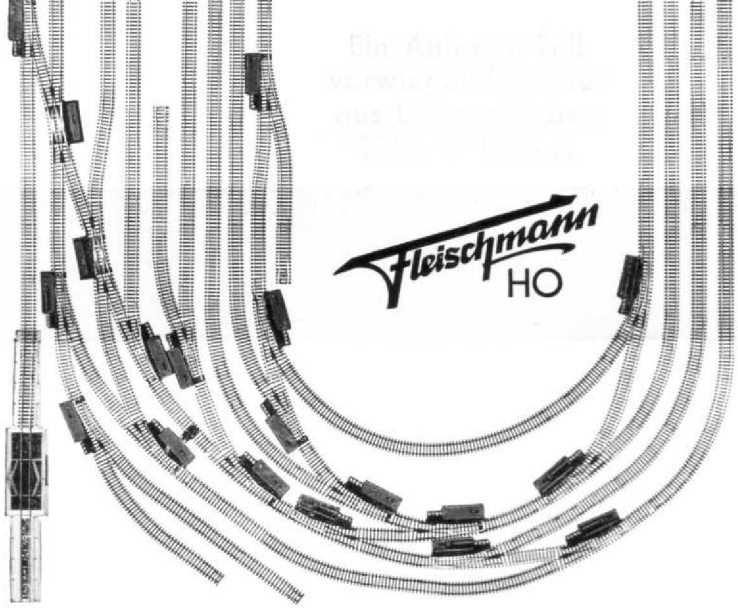
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

11 BAND XVI
27. 8. 1964

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



N 1723
1723 A

Nutzen auch Sie den enormen Raumgewinn durch die Bogenweichen!

„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" Nr. 11/XVI

1. Ziegelei aus Vollmer-Teilen (1 : 0 . . .) 483
2. Das Schicksal der Einachs-Anhänger 483
3. Schmalspur-Rollwagen-Beladungsanlage 484
4. H0-Anlage Vogel, Düsseldorf 487
5. Kniffe und Winke:
   I. Lokräder plastikbereift 488
   II. Geräuschdämmung 488
6. Schnelltriebwagen „Vindobona" als Gützold-H0-Modell 489
7. Die automatische Kupplung bei den europäischen Bahnen 490
8. Kollisionsfreie Kreuzung 491
9. „Die Bahn im Keller", H0-Anlage Wientgen, Mülheim (Ruhr) 494
10. Buchbesprechung: Eisenbahnjahrbuch 1963 496
11. „Brünierte" Radsätze 496
12. Ein großes Gleisbild-Stellpult 498
13. Pw4ü aus 2-Achser-Bausätzen 500
14. Der Schutzgas-Rohrkontakt 501
15. Deutsche H0-Anlage in den USA (Hluchnik, Queens) 505
16. Der Eisenbahn-Briefmarken-Sammler (II) 506
17. Wiking-LKW – beleuchtet 508
18. Federzeichnung „Bw. Oberlahnstein" 510
19. Styropor und Jolo-Gipsbinden beim Geländebau 511
20. Der Wasserfall in der Modellbahn-Anlage 512
21. Außergewöhnliche Betriebs-Situation: Miltenberg/Main 513
22. Wiad-Messe-Hafenmotiv 514
23. Basteleien an Liliput-Fahrzeