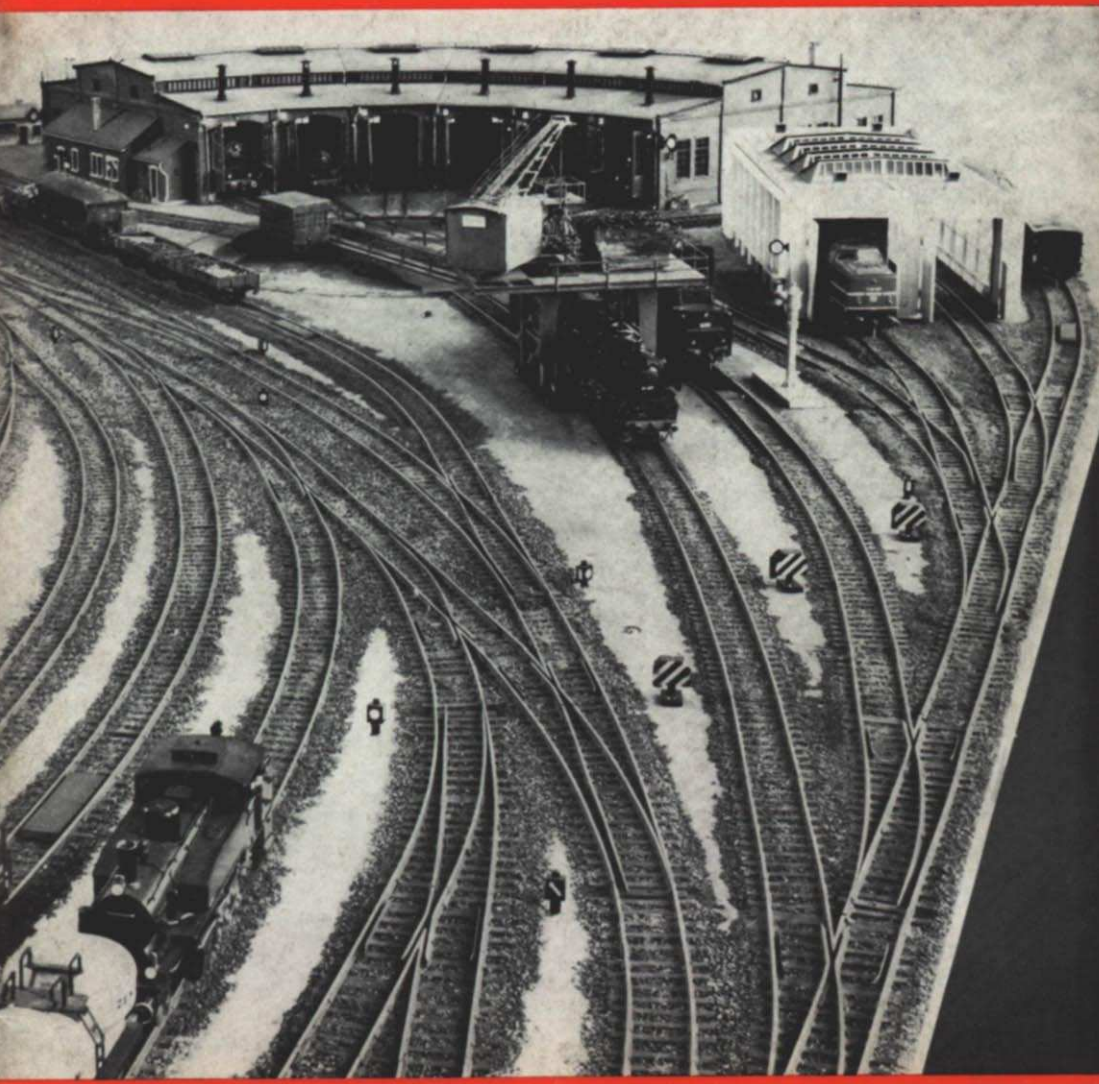
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XVIII
16. 9. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

FLEISCHMANN

Hallo Freunde!

Im September erscheint

Fleischmann KURIER Nr. 23

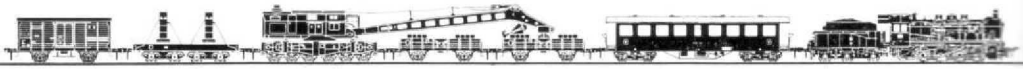
mit Preisausschreiben

und vielen wichtigen Mitteilungen

Diese kleinen Plastic-Leut',
wünschen recht viel
FLEISCHMANN-Freud'!

