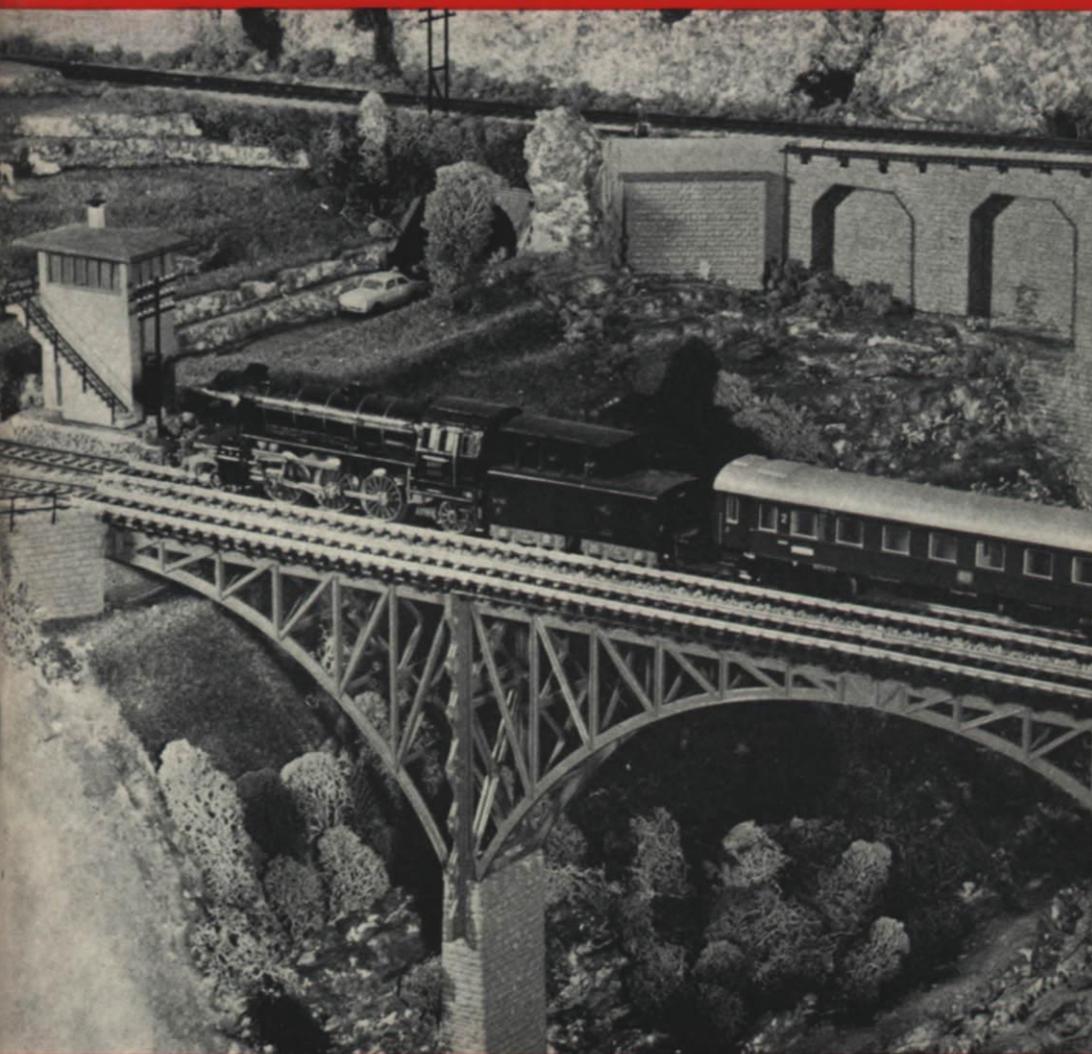


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

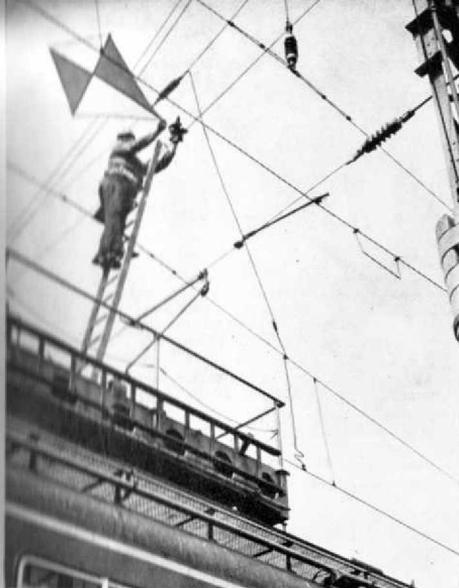


MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
OKTOBER 1970

10



Drachen können gefährlich sein!

(übp) Harmlose Papierdrachen, die Kinder in den blauen Herbsthimmel steigen lassen, können sich in wenigen Augenblicken als lebensgefährlich erweisen. Wenn in der Nähe des Spielplatzes eine Hochspannungsleitung vorbeiführt, muß der Sicherheitsabstand mindestens so groß sein wie die gesamte Länge der Drachenschnur.

Auch wenn der Wind nach der anderen Richtung bläst, kann eine unerwartete Bö den Drachen so schnell gegen die Leitung treiben, daß die Schnur nicht mehr rechtzeitig eingezogen werden kann.

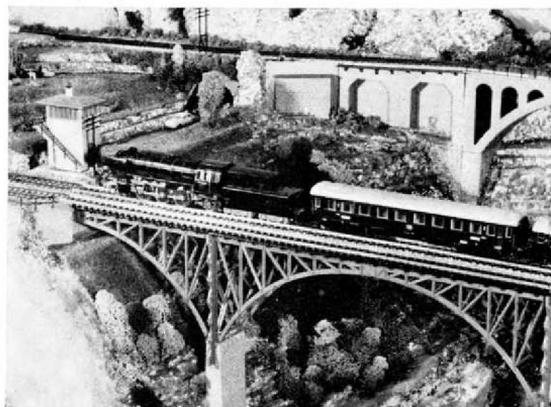
Besonders bei feuchtem Wetter kann sie, sobald sie mit der Hochspannungsleitung in Berührung kommt,

zu lebensgefährlichen Verletzungen durch elektrischen Strom führen. Niemals darf der Versuch unternommen werden, das Spielzeug auf eigene Faust aus den Drähten zu befreien, denn allein die Annäherung an eine Hochspannungsleitung ist mit Lebensgefahr verbunden. Wenn eine Fahrleitungskolonne der Bundesbahn – wie hier – einen Drachen vom Fahrdraht holt (was übrigens bis zu 400. – DM kostet), wird die elektrische Spannung abgeschaltet und die Leitung geerdet.

Die Bundesbahn richtet an alle Eltern und Lehrer die Bitte, die Kinder eindringlich auf diese Gefahren hinzuweisen!

Das heutige Titelbild

gibt einen Ausschnitt aus der Märklin-Anlage des Herrn H. Schomberg aus Wellerode wider, die auf den Seiten 658–662 in Wort und Bild (und mit Streckenplan) vorgestellt wird.



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 10/70

1. Drachen können gefährlich sein; Titelbild	639	13. 6achsiges Oldtimer-Speisewagenmodell	657
2. Soeben eingetroffen: BR 78 von Liliput	640	14. „Rheinburg“ (H0-Anl. Schomberg) m. Str.-Pl.	658
3. Zwei „78“ in Doppell traction	641	15. Felseinschnitt bei Sigmaringen (Großfoto)	663
4. Altbahnhof in H0	642	16. Umbau Rivarossi-V 320 für Märklin-System	664
5. Kleinanlagen (Entwurf Baritsch und List)	643	17. Märklin-Drehscheibe für mehr Gleisanschl.	665
6. Holzkeil am Bohlenübergang	645	18. Meine „U“-Bahn (H0-Anlage Brühl)	668
7. „Englischer Vershub“ bzw. „Schnüppern“	645	19. W1 4ü-Einbittabteil-Schlafwagen — BZ	669
8. Das Bw von „Rietlingen“ (H0-Anl. Casanova)	646	20. Neue Anlage — alte Anordnung (H0-Anl. Gysin)	672
9. Kleinbasteln: Schürhakenstell	648	21. Einfache Brücke	677
10. Jetzt auf dem Markt: Märklin ETA 150	649	22. Rollbock- und Rollwagenbetrieb (m. BZ)	678
11. Im Bw: Ausschlackanlagen — im allgemeinen	650	23. Die Durlesbacher Straßenbahn (Anlage Gog)	685
12. Im besonderen: Schrägaufzüge (BZ)	654	24. Der Pufferlagerplatz	688

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)
Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

► Heft 11/70 ist ca. am 21. November 70 in Ihrem Fachgeschäft. ◀

Soeben eingetroffen!

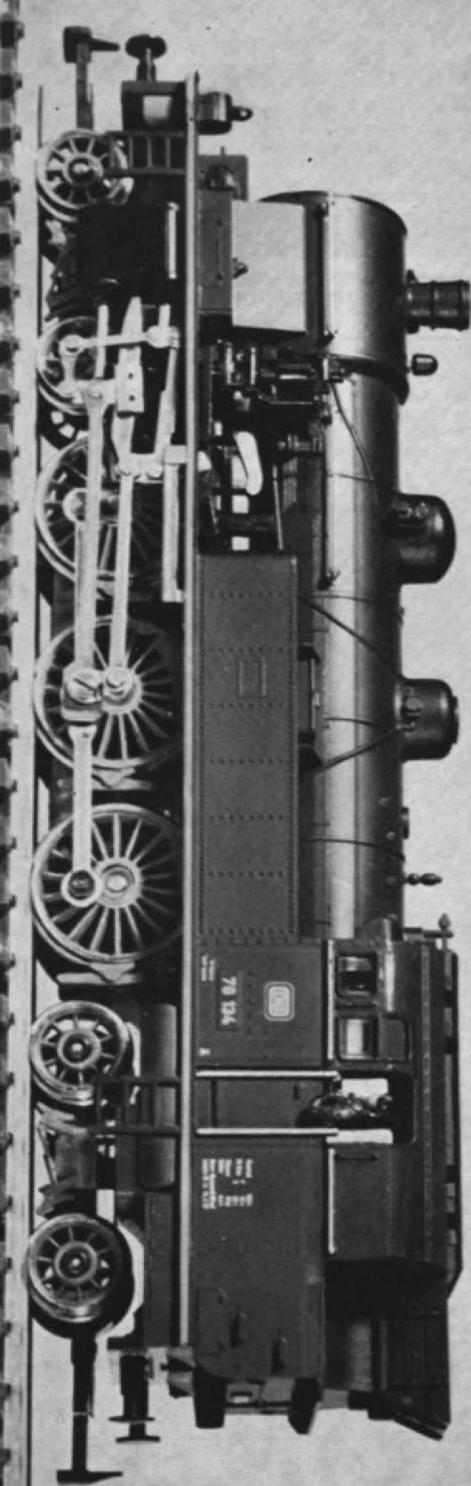
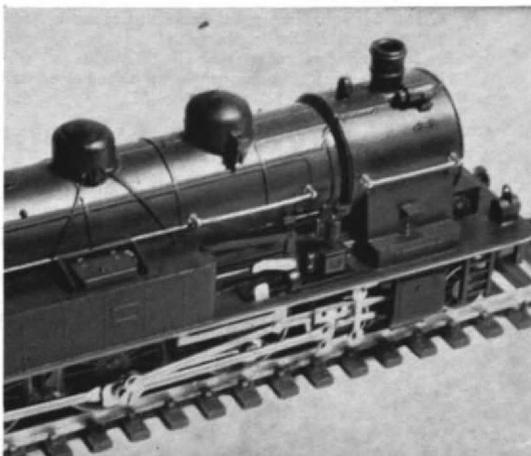
BR 78 von Liliput

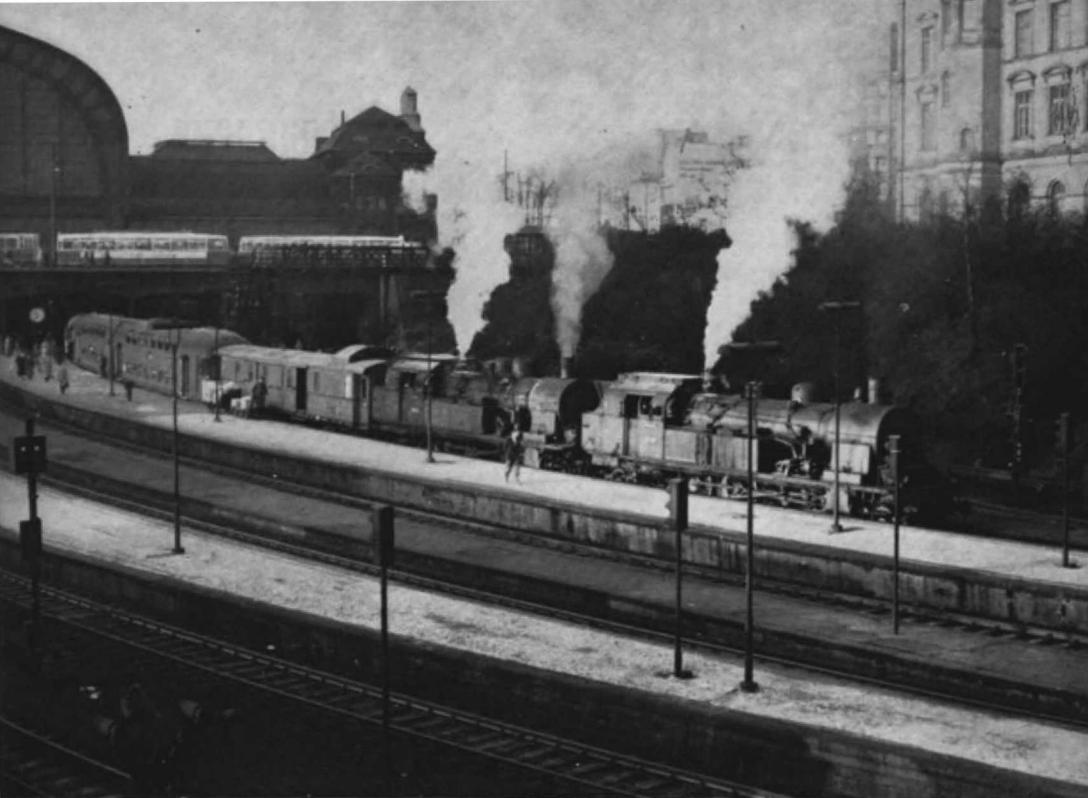
„Heureka! Nun ist sie da — die 78!“ schrieben wir in unserm diesjährigen Messebericht, nachdem wir das Handmuster dieses Lokmodells auf dem Stand der Firma Liliput entdeckt hatten. Der gleiche Ausruf entfuhr uns, als ziemlich unerwartet — fast noch warm aus der Form — ein Besprechungsmuster der 78 eintraf, das wir natürlich gleich — in der Worte wahrster Bedeutung — „unter die Lupe“ nahmen. Schon der erste Eindruck ist sehr gut und die Detaillierung ist so weitgehend und fein ausgefallen, wie es bei Liliput eigentlich nicht anders zu erwarten ist. So sind nicht nur die diversen Rohrleitungen, Nieten, Deckel usw. feinplastisch nachgebildet, sondern auch Teile wie Bremsklötze, Kesselspeisepumpe, Luftpumpe, Steuerstange mit Aufwerfhebel, Steuerstangenhebel und Hängeeisen vollplastisch und freistehend ausgeführt; auch die Griffstangen sind z. T. nicht angespritzt, sondern aufgesetzt. Die von uns an der Messe so „raffiniert“ geknipsten Kesselarmaturen sind leider entfallen; der Motor befindet sich auch nicht im Kesselinnern, sondern flach auf dem Boden des Führerhauses, wodurch der freie Durchblick durchs Führerhaus auf jeden Fall gewahrt ist. Die Farbe des Lokgehäuses ist dunkelgraphitgraublau; sie könnte vielleicht etwas „schwärzer“ sein. Die Beschriftung ist wiederum sehr fein, wobei selbst die kleinsten Zeichen (vielfach nur mittels Lupe) lesbar sind. Entgegen der Messeankündigung ist die Benummerung allerdings nicht „078“, sondern „78“ (78 134), was wohl seinen Grund darin haben dürfte, daß bei der DB die Loks der BR 78 inzwischen fast gänzlich ausgemustert sind, so daß über kurz oder lang sowieso keine „078“ mehr im Betrieb sein wird.

