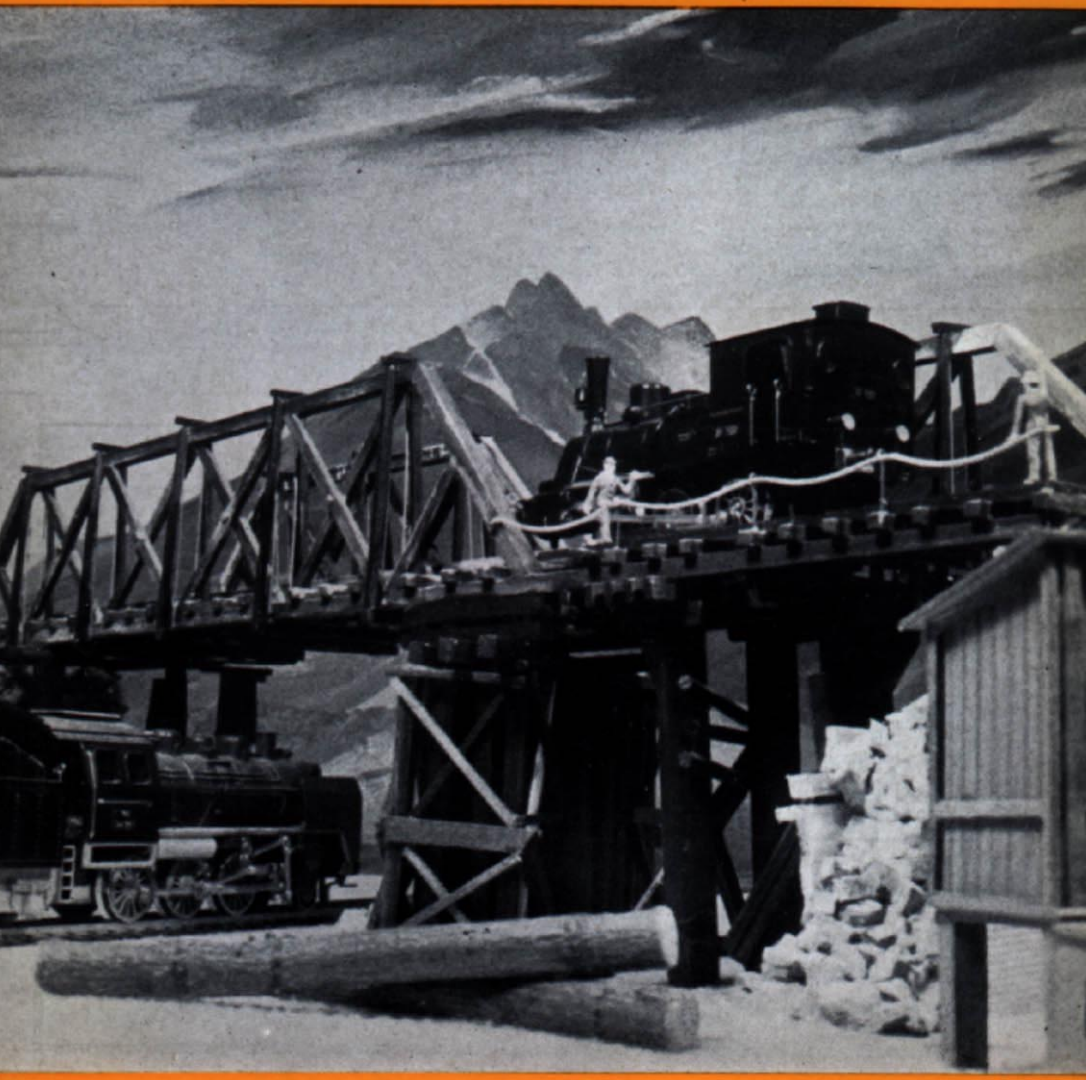
Miniaturbahnen

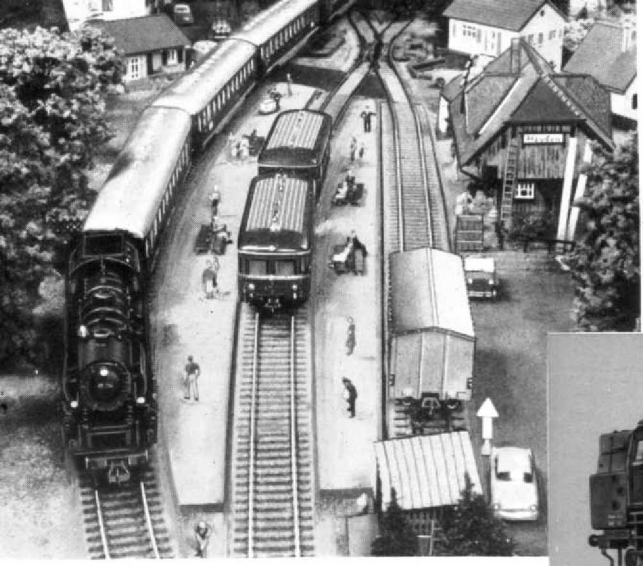
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

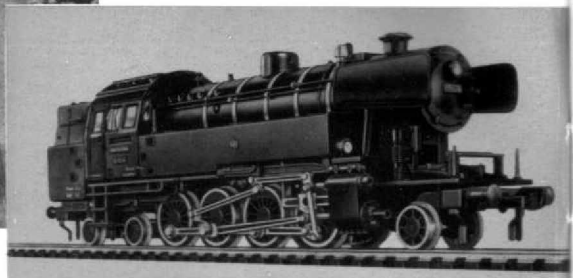
7 BAND XIV
30. 5. 1962

PREIS
2.- DM

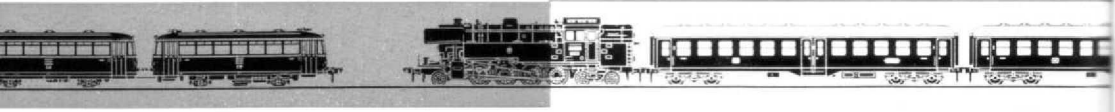


Fleischmann HO

modelltreu



Ausschnitt aus einer Vorführanlage mit Mehrzugbetrieb (u. a. TOUROPA-Expreß mit Dampflok 1324 [BR 65] und Schienenbus 1372 2). Neuheiten lieferbar ab Herbst 1962 – nur beim Fachhandel.



„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 7/XIV

1. Die Geschichte eines „Auto-Unfalls" 291
2. Die Endstation (aus Model Railroader) 292
3. Ellok – Dampflok auf nicht elektrifizierter Strecke – diesmal beim Modellbahnbetrieb 293
4. Die E 10 in den „Rheingold"-Farben 295
5. Fürstentum Hohenstein (H0-Anlage Schneider) 296
6. H0-Modelle Puttlitz 298
7. Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen Nachtrag zum I. Teil (Allgemeines) 299
   II. Teil: Selbstblockschaltung für Fleischmann 300
8. Oberleitungskreuzung Bahn-Trolleybus 303
9. Mein Schaltpult 306
10. Die provisorische Holzbrücke – BP 308
11. Meine H0-Straßenbahnmodelle (Rieß) 313
12. Die Bahn mit dem „Kontinental"-Klima (Tausch) – mit Streckenplan 315
13. Raffinierte Verbindungen (Weichenantriebsersparnis) 318
14. Wasserturm Bebra 320
15. Bauplan: Langenschwalbacher LB4i-Pr15 321
16. Wechselnde Herzstückpolarität – auch bei Kunststoffherzstücken 324
17. Elektro-Fahrerstandkarren 324
18. ARNOLD-Rapido-Motive 307 u. 325

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).

Die Geschichte

eines „Autounfalls"

– Eine Tragikomödie in einem Aufzug –

von Robert Seiler, Vilsbiburg

Mitwirkende: 1 Vati
1 Mutti
1 Sohn (5 Jahre)
und diverser Kleinkram

„Vatiiii . . . ! ! Mutti ist auf mein schönstes Auto draufgetreten!"

Kommentar der Mutti: „Ja, wenn Deine Spielsachen auch überall auf dem Fußboden herumliegen, hinten habe ich keine Augen!"

Sohn: „Aber ausgerechnet meinen amerikanischen Straßenkreuzer!"

Was macht nun Vati? – Er rettet die Situation.

„Bei unserer Eisenbahn fehlt doch noch eine Autounfall-Szene. Da der Straßenkreuzer nun einmal so wunderschön kaputt ist, wird dazu noch ein Goggomobil ‚beschädigt', denn zu einem richtigen ‚Unfall' gehören mindestens zwei kaputte Autos. Außerdem gibt es bei SIKU sowohl einen schönen Funkstreifenwagen als auch ein Sanitätsauto. (Wenn man sie nicht allzu nahe an die Bahn placiert, läßt sich sogar der SIKU-Maßstabunterschied etwas vermogeln!)" –

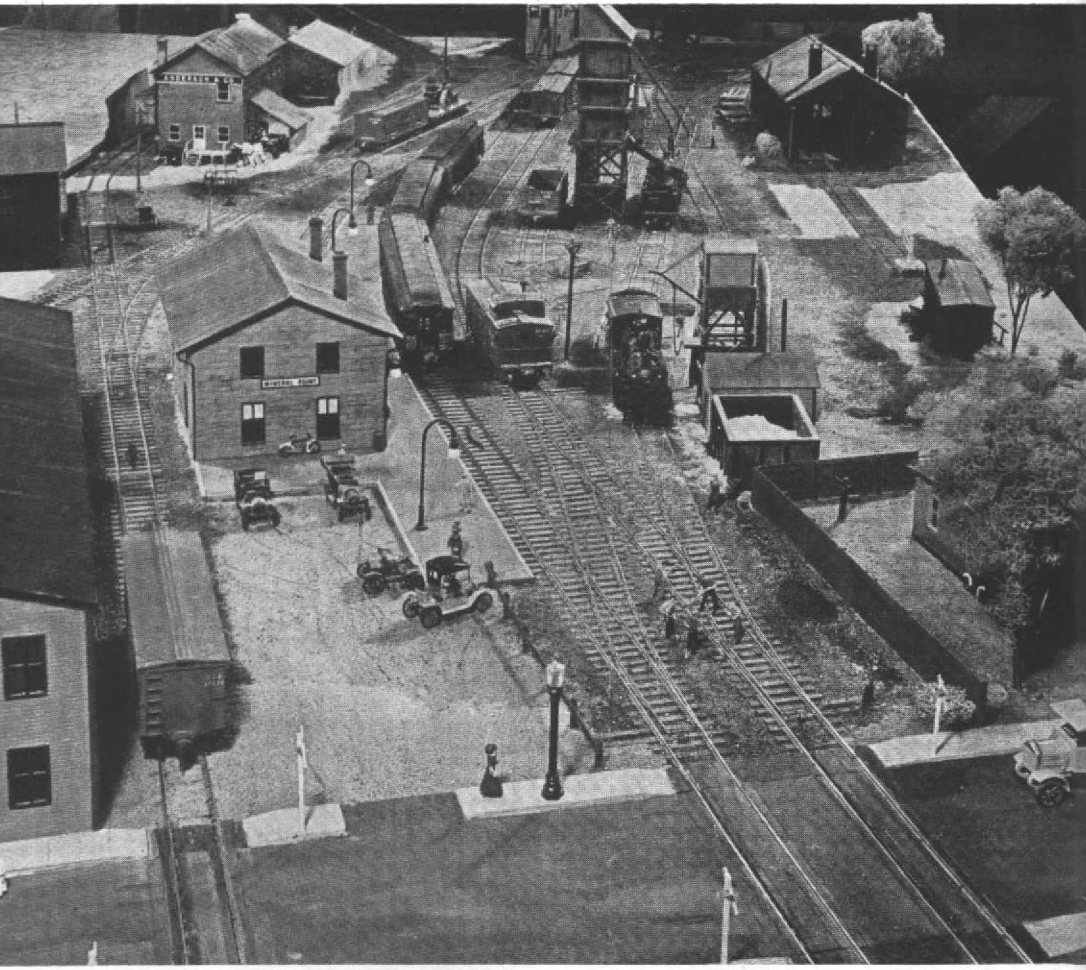
Unter interessierter Kritik des Sohnes werden nun Funkstreife und Rotes Kreuz sachgemäß „zerlegt" und am Dach angebohrt. (Die Autos natürlich!) Sodann werden an ein Steckbirnchen 2 Drähte angeöltet und diese Birnchen blau gefärbt. (Mit Löschpapier und Tinte geht das prima, man kann aber aus dem nächsten Elektrogeschäft auch etwas blauen Lampenlack schnorren.) Diese Birnchen nun in die Autos eingebaut und mit einem FALLER-Kontaktgeber zum Blinken gebracht, das ergibt ein nie geahntes neues realistisches Bild auf der Anlage. Man spürt richtig die aufgeregte Atmosphäre und vermißt nur noch das „Ta-Tü, Ta-Tü . . ." (Vielleicht gibt es das auch einmal für 20 Volt.)

Der „Unfall" wurde von einem zufällig vorbeifliegenden Hubschrauber fotografiert – siehe Bild!

Erfolg der Aktion: 2 kaputte Autos
1 neues Motiv bei der Modellbahn
1 strahlender zufriedener Sohn
1 geretteter Familienfrieden!

Vati weiß eben immer Rat!

Heft 8/XIV ist ab 23. Juni 1962 in Ihrem Fachgeschäft!



Die Endstation

„Mineral Point" ist die Endstation einer kurzen Zweiglinie der „Mineral Point & Northern"-Bahngesellschaft des Mr. Paul Larson, Milwaukee, die 11 Industrieanschlüsse zu bedienen hat. Hier in „Mineral Point" werden die Loks neu bekohlt und betankt und hier werden gar manche Güter ver- oder entladen. Aber man nimmt sich offensichtlich Zeit dazu und die alte Zeit ist noch nicht durch die neue Zeit verdrängt worden. Hier herrscht noch eine gewisse „Gemütlichkeit", die auch der Amerikaner inzwischen schätzen und lieben gelernt hat. Es ist eine richtiggehende Endstation und vielleicht auch in ihrer anheimelnden Atmosphäre die „Endstation mancher Sehnsucht" nach einem ähnlichen Projekt, nur eben übertragen auf deutsche oder europäische Verhältnisse. Aber man studiere dann gut die charakteristischen „Züge" dieser Endstation: die aufgelockerte Bebauung, die freien Flächen und die geradezu „zwangsläufige" Gleisverlegung. Nichts wirkt gekünstelt oder gar „konstruiert", eines fügt sich ans andere, harmonisch und ausgeglichen.