Fleischmann HO INTERNATIONAL

GEBR. FLEISCHMANN MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5



„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" 12/XVIII

1. Im Fachgeschäft eingetroffen 583
2. Zum Titelbild (Repa-Bahn II) 583
3. Was bedeuten die rot- und gelb-weiß gestreiften Schilder an DB-Lichtsignalen? 583
4. Lokschuppengleis — automatisch gesichert! 584
5. Bereits 56 Jahre Münchner U-Bahn! 585
6. H0-12 mm-Schmalspur-Klappanlage (K. Wagener, Kiel) 586
7. Fleischmann-Dkw's mit „unsichtbarem" Antrieb 590
8. Bahnsteig-Treppen — eine wohl„bedachte" Sache 592
9. Sie fragen — wir antworten: Wie „färbt" man eine Modell-Lok? 596
10. Neue D-Zug-Wagen mit 25,4 cm LüP 598
11. Fahr-Gleichstrom + Magnet-Wechselstrom aus einem Märklin-Trafo 600
12. Sieben auf einen Streich (Stettiner Brückenkombination) 600
13. Verwendung von Trix-Wagenpackungen 603
14. Der Karlsruher Wasserturm (Anlage D. Thiele, Essen) 603
15. Erstarrte Wasserfälle 604
16. Ein Brief aus dem anderen Teil Deutschlands 606
17. BC 4 i-Eilzugwagen (BZ) 606
18. Ein „völlig neues Fahrgefühl" (Fahr- und Stellpult der Repa-Bahn II) 608
19. Der Leser hat das Wort! — Ohne Kommentar! „Rennwagen" oder Lokmodelle? 609
20. Verbesserungen an der Minitrix-T 3 610
21. Zahlen - Ziffern - Zeichen — Kennzeichnung der Reisezugwagen (Teil II) 613
22. Die Bauart-Schlüsselzahlen der DB-Güterwagen 615
23. Selbstgebaute Lokmodelle aus Salzburg 615
24. Radio-Drucktasten für's Gleisbild-Stellpult 616
25. Eine „reformierte" Trix-Expreß-Anlage (H. Wildung, Bremen) 619

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 und Anzeigen-Dir.: Günter E. R. Albrecht, Ing. Gernot Balcke
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

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

▶ Heft 13/XVIII ist spätestens 15.10.66 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Im Fachgeschäft eingetroffen . . .

Unter diesem Titel wollen wir Sie, liebe MIBA-Leser, künftig über die tatsächlichen Auslieferungstermine der Modellbahn-Neuheiten informieren, die auf der vergangenen Spielwarenmesse (oder gar noch weiter zurückliegend) erstmals vorgestellt wurden. Da es sich dabei in der Regel um solche Modelle handelt, auf die wir im jeweiligen Messebericht oder in einer gesonderten Besprechung bereits eingegangen sind, erübrigt sich eine nochmalige ausführliche Beschreibung. Soweit es sich um Neuheiten handelt, die nicht in den diesjährigen Messeheften vorgestellt wurden, verweisen wir mit in Klammern gesetzten Angaben auf die entsprechende Berichtsstelle in der MIBA.

Wir werden uns jeweils kurz vor Drucklegung eines Heftes in Nürnberger Modellbahn-Fachgeschäften informieren, welche Modelle tatsächlich eingetroffen sind. Dieser Umfragestichtag wird mit angegeben. Es kann jedoch sein, daß hinsichtlich der Auslieferungstermine der Hersteller für die Fachgeschäfte einige regionale Unterschiede auftreten, aber zwischen Druckbeginn und Versand der MIBA liegt ja ein gewisser Zeitraum, so daß sich diese Unterschiede kaum bemerkbar machen dürften.

Wir hoffen, Ihnen mit unserer neuen Rubrik eine

bequeme Informationsquelle zu erschließen, die Ihnen Zeit und unnötige Wege erspart. Insbesondere werden dies diejenigen Leser zu schätzen wissen, die außerhalb der großen Einkaufszentren wohnen und auf diese Weise besser den Zeitpunkt zur „großen und wirkungsvollen Einkaufsaktion" abpassen können. Und auch den Fachhandel hoffen wir durch die damit in Zukunft wohl geringer werdende „Nachfrage zu unpassender Zeit" etwas zu entlasten.

ARNOLD: BR 23 (4/XVII), Autotransportwg., Schotterwagen, Ci 33

BRAWA: Gleisbildstellwerke (4/XVI), N-Signale Nr. 740 u. 741 (4/XVII)

BUSCH: hohe H0-Bäume

EGGER: Magnakraft-Loks, Niederbordwagen, Milchtankwagen, G-Wagen, neue Gleise

FALLER: alle Neuheiten außer Bf. Neustadt und Fränkische Häuser

FLEISCHMANN: alle Neuheiten außer Ausgleichs-Gleisstück

HAMO: alle Märklin-Gleichstrom-Fahrzeuge außer TEE und E 03

HAUG: Auffahrtrampen-Ergänzungsteile, Mauerstein-Haftfolien

HEINZL: Kittel-Triebwagen (4/XVII), Wismar-Schienenbus (4/XVII)

