

7/1980

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 7 / 1980

- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| 648 | Kleine Steckenpferd-Olympiade | 674 | Australien - Kein Silvester-Scherz
H0-Anlage |
| 649 | Volksrepublik China - Miniaturbahnen im Reich der Mitte | 676 | Schweiz - Als es in Helvetien noch dampfte ... - H0-Anlage |
| 650 | Frankreich - Dampfloks im chambre séparée | 680 | Schweiz - Neue Modelle des Altm. |
| 653 | Großbritannien - Ein Engländer baut einen deutschen Bahnhof - in Z! - Z-Anlage | 680 | USA - Freelance narrow gauge-r. |
| 657 | Großbritannien - 16.50 Uhr ab Paddington ... - N-Anlage | 684 | USA - Szenen von der Southern Pacific - H0-Anlage |
| 658 | Deutsche Demokratische Republik - H0-Spezialw. mit wink. Rangierer | 685 | Belgien - Hoch hinaus ... |
| 660 | Italien - Made in Italy: The Royal S. | 688 | UdSSR - Selbstbau-Modelle nach SZD-Vorbildern |
| 661 | Japan - Kaschierte Ecken | 690 | Indonesien - Fernöstliche Fasz. |
| 662 | Norwegen - Südliche Schmalspur-Romantik in hohen Norden H0e | 692 | Jugoslawien - Zwischen Radomsko und Kamenice ...H0-Anlage |
| 664 | Tschechoslowakei - Eine CSSR-Rangierlok namens Rolf ... | 693 | Kanada - Motorrelais mit 8 Umschaltkontakten - selbstgebaut! |
| 665 | Brasilien - Simplon in Sao Paulo? N-Anlage | 694 | Bundesrepublik Deutschland - Die Lösung(en) des Problems - 2. Teil |
| 666 | Schweden - Stockholms Modell-Järnvägssäldskap - H0-Anlage | 698 | Erste Arnold-Neuheiten 80 ausgeliefert |
| 669 | Österreich - Werbeschilder, Plakate usw. - maßstabsg. fotografiert! | 699 | Unsere Bauzeichnung: Packwagen Nr. 56 der TWE, Baujahr 1902 |
| 673 | Holland - Eine Kohlenzeche aus der Öl-Metropole Rotterdam | 701 | Buchbesprechung
Die Osnabrücker Straßenbahn |



Wir fahren in Urlaub vom 4. 8. – 29. 8. 80

Foto:
Günther Dillig



Kleine Steckenpferd- „Olympiade“



Wenn kurz nach der Auslieferung dieser MIBA die 22. Olympischen Sommerspiele in Moskau beginnen, werden – so der Stand bei Redaktionsschluß – keine Athleten aus der Bundesrepublik dabei sein. Nun mag ein jeder, so auch ein jeder MIBA-Leser, dazu stehen wie er will. Für entgangene Fernsehfreuden jedenfalls hat die MIBA eine Entschädigung parat und präsentiert in diesem Heft eine kleine Steckenpferd-„Olympiade“. Unser Cartoonist Oswald Huber aus Salzburg („homo mibanicus“) hat dazu seinen Beitrag in Gestalt des „Olympia-Steckenpferds“ geleistet; die weiteren „Mitwirkenden“ kommen aus 21 Nationen, was zugleich aufzeigt, wo überall auf der Welt die MIBA nicht nur gelesen, sondern aktiv mitgestaltet wird. Zudem vermag ein solcher Blick über die Grenzen mancherlei interessante Eindrücke von den Aktivitäten ausländischer Kollegen und vom Modell-

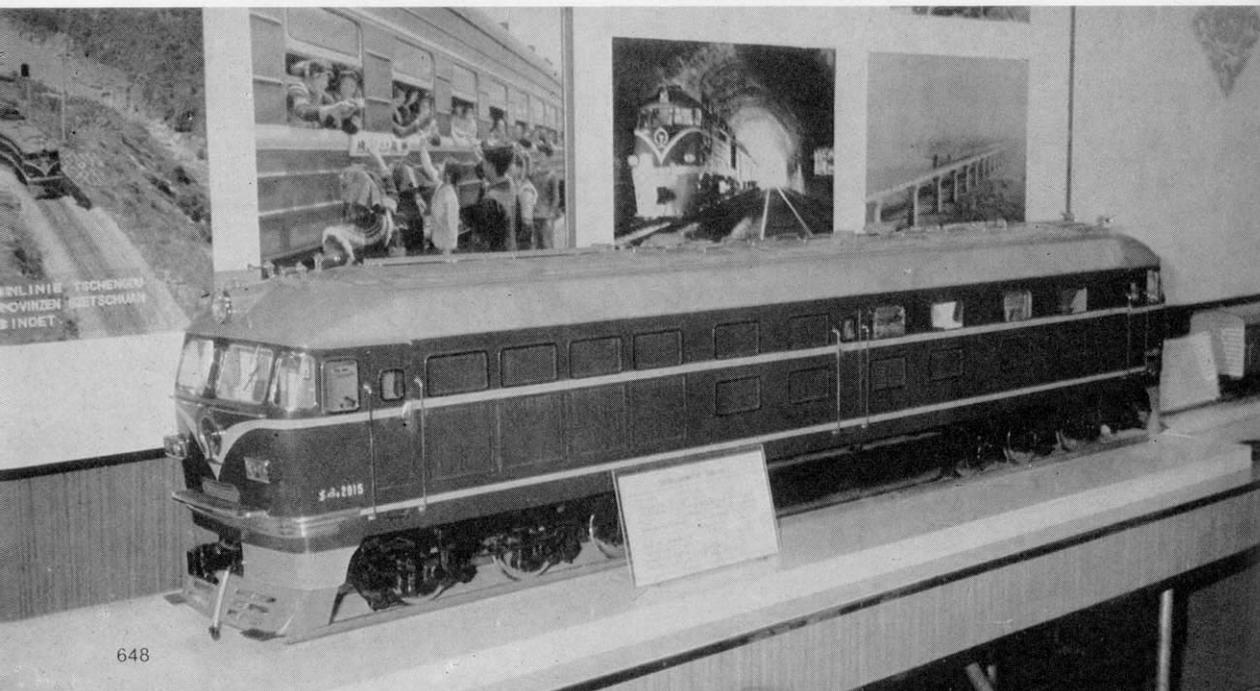
bahnwesen in anderen Ländern und Kontinenten zu vermitteln.

Im übrigen ist diese Steckenpferd-„Olympiade“ für uns ein willkommener Anlaß, wieder einmal die eingefahrenen Gleise zu verlassen und, bewußt abweichend von der gewohnten Norm, das gesamte Heft einem besonderen Thema zu widmen. Daß wir damit durchaus richtig liegen dürften, haben uns die positiven Reaktionen auf die Hefte 8 u. 9/79 (IVA-Reportage) und 4/80 (Messe-Mosaik) bestätigt; wir rechnen daher auch auf Ihr Verständnis, daß der laufende Artikel „H0-Dampflok nach deutschen Vorbildern“ aus gegebenem Anlaß verschoben werden mußte. Die nun folgende Steckenpferd-„Olympiade“, zu der wir Ihnen viel Spaß und informative Unterhaltung wünschen, dürfte dies gewiß rechtfertigen, meint Ihre

MIBA-Redaktion

[Miniaturbahnen im Reich der Mitte]

Abb. 1. „Ostwind 4“ heißt das Vorbild dieses Modells einer 4000 PS starken dieselelektrischen Standardlok, die in Delian für die Chinesischen Volks-eisenbahnen gebaut wird.



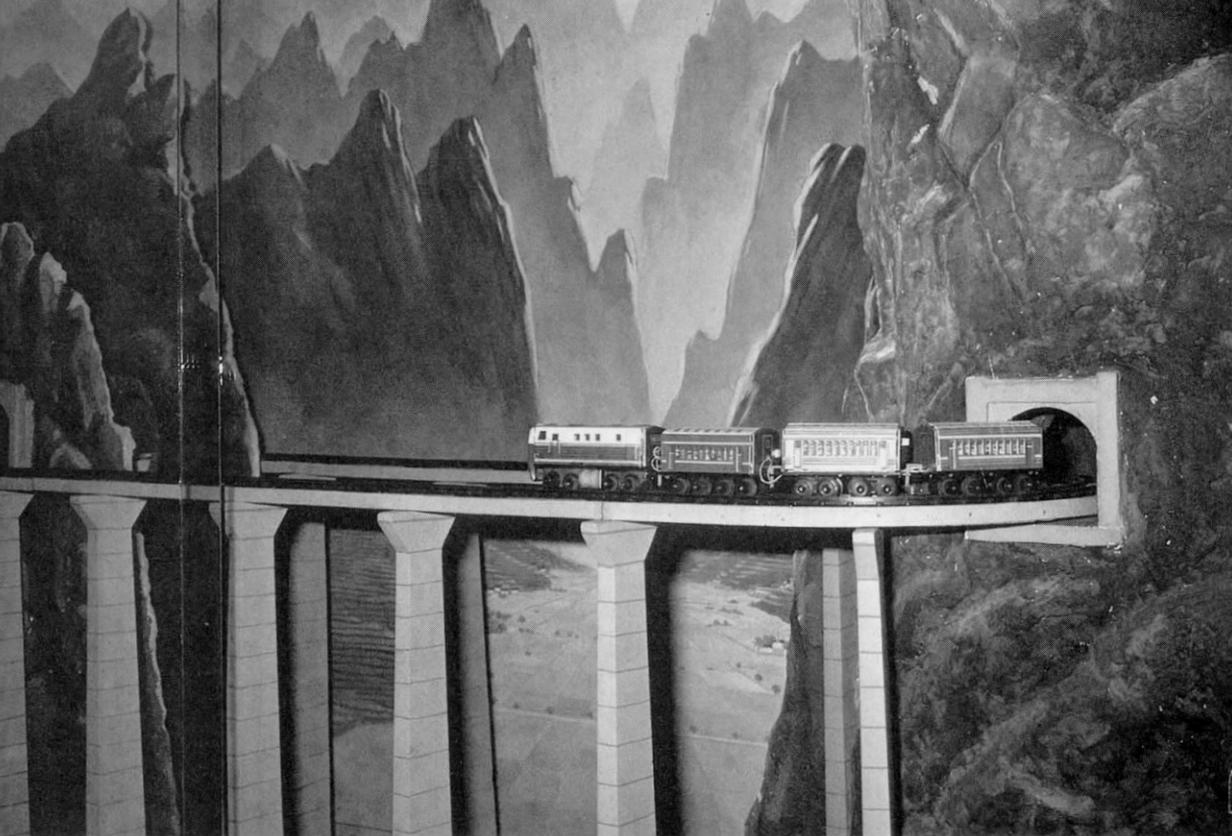


Abb. 2. Eine Rarität ist diese chinesische 0-Bahn im Tin-Plate-Stil der 20er Jahre, aus bunt bedrucktem Weißblech und mit Hohlprofil-Schienen, die Joachim Petersen auf der wirtschaftlichen Ausstellung in Shanghai 1976 fotografierte. Die Ausstellungs-„Anlage“ mit der an Wagner-Opern erinnernden Kulisse soll die Strecke Kunming-Chengdu darstellen.

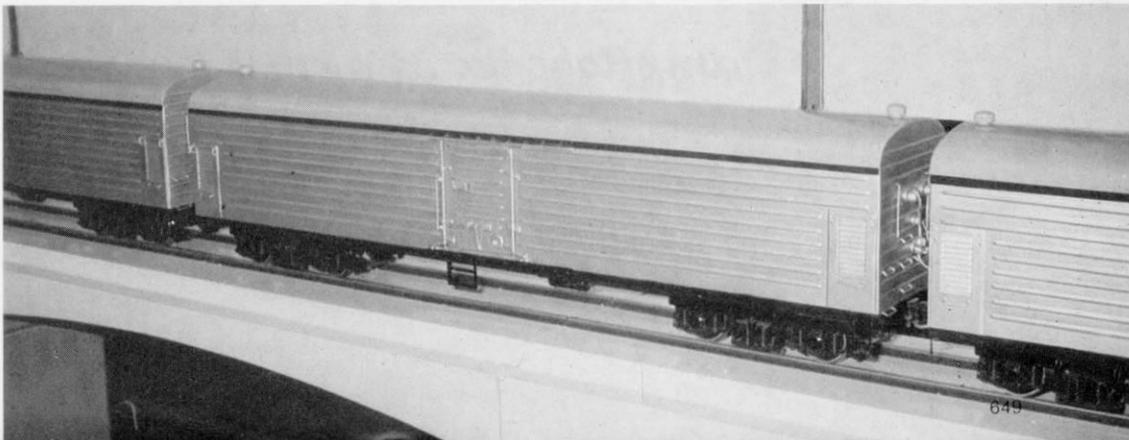
Abb. 3 (unten). Chinesische Kühlwagen neuerer Konstruktion mit elektrischer Kraftübertragung; der Maßstab der Modelle (u. E. etwa 1 : 32) war nicht genau zu ermitteln.

Volksrepublik
China

Miniaturbahnen im Reich der Mitte

Gleich zu Beginn unserer Steckenpferd-„Olympiade“ können wir mit ausgesprochenen Raritäten aufwarten: Aufnahmen von Eisenbahn-Modellen und sogar einer Spielzeug-Eisenbahn aus der Volksrepublik China, die unseres Wissens hierzulande kaum bekannt sind. Wir ver-

danken sie unserem Leser und Mitarbeiter Joachim Petersen aus Wettbergen, der als Experte für „Maos stählerne Transportlinien“ (so der Titel seines in MIBA 11/78 besprochenen Buches) gilt. Neben den Ausstellungs-Modellen moderner chinesischer Schienenfahrzeuge stellt be-



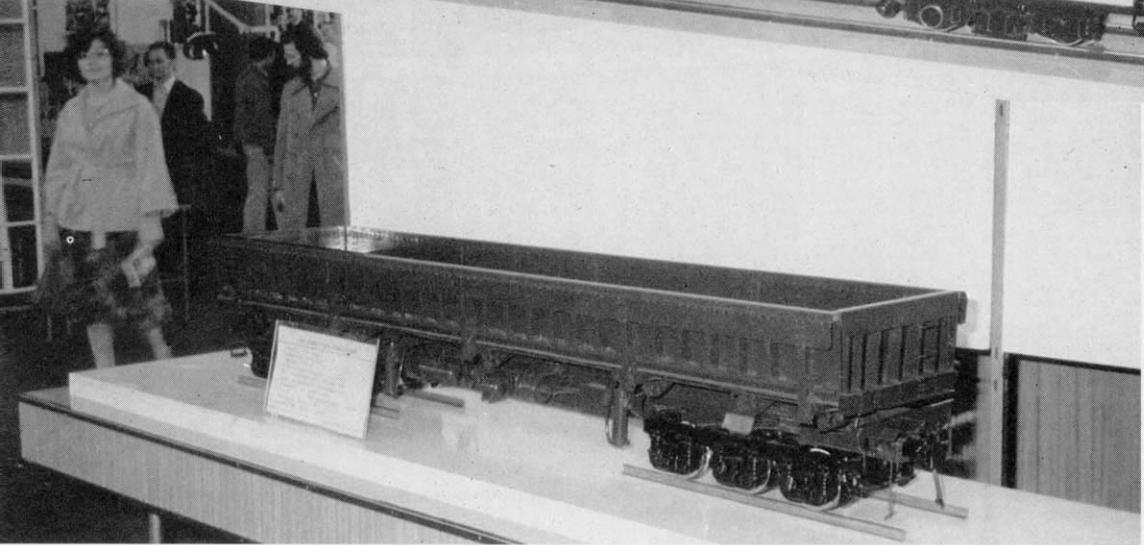
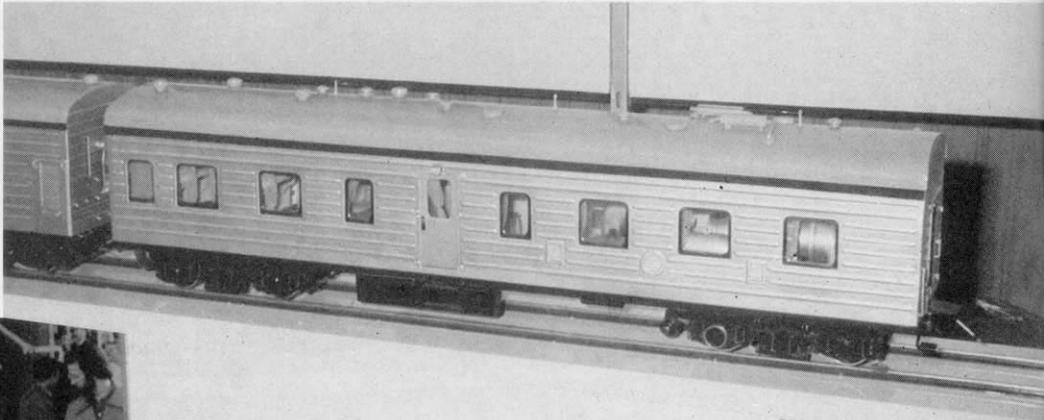


Abb. 4 u. 5. Oben: Ein Dieselmotoren- und -mannschaftswagen zum umseitig gezeigten Kühlzug und darunter ein sechsachsiger Erzwaschwagen für die Hüttenindustrie.

sonders die Weißblech-Spielzeugbahn in 0-Größe eine Seltenheit besonderer Art dar; es ist die einzige „Modell“-Bahn, die Herr Petersen auf seiner China-Exkursion zu Gesicht bekam. Ob es im „Reich der Mitte“ so etwas

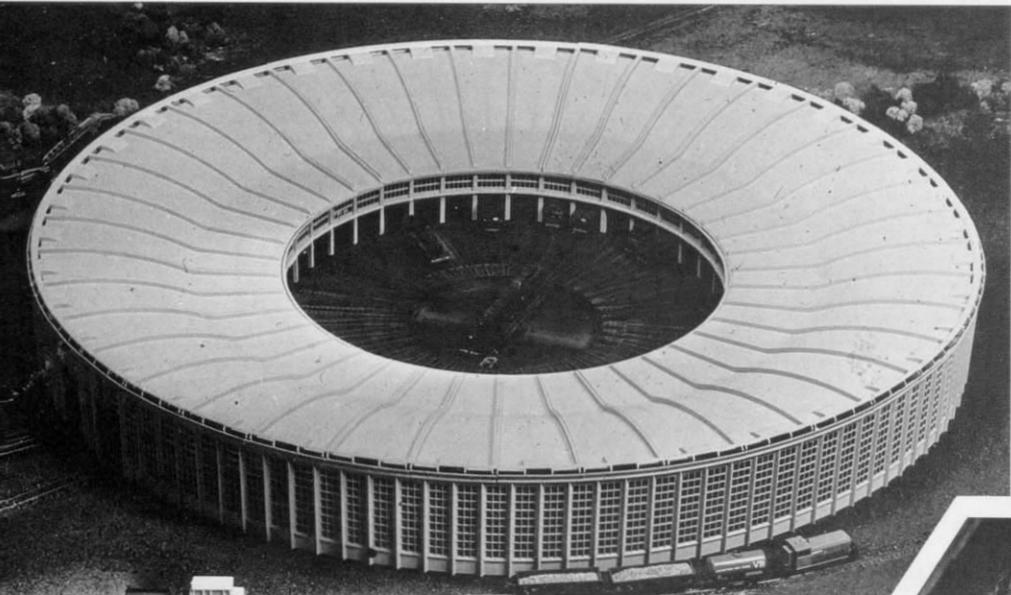
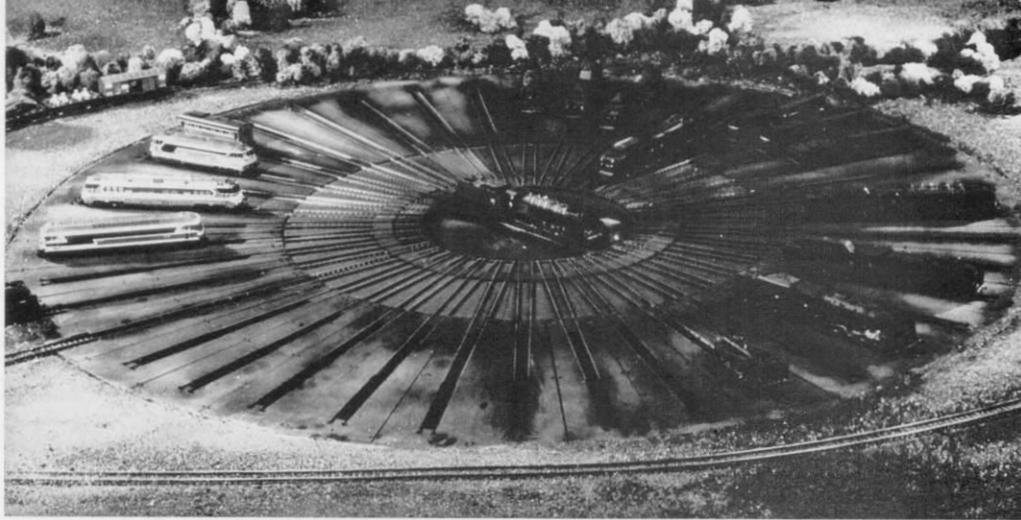
käuflich zu erwerben gibt, entzieht sich Herrn Petersens – und unserer – Kenntnis; umso mehr empfehlen wir daher die hier gezeigten Aufnahmen Ihrer besonderen Beachtung.

