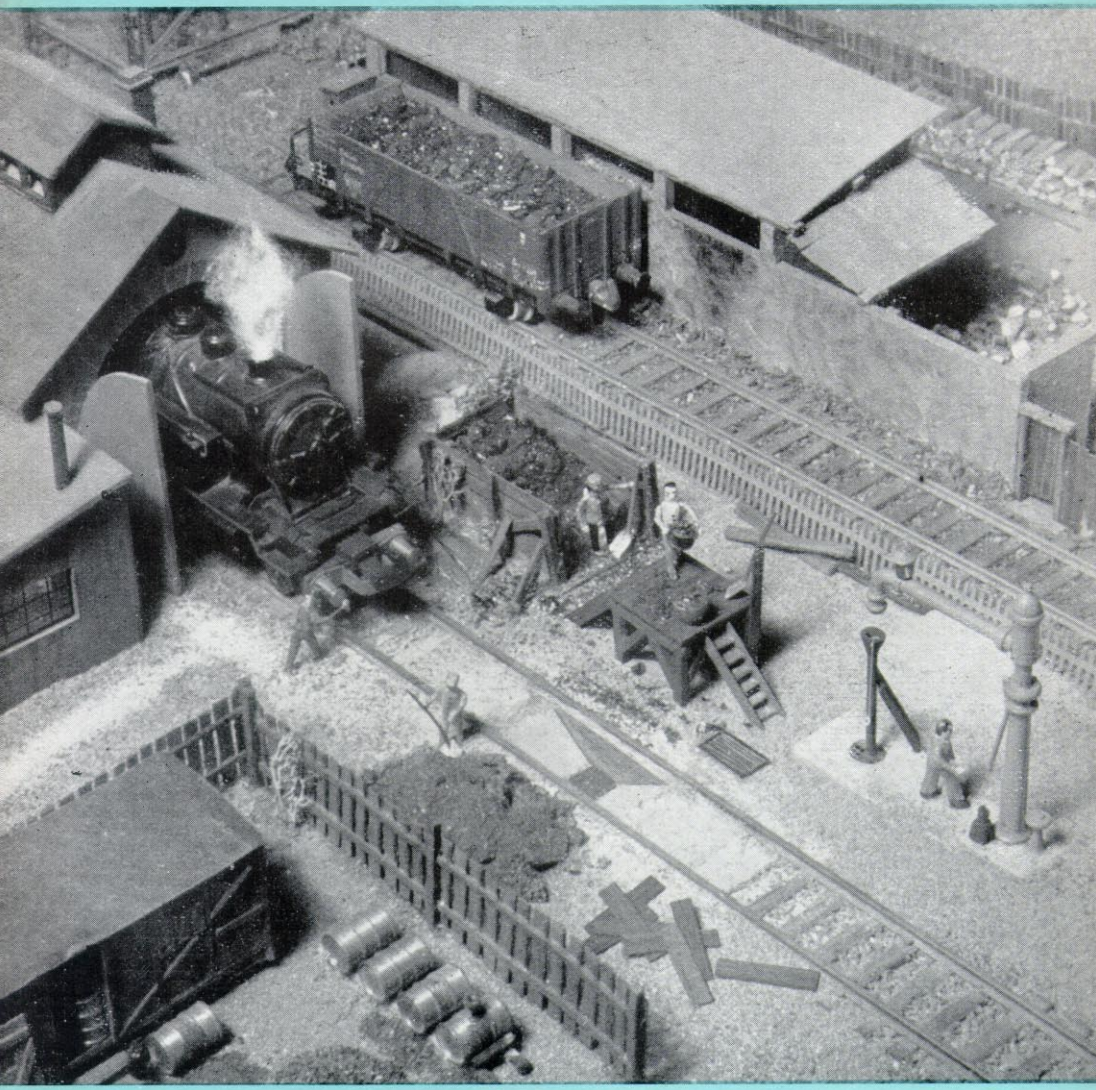
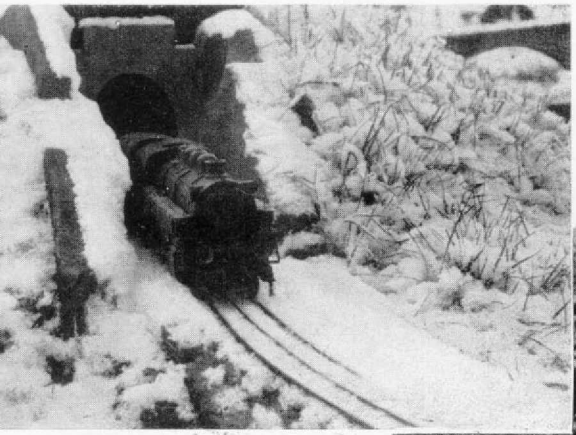
Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

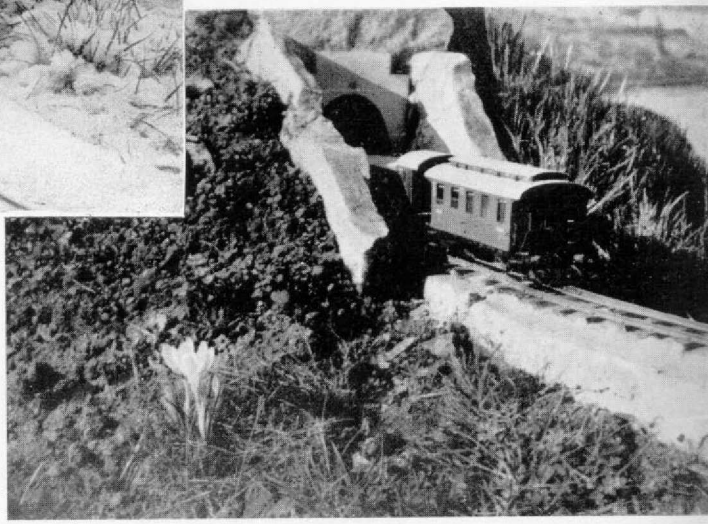


MIBA-VERLAG NR. 6 / BAND V 1953 NÜRNBERG

Winter ade! — Die Krokusse beginnen zu blühen . . .



. . . auf der Freiland Spur 0-Anlage des Herrn A. Malsch, Vormholz über Witten



Nun ist es wieder an der Zeit, daß die Gartenbahnbesitzer ihre Strecke restaurieren. Diese Liebhaberei weist auch in Deutschland einige Anhänger auf.

Kleine Ursache — große Wirkung: **Der Vogeldreck . . !**

Die Geschichte jener Krähe, die mit dem Einsatz ihres Lebens dieser Tage den Bahnverkehr auf der Hauptstrecke zwischen Stuttgart und Ulm gründlich aus dem Gleis brachte, verlangt danach, von Anfang bis zu Ende erzählt zu werden. Denn so etwas kommt nicht alle Tage vor. Der Vogel setzte sich frühmorgens gegen sieben Uhr am Schienenstrang zwischen Plochingen und Reichenbach-Fils auf einen Isolator der elektrischen Oberleitung und verursachte Kurzschluß, in dem er - etwas fallen ließ. Zwischen Fahrdraht mit 15000 V und Haltedraht im Isolator zuckte ein greller Lichtbogen. Der Haltedraht war im Nu verbrannt, die Krähe tot. Ein zwei Meter langer Verbindungsbügel schmolz und hing herab. Der Lokomotivführer des wenige Minuten später nahenden Schnellzuges D 403 Dortmund—München bemerkte in letzter Sekunde den hängenden Draht. Er versuchte, die Stromabnehmer seiner Maschine einzuziehen. Zu spät. Der rasende D-Zug zerriß das Netz der Oberleitung auf einer Strecke von 400 Metern. Drahtenden zertrümmerten mehrere Abteilfenster. Sechs Reisende wurden durch Glassplitter leicht verletzt. Die Lokomotive hatte Schaden genommen und mußte an Ort und Stelle ausgewechselt werden. Erst anderthalb Stunden später konnte der Zug weiterfahren. Bis zur Mittagszeit gegen 13 Uhr war das Gleis blockiert und der Eisenbahnverkehr in beiden Richtungen auf das Nachbargleis beschränkt. Bahnbeamte, die Überreste von Krähe und Isolator fanden, rekonstruierten später das „Delikt" des Vogels. Das Bahnbetriebsamt in Eßlingen will der Nachwelt den seltsamen Vorfall mit Beweismitteln überliefern und beabsichtigt, die Krähe ausstopfen zu lassen. Gewiß, der Vogel mit der geringfügigen Ursache eines folgenschweren Zwischenfalls hat Andenken- und Seltenheitswert: Eine beschädigte Lokomotive, sechs Fahrgäste mit Schnittwunden, mehrere tausend Mark Sachschaden und sechs Stunden gestörter Eisenbahnverkehr sind keine Kleinigkeiten - wegen solch einer „Kleinigkeit"!

Die Behandlung von isländischem Moos

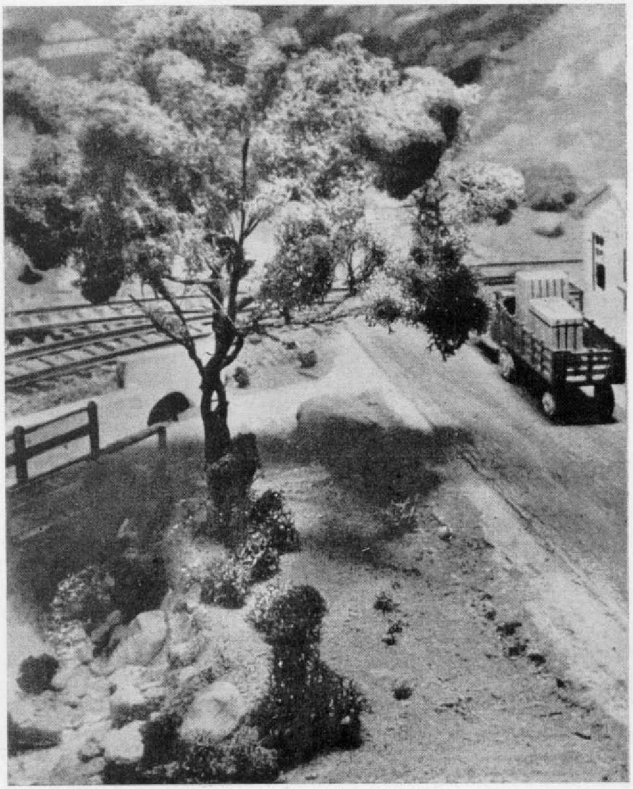
Aufgrund unserer Frage in Heft 15/IV schickte uns ein spanischer Miba-Leser, Sr. G. de Gouberville, dessen wundervolles Schnee-Stimmungsbild wir auf der Rückseite von Heft 1/V bewundern konnten, folgende Gebrauchsanweisung:

1. Auffrischung von isländischem Moos: Man tauche das Moos in lauwarmes Wasser, damit es wieder aufschwillt. Kleine Mengen können in einem Topf, große in einem Eimer behandelt werden.

2. Reinigung: Wasser abtropfen lassen, danach das Moos leicht auspressen, Tannennadeln u. dgl. entfernen. Grobfaseriges Moos soll für kleine Spurweiten nicht verwendet werden, da es schlecht wirkt. Es kommen also nur die feinen Büschelchen in Frage. Es wäre natürlich ein Unding, das Moos nun wieder trocknen zu lassen, daher den nächsten Arbeitsgang schon vorbereiten.

3. Präparieren: Man tauche das Moos in eine Lösung aus 1/4 Teil Glyzerin und 3/4 Teilen Wasser. Darin sind die einzelnen Büschelchen sorgfältig und mit etwas Gefühl zu „kneten" (eine gute Frauenarbeit!), damit das Glyzerin in sämtliche Fasern dringt. Dieses sorgt nämlich dafür, daß das isländische Moos geschmeidig und schwammig bleibt und nicht mehr ausdörrt. Ein Liter unserer angesetzten Mischung reicht sehr weit.

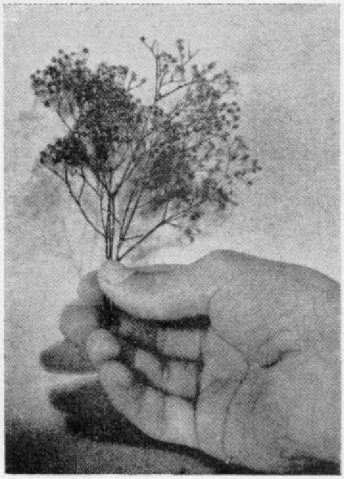
4. Färben: Da das isländische Moos in seiner grau-grünlichen Farbe unser Auge nicht befriedigt und wir ja auch verschiedene Grüntöne erzielen wollen, bereiten wir uns eine ziemlich dicke Farb-Mixtur aus Künst-



Baumkünstler 1. Ranges

sind Frau und Herr Ellison aus USA. Sie formen den Stamm und die Verästelungen aus Drahtlitze, wie wir es ebenfalls in Heft 1/II schon beschrieben haben. Das nebenstehende Musterexemplar von Laubbaum besteht aus 40 einzelnen Moosbüschelchen.

Das bekannte „Schleierkraut" (beim Gärtner erhältlich) ergibt ein ausgezeichnetes Astwerk, wenn man einzelne, getrocknete Dolden in einem gemeinsamen Stamm zusammenfaßt (und verleimt).



ler-Oelfarbe und Terpentin. In dieser Flüssigkeit wird das Moos gefärbt. Man mache jedoch sicherheitshalber erst einige Versuche, besonders hinsichtlich des gewünschten Farbtones, da getrocknete Oelfarben bekanntlich etwas heller und matt werden. Wenn man sich über die richtige Farbe ein noch besseres Bild machen will, dann läßt man das Versuchsbüschelchen erst einmal eine Nacht trocknen, um dann eventuell die Farbmischung zu ändern. Nichts ist unschöner als zu grüne Bäume!

Wenn der gewünschte Farbton erzielt ist, knete man — wie bereits schon einmal erwähnt — das isländische Moos in dieser Farbmischung. Natürlich nicht gleich das ganze Moos auf einmal hineinwerfen, sondern büschelchenweise vorgehen und überflüssige Farbe auspressen. Wenn die Farbe angetrocknet ist, können Sie an die schöne, unterhaltsame Arbeit der Baumgestaltung herangehen. Hier heißt es nur die Augen aufzumachen und bei einem Erholungsspaziergang Anregungen zu sammeln.

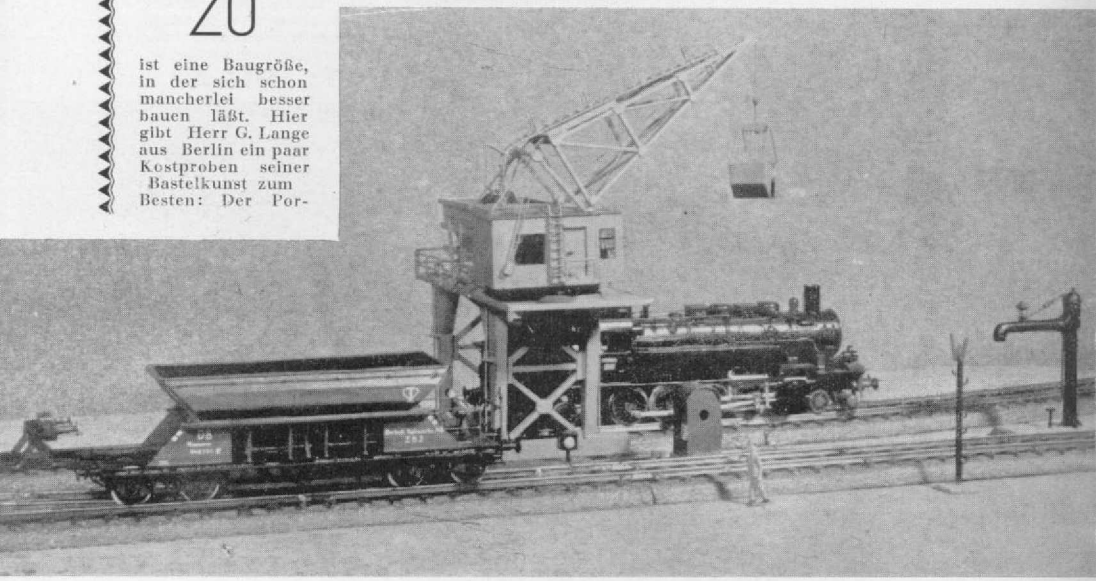
W. A. Gordinou de Gouberville, Madrid.

Nachdem es schon recht lange her ist, daß wir über die Bäume aus isländisch Moos berichtet haben, wollen wir im Interesse der neuen Leser kurz das Wichtigste hierüber anhängen:

Man sucht sich kleine Zweige mit möglichst vielen Verästelungen. Wenn man vom Sammlerpech total verfolgt werden sollte, dann bohrt man eben ein paar 1 mm-Löcher in den „Hauptstamm", spitzt einige dünne Zweigchen an und leimt sie mit Uhu-hart oder Peligom S ein; es genügt auch das Einleimen von Drähten. Beide Verfahren sind von Vorteil, da die Bäume umso schöner geraten, je mehr Verästelungen vorhanden sind. Unser „Baumstamm" wird nämlich nicht in einen Büschel isländisch Moos hineingeleimt, sondern umgekehrt: Auf jeden Ast sind kleine, verschieden große Büschelchen mittels der oben genannten Klebestoffe aufzuleimen. Wie? — Ja, da können wir Ihnen auch keinen anderen Rat als unser spanischer Modellbahnfreund geben: Man muß eben die Struktur einer jeden Baumart studieren, um die Bäume durch Form und Aussehen als Birn- oder Apfelbaum oder Pappel zu charakterisieren. Diese Aufgabe ist nicht zu schwer, da es ja tausendfach verschiedene Bäume gibt, sodaß auch danebengeratene Schöpfungen ihre Wirkung nicht verfehlen. Im übrigen werden Sie staunen, was für herrliche Bäume Ihre angestammte holde Weiblichkeit fertig bringt! Auf jeden Fall wirken Bäume aus isländisch Moos am besten, luftigsten und naturgetreuesten.

ZO

ist eine Baugröße, in der sich schon mancherlei besser bauen läßt. Hier gibt Herr G. Lange aus Berlin ein paar Kostproben seiner Bastelkunst zum Besten: Der Por-



ler-Oelfarbe und Terpentin. In dieser Flüssigkeit wird das Moos gefärbt. Man mache jedoch sicherheitshalber erst einige Versuche, besonders hinsichtlich des gewünschten Farbtones, da getrocknete Oelfarben bekanntlich etwas heller und matt werden. Wenn man sich über die richtige Farbe ein noch besseres Bild machen will, dann läßt man das Versuchsbüschelchen erst einmal eine Nacht trocknen, um dann eventuell die Farbmischung zu ändern. Nichts ist unschöner als zu grüne Bäume!

Wenn der gewünschte Farbton erzielt ist, knete man — wie bereits schon einmal erwähnt — das isländische Moos in dieser Farbmischung. Natürlich nicht gleich das ganze Moos auf einmal hineinwerfen, sondern büschelchenweise vorgehen und überflüssige Farbe auspressen. Wenn die Farbe angetrocknet ist, können Sie an die schöne, unterhaltsame Arbeit der Baumgestaltung herangehen. Hier heißt es nur die Augen aufzumachen und bei einem Erholungsspaziergang Anregungen zu sammeln.

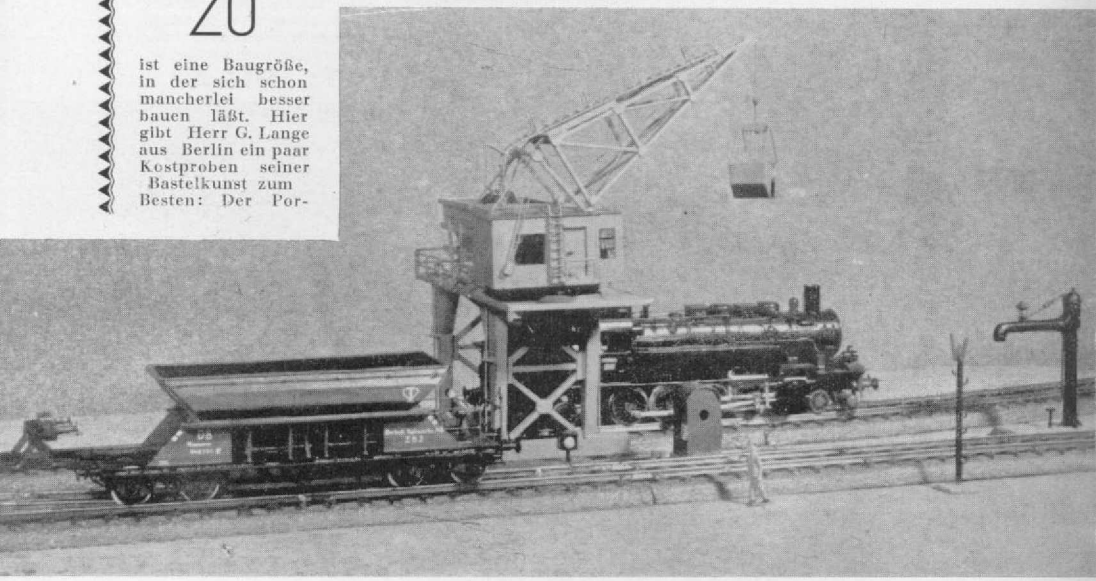
W. A. Gordinou de Gouberville, Madrid.

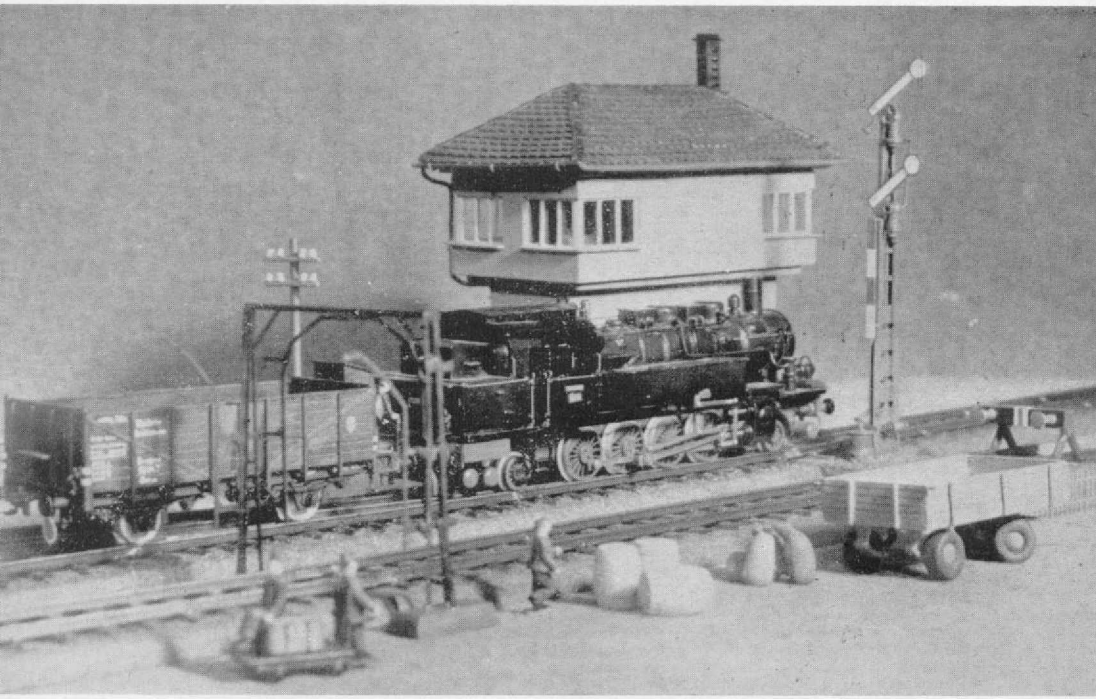
Nachdem es schon recht lange her ist, daß wir über die Bäume aus isländisch Moos berichtet haben, wollen wir im Interesse der neuen Leser kurz das Wichtigste hierüber anhängen:

Man sucht sich kleine Zweige mit möglichst vielen Verästelungen. Wenn man vom Sammlerpech total verfolgt werden sollte, dann bohrt man eben ein paar 1 mm-Löcher in den „Hauptstamm", spitzt einige dünne Zweigchen an und leimt sie mit Uhu-hart oder Peligom S ein; es genügt auch das Einleimen von Drähten. Beide Verfahren sind von Vorteil, da die Bäume umso schöner geraten, je mehr Verästelungen vorhanden sind. Unser „Baumstamm" wird nämlich nicht in einen Büschel isländisch Moos hineingeleimt, sondern umgekehrt: Auf jeden Ast sind kleine, verschieden große Büschelchen mittels der oben genannten Klebestoffe aufzuleimen. Wie? — Ja, da können wir Ihnen auch keinen anderen Rat als unser spanischer Modellbahnfreund geben: Man muß eben die Struktur einer jeden Baumart studieren, um die Bäume durch Form und Aussehen als Birn- oder Apfelbaum oder Pappel zu charakterisieren. Diese Aufgabe ist nicht zu schwer, da es ja tausendfach verschiedene Bäume gibt, sodaß auch danebengeratene Schöpfungen ihre Wirkung nicht verfehlen. Im übrigen werden Sie staunen, was für herrliche Bäume Ihre angestammte holde Weiblichkeit fertig bringt! Auf jeden Fall wirken Bäume aus isländisch Moos am besten, luftigsten und naturgetreuesten.

ZO

ist eine Baugröße, in der sich schon mancherlei besser bauen läßt. Hier gibt Herr G. Lange aus Berlin ein paar Kostproben seiner Bastelkunst zum Besten: Der Por-





talkran ist nach allen Seiten hin beweglich und hat eine komplette Inneneinrichtung (einschließlich „Kranführer"). Der „Breslau", der „Talbot", der Wasserkran und das Lademaß entstanden nach Mibabauplänen. Zweiachsige Wagen besitzen Dreipunktlagerung. Die Anlage ist übrigens nicht stationär. In den hohlausgeführten Gleisbettungskörpern ist als gemeinsamer Rückleiter für die Weichenmagnete und Beleuchtungen ein dicker Kupferdraht untergebracht.

Sie fragen - wir antworten

K. F. in R.

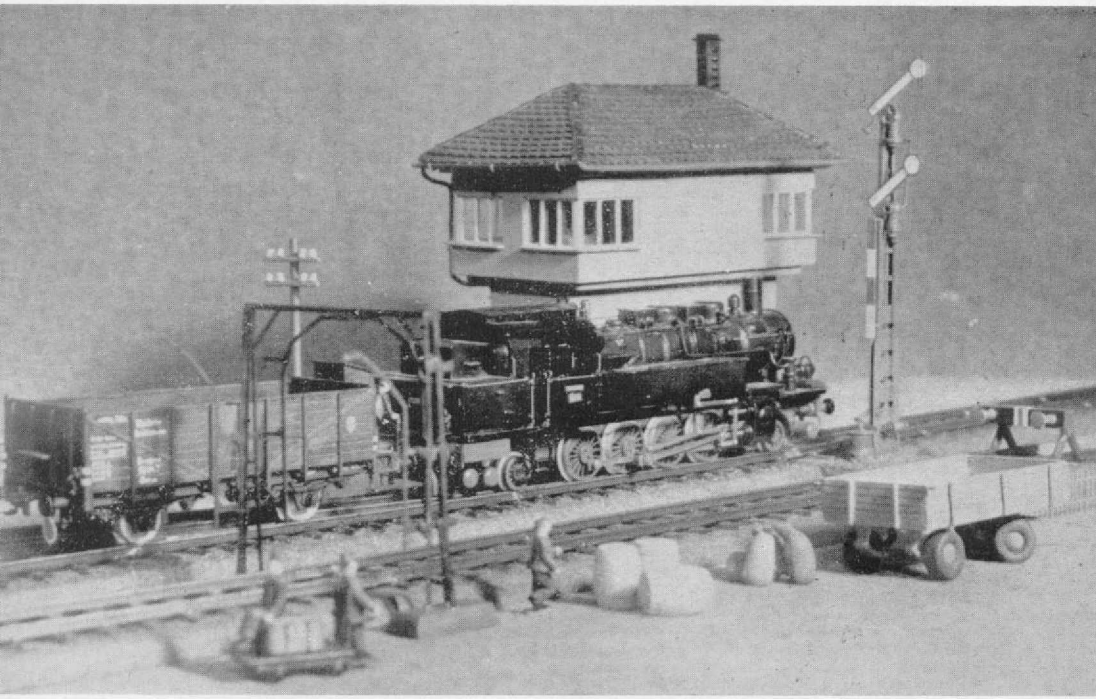
„. . . Wie kann ich in den TRIX-Einheitspersonenwagen eine Beleuchtung anbringen, nachdem eine solche anscheinend von Seiten der Fabrik nicht vorgesehen wurde . . . ?"

Wenn man TRIX-Personenwagen mit einer Beleuchtung ausrüsten will, bleibt nichts anders übrig, als an jedem Wagen zwei Schleifschuhe anzubringen oder - was ja meistens möglich ist - die Beleuchtung mit durchgehenden Kabeln an zwei rückwärtige Anschlußklemmen des Loktenders zu führen.

H. Q. in St.

„. . . Ich bin noch am Planen. Natürlich kommt nur Gleichstrom in Frage. Aber nun sagen Sie mal ehrlich, was besser ist: Ein Trafo à la Märklin mit nachgeschaltetem Gleichrichter, Polwender etc., oder ein nicht regelbarer Trafo mit nachgeschaltetem Gleichrichter und Widerstandsregelung, oder wie wär's mit einem Fleischmann-Trafo, der alles — Regler, Umpoler, Sicherungen und Kontrollampen — eingebaut hat, aber nur 5 Fahrstufen aufweist? Mir kommt es vor allem auf sachtes Anfahren und eine stufenlose Regelung an . . ."

Der Märklin-Trafo mit nachgeschaltetem Gleichrichter und Polwender wäre schon gut, wenn die erste Regelstufe nicht gleich mit 6 Volt anfinge und Sie nicht gerade auf sachtes Anfahren Wert legten. Dieser Umstand würde die Einschaltung eines zweiten Regelwiderstandes erforderlich machen, damit Ihre Gleichstrommotoren wenigstens zum Stillstand kommen. Der Fleischmann-Trafo wird Ihnen in Anbetracht der 5 ziemlich groben Fahrstufen sicher nicht zusagen. Wenn Sie noch eine Weile warten, können Sie sich das neue TRIX-Fahrpult zulegen, das nicht nur eine stufenlose Regelung ab 2 Volt aufweist, sondern darüber hinaus noch Kurzschlußsicherung für Wechsel- und Gleichstrom und den Ideal-Einknopfregler ohne Umpoler.



talkran ist nach allen Seiten hin beweglich und hat eine komplette Inneneinrichtung (einschließlich „Kranführer"). Der „Breslau", der „Talbot", der Wasserkran und das Lademaß entstanden nach Mibabauplänen. Zweiachsige Wagen besitzen Dreipunktlagerung. Die Anlage ist übrigens nicht stationär. In den hohlausgeführten Gleisbettungskörpern ist als gemeinsamer Rückleiter für die Weichenmagnete und Beleuchtungen ein dicker Kupferdraht untergebracht.

Sie fragen - wir antworten

K. F. in R.

„. . . Wie kann ich in den TRIX-Einheitspersonenwagen eine Beleuchtung anbringen, nachdem eine solche anscheinend von Seiten der Fabrik nicht vorgesehen wurde . . . ?"

Wenn man TRIX-Personenwagen mit einer Beleuchtung ausrüsten will, bleibt nichts anders übrig, als an jedem Wagen zwei Schleifschuhe anzubringen oder - was ja meistens möglich ist - die Beleuchtung mit durchgehenden Kabeln an zwei rückwärtige Anschlußklemmen des Loktenders zu führen.

