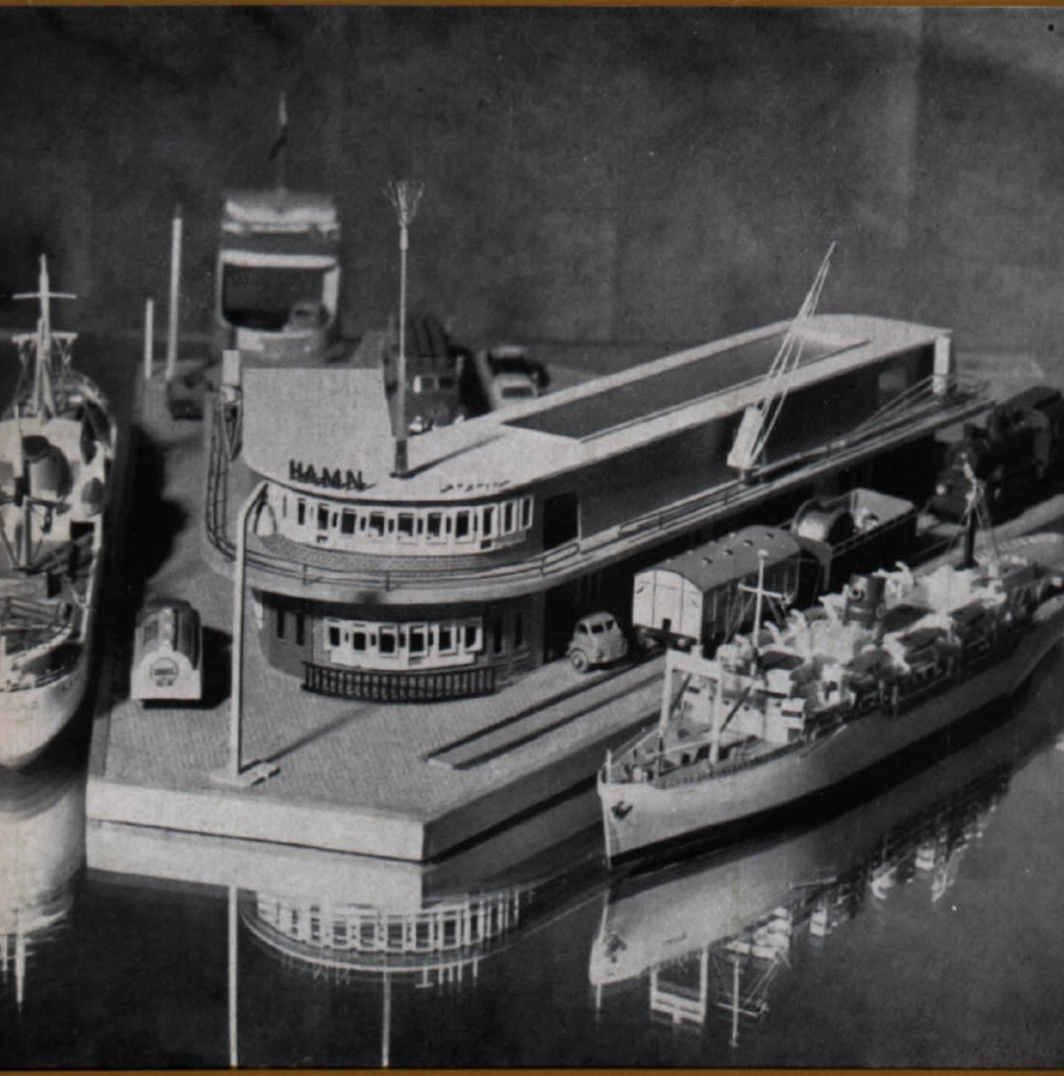
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XIII
6. 11. 1961

PREIS
2.- DM

Fleischmann Bahn

- das präg' dir ein - ist die Bundesbahn in klein

HO

modelltreu

1380 DM 27.50

Modell der Bauart-Reihe V 60 der Deutschen Bundesbahn. Unser Vorbild fährt in großen Stückzahlen zur Rationalisierung des Rangierdienstes. Mit einem Dienstgewicht von 54 t und einer Motorleistung von 650 PS zieht sie schwerste Güterzüge im Streckengang mit 60 km/h und im Rangierdienst 30 km/h

„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 14/XIII

1. Bunte Seite: „Im Hafen Hälsingborg . . ." und „B3ygeb aus B4yg" 559
2. Märklin V 200 mit 2 Motoren 560
3. Kleine Bastelei: Glaserwagen 562
4. TEEM im Groß- und Modellbahnbetrieb 563
5. Die Schaffung der Welt – auf den Kopf gestellt (Anlage Bahnmüller) 565
6. „Heiße Heißleiter" heißen auch „heiße Thermistoren" 566
7. Nochmal: E 69 04 und E 69 05 568
8. Auf der REPA-Bahn (Anl. Ertmer) 569
9. Mit einigermaßen gutem Willen geht alles (Anl. Schröder) 570
10. Gleisbild-Tablett aus Tablettröhrchen 573
11. Vereinfachte Kehrschleifenschaltung – aber für a l l e Triebfahrzeuge 575
12. Englischer Streckenplan mit Spiegeltrick 576
13. Schrankenersatz 577
14. Alter Klappdeckelwagen (BZ) 577
15. Erleichterung durch Bf.-Automatik 580
16. Lokschuppen-Torantrieb mit „Pfiff" 583
17. 50 m Gleise . . . (Anl. Reinhard) 585
18. Bastler aus Leidenschaft 586
19. Verbogene Gleise in Boston 588
20. Richten von verzogenen Kunststoffteilen 588
21. Der flackernde Feuerschein aus der Feuerbüchse 589
22. Die Firma „Schmier & Fink" . . . (Fachwerkbrücke Ertmer) 589

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

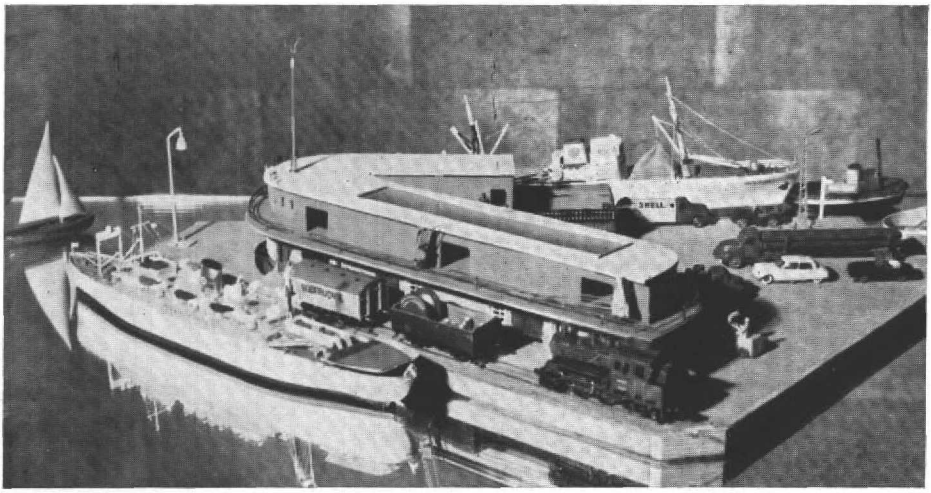
Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 – Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1

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

Heftbezug: Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –.10 DM Versandkosten).

Zum heutigen Titelbild:

Im Hafen Hälsingborg . . .



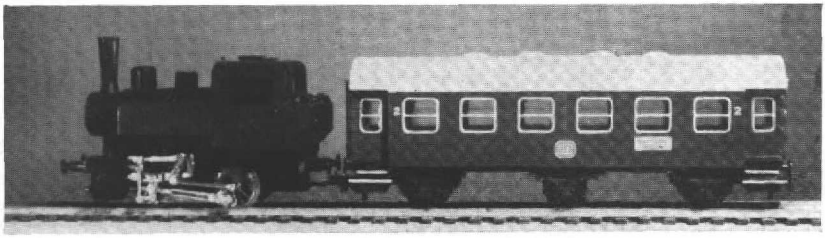
. . . soll ein neues Zollhaus mit Abfertigungshalle gebaut werden. Im Rahmen einer Ausstellung („Schifffahrt 61") wurde das geplante Projekt als H0-Modell gezeigt. Erbauer ist Herr Sixten Stregfelt aus Hälsingborg, dessen Anlage wir Ihnen in Heft 11/XII vorstellten („Hinter schwedischen Gardinen").

Der Artikel „Eine Lanze für die H0-Schmalspurbahn" in Heft 9/XIII hat nun Herrn Stregfelt bewogen, die ROKAL-Bahn durch eine Schmalspurbahn zu ersetzen, sobald er das Schaumodell von der Ausstellung zurückbekommt und dieses in seiner neuen Anlage eingebaut wird. (Wie Sie aus Heft 11/XII ersehen, wies auch die damalige Anlage bereits ein kleines Hafenbecken auf.)

Wenn auch auf deutschen Modellbahnanlagen herzlich wenige Hafenmotive zu finden sind, so dürften die heutigen Bilder vielleicht doch befruchtend auf das eine oder andere Gemüt wirken. Und wenn nicht, dann erfreuen wir uns eben am Anblick des netten Modellprojektes und lassen unsere Phantasie etwas schweifen nach dem Motto: „Was wäre, wenn . . . ?"

B 3ygeb aus B 4yg!

Herr Werner Hinz aus Darmstadt schnitt einen Kitmaster-Umbauwagen auseinander und machte aus ihm einen B3ygeb-Umbauwagen, auf daß es ihm nicht an diesem sehnlichst ersehnten Wagentyp mangle! – Das Modell einer KDL 8 (ÖBB) ist mit einem Mikroperm-Motor versehen und zieht immerhin ihre 15 Wagen fort.



Heft 15/XIII ist ab 1. Dez. 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

V 200 aus dem Hause MÄRKLIN

mit 2 Motoren

Johann-Heinrich Schmiz, Arnsberg/Westf.

Ja, Sie haben richtig gelesen, die V 200 habe ich mit 2 Motoren (4 Antriebsachsen) ausgerüstet, und sie ist jetzt das stärkste Pferd, das auf meiner Anlage läuft. Die Lok ist imstande, z. B. zwei Märklin'sche E 44 wie zwei normale Wagen hinter sich her zu ziehen, trotzdem die E 44er keinen Strom bekommen.

Nun zum Bau:

Man besorge sich, wenn man bereits ein Modell der Märklin'schen V 200 hat, die in der Abb. 3 gezeigten Teile. (Falls der eine oder andere diese Teile nicht schnell genug oder überhaupt nicht bekommen kann, so bin ich gerne bereit, diese zum Selbstkostenpreis abzugeben, da ich noch für mehrere solcher Umbauten Teile auf Lager habe.) Der eine Rahmen wird genau Mitte Loch durchgeschnitten, und zwar an der Stelle, wo die Befestigungsschraube vom Lokomotivaufbau hindurchkommt. Den anderen Rahmen schneide man genau am Anfang des Vierkantlochs durch, wo das Abdeckblech mit der Nase hineinragt. Beide sind auf Abb. 4 zu sehen. Diese Arbeit ist mit einer Laubsäge (feines Metallsägeblatt!) leicht auszuführen. Außerdem fallen bei der vorhandenen V 200 noch zwei weitere Teile ab (s. Abb. 4). Nunmehr wird ein Blech benötigt, um die zwei Rahmen aneinander befestigen zu können; ich habe hierfür ein 1,5 mm starkes V2a-Blech verwendet, um eine gute Stabilität zu erzielen. Dieses Blech darf nicht breiter als 30,5 mm sein, da es sonst nicht mehr in das Gehäuse paßt; die Länge beträgt 39 mm. Das Blech-

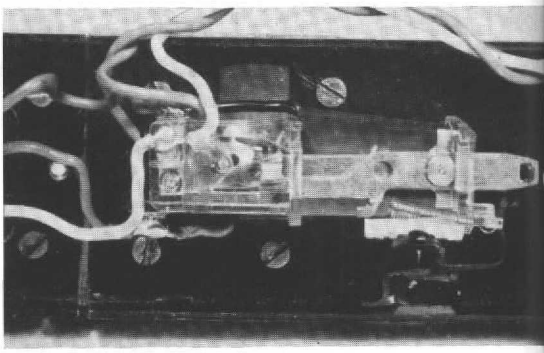


Abb. 2. Siehe Text zu Abb. 5.

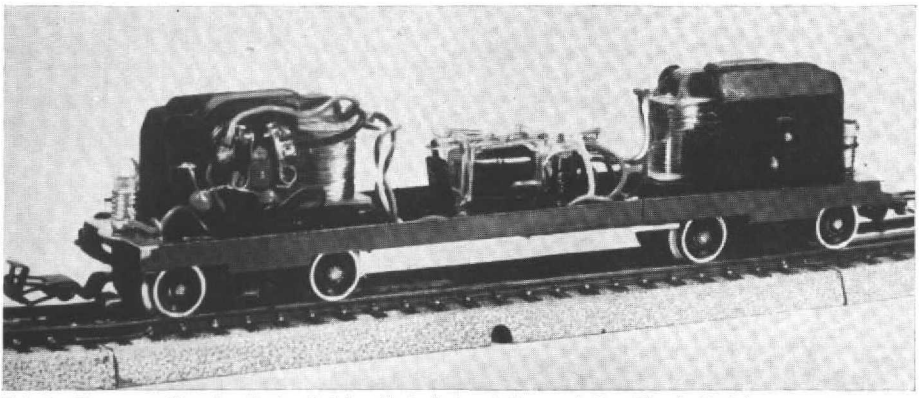


Abb. 1. Das neue Chassis mit den beiden Motordrehgestellen und dem Umschaltrelais.

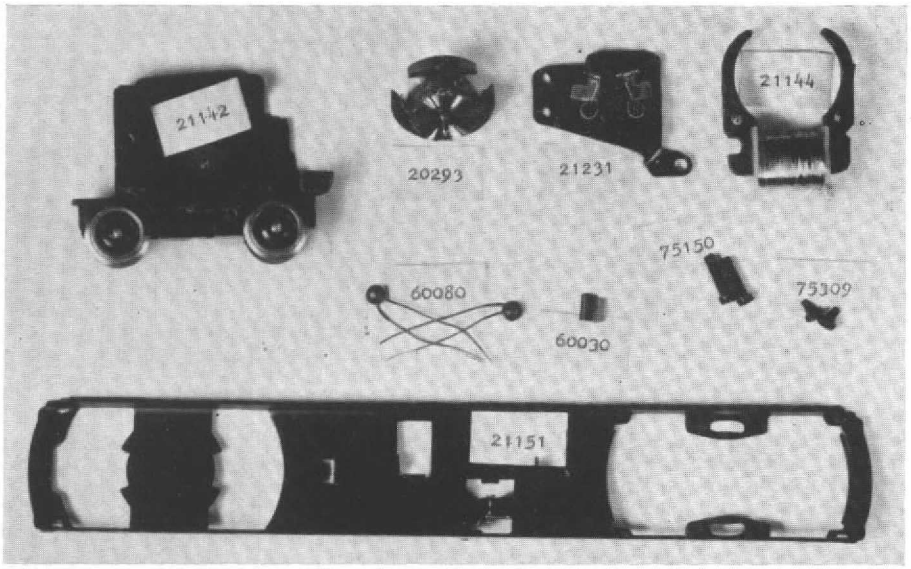
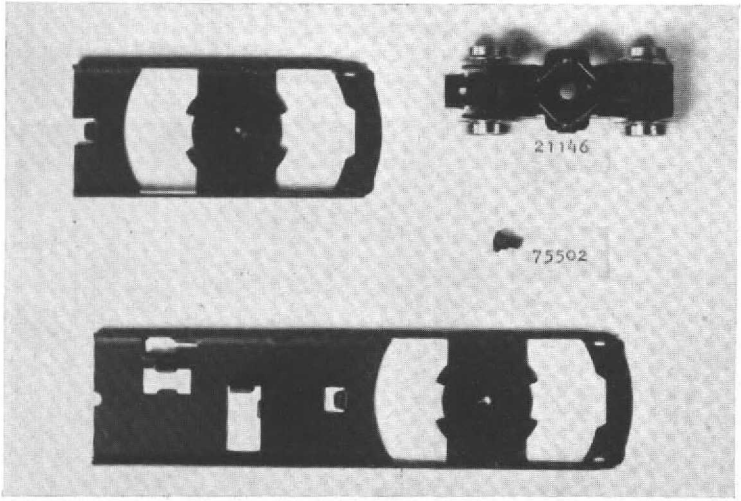


