

6/1980

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 6 / 1980

- | | | | |
|-----|--|-----|---|
| 563 | Ulfs Erstlingswerk | 589 | Individuelle Lok-Nummern in H0 |
| 563 | Uschis Bahn-Souvenirs | 596 | So baute ich meine MIBA-Signalbrücke in H0 |
| 564 | Bewehrte Erde - ein neues Gesicht für Stützbauwerke | 601 | Eisenbahn und Landschaft - auf Sonderfahrt erfahren! |
| 569 | Die Gartenbahn-Saison hat begonnen! - Hersfelder Schmalspur-Festspiele im Maßstab 1:32 | 605 | Österreichischer Oldtime-Schnellzugwagen in H0 - Eine Bauanleitung für Kurswagen-Fahrer und Waggon-Spezialisten |
| 569 | Noch einmal: Die Funktion der Scheuklappe an der E 626 der FS | 609 | Österreichische Dampflokomotive aus der k.u.k.-Zeit |
| 571 | Einfache Gleisbesetzmeldung in beiden Fahrtrichtungen | 611 | Der Windbergbahn nachempfunden. H0-Anlage |
| 571 | O-Bahn-Busse in H0 | 614 | Stellungnahmen zum IPM-Bericht in MIBA 4/80: Interessante Prognosen zur Miniaturisierung |
| 572 | Probieren geht über Studieren: Mein Probier-Stück in N | 615 | Stellungnahmen zum IPM-Bericht in MIBA 4/80: Illustriertes Phänomen - mittels Mikrofotografie |
| 575 | Das Angebot der Industrie - und was noch darin fehlt! - H0-Dampfloks nach deutschen Vorbildern (1. Teil) | 616 | Buch: Dampfloks bei der DB |
| 583 | Halbrelief-Gebäude in 0 | 616 | Buch: Die Fahrzeuge der Braunschw. Landes-Museums-Ebahn |
| 585 | Sie fragen - wir antworten: Was bedeutet FS, SNCF, PKP usw.? | 616 | Buch: Die Dampfloks in Stereo |
| 587 | Die Junioren-Anlage - Bahnhof Sörup in H0 | 616 | Buch: Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug |
| 589 | Zur Gleisplanaufgabe in MIBA 2/80 - 1. Teil: Die Lösung(en) des Problems | 616 | Buch: Mit der S 3/6 ins neue Jahr |

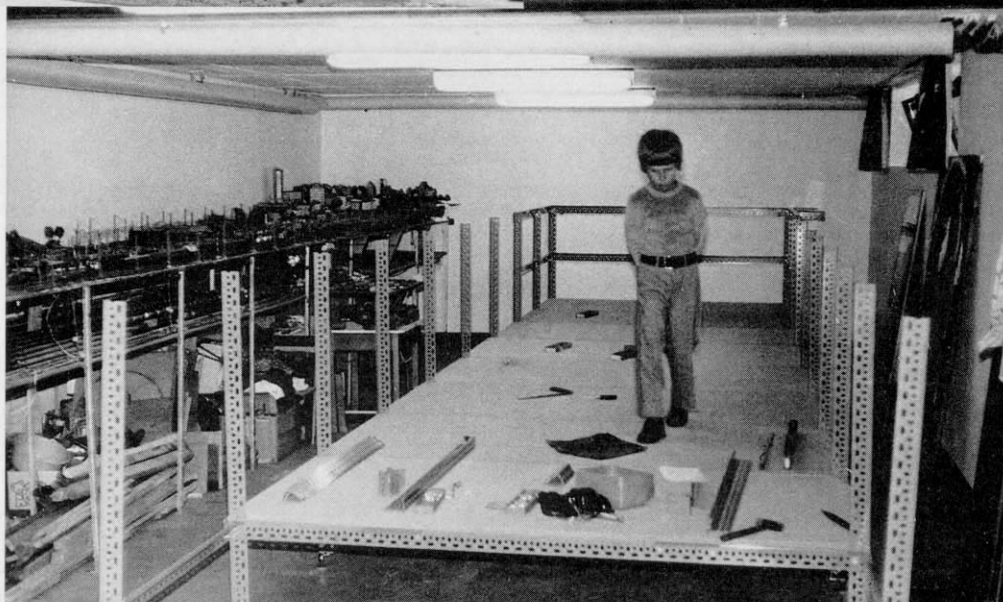
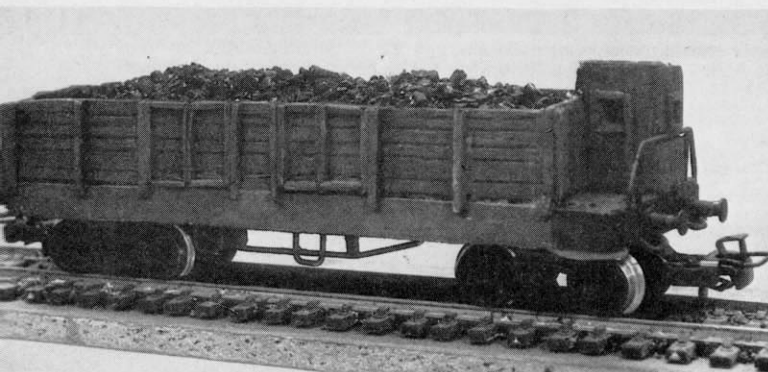
Uschis Bahn-Souvenirs

Was das Fotomodell Uschi hier präsentiert (Foto: Horten) wird seit Anfang Mai in den neuen „Eisenbahn-Shops“ von neun Horten-Filialen feilgeboten: Eisenbahn-Requisiten wie Lampen, Schilder, Warnkreuze usw. aus DB-Beständen! Wer Wohnung oder Hobbyraum stilgerecht ausschmücken möchte, dürfte hier die passende Dekoration finden. Man beachte auch das Sonderangebot: Schienenbusse ab 10 000,- DM!



Ulfs Erstlingswerk

... ist dieser einer MIBA-Bauzeichnung nachempfundene H0-Waggon aus Balsaholz mit Märklin-Drehstellen und echter Kohle-Ladung. Der 9jährige Sprößling des Herrn Uwe Lorenz aus Rheda-Wiedenbrück betritt damit erstmals „Bastel-Gebiet“; was er auf der unteren Abbildung betritt, ist der Rohbau der väterlichen Anlage, über die zu gegebener Zeit ein Bildbericht folgen wird.



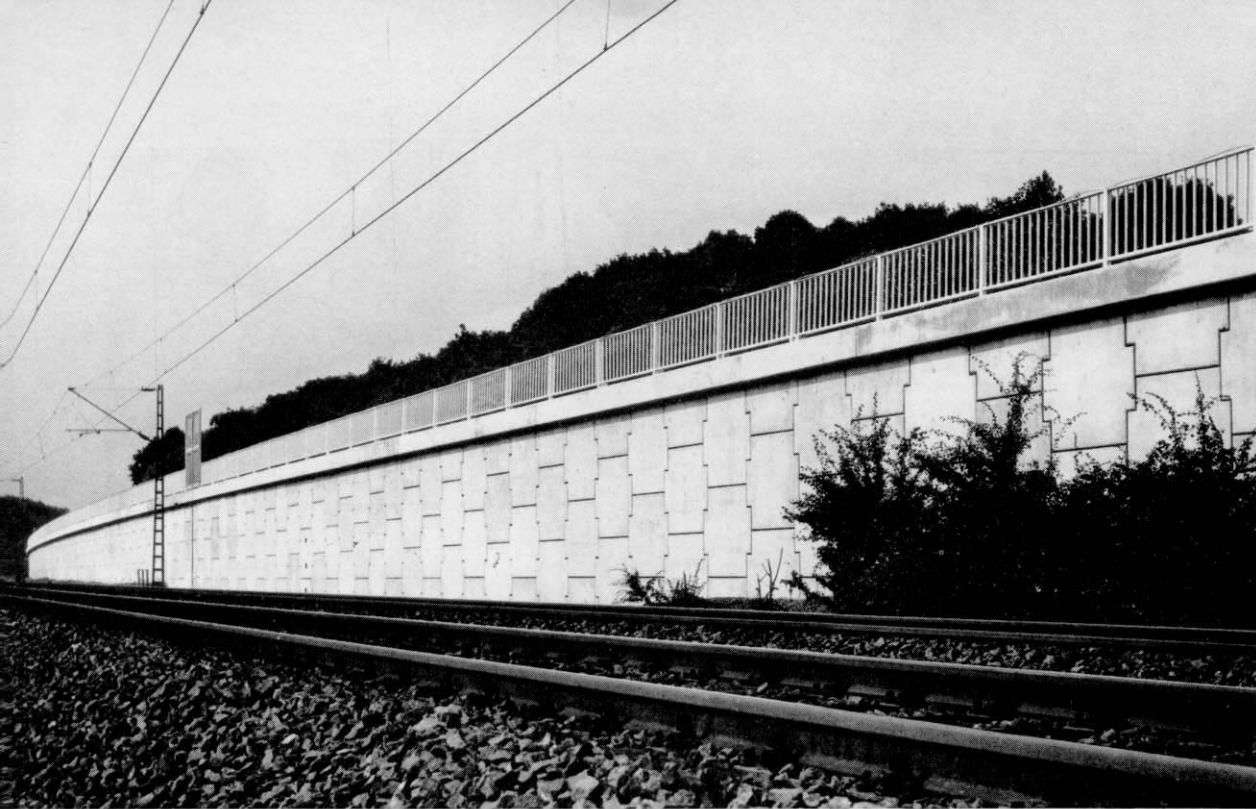


Abb. 1. Eine nach dem neuen Verfahren erstellte und keinesfalls eintönig wirkende Stützmauer an einer DB-Strecke bei Herborn/Dillkreis. (Fotos Abb. 1, 3 und 4: Bewehrte Erde Vertriebsgesellschaft mbH, Mainz).

„Bewehrte Erde“ – ein neues „Gesicht“ für Stützbauwerke

Stützkonstruktionen aller Art, wie Dammbauten, Stützmauern usw., haben seit einiger Zeit – vor allem in Frankreich und den USA, aber in steigendem Maß auch in der Bundesrepublik – ein neues „Gesicht“: mosaikförmig zusammengesetzte Betonfertigplatten, die erheblich moderner wirken als die bekannten gemauerten Stützbauwerke und dennoch nicht so eintönig wie „endlos lange“, glatt oder rauh verputzte Betonmauern. Es handelt sich dabei um ein neues, in Frankreich entwickeltes Bauverfahren namens „Bewehrte Erde“, bei dem in einem geschütteten Erdkörper lagenweise sog. Bewehrungsbänder aus Stahl eingelegt werden. Diese Stahlbänder können Zugkräfte aufnehmen und diese über Reibung in den Boden einleiten. Als außenseitige Stütze fungieren Stahl- oder Betonfertigteil-Elemente, an die die Stahlbänder angeschlossen sind. Wegen der Flexibilität der „Bewehrte Erde“-Bauwerke ermöglicht dieses Bauverfahren vor allem dort, wo bei herkömmlichen massiven Mauerwerken ein schlechter Baugrund besondere Gründungsmaßnahmen erfordert, eine Baukosten-Einsparung.

Nicht zuletzt im Hinblick darauf dürfte sich auch die Bundesbahn für dieses Verfahren interes-

sieren. Hier liegt das Hauptanwendungsgebiet bei Stützwänden an Hängen oberhalb der Gleisanlage; denkbar ist jedoch auch eine Anwendung bei den geplanten Neubaustrecken (siehe MIBA 9/79) – dort nämlich, wo die Trasse wegen der Geländegegebenheiten oder aus Lärmschutzgründen in Einschnitten geführt werden muß.

Wer sich näher über die Technologie der „Bewehrten Erde“ informieren möchte, sei auf die Fachzeitschrift „Eisenbahntechnische Rundschau“ (ETR) aus dem Hestra-Verlag, Darmstadt, verwiesen, die in ihrer Ausgabe 1–2/1980 ausführlich darüber berichtet. Uns Modellbahnern kommt es wohl eher auf die „Optik“ dieser neuen Stützbauwerke an, die eines gewissen Reizes nicht entbehrt – auch wenn einem etwa beim Anblick des in Abb. 4 gezeigten Bauwerks schier „die Augen übergehen“ möchten! Wie dem auch sei – wer auf seiner Anlage die jetzige Zeit darstellt, wird dies nicht nur an Fahrzeugen und Gebäuden, sondern vielleicht auch durch die Nachbildung eines solchen Bauwerks an geeigneter Stelle – hangseitige Stützmauern, Dammbauwerke oder Einschnitte in besiedelten Gebieten o. ä. – demonstrieren wollen.

mm

Abb. 2. Die Zeichnung verdeutlicht, in welcher Reihenfolge (siehe Zahlen) die $1,50 \times 1,50$ m großen Beton-Fertigteile aneinandergesetzt werden. Durch die Verzahnung der Ränder und die in die PVC-Rohre greifenden Dorne ist eine maßgerechte Montage gewährleistet.

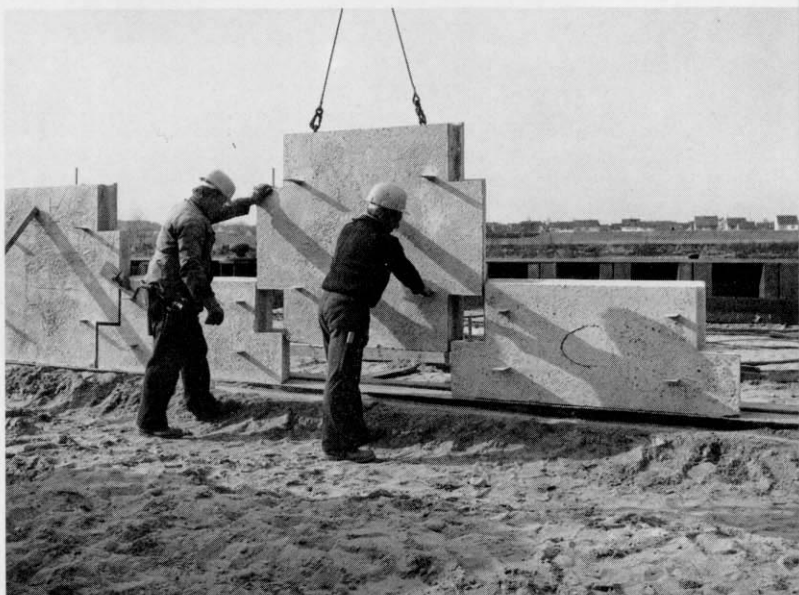
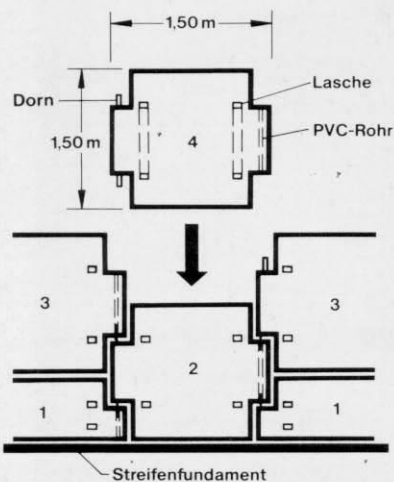


Abb. 3. Ein Fertigteil wird in das Streifenfundament eingesetzt. An den vier Laschen jedes Fertigteils werden später die sog. „Bewehrungsbänder“ (siehe Haupttext) befestigt.

Abb. 4. Ein weiteres Beispiel für moderne Stützmauern nach dem „Bewehrte Erde“-Verfahren, bei dem einem allerdings angesichts der „unruhigen“ Strukturierung nachgerade die Augen übergehen.









Die Gartenbahn-Saison hat begonnen!

„Hersfelder Schmalspur-Festspiele“ im Maßstab 1:22,5

Nachdem die MIBA oft ausführliche Anregungen und Hinweise zum Modellbau bringt, möchte unsere Arbeitsgruppe „Modellbau“ hier einmal ihre derzeitigen Aktivitäten vorstellen.

Die Gruppe befaßt sich zur Zeit mit Schmalspurfahrzeugen im LGB-Maßstab 1:22,5. Die Modelle sind soweit wie möglich nach authentischen Unterlagen ausgeführt; es sind teils Neu-, teils auch Umbauten unter Verwendung von LGB-Fahrzeugen bzw. -Bauteilen, die in wetterfester Ausführung für den Freilandbetrieb gedacht sind. Einerseits bot sich der relativ große LGB-Maßstab gerade für Neulinge im Selbstbau an, da alle Bauteile noch handliche Dimensionen haben; zum anderen reizt die LGB auch deshalb zum Selbstbau, weil auch ein recht gemischter Fahrzeugpark auf Schmalspurgleisen immer noch stilgerecht und

vorbildnah wirkt. Schließlich bauten sich früher die Werkstätten der Klein- und Schmalspurbahnen oft einen Teil ihrer Fahrzeuge selbst, z. T. sogar Lokomotiven! Worauf die einzelnen Modelle basieren, ist den entsprechenden Bildtexten zu entnehmen.

Daß es sich übrigens immer wieder lohnt, auf der Suche nach Vorbildern auch in den ältesten MIBA-Bänden unserer Vereinsbücherei zu stöbern, zeigt das Stellwerkhäuschen auf Abb. 2. Es wurde nach einer in Heft 4/1951 (!) veröffentlichten Bauzeichnung gebaut und fungiert – mit abnehmbarem Oberteil – als Wetterschutz für die Verdrahtungsanschlüsse der Freiland-Anlage (Lampen, Magnetartikel usw.).

Hersfelder Eisenbahnfreunde e. V., Bad Hersfeld
Dr. Steinke

Zu den Abbildungen auf S. 566/567:

Abb. 1. Ein „anmachendes“ Motiv: stimmungsvolle Gartenbahn-Romantik auf der LGB-Freiland-Anlage der Hersfelder Eisenbahnfreunde!
(Fotos: F. Eisenhuth und Dr. Steinke, Bad Hersfeld)

Abb. 2. Vor der Blockstelle „MIBA“ präsentiert sich das gelungene Modell der auf einem LGB-Fahrwerk basierenden 1'C-Tenderlok „Spreewald“ (deren Vorbild beim Deutschen Eisenbahn Verein in Bruchhausen-Vilsen unter Dampf steht).

← Abb. 3 vermittelt eine ungefähre Vorstellung vom Betrieb auf der ausgedehnten Freiland-Anlage. Die Loks sind mit Mehrzugsteuerung ausgerüstet; der Fahrspannungsregler wurde mit einer Funk-Fernsteuerung verbunden, damit man die Züge entlang der Strecke begleiten und alle Fahrmanöver aus nächster Nähe beobachten kann. Der Wasserwagen auf dem zweiten Gleis von links (siehe auch unser heutiges Titelbild) kann – wenn fest mit einer Lok gekuppelt – zur zusätzlichen Stromaufnahme herangezogen werden.

Zur Abbildung auf S. 570:

Abb. 4. Kleinbahnatmosphäre im Bahnhof – inmitten einer idyllischen Umgebung mit echten Büschen und Bäumen. Bei den beiden Lokomotiven handelt es sich um Modelle nach Vorbildern der ehem. Heeresfeldbahnen, wie sie im Großen bei verschiedenen Schmalspurbahnen im Einsatz waren. Beide Loks entstanden durch einen weitgehenden Umbau der LGB-„Zillertalbahn“-Lok.

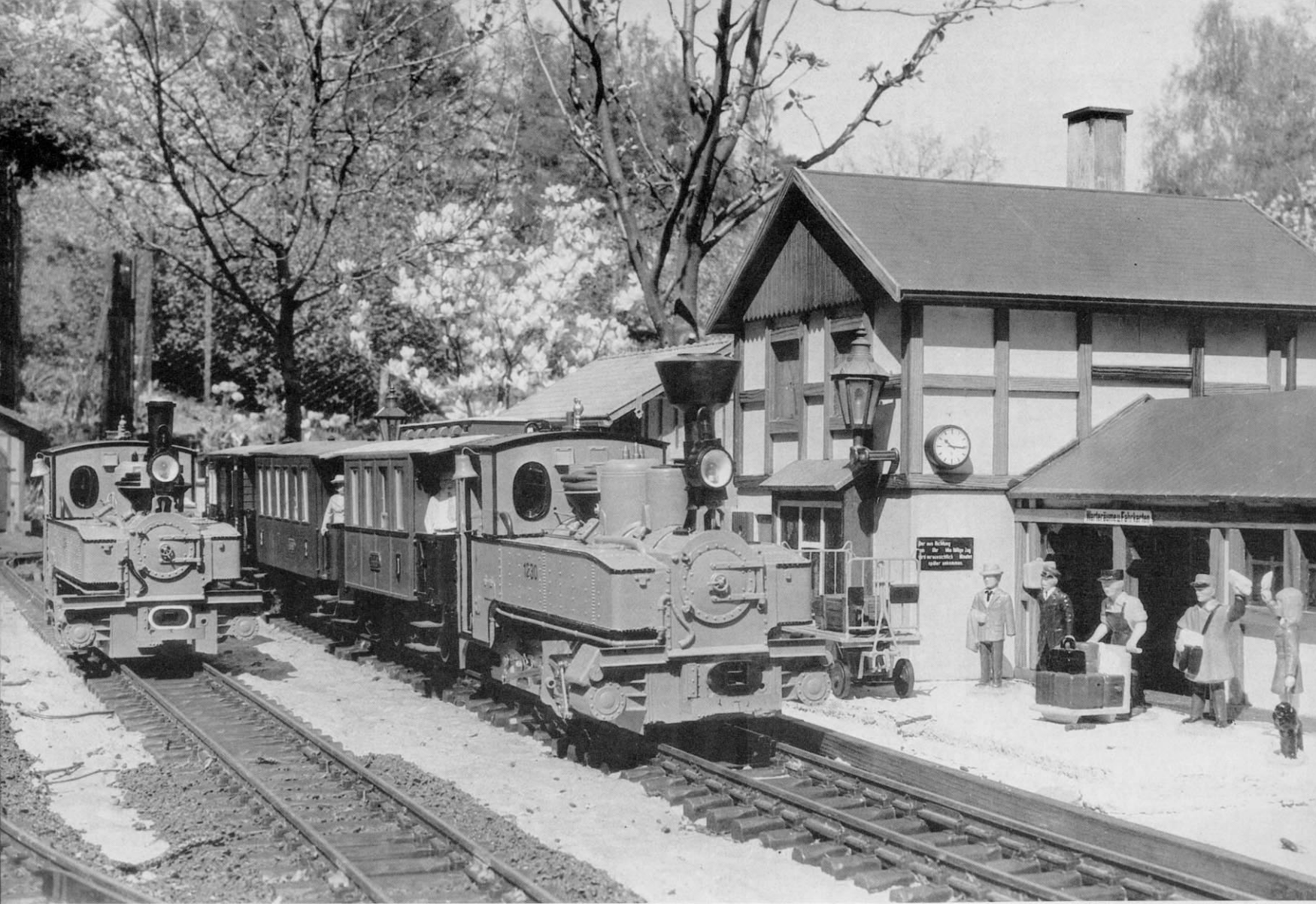
Noch einmal: *Die Funktion der „Scheuklappe“ an der E 626 der FS*

(zu MIBA 3a/80, S. 322 u. 5/80, S. 503)

Beim Studium des MIBA-Messeberichts stieß ich u. a. auch auf meine „Leib- und Magen-Lok“, die „neue“ E 626 der FS. Die „Scheuklappe“ fungiert tatsächlich als solche! Damit sollen z. B. die Führerstandsfenster vor Wind- und Staubböen entgegenkommender Züge geschützt werden. Einen ähnlichen Zweck erfüllen diese „Scheuklappen“ auch auf den unmittelbar am Meer vorbeiführenden Strecken (Riviera etc.); dort soll etwa überkommende Gischt abgehalten werden; hinzu kommt außerdem noch der Blendschutz. Erwähnenswert ist viel-

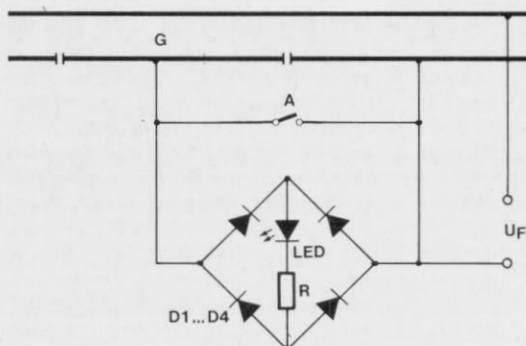
leicht, daß diese „Oldies“ auch heute noch im hochwertigen Güterzugdienst vor Langläufen anzutreffen sind. So fahren z. B. die beim Deposito Livorno stationierten E 626 Langläufe von Ventimiglia über Genua bis nach Rom, wobei durchwegs mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gefahren wird. Unvorstellbar für den deutschen Eisenbahnfreund, zumal bei uns wesentlich jüngere Elloks von der DB nur mehr „abgefahren“ werden bzw. wurden (z. B. E 17 usw.)!

