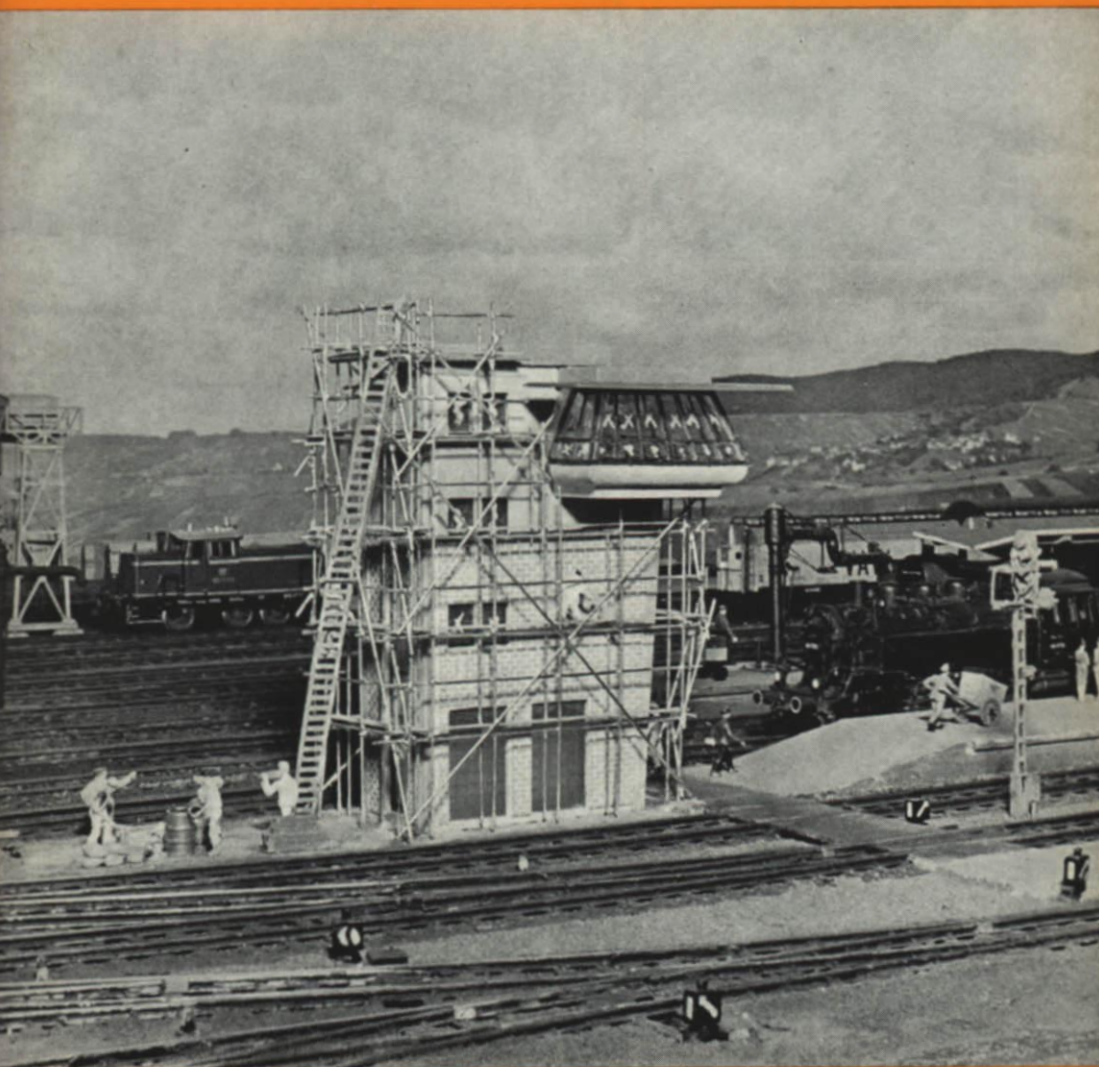


J 21282 D

Miniaturbahnen

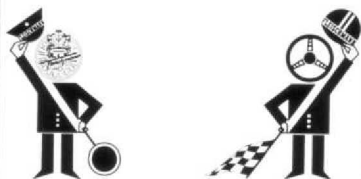
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



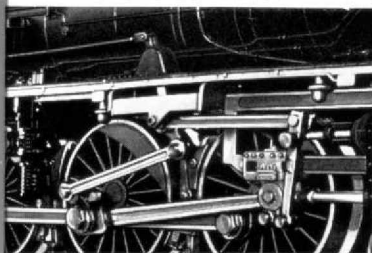
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

8 Band XIX
9. 6. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM



Freude auf
Rädern



Statt vieler Worte
FLEISCHMANN
weil sich's dauernd
bewährt!

Fleischmann
KURIER

die begehrte und vielseitige Fach-Zeitschrift er-
scheint 4mal jährlich. Bitte orientieren Sie sich bei
Ihrem Fachhändler oder durch uns!

Besten Dank!

Gebr. FLEISCHMANN · Modell-Eisenbahn-Fabriken · 85 Nürnberg 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 8/XIX

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite | | 12. Bremsklotz-Attrappen für 2achsige N-Wagen | 399 |
| I. Im Fachgeschäft eingetroffen . . . | | 13. Watte-Dampf mit Haarspray (Kniff) | 400 |
| II. Carl Bellingrodt 70 Jahre! | | 14. Meine Brauerei (H0-Modell K. Stay, Heidelb.) | 401 |
| III. 60 Jahre: Emil Fleischmann | 387 | 15. Zweischienen-Kehrschleife mit Oberleitung | |
| 2. Das filigrane Stahlgerüst | 387 | (Nachtrag zum Artikel in Heft 6/XIX) | 404 |
| 3. „In Kanada war ana da“ (zur Weltausstel-
lung in Montreal) | 389 | 16. Steckdosen-Kennzeichnung (zum Thema:
Zusammenschalten von Stromquellen; | |
| 4. Modellbahn als Lehrfach (Bildmotiv) | 390 | Heft 16/XVIII) | 405 |
| 5. Tips und Kniffe | 390 | 17. Schlackengrube mit Mittelleiter | 406 |
| 6. Der provisorische Turmwagen (H0-Modell) | 391 | 18. Der vollautomatische Abstellbahnhof
(für das Märklin-System) | 409 |
| 7. Sommerzeit — Campingzeit (Anlagenmotive) | 391 | 19. Es grünt so grün . . . (H0-Anlage Sammet,
Hersbruck) | 412 |
| 8. „Rennwagen oder Lokmodelle?“ Betrachtun-
gen zum Thema „Modellgeschwindigkeiten“ | 392 | 20. C Pr 82 und B Pr 82 — Zweiachsige Abteil-
wagen der Berliner S-Bahn (BZ) | 416 |
| 9. Nomogramm zum Ablesen von Modell-
geschwindigkeiten | 395 | 21. Prellböcke alter und moderner Bauart - Schluß | 418 |
| 10. Tunnelportale „am laufenden Band“
(als Arkaden) | 397 | 22. Ein interessantes Kardangelen
(Güztold-V 100) | 423 |
| 11. Geschwindigkeits-Reduzierung durch Anker-
Umwickeln | 398 | 23. Zweimal das gleiche (Thema) — und doch
nicht dasselbe (2 Streckenplan-Entwürfe) | 424 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —

Schriftleitung u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus —,20 DM Versandkosten).

► Heft 9/XIX ist spätestens am 8.7.67 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Im Fachgeschäft eingetroffen...

ARNOLD: Bi 33 in rot/elfenbein
FLEISCHMANN: Nirosa-Wagen 2. Kl., Gepäck-
u. Rungenwagen, Kühlwagen,
Selbstentlader, komplettes
Standardgleis-Sortiment
JOUEF: H0-9 mm: Langholz- und Lorenwagen
LILIPUT: 4t'riger Eilzugwagen
NOCH: Matten in Rollen u. hohe Bäume
PREISER: N-Tiere
POLA N: Viadukt, Bf. St. Niklaus
RIVAROSI: Big Boy und SNCF-231 E 13

Stichtag: 23. 5. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)



Carl Bellingrodt 70 Jahre!

Vor kurzem vollendete Carl Bellingrodt, dessen Name wohl allen MIBA-Lesern ein Begriff sein dürfte, sein 70. Lebensjahr. Seine umfassende Sammlung von Eisenbahn-Fotografien (die größte und vollständigste, die z. Z. in Deutschland existiert) machte seinen Namen zu einem Begriff – zum Symbol der Eisenbahn-Fotografie schlechthin. Seine außergewöhnliche Tatkraft, seine Hingabe an eine Idee, gepaart mit einem Maß von Idealismus, wie man ihn nur selten findet, ließen im Laufe der Jahrzehnte das heute rund 55 000 Negative umfassende „Lokbildarchiv Bellingrodt“ entstehen, das in Eisenbahn-Liebhaberkreisen in aller Welt zu einem fast legendären Begriff geworden ist. Trotz seiner 70 Jahre steckt Carl Bellingrodt auch heute noch voller Ideen und Tatkraft, denn die Liebe zur Eisenbahn hat ihn jung erhalten.

Wir schließen uns den Glückwünschen aus aller Welt an und wünschen Carl Bellingrodt noch viele Jahre fruchtbarer Schaffens zum Nutzen der großen und nicht zuletzt unserer kleinen Eisenbahn; denn auch wir verdanken ihm viele zum Teil seltene Aufnahmen vom großen Vorbild, für die wir ihm an dieser Stelle unseren persönlichen Dank und verdiente Anerkennung für seine Leistung aussprechen. (Foto: Lok-Magazin)



Emil Fleischmann 60 Jahre alt!

Emil Fleischmann, Mitinhaber der bekannten Modell-Eisenbahn-Fabriken Gebr. Fleischmann in Nürnberg, vollendete kürzlich sein 60. Lebensjahr.

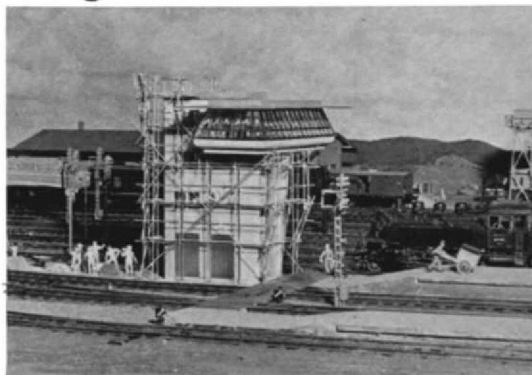
Die Fa. Fleischmann, die auf dem Gebiet der Modelleisenbahn durch ihre 0-Bahn bereits vor dem Krieg einen Namen hatte, stellte 1952 erstmals ihr H0-Programm nach dem international genormten Zweischienen-Zweileiter-System vor. Herr Emil Fleischmann war und ist nach wie vor maßgeblich an der Entwicklung und Förderung dieser H0-Modellbahn beteiligt, die heute bereits längst über Deutschlands Grenzen hinaus den Ruf einer qualitativ hochstehenden und ausgereiften Modell-Eisenbahn genießt. – Der MIBA-Verlag und darüber hinaus wohl auch alle Modellbahnfreunde (von den speziellen Fleischmann-Anhängern ganz abgesehen) wünschen Herrn Emil Fleischmann für die Zukunft und für die weitere Aufwärtsentwicklung seines Unternehmens alles Gute!

