Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

5 BAND XIV
19. 4. 1962

PREIS
2.- DM

Hinter dem Bf. Amberg will der Verfasser eine nach hinten ansteigende Bergstadt errichten, aber vielleicht sagt ihm das zu dem kleinen Bahnhof besser passende Dorf Pit-Peg'scher Prägung (Abb. 4) doch mehr zu, so daß er seinen eigenen Plan noch ummodelt.

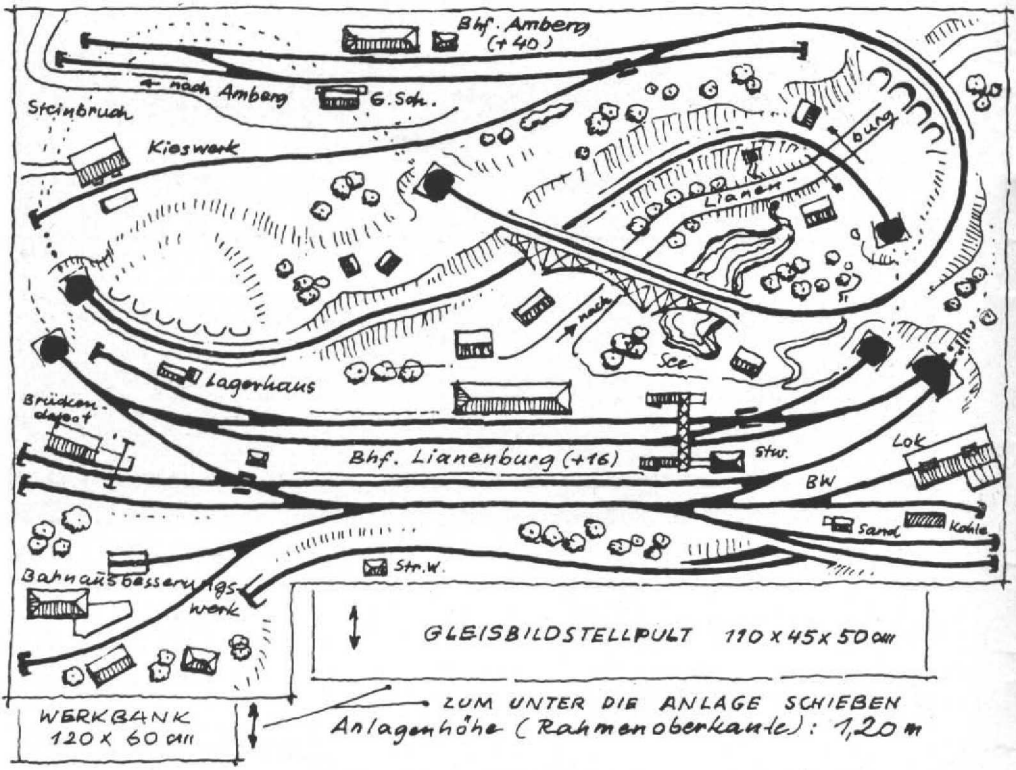
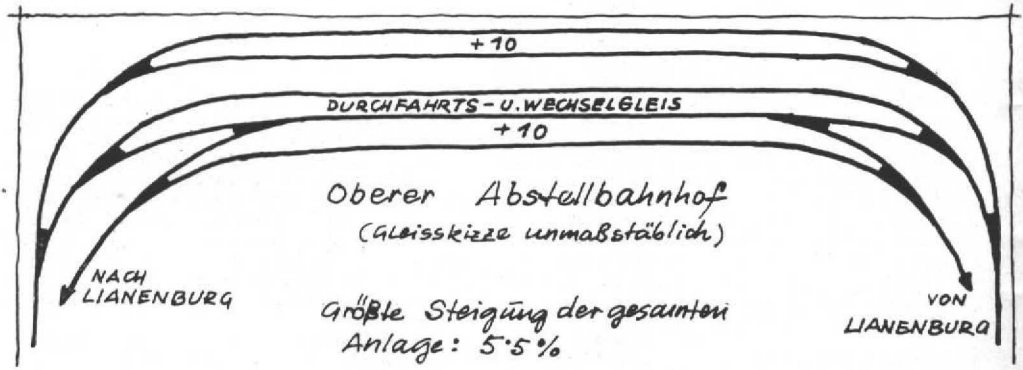


Abb. 1. Streckenplan im Zeichnungsmaßstab 1 : 20.

