

# Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 9 / BAND VI 1954

NÜRNBERG

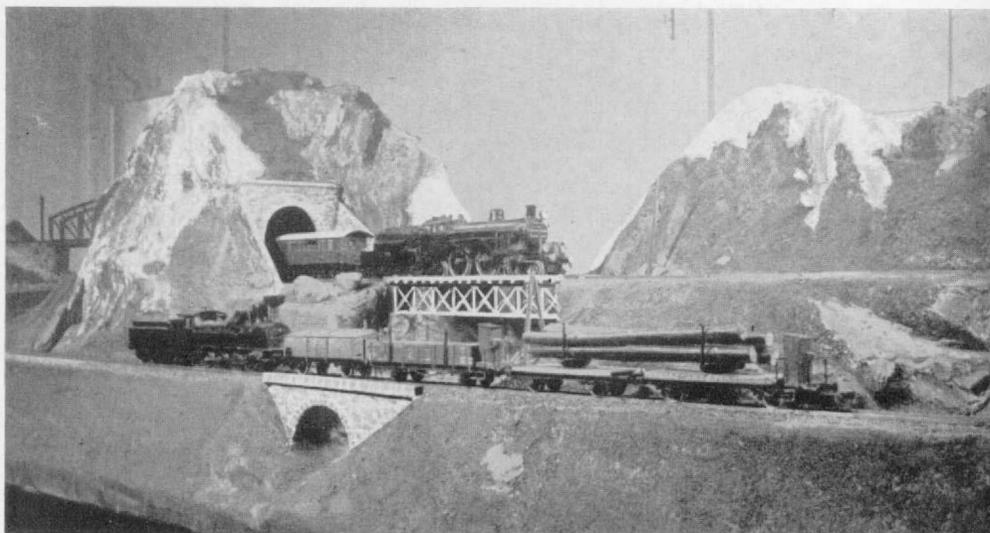
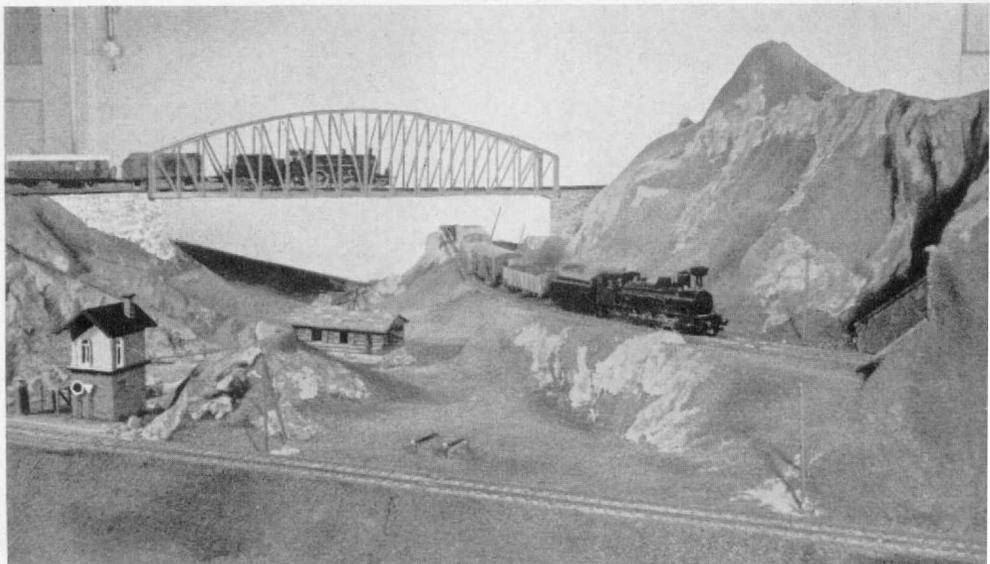