Frankreich

Dampflok im „chambre séparée“

Von außen nicht einzusehen, eben wie ein „chambre séparée“, sind die Lokstände dieser „rotonde“ (französisch für „Ringlokschuppen“), die der französische Hersteller Jouef einem Vorbild in Noisy-le-Sec nachgestaltete. Der Durchmesser des H0-Modells mit der innenliegenden Drehscheibe beträgt 144 cm! Derlei imposante Ringlokschuppen waren bzw. sind übrigens auch hierzulande anzutreffen

(und somit im Kleinen nachzubauen!) – etwa im Bw Paderborn, dessen Ringlokschuppen mit der kuppelförmigen Überdachung der Drehscheibe die Abbildung rechts unten zeigt (Foto: J. Zeug, Trier). Im Modell allerdings dürfte sich aus betrieblichen Gründen (wegen „mangelnder Einsicht“) eher eine nicht überdachte Drehscheibe und damit ein Aufbau in der Art des Jouef-Modells empfehlen.



Ein Engländer baut einen deutschen Bahnhof – in Z!

Die deutschen Eisenbahnen einerseits und die „minichub“-Z-Bahn von Märklin andererseits faszinierten mich schon seit geraumer Zeit; daher beschloß ich nach einer Deutschland-Reise und einem Ausflug ins „Märklin-Land“ bei Göppingen, die dort vorgefundene Nebenstrecke von Göppingen nach Schwäbisch Gmünd zumindest teilweise ins Z-Modell umzusetzen. Ich fotografierte die Strecke, Hoch- und Kunstbauten usw. vom Schienenbus aus, zeichnete die Bahnhofsgleispläne auf und verschaffte mir überhaupt möglichst viele Informationen.

Wieder nach Hause zurückgekehrt, begann ich die zwischen Bahnübergang und Brücke ca. 300 m lange Station Faurndau-Nord auf einer Grundfläche von 145×31 cm im Maßstab 1:220 nachzubauen. Der Anlagenrahmen besteht aus 50×25 mm-Vierkanthölzern und hat eine Auflage aus 3 mm-Dämmplatten. Zunächst wurde das ansteigende Gelände der Straßenüberführung – ebenso wie die Flußufer –

aus Gips modelliert und anschließend mit der Spritzpistole erdbraun eingefärbt. Viele Mühe kostete der Nachbau der beiden Brücken, deren Abmessungen ich anhand meiner Fotos abschätzte. Die Brückenwiderlager sind mit Pola-N-Mauerplatten verkleidet.

Mit der Gleisverlegung begann ich im Bereich der Flußbrücke und der drei Bahnhofswweichen; die dazwischenliegenden Gleisabschnitte wurden erst danach eingebaßt und zunächst nur mit Stecknadeln in ihrer Position festgehalten. Um einen allzu starren Gleisverlauf zu vermeiden, sägte ich bei den langen Märklin-Z-Gleisen den Schwellenrost nach jeder 10. Schwelle abwechselnd links und rechts ein, um die Gleise weitgeschwungen verlegen zu können; das flexible Z-Gleis gab es damals noch nicht. Bei den Weichen trennte ich die Antriebskästen ab und verlegte sie unterflur. Zum Einschottern wurden die durch Stecknadeln gehaltenen Gleisstücke einzeln

Abb. 1. Die völlig vorbildgetreue Nachbildung eines existierenden Bahnhofs im Modell ist in England eine beliebte Modellbau-Praxis. Was aber das Besondere an der hier vorgestellten Anlage ist: Ein Engländer baut eine kleine deutsche Nebenbahnstation bis ins Kleinste nach – und das im Z-Maßstab 1 : 220! Die den hinteren Anlagenabschluß bildende hellgraue Blende ist übrigens im Eck – etwa in Höhe der Straßenbrücke – ausgerundet.





Abb. 2 u. 3.
Wie der Vergleich mit dem Vorbildfoto beweist (durch das Fenster des Schienenbusses hindurch geknipst), stimmt hier jede noch so kleine Einzelheit – angefangen vom Stationsgebäude bis hin zum auf dieser Strecke eingesetzten Schienenbus!



angehoben, der Untergrund mit brauner Farbe eingestrichen und das Gleis auf die noch feuchte Farbe gedrückt. Anschließend wurde grober Sand als Schotterimitation darübergestreut und mit niedrigem Druck (!) mittels der Spritzpistole graubraun eingefärbt. Nach der Säuberung der Schienenlaufflächen und Weichen machte ich mich an die Detailgestaltung. Empfangsgebäude und Nebengebäude, Wiegehäuschen, Schaltkasten usw. entstanden genau nach den entsprechenden Vorbildern in Faurndau-Nord aus Karton, Kunststoffteilen etc., während zwei Wohnhäuser und eine Scheune aus Bausätzen abgewandelt wurden. Mit verschiedenen Bäumen, Lampen usw. wurde die Ausgestaltung vervollständigt, die indes noch nicht 100%ig fertige-

stellt ist. Drei Z-Weichenlaternen mit Stellhebeln waren so ungefähr die diffizilsten Bastelteile.

Der Betrieb wird mit zwei Schienenbussen abgewickelt, deren stirnseitige Kupplungen ich entfernte und durch feinere Nachbildungen aus Draht und Plastik ersetzte.

Das bisherige Ergebnis ermutigte mich, mit meinem Nebenbahnprojekt weiterzumachen; als nächstes Anlagenteilstück ist die Station Dürnau, Ausgangspunkt der Nebenbahn Dürnau-Boll, geplant. Wenn man nämlich die Märklin-Z-Modelle der württembergischen Zweiachser genauer betrachtet, kann man die Stationsbezeichnung „Boll“ auf dem Zuglaufschild erkennen!

H.T. Carver, Worthing/England

Abb. 4 u. 5. Die Situation am Bahnübergang demonstrieren diese beiden Abbildungen mit dem Betonschaltkasten. Der Zeigefinger (rechts) verdeutlicht die Größenverhältnisse.



Abb. 6. Die etwas „gedrängt“ erscheinende Anordnung von Bahnübergang und Empfangsgebäude mit Bahnsteig entspricht der Wirklichkeit. Die winzigen Halbschranken sind selbstgebaut; das Bü-Signal ist ein umgebautes Lichthauptsignal, in das eine weiße Lichtleitfaser eingezogen wurde.



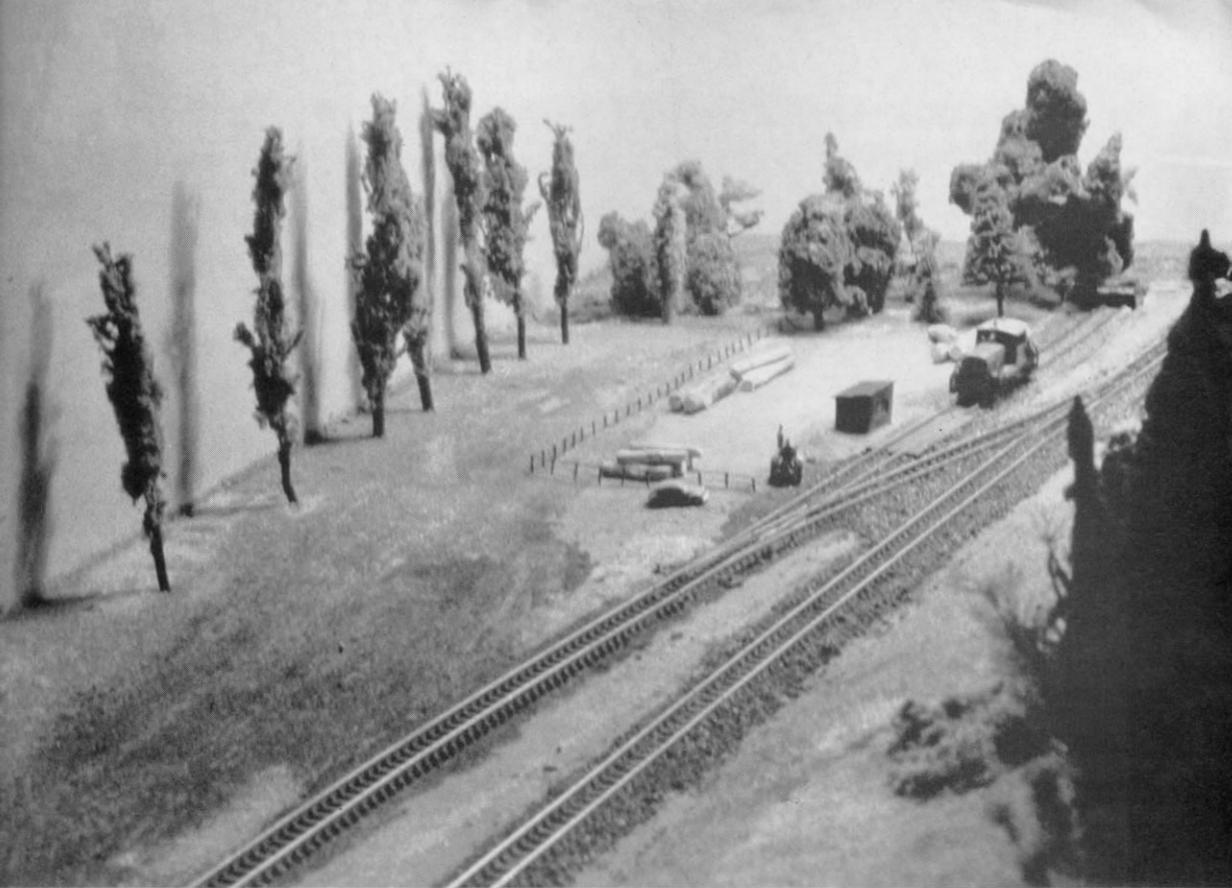
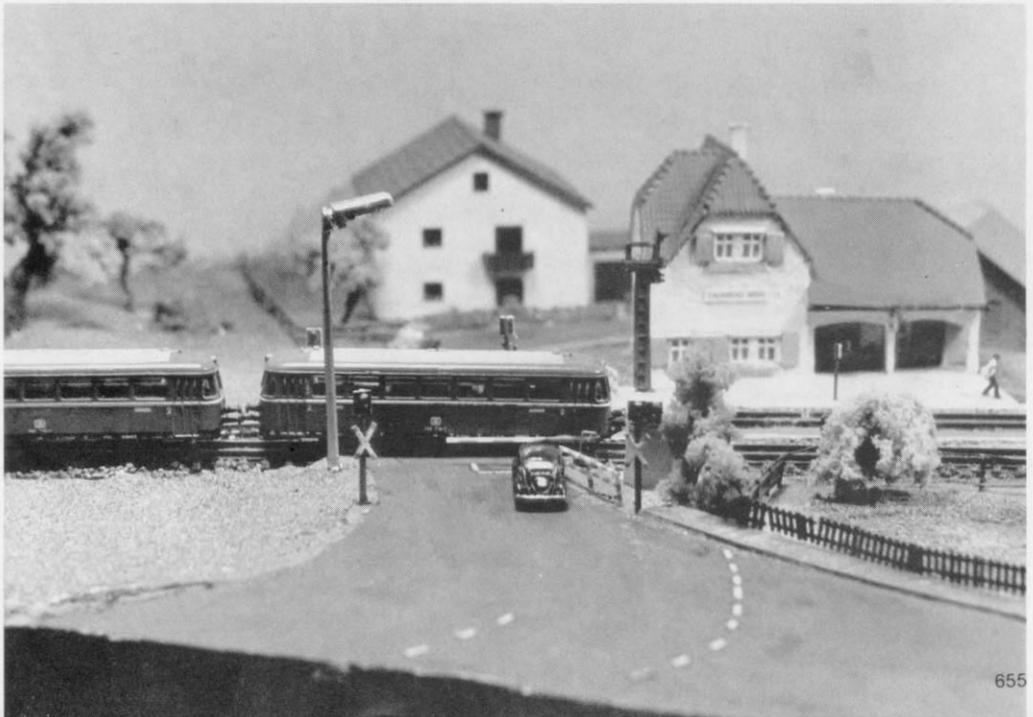


Abb. 7. Die rechte Bahnhofsausfahrt in Richtung auf die Flußbrücke (nicht mehr im Bild). Am Holzladegleis neben der V 60 ist ein selbstgebautes Wiegehäuschen zu entdecken; gut beobachtet: die „leere“, unbenutzte Ladestraße.

Abb. 8. Wie penibel der Erbauer, Mister Carver, bei der Ausgestaltung seiner kleinen Anlage vorgegangen ist, zeigt ein Blick auf die z. T. „windschief“ eingesetzten Zäune (rechts im Bild).





„16.50 Uhr
ab
Paddington ...“

... ist der Titel einer bekannten englischen Kriminalstory, aber damit hat die Modellbahneri nun wirklich nichts zu tun.

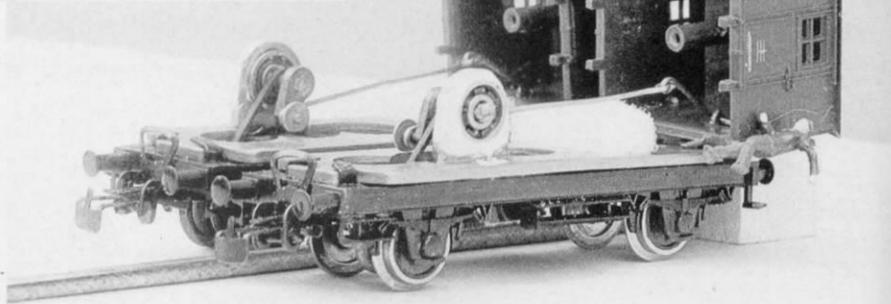
Die hier gezeigte N-Ausstellungsanlage ist vielmehr ein weiteres Anschauungsobjekt für die „über dem Kanal“ geübte Modellbau-Praxis, einen Bahnhof oder – wie hier – eine Brücke in allen Einzelheiten völlig maßstabsgetreu nachzugestalten. Der große Steinviadukt steht „in voller Größe“ in der Nähe von Chiltern Green in Bedfordshire/England; im Kleinen ist es ein Blickfang auf der Ausstellungsanlage des ältesten britischen Modellbahn-Clubs. Typisch englisch sind nicht nur die Eisenbahn-Züge, sondern auch die Architektur (man beachte z. B. die kleine Kirche rechts mit ihrem Dorf-Friedhof!). Die Fotos stellte uns die englische Modellbahnzeitschrift „Railway Modeller“ zur Verfügung. Fotograf: Brian Monaghan.





Abb. 1. Der Spezialwagen mit der auf dem Trittbrett stehenden Rangiererfigur mit beweglichem Arm.

Abb. 2. Durch den Spiegeltrick ist der Betriebsmechanismus von beiden Seiten sichtbar: Die Bewegung wird mittels Schnurlaufscheiben und Drahthebeln von den Rädern auf den Arm des Rangierers übertragen.



Deutsche Demokratische Republik

H0-Spezialwagen mit winkendem Rangierer

Meine in Heft 6/80 vorgestellte H0-Anlage hat einen nicht alltäglichen Gag aufzuweisen: einen „Rangierwagen“ auf dessen Rangierertritt eine bewegliche Rangiererfigur steht! Wird der Wagen bewegt, hebt und senkt die Figur den Arm und gibt das Rangiersignal „Ra 1“. Für etwaige Nachbau-Interessenten sei im folgenden beschrieben, wie ich vorgegangen bin; statt der von mir verwendeten DDR-Fabrikate (Piko-Waggon, Pilz-Stellkurbel usw.) können natürlich auch passende andere Modelle bzw. Teile benutzt werden, wodurch sich die Maße freilich entsprechend ändern.

Verwendete Teile

- 1 Güterzugbegleitwagen (Piko)
- 1 Radsatz \varnothing 8,3 mm als untere Riemenscheibe
- 1 Achse vom Tender der Piko-55
- 1 Lagerbrücke für Zapfenlager H0
- 1 Radial-Rillenkugellager El 3 TGL 2981
- 1 Haftreifen 7152 (Märklin)
- 1 Rangiererfigur (Preiser, Merten)
- 1 Stellkurbel vom Weichenantrieb (Pilz)
- Draht 0,5 mm, Halbrundkopfschraube, Klebstoff

Arbeitsgänge

1. Wagen demontieren.
2. Gewichtsplatte durch Aufbiegen einer Kuppelungskonsole entfernen.
3. Radsatz demontieren, Lagerbrücke mit Spitzenlager gegen Brücke mit Zapfenlager austauschen, oder Spitze in Lagerbrücke einbrennen und Bohrung \varnothing 1,3 mm für Lagerzapfen herstellen.
4. Gewichtsplatte entsprechend Abb. 3, Skizze 2 verändern; dabei zuerst die Bohrung \varnothing 10 mm fertigen und anschließend den Sägeschnitt um diese Bohrung herstellen. Die verbleibenden Restspitzen abfeilen.
5. Den Zapfen mit 3 mm Durchmesser in das Rillenkugellager drücken und das Lager in der Bohrung der Gewichtsplatte mit geeignetem Kleber fixieren.
6. Oberes Kurbellager entsprechend Skizze 5 mit Scheibe versehen und verkleben.
7. Wagenboden des Waggons gemäß Skizze 4 mit Durchbruch 16×7 mm versehen.

9. Hebel nach Skizze 6/7 anfertigen. Dazu ist an der Griffstange des Wagens im Bereich der Schulter des Rangierers eine Bohrung $\varnothing 0,7$ mm zu fertigen. Der Winkelhebel wird mit einer Öse an der Wagenstirnwand gehalten. Die genaue Länge des Winkelhebels wird nach dem Aufstecken des Rangierers bestimmt.
10. Verändern der Kupplung entsprechend Skizze 8. Dabei ist ggf. die Kupplungskonsole ein wenig von der unteren Riemenscheibe weg zu biegen.
11. Anbringen der Sperre für die rückwärtige Fahrriechung. Dies muß individuell erfolgen, weil die Anordnung des Rangierers an beiden Seiten des Wagens erfolgen kann. Als Sperre ist dazu ein dünner Stahl Draht vorgesehen, der (am Wagenboden angeschraubt) in eine kleine Kerbe im Spurring der unteren Riemenscheibe einrastet und den Radsatz arretiert (Skizze 9).
12. Den Zapfen der nicht unterbrochenen Lagerbrücke entfernen und dafür in den Wagenboden eine Bohrung $\varnothing 2,1$ mm einbringen. In

diese eine Halbrundkopfschraube mit 2 mm Schaft zur Befestigung des Oberteiles einschrauben.

13. Die Rangierfigur wie folgt umbauen:
Den zur Bewegung vorgesehenen Arm an der Schulter abtrennen.

Die Schulter mit einer Bohrung $\varnothing 0,6$ mm durchbohren.

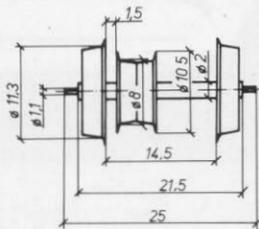
Die Figur auf den länger gehaltenen Winkelhebel aufstecken und die Haltung über einem warmen Lötkolben oder einer brennenden Zigarette so verändern, daß ein Fuß auf dem Trittbrett steht und der noch verbliebene Arm an der Griffstange anliegt.

Den Winkelhebel auf die richtige Länge schneiden und den abgetrennten Arm auf die Spitze des Hebels stecken; dann den Arm mit dem Hebel verkleben.

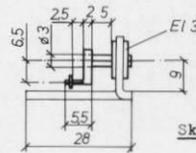
Zum Schluß ist ggf. der Hebelmechanismus etwas nachzurichten, damit die Bewegung des Rangierers auch bei langsamer Fahrt ohne Rutschen des Radsatzes erfolgt. Es kann auch ein zusätzliches Ballastgewicht auf die Grundplatte geklebt werden.

H.T., Freital/DDR

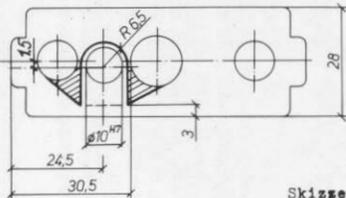
Abb. 3 zeigt in $\frac{1}{4}$ bzw. $\frac{1}{2}$ H0-Größe die am Wagen vorzunehmenden Abänderungen sowie die Abmessungen und Anordnung der zusätzlich erforderlichen Teile. Die angegebenen Maße sind nur für die vom Verfasser verwendeten Teile verbindlich und für andere Fabrikate entsprechend abzuändern.



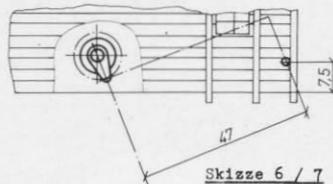
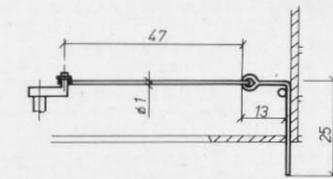
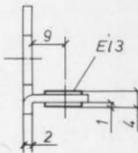
Skizze 1



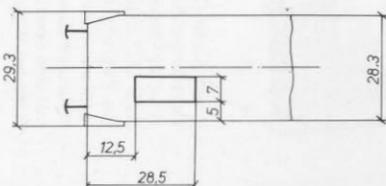
Skizze 5



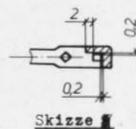
Skizze 2



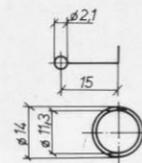
Skizze 6 / 7



Skizze 4



Skizze 8



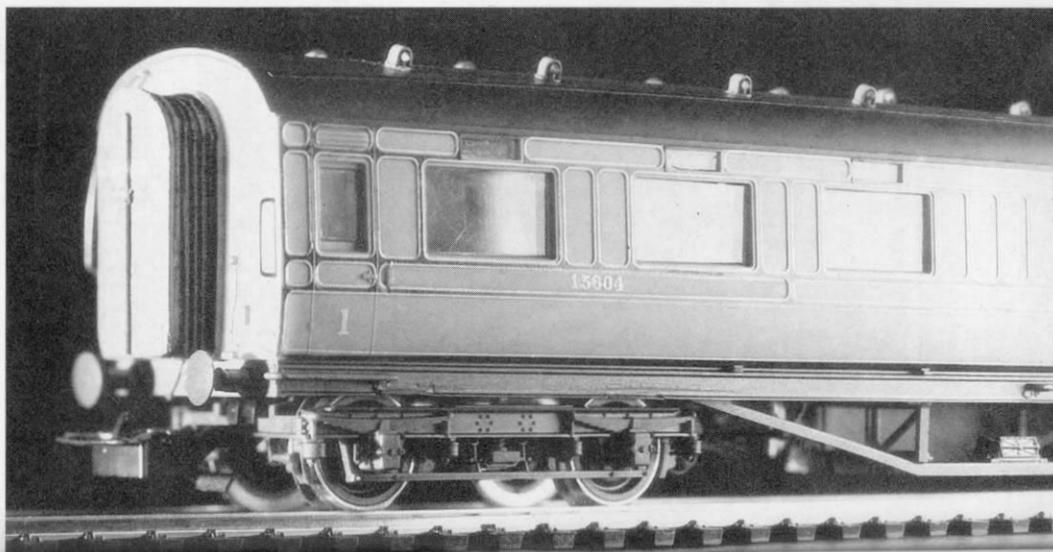
Skizze 9

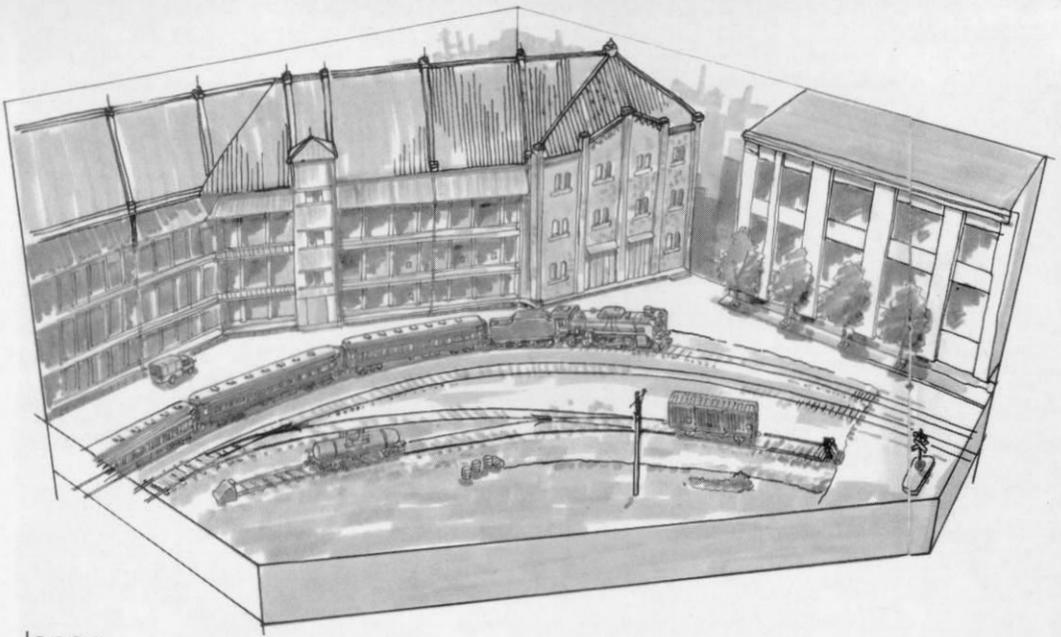


Italien

Made in Italy: „The Royal Scot“

Aus Como/Italien kommt einer der berühmtesten und elegantesten Expreßzüge Europas als nicht minder „gediegene“ H0-Nachbildung: der „Royal Scot“, im Großen erstmals 1927 zwischen London und Glasgow eingesetzt. Diesen Zug zeigen wir als Beispiel aus dem Rivarossi-Sortiment europäischer Expreßzüge mit klangvollen Namen und verbinden damit den Wunsch, aus „Bella Italia“ auch einmal eine derart stilreine deutsche Zuggarnitur wie etwa den Henschel-Wegmann-Zug präsentiert zu bekommen!





Japan

内面コーナーの試み Kaschierte Ecken

Aus der japanischen Zeitschrift „Presse Eisenbahn“ stammen diese Vorschläge zur geschickten Tarnung von Anlagen-Ecken. Bei der obigen Lösung erscheint die „Nivellierung“ des Eckwinkels durch ein davorgesetztes großes Halbr relief-Gebäude erwähnens- und nachahmenswert; eine nicht minder interessante, landschaftliche Lösung ist die unten gezeigte „Fußbodenschlucht“, bei der das Eck in der Hintergrundkulisse allerdings zusätzlich noch ausgerundet werden sollte!

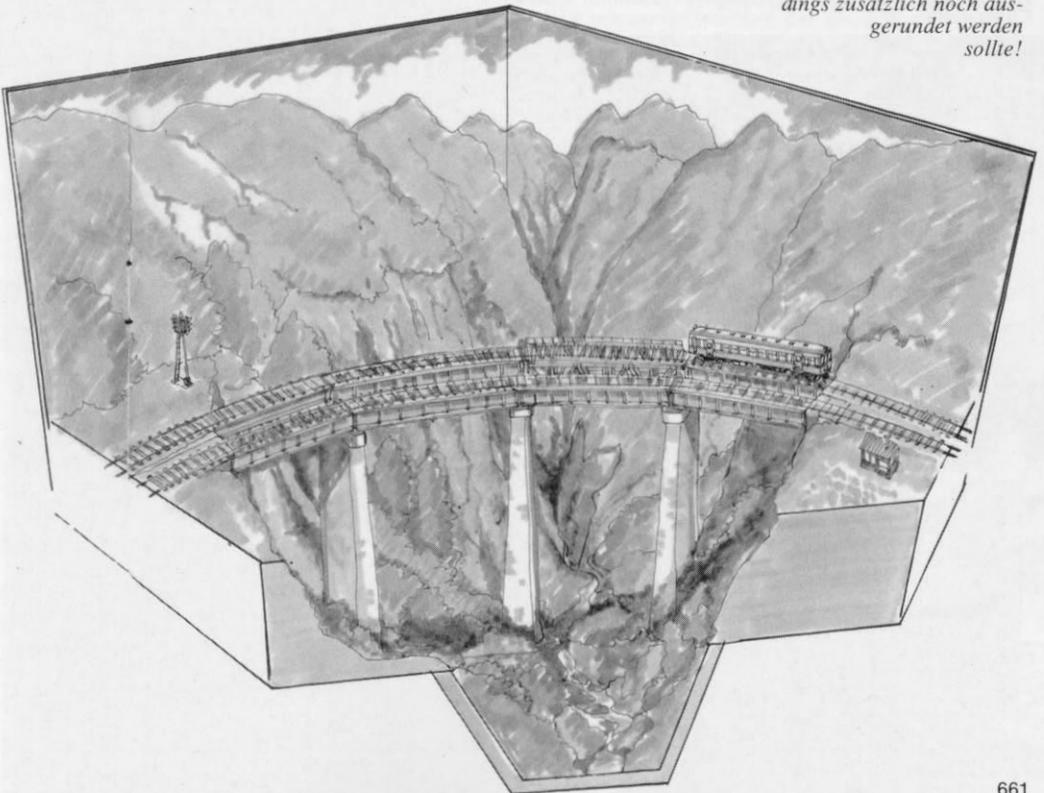




Abb. 1. Der Egger-Dampftriebwagen überquert einen Gebirgsbach auf einer hölzernen Wipp-Brücke, die einem existierenden Vorbild nachgebaut wurde.

Norwegen *Südliche Schmalspur-Romantik im hohen Norden*

(Text auf S. 665)

Abb. 2. Die Schmalspurfahrzeuge im Bahnhof „Laufenmühle“ sind z. T. selbstgebaut und basieren auf Egger-Teilen.





Abb. 3. Nach einem Vorbild der Steiermärkischen Landesbahn entstand dieser kleine Schmalspur-Dampftriebwagen, der hier auf einer der zahlreichen Brücken zu sehen ist.

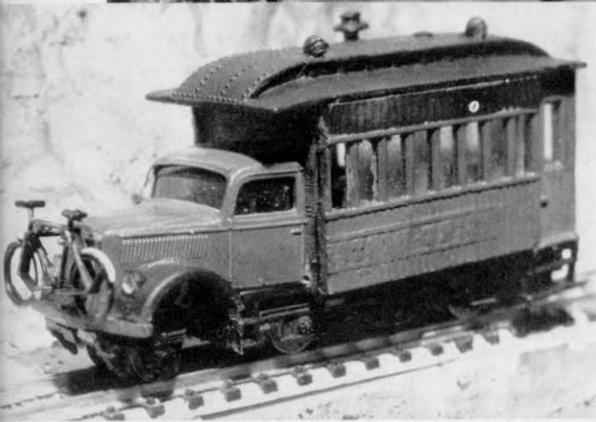


Abb. 4. Aus Wiking- und Eggerteilen wurde der Schienenbus zusammengebastelt, der einem Vorbild bei der Sylter Inselbahn ähnelt.

Abb. 5. Der Haltepunkt „Tannenmühle“ wurde der norwegischen Station „Kopstad“ an der Strecke „Tønsberg-Eidsfos“ nachgebaut.



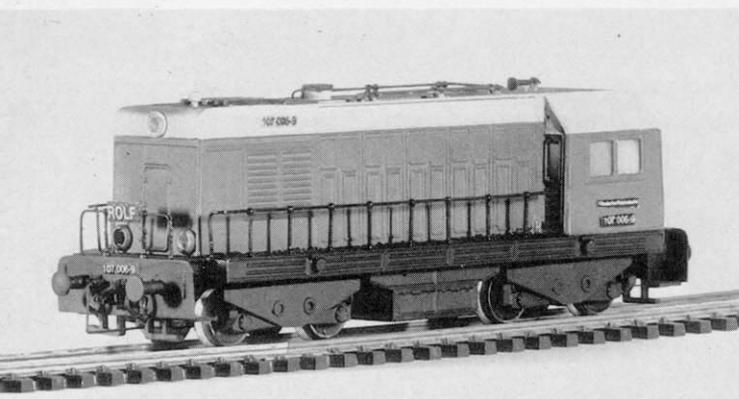


Abb. 6. Auf dem Weg zur Arbeitsstelle fahren diese Arbeiter auf einem „Mannschaftswagen“, ein weiteres, nett arrangiertes Motiv mit den beliebten, aber leider „in der Versenkung verschwundenen“ Egger-Fahrzeugen. (Fotos: Tellef Lie-Andreassen jr., Sem/Norwegen)

Südliche Schmalspur-Romantik im hohen Norden...

Auf H0e-Schmalspur-Modelle südlicher Provenienz spezialisiert hat sich ein norwegischer MIBA-Leser, der zahlreiche Egger-, Jouef- und Selbstbau-Modelle auf einer ausgedehnten Schmalspur-Anlage einsetzt, die der Zillertalbahn nachempfunden ist; über diese Anlage werden wir gelegentlich gesondert berichten. Hier und heute geht es mehr um die diversen Fahrzeugmodelle und die Umbauaktivi-

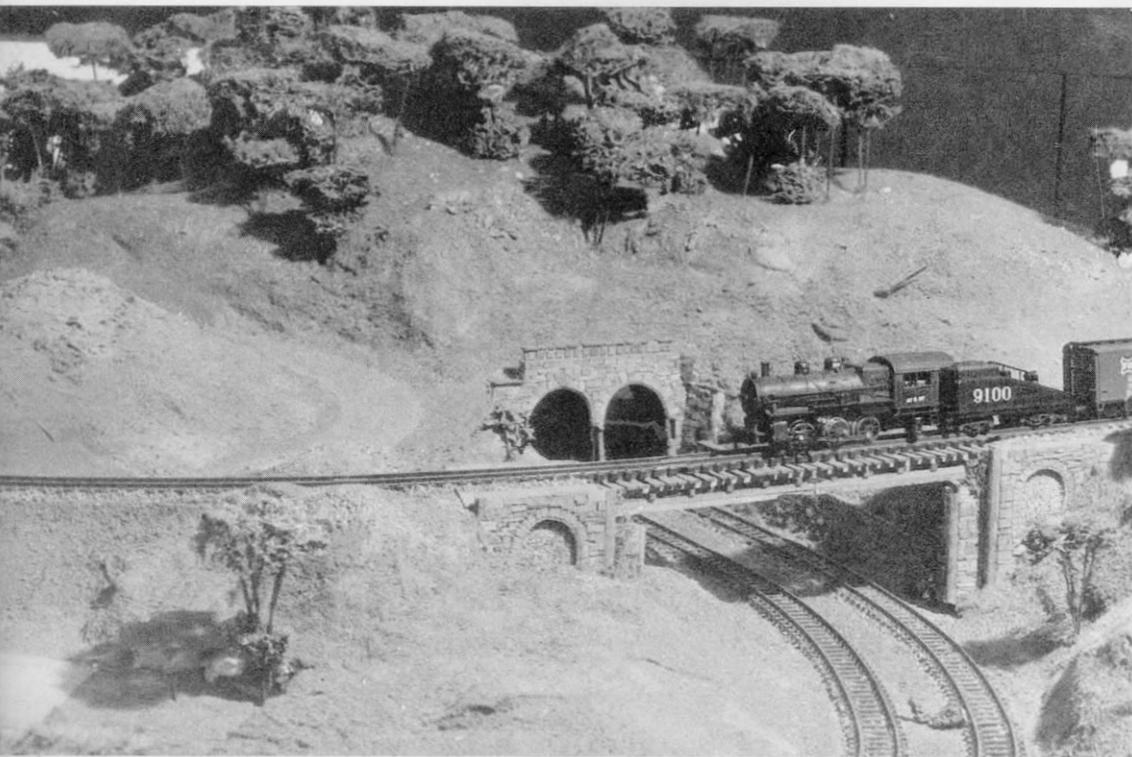
täten des Herrn Asbjørn Normann Jakobsen aus Sande, der damit beweist, daß „Nordisch“ und „Alpin“ nicht nur beim Skifahren, sondern auch im Modellbahn-Bau gut zusammenpassen. Jedenfalls weist die norwegische Anlage nach österreichischem Vorbild zahlreiche, liebevoll arrangierte Details auf, worauf unsere heutige Bildauswahl einen kleinen Vorgeschmack geben will.



Tschechoslowakei

Eine CSSR-Rangierlok namens „Rolf“ ...

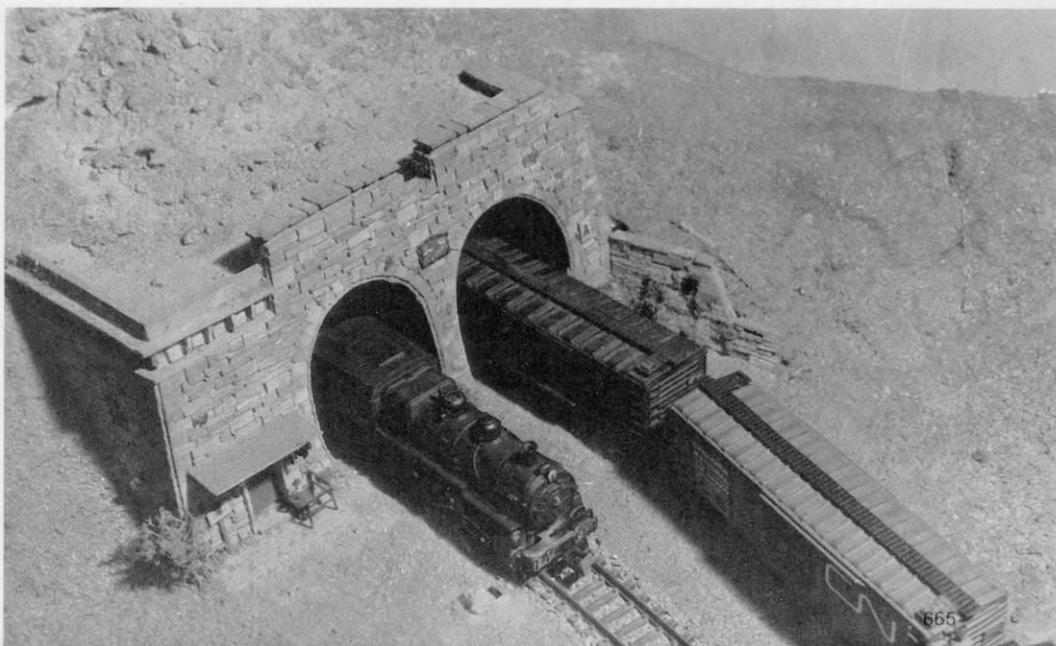
...wurde im Rahmen des RGW für die DDR gebaut, und zwar nicht als Einzelstück, sondern in mehreren Exemplaren. Bei der Reichsbahn der DDR tragen diese Loks die Baureihennummer 107 und sind in der Hauptsache im Raum Leipzig eingesetzt. „Rolf“ ist übrigens ein Rufname für den Rangierfunk. Das H0-Modell stammt von Joachim Petersen aus Wettbergen.



Brasilien

„Simplon“ in São Paulo?

Auf den ersten Blick scheint die untere Abbildung tatsächlich das bekannte Südportal des Simplon-Tunnels zu zeigen, doch bei genauerem Hinsehen entdeckt man mehrere Unterschiede, wie ein Vergleich mit dem Pola-Modell (siehe z. B. MIBA 5/67, Abb. 174) beweist. Gewisse europäische Stilelemente sind jedenfalls bei der hier ausschnittsweise vorgestellten N-Anlage aus São Paulo/Brasilien nicht zu übersehen – kein Wunder, denn der Erbauer heißt Franz Rückert und kommt aus „good old Germany“!





