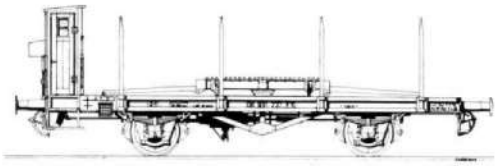
10/86 Oktober * ISSN 0723-3841
38. Jahrgang * DM/sFr 6,50
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

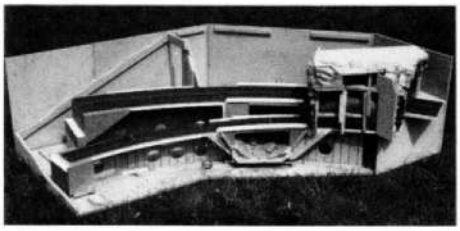
MIBA

Miniaturbahnen



Seite 13
Der Güterwagentyp, den Stefan Carstens „auf Maß gebracht" hat, lief beim Vorbild meist paarweise. Die Schemelwagen für Holztransport trugen die Bezeichnung „H 10" bzw. „Regensburg".

Seite 62
Gleis- und Trassenbau ist das Thema der heutigen Folge eines großen 0-Anlagenberichtes.



MODELLBAHN-BETRIEB

Original-Stellwerk im Modellbahn-Betrieb	54
Geschwindigkeits-Philosophie (Patentschrift)	

MEINE ANLAGE / CLUBANLAGE

Erinnerungen an Riverside Station – 1955	22
Strab-Anlage nach Hamburger Vorbild	33
U- und S-Bahn als „Nebenthema"	36
Die H0-Gemeinschaftsanlage „Blankenheim"	40
Modellbahn in der Vitrine – Baugröße 0 (2)	62

DIORAMENBAU / LESERARBEITEN

Imposante Dampfwolken	11
Erweiterung mit der linken Hand	29

PLANEN + FAHREN / ANLAGENPLANUNG

Doppelspiel für Dampf und Diesel: Ausflugsziel Gräfenberg (2)	56
Öffentlicher Personen-Nahverkehr im Modell	30

VORBILD

Löschzug bei der SBB	46
Bf Eutin (Gleisplan und Signalausstattung)	18

PRÜFPROTOKOLL

Der „Rote Pfeil" als H0-Modell von Märklin	38

JUGEND MIBA

Einsendeschluß für Dioramenwettbewerb verlängert	51
Wenn der Sohne mit dem Vater ...	52

GÜTERWAGEN AUF MASS GEBRACHT

Drehschemelwagen H 10	13

ELEKTROTECHNIK

Unbeschrankte Bahnübergänge	47
Weichenstraßen-Überwachung (Nachtrag)	51

NEUHEITEN

Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Herbstmesse	12
Sylter Triebwagen in H0e	45
Gebäudemodelle aus Holz – von Hapo	45
OOt-Wagenbausatz von B + K	45
Bayerische EP 3/6 von MKM	45
Beschriftungen für den Blauen Enzian	45
Western-Station „Silverton" von Pola	45
Wiking – neue Produktionsstätte ...	69
Lanz-Eilbulldog (Weißmetallbausatz)	70

RUBRIKEN

Zur Sache	9
Panorama	10
Neue Videos für Ihr Hobby	20
Termine	54/70
Impressum	71
MIBA intern	71

Seite 22
Fotoreportage über Dampf- und Diesel-„Action" in einem kleinen US-Bahnhof – alles im H0-Maßstab.

Seite 30

Vorschlag für eine Straßenbahnanlage: mit der Tram durch die Vorstadt.

Titelbild: „Fahrt frei" für die Drehschemelwagen signalisiert unser heutiges Titelbild, das Stefan Carstens „in der herbstlichen Abendsonne" arrangiert hat. Die beiden Drehschemelwagen sind Gegenstand einer weiteren Folge unserer Serie „Güterwagen auf Maß gebracht", während das Signal den Bezug zu einem weiteren MIBA-Projekt herstellt, wozu indes Näheres erst auf Seite 18/19 gesagt sei!

Signale

„Einfahrt halt"

Lindner hat gehört, aber antwortet nicht. Zum ersten Mal beantwortet er eine Signalmeldung nicht. Daß er gehört hat, ist klar, sonst schlösse er den Regler nicht ganz. Sonst legte er die Steuerung nicht wieder so weit aus, als gälte es, anzufahren, ja und er bremst sogar! Die Vorsignalscheibe, aufrecht wie ein Soldat auf Wache, rund und gelb wie eine Sonne, gleitet vorbei und bekundet, daß das Hauptsignal auf „Halt" stehe.

Jawohl, man sieht es schon auf 1000 m, es steht auf „Halt"! Man kennt Geschichten, die erzählen, wie Großwildjäger in Afrika Löwen, Tiger und Elefanten beschlichen haben, beschlichen im letzten Büchsenlicht, mit und ohne Fracksausen . . . ; man kennt Geschichten von kühnen Fliegern, die mit dem letzten Schnapsglas voll Benzin gerade noch Küste und Flugplatz erreichten, erhungerten und herbeizauberten, o es gibt nervenzerfetzende Spannungen auf dieser Erde, aber noch niemand hat beschrieben, wie ein Fernschnellzug mit 421 t Gesamtbremsgewicht nach Vorbeifahrt an einem „Halt" ankündigenden Vorsignal das Hauptsignal ‚beschleicht!'

Niemand konnte solche Szenen so beschreiben wie der unvergessene Franz Ludwig Neher, aus dessen 1953 bei Franckh erschienenem Klassiker „F 21" diese Schilderung stammt: Ohnehin schon durch eine „La" zwei Minuten im Rückstand, wird der Mannschaft auf 01 177 vor dem F 21 „Rheinpfeil" vom Stellwerk Wettelsheim bei Treuchtlingen auch noch die L-Tafel gezeigt; und dann steht das Einfahrsignal von Markt Berolzheim auf „Halt" . . . Ob F 21 tatsächlich gestellt wird und wie die Fahrt auf 01 177 bis Würzburg weitergeht, wollen wir hier nicht weiter verfolgen. Was indes eine „La" ist und wie sie signalisiert wird, warum eine L-Tafel den Lokführer genauso nerven kann wie die K-Tafel und welchen Abstand das Vorsignal vom Hauptsignal haben muß, damit ein mit 120 km/h dahinjagender Fernschnellzug noch rechtzeitig anhalten kann – das alles gehört genauso zum Eisenbahn- und damit zum Modellbahnbetrieb wie beispielsweise die richtige Bildung und Bespannung der Züge oder die vorschriftsgemäße Beladung der Güterwagen. Und nicht ohne Grund haben wir zur Einstimmung in die Thematik eine Szene aus den 50er Jahren gewählt – jener Zeit, die ob ihrer Fahrzeug-Vielfalt aus alten und modernen Typen die beliebteste Modellbahn-Epoche ist. Doch auch die Eisenbahn-Signale zeigten in dieser Zeit und bis in unsere Tage hinein eine Mannigfaltigkeit, die wahrlich eine Nachgestaltung im Modell ebenso verdient wie Triebfahrzeuge und Wagen, Gebäude und Kraftfahrzeuge. Das Eisenbahn-Sicherungswesen ist so alt wie die Eisenbahn selbst; Grund genug, so meinen wir, sich mit seinen vielfältigen Erscheinungsformen – vom bayerischen Schmetterlingsvorsignal bis zum Richtungsvoranzeiger, vom Erkennungsmast bis zur LP-Tafel – einmal näher zu befassen. Die Signale der deutschen Eisenbahnen, vor allem der Reichsbahn- und frühen Bundesbahn-Epoche, sind eines der faszinierendsten Kapitel der Eisenbahngeschichte; und wenn wir demnächst über das „ESTW", das neue elektronische Stellwerk der Deutschen Bundesbahn berichten werden, so kann dieser Blick in die Zukunft des Eisenbahn-Sicherungswesens nicht ohne Betrachtung der Gegenwart und Vergangenheit geschehen. Mit Stefan Carstens hat diese Betrachtung einer der renommiertesten Autoren unternommen (Seiten 18/19); in diesem Sinne „Vorsignal frei" für ein Signal-Buch, auf das Sie sich schon jetzt freuen dürfen. *mm*

Mit der Frankfurter Stadtbahn zur Winter-Olympiade?

Im Westen Kanadas, in Calgary, wo ja auch die nächste Winter-Olympiade stattfinden wird, kann man z. B. schwere Züge mit mehreren Dieselloks in Richtung Rocky Mountains fahren sehen. Man kann aber auch in Calgary mehr als 50 Stadtbahnwagen des deutschen Typs „U 2" sehen: Es ist dies ein Wagentyp, wie er beispielsweise in Frankfurt am Main seit Jahren im Einsatz ist. Wer zu olympischer Zeit in den Westen Kanadas kommt, kann dort nicht nur mit „Frankfurter Wagen" zu den olympischen Wettkampfstätten fahren, sondern auch einen großen „Heritage-Park" besuchen. Foto: Gerhard Scholtis

100 Jahre Salzburger Lokalbahn 100 Jahre Salzburger Verkehrsbetriebe

Unter diesem Titel ist eine Festschrift zum Preis von 30,– öS (zuzügl. Portokosten) erhältlich über:

Salzburger Stadtwerke – Verkehrsbetriebe
Betriebsleitung Lokalbahn
Plainstr. 70, A-5020 Salzburg

Anlaß zu dieser Festschrift war die Eröffnung der ersten Salzburger Lokalbahnstrecke vor 100 Jahren. Freilich war es damals noch die Dampf-Tramway, denn die „Elektrische" ließ noch bis nach der Jahrhundertwende auf sich warten. Die Festschrift geht nicht nur auf die Entwicklung des Schienennetzes und der Fahrzeuge ein, sondern beleuchtet u. a. auch die wirtschaftliche Situation, z. B. in der Zeit zwischen den Weltkriegen.

Mauerplatten – „in die Gegend gestellt"

Von nun an braucht der Modellbahner seine überzähligen Mauerprägeplatten nicht mehr in der Bastelkiste verschwinden zu lassen, sondern er kann diese getrost an seiner „Paradestrecke" aufstellen. Das Vorbild hierfür liefert die DB! An der Rheinstrecke (KBS 600) zwischen Remagen und Oberwinter. Unmittelbar am Rhein hat die DB auf dem Fundament der ehemaligen Blockstelle „Arsbrücke" vier verschiedene Mauerplatten im Rahmen eines Dauerversuchs (Verwitterung, Luftdruck durch schnell vorbeifahrende Züge) aufgestellt. Gestützt werden die Platten durch ein leichtes Stahlrohrgerüst. Foto: Bert Jülich

10 000 Zündhölzer für 1 Lok

Im Maßstab 1:50 baut Karl Achenbach seine Lok-Modelle, und zwar aus Zündhölzern. Gegenwärtig arbeitet er an seinem fünfundreißigsten Modell; rund 400 000 Zündhölzer hat er dafür (insgesamt) schon zweckentfremdet. Zur Herstellung eines Modells braucht Herr Achenbach ca. vier bis sieben Monate, für den Nachbau fertigt er sich vorher jeweils genaue Zeichnungen an. Gewölbte Teile arbeitet er aus zusammengeleimten Brettchen oder Blöcken heraus, für die er ebenfalls nur Zündhölzer verwendet. Auch die „Kohle" im Tender besteht – konsequenterweise – aus abgebrannten Zündholzköpfen. Foto: Umbrecht

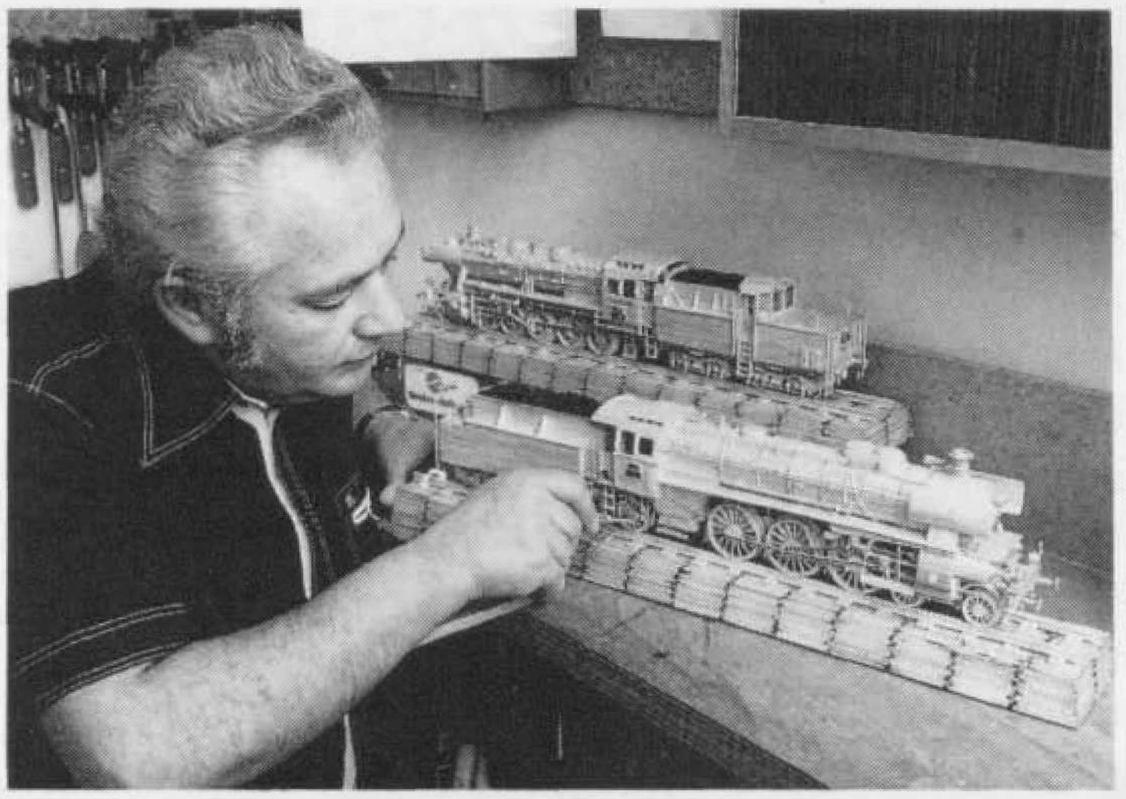


Bild 1. Eine mächtige Dampfwolke hinter sich herziehend verläßt die Nebenlok den kurzen Tunnel.

„Regler auf!“

Imposante Dampfwolken im Modell

Für die Modellbautage im Verkehrshaus der Schweiz baute Gerhard Epting ein kleines Diorama in herbstlicher Stimmung. Dabei wurde neben der Gestaltung der Felsen und des Bewuchses auch großer Wert auf die Darstellung einer täuschend echten „Dampffahne“ aus der Nebenbahnlok gelegt. Die Vorgehensweise ist denkbar einfach, die Wirkung frappierend. Zunächst wird ein „Unterbau“ aus 0,3 mm starkem, glasklarem PVC hergestellt, der in Wolkenform geschnitten wird. Teil A ist der Hauptträger, die Teile B und C stellen die Seitenträger dar. B und C werden an A geklebt und leicht zur Seite abgebogen, um einen plastischen Eindruck zu erwecken. Der gesamte Unterbau wird nun mittels eines Metallstäbchens im Kamin der Lok befestigt und durch ein zweites Stäbchen an einem Waggon unterstützt. Anschließend wird das PVC-Gebilde mit Wattebällchen unterschiedlicher Größe beklebt. Direkt nach dem Kamin werden die kleinen angebracht, weiter hinten die größeren und ganz großen. Zum Schluß wird die „Wolke“ mit der Spritzpistole oder der Spraydose grau (in verschiedenen Tönen) eingefärbt – fertig. ■

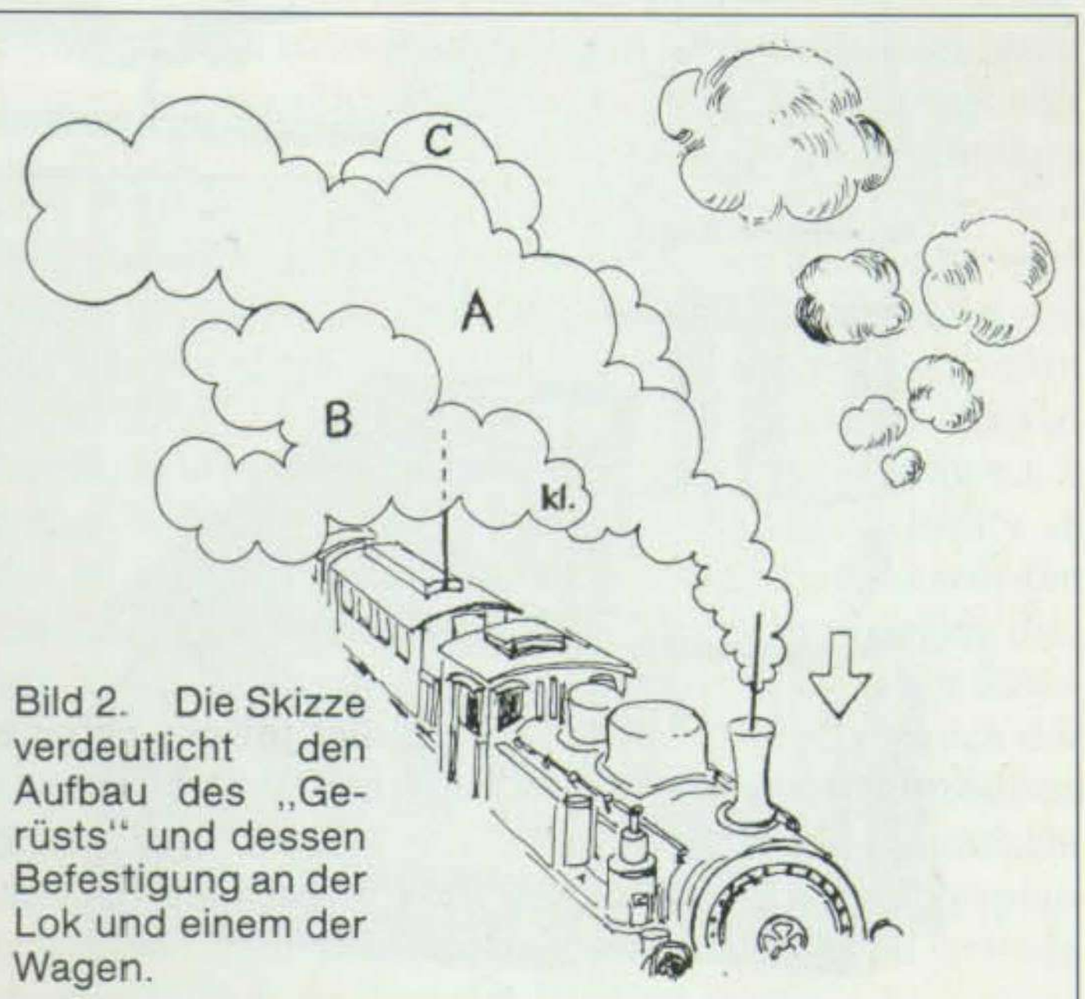
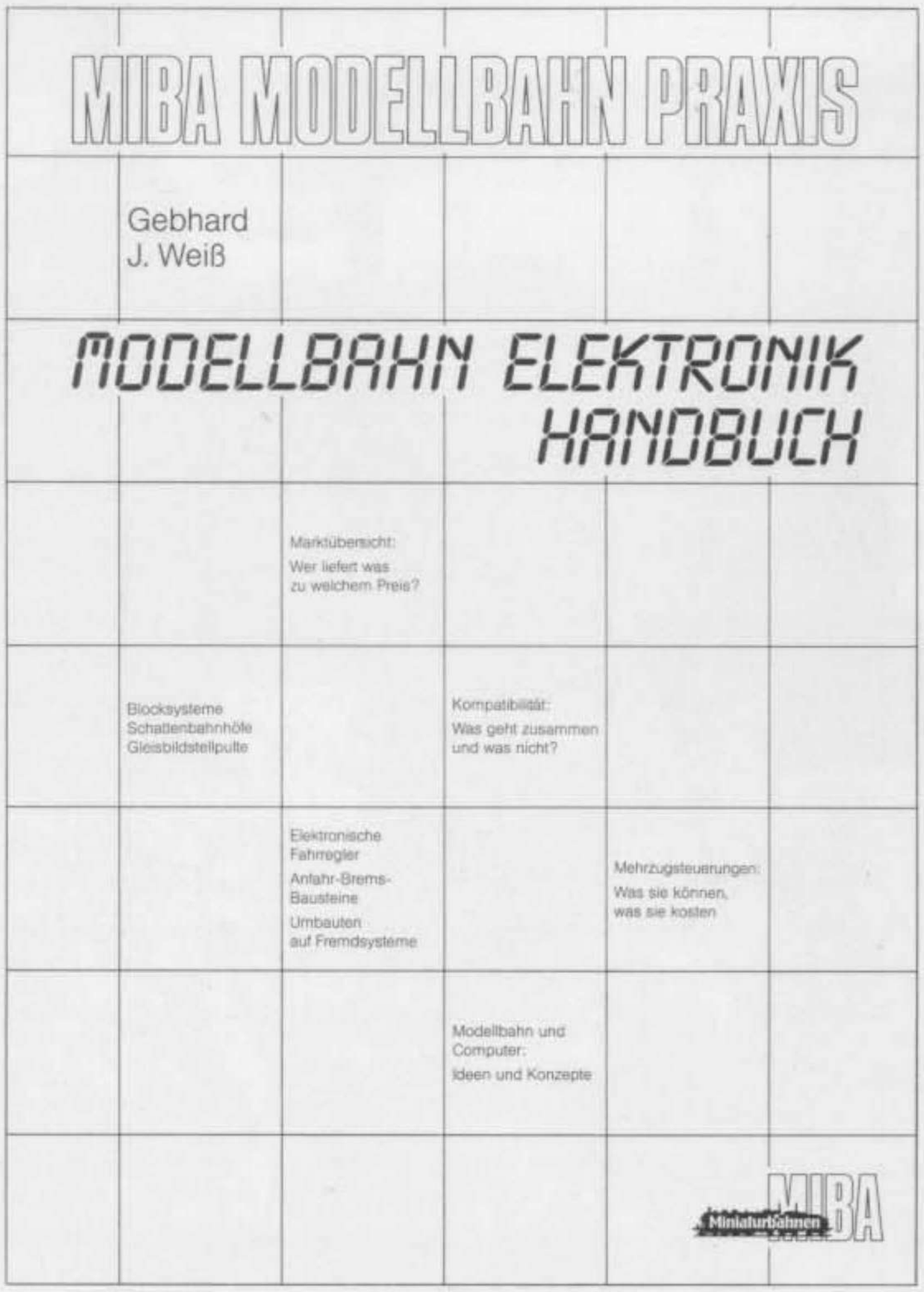


Bild 2. Die Skizze verdeutlicht den Aufbau des „Gerüsts“ und dessen Befestigung an der Lok und einem der Wagen.



Erscheint in Kürze!