Beachtlich und lobenswert ist die außerordentlich ruhige „Schienenlage“ in allen Geschwindigkeitsbereichen und sogar bei schlecht verlegten Gleisen. Der Antrieb erfolgt über drei Achsen (Stirnradgetriebe mit Kunststoff-Zahnrädern). Zur Erhöhung der Zugkraft sind zwei Räder (der Masseseite) mit Haftreifen ausgestattet.

Die Lok läuft sehr ruhig und ruckfrei schon bei kleinen Spannungen an (mit Halbwelle kann man sie geistervoll langsam schleichen lassen) und die Fahrgeräusche bleiben auch über den ganzen Geschwindigkeitsbereich gering. Die Zugkraft konnten wir leider noch nicht testen, aber daß die 78 dennoch eine „zugkräftige“ Loktype sein wird, dürfte feststehen!

WiWeW



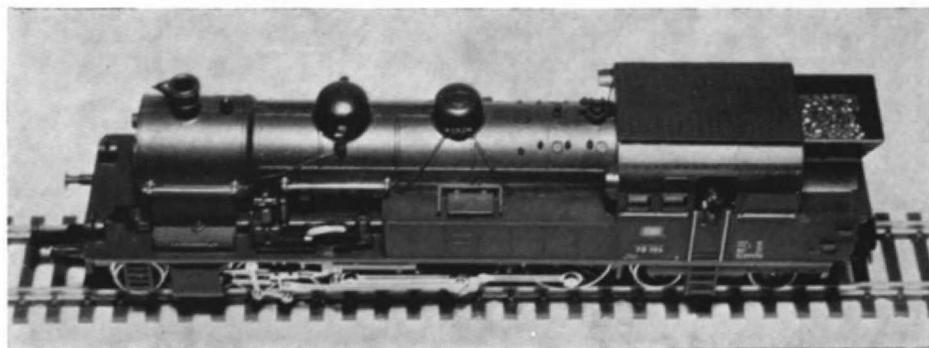


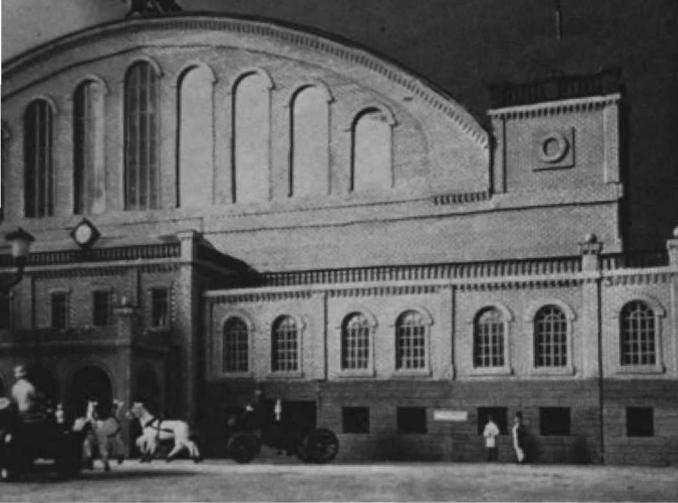
Zwei „78“ in Doppeltraktion

Es ist zwar schon einige Jahre her (1957), daß ich im Hbf. Hamburg die beiden „78“ vor einem Eilzug nach Lübeck vor die Linse bekam, aber dennoch mag diese Aufnahme einem Liebhaber der „78“ als willkommener Vorwand dienen, ebenfalls zwei Maschinen einzusetzen. Die „78“ war überhaupt sehr vielseitig einsetzbar; vor Wendezügen ebenso wie vor Nahgüterzügen, vor Vorort-Personenzügen ebenso wie vor Eil- und Schnellzügen. Auch gibt es kaum Wagengarnituren, die nicht zu ihr passen würden: Sie hat vor preußischen Drelachsern ebenso Dienst getan wie vor bayerischen; sie hat „Donnerbüchsen“ gezogen und Einheits-Schnellzugwagen, Umbau-Dreilachser und Eilzugwagen. Mit allen Spielarten der

26,4-m-Wagen konnte man sie sehen und auch der Doppelstockwagen der Lübeck-Büchener-Eisenbahn (siehe Bild) war ihr nicht fremd. Sie gehörte nach Hamburg genauso wie nach München, ins Ruhrgebiet genauso wie nach Frankfurt. Sie brauste durchs Saargebiet und war auch auf der Insel Rügen zu Hause. Selbst bei einer Privatbahn, der Eutin-Lübecker-Eisenbahn, gab es zwei Exemplare. Und sogar am Bosphorus gibt's (oder gab es) 78er! Kein Wunder, daß der Modellbahner seit langen Jahren, als die „78“ noch überall im Einsatz war, nach dieser dankbaren Loktype verlangte (die uns Lilliput zum guten Glück endlich bescherte)!

H. Hoyer, Hamburg





Vergangene
Epodie
zum Leben
erweckt

Altberliner Bahnhof in HO



Nachdem die Modellbahnfirmen und die Zubehörindustrie jetzt in ausreichendem Maße Fahrzeuge und Figuren aus vergangenen Epochen anbietet, liegt es nahe, einmal ein Motiv aus früheren Zeiten nachzugestalten.

Anbei ein Motiv aus Berlin um 1880. Am Askanischen Platz hat gerade die ehemalige Berlin-Sächsische Eisenbahngesellschaft ihren neuen Bahnhof eröffnet.

Das HO-Modell dieses Bahnhofes wurde im wesentlichen aus Vollmer-Maschinenhallen und -Fabrikgebäude-Bausätzen, Mauerwerksplatten, Holz und Pappe sowie 8 Pfefferkörnern (das sind die Kugeln auf den Dachbrüstungen) nachgebaut.

Als Vorlage zum Bau diente mir ein Foto, das in dem Buch „Bahnhöfe Europas“ veröffentlicht ist. Der Original-Bahnhof existiert bekanntlich seit etwa 10 Jahren nicht mehr. Dieter Arend, Saarbrücken



Kleinstanlagen

Auf einer größeren Fläche einen befriedigenden Streckenplan zu entwerfen, ist in der Regel nicht sonderlich schwer. Dasselbe auf einer sehr kleinen Fläche zu versuchen, ist bedeutend schwerer und stellt an das Fantasievermögen einige Anforderungen. Manchmal hilft auch nur ein origineller Einfall oder man muß einige „Darmverschlingungen“ in Kauf nehmen.

Heute zwei gute Vorschläge im Sinne der vorstehenden Ausführungen: der Entwurf des Herrn P. Baritsch (dessen Anschrift leider nirgends vermerkt war) ist besonders originell und einfallreich und eine ausgezeichnete Anregung für platzbeschränkte „Hanuller“. Der Vorschlag des Herrn List aus Stendal ist mit viel

List und Tücke ausgeknobelt, wobei sich „List“ auf die ausgetüftelte Streckenführung bezieht und „Tücke“ auf die Schaltungsprobleme, die sich dadurch ergeben, daß die Strecke praktisch einen Verkehr zwischen zwei Kehrschleifen darstellt. Doch darauf soll es heute nicht ankommen, sondern lediglich auf die Streckenplanentwürfe als solche. Der Platzbedarf von rund 1,30 x 1,00 m ist in beiden Fällen – in Anbetracht der ausgetüftelten Fahrmöglichkeiten – wirklich nicht groß, weder für den H0-Entwurf noch für den N-Vor-schlag.

Doch vertiefen Sie sich einmal selbst in die Entwürfe und urteilen Sie selbst.

Großstadtbahnhof auf kleinstem Raum von P. Baritsch (Wohnort unbek.)

Bei meinem Gleisplan handelt es sich um eine Kleinstanlage, allerdings nicht im üblichen Sinn, denn normalerweise stellt man sich unter einer Kleinstanlage doch wohl ein „Lokalbahndiyll“ vor: einen kleinen Bahnhof, ein kurzes Stück Strecke und ein bißchen Dorfromantik.

Ganz anders mein Entwurf: Es handelt sich

um einen Großstadtbahnhof mit immerhin 13 Gleisen! Und das schönste daran ist: Bei richtiger Ausgestaltung kann man, wenn man diesen Entwurf nachbaut, zu einer sowohl reizvollen als auch realistischen Anlage kommen.

Mit „richtiger Ausgestaltung“ ist gemeint: keine Kleinstadt- oder Fachwerkhäuser, keine Giebel zur Straße hin, ausreichend breite Straßen (so um die 10–12 cm herum), einigermaßen hohe Bäume (so an die 12–15 cm, mindestens!) und außerdem genügend Preiser- oder Merten-Figuren sowie Wiking-Fahrzeuge zur Darstellung eines lebensnahen Großstadtverkehrs. Man kann auch ohne Bedenken ein oder zwei Hochhäuser aufstellen, die jedoch unbedingt maßstäblich sein sollten.

Man sollte auch nicht vergessen, die für jedes Stadtbild typischen Dinge unterzubringen, als da sind: kleine Eckkneipen, viele Läden und Geschäfte, eventuell ein Kaufhaus, Tankstellen, Kioske, Zebrastrifen, Ampeln und vielleicht eine kleine Parkanlage.

Soviel zu Stadtanlagen im allgemeinen; ich



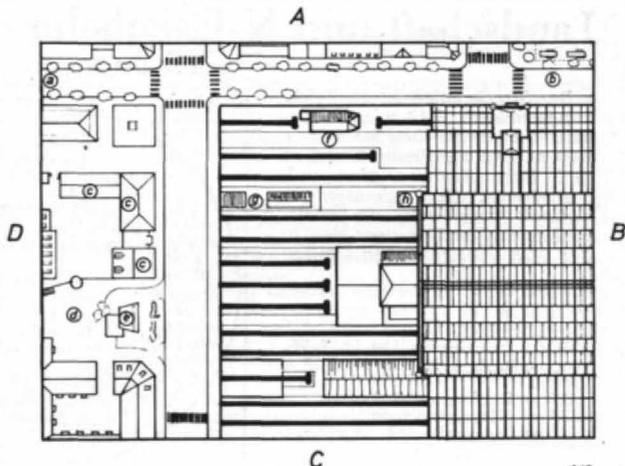
Abb. 1. So etwa stellt sich Rufri das Lokdenkmal in der Grünanlage b (oben rechts in Abb. 2) vor.

Abb. 2. Streckenplanentwurf Baritsch im Zeichnungsmaßstab 1:18 für H0 (1,30 x 0,95 m).

- A–D = Seitenbezeichnung (siehe Text)
 a = Menschauflauf
 b = Grünfläche (mit Lokdenkmal)
 c = kleine Fabrik
 d = Schrottlagerplatz
 e = Tankstelle
 f = Stellwerk
 g = Bauhütten (der Bahnsteig wird gerade verlängert)
 h = Kiosk

Bevor Sie umblättern,

sollten Sie sich einmal ausmalen, wie wohl die Gleise unter dem Stadtgebiet und in der Bahnhofshalle aussehen mögen!



A

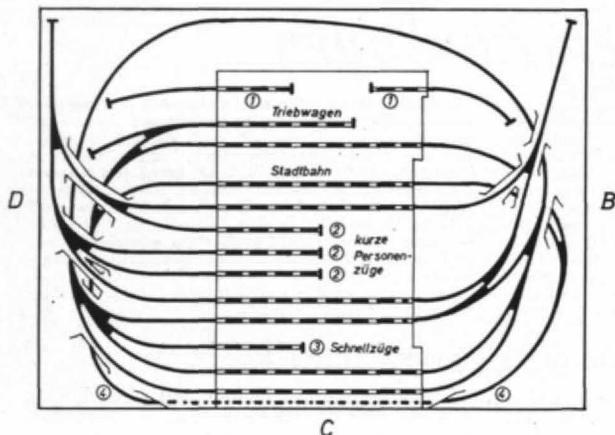


Abb. 3. Das also ist der originelle Vorschlag des Herrn Baritsch. Ein toller Einfall! Erstaunlich, welche Fahrmöglichkeiten er ausgeknobelt hat. Und wenn man diese Kleinstanlage in den N-Maßstab umsetzt, wäre sie gar nur 71 x 52 cm groß und ginge praktisch in einen Reisekoffer!

- 1 = Gleisstützen für ausrangierte Wagen (z. B. Clubheim-Wagen)
 - 2 = Abstellgleis für Personenzüge
 - 3 = Lokwartegleis
 - 4 = Umfahrgleis für Güterzüge
- „Kurze Personenzüge“ stehen zwischen den zugehörigen zwei Gleisen, während für „Schnellzüge“ 3 Gleise zur Verfügung stehen.

Wenn man etwas mehr Platz zur Verfügung hat, könnte man nach diesem Schema bestimmt eine noch interessantere, höchst kompakte Anlage ausknobeln.

will jetzt nur noch kurz auf den Gleisplan und die zugehörigen Skizzen eingehen.

Die Gebäude auf der Seite „A“ der Anlage werden in Halb- oder Viertelrelief-Manier ausgeführt, bei b kann man einen kleinen Park (oder besser: einen Teil davon) unterbringen, in den „natürlich“ ein Lokdenkmal (T 3, Feuiger Elias o. ä.) errichtet wird (Abb. 1).

Die Seite „B“ wird nahezu vollständig von den drei Bahnhofshallen eingenommen (in der Art des Empfangsgebäudes des Herrn Steffen, Göteborg/Schweden, das erst kürzlich in Heft 6/70, S. 404, abgebildet war. D. Red.).

Auf der Straßenseite kann man ein schönes altes Eingangsportal sowie die örtliche Bahnmeisterei, Bahnhofsmisson oder eine Gaststätte unterbringen.

Die Seite „C“ besteht aus drei Teilen: den Bahnhofshallen, einer Mauer und der Straßenüberführung samt Häuserzeile. Auf dieser Seite

würde ich die Fahrpulse postieren.

Die „D“-Seite wird durch eine Straße und einige Gebäude gebildet.

Bei den Kreuzungen kann man Zebrastrifen (mit entsprechendem Menschaufwurf als Hintergrundkulisserersatz) einrichten, und wenn einem das auf die Dauer zu langweilig wird, so kann man auch mal einen kleinen Verkehrsunfall inszenieren (natürlich nur mit „Blechschaden“).

Als Hintergrundkulisse genügt eine einfarbig hellblaue Fläche.

Übrigens entsteht dieser Bahnhof gerade auf meiner Anlage. Sobald diese einigermaßen fotogen ist, werde ich ihn auch noch mit einigen Fotos vorstellen.

Ansonsten hoffe ich, manchen Modellbahnern gezeigt zu haben, wie man es auch machen kann.

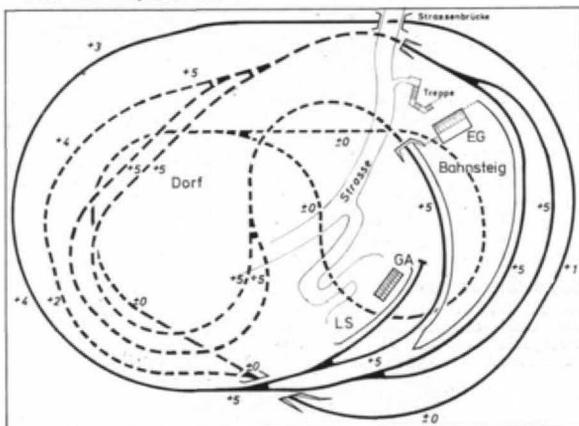
Landschaft und N-Eisenbahn auf kleiner Fläche

von W. List, Stendal

Der Streckenplan ist im Zeichnungsmaßstab 1:18 wiedergegeben. Die Größe beträgt 1,37 x 1,00 m. Die sichtbaren Strecken und Bahnhofsgleise sind voll ausgezogen, die verdeckten gestrichelt gezeichnet; die Gleisradien entsprechen zwar den in der DDR gebräuchlichen Gleisen

Abb. 4. Streckenplan List im Zeichnungsmaßstab 1:18 für N (1,37 x 1,00 m).

EG = Empfangsgebäude,
GA = Güterabfertigung,
LS = Ladestraße



A

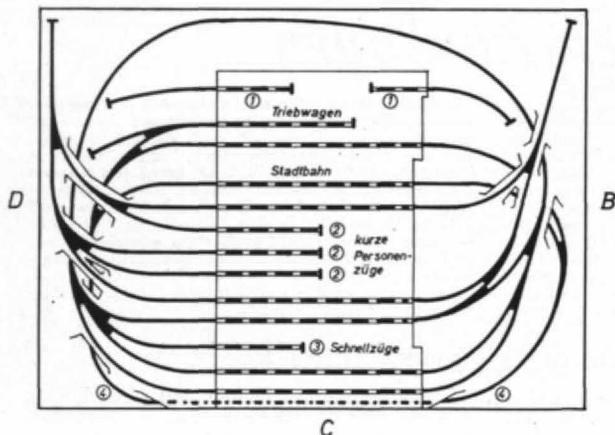


Abb. 3. Das also ist der originelle Vorschlag des Herrn Baritsch. Ein toller Einfall! Erstaunlich, welche Fahrmöglichkeiten er ausgeknobelt hat. Und wenn man diese Kleinstanlage in den N-Maßstab umsetzt, wäre sie gar nur 71 x 52 cm groß und ginge praktisch in einen Reisekoffer!

- 1 = Gleisstützen für ausrangierte Wagen (z. B. Clubheim-Wagen)
 - 2 = Abstellgleis für Personenzüge
 - 3 = Lokwartegleis
 - 4 = Umfahrgleis für Güterzüge
- „Kurze Personenzüge“ stehen zwischen den zugehörigen zwei Gleisen, während für „Schnellzüge“ 3 Gleise zur Verfügung stehen.

Wenn man etwas mehr Platz zur Verfügung hat, könnte man nach diesem Schema bestimmt eine noch interessantere, höchst kompakte Anlage ausknobeln.

will jetzt nur noch kurz auf den Gleisplan und die zugehörigen Skizzen eingehen.

Die Gebäude auf der Seite „A“ der Anlage werden in Halb- oder Viertelrelief-Manier ausgeführt, bei b kann man einen kleinen Park (oder besser: einen Teil davon) unterbringen, in den „natürlich“ ein Lokdenkmal (T 3, Feuiger Elias o. ä.) errichtet wird (Abb. 1).

Die Seite „B“ wird nahezu vollständig von den drei Bahnhofshallen eingenommen (in der Art des Empfangsgebäudes des Herrn Steffen, Göteborg/Schweden, das erst kürzlich in Heft 6/70, S. 404, abgebildet war. D. Red.).

Auf der Straßenseite kann man ein schönes altes Eingangsportal sowie die örtliche Bahnmeisterei, Bahnhofsmisson oder eine Gaststätte unterbringen.

Die Seite „C“ besteht aus drei Teilen: den Bahnhofshallen, einer Mauer und der Straßenüberführung samt Häuserzeile. Auf dieser Seite

würde ich die Fahrpulse postieren.

Die „D“-Seite wird durch eine Straße und einige Gebäude gebildet.

Bei den Kreuzungen kann man Zebrastrifen (mit entsprechendem Menschaufwurf als Hintergrundkulisserersatz) einrichten, und wenn einem das auf die Dauer zu langweilig wird, so kann man auch mal einen kleinen Verkehrsunfall inszenieren (natürlich nur mit „Blechschaden“).

Als Hintergrundkulisse genügt eine einfarbig hellblaue Fläche.

Übrigens entsteht dieser Bahnhof gerade auf meiner Anlage. Sobald diese einigermaßen fotogen ist, werde ich ihn auch noch mit einigen Fotos vorstellen.

Ansonsten hoffe ich, manchen Modellbahnern gezeigt zu haben, wie man es auch machen kann.

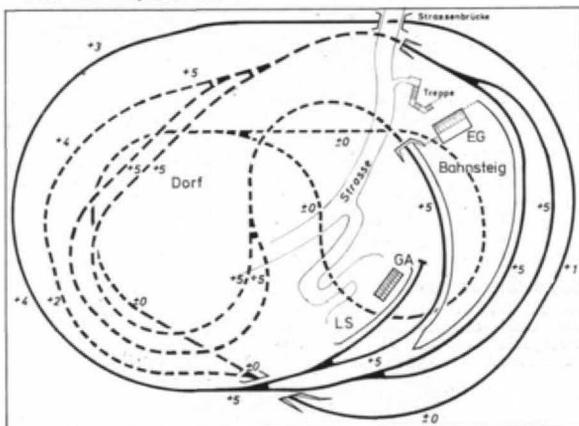
Landschaft und N-Eisenbahn auf kleiner Fläche

von W. List, Stendal

Der Streckenplan ist im Zeichnungsmaßstab 1:18 wiedergegeben. Die Größe beträgt 1,37 x 1,00 m. Die sichtbaren Strecken und Bahnhofsgleise sind voll ausgezogen, die verdeckten gestrichelt gezeichnet; die Gleisradien entsprechen zwar den in der DDR gebräuchlichen Gleisen

Abb. 4. Streckenplan List im Zeichnungsmaßstab 1:18 für N (1,37 x 1,00 m).

EG = Empfangsgebäude,
GA = Güterabfertigung,
LS = Ladestraße



und Weichen, jedoch läßt sich die Streckenführung auch mit westdeutschen Fabrikaten in ähnlichen Ausmaßen erstellen.

Aus der unterirdischen Kehrschleife geht es von ± 0 bis +5 in großem Bogen zum Trennungsbahnhof, bei dem der Bahnsteig mit dem Empfangsgebäude EG als Insel zwischen den

nächsten beiden Gleisen liegt. Innen, im oberen verdeckten Teil (unterm Dori), liegt noch eine Kehrschleife mit Überholungsgleis (+5) und das am Bahnhof vorbeiführende gilt als Umgehungsgleis.

Die Geländegestaltung kann nach Belieben erfolgen und sollte vorzugsweise hügelig sein.

Das Vorbild als Vorbild

Holzkeil am Bohlen- übergang

= verbesserter Bohlenentkupppler



Die unauffälligen Entkupplungsstellen der beiden Modellbahnfreunde Hütten und Wattlek im letzten Heft haben gegenüber den „Geheimnisvollen Bohlenübergängen“ in Heft 13/1965 immerhin den Vorteil, daß sie auch in beliebiger Anzahl nicht auffällig werden. Es ist aber denkbar, daß man an dieser oder jener Stelle — weil's sich gerade ergibt — trotzdem noch einen Bohlenübergang als Entkupppler gestalten möchte.

In solchen Fällen sollte man an den Bohlenübergängen ähnliche Holzkeile mit anbringen, wie sie auf dem obigen Bild zu sehen sind und die im Großen verhindern sollen, daß die Übergänge durch herabhängende Kupplungen beschädigt werden. Im Kleinen sind diese Holzkeile — beidseitig angebracht — bestens dazu geeignet, dem Holzbohlen-Entkupppler eine für unsere Zwecke noch günstigere Form zu geben.
G. Meyer, Warendorf

„Englischer Verschub“ bzw. „Schnäppern“

Zum Artikel „Abziehen“
statt „Abstoßen“ in Heft 9/70

Bei den ÖBB wird die geschilderte Verschubart als „Englischer Verschub“ bezeichnet und in der Verkehrsverordnung „V 3“ der ÖBB wie folgt dargestellt:

Besondere Verschubarten

102. Beim englischen Verschub werden gezogene Wagen während der Fahrt abgekuppelt, um zwei hintereinander rollende Verschubteile auf verschiedene Gleise einzulassen. Das Tiz erhöht nach dem Abkuppeln die Geschwindigkeit, um den zum Umstellen der Weiche notwendigen Abstand zwischen beiden Verschubteilen zu erreichen.

Die Kupplung darf nur von der Plattform eines Fahrzeugs oder vom Tiz aus mit einer Aushänge- oder anderen Hilfsmitteln getrennt werden.

103. Für den englischen Verschub gelten sinngemäß auch die Bestimmungen für Abstoßen und Abrollen.

Verkehrsstellen, in denen der englische Verschub verboten oder nur bedingungsweise erlaubt ist, sind in der Tafel B 13 angegeben (Bahnhofsdienstordnung).

Wie im Nachsatz der Redaktion zum o. a. Artikel festgehalten, wurde diese Art des Verschubes aus England übernommen und der Name des Ursprungslandes als Wesensmerkmal für diese etwas spektakuläre Art eines Verschubs gewählt.

Ing. K. Zach, Wien

„Schnäppern“ — das ist der landläufige Ausdruck für die von Herrn Gog in Bregenz erspähte Rangiermethode — ist bei der Deutschen Bundesbahn verboten. In den Fahrdienstvorschriften steht in § 84, Abs. 22 wörtlich:

(22) Es ist verboten, während der Fahrt abzukupeln, mit dem vorderen Teil der Rangierabteilung vorzufahren und zwischen ihm und dem nachfolgenden Teil eine Weiche umzustellen. Die Direktion kann Ausnahmen zulassen.

H. Petersen, Bb-Oberinsp., Husum

Also doch Ausnahmen! Und die sind es, die einen Modellbahner „verführen“ können! D. Redaktion.