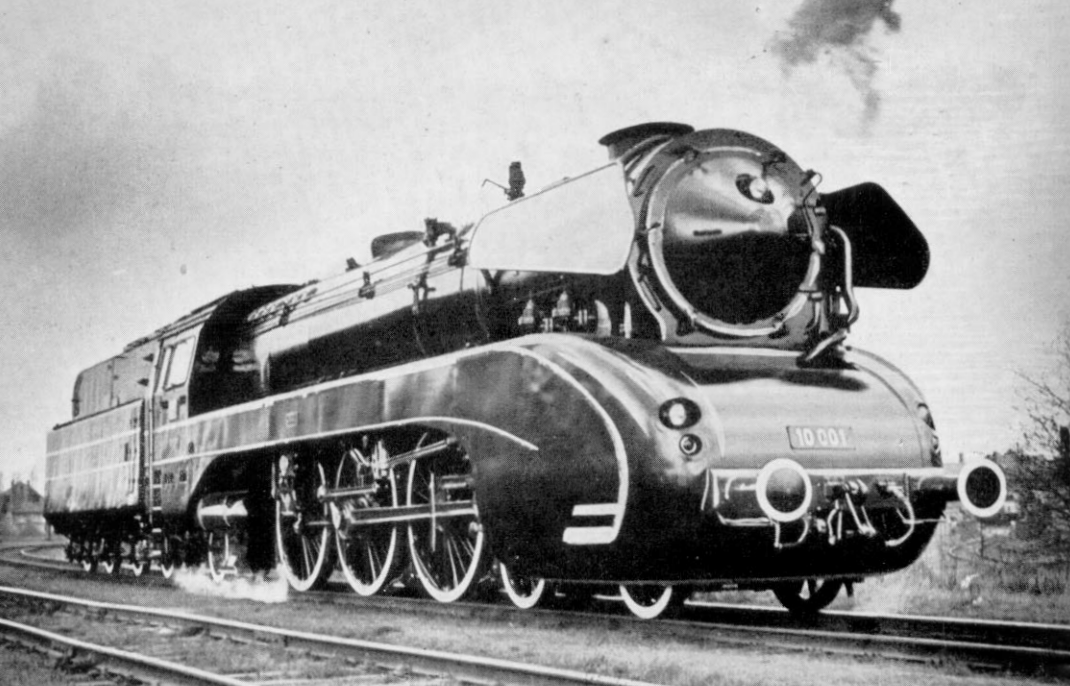


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift





(Foto: Krupp-Werkbild)

Das Zeitalter der Dampflokomotive geht zu Ende!

Höhepunkt und
zugleich Schlußpunkt:

Die neue Schnellzuglokom BR 10

Wie bereits in Heft 12/1956 im Rahmen der Bauleitung für die Tenderlok BR 66 zum Ausdruck gebracht, ist bei der DB mit dieser neuen Schnellzuglokomotive ein Schlußpunkt hinter die Entwicklung der Dampflokomotive gesetzt worden. Es ist bedauerlich, daß die Dampflokomotive ausgerechnet jetzt, wo sie hinsichtlich technischem Aufbau, außerdem Aussehen und Laufleistungen den höchsten Grad der Vollendung erreicht hat, abtreten muß, aber die Entwicklung schreitet nun mal weiter und hinzu kommen insbesondere wirtschaftliche Erwägungen, die am besten durch folgende Tatsache erhärtet werden: Als der Auftrag zur Entwicklung und zum Bau von zwei Probelokomotiven der BR 10 gegeben wurde, kostete eine Tonne Lokomotivkohle frei Tender 65.— DM. Jetzt, bei der Ablieferung

muß die DB für die aus den USA importierte Lokkohle (das sind rund $\frac{1}{3}$ des gesamten Bedarfs) 102.— DM je Tonne bezahlen. Daß die Dampflokomotive im Zeitalter der Ellok und der Diesellokomotive nicht mehr konkurrenzfähig ist, liegt auf der Hand. Sie muß also — so sehr wir Modellbahner es bedauern — dem Fortschritt weichen. Ob sie später einmal in Gestalt einer Atomlokomotive nochmals ein „come back“ feiern wird, läßt sich heute noch nicht übersehen.

Zu Ihrer Beruhigung: Von heute auf morgen wird die Dampflokomotive nicht verschwinden, sie wird noch auf viele Jahre hinaus das Rückgrat der Zugbeförderung bleiben. Zurzeit stehen immerhin noch rund 7400 Dampflokomotiven täglich im Einsatz, von denen 74 % der Triebfahrzeug-Kilometer gefahren

Achtung! Verlagsbetriebsferien vom 4.8.—18.8.57!

Von Bestellungen und Redaktionspost bitte Abstand nehmen!

Heft 11 ist in der 1. Septemberwoche bei Ihrem Händler!

werden! Aber Zug um Zug wird sich im Laufe der Zeit dieser Prozentsatz vermindern und das Ende wollen wir lieber nicht durchdenken. Es wird die Aufgabe der Modellbahner und der Modellbahnindustrie sein, die Dampfloks wenigstens als Modell zu hegen und ihr auf diese Weise ein bleibendes Denkmal zu setzen!

Doch nun zur neuen Schnellzuglok. Die eine der beiden Probeloks besitzt Kohlenfeuerung mit Ölzusatzfeuerung, die andere ausschließlich Ölfeuerung (das ist keine Neuerung, sondern der Umbau der Dampfloks auf Ölfeuerung läuft auch bei anderen Typen bereits seit geraumer Zeit). Das Führerhaus ist vollständig geschlossen und weist gefederte Sitze mit Polsterung und Rückenlehne, sowie eine Fußbodenheizung auf. Für die Kesselheizung ist neben einer nichtsaugenden Strahlpumpe eine Speisewasser-Mischvorwärmanlage der Bauart Heintl vorgesehen, die neben der Vorwärmung des Speisewassers bis auf 100° C auch noch den Rückgewinn von rund 13 % der verdampften Wassermenge ermöglicht. Die Lok ist weiterhin u. a. mit elektrischer Beleuchtung, Spurkranzschmierung, zentralen Druckschmiereinrichtungen, Rohrblaseeinrichtung und induktiver Zugbeeinflussung ausgerüstet.

LÜP. 26,5 m, Dienstgewicht 190 t, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Maschinenleistung 2500 PSi.

Die beiden Loks der BR 10 werden im Bahnbetriebswerk Bebra beheimatet und für die Beförderung schwerer Schnellzüge auf den Strecken Hamburg-Altona-Frankfurt M.-Würzburg-Stuttgart eingesetzt.

Wir werden in Bälde mit einer Bauanleitung auf diese neue, schwere Schnellzuglok eingehen.



Zu Titel- und Rückbild:

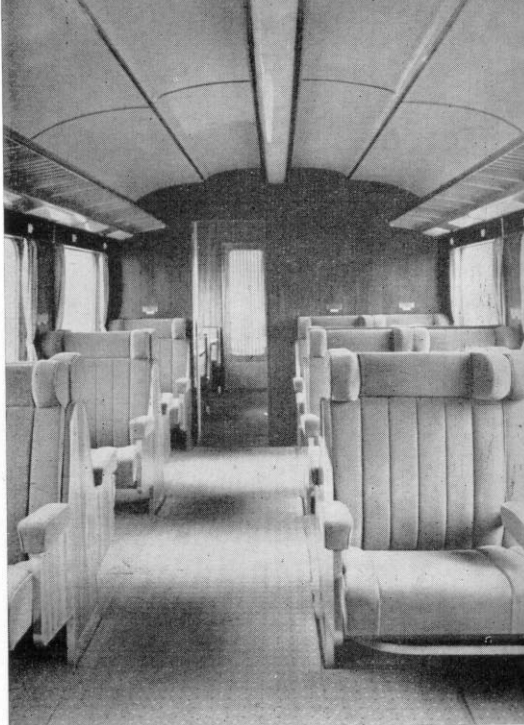
TEE →



Trans-Europ-Express ..

...bedeutet das TEE, das seit Juni 57 auf ein paar neuen Luxuszügen der DB prangt und mit dem auch die entsprechenden Züge der übrigen europäischen Bahnverwaltungen gekennzeichnet sind. Die DB beschafft z.Zt. 8 siebenbteilige TEE-Einheiten, die auf Grund der Erfahrungen mit den letzten Triebwagenzügen entworfen worden sind. Die Kopfenden werden durch 2 gleiche Maschinenwagen mit hochliegendem Führerhaus gebildet, die in Anlehnung an die V 200 mit je einer Dieselmachine von 1000 PS versehen sind. Die 5 Reisewagen enthalten 122 Sitzplätze, während im Speiseraum und in der Bar noch 53 Personen Platz finden. Die Art der Ausstattung entspricht derjenigen der Gliederzüge. Jeder Wagen hat seine eigene Klimaanlage und feste Fenster. Die Übergänge zwischen den Wagen sind mit doppelten, schalldicht isolierten Gummibalgern abgeschlossen, die Wagen selbst sind besonders stark schallgedämpft.

Die Gesamtlänge eines solchen TEE-Zuges beträgt 130 m, das Gesamtgewicht 220 t. Wer sich über die TEE-Züge sowie über die Entwicklung vom „Fliegenden Hamburger“ zum TEE genauestens informieren will, dem empfehlen wir Heft 5/1957 der ETR (Eisenbahntechnischen Rundschau, Carl Röhrig Verlag, Darmstadt), zumal es uns unmöglich ist, die Falttafeln mit den 1:250 Grundrissen und Ansichten der besprochenen 10 Züge zu bringen. Die gleiche

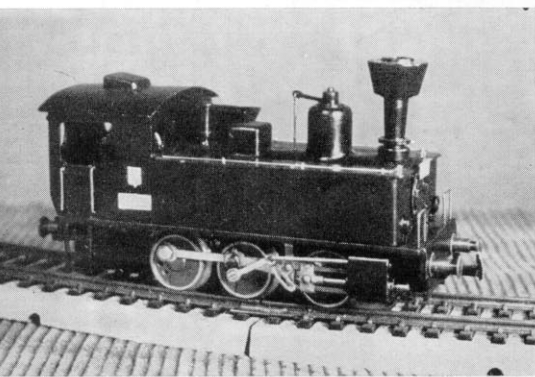


ausführliche Behandlung wird den schweizerischen, italienischen und holländischen TEE-Zügen zuteil.

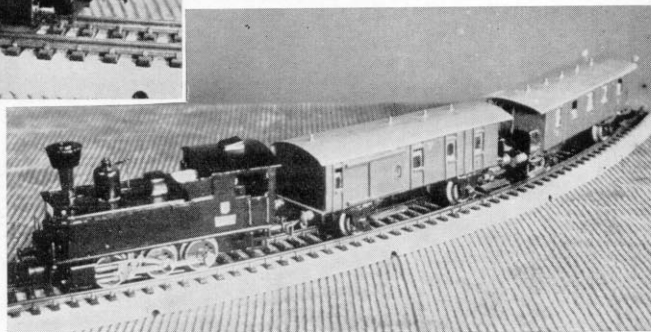
Unsere Fotos, die uns die DB freundlicherweise zur Verfügung stellte, vermitteln einmal die schmutze äußere Linie, zum andern einen Blick in den hellen, geräumigen DSG-Speiseraum, sowie in einen der Großraumwagen des TEE-Zuges.



„Kaffeemühle“ wurde die erste tschechische Lok der BR 310 der CSD genannt, die Herr Rud. Jäger aus Liberec in H0 nachbaute, im übrigen als Erstlingswerk! Auch im Waggonbau hat sich Herr J. versucht und ist von seinen Lei-

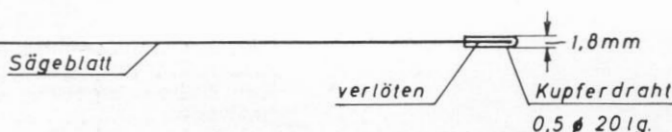


stungen so „überrascht“, daß es nicht die letzten Selbstbauten gewesen sein werden. Mit einer Untersezung von 26:1 schafft die „Kaffeemühle“ vorbildgerecht 40 km/h — aer „TEE“ unserer Zeit gebärdigtermaßen 140 km/h. Ja, ja, so ändert sich die Welt in 50 Jahren...!





Das Sägeblatt auswechseln geht sehr schnell, Wenn Du es machst wie Meister Hübert Bell!



Das in Heft 3, Band IX von Herrn J. N. Pitrof geschilderte Aussägen der Fenster und Türöffnungen von außen nach innen, um so das ewige Aus- und Einspannen des Sägeblattes zu vermeiden, ist eine brauchbare Lösung, aber nicht immer anwendbar. Da sind zum Beispiel die Fensterkreuze. Wenn man da von außen nach innen sägte, würde bestimmt ein Kreuz nach dem anderen ausbrechen. Hier ist man also gezwungen, zur alten Methode zu greifen; aber ich glaube, eine Vereinfachung gefunden zu haben, die m. W. noch in keinem MIBA-Heft zum besten gegeben wurde. Der „Witz“ meines Einfalls besteht darin, ein Stückchen Kupferdraht um das eine Ende des Sägeblattes zu biegen und beide miteinander zu verlöten. Das Sägeblatt wird wie gebräuchlich in die Verschraubung am Sägegriff eingespannt. Das andere Ende, an dem sich die Lötstelle befindet, wird einfach zwischen den beiden Klemmblechen geführt und eingehängt. Es ist zweckmäßig, daß man an den beiden Klemmblechen eine Vertiefung einfeilt, so daß das Sägeblatt nicht verrutschen kann. Die Sägeblätter, die ich mir angefertigt habe, sind für Löcher mit einem Durchmesser von 2 mm bestimmt. Wenn man größere Löcher

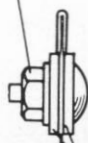
bohrt, kann der Kupferdraht entsprechend stärker im Durchmesser sein. Da es vorkommen kann daß ein Sägeblatt bricht, ist es angebracht, gleich mehrere Sägeblätter anzufertigen, um einen gewissen Vorrat zu haben.

Auf jeden Fall geht mit Hilfe so präparierter Sägeblätter und des Sägebogens das Ein- und Ausfädeln des Sägeblattes bei vielen inneren Säge-reien sehr viel leichter und schneller vor sich als bei der bisher gebräuchlichen Art.

Weitere Worte dürften sich erübrigen, laßt Zeichnungen sprechen!

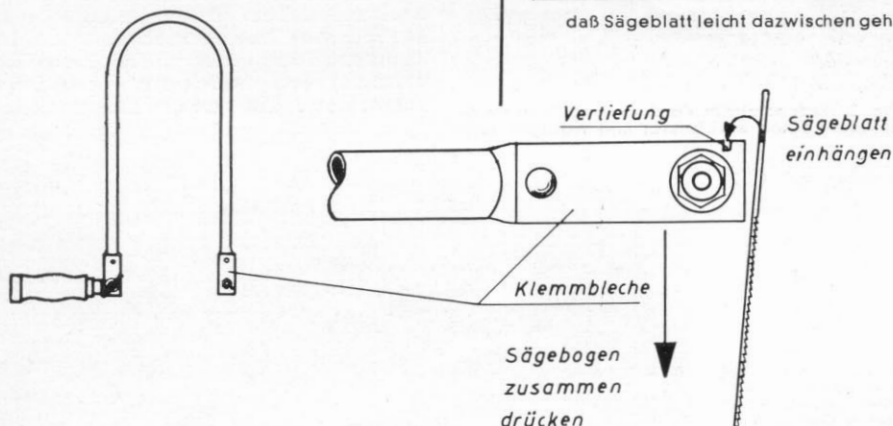
Hubert Bell, Duisburg-Hamborn.

Flügelmutter gegen Sechskantmutter austauschen



Beide Klemmbleche so einstellen,

daß Sägeblatt leicht dazwischen geht!