Schweden *Stockholms*
Modell-Järnvägssällskap

... bedeutet soviel wie „Modellbahnclub Stockholm“. Die große H0-Anlage der Modellbahnfreunde aus Schwedens Hauptstadt fungiert hier als wirkungsvolle Kulisse für die Waggons und Triebwagen aus dem Sortiment des schwedischen Kleinserien-Herstellers „Perlmodell“, die nach ihrem Messe-Debüt auch hierzulande auf Interesse stießen. Fotograf P. E. Lindgren hat die Oldtime-Schnellzugwagen, den immer wieder



PLÅTSLAGERIET 5150

FISK & VILTANDEL

FAGAL
LAX
ØSTROV
HUMMER

HÅNDEPENS LIVSMØBEL

HOTELL
2



reizenden Schienenbus und die vierachsigen Triebwagen entsprechend wirkungsvoll vor den durchwegs im Selbstbau entstandenen Gebäuden in Szene gesetzt, die in ihrer genau maßstäblichen Ausführung

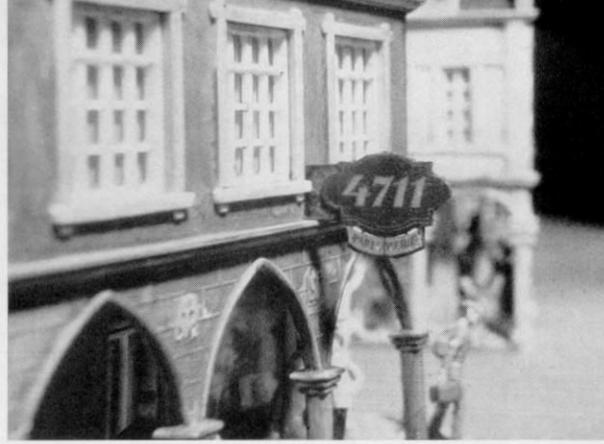
(ob nach groß- oder kleinstädtischen Vorbildern) ein weiteres Mal beweisen, daß fortschrittliche Modellbahner überall auf der Welt sich nicht mehr mit verniedlichten Häuschen zufriedengeben!



▷ MIBA-Betriebsferien vom 4.8.-29.8.

Redaktionspost, Bestellungen, usw. können in dieser Zeit nicht bearbeitet werden! ◁

Abb. 1 u. 2 (unten links). Zwei authentische, H0-maßstäbliche Reklameschilder, die nach der im Haupttext beschriebenen Methode auf fotografischem Wege entstanden.



Österreich

Werbeschilder, Plakate usw. – maßstabsgerecht fotografiert!

Meine H0-Anlage ist nicht nur örtlich „irgendwo in Westösterreich“, sondern auch zeitlich ziemlich genau fixiert, nämlich in den Jahren 1953–1955.

Daher ist es sehr schwer, für die Stadt „Steinheim“ Plakate und Werbeaufschriften im geeigneten Maßstab aus den Bausätzen zu entnehmen, bzw. aus Illustrierten und sonstigen Schriften auszuschneiden – nichts paßt sowohl als auch! Indes gibt es „in natura“ noch viele Dinge, die – zeitliche wie örtliche Bedingungen erfüllend – verkleinert in meine Stadt passen würden. Damit ich diese Plakate, Tafeln etc. gleich im richtigen Maßstab vom Fotogeschäft ausgearbeitet erhalte, habe ich für verschiedene Objekte die jeweils erforderliche Gegenstandsweite (Abstand der Kamera vom Objekt) ausgerechnet – und es funktioniert prächtig! Die Skizze Abb. 3 verdeutlicht das Prinzip meiner Berechnung.

Zur Bestimmung des Maßstabs kann die Linsengleichung (eine Näherungsgleichung, die auch für Linsenkombinationen gilt) herangezogen werden; sie lautet:

$$\frac{1}{b} + \frac{1}{g} = \frac{1}{f}$$

Den Maßstab bestimmen wir selbst; so ergeben sich z. B. in H0, bei einem 24×36 mm-Film, vergrößert auf 6×9 cm, folgende Werte:

Maßstab Natur zu Bild 6×9 cm = 1 : 87

6×9 cm Bild zu Film 24×36 cm = 1 : 2,5

ergibt

Natur zu Film 24×36 mm = 1 : 217,5 ($2,5 \times 87$).

Daraus ergibt sich das Verhältnis

B (Bildgröße) : G (Gegenstandsgröße) = 1 : 217,5

Aus der Skizze ersieht man das Verhältnis

$$G : f = B : x$$

oder

$$x = f \cdot \frac{B}{G} = f \cdot \frac{1}{217,5}$$

Mit dieser Gleichung kann man sich die Größe x für alle verwendeten Objektive errechnen; ebenso die Größe b , weil $b = f + x$ gilt. Die folgende Tabelle nennt einige Größen für x bei verschiedenen gebräuchlichen Objektiven:



Abb. 3. Skizze zur Berechnung der Gegenstandsweite (siehe Haupttext). Es bedeuten:

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| G = Gegenstand (Objekt) | a = optische Achse |
| B = Bild (Abbildung auf dem Film) | g = Gegenstands- bzw. Objektweite |
| L = Linse (bzw. Linsenkombination) | f = Brennweite des Objektivs |
| F = Brennpunkt | b = Bildweite |
| M = optischer Mittelpunkt | x = Abstand des Bildes vom Brennpunkt |

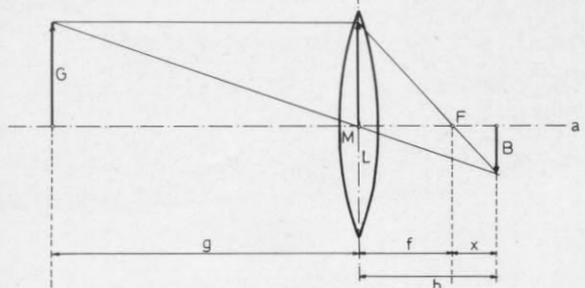


Abb. 4. Diese verblüffend echt wirkenden Amtsschilder wurden maßstabsgerecht fotografiert und zeigen somit auch „maßstäblich feine“ Schmutz- und Verwitterungsspuren, wie sie sich nachträglich mit Farbe o. ä. schwerlich imitieren lassen dürften! A propos Farbe: Das Kibri-Fachwerkrathaus, das hier als Amtsgebäude fungiert, wurde, wie sämtliche Gebäude auf der Anlage des Herrn Wenter, mit Plakafarben nachbehandelt.



f	x	b
28	0,1287	28,1287 mm
35	0,1609	35,1609 mm
50	0,2299	50,2299 mm (Normalobjektiv)

Wenn wir dies in die Linsengleichung einsetzen, erhalten wir:

$$\frac{1}{g} = \frac{1}{f} - \frac{1}{b}$$

Dann setzen wir die vorher ermittelten Maße für f und b ein und erhalten g, die Gegenstandsweite. Einige Größen für g bei verschiedenen Objektiven enthält diese Tabelle:

f	g
28	6,10 m
35	7,60 m
50	10,90 m

Damit sind alle erforderlichen Maße und Verhältnisse bekannt; jetzt muß lediglich noch beim Vergrößern darauf geachtet werden, daß auch wirklich das ganze Bild – und nicht nur irgend ein Ausschnitt davon – auf dem 6 × 9 cm-Papier ist, und wir haben die gewünschten Tafeln und Plakate oder was immer sonst zur Ausgestaltung unserer Anlage benötigt wird, im exakt richtigen Maßstab!

Dipl.-Ing. Dieter Wenter, Wels/Österreich

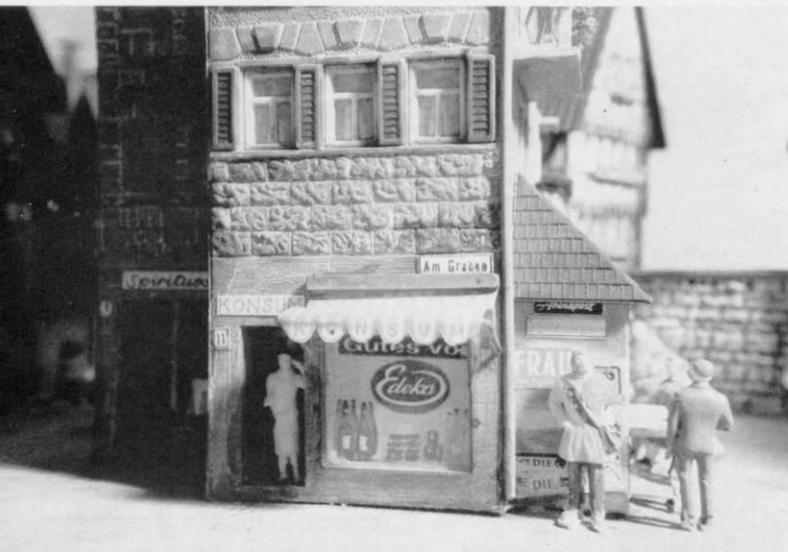


Abb. 5. Ein reizvolles Kleinmotiv von der Anlage des Herrn Wenter mit diversen, fotografisch hergestellten Reklame-, Straßen- und Nummernschildern. Die Hippie-Figur entstammt übrigens dem Preiser-Sortiment.



Anmerkung der Redaktion

Auf die Anfertigung maßstäblicher Schilder, Plakate, Loknummern usw. mittels fotografischer Verkleinerung sind wir schon mehrfach eingegangen, zuletzt in den Hefen 2/67 und 1/70. Die damals geschilderten Verfahren lassen sich ebenso zur Herstellung von Reklametafeln, -plakaten etc. heranziehen, wie sich umgekehrtermaßen die Methode des Herrn Wenter auch für die Herstellung von Loknummernschildern usw. anbietet.

Abb. 6-8.
Zwei weitere Ausschnitte aus der zu Beginn der 50er Jahre „spielenden“ H0-Anlage des Herrn Wenter sowie eine fotografierte Hotel- bzw. Brauerei-Reklametafel aus der gewählten Epoche, die für sich bzw. für die beschriebene Methode spricht!



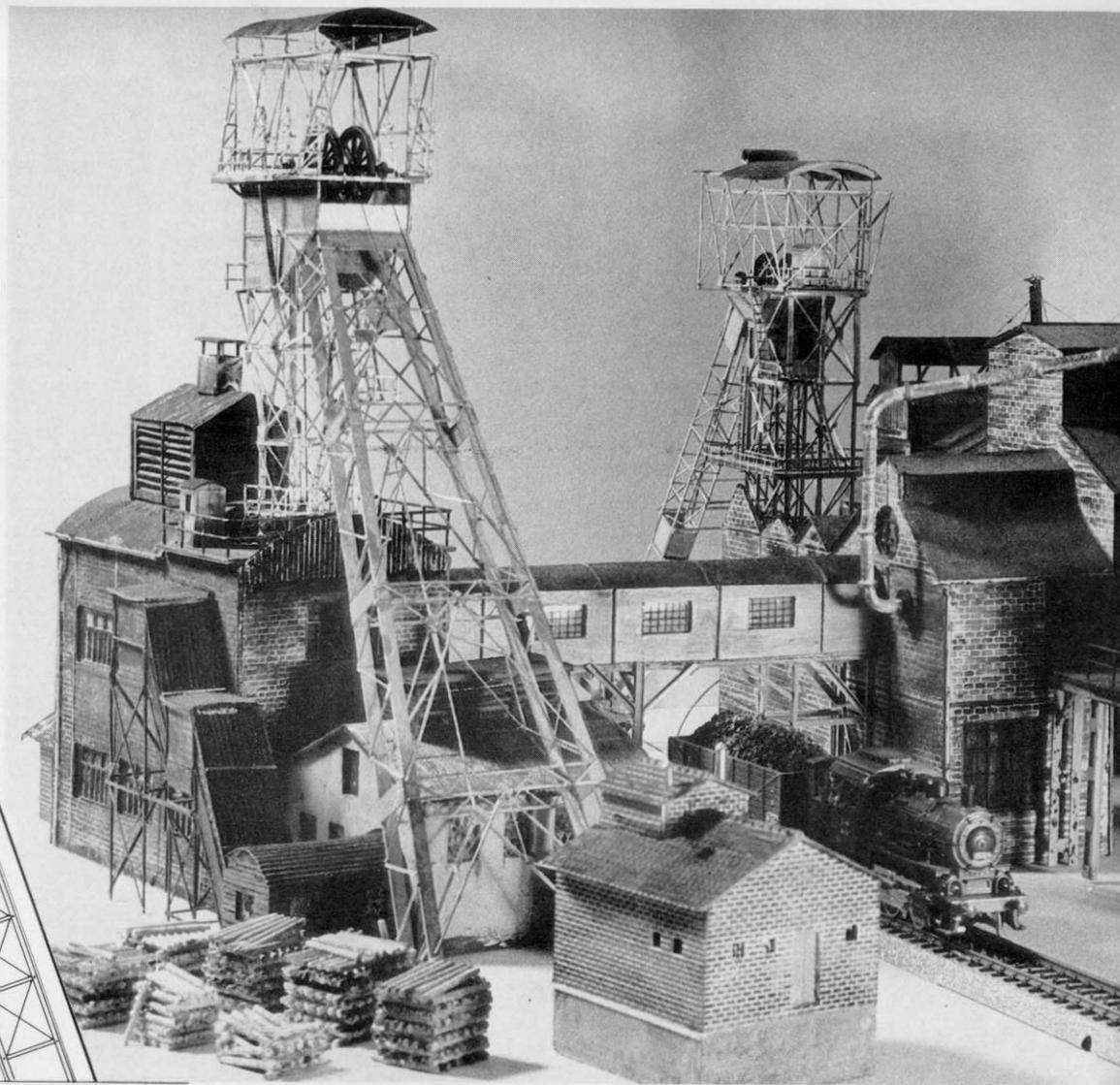
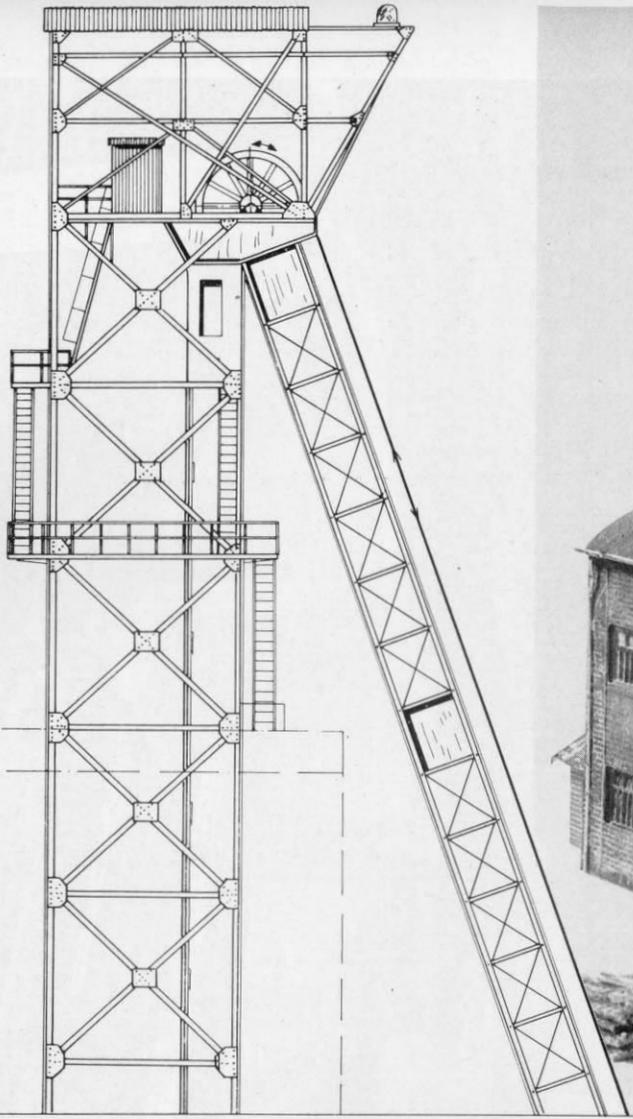


Holland

Eine Kohlenzeche aus der Öl-Metropole Rotterdam

„Ausgerechnet“ in der Öl-Metropole Rotterdam steht dieses H0-Modell eine Kohlen-Zeche, mit dem MIBA-Leser J. van der Hoeven ein nicht alltägliches Industrieprojekt schuf. Die Fördertürme wurden übrigens nicht aus Brawa-, Nemecc- oder Ruggi-Profilen, sondern aus – feinen Holzleistchen (!) erstellt, was man dem fertigen Modell keineswegs ansieht. Die Gesamtabmes-

sungen dieses Komplexes mag die in 1/2 H0-Größe wiedergegebene Seitenansicht des kleineren Förderturmes verdeutlichen; zugleich stellt sie einen Anhaltspunkt für Bergwerks-Interessenten dar, die sich nicht mehr rechtzeitig mit den entsprechenden M+F-Teilen eindecken konnten (von deren Produktionseinstellung wir kurz vor Redaktionsschluß dieses Heftes erfuhren).



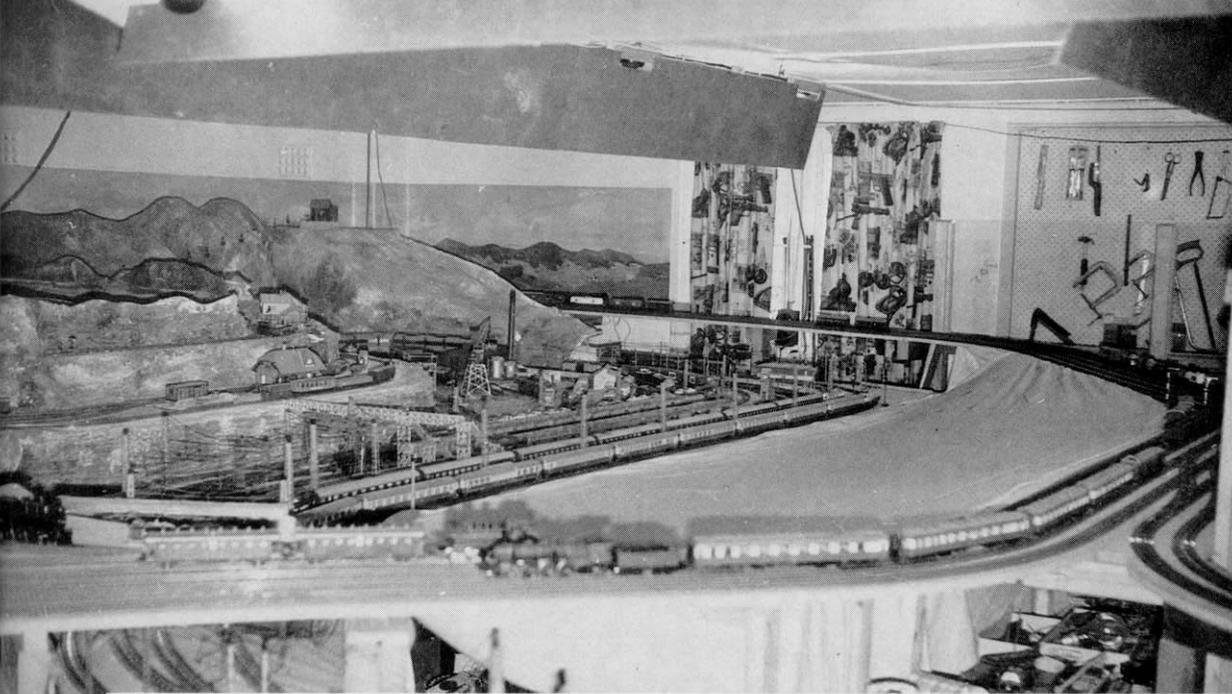
Australien

Kein Silvester-Scherz...

... sind Abmessungen und Fahrzeugpark dieser großen Märklin-Anlage auf dem fünften Kontinent, wo es bekanntlich jede Menge Platz gibt. Silvester ist vielmehr der Name des Erbauers – und daß William A. Silvester aus Sydney viel Platz für seine Anlage zur Verfügung hat, zeigen die Abbildungen. Die Anlage ist im Keller aufgebaut; um auch lange

Züge (bis zu 3 m) einsetzen zu können und immer noch ausreichende Fahrzeiten zu erreichen, mußten für die ausgedehnten Gleisanlagen Öffnungen in die Kellerwände gebrochen werden. Auf drei Ebenen, die jeweils zwischen 20 und 40 Quadratmeter groß sind, wurden etwa 400 m Gleise und 90 Weichen verlegt. Das verwendete Peco-Gleismaterial wurde





für den Mittelleiterbetrieb mit Puko-Kontaktstreifen ausgerüstet; die Messingstifte zur Stromübertragung auf die Schleifer sind einzeln eingeschlagen.

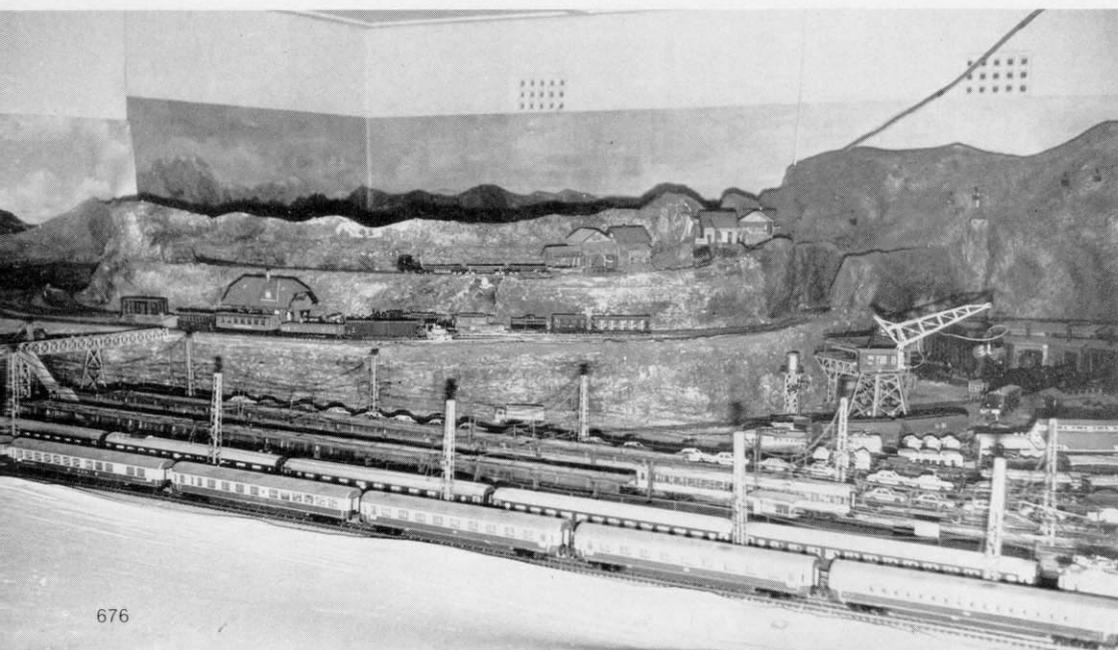
Im Endausbau-Stadium sollen bis zu 30 Züge gleichzeitig auf der Anlage verkehren; insgesamt sind rund 200 Loks und 1500 Waggons vorhanden!



Abb. 1. Ein schweizerischer Dampfzug von „damals“ durchfährt die Haltestelle „Laufenmühle“; rechts ist noch ein Teil der tieferliegenden Strecken mit der Zufahrt zum Bahnhof „Neukirch“ und zum unterirdischen Abstellbahnhof zu sehen.

Schweiz Als es in Helvetien noch dampfte ...

[Kein Silvester-Scherz: ... noch zu S. 674/675]



Thema

Auf meiner 3,90 m langen und max. 1,50 m breiten, zerlegbaren und transportablen Anlage verläuft eine zweigleisige Hauptbahn mit dem größeren Durchgangsbahnhof „Neukirch“ und der Haltestelle „Laufenmühle“. Die Bahn steigt in voralpinem Gelände von der Talsohle bis zu einem Scheiteltunnel an; dabei passieren die Züge den Bahnhof „Neukirch“, wo Lokomotiven ausgewechselt oder vorgespannt werden können. Ebenso ist die Zerlegung ankommender Züge und deren Neubildung möglich.

Unterbau, Gelände und Gleisverlegung

Für den Unterbau wählte ich die L-Träger-Bauweise; darauf wurde ein Rahmengestell (zerlegbar in vier Einzelteile) aufgeschraubt. Die ganze Konstruktion besteht aus Holz. Im Bereich des Abstellbahnhofs wurde eine Sperrholzplatte und darüber, für den Bahnhof „Neukirch“, eine 10 mm-Spanplatte als Unterlage verwendet. Die Streckengleise verlaufen auf hölzernen Trassenbrettchen, wobei die Böschungen bereits beim Aussägen berücksichtigt wurden. Das Gleis und Weichenmaterial stammt von Peco. Im sichtbaren Bereich wurden die Gleise eingeschottert und die Weichenantriebe versenkt eingebaut. Das Gelände wurde ausschließlich mit Styropor modelliert, das (wo nötig) verspachtelt und anschließend „beflockt“ wurde.

Elektrotechnik und Steuerung der Züge

Der größte Teil der elektrischen Ausrüstung ist in einem fahrbaren Gleisbildstellpult untergebracht; die Verbindung zwischen Anlage und Stellpult erfolgt über acht 40-adrige Kabel mit Vielfachstekern. Das Gleisbildschema habe ich auf eine hellgrüne Kunststoffplatte aufgemalt und die Aussparungen für die vorbildgetreue Ausleuchtung einzeln ausgesägt. Zum Einbau kamen handelsübliche Kippschalter und (aus Bananensteckerbuchsen) selbst angefertigte Drucktasten. Die Anlage ist so konzipiert, daß auf den beiden Stromkreisen je zwei Züge automatisch im Blocksystem verkehren können. Der unterirdische Abstellbahnhof, integriert in die beiden erwähnten Stromkreise, umfaßt vier Abstell- und zwei Durchgangsgleise. Die abgestellten Züge können durch Tastendruck einzeln in einen der beiden Kreise eingeschleust werden; ein freigegebenes Abstellgleis wird automatisch vom nachfolgenden Zug besetzt. Die Züge ihrerseits steuern die Anlage über Magnete und Reedkontakte (SRK's). Die Geschwindigkeitssteuerung innerhalb der Blockstrecken erfolgt über selbstgebaute Beschleunigungs-/Verzögerungsbausteine. Sämtliche Nebengleise und wahlweise auch die beiden Hauptgleise des Bahnhofs „Neukirch“ erhalten den Strom von einem impulsgesteuerten MIBA-Minitronic-

Abb. 2. Der Haltepunkt „Laufenmühle“, in einer weitgeschwungenen Kurve angelegt, liegt in einiger Entfernung zur Ortschaft, die durch eine ausreichend breite Straße mit dem Empfangsgebäude verbunden ist.
Fotos: B. Wenger, Andelfingen/Schweiz



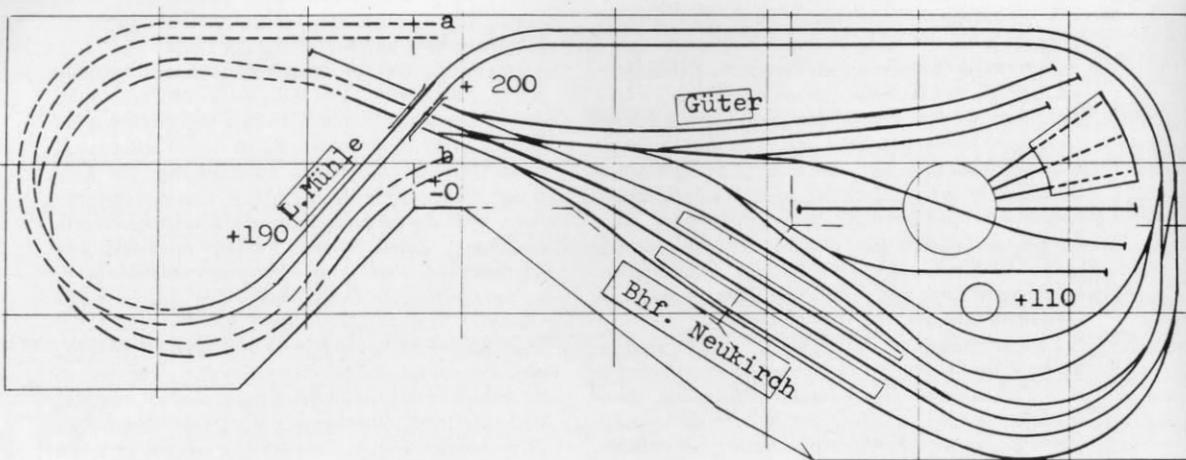


Abb. 3. Der Gleisplan im Maßstab 1:25. Zwischen a und b verläuft ein verdeckter Abstellbahnhof mit 6 Abstellgleisen. Der Mindestradius beträgt 45 cm, als größte Steigung sah der Erbauer 3,5% vor (Höhenangaben in Millimeter).

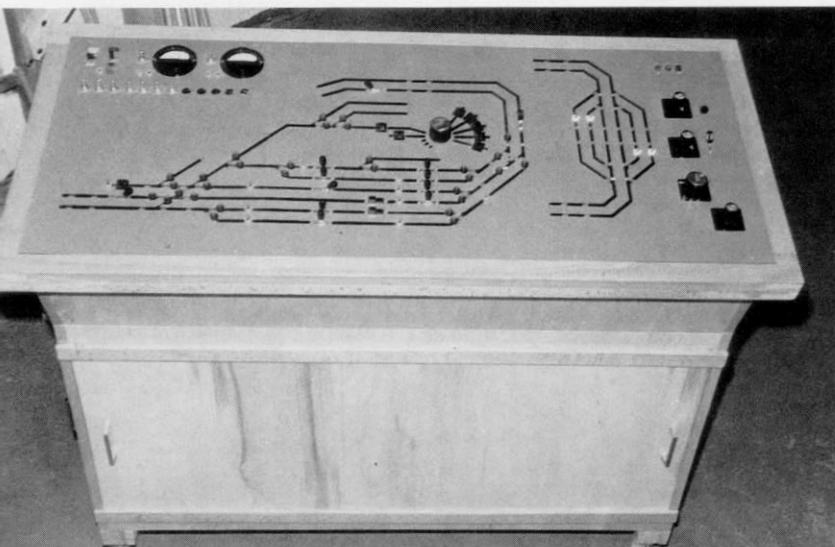


Abb. 4. Das separat aufgebaute Gleisbildstellpult mit dem schematischen Gleisverlauf; die Gleisführung im verdeckten Abstellbahnhof ist rechts getrennt dargestellt.

Fahrpult, (ausführliche Bauanleitung in Heft 10 u. 11/73), mit dem ich in mehrjährigem Betrieb sehr gute Erfahrungen gemacht habe.

Betrieb und Rollmaterial

Der Betrieb ist schweizerischen Verhältnissen nachempfunden. Da auf meiner Anlage keine Oberleitung vorgesehen ist, kommt für die gewählte Epoche nur der Einsatz von Dampflokomotiven in Frage. Sieht man von den recht teuren Kleinserienprodukten ab, deren Anschaffung ich mir nicht leisten kann, bleiben für mich gerade zwei Dampflokmodelle von Liliput „übrig“. Die E 3/3 konnte ohne Änderungen übernommen werden, während ich an der A 3/5 Nacharbeiten am Achsstand und am Gestänge vornahm. Außerdem verkehren zwei auf Fleischmann-Basis aufgebaute Nachbildungen der B 3/4

und Eb 3/5. Eine Rivarossi GR 740 mußte zum Umbau in eine C 4/5 erhalten; und derzeit steht eine Roco BR 58 zum Umbau in eine C 5/6 in Arbeit. Bei den Wagen ist das Problem des epochengerechten Einsatzes besser zu lösen; es verkehren Fahrzeuge mehrerer Hersteller. Sämtliche Fahrzeuge sind mit Kadee-Kupplungen ausgerüstet.

Neben den bereits erwähnten Umbauten sind die Drehscheibe, die Haupt- und Vorsignale sowie einige Weichenlaternen im Selbstbau entstanden. Der Zeitaufwand war allerdings recht hoch – es bewahrheitet sich auch bei mir die Feststellung anderer Modellbahner, daß eine Anlage nie ganz fertig wird, zumal die Aktivitäten anderer Kollegen immer wieder zu neuen Taten anspornen!

R. Fritsch, Dachsen/Schweiz

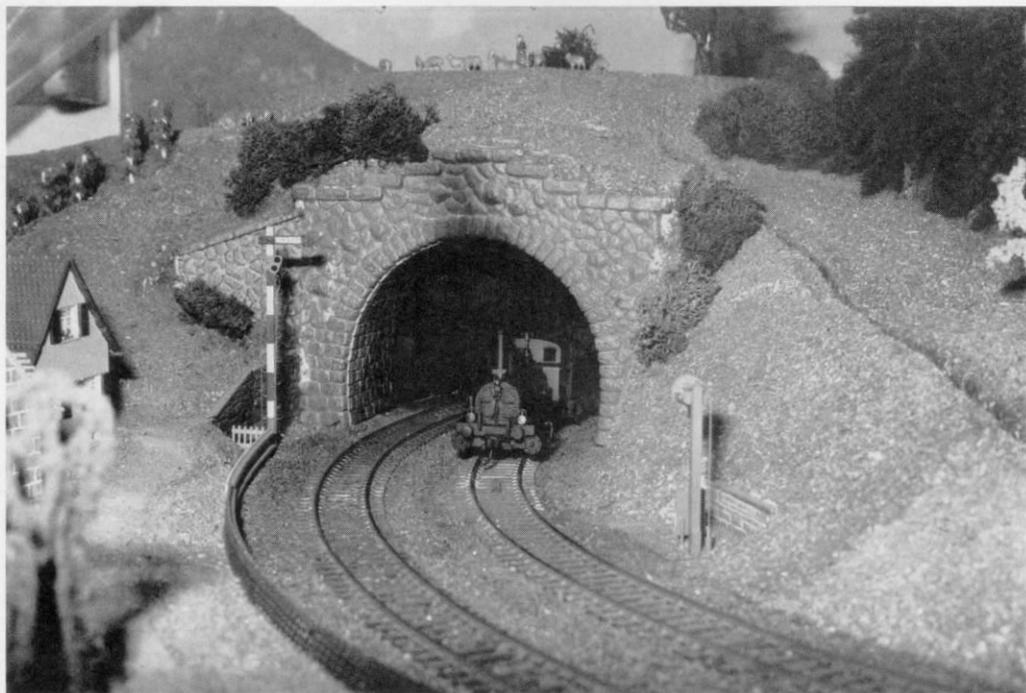
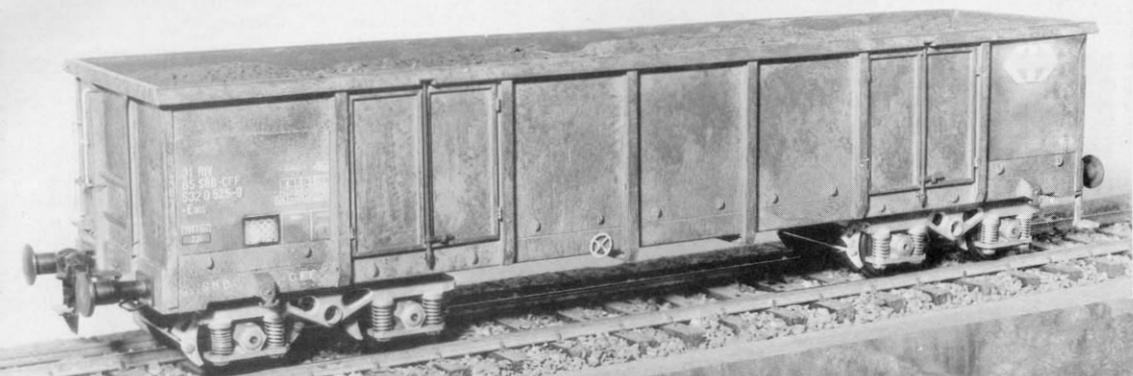


Abb. 5. Entsprechend dem bei der SBB üblichen Linksverkehr stehen auch die Signale links. Haupt- und Vorsignal auf diesem Bild entstanden im Selbstbau, die Lok ist ein abgewandertes Rivarossi-Modell.

Abb. 6. Im Bahnhof „Neukirch“ soll gerade eine Weiche eingebaut werden, die bereits vorbereitet auf einem Schwellenrost zwischen den Gleisen liegt.





Neue Modelle des Altmeisters . . .

... Karl Gysin-Scheidegger aus Basel, der mit nunmehr 73 Jahren noch immer zu den Großen des großen Modellbaues – in Baugröße 1 – zählt! Hier begutachtet er seine 14. Maschine, eine von vier Motoren angetriebene Re 4/4II; darüber ein aus Kupfertitan gebautes und mit „Betriebspuren“ versehenes Modell des Eaos-Güterwagens, das in Kleinserie über die Firma J. Schirmer, Basel (siehe Heft 3a/80, S. 331) erhältlich ist.

USA

Freelance narrow gauge-railbus



„Schmalspur-Schienenbus ohne direktes Vorbild“ würde die wörtliche Übersetzung der Überschrift lauten, mit der wir diese nette und lohnende Kleinbastelei von MIBA-Leser Henry Erdman aus Ronkonkoma, USA, vorstellen.

Die Basis für diesen Umbau bildete ein Minitrix-Fahrgestell; der Aufbau entstand aus zwei Wiking-Stadibus-Aufbauten, die jeweils in vier Teile geschnitten wurden. Von jedem der beiden Busse werden das Frontteil und ein Mittelteil für den Umbau

benötigt. Zum Zersägen hat Herr Erdman noch einen Tip parat: Er sägte den Wagenkasten bis zu den Verglasungs-Einsätzen durch, sägte die Verglasung mit an und trennte erst dann die Glas-Einsätze heraus. Die Verglasung weist in diesem Fall bereits die vorgeritzten Sägeschnitte auf, durchsägen lassen sie sich aber besser einzeln. Die Farbgebung des Schmalspur-Schienenbusses ist mattrot, „Pufferbohle“ bzw. Stoßstange schwarz, Scheinwerfer silber; an den Wagenlängsseiten wurden Aufreibe-Ziffern angebracht.

MIBA REPORT 10

Carstens **STELLWERKE** VORBILD
MECHANISCHE MODELL



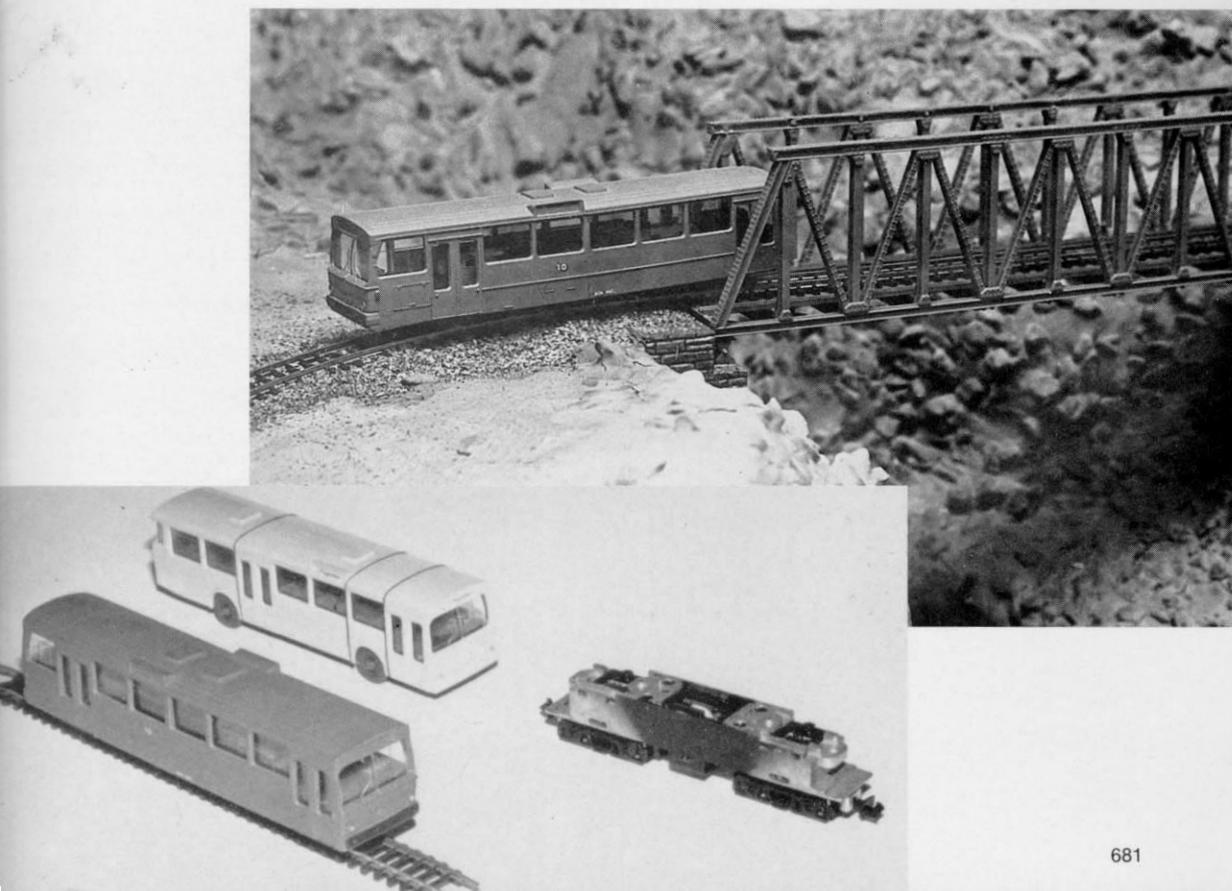
In 14 Tagen lieferbar!