Bert Jülich, Bad Godesberg



Einfache Gleisbesetztmeldung in beiden Fahrrichtungen

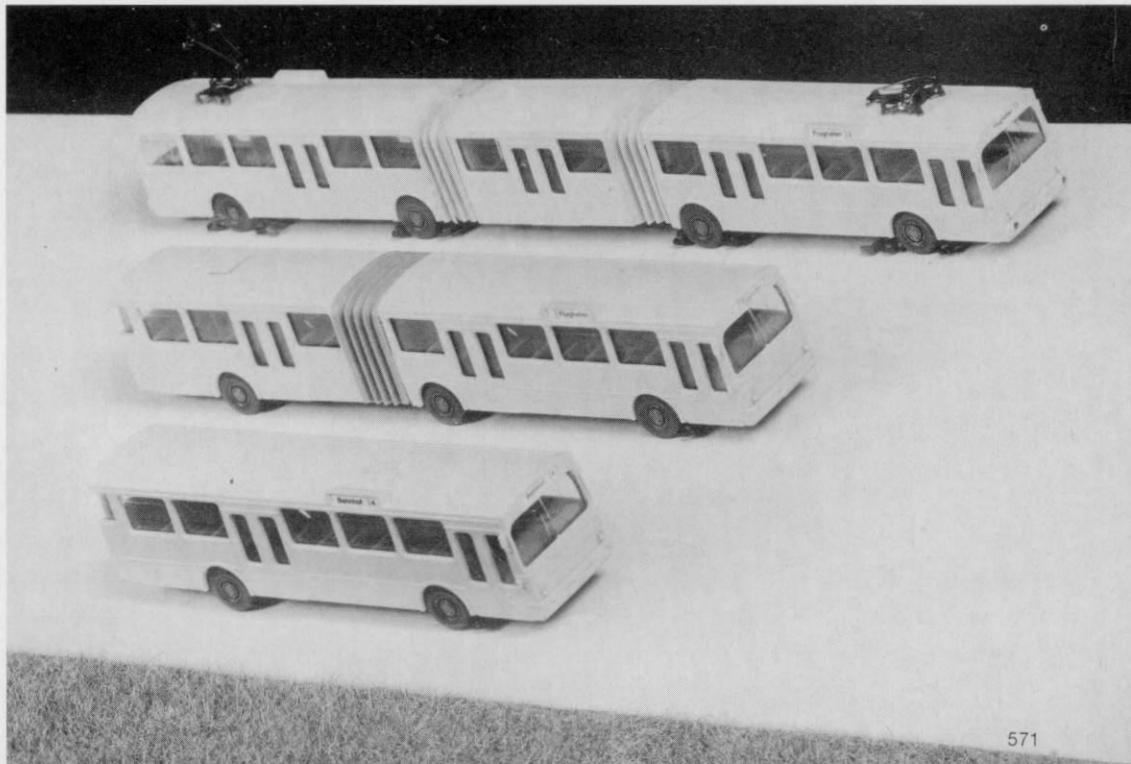
Die von Herrn Schmiedel im o. a. Artikel vorgeschlagene Schaltung für eine einfache Gleisbesetztanzeige habe ich dahin abgewandelt, daß die Polarität des Fahrstroms und damit die Fahrtrichtung eines im gleichen Stromkreis, aber nicht im abgeschalteten Gleis befindlichen Zuges keinen Einfluß auf die Anzeige hat; lediglich Fahrspannung muß anliegen. Vier Siliziumdioden bilden eine Gleichrichterschaltung, in deren Brückenweig die LED und der Vorwiderstand von etwa 1 kOhm/0,25 W liegen. Die Anordnung bewirkt, daß in jeder Polarität der Fahrspannung die LED immer in Durchlaßrichtung betrieben wird. Die Schaltung wird parallel zum Gleisabschaltkontakt angeschlossen; sie ist damit noch universeller einsetzbar als die Schaltung aus Heft 11/79.



Es bedeuten:

G = abschaltbarer Gleisabschnitt, A = Abschaltkontakt, U_F = Fahrspannung, D 1 ... D 4 = 4 Dioden 1 N 4148, R = Widerstand 1 kOhm/0,25 W.

0-Bahn-Busse in H0 baute MIBA-Leser Helmut Bertelsbeck, Stuttgart, aus Wiking-Bussen und Herei-Faltenbalgen. 0-Bahn bedeutet soviel wie Omnibus-Bahn und steht für eine neue Technologie des großen Vorbilds, bei der die Busse mittels Spurführungsrollen vor den Rädern (bei den Modellen mit Preiser-N-Rädern nachgebildet) in einer Betonfahrbahn vollautomatisch gelenkt werden. Der als Zweirichtungsfahrzeug (erkennlich an den Spurführungsrollen vor und hinter den Rädern) konzipierte Vierachser existiert noch nicht im Original, sondern gibt den Prototyp des für Stuttgart projektierten 0-Bahn-Fahrzeugs wieder. – Wer sich übrigens über 0-Bahn-Busse und Omnibusse im Großen und en miniature informieren will, sei auf die Zeitschrift „Omnibus-Spiegel“ verwiesen; das reichhaltig bebilderte Heft erscheint vierteljährlich zum Preis von DM 12,-. (Kontaktadresse: Dieter Hanke, Sperberweg 17, 6100 Darmstadt).



Probieren
geht über Studieren:

Mein „Probier-Stück“ in N

von Helmut Fopp, Esslingen

Um für meine bereits im Bau befindliche N-Anlage von $2,30 \times 0,95$ m praktische Erfahrungen zu sammeln, baute ich mir ein kleines Bw mit danebenliegender Güterabfertigung in den Abmessungen $1,20 \times 0,52$ m; dieser Anlagenteil soll später in L-Form an die größere Anlage angeschlossen werden. Im Bw sind alle erforderlichen Behandlungsanlagen und eine Reparaturhalle vorhanden, in der Wagen und Lokomotiven ausgebessert und mit Ersatzteilen versehen werden können. Im Bau sind noch ein Schürhakenstell und ein rollbares Blasrohrgestell.

Die Güterabfertigung umfaßt eine Expreßgutstelle und eine Spedition; ferner werden eine Steinmühle und ein kleines Tanklager über ein Anschlußgleis versorgt. Ein Lademaß von NMW wird noch eingebaut.

Das Gleis- und Weichenmaterial stammt von Ar-

nold; alle Gleise und Weichen sind mit Korkschorer eingeschottert. Gebäude und Behandlungsanlagen sind Industrieprodukte, die teilweise umgearbeitet und farblich nachbehandelt wurden.

Der Felsabhang im Hintergrund der Anlage ist mit echten, verwitterten Steinen von der Schwäbischen Alb gestaltet. Die Straßen wurden mit sog. Kombi-Spachtel von Iwet überzogen und farblich etwas nachbehandelt.

Aus dem Stellpult (Abb. 3) geht der Gleisplan des „Probierstücks“ hervor. Als Weichenschalter fungieren Kippschalter, deren Stellung die Fahrstrecke anzeigt.

Insgesamt gesehen, habe ich beim Bau dieses „Probierstücks“ einige Erfahrungen sammeln können, die mir bei der Erstellung der „Hauptanlage“ sicher zugute kommen werden.

Abb. 1. „Nur“ ein Bw und eine Güterabfertigung umfaßt das „Probierstück“ des Herrn Fopp. Das Ansatzstück für die geplante N-Anlage ist $1,20 \times 0,52$ m groß; das Bw verfügt über alle erforderlichen Behandlungsanlagen, und auch eine kleine Reparaturhalle ist vorhanden.





Abb. 2. Neben Bw- und Güterschuppengleisen wurden auch noch verschiedene Anschlußgleise vorgesehen. Der Überladekran links und das „auf Stelzen gesetzte“ Stellwerk sind abgewandelte Industriemodelle.

Abb. 3. In die Anlagenfläche integriert – und dennoch deutlich als nicht zur Anlage gehörig erkennbar: das Stellpult des Anlagentorsos ist etwas tiefer als die anschließenden Geländepartien gesetzt. Der Gleisverlauf ist auf dem Stellpult zu erkennen.





H0-Dampflok nach deutschen Vorbildern

von Louis Bausch, Emmen/Holland

1. Teil

MIBA-Leser Louis Bausch aus Emmen/Holland zeigt in der folgenden Aufstellung, einer ausgesprochenen „Fleißarbeit“, einmal die Lücken bei den Dampflok-Modellen der Großserienhersteller auf. Mit seinen Vorschlägen an die Industrie steht Herr Bausch keineswegs allein da; wie wir aus langjähriger Erfahrung und aus einer Reihe von Leserzuschriften wissen, sind es gerade die von Herrn Bausch ge-

nannten und vorgeschlagenen Modelle, die auch andere Leser und Modellbahner gerne auf ihren Anlagen einsetzen würden. Wir möchten daher die Vorschläge unseres holländischen Lesers mit Nachdruck und mit entsprechend großen Abbildungen der von uns geforderten Lokmodelle unterstützen und der Modellbahn-Industrie seine Wunschlisten zum genaueren Studium empfehlen! D. Red.

Die Großserienhersteller brachten in den letzten Jahren viele neue Modelle auf den Markt, die in Detaillierung und Maßhaltigkeit Spitzenleistungen darstellen. Diese Fortschritte sind nicht zuletzt auf die Bemühungen der MIBA zurückzuführen.

Obwohl man oft die Meinung hört: „Es gibt fast alles auf dem Markt zu kaufen“, so gilt dies für Dampflokmodelle (leider) noch lange nicht. Bei jedem neu herausgebrachten Modell wird gesagt bzw. geschrieben: „Wieder eine Lücke gefüllt“. Man kann sich dabei natürlich fragen: „Wo sind die Lücken?“ und „Welches sind die Wunschmodelle?“ Was ein Wunschmodell ist, hängt freilich sehr von der persönlichen Einstellung ab; was für den einen ein Wunschmodell ist, muß es nicht unbedingt auch für andere sein.

Ich habe einmal versucht, die Lücken im Modellbereich aufzuspüren und „Wunschmodell-Listen“ zusammenzustellen.

Als Beispiele dafür, was ich unter Schließung von Angebots-Lücken verstehe, seien etwa die Modelle der „94“ von Fleischmann und der „17“ von Roco genannt: Nach Erscheinen der beiden neuen „Stars“ hob ein Rennen auf die Fachgeschäfte an; es wurden tatsächlich zwei Lücken geschlossen. Ein anderes Beispiel, im umgekehrten Sinne, sind die beiden Modelle der „01-Altbau“ von Roco und Rivarossi, die im vergangenen Jahr erschienen; hierbei wurde nur eine Lücke geschlossen, obwohl es zwei hätten sein können!

Ich bin, ebenso wie Herr Walter Schier (Heft 6/79), der Meinung, daß Doppelentwicklungen zu bedauern sind. Die echten Lücken könnten schneller geschlossen werden und die Industrie könnte meiner Meinung nach mehr verkaufen,

denn die meisten Modellbahner kaufen ja wohl doch nur eine Lok von jeder Baureihe.

Es gibt m. E. noch so viele Lücken, daß die Industrie noch etwa zehn bis zwanzig Jahre neue Modelle herausbringen könnte, vorausgesetzt, daß im Durchschnitt 4–5 Modelle pro Jahr erscheinen. Da die Entwicklung auch stets Fortschritte macht, ist für die Modelle von heute nach 20 Jahren eine „Generalüberholung“ fällig, so daß die Industrie immer etwas zu tun hätte, ausgehend von dem Gedanken, daß wir und unsere Söhne in zehn oder zwanzig Jahren immer noch „Eisenbahn spielen“!

Nun zur Sache: Für die Zusammenstellung der Wunschlisten habe ich die Lokomotiven in vier Gruppen eingeteilt:

Gruppe I:

Kriegs- und Nachkriegslokomotiven

Gruppe II:

DB-Umbaulokomotiven der Einheitsbauart

Gruppe III:

Einheitslokomotiven

Gruppe IV:

Länderbahnlokomotiven, die nochmals nach der gebauten Stückzahl unterteilt sind:

- a) mehr als 1000 Exemplare
- b) zwischen 500–1000 Exemplare
- c) zwischen 100–500 Exemplare
- d) weniger als 100 Exemplare

Nur solche Länderbahnloks sind berücksichtigt, die nach dem zweiten Weltkrieg noch vorhanden waren bzw. noch gelaufen sind; Zahnrad- und Schmalspurloks sind nicht einbezogen.

← Abb. 1. Die formschöne Neubau-Lokomotive der BR 65 für den mittelschweren Dienst auf Haupt- und Nebenbahn fehlt ebenso im H0-Großserien-Angebot wie ...

Abb. 2 u. 3 (S. 576/577) ... ein Modell der bulligen Tenderlok der BR 82, die mit „kurzen Zügen für steile Strecken“ geradezu modellbahnprädestiniert ist! (Fotos Abb. 1–3, 6 u. 7: Herbert Stemmler, Rottenburg).





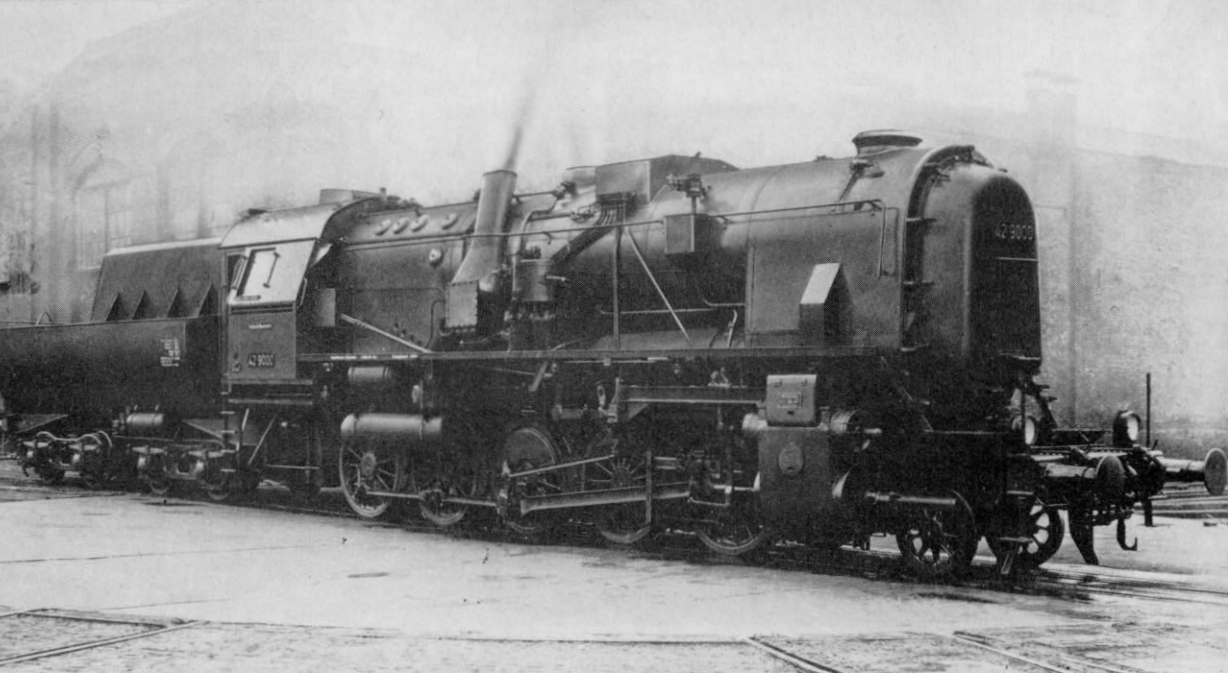


Abb. 4. Ein typengeschichtlich interessanter und darum „serienwürdiger“ Sonderling unter den Nachkriegs-Dampfloks: eine der beiden Franco-Crosti-Loks der BR 42⁹⁰ (Foto: Bellingrodt / Verkehrsarchiv Nürnberg).

Gruppe I:

Kriegs- und Nachkriegslokomotiven

Diés ist die kleinste und deswegen am leichtesten überschaubare Gruppe. Die Lokomotiven sind allgemein bekannt; die meisten wurden nicht mehr weiterentwickelt, weil Diesel- und Elloks sie verdrängt haben. Daraus ergibt sich demnach folgende Übersicht:

Tabelle 1

BR	Anzahl gebaut	Großserien-Modell
10	2	Rivarossi
23	105	Roco
42	866	Liliput
42 ⁹⁰	2	—
52	ca. 6300	Liliput
52 ¹⁰⁻²⁰	ca. 140	Piko
530001	keine	Märklin/Hamo
65	18	—
66	2	Piko
82	41	—

Man sieht, daß in dieser Gruppe nur noch wenige Lücken für Großserienmodelle bestehen, woraus sich die folgende Wunschliste ergibt:

Wunschliste 1 (aus Tabelle 1)

1. 82
2. 65
3. 42⁹⁰

Gruppe II:

DB-Umbau-Lokomotiven der Einheitsbauart

In dieser Gruppe sind jene Einheitslokomotiven zusammengefaßt, die nach dem Krieg von der DB mit neuen Hochleistungskesseln ausgerüstet wurden und lange Jahre in der Förderung hochwertiger, schwerer Züge eine besondere Rolle spielten (z. B. die 01¹⁰ der Bw's Bebra und Osnabrück oder die 012 und 042 des Bw Rheine).

Tabelle 2

BR		Anzahl gebaut	Großserien-Modell
01	Neubaukessel	50	Fleischmann
01 ¹⁰	Neubaukessel	55	—
03 ¹⁰	Neubaukessel	26	—
41	Neubaukessel	99	—
50 ⁴⁰	Franco-Crosti	31	—

In dieser Rubrik bleiben (nachdem Herr Schier bereits in MIBA 1/75 und 6/79 für die „41“ plädiert hat) nur zwei, jedoch sehr „gewichtige“ Wünsche offen:

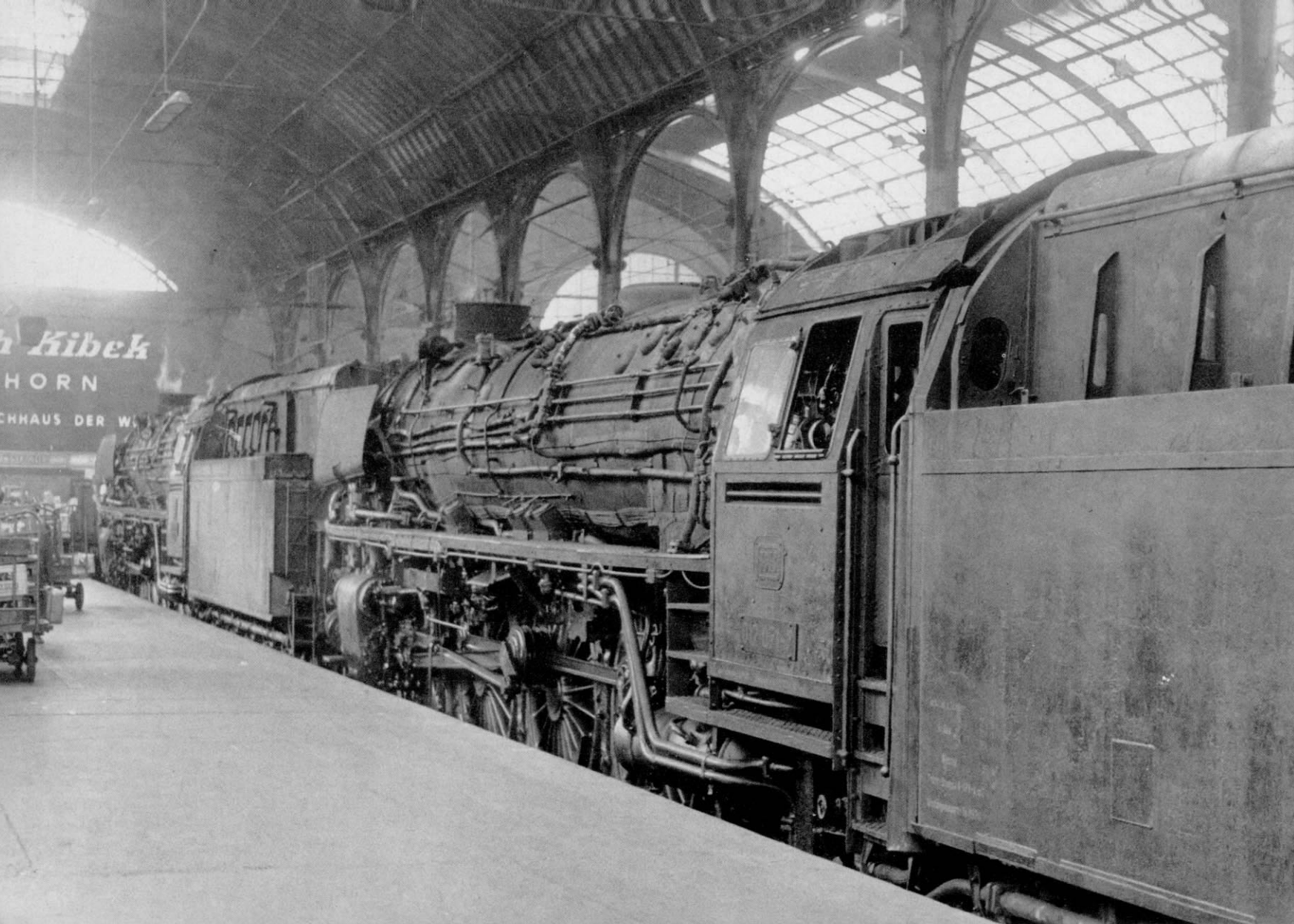
Wunschliste 2 (aus Tabelle 2)

- 01¹⁰
- 03¹⁰

Zu den Abbildungen auf S. 579–581:

Abb. 5–7. Schwere Reisezüge im Mittelgebirge und auf den großen Rollbahnen wurden bis in die sechziger Jahre von den Loks der BR 03¹⁰ (Foto: Rolf Brüning, Bruchköbel) und 01¹⁰ mit Neubaukessel befördert.

