

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA VERLAG
NÜRNBERG

30. JAHRGANG
AUGUST 1978

8

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

Spittlertorgaben 39 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 262900

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 30

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 4,-,
Jahresabonnement DM 52,-, Ausland
DM 55,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0293646

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
Kilianstraße 108/110, 8500 Nürnberg

Heft 9/78

ist frühestens am 30. 9. (bzw. kurz danach)
im Fachgeschäft

„Fahrplan“

Richtiger Signal-Halt für Triebwagen und Wendezüge	595
Mein LBE-Wendezug in N	599
H0-Modell der „44“ von Jouef	600
Ein Bahnübergang im Jahre 1952 (H0-Motive Braun, Nufingen)	603
Die neuen Maßeinheiten (1. Teil)	604
Eine imposante N-Stadtkirche	609
Abstraktion in Styropor (H0-Anlage Weigel, Wien)	610
„Schranken-Kuriosa“ – in Norddeutschland und anderswo (zu Heft 7/77, S. 537)	612
Eine neue („alte“) Epoche bei Märklin?	615
Buchbesprechung	615
Die E 04 (104) als H0-Modell – und weitere H0-Neuheiten 1978 von Märklin	615
Buchbesprechungen	617
Zweiachsiger Werksgüterwagen der Westfälischen Draht-Industrie (BZ)	618
Auf Schmal- und Normalspur unterwegs . . . (H0/H0e-Anl. Gunzenhäuser, Ludwigsbg.), 1. Teil	619
Strab-Parade in H0	632
Meine Hintergrundkulisse – in Öl gespachtelt und gemalt	636
Erste Minitrix- und Trix-Neuheiten '78	639
5 Tips zur Bearbeitung kleiner Blechteile	640
Jetzt „eröffnet“: Herpa-Automarkt	641

Titelbild

*Es lächelt der See, er ladet zum Bade
die Schmalspurbahn hält direkt am Gestade . . .
(Zum Anlagenbericht „Auf Schmalspur und Normalspur
unterwegs . . .“, siehe S. 619. Foto: Gerald Gunzenhäuser,
Ludwigsburg).*





Abb. 1. Preisfrage: In welcher Richtung fährt dieser Zug? – Antwort: von rechts nach links, also vom Betrachter weg, wie an der Pantographen-Stellung der diesen Wendezug schiebenden Ellok zu erkennen ist. Hier sehen wir übrigens eine ausgesprochen typische Wendezug-Garnitur aus Ellok 140 (E 40) und „Silberling“-Nahverkehrswagen. (Foto: Walter Schier, Nördlingen)

Richtiger Signal-Halt für Triebwagen und Wendezüge

Der Einsatz von Wendezügen oder auch längeren Triebwagengarnituren auf Modellbahn-Anlagen mit automatischer Zugbeeinflussung bei „Halt“ zeigenden Hauptsignalen brachte schon immer ein Problem mit sich (und war deswegen schon häufig Gegenstand entsprechender MIBA-Artikel):

Läuft die Antriebseinheit (Lok bzw. Motorwagen) am Schluß des Zuges, dann schiebt diese den ganzen Zug am Halt-Signal vorbei, bis sie auf dem kurzen stromlosen Abschnitt vor dem Signal zum Stehen kommt; bemisst man den Abschnitt aber entsprechend länger, kommt der Zug wiederum zu früh zum Stehen, falls die Antriebs- bzw. Stromabnehmer-Einheit voraus läuft.

In MIBA-Heft 12/77 wurde deshalb bei der Besprechung des 614-Triebzuges von Fleischmann auf die Diodenschaltung verwiesen. Diese bewirkt – durch Heranziehen des Steuerwagens

zur Stromversorgung –, daß der Wendezug anhält, sobald der Steuerwagen in den Halteabschnitt eingefahren ist, obwohl sich die Lokomotive bzw. die angetriebene Triebwageneinheit noch außerhalb des Halteabschnitts befindet. Die Nachteile der Diodenschaltung sind m. E. die erforderlichen Änderungen in und an den Fahrzeugen sowie die zwischen Steuer- und Motorwagen erforderliche Kabelverbindung, die einen freizügigen Einsatz bzw. eine Trennung des Wendezuges erschwert oder gar unmöglich macht (siehe dazu auch S. 599! D. Redaktion).