HERPA: Bergbausätze

KLEI-WE: alle Neuheiten außer Schüttgut-Silo

LILIPUT: Mittenkipper, SBB-Güterwagen, alle Versionen des Gms (Oppeln), Kühlwagen (DSB)

MÄRKLIN: alle Neuheiten außer V 100

MERTEN: alle Neuheiten

MÖSSMER: alle Neuheiten

NOCH: Geländematten

PEETZY-ROCO: alle Neuheiten

QUICK-PLASTIK: Old-Timer-Lokschuppen

RIVAROSSI: nur amerik. Sortiment

ROSKOPF: N-Panzer, N-Pferdegespanne

ROKAL: alle Neuheiten außer Bahnschranke

SCHNEIDER: Geländer

VAU-PE: alle Neuheiten

RASANT: alle neuen Automodelle, statt Tankwagen Polizeifahrzeug

VOLLMER: Vorflut- u. Kastenbrükken, Brückenkopf-Bausatz 2531

TRIX: alle Neuheiten außer den beiden G-Wagen

WIAD: Bergdorf N, Wehrübergang, romantische Mühle, Burg, Holzbrücke, Aral-Tankstelle

WIKING: alle Neuheiten

Stichtag: 1. 9. 1966

Zum heutigen Titelbild: Ein Ausschnitt aus der im Neubau begriffenen Repa-Bahn II des Herrn Rolf Ertmer aus Paderborn (s. auch S. 608 u. 610). Der schwarz-gelbe Warnanstrich auf den Rückseiten der Zwergsignale gibt ein anschauliches Beispiel zum nebenstehend „kurz gestreiften" Thema.

Was bedeuten rot- und gelbweiße Streifen an DB-Lichtsignalen?

Sicher wird vielen schon aufgefallen sein, daß einige Lichtsignale der DB am Mast ein längliches Schild haben, das in senkrechter Reihenfolge entweder die Farben weiß-rot-weiß oder weiß-gelb-weiß-gelb-weiß zeigt. Selbst bei den niedrigen Zwergsignalen gibt es diese Schilder, allerdings sind sie dann rechts oder links am Signalkasten selbst befestigt. Ein derart gekennzeichnetes Zwergsignal wurde in Heft 10/XVI auf S. 446 abgebildet. Im Text dazu ist jedoch infolge einer falschen Information das Selbstblock-Kennzeichen als gelb-schwarz-gelbe Bake beschrieben; es muß aber richtig heißen: weiß-gelb-weiß-gelb-weiße Bake. Gelb-schwarz-gelb ist vielmehr der allgemein

übliche Warnanstrich, wie ihn z. B. die Zwergsignale auf der Rückseite tragen, allerdings schräg gestreift (siehe auch Heft 10/XVI, S. 447). Da diesbezüglich einige Anfragen eingegangen sind, wollen wir hier kurz darauf eingehen.

Grundsätzlich kennzeichnen beide Mastschildarten, also sowohl das weiß-rote als auch das weiß-gelbe Schild ein Lichtsignal, an dessen Standort bei erloschenem (gestörtem) Signal anzuhalten ist. An einem mit dem weiß-rot-weißen Schild gekennzeichneten gestörten Signal dürfen Züge nur auf schriftlichen Befehl des Fahrdienstleiters oder auf das Ersatzsignal hin weiterfahren, Rangierabteilungen nur auf mündlichen Auftrag des für das Signal zuständigen Wärters. Die so gekennzeichneten Signale werden grundsätzlich vom Stellwerk aus bedient, im Gegensatz zu den Selbstblock-Signalen mit dem weiß-gelb-weiß-gelb-weißen Mastschild, deren Betätigung durch die Züge selbst ausgelöst wird.

Falls diese Signale gestört sind oder Rotlicht zeigen, dürfen die Züge auf Weisung des Zugführers nur dann auf Sicht weiterfahren, wenn keine Verbindung mit dem Fahrdienstleiter möglich ist. Wenn eine Verbindung (z. B. über Streckenfernsprecher) möglich ist, dann darf nur auf Befehl des Fahrdienstleiters weitergefahren werden.

Lokschuppengleis — automatisch gesichert!

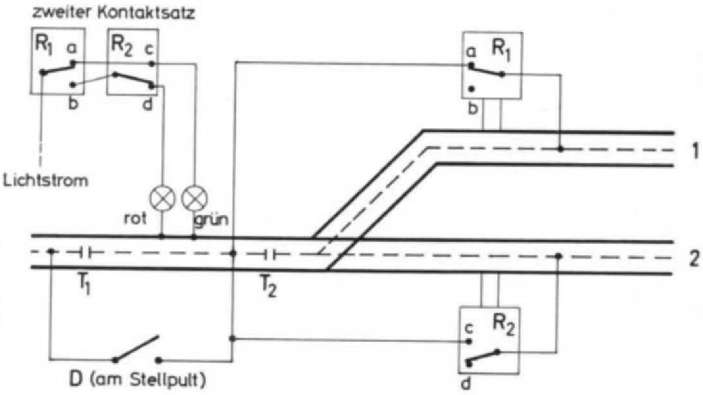
Auf Seite 409 in Heft 8/XVIII brachten wir einen Vorschlag für Märklinisten zur automatischen Weichenstellung vor dem Lokschuppen. Walter Apel aus Hannover hat dazu noch ein ergänzendes Sicherheitssystem ausgetüftelt, das wir Ihnen nicht vorenthalten wollen. Im übrigen ist Walter Apel erst 13 Jahre alt; man sieht also mal wieder: Der MIBA-Nachwuchs „marschiert"! Doch lassen wir ihn selbst zu Worte kommen:

