



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



*Frohe
Festtage*

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
DEZEMBER 1970

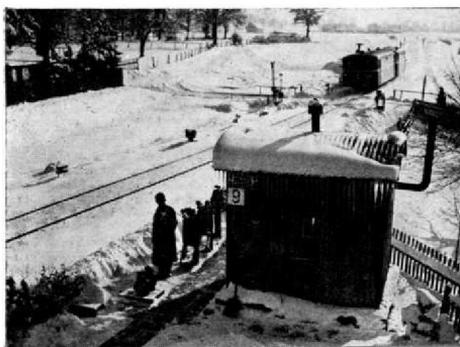
12

„Kurzfahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 12/70

1. Sonderstempel „Christkind“	776	14. Standseilbahn auf der Anlage des MEZ Kreuzlingen	798
2. Ungewöhnlicher Lokschuppen	777	15. Jetzt auf dem Markt: Röwa-Container-Kran H0	801
3. Buchbesprechung „Die Württembergische Staatseisenbahn“	778	16. Neu: UHU-Kontaktkleber für Soforibelastung	803
4. Russische Ellok in H0	779	17. Letzte Stellungnahme zum Thema „Schnäppern“	803
5. Die Glühlampen-Bremsschaltung	780	18. „Kaiserliche Leckerbissen“ in N (+ Baukniffe)	804
6. Eine „Traumanlage“ (H0-Anlage Verton)	781	19. Minifix-Entkupplungsgleis mit Unterflurantrieb	809
7. Fahrplut mit kontinuierlicher Regelung von Halbwellen- auf Vollwellenbetrieb	790	20. Die „Fütterung“ eines Speichertriebwagen	811
8. TT-Anlage	793	21. BBC-Gleichrichterwagen	815
9. Brawa-N-Modellstraße „minilife“	794	22. Die Weihnachtsanlage für Vater und Sohn (Hübler) — m. Streckenplan	818
10. Verrußt und verraucht	795	23. Schmalspur-Mallet im Maßstab 1:22	824
11. Jetzt auf dem Markt: Fleischmann-„Schwarze Anna“ H0, BR 91 N, N-Weichen	795	24. Umbau der Rivarossi-V 320 auf das Märklin-System	825
12. „Steckenpferd mit Pferdefuß“ (Gleisplan-Kritik)	797	25. N-Anlage Schöps	826
13. Liliput-BR 78 für das Märklin-System	797	26. Durchgangswagen CD pr. 91 — BZ H0 u. N	827

MIBA-Verlag Nürnberg

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



Das Titelbild: Schrankenwärterposten 9 an der Strecke Weilheim/Augsburg — ein winterlicher Schnappschub des Herrn F. Plass, Weilheim/Obb.; ein Stimmungsbild, das unserer aller Sehnsucht nach einer „Weißen Weihnacht“ entgegenkommt.

Die Weihnachtsanlage eines Engels...

... und zwar eines gewissen Herrn Gottfried Engel aus Dübrow, stellt eine Lösung dar, die keineswegs als „kitschig“ zu bezeichnen sein dürfte (wie Herr Engel befürchtet), sondern die sich irgendwie bei einer Weihnachtsanlage geradezu anbietet und daher insbesondere in Familien mit Kindern sehr beliebt ist. (Auch bei WeWaW war sie vor rund 20 Jahren Usus, als der Junior noch ein Kind war). Das einzige Kriterium einer Eisenbahn unterm Christbaum ist das ... Lametta, das — je nach seiner Beschaffenheit — die schönsten Kurzschlüsse erzeugen kann, wenn es auf die Gleise

fällt. Wer also seine Freude an so einer Weihnachtsanlage hat, der lasse sie sich nicht vergällen. Das Hobby ist in erster Linie für Sie selbst und es soll Ihnen — und natürlich auch Ihrer Familie — in jeder Hinsicht Freude machen und erst recht in der Weihnachtszeit!

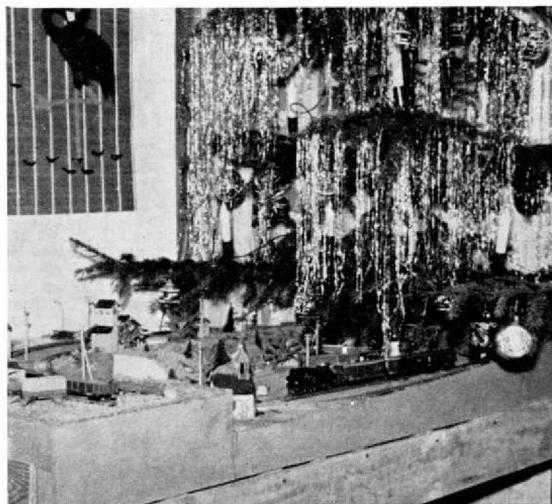
In diesem Sinn

recht frohe Feiertage

und — weil wir uns vorher nicht mehr treffen —

ein gutes Neues Jahr!

WeWaW und der gesamte MIBA-Verlag



Heft 1/71 (mit Inhaltsverzeichnis) ist ca. 23. 1. 1971 im Fachgeschäft

Achtung! Der Heftpreis beträgt ab Januar 2.80 DM (Näheres in Heft 1/71)



Das Kuvert „80 Jahre Steyrtlbahn“ mit dem Sonderstempel „Christkindl“. (Der Umschlag ist bei der Wiedergabe aus Platzgründen etwas beschnitten worden.)

Sonderstempel „Christkindl“

Als uns dieser Brief mit dem beziehungsreichen Stempel letzte Weihnachten erreichte, sind wir der Angelegenheit im nachhinein nachgegangen und erhielten von Herrn E. Stux aus Steyr (dem liebenswürdigen Absender) folgende Erklärung:

Das Postamt „Christkindl“ ist ein Sonderpostamt, das in der Zeit von Anfang Dezember bis 6. Jänner in einem Gasthaus mit dem biblischen Namen „David“ – direkt neben der Wallfahrtskirche „Christkindl“ – untergebracht ist. (Im Volksmund wird dieses Gasthaus auch – man möge verzeihen! – „Scheiß-obi-Wirt“ genannt, da das Haus, direkt an einem Felshang gelegen und einen Abgrund überbrückend, auf eine Felsnase hinüber gebaut wurde, so daß man sozusagen bequem in diesen Abgrund obi (=hinunter) sch...auen kann (richtiger gesagt: könnte, denn wer tut schon sowas!).

Wie ein „Normal-Sterblicher“ an solche Briefe mit Sonderstempel „Christkindl“ rankommt?

1. Für Briefe, die man von Deutschland aus über Christkindl versenden will, gilt folgendes: Brief wie gewöhnlich in einen Umschlag stecken, zukleben, Adresse draufschreiben, aber keine Marke aufkleben! Das Ganze wiederum in einen Umschlag, internationalen Antwortschein beilegen, Marke drauf (Auslandsporto!), an das Sonderpostamt Christkindl b. Steyr/Österreich adressieren. Natürlich können auch mehrere Briefe in einem Umschlag nach Christkindl geschickt werden, sofern für jeden Brief ein internationaler Antwortschein beiliegt und der Umschlag dem höheren Gewicht entsprechend fankiert ist.

2. Beim Gasthof „David“ (Sch-obi-Wirt) sind noch ausreichende Mengen Kuverts „80 Jahre Steyrtlbahn“ vorhanden. Für Interessenten bin ich gern bereit, solche Kuverts zu kaufen, mit „Christkindl“ stempeln zu lassen und an die angegebene Adresse zu senden. Eine Eisenbahn-Sondermarke kann ich allerdings nicht draufkleben, da diese nurmehr vereinzelt – mit Wartezeit und zu einem höheren Sammlerpreis in Briefmarkenhandlungen erhältlich sind.

Als Spesenbeitrag würde ich um die Beilage eines internationalen Antwortscheines ersuchen (kein Geld, keine deutschen Marken!).

Und um deutliche Anschriften mit Postleitzahlen usw.

Das Sonderpostamt „Christkindl“ ist, wie gesagt, nur bis 6. Jänner 1971 geöffnet! Es sind daher sofortige Bestellungen erforderlich!

E. Stux, Goldbacher Str. 62
A-4400 Steyr/Österreich

Oh, diese Modellbahnen!



„Ich wollte nur mal das Christkind fragen, ob die Bescherung heute Abend noch stattfinden kann...?“

(Was der Zeichner nicht wußte: Vor ca. 20 Jahren mußte bei WeWaW einmal der Heilig' Abend tatsächlich auf den 25. verlegt werden, weil die weihnachtliche Anlage für den Junior – trotz Joki's tatkräftiger Mithilfe – partout nicht fertig geworden ist. Diese Karikatur ist also gar nicht so unrealistisch wie es den Anschein haben mag.)



Abb. 1. Totalansicht des kombinierten Ring-Rechtecklokschuppens in Bayrisch-Eisenstein.

Abb. 2. Der Abstand der Drehscheibe von den Toren beträgt nur etwa $1\frac{1}{2}$ –2 m. Dadurch ergibt sich bei gegebener Torbreite (ca. 4,50 m) und den sieben Lokständen ein Gleiswinkel von ziemlich genau 20° .

Das Vorbild als Vorbild

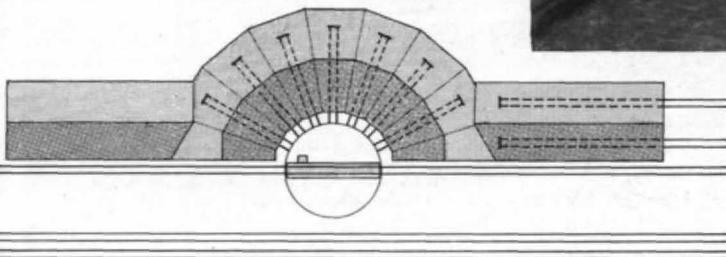
Ein ungewöhnlicher Ringlokschuppen

Bei einem Besuch in Bayrisch-Eisenstein im Frühjahr 1968 entdeckte ich im dortigen Bahnhof einen Lokschuppen, den ich ob seiner ungewöhnlichen Form und der Anordnung der Drehscheibe gerne bildlich vorstellen möchte.

Als die Grenze zur Tschechoslowakei noch offen war, wurde im Bahnhof von Bayrisch-Eisenstein (eine kleine Grenzstadt im Bayerischen Wald) ein Rundlokschuppen mit sieben Lokständen und zwei seitlich angebauten Rechteckschuppen mit insgesamt vier Lokständen für die damals zahlreich verkehrenden Dampfloks (z. B. BR 56, BR 57 u. ä.) erbaut. Seitdem die Grenze für Personenverkehr jedoch wieder geschlossen ist (der Grenzstacheldraht verläuft quer durch die Eingangshalle des Bahnhofs und über die Bahnsteige), verkehren täglich nur noch einige wenige, zumeist mit einer V 100 be-



Abb. 3. Unmaßstäbliche (und unverbindliche) Rekonstruktion der Lokschuppenverhältnisse. Die Drehscheibe hat (im Original) einen Durchmesser von 20 m.





„MIBA-CENTER“

in Schwäbisch-Hall

Der „Eisen- + Heimwerkermarkt“ in Schwäbisch Hall hat eine spezielle Abteilung für Modellbahnen und Modellbahnbau geschaffen und ihr – mit unserer Genehmigung – den wohlklingenden Namen „MIBA-Center“ gegeben. Um Mißdeutungen vorzubeugen: Der MIBA-Verlag hat nichts damit zu tun und ist in keiner Weise engagiert! Die Modellbahner von Schwäbisch Hall und Umgebung werden aber sicher dieses Modellbahn-Center mit seiner großen Auswahl, seiner Fachberatung und dem Kundendienst zu schätzen wissen.

Ein winterliches Motiv

von der H0-Anlage des Herrn R. Sudmeyer, Bremen-Huchting



(Ringlokschuppen ...)

spannte Nahverkehrszüge, die von dem größten Ort Zwiesel heraufkommen.

Was mich jedoch in besonderem Maße in Erstaunen versetzte, war der extrem kurze Abstand zwischen Drehscheibe und Schuppentore (Abb. 3)! Da versucht die MIBA ihren Lesern die Schönheit eines langen Ringlokschuppen-Vorfelds mit spitzen 7,5°-Gleisabgängen von der Drehscheibe klar zu machen und Modellbauer wie Hersteller (z. B. Arnold) sind bestrebt, diesem „Schönheitsideal“ nachzueifern – und hier also das genaue Gegenteil! Aber vielleicht wird sich dafür der eine oder andere Modellbahner ins Fäustchen lachen, weil er bisher zu wenig Platz für eine „vorbildlich“ angelegte Lokschuppen-Drehscheibe-Einheit hatte. Der kurze Abstand zwischen Drehscheibe und Schuppen „macht's möglich“! In Bayrisch-Eisenstein ist der kurze Abstand durch das Gelände bedingt, das hinter dem Schuppen und der dahinter vorbeiführenden Bahnhofstraße steil ins Tal abfällt.

Dieser Lokschuppen ist außerdem noch ein gutes Beispiel für eine gemischte Nutzung vorhandener und nicht mehr voll ausgelasteter Schuppen. So werden der Rundschuppen und der rechte Rechteckschuppen weiterhin von Schienenfahrzeugen benutzt, während der linke Rechteckschuppen heute als Garage für Lastwagen und Schneeräumfahrzeuge dient.

Auf alle Fälle, so glaube ich, ist dieses Projekt wieder einmal ein Beispiel mehr, daß beim großen Vorbild doch nichts unmöglich ist, sehr zum Nutzen der Modellbahner, die daraus nicht nur neue Anregungen bekommen, sondern vielleicht auch für eigene „Notlösungen“ eine Bestätigung finden.

Manfred Wolff, Hamburg

Buchbesprechung

„Die Württemberg. Staatseisenbahnen“

von Albert Mühl und Kurt Seidel. 340 Seiten, 20 umfangreiche Tabellen, 104 Typenskizzen, 1 Organisationsübersicht, 1 Kartenskizze und 87 Dokumentarfotos auf Kunstdruck. Ganzleinen mit farbigem Schutzumschlag. 49.- DM, erschienen im Konrad Theiss Verlag, Stuttgart und Aalen.

Am 22. Oktober 1845, vor nunmehr 125 Jahren, wurde die erste Eisenbahn in Württemberg – zwischen Cannstatt und Unterürkheim – eröffnet. Zu diesem Jubiläum ist das o. a. Buch erschienen und zwar in effektvoller Aufmachung. Das Buch gibt einen fundierten Überblick über die technische Entwicklung, die in Württemberg durch die Einführung des amerikanischen Systems und später durch die Umbauten besonders interessant wurde.

Die Lokomotiven werden nicht nur anhand sehr guten und deutlichen Bildmaterials dargeboten, sondern auch mit sehr sauber gezeichneten, vermaßten Typenskizzen, und wenn die Wagen bildlich leider zu kurz kommen, so sind sie doch – Personen- und Güterwagen – in großer Anzahl wenigstens zeichnerisch in Dreiseiten-Ansichten vertreten, mit denen ein Modellbauer durchaus etwas anzufangen weiß.

Daß dieses Buch, durch seinen umfassenden Überblick, für den reinen Eisenbahnfreund noch wertvoller ist, versteht sich von selbst!



„MIBA-CENTER“

in Schwäbisch-Hall

Der „Eisen- + Heimwerkermarkt“ in Schwäbisch Hall hat eine spezielle Abteilung für Modellbahnen und Modellbahnbau geschaffen und ihr – mit unserer Genehmigung – den wohlklingenden Namen „MIBA-Center“ gegeben. Um Mißdeutungen vorzubeugen: Der MIBA-Verlag hat nichts damit zu tun und ist in keiner Weise engagiert! Die Modellbahner von Schwäbisch Hall und Umgebung werden aber sicher dieses Modellbahn-Center mit seiner großen Auswahl, seiner Fachberatung und dem Kundendienst zu schätzen wissen.

Ein winterliches Motiv

von der H0-Anlage des Herrn R. Sudmeyer, Bremen-Huchting



(Ringlokschuppen ...)

spannte Nahverkehrszüge, die von dem größten Ort Zwiesel heraufkommen.

Was mich jedoch in besonderem Maße in Erstaunen versetzte, war der extrem kurze Abstand zwischen Drehscheibe und Schuppentore (Abb. 3)! Da versucht die MIBA ihren Lesern die Schönheit eines langen Ringlokschuppen-Vorfelds mit spitzen 7,5°-Gleisabgängen von der Drehscheibe klar zu machen und Modellbauer wie Hersteller (z. B. Arnold) sind bestrebt, diesem „Schönheitsideal“ nachzueifern – und hier also das genaue Gegenteil! Aber vielleicht wird sich dafür der eine oder andere Modellbahner ins Fäustchen lachen, weil er bisher zu wenig Platz für eine „vorbildlich“ angelegte Lokschuppen-Drehscheibe-Einheit hatte. Der kurze Abstand zwischen Drehscheibe und Schuppen „macht's möglich“! In Bayrisch-Eisenstein ist der kurze Abstand durch das Gelände bedingt, das hinter dem Schuppen und der dahinter vorbeiführenden Bahnhofstraße steil ins Tal abfällt.

Dieser Lokschuppen ist außerdem noch ein gutes Beispiel für eine gemischte Nutzung vorhandener und nicht mehr voll ausgelasteter Schuppen. So werden der Rundschuppen und der rechte Rechteckschuppen weiterhin von Schienenfahrzeugen benutzt, während der linke Rechteckschuppen heute als Garage für Lastwagen und Schneeräumfahrzeuge dient.

Auf alle Fälle, so glaube ich, ist dieses Projekt wieder einmal ein Beispiel mehr, daß beim großen Vorbild doch nichts unmöglich ist, sehr zum Nutzen der Modellbahner, die daraus nicht nur neue Anregungen bekommen, sondern vielleicht auch für eigene „Notlösungen“ eine Bestätigung finden.