Abb. 2. In der „Zwischenetage", also unter der Anhöhe des Bahnhofs Amberg, befindet sich eine Reihe von Abstellgleisen zwecks abwechslungsreichen Einsatzes von verschiedenen Zügen.



Die „Geisterbahn"

von Cornelius Geister, Wien

Um Irrtümer auszuschließen und etwaigen Verwechslungen vorzubeugen, möchte ich ausschließlich feststellen, daß meine Anlage mit dem Unternehmen „Geisterbahn" im Wiener Wurschtlprater weder verwandt noch identisch ist! D. O.

Oder: „Die Lianenburg-Ambergische Landesbahn"

Eigentlich fing es mit Ärger an. Mit Ärger deshalb, weil es schien, daß ich in unserem Wohnhaus anscheinend der einzige unter 16 Mietparteien sein sollte, der über keinerlei Verkehrsmittel verfügte. Vier Leute hatten Autos, zwei einen Roller. Die zwei Halbstarken aus dem dritten Stock knatterten mit ihren Mopeds durch die Gasse, der Kohlenhändler hatte einen Elektrokarren, die Zwillinge aus der Wohnung über uns flitzten auf Rollschuhen dahin und der Bub von der Hausmeistern machte die Gehsteige mit seinem Tretroller unsicher. Sogar der Hausjüngste, obwohl erst zwei Monate alt, verfügte bereits über einen eigenen Wagen (den allerdings seine Mutter schieben mußte).

Das konnte ich nicht auf mir sitzen lassen. Einen Hubschrauber konnte ich mir weder leisten, noch war ein Landeplatz vorhanden. Ein Pferd vielleicht . . . ? Aber wo sollte ich so einen „Pflasterhirschen" unterbringen. In der Garage wollte ich ihn nicht unterstellen und im Bett schläft außer mir noch (m)eine Frau. Also konnte allerhöchstens noch ein „Steckenpferd" in Frage kommen. (Für Uneingeweihte: „Steckenpferd" ist die etwas altertümliche Bezeichnung für „Hobby"). Just, da mir diese Erleuchtung gekommen war, spielte mir der Zufall MIBA-Heft 9/XI in die Hände und ich sah mich schon als Generaldirektor einer ganzen eigenen Eisenbahn! Aber obwohl ich bald darauf den Artikel in Heft 10/XI „Ich möchte so gerne . . ." sehr genau studiert hatte, hielt ich mich dann erst doch nicht dran, sondern sammelte dafür eben – recht ist mir geschehen! – meine eigenen bittersüßen Erfahrungen. Aber das muß wohl so sein!

Zwei Jahre habe ich dann studiert, geplant, ver-

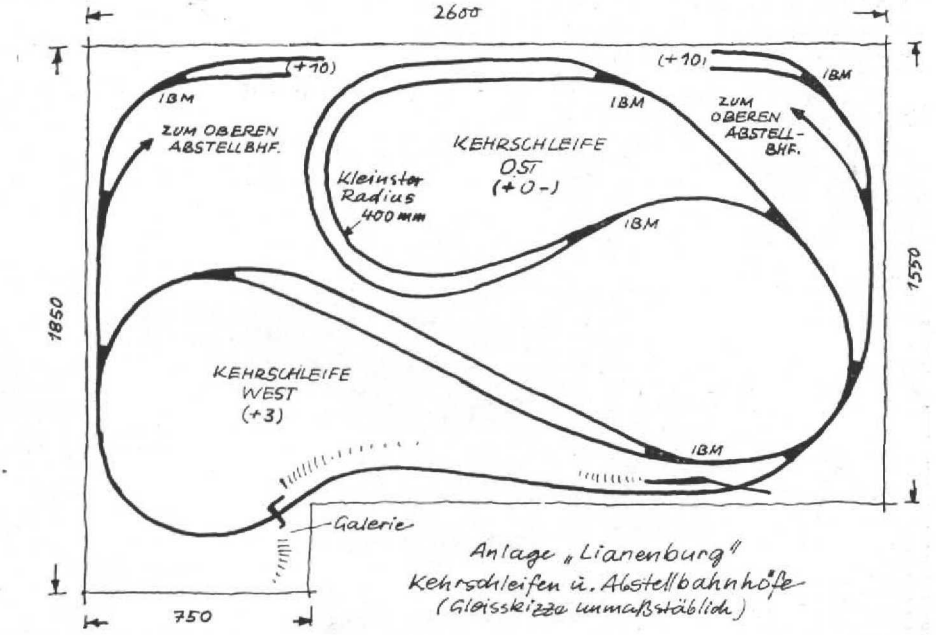


Abb. 3. Streckenverlauf im „Untergeschoß". Zeichnungsmaßstab 1:25.