Die 10. Ausgabe der mittlerweile zum Begriff gewordenen MIBA-Broschürenreihe befaßt sich mit einem ganz besonders interessanten Kapitel des Eisenbahnwesens: den mechanischen Stellwerken, die mit ihren Drahtzugleitungen, Spannwerken und alten Stellwerksgebäuden das Erscheinungsbild der Dampflokomotive-Epoche unverwechselbar prägten und auch im heutigen IC-Zeitalter noch vielerorts anzutreffen sind. Der Autor Stefan Carstens, übrigens „vom Fach“, schildert sachkundig und detailliert die Funktionen und Einrichtungen mechanischer Stellwerke: die Hebelbänke, Spannwerke, ober- und unterirdischen Drahtzugleitungen zu Weichen, Signalen usw. – und deren Nachbau im Modell!

Der instruktive Text und die über 140 Fotos und Zeichnungen versetzen jeden Modellbahner in die Lage, diese Einrichtungen wirkungsvoll auf seiner Anlage in Szene zu setzen!

Der Preis wird bei Erscheinen bekanntgegeben; fragen Sie nach REPORT 10 bei Ihrem Fachhändler oder bestellen Sie direkt beim

MIBA VERLAG Spittlertorgraben 41
8500 Nürnberg 80





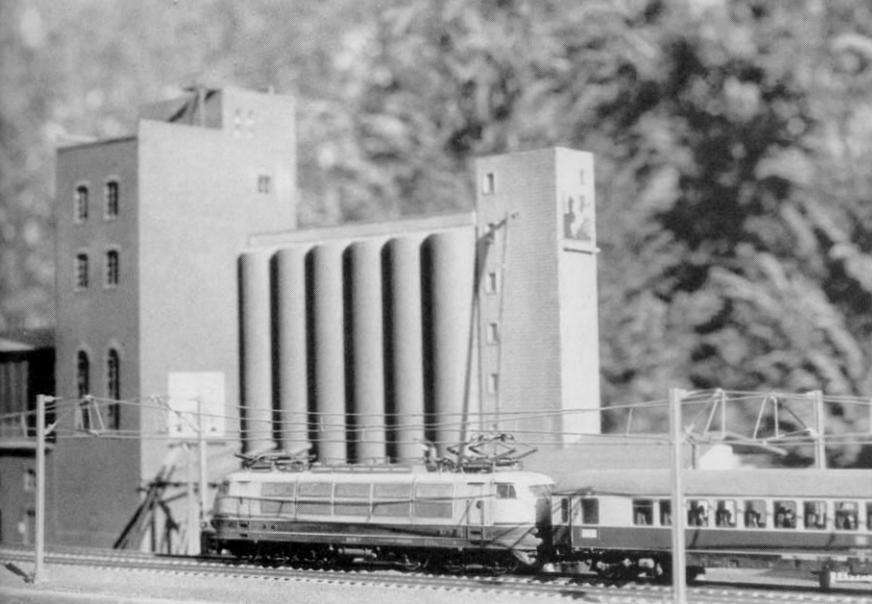




Szenen von der „Southern Pacific“

Fasziniert von der typisch US-amerikanischen Landschaft und den (für den deutschen Modellbahner-Geschmack) „eigenwilligen“ amerikanischen Eisenbahnen blieb MIBA-Leser Klaus Schubert aus Mönchengladbach seinem gewählten Thema treu und gestaltete zusätzlich zu seiner „regulären“ H0-Anlage (vorgestellt in Heft 6/79) ein nur 120×45 cm großes H0-Anlagenteilstück. Mittelpunkt und

Blickfang dieses Landschafts-Dioramas ist eine Trestle-Brücke in verstreuter Holzbalkenkonstruktion. Das Schaustück entstand in ca. dreimonatiger Arbeit und ist bereits weitgehend durchgestaltet; bis auf das Signal, das Stellwerk, Tannen und Figuren ist alles selbstgebaut. Zur „Betriebsbereicherung“ sind noch ein Haltepunkt und ein Bahnübergang auf dem Teilstück untergebracht.

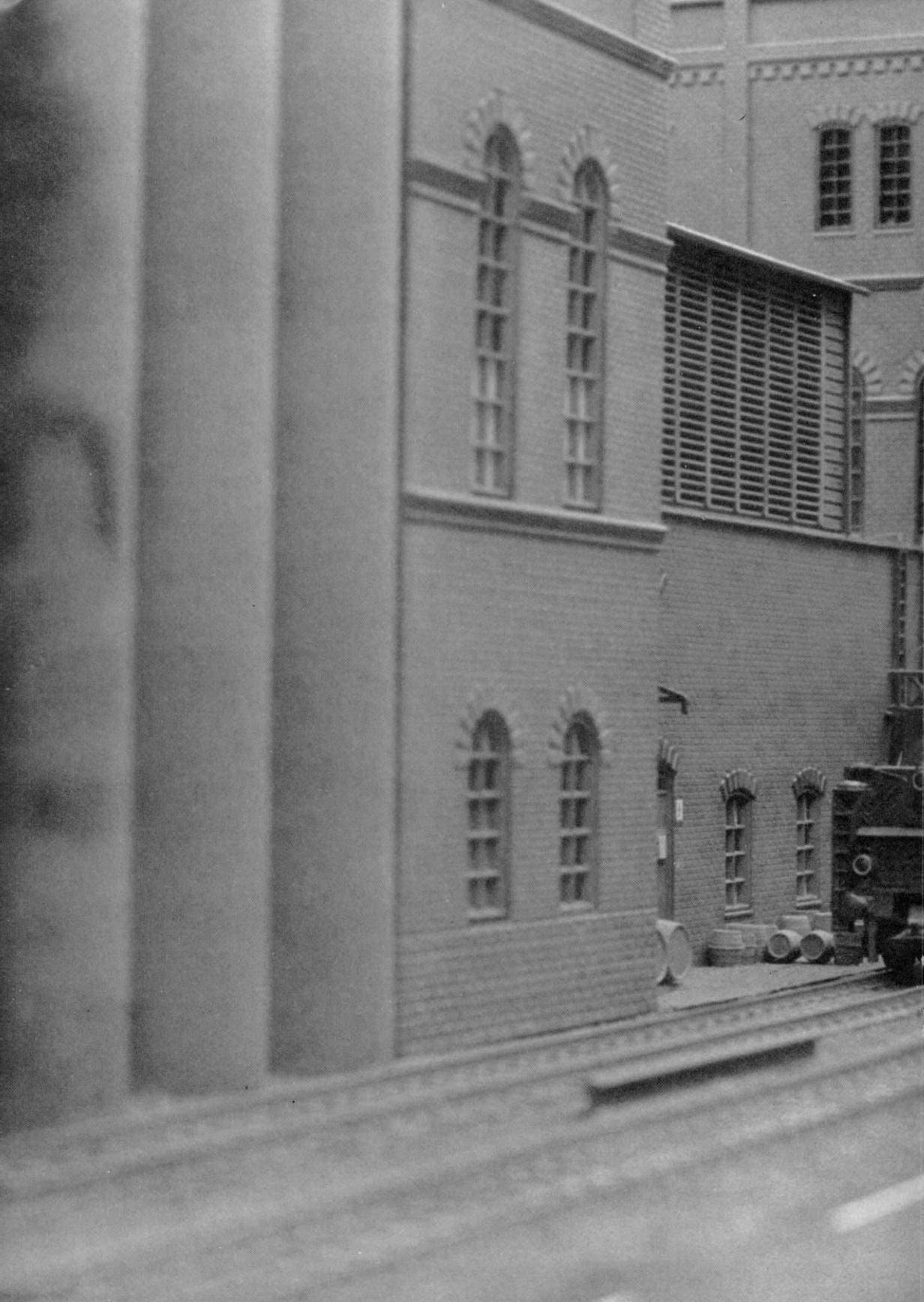


Belgien

H0_{ch}
hinaus . . .

... mit H0-maßstäblichen Gebäuden will man nicht nur in Japan (S. 661 oben), Schweden (S. 666) und Holland (S. 672) – auch in Belgien folgt man dem Zug der Zeit! Monsieur Daniel Piron aus Chenee ist der Erbauer dieses Fabrikkomplexes aus Heljan-Bausätzen, dessen imposante Ausmaße die Abbildung auf der folgenden Doppelseite in nachgerade „schlagender Weise“ verdeutlicht . . . →







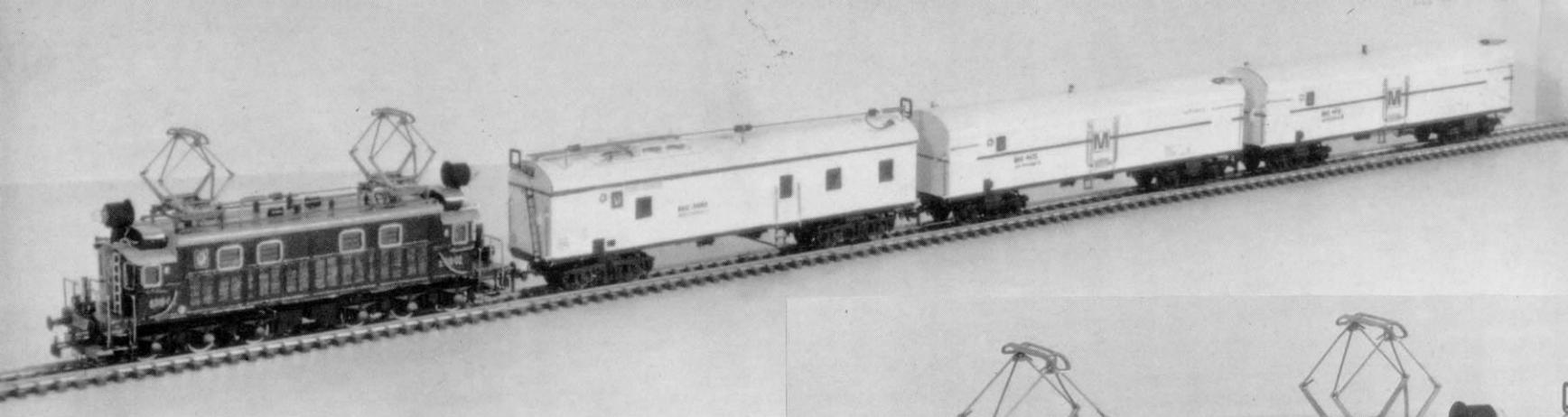
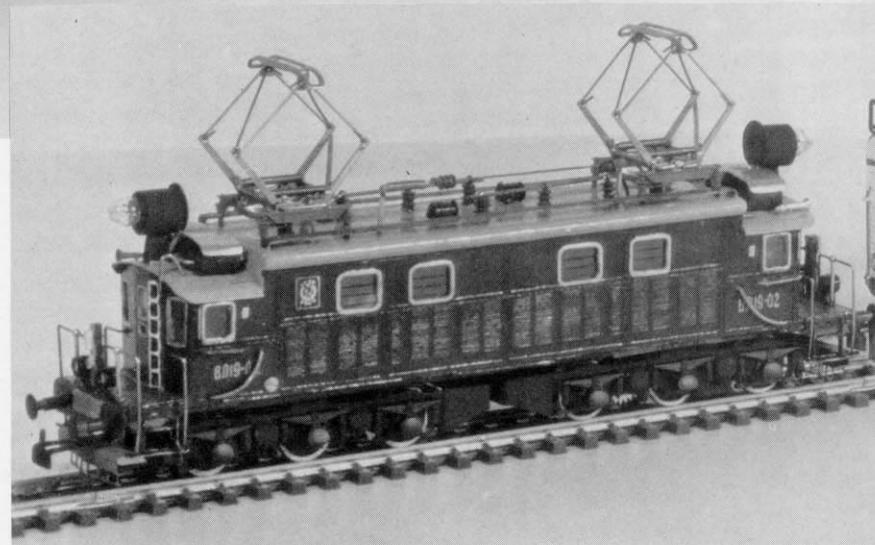
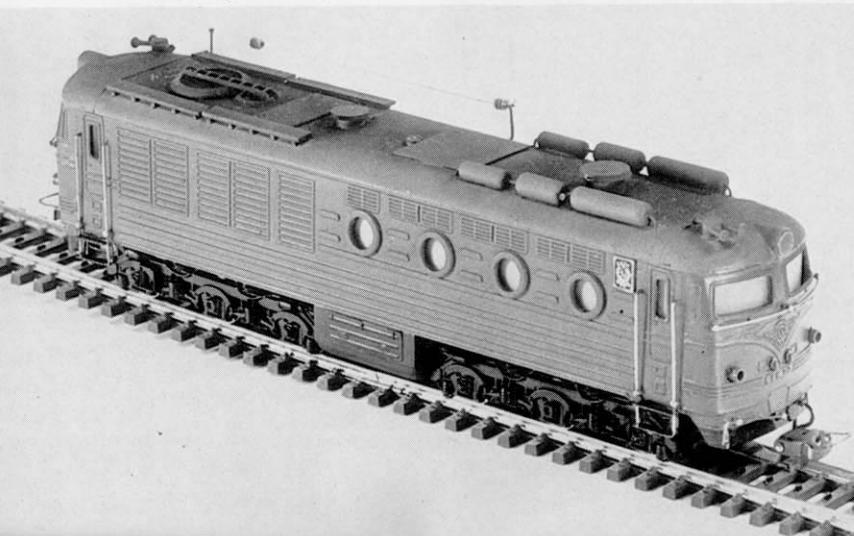


Abb. 1. Ein Kühlzug der SZD, gebaut von Herrn Joachim Petersen und bespannt mit einer Elektrolok der Reihe WL 19, die ...

... Abb.2 nochmals näher zeigt. Ein weiteres Modell des gleichen Typs stellte Herr Petersen schon einmal in MIBA 12/70 vor. Das Fahrgestell ist ein abgewandeltes Märklin-Chassis.

Abb. 3. TE 10 lautet die Vorbild-Typenbezeichnung der sowjetischen Güterzug-Diesellok, die Herr Petersen in dieses H0-Modell „umsetzte“.



UdSSR

Selbstbau-Modelle nach SZD-Vorbildern

„SZD“ steht für „Sovjetskije Zeleznyje Dorogi“ und bezeichnet, wörtlich übersetzt, das „Staatliche Eisenbahn-Unternehmen der UdSSR“. Auch hierfür ist Joachim Petersen aus Wettbergen Spezialist, was er schon vor Jahren in dem



Buch „Schlagader einer Nation – Das Eisenbahnwesen der UdSSR“ (Besprechung in MIBA 9/74) unter Beweis stellte und heute erneut mit seinen Selbstbau-Modellen nach SZD-Vorbildern belegt; dabei stellt der Sojus-Raketentransportwagen wohl eine ganz besondere „Delikatesse“ dar.

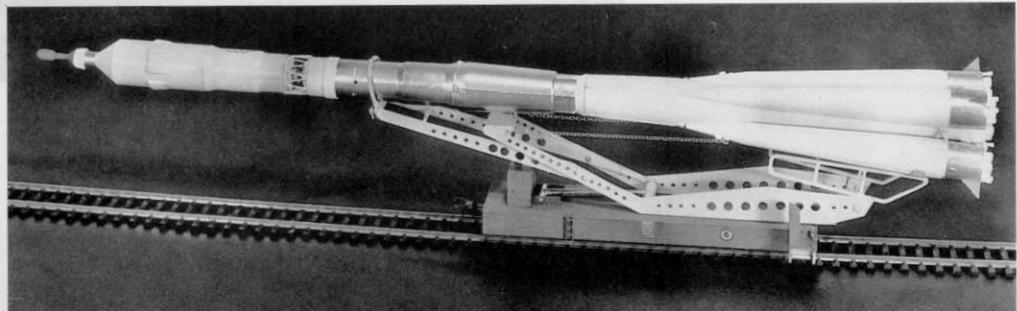
Ob es in der Sowjetunion ein eigenständiges Modellbahnwesen gibt, wissen wir nicht; daß man sich dort aber auch mit Modellbahnen beschäftigt, lassen mehrere, wohl für den Export gedachte Modelle nach SZD-Vorbildern im Programm des DDR-Herstellers Piko vermuten.



Abb. 4. (oben links). Mit echtem Erz aus dem Donbas ist dieses Modell eines Erztransportwagens beladen, dessen vier Drehgestelle wegen des hohen Ladegewichts von 120 t erforderlich sind.

Abb. 5. 2000 PS leistet – im Großen – jede Sektion dieser dieselektrischen Doppellock vom Typ TE 2, die – ebenfalls im Großen – nicht mehr gebaut und – im Kleinen – als H0-Modell des Herrn Petersen erhalten bleibt.

Abb. 6. Seltenheitswert dürfte dieses H0-Modell eines Raketentransportwagens mit einer Sojus-Trägerrakete (unmaßstäblich abgewandeltes Bausatz-Modell) besitzen. Das Vorbild wird auf dem „Weltraumhafen“ Baikonur zum Transport der Rakete an die Abschubrampe eingesetzt.

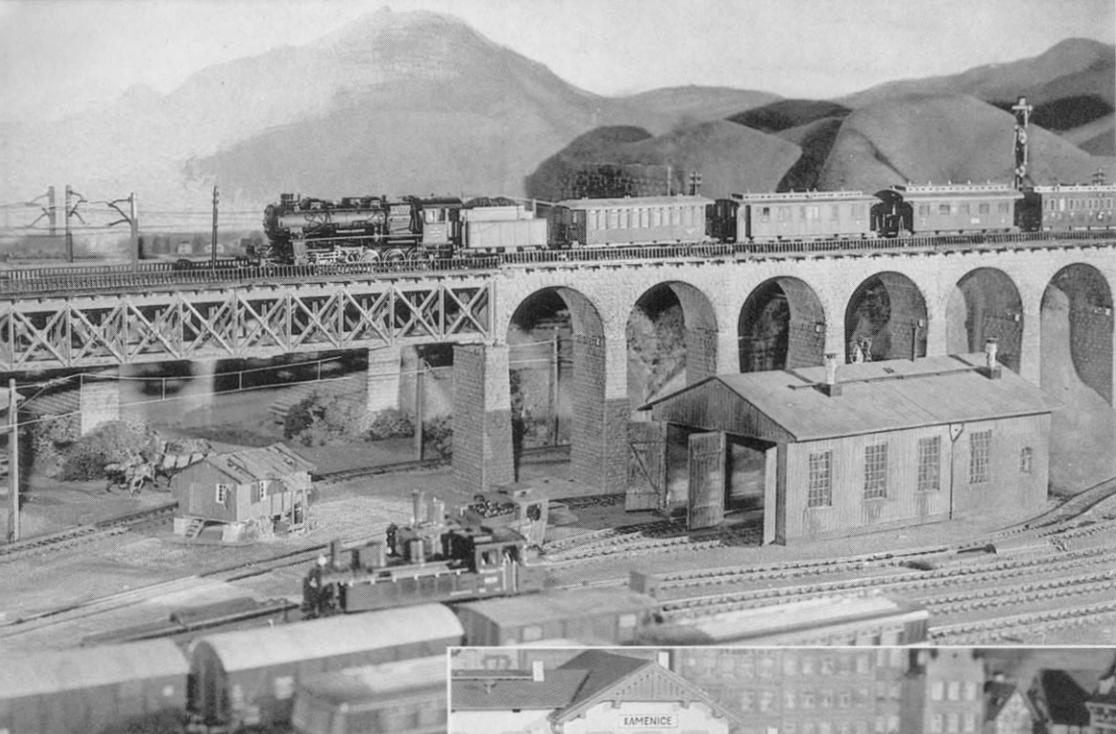




Indonesien Fernöstliche Faszination ...

... strahlt dieses nur 70×90 cm große Diorama aus, gebaut und bis ins Kleinste detailliert von René-Charles Keromnes aus Valence/Frankreich. René gibt damit eine weitere Probe seines vielfältigen Könnens auf den verschiedensten Gebieten (siehe z. B. seinen Anlagenbericht in MIBA 6/75). Für dieses Schaustück verwendete er kleine Stücke einer Mullbinde für die Fischernetze, Tannenästchen für die Stämme der Palmen, Vorhangstoff für die Segel der Dschunke u. a.m. Die Eisenbahn im Hintergrund ist aus französischen und englischen Modellen auf „Kolonialstil“ umgemodelt, und die Kulisse malte René selbst.