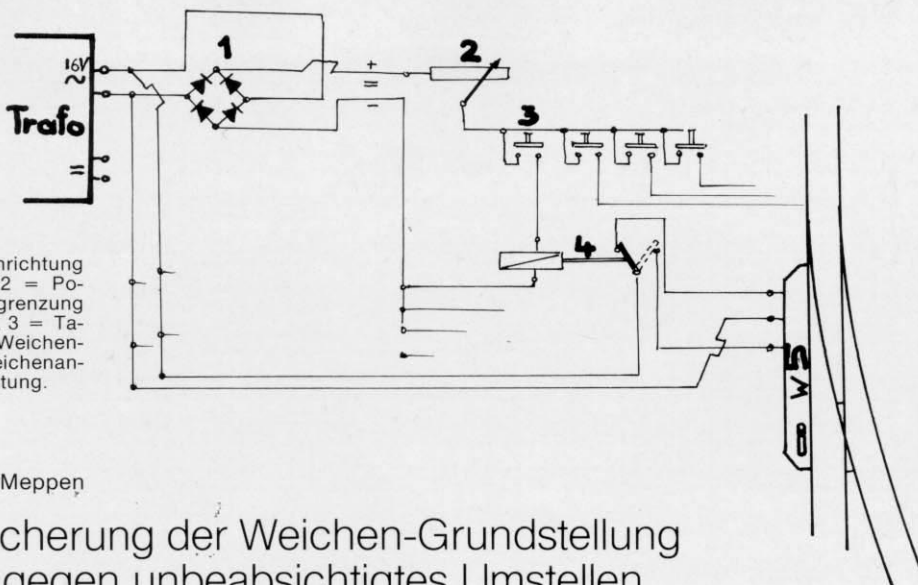




Kibek
HORN
CHHAUS DER W



Schaltungsabau für die Sicherung der Weichen-Grundstellung (Zeichnung vom Verfasser). Es bedeuten: 1 = Gleichrichtung des Schaltstromes, 2 = Potentiometer zur Begrenzung der Relaisbelastung, 3 = Taster, 4 = Relais als Weichenschalter, 5 = Weichenantrieb mit Endabschaltung.



Jürgen Kirchhoff, Meppen

Sicherung der Weichen-Grundstellung gegen unbeabsichtigtes Umstellen

Nach fast zwanzigjähriger Pause zum Modellbahn-Hobby zurückgekehrt, stellte ich bereits nach wenigen Heften (und dem Studium anderer Fachzeitschriften) fest, daß die MIBA nach wie vor die spannende Lektüre für den technisch interessierten Modellbahner ist. So wie ich zahlreiche Anregungen für die Lösung von Problemen aus der MIBA bezog, möchte ich einmal einen Fall aus meiner Praxis schildern, von dem ich glaube, daß er eigentlich auf vielen Anlagen ähnlich gegeben ist; meine Lösung dürfte daher auch für andere Leser von Interesse sein.

Auf jeder Anlage mit Rangierbetrieb gibt es Hauptfahrtrichtungen, die möglichst verläßlich frei gehalten werden sollen. Bei Weichen, die auf ein solches Hauptfahrgleis münden, wünscht man sich oft, sie hätten eine „Grund“-Stellung, die eine unbeabsichtigte Fehlstellung verhindert. Als Beispiel sei etwa ein Wartegleis für die Rangierlok im Hbf. genannt. Die Weiche zu diesem Gleis muß nur für den Augenblick der Lok-Ein- oder -Ausfahrt (also nur für einen kurzen Moment) in dessen Richtung gestellt sein. Wird die Rückstellung danach vergessen, kann der (im Bahnhof nicht haltende) „Orient-Express“ bei seiner nächsten Durchfahrt voll auf den Prellbock rauschen!

Durch die im folgenden beschriebene Schaltung ist dies zuverlässig zu vermeiden. Die dazu notwendigen Teile kann man sich im Elektronik-Bastelgeschäft besorgen:

1. 4 Dioden (wie sie als „Schaltdioden“ auch von Modellbahn-Herstellern, z. B. Arnold 7689, angeboten werden) für die Brückenschaltung zur Gleichrichtung des Stromes.
2. Potentiometer (z. B. 50 K Ohm) zum Schutz

des Relais (4). Falls das Relais die anliegende Schaltspannung von ca. 15 V ohne Überhitzung verträgt, kann auf diesen Potentiometer verzichtet werden. Andernfalls ist der Widerstand soweit zu erhöhen, wie es ein sicheres Ansprechen des Relais erlaubt.

3. Taster (z. B. Arnold 7200) zur Relais- und damit Weichenschaltung; es ist nur ein Taster pro Weiche erforderlich.
4. Relais (z. B. Siemens V 23016 A 0002-A 101). Das verwendete Relais muß in Ruhestellung/Arbeitsstellung zwischen zwei Kontakten umschalten. Die üblichen, von den Modellbahnherstellern angebotenen Doppelspulen-Relais sind für diese Schaltung nicht zu verwenden, da sie zum Umschalten je einen Schaltimpuls benötigen (wie die elektrischen Weichenantriebe).

Die Schaltung der Weiche erfolgt – im Hinblick auf die bereits installierte Gesamtschaltung der Anlage und zur Schonung des Brückengleichrichters – mit dem „üblichen“ Wechselstrom; allerdings ist wegen des Schalt-Dauerstroms unbedingt ein Weichenantrieb mit Endabschaltung erforderlich!

In Ruhestellung versorgt das Relais die eine Weichenspule mit Strom und garantiert damit die Grundstellung (z. B. Geradeausfahrt). Zum Umschalten wird der Taster gedrückt, das Relais zieht an und die Weiche schaltet um; sie verbleibt in dieser Stellung nur so lange, wie der Taster gedrückt wird. Das ist für die „kurze Dauer“ der Lok-Ausfahrt aus dem Wartegleis durchaus zumutbar. Sobald der Tasterdruck aufgehoben wird, kehrt die Weiche in ihre Grundstellung zurück.

Halbrelief-Gebäude in 0

Nachdem ich mich fast 18 Jahre lang mit H0-Modellbahnen beschäftigt habe, bin ich vor einiger Zeit auf 0 „umgestiegen“ und möchte heute einmal einige Selbstbau-Gebäude meiner entstehenden 0-Anlage vorstellen. Ich war mir von vornherein darüber klar, daß ich die meisten Bauteile selbst herzustellen hätte; mit den Gebäuden – nach eigenen Entwürfen – habe ich begonnen und mittlerweile einen kleinen Straßenzug fertiggestellt.

Sämtliche Gebäude sind in der sog. Halbrelief-Bauweise gehalten und etwa 4–7 cm tief; die Breite der Straßenfront liegt bei 12–25 cm. Die Modelle sind vorwiegend aus Sperrholz gebaut; Dachplatten, Fenster, Türen, Balkongeländer usw. sind handelsübliche (z. T. Kunststoff-) Einzelteile. Das Fachwerk ist mittels Holzprofilen ausgeführt; der Anstrich erfolgte mit Plakafarben. Die Fenster habe ich mit Gardinen und z. T. auch mit Blumenkästen versehen, wie ich überhaupt besonderen Wert auf eine – in dieser Baugröße nahezu unumgängliche – Detaillierung lege. Jedes Stockwerk ist innen mit einem eigenen Glühbirnchen beleuchtbar. Wer sich für derartige Gebäude interessiert, aber die berühmten „zwei linken Hände“ hat, kann sich übrigens mit mir (Architekt Friedrich Karlstedt, Wuppertaler Str. 245 A, 5640 Solingen-Gräfrath) in Verbindung setzen; bei entsprechender Resonanz besteht die Möglichkeit, diese und evtl. noch weitere 0- und I-Gebäude auch anderen Modellbahnern zugänglich zu machen.

Abb. 1. Der alte Stadtturm besteht aus einer versteiften Papprolle passenden Durchmessers, Vollmer-Mauerplatten und Linka-Gipsbauteilen; die Spuren von „Wind und Wetter“ wurden mit Plakafarben imitiert.



Abb. 2. Ein romantischer Fachwerk-Straßenzug aus mehreren der ca. 4–7 cm tiefen Halbrelief-Gebäude fungiert als hinterer Abschluß der entstehenden 0-Anlage.





Sie fragen – wir antworten

Was bedeuten „FS“, „SNCF“, „PKP“ usw.?

Als Neuling im Modellbahn-Hobby möchte ich gern einmal wissen, welche Bahnverwaltungen sich hinter den auch in der MIBA so oft genannten Abkürzungen wie „FS“, „SNCF“, „NS“ usw. verbergen.

R. D., Nürnberg

Da seit der letzten Aufschlüsselung dieser Abkürzungen schon einige Zeit vergangen ist, sei diese hier für neue Leser nochmals „wiederholt“:

BDZ	= Bulgarische Staatsbahnen
BLS	= Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BR	= Britische Eisenbahnen
CCFP	= Portugiesische Eisenbahnen
CEH	= Griechische Staatsbahnen
CFL	= Luxemburgische Eisenbahnen
CFR	= Rumänische Eisenbahnen
CSD	= Tschechoslowakische Staatsbahnen
DB	= Deutsche Bundesbahn
DR	= Deutsche Reichsbahn/DDR
DSB	= Dänische Staatsbahn
FS	= Italienische Staatsbahn
JZ	= Jugoslawische Eisenbahnen
MAV	= Ungarische Staatsbahnen
NS	= Niederländische Eisenbahnen
NSB	= Norwegische Staatsbahnen
ÖBB	= Österreichische Bundesbahnen
PKP	= Polnische Staatsbahnen
RENFE	= Spanische Staatsbahnen
SBB	= Schweizerische Bundesbahnen
SJ	= Schwedische Staatsbahnen
SNCB	= Belgische Eisenbahnen
SNCF	= Französische Eisenbahnen
SZD	= Eisenbahnen in der UdSSR
TCDD	= Türkische Eisenbahnen
VR	= Finnische Eisenbahnen



Abb. 3 u. 4. Diese beiden Abbildungen – die obere fast in $\frac{1}{4}$ Originalgröße, die untere etwa in H0-Größe wiedergegeben – vermitteln einen Eindruck von der reichhaltigen Detaillierung und Ausschmückung der Gebäude. Die Fensterscheiben bestehen aus Plexiglas oder Klarsichtfolie; bei „Bleiglas“-Fenstern (untere Abb.) ist jede einzelne Scheibe mit einer Haftfolie hinterlegt. Die Türen entstanden aus Holzverschalungen (für den Schiffsmodellbau) bzw. wurden aus Kunststoffplatten ausgesägt; die Türbeschläge wurden aus Messingblech ausgeschnitten, die Drücker aus Nadeln gebogen; gleichfalls aus dem Schiffsmodellbau kommen die Balkon-Geländer (Relingstützen). Der Blumenschmuck ist feinadriges, mit winzigen Trockenblumen bestecktes Islandmoos (mit Glycerin präpariert); die Bäume entstammen dem französischen Nantier-Programm. Die Beschriftung wurde – mittels einer Schablone – mit weißer Farbe aufgebracht; in Zukunft sollen Letraset-Beschriftungen verwendet werden.

Bahnhof „Sörup“ in H0

Der Grundstock zu meiner Anlage wurde 1972 gelegt, als ich zu Weihnachten meine erste Modell-eisenbahn bekam. Mein „Betriebsmittel-Park“ bestand damals aus einer Dampflok (BR 24), ein paar

Wagen und Gleisstücken. Schon damals wollte ich möglichst „echt“, d. h., vorbildgerecht spielen. Ich guckte deshalb häufig meinem Vater beim Betrieb seiner Anlage (sie wurde im Heft 12/77 abgebildet)

Abb. 1. Ein Bau-
stellen-Motiv in der
Nähe des kleinen
Haltepunktes „Feld-
see“.

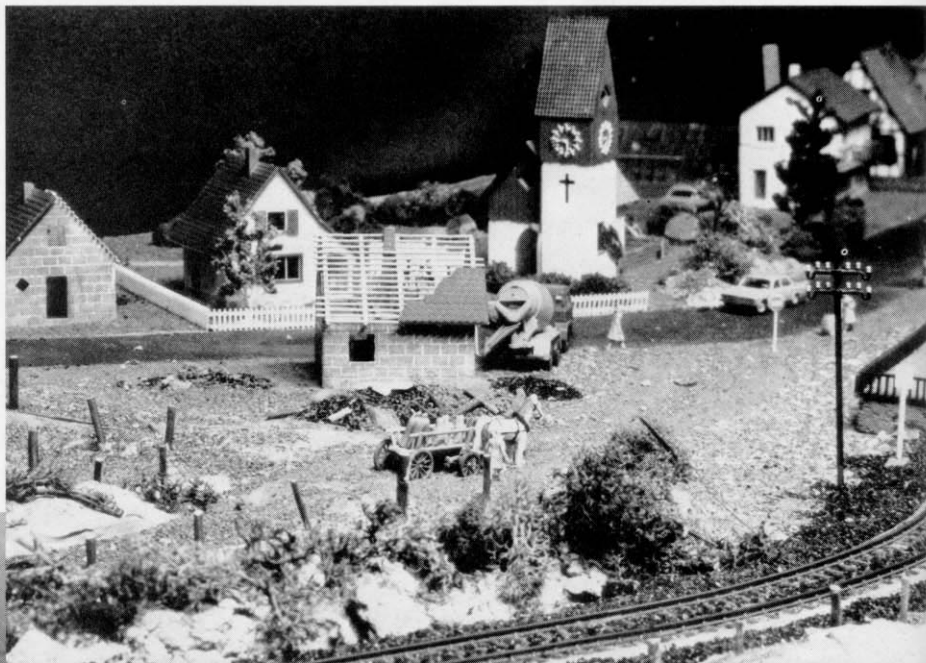


Abb. 2. Die Gesamt-
ansicht dieses Anla-
genschenkels zeigt,
wie die Anlage unter
der mit Platten
verkleideten Dach-
schräge „eingepaßt“
wurde.

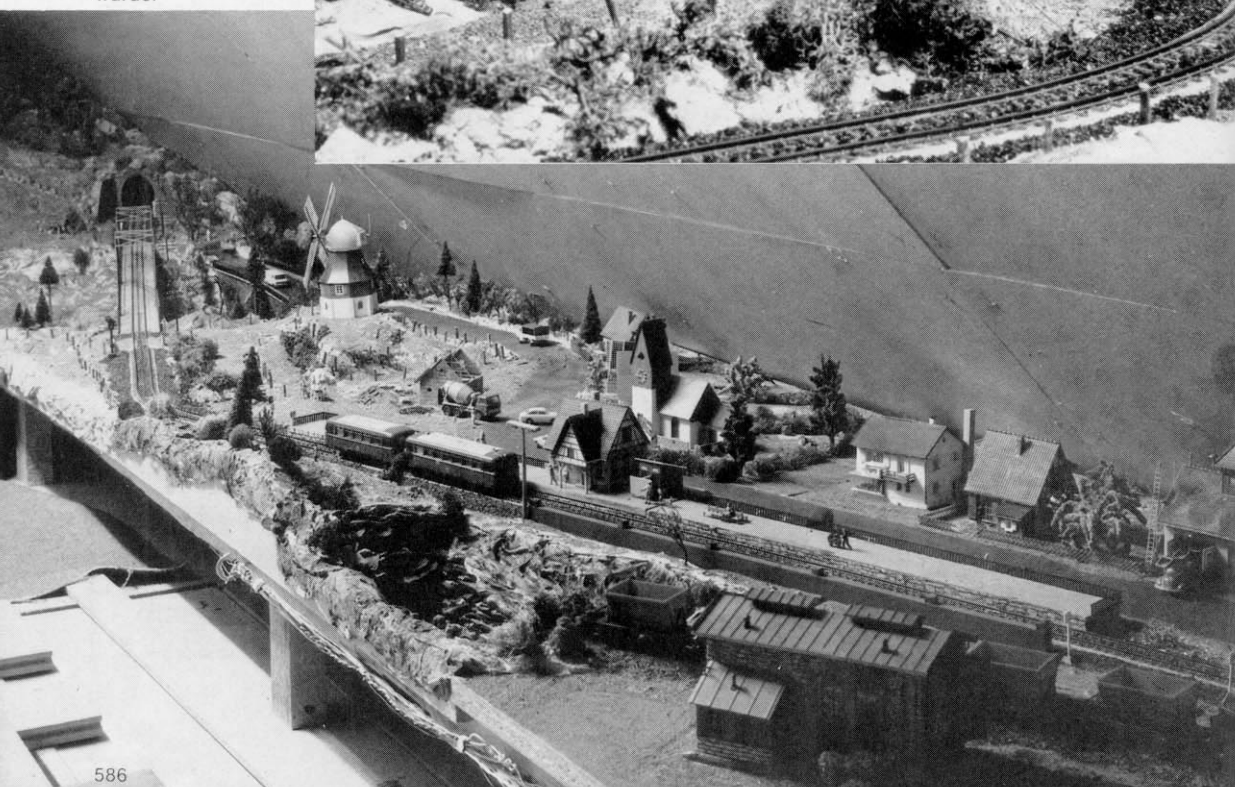




Abb. 3. Beachtlich lang sind die Bahnsteiggleise in „Sörup“: Güterzüge mit bis zu 40 Achsen und Schnellzüge mit bis zu 28 Achsen können im Bahnhof halten. Auch dieser Anlagenschenkel befindet sich unter der Dachschräge. Den Bockkran baute ein Eisenbahner-Kollege.

über die Schulter. Auch bei Radtouren o. ä. schaute ich mir die Gleisanlagen der DB genauer an. Zuerst baute ich meine Gleise noch auf dem Fußboden auf (sehr zum Ärger meiner Mutter), bald darauf aber stand mir eine etwa 5 m² große Platte im Keller zur Verfügung. Auch da wurde ich nicht „in Ruhe gelassen“, denn dort war es meinem Vater, als die Anlage größer geworden war, bald zu eng.

Im Sommer '77 wurde der Dachboden unseres Hauses ausgebaut. Dort durfte ich dann an meinem 12. Geburtstag mit dem Aufbau einer Anlage anfangen. Zu der Zeit war es schön warm unter dem Dach; doch bald, als der Herbst kam, wurde es merklich kälter. Aber das konnte mich nicht abhalten, weiter an meiner Anlage zu „werkeln“. Geheizt wurde mit einem alten Heizstrahler, der mir während der kalten Jahreszeit gute Dienste leistete. Mein Modellbahn-Dachboden ist etwa 6 m lang und 2 m breit, aber leider nur etwa 1,60 m hoch.

Das Vorbild für meinen Bahnhof ist die Station Sörup (sie liegt an der eingleisigen Strecke Flensburg-Kiel). Die Strecke ist im Großen nicht elektrifiziert, also auch nicht auf meiner Anlage. Auch später, wenn ich mal wieder umbauere, werde ich mir einen nicht elektrifizierten Bahnhof als Vorbild aussuchen, denn die Oberleitung weist für meinen Geschmack zu viele Nachteile auf. Sörup ist übrigens ein Bahnhof, auf dem auch D-Züge halten; außer vier Durchgangsgleisen besitzt Sörup zwei Freiladegleise, zwei Anschlußgleise zu einem Holzwerk, zwei

Ladegleise mit Viehrampen bzw. normaler Kopf-Seitenrampe, einen Gleisanschluß für einen Kohlenhändler und ein Stückgutentladegleis. So ähnlich ist es bei meinem Modell-Bahnhof auch – nur habe ich aus einem der beiden Freiladegleise ein Umschüttgleis gemacht, und es ist noch ein Bw dazugekommen. Gefahren wird auf meiner Anlage mit drei Güterzügen, einem D-Zug, einem Schienenbus, einem Eilzug und einem VT 08 (eine echte Errungenschaft – den VT 08 von Trix baute ein Eisenbahnfreund meines Vaters für mich auf das Märklin-Wechselstrom-System um). Von den drei Güterzügen fahren zwei im Wechsel; einer ist jeweils aufgelöst und die Wagen stehen verteilt im Bahnhof. Rangiert und zusammengestellt werden die Züge von einer „81er“.

Den Original-Fahrplan von Sörup habe ich auch; allerdings kann ich die Vorbild-Zeiten nicht einhalten, denn in Sörup kommt nur ca. alle halbe Stunde ein Zug an. Man würde ja zwischendurch fast einschlafen, wenn man mit echter Zeiteinteilung „spielen“ würde. Selbstgebaut sind unter anderem die Seiten-Kopftrampe, die Viehrampe und die Bahnsteige. Außerdem habe ich noch einen blinklichtgesicherten Bahnübergang und einen Langsamfahrwiderstand selbstgebaut.

Beim Bau meiner nächsten Anlage werde ich jedoch manches ändern: z. B. keine eingleisige Strecke mehr, sondern eine zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn. Aber bis dahin werden wohl noch ein paar Jahre vergehen!

