Soweit die Dächer nicht unverändert oder nur leicht abgewandelt aus den entsprechenden Bausätzen übernommen werden konnten, fertigte ich sie aus Polystyrol-Platten, wobei ein sorgfältiges Arbeiten notwendig war. Gleiches gilt für die Herstellung von Dachgauben, mit denen man die Dächer variieren kann. Einige Anregungen sind den Abb. 13 u. 16 zu entnehmen. Etwaige Spalten o. ä. füllte ich mit dem Spachtelmittel auf. Falls beim Zusammensetzen der verschiedenen Dachteile Gehrungen erforderlich sein sollten, kann auch hier wieder eine Werkzeugschleifmaschine gute Dienste leisten.

Regenrinnen

Entsprechend den überwiegend vorhandenen Kibri-Stadthäusern habe ich keinen großen Dachüberstand an meinen Gebäuden vorgesehen. Die eigentlichen Rinnen bestehen aus Doppel-T-Profilen, an denen der obere innere T-Überstand zum Dach hin abgeschnitten wurde; an den Enden sind kurze Abschlußstücke aus Plastik eingeklebt.

Abfallrohre

Die Befestigung von Abfallrohren ist besonders bei strukturierten Fassaden nicht ganz einfach. Lassen sich „Rohre“ aus Polystyrol noch relativ einfach ankleben, so wird die Befestigung von PVC-Litze-Isolierungen (als Rohrimitation) schon schwieriger. Bei mir erfolgt dies mittels „Schellen“ aus dünnen Blechstreifen, die um die „Rohre“ gelegt und in Wandbohrungen eingeklebt werden. Zuvor wurde das „Rohr“ rückseitig mit PVC-Kleber bestrichen und vor dem Antrocknen des Klebers an einem Lineal gerade ausgerichtet.

Fenstereinsätze

Die den Jouef-Bausätzen als Fenster beigegebenen Cellonblättchen sind m. E. nicht besonders vorbildgetreu; mangelnde Profilierung führt am fertigen Modell zu unzureichender Tiefenwirkung.

Hier leistet das Bastelsortiment Nr. 4100 von Kibri gute Dienste. Es enthält 20 verschiedene Gruppen mit jeweils 5 unterschiedlichen Beuteln (Fenster, Fensterscheiben, Profile, Dachrinnen u. v. m.).

Aus diesem Programm sind für die Jouef-Bausätze die Fenstereinsätze Nr. L 699/C 108 und 521/E 747 bestens geeignet. Diese Fenster passen teils exakt in die Mauerlaibungen (521), weisen teils die genau richtige Größe zum Hinterkleben auf (Teile aus E 747, Realschule) oder lassen sich durch Abschneiden des dritten Flügels (L 699) gewinnen. Eine Variation der zwei- und dreiflügeligen Sprossenfenster – durch Heraustrennen nicht gewünschter Sprossenteile mit dem Bastelmesser – ist leicht möglich.

Farbgebung

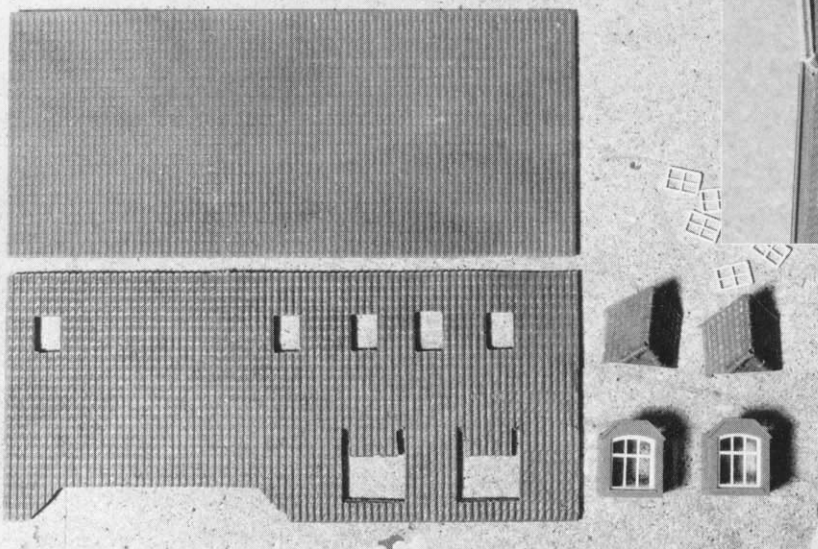
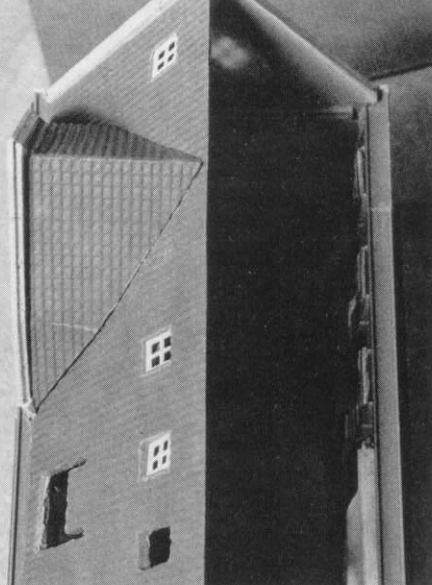
Sämtliche Häuser benötigen nach den umfangreichen Bearbeitungen einen kompletten Anstrich. Für alle matten Teile wie Wände und Dächer eignen sich vorzüglich Plakafarben, die durch die Zugabe von etwas Spülmittel entspannt werden und so auch alle Plastik-Flächen decken. Alle glänzenden Teile (wie z. B. Fenster und Türen) erhalten einen Anstrich mit Humbrol „seidenmatt“. Alterungsspuren an Dächern und Fassaden runden das Bild ab. Man hüte sich hier allerdings vor Übertreibungen! Fassaden werden – im Großen – in aller Regel in Abständen gestrichen, so daß ein ähnlich verschmutztes Aussehen wie bei Betriebsgebäuden selten sein dürfte.