Der durch zahlreiche MIBA-Veröffentlichungen bekannte Fachautor Gebhard J. Weiß legt hier eine fundierte Übersicht zum hochaktuellen Thema „Modellbahn-Elektronik" vor. Als Marktübersicht und Einkaufsführer ist dieses Handbuch ebenso unentbehrlich wie als grundlegende Orientierungshilfe auf einem Gebiet von ständig wachsender Bedeutung. Von konventionellen Grundsatz-Schaltungen bis zu Zukunftskonzepten einer computergesteuerten Modellbahn reicht das Spektrum dieses Buches, das die Schwellenangst vor der „Black Box" nimmt und zugleich die Faszination der Modellbahn-Elektronik erlebbar werden läßt.

- 132 Seiten mit 116 Bildern
- Zahlreiche Schaltzeichungen und Tabellen
- Format 16,8 x 23,5 cm
- Best.-Nr. 7406, Preis DM / sfr 17,50

Erhältlich in guten Fachgeschäften oder (zuzüglich DM 1,50 Inland/DM 2,00 Ausland Versandspesen, außer für MIBA-Abonnenten Inland) direkt vom

MIBA VERLAG, Postfach 81 03 60, 8500 Nürnberg 81

Bilder 1 und 2. Zwei u. E. besonders interessante H0-Neuheiten aus Leipzig.

Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Herbstmesse '86

Auf der Leipziger Herbstmesse zeigt die Spielwarenindustrie der DDR für die Baugröße H0 u. a. einen sächsischen Privat-Kesselwagen, einen zweiachsigen Kühlwagen, einen Eilzugwagen 1. Klasse (beschriftet für die ÖBB) und einen Bausatz für eine Kirche.

Die Anhänger der Nenngröße TT werden mit dem Modell einer DR-Diesellok, BR 119, bedacht; weiterhin sind ein Speisewagen und ein vierachsiger Container-Tragwagen neu.

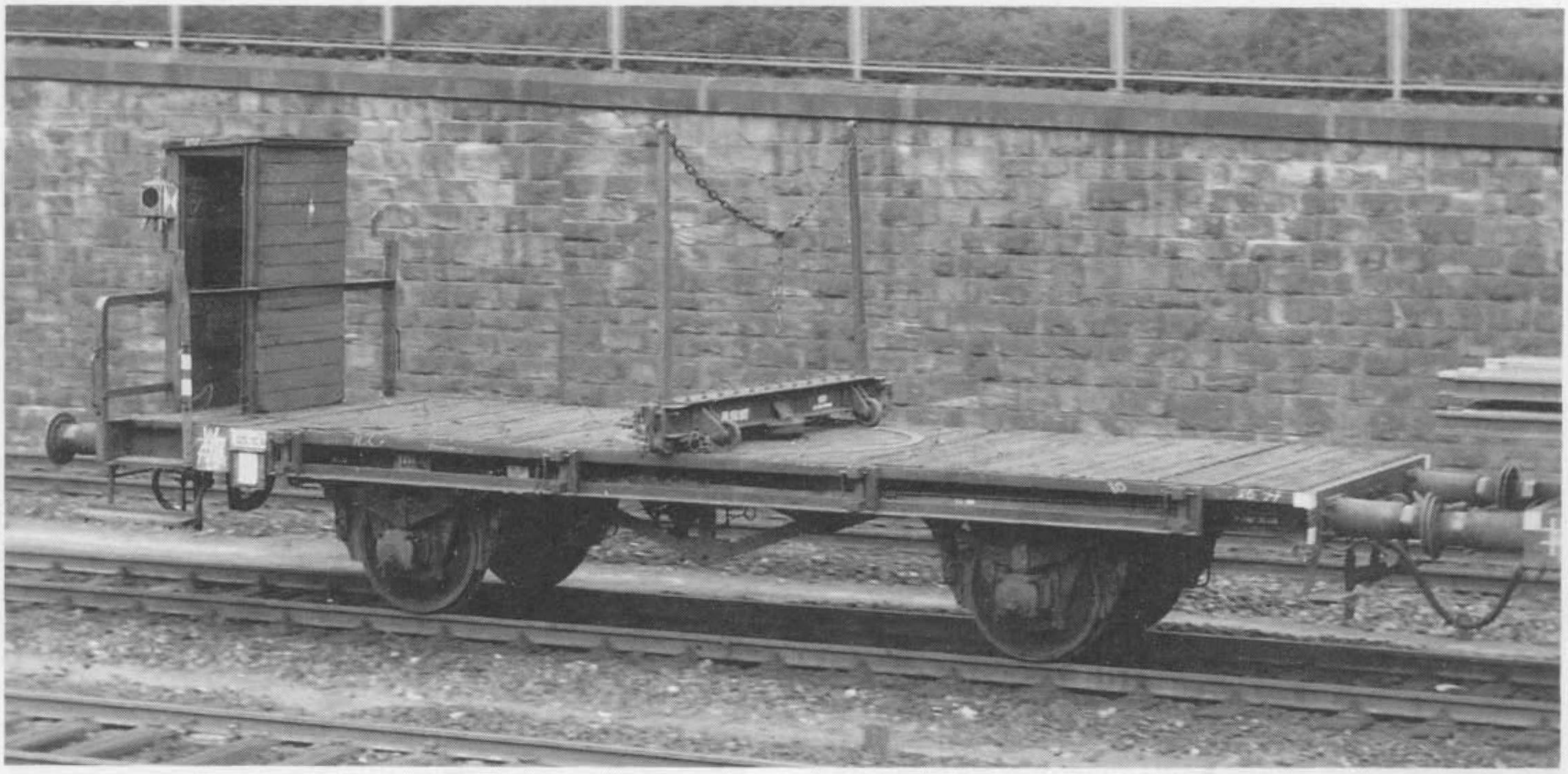


Bild 1. Ein H 10-Drehschemelwagen mit Handbremse und Bremserhaus, wie er der Bauzeichnung Bild 8 des heutigen Umbauvorschlags entspricht. J. Claus fotografierte am 22. 8. 1962 in Offenburg.

Güterwagen auf Maß gebracht (8)

Stefan Carstens

Drehschemelwagen H 10

Vorbild

Der heutige Artikel der Reihe „Güterwagen auf Maß gebracht" ist einem Drehschemelwagentyp gewidmet. Drehschemelwagen bzw. Schemelwagen, wie die amtliche Bezeichnung lautet, sind heute bei der Deutschen Bundesbahn nicht mehr im Einsatz, da ihre Aufgaben in der Zwischenzeit von vierachsigen Rungen- und Flachwagen wahrgenommen werden.

Schemelwagen wurden in der Regel paarweise vornehmlich für den Holztransport eingesetzt. Sie konnten aber auch einzeln als Flachwagen verwendet werden. Für diesen Zweck konnte der Drehschemel heruntergeklappt werden; dies sollte bei leerfahrenden Wagen zwar geschehen, wurde in der Praxis jedoch häufig nicht gemacht.

Modell

Als Basis für den Umbau habe ich den Märklin-H 10 ausgesucht, weil die Schemelwagen der anderen Hersteller unzureichend detailliert sind. Zu einer kompletten Schemel-Einheit gehören grundsätzlich ein gebremster (mit Handbremse) und ein ungebremster Wagen. Der gebremste Wagen ist als Märklin-Modell vorhanden und braucht nur noch etwas besser detailliert zu werden. Damit beide Wagen vom äußeren Erscheinungsbild zueinander passen, habe ich den ungebremsten Wagen ebenfalls aus einem Märklin-Modell umgebaut. Wenden wir uns zuerst diesem Umbau des H 10 zu einem ungebremsten Wagen zu.