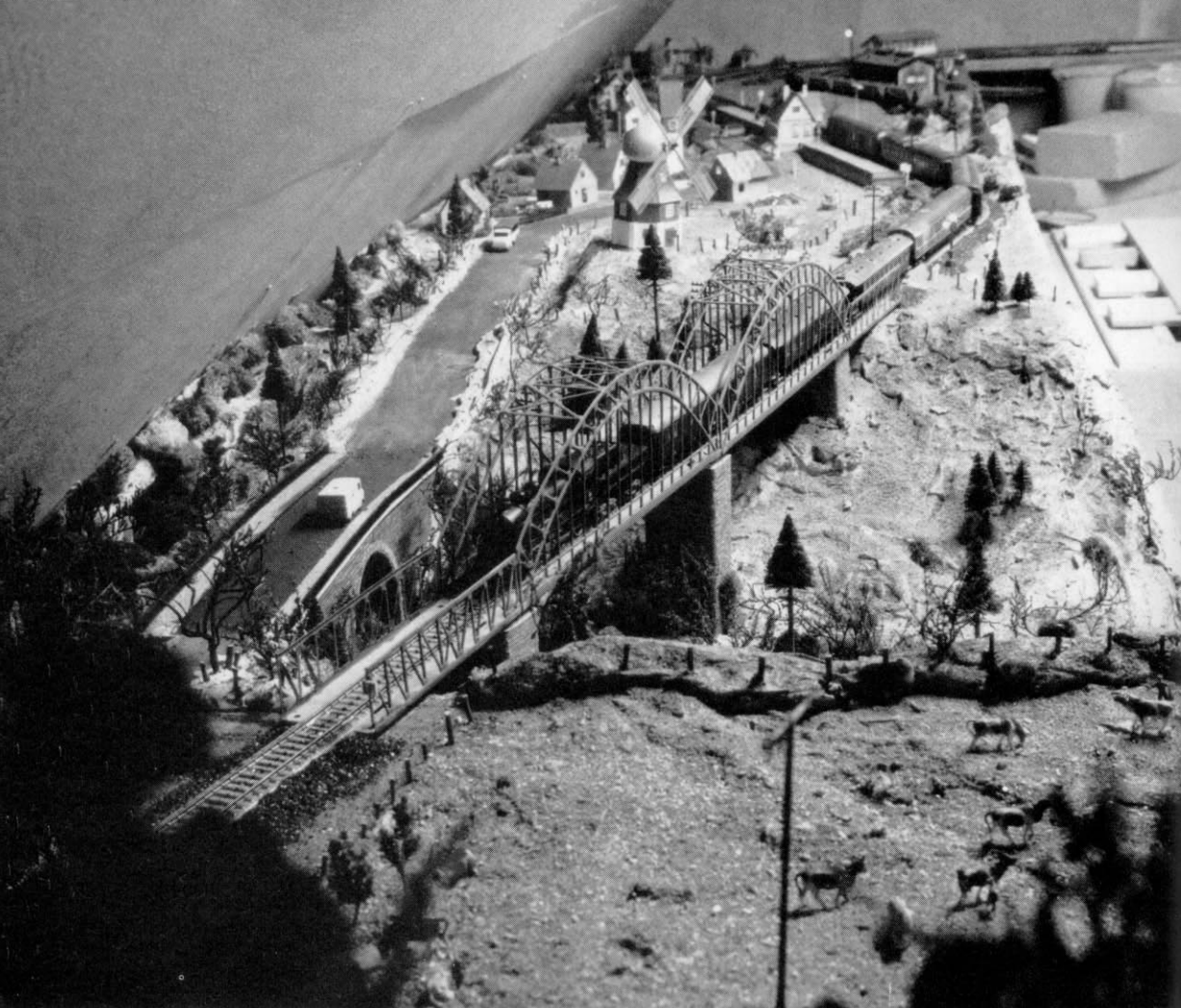


Abb. 4 zeigt den Anlagenschenkel der Abb. 2 aus anderer Sicht. Die Eisenbahnbrücke (von Märklin) wurde farblich nachbehandelt und vor allem nachgedunkelt. Die Pfeiler bestehen aus Holzplatten, die mit Mauerplatten umklebt wurden.

Abb. 5. Ein Gleisanschluß mit Containerkran, der ein umgebautes Ladegeschirr aufweist und so auch Baumstämme heben kann.

Die Lösung(en) des Problems

Als wir in MIBA 2/80 das Gleisplan-Problem des Herrn Fischer (weil von Allgemein-Interesse) einmal ganz offiziell als Knobelaufgabe „ausgeschrieben“, um die Gleisplan-Tüftler aus der Reserve zu locken, hatten wir mit einer solchen Fülle von Einsendungen nicht gerechnet.

So standen plötzlich wir, die MIBA-Redaktion, vor einem Problem – nämlich der Auswertung und Auswahl der zahlreichen eingegangenen Vorschläge. Das ließ sich nun einmal nicht über's Knie brechen, weswegen die Veröffentlichung (wie bereits in MIBA 5/80 erwähnt) erst in dieser Ausgabe beginnt und in der nächsten fortgesetzt bzw. abgeschlossen wird.

Besonders bemerkenswert erscheint die hohe Anzahl der Lösungsvorschläge im Hinblick auf die von uns ganz bewußt gestellte „undankbare“ Vorgabe in Form der bereits festliegenden Nebenbahn-Endstation und des Bw-Ansatzstückes; wir waren uns klar darüber, daß wir damit die „gestalterische Phantasie“ unserer Leser auf eine harte Probe stellen würden – eine Aufgabe, der Sie, liebe Leser, sich mit Bravour unterzogen haben! Es zeigt uns – und Ihnen – dies ein weiteres Mal, daß das Entwerfen von Streckenplänen, das Planen und Zeichnen nach wie vor den wohl schönsten Teil unseres Hobbys und einen nützlichen und lehrreichen Zeitvertreib darstellt.

Für die inzwischen neu hinzugekommenen Leser sei die Problemstellung kurz wiederholt:

Zwei Teilstücke einer früheren, inzwischen abgebauten Anlage sollten für eine neue Anlage wieder- bzw. weiterverwendet werden. Durch die vorgesehene Unterbringung in einem Wandschrank standen auch die Abmessungen bereits fest; auch war das Thema auf „eingleisige Hauptbahn mit

abzweigender Nebenbahn“ festgelegt.

Bei den verschiedenen Problem-Lösungen erscheint neben der mehr oder weniger geschwungenen und verschlungenen Streckenführung zwischen beiden Bahnhöfen u.E. besonders die unterschiedliche planerische Behandlung des Abzweighbahnhofs bemerkenswert. Neben konventionellen Entwürfen mit parallelen Gleisen für Haupt- und Nebenbahnen gefallen mehrere Insel- bzw. Keilbahnhofs-Entwürfe. Die von Herrn Fischer aufgestellte Forderung nach großen Gleislängen im Abzweighbahnhof (für den Einsatz langer Güterzüge) läßt sich natürlich um so schwieriger erfüllen, je kleiner die eingeplanten Weichenwinkel sind; andererseits tragen aber gerade schlanke Weichenstraßen (bekanntlich) sehr zu einem guten Gesamteindruck bei.

Interessant und vorab erwähnenswert erscheint hier, daß zwei Leser – nämlich Herr Dr. Zoller und Herr Botazzi – von vornherein aus der relativ starren Vorgabe „ausgebrochen“ sind. Herr Dr. Zoller hat die Nebenbahn-Endstation leicht schräg zum Anlagenrand angeordnet (was einem weniger schematischen Gesamtbild nur zugute kommt); und Herr Botazzi hat das Dampflok-Bw kurzerhand vom Ansatzstück in den Innenraum der Anlage verlegt – eine zweckdienliche Variante, die das Abnehmen und Ansetzen des Zusatzstückes (Schrankanlage!) überflüssig macht. Dieser Entwurf folgt im 2. Teil.

Und nun zu den einzelnen Plänen, wobei deren Abdruck oder Nichtabdruck keinesfalls eine Aufwertung oder Ablehnung darstellt; die Fülle des eingesandten Materials machte verständlicherweise allein schon aus Platzgründen eine gewisse Auswahl unumgänglich.

01 112

Individuelle Lok-Nummern in H0

41 011

Zur Beschriftung meiner selbst- und umgebauten H0-Lokmodelle habe ich eine Methode entwickelt, die vielleicht auch für andere Leser von Interesse ist, die – aus Kosten- oder sonstigen Gründen – nicht auf die handelsüblichen Beschriftungssätze zurückgreifen wollen. Und so geht man dabei vor:

- Man nehme glattes weißes Papier
- schwärze es mit Filzschreiber („Geha-Marker-3“)
- spanne es in eine Schreibmaschine mit Kleinbuchstaben (sog. Perlschrift)
- halte weißes „Tipp-Ex“ vor die zu beschriftenden ge-

schwärzten Stellen

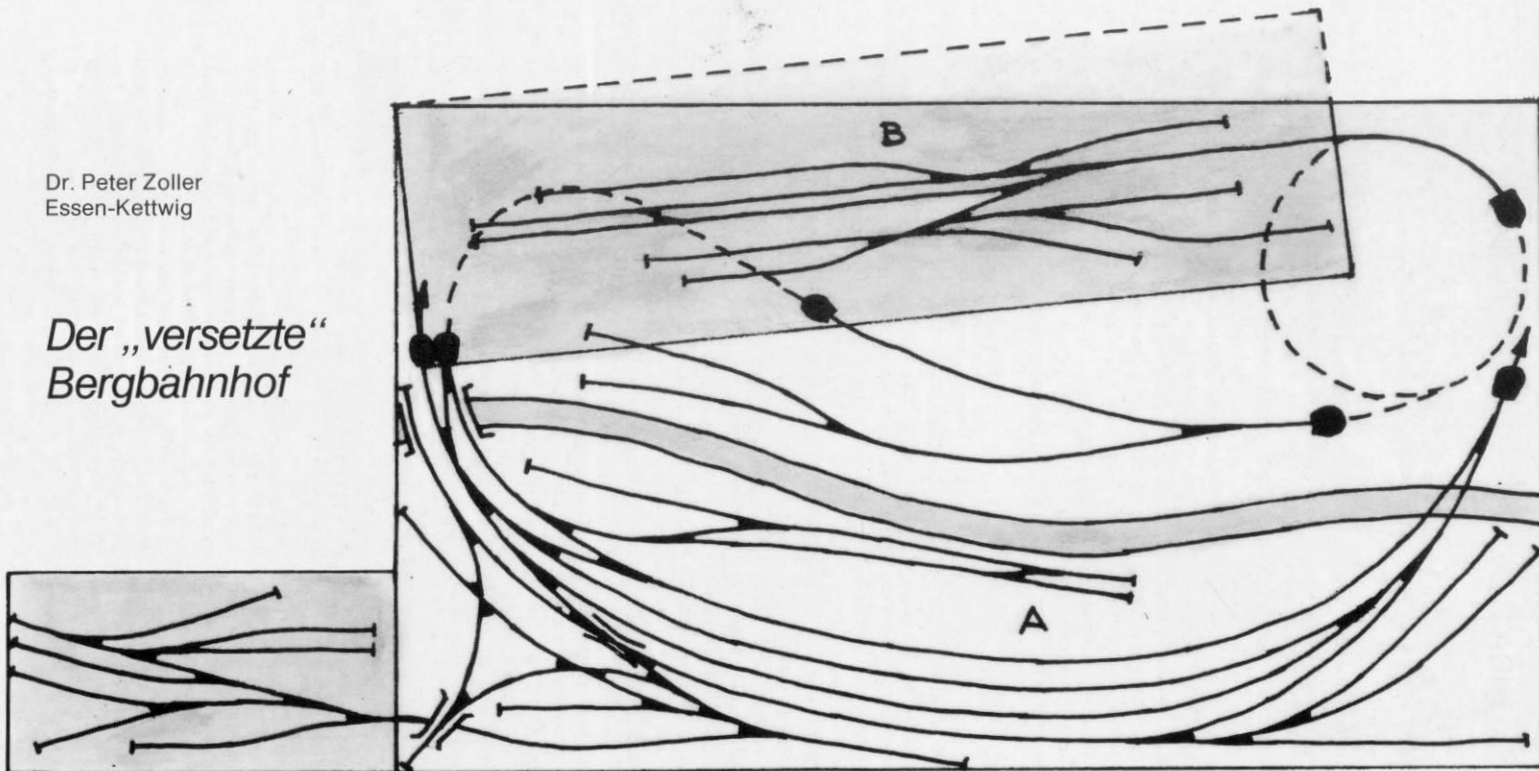
- tippe die gewünschten Zahlen und nehme das Papier mit der fertigen Lok-Nummer aus der Maschine
- schneide die Lok-Nummer aus und klebe sie mit UHU o. ä. auf das betreffende Modell.

Auf diese Weise kann man jede beliebige bzw. erforderliche Lok-Nummer selbst herstellen; dies und die praktische „nicht vorhandenen“ Kosten mögen über die Tatsache hinwegrösten, daß die Schriftgröße nicht 100%ig maßstabgerecht ist (2 mm statt 1,6 mm).

Hubertus Müller, Hammelburg

Dr. Peter Zoller
Essen-Kettwig

Der „versetzte“ Bergbahnhof



„Kleine Ursache – große Wirkung“ könnte man die geringfügige Änderung charakterisieren, die bei diesem Gleisplanvorschlag gegenüber dem Ausgangsentwurf vorgenommen wurde:

Die Bahnhofsplatte B, welche noch von der alten Anlage vorhanden ist, wurde schräg angeordnet, um zum einen den parallelen Verlauf des Bahnhofs B zum Anlagenrand zu vermeiden und zum anderen etwas mehr Platz für die anderen Anlagenteile zu erhalten. Ansonsten wurde auf ausreichende Gleislängen (lange Güterzüge) und genügend Rangiermöglichkeiten in Bahnhof A (Durchgangsbahnhof) geachtet.

Das kleine Bw am linken Anlagenrand besitzt keine Wendemöglichkeit

für Loks; daher wurde in diesem Bereich ein Gleisdreieck vorgesehen, das betrieblich den gleichen Zweck wie eine Drehscheibe erfüllt. „Ganz automatisch“ ergab sich durch diese Anordnung der großzügige Schwung für die Durchgangsgleise des Bahnhofs A. Die Verbindung zwischen A und B erfolgt wegen des Höhenunterschieds mit einer Gleiswendel. Zur optischen Trennung der beiden Bahnhöfe verläuft eine ausreichend breite Straße in Längsrichtung über die ganze Anlage. Die Nebenbahn hat im Anschlußbahnhof eine von den Hauptgleisen unabhängige Umsetzmöglichkeit (und einen eigenen Bahnsteig), im Gleisplan zwischen dem Buchstaben A und der Straße eingezeichnet.

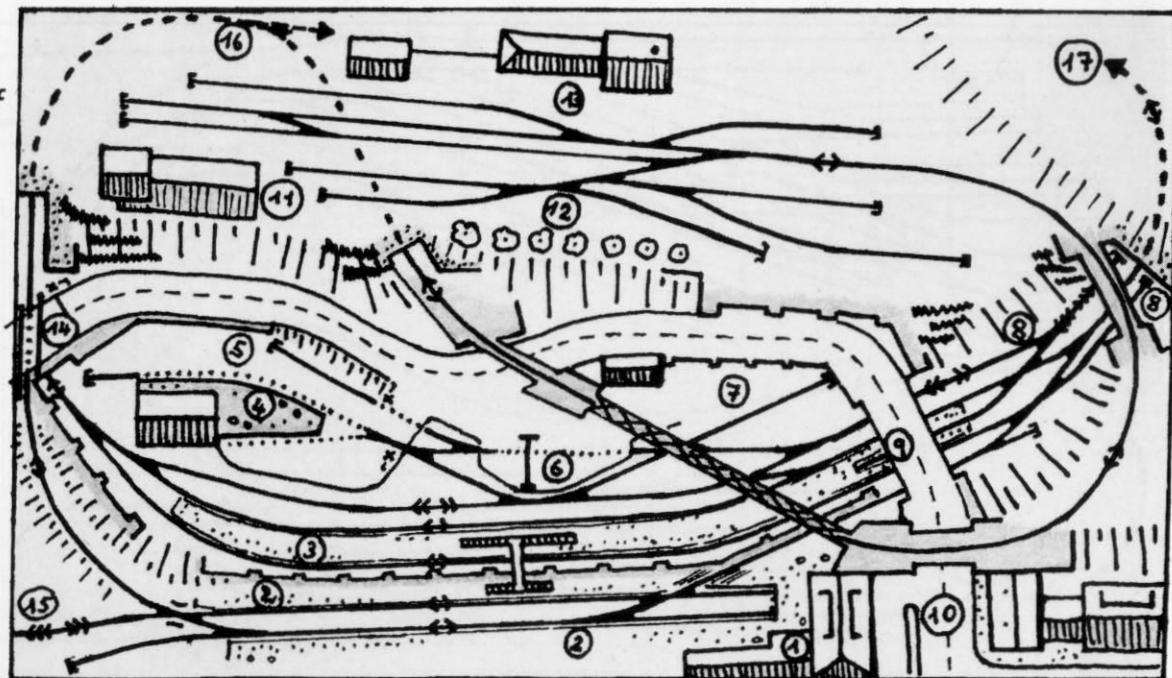
Besonderer Wert wurde bei diesem Entwurf auf die optische Trennung zwischen beiden Bahnhöfen gelegt. Die Gleise der Hauptstrecke liegen „unten im Tal“, die Stumpfgleise der Nebenbahn und das Bahnhofsgebäude von „Talstadt“ auf einem etwas höheren Niveau; die Fahrgäste gelangen über einen Fußgängersteg von einem Bahnsteig zum andern. Über eine (nur leicht geneigte) Rampe besteht unter der großen Brücke hindurch eine Verbindung zwischen Haupt- und Nebenstrecke, eine Schutzweiche sichert am Ende der Gefällstrecke die Einmündung ab. Auch hier wurde der Bergbahnhof nicht

genau parallel zur Anlagenkante angeordnet. Für die beiden Tunnelleinfahrten der Nebenstrecke sind kleine Einschnitte bei der oberen Platte vorgesehen. Die Gleise des Bergbahnhofs sollten durch ein hohes Gebäude (Lagerhaus, Silo) und einige hohe Bäume teilweise verdeckt werden. Der felsige Steilhang mit den beiden Tunnelportalen und vor allem die Straße, die „Talstadt“ quer über die gesamte Anlage mit der Nachbargemeinde verbindet, trennen die beiden Bahnhofsbereiche optisch so voneinander, daß die verbindende Bahnstrecke motiviert erscheint.

Wolfgang Loidol
Mainz

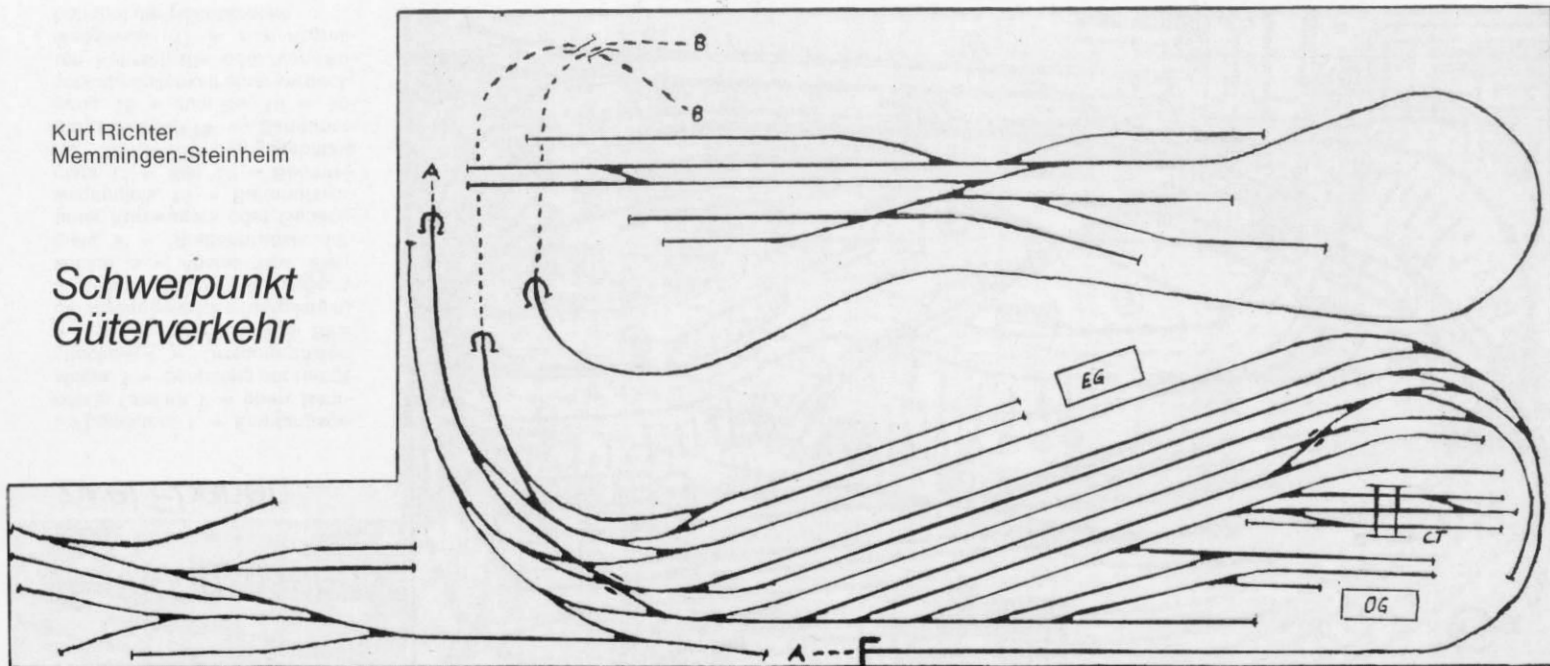
Trennungsbahnhof auf zwei Ebenen

Es bedeuten: 1 = Empfangsgebäude Talstadt, 2 = obere Bahnsteige, 3 = Bahnsteig der Hauptstrecke, 4 = Ortsgüteranlage, 5 = Ladestraße (Gleis im Straßenniveau gestrichelt dargestellt), 6 = Bockkran, 7 = Industrieanschluß, 8 = Abstell- bzw. Ziehgleis, 9 = Straßenbrücke, darunter Kurswagen- oder Gepäckwagengleis, 10 = Bahnhofsvorplatz, 11 = Silo, 12 = Baumreihe, 13 = Empfangsgebäude Bergbahnhof, 14 = Bahnübergang, 15 = zum Bw, 16 = Anschlußmöglichkeit einer verdeckten Kehrschleife oder von Abstellgleisen, 17 = zum Abstellbahnhof der Hauptstrecke.



Kurt Richter
Memmingen-Steinheim

Schwerpunkt Güterverkehr



Auf den ersten Blick sieht dieser Entwurf etwas problematisch aus – vor allem durch die weit in die enge Kurve hineingezogene rechte Bahnhofseinfahrt und die sehr eng aneinander vorbeilaufenden Gleise im rechten Anlagenteil. Wer jedoch den Anlagenbericht „Modellbahn in Stadt und Land“ (Anlage W. Borgas in MIBA 2/72) bzw. „Das weggetarnte Gleisoval“ in Heft 5/76 gelesen hat, hat eine Vorstellung davon, wie man z. B. die Bahnhofseinfahrt rechts (zumindest optisch) „entschärfen“ bzw. verdecken kann. Der Plan weist zahlreiche Güter- und Rangiergleise auf, wobei besonders darauf hingewiesen sei, daß bei diesem Plan die Möglichkeit besteht, die notwendigen Entkopplungs-Rampen fast immer im geraden Gleis einbauen zu

können. Vom Standpunkt des Betriebs-Praktikers aus gesehen ist gerade dieser letzte Punkt nicht von der Hand zu weisen, weil ja bekanntlich Entkoppler im gebogenen Gleis häufig Probleme aufwerfen. Die Nebenbahnzüge können ohne Benutzung der Hauptbahngleise in den Talbahnhof einfahren; zum Umsetzen der Lok sind jedoch u. U. Rangierfahrten notwendig (die ja für den Modellbahner durchaus willkommen sein können). Die Trennung der Nebenstrecke von der Bahnhofsausfahrt im rechten Anlagenteil dürfte nicht ganz einfach sein; etwaige Nachbau-Interessenten werden hier ein bißchen Phantasie aufbieten müssen. Hier könnte ggf. eine Kleinst-Kontroll-Anlage (KKA) gute Dienste leisten.