Manfred Wolff, Hamburg

Buchbesprechung

„Die Württemberg. Staatseisenbahnen“

von Albert Mühl und Kurt Seidel. 340 Seiten, 20 umfangreiche Tabellen, 104 Typenskizzen, 1 Organisationsübersicht, 1 Kartenskizze und 87 Dokumentarfotos auf Kunstdruck. Ganzleinen mit farbigem Schutzumschlag. 49.- DM, erschienen im Konrad Theiss Verlag, Stuttgart und Aalen.

Am 22. Oktober 1845, vor nunmehr 125 Jahren, wurde die erste Eisenbahn in Württemberg – zwischen Cannstatt und Unterdürkheim – eröffnet. Zu diesem Jubiläum ist das o. a. Buch erschienen und zwar in effektvoller Aufmachung. Das Buch gibt einen fundierten Überblick über die technische Entwicklung, die in Württemberg durch die Einführung des amerikanischen Systems und später durch die Umbauten besonders interessant wurde.

Die Lokomotiven werden nicht nur anhand sehr guten und deutlichen Bildmaterials dargeboten, sondern auch mit sehr sauber gezeichneten, vermaßten Typenskizzen, und wenn die Wagen bildlich leider zu kurz kommen, so sind sie doch – Personen- und Güterwagen – in großer Anzahl wenigstens zeichnerisch in Dreiseiten-Ansichten vertreten, mit denen ein Modellbauer durchaus etwas anzufangen weiß.

Daß dieses Buch, durch seinen umfassenden Überblick, für den reinen Eisenbahnfreund noch wertvoller ist, versteht sich von selbst!

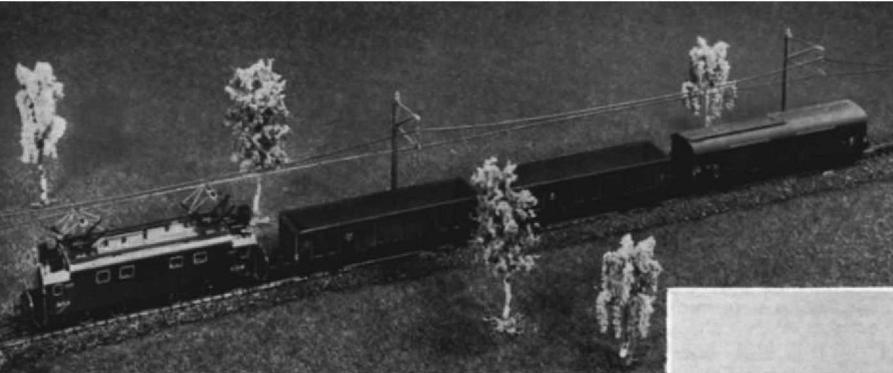
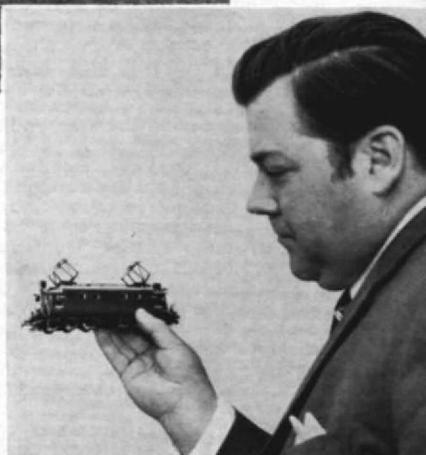


Abb. 1 u. 2. Herr Petersen betrachtet sein Werk, das H0-Modell einer russischen Ellok.

Das „gefährliche“ Hobby! Filme beschlagnahmt Russische Ellok in H0

Als Bastler und Eisenbahnliebhaber baue ich z. T. meine Loks und Waggon selbst.

1968 unternahm ich eine größere Fachstudienreise durch die Sowjetunion und fuhr u. a. eine Woche mit der Transsibirischen Eisenbahn. Während dieser Zeit kam mir der Gedanke, einige Modelle der russischen Bahn selbst zu erstellen, da das Modellbahnwesen in der Sowjetunion noch nicht so ausgeprägt ist. In Ermangelung irgendwelcher Unterlagen fotografierte ich die Ellok WL 19 aus allen Himmelsrichtungen. Die Folge war katastrophal: man hielt mich für eine Art Verkehrsspion, nahm mir die Kamera weg und beschlagnahmte die Filme. Die Kamera bekam ich zwar wieder, aber die Filme nicht. Man hatte für mein Vorhaben kein Verständnis. Nun machte ich mir Handskizzen, durchforschte Büchereien und



Büchläden und sprach mit russischen Eisenbahnern. Tatsächlich ergatterte ich dann auch eine brauchbare Abbildung, so daß ich nun wenigstens in der Lage war, mein Lieblingsobjekt im Kleinen (in H0) nachzubauen.