Zum heutigen
Titelbild:

Das filigrane Stahlgerüst...

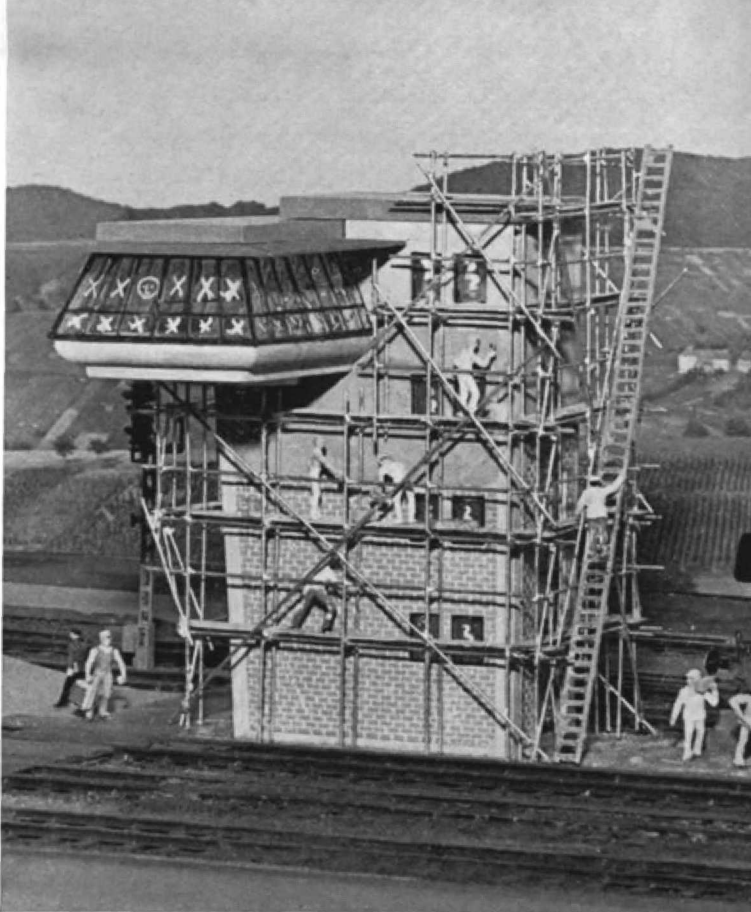
... rund um das Kibri-Stellwerk entstand aus 0,8 mm-Ms-Draht und es war – gesteht der Erbauer S. Tappert aus Ansbach – „eine ganz schöne Fummelei, bis alles fertig zusammengelötet war“. Weshalb er das Stellwerk überhaupt mit dem Gerüst umgab, hat seine besondere Entstehungsgeschichte, über die der Erbauer selbst berichtet:

Da auf meiner Anlage im Bahnhofsgelände bereits 2 Stellwerke vorhanden sind, wäre ein drittes doch etwas zuviel des Guten gewesen. Da ich aber andererseits noch gern ein Stellwerksgebäude modernen



Stils aufstellen wollte und auch keines der alten abreißen wollte, kam mir der „geniale“ Gedanke, das neue Gebäude im Bauzustand darzustellen, und zwar mit der „offiziellen“ Begründung, „daß nach Fertigstellung des neuen die alten Stellwerke abgerissen würden.“ Na, ist das nicht eine wohlfundierte Begründung? – Die fleißigen Preiser-Maurer sind übrigens gerade dabei, die letzten Klinker-Verblendungen anzubringen. Auch sind gerade erst die Scheiben eingesetzt worden, wie die weißen Kreide-Kreuze demonstrieren sollen. Ein Witzbold von Glaser hat dabei einen Kopf mit aufgemalt . . .

Soweit Herr Tappert, bei dessen Schilderung wir uns eines Schmunzeln nicht erwehren können. Es ist doch eigenartig, was für Ausreden einem Modellbahner einfallen, wenn er partout eine Sache erstellen will, die an sich nicht richtig ins Konzept paßt, auf die er jedoch „nicht ums Verrecken“ verzichten möchte! Aber Herr Tappert ist nicht zu widerlegen, denn bei den verschiedensten Kapriolen des Vorbilds haben wir ja selbst oft genug betont, daß nichts un-



Zum Bagerüst in N (Abb. 3 u. 4): Der äußerst zierliche Gerüstbau wurde aus dünnsten Kiefernleistchen sowie aus Balsaholz-Streifchen zusammengesetzt.

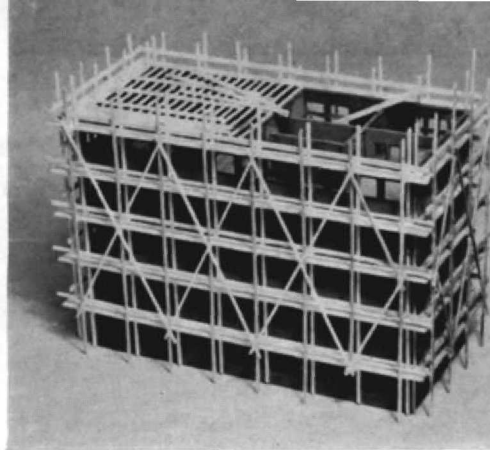


möglich ist, solange eine plausible Erklärung auf der Hand liegt. Und plausibel ist die Begründung des Herrn Tappert allemal!

Für diejenigen, die auch gern ein solches illigrares Stahlgerüst irgendwo anbringen wollen, noch ein Großbild, aus dem die Einzelheiten sicher deutlich genug hervorgehen. Genau genommen ist die Erstellung noch nicht mal so wild (der Endeffekt allerdings umso

eindrucksvoller), höchstens die Herstellung. Aber wer nicht mit dem LötKolben umzugehen versteht, lege die Stübe auf einer eingefetteten Glasplatte kreuzweise übereinander und klebe sie mit Uhu-plus zusammen (starke Lampe darüber halten, in ein paar Minuten sind die Klebestellen fest!). Die Laufbretter (aus Furnier) und die diagonalen Verstrebungen erhöhen später die Festigkeit ganz gewaltig und wenn das Gerüst mal am Haus steht, kann so gut wie nichts mehr passieren, es sei denn, Ihre Frau bleibt mal mit einem Staublappen hängen . . . (für „Mord im Affekt“ soll es bekanntlich mildernde Umstände geben).

Eine „Mordsarbeit“ stellte sicher auch das Baugerüst in N dar, das seinerzeit auf der Arnold-IVA-Anlage zu bewundern war.



„In Kanada war ana da“ (auf der Weltausstellung in Montreal)

Hier in Montreal wurde vor kurzem die Weltausstellung eröffnet, darunter auch Deutschlands Pavillon, der – nebenbei gesagt – alle Erwartungen der Leute hier zutiefst enttäuscht und m. E. nur als eine Blamage erster Güte angesprochen werden kann.

Was unser Steckenpferd anlangt, so war vor Monaten bereits die Propagandatrommel gerührt und dabei erwähnt worden, daß eine besondere Ecke des Baues „nur für Väter“ reserviert werden würde mit einer vom Publikum selbst zu bedienenden Modellbahn.

Kurz vor der Eröffnung hatte man schon etwas zurückgesteckt. In der hiesigen deutschen Zeitung stand etwas von einer Modellbahn, die durch eine romantische Landschaft fahren würde; sie sei von einem Münchener Künstler aufgebaut worden.

Ich war natürlich gespannt!

So kam denn die Eröffnung mit 1,5 Millionen Besuchern in den ersten 3 Tagen (ohne mich) und schon sickerten „alarmierende“ Gerüchte zu mir durch. Eines Abends raffte ich mich auf, um mir die Schau einmal anzusehen. Natürlich führte mich mein Weg auch in den deutschen Pavillon. Was ich dort in unserer „Branche“ erblickte, spottet fast jeder Beschreibung. Ich ging nur einmal um die „Anlage“ herum – kaum meinen Augen traugend – und verließ sogleich fluchtartig die Stätte des Grauens.

Vielleicht erinnern Sie sich der surrealistischen Modellbahn, über die ein MIBA-Leser vor Jahren einmal berichtete. Nun, die hatte noch einen gewissen Sinn, indem sie das Wesentliche erfassen wollte und nichts anderes.

Dieses „Ding“ hier aber „schlägt dem Faß die Krone ins Gesicht“; das Ding besteht aus einem etwa 3 x 1,5 m großen Tisch mit einem Hügel in der Mitte, mit 'n paar stilisierten Tannen aus Papier (oder etwas ähnlichem). Auf den Flächen drumrum sind 3 oder 4 unregelmäßige Schienenkreise ohne irgendwelche Verbindung miteinander (auch sonst gab es keine Weichen) angelegt. Ein paar sinnlos in der entgegengesetzten Fahrtrichtung aufgestellte Signale (Märklin- bzw. Fleischmann-Licht- und Formsignale) sorgen für bunte Lichter. Oh, nicht viel, bloß etwa fünf oder sechs.

Und nun kommt der Clou von Janze; die Fahrzeuge! Auf jedem dieser Kreise fuhr oder stand ein „Zug“. Von den Loks konnte ich nur zwei erkennen: eine T 3 und eine 2'Cl, beide von Fleischmann. Letztere war ohne Aufbau und mit Kerzenwachs oder so-

was verschmiert und hatte vorn zwei Hörner, an denen Lämpchen angebracht waren. Die T 3 dagegen besaß noch ihren Aufbau, war aber fast bis zur Unkenntlichkeit ebenfalls mit Stearin übertrüffelt worden. An den Zylindern standen zwei Ohren heraus (wahrscheinlich das „Wesentliche des Auspuffdampfes“). Die Wagen – soweit ich das ausmachen konnte – waren Trix-Oldtimer-Personenwagen plus einem Fleischmann-Caboose an e i n e m Zug. Ein anderer Zug bestand aus Güterwagen, von denen ich bloß einen Tieflader erkennen konnte – alle ebenfalls bis zur Unkenntlichkeit mit Wachs übergossen. Auf einem der Oldtimer waren noch 5–6 m hohe (Kerzen-)Stümpfe aufgereiht (das „Wesentliche der Wagenbeleuchtung“?).

Ein dritter Zug sollte wohl einen Super-Super-Triebwagen darstellen; er bestand aus drei Pappröhren mit aufgemalten Bullaugen und konisch zulaufendem Anfang und Ende.

Als ich die Sache besichtigte, lief dort bloß die T 3 auf ihrem Kringel herum, die Ex-01 wollte . . . konnte aber nicht wegen Schienenverschmutzung. Man sah es am periodischen leichten Aufleuchten der Lämpchen am „Geweih“. Der Triebwagen war wohl ganz stecken geblieben. Der Pavillon ist nämlich, wenn auch nicht „vom Winde verweht“, so doch durchweht und da geht viel Staub mit, der von Millionen Füßen aufgewirbelt wird.

Nun kommt die Frage: Wie konnte es passieren, daß die deutsche Modellbahn-Industrie inclusive der Zubehörhersteller sich eine solche Gelegenheit haben entgehen lassen, um dem nordamerikanischen Kontinent ihr Können zu zeigen? Waren es Konkurrenzstreitigkeiten oder ist man überhaupt nicht an sie herantreten? Oder soll es sich hier um eine Art „höhere Kunst“ handeln, die zu verstehen mir und wohl den meisten Besuchern versagt ist?

Noch ist es nicht zu spät! Der Pavillon hat noch eine Menge Platz!

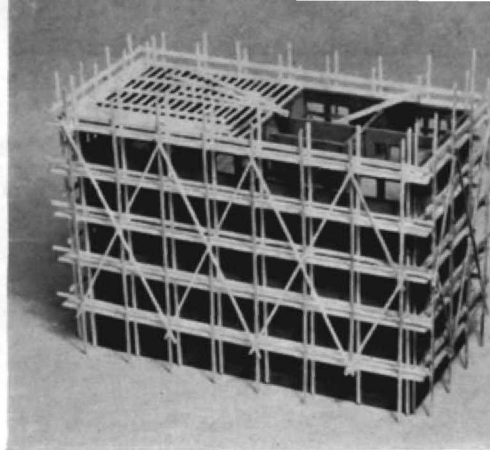
Könnten Sie, lieber WeWaW, vielleicht die einschlägigen Firmen alarmieren, damit sie sich dieser blamablen Modellbahn-Angelegenheit annehmen? Es gibt doch bestimmt fertige transportable Anlagen, die hergeschafft werden könnten! Oder wenigstens ein paar Vitrinen mit Loks oder Wagen! Es werden ja noch 35 Millionen Besucher erwartet!

Viele Grüße

U. Hertel, Montreal

eindrucksvoller), höchstens die Herstellung. Aber wer nicht mit dem LötKolben umzugehen versteht, lege die Stübe auf einer eingefetteten Glasplatte kreuzweise übereinander und klebe sie mit Uhu-plus zusammen (starke Lampe darüber halten, in ein paar Minuten sind die Klebestellen fest!). Die Laufbretter (aus Furnier) und die diagonalen Verstrebungen erhöhen später die Festigkeit ganz gewaltig und wenn das Gerüst mal am Haus steht, kann so gut wie nichts mehr passieren, es sei denn, Ihre Frau bleibt mal mit einem Staublappen hängen . . . (für „Mord im Affekt“ soll es bekanntlich mildernde Umstände geben).

Eine „Mordsarbeit“ stellte sicher auch das Baugerüst in N dar, das seinerzeit auf der Arnold-IVA-Anlage zu bewundern war.



„In Kanada war ana da“ (auf der Weltausstellung in Montreal)

Hier in Montreal wurde vor kurzem die Weltausstellung eröffnet, darunter auch Deutschlands Pavillon, der – nebenbei gesagt – alle Erwartungen der Leute hier zutiefst enttäuscht und m. E. nur als eine Blamage erster Güte angesprochen werden kann.

Was unser Steckenpferd anlangt, so war vor Monaten bereits die Propagandatrommel gerührt und dabei erwähnt worden, daß eine besondere Ecke des Baues „nur für Väter“ reserviert werden würde mit einer vom Publikum selbst zu bedienenden Modellbahn.

Kurz vor der Eröffnung hatte man schon etwas zurückgesteckt. In der hiesigen deutschen Zeitung stand etwas von einer Modellbahn, die durch eine romantische Landschaft fahren würde; sie sei von einem Münchener Künstler aufgebaut worden.

Ich war natürlich gespannt!

So kam denn die Eröffnung mit 1,5 Millionen Besuchern in den ersten 3 Tagen (ohne mich) und schon sickerten „alarmierende“ Gerüchte zu mir durch. Eines Abends raffte ich mich auf, um mir die Schau einmal anzusehen. Natürlich führte mich mein Weg auch in den deutschen Pavillon. Was ich dort in unserer „Branche“ erblickte, spottet fast jeder Beschreibung. Ich ging nur einmal um die „Anlage“ herum – kaum meinen Augen traugend – und verließ sogleich fluchtartig die Stätte des Grauens.

Vielleicht erinnern Sie sich der surrealistischen Modellbahn, über die ein MIBA-Leser vor Jahren einmal berichtete. Nun, die hatte noch einen gewissen Sinn, indem sie das Wesentliche erfassen wollte und nichts anderes.

Dieses „Ding“ hier aber „schlägt dem Faß die Krone ins Gesicht“; das Ding besteht aus einem etwa 3 x 1,5 m großen Tisch mit einem Hügel in der Mitte, mit 2 paar stilisierten Tannen aus Papier (oder etwas ähnlichem). Auf den Flächen drumrum sind 3 oder 4 unregelmäßige Schienenkreise ohne irgendwelche Verbindung miteinander (auch sonst gab es keine Weichen) angelegt. Ein paar sinnlos in der entgegengesetzten Fahrtrichtung aufgestellte Signale (Märklin- bzw. Fleischmann-Licht- und Formsignale) sorgen für bunte Lichter. Oh, nicht viel, bloß etwa fünf oder sechs.

Und nun kommt der Clou von Janze; die Fahrzeuge! Auf jedem dieser Kreise fuhr oder stand ein „Zug“. Von den Loks konnte ich nur zwei erkennen: eine T 3 und eine 2'Cl, beide von Fleischmann. Letztere war ohne Aufbau und mit Kerzenwachs oder so-

was verschmiert und hatte vorn zwei Hörner, an denen Lämpchen angebracht waren. Die T 3 dagegen besaß noch ihren Aufbau, war aber fast bis zur Unkenntlichkeit ebenfalls mit Stearin übertrüffelt worden. An den Zylindern standen zwei Ohren heraus (wahrscheinlich das „Wesentliche des Auspuffdampfes“). Die Wagen – soweit ich das ausmachen konnte – waren Trix-Oldtimer-Personenwagen plus einem Fleischmann-Caboose an einem Zug. Ein anderer Zug bestand aus Güterwagen, von denen ich bloß einen Tieflader erkennen konnte – alle ebenfalls bis zur Unkenntlichkeit mit Wachs übergossen. Auf einem der Oldtimer waren noch 5–6 m hohe (Kerzen-)Stümpfe aufgereiht (das „Wesentliche der Wagenbeleuchtung“?).

Ein dritter Zug sollte wohl einen Super-Super-Triebwagen darstellen; er bestand aus drei Papprohren mit aufgemalten Bullaugen und konisch zulaufendem Anfang und Ende.

Als ich die Sache besichtigte, lief dort bloß die T 3 auf ihrem Kringel herum, die Ex-01 wollte . . . konnte aber nicht wegen Schienenverschmutzung. Man sah es am periodischen leichten Aufleuchten der Lämpchen am „Geweih“. Der Triebwagen war wohl ganz stecken geblieben. Der Pavillon ist nämlich, wenn auch nicht „vom Winde verweht“, so doch durchweht und da geht viel Staub mit, der von Millionen Füßen aufgewirbelt wird.

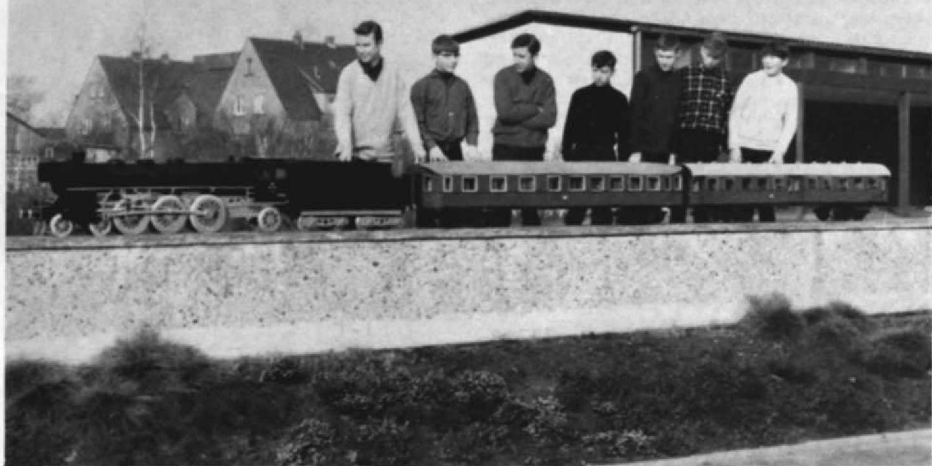
Nun kommt die Frage: Wie konnte es passieren, daß die deutsche Modellbahn-Industrie inclusive der Zubehörhersteller sich eine solche Gelegenheit haben entgehen lassen, um dem nordamerikanischen Kontinent ihr Können zu zeigen? Waren es Konkurrenzstreitigkeiten oder ist man überhaupt nicht an sie herantreten? Oder soll es sich hier um eine Art „höhere Kunst“ handeln, die zu verstehen mir und wohl den meisten Besuchern versagt ist?

Noch ist es nicht zu spät! Der Pavillon hat noch eine Menge Platz!

Könnten Sie, lieber WeWaW, vielleicht die einschlägigen Firmen alarmieren, damit sie sich dieser blamablen Modellbahn-Angelegenheit annehmen? Es gibt doch bestimmt fertige transportable Anlagen, die hergeschafft werden könnten! Oder wenigstens ein paar Vitrinen mit Loks oder Wagen! Es werden ja noch 35 Millionen Besucher erwartet!

Viele Grüße

U. Hertel, Montreal



Ein lobenswertes
„Schul-Beispiel“:

Modellbahn als Lehrfach

In Heft 14/XVII, S. 656, stand zu lesen, daß „Modellbahn“ als Lehrfach wohl ein Wunschtraum bleiben würde. Ich kann dem als Lehrer nicht allgemein widersprechen, möchte aber an einem Beispiel das Gegenteil beweisen.

Als ich im Sommer 1964 während einer Franken-Fahrt mit meiner Klasse Nürnberg besuchte, entstand bei der Besichtigung des Verkehrsmuseums unter den Jungens (damals 14jährige Schüler der Volksschule Kralenriede) der Plan, das Modell einer Dampflok zu bauen.

Im Werkunterricht ging es dann los. Als „Bauplan“ standen uns Fotos und Zeichnungen aus dem MIBA-Buch „25 Jahre Deutsche Einheits-Lokomotive“ zur Verfügung. Als Material dienten Holz, Spanplatten und Pappe. An Werkzeugen waren die üblichen Holzbearbeitungswerkzeuge, jedoch keine Maschinen, vorhanden.

Die elf Jungen bauten so in insgesamt 720 Stunden eine Lok der Baureihe 01 im Maßstab 1:10, die nach ihrer Fertigstellung 38,5 kg wiegt.

Die Deutsche Bundesbahn honorierte diese Arbeit mit einer Freifahrt für die Klasse über 300 km. Dieser Erfolg spornte die nachfolgende Klasse an, zwei Wagen (z. T. nach MIBA-Plänen) dazu zu bauen.

Klaus von Seelen, Braunschweig

Da wiehert das Dampfproß!

„Gegen Ihren Mann liegt eine Anzeige vor wegen fortgesetzter Kuppellei!“

Zeichn. Guldner



Tips zu bereits

veröffentlichten Kniffen

1. Märklin-Relais Nr. 22049 – ohne viel Umbau-Mühe

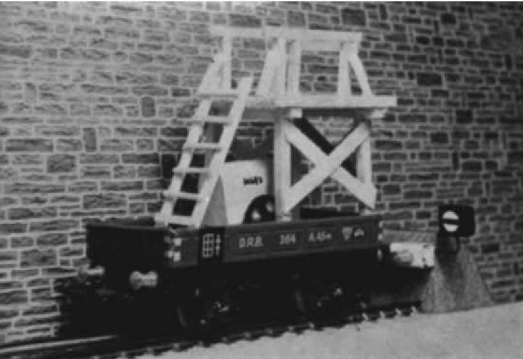
Im Artikel über Halbwellen-Steuerung schrieben Sie in Heft 3/XIX, S. 112, daß man für die Umpolung der Gleichstromloks die Schaltwalze des Märklin-Umschaltrelais umbauen muß. Dies kann man jedoch einfacher haben, denn es gibt seit einiger Zeit von Märklin u. a. das Umschaltrelais Nr. 22049, bei dem seitlich Kontakte angebracht sind, die sich wunderbar für die Umpolung eignen. Das Relais Nr. 22049 wird von Märklin beispielsweise im TEE verwendet, wo gleichzeitig Fahrtrichtung, Lichtwechsel und Schleifer (vorn) umgeschaltet werden. Der Preis für diesen Umschalter beträgt etwa 5,- DM.

2. Lichtabdeckung bei Modellhäusern

(s. Heft 3/XIX, S. 119)

Um zu verhindern, daß die schwarze Plakafarbe durch undichte Klebestellen dringt, nehme man den Abfall der Fenster (nur den farblosen Abfall), löse diesen in einem Lösungsmittel auf und verstreiche damit von innen die Klebestellen schön satt. Danach kann man ohne Befürchtungen die schwarze Farbe auftragen.

Lothar Thomas, Hamburg



Der provisorische Turmwagen

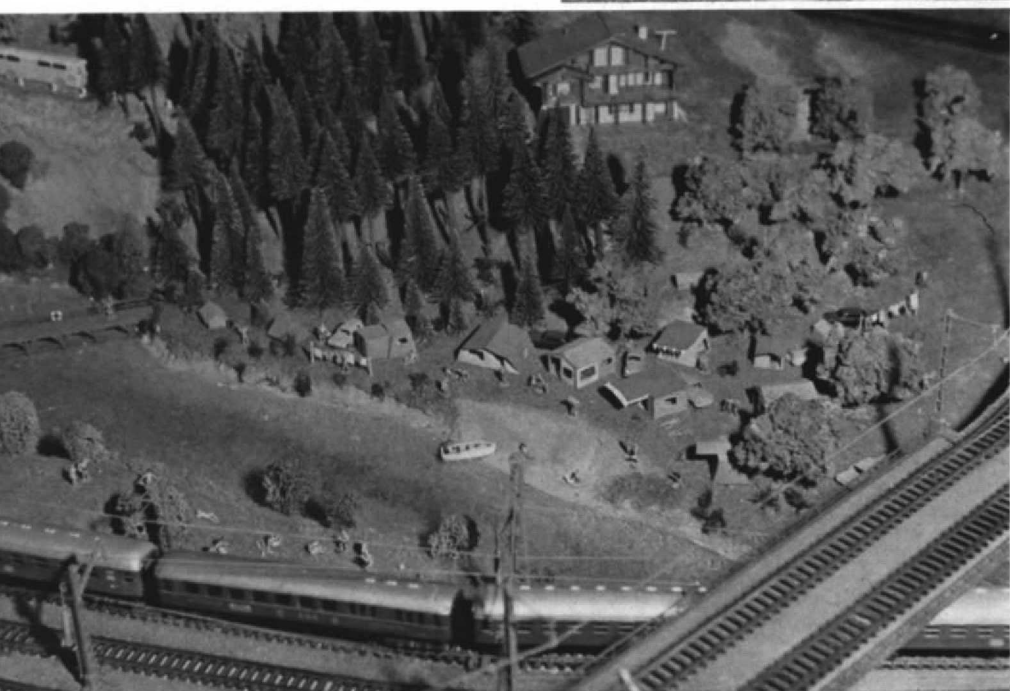
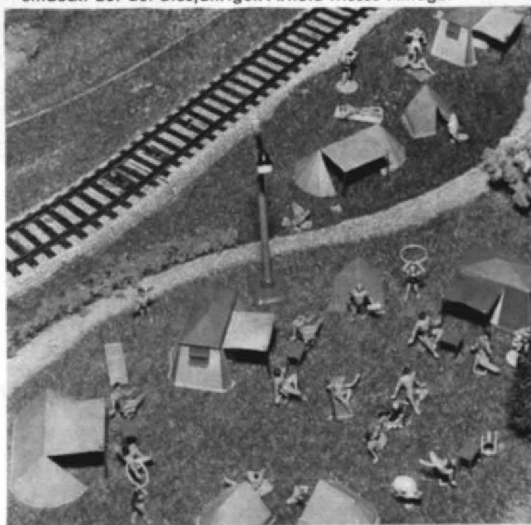
War es in Stuttgart oder in Kassel – wo eine „Kö“ einen interessanten Wagen in den Bahnhof schob? Auf einem Plattform-Wagen war ein Holzgerüst montiert, das durch eine Holzleiter bestiegen werden konnte. Obendrauf war eine kleine Plattform mit sicherem Rand, um dem Arbeiter die Untersuchung oder Reparatur der Oberleitung zu ermöglichen. Unten stand auf dem Wagen ein gelber Preßluft-Generator, einiges Werkzeug lag noch herum.

Nach der Bleistift-Skizze baute ich ein solches Fahrzeug eines Abends in rund 1 Stunde. (Sie meinen, so sieht es auch aus ?!) Mit dünnem Holz und Furnierblättern inclusive Uhu-hart ging es also ganz gut. Um der Wahrheit die Ehre zu geben: das Original war etwas größer, aber schließlich ist „Schnarchenreuth“*) auch nicht so groß . . . Chronos

*) die 1,50 x 1,50 m große Anlage des Verfassers über seinen Ehebetten (s. Heft 12/XIII)! D. Red.

