

5/1980

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

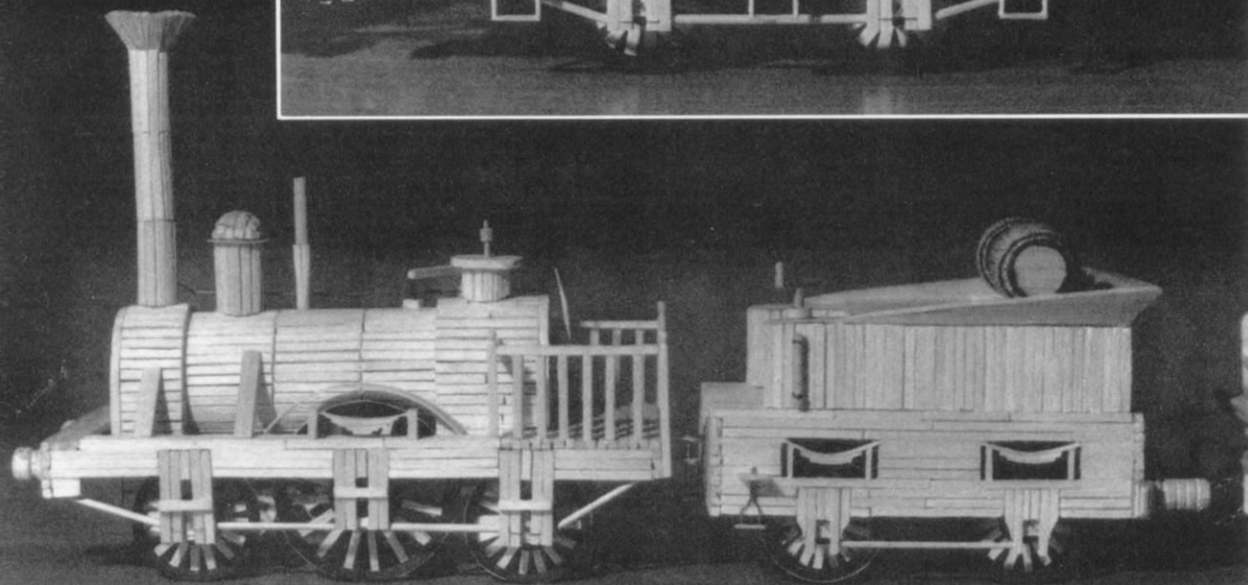
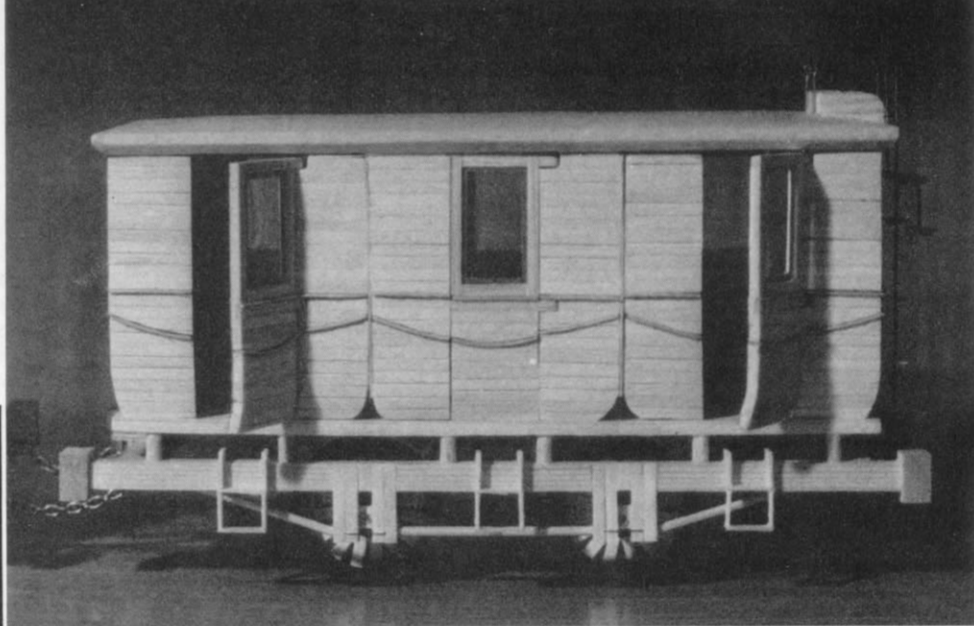
INDEX

HILFE

INHALT MIBA 5 / 1980

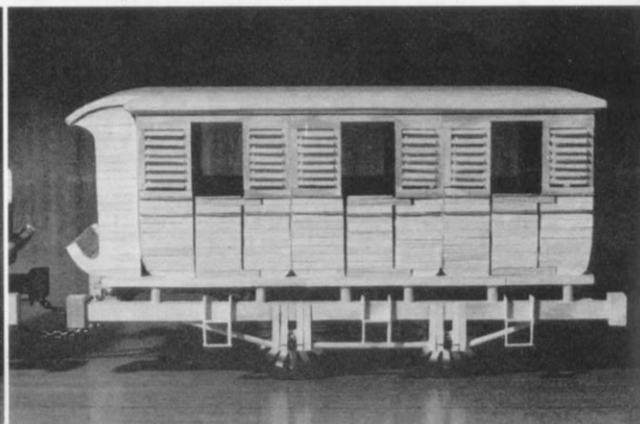
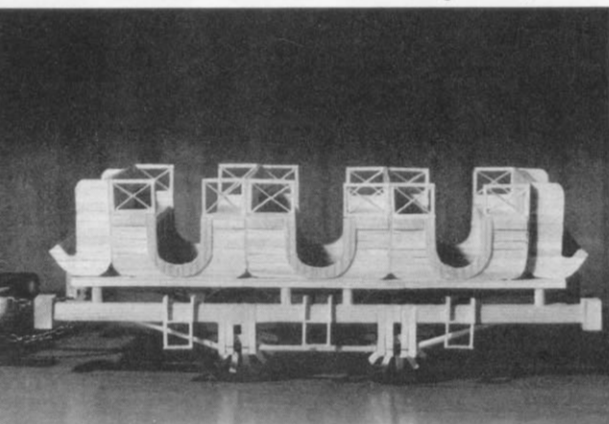
- | | |
|--|--|
| 480 Die Ludwigs-Eisenbahn - aus Streichhölzern! | 504 Der Wasserkopf von Hohenbudb. |
| 481 Eisenbahn-Sondermarken aus Großbritannien | 508 Sicheres Schalten auf Märklin-H0-Anlagen mittels elektronischer Bauelemente und Schalt-Pukos |
| 482 Vorbildgetreuer Betrieb auf kleiner Fläche - Thema: Nebenbahn | 511 Miniaturbahnen vor 50 Jahren! |
| 489 Sie fragen - wir antworten: Epochengerechter Dampfloks-Eins. | 512 Roco-Kurzkupplung für Fleischmann-Zweiachser und -Dampfloks |
| 490 30 Jahre SIVO | 513 Um zwei Dampfloks-Generationen zurückversetzt Fleischmann-H0-94 als KPEV-Lok von Cleemann |
| 491 30 Jahre Präz.-Modellb. Schnabel | 513 Drei Ellok-Generationen Fahrzeug schau anlässlich 75 Jahre Murnau |
| 491 Vorsicht beim Kennz. von Fotos! | 514 Bachpartie an der Schmalspurb. |
| 492 H0-Silberl. - mit und ohne Rollo | 521 Der Bimmelbahn-Retter von einst hat ausg. VT 95 im DGEG-Mus. |
| 492 Superfeine Formsignale in H0 - von Modellbau Weinert | 522 Das neue Realis-Progr. von NMW |
| 494 Schmalspur-Dampfloks 99 775 als H0e-Modell von S & F | 522 Ein schöner Bahnhofsgleisplan Neuer Peco-Katalog |
| 495 Pit-Peg korrigiert: Hohe Stützmauern an elektrifizierten Strecken - | 523 Die 80 028 als N-Modell von Roco |
| 498 Schnellzugloks der BR 03 - ein lohnender N-Umbau | 524 Ein Nachtrag zum IVA-Bericht: 3achsiger Rangierd. aus Ungarn |
| 501 Der Tip aus der Praxis: Vielseitig Verwendbar: Abtön-Farbe! | 526 Buch: Baureihe 01 |
| 502 Neu von REPA: Entkuppler für Märklin und Roco-KK und Weichenmotor REPA-MOT | 526 Buch: Nur eine Lokalbahn |
| 503 Die Scheuklappe der E 626 | 526 Buch: Die königl. Pr. Militär-Ebahn |
| 503 Neue Reichsbahn-Beschriftungen | 526 Buch: Amtl. Kursbuch So. 1928 |
| | 527 Meine Saison-Anlage N-Anlage |

Abb. 1 u. 2
zeigen einen Wa-
gen und die Lok
der aus Streich-
hölzern gebauten
„Ludwigs-Eisen-
bahn“ in ca. 2/3
Originalgröße.



Die „Ludwigs-Eisenbahn“ – aus Streichhölzern!

Abb. 3 u. 4. Die beiden anderen Wagen des „streichhölzernen“ Zuges in ca. 1/2 Originalgröße.



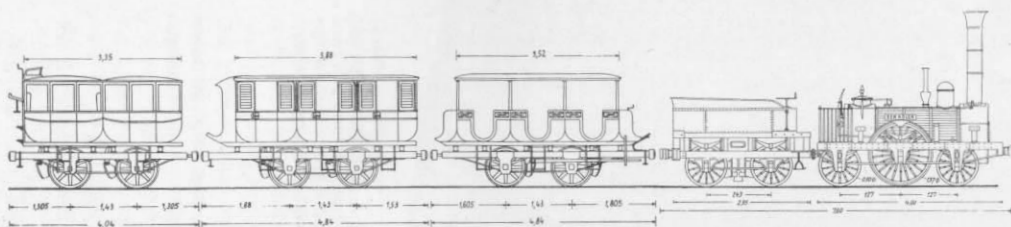


Abb. 5. So winzig ist die erste deutsche Eisenbahn im N-Maßstab 1 : 160 – mit einer Gesamtlänge von 13,3 cm sogar noch 2 cm kürzer als (vergleichshalber) ein N-Modell der 90 Jahre später gebauten 01-Schnellzuglok!

Eigentlich war es das Titelbild eines Buches, (nämlich „Dampflokomotiven“ von Max Baumann), das mich als damals Zwölfjährigen zum Modellnachbau der ersten deutschen Eisenbahn anregte. Und so entstand – im Sommer '73 – ein fast ganz aus Streichhölzern gebautes Modell jenes berühmten „Adler“; mein erstes Modell hatte allerdings (bedingt durch die perspektivische Verzerrung meiner Foto-Vorlage) noch einen zu kurzen Kessel. Dieses Manko korrigierte ich im darauffolgenden Jahr nach einem Besuch im Nürnberger Verkehrsmuseum, wo ich den „Adler“ in Originalgröße in Augenschein nehmen konnte. Wieder ein Jahr später begann ich – wie immer, in den Ferien – mit dem ersten Wagen meines „Ludwigszuges aus Streichhölzern“. Aus Mangel an entsprechenden Zeichnungsunterlagen (die MIBA-Bauzeichnung in Heft 11/1951 kannte ich damals nicht) behalf ich mich mit den Abbildungen im Trix-Katalog von 1962. Unter der Anleitung meines Vaters vergrößerte ich mit Hilfe eines Reduktionszirkels die Katalog-Abbildungen auf

den entsprechenden Maßstab des bereits vorhandenen Lokmodells (ca. 1 : 30). Nacheinander entstanden so die verschiedenen Wagen (ein offener und zwei geschlossene), die jeweils unterschiedliche Inneneinrichtungen, mit richtiger Polsterung aus Stoff und Leder, und Fenster erhielten.

Außer ungezählten Streichhölzern verarbeitete ich auch Lindenholz für die Dächer, Zeichenkarton für die Räder, Strohhalme für die Chassis-Verspannung, Kupferdraht für diverse Kleinteile usw. Für die Achsen mußten z. B. Paketknebel und Stahlnägel „herhalten“, die Achslager baute ich aus 1 mm-Sperrholz. Gekuppelt wurde der Zug mittels Ankerkettchen, wie sie aus dem Schiffsmodellbau bekannt sind. Zum Kleben benutzte ich vor allem UHU, UHU hart und auch Ponal.

Heute zielt die „Ludwigsbahn aus Streichhölzern“ mein Zimmer; der insgesamt 77 cm lange Modellzug steht wohlverwahrt hinter einer Plexiglasscheibe, denn sonst würden nach jedem Staubwischen umfangreiche Reparaturarbeiten anfallen!

Ralf Lippmann, Viernheim

Fünf Jahre früher als die Ludwigs-Eisenbahn dampfte dieser Zug von Liverpool nach Manchester und damit begann – fünf Jahre nach der Eröffnung der Strecke Stockton–Darlington – das Eisenbahn-Zeitalter in England. Seit 1830 wurden auf dieser Strecke neben Fracht auch Passagiere befördert – und seit Ende des Jahres 1830 wurde ein roter Postwagen angehängt. Dies nahm die Britische Post zum Anlaß, eine Briefmarkenserie des kompletten Zuges herauszugeben; die Marke ganz links zeigt die berühmte „Rokket“, der letzte Wagen (ganz rechts) ist der erwähnte Postwagen.

„Unser“ 150jähriges Eisenbahn-Jubiläum findet erst in fünf Jahren statt – es ist also noch genügend Zeit für die Bundespost, die Idee der britischen Kollegen aufzugreifen und einen ähnlich schmucken „Ludwigs-Eisenbahn“-Satz herauszubringen (im Gegensatz zu der etwas kümmerlichen „Adler“-Marke zum 125jährigen Jubiläum im Jahre 1960).





Abb. 1.
Der Schuppen der
Ortsgüteranlage entstand aus zwei
Faller-Güterhallen-Bausätzen; mit azetonverdünnten
Humbrol-Farben wurden die Spuren von „Wind und Wetter“ imitiert.

**Vorbildgetreuer Betrieb
auf kleiner Fläche**

Thema: Nebenbahn-Endstation

H0-Anlage Bernhard Domin
Esslingen

Mit den kleinen Eisenbahnen beschäftige ich mich schon, solange ich denken kann. Nach diversen „Oval“-Anlagen begann ich vor einiger Zeit auf einer Fläche von $2,40 \times 1,20$ m mit dem Aufbau einer neuen Anlage, die diesmal eine „richtige“ Modellbahn (und keine Spielbahn) werden soll. Der zur Verfügung stehende Platz reicht, wenn es einigermaßen realistisch zugehen

soll, gerade für eine Nebenbahn-Endstation namens „Schönblick“.

Um möglichst große nutzbare Gleislängen zu erreichen, platzierte ich den Bahnhof diagonal auf der Platte (siehe Gleisplan Abb. 2); ganz nebenbei erhielt ich auf diese Weise genügend Platz für einige Abstell- bzw. Ladegleise.

Der Betrieb im Bahnhof konzentriert sich auf Rangierbewegungen, Lok-

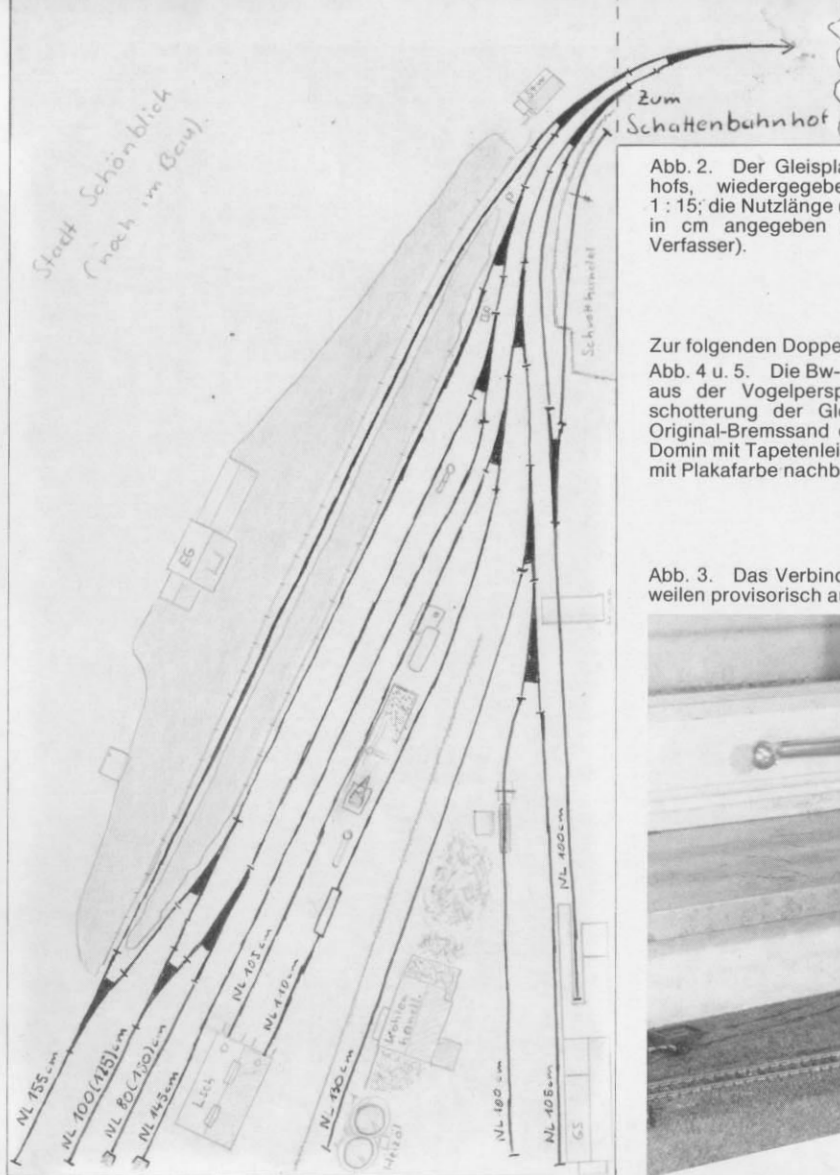


Abb. 2. Der Gleisplan des Endbahnhofs, wiedergegeben im Maßstab 1 : 15; die Nutzlänge (NL) der Gleise ist in cm angegeben (Zeichnung vom Verfasser).

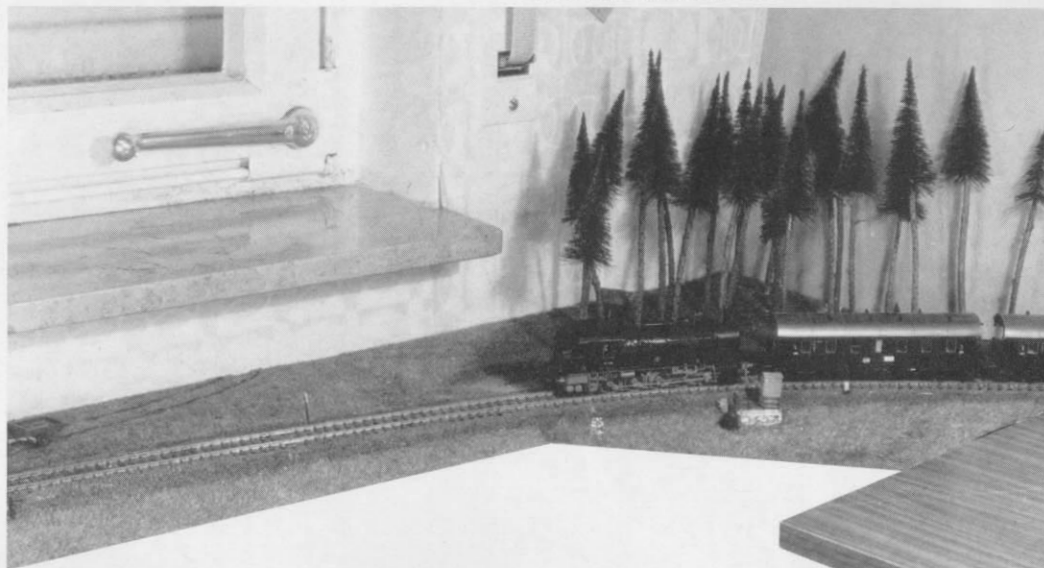
Zur folgenden Doppelseite:

Abb. 4 u. 5. Die Bw- und Abstellgleise aus der Vogelperspektive. Die Einschotterung der Gleise erfolgte mit Original-Bremssand der DB, den Herr Domin mit Tapetenleim aufbrachte und mit Plakafarbe nachbehandelte.

wechsel, Zusammenstellen oder Auflösen von Nahgüterzügen und Bedienung der entsprechenden Gleisanschlüsse, wie z. B. Schrotthandlung, Kohlenhandlung, Ladestraße oder Güterschuppen. Die Strecke, die den Bahnhof „Schönblick“ verläßt, führt angenommenermaßen nach „Neustadt“. De facto ist „Neustadt“ ein Schattenbahnhof, der auf einer Schreibplatte (die zu Betriebszeiten zu Modellbahnzwecken „mißbraucht“ wird) aufgebaut ist.

An Fahrzeugen kommen die Baureihen 50, 64, 86, 94, V 60, V 100, V 160 und eine Köf mit entsprechenden Wagengarnituren (besonders die typischen 3- und 4achsigen Umbauwagen) zum Einsatz. Als zeitlichen Rahmen habe ich die Jahre 1968–70 gewählt, weil meine eigenen Erinnerungen in diesen (weiter auf S. 489)

Abb. 3. Das Verbindungsgleis von der Nebenbahn-Endstation zum Schattenbahnhof, der einstweilen provisorisch auf der rechts zu erkennenden Schreibplatte untergebracht ist.



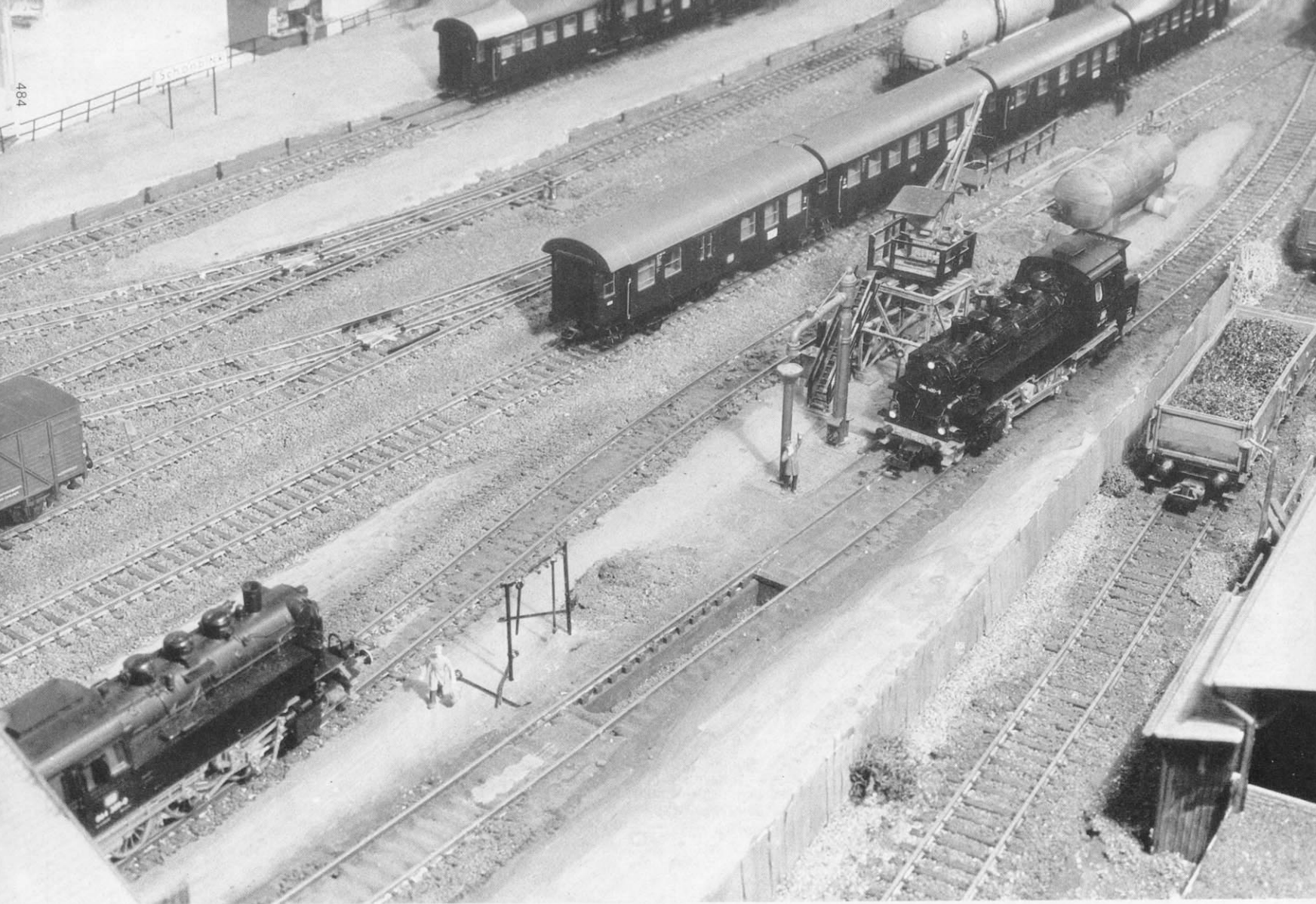








Abb. 7. Die für derartige Nebenbahn-Stationen nahezu „obligate“ Kohlenhandlung, von Herrn Domin detailreich in Szene gesetzt. Die „Kohlenhalden“ bestehen aus einem Styropor-Unterbau, auf den eine Mischung aus Vogelsand, schwarzer Abtönfarbe und Tapetenkleister aufgebracht wurde; die vom Förderband in den Lkw „rieselnde“ Kohle ist auf einen schwarzen Papierstreifen aufgeklebt.

← Abb. 6. Blick über den Bahnhof; man beachte die im Straßenplanum verlegten Freiladegleise und die großzügige Gestaltung der Ladestraße. Die Ortschaft „Schönblick“ ist einstweilen nur durch einige provisorisch aufgestellte Häuser angedeutet (Hintergrund).

Abb. 8. Dicht neben dem Lokschuppen befindet sich ein kleines Tanklager – u. E. (im Hinblick auf den „Funkenflug“ der Dampfloks) fast etwas zu dicht!





Abb. 9. Blick über den Bahnhof auf die im Hintergrund schwach zu erkennende Verbindungsstrecke zum Schattenbahnhof.

Abb. 10. Ein gekonnt gestaltetes Schrottplatz-Motiv! Bei den Automodellen wurden die Fenstereinsätze entfernt und „Rostspuren“ aufgebracht; und auch der (im Großen) oft zur Schrottverladung verwendete „Omm 52“-Güterwagen fehlt nicht!





Abb. 11. Ein Nahgüterzug verläßt den Bahnhof; die (Watte-)Dampfwolken an Schlot und Zylinder der „94“ wurden mit Draht stabilisiert.

Zeitraum zurückreichen. Außerdem spielt es in dieser Epoche keine große Rolle, ob man Fahrzeuge mit UIC-Beschriftung oder mit der alten Beschriftung einsetzt; (Fahrzeuge mit alter Beschriftung sind dann angemessenermaßen eben noch nicht umgezeichnet worden).

Aus Gründen der Kostenersparnis habe ich als Unterbau die Tischlerplatten (16 mm) meiner alten Anlage wiederverwendet; die angestrebte Rahmenbauweise bleibt also meiner nächsten Anlage vorbe-

halten. Die Tischlerplatten ruhen auf einem stabilen Gestell aus Vierkantröhr. Auf die Platte wurde eine 2 mm starke Styropor-Auflage geklebt, auf der ich das Roco-Neusilber-Gleismaterial verlegte.

Zur Stromversorgung dient ein vorhandener Märklin-Trafo mit nachgeschaltetem Gleichrichter; Weichen und Signale (deren Antriebe ich versenkt eingebaut habe) werden von Märklin-Stellpulten aus geschaltet. „Für später mal“ ist ein Gleisbild-Stellpult geplant.

Sie fragen – wir antworten: *Epochengerechter Dampflokom-Einsatz*

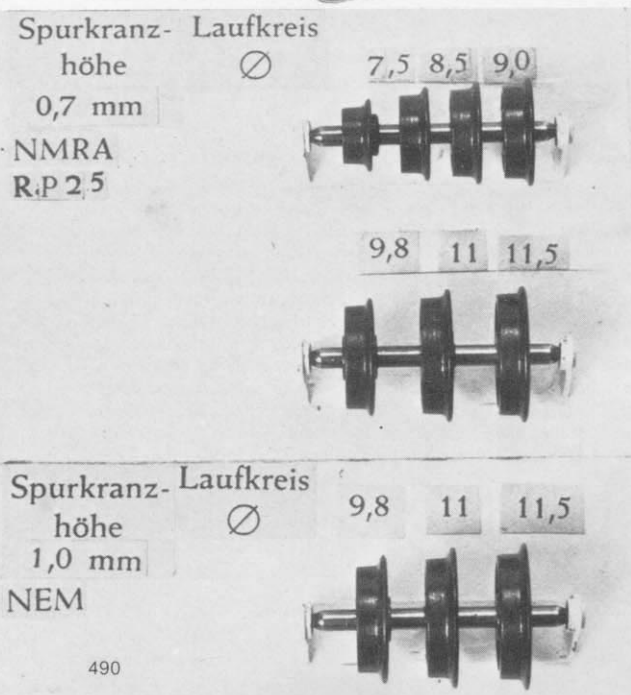
Zum Geburtstag bekam ich ein Liliput-Modell der „45“ mit Witte-Windleitblechen geschenkt. Da jedoch meine Anlage um das Jahr 1968 herum spielt (als diese Maschine im Großen meines Wissens längst ausgemustert war), war meine erste Reaktion: „Was soll ich mit der 45er?“ Von der Ausführung und Detaillierung des Liliput-Modells war ich aber dann doch so angetan, daß ich das Modell nicht umtauschte, sondern behielt. Seitdem steht die Lok auf einem Abstellgleis des Bahnhofs herum. Muß ich mir nun eine andere Epoche für meine Anlage aussuchen (wegen der leidigen Umnummerierungs-Probleme möchte ich das vermeiden) oder gibt es eine andere Lösung? K.L., Kiel

Im Jahre 1968 waren tatsächlich noch drei Maschinen der Baureihe 45 vorhanden, wenn auch nicht mehr im „normalen“ Einsatz vor Zügen. Die beiden Zentralämter

München und Minden hielten diese schweren Dampfloks für besondere Zwecke, nämlich für Meßfahrten, in Reserve. Bei einem solchen Einsatz ist die Lok hinten am Zug gekuppelt und fungiert als Bremslok; ein Foto, das eine „45er“ im Einsatz mit solch einem kurzen Meßzug zeigt, ist in MIBA 6/72, S. 411, abgebildet. Neben dieser an sich schon interessanten Einsatzmöglichkeit wäre es durchaus denkbar (auch 1968 noch), daß vor oder nach einer solchen Meßfahrt die Bremslok (nachdem sie sowieso angeheizt werden mußte!) noch die eine oder andere Zugleistung, als Ersatz für eine „ausgefallene“ Diesellok zum Beispiel, übernimmt. Gegen einen solcherart motivierten Einsatz auf der Modellbahn-Anlage kann wohl auch ein „150prozentiger“ Epochen-Fan nichts einzuwenden haben; Sie können also Ihre „45“ getrost in den Regeldienst übernehmen. Die Redaktion



Abb. 1. Das komplette SIVO-Programm auf einen Blick.



30 Jahre SIVO

Seit einem Drittel-Jahrzehnt „mit von der Partie“ ist Siegfried Voegelé, dessen Radsätze und Federpuffer vielen Modellbauern und -bahnern ein fester Begriff sind. Abb. 1 zeigt die Palette des SIVO-Angebots, das Radsätze in verschiedenen Durchmessern und Normen, Radsatz-Spitzen- und Zapfenlager sowie Federpuffer in diversen Ausführungen umfaßt, jeweils für H0 und 0.

Die SIVO-Erzeugnisse sind in zahlreichen gut sortierten Modellbahn-Fachgeschäften erhältlich; nähere Informationen und Bezugsquellen sind direkt von SIVO zu erfahren, wobei die neue Adresse zu beachten ist:

Siegfried Voegelé

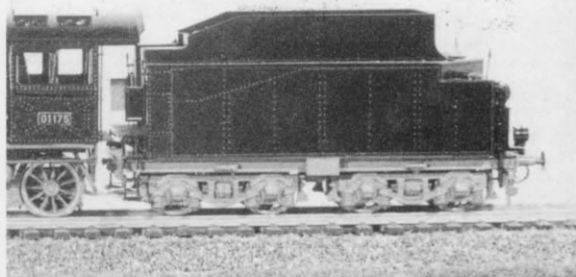
Hauptstr. 47, 5231 Steimel 2/Werth

Abb. 2 zeigt diverse H0-Präzisions-Räder (mit Ausrundung zwischen Lauf- und Spurkranz usw.) in 1½-facher Originalgröße. Das erste Rad in der oberen Reihe hat einen Durchmesser von 5,5 mm.

Vorsicht beim Kennzeichnen von Fotos!

Die MIBA bittet – aus gutem Grund! – alle Einsender von Fotos, diese auf der Rückseite deutlich mit Namen und Adresse zu kennzeichnen. Aber: Oft sehen dann die Fotos so aus wie das Bild rechts (und noch schlimmer) – d. h. die Stempelfarbe oder der Filzschreiber haben abgefärbt und die Fotos sind überhaupt nicht oder erst nach aufwendigen Retuschen verwendbar. Deshalb an dieser Stelle fünf wichtige Hinweise:

1. Die Fotos erst aufeinanderstapeln, wenn Filzschreiber oder Stempelfarbe völlig trocken sind (Fingerprobe!).
2. Kunststoffbeschichtete Fotos mit Spezialstempelfarbe für PE-Fotopapier oder mit einem Papieraufkleber kennzeichnen.
3. Bei der Verwendung eines sog. „wasserfesten“ Filzschreibers diesen vorher ausprobieren.



4. Bei Beschriftung mit Kugelschreiber nicht zu stark aufdrücken und ggf. mit Löschpapier abtrocknen.
5. Die Kennzeichnung nicht hinter hellen Hintergründen (Himmel etc.) anbringen, da je nach Papier durchscheinend.

30 Jahre Präzisions-Modellbau Schnabel

Seit nunmehr 30 Jahren steht der Name Schnabel für hochwertigen Präzisions-Modellbau, und viele tausend Schnabel-Modelle in aller Welt legen davon Zeugnis ab. Firmenchef Ing. Ulrich Schnabel, ein Mann der ersten Stunde im deutschen Modellbahnwesen der Nachkriegszeit, hat sich jetzt mit 65 Jahren verdienentermaßen zur Ruhe gesetzt; sein Sohn, Feinmechanikermeister Peter Schnabel, der auch bisher schon hinter ihm stand – wie

die Abbildung symbolisiert –, wird in der Tradition des Hauses Schnabel die Firma weiterführen. Daß auch unter seiner Regie nur hochwertige Modelle die hochmodernen Produktionsstätten in Wiesau verlassen werden, steht zu erwarten; denn sicher nicht ohne Grund wurde Schnabel jr. erst kürzlich von der Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz mit einer Goldmedaille für hervorragende Leistungen ausgezeichnet...



Superfeine Formsignale in H0

von Modellbau Weinert

In letzter Zeit wurden die Anhänger von Lichtsignalen von mehreren Firmen mit weitgehend maßstäblichen (und durch die Verwendung von LED's auch wartungsfreien) Signalen bedacht, während sich die Formsignal-Freunde (und deren dürfte es angesichts der Beliebtheit der Reichsbahn-Epoche nicht wenige geben) mit den größtenteils aus den fünfziger Jahren stammenden Formsignal-Nachbildungen zufrieden geben mußten.

Diese Lücke wurde jetzt durch Kleinserienhersteller Weinert, der bereits durch die H0-Nachbildung des Gliedertriebzugs „Senator“ (Besprechung in MIBA 4/79) von sich reden machte, geschlossen.

Die wirklich als „superfein“ zu bezeichnenden Signale gibt es vorerst nur in Bausatzform; später sollen auch Fertigmodelle geliefert werden. Die ein- und zweiflügeligen Hauptsignale (Abb. 3 und 4) in zahlreichen Ausführungen (mit Schalmast oder Gittermast, mit verschiedenen Masthöhen, mit oder ohne Antrieb, beleuchtet oder unbeleuchtet) bestehen aus geätzten Messingteilen; sämtliche Details entsprechen genau dem Vorbild. Den Bausätzen liegen alle

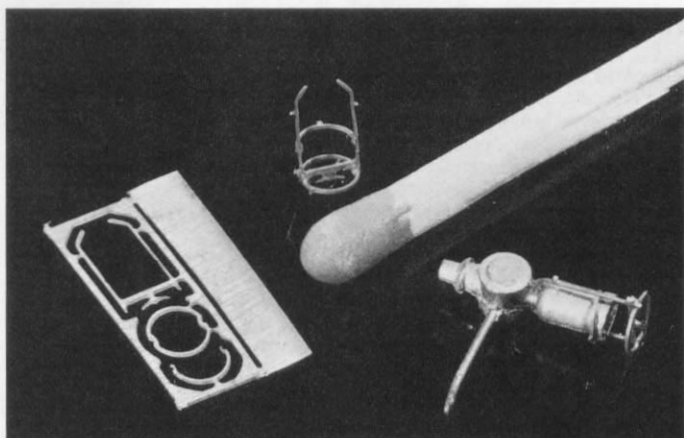
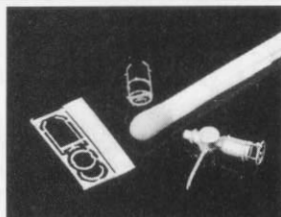
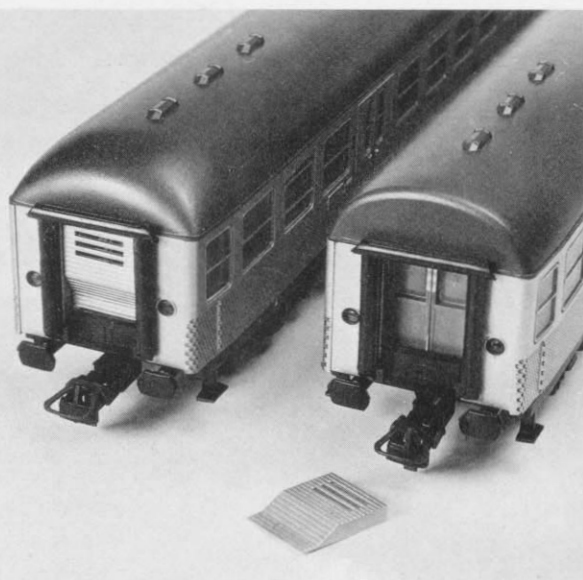


Abb. 1 u. 2 zeigen oben in 2½facher und rechts in 1/1 Originalgröße (!) die Ätzteile für die Propanflaschen-Halterung zur Signallaterne, eine fertigmontierte Halterung und eine Halterung mit Laterne.



zum Zusammenbau notwendigen Teile bei, lediglich die Propangasflaschen-Halterungen sind extra erhältlich. Am Beispiel dieser im Modell „hauchfeinen“ Halterungen (Abb. 1 und 2) ist gleichzeitig ersichtlich, wie weit die Detaillierung bei Weinert getrieben wird!

H0-„Silberlinge“ – mit und ohne „Rollo“



Wer die Silberlinge kennt, weiß auch, daß sie an den Stirnseiten Rolläden aufweisen. Diese Rolläden sind im „Einsatz“ hochgezogen, d. h. die Schiebetüren sind von beiden Seiten zugänglich. Werden die Wagen am Zugschluß eingesetzt bzw. werden sie abgestellt, so befinden sich die Rolläden in der geschlossenen Stellung. Bei den Roco-Silberling-Modellen kann man die offenen Übergänge auch im Modell zeigen. Die Rolladen-Imitationen sind nur eingeklebt und können nach Entfernen des GummIWulstes leicht mit einem Schraubenzieher herausgetrennt werden. Nach „gelungenem Eingriff“ kommen Schiebetüren zum Vorschein (mit denen im Großen u. W. allerdings nicht alle Silberlinge versehen sind. D. Red.). Ist man entsprechend vorsichtig beim Heraustrennen gewesen, so läßt sich das intakt gebliebene Plastikteil bei evtl. Bedarf ebenso leicht wieder einsetzen, und die alte Situation ist wieder hergestellt.

Erwin Klein, Weingarten

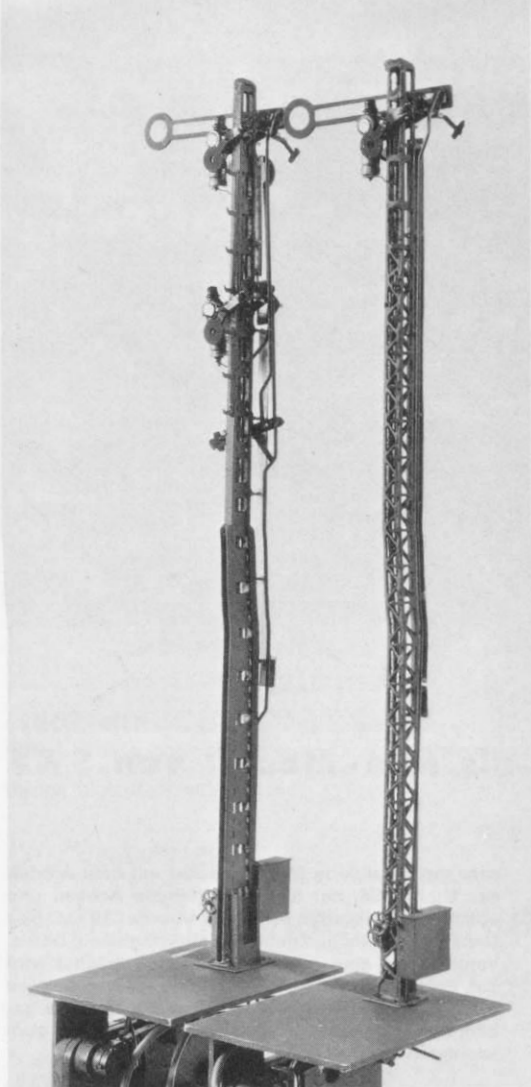


Abb. 3 u. 4. Oben ein zweiflügeliges Hauptsignal in sog. Schalmast-Ausführung (bei eingeschränktem Lichtraum-Profil) im Vergleich zu einem einflügeligen Hauptsignal mit Gittermast; rechts nochmals das zweiflügelige Signal mit dem Bemo-Antrieb, dessen Einbautiefe von ca. 10 cm bei der Festlegung des Signal-Standorts zu berücksichtigen ist! Die Signale sind etwa in 1/1 Originalgröße wiedergegeben.

Trotz der begrüßenswert ausführlichen, bebilderten Bauanleitung stellt der Zusammenbau dieser zierlichen Signale keineswegs eine Anfängerbastelei dar, sondern setzt einige Erfahrungen im Löten bzw. Kleben voraus. Als Antrieb ist der bekannte Bemo-Stellmotor vorgesehen, der durch seine Untersetzung auch den Stellvorgang vorbildgerecht, d. h. langsam, ablaufen läßt. Weitere Signalbausätze für Vor- und Sperrsignale sind in Vorbereitung; Interessenten erhalten den Formsignal-Katalog vom Hersteller (Rolf Weinert Modellbau, Postfach 10 04 41, 2800 Bremen) gegen Einzahlung von DM 2,- auf Postscheckkonto Hamburg 42 49 18-209.

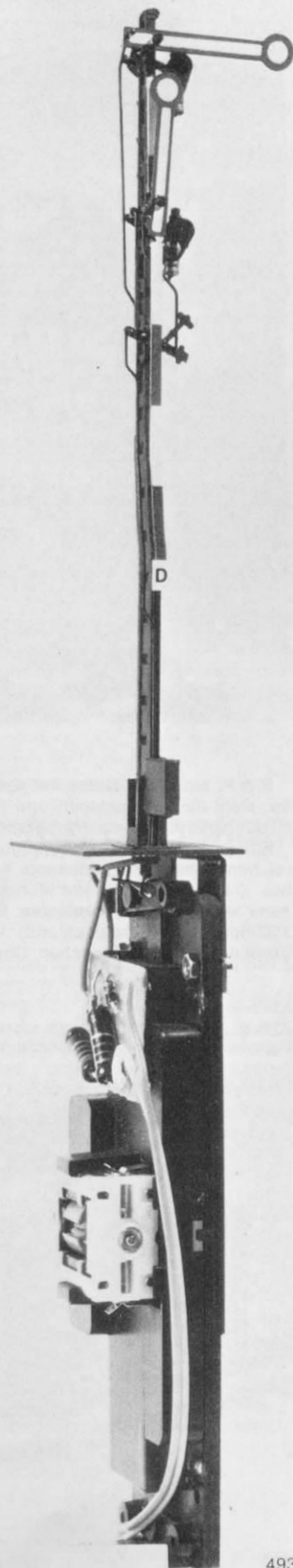




Abb. 1.
Die Rückseite
der „99 775“ mit
echter Kohle, einzeln
angesetzten Leitern, La-
ternen, Griffstangen usw.

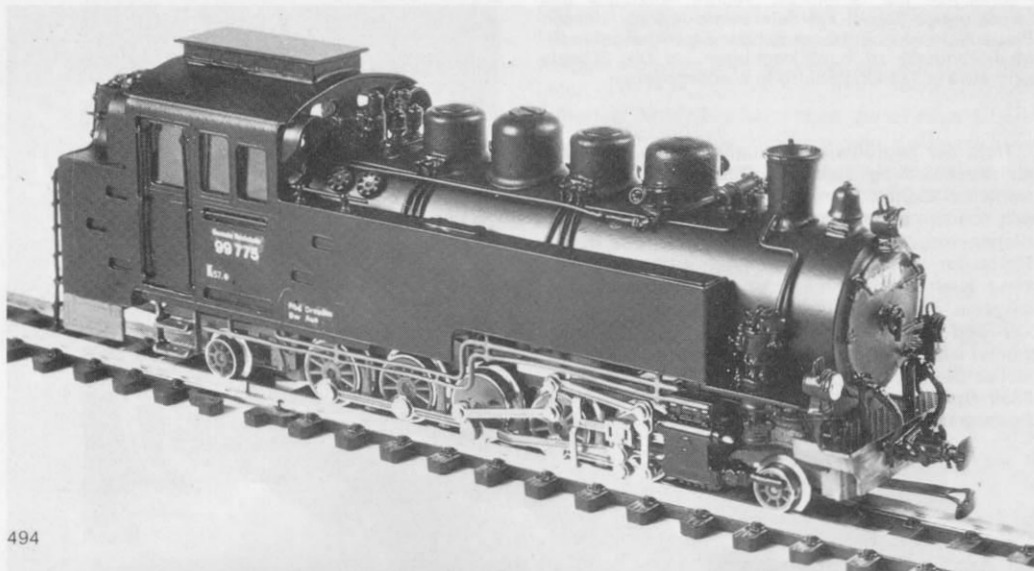
Schmalspur-Dampflo- „99 775“ (750 mm-Spur) als H0e - Modell von S & F

S & F, ein neuer Name auf dem Modellbahn-Sektor, steht für „Schmalspur- und Feldbahnen“. Damit ist auch gleich das Lieferprogramm umschrieben.

Einen Teil des angekündigten, recht umfangreichen Schmalspursortiments liefert S & F bereits aus. Das uns vorliegende Modell der BR 99⁷⁷ (übrigens eine der imposantesten Schmalspurloks für 750 mm-Spur in Deutschland) wurde nach einem Vorbild für die sächsischen Strecken gebaut. Das

sehr gut detaillierte Modell basiert auf dem Antrieb der Minitrix-85, hat fünf angetriebene Achsen und befährt den kleinsten N-Radius von ca. 19 cm. Das Gehäuse besteht aus geätztem Messingblech; Dome, Ventile usw. sind aus Messingguß. Zunächst wird das Fertigmodell der 99⁷⁷ geliefert, später wird es noch einen Gehäusebausatz für die Minitrix-85 geben, wobei einige Teile bereits vorgebogen oder zum leichteren Biegen hinterätzt sind.

Abb. 2. 12,4 cm lang – gemessen über die genau nachgebildeten Mittelpuffer – ist das auf einem Minitrix-85-Fahrwerk basierende S & F-Modell der bulligen Schmalspur-Dampflo.



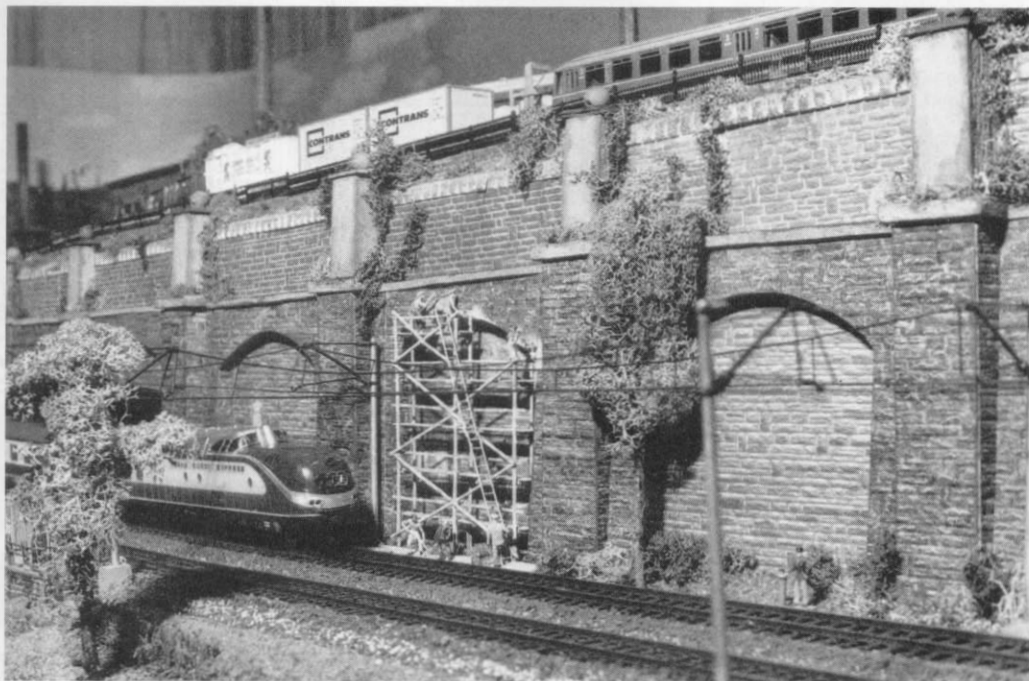


Abb. 1. Diese hohe Stützmauer an einer elektrifizierten Strecke ist Gegenstand der heutigen Korrektur Pit-Peg's; wie man eine solche Mauer in vorbildgerechter Weise ausführt, geht aus den Zeichnungen auf den beiden folgenden Seiten hervor.

Pit-Peg korrigiert:

Hohe Stützmauern an elektrifizierten Strecken – richtig ausgeführt

Wie schon mehrfach in der „Anlagen Fibel“ (REPORT 6) und dem „Skizzenbuch“ (REPORT 8) aufgezeigt, ist bei der Darstellung von Stützmauern der jeweilige (angenommene) Geländedruck zu berücksichtigen – d. h. ein starker Druck erfordert eine entsprechend kräftige, stabile Ausführung der Stützmauer mit Verstärkungspfählen usw.

Dies hat auch der Erbauer der in Abb. 1 ausschnittsweise gezeigten Anlage berücksichtigt. Die Aufgliederung der unteren Mauerfelder durch Segmentbogen-Nischen und dazwischen angeordnete Pfeilervorlagen ist durchaus richtig, wenn man davon absieht, daß als obere Begrenzung der Nischen ein sogenannter Sturz fehlt. Ohne diesen haben die darüberliegenden Steinschichten keinen Halt! (Fast könnte man meinen, die Arbeiter wären damit beschäftigt, dieses Manko zu beseitigen). Für das oben aufgesetzte Wandteil hätte es jedoch nicht solch massiver Vierkantpfähler bedurft; mit ihren kugelgeschmückten Häuptern würden sie weit passender eine markante Hauseinfriedung abgeben! Deplaziert ist hier der (aus einer Fallor-Folie geschnittene) „Quaderstreifen“ als Mauerabdeckung. Eine derartige Mauerkrone ist zumeist nur mit mehr oder

weniger massiven Stein-Platten abgedeckt und nicht mit „hochkant“ gesetzten Steinquadrern.

Im Zusammenhang mit derartigen Mauer-Verbauungen steht auch die Elektrifizierung einer Bahnstrecke. Beim Anlagenbau kann diese von vornherein eingeplant werden, so daß es keine Schwierigkeiten für die Standorte der Oberleitungs-Masten gibt. Geht man aber von der Annahme aus, daß die Elektrifizierung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt ist, dann muß dieser Umstand entsprechend sichtbar gemacht werden. Dann werden entweder Ausleger (auch gekürzt) direkt im Mauerwerk verankert, oder es wird ein gekürzter Mast mit entsprechender Halterung angebracht – um nur einige dem Vorbild abgeuckte Lösungen zu nennen! Auf jeden Fall dürfen die Betonmasten nicht so dicht am Mauerwerk stehen wie auf Abb. 1.

Die Zeichnungen der Abb. 2 u. 3 zeigen verschiedene Möglichkeiten, Mauerflächen durch senkrechte und waagrechte Gliederung aufzulockern. Gleichzeitig verdeutlichen sie die Damm-Neigung (1:7) und den inneren Zusammenbau; schließlich gehen daraus noch zwei Vorschläge zur Mastaufstellung hervor.

Abb. 2. Frontansicht einer Stütz-
mauer mit Aufgliederung durch
senkrechte und waagrechte Unter-
teilung, richtig ausgeführten Stür-
zen und Schutzzaun (Abb. 2-4 in
1/1 H0-Größe).

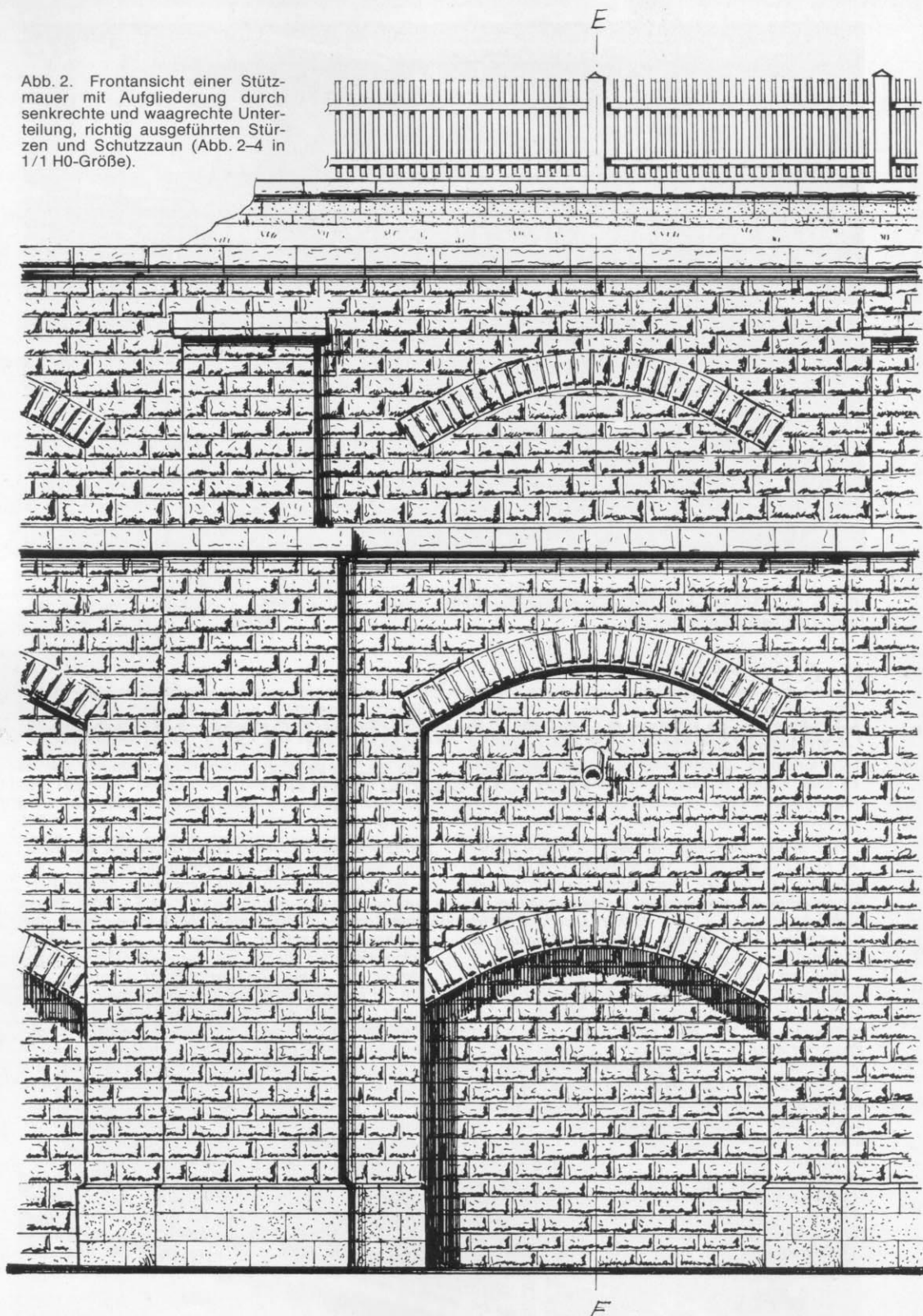


Abb. 3. Dieser Schnitt E-F durch die Stützmauer der Abb. 2 verdeutlicht die Neigung und die Befestigung eines Oberleitungsmastes.

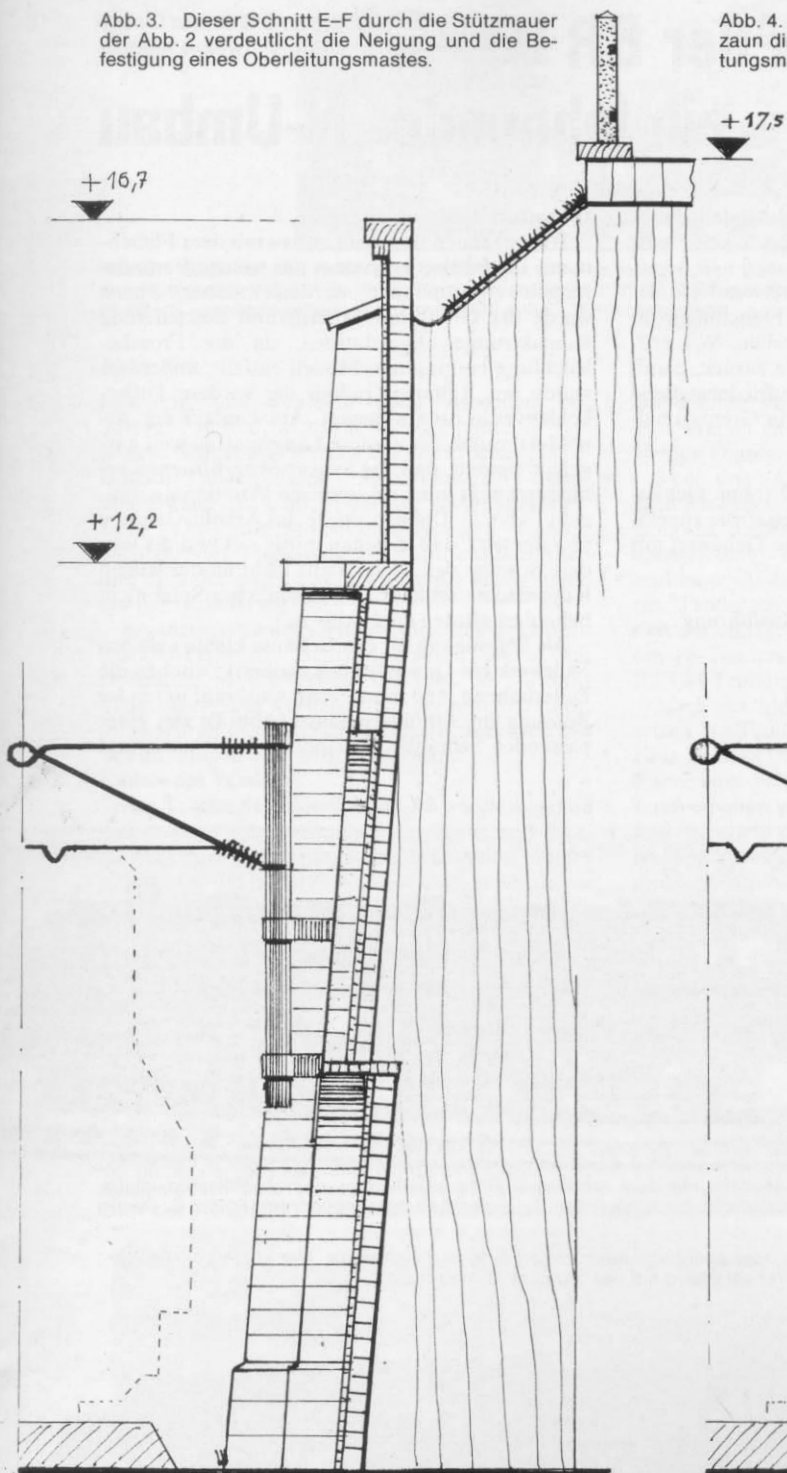
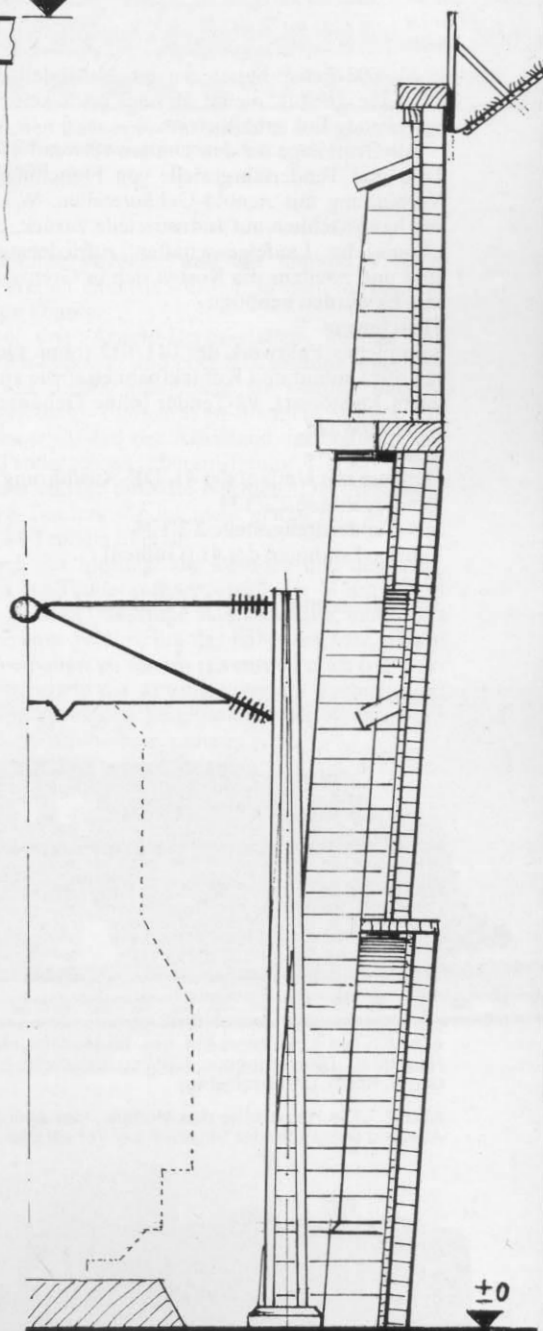


Abb. 4. Eine Variante zu Abb. 3 mit Schutzzaun direkt an der Mauerkrone und Oberleitungsmast in einer Mauernische.



Schnellzuglok der BR 03 – ein lohnender N-Umbau

Georg und Gunther Dwelk
Braunschweig-Leiferde

Als „03-Fans“ haben wir ein N-Modell dieser Baureihe gebaut, da im Handel noch keine entsprechende Lok erhältlich ist.

Als Grundlage für den Umbau verwendeten wir Lok- und Tenderfahrgerüste von Fleischmann in Verbindung mit Arnold-Gehäuseteilen. Wir griffen hauptsächlich auf Industrieteile zurück, damit erstens die Laufeigenschaften zufriedenstellend sind und zweitens die Kosten sich in Grenzen halten. Es wurden benötigt:

Fleischmann

Komplettes Fahrwerk der 011/012 (ohne Gehäuse), mit Umlauf und Kontaktbahnen sowie angelötetem Entstörstanz, P8-Tender (ohne Gehäuse) mit Ballastgewicht.

Arnold

Gehäuse mit Umlauf der 41, DR-Ausführung

Tendergehäuse 2'2'T34

2 x Tenderdrehgestelle 2'2'T34

Fahrwerksrahmen der 41 (Gußteil)

M + F

31457 Generator 31731 Einheitspfeife

Umbau der Lok

Wir begannen unseren Umbau mit dem Fleischmann-Lokfahrwerk, an dem nur wenige Veränderungen vorgenommen werden mußten. Zuerst wurde die Glühbirne entfernt und die federnde Kontaktzunge abgeschnitten, da die Frontbeleuchtung bei unserem Modell entfällt; außerdem wurde am Rahmen-Gußteil die vordere Pufferbohlenverdrückung abgesägt. Am Umlauf der Arnold-41 mußte der vordere Längsspalt so weit ausgefeilt werden, daß der angegossene Birnensockel hindurchpaßt und als seitliche Arretierung funktioniert (Abb. 5). Danach wurde das Arnold-Gehäuse so aufgesetzt, daß es genau mittig saß und die vordere Schräge des Aschkastens nicht an der letzten Kuppelachse schleifte, deren seitliches Spiel nicht behindert werden darf (Abb. 6).

Als Befestigung für das Gehäuse klebten wir am Fahrwerk ein Gewindestück (isoliert) zwischen die Leiterbahnen, und zwar genau senkrecht unter der Bohrung im Arnold-Gehäuse (Abb. 4); mit einer passenden Schraube verbanden wir Gehäuse und

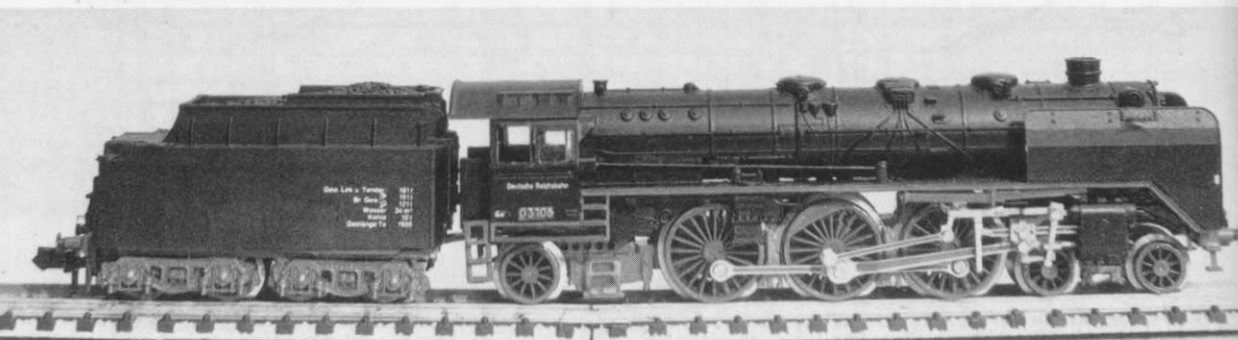
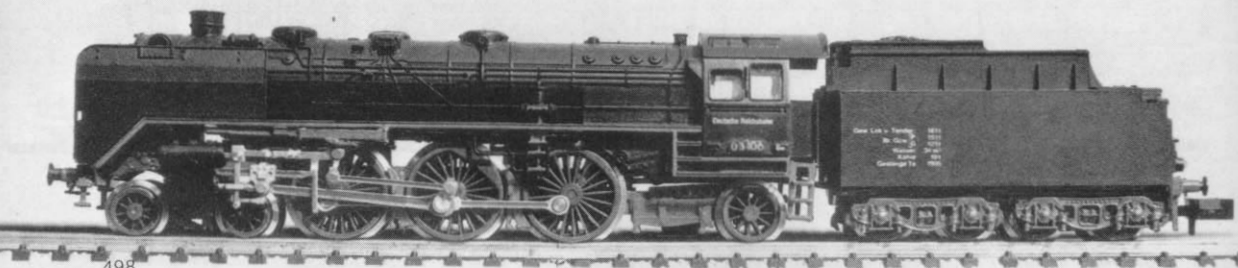


Abb. 1. Die Lokführerseite des 03-Modells mit dem auffälligen Rahmenteil unter dem Aschkasten (siehe Haupttext). Die verbogene Aufstiegsleiter wird beim nächsten Bw-Aufenthalt geradergerichtet (Fotos: G. Dwelk und H. Krafft, Braunschweig).

Abb. 2. Die Heizerseite des Modells, hier allerdings noch ohne Pfeife und Generator. Der kurze Lok-Tender-Abstand entspricht der Situation bei Vorwärtsfahrt auf der Geraden (s. Haupttext).



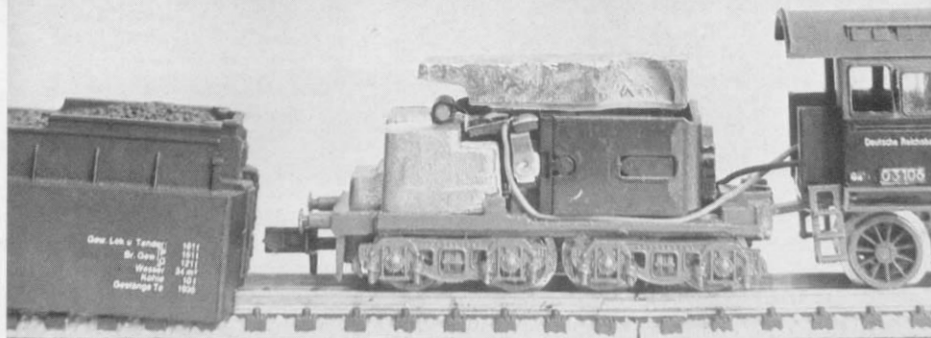


Abb. 3. Blick auf den geöffneten Triebtender mit dem zusätzlichen Ballastgewicht, das eine Aussparung für den Motoranker hat. Bei genauem Hinsehen entdeckt man die Diskrepanz zwischen dem durch die Drehgestellblenden „vorgespiegelten“ und dem tatsächlichen Tenderachsstand.

Fahrwerk und achteten beim Anziehen der Schraube darauf, nicht die Kontaktplatte zu verbiegen. Schließlich wurden die vom Fleischmann-Umlauf abgetrennten Steuerungsträger-Imitationen unter den Umlauf des Arnold-Gehäuses geklebt. Die Kunststoff-Rahmenwangen wurden ebenfalls vom Fleischmann-Umlauf abgeschnitten und über der ersten Laufachse an die Gußwangen des Fahrgestells geklebt.

Ergänzt wurde das Gehäuse mit Aufstiegsleitern (Arnold-Teile bzw. Selbstbau) sowie den beiden erwähnten M + F-Teilen, die statt der Arnold-Teile angebracht wurden. Über der hinteren Laufachse wurde das charakteristische Rahmenteil mit den auffälligen „Löchern“ aufgesetzt.

Umbau des Tenders

Am Tender der Fleischmann-P8 waren folgende Änderungen vorzunehmen: Das Kunststoff-Rahmenteil wurde an der Pufferbohle so weit schmaler gefeilt, daß die hinteren Aufstiegsleitern des neuen Tendergehäuses darüber geschoben werden können. Die Drehgestellblenden wurden glatt und so dünn wie möglich gefeilt, da sie nur noch als Halter fungieren. Weiterhin wurden die Kästen entfernt und die vorderen Ecken schräg gefeilt, so daß das neue Tendergehäuse, von dem die Rückwand in der Mitte (mitsamt den Pufferhülsen) in Höhe

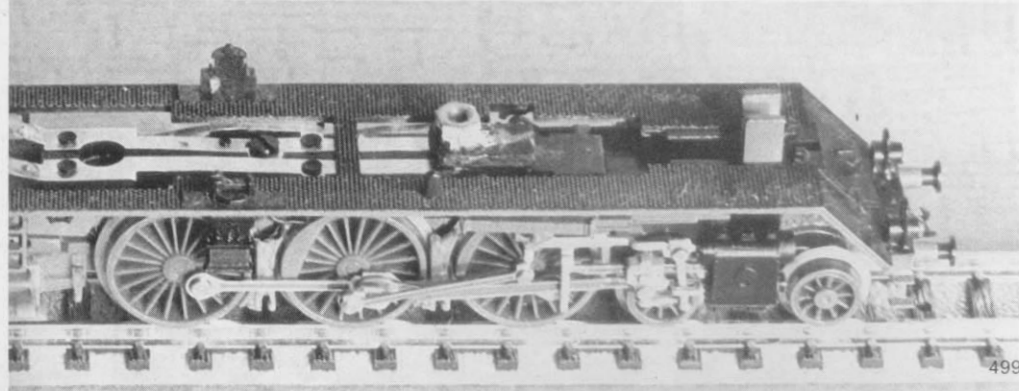
der Lampe abgefeilt und die inneren Verstärkungsrippen entfernt wurden, stramm aufgesteckt werden konnte.

Von den Arnold-Drehgestellen wurden die Blenden abgesägt und ebenfalls so dünn wie möglich von hinten glattgefeilt; sie wurden auf die glattgefeilten Fleischmann-Blenden aufgeklebt, und zwar so, daß der Achsstand der beiden inneren Tenderachsen übereinstimmt. Daraus ergab sich der einzige optische Nachteil: Der Achsstand des P8-Tenders stimmt nicht genau mit dem des 2'2" T34-Tenders überein.

Nach der Montage der Blenden und dem Aufsetzen des Tendaraufbaus wurde der Motor eingebaut und die lokseitige Kontaktplatte durch das Führerhaus geführt, um das Fahrwerk bzw. dessen Laufverhalten zu testen. (Eventuell muß das Lok-Ballastgewicht der 41 unterseitig mit Farbe isoliert werden, da es den Leiterbahnen der Radschleifer sonst leicht zu nahe kommen kann).

Nach einer zufriedenstellend verlaufenen Probefahrt wurde das Original-Ballastgewicht des Tenders so weit befeilt, daß es in das Arnold-Tendergehäuse hineinpaßt. Bei dem zusätzlichen Gewicht für den Kohlekasten (Abb. 3) war zu beachten, daß dieses den Motor nicht behindert und keinen Kurzschluß auf der Entstörplatte verursacht.

Abb. 4. Das Fahrgestell der Lok mit abgenommenem Gehäuse. Deutlich erkennbar sind der Sockel der Frontbeleuchtung, der jetzt als Halterung für den Kessel fungiert, und die Gehäusebefestigung mittels einer Mutter, die zusammen mit einem Kunststoffplättchen zwischen die Leiterbahnen geklebt wurde. Der Quersteg des Umlaufs (über der Treibachse) liegt auf den Leiterbahnen auf und ist nur durch die Original-Arnold-Lackierung isoliert.



Zum Schluß wurden passende kleine Plexiglasenden in die Tenderlaternen gesetzt.

Nachdem Lok und Tender soweit fertiggestellt waren, fertigten wir eine neue Verbindungsdeichsel; sie besteht aus 0,4 mm-Ms-Blech und entspricht in den Maßen genau der Original-Kuppelung. Lediglich die Öse an der Tenderseite wurde als Langloch erweitert, so daß der schiebende Tender auf der Geraden den Lok-Tender-Abstand automatisch verringert – eine optische Verbesserung, die übrigens auch an anderen Fleischmann-Loks vorgenommen werden kann, zumal hierbei keine „Radienbegrenzung“ beachtet zu werden braucht!

Fahreigenschaften

Unsere Lok ist nicht als Vitrinenmodell, sondern als Betriebslok gedacht; deshalb verwendeten wir auch einen P8-Tender, da dieser u. E. ruhiger läuft als z. B. ein 50-Tender, der vom Radstand her besser gepaßt hätte. Die 012/P8-Fahrwerkskombination mit dem Arnold-Gehäuse hat sich im praktischen Einsatz auf unserer Modellbahn seit mehreren Monaten bewährt. Die Lok läuft ruhig und weich über Weichen und Kreuzungen. Stromaufnahme und Zugkraft sind gut; die Lok zieht z. B. zehn D-Zug-Wagen über eine 4 %-Steigung.

Abb. 5. Der Umlauf des Modells. Oberhalb der Trittstufen der Schürze erkennt man den viereckigen Ausschnitt zur Arretierung des Umlaufs durch den Lampensockel. Über den Lampen auf der Pufferbohle wurden feine, aus Draht gebogene Lampenbügel angebracht.

Abb. 6 zeigt das Lok-Fahrgestell ohne Umlauf. Vorne die angeklebten Fleischmann-Rahmenwangen und die abgesägte Pufferbohlenverdünnung.

Beschriftung

Nach der Endmontage und dem Zusammensetzen von Lok und Tender wurde nachlackiert und beschriftet.

Die Nummer „03 106“ entstammt dem 03¹⁰-Beschriftungssatz von M + F und lautete ursprünglich „03 1060“; die letzte Null haben wir abgeschnitten. Die restliche Beschriftung („Deutsche Reichsbahn“, Tenderbeschriftung usw.) ist die Original-Arnold-Beschriftung.

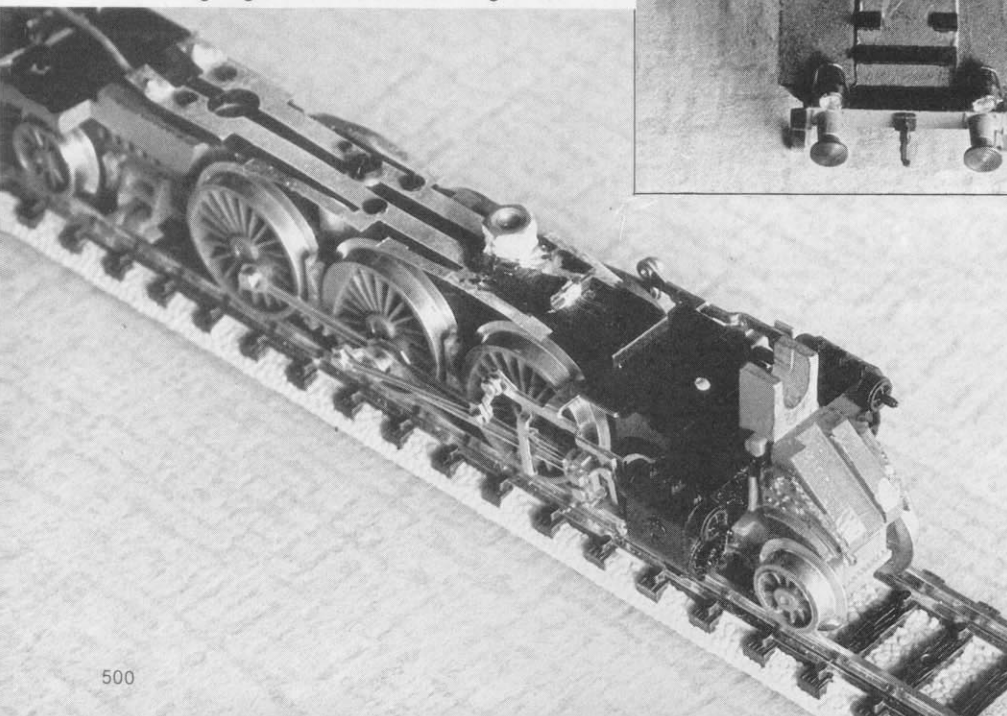
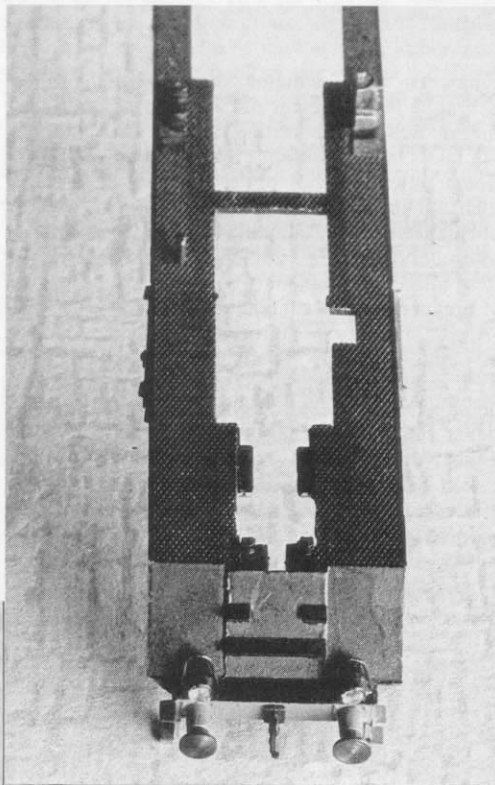




Abb. 7. Ein stilgerechter Reichsbahn-Zug aus „28er“-Schnellzugwagen, bespannt mit der 03, wartet in dem im Bau befindlichen Bahnhof auf Ausfahrt. Ihre Vorliebe für die Reichsbahn-Zeit demonstrieren die Herren Dwellk auch durch entsprechende Streckenkarten im Hobbyraum.

Ein „Superbastler“ kann natürlich die Lok noch weiter verfeinern: z. B. Pufferbohle mit Heiz- und Bremsschläuchen, andere Laternen usw. Diese Änderungen sollen bei unserer Lok noch nach und nach erfolgen; auch kann ein DB-Fan die Lok

ohne weiteres mit Witte-Windleitblechen versehen. Uns als Reichsbahn-Anhängern gefällt sie allerdings so besser, zumal sie eine genau passende Zuglok für die 28er-Schnellzugwagen von Minitrix darstellt (Abb. 7).

Der Tip aus der Praxis *Vielseitig verwendbar: Abtön-Farbe!*

Im Modellbahnbau benötigt man für viele Bereiche immer wieder Farben, die matt sind, möglichst schnell trocknen, sich gut mischen und verdünnen lassen und keine Kunststoffe angreifen. Diese Forderungen erfüllt die sog. Dispersions-Farbe, auch Kunststoff-Farbe genannt. Es gibt sie als Abtönfarbe in kleinen Fläschchen in jedem Farbengeschäft.

Da sich die Farben in feuchtem Zustand wie Wasserfarben verhalten, besitzen sie die Eigenart, auf glatten Flächen (z. B. Kunststoff-) zu Tropfen zusammenzulaufen. Um dies zu vermeiden, gibt man der Farbe einen kleinen Tropfen eines Spülmittels zu. Jetzt kann man alle Flächen damit streichen. Ein Hauptanwendungsgebiet bei mir ist das Nachbehandeln von Bäumen und Sträuchern und von Modellhäusern – einmal, um die Häuschen farblich zu verschönern oder zu variieren, zum anderen, um das

Durchscheinen der Beleuchtung zu verhindern. Zu diesem Zweck streicht man die Häuschen von innen vollkommen mit schwarzer Farbe; da diese sehr dickflüssig ist und schnell trocknet, kann man sie auch gut als „Spachtelmasse“ für kleine Ritzen verwenden, so daß auch hier kein Licht mehr durchscheint. Der Erfolg ist so zufriedenstellend, daß man auf das Auskleiden mit schwarzem Zeichenkarton ganz verzichten kann, zumal hier der Arbeitsaufwand gegenüber der Streichmethode erheblich größer ist.

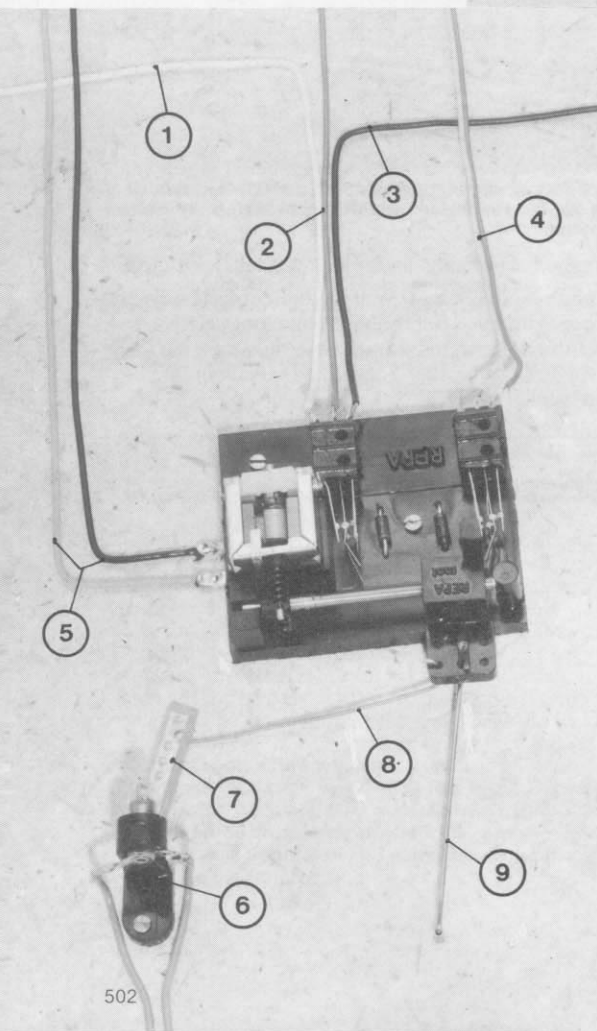
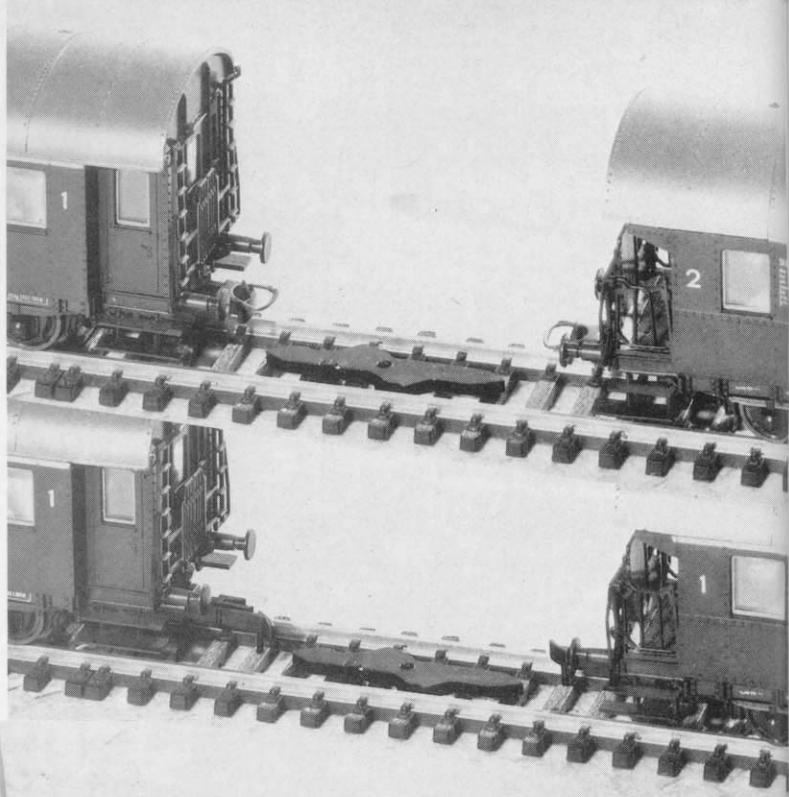
Dem Anwendungsbereich der Farbe sind kaum Grenzen gesetzt; es läßt sich fast jedes Material damit anmalen. Eine Einschränkung gibt es nur bei Eisen: Da die Farbe Wasser enthält, sollte man Eisenteile mit Lackfarbe vorstreichen, damit sich kein Rost bilden kann.

Horst Meding, Niesgrau

Abb. 1 u. 2. Der neue Aufsatz für den REPA-Entkupppler eignet sich sowohl für Märklin- bzw. märklin-ähnliche Kupplungen (obere Abb.) als auch für Roco-Kurzkuppplungsköpfe.

Neu von REPA:

Entkupppler für Märklin und Roco-KK und Weichenmotor „REPA-MOT“



REPA-Chef Rolf Ertmer hat „aus der Praxis – für die Praxis“ zwei neue und nützliche Zubehör-Teile entwickelt, die jetzt ausgeliefert werden: Für den bekannten, im MIBA REPORT 5 „REPA BAHN PRAXIS“ beschriebenen Unterflur-Entkupppler gibt es einen Aufsatz, der sowohl Märklin- bzw. märklin-ähnliche Kupplungen als auch Roco-Kurzkuppplungen trennt (Abb. 1 u. 2).

Der neue motorische Weichenantrieb „REPA-MOT“, eine Weiterentwicklung des gleichfalls in o. a. REPORT erwähnten Weichenantriebs, ist als Über- oder Unterflurantrieb (Abb. 3) geeignet und bewirkt ein vorbildgerecht langsames „Umlaufen“ der Weichen. Neben der Endabschaltung besitzt der – auch für 0 und I verwendbare – Antrieb noch zwei Umschaltetelemente für wechselnde Herzstückpolarität und Rückmeldung; weitere Umschalter können durch einfaches Aufstecken hinzugefügt werden. Beleuchtbare Weichenlaternen sind für 0 und H0 lieferbar und werden entsprechend der Weichenstellung vom Antrieb „mitgenommen“; eine ausführliche, bebilderte Anleitung ist jedem Antrieb beigelegt.

Abb. 3. Ein unter der Grundplatte angebrachter „REPA-MOT“; es bedeuten: 1 = Plus-Potential Fahrstrom, 2 = Zuleitung zum Herzstück, 3 = Minus-Potential Fahrstrom, 4 = Rückmeldung, 5 = Zuleitung zum Stellpult (Kippschalter); 6 = Beleuchtungssokkel, 7 = Laternenachse, 8 = Laternenstelldraht, 9 = Stahldraht 0,8 mm.

Neue Reichsbahn-Beschriftungen in H0 von Gaßner

Die Firma Gaßner, Taufkirchen, liefert seit geraumer Zeit die bekannten Beschriftungssätze. Für die gar nicht mehr so geringe Zahl der „Reichsbahn-Fans“ gibt es inzwischen für alle auf dem Markt befindlichen Loks und die meisten Wagen entsprechende Schilder und Anschriften. Die Lokschilder (die Abb. zeigt eine E 04-Beschriftung) sind sauber aus Messing geätzt, die übrigen Beschriftungen sind Aufreibe-Schriften. Zu einem Lokschildersatz gehören z. B. Nummernschilder, Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“, Hoheitszeichen (die sogenannten „Pleitegeler“), RBD- und Bw-Schilder, Gattungszeichen und Herstellerschilder aus Messing oder Aluminium; Tenderanschriften sind zum Abreiben. Auf besonderes Inter-



esse werden sicher die „Rheingold“-Anschriften stoßen; Adler und Schriftzug auf dem Reichsbahn-Emblem sind vorbildgetreu erhaben und die Schilder haben die richtige Größe. Einen Überblick über die zahlreichen Beschriftungssätze vermittelt der neueste Gaßner-Katalog, der auch zahlreiche Anwendungsbeispiele für die unterschiedliche Anbringung der Beschriftungen bei Loks und Wagen enthält.

Zu MIBA 3a/80, S. 322

Die „Scheuklappe“ der E 626

Nun ist es also heraus, was es mit der „Scheuklappe“ der italienischen Ellok E 626 auf sich hat! Rechtzeitig zur Auslieferung des Roco-Modells, das in gewohnt guter Ausführungsqualität mit zahlreichen, interessanten Details nicht nur die Freunde der FS-Italia ansprechen dürfte, erreichte uns die Erklärung eines MIBA-Lesers aus Südtirol:

Bei der „Scheuklappe“ an der E 626 handelt es sich um ein Schutzgitter bzw. ein Schutznetz, das ein Schild mit der Aufschrift trägt: „Attenzione ai pantografi“, was soviel bedeutet wie „Achtung vor den Stromabnehmern“.

Grund: Der in Fahrtrichtung vordere Bügel ragt in abgesenkter Stellung mit der äußeren Schere gut einen Meter über die Vorderseite des Lokkastens hinaus und ist somit in gefährlicher Nähe der kleinen Plattform vor der Tür.

Alle Altbau-Gleichstromloks der FS mit Vorbauten sind an der erwähnten Stelle mit „Scheuklappen“ versehen, ebenso also die E 326 und die E 428 der ersten Serie.

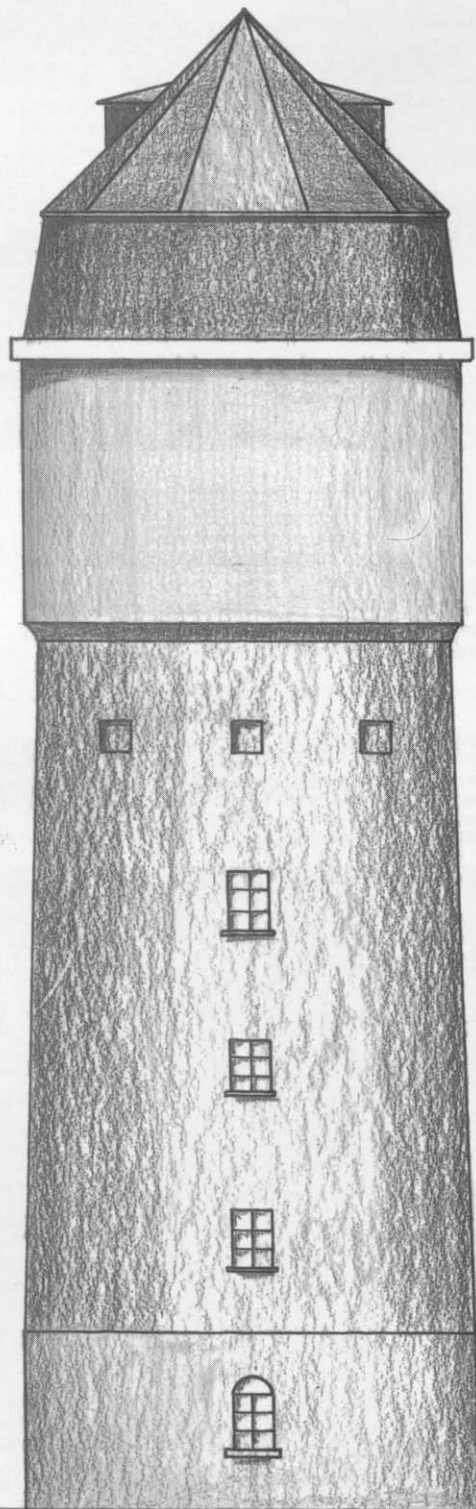
Die Tür zum Führerraum – nur eine je Führerraum, auf der rechten Seite in Fahrtrichtung – ist allerdings nicht in die Seitenwand des Lokkastens eingebaut, sondern schräg nach vorne zum Vorbau hin angeordnet, im Falle der E 626 in den Vorbau hinein, so daß dieser ebenfalls abgeschrägt werden mußte.

P. Karl Corvini, Bozen/Italien

Die Höhe dieser Tür, wiedergegeben in 1/1 H0-Größe, läßt noch keine Rückschlüsse auf die Höhe des dazugehörigen Bauwerks zu. Wenn wir freilich auch dieses in 1/1 H0-Größe hätten wiedergeben wollen, müßte das MIBA-Format doppelt so groß sein, wie die nächsten Seiten zeigen . . . ➔



Der „Wasserkopf“ von Hohenbudberg



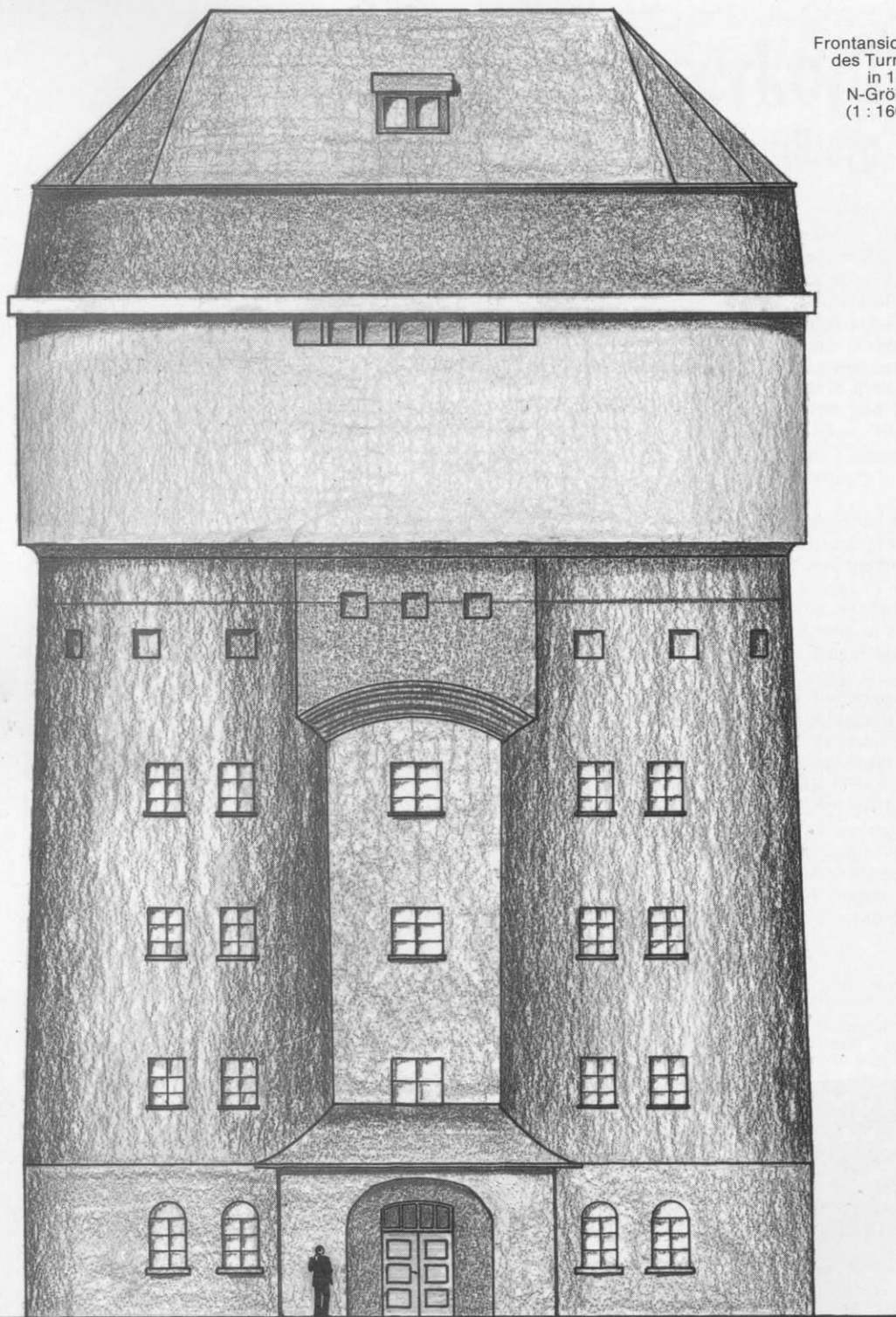
Es dürfte aufmerksamen MIBA-Lesern – darunter auch den maßgeblichen Herren der Zubehör-Industrie – sicher nicht entgangen sein, daß die MIBA seit geraumer Zeit in vermehrtem Maß und mit Nachdruck für H0-maßstäbliche Gebäude plädiert. Der heutige Beitrag zu diesem Thema stellt gewissermaßen eine „Flucht nach vorn“ bzw. eine Art „Schocktherapie“ für all jene H0-Bahner dar, die sich – im Gegensatz zu den N- und Z-Bahnern, die es zugegebenermaßen in dieser Hinsicht von Anfang an einfacher hatten – immer noch nicht so recht mit größeren Gebäuden und Bauwerken anfreunden können.

Um ehrlich zu sein: Sogar wir waren über die Abmessungen des Wasserturm-„Monstrums“ von Hohenbudberg – von der örtlichen Presse treffend als „Wasserkopf“ bezeichnet – anfänglich etwas schockiert. Wie gesagt: anfänglich, denn eigenartigerweise gewöhnt man sich in kurzer Zeit an die außergewöhnlichen Dimensionen, je länger man sich mit dem „Mordstrumm“ beschäftigt (z. B. durch Größenvergleiche mit Häusern, Fahrzeugen usw.). Etwaige Nachbauinteressenten sollten nicht in den Fehler verfallen, den Turm irgendwie zu „stauchen“ oder zu verniedlichen, denn dadurch würden die Proportionen des Vorbilds nicht nur verfälscht, sondern es entstünde ein unproportionierter, unschöner Klotz! Wem der „Wasserkopf von Hohenbudberg“ zu voluminös ist, sollte sich statt dessen eben an einen der kleineren Wassertürme halten, die bislang in der MIBA vorgestellt wurden (siehe z. B. MIBA 8/75 u. 2/73 sowie die vergleichende Übersicht in MIBA 7/72).

Abb. 2–3 u. 4–5 (S. 506/507). Das Wasserturm-„Monstrum“ von Hohenbudberg ist so „riesig“, daß Zeichnungen und Fotos hier nur in N-Größe wiedergegeben werden können – und auch im Maßstab 1:160 stellt dieser Wasserturm schon ein „Mordstrumm“ dar! Für H0 sind die abgegriffenen Maße mit 1,8 zu multiplizieren (nicht erschrecken!). Die relativ niedrigen Häuser der Eisenbahnersiedlung „zu Füßen“ des Wasserturms lassen diesen noch gewaltiger erscheinen (Abb. 6). Der zunächst vom Abriss bedrohte Turm wurde übrigens zum symbolischen Preis von DM 1,- (!) von der DB an ein Architekturbüro verkauft; es ist geplant, im Turm Künstler-Ateliers und -Wohnungen einzurichten. Die Fotos und Zeichnungsvorlagen zum Hohenbudberger Wasserturm stammen von Herrn Hans-Gerd Jacobs aus Duisburg.



Frontansicht
des Turms
in 1/1
N-Größe
(1 : 160).





Sicheres Schalten auf Märklin-H0-Anlagen

mittels elektronischer Bauelemente und „Schalt-Pukos“

Die von Herrn Weber in o. a. Heft beschriebene Schaltung ist auf meiner Anlage schon seit 1978 mit bestem Erfolg im Einsatz.

Genau wie die meisten Modellbahner hatte auch ich (zunächst) einen „Horror“ vor der Elektronik. Deshalb möchte ich mit meiner ganz laienhaften Beschreibung anderen die Angst nehmen, diese Schaltung anzuwenden.

Zunächst zur „Vorgeschichte“: Auf meiner Anlage (Märklin-H0, Wechselstrom) sollten sich die Züge über verschiedene Abzweigungen selbst einen freien Fahrweg suchen, ohne sich dabei „in die Quere zu kommen“. Ich konnte also nicht vorherbestimmen, wo welcher Zug wann ankam. Dadurch konnte ich mich ganz auf die Bedienung des Durchgangsbahnhofs beschränken, ohne daß die Längeweile eines Automatik-Betriebes aufkam.

Ca. 150 M-Kontaktgleise baute ich zu diesem Zweck ein, 30 davon im Bahnhofsbereich. Sie taten seit 1964 brav ihren Dienst; es gab kaum Schwierigkeiten. Dann brachte Märklin seine K-Gleise mit den entsprechenden Schalt-Gleisen heraus. 120 davon habe ich in meine Anlage eingebaut.

Von diesem Moment an wurde meine Automatik zur nervenzerfetzenden Geduldsprobe. Es wollte einfach nichts mehr klappen. War meine Logik falsch oder die Verdrahtung schlecht? Meist lagen die Fehl- oder Nicht-Schaltungen am Schaltgleis, das, nachträglich eingeschottet, die Funktion verweigerte. Jeder Modellbahner weiß, was für ein zweifelhaftes „Vergnügen“ es ist, eine sauber eingeschnittene Anlage auseinanderzureißen, nur um ein Kontaktgleis zu säubern. Oft sitzen die Biester auch noch an fast unerreichbaren Stellen.

Inzwischen hatte Märklin zwar sein Schaltgleis verbessert, zufrieden war ich aber immer noch nicht.

Mein Traum war es, mit der Fahrspannung zu schalten. Auch als Laie wußte ich, daß man mit einem Transistor eine geringe Fahrspannung so verstärken kann, daß sie Magnet-Artikel usw. schaltet. Viele Fachleute habe ich um Rat gefragt – ohne Erfolg. Da las ich in MIBA 7/77 auf S. 532 von einem Mini-Relais mit geringer Stromaufnahme, lieferbar durch die Firma Schröder und Mertens (S + M). Ich bestellte

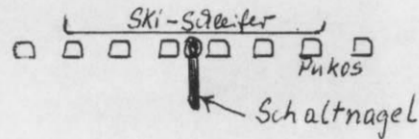


Abb. 1 demonstriert, wie der Schalt-nagel bzw. Schalt-Puko die Schaltimpulse vom Ski-Schleifer erhält.

Probestücke und schrieb, daß ich sie mit einem „Nagel“ gemäß Abb. 1 schalten wolle.

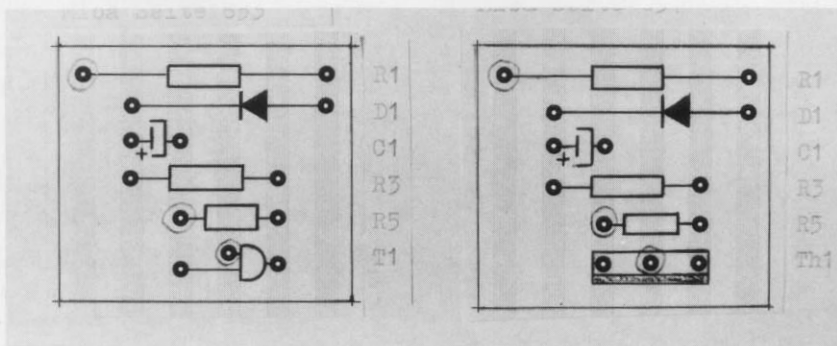
Welche Freude! Die Firma antwortete sofort und schickte mir Schaltpläne, wie sie später in MIBA 8/79, S. 652, veröffentlicht wurden. Darüber hinaus gab man mir auch Hinweise, wo die Plus-Seite eines Kondensators und die Durchlaß-Seite einer Diode liegt usw., so daß ich mich auch als Elektronik-Laie gut zurechtfinden konnte.

Die Schaltpläne „übersetzte“ ich auf Vero-board-Platten mit 2,5 mm-Raster. Ich benötigte 6 Leiterbahnen in der Breite und 6 Löcher in der Höhe (Abb. 2). Diese Schaltbausteine baute ich in „Massenfertigung“. Für jeweils 10 Stück sägte ich mit der Trennscheibe eines Bohrzwerges ein Raster (6×6) in eine Vero-board-Platte; entsprechend Abb. 2 wurden darauf die Widerstände, Dioden usw. verlötet. Gute Dienste leistet dabei eine „dritte Hand“ (Abb. 4) – eine nach allen Seiten bewegliche Klemmzange, die auf einem standfesten Fuß steht; ich entdeckte sie in einem Geschäft für Goldschmiede-Bedarf.

Ich mußte allerdings aufpassen, daß die Lötstellen nicht von einer Leiterbahn auf die andere übergreifen; passierte dies doch einmal, half ein sog. „Einhand-Entlöter“, der überflüssigen Lötzinn von der Leiterplatte absaugt (Abb. 4).

Die auf der Lötseite überstehenden Drahtenden knipste ich außer denen, die auf Abb. 2 mit einem Kreis hervorgehoben sind, ab (Leiterbahnen 1,3 u. 4). Dann wurden die Bauteile (Originalgröße 16×16 mm) von der Vero-board-Platte abgebrochen (Abb. 3). Anschließend prüfte ich nochmals die Lötstellen und legte erforderlichenfalls mit der Trennscheibe

Abb. 2. Anordnung der Bauteile auf der Veroboard-Platine; die Längs-Schraffierung soll deren Leiterbahnen andeuten (siehe Haupttext). Links die Platine für ein Zweispulen-Gleichspannungs-Relais (gemäß MIBA 5/79, S. 653, Abb. 1), rechts für Wechselstrom-Magnetartikel (gemäß S. 654, Abb. 4).



des Bohrzweriges die Schlitz zwischen den Leiterbahnen frei. Erst dann wurde der komplette Baustein auf Funktionsfähigkeit getestet. (Vorher, bei einem Zwischen-Test, besteht die Gefahr, daß man die Spannungen an der falschen Seite ansetzt – und prompt geben Dioden oder Kondensatoren den Geist auf!).

Im Test simulierte ich dann den späteren Ablauf, mit Fahrspannung und Gleichspannungsteil für die Relais. Jetzt leisteten die stehengelassenen Drahtenden zum ersten Male gute Dienste (Abb. 7). Doch Vorsicht! Das Bauteil schaltet nur, wenn die Masse der Gleichspannung mit der Masse der Wechselspannung kurzgeschlossen ist; das darf man auch später auf der Anlage nicht vergessen!!! Die Fertigstellung eines Schaltbausteines einschließlich Prüfung dauerte dank „Serien-Herstellung“ nicht länger als 10 Minuten.

Für die Verbindung der Schaltbausteine mit den Anlagenkontakten benutzte ich wiederum Veroboard-Platten; mit Klemm- und Steckerleiste sind diese von der Anlage abnehmbar. Ich konnte also bequem am Arbeitstisch verdrahten.

Die Leiterbahnen wurden mit der Trennscheibe des Bohrzweriges geteilt (pro Baustein nach 9 Löchern in der Höhe und 6–7 Löchern in der Breite). Mit verschiedenfarbigem Schaltdraht (0,6 mm) stellte ich die Verbindung zwischen der Steckerleiste und den Längsleitern 1, 3 und 4 her. Als die Verdrahtung abgeschlossen war, steckte ich auf die verdrahtete Vero-Platte meine Bausteine, quasi als „Huk-pack-Platinen“. Dazu benutze ich die stehengelassenen Drahtenden 1, 3 und 4. Bei dieser Methode ist der Baustein später jederzeit auswechselbar (Abb. 8). Den Drahtverlauf

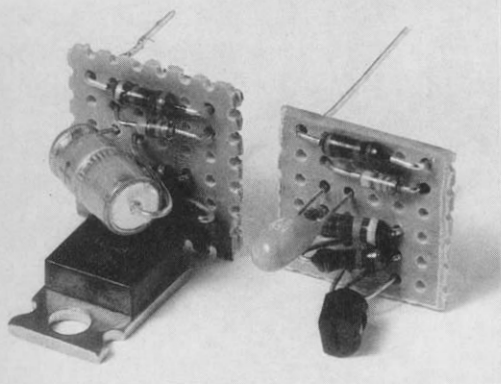
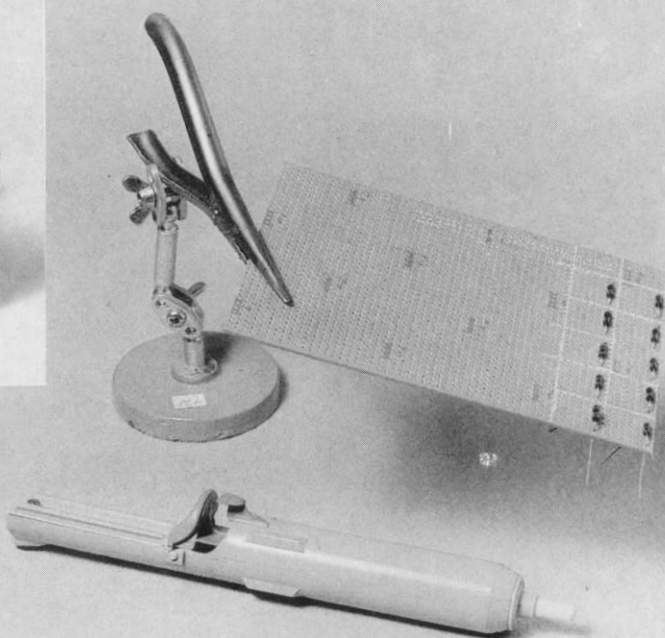


Abb. 3. Die selbstgebaute Schaltbausteine (Originalgröße 16 x 16 mm), links für Wechselspannung, rechts für Gleichspannung.

Abb. 4. Die „dritte Hand“ hält eine Veroboard-Platte mit eingesägtem Raster; davor der Einhand-Entlöter (siehe Haupttext).



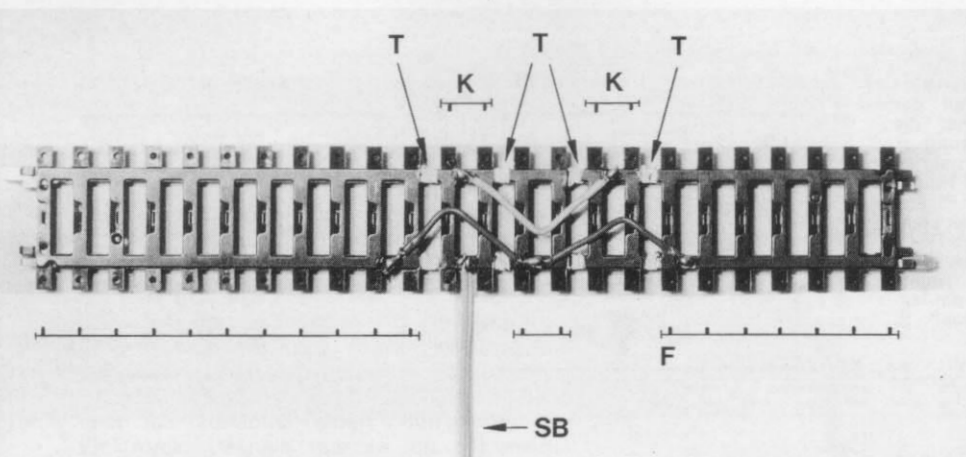


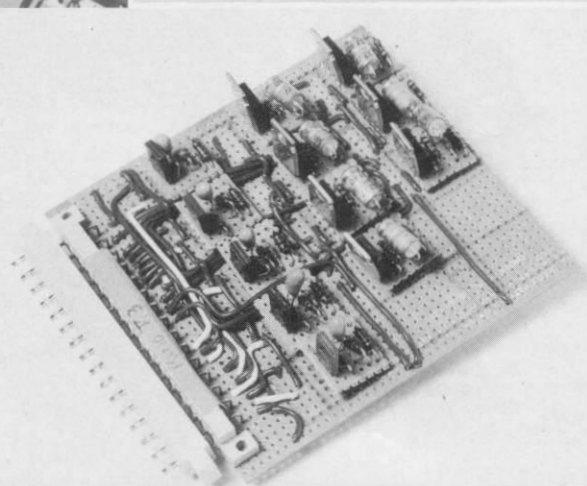
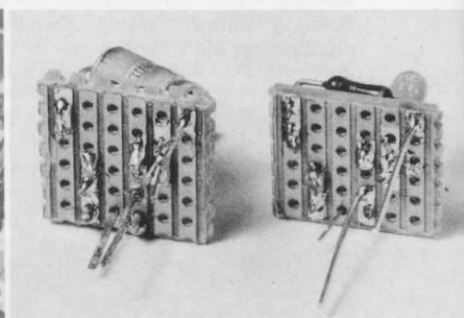
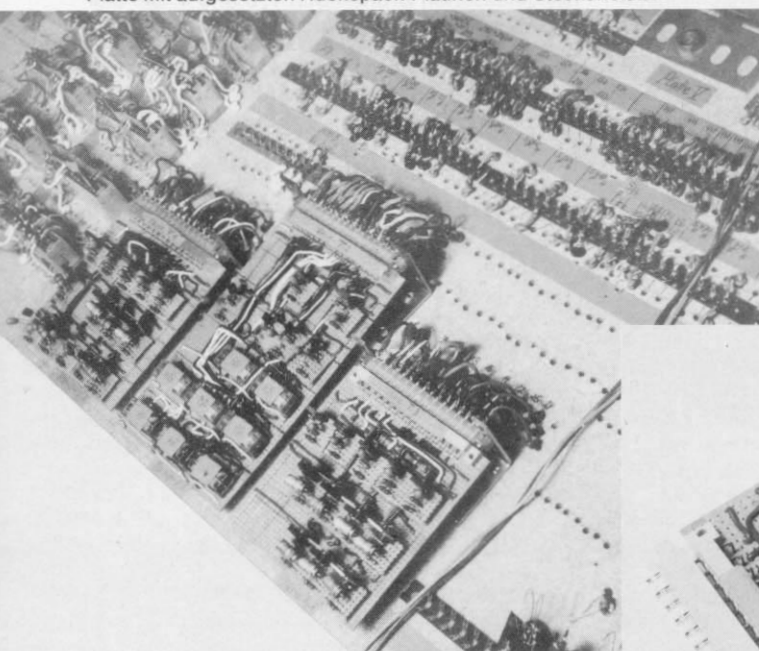
Abb. 5. Unteransicht eines K-Gleises mit den Kontakt- bzw. Schalt-Pukos (K). Die Trennstellen (T) sind weiß markiert. Der Schaltimpuls wird über die helle Drahtverbindung und die Zuleitung zum Schaltbaustein (SB) weitergeleitet; über die dunkle Drahtverbindung überbrückt der Fahrstrom (F) die Trennstellen.

hatte ich zuvor sorgfältig aufgezeichnet; Rädern ist leichter als Drähte wieder „auszulöten“! Außerdem hatte ich dadurch gleich Aufzeichnungen für eine eventuelle spätere Fehlersuche, Veränderungen usw. Die Verbindung der von der Anlage kommenden Kontaktleitungen zur Steckerleiste war für mich kein Pro-

blem, da ich alle Zuleitungen auf großen klappbaren Schaltpulten zusammenführe (Abb. 6).

Zum Abschluß sei noch kurz beschrieben, wie ich die „Schalt-Pukos“ herstelle. Die „Nagel-Methode“ gab ich nämlich bald auf, da das erneut Schaltungsicherheiten ergeben hätte. Vielmehr trennte ich mit der Schleifscheibe des

Abb. 6-8. Links ein klappbares Schaltpult mit drei Veroboard-Platten (die mittlere Platte mit aufgesetzten Mini-Relais); rechts zwei Schaltbausteine von der Lötseite aus gesehen; deutlich sind die stehengebliebenen Drahtenden 1, 3 und 4 (siehe Haupttext und Abb. 2) zu erkennen. Ganz unten eine verdrahtete Veroboard-Platte mit aufgesetzten Huckepack-Platinen und Steckerleiste.





„Miniaturbahnen“ vor 50 Jahren!

Diese 1930 erbaute O-Anlage gehört zu den Exponaten einer Ausstellung „Die Reise mit der Eisenbahn“, die noch bis zum September 1980 im Frankfurter Rothschildpalais (Untermainkai 14) zu sehen ist. Leitgedanke der Ausstellung ist die Geschichte des Verkehrswezens und besonders der Eisenbahn, verknüpft mit der Geschichte des Spielzeugs und der Modellbahn. Unter diesem Aspekt sind zahlreiche Modelle und Schauanlagen aus alter und neuer Zeit zu besichtigen.

Bohrzwerge aus der Mittelschiene des K-Gleises jeweils zweimal 2 Pukos; wahrscheinlich würden auch zwei Schalt-Pukos genügen, aber: sicher ist sicher! Ein Draht überbrückt die Schalt-Pukos mit der Fahrspannung, ein anderer führt den Schaltimpuls ab (Abb. 5). Auf der Oberseite markierte ich eine Schwelle mit einem Farbpunkt; sonst würde ich die Schalt-Pukos auf der Anlage schwerlich wiederfinden.

Und das sind die Vorteile meiner Schalt-Methode:

Die Schaltung ist absolut sicher. Von über 100 Schaltbausteinen, die seit Monaten auf meiner Anlage eingesetzt sind, mußte ich nur einen auswechseln; ein Kondensator war durchgebrannt.

Die Schaltung ist preiswert. Die Kosten liegen unter DM 5,-; ein Schaltgleis ist teurer.

Leim und Schotter können den Schalt-Pukos nichts anhaben. Das wird jeder zu schätzen wissen, der schon einmal Schaltgleise eingeschottert hat.

Magnetartikel können nicht durchbrennen. Eine Wippe, die hängen bleibt, gibt es nicht. Denn wenn eine Lok auf dem Schalt-Puko ste-

hen bleibt, hat sie keinen Fahrstrom; also kann sie auch keinen Schaltimpuls geben.

Die Schaltpukos können völlig unauffällig und an jeder Stelle der Anlage installiert werden. Auch zwischen Weichen, in großen Bogengleisen, an den neuen flexiblen Gleisen – eben überall! Wippe und Abdeckplatte entfallen.

An einen Schalt-Puko können beliebig viele verschiedene Schaltbausteine beider Systeme angeschlossen werden, ohne daß die Schaltsicherheit leidet; das vereinfacht die Verdrahtung erheblich.

Eine evtl. erforderliche Reparatur ist äußerst einfach. Nicht das Schaltgleis, sondern der Schaltbaustein muß ausgewechselt werden; und der befindet sich an leicht zugänglicher Stelle!

Einziger mir bekannter Nachteil: Wird ein Gleis in beiden Richtungen befahren, so ist zusätzlich ein Speicherrelais vorzusehen, das die Fahrtrichtung speichert.

Der langen Rede kurzer Sinn: Ich bin rundum zufrieden – und natürlich entsprechend stolz auf meine Schalt-Idee!

Roco-Kurzkupplungs-Köpfe für Fleischmann-Zweiachser und -Dampflokomotiven

von Peter Domogalla, Oldenburg

Nachdem schon vieles zum leidigen Problem der verschiedenen Kupplungsarten in der Baugröße H0 gesagt worden ist, möchte ich einen Praxisvorschlag zu diesem Thema machen, der eine „Schnellumrüstung“ der o. g. Fahrzeugarten ermöglicht; zur Anbringung einer Kurzkupplung an Drehgestell-Wagen sind ja schon diverse Vorschläge veröffentlicht worden.

Da ich überwiegend Roco-Wagen mit Kurzkupplungen verwende, habe ich versucht, Fahrzeuge anderer Hersteller entsprechend umzurüsten. Für Fleischmann-Fahrzeuge habe ich einen einfachen Weg gefunden, Kurzkupplungsköpfe von Roco anzubringen. Zum Umbau werden Tauschkupplungen von Fleischmann mit Märklin-Kupplungskopf und Kurzkupplungsköpfe von Roco benötigt.

Nach Herausziehen des Kunststoffsplintes am umzurüstenden Wagen fällt die Fleischmann-Originalkupplung aus dem Kupplungsträger am Fahrzeug. Von der Fleischmann-Tauschkupplung entfernt man den gesamten Metallbügel (mit Schraubenzieher heraushebeln). Der Kunststoffhaken wird dann gemäß Abb. 1 abgesägt.

Das in Abb. 1 mit „Abfeilen“ bezeichnete schräge Teil an der Tauschkupplung wird so befeilt, daß sich eine horizontale Fläche (für die Schraube) ergibt; dann wird ca. 2 mm von der Sägeschnittkante ein 1,4 mm-Loch gebohrt. In den KK-Kopf bohrt

man in einem Abstand von 2 mm von der Hinterkante (Beginn der federnden Gabel) ebenfalls ein 1,4 mm-Loch; Tauschkupplung und KK-Kopf werden dann mit einer M 1,4-Senkschraube (8 mm lang, brüniert) verbunden; dabei sitzt der KK-Kopf unter der Tauschkupplung. Die neue Kupplung kann jetzt mit Hilfe des bereits erwähnten Splintes am Fahrzeug angebracht werden; dabei ist darauf zu achten, daß die Rückholfeder richtig in die Kupplung faßt.

Wenn die angegebenen Bohrmaße eingehalten werden, durchfahren die Fahrzeuge auch ohne KK-Kulissen- bzw. -deichselführung Gleisbögen mit Radien < 45 cm. Vor allem aber ist es jetzt möglich, Fleischmann- und Roco-Fahrzeuge zu kombinieren, da bei meiner Methode automatisch die richtige Höhe des Kupplungskopfes gegeben ist.

Eine einfache Möglichkeit der Befestigung des KK-Kopfes von Roco an Tenderloks und Front-Pufferbohlen von Schlepptenderlokomotiven ist bei Fleischmann-Loks gegeben, bei denen die Originalkupplung an der Drehgestelldeichsel montiert ist (z. B. 65, 01, 50). Die vorhandene Bohrung in der Deichsel kann hier für die Befestigung des KK-Kopfes benutzt werden, nachdem dieser wie beschrieben bearbeitet worden ist. Eventuell muß hier die Kupplungshöhe durch Biegen der Blechdeichsel noch etwas korrigiert werden.

Abb. 1-3 zeigen in schematischer, unmaßstäblicher Darstellung die an der Fleischmann- bzw. Roco-Kupplung vorzunehmenden Manipulationen.

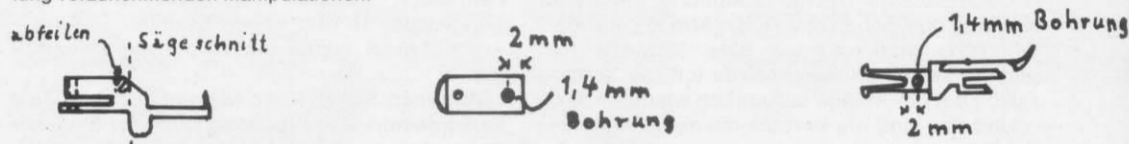
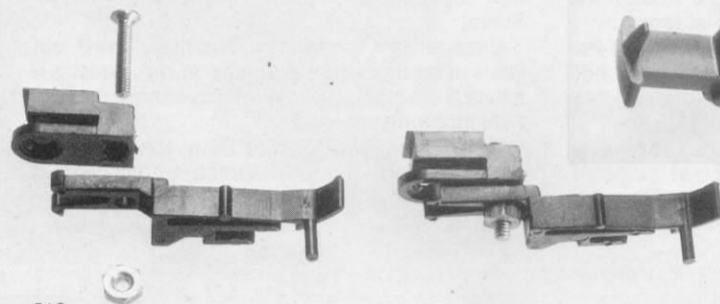
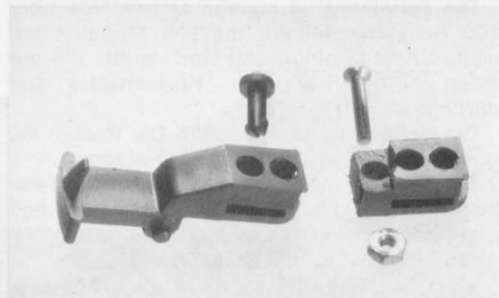


Abb. 4 u. 5. Rechts: eine Original-Fleischmann-Tauschkupplung und daneben das gemäß Abb. 1 u. 2 bearbeitete „Reststück“. Unten: So werden das Fleischmann-„Reststück“ und die Roco-Kurzkupplung miteinander verbunden.





Drei Ellok-Generationen sind hier friedlich vereint, nämlich eine weitgehend in den Ursprungsstand zurückversetzte E 52, eine E 18 und – neueste DB-„Errungenschaft“ – eine E 120. Anlaß zu diesem „Stelldichein“ war übrigens das 75jährige Jubiläum der elektrifizierten Nebenstrecke Murnau–Oberammergau, die als erste mit der heute üblichen Frequenz betrieben wurde. Die DB unternahm eine Reihe von Sonderfahrten mit historischen und hochmodernen Fahrzeugen (so waren neben dem ET 403 auch die „betagten“ E 69 mit Wagen des Eisenbahn-Clubs München und der Tegernseebahn mit von der Partie).

Am Murnauer Lokschuppen schließlich fand die erwähnte Fahrzeugschau statt – für einen Modellbahner eine gute Anregung, auch einmal mit Modellen, die eigentlich von der Epoche her nicht in seinen sonstigen Fahrzeugpark passen, eine ähnliche „Szene“ im Kleinen nachzustellen. (Foto jw)

Um zwei Dampflokk-Generationen zurückversetzt in den Länderbahn-Ursprungsstand wurde dieses Fleischmann-H0-Modell einer „94“ – und zwar in der Umbau- und Lackierwerkstätte des Modellbahn-Fachgeschäfts Cleemann in Zweibrücken, das diese und andere Lokmodelle in diversen Sonderlackierungen anbietet. Die hier gezeigte Lok ist exakt im grün/schwarzen Preußen-„Look“ lackiert; die dritten Spitzenlichter sind vorbildgemäß entfernt und vorne ist zusätzlich eine Rauchkammer-Handrad angebracht. Die (auch einzeln erhältliche) Beschriftung lautet authentisch auf „8177“ des „Bw Trier“; wahlweise ist das Modell auch als „8155“ des „Bw Essen“ erhältlich.

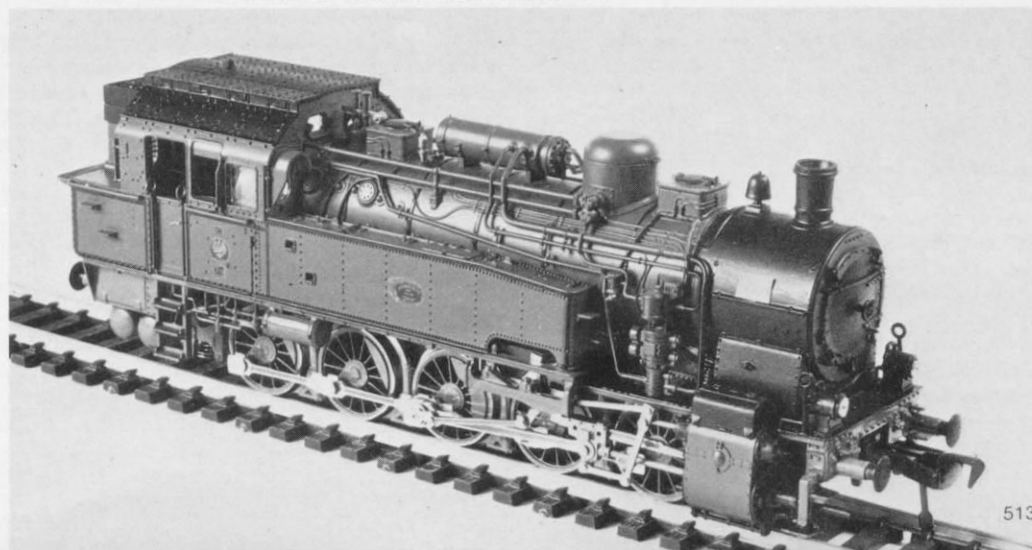




Abb. 1 Der Bahnhof „Bullenhausen“ ist der Ausgangspunkt der Schmalspurbahn. Schon bald nach Verlassen des Bahnhofs...

Bachpartie an der Schmalspurbahn

von Wolfgang Borgas, Hamburg

Dieser Titel besagt nicht etwa, daß meine H0e-Schmalspur-Fahrzeuge über amphibische Eigenschaften verfügen, sondern daß meine „Bimmelbahn“ auf ihrer Fahrt von „Bullenhausen“ nach „Ochsenstedt“ an einem Bach entlangführt. Wie ich diesen Bach und seine Umgebung gestaltet habe, das will ich Ihnen heute in Wort und Bild etwas näher erklären.

Vorausgeschickt sei, daß der Geländeunterbau meiner Anlage (einen Gesamt-Bildbericht enthält die neueste „Anlagen Revue 7“, d. Red.) aus Styropor besteht, aus dem ich das Bachbett mit einem Messer herauschnitt. Anschließend habe ich es gänzlich und fugenlos mit Moltofill ausgespachtelt und dabei genauestens darauf geachtet, daß – im Hinblick auf die Gießharz-Wasserimitation – wirklich alles abgedichtet wurde, denn (wie bereits der Kollege Hermann Pentermann in MIBA 7/75 richtig schrieb) Gießharz und Styropor vertragen sich überhaupt nicht! Noch vor dem Eingießen des Har-

zes in das ca. 2 cm tiefe Bachbett (Abb. 3) wurde dieses mit Plakafarben angemalt; in der Mitte des Bachbettes nahm ich dafür schwarz/graue Farbe, um eine entsprechende Tiefe vorzutäuschen; zum Ufer hin wurden die Farben heller gemischt (Abb. 4). Auch die kleinen und kleinsten Kieselsteinchen auf dem Grund und am Ufer des Baches wurden bereits vorher aufgeklebt bzw. in das noch feuchte Moltofill gedrückt; und ebenso wurden schon vor dem Eingießen des Harzes die Schilfbüschel (aus feinen Borsten und Pinselhaaren) mit Pattex auf dem Grund befestigt (Abb. 5).

Wo am Ufer abgeschwemmte Erde dargestellt werden sollte, setzte ich abgebrochene Dämmplatten – bzw. Weichfaser-Stücke an (Abb. 6).

Nach dem Ausgießen des Bachbettes mit Gießharz, das ich anschließend über Nacht trocknen ließ, erfolgte die weitere Detailgestaltung der Bachufer. „In natura“ führen derartige Gewässer zu bestimmten Jahreszeiten Hochwasser, und daraus ergeben

sich besondere Merkmale der Uferpartien. Auf der jeweiligen „Innenkurve“ ist das Ufer lang auslaufend und mit viel Geröll ausgefüllt; die „Außenkurve“ dagegen ist mit „tiefem“ Wasser und einer steilen Uferböschung gestaltet (Abb. 5).

Hier finden sich auch die typischen „freigespülten Baumwurzeln“; sie entstanden aus Heidekrautästen und -wurzeln und passenden Unkrautwurzeln, die ich bei Spaziergängen „im Wald und auf der Heide“ sammelte. Die Wurzeln habe ich mit Weißleim imprägniert, wodurch sie zum einen nicht mehr verdorren können und zum anderen in ihrer Form fixiert werden; z. T. wurden sie noch mit Plakafarbe nachbehandelt (Abb. 6).

Auch für den sonstigen Bewuchs der Uferböschung sammelte ich draußen in der Natur alle möglichen Gräser, Moose und Äste, die mir geeignet erschienen; z. T. wurden auch die den Preiser-naturel-Fichten beigegebenen kleinen Moosstücke verwendet (Abb. 3 u. 4).

Die für derartige Wasserläufe typischen Erlen am Ufer (Abb. 5) haben Stämme und Äste aus sog. Stinkkresse (vor allem auf Schutthalden, aber auch am Wegesrand zu finden) und anderen dünnen Rei-

sern; z. T. habe ich dafür nach dem Beispiel der Kollegen vom MEC Bremen (siehe MIBA 10/76, S. 668) auch Rainfarne verwendet. Die Belaubung besteht aus dunkelgrünem Islandmoos, das zuvor in einer alten elektrischen Kaffeemühle klein gemahlen und dann mit Weißleim oder Pattex angeklebt wurde. Mit letzterem ist aufgrund der kurzen Abbindezeit ein schnelleres Arbeiten möglich; bei der Verwendung von Weißleim lassen sich noch längere Zeit Korrekturen in der Belaubung vornehmen.

Um ein möglichst abwechslungsreiches, „buntes“ Bild zu erreichen, wurden außer der Islandmoos-Belaubung bei anderen Bäumen auch grüne Schaumstoff-Flocken oder auch die bereits erwähnten Preiser-Moosstückchen angebracht.

Damit wären wir am Ende unserer heutigen „Bachpartie“ angelangt; weitere Einzelheiten sind den Abbildungen bzw. den Bildtexten zu entnehmen. Ein letzter Hinweis noch zum Schluß: Die beste „Lehrmeisterin“ für eine naturgetreue Anlagengestaltung ist immer noch „Mutter Natur“ selbst; und wer mit offenen Augen – und offenem Foto-Objektiv! – durch die Landschaft geht, wird viele Anregungen mit nach Hause nehmen!

Abb. 2 ... überquert der Zug auf einem kleinen, „gemauerten“ Viadukt (aus Pola-Teilen) den kleinen Gießharz-Bach, den wir uns auf den folgenden Seiten etwas näher anschauen wollen.





Abb. 3. Auf dieser Abbildung ist links unten – dort, wo der Gießharz-Bach stumpf an der vorderen Anlagenkante endet – die geringe Tiefe von nur etwa 2 cm zu erkennen. Bachbett und Ufer wurden bereits vor dem Eingießen des Wassers modelliert und eingefärbt. Das „Gestrüpp“ an der Böschung bilden feine, im Wald gesammelte Moose.

→ Abb. 5. Ein Schmalspurzug überquert den Gießharz-Bach; neben der Erle (Stamm und Geäst aus Stinkkresse, Belaubung aus Islandmoos) steht ein Angler, der im „tiefen“ Wasser der Außenkurve (siehe Haupttext) angelt.

Zur nachfolgenden Doppelseite

Abb. 6. Naturalistische Anlagengestaltung – *comme il faut*! Ein meisterhaft gestaltetes und gekonnt und stimmungsvoll fotografiertes Bach-Motiv von der H0e-Anlage des Herrn Borgas. Woraus die „freigespülte“ Baumwurzel entstand, geht aus dem Haupttext hervor.

Alle Fotos: Willi Kruse, Hamburg

Abb. 4. Aus diesem Blickwinkel ist besonders gut zu erkennen, wie durch die Farbgebung des Bachbettes unterschiedliche Tiefen vorgetäuscht werden.





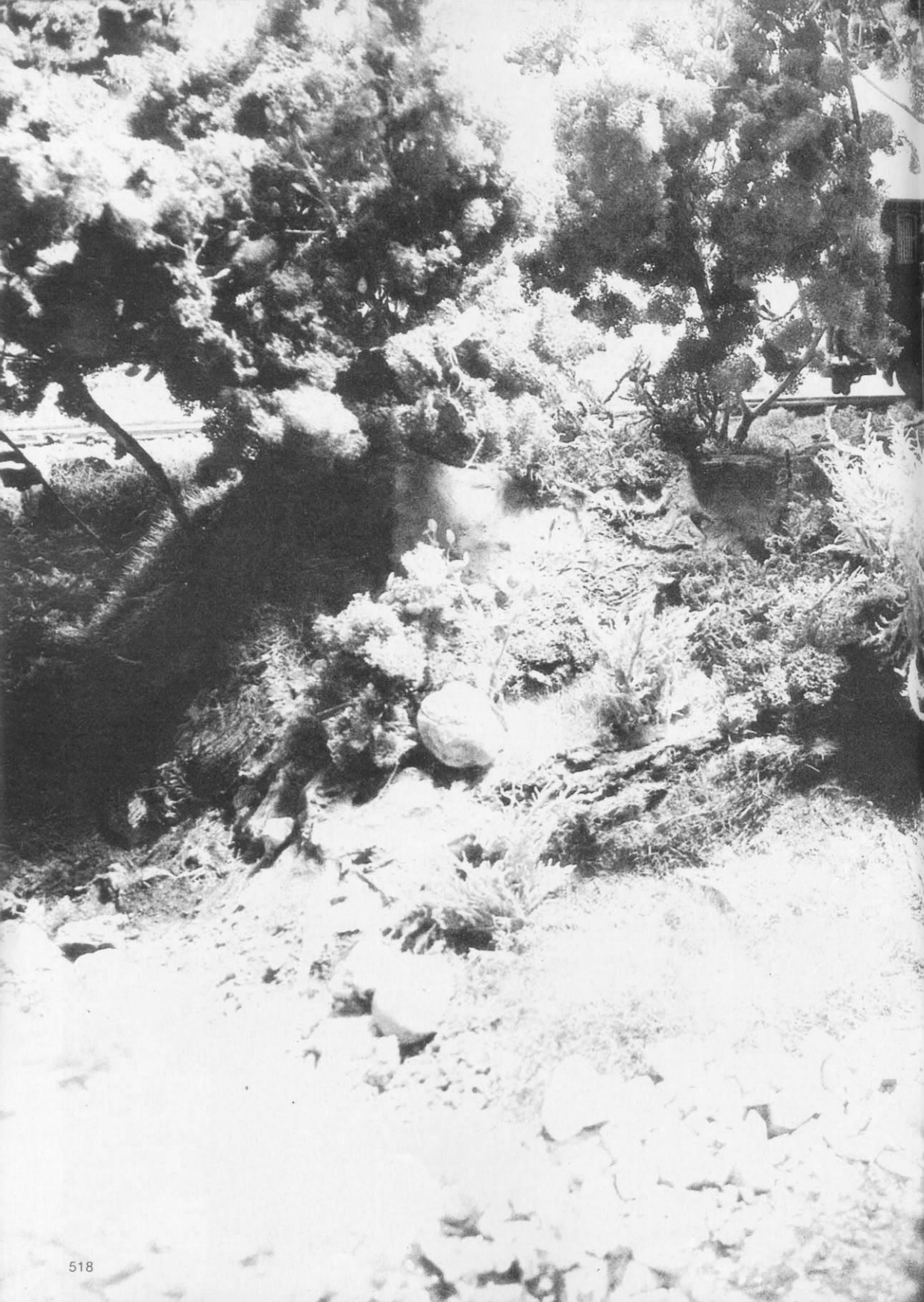






Abb. 7. Ein von der Zuba-Kastendampflok gezogener Personenzug nähert sich dem Bahnübergang; das „Katzenkopf-Pflaster“ der Straße entstand, indem – siehe MIBA 4/77, S. 355 – feinstrukturiertes Styropor über einer Herdplatte erhitzt wurde.

Abb. 8. Noch ein letzter Blick auf den Bach und einen weiteren „unterspülten“ Baum, bevor wir ...





Abb. 9 ... im Bahnhof „Ochsenstedt“ die Endstation der Schmalspurbahn erreichen; die KOK-Schmalspurlok (nach der Bauzeichnung in MIBA 4/75 entstanden und noch nicht ganz fertiggestellt) hat schon umgesetzt und steht mit einem aufgeschmolzenen Vollspur-Wagen zur Rückfahrt bereit.