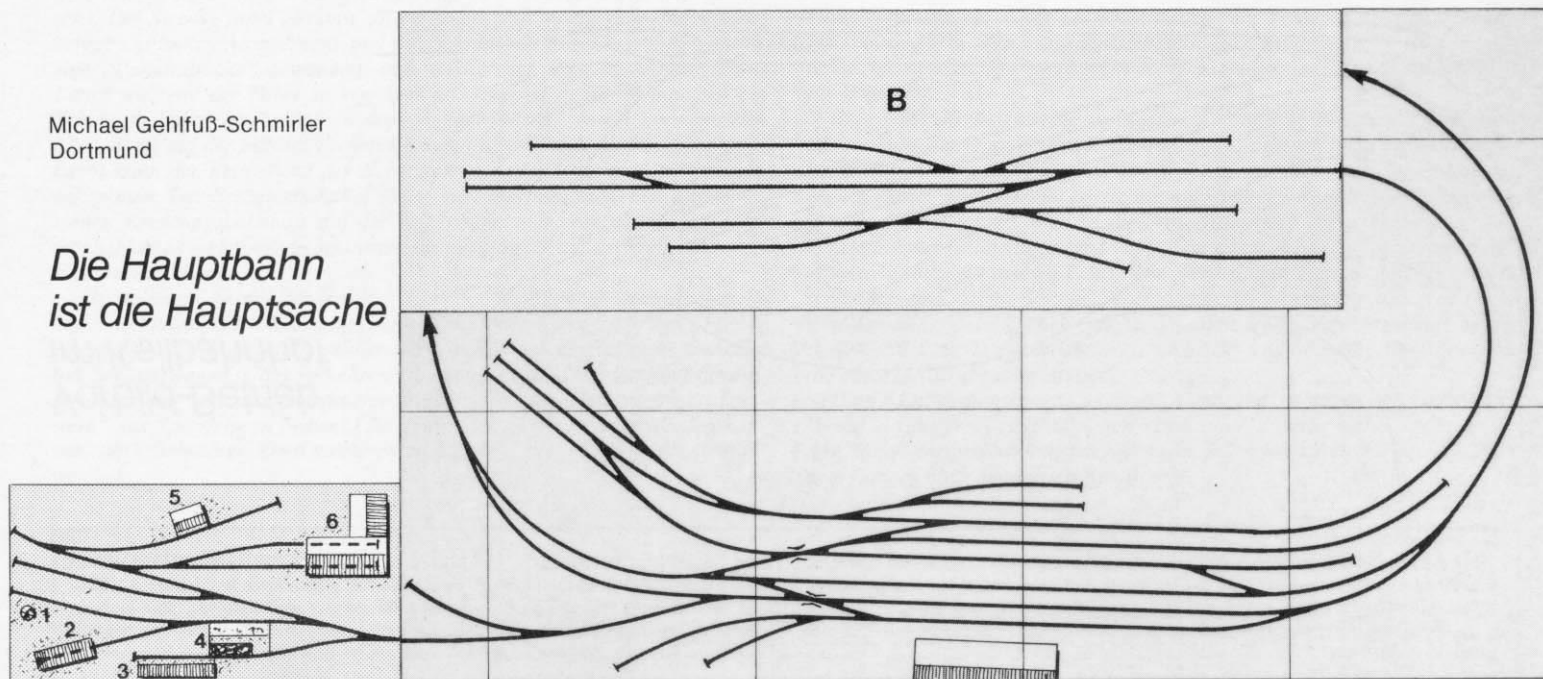
Der mit 12 Jahren jüngste Teilnehmer der „Gleisplan-Ausschreibung“ hat die Problemstellung durchaus richtig erfaßt und legt mit seinem Entwurf eine beachtliche „modellbahnerische Reife“ an den Tag – was wir durch die Veröffentlichung, die auch als Ansporn für Michael und seine Altersgenossen gedacht ist, herausstellen und honorieren wollen.

Der Schwerpunkt dieses Gleisplans liegt auf der Hauptstrecke und den Durchgangsgleisen im unteren Bahnhof; die Nebenbahn führt auf kürzestem Wege von einem Bahnhof zum anderen. Um die Steigung auf der Nebenstrecke nicht zu groß werden zu lassen, sollte die Nebenbahn-Endstation nicht 20 cm höher als der Talbahnhof gelegt werden, sondern niedriger. Eine

andere Möglichkeit wäre z. B., den verdeckten Abstellbahnhof auf Höhe 0, den Talbahnhof auf Höhe 10 und den Bergbahnhof auf Höhe 20 zu legen und die vom Trennungsbahnhof ausgehende Steigung somit zu „halbieren“. Für genügend Abstellgleise und Rangiermöglichkeiten ist gesorgt, auch muß der Nebenbahnzug im Talbahnhof ein bißchen herumrangieren, wenn seine Zuglok umsetzen soll. Es dürfte also kaum Langeweile aufkommen! Der verdeckte Abstellbahnhof der Hauptstrecke liegt direkt unter der Platte des Bergbahnhofs; dort sollten soviel Abstellgleise wie möglich vorgesehen werden, um einen abwechslungsreichen Betrieb mit den verschiedensten Zugarnituren (außer TEE und IC!) zu ermöglichen.

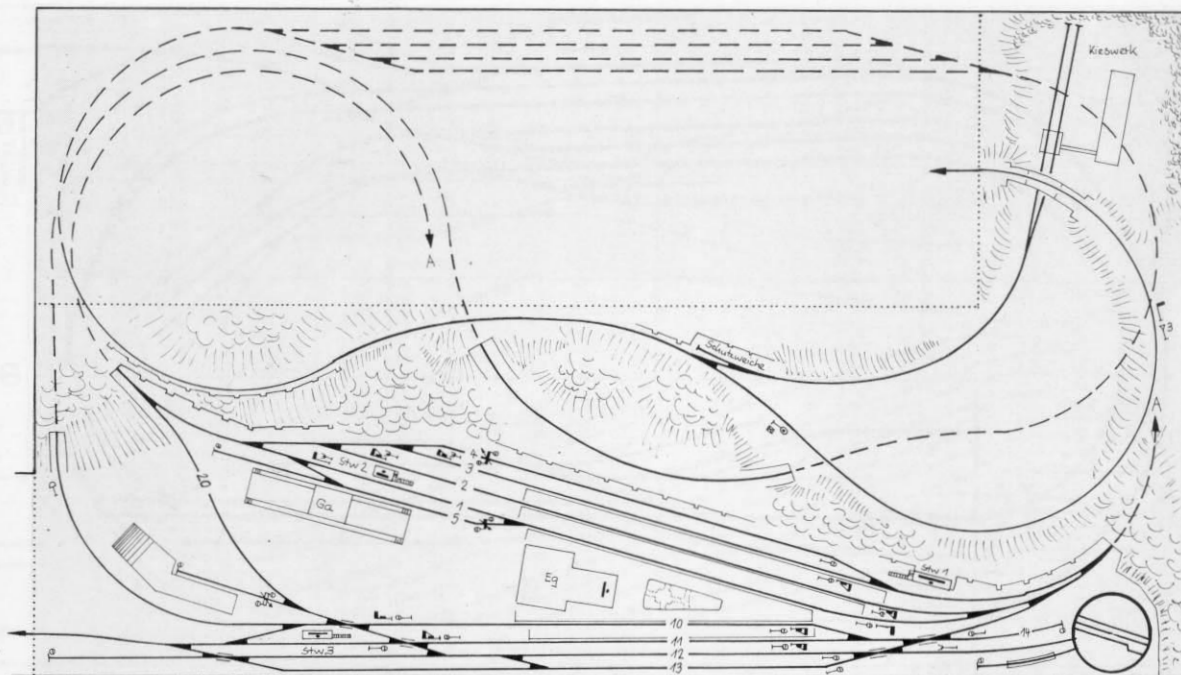
Michael Gehlfuß-Schmirler
Dortmund

*Die Hauptbahn
ist die Hauptsache*



Thomas Scherer
Ulm

Vorbild-Betrieb im Keilbahnhof



Geht man bei Gleisplan-Konstruktionen immer von einer gewissen Aufgabenstellung der zu entwerfenden Bahnhofsspurpläne aus, so ergibt sich von allein der Aufbau des Spurplans im Bezug auf die Notwendigkeit der verschiedenen Gleise.

Die Zielsetzung, durch den veröffentlichten Rahmenplan eingegrenzt, lautet demnach wie folgt: Entwurf eines Anschlußbahnhofs zwischen einer Hauptstrecke und einer Nebenbahn unter Berücksichtigung der vorgegebenen Anlagen-Restfläche.

Bei genauer Betrachtung läßt sich dieser Rahmen noch durch weitere Fakten aufgliedern:

1. Der Spurplan des Nebenbahn-Endbahnhofs läßt durch seine große Anzahl von Stumpfgleisen auf einen regen Güterverkehr schließen.

2. Erweitert man die Themenstellung des Endbahnhofs durch eine angenommene Lage in einem Fremdenverkehrsgebiet, so ergibt sich ein erweitertes Verkehrsaufkommen durch die Anbindung der Nebenbahn mit Kurswagen und durchlaufenden Zügen Hauptbahn-Nebenbahn.

Das klassische Beispiel für eine solche Vorbildsituation wäre z. B. der Bf. Oberstdorf im Allgäu!

Aus dieser Blickrichtung ergeben sich die Aufgaben des Anschlußbahnhofs schon fast von selbst:

1. Personenverkehr: Umsteigebahnhof, Übergang von Zügen zwischen Haupt- und Nebenbahn, Kurswagenumstellung.

2. Güterverkehr: Endbahnhof von Zügen auf der Hauptbahn, Zugbildungsbahnhof für die Nahgüterzüge der Nebenbahn.

3. Betrieb: Lokwechselbahnhof für die durchgehenden Züge Hauptbahn-Nebenbahn, Zugbildungsbahnhof für die Personenzüge der Nebenbahn, Einsatz-Bw bzw. Bw-Außenstelle für die Nebenbahn, Wendebahnhof für Triebfahrzeuge der Hauptbahn.

Durch die vorgegebene Lage des Anlagenteilstücks „Endbahnhof“ ergibt sich zwangsläufig auch die Streckenführung vom Endbahnhof talwärts. Grundsatz für die sichtbaren Streckenabschnitte war bei diesem Entwurf ein Mindestradius von 40 cm für die Gleisbögen. Dieser Radius hat den Vorteil, die gesamte Streckenführung großzügig wirken zu lassen; außerdem wird dem Wagenzug in der Steigung ein geringerer Fahrwiderstand entgegengesetzt. Die Strecke führt also mit einem Radius von 40 cm vom Endbahnhof bergab zur linken Anlagenseite und verschwindet dort im Berg. Somit wurde eine „Paradestrecke“ gewonnen, auf welcher der Zug in seiner ganzen Länge während der Fahrt zu verfolgen ist. Unter dem Endbahnhof ist ein Schattenbahnhof eingeplant, in dem Zuggarnituren „gespeichert“ werden können, die auf der Fahrt zwischen Endbahnhof und Anschlußbahnhof sind; damit kann der Betrieb auf der Nebenbahn eine realistische Zeitdimension bekommen. Der Schattenbahnhof übernimmt die Funktion eines angenommenen Kreuzungsbahnhofs auf der Nebenbahn und erweitert die Einsatzmöglichkeiten mehrer Zuggarnituren, die gleichzeitig auf der Nebenbahn im Einsatz sein können.

Als weiteres „betriebsförderndes“ Element wurde noch eine Ausweich- und Anschlußstelle (Abkürzung: Awanst) zu einem Kieswerk in den Entwurf einbezogen, die es gestattet, auf der Nebenbahn auch einmal einen Ganzzug mit Schotterwagen (Gag) verkehren zu lassen. Zugbildungsbahnhof für diesen Ganzzug wäre der Nebenbahn-Endbahnhof, der den Anschluß „Kieswerk“ mit Sperrfahrten bedient (die sich in der „Awanst“ einschließen können, um planmäßige Züge passieren zu lassen – deshalb auch die Schutzweiche).

Durch diese Streckenführung ergab sich wiederum die verbleibende Restfläche für den Anschlußbahnhof in Form eines langgestreckten Dreiecks, welche sich für die Darstellung eines Keilbahnhofs geradezu anbot. Diese Bahnhofform mit zwei Gleisschenkeln bringt zwar dem Vorbild immer gewisse betriebliche Schwierigkeiten (erhöhter Rangieraufwand, Platzbedarf), die aber in diesem Falle der Forderung nach viel Rangierbetrieb zugute kommen. Außerdem gestattet die Unterteilung der Bahnanlagen in einen Hauptbahn- und einen Nebenbahnteil eine Aufteilung des Betriebsablaufs: z. B. Automatik-Betrieb auf der Hauptbahn mit geregelter Zugfolge einerseits, manuell gesteuerter Betrieb auf der Nebenbahn andererseits.

Die Gleise des Hauptbahnteils haben folgende Funktionen: Gleis 1 = Durchfahrtsgleis, Gleis 2 = Überholgleis, Gleis 3 = Güterzugaufstellgleis, Gleis 4 = Umfahrtsgleis. Über Gleis 5 ist der Güterschuppen angeschlossen.

Die Zweckbestimmung der Gleise im Nebenbahnteil ist: Gleis 10 = Hauptverkehrsgleis, Gleis 11 = Ausweichgleis, Gleis 12 = Lokverkehrsgleis, Gleis 13 = Güterwagenaufstellgleis. Das Stumpfgleis 14 ist einerseits Schutzgleis für die Einmündung in die Hauptbahn, andererseits Aufstellgleis für Wendeloks.

Über Gleis 20 besteht eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Nebenbahnteil und der Hauptbahn: Nebenbahnzüge, die nach links auf die Hauptbahn übergehen sollen, können so direkt in die Hauptstrecke ausfahren, ohne daß die rechte Bahnhofssseite mit aufwendigen Rangierbewegungen für längere Zeit blockiert wird. Außerdem wird durch diese Verbindung das Umstellen von Güterwagen erleichtert. Die Drehscheibe auf der rechten Anlagenseite sollte für den Fall eingebaut werden, daß Hauptbahnzüge im Anschlußbahnhof enden, die mit Schlepptenderloks bespannt sind. Im Drehscheibenstumpfgleis können solche Triebfahrzeuge vorübergehend aufgestellt werden; es ist außerdem zur Durchsicht und Wartung der Wendelok mit einer Putzgrube ausgestattet.

Dieser Entwurf entspricht so ziemlich den Vorstellungen von einer Anlage mit vielfältigen Betriebsmöglichkeiten, und es dürfte sicher nicht schwer sein, einen entsprechend zugeschnittenen Fahrplan zu entwerfen, der dann dem Ganzen noch den letzten Schliff gibt.

Ein Buchpräsent aus dem MIBA-Programm erhalten all jene MIBA-Leser, deren eingesandte Streckenpläne – wie bereits ausgeführt – aus Platzmangel nicht veröffentlicht werden können (obwohl sie den hier vorgestellten Lösungen äquivalent sind). Damit wollen wir nicht nur die – keineswegs zu unterschätzende! – Mühe des Entwerfens und Zeichnens lohnen, sondern auch das

Interesse honorieren, das unsere Lesefamilie dem Gleisplan-Problem eines Hobby-Kollegen entgegengebracht hat. An dieser Stelle sei daher allen Lesern, die sich an unserer „Gleisplan-Ausschreibung“ beteiligt haben, nochmals herzlich gedankt! Der 2. Teil der Problem-Lösungen wird im kommenden Heft 7/80 veröffentlicht.

Die Redaktion

So baute ich meine „MIBA“-Signalbrücke in H0

Vorbemerkung

Grundlage meiner hier vorgestellten Brücke ist der Bauplan in MIBA 4/70. Die dort angegebenen Maße wurden fast durchwegs übernommen, die Brücke wurde allerdings etwa 1/2 cm höher gesetzt, ebenso wurde das Stellwerk um 1 cm höher gebaut, was den Proportionen, wie mir scheint, durchaus zuträglich ist. Die Zeichnungen, sowohl der eigentlichen Brücke wie auch der Pfeiler, habe ich der Einfachheit halber gleich als Klebeschablone benutzt, so daß ein Nachmessen mit dem Lineal o. ä. entfiel. Der Bauplan ist sehr ausführlich gehalten, so daß hier auf nähere Konstruktionsmerkmale verzichtet werden kann. Im Unterschied zur MIBA-Zeichnung hat meine Brücke jedoch nur vier Signale. Das Bauwerk ist auf einer Platte mit den Abmessungen 50 × 40 cm aufgebaut und somit aus der Anlage herausnehmbar.

Abb. 1. „Unsere“ Signalbrücke (Bauplan in Heft 4/70) als H0-Modell nach einem Vorbild in der Nähe von Heidelberg an (bzw. über) der Strecke Richtung Mannheim.

Material-Liste

4 Formsignale einflügelig (Brawa)

4 Weichenantriebe (Peco)

Messing-Profil (Nemec):

L 1,0 × 1,0 mm und 1,5 × 1,5 mm

H 2,5 × 1,5 mm

– 0,3 × 1,0 mm

U 1,0 × 1,0 mm

Rohr Ø 1,5 mm

Riffelblech

Draht für Geländer: Stahldraht 0,5 mm

Plexiglasstäbchen für Umlenkrollen Ø 2,0–2,5 mm

Zwirn (Leinen) schwarz, Größe 30

4 Schrauben mit 8 Muttern, M 1, 10 mm lang

4 Pufferteller von Roco-Wagen

Mauerplatten, Dachplatten (Kibri)

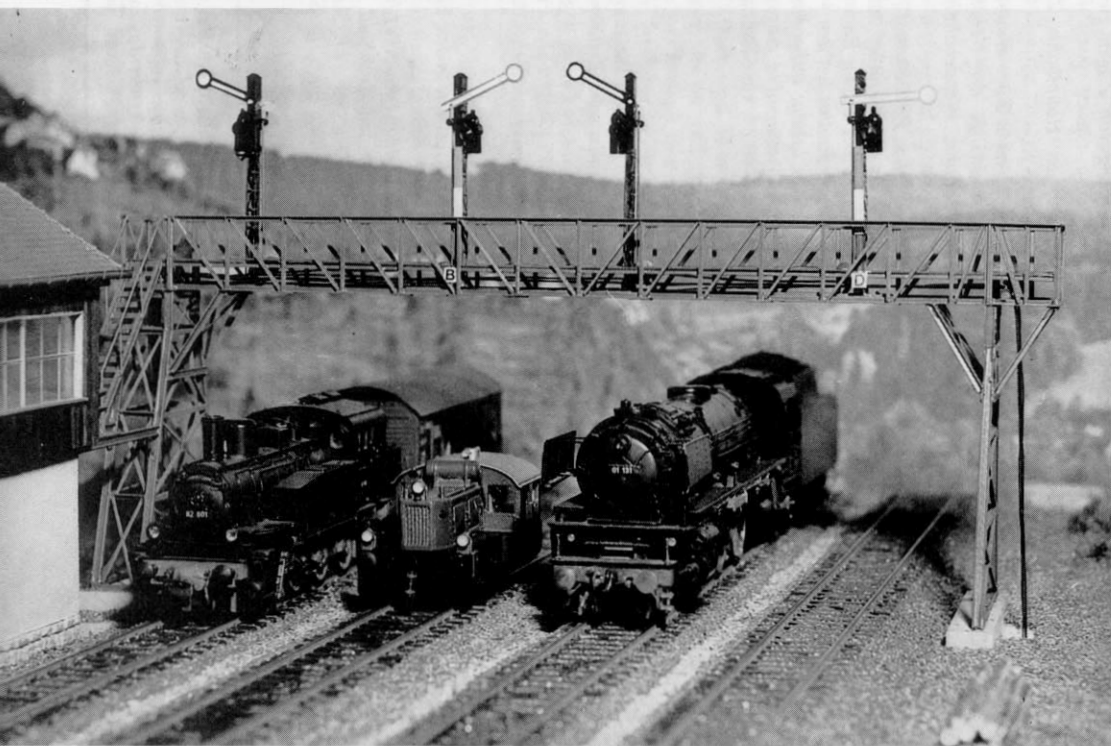
Northeastern-Holzprofil 2,0 × 1,0 mm

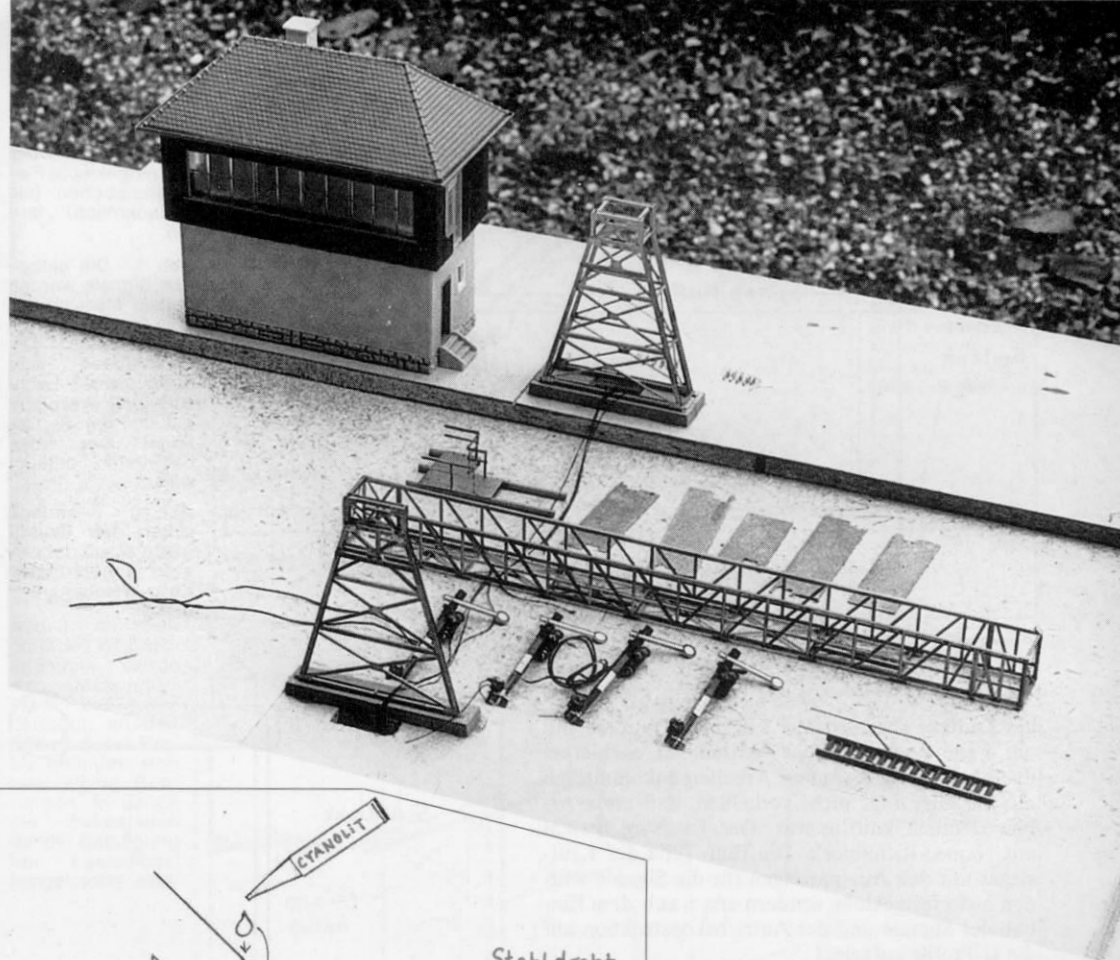
4 Weichenspanner (Vollmer)

Sprühlack (Günther): Grundierung und Grauschwarz

Klebstoff: Pattex, Cyanolit, Stabilit, Plastikkleber für Stellwerk

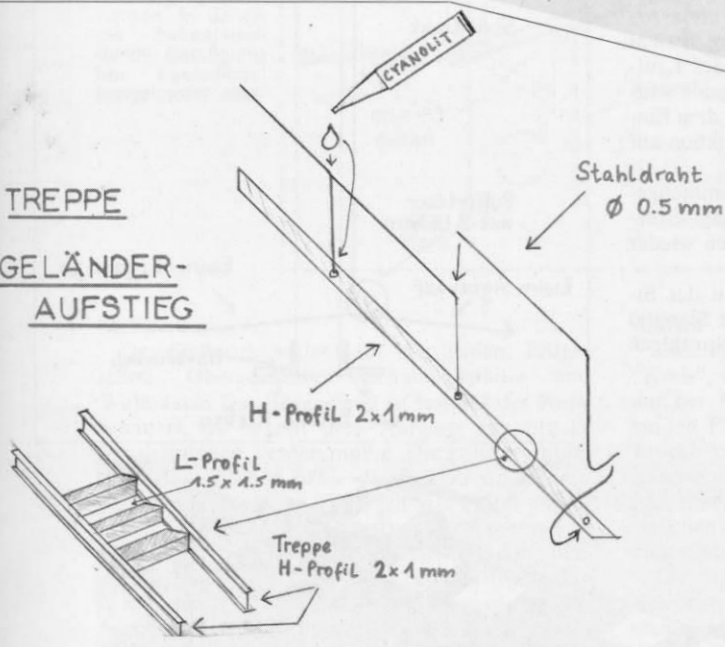
Für Signalnumerierung: Aufreibebuchstaben, schwarz, 3 mm hoch.





