

Miniaturbahnen

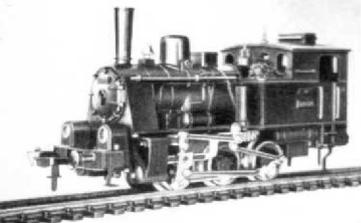
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2 BAND XIV
12. 2. 1962

PREIS
2,- DM



1315 - Modell einer Tender-Lok T 3 (Baureihe 87^r der DB) - DM 27.50

1336
Elektrische Mehrzweck-Lokomotive
Modell der Baureihe E 44 der DB
DM 40.-



Fleischmann
HO
modellreu



1380 - Modell der Diesel-hydraulischen Rangier-Lok V 60 der DB - DM 27.50



..... und im nächsten Heft unsere Messe-Neuheiten!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 2/XIV

- | | | | |
|---|----|---|----|
| 1. Eine Analyse des Wunschaktions-
ergebnisses | 48 | 13. Elok plus Dampflok auf nicht-
elektrifizierten Strecken | 62 |
| 2. Modell der „70“ | 49 | 14. Schätzen ist gut – messen ist besser | 63 |
| 3. Der „Schnurrbart“ oder: Ein polungs-
unabhängiger Kontaktgeber | 50 | 15. Ein pompöser Wasserkran | 64 |
| 4. Bilder ohne viel Worte (Anl. Kießling) | 52 | 16. Bauplan: Moderne 100-m ³ -Druckgas-
kesselwagen | 65 |
| 5. Die stundenlang qualmende Lok | 54 | 17. Die hauptsächl. europäischen Bahnen | 71 |
| 6. BPw3y – ohne allzuviel Stückelei | 54 | 18. Wissenswertes über UHUcoll | 72 |
| 7. Fata(le) morgana . . . | 55 | 19. Der Eisenbahn-Kleergarten | 73 |
| 8. Mein Vollmer-Kran schwenkt her und hin | 56 | 20. Die Anlage des Herrn Praetorius
(mit Streckenplan) | 74 |
| 9. Es gibt sie doch – die Schwenkbühne | 59 | 21. Aus der Praxis eines 0-Modellbauers | 77 |
| 10. Fleischmann-DKW-Tricks mit TRIX | 60 | 22. Gleichstrom V 200 mit 2 Motoren
und Zusatzballast | 78 |
| 11. Kniffe und Winke:
1. Verbesserung der Laufeigenschaften
von KITMASTER-Wagen | 61 | 23. Röhricht und Gräser auf Modellbahn-
anlagen | 82 |
| 2. Streichholzschachteln zum Rampenbau | | | |
| 12. Buchbesprechung: „Der Semmering und
seine Bahn“ | | | |

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 (JoKI)

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).



► Gut 140 m lang wäre – umgerechnet – in natura die 1,60 m lange Brücke aus FALLER-Bausätzen, die auf der 6,5 m² großen H0-Anlage des Herrn Heiner Droste, Dortmund-Brackel, zwei Bergmassive miteinander verbindet. Diese Bergmassive entstanden übrigens nach der von Herrn Matschke in Heft 9/IX beschriebenen Methode aus Gerüst, Pappabdeckungen und Gips und verdecken viele engen Gleiskurven der 30 m langen Gesamtstrecke. Die Tunnelstrecken sind von unten zugänglich. Die „Pseudo“-Parallelstrecken lösen sich in Kehrschleifen auf; an einer der Kehrschleifen liegt ein 5gleisiger Durchgangsbahnhof. Die zugehörige (nur angedeutete) Stadt liegt in einem Tal zwischen einem großen Bergmassiv (Bild oben) und einem kleinen, auf dem sich ein schmaler Flugplatz für Hubschrauber und Sportflugzeuge befindet.

Die 30 m lange Gesamtstrecke ist in fünf Blockabschnitte unterteilt. Der Betriebsablauf erfolgt wahlweise durch Automatik oder durch Stellwerksbedienug.

Der Zug auf dem Brückenbild besteht aus einer Märklinlok und TRIX-Wagen, deren Radsätze ausgetauscht sind (Märklin-Gleise!). Der erste Wagen erhielt außerdem eine Märklin-Kupplung.



Achtung! Da die Spielwarenfachmesse dieses Jahr auf 11.–16. Februar vorverlegt worden ist, wird bereits Heft 3 zum ersten Messeheft. Heft 3/XIV - das erste Messeheft - ist voraussichtlich ab 22. März 1962 in Ihrem Fachgeschäft!

Angesichts der bevorstehenden Messe besonders aktuell!

Eine Analyse des Wunschaktionsergebnisses

Mit Interesse habe ich in Heft 8/XIII das Ergebnis über die MIBA-Wunschaktion „Erfüllte und unerfüllte Modellbahner-Wünsche“ studiert. Irgendwie erscheint das Beteiligungsverhältnis mit ca. $\frac{1}{3}$ aller Leser tatsächlich gering. Aber da ich ebenfalls zu den fehlenden $\frac{2}{3}$ gehöre, kann ich Ihnen vielleicht einen Tip geben, wieso sich nicht alle Leser beteiligt haben.

Sie müssen in Betracht ziehen, daß es doch noch viele gibt, die Loks und Wagen selbst bauen und die sich zwar hätten beteiligen können, aber es unterlassen haben, weil sie nicht direkt am Industrieangebot interessiert sind. Nun werden Sie zwar sagen, d. h. Sie und verschiedene Leser haben es bereits gesagt, daß es garnicht mehr so viele Modellbauer mehr gäbe. Ich kann zwar das Gegenteil nicht beweisen, glaube aber dennoch nicht, daß dem so ist!

Als nächste und sicher nicht unerhebliche Gruppe fällt unter die Nicht-Einsender der Kreis jener, denen es ziemlich gleichgültig ist, was für Loks und Wagen auf ihren Gleisen fahren oder die sich hinsichtlich der Typen zu wenig auskennen, um ein Wort mitreden zu können und sich dieserhalb zwangsläufig passiv verhalten.

So besehen, dürfte die MIBA allerdings mit dem Ergebnis der Wunschaktion dennoch sehr zufrieden sein, denn der Prozentsatz der ernsthaft Interessierten ist – verglichen mit anderen Institutionen – verhältnismäßig hoch. Auch Meinungsforschungsinstitute wenden sich nur an einen kleineren Kreis und schließen aus den gewonnenen Verhältniszahlen auf die Meinung der großen Masse. Auch die MIBA-Wunschaktion dürfte in diesem Sinne zu werten sein!

K. Schlichting, München

Die Meinung der Redaktion:

Dies ist nicht die einzige Zuschrift, die uns in dieser Angelegenheit erreichte, aber sie umfaßt mit kurzen Worten alle jene Punkte, die uns zahlreiche Leser in mehr oder minder langen Briefen zu bedenken gaben. Wir können die Ausführungen des Herrn Schlichting nur unterstreichen und bestätigen, daß wir – unter Würdigung der angeführten Gesichtspunkte – mit dem Ergebnis der Wunschaktion sehr zufrieden sind.

Lassen wir uns überraschen, ob der eine oder andere Wunsch bei der Industrie auf fruchtbaren Boden gefallen ist. Die Spielwarenfachmesse findet ja dieser Tage statt – in Kürze haben Sie die Antwort auf diese Frage in Händen!

Die immer noch verkannte „70“

Auf Seite 314 besagten Heftes machen Sie noch eine Feststellung, die mir auch schon aufgefallen ist. Daß die BR 70, der Sie gern eine größere Beliebtheit gegönnt hätten, nicht allzuvielen Anhänger gefunden hat, mag daran liegen, daß sie nicht so bekannt ist wie z. B. die T3 und daß man ihren „Reizen“ eigentlich erst erliegt, wenn man sie nur einmal in natura oder als Modell gesehen hat.

Damit diese etwas betrübliche Tatsache nicht so niederschmetternd für WeWaW ist, lege ich ein paar Bilder von meinem 70er Modell bei (auch wenn sie es noch in ungespritztem Zustand zeigen). Der Motoreinbau ist so vorgenommen, wie ich ihn seinerzeit in Heft 12/XII vorgeschlagen habe (Abb. 2). Antrieb über Schnecke und Stirnräder mit einer Unterersetzung von insgesamt 1:37,5 auf die Treibachse und von dort mit Kuppelstangen. Die Laufachse ist pendelnd eingebaut, die Treib- und Kuppelachse jedoch starr. Die Treibachse hat nach beiden Seiten 0,5 mm Spiel. Die Lok ist so gebaut, daß sie komplett zerlegt werden kann (Abb. 3), um das Modell besser spritzen zu können und wegen der besseren Reparaturmöglichkeit (auch das ist wichtig!).

K. Schlichting, München

Weitere Stimmen zur Wunschaktion:

Ausländische Stimmen-Zählung

... Etwas hat mich verwundert und einigermaßen „unangenehm“ berührt. Es heißt nämlich im Anfang des Artikels (Heft 8/XIII S. 311 unten): „Ausländische Stimmen wurden nicht gezählt.“ – Nun ist es möglich, daß Sie meinen: auf ausländische Fahrzeuge aus-

gebrachte Stimmen. Aber wie es da steht, macht es eher den Eindruck, als haben Sie Stimmen von ausländischen Lesern außer Betracht gelassen.

Das würde mich tatsächlich etwas enttäuschen, denn bisher habe ich mich als MIBA-Leser als Mitglied einer großen Familie gefühlt. Überdies ist ja die Eisenbahn

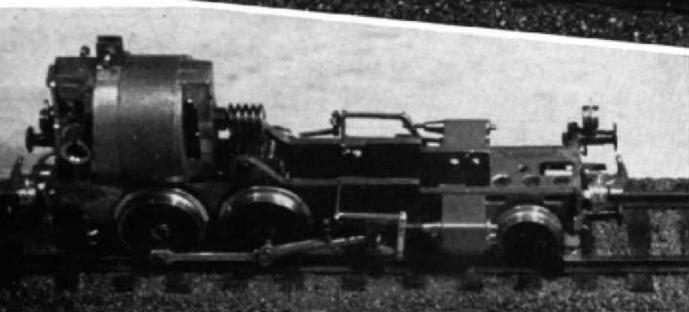
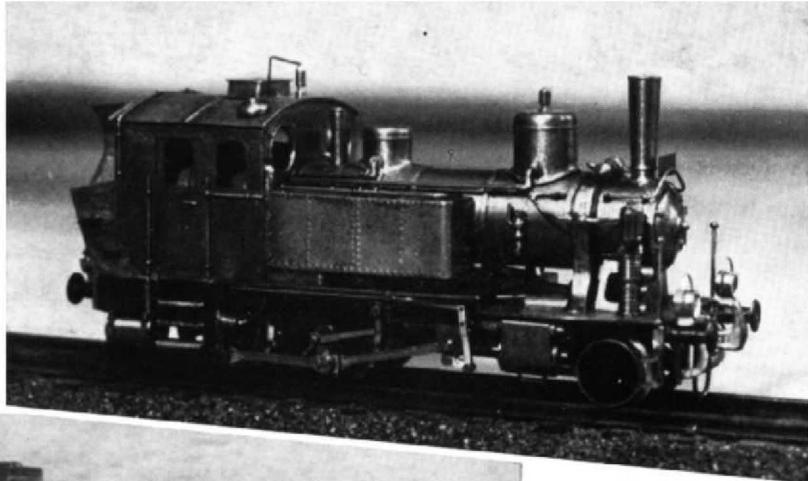
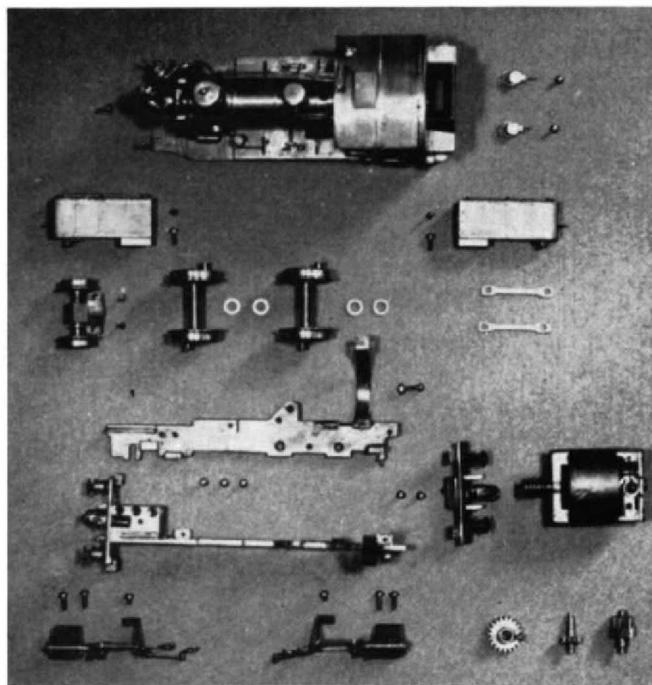


Abb. 1-3. Das ausgezeichnet gebaute HO-Modell der „70“ des Herrn Schlichting, München, der Motoreinbau nach Heft 12/XII und die Einzelteile, in die das Modell jederzeit zerlegt werden kann.



sowie die Modellbahnerie schon längst international im wahrsten Sinne des Wortes.

J. van Haeften, Cagnes s/Mer, Frankreich

Sie dürfen sich auch weiterhin als zur großen Familie zugehörig fühlen, lieber Herr van Haeften! Jener Satz hätte tatsächlich lauten müssen: „Ausländische Stimmen wurden nicht gezählt, soweit sie sich auf einzelne ausländische Lok- und Wagenwünsche beziehen.“ So wäre es richtig gewesen, denn so haben wir es auch gehalten. Hätte irgendeine ausländische Lok z. B. eine beachtliche Prozentzahl auf sich bezogen, wäre auch dieser Mehrheitswunsch der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben worden. D. Red.

ETA 150 bitte mit Steuerwagen!

... Wenn der ETA 150 so viele Befürworter hat, dann müßte ihn unbedingt eine der führenden Modellbahnfirmen herausbringen. Dann aber bitte mit Steuerwagen, damit keine halbe Sache entsteht!

Bruno Seyffert, Würges/Ts.

Wo blieb der „Rübezahl“?

... Das Kapitel „Triebwagen“ ist ausführlich und zur Genüge behandelt worden, doch vermisse ich in der Wunschliste den „Rübezahl“, jenen reizenden T 25/26 aus Heft 6/I, der m. E. der Old-Timer unter den Triebwagen darstellt, nicht sehr lang und ungemain ansprechend in Form und Aussehen ist. Schade! Gerhard Gottstein, Steinen-Wiesental

Gunter Bernhard, Mainz-Gonsenheim

Oder: Ein polungsunabhängiger Kontaktgeber

„Reichlich konfus, die Überschrift!“ werden Sie denken. Aber jedes Kind muß schließlich einen Namen haben. Die selbstgebauten, polungsunabhängigen Kontaktgeber an meinen Loks nenne ich eben „Schnurrbärte“, was vielleicht manche ehrliche Lok beinahe beleidigend empfinden könnte. Denn immerhin sagt man ja: die Lok, meint also eine „Dame“. Aus diesem Grunde wird es auch niemandem einfallen, eine ältere Dame (Verzeihung, ich wollte Lok sagen) mit Schnurrbart etwa als „altes Vehikel“ zu bezeichnen. So beschimpft man doch nur Autos, eben weil es Autos sind, außerdem weil es das Auto heißt, das Geschlecht folglich unbestimmt ist.

Ja, nun wissen Sie immer noch nicht, was ich Ihnen eigentlich erzählen will. Seien Sie getrost, auf „los“ geht's los.

Also „los“: Viele Schaltvorgänge auf Modellbahnanlagen können, sollten oder müs-

Der „Schnurrbart“ -

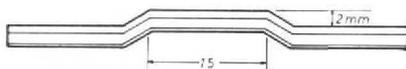


Abb. 2. Kontakt-Gegenstück, aus einem Schienenstück gebogen.

Abb. 3. Schematisches Beispiel für Lage und Verdrahtung der Kontaktstücke.

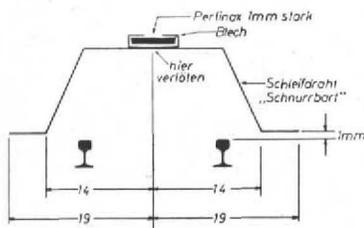
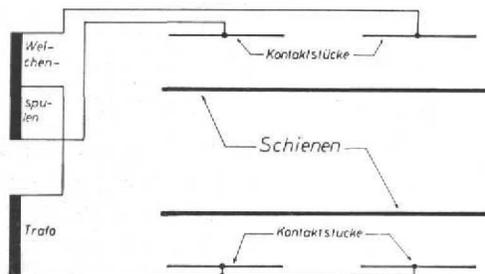


Abb. 1. Der „Schnurrbart“-Kontaktgeber in 1/1 H0-Größe.

sen zugesteuert durch Impulskontakte ausgeführt werden. Als Kontaktgeber benutzt man in der Regel der Einfachheit halber die Radsätze der Fahrzeuge, die gegebenenfalls vorhandenen Lokscheifer, auch Faller-Kontakte usw.

Dagegen ist durchaus nichts einzuwenden, sofern die vorliegende Schaltung das erlaubt. Anders, bestimmt besser ausgedrückt: ... sofern die einzelnen Schaltelemente untereinander elektrisch verbunden werden dürfen. Noch deutlicher: ... sofern überhaupt z. B.

sowie die Modellbahnerei schon längst international im wahrsten Sinne des Wortes.

J. van Haeften, Cagnes s/Mer, Frankreich

Sie dürfen sich auch weiterhin als zur großen Familie zugehörig fühlen, lieber Herr van Haeften! Jener Satz hätte tatsächlich lauten müssen: „Ausländische Stimmen wurden nicht gezählt, soweit sie sich auf einzelne ausländische Lok- und Wagenwünsche beziehen.“ So wäre es richtig gewesen, denn so haben wir es auch gehalten. Hätte irgendeine ausländische Lok z. B. eine beachtliche Prozentzahl auf sich bezogen, wäre auch dieser Mehrheitswunsch der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben worden.

D. Red.

ETA 150 bitte mit Steuerwagen!

... Wenn der ETA 150 so viele Befürworter hat, dann müßte ihn unbedingt eine der führenden Modellbahnfirmen herausbringen. Dann aber bitte mit Steuerwagen, damit keine halbe Sache entsteht!

Bruno Seyffert, Würges/Ts.

Wo blieb der „Rübezahl“?

... Das Kapitel „Triebwagen“ ist ausführlich und zur Genüge behandelt worden, doch vermisse ich in der Wunschliste den „Rübezahl“, jenen reizenden T 25/26 aus Heft 6/I, der m. E. der Old-Timer unter den Triebwagen darstellt, nicht sehr lang und ungemain ansprechend in Form und Aussehen ist. Schade!

Gerhard Gottstein, Steinen-Wiesental

Gunter Bernhard, Mainz-Gonsenheim

Oder: Ein polungsunabhängiger Kontaktgeber

„Reichlich konfus, die Überschrift!“ werden Sie denken. Aber jedes Kind muß schließlich einen Namen haben. Die selbstgebauten, polungsunabhängigen Kontaktgeber an meinen Loks nenne ich eben „Schnurrbärte“, was vielleicht manche ehrliche Lok beinahe beleidigend empfinden könnte. Denn immerhin sagt man ja: die Lok, meint also eine „Dame“. Aus diesem Grunde wird es auch niemandem einfallen, eine ältere Dame (Verzeihung, ich wollte Lok sagen) mit Schnurrbart etwa als „altes Vehikel“ zu bezeichnen. So beschimpft man doch nur Autos, eben weil es Autos sind, außerdem weil es das Auto heißt, das Geschlecht folglich unbestimmt ist.

Ja, nun wissen Sie immer noch nicht, was ich Ihnen eigentlich erzählen will. Seien Sie getrost, auf „los“ geht's los.

Also „los“: Viele Schaltvorgänge auf Modellbahnanlagen können, sollten oder müs-

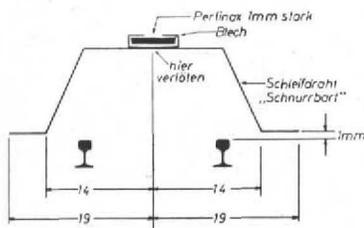


Abb. 1. Der „Schnurrbart“-Kontaktgeber in 1/1 H0-Größe.

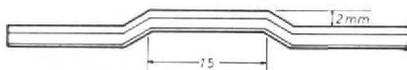
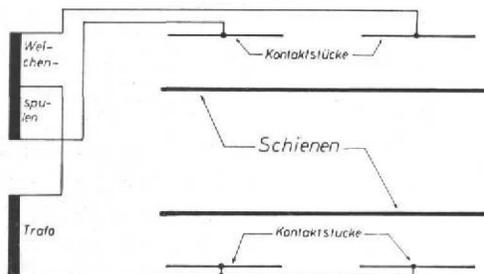


Abb. 2. Kontakt-Gegenstück, aus einem Schienenstück gebogen.