Die hier veröffentlichte Maschine ist nur ein Handmodell; z. Zt. habe ich 4 Stück dieser WL

Abb. 3. Das Modell einer russischen WL 19, das Herrn Petersen wahrlich gut gelungen ist.



Schon fast
vergessen:

Die Glühlampen-Bremsschaltung

Es ist doch eigentlich geradezu „grausig“, wenn man sieht, wie Züge — oft aus 300 km Geschwindigkeit — mit einem einzigen Ruck anhalten, und dann gleich so brutal, daß sie noch einige Zentimeter über die Gleise rutschen, als könnten sie garnicht begreifen, warum sie so sadistisch behandelt werden. Man spricht viel von vorbildgetreuen Modellen und beschwert sich, wenn nicht die letzte Niete an einer Lok genauestens nachgebildet ist, aber in punkto Bremsen und Anfahren ist man wohl sehr oft nicht so „pingelig“.

Nun sind gerade in letzter Zeit verschiedene Schaltungen angegeben worden, die sehr gut arbeiten und gut regelbar sind — andererseits aber sind sie ziemlich aufwendig. Zudem arbeiten alle mit der Transistoren-Technik, und gerade deshalb traut sich mancher gute alte Modellbahner nicht an die Sache heran.

Ich möchte deshalb noch einmal auf die bewährte Glühlampen-Bremsschaltung hinweisen (siehe auch Heft 14/58). Sofern man hier überhaupt von „Schaltung“ reden kann, denn sie ist so verblüffend einfach, daß sie einfach verblüfft. Sie ist in jede bestehende Anlage ohne weiteres einzubauen und fragt nicht danach, ob es sich um Gleichstrom- oder Wechselstrom-Fahrbetrieb handelt.

In der Elektrotechnik kennt man positive und negative Widerstände. Alles was man landläufig als „Widerstände“ bezeichnet, sind positive Widerstände. Sie haben die Eigenschaften, den elektrischen Widerstand proportional zur Temperatur zu ändern (speziell auf diese Eigenschaft ausgelegte Widerstände nennt man auch „Kaltleiter“ oder PTC = Positiver Temperatur-Coeffizient). Im kalten Zustand ist er gering (Nennwert) und wächst mit steigender Temperatur. Diese Veränderung ist in den meisten Fällen garnicht mal erwünscht, aber uns kommt sie gelegen. Nun darf aber ein normaler Widerstand nicht heiß oder gar glühend werden, deshalb kommt uns hier die Glühlampe ganz prima zu Hilfe. Sie hat einen sehr großen Temperaturunterschied von kalt bis weißglühend, und deshalb auch eine entsprechend große Änderung des elektrischen Wertes.

In Abb. 1 haben wir den Normalfall. Der Schalter S öffnet oder schließt die Trennstrecke. Überfährt bei geöffnetem Schalter die Lok die Trennstelle T, wird die Lok plötzlich stromlos und es gibt den berüchtigten Ruck.

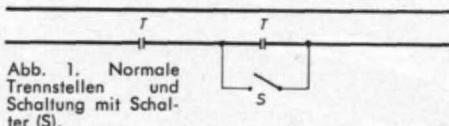


Abb. 1. Normale Trennstellen und Schaltung mit Schalter (S).

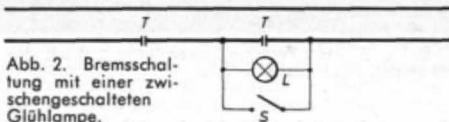


Abb. 2. Bremsschaltung mit einer zwischengeschalteten Glühlampe.

Schalten wir (wie in Abb. 2) eine passende Glühlampe L parallel zu Schalter S, so erhält die Lok an der Trennstelle fast den gesamten Strom, nämlich über den noch kalten Glühfaden. Es gibt keinen spürbaren Ruck. Aber nun wird die Lok immer langsamer, und zwar im selben Maße, wie sich der Glühfaden erwärmt, und bleibt schließlich sanft und ruckfrei stehen.

Genauere Daten für die Größe der Glühlampen kann man nicht angeben, denn diese hängen von verschiedenen Faktoren ab: von der Lok selbst, davon, ob die Bremsstrecke horizontal liegt, Gefälle oder Steigung hat oder in einer Kurve liegt. Es muß jedesmal probiert werden. Grundsätzlich kann jede Glühlampe benutzt werden, wenn sie nicht weniger als unsere Fahrspannung hat, also 12 V. Je dicker ein Glühfaden, desto träger ist er und desto länger wird dann auch die Bremsstrecke.

