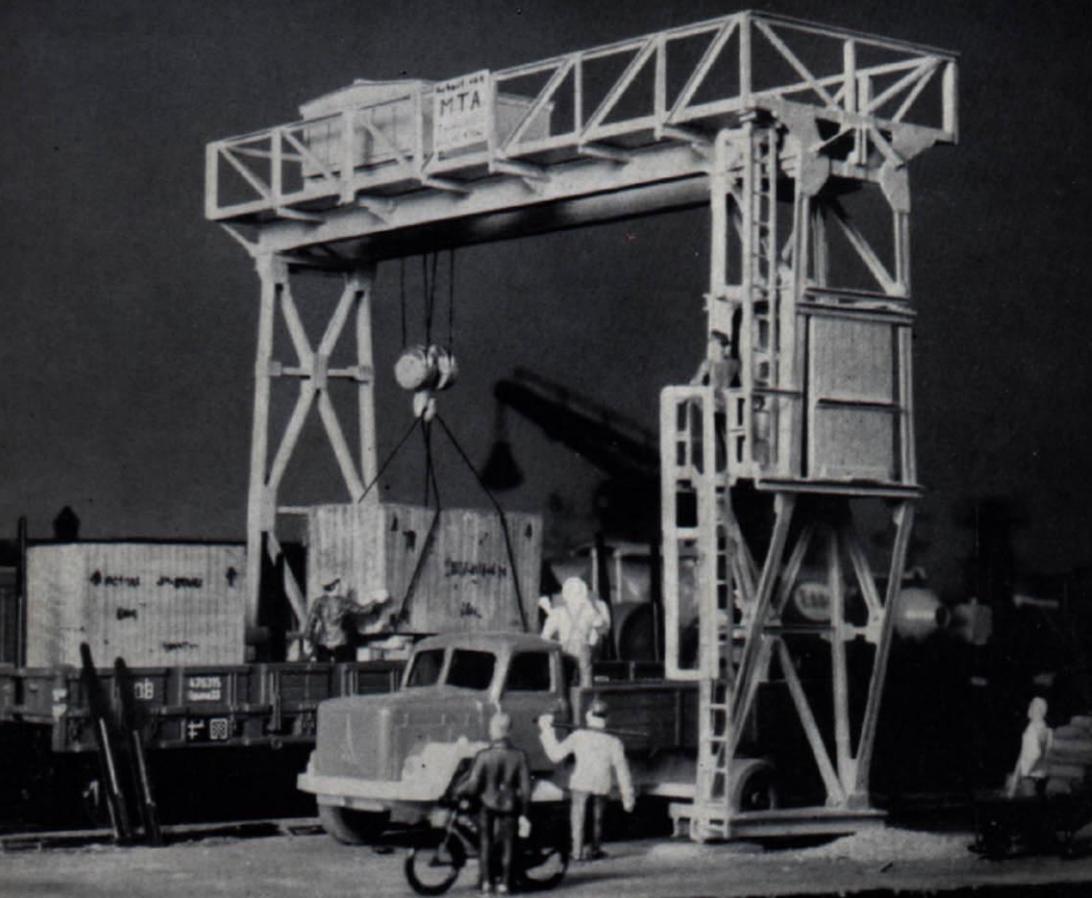


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

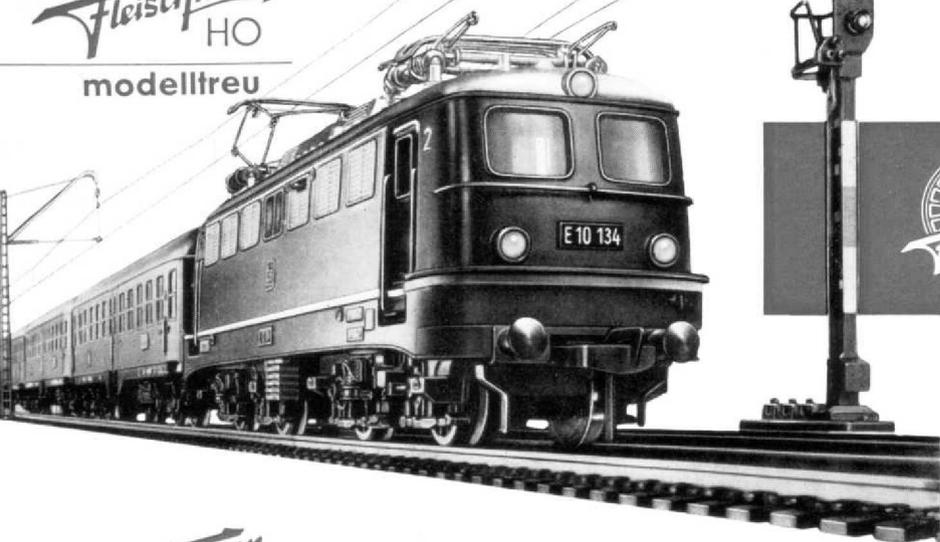


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

15 BAND XIII
27. 11. 1961

PREIS
2,- DM

Fleischmann
HO
modelltreu



Fleischmann — Bahn — das präg' Dir ein — ist die Bundesbahn in klein !



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 15/XIII

- | | | | |
|--|-----|---|-------------|
| 1. Die neuen HERAS-Modell-Straßenfahrzeuge | 603 | 8. Sie fragen: Betr. Zugbeleuchtungsprobleme | 620 |
| 2. 20-t-Überladebockkran | 606 | 9. Wagenbeleuchtungs-Abschalter | 625 |
| 3. „e-norm“-Magnetwerkzeughalter | 607 | 10. Rückmeldung für Märklin-Weichen – auf allereinfachste Art | 627 |
| 4. Ein Umspannwerk – im Großen und im Kleinen (KIBRI-Modell) – 1. Teil | 608 | 11. Der Abstellbahnhof im Kasten | 629 |
| 5. Die HO-Bahn im Untergeschoß, mit Streckenplan (Ruoff) | 613 | 12. „Wendezüge“ und „Halt am Signal“ | 630 |
| 6. Bauplan von der Köf III | 616 | 13. Dreiachsige Umbauwagen der DB – Selbstbau | 632 und 619 |
| 7. Ein paar Worte über Farbbeffekte | 619 | | |

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)

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

Unter die Lupe genommen: Die neuen

HERAS-Modell-Straßenfahrzeuge

Die Anzeige der Firma HERAS-Modellspielwaren Waiblingen in den Heften 12 bis 14/XIII hat eine Menge Anfragen zur Folge gehabt, ob es sich hierbei um jene Hühnel-Modellfahrzeuge handle, die wir in Heft 4/XIII S. 142 unter Vorbehalt besprochen hatten. Es dürfte wohl im allgemeinen Interesse liegen, wenn wir auf diese Angelegenheiten – aufgrund der seinerzeit bestehenden Unklarheiten – nochmals eingehen.

Bei den nunmehrigen HERAS-Straßenfahrzeugen handelt es sich tatsächlich um die besagte Neuerscheinung (wenn auch die Herstellung auf HERAS übergegangen ist). Die seinerzeit angeführten Schwierigkeiten scheinen beseitigt zu sein, denn in unerwartet kurzer Zeit ist dieser Artikel serienreif auf den Markt gekommen.

Das Konstruktionsprinzip hat sich etwas verändert. Aus der Führungsrinne in den Straßenstücken ist eine aus zwei Leitern zusammengesetzte feine Führungs-

schiene geworden und das Führungsrollchen unter dem Bus ist entsprechend geteilt worden. Die Straßenteilstücke sind aus Kunststoff gespritzt, 6 mm hoch und weisen eine Fahrbahnbreite von 43 mm auf, mit einem vertieften Ansatz für einen späteren Gehsteig. Die Straßenoberfläche ist aufgeraut und in mattem Asphaltgrau gehalten. Die einzelnen Straßenteile werden in der Art der Bahngleisstücke zusammengesteckt und sind dann so gut miteinander verbunden, daß das Auseinanderziehen etwas problematisch ist. Mit dem „leicht nach oben anwinkeln“ (wie es in der jedem Karton beigegebenen Anleitung heißt), ist es nicht so leicht getan, man muß den Trick erst herausbekommen und schaut die ersten paarmal bei dem dabei auftretenden „Knack“-Geräusch erschrocken nach, ob nicht doch etwas ernstlich gekracht hat. Aber nur keine Bange, es ist nichts passiert, der Verschuß ist eben etwas zu gut!