H. Q. in St.

„. . . Ich bin noch am Planen. Natürlich kommt nur Gleichstrom in Frage. Aber nun sagen Sie mal ehrlich, was besser ist: Ein Trafo à la Märklin mit nachgeschaltetem Gleichrichter, Polwender etc., oder ein nicht regelbarer Trafo mit nachgeschaltetem Gleichrichter und Widerstandsregelung, oder wie wär's mit einem Fleischmann-Trafo, der alles — Regler, Umpoler, Sicherungen und Kontrollampen — eingebaut hat, aber nur 5 Fahrstufen aufweist? Mir kommt es vor allem auf sachtes Anfahren und eine stufenlose Regelung an . . ."

Der Märklin-Trafo mit nachgeschaltetem Gleichrichter und Polwender wäre schon gut, wenn die erste Regelstufe nicht gleich mit 6 Volt anfinge und Sie nicht gerade auf sachtes Anfahren Wert legten. Dieser Umstand würde die Einschaltung eines zweiten Regelwiderstandes erforderlich machen, damit Ihre Gleichstrommotoren wenigstens zum Stillstand kommen. Der Fleischmann-Trafo wird Ihnen in Anbetracht der 5 ziemlich groben Fahrstufen sicher nicht zusagen. Wenn Sie noch eine Weile warten, können Sie sich das neue TRIX-Fahrpult zulegen, das nicht nur eine stufenlose Regelung ab 2 Volt aufweist, sondern darüber hinaus noch Kurzschlußsicherung für Wechsel- und Gleichstrom und den Ideal-Einknopfregler ohne Umpoler.

M. M. in M.

„ . . . In Heft 12 / IV brachten Sie ein Prüfgerät mit Voltmeter. Kann man diese Schaltung noch erweitern, und zwar mit Amperemeter, Summer und Kopfhörer kombiniert . . . ?"

Das von uns behandelte Prüfgerät kann in dieser Form nicht als Amperemeter verwendet werden. Es dürfte wohl auch kaum zweckmäßig sein, ein empfindliches Amperemeter mit Parallelwiderstand usw. mit diesem Prüfgerät zu kombinieren. Es ist vernünftiger, sich dann lieber getrennte Prüfgeräte, also Strommesser, Summer mit Kopfhörer einzeln, herzustellen.

H. M. in K.

„ . . . Wir haben vor einiger Zeit einen Club gegründet und sind im Begriff, eine Anlage zu errichten (H0). Unter den Mitgliedern bestehen nun bezüglich der Stromart verschiedene Meinungen. Die einen sind für Gleichstrom, die andern für Wechselstrom (Zweileitersystem) Es wird behauptet, daß bei mehreren Stromkreisen bei Gleichstrombetrieb Schwierigkeiten auftreten, d. h. daß der Zug des äußeren Kreises nicht in den inneren einlaufen könnte. Wir bitten um Mitteilung, bei welcher Stromart nun die Vorteile größer sind, bei Gleich- oder Wechselstrom? Des weiteren: Welche Vorteile bestehen, wenn man die Lokomotiven mit Permanentmotoren ausrüstet?"

Einesteils sind wir über Ihre Fragen etwas verwundert, nachdem wir nun schon seit Jahren laufend auf die angeschnittenen Themen eingehen. Aber da wir in Ihrem Fall gewissermaßen eine „Schiedsrichterstellung" einnehmen sollen, wollen wir nochmals kurz zusammenfassen: Gleichstrom wie auch Wechselstrom haben beide ihre Berechtigung. Wenn wir trotzdem schon vom ersten Heft an den Gleichstrom zum Betrieb der Loks empfehlen, dann geschieht dies deshalb, weil hierbei die Fernsteuerung der Maschinen, d. h. deren Umschaltung auf Vorwärts- bzw. Rückwärtsfahrt, durch einfaches Umpolen der Zuleitungen erfolgen kann. Voraussetzung dafür ist nur der Einbau von Permanentmagnet-Motoren in die Loks oder - was heute als veraltet gilt - von Selenzellen. Märklin- und TRIX-Loks lassen sich durch den Einbau von Bürkle-Magneten sehr einfach auf Gleichstrom umstellen, abgesehen davon, daß die kommenden TRIX-Loks (wie auch die Fleischmann-Fahrzeuge) mit Perma-Motoren versehen sind. Für Selbstbau-Loks gibt es ja ebenfalls eine Reihe von Permanent-Motoren. Während der hauptsächliche Vorteil des Gleichstrombetriebs also bei dem eindeutigen und ruckfreien Fahrtrichtungswechsel liegt, benötigen alle Wechselstrom-Loks eine Spannungstoßschaltung (wie bei Märklin) oder eine Stromunterbrechungsschaltung (wie bisher bei TRIX), um den in der Lok befindlichen Fahrtrichtungsschalter in Tätigkeit zu setzen. Man kann selbstverständlich auch beides kombinieren, also die Loks mit Wechselstrom laufen lassen und die Betätigung des Umschalters in der Lok mit gepoltem Gleichstrom vornehmen. Dieses Verfahren ist allerdings bisher noch recht wenig angewandt worden und dürfte sich mehr für Spur 0 usw. eignen. Wir möchten Ihnen daher diese abwegige Lösung nicht empfehlen, sondern eben den internationalen 12-Volt-Gleichstrombetrieb. Wenn dieser auch im allgemeinen vorteilhafter ist, so wollen wir einen Schönheitsfehler (bei Verwendung von Perma-Motoren) nicht verheimlichen: Bei automatischer Zugbeeinflussung bleiben die Maschinen etwas ruckartiger stehen, da die Kraftlinien den Anker stärker abbremsen. Abhilfe: Anstatt plötzlicher Stromwegnahme eine allmähliche durch verschieden bemessene Widerstände.