Wagen ohne Handbremse

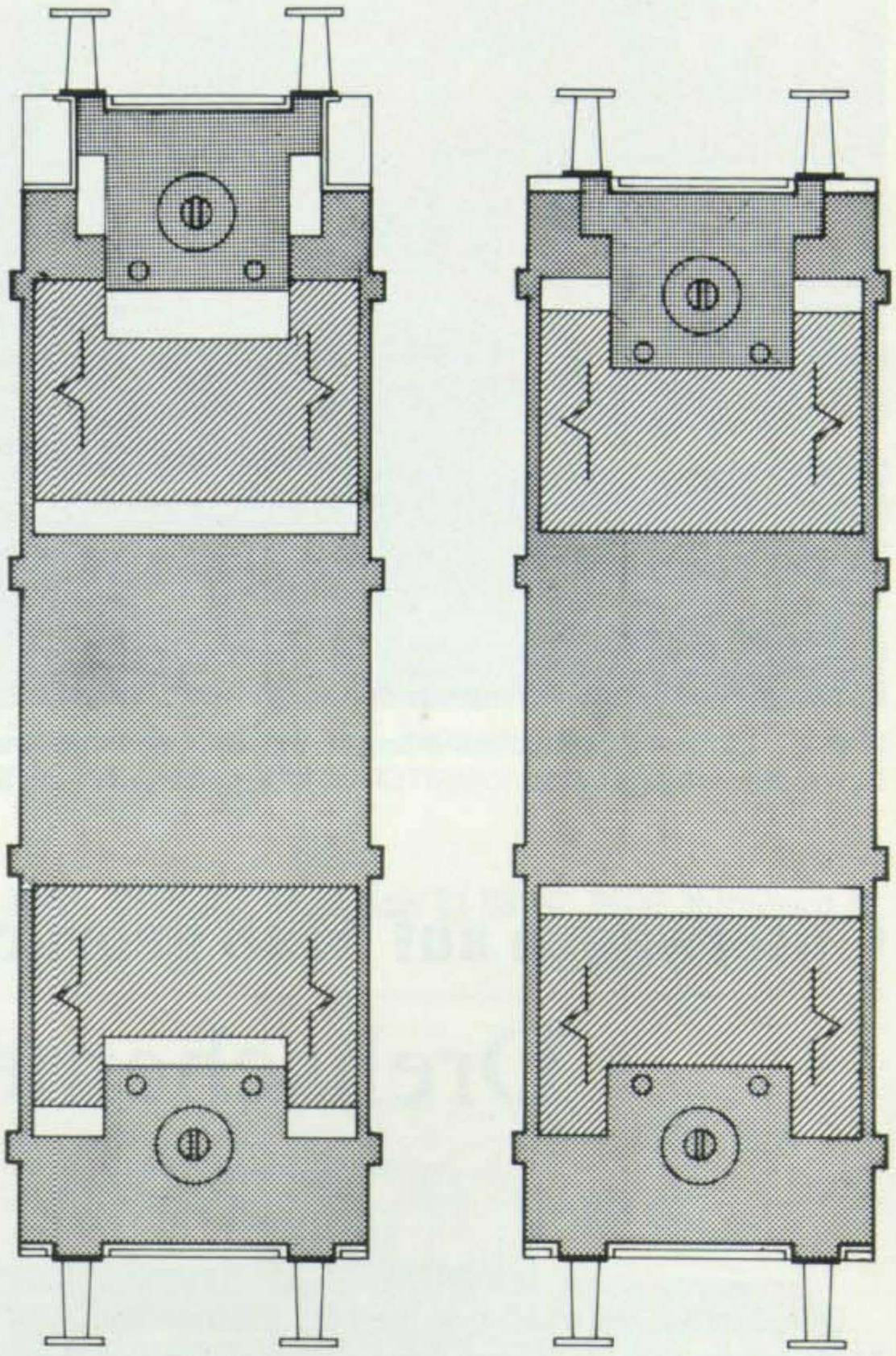
Hierzu muß erst der Wagen vollständig zerlegt werden; es werden die Achsen, die Kupplungen, sämtliche Rungen, der Schemel, die Bremserbühne und das Bremserhaus abgenommen (die Bremserbühne und das Bremserhaus müssen etwas abgehoben und dann zum Stirnende hinaus abgezogen werden). Danach wird der Wagenboden vom Fahrgestell getrennt.

Nachdem der Wagen so weit demontiert ist, müssen wir nun Werkzeug zu Hilfe nehmen. Da bei einem ungebremsten Drehschemelwagen im Gegensatz zum Wagen mit Handbremse der Drehschemel bezogen auf die Achsen mittig liegt, muß seine Lage angepaßt werden. Außerdem müssen das Untergestell gekürzt und die Achslager geringfügig versetzt werden. Dazu werden zunächst die kompletten Achslager-Segmente von der Oberseite mit einem Kreissägeblatt herausgetrennt (Vorsichtig! Die Federpakete dürfen nicht beschädigt werden, daher müssen die Schnitte leicht schräg nach außen verlaufen). Wichtig ist auch, daß die Schnitte an der Stirnseite nicht geradlinig verlaufen, sonst würden die Zapfen, die zur Aufnahme der Kupplungen dienen, beschädigt werden. Die günstigste Lage der Sägeschnitte geht aus der Skizze hervor. Nachdem auch der Überstand des Bremserendes abgetrennt ist, können die Einzelteile zusammengeklebt werden. Am einfachsten ist dies, wenn sie fest unter die Beschwerungsplatte geklebt werden, und zwar in der Form, daß sich ein symmetrischer Aufbau des Wagens ergibt.

Anschließend wird der asymmetrisch sitzende Drehschemel ebenfalls mit einem feinen Kreissägeblatt aus dem Wagenboden ausgeschnitten, und zwar so, daß die Schnittkanten des ausgeschnittenen Rechtecks seitlich und an einer Stirnseite den Drehkranz berühren und auf der gegenüberliegenden Stirnseite in dem benachbarten Bretterfeld verlaufen. Das herausgeschnittene Teil wird um 180° gedreht wieder eingeklebt, so daß jetzt auch der Drehschemel mittig sitzt. Da jetzt die Bohrung für die Aufnahme des Drehschemels im Wagenboden nicht mit der im Fahrgestell übereinstimmt, muß letztere noch angepaßt werden, bevor der Drehschemel wieder eingesetzt werden kann.

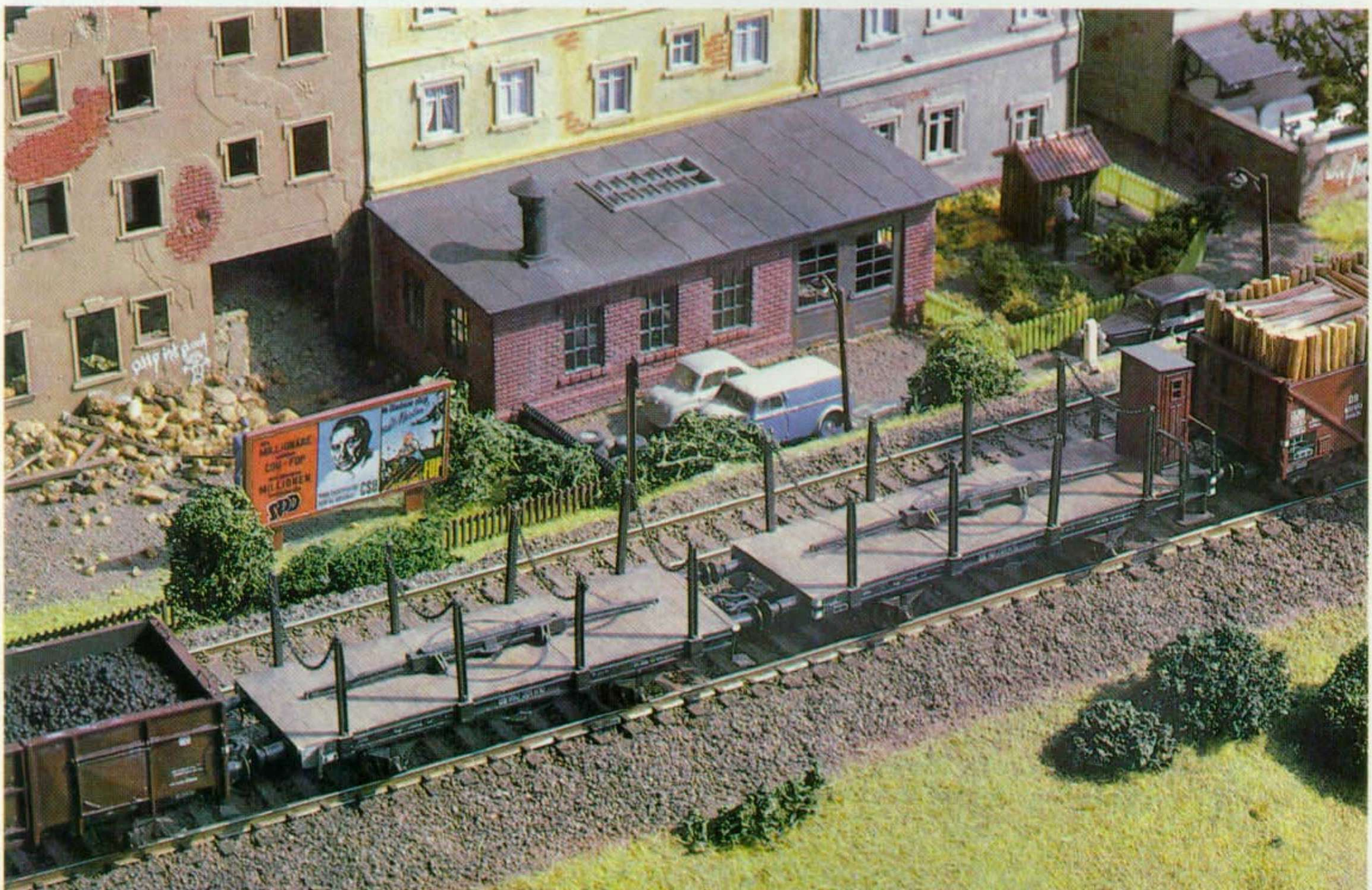
Bevor die Detaillierungsarbeiten kommen, sind noch zwei Anpassungen am Fahrgestell erforderlich. Zum einen muß das Sprengwerk ebenfalls mittig versetzt werden (d. h., daß die Spitze des Sprengwerks genau in der Achse des Drehschemels liegen muß). Hierzu wird das Sprengwerk vorsichtig abgetrennt und am besten mit Essigester (alternativ dazu mit Kunststoff-Klebstoff) wieder angeklebt. Außerdem müssen noch die Bremsbacken abgeschnitten werden, da alle Drehschemelwagen ohne Handbremse Leitungswagen waren, d. h. keine Bremsanlage besaßen.

Bild 4 (rechte Seite) zeigt im Vergleich zu Bild 3 eine beladene Drehschemel-Einheit, bei der die beiden Wagen durch die im Haupttext erwähnte hölzerne Kuppelstange verbunden sind. Gleichfalls beachtenswert: die Sicherung der Ladung (siehe Haupttext).



▶ Bild 2 zeigt in 1/1 H0-Größe (1:87) die erforderlichen Schnittkanten im Fahrgestell (siehe Haupttext). Links das Originalfahrgestell mit Bremserhaus, rechts das Fahrgestell eines H 10-Modells ohne Bremserhaus.

Bild 3. Ein fertig umgebautes Drehschemel-Pärchen, hier deutlichkeitshalber ohne Ladung, um die diversen Details zu zeigen. Auch auf dem Fotografier-Diorama hat schon der Wahlkampf begonnen . . .



Detaillierung

Die Wagen sind von Haus aus schon recht gut detailliert (und unterscheiden sich damit erfreulich von manch anderen Produkten des gleichen Herstellers). Jedoch sind m.E. einige Punkte verbesserungsbedürftig. Dies betrifft in erster Linie die viel zu massive Befestigung der Trittstufen. Ich habe aus diesem Grund die Rangierertritte abgetrennt und durch geätzte Rangierertritte von Weinert (8712) ersetzt. Am Handbremsenende habe ich die Trittstufenbefestigung vorsichtig dünner geschliffen. Dies geht recht gut, da das von Märklin gewählte Kunststoff-Material relativ stabil ist, so daß man – wenn der Wagen nicht gerade für Kinderhände gedacht ist – eine ganze Menge „Fleisch" wegnehmen kann.

Außerdem habe ich noch folgende Verbesserungen vorgenommen:

– Die zu klein geratenen Nachbildungen der Korbpuffer habe ich abgetrennt. Anschließend habe ich neue geätzte Pufferbohlen von Weinert (9254) mit Hülsenpuffern (ebenfalls von Weinert, 8614/15) angebaut.

– Links am Langträger habe ich kleine Kunststoffplättchen für die Zettelhalter bzw. das Anschriftenfeld angebracht.

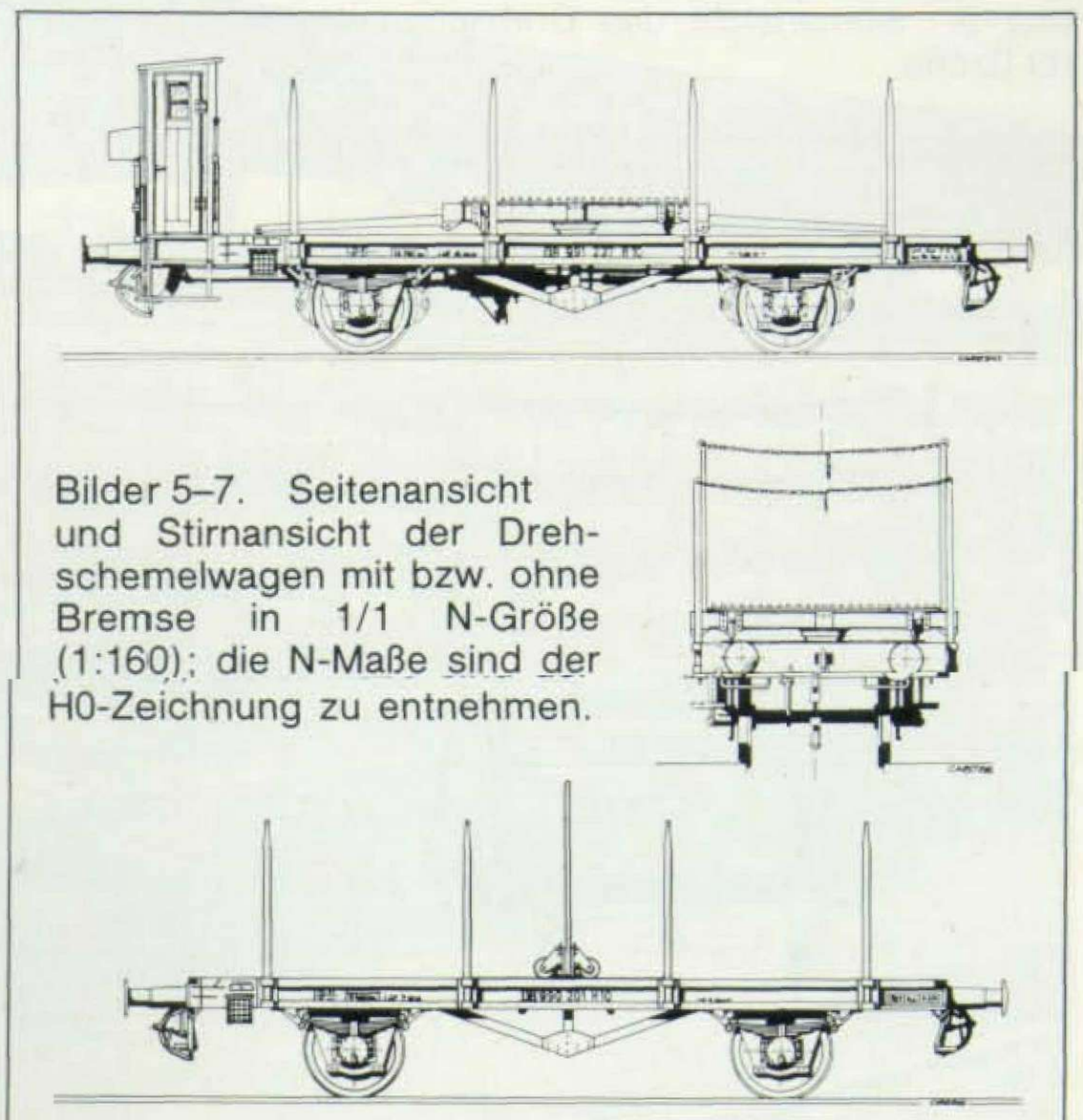
– Die Griffstangen an der Bremserbühne wurden teilweise abgetrennt. Aus Stabilitätsgründen hat Märklin hier einige Streben zuviel vorgesehen (die waagrecht vor dem Bremserhaus verlaufende Strebe ist überflüssig, genauso wie die senkrechten an der Bremserhauswand). Obendrein habe ich die kleinen Griffe durch 0,4 mm starken Messingdraht ersetzt und Signalhalter am Geländer angebracht (Weinert 8261).

– Das Dach des Bremserhauses sollte flach geschliffen werden, denn die im Modell angedeuteten Leisten sind beim Vorbild nicht vorhanden.

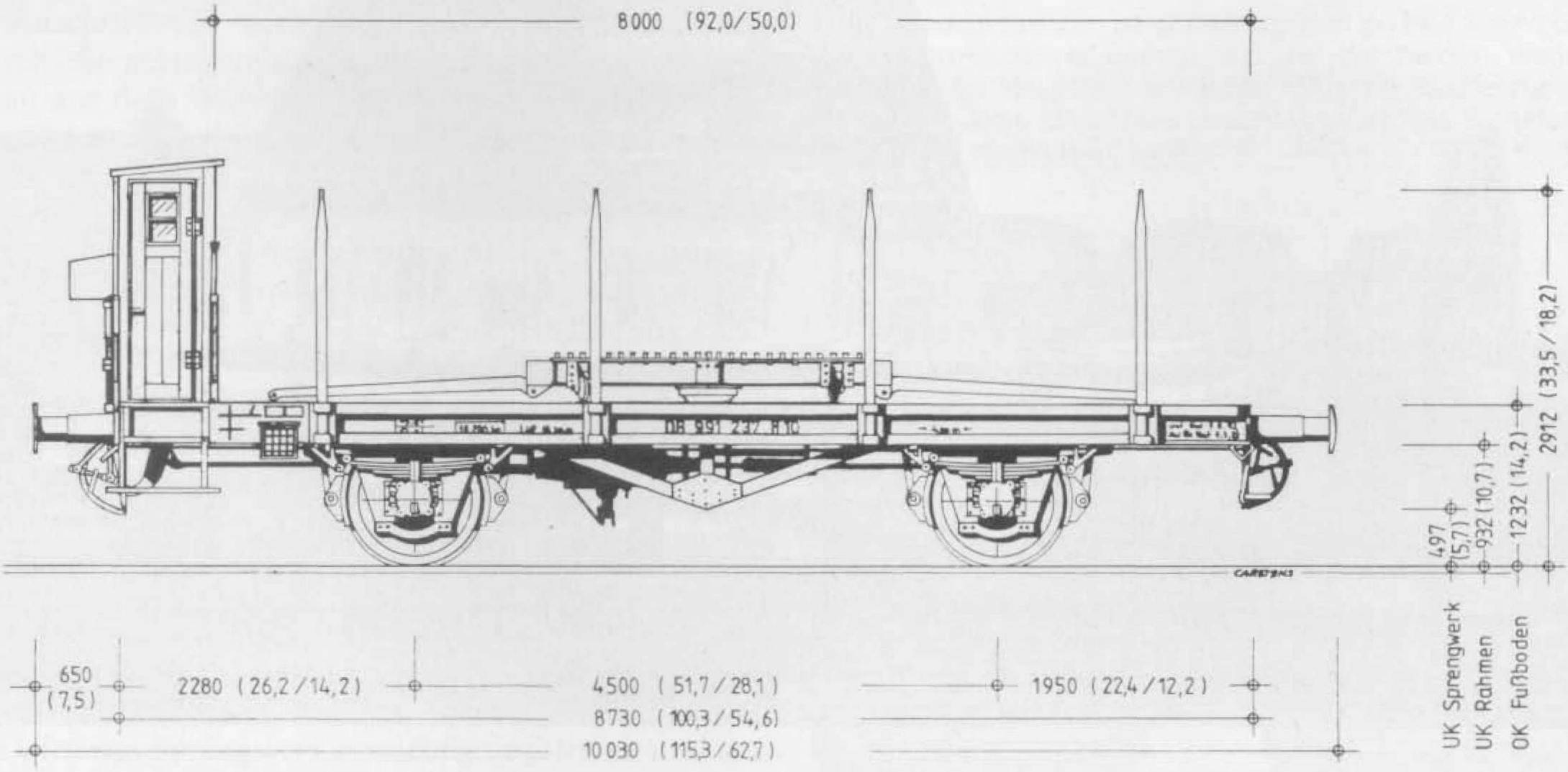
Beim Betrachten der beiden Modell-Drehschemeleinheiten wird Ihnen sicherlich aufgefallen sein, daß ich nicht beide gleich weit detailliert habe. Das hängt zum einen damit zusammen, daß ich die unbeladene Einheit schon vor mehreren Jahren gebaut habe und damals noch nicht so hohe Ansprüche an die Detaillierung gestellt habe. Auch bei dieser Einheit soll der Handbremsstand noch einmal überarbeitet werden. Gleichzeitig macht der Vergleich aber auch deutlich, wie geringfügige Verbesserungen das Aussehen erheblich beeinflussen können.

Nachdem der Wagen gegebenenfalls neu lackiert und beschriftet worden ist (eine komplette Bundesbahn-Beschriftung für die Drehschemeleinheit gibt es von Gaßner unter der Best.-Nr. G 333), fehlen nur noch die Ladung und die Ketten zwischen den Rungen. Bei der unbeladenen Drehschemeleinheit sind Ketten zwischen allen Rungenpaaren erforderlich (sofern nicht die Rungen des Drehschemels herabgeklappt werden). Hierzu habe ich Ketten von Weinert (Best.-Nr. 9318) in die Ösen der Rungen geklemmt und mit einem Tropfen Sekundenkleber fixiert.

Bei der mit Langholz beladenen Drehschemeleinheit müssen sowohl die Hölzer untereinander durch Ketten gegen Verrutschen gesichert werden, als auch



Bilder 5–7. Seitenansicht und Stirnansicht der Drehschemelwagen mit bzw. ohne Bremse in 1/1 N-Größe (1:160); die N-Maße sind der H0-Zeichnung zu entnehmen.



Bilder 8 und 9. Seitenansicht eines gebremsten (oben) bzw. ungebremsten H 10 mit Druckluftleitung (unten) sowie die Stirnansicht in 1/1 H0-Größe (1:87). Vor der Klammer die Originalmaße, in der Klammer die H0-/N-Maße.

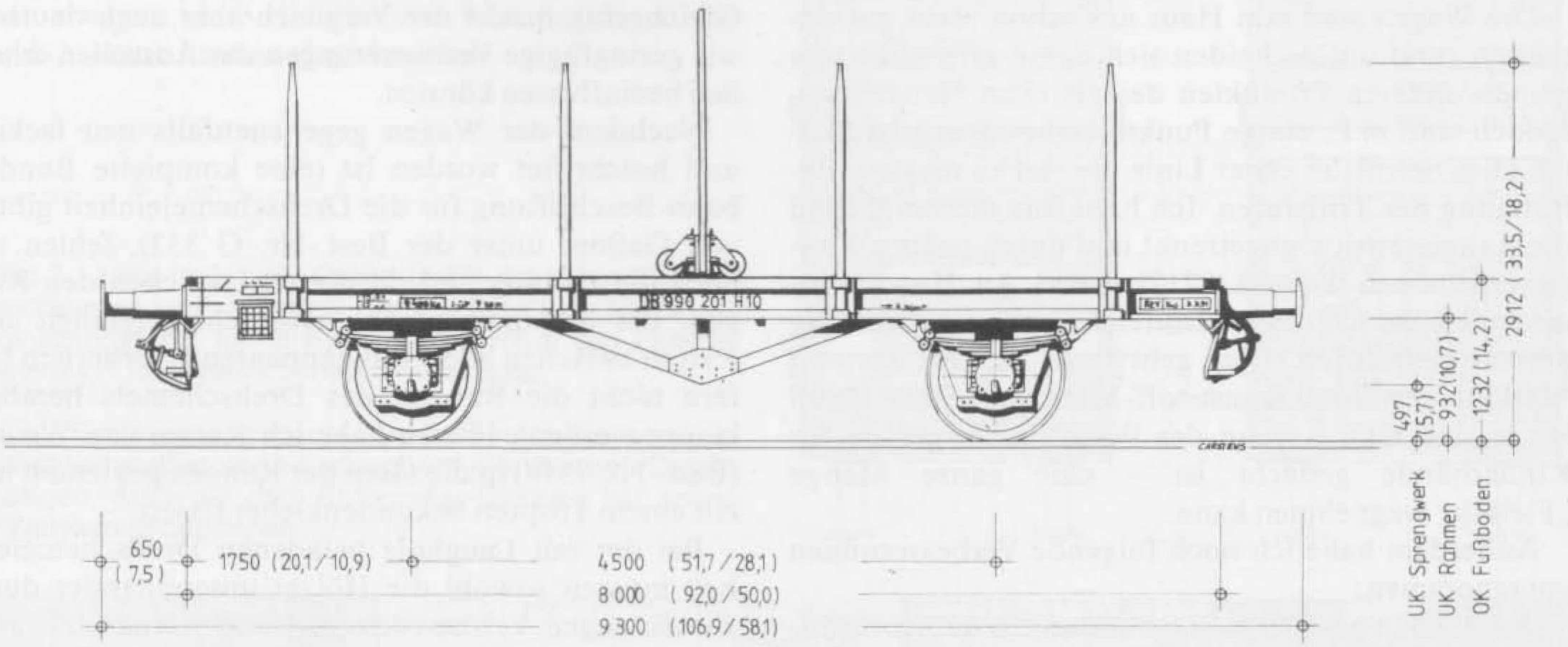


Bild 10. Stirnansicht des Drehschemelwagens in voller H0-Größe.

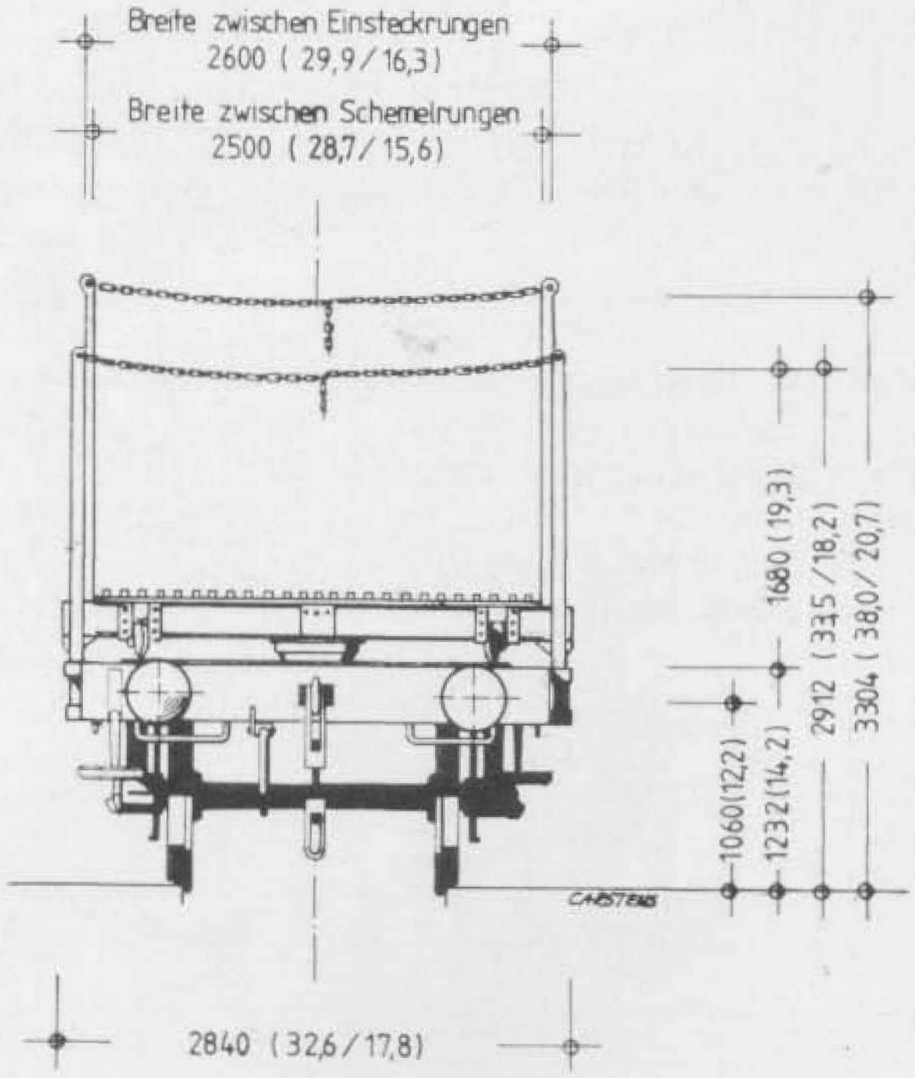
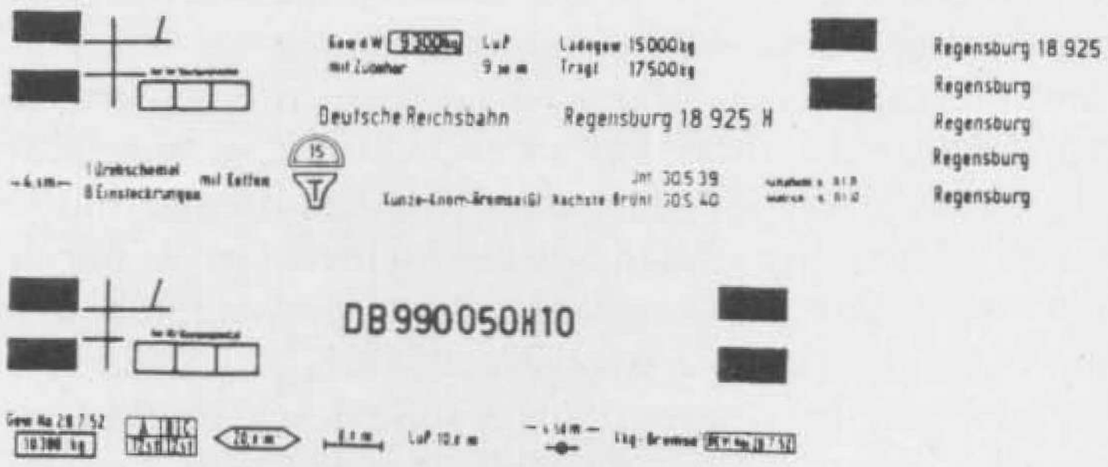


Bild 11. Die Beschriftung des Drehschemelwagens wird, ebenso wie die Beschriftung des Omm 29/Omm 37 aus MIBA 6/86, von der Firma Gaßner geliefert, die ein umfangreiches Sortiment an Beschriftungen für die Epoche III anbietet (s. S. 98).



auf dem Drehschemel mit Spannketten befestigt werden.

Abschließend noch einige Anmerkungen zur Beladung der Drehschemeleinheiten. Je nach Länge der Ladung werden die Wagen entweder ganz normal aneinander gekuppelt oder durch die Ladung gekuppelt. Letzteres bedeutet, daß lediglich die Baumstämme, die