Ein ganzer Omm 52 erst ein halber Off 52

===== Eine kleine Bastelei zur Erzielung eines richtigen Autotransportwagens =====

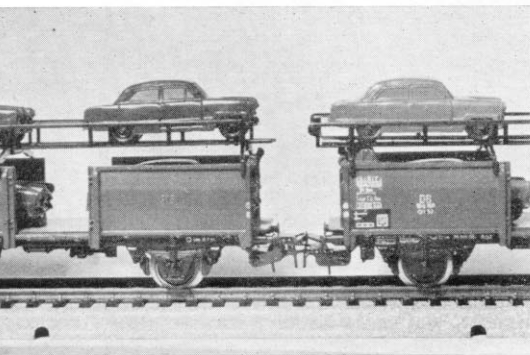


Abb. 1. Der Original-Märklin-Abstand, der dem „Original“ absolut nicht entspricht.

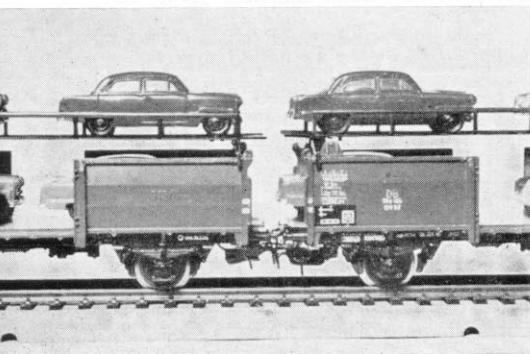


Abb. 2. Nach erfolgter Kurzkupplung: Jetzt sieht die Sache schon weit besser und richtiger aus.

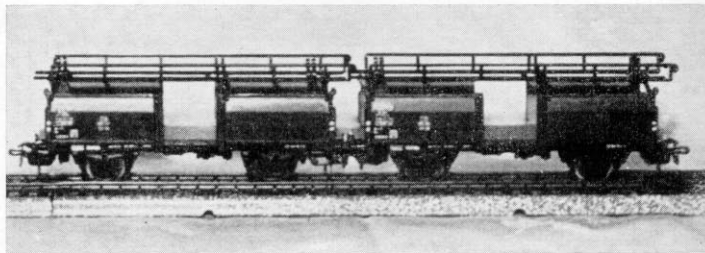


Abb. 3. Das einzige Foto, das Herrn Zillmann gelang: seine eigene Off 52-Einheit

Ja, das stimmt schon, denn erst zwei „Omm 52“, kurz gekuppelt als ständige Einheit, ergeben den Autotransportwagen „Off 52“. Einer allein entspricht nicht dem Vorbild und so tun diejenigen, die nur einen besitzen, gut daran, ins nächste Geschäft zu rennen und noch einen zu holen. Wenn Sie also das Modell eiligst verpackt und ebenso das Geschäft verlassen, stellen Sie zu Hause mit Besitzerfreude fest, daß der Abstand der Ladebrücken von einander - - soooo groß ist, auf jeden Fall zu groß! Wir werden also die beiden Wagen kurzkuppeln müssen. Damit Sie sich besser abreagieren können, muß eben Ihre Beißzange dran glauben (ich spreche von keiner Person, sondern von dem Werkzeug gleichen Namens. Außerdem stammt diese gehässige Zweideutigkeit bestimmt wieder von WeWaW). Sie klaben also Ihre Beißzange hervor, eine kleine Niete oder einen entsprechenden Drahtstift. Das ist alles, was Sie brauchen. Vielleicht noch ein bißchen Ruhe, aber das hängt wiederum davon ab, ob Ihre Beißzange im Hause ist oder nicht. (Na ja, dann müßten Sie diese nämlich erst suchen, weil sie sicher wieder in der Küche ist. Ich rede immer noch von dem Instrument, das wir gleich brauchen werden.) Nun endlich ans Werk! Doch schön der Reihe nach, damit auch ein

wenig geübter Bastler mitkommt und die ebenso wenigen Handgriffe richtig ausübt:

1. Aushängen der Kupplungs-Feder (denn ausgerechnet unter der Spiralfeder liegt die Sperrfeder, die das Herausfallen der Achslager verhindert).
2. Nun nehmen wir einen Schraubenzieher, drücken die Sperrfeder c nach unten und schieben das Achslager zur Wagenmitte, wobei die Sperrfeder c jetzt unter die überstehende Lasche d geschoben wird. Nun heben wir das Achslager an der Kupplung etwas an (damit es beim Herausziehen auf die Kupplungsseite zu nicht wieder in den Schlitz einrastet, aus dem wir es soeben herausgezogen haben) und ziehen das Achslager an der Kupplung — unter ständigem Anheben — heraus.

bei müssen wir nun beachten, daß die Kupplung nicht wieder in der Bohrung e sitzt — da war sie ja vorher — sondern in der zweiten Bohrung, die uns Märklin „vorsorglicher Weise“ bereits mit eingeböhrt hat und auf dem Foto mit f bezeichnet ist. Die Niete wird abgezwickelt und vernietet, aber mit Spiel, damit die Kupplung frei beweglich ist. Sind wir damit fertig, stecken wir den Radsatz wieder ein und können nun

5. das Achslager wieder umgekehrtermaßen hineinpraktizieren, wie es herausgenommen wurde (zuerst hintere Feder unter die Lasche schieben, dann vorn herunterdrücken und wieder nach vorn ziehen); Kupplungsfeder einhängen und fertig ist der eine Wagen (beim zweiten geht's umso schneller!).
- Einen Nachteil hat der Umbau aller-

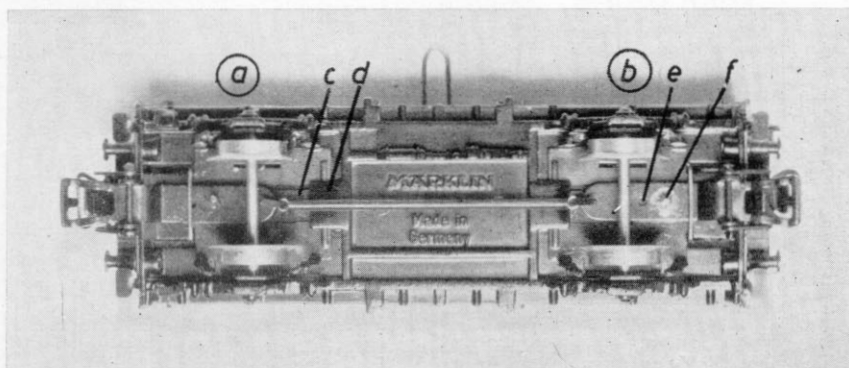


Abb. 4. Damit sich der Bastler noch leichter tut: die Hauptangriffspunkte. Links (a) vor dem Umbau, rechts (b) nach dem Umbau. c, d, e, und f siehe Text.

3. Als Nächstes nehmen wir den Radsatz heraus; dabei braucht man nur den Achslagersteg etwas auseinanderzuziehen, dann fällt der Radsatz von selbst heraus. Die kleine Niete, mit welcher die Kupplung am Achslagersteg befestigt ist, wird abgezwickelt. Damit ist die Hauptarbeit fast schon getan.
4. Die eingangs erwähnte neue Niete (ein Nagel tut's auch) wird in die Bohrung des Achslagers gesteckt, die Kupplung aufgeschoben. Hier-

dings, den ich nicht verschweigen will: die automatische Entkuppungsmöglichkeit geht „flöten“. Das ist aber nicht weiter tragisch, denn 1. werden die Wagen auch im Großen in der Regel nur als eine Einheit gefahren und 2. kann man dennoch entkuppeln, wenn man die Schräge unterhalb des Übergangsbleches hinter der Pufferbohle wegfeilt.

Wer nun noch die abgerundeten Ecken der Ladebrücke in der Mitte der Einheit haben möchte (wie es eigent-

lich sein soll), der drücke die Seitenwände leicht nach innen, nehme die Ladebrücke ab und setze sie um 180° versetzt wieder auf.

Alles in allem werden Sie feststellen, daß 1. die ganze Prozedur halb so lang dauert wie der ganze Schrieb und 2. mit diesen wenigen Handgriffen unsere Off 52-Einheit dem Vorbild wesentlich näher gekommen ist.

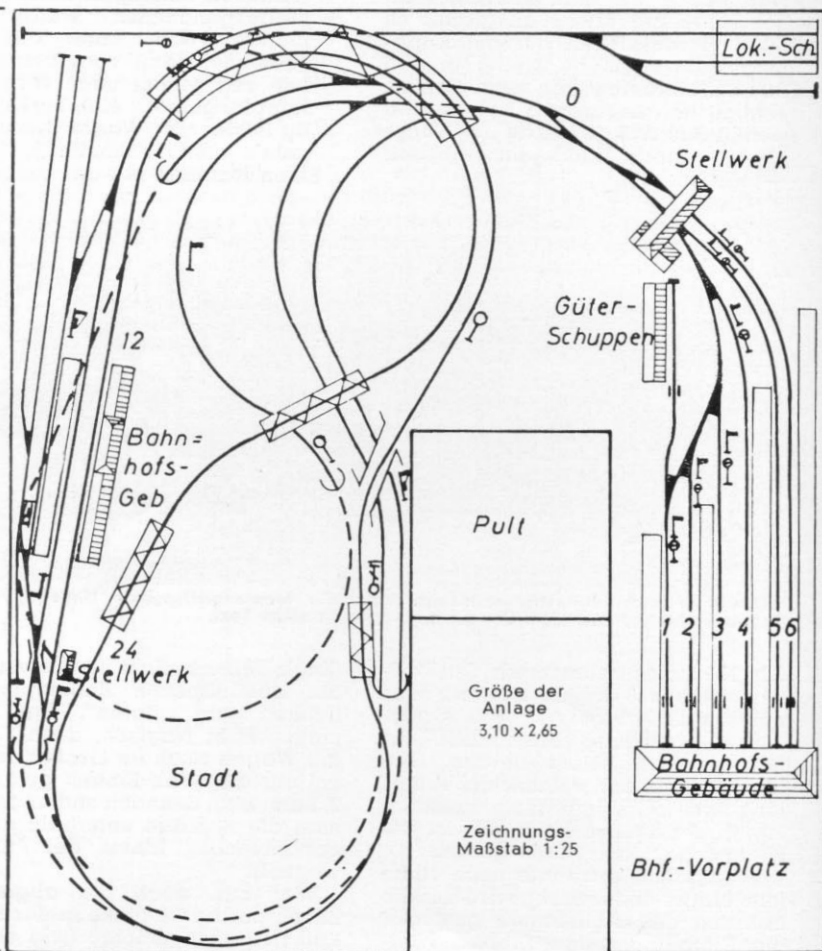
Nachsatz der Redaktion: Da wir die beiden Wagen nach den Angaben des Herrn Zillmann selbst umgebaut haben, konnten wir uns davon

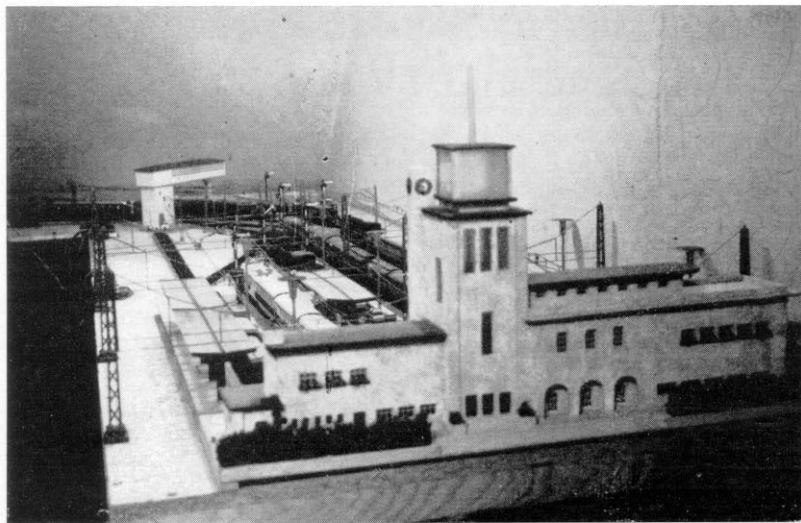
überzeugen, daß die Wagen in diesem kurz gekuppelten Zustand anstandslos auf dem 3600er Kreis (75 cm Durchmesser) von Märklin laufen und auch S-Kurven in geschobenem Zustand anstandslos befahren.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir noch auf eine Sache eingehen, die sicher im allgemeinen unbekannt ist. Der Off 52 ist ein Provisorium. Für den Autotransport ist eigentlich die ebenfalls zweigliedrige, doppelstöckige Einheit „Offs 55“ vorgesehen, von denen in Kürze über 600 in den Dienst gestellt werden. Diese ist 3 achsig und in der Mitte mit einer Kugelenkkuppelung verbunden. Die Seitenwände — da unnütz — fehlen; an deren Stelle treten Schutzgeländer. Wir werden in Kürze auf den neuen Offs 55 eingehen.

Große HO-Anlage mit Kopfbahnhof und Durchgangsbahnhof

von Carl Waffenschmidt, Neckarsulm



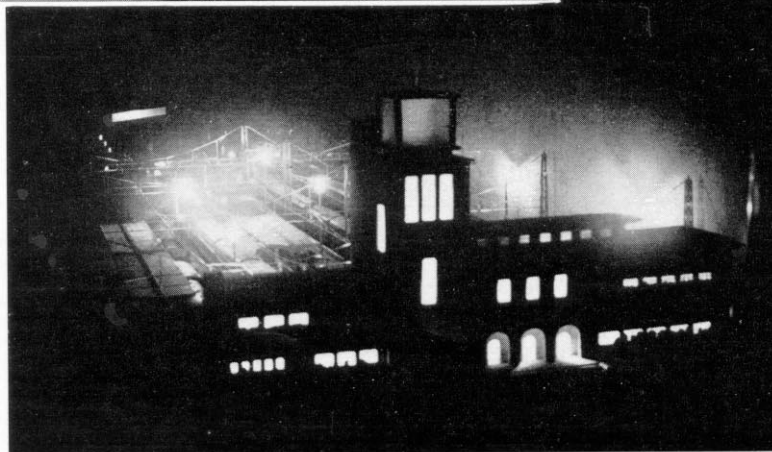


Bei
Tag

....

und

Nacht...



... herrscht auf dem Kopfbahnhof mit seinem gut gelungenen Empfangsgebäude Hochbetrieb. Der Betrieb ist zwangsläufig interessanter als bei einem Durchgangsbahnhof und Herr Waffenschmidt hat also nicht von ungefähr dieses Thema gewählt.

„Steckbrief“ der Anlage Waffenschmidt:

Strecke: Zweigleisig mit großer Kehrschleife um die zum Durchgangsbahnhof gehörende Stadt. Im Durchgangsbahnhof kann nach beiden Richtungen Überholung vorgenommen werden, so daß praktisch immer 3 Züge unterwegs sind. Betrieb im Kopfbahnhof: Nach Einfahrt eines Zuges wird dieser entweder von einer Rangierlok über die kleine Kehrschleife unter dem Durchgangsbahnhof gewendet oder durch die Zuglok über diese Kehrschleife wieder in ein Bahnsteiggleis gedrückt. Abkupplungsmöglichkeit der Zuglok besteht durch Einbau von Entkupplungsgleisen jeweils in jedem Bahnsteiggleis. Wird der eingefahrene Zug durch eine Rangierlok herausgezogen, fährt die betreffende Zuglok „Solo“ zum Lokschuppen. Ma-

schinenwechsel somit jederzeit möglich, ebenso können Kurswagen eingestellt und umrangiert werden. Ein großes BW für Dampfloks ist noch geplant. Gesamte Strecke mit Oberleitung.

Betrieb auf der Strecke: F-, D-, E- und P-Züge. Kleiner Güterverkehr, nur als Eil- und Expresgutbetrieb gedacht, vom Durchgangsbahnhof zum Kopfbahnhof. (Großer Güterbahnhof ist vorgesehen.)

Gleisanlage: Märklin-Punktgleis 3900 und Eigenbau. Gleichstrombetrieb mit TRIX-Fahrpult. Weichen mittels ELTAKO-Schaltern zu Stopweichen umgebaut, so daß jede Weiche signalabhängig geschaltet werden kann.

Triebfahrzeuge: Märklin, TRIX, Fleischmann und Eigenbau.

Von Maßstäben, Maßstabzeiten, von Erlebnistreue und ähnlichem Fug

○○○ Verklabüstert von Dr. Ing. A. Becker, Speyer, mit Zeichnungen von Dirk Becker. ○○○

Wenn wir diesem Beitrag eine kleine Bemerkung voranstellen, dann nicht, weil er wichtig ist, sondern weil ihn vielleicht ein gewisser Kreis für unwichtig halten mag. Ist er es tatsächlich? Wir finden ihn gehaltvoll, spritzig, mit Esprit und Humor! Auch solch ein Artikel regt an, gibt zu denken und stellt vielleicht für manchen „Ringenden“ eine richtungsweisende Hilfe dar! Außerdem sind wir Deutsche außer guten Handwerkern ja auch Denker (nicht Stänker)! In diesem Sinne: Gute Unterhaltung! D. Red.

Hurra, wir fahren Miniatureisenbahn! — Wer fährt? — Wir? — Kaum! Wir Menschen, mit all unseren gewohnten Maßstäben und unserem Zeit- und Erlebnisrhythmus „lassen“ Miniatureisenbahnen „fahren“. (Bild 1) Das ist doch ein grundlegender Unterschied.

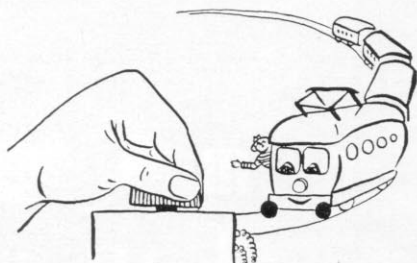


Bild 1. Damit Du gleich im Bilde bist: Der „Kleine“ fährt, der „Große“ läßt nur fahren. Wie einfach-kompliziert das ist, Das wirst Du noch erfahren.

Wer könnte wirklich Minibahn fahren? — Na, so ein kleiner Kerl, vielleicht an die 19 bis 20 mm groß, der Größe also etwa eines Mistkäfers (Bild 2). Der stünde auf dem Bahnsteig, wenn die wuchtige 05 oder 45 mit schnittigen D-Zugwagen oder so 20 Achsen Originalgüterzug ein- und ausfahren. Der interessiert sich sicherlich für den Lok-Koloß der 05 oder auch einen putzigen Vele-



Bild 2. Das Lebensbild gleichartig ist Für mich und meinen Freund v. Mist

ranen (in unserem Amizonenzeitalter „Old Timer“ genannt).

Soeben besichtigt unser Kleiner das Fahr- und Triebwerk, auch die Kesselarmaturen und studiert die Beschriftung. Erstaunen malt sich in seinem sonst etwas zu friedlichen Gesicht. So eine saugrohe Arbeit! (Besehen Sie sich nur einmal Ihre Bastelarbeit unter der Lupe (Bild 3) oder gar unter dem Mikroskop!) Er verfällt in rettungsloses Entsetzen, wenn er den Führerstand besteigt

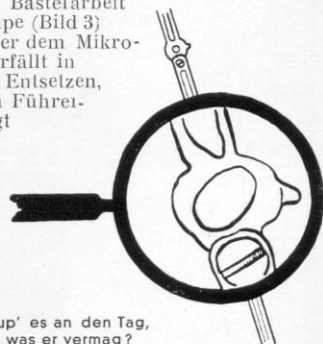


Bild 3. Bringt nur die Lup' es an den Tag, Was einer kann, was er vermag?

und sich öltriefenden, verfilzten, großen Zahnradern und (ohne jede Erklärbarkeit) in einer Dampfklo ein- und ausfahren. Er blickt unter sich. Na, die Mordsspurkränze dienen wohl unserer Gesundheit, die führen die Fahrzeuge sicher, da kann uns nichts passieren. Aber das Pleuel und die Kuppelstangen, das sind ja Dinger! Erst Zahnrad und dann noch solche Kraftübertragungsstrümmen, und wie die an unfätigen Bolzen herumhängen! Und das da soll ein Kreuzkopf sein? Das ist ja ein Zweizentnerknollen! Und für so 'ne „Erfindung“ verehren unsere Riesen einen gewissen Herrn Heusinger! Das Zeug ist doch wohl so unnötig wie der durch ein Pinselhaar und einen Gipstropfen entstandene Kropf meiner sonst drahtigen

Tante. Nun seh' sich mal einer den Lokrahmen an! Die haben Geld, was? 25 cm stark, ohne gewichtssparende Ausschnitte. Und dann sowas: Die Achsen sind nicht einmal gefedert gelagert; wenn das bei den Wagen grad so ist, kann ich mir das Mordsgepolter bei der Fahrt und die geprellten Rippen ja gut erklären. Oha! Und da vorne kommt ein Dampfrohr aus dem Kessel! Das kann sich sehen lassen. Soviel Dampf noch zum Elektromotor, das ist Vorsorge, das ist Sicherheit! Aber, oh Schreck, das Riesenkanaalrohr führt ja zu einem bloß halben Zylinder! Wo ist denn dessen innere Hälfte? Weg! Abgefallen oder nie dagewesen!?! Wohl Fehlkonstruktion. Ojeh, darum haben sie wohl im Kessel kein Feuer, drum ist der eiskalt? Jetzt wird mir auch die Mordschraube im Kamin erklärlich. Den haben sie zugeschraubt, damit kein Dreck hineinkommt.

Auf einigen Blechstellen entdeckt der Kleine fahrigte Pinselstriche. Sind wohl erklärende Hinweise über den Sinn des Ganzen. Aber in welcher Sprache? Die Großen reden doch sonst wie ich, warum schreiben sie so unverständlich? Mühsam stoppelt er sich einige Zahlen neben am Führerhaus

zusammen: 05 001. Aha, ihr erstes Machwerk! Darum also! Ein rohes Versuchsstück voller konstruktiver Unentslossenheiten. Und das stellen diese Kerle in Dienst!

Was bleibt uns'rem Minifahrgast anderes übrig, als den Lieferanten dieser Schöpfung der infamen Fahrlässigkeit oder gar des offenen Betrugs zu bezichtigen?

Wir großen Mibaner befinden uns indes- sen, geladen voll Illusionen, in etwa 3 Meter Abstand vom Tatort und haben den Eindruck eines gelungenen Meisterwerks unserer Basteltechnik. Was sehen wir wirklich von diesem? Wir überblicken ohne großen Augenschwenkwinkel ein großes Terrain, in das eine echte 05 einen ebenso echten D-Zug hineinzubewegen sich ansieht. Wer sind im gerade erlebten Augenblick „wir“? Meine beiden großen Söhne, vor denen einer etwas kurzsichtig, der andere ungewöhnlich gut normalsichtig ist, und ich, der ich dem Alter entsprechend ziemlich weitsichtig bin (der kleine Modellmann dort am Bahnsteig weiß davon nichts!).

Was sehe ich (der Weitsichtige)? Eigentlich nicht viel vom Detail. Ich habe den ehrlichen „Eindruck“ (Bild 4a, 4b und 5) eines wohlproportionierten D-Zuges am Bahn-

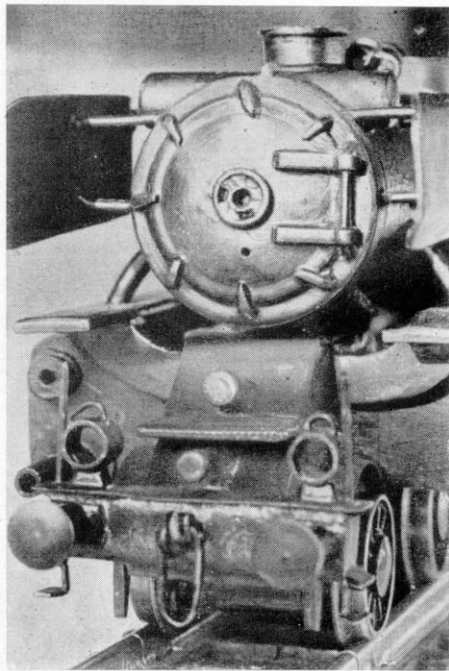


Bild 4a: Auch grobe Unzulänglichkeiten.

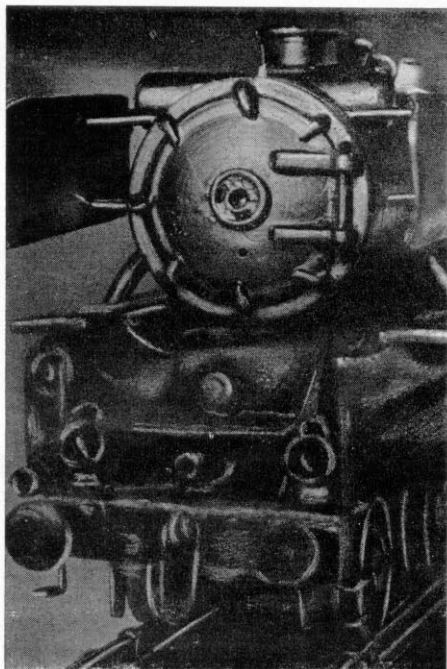


Bild 4b: ... verschlucken gnädig Dunkelheiten

steig, so der gesamten Konturen wegen. Manche Dinge glänzen allerdings unmotiviert an Lok und Wagen auf, die ich, meinen Originalerfahrungen nicht so recht zuordnen kann; sie wirken befremdend und drohen die Erlebnisharmonie zu stören. So z. B. ziemliche Knöpfe an den Griffslangen der Lok, aufregend große Lampenfassungen, viel Gestängemassen vorm Fahrwerk, einen unholten Kamin und sonstige Kleinigkeiten. Ganz so sah die echte 05 doch nicht aus. Schade!

Mein kurzsichtiger Sohn berichtet seinen Eindruck von einer etwas verschwommenen Situation, die aber der im Original erlebten ziemlich gleiche. Er beugt sich hinaus zu dem Kleinen auf dem Bahnsteig und dann ist's aus. Nur noch Kritik über die ungenügende Ausstattung der Anlage und Fahrzeuge mit Details und die grobe Arbeit (der Modellkleine kräht vor Vergnügen und Zustimmung).

Mein normal-gutsichtiger Sohn wiegt bedächtig den Kopf. Na ja, es ist eben alles nur handgreifliches Modell, an keiner Stelle Wirklichkeit. Man müßte vielmehr ins Detail arbeiten, viel vorbildgetreuer, viel diffiziler. Dann meint er, der eine ausgesprochen künstlerische Natur ist, man sollte, da man doch nicht könne wie man wolle, auf den ganzen Exaktnachbaudünkel verzichten und frei stilisieren (Bild 6). Der Kurzsichtige erklärt darauf prompt seinen Austritt aus der Eisenbahngesellschaft.

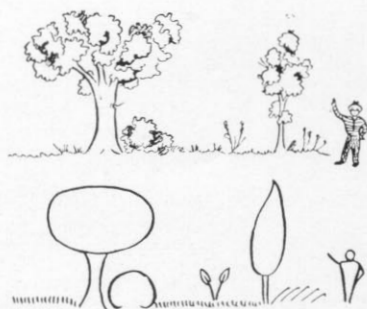
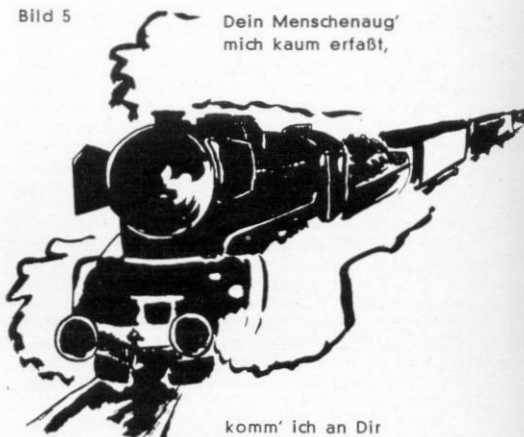


Bild 6. Wo man mit Stilisierung schafft, wird viel Detail dahingerafft.

Ich stürze in einen Trubel von Zweifeln. Soviel Mühe — und alles nix?! Hatte ich, von meinem Abstand her, nicht einen recht guten Eindruck? Soll ich zukünftig beim Bauen nur noch die Lupe...? Oder vielleicht alles bloß in groben Umrissen...?

Der Kleine am Bahnsteig hat inzwischen seine Fassung wieder gefunden, er ist doch ein Witzbold. Er erfaßt eine Griffstange, um sich vom Führerstand herabzuwaschen (Bild 8).

Bild 5



Dein Menschaug' mich kaum erfaßt,

komm' ich an Dir vorbeigerast

Es gelingt ihm selbst mit beiden Händen nicht. Sie ist zu dick. Auf dem bohliedicken Trittbrett, das mit kindskopfgroßen Zinnbatzen an den Stegen angelötet ist, rutscht er aus. Er blickt verzweifelt und hilflos nach zu einem Ultrahaken am Bahnsteigdach empor, der wie ein Riesenkrangehänge eine sonst wohlgelungene zierliche Lampe hält (Bild 7).

Da beuge ich mich zu ihm hinunter und hebe ihn auf meine Hand, (Bild 9). Wir kommen ins Gespräch: „Da habt ihr ja was zusammengemurkst“, sagte er. „Wir Mini-zwerge bauen das Zeugs besser selbst. Es ist ja mühevoller, aber dafür dann blitzsauber und vor allem echt und wirklich handlich. Wir konstruieren uns richtige Dampf- oder

Fortsetzung Seite 388!

Bild 7:

Wo Zierliches grob angebracht, hat man zu wenig nachgedacht

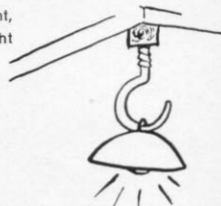


Bild 8:

Oh Ach und Weh, oh Mißgeschick
Das Handgestäng' ist viel zu dick

Wie ich meinen Pendelzugverkehr bewerkstellige

von Johannes Bock, Berlin

Seit einigen Jahren besitze ich eine Anlage in Spur H0, die zum größten Teil aus Märklin-Material besteht. Obwohl ich eigentlich ein Anhänger der Nebenbahn bin, schaffte ich mir vor etwa zwei Jahren auch einen leichten Schnellzug an. Er besteht aus dem Märklin-Packwagen 346/4 und zwei TRIX-D-Zugwagen: 20/172 und 20/178 D (mit Innenbeleuchtung und Schlußlichtern). Bei den TRIX-Wagen zog ich auf die Achsen Märklin-Räder, die gut daraufpassen. Normalerweise wird dieser Zug von einer Lok der Baureihe 23 (Märklin DA 800) gezogen. — Schon oft wurde in der MiBA von dem Schiebelokbetrieb mit Steuerwagen berichtet, den ich im Herbst 1955 bei einer Fahrt an den Rhein (Bhf. Rüdenheim) auch selbst beobachten konnte.

Angeregt zu diesem Artikel wurde ich aber erst durch Ihre Veröffentlichung „Die ferngesteuerte Beleuchtung“ in Heft 6/VIII. Für meinen letzten Wagen bzw. Steuerwagen (TRIX 20/178 D) benutzte ich nämlich fast die gleiche Schaltung wie in dem erwähnten Artikel. Der Unterschied besteht nur darin, daß ich den Redlin-Schalter nicht

zum Ein- und Ausschalten der Beleuchtung, sondern zum abwechselnden Einschalten von zwei Birnen benutze. Die eine dieser Birnen ist die der normalen Wagenbeleuchtung, die die Schlußlichter über Glasstäbchen beleuchtet. Unter dieser Birne (am Wagenboden) brachte ich eine zweite an, die ebenfalls über Glasstäbchen die weißen „Lampen“ mit Licht versorgt.

