

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 8 / BAND IX 1957

NÜRNBERG

# 3 Minuten Verspätung...

...umgesetzt in den MIBA-Fahrplan: 3 Tage. Auch beim großen Vorbild läßt sich mitunter eine gelegentliche Verspätung nicht vermeiden. Kein Wunder also, wenn das auch im MIBA-Betrieb mal vorkommt (wo uns ein großer „Beamten-apparat“ ja nicht zur Verfügung steht). Außerdem könnte ein Zug einmal den Erdball umfahren, bis ein MIBA-Heft — vom ersten Start an — abfahrtsbereit ist. Wehe also, wenn 1-2 Feiertage dazwischen kommen oder sonst eine kleine Verzögerung eintritt — schon kommen wir oder die Klischeeanstalt oder die Druckerei in „Druck“!

Wie lange es eigentlich dauert, bis ein MIBA-Heft fertig ist? — Die Manuskriptbearbeitung eingezeichnet rund 5 Wochen. 2 Wochen (in der Regel meist etwas mehr) für die Bearbeitung und Fertigstellung der Manuskripte, Zeichnungen, Fotos und deren Klischierung. Eine Woche für Setzen und Druck der Text-Fahnen und Umbruch des Heftes (wobei WelWaW jedesmal noch Samstag und Sonntag dazunehmen muß), 1½ Wochen für den Druck des Heftes selbst und rund 3 Tage für den Versand. Zu berücksichtigen ist dabei noch, daß je 2 MIBA-Züglein gleichzeitig nebeneinander herlaufen: das eine, das gerade „abfahrtsbereit gemacht“ und das nächste, das zur selben Zeit „zusammengestellt“ wird. In „Notfällen“ kann die Manuskriptbereitstellung auch in einer Woche erfolgen, wie dies meist nach der Nürnberger Messe der Fall ist. Nur dieses Jahr lag der Zeitpunkt so ungeschickt zwischen 2 Heften, daß das eine mit dem besten Willen nicht 14 Tage verzögert werden konnte, während das nächste eben zu spät für die

neugierigen Leser erschien. Gut, wir haben es verschwitzt, gleich zu Anfang des Jahres die Termine so auszukalkulieren, daß es nach menschlichem Ermessen hätte klappen müssen. Na, nächstes Jahr werden wir rechtzeitig auf dem Sprung sein, um spätestens 3 Wochen nach der Messe mit dem Messeheft auf dem Tableau zu sein. (Eine kürzere Erscheinungsfrist ist in Anbetracht des unbedingt erforderlichen Herstellungszeitraumes einfach nicht möglich.)

Wehe also, wenn der Arbeitsrhythmus durch eine Verzögerung gestört wird. Im Verlag selbst wird eine Verzögerung in der Regel durch Überstunden und Nacharbeit eingeholt, sofern die Ursache in unserem Bereich liegt; die Druckerei jedoch kann bei der heutigen 45-Stunden-Woche und der allgemein sehr geringen Neigung zu Überstunden eine Verzögerung durch Mehrarbeit kaum mehr einholen. Zu Ehren unserer Druckerei wollen wir aber betonen, daß wir in dieser Hinsicht so gut wie nicht zu klagen hatten bzw. ein Arbeitsausfall durch Feiertage usw. tatsächlich nicht mehr so leicht gutzumachen ist. Und so kann es eben mal vorkommen, daß die Hefte dann statt wie üblich am Mittwoch/Donnerstag erst am Freitag/Samstag ausgeliefert werden, so daß der Versand statt am Freitag erst am Montag erfolgt. Und schon haben wir im Endeffekt die besagten 3 „Minuten“ Verspätung! Natürlich hätten wir von vornherein den Erscheinungstermin einfach später avisieren können, aber wer denkt schon 5 Wochen vorher daran, daß eventuell und so...! In normalen Zeiten vielleicht schon, aber bei der jetzigen Arbeitsüberlastung...?

Doch wie beim Vorbild fangen auch wir uns wieder und das vorangegangene Heft traf garantiert fahrplanmäßig wieder ein. Und daß dies künftig wieder dauernd der Fall sein möge, das hoffe ich mit Ihnen! Ihr WelWaW



**Ein sinniger Geburtstagseinfall.** Erst wollte man einen Supermodellwagen schenken, doch wußte man nicht welchen. Dann kam die Idee: Aus einem alten Märklin-Spur0-Katalog wurde das Bild einer 2 C 1 ausgeschnitten, dieses auf Karton aufgezogen und das Fahrwerk mittels Tesafilm in klingende Münzen verwandelt. Der Zweck war erfüllt, die Freude groß und die Demontage leichter als die Montage. So geschehen kürzlich in Ellwangen.

## † Mirco Szewszuk

Im blühenden Alter von 35 Jahren starb am 30. 5. 57 an einem Herzinfarkt der bekannte Pressezeichner und politischer Karikaturist Mirco Szewszuk, den die Mibagemeinde ebenso gut als Initiator und Leiter der Fernsehsendung „Die Modellbahn“ kennt. Mit seiner über 1½ Jahre dauernden Sendereihe hat er viel zur Popularisierung des Modellbahngedankens beigetragen, sodaß wir ihm viel Dank schulden.

Wir werden Mirco Szewszuk, diesem einfallsreichen Satiriker unserer Zeit, diesem charmanten Menschen und Modellbahner, ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Miba-Verlag



## † Obering. H. J. Schulke

H. J. Schultze, der vor Jahren unser Mitarbeiter und eine Zeit lang Miba-Redakteur war, bevor er die Zeitschrift „Modelleisenbahnbau“ herausgab, wurde am 15. 5. 57 im Alter von 42 Jahren durch Herzschlag mitten aus seiner fruchtbaren Arbeit gerissen, die ihm seit 1951 als Oberingenieur bei der Firma Gebr. Fleischmann, Nürnberg, oblag.

Mit Obering. H. J. Schultze scheidet ein Mann aus unserem Kreis, der sich mit Leib und Seele der Modellbahn verschrieben hatte. Er zählt mit zu den profilierten Köpfen, die unser Metier hervorbrachte und um das er sich tatkräftig verdient gemacht hat. Sein Name, seine Leistungen und seine nette Art werden uns unvergessen bleiben.

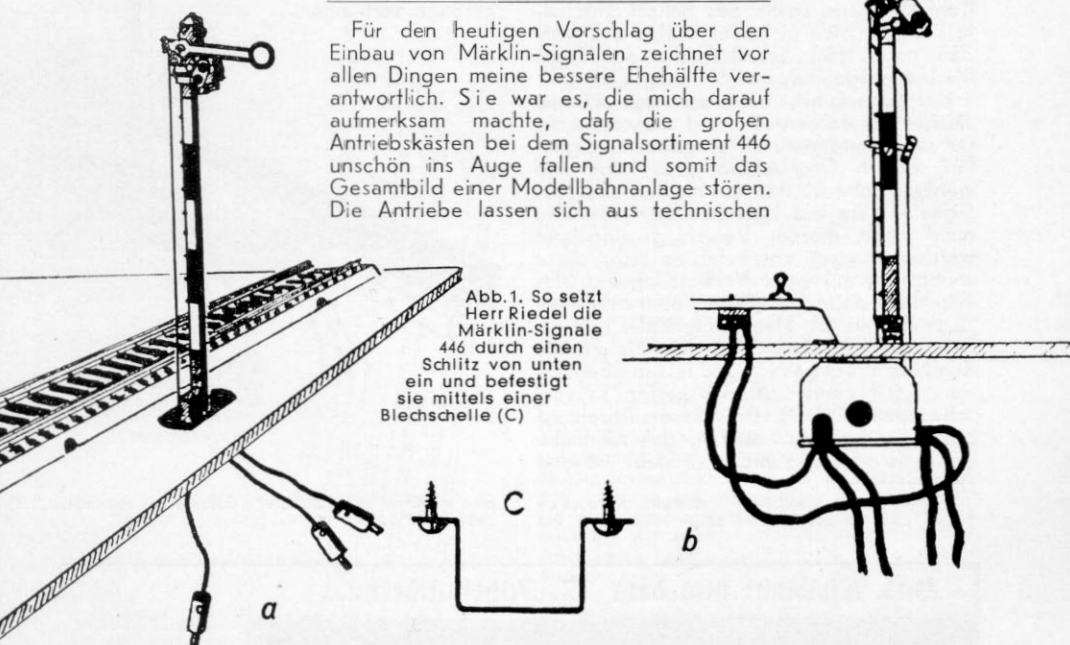
Der Miba-Verlag



# Verschwunden sind die Spulenkasten Weil sie seiner Frau nicht paßten!

von Heinz Riedel, Göttingen-Geismar.

Für den heutigen Vorschlag über den Einbau von Märklin-Signalen zeichnet vor allen Dingen meine bessere Ehehälfte verantwortlich. Sie war es, die mich darauf aufmerksam machte, daß die großen Antriebskästen bei dem Signalsortiment 446 unschön ins Auge fallen und somit das Gesamtbild einer Modellbahnanlage stören. Die Antriebe lassen sich aus technischen



Gründen wohl nicht kleiner gestalten, da Spulen und Bahnstromschalter kaum so kräftig und zuverlässig arbeiten würden, wie dies bei der jetzigen Größe der Fall ist. Bei meinen ca. 35 Signalen habe ich innerhalb von  $3\frac{1}{2}$  Jahren nicht die geringste Störung bei einem der Antriebe gehabt. Trotzdem ließen mir die Worte meiner Gattin keine Ruhe und ich überlegte des öfteren, wie ich in diesem Punkt Abhilfe schaffen könne.

Da kam mir plötzlich der Bau meiner kleinen Signalbrücke, die in Band VII, Seite 264 veröffentlicht wurde, ins Gedächtnis. Bei dieser Bastelei war ich aus „plötzlichen“ Gründen darauf angewiesen, die Antriebe unter die Platte des Aufbaues zu verlegen. Ich stellte dabei fest, daß dieses

sehr gut klappte. Doch hätten sich bei dieser Methode für ungeübte Bastler Schwierigkeiten ergeben, da nicht jeder in der Lage ist, mit Metallsäge, LötKolben usw. umzugehen. Der Umbau mußte also einfacher gestaltet werden, so daß Werkzeuge so wenig wie möglich zur Anwendung gelangten. Ein Bohrer ist das wichtigste Hilfsmittel. Die gebohrte Öffnung wird mittels einer Feile oder eines Aufreibers so groß gearbeitet, daß man den Signalmast einschließlich der Signalfügel von unten durch die Platte stecken kann (Abb. 1a). Man braucht dabei nicht einmal den Antrieb zu entfernen. Dieser wird von unten gegen die Platte gedrückt und mittels einer Schelle, die aus Flachmaterial hergestellt und mit 2 Löchern zum Durchstecken der Schrauben versehen sein muß, befestigt (Abb. 1c). Die zu große Öffnung

überklebt man mit einem kleinen Papprahmen, den man bei evtl. auftretenden Demontearbeiten leicht entfernen kann. Es ist beim Aufkleben unbedingt darauf zu achten, daß genügend Spielraum für die Zugstange vorhanden ist, da sonst ein störungsfreies Funktionieren nicht gewährleistet ist. Die Anschlüsse zum Stellpult oder zur Kontaktschiene sowie des Bahnstromschalters ändern sich in keiner Weise und werden nach dem Schaltschema der Firma Märklin ausgeführt.

Der Signalmast, der nach dem Einbau „kürzer“ geworden ist, paßt dennoch sehr gut zu den anderen nicht eingebauten Signalen, da im Großbetrieb auch hohe und weniger hohe Masten anzutreffen sind. Bei Signalen, die aus irgendwelchen Gründen nicht nach diesem Vorschlag eingebaut werden können, empfiehlt es sich, diese wenigstens mit einer Verkleidung aus Plastik-Mauersteinfole (Faller oder Vollmer) zu umkleben. Ein kleines Geländer und ein Fernsprechhäuschen (Vollmer) beleben die Kombination ungemein und lassen ebenfalls den „häßlichen“ Antriebskasten\*) verschwinden (Abb.2). Bei dieser Arbeit ist ebenfalls darauf zu achten, daß sämtliche beweglichen Teile nicht verklebt werden

und bei Störungen der Kästen entfernt werden kann.

Eine Zusammenstellung der so eingebauten Signale belebt die Anlage wesentlich und kein Stein des Anstoßes ist mehr für das anspruchsvolle Modellbahneraue vorhanden.

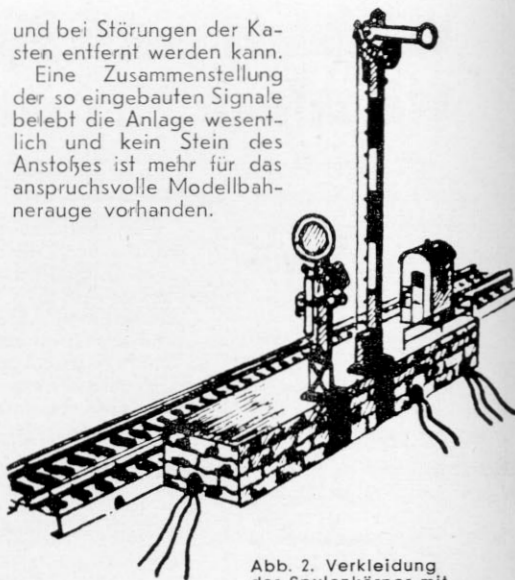
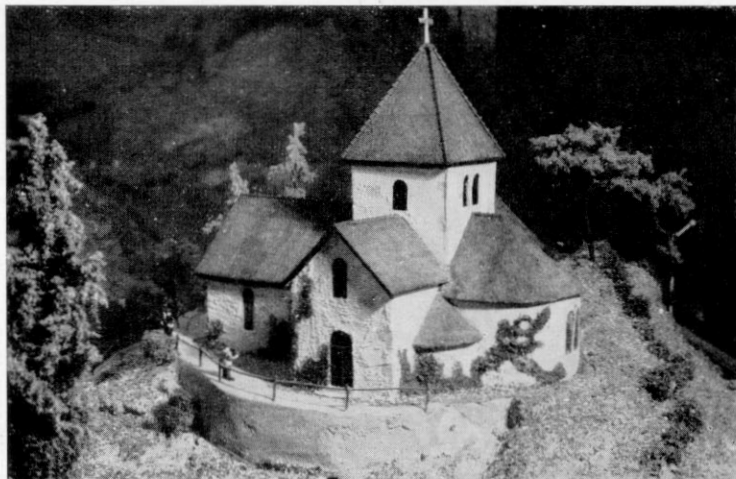


Abb. 2. Verkleidung der Spulenkörper mit Mauersteinfole. Sämtliche Skizzen vom Verfasser.

\*) (Hoffentlich verübelt mir Märklin diese „Ketzerei“ nicht allzusehr und setzt mich nicht auf

eine etwaige „Boykottliste“! Denn das wäre noch „häßlicher“...!)

## Das Kirchlein aus dem 17. Jahrhundert...



... in dessen Nachbarschaft die „lärmende“ Metallfabrik „unverständlichlicherweise“ Baugenehmigung erhielt.

Bild 2  
H0-Anlage  
Rochaix

# Der Leser hat das Wort! - Ohne Kommentar

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Leserzuschriften stellen die ureigensten Meinungen der Einsender dar, die sich mit den Ansichten der Redaktion nicht zu decken brauchen.

