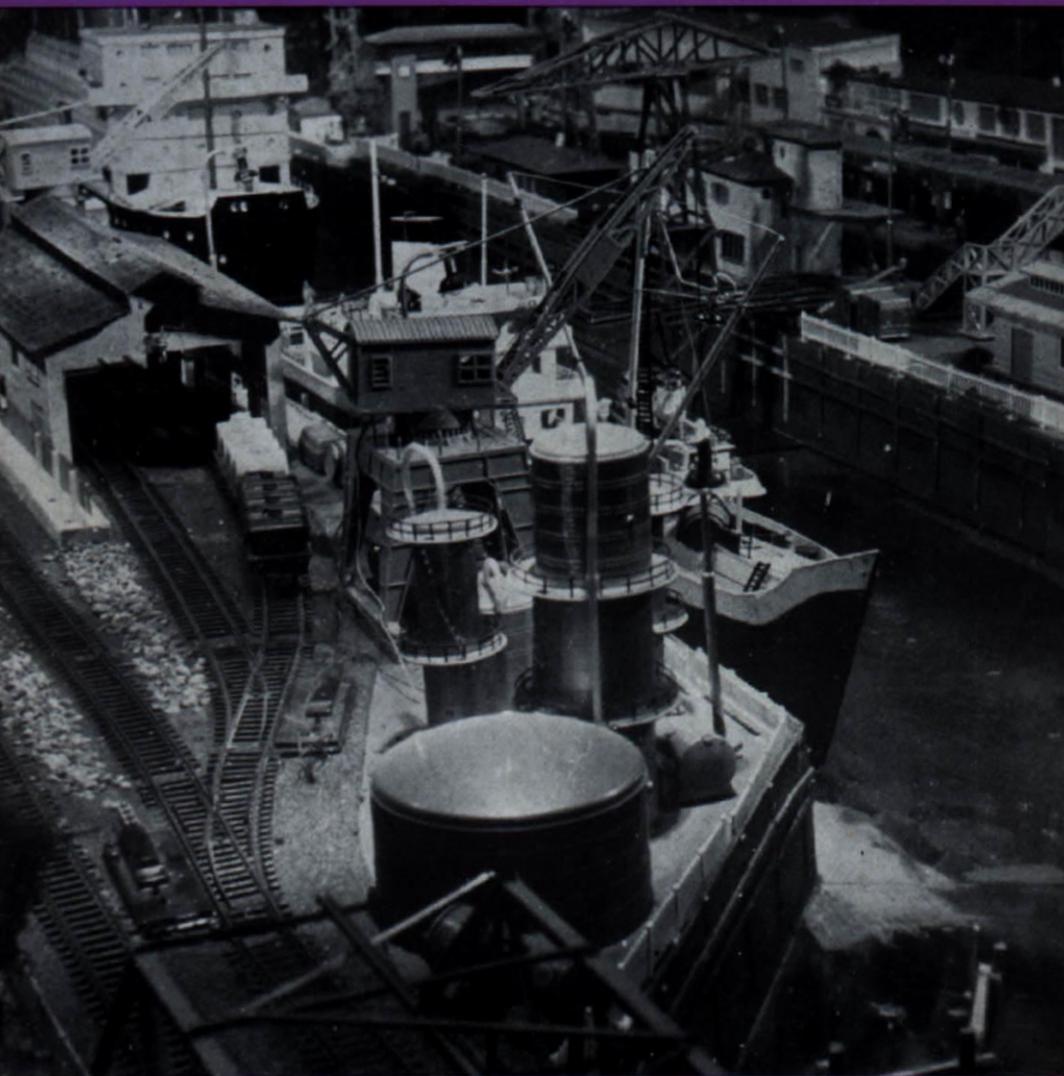


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XIV
5. 11. 1962

PREIS
2,- DM



Fleischmann
HO
modelltreu

Viele Großanlagen in aller Welt
beweisen dauernd
durch ihren vorbildgetreuen Betrieb
im Licht der Öffentlichkeit
die hohe Qualität
und sprichwörtliche Modelltreue
unserer Modell-Eisenbahn!

GEBR. FLEISCHMANN · MODELLEISENBAHN-FABRIKEN · NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 14/XIV

- | | | | |
|--|-----|--|------------|
| 1. Leckerbissen aus Coburg (H0-Lokmodelle des Ing. Hundert) | 599 | 10. Enger MÄRKLIN-Gleisabstand – durch Weichentrick | 612 |
| 2. Rückmeldung für Signale, Weichen und Abstellgleise | 602 | 11. „BB mit dem BH“ (Anl. Bakx) | 613 |
| 3. Schachanlage „Justin & Orbex“ ... | 603 | 12. Tenderlok mit Schlepptender | 616 |
| 4. Oh diese Druckfehler | 605 | 13. Die motorisierte PREISER-Kirmes | 617 |
| 5. Streckenplan und Schaubild aus der neuen MIBA-Broschüre „Anlagen-Fibel“ | 606 | 14. „TRIX-Lichtsignale müssen her ...“ | 619 |
| 6. Die DB-Oberleitung im Großen und im Modell (Schluß von Heft 13/XIV) | 607 | 15. Die seitliche Stromschiene | 622 |
| 7. BUSCH-Uhren ebenfalls „5 vor 5“ und VAU-PE-Stellungnahme | 610 | 16. Trieb- und Beiwagen der Berliner U-Bahn – 2. Teil: A-I (Bauplan) | 624 |
| 8. PREISER-Neuheiten: Figuren zum „Adler“ | 611 | 17. Wagenstandbeleuchtung auf abgeschalteten Bahnhofsgleisen | 626 |
| 9. MERTEN-Entwürfe | 612 | 18. KITMASTER-B4vae-Wagen mit Minden-Deutz-Drehgestellen | 628 |
| | | 19. Motive von den WIKIPA-Ausstellungsanlagen | 622 u. 631 |

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, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28
Bayer. Hypotheken- und 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).



Abb. 1. Die bayr. S 3/6 des Herrn Hundert im aushilfsweisen Einsatz auf der H0-Anlage des Herrn Beez. Dahinter das H0-Modell einer bayr. Güterzugtenderlok R 3/3 (BR 897).

Leckerbissen aus Coburg

Der Wagen- und Lok-Modellbau scheint irgendwie zurückgegangen zu sein. Man sieht wenigstens nicht mehr viel entsprechende Bilder in der MIBA. Um so dankbarer dürfte die Aufgabe sein, über das Schaffen eines Modellbauers zu berichten, der im Laufe der Jahre eine Reihe ausgesuchter Loktypen in H0-Größe baute, von denen einige meines Wissens noch nie in der MIBA veröffentlicht worden sind.

Außerdem sollen sie als Beweis dafür gelten, daß im 3W-Deutschland („Wirtschaftswunderwestdeutschland“) der Lokbau von „dampfgetriebenen“ Maschinen – wenn auch nur im kleinen – noch nicht ausgestorben ist.

Und vielleicht tragen die hier gezeigten Modelle dazu bei, einige „Zaghafte“ zu ähnlichem Schaffen zu ermutigen!

Helmut Beez, Coburg

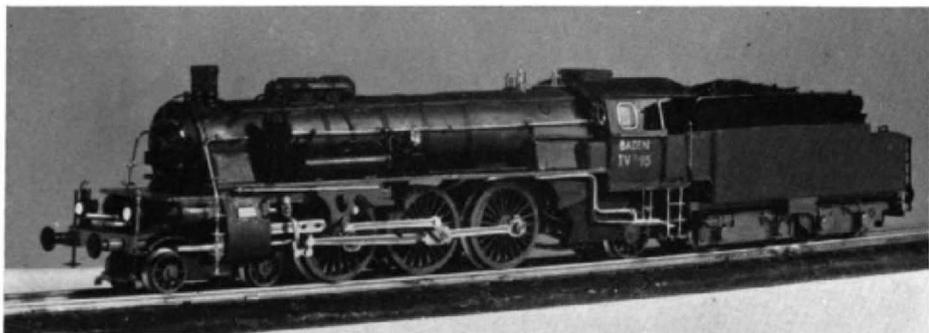


Abb. 2. Das „neueste“ der innerhalb von 10 Jahren entstandenen 14 selbstgebauten Modelle: die „181“ (ehemalige bad. IV h) in H0-Größe, mit einem kräftigen MÄRKLIN-Motor und (vorrätigen) HELLER-Rädern.

Heft 15/XIV ist ab 30. November 1962 in Ihrem Fachgeschäft!

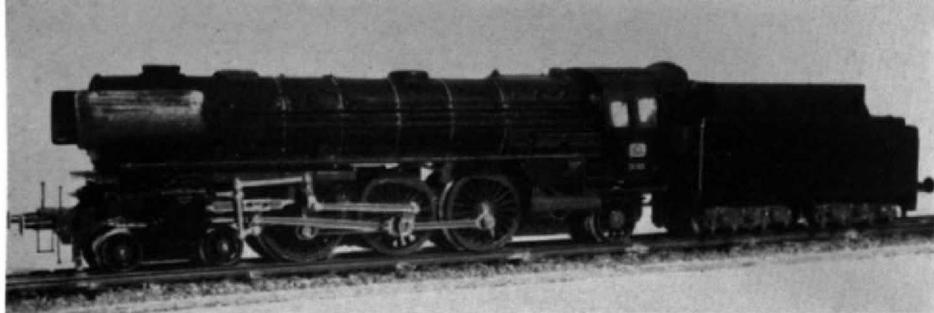


Abb. 3. Modell einer Schnellzuglok der BR 01 – eine auf „Ersatzkessel“ umgebaute MÄRKLIN-01, mit „vorgeschuhtem“ Rahmen und HELLER-Rädern.

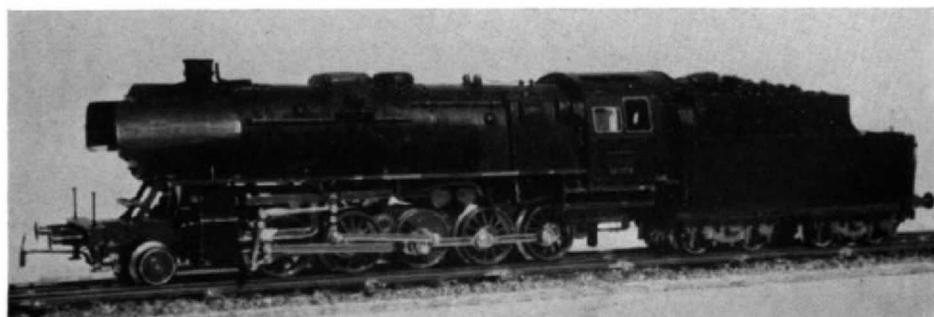


Abb. 4. Modell einer schweren Güterzuglok der BR 50, das trotz starren Rahmens – wohl infolge spurkranzloser mittlerer Treibachsen und gewissem Seitenspiel der übrigen Achsen – einen 45 cm-Gleisradius durchfährt.

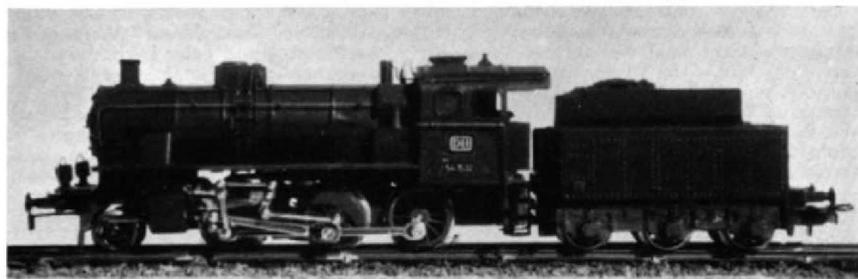


Abb. 5. Bayr. G 3/4 (BR 54¹³). Umgebautes MÄRKLIN-RM 800-Fahrgestell, Rahmen vorgeschuht, erste Kuppelachse nach vorn gesetzt.

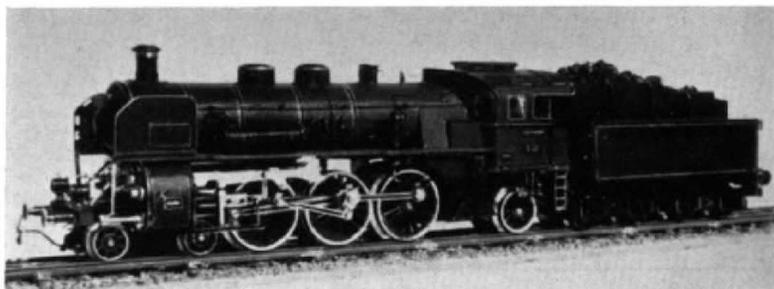


Abb. 6. Bayr S 3/6 (BR 18¹), unter Verwendung von MÄRKLIN-Rädern und -Motor. Kessel, Räder und Tenderseitenteile grün, Rahmen, Tenderdrehgestelle und Rauchkammertür schwarz.

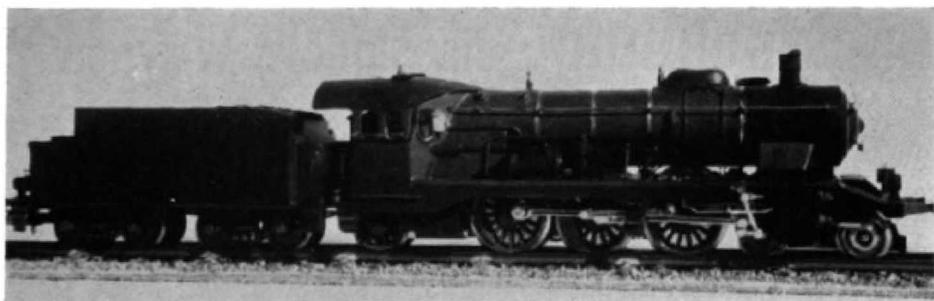


Abb. 7. Die „181“ in schwäbischer Version (Württemberg Kl 6), ebenfalls als H0-Modell und – bis auf das Fahrgestell der MÄRKLIN'schen „23“ – von Ing. Hundert selbst gebaut.

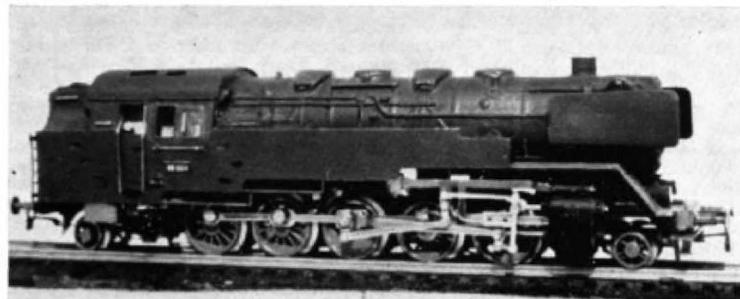


Abb. 8. Aus der MÄRKLIN BR 44 entstand diese 1'E1'-h 3-Gt der BR 85 und beweist wieder einmal mehr, daß unter Verwendung von Fertigteilen durchaus gute und beste Modelle anderer Type zustandekommen können!

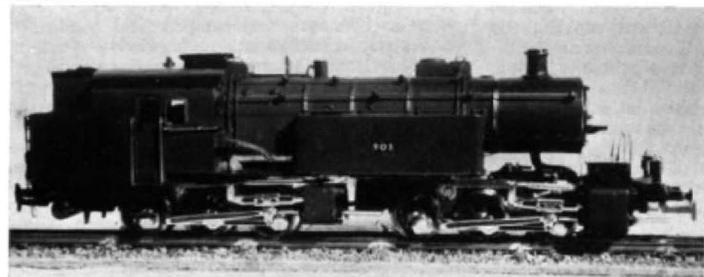
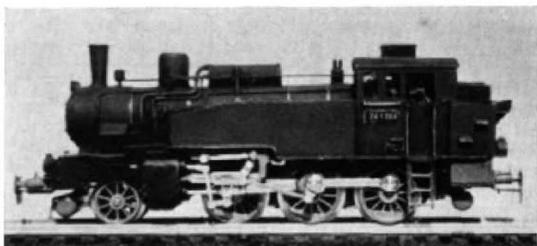


Abb. 9. Ein Malletlok-Modell, das einer Gt 2 x 4/4 „nachempfunden“ wurde, unter Verwendung zweier kompletter Fahrgestelle der MÄRKLIN „89“ (samt Motoren). Streng genommen, handelt es sich also mehr um eine Drehgestell-Loktype der Bauart Meyer, was äußerlich aber kaum bemerkbar ist.

Abb. 10. „Angesteckt“ von Herrn Hundert, versuchte es Herr Beez ebenfalls mit einem „Umbau“ und so entstand sein H0-Modell einer preuß. T 11 (DR 74) unter Verwendung des (nicht abgeänderten) Triebwerks einer MÄRKLIN BR 24, während die Aufbauten selbst gefertigt sind.

Die Motoren sämtlicher Lokmodelle sind mit PERMO-Magneten ausgerüstet. Alle Modelle haben SIVO-Federpuffer. Als Baumaterial fand durchweg Messing bzw. Ms-Blech Verwendung.



Rückmeldung - für Signale, Weichen und Abstellgleise

W. Böttger, Techn. Fernmelde-
Oberinsp., Mainz

Vorwort der Redaktion: Herr Oberinsp. Böttger entwickelte und erprobte die gleiche Schaltung wie in Heft 13/XIV. In seinem Bericht schildert er die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten, die sich aus der vereinfachten Umschaltung zweier Lampen ergeben. Wirklich ein echter Fortschritt!

In Heft 15/XII S. 576-579 wurde von berufener Seite der Bau eines einfachen Gleisbildstellwerkes besprochen und bildlich erläutert. Was mir an diesem Gleisbildstellwerk jedoch gar nicht gefallen hat, war die Zuordnung nur je einer Anzeigelampe zu den angeschlossenen Magnetartikeln von Märklin. Herr Pahnke begnügt sich gemäß Punkt 3 seiner Forderung an ein einfaches Gleisbildstellwerk nur mit der Rückmeldung der „Fahrt frei“-Stellung eines Signals. Er benutzt hierzu das freie Kontaktpaar (für Oberleitung) des Fahrstromschalters im Signal als Rückmeldekontakt für das grüne Lämpchen. Soweit, so gut.

Auf seinem Gleisbild dürfte es jedoch, wenn alle Signale auf „Halt“ stehen, zapenduster sein! Und „det fiel mir uff“, würde ein Berliner sagen. Wenn schon, denn schon, dachte ich und ließ mir etwas einfallen, um 1. diese Finsternis aufhellen und 2. auch andere auftauchende Probleme mit einfachsten Mitteln lösen zu können. Nachstehend nun das Ergebnis im Prinzip: Aus Abb. 1 ist die einfache Schaltung zu ersehen, die aus zwei farbigen Lampen 19 V mit Liliputgewinde und einem Widerstand von 150-200 Ohm (je nach verwendeter Lampe) besteht. Beide Lampen, rot und grün, werden in Reihe geschaltet und die grüne Lampe wird mit dem Widerstand überbrückt. Das Ganze wird an etwa nur 14 V Spannung (zur Schonung der Lampen) gelegt und siehe da - das rote Lämpchen leuchtet hell auf, während das grüne dunkel bleibt. Führt man nun zwei Strippen von den Punkten 1 und

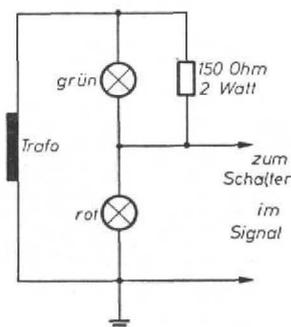
2 zum Signalschalter und stellt das Signal auf „Fahrt frei“, dann wird durch den Schalter die rote Lampe kurzgeschlossen und erlischt (Abb. 2). Dagegen wird nunmehr die grüne Lampe an Masse gelegt und leuchtet hell auf. Gleichzeitig erhält auch der Widerstand reines Massepotential und tritt somit als unerwünschter Stromverbraucher auf. Da jedoch ein Signal nur kurze Zeit auf „Fahrt frei“ gestellt wird (es sollte dies die Regel sein!), dürfte dieser kleine Schönheitsfehler kaum ins Gewicht fallen.

Damit herrscht auf unserem Gleisbild insofern Ordnung, als jede Stellung eines Signals durch ein entsprechendes Lämpchen gemeldet wird, und die eingangs erwähnte Finsternis hat sich ebenfalls aufgehellt.

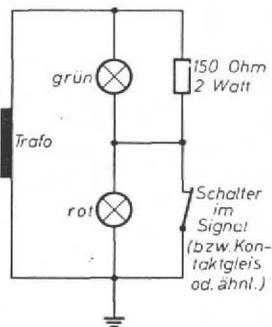
Diese Schaltung läßt sich, auch in einfachster Form, noch für manche andere Zwecke verwenden. Hierzu einige Beispiele:

a) Auf dem unterirdischen Abstellbahnhof meiner MARKLIN-Anlage, dessen Gleise etwas geneigt verlaufen, habe ich unmittelbar hinter jeder Einfahrtweiche ein Kontaktgleis eingebaut. Dieses ersetzt ja praktisch einen Arbeitskontakt, da jeder darüberfahrende Wagen als beweglicher Kontaktgeber dient. Jedes Abstellgleis weist also am Eingang ein Kontaktgleis mit einer Schaltung nach Abb. 1 auf. Nur sind hier die beiden Lampen vertauscht, da andere Voraussetzungen vorliegen.

Läuft nun der erste Wagen des abgestoßenen Zugteiles, den ich ja nicht sehen kann, in



◀ Abb. 1.



▶ Abb. 2.

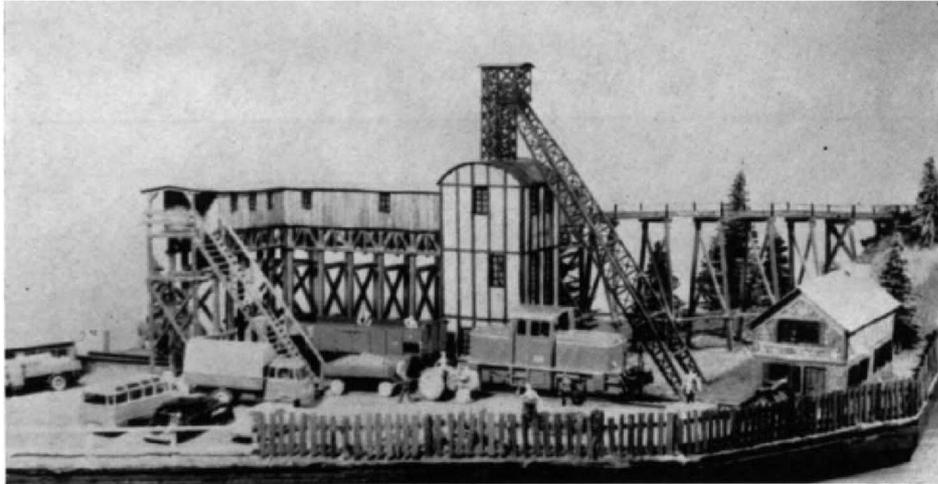


Abb. 1.

Die Schachtanlage der „Justin & Orbex“

Steinkohlen- und Bergbau G.m.b.H.,

jenes reizvolle Pit-Peg-Projekt aus Heft 12/VII, hat Herr H. Große aus B. mit viel Liebe, Sorgfalt und Akkuratess in H0-Größe aus Sperrholz- Furnierstreifen, Holzleisten und NEMEC-Profilen nachgebaut.



das Abstellgleis ein, dann leuchtet beim Befahren des Kontaktgleises die rote Lampe auf, während die vorher dauernd brennende grüne Lampe erlischt (kurzgeschlossen durch den Wagen). Dadurch kann ich erkennen, ob ein noch aufnahmefähiges Abstellgleis vorhanden ist bzw. ob das gewünschte Gleis tatsächlich angefahren wird.

Am Ende jedes Abstellgleises, vor dem Prellbock, habe ich ebenfalls je ein Kontaktgleis vorgesehen, an das aber nur eine rote Lampe angeschlossen wird. Beim Erreichen des Prellbockes leuchtet demnach nur die rote Lampe auf und bleibt solange brennen, als sich noch ein Wagen am Ende des Gleises befindet. Ich kann nun solange Wagen einlaufen lassen, bis auch die rote Lampe am Anfang des Abstellgleises dauernd aufleuchtet und die grüne endgültig erloschen bleibt. Das Abstellgleis ist nunmehr „voll besetzt“. Bei freiem Abstellgleis wird dies durch die grüne Lampe als „nicht belegt“ markiert.

Es bleibt jedem selbst überlassen, wieweit er eine Rückmeldung ausbauen will. Es sollte hier nur aufgezeigt werden, mit welcher einfachen Mitteln dies möglich ist.

b) Für nicht oder nur schlecht einsehbare Signale ist ebenfalls das Kontaktgleis in Verbindung mit einer (roten) Anzeigelampe wertvoll. Ich habe in diesen Fällen unmittelbar vor das sperrende Signal ein Kontaktgleis eingebaut, auf dem die vom Signal stillgesetzte Lok zu stehen kommt und durch das Aufleuchten der Lampe ihre wohlbehaltene Ankunft kundtut; dadurch kann sie „im Eifer des (Betriebs-)Gefechts“ nicht vergessen werden (wie ich es bei Anlagen ohne diese Besetztmeldung des öfteren erlebt habe).

Auch in längeren Tunnelstrecken ist eine

solche Überwachung mitunter ratsam.

c) Die Schaltung nach Abb. 1 ist auch für die Rückmeldung von Weichen anwendbar, sofern letztere mit nur einem Rückmeldekontakt ausgerüstet sind, der nur an Masse gelegt zu werden braucht. Der Vorteil der Schaltung liegt ja eben darin, mit nur einem Arbeitskontakt den Lichtwechsel herbeiführen zu können. Auf meinem Gleisbild wird nach MARKLIN'scher Regel „rund“ (abzweigend) = rot und „gerade“ = grün markiert.

Damit kennen Sie das ganze Geheimnis und ich hoffe, daß es manchem Modellbahner hilft, sein Gleisbildstellwerk zu vervollkommen oder, sofern er bisher glaubte, manches nur mit Relais meistern zu können, ihn vom Gegenteil überzeugt zu haben.

Für ganz Wißbegierige unter Ihnen sei schließlich noch der ungefähre Stromverbrauch der besprochenen Schaltung angegeben:

Bei offenem Schalter (Abb. 1), also geschlossenem Signal, beträgt er etwa 0,04–0,05 A (je nach Lampenart), bei geschlossenem Schalter (Abb. 2) etwa das Vierfache, also 0,15–0,20 A. Da aber kaum mehr als 2–3 Signale gleichzeitig auf „Fahrt frei“ stehen dürften, ist für die Belastung der Stromversorgung kaum etwas zu befürchten.

Nur für die Fälle, bei denen auch längere Dauerbelastungen gemäß Abb. 2 zu erwarten sind (Beispiele a und c), wäre eine entsprechend leistungsfähige Stromversorgung vorzusehen. Es empfiehlt sich, die Widerstände an die „frische Luft“ zu setzen, da sie bei längerer Belastung etwas warm werden können.

So, das wär's und ich wünsche allen, die sich die Schaltung zunutze machen wollen, guten Erfolg damit.

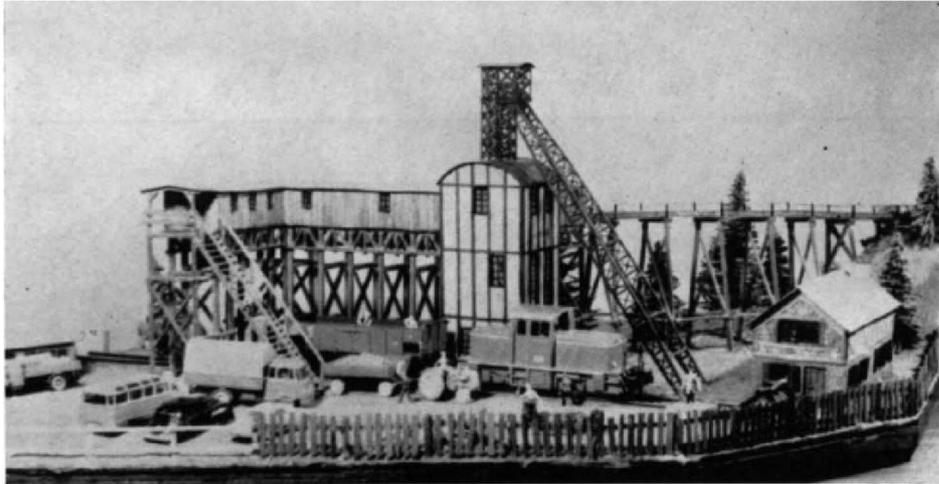


Abb. 1.

Die Schachtanlage der „Justin & Orbex“

Steinkohlen- und Bergbau G.m.b.H.,

jenes reizvolle Pit-Peg-Projekt aus Heft 12/VII, hat Herr H. Große aus B. mit viel Liebe, Sorgfalt und Akkuratess in H0-Größe aus Sperrholz- Furnierstreifen, Holzleisten und NEMEC-Profilen nachgebaut.



das Abstellgleis ein, dann leuchtet beim Befahren des Kontaktgleises die rote Lampe auf, während die vorher dauernd brennende grüne Lampe erlischt (kurzgeschlossen durch den Wagen). Dadurch kann ich erkennen, ob ein noch aufnahmefähiges Abstellgleis vorhanden ist bzw. ob das gewünschte Gleis tatsächlich angefahren wird.

Am Ende jedes Abstellgleises, vor dem Prellbock, habe ich ebenfalls je ein Kontaktgleis vorgesehen, an das aber nur eine rote Lampe angeschlossen wird. Beim Erreichen des Prellbockes leuchtet demnach nur die rote Lampe auf und bleibt solange brennen, als sich noch ein Wagen am Ende des Gleises befindet. Ich kann nun solange Wagen einlaufen lassen, bis auch die rote Lampe am Anfang des Abstellgleises dauernd aufleuchtet und die grüne endgültig erloschen bleibt. Das Abstellgleis ist nunmehr „voll besetzt“. Bei freiem Abstellgleis wird dies durch die grüne Lampe als „nicht belegt“ markiert.

Es bleibt jedem selbst überlassen, wieweit er eine Rückmeldung ausbauen will. Es sollte hier nur aufgezeigt werden, mit welcher einfachen Mitteln dies möglich ist.

b) Für nicht oder nur schlecht einsehbare Signale ist ebenfalls das Kontaktgleis in Verbindung mit einer (roten) Anzeigelampe wertvoll. Ich habe in diesen Fällen unmittelbar vor das sperrende Signal ein Kontaktgleis eingebaut, auf dem die vom Signal stillgesetzte Lok zu stehen kommt und durch das Aufleuchten der Lampe ihre wohlbehaltene Ankunft kundtut; dadurch kann sie „im Eifer des (Betriebs-)Gefechts“ nicht vergessen werden (wie ich es bei Anlagen ohne diese Besetztmeldung des öfteren erlebt habe).

Auch in längeren Tunnelstrecken ist eine

solche Überwachung mitunter ratsam.

c) Die Schaltung nach Abb. 1 ist auch für die Rückmeldung von Weichen anwendbar, sofern letztere mit nur einem Rückmeldekontakt ausgerüstet sind, der nur an Masse gelegt zu werden braucht. Der Vorteil der Schaltung liegt ja eben darin, mit nur einem Arbeitskontakt den Lichtwechsel herbeiführen zu können. Auf meinem Gleisbild wird nach MARKLIN'scher Regel „rund“ (abzweigend) = rot und „gerade“ = grün markiert.

Damit kennen Sie das ganze Geheimnis und ich hoffe, daß es manchem Modellbahner hilft, sein Gleisbildstellwerk zu vervollkommen oder, sofern er bisher glaubte, manches nur mit Relais meistern zu können, ihn vom Gegenteil überzeugt zu haben.

Für ganz Wißbegierige unter Ihnen sei schließlich noch der ungefähre Stromverbrauch der besprochenen Schaltung angegeben:

Bei offenem Schalter (Abb. 1), also geschlossenem Signal, beträgt er etwa 0,04–0,05 A (je nach Lampenart), bei geschlossenem Schalter (Abb. 2) etwa das Vierfache, also 0,15–0,20 A. Da aber kaum mehr als 2–3 Signale gleichzeitig auf „Fahrt frei“ stehen dürften, ist für die Belastung der Stromversorgung kaum etwas zu befürchten.

Nur für die Fälle, bei denen auch längere Dauerbelastungen gemäß Abb. 2 zu erwarten sind (Beispiele a und c), wäre eine entsprechend leistungsfähige Stromversorgung vorzusehen. Es empfiehlt sich, die Widerstände an die „frische Luft“ zu setzen, da sie bei längerer Belastung etwas warm werden können.

So, das wär's und ich wünsche allen, die sich die Schaltung zunutze machen wollen, guten Erfolg damit.



Abb. 2. Hier ein vergrößerter Ausschnitt vom Mitteltrakt mit der Förderanlage. Der Eisenbahnverlade-
trakt ist nur eingleisig ausgeführt, also um fast die Hälfte gekürzt (wie Abb. 3 deutlich erkennen
läßt). Außerdem ist die Behelfsbrücke zur Abraumhalde hin – entsprechend den „örtlichen“ Gegeben-

heiten – spiegelbildlich
verkehr angeordnet, was
dem Aussehen des Pro-
jekts überhaupt keinen
Abbruch tut (wie die
Totalansicht von Abb. 1
darlegt). Im Gegenteil –
das Modell von Herrn
Große führt uns wieder
einmal nahe, wie gut
dieses Projekt an sich
wirkt und was für einen
Blickfang ein solches auf
einer Anlage darstellt!

Der Bau ist gar nicht
so „piepselig“, wie es
den Anschein hat, es
wirkt lediglich hinterher
infolge der vielen Stüt-
zen und Verstreben
so „verwirrend“. Ein
ige Arbeit macht allerd-
ings der Zusammenbau
des Förderturms und der
ihn abstützenden Schräg-
stützen, aber im Zeitalter
von UHU-plus hat auch
eine solche Arbeit ihre
Schrecken verloren!

Abb. 3.

