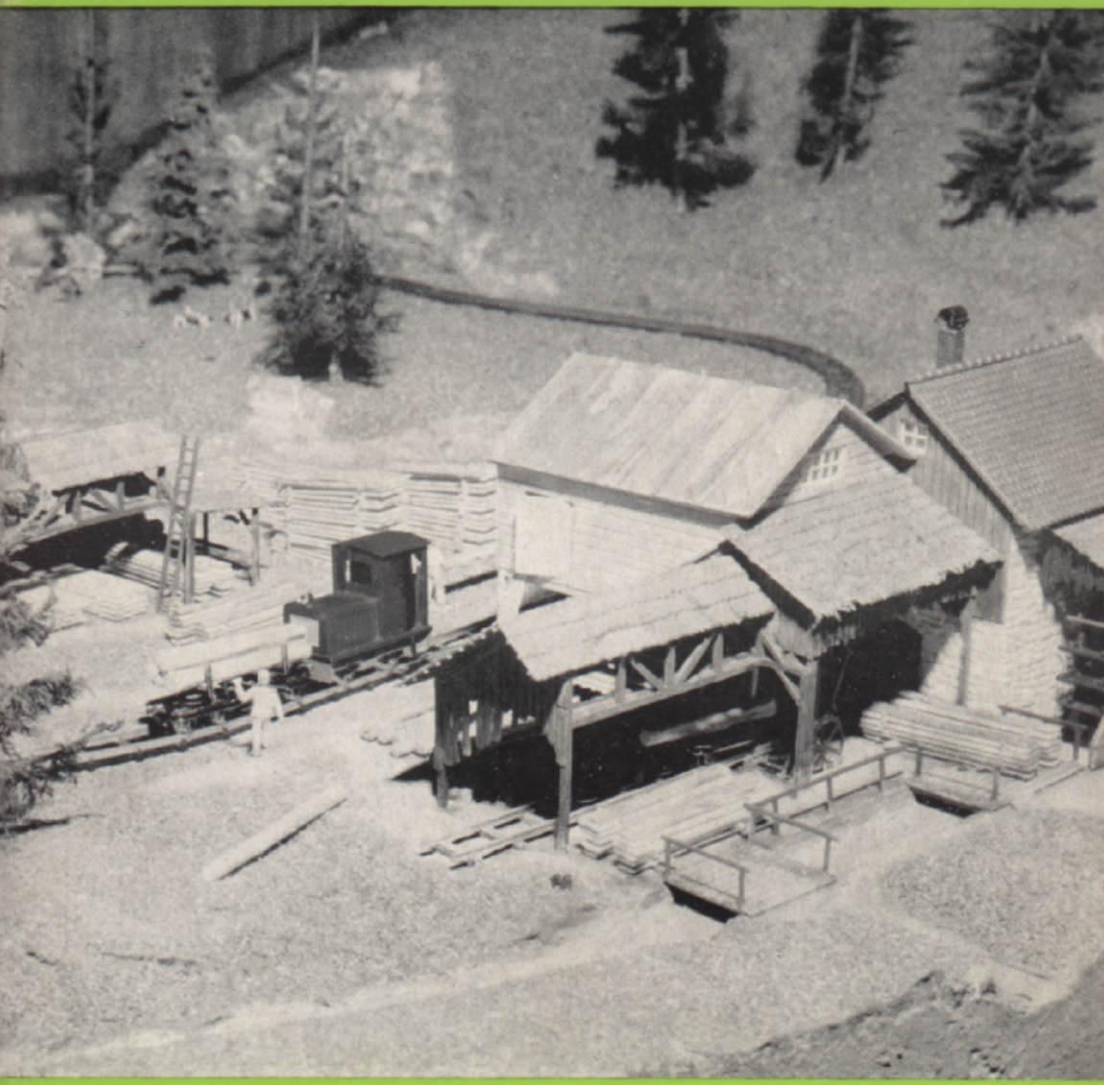
Miniaturbahnen

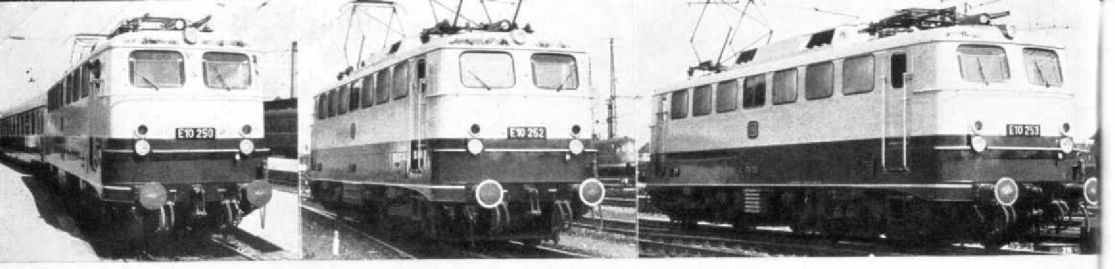
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

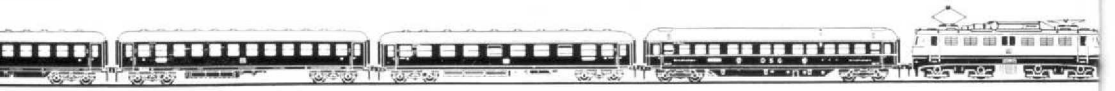
11 BAND XV
2. 9. 1963

PREIS
2.- DM



Eine Überraschung

1337 S DM 45.– Modell der elektrischen Schnellfahr-Lok E 10 250 (Baureihe E 10²) der DB in den Vorbild-Farben. Techn. Einzelheiten wie GFN-Nr. 1337. Außer den namhaften Fern-Schnellzügen „RHEINGOLD" und „RHEINPFEIL" mit Höchstgeschw. 160 km/h befördern diese attraktiven Lokomotiven auch andere schnelle Reisezüge.



1. Die Köf III als H0-Erstlingsmodell 467
2. Gebäudemodelle mit „Pfiff" 468
3. Formsand-Lorenbahn 469
4. Polaritätsüberwachung bei verschiedenen Stromkreisen 473
5. Ein neuer „Umbaueritis"-Anfall (Anl. Weinwarm) 473
6. Kontaktgleise - Gleiskontakte (Schluß) 475
7. Städtebauliche Ambitionen 480