Praktisch und preisgünstig sind die 12 V-Autolämpchen, die in jeder Tankstelle zu haben sind. Man lege sich ein kleines Sortiment an, nämlich 2, 4, 5 und 10 Watt. Die Fassungen kann man sparen, wenn man die Drahtenden direkt auf den Sockel lötet. Führt man nun noch zwei Drähte vom Schalter S zur Anlagenkante, so kann man ganz gemächlich ein Lämpchen nach dem anderen ausprobieren, ohne jedesmal unter die Anlage kriechen zu müssen. Kommt man mit den handelsüblichen nicht hin, kann man zwei oder auch mehrere Lämpchen parallel schalten, z. B. 4 und 2 Watt und sich so den erforderlichen Wert zusammenstellen.

H. Herdes, Hagen a. T. W.

19 in einer Kleinserie in Arbeit, desgleichen einen sowjetischen Kühlzug, bestehend aus Maschinenwagen für Fernstrecken, zwei Kühlwagen, einem gedeckten Güterwagen und einem 8-achsigen offenen Wagen (Original 120 t Trag-

kraft). Die Fahrgestelle für die Elloks stammen von Märklin-Loks, bei denen der Grundrahmen um 1 cm verkürzt wird und die Blenden für die Fahrgestelle verlängert werden.

J. Petersen, Wettbergen

Schon fast
vergessen:

Die Glühlampen-Bremsschaltung

Es ist doch eigentlich geradezu „grausig“, wenn man sieht, wie Züge — oft aus 300 km Geschwindigkeit — mit einem einzigen Ruck anhalten, und dann gleich so brutal, daß sie noch einige Zentimeter über die Gleise rutschen, als könnten sie garnicht begreifen, warum sie so sadistisch behandelt werden. Man spricht viel von vorbildgetreuen Modellen und beschwert sich, wenn nicht die letzte Nieta an einer Lok genauestens nachgebildet ist, aber in punkto Bremsen und Anfahren ist man wohl sehr oft nicht so „pingelig“.

Nun sind gerade in letzter Zeit verschiedene Schaltungen angegeben worden, die sehr gut arbeiten und gut regelbar sind — andererseits aber sind sie ziemlich aufwendig. Zudem arbeiten alle mit der Transistoren-Technik, und gerade deshalb traut sich mancher gute alte Modellbahner nicht an die Sache heran.

Ich möchte deshalb noch einmal auf die bewährte Glühlampen-Bremsschaltung hinweisen (siehe auch Heft 14/58). Sofern man hier überhaupt von „Schaltung“ reden kann, denn sie ist so verblüffend einfach, daß sie einfach verblüfft. Sie ist in jede bestehende Anlage ohne weiteres einzubauen und fragt nicht danach, ob es sich um Gleichstrom- oder Wechselstrom-Fahrbetrieb handelt.

In der Elektrotechnik kennt man positive und negative Widerstände. Alles was man landläufig als „Widerstände“ bezeichnet, sind positive Widerstände. Sie haben die Eigenschaften, den elektrischen Widerstand proportional zur Temperatur zu ändern (speziell auf diese Eigenschaft ausgelegte Widerstände nennt man auch „Kaltleiter“ oder PTC = Positiver Temperatur-Coeffizient). Im kalten Zustand ist er gering (Nennwert) und wächst mit steigender Temperatur. Diese Veränderung ist in den meisten Fällen garnicht mal erwünscht, aber uns kommt sie gelegen. Nun darf aber ein normaler Widerstand nicht heiß oder gar glühend werden, deshalb kommt uns hier die Glühlampe ganz prima zu Hilfe. Sie hat einen sehr großen Temperaturunterschied von kalt bis weißglühend, und deshalb auch eine entsprechend große Änderung des elektrischen Wertes.

In Abb. 1 haben wir den Normalfall. Der Schalter S öffnet oder schließt die Trennstrecke. Überfährt bei geöffnetem Schalter die Lok die Trennstelle T, wird die Lok plötzlich stromlos und es gibt den berüchtigten Ruck.

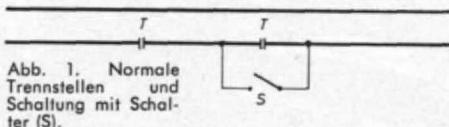


Abb. 1. Normale Trennstellen und Schaltung mit Schalter (S).

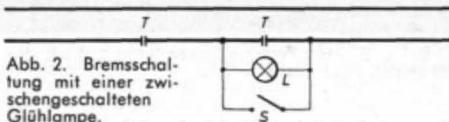


Abb. 2. Bremsschaltung mit einer zwischengeschalteten Glühlampe.