TREPPE

GELÄNDER- AUFSTIEG



♣ Abb. 2. Die vormontierten Einzelteile der Signalbrücke; man erkennt die vorbildgerecht unterschiedlichen Stützen, die eigentliche Brücke, Abdeckbleche usw. Das Stellwerksgebäude links wurde im oberen Stockwerk mit Northeastern-Holzprofilen verkleidet.

Abb. 3. Aus verschiedenen Profilen (H- und L-Profil) entstand der Treppenaufgang; dünne Stahldrahtstücke ergaben – entsprechend vorgebogen und in vorgebohrte Löcher „eingefädelt“ – das Geländer; sämtliche Verbindungen sind geklebt.

Brückenkonstruktion

Die Pfeiler sind auf kleinen Holzleistchen, die Betonsockel darstellen sollen, befestigt. Zunächst habe ich drei Stützen und die langen Seitenträger der Brücke hergestellt. Die Konstruktion einzelner

Profile wurde etwas vereinfacht. Der Aufgang zur Brücke besteht aus H-Profilen, in die kleine Winkelprofile als Stufen eingeklebt wurden (Abb. 3). Ich habe die einzelnen Profile mit der Trennscheibe des M+F-Bohrzwergs auf die richtige Länge

SCHEMA ANTRIEB

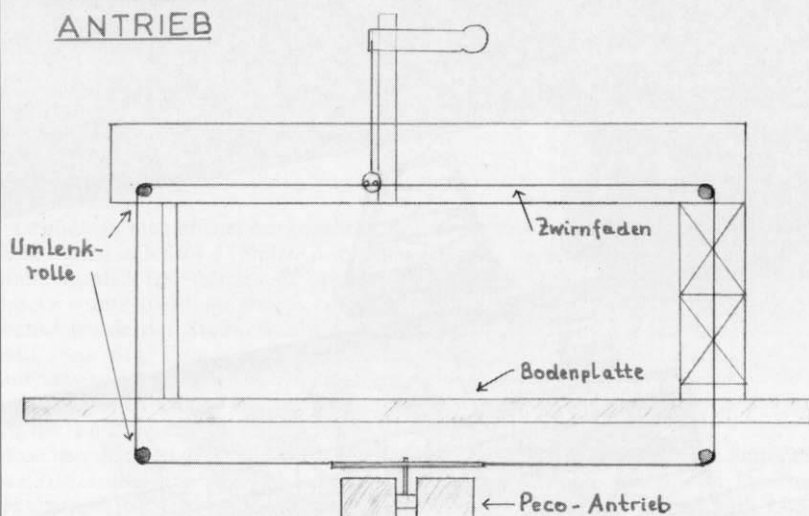


Abb. 4. Das Signal auf der Brücke wird mittels Zwirnfäden gestellt, die über fest eingeklebte Plexiglasstäbchen (als Umlenkrollen) laufen.

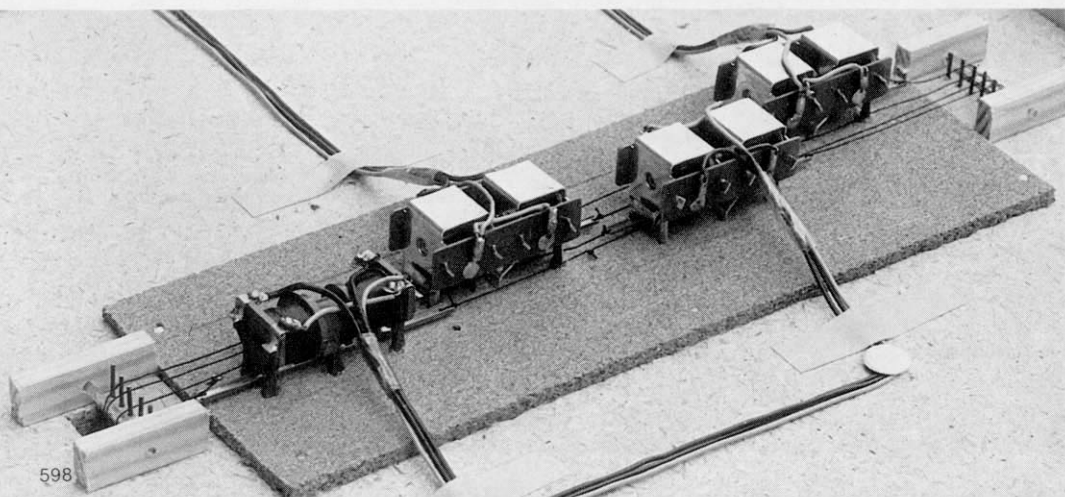
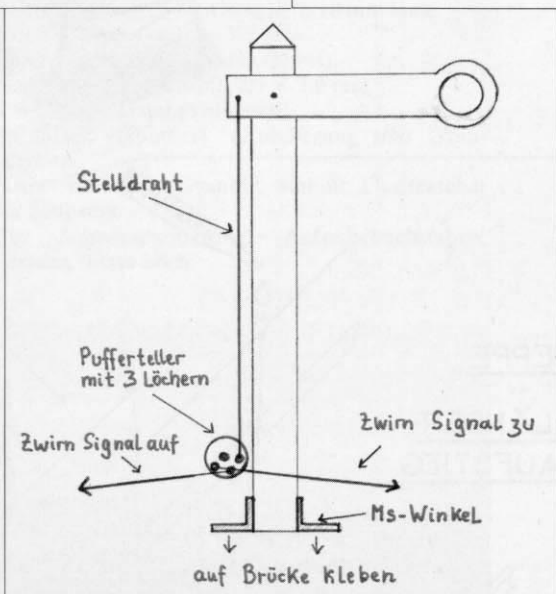
Abb. 5. Die einzelnen Signale werden mittels Messingwinkeln auf der Brücke befestigt. Die Zwirnfäden sind durch eine Lochscheibe gezogen, mit der der Signalflügel über einen Stelldraht betätigt wird.

Abb. 6 (unten). Unter der Grundplatte sitzen die versetzt angeordneten Peco-Weichenantriebe.

geschnitten, aber fast alle Einzelteile mußten mit der Feile nachbearbeitet werden, da es hierbei doch auf ziemlich genaues Arbeiten ankommt. Ich möchte allerdings nicht verhehlen, daß diese Arbeit ziemlich knifflig war. Der Laufsteg besteht aus Nemec-Riffelblech. Die fünf Teile des Laufsteges mit den Aussparungen für die Signale wurden nicht festgeklebt, sondern erst nach dem Einbau der Signale und der Antriebskonstruktion auf die U-Profile aufgelegt.

Die Profile wurden mit Cyanolit zusammengeklebt; ein sorgfältiges Kleben ist unbedingt erforderlich, damit nicht einzelne Klebestellen wieder aufgehen.

Nach dem kompletten Zusammenbau der Signalbrücke (aber noch vor Montage der Signale) habe ich die Brücke mit Günther-Sprühlack grundiert und grau/schwarz lackiert.



UMLENKROLLE

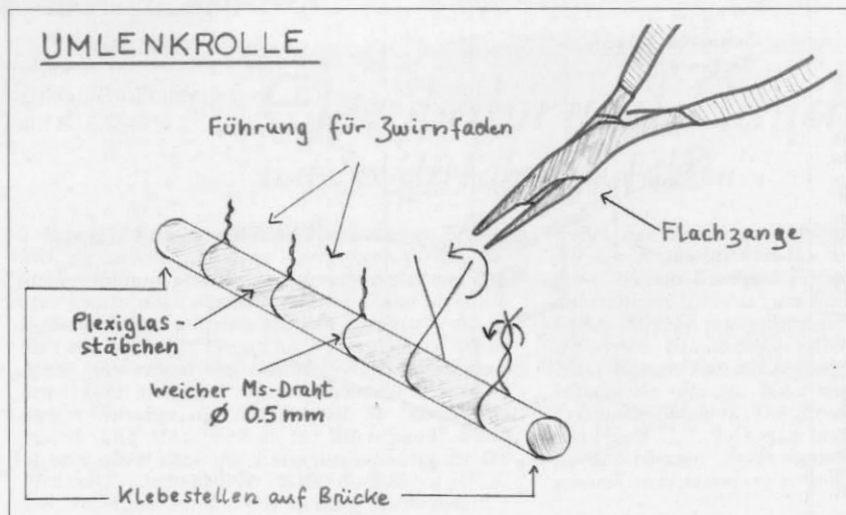
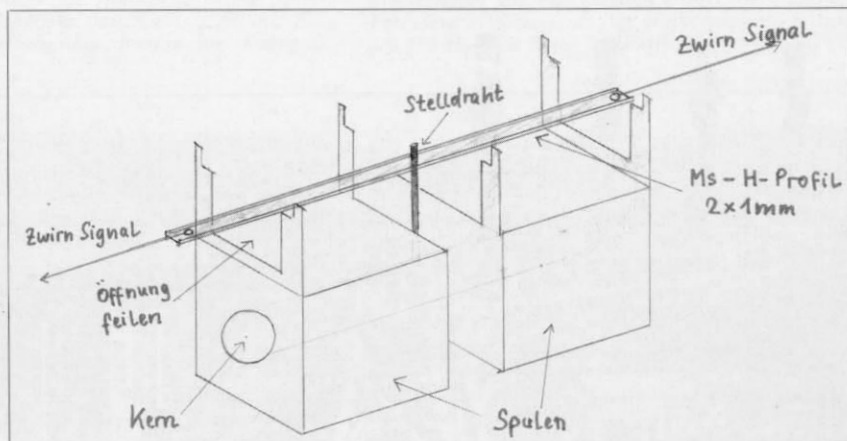


Abb. 7. Über die Umlenkrollen laufen die Zwirnsfäden; damit sie einander nicht „ins Gehege kommen“, wurden mit weichen Messingdraht-Schlaufen Unterteilungen auf den Umlenkrollen vorgesehen.

Abb. 8. Am Stelldraht des Weichenantriebs wurde ein Messing-H-Profil 2×1 mm befestigt; an den Enden dieses Profils befinden sich zwei kleine Bohrungen, in denen die Zwirnsfäden für die Betätigung der Signalfügel festgeknotet sind.



Stellwerk

Das Stellwerk besteht aus vier Teilen: Erdgeschoß, Obergeschoß, Dachabdeckplatte und Walmdach. Das Erdgeschoß ist fest auf der Platte montiert, da es mit dem Aufgang zur Brücke fest verbunden werden mußte. Die grau „verputzten“ Mauerplatten sowie die Fenster und Türen entnahm ich aus den seinerzeit von Faller erhältlichen Einzelteilpackungen. Der Aufbau entstand aus einem Rohgerüst aus Kunststoffplatten; darauf wurden gebeizte Northeastern-Holzprofile (2×1 mm) geklebt. Die Fenster stammen aus den älteren Faller-Bahnsteigdächern, die Inneneinrichtung aus der Bastelkiste. Beleuchtet wird das Stellwerk von einer Kibri-N-Soffittenlampe unter der Decke, weswegen das Dach auch abnehmbar sein muß. Für den Zusammenbau des Daches aus Kunststoffplatten ist es m. E. vorteilhaft, zuvor ein Modell aus Pappe zu basteln, um die richtige Schräge der einzelnen Teile „hinzutrimmen“.

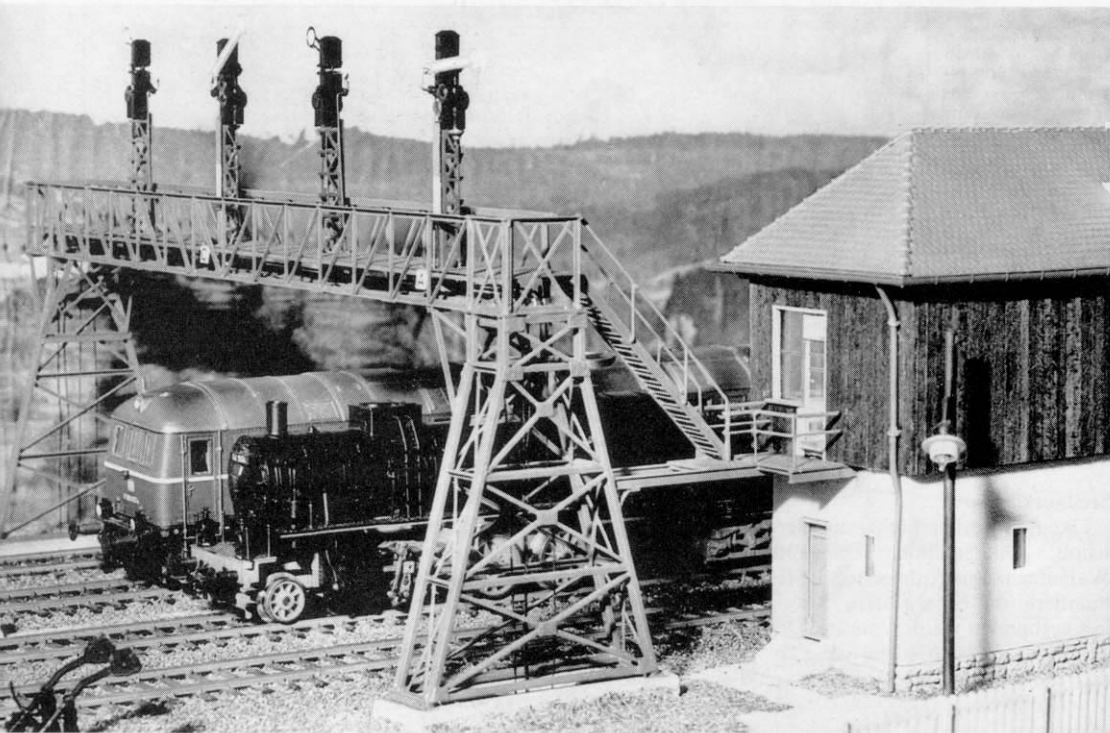
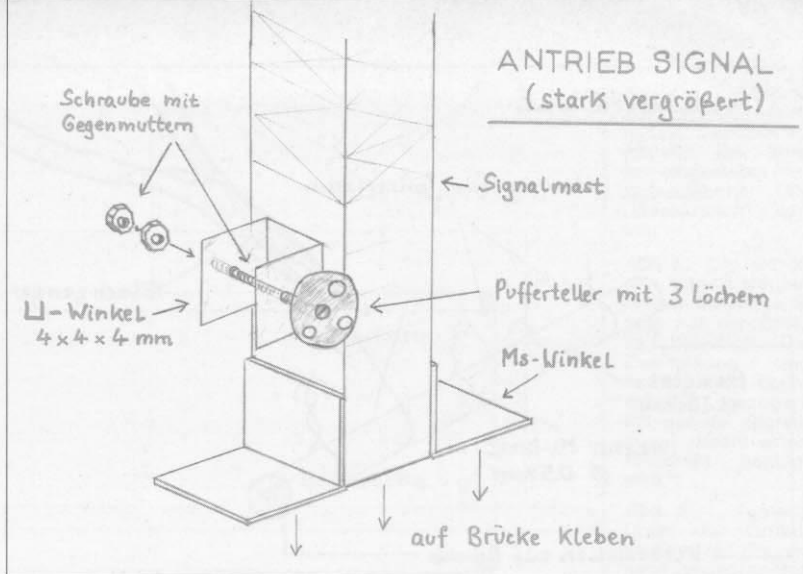
Antrieb

Das Prinzip des Antriebs ist sozusagen ein „Kreis“, in den unter der Platte der Antrieb und auf der Brücke das Signal einbezogen sind. An beiden Pfeilern laufen vier Zwirnsfäden von der Brücke nach unten, d. h. unter die Platte. Der Zwirnsfaden wird gemäß Abb. 4 auf der Brücke und unter der Platte über festgeklebte Plexiglasstäbchen geführt, die als Umlenkrollen fest eingebaut sind.

Die Signale stammen von Brawa; Antrieb und Beleuchtung wurden ausgebaut und die Signalmasten auf 5,5 cm Länge gekürzt. Die Wirkungsweise des neuen Antriebsmechanismus am Signal kann den Zeichnungen (Abb. 4 u. 8) entnommen werden. Die Brawa-Antriebe sind für diesen Zweck nicht mehr zu verwenden und kommen in die Bastelkiste. Als neue Antriebe habe ich Peco-Weichenantriebe vorgesehen, die leicht abgewandelt wurden, wie Abb. 8 zeigt.

Abb. 9. Erst nach der Montage der Brücke und des unterseitigen Antriebs wurden die Signale mit Hilfe von Messingwinkeln festgeklebt. „Angriffspunkt“ für die Zwirnsfäden ist ein Pufferteller mit 3 Löchern; die Montage am Signalmast mittels U-Profil geht aus der Zeichnung hervor.

Abb. 10. Äußerst filigran ist die Ausführung der Stützen, Leitern und Handläufe. In den Stützen entdeckt man die zum Antrieb führenden Zwirnsfäden.



Zunächst wurden die Antriebe unter der Platte leicht versetzt angeklebt (mit Pattex); sodann wurden die Signale auf die Brücke geklebt; die Abstände sind dem Bauplan in MIBA 4/70 zu entnehmen. Danach wurde der Zwirn über die Umlenkrollen gelegt und am Antrieb befestigt. Es war dabei darauf zu achten, daß die Fäden, besonders die, die den Signalflügel hochziehen, unter Span-

nung stehen; der Einbau einer kleinen Feder am Antrieb ist jedoch m. E. nicht unbedingt nötig. Nachdem alles funktionierte, konnten die Signale endgültig mit Stabilität festgeklebt werden. Wichtig war, daß der Zwirn am Antrieb des Signalmastes zweimal fest verknötet wurde, damit der Zwirn dort nicht abreißen kann; ein Durchscheuern an den Lenkrollen ist kaum zu befürchten.

Eisenbahn und Landschaft- auf Sonderfahrt „er-fahren“!

Eine Bahnstrecke von wildromantischer Schönheit, die zudem zahlreiche Anregungen für die Geländegestaltung und die Trassierung bietet und darüber hinaus noch manch interessante und nicht alltägliche Kunst- und Hochbauten aufweist – das ist die Lokalbahn von Passau nach Hauzenberg, die im Jahre 1904 erbaut und bereits 1970 für den Personenverkehr stillgelegt wurde. Dennoch besteht in diesem Sommer die Möglichkeit für Eisenbahnfreunde und Modellbahner zur „Bereisung“ dieser Strecke, denn dank des Entgegenkommens der DB wird der Personenverkehr an vier Samstagen (19. 7., 2. 8., 16. 8. und 30. 8. 1980) wieder aufgenommen.

Der Zug wird aus dem Hbf. Passau durch den Passauer Tunnel über die Innbrücke in die Spitzkehre Voglau geschoben. Innabwärts zieht das Panorama der Dreiflüssestadt Passau am Fahrgast

vorbei. Bei der Grenze Achleiten überquert der Zug auf der Kräutsteinbrücke (Abb. auf S. 602/603, Foto: Werner Kummer, Passau) die Donau, um an linksseitigen Ufer bis zum Bahnhof Erlau, etwa auf halber Strecke, zu gelangen. Nach Passieren der steinernen Erlaubrücke (Abb. auf S. 604, Foto: Hans Eigner, Passau) beginnt die Steigungsstrecke entlang des Flusses. Kurz vor Schaibing wird ein Felstunnel befahren. Die Strecke führt mit Steigungen bis zu 31,25 ‰ weiter ins Tal des Staffelbaches in unberührter, wildromantischer Schönheit, bis schließlich Hauzenberg erreicht wird.

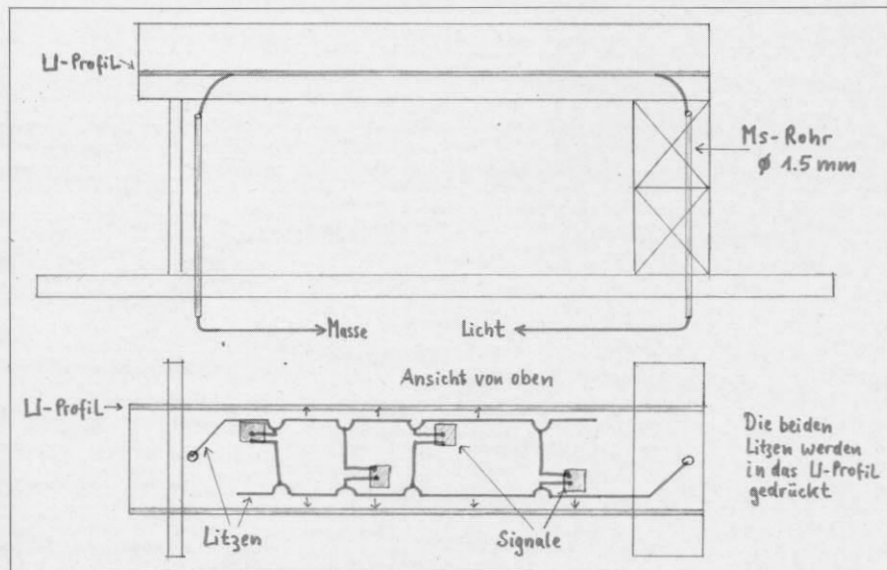
Weitere Informationen über Fahrplan, Preise usw. erteilen das Verkehrsamt Hauzenberg und das Fremdenverkehrsreferat im Landratsamt Passau, das uns auch die Fotos zur Verfügung stellte.