8. Von „Klausstadt" über „Thomasdorf" nach „Edithshafen" (Anl. Briese) – m. Streckenplan 481
9. Flügelsignal – abhängig v. d. Weichenstellung 485
10. Weichenlaternen – passé 486
11. Bayr. Nebenbahn-Personenzug (Baupl.) Teil III: Personenwagen BCLiBay/01 488
12. Des noch kleineren Mannes Spritzpistole 490
13. Interessantes von einer Trix-Anlage (Gysin) 491
14. Die Haarnadel-TT-Kupplung 493
15. H0-Modelle von P. Stumm 494
16. Modellbahn – vom Arzt empfohlen (Anl. Ditzinger) 496
17. Dreipunktlagerung u. Achslagerblenden 498
18. Mein Bahnbetriebswerk 499
19. Das wiederhergestellte gute Gewissen (Fernseh-Störungen) 500

MIBA-Verlag Nürnberg Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

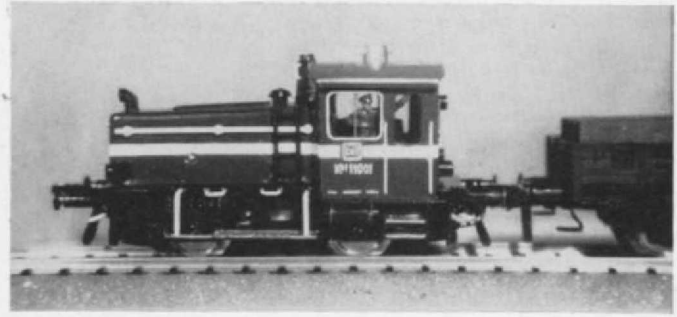
Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 30 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
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).

Wolfgang Bausen,
Bochum

Das Kleine Ölbetriebene Fahrzeug — die Köf III



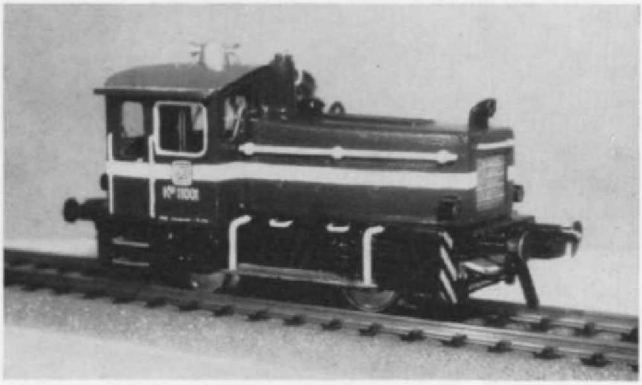


Abb. 1 und 2. In der Tat ein schmuckes Maschinchen, die Köf III in H0-Größe! Und überdies als Erstlingsmodell eines werdenden Modellbauers sehr gut gelungen!

(aus Heft 15/XIII)...

... hatte es mir schon lang angetan und da man sie noch nicht kaufen kann (obwohl sie seinerzeit bei der Wunschaktion den zweiten Platz unter ihresgleichen belegte), blieb mir nur die zweite Möglichkeit, der Selbstbau, und dazu dient wohl ja auch, wenn nicht alles täuscht, jener kleine Bauplan. So entstand erstens mein Modell und zweitens der Entschluß, nicht im Handel befindliche Fahrzeugmodelle weiterhin ebenfalls selbst zu bauen.

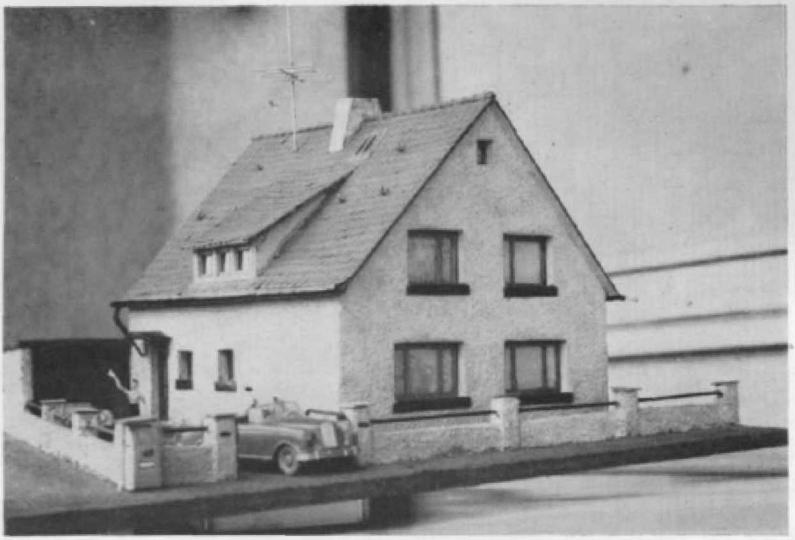
Die kleine Köf III ist nicht nur mein allererstes Modell, sondern anscheinend auch der erste H0-Nachbau überhaupt, da ich bislang noch kein einziges Bild eines solchen Modells in der MIBA entdeckt habe. Möge es als Ansporn für diejenigen wirken, die zwar gerne möchten, aber immer noch vor dem „do it yourself!" zurückschrecken, bzw. für jene, die vielleicht die kleine Diesellok in Angriff genommen, aber aus irgendwelchen Gründen nicht vollendet haben.

Ein paar Worte zu meinem Antrieb. Ich habe ähnlich dem Vorschlag II im o. a. Heft den Marx-Microperm horizontal eingebaut. Da ich jedoch beide Achsen mit Schneckengetrieben versah, mußte ich an der Unterseite des Motors (wegen der Schneckenwelle) teilweise eine Halbrundnut einfeilen und – da der Motor dennoch etwas höher als in der Zeichnung angegeben zu liegen kam – oben, der Motorhaube entsprechend, schräg abfeilen. Trotz dieser Anordnung ist ein fast freier Durchblick durchs Führerhaus gewährleistet (s. Abb. 1). Getriebe, Achsen (mit Lagern aus Kugelschreiberminen), Radschleifer und Motor sitzen in einem zweiteiligen Blei-Zinn-Block, Marke SGG („Selbst-Guß in Gips").

Das Gehäuse aus Messingblech wurde teils gelötet, teils UHU-geplust. Sämtliche Stirnlampen sind beleuchtet, doch soll durch Einbau eines kleinen Gleichrichters noch der übliche Wechsel je nach der Fahrtrichtung bewerkstelligt werden. Für einen Wechsel Weiß/Rot reicht allerdings der Platz in der Lok nicht mehr aus. Gewicht des Modells: 270 g (fast das Gewicht einer Fleischmann-T 3). Das Zugvermögen ist sehr gut; die kleine Lok schafft immerhin den gesamten Fleischmann-Kranzug nebst einem amerikanischen Begleitwagen bei 6 % Steigung.

Besonders erwähnenswert: die 4 Scheibenwischerchen, die allerdings – obwohl meine Frau das bemängelt! – nicht hin- und hergehen. Das wäre wohl auch etwas zu viel verlangt, denn ich bin froh und glücklich genug, mein erstes Selbstbau-Modell überhaupt so hingekriegt zu haben! (Unser Kompliment, Herr Bausen! Ein guter Anfang, nur weiter so! D. Red.)

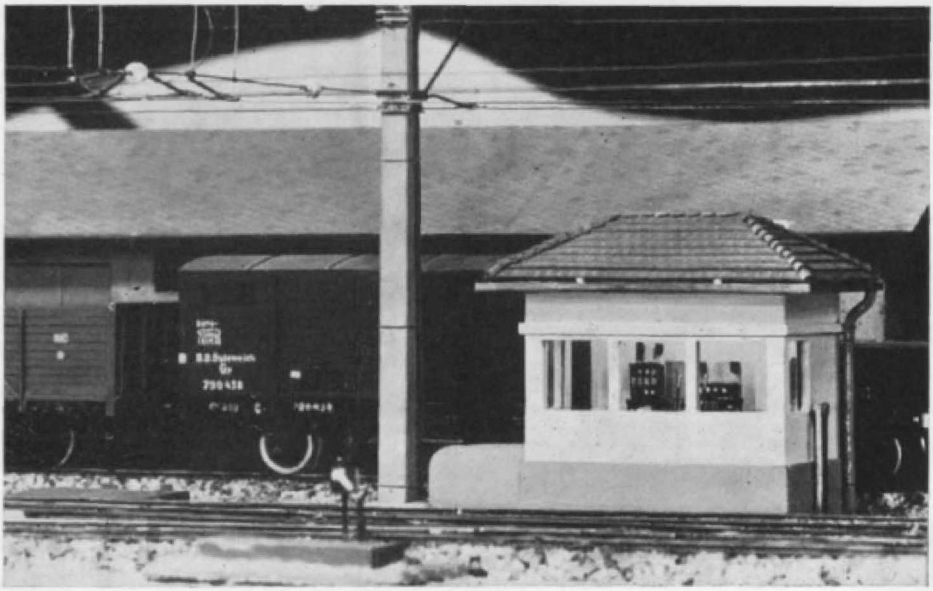
Heft 12/XV ist spätestens 27. 9. 63 in Ihrem Fachgeschäft!



HO Ein Nachtrag zu den Modellbauarbeiten des Herrn F. Thomae, Opladen, im letzten Heft: Zwar nur ein simples Einfamilienhaus, aber gekonnt in H0 gebaut und daher verblüffend echt aussehend. Man beachte nur einmal den Verputz und die Dachpartie! Hinter dem Haus, im Garten, steht u. a. eine selbstgebaute Hollywood-Schaukel.

Gebäudemodelle mit „Pfiff"

0 Dieses kleine Stellwerk steht (oder stand) auf einer österreichischen Spur-0-Anlage und ist – der Baugröße entsprechend – mit einer minuziös nachgebildeten Inneneinrichtung versehen. (Foto: Pfeifer, Wien)



Hermannjosef Donkels,
Viersen/Rhl.