Demgegenüber hat meine Schaltung den Vorteil, daß an den Lokomotiven und Wagen keinerlei Änderungen vorzunehmen sind. Jede beliebige Lokomotive kann für den Wendezug benutzt werden, und es spielt auch keine Rolle, welche Wagen zwischen Lok und Steuerwagen eingestellt werden. Einzige Voraussetzungen: Unter dem Steuerwagen ist ein SRK-Magnet anzubrin-

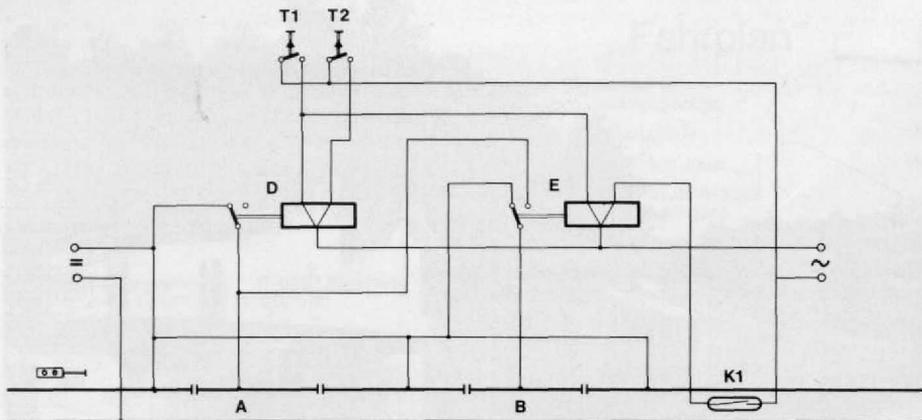


Abb. 2 stellt die erste Stufe der Wendezugschaltung dar. Es bedeuten: A = Halteabschnitt; B = Wendezug-Halteabschnitt; K1 = vom Steuerwagen angesteuerter SRK; D = Relais, das das Signal steuert (Leitungen für die Signallampen nicht dargestellt); E = Wendezugrelais.

In der dargestellten Stellung der Relais wird ein Wendezug (Triebwagen) an dem auf Fahrt stehenden Signal vorbeifahren. Durch Drücken des Tasters 2 (T2) wird das Signal auf „Zughalt“-Stellung gehen, der Halteabschnitt wird stromlos. Passiert jetzt ein mit einem Magnet ausgestatteter Steuerwagen den SRK (K1), schaltet Relais E um und trennt den Wendezug-Halteabschnitt von der den Gleisabschnitt versorgenden Stromquelle und schaltet ihn stattdessen parallel zum Halteabschnitt. Dadurch wird der Wendezug-Halteabschnitt stromlos, die schiebende Lokomotive bzw. der angetriebene Triebwagenkopf hält an. Durch Drücken des Tasters 1 (T1) geht das Signal auf Fahrt und das Wendezug-Relais kehrt in seine Grundstellung zurück. Wird zur Steuerung des Signals kein Relais benutzt, sondern ein Schalter, kann diese Rückstellung des Wendezug-Relais auch über einen hinter dem Signal anzuordnenden (nicht eingezeichneten) SRK oder einen anderen, vom Zug gesteuerten Kontakt erfolgen. Wichtig ist, daß die erste Stufe keinen Bremsabschnitt hat und nur für ausreichend lange Wendezüge (Triebwagen) geeignet ist.

gen, und die auf der Anlage eingesetzten Wendezüge bzw. Triebwagen sollten immer die (annähernd) gleiche Länge haben, da die Schaltung auf eine bestimmte Anzahl von Wagen ausgelegt ist, die allerdings in Grenzen variiert werden kann. Wird diese Einschränkung nicht beachtet, dann fährt der Steuerwagen eines zu langen Zuges ebenfalls am Signal vorbei und der eines zu kurzen Zuges kommt zu früh zum Halten.

Ansonsten arbeitet die Schaltung vollautomatisch. Wende- und Triebwagenzüge können mit „normalen“ Zügen in beliebiger Reihenfolge auf der Anlage verkehren; die Schaltung „erkennt“ infolge des unter dem Steuerwagen angebrachten SRK-Magneten, ob ein Zug einen Steuerwagen führt oder nicht.

Die Schaltung sieht für die Wendezuglok bzw. die angetriebene Triebwageneinheit einen besonderen Halteabschnitt vor, der stromlos geschaltet wird, wenn ein Wendezug mit führendem Steuerwagen auf ein „Halt“ zeigendes Signal zufährt; ein „normaler“ Zug hält wie gewohnt vor dem Signal.