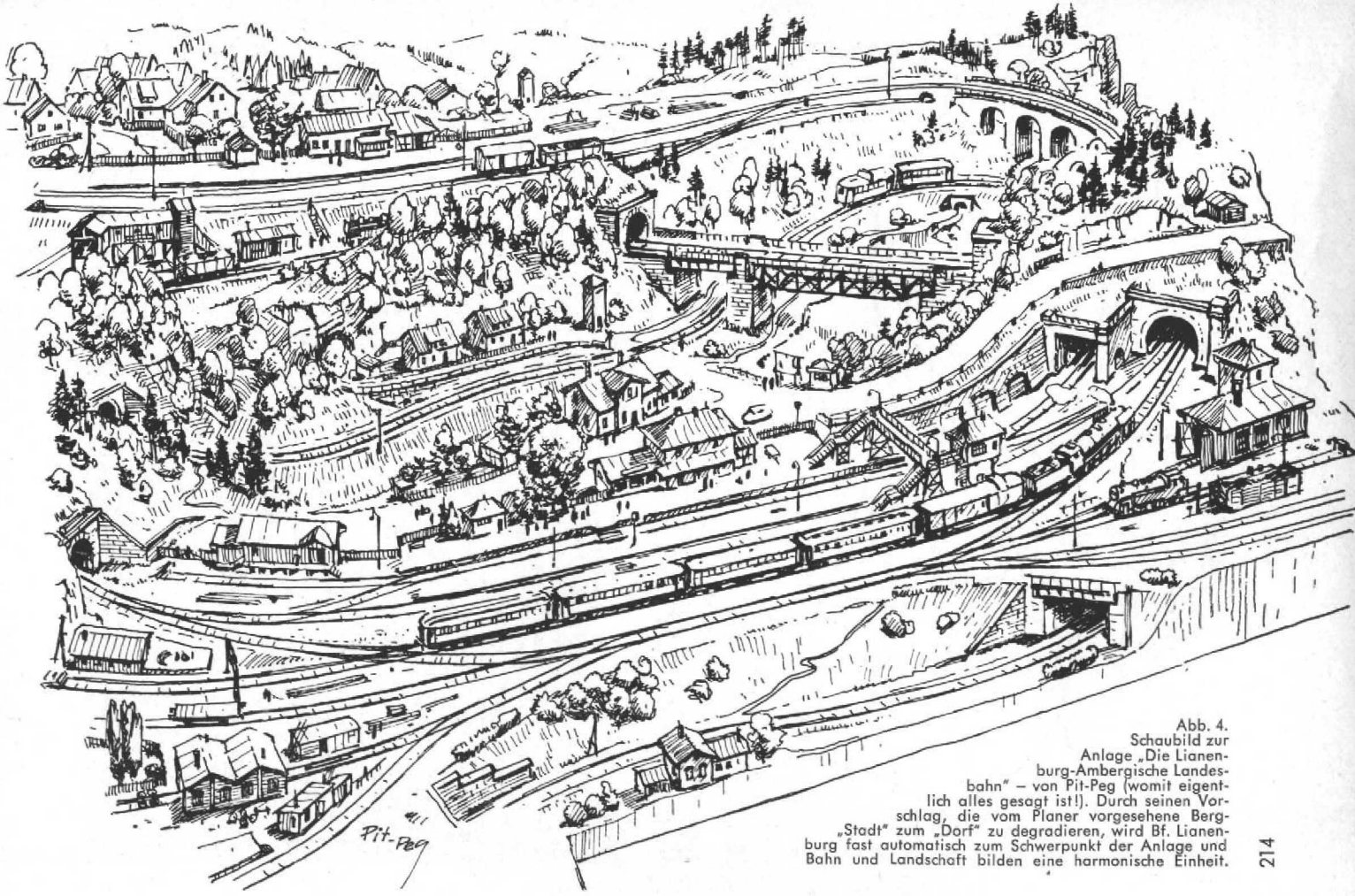


Abb. 4.
Schaubild zur Anlage „Die Lianenburg-Ambergische Landesbahn" – von Pit-Peg (womit eigentlich alles gesagt ist!). Durch seinen Vorschlag, die vom Planer vorgesehene Berg-„Stadt" zum „Dorf" zu degradieren, wird Bf. Lianenburg fast automatisch zum Schwerpunkt der Anlage und Bahn und Landschaft bilden eine harmonische Einheit.