„Der in Heft 8/XVIII gezeigte Vorschlag zur vollautomatischen Weichenstellung ist gut, jedoch: Was passiert, wenn beide Lokschuppengleise besetzt sind und eine Besetzt-Meldung nicht vorgesehen ist oder einfach im Eifer des Gefechts mal übersehen wird?

Um diesen Unsicherheitsfaktor völlig automatisch auszuschalten, habe ich eine Schaltung unter Verwendung von 2 Relais mit je 2 Umschaltkontaktpaaren ausgeknobelt, die ich Ihnen kurz erläutern möchte:

Fährt eine Lok auf Gleis 2, so stellt sie mit Hilfe des Märklin-Schaltgleises die Weiche auf „Abzweigung" und gleichzeitig das Relais R_2 in Stellung „d". Die nächste Lok fährt dann zwangsläufig auf Gleis 1 und stellt, wiederum durch ein Schaltgleis, die Weiche auf „Gerade" und R_1 auf „b". Dadurch wird die Stromzuführung zur Strecke T_1-T_2 unterbrochen. Eine dritte ankommende Lok bleibt also dort stehen. Durch kurzzeitiges Drücken der Taste D kann sie, nach erfolgter Fahrtrichtungs-Umschaltung, wieder ihren „Rückzug" antreten.

Wird nun z. B. die Lok von Gleis 1 benötigt, stellt sie beim Ausfahren die Weiche auf „Abzweigung" (durch die Richtungsabhängigkeit der Märklin-Schaltgleise 5146 bedingt) und gleichzeitig R_1 auf „a", wodurch die Strecke T_1-T_2 wieder Strom erhält, so daß die Lok ungehindert ausfahren kann. Entsprechend verhält es sich bei der Ausfahrt aus Gleis 2. Die beiden weiteren Umschaltkontakte können noch zur Betätigung eines Lichtsignals herangezogen werden. Man braucht zu dieser Schaltung zwar 2 zusätzliche Relais, hat aber dafür die unbedingte Sicherheit, daß keine Lok in ein bereits besetztes Gleis einfahren kann."



Anschlußschema für die Relais. Märklin-Weiche und Schaltgleise werden entsprechend Heft 8/XVIII, Seite 409, verdrahtet. Natürlich muß die Stromzuführung für die beiden Lokgleise abschaltbar sein (der Übersichtlichkeit halber nicht eingezeichnet). Das gilt sinngemäß auch für die erwähnte Schaltung in Heft 8/XVIII.

übliche Warnanstrich, wie ihn z. B. die Zwergsignale auf der Rückseite tragen, allerdings schräg gestreift (siehe auch Heft 10/XVI, S. 447). Da diesbezüglich einige Anfragen eingegangen sind, wollen wir hier kurz darauf eingehen.

Grundsätzlich kennzeichnen beide Mastschildarten, also sowohl das weiß-rote als auch das weiß-gelbe Schild ein Lichtsignal, an dessen Standort bei erloschenem (gestörtem) Signal anzuhalten ist. An einem mit dem weiß-rot-weißen Schild gekennzeichneten gestörten Signal dürfen Züge nur auf schriftlichen Befehl des Fahrdienstleiters oder auf das Ersatzsignal hin weiterfahren, Rangierabteilungen nur auf mündlichen Auftrag des für das Signal zuständigen Wärters. Die so gekennzeichneten Signale werden grundsätzlich vom Stellwerk aus bedient, im Gegensatz zu den Selbstblock-Signalen mit dem weiß-gelb-weiß-gelb-weißen Mastschild, deren Betätigung durch die Züge selbst ausgelöst wird.

Falls diese Signale gestört sind oder Rotlicht zeigen, dürfen die Züge auf Weisung des Zugführers nur dann auf Sicht weiterfahren, wenn keine Verbindung mit dem Fahrdienstleiter möglich ist. Wenn eine Verbindung (z. B. über Streckenfernsprecher) möglich ist, dann darf nur auf Befehl des Fahrdienstleiters weitergefahren werden.

Lokschuppengleis — automatisch gesichert!

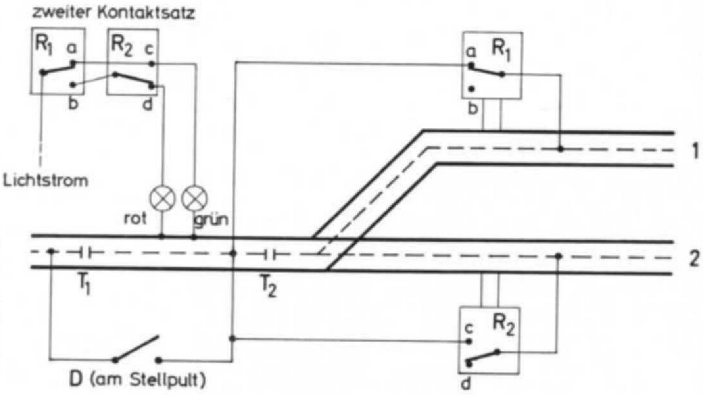
Auf Seite 409 in Heft 8/XVIII brachten wir einen Vorschlag für Märklinisten zur automatischen Weichenstellung vor dem Lokschuppen. Walter Apel aus Hannover hat dazu noch ein ergänzendes Sicherheitssystem ausgetüftelt, das wir Ihnen nicht vorenthalten wollen. Im übrigen ist Walter Apel erst 13 Jahre alt; man sieht also mal wieder: Der MIBA-Nachwuchs „marschiert"! Doch lassen wir ihn selbst zu Worte kommen:

„Der in Heft 8/XVIII gezeigte Vorschlag zur vollautomatischen Weichenstellung ist gut, jedoch: Was passiert, wenn beide Lokschuppengleise besetzt sind und eine Besetzt-Meldung nicht vorgesehen ist oder einfach im Eifer des Gefechts mal übersehen wird?

Um diesen Unsicherheitsfaktor völlig automatisch auszuschalten, habe ich eine Schaltung unter Verwendung von 2 Relais mit je 2 Umschaltkontaktpaaren ausgeknobelt, die ich Ihnen kurz erläutern möchte:

Fährt eine Lok auf Gleis 2, so stellt sie mit Hilfe des Märklin-Schaltgleises die Weiche auf „Abzweigung" und gleichzeitig das Relais R_2 in Stellung „d". Die nächste Lok fährt dann zwangsläufig auf Gleis 1 und stellt, wiederum durch ein Schaltgleis, die Weiche auf „Gerade" und R_1 auf „b". Dadurch wird die Stromzuführung zur Strecke T_1-T_2 unterbrochen. Eine dritte ankommende Lok bleibt also dort stehen. Durch kurzzeitiges Drücken der Taste D kann sie, nach erfolgter Fahrtrichtungs-Umschaltung, wieder ihren „Rückzug" antreten.

Wird nun z. B. die Lok von Gleis 1 benötigt, stellt sie beim Ausfahren die Weiche auf „Abzweigung" (durch die Richtungsabhängigkeit der Märklin-Schaltgleise 5146 bedingt) und gleichzeitig R_1 auf „a", wodurch die Strecke T_1-T_2 wieder Strom erhält, so daß die Lok ungehindert ausfahren kann. Entsprechend verhält es sich bei der Ausfahrt aus Gleis 2. Die beiden weiteren Umschaltkontakte können noch zur Betätigung eines Lichtsignals herangezogen werden. Man braucht zu dieser Schaltung zwar 2 zusätzliche Relais, hat aber dafür die unbedingte Sicherheit, daß keine Lok in ein bereits besetztes Gleis einfahren kann."



Anschlußschema für die Relais. Märklin-Weiche und Schaltgleise werden entsprechend Heft 8/XVIII, Seite 409, verdrahtet. Natürlich muß die Stromzuführung für die beiden Lokgleise abschaltbar sein (der Übersichtlichkeit halber nicht eingezeichnet). Das gilt sinngemäß auch für die erwähnte Schaltung in Heft 8/XVIII.

Sensationelle „Unterschlagungen" der Münchner Stadtväter?

Bereits 56 Jahre Münchner U-Bahn!

Die Münchener Stadtväter, die sich seit Monaten um die termingerechte Fertigstellung ihrer „Olympia"-U-Bahn den Kopf zerbrechen, haben der Öffentlichkeit eine „ungeheuerliche Tatsache" verheimlicht: München hat schon seit 1910 eine U-Bahn!

Eine U-Bahn? In München? Schon seit 56 Jahren? – Das kann doch nicht wahr sein!