Da das Relais umgeschaltet werden soll, wenn der Zug im Bahnhof steht, wird dem Redlin-Schalter über Faller-Kontakte Spannung zugeführt. Die Rückleitung erfolgt über Masse.

Als Schiebelok benutze ich zurzeit eine Märklin TP 800 (1'C1' Tenderlok) mit Wechsellicht. Vorn habe ich eine Märklin-Schlußlaterne 484/33, die etwas verkleinert wurde, angebracht und diese an das Kabel für die hintere Beleuchtung angeschlossen, so daß die Lok beim Schieben ein rotes Schlußlicht zeigt.

Der Betrieb funktioniert gut. Man

Abb. 1. Der Steuerwagen mit den Schaltkontakten, die mittels „Batteriekasten“ getarnt werden können.

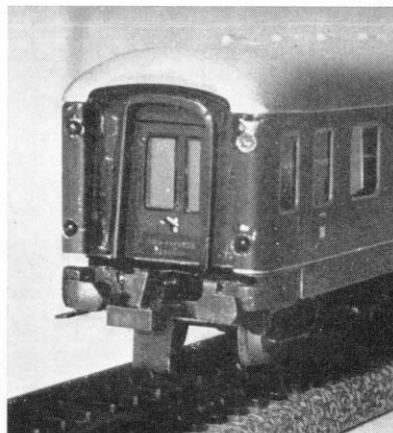
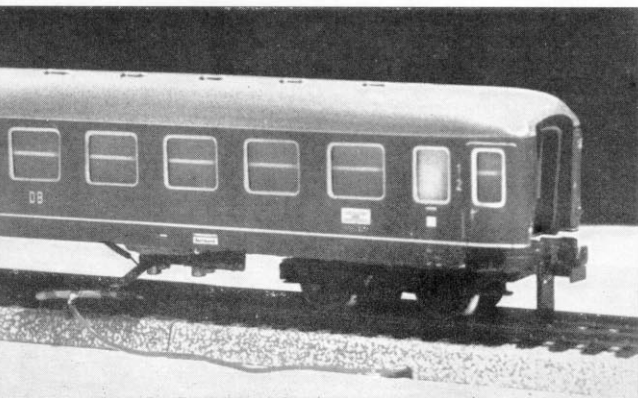
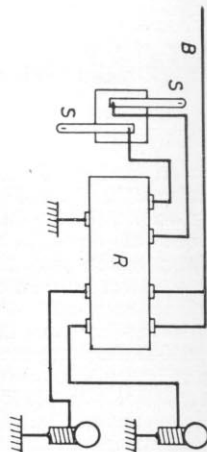
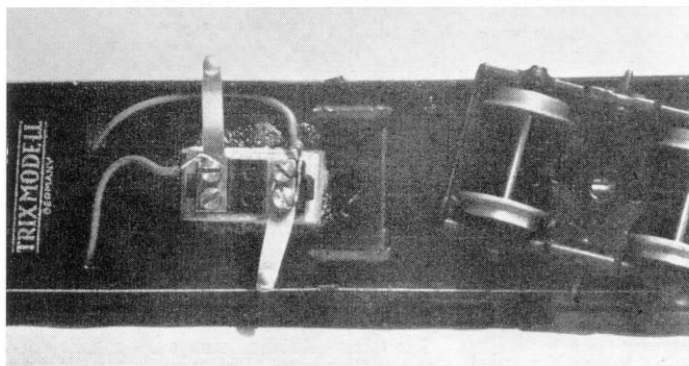


Abb. 2. Die Stirnansicht des Steuerwagens. Wie diese richtig nachgebildet wird, zeigen wir im nächsten Heft auf.

Abb. 3. Blick unter den Steuerwagen und auf das Schaltschema



muß nur darauf achten, daß der Zug im Bahnhof an der richtigen Stelle hält, damit der Steuerwagen über die

Faller-Kontakte und den betreffenden Stromabnehmer den zum Umschalten nötigen Strom bekommen kann.

Bahntestörung

Modelloks haben meistens die Eigenschaft im Radio wunderbar zu stören. Eine richtige Abhilfe ist billig und spart radiohörenden Nachbarn viel Ärger. (!) Man nehme also — wer keine hat der kaufe welche — Kondensatoren und löte sie in die Lok, am besten zwischen die Funkenstrecken, also von Bürste zu Bürste am Kollektor. Der Wert ist am günstigsten zwischen 500 und 1000 pF-Kondensatoren, die es in sehr kleinen Ausführungen gibt.

Am Trafoausgang zwischen Masse und Mittelleiter bzw. Oberleitung ebenfalls einen Kondensator in der Größenordnung $2\mu\text{F}$ – $10\mu\text{F}$ (Achtung! Muß wechsellstromfest sein!) Die Entstörung hat natürlich keinen Wert bei „Funken“, die nachts die Anlage erhellen. Also trotzdem von Zeit zu Zeit die Stromabnehmer mit Benzin und feinstem Sandpapier putzen und Kollektoren mit Benzin und Pinsel entfetten.

Klaus Ruml, Füssen.



Wer weiß Bescheid?

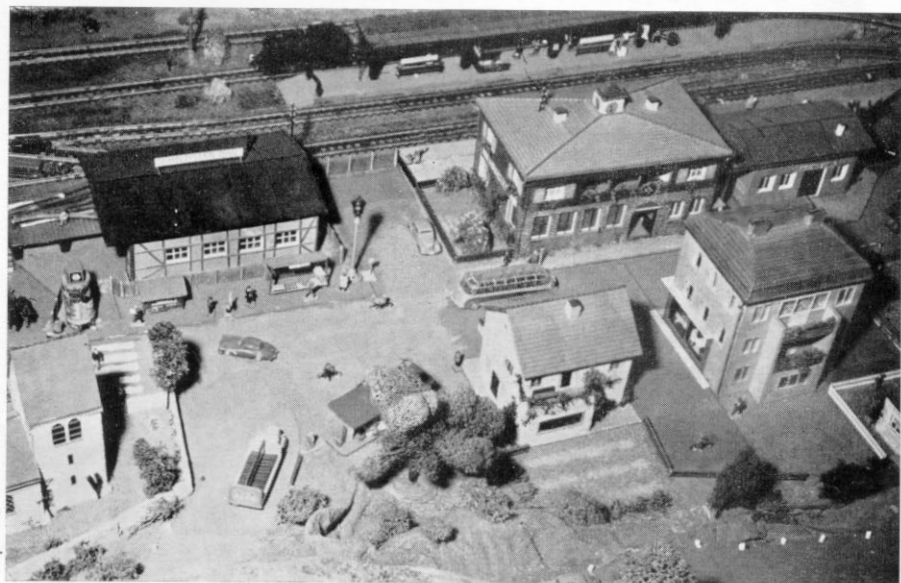
Klaus Koch aus Hamm/Westf. hat auf dem dortigen Bahnhof dieses Foto geschossen.

Vermutlich handelt es sich um den 2. Führerstand für den Pendelzugverkehr. Der „komische Kasten“ ist für sich gefedert und wippt während der Fahrt auf und ab. Herr Koch hat die gleiche Lok später noch einmal auf dem dortigen Güterbahnhof gesehen und vermutet als Heimatort das Bw Hamm.

Wer weiß Bescheid?



Die Arbeit eines Jahres steckt in dieser netten H0-Anlage. „Es fehlt zwar noch manches, aber innerhalb eines Jahres war mit bestem Willen nicht mehr zu schaffen“, meint Herr Hans-Christian Hirschfelder, Berlin Friedenau, zumal er „nebenbei“ schließlich noch ein bißchen was anderes zu tun hat. Wohltuend die Aufgelockertheit und die organisch-harmonische Gestaltung.

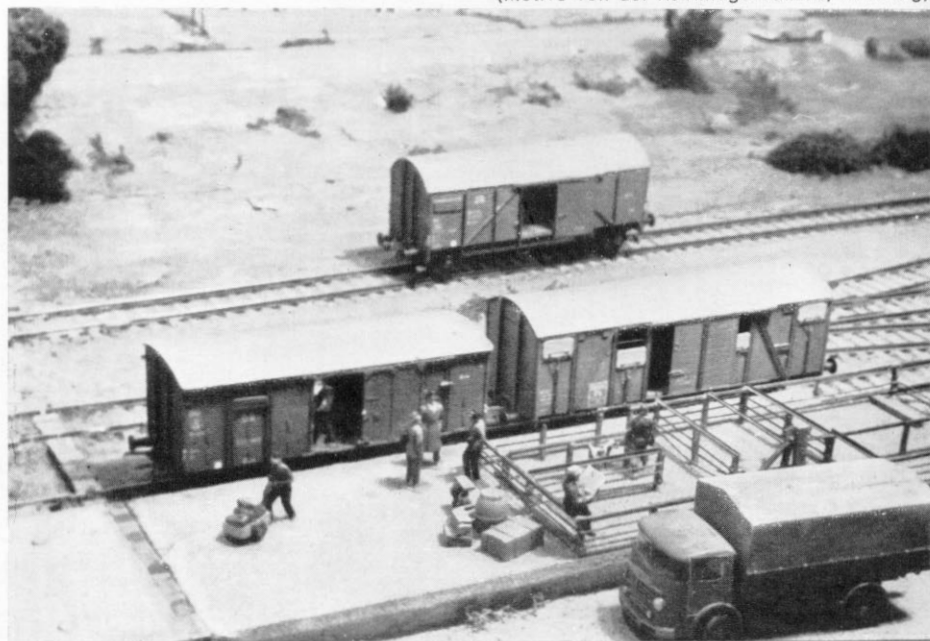




Ein raffiniertes Tor und doch so einfach: Das Gitterwerk ist auf Plexiglas gezeichnet.

Auftrieb: 17 Kälber, aber sie lassen noch auf sich warten.

(Motive von der H0-Anlage Schmitz, Hamburg)



für ein Licht-Hauptsignal

Als in Heft 12/V die Bauanleitung für die neuen Tageslichtsignale erschien, war ich sofort Feuer und Flamme. Aber nach dem Studium der Anleitung hatte ich meinen ersten Dämpfer weg von wegen der Unterbringung der Lämpchen. Aber Schwierigkeiten sind nun mal dazu da, um überwunden zu werden. Deshalb befaßte ich mich erst einmal mit dem Bau einiger Probe- und Versuchssignale. Es ging mir auch noch darum, den Maßstab 1:70, den die MIBA aus wohl erwogenen Gründen empfahl, irgendwie zu unterbieten. Nach mehreren Versuchen hatte ich es dann auch geschafft, den Baumaststab wenigstens auf 1:82 hinunter zu drücken. Auch den Maßstab 1:87 hätte ich noch gemeistert, aber dann hätte der Mast nicht mehr genügend Festigkeit gehabt.

Doch nun Schritt um Schritt. Der Mast besteht aus zwei $0,5 \times 1,5 \times 0,5$ mm Ms-U-Profilen, in welche die Stege stumpf eingelötet sind. Der Mast ist also somit innen hohl. Natürlich kann man nun nicht so wie im großen die Stege einfach stumpf einlöten, dies dürfte nicht gut gelingen. Dazu fertigt man sich erst mal eine Schablone an. Diese besteht aus einem Blechstreifen von 2,8 mm Breite, 1 mm Stärke und ca. 10 cm Länge. Der Blechstreifen muß genau in die Öffnung der U-Profile hineinpassen. Am besten eignet sich hierfür Alu oder Dural. Es geht natürlich auch Eisenblech. Allerdings muß man dieses vor dem Zusammenstecken etwas einfetten, sonst hat man nach dem Löten U-Profil, Stege und Schablone schön zusammen gelötet. Aus diesem Grunde eignet sich Messing oder Kupfer überhaupt nicht für die Schablone. Auf der Schablone reißt man die Abstände der Stege auf beiden Seiten an. (S. Abb. 1.) Dann nimmt man zwei ca. 70 mm lange $0,5 \times 1,5 \times 0,5$ mm U-Profile und schiebt diese über die Schablone bis sie oben bündig sind. Jetzt schneidet man sich von einem 1,5 mm breiten und 0,2 mm starken Messingstreifen 2,2 mm lange Stücke ab. Für jeden Mast benötigt man 20 Stück. Die obersten und untersten Stege haben andere Abmessungen. (S. Abb. 1.) Nun kommt die

schwierigste Arbeit des Ganzen. Jetzt heißt es, die Plättchen (Stege) auf die angerissenen Stellen der Schablone zwischen die U-Profile zu legen. Ich nehme dazu mit bestem Erfolg eine Reißnadel, welche ich kurz in Löffelt tauche und mit der ich auf das Plättchen tupfe. Durch das Fett bleibt dieses an der Reißnadel hängen und läßt sich so gut zwischen die U-Profile bringen. Während man das Plättchen (Steg) noch mit der Reißnadel festhält, fährt man

Abb. 1. Signal und Schablone in 1/1 H0 Größe (1:82)

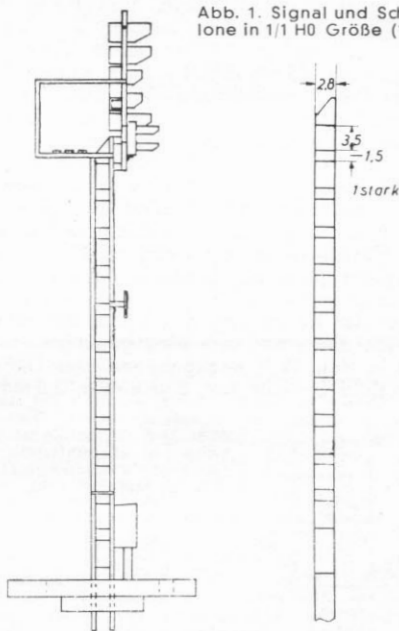


Abb. 7. Grundplatte

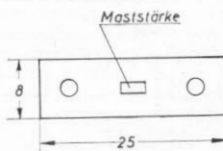


Abb. 2

M = 2:1

Nachdem man so eine Seite des Mastes gelötet hat, dreht man das Ganze um und lötet dann die andere Seite. Bevor man die Schablone herauszieht, feilt man gleich mal das überflüssige Lötzinn weg. Nun kommt der spannende Moment: Das Herausziehen der Schablone. Bei einer aus Alu oder Dural geht es leicht. Hat man eine aus Eisenblech und diese nicht eingefettet, so erlebt man jetzt ein „Blau es Wunder“, man hat garantiert einen Vollmast! Ist die Geburt des Mastes gut verlaufen, wird gleich noch das übrige Lötzinn zwischen den Stegen herausgefeilt. Sie werden erstaunt sein, was für eine Festigkeit der Mast hat! Unten am Mast sind noch 4 Stück 12 mm lange Verstärkungen anzulöten. Dazu nimmt man dasselbe Profil wie für den Mast selbst. Die Verstärkungen beginnen 48 mm von oben, sodas der Mast (an der Stirnseite gerechnet) 60 mm lang wird. Der Mast sieht dann im Querschnitt nach Abb. 2 aus. Die Verstärkungen erhalten oben eine Abdeckung. Die nach unten überstehenden U-Profile des Mastes werden nicht abgefeilt. Sie dienen dann später zum Einstecken des Signals in die Grundplatte.