## Ein Modellbahnernachwort zur Spielwarenfachmesse 195x

von G. Esser,  
Kassel

Alljährlich im März schauen wir Modellbahner mit Spannung nach Nürnberg; alljährlich hoffen wir im stillen, daß sich dort irgendwie etwas „Entscheidendes, Außergewöhnliches“, irgend etwas Revolutionierendes im Interesse der Modellbahnerlei tue. Freilich, getan wird von der Industrie regelmäßig eine ganze Menge und auch der Fortschritt ist unverkennbar, aber... und nun kommt das große „Aber“, das uns bedrückt:

Ist es wirklich nicht unabänderlich, daß z. B. jede unserer drei großen Modellbahnfirmen für Baugröße H0 nicht nur ihr eigenes Gleis- und Betriebssystem hat, sondern auch noch unterschiedliche Baumaßstäbe? Ist dieser Zustand denn auf die Dauer tragbar, insbesondere in einer Zeit, in der sich in Deutschland das Modellbahnwesen — ähnlich wie in den Staaten — zu einem ausgesprochenen Hobby entwickelt und damit weiteste Kreise erfaßt hat und noch erfassen wird? Es wurden schließlich doch schon entscheidende Schritte im Hinblick auf den internationalen Modellbahnstandard getan, warum finden die Firmen nicht den Mut zum letzten entscheidenden Schritt, zur Vereinheitlichung bezüglich Maßstab, Gleis und Betriebssystem, wie dies in den USA seit langer Zeit schon der Fall ist? Glauben die betreffenden Firmen wirklich, auf die jetzige Weise im Konkurrenzkampf besser wegzukommen oder fühlt sich keine stark genug, Schrittmacher sein zu können. Gibt es nicht zu denken, daß sich ein großer Teil der Modellbahner heute nicht mehr an ein bestimmtes Fabrikat binden läßt, sondern sich aus den Kollektionen (in- und ausländischer Erzeugnisse) die Modelle herausucht, die seinen Vorstellungen und seinen Bedürfnissen am nächsten kommen und mit den geringsten Mitteln auf „Vordermann“, d. h. auf „Norm“ gebracht werden können. Dabei stehen ihm heute auch ausländische Fahrzeuge zur Verfügung, die zum großen Teil den internationalen Standardmaßen besser gerecht werden. Ich glaube für viele zu sprechen, wenn ich an die Industrie die Bitte richte, ihre Erzeugnisse auf solche Maße zu bringen, die wenigstens in etwa den Weltnormen entsprechen oder zumindest doch geeignet wären, ohne Umbau auf Normanlagen Verwendung zu finden.

Ich glaube die Hauptargumente der Firmen zu hören, die da etwa besagen werden: „Wir müssen Rücksicht auf die große Masse nehmen“. — Ja gilt dies nicht auch für die ausländischen Firmen? Oder gibt es dort besondere Firmen für ebenso besondere Massenbahnen? Ich meine, daß ein etwaiges solches Argument „arg im Argen“ liegt. Warum also bietet man dem Käufer unterschiedliche Maßstäbe wie 1:90, 1:87 und 1:82 nebst allen möglichen Zwischenmaßstäben. Muß denn eine Lok unbedingt in einem größeren Maßstab gehalten sein? Ich schätze die Konstrukteure der betreffenden Firmen viel zu hoch, als daß ich ihnen nicht vertraue einen Motor zu entwickeln, der einen maßstäblichen Lokbau gewährleistet. (Die eine und die andere Firma hat diese Möglichkeit ja bereits unter Beweis gestellt.)

Und was die unterschiedlichen Radsätze anbelangt: Müßte es nicht bei einigermaßen gutem Willen möglich sein, wenigstens die Abmessungen der Radsätze aufeinander abzustimmen oder wenn es schon bei bestem Willen nicht möglich ist, wenigstens neben den Standardausführungen solche für Normenanhänger herauszubringen? (Eine Preiserhöhung würde bestimmt gern in Kauf genommen werden.) Ich weiß, eine Firma hat es bereits einmal damit versucht und damit anscheinend keine guten Erfahrungen gemacht. Nun, erstens macht eine Schwalbe noch keinen Sommer, zum anderen war das bereits vor Jahren und die Zeit vielleicht noch nicht so reif dafür.

Auch die grundsätzliche Herabsetzung der Schienenhöhe auf 2,5 mm kann schließlich kaum so große Kosten verursachen, daß der Bestand einer Firma gefährdet wäre. Daß es möglich ist, hat der Messebericht ja in einem Fall gezeigt und es bleibt nur die Frage offen, warum nicht wenigstens TRIX bei der grundsätzlichen Umstellung auf Gleichstrom vor 3 Jahren auch gleich das Gleis in internationalem Sinn bereinigt hat. Somit wäre es dann für Märklin ebenfalls eine Kleinigkeit gewesen, die restlichen  $\frac{2}{10}$  mm vom Gleis runterzuschrubben.

Die Forderung nach einer einheitlichen Kupplung aufzustellen, dürfte vermutlich noch ein heißeres Eisen sein, aber warum soll sich nicht wenigstens einer die Finger dran verbrennen. Zumindest sollten die jetzigen Kupplungen wenigstens 100%ig betriebssicher sein, was man nicht von jeder der Industrie-Kupplungen behaupten kann. Daß die teilweise immer noch sehr zimmerlichen Puffer endlich einmal die richtigen Ausmaße haben sollten, ist in Anbetracht der übrigen Ausführung der Modelle eigentlich eine mehr als selbstverständliche Angelegenheit!

Bisher ebenfalls sehr stiefmütterlich behandelt ist m. E. das Problem der Zuginnenbeleuchtung (insbesondere die „unabhängige“ Zugbeleuchtung), von der Gestaltung eines unabhängigen Mehrzugbetriebes auf dem Gebiet der Modell-eisenbahn ganz zu schweigen.

Nun, wir wollen nicht unbescheiden sein und alles auf einmal verlangen. Vieles ist schon getan worden und vieles so geworden, wie wir es uns vor Jahren nicht im Traum einfallen ließen, aber offen bleibt trotzdem die Frage, warum man denn das und jenes nicht gleich (und zwar mit demselben Aufwand) richtig und maßstabgerecht macht. Mit gutem Willen und ein paar Zehntel-millimeter könnte man doch Besseres erzielen. Das mögen jene Herren bitte bedenken, die die Fäden in der Hand halten. Die Betriebssicherheit wäre trotzdem nicht gefährdet und den etwas über der Masse Stehenden geholfen.

In diesem Sinne: Hoffen wir weiter auf die nächsten Jahre in Nürnberg!

## Halt! Punktum: Das bauen wir!



Abb. 1. Obwohl noch nicht fertiggestellt, läßt sich doch schon erkennen, wie gut sich „Mintard“ als Modell macht! Der Schienenbus ist übrigens auch selbstgebaut, und zwar lange vor Erscheinen des Märklin-Schienenbus.

## Haltepunkt „Mintard“

Entdeckt, fotografiert, gezeichnet, gebaut und beschrieben von Harald Göbel, Dbg.-Hamborn

Das Vorbild meines Bauplans entdeckte ich an der Ruhrtalbahn, zwischen Mühlheim (R) und Kettwig-Stausee, nämlich in Mintard. Mintard ist ein kleiner Ausflugsort. Daraufhin ist

auch der „Bahnhof“ zugeschnitten, also nur für den Personenverkehr. Vor ein paar Jahren war diese Strecke noch zweigleisig. Doch „plötzlich und unerwartet“ wurde das zweite Gleis,

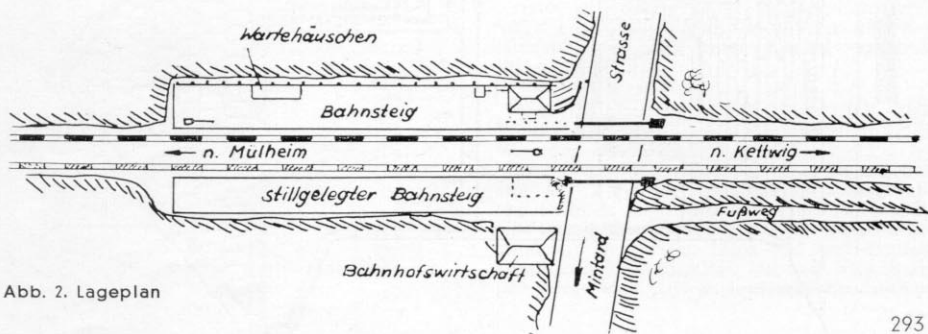


Abb. 2. Lageplan

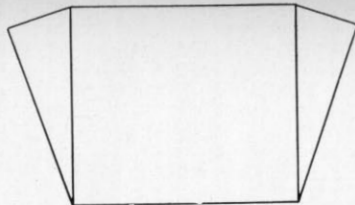
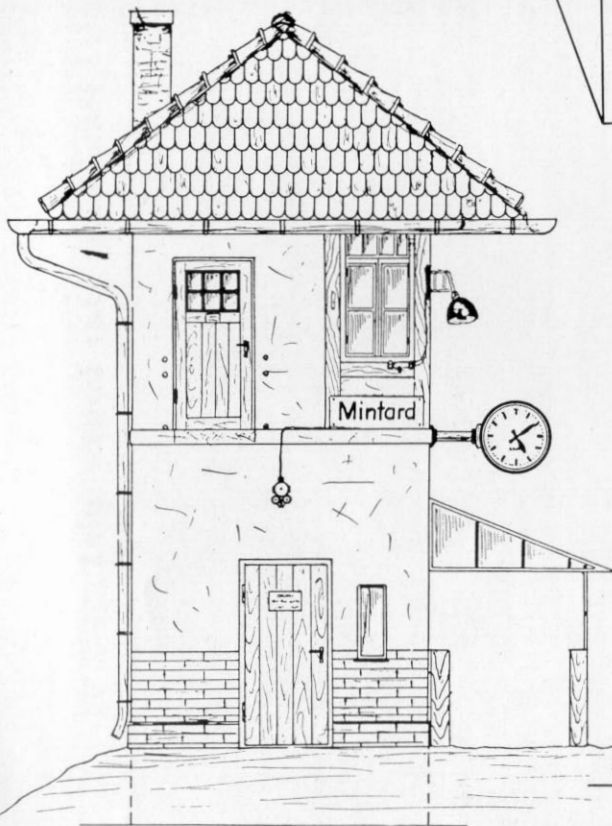
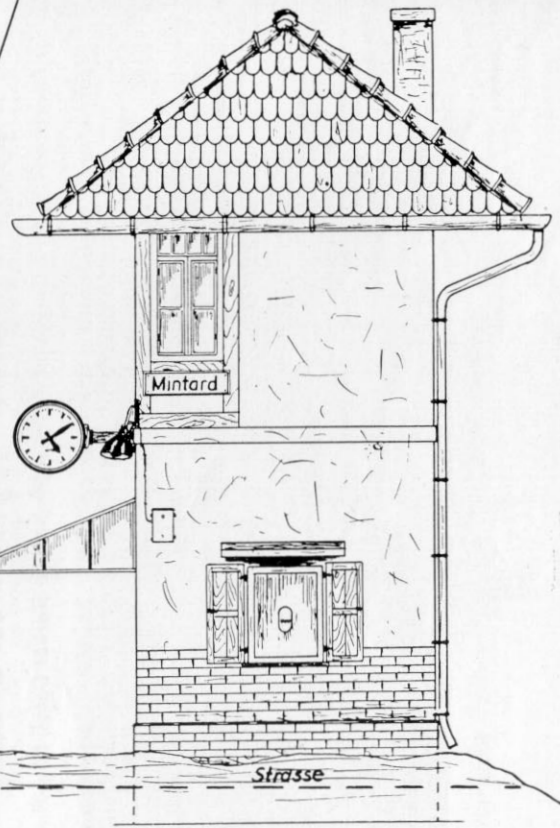


Abb. 6.  
Abwicklung des  
Vordaches (ohne  
Details) in  $\frac{1}{4}$  H0-  
Größe.

← Abb. 7 und 8 →  
Seitenansichten  
(Treppenanbau der  
Übersichtlichkeit  
wegen nicht ge-  
zeichnet! Folgt im  
nächsten Heft).



Bahnhofseite



Strassenseite



Abb. 3. Nicht „Zwerg Nase“  
(die ulkige Wirkung kommt  
durch das zufällige Zusam-  
menwirken verschiedener  
Momente zustande), sondern  
Ansicht Gleisseite  
von „Mintard“.

Abb. 4 →  
Dasselbe - nicht  
in Grün, sondern  
in Schwarz-weiß.

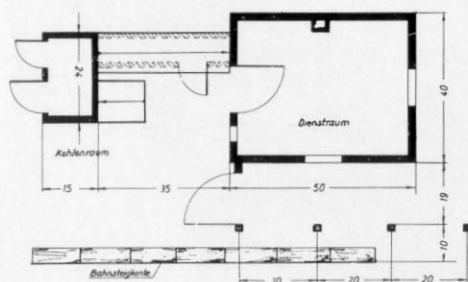
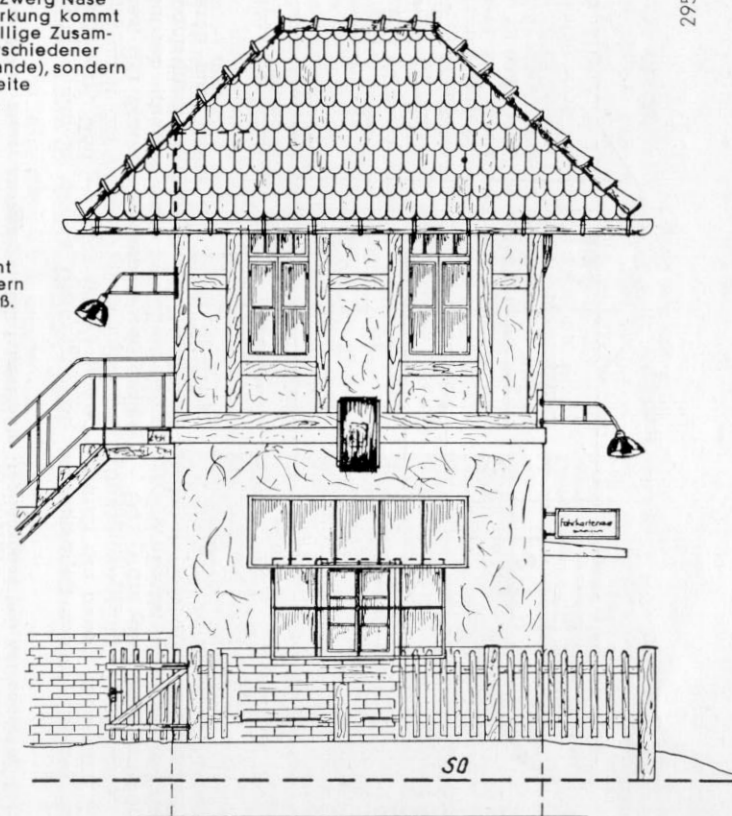


Abb. 5. Grund-  
riß im Maßstab  
1:2 für H0.

Gleisseite

Sämtliche Seitenansichten im Maßstab 1:1 für H0  
Die Rückseite von „Mintard“ geht aus den Abb. 11 u. 12 hervor!

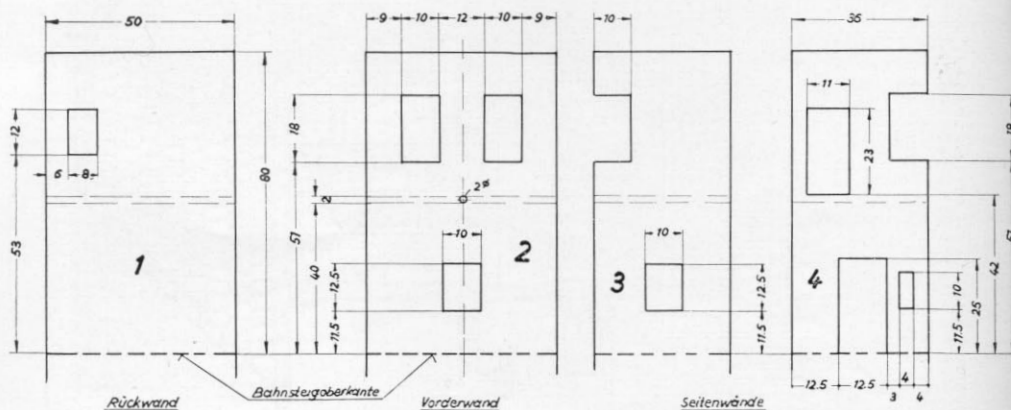


Abb. 9. Aus dieser Ansicht geht der interessante Treppenanbau (mit Kohlenbunker) hervor

wahrscheinlich wegen Unrentabilität, abgebaut. Und — ganz im Vertrauen —: auch der obere Teil des Gebäudes, der Stellwerksraum wurde außer Betrieb gesetzt und zu allem Übel (nach unserem Standpunkt): Nach und nach sind auch die alten Speicher-

triebwagen dieser Strecke fast ganz durch die neuen, modernen Schienenbusse verdrängt worden.

Das wäre also die Standortbestimmung, die für einen Modellbauer zwar richtungsweisend sein kann, aber nicht bindend ist. Ausschlaggebender



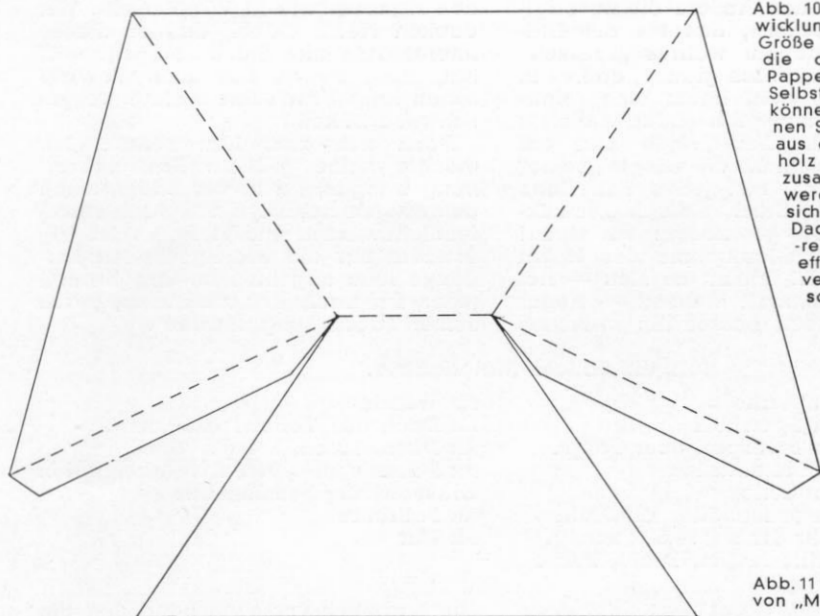


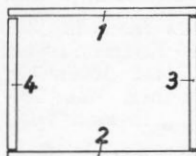
Abb. 10. Die Dachabwicklung in 1/1 H<sub>0</sub>-Größe für diejenigen, die das Dach aus Pappe fertigen. Selbstverständlich können die einzelnen Segmente auch aus dünnem Sperrholz ausgesägt und zusammengeleimt werden. Wie gut sich aufgeklebte Dachziegel (bzw. -reihen) im Endeffektaussehen, veranschaulicht schlagend Abb.1.

Abb. 11 Rückansicht von „Mintard“

← Abb. 12. Nochmals herausgezeichnet und vermaßt (im Maßstab 1:2 für H<sub>0</sub>): die einzelnen Seitenwände, unter Zugrundelegung des Zusammenbauschemas der Abb. 13

Die gestrichelte Linie stellt die Bahnsteigoberseite dar. Wenn das Modell in den Bahnsteig eingebaut werden soll, müssen die Brettchen entsprechend länger sein

Abb. 13. Zusammenbauschema für die einzelnen Wände.



ist dagegen das Äußere dieses originellen Häuschens, das für die Old-Timer-Freunde ein wahres „Fressen“ bedeuten dürfte. Ich glaube, daß es in Deutschland wohl kaum eine ähnliche Ausführung gibt. (Oder vielleicht doch? Lieber Leser, geh mal auf „Jagd“ und schicke die erlegte „Beute“ an die MIBA!) Auf jeden Fall finde ich das gute Stück einfach „entzückend“! (Offen gestanden: wir auch! Wie die Modellaufnahme des Herrn Göbel beweist, macht es sich — frei in der Landschaft stehend — sogar irgendwie noch besser als zwischen

den Häusern wie in Wirklichkeit. Wir danken Herrn Göbel, daß er dieses interessante alte Stück „aufgegabelt“ hat, denn sowas hat auch WeWaW schon längst für seine Anlage vorge-schwebt. D. Red.)

Doch nun zum Bau selbst. Ich möchte keine größere Baubeschreibung bringen, da in der MIBA schon des öfteren derartige Baupläne veröffentlicht worden sind (Heft 10/VI, 15/VI), sondern nur die wichtigsten Arbeitsgänge kurz angeben. Im übrigen soll jeder, frei nach dem alten Fritz, „nach seiner Façon selig werden“.

#### Kurz die übliche Materialliste:

1. 2 mm Sperrholz
2. 1,5 mm Sperrholz
3. 0,5 mm Preßspan oder Pappe
4. Schnellhefterkarton
5. 0,5 mm Cellon
6. 1,5 mm  $\varnothing$  isolierter Cu-Draht
7. Ms-Rohr 8 mm  $\varnothing$  . 0,5 . 4 mm lg.
8. UHU-Alleskleber, Draht, Farbe

für Wände  
für Dach des Toilettenanbaues  
für Dach, Türen, Treppe  
für Dachziegel (7/VI) Fachwerkimitation  
Glasvordach, Fenster, Uhr  
für Fallrohre  
für Uhr

Haben Sie alles parat? — Schön, dann kann's ja losgehen. Zuerst sägen wir Vorder-, Rück- und Seitenwände (Abb. 12) aus 2 mm Sperrholz sauber aus, schrägen die oberen Kanten ab und leimen sie nach Abb. 13 mit UHU-hart zusammen. Dann verputzen wir dieses Gebilde mit einer dünnen Gips-Leim-Schicht (nach bekannter Methode) und kleben 2 mm breite Streifen (Schnellhefter) als Fachwerkimitation auf. Nachdem alles gut getrocknet ist, wird das Fachwerk mit hellgrüner und der übrige Verputz mit schmutzig-weißer Plaka- oder Wasserfarbe gestrichen. Fenster aus 0,5 mm Cellon mit aufgemalten oder aufgeklebten Fensterrahmen aus Zeichenkarton hinter die Öffnungen kleben. Genau so fertigen wir uns die Türen an.

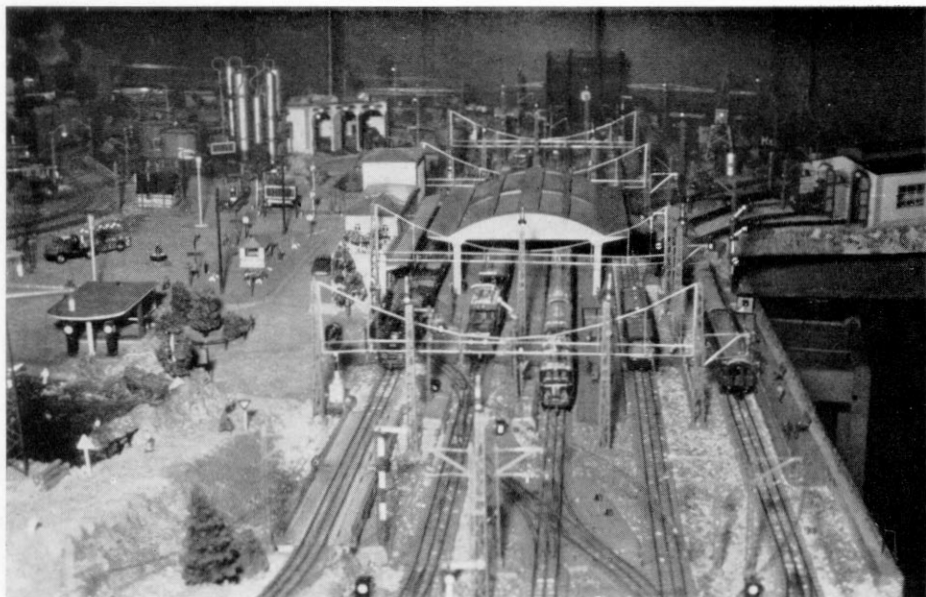
Das Vordach mit den gläsernen Regenschutzscheiben besteht in natura aus einem eisernen Rahmenwerk mit Blechdach und wurde vermutlich erst viel später angebaut. Komischerweise hat man noch nicht einmal den Zaun versetzt, wie Abb. 9 und das Titelbild erkennen lassen. Man kann im Modell die gleiche Anordnung und die glei-

che Bauweise vorsehen oder aber die verglasten Teile dadurch imitieren, daß man auf Cellonstücke den Rahmen und die Sprossen aufzeichnet und unter das Dach aus Kupferfolie klebt. Ich selbst bin noch nicht so weit (da es WeWaW so pressiert hat) und kann daher erst bei einem späteren Bild einmal angeben, wie ich diese „Klippe“ umschiffte habe.

Das massive Betondach über dem „Billett-Schalter“ scheint eine spätere Errungenschaft zu sein und ist mittels eines Sperrholzstückchens leicht nachzubilden. Nach Anbringen der Fenster- und Türläden schneiden wir das Dach nach Abb. 10 aus und kleben Dachziegel nebst Kamin auf. Da wir nun einmal auf dem Dache sind, „klempnern“ wir gleich noch die Dachrinnen aus halb gerolltem Zeichenpapier, das ein paar Mal lackiert wird, und die Fallrohre aus 1,5 mm starkem Cu-Draht.

Soviel für heute. Das nächste Mal den Treppenanbau mit Kohlenbunker, sowie das noch auf dem Bahnsteig befindliche Wartehäuschen mit Toiletten. (Fortsetzung in Heft 9/IX)

● Ps. für die „Modernen“: Anschließend an „Mintard“ kommt etwas ganz Modernes an die Reihe! ●



„Anlagen-Ausschnitte“ – empfiehlt Herr Riedel aus Göttingen auf Seite 289, doch scheint er selbst seine eigenen Ratschläge noch nicht beherzigt zu haben! Nichtsdestotrotz bringen wir von seiner großen H0-Anlage einige *Anlagen-Ausschnitte*





Anlage Riedel, Göttingen

Was halten Sie von so was? —

## Lenkbarer Obusbetrieb

Eine Idee von H. Großhans, Neu-Isenburg

In meinem Denkkasten spuckt seit einiger Zeit etwas herum und das drängt ins Freie, als ich kürzlich den Artikel „Obus ohne 0“ las.

Man baue die Straße als Rückleiter (Blechstreifen oder besagtes Schoopverfahren). Der linke Oberleitungsdraht diene der Stromzuführung für den Antriebsmotor, der rechte als Stromzuführung für die Steuerung.

Fahrstromleitung an einen auf die Erde gestellten Regler anschließen, der durch langsames Niedertreten eines Pedals stufenlos bedient wird. Die Lenkstromleitung an ein TRIX-Fahrpult anschließen, auf welches ein „Autosteuererrad“ aufgesetzt wird.

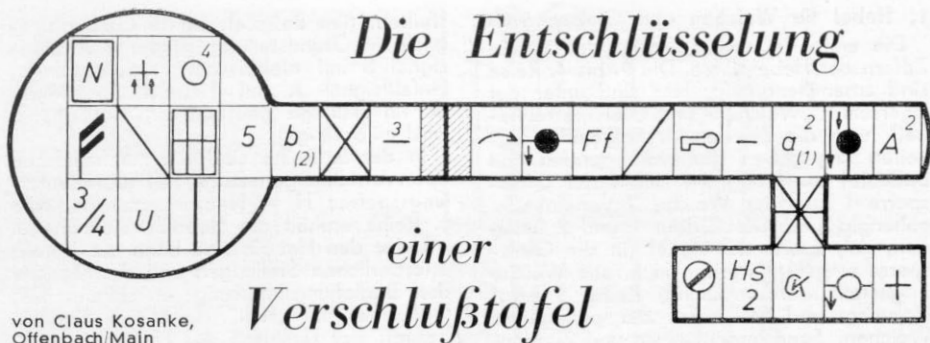
In den Obus wäre demnach ein 2. Motor einzusetzen (der Platz hierfür dürfte ausreichend sein). Dreht man das Steuerrad am „Lenkpult“ nach links, betätigt dieser 2. Motor die Lenkung ebenfalls nach links. Die Uebersetzung müßte sehr hoch gewählt werden, damit die Lenkung auch weich einsetzt (zum Beispiel durch Aufspulen eines dünnen Fadens auf eine ganz dünne Achse,

die vom Motor bereits untersetzt angetrieben wird). Haben die Vorderräder den gewünschten Ablenkungswinkel erreicht, dreht man das Steuerrad wieder in Mittelstellung, da ich die Räder nur durch Gegensteuern nach rechts wieder in die Geradeaus-Stellung bringen kann. Die Steuerung arbeitet zwar nicht übereinstimmend mit einer richtigen Auto-Steuerung, aber ich bin gewiß, daß man sich nach kurzer „Fahrschule“ daran gewöhnt hat und den Bus in seine Gewalt bekommt, also ihn ohne anzuckeln um die Hausecke in die Seitenstraße hineinmanövrieren kann, an parkenden Fahrzeugen auf die linke Straßenhälfte ausbiegt oder an den Haltestellen hart an den Bürgersteig heranfährt.

Vielleicht kann man anstelle des 2. Motors auch mit einer Tauchspule arbeiten, die durch eine Feder stets in die Mittelstellung gezogen wird und die Steuerung tatsächlich durch vermehrte „Gasgeben“ (Stromerhöhung) erfolgt.

Wie dem auch sei: Was halten Sie von so einem lenkbaren Obusbetrieb???

# Die Entschlüsselung



*Eine sicher unbekannte, aber hochinteressante Angelegenheit*

Nachdem wir uns im vorletzten Heft etwas näher mit dem Lageplan beschäftigten, soll heute die Verschlußtafel an die Reihe kommen. Als Verschlußtafel bezeichnet man die Darstellung der Abhängigkeiten eines Stellwerkes. Sie ist zugleich die Grundlage für die Bedienung der Stellwerkeinrichtungen, da aus ihr die Stellung, in der sich bei jeder Zugfahrt die verschiedenen Hebel und Blockeinrichtungen befinden müssen, sowie die Reihenfolge der auszuführenden Bedienungshandlungen hervorgeht.

Anhand unseres Beispiels, der kleinen Verschlußtafel des Bahnhofs Erhardsbrunn,

wollen wir uns die vorkommenden Zeichen nun etwas genauer betrachten. ((Das für unser Beispiel Zutreffende ist jeweils in Doppelklammern gesetzt!))

In der ersten senkrechten Spalte der Tafel stehen die Nummern der nach Zugfahrten geordneten waagrechten Bedienungsspalten, in der zweiten Spalte die Signale und in der dritten die Zugrichtungen. Die Spalten 2 und 3 zusammen zeigen also den Fahrweg der Züge. In den nächsten Spalten folgen dann die Angaben über Weichen- und Gleissperren-, Signal- und Fahrstraßenhebel, sowie über die Blockanlagen.

## Unser Beispiel: Verschlußtafel für „Bahnhof Erhardsbrunn“ (siehe Heft 4/IX)

nach Franzensfeld

Schlüsselautolösung  
auf dem Bahnsteig

Reihe	Signale	Zugrichtung	1 2 3 4 5 6 7 8 9									1 2 3 4 5				
			Weichen- u. Sign. heb. Fahrstr. h. N									N				
			Gleissperr- hebel													
			U									A Ee R Ff Ee E				
			5 3 Gs 2 1 Hs 2 1 B A b a a 2 B B B a b A													
1	A <sub>(1)</sub>	von Abzw Franzensf. nach Gleis 1	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	A <sub>(2)</sub>	" " " " " 2	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3	B <sub>(1)</sub>	aus Gleis 1 nach Abzw Franzensf.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	B <sub>(2)</sub>	" " 2 " " "	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

## 1. Hebel für Weichen und Gleissperren:

Die erste Reihe des Kopfes enthält die Ziffern der Hebelplätze. Die 2. bis 4. Reihe sind zusammengefaßt; hier sind unter der Überschrift „Weichen- und Gleissperrenhebel“ noch die Zeichen für Folgeabhängigkeiten angegeben ((im vorliegenden Fall bedeutet dies, daß die Hebel der Gleissperre 1 und der Weiche 2 voneinander abhängig sind. Die Ziffern 1 und 2 besagen, daß zuerst der Hebel für die Gleissperre umgelegt werden muß, ehe Weiche 2 gestellt werden kann.)) Reihe 5 zeigt Nummern und Stellungen der geriegelten Weichen, Sperrvorrichtungen und Zungenprüfer ((hier nicht vorhanden, Reihe 5 daher nicht ausgefüllt)) Reihe 6 trägt die Nummern der Weichen und Gleissperren. In den darunterstehenden Reihen ist dann die bei den verschiedenen Zugfahrten notwendige Stellung zu ersehen, wobei „+“ bedeutet, daß der Hebel in der Grundstellung verschlossen ist, „—“ dagegen, daß er in der umgelegten Stellung verschlossen ist. Ist das Zeichen eingeklammert, so heißt dies: Weiche ist durch Riegelung oder ((wie hier)) durch Folgeabhängigkeit festgelegt und kommt für die betreffende Zugfahrt weder als befahrene noch als Schutzweiche in Frage. Ein kleines zugefügtes a bedeutet „abweisend“, während die kleinen Ziffern, ebenso wie in den Reihen unter den Signal- und Fahrstraßenhebeln und Blockanlagen, die Reihenfolge der Bedienungshandlungen angeben. Eine nicht eingeklammerte Ziffer bedeutet die Blockung, eine eingeklammerte die Entblockung des mitarbeitenden Feldes. ((Bei den im Beispiel vorkommenden 4 Zugfahrten finden wir also unter den Bedienungshandlungen nur eine Weiche, nämlich Weiche 1, die bei Fahrten in oder aus Gleis 2 als zweite Handlung in die umgelegte Stellung gebracht werden muß.))

## 2. Hebel für Signale:

Die erste Reihe enthält wieder die Ziffern für die Hebelplätze. Die Überschrift nimmt hier nur die 2. Reihe ein, während die 3. und 4. Reihe die Signalhebel zeigen. Diese Hebel werden mit den gleichen Zeichen wie im Lageplan dargestellt (siehe dort!). Die Pfeile bedeuten hier jedoch Signalhebelstromschließer, also Kontakte, die durch den Signalhebel geöffnet oder geschlossen werden, wogegen sie ja im Lageplan Signalflügelstromschließer dar-

stellten. ((Im Beispiel: beide Gleissperrsignale in Grundstellung gesperrt; Ausfahrtsignal B mit elektrischer Flügelkupplung; Einfahrtsignal A hat Hebelstromschließer, der in Haltilage geöffnet ist, Vorsignal a wird mitbefügt.))

In der 5. Reihe sind die mechanischen Sperrvorrichtungen aufgeführt (U = Unterwegssperre; H = Hebelsperre) und die 6. Reihe enthält die Hebelbezeichnungen.

Unter den Hebeln sind dann die jeweils erforderlichen Stellungen und die Nummer der Bedienungshandlung ersichtlich. Das Bild eines auf „Halt“ stehenden Signales besagt: das Umlegen des Hebels ist ausgeschlossen, das Bild eines auf „Fahrt“ stehenden Signals: Hebel ist umgelegt.

## 3. Fahrstraßenhebel:

In der ersten Reihe des Kopfes finden wir wieder die Ziffern der Hebelplätze, in der 2. Reihe die Überschrift. Die 3. Reihe zeigt, ob und bei welcher Bewegungsrichtung des Hebels Kontakte geschlossen werden. Die 4. und 5. Reihe bleiben frei, die 6. Reihe erhält die Bezeichnung, und zwar den kleinen lateinischen Buchstaben der zugehörigen Signale und Fahrwege. Beim Fahrstraßenhebel bedeutet „+“, daß das Umlegen des Hebels ausgeschlossen ist, „—“ dagegen, daß der Hebel umgelegt und in dieser Stellung verschlossen ist. Ein Pluszeichen auf schraffiertem Feld besagt, daß das Umlegen des Hebels durch einen anderen umgelegten Fahrstraßenhebel ausgeschlossen ist.

## 4. Blockanlagen:

Über dem Kopf der Verschlushtafel sind die Blockleitungen angegeben, wobei oberirdische Leitungen durch voll ausgezogene Linien, unterirdische in Kabeln verlegte Leitungen strichpunktirt dargestellt sind. Die Zahl der Leitungen oder Adern wird durch beigefügte Ziffern angezeigt. Aus der Abbildung der Tasten ist zu ersehen, ob es Einzeltasten sind ((im Beispiel die Tasten 4, 5, 6)) oder ob Abhängigkeiten bestehen ((wie bei den Tasten 1 und 2. Die Taste 1 drückt stets Taste 2 mit, was durch „2m“ angezeigt wird; Taste 2 ist jedoch auch allein drückbar, angezeigt durch „a“.)). Ist für zwei Felder nur eine Taste gezeichnet, so werden beide Felder durch eine sog. Gemeinschaftstaste gedrückt.

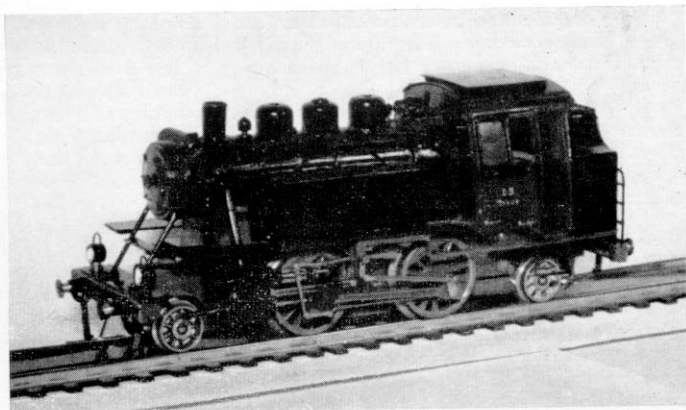
Die erste Reihe des Kopfes enthält dann die Nummern der Blockplätze, die 2. Reihe

*„Nur nichts  
umkommen  
lassen...“*

... sagte sich Herr  
Blanc aus Schwäbisch  
Gmünd (der Inhaber  
der Werkstätte für  
Feinmechanik und Mo-  
dellbau) und baute aus  
dem Wrack einer alten  
Märklin-Lok ein Mo-  
dell der Baureihe 71  
in der Nenngröße 0.

Die Radsätze sind  
nachgedreht worden,  
damit sie auf 2,7 mm  
Schienen einwandfrei  
laufen.

Die Maschine läuft - unter Verwendung des Märklin-Motors und zweier Selenzellen - mit Gleichstrom

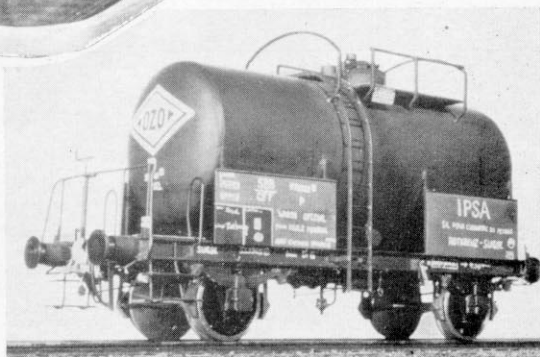


*Herr Roth  
sieht Rot...*

... grün und  
schwarz, wenn er alle seine  
selbstgebauten Loks und Wagen der  
Baugröße 0 betrachtet. Herr Erich Roth  
aus Biel/Schweiz wundert sich selbst,  
wo er nur die Zeit dazu herbringt,  
nachdem er nur bauen kann, wenn er  
Zeit dazu findet! Irgendwie scheint  
er aber dieses komplizierte „Zeit-  
problem“ doch gelöst zu haben!

Mitte v. l. n. r.: SBB Ae  $3\frac{1}{2}$ , Te  $2\frac{1}{2}$ , Te  $2\frac{1}{2}$   
mit Vorbau, Be  $4\frac{1}{2}$ , Re  $4\frac{1}{4}$  mit Dr4ü. Da-  
zu kommen noch gut 20 Selbstbau-  
wagen.

Unten: Eines der Kesselwagenmo-  
delle. Baumaterial: Messing. Alle  
Modelle sind sandgestrahlt und matt  
gespritzt. Beschriftung mittels Plaka-  
farbe.



gibt die elektrischen Sperrvorrichtungen an ((N = Nachdrückklinke besonderer Ausführung. Das Rechteck unter Nr. 1 und 3 bedeutet Verschlusswechsel.)). Die 3. Reihe zeigt an, ob die Blockfelder in der Grundstellung ge- oder entblockt sind, sowie ob sie rot oder weiß sind. (Ein einfaches Schema einer Blockung zeigt z. B. anschaulich das Buch „Die Märklin-Bahn H0 und ihr großes Vorbild“ auf Seite 132!) Wechselstromfelder werden dargestellt durch einen Kreis mit waagrechttem Strich ((Nr. 1, 2, 3, 5, 6)), Gleichstromfelder durch einen Kreis mit senkrechten Strich ((Nr. 4)). Ein leerer Kreis bedeutet: Blockfeld weiß; ein ausgefüllter Kreis: Wechselstromfeld rot, Gleichstromfeld schwarz. Ein kleiner Pfeil oberhalb des Kreises besagt: Blockfeld entblockt; derselbe Pfeil unterhalb des Kreises: Blockfeld geblockt. Der zweite, lange Pfeil in der Blockfeldspalte ((bei Nr. 4)) weist auf ein Blockfeld mit verlängerter Druckstange hin, während ein kleines Kreuz ((ebenfalls bei Nr. 4)) ein Blockfeld mit Hilfsauslösevorrichtung anzeigt. Die 4. Reihe zeigt die mechanischen Blocksperrn und Sperrenauslöser ((unter Nr. 1: Wiederholungssperre und früh auslösende mechanische Tastensperre mit Signalverschluss (Anfangssperre); unter Nr. 2 und 5: Signalverschluss allein; Nr. 3: Rückgabesperre; Nr. 4: Fahrstraßenfestlegesperre; Nr. 6: Spät auslösende mechanische Tastensperre ohne Signalverschluss (Endsperre) )). Die 5. Reihe bezeichnet die Felder nach ihrer Bedeutung (A = Streckenanfangsfeld; E = Streckenendfeld; Ee = Erlaubnisempfang; Ea = Erlaubnisabgabe; R = Rückgabesperre; Ff = Fahrstraßenfestlegung; Fa = Fahrstraßenauflösung. Ferner vorkommend: Be und Ba als Befehls-

empfang und -abgabe, Ze und Za als Zustimmungsempfang und -abgabe).

Die 6. Reihe bezeichnet die Felder nach ihren Fahrstraßen. Die darunter in den Bedienungsreihen sichtbaren Kreise zeigen die Verwandlung des Feldes an, nicht eingeklammerte Ziffern das Blocken, eingeklammerte das Entblocken (wie bereits am Anfang ausgeführt!).

Nachdem somit die Geheimnisse der Verschlusstafel enträtselt sind, wird es Ihnen selbst möglich sein, Reihenfolge und Sinn der Bedienungshandlungen zu erkennen, wenn natürlich auch vieles in diesem Rahmen nicht erklärt werden konnte wie z. B. Nachdrückklinke, Verschlusswechsel etc. Über diese Dinge im einzelnen sind Bücher geschrieben worden, an die derjenige verwiesen sei, der sich hierfür weitergehend interessiert. Für die Mehrzahl aller Modellbahner werden die besprochenen Einrichtungen, die beim großen Vorbild ja erst einen schnellen und vor allem sicheren Betrieb gewährleisten, nur von untergeordneter Bedeutung sein, doch sollte jeder einmal etwas hiervon gehört haben, zumal es ja auch Ehrensache sein sollte, in die gesamten Anlagen des Vorbildes eingeweiht zu sein. Sie werden es in Zukunft dann sicher nicht versäumen, falls Sie die Gelegenheit zu einer Stellwerksbesichtigung haben, auch einen Blick in den Lageplan und auf die Verschlusstafel zu werfen, die natürlich meistens weit umfangreicher und interessanter als in unserem angeführten kleinen Beispiel sein werden.

Als Unterlagen wurden verwendet:

Deutsche Reichsbahn, Lehrstoffhefte für die Dienstfängerschule, „Stellwerks- und Blockanlagen“ Heft 2.  
Umdrucke des Lehrstuhls für Eisenbahn-, Straßen- und Verkehrswesen der Technischen Hochschule Darmstadt.