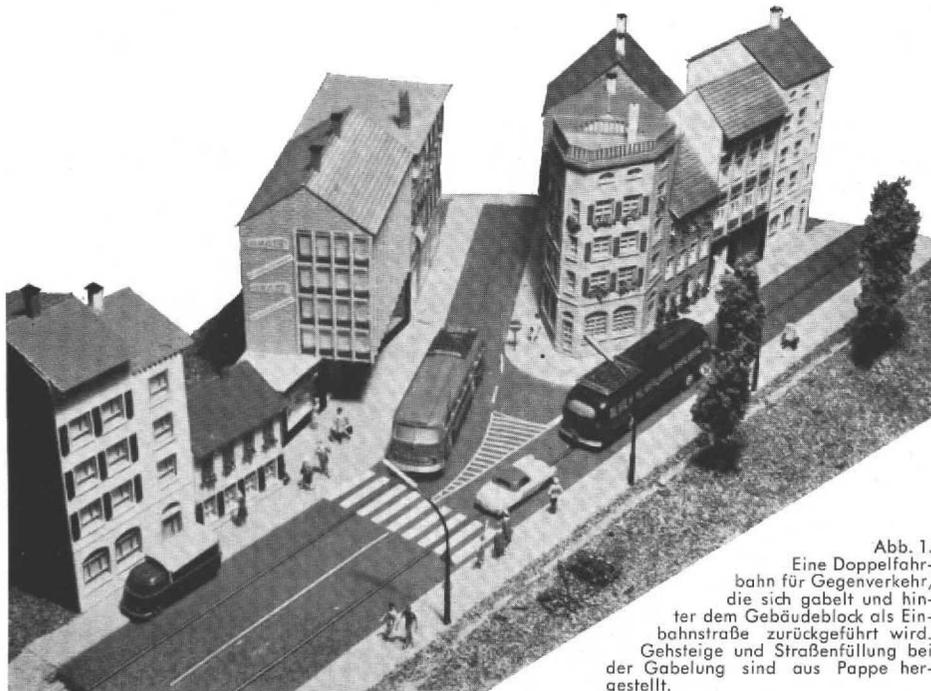
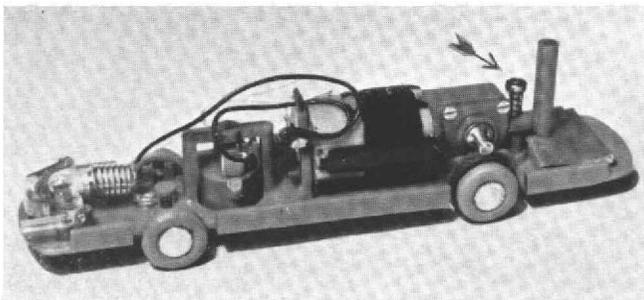


Abb. 1.
Eine Doppelfahr-
bahn für Gegenver-
kehr, die sich gabelt und hin-
ter dem Gebäudeblock als Ein-
bahnstraße zurückgeführt wird.
Gehsteige und Straßenfüllung bei
der Gabelung sind aus Pappe her-
gestellt.

Heft 16/XIII ist ab 22. Dez. 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

Abb. 2. Das Fahrgestell eines Omnibusses mit dem Marx-Mikroperm (mit angebautes Getriebe).

Durch Drehen der Schraube (s. Pfeil) kann der Andruck der Antriebsrollen auf die Gummireifen reguliert werden.



Vorerst sind nur gerade und gebogene Straßenteilstücke erhältlich. Halbe, Viertel- und evtl. Achtelstücke sollen später noch kommen, aber für einen Bastler ist es ein leichtes, entsprechende Teilstücke, die zum Aufbau einer sanft geschwungenen Landstraße nun mal erforderlich sind, von den jetzigen Straßenteilen abzusägen und die elektrische Verbindung durch Anlöten von Verbindungslitzen innerhalb des Straßenkörpers herzustellen. Der Straßenverlauf der beiden Schaustücke Abb. 1 und 4 ist auf diese Weise zustande gekommen.

Diese beiden Schaustücke sind besonders angefertigt, um Ihnen die Möglichkeiten aufzuzeigen, die bereits durch die vorliegenden Teile gegeben sind. Der Gehsteig im Stadtgebiet sowie die Straßenfüllung zwischen der Gabelung sind aus Pappe entstanden, auf den vorerwähnten vertieften Auflagestellen aufgeklebt und mit PLAKA-Farbe entsprechend der vorgegebenen Asphaltfarbe getönt. Seien Sie in solchen Fällen nicht ängstlich, sondern lassen Sie die Straße ruhig etwas „scheckig“ werden, auch in natura sind Asphaltstraßen alles andere als schön einfarbig. Bearbeiten Sie die fertig verlegte Straße mit dem Finger (und natürlich mit PLAKA-Farbe!), bis sie wie echt aussieht!

Auf dem zweiten Musterstück (Abb. 4) werden Sie die an sich akuraten Straßenteilstücke kaum mehr wiedererkennen. Hier ist die Straße ins Gelände mit-einbezogen, wodurch der Landstraßencharakter erzielt wurde. Außerdem sind – wie schon ausgeführt –

entsprechend den Erfordernissen Teilstücke abgesägt und zusammengeklebt worden. (Fertige Teilstücke sind ja eigentlich nur nötig, wenn eine Straße spielzeugmäßig verlegt und nicht ins Gelände eingebettet wird. Insofern ist das Fehlen von kleineren Teilstücken für einen Anlagenbesitzer eigentlich überhaupt kein Manko).

