

Abb. 4. Blick über den Bahnhof „Rabenau“, dessen Gleise und Weichen dem Pilz-System entstammen (in der BRD u. a. über die Fa. E. Succow – s. Inseratenteil – erhältlich).

ten, tat es uns insbesondere das Pilz-Gleissystem an, dem wir einfach nicht widerstehen konnten. Damit fing der erste Umbau an, und das Märklin-Gleismaterial wurde schrittweise gegen das – im Laufe der Zeit weiter verbesserte – Pilz-System ausgetauscht. Dieser Umbau hat sich gelohnt, denn nun entstand in unserem Hauptbahnhof ein Weichenvorfeld, das wir mit den hier erhältlichen Großserien-Gleisen nicht ohne weiteres hätten bauen können. Da wir jedoch nicht alle Strecken umbauen konnten (insbesondere bei den Tunnelstrecken war dies nicht mehr möglich), blieb etwa die Hälfte des Gleisnetzes den Märklin-Gleisen vorbehalten. Dadurch haben nun ein Bahnhof Märklin- und zwei Bahnhöfe Pilz-Gleise.

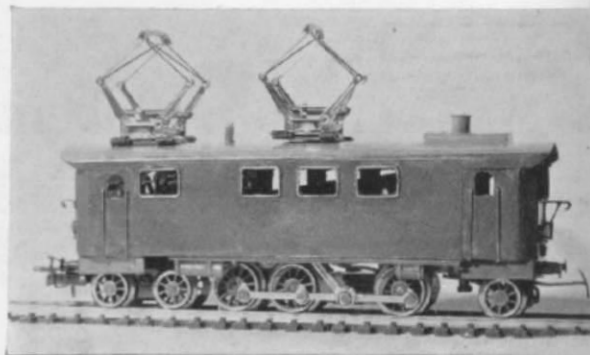
Auch fahren wir auf den Märklin-Abschnitten weiterhin mit Wechselstrom, während im übrigen Teil das Zweischienen-Gleichstrom-System „herrscht“. Nachteil: Auf der elektrifizierten Hauptstrecke können keine (Gleichstrom-)Dampf- und Dieselloks verkehren. Vorteil: Alle von der Haupt- zur Nebenbahn übergehenden Züge müssen – als betriebsbelebendes Moment – umgespannt werden. Auf diese Weise haben die zwei „Fahrdienstleiter“ (Vater und Sohn) stets genügend zu tun und der Fahrbetrieb wird nie langweilig. Und daß der Bahnhof „Rabenau“ einiges an Rangieraufgaben zu bieten mag, dürfte aus Abb. 4 erkennbar sein.

H. Müller, Schweningen

Eine bayerische EP 3/6

(alias DR-Baureihe E 36^a)

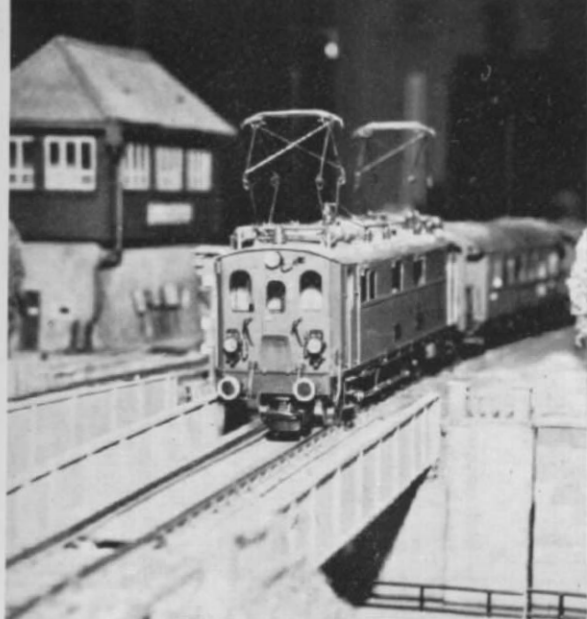
nach unserem Bauplan in Heft 12/71 in H0 gebaut von Herrn Uwe Lorenz, Lintel. Zwar fehlt auch diesem Modell (ebenso wie der E 36^a des Herrn Rau, s. S. 799) noch das Finish – dennoch verfügt Herr Lorenz schon jetzt über ein sicher nicht alltägliches und ungewöhnliches Ellok-Modell.