Dementsprechend habe ich bei den Fassadenteilen nur geringe Schmutzspuren im Bereich der Regenrinnen und Abfallrohre sowie Regenwasserspuren an Sims und Fensterbänken angebracht. Ansonsten wurde beim Fassadenanstrich darauf geachtet, daß leichte Farbnuancen (durch Verwendung von minimalen Mengen schwarzer oder weißer Farbe) auftraten.

Anders ist bei Dächern und Regenrinnen zu verfahren. Knallrote Ziegel dürften nur bei völlig neu gedeckten Dächern auftreten und heben sich selbst hier durch unterschiedliche Brennung farblich voneinander ab. Dementsprechend wurde hier kräftig mit dünnflüssiger, schwarzgrüner Plakafarbe gealtert, wobei Regenrinnen, Dachecken usw.

Abb. 13 zeigt ein Stadt-Motiv auf der Anlage des Herrn Kaiser mit diversen Stadthaus-Umbauten, die im 1. Teil beschrieben wurden. Ganz links das Haus mit der unstrukturierten Fassade; daneben ein Haus mit strukturierter Fassade und zwei Gebäude nach eigenem Entwurf aus Faller-, Jouef-, Kibri- und Vollmer-Teilen.

Abb. 14-16 verdeutlichen die Dach-Anfertigung am Beispiel eines Giebelhauses. Mitte: die Dachplatten sind mit Ausschnitten für Mansarden und Schornstein versehen; die Dachgauben stammen von Kibri. Rechts: Eine Dachplatte mit z. T. eingeklebten Dachfenstern ist bereits aufgesetzt. Noch sind die Ansatzfugen am Giebeldach nicht verspachtelt. Unten: Beim fertigen Dach sind Fugen und Ritzen mit dem im 1. Teil erwähnten Spachtelmittel abgedichtet; man beachte auch die farbliche Nachbehandlung mit Schmutzspuren usw.



immer besonders stark verschmutzt wurden. Schmutzfahnen von Kaminen, Antennen, unterhalb von Dachgauben und besonders an Regenrohrausläufen wurden als „Finish“ angebracht.

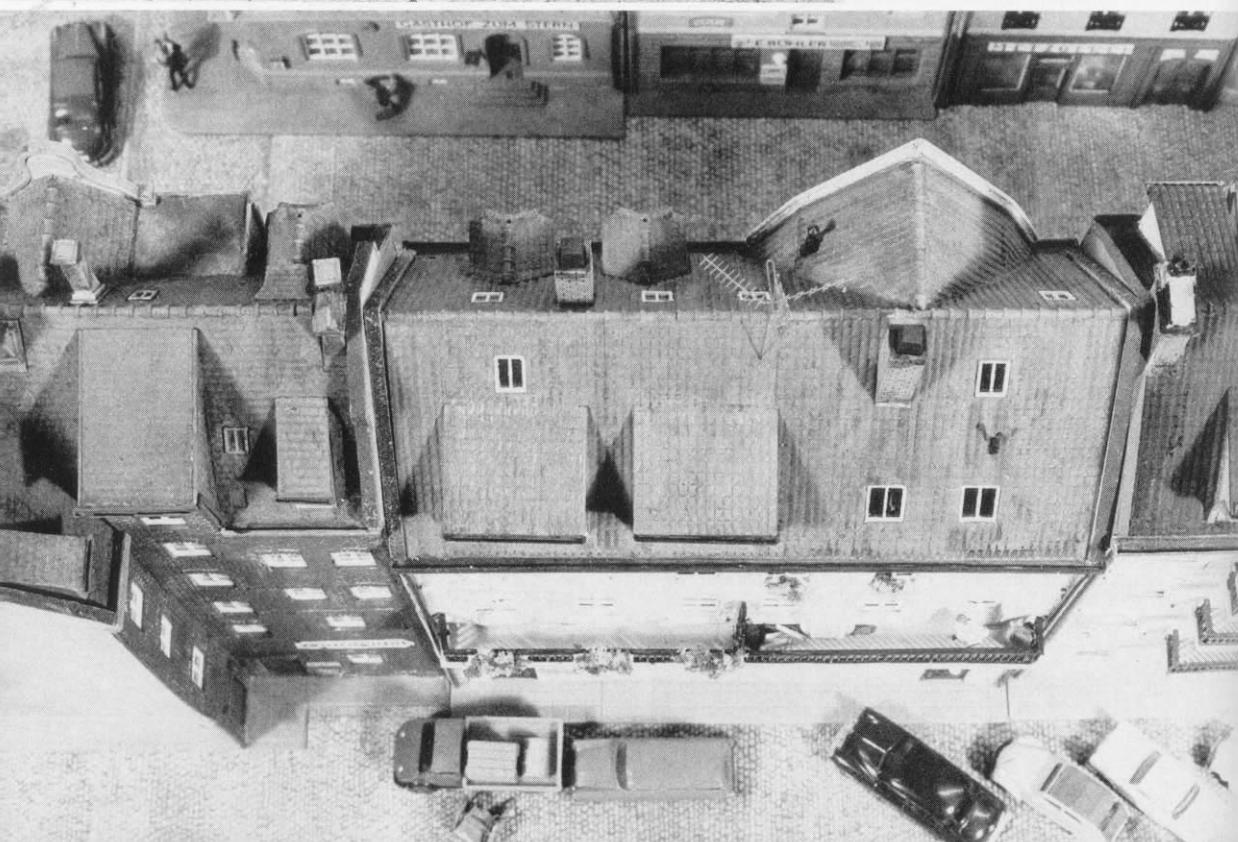




Abb. 17 zeigt als weitere Variationsmöglichkeit ein gerüstverkleidetes Jouef-Stadthaus und verdeutlicht zugleich, wie gut diese Kaiser-Gebäude zum Großstadtbahnhof „Baden-Baden“ passen (und umgekehrt).