Schalten wir (wie in Abb. 2) eine passende Glühlampe L parallel zu Schalter S, so erhält die Lok an der Trennstelle fast den gesamten Strom, nämlich über den noch kalten Glühfaden. Es gibt keinen spürbaren Ruck. Aber nun wird die Lok immer langsamer, und zwar im selben Maße, wie sich der Glühfaden erwärmt, und bleibt schließlich sanft und ruckfrei stehen.

Genauere Daten für die Größe der Glühlampen kann man nicht angeben, denn diese hängen von verschiedenen Faktoren ab: von der Lok selbst, davon, ob die Bremsstrecke horizontal liegt, Gefälle oder Steigung hat oder in einer Kurve liegt. Es muß jedesmal probiert werden. Grundsätzlich kann jede Glühlampe benutzt werden, wenn sie nicht weniger als unsere Fahrspannung hat, also 12 V. Je dicker ein Glühfaden, desto träger ist er und desto länger wird dann auch die Bremsstrecke.

Praktisch und preisgünstig sind die 12 V-Autolämpchen, die in jeder Tankstelle zu haben sind. Man lege sich ein kleines Sortiment an, nämlich 2, 4, 5 und 10 Watt. Die Fassungen kann man sparen, wenn man die Drahtenden direkt auf den Sockel lötet. Führt man nun noch zwei Drähte vom Schalter S zur Anlagenkante, so kann man ganz gemächlich ein Lämpchen nach dem anderen ausprobieren, ohne jedesmal unter die Anlage kriechen zu müssen. Kommt man mit den handelsüblichen nicht hin, kann man zwei oder auch mehrere Lämpchen parallel schalten, z. B. 4 und 2 Watt und sich so den erforderlichen Wert zusammenstellen.

H. Herdes, Hagen a. T. W.

19 in einer Kleinserie in Arbeit, desgleichen einen sowjetischen Kühlzug, bestehend aus Maschinenwagen für Fernstrecken, zwei Kühlwagen, einem gedeckten Güterwagen und einem 8-achsigen offenen Wagen (Original 120 t Trag-

kraft). Die Fahrgestelle für die Elloks stammen von Märklin-Loks, bei denen der Grundrahmen um 1 cm verkürzt wird und die Blenden für die Fahrgestelle verlängert werden.

J. Petersen, Wettbergen

Eine „Traumanlage“...



Abb. 1. Der Hochgebirgstteil der Trix-Anlage mit der Serpentinstraße und dem Straßentunnel.

... dürfte für manchen Modellbahner die H0-Anlage des Herrn Hendrik Verton, Bad Godesberg, darstellen, die zwei gänzlich unterschiedliche Themen beinhaltet: Hafen und Hochgebirge. Und der Clou: Sein Hafenbecken enthält „richtiges“ Wasser, auf dem einige Schiffe schwimmen und eine Leuchtboje schaukelt, und über dem Hafengebiet kreist zu allem Überfluß noch eine „Viermotorige“. Auch sonst tut sich auf dieser Anlage noch einiges, doch das mag Herr Verton nun selbst erzählen:

Auf meiner ca. 11 m² großen Trix-Anlage befahren die Züge eine gesamte Gleislänge von 50 m (einschließlich Abstell- und Hafengleise), wovon über 18 m Doppelgleise verlegt sind. In eine 19 mm dicke Spanplatte ist eine Zinkwanne mit einer Fläche von rund 4,4 m² eingelassen, ein Hafenbecken von 5,50 m Länge und 80 cm Breite darstellend. Die Tiefe des Beckens ist ca. 15 cm und das Fassungsvermögen ca. 0,60 m³ Wasser. Um das Becken herum liegen die

Eisenbahngleise, befinden sich Straßen, Kaianlagen und ein Deich.

An der Wandseite ist das Becken 100 cm lang und 16 cm breit ausgespart und dieses „Wasserloch“ überspannt eine doppelgleisige Kibri-Brücke auf 2 Pfeilern, die im Wasser stehen. Am Anfang der Brücke ein Brückenwärterhaus mit Turm. Selbstverständlich ist die Brücke für die Schifffahrt beleuchtet. Links rot, rechts grün.

Da das Zinkbecken blau-grau gestrichen ist, leuchtet das Wasser entsprechend „echt“. Von Zeit zu Zeit muß das Wasser erneuert werden, da es durch weitere Arbeiten an der Anlage schmutzig werden kann. Die Wände der Zinkwanne im Hafenbereich sind mit schwarzer Teerpappe als Spundwand beklebt.

Die größeren Schiffe (natürlich alle schwimmfähig) sind aus Holz und nach eigener Idee und nach Vorlage von Fotos und Prospekten im Maßstab 1:87 bis 1:100 gebaut. Die kleinen (z. B. Schlepper usw.) sind aus Kunststoff und von diversen Herstellern.