



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

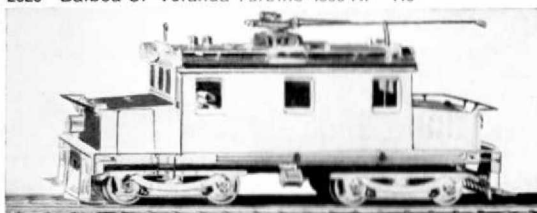
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

23. JAHRGANG
JANUAR 1971

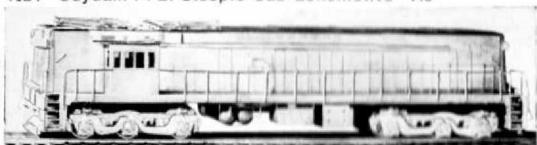
1



2325 Balboa UP Veranda Turbine 4500 HP H0



1624 Suydam P. E. Steeple Cab Lokomotive H0



Herstellung und Vertrieb

FULGUREX

Avenue de Rumine 13, CH-1005 Lausanne/Schweiz

Jetzt lieferbar!

Verlangen Sie den Tenshodo-United-Katalog (Pacific Fast Mail, 13. Auflage) bei Ihrem Fachhändler oder gegen Überweisung von Fr. 5.— direkt bei der Generalvertretung.

◀ E-101 Alco PRR E-44 Electric H0

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 1/71

1. Bunte Seite (Neujahrs-Grüße, Heftpreis u. a.)	3	17. „Monte Heron“ und Umgebung (m. Str.-Pl.)	22
2. 40 Jahre MEK Berlin 1932 e. V. (m. Str.-Pl.)	4	1. Teil	30
3. Arnold-Gleisanlagenbuch 1	7	18. Keine Angst vor der Drehbank! 1. Teil	33
4. Ein moderner Fußgängersteg	8	19. Berichtigung zum ET 87	33
5. Eine BR 56 ²⁰ für das Märklin-System	10	20. 2 Epochen nebeneinander	34
6. Warum eine G 8 ² – warum nicht eine G 12 ²	13	21. Rollbockbetrieb – Ergänzungen W. Geißler	38
7. Halbwellensteuerung mit Märklin-Trafos	14	22. Die Zuba-Rollbock-Anlage	40
8. Buchbesprechung „Die Höllentalbahn“	14	23. Container-Verladung mittels Dampfkran	41
9. Lokschilder nach Wahl	14	24. Matchbox-Unimog als Zweiwege-Fahrzeug	42
10. Stelldecke der Verkehrsmittel	15	25. Zwischen „Feldsee“ und „Thalhausen“	45
11. Der Anfang einer O-Anlage (m. Gleisplan)	16	(H0-Anlage Seide)	46
12. Die Polaritätssteuerung von metallenen Herzstücken (M+F)	17	26. Alter Kohlenwagen von 1908 der K.P.E.V. (BZ in H0 und N)	47
13. Die dezentere Stellwerksbeleuchtung	18	27. Motiv für eine Modellbahn-Anlage: Das Eisenbahnfreunde-Treffen	50
14. Heldt-Zeitschriftenboxen – Hochfelds spezielle MIBA-Hüllen	19	28. Funktionsfähiges Schrägaufzug-H0-Modell	51
15. „Und noch 'ne Herabsetzung“ (eines Liliput-Rungenwagens)	20	29. Ein „Murks“	52
16. So eine „Schweineri“ (Schmalspur-Anlage)	21	30. Schleppender-T 3 (BR 89 ⁶⁰) in N	
		31. Rufri's Kleinbakehlungsanlage in H0	

MIBA-Verlag Nürnberg

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgassen 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 – Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

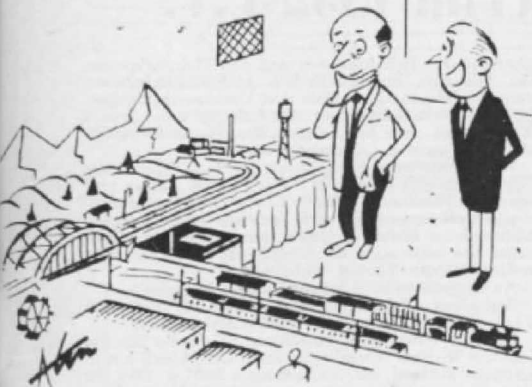
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,80 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

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

► Heft 2/71 (mit dem Messekurzbericht!) soll bis 20. 2. 71 im Fachgeschäft sein! ◀

Oh, diese Modellbahner!



„... Nach Einwurf von 2.— DM läuft die Anlage vollautomatisch garantiert mindestens ¼ Stunde ...“



Das heutige Titelbild:

„Mit Volldampf ins neue Jahr“

eine meisterliche Aufnahme unseres Mitarbeiters U. Czerny, Rottenburg.



Gute Fahrt
der kleinen,
aber feinen
Eisenbahn

wünscht mit diesem winterlichen Anlagenmotiv ein treuer MIBA-Anhänger aus der DDR im Namen einer Reihe weiterer Modellbahn-Freunde. Wir danken recht herzlich und erwidern gleicherweise die Grüße und Glückwünsche!
D. Red.

So leid es uns tut -

aber wir mußten schweren Herzens den Heftpreis ebenfalls erhöhen, und zwar - wie schon in Heft 12/70 angekündigt - von 2.60 auf 2.80 DM (für Direktbezieher inkl. Porto- und Versandkosten). Damit dürften wir wohl klar bewiesen haben, daß wir wirklich nur „der Not gehorchend, nicht dem eignen Triebe“ den allgemeinen Teuerungen begegnen. Daß dies mit wenigen Pfennigen abgetan ist (von den 20 Pfg. bleibt dem Verlag selbst ja nur ein kleiner Teil) ist mit eine Auswirkung der ständig wachsenden Zahl unserer Leser, denen wir bei dieser Gelegenheit wieder einmal für ihre treue Anhängerschaft danken wollen! Möge sie uns auch weiterhin die Treue halten! Als Gegenleistung werden wir bemüht bleiben, unser Bestes zu tun!
WeWaW

Doch anders 'rum!

Jetzt haben wir also doch einen Bock geschossen, obwohl wir darauf bedacht waren, es ja richtig zu sagen: Bei der

BRAWA-N-Modellstraße „minilife“

muß nicht der kleine Zapfen der einzelnen Kettenstücke in Fahrtrichtung zeigen, sondern jeweils das Loch! Die Besprechung in Heft 12/70, S. 794 bitte entsprechend abändern!

Achtung!

Das Inhaltsverzeichnis 1970

liegt dem heutigen Heft bei.

40 Jahre „MEK Berlin 1932 e.V.“

... sind es zwar noch nicht ganz, aber eine solche Zeitspanne ist dennoch Grund genug, einmal über den Club zu berichten.

Dieses „1932“ im Vereinsnamen deutet darauf hin, daß unser Club tatsächlich 1932 gegründet wurde und demnächst also, wie gesagt, 40jähriges Jubiläum feiert. Leider sind keine Gründungsmitglieder mehr unter uns und auch die älteren Mitglieder sind durch die Grenzmauer von uns getrennt, so müssen wir hin und wieder in alten Fotoalben blättern, wenn wir die Gesichter (und Modelle) unserer Altvorden beugapfein wollen.

Im Jahre 1944 wurden die Clubräume in der Ritterstraße sowie auch die Ausstellungsetage im Haus der Technik in der Friedrichstraße durch Kriegseinwirkungen (und „Organisationstalente“) zerstört. Nach dem Krieg fanden sich die Mitglieder im „Stillen Kämmerlein“ wieder zusammen, da nach den Alliierten Gesetzen in Berlin ein Vereinsleben erst wieder 1949 gestattet war. Verschiedene Mitglieder von heute haben deswegen vorher in verschiedenen Jugendheimen und „Demokratischen Jugendorganisationen“ (das war gestattet) mitgearbeitet, che sie offiziell im Jahre 1949 den MEKB 1932 wiedergründen konnten.

Ansonsten reicht der Querschnitt unserer Mitglieder (ca. 30) wie sicherlich in anderen Vereinen auch – vom Lehrling bis zum Rentner, vom Diskutierwütigen

über den Landschaftsgärtner und den Elektroexperten bis hin zum enthusiastischen Maßstabsnachweiser, vom Betriebs„macher“ über den Umfriseurspezialisten bis zum Modellselbstbauer, von Anhängern der Spur N bis H0 und von Verteidigern des Wechselstrom-Systems bis zu den Gleichstromern.

Wir haben zwei Kellerräume in einer Weddinger Schule gemietet (einen für die werdende Anlage und einen als Werkraum). Unsere Clubabende finden mittwochs und neuerdings auch samstags statt. Der erste Mittwoch im Monat ist immer den Diskutierfreudigen unter uns oder auch der Vorführung von Dias resp. selbstgedrehten Filmen vorbehalten.

An Aktivitäten sind im Augenblick zu melden:

Bau einer Clubanlage im Maßstab 1:87 (H0) und Zweischienen-Gleichstromsystem (s. Streckenplan).

Bau des ehemaligen Potsdamer Bahnhofes für das künftige Berliner Verkehrsmuseum. Das Modell hat in fertigem Zustand die Abmessungen 5000 x 1000 mit dem Wannseebahnhof (die erste Hälfte ist im Bau); um den Bahnhof für H0-Fahrzeuge zu benutzen, ist die Breite der Halle im Maßstab 1:87 gehalten; sonst sind alle Maße 1:100.

Der Kopfbahnhof unserer Clubanlage ist erst im Planungsstadium, wie auch aus dem Gleisplan hervorgeht; Fotos/demzufolge noch keine.

Im Dezember findet die Einweihung des Bärwurz-

Abb. 1 u. 2. Ein kleiner Ausschnitt aus der im Bau befindlichen Klub-Anlage (halbrechts vom Eingang aus, s. Streckenplan), sowie die Blockstelle Kammerbeck (nach MIBA-Heft 12/1953) nah gesehen, an der sobeen ein SVT 137 der DR (Fabrikat Gützold) vorbeirauscht.



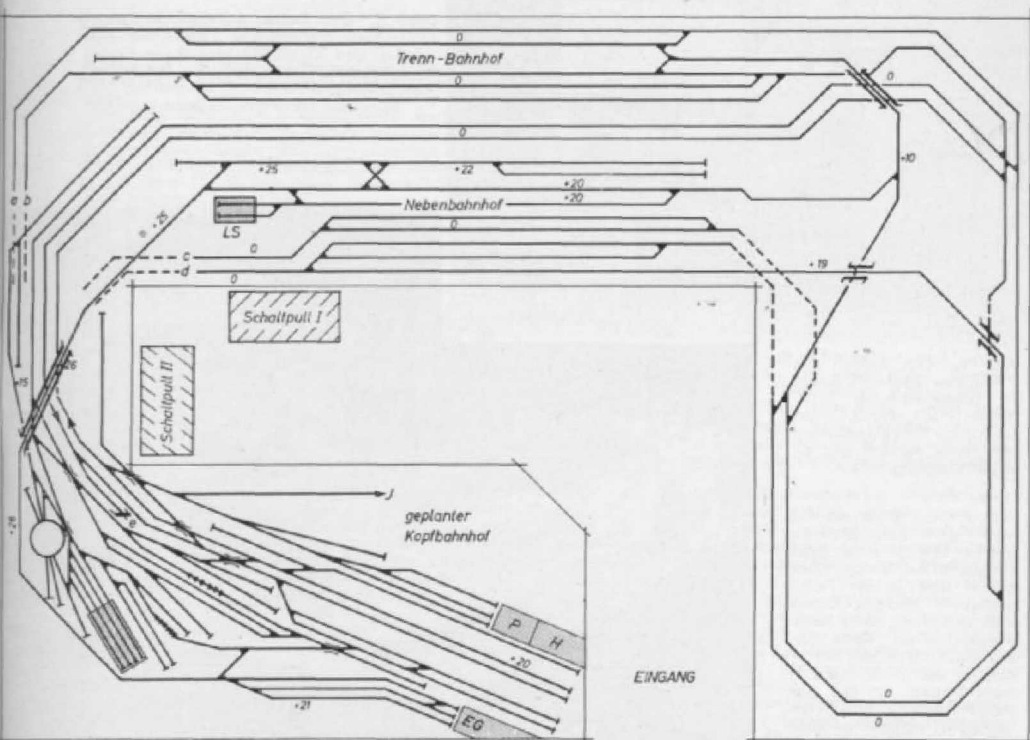
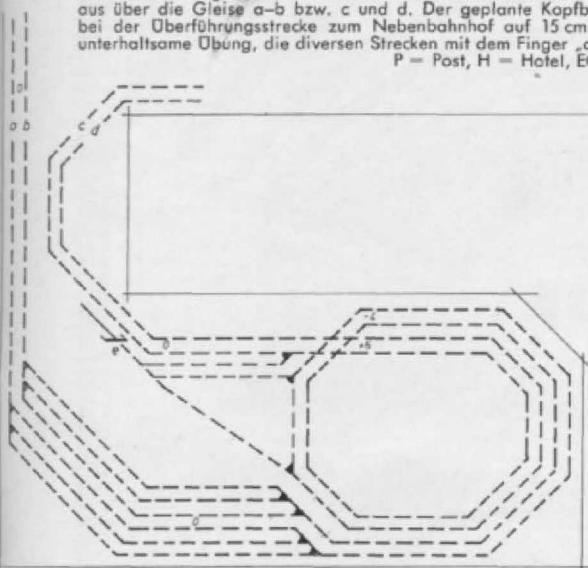