(Aus Model Railroader)

Die TRIX/Rivarossi „42" die es – wohlbemerkt! – nur als trenH0bby-Baukasten gibt (s. Messeheft 4/XIV S. 170) ist vor Oktober 1962 nicht erhältlich und befährt übrigens Gleisradien ab 40 cm Radius. Mit diesen Informationen gelten die verschiedenen Anfragen als erledigt!

Ellok + Dampflok auf nicht elektrifizierter Strecke — diesmal beim Modellbahnbetrieb

Während das Bild einer Ellok mit eingezogenen Bügeln hinter einer Dampflok auf einer Strecke ohne Oberleitung für viele äußerst ungewohnt ist, gibt es wieder andere, die dabei gar nichts empfinden, weil sie es ständig gewohnt sind. Einer von diesen letzteren ist Herr Franz Mladý aus Kassel, der das in Heft 2/XIV angeschnittene Thema wie folgt ergänzt:

„Der Hbf. Kassel ist noch nicht elektrifiziert, obwohl in Kassel die Henschel-Werke sind, die ihrerseits auch Elloks bauen (z. B. die E 41), die wiederum dorthin gebracht werden müssen, wo sich eine Oberleitung befindet. Die neugebauten Elloks werden im Vbf. Kassel (der sich gleich neben den Henschel-Werken befindet) vor einen Güterzug gesetzt. Eine planmäßige Dampf- oder Diesellok rollt heran und zieht den Zug samt Ellok fort.

Werden an einem Tag mehrere Loks abgeliefert, so setzt man sie eben auch noch vor planmäßige Eil- oder Schnellzüge, die gen Süden fahren. Hierbei gilt immer die Vorschrift, daß diese neuen Elloks **hinter** der Zuglok eingestellt werden müssen."

Soweit Herr Mladý, der uns eine weitere Möglichkeit des Einsatzes von Elloks bei nicht vorhandener Oberleitung als „Ausrede" für unsere Modellbahnbelange aufgezeigt hat. Soweit, so gut. Was uns heute interessiert, ist jedoch etwas anderes, und zwar wollen wir nochmals auf unsere Zwischenbemerkung auf Seite 63 von Heft 2/XIV zurückkommen, daß man im Modellbahnbetrieb nicht so ohne weiteres eine Ellok und eine Dampflok hintereinanderhängen und diese miteinander fahren lassen kann.

Im Großen ist es einfach: die Motore der angehängten Ellok laufen leer mit, sie wird wie ein (schwerer) Waggon gezogen.

Wenn wir es im Kleinen ebenso machen könnten, hätten wir auch keine Schwierigkeiten, nur liegen bei unseren Ellok-Modellen die Verhältnisse wesentlich anders, mit Ausnahme der POCHER-Ellok C'C' 7107, die ein Zentrifugal-Getriebe aufweist, das auf Leerlauf gestellt werden kann (s. Messeheft 4/XIII S. 151). Das gleiche können wir mit einer Ellok aus der Tren-H0bby-Serie von Rivarossi unternehmen, die bekanntlich ohne Motor und Getriebe geliefert werden und sich ebenfalls wie ein (schwerer) Waggon ziehen lassen (s. Messeheft 4/XIV S. 170).

Nachdem es in dieser Serie auch noch die Dampflok der BR 42 gibt, kann man in diesem Fall unsere Ellok auf Unterleitungsbetrieb schalten und läßt diese eben die Dampflok schieben und den Zug ziehen, was optisch den gleichen Effekt abgibt, als wenn es umgekehrt wäre.

Daß bei der Zugzusammenstellung das Gewicht der gezogenen bzw. geschobenen Maschine unbedingt berücksichtigt werden muß, insbesondere in Anbetracht der vorhandenen Steigungen, ist wohl klar und wollen wir nur am Rande erwähnen. Es könnte nämlich sonst leicht passieren, daß der Zuglok eventuell der „Dampf" ausgeht!

Diese Sache ist wohl klar, hier gibt es keine Schwierigkeiten. Wie verhält sich nun die Angelegenheit, wenn wir eine „normale", mit Motor und Getriebe ausgerüstete Ellok in den Zug einstellen wollen? Geht dies ohne weiteres oder . . . ?

Wie Sie wissen, fahren unterschiedliche Loktypen bei gleicher Stellung des Fahrreglers unterschiedlich schnell oder langsam (gleiche Stromart vorausgesetzt). Das hängt weniger vom Motor als vielmehr vom Untersetzungsgetriebe und dem jeweiligen Durchmesser der Treibräder ab. Der Treibraddurchmesser einer Modell-01 ist 22 mm, einer E 41 = 14 mm; bei einer Radumdrehung legt das 01-Modell 6,9 cm, die E 41 jedoch nur 4,4 cm zurück (ein gleiches Untersetzungsverhältnis zwischen Motor und Getriebe vorausgesetzt). Bei zwei Radumdrehungen ist die 01 der E 41 bereits um 5 cm davongeeilt usw. Wenn wir beide Modelle nun hintereinanderhängen, möchte die Dampflok 01 davonlaufen, kann aber nicht, da die E 41 nicht nachkommt, ihre Räder werden schleudern (durchrutschen). Das ist nicht weiter schlimm, sieht aber keinesfalls schön aus. Wir könnten also beide Loktypen nicht hintereinanderhängen. Wir sagen „könnten", weil es mittels eines Kniffes doch geht, auf den wir noch kommen werden. Vorerst wollen wir jedoch erst das begonnene Thema zu Ende führen.

In der Praxis sieht das angezogene Beispiel der 01 und der E 41 nicht so kraß aus. Einmal bestehen unterschiedliche Untersetzungs-

verhältnisse, zum anderen spielen noch andere Faktoren eine Rolle, so daß es durchaus möglich sein könnte, daß trotz eines gewissen Geschwindigkeitsunterschiedes dennoch die Räder der Dampflok nicht schleudern, sondern eben noch laufen. Es kommt also lediglich auf Versuche an.

Schwierigkeiten wegen des doppelt so hohen Stromverbrauches werden wir kaum bekommen, es sei denn, das zur Verfügung stehende Fahrpult ist recht „schwach auf der Brust". Mindestens 2 Loks „derkraftet" jedoch in der Regel fast jedes der heutigen Fahrpulte.

Etwas Kummer würden dagegen eventuell eingebaute Widerstands-Bremsstrecken vor Signalen, La-Stellen usw. bereiten, weil der etwa doppelte Stromverbrauch der Loks einen erhöhten Spannungsabfall an Bremswiderständen hervorruft. Solche Bremsstrekken werden die Loks wahrscheinlich nur „schleichend" durchfahren oder gar in ihnen stehenbleiben. Abhilfe schafft hier nur ein Schalter, der die Werte der Bremswiderstände für diesen speziellen Fall vermindert (s. Abb. 1). Wer NTC-Widerstände nach Heft 14/XIII S. 566 zum vorbildgetreuen Anfahren benutzt, kann diese belassen. Eine kurzzeitige Überlastung durch die beiden Loks vertragen die Dinger ohne weiteres.

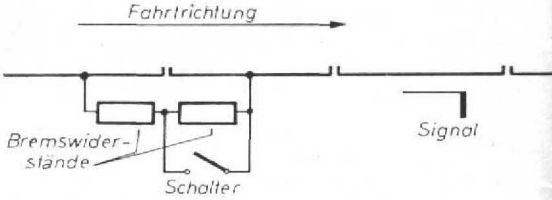


Abb. 1. Verminderung der Bremswiderstände durch Überbrückung eines der beiden (gleichen) Widerstände. Ist nur ein Widerstand eingebaut, so ist in Abwandlung der Schaltung diesem einen Widerstand ein zweiter gleicher abschaltbar parallel zu legen!

Dies alles gilt – wie gesagt – für den Fall, daß die beiden Loks noch ganz erträglich an einem Strang ziehen. Wenn die Räder einer dieser Loks jedoch auf der Stelle drehen (schleudern) und man dennoch und partout auf das Hintereinanderfahren gerade dieser beiden Loktypen Wert legt, dann muß man wohl oder übel einen anderen Weg beschreiten. Und zwar bestehen zwei Möglichkeiten:

1. Man baut Getriebe oder Motor aus (ersteres bei Schneckengetriebe, letzteres bei Stirnradgetrieben) oder man beschafft sich – im gegebenen Fall – ein zweites Drehgestell und tauscht dieses gegen das komplette Motor-Drehgestell aus. Will man die Ellok später einmal wieder allein auf einer richtigen Oberleitungsstrecke einsetzen, ist dieser Austausch schnell wieder rückgängig gemacht. Nach diesen Arbeiten fungiert die Ellok als bereits erwähnter (schwerer) Wagen.

2. Wir „zügeln" die schnellere Lok durch Einbau eines Parallel-Widerstandes in der Art, wie es Herr Teucher im Rahmen seines Artikels „Automatisch zügig bremsen ..." in Heft 6/XIV S. 256 aufgezeigt hat. Wir müs-

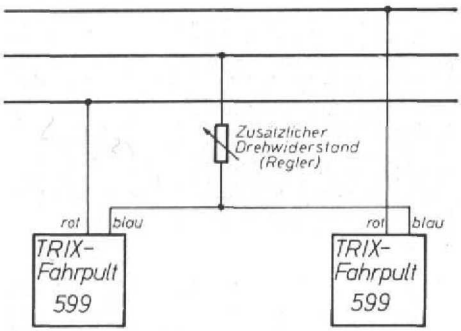


Abb. 2. Die TRIXisten sind fein heraus! Die Fahrpulte werden so eingeregelt, daß beide Loks mit gleicher Geschwindigkeit fahren und danach beide Loks mittels eines zusätzlichen Drehwiderstands gemeinsam gesteuert werden.