Abb. 1. Zu nebenstehendem Bericht über die Klubanlage des ÖEMC Linz sandte uns Herr Dr. Wimmer diese beiden Bilder, die recht nette Ausschnitte aus der im Entstehen begriffenen Anlage zeigen. Der Erbauer der Lok- und Wagenmodelle ist Herr Josef König, während die Anlagengestaltung den übrigen Mitgliedern des Klubs obliegt: Ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit der Klubmitglieder, die nun einmal zur Erreichung eines gesteckten Zieles notwendig ist. Die wohlthuende Auflockerung des Geländes, die ersten Bauten und die nicht so alltäglichen Loktypen lassen erahnen, daß die fertige Anlage einmal etwas Besonderes darstellen dürfte. Wir verkennen nicht, daß ein so groß gestecktes Ziel des Selbstbaues viel, viel Zeit und Tatkraft erfordert. — Viel Erfolg, ÖEMC Linz!

Abb. 2 ↓



# Club-Anlage in 24 mm-Spur

Auch im Rahmen des Österreichischen Eisenbahn Modellbau-Clubs, Zweigs, e. l. n. z., regen sich schon seit langem die Bastlerhände. Bereits vor dem Vorhandensein einer Werkstätte wurde 1948 eine Anlage geplant und auch schon der Bau der vorgesehenen Modelle begonnen. Damals war in Linz ein Normenausschuß genau so unbekannt, wie es noch keine Modellbauteile (Räder und dergleichen) in brauchbarer Art im Handel gab. Als Antriebsquelle für Lokomotiven und Triebwagen stand im allgemeinen nur der sogenannte Wehrmachtsmotor (24 Volt Gleichstrom mit Permanentmagnet) zur Verfügung. Und von diesem ausgehend, wurde von unserem Club der Maßstab 1:60 für die zu bauenden Modelle gewählt. Denn dieser Motor konnte einerseits auch in Dampflokomotiven mit kleinerem Kesseldurchmesser eingebaut werden, andererseits war aber dieser gewählte Maßstab bequemer umzurechnen als der damals allerdings bereits bekannte Maßstab 1:64. Als dann nach Jahren eine Club-Werkstätte zur Verfügung stand, die Anlage projektiert und der Bau begonnen werden konnte, waren also schon Triebfahrzeuge und Wagen in diesem Maßstab gebaut bzw. noch im Bau, sodaß letzten Endes nichts anderes übrig blieb, als den einmal eingeschlagenen Weg fortzusetzen.

Zur Anlage selbst ist zu sagen, daß diese im Endzustand etwa 15x5 m groß werden soll. Aus finanziellen Gründen kommen als Baustoff, abgesehen von den 2,5 mm Stahlschienen, nur Abfallstoffe in Frage, die von unseren Mitgliedern beigesteuert werden. Die notwendige Arbeitsleistung bringen ebenfalls die Mitglieder in Gemeinschaftsarbeit auf, wozu sie sich satzungsmäßig verpflichtet haben. Da die Streckenführung noch

nicht endgültig festgelegt ist — das heißt, es werden sich wohl noch einige Änderungen ergeben — haben wir vorläufig von einer Veröffentlichung des Streckenplanes abgesehen. Im grossen und ganzen verläuft aber die Strecke in einer 3er-Form, die von einem Oval eingefasst scheint. Dennoch ist das Ganze eine geschlossene eingleisige Strecke, die von einem großen Kopfbahnhof über Haltepunkte und einen mittleren Bahnhof wieder zu einem Kopf-Endbahnhof führt. Von dem Mittelbahnhof zweigt noch eine kurze Bergbahnstrecke ab. Durch die Größe der Anlage und die Verlegung der Strecke gewinnt der Besucher aber den Eindruck, daß es sich um eine zweigleisige Gebirgsstrecke mit verschiedenen Trassen handelt.