Abb. 3 u. 4. Der Streckenplan der Klub-Anlage einschließlich unterirdischem Streckenverlauf und Abstellbahnhof im Zeichnungsmaßstab 1:50. Zum unterirdischen Abstellbahnhof geht es vom Niveau 0 des Trennbahnhofs aus über die Gleise a-b bzw. c und d. Der geplante Kopfbahnhof liegt durchwegs auf Niveau 20, senkt sich bei der Überführungsstrecke zum Nebenbahnhof auf 15 cm und im weiteren Verlauf auf 0 ab. Es ist eine unterhaltsame Übung, die diversen Strecken mit dem Finger „abzufahren“.

P = Post, H = Hotel, EG = Empfangsgebäude, J = Industriegleisanschluß



express (mit echtem Bärrwurz) statt, den ein Mitglied unserer Vereinigung auf dem diesjährigen Verbandstag in Zwiesel gewonnen hat und anlässlich der Taufe dem Club spendieren wird.

Mit den Abbildungen möchten wir auch einige unserer „Produkte“ vorstellen. Gleichzeitig können Sie Ausschnitte aus unserer werdenden Anlage begutachten. Diese Bilder sind anlässlich einer Reportage in einer Berliner Tageszeitung und bei Fernsehaufnahmen für einen Nachmittagsfilm mit dem Titel „Spielzeug für Männer“ entstanden (wurde am 16. Dezember 1968 gesendet).

Der Plan zur jetzigen Klubanlage wurde 1957 gefaßt, aber inzwischen natürlich mehrere Male geändert (siehe „demokratische Diskussionen“). Bis ca. 1956 wurde an einer Anlage in Spur 0 und vor allen Dingen auch rollendes Material in dieser Größe gebaut.

Und nun zur Beschreibung der Anlage:

Eine zweigleisige „Paradestrecke“ (s. Abb. 3 u. 4) zieht sich um die gesamte Fläche, welche auf einem Holzrahmenwerk aufgebaut ist. Jeweils eine Schleife ermög-



Abb. 6. Das Modell des Potsdamer Bahnhofs Berlin im Längenmaßstab 1:100 (Breite 1:87), erbaut für das zukünftige Verkehrsmuseum von Herrn Retzlaff und einigen Klubmitgliedern.