Der „Bimmelbahn-Retter“ von einst hat ausgedient! In den fünfziger Jahren bewahrte er so manche Nebenbahn vor der Stilllegung, indem er die unwirtschaftlich gewordenen Dampfzüge ersetzte; heute geht es ihm selbst „an den Kragen“, dem „berühmten“ Uerdinger Schienenbus VT 95. Nachdem „die Einmotorigen“ mehr und mehr aus dem Betriebsdienst ausscheiden, hat die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) einen VT 95 erworben und wird ihn während des Sommerhalbjahres für Pendelfahrten zwischen dem S-Bahnhof Bochum-Dahlhausen und dem Eisenbahnmuseum einsetzen. (Foto: DGEG)



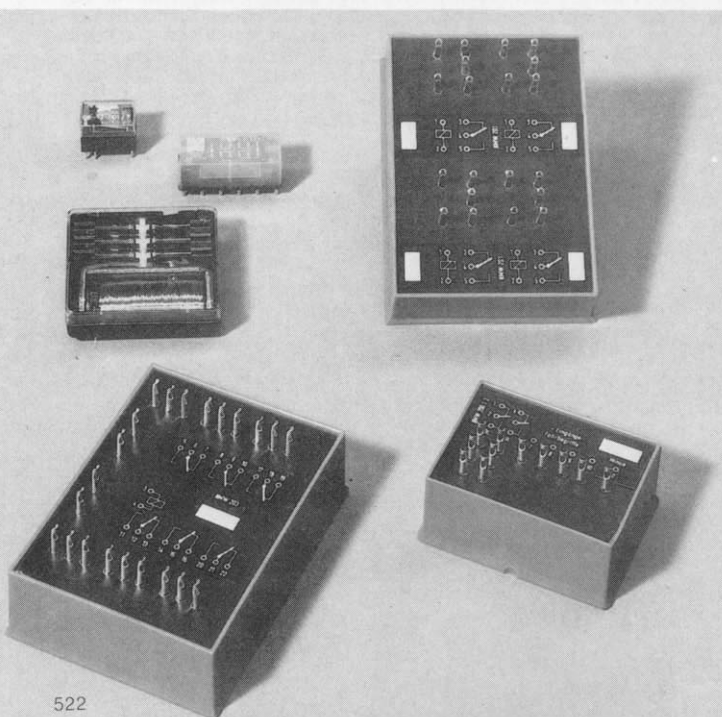
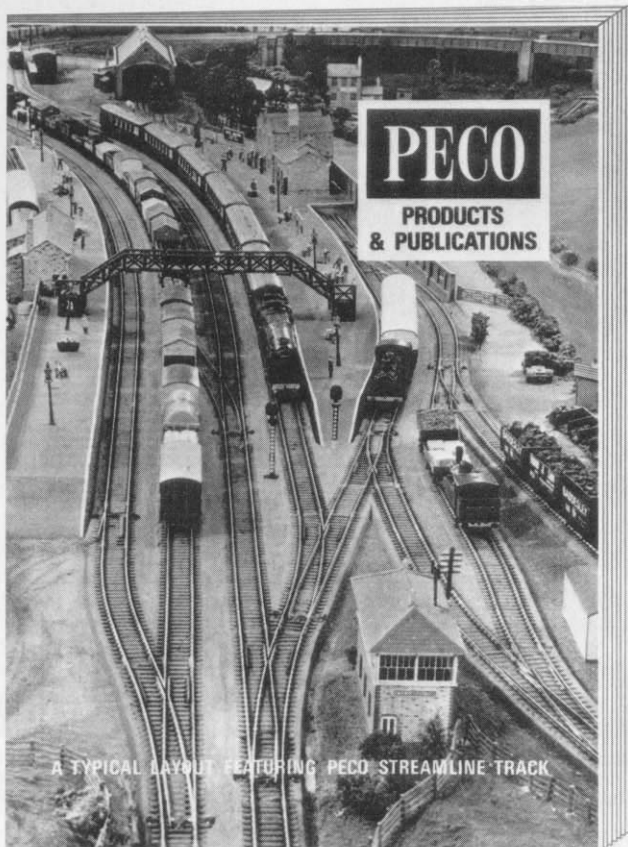
Ein „schöner“ Bahnhofs-Gleisplan

ziert das Titelbild des neuesten Peco-Katalogs, in dem der größte englische Modellbahnhersteller auf 60 Seiten sein umfangreiches Programm präsentiert. Die sanft geschwungenen Bahnhofsgleise entstammen ebenso dem Peco-Gleissortiment wie die schlanken Weichen. Peco, den deutschen Modellbahnern hauptsächlich durch sein großes Angebot an flexiblen Gleisen und Weichen bekannt, offeriert darüber hinaus auch zahlreiche Bauteile, Waggon usw. von denen einige vielleicht auch für hiesige Modellbahner von Interesse sind. Nähere Auskünfte erteilt der Peco-Importeur Richard Schreiber in Fürth/Bayern.

A propos „Gleisplan“:

Das Gleisplan-Problem in MIBA 2/80

hat so viele Leser zum Knobeln, Tüfteln und Entwerfen angeregt, daß die Auswertung der unerwartet zahlreichen Einsendungen – für die an dieser Stelle jetzt schon herzlich gedankt sei! – noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird; die Veröffentlichung wird in einem der nächsten Hefte erfolgen! Die Redaktion



Das neue Relais-Programm von NMW

Für Relais hat ein Modellbahner eigentlich immer Verwendung; wenn es sich dabei um erprobte und zuverlässige Industrietypen handelt – umso besser! NMW bietet als Neuheit ein Relais-Programm an, das aus sieben Industrirelais-Grundtypen-

Drei verschiedene Relais-Moduln mit Anschlußstiften für freie Verdrahtung; oben links: ein kleines und ein großes Kartenrelais, dazwischen ein bistabiles Relais mit je zwei Arbeits- und Ruhekontakten.

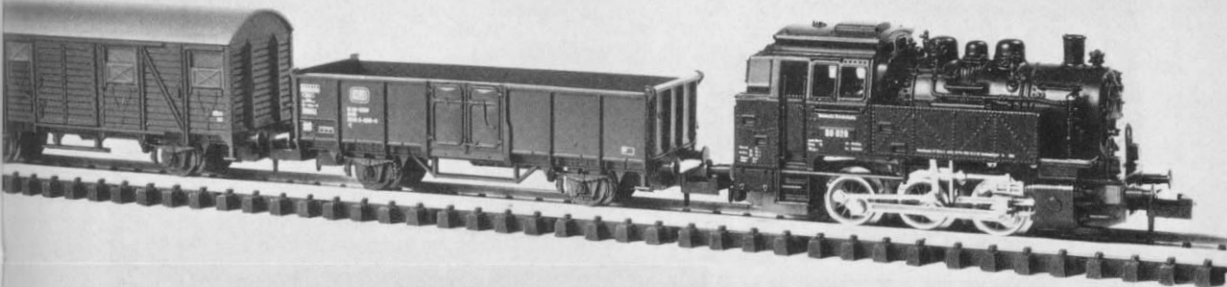
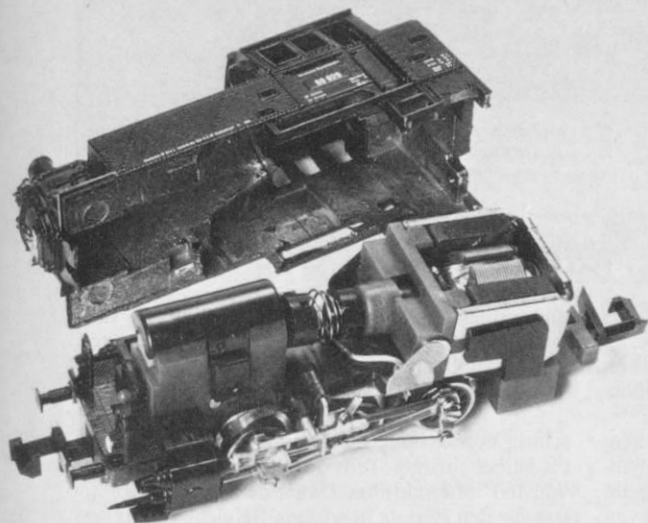


Abb. 1 u. 2. Oben die „80 028“ mit zwei gleichfalls neuen N-Güterwagen; links das Sniamid-Fahrgestell mit Motor und Spiralfeder-Kraftübertragung und das relativ schwere Gehäuse aus Metalldruckguß.



Die „80 028“ als N-Modell von Roco

Der „Benjamin“ unter den diesjährigen Roco-N-Dampflokomotiven ist bereits im Fachgeschäft erhältlich. In Anbetracht der „kleinen Größe“ kam eine besondere Konstruktion zur Anwendung: Das Untergerüst wurde aus glasfaserverstärktem Sniamid (ein ausgesprochen formbeständiges Material) gefertigt. Um das nötige Reibungsgewicht auf die Räder zu bringen, besteht der Aufbau aus Metalldruckguß, der zwar keine so weitgehende Detaillierung wie die Kunststoff-Spritzgußtechnik zuläßt; trotzdem ist die Ausführung u. E. durchaus ansprechend und zufriedenstellend. Der auf eine Achse wirkende Motor (die anderen Achsen werden über die Kuppelstangen an-

getrieben) ist so flach, daß der Führerhaus-Durchblick voll und ganz gewahrt bleibt – für ein N-Modell dieser Größe bemerkenswert! Sehr gut ist auch das Fahrgestell (mit fein durchbrochenen Rädern und einer minutiös nachgebildeten Steuerung) gelungen. Die Abmessungen stimmen exakt; Fahreigenschaften und Zugkraft sind gut. Mit umgerechnet 110 bzw. 12 km/h sind die Höchstgeschwindigkeit und das langsamste, ruckfrei zu fahrende Tempo durchaus akzeptabel.

Beschriftet ist das Modell vorbildgerecht als 80 028 des Bw Gemünden, wo einige Maschinen auch noch nach 1945 stationiert waren. mm/BMC

[NMW-Relaisprogramm]

pen zwanzig verschiedene, auf die Belange des Modellbahners zugeschnittene Versionen umfaßt. Die Relais werden einheitlich mit 12 Volt Gleichstrom betrieben.

Für den direkten Einbau in gedruckte Schaltungen sind die sog. „Kartenrelais“ gedacht, die eine durchschnittliche Bauhöhe von 10 mm haben und mit verschiedenen Kontaktbestückungen in mono- oder bistabiler Ausführung geliefert werden.

Für die üblicherweise angewandte freie Verdrahtung bringt NMW dieselben Relais auch in einer „an-

gepaßten“ Ausführung, bei der die Relais in einem kleinen Gehäuse mit einzeln herausgeführten Anschlußstiften untergebracht sind (das Bild zeigt eine Auswahl). Welche verschiedenen Ausführungen es gibt und für welche Aufgabengebiete die Relais einsetzbar sind, darüber gibt eine ausführlich gehaltene und übersichtlich gestaltete Druckschrift Auskunft, die auch sämtliche Relaisdaten, von der Nennspannung bis zur Anschlußstiftbelegung, beinhaltet. Gegen DM 2,80 in Briefmarken ist dieser Relaiskatalog bei NMW, Sonnenplatz 2, 8670 Hof, erhältlich.

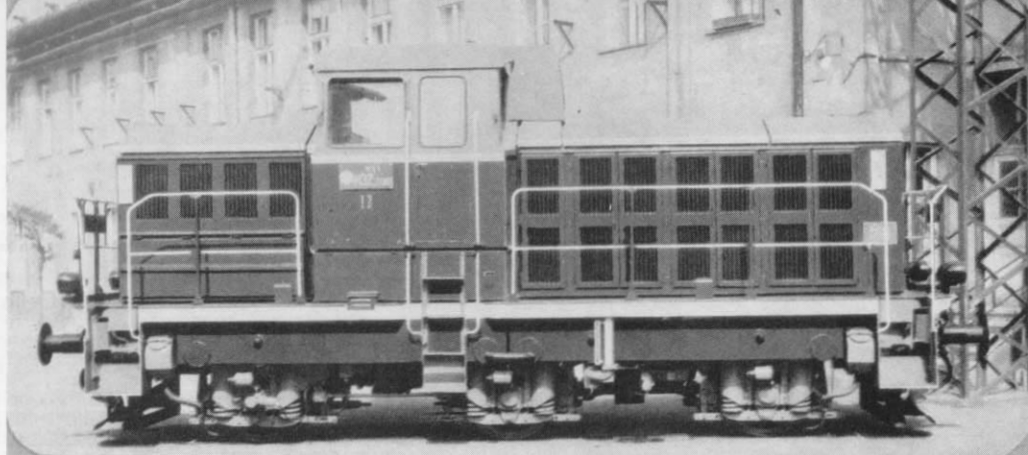


Abb. 1. Der Typ „DHM-6“ des von der ungarischen Firma GANZ-MÁVAG gebauten dreiachsigen Rangier- bzw. Werks-Diesels. (Abb. 1–3 sind einem Prospekt der Fa. GANZ-MÁVAG entnommen).

Ein „Nachtrag“ zum IVA-Bericht: *3achsiger Rangierdiesel aus Ungarn*

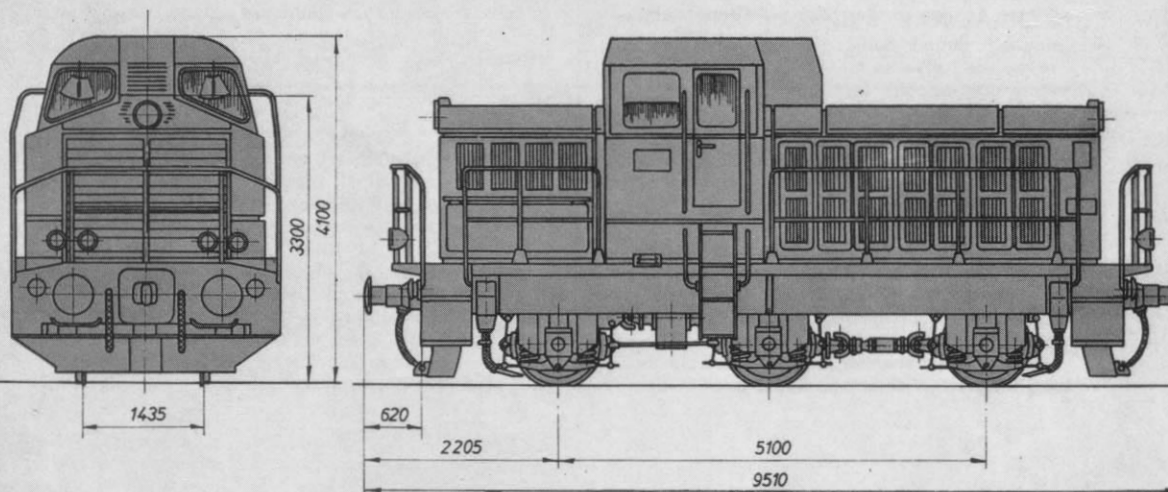
Die MIBA wird ganz offensichtlich nicht nur hierzulande, sondern allenthalben „aufmerksamst“ studiert – so auch in Ungarn, wo unsere Abbildung einer dreiachsigen Rangier-Diesellok (Heft 9/79, S. 688) nebst Begleittext dazu führte, daß man uns entsprechende Prospekt-Unterlagen „nachreichte“ – die während der IVA so schnell vergriffen waren, daß per Flugzeug Nachschub besorgt werden mußte!

Wir danken MIBA-Leser János Haraszi aus Budapest für seine Aufmerksamkeit und seine Unterstützung und freuen uns, interessierten Lesern auf diesen Seiten die von der ungarischen Lokomotiv-, Waggon- und Maschinenfabrik „GANZ-MÁVAG“ gebauten Dieselloks des Typs DHM-6 und DHM-8 vorstellen zu können.

Es handelt sich dabei um leichte Rangierloks

mit geringer Leistung, die vor allem für den Einsatz in Häfen und Industrieanlagen vorgesehen sind. Vom Grundtyp DHM-6 (Abb. 1) unterscheidet sich die DHM-8 (Abb. 65 in Heft 9/79 und heutige Abb. 3) durch eine spezielle Explosionsschutz-Vorrichtung, aufgrund derer die Temperatur keines einzigen Teils der Lokomotive den Wert von 160° überschreitet. Daher ist diese Lok vor allem für den Einsatz in solchen Bereichen geeignet, wo explosionsgefährliche Mischungen einen bestimmten Konzentrationsgrad überschreiten können und wo daher ständige Explosionsgefahr besteht (wie z. B. in der petrochemischen Industrie, in Baumwollhäfen, Gruben usw.) Augenfälliges Merkmal dieser Explosionsschutz-Vorrichtung ist die auf der Decke des Maschinenraums angebrachte Funkenfänger-Trommel.

Abb. 2. Stirn- und Seitenansicht des Typs „DHM-6“ in 1/1 H0-Größe (1 : 87); die Zahlen sind die Original-Abmessungen in mm.



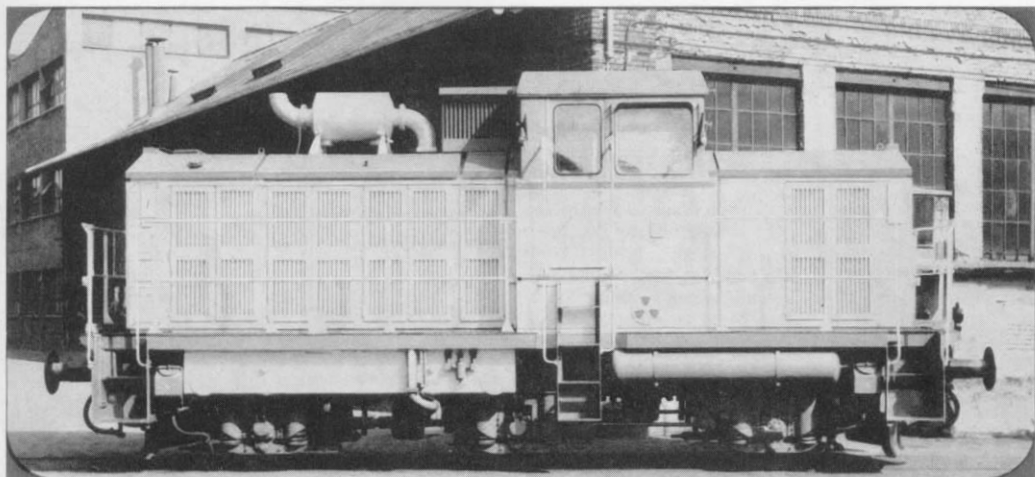


Abb. 3. Zum Vergleich die explosionsgeschützte Version „DHM-8“, erkenntlich an der Funkenfängertrommel auf der Decke des Maschinenraums.

Vielleicht regen diese heutigen Abbildungen und die Übersichtszeichnung den einen oder anderen Bastler zum Nachbau dieses Typs in H0 oder N an, zumal das industrielle Angebot an entsprechenden Modellen nicht gerade reichhaltig ist. Besonders der Typ DHM-8 mit dem charakteristi-

schen Funkenfänger-Aufsatz dürfte sich gut zum Einsatz in Raffinerie-Anlagen, Tanklagern usw. eignen; evtl. könnte man auch ein bereits vorhandenes Diesellok-Modell entsprechend abwandeln bzw. durch den Funkenfänger-Aufsatz auf den „Spezial-Einsatz“ hinweisen.

Jetzt erhältlich!

Die neueste Ausgabe der beliebten Broschürenreihe enthält:

- Drei verschiedene H0-Modellbahn-Anlagen – vom Großstadt-Bahnhof über eine Mittelgebirgs-Anlage bis zur „Schmalspurbahn in der Provinz“!
- 84 Seiten mit großformatigen, fast ausschließlich ganzseitigen Abbildungen
- Gleispläne und textliche Erläuterungen
- Preis DM 9,80; erhältlich im Fachhandel oder (zuzüglich DM 0,90 Versandkosten) direkt vom

MIBA VERLAG

Spittlertorgraben 41, D-8500 Nürnberg

MIBA Anlagen Revue



Neue Bücher für Ihr Hobby



Baureihe 01

von Manfred Weisbrod
und Wolfgang Petznick

288 Seiten mit 352 Abbildungen und einem Faltblatt, Format 24×27,5 cm, DM 56,-, (Lizenzausgabe) erschienen im H. Merker Verlag, Fürstenfeldbruck.

Selten ist einer Dampflok-Baureihe soviel Aufmerksamkeit zuteil geworden wie gerade der berühmten 01. Nach der endgültigen Ausmusterung beschäftigen sich mehrere Veröffentlichungen mit den Einheits-Schnellzugloks; das vorliegende Buch stellt die 01 in ihrem Werdegang von der Konstruktion bis hin zu den verschiedenen Umbauten und Rekonstruktionen vor, wobei insbesondere auch die Lokomotiven der DDR-Reichsbahn (01st-Reko!) Berücksichtigung finden. Zahlreiche z. T. farbige Abbildungen vom Betriebseinsatz, Detailfotos und vermaßte Zeichnungen geben einen guten Überblick, z. B. auch über Abweichungen bei den verschiedenen Bauserien. In einem tabellarischen Anhang kann sich der interessierte Leser über Ablieferungsdaten, Stationierungen usw. informieren. Im Hinblick auf die verschiedenen Industrie-Modelle der „Null-Eins“ ist das Buch auch für Modellbahner und Modellbauer von Interesse, die hier manche Anregung zum Umbau oder zur Verfeinerung finden.

„Nur“ eine Lokalbahn

von Josef Hölzle

95 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Format 17,5×23,5 cm; ISBN 3-921304-44-X, DM 22,-, erschienen im Verlag Zeit und Eisenbahn, Ritzau KG, Landsberg.



Reminiszenzen an die bayerische Lokalbahn-Romantik in Schwaben will dieses Buch erwecken. Der Verfasser beschreibt anhand von zahlreichen Dokumenten den zähen Kampf kleinerer Orte um einen Anschluß an das Schienennetz. Wie es bei den diversen Eingaben an das Parlament, Petitionen an „Höchste Herrschaften“, bei der Eröffnung des Mindeltal-Bähnchens usw. zugeht, ist höchst lebendig zusammengestellt und mit Faksimile-Drucken und Fotos illustriert. Ein besonderes Kapitel ist der „Betrieb im Wandel der Zeit“, aber auch über das „bittere Ende“, die Auflösung der Strecke, wird genau berichtet.

Die Königl. Preussische Militär-Eisenbahn

von Kurt Pierson

118 Seiten mit 79 Abbildungen, gebunden, Format 21,5×25 cm, ISBN 3-87943-658-4, DM 36,-, erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart.



Fünzig Kilometer war sie lang, die Königl. Preussische Militäreisenbahn – ein einzigartiges Kuriosum im Süden Berlins. Die Staatsbahn mit Privatbahn-Charakter wurde von Soldaten gebaut und betrieben; sie verband Schöneberg bei Berlin mit Zossen und Jüterbog. Nicht vergessen wurde in der vorliegenden Abhandlung auch der „Ableger“ der Militäreisenbahn in Südwestafrika, eine 600-mm-Schmalspurbahn. Spätere Veränderungen und Besonderheiten einschließlich des Versuchsbetriebes mit elektrischen Schnelltriebwagen auf der Militärbahn hat der Autor getreulich aufgezeichnet und aus eigener Erinnerung beschrieben. Neben den historischen Fotos von Fahrzeugen und Baulichkeiten werden den Modellbahner vor allem auch die verschiedenen Bahnhofsgleispläne interessieren.

Amtliches Kursbuch

Sommer 1928
Bayern, rechts des Rheins

Originalnachdruck, mit Übersichtskarte, Format 12,5×21 cm, ISBN 3-921304-47-4, DM 68,-, erschienen im Verlag Zeit und Eisenbahn, Ritzau KG, Landsberg.