Messingblech. Maße hierzu in Abb. 3. Die Lampenblenden bestehen auch nur aus einem Stück und zwar aus 2,5 mm Messingrohr, welches auf 1,9 mm innen- \varnothing aufgebohrt wird. Die Länge der einzelnen Blenden, die vorn etwas schräg abgefeilt werden, beträgt 5,5 mm. Sie werden soweit durch das Schild gesteckt, daß sie hinten 2 mm überstehen. Die kleinen Blenden für das Sperrsignal fertigte ich aus 2 mm Messingrohr, das auf 1,4 mm Innendurchmesser aufgebohrt wird. (Länge 2,5 mm). Nachdem die Blenden eingepaßt sind, werden sie verlötet. Hierzu möchte ich noch sagen, daß es vorteilhafter ist, wenn man die einzelnen Blenden vorerst etwas länger beläßt und erst nach dem Einlöten auf die entsprechende Länge feilt. Über die zwei Öffnungen des Sperrzeichens wird auf der Rückseite ein kleines Kästchen aus 0,2 mm Messingblech von 6,5 mm Länge und 2 mm Breite und Höhe mit einer Öffnung nach unten gelötet. Das Ersatzsignal habe ich nur als Attrappe ausgeführt. Maße hierzu in Abb. 4.

Nun wird das Lampenschild an den Mast gelötet, aber nicht direkt, sondern so, daß es 1 mm von diesem absteht. Dies erreicht man durch Beilegen von 1 mm starken Alu- oder Drulstückchen. Anschließend wird gleich das Ersatzsignal an das Lampenschild mit Hilfe eines 11 mm langen $0,75 \times 0,75$ mm Winkelprofils gelötet. Für den Schutzkorb benötigt man ein Stück 0,75 mm Winkelprofil von 10 mm und eins von 20 mm Länge. Letzteres wird in der Mitte rechtwinklig nach oben abgebogen. Diese beiden Winkelprofile werden dann rechts und links oben an den Mast angelötet. Darauf kommen dann drei 6 mm lange Tritte von 1,1 mm Breite, deren Enden etwas nach oben abgebogen werden. Den Bügel für den Schutzkorb lötet man besser erst nach Anbringung der Beleuchtung an, um bei der Verlegung der Leitungen mehr Bewegungsfreiheit zu haben.

Abb. 3

Abb. 3—6. Signaleinzelheiten in 1/1 H0-Größe (mit Ausnahme von Abb.6) d. h. im Maßstab 1:82.

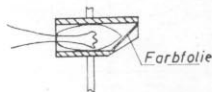


Abb. 6

2:1 für H_0

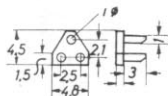


Abb. 4

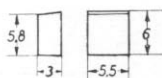


Abb. 5



Abb. 7 u. 8. Siegfried Tappert, einer der fleißigsten und unentwegten Modellbauer, besitzt ein Signalsortiment, das sowohl alte Formsignale als auch moderne Lichtsignale umfaßt.

Als letztes wird noch das Bezeichnungsschild $3,6 \times 2,4$ mm mit Hilfe eines kleinen Bügels an den Mast gelötet; dann ist der Mast soweit fertig, daß wir uns der Beleuchtung zuwenden können.

Als Beleuchtung habe ich die Redlin 2 V Kleinstglühlämpchen mit Lötenden verwendet. Für diese sind auch die Blendendurch-

messer berechnet. Da die Lämpchen einen Durchmesser von 1,7–1,8 mm haben, passen sie gut in die Blenden hinein. Die Lämpchen werden, wie es Abb. 6 zeigt, in die Blenden eingesteckt. Das eine Drahtende wird hinten umgebogen und gleich an die vorstehende Blende (Masse!) angelötet. Das Lämpchen für die Sperrsignal-

Personenwagen I. und II. Klasse

von anno dazumal:

„AB mit innerer Kommunikation“

(Preußische Normalie von 1878)

Mit der vorliegenden Bauzeichnung möchten wir unseren Lesern einen echten „Old-Timer“ vorstellen, der zweifellos jeden Modelleisenbahner anspricht und zum Nachbau verlockt. Dieser

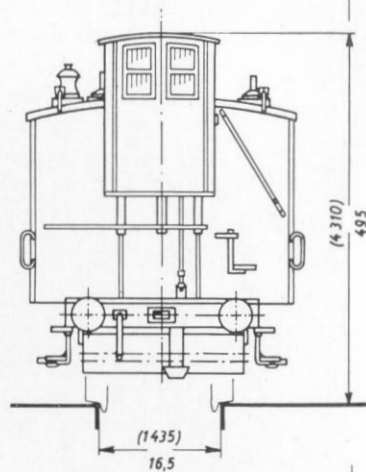
„Verlockung“ kann übrigens sofort die Tat folgen, da der Bau dieses netten Fahrzeugs so unkompliziert ist, daß er praktisch jedem Interessenten offensteht; ja, wir möchten sogar behaupten,

ausleuchtung wird in das kleine Kästchen an der Rückseite des Schildes gesteckt und ebenfalls ein Draht an Masse gelötet. Nun nimmt man ca. 15 cm lange 0,15-0,2 mm Durchmesser Lackdrahtenden (für jedes Lämpchen eins) und schiebt diese von unten durch den Mast. Jedes Drahtende wird mit einem entsprechenden Lampendraht verlötet. Die Lötstelle wird dann mit einem farblosen Lack isoliert. Nimmt man dazu Nitrolack, so ist die Stelle sehr schnell trocken. Nach erfolgter Trocknung der Isolation wird jeder Draht einzeln ganz vorsichtig nach unten stramm gezogen und sauber am Lampenschild verlegt. Hierbei muß man äußerst vorsichtig vorgehen, da die dünne Lackschicht der Drähte sehr schnell beschädigt ist. Die Drähte im Mast werden dann nach beiden Seiten in die U-Profile gedrückt und dort festgeklebt. Besser als Kleben ist das Festkeilen der Drähte mit kleinen Holzspänchen. Jetzt zeigt sich der Vorteil des Hohlmastes, denn die Lampenzuleitungen sind nun von außen nicht mehr zu sehen. Unten, wo diese aus dem Mast herauskommen, ist es ratsam, zum Schutz gegen Beschädigung der Isolation etwas Isolierpapier über die Drähte in den Mast zu schieben.

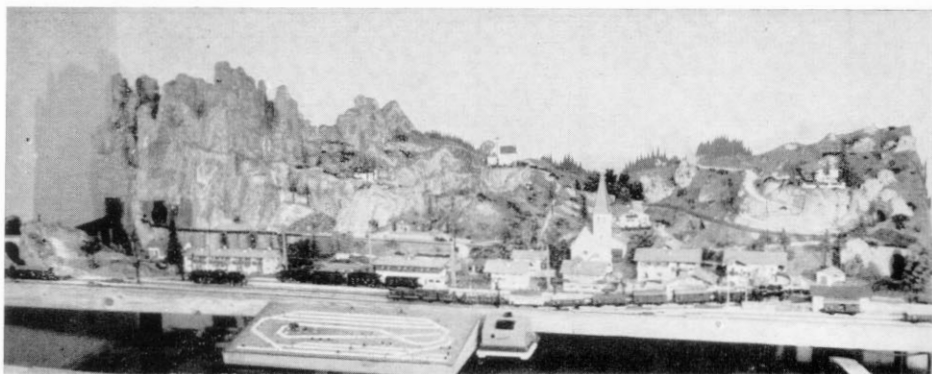
Bevor man nun das Signal streicht, prüft man erst einmal die Lampenzuleitungen auf Kurzschluss. Ist die Isolation einwandfrei, dann werden die hinteren Blendenöffnungen mit Kitt oder UHU zugemacht, damit nach hinten kein Licht heraus kann. Nun wird das Signal erst mal gestrichen, am besten in einem grauen Farbton.

Sie werden sich vielleicht schon gewundert haben, daß ich bis jetzt noch kein Wort über das Anbringen der Farbfolien verlor. Nun, ich habe lediglich für das grüne Licht eine solche verwendet. Bei dem roten und dem orangenen Licht habe ich die Glühlämpchen mit Plakafarbe angestrichen. Das Färben der Lämpchen ist viel einfacher als das Einbringen der Farbfolien. Heute würde ich die inzwischen in der MIBA empfohlenen Glühlampenlacke verwenden und also auch die grüne Folie vermeiden.

Ist nun soweit alles zur Zufriedenheit ausgefallen, kann man an die Aufstellung des Signals gehen. Um eventuell später auftretenden Lampenschäden besser beikommen zu können, wird das Signal einsteckbar aufgestellt. Dazu fertigt man sich aus 2 mm starkem Messingblech einen Stecksockel nach Abb. 7, in dessen Schlitz der Mast stramm einpassen muß. Es ist ratsam, an der Einsteckstelle nochmals ein Stückchen 2 mm-Blech unterzulöten, so daß der Stecksockel an dieser Stelle stärker wird. Das Signal bekommt dadurch mehr Halt. Bevor man den Stecksockel auf dem Grundbrett aufschraubt, bohrt man an dieser Stelle ein ca. 5 mm Loch durch das Grundbrett, damit man die Drähte durchstecken kann. Nachdem das Signal eingesteckt ist, wird der Stecksockel mit Schotter oder Sand überklebt, damit von ihm nichts mehr zu sehen ist. Nun werden noch die Lampendrahte an die Zuleitungen angelötet und dann kann das Signal der Bestimmung übergeben werden.



Zeichnung in 1/1 H0-Größe (1:87)



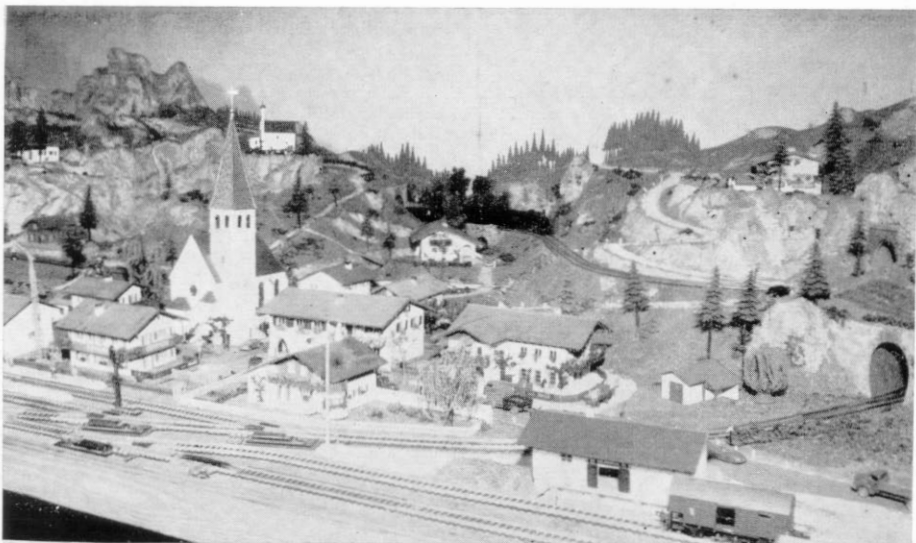
Nach der Formel $X \times P \times fS$ (frei Schnauze) ...

...hat Herr Karl Kührt, Neumarkt, seine Kirche entworfen und sie dürfte daher schwer irgendwo zu finden sein (meint Herr K.). Halten wir ihm seine Bescheidenheit zu gute, er wollte eben die Kirche im Dorf lassen (was ihm prima geglückt ist, wie die Fotos beweisen). Die übrigen Häuser hat er „abgespickt“ und zwar in Lenggries/Obb. während eines Urlaubs, zum Beispiel das Postamt Lenggries, ein Reihenwohnhaus mit Balkonnische usw.

Die Anlage ist $3,5 \text{ m} \times 1,65 \text{ m}$ groß und „zerfällt“ in 5 gleiche Teile (wenn die Platten nicht fest zusammengefügt wären). Das Gebirge ist

auf den einzelnen Rahmen fest aufmontiert, aber dennoch „teilbar“ (Herr K. muß irgend etwas mit der Mathematik zu tun haben). Die Berge haben ein Gerippe aus Latten, das mit kräftigem Krepp-Packpapier überzogen und mit einem Gemisch von Hydrozell, Gips, Nobelleim, Farbpulver und Wasser bestrichen ist. (Vielleicht ist er auch Alchimist?) Auf diese Weise erhält man sehr natürlich wirkende „Felsen“. Die Wiesen- und sonstigen Grünflächen erhielten einen Überzug aus grüner Farbe und Nobelleim, auf den Streumaterial aufgestreut wurde. Die Straßen sind aus Sperrholz gesägt und die Wegoberflä-





che ist mittels des erstgenannten Gemisches modelliert worden.

Im großen und ganzen hat KaKü (also dahert!) die offene Rahmenbauweise zugrunde gelegt. Es sind also nur da einzelne Plattenstücke angebracht, wo es eben erforderlich war; ansonsten besteht das Anlagengerippe aus Latten und Gleisbettungsbrettern. Um innerhalb des Bergmassivs auf „Numero sicher“ zu gehen, erhielten die Gleisbretter eine

Umrandung von 5 cm Höhe (aus 3 mm starker Pappe).

Endgültig fertig ist die Anlage natürlich noch nicht. Herr Kühl hofft sogar, daß sie es auch die nächsten Jahre noch nicht wird, weil er sonst nichts mehr zu bauen hätte. Und da jammern andere, daß sie einfach nicht fertig würden! In der Tat: Was dem einen ein Uhl, ist dem andern ein Nachtigall!

Personenwagen I. u. II. Klasse von anno dazumal:

ten, daß dieser Wagen sogar ein ausgesprochenes „Anfängermodell“ für den Ungeübten darstellt. Der gerade Wagenkasten, das kaum gewölbte Dach und der Unterbau aus Trägern mit nach innen gekehrtem Profil (das also nicht angedeutet zu werden braucht) dürften die Anhänger der Holz-Papp-Mischbauweise — zu denen der Anfänger meist gehört — geradezu herausfordern, sich mit diesem Wagen zu befassen. Hier also gleich einige Tips für den Bau des Modells in „einfachster Bauweise“ — doch zuvor noch folgendes zum Vorbild: Ist der Wagen auch ein typischer und unverkennbarer „Old-Timer“ und daher aus dem Verkehr der Hauptbahnen längst verschwunden, so kann man ihn nichtsdestoweniger auf den für uns Modelleisenbahner „museal“ so wertvollen privaten Nebenbahnen noch heute ab und zu beobachten!

Nun endlich zum Bau des Modells: Den Wagenunterbau sägt man zweckmäßig als einheitliches Bauteil aus einem Stückchen Buchensperrholz aus und versieht ihn mit entsprechenden Ausspa-

rungen für die Achslager, Radsätze, Kupplungen usw. Die Puffer — als Fertigteile zu beziehen — werden mittels Hartkleber in Bohrungen der Stirnteile dieses „Chassisbrettchens“ eingekittet. Den Kastenaufbau und den Wagenboden fügt man am besten aus 1-mm-Birkensperrholz (das sich besonders sauber schiefen läßt) zusammen; die senkrechten Streben und die Ecksäulen des Vorbilds ahmt man durch aufgeleimte Kartonleiste nach. Die abschließende Detaillierung des Fahrzeugs wirft genau so wenig Probleme wie die vorangegangenen Bauabschnitte auf; alle Dinge, die bei einer eventuellen Selbstanfertigung Kopfschmerzen verursachen könnten — z. B. die Lüfter und die Lampenkappen — führt der Fachhandel als Fertigteile.

Der einzige „wunde Punkt“ im gesamten Wagenaufbau des Modells sind die Achslager mit ihren überaus langen Federn und deren charakteristischer Aufhängung. Wer sich bei ihnen nicht an einen „stilgerechten“ Selbstbau wagt — ein zugegebenermaßen schwieriges Unterfangen — der muß sich mit den handelsüblichen Achslagerblenden „modernerer Typs“ zufriedengeben. Zi



Bild 11:

Ich bin so groß und bin so klein,
wie Du die Fenster zeichnest ein

geise? Wegen der Exaktheit der Schwellen. Holz ist eigenwilliger, gewachsener, oft krumm. Das Gieß liegt natürlicher, weniger abstrakt, lebendiger, weniger technisch.

Das ist es, was uns John Allen in all seinen Arbeiten zeigt, das genaue Beobachten, das Hineinhorchen in das Wesen und dann seine typische Wiedergabe, auch in den Farben.

