



# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

21. JAHRGANG  
AUGUST 1969

8

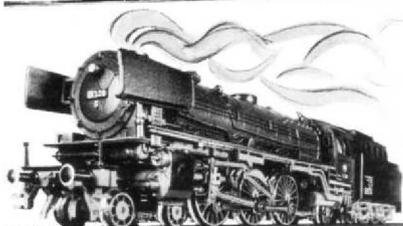
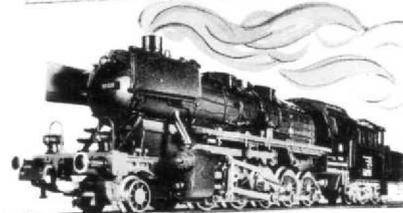
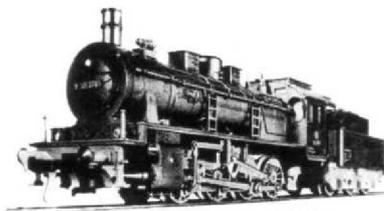


**FLEISCHMANN** -Bahn  
das präg' Dir ein,  
ist die  
BUNDESBahn  
in klein!



LESEN SIE MEHR DARÜBER IM

**Fleischmann**  
**KURIER** (erscheint vierteljährlich)



**FLEISCHMANN**

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 8/XXI

- |   |     |   |     |
|---|-----|---|-----|
| 1. Bunte Seite (Im Fachgeschäft . . . , Titelbild,<br>2 Worte – ein Bier)     | 511 | 12. Gleisbelegt- und Weichenrückmeldung                               | 533 |
| 2. Schändlicher Vandalismus!  | 512 | 13. Keine Kleinbahn (H0-Anl. Michel)                                  | 535 |
| 3. Eine Lanze für die „86“ (086)  | 513 | 14. Die Schwenkbühne  | 536 |
| 4. „Halt!“ — Nachtrag zur Gleissperre<br>in Nr. 2/69                          | 514 | 15. Von „Eckstadt“ über „Weinheim“ . . .<br>(H0-Anlage Bikeska)       | 538 |
| 5. Ein geruhsamer Nebenbahnbetrieb . . .<br>(H0-Anlage Heinert, mit Str.-Pl.) | 515 | 16. ET 87 und Bauleitung (GERA)                                       | 541 |
| 6. Liebhaber-Gartenbahn-Bahnmodelle<br>(LGB-Variationen)                      | 518 | 17. Wie ich meine Felsen „baue“ . . .                                 | 545 |
| 7. Gedanken um ein Gleisbild-Stellpult  | 520 | 18. H0-E 05-Modell (Gillich)  | 547 |
| 8. H0-Anlage „Zippengrün“ (Grafe)   | 526 | 19. Schiebebühne für Ellok-Betrieb                                    | 548 |
| 9. Schweizer Ellok fährt 200 Sachen auf<br>DB-Strecke                         | 530 | 20. Neue Titan-Fahrpulte  | 551 |
| 10. Ellok-New-Look (weitere Nachträge)  | 531 | 21. Kleine Reminiszenz an den Eisenbahn-„Adler“                       | 552 |
| 11. Pintsch-Bomag-Kesselwagentransport  | 532 | 22. Mein Ludwigszug-Schaustück (Bauer)                                | 554 |
|   |     | 23. Schmalspurig durch die Lande<br>(H0-9-Anlage Zunker) mit Str.-Pl. | 555 |
|   |     | 24. Stiefkind Straßenbahn en miniature                                | 557 |

**MIBA-Verlag Nürnberg**

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:  
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

▶ Heft 9/69 ist spätestens am 26. 9. 69 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

## Im Fachgeschäft eingetroffen ...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin)

MÄRKLIN: K-Gleissortiment mit Zubehör ohne Dkw (Heft 3b/1969)

WIKING: Pkw und Lkw für N-Spur (Heft 3b/1969)

Stichtag: 24. 7. 1969

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

*Oh, diese Modellbahner!*



„Da fällt mir ein, Paul: Hast Du immer noch die kurvenreiche Anlage?“



**Titelbild:**

## Das waren noch Zeiten ...

... als der Urururgroßvater die Urururgroßmutter nahm und der „Mann im Mond“ sich unter einem „eagle“ nichts anderes als einen Igel vorstellen konnte, denn der „Adler“ jener Zeit zuckelte gerade mit knapper Not von „Nürnberg nach Färth“. Wie wir Modellbahner (als Zeitgenossen des „eagle“) zu jenem „Adler“ stehen, wollen Sie sich bitte auf den S. 552-554 zu Gemüte führen.

(Foto: K. Pfeiffer, Wien)

## Zwei Worte - ein Bier, von Caspar - aus Trier!

Ein wundervoller alter Bierwagen wie er auch als Modell allenthalben zu finden ist - mit silbernem Dach. Im Hintergrund der Einheits-Schnellzugwagen (entsprechend Heft 4/69), ebenfalls mit silbernem Dach - obwohl beide bestimmt nicht im TEE-Dienst eingesetzt sind (s. Heft 5/69 S. 362)! - und dahinter angehängt einer der von Liliput nachgestalteten Eilzugwagen mit dunkelgrauem Dach, wie es sich für ihn geziemt. Nachdem diese Aufnahme jedoch bereits 1964 von Herrn J. Zeug, Trier, geschossen wurde, kann es sich wohl durchaus um Wagen mit Versuchs-Dachfarben handeln.





Schweißgebadet wache ich auf! Soeben habe ich Schreckliches geträumt. Ich saß am morgendlichen Frühstückstisch, blickte wie gewohnt zum Fenster hinaus — doch was war das? Dort, wo sonst 4 Brückenbögen meiner geliebten Gartenstrecke aus dem Rasen hochragen, trafen meine Augen auf nichts. Zwar gewahrten sie die Trasse, die zum linken und rechten Widerlager der Brücke führt, aber kein Gleis lag mehr drauf. Zwischen den Widerlagern gähende Leere, weder in der Luft die filigrane Konstruktion der Bögen, noch eine Spur vom mittleren Pfeiler zu sehen, auf den sich die Bögen von beiden Seiten der doppelgleisigen Strecke auflegten. Andererseits lagen im Garten verstreut verbogene, abgerissene Gleisletzen umher.

Ja, es gibt Träume in denen einem fast das Herz stehen bleibt, weil man derart Grausames erlebt, das sich in der Wirklichkeit nie ereignen möge. Hatte ich doch davon geträumt, daß jemand nachts in den Garten eingedrungen sei und meine Gartenstrecke zerstört habe, für deren Bau ich einmal 3 Sommer benötigt hatte ...

Abb. 1 und 2. Wir veröffentlichen bewußt nur diese beiden Aufnahmen von den mutwilligen Zerstörungen, um den Tatendrang anderer Gartenbahninteressenten nicht ganz zu lähmen. Ob anderswo mit ähnlichen Vorfällen zu rechnen ist, muß jeder Gartenbesitzer selbst beurteilen oder eben seine Anlage irgendwie schützen.

## Schändlicher Vandalismus!

... doch es war die grausame Wirklichkeit!  
300 Mark Belohnung

zahle ich demjenigen, der mir die Täter namhaft machen oder mit zweckdienlichen Hinweisen aufwarten kann.

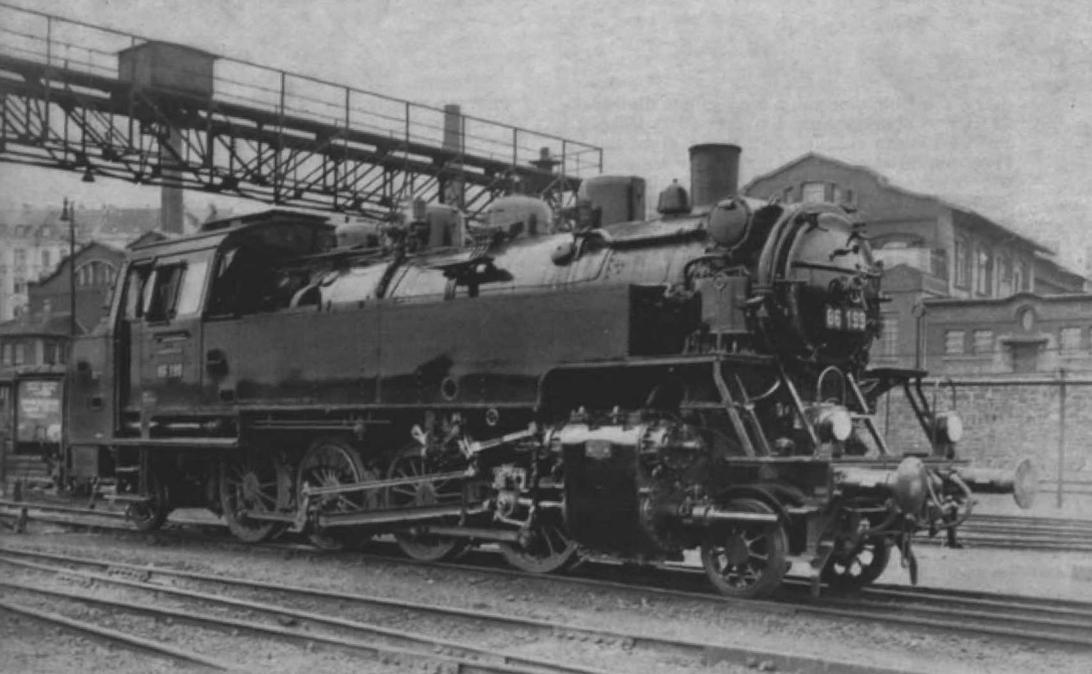
Von der Bescherung habe ich einige Fotos gemacht. Wie man sieht, war eine Horde 10-12 jähriger, die seit einiger Zeit hier Autos, Telefonzellen usw. beschädigen, bei Dunkelheit in den Garten eingedrungen und hat dort ganze Arbeit geleistet. Was ich in langer, langer Arbeit aufbaute, ist so gut wie völlig zerstört.

WeWaW sage ich für sein mitemplundenes Beileid hiermit meinen Dank. Im übrigen möge er zusehen, daß die Modellbahner einen speziellen Schutzheiligen bekommen, zu dem sie beten können, damit solcherlei Unbill zukünftig von uns allen ferngehalten werde!

Ich selbst will den Sommer über fleißig sein, um meinen Zügen wieder freie Fahrt von der Küche bis hinab in den Keller zu verschaffen. Die Lok, welche die Junglernfahrt dann erlebt, wird die schönste Bekrönung erhalten, die je im Bw Märklingen anläßlich einer Feierstunde drapiert worden ist. Darauf freue ich mich schon heute! Helmut Grosshans, Neu-Isenburg

Der von Herrn Grosshans geschilderte Vorfall ist tatsächlich grausame Wirklichkeit. Es ist unverständlich, wie ein normaler Mensch an solch' schändlichem Tun Gefallen finden kann. Gartenbahn-Besitzer mögen eine solche Gefahr mit einkalkulieren und vorsorglicherweise gewisse Vorsichtsmaßnahmen (Wachhunde, versteckte Alarmanlagen u. dergl.) vorsehen! D. Red.





Das ist die BR 86 199 (heute 086 199), für die Herr Schier heute nicht ohne Grund und selbstverständlichweise eine Lanze bricht!  
(Foto: Lobbildarchiv Bellingrodt)

## Eine Lanze für die „86“ (086)

Was Sie in den folgenden Zeilen lesen, ist die Klage eines Gesinnungsgenossen über die Ungerechtigkeit in der Welt, die H0 genannt wird. Der arme Leidgeprüfte sieht nach jeder Nürnberger Spielwarenmesse rot oder höchstens blau, nicht sehr oft aber schwarz, seine Lieblingsfarbe in diesem speziellen Fall. Nun ja, in jedem Jahr rafft sich die eine oder andere Firma doch dazu auf, der verklingenden Dampflokzeit noch einmal ihre Reverenz zu erweisen, aber meist überwiegen Triebfahrzeug-Modelle der modernen Traktionsarten für die großen Drei in der Bundesrepublik scheint es eine Prestigefrage zu sein, über möglichst viele Modelle von Diesel- und Elektroloks in ihrem sonst erfreulich großen Angebot zu verfügen. Hier gibt es genau so viele Parallelen wie unter den Dampflok-Modellen, was man aber angesichts unterschiedlicher Systeme bzw. Maßstäbe nicht allzu krumm nimmt. Der Endunterfertigte und seine sicherlich beachtliche Schar von Gleichgesinnten wissen auch die gewaltigen Fortschritte in Vorbildgetreueheit und Angebotsbreite zu schätzen, die in der Modellbranche sichtbar wurden. Außerdem würdigen sie die marktwirtschaftlichen Überlegungen der Fahrzeug-Hersteller, doch wollen sie nicht begreifen, daß bestimmte Wünsche ganz einfach seit vielen Jahren ignoriert werden, ob-

wohl sie auch in der MIBA immer wieder erscheinen und von der MIBA-Redaktion tatkräftige Unterstützung erfahren.

Erinnert sei nur an die MIBA-Fragebogen-Aktionen, nach denen der Akku-Triebwagenzug ETA 150 + ESA 150 bzw. 515 + 815, die E 91/191 und vor allem die preußische T 18 mit an der Spitze liegen. Im Angebot fehlen ganz einfach richtige Triebwagen (Schienenbusse sind kein Ersatz dafür und in natura eine nicht beliebte Fehlkonstruktion billigster Art), Ellok-Oldtimer mit Stangenantrieb und Tender-Lokomotiven größerer Leistung mit vielseitiger Verwendbarkeit. Außerdem vermißt man Nachbildungen ölgefeuerter Schlepptender-Loks mit Neubaukessel der Baureihen 012 (01<sup>18</sup> 01) und 042 (41 01).

Diese Zeilen sollen jedoch einem Lieblingskind der Modellbahner gelten, dessen In-etwa-Nachbildung heute zu Phantasiepreisen gehandelt wird. Nachdem es in der MIBA unter privaten Kleinanzeigen von Märklin-TT 800-Suchenden oft nur so wimmelt, hat die Redaktion immer wieder die Industrie von der zu schließenden Lücke unterrichtet. Zuletzt sehr nachdrücklich und mit Bauplan im Heft 14/1966 auf den Seiten 717 bis 719. Es heißt dort u. a.: „Da die Modellbahn-Industrie mit der 86 aber nach wie vor „hinterm Berg hält!“ — gar man-

cher wäre froh, wenn ihm wenigstens die Märklinische 86 seligen Angedenkens (alias TT 800!) zur Verfügung stünde, auch wenn diese nur in etwa ein Modell der 86 darstellte — bringen wir heute auf vielfachen Wunsch die 86 als Bauzeichnung nebst einigen Bauhinweisen, verbunden mit der stillen Hoffnung, daß „man“ sich doch baldigst dieses vielfachen Wunsches „derbarmen“ möge. Eine Lok dieser Leistungs- und Einsatzgruppe fehlt auf dem Modellbahnmärkte vollkommen...“. Und das ist leider heute noch so. Der Schreiber dieser Klage müßte eigentlich ganz still sein, denn vor acht Jahren verschauerte er seine beiden TT 800 (3006) für ganze 35 Mark pro Stück! Besäße er sie noch, könnte er heute auf den Fahrstellen unter Verwendung von je zwei Gützold-64er-Oberteilen (vielleicht tut's auch die Märklin-24) eine fast hundertprozentige 86er schaffen. Damsals, 1960, gingen bei ihm runde vierzig Angebote ein. Er meldete das auch prompt nach Göppingen, erhielt nur eine höfliche, jedoch unbestimmte Antwort.

Unbestimmt ist nach wie vor, ob und wann sich mit der 86er eine richtige Streckentenderlok zu dem recht spärlichen Angebot an Tenderloks auf dem bundesdeutschen Markt gesellt. Bestimmt ist es aber so, daß diese Loktype reißenden Absatz finden wird. Sie sieht nämlich nicht nur gut aus, sondern läßt sich fast universell verwenden. Der Hersteller dieser Lok, die selbstverständlich im Maßstab 1 : 87 gehalten sein müßte, würde nicht nur den Modellbahnern in der Bundesrepublik Deutschland und in Österreich einen außerordentlichen Gefallen tun, sondern könnte auf jeden Fall mit dem geschäftlichen Erfolg zufrieden sein.

Abschließend sei es noch gestattet, etwas über den betrieblichen Einsatz der 86 — fast

immer in herrlicher Landschaft — zu sagen. Sie wird zwar bald von den Schienen der DB und OBB verschwunden sein, doch zog sie z. B. Nebenbahn-Eilzüge zwischen Brilon Wald und Bad Wildungen bzw. Marburg an der Lahn, war vor Schnell- und Eilzügen zwischen Kempfen und Oberdorf zu sehen, verrichtete auf ungezählten Nebenbahnen den gesamten Dienst vom Verschub bis zum Sonntagsausflug (vor allem in der Schwäbischen Alb und im Kasserler Raum sowie im Allgäu) und läßt heute noch ihre kernige, tiefe Stimme im Raum Eisenerz-Hieflau vernehmen. Sie stellt die ideale Maschine für den gemischten Nebenbahndienst auf steigungsreichen Strecken dar und erfüllt damit den Bedarf sehr vieler Modellbahner, die z. B. aus Platzgründen oder wegen des geruhsamen Betriebes eine bergige Nebenbahn vorziehen. Man muß sich nur wundern, daß es wohl die 80, die 81 und die 89 im bundesdeutschen Angebot gibt — Maschinen, die praktisch niemals im Nebenbahn-Dienst Verwendung fanden, weil nur für Rangierzwecke und geringe Geschwindigkeiten gebaut —, nicht aber die 86er, die nicht mit den vorerwähnten Baureihen zu vergleichen ist. Allerdings kann die 86 auch für die Aufgaben der Baureihen 80, 81 und 89 herangezogen werden. Wenn Märklin bzw. Hamo eine 86er in der Qualität der 81er (3031) brächte — es wäre zu schön, um wahr zu sein! Für die Nachbildung sollte man die neuere Ausführung mit geschweißten Wasserkästen wählen. Selbstverständlich ohne Rauchkammer-Verschlußhandrad, das es schon lange nicht mehr gibt, mit Bremsklotz-Imitationen, beiderseitigem Dreilicht-Spitzensignal, genauer Beschriftung, Rauchentwicker und naturgetreuen Speichen und Radsternen!

Walter Schier, Nördlingen

## „Halt!“ - noch ein Wort zur Gleissperresituation in Heft 2/69

Im Heft 2/69 Seite 77 steht bezüglich der „Wilhelmshavener Gleissperre“ u. a. zu lesen: ... für den Fall eines Falles“ sorgt eine Gleissperre endgültig für die Einhaltung des Halt-Gebots!

Nun, dieses „für den Fall eines Falles“ ist zweifellos scherzhaft gemeint, aber die Angelegenheit wird dadurch etwas unklar, da die Werks e i n f a h r t aus dieser Sicht als Werks a u s f a h r t anzusehen ist. Das Werk liegt also v o r dem Betrachter.

Die „zweigeteilte“ Sh 2-Scheibe zeigt ein Hindernis (das besagte Werk) an. Will eine Rangierabteilung

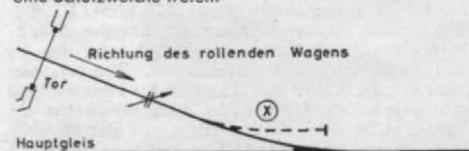
in das Werk hineinfahren, so wird n a c h Verständigung des Werks das Tor geöffnet. Praktisch wird dadurch die Sh 2-Scheibe beseitigt — der Gefahrenpunkt, das geschlossene Tor, besteht nicht mehr — der Rangierweg ist frei. Das Sh 2-Signal gilt also in Richtung zum Werk (vom Betrachter weg).