### *„Miba-Gebührenordnung“*

**Reine Geschäftspost** (Bestellungen, Kontoauszüge usw.) . . . . . frei

**Redaktionspost** (Manuskripte, Briefe und sonstige Angelegenheiten v. Bestellungen getrennt halten!)

frank. Briefumschlag

**Besondere Arbeiten** n. vorher. Vereinbarung.

### **Technische Anfragen**

einfacher Art, je Frage . . . . . 1.50 DM  
komplizierter Art, je Frage . . . . . 3.— DM

Technische Fragen ohne Obulus werden, - wenn v. allgemeinem Interesse - i. d. Heften behandelt

**Sonstige Anfragen** (nach Bezugsquellen, Anschriften usw.)

je nach Umfang . . . . . 1.— bis 2.— DM

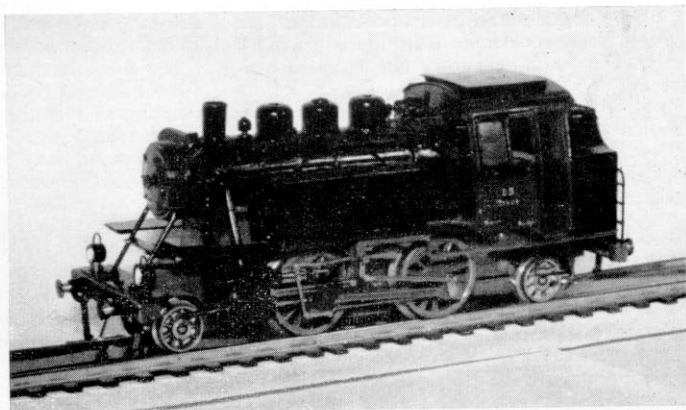
*Bestellungen von Manuskripten und Anfragen getrennt halten!*

*„Nur nichts  
umkommen  
lassen...“*

... sagte sich Herr  
Blanc aus Schwäbisch  
Gmünd (der Inhaber  
der Werkstätte für  
Feinmechanik und Mo-  
dellbau) und baute aus  
dem Wrack einer alten  
Märklin-Lok ein Mo-  
dell der Baureihe 71  
in der Nenngröße 0.

Die Radsätze sind  
nachgedreht worden,  
damit sie auf 2,7 mm  
Schienen einwandfrei  
laufen.

Die Maschine läuft - unter Verwendung des Märklin-Motors und zweier Selenzellen - mit Gleichstrom

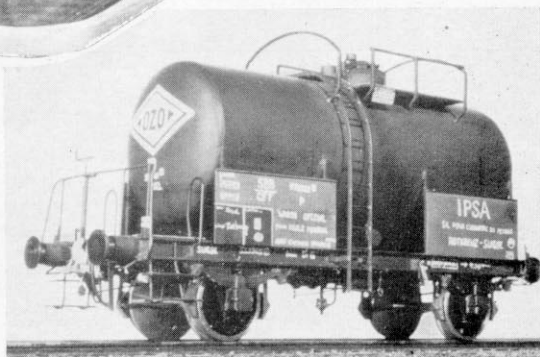


*Herr Roth  
sieht Rot...*

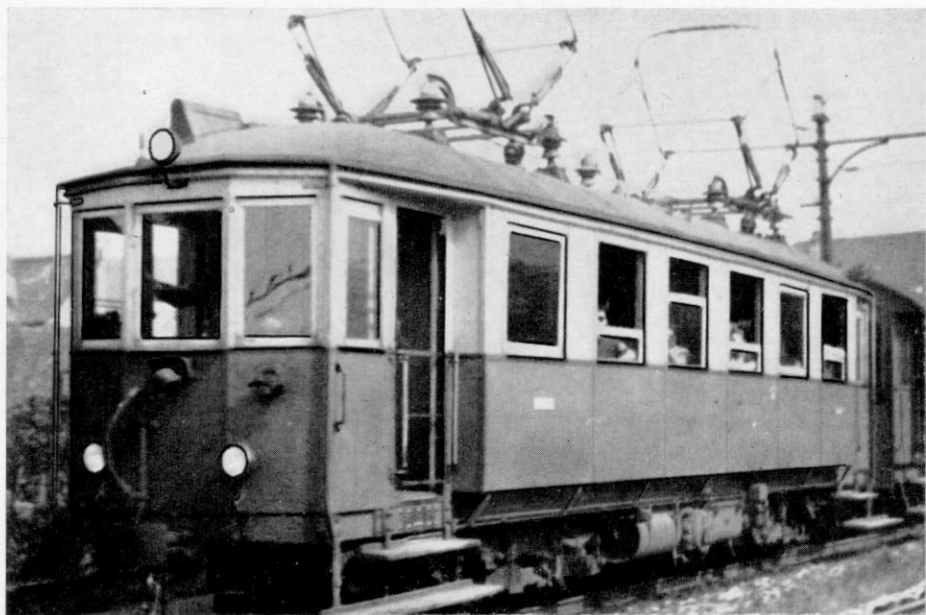
... grün und  
schwarz, wenn er alle seine  
selbstgebauten Loks und Wagen der  
Baugröße 0 betrachtet. Herr Erich Roth  
aus Biel/Schweiz wundert sich selbst,  
wo er nur die Zeit dazu herbringt,  
nachdem er nur bauen kann, wenn er  
Zeit dazu findet! Irgendwie scheint  
er aber dieses komplizierte „Zeit-  
problem“ doch gelöst zu haben!

Mitte v. l. n. r.: SBB Ae  $3\frac{1}{2}$ , Te  $2\frac{1}{2}$ , Te  $2\frac{1}{2}$   
mit Vorbau, Be  $4\frac{1}{2}$ , Re  $4\frac{1}{4}$  mit Dr4ü. Da-  
zu kommen noch gut 20 Selbstbau-  
wagen.

Unten: Eines der Kesselwagenmo-  
delle. Baumaterial: Messing. Alle  
Modelle sind sandgestrahlt und matt  
gespritzt. Beschriftung mittels Plaka-  
farbe.



*Etwas für die Schmalspurfreunde:*



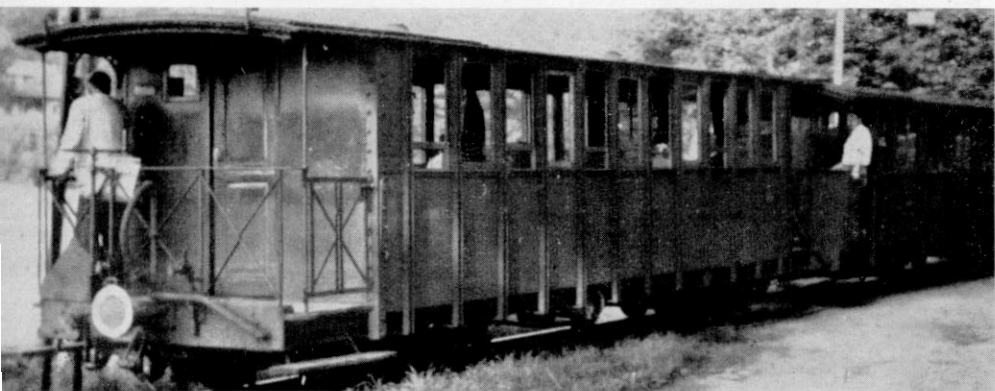
*Triebwagen*

*und*

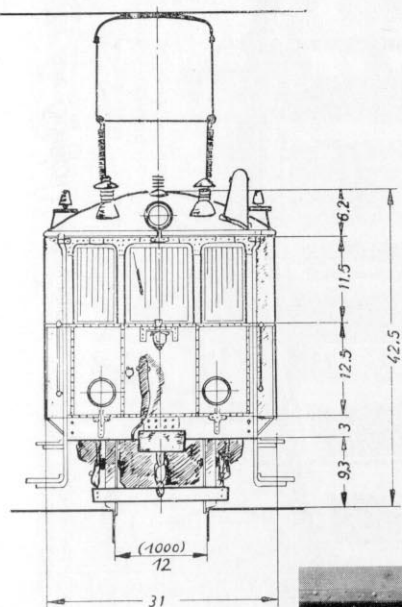
*Personenwagen der*

Fotografiert und gezeichnet von G. Balcke, Duisburg

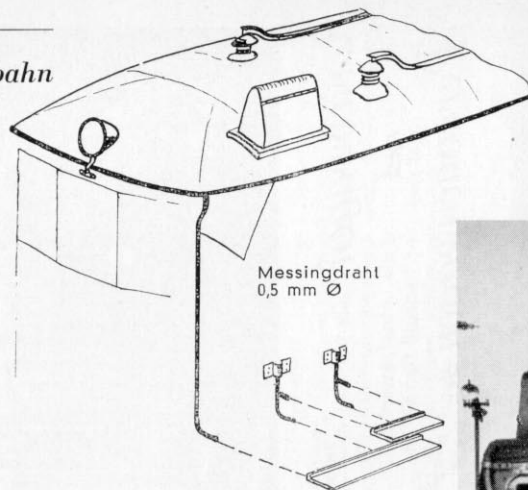
*Albthal-Bahn*



# *Triebwagen der Albtalbahn*

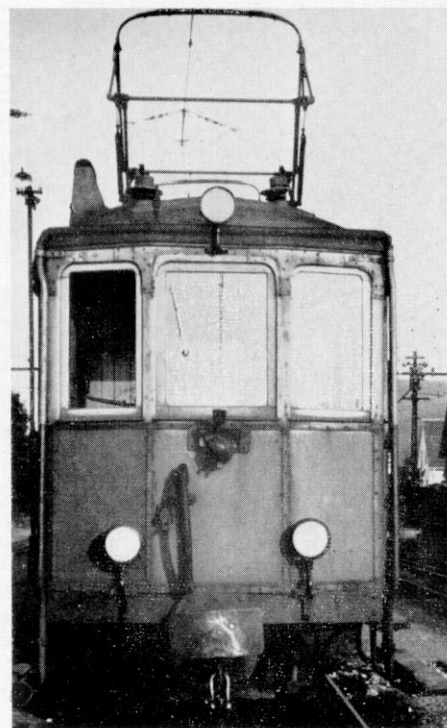
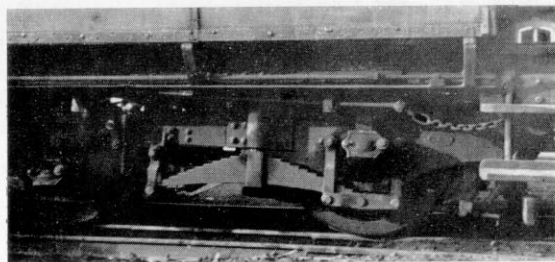


Drehgestell-detail

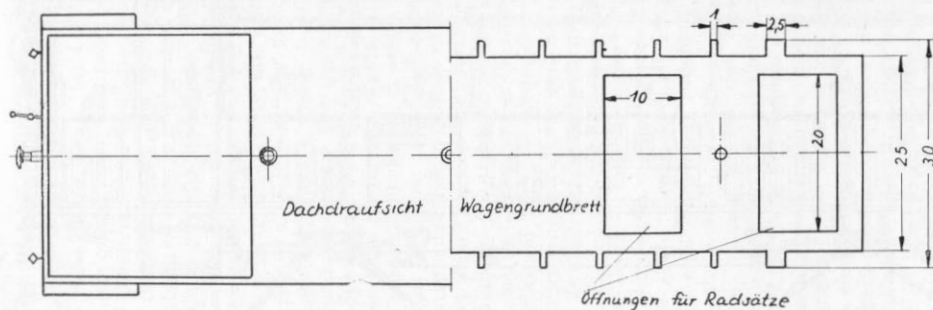
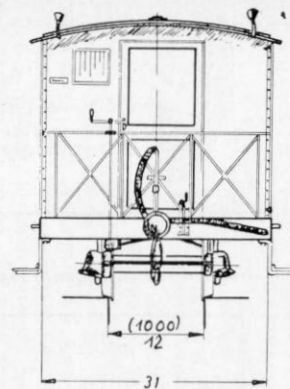
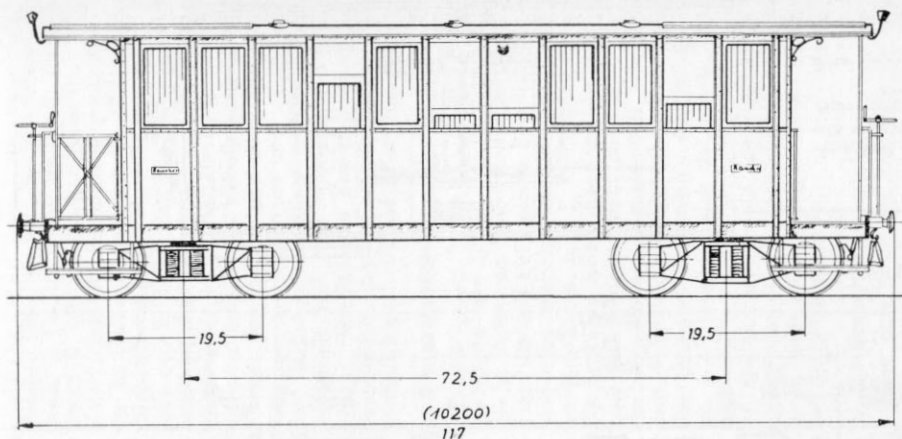


Übersichtszeichnungen  
im Maßstab 1:87

Perspektivische Ansicht  
der Dachaufbauten und  
der Trittbrettbefestigung







Vierachsiger  
Personenwagen  
der  
DEBG (Albtalbahn)  
Zeichnung M 1.87 von  
Gernot Balcke  
Duisburg

Wer besitzt weitere Unterlagen über Schmalspurfahrzeuge?

## (Triebwagen und Personenwagen der Albtalbahn)

Als ich im vorigen Sommer die netten weinrot/elfenbein gestrichenen Triebwagen der Albtalbahn zu Gesicht bekam, da stand es sofort felsenfest: Das ist was für unsere MIBA-Freunde! Auf solch einen herrlichen Old-Timer-Triebwagen haben wohl viele schon lange gewartet. Es ist zwar ein meter-spuriger Schmalspurtriebwagen, den man jedoch auch mit gutem Gewissen auf „großem Fuß“ laufen lassen kann, d. h. auf Normalspur. Es tut dem Aussehen des Modells bestimmt keinen Abbruch. Die Fahrzeuge besitzen alle Mittelpuffer.

Nun kurz und schmerzlos die „wichtigsten Meldungen in Schlagzeilen“:

**Über das Vorbild:** Der 4-achsige Triebwagen verkehrt zwischen Karlsruhe — Ettlingen — Herrenalb, sowohl mit Personenwagen verschiedener Gattung als auch mit Güterwagen.

**Triebwagen-Fahrgestell:** (s. Abb.) aus 3 mm Sperrholz. Antrieb nach Lust und Laune. Vorschlag: Die beiden jeweils äußeren großen Treibräder werden mittels Gelenkwelle durch einen Motor angetrieben (ähnlich V 200 Heft 16/VI). Beide Achsen eines Drehgestells anzutreiben, dürfte wegen der unterschiedlichen Raddurchmesser zu schwierig sein. Wie werden Sie es machen?

**Wagenaufbau:** Wände aus 0,5 mm starkem Ms-Blech, Dach aus 6 mm Sperrholz. Verwenden Sie auch viel Sorgfalt bei Dachaufbauten und sonstigen „Verzierungen“. (Sehen Sie sich nur einmal die herrlich altmodische Befestigung der Trittbretter an!)

**Anstrich:** Untergestell: schmutzig (wenn „sauber“, dann schwarz). Wagenkasten bis Fensterunterkante weinrot, darüber elfenbein, Dach grau.

Nun zum Personenwagen: Auf den ersten Blick sieht man: Das ist ein Old-Timer, wie er im Buche steht. Weitere Worte dürften sich hier wohl erübrigen. Daher in Kürze die Würze:

**Untergestell:** 3 mm Sperrholz.

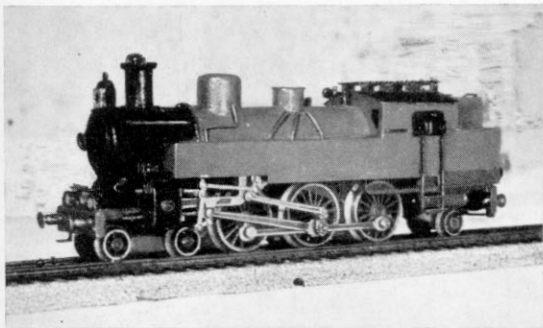
**Wagenkasten:** aus 1 mm (oder 0,8 mm) Sperrholz und [ Profilen 0,5x1 mm.

**Dach:** aus 1 mm Sperrholz.

Besondere Sorgfalt bitte bei den „Kleinigkeiten“ wie Geländer, Dachstützen usw. Es lohnt sich ja bekanntlich.

**Anstrich:** dunkelgrün, Dach grau.

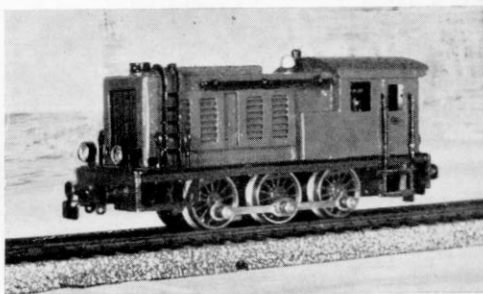
So, nach dieser „rasenden“ Bauanleitung kann eigentlich nichts mehr schief gehen, zumal gerade Sie als „alter Hase“ die ewig alte Schallplatte der Bauanleitungen ja schon längst auswendig kennen. Aus diesem Grunde will ich keinen länger aufhalten und ziehe mich mit den besten Wünschen für ein gutes Gelingen von dieser Seite zurück.



Herr W. Winkler aus Dbg.-Hamborn schuf aus einer HR das obige Dampflokommodell und aus einer TM die nebenstehende Dieselmachine.

## „Getarnte“ Märklinloks

Nicht ohne weiteres ist ersichtlich, daß die hier abgebildeten Loks umfisierte Märklin-Maschinen sind.



# Buchbesprechung: „Grundlagen der Modellbahntechnik“

von Dr. Ing. Harald Kurz

erschienen im Fachbuchverlag Leipzig, 168 Seiten stark, 237 Abbildungen, Halbleinen, Westpreis 8.50 DM.

(Bezugsquelle für Ihre Buchhandlung: die Kommissionsbuchhandlung KAUPE, Berlin-Charlottenburg 2, Im Bahnhof Zoo.)

Dr. Ing. H. Kurz ist in Modellbahnerkreisen kein Unbekannter, sondern maßgeblich an der Ausarbeitung der NEM (Normen europ. Modellbahnen) beteiligt. So wie dort geht er auch in seinem Buch — nach einem (arg) kurzen Überblick über Modellbahnen, Spurweiten u. dgl. — wissenschaftlich den Problemen auf den Grund, nicht nur mit dem Funktionsthema „Rad und Schiene“ (insbesondere im Bezug auf Weichen und Kreuzungen, die ausführlich und tiefgehend behandelt werden), sondern auch der Allradauflage von Fahrzeugen (mittels Dreipunktlagerung und Federungen sowohl für Loks und Wagen), dem Bogenlauf, der Wirkung der Kuppelung im Bogen (um nur einige zu nennen), durchsetzt mit vielen Abbildungen und Skizzen. Mit noch mehr Fotos und Zeichnungen werden alle möglichen Kupplungsformen besprochen, deren Befestigungsarten und Entkupplungsvorrichtungen. Sehr interessant und endlich einmal zusammenhängend behandelt: die Fahrwiderstände (Grundwiderstand, Laufwiderstand, der praktisch bedeutungslos ist, Bogenwiderstand, Weichen- und Steigungswiderstand) und die Zugkräfte. Die hier ebenfalls unumgänglichen Formeln kann man

jedoch höchstens als „unterhaltsame Mathematik“ bezeichnen, zumal ja auch praktische (und ebenso unterhaltsame) Meßvorrichtungen aufgezeigt werden. Manche Leser werden vermutlich bedauern, daß der Verfasser beim Thema „Weichen“ zu sehr im Theoretischen-Grundsätzlichen stecken blieb. Aber verschiedenen Stellen des Buches ist zu entnehmen, daß die praktische Seite wohl Band II vorbehalten bleiben soll.

Eigenartig berührt, daß der Verfasser empfiehlt, den Weichenwinkel — im Bezug auf Kreuzungen und Kreuzungsweichen — nicht unter  $15^\circ$  zu wählen, obwohl die praktischen Erfahrungen hier im Westen in vermehrtem Maß der  $12^\circ$ -Weiche das Wort reden. Wir haben den Eindruck, daß der Verfasser gerade das Thema „Weichen“ zu sehr unter dem Aspekt einer industriellen Fertigung gesehen hat, was dem prinzipiellen Wert des behandelten Themas allerdings keinen Abbruch tut. Der Weichenbauer jedenfalls wird mit Eifer gerade die verschiedenen, endlich einmal klar und zusammenhängend erläuterten Funktionen zwischen Rad und Schienen studieren und danach mit mehr Verständnis an den Bau gehen.

Der ca. 20 Seiten starke Anhang mit sämtlichen NEM (einschließlich Erläuterungen) könnte nirgends besser passen als gerade im Rahmen eines solchen Buches, das — zugegeben — vielleicht weniger für die Masse ist, dafür aber für den ernsthaften Modellbauer eine wichtige und interessante Grundlage darstellt.





## Die Kehrschleife als Abstellbahnhof (Oder: Automatisierte Betriebsautomatik)

von Dieter Dahms, Hamburg.

Erinnern Sie sich noch an meinen Artikel in Heft 16/VII? Es ist mittlerweile fast ein Jahr verflossen und ich habe den Abstellbahnhof auf Herz und Nieren prüfen können. Es klappte auch alles zufriedenstellend bis auf eine Kleinigkeit. Diese Kleinigkeit lag an meiner Vergeßlichkeit: Ich vergaß nämlich jedes Mal, wenn ich einen Zug hatte ausfahren lassen, den Kellogschalter wieder auf Einfahrt zurückzuschalten. Da wir Modelleisenbahner ja sowieso schon zuviele Handgriffe auszuführen haben, entschloß ich mich, auch diesen Handgriff noch zu automatisieren.

Wenn Sie sich die alte Schaltung in Heft 16/VII (Abb. 1) ansehen, so hat sich der neuen gegenüber (Abb. 2) nicht viel geändert. Das Umschalterrelais U hat den Arbeitskontakt S mehr, der Kellogschalter im Schalt-pult fällt weg. Das Relais hat grundsätzlich die Ruhestellung Einfahrt. Gebe ich nun den Ausfahrtsbefehl mit der Drucktaste D, so zieht das Relais U an und bleibt trotz Loslassens von D in dieser Stellung, da der Kontakt S den Relaisstromkreis schließt. Erst wenn der ausfahrende Zug den Schienenkontakt S kurzzeitig öffnet, fällt der Relaisanker ab, so daß der Abstellbahnhof wie-

der auf Einfahrt gestellt ist.

So bleiben für die Wartung des Abstellbahnhofes nur noch zwei Handgriffe übrig:

1. Einschalten des entsprechenden Gleises.
2. Ausfahrtsdrucktaste betätigen. Alles Andere macht der fahrende Zug selbst.

Bitte beachten Sie noch Folgendes: Der Schienenunterbrecher (s. Abb. 3) muß außerhalb des Abstellbahnhofes liegen. Als Isolationsschicht dient dünnes Pertinax. Die beiden früher vorgesehenen Kontrolllampen für Ein- und Ausfahrt können Sie ganz weglassen, da der Abstellbahnhof sowieso größtenteils auf Einfahrt steht, oder laut Schaltungsplan anschließen.

Abb. 2. Die heutige, verbesserte Schaltung des Herrn Dahms. Im übrigen bleibt es wie in Heft 16/VII aufgezeigt.

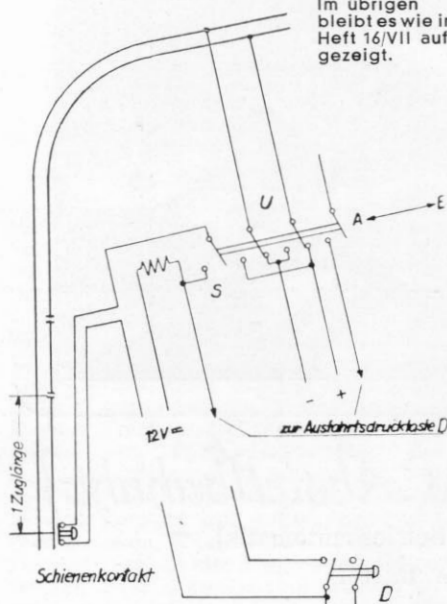
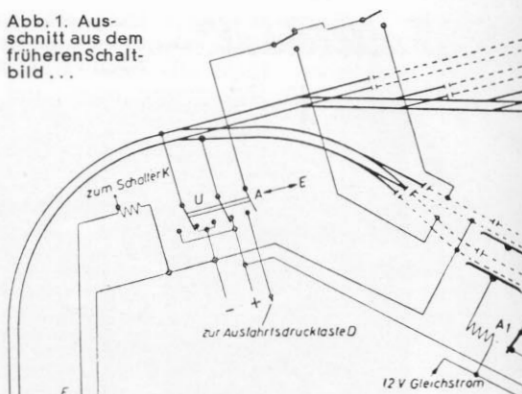
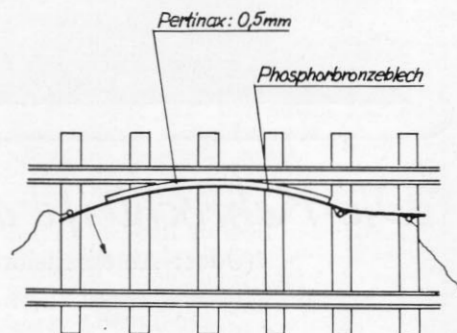


Abb. 1. Ausschnitt aus dem früheren Schaltbild...



... gleichzeitig korrigiert (fehlende 2. Trennstelle im Zufahrtsgleis nachgeholt).

↓ Abb. 3. So wird der Schienenkontakt (Stromunterbrecher) ausgeführt,



*Bitte Manuskripte, Briefe usw.*

*stets von Bestellungen getrennt halten!*

Bestellungen niemals innerhalb eines Briefes beiläufig anführen. Das führt in der Regel zu Verzögerungen bzw. Betriebserschwernissen!

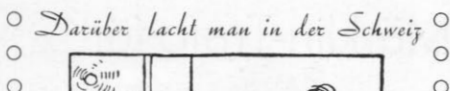
Manuskripte möglichst 1 1/2 zeilig Schreibmaschinenschrift und nur einseitig beschrieben! Zeichnungen möglichst in doppelter H0-Größe! Zeichnungen, Fotos und Manuskript unbedingt mit voller Anschrift versehen!

## Freileitungen - kein Problem!

von Hans Puttlitz, Dachau

In Heft 16/VIII lasen wir eine sehr interessante Abhandlung über den Freileitungsbau längs der Bahnstrecke, also der Telegrafeneleitungen. In dankenswerter Weise ging WeWaW hierbei auch näher auf die Art der Verlegung dieser Leitungen und auf den Masten- und Gestängebau ein. Vor einiger Zeit wurde auch mal in der MIBA ein Telegrafennast gezeigt, der aus einem Zahnstocher hergestellt war. Als Leitung selbst schlug der Verfasser Kupferlackdraht 0,2 - 0,3 mm Ø für diesen Zweck vor. Und hier möchte ich fragen: Haben Sie selbst einmal solche Leitungen - 0,3 mm stark - auf den vorerwähnten zierlichen Holzmasten verlegt und verspannt, ohne diese feinen Gebilde abzubrech-

Auf meiner Anlage habe ich solche Leitungen ebenfalls verlegt, habe die Masten aber aus Metall angefertigt. Der eigentliche Mast besteht aus Rundmessing 2 mm (möglichst hartes Material), die Quervertraverse ist ein Winkelprofil 1,5×1,5 mm mit 4 Bohrungen 1 mm  $\varnothing$ , in die ich 4 Messingstecknadeln eingelötet habe. Deren runder Kopf stellen die Isolatoren dar. Diese fertige Traverse für zwei Doppelleitungen wird dann an den



„...Nein, Papa! Heute mag ich nicht Eisenbahn spielen, ich hab' einen anstrengenden Tag im Kindergarten hinter mir...!“  
(Berner Tagwacht)

(better layout)

oben stumpf zugespitzten Mast angelötet. Der Anstrich ist: Mast dunkelbraun, Traverse schwarz und Isolatoren weiß. Auch diese Dinger sehen sehr zierlich aus, sind aber sehr haltbar und knicken nicht um.

Als Leitungen habe ich zuerst blanken Kupferdraht 0,15 mm  $\varnothing$  verlegt, das sah sehr schön aus, überhaupt bei Beleuchtung mit den vielen Lichtreflexen. Und nun ging der Rummel los. Irgendwo muß man mal in die Anlagen helfend eingreifen, das tut man bestimmt zuerst an den mit Leitungen versehenen Stellen und das Unglück ist fertig. Die schön verspannte Leitung sieht zum Gotterbarmen aus. Ich habe daraufhin an den Abspannenden weiche Spiralfedern angebracht ohne jeden Erfolg. Kleine Paketgummis helfen zwar etwas mehr, sehen dafür aber nicht schön aus. Heute benutze ich lange Gummischüre von ca. 1 mm  $\varnothing$ , wie man sie zur Befestigung von Ferrit-Eisenkernen bei Rundfunkspulen benutzt (in München z. B. bei der Firma Gummi-Menzel zu haben).

Die Gummischnur wird mit einem dünnen Draht, der als Schlaufe durch ein Stückchen Isolierschlauch gesteckt wird, hindurchgezogen. Mit dieser Gummischnur hat alle Not ein Ende, man kann sie bis zur Brettfäche durchdrücken, im Ruhezustand ist die Schnur immer wieder gespannt, sogar einige darauf sitzende zierliche Schwälbchen finden immer wieder ihre alte Lage. Meine Gummileitungen sind jetzt 2 Jahre in Betrieb, die Spannkraft ist immer noch gut. Die Auswechslung geht übrigens sehr schnell vor sich: die alten Schnüre aushängen, die neuen einhängen und fertig ist die Laube.

## Keine alltägliche Schienennagelung



Herr Peter Fischer, Lochham b. München, entdeckte sie zwischen den Stationen Ramstein und Steinwenden auf der Strecke Kaiserslautern—Kusel. Es handelt sich um sogenannte Doppelschaft-Federnägel. Erstaunlich ist nur, daß die benagelte, eingeleigte Strecke — soweit Herr Fischer feststellen konnte — mit Lokomotiven der BR 38, 39, 50 und 86 befahren wird und dies teilweise sogar mit vierachsigen D-Zugwagen.

# Märklin-Trafo für 12 V-Gleichstrombetrieb

von Erich Peltsarszky, Karlsruhe.