Die Formsand-Lorenbahn

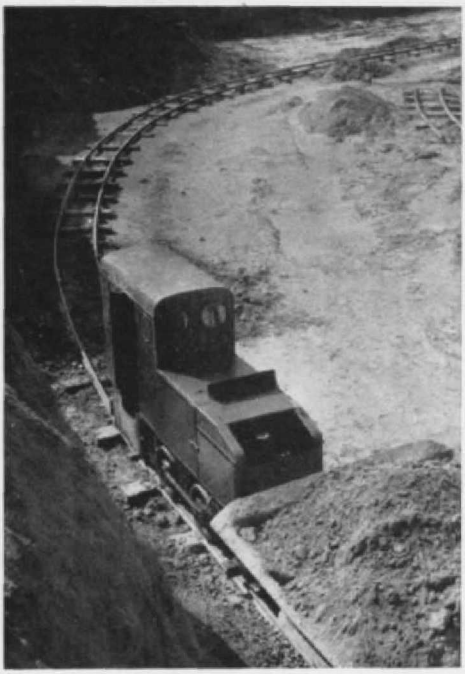


Abb. 1 und 2. Ein Zwerg unter den Feldbahnen: eine der kleinen 4½ t schweren Dieselloks, die in der Formsandgrube von Süchteln eingesetzt sind.

Abb. 3. Die kleine und die größere Schwester auf einem gemeinsamen Waldausflug – ein putziger Größenvergleich und zugleich eine Dokumentation dafür, daß es auch bei den Feldbahnen eine Reihe verschiedener Loktypen gibt.

Das war vielleicht eine Überraschung, als ich in der Formsandgrube Aufnahmen machte und es sich herausstellte, daß der Chef der Grube bereits seit 1952 ... MIBA-Leser und Besitzer einer Märklin-Anlage ist! – Was ich dort zu suchen hatte? Na, Sie können es sich fast denken, zumal Sie sicher schon auf die Bilder geschielt haben. Schon seit meiner Jugendzeit habe ich eine besondere Schwäche für Feldbahnen. Und da war die Egger'sche Messeneuheit natürlich Wasser auf meine Mühle! Und Anlaß zu meiner heutigen

Bildreportage, da solche Vorlagen sicher denjenigen willkommen sein werden, die ebenfalls mit dem Egger-Bähnchen liebäugeln, jedoch das Thema „Feldbahn" zu wenig kennen. Selbstverständlich kann man eine Feldbahn für alle möglichen Fälle einsetzen (für den Holztransport, als Trümmer- oder Schuttbahn, als Transportmittel in größeren Werkanlagen, an größeren Baustellen, in Steinbrüchen usw.), aber ich meine, daß gerade

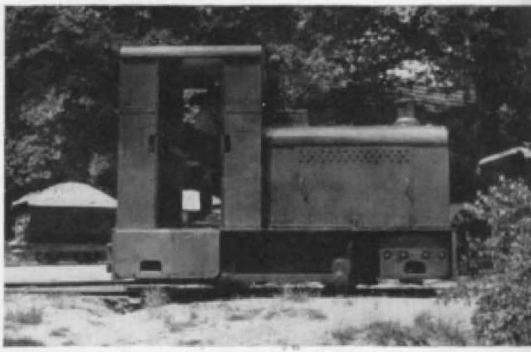


Abb. 4. Das ist die größere, 9 t schwere Diesellok, die in etwa der Egger-Lok entsprechen könnte (Länge 3,40 m, Breite 1,60 cm, Führerstandhöhe 2,55 m).

Abb. 5 zeigt deutlich die Kupplung und die Sicherung der Kipploren. Die Lore rechts weist sogar einen kleinen Bremserstand auf (eine weitere Anregung für Egger!).

die vorliegende Formsandbahn von Süchteln trotz ihres höchst nüchternen Selbstzwecks geradezu „romantische" Motive abgibt, die der kleinen Egger-Bahn bestimmt gut zu Gesicht stehen werden.

Auf Abb. 9 erkennen Sie einen Teil der Formsandgrube. Die obere und die mittlere Sohle werden von einem Greiferbagger abgetragen, die untere Sohle stufenweise von Hand (aber nicht etwa mit den Händen, sondern mit Schaufeln natürlich!). Ganz unten steht ein Löffelbagger, der noch bis zu 8 m Tiefe den Grundwassersee ausbaggert. Die

Abb. 6. Die besprochene Lorenabkippvorrichtung. Beim genauen Hinsehen erkennt man, daß der Sand gerade von der Lore in den darunterstehenden Anhänger rieselt.

gesamte Abbautiefe beträgt etwa 40 m. Eine solche Grube in H0 nachgestalten zu wollen, dürfte witzlos sein. Gewisse Anregungen dürfte sie aber dennoch vermitteln.

Von hier aus fahren die Lorenzüge durch ein lauschiges Waldstück zur Lorenabkippstelle (Abb. 6), die eher Modell für ähnliche Vorrichtungen sein kann. Darunter stehen zwei Spezialanhänger, die von einer schweren Zugmaschine gezogen werden und deren Nachbildung wohl eine nette Aufgabe für die Firma Wiking wäre! Von hier aus geht's also per Auto zum Bf. Süchteln, wo der Sand mittels Fließband in offene Güterwagen verladen wird, dann ab per Bahn zu den großen Gießereien im Ruhrgebiet. Formsand ist nämlich ein fettiger, völlig steinloser Sand, der sich jedoch nicht zum Bauen eignet.

Das nur so nebenbei und informationshalber. Im übrigen mögen die Bilder für sich sprechen!

Abb. 7. „Durch diese hohle Gasse muß er kommen (der Zug), es führt kein anderer Weg nach . . . oben" – zur mittleren Sohle der Abb. 9.

Abb. 8. „Die Fahrt ist keineswegs zu Ende, im Gegenteil das Bild spricht Bände" . . . über die richtige Verlegung von Egger-Gleisen und -Weichen. Da, wo die Gleise schon lange liegen, sind die Schwellen halb oder ganz ins Erdreich eingedrückt, während sie in der Grube selbst obenauf liegen (s. Abb. 9). Feldbahngleise werden in keinem Fall eingeschottert! Dagegen sollte man nicht vergessen, tüchtig Gras und Unkraut zwischen die Schwellen zu „säen". Die verschiedenen Grasmatten im Verein mit Streugras werden uns hier sicher gute Dienste tun!

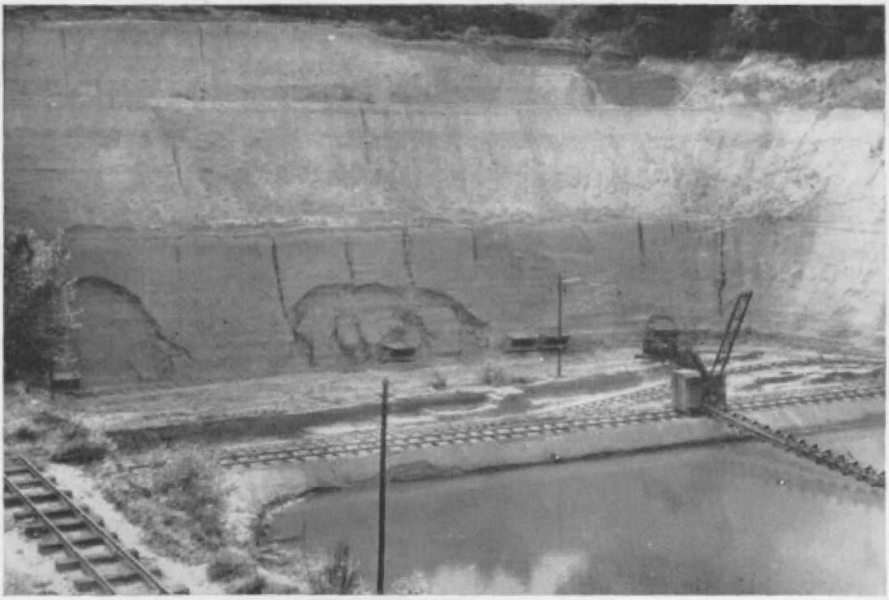


Abb. 9. Teilansicht der Formsandgrube mit den 3 treppenförmigen Sohlen. Der Greiferbagger ist auf der mittleren Sohle stationiert, wo auch ein Feldbahngleis verläuft. Der Greiferbagger fährt übrigens bis 40 cm an den Abgrund heran, da der Formsand an sich sehr fest sitzt. Die abgerutschte Wand in der Bildmitte ist lediglich eine Folge der winterlichen Frosteinwirkung.

Abb. 10. Die Formsandgrube von Süchteln ist das nicht, sondern ein Steinbruch, der sich auf einem der Egger'schen Messe-Ausstellungsmotive befand. Auch das heutige Titelbild entstand dort und zeigt die Egger-Feldbahn im Holztransport-Einsatz.

Ob die Egger-Feldbahn inzwischen auf den Markt gekommen ist, entnehmen Sie bitte dem Anzeigenteil. Dieses Heft wurde nämlich bereits Ende Juli (vor den Betriebsferien) redaktionell fertiggemacht, aber erst in der dritten Augustwoche gedruckt, so daß wir bei der Abfassung dieses Textes noch nicht wissen konnten, ob sich im Anzeigenspiegel nicht noch in letzter Minute irgendeine Änderung ergibt.

H. Schmiedel, Nürtingen

Polaritätsüberwachung bei verschiedenen Stromkreisen

Bei der Erweiterung meiner Anlage stand ich vor ähnlichen Problemen wie die Freunde des MEC Wiesbaden (s. Heft 16/XIV S. 720, Abb. 5). Ich brauchte 5 getrennte Stromkreise, deren Polarität (meines Juniors wegen) überwacht werden mußte. So kam mir jener Beitrag des Herrn Illgen gerade recht.

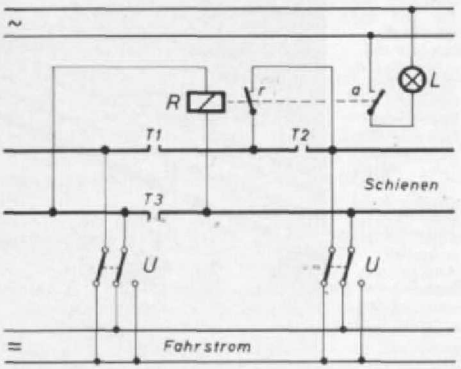
Ich vertiefte mich in die Schaltung und fand sie im Prinzip für mein Vorhaben als bestens geeignet. Nur mußte ich noch einen Schritt weitergehen, weil meine Anlage auf Zweimann- (richtiger: 1½-Mann-) Bedienung eingerichtet werden sollte. Mit der reinen Anzeige der evtl. falschen Polarität der aneinanderstoßenden Stromkreise war es allein nicht getan.

Ich trennte deshalb an den „Stromkreisgrenzen" die eine Schiene nochmals auf (s. Abb.), so daß hier eine vom Relaiskontakt r beeinflußte Abschaltstrecke entstand.

Im gezeichneten (normalen) Zustand führen die bei T1/T3 aneinandergrenzenden Stromkreise die gleiche Polarität und Spannung. Da zwischen den Schienenenden der Trennstelle T3 keine Spannungsdifferenz auftritt, ist Relais R im Ruhezustand. Die Lampe L bleibt dunkel und die Abschaltstrecke T1 – T2 ist über den Kontakt r mit dem rechten Stromkreis verbunden.

Sobald aber durch unterschiedliche Stellungen der Umschalter U das Relais zum Anzug gebracht wird, leuchtet die rote Warnlampe auf. Gleichzeitig schaltet der Kontakt r die Sicherheitsstrecke T1 – T2 ab.

Die Schaltung hat sich gut bewährt, denn selbst meinem Sohn (4 Jahre alt) ist es bisher nicht gelungen, die „Stromkreisgrenzen" unbefugt zu überfahren.



Die Weiterentwicklung der im Text angegebenen Schaltung ist unverkennbar. Mit der Empfindlichkeit des Relais R steht und fällt allerdings die angestrebte Sicherheit. Herr Schmiedel verwendete ausgediente Fernmelderelais, deren Kontaktsätze er umschichtete.

Abb. 1. Im Bahnhofsviertel wird mal wieder „gebuddelt".

Abb. 2. Ein „Gast" aus der Schweiz in Bf. „Walthausen".

Ein neuer „Umbaueritis"-Anfall

des Herrn Walter Weinwurm, Wien, (nachdem ihn ca. zwei Jahre lang diese Modellbahner-„Krankheit" verschont hatte) war Ursache für das Entstehen einer neuen Anlage auf der bisherigen Fläche von 3,00 x 1,70 m. Bauzeit 5 Monate. Die Anlage

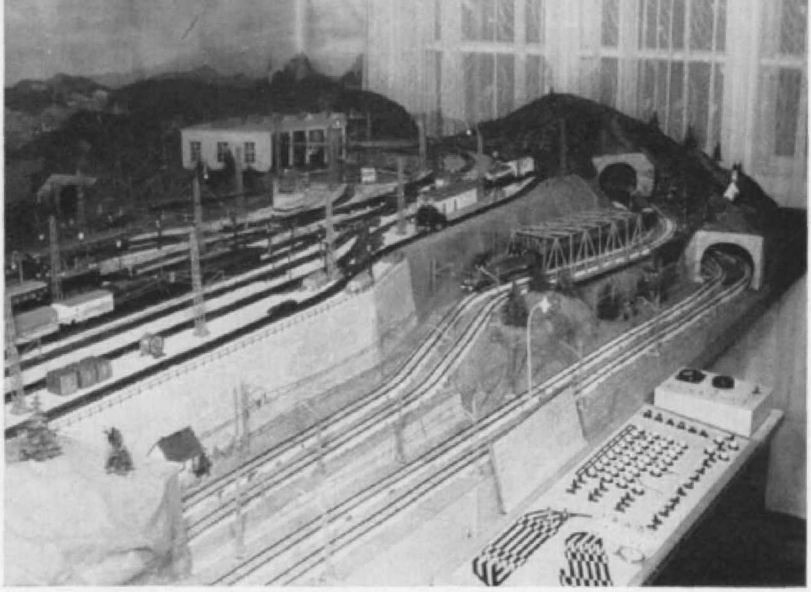


Abb. 3. Blick auf die Bahnhofsausfahrt mit Bw und auf den Bedienungsstand. – Aus diesem Bild gehen deutlich die beschriebenen 3 Etagen hervor. Die unterste Tunnelstrecke führt zum 12gleisigen unterirdischen Abstellbahnhof.

hat kein bestimmtes Vorbild, sondern einfach eine zweigleisige Hauptbahn in Gebirgsgegend zum Thema. Es ist eine Klappanlage mit drei Etagen. Im „Erdgeschoß" befindet sich ein unsichtbarer 12gleisiger Abstellbahnhof, im „1. Stock" eine doppelgleisige Ringstrecke, im „2. Stock" der Kopfbahnhof mit 9 Hauptgleisen und das Bw, das noch nicht ganz fertig ausgebaut ist. Es herrscht reiner Oberleitungsbetrieb, wahlweise für Ein- bzw. Zweimann-Bedienung eingerichtet. Der Bedienungsstand weist ein vereinfachtes Gleisbild-Stellpult auf, einschl. einem Tonbandgerät zur Untermalung des Fahrplan-Ablaufs im Modellzeitverhältnis 1 : 4. Eingesetzt werden können 17 Elloks und 80 Wagen aller möglichen Zweischienenfabrikate.

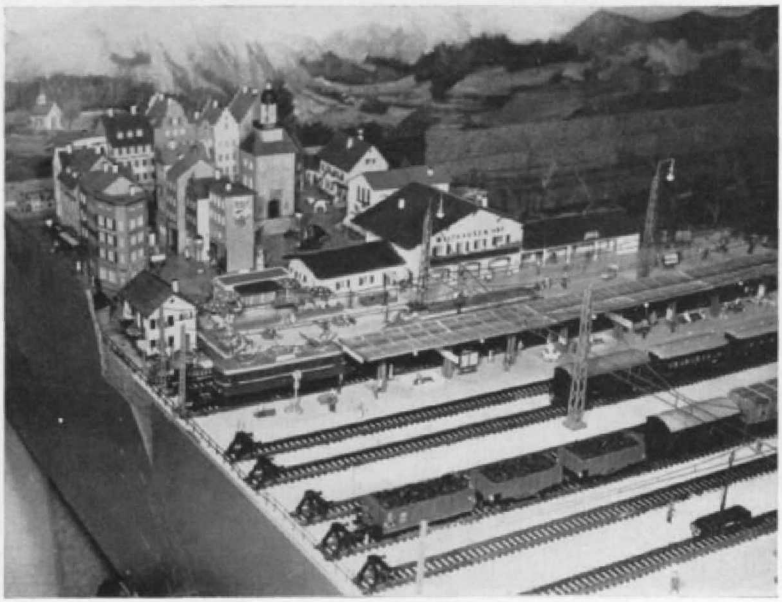


Abb. 4. Endstation „Walthausen" mit Bahnhofsviertel, das die zugehörige Stadt andeutet. Die Verbindung der einzelnen Bahnsteige erfolgt mittels Bahnsteigunterführungen (s. Abb. 2).