Anders verhält es sich in umgekehrter Richtung. Die Gleissperre schützt Gleisanlagen im Wilhelmshavener Bahnhof (Hauptgleise etc.) vor Wagen, die sich im Werksanschluß ggf. selbständig machen können (wobei es keine Rolle spielen mag, ob das Tor geschlossen oder geöffnet ist). In jedem Fall wird der Spurkranz des linken Rades der 1. Achse von dem schrägen Stück der Gleissperre erfaßt und mit Sicherheit nach links gedrängt. Der Wagen landet mit einer Achse — oder je nach Geschwindigkeit mit allen Achsen — im Sand. Besser wäre natürlich eine Schutzweiche in abweisender Stellung (siehe Skizze), aber die Kosten hierfür können im vorliegenden Fall wohl gespart werden (vom fehlenden Platz einmal abgesehen).

Daß die Gleissperre mit einem Sh 0/Sh 1-Signal verbunden ist, sei nur am Rande erwähnt. Mit dem Signalbild Sh 1 („Fahrverbot aufgehoben“) wird auch die Gleissperre von der Schiene abgehoben.

Ger-E. Thalau, Lübeck

Schematische Darstellung der Gegebenheit in Wilhelmshaven. Bei X könnte an Stelle der Gleissperre eine Schutzweiche treten.



cher wäre froh, wenn ihm wenigstens die Märklinische 86 seligen Angedenkens (alias TT 800!) zur Verfügung stünde, auch wenn diese nur in etwa ein Modell der 86 darstellte — bringen wir heute auf vielfachen Wunsch die 86 als Bauzeichnung nebst einigen Bauhinweisen, verbunden mit der stillen Hoffnung, daß „man“ sich doch baldigst dieses vielfachen Wunsches „derbarmen“ möge. Eine Lok dieser Leistungs- und Einsatzgruppe fehlt auf dem Modellbahnmärkte vollkommen...“. Und das ist leider heute noch so. Der Schreiber dieser Klage müßte eigentlich ganz still sein, denn vor acht Jahren verschauerte er seine beiden TT 800 (3006) für ganze 35 Mark pro Stück! Besäße er sie noch, könnte er heute auf den Fahrgeleisen unter Verwendung von je zwei Gützold-64er-Oberteilen (vielleicht tut's auch die Märklin-24) eine fast hundertprozentige 86er schaffen. Damals, 1960, gingen bei ihm runde vierzig Angebote ein. Er meldete das auch prompt nach Göppingen, erhielt nur eine höfliche, jedoch unbestimmte Antwort.

Unbestimmt ist nach wie vor, ob und wann sich mit der 86er eine richtige Streckentenderlok zu dem recht spärlichen Angebot an Tenderloks auf dem bundesdeutschen Markt gesellt. Bestimmt ist es aber so, daß diese Loktype reißenden Absatz finden wird. Sie sieht nämlich nicht nur gut aus, sondern läßt sich fast universell verwenden. Der Hersteller dieser Lok, die selbstverständlich im Maßstab 1 : 87 gehalten sein müßte, würde nicht nur den Modellbahnern in der Bundesrepublik Deutschland und in Österreich einen außerordentlichen Gefallen tun, sondern könnte auf jeden Fall mit dem geschäftlichen Erfolg zufrieden sein.

Abschließend sei es noch gestattet, etwas über den betrieblichen Einsatz der 86 — fast

immer in herrlicher Landschaft — zu sagen. Sie wird zwar bald von den Schienen der DB und OBB verschwunden sein, doch zog sie z. B. Nebenbahn-Eilzüge zwischen Brilon Wald und Bad Wildungen bzw. Marburg an der Lahn, war vor Schnell- und Eilzügen zwischen Kempfen und Oberdorf zu sehen, verrichtete auf ungezählten Nebenbahnen den gesamten Dienst vom Verschub bis zum Sonntagsausflug (vor allem in der Schwäbischen Alb und im Kasserler Raum sowie im Allgäu) und läßt heute noch ihre kernige, tiefe Stimme im Raum Eisenerz-Hieflau vernehmen. Sie stellt die ideale Maschine für den gemischten Nebenbahndienst auf steigungsreichen Strecken dar und erfüllt damit den Bedarf sehr vieler Modellbahner, die z. B. aus Platzgründen oder wegen des geruhsamen Betriebes eine bergige Nebenbahn vorziehen. Man muß sich nur wundern, daß es wohl die 80, die 81 und die 89 im bundesdeutschen Angebot gibt — Maschinen, die praktisch niemals im Nebenbahn-Dienst Verwendung fanden, weil nur für Rangierzwecke und geringe Geschwindigkeiten gebaut —, nicht aber die 86er, die nicht mit den vorerwähnten Baureihen zu vergleichen ist. Allerdings kann die 86 auch für die Aufgaben der Baureihen 80, 81 und 89 herangezogen werden. Wenn Märklin bzw. Hamo eine 86er in der Qualität der 81er (3031) brächte — es wäre zu schön, um wahr zu sein! Für die Nachbildung sollte man die neuere Ausführung mit geschweißten Wasserkästen wählen. Selbstverständlich ohne Rauchkammer-Verschlußhandrad, das es schon lange nicht mehr gibt, mit Bremsklotz-Imitationen, beiderseitigem Dreilicht-Spitzensignal, genauer Beschriftung, Rauchentwicker und naturgetreuen Speichen und Radsternen!