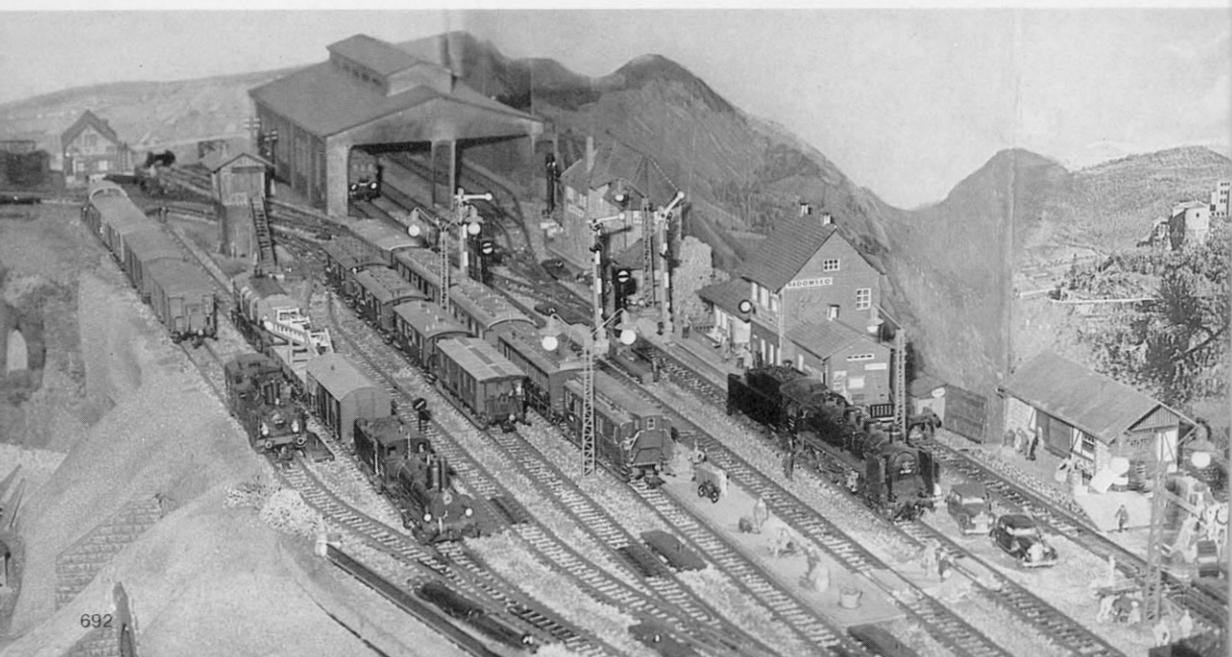


Jugoslawien

**Zwischen „Radomsko“
und „Kamenice“ ...**



... spielt sich der Zugverkehr auf der neuen H0-Anlage unseres jugoslawischen Lesers Emil Tanko aus Ljubljana ab. Der Nebenbahn-Endbahnhof „Radomsko“ ist bereits weitgehend fertiggestellt, am größeren Durchgangsbahnhof „Kamenice“ wird gegenwärtig noch gebaut. Die Fahrzeuge stammen von den gängigen Herstellern.



Die Lösung(en) des Problems

Zu MIBA 2/80, S. 97

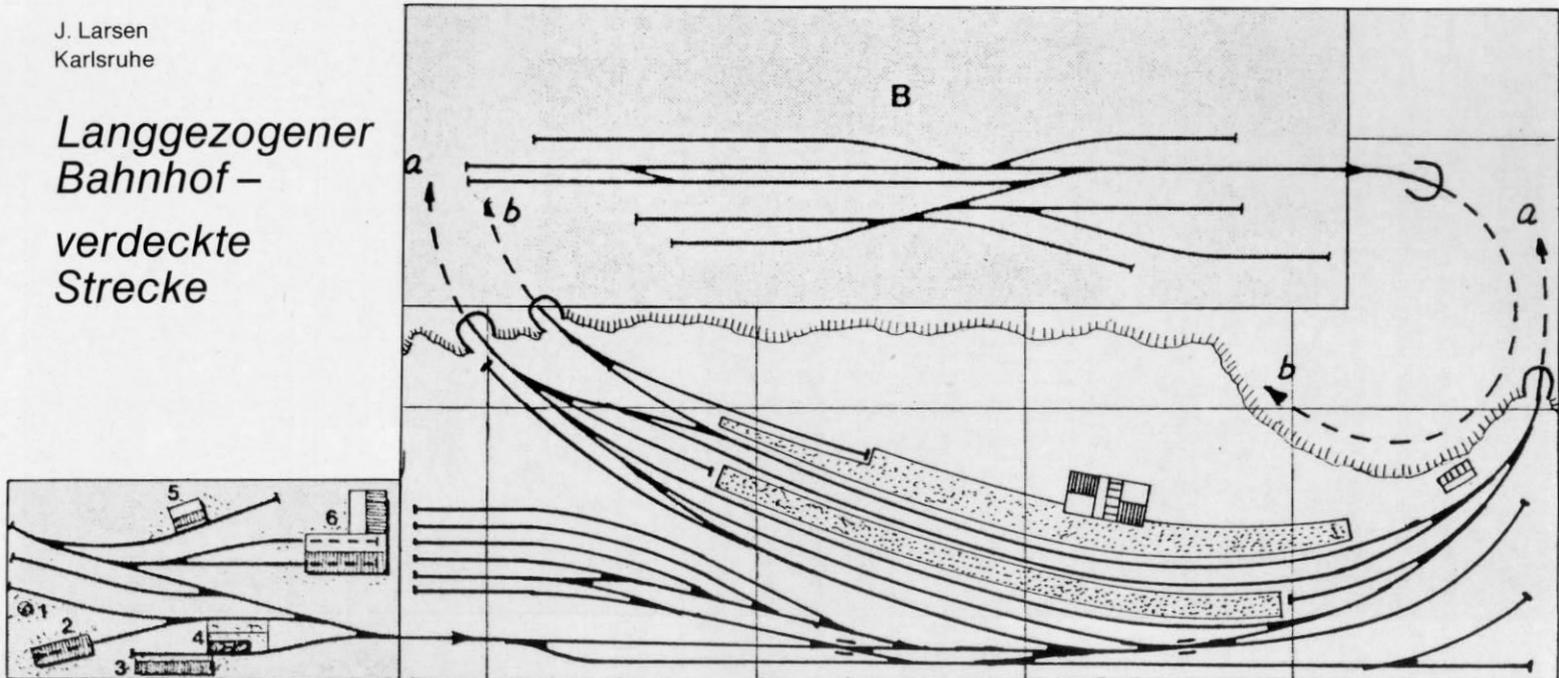
2. Teil

Hier folgt der bereits angekündigte 2. Teil der Lösungsvorschläge zu unserem Gleisplan-Problem. Die Vielzahl der unterschiedlichen Entwürfe macht allerdings nochmals eine Aufteilung erforderlich; der 3. und letzte Teil folgt im nächsten Heft.

Dieser Plan steht quasi stellvertretend für eine ganze Reihe prinzipiell ähnlicher Entwürfe. Kennzeichnend ist die schräge Anordnung des Trennungsbahnhofs, der zudem noch in eine langgezogene Kurve gelegt wurde. Durch diese Anordnung ergeben sich einmal große nutzbare Gleislängen (im Verhältnis zur vorgegebenen, relativ kleinen Anlagenfläche), zum anderen wirkt der ganze Bahnhof optisch großzügiger und verlangt geradezu nach den schlanken Weichenstraßen, wie sie der Plan vorsieht. Im linken unteren Eck bleibt noch genügend Platz für eine ganze Anzahl von Abstellgleisen, die darauf schließen lassen, daß der Planer den Talbahnhof als Zugbildungsbahnhof konzipiert hat. Wem diese Annahme – in Anbetracht der wenigen Durchgangsgleise – nicht akzeptabel erscheint, kann die Abstellgruppe natürlich genausogut durch einen weiteren Industrieanschluß ersetzen. Außerhalb der Bahnhöfe sind die Strecken auf ihrer ganzen Länge verdeckt geführt, was die Anlage mehrerer unterirdischer Abstellbahnhöfe ermöglicht.

J. Larsen
Karlsruhe

Langgezogener Bahnhof – verdeckte Strecke

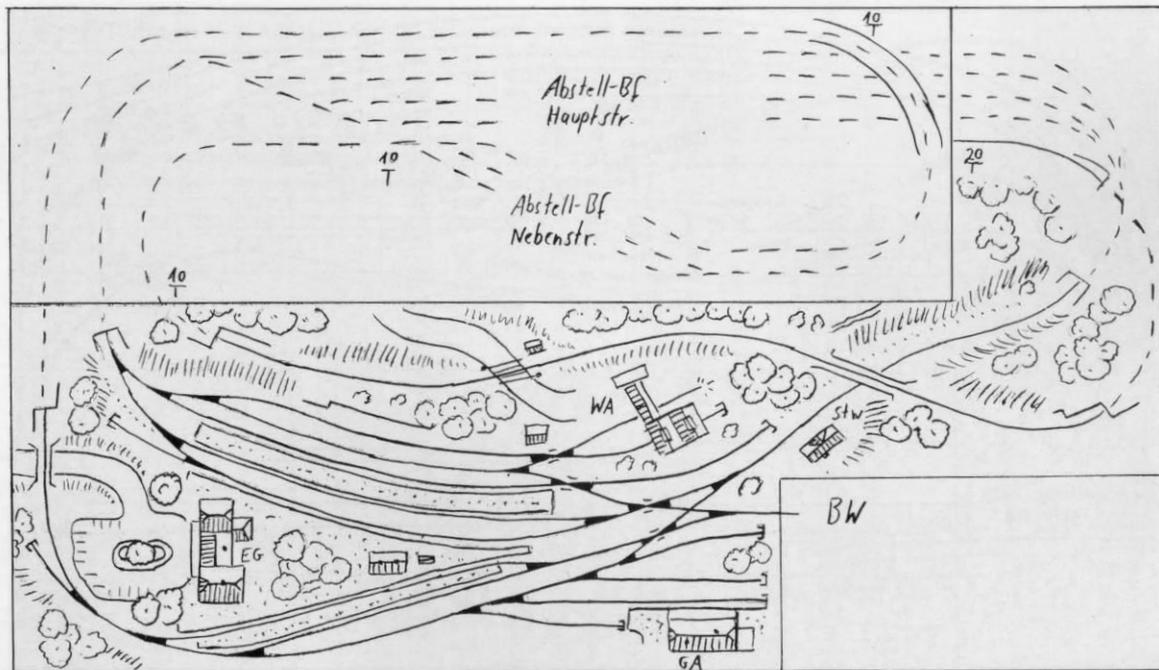


Einen Trennungsbahnhof in Keilform sieht dieser Entwurf vor. „Wenn schon eine Schrank-Anlage, dann aber auch kompakt und ohne Ansatzstück“ – nach diesem Motto ließ der Planer das links außen angesetzte Bw-Teilstück weg und verlegte es auf die Anlage selbst. Notwendigerweise wurde dadurch der zur Verfügung stehende Platz etwas kleiner und die Gleislängen des Trennungsbahnhofs sind vielleicht nicht ganz so lang, wie Herr Fischer sich das vorgestellt haben mag. Andererseits bleibt in jedem Fall die Möglichkeit, zu lange Züge einfach ohne Halt durch den Bahnhof fahren zu lassen. Die doppelte Weichenverbindung an der rechten Bahnhofsausfahrt ermöglicht es, das ins Bw führende Gleis als Ziehgleis zu verwenden; die freie

Strecke muß also nicht für diesen Zweck herangezogen werden. Im übrigen gibt es genügend Gleisstützen und Anschlußgleise, so daß der Rangierbetrieb keineswegs zu kurz kommen dürfte. Zur Höhenstaffelung wäre noch zu sagen, daß der Keilbahnhof, wie auch der Abstell-Bahnhof für die Hauptstrecke, auf „Höhe Null“ gelegt wurde; die Abstellgleise für die Nebenstrecke kommen dagegen auf „Höhe 10“ zu liegen. Eine Gestaltungsidee am Rande: Angenommenermaßen war die Hauptstrecke „früher“ zweigleisig und wurde auf ein Gleis zurückgebaut; die leere Trasse für das zweite Gleis ist gestrichelt dargestellt und gibt Gelegenheit zu einer nicht alltäglichen Bahndammgestaltung.

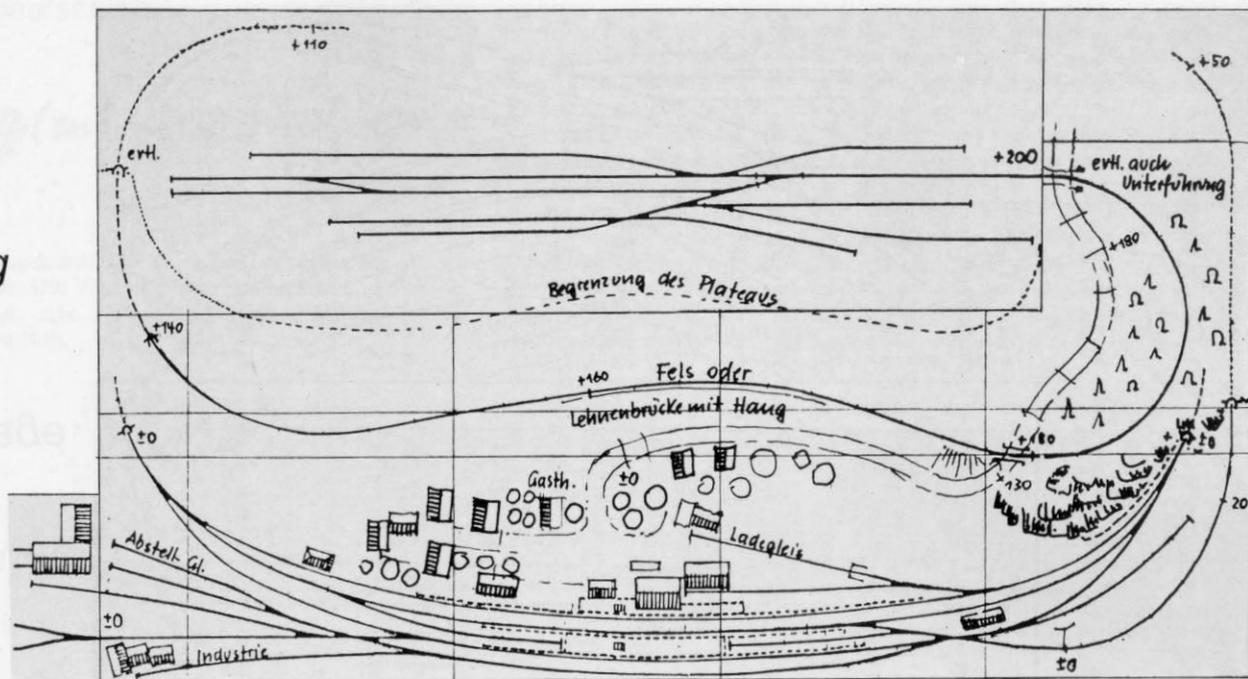
Richard Botazzi
Fallersleben

Kompaktanlage ohne Ansatzstück



Dr. Ing. Gerd Lottes
Erlangen

Elegante Gleisführung



Geradezu elegant wirkt bei diesem Gleisplan die Führung der Bahnhofs-gleise mit den „schlanken“ Weichenstraßen. Die Nebenstrecke führt vom mittleren Bahnsteiggleis über eine Kreuzung nach rechts unten heraus und schraubt sich, teilweise verdeckt geführt, zum höherliegenden Kopfbahnhof hinauf. Die Geländepartie hinter dem Empfangsgebäude des Durchgangsbahnhofs stellt sich Dr. Lottes mit einem Gasthaus und ein paar weiteren Häuschen, einer Straße usw. gestaltet vor; die im leichten Bogen vorbeiführende Nebenstrecke hat bereits mehr als die halbe Höhe zwischen Talbahnhof und Bergbahnhof erreicht und „schmiegt“ sich mittels einer Leinwandbrücke (etwas gemäß den Skizzen 76, 77 oder 215 in REPORT 6, „Pit-Peg's „Anlagen-Fibel“) an den ansteigenden Hang. Das Plateau des Bergbahn-

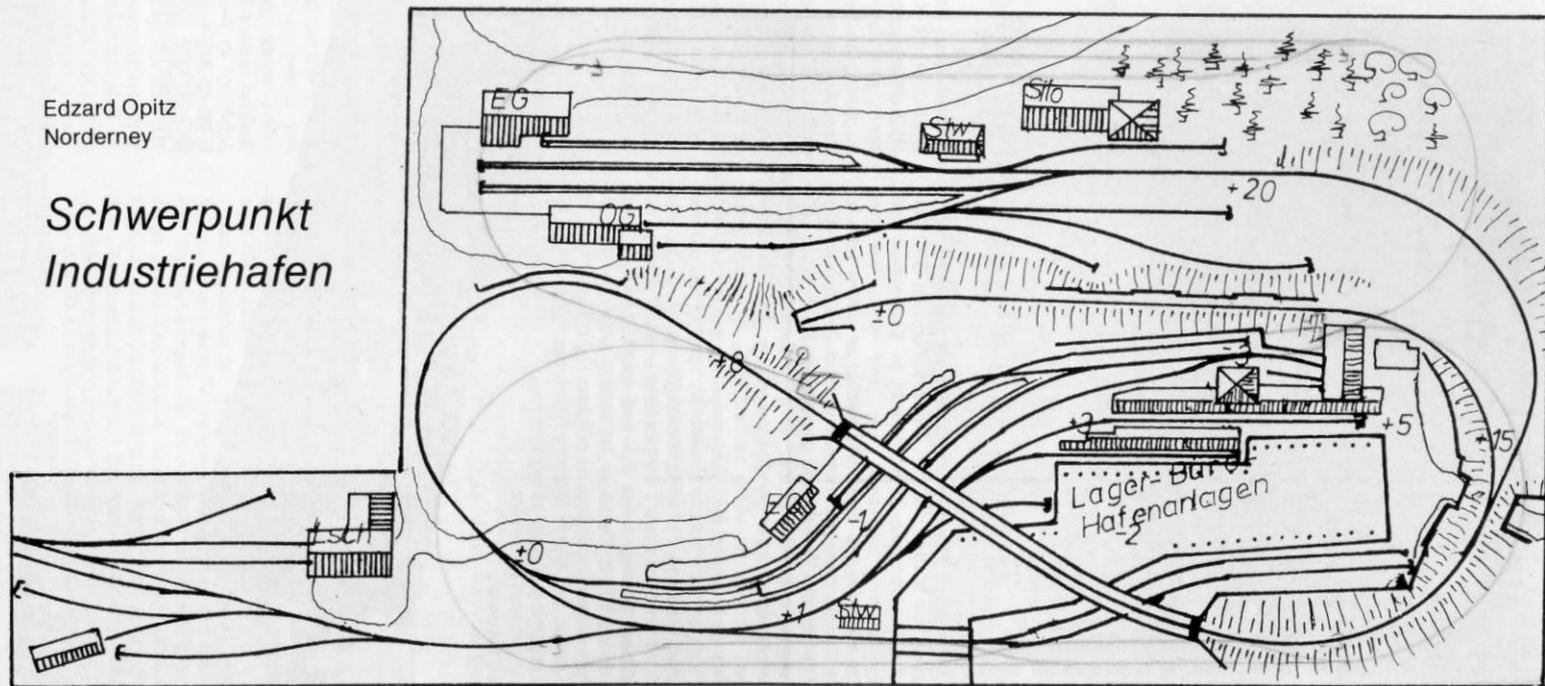
hofs muß sich nach den Vorstellungen des Planers einige Korrekturen gefallen lassen, weil die streng rechtwinkelige Platte eine harmonische Gestaltung stören würde. Entsprechend der gestrichelten Linie („Begrenzung des Plateaus“) können evtl. diverse Ecken, Zwickel usw. von der oberen Bahnhofsplatte abgesägt und bei dieser Gelegenheit dann auch gleich die ganze Bahnhofsplatte leicht schräg angeordnet werden – etwa so wie im Entwurf „Der versetzte Bergbahnhof“, Heft 6/80, S. 590 gezeigt, wodurch sich nur eine geringe Verschiebung des Streckengleises ergeben würde. Eine genau parallele Führung der Gleise des oberen Bahnhofs zur hinteren Anlagenkante ließe sich so auf jeden Fall vermeiden, was dem Gesamtbild der Anlage – wie der Entwurf auf S. 590 im letzten Heft zeigt – nur zugute käme!

Bei diesem Plan liegt der Schwerpunkt nicht auf der Landschaft, sondern auf Industrieanlagen. Sogar ein Binnenhafen läßt sich auf der kleinen Fläche unterbringen. Die Lagerschuppen, Bürogebäude und Hafenanlagen sollen das Tunnelportal an der Bahnhofseinfahrt verdecken; diese Schuppen können etwas höher angelegt werden, ohne daß sich das Bild des Hafens verändern würde. Die Vorderfronten können bis auf die Kaihöhe heruntergezogen werden. Bei den Höhenangaben ± 0 und -3 verschwindet die Strecke jeweils in Richtung zum unterirdischen Abstellbahnhof, wobei die Einfahrt unter dem hochliegenden Empfangsgebäude besonders interessant und phantasievoll ausgeknobelt ist. Optisch reizvoll, wenn auch in dieser Form nicht unbedingt vorbildge-

recht, ist auch die Überführung der Strecke über den Talbahnhof. Der Gleisanschluß zum Hafen bietet genügend Motivation für zahlreiche Rangierbewegungen. Die Abzweigung der Nebenbahn ist bei diesem Entwurf nicht im Talbahnhof selbst vorgesehen, sondern auf der freien Strecke (was bei Ausrüstung der Strecke mit Flügelsignalen dort eine Blockstelle notwendig macht). Gleisradien und Weichenwinkel sind (wie bei den meisten anderen Entwürfen auch) „frei Schnauze“ eingezeichnet, was bei einem eventuellen Nachbau u. U. einige Änderungen erforderlich macht. Der Plan ist so ausgelegt, daß alle Zugarten einschließlich Ganz-Güterzügen eingesetzt werden können; auch hinsichtlich der Epoche gibt es keine Einschränkungen.