Abb. 7. Ein Blick ins Innere der Bahnhofshalle (deren Gleise inzwischen eingeschottert sind). Man glaubt fast, in der Halle des alten Potsdamer Bahnhofs zu stehen. Fast 2 Jahre wurden allein dazu gebraucht, Unterlagen, Zeichnungen und Bilder zusammenzutragen, um die gestellte Aufgabe erfolgreich in Angriff nehmen zu können.



Abb. 5. Das Stationsgebäude der hochgelegenen Nebenbahn. Davor ein H0-Modell des VT 133 521 (der ehem. Gera-Meuselwitzer Eisenbahn), das inzwischen beschriftet und „belampt“ worden ist. (Sämtliche Fotos: W. Zellmann, MEKB)



Kürzlich erschienen:

Arnold - Gleisanlagenbuch 1

Ringbuch DIN A 4 - Querformat, kartonstarker Kunstdruck-Umschlag, 156 Seiten mit vielen Zeichnungen, mehrfarbigen Grafiken, diversen Schwarz-Weiß- und Farbbildern, herausgegeben von der Firma K. Arnold & Co, 85 Nürnberg, Postfach 120. Bestellnummer 0022, Preis DM 7,50.

Nach dem vorzeitig erschienenen Arnold-Gleisanlagenbuch 2, in dem das Thema Anlagengestaltung behandelt wird (s. Heft 8/70), ist nunmehr auch das Gleisanlagenbuch 1 erschienen, das die Technik beim Anlagenbau behandelt.

In bewährter Weise ist auch dieser Band in einzelne Kapitel unterteilt (neun an der Zahl), die - beim Gleisbau beginnend - über Weichen, das Schalten und Fahren, Weichenstraßen, Zugbetrieb bis zu den Bauten, Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken dem Leser - systematisch aufbauend - Wissenswertes über die Anlagenbau-Technik näherbringt.

Im Kapitel „Vorbemerkungen“ wird das gesamte Arnold-Programm vorgestellt, wird z. B. auf den Aufbau der Loks, die Funktion der Arnold-Kupplungen (einschließlich der bekannten, verblüffend einfachen Rangier-Kupplung) und vieles mehr eingegangen, kurz jedes einzelne Teil des umfangreichen Programms beschrieben, erläutert und erklärt. Dadurch wird vor allem dem Neuling auf dem Gebiet der Modellbahn das Verständnis der folgenden Ausführungen über den praktischen Aufbau einer Anlage sehr erleichtert.

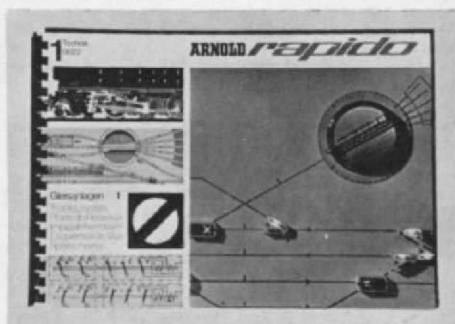
Die nächsten beiden Abschnitte behandeln das Thema Gleisverlegung mit seinen Problemen (u. a. auch das Einschottern von Gleisen und Weichen) sowie den Aufbau und die Funktion von Arnold-Weichen (samt Weichenantrieben). Dabei werden immer Vergleiche mit dem großen Vorbild gezogen und entsprechende Anregungen vermittelt. Auf das elektromagnetische Entkuppelgleis und seinen Einbau wird gesondert eingegangen.

Das Kapitel über das Schalten und Fahren zeigt die verschiedensten Verdrahtungsmethoden, die Verdrahtung der einzelnen elektrischen Bauteile wie Schalter, Relais, Weichenantriebe und deren Anschluß an das Fahrpult anhand von leicht verständlichen, mehrfarbigen Zeichnungen und Schaubildern. Diverse Bauteile (Relais, Streckengleichrichter usw.) werden ausführlich erklärt, ebenso wie das Prinzip, die Planung, Gestaltung und Ausführung eines vorbildgerechten Gleisbildstellpults mittels der Arnold-Zeichenschablonen (s. Heft 8/70) und der Arnold-Stellpultschalter.