An Material werden pro Signal ein SRK-Kontakt und ein für SRK-Steuerung geeignetes Dop-

pelspulenrelais (z. B. Fleischmann 6956) sowie pro Triebwagen- oder Wendezug-Steuerwagen ein Schaltmagnet benötigt.

Man beginnt mit der Einrichtung eines weiteren Halteabschnittes vor dem Signal, der als Wendezug-Halteabschnitt bezeichnet werden und so bemessen sein soll, daß der ganze Zug ordnungsgemäß vor dem Signal zum Halten kommt. Der Abschnitt ist wie üblich an beiden Seiten zu isolieren (jeweils nur eine Schiene, bei Märklin den Mittelleiter). Außerdem ist ein Anschlußkabel an dem Abschnitt anzubringen und gemäß den Schaltskizzen mit dem mittleren Anschluß eines der Umschalter des Doppelspulenrelais zu verbinden.

Dann müssen die beiden Schaltzustände des Relais festgelegt werden. Wenn der mittlere mit dem linken Kontakt verbunden ist, soll es sich in „Grundstellung“, bei Verbindung des mittleren mit dem rechten Kontakt in Stellung „Wendezug“ befinden. Der rechte Kontakt wird an die Zuleitung zum Halteabschnitt angeschlossen, der linke an den entsprechenden Pol der Stromquelle, die den jeweiligen Gleisabschnitt versorgt.

Zur Steuerung des Wendezug-Relais wird die

entsprechende Zuleitung bzw. der entsprechenden Kontakt des Relais mit einem SRK-Kontakt verbunden, den man unter dem Gleis oder zwischen den Schienen anbringt. Wenn nun der Steuerwagen mit dem Magneten diesen Kontakt überfährt, schließt er ihn und schaltet das Relais.

Bei Anbringung des SRK-Kontaktes ist unbedingt darauf zu achten, daß die Lokomotive des Wendezuges bzw. die Antriebseinheit des Triebwagens bei Vorfahrt den Wendezug-Halteabschnitt bereits passiert hat, wenn der Steuerwagenmagnet sich über dem Kontakt befindet!

Das andere Stellkabel des Wendezug-Relais bzw. der andere Stellkontakt ist entweder an einen weiteren SRK-Kontakt anzuschließen, der sich etwas hinter dem Signal befinden muß. Man kann auch – falls das Signal über einen Doppelspulenantrieb (Formsignal oder Lichtsignal-Schaltung à la Märklin) gesteuert wird – den Kontakt des Wendezug-Relais an den Taster mitanschließen, der bewirkt, daß das Signal auf Stellung „Grün“ umschaltet. Selbstverständlich kann auch ein für das jeweilige Gleissystem passender Schienenkontakt herangezogen werden, um das Wendezug-Relais wieder in die „Grundstellung“ zu schalten. Als letztes sind noch das Wendezug-Relais und der SRK-Kontakt mit dem anderen Pol an die Stromquelle anzuschließen.

Wenn jetzt ein „gewöhnlicher“ Zug auf das

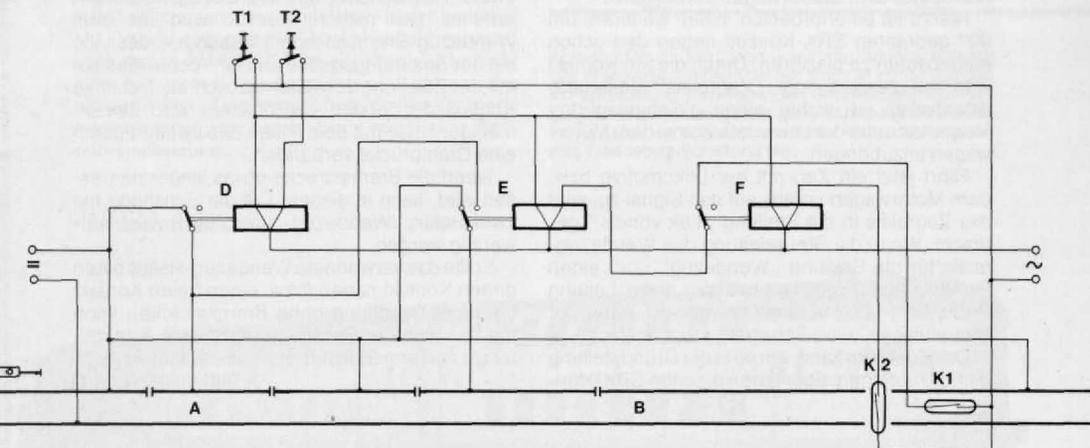
„Halt“ zeigende Signal zufährt, führt der Wendezug-Halteabschnitt Strom, der Halteabschnitt dagegen ist stromlos; der Zug hält vor dem Signal an. Wird das Signal umgeschaltet, fährt er weiter; die Wendezugschaltung verbleibt in diesem Fall in der Grundstellung.