Der bekannte „Fahrplanspezialist“ Ritzau legt mit dieser Ausgabe 1928 das letzte vom Münchner Zentralverkehrsamt nach eigenen Vorstellungen bearbeitete Kursbuch für Bayern in einem Nachdruck vor. Liebhaber eines authentischen Fahrplan-Betriebs auch auf der Modellbahn werden diese Ausgabe von 1928 (damals wurden die Schnellzüge noch überwiegend mit Länderbahnwagen gefahren) zu schätzen wissen; im übrigen kann es durchaus auch einmal interessant sein, die damalige Verkehrsbedienung auf dieser oder jener, inzwischen längst abgebauten Nebenstrecke nachzulesen. Ganz nebenbei entdeckt man beim „Schmökern“, daß z. B. ein Schnellzug von Hamburg nach München damals rund 14 Stunden unterwegs war, oder daß z. B. die Verbindungen nach Zielbahnhofen außerhalb des heutigen „Freistaats“ im Auslandsteil auftauchen!



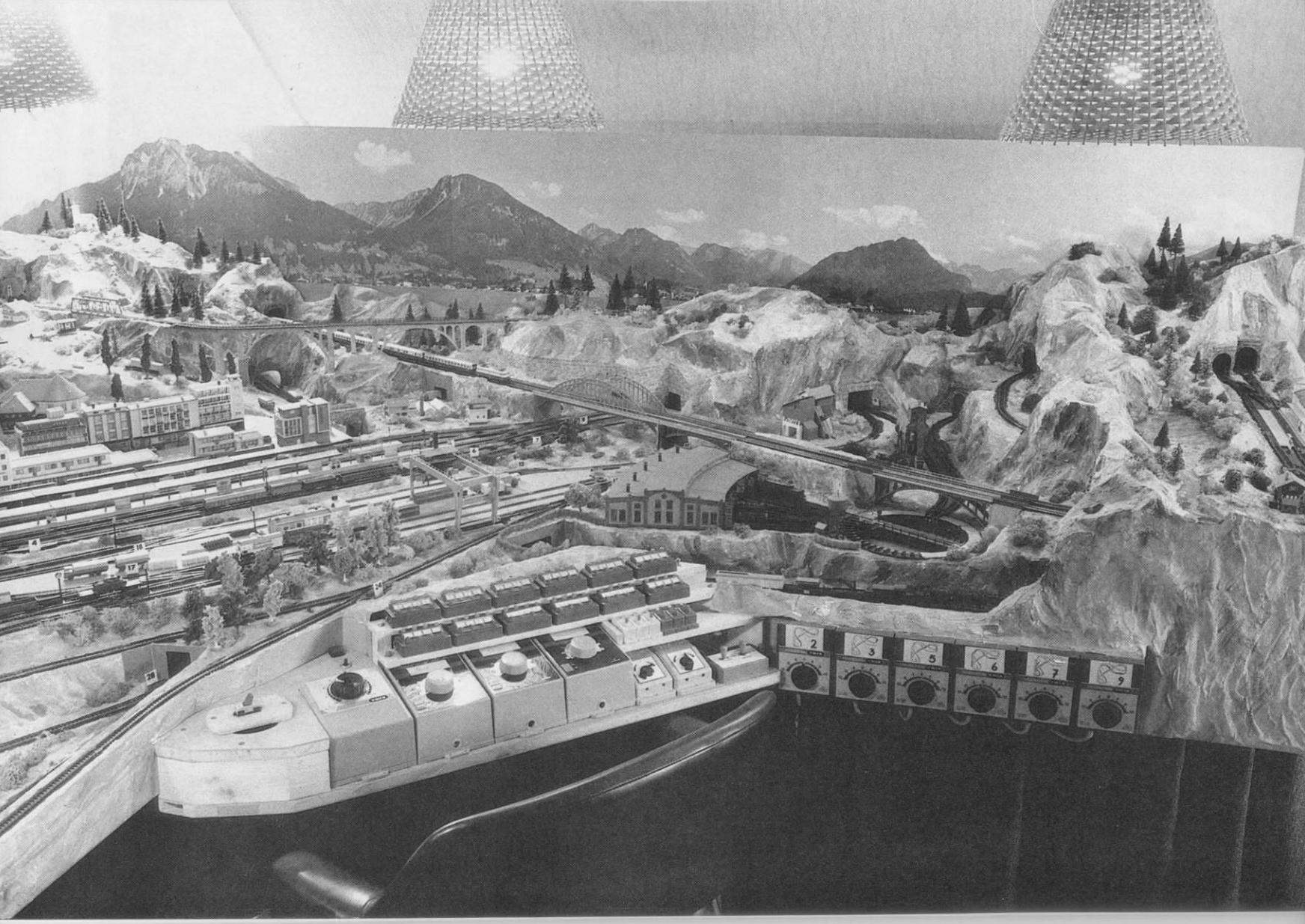
Klaus Weilert, Wennigsen

Meine „Saison“-Anlage

... nenne ich das hier vorgestellte Werk, denn ich baue in jedem Jahr eine neue Anlage! „Bau-Saison“ ist jeweils vom 1. 10.–31. 3., „Spiel-Saison“ vom 1. 4.–30. 9. des Jahres. Die hier gezeigte N-Anlage wurde innerhalb eines halben Jahres vom Herbst bis zum darauffolgenden Ostern fertiggestellt, wobei mir meine Frau eine tüchtige Helferin war und ist, die Häuser bastelt oder Straßenmarkierungen und Tunnelportale etc. herstellt.

Da es sich nicht um eine Daueranlage handelt, erfolgte der Aufbau einfach und schnell auf zwei Spanplatten mit einer Lattengerüst-Verstärkung, die von einfachen Böcken getragen werden; die seitliche Verkleidung der Anlage besteht aus braunem Vorhangstoff. Das Gelände entstand – gleichfalls „auf die Schnelle“ – aus in Leim getränkten alten Bettüchern, die über entsprechenden Stützspannen verlegt und mit Moltofill nachmodelliert wurden. Die Bepflanzung mit handelsüblichen Laub- und Nadelbäumen ist noch nicht ganz abgeschlossen. Als Hintergrund fungiert die Kulisse „Oberstdorf“ von Fallers Gebäude, Brücken usw. entstammen durchwegs Bausätzen der einschlägigen Zubehör-Industrie. Auch mit der Gleisschotterung halte ich mich nicht lange auf: Verwendet wird als „Schotterbett“ einfach anthrazitfarbenes Tonpapier (z. B. Schulheft-Deckel).

Abb. 1. Blick über einen Teil des Hauptbahnhofs auf das „Leintuch-Gebirge“ und die – etwas tiefer gesetzte – Hintergrund-Kulisse.



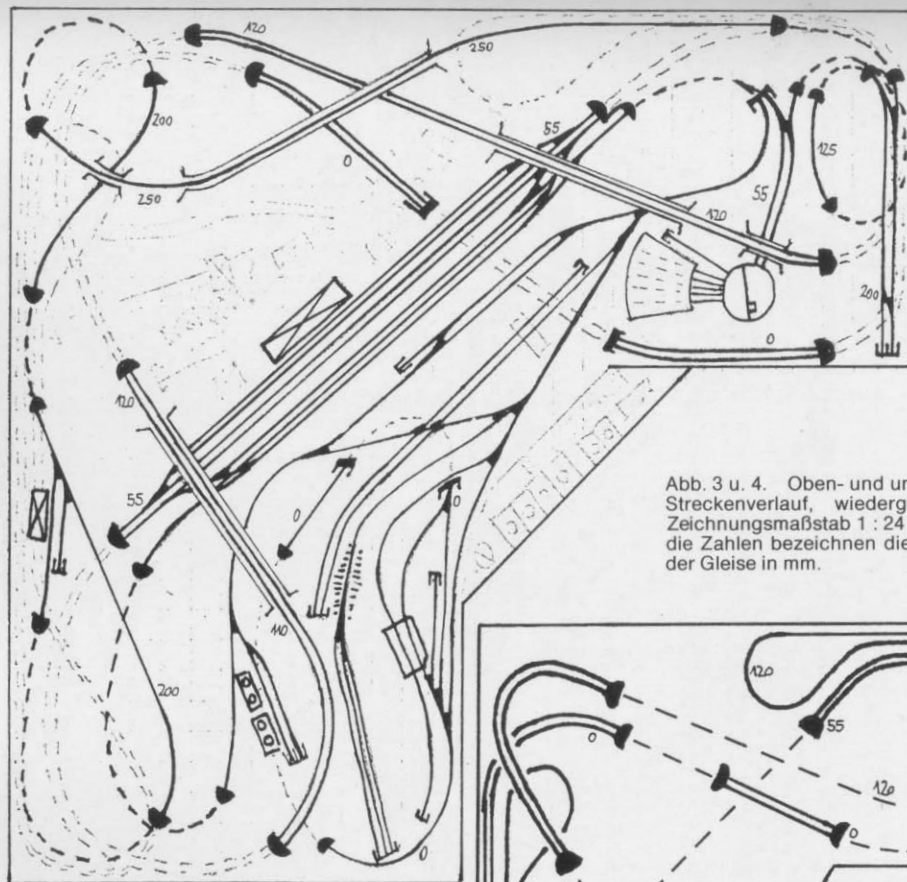
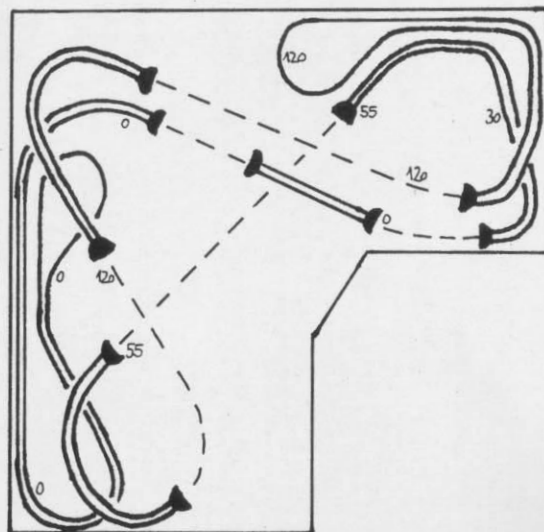


Abb. 3 u. 4. Oben- und unterirdischer Streckenverlauf, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1 : 24 bzw. 1 : 40 ; die Zahlen bezeichnen die Höhenlage der Gleise in mm.



Zur folgenden Doppelseite

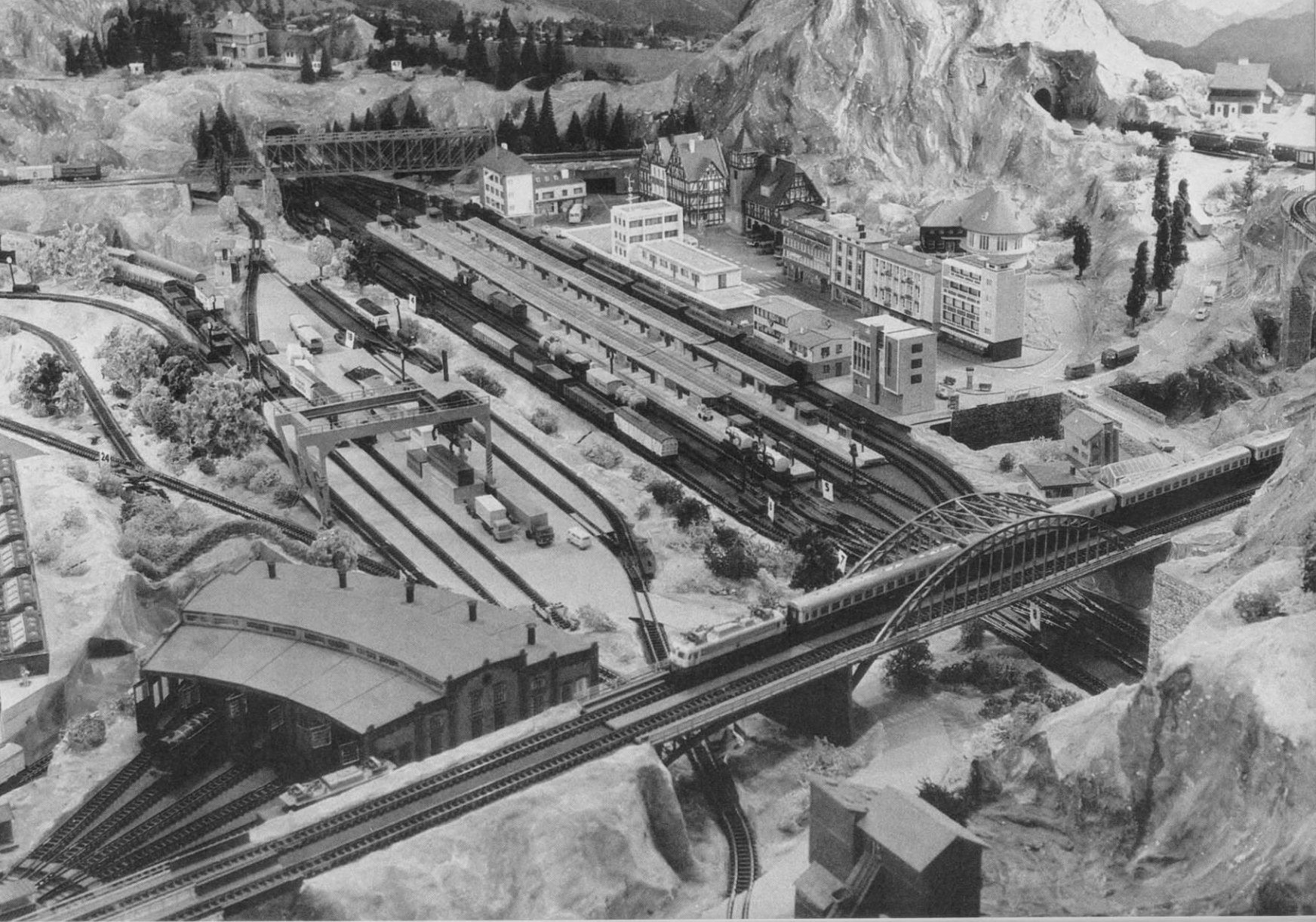
Abb. 5 u. 6. Der ausgedehnte Hauptbahnhof mit den zahlreichen Bahnsteig-, Rangier- und Betriebsgleisen aus der Vogelperspektive.

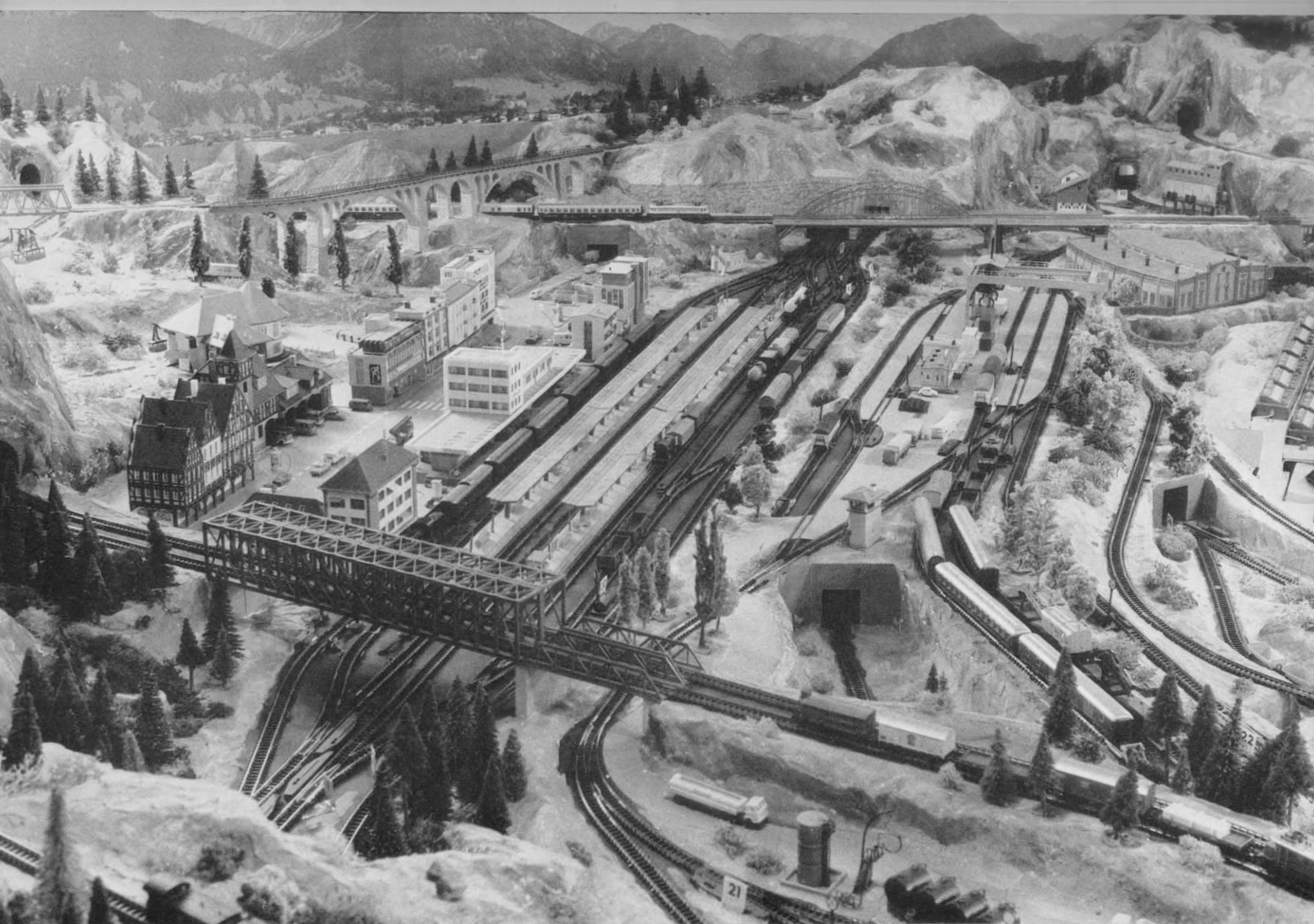
♣ Abb. 2. Mittlerer und rechter Teil der „Saison“-Anlage. Im Vordergrund der übersichtlich angeordnete „Kommandostand“; ganz rechts ist gerade noch ein Teil der Nebenbahn-Endstation zu erkennen.

Weil mich besonders aneinander vorbeirauschende Züge faszinieren, kam nur eine doppelgleisige Hauptstrecke in Frage, die in diesem Fall nach dem „Hundeknochenprinzip“ verlegt wurde und in 9 Blockstrecken aufgeteilt ist; ein Zug ist von der Abfahrt im Hauptbahnhof bis zur Wiederankunft immerhin 7 Minuten unterwegs. Ich verwende Minitrix-Gleismaterial, wovon insgesamt 70 Meter Gleis, 42 Weichen, 2 DKW und 15 Entkopplungsgleise verlegt sind. Auf der Hauptstrecke läuft ein automatischer Blockverkehr mit 10 Zügen ab (gesteuert über Impuls-Relais und Gleiskontaktschalter von Arnold), während an der elektrisch gesteuerten Fabrikanlage (von Arnold) ein Ringverkehr mit Selbstentladewagen die Blicke auf sich zieht. Über die gesamte Anlage kann – unabhängig vom übrigen Zug- und Rangierverkehr – eine e.m.s.-Lok von Minitrix fahren, die bei Automatik-Betrieb innerhalb des Rangierbahnhofs eine eigene Ringstrecke befährt.

Die Nebenbahnzüge schließlich fahren von dem kleinen Kopfbahnhof auf dem rechten Anlagen-schenkel über die Nebenstrecke am hinteren Anlagenrand entlang bis zu einer Kehrschleife und dann wieder zurück in den Kopfbahnhof; von dort kann dann die Schleptenderlok „hinunter ins Tal“ zu einer Drehscheibe fahren und wenden. Für weitere „action“ sorgen außer der Fabrik noch ein automatisch betriebener Containerkran, eine Schranke und eine Seilbahn (alles von Brawa).

Aber dennoch: Die nächste Anlage kommt bestimmt – sie befindet sich bereits in der Planung! Das Schönste bei der Modellbahnerei sind (zumindest für mich) halt doch das Austüfeln des Streckenplans und der Aufbau ...





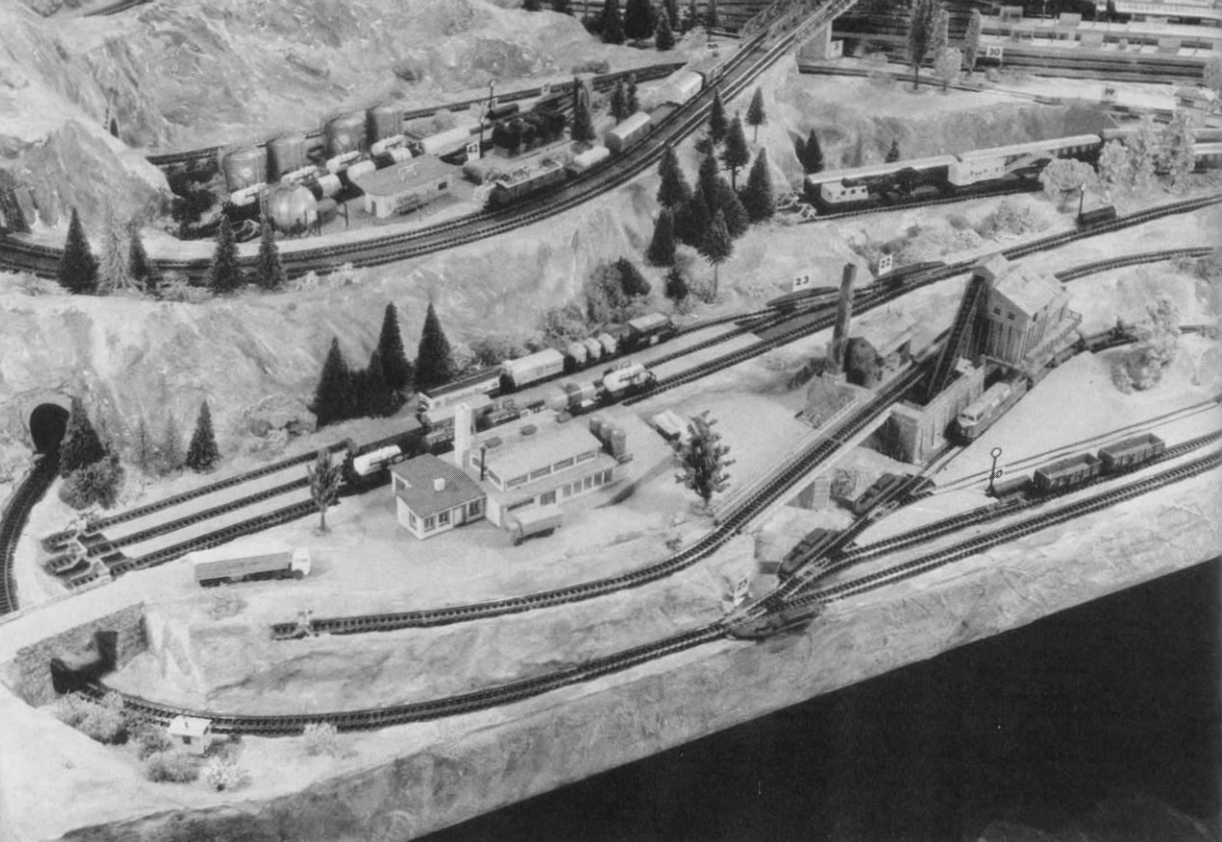


Abb. 7. Die diversen Industrie-Gleisanschlüsse im linken Teil der Anlage.

Abb. 8. Eine originelle und platzsparende Lösung: die Drehscheibe des Dampfloks-Bw's ist z. T. unter einer Brücke der doppelgleisigen Hauptstrecke verlegt.



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