In Abb. 1 ist ein Teil der Anlage mit zwei kleinen Brücken und einer Tunnelzufahrt zu sehen. Auf der oberen Strecke kommt gerade ein Personenzug zum Vorschein, der von einer Lok der Reihe 103 (B. B. U.) gezogen wird. Auf dem unteren Gleis rollt eine Verschub-Garnitur mit einer Lok der Reihe 55. In Abb. 2 ist dann das an Abb. 1 anschließende Teilstück gezeigt. Die erwähnte Lok der Reihe 55 schleppt hier einen Güterzug auf der mittleren Strecke, die „103“ hingegen zieht ihren Personenzug auf der Gebirgsstrecke über die große (Papp-)Brücke. Die gezeigten Lok- und Wagen-Modelle stammen aus der Werkstatt unseres Modellbahnfreundes Josef König, Linz.

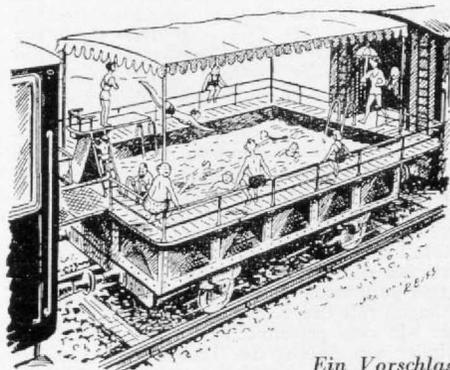
Zum Abschluß wollen wir aber noch sagen, daß von unseren Club-Mitgliedern nicht nur in 24 mm Spur, sondern auch in Baugröße 0 und H0 gebaut wird.

Dr. K. Wimmer

## Betriebsferien

vom 1. bis 16. 8. 1954

Post und Bestellungen bitte einige Tage zuvor nicht mehr absenden, da Erledigung erst nach dem 16. 8. 54 erfolgt!



Ein Vorschlag  
für die heiße Jahreszeit:

„Liebe Buba, wie wär's mit so einem Badewagen . . . ?“

**Heft 10/VI ist in der 1. Augustwoche bei Ihrem Händler!**



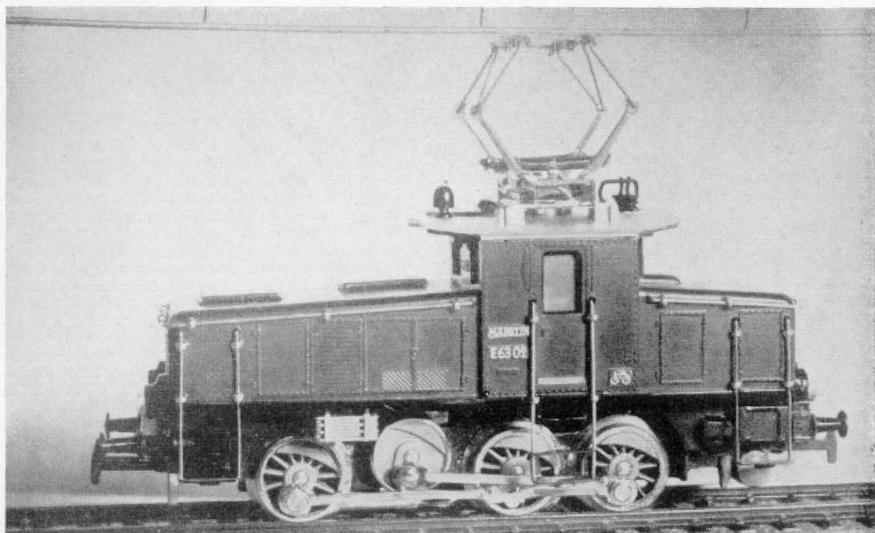


Abb. 1. Fällt Ihnen der Unterschied zwischen der Schmidt'schen „E 63“ und der Märklin'schen auf?