Insbesondere bei älteren Häusern können Putzrisse recht reizvoll wirken. Durch Zufall kam ich auf folgende Methode: Nach Einsprühen der Fassade mit Sprühkleber und Aufsieben des Sandes

vor dem Anstrich mit Plakafarben nicht bis zur völligen Durchtrocknung des Klebers warten! Vergasende Kleberbestandteile bewirken offenbar die realistische Rißbildung in der Farboberfläche.

Abb. 18. Dieser Ausschnitt aus der obigen Szene zeigt ein „lebensecht“ arrangiertes Baustellen-Motiv.





Abb. 19 u. 20. Abgesehen von den netten Motiven (und den plastischen Reklameschildern) ist hier vor allem bemerkens- und hervorhebenswert, was den Eindruck richtig „großstädtischer“ Häuser hervorruft und ausmacht: die hohen Erdgeschosse, oben sogar mit Souterrain, mit den gleichfalls richtig hohen, nicht (wie sonst zumeist üblich) verniedlichten Fenstern und Türen! Solches ist und bleibt nun einmal ein wesentliches Kennzeichen großstädtischer Gebäude!



Abb. 21. Die Frau auf dem Balkon demonstriert, daß auch noch im Dachgeschoß die Stockwerks- bzw. die Fenster- und Türhöhen stimmen! (Haben Sie übrigens die „Katze auf dem Blechdach“ entdeckt?).

Reklameschilder

Reklame- und Arztschilder, Hinweistafeln etc. wirken realistischer, wenn sie nicht einfach vom Ausschnidebogen geschnitten und an die Wände geklebt werden. Ich habe die Schriften auf Plakattappe aufgezogen, mit Tesafilm abgedeckt und so dann mit einem scharfen Bastelmesser entlang einem Stahllineal ausgeschnitten. Die Schilder verlieren dadurch ihren Papiercharakter.



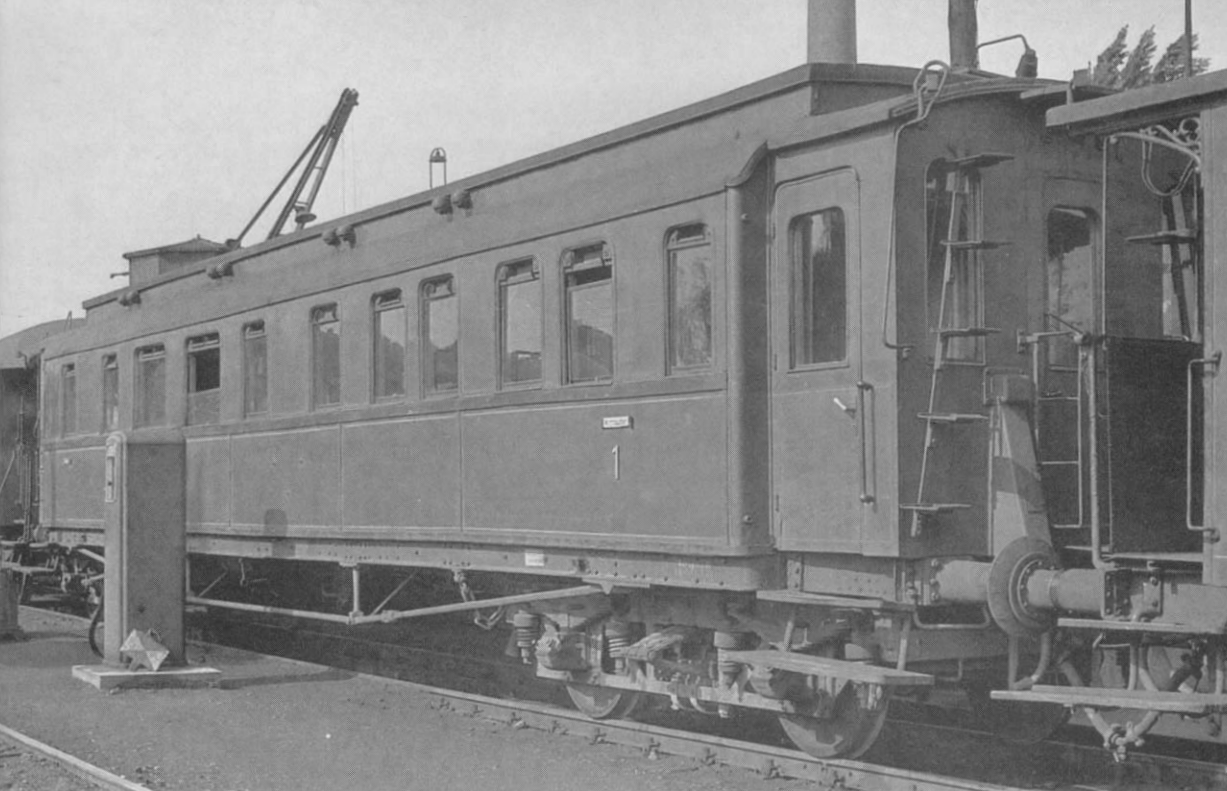


Abb. 1. Das Vorbild der umseitigen Bauzeichnung, der ehemalige Hofzugwagen Nr. 7 als Personenwagen Nr. 2253 der Westfälischen Landes-Eisenbahn.
(Fotos: Abb. 1 u. 6: Horst Meißner, Havixbeck)

Unsere
Bauzeichnung:

Ehemals Kaiserlicher Hofzugwagen Nr. 7 alias Personenwagen Nr. 2253 der WLE

Hier soll ein Wagen vorgestellt werden, der einstmals zur „allerersten Garnitur“ der Preußischen Staatsbahn gehörte und dann ein recht unrühmliches Ende bei einer, wenn auch sehr bedeutenden, Privatbahn nahm.

