

12/1980

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 12 / 1980

- | | | | |
|------|--|------|---|
| 1072 | Bunte Seite | 1108 | 23 105: Der Letzte Mohikaner als H0-Modell - und w. Roco-Neuh. |
| 1073 | Projekt Kinderbahn: Alle Jahre w. | 1110 | Brändlis Bus-Gepäckanhänger |
| 1074 | Die Schmalspurbahn im Schnee | 1111 | Zur. in die Kindh. mit dem Kittel |
| 1075 | Wenn der Vater mit den Söhnen
Reger Fahrbetr. und Parade-Bw | 1112 | Faller-Neuheiten in N und Z |
| 1083 | Märklin-Neuh. 80 in H0 und Z | 1113 | Die kleine Lok ... - Nm-Motiv |
| 1084 | Von Fleischmann viel Neues | 1113 | ... und der homo mibanicus Car. |
| 1087 | Der Kommentar - Form- und
Lichtsignale friedlich vereint | 1114 | Ein Königlich Bay. Zug-Gedicht:
Länderb.-D-Zugw von Trix in 1:87 |
| 1087 | Protest bei der Post! - H0-Motiv | 1116 | Züge an der langen Leine: Walk
around control von Döring |
| 1088 | Skispr. als winterl. Attraktion - H0! | 1121 | Eine selbstgebaute Bahnsteig-
überführung in 0 |
| 1093 | N. Schmalspur-Wag. von Bemo | 1121 | Und nochmals Haftr. für die V 188 |
| 1093 | Arnold-Ass: Kraft für 4-5 Lokom. | 1122 | Der Schwerpunkt liegt auf der
Straßenbahn - H0-Anlage |
| 1095 | Ein wahrhaft kaiserliches Kabin. | 1125 | Ladeneinbauten für Kibri-Stadth. |
| 1096 | Stichwort Systemveränderung:
Zweischienen-Gleichstrom-Loks | 1125 | TT-Spezialisten am Tatort? - Ein-
bruch bei MEC Tübingen! |
| 1098 | Elektronischer Achsenmelder für
Z-I der Fa. Klingenberger | 1126 | Buch: Loks und Dampftechnik |
| 1099 | Eine kleine Feiertags-Knobelei -
Modellbahn-Kreuzworträtsel | 1126 | Buch: Die letzten Dampfloks |
| 1101 | Unsere Bauz.: Personenzuglok.
P 4.2 der KPEV (BR 36.0-4) | 1126 | Buch: Eisenbahn-Jahrbuch 1980 |
| 1103 | Kaum glaublich, aber wahr: Das
Kohlenstaub-Kuriosum 36 457 | 1126 | Buch: Die Ebwag. + ihre Bremsen |
| 1104 | Aus der Praxis: Mein Magnet-
Entkuppler | 1126 | Buch: Haupts. gestern und heute |
| 1104 | Landschaft und Eisenbahn - in Z! | 1126 | Buch: Märklin-Bahn mit Pfiff |
| | | 1126 | Buch: Als die Züge fahren lernten, |
| | | 1126 | Buch: Kalender für 1981 |



Es hat sich eine Eisenbahn gewünscht und ist damit vielleicht, wie so viele von uns, auf Lebenszeit vom Modellbahn-Bazillus infiziert. Wem dieser hoffnungsvolle Nachwuchs übrigens gehört, war – da das Foto nicht gekennzeichnet war – von uns nicht festzustellen; der Herr Papa möge sich bitte melden!

Sie können Eisenbahnen gewinnen, wenn Sie sich an der großen MIBA-Streckenplan-Aktion beteiligen! Wie in Heft 9/80 angekündigt, nennen wir hier, was Fortunas Modellbahn-Füllhorn für Sie bereithält; mit ein wenig „fortune“ sind auch Sie dabei, wenn es zur Verlosung folgenden Modellbahn-Materials kommt:

- 15 Triebfahrzeuge
- 20 Reisezugwagen
- 30 Güterwagen
- 20 Gebäudebausätze
bzw. entsprechendes Zubehör

Damit Sie das zu Ihrer Anlage passende Material erhalten:
Bitte nicht vergessen, die von Ihnen gewünschte Bahngröße anzugeben!

sowie mindestens 50 Broschüren aus unserem Verlagsprogramm

Wer sich bis jetzt noch nicht beteiligt hat, sollte sich daher schnellstens an den Schreib- oder auch den vielzitierten Küchentisch setzen, „seinen“ Plan oder auch seine Pläne zu Papier und dieses wiederum zur Post bringen! Die Teilnahme-Bedingungen sind MIBA 9/80 zu entnehmen, ebenso der Einsendeschluß, den wir hier aber sicherheitshalber noch einmal wiederholen wollen, es ist der

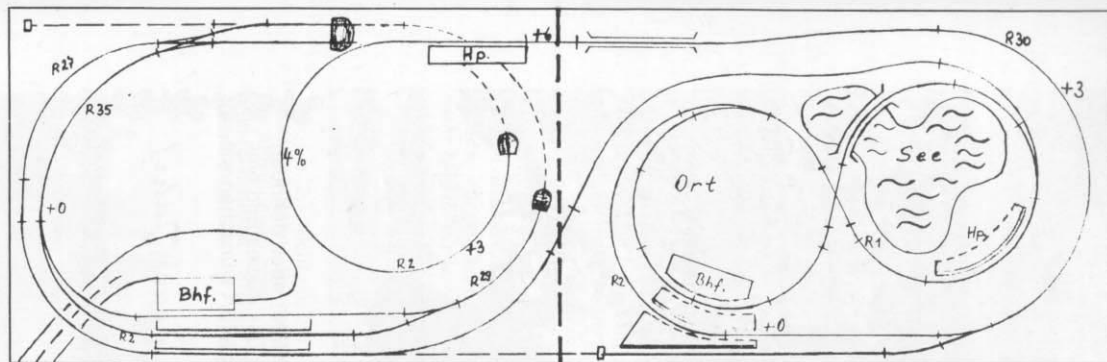
15. 2. 1981

Es bedankt sich bei allen MIBA-Lesern, die ihm bei der Lösung seines Streckenplan-Problems behilflich waren, Herr Thomas Fischer aus Berlin; er schreibt:

„Daß die Veröffentlichung meines Gleisplan-Problems eine derartige Resonanz unter den Modellbahn-Kollegen finden würde, hätte ich nicht geglaubt. Ich habe mich sehr darüber gefreut und möchte allen Beteiligten herzlich danken. Mir persönlich gefällt der Plan von Herrn Thomas Scherer (Heft 6/80, S. 594) am besten, den ich allerdings noch etwas abwandeln werde. Wann ich mit dem Bau anfangen kann, weiß ich noch nicht, da man als Auszubildender nicht allzuviel Geld hat; ich hoffe aber, recht bald. Wenn die Gleisanlagen „stehen“, werde ich mich wieder melden.“

Der Gleisplan der projektierten „Kinderbahn“ im Maßstab 1 : 15.

Alle Jahre wieder ...



... nimmt sich der Vater vor, für seine Kinder in puncto Modellbahn etwas Solides zu schaffen. Und alle Jahre wieder bleibt es bei diesem Vorsatz und es bleiben auch die betrubten Mienen der „lieben Kleinen“, die Vaters Lieblingsspielzeug normalerweise nur aus gemessenem Abstand betrachten dürfen. In diesem Jahr soll das nun endgültig anders werden.

Die Aufgabenstellung für das Projekt „Kinderbahn“ ist schnell skizziert: In diesem Rahmen ist – für jedes Kind eine eigene Eisenbahn-Spielmöglichkeit zu schaffen, die im Bedarfsfalle jedoch auch gemeinsam benutzbar ist – eine teilbare, einfach zu überschauende und leicht bedienbare Anlage zu erstellen – eine stabile Konstruktion der Anlagen vorzusehen – die Relation von Weichen und Fahrmöglichkeiten so zu gestalten, daß ein geringstmöglicher Mittelsatz ein zufriedenstellendes Ergebnis zeitigt – der Raumbedarf möglichst gering zu planen – ein Fahrzeugpark zur Verfügung zu stellen, der den beiden Kindern optisch zusagt, preisgünstig und außerdem robust ist und – letztlich dem Vater die Möglichkeit zu geben, einen Teil oder die Gesamtanlage (nach Genehmigung durch die jeweilige „Betriebsleitung“, versteht sich) zu gelegentlichen Testfahrten – als eine Art „Marterstrecke“ mit engen Radien, S-Kurven

und kräftigen Steigungen – zu nutzen.

Meine beiden Kinder – 7 und 11 Jahre alt – haben sich (zum Glück) für die schön bunten amerikanischen Fahrzeuge und Dieseltraktion entschieden. Die Baugröße N war Voraussetzung, um der Forderung nach geringem Raumbedarf entsprechen zu können.

Die Wahl meiner Kinder hat eine Reihe beachtlicher Vorteile.

1. Amerikanische Güterwagenmodelle sind in aller Regel vierachsrig. Es sind recht kurze, aber dennoch vorbildgetreue Fahrzeuge erhältlich. Es gibt auch relativ kurze, aber zugkräftige Lokomotiven (z. B. Typ FA - 1 von Atlas-Roco) in vielen farbenfrohen Ausführungen. Es können daher platzsparende Radien vorgesehen werden, ohne daß die Fahr-sicherheit oder die Vorbildtreue erheblich leidet.

2. Die Produkte insbesondere der Handelsmarken Atlas und Bachmann sind im Vergleich zu ähnlichen deutschen Erzeugnissen preislich sehr interessant. Teilweise kosten sie nur ein Drittel dessen, was für Erzeugnisse „aus deutschen Landen“ gefordert wird. Dabei stehen die Fahrzeuge, wenn man sorgfältig auswählt (Atlas-Erzeugnisse z. B. wählen wir nur aus US-, Roco- oder Rivarossi-Produktion), in Leistung, Haltbarkeit und Detaillierung kaum hiesigen Modellen nach. Und ein möglicher Totalscha-

den – bei Kindern durchaus im Bereich des Möglichen – ist notfalls eher zu verschmerzen.

3. Dieselloks sind obendrein außen recht „glatt“, da kann nicht viel abbrechen oder beschädigt werden. Außerdem haben auch sie Drehgestelle und somit von Haus aus gute Laufeigenschaften. Roco-Loks haben teilweise Schwungmasse!

Nachdem die Rahmenbedingungen festgelegt waren, griff ich zum Zeichenstift und zermarterte mein Hirn (soweit vorhanden!).

Herausgekommen ist der nach meinem Dafürhalten recht optimale Plan einer aus zwei gleich großen Teilen bestehenden, verbindbaren Anlage von jeweils 70×120 cm, die zusammengesetzt die für N-Verhältnisse recht respektable Größe von 70×240 cm ergibt und die weitgehend den vorstehend gestellten Anforderungen gerecht werden kann.

Der linke Anlagenteil erlaubt – falls noch ein Triebwagen oder Wendezug eingesetzt wird – den Betrieb mit drei Zügen. Auf dem rechten Teil können ein Zug und ein Triebwagen o. ä. verkehren.

Die Verbindung der Platten soll mittels Führungsstiften und einer Schraube mit Flügelmutter erfolgen. Die beiden – bzw. drei – Streckengleise werden jeweils mit Ausgleichsstücken von Fleischmann-piccolo verbunden, wie auch für die gesamte Gleisanlage Fleischmann-Material verwendet wer-



Die Schmalspur im Schnee führt zwar nicht herab aus steiler Höh', aber dennoch durch eine reizvoll gestaltete Winterlandschaft. Der Anonymus, der uns dieses Bild einsandte, sei herzlich bedankt; ihm und allen Freunden und Lesern der MIBA wünschen wir

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!

[Alle Jahre wieder ...]

den soll. Bei verbundenen Teilanlagen können insgesamt vier Züge verkehren, wobei sich recht interessante Fahrmöglichkeiten ergeben.

Normalerweise reichen zum Betrieb eine DKW, drei Bogenweichen und zwei Normalweichen. Eine Weiche kann noch eingespart werden, wenn bei der rechten Anlage das Abstellgleis am vorderen Anlagenrand entfällt, das andererseits als weiteres Verbindungsgleis zum linken Anlagenteil genutzt werden kann und dann den Einsatz einer fünften Zugarnitur erlaubt. Wenn auch noch das (lang gestrichelt gezeichnete) Abstellgleis eingebaut werden soll, werden also insgesamt sieben Weichen und eine DKW gebraucht – ein Aufwand, der bei Fünfbetrieb meines Erachtens an der untersten Grenze des Möglichen liegt.

Außerdem ist die Anlage durch ihr Gleiskonzept

gut geeignet, Fahrzeuge auf Herz und Nieren zu prüfen (enge Radien mit 40 cm Ø, 4 % Steigung und S-ähnliche Kurven). Und da sie von ihren Benutzern in puncto Pflege sicherlich nicht verwöhnt wird, bieten sich hier weitere Testmöglichkeiten, wie z. B. Fahreigenschaften von neuen Triebfahrzeugen auf verschmutzten Schienen.

Das Material liegt bereit, Fahrzeuge sind vorhanden, der Anfang ist bereits getan. Wenn alles gut geht, wird die „Kinderbahn“ in diesem Jahr tatsächlich Wirklichkeit. Jedenfalls sind die Vorarbeiten so umfangreich gewesen (einschließlich dieser Zeilen), daß es diesmal eigentlich mit der Verwirklichung klappen müßte. Wenn das Ergebnis vorliegt, werde ich es vorstellen.

Holger Reineccius
Swisttal-Morenhoven

Wenn der Vater mit den Söhnen...

Reger Fahrbetrieb und Parade-Bw

Die H0-Anlage von
Gunther, Jürgen und Steffen Dachzelt, München

Unsere 4,00×1,50 m große H0-Anlage wird von mir und meinen Söhnen Jürgen (15) und Steffen (12) gemeinsam betrieben; jeder fungiert dabei einmal als „Fahrdienstleiter“, „Rangierer“, „Lokführer“ usw. Dieser Gemeinschaftsbetrieb ermöglicht nicht nur mehr „action“, sondern führt den Nachwuchs auch gleich gründlich in die Materie ein. Steffen ist außerdem Spezialist für Gebäude-Umbauten, Jürgen seinerseits zeigt beim Verdrahten mehr Geduld als sein Vater. So hat jeder in der Familie seinen Anteil bei Bau und Betrieb der Anlage – lediglich Mutter bleibt nur die Kritik an unserem Werk.

Abb. 1 u. 2. Nicht nur zur Weihnachtszeit betreiben Vater und Söhne Dachzelt gemeinsam ihre Anlage. Die Abbildungen zeigen die Anlage vor dem Umbau; „Fahrdienstleiter“ Steffen stellt die Fahrstraßen am Gleisbildstellpult. (Fotos: Dachzelt/Strencioch)





Abb. 3. Regen Fahrbetrieb ermöglicht diese „Familienanlage“. Ein kleiner Zwischenbahnhof im Mittelgebirge und ausreichend lange Strecken lassen noch genügend Raum für die Nachbildung von Landschaft.

Abb. 4. Echte Bw-Atmosphäre vermittelt dieses Bild, das auch noch von der Ursprungs-Anlage stammt. Die abgestellten Tender, Radsätze und das Rohrblasgerüst (nach MIBA-Bauzeichnung in Heft 2/71) und ähnliche „Kleinigkeiten“ gehören hier als Staffage einfach dazu.



Ein MIBA-Plan als Anstoß

Den Anstoß zum Bau gab der Bildbericht in MIBA 5/74 über die Anlage des Herrn Manfred Bornhöft, Kiel, deren Grundkonzept unseren Vorstellungen – reger Fahrbetrieb und ein Bw zum „Vorzeigen“ meiner Selbstbau- und Umbaumodelle – sehr weit entgegenkam; allerdings sollte etwas mehr Landschaft zu sehen sein. Zunächst hatten wir den Plan des Herrn Bornhöft ziemlich genau übernommen (Abb. 1–4); inwieweit wir ihn inzwischen abgewandelt haben, ergibt sich aus einem Vergleich

unseres Streckenplans mit Abb. 1 u. 2 auf S. 364 in MIBA 5/74.

Thema, Motiv und Epoche

Thematisch handelt es sich um eine im Mittelgebirge gelegene Zwischenstation an einer zweigleisigen Hauptbahn mit (relativ umfangreichen) Bw- und (relativ bescheidenen) Güterverkehrs-Anlagen. Zeitlich ist die Anlage in der Reichsbahn-Epoche angesiedelt; nicht nur das rollende Material, sondern auch das ganze „Drumherum“ wie Automodelle usw. sind weitestmöglich darauf abgestimmt.

Abb. 5. Das bemerkenswert gut durchgestaltete Bw (man beachte nur einmal die links bei der Drehscheibe abgelegten Signalfügel) mit Bekohlung und Besandung; das Schürhakenstellwerk ist ebenfalls nach einer MIBA-Anregung entstanden. Die Stadthaus-Zeile im Hintergrund ist – aus Kibri-Schachteln ausgeschnitten!



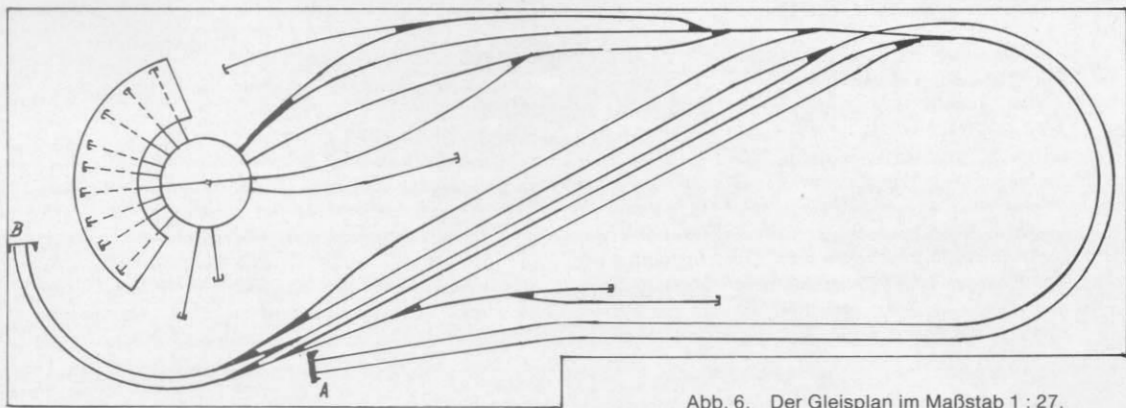


Abb. 6. Der Gleisplan im Maßstab 1 : 27.

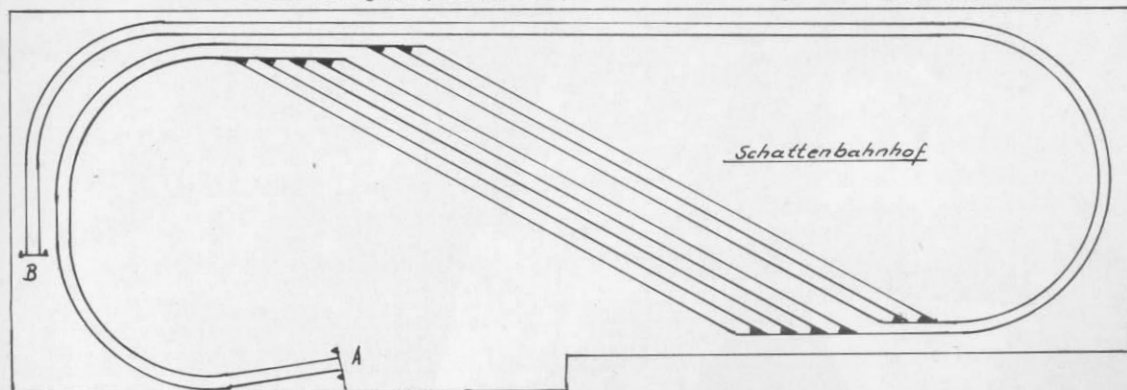
Abb. 7. Lokomotiven, Wagenmaterial und das ganze „Drum und Dran“ sind weitgehend auf die Reichsbahn-Epoche abgestimmt. Lediglich der links am Bildrand „hervorspitzende“ Silberling-Steuerwagen ist ein „Zugeständnis an die Neuzeit“.





Abb. 8. Das Bw der Abb. 5 nochmals aus anderer Sicht. Das Rohrblasgerüst, das schon auf Abb. 3 zu sehen war, wurde in die neue Anlage übernommen. Im Hintergrund wieder die Stadthaus-Zelle, deren einzelne Häuser aus Kibri-Bausatzschachteln ausgeschnitten und auf Sperrholz geklebt wurden.

Abb. 9. Die verdeckten Abstellgleise (Maßstab 1 : 27); bei „A“ und „B“ erfolgt der Übergang ans „Tageslicht“.







Unterbau und Geländebau

Der Unterbau entstand in offener Rahmenbauweise aus gegenseitig verleimten Fichtenbrettern, die sich nicht verziehen können. Der gesamte Unterbau wird von 8 Kanthölzern getragen, die mit Bockrollen versehen sind; dadurch läßt sich die ganze Anlage im Bedarfsfall ohne Schwierigkeiten nach vorn ziehen. Der Rasterabstand der Fichtenbretter beträgt 40 cm, so daß man bequem an jede Stelle des unterirdischen Abstellbahnhofs gelangen kann.

Die Sperrholz-Trassenbrettchen liegen auf Sperrholz-Stützspannen auf; als Gleisbettung dienen Korkstreifen, die ich aus (in Heimwerkergeschäften erhältlichen) Korkplatten zurechtschnitt. Als Gelände-Unterbau fungieren ebenfalls Sperrholz-Stützspannen, die mit einer dreifachen Lage leimgetränkter Rauhfaser-Tapeten (feinkörnige Ausführung) überzogen wurden; die Oberfläche wurde mit Abtönfarben und Grasmatten nachbehandelt. Diese Methode, die eine sehr feste, aber dennoch nicht zu schwergewichtige Gelände-„Haut“ ergibt, hat sich bestens bewährt. Zur Fels-Imitation wurden Korkrinde und Spachtelmasse verarbeitet.

Gleise und Weichen ...

... stammen im sichtbaren Teil ausschließlich von Peco und wurden mit rotbrauner Abtönfarbe nachbehandelt; im verdeckten Bereich bzw. im Schattenbahnhof sind noch ältere, von der vorangegangenen Anlage übernommene Fleischmann-Weichen verlegt. Als Weichenantrieb verwenden wir den SM 3

von Schreiber, dessen große Spulen Betriebssicherheit garantieren. Für den Lokwechsel im Bahnhof sind an den entsprechenden Stellen Unterflur-Entkupppler von REPA eingebaut. Beim Einschottern der Gleise im sichtbaren Bereich machte ich die Erfahrung, daß Korkschopter wesentlich geräuschkämpfender ist als Steinschopter. Nach dem Einschottern wurden die Gleisnägels wieder herausgezogen, um somit eine Schallübertragung auf den Unterbau zu verhindern.

Rollendes Material

Der Fahrzeugpark setzt sich aus zahlreichen Fabrikaten zusammen, die möglichst entsprechend der gewählten Reichsbahn-Epoche ausgesucht wurden; hinzu kommen noch diverse Umbau- und Selbstbau-Modelle wie etwa eine „95Ö1“ (die zwar nicht genau in unsere Epoche paßt, aber da muß man halt ein Auge zudrücken). Im übrigen machen auch wir den gleichen Fehler wie wohl viele Modellbahner-Kollegen: Ein Bw mit so vielen verschiedenen Gattungen wäre (im Großen) der Alptraum einer Lokleitung!

Schaltung und Fahrbetrieb

Jedes Gleis der als Ringstrecke geführten zweigleisigen Hauptbahn ist in zwei Stromkreise unterteilt; mittels SRK-gesteuerter Blocksignale können vier Zugpaare gleichzeitig verkehren. Dem Bw ist ein eigener Stromkreis zugeordnet, so daß hier unabhängig vom Zugverkehr auf der Hauptbahn rangiert werden kann.

(Schluß auf S. 1116)

← Zu den Seiten 1080/1081:

Abb. 10 u. 11. Das im Verhältnis zum Bahnhof relativ große Bw hat unter anderem den Zweck, den Dampflok-Park „vorzuzeigen“; auf der Drehscheibe beispielsweise eine selbstgebaute „95“. Gut wirkt die vor der Drehscheibe angeordnete Radsatz-Verladeanlage mit Bockkran. Das Stadtviertel beim Bahnhof ist in Form eines Häuserblocks mit Innenhof usw. aufgebaut. Auffallend die breiten Straßen mit möglichst „epochegerechten“ Fahrzeugmodellen.



Abb. 12. Blick über den Bahnhofsvorplatz auf das Empfangsgebäude mit dem fachwerk-verkleideten Warteraum.

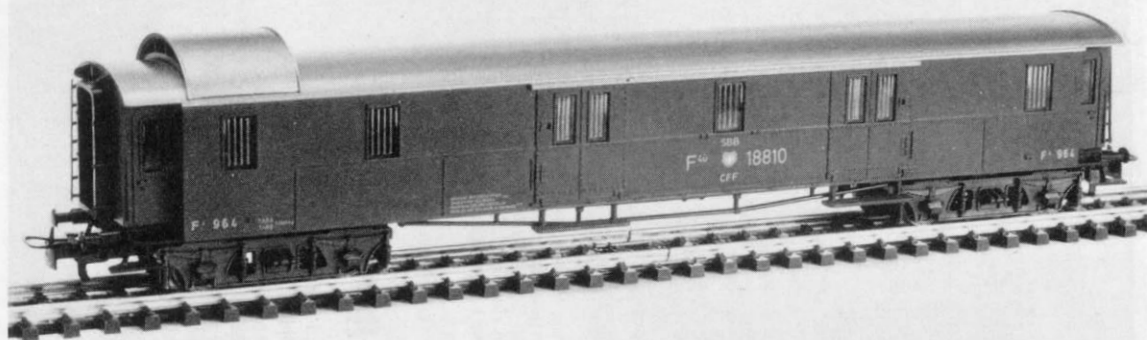


Abb. 1. 22,5 cm über Puffer mißt der Schnellzug-Gepäckwagen nach SBB-Vorbild; Schweizer Waggons (auch Gepäckwagen) sind übrigens im süddeutschen Raum häufig als Kurswagen zu sehen.

Märklin-Neuheiten '80 in H0 und Z

Für die H0-Freunde sind mittlerweile drei neue Schnellzugwagenmodelle im Handel: Den Eurofima-Wagen 1. Klasse gibt es in der beige/roten DB-Lackierung und als orangeroten SNCF-Waggon und der Schweizer Schnellzug mit Wagen nach älteren Vorbildern ist mit der Auslieferung des grünen Gepäckwagens jetzt komplett. Zusammen mit den bereits im letzten Jahr ausgelieferten Schnellzugwagen und (z. B.) der Ae 3/6 ergibt sich eine stilreine Schweizer Garnitur. Die Wagen übrigens waren lange Zeit auch auf süddeutschen Strecken zu finden (das trifft auch auf den Gepäckwagen zu!), bis sie schließlich von modernen SBB-Reisezugwagen verdrängt wurden.

Wer also deutsche und Schweizer Schnellzugwagen „mischen“ will, kann als Zuglok die ebenfalls im Märklin-Programm vorhandene 18⁴ heranziehen.

Die „Reichsbahner“ können mittlerweile auch die im Messeheft 3a/80 gezeigten Güterwagen, z. B. den O-Wagen „Halle“, einsetzen, die sich durch solide Ausführungsqualität bei weitgehender Detaillierung auszeichnen.

Das Z-Sortiment wurde durch ein Modell der vielseitig einsetzbaren E 44 erweitert. Das über Puffer nur 6,8 cm lange Modell ist rundum bestens detailliert, besonders die Dachpartie mit ihren feinen Leitungen, Isolatoren, Laufbrettern usw. gefällt auf Anhieb. Bereits seit einiger Zeit im Handel sind die 3achsigen Umbauwagen in allen drei Versionen als B3yg, AB3yg und BD3yg, die sich gerade auch im Zugverband mit der E 44 sehr gut machen.

Daß die „78“ in Baugröße I jetzt ausgeliefert wird, war einer Anzeige der Firma Märklin zu entnehmen; selbst in Augenschein nehmen konnten wir das Modell noch nicht.

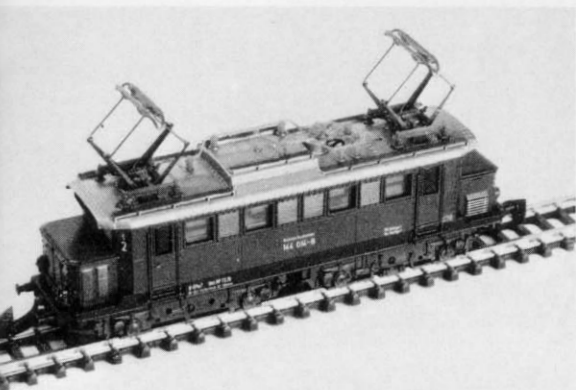
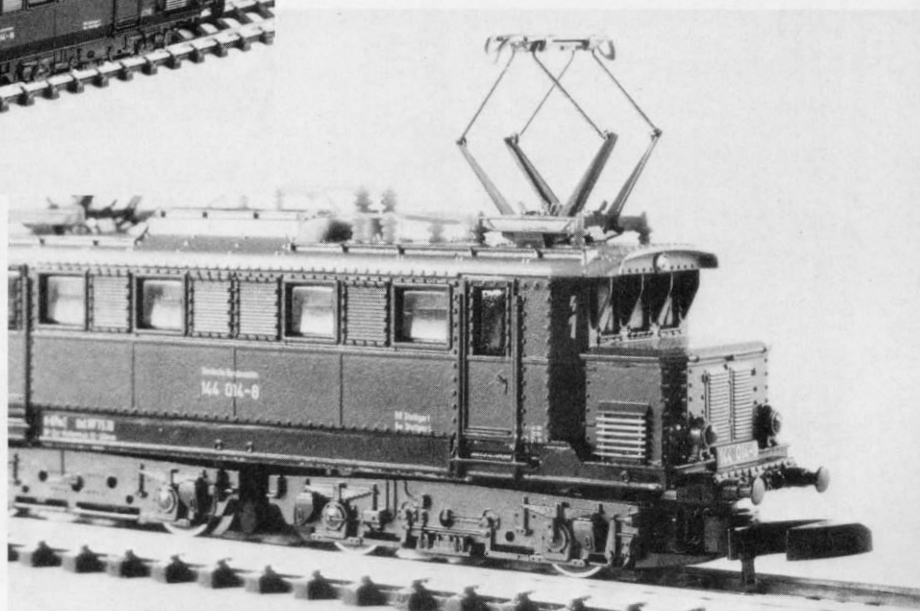


Abb. 2. Klein in den Abmessungen – groß in den Details (siehe Abb. 3): ganze 6,8 cm lang ist das Märklin-Miniclub-Modell der 144.

Abb. 3. Das Z-Modell der 144 in mehrfacher Vergrößerung zur Verdeutlichung der Details von Dach, Aufbau und Drehgestellen.



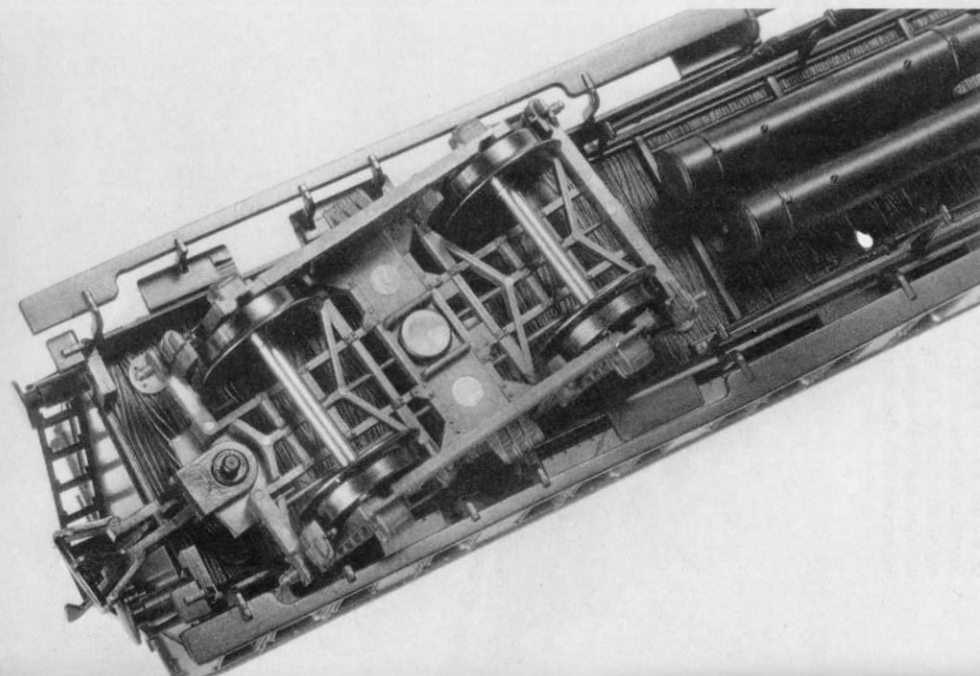


Abb. 1 u. 2. Oben das 21,2 cm lange Modell des preußischen Abteilwagens 2. Klasse mit Bremserhaus in ca. 1/1 H0-Größe; links in ca. 1½-facher Originalgröße Boden- und Drehgestell-Details sowie die Aussparungen in den Trittbrettern (für das Ausschwenken des Drehgestelles bei Kurvenfahrt).

Von Fleischmann viel Neues

Preußische Abteilwagen in H0

Die zur diesjährigen Messe angekündigten vierachsigen preußischen Abteilwagen bringt Fleischmann als H0-Modelle richtigerweise gleich als zusammen einsetzbare Wagenserien, bestehend aus C 4 pr (mit und ohne Bremserhaus), B 4 pr und Pw 4 pr. Es fehlt also weder die „höhere Wagenklasse“ noch wurde dem Modellbahner ein D-Zug-Gepäckwagen für den Abteilwagenzug „untergejubelt“. Interessanterweise stellt das Fleischmann-Packwagenmodell nämlich die Ausführung ohne Faltenbalgübergänge dar, was in diesem Falle völlig vorbildgerecht ist.

Die Modelle sind mit 21,2 cm LÜP maßstäblich lang. Besonders hervorzuheben sind die dünnen Trittstufen der Abteilwa-

gen, die vorbildentsprechend geschwungen sind (nicht etwa verbogen!) und die dünnen Schiebetüren des Gepäckwagens. Die Detaillierung der Wagenunterböden, Drehgestelle, Dächer usw. weist den mittlerweile zur Norm gewordenen, gewohnt hohen Standard auf. Gut getroffen ist u. E. der grüne Reichsbahn-Farbtön; die Beschriftung ist zierlich und lesbar und ebenfalls im richtigen Farbtön gehalten – das geht so weit, daß z. B. das Untersuchungsdatum in Gelb und der Tag der nächsten Untersuchung vorschriftsmäßig in Weiß angebracht ist! Richtigerweise sind die kleinen Abteilfenster ohne Rahmen dargestellt, die Türfenster dagegen haben wieder helle Holzfensterrahmen (wer sich noch immer daran stört,

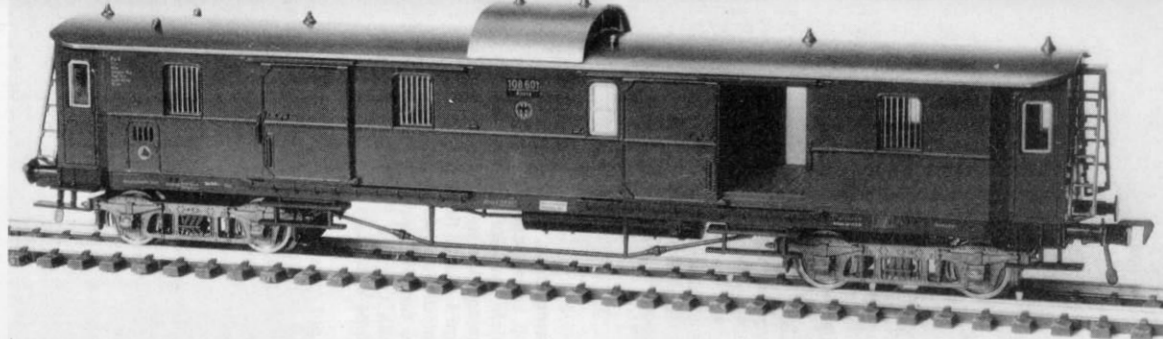


Abb. 3. Der gleichfalls 21,2 cm lange Gepäckwagen, dessen vier Schiebetüren sich öffnen lassen; erfreulicher und richtigerweise schuf Fleischmann mit diesem Modell keine „Doublette“, sondern wählte (siehe auch Haupttext) einen bislang noch nicht en miniature erhältlichen Typ zum Vorbild.

Abb. 4 u. 5 zeigen den Abteilwagen 3. Klasse mit und ohne Bremserhaus. Eine Bauzeichnung dieses Typs, dessen „besonderes Kennzeichen“ die fünf Toiletten sind, brachte die MIBA bereits in Heft 9/1954.

Abb. 6. Diese Nahansicht des Gepäckwagens verdeutlicht außer diversen Details an Drehgestellen, Langträger, Wagenkasten und Dach vor allem die Tatsache, daß das Modell als Eilzug-Gepäckwagen tatsächlich keine Übergänge an den Stirnseiten hat.



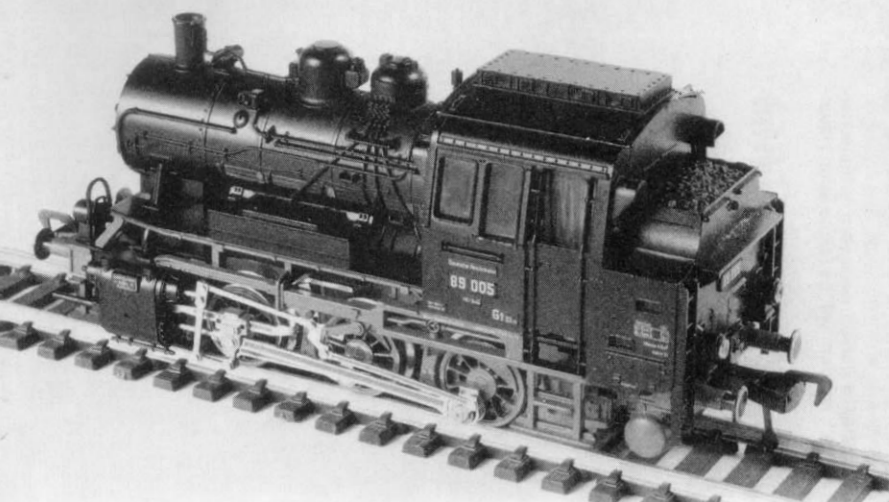


Abb. 7. Mit der „Schnapszahl-LüP“ von 111 mm genau im Maßstab 1 : 87 gehalten ist das H0-Modell der leichten Einheitsrangierlok 89 005, dessen Gehäuse aus Druckguß besteht. Die größenrichtige authentische Beschriftung ordnet die Lok dem berühmten Bw Anhalter Bahnhof zu.

kann mit einem wasserfesten Filzstift die allzu hellen Rahmen „wegretuschieren“ oder die in Heft 10/80, S. 906, beschriebene Methode zum Abtönen der Fensterrahmen anwenden). Fleischmann hat bei den Sitzwagen die sog. „Potsdamer Sauger“ am Oberlichtaufbau des Daches nachgebildet, die der Ursprungsausführung entsprechen. Die Reichsbahn hat diese Luftsauger im allgemeinen gegen solche der Bauart Wendler ausgetauscht, deren Nachbildung jedoch wohl gewisse formtechnische Probleme aufgeworfen hätte. Die Gesamthöhe der Wagenmodelle ist um knapp 2 mm zu groß, was jedoch nur auffällt, wenn die Abteilwagen zusammen mit maßstäblich hohen Wagen eingesetzt werden. Der Grund für den etwas zu hoch sitzenden Wagenkasten dürfte in der Fleischmann-Kupplung zu suchen sein, die andernfalls mit den Puffern kollidieren würde. Der Pufferabstand der gekuppelten Wagen beträgt in der Geraden 8 mm (gezogen), was sich jedoch deshalb nicht besonders störend bemerkbar macht, weil es sich ja nicht um Wagen mit Faltenbälgen o. ä. handelt. Schließlich halten wir noch für bemerkenswert, daß Fleischmann nun auch Radsätze mit Spurkranzausrundung und etwas niedrigeren Spurkranzen einbaut, was der Fahrsicherheit (insbesondere auch beim Einsatz auf Fremd-Gleismaterial) zugute kommt. jw/HHH

Die „89 005“ in H0

Was wurde in nur 10 Exemplaren gebaut, verkehrte nie auf DB-Gleisen – und wird von Kennern „Schwarze Maus“ genannt? Die leichte Einheitsrangierlok der BR 89? Richtig! Während die zwei ersten Behauptungen allerdings zweifelnd zu belegen sind, erscheint die Authentizität des (im Fleischmann-Katalog genannten) Spitznamens nicht ganz gesichert, doch wie dem auch sei: Das Fleischmann-H0-Modell der „89 005“ ist nunmehr ausgeliefert. Modellpolitisch ist sie zwischen „Schwarzer Anna“ und „Grünem Carl“ angesiedelt; fertigungstechnisch beweist die neueste Fleischmann-Lok, welche Feinheiten bei der heutigen Druckgußtechnik möglich sind. Bis auf Zylindergruppe, Lampen und Fensterreinsätze ist so gut wie alles aus Metall; auch die einzelnen sehr pla-

stisch wirkenden Kesselarmaturen, Steuerungshalter usw. wurden gleich mit angegossen. Etwas störend bemerkbar macht sich das Gußverfahren bei der Wiedergabe von normalerweise weiter abstehenden Teilen wie rückwärtige Leitern, Rauchkammerhandrad und Griffstangen. Um den im Führerhaus untergebrachten Motor zu tarnen, sind die Fenster mit leicht „trübem“ Plastik und die Einstiege mit grauen Vorhängen (ebenfalls aus Kunststoff) versehen.

Alle Abmessungen bis auf eine geringfügige Vergrößerung der Räder (12,9 statt 12,65 mm Ø) sind exakt im Maßstab 1 : 87 eingehalten worden.

Superfein – wie bei der Fleischmann-94 – sind wiederum die Räder ausgeführt und besonders gut wirkt, daß auch die Radreifen-Außenseiten vorbildlich rot eingefärbt sind (diesen Effekt sollten sich übrigens alle Hersteller „zu Herzen nehmen“ und auch die vorhandenen Modelle nach und nach entsprechend ändern!).

Motor und Getriebe zeichnen sich durch leisen Lauf aus; die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit bei 12 V beträgt 125 km/h (eine „schwarze Flitzmaus“ also), als langsamstes ruckfreies Tempo waren 7 km/h zu erreichen (ohne Belastung).

Während das Modell auf sauberen und ebenen Schienen sowie über Weichenherzstücke gut fährt, kommt es bei etwas uneben verlegten Schienen leicht „ins Stottern“. Abhilfe könnte eine dreipunktähnliche Lagerung des ersten Radsatzes schaffen.

Trotz des recht hohen Gewichts ist die Zugkraft nicht sehr groß. Vorzugsweise sollte man das Lokmodell daher vor kurzen Personen- und Güterzügen sowie im leichten Vershub einsetzen, wie es ja auch dem Einsatz der Vorbild-Loks entspricht.

Weitere Neuheiten in H0 und N

Weiterhin neu ist ein Modell des TEE/IC-Wagens Avnz 207, das dem bekannten Eurofima-Wagen mit Fiat-Drehgestellen entspricht. Zusätzlich hat Fleischmann hier die von der DB nachträglich angebrachten „Schlingerdämpfungs-Einrichtungen“ am Drehgestell berücksichtigt. Den Autotransporter gibt es jetzt auch mit vier Golf-Pkw beladen.

Form- und Lichtsignale friedlich vereint

Auch hier in Seoul/Südkorea lese ich regelmäßig die MIBA, wenn auch mit einiger Verspätung.

Zum o. a. Artikel dürfte vielleicht noch interessieren, daß die DB häufig Vorsignalwiederholer einsetzt, wenn die Sicht (oder besser die nicht vorhandene Sicht) auf das Hauptsignal es erfordert. Diese Vorsignalwiederholer sind erkennbar am weißen Kennlicht – und es sind ausschließlich Lichtvorsignale; auch in Signalanlagen mechanischer bzw. elektromechanischer Technik.

Auch findet die DB nichts dabei, mechanische Haultsignale durch Lichtvorsignale im Regelab-

stand anzukündigen – dies besonders dort, wo es wegen besserer Erkennbarkeit vorteilhaft ist.

Außerdem wurden nach dem Unfall von Radevormwald viele Bahnhöfe an eingleisigen Strecken nachträglich mit Streckenblock und Lichtausfahrsignalen nachgerüstet (zusätzlich zu bereits vorher vorhandenen mechanischen Einfahrsignalen).

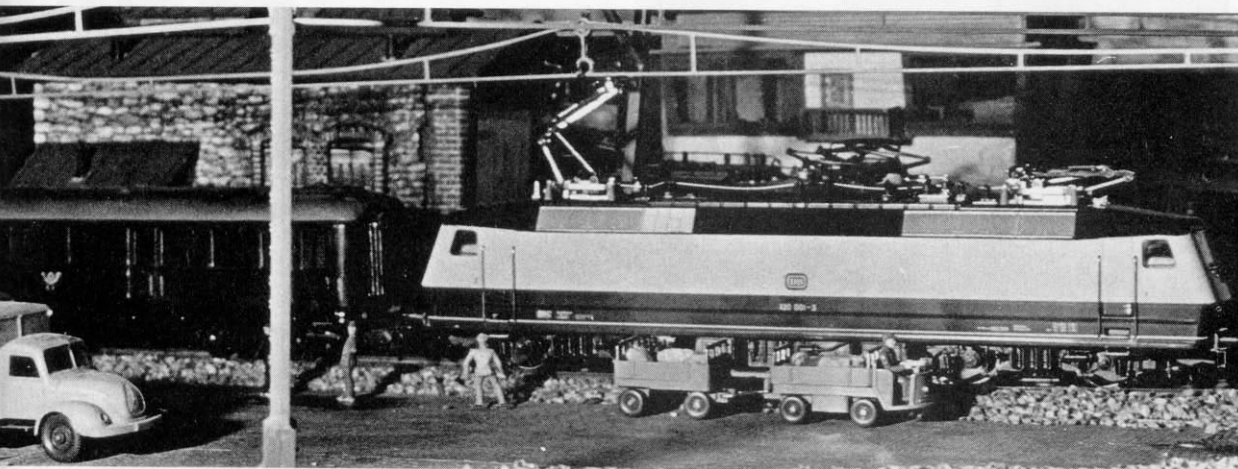
Es ist also durchaus vorbildlich, Flügel- und Lichtsignale „durcheinander“ zu verwenden, vorausgesetzt, man macht es „richtig“.

Hans Lindenberg, Signalingenieur, Braunschweig,
z. Zt. Seoul/Korea

Protest bei der Post!

Die Rede ist hier allerdings nicht von den Auseinandersetzungen um den Schicht-Dienst, denn von dem sind die Mini-Postler auf der H0-Anlage von MIBA-Leser Johnny Biewer aus Troisdorf gottlob nicht betroffen. Nein, die Aufregung auf dem Posthof entstand, als Herr Biewer das neue Märklin-H0-Modell der modernen Elok 120 ausgerechnet im Rangierdienst auf dem Posthof testete, und das auch noch

mit einem Märklin-Schürzenpostwagen von 1948. Einige Epochenkritiker sollen sich ganz schön aufgeregt, dann aber schnell wieder beruhigt haben. Beruhigt dürfte auch das Epochen-Gewissen des Herrn Biewer und anderer Kollegen in ähnlichen Fällen sein, die sich für derlei Epochen-Mixturen eben nur die passende Erklärung selbst zu liefern brauchen.



[Fleischmann]

Im H0-Gleissortiment ist die im Messebericht 3/80, S. 199 avisierte Doppelkreuzweiche lieferbar, die den Aufbau komplizierter Weichenstraßen erleichtert. Nach Entfernen zweier kleiner Drahtbrücken sind die kreuzenden Gleise der DKW elektrisch voneinander getrennt.

Für die N-Bahner wurden inzwischen der „Eurofima“-Wagen mit modifizierten Fiat-Drehgestellen und der Autotransportwagen (beladen mit vier Golf-Pkw) ausgeliefert; die Modelle entsprechen ihren H0-

„Schwestern“. Extra für die holländischen N-Anhänger (aber natürlich auch „im grenzüberschreitenden Verkehr“ auf deutschen Anlagen einsetzbar) brachte Fleischmann ein Modell einer gelben Mehrzweck-Elok, Serie 1600, deren Vorbild für eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h zugelassen ist, die aber auch für den Einsatz vor Güterzügen vorgesehen ist. Passend dazu erschien der bekannte NS-Sitzwagen in blau-gelber Farbgebung (wie sie auch unseren Silberlingen gut zu Gesicht stände). mm/BMC

Skispringen als winterliche Attraktion – in H0!

von Joachim Wokittel, Göttingen

Als wir den ersten Bericht des Herrn Wokittel über eine (zumindest in gewissen Grenzen) funktionsfähige H0-Skisprung-Anlage zu Gesicht bekamen, dachten wir zunächst an einen verfrühten April-Scherz; alsbald jedoch wich die anfängliche Skepsis wachsendem Interesse, und das Kuriosum bekam Kontur. Wir stellten eigene Versuche an und dem Erbauer weitere Fragen, erhielten Antwort und neue Fotos – voila: hier ist sie, die erste „funktionelle“ Skisprunganlage in H0 – eine Bastelei, die ob ihrer Originalität auch „Nicht-Sportler“ ansprechen dürfte, auf jeden Fall aber so recht zum feiertäglichen Schmökern, Planen und Experimentieren – als kurzweiliger Zeitvertreib für die ganze Familie – anregt.

Die Redaktion

Das Vorbild meines Schanzen-Modells

Meine Modell-Skisprung-Schanze ist einem Vorbild (in Holzleimbinder-Beton-Mischbauweise) im Schattenberg-Stadion in Oberstorf nachempfunden. In der Nähe, am Freibergsee, steht übrigens eine Flugschanze. Der sonst übliche Schanzenturm fehlt hier; der Fahrstuhl, der die Springer zur Absprunglücke befördert, ist unterhalb der Luken angeordnet.

Abb. 1 u. 2. Alles andere als alltäglich ist die Modell-Nachbildung einer Ski-Sprung-schanze; die Schanze, Auslauf, Kampfrichterturm usw. sind auf einem Ansatzstück rechtwinkelig zur eigentlichen Anlage angeordnet. Die Schemazeichnung rechts verdeutlicht das Höhenprofil der Vorbild-Flugschanze in Oberstorf.

Anordnung und Aussehen von Sprungschanze und Reporterturm entsprechen bei meinem Modell dem Vorbild in Oberstorf; lediglich das Vereinsheim stammt aus eigener Konzeption. Ein maßstäbliches Übertragen der Original-Schanze ins Modell dürfte aus Platzgründen nur in den seltensten Fällen möglich sein. Auch ich war zu Einschränkungen bei den Ausmaßen des Schanzenbauwerks und der Geländehöhen gezwungen; trotz dieser Maßnahme ist m. E. nichts von der Attraktivität des Modells verlorengegangen.

Im folgenden werde ich für gleichgesinnte Interessenten einige „Ausführungs-Richtlinien“ geben und zugleich berichten, wie ich beim Bau bzw. Einbau meiner Skischanze vorgegangen bin.

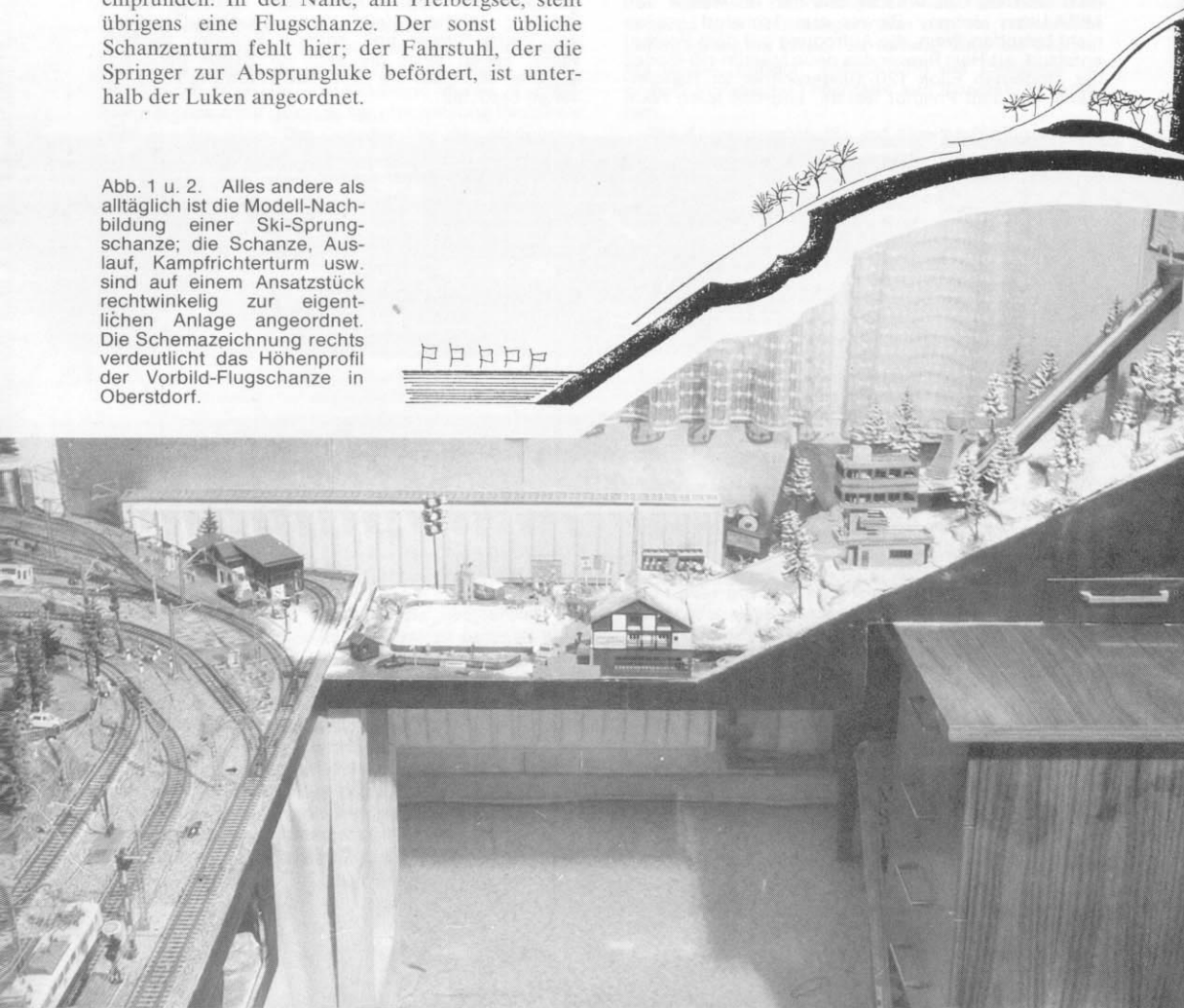




Abb. 3 u. 4. Die Schattenberg-Flugschanze in miniature weist alle charakteristischen Einrichtungen einer solchen Anlage auf. In der Schublade (rechts unten) ist ein elektronischer Taschenrechner untergebracht, mit dessen Hilfe die erzielten Weiten (!) auf eine Anzeigetafel übertragen werden können.

Landschaft

Die Sprunganlage kann in jede Gebirgslandschaft einer größeren Modellbahn-Anlage integriert werden. Bei fehlendem Platz kann man das Schanzenmodell mit dazugehöriger landschaftlicher Umgebung auf einem separaten Anlagenteil aufbauen und bei Vorführungen an die Hauptanlage anschließen. Straßenverbindungen können beispielsweise die Zusammengehörigkeit von Hauptanlage und Schanzenanlage optisch unterstreichen. Wird die Schanzenanlage nicht gebraucht, kann sie z. B. unter der Hauptanlage aufbewahrt werden; zu dieser Lösung war auch ich gezwungen, da ich mein insgesamt 110×36 cm großes Modell nirgendwo anders unterbrachte.

Entsprechend dem Original sind auf dem Gelände der Sprunganlage verschiedene Höhen erforderlich. Die tiefstgelegene Fläche ist für den Auslauf bestimmt; es folgt der Ablaufberg mit einer Steigung von ca. 40° . Das anschließende Gelände kann dann in der Schräge weiter geführt werden; hier wird später die Schanze installiert. Je nach vorhandenem Platz kann die Umgebung mit Bäumen und Sträuchern „bepflanzt“ werden; auch Felsabhängen sollten nicht fehlen.

Abb. 5. Der Kampfrichterturm im Original.



Auslaufbereich

Der Auslaufbereich ist in einen Teilbereich für die Springer und einen für die Zuschauer (Tribüne) zu unterteilen. Eine Trennung beider Teilbereiche durch eine Mauer mit Werbeaufschriften oder durch einen Zaun ist angebracht. Die Auslaufläche für die Springer öffnet sich bei meinem Modell seitlich mit einem Ausgang dem Vereinsheim zu. Dieses Gebäude enthält – angenommen – Umkleideräume für die Springer, Räume für Pressekonferenzen und ein Restaurant. Neben dem Haupteingang, der über Stufen zu erreichen ist, befindet sich die Autoeinfahrt zu einer Tiefgarage, die unter dem Ablaufberg angeordnet ist und seitlich am Anlagenrand durch eine Öffnung eingesehen werden kann. Am Eingang der gesamten Stadionanlage sollten kleine Kassenhäuschen angeordnet werden, deren Anzahl sich nach der Größe des Stadions und des zur Verfügung stehenden Platzes richtet. Für die abendliche und nächtliche Kulisse können sowohl im Auslaufbereich wie auch am Ablaufberg Scheinwerfer installiert werden.

Ablaufberg

Der Ablaufberg sollte eine Neigung von ca. 40° aufweisen und nicht zu schmal sein; seitlich sind gut lesbare Weitenmarkierungen anzubringen. Am Ablaufberg wird der Kampfrichter- und Reporterturm installiert.

Um „erzielte Weiten“ auch optisch anzuzeigen, ordnete ich am Ablaufberg eine elektronische Anzeigetafel an, wofür ich einen Taschenrechner entsprechend umfunktionierte.

Schanzenanlage

Oberhalb des Ablaufberges wird das Hauptbauwerk, die Skischanze, installiert; sie weist mehrere Einzelbauteile auf: den Schanzenturm mit den Aussprungluken, die Anlaufschräge und den Schanzentisch.

Der Schanzenturm stellt mittels Fahrstuhl oder Treppenhaus das Verbindungsglied zwischen Eingangsniveau und Absprungluke dar. Gemäß dem Original sollte die Ablaufschräge eine Neigung von ca. 38° erhalten; die des Tisches sollte 10° betragen. Länge und Höhe der Schanze richten sich natürlich nach dem vorhandenen Platz.



Abb. 6. Der Schanzenturm mit den Absprungluken, aus denen heraus die Mini-Springer ihren Lauf beginnen. Die Anlaufschräge hat seitliche Führungsleisten, damit sich die Grundplatten der Springer nicht verdrehen.

Abb. 7 u. 8. Die H0-Skispringer erhielten entsprechend zugeschnittene Plexiglas-Stückchen unter die Skier geklebt, damit sie einen tieferen Schwerpunkt bekommen und sich beim „Anlauf“ nicht verdrehen.

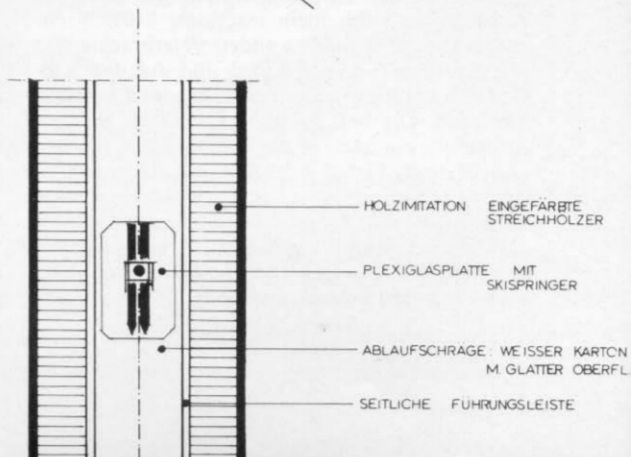
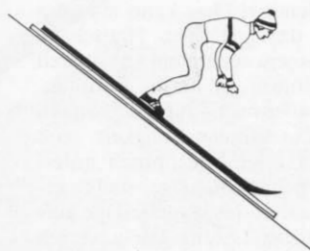
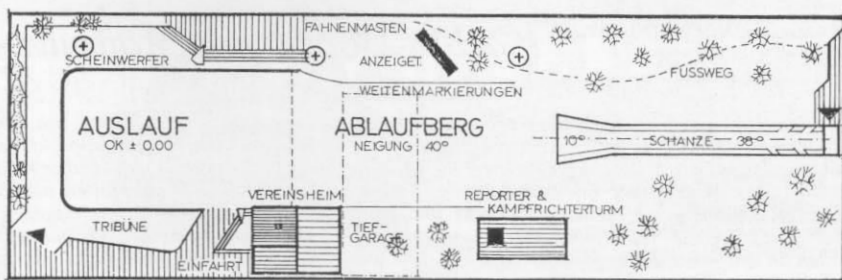


Abb. 9. Draufsicht auf die Schanzenanlage im Maßstab 1:10; deutlich sind die drei Bereiche Schanze, Ablaufberg und Auslauf zu erkennen. Die im Haupttext erwähnte Anzeigetafel ist am oberen Bildrand in der Mitte zu sehen.



Die Schanze als „action“-Objekt!

Damit auch die Sprunganlage in das Anlagen-Spiel mit einbezogen wird und nicht nur der „Optik“ dient, verwende ich Miniaturfiguren mit Skiern (z. B. Fabrikat Merten/Box 2144), die tatsächlich springen. Wie das?

Die „Mini-Skispringer“ lasse ich von den Absprungluken aus die Schanze hinuntergleiten.

Um ein Herunterpurzeln oder seitliches Umfallen der Figuren (aufgrund ihres geringen Eigengewichts) von der Ablaufschräge der Ski-Schanze zu vermeiden, befestigte ich die gesamte Figur mit Skiern auf einer durchsichtig erscheinenden, ca. 1,5×2,0 cm großen Plexiglasplatte (Stärke ca. 1–2 mm). Durch die größere und relativ schwere Auflagefläche ist – das haben meine bisherigen Versuche ergeben – ein einwandfreies Hinuntergleiten gewährleistet.

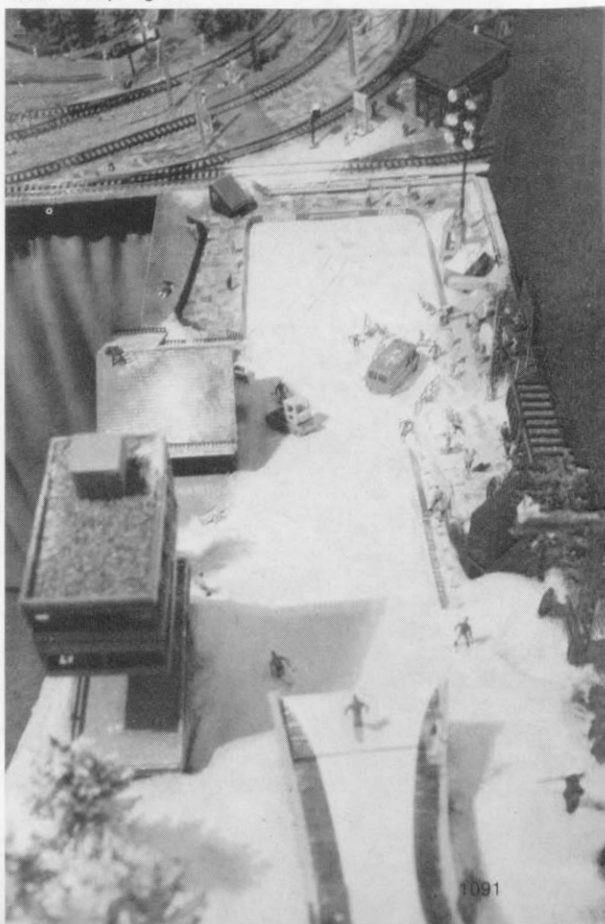
Damit die Figur auch wirklich in der vorgeschriebenen Richtung die Schanze hinuntergleitet und „abspringt“, brachte ich rechts und links auf der Ablaufschräge, im Abstand etwas breiter als die Gleitplatte unter dem Springer, Führungsleisten an. Ein seitliches Abweichen ist somit nicht möglich.

Durch die exakte Führung beim Hinuntergleiten und beim Absprung beschreibt der Springer eine genaue Flugkurve. Es kommt dabei zu keiner Verdrehung der Figur während des Fluges; nach dem Sprung kommt die Figur in der vorschriftsmäßigen Lage am Ablaufberg auf. Die große Auflageplatte unter den Skiern verhindert auch hier beim Aufsprung wieder ein Umkippen.

Es wirkt sich günstig aus, wenn der Ablaufberg und der Auslauf mit einem „schnee“-weißen Karton mit glatter Oberfläche belegt ist. In diesem Fall gleitet der Springer nach dem Aufsprung noch den Ablaufberg bis zum Auslauf hinunter. Ein früher eingebauter Sprungfedermechanismus im Schanzenstisch erwies sich beim mehrfachen Ausprobieren als ungünstig, da er die Flugkurve negativ beeinflusste; trotz größerer Weiten kommt der Springer nicht in der richtigen Lage am Ablaufberg an.

Noch eine Anmerkung zum Schluß: Die Skisprung-Anlagen sind zwar für eine Sportart bestimmt, die in einer Winterlandschaft durchgeführt wird. Wer nach der Lektüre dieses Berichtes mit einer solchen Skischanze liebäugelt, deswegen aber nicht gleich die ganze Anlage einschneien will, belege einfach den grünen Ablaufberg mit Stoffresten und stelle – ein sommerliches Matten-Skispringen dar!

Abb. 10. Blick über Ablaufberg und Auslauf aus der Sicht des Springers.



Vielseitig verwendbar –
wenn es sie gäbe!

Karton-Bogen mit Glattputz-Imitation

Wie viele andere Modellbahner haben auch mich die realistischen und einfallsreichen Gestaltungsvorschläge des MIBA-Mitarbeiters Pit-Peg, die wiederholt in der MIBA und insbesondere der MIBA REPORT-Reihe erschienen, beeindruckt und zum Nachbau angeregt. Dabei fand ich besonderen Gefallen an den von Pit-Peg favorisierten Kunstbauten aus Stein und Beton, die er mit nahezu unübertrefflichem Einfallsreichtum in Form von Brücken, Brückenköpfen, Überwerfungsbauwerken und Stützmauern zu Papier brachte.

Diese Objekte, die das Bild der großen Eisenbahn und ihrer Umgebung prägen, sind jedoch trotz ihrer „herrlichen Häßlichkeit“ bislang nur äußerst selten in der „Realität der Modellbahn“ zu finden. Hier sieht man neben den relativ einfallslosen Brückenköpfen der Zubehörinterie in der Regel allenfalls mehr oder weniger glatte Stützmauern. Dagegen fehlen nahezu völlig die verschachtelten Betonüberführungen, Arkaden, Stützbauten und Mauerbögen, die auch der kleinen Modellbahn bei realistischer Gestaltung einen Eindruck der Schwere und Statik des großen Vorbildes verleihen könnten.

Ursache dieses Mankos ist m. E. nicht so sehr der fehlende Einfallsreichtum der Modellbahner, sondern ein Mangel an brauchbaren Ausgangsmaterialien, der auch mich bislang vom Nachbau derartiger Bauten abgehalten hat.

Betrachtet man unter diesem Aspekt einmal das Zubehörangebot der Industrie, so bemerkt man sehr schnell, daß neben einigen wenigen Mauerplatten aus Karton vorwiegend solche aus Kunststoff (Kibri, Brawa, Vollmer) erhältlich sind. Vom Preis einmal abgesehen, haben diese Platten den Nachteil, daß sie ausgesprochen schwierig zu verarbeiten sind: Zum einen erfordern sie neben einem oftmals mühseligen Zuschnitt das Ausfeilen einer winkelgerechten Gehrung an Stoßkanten; zum anderen werfen sie bei der

notwendigen Verbindung mit dem hölzernen Trassen- bzw. Anlagenunterbau klebetechnische Probleme auf. Die wenigen darüber hinaus auf dem Markt befindlichen Mauerplatten aus Karton (z. B. Falter-Prägeplatten) weisen dagegen eine Oberflächenstruktur auf, die sie zur Darstellung der genannten Bauwerke ebenfalls nicht als geeignet erscheinen lassen. Außer viel zu „sauberem“ Ziegelmauerwerk mit zu großen Ziegeln und ohne passende Stürze und Bögen ist das Angebot nahezu ausschließlich auf Hausteinflächen beschränkt, die für eisenbahntechnische Kunstbauten nur begrenzt verwendbar sind. Außerdem sind gerade die Falter-Platten infolge der bei ihrer Herstellung angewandten Prägetechnik recht materialstark, so daß einer diffizil-verwinkelten Anwendung Grenzen gesetzt sind.

Was dagegen völlig fehlt, sind große Kartonbögen – etwa in Art und Stärke der alibekannten Modellierbögen –, die mit der Darstellung eines rissigen, verschmutzten Glattputzes bedruckt sind und die an abgebröckelten Stellen Mauerwerk, Beton und rostige Eisenträger durchblicken lassen (bzw. vom Modellbahner nach Ausschneiden derartiger Stellen entsprechend hinterklebt werden können). Diese Bögen würden – bei wahrscheinlich geringem Preis – eine nahezu uneingeschränkte Nachgestaltung Pit-Peg'scher Vorschläge und eigener Entwürfe bzw. entsprechender Vorbilder ermöglichen und ließen sich dabei äußerst einfach mit Schere, Bleistift und Lineal den individuellen Anlagegegebenheiten anpassen. Außerdem wäre bei der vorgeschlagenen Oberflächenstruktur, die beim großen Vorbild die Regel darstellt (!), nicht in jedem Fall eine Darstellung von Bogenausmauerungen und Stürzen erforderlich, da diese im Großen fast immer einfach „überputzt“ sind. Mit einfachen drucktechnischen Mitteln könnte daher ein modellbahnerischer Universalartikel geschaffen werden. RGR



[Skispringen in H0]

Abb. 11. Die kleine „Szene“ mit Krankenwagen und TV-Übertragungswagen läßt darauf schließen, daß auf der Schanze gerade ein Springen stattfindet.

Abb. 1. Den Schmalspurvierachser vom Typ KB4i gibt es in H0e (9 mm) und H0m (12 mm).

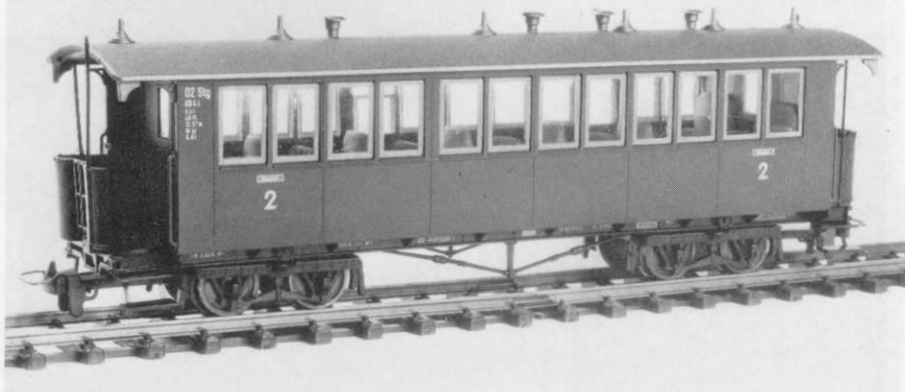
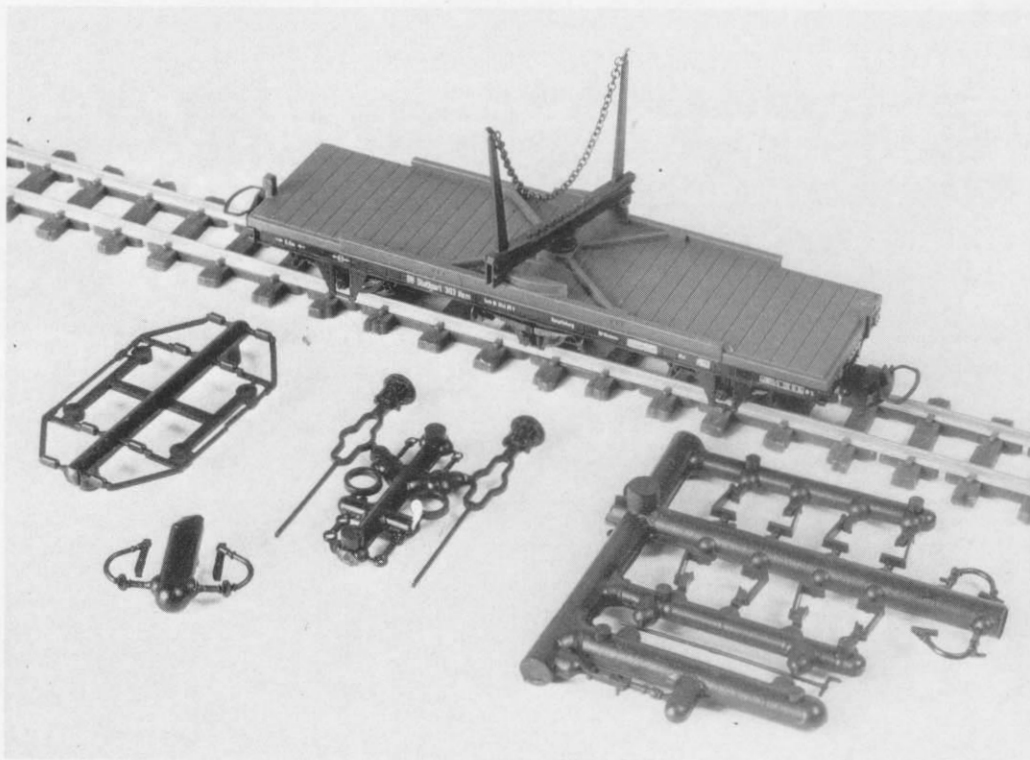


Abb. 2. Der gleichfalls für beide Spurweiten erhältliche Drehschemelwagen in H0m, davor die beigefügten Zurüstteile wie Sprengwerk, Trichterkuppungen u. a. m.

Neue Schmalspur-Waggons von Bemo sind seit einiger Zeit im Fachgeschäft erhältlich. Es handelt sich zum einen um den zur Messe avisierten württembergischen Schmalspur-Personenwagen KB4i, der sich von dem bereits bekannten Bemo-Modell (siehe MIBA 3/77, S. 133) durch die Doppelfenster unterscheidet; der sehr gut detaillierte und beschriftete Wagon ist wahlweise in H0e und H0m und in Raucher-/Nichtraucher-Ausführung erhältlich. Zum anderen ist jetzt auch der Dreilachs-Schemelwagen lieferbar, ein Modell mit besonders reichhaltiger Ausstattung; das Vorbild gehört übrigens lt. Längsträger-Aufschrift zur Bahn Warthausen-Ochsenhausen, der einzigen noch von der DB betriebenen 750-mm-Schmalspurstrecke.



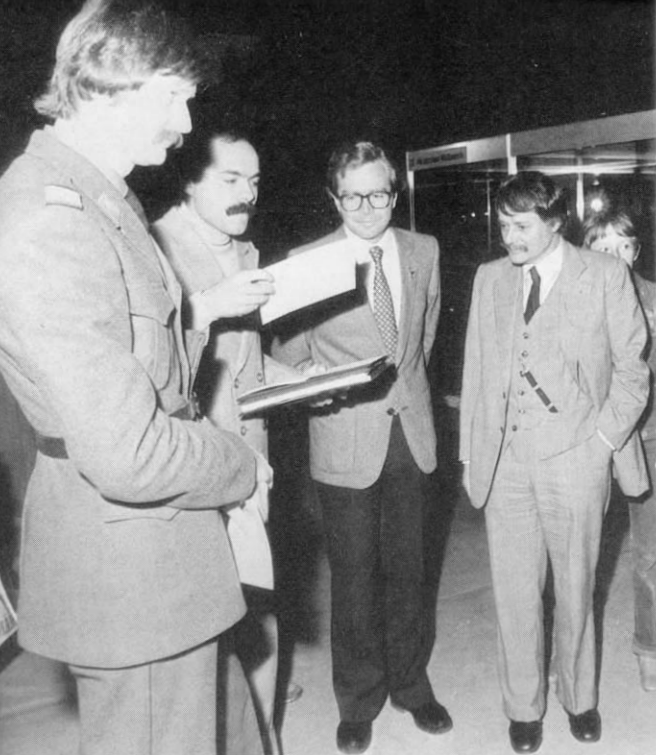
Verkaufe neuw.
Mini Tricks
Modelleisenbahn (Fleischmann), Tel.
0736 100 100

Telefon-
Witz Nr. 3
eingesandt
von B. Wentz,
Ellwangen

Arnold-Ass: Kraft für 4-5 Lokomotiven

Nicht 2-3, sondern 4-5 Lokomotiven „verkräftet“ das neue „Ass“-Fahrpult von Arnold-N. Die falsche Angabe steht auf der Arnold-Originalverpackung und sei hiermit korrigiert.





Ein wahrhaft „kaiserliches“ Kabinettstück:

„Le train Impérial Napoléon III“

Mit diesem prachtvollen 1 : 32-Modell des Hofzuges von Kaiser Napoleon III. gewannen zwei Schweizer Modellbauer den 1. Preis, den das Verkehrshaus Luzern bei einem Modellbau-Wettbewerb im Rahmen der Eisenbahn- und Modellbautage für das „schönste dreidimensionale Bahnobjekt“ ausgeschrieben hatte. Auf weitere Modelle, Motive und Schaustücke dieses Wettbewerbs und des Verkehrshauses Luzern werden wir in einem der nächsten Hefte nochmals eingehen.