Die in Ihrem Club diskutierten Schwierigkeiten dürften wohl auch weniger von der zur Genüge bekannten Stromart herrühren, sondern von dem in Aussicht genommenen Zweischienen-System. Hier ist bei der Verlegung von Gleisdreiecken und Kehrschleifen verschiedenes zu beachten, da Außen- und Innenschienen in diesem Fall wechseln. Es ist hierbei allerdings gleichgültig, ob eine solche Anlage mit Wechselstrom oder mit Gleichstrom befahren wird.

Bezüglich einer Gleisverbindung von Außen-Innenring einer Anlage sehen wir beim Gleichstrombetrieb keine Schwierigkeiten. Mit Hilfe der in Heft 7 und 8/IV erörterten Z-Schaltung ist es ohne weiteres möglich, vom Innenring auf den Außenring hinüber zu wechseln. (Beachten Sie das Schaltschema auf Seite 275 Heft 8/IV).

W. B. in L.

„ . . . Ich möchte meine Spur 0-Anlage auf Zweizugbetrieb umstellen, d. h. Zweizugbetrieb auf einem Gleis! Vorhanden sind normale Märklingleise Spur 0 sowie Triebfahrzeuge mit 66er Schaltung. Die diesbezüglichen Abhandlungen in den Miba-Heften habe ich alle studiert, doch beziehen sich diese durchwegs auf Spur H0. Ich erlaube mir daher folgende Fragen:

1. *Welches System würden Sie mir empfehlen?*
2. *Welche Schalteinheiten (Trafo, Gleichrichter usw.) sind erforderlich?*
3. *Kann die 66er Schaltung unverändert zum Umschalten beibehalten werden? . . ."*

Falls Sie ohne Oberleitung fahren wollen, kommt wohl nur die Z-Schaltung in Frage, wie wir sie neuerdings wieder in den Heften 4, 7 und 8 des Bandes IV beschrieben haben. Wenn wir auch in unsern Abhandlungen das Gleichstromsystem zugrunde gelegt haben, so ändert sich jedoch auch bei Wechselstrombetrieb nichts an der Schaltung. Sie können Ihre Blockschaltung nach unsern o. a. Schaltschemen durchführen, mit dem Unterschied, daß an Stelle des Gleichrichters als Stromquelle der Transformator tritt und der Umpolschalter entfällt. Eventuell ist für die 66er Schaltung noch ein Unterbrecherschalter vorzusehen.

Wenn Sie jedoch die 66er Schaltung ausbauen und mit Gleichstrom fahren wollen, benötigen Sie als Stromquelle je Zug einen Trafo (ca. 40 VA) mit 24 Volt Sekundärspannung, einen SAF-Gleichrichter in Brückenschaltung B 40/32-2P (Plattengröße 62x62) und einen doppelpoligen Umschalter als Umpoler. Damit der Lok-Motor auf das Umpolen reagiert, ist der Einbau von Selenzellen in Brückenschaltung erforderlich, wie dies z. B. in Heft 9/III S. 306 Abb. 2 beschrieben ist (Plattengröße 42x42).

Wie schon im ersten Abschnitt erwähnt, kann der Zweizug-Blockbetrieb ohne weiteres auch mit der 66er Schaltung durchgeführt werden.

Heft 7 ist in der letzten Maiwoche beim Händler!

Abb. 1. Die kleine Lokstation von Neustadt-Süd (Weinstraße) Lokbildarchiv Bellingrodt

WeWaW

Die Nebenbahn – Kleinbekohlung

Eine Lokbehandlungsanlage umfaßt bekanntlich die Bekohlungs-, Ausschlack-, Besandungs- und Wasserversorgungsanlagen, sowie einige weitere Einrichtungen, die aber für den Modellbahner in der Regel weniger zur Nachbildung geeignet sind (z. B. Ausblaseinrichtungen und Waschanlagen). Die technische Ausführung der Lokbehandlungsanlagen ist je nach Größe des Bws verschieden und wir haben im Laufe der Jahre allerlei Möglichkeiten und Bauzeichnungen vorgeführt. Aber vielleicht wird es gut sein, einmal aufzuzeigen, wie die Bws der verschiedenen Größenklassen bei der Modellbahn aussehen sollen bezw. aussehen können und was sie alles umfassen. Heute machen wir den Anfang mit einer Nebenbahn-Kleinbekohlungsanlage, wie sie nicht nur beim Vorbild in Mengen zu finden ist, sondern auch — mit wenig Aufwand gefertigt — in allzu vielen Fällen auf unsere Anlagen gehört. Es ist nämlich auffallend, daß kleine Lokschuppen zwar zur Genüge gebaut werden, das Drum und Dran aber durchwegs fehlt (trotz unserer ständigen Mahnungen, sich draußen mit offenen Augen umzusehen).

Herr Bellingrodt hat eine solche typische Nebenbahn-Lokstation „eingefangen" und es fehlt nur noch der kleine Kohlenbansen, um das Idyll zu vervollständigen (wie Sie es auf dem Titelbild vorfinden). So einfach die Lokstation auch aussehen mag, so sind dennoch sämtliche Hauptbehandlungsanlagen vorhanden.

1. Für die **Bekohlung** dient die als Sturzbühne fungierende Rampe nebst kleinem Kohlenbansen. Die Kohlen werden von der Rampe aus mittels Körben in die Tender der Loks gekippt. Bei Lokomotiven mit seitlichen Ten-