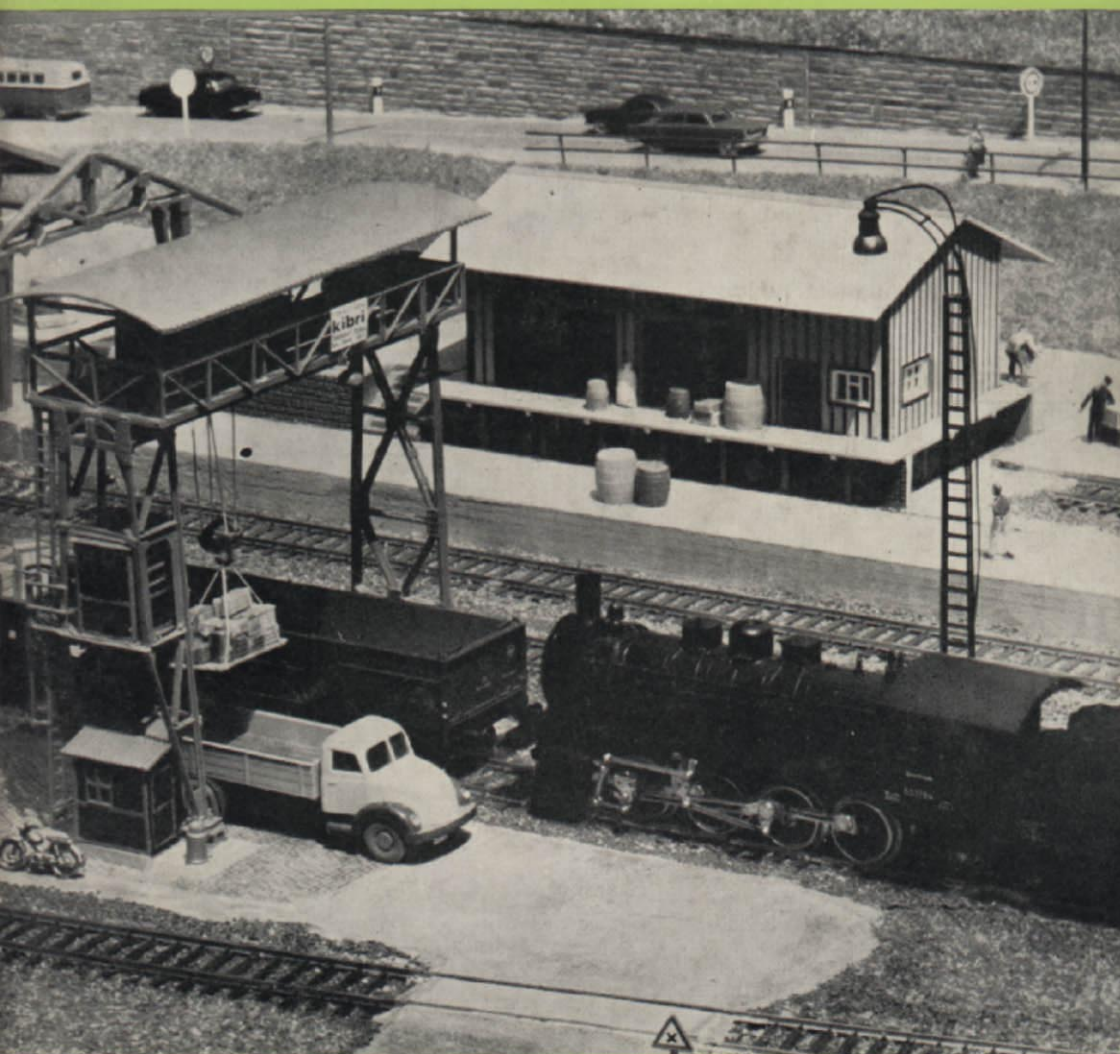




DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

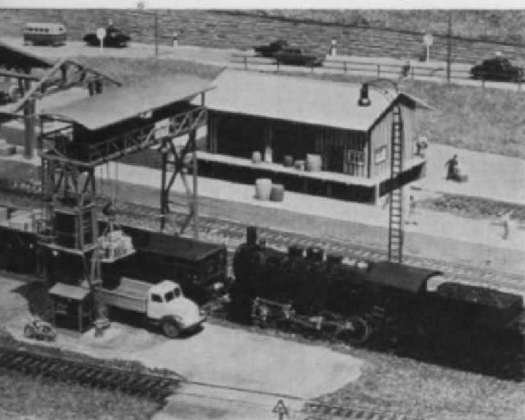
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG24. JAHRGANG
M A I 1972