Um 1890 herum wurde die dritte Generation von Hofzug-Salonwagen für den deutschen Kaiser und sein Gefolge in Dienst gestellt, die die vorhergehenden Wagen ersetzte bzw. ergänzte. Dazu gehörte auch der 4-achsige Speisewagen Nr. 7, von dem hier berichtet werden soll.

Im Jahre 1890 wurde der Wagen bei den Linke-Hofmann-Werken, Breslau, gebaut und als Speisewagen zusammen mit einem separaten Küchenwagen (da Majestät sich durch Küchendünste inkommodiert fühlten) in der ersten Garnitur des Hofzuges eingesetzt. So besaß der Wagen lediglich einen Speisesalon und eine Anrichte. Der Anstrich der Wagen war Creme/Blau.

Als der Kaiser 1918 ins Exil nach Holland gehen mußte, wurde der Hofzug zum Teil in der Hauptwerkstätte in Potsdam zusammengezogen, wo er 1921 aufgelöst wurde. Es wurden 7 Hofsalonwagen

sowie ein Speisewagen an die Mitropa verkauft, die alle Wagen in verschiedenen Schnellzugläufen als Speisewagen einsetzte.

Der Wagen Nr. 7 bekam die Mitropa-Nr. 51 und wurde äußerlich in der Beschriftung und der bordeauxroten Farbgebung dem übrigen Wagenpark angeglichen. Die prächtigen Intarsien blieben erhalten; seinem Einsatzwerk entsprechend wurde er mit Küche und Anrichte sowie großen und kleinen Tischen im Speiseraum ausgestattet. Infolge des beschränkten Platzangebots von nur 33 Plätzen konnte der Wagen nur auf kürzeren und weniger frequentierten Strecken (z. B. im D 7/9, Berlin-Kassel) eingesetzt werden. Anfang der dreißiger Jahre wurde er in der Mitropa-Reparatur-Werkstatt Gotha abgestellt; wie lange er dort gestanden hat, läßt sich nicht mehr feststellen, da die Unterlagen der Mitropa verloren gingen.

Im Jahre 1943 wurde der Wagen von der WLE bei der Schrottfirma Erich am Ende, Berlin-Weißensee, gekauft. Die wertvolle Inneneinrichtung, die zu diesem Zeitpunkt noch vorhanden war, wurde separat versteigert.

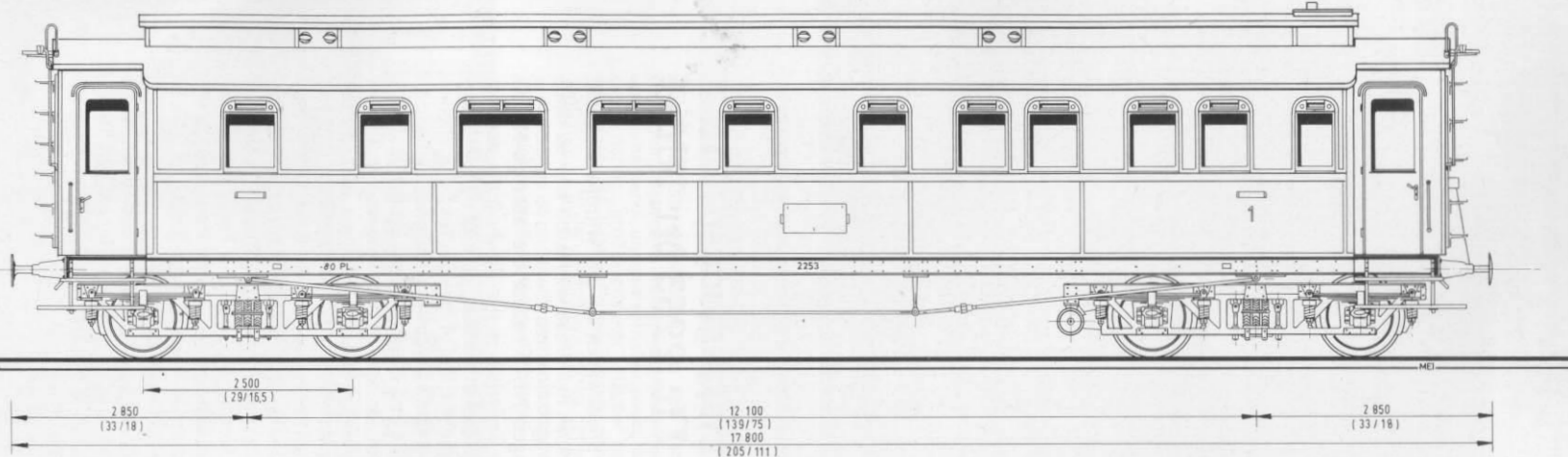


Abb. 2. Seitenansicht des Wagens in 1/1 H0-Größe (1 : 87). Über dem Strich die Originalmaße, H0- und N-Maße in Klammern darunter.
Alle Zeichnungen: Horst Meißner, Havixbeck.

Abb. 3. Inneneinrichtung und Sitzplatz-Aufteilung beim WLE-Wagen 2253 in 1/1 H0-Größe.

