

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



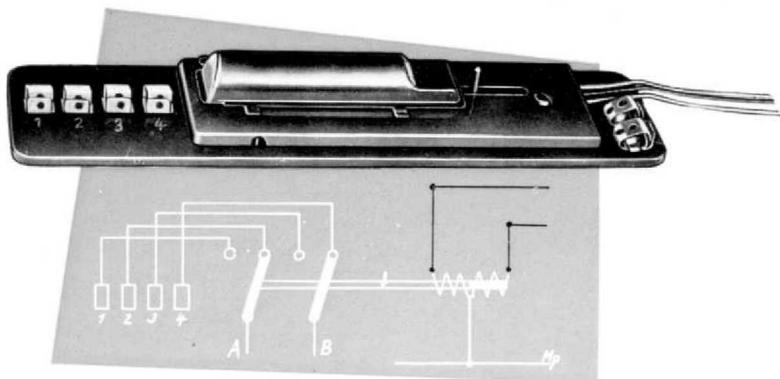
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

15 BAND XI
23. 11. 1959

PREIS
2,- DM

Fleischmann

Mehrzweck-Schaltrelais Nr. 522 DM 6.—
für **Vielzug-Betrieb** im Selbstblock-System à la DB sowie für div. Schaltmöglichkeiten, wie z. B. Fahrstraßen-Schaltungen, Signalabhängigkeiten und dgl.



JA - **Fleischmann** - BRAUCHT MAN!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 15 XI

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. Dampfentwickler Seuthe | 563 | 7. Ist die 12 V-Fahrspannung ausreichend? | 577 |
| 2. Eine Weiche zum „Entweichen“ | 565 | 8. TRIX „E 50“ mit 2 Motoren | 579 |
| 3. Vorschlag für eine Weihnachtsanlage unterm Christbaum (Streckenplan) | 566 | 9. 6-achsiger Salonwagen (BZ) | 580 |
| 4. 10 Jahre Spur I-Vorfüranlage Modelleisenbahn Hamburg | 568 | 10. Die Bahn der Kompromisse H0-Anlage Schmid — m. Streckenplan | 583 |
| 5. TRIX-Fahrzeuge im Märklin-Einsatz Teil 3: Reisezugwagen | 570 | 11. Signal- und Weichenschalter Marke „Selfmade“ | 587 |
| 6. Fernsteuerbare Beladevorrichtung für ein Kieswerk | 573 | 12. Leiden Sie auch an der „Umbaueritis“? | 591 |
| | | 13. Der Trick bei unterschiedlichen Maßstabsgrößen | 593 |

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung, oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.

Zum Titelbild (und zur Anzeige im letzten Heft):

Die „verpuffte“ Messe-Sensation -

die „dampfende“
HO-Dampflok
ist Wirklichkeit geworden!

Der Seuthe-
• Dampfentwickler •

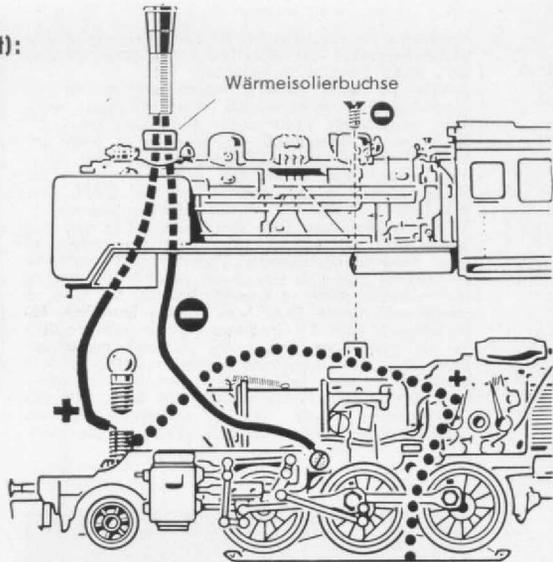


Abb. 1. Der Einbau des Dampfentwicklers in eine Märklin-Lok. Die —Leitung (braunes Kabel) ist Massepol.