Beim Neuanfang meiner Eisenbahn nach dem Kriege war die erste Lokomotive eine (der damals sehr beliebten Märklin-B-Tenderloks) „T 800“. Sie wurde mit einem Eigenbautransformator mit 5 Spannungsstufen betrieben. Mit steigenden Ansprüchen wurde ein neuer Trafo mit 18 Stufen beschafft. Bei dem leichten Leerlauf der niedrig unteretzten Maschine spielte es keine Rolle, daß beim „Aufdrehen“ der Fahrstrom jeweils kurzzeitig unterbrochen wurde. Bei der Umstellung auf Gleichstrombetrieb mit den neueren, höher unteretzten Maschinen (TM) mit Bürklefeld war es jedoch mit der Herrlichkeit aus, die Maschinen bremsen beim Weiterschalten auf die nächste Fahrstufe. Ein vorgeschalteter Regelwiderstand brachte die erwünschte stetige Spannungsregelung, gleichzeitig aber auch die bekannten Nachteile, die durch die Abhängigkeit der Spannung von der Belastung entstehen: Bei wechselndem Fahrstromwiderstand in Krümmungen und auf Steigungen muß am Regler nachgeholfen werden; beim Anfahren mit schweren Zügen muß der Regler zunächst ziemlich weit aufgedreht werden, bis die Maschine anzieht;

dann aber geht sie „im Schuß“ los, was gerade bei langen Zügen unerwünscht ist — wenigstens im Modellbetrieb.

Schon lange hatten mir die Märklin-Transformatoren mit ihrer stufenlosen, lastunabhängigen Spannungsregelung ins Auge gestochen, aber: Meine Märklin-Bürkle-TM fährt schon mit 2 V an! Bei weiteren 2 V Spannungsabfall am Gleichrichter müßte also die niederste Wechselspannung 4 V betragen. Die volle Fahrspannung ist 12 V, dazu 2 V für den Gleichrichter, macht 14 V Wechselspannung. Der Märklin-Trafo ist aber von 6 bis 16 V regelbar — und gerade ein langsames Anfahren wollte ich doch erreichen!

Ich entschloß mich, einen Märklin-Trafo umzuwickeln. Nachdem nun dieses gar nicht schwierige Werk vollbracht ist, bin ich mit dem Erfolg so zufrieden, daß ich die wohl-löbliche (und zum Teil auch liebliche — siehe Heft 2/IX, S. 43!) MIBA-Gemeinde an meiner Freude teilnehmen lassen will. (So bin ich!)

Nicht nur, daß die oben erwähnten Nachteile im Fahrbetrieb vermieden sind, bringt der Umbau sogar noch weitere Vorteile:

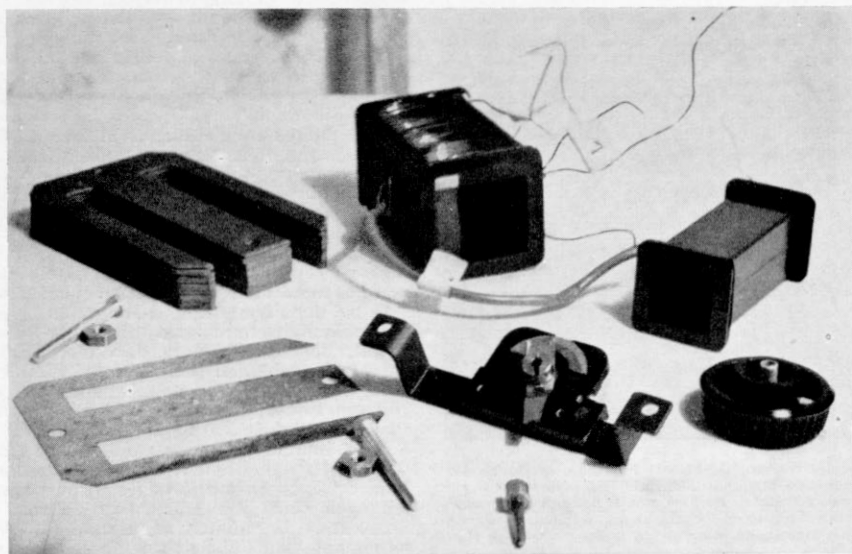


Abb. 1. „Man nehme . . .“ — siehe Zusammenstellung auf der nächsten Seite!

Vom Fahrstrom getrennte Wicklung für Beleuchtung und Antriebe ermöglicht es, eine Schiene als Rückleiter zu benutzen; sämtliche wünschenswerten Spannungen stehen zur Verfügung — und schließlich der verhältnismäßig geringe Anschaffungspreis!

Die Tatsache, daß die Schleifwicklung jetzt nur bis 13 V Wechselstrom reicht (ent-

sprechend: 11 V Gleichstrom), macht mir nichts aus, weil der Unterschied kaum zu merken ist. Außerdem mag ich die Voll-dampfraserei ohnehin nicht.

Vielleicht erweise ich einigen Kollegen mit gleichen Sorgen einen Gefallen, wenn ich den Umbau beschreibe?

Man nehme (Siehe Abb. 1):

1 Paket Kernbleche (ca. 45 Stück)	280 - 1	etwa 10.—
2 Messingschrauben	WN 55 042	
2 zugehörige Muttern	WN 55 506	zus. —60
1 Drehknopfager komplett	279 - U 4	3.80
1 Sekundärspule, ungewickelt	280 A - 33 a	etwa 2.50
1 Primärspule, ungewickelt oder	280 A - 32	etwa 2.—
1 Primärspule, gewickelt		
110 V	280 A - U 16	5.75
125 V	U 17	
150 V	U 18	
220 V	U 19	

Dazu Kupferlackdraht (CuL)  $\varnothing$  0,8 mm für die Sekundärspule und gegebenenfalls CuL  $\varnothing$  0,45 mm für eine 120-V-Primärspule, gegebenenfalls CuL  $\varnothing$  0,30 mm für eine 220-V-Primärspule.

Anfang der Wicklung I

Abb. 2. Wickschema.

0 V	18 V	
	15	
15 Windungen		87
	1. Lage	
	16 V	12 V
	136	102
69		34
	2. Lage	

	Ende I		Anf	Ende
			0	2,5 V
24 V	28 V			
205	240			
	35		21	
	3. Lage			

Anf	Wicklung III (Schleifwicklung)	Ende
	4. Lage	

Diese Artikel sind unter den obenstehenden Nummern im Märklin-Ersatzteillbuch aufgeführt, das Sie bei jedem Fachhändler einsehen können.

Ich selbst bekam bei meinem Händler aus dessen Werkstatt eine wegen Umstellen des Netzes auf 220 V ausbaute 110-V-Spule, eine Sekundärspule mit durchgeschliffener Wicklung und ein Drehknopfager mit abgebrochener Achse. Als neue Achse fungiert jetzt eine Welle aus dem Märklin-Baukasten, darauf sitzt ein Radioknopf.

Wenn Sie keine Gelegenheit haben, die Teile auf die gleiche Weise günstig zu bekommen, dann bestellt Ihnen Ihr Händler anhand der oben aufgeführten Nummern fabrikneue Teile. Auch im Dauerkatalog der Firma Karl Schieck, Stuttgart S, Brunnenstraße 9 werden diese Teile angeboten.

Das Wickelnlassen einer Sekundärspule nach den Angaben der Abb. 2 dürfte schätzungsweise DM 6.— bis DM 10.— kosten, einschließlich Draht. Selbstwickeln ist jedoch viel interessanter. Eine besondere Wickelmaschine ist hierzu nicht erforderlich; eine Welle aus einem Märklin-Baukasten auf zwei Holzklötzchen, mit einer Kurbel versehen, tut es auch.

Nun die Arbeiten:

Die Primärspule erhält für 220 V 1800 Windungen CuL  $\varnothing$  0,30 mm, für 120 V 980 Windungen CuL  $\varnothing$  0,45 mm.

Die Wickeldaten der Sekundärspule gehen aus Abb. 2 hervor. Die breiten, waagrecht streifen der Abbildung stellen jeweils eine Lage Windungen dar. Das Wickeln beginnt mit der ersten Lage, die ohne Papierzwischenlage unmittelbar auf den Wickelkörper gelegt wird. Die angegebenen Spannungs-

stufen sind auf die Erfordernisse meiner Anlage abgestimmt: 1,8 V für Kleinstbirnchen, 12 V für Fleischmann- und Trix-Birnchen, 16 V für Märklinbirnchen und Magnetantriebe. Sie sehen, daß die Birnchen auf knappe Kost gesetzt sind, damit sie nicht zu üppig leuchten. Die 16 V reichen für Märklinantriebe völlig aus; nur bei gleichzeitigem Betätigen mehrerer Artikel, etwa einer Weichenstraße, würde ich doch lieber 18 V nehmen. Mit 24 V wird die Entkopplungseinrichtung in der Lokomotive betätigt. Die 28 V sind überflüssig, man kann sie weglassen, muß aber den entstehenden Leerraum durch einen Pappwickel auffüllen.

Abb. 2 zeigt die Windungszahlen von Abgriff zu Abgriff und an jedem Abgriff die bis dahin erforderliche Gesamtwindungszahl. Die 4. Lage ist vollzuwickeln. Die gegebenen Spannungsstufen können natürlich abgeändert werden. 8,5 Windungen entsprechen 1 V. Durch Verwendung dünneren Drahtes können in der Schleifwicklung (4. Lage) mehr Windungen untergebracht werden, was den Regelbereich erweitert. Man kann dann die Anfahrspannung noch weiter herabsetzen, indem man Wicklung II um einige Windungen verringert. Auch hier liefern 8,5 Windungen 1 V.

Für die Abgriffe wird der Wickeldraht an der zukünftigen Unterseite der Spule (da, wo im Rand des Spulenkörpers die Löcher sind) auf 1 cm Länge blankgekratzt und verzinnt. Das Ende eines etwa 25 cm langen Drahtstückes gleicher Dicke wird auf 8 mm Länge ebenfalls blankgemacht, verzinnt, rechtwinklig abgebogen und angelötet. Bei sorgfältiger Lötung ist gegen diese Ausföhrung der Abgriffe nichts einzuwenden; sie spart Wickelraum. Oftmaliges Hin- und Herbiegen der „Schwänze“ ist natürlich zu vermeiden. Das Isolieren der blanken Stellen, möglichst mit

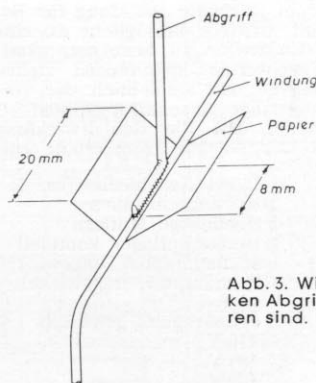


Abb. 3. Wie die blanken Abgriffe zu isolieren sind.

Lackpapier, zeigt Abb. 3. Anfänge und Enden der Wicklungen sowie die Abgriffe werden mit Isolierschlauch in verschiedenen Farben überzogen. Stehen nicht genügend Farben zur Verfügung, dann erhält jeder Abgriff gleich beim Wickeln eine Fahne aus Leukoplast oder weißem Isolierband, die mit einem Kugelschreiber beschriftet werden kann. Jede fertiggewickelte Drahtlage wird durch Lackpapier gegen die folgende gesichert. Ueber die 3. Lage kommt eine Hülle aus dünner Pappe (Aktendeckel), damit die 4. Lage, auf der die Schleiffeder gleiten wird, schön eben liegt. Diese 4. Lage ist besonders sorgfältig und eng zu wickeln, damit sich später die Windungen unter der Schleiffeder nicht verschieben. Die Enden aller Wicklungen und der Anfang der Wicklung II werden mit Bindfaden festgebunden.

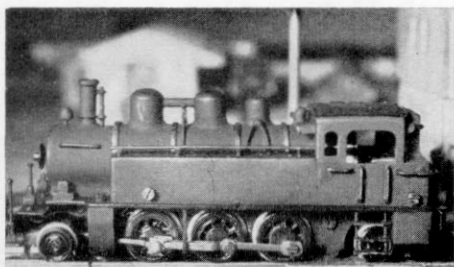
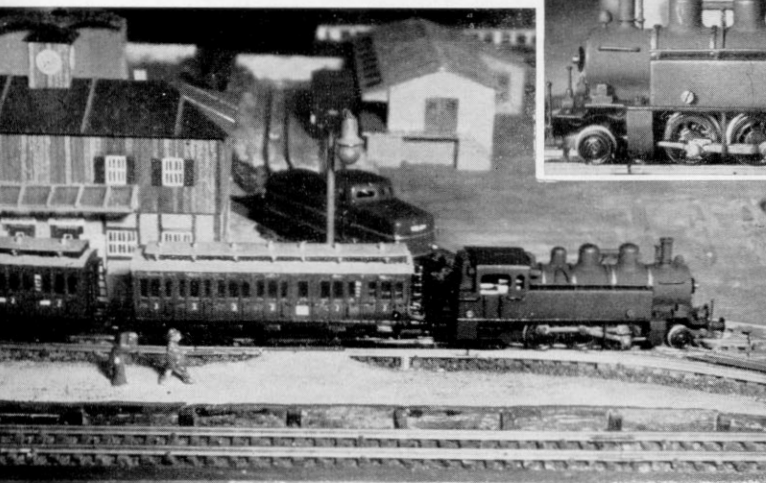
*Wie die Wicklungen verbunden werden und was es noch alles zu tun gibt, verrate ich Ihnen dann im nächsten Heft!*



*Oberbayerische Häuser*

der Iris-Werkstätten Nürnberg — malerische H0-Modelle, die zwar stark landschaftsgebunden sind, aber dennoch schmuck aussehen.

# Table Top — Tip-Top!



Ein **TT**-Freund,  
Rudolf Köppl  
aus Regensburg

berichtet über sein  
TT-Selbstbau-  
Programm



Die badische 75 (nach  
Miba-Bauplan) vor einem  
Zug aus Abteilwagen, eine  
beachtliche Schöpfung.

An die sechs Jahre baue ich an dieser Anlage, aber hauptsächlich nur in den Wintermonaten als Freizeitgestaltung und es waren schöne Stunden, diese Bastelstunden. Ich hatte als Junge schon eine Vorliebe für Eisenbahnen, glaube aber kaum, daß die Modelleisenbahn mein Steckpferd geworden wäre, wenn es keine MIBA gäbe.

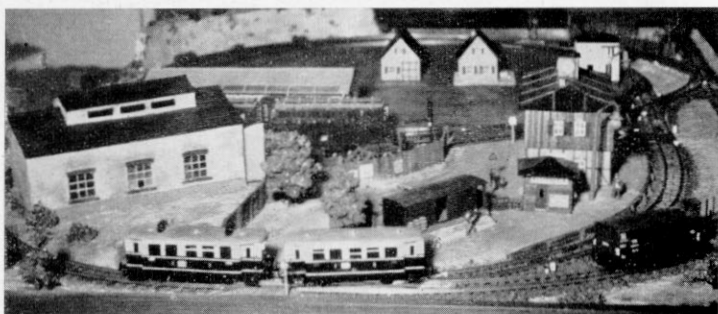
Nachdem ich 1951 meine Märklin-H0-Bahn wegen Platzmangel schweren Herzens verkauft habe, begann ich meine Gedanken um eine TT-Bahn in die Tat umzusetzen.

WeWaW's damalige Ermunterung zum TT-Selbstbau, sowie seine vorsorgliche Mahnung viel Geduld zu haben, haben mich ständig begleitet.