## Eine feine Lok – nochmals verfeinert

von Dr. Schmidt, München

Was bezüglich der Originaltreue von der Märklin CM 800 (Heft 5/VI) gesagt wurde, gilt in noch fast größerem Maße auch für die EM 800. Jeder Modellbahner wird es sich wohl heutzutage zweimal überlegen, ob er den Bau einer E 63 beginnen soll, wenn er für DM 25.— ein so gut nachgebildetes Stück der Originalausführung der AEG (erstes Baujahr 1935) kaufen kann.

An äußerlichen Verschönerungsarbeiten habe ich trotzdem oder „schon wieder“ folgende Bastelteile als brauchbar befunden, welche schließlich zum Gesamtaussehen nach Abb. 1 führten. Wie aus Abb. 1 u. 7 ersichtlich, wurden die aus einem Stück zusammenhängend gestanzten Märklin-Treib- und Kuppelstangen mit der Laubsäge so bearbeitet, daß sie wie zwei getrennte Stangen aussehen. Lediglich am Anfang der Treibstange habe ich einen schmalen Verbindungssteg aus Stabilitätsgründen stehen lassen. Wenn dieser Steg einen roten Farbtupfen bekommt, fällt er auf dem gleichfarbigen Hintergrund der Blindwellenscheibe kaum auf. Weiterhin wurde das ganze Gestänge etwas zierlicher zugefeilt.

Wenn jemand sagt, das hätte doch die Fa. Märklin auch gleich von sich aus tun kön-

nen, so hat er nicht ganz recht. Denn erstens kostet das mehr und zweitens soll sich an den Märklinloks auch durch eine ungeschickte Kinderhand möglichst nichts verbiegen. Das gilt vor allem auch für das nächste Bearbeitungsobjekt, den Stromabnehmer. Man kann statt dessen einen Sommerfeld-Stromabnehmer aufsetzen, doch müssen dann die imitierten Isolatoren auf dem Dach abgefeilt werden. Manch einer wird hier aber daran denken, daß es jetzt keine Sommerfeld-Stromabnehmer mit Doppelwippen mehr gibt. Das macht jedoch nichts, denn die Hauptausführung dieser DB-Lok hat neuerdings auch nur einen Stromabnehmer mit einfacher Wippe.

Ich für meinen Teil finde es aber ganz nett, auf der Anlage auch ein Beispiel der alten Ausführung laufen zu lassen, zumal damit beim Modellbetrieb Kontaktvorteile verbunden sind. Ich habe deshalb (wie Abb. 1 und 4 zeigt) die unteren Scherenstreben des

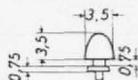
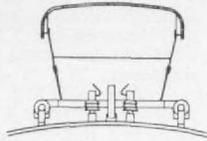


Abb. 2. Diese kleine Glocke erhält ihren Platz vorn auf dem Dach. Zeichnung im Maßstab 1:1 für H0.

Abb. 3. Dachzeichnung der „E 63“ nach Heft 5/1 zur besseren Verdeutlichung der Lage und Form von Isolatoren, Glocke und Laufsteg.



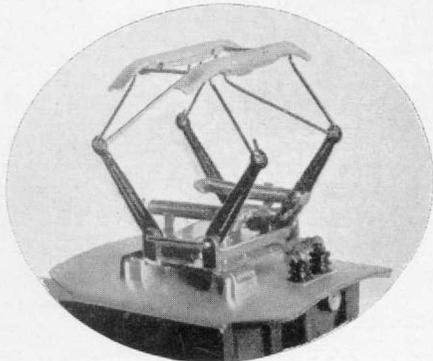
Märklin-Stromabnehmers dünner gefeilt (Vorsichtig! Nicht verbiegen!). Auch die Kontaktbügel wurden ein wenig gekürzt und befeilt. Abschließend kann man dann noch die Scheren des Stromabnehmers — wie beim Original durchgeführt — rot streichen.

Da wir gerade beim „Anstreichen“ sind, bepinselt man bei dieser Gelegenheit auch die Schienenräumer am Lokunterteil ebenfalls mit roter Farbe.