5

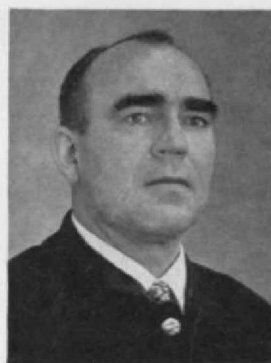
Unser Titelbild:

Miba(h)ners Güterabfertigung

„Miba(h)ners Güterabfertigung – kritisch betrachtet“ hieß es in den Heften 4 und 12/69; damals ging es um die oft recht spärliche und wenig vorbildgetreue Ausstattung von Modell-Güterbahnhöfen. Nun, die H0-Güterabfertigung des Herrn Jürgen Vorsteher aus Wuppertal, die unser heutiges Titelbild zeigt, hält einer kritischen Betrachtung durchaus stand, wie auch die weiteren Abbildungen von dieser Anlage (s. S. 342) beweisen mögen.



Eberhard Seuthe



Ende März dieses Jahres ist Herr Ing. Eberhard Seuthe überraschend verstorben. Er hat sich durch die von ihm entwickelten Dampferzeuger einen Namen gemacht, der nicht nur in Fachkreisen zu einem festen Begriff geworden ist. Abertausende von Modellbahnern in aller Welt haben durch sein Wirken noch mehr Freude an ihrem Hobby gewonnen und der „Seuthe-Dampf“ wird wohl auch in Zukunft – nachdem die Firma von Frau Ellen Seuthe weitergeführt wird – nicht mehr aus dem Modellbahnsektor wegzudenken sein. Wir werden ihm, dem lebenswürdigen und stets heiteren Menschen sowie dem Techniker und Fabrikanten, stets ein ehrendes Andenken bewahren!

Gleich zwei „Gallionsfiguren“ an einer Lok -

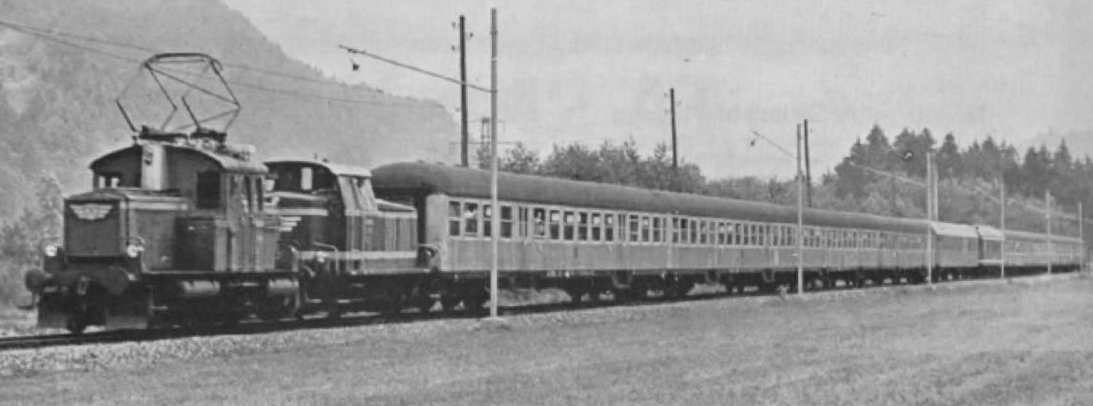
Keine gestellte Aufnahme, sondern ein weiterer Beweis mehr dafür, daß Eisenbahner auch auf den Trittbrettern ihren Dienst verrichten. Die Rangierlok auf dem Hafenkai von Pula-Istria fuhr ganz langsam, so daß unser Mitarbeiter OSTRA (Otto Straznicky, Köttingen) in aller Gemütlichkeit knipsen konnte; die beiden Männer vorn sind Sicherungsposten.

Ein wundervolles Gegenstück zum OSTRA-Schnappschuß in Heft 13/68 S. 671 Abb. 9. Um nicht mißver-

standen zu werden: Wir plädieren keineswegs dafür, die Puffer unserer Lokmodelle auf diese Art mit Figuren zu „garnieren“, sondern solche Bilder mögen lediglich als gute „Ausrede“ dienen, wenn jemand einen Rangiermeister in Fotografiertpose festgeklebt hat und ihn nicht so schnell wieder runterreißen möchte. Auf kleineren Rangierfahrten – in gemächlichem Tempo – kann er ruhig auf der Lok mitfahren.

oder:
Doppelt
genäht
hält
besser!





Eine Kostprobe aus dem besprochenen Mitteilungsblatt: „Der vergnügte Wiesentäler“ – ein Verwaltungssonderzug der DB auf der eingleisigen Privatbahn Schruns – Bludenz. Interessant ist dabei nicht nur die Zusammenstellung der beiden Zuglokomotiven (Eloko und Diesellok), sondern auch die Tatsache, daß hier immerhin 10 moderne Vierachser über eine eingleisige Privat- (Neben-)Strecke befördert werden. Das mag für den einen oder anderen Modellbahner Vorwand sein, auch auf seiner „privaten Privatbahn“ solche moderne Fahrzeuge anläßlich einer Sonderfahrt o. ä. einzusetzen. Der 6. Wagen hinter der Diesellok ist darüberhinaus ein Gesellschaftswagen (weinrot mit gelben Zierstreifen), wie ihn Lilliput seit neuestem im (Modell-)Programm führt. – In der Zwischenzeit ist übrigens die Fahrdrahtspannung der MFB von 800 V Gleichstrom auf 15 000 V Einphasen-Wechselstrom (16 2/3 Hz) umgestellt worden, so daß derart schwere Sonderzüge zukünftig von „normalen“ OBB- oder MFB-Eloks befördert werden können. Auch dieser Einsatz von „vollwertigen“ Hauptbahnloks auf einer privaten Nebenbahn läßt sich also auf eine entsprechende Modellbahn-Anlage übertragen.

Buchbesprechung:

Museumsbahnbetrieb Montafon

Mitteilungsblatt Nr. 4

32 Seiten mit zahlreichen Fotos, Format DIN A 5, herausgegeben von der Montafonerbahn AG, A-6780 Schruns/Vorarlberg. Einzelpreis DM 1,25.

Diese Broschüre erscheint halbjährlich (jeweils im

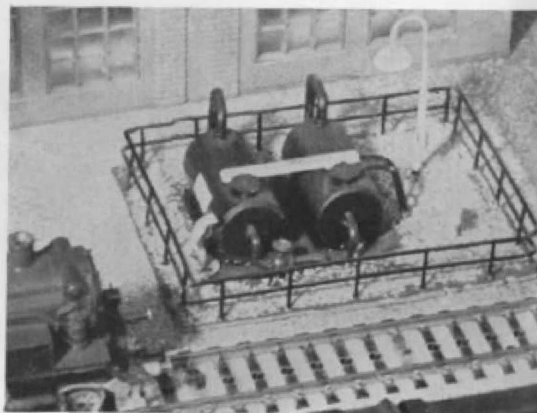
Juni und Dezember) und unterrichtet in kurzweiliger Form über den Betrieb auf der Montafoner Bahn Bludenz-Schruns, die sicherlich vielen Österreich-Touristen bekannt ist. Seit einiger Zeit findet auch hier ein Museumsbahn-Betrieb mit Dampfsonderzügen statt, über den in Wort und Bild ausführlich berichtet wird. Wer über diese moderne und aufstrebende Privatbahn in einer herrlichen Alpenumgebung gerne Näheres wissen möchte, sollte diese Schriftreihe abonnieren oder – noch besser – der MFB im nächsten Urlaub einen Besuch abstatten! mm

Ein Tanklager aus der Restekiste

Heute möchte ich eine Kleinbasterei vorstellen, die ausschließlich aus Teilen entstand, wie sie wohl jeder Modellbahner in der Restekiste hat. Es handelt sich um ein kleines Tanklager, das später im Bw meiner Anlage seinen Platz erhalten soll. Für die Kessel mußten zwei alte Kondensatoren erhalten, deren Anschlußdrähte abgekniffen wurden. Dann wurden diverse Rohrleitungen aus Plastikresten aufgeklebt. Anschließend habe ich das Ganze noch mit Kleinteilen wie Schiebern, Einsteigdeckeln, Feuerlöschern, Wasserhydrant, Laufsteg und Lampe „garniert“. Als Grundplatte dient ein Pertinaxrest.

Ich hoffe, manchen Modellbahnern damit eine kleine Anregung gegeben zu haben, zumal sich auf diese Weise auch Entstörkondensatoren o. ä. tarnen lassen, wenn sie aus irgendeinem Grund sichtbar auf der Anlage angebracht werden müssen. Für Widerstände ist eine Tarnung dieser Art allerdings nicht immer geeignet, da sich diese im Betrieb oftmals mehr oder weniger stark erhitzen und dadurch die Anstrichfarbe in Mitleidenschaft gezogen würde; außerdem können sich dann die Plastikteile deformieren.

Michael Ernst, Hamburg

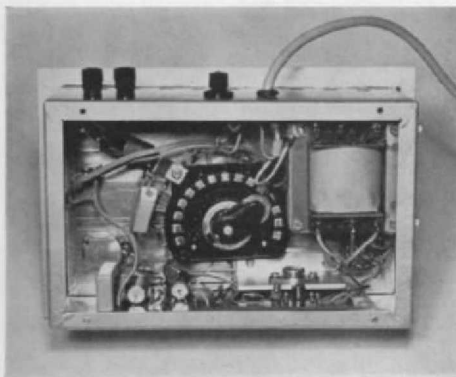


Neu: Repa- Elektronik- Fahrpult '72

Abb. 1. Die neu gestaltete Frontplatte mit dem großen „Steuerrad“. Oben sind die Anschlußbuchsen, der Sicherungshalter und die Netzleitung zu erkennen (v.r.n.l.).



Abb. 2. Blick ins Innere des Fahrpultes. Auffallend der massive Schalter für die einzelnen Fahrstufen.



Anfang dieses Jahres ist eine neue Ausführung des bekannten Repa-Elektronik-Fahrpultes (s. auch MIBA 6/67) erschienen, das nunmehr – auf Grund langjähriger praktischer Erfahrung – vor allem in Hinblick auf eine einfache Bedienung verbessert worden ist. Ebenfalls erhielt es ein neues Gehäuse, so daß es jetzt als Standgerät und zum Einbau in ein Schaltpult geeignet ist (s. Abb. 1). Diese neue Gehäuse-Ausführung ist aber auch weiterhin mit den unveränderten „Inneren“ des bisherigen Repa-Fahrpultes (und mit dessen zahlreichen Reglern und Schaltern) erhältlich.

Beim neuen Repa-Fahrpult fällt als erstes ein groß dimensioniertes „Steuerrad“ (10 cm Ø) auf, das dem Modellbahner – laut Werbeslogan – ein „Fahrgefühl wie auf dem Ellok-Führerstand“ vermitteln soll und mit dem insgesamt zehn Fahr-, eine Konstant- und vier Bremsstufen geschaltet

werden können. Gegenüber der bisherigen Ausführung mit den (für „normalen“ Fahrbetrieb auf kleinen und mittleren Anlagen eher verwirrenden als nützlichen) Reglern für Fahrgeschwindigkeit und Anfahr-Verzögerung und dem Hauptschalter für Fahren bzw. Bremsen sind diese Funktionen jetzt in besagtem „Steuerrad“ zusammengefaßt (was sich in der Praxis dadurch vorteilhaft bemerkbar macht, daß eben nur ein Schalter statt deren drei bedient werden muß). Es fällt so entschieden leichter, die nötige Übersicht über den Fahrbetrieb als solchen zu behalten.

Bei der für die Umstellung nötigen Schaltungsänderung wurden auch gleich die extrem langen Anfahr- und Bremszeiten korrigiert und auf „gemäßigte“ Werte verringert; so sind nunmehr z. B. aus mittlerer Geschwindigkeit (natürlich je nach Lok bzw. Zug verschieden) kurze Bremswege von unter einem halben Meter zu erreichen.

Der praktische Fahrbetrieb sieht dann etwa so aus: Das Handrad wird auf Stellung 2 oder 3 gestellt, wonach sich der Zug nach kurzer Zeit in Bewegung setzt und bis zu der dieser Stellung entsprechenden Geschwindigkeit beschleunigt. Soll schneller beschleunigt oder eine größere Endgeschwindigkeit erreicht werden, muß nur eine entsprechend höhere Fahrstufe angewählt werden. Korrekturen sind durch Hinauf- oder Hinunterschalten leicht möglich.

Unter Umständen laufen manche Loks bei niedrigen Schalterstellungen jedoch nicht oder nur sehr schlecht an; in solchen Fällen kann mit dem „Booster“-Regler dem Motor eine kleine „Anfahrspirite“ verpaßt werden. Der ca. bis 3 oder 5 aufgedrehte Booster kann wieder zurückgenommen werden, wenn der Zug erst einmal in Bewegung ist. Außerdem kann mit diesem Regler allein auch ganz langsam gefahren werden, was insbesondere bei Rangierbewegungen vorteilhaft ist, oder wenn nach zu starkem Abbremsen der Zug noch bis zum gewünschten Haltepunkt vorgezogen werden muß.

Beim Bremsen muß man sich sowieso erst an die Reaktion des Zugs gewöhnen und ist erfahrungsgemäß anfangs geneigt, entweder zu stark oder zu schwach zu verzögern. Im Gegensatz zu einem Lokführer spürt man ja nicht in seinen vier Buchstaben, was sich wirklich „tut“, so daß man erst nach einiger Zeit der Gewöhnung und Erfahrung punktgenaue Bremsungen (die man am besten bewußt üben sollte) zustande bringt. Gedachte „Bremspunkte“ (Signale, Stellwerke o. ä.) auf der Anlage sind hierbei äußerst nützliche Hilfen!

Dennoch sind natürlich auch dann noch Korrekturen möglich, wenn man beispielsweise zu stark gebremst hat: Mit dem Handrad wird in eine niedrigere Bremsstufe (bzw. auf „0“ = Konstant) geschaltet, damit der Zug weiter ausrollen kann – oder auch kurz wieder beschleunigt. Um eine gewisse Zeit der Gewöhnung kommt man aber – wie schon erwähnt – wohl kaum herum.

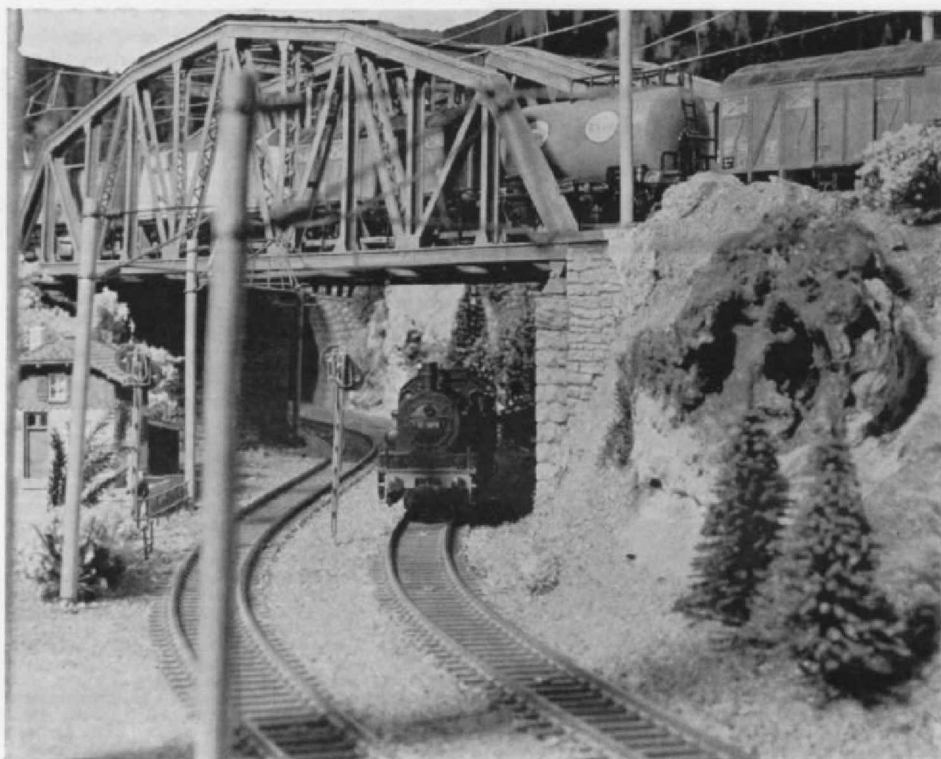
Außer den genannten Bedienungselementen sind natürlich noch ein getrennter Umpolschalter (Mittel-

stellung = Nothalt) sowie ein Kippschalter zur Stromverstärkung vorhanden. Dieser Schalter ist für zügiges Anfahren, für Fahren in Doppeltraktion oder auch generell für Loks mit hoher Stromaufnahme gedacht (Stellung „S“), und kann, falls erforderlich, für Fahrtverminderung- bzw. -erhöhung beim Rangieren eingesetzt werden. Die in der oberen rechten Ecke der Frontplatte angebrachte Lampe dient einmal der Kurzschluß-Anzeige und schützt zum anderen (allerdings nur kurzzeitig) die Transistoren vor Überbelastung.

Durch die angeführten Bedienungs-Vereinfachungen und -Verbesserungen ist das Repa-Elektronik-Steuerpult 72 gegenüber seinem Vorgänger ohne Zweifel merklich „handlicher“ geworden (bei unverändertem „neuen Fahrgefühl“), aber nach wie vor bleibt die Frage offen, was besser ist: ein „elektronisches Steuerpult“ oder ein „konventionelles (frisiertes) Fahrpult mit automatischer Halbwellen-Einblendung“ (wie z. B. in MIBA 12/70 beschrieben).
WiWeW

Keine zweigleisige Strecke

wie man bei einem flüchtigen Blick vermuten könnte, führt hier „mit Schwung“ unter der Kibrl-Bogenbrücke hindurch, sondern zwei eingleisige Strecken. Das zeigt sich nicht nur daran, daß die Oberleitung nur das linke Gleis überspannt; ein weiterer Beweis ist das Vorsignal zwischen den beiden Gleisen, das offensichtlich zur rechten Strecke gehört (wie auch aus der Aufstellung eines zweiten Vorsignals neben der linken Strecke hervorgeht). – Dieses Motiv stammt von einer Fleischmann-Vorführanlage, die mit viel Liebe zum Detail gestaltet wurde; ein wichtiges Detail wurde allerdings vergessen: das Oberleitungs-Schutzgitter an der Bogenbrücke, das bei einem derart geringen Abstand zwischen Oberleitung und Brücke unbedingt erforderlich ist!



Beim Bremsen muß man sich sowieso erst an die Reaktion des Zugs gewöhnen und ist erfahrungsgemäß anfangs geneigt, entweder zu stark oder zu schwach zu verzögern. Im Gegensatz zu einem Lokführer spürt man ja nicht in seinen vier Buchstaben, was sich wirklich „tut“, so daß man erst nach einiger Zeit der Gewöhnung und Erfahrung punktgenaue Bremsungen (die man am besten bewußt üben sollte) zustande bringt. Gedachte „Bremspunkte“ (Signale, Stellwerke o. ä.) auf der Anlage sind hierbei äußerst nützliche Hilfen!

Dennoch sind natürlich auch dann noch Korrekturen möglich, wenn man beispielsweise zu stark gebremst hat: Mit dem Handrad wird in eine niedrigere Bremsstufe (bzw. auf „0“ = Konstant) geschaltet, damit der Zug weiter ausrollen kann – oder auch kurz wieder beschleunigt. Um eine gewisse Zeit der Gewöhnung kommt man aber – wie schon erwähnt – wohl kaum herum.

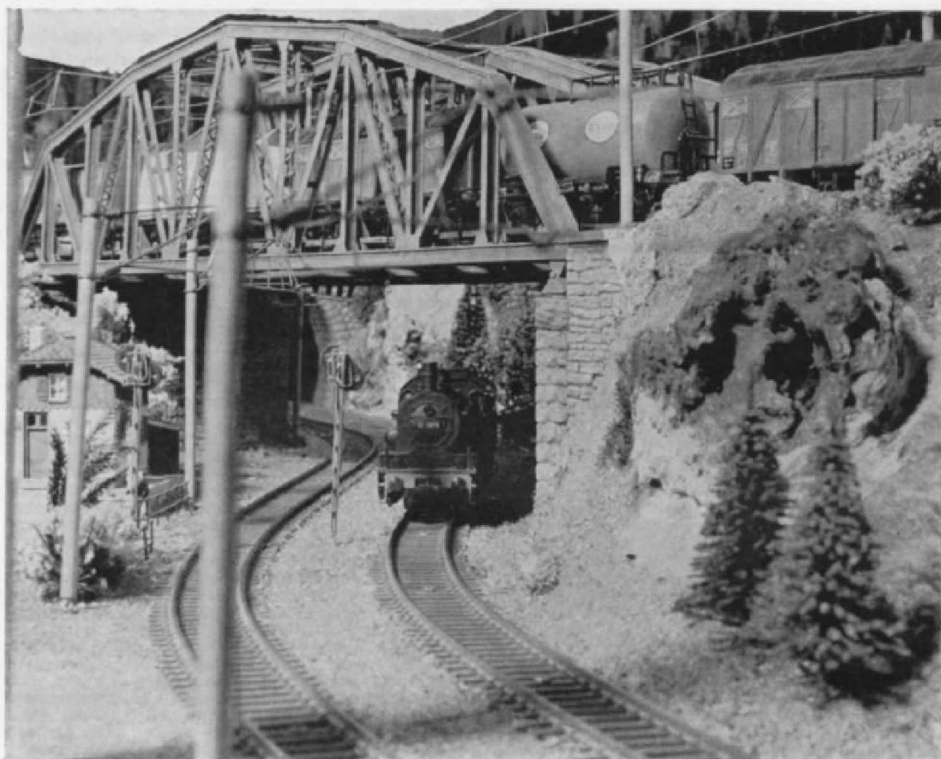
Außer den genannten Bedienungselementen sind natürlich noch ein getrennter Umpolschalter (Mittel-

stellung = Nothalt) sowie ein Kippschalter zur Stromverstärkung vorhanden. Dieser Schalter ist für zügiges Anfahren, für Fahren in Doppeltraktion oder auch generell für Loks mit hoher Stromaufnahme gedacht (Stellung „S“), und kann, falls erforderlich, für Fahrtverminderung- bzw. -erhöhung beim Rangieren eingesetzt werden. Die in der oberen rechten Ecke der Frontplatte angebrachte Lampe dient einmal der Kurzschluß-Anzeige und schützt zum anderen (allerdings nur kurzzeitig) die Transistoren vor Überbelastung.

Durch die angeführten Bedienungs-Vereinfachungen und -Verbesserungen ist das Repa-Elektronik-Steuerpult 72 gegenüber seinem Vorgänger ohne Zweifel merklich „handlicher“ geworden (bei unverändertem „neuen Fahrgefühl“), aber nach wie vor bleibt die Frage offen, was besser ist: ein „elektronisches Steuerpult“ oder ein „konventionelles (frisiertes) Fahrpult mit automatischer Halbwellen-Einblendung“ (wie z. B. in MIBA 12/70 beschrieben).
WiWeW

Keine zweigleisige Strecke

wie man bei einem flüchtigen Blick vermuten könnte, führt hier „mit Schwung“ unter der Kibrl-Bogenbrücke hindurch, sondern zwei eingleisige Strecken. Das zeigt sich nicht nur daran, daß die Oberleitung nur das linke Gleis überspannt; ein weiterer Beweis ist das Vorsignal zwischen den beiden Gleisen, das offensichtlich zur rechten Strecke gehört (wie auch aus der Aufstellung eines zweiten Vorsignals neben der linken Strecke hervorgeht). – Dieses Motiv stammt von einer Fleischmann-Vorführanlage, die mit viel Liebe zum Detail gestaltet wurde; ein wichtiges Detail wurde allerdings vergessen: das Oberleitungs-Schutzgitter an der Bogenbrücke, das bei einem derart geringen Abstand zwischen Oberleitung und Brücke unbedingt erforderlich ist!



Auch bei der BUBA ein Problem:

Zu kurze Bahnsteige – zu lange Züge!

Die Fotos der Abb. 1 und 2 nahm ich vor einiger Zeit in Münster Hbf. auf; sie zeigen eine Notlösung der DB, die uns ewig platzbeschränkten Modellbahnern wie gerufen kommt. Denn dieses Problem kennen wohl die meisten von uns: Stets ist der Bahnsteig bzw. das Bahnsteiggleis zu kurz, um auch nur einen einigermaßen „anständigen“ D-Zug aufnehmen zu können. Hier hilft uns nun das große Vorbild – das offenbar mitunter ähnliche Probleme hat – aus der Misere:

Die Holzbohlen zwischen den/ abzweigenden Schienen der Weiche stellen einen verlängerten Bahnsteig dar, da dessen normale Länge nicht ausreicht, bei langen Zügen die Fahrgäste auch aus dem letzten Wagen gefahrlos aussteigen zu lassen. Da diese Holzbohlen-Verlängerung gerade einer D-Zug-Wagenlänge entspricht, ist die Nachbildung dieser Situation auf einer Anlage ein guter Vorwand, doch noch einen Wagen mehr an den Schnellzug von X nach Y anzuhängen!

Diese Methode der Bahnsteigverlängerung eignet sich übrigens nicht nur für mittlere und große Bahnhöfe; genauso gut läßt sich der kurze Bahnsteig einer Nebenbahn-Station, die plötzlich zu „Fremdenverkehrshafen“ gelangt ist, mit Holzbohlen erweitern, um die an den Nebenbahnzug angehängten Vierachser von Touripa oder Scharnow aufnehmen zu können.

Dirk Beck, Köln



Abb. 1. Etwas primitiv anmutend, aber durchaus zweckentsprechend: der mit Holzbohlen verlängerte Bahnsteig in Münster Hbf. Es sieht fast so aus, als wäre der für diese Notlösung verantwortliche DB-ler ... Modelleisenbahner!



Abb. 2. Das Ende der Bahnsteigverlängerung reicht bis in die Mitte dieser doppelten Linksweiche.

Was lange währt ...

Bauzeit: 8 Jahre!

Die H0-Anlage des
Herrn Fred Leubner
aus Schildgen

Nach 8 Jahren Bauzeit ist meine Anlage (s. MIBA 13/67) jetzt endgültig fertig geworden. Alle sichtbaren Gleise sind absolut „wisch- und abriebfest“ eingeschottert und – wenn möglich – auf einem Bahndamm verlegt. Soweit die Gleiskurven vom Betrachter gut einzusehen sind, sind sie mit weiten Radien aus Cassadio-Material oder einseitig eingesägten und aufgebogenen Märklin-K-Gleisen gebaut (s. auch MIBA 12/71, S. 805! D. Red.). Den eigentlichen Reiz entwickelt jedoch erst die „Mini“-Detaillierung mit Beton-Entwässerungsröhren, Trittplatten, Schotterhaufen u.a.m. (ich bin Bildhauer und Maler und habe – siehe oben – 8 Jahre an der Anlage „gessen“!). So sind auch die Tunnelröhren bis in die Bergmitte durchgestaltet.

Die gesamte Anlage ist in einzelnen Segmenten auf Vierkant-Stahlrohrrahmen aufgebaut; die einzelnen Teile sind untereinander mit 48-poligen Mehrfachsteckern verbunden. Das Stellpult mit einem „superstarken“ Trafo und diversen Potentiometern ist ebenfalls durch Mehrfachstecker mit der Anlage verbunden und abnehmbar; das Trennen der Anlage – die einzelnen Trennlinien sind übrigens kaum zu erkennen – dauert insgesamt nur eine Stunde.

Im Güterbahnhof und Bw-Bereich ist fast jedes Gleis einzeln abschaltbar; regelbare Vorschaltwiderstände vor den Signalen ermöglichen ein gleichmäßiges Abbremsen des Zuges bei Hp 0-Stellung. Gefahren wird mit Wechselstrom; von den insgesamt 23 Lokomotiven sind einige im monatelangen Eigenbau entstanden. Bei den industriell gefertigten Loks wurden durch Getriebe-Umbauten der Fa. Schnabel vorbildgetreuere Fahreigenschaften erzielt.

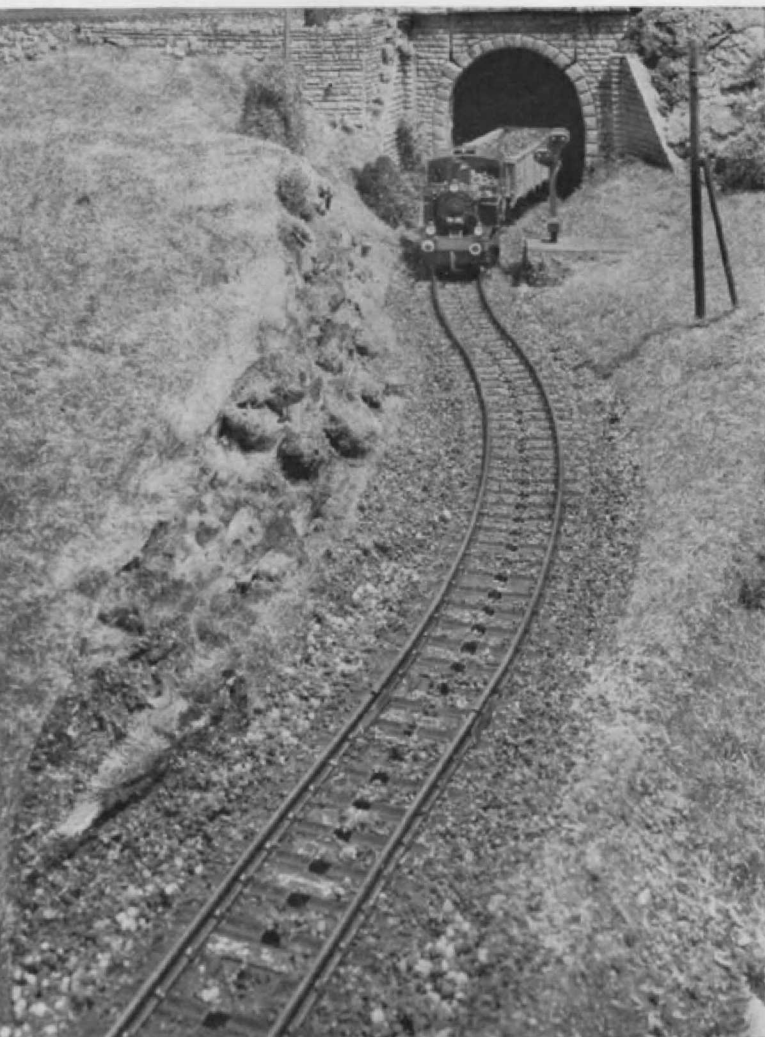


Abb. 1. Die sorgfältig eingeschotterten Märklin-M-Gleise (s. Heft 13/67 und 12/68) dieser Nebenstrecke beweisen, daß man auch mit – entsprechend nachbehandelten – Industrie-Gleisstücken äußerst vorbildgetreue Gleisanlagen bauen kann (s. a. Abb. 2). Ebenso bemerkenswert: der natürlich gestaltete und offenbar durch „Sprengung“ entstandene Geländeeinschnitt.

► Abb. 2. Dieses Motiv einer Bahnhofs-Ausfahrt zeigt eine Fülle von Details, von denen wir nur einige als Anregung herausgreifen (bei genauerem Studium der Abbildung werden Sie sicher noch mehr entdecken): 1. die eingeschotterten Gleise und getarnten Weichen- und Signalantriebe, 2. das an die Flügelmauer des Tunnels „angelehnte“ Werkstattgebäude, 3. das von „Auspuffgasen“ verschmutzte Dach der V 60. Über die Puko-Zahnstangenstrecke (mit dem Schienenbus) berichteten wir bereits in Heft 13/67.