Vielmehr fällt ins Gewicht, daß Kreuzungen, „Weichen“ (Abzweigungen und Bahnübergänge) noch nicht zur Verfügung stehen, aber Rom ist schließlich auch nicht an einem Tag erbaut worden und vielleicht bringt die nächste Messe bereits einiges davon. Auch die Gegenfahrbahn soll in Vorbereitung sein. Wie man dennoch bereits einen Gegenverkehr bewerkstelligen kann, deutet Abb. 1 an. Der kluge Städteplaner wird gut daran tun, bereits seine Gegenfahrbahn einzuplanen und vorerst eben – wenigstens bei Abzweigungen und in Kurven – eine „blinde“ zweite Fahrbahn anzulegen, diese als Straßenbaustelle zu deklarieren und entsprechend abzusperren. Vorbilder für solche Gegebenheiten finden Sie das ganze Jahr über in jeder besseren Groß- und Kleinstadt! Einem einigermaßen geschickten Bastler dürfte es sogar – vielleicht! – gelingen, mittels UHU-plus, dünnen Blechen und Isolierpappe ein passendes Parallelstraßenstück nachzubauen. Da es sich eigentlich jeweils nur um kleine Kurvenstücke handeln dürfte, liegt dieser Vorschlag durchaus im Bereich des Möglichen.

Die Fahrzeuge – wie im Messebericht bereits angekündigt vorerst noch Wiking-Modelle – sind mit

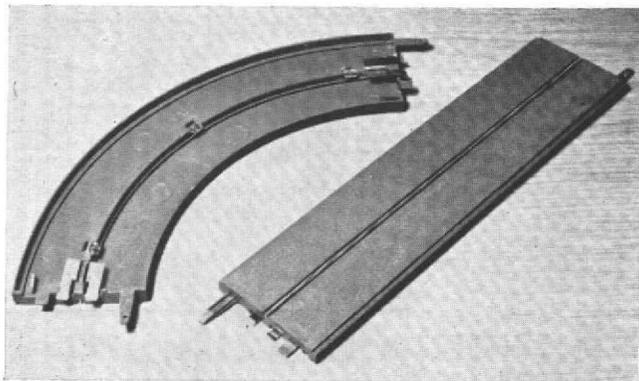


Abb. 3. Die z. Z. erhältlichen Straßenteilstücke; das gerade von oben, das gebogene von unten gesehen.

Deutlich sichtbar die seitlichen, etwas abgesetzten Nuten zwecks Auflage des Bürgersteigs bzw. des „Lückenfüllers“ zwischen zwei Parallelfahrbahnen.

dem Marx-Gleichstrommotor Micropem ausgerüstet. Die Kraftübertragung erfolgt über zwei Rollen, die auf die zwei gummiereiften Hinterräder wirken. Der Andruck – und somit der mehr oder minder leichte Lauf des Fahrzeugs – kann mittels einer Schraube (s. Abb. 2) einjustiert werden. Die kleinen Gummiereifen weisen – fabrikationsbedingt – kleine Grate auf, die man mit einer scharfen Rasierklinge beseitigen kann. Daß danach ein weicherer Andruck der Rollen möglich und ein leichteres Laufen der Fahrzeuge bewirkt wird, ist wohl einleuchtend. Dieser Hinweis gilt allerdings nur für die „Individualisten“ unter uns, die aus jeder Sache das optimal Beste herausholen wollen.

Ein kleiner Hinweis für alle: Da in der Regel nur verfehlte Autofahrer tagsüber mit Licht fahren, empfiehlt es sich, einen kleinen Ausschalter im Fahrzeug zu installieren, den man unter dem Chassis betätigen sollte. Außerdem dringt der Lichtschein hinter den Vorderrädern hervor, was nicht gerade störend, aber zumindest unnatürlich wirkt. Mit etwas Schaumgummi oder einer Pappmanschette über dem Birchen läßt sich dieser Schönheitsfehler leicht beheben. Auch eine Belastung des Fahrzeuges mit weiteren Bleiballasten (außer den bereits vorhandenen) ist je nach den vorhandenen Steigungen empfehlenswert

Im Originalzustand nehmen die kleinen Fahrzeuge übrigens Steigungen von über 15 Prozent.

Apropos „Steigungen“: Die Stützpfiler aus dem KIBRI-Brückenbausortiment sind wie geschaffen für die Verlegung einer „Bergstraße“ (lediglich die kleinen Pinne entfernen)!

Die Stromentnahme beträgt durchschnittlich 100 mA und daß man jeden (möglichst regelbaren) Gleichstromtrafo verwenden kann, sei nur am Rande erwähnt. Bei Fahrbetrieb mit einer konstanten Spannung (wie es vielleicht bei einer Einmannbedienung wünschenswert ist) sollte man unbedingt mit kleinen Widerständen arbeiten und diese bei Kurven so bemessen, daß sie das Modellfahrzeug mit einer Geschwindigkeit befährt, die ein verantwortungsbewußter Chauffeur ebenfalls für gut befinden würde! Nichts wirkt unschöner und unnatürlicher, als wenn ein Omnibus mit einem Affenzahn um die Kurve braust, daß den Miniaturreisenden – wären sie aus Fleisch und Blut – angst und bange würde (von der ständigen „Umfallgefahr“ mal ganz abgesehen). Fahren Sie eine verlegte Straße mal spaßeshalber mittels eines Fahrtrafos ab und versetzen Sie sich dabei in die Lage des Omnibusfahrers! Und genauso muß dann später die automatische Fahrt verlaufen, was mit Hilfe der vorerwähnten Widerstände leicht zu bewerkstelligen ist. WeWaW