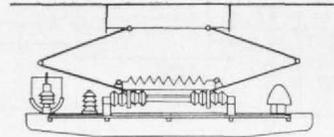
Auf dem Dach des Originals sind ein paar Einzelheiten mehr angeordnet als auf der Märklin-Nachbildung. Wer Heft 5 des ersten Miba-Jahrganges besitzt, findet darin auf S. 16 eine Zeichnung, auf der diese zu sehen sind. Abb. 3 dürfte zur Erläuterung aber genügen, und wer sich diesbezüglich betätigen will, mache folgendes:

Die Splinte, welche die Isolatoren halten, werden entfernt, von unten ein U-förmig gebogenes, 0,4 mm starkes Drahtchen durch die Löcher gesteckt, die Isolatoren darüber geschoben und die überstehenden Drahtenden hornförmig zugebogen. Die Isolatoren sitzen damit wieder fest; notfalls sichert ein Tröpfchen Uhu gegen ein eventuelles Wackeln. Zwischen den so entstandenen Hörnern wird der aus 0,3 mm Draht zu biegende Schaltbügel in einem Bohrloch im Dach befestigt.

Auf der anderen Dachseite — also vorn — sitzt in der Mitte die Glocke (Abb. 3 u. 2) und rechts neben dem Stromabnehmer das 4,5 × 34 mm große Laufbrett aus dünnem Fournierholz oder Preßspan mit eingeritz-

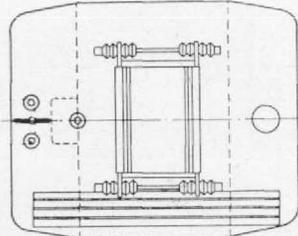


M 1:1  
für H0



Seitenansicht

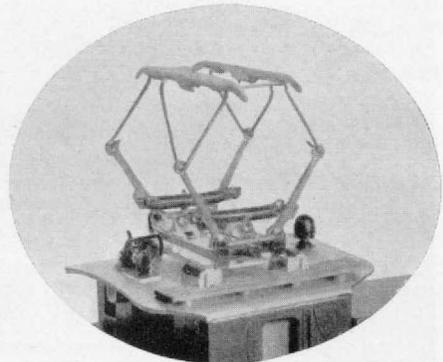
Dach-  
draufsicht



Bei der EM 800 muß das Laufbrett infolge der breiteren Stromabnehmerbasis bei den Isolatoren entsprechend eingefeilt werden!

ten Fugen und untergeklebten Stützklötzchen. Das Aufkleben auf das Dach geschieht mit ein wenig Uhu oder Rudol.

Der Einbau eines Permanentmagneten für Gleichstrombetrieb ist genau so leicht wie bei der CM 800 (s. Abb. 8 u. Heft 5/VI). Wer dabei das Relais ausbaut, muß auf den automatischen Lichtwechsel verzichten, den es aber beim großen Vorbild auch nicht gibt. Dafür kann jedoch ziemlich viel Bleiballast eingebaut werden (Abb. 8), um die Zugkraft zu erhöhen.



↑ Abb. 4. Der neugarnierte „Hut“ der „E 63“. Der Stromabnehmer wirkt jetzt wesentlich zierlicher, wie sich auch die Komplettierung des Daches nicht schlecht ausnimmt.

← Abb. 5. Zum Vergleich: Dachansicht der Original-Märklin-Lok.

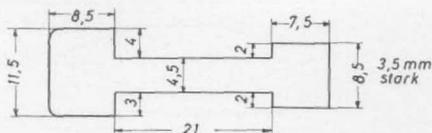


Abb. 6a. ↑ Teil A (unterer Ballast).

