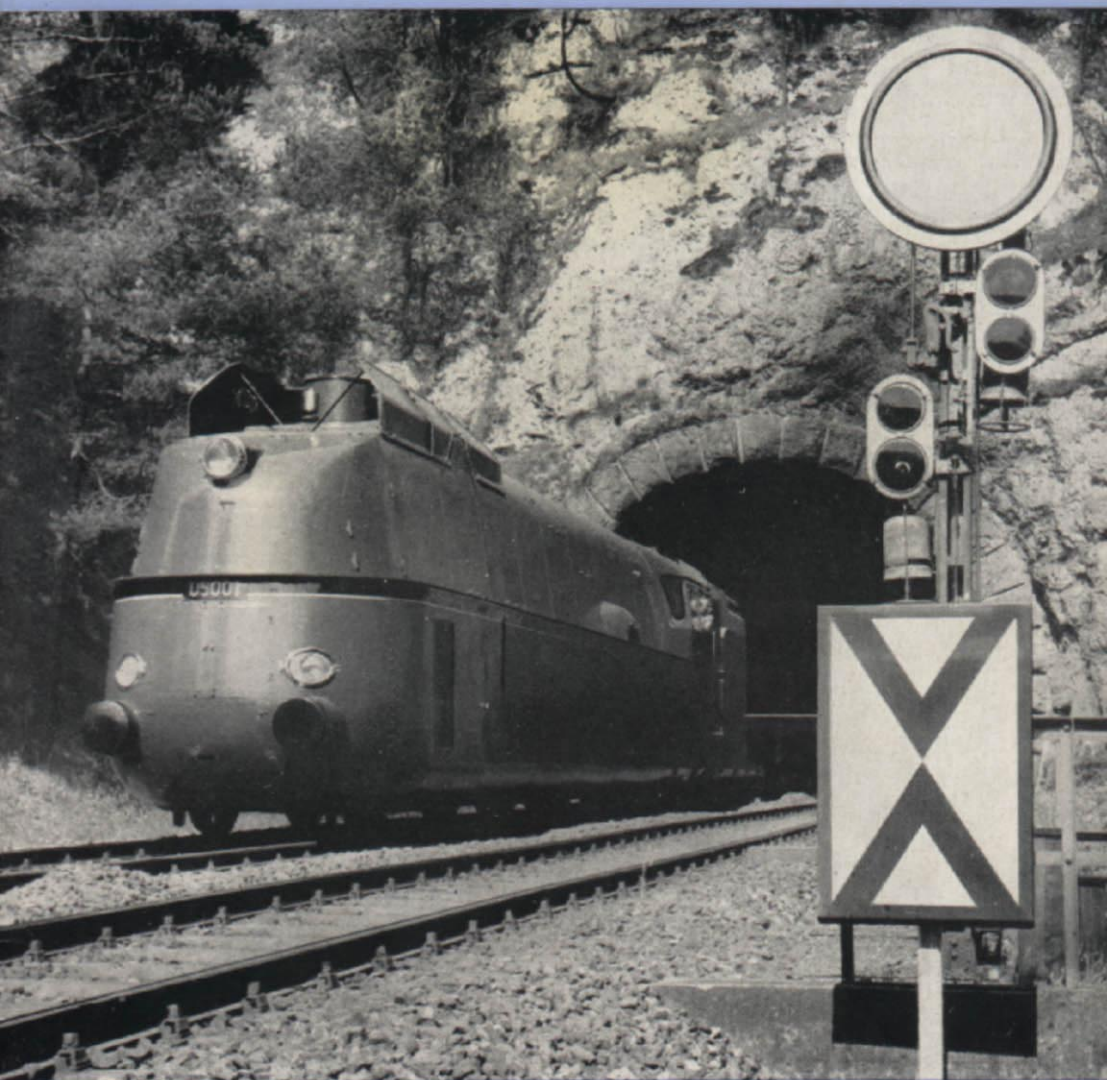


Miniaturbahnen

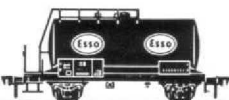
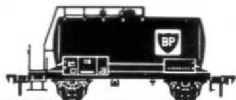
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XV
14. 10. 1963

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 Schienenbusgehäusen	556	12. 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 gemacht	578
5. Tips über Furnierholz	561	15. Unter die Platte verbannt (Anl. J. Meyer)	581
6. Grenzüberschreitender Verkehr auf elektrifizierten Strecken – I. Beim Vorbild	562	16. Der Pufferteller-Warnanstrich	582
7. Neue Vierfrequenz-Ellok der DB	565	17. Schnabel-BR 50 mit Kabinentender	584
8. Eine Super-Zungenanlage (m. Str.-Pl.)	568	18. Der Selbstblock auf Modellbahnanlagen Teil V: Bei Dreischienen-Wechselstrom-Bahnen (System Märklin)	585
9. Kleinbastelei: Das „Zigarren“-Boot	570	19. Modellbahnzeit – richtig eingependelt	587
10. Großbild: DKw (und ETA 150)	571		

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 8500 Nürnberg, Spittlerortgraben 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

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).