Wenn ein Wendezug oder ein Triebwagen **geschoben** auf das Signal zufährt, überfährt der vorausfahrende Steuerwagen mit seinem Magneten den SRK-Kontakt; das Wendezug-Relais schaltet in Stellung „Wendezug“, der Wendezug-Halteabschnitt wird stromlos und der Zug stoppt vorbildgerecht vor dem Signal. Bei Passieren des Wendezug-Halteabschnitts wird die Frontbeleuchtung des Steuerwagens erlöschen. Nach Umstellung des Signals setzt der Zug seine Fahrt wieder fort, das Wendezug-Relais kehrt je nach gewählter Schaltung in die Grundstellung zurück.

Wenn (als drittes Beispiel) ein Wendezug bzw. ein Triebwagen **gezogen** auf das Signal zufährt, durchfährt die Lokomotive bzw. der Motorwagen den Wendezug-Halteabschnitt, der ja noch Strom führt und hält – wie gewohnt – vor dem Signal. Wenn allerdings der Steuerwagen am Ende des Zuges den SRK-Kontakt passiert, wird in diesem Fall das Wendezug-Relais umschalten. Das hat keine Folgen, wenn die Lokomotive oder der Motorwagen in diesem Augenblick schon

Abb. 3 zeigt die zweite Stufe der Wendezug-Schaltung. Diese Stufe verfügt über keinen Bremsabschnitt; durch das Zugrelais ist ausgeschlossen, daß eine vorausfahrende Lok bei zu kurzem Zug im Wendezug-Halteabschnitt anhält. Zusätzlich bedeuten in dieser Zeichnung: K 2 = SRK, der das Zugrelais steuert; F = Zugrelais.

Der Unterschied zur ersten Stufe besteht darin, daß auch die vorausfahrende Lok über einen Magneten verfügt. Dadurch unterbricht sie über die Umschaltung des Relais F die Steuerleitung von K 1 zum Wendezug-Relais; der nachfolgende Steuerwagen kann das Relais also nicht mehr umstellen. Die Rückstellung des Zugrelais erfolgt wie die des Wendezug-Relais entweder über Taster 1 oder einen Schienenkontakt bzw. über (entsprechend K 1 und K 2 gelagerte) SRK's hinter dem Signal.



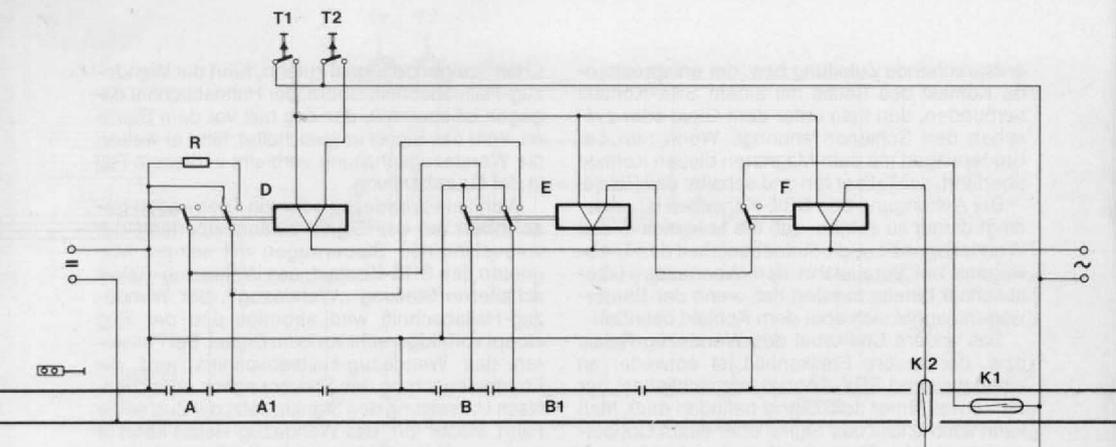


Abb. 4. Die dritte Stufe der Wendezug-Schaltung. Gegenüber der zweiten Stufe ist hier sowohl dem Halteabschnitt als auch dem Wendezug-Halteabschnitt ein Bremsabschnitt (B 1 bzw. A 1) vorgelagert. In diese Abschnitte wird der Fahrstrom über den Widerstand R eingepfeist.

den Wendezug-Halteabschnitt passiert haben; andernfalls wird die Lokomotive bzw. der Motorwagen schon im Wendezug-Halteabschnitt stoppen.