Beleuchtung der Signale

Die Beleuchtung wird erst nach Beendigung aller anderen Arbeiten eingebaut; zur Zeit der Aufnahmen war diese noch nicht fertig. Als Stromzuführung fungieren zwei dünne Litzen ($\varnothing 0,6 \text{ mm}$), die in der Mitte eines jeden Pfeilers durch ein dünnes Messing-Röhrchen unter die Platte geführt werden. Dies entspricht durchaus der Vorbildsituation (und ist in dieser Form auch bei fast jeder anderen Signalbrücke mit Formsignalen anzutreffen). Auf der Signal-Brücke wird je eine Litze in das kleine U-Profil, auf dem die Riffelbleche lie-

gen, gedrückt und ist somit „unsichtbar“, denn die Litze paßt genau in das Profil hinein. An den elektrischen Anschluß-Stellen zum Signal werden kleine Schlaufen gebildet und hieran die Litzen von den Glühbirnchen gelötet (eine Schlaufe ist notwendig, weil die Lötstelle nicht in das U-Profil paßt). Die Verdrahtung wird nach genauem Messen gesondert am Basteltisch ausgeführt und dann erst fertig in die Brücke eingebaut. Sollte einmal ein Birnchen durchbrennen, kann die Verdrahtung wieder abgenommen werden und außerhalb der Brücke repariert bzw. das Birnchen ersetzt werden.

Abb. 11. Die Litzen für die Signalbeleuchtung werden in die U-Profile der Brückenkonstruktion eingelegt und sind auf diese Weise „unsichtbar“ (siehe Haupttext). Alle Zeichnungen vom Verfasser.



MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

☐ **Ja,** bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm

☐ **Ja,** bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ zukommen.

☐ **Ja,** Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen“ testen.

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen“ anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag. Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten. Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

☐ Bankeinzug ☐ Rechnung ☐ Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartenummer

BLZ/gültig bis

Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

- ☐ den Füller
☐ die Mini-Datenbank

Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift





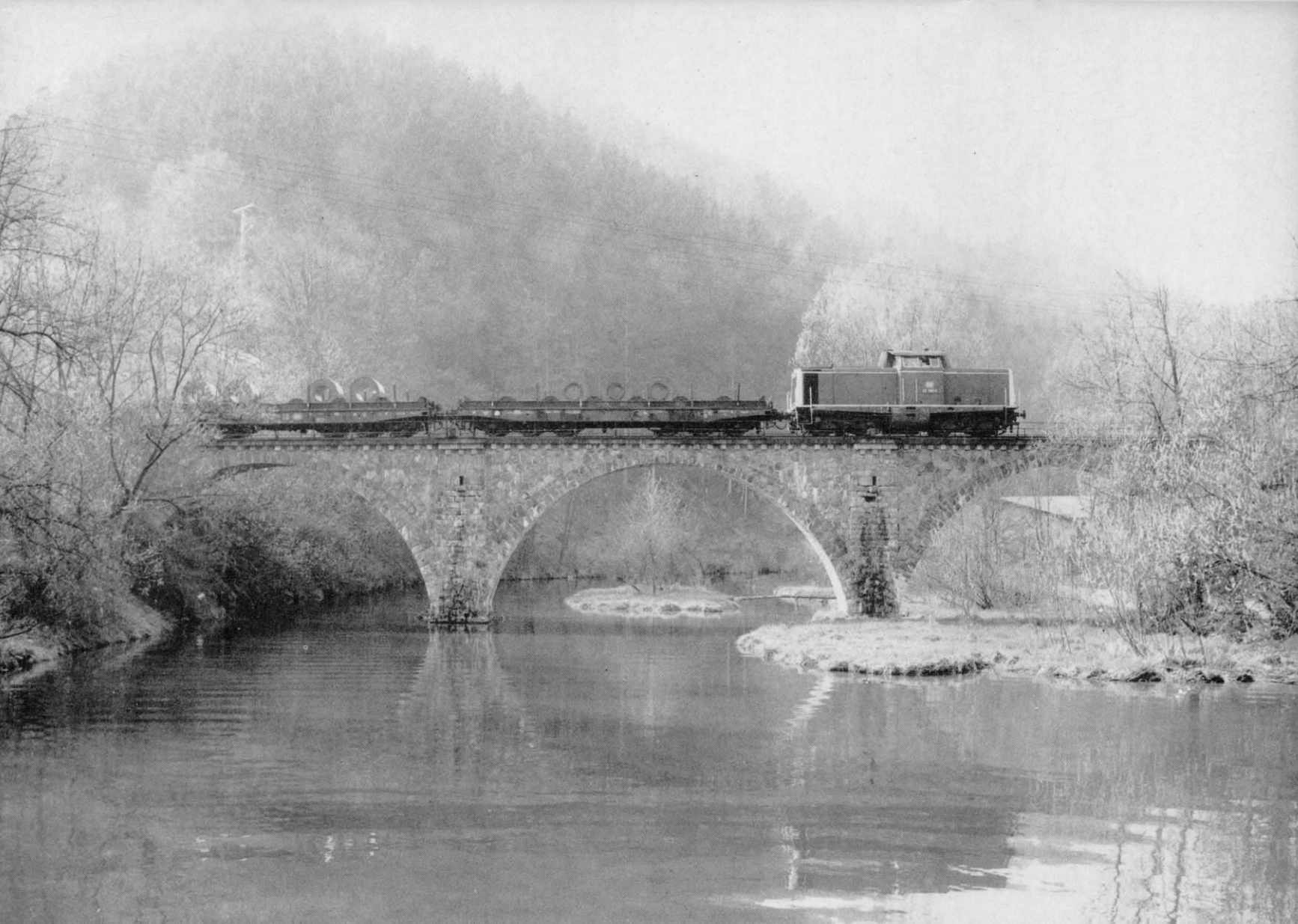




Abb. 1. Das aus Liliput- und Selbstbau-Teilen entstandene H0-Modell des altösterreichischen Schnellzugwagens Typ Ca, hier mit der Vorkriegsbeschriftung der „Bundesbahnen Österreich“, gebaut von Herrn Friedrich Wagner, Wien.

Ing. Peter Bahnmüller, Wien

Österreichischer Oldtime-Schnellzugwagen in H0

Eine Bauanleitung für „Kurswagen-Fahrer“ und Waggon-Spezialisten

Wer als „Kurswagen-Fahrer“ die heutige DB- bzw. UIC-Zeit zu seiner Anlagen-Epoche gewählt hat, kann seine grenzüberschreitenden Schnellzüge mit modernen Wagen fast aller europäischen Bahnverwaltungen (NS, SNCB, SNCF, SBB, ÖBB usw.) zusammenstellen. Schwieriger haben es da schon die zahlreichen Anhänger der Reichsbahnzeit, denen zwar die wichtigsten DRG-Typen („Hechte“, „28er“, Schürzenwagen) und auch preußische und bayerische Länderbahn-Waggons zur Verfügung stehen, nicht jedoch eine entsprechende Anzahl von Wagen benachbarter Bahnverwaltungen.

Der heutige Umbau-Vorschlag des Herrn Bahnmüller vom Modellbahn-Club Dohnen/Wien soll diese Lücke schließen und dürfte auch von unseren österreichischen Lesern begrüßt werden, die nunmehr passende Wagen etwa für das Liliput-Modell der „214“ basteln können.

Die Redaktion

Unsere Wahl fiel auf einen typischen österreichischen Schnellzugwagen Ca der k. k. Staatsbahnen aus der Zeit der Jahrhundertwende. Nach Abbildungen in einigen „alten Schmökern“ und dem entsprechenden Typenblatt war zunächst eine H0-Bauzeichnung anzufertigen. Für den Umbau konnten wir auf den Liliput-Zweiachser Ce zurückgreifen, von dem jeweils zwei Wagenkästen benötigt werden. Wo die Schnittstellen liegen, ist der Zeichnung zu entnehmen. Die Kästen werden genau vertikal geschnitten (siehe dazu auch MIBA 12/65, „So kommt man zu Traumwagen“), wozu eine Laubsäge und eine sichere Hand erforderlich sind; keine elektrische Säge verwenden, sonst gibt es wegen der zu hohen Schnittgeschwindigkeit einen nicht mehr reparablen Schmelzschnitt! Für die Nachbearbeitung wird feines Schmirgelpapier auf eine ebene Fläche aufgeleimt und die Schnitt-

flächen der Teile darauf plangeschmirlt. Dabei ist unbedingt vorsichtiges Arbeiten geboten, um konvexe Schnittkanten zu vermeiden.

Der Wagenboden muß neu angefertigt werden. Seine Abmessungen sind aus Abb. 6 und 7 ersichtlich; benötigt werden hierfür Ms-Blech, halbhart, 1 mm stark (mit einer Schablone gut zu schneiden), U-Profile 3 × 3 mm (wir verwendeten Ruggi-Profile), für die Drehgestellagerung und -befestigung Rundmessing 4 mm Ø (ausgebohrt, mit M 2 gewindet), Bronzeblech, 0,3 mm stark, für die Sprengwerktaugen und Messingdraht, 1 mm stark, für das Sprengwerk selbst.

Die Fahrwerkteile wurden miteinander verlötet, mit Einbrennlack gespritzt (schwarz bzw. dunkelgrau) und die Farbe im Backofen eingebrannt.

Vor der Neulackierung ist es noch zweckmäßig, die bei den Liliput-Zweiachsern am Dach fest angespritzten Dachlaufstege abzufilen und durch aufgeklebte 1 mm starke Messingstreifen zu ersetzen, nachdem die Wagenkastenteile zusammengeklebt wurden. Die Dacheinfärbung nahmen wir mit Humbrol-Farben vor; dazu mischten wir Silber und Schwarz, strichen das Dach grob ein und stießen während des Trocknens einen harten, kurzborstigen Pinsel senkrecht auf die Dachfläche, bis der gewünschte Effekt entstand. Mit Humbrol-Mattgrün wurden die Wagenkastenseiten und -stirnflächen nachgestrichen. Die Neubeschriftung entstand mit Hilfe von weißen Aufreibebuchstaben; danach wurde der ganze Wagenkasten zur besseren Haltbarkeit der Beschriftung mit mattem Klarlack aus der Sprühdose aus ca. 30 cm Entfernung eingesprüht.

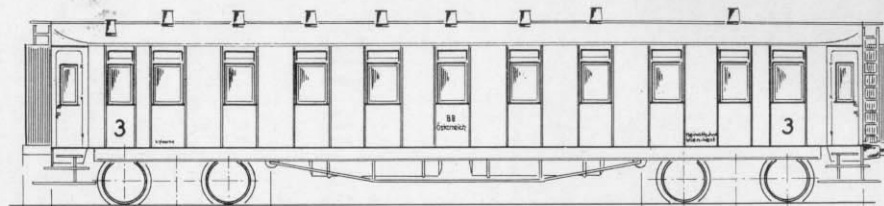
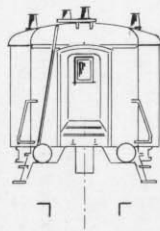
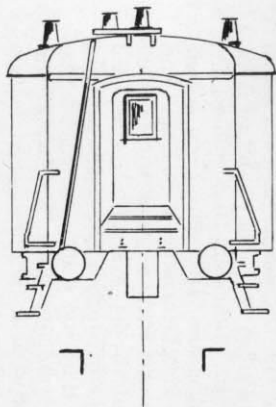
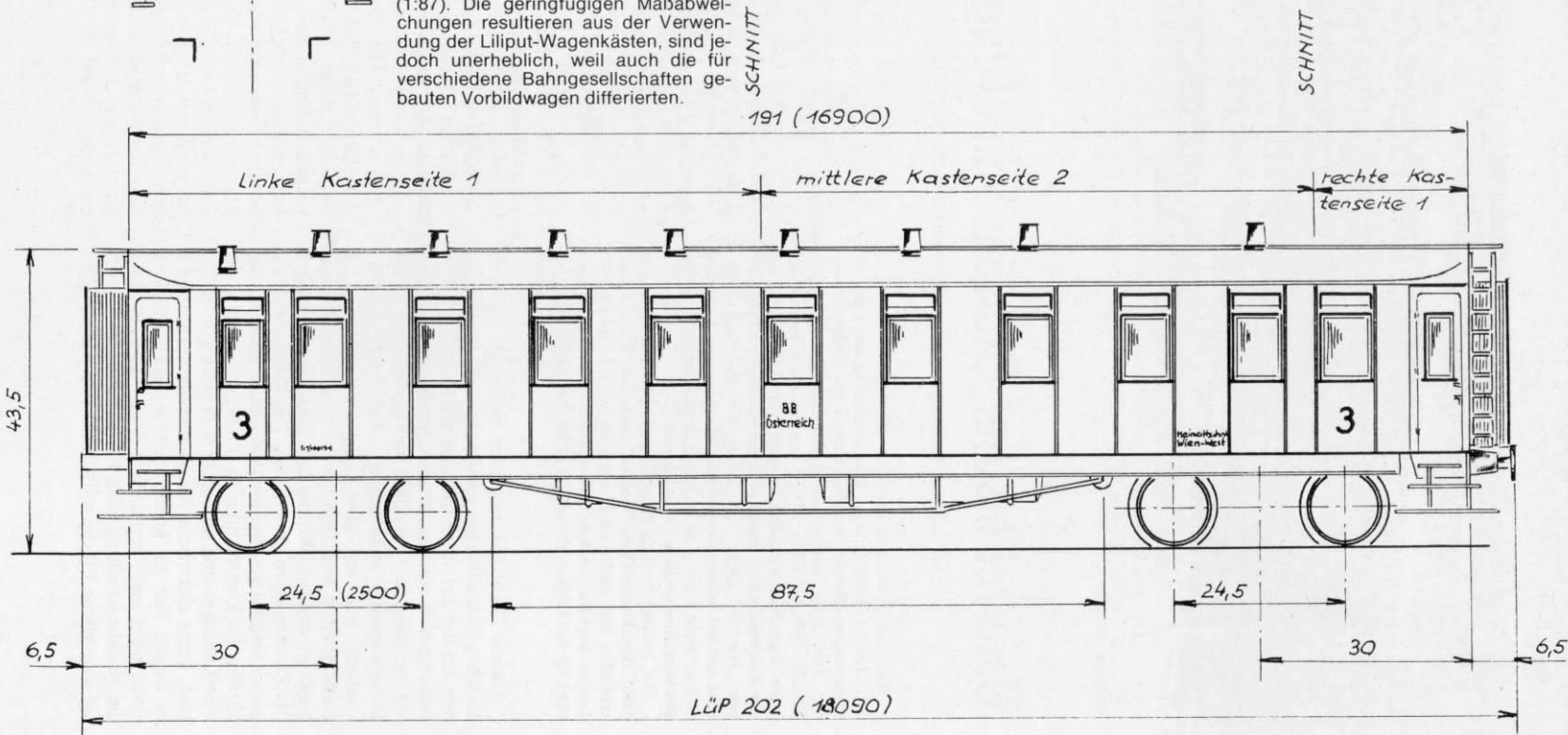


Abb. 2 u. 3. Stirn- und Seitenansicht des Wagens im N-Maßstab 1:160.

Abb. 4 u. 5. Stirnansicht und Seitenansicht des Wagens in 1/1 H0-Größe (1:87). Die geringfügigen Maßabweichungen resultieren aus der Verwendung der Liliput-Wagenkästen, sind jedoch unerheblich, weil auch die für verschiedene Bahngesellschaften gebauten Vorbildwagen differierten.

Zeichnungen: Ing. Peter Bahnmüller, Wien.



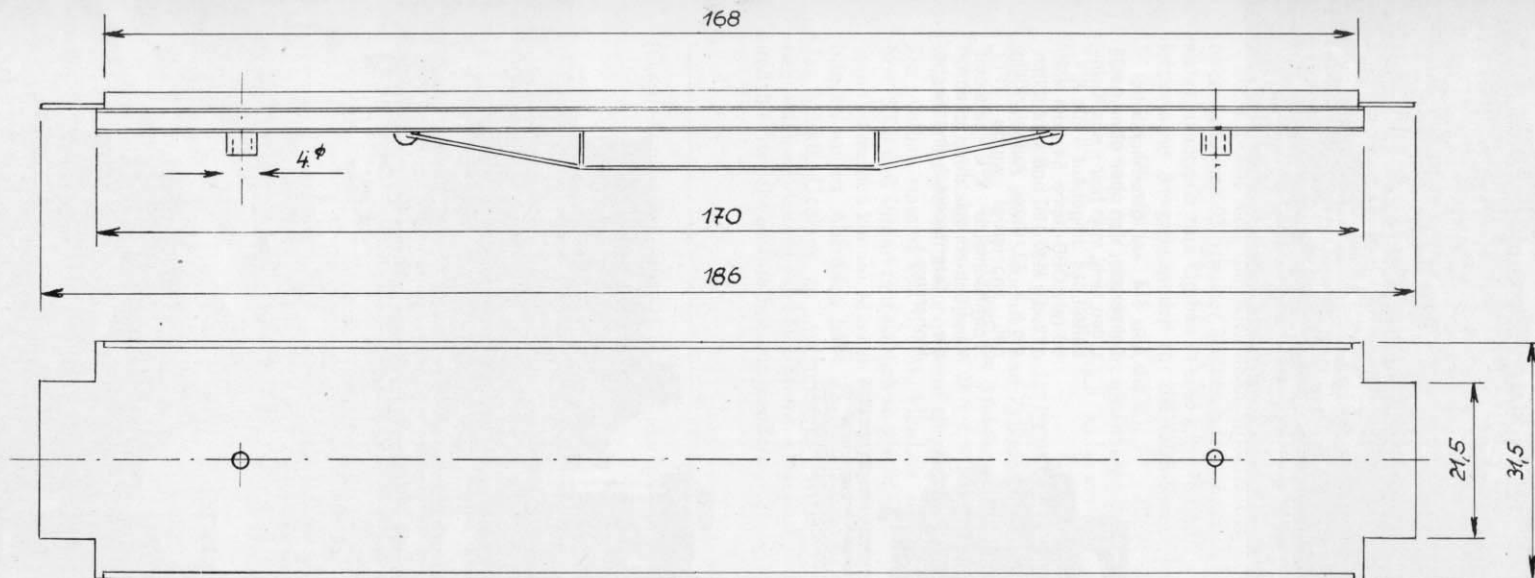


Abb. 6 u. 7. Seitenansicht und Draufsicht des neu anzufertigenden Wagenbodens; der Querschnitt geht aus der Stirnansicht Abb. 4 hervor.

Zur Komplettierung des Wagenmodells wurden Handläufe aus 0,5 mm Silberdraht verwendet sowie Batteriekasten, Stirnleitern, Dachlüfter, Fenster, Faltenbälge, Übergangsbleche, Luftbehälter, Pufferbohle und NEM-Radsätze aus dem Liliput-Sortiment. Die Puffer – vierfach geschlitzte Staatsbahn-Korbpuffer – sind von Gerard und wurden nachträglich brüniert.

Passend zu diesem Reisezugwagen bauten wir – ebenfalls unter Verwendung von Industrieteilen – auch noch einen Postwagen, der demnächst vorgestellt werden soll.

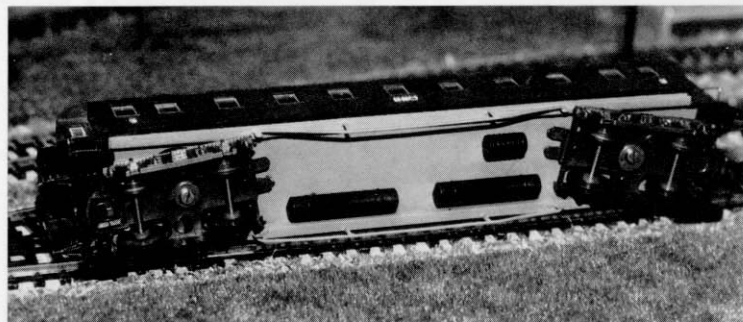
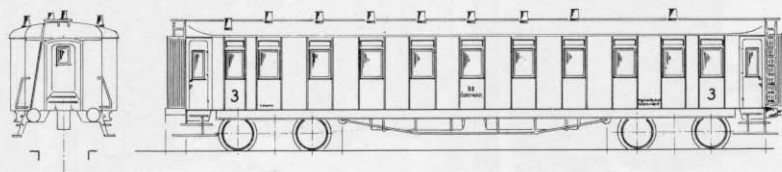


Abb. 10. Unteransicht des neugefertigten Wagenbodens mit den Luftkesseln und den Liliput-Drehgestellen.

Abb. 8 u. 9. Stirn- und Seitenansicht vergleichshalber im Z-Maßstab 1:220.