suchsweise gebaut, Gleispläne entworfen und damit den Ofen geheizt, zwei Anlagen schließlich begonnen und wieder abgerissen, die ersten Häuser- und Wagenmodelle gebaut und alles mögliche (und unmögliche) gekauft, Achssätze ausgetauscht, eine eigene Kupplung konstruiert, Weichenantriebe usw. usw. und immer wieder Streckenpläne entworfen, groß, größer, am größten – und dann kleiner, noch kleiner und . . . was soll ich noch viel erzählen, welchem Anfänger mag es nicht ähnlich ergangen sein oder noch ergehen?

Endlich war es jedoch soweit! Die (vorläufig) endgültige Anlage war (auf dem Papier) fertig. Der erste Hammerschlag fiel und vier Wochen später – so lange trug ich den linken Daumen in der Schlinge – begann der Bau.

Der beiliegende Streckenplan (Abb. 1) gibt ungefähr Auskunft, wie die Anlage einmal werden wird oder soll. Nichts ausgesprochen Außergewöhnliches, Schema F sozusagen, aber immerhin das Ergebnis unzähliger Planerei, auch wenn man es ihm vielleicht nicht ansieht.

Das Thema: eine eingleisige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn. Im Durchgangsbahnhof „Lianenburg" wird auch Lokwechsel vorgenommen (um dem Bw etwas mehr Berechtigung zu verleihen). Die Nebenstrecke wird vielleicht elektrifiziert. Schnellzüge sollen auf der Hauptstrecke zwar auch verkehren, aber ohne Halt durchfahren.

Zum Zwecke eines mehrfachen Zugwechsels ist die Anlage „unterkellert". In der Zwischenetage befindet sich der eigentliche Abstellbahnhof (Abb. 2), während ganz parterre sich nochmals bei den Kehrschleifen Abstellmöglichkeiten befinden (Abb. 3).

Um auch mal das eine oder andere Lok- oder Wagenmodell, das stilmäßig nicht zur Anlage paßt, einsetzen zu können, ist eine Bahnwerkstätte mit gesondertem Gleisanschluß eingeplant (man muß schließlich auch vor sich selbst mit den Ausreden bestehen können).

Gleise und Weichen baue ich selbst und gefahren wird mit Gleichstrom (Zweischienen-System). Gesteuert wird der Zugverkehr von einem Gleisbildstellpult aus (15 Streckenabschnitte), aber ich glaube, es ist besser, wenn ich darüber ein andermal berichte. Außerdem wiehert und stampft mein Steckenpferd bereits höchst unwillig, weil es auch etwas von dem Hafer haben will, der mich immer sticht, wenn mich das Thema „Eisenbahn" am Wickel hat.

Wie erziele ich den absoluten Gleichlauf von 2 Wechselstrom-Motoren?

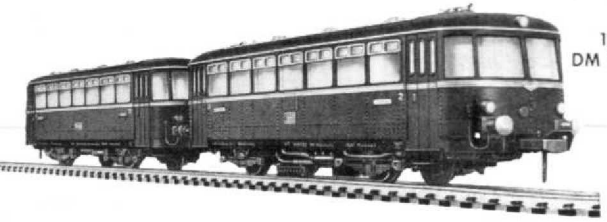
Hermann Roß
München

Herr Switala berichtet von seiner zweimotorigen V 200, daß der eine Motor den anderen etwas bremse; er gibt dem Getriebe dafür die Schuld. Nachdem bei mir die gleichen Schwierigkeiten auftraten, befaßte ich mich näher mit dem Vorgang.

Aus meinem Umbauartikel in Heft 2/XIV wissen Sie, daß ich trotz Gleichstromsystems die Original Märklin-Feldmagnete in der Lok beließ, um einen weicheren Auslauf zu erzielen, und zur Umsteuerung deswegen Selenzellen aus einem Rundfunkgleichrichter verwende. Dabei zeigte sich der nämliche Effekt, wie er von Herrn Switala geschildert wurde. Nach Einsetzen von ca. 400 g Bleiballast war die Erscheinung verschwunden; durch den höheren Auflagedruck hatten die Räder des einen Drehgestells keine Möglichkeit mehr zu schleudern.

Der Bleiklotz beseitigte freilich nicht die Ursache des Schlupfes, und so untersuchte ich weiter und fand des Rätels Lösung, von der man nur behaupten kann: „Sieh, das Gute liegt so nah"! Da die beiden Feldwicklungen übereinander auf dem Spulenkörper angebracht sind, ergibt sich zwangsläufig, daß die außenliegende Wicklung nicht die gleiche Feldstärke wie die innenliegende erzeugt. Das Magnetfeld des Stators ist also für eine Fahrtrichtung schwächer, und somit dreht der Motor schneller und bewirkt den Schlupf. Abhilfe würde ein Spulenkörper mit zwei Kammern bringen, wo gleichviel Windungen und im gleichen Abstand zum Eisenkern aufgebracht sind; aus Preisgründen verbietet sich allerdings eine derart aufwendige Ausführung von selbst.

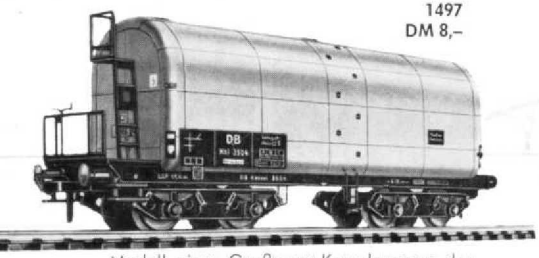
Die Patentlösung lautet nun: Man braucht lediglich jeweils die innenliegenden Wicklungen bei beiden Motoren zusammenzuschalten (für eine Fahrtrichtung) und an das Umschaltrelais zu führen. Dann ist der Unterschied der Motorendrehzahl nur noch von der Fertigungstoleranz abhängig, und diese Differenz dürfte sich wohl kaum bemerkbar machen (ich stellte bei drei untersuchten Feldmagneten nur Abweichungen von 2–3 Windungen fest).



1372 2
DM 36.50

Modell des Diesel-hydraulischen Schienen-Omnibus VT 98[5] mit Steuerwagen VS 98[5] der DB • Beide führenden Stirnseiten haben in Fahrtrichtung wechselndes 3-Lampen-Spitzensignal und – ebenfalls wechselnd – rotes Zugschluß-Signal • Für Innenbeleuchtung vorbereitet • An beiden Stirnseiten der Garnitur Kupplungen zum Beistellen weiterer Wagen oder unserer Beiwagen-Garnitur 1370 2 (DM 14.50).

1497
DM 8,–



Modell eines Großraum-Kesselwagens der DB zum Transport von Heizöl – ein interessanter Wagentyp, der durch seine neuartige Form auffällt und ihn zu einem attraktiven Fahrzeug auf jeder Modell-Anlage macht.

1475 BP
DM 6,50

Zweiachsige Modell-Kesselwagen in den Farben und mit den Firmenzeichen der jeweiligen Mineralöl-Gesellschaften SHELL, ESSO, BV-ARAL und BP • Hervorragend detailliert.

1. Die Beförderung von Postwagen bei der DB 203
2. FALLER-Gebäudekomplex à la PREISER 204
3. Nachtrag zum PwPost4ü-28 (Heft 1/XIV) 206
4. Noch ein Beitrag zum pendelnden Schienenbus 209
5. Eine lösbare, elektr. Verbindung 210
6. Ertmer-Neuheit: REPA-Entkuppler 211
7. Die „Geisterbahn" bzw. „Die Lianenburg-Ambergische Landesbahn" (mit Streckenplan) 212
8. Wie erziele ich absoluten Gleichlauf von 2 Wechselstrom-Motoren? 215
9. Modellbahnschrank Potelicki, Krakau 216
10. 1:180-Modelle (Dietze) 218
11. Keine fatale Angelegenheit . . . 219
12. H0-Anlage Opalla 220
13. ET 88-Old-Timer-Triebwagen
    I. Das Vorbild 221
    II. Umbau eines Liliput-Abt.-Wagens 224
14. Die „ARRATAL-Bahn G.m.b.H." . . . 226
15. Weichenrückmeldung – für TRIX 228
16. Das abgeänderte TRIX-Relais 591 230
17. Schrankenposten „Gebr. Welger-Straße" (BZ) 231
18. Ausstellungsanlage Bochum 234
19. Erster ital. Zug (POCHER-Neuheit) 236
20. „Vereinfachte Dr-Technik auf Märklin-Anlagen" – noch einfacher 236

Miba-Verlag Nürnberg

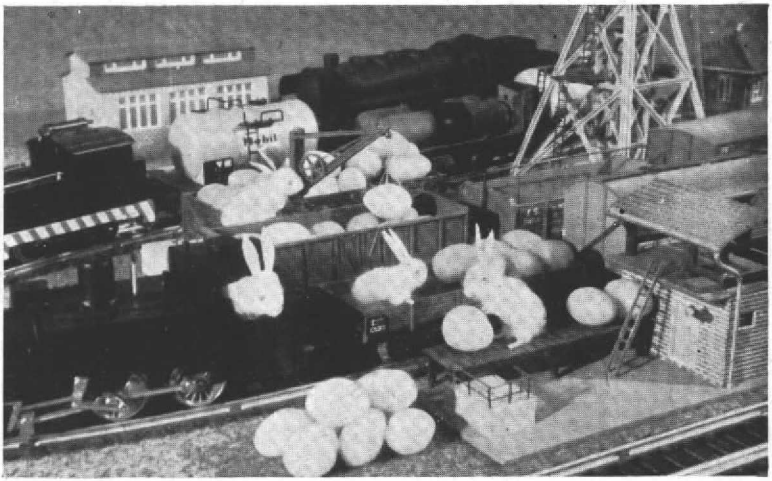
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

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).

Fröhliche Ostern . . .



. . . wünscht Ihnen mit diesem originellen Idyll nicht nur ein ungarischer Modellbahnfreund namens Ferenc Vojkovics aus Budapest/Ungarn, sondern auch der gesamte MIBA-Verlag! – Vielleicht lassen auch Sie dieses Jahr einmal den Osterhas' per Miniaturbahn zu Ihren Kindern kommen und erzählen ihnen von seiner großen Reise aus Ungarn hierher!

Die Beförderung von Postwagen bei der DB

von Bundesbahn-Inspektor J. Moeller, Lauter/Obb.

Sicher hat sich mancher schon Gedanken gemacht, wie eigentlich die Postsendungen mit den Zügen befördert werden. Ich möchte daher im folgenden einiges Grundsätzliche hierüber ausführen.

Wir unterscheiden drei Arten der Beförderung:

1. in einzelnen Reisezügen beigestellten Postwagen,
2. in geschlossenen Zügen (früher reine Postzüge), heute kombiniert mit Wagen für Expreßgut und Reisegepäck in sogenannten Expreßgutzügen und schließlich
3. in Briefbeuteln.

Am häufigsten erfolgt die Beförderung in einzelnen Postwagen, die in Reisezüge eingestellt sind. Die Post beantragt zu den Fahrplanbesprechungen der Bundesbahn für die Züge, die für die Zwecke der Post am geeignetsten sind, die Mitführung von Postwagen. Die Bundesbahn prüft, ob die betreffenden Züge aus Belastungsgründen Postwagen aufnehmen können oder nicht.

Wir finden die meisten Postwagen in D-Zügen, besonders in solchen, die auf weite Entfernungen verkehren. Dabei kommt es oft vor, daß unterwegs mehrmals die Postwagen gewechselt werden. Als Beispiel: Ein D-Zug fährt von Basel nach Hamburg. Der in Basel eingestellte Postwagen läuft nur bis Frankfurt, dort wird ein neuer aufgenommen bis Kassel und in Hannover kommt wieder einer

Heft 6/XIV ist ab 11. Mai 1962 in Ihrem Fachgeschäft!

dazu, der bis Hamburg im Zuge verbleibt.

Über die Postwagen, die in Personenzügen laufen, ist nichts besonderes zu sagen. Sie laufen meist denselben Weg wie der ganze Zug oder nur von bzw. bis zu einem Knotenbahnhof unterwegs. In Eilzügen finden wir verhältnismäßig wenig Postwagen. In F-Zügen befinden sich nur noch sehr selten Postwagen und dann auch nur in „unechten" F-Zügen (z. Z. nur im F 163 zwischen Basel und Köln und im F 107/108 von Basel bis Amsterdam und umgekehrt).