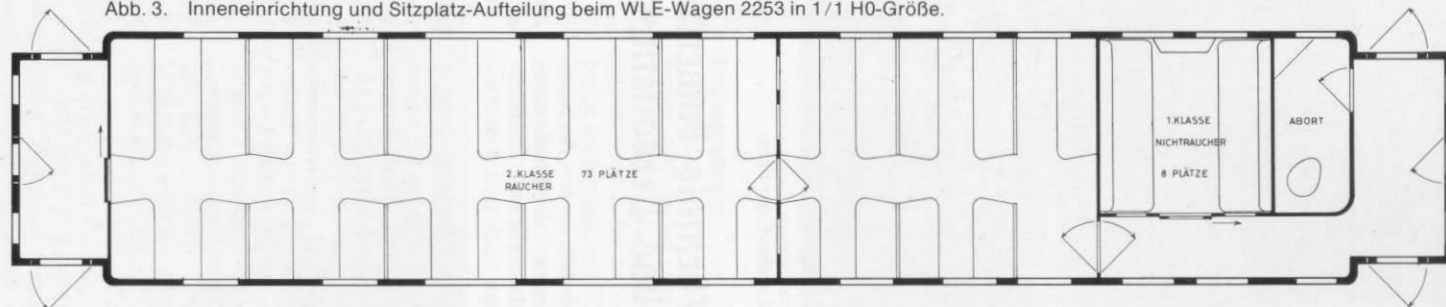
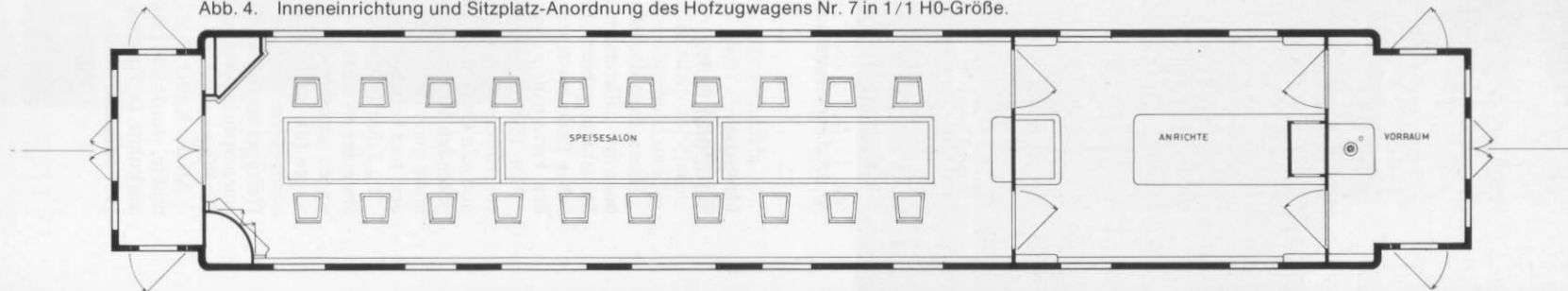


Abb. 4. Inneneinrichtung und Sitzplatz-Anordnung des Hofzugwagens Nr. 7 in 1/1 H0-Größe.



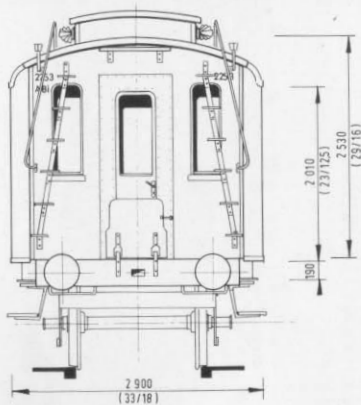


Abb. 5. Stirnansicht in 1/1 H0-Größe (1 : 87).

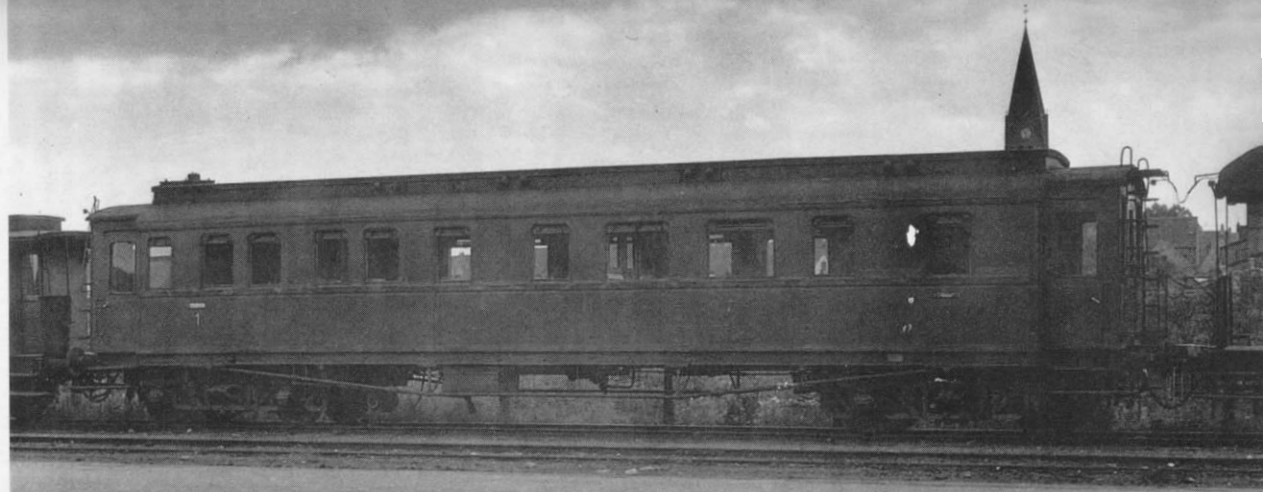


Abb. 6. Die andere Seite des WLE-Wagens (vgl. Abb. 1). Nachbau-Interessenten können die auf dem Markt befindlichen preußischen Regeldrehgestelle verwenden, jedoch bei Dach und Wänden kaum auf vorhandene Modelle zurückgreifen.