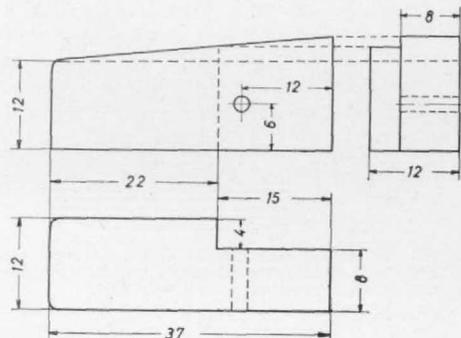


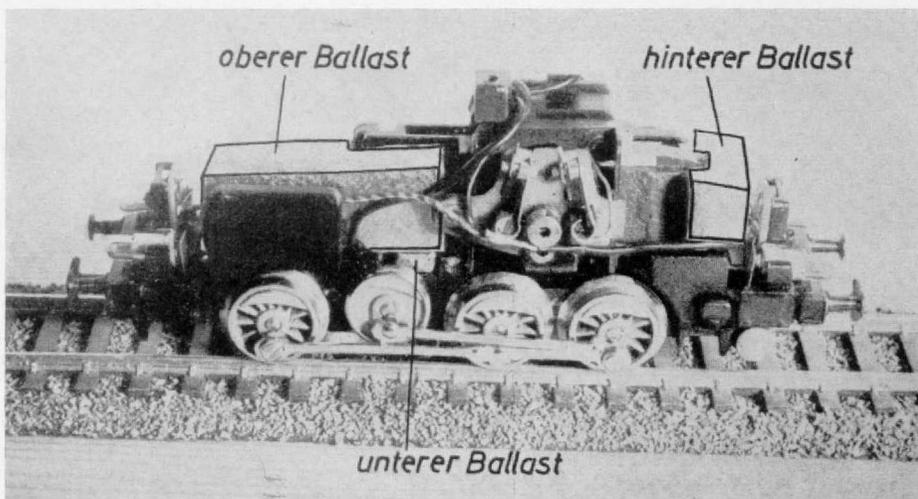
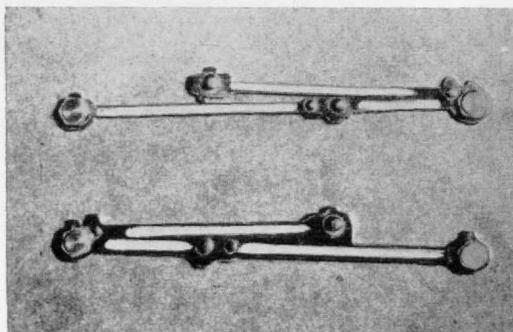
Abb. 6b. Teil B (oberer Ballast).

→ Abb. 7. Treib- und Kuppelstangen *vor* (unten) und *nach* der Operation (oben). Der kleine Stabilisierungssteig zwischen Kuppelstange und Treibstangenkopf ist deutlich zu sehen.

↓ Abb. 8. Ein Blick in das Innere der auf Gleichstrom- und Zweischienenbetrieb umgebauten E 63. Die zusätzlichen Bleigewichte sind besonders markiert.

Die Form des vorderen Ballaststückes ist ziemlich kompliziert und am einfachsten stellt man es aus 2 Teilen her (Abb. 6). Teil A wird an der Stelle, an der das Relais saß, eingesetzt; Teil B darüber. Wer will, kann zu diesen fast 70 g Blei nochmals fast 20 g aus einem  $20 \times 15 \times 9$  mm großen Klotz zuschneiden und hinter dem Magneten montieren. Eine Abstützung aus Schwammgummi — gegen die hintere Lampenbrücke — hält diesen Bleiklotz fest und verhindert eine Berührung der Kontaktfedern.

Für die Umstellung auf Zweischienenbetrieb gilt sinngemäß das gleiche, was für die CM 800 in Heft 5/VI ausgeführt wurde. Nur ist hier eine Gestängeisolation unnötig, wenn die Blindwellenscheibe auf der einen Seite isoliert auf ihre Achse gesetzt wird.





