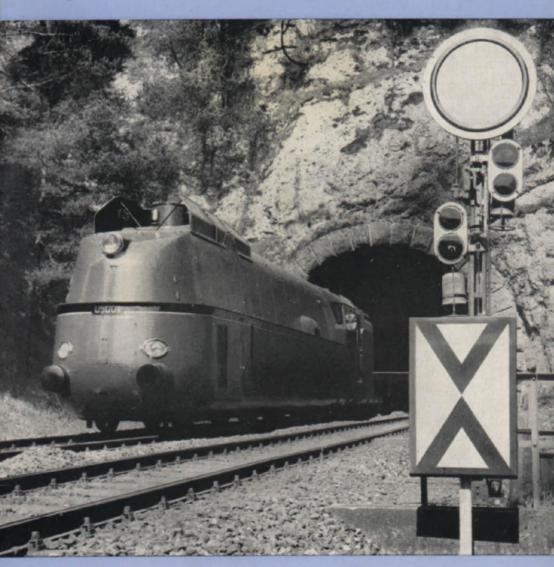
# Miniaturbahnen

DIE FUHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLACI NURNBERG 13 BAND XV

PREIS 2.- DM





















Unserem Bausatz 1475 B liegen 8 Firmenzeichen namhafter europäischer Erdöl-Gesellschaften bei. Damit können Sie den neutral schwarzen Kessel entsprechend Ihrer "Hausmarke" versehen. Der Bausatz kostet komplett DM 5.-

1.	15 Jahre MIBA	555	11.	Das arbeitslose Umschaltrelais	572
2.	ETA + ESA 150 aus 4 Schienenbus- gehäusen	556		Agrarland und Industrie (Anl. Dörr)	573
3.	Bezugsquelle für Silopren-Pasten	559	13,	Bayr. Nebenbahn-Personenzug (BP) IV. und Schluß: Ci Bay 95	576
4.	Bf. Zindelstein (Anl. Malter)	560	14.	Schädliche Dauerkontakte - unschädlich	
5.	Tips über Furnierholz	561		gemacht	578
6.	Grenzüberschreitender Verkehr auf		15.	Unter die Platte verbannt (Anl. J. Meyer)	581
	elektrifizierten Strecken - L. Beim Vorbild	562		Der Pufferteller-Warnanstrich	582
7	Neue Vierfrequenz-Ellok der DB	565	17.	Schnabel-BR 50 mit Kabinentender	584
			18.	Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen	
	Eine Super-Zungenanlage (m. StrPl.)	568		Teil V: Bei Dreischienen-Wechselstrom-	
9.	Kleinbastelei: Das "Zigarren"-Boot	570		Bahnen (System Märklin)	585
10.	Großbild: DKw (und ETA 150)	571	19.	Modellbahnzeit - richtig eingependelt	587

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

Redaktion und Vertrieb: 8500 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 — Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter Albrecht Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI) Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364 Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg Konten:

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –,10 DM Versandkosten).

### ETA 150 + ESA 150 aus 4 Schienenbusgehäusen

Nachdem ich (wie wohl noch viele andere) schon seit Jahren auf ein Modell des ETA 150 wartete, habe ich mich endlich hingesetzt und geknobelt, wie ich wohl am schnellsten und einfachsten zu einem solchen Akku-Triebwagen kommen könnte. Die vielen in der MIBA beschriebenen Modell-Um- und -Neubauten unter Verwendung von Industriefabrikaten halfen mir "auf den Trichter". Was lag näher, als einen der bereits vorhandenen Schienenbusse daraufhin zu untersuchen, inwieweit er sich für meine geplanten Zwecke verwerten ließ. Ich verfiel auf den Fleischmann-Schienenbus, der bekanntlich eine Nachbildung des VT 98 darstellt und bereits die auch beim ETA 150 erforderlichen Puffer aufweist. (Märklinisten müssen ihrem VT 95 erst noch die Puffer verpassen!)

An dieser Stelle ein paar allgemeine Hinweise. Ich kann unmöglich eine umfassende und universelle Bauanleitung vermitteln, denn dies würde zu weit führen. Man bedenke nur einmal das Antriebsproblem, das je nach Betriebssystem verschieden ist. Hier müssen Sie schon selbst etwas Ihren Kopf anstrengen. Ich persönlich betreibe z. B. meinen Akku-Triebwagen tatsächlich mit Kleinst-Akkus, entnehme also den Strom nicht den Schienen. Dies kommt daher, daß der Kieler MEC längere Zeit keinen Strom hatte, so daß der Modellzugverkehr restlos zum Erliegen kam. Das war auch mit der hauptsächliche Anlaß, weshalb ich mich über den ETA 150 hermachte. (Mein ETA 150 läuft mit vollen Akkus übrigens 1 Stunde lang und erreicht eine Geschwindigkeit von umgerechnet 65 km/h.) Die Motor- und Getriebeprobleme muß ich Ihnen also selbst überlassen, aber mit etwas Knobeln werden Sie dieses Problem schon meistern.

Zur Schaffung des ETA 150-Modells braucht man 2 Schienenbusgehäuse. Bevor diese zersägt werden, müssen Sie sich darüber klar werden, inwieweit Sie ein möglichst maßstäbliches und vorbildgetreues Modell anstreben oder ob Sie mit einem etwas mehr Free-Lance-ETA 150 zufrieden sind. Die Länge des Modells (LüP) müßte 26,9 cm betragen. Außerdem sind die Wandstege zwischen den Fenstern

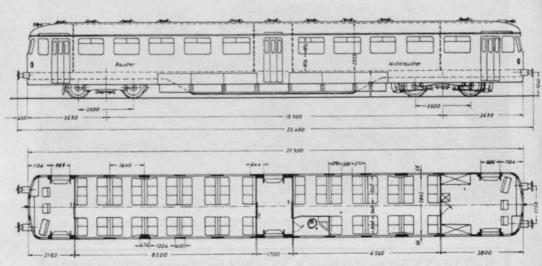


Abb. 1. Typenskizze vom ETA 150 in ½ H0-Größe. Das Äußere des zugehörigen Steuerwagens ESA 150 entspricht im wesentlichen – bis auf die Batteriekästen und -klappen – genau dem Triebwagen.

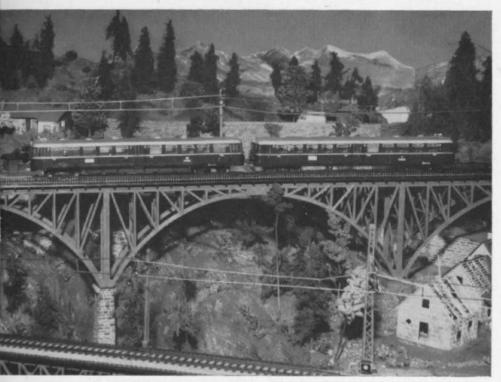
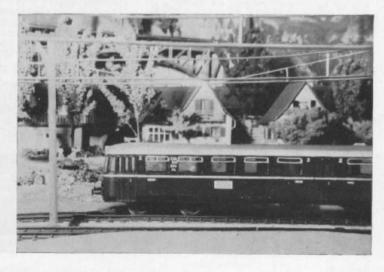


Abb. 2. Ein gern gesehener Gast auf der Schröder'schen Anlage: Der ETA und ESA 150 des Herrn Pohle "donnert" über das große Viadukt. Beide Modelle sind je 26 cm lang, also so gut wie maßstabgerecht.

Abb. 3. Der ESA 150, nah besehen, läßt erkennen, daß Herr Pohle "sehr wohle" mit der etwas kniffligen Fensterrahmen-Umgruppierungs-Aktion zurechtgekommen ist!



(Fotos der Abb. 2, 3 und 4: G. Schröder, Kiel)

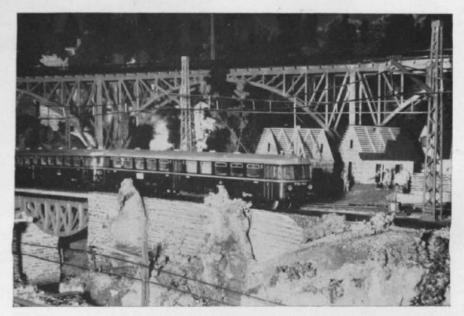


Abb. 4. Der Akku-Triebwagenzug läuft – mit dem Steuerwagen ESA 150 voran – im Talbahnhof der Schröderschen Anlage ein.

beim ETA 150 wesentlich breiter als beim Schienenbus (s. Abb. 1). Entweder belassen Sie es bei jeder Wagenhälfte bei 6 Fenstern (anstatt 5) oder Sie machen es wie ich (falls Sie sich diese Arbeit zutrauen) und setzen nachräglich neue Fensterrahmen ein. Ich habe jedenfalls beide Gehäuse so zersägt, daß jeweils eine Stirnwand und ein e Dreifach-Falttür wegfielen. Dann klebte ich die beiden langen Gehäusetorsos zusammen, entfernte alle Fensterstreben und -rahmen (oben bis Dach-

kante, unten bis zur Zierleiste) und setzte später neue Fensterrahmen ein, die ich aus 1 mm starkem Kunststoff aussägte. Ebenso sind die Stirnwandfenster ausgewechselt worden. Daß diese Arbeit etwas fummelig ist, möchte ich nicht abstreiten.