Was „unechte" F-Züge sind und wodurch sie sich von „echten" unterscheiden? – Den „unechten" F-Zug gibt es eigentlich erst seit der Zeit nach dem letzten Kriege. Er ist ein D-Zug, führt 1. und 2. Klasse, Packwagen, Speise- oder Schlafwagen und manchmal eben auch Postwagen. Manche solche unechten F-Züge haben teilweise längere Fahrzeiten und mehr Halte als D-Züge auf der gleichen Strecke. Die Bezeichnung als F-Züge hat nur tarifliche Bedeutung, weil man besonders wichtige internationale Durchgangszüge durch Erhebung des F-Zuschlages vom innerdeutschen Verkehr freihalten will und sie darüber hinaus betrieblich mit Vorrang vor anderen D-Zügen befördern kann (z. B. bei Verspätungen).

Diese unechten F-Züge sterben jedoch allmählich immer mehr aus. Der erste solche Zug, der zum D-Zug herabgestuft wurde, war der F 111/112 Köln – Berlin. Es folgte der Ostende-Wien-Expreß (F 51/52), dann der „Austria-Expreß" (251/252), der zum Winterabschnitt 1958/59 D-Zug wurde. Ab Sommer 1962 gibt nun auch der „Tauernexpreß" (F 153/154) seine-F-Zug-Eigenschaft auf und verkehrt nur noch zwischen Ostende und Klagenfurt (dafür wird der „Austria-Expreß" bis Athen durchgeführt), so daß nur noch fünf unechte F-Zugpaare verbleiben, die aber aller Voraussicht nach im Laufe der nächsten Jahre ebenfalls D-Züge werden.

Echte F-Züge sind Fernschnelltriebwagen oder lokbespannte Züge, die n u r 1. Klasse-Wagen und Speisewagen führen, ja noch nicht einmal einen Packwagen. (Hier irrt übrigens Herr Schrader, der in seinem Artikel zur Bauzeichnung des PwPost4ü28 in Heft 1/XIV meint, die PwPost würden in F-Zügen fahren).

Kommen für einzelne Verkehrsbeziehungen oder Richtungen mehr Postwagen auf, als in den D-Zügen befördert werden können, so werden besondere Expreßgutzüge (Expr) gebildet, die ausschließlich Postwagen und Wagen mit Expreßgut und Reisegepäck befördern. Sie verkehren regelmäßig. Früher gab es sogar reine Postzüge (Po), deren letzter der Po 5096 war. Er fuhr die ersten Jahre nach dem Krieg, als noch keine „Interzonenzüge" verkehrten, von Hannover nach Berlin. Er war damals, abgesehen von den Militärzügen der Besatzung, der einzige Zug, der überhaupt zwischen West und Ost verkehrte und wurde sogar von westdeutschen Eisenbahnern und Loks durch das Gebiet der „Reichsbahn" bis Berlin gefahren.

Die letzte Art der Beförderung sind die Briefbeutel. Sie reisen mit Zügen (auch F-Zügen), die durch ihre zeitliche Lage besonders günstig für die Beförderung von Briefen und wichtigen Kleinsendungen sind, aber aus Belastungsgründen keine Postwagen führen können. Es sind gewöhnliche Postsäcke, die verschlossen dem Zugführer oder Fahrladeschaffner von der Post übergeben werden, der sie am Bestimmungsbahnhof wieder an die Post ausliefert.

Zum heutigen Titelbild:

„Schnauferl-Parade" (Anguplas-Old-Timer) und FALLER-Gebäudekomplex à la PREISER

Bei der Sichtung des restlichen Fotomaterials entdeckten wir nicht nur das von JoKl anscheinend „so nebenbei" fotografierte „Häuserviertel" (Abb. 1) auf einer Standplatte, sondern auch noch, daß auf dem Ausstellungsmotiv „Schnauferl-Parade" (Titelbild und Abb. 2) dieser selbe Gebäudekomplex zweimal postiert ist, nur jeweils um 90° gedreht. Und wenn irgendwo 2 – 3 gleiche Stücke vorhanden sind, riecht das irgendwie nach „Serienherstellung".

Eine Nachfrage bei PREISER hat nun ergeben, daß es sich hier tatsächlich um eine versuchsweise aufgelegte Kleinserie von 50 Stück handelt. Der Gebäudekomplex besteht aus FALLER-Häusern, die auf einer Grundplatte aus tiefgezogenem Plastik höchst malerisch zusammengestellt sind und zweimal