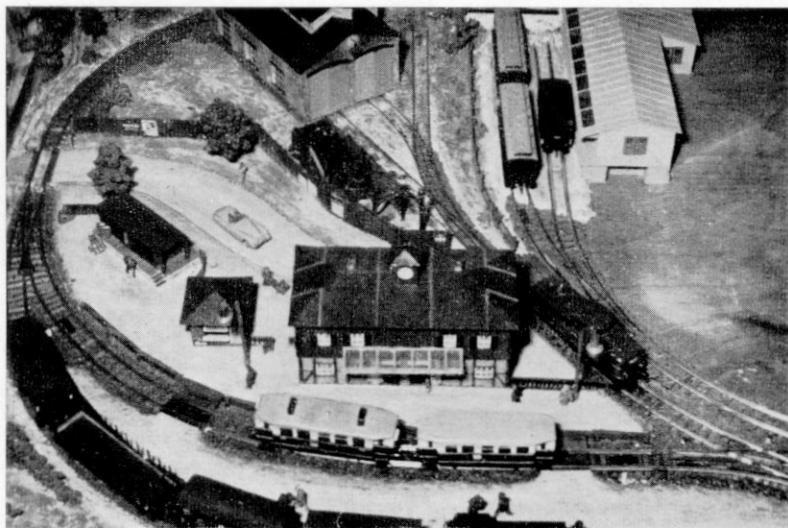
Es ist alles Selbstbau, bis auf Räder, Motore, Schienenprofile, Messingprofile und dergleichen. Die noch „lebenden“, etwas zu großen Wiking-Menschlein werden aussterben und eine neue

Generation selbstgeschnittener werden heranwachsen. (Für die übrigen TT-Liebhaber: TT-Figürchen sind von der Firma P. M. Preiser, Rothenburg o. T. erhältlich. D. Red.)

Vom Schreiner ließ ich mir ein 100/70 cm großes, schönes Grundbrett anfertigen, entwarf so recht und schlecht einen Streckenplan und begann einige Gleise und Weichen zu bauen (Mittelleiter-Punktkontakte, 12 V Gleichstrom). Der Bau eines Rungenwagens übertraf alle meine Erwartungen und so wurde ich kühn (etwas zu kühn, wie sich nach herausstellen sollte) und machte mich an den Bau einer Dampflok der Baureihe 24. Äußerlich gelang sie ja ganz gut, aber sie mußte irgendwie einen kranken Magen gehabt haben; ich kriegte das Getriebe und die Steuerung einfach nicht hin. Sie wurde wieder ausgeschlachtet, und eine V 39 nach MIBA-Zeich-



Der bekannte TRIX-Dieseltriebwagen als TT-Nachbildung.



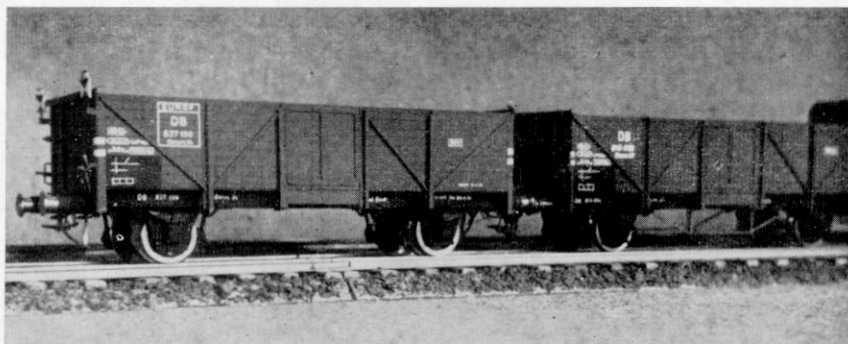
nung entstand. Die Leser kennen dieses Maschinenchen, es wurde in Heft 10/VI veröffentlicht.

Als zweites Triebfahrzeug entstand ein zweiachsiger Dieseltriebwagen nach Maßskizzen vom Original und Werbefotos der Firma TRIX.

1956, im Januar, wagte ich mich endlich wieder an den Bau einer Dampflok und so entstand nach genau 3-monatiger Feierabendarbeit die Badische ICI der Reihe 75. Zwischen den Lokbauten entstanden abwechselnd Gleise, Gebäude, Waggons und Landschaft. Es ist alles auf dem Grundbrett fest montiert und die Verdrahtung der Punktkontaktschiene unter dem Grundbrett, Weichen, Entkupplungsbügel und abschaltbare Gleisabschnitte werden mechanisch mittels Drahtge-

stänge fernbetätigt. Die Enden der Drahtgestänge sind mit sichtbaren Knöpfchen versehen und befinden sich an der vorderen Grundbrettrahmenleiste. Die Waggons baute ich in Gemischbauweise nach MIBA-Bauplänen. Die Landschaft entstand aus Leim-Gips-Brei, Bäume und Büsche ebenfalls, jedoch mit Zusatz von Sägespänen. Da die Fotos schon etwas alten Datums sind, möchte ich darauf hinweisen, daß sich inzwischen noch einiges auf der Anlage, auch in landschaftlicher Hinsicht, getan hat.

Auf jeden Fall macht sie mir viel Spaß und Freude, meine Kleinstwelt, die ich mir mit viel Arbeit und Geduld da aufgebaut habe. Das gleiche möchte ich allen TT-Liebhabern wünschen!



*Erfreulich,*

daß sich in letzter Zeit auch die Anhänger der Baugröße etwas mehr rühren. Auch Herr W. Beck aus Darmstadt hat sich dieser Größe verschrieben und stellt hier 2 zwei seiner neuesten Modelle vor. Weiteres auf Seite 320!

So entsteht  
eine Anlage!

# 50 m auf 7,5 Quadratmetern

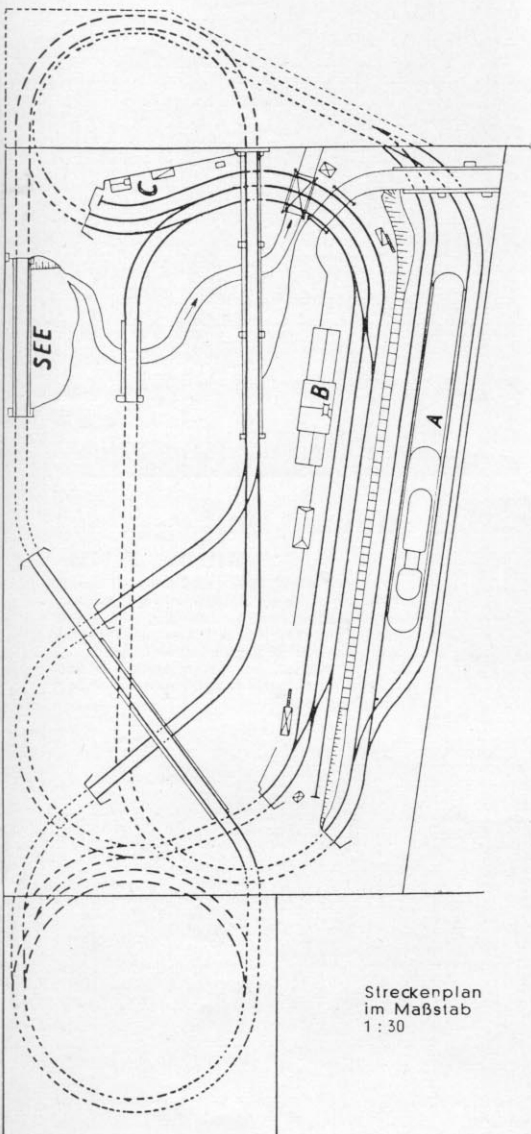
## I. Teil: Planen und Träumen

von Fritz Neufang, Neunkirchen/Saar

Nachdem das Sprichwort: „Aller Anfang ist schwer“ schon für viele Leute zum Verhängnis wurde, so betrifft mich das besonders schwer, indem ich zur Feder greifen muß, um unter die Reporter zu gehen. In der Tat halte ich als Schlosser lieber einen Lötkolben als einen Bleistift in der Hand. Wenn es aber nun dennoch sein soll, um mit den vielen Freunden der MIBA und Modellbauern Bekanntschaft zu schließen, möchte ich alle gute Geister herbeirufen, mir zur Seite zu stehen, auf daß mein Bericht Freude und Anklang finde.

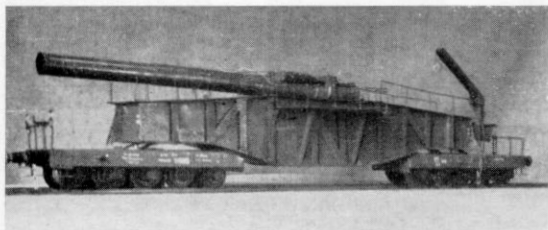
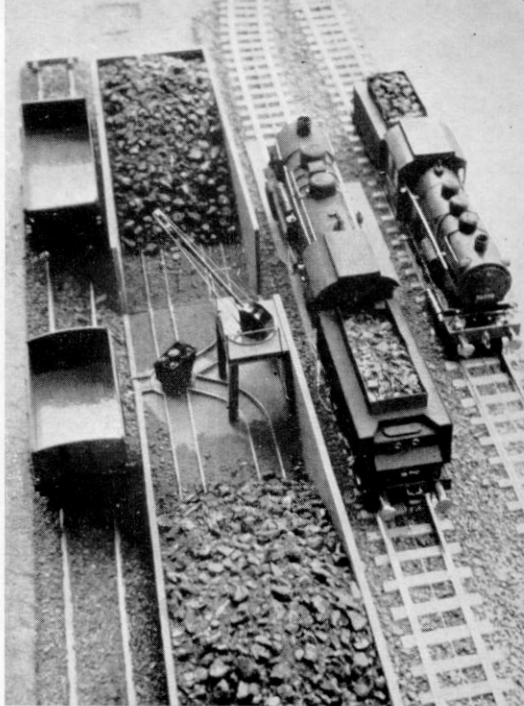
Der Grundstein einer Modellbahnanlage dürfte stets die Planung sein. Raumverhältnisse, Anlagegröße, Streckenlänge, landschaftlicher Aufbau, Anzahl der Züge, sowie technische und automatische Einrichtungen müssen in Betracht gezogen werden. Unter Berücksichtigung aller oben aufgeführten Punkte kam ich schließlich auf eine H0-Anlage mit rund 50 Metern Gleisstrecke auf einer Fläche von  $7\frac{1}{2}$  Quadratmetern. Dies gelang mir aber nur dadurch, daß ich eine Hochgebirgsanlage erstellte. In puncto „Viel auf kleinem Raum“ mußte ich zwangsläufig etwas „sündigen“. Bei größerem Raum-aufwand würde sich manches besser machen. Aber man müßte vielleicht anderes wieder anders gestalten, was mir persönlich nun mal so und so gefällt, und so glaube ich, daß es einfach unmöglich ist, auf einer Anlage all das in Uebereinklang zu bringen, was sein müßte und was man gern hätte.

Ich habe meine Strecke vorwiegend doppelgleisig verlegt. Auf diese Weise können jedenfalls zwei Züge unabhängig voneinander fahren, ohne daß man sich um sie zu kümmern braucht. Beim Ueberkreuzen einiger Gleise soll eine vollautomatische Einrichtung für einen zusammenstoßfreien Verlauf der Züge sorgen. Das Anfahren, sowie das Halten der Züge geschieht stufenweise. Dies wird einerseits durch Signale, andererseits durch Weichenstellungen bewerkstelligt. (Näheres darüber später.) Während der viergleisige Bahnhof (A) nur für Durchgangsverkehr gedacht ist, soll der Bahnhof (B) mit 3 Gleisen zum Gegenverkehr und zum Rangieren ausgebaut werden. Vom Bahnhof (B) geht noch eine weitere Strecke zum Bahnhof (C) ab, welcher Vorortcharakter hat und mit Triebwagenverkehr befahren wird. Die ganze Anlage unterteilt sich in 3 Etagen und überbrückt bis zum Scheitelpunkt eine Höhe von 45 cm. 6 Brücken und 11 Tunnelportale geben



Streckenplan  
im Maßstab  
1 : 30

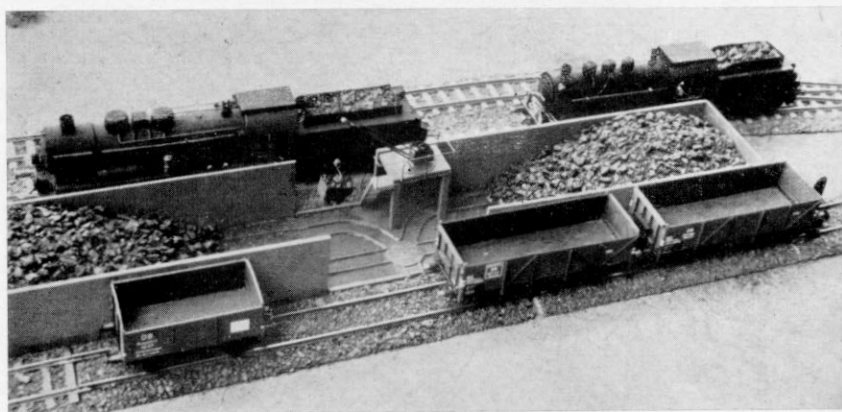
der Hochgebirgsanlage den richtigen wirkungsvollen Eindruck. Die Schienen sind von Nemeo 2,7 mm Ns. Die Strecke wird von Weichen und DKWs bestückt, die ich alle selbst bauen werde. Das Schwellenband ist eigenes Fabrikat, welches ich durch eine selbst angefertigte Stanze herstellte. Da der vorliegende Bericht nur die Planung, sowie den vorliegenden Streckenplan umfaßt, sei nur noch kurz erwähnt, daß das spätere Erweiterungsprojekt nochmals 50 Meter Strecke umfassen soll: einen Lok-Schuppen mit Drehscheibe und 10 Ständen nebst Bekohlungskranen und Kohlenboxe, fernerhin einen Ellok-Schuppen mit Fahrbühne, sowie eine Hafenanlage mit Verladekran. Ein industrieller Teil besteht aus einer Oelraffinerie und Großtanklager, sowie aus einem Steinkohlenbergwerk mit Verladehalle. Das Ganze wird durch einen großen Güterpark abgeschlossen, wobei ein sechsgleisiger Hauptbahnhof mit Großstadtvorplatz der gesamten Anlage einen imposanten Ausdruck verleihen soll. Selbstverständlich ist eine solche Anlage mit einem finanziellen Aufwand verbunden. Meine Lösung lautet in diesem Punkt: Viel Geld sparen und dennoch viel erreichen! Dieses hoffe ich, vorwiegend durch den Selbstbau von Loks und Waggons zu erreichen.



## Keine „Null“ – seine Null-

Anlage! Herr W. Beck aus Darmstadt besitzt zwar noch keine Anlage im eigentlichen Sinn, sondern erst ein Teilstück, das seine bisherigen Selbstbauarbeiten umfaßt und die sich wahrlich sehen lassen können!

Das Modell des Eisenbahngeschützes stammt noch aus Zeiten, die schon eine Zeit lang her sind.





*Miss Miba* (aus Heft 2/IX) hat dieses Schotterwerk angestrichen, daher der Name „WERK URSULA“. (Anlage u. Foto: Rolf Ertmer, Paderborn)