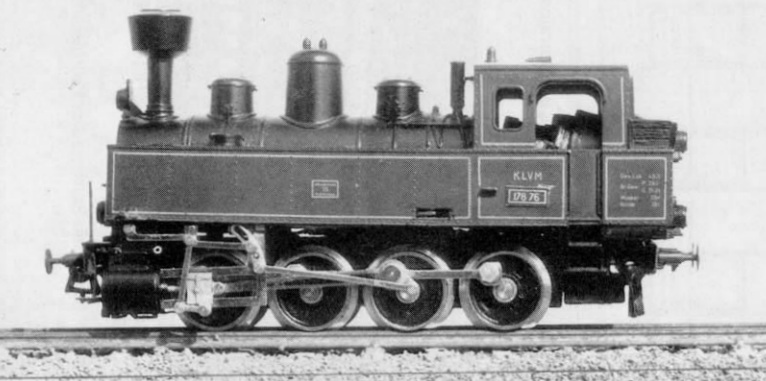
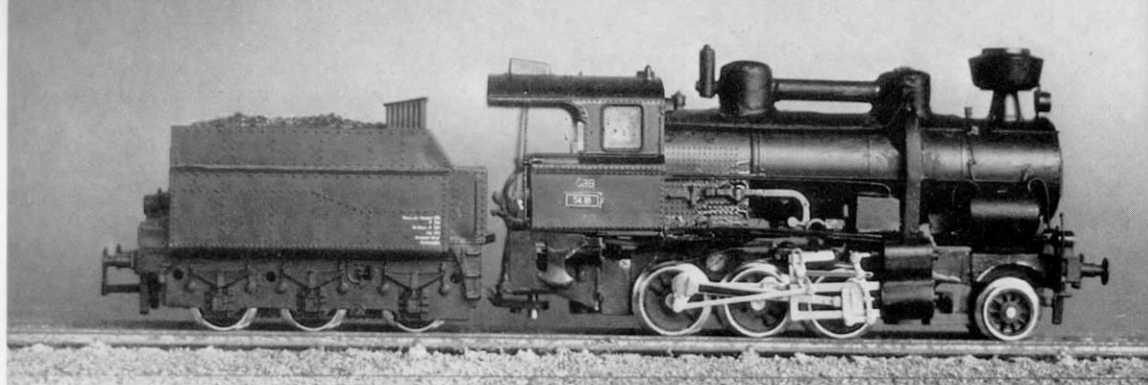
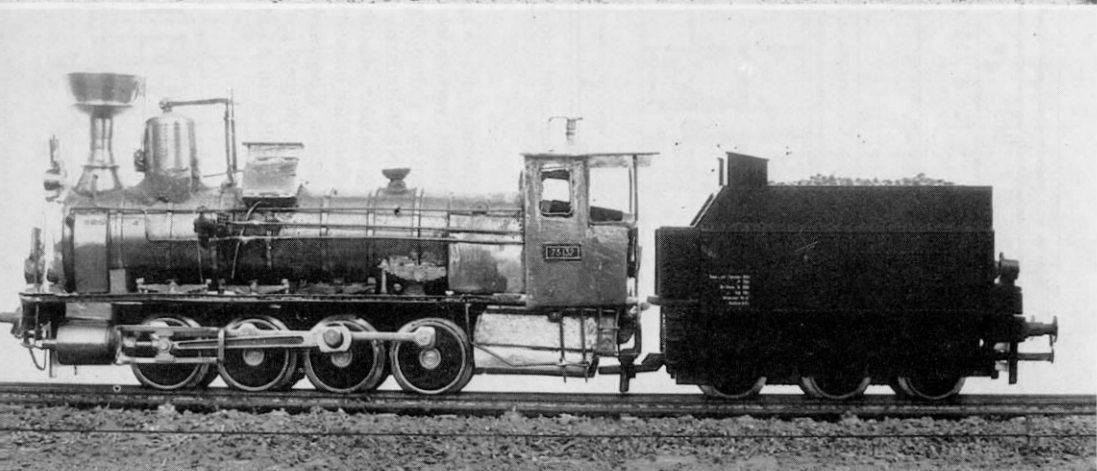
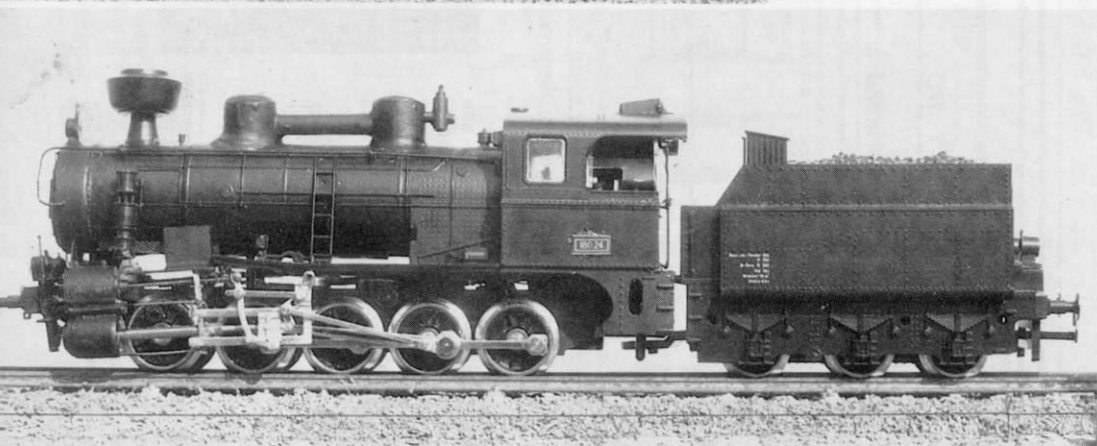


Abb. 1–4. Alt-österreichische Lokparade: Von oben oben nach unten sieht man hier – aus Kleinbahn-Loks umgebaut – die k. k. 60 (als ÖBB-Reihe 54), die k. k. 178, die k. k. 180 und schließlich die k. k. 73, deren Aufbau völlig neu angefertigt wurde. (Für Nicht-Fachleute: k. k. bedeutet kaiserlich-königlich und steht für die österreichisch-ungarische Monarchie.)



Österreichische Dampfloßmodelle aus der „F.u.F.-Zeit“

Da die Industrie nur relativ wenig Dampfloß-Modelle nach österreichischen Vorbildern anbietet, mich diese aber durch ihr charakteristisches Aussehen (Kobelschornstein!) schon immer faszinierten, erweiterte ich meinen österreichischen Lokpark durch den Umbau geeigneter Industrie-Modelle.

Dazu boten sich die Kleinbahn-Modelle der österreichischen 93 bzw. der 270 besonders an; ersteres eignet sich zum Umbau in eine k.k. 178 und letzteres als Ausgangsmodell für die ÖBB-Reihe 54 (ex k.k. 60), die k.k. 180 und die k.k. 73 – alles Typen, die von der Industrie in absehbarer Zeit wohl kaum als Großserienmodell zu erwarten sind.

Für die k.k. 178 (Abb. 2) kann das Fahrwerk der Kleinbahn-93 samt Steuerung und Zylindern verwendet werden. Es hat bereits die typischen Scheibenräder – wie das Original, das übrigens als Museumslokomotive bei der Montafoner Bahn eingesetzt ist. Der Aufbau stammt von der Märklin-Lok 3087 bzw. 3090 und stimmt maßstäblich so genau, daß man fast meinen könnte, Märklin habe diesen Typ bringen wollen. Allerdings habe ich statt des für das Märklin-Gehäuse zu „voluminösen“ Kleinbahn-Motors den neuen Trix-Motor eingesetzt und das Getriebe entsprechend abgeändert.

Für den Umbau einer 270 in eine ÖBB-54 (Abb. 1) habe ich mir das komplette Modell der Kleinbahn-270 besorgt. Die letzte Kuppelachse wurde entfernt (und für das Modell der k.k. 180 aufgehoben!) und der Rahmen vorn und hinten entsprechend gekürzt. Das Gehäuse wurde entsprechend weiter nach vorn verschoben und das Führerhaus hinten gekürzt. Auch diese Lok erhielt einen Trix-Motor und ein neues Getriebe.

Ein weiteres komplettes 270-Modell von Kleinbahn wurde für die k.k. 180 (Abb. 3) benötigt. Die erwähnte Kuppelachse wurde als 5. Achse eingebaut und die Steuerung angepaßt. Den Kessel habe ich um 5 mm verlängert, die Pufferbohle um den gleichen Betrag nach vorn verlegt und das Führerhaus hinten gekürzt. Auch dieses Modell erhielt den Trix-Motor und ein geändertes Getriebe.

Für das Modell der k.k. 73 (Abb. 4) konnte ich lediglich das Fahrwerk und den Tender der Kleinbahn-270 verwenden; der gesamte Aufbau wurde aus Messing und Messingblech neu angefertigt.

Vielleicht regen meine Umbau-Hinweise den einen oder anderen Leser – hierzulande wie in der „Alpenrepublik“ – an, sich auch einmal mit diesen interessanten Lokomotiven zu beschäftigen.

Ing. Edwin Herkner, Rastatt

[Österreichischer Oldtime-Schnellzugwagen]

Abb. 11. Zwei der alt-österreichischen Schnellzugwagen im Zugverband hinter einer ÖBB-638; unter dieser Nummer wurde die preußische P 8 in Österreich eingereiht.



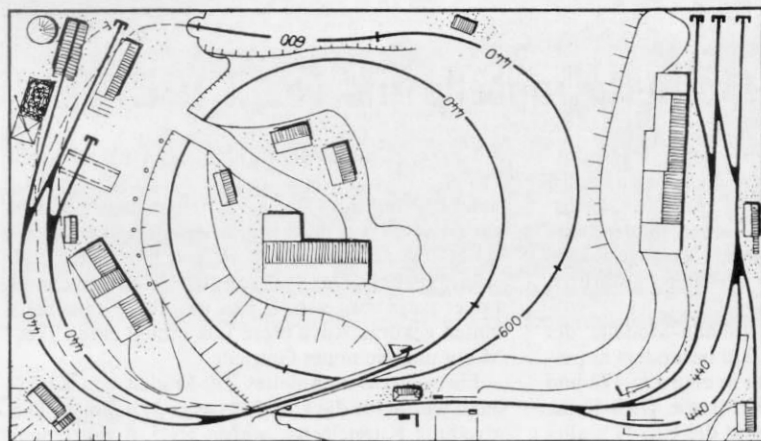


Abb. 1. Der Gleisplan im Maßstab 1:20. Spiralenförmig schraubt sich die Strecke von einem Endpunkt zum anderen. Den im Bogen angeordneten kleinen Kopfbahnhof (links) zeigt nochmals . . .

. . . Abb. 2. Zwar ist die Ausstattung mit Gleisen und Weichen betont sparsam, doch immerhin finden alle wesentlichen Bahnhofsanlagen und -gebäude, wie Empfangsgebäude, Güterschuppen, Lokschuppen mit Bekohlung und sogar ein Überladekran Platz.

(Fotos: H.D.)





Abb. 3. Blick auf den tiefergelegenen Endbahnhof (im Gleisplan Abb. 1 rechts) mit selbstgebauter „93“.

Zu den Abbildungen auf S. 612/613:

Abb. 4 u. 5. In drei Ebenen verlaufen die Strecken über die Anlage. Bemerkenswert ist die abwechslungsreiche Gestaltung der diversen Stützmauern (mit Wasserdurchlaß!), nicht zu steilen Böschungen, Kunstbauten usw. Herr H. S. legt offenbar großen Wert auf Kleinigkeiten, wie z. B. die Baustellenszene oder die auf Modellbahnen selten anzutreffenden Rautentafeln zeigen.

Der Windberg-Bahn nachempfunden...

...hat Modellbahn-Kollege H. S. aus Freital/DDR seine 2,00 × 1,25 m große H0-Anlage; dies vor allem im Hinblick auf die kurvenreiche Streckenführung, denn in ähnlicher Weise windet sich die Trasse der Windbergbahn von Freital-Birkigt nach Gittersee bei Dresden.

Im Modell hat das darüber hinaus den Vorteil, auf der kleinen Fläche doch relativ lange Fahrstrecken und -zeiten zwischen den beiden Kopfbahnhöfen zu ermöglichen. Diese Konzeption – offene Streckenführung zwischen zwei Endbahnhöfen – hat außerdem einen regen und abwechslungsreichen Betrieb zur Folge, denn bei allen Zügen müssen die Lok und der Wagen mit den Zugschluß-Scheiben in der jeweiligen Endstation umgesetzt werden; dafür und zum Trennen von Zügen und Ausrangieren einzelner Wagen sind insgesamt zwölf Entkupplungsstel-

len installiert. Eine verdeckte Ausweichstelle zwischen den beiden Kopfbahnhöfen ermöglicht den „unsichtbaren Austausch“ einer Zuggarnitur.

Das Rollmaterial – in „friedlicher Koexistenz“ aus DDR-, BRD- und Selbstbau-Modellen zusammengesetzt – ist weitgehend „länderbahn-rein“, wobei allerdings Fahrzeuge nicht nur einer Bahnverwaltung, sondern „Bayern“ ebenso wie „Sachsen“ oder „Preußen“ anzutreffen sind.

Abschließend noch einige Angaben zum Bau: Der Unterbau entstand in der offenen Rahmenbauweise aus 5 × 3 cm-Dachlatten. Auf den Gleis-Trassen aus 6 mm-Spanplatte sind die Pilz-Gleise und -Weichen auf einer Schaumstoffbettung mit feinem Steinschotter eingeschottert. Alle Weichen- und Signalantriebe sind unterflur eingebaut; die Einfahrsignale und -Weichen werden motorisch angetrieben.





1. Interessante Prognosen zur Miniaturisierung

Der Exklusivbericht Ihres Sonderkorrespondenten Siegfried Nickel aus Düsseldorf ist seit langem der beste Bericht, der in der MIBA erschienen ist. Die Qualität der Aufnahmen, die in den Text eingefügten technischen Details, die genaue Beschreibung der Anlage u. a. m. sind für meine Begriffe „super“. Trotzdem möchte ich etwas Kritik anbringen. Sie schreiben: Leser O. aus K. Da muß es sich wohl um einen Druckfehler handeln, denn darunter steht: Modellbahner aus Passion, also müßte es heißen Leser O. aus P., außerdem ist Ihr Leser ein Adliger, da er „von Profession“ heißt. Die Abkürzung muß also lauten: Leser O. v. P. aus P. . .

Es taucht nun die Frage auf, ob die Nenngröße „P“ in Zukunft auch international anerkannt werden wird. Evtl. könnte man auch die Abkürzung XYZ verwenden; über diese wichtigen Einzelheiten wird in Zukunft bestimmt noch manche hitzige Diskussion stattfinden.

Die eingefleischten Märklinisten werden „ihre“ Firma vielleicht überreden können, diese Bahn auch im Dreischienen-Wechselstrom-System herzustellen. Für alle Zubehör-Unternehmen besteht nun auch die Möglichkeit, ihr Angebot an Gebäuden, Bäumen, Figuren u. v. a. m. passend zu der neuen Spur zu erweitern – die Zukunft wird es bestimmt bringen! Auch der auf der Seite 439 abgebildete Trafo wird dann bestimmt klitzeklein werden und der Stromverbrauch wird so gering sein (trotz Innenbeleuchtung der Wagen, evtl. mit Dauerbeleuchtungs-

Einrichtung??), daß die Gesamtanlage von einem Dynamo, wie von Herrn Mathias Breuer in MIBA 1/80 und im ZDF vorgeführt, gespeist werden kann.

Was leider noch zu bemängeln wäre, ist die etwas zu klein geratene Aufnahme der Kleinstanlage, auf der ich nur zwei Kopfbahnhöfe und 6 ½ Kleinstädte erkennen konnte. Wäre es nicht möglich, in einem der nächsten Hefte einige größere Aufnahmen und den bestimmt sensationellen Gleisplan (evtl. mit Verkabelung!?) erscheinen zu lassen?? Ich würde auch gern noch wissen, ob man anstatt des Mikroskops stärkere Brillengläser nehmen kann, sofern man Brillenträger ist; evtl. könnte man eine Sonnenbrille aufsetzen, wenn die Gesamtanlage inkl. Lok's, Wagen etc. beleuchtet wird, damit man nicht zu häufig blinzeln muß.

Wenn die IPM-Technologie genauso schnell voranschreitet, wie man es heutzutage von anderen Gebieten her kennt, wird es sicher schon bald möglich sein, komplette Anlagen mit allem Zubehör zu einem erschwinglichen Preis zu erbauen. Die notwendigen Werkzeuge wie Pinzette, Lupe, Mikroskop, Brille, Taschenlampe, Flachzange, ruhige Hände, Beruhigungspillen etc. finden sich sicherlich in jedem Haushalt.

Auch ich schließe mich dem Nachsatz an, daß sich hoffentlich möglichst viele Großserienhersteller dieser zukunftssträchtigen Technologie anschließen werden.

Hans Dern jr., Sundern

[Der Windbergbahn nachempfunden . . .]

Abb. 6. Die kleine Lokstation weist einen funktionellen Wasserkran auf, über den wir gegebenenfalls einmal gesondert berichten werden.





Sicher nicht ganz einfach dürfte diese Aufnahme von einem der mittleren Bahnhöfe auf der „Spur P“-Anlage des Herrn O. zustandegekommen sein; sie zeigt die östliche Einfahrt des Bahnhofs Kyritz an der Knatter.

2. Illustriertes Phänomen – mittels Mikrofotografie

Es ist Ihnen außerordentlich zu danken, daß Sie den verlegerischen Mut aufbrachten, die langjährigen und kostspieligen Versuche von Herrn O. aus K. an die Öffentlichkeit zu bringen und das Ergebnis seiner Arbeit so informativ und eindrucksvoll darzulegen.

Ich bin Herrn O. aus K. seit Jahren freundschaftlich verbunden, hauptsächlich durch das gemeinsame Hobby, wobei er sich mehr der Computertechnik zuwandte, ich hingegen der Mikrofotografie.

So bedaure ich es etwas, daß Sie die ganze Anlage in einer Gesamtaufnahme brachten, die zwar eine hervorragende Schärfe aufweist, jedoch nicht alle Details klar erkennen läßt.

Ich erlaube mir daher, Ihnen eine selbstverfertigte Aufnahme des linken Bahnhofsvorfeldes eines der vier mittleren Personenbahnhöfe vorzulegen. Es handelt sich um eine recht gut gelungene Nachbildung der östlichen Einfahrt von Kyritz an der Knatter, wobei die kleinen Ungenauigkeiten eher mit der Jugend von Herrn O. zu erklären sind, der sich nicht mehr an alle Einzelheiten des heute auf DDR-Gebiet liegenden Bahnhofs erinnern kann.

Zur Aufnahmetechnik kann ich, ohne fremde Patente zu tangieren, folgendes mitteilen: Da die ganze Anlage nicht in das Rasterelektronenmikroskop paßte, auf das ich aber wegen der zu erzielenden Plastizität der Aufnahme nicht verzichten konnte, haben wir kurzerhand alles mit einem Feldelektronenmikroskop im Interferenz-Laser-Holographie-Verfahren abgetastet. Die Signale wurden digital ausgewertet und dann abschnittsweise in analogen Lichtimpulsen über Lichtleitfaser dem Rasterelektronen-

mikroskop eingespeist. Allerdings hat uns die hohe Eigenprotuberanz dieses an sich relativ einfachen Verfahrens manchen kleinen Streich gespielt, so z. B. die makrobiotisch nicht ganz einwandfreie Beamung (vergl. englisch: to beam) einer E 103 nach Kyritz.

Um die auf diesem Wege verlorengegangene Farbigkeit des Aufnahmeobjektes wiederherzustellen, benutzten wir den bekannten Doppler-Effekt, der bei Kryopermeabilität in supraleitenden Dispersionsfeldern zu einer chromatografischen Rückkopplung führt, also praktisch nichts weiteres als die logarithmisch-integrale Umkehrung der Goethe'schen Farbenlehre!

Leider ist uns in den umfangreichen fotografischen Apparaturen die Anlage verlorengegangen, doch haben wir keinen Zweifel, daß die nun schon 10 Tage dauernden Vermessungen des Frankfurter Max-Planck-Instituts nach der Einstein'schen Mesonen-Energie-Umkehrmethode zum baldigen Erfolg führen werden. Schließlich macht es denen auch Spaß, ihre trockenen Theorien einmal in der Praxis anzuwenden. Daß diese Suchaktionen jetzt als Grund für die vorübergehende Schließung des Atomreaktors in Kahl am Main dienen soll, halte ich eher für ein Ablenkungsmanöver der dort herrschenden Partei!

Wegen des fast unschätzbaren Wertes der Ihnen eingesandten Fotografie bin ich grundsätzlich damit einverstanden, wenn Sie sie im Germanischen Museum zu Nürnberg deponieren; allerdings halte ich das Verkehrsmuseum für den geeigneteren Verwahrsort.

Klaus Pfeifer, Rödermark

Neue Bücher für Ihr Hobby

Dampflokomotiven bei der DB

zusammengestellt
von Siegfried Fischer

192 Seiten mit 174 farbigen Abb.,
Format 28,5 × 22,5 cm, DM 58,-,
erschienen in der Franckh'schen
Verlagshandlung, Stuttgart.

Neben Aufnahmen aus den bekannten letzten „Dorados“, wie Schiefe Ebene, Emslandstrecke usw., finden sich in dem aufwendigen Band auch beeindruckende, in den frühen 60er Jahren aufgenommene Fotos der 01¹⁰ im Frankfurter Raum, der S 3⁶ in Süddeutschland und Raritäten wie Betriebsfotos der letzten Maschinen der BR'en 74⁴, 91³ oder 92². Die hervorragende Wiedergabe der Farbaufnahmen läßt das Buch auch als Vorlage für die Farbgebung und -nachbehandlung von Modell-Dampflokos geeignet erscheinen.

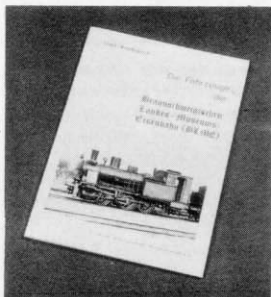


Die Dampflokezeit in Stereo

Reise- und Güterzüge auf Bergstrecken
von Johannes C. Klossek

Langspielplatte mit 17 Hörszenen in HiFi-Stereo. Tonqualität, Begleittext mit 30 Abbildungen, DM 34,-, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung.

24 Minuten akustischen Genuß bietet diese Langspielplatte; die Tonqualität ist wiederum ausgezeichnet. Der informative Begleittext geht u. a. auch auf die Schwierigkeiten bei den Tonaufnahmen ein und nennt vor allem die Besonderheiten der einzelnen Hörszenen. Neben deutschen Lokomotiven (aus Ost und West) sind auch einige tschechoslowakische Maschinen aufgenommen.



Die Fahrzeuge der Braunschweigischen Landes-Museums- Eisenbahn (BLME)

von Uwe Knoblauch

60 Seiten mit 55 Abbildungen, Format 15 × 21 cm. Bezug durch Überweisung von DM 9,80 auf Postscheckkonto Hannover 108520-300 des Vereins Braunschweiger

Verkehrsfreunde e. V., Stichwort „Fahrzeugkatalog“.

Der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. hat bereits relativ früh angefangen, mit eigenen Originalfahrzeugen verschiedene Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde durchzuführen. Der illustrierte Fahrzeugkatalog stellt jedes einzelne Fahrzeug mit Foto und technischen Angaben vor.

Mit der S 3⁶ ins Neue Jahr

Langspielplatte
vom Institut für Lokgeschichte

30-cm-Langspielplatte, DM 25,-, zu beziehen durch den Kölner Eisenbahn Club KEC, Schubertstr. 24, 5060 Bergisch Gladbach 1.

Eine in ihrer Art einzigartige und unwiederholbare Reportage hat der bekannte Rundfunk-Reporter Josef Jablonka zum Jahreswechsel 1962/63 zusammengestellt: Die Mitfahrt auf dem Führerstand einer S 3⁶ vermittelt nicht nur die typischen Fahr- und Dampfgeräusche; Josef Jablonka läßt auch den Lokheizer von seinem 12-Stunden-Tag berichten usw. Die Rückseite der Schallplatte stellt die „18 614“ vor einem Eilzug auf der Strecke Kempten-Vöhringen vor.

Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug

Die Geschichte eines Salonwagenzuges
und seiner Dampfloks
von Alfred B. Gottwaldt

144 Seiten mit 161 Abbildungen, Format 16 × 19,5 cm, DM 16,80, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Ausführlich werden Entstehungsgeschichte, Bau und Betrieb dieses dampfgeführten Salonwagenzuges beschrieben. Interessant zu verfolgen ist die Entwicklung der Pläne von den ersten Vorstudien bis zur endgültigen Konstruktionszeichnung. Die wesentlichen Baustadien der Lok und des Wagenzuges sind ebenso im Bild festgehalten wie die Versuchsfahrten; zahlreiche Betriebsfotos zeigen den Henschel-Wegmann-Zug vor und nach dem Krieg – als „Blauer Enzian“ – im täglichen Einsatz. Dieses Buch spricht nicht nur durch die informativen Illustrationen, sondern darüber hinaus durch den sorgfältig recherchierten Text an.



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