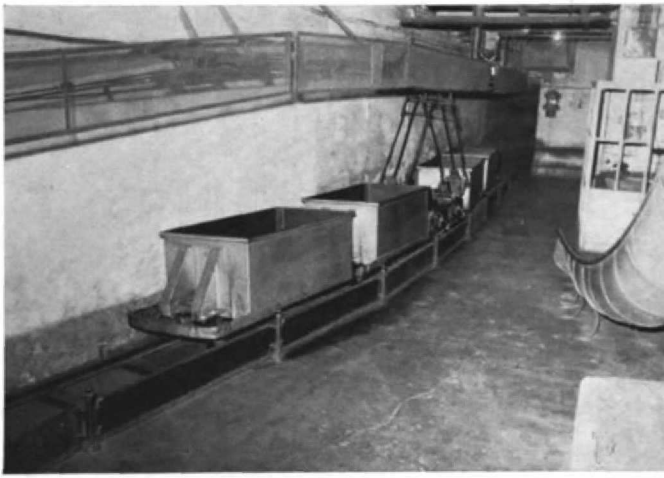
Doch! Es stimmt! Und zwar mitten im Zentrum der Stadt – und kein Sterbenswörtchen wird darüber verlautbart!

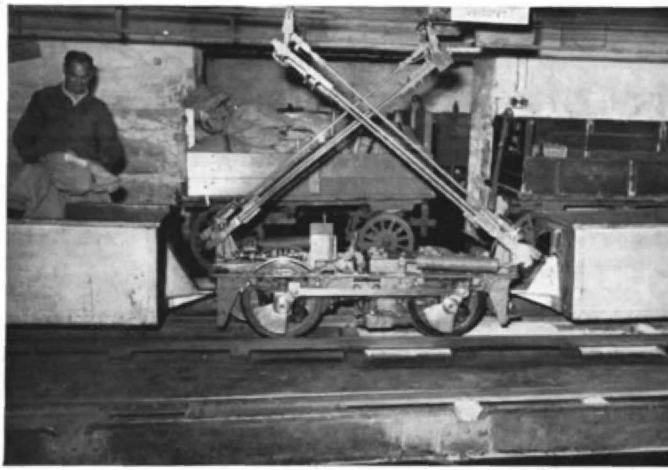
Dies sei eine hanebüchene Zeitungsente? Keineswegs; denn diese U-Bahn verkehrt zwischen dem Postamt Hopfenstraße und dem Starnberger Bahnhof und befördert am Tage einige . . .zigtausend Postsendungen. Es handelt sich nämlich um eine Postbeförderungs-Bahn.

Hier kurz die wichtigsten technischen Daten: Die Münchener Post-U-Bahn hat eine Spurweite von 360 mm und verkehrt auf einer unterirdischen zweigleisigen Strecke zwischen den oben genannten Dienststellen der Post. Die etwa 80 kcm*) lange Strecke wird durch einen Tunnel von 2,34 m Breite und 1,20 m Höhe geführt. Die Züge fahren in automatischem Pendelverkehr mit je zwei Wagen vor und hinter der Lok. Wagenabmessungen: 1,50 m Länge, 0,70 m Breite und 0,50 m Höhe über SO. Die Lok greift den Fahrstrom (160 V Drehstrom) über zwei Schleifbügel von der Oberleitung ab und erreicht eine Geschwindigkeit von 12 – 14 km/h.

Im Zuge der Bauarbeiten für die neue U- bzw. V-Bahn soll die Post-U-Bahn in Kürze verlegt und gleichzeitig modernisiert werden. Geplant ist eine neue Tunnelröhre von 2,5 m Ø und ein Dreischienengleis (welch' ein Triumph für Märklinisten!) mit Gleichstrom-Fahrspannung (welch' ein Triumph für die Gleichstromer!). Der Minuspol liegt dabei am Mittelleiter und der Pluspol an den beiden Außenschienen. Soweit die technischen Daten.

Ob die Münchener Stadtväter wohl alle von der Existenz dieser ersten U-Bahn wissen . . .?





Auf dem oberen Bild ist eine der beiden kompletten Zugeinheiten zu sehen. Die Berührungs-Schutzgitter der Fahrleitung enden vor dem Tunneleingang, da dieser normalerweise wegen seines geringen Querschnitts ohnehin nicht von Personen betreten wird.

Das untere Bild zeigt die elektrisch angetriebene „Lokomotive" der Münchener Post-U-Bahn. Die beiden seitlich versetzt angeordneten Stromabnehmer sind direkt auf dem Fahrwerk federnd gelagert. Interessant ist der Stangenantrieb der Lok, der v o r den Achslagern liegt: eine zweifellos ungewöhnliche Lösung.

(Die beiden Aufnahmen wurden uns freundlicherweise vom Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen zur Verfügung gestellt).

*) kcm = Kilocentimeter (eine bombastische neue MIBA-Maßeinheit); 80 kcm = 80 000 cm, auf gut Deutsch und nach Adam Riese = 800 m!

Abb. 1. Laut pfeifend und bimmelnd passiert der Zug nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof „Hintertupfingen" den vorschriftsmäßig beschilderten unbeschrankten Bahnübergang am Ende der Ortschaft. Vor dem Warnkreuz wartet ein Pferdefuhrwerk geduldig die Vorbeifahrt des Zuges ab. Die stämmigen Ackergäule scheinen allerdings englischer oder schwedischer Abstammung zu sein, da sie ungerührt die linke Straßenseite in Anspruch nehmen.