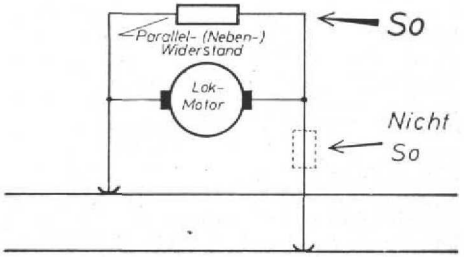


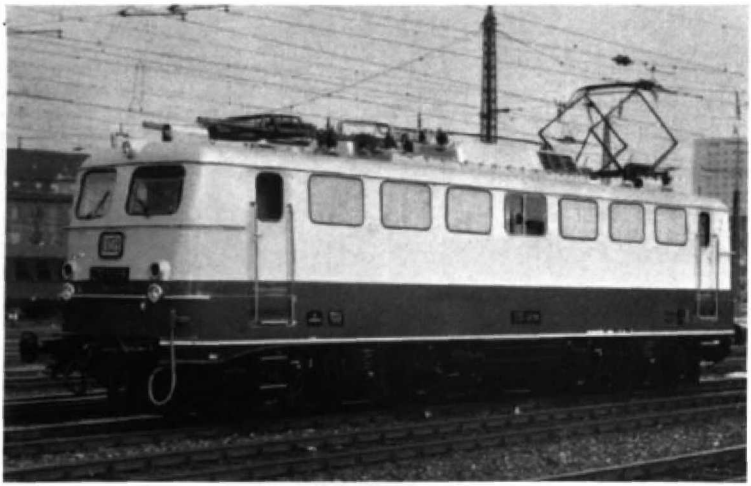
Abb. 3. Die schnellere Lok wird mittels Parallelwiderstands „gezügelt" (Werte zwischen 40 Ω/4 W und 120 Ω/2 W, je nach der erforderlichen Geschwindigkeitsverminderung). Niederer Nebenwiderstand ergibt große, hoher Widerstand kleine Geschwindigkeitsverminderung!

sen zwar etwas umdenken, weil das Thema jenes Beitrags ein anderes ist, aber sinngemäß gilt das über die Parallel-Widerstände Gesagte auch hier (Abb. 3).

Fein heraus sind natürlich die TRIXisten mit ihrem unabhängigen Zweizugbetrieb! Die Fahrpulte werden so eingeregelt, daß beide Loks mit der gleichen Geschwindigkeit fahren. In die gemeinsame Leitung von den Fahrpulten zum Mittelleiter legt man einen Drehwiderstand 50 Ohm/50 Watt (mit Kurzschlußstellung), mit dessen Hilfe dann – unter Beibehaltung der anfänglich ermittelten Stellung der beiden Fahrpultregler – beide Loks gemeinsam gesteuert werden (Abb. 2). Dieser Zusatzregler sollte allerdings möglichst in seiner Kurzschluß-Stellung belassen werden, da auch er bei sehr unterschiedlicher Stromaufnahme der beiden Loks keinen absoluten Gleichlauf in allen seinen Stellungen garantiert.

Tja, das wär's, was wir zu diesem Thema vermeinten vermelden zu müssen. Nicht um Ihnen etwa die Freude an dem gemischten Ellok-Dampflokbetrieb bei fehlender Oberleitung zu vermießen, sondern lediglich um Sie auf ein paar Steine des Anstoßes hinzuweisen, über die Sie vielleicht stolpern könnten, und um Ihnen aufzuzeigen, wie Sie diese eventuell beseitigen können! WeWaW

Die E10 in den „Rheingold"-Farben



Die E 10 1239 im „Rheingold"-Farbgewand, aufgenommen im Hbf. München von Herrn E. Menzel, Gauting.

Sechs Elloks der BR E 10 sind für den Einsatz des „Rheingold" vorgesehen und wurden bereits entsprechend umgespritzt. Die Stromabnehmer nebst Gestänge sind rot, das Dach und die Jalousien silberfarben, die Längs- und Stirnseiten zu zwei Drittel in beige und der Rest blau gestrichen. Ein beiger Zierstreifen trennt das blaue Feld vom schwarzen Untergestell. Das an den Stirnseiten zusätzlich angebrachte DB-Zeichen kommt hier besser als gewohnt zur Geltung.