Walter Schier, Nördlingen

## „Halt!“ - noch ein Wort zur Gleissperresituation in Heft 2/69

Im Heft 2/69 Seite 77 steht bezüglich der „Wilhelmshavener Gleissperre“ u. a. zu lesen: ... für den Fall eines Falles“ sorgt eine Gleissperre endgültig für die Einhaltung des Halt-Gebots!

Nun, dieses „für den Fall eines Falles“ ist zweifellos scherzhaft gemeint, aber die Angelegenheit wird dadurch etwas unklar, da die Werks e i n f a h r t aus dieser Sicht als Werks a u s f a h r t anzusehen ist. Das Werk liegt also v o r dem Betrachter.

Die „zweigeteilte“ Sh 2-Scheibe zeigt ein Hindernis (das besagte Werk) an. Will eine Rangierabteilung

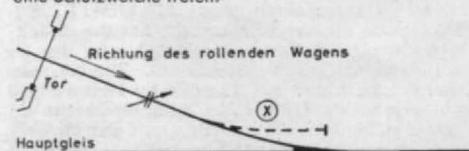
in das Werk hineinfahren, so wird n a c h Verständigung des Werks das Tor geöffnet. Praktisch wird dadurch die Sh 2-Scheibe beseitigt — der Gefahrenpunkt, das geschlossene Tor, besteht nicht mehr — der Rangierweg ist frei. Das Sh 2-Signal gilt also in Richtung zum Werk (vom Betrachter weg).

Anders verhält es sich in umgekehrter Richtung. Die Gleissperre schützt Gleisanlagen im Wilhelmshavener Bahnhof (Hauptgleise etc.) vor Wagen, die sich im Werksanschluß ggf. selbständig machen können (wobei es keine Rolle spielen mag, ob das Tor geschlossen oder geöffnet ist). In jedem Fall wird der Spurkranz des linken Rades der 1. Achse von dem schrägen Stück der Gleissperre erfaßt und mit Sicherheit nach links gedrängt. Der Wagen landet mit einer Achse — oder je nach Geschwindigkeit mit allen Achsen — im Sand. Besser wäre natürlich eine Schutzweiche in abweisender Stellung (siehe Skizze), aber die Kosten hierfür können im vorliegenden Fall wohl gespart werden (vom fehlenden Platz einmal abgesehen).

Daß die Gleissperre mit einem Sh 0/Sh 1-Signal verbunden ist, sei nur am Rande erwähnt. Mit dem Signalbild Sh 1 („Fahrverbot aufgehoben“) wird auch die Gleissperre von der Schiene abgehoben.

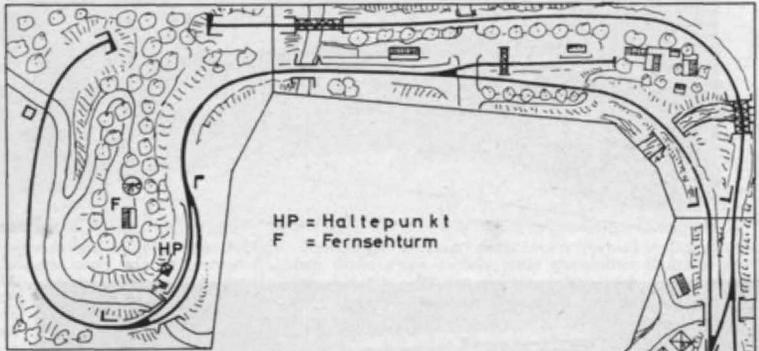
Ger-E. Thalau, Lübeck

Schematische Darstellung der Gegebenheit in Wilhelmshaven. Bei X könnte an Stelle der Gleissperre eine Schutzweiche treten.



# Ein geruhsamer Nebenbahnbetrieb ...

Abb. 1a. Der Streckenplan-Entwurf, den Herr Heinert laufend änderte und über dessen drittes Teilstück er sich immer noch nicht im klaren ist (wie Sie aus Abb. 2, 3 und 11, 12 entnehmen können). Zeichnungsmaßstab 1 : 35.



... auf einer Ringstrecke mit Kehrschleife und Endbahnhof schwebt Herr H. Heinert. Dortmund, vor und obwohl die Urzelle im Rohbau fast fertig ist, ist er immer noch nicht schlüssig, welche Variante er den Vorzug geben soll. Zuletzt liebäugelte er mit der Variante I mit dem Trennungsbahnhof (Abb. 1 b), während der linke Anlagenteil (mit geplanten unterirdischen Abstellgleisen) sowie der Haltepunkt bleiben sollen.