Weichenstraßen, die richtigen Gleisabstände, Durchgangsbahnhöfe, Weichenkreuz 30° und rechtwinklige Kreuzung beinhaltet das nächste Kapitel. Anhand vieler Zeichnungen, Bilder und Grafiken wird die Planung und Ausführung von Weichenstraßen ebenso erläutert wie die verschiedenen Kreuzungen und die damit verbundenen Schaltprobleme - wiederum mit Beispielen vom Vorbild.

licht den Wechsel von dem Innen- in den Außenkreis. Außerdem ist eine Streckenverlängerung durch eine „Multi“-Kehrschleife eingebaut. Aus dieser entwickelt sich eine Gleisverbindung, welche in dem oberhalb liegenden Vorfeld des Kopfbahnhofes (noch im Planungsstadium) einmündet, und dadurch eine Umfahrung des Kopfbahnhofes ermöglicht. An der Paradecke liegen außerdem ein Überhol-, ein Trennbahnhof und die Abzweig zum Kopfbahnhof.

Vom Trennbahnhof zweigt eine Nebenbahnlinie ab, welche über einen Bahnhof (Ziegelsort) führt und



Dann ist der Zugbetrieb (abhängiger und unabhängiger Mehrzugbetrieb) und alles damit Zusammenhängende (Signale, Oberleitung, Kehrschleifen, Gleisdreiecke u. a. m.) an der Reihe. Auch hier werden schwierige Themen leicht verständlich, anschaulich und recht ausführlich behandelt, was nicht zuletzt auch auf die übersichtlichen Illustrationen zurückzuführen ist.

Wo und inwieweit ein automatischer Betrieb sinnvoll ist und wie er durchgeführt werden kann, erklärt das nächste Kapitel. Anhand einfacher Schaltungen werden die Grundzüge der Automatik aufgezeigt und der prinzipielle Aufbau von Blockstrecken erklärt. Schaltpläne von umfangreicheren Selbstblock-Anlagen und die Anordnung von Blockstrecken in Bahnhöfen kommen ebenfalls nicht zu kurz. Und damit man sich bezüglich der einzelnen Symbole leichter tut, ist auf S. 12 ein ausklappbares Falzblatt, so daß man sich mit einem Seitenblick immer schnell mal informieren kann.

Die folgenden Abschnitte sind den verschiedenen Bauten und Bauwerken gewidmet, die auf einer Anlage aufzufinden sind. Dies beginnt bei der Konstruktion von Steigungsrampen, Brückenbauten und führt über Abbildungen von Vorbildbahnhöfen bis zur vorbildgerechten Gestaltung von Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken auf der Modellbahnanlage. Gerade die Bw's werden dabei sehr ausführlich behandelt (Dampf-, Diesel- und Ellok-Bw's) mit ihren besonderen Einrichtungen wie Drehscheiben, Bekohlungen und Besandungsanlagen.

Am Schluß des Bandes finden sich noch ein Eisenbahn-Lexikon mit der Erläuterung von Fachbegriffen, eine Aufstellung von Modellbahnzubehör und der einschlägigen Hersteller und ein Sachwortverzeichnis, das beim Umfang des Bandes das Auffinden einzelner Teilgebiete gute Dienste leistet.

Wie das erwähnte Gleisanlagenbuch 2, ist auch dieser Band in erster Linie für die Arnold-N-Bahn-Anhänger gedacht, aber dennoch auch für „andersgläubige“ Modellbahner sehr interessant und lehrreich, zumal gar vieles auch für die größeren Spurweiten Gültigkeit hat oder als Vorlage dienen kann. Inhalt, grafische Gestaltung und Ausführung sind jedenfalls exzellent!

ebenfalls in den Kopfbahnhof - am Hausbahnsteig - mündet. Diese Nebenbahn soll mit Oberleitung versehen werden, um dort neben Dieseltriebwagen-Oldtimern auch Ellok-Oldtimer verkehren zu lassen.

Die Anlage soll umschaltbar, wechselweise auf Automatik- oder Handbetrieb, erstellt werden.

Der erste Stellwerkstisch ist in Arbeit, allerdings noch in konventioneller Relais-Technik, obwohl es Klubmitglieder gibt, die sich bereits an modernen Transistorschaltungen versuchen.

Joachim Hese, Berlin

Kürzlich erschienen:

Arnold - Gleisanlagenbuch 1

Ringbuch DIN A 4 - Querformat, kartonstarker Kunstdruck-Umschlag, 156 Seiten mit vielen Zeichnungen, mehrfarbigen Grafiken, diversen Schwarz-Weiß- und Farbbildern, herausgegeben von der Firma K. Arnold & Co, 85 Nürnberg, Postfach 120. Bestellnummer 0022, Preis DM 7,50.

Nach dem vorzeitig erschienenen Arnold-Gleisanlagenbuch 2, in dem das Thema Anlagengestaltung behandelt wird (s. Heft 8/70), ist nunmehr auch das Gleisanlagenbuch 1 erschienen, das die Technik beim Anlagenbau behandelt.

In bewährter Weise ist auch dieser Band in einzelne Kapitel unterteilt (neun an der Zahl), die - beim Gleisbau beginnend - über Weichen, das Schalten und Fahren, Weichenstraßen, Zugbetrieb bis zu den Bauten, Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken dem Leser - systematisch aufbauend - Wissenswertes über die Anlagenbau-Technik näherbringt.

Im Kapitel „Vorbemerkungen“ wird das gesamte Arnold-Programm vorgestellt, wird z. B. auf den Aufbau der Loks, die Funktion der Arnold-Kupplungen (einschließlich der bekannten, verblüffend einfachen Rangier-Kupplung) und vieles mehr eingegangen, kurz jedes einzelne Teil des umfangreichen Programms beschrieben, erläutert und erklärt. Dadurch wird vor allem dem Neuling auf dem Gebiet der Modellbahn das Verständnis der folgenden Ausführungen über den praktischen Aufbau einer Anlage sehr erleichtert.

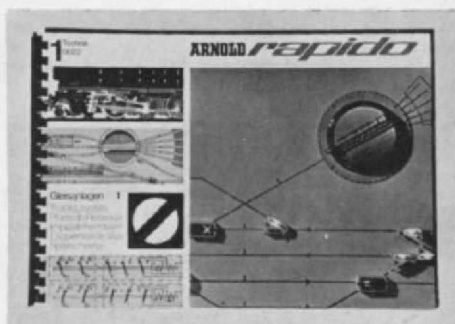
Die nächsten beiden Abschnitte behandeln das Thema Gleisverlegung mit seinen Problemen (u. a. auch das Einschottern von Gleisen und Weichen) sowie den Aufbau und die Funktion von Arnold-Weichen (samt Weichenantrieben). Dabei werden immer Vergleiche mit dem großen Vorbild gezogen und entsprechende Anregungen vermittelt. Auf das elektromagnetische Entkuppelgleis und seinen Einbau wird gesondert eingegangen.

Das Kapitel über das Schalten und Fahren zeigt die verschiedensten Verdrahtungsmethoden, die Verdrahtung der einzelnen elektrischen Bauteile wie Schalter, Relais, Weichenantriebe und deren Anschluß an das Fahrpult anhand von leicht verständlichen, mehrfarbigen Zeichnungen und Schaubildern. Diverse Bauteile (Relais, Streckengleichrichter usw.) werden ausführlich erklärt, ebenso wie das Prinzip, die Planung, Gestaltung und Ausführung eines vorbildgerechten Gleisbildstellpults mittels der Arnold-Zeichenschablonen (s. Heft 8/70) und der Arnold-Stellpultschalter.

Weichenstraßen, die richtigen Gleisabstände, Durchgangsbahnhöfe, Weichenkreuz 30° und rechtwinklige Kreuzung beinhaltet das nächste Kapitel. Anhand vieler Zeichnungen, Bilder und Grafiken wird die Planung und Ausführung von Weichenstraßen ebenso erläutert wie die verschiedenen Kreuzungen und die damit verbundenen Schaltprobleme - wiederum mit Beispielen vom Vorbild.

licht den Wechsel von dem Innen- in den Außenkreis. Außerdem ist eine Streckenverlängerung durch eine „Multi“-Kehrschleife eingebaut. Aus dieser entwickelt sich eine Gleisverbindung, welche in dem oberhalb liegenden Vorfeld des Kopfbahnhofes (noch im Planungsstadium) einmündet, und dadurch eine Umfahrung des Kopfbahnhofes ermöglicht. An der Paradecke liegen außerdem ein Überhol-, ein Trennbahnhof und die Abzweig zum Kopfbahnhof.

Vom Trennbahnhof zweigt eine Nebenbahnlinie ab, welche über einen Bahnhof (Ziegelsort) führt und



Dann ist der Zugbetrieb (abhängiger und unabhängiger Mehrzugbetrieb) und alles damit Zusammenhängende (Signale, Oberleitung, Kehrschleifen, Gleisdreiecke u. a. m.) an der Reihe. Auch hier werden schwierige Themen leicht verständlich, anschaulich und recht ausführlich behandelt, was nicht zuletzt auch auf die übersichtlichen Illustrationen zurückzuführen ist.

Wo und inwieweit ein automatischer Betrieb sinnvoll ist und wie er durchgeführt werden kann, erklärt das nächste Kapitel. Anhand einfacher Schaltungen werden die Grundzüge der Automatik aufgezeigt und der prinzipielle Aufbau von Blockstrecken erklärt. Schaltpläne von umfangreicheren Selbstblock-Anlagen und die Anordnung von Blockstrecken in Bahnhöfen kommen ebenfalls nicht zu kurz. Und damit man sich bezüglich der einzelnen Symbole leichter tut, ist auf S. 12 ein ausklappbares Falzblatt, so daß man sich mit einem Seitenblick immer schnell mal informieren kann.

Die folgenden Abschnitte sind den verschiedenen Bauten und Bauwerken gewidmet, die auf einer Anlage aufzufinden sind. Dies beginnt bei der Konstruktion von Steigungsrampen, Brückenbauten und führt über Abbildungen von Vorbildbahnhöfen bis zur vorbildgerechten Gestaltung von Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken auf der Modellbahnanlage. Gerade die Bw's werden dabei sehr ausführlich behandelt (Dampf-, Diesel- und Ellok-Bw's) mit ihren besonderen Einrichtungen wie Drehscheiben, Bekohlungen und Besandungsanlagen.

Am Schluß des Bandes finden sich noch ein Eisenbahn-Lexikon mit der Erläuterung von Fachbegriffen, eine Aufstellung von Modellbahnzubehör und der einschlägigen Hersteller und ein Sachwortverzeichnis, das beim Umfang des Bandes das Auffinden einzelner Teilgebiete gute Dienste leistet.

Wie das erwähnte Gleisanlagenbuch 2, ist auch dieser Band in erster Linie für die Arnold-N-Bahn-Anhänger gedacht, aber dennoch auch für „andersgläubige“ Modellbahner sehr interessant und lehrreich, zumal gar vieles auch für die größeren Spurweiten Gültigkeit hat oder als Vorlage dienen kann. Inhalt, grafische Gestaltung und Ausführung sind jedenfalls exzellent!

ebenfalls in den Kopfbahnhof - am Hausbahnsteig - mündet. Diese Nebenbahn soll mit Oberleitung versehen werden, um dort neben Dieseltriebwagen-Oldtimern auch Ellok-Oldtimer verkehren zu lassen.

Die Anlage soll umschaltbar, wechselweise auf Automatik- oder Handbetrieb, erstellt werden.

Der erste Stellwerkstisch ist in Arbeit, allerdings noch in konventioneller Relais-Technik, obwohl es Klubmitglieder gibt, die sich bereits an modernen Transistorschaltungen versuchen.

Joachim Hese, Berlin