Abb. 3. Die benötigten Teile (mit Angabe der Beschaffungsnummern).
Abb. 4. Die zwei erforderlichen Rahmenstücke und die beiden entfallenden Teile.



stück wird auf einer Seite (wie aus Abb. 5 zu ersehen ist) etwas ausgerundet und mit den beiden Rahmen mittels 2-mm-Schrauben verbunden. Die Anordnung der Schrauben ist aus Abb. 2 ersichtlich. Das Abdeckblech hat ebenfalls eine kleine Veränderung durchgemacht (s. Abb. 5) und wird zusätzlich mit einer 2-mm-Schraube befestigt.

Der Schleifer macht etwas mehr Arbeit. Hier muß die Blattfeder umgedreht werden, so daß zum Getriebekörper nur die umgelegten vier Fahnen zu isolieren sind (ein Stück

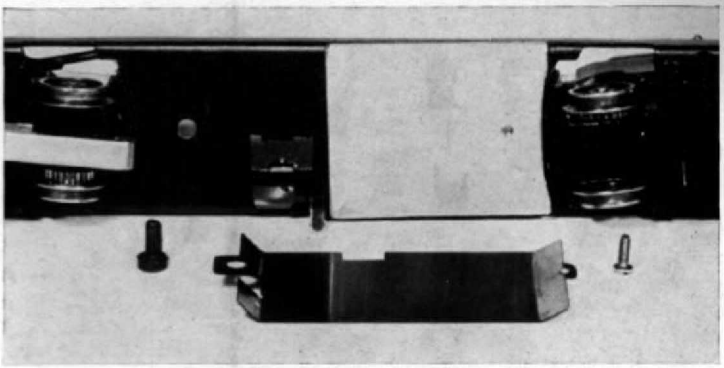


Abb. 5. Die beiden Rahmenstücke (s. Abb. 4) werden durch ein 1,5 mm starkes Blech verbunden (verschraubt, siehe Abb. 2). Vorn das neu geformte Abdeckblech, das zusätzlich mit einer 2-mm-Schraube befestigt wird.

Preßspan dazwischenlegen). Jetzt wird das Treibgestell etwas seitlich (samt Drehgestellrahmen) durchbohrt. Durch diese Bohrung wird ein Stück Litze zum Schleifer gezogen und an letzterem angelötet. Es ist nur noch darauf zu achten, daß 1. die UKW-Drossel gleich hinter der Schleiferlitze angebracht wird und 2. daß die Polarität beim Verlöten des zweiten Feldstrommagneten, der parallel zum ersten liegt, übereinstimmt, sonst kann es passieren, daß beide Motoren gegeneinander laufen.

Wenn die Fahrzeuge mit Gleichstrom betrieben werden, entfällt der von Märklin angegebene Feldmagnet 21144 und ist durch einen Dauermagneten zu ersetzen.

Ich hoffe, daß Ihnen der Umbau viel Freude bereitet und wünsche Ihnen ein gutes Gelingen.

Gleichstrom-Anhänger können auf ähnliche Weise wie hier beschrieben auch die Märklin'sche E 41 (3034, 3037) mit zweitem Motor ausrüsten, da das Umschaltrelais ja dann entfällt und somit Platz für das zweite Motordrehgestell geschaffen wird.

Bei der „Abendpost" hat's Scherben gegeben!

Also muß Glasermeister Dinglhuber her und den Schaden beheben. Und ein zünftiger Glasermeister muß einen zünftigen Glaserwagen besitzen. Herr Reinhard Woltmann, Hamburg-Nienstedten, setzte auf ein Wiking-Auto ein Gerüst aus Pappe und belud den Wagen mit Plexiglas-Fensterscheiben en miniature.

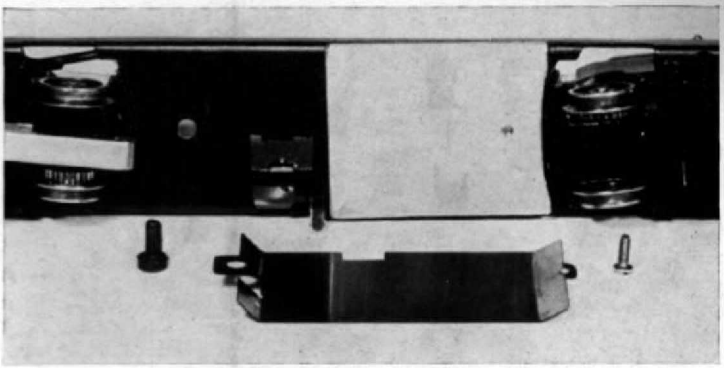


Abb. 5. Die beiden Rahmenstücke (s. Abb. 4) werden durch ein 1,5 mm starkes Blech verbunden (verschraubt, siehe Abb. 2). Vorn das neu geformte Abdeckblech, das zusätzlich mit einer 2-mm-Schraube befestigt wird.

Preßspan dazwischenlegen). Jetzt wird das Treibgestell etwas seitlich (samt Drehgestellrahmen) durchbohrt. Durch diese Bohrung wird ein Stück Litze zum Schleifer gezogen und an letzterem angelötet. Es ist nur noch darauf zu achten, daß 1. die UKW-Drossel gleich hinter der Schleiferlitze angebracht wird und 2. daß die Polarität beim Verlöten des zweiten Feldstrommagneten, der parallel zum ersten liegt, übereinstimmt, sonst kann es passieren, daß beide Motoren gegeneinander laufen.

Wenn die Fahrzeuge mit Gleichstrom betrieben werden, entfällt der von Märklin angegebene Feldmagnet 21144 und ist durch einen Dauermagneten zu ersetzen.

Ich hoffe, daß Ihnen der Umbau viel Freude bereitet und wünsche Ihnen ein gutes Gelingen.

Gleichstrom-Anhänger können auf ähnliche Weise wie hier beschrieben auch die Märklin'sche E 41 (3034, 3037) mit zweitem Motor ausrüsten, da das Umschaltrelais ja dann entfällt und somit Platz für das zweite Motordrehgestell geschaffen wird.

Bei der „Abendpost" hat's Scherben gegeben!

Also muß Glasermeister Dinglhuber her und den Schaden beheben. Und ein zünftiger Glasermeister muß einen zünftigen Glaserwagen besitzen. Herr Reinhard Woltmann, Hamburg-Nienstedten, setzte auf ein Wiking-Auto ein Gerüst aus Pappe und belud den Wagen mit Plexiglas-Fensterscheiben en miniature.

Trans-Europ-Express-Güterzüge im Groß- und im Modellbahnbetrieb

·TEEM·

von Herbert Bahnmüller, Metzingen/Württ.

Seit Ende Mai 1961 verkehren auch auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn TEEM-Güterzüge, in gewissem Sinn Pendants zu den bekannten TEE-Zügen. Daß TEE die Abkürzung für „Trans-Europ-Express" ist und daß es sich hierbei um Triebwagen zur Personenbeförderung handelt, dürfte sich inzwischen zumindest in Modellbahnerkreisen herumgesprochen haben. Die TEEM-Züge sind, wie bereits erwähnt, Güterzüge. TEEM heißt: **T**rans-**E**urop-**E**xpress-**M**archandises; auf deutsch in freier Übersetzung: Schnellgüterzüge durch Europa.

TEEM-Züge verkehren unter anderem auf den Strecken Bologna–Chiasso–Basel–Appenweier – Hamburg – Flensburg – Kopenhagen – Göteborg – Oslo und Montzen – Aachen – Köln – Basel – Chiasso. Befördert werden in den TEEM-Zügen vor allem eilbedürftige und leicht verderbliche Güter. Kohle, Schrott, Steine und andere Massengüter sind von der TEEM-Beförderung ausgeschlossen.

Die TEEM-Züge haben eine Höchstgeschwindigkeit von 85 bis 100 km/Std. und eine Höchstlast von 1000 t.

Es müßte eigentlich für jeden Modellbahner reizvoll sein, einen oder mehrere TEEM-Züge auf seiner Anlage einzusetzen. Die TEEM-Züge haben beim großen Vorbild wenige und kurze Unterwegsaufenthalte, an den Grenzen wird die Fahrt für höchstens 2 Stunden unterbrochen. Auf unseren Anlagen können die TEEM-Züge praktisch auf jeder Hauptstrecke verkehren, die nicht einmal unbedingt zweigleisig sein muß, jedoch so ausgebaut sein sollte, daß man ihr eine Geschwindigkeit von 85 bis 100 Miniaturstundenkilometern zutrauen kann.

Als Zuglok käme, für den der's hat, bei elektrischem Betrieb in erster Linie die E 50 in Frage (TRIX). Auch die V 200 (Fleischmann, Märklin, Trix) ist geeignet. Von Fleischmann kämen dann noch in Frage die E 40 und – mit Vorbehalten, da die Höchstgeschwindigkeit nicht ganz 100 km/h ist – die neue E 44, sowie als Dampflok die BR 41. Von Märklin könnten analog ebenfalls die E 44 und die BR 44 zum Einsatz kommen. Bespannungen mit E 10 (Fleischmann, Trix), E 41 (blau und grün von Märklin) sind aber ebenfalls denkbar und in der MIBA wurde auch schon von Güterzügen berichtet, die mit BR 01 „daherdampfen". (Ich selbst habe kürzlich auf der Strecke Plochingen–Stuttgart einen durchfahrenden Kesselwagenzug gesehen, der von einer E 10 gezogen wurde.)

Ihren besonderen Reiz erhalten dann die TEEM-Güterzüge auf den Miba's durch die angehängten Wagen, die aus aller Herren Länder, d. h. aus dem Europ-Wagen-Park in erster Linie und zweitens RIV-Wagen, stammen können. Im Interesse der Modelltreue können jedoch nicht alle Wagen, die gerade vorhanden sind, zur Bildung eines TEEM-Güterzuges verwendet werden. Es wurde eingangs bereits erwähnt, daß Massengüter von der TEEM-Beförderung ausgeschlossen sind. Ein offener Güterwagen mit Steinkohlen- oder Steineinsatz ist also in einem modellmäßigen TEEM-Zug undenkbar.

Es soll sich in erster Linie um Wagen handeln, die eilbedürftige und leicht verderbliche Güter befördern. Dies sind vor allem die Kühlwagen und hier haben wir ja eine reiche Auswahl guter Industrieerzeugnisse: Kühlwagen in „normaler" Ausführung, Interfrigo-Wagen (Liliput), der italienische Kühlwagen von Fleischmann, dann die verschiedenen gelben Bananenwagen und last not least: Pocher-Modelle. Ein Pschorr-Bierwagen, „Carlsberg"- und „välj Milda för gott"-Wagen (die beiden letzteren sind bekanntlich Modelle der Pocher-Schwedenserie) würden sich in einem TEEM-Zug bestimmt gut machen.

Dann können gedeckte Güterwagen verschiedener Versionen mitbefördert werden: vor allem der neue Gmhs 53 der DB (Fleischmann) und der neue Italiener von Märklin.

Auch Behälter-Wagen sind denkbar, oder wer will widerlegen, daß wir in unserem Behältertragwagen z. B. im Bayer-Wagen von Märklin, im Säurewagen von Liliput, oder in einem Fleischmannwagen mit (geschlossenen) Behältern zur Zeit leichtverderbliche Chemikalien in flüssiger oder Pulverform transportieren?