Hier erklärt sich also die eingangs gemachte Bemerkung, daß die Zahl der Wagen in Grenzen beliebig sei; der Wendezug darf nicht zu kurz sein!

Auch hier wird die Schlußbeleuchtung des Steuerwagens erlöschen, da auch bei am Schluß des Zuges fahrendem Steuerwagen der Wendezug-Halteabschnitt von der Stromquelle abgeschaltet wird. Wenn der Zug weiterfährt, kehrt die Schaltung in die Grundstellung zurück.

Mit einem zusätzlichen Relais und einem weiteren SRK-Kontakt läßt sich die Schaltung bei nachfolgendem Steuerwagen verbessern:

Hierzu ist es erforderlich, einen weiteren, um 90° gedrehten SRK-Kontakt neben den schon eingebauten zu plazieren. Durch diesen Kontakt wird ein zweites sog. „Zugrelais“ gesteuert. Erforderlich ist weiter, einen gleichgelagerten Magneten unter der Lokomotive bzw. dem Motorwagen anzubringen.

Fährt jetzt ein Zug mit der Lokomotive bzw. dem Motorwagen voraus auf das Signal zu, wird das Zugrelais in die Stellung „Lok voraus“ gebracht. Wenn die Steuerleitung des Wendezugrelais für die Stellung „Wendezug“ über einen Schalter des Zugrelais läuft, der diese Leitung in die Stellung „Lok voraus“ unterbricht, kann der Steuerwagen keine Schaltung mehr auslösen.

Das Zugrelais kann, um es in die Grundstellung zurückzubringen, über einen eigenen SRK-Kon-

takt hinter dem Signal oder parallel zum Signal geschaltet werden (um den SRK-Kontakt nicht zu überlasten, sollte allerdings vermieden werden, beide Relais durch einen SRK-Kontakt hinter dem Signal gleichzeitig schalten zu lassen).

Wer – um ein allzu abruptes Anhalten des Zuges vor einem Halt-Signal zu vermeiden – eine längere Strecke vor einem Signal isoliert und dieser Strecke bei Halt zeigendem Signal den Fahrstrom über einen Bremswiderstand zuführt, kann dies natürlich auch bei dieser Wendezugschaltung tun. Vor dem Wendezug-Halteabschnitt ist lediglich ein weiterer isolierter Abschnitt, der Wendezug-Bremsabschnitt, vorzusehen. Dieser Bremsabschnitt wird analog dem Halteabschnitt durch einen dann erforderlichen zweiten Umschalter des Wendezug-Relais geschaltet. Der mittlere Kontakt wird mit dem Wendezug-Bremsabschnitt verbunden, der linke mit der Spannungsquelle und der rechte diesmal mit der Zuleitung zum Bremsabschnitt. Der linke Kontakt des ersten Umschalters wird zweckmäßigerweise mit dem linken des zweiten durch eine Drahtbrücke verbunden.

Wenn die Bremsstrecke etwas länger bemessen wird, kann in diesem Fall die Schaltung mit zwei Relais (Wendezug- und Zug-Relais) notwendig werden.

Sollte das verwendete Wendezug-Relais einen dritten Kontakt haben (bzw. einen freien Kontakt bei einer Schaltung ohne Bremsstrecke), kann die Funktion der Schaltung durch eine Kontrolllampe auf dem Stellpult leicht überwacht werden.

Dieter Struve, Kiel

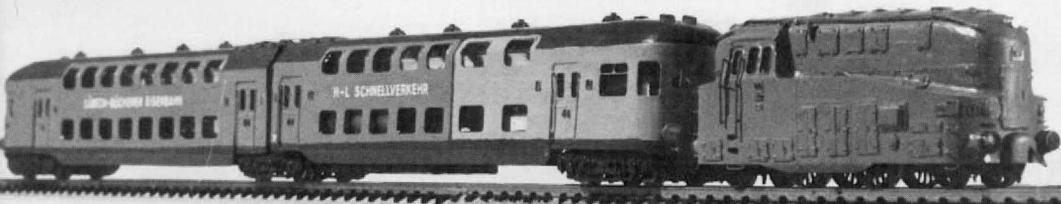


Abb. 1 u. 2. Die „zwei Gesichter“ des LBE-Wendezugs: oben die stromlinienverkleidete Tenderlok und unten der Steuerwagen, dessen Charakteristika die kleinen Frontfenster und das relativ tief sitzende A-Spitzensignal mit den beiden unteren Lampen unterhalb der Puffer sind.