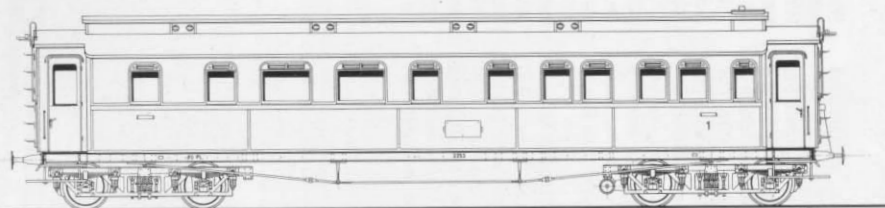
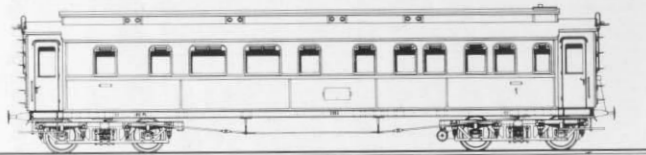


Abb. 7 u. 8. Seitenansicht im N-Maßstab 1 : 160 (N-Maße siehe H0-Zeichnung) und vergleichshalber im Z-Maßstab 1 : 220.



Die WLE baute den Wagen zum Personenwagen mit 8 Plätzen in der ersten und 73 Plätzen in der zweiten Klasse um; außerdem wurde ein Abort eingebaut. Zu dieser Zeit sind dann auch wohl im Hinblick auf die neue Sitzaufteilung je Seitenwand 3 Fenster hinzugekommen (in der Ansichtszzeichnung das erste, dritte und fünfte Fenster von rechts). Trotzdem soll die Sicht aus dem Wagen immer schlecht gewesen sein. Der Wagen wurde dunkelgrün lackiert und erhielt die WLE-Nr. 253.

Infolge eines Luftangriffs im Bahnhof Schaloh auf der Strecke Soest-Wamel löste sich der Wagen vom Zugverband, lief gegen einen Prellbock und stürzte eine Böschung hinab. Er wurde wieder aufgearbeitet; da hierbei vermutlich die Seitenbleche erneuert wurden, ist erklärlich, daß keine Farbschichtungen und dgl. Rückschlüsse auf seinen Ursprung zuließen.

Nach Kriegsende zeichnete die WLE ihren Wagenpark auf Tausenderreihen um; so wurde aus der Nr. 253 die Wagennummer 2253. Als die WLE den Wagen schließlich 1969 ausmusterte, erwarben die Eisenbahn-Freunde Beckum das berühmte Stück und wollten es als Clubheim erhalten. Nach Ausbau der Sitze stellte sich heraus, daß die Verrottung schon sehr weit fortgeschritten war und eine Aufarbeitung nicht mehr zu vertreten war. So wurde der ehemalige Hofzugspeisewagen schließlich Ende 1969 der Neubeckumer Firma Bieberstein zur Verschrottung verkauft.

Ich bin Herrn Friedrich Risse, Ennigerloh/Westf., zu Dank verpflichtet, der mich bei der Aufdeckung dieses Wagenschicksals maßgeblich unterstützt hat.

Horst Meißner, Havixbeck

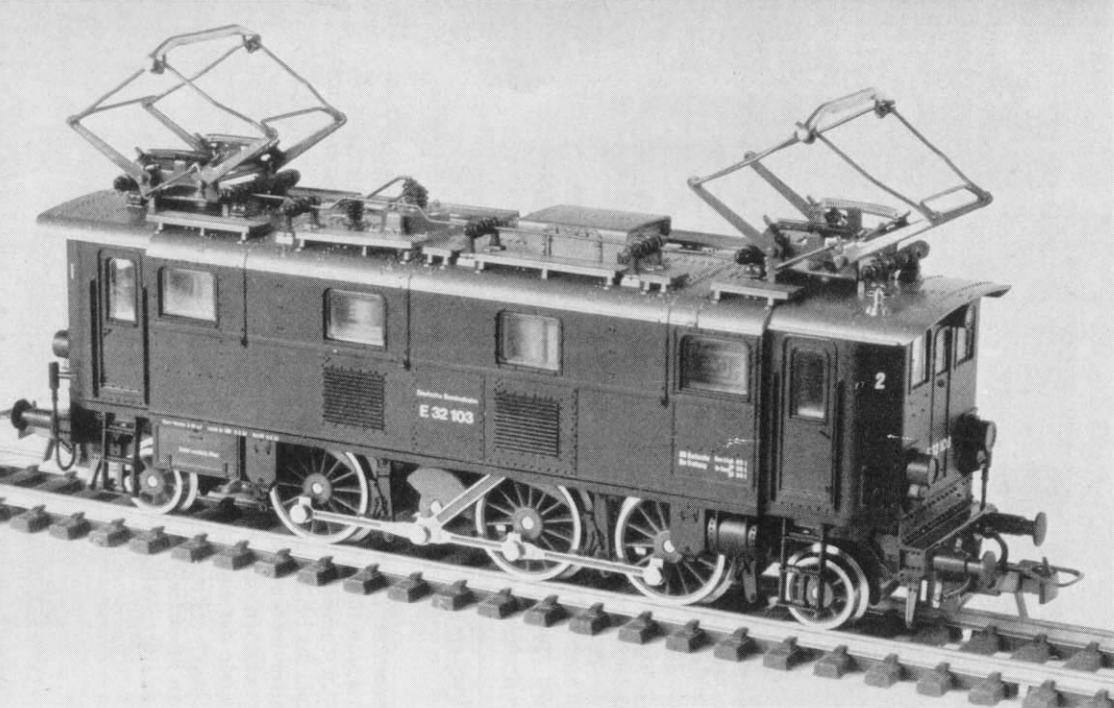


Abb. 1. Beim Vorbild ausgemustert, als bestens gelungenes Roco-H0-Modell wieder „auferstanden“: die E 32 103.