Besonderen Wert legt Herr Heinert auf eine harmonische Verbindung von Bahn und Landschaft, die man seiner Meinung nach bei einer „An-der-Wand-lang“-Anlage besonders gut erreichen kann (womit er nicht ganz Unrecht hat, d. Red.).

An Fahrzeugen sollen zum Einsatz kommen: T 3, BR 70, BR 24, Köf, Kraftwagen, VT 75 sowie Oldtimer-Wagen von Trix nebst passenden Güterwagen.

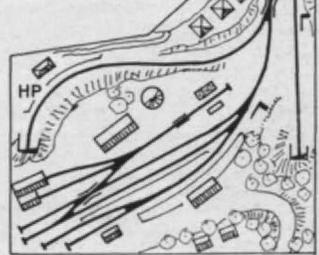
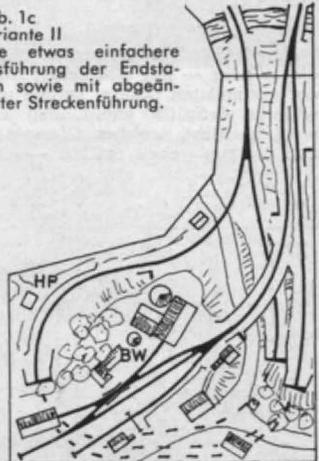


Abb. 1b  
Variante I  
Der Haltepunkt wurde zum Trennungsbahnhof, die ländliche Gegend etwas städtischer und die Tunnelstrecke ist entfallen. Ja, ja, wer die Wahl hat ... ! Ob Abb. 10 vielleicht doch ... ?



Abb. 1c  
Variante II  
Eine etwas einfachere Ausführung der Endstation sowie mit abgederter Streckenführung.



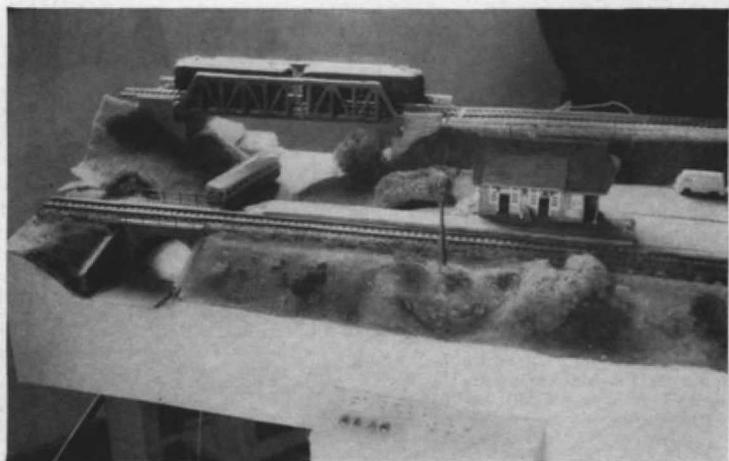
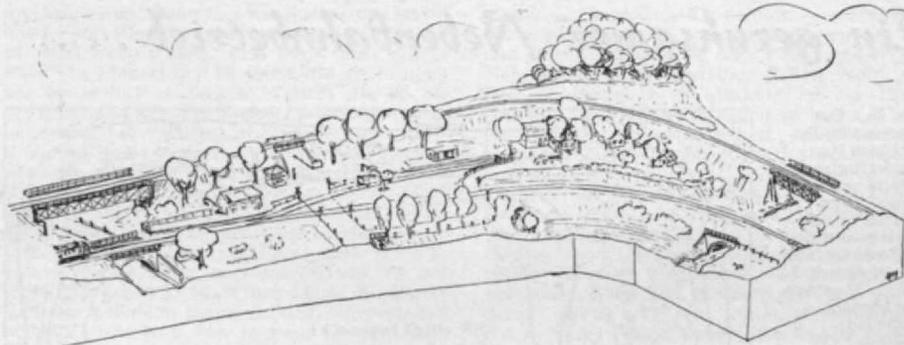


Abb. 4.

Herr Heinert gehört zu jenen Modellbahnern, die ständig — mit sich selbst ringend — nach der optimalsten Lösung suchen und sich daher schlecht definitiv entscheiden können. Noch weiß er nicht, welcher Gleisplan-Variante er den Vorzug geben möchte — und hat schon

wieder eine neue in petto (siehe Abb. 9 u. 10 auf S. 518)! Und um ja nichts falsch zu machen und noch mehr Zeit für die Endentscheidung zu gewinnen, begnügt er sich vorerst... mit einer ganz, ganz einfachen Wendezugautomatik auf einem Gleis (s. Abb. 4)!

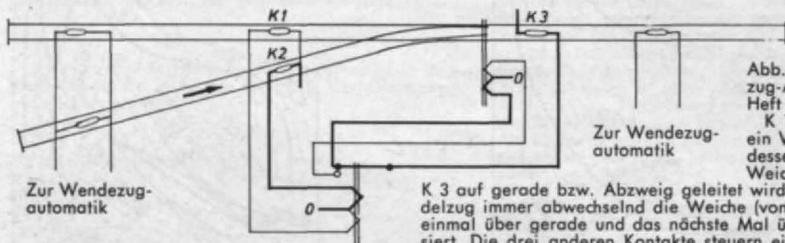


Abb. 5. Die Wendezug-Automatik nach Heft 13/66.