Edzard Opitz
Norderney

Schwerpunkt Industrie- Hafen



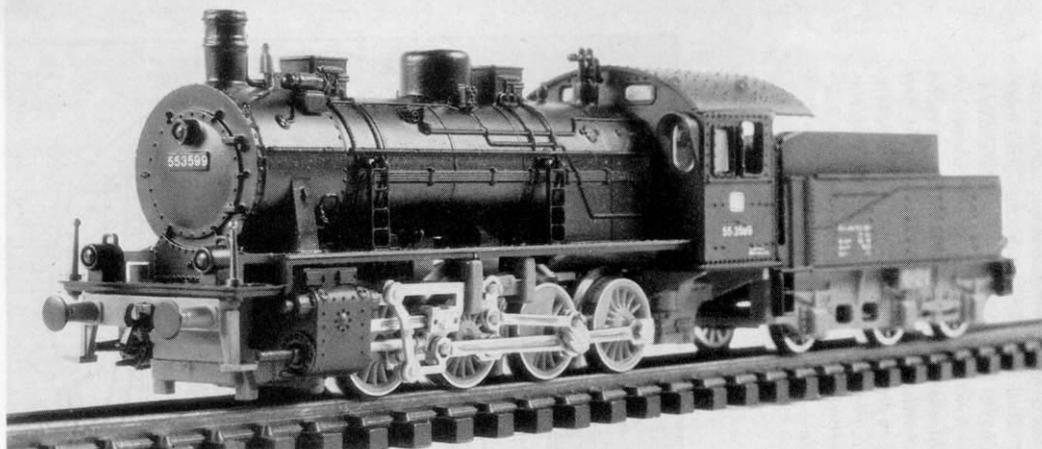


Abb. 1. Das Arnold-Modell der „55“ weist zahlreiche Details auf; man beachte auch das zierliche Steuerungs-gestänge und die annähernd größenrichtige Beschriftung.

Erste Arnold-Neuheiten '80 ausgeliefert

Die wichtigste Lok-Neuheit von Arnold stellt zweifellos das Modell der 55²⁵ (der preußischen G8') dar, eine Loktype, die beim Vorbild in Tausenden von Exemplaren eingesetzt war und noch bei der Bundesbahn bis Ende der sechziger Jahre (zuletzt im Rangierdienst) Verwendung fand. Das Arnold-Modell gibt die Version mit gewölbtem Dach ohne Lüftungsaufsatz wieder; der vordere Sandkasten liegt unmittelbar hinter der Rauchkammer. Das Gehäuse des Modells ist völlig maßstäblich, lediglich beim Fahrwerk ergibt die Nachmessung geringe Abweichungen, was auf die bekannten Spurkranzprobleme beim Maßstab 1 : 160 zurückzuführen ist. So ist der Lok-Radstand etwa 1 mm zu lang und die Raddurchmesser betragen nur 7,9 mm (statt 8,4 mm). Das feindetaillierte Gehäuse ist mittels einer im Dampfdom sitzenden Schraube mit dem Fahrgestell verbunden. Der Motor füllt das Führerhaus fast ganz aus (ragt aber nicht hinten heraus) und treibt die vorderen drei

Achsen über Zahnräder direkt an; die vierte Achse wird über die Kuppelstangen mitgenommen. Je ein Haftreifen rechts und links verleiht dem Modell eine recht gute Zugkraft. Die Nachbildung der Originalkuppung an der vorderen Pufferbohle kommt zwar dem Aussehen der Lok zugute, ist aber in diesem Fall u. E. wenig glücklich, da die fehlende Kuppungsmöglichkeit den Einsatz im Rangierdienst sehr stark einschränkt. Die Höchstgeschwindigkeit bei 12 V liegt mit umgerechnet 205 km/h entschieden zu hoch (das Vorbild war für 55 km/h zugelassen!), als langsamstes, ruckfreies Tempo sind 15 km/h zu erreichen. Das Modell ist mit Dreilicht-Spitzen-signal versehen.

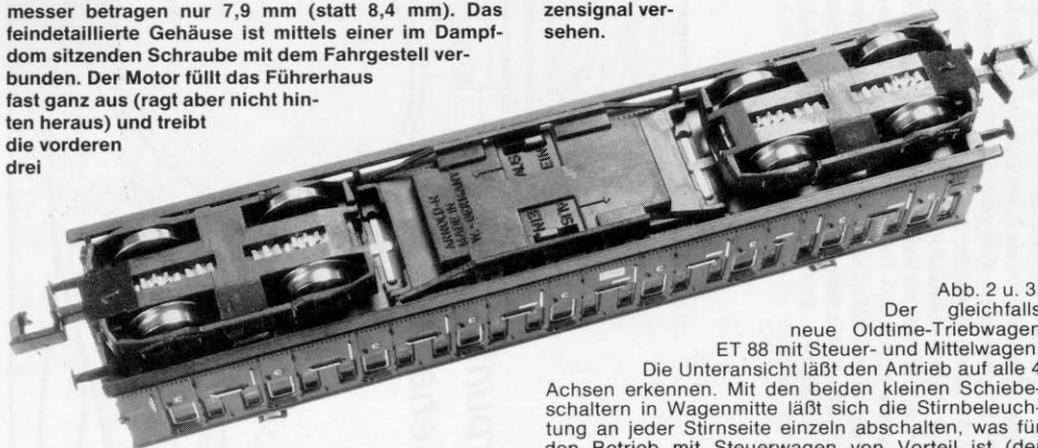


Abb. 2 u. 3. Der gleichfalls neue Oldtime-Triebwagen ET 88 mit Steuer- und Mittelwagen. Die Unteransicht läßt den Antrieb auf alle 4 Achsen erkennen. Mit den beiden kleinen Schiebeshaltern in Wagenmitte läßt sich die Stirnbeleuchtung an jeder Stirnseite einzeln abschalten, was für den Betrieb mit Steuerwagen von Vorteil ist (der Lichtwechsel Rot/Weiß bleibt davon unberührt).

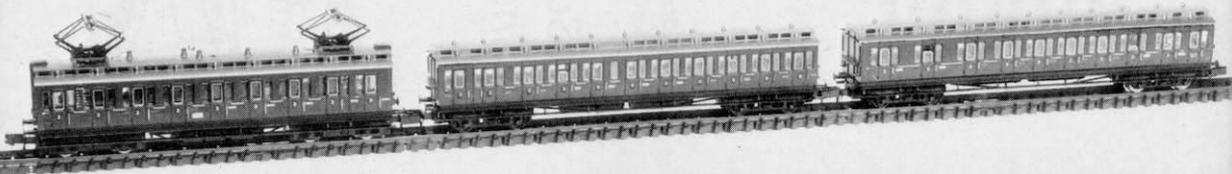
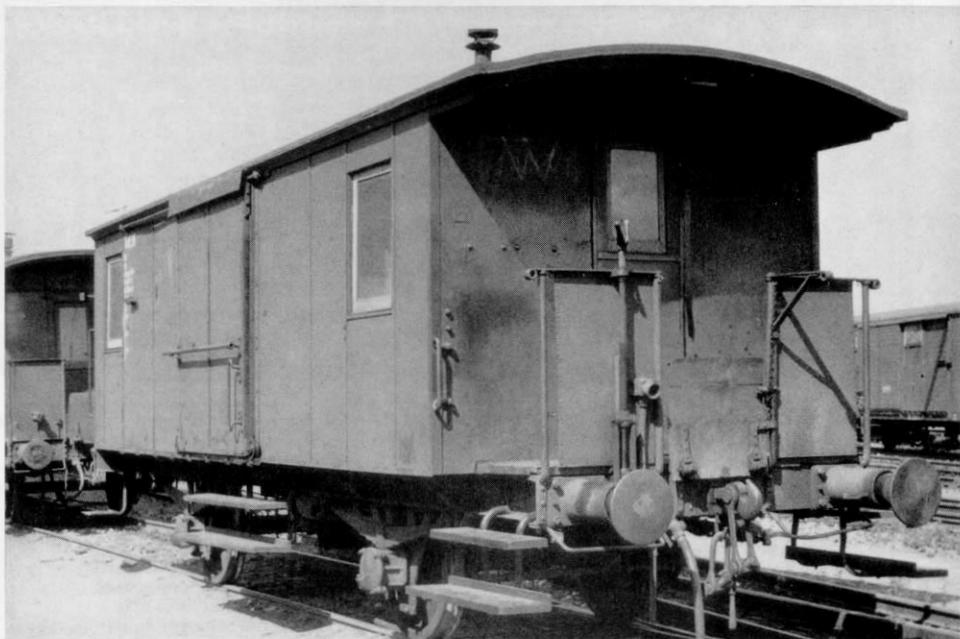


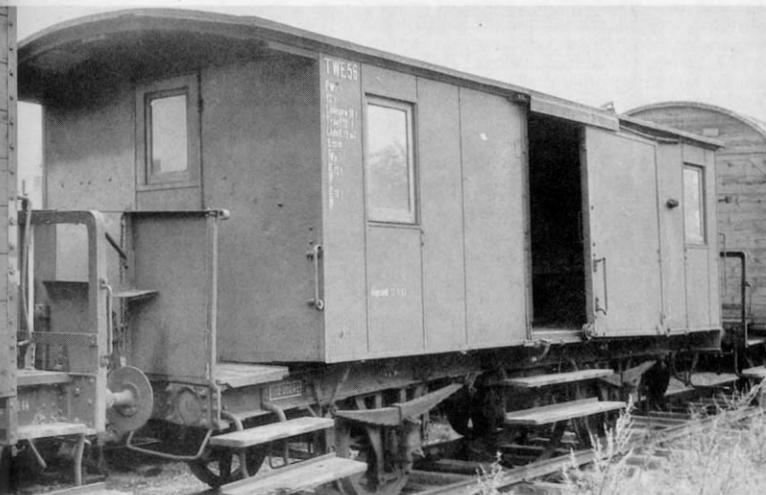
Abb. 1 u. 2.
Abgestellt waren die beiden Gepäckwagen Nr. 55 und Nr. 56; MIBA-Mitarbeiter Horst Meißner nahm die Maße auf und schoß die Fotos.



Zu unserer Bauzeichnung
(auf S. 700)

Packwagen Nr. 56 der TWE, Baujahr 1902

Dieser Wagen stellt die passende Ergänzung zur TWE-Personenwagen Nr. 28 dar (BZ in Heft 4/80). Der Gepäckwagen stand mehr als 60 Jahre im Dienst der Teutoburger Wald-Eisenbahn und repräsentiert so recht den Typ eines kurzen Kleinbahn-Packwagens; er ähnelt übrigens dem bayerischen Lokalbahn-Pw 05.



Der Oldtimer-Triebwagen ET 88 ist vom Vorbild her ein interessanter Sonderling, von dem nur vier Exemplare gebaut wurden. Nach dem Krieg setzte das Bahnbetriebswerk Regensburg noch einige Jahre drei ET 88 mit den entsprechenden Steuer- und Beiwagen ein.

Das N-Modell ist genau maßstäblich; alle wesentlichen Einzelheiten sind nachgebildet. Der Antrieb des mittig angeordneten Motors erfolgt auf alle vier Achsen (keine Haftreifen); Fahreigenschaften und Zugkraft sind sehr gut. Die Endgeschwindigkeit allerdings liegt mit umgerechnet 295 km/h (Vorbild 65 km/h) entschieden zu hoch; als langsamstes ruckfreies Tempo ließen sich bei unserem Testmuster 19

km/h erreichen. Die „modernen“ Pantographen mit den Doppelschleifstücken passen u.E. nicht so recht zu diesem Veteranen; leider gibt es bis jetzt passende (ältere) Pantographen zwar im H0-Maßstab, nicht aber in N-Größe.

Das Gehäuse ist gut detailliert und durch eine Schraube mit dem Fahrgestell verbunden; den blanken Schraubenkopf auf dem Dach sollte man allerdings etwas nachfärben, damit er weniger auffällt. Farblich etwas nachbehandeln kann man auch die aus „verkaufspolitischen“ Gründen in einem kräftigen Gelb gehaltenen Fenstereinfassungen, zumal im Falle des ET 88 auch die Türfenster Metallfensterrahmen hatten.

mm/BMC

Sonderzüge Passau Hbf–Hauzenberg

Auf der seit 27. 9. 1970 für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Passau–Hauzenberg (ehemals Kursbuch 417) verkehren an den Samstagen 19. 7. 1980, 2. 8. 1980, 16. 8. 1980 und 30. 8. 1980 Sonderzüge.

Fahrplan

9.45	16.30	↓ ab	Passau Hbf	an ↑	13.45	18.45
10.20	17.06		Erlau		13.12	18.12
10.45	17.30	↓ an	Hauzenberg	ab ↑	12.45	17.45

Nützen Sie diese einmaligen Gelegenheiten, fahren Sie mit! Informationen kostenlos: Referat Fremdenverkehr, Domplatz 11, 8390 Passau, Tel. 08 51 / 3 30 25

Buchbesprechung

Die Osnabrücker Straßenbahn

Von Alfred Spühr und Claude Jeanmaire

Bildband mit über 350 Fotos, Dokumenten, Typenskizzen, Gleis- und Streckenplänen, Format 16×23,5 cm, DM 59,-, erschienen im Verlag Eisenbahn, CH-5234 Villigen. Bezug in der BRD über Alfred Spühr, Johannisstr. 102, 4500 Osnabrück.

MIBA-Mitarbeiter und Straßenbahn-Spezialist Alfred Spühr hat hier – zusammen mit Claude Jeanmaire, gleichfalls kein Unbekannter im Eisenbahn- und Straßenbahn-Journalismus – ein Buch zusammengestellt, das u. E. mehr als regionale Bedeutung hat. Das Straßenbahnwesen der Stadt Osnabrück nämlich – Geschichte, Betrieb, Fahrzeuge usw. – wird dermaßen erschöpfend und ausführlich behandelt und steht in seiner ganzen Vielfalt beispielhaft für andere, längst stillgelegte Netze, daß jeder Straßenbahn-Interessent hieraus seinen Nutzen ziehen kann. Die Mannigfaltigkeit des Fahrzeugparks, dargestellt in exakten Zeichnungen und -zig Fotos, und die speziellen Betriebsbedingungen liefern dem Modell-Straßenbahner zahlreiche Vorlagen. Die vielen Betriebsaufnahmen erinnern an manche, verkehrsmäßig mitunter „haarsträubende“ Situation, wie man sie von vielen Städten kannte, in denen sich die Bahn früher ihren Fahrweg „freibimmeln“ mußte. Alles in allem: eine durchaus lesens- und empfehlenswerte Neuerscheinung, die auch mehrere Abbildungen der Modell-Straßenbahnanlage unseres Mitarbeiters enthält.

mm



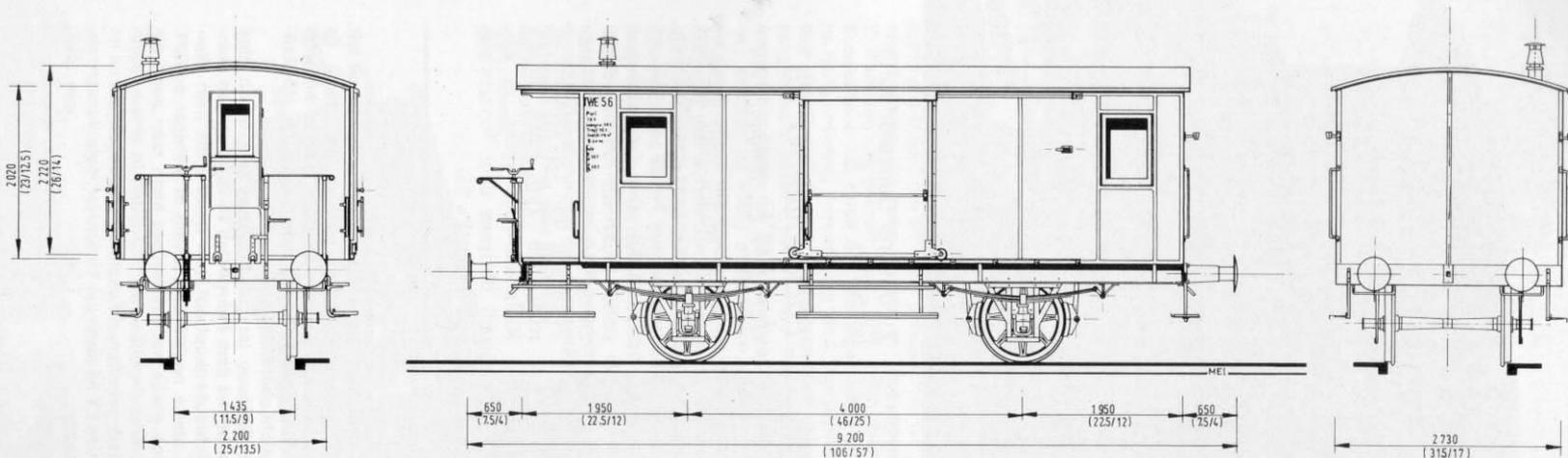
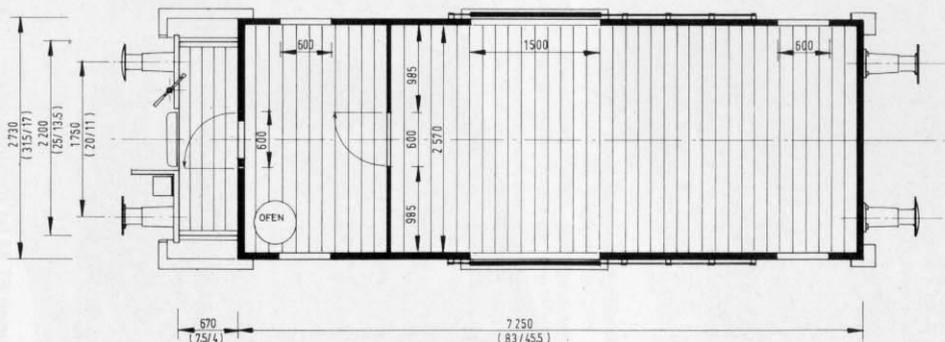


Abb. 3–6. Seitenansicht, Draufsicht und die beiden unterschiedlichen Stirnansichten in 1/1 H0-Größe (1:87). Über dem Strich die Originalmaße, H0- und N-Maße in Klammern darunter. Für einen Nachbau läßt sich evtl. der Wagenkasten des typenähnlichen „Bayern“-Pw 05 verwenden, den Fleischmann im H0- und N-Programm hat.



Packwagen Nr. 56 der TWE

Baujahr 1902

Alle Zeichnungen:
Horst Meißner
Havixbeck

Abb. 7–9. Seiten- und Stirnansichten des Wagens im N-Maßstab 1 : 160, die Maße sind der H0-Zeichnung zu entnehmen.

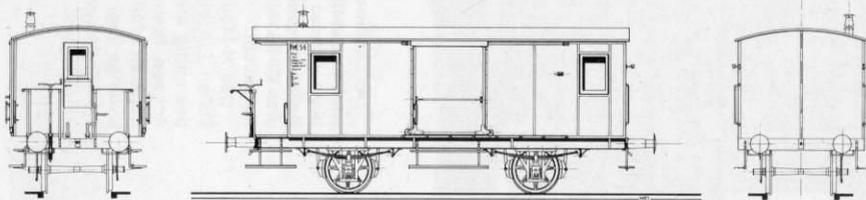
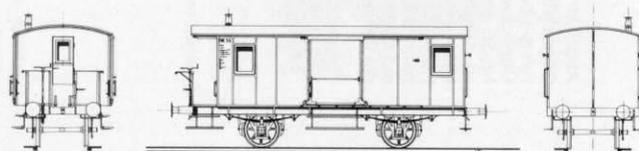


Abb. 10–12. Der Wagen vergleichshalber im Z-Maßstab 1 : 220.



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Steckenpferd-„Olympiade“
über 50 Seiten

Miniaturbahnen