Mein LBE-Wendezug in N

Für meinen Wendezug habe ich mir ein unter Fachleuten berühmtes Vorbild gewählt: die seinerzeit (1936) epochemachende Einheit aus zwei Doppelstockwagen und einer stromlinienverkleideten 1'B 1'-Tenderlok der LBE, der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Das Besondere an meinem Modell von diesem Wendezug ist, daß der Antrieb nicht in der Lok, sondern aus Platzgründen in der zweiteiligen Wageneinheit eingebaut ist; so konnte ich einen Faulhaber-Motor samt Schwungrad (siehe MIBA 1/78) unterbringen. Die Untersetzung beträgt ca. 1:25, die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit liegt bei maximal 130 km/h. Die Drehgestellwagen der kurzgekuppelten Wageneinheit (die noch den 22 cm-Radius langsam befahren kann) sind Abgüsse von Arnold-Eilzugwagen-Drehgestellen. Das abnehmbare Gehäuse der Wagen entstand – ebenso wie das der Lok – aus 0,3 mm-Messingblech; diverse Kleinteile wurden aus kleinen Blech- und Drahtstücken gefertigt und (z. T. mittels des in Heft 7/77 auf S. 568 beschriebenen Lötgriffels) aufgelötet. Die Imitationen von Lüftern und Scharfenberg-Kupplungen wurden – nach selbst angefertigten Urmodellen – in der benötigten Anzahl abgegossen. Der Faltenbalg entstand nach der in MIBA 2/64 beschriebenen Methode aus schwarzem Einpackpapier für Fotopapier, das ich vor dem Zusammenfalten nochmals mattschwarz strich; die Beschriftung besteht aus Aufreibebuchstaben.

Die Lok habe ich zwecks besserer Laufeigenschaften als Drehgestellfahrzeug mit der Achsfolge 2'2' ausgeführt; der Aufbau ist auf diesen Drehgestellen dreipunktgelagert. Die Lokkuppung ist am Drehzapfen angelenkt, damit die an ihr auftretenden Kräfte nicht das Drehgestell entgleisen lassen. Die Pseudo-„Treibräder“ sind hinterdrehte Treibräder der Minitrix-01; die Laufräder entstanden im Eigenbau nach der „Kaiser-Methode“ aus MIBA 12/70. Die Beschriftung der Lok habe ich im Maßstab 10:1 selbst geschrieben und dann fotografisch verkleinert.

Die Stromabnahme erfolgt über die mittig isolierten Achsen und die Rahmenwagen, also schlei-

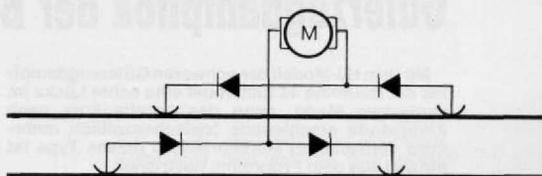


Abb. 3. Die im Haupttext erwähnte Diodenschaltung des Wendezugs, mittels der der Motor M immer von den in Fahrtrichtung vorn liegenden Stromabnehmern versorgt wird; gleichzeitig stellt diese Schaltung die bereits im Text des Herrn Struve erwähnte Alternative zu dessen Wendezug-Schaltung dar.

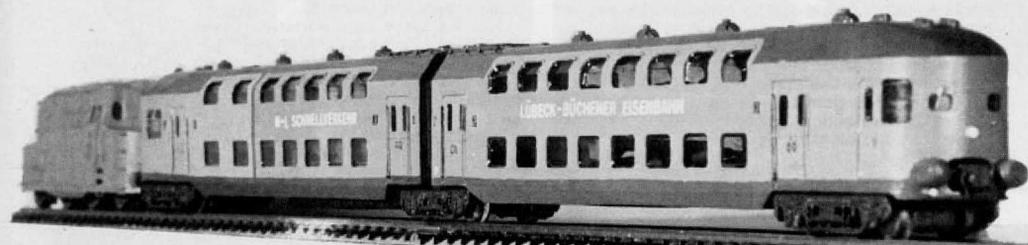
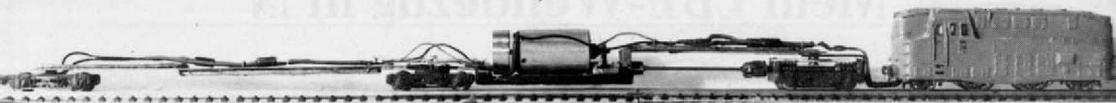




Abb. 4 u. 5. Seitenansicht und „Innenleben“ des Wendezuges, der von einem mittig in der Wagengarnitur sitzenden Faulhaber-Motor mit Schwungrad angetrieben wird; die Kraftübertragung erfolgt durch eine Kardanwelle auf das erste Drehgestell.



ferlos, wobei die Kabel direkt an die Rahmenwangen angelötet sind. Das geht bei den Wagen sehr gut; in der Lok ist die Seitenbeweglichkeit der Drehgestelle durch das Kabel ein wenig (aber nicht „betriebsbehindernd“) eingeschränkt. Die Umschaltung der Stromabnahme auf das jeweils vorn laufende Drehgestell (bzw. die beiden Dreh-

gestelle der Lok) erfolgt gemäß Abb. 3 über vier Dioden. Damit ist der richtige automatische Halt vor Signalen gewährleistet; und außerdem kann man, wenn der Zug in der einen Richtung wegen schlechter Stromabnahme nicht anfährt, ggf. etwas zurücksetzen und dann anfahren.

Ulrich Schmiedeke, Berlin

Güterzugdampflok der BR 44 als Jouef-H0-Modell

Mit dem H0-Modell der schweren Güterzugdampflok der Baureihe 44 füllt Jouef eine echte Lücke im deutschen Markt, denn das bereits kurz nach Kriegsende erschienene (zwischenzeitlich mehrmals verbesserte) Märklin-Modell dieses Typs ist offiziell aus dem Programm gestrichen.

Die Ausführung des Jouef-Modells entspricht dem auf der Spielwarenmesse gezeigten Vorausmuster; d. h. es ist in seinen Hauptabmessungen maßstäblich und hat ein mattschwarz gespritztes Kunststoffgehäuse mit sauberer Beschriftung, zahlreiche Feinheiten wie Riffelblech-Prägung der Umlaufbleche, angesetzten Pumpen, Generator usw.; sehr gut gelungen ist auch die Frontpartie mit der Nachbildung des Innenzylinder-Kolbenschutzrohrs, der freie Durchblick zwischen Fahrwerk und Kessel und das Führerhaus mit der Imitation der Stehkessel-Rückwand. Zu vermerken sind jedoch auch einige Minuspunkte: u. a. die Phantasieausführung der Frontleuchten auf der Pufferbohle (die 3. Lampe am Kessel ist nicht beleuchtet) und das völlige Fehlen einer rückwärtigen Tenderbeleuchtung; das zwar recht filigran, aber schwarz lackierte Gestänge, dessen guter Eindruck zudem dadurch getrübt wird, daß nur die Treibstangen die vorbildentsprechende Nut aufweisen; schließlich die blanken Scheibenräder des Trieb-

tender-Fahrwerks. Wer also Wert auf ein 100%ig vorbildgetreues 44-Modell legt, wird um einige Nacharbeiten wie etwa den Austausch der Frontlaternen gegen entsprechende M+F- oder Günther-Teile nicht herumkommen. Es steht zu hoffen, daß Jouef bei künftigen Neuentwicklungen dem Kunden dieses „Nachrüsten“ erspart.

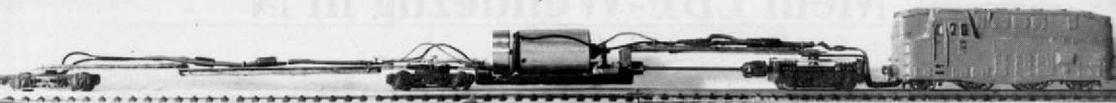
Der Antrieb wirkt auf das hintere Tender-Drehgestell, dessen Radsätze mit vier Haftreifen zur Zugkraftherhöhung versehen sind. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei umgerechnet 120/135 km/h, das ruckfreie Mindesttempo bei 12 km/h. Leider sind die Lok-Radsätze nicht mit zur Stromaufnahme herangezogen; die zweipolige Stromkupplung zwischen Lok und Tender dient lediglich zur Übertragung des Beleuchtungsstroms. Hier muß ein Modellbahner evtl. selbst Abhilfe schaffen; das gilt auch für die Verminderung der Resonanzgeräusche des Triebtenders durch Einfügen von Schaumstoffstreifen o. ä.

Wer übrigens eine Variante dieses Loktyps erstellen will, nämlich ein Modell der ölgefeuerten „44er“ (DB-Baureihe 043), sei auf die MIBA-Hefte 14/67, 7 u. 8/70 sowie 1/74 verwiesen, in den wir auf diese Version bzw. die entsprechenden Umbausätze von Günther und M+F ausführlich eingegangen sind.

mm/BMC



Abb. 4 u. 5. Seitenansicht und „Innenleben“ des Wendezuges, der von einem mittig in der Wagengarnitur sitzenden Faulhaber-Motor mit Schwungrad angetrieben wird; die Kraftübertragung erfolgt durch eine Kardanwelle auf das erste Drehgestell.



ferlos, wobei die Kabel direkt an die Rahmenwangen angelötet sind. Das geht bei den Wagen sehr gut; in der Lok ist die Seitenbeweglichkeit der Drehgestelle durch das Kabel ein wenig (aber nicht „betriebsbehindernd“) eingeschränkt. Die Umschaltung der Stromabnahme auf das jeweils vorn laufende Drehgestell (bzw. die beiden Dreh-

gestelle der Lok) erfolgt gemäß Abb. 3 über vier Dioden. Damit ist der richtige automatische Halt vor Signalen gewährleistet; und außerdem kann man, wenn der Zug in der einen Richtung wegen schlechter Stromabnahme nicht anfährt, ggf. etwas zurücksetzen und dann anfahren.

Ulrich Schmiedeke, Berlin

Güterzugdampflok der BR 44 als Jouef-H0-Modell

Mit dem H0-Modell der schweren Güterzugdampflok der Baureihe 44 füllt Jouef eine echte Lücke im deutschen Markt, denn das bereits kurz nach Kriegsende erschienene (zwischenzeitlich mehrmals verbesserte) Märklin-Modell dieses Typs ist offiziell aus dem Programm gestrichen.

Die Ausführung des Jouef-Modells entspricht dem auf der Spielwarenmesse gezeigten Vorausmuster; d. h. es ist in seinen Hauptabmessungen maßstäblich und hat ein mattschwarz gespritztes Kunststoffgehäuse mit sauberer Beschriftung, zahlreiche Feinheiten wie Riffelblech-Prägung der Umlaufbleche, angesetzten Pumpen, Generator usw.; sehr gut gelungen ist auch die Frontpartie mit der Nachbildung des Innenzylinder-Kolbenschutzrohrs, der freie Durchblick zwischen Fahrwerk und Kessel und das Führerhaus mit der Imitation der Stehkessel-Rückwand. Zu vermerken sind jedoch auch einige Minuspunkte: u. a. die Phantasieausführung der Frontleuchten auf der Pufferbohle (die 3. Lampe am Kessel ist nicht beleuchtet) und das völlige Fehlen einer rückwärtigen Tenderbeleuchtung; das zwar recht filigran, aber schwarz lackierte Gestänge, dessen guter Eindruck zudem dadurch getrübt wird, daß nur die Treibstangen die vorbildentsprechende Nut aufweisen; schließlich die blanken Scheibenräder des Trieb-

tender-Fahrwerks. Wer also Wert auf ein 100%ig vorbildgetreues 44-Modell legt, wird um einige Nacharbeiten wie etwa den Austausch der Frontlaternen gegen entsprechende M+F- oder Günther-Teile nicht herumkommen. Es steht zu hoffen, daß Jouef bei künftigen Neuentwicklungen dem Kunden dieses „Nachrüsten“ erspart.

Der Antrieb wirkt auf das hintere Tender-Drehgestell, dessen Radsätze mit vier Haftreifen zur Zugkraftherhöhung versehen sind. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei umgerechnet 120/135 km/h, das ruckfreie Mindesttempo bei 12 km/h. Leider sind die Lok-Radsätze nicht mit zur Stromaufnahme herangezogen; die zweipolige Stromkupplung zwischen Lok und Tender dient lediglich zur Übertragung des Beleuchtungsstroms. Hier muß ein Modellbahner evtl. selbst Abhilfe schaffen; das gilt auch für die Verminderung der Resonanzgeräusche des Triebtenders durch Einfügen von Schaumstoffstreifen o. ä.

Wer übrigens eine Variante dieses Loktyps erstellen will, nämlich ein Modell der ölgefeuerten „44er“ (DB-Baureihe 043), sei auf die MIBA-Hefte 14/67, 7 u. 8/70 sowie 1/74 verwiesen, in den wir auf diese Version bzw. die entsprechenden Umbausätze von Günther und M+F ausführlich eingegangen sind.

mm/BMC