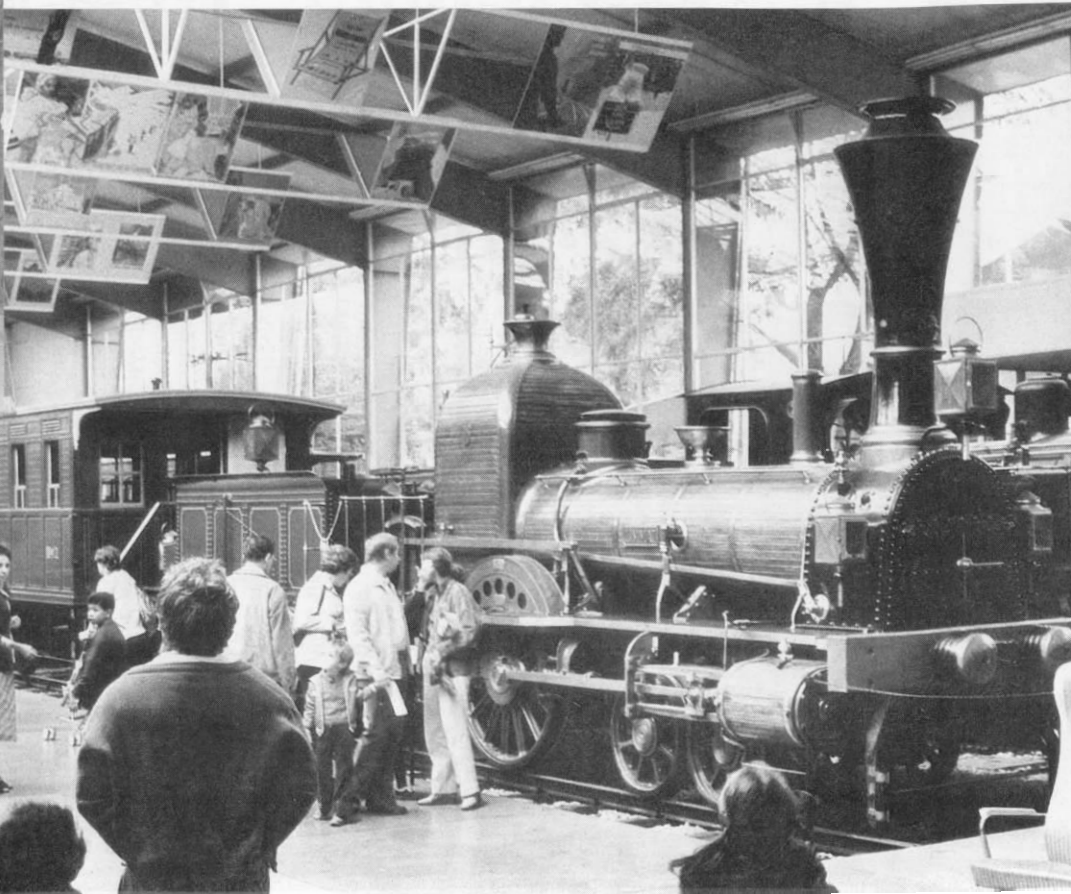


Abb. 1–3. Das Großbild zeigt das in des Wortes doppelte Bedeutung prachtvolle Hofzug-Modell im stilgerechten Arrangement. Oben: die Preisverleihung an die beiden Modellbauer Philippe Gensheimer (links) und Jean-Carl Fédier (Mitte); zwischen ihnen H. Wydler und rechts Dr. Kappler, der Direktor des Verkehrshauses Luzern. Rechts: Eines der zahlreichen attraktiven Exponate des Verkehrshauses: der „Spanisch-Brötli-Zug“, die erste Eisenbahn der Schweiz. (Fotos Abb. 1 u. 3: Hans Ermi, Luzern)

Stichwort
„System-Veränderung“:

Zweischienen-Gleichstrom-Loks auf Puko-Wechselstrom umgebaut

In den MIBA-Heften 5/79 sowie 10 + 11/80 befaßte sich Rolf Brüning ausführlich mit dem Umbau von Zweischienen-Gleichstrom-Loks auf das Mittelleiter-System bzw. auf das von Herrn Brüning (und zahlreichen anderen Modellbahnern) praktizierte **Mittelleiter-Gleichstrom-System**. Heft 10/80 war gerade erschienen, als uns mehrere Leser nach dem „Wie“ fragten, wenn Zweischienen-Gleichstrom-Loks auf das **Mittelleiter-Wechselstrom-System** umgebaut werden sollen.

„Haargenau“ zum richtigen Zeitpunkt sandte uns ein MIBA-Leser und Modellbahner aus der DDR einen Artikel, in dem gleich zwei grundsätzliche Methoden eines derartigen Umbaus beschrieben werden – was uns (und Ihnen) Wiederholungen bereits früher veröffentlichter Artikel und Rückverweise erspart, denn die Vorschläge von Gewo stehen stellver-

tretend für zwei prinzipielle Umbau-Möglichkeiten. Dies sind

1. die Unterbringung der erforderlichen Zusatzteile (Gleichrichter, Überspannungs-Relais zum Fahrtrichtungswechsel und Mittelschleifer) an bzw. unter dem Triebfahrzeug selbst.

2. Verlegung dieser Teile in einen separaten „Geister-Wagen“ bzw. Gleichrichter-Wagen, falls der Platz dafür in der Lok selbst nicht vorhanden ist (beispielsweise bei einer Köf) oder anderweitig belegt ist (etwa durch den Antrieb). Mehr darüber demnächst!

Soweit unsere Vorbemerkungen zum Einstieg in die Materie; sollten andere Leser inzwischen weitere Umbau-Methoden entwickelt haben – beispielsweise die Umrüstung extrem „problematischer“ Loks –, sind wir gerne bereit, entsprechende Erfahrungen an den Leserkreis weiterzugeben.

Die Redaktion

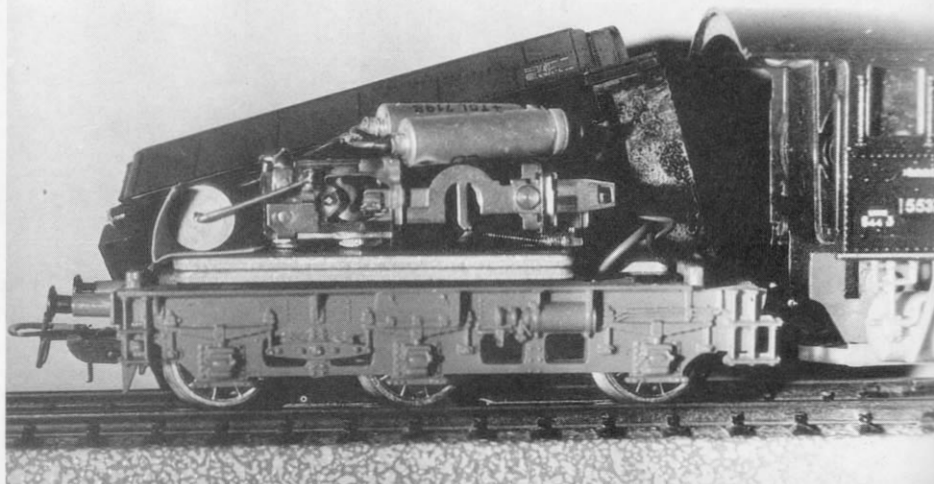
1. Umbau der Piko-55 auf das Puko-Wechselstrom-System

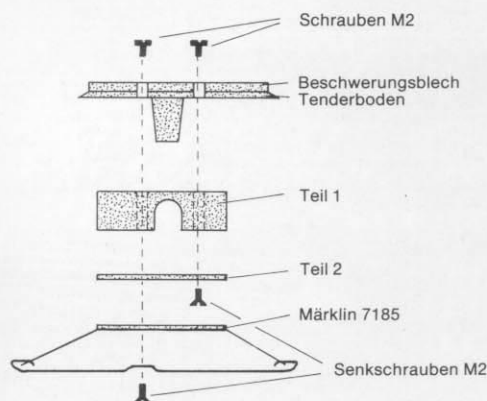
Obwohl es eine „55“ in Puko-Wechselstrom-Ausführung gibt, habe ich den nachstehend beschriebenen Umbau an dem Piko-Modell vorgenommen, da dieses genau H0-maßstäblich ist.

„Zuvörderst“ nimmt man bei der Lok die Bodenplatte ab und entfernt die Radstromabnehmer durch Ausbohren der Hohniete. Dann demontiert man die Radsätze, die Steuerung einschließlich Steuerungsträger und den Zylinderblock. Jetzt wird zunächst der Rahmen rot

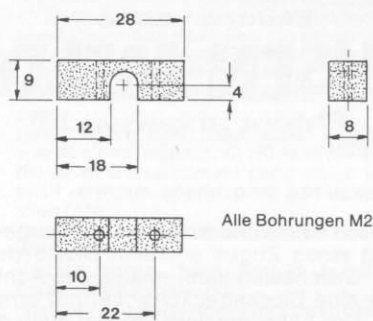
gestrichen bzw. gespritzt. Anschließend nimmt man sich die Radsätze vor. Um genau der Märklin-Norm zu entsprechen, müßte das lichte Maß zwischen den Spurkränzen 13,9 mm betragen; bei diesem Maß schleifen aber die Räder schon teilweise am Rahmen. Die Räder werden also auf das kleinstmögliche Maß (= 14,0 mm) zusammengedrückt; wie sich herausstellte, ist es auch noch ausreichend. Da durch das Zusammendrücken jedoch die Seitenverschieblichkeit der Achsen aufgehoben

Abb. 1. Das im Tender untergebrachte zusätzliche Relais zum Betrieb der Gleichstromlok im Wechselstromsystem. Über den Schienen ist gerade noch der Skischleifer zu erkennen.





↑ Abb. 2. Die zum Schleifereinsatz unter dem Tender notwendigen Teile und deren Zusammenbau.



wird, muß man bei der 2. und 3. Achse die Spurkränze durch Abdrehen abschwächen. Nach dieser Schwächung der Spurkränze, deren Durchmesser jetzt nur noch 16,0 mm beträgt, durchläuft meine „55er“ einwandfrei den 360er-Radius und bei Langsamfahrt auch noch den Industriekreis von Märklin. Beim Abdrehen der Spurkränze muß man allerdings sehr vorsichtig vorgehen, da sich durch die entstehende Wärme der Polystyrolspeichenkranz sehr schnell deformiert.

Hierzu sei ein Trick verraten: Während des Drehens drückt man gegen den Radkranz einen – Eiswürfel, der die beim Drehen entstehende Wärme ableitet! Ansonsten kann man auch, falls die Möglichkeit besteht, mit Druckluft kühlen.

Ist man mit den Radsätzen fertig, kann die Lok wieder zusammengesetzt werden. Bevor man jedoch die Bodenplatte wieder aufsetzt, wird an die zwei kleinen Bronzefedern (unterhalb des Motors) je ein Litzendraht angelötet und auf ca. 50 mm Länge abgekniffen.

Nun beginnt der Umbau des Tenders. Erst löst man das (aufgeklebte) Gehäuse vorsichtig vom Tenderunterteil. Am Beschwerungsblech

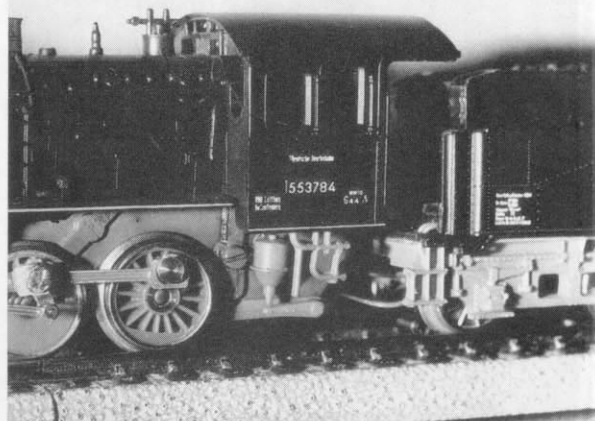
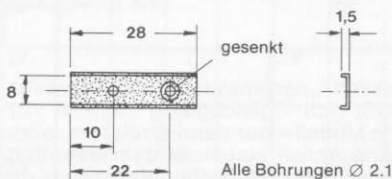


Abb. 5. Das fertig umgebaute Modell der Piko-55 mit Skischleifer (der unter dem Tender hervorspitzt) und abgedrehten Spurkränzen der Mittelachsen (am linken Bildrand).

← Abb. 3. Das im Haupttext erwähnte „Teil 1“ für den Schleiferrumbau; die Aussparung ist wegen der mittleren Tenderachse notwendig.

Abb. 4. „Teil 2“ der Schleiferhalterung, das „Teil 1“ nach unten verschließt und die Achse umfaßt.



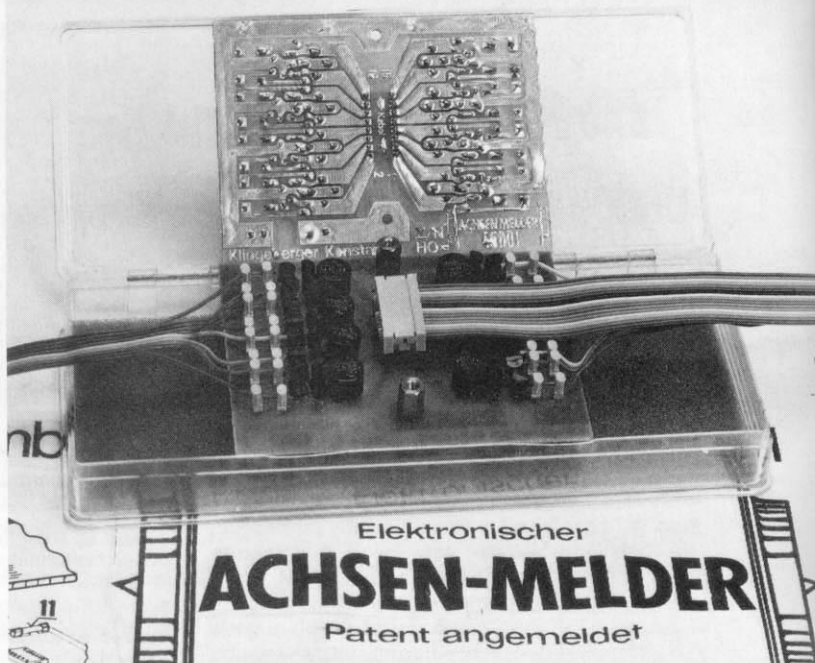
werden beide Hohlknoten entfernt (durch Ausbohren oder Auffeilen) und die oberen beiden Blechplatten abgenommen. Gemäß Abb. 3 u. 4 kann man nun die Schleiferhalterungsteile 1 und 2 anfertigen und am Tenderboden befestigen. Teil 1 sollte man aber vorher rot streichen. Bevor man Teil 2 auf Teil 1 aufschraubt, muß der mittlere Radsatz (Märklin-Speichenradsatz vom Tender der Lok 3003) eingesetzt werden. Weiterhin lötet man an Teil 2 einen dünnen Draht an und führt diesen durch eine 0,7 mm-Bohrung in das Tenderinnere.

Das Fabrikat des zum Einsatz kommenden Gleichrichter-Bausteins bleibt jedem selbst überlassen. Der Fleischmann-Baustein 1100 paßt in diesem Fall nicht. Ich habe ein Märklin-Relais 20824 verwendet und fahre mit Halbwelle mittels zweier Dioden. Das Relais habe ich mittels einer Distanzbuchse mit auf das Beschwerungsblech aufgeschraubt und somit auch gleich den Masseanschluß erhalten. Hat man den Baustein befestigt, kann die Verdrahtung erfolgen. Bei dem Tenderoberteil bohrt man in die Stirnwand (in die Einbuchtung rechts unter dem angedeuteten Tenderfußboden) zwei Löcher von 0,7 mm Durchmesser.

Das auf einer Platine montierte „Herzstück“ des Achsenmelders von Klingeberger, der sich als Gleisbesetzmeldung und als Blockstreckensicherung einsetzen läßt.

Elektronischer Achsenmelder für Z-I

der Fa. Klingeberger



Eine wirklich „narrensichere“ Gleisbesetzmeldung läßt sich – gleichgültig ob beim Vorbild oder im Modell – nur dann erreichen, wenn jede einzelne Achse eines auf dem betreffenden Gleisabschnitt befindlichen Fahrzeugs gemeldet wird. Ein solches Gerät bietet die Firma Klingeberger jetzt in praxisgerechter Ausführung für den Modellbahner an. Bei Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromfahrzeugen müssen zunächst sämtliche (Metall-)Radsätze über die Kunststoffnaben mittels eines Tropfens Leitlack hochohmig leitend gemacht werden. (Beim Märklin-System ist dies nicht nötig.) Sodann wird der Achsenmelder gemäß der Klingeberger-Beschreibung angeschlossen und

zeigt durch eine wandernde Lichtschlange den Fahrweg eines Zuges auf dem Gleisbildstellpult an. Gleichzeitig kann mittels des Achsenmelders eine Blockstreckensicherung erreicht werden. Der Achsenmelder arbeitet auch ohne Bahnbetriebsstrom, läßt sich für alle gängigen Spurweiten von Z bis I einsetzen und bietet in Verbindung mit der hauseigenen sog. „Superweichensteuerung“ die Möglichkeit, einen Zug seinen Fahrweg selbst suchen zu lassen. Das kann z. B. Bedeutung haben bei einem Schattenbahnhof, bei dem einige Gleise bereits besetzt sind. Ein Achsenmelder-Sortiment reicht für 16 oder, in anderer Ausführung für die großen Spurweiten, 12 Meldestrecken aus.

[Umbau der Piko-55 ...]

Hier werden die beiden von der Lok kommenden Litzendrähte hindurchgeführt und am Gleichrichterausgang angelötet. Nachdem der Gleichrichtereingang ebenfalls angeschlossen ist, kann das Oberteil wieder aufgeklebt werden.

Nun müssen nur noch der Mittelschleifer (Märklin 7185) und die beiden Radsätze (Märklin-Speichenradsätze vom Tender der Lok 3003) eingesetzt werden – und die Lok ist fahrfertig!

Gewo, Erfurt/DDR

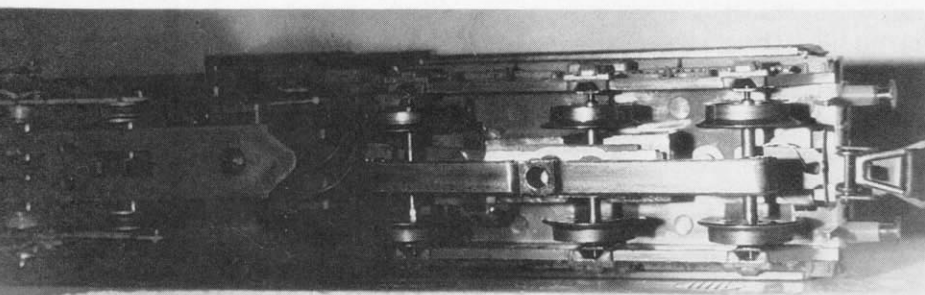


Abb. 6. Unteransicht des Tenders mit dem eingebauten Schleifer. Die Schleiferhalterung umschließt die mittlere Tenderachse.

Modellbahn-Kreuzworträtsel

ausgefüllt von Ulrich Schmiedeke, Berlin

Waagrecht:

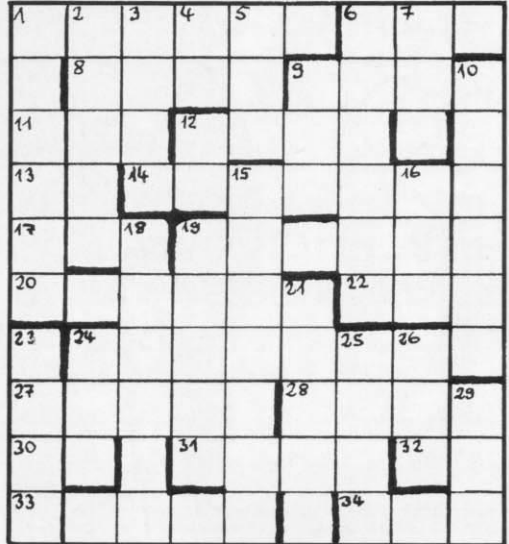
- 1 = gefährlich, gefährlich: wenn er zerknallte, konnte es Tote geben
- 6 = das + -Spann: und schon hat der Zug zwei Loks
- 8 = seiner Zeit voraus: als es in Deutschland noch gar keine Eisenbahn gab, entwarf er bereits ein Eisenbahnnetz
- 9 = der wird sich an einer DB-Lok bestimmt nicht vergeifen
- 11 = die letzte DB-Elokom-Baureihe mit Wechselstrommotoren hätte vor der UIC-Numerierung wohl diese Baureihen-Bezeichnung bekommen
- 12 = wenn das der Hersteller nicht einhält, ist der Modellbahner sauer
- 13 = die regelt Bau und Betrieb der Bahn (Abkürzung)
- 14 = dahin fahren viele preußischen Personenzugwagen eines bestimmten H0- und N-Herstellers
- 17 = die ist im Gleisortiment der meisten Hersteller nicht vertreten; aber doppelt gibt es sie fast bei allen (Abk.)
- 19 = das war Stephenson mit seiner Rocket beim Wettfahren 1829
- 20 = Verbindungsart, beim Vorbild früher häufig, heute selten angewandt
- 22 = mancher Modellbahner führt zwei davon; eine mit der Modellbahn
- 24 = der wurde bei den Rädern der Rocket in Fuß und Zoll angegeben (englische Bezeichnung)
- 27 = Abfallprodukt beim Betrieb von 1 Waagrecht
- 28 = manches Modell wird damit überzogen (siehe MIBA 4/80)
- 30 = er versorgt die Ortsgüteranlagen mit Wagen (Abk.)
- 31 = von London nach Nordosten führte die Strecke dieser engl. Bahngesellschaft (Abk.)
- 32 = dieser Wochentag (blau) ist auf der Modellbahn der häufigste (Abk.)
- 33 = es ruht im Bett, und auf ihm ruht die Achslast
- 34 = große Stadt mit großem Kopfbahnhof (Abk.)

Senkrecht:

- 1 = Verbindungsart, bei Modellbahnern häufig, beim Vorbild selten
- 2 = laut DB-Reklame hat sie sich das Rauchen abgewöhnt
- 3 = sie hält den Zug an, wenn der Lokführer einschläft
- 4 = in dieser Stellung des Umstellhahns ist die Bremskraft am größten
- 5 = er fährt mit Strom und doch ohne Oberleitung und Stromschiene (Abk.)
- 6 = das sagen unsere französischen Nachbarn zum Gesicht der Lok

Auflösung

Senkrecht: 1 = Kiebeln, 2 = Eilok, 3 = SIFA (Sicherheitstischschal- tung), 4 = SS, 5 = ETA (elektr. Akku-Triebwagen), 6 = Visage, 7 = Oel, 9 = DSB, 10 = Bohrer, 12 = Mn (Mangan), 15 = Siemens, 16 = CEH, 18 = Weiche, 19 = Stahl, 21 = Neger, 23 = lang, 24 = DSG, 25 = Torf, 26 = Elm, 29 = Dom



- 7 = ohne das laufen weder die große noch die kleine Eisenbahn
- 9 = die DB der Dänen
- 10 = je kleiner, desto schneller bricht er ab
- 12 = damit werden Achslager-Gleisplatten legiert (Abk.)
- 15 = der baute die erste 2 senkrecht
- 16 = die griechische DB
- 18 = hat der Bahnhof davon nicht wenigstens eine, ist er nur ein Haltepunkt
- 19 = der Stoff, aus dem die Dampfloks (überwiegend) sind
- 21 = etwa wie der sah der Heizer nach dem Dienst aus
- 23 = das soll ein D-Zugwagen für Maßstabsfanatiker sein
- 24 = bundesdeutsche MITROPA-Nachfolgerin (Abk.)
- 25 = sogar der wurde im vorigen Jahrhundert in bayerischen Loks verheizt
- 26 = vor dem Bau des Schlüchtern Tunnels mußten alle Züge von Bebra nach 34 waagrecht hier Kopf machen
- 29 = der sitzt oben auf 1 waagrecht

Waagrecht: 1 = Kessel, 6 = vor, 8 = List, 9 = Dieb, 11 = Elf, 12 = Mass, 13 = BO (Bau- und Betriebsordnung), 14 = Ans- bach, 17 = EKW (einfache Kreuzungswende), 19 = Sieger, 20 = Nieten, 22 = Ehe, 24 = DSG, 27 = Asche, 28 = Gold, 30 = NG (Nahgüterzug), 31 = LNER (London and North-Eastern Railway), 32 = Mo, 33 = Gleis, 35 = FFM (Frankfurt am Main)

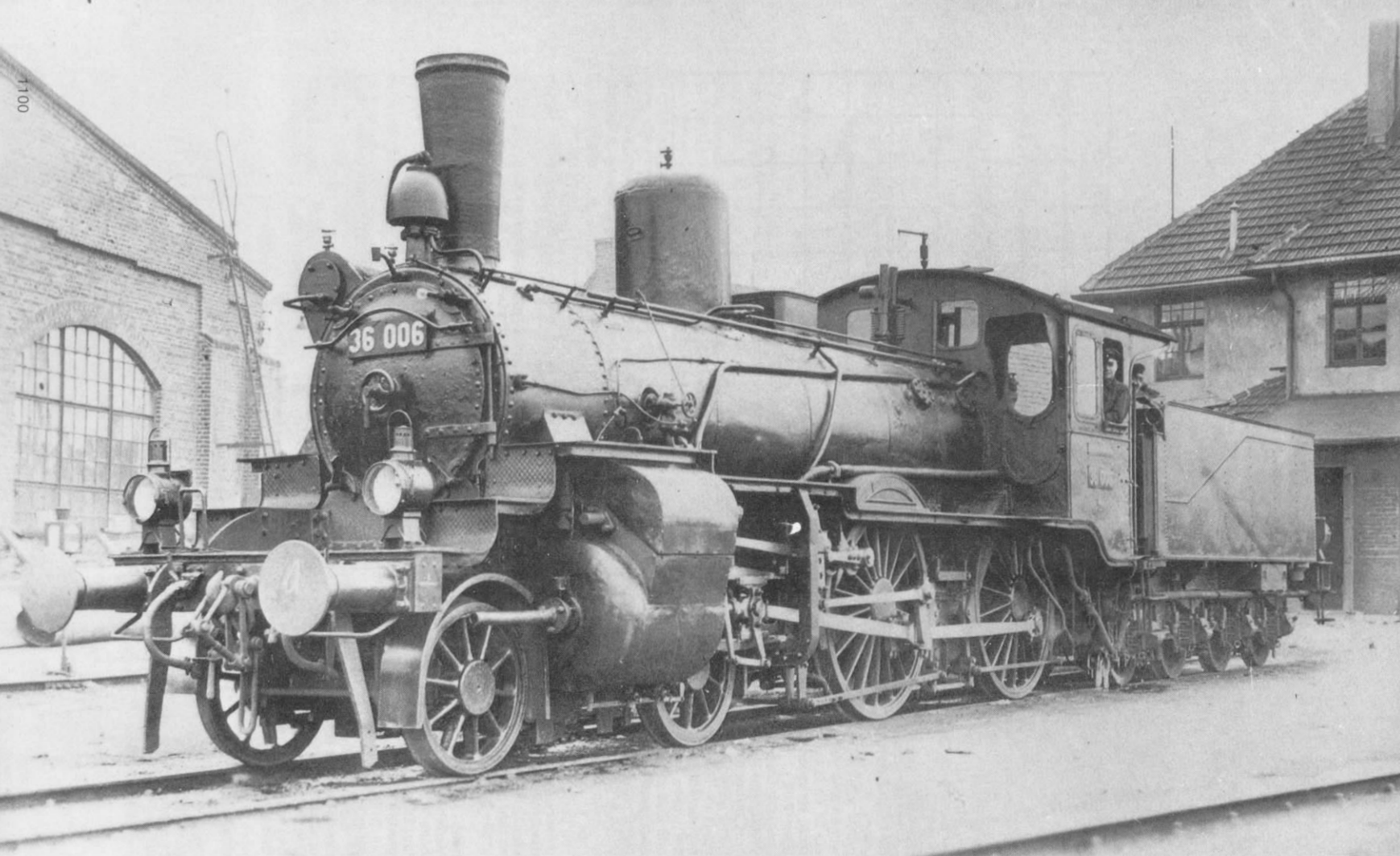


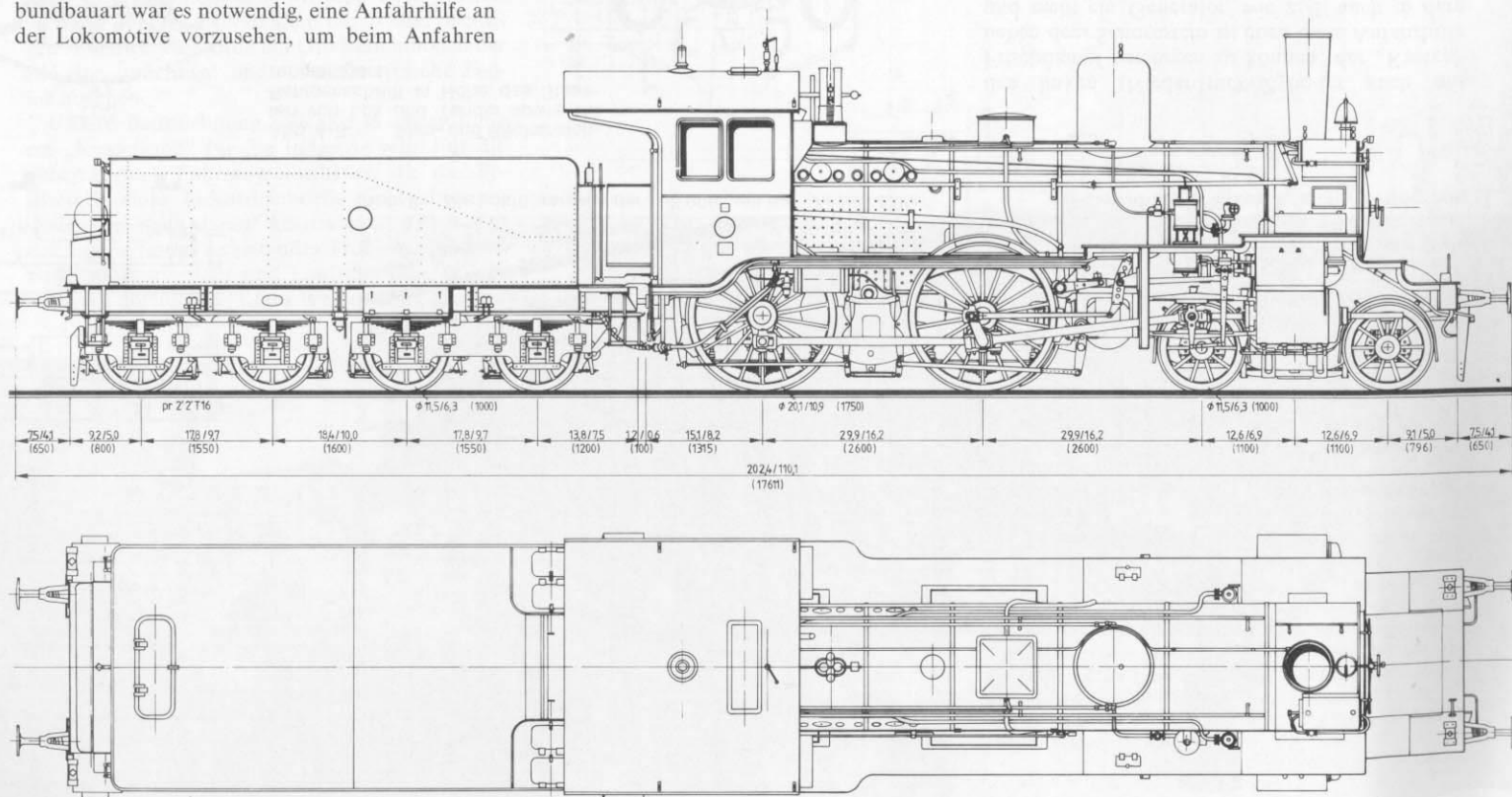
Abb. 1. Die preußische Personenzuglok P4², hier als 36 006 der Deutschen Reichsbahn, ist nicht nur das Vorbild unserer heutigen Bauzeichnung, sondern zugleich eine „Wunsch-Lok“ (im Rahmen unserer Vorschläge an die Industrie, siehe Heft 11/80, S. 1006). Einige dieser formschönen 2'B-Maschinen waren in Norddeutschland noch bis Ende der 40er Jahre eingesetzt! Ein Wink mit dem Zaunpfahl an den Hersteller der preußischen Abteilwagen (siehe S. 1084): Wie sieht's denn – falls nicht die piccolo-P 8 eine H0-Schwester bekommen sollte – mit einer passenden Zuglok aus?

In der Zeit von 1892–1909 wurden von der preußischen Staatsbahn 709 Lokomotiven der Bauartreihe P4² in Dienst gestellt. Zunächst entstand die 2-Zylinder-Naßdampf-Lokomotive P4¹, von der 482 Exemplare an die preußische Staatsbahn geliefert wurden, aber schon Mitte der 90er Jahre hatte man die Vorteile der Verbundanordnung (Sparsamkeit in Kohle- und Dampfverbrauch) der Zylinder erkannt, und findet sie in dieser Zeit bei vielen preußischen Lokomotiven. Bei dieser Verbundbauart war es notwendig, eine Anfahrhilfe an der Lokomotive vorzusehen, um beim Anfahren

Unsere Bauzeichnung

Personenzuglokomotive P4² der KPEV (BR 36⁰⁻⁴)

Abb. 2 u. 3. Seitenansicht und Draufsicht in 1/1 H0-Größe (1 : 87). Vor dem Schrägstrich die H0-, dahinter die N-Maße; Originalmaße in Klammern. **Alle Zeichnungen: Klaus Weibezahn, Clausthal**



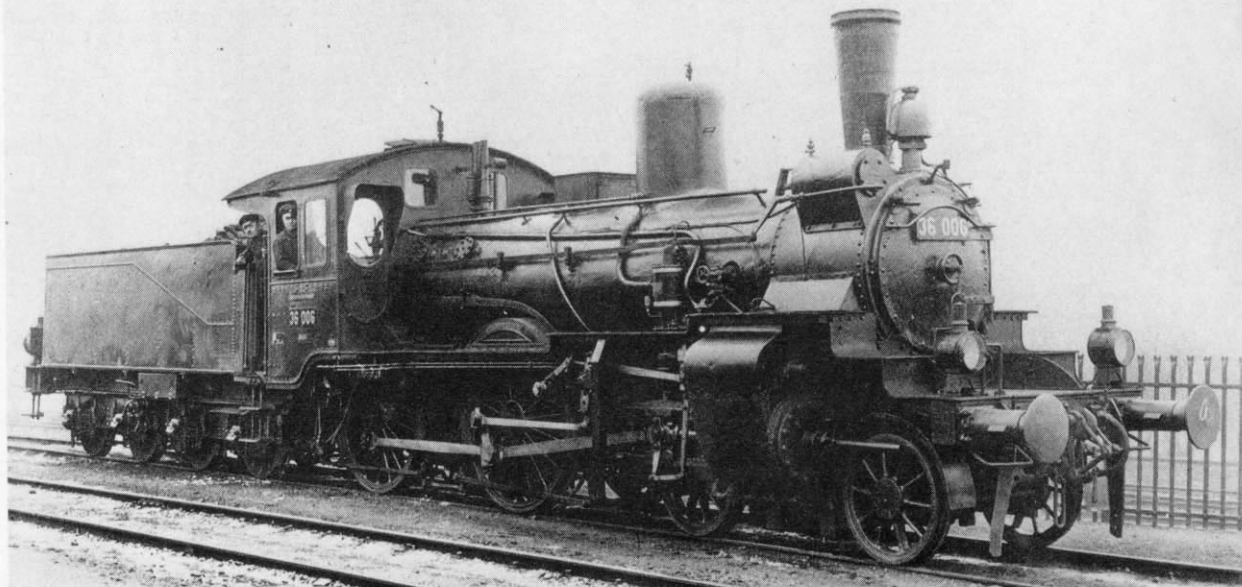
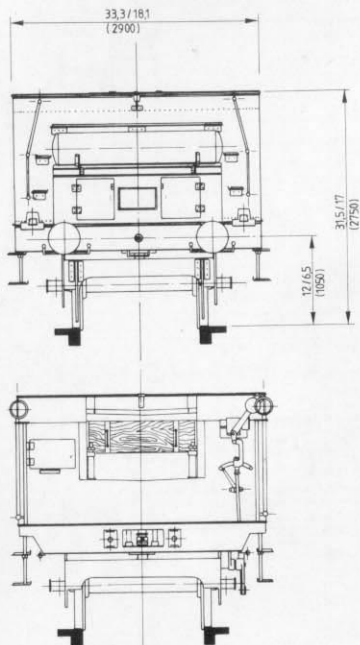
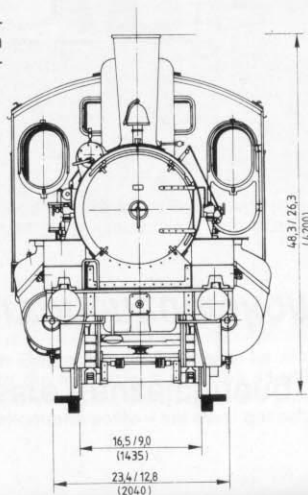
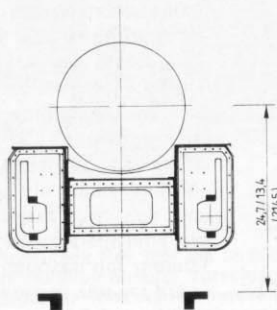
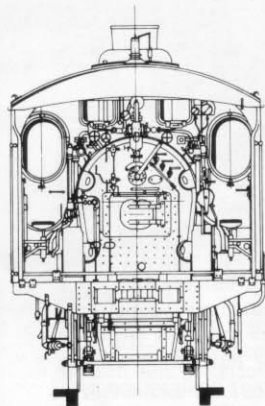


Abb. 9. Die Lokführerseite der „36 006“ mit der „Anfahr-Hilfe“.

(Fotos Abb. 1 u. 9: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Abb. 4–8. Stirn- und Rückansichten von Lok und Tender sowie ein Rahmensechnitt in Höhe des Steuerungsträgers.



den linken (Niederdruck-)Zylinder auch mit Frischdampf versorgen zu können; der „Kasten“ neben dem Schornstein ist eben diese Anfahrhilfe und nicht ein Generator, wie z. B. auch in dem Buch „Dampflokomotiven und ihre Bauteile“, Abb. 244, angegeben wird.

Von der preußischen P4² übernahm die Reichsbahn noch 438 Stück (36 001-438); dazu kamen noch insgesamt 59 Lokomotiven der Mecklenburgischen und der Oldenburgischen Bahn. Sogar die DB übernahm noch einige dieser Maschinen, die aber alle bis Ende 1951 ausgemustert waren.

Gekuppelt waren die Loks mit den Tendern pr3T12, pr3T15 und pr2'2'T16.

Für den Modellbahner, der seine Anlage epochenmäßig am Anfang unseres Jahrhunderts „ansiedelt“, ist diese Lokomotive vor allem aus zwei Gründen interessant:

Es gibt bis dato noch kein Modell von einer preußischen 2'B-Lokomotive, die doch – wenigstens wenn man den alten Fotos glauben darf – wesentlich das Bild der „alten“ Eisenbahnen mitgeprägt haben. Für die inzwischen zahlreicher erhältlichen Personenwagen-Modelle nach Vorbildern der KPEV, insbesondere die 3- und 4achsigen Abteilwagen, würde ein Großserienmodell der P4² eine „prächtige“ und vor allem typische Zuglok abgeben.

Unsere Bauzeichnung soll also in erster Linie ein „Rippenstoß“ für die Industrie sein. Für die „überzeugten“ Fahrzeugselbstbauer, die das Erscheinen eines Industriemodells nicht abwarten wollen, sei noch darauf hingewiesen, daß wegen des kurzen festen Achsstandes Probleme im Hinblick auf Kurvenlauf und Laufruhe des Modells auftreten dürften! Klaus Weibezahn, Clausthal

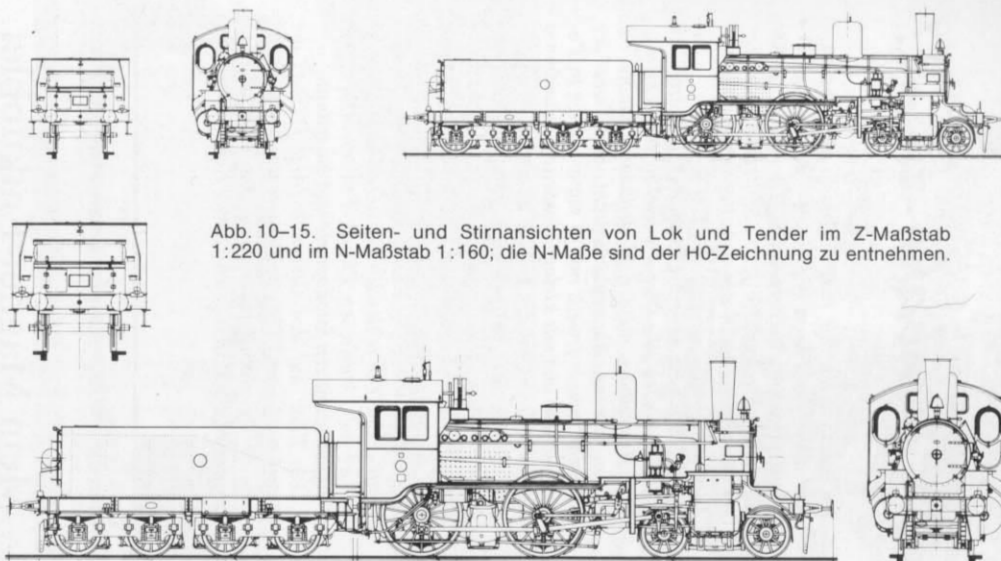
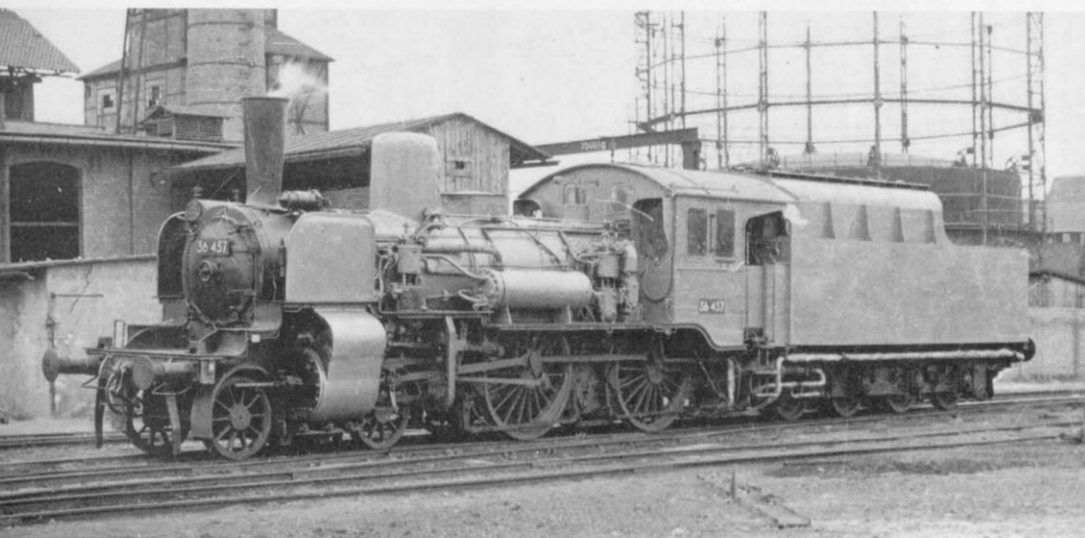


Abb. 10-15. Seiten- und Stirnansichten von Lok und Tender im Z-Maßstab 1:220 und im N-Maßstab 1:160; die N-Maße sind der H0-Zeichnung zu entnehmen.



Kaum glaublich, aber wahr:

Das Kohlenstaub-Kuriosum 36 457

Wenn ein Modellbahner eine preußische 2'B-Personenzuglok mit einem geschweißten Einheitslok-Tender kuppeln und ihr auch noch Windleitbleche verpassen würde – der Spott (bestenfalls!) der Kollegen wäre ihm gewiß! Nun, solche Animositäten kennt das Vorbild nicht: Die DDR-Reichsbahn „komponierte“ dieses Gespann aus einer P4² und einem Steifrahmen-Tender nach dem 2. Weltkrieg, um eine Kohlenstaubfeuerung zu erproben – und liefert damit wiederum den Modellbahnern eine treffliche Ausrede für ähnlich kuriose Kombinationen (falls jemand beispielsweise eine antriebslose Lok mit einem Einheits-Triebtender versehen will).

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg

Landschaft und Eisenbahn-in 2!

Eine Fläche von 200×80 cm stand mir zum Aufbau meiner Modellbahnanlage zur Verfügung. In Anbetracht dieser knapp bemessenen Grundfläche entschied ich mich für die Baugröße Z. Beim Entwurf des Gleisplans versuchte ich die Ratschläge Pit-Peg's zu beherzigen, der in seinen Schaubildern und Entwürfen den Eindruck zu erwecken versteht, daß die Bahn von irgendwoher kommt und irgendwohin fährt. Der auf der Anlage dargestellte „Ausschnitt“ sollte einen realistischen Betrieb ermöglichen; bei der Landschaftsgestaltung sollte die „Landschaft“ gegenüber der „Eisenbahn“ klar überwiegen.

Die Anlagengröße ergab sich aus der Verwendung eines ausgerichteten Tapeziertisches als Anlagengrundrahmen; die ursprünglich vorhandenen drei Elemente des Tapeziertisches verkürzte ich allerdings auf zwei. Auf diesen Unterbau leimte ich eine 1 cm starke Schicht Styropor, die gleichzeitig auch als Gleistrasse fungiert. Der Landschaftsaufbau, Berge usw. entstanden nach verschiedenen Methoden, die ich während der Bauzeit ausprobierte.

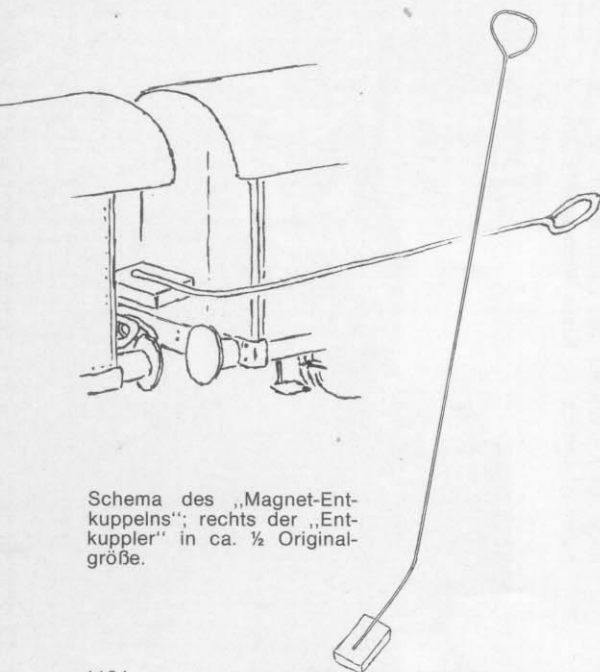
Teilweise ging ich nach der Spantenbauweise vor. Die Spanten aus entsprechend starkem Karton oder aus 1,5 cm Styropor wurden mit Drahtgaze oder mit 5 mm-Schaumgummi überzogen; an anderen Stel-

len arbeitete ich mit Polyurethan – Hartschaum – (vor allem für Felsen o. ä.). Die „Begrünung“ erfolgte dann mittels Streufasern. Die Gleise steckte ich mittels Stecknadeln fest, schotterte sie trocken ein und tränkte dann den Schotter mit verdünntem Tapetenkleister.

Mit brauner Eiweiß-Lasurfarbe imitierte ich schließlich noch eine Ölspur zwischen den Schienen. Zur Herstellung meiner Modellbäume mußte ca. 1 mm starker Blumenbindendraht herhalten; der „Stamm“ wurde jeweils mit $\frac{2}{3}$ seiner Länge in Ponal getaucht und mit kleingehäckselttem Islandmoos bestreut oder es wurden auf die auseinandergebogenen Drahtenden entsprechend zugeschnittene Islandmoos-Büschel aufgesteckt. Neben den handelsüblichen Kibri-Z-Gebäuden entstanden auch einige Selbstbauten aus 1 mm-Balsaholz, Zeichenkarton mit aufgezeichnetem Fachwerk, diversen Mauerplatten usw. Die fehlenden Fenstereinsätze „besorgte“ ich mir, indem ich Plastik-Fenstereinsätze aus Originalbausätzen fotokopierte und ausschchnitt.

Ein Blick auf den Gleisplan (Abb. 1) zeigt die Streckenführung in Form eines zusammengedrückten und gefalteten Ovals – es ist also (obwohl es auf den ersten Blick so aussieht) keine Kehrschleife vorhanden.

Aus der Praxis – für die Praxis · Aus der Praxis – für die Praxis · Aus der Praxis – für die Praxis



Schema des „Magnet-Entkuppplers“; rechts der „Entkupppler“ in ca. $\frac{1}{2}$ Originalgröße.

Mein Magnet-Entkupppler

Hier stelle ich eine kleine Bastelei für eifrige Rangierer vor, denen entweder die handelsüblichen Entkupplungsgleise aus irgendwelchen Gründen nicht zusagen oder die überall auf der Anlage entkuppeln wollen – die jedoch nicht ganz „prosaisch“ mit der Hand das betreffende Fahrzeug anheben wollen.

Die Tatsache vor Augen, daß die Kollegen von der großen Eisenbahn auch per Hand kuppeln und entkuppeln (was wohl auch noch einige Zeit so bleiben wird – d. Red.), nehme ich mir die Freiheit heraus, es ihnen gleich zu tun.

Man nehme einen mittelstarken Draht, bringe ihn auf die gewünschte Länge (die sich nach dem am weitesten entfernten Gleis richtet, auf dem noch auf diese Weise entkuppelt werden soll) und klebe an ein Ende einen kleinen Magneten (wie man ihn z. B. beim Optiker für die Minima-Maxima-Thermometer bekommt) – und schon ist der „vornehme“ Hand-Magnet-Entkupppler fertig!

H. Dieter Schulz, Oldenburg

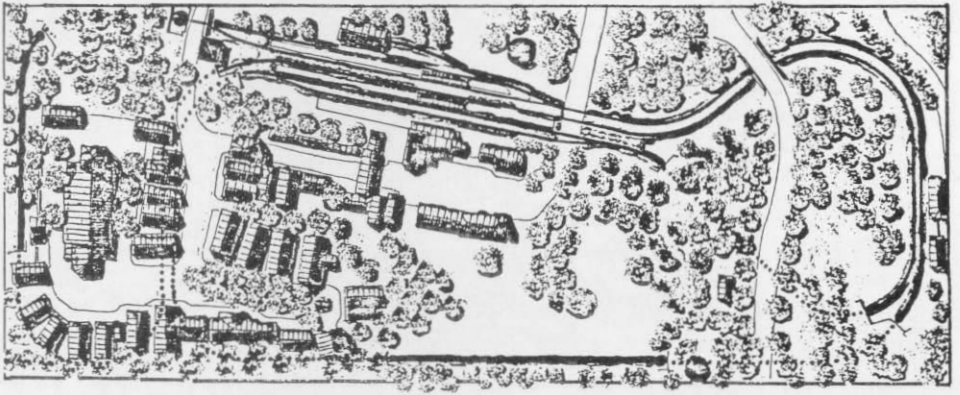


Abb. 1. Der Gleisplan im Maßstab 1 : 16. Obwohl es auf den ersten Blick so aussieht, sind keine echten Kehrschleifen vorhanden.

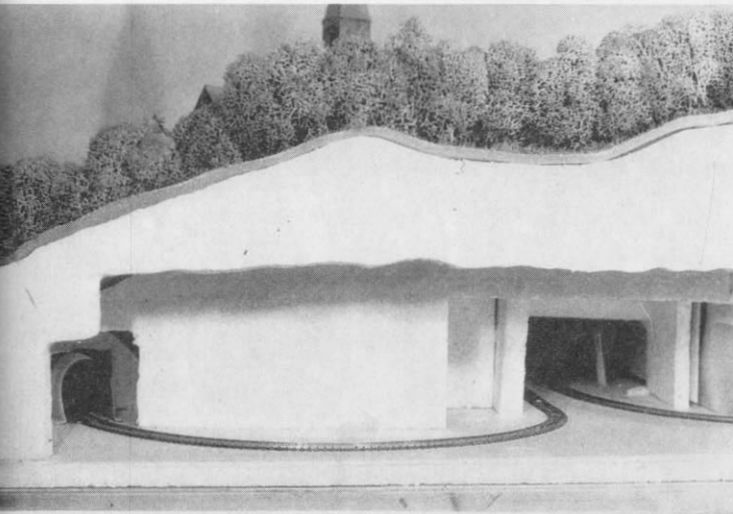
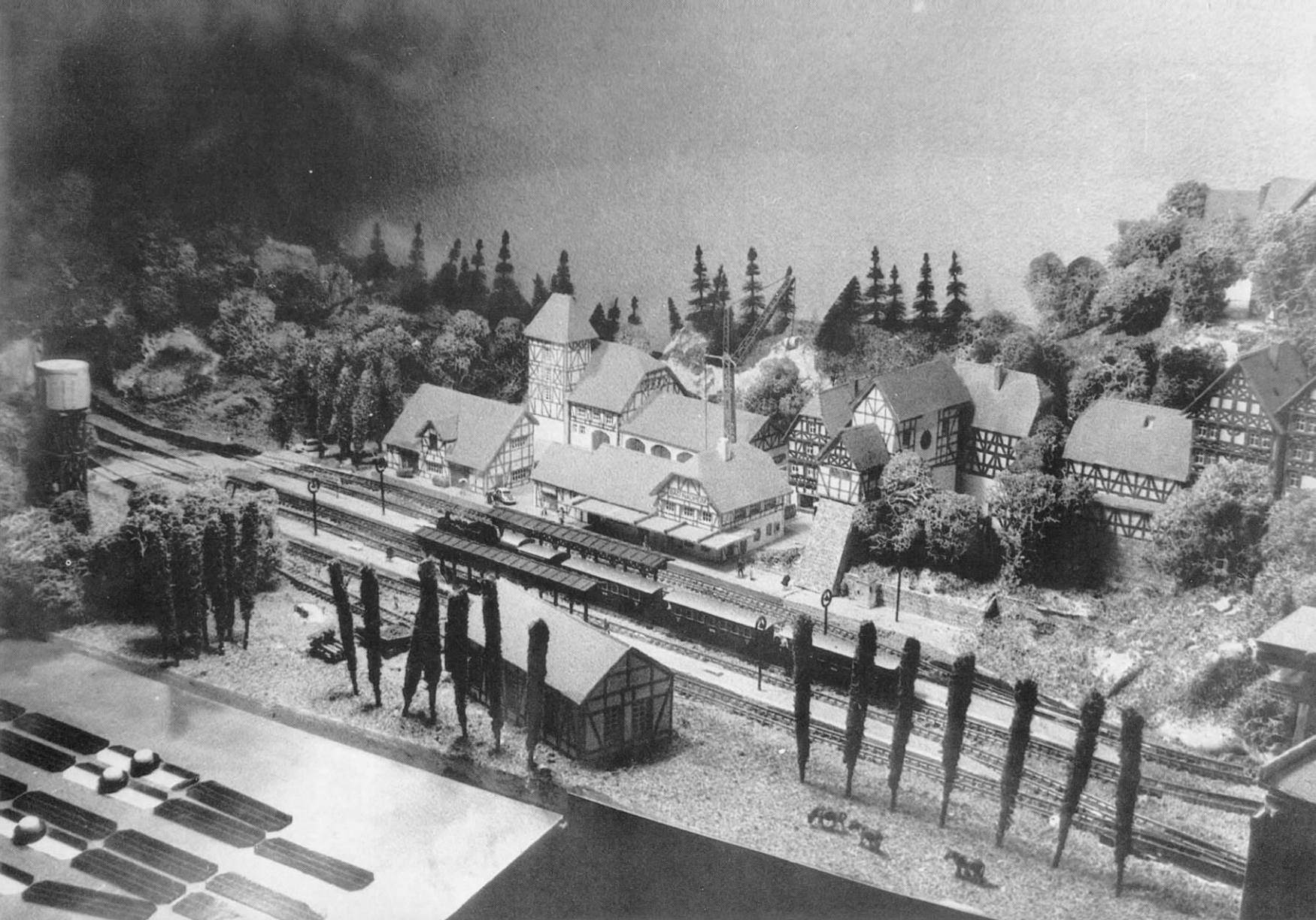


Abb. 2. Ein Blick in die Styropor-„Unterwelt“ auf zwei verdeckt verlaufende Strecken (deren Position auf dem Gleisplan unten links zu erkennen ist).



Abb. 3. Blick über den Bahnhof „Bad Nauheim“ und das Fachwerkstädtchen; im Hintergrund „dunstiger Frühnebel“. Für die Tunnelportale rechts wurde 1,5-mm-Balsaholz verwendet, das mit Mauersteinpapier verkleidet wurde.



↑ Abb. 4. Bahnhofsgebäude, Lokschuppen, Feuerwache, Torbau und mehrere der Fachwerkhäuser entstanden im Eigenbau; die Bahnsteigüberdachungen sind abgewandelte N-Bausätze. Der Baukran in Bildmitte wurde aus N- und Z-Oberleitungsturmasten, diversen Plastikteilen und Nähgarn zusammengesetzt.

→ Abb. 5. Für die Z-Kirche war ein H0-Bausatz zu wenig! Zwei Kibri-Bausätze „Stadtkirche Böblingen“ (laut Katalog für H0 gedacht!) wurden so zusammengesetzt, daß sich ein längeres Schiff und eine andere Turmform ergab. Die Türen wurden entsprechend verkleinert.



Abb. 6. Gut wirkt das Ortsbild durch die interessante Höhenstaffelung der Häuser. Auf den ausreichend breiten Straßen „fahren“ farblich nachbehandelte Märklin-Z-Autos.

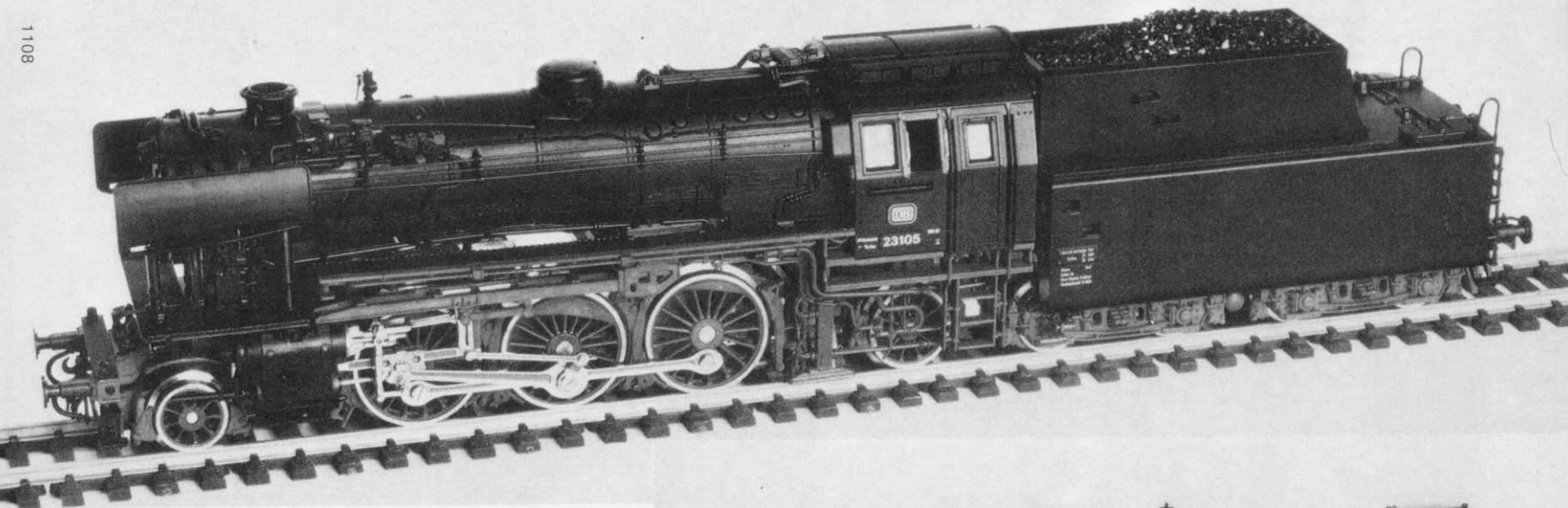
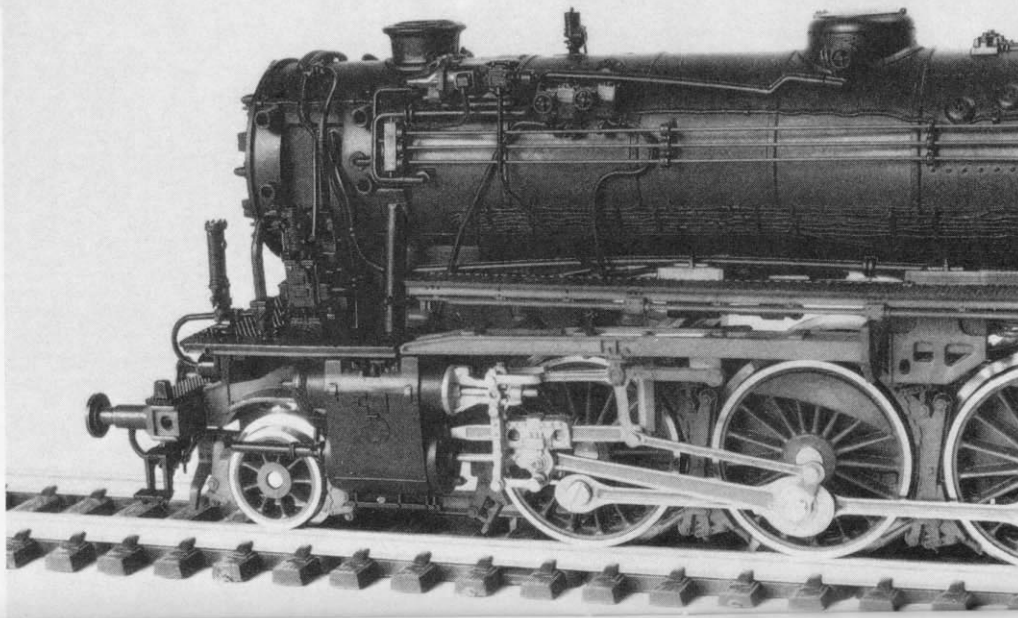


Abb. 1. 23 105 – die letzte für die DB gebaute Dampflokomotive als jüngstes, bestens gelungenes und maßstäbliche 24,52 cm langes H0-Modell von Roco.

23 105: „Der letzte Mohikaner“ als H0-Modell – und weitere Roco-Neuheiten

Abb. 2. Das linke Windleitblech wurde abgenommen, um die dahinter verborgenen zahlreichen Details zu zeigen. Ebenfalls beachtenswert: der freie Durchblick zwischen Fahrwerk und Kessel, die Imitation der Bremsanlage und die Steuerung.



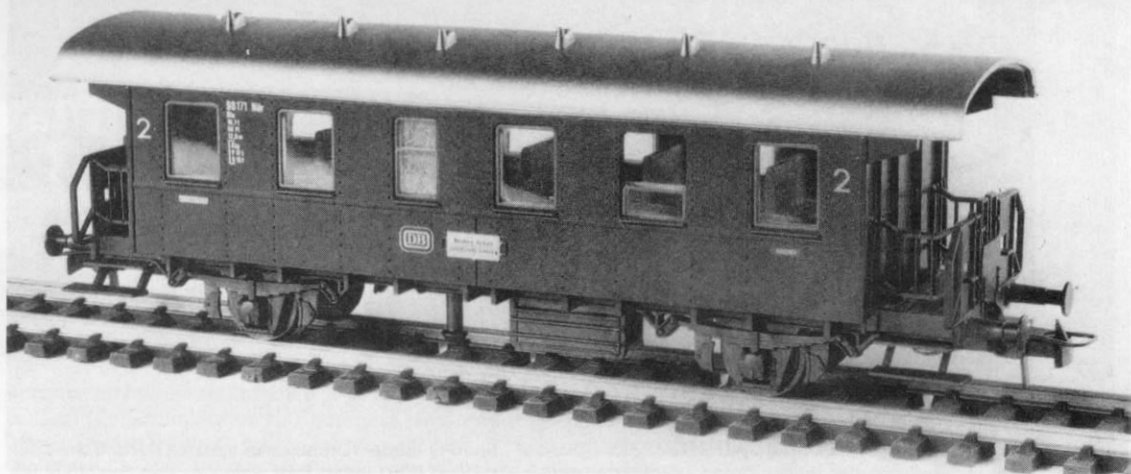
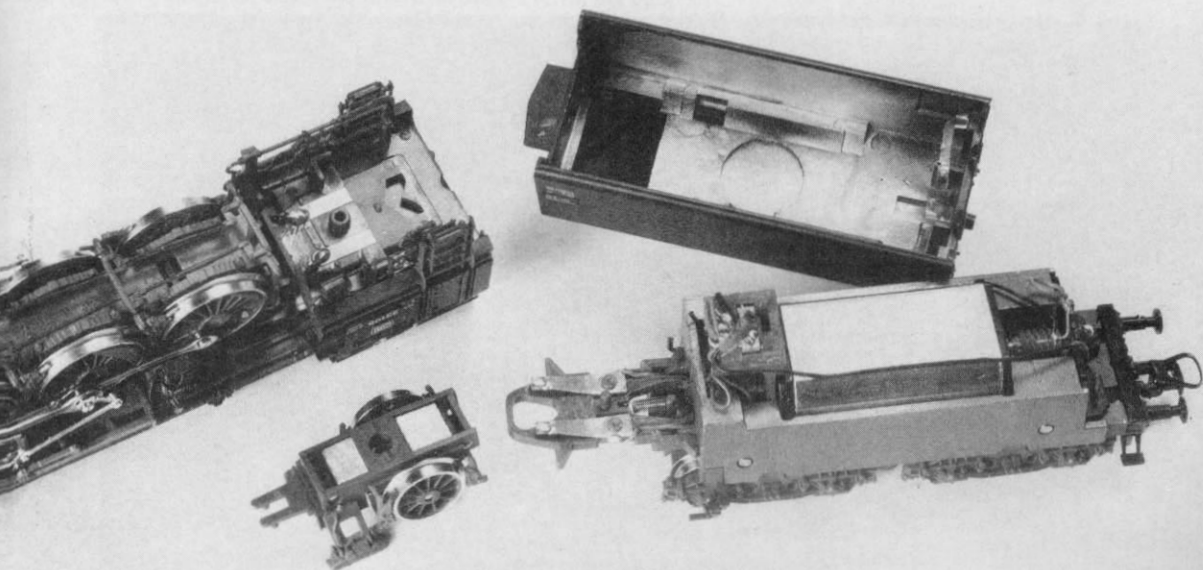


Abb. 3. Das H0-Modell des Nebenbahn-Personenwagens Ci 25, das von Roco auch in der einfachen „Junior“-Serie angeboten wird (und ebenso wie das Liliput-Modell des gleichen Typs einige Unstimmigkeiten wie zu weit innen sitzende Langträger, etwas zu breite Fenster usw. aufweist).

Das Vorbild dürfte wohl fast allen Modellbahnern noch aus unmittelbarer Anschauung „persönlich“ bekannt sein, so daß sich eine lange Einleitung erübrigt. Nur so viel: Die ursprünglich als P8-Ersatz konzipierte „23er“ war wirklich in allen Zugdiensten anzutreffen; sie wurde übrigens wie eine Tenderlok auch meistens ohne Drehen rückwärts eingesetzt, wenn der Dienstplan die geringere Rückwärtsge- schwindigkeit zuließ (Höchstgeschwindigkeit 110 km/h, rückwärts 85 km/h); auch im Wendezugver- kehr kam sie oft zum Einsatz. In den Niederlanden stehen noch zwei Museumsloks dieser Reihe ein- satzbereit; die DGEG hat das Roco-Vorbild 23 105, die letzte überhaupt gebaute DB-Dampflok, als Mu- seumsstück konserviert.

Durch die Kurzkupplung zwischen Lok und Tender gelang es Roco, das Modell absolut maßstäblich lang zu halten – ein Ansporn für alle anderen Her- steller, es dem Salzburger Hersteller (bzw. Liliput, die die „42“ bereits damit versah) gleichzutun. Wo soll man anfangen, die vielen „Schmankerln“ dieses Mo- dells aufzuzählen? Da gibt es (um nur einige Bei- spiele herauszugreifen) den superfeinen Pfeifenzug aus Draht; größenrichtige und komplette Armaturen und Leitungen; superfeine Räder, die den filigranen Barrenrahmen erkennen lassen; Steuerungs- und Gestängedetails, u. a. Andeutung der Rollenlager an Treibstangen und Radlagern; Witte-Windleitbleche mit Griffstangen an der Unterseite; komplett einge- richtete Stehkesselrückwand im Führerhaus; feinste

Abb. 4. Blick auf den Triebtender, dessen mittig angeordneter Motor alle vier Achsen antreibt und der darum – auch dank des schweren Zinkdruckgehäuses – eine sehr gute Zug- bzw. Schubkraft entwickelt. Außerdem zu sehen: die KK-Deichsel am Tender und deren schwalbenschwanzförmige Führung im Lokmodell.





Brändli's Bus-Gepäckanhänger Der auf „Semi-Oldtime“-Omnibusse spezialisierte Schweizer Kleinserien-Hersteller Walter Brändli (Talgartenweg 5, CH-8630 Rüti) liefert jetzt einen zu den Busmodellen passenden Einachs-Gepäckanhänger. Der Anhänger Z 5 entstand nach einem in Rüti stationierten Vorbild der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland; das Modell ist wiederum als Zinnguß-Bausatz erhältlich und paßt natürlich nicht nur zu den Brändli-Bussen, sondern auch zu anderen Busmodellen der 50er/60er Jahre.

[Neu von Roco]

Bremsbacken, an allen Achsen komplett (!) nachgebildet; zusätzliche „Luftschlitz“ rund um die Schornsteinkrempe; extra angesetzte Wassereinfüllklappen, Leitern und Rangiertritte; endlich auch erhabene Schilder an Lok und Tender.

Die vier angetriebenen Tenderachsen sind nicht nur seitenschiebbar; die 2. und 3. Achse sind darüber hinaus federnd (mit Andruck von oben) gelagert. Das Lokfahrgestell hat einen Knickrahmen, der sowohl seitlich als auch vertikal beweglich ist. Dennoch läuft die Lok im geraden Gleis sehr ruhig. Allerdings hebelte unser Testexemplar den Tender bei Rückwärtsfahrt aus den Schienen. Die Zugkraft ist gut (4 Tenderräder haben Haftreifen), das Motorgehäusch ist erheblich geringer als bei früheren Modellen und selbst bei „voller Pulle“ noch nicht einmal laut zu nennen. Die umgerechnete Höchstgeschwin-

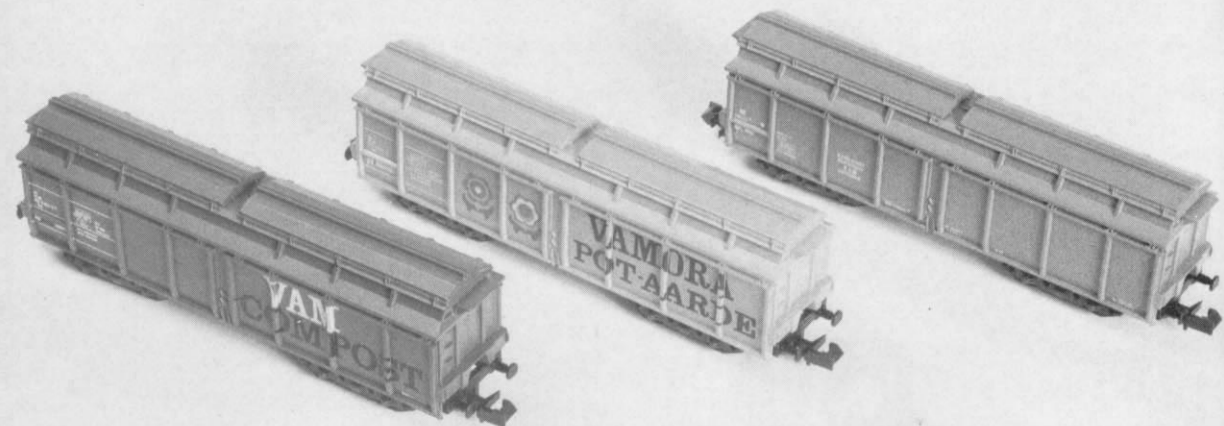
digkeit ist bei 12 V = 125 km/h, das langsamste ruckfreie Tempo beträgt umgerechnet 8 km/h.

Gibt's gar keine Schwachstellen? Doch: Bei der Stirnbeleuchtung brennt nur die Kesselleuchte hell, erst bei Höchstgeschwindigkeit leuchten auch die beiden unteren zufriedenstellend hell; und die beim Messmuster noch vorhandenen Fangbügel für die Treibstangen sind leider entfallen!

Last not least: Die beigelegte Beschreibung bzw. Betriebsanleitung ist vorbildlich ausgefallen und man kann nur hoffen, daß dieses Beispiel Schule macht.

Abschließend bleibt noch auf diverse weitere, nunmehr ausgelieferte Roco-Modelle hinzuweisen; es sind dies z. B. der Nebenbahn-Personenwagen, die Wechselstrom-Ausführung des ET 85, die „TUI“-Ferienexpress-Wagen und zwei kurze Kesselwagen (alles H0) oder die Mülltransportwagen in N. mm/BMC

Abb. 5. Umweltschutz in N: der vierachsige Mülltransportwagen ist jetzt als N-Modell in drei Varianten erhältlich.



Zurück in die Kindheit mit dem „Kittel“ in I

Es kam nicht von ungefähr, daß ich mir nach genau 20 Selbstbau-Modellen von Triebfahrzeugen und 40 Güterwagen-Selbstbauten ausgerechnet den „Kittel“ vornahm. Kindheitserinnerungen! Als kleiner Bub wohnte ich unmittelbar am Bahnhof Rastatt, und genau vor unserer Haustür war der Kittel-Dampftriebwagen abgestellt, wenn er nicht gerade zwischen Rastatt und Wintersdorf (der Grenzstation zu Frankreich) hin- und herpendelte. Das war in den Jahren vor dem 2. Weltkrieg. Leider ist mir nicht bekannt, wo der Wagen geblieben ist, in Rastatt wurde er jedenfalls nach dem Krieg nicht mehr gesehen.

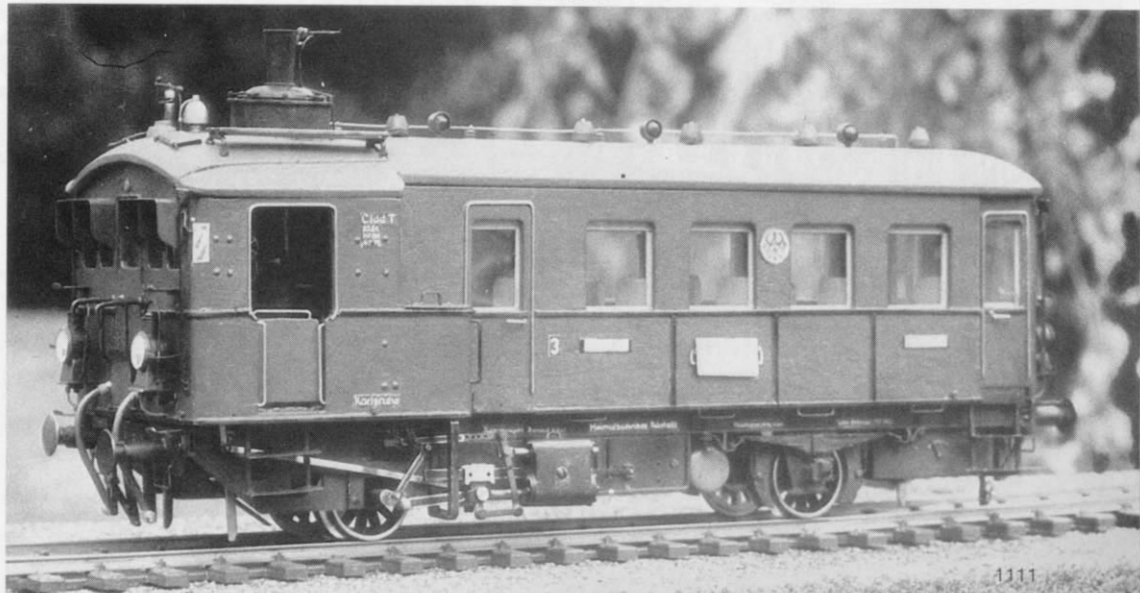
Für den Nachbau standen mir keine anderen Unterlagen als ein paar Fotos zur Verfügung; als erstes mußte ich mir also eine Ansichtsskizze selber fertigen und die Maße errechnen. Ich kam auf eine Länge über Puffer von 370 mm, die Höhe übernahm ich mit ca. 120 mm vom Märklin-I-Personenwagen. Die Breite im Bereich des Führerhauses liegt bei 100 mm, der Teil für die Passagiere ist jedoch nur 74 mm breit. Bis auf Räder und Motor entstanden alle Teile von Hand, d. h. ohne Maschinen. So fertigte ich z. B. das Chassis aus Messing-Doppel-T-Profilen, die gefederten Puffer aus Messingschrauben mit entsprechenden Hülzen, die vorbildgetreuen Kupplungen aus Messingdraht und Schräubchen. Den Motor „entnahm“ ich einer uralten Fleischmann-E 69; da der Antrieb jedoch auf größere Räder (Märklin-Speichenräder) erfolgen sollte, als dies bei dem H0-Modell der E 69 ursprünglich einmal vorgesehen

war, mußte ich die Über- bzw. Untersetzung ändern. Für die Aufbauten verwendete ich fünffach verleimtes Spezialsperrholz von 3 mm Stärke. Das Dach wurde aus einem einzigen Stück Hartholz gehobelt, geraspelt, gefeilt und geschmirgelt. An der Stehkessel-Nachbildung im Führerhaus habe ich alle für eine Dampfmaschine erforderlichen Armaturen angebracht und schließlich im Schornstein einen Seuthe-Dampfentwickler installiert. Erhebliche Schwierigkeiten bereitete die Nachbildung des Steuerungsgestänges. Auf keinem der mir vorliegenden Fotos war die Ausführung der Steuerung genau genug zu erkennen, so daß ich mich notgedrungen zu einer Nachahmung einer verkürzten Heusinger-Steuerung entschließen mußte.

Aus meiner Kindheit bzw. Jugendzeit kann ich mich erinnern, den „Kittel“ sowohl in weiß-blauer Farbgebung als auch in Reichsbahn-Grün gesehen zu haben. Für mein Modell wählte ich einen grünen Anstrich (mittels Spraydose von Günther) für den Aufbau, die Steuerungsteile legte ich schwarz aus. Inneneinrichtung und -beleuchtung vervollständigten das Modell, für dessen Herstellung ich etwa vier Monate meiner Freizeit „opfern“ mußte. Der Selbstbau in Spur I ist im Vergleich zu einem H0-Selbstbaumodell einerseits ziemlich leicht, weil ja sämtliche Teile wesentlich größer sind; andererseits machte ich die Erfahrung, daß diese größeren Teile und der Zwang, mehr Details nachzubilden, naturgemäß einen höheren Zeitaufwand verursachen.

Arno Welzeck, Rastatt

Keine Bauzeichnung (auch nicht die aus MIBA 4/1957) stand Herrn Welzeck für die Anfertigung dieses Kittel-Dampftriebwagen-Modells im Maßstab 1:32 zur Verfügung.



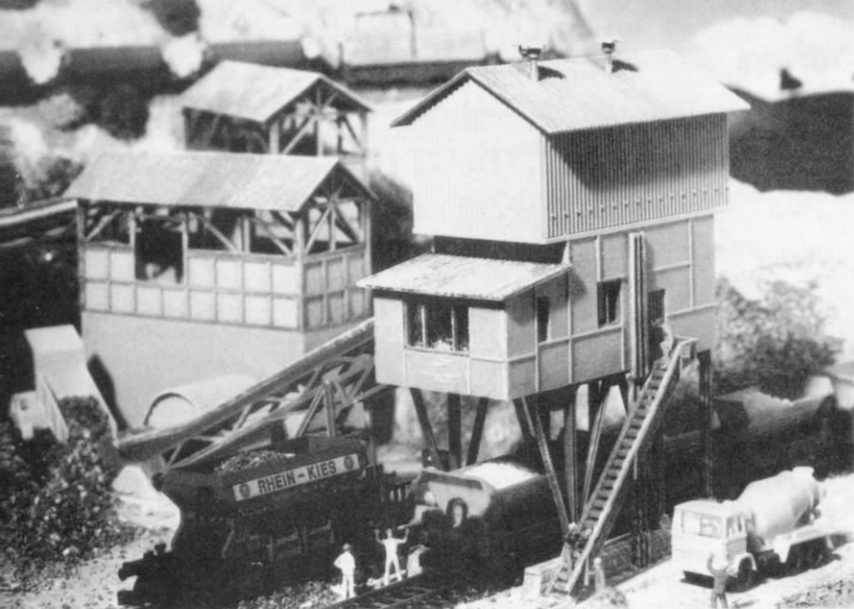


Abb. 1. Kieswerk-Verladeanlagen in moderner Bauweise gibt es jetzt als Vorrats- und Silogebäude auch in N.

Abb. 2 (unten). Tatsächlich ein – reizvoll fotografiertes – Z-Motiv: eine der neuen Brücken als Kombination zwischen Bogenbrücken und Fachwerkträgerbrücken.

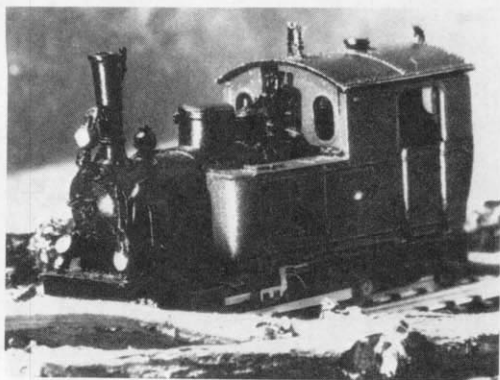
Faller- Neuheiten in N und Z

Auf vielen Anlagen anzutreffen dürfte ein Gleisanschluß für ein Kieswerk sein. Faller bringt für die N-Bahner zwei nicht-funktionelle Modelle in typischer Stahlträger/Wellblech-Bauweise; die beiden Silogebäude können als Verlade- und Vorratssilo fungieren, Förderband-Imitationen liegen den Bausätzen bei. Inzwischen ebenfalls ausgeliefert sind die N-Bahnsteighallen, die sich am besten in mehrfacher

Kombination aufstellen lassen (siehe Messebericht 3/80, S. 192).

Die Z-Anhänger wurden in diesem Jahr mit einer Reihe von Brückenbausätzen zur Anlagengestaltung bedacht. Stellvertretend für die verschiedenen Brückenformen und -Bauarten, die zum Teil ebenfalls schon im Messebericht abgebildet waren, sei hier eine interessante Bogenbrücken-Kombination vorgestellt.





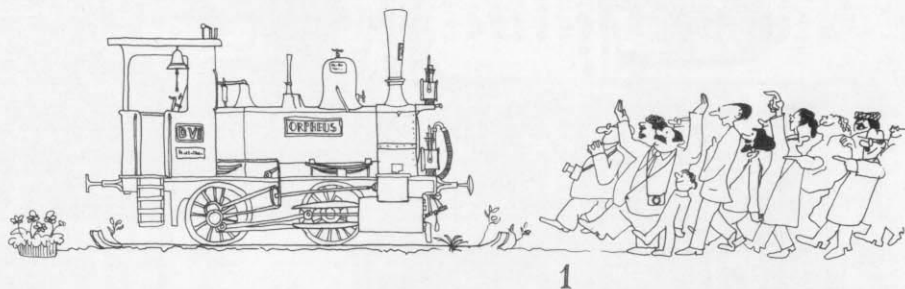
Die kleine Lok . . .

Genau wie bei der DB – allerdings nicht wegen mangelnder Fahrgäste, sondern weil das Bedienungspersonal fehlt – mußte meine M + F-Schmalspurbahn (Nm auf Z-Gleisen) eingestellt werden. Bevor auch diese Bahn in Karthaus (pardon, im Karton natürlich – nicht im berühmten/berüchtigten „Lokfriedhof“ Karthaus bei Trier) verschwindet, hier noch ein Foto der schon einige Zeit auf einem Abstellgleis dahinstehenden Lok.

Die Schilder wurden offensichtlich von den aus der Presse bekannten „Eisenbahnfreunden“ gekl. . . bzw. „in Sicherheit gebracht“; bei den Lampen ist es ihnen wohl mißlungen.

Das Foto hat Herr Norbert Almers aufgenommen: vielleicht eignet es sich für die Veröffentlichung. Ansonsten können Sie es in Ihrem Archiv ablegen (bis der Schnee geschmolzen ist).

Dr. Christian Vollrath, Bremen



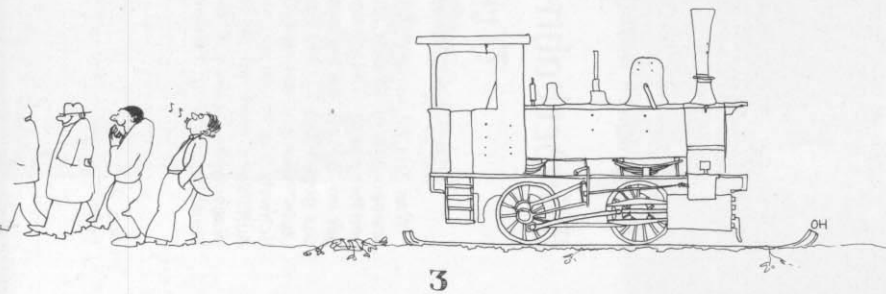
1

. . . und der „homo mibanicus“

So lange wollten wir nicht warten, zumal uns das Schnee-Bild der kleinen Lok bestens ins redaktionelle Konzept des Weihnachtshäftes paßte und darüber hinaus eine treffliche „Entschuldigung“ bzw. Erklärung für ein nicht fertiggestelltes Lokmodell liefert! „Dreingegeben“ haben wir darum noch die passende Cartoon-Serie aus dem Schmunzelbuch „homo mibanicus“ von Dr. Oswald Huber, der seine – unsere! – Pappenheimer eben kennt und karikiert. Der „homo mibanicus“ ist übrigens noch erhältlich (für DM 19,80 + 0,90 DM Versandgebühren direkt vom Verlag) – und eignet sich so recht als Weihnachtsgeschenk für alle Modellbahner, die die Sache nicht so verkniffen sehen. Die Redaktion



2



3

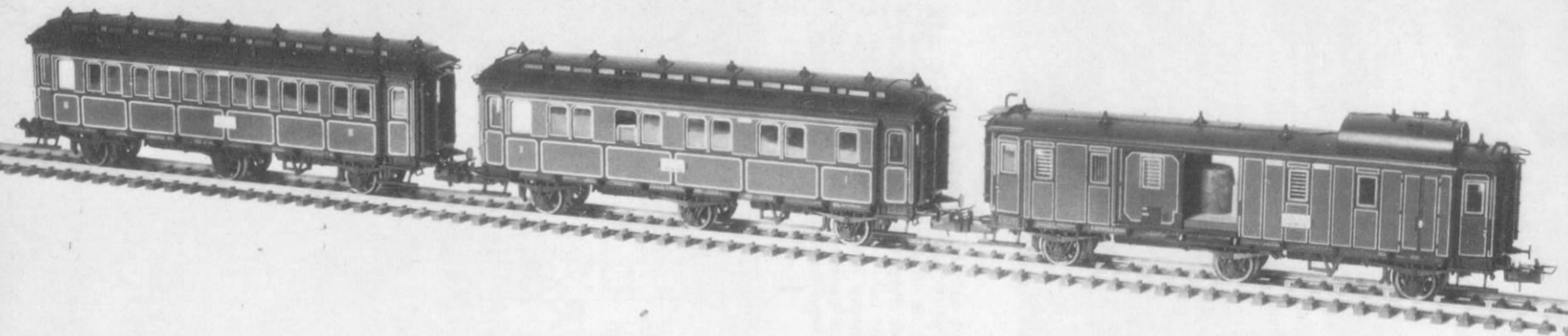


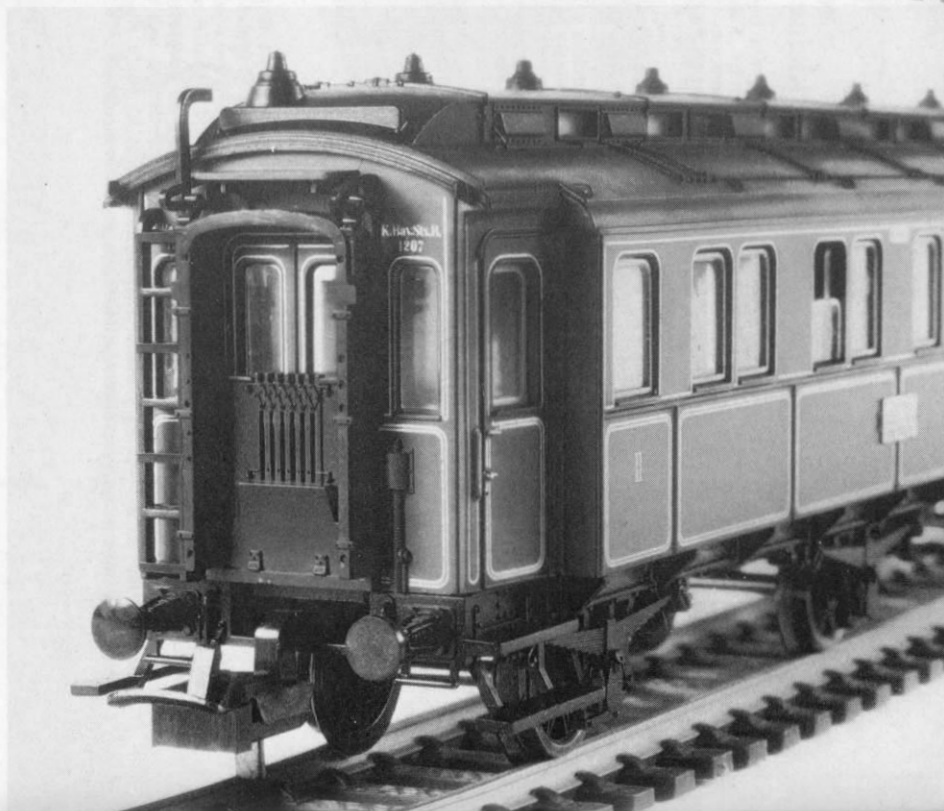
Abb. 1. Der „bildschöne“ Länderbahn-Schnellzug von Trix, der eigentlich nur noch zwei Wünsche offen läßt: eine Kurzkupplungs-Möglichkeit und eine passende Zuglok (siehe Haupttext).

Ein „Königlich Bayerisches Zug-Gedicht“:

Länderbahn-D-Zugwagen von Trix in 1:87

Was Trix im vorigen Jahr mit den bayerischen Güterwagen begonnen hat, wird heuer mit einer Serie von „Uralt“-Schnellzugwagen fortgesetzt. Dreiachsige Schnellzugwagen waren in Bayern länger im Einsatz als bei anderen Länderbahnen, u. a. deshalb, weil das gegenüber einem Drehgestellwagen um bis zu 50 % geringere „tote“ Gewicht auf den Gebirgsstrecken in Richtung Österreich, Schweiz und Italien von nicht zu unterschätzender Bedeutung war. Auffälliges Merkmal dieser um die Jahrhundertwende gebauten Wagentypen ist die auf beiden Wagenlängsseiten unterschiedliche Fensteranordnung: die Gangseite hatte einfache Fenster, die Abteil-

Abb. 2. „K.Bay.Sts.B 1207“ lautet die Aufschrift über dem rechten Fenster in der unwahrscheinlich reichhaltig detaillierten Stirnseite.



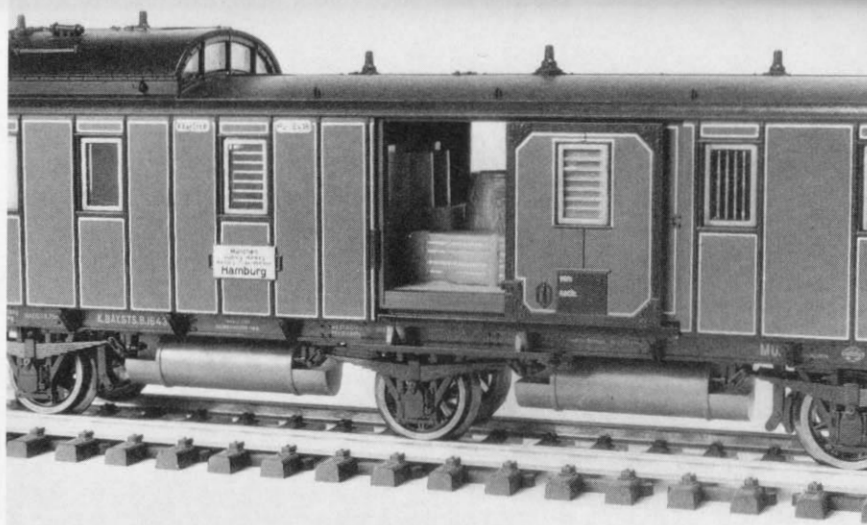


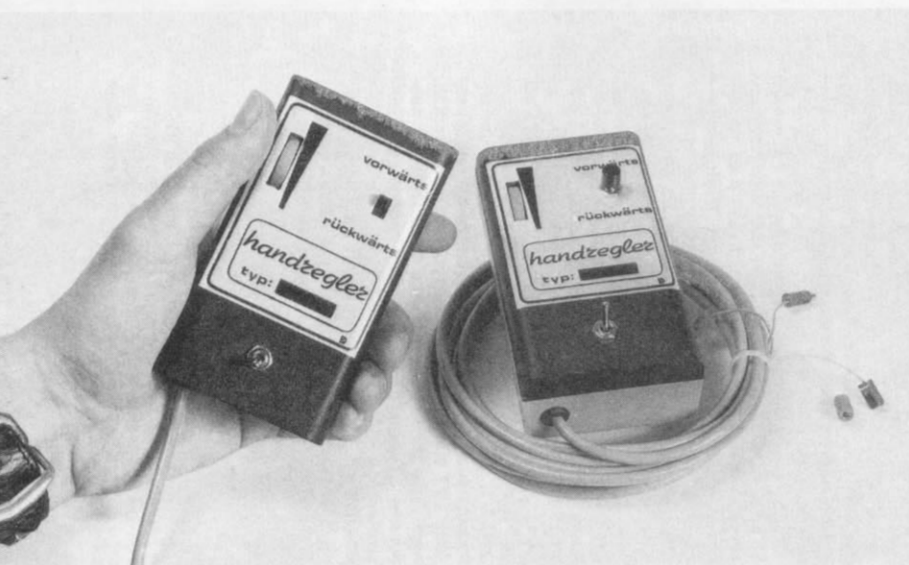
Abb. 3. Hinter den verschiebbaren Türen des Gepäckwagens entdeckt man Ladegut-Imitationen.



seite geteilte, also sozusagen „doppelte“ Fenster. Trix wählte bei den Sitzwagen die Version mit Oberlichtaufbau, die sich auch im Modell interessant ausnimmt; später ließ die „K.Bay.Sts.B.“ ganz ähnliche Wagen mit Tonnendach bauen. Nebenbei bemerkt, wurden die letzten dieser 3achsigen Schnellzugwagen erst von der DB umgebaut und mit neuen Wagenkasten versehen (im Rahmen der großen -3yg-Umbauaktion ab 1956).

Die drei schmucken Wagenmodelle des AB3ü, C3ü und Pw 3ü sind jeweils 15,6 cm lang und sehr ansprechend detailliert. Hingewiesen sei hier nur auf ein paar der besonders gelungenen Details wie Achslagerblenden, Korbpuffer (mit Rangierergreifen), usw.; Teile der Bremsanlage sind extra eingesetzt, ebenso die Gasbehälter für die Beleuchtung. Farbgebung und Beschriftung sind ausgezeichnet – auch der Langträger ist grün eingefärbt und vollständig beschriftet. Die Speichenräder dürften bei diesen Wagen vorbildgerecht sein und passen jedenfalls bestens. Als Zuglok für diese Garnitur lassen sich neben der hauseigenen G 3/4 H (siehe Messebericht 3a/80, S. 343) auch alle S 3/6-Versionen in der Ursprungsausführung (also nicht gerade die neubekesselte 18“) einsetzen; noch schöner wäre es freilich, wenn Trix zur nächsten Messe ein haargenau passendes „Zugpferd“ präsentieren würde, wie beispielsweise die B XI (eine Schnellzuglok, die die Reichsbahn seinerzeit bei Aufstellung ihres Nummernschemas aus unerfindlichen Gründen unter die Personenzuglokomotiven eingereiht hat). – Die übrigen Trix-Neuheiten VT 75 (H0) und G 3/4 H (N) werden wir im nächsten Heft vorstellen.

Abb. 4. Eine Abbildung, die für sich bzw. für die Ausführung der – mit Inneneinrichtung versehenen – Trix-Waggons spricht. Hier die Gangseite mit den einfachen Fenstern (im Gegensatz zu den doppelten Fenstern der Abteilseite, vgl. Abb. 1).



Die Handregler von Döring gibt es für Gleichstrom- (links) und Wechselstromsystem (rechts, mit Überstromtaster). Die Geschwindigkeitsregelung erfolgt mit einem Rändelrad.

Züge an der langen Leine: „Walk around control“ von Döring

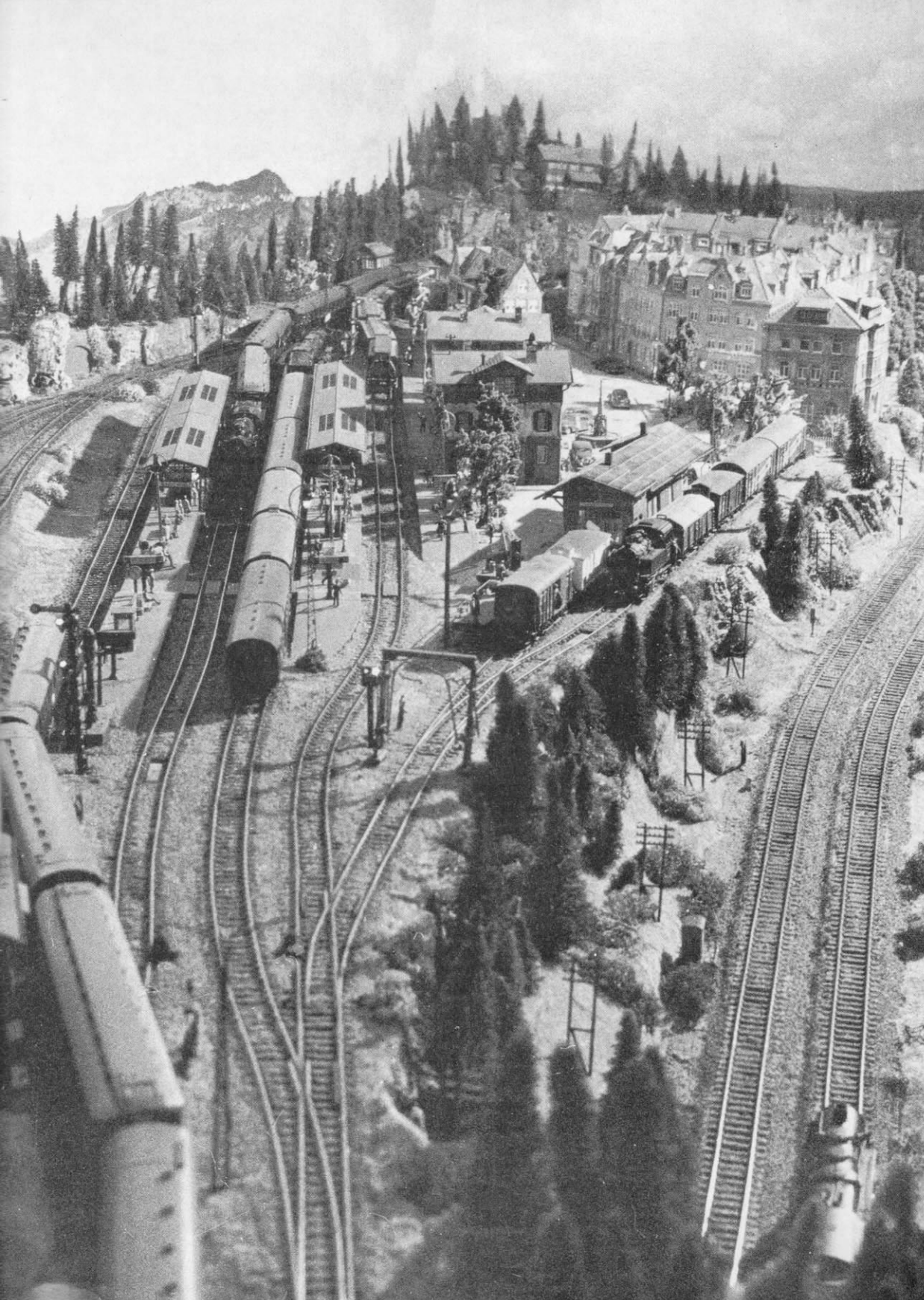
„Walk around control“ ist, wie „weathering“ ein angloamerikanischer Modellbahn-Ausdruck und bedeutet wörtlich übersetzt soviel wie „Geschwindigkeitsregulierung im Herumgehen“. Ein solcher Handregler läßt sich immer dann besonders nutzbringend einsetzen, wenn man „hautnah“ am Ort des Geschehens dabei sein will. Auf ausgedehnten Anlagen, Rundum-Anlagen, zungenförmigen Anlagen usw. ist der „Lokführer“ meist an das stationäre Fahrpult „gefesselt“, er kann nicht dort dabei sein, wo etwas los ist. Die eine „Lösung“ (Lösung des Problems und Los-Lösung vom stationären Fahrpult) hat Trix mit seinem in MIBA 4/77 vorgestellten System „Telecontrol“ aufgezeigt, bei dem ein tragbarer Sender mit einem festen Fahrpult durch Infrarotwellen in Verbindung steht. Diese relativ aufwendige Methode ist jedoch nicht in allen Fällen notwendig, es geht auch einfacher. Mit einem Fahrregler, der so klein und leicht sein muß, daß man ihn gut in einer Hand halten und bedienen kann, läßt sich jede Lok beim Rangieren, am Ablaufberg, auf einer Steilstrecke o. ä. verfolgen. Und ob die Übertragung vom Handregler zum festen Regler mittels Infrarot-Fernsteuerung oder mittels Kabel funktioniert, ist für die Zwecke des Modellbahners gleichgültig.

Die Firma Klaus Döring, Fränkisch Crumbach, bietet für Gleich- und Wechselstrombetrieb je einen 180 g „leichten“ Handregler an, bei dem die Geschwindigkeitsregelung über ein Rändelrad und die Fahrtrichtungsschaltung über einen kleinen Schiebeschalter (bei der Gleichstrom-Ausführung) bzw. einen Druckschalter (bei Wechselstrom-Ausführung) erfolgen. Das Anschlußkabel ist mit ca. 3 m Länge für die meisten Anlagen-Größen ausreichend. Der Gleichstrom-Regler arbeitet nach dem Prinzip der Impulsweitensteuerung und kann an den Gleich- oder Wechselstromausgang eines Fahrpultes oder den Ausgang eines Lichttrafos angeschlossen werden; das Wechselstromgerät (das natürlich an einen Wechselstromtrafo anzuschließen ist) macht sich die Phasenanschnittsteuerung zunutze und besitzt einen eingebauten Taster für Überspannungsimpulse. Beiden Modellen ist ein kleiner Kippschalter gemeinsam, der als „Hauptschalter“ bzw. „Nothalt“ fungiert. Das Gehäuse des Döring-Handreglers ist u. E. etwas „kantig“ und liegt nicht optimal in der Hand. Empfehlenswert wäre auch noch eine Öse, an der man den Handregler vorübergehend aufhängen könnte, wenn man mal beide Hände frei haben will.

jw

[Reger Fahrbetrieb und Parade-Bw – Schluß v. S. 1082]

Abb. 13–15. Schwerpunkt der H0-Anlage Dachzelt ist ein relativ kleiner Durchgangsbahnhof an zweigleisiger Strecke im Mittelgebirge (S. 1117). Die gleichzeitig ein- und ausfahrenden Züge demonstrieren den regen Fahrbetrieb, der bei diesem Konzept möglich ist. Die gelungene Gestaltung der Anlage vermittelt eine gewisse Weite, wie unser doppelseitiges Großbild (S. 1118 u. 1119) mit dem Blick über Bahnhof, Stadtviertel und Bw-Vorfeld zeigt. Am vorderen Anlagenrand ist das Gleisbildstellpult angeordnet; von hier aus haben Vater und Söhne Dachzelt den Betrieb auf ihrer Anlage „fest im Griff“.









Und nochmals:
(zu MIBA 10/80, S. 900)

Haftreifen für die V 188 von Lima

Schon vor Erscheinen des obengenannten Artikels konnte ich bei einem Freund Erfahrungen mit der m. E. unzulänglichen Zug- und Bremskraft (!) der Lima-V188 sammeln (der Bremsweg im Gefälle vor einem mittelschweren Zug ist mehr als – umgerechnet – vorbildgetreu!) Das Grundübel, nämlich der mangelhafte Kraftschluß Rad-Schiene, läßt sich meiner Meinung nach weder durch zusätzlichen Ballast (dann drehen die Räder schon auf ebener Strecke ohne Zug durch) noch durch einen zusätzlichen Motor lösen, denn der vorhandene Motor ist durchaus kräftig genug. (Außerdem kommen praktisch alle gängigen Modellbahnloks mit nur einem Motor aus).

Eine wesentliche Verbesserung bringt das Aufziehen von je einem Haftreifen (von der Märklin-110) auf die beiden Antriebsräder (beide auf der gleichen Seite!), die nicht zur Stromabnahme herangezogen werden. Die Haftreifen habe ich

mit etwas UHUpor, mit einer Stecknadel aufgetragen, fixiert. Wenn man auf alle Antriebsachsen des Motorteils beidseitig Haftreifen aufzieht, ist die Lok elektrisch von den Schienen isoliert, da der antriebslose Teil nur von einer Fahrschiene Strom aufnimmt. Die minimale Schräglage der Lok, die durch die einseitige Anordnung der Haftreifen entsteht, stört m. E. höchstens bei einer Betrachtung aus nächster Nähe und muß halt im Interesse der verbesserten Zugkraft in Kauf genommen werden. Ein nützlicher Nebeneffekt: Da die nun etwas tiefer liegenden Stromabnehmer der Lok einen höheren Anteil des Lokgewichts tragen, verbessert sich der elektrische Kontakt zur Schiene.

Längere Betriebserfahrungen mit der so veränderten Lok haben wir noch nicht; ein eventueller Haftreifenwechsel dürfte vermutlich ziemlich knifflig werden. Peter Hoch, Zweibrücken

Eine selbstgebaute Bahnsteig-Überführung in O

auf der ausgedehnten O-Anlage des Prof. Dr.-Ing. G. Holbein aus Bremen. Die stilistisch dem zur Messe '79 vorgestellten Pola-N-Modell ähnelnde Überführung besteht aus Sperrholz; die Eisenträger wurden mit aufgeklebten Pappstreifen und der Putz mit einem Wasserglas/Schlemmkreide-Gemisch imitiert (das allerdings bei hoher Luftfeuchtigkeit zum Kristallisieren neigt, weswegen der Erbauer heute für diesen Zweck Moltofill o. ä. verwenden würde). Die Fenster bestehen aus einseitig mattiertem Cellon mit aufgemalten Tusche-Kreuzen und -Rahmen; das Geländer schließlich wurde – freihand! – aus Draht gelötet.

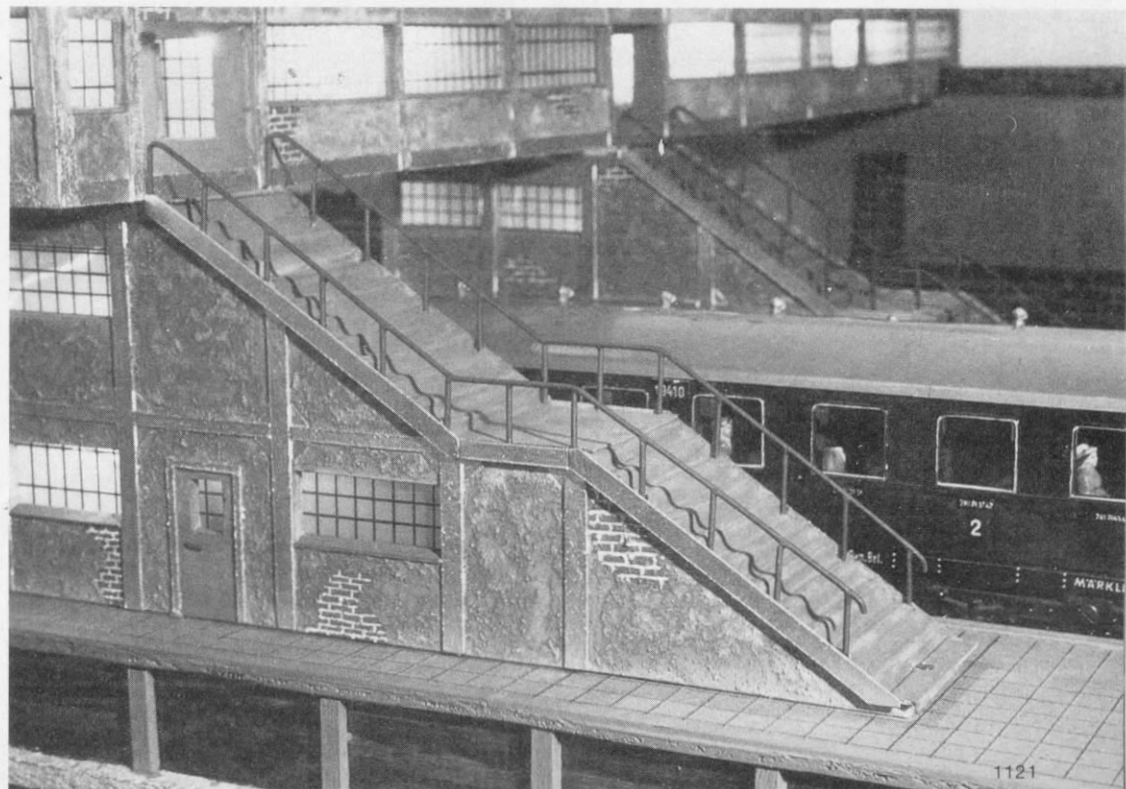




Abb. 1. Einige der von Herrn Jönsson gebauten bzw. modifizierten Straßenbahnmodelle: Die Hamburger Triebwagen V1, Z1 und Z1b wurden aus Bausätzen und Teilen von Bec-Kits gebaut.

Der Schwerpunkt liegt auf der Straßenbahn

Die H0-Strab-Anlage von Peter Jönsson, Hamburg

Abb. 2. Die Triebwagenhalle der „Siegener Kreisbahn“ (entstanden aus einem Kibri-Lokschuppen) beherbergt (v. l. n. r.) einen Liliput-KSW, einen umgebauten „Hannoveraner“ Tw und einen umlackierten Fairfield-Arbeitswagen. Der Flachwagen entstand aus „Resten“.



Schon lange Zeit beschäftige ich mich mit dem Modellbahn-Hobby. Dabei wechselte der Schwerpunkt vor zehn Jahren von der Modelleisenbahn (H0) zur Modellstraßenbahn. Ich habe den Dachboden meines Reihenhauses ausgebaut und kann dort auf etwa 17 m² meinem Steckpferd mit einer „Ander-Wand-entlang-Anlage“ nachgehen. Anfangs mußte ich mich mit Hamo- und Rivarossi-Straßenbahnen und deren Umbauten begnügen; seit etwa fünf Jahren ist das Angebot an maßstäblichen H0-Straßenbahnen jedoch merklich gestiegen – besonders für Bastler, die sich für norddeutsche Vorbilder interessieren.

Auf meiner Anlage sind heute Umbauten der Fertigmodelle von Fairfield, AHM, Roco und Gogtram im Einsatz; außerdem fertigte ich Straßenbahnen unter Verwendung von Bec-Kits, die dem Bastler große Gestaltungsmöglichkeiten lassen.

Die „Straßenbahnerei“ in der Baugröße H0 halte ich für besonders reizvoll, denn bei geringem Raumbedarf lassen sich bereits realistisch aussehende und betrieblich „befriedigende“ Anlagen erstellen; der gleiche Platz würde sonst höchstens für eine N- oder Z-Eisenbahnanlage ausreichen!

Peter Jönsson, Hamburg



Abb. 3. Die Straßenbahnstrecke ist hier auf eigenem Gleiskörper verlegt; bei den Straßenbahnfahrzeugen handelt es sich um Hamburg V 7 E und V 6 E.

Abb. 4. Die große Wendeschleife vor dem Bahnhofsgebäude ist sehr nett mit Grünanlage, Kiosken usw. gestaltet; rechts führt die Überlandstrecke hinaus (vergleiche Abb. 3).



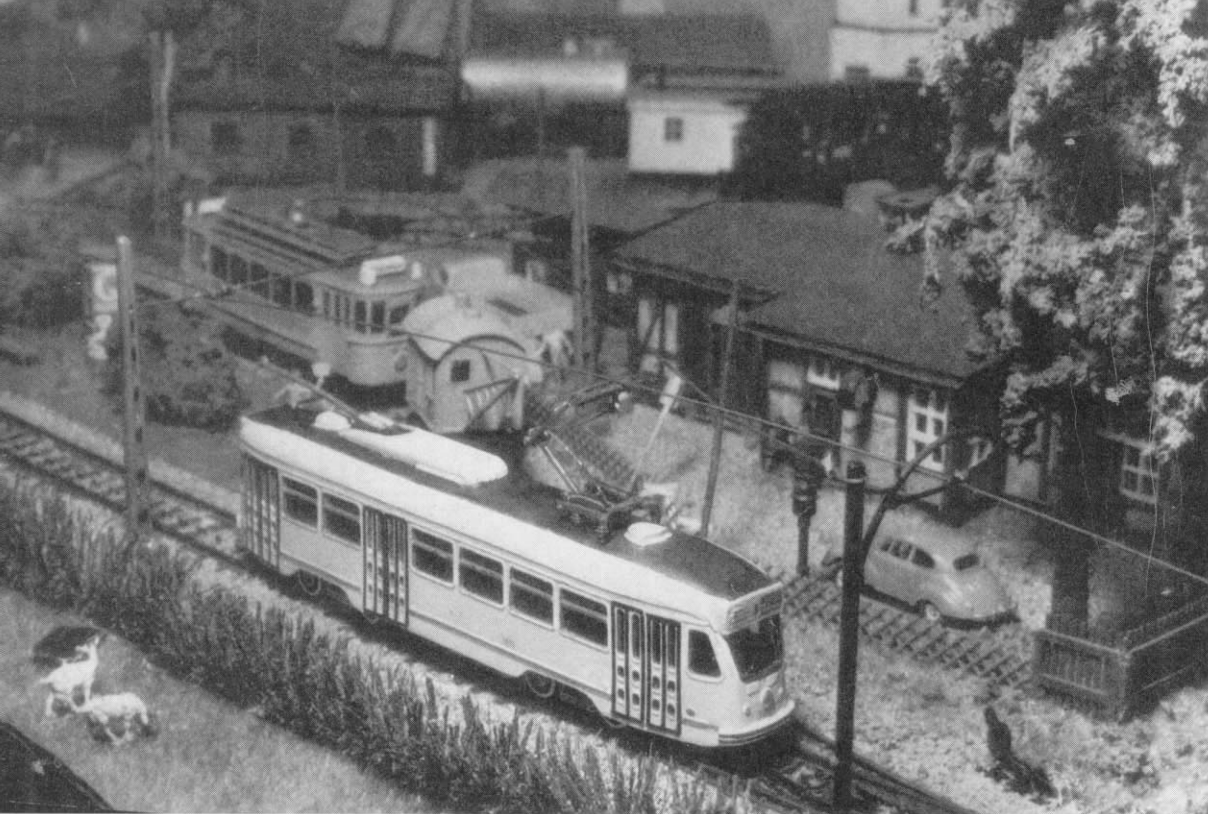
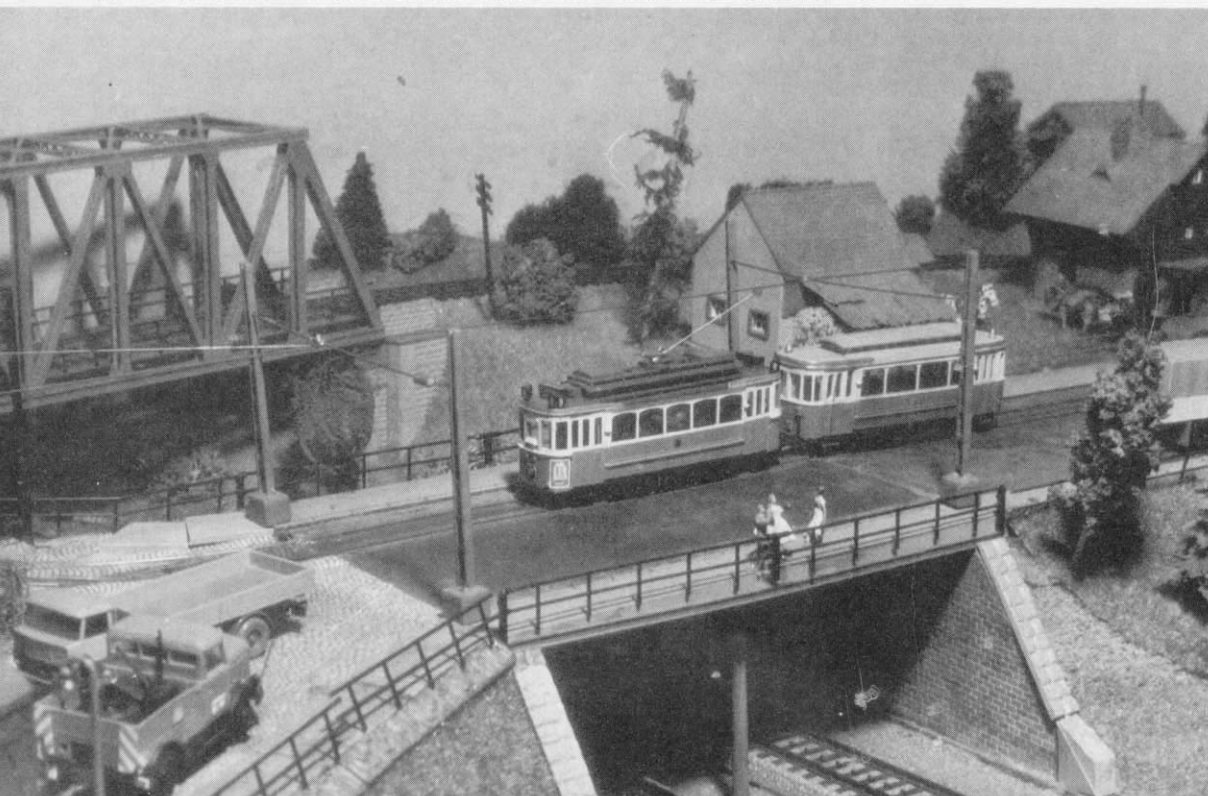


Abb. 5. Auf der Überlandstrecke im Einsatz: „Brüsseler“ PCC-Triebwagen, Serie 7000. Auf dem Ausweichgleis wartet ein Arbeitswagen nach Hamburger Vorbild mit einem interessanten Krananhänger.

Abb. 6. Die Straßenbrücke über die Bahnstrecke entstand aus einer Rivarossi-Straßenplatte mit Rillenschienen und wird gerade von einem Hamburger Z1 mit Beiwagen Z2B von Bec-Kits befahren.



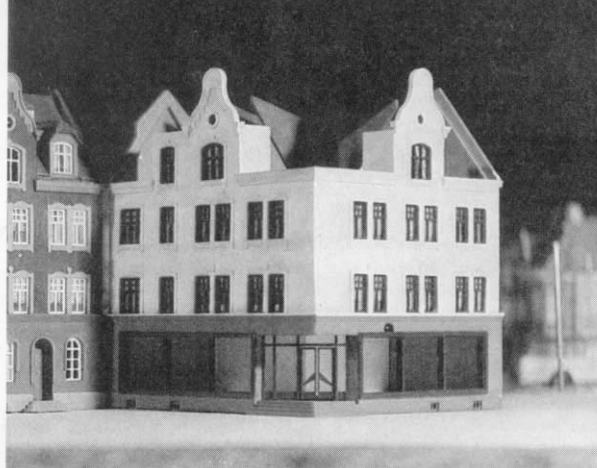
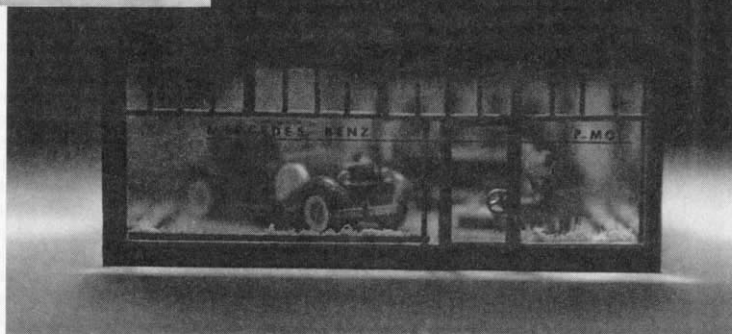


Abb. 1 u. 2. Noch nicht ganz fertiggestellt ist das Eckhaus mit dem großen Laden im Erdgeschoß (oben), während der Mercedes im „Autosalon“ bereits effektiv präsentiert wird (rechts).

Laden-Einbauten für Kibri-Stadthäuser



Nicht nur hierzulande haben die Kibri-Stadthäuser so manchen Modellbahner zu Umbauten gereizt (siehe u. a. MIBA 4/79), sondern auch in den benachbarten Niederlanden. Herr J. Faro aus Delft hat an zwei Kibri-Häusern das Erdgeschoß mit großflächigen Ladengeschäften ausgestattet, wie dies im Großen immer wieder anzutreffen ist; man denke nur an die diversen Supermärkte. Möbelgeschäfte o. ä., die sich in den Erdgeschossen älterer Wohn- und Geschäftshäuser etabliert haben. Herr Faro wählte zu dem ein nicht alltägliches Motiv, nämlich einen Autosalon.

Blickfang der Inneneinrichtung ist ein Mercedes-Oldtimer (Wiking-Modell), der praktisch von allen Seiten gleichzeitig zu sehen ist, weil die Innenwände des Autosalons aus Spiegelglas bestehen. Gerade bei Läden macht sich eine detaillierte Inneneinrichtung besonders gut und wirkt jedenfalls „plastischer“ als die flachen Vordrucke, die hinter die Schaufensterscheiben geklebt oder gestellt werden. Das noch nicht ganz fertige Eckhaus erhielt auch einen neuen Fassaden-Anstrich und unterscheidet sich deutlich von der Original-Ausführung.

TT-Spezialisten am Tatort?

Einbruch beim MEC Tübingen!

Zwischen dem 18. und 24. Oktober 1980 sind unbekannte Täter in die Wagen des MEC Tübingen e. V., die am Westbahnhof in Tübingen abgestellt sind, eingebrochen und haben

49 Lokomotiven und ca.

60 D-Zug- und Personenwagen

entwendet. Die Weihnachtsanlage wurde teilweise beschädigt. Der Schaden beträgt ca. 10 000,- DM.

Bei den Lokomotiven und Wagen handelt es sich um TT-Modelle. Die entwendeten Fahrzeuge stammen von der Fa. Rokal und waren z. T. mit abgedreh-

ten Spurkränzen versehen. Die Täter waren vermutlich „vom Fach“, denn sie ließen Loks und Wagen der Berliner TT-Bahnen auf der Anlage und in den Schränken stehen. Entwendet wurden vor allem seltene Exemplare, auch wenn sie äußerlich wenig hergaben. Da es im Bundesgebiet nur wenige TT-Großanlagen gibt, könnte es möglich sein, daß diese Fahrzeuge hier oder dort zum Kauf angeboten werden; in diesem Fall bitten wir um Nachricht.

Modell-Eisenbahn-Club Tübingen e.V.
Fr.-Dannemann-Str. 45, 7400 Tübingen.

Neue Bücher für Ihr Hobby



Lokomotivbau und Dampftechnik von Wolfgang Stoffels

308 Seiten mit 341 Abbildungen, Format 20,5 × 27,5 cm, DM 140,-, erschienen im Birkhäuser-Verlag, Basel.

Der Autor, der aus der Praxis kam: Ausbildung bei der Deutschen Bundesbahn für den maschinentechnischen Dienst und zum Lokomotivführer auf Dampf-, Diesel- und Elektroloks, einschließlich selbständiger Fahrpraxis. Die Energie, die aus Feuer und Wasser kam: „Versuche und Resultate mit Hochdruck-Dampflokomotiven, Dampfmotor-Lokomotiven und Dampfturbinen-Lokomotiven“ lautet der Untertitel des Buches, in dem sich der Verfasser in enzyklopädischer Genauigkeit mit den Möglichkeiten und Grenzen der Dampflokomotive befaßt. Detaillierte Angaben zu Konstruktion, Einsatz und Verbleib, die Auswertung von Meßergebnissen und das äußerst informative Illustrationsmaterial – man hätte sich lediglich einige Fotos etwas größer wiedergegeben gewünscht – machen dieses Fachbuch auch für „interessierte Laien“ zur verständlichen Lektüre.

Folgende Kalender für 1981 lagen bei Redaktionsschluß vor:

Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart:

Lok-Magazin-Kalender,

175 Abbildungen, Format 14,8 × 21 cm, DM 16,80;

Internationaler Tram-Kalender,

21 Abbildungen, Format 19 × 27,5 cm, DM 14,80;

Die Eisenbahn in Farbe,

13 Abbildungen, Format 14,8 × 21 cm, DM 7,80;

Lok-Kalender,

13 Abbildungen, Format 28,5 × 32 cm, DM 12,80.

Verlag Eisenbahn-Kurier, Freiburg:

Deutsche Reichsbahn-Kalender,

105 Bilder, Format 15,8 × 26,5 cm, DM 19,80;

Transpress-Kalender,

15 Bilder, Format 41 × 29 cm, DM 12,80.

alba-Buchverlag, Düsseldorf:

Der große Eisenbahn-Kalender, DM 18,80;

Der große Lokomotiv-Kalender, DM 14,80;

Eisenbahn vor der Kamera, DM 16,80

(jeweils 13 Bilder, Format 45 × 29 cm).

Club 760, Verein der Freunde der Murtalbahn:

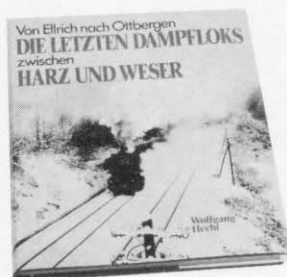
Österreichischer Eisenbahn-Kalender,

13 Bilder, Format 48,5 × 29 cm, DM 17,-.

Von Ellrich nach Ottbergen

Die letzten Dampfloks zwischen Harz und Weser

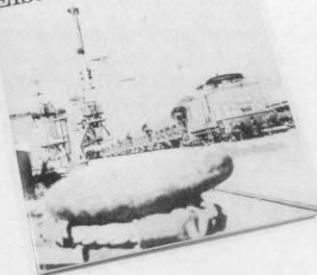
von Wolfgang Hecht



204 Seiten mit 203 Abbildungen, Format 24,5 × 21,5 cm, DM 46,-, erschienen im Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Von schweren Zügen auf der Güter-„Rollbahn“ zwischen Ottbergen und Ellrich und ihren Lokomotiven berichtet dieses Buch in zahlreichen stimmungsvollen Bildern. Die schweren Maschinen der Baureihen 44 und 50 wurden zwischen 1973 und 1976 im täglichen Einsatz zwischen Harz und Weser aufgenommen; „Eisenbahn und Landschaft“ ist ebenso ein Thema dieses Bildbandes wie Aufnahmen der Züge im Bahnhof, der Lokomotiven im Bw und Detailansichten von den Dampfloklokomotiven. Die Bildtexte beschreiben u. a. technische und betriebliche Details wie Zuglasten oder wie der Lokführer beim Inangsetzen des Zuges vorgeht.

Eisenbahn-Jahrbuch



Eisenbahn-Jahrbuch 1980

Ein internationaler Überblick

178 Seiten mit über 200 z.T. farbigen Abbildungen, Format 24 × 28 cm, erschienen bei transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin; Vertrieb für die BRD, Österreich und die Schweiz durch alba Buch-Verlag, Düsseldorf.

Das bekannte transpress-Jahrbuch enthält auch heuer wieder mehrere Beiträge, die einen interessanten Eindruck vom Bahnbetrieb in anderen Ländern vermittelt. Genannt seien hier nur die Berichte über den Bau der Baikal-Amur-Magistrale (BAM) in der UdSSR, Eisenbahn-Schutzbauten im Erzgebirge, das Verkehrsmuseum Dresden und dessen Exponate (mehr als 100 Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven) und über die Modellbahn-Ausstellung 1979 am Berliner Funkturm.

Neue Bücher für Ihr Hobby

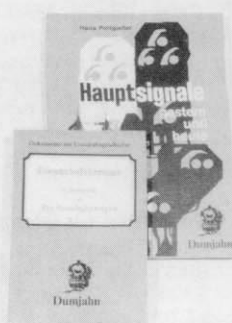
Die Eisenbahnwagen und Bremsen

Eisenbahnfahrzeuge
Band 2

von H. Hinnenthal
(Nachdruck)

117 Seiten mit 85 Abbildungen, Format 10,5×15 cm, DM 16,80, erschienen im Verlag H. W. Dumjahn, Mainz.

In der Reihe „Dokumente zur Eisenbahngeschichte“ legt Dumjahn mit diesem Nachdruck aus dem Jahre 1923 eine weitere Spezialität vor. Damals wurden unter Wagen auch noch die Triebwagen eingereiht und behandelt; ansonsten erfährt der Wagen-Historiker allerlei Interessantes über Laufwerke, Untergestelle, Bremsen, besondere Einrichtungen usw. aus einer Zeit, da Gattungsbezeichnungen wie „Bpmz²⁹¹“ noch in ferner Zukunft lagen.



Hauptsignale gestern und heute

von Hans Pottgießer

176 Seiten mit 10 Textabbildungen und 54 teilweise illustrierten Anlagen, Format 15×21 cm, DM 36,-, erschienen im Verlag H. W. Dumjahn, Mainz.

„Der Sicherheitsdienst auf der freien Bahnstrecke ist ein womöglich noch stärker ausgeprägtes Wärter- und Wächteramt wie das des Weichenstellers und erfordert, da es als solches die gewöhnlichsten Vorrichtungen des Unterbeamtentums in sich schließt, zwar nur das im Eisenbahnbetriebe geringst zuverlässige Maaß geistigen Wissens und geistiger Begabung, jedoch gleich irgend welchem anderen und höheren Betriebsamte das volle Maaß unbedingter Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, stets bereiter Selbstlosigkeit und selbstbewußter Willenskraft und Willensklarheit, um nöthigenfalls mit Eile und Entschiedenheit handeln zu können.“

Dieser vom Autor zitierte Abschnitt aus dem „Handbuch des praktischen Eisenbahndienstes“ von 1877 zeigt, daß das vorliegende Buch sich nicht allein auf sicherheitstechnische Abhandlungen beschränkt (wenngleich diese großen Raum einnehmen), sondern sich auch mit soziologischen Aspekten befaßt. Allzuoft war und ist es ja der kleine Mann, der nach – gottlob seltenen – Eisenbahnkatastrophen haftbar gemacht wurde. Insofern stellt „Hauptsignale gestern und heute“ eine informative und vielseitige Lektüre für Eisenbahnfreunde und Modellbahner mit historischem Interesse dar.

Märklin-Bahn mit Pfiff

von Bernd Schmid

260 Seiten mit zahlreichen Schwarzweiß- und Farbabbildungen, Format 17×22 cm, Märklin-Art. Nr. 0328, DM 22,50.

Eine erweiterte Ergänzung und zugleich Fortsetzung von „Märklin-Bahn und Landschaft“ stellt

dieses Buch dar, dessen Autor langjähriger MIBA-Leser kein Unbekannter ist; mit von der (elektrotechnischen) Partie ist übrigens auch Ing. Hans Rothärmel, gleichfalls ein guter MIBA-Bekannter.

„Neue Tips und Baubeschreibungen für den anspruchsvollen (erfahrenen) Modellbahner“ hat Bernd Schmid sein Buch untertitelt. Und in der Tat enthält es eine Fülle nützlicher Hinweise und Kniffe; aus dem 30 Kapitel umfassenden Inhaltsverzeichnis seien hier nur genannt: „Kleine Signalkunde“; „Bahnhof im Schnee“; „Neue Methoden im Felsenbau“; „Wasserwirkungen“; „Hintergründige Tips“ oder „Fahrzeugrealismus“. Zwei besondere Stärken des Verfassers kennzeichnen auch dieses Buch: die Geländegestaltung und die Fotografie, der ein eigenes, informatives Kapitel „Neue Tips für Fotografen und Schmalfilmfreunde“ gewidmet ist. Insgesamt: ein praktisches Buch, dessen Lektüre selbstverständlich nicht nur Märklinisten, sondern allen Modelleisenbahnern – Anfängern wie Fortgeschrittenen – etwas bieten kann.

Als die Züge fahren lernten

Aus den Kindertagen der Modellbahn
von Udo Becher

184 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Format 24×27 cm, gebunden, DM 48,-, erschienen im Alba-Buchverlag, Düsseldorf.

Ein nostalgischer Rückblick auf die „Kindertage der Modellbahn“ mit zahlreichen Farbaufnahmen alter und uralter Modelle, um die sich heutzutage die Sammler reißen! Gleichzeitig gibt das geschmackvoll gestaltete Buch einen geschichtlichen Abriss über die Entwicklungsstufen der frühen Eisenbahnmodelle von den Bodenläufern und Zinngußmodellen bis hin zu Holz- und Blecheisenbahnen. Besonderes Interesse werden sicher die Zubehörteile wie Zuganzeiger, alte Signale usw. finden. Ein ausführlich gehaltener Anhang bietet Bestimmungshilfen für den Sammler in der Form von perspektivischen Zeichnungen, aus denen Details wie Firmenzeichen, Kupplungen, Achslager usw. hervorgehen, sowie Maß- und Produktionstabellen. Diese Bestimmungshilfen erleichtern eine zeitliche Einordnung und Herkunftsbestimmung alter Modellbahnen.



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Das große
Weihnachtsheft-100 Seiten!

Miniaturbahnen