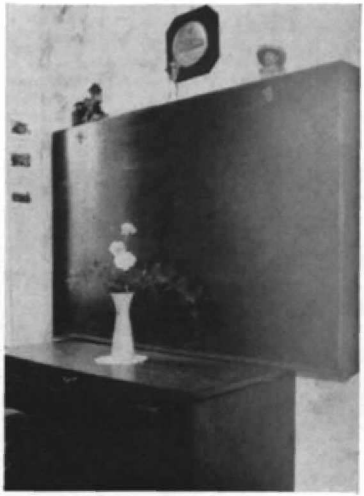
Abb. 2. Vor dem kleinen Bw steht die Lok „Emmy" und läßt sich unter dem ausgeschwenkten Rohr des Wasserkrans „vollaufen". Der Kohlenvorrat ist bereits aufgefüllt, die Fahrt geht gleich weiter.

Abb. 3. „Hochbetrieb" im Bahnhof „Hintertupfingen"! Der Aufsichtsbeamte gibt das Zeichen zur Abfahrt — gleich wird das Züglein fauchend und prustend von dannen rollen . . .

Die Klappanlage eines „Platzbeschränkten"

Kurt Wagener aus Kiel präsentiert seine

HO-12 mm-Schmalspurbahn



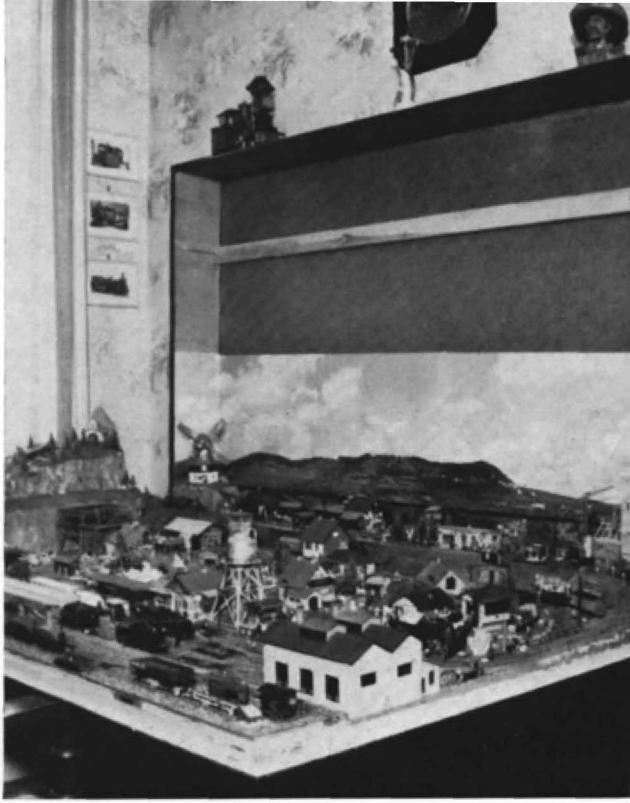


Abb. 4 und 5. Diese Bilder zeigen deutlich, welche „Innereien" sich in dem Schrank verbergen, dessen Abmessungen im hochgeklappten Zustand (links) nur 1,65 x 1,04 x 0,16 m betragen.

Vielen Modellbahnern geht es so wie mir: sie leiden unter Platzmangel, oder besser gesagt: die Anlage hat darunter zu leiden. Dieser wenig erfreuliche Umstand war auch der Grund, warum ich vor Jahren meine stationäre Anlage aufgeben mußte. Doch war ich seinerzeit durch den „MIBA-Bazillus" schon so weit infiziert (schließlich bin ich seit 1950 ständiger MIBA-Leser), daß ich mir sagte: „Es muß wieder eine Modellbahn-Anlage her, und zwar so oder so!" Ich setzte mich also hin und zeichnete, erwog und verwarf wieder alle möglichen Ideen, bis ich endlich für meinen Fall „das Ei des Kolumbus" gefunden hatte: eine Schrank-Klapp-Anlage mit einer H0-12 mm-Schmalspurbahn!

Damit hatte ich gleich zwei Fliegen mit einer Klappe erwischt: einmal ließ sich in bezug auf Gebäude, Figuren, Fahrzeugteile usw. sämtliches H0-Material verwenden, und zum anderen konnte durch die kleineren Gleisradien der Streckenplan verhältnismäßig freizügig gestaltet werden. Diese „Miniatur-Anlage" beansprucht nur eine Fläche von 1.5 x 1 m und verschwindet (hochgeklappt) in einem nur ca. 16 cm (!) tiefen Schrank. Wegen dieser durch Platzmangel bedingten geringen Schranktiefe muß ich beim Hochklappen der Anlage allerdings einige höhere Gebäude wie Wasserturm, Bahnhof „Iselshausen", Lokschuppen und den Bergteil im Hintergrund mit wenigen Handgriffen abnehmen. Aber die dadurch mögliche geringe Schranktiefe ist mir diese kleine Mühe schon wert.