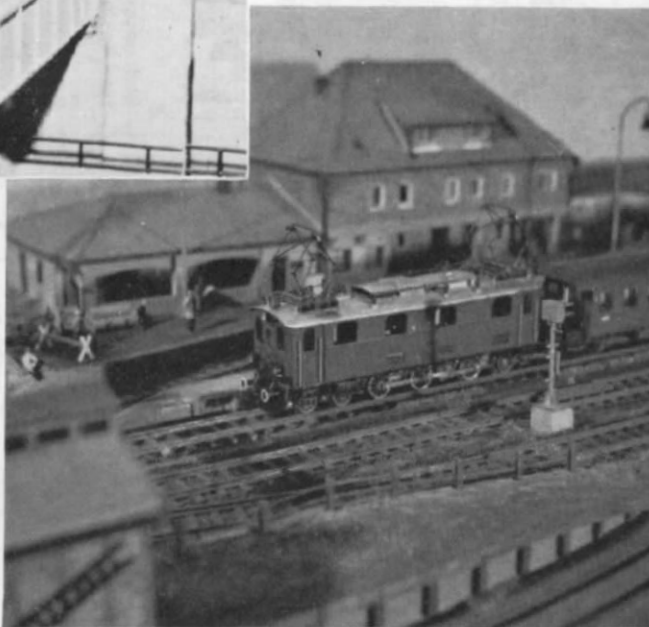
Das H0-Modell einer E 36²

(ehemals bayerische EP 4)

baute Herr Ing. Peter Rau aus Büttelhorn. Diese Lok ähnelt zwar der nebenstehenden E 36² (bayer. EP 3/6), ist jedoch 1,25 m länger und hat den – ebenfalls vorhandenen – Heizkessel etwa



über der ersten Treibachse angeordnet, wodurch die Pantographen im Gegensatz zur EP 3/6 symmetrisch auf dem Dach sitzen. Das von Herrn Rau gebaute Modell – bei dem hier noch Fensterverglasung, Beschriftung und einige Details am Fahrgestell fehlen – wird von einem Fleischmann-Motor über ein Zahnradgetriebe angetrieben; die Stromabnahme erfolgt über die Laufachsen. Das Dreilicht-Spitzensignal wechselt mit der Fahrtrichtung.



Berichtigung zur Bauanleitung „Bayerisches Vorsignal in H0“ (Heft 10/72)

Leider hat sich in die Bauanleitung zum bayerischen Vorsignal in Heft 10/72 – offensichtlich bedingt durch die ausgesprochene Winzigkeit der Teile und durch ein Mißverständnis zwischen dem Verfasser und unserem Zeichner – ein Fehler eingeschlichen.

Wird Teil 3 wie in Abb. 10 (Seite 640) gezeigt gebogen, kann der vom Röhrchen abstehende Hebel

leicht abknicken. Dies läßt sich vermeiden, wenn der flüchtige Teil nicht senkrecht zum Hebel, sondern in Längsrichtung zu einem kleinen Röhrchen eingerollt wird; der Hebel wird dann anschließend im rechten Winkel abgebogen (s. Skizze). Durch diese Art der Abwicklung ist auch das Schränken des Hebels nicht nötig.

Um nun „das Kraut noch fett zu machen“, hat auch der berüchtigte Druckfehlerteufel seine Finger im Spiele gehabt. Auf Seite 641 ist der Abstand des Teils 4 von Teil 3 mit 4 mm angegeben; richtig muß er jedoch 1 mm betragen, da sonst die Federkraft des Teils 8 nicht ausreicht, die Hebelchen 3 und 4 umzulegen. Außerdem sollte die Bohrung in Teil 5 einen Durchmesser von 0,8 mm aufweisen, während der Schlitz in der angegebenen Breite von 0,5 mm belassen werden kann. Bitte korrigieren!

D. Red.