H0-Modell der E 32 und „alte Preußen“ von Roco

Vorab einige Informationen über das Vorbild des neuen Roco-Modells:

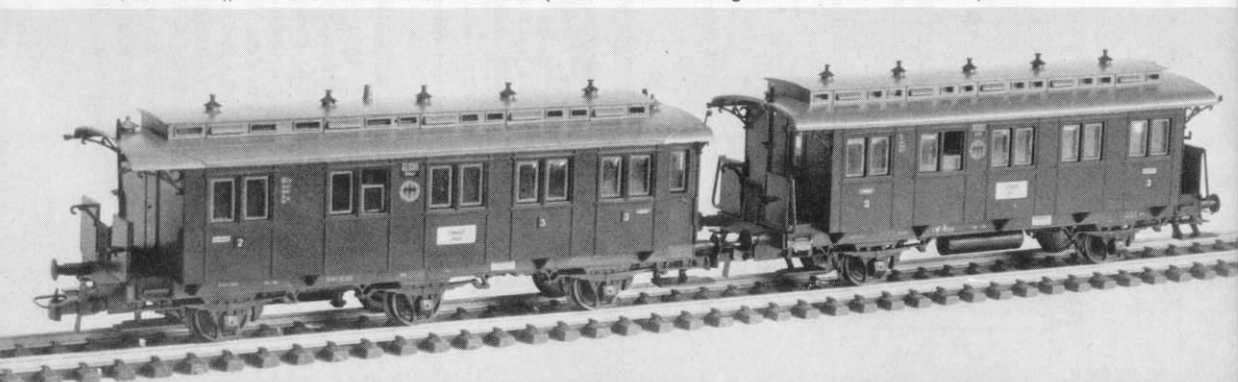
Die E 32 entstammt noch der Übergangszeit der Bayerischen Staatsbahn auf die Reichsbahn, als die „Gruppenverwaltung Bayern“ eine leichte Elektro-Lokomotive mit der Bezeichnung EP 2 bestellte. Die 29 Maschinen wurden als E 32 06–34 in Dienst gestellt. Acht Loks wurden 1932 durch eine Getriebeänderung auf 90 km/h Höchstgeschwindigkeit (vorher 75 km/h) gebracht; ihre Betriebsnummern änderte man in E 32 101–108. Die letzten Loks dieser Baureihe waren bis Mitte der sechziger Jahre im Raum Freiburg eingesetzt.

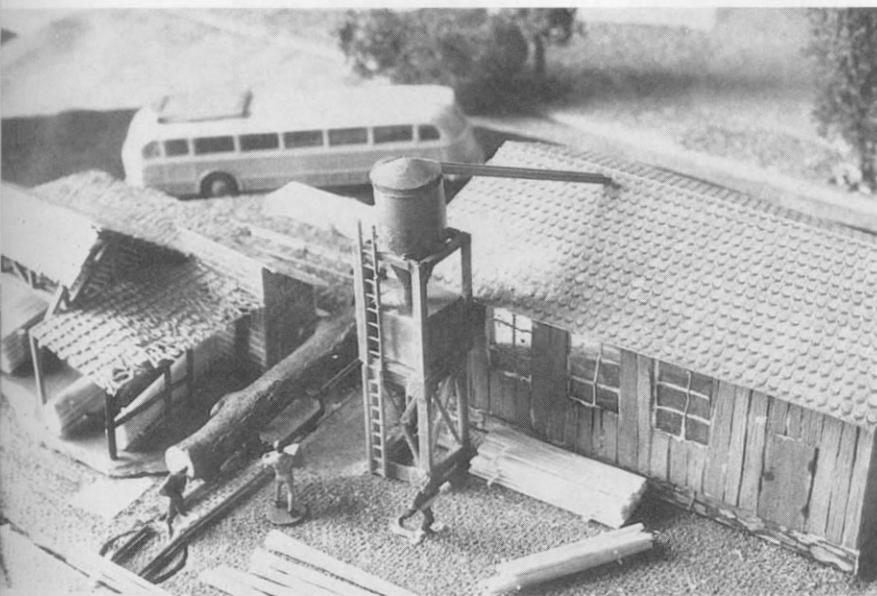
Das H0-maßstäbliche Roco-Modell gefällt vor allem durch das hervorragend durchgebildete Fahrwerk mit dem zierlichen Gestänge, den sehr feinen Rädern (hinter denen freistehende Federpaket-Imitationen zu erkennen sind), den feinstens detaillierten Bremsluft- und Sandbehältern und viele weiteren Einzelheiten. Auch das Gehäuse mit der exakten

Wiedergabe der Lüfterblenden und der sauberen, größenrichtigen Beschriftung ist sehr gut ausgeführt. Hinter den Seitenfenstern sind Maschinenraum-Attrappen angebracht; einer der beiden Führerstände ist mit einer Lokführer-Figur versehen.

Die Pantographen und Dachleitungen sind vorbildgetreu rot ausgeführt, was die Gesamtwirkung des Modells ohne Zweifel „hebt“. Der Umschalter für Oberleitungsbetrieb sitzt unter dem Dachaufbau. Gut gelöst ist die Stirnbeleuchtung: Je eine rote und weiße Glühlampe sorgen jetzt für einen kräftigen Lichtaustritt auch schon bei geringer Spannung. Die Lok zeigt in Fahrtrichtung das A-Spitzenlicht und auf der Rückseite zwei rote Schlußlichter. Ein großes Ballastgewicht füllt den Raum zwischen Motor (mit Schwungmasse) und Gehäuse vollkommen aus und verleiht dem Modell eine gute Zugkraft. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 120 km/h bei 12 V = ist das Modell nicht zu schnell; das Mindesttempo liegt bei umgerechnet 11 km/h. mm/BMC

Abb. 2. Zwei „neue alte“ H0-Preußen von Roco (nach den Zeichnungen in MIBA 12 u. 13/1959).





Die LKB in H0e

... genauer gesagt die „Ludwigsstädter Kreis-kleinbahn“ als 1 : 87-Schmalspuranlage, gebaut von Herrn Wolfgang Ludwig aus Landau/Pfalz, der ein besonderes Faible für Schmalspur- und Werksbahnen hat. „Grundstock“ seiner in zwei transportablen Teilstücken aufgebauten Anlage waren die Schmalspur-Modelle der (mittlerweile leider vom Markt verschwundenen) Firma Egger; dazu kamen dann einige Eigenbau-Triebfahrzeuge auf N-Fahrgestellen. Selbst gebaut hat Herr Ludwig auch die meisten Gebäude wie etwa die Sägewerkshalle oder den Fachwerk-Lockschuppen.

„Revue der Anlagen“

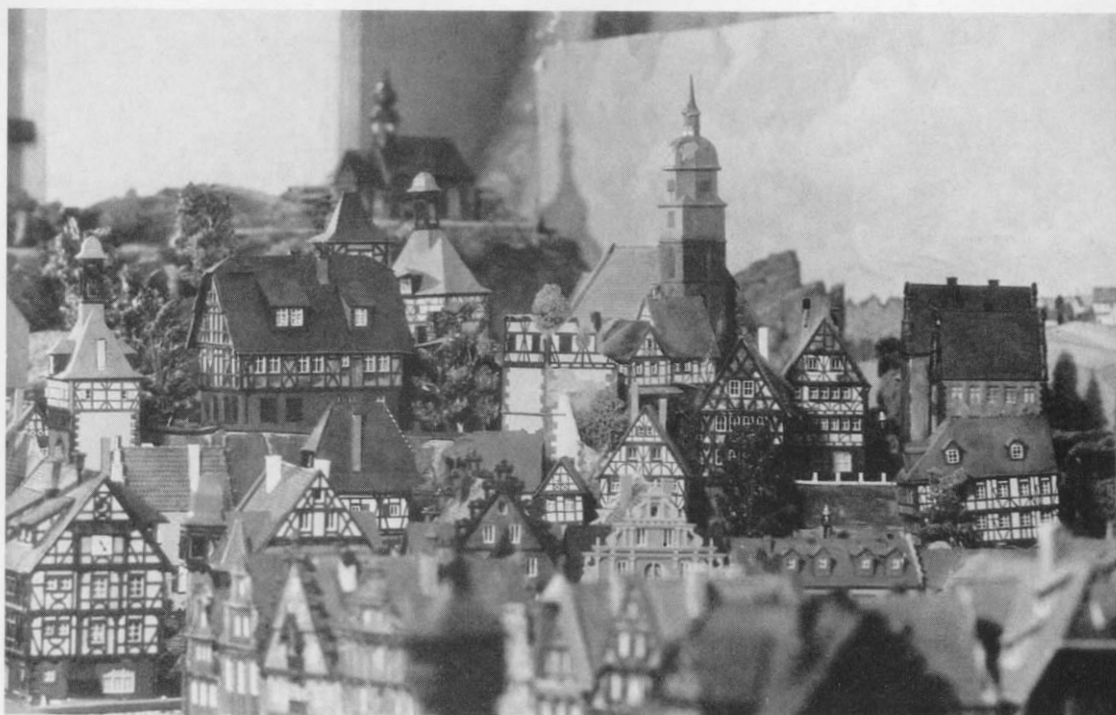
(Fortsetzung von Seite 913)





Wo man Tokajer trinkt, ist diese N-Anlage aufgebaut, nämlich in Budapest bei Herrn János Haraszi. Die noch nicht ganz fertiggestellte Anlage entsteht nach DB-Vorbild und weist mehrere gute Gestaltungselemente auf; so beachte man z. B. den Treppen-Niedergang an der – durch entsprechend starke Pfeiler abgesicherten – Stützmauer, die ausreichend breiten Straßen und Plätze oder die Straßen-Unterführung unter dem





Im Land des Frankenweins, nämlich in Bischberg, steht die von Herrn Ulrich Pohl gebaute N-Anlage. Herr Pohl teilte nach der Lektüre von Pit-Peg's REPORT 6 „Anlagen Fibel“ und REPORT 7 „Panoramen“ dessen Vorliebe für das Frankenland und stimmte den Anlagencharakter und die Architektur des Fachwerkstädtchens weitgehend auf „das Land der Franken“ ab.

[Wo man Tokajer trinkt]

rechten Bahnhofskopf; das Brückenstellwerk mußte allerdings u. E. etwas versetzt werden, damit es nicht genau auf der Unterführung steht (von wegen der für dieses Bauwerk „angenommenermaßen“ notwendigen tiefgegründeten Fundamente).





„Möglichst viel „action“

... möchte Herr Hans Klumpp aus Gärtringen sehen und installierte daher auf seiner 4,20 x 1,90 m großen H0-Anlage vier Bahnhöfe, drei Bw's, ein Containerterminal und und ...



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Das große
Weihnachtsheft – 84 Seiten!

Miniaturbahnen