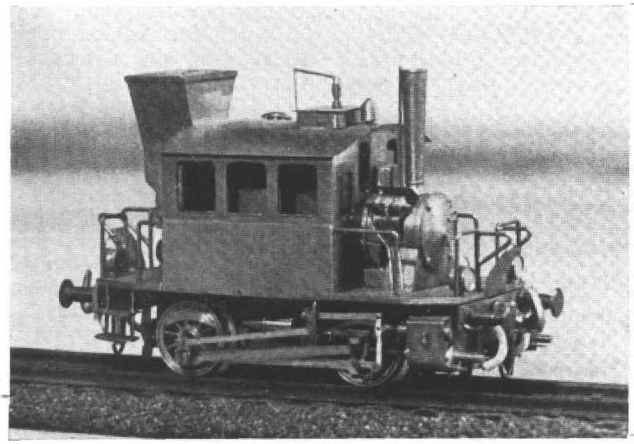
Ein rechter Mibahner weiß für alles eine Ausrede (sprich: Erklärung). Beim TEEM-Zug jedoch soll sich ein rechter Mibahner deutlich vom Münchhausen unterscheiden!

Offene Güterwagen sind, das versteht sich eigentlich von selbst, in einem TEEM-Zug nicht denkbar, da sie zusehr mit dem Begriff „Massengüter" identisch sind. Es ist auch unwahrscheinlich, daß jemand aus Bologna sich einen VW per Eilgut aus Deutschland kommen läßt. Wenn ein solcher Wagen im TEEM-Zug mitfahren „muß", dann soll es ein Niederbordwagen mit einem Mercedes 300 SL, oder mit einem ROLLS-ROYCE sein. Dem glaubt man die „Eilbedürftigkeit" schon eher.

Zusammenfassend sei jedoch festgestellt, daß ein TEEM-Zug in erster Linie aus gedeckten Güterwagen bestehen muß, wenn er modellmäßig wirken soll. Es läßt sich ein reizvolles Bild schaffen durch Kombinationen mit (weißen) Kühlwagen, (gelben) Bananenwagen und (braunen) Güterwagen. Durch die verschiedenen Baustile, z. B. den Unterschied zwischen italienischem „Giebeldach" und deutschem Tonnendach, kommt ein weiteres belebendes Element in den Modell-TEEM-Zug. Zur Abwechslung können dann noch ein oder höchstens zwei Spezialwagen eingestellt werden: ein Weinwagen von Märklin, oder aber einer der bereits erwähnten Behälterwagen, bzw. der unvermeidliche 300 SL. (Um Vorwürfen wegen Schleichwerbung vorzubeugen: der Verfasser ist Nichtkraftfahrer und auch nicht aus Untertürkheim oder Sindelfingen).

Noch eins: TEEM-Güterzüge laufen mit Spitzengeschwindigkeiten bis 100 km/h und haben höchstens 1000 t. Auch das müssen wir im Modell genau berücksichtigen. Daß Wagen ohne RIV- oder EUROP-Zeichen nicht mitfahren können, sei nochmals ausdrücklich erwähnt.

Und nun: Finden Sie nicht auch, daß „man" neben den schönen D- und TEE-Zügen auch einen Güterparadezug oder Paradegüterzug haben sollte? Einen TEEM-Güterzug, der auf unserer schönsten und schnellsten Strecke ohne Aufenthalt (höchstens, wenn der Bahnhofsvorstand von Hinterbutzenbirenbach wegen einer Kuhherde im Bahnhofsgelände keine Einfahrt bzw. Durchfahrt geben kann, ist ein Halt unvermeidlich!) seine Kreise zieht ...



Noch ungespritzt

ist dieses H0-Modell der bayr. Lokalbahnlok der BR 98^3 („Glaskasten"), das Herr Kurt Schlichting, München, nach MIBA-Bauplan (Heft 7/VII) fertigte. Zwecks leichteren Spritzens und Vornahme etwaiger Reparaturen ist das Modell vollkommen zerlegbar. Vorerst steht der „Glaskasten" jedoch noch in einem Glaskasten und wartet auf seine Indienststellung!