Nunmehr werden sämtliche Niete und Lüftungsklappen durch Schaben entfernt, ebenso die abgesetzte Untergestellkante, die ich überdies noch abgerundet habe. Nach dem Gravieren (Einsticheln) der seitlichen Klappdeckel-



Abb. 5. Dieses Bild vom ETA 150 002 dürfte bei der Schaffung eines möglichst vorbildgerechten ETA-Modells sehr nützlich sein, insbesondere hinsichtlich der Stirnfrontpartie.

Abb. 6. Das Gesicht eines ETA 150. unverkennbar den drei großen Frontfenstern. Ein VT 98 sieht von vorn etwas anders aus, doch soll uns das bei einem etwas mehr Free-Lance-ETA 150-Modell nicht weiter anfechten. Die Umänderung der Stirnfrontpartie eines Schienenbusgehäuses ist nämlich nicht ganz einfach. Im übrigen beachte man die Form der Pufferteller1

(Foto: Rolf-Dieter Rose, Burgsteinfurt)



umrisse, dem Zurechtfeilen der Puffer (s. Abb. 6) und dem Anbringen der Signalhörner wurde das Oberteil neu zusammengesetzt und lak-

kiert und war damit fertig.

Für das Fahrgestell kaufte ich mir einen Marx-Miniperm 2000, eine Schnecke und ein Ritzel sowie zwei Rulag-Kleinstakkus (je 2 V). Aus Messingblech bzw. Kunststoff entstanden der Wagenboden, die Drehgestelle, der Polwender (handbedient) und der Batteriekasten. Der Motor steht hochkant im Gepäckraumabteil, dessen Fenster mattiert wurden. Mein Triebwagen muß, solange er noch mit Akkus fährt, von Hand um- und ausgeschaltet werden (aber nicht mehr lange, denn die Leistung ist mir auf die Dauer denn doch zu gering). Es ist also

besser, wenn Sie den Antrieb gleich von vornherein in herkömmlicher Art vorsehen.

Dank des kleinen, senkrecht angeordneten Motors und den kleinen Akkus im Batteriekasten, konnte ich eine vollständige Inneneinrichtung einbauen. Eine Innenbeleuchtung und Stirnlampen erhält mein Modell erst nach erfolgter Umstellung auf 12 V-Gleichstrombetrieb.

Nachdem der ETA 150 zu meiner Zufriedenheit geraten ist, habe ich gleich noch einen ESA dazugebaut. Ganz gleich, ob Sie sich so viel Mühe machen wie ich oder sich mit einem nicht haargenau vorbildgerechten ETA 150 zufrieden geben – Sie werden ihre helle Freude an Ihrer Akku-Triebwageneinheit haben!

#### Bezugsquelle für Silopren-Pasten in Kleinmengen:

#### A. Kettenbach, 6341 Wissenbach (Dillkreis)

Bezüglich der in Heft 8/XV im Rahmen des Artikels "Das Arbeiten mit Kunststoffen" angeführten Silopren-Pasten K1 und K2 nebst Vernetzer mögen sich Interessenten laut eines Bescheides der Farbenfabriken Bayer an die o. a. Firma wenden, die den Versand von Kleinmengen vornimmt. Das im gleichen Artikel genannte "Lekutherm" kann für unsere Zwecke aus physiologischen Gründen nicht verwendet werden (wie die Fa. Bayer einem unserer Leser mitteilte).

Anstatt Lekutherm verwende man daher das im besagten Heft 8 ebenfalls angeführte "Bulit" der Firma H. W. Bunge & Co., Bremen, Am Weidedamm 115. Es herbstet ...



"Die haben spitz gekriegt, wie bequem sie auf diese Weise nach dem Süden kommen . . . !" Zeichnung: Schwarz, Frankfurt – DB)

Abb. 6. Das Gesicht eines ETA 150. unverkennbar den drei großen Frontfenstern. Ein VT 98 sieht von vorn etwas anders aus, doch soll uns das bei einem etwas mehr Free-Lance-ETA 150-Modell nicht weiter anfechten. Die Umänderung der Stirnfrontpartie eines Schienenbusgehäuses ist nämlich nicht ganz einfach. Im übrigen beachte man die Form der Pufferteller1

(Foto: Rolf-Dieter Rose, Burgsteinfurt)



umrisse, dem Zurechtfeilen der Puffer (s. Abb. 6) und dem Anbringen der Signalhörner wurde das Oberteil neu zusammengesetzt und lak-

kiert und war damit fertig.