... Hoffen wir, daß wir Ihnen bald Näheres hierüber berichten können und beten zum Gott der Mibahner, wenigstens zu Weihnachten mit der dampfenden Lok beschert zu werden... — So schrieben wir im Messeheft, als wir über die zufällig entdeckte und nur als persönliche Liebhaberei gedachte Dampflok des Herrn Ing. Seuthe berichteten. Wir haben ihm damals arg zugesetzt und es hat geradezu sämtlicher Überredungskünste meinerseits bedurft, bis ich Herrn Seuthe und den Trolley-Bus-Fabrikanten Eheim endlich „weich gemacht“ hatte! Wieviel „wohltemperierte“ Flüche sie inzwischen (bis die Konstruktion endlich fabrikationsreif war) über meinem Haupt entladen haben, entzieht sich meiner Kenntnis. Uns Außenstehende interessiert nur das fertige Endprodukt und das können wir Ihnen heute — Lob und Dank dem Gott der Mibahner! — kurz vor Weihnachten doch noch vorstellen!

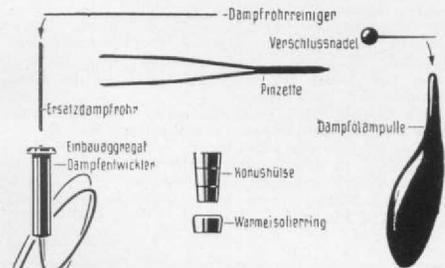


Abb. 2. Aus diesen Teilen besteht der komplette Satz, während das Einbauaggregat selbst lediglich aus dem Dampfentwickler, der Konushülse und der Wärmeisolibuchse besteht.

Da wir diese „epochale Neuheit“ selbst erst kurz vor Redaktionsschluß beaugapfen konnten, können wir Sie heute nur allgemein informieren. Im Besonderen werden wir nochmals näher darauf eingehen, insbesondere hinsichtlich jener speziellen Fälle, bei denen der Einbau des Dampfaggregats etwas schwieriger ist.

Wie Sie aus der Abb. 1 und 2 entnehmen können, ist das Konstruktions- und Einbauprinzip eigentlich denkbar einfach: Anstelle des jeweiligen Schornsteins wird das ähnlich aussehende Einbauaggregat nebst Wärmeisolibuchse eingesetzt. Die schornsteinförmige Konushülse kann entsprechend den Erfordernissen gekürzt werden. (In Sonderfällen kann jede selbstgefertigte Schornsteinform aufgeschoben werden). Die beiden Litzen werden nach Abb. 1 angeschlossen und — das wär's eigentlich! (Eine eingehende Beschreibung der vorzunehmenden Manipulationen können wir uns wohl ersparen, da ja jeder Packung eine illustrierte Anleitung beiliegt).

Die winzige Heizspirale des Dampfaggregats ist für 6—16 Volt Gleich- und Wechselstrom ausgelegt,

Heft 16/XI ist ab 21. Dezember in Ihrem Fachgeschäft!

doch hält sie die höheren, jedoch kurzfristigen Umschaltstromstöße des Märklin-Systems ohne weiteres aus, ohne Schaden zu nehmen.

Wie Sie wohl gemerkt haben werden, ist die Angelegenheit insbesondere dann einfach, wenn das Lokgehäuse nicht durch den Schornstein mit dem Chassis verschraubt ist, sondern an einer anderen Stelle. Wenn die Befestigungsschraube allerdings durch den Schornstein geht, dann wird die Angelegenheit etwas verzwickter. Auf diese Ausnahmefälle wollen wir — wie schon angedeutet — in Kürze eingehen. Zum guten Glück (für uns und daher auch für Sie) hat der Konstrukteur während der Entwicklungsarbeiten das Aggregat in alle gangbaren Loktypen eingebaut, so daß dem Verlag zeitraubende Arbeiten erspart sind und Sie nicht zu lange auf diesen Bericht zu warten brauchen. Inzwischen können Sie ja schon mal für Weihnachten in die eine oder andere der „unproblematischen“ Loks das Dampfaggregat einbauen (noch leichter natürlich in Ihre Fabrikschlote und Häuserkamine) und sich an dem faszinierenden Bild laben, das die „dampfenden“ Loks und Schornsteine abgeben. Außerdem haben Sie auf diese Weise für Ihre Fest-

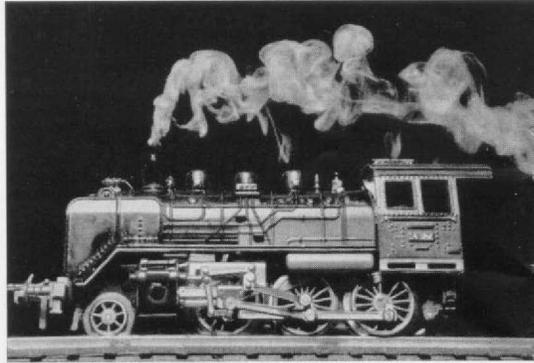


Abb. 3. Eine dampfende TRIX-Lok. (Das Titelbild zeigt die Märklin-„Dampf“-Lok der BR 24).

tagsgäste einen Clou in petto, der tatsächlich einer kleinen „Sensation“ gleichkommt und Ihnen viel Anerkennung einbringen wird!

Wie das Ding überhaupt funktioniert? — Ganz einfach so: Sie geben 6—7 Tropfen aus der Ölampulle in den Schornstein, drehen den Fahrregler auf und schon „dampft“ und „pafft“ Ihre Lok davon, deutlich sichtbare Dampfschwaden hinter sich lassend. Sie hören in der Tat ganz deutlich das „Paffen“, wie auch die einzelnen Dampfausstöße gut zu sehen sind. (Das Rätsel, wie dieses optische und akustische „Blendwerk“ bei dieser winzigen Konstruktion vorstatten geht, verraten wir Ihnen aus gewissen Gründen erst im nächsten Bericht.

Die vorerwähnten Tropfen reichen für ca. 8 Minuten Fahrbetrieb, der Gesamthalt der Ampulle für rund 2 Stunden. Der „Dampf“ (oder auch Rauch!) riecht nicht unangenehm (vielmehr nach Lavendel und Fichtennadeln!) und ist — wie die Flüssigkeit selbst — vollkommen ungefährlich und nicht gesundheitsschädlich (ein entsprechendes Behördengutachten haben wir selbst eingesehen). Sie werden bei Hochbetrieb zwischendurch mal etwas lüften müssen (was Sie in Anbetracht Onkel Eduards gräßlich stinkender Pfeife sowieso tun müssen), aber auf jeden Fall Ihre helle Freude an Ihren Dampfenden Loks haben!

Wir danken Herrn Seuthe für seine ingenieus so verblüffend einfache Lösung des Problems der dampfenden HO-Lok, die sämtliche bisher bekannten Konstruktionen in den Schatten stellt und den unschätzbaren Vorteil aufweist, in jedwede Loktype jedweden Fabrikats ohne viel Umstände eingebaut werden zu können! WeWaW

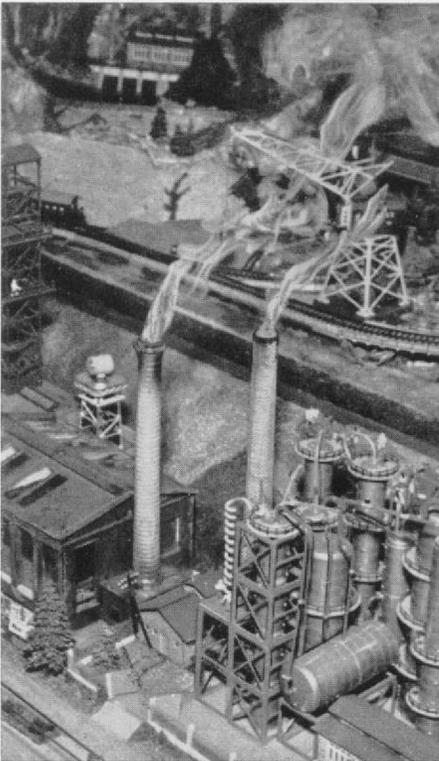


Abb. 4. Auch die Fabrikschlote und Häuserkamine können nunmehr wie in echt „qualmen“!

Achtung!

Ab sofort sämtliche Post
nur noch an die
Nürnberger Adresse
richten!

(siehe Impressum auf Seite 562)

MIBA-VERLAG

Eine Weiche zum „Entweichen“

von Hermannjosef Donkels, Viersen

Dieses Wortspiel ist wörtlich zu nehmen! Es handelt sich in der Tat um eine Art Weiche, damit ein etwa „selbständiger“ Wagen „entweichen“ kann, bevor er irgendwo größeren Schaden angerichtet hat.

Diese seltsame „Weiche“ entdeckte ich in Viersen bei einem ziemlich stark abfallenden Industrieanschlußgleis.

Da auf dem Hügel an der Verladestation immer eine Reihe von Güterwagen steht, könnte es wohl schon mal vorkommen, daß sich einer oder mehrere der abgestellten Wagen selbständig machen und den Berg hinterrollen. Was dann passieren könnte, wäre nicht auszudenken, da diese Gefällstrecke immerhin von 2 Hauptverkehrsstraßen überquert und von einer Straßenbahnlinie gekreuzt wird.

Die Weiche – eigentlich ist es ja nur eine halbe, noch richtiger sogar nur ein Stück davon – steht grundsätzlich auf „Abzweigung“ und wird nur bei Befahren durch einen Zug auf „geradeaus“ gestellt. In der Wirkung entspricht sie also einer der bekannten Gleissperren, die ja auch nur ein Entgleisen bewirken, vermutlich aber sicher viel teurer sind als diese „Viersener Patentlösung“.

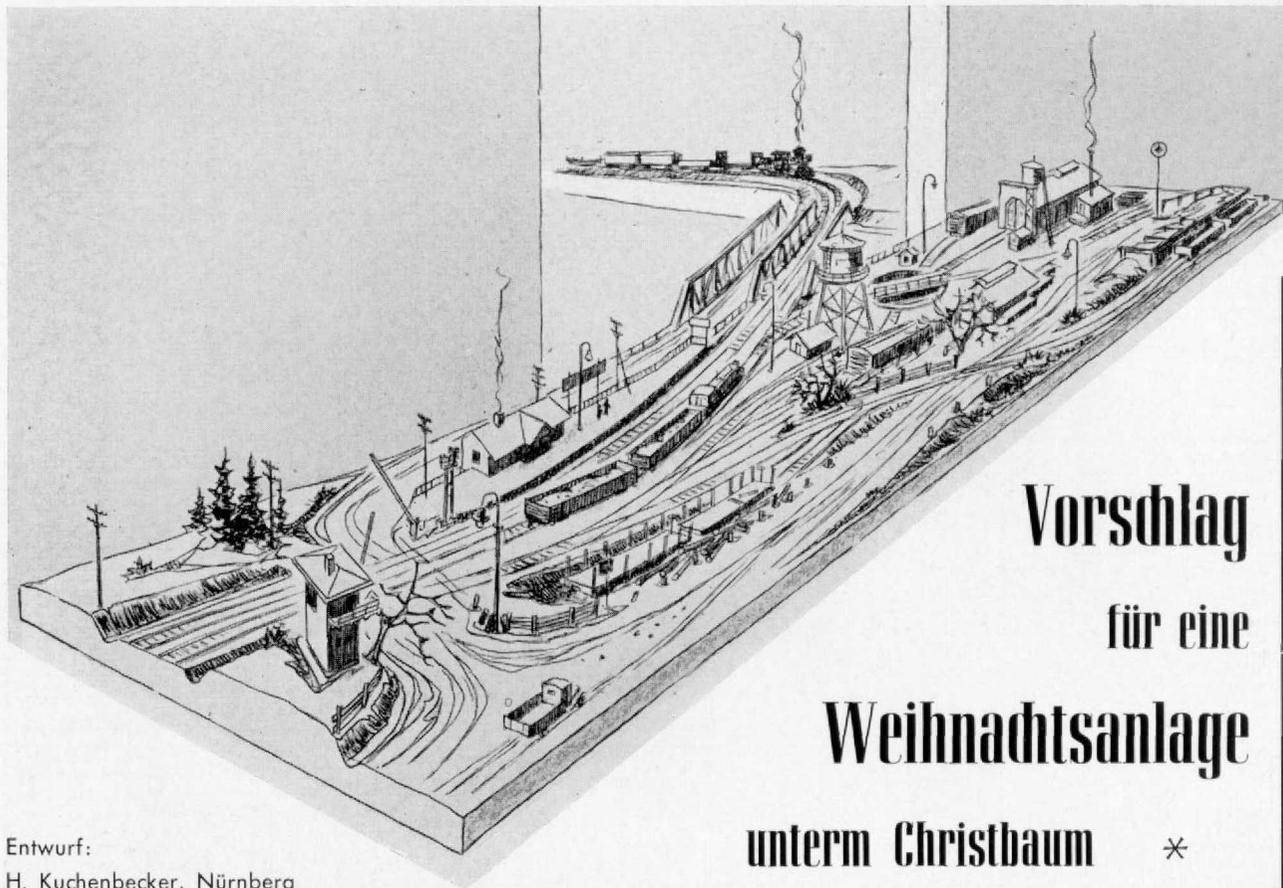


Blickrichtung bergab. Entgleisungszunge wird nach Passieren des Zuges sofort wieder umgestellt.

Ob der Nachbau für Modellbahner Sinn und Zweck hat? Ich glaube kaum, denn während das Vorbild mit allen möglichen Mitteln zu erreichen versucht, einen Wagen überhaupt zum Entgleisen zu bringen, müssen wir Modellbahner doch in der Regel danach trachten, Entgleisungen möglichst zu verhindern. Eine solche „Weiche zum Entweichen“ in unseren Gleisplan einzubauen, hieße geradezu „Wasser in den Rhein tragen ...“

(Nachsatz des Verfassers: Für die letzte boshafte Bemerkung zeichne ich nicht verantwortlich, sie kann m. E. nur von einem stammen, der entweder „seine Pappenheimer gut kennt“ oder von Natur so satirisch ist wie ... WeWaW.)





Vorschlag
für eine
Weihnachtsanlage

unterm Christbaum ✱

Entwurf:
H. Kuchenbecker, Nürnberg

Eisenbahn plus Straßenbahn

Es sei hier von einer Verbindung zwischen Eisen- und Straßenbahn berichtet, die auch auf der Modellbahnanlage ein interessantes Betriebsmoment ergeben kann.

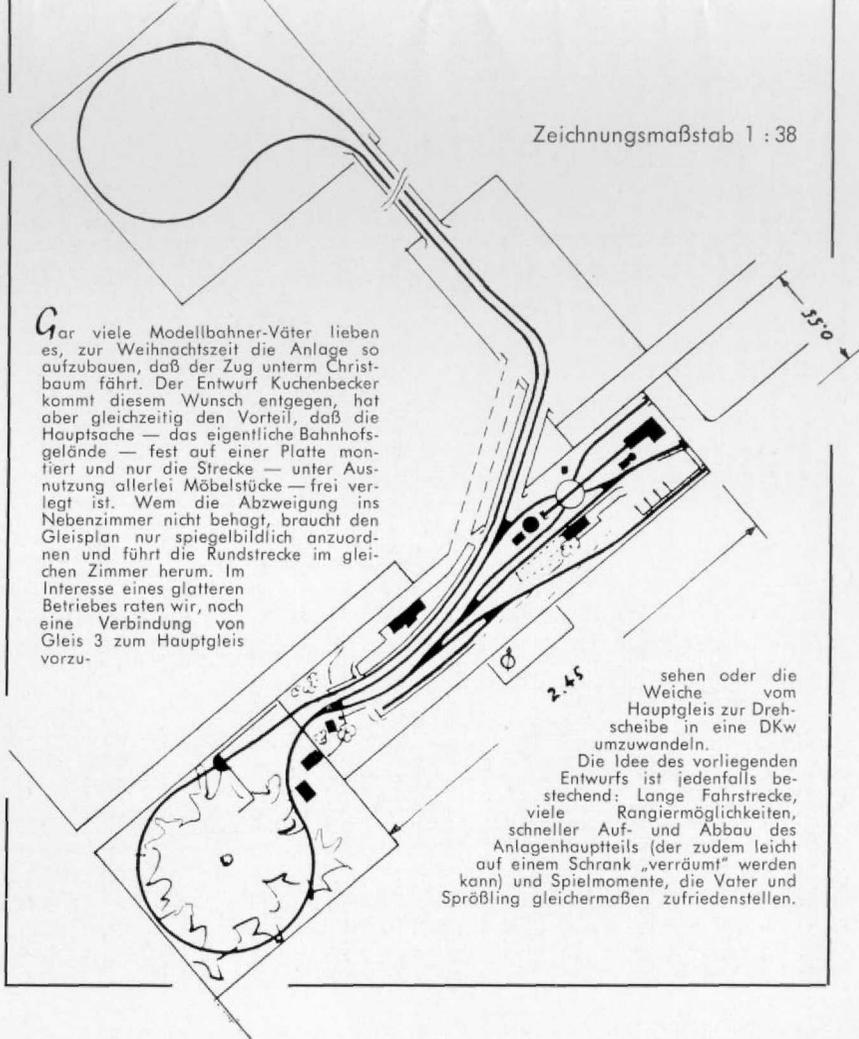
Im Frankfurter Vorort Heddernheim befinden sich Baustoff- und Kohlenlagerplätze und ein großer Industriebetrieb, die kaum ohne Gleisanschluß auskommen könnten. Der Anschluß an das Bundesbahnnetz erfolgt aber nun nicht unmittelbar, sondern über die Straßenbahnverbindung Frankfurt-Oberursel. Die Güterwagen werden in Oberursel von Triebfahrzeugen der Straßenbahnverwaltung übernommen und nach Heddernheim gebracht.

Bis vor ca. einem Jahr wurde der Güterzugverkehr mit einer Dampflok, ähnlich der T 2, und einem uralten Straßenbahntriebwagen durchgeführt. Die Dampflok führte das aus durchschnittlich einem halben Dutzend Wagen bestehende Züglein an, der Triebwagen bildete den Abschluß. Für den unbefangenen Beobachter konnte leicht der Eindruck entstehen, die Aufgabe der Dampflok bestünde in der Erzeugung des typischen Bimmelbahngeläutes, doch lag ihre Notwendigkeit in der Tatsache begründet, daß weder der Bahnhofsanschluß in Oberursel noch die Privatanschlüsse in Heddernheim mit einer Oberleitung ausgerüstet sind.

Das seltsame und doch auf seine Weise schöne Gespann mußte dann leider einer modernen Speicherlok, die ihren Fahrstrom auch der Oberleitung entnehmen kann, weichen.

Ing. Lothar Moos, Frankfurt

Zeichnungsmaßstab 1 : 38



Gar viele Modellbahner-Väter lieben es, zur Weihnachtszeit die Anlage so aufzubauen, daß der Zug unterm Christbaum fährt. Der Entwurf Kuchenbecker kommt diesem Wunsch entgegen, hat aber gleichzeitig den Vorteil, daß die Hauptsache — das eigentliche Bahnhofs-gelände — fest auf einer Platte montiert und nur die Strecke — unter Ausnutzung allerlei Möbelstücke — frei verlegt ist. Wem die Abzweigung ins Nebenzimmer nicht behagt, braucht den Gleisplan nur spiegelbildlich anzuordnen und führt die Rundstrecke im gleichen Zimmer herum. Im Interesse eines glatteren Betriebes raten wir, nach eine Verbindung von Gleis 3 zum Hauptgleis vorzu-

sehen oder die Weiche vom Hauptgleis zur Drehscheibe in eine DKW umzuwandeln.

Die Idee des vorliegenden Entwurfs ist jedenfalls bestechend: Lange Fahrstrecke, viele Rangiermöglichkeiten, schneller Auf- und Abbau des Anlagenhauptteils (der zudem leicht auf einem Schrank „verräumt“ werden kann) und Spielmomente, die Vater und Sprößling gleichermaßen zufriedenstellen.

Über 500 000 Besucher! 32 000 Zug-Kilometer!

10 jähriges Bestehen der Spur I-Anlage der Modelleisenbahn Hamburg e.V.

Die unsern Lesern wohlbekannte Spur I-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte (am Holstenwall 24, Nähe Reeperbahn) konnte am 7. Oktober 1959 auf ihr 10 jähriges Bestehen zurückblicken. (Der Club selbst — einer der ältesten Deutschlands überhaupt — kann bereits auf eine 35 jährige Geschichte zurückblicken).

In diesen 10 Jahren fanden 12 228 Vorführungen vor 551 000 Besuchern statt. Die Loks und Triebwagen (1949=12 Stück, 1959=53) legten während dieser Zeit rund 32 000 km zurück!

Unsern Glückwunsch und weiterhin soviel Erfolg!

✱

Die Bilder zeigen ein paar Ausschnitte aus der gewaltigen Schauanlage (s. a. Heft 12/VI). Fotos: Otmar Witt, Hamburg.