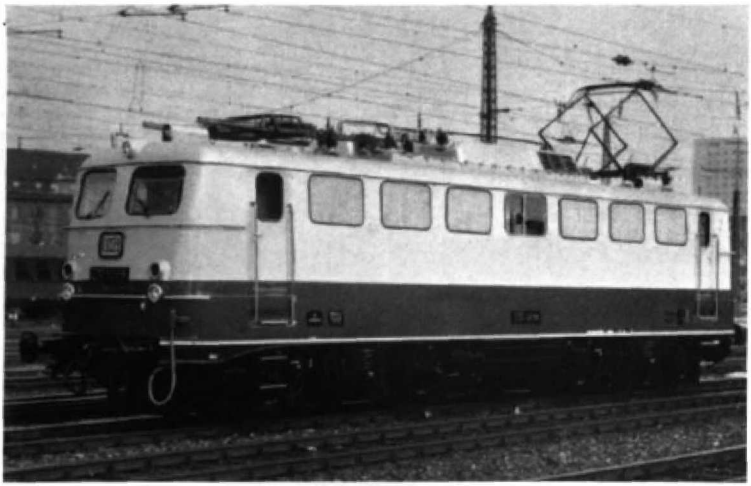
Es sind uns bereits eine Reihe Fotos von diesen zweifarbigen E 10 zugegangen, doch können wir natürlich nicht alle veröffentlichen. Einer der Einsender, Herr K. Schuster, Darmstadt, behauptet übrigens, daß diese 6 „Rheingold"-Elloks mit stärkeren Motoren ausgerüstet sein sollen, die ihnen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verleihen (gegenüber 150 km/h der „gewöhnlichen" E 10). Das dürfte durchaus zutreffen – nähere Angaben waren noch nicht erhältlich –, denn von seiten der Bundesbahn wird die Höchstgeschwindigkeit des „Rheingold" tatsächlich mit 160 km/h angegeben. Das ist im Augenblick auch nicht so wichtig – wenigstens für uns Modellbahner nicht –, sondern uns fasziniert mehr das schmucke Aussehen der Loks, sind sie doch Veranlassung für manchen von uns, es dem Vorbild gleichzutun und sich eine „Rheingold"-Ellok gleichen Aussehens zu schaffen. Denn nicht nur die DB hat allmählich Geschmack an farbfrohen Zügen gefunden, sondern seit geraumer Zeit auch ein Großteil der Modellbahner! (Auf den neuen „Rheingold" mit seinem Aussichtswagen werden wir zur gegebenen Zeit eingehen.)

sen zwar etwas umdenken, weil das Thema jenes Beitrags ein anderes ist, aber sinngemäß gilt das über die Parallel-Widerstände Gesagte auch hier (Abb. 3).

Fein heraus sind natürlich die TRIXisten mit ihrem unabhängigen Zweizugbetrieb! Die Fahrpulte werden so eingeregelt, daß beide Loks mit der gleichen Geschwindigkeit fahren. In die gemeinsame Leitung von den Fahrpulten zum Mittelleiter legt man einen Drehwiderstand 50 Ohm/50 Watt (mit Kurzschlußstellung), mit dessen Hilfe dann – unter Beibehaltung der anfänglich ermittelten Stellung der beiden Fahrpultregler – beide Loks gemeinsam gesteuert werden (Abb. 2). Dieser Zusatzregler sollte allerdings möglichst in seiner Kurzschluß-Stellung belassen werden, da auch er bei sehr unterschiedlicher Stromaufnahme der beiden Loks keinen absoluten Gleichlauf in allen seinen Stellungen garantiert.

Tja, das wär's, was wir zu diesem Thema vermeinten vermelden zu müssen. Nicht um Ihnen etwa die Freude an dem gemischten Ellok-Dampflokbetrieb bei fehlender Oberleitung zu vermießen, sondern lediglich um Sie auf ein paar Steine des Anstoßes hinzuweisen, über die Sie vielleicht stolpern könnten, und um Ihnen aufzuzeigen, wie Sie diese eventuell beseitigen können! WeWaW

Die E10 in den „Rheingold"-Farben



Die E 10 1239 im „Rheingold"-Farbgewand, aufgenommen im Hbf. München von Herrn E. Menzel, Gauting.

Sechs Elloks der BR E 10 sind für den Einsatz des „Rheingold" vorgesehen und wurden bereits entsprechend umgespritzt. Die Stromabnehmer nebst Gestänge sind rot, das Dach und die Jalousien silberfarben, die Längs- und Stirnseiten zu zwei Drittel in beige und der Rest blau gestrichen. Ein beiger Zierstreifen trennt das blaue Feld vom schwarzen Untergestell. Das an den Stirnseiten zusätzlich angebrachte DB-Zeichen kommt hier besser als gewohnt zur Geltung.