Für das Fahrgestell kaufte ich mir einen Marx-Miniperm 2000, eine Schnecke und ein Ritzel sowie zwei Rulag-Kleinstakkus (je 2 V). Aus Messingblech bzw. Kunststoff entstanden der Wagenboden, die Drehgestelle, der Polwender (handbedient) und der Batteriekasten. Der Motor steht hochkant im Gepäckraumabteil, dessen Fenster mattiert wurden. Mein Triebwagen muß, solange er noch mit Akkus fährt, von Hand um- und ausgeschaltet werden (aber nicht mehr lange, denn die Leistung ist mir auf die Dauer denn doch zu gering). Es ist also

besser, wenn Sie den Antrieb gleich von vornherein in herkömmlicher Art vorsehen.

Dank des kleinen, senkrecht angeordneten Motors und den kleinen Akkus im Batteriekasten, konnte ich eine vollständige Inneneinrichtung einbauen. Eine Innenbeleuchtung und Stirnlampen erhält mein Modell erst nach erfolgter Umstellung auf 12 V-Gleichstrombetrieb.

Nachdem der ETA 150 zu meiner Zufriedenheit geraten ist, habe ich gleich noch einen ESA dazugebaut. Ganz gleich, ob Sie sich so viel Mühe machen wie ich oder sich mit einem nicht haargenau vorbildgerechten ETA 150 zufrieden geben – Sie werden ihre helle Freude an Ihrer Akku-Triebwageneinheit haben!

#### Bezugsquelle für Silopren-Pasten in Kleinmengen:

#### A. Kettenbach, 6341 Wissenbach (Dillkreis)

Bezüglich der in Heft 8/XV im Rahmen des Artikels "Das Arbeiten mit Kunststoffen" angeführten Silopren-Pasten K1 und K2 nebst Vernetzer mögen sich Interessenten laut eines Bescheides der Farbenfabriken Bayer an die o. a. Firma wenden, die den Versand von Kleinmengen vornimmt. Das im gleichen Artikel genannte "Lekutherm" kann für unsere Zwecke aus physiologischen Gründen nicht verwendet werden (wie die Fa. Bayer einem unserer Leser mitteilte).

Anstatt Lekutherm verwende man daher das im besagten Heft 8 ebenfalls angeführte "Bulit" der Firma H. W. Bunge & Co., Bremen, Am Weidedamm 115. Es herbstet ...



"Die haben spitz gekriegt, wie bequem sie auf diese Weise nach dem Süden kommen . . . !" Zeichnung: Schwarz, Frankfurt – DB)

## Bt.Zindelstein...

... (dieser Name scheint sich steigender Beliebtheit zu erfreuen!) nimmt ca. zwei Drittel meiner Anlage ein, was bei einer totalen Größe von 2,40 x 1,00 m kaum verwunderlich sein dürfte. Er liegt an einer zweigleisigen Strecke; eine Nebenbahn führt zu einem höhergelegenen kleinen Kopfbahnhof.

Arr Fahrzeugen siehen zur Verfügung: je eine Lok der BR 01, 23, 24, 38, 44, 81, 89, V 60, V 200 und ein Schienenbus, sowie 76 Wagen verschiedener Firmen. Halten Sie mich jedoch nicht für verrückt, diese Fahrzeuge sind natürlich jeweils nur zum Teil im Einsatz

und nicht alle auf einmal!

Gefahren wird mit Gleichstrom auf Märklin-Glei-sen, die Sie jedoch kaum wiedererkennen werden: Die Schwellen sind dunkelbraun, die Schienen rostrot, der Schienenkopf wurde blankgeschliffen und der Gleiskörper (einschließlich der Antriebskästen für die Weichen) mit graubraun gefärbtem Kork eingeschottert.

Die Signal-Antriebskästen habe ich (wie schon so oft in der MIBA angeregt) in die Platte versenkt, außerdem z. T. den bekannten Welchentrick zur Verringerung der Gleisabstände angewandt.

Heinz Malter, Schafbrücke

Abb. 1. Hbf. Schönblick. Im Hintergrund die Rampenauffahrt, die über die große Brücke weiterführt zur Endstation Zindelstein (s. Abb. 2).

Abb. 2. Blick über das Bw. Im Hintergrund Bf. Zindelstein.