Abb. 3. Schematisches Beispiel für Lage und Verdrahtung der Kontaktstücke.



sen zugesteuert durch Impulskontakte ausgeführt werden. Als Kontaktgeber benutzt man in der Regel der Einfachheit halber die Radsätze der Fahrzeuge, die gegebenenfalls vorhandenen Lokscheifer, auch Faller-Kontakte usw.

Dagegen ist durchaus nichts einzuwenden, sofern die vorliegende Schaltung das erlaubt. Anders, bestimmt besser ausgedrückt: ... sofern die einzelnen Schaltelemente untereinander elektrisch verbunden werden dürfen. Noch deutlicher: ... sofern überhaupt z. B.

das automatisch zugesteuerte Signal durch den Schaltimpuls Verbindung mit dem Lokkörper, dem Mittelleiter oder einer Schiene bekommen darf.

Als ich den Schaltplan für meinen „unterirdischen“ Abstellbahnhof entwarf, saß ich zunächst einmal fest. Die Stellung der zugesteuerten Weichen mußte unbedingt zuverlässig zum Schaltpult zurückgemeldet werden, wodurch sich wiederum unüberwindliche Schwierigkeiten hinsichtlich der Polung der Weichenspulenanschlüsse ergaben. Freilich hätte ich Zwischenrelais vorsehen können, aber die Unkosten...! Nur ein polungsunabhängiger Kontaktgeber verhielt hier Rettung!

So war das damals. Und weil sich in der Zeit der Erprobung der seinerzeit baldmöglichst konstruierte Kontaktgeber so gut bewährt hat, sei er Ihnen empfohlen und damit Sie wissen, wie er (selbst)gebaut wird, will ich's Ihnen gern erzählen:

Unter der Lok - z. B. mit der Befestigung der Kupplung verschraubt - bringen Sie einen Streifen Pertinax (etwa 1 mm stark, s. Abb. 1) an. Quer unter diesen Streifen nieten, kleben oder schrauben Sie wieder einen Streifen, aber diesmal aus lötbarem, schwachem Blech, vom Lokkörper isoliert. An die-

sen Blechstreifen löten Sie ein Stückchen Phosphorbronzedraht 0,3 - 0,5 mm ϕ . Dieser „Schnurrbart“ wird so abgebogen, daß er in einer Entfernung von 14 - 19 mm, von Lokmitte gerechnet, etwa 1 mm über Schienenoberkante „schwebt“ (Abb. 1).

Die Gegenstücke zu diesen Kontakt-Drähten werden aus Schienenresten hergestellt (Abb. 2). Sie sind im Abstand von ca. 7 mm außen neben den Fahrschienen immer paarweise gegenüberliegend anzubringen (Abb. 3).

Ich selbst habe meine Anlage so aufgebaut, daß mit einer Kontaktstelle nur jeweils eine Schaltung ausgeführt wird. So schone ich die „Schnurrbärte“ (sie brennen nicht so schnell weg), zum ändern wird der Trafo nicht so stark belastet. Man könnte ja auch die „Schnurrbärte“ durch Blechstreifen ersetzen (die Lebensdauer wäre länger), aber die sieht man eher; die Schienenreste-Gegenstücke sind Ihnen ebenfalls zu auffällig? Richtig, sie habe ich ja auch nur im unterirdischen Abstellbahnhof verwandt, ansonsten bestehen sie aus dünnem Draht, dem kritischen Auge unauffällig.

Das war also die Geschichte von den „Schnurrbärten“.

Soo'n Bart! (Für mich, und sicher auch bald für Sie!)

Es sieht nach einem Erdbeben aus ...

... wenn man nicht vor dem Fotografieren sämtliche Gebäude auf ihren loggerechten Stand hin überprüft! Es könnte ja leicht sein, daß Kater Murr mal wieder den kürzeren Weg über die Gleise genommen hat, wie hier auf der Anlage des Herrn Kießling, von dessen Anlage wir umstehend noch ein paar Bilder bringen.