Es sind uns bereits eine Reihe Fotos von diesen zweifarbigen E 10 zugegangen, doch können wir natürlich nicht alle veröffentlichen. Einer der Einsender, Herr K. Schuster, Darmstadt, behauptet übrigens, daß diese 6 „Rheingold"-Elloks mit stärkeren Motoren ausgerüstet sein sollen, die ihnen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verleihen (gegenüber 150 km/h der „gewöhnlichen" E 10). Das dürfte durchaus zutreffen – nähere Angaben waren noch nicht erhältlich –, denn von seiten der Bundesbahn wird die Höchstgeschwindigkeit des „Rheingold" tatsächlich mit 160 km/h angegeben. Das ist im Augenblick auch nicht so wichtig – wenigstens für uns Modellbahner nicht –, sondern uns fasziniert mehr das schmucke Aussehen der Loks, sind sie doch Veranlassung für manchen von uns, es dem Vorbild gleichzutun und sich eine „Rheingold"-Ellok gleichen Aussehens zu schaffen. Denn nicht nur die DB hat allmählich Geschmack an farbfrohen Zügen gefunden, sondern seit geraumer Zeit auch ein Großteil der Modellbahner! (Auf den neuen „Rheingold" mit seinem Aussichtswagen werden wir zur gegebenen Zeit eingehen.)

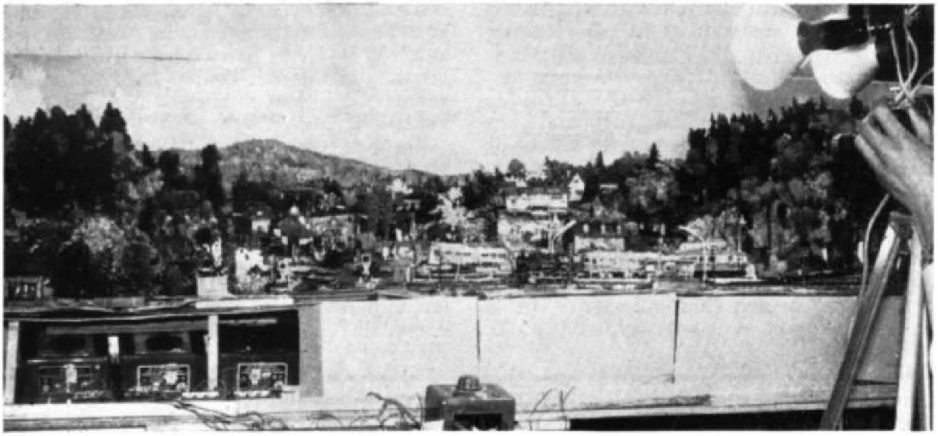


Abb. 1.

Zwischen „Schloßberg" u. „Wetterstein":

Fürstentum Hohenstein

HO-Anlage H. Schneider, Darmstadt

Seit der Veröffentlichung der letzten Anlagenfotos in Heft 16/XIII hat sich wieder einiges getan. Die Anlage wurde auf 2.16 x 1.00 Meter – unter Beibehaltung des Grundkonzepts – vergrößert. Auch mit dem jetzigen Torso kann ich eigentlich noch nicht viel anfangen, aber die Ausgestaltung macht mir allein schon soviel Freude, daß ich mich mit dem langsamen Werden meiner AdW-Anlage leichter ab-

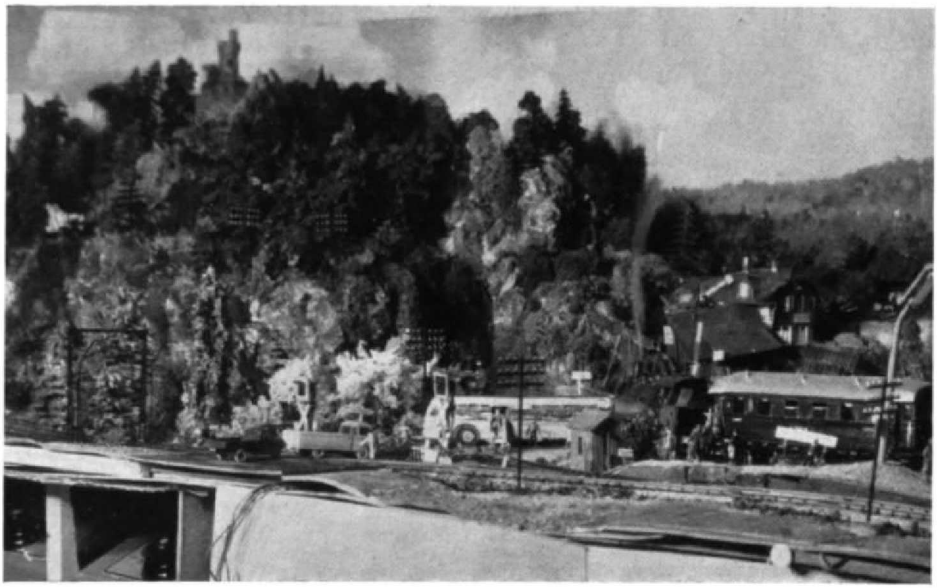



Abb. 2.