K 1 und K 2 steuern ein Vorwählrelais über dessen Umpoler der Weichenstrom von rechts kommend) einmal über gerade und das nächste Mal über Abzweig passiert. Die drei anderen Kontakte steuern ein weiteres Relais, womit die Umpolung der Fahrtrichtung besorgt wird.

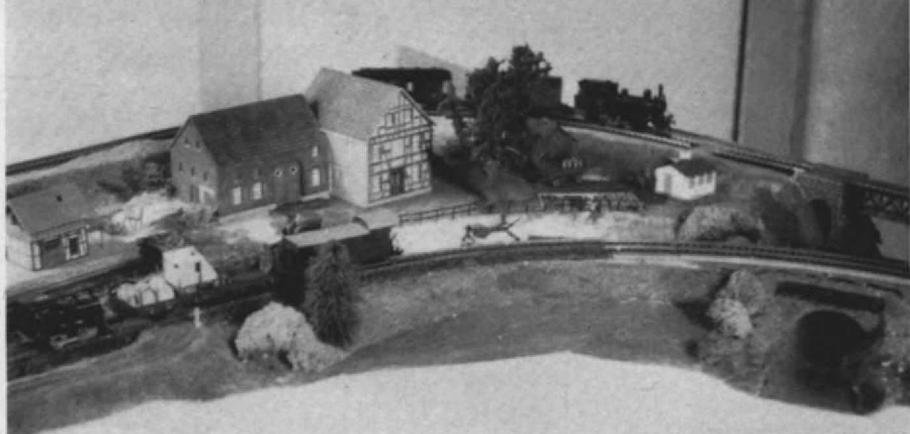


Abb. 3. Der fast fertiggestaltete Mittelteil der Anlage. Das Gehöft entstand nach einem Vorbild in Dortmund-Brackel. Im übrigen beachte man den gefurchten Feldweg (links), den mittels einer gezahnten Spachtel entstandenen Acker (vorn) und den Bach aus Kathedralglas. Ein paar Bäume sollen später noch den hinteren Bahndamm säumen.

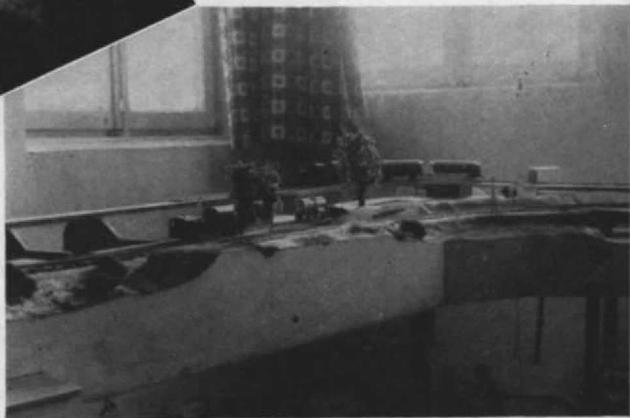
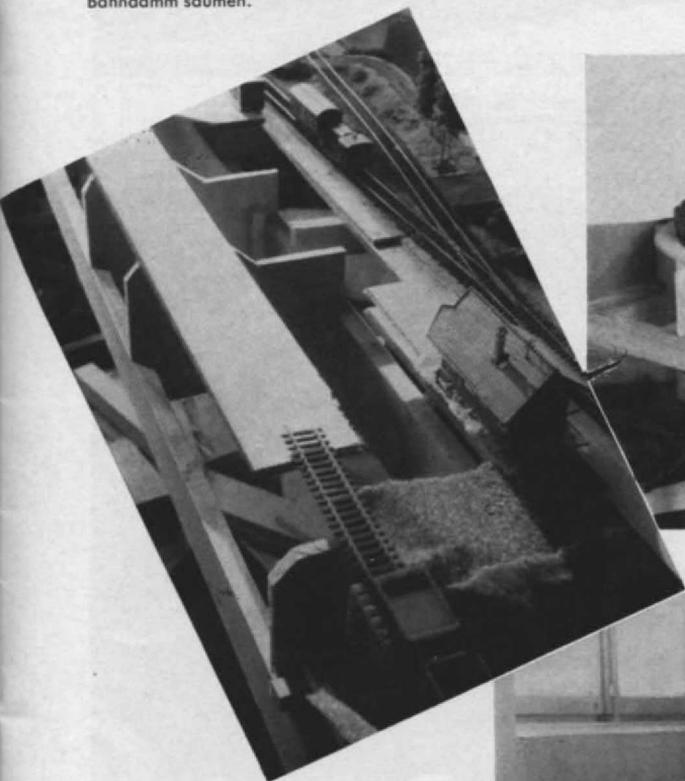


Abb 6—8. Das Anlagen-Mittelstück im Bau. Gut erkennbar die Gelände-Profilwahrer und sonstige Aufbaudetails.