Damit kämen wir auf ein weiteres weites Gebiet, die Farbe. Was sie bedeutet im gestaltenden Erleben weiß außer dem Künstler auch der Farbfotograf. Auch der Mibahner muß es wissen lernen. Doch davon vielleicht einmal später.

Ja, unser Miba-Fach ist nicht nur ein Zeitvertreib im Bastlerischen und Manuellen. O nein, wir sollten Techniker, Künstler, Philosophen in einem sein. Wir müssen hin-

ter manche Kulissen gucken, an denen viele vorbeilaufen. Aber wir sind Liebhaber im besten Sinn. Uns fällt es nicht schwer, um unsere Schöpfung im Geistigen wie mit der Tücke der Materie zu ringen. Wir weisen uns selbst Schranken, um unserer Kunst willen. Wir sind Asketen. Wir werden nie Fertige, wir bleiben Suchende. Das ist das Schöne, Bleibende.

Spielen wir überhaupt? Dann doch nur wohl so, wie sich der Weise hineinspielt in das Wesen unserer Welt, durch Freude am Denken in Ehrlichkeit und Selbstkritik. Haben wir uns nicht ein hartes Los ausgesucht?

Ich habe dem Kleinen auf den Bahnsteig, den „Mistkäfer“ gefragt. Ueber sein Holzgesicht glitt ein Lächeln, gesagt hat er nichts...

Haltepunkt „Mintard“

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

Teil 3 und Schluß:

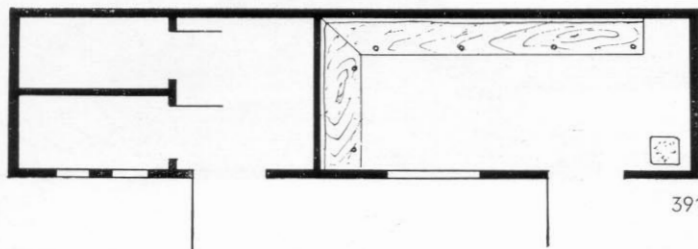
Wartehäuschen mit Toiletten

(Zeichnung in $\frac{1}{1}$ H0-Größe)





„Eine Herrentoilette konnte ich mit dem besten Willen nicht entdecken“, schreibt Herr Göbel, „aber jetzt, nachdem WeWaW extra danach fragt, fällt mir auf, daß das Gebüsch neben dem Häuschen so prächtig gedeiht! — Spaß beiseite, aber anscheinend gelten die beiden Toiletten im „Notfall“ für Personen beiderlei Geschlechts. Einen Ofen konnte ich im Warteraum auch nirgends entdecken, sodaß es wohl am besten ist, den Zug rechtzeitig zu erwischen und sich nicht aufs Warten zu verlegen.“



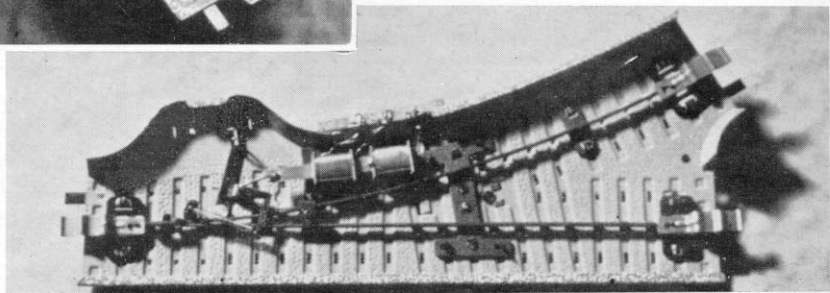
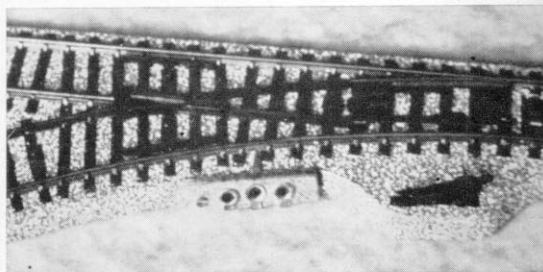
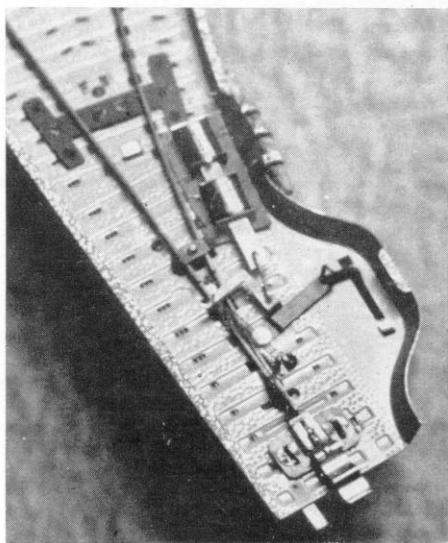
Magnetantrieb für Märklin-P.K.-Handweichen 3601 W

Von Gerhard Loetz, Berlin-Spandau.

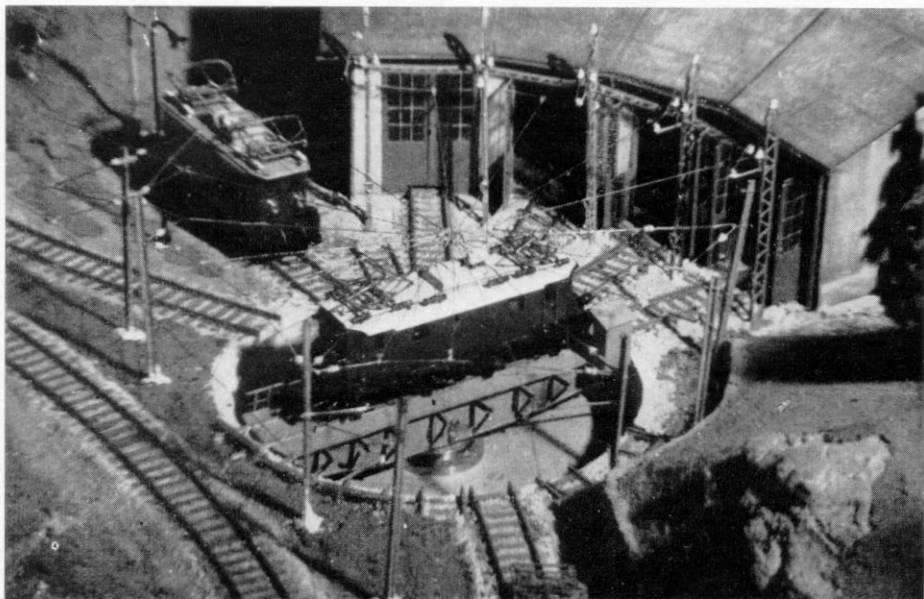
Für Bastler, die nicht nur Geld sondern auch Zeit sparen wollen, möchte ich einen Vorschlag machen, wie die Märklin-Weichen 3601 W mit Magnetantrieb versehen werden können, ohne daß die Federwirkung der Zungen verlorengeht. Wer seine Anlage fest einbauen kann, benötigt nur einen Redlin-Kleinstweichenmagneten (oder entsprechenden Eigenbau) und ein Stückchen Draht. Der Magnet ist mit UHU-hart angeklebt (evtl. muß die Grundplatte etwas zurechtgeschnitten werden). Der Magnetanker und der Märklin-Weichenantrieb bekamen je eine Bohrung, deren Lage im Foto wohl ausreichend zu erkennen ist. In

diese Löcher wurde der U-förmig gebogene Draht eingesetzt und die Enden vernietet (breitgedrückt). Da ich leider keine stationäre Anlage besitze, mußte noch eine Lösung für die Anschlußkontakte gefunden werden. Ich habe mir die Sache verhältnismäßig einfach gemacht: Ein Stück aus der „Böschung“ herausgeschnitten, in einen Streifen Hartfaser drei Nietösen mit Löt-fahne (es gibt solche, die für Märklin-Stecker passen) eingesetzt, die Löt-fahnen umgebogen und die Drähte entsprechend angelötet. Die mittlere Löt-fahne wurde als Massekontakt unter die Außenschiene geschoben und der fertige Streifen an die Bettung außen angeschraubt. Noch eine Weichenlaterne anzubringen, dürfte kaum Schwierigkeiten bereiten. Der Antrieb, bisher an zwei Weichen eingebaut, arbeitet zur Zufriedenheit.

Ich hoffe, daß die Aufnahmen die Anordnung deutlich genug erkennen lassen, so daß wohl keine weiteren Skizzen nötig sind.



Meine Drehscheibe für Ellok-Betrieb



von Dipl. Ing. Karl Göls, Wien.

Zum Zeichen, daß sich inzwischen wieder einiges auf meiner Anlage getan hat, stelle ich Ihnen heute meinen Ringschuppen für Elloks vor.

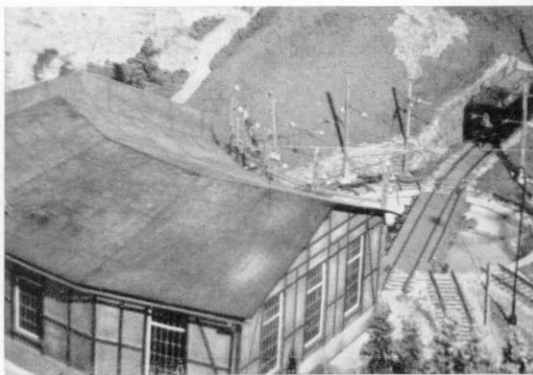
Im großen und ganzen ist das Spinnennetz über der Drehscheibe so zustande gekommen, wie es einmal in der MIBA vorgeschlagen wurde (Heft 10/V).

Die Drehscheibe wird durch einen Vorwählschalter bedient; dadurch bleibt sie automatisch bei dem vorgewählten Gleisabschnitt stehen. Eingeschaltet ist jeweils dasjenige Gleis, bei dem die Drehscheibe steht. Die Gleisstücke, an denen die Drehscheibe vorüberzieht, sind nicht eingeschaltet, da ansonsten eine dort abgestellte Lokomotive, wenn sich eine andere Lokomotive auf der Strecke in Fahrt befindet, ebenfalls Strom erhalten würde.

Die Drehscheibe wird durch eine runde Pertinax-Scheibe mit einem Durchmesser von 20 cm gesteuert. An der Außenseite der Scheibe befinden sich Nuten, die jeweils mit den Gleisabschnitten korrespondieren. An der Außenkante der Pertinax-Scheibe ist ein Fühlhebel angebracht, welcher bei Anfahrt der Drehscheibe — nach Betätigung des Vorwählschalters — durch ein Selbsthalte-Relais

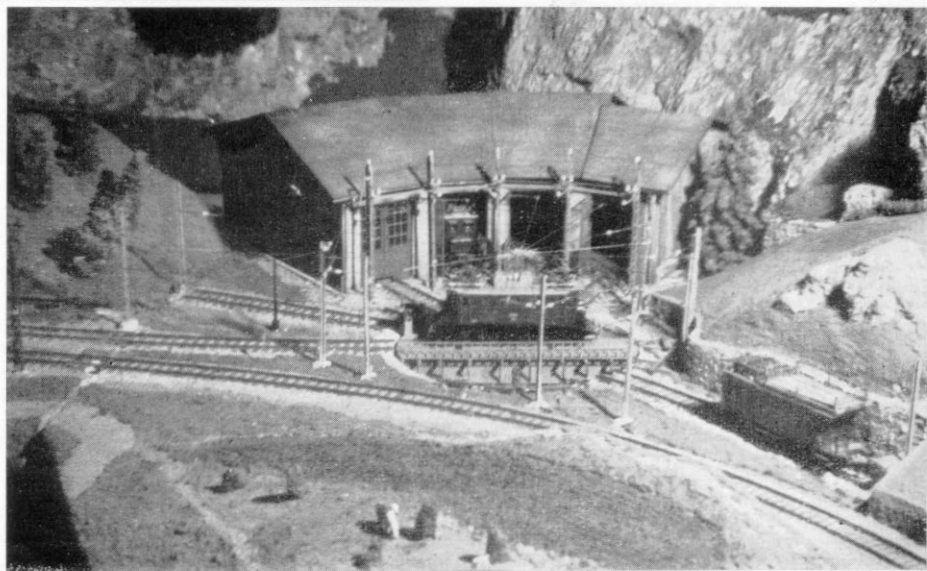
aus der Rastnute gehoben wird. Dieses Selbsthalte-Relais schaltet einerseits den gesamten Fahrstrom im Drehscheibenbereich ab und gleichzeitig den Strom für den Motor ein, der die Drehscheibe betätigt. (Untersetzung 1:1500.) Der Vorwählschalter gibt dem Relais durch einen Rückmeldekontakt, der sich ebenfalls auf der Pertinaxscheibe befindet, so lange Strom, bis sich die Drehscheibe dem vorgewählten Gleisabschnitt nähert. Dann wird der Strom des Selbsthalte-Relais unterbrochen, das jedoch nicht ausschalten kann, weil der an der Pertinaxscheibe gleitende Fühlhebel dies mechanisch verhindert. Kommt nun der Fühlhebel in die entsprechende Nute der Pertinaxscheibe, so unterbricht das mit ihm verbundene Relais den Strom für den Antriebsmotor der Drehscheibe (sie kommt dadurch sofort zum Stillstand), während andererseits der Fahrstrom wieder eingeschaltet wird. Dieser verteilt sich über zwei Bürsten an Kontakte, die den jeweiligen Gleisabschnitten zugeordnet sind (linke und rechte Schiene je ein Kontakt, Oberleitung ist nicht getrennt).

Die Einfahrt in die Drehscheibe (vom Bahnhof aus) ist ebenfalls durch ein Segment elektrisch getrennt wie die übrigen



Gleisabschnitte. Steht also die Drehscheibe nicht in dieser Richtung, bleibt eine einfahrende Lok vor der Grube der Drehscheibe automatisch stehen.

Im Lokschuppen befinden sich 4 Abstellgleise. 3 Stände haben eine Länge von 25 cm und 1 Stand eine Länge von 20 cm. Außerhalb des Schuppens sind 2 Abstellgleise und das Einfahrtsgleis. Es ergibt sich somit ein Oberleitungssystem mit 7 Abschnitten, welches durch zwei weitere bündel Abschnitte ergänzt wird (wodurch ein einwandfreies Gleiten der Bügel gewährleistet ist). Die Tore



werden durch Anfahren an den Prellbock geschlossen. Das Öffnen erfolgt durch Federzug. Am Prellbock befindet sich ein ungleicher Waagebalken, an dessen Ende jeweils ein Torflügel mit Drahtgestänge angeschlossen ist. Der Torflügel am längeren Hebelarm wird dadurch zuerst geschlossen,

der zweite Flügel, an welchem sich die Torleiste befindet, schließt etwas später. Der Lokschiuppen besitzt selbstverständlich eine Deckenkonstruktion, Waschräume, Garderobekästen und auch „eingeschlagene“ Fenster. Der Durchmesser der Drehscheibe beträgt 20 cm. Die Länge des Schuppens 25 cm.

Sie fragen — wir antworten: Null-Leitersystem mit Z-Schaltung für Spur 0

Bei meiner stationären 0-Anlage möchte ich das Null-Leiter-System mit Z-Schaltung anstelle der bisherigen A-Schaltung treten lassen, die gar oft beim Übergang zwischen den 4 Stromkreisen „Kurze“ geliefert hat. Ich will versuchen, dazu einen alten Telefonstöpselschrank aufzutreiben, weil dieses System auf einfache Weise (ohne Kontroll-Lampen) verhindert, daß auf einen Blockabschnitt Strom über mehr als einen Fahrtrichtungsregler gelangt. Die zugeschalteten Blockstrecken werden auf einem von hinten beleuchteten Gleisbildstellwerk jeweils weiß erscheinen, dank des dann vorhandenen Null-Leiters über einen besonderen Wechselstromtrafo gespeist. Dieser Trafo soll auch die ebenfalls im Gleisbild untergebrachten roten Birnchen versorgen, die die Besetzung der einzelnen Blockabschnitte durch Fahrzeuge anzeigen sollen. Ich weiß zwar, daß man dies ohne Störung des Gleichstrombetriebes erreichen kann, wenn man bei dem von mir verwendeten Zweischienensystem die beiden isolierten Räder eines jeden Fahrzeuges mittels eines Kondensators überbrückt, habe jedoch keine Vorstellung über die für jeden einzelnen Kondensator notwendige Kapazität. Ich fahre mit 25 Volt Gleichstrom, der für alle 4 Stromkreise aus einem 200-Watt-Ringtrafo über einen sehr groß dimensionierten Gleichrichter (bis zu 10 Amp. belastbar und durch Magnetausschalter geschützt) geliefert wird. Mir ist klar, daß ich auf diesen Ringtrafo nunmehr eine zweite Sekundärwicklung und hinter diese einen zweiten gleichdimensionierten Gleichrichter bringen muß, um einen Null-Leiter-Betrieb einrichten zu können. Ich könnte beides ersparen, wenn ich nach Hagemann, Band VI Seite 464/465 verfahren würde, doch habe ich einige Bedenken wegen der dann fehlenden, an der Schalttafel eindeutig festgelegten Fahrtrichtung und auch wegen des Befahrens von Gleisdreiecken. Ich wäre daher sehr dankbar, wenn die MIBA „Auskenner“ mir hier raten könnten.“

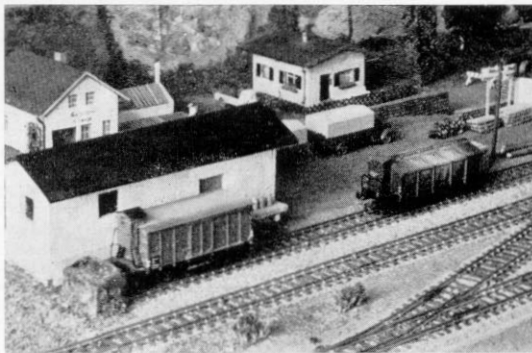
Adolf Roßner, Hoff/Saale, Zeppelinstr. 16

„Die Idee, die Besetzmeldung von Gleisabschnitten durch Wechselstrom, der über die durch Kondensatoren kurzgeschlossen, an sich isolierten Radsätze der einzelnen Fahrzeuge abfließen kann, zu erreichen, ist im Grunde nicht neu; ein im Prinzip ähnliches Verfahren wendet z. B. auch die Berliner Hoch- und U-Bahn für die Rückmeldung der Gleisbesetzung an. Praktisch stößt das Verwirklichen eines derartigen Projektes allerdings beim Modell auf erhebliche Schwierigkeiten. Wenn Sie mit Wechselstrom von 50 Hz arbeiten wollen, müssen Sie Ihre Planung auf die Grundsätze abstellen, daß einer Kondensator-Kapazität von 1 μ F ein Ohm'scher Widerstand von rd. 300 Ω entspricht. Da bei hinreichender Betriebssicherheit und Lebensdauer die zu verwendenden Kondensatoren mindestens eine Spitzenspannung von 80 V (auf Grund der im Bahnbetrieb auftretenden Induktionsströme von erheblicher Spannung) verarbeiten können müssen, ist

demnach der Raumbedarf für den Kondensatoreinbau — sofern ein nennenswerter Rückmeldestrom auch bereits durch ein einzelnes Fahrzeug ausgelöst werden soll — ganz erheblich. Diesem Umstand können Sie nur auf zwei (allerdings kostspieligen) Wegen entgegen: Entweder müssen die Meldelampen für die Besetzungsanzeige über Relais gesteuert werden, die bereits auf winzigste Ströme ansprechen, oder Sie müssen mit hochfrequenten Wechselströmen (wie sie z. B. in den Geräten für unabhängige Zugbeleuchtung oder durch Frequenzumformer erzeugt werden) arbeiten. In beiden Fällen kommen Sie mit relativ geringen Kondensatorkapazitäten zurecht; im ersten, weil der Strombedarf der Steuerrelais minimal ist, im zweiten, weil der scheinbare Ohm'sche Widerstand eines Kondensators proportional zur Frequenz des Wechselstroms, mit der er beaufschlagt wird, abnimmt. Sollten Sie den letztgenannten Weg einschlagen, ist es zu empfehlen, daß Sie sich mit einem Rundfunkmechaniker in Verbindung setzen, der Ihnen sicher gern die nötigen Einzelheiten und auch die einschlägigen Bestimmungen für Hochfrequenzgeräte, die der Gesetzgeber vorsieht, erläutert.

Hinsichtlich der Fragen zur Fahrstromversorgung nun folgendes: Sie haben durchaus recht, wenn Sie Bedenken bezüglich der Zweckmäßigkeit der Relaischaltung nach MIBA VI, S. 464/465 geltend machen. Es ist wesentlich sinnvoller, wenn Sie den Mehraufwand einer zweiten Trafowicklung und eines zusätzlichen Gleichrichters — so wie Sie bereits anführten — in Kauf nehmen und dafür den Vorteil der am Schaltplan erkennbaren Fahrtrichtungseinstellung der Triebfahrzeuge erzielen. Die Umschaltung nach Hagemann ist u. E. zwar interessant, aber für die Praxis von begrenztem Wert.

H0-Anlage G. Lange, Nürnberg: Gleise = Schwellenband mit Punktkontakten, sämtliche Gebäude Selbstbau.



Einmal von cand. ing. Peter Sonns, Berlin-Neukölln!

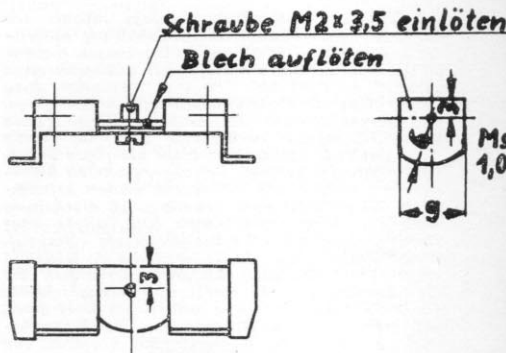
Herr Ing. H. Hesse beschreibt in der Miba Nr. 6/1957 den Umbau der Fleischmann-Old Timer auf das TRIX-System. Auch ich habe einen solchen Umbau vorgenommen und dabei einen anderen, billigeren Weg beschritten, indem ich TRIX-Radsätze und -Kupplungen in das Fleischmann-Fahrgestell einbaute.

Der Preis des nach Herrn Hesse zu „opfernden“ Einheitspersonenwagens beträgt DM 3.75; zwei TRIX-Radsätze Nr. 30/36 dagegen kosten DM 0.60 und eine Garnitur Kupplungen Nr. 30/20/7 DM 1.30, zusammen also DM 1.90 pro Wagen.

Eine weitere Möglichkeit der Rationalisierung ergibt sich noch daraus, daß solche „niedlichen“ Zügeln im Großbetrieb praktisch nie getrennt werden, sodaß man zwischen den Wagen die Fleischmann-Kupplungen belassen kann und nur an beiden Enden des Zuges TRIX-Kupplungen einzubauen braucht. Damit würde der Umbau des 3-teiligen Fleischmann-Zuges 1 Garn. Kupplungen und 6 Radsätze also DM 3.10 kosten. (Gegenüber DM 11.25.)

Daß auch der von mir vorgenommene Umbau kinderleicht ist, will ich Ihnen kurz beschreiben:

Zum Einbau der TRIX-Kupplung wird die Pufferbohle des Fleischmann-Wagens durch Herausrauben der Puffer entfernt. Das Pufferbohlenblech wird nach Abb. hergerichtet und die TRIX-Kupplung um 5 mm verkürzt, neu gebohrt und am hinteren Ende mit einem waagerechten Einschnitt für die Feder versehen. Zum Umbau der Radsätze



werden die Achshalter gelöst und die Radsätze entfernt. Die Spurkranz-Ausschnitte im Achslagersteg sind nach der Mitte zu um je ca. 2 mm zu erweitern (wegen der breiten TRIX-Spurkranze).

Die Fleischmann-Räder werden von den Achsen abgezogen und durch TRIX-Räder ersetzt. Da die neuen Räder für die Lager etwas zu breit sind, muß man die Räder nun außen etwas befeilen, bis sie in die Achslager passen. Keine Angst, die Räder sind immer noch breit genug und entgleisen nicht!

Zusammenbauen — fertig!

Arbeitszeit: Kurz oder noch weniger, auf keinen Fall aber viel mehr als so ca. rundheraus insgesamt ungefähr und noch ein bißchen!

Einmal von Rainer zur Bonsen, Münster

Es ist ein gut' Ding, für welches es mehrere Möglichkeiten gibt. Hier nun mein Umbau-Senf. Der Fleischmann O-T bleibt mit dem Chassis erhalten, ohne einen TRIX Wagen Nr. 20/114 zu „opfern“. Neu hinzu kommen 1. ein TRIX Radsatz 30/36 DM 1.20, 2. ein Satz TRIX-Kupplungen (Federgehäuse wird nicht gebraucht) 30/20/7 DM 1.30. Durch Lösen der Puffer kann die Fleischmann-Kupplung gegen eine vorbereitete TRIX-Kupplung ersetzt werden. Etwa in der Mitte des Schwenkarmes der TRIX-Kupplung ist ein Loch mit 2 mm Ø zu bohren (Abb. 1).

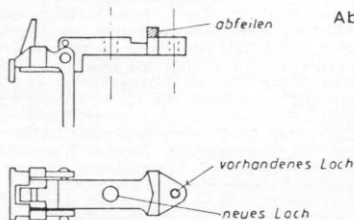


Abb. 1

Nach Einsetzen der Kupplung wird von oben (Plattform) in das vorhandene Loch ein Messingschraubchen eingeschraubt und der nach unten überstehende Teil abgekniffen (Abb. 2).

Das Messingschraubchen hält nun die Kupplung in dem neu gebohrten Loch fest. Die Radsätze sind entsprechend auszutauschen, jedoch müssen die TRIX-Achsen etwas mit der Feile verkürzt werden, sodaß sie in den Achshaltern nicht klemmen. Dieser Umbau ist ebenso ohne Schwierigkeit bei den Post-Packwagen möglich. Ich habe auf diese Art des Umbaus einige 2-achsige Old-Timer mit guten Eigenschaften erhalten.

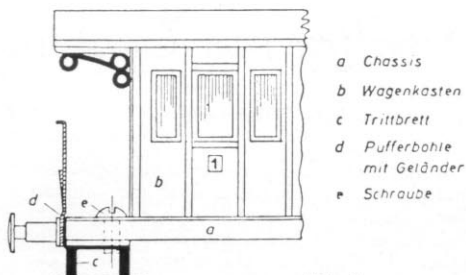


Abb. 2



Das ist „DESTA“...

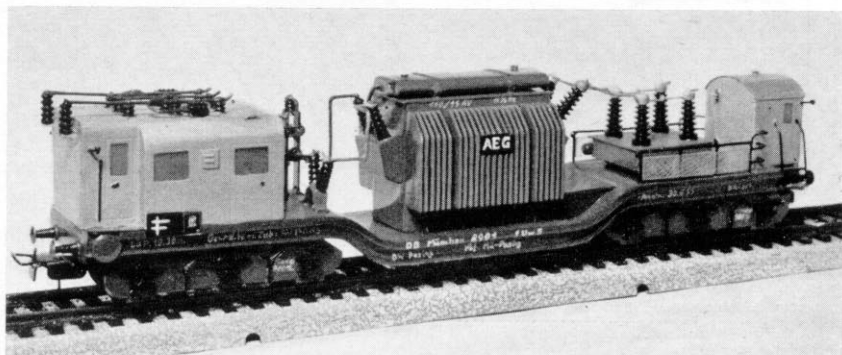
wie Dewet Stauffer, Bremgarten b./Bern, von seinen Freunden genannt wird. Unsere Leser kennen ihn nicht nur als liebenswerten Verfasser manch heiterer und tief-sinniger Glossen, sondern auch als Besitzer und Erbauer einer wundervollen H0-Anlage.

Dieser Altmeister der Modelleisenbahner ist in sämtlichen Herren Länder bekannt, hat er doch den völkerverbindenden Gedanken, der unserem Hobby innewohnt, schon hundertfach in die Tat umgesetzt und viele Briefbekanntschaften vermittelt.

Er liebt die Modellbahn um ihrer selbst willen und sieht mit einem zwinkernden und einem verschmitzten Auge darüber hinweg, wo andere zum Pharisäer werden wollen. Er kennt die Dinge und die Menschen und weiß um ihre kleinen Schwächen und lächelt dazu — tolerant und weise, unser liebenswerter Altmeister der Modelleisenbahner „DESTA“...!

(Aufnahme: F. Erhardt, Ellwangen)

AEG-



Transformatorwagen in Baugröße H0, gebaut von Herrn Bernhard Rösch, Göppingen. Wir werden in Kürze eine weitere Schöpfung kennenlernen, von der wir jedoch alle profitieren werden!

Schalten von Tageslichtsignalen o o o o o o o

mittels Wellenschalter

von Josef Jaegers, Wassenberg

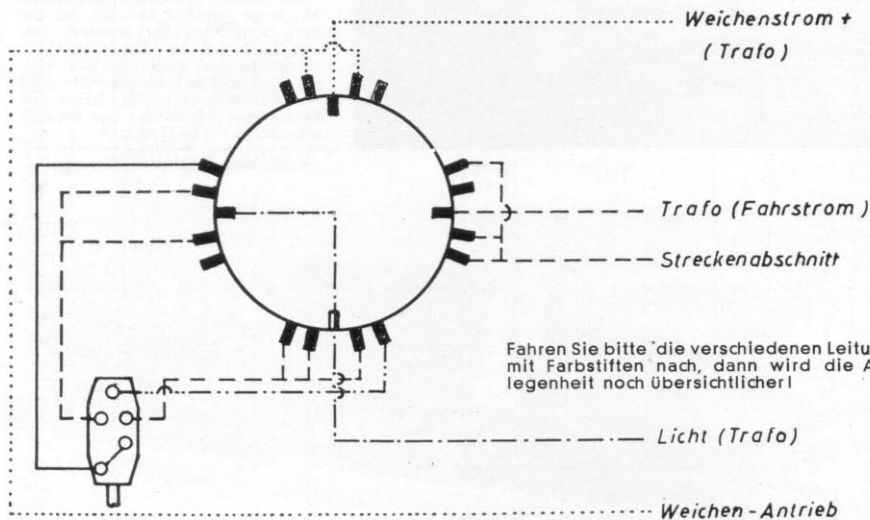
Durch Ihre ständigen Aufforderungen ermutigt, möchte ich heute auch mal meinen Senf dazutun. Es handelt sich bei meinem Beitrag um die Schaltung nicht automatischer Lichtsignale (Ausfahrtsignale). Da diese Signale sehr häufig an Gleisen stehen, die in beiden Richtungen befahren werden, kommt es oft vor, daß ein Zug von hinten an einem Signal vorbeifährt, das „Rot“ zeigt. Eigentlich müßte der Zug jetzt halten (was aber falsch wäre). Um diesem Mangel abzuhelfen, verwende ich Wellenschalter mit vier Schaltstellungen und 4×4 Kontakten. Diese Schalter ermöglichen folgende Stellungen:

1. Grün = Fahrstrom eingeschaltet;
 2. Rot-Rot = Fahrstrom ausgeschaltet;
 3. Rot-Rot = Fahrstrom eingeschaltet;
 4. Rot-Weiß = Fahrstrom eingeschaltet.
- (Das gelbe Licht wird nicht von Hand geschaltet, sondern in Abhängigkeit von den Weichen.) Insgesamt hat diese Schaltung folgende Vorteile:

1. Verkehr in beiden Richtungen ohne komplizierte und teure Relais;
2. Die Reihenfolge erfordert stets ein Zurückschalten in die Grundstellung — es kann also kein Signalbild fälschlicherweise kurz aufleuchten.
3. Absolute Preiswürdigkeit (ein Wellenschalter dieser Art kostet nur 60-90 Pfg.).

Zweckmäßigerweise wird man die Stellung „Rot-Fahrstrom eingeschaltet“ mit einer auffälligen Kontrolllampe am Stell Tisch verbinden, um ein Vorbeifahren am geschlossenen Signal von vorne durch rechtzeitiges Zurückschalten zu verhindern.

Für die Fahrstrom- und Lichtschaltung benötigt man 3×4 Kontakte. Die freien 1×4 Kontakte werden so verdrahtet, daß die Weichen, die die gelbe Lampe des Signals beeinflussen, nur bei Rot am Signal gestellt werden können. (Eindeutiges Signalbild bei der Umstellung auf „Ausfahrt frei“.)



Fahren Sie bitte die verschiedenen Leitungen mit Farbstiften nach, dann wird die Anlegenheit noch übersichtlicher!

— — — — grün	— — — — schwarz	— — — — gelb
— — — — rot	— — — —	— — — — braun

Zum Bau der Lichtsignale selbst möchte ich auch noch etwas sagen: Zur Beleuchtung der zwei weißen Lampen benötige ich auch nur ein Kleinstbirnchen. Wenn das Signal vollkommen fertig ist, stecke ich von vorne zwei Plexiglasstäbchen von entsprechendem Durchmesser in die Löcher.

Auf diese Weise erhalte ich zwei vollkommen gleichmäßig leuchtende Lampen, was sonst nie der Fall ist.

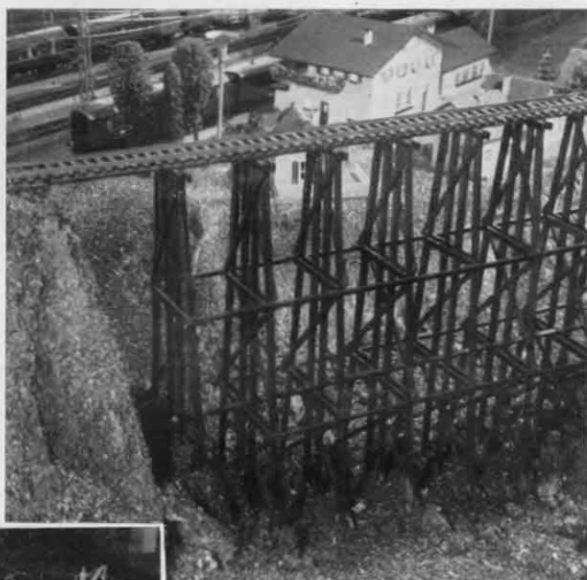
Im übrigen möchte ich jedem, der mit den modernen Lichtsignalen liebäugelt, sagen, daß sich die Mühe und Geduld wirklich lohnt, die der Bau nun einmal erfordert.

200 m Kabel

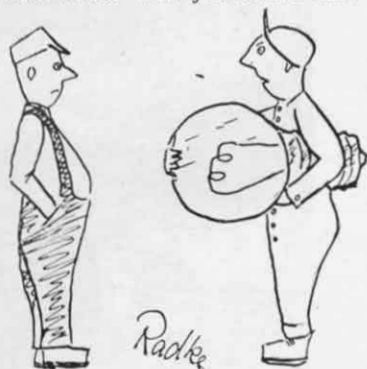
...sind auf der H0-Anlage des Herrn Klaus Ruml, Füssen, verlegt, obwohl sie nur $2 \times 1,70$ m groß ist. — ?? — Nicht verwunderlich, wenn man erfährt, daß die verschiedenen Schaltungsraffinessen (die vorerst noch verschwiegen werden) eben mehr Leitungen erfordern.

Die Gleise, Weichen und DKW's der oberen Strecke sind selbstgebaut; die untere Strecke mit Bahnhof besitzt Industriegleise.

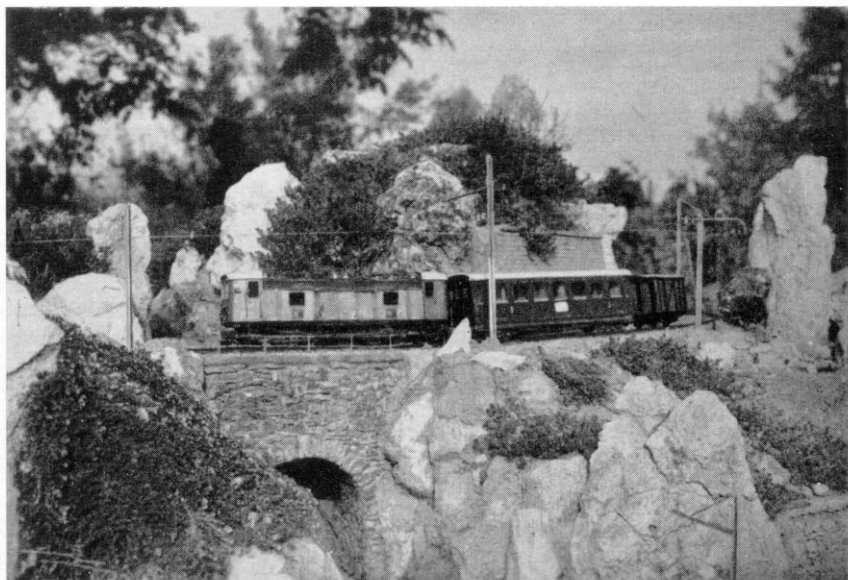
Die Holzbrücke wurde John Allens Vorbild nachgebaut.



Die Zeichnung könnt' von Becker sein
Doch dieser Witz fiel Radke ein!

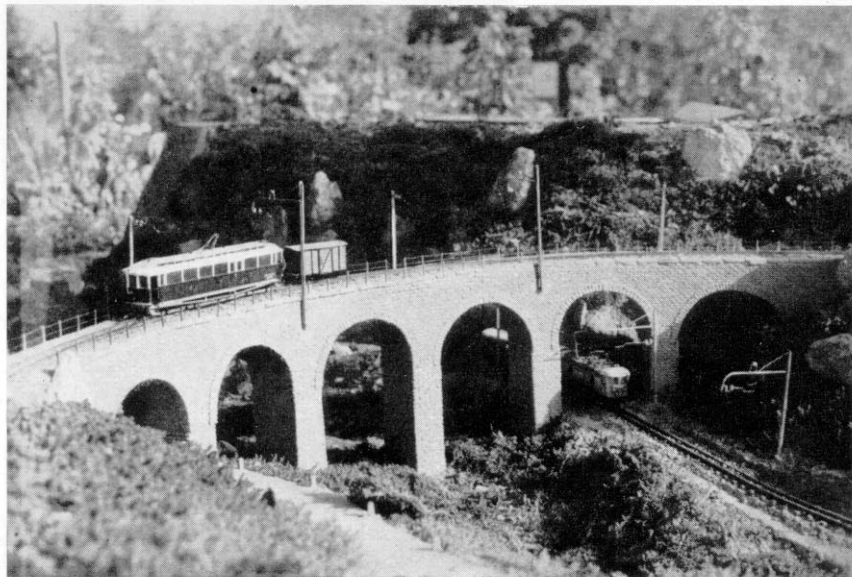


„... Bei uns'rer 01 ist 'ne Stirnlampe durchgebrannt“!
(J. Radke, Helmstedt)



Hohe Zeit der Gartenbahnen!

Viktor Peterka Wien, hat das seltene Glück, seine wundervollen Schmalspurmodelle der „Rittnerbahn“ sowie der „Mariazellerbahn“ nicht allein auf einer Zimmeranlage (s. Heft 12/VIII), sondern darüber hinaus im Sommer auf einer Wiener Gartenbahnstrecke fahren sehen zu können. So eine Fahrstrecke im Freien hat doch irgend etwas Faszinierendes an sich, finden Sie nicht auch?



Die „überspannte“ Lok

von Dr. W. Geyer, München-Obermenzing.

Was macht man an einem Regen-Sonntag? Selbstverständlich Großbetrieb auf der eigenen Eisenbahn. Die schwere Krokodil-Lok Spur I hatte eben den langen Güterzug in das Einfahrgleis des Güterbahnhofes gezogen und trat nun den ziemlich langen Weg zum Lokomotiv-Schuppen an. Weitere Beaufsichtigung war unnötig, denn das Einfahrgleis zum Schuppen war stromlos und die Lok würde dort automatisch anhalten. Der „Eisenbahnpräsident“ begab sich deshalb von der Zentrale weg, fröhlich, aber falsch den „Modellbahn-Choo-Choo“ der MIBA pfeifend, um eine andere Lok an einen Zug anzukuppeln. Da leuchten plötzlich die (gar nicht eingeschalteten) Lampen der ICCI grell auf, sie macht einen Satz vorwärts wie ein bengalischer Tiger und rast an dem zur Salzsäule erstarrten Chef vorbei durch den Personenbahnhof. Überspringt eine Weiche und biegt — Du meine Güte! — in ein Stumpfgleis ein, auf dem vier harmlos vor sich hindösende Güterwagen stehen. Ratsch! Rechts und links fliegen sie mit Geföse aus dem Gleis. Der Prellbock will, betonblaß, aber gefaßt, dem auf

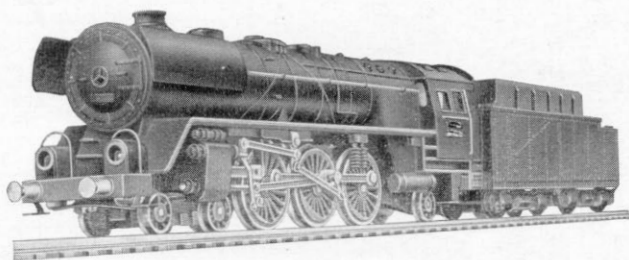
ihn zustürmenden Tornado widerstehen, aber schon liegt er K.O. im Eck zusammen mit zwei kleinen Schuppen, die plötzlich Kopf stehen. Das Gleis hat aufgehört, aber die rasende Lok schiebt gleislos erst noch die dreimal so große mächtige Güterhalle ein Stück weiter, bis sie endlich stehen bleibt. Doch — ein neuer Schreck! Von der Zentrale steigt wirbelnder Rauch auf! So schnell war der Hauptausschalter noch nie betätigt und der brennende Transformator — ein uralter Typ — in Sicherheit gebracht. Erst mußte er abkühlen: also zur Lok! Mulmige Gedanken an verbogene Puffer, dicke Dullen und kaputte Motoren erwiesen sich als völlig gegenstandslos. Die Maschine hatte nicht einmal einen Kratzer und die Güterwagen waren mit einem blauen Auge davon gekommen. Nur der Prellbock war schockiert und leicht lädiert. Und der Trafo? Der mußte wie ein Baby neu gewickelt werden. Hatte doch der alte Knabe infolge einer leichten Kreislaufstörung die volle Netzspannung von 220 Volt statt 20 Volt in die Gleise geschickt. Klar, daß da selbst eine Märklin-Lok „überspannt“ wird und türmt!

Studieren Sie stets sorgfältig unsere Inseratenseiten!

Fleischmann

NEUHEITEN - BERICHT

6. FOLGE



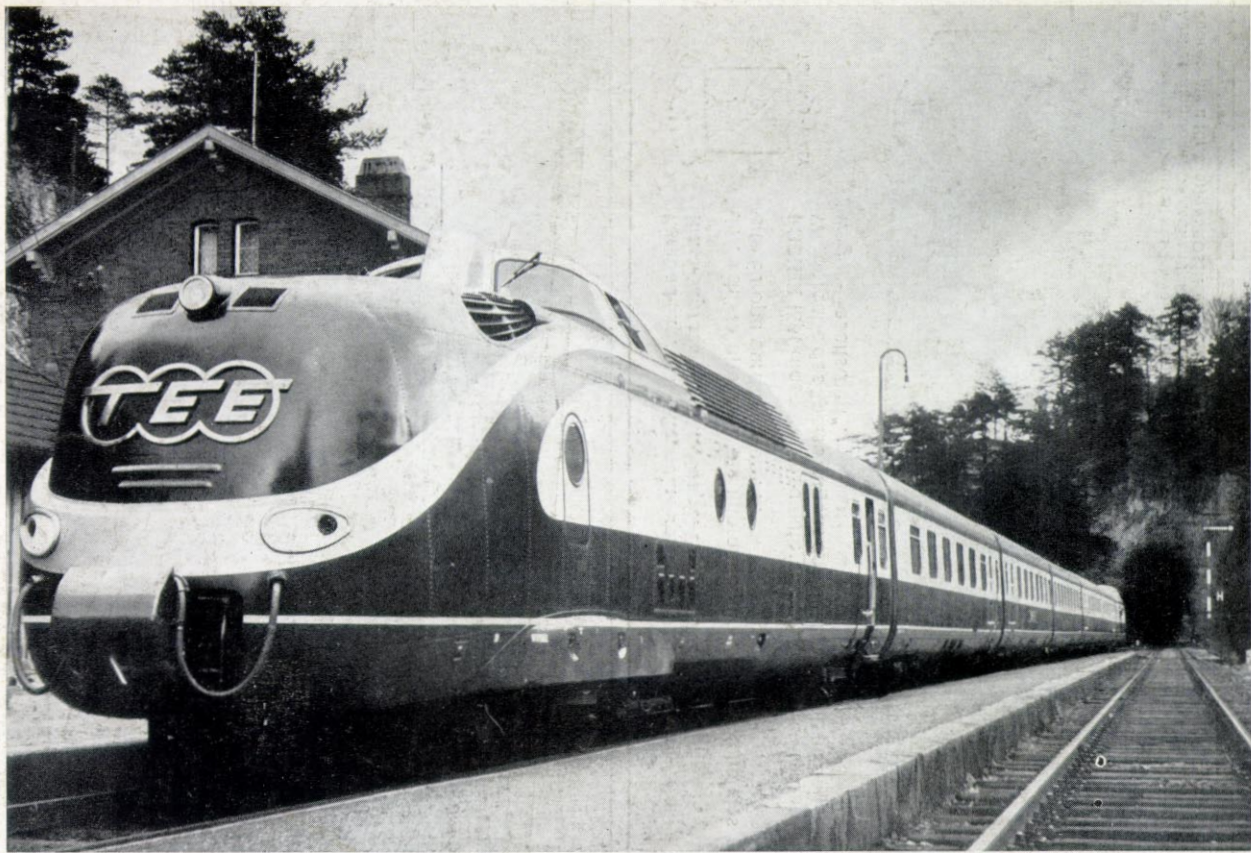
DM 49.50

Nr. 1361 | Schnellzug-Lokomotive, Achsfolge 2-C-1 mit 4-achsigem Schlepptender (Modell der Baureihe 03 der DB).

In Erweiterung unseres Lokomotivprogrammes haben wir nun noch die Schnellzuglok der Baureihe 03, ein Schwestertyp der bereits vorhandenen Baureihe 01 (Nr. 1360) herausgebracht.

Das über drei Achsen angetriebene Modell erreicht durch die großen Treibräder eine entsprechend hohe Geschwindigkeit. Die weiteren Einzelheiten entsprechen denen der neuen Lok Nr. 1364 (siehe 1. Folge unseres Neuheitenberichtes). Länge über Puffer: 27,5 cm

GEBR. FLEISCHMANN - Metall- und Spielwarenfabriken - Nürnberg 5



Einer der ersten TEE-Züge der DB.

TEE hat mit dem bekannten Getränk gleichen Namens nichts zu tun, sondern ist die Abkürzung von Trans-Europ-Express (siehe Seite 367/368).