*Mit Caracho* legt sich hier ein Triebwagen der Zweigebahn in die Kurve. Diese interessante Weiterentwicklung der bekannten Alweg-Einschienebahn hat den nicht zu unterschätzenden Vorteil, auch auf dem normalen Eisenbahngleis verkehren zu können. Das im Bild gezeigte Modell wurde der Öffentlichkeit zum ersten Mal anlässlich einer Modell-Sonderschau der Union Internationaler Modellbahner vorgeführt und daselbst von seinem Schöpfer, einem Berliner Ingenieur, in's rechte Licht gesetzt: diesen „spannenden“ Moment zeigt ...  
 (Auf die UIM-Modellbahnschau kommen wir gelegentlich zurück.)

... unser Titelbild.

## Wie macht man's ohne Mühe so . . .

ein kleiner Nachtrag zu dem Artikel in Heft 7/VI, Seite 272

... daß es jeder versteht, richtig auffaßt und so der Erfolg auf jeden Fall „comme il faut“ wird? Diese Frage haben wir uns gestellt, als auf die Veröffentlichung des Artikels von Herrn Schoch in Heft 7/VI, Seite 272, hin einige Zuschriften eintrafen. Und auch Ihnen ist die Geschichte beim Lesen vielleicht etwas unklar vorgekommen, da Sie bestimmt daran gedacht haben, daß die Märklin-Trafos doch nur 16 Volt abgeben. Selbstverständlich wissen auch wir dies, aber wir wissen auch, daß es früher mal Märklin-Trafos mit 20 Volt Ausgangsspannung gegeben hat. Und auf diese ältere Ausführung waren die Ausführungen des Herrn Schoch gemünzt, während man bei den neueren Trafos (Nachkriegsausführung) gestrost gemäß der Gebrauchsanweisung vorgehen kann.

Der bewußte Artikel hat aber dennoch einige 16-Volt-Märklinisten nicht ruhen lassen und sie haben versucht, auch für sich einen Nutzen aus dem Vorschlag des Herrn Schoch zu schlagen.

So meint zum Beispiel **Herr Koring aus Stuttgart**, daß er den Vorteil der Trennung von Magnet- und Beleuchtungsstromzuführung darin sieht, die Beleuchtung für sich abschaltbar ausführen zu können. Um dies zu erreichen, braucht man nur den Beleuchtungsstrom über ein Schalt-pult oder über einen einfachen Schalter zu leiten.

**Herrn Jahr, Braunschweig**, ließ die auch bei 16 Volt noch zu hell erscheinende Signal- und Weichenbeleuchtung nicht ruhen. Deshalb macht er den Vorschlag, in die getrennte Beleuchtungsleitung einen Vorwiderstand einzubauen, der dann die Spannung auf ca. 10-12 Volt herabsetzt.

Den gleichen Effekt der „Ulfunseln“ kann man aber auch erreichen, wenn man so vorgeht wie **Herr D. Tauern, Wetzlar**. Herr T. beläßt nämlich das Beleuchtungskabel am Spulenpol — um nicht noch eine Strippe mehr ziehen zu müssen — und lötet zwischen Lämpchen und Kabelanschluß einen kleinen Radiowiderstand von ca. 1 Watt Belastbarkeit ein, der dann ebenfalls die Spannung reduziert. Die Lämpchen werden also auch bei dieser Anordnung geschont. Der Ohmwert dieses Widerstandes liegt etwa zwischen 50 und 80 Ohm, je nach der gewünschten Helligkeit der Birnchen. Wendet man bei den verschiedenen zu beleuchtenden Artikeln auch verschiedene Widerstände an, so läßt sich ohne große Schwierigkeiten ein natürliches Abbild einer nächtlichen Bahnhofsatmosphäre erreichen, denn auch beim großen Vorbild brennen zumindest die Weichenlaternen nicht immer gleichmäßig hell.



# Der Betrieb im Bahnhof.

Die Broschüre „Modellbahn-Streckenpläne“ des Miba-Verlages enthält im Abschnitt „Bahnhofs-Gleispläne“ auch einige Hinweise auf den Betrieb, dem unser Modellbahnhof gewachsen sein sollte. Unter „Betrieb“ wird hier das verstanden, was auch bei der DB unter dieser Bezeichnung läuft, also zum Beispiel Zugbildung, Zugförderung, Rangierdienst usw. Und das alles sind ja auch Möglichkeiten, die der Modellbahner nachahmen kann.

Aber wie die Erfahrung lehrt, sieht der Betrieb auf manch leistungsfähigem Modellbahnhof nicht selten etwas „verhungert“ aus, oder vornehmer gesagt: Der Rahmen, den man sich baulich für eine schöne Bahnhofsanlage geschaffen hat, wird betrieblich nicht voll ausgefüllt. Dies soll jedoch kein Vorwurf sein, denn es ist wesentlich leichter, eine bauliche Anlage der DB abzugucken als einen Betrieb nachzuahmen. Dazu gehört ein tieferer Einblick in die Erfordernisse des Vorbildes, den ein Modellbahner normalerweise kaum haben kann. Aber nur Mut (und etwas Phantasie)! Auch der Betrieb der Bundesbahn ist keine Geheimwissenschaft.

Bevor wir nun dazu übergehen, ordentlich „Betrieb“ auf unserer Anlage zu machen, sei eine manchen Modellbahner vielleicht enttäuschende aber dennoch wichtige Feststellung gemacht: Beim Vorbild herrscht der Hauptbetrieb auf dem Bahnhof! Wenn der Zug auf die Strecke geht, dann ist die größte Arbeit bereits getan! Ich möchte aber trotz-



dem all' jenen Modellbahnern raten, die vor allem den reinen Fahrbetrieb auf ihrer Anlage vorziehen, das Folgende zu lesen und auszuprobieren. (Auch der Betrieb im Bahnhof hat seine Reize!)

Anfangen müssen wir wohl oder übel bei „Adam und Eva“, das heißt beim Fahrplan. Über diesen wurde schon viel Brauchbares in der MIBA geschrieben und wir können uns deshalb hier auf einen einzigen Satz beschränken: Der Fahrplan ist der Rahmen, den es auszufüllen gilt! Dieser Fahrplan schlägt nun auch gleich die ersten Wellen im Bahnhof in Form der Bahnhofsordnung. Beim Vorbild ist in dieser festgelegt, auf welchem Gleis ein Zug ein-, aus- oder durchzufahren hat und zwar ein für allemal (in einem Fahrplanabschnitt). Ansonsten müßten wir nämlich jeden Tag auf einem anderen Bahnsteig in unseren „Stammzug“ einsteigen. Die Bahnhofs-fahrordnung enthält weiterhin folgende wichtige Angaben: Ankunftszeit, Abfahrtszeit (Durchfahrtszeit = Abfahrtszeit), Zug-Nummer, Gleis-Nr., Abgangs- und Zielbahnhof. Falls wir uns die entsprechenden Zeitangaben — mangels Modellbahnuhr — sparen wollen, können wir die Sache in einfacher Art und Weise darlegen; und zwar bedeutet dann V = Vormittag, S = Spät (Nachmittag), N = Nachts.

Und wenn unsere Züge keine Nummern haben sollten (besser ist aber, sie haben welche), dann bedeutet eben P = Personenzug, E = Eilzug, N = Nahgüterzug und Dg = Durchgangsgüterzug usw. Die Nummer des Gleises jedoch, das ein Zug befahren soll, brauchen wir unbedingt unverändert als Zahl.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich gleich noch eine Randbemerkung für die Fahrkünstler einfügen: Ihr Bahnhof hat (hoffentlich!) lange Bahnsteige und zur Auflockerung des Verkehrs lassen