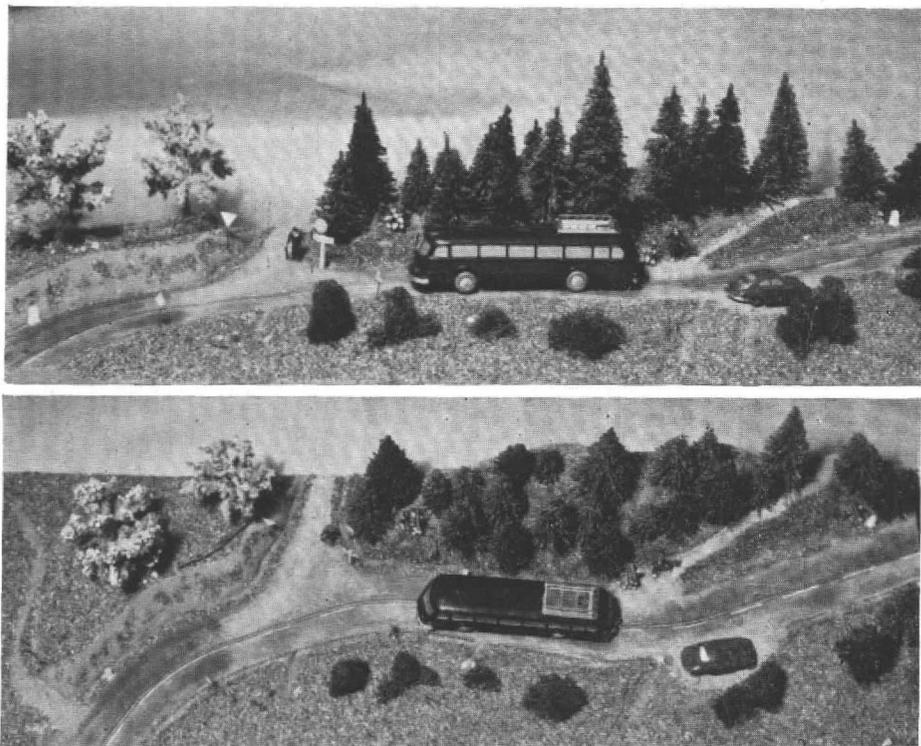
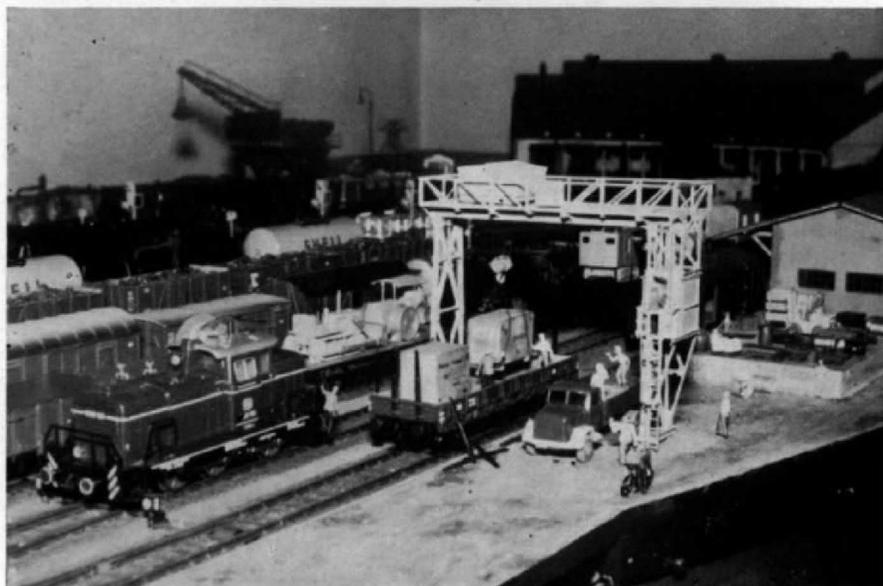


Abb. 4. Nicht mehr wiederzuerkennen sind die Straßenteile der Abb. 3, wenn sie – durch Verwendung abgesägter Teilstücke – richtig als Landstraße im Gelände verlegt und farblich getönt sind. Die feine Führungsrille ist kaum als solche zu erkennen. (Unretuschierte Archiv-Aufnahme!)



Ein feines Projekt

stellt der 20-t-Überladebockkran aus Band I der MIBA zweifellos dar, was Herr Siegfried Tappert aus Ansbach als Erbauer des H0-Modells unter Beweis gestellt hat. Verwendet wurden NEMEC-Metallprofile und UHU-plus, also zwei Dinge, die es vor 12 Jahren noch nicht gegeben hat und die heute den Nachbau von so filigranen Projekten auch unübteren Bastlern ermöglichen. (Herr Tappert zählt allerdings zu den versierten Modellbauern!)



Wir haben selbst nicht schlecht gestaunt, als wir die Fotos in Händen hielten, wie gut sich unser Überladebockkran im Modell ausnimmt, denn die Zeichnungen in Heft 13/1 „geben eigentlich nicht viel her“ (wie man sich landläufig auszudrücken beliebt). Wir können uns auch nicht entsinnen, ihn jemals auf einer Anlage entdeckt zu haben.

Es freut uns ungemein, daß Herr Siegfried Tappert, Ansbach, sich dieses Projekts angenommen hat und es in H0 erstehen ließ! Es ist doch wieder einmal der beste Beweis dafür, wie viele und was für reizende und wertvolle Anregungen in den MIBA-Bänden enthalten sind, auch wenn man erst nach langen, langen Jahren Bedarf für sie hat.

Es wäre wirklich wünschenswert, wenn sich eine der einschlägigen Firmen für dieses Modell interessieren würde, stellt es doch ein Projekt dar, das auf

unseren Anlagen schon lange gefehlt hat. Überladebockkrane dieser Art findet man auf Güterbahnhöfen zwecks Verladung schwerer Güter (Maschinen, Träger u. dgl.) von Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnwagen. (Herr Tappert hat diesen Vorgang sehr richtig und in lebendiger Art und Weise auf seinen Motivbildern festgehalten.)

Aber nicht nur auf Güterbahnhöfen, sondern auch auf allen möglichen Bahnbetriebswerken steht dieser Kran, meist als Schlackenverladungskran (in etwas leichter Ausführung). Na, vielleicht findet unser „Aufwurf“ Gehör, es wäre schließlich nicht das erste Mal, daß in der MIBA veröffentlichte Projekte als Vorlage für eine industrielle Serienfabrikation gedient haben!

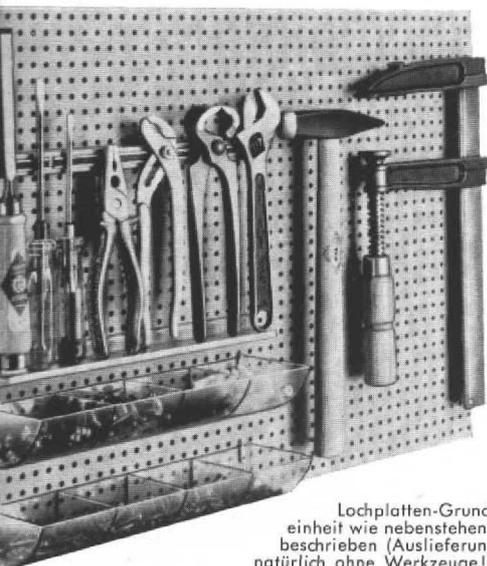
Herrn Tappert jedoch unser Kompliment für die saubere Modellbauarbeit!

Eine praktische Neuheit: *Magnet-Werkzeughalter*

der Firma **e-norm**

(Franz Schöllhorn oHG) - Postfach 8
Friedrichshafen/Bodensee

Bezugsquellennachweis durch e-norm



Lochplatten-Grundeinheit wie nebenstehend beschrieben (Auslieferung natürlich ohne Werkzeuge!).

Wir wollen Sie heute mit einer Neuerscheinung bekanntmachen, die vermutlich noch nicht weit verbreitet ist – Bezugsquelle nebenstehend –, aber dennoch für viele Bastler von Interesse sein dürfte. Auch uns geht es nicht anders: Trotz allen Ordnungssinns und ständiger guter Vorsätze ist einfach keine Ordnung im Bastelzimmer oder in der Bastelecke einzuhalten, auch bei Vorhandensein eines schönen Werkzeugschranks. Man ist zu bequem, jedesmal jedes Werkzeug neu einzuordnen oder zu verschließen. Ja, wenn man es einfach vor sich an die Wand „klatschen“ könnte und es dort „kleben“ bliebe, dann täte man sich leichter!

Nun, diese Möglichkeit bieten die e-Norm-Lochplatten mit den magnetischen Werkzeughaltern. Man braucht nur nach dem gesuchten Werkzeug zu langen (ohne es erst mühsam aus einer Halterung zu klauen) oder hält es an die Werkzeughalter (ohne es erst wieder an seinem genau angestammten Platz befestigen zu müssen), wo es sofort haften bleibt.

Es gibt Magnet-Werkzeughalter für Reihenanordnung (28 cm lang) und kürzere für die Einzelwerkzeughaltung (wie z. B. große Hammer, Schraubenschlüssel usw., bis zu je 1 kg Gewicht!), außerdem Stützleisten (z. B. für runde Schraubenzieher mit zu kleiner Haftfläche oder für solche Werkzeuge, bei denen der Griff zu schwer ist). Sie werden bald dahinterkommen, welche freischwebend hängen bleiben und welche einer Unterstützung bedürfen.

Auch die durchsichtigen Kleinteileschalen (ebenso wie alle anderen Elemente entweder mit Kreuzschlitzzapfen zum Einstecken in die Lochplattenrückwand oder mit Anschraublaschen) sind sehr praktisch und zweckdienlich!

Wir finden die von e-Norm ausgeführte Idee äußerst praktisch und nützlich für uns Bastler, zumal eine Lochplattenkombination (43 x 46 cm) mit zwei Kleinteileschalen, drei Magnet-Werkzeughaltern und einer Stützleiste mit DM 22.50 durchaus erschwinglich ist.

Für die starken Magnete wird eine Garantie von zehn Jahren gegeben.

Ein Umspannwerk -

im Großen und im Kleinen (KIBRI-Modell)

Die Motoren unserer Modellbahnloks werden mit elektrischem Strom betrieben. So selbstverständlich diese Feststellung auch heute klingt – vor wenigen Jahrzehnten gehörte dies noch ins Land der Utopie. Die vorhandenen Lok-Modelle wurden mit Dampf oder durch Uhrwerke betrieben. Während jedoch erst in neuerer Zeit bei der Eisenbahn die Umstellung auf Ellok-Betrieb forciert wird, hat die Modellbahn bereits schon vor vielen Jahren diese Umstellung vollzogen und damit eigentlich erst die Voraussetzung für den Siegeszug der Miniaturbahnen geschaffen. Bei der Eisenbahn im Großen und besonders im Kleinen besteht also eine enge Verbindung zur Elektrizität und so dürfte es nicht schaden, auf diesen nützlichen „Ge-hilfen“ – in Verbindung mit dem Umspannwerk-Modell der Firma Kindler & Briel, das zurzeit in den Handel kommt*) – mal wieder etwas einzugehen.

Fangen wir ganz vorne an: Stromerzeuger sind Dampf- und Wasserkraftwerke (zukünftig in vermehrtem Maße auch Atomkraftwerke, deren Kapazität jedoch zur Zeit noch verhältnismäßig gering ist). Den billigsten Strom liefert das Wasserkraftwerk, da ein Dampfkraftwerk heute noch ca. 380 g Kohle verheizen muß, um 1 kWh Strom zu erzeugen. Die Verbundwirtschaft der großen Elektrizitätsgesellschaften gestattet es, daß die Wasserkraftwerke mit einem Anteil von 15–20 % der Stromverbrauchs (je nach Wasserdarbietung) immer voll ausgenützt werden können und die Dampfkraftwerke einschl. Speicherwerken mit ihrer Anpassungsfähigkeit jeweils für den übrigen Strombedarf aufkommen. Leider kann Dreh- oder Wechselstrom weder gesammelt noch gestapelt werden, sondern muß im Augenblick des Bedarfs erzeugt werden und verfügbar sein.

Der Strom, der z. B. in den Ill-Works im Silvretta-Gebiet und anderen Groß-

kraftwerken erzeugt wird, muß für den weiten Weg nach Deutschland oder nach anderen europäischen Abnahmeländern sehr hoch gespannt werden, nach dem Lehrsatz: je höher die Spannung, desto geringer der Verlust. Diese hohe Spannung von 380 000 Volt kann allerdings nicht direkt nutzbar gemacht werden; es sind schon einige „Arbeitsgänge“ erforderlich, um diese Hochspannung für die simplen Funktionen des Alltags brauchbar zu machen: er muß heruntertransformiert werden. Diese Arbeit des Herunterspannens besorgen die Umspannwerke.

Der vorerwähnte 380 000 Volt-Strom wird in den Großstationen auf 220 000 Volt transformiert. Wieder näher an seinem Bestimmungsgebiet, erfolgt die Umspannung auf 110 000 Volt, und damit ist der elektrische Strom in einem Gebietsabschnitt angelangt, der im Durchschnitt 100 km im Umkreis umfaßt. In weiteren Umspannwerken, die etwa 20–25 km voneinander entfernt liegen, erfolgt dann die Herabtransformierung von 110 000 Volt auf 20 000 Volt. Von einem solchen Umspannwerk aus erfolgt die Verteilung an die örtlichen Transformatoren, die im Durchschnitt etwa 300 m im Umkreis mit Strom versorgen und in denen der eintreffende 20 000-Volt-Strom endlich auf die in Haushalt und Wirtschaft benötigten 380 Volt bzw. 220 Volt heruntergespannt wird. Diese letzten Transformatoren sind in den bekannten turmartigen Trafo-Häuschen untergebracht bzw. in Stadtgebieten inmitten von Lifsaßsäulen u. dgl. Größere Industriewerke mit sehr großem Stromverbrauch, wie z. B. KIBRI, Märklin, Fleischmann, TRIX, Faller usw. (um nur wenige bekannte Beispiele zu nennen) haben eine eigene Trafostation im Haus, da sie allein für den Eigenbedarf mehr Strom verbrauchen als eine ganze Dorfgemeinschaft!

Doch damit nicht genug, die „Transformiererei“ geht ja noch weiter: unsere Modellbahn wird – aus Sicherheitsgründen –

*) Siehe Messeheft 4/XIII Seite 161.

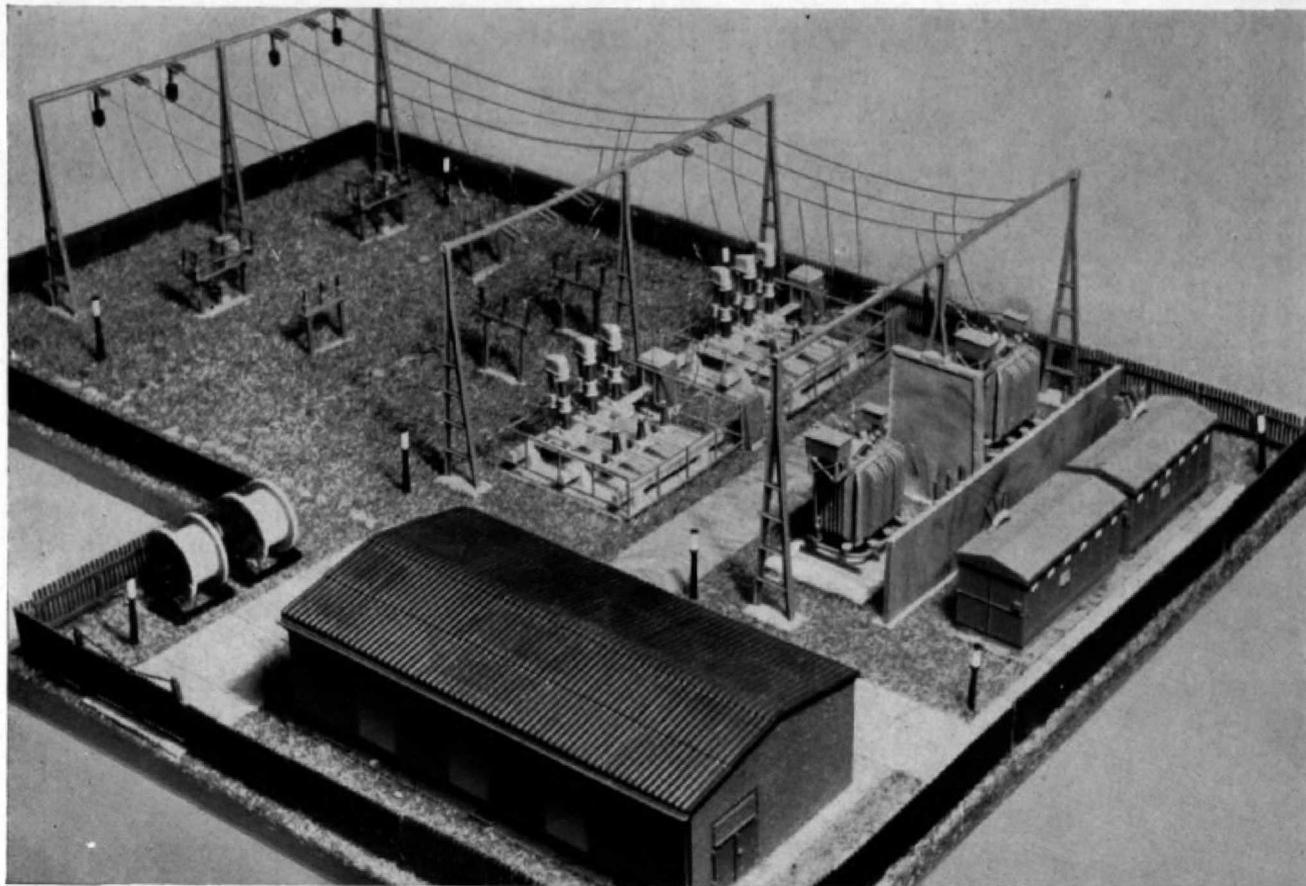


Abb. 1. Das hier abgebildete Modell entstand aus dem KIBRI-Bausatz 9925. Vor dem zweiten Abspanngerüst (von links gesehen) entdecken Sie eine sog. „Hilfsschiene“, die die beiden ersten Stromschiene verbindet, und die nur unter gewissen Umständen am Platze ist (daher fehlt sie auch im kleinen Bausatz 9924). Wir werden auf diese „Hilfsschiene“ im 2. Teil noch ausführlich eingehen, wollen jedoch bereits heute schon darauf hinweisen!