Als Anlagenthema war ursprünglich eine Kiesbahn vorgesehen. Zum guten Schluß wurde aber ein regelrechter kleiner Lokalbahn-Betrieb daraus mit regem Personen- und Güterverkehr. Die einfach gehaltene Gleisanlage besteht aus zwei miteinander verbundenen Ovalen (alles Rokal-Material), die durch zwei Trenngleise elektrisch voneinander isoliert sind. Dadurch ist ein unabhängiger Zwei-Zug-Betrieb ohne Schwierigkeiten möglich. Dem gesamten Gleismaterial (immerhin 14 m) habe ich durch Faller-Schotter ein naturgetreues Aussehen verliehen. Die Kabel für die 4 vorhandenen Weichen, die 2 Entkupplungsgleise und das Busch-Beleuchtungssystem sind am Lattengerüst des Anlagen-Unterbaus befestigt und enden in einer Anschlußbuchsenleiste. Von hier aus gehen die Anschlüsse direkt zum Trafo und Fahrpult außerhalb der Anlage.

Nach Flügelsignalen oder gar Lichtsignalen werden Sie vergeblich suchen. Um der Anlagen-Thematik gerecht zu werden, habe ich in „weiser Beschränkung" nur die entsprechenden Nebenbahn-Kennzeichen-Tafeln wie z. B. K 15, K 9 und K 8a aufgestellt. (Ein sehr weiser Zug von Herrn Wagener, diese Beschränkung. D. Red.).

Etwa 150 Preiser- und Merten-Figuren, die in liebevoller Arbeit von mir handbemalt und teilweise mit dem Lötkolben in eine „bequemere Stellung" gebracht wurden, tragen wesentlich zur Belebung des Gesamtbildes bei. Außerdem rechtfertigen sie natürlich den

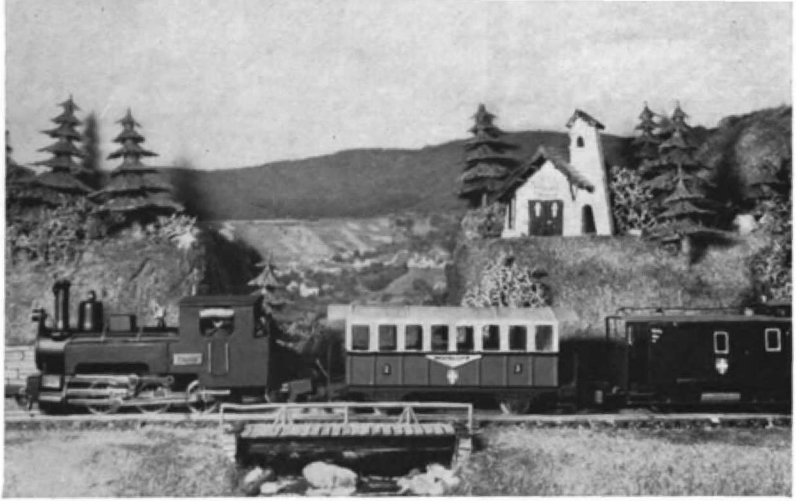


Abb. 6. Eines der Zügle auf der freien Strecke. Für die Miniatur-Reisenden könnte die Fahrt durch die schöne Gegend ein reines Vergnügen sein (wenn sie mitfahren würden!).

Abb. 7. Soeben passiert ein Güterzug mit der Lok namens „Werner" den Bahnhof „Iselshausen-Süd" ohne Halt und macht dabei soviel Wind, daß es dem Faß den Boden zwar nicht aus-, sondern selbiges umschlägt.

eingangs erwähnten regen Personenverkehr auf der Anlage.

An rollendem Material sind 5 Lokomotiven, davon eine Schlepptender-Lok, 7 Loren, 12 Güter- und Personenwagen und ein Schneepflug als Schienenreinigungswagen im Einsatz. Sämtliche Loks und ein Teil der Wagen wurden nach bestehenden Vorbildern von Herrn Konrad Koch in Solingen unter Verwendung von Original-Rokal-Chassis angefertigt. Dazu gesellen sich noch 2 Rollbockwagen der Fa. Zeuke.

Abb. 8. Bei dem regen Schienenverkehr blieb es nicht aus, daß die „Konkurrenz" den Straßenbau stark forcierte. Folglich müssen mal wieder Umleitungen in Kauf genommen werden, obwohl die verstopfte Umgehungsstraße nicht gerade einen einladenden Eindruck macht. Doch der Eisverkäufer wird schon für die nötige Abkühlung bei den Autofahrern sorgen.