Jürgen Pohle,
Kiel-Wellingdorf

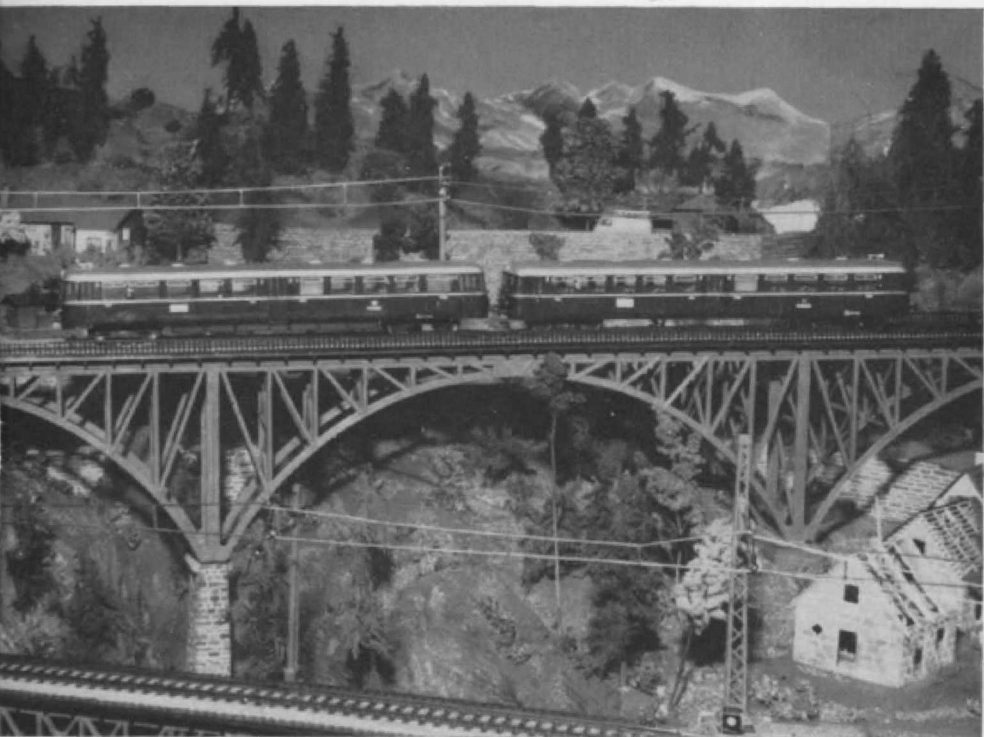
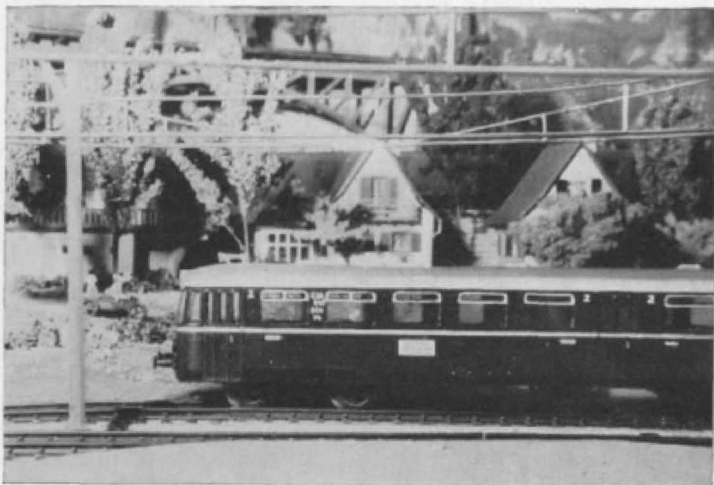


Abb. 2. Ein gern gesehener Gast auf der Schröder'schen Anlage: Der ETA und ESA 150 des Herrn Pohle „donnert“ über das große Viadukt. Beide Modelle sind je 26 cm lang, also so gut wie maßstabgerecht.

Abb. 3. Der ESA 150, nah besehen, läßt erkennen, daß Herr Pohle „sehr wohl“ mit der etwas kniffligen Fensterrahmen-Umgruppierrungs-Aktion zurechtgekommen ist!



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

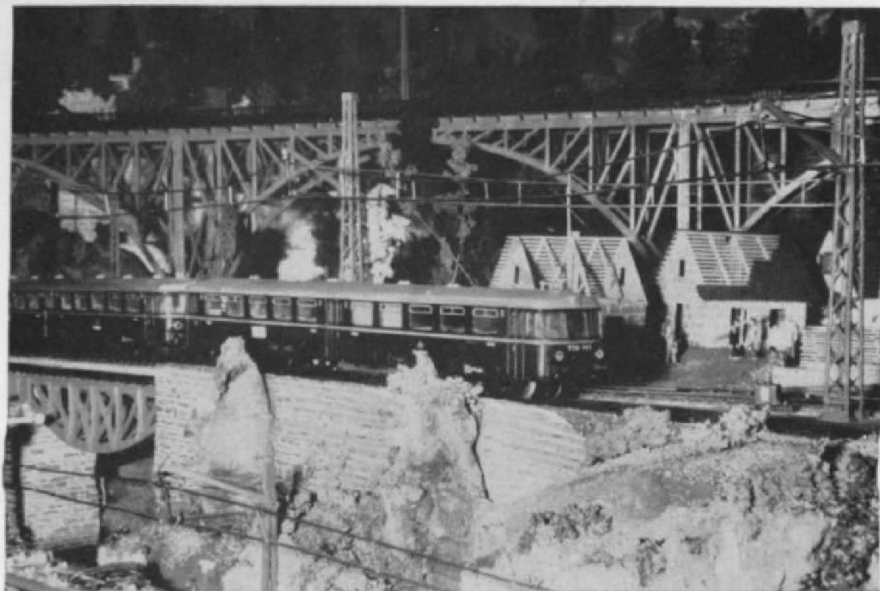


Abb. 4. Der Akku-Triebwagenzug läuft – mit dem Steuerwagen ESA 150 voran – im Talbahnhof der Schröder'schen Anlage ein.

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 nachträglich neue Fensterrahmen ein. Ich habe jedenfalls beide Gehäuse so zersägt, daß jeweils eine Stirnwand und eine Dreifach-Falttür wegfielen. Dann klebte ich die beiden langen Gehäusestümpfe 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-

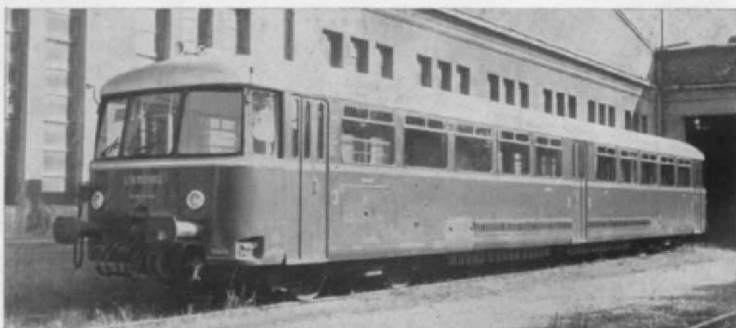


Abb. 5. Dieses Bild vom ETA 150 002 dürfte bei der Schaffung eines möglichst vorbildgerechten ETA-Modells sehr nützlich sein, insbesondere hinsichtlich der Stirnfrontpartie.

Abb. 6. Das Gesicht eines ETA 150, unverkennbar an 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 Pufferteller!

(Foto: Rolf-Dieter Rose, Burgsteinfurt)



umrisse, dem Zurechtfeilen der Puffer (s. Abb. 6) und dem Anbringen der Signallhörner wurde das Oberteil neu zusammengesetzt und lackiert und war damit fertig.

Für das Fahrgestell kaufte ich mir einen Marx-Miniperm 2000, eine Schnecke und ein Ritzel sowie zwei Rulag-Kleinstakus (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 vorn herein 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-Triebwassereinheit haben!

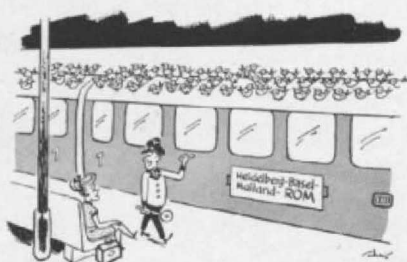
Bezugsquelle für Silopren-Pasten in Kleinmengen:

A. Kettenbach, 6341 Wissenbach (Dillkreis)

Bezüglich der in Heft 8/XV im Rahmen des Artikels „Das Arbeiten mit Kunststoffen“ angeführten Silopren-Pasten K 1 und K 2 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 an 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 Pufferteller!

(Foto: Rolf-Dieter Rose, Burgsteinfurt)



umrisse, dem Zurechtfeilen der Puffer (s. Abb. 6) und dem Anbringen der Signallhörner wurde das Oberteil neu zusammengesetzt und lackiert und war damit fertig.

Für das Fahrgestell kaufte ich mir einen Marx-Miniperm 2000, eine Schnecke und ein Ritzel sowie zwei Rulag-Kleinstakus (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 vorn herein 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-Triebwassereinheit haben!

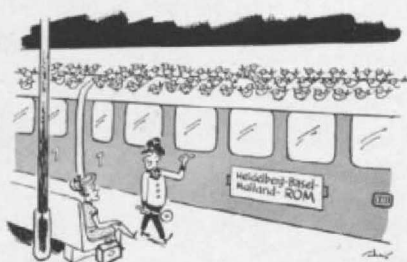
Bezugsquelle für Silopren-Pasten in Kleinmengen:

A. Kettenbach, 6341 Wissenbach (Dillkreis)

Bezüglich der in Heft 8/XV im Rahmen des Artikels „Das Arbeiten mit Kunststoffen“ angeführten Silopren-Pasten K 1 und K 2 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)

Bf. 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.

An Fahrzeugen stehen 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-Gleisen, 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 Weichentrick zur Verankerung der Gleisabstände angewandt.

Heinz Malter, Schafrücke

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

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