Sommerzeit – Campingzeit . . .

Warum sollten wir eigentlich nicht auf unserer Modellbahn irgendein kleines an einem Bach oder Teich gelegenes Plätzchen für diesen fröhlichen Badebetrieb reservieren? Wie man's machen kann, zeigen diese beiden reizenden Motive: im oberen Bild mit Busch-H0-Zelten und unten „selbstgenähte“ (in N-Größe) aus dünnem Zeichenkarton und Celluloid – entdeckt auf der diesjährigen Arnold-Messe-Anlage.



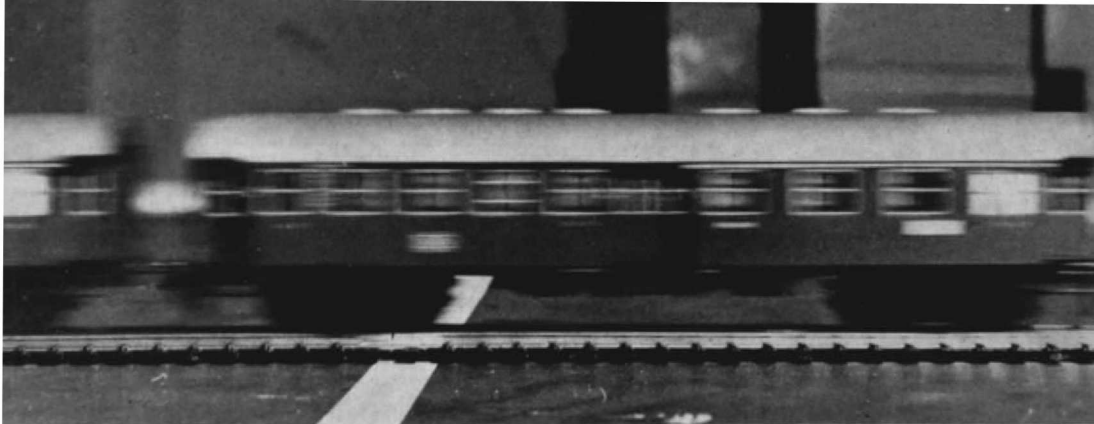


Abb. 1. Das ist Geschwindigkeit — richtig gesehen (und fotografiert, s. S. 396)! Dabei fährt dieser H0-Zug nur mit umgerechnet 70 km/h! Dieser „verwischte“ Eindruck entsteht naturgemäß nur dann, wenn Sie dem Zug nicht mit dem Auge folgen, sondern (wie die Kamera) starr geradeaus schauen. Diese „Betrachter-Einstellung“ ist wichtig, weil einem sonst der Eindruck eines wie im Großen vorbeirauschenden Zuges flöten geht!
 Wie wir kurz vor Redaktionsschluß erfuhren, erhöht übrigens die DB ab 28. 5. 1967 die gesetzlich zugelassene Geschwindigkeit für Reisezüge auf Hauptbahnen von 140 km/h auf 160 km/h (bei Nebenbahnen von bisher 60 auf 80 km/h). Dies entspricht in H0 Geschwindigkeiten von 48 bzw. 24 cm pro Sekunde — die von den derzeitigen Modellzügen um das Doppelte, ja z. T. sogar Dreifache „überboten“ werden!

**Betrachtungen zum Thema
 „Modellgeschwindigkeiten“
 und zu den Lesermeinungen
 in den Heften 12, 14 u. 16/XVIII**

„Rennwagen“ oder Lokmodelle?

Der Tenor fast aller Betrachtungen, die uns zum Thema „Geschwindigkeit von Modell-Fahrzeugen“ erreichten, war fast ausnahmslos der Wunsch an die Modellbahn-Industrie: „Baut langsamere Triebfahrzeuge!“ Die Tatsache, daß eine nicht geringe Anzahl von Modellbahnern ihre Ideen und Wünsche durch

Getriebe-Umbauten mehr oder weniger schwieriger Art in die Tat umgesetzt hat (auf die wir noch zurückkommen werden), spricht darüber hinaus ebensolche Bände wie das ehrliche Bekenntnis einiger Wiederverkäufer, daß auch vielen Laienkäufern gewisse Lokgeschwindigkeiten zu hoch sind. Das Kapitel „Modellgeschwindigkeiten“ lag und liegt offenbar schon lange in der Luft und Herr G. Körner aus Singapore, der sich in seinem Leserbrief in Heft 12/XVIII „Luft“ gemacht hatte, gab nur den Anstoß, um diesen „Stein des Anstoßes endlich ins Rollen zu bringen“.

Wir haben mit einer verlagseigenen Stellungnahme bewußt bisher zurückgehalten, da wir erstens diese Angelegenheit erst einmal „im eigenen Saft schmoren“ lassen wollten und weil wir uns zweitens wohl bewußt sind, daß hier nur eine allmähliche „Erziehung“ (oder besser gesagt: „Gewöhnung“) einen Erfolg großen Stils gewährleisten kann. Eine maßstäblich richtige Zuggeschwindigkeit kann man nämlich kaum richtig schätzen, wenn man dieses Schätzungsvermögen vorher nicht richtiggehend trainiert hat. Und dann kann es noch passieren, daß man trotz besseren Wissens kopfschüttelnd dieser richtigen Geschwindigkeit mißtraut, weil sie einem „rein gefühlsmäßig“ irgendwie falsch vorkommt. Dies gilt natürlich nur für maßstäblich richtige Fahrgeschwindigkeiten (die anfänglich wohl stets und von jedermann als zu niedrig empfunden wer-



„Da müßt Ihr erst mal den D-Zug sehen . . .!“
 (Zeichn.: A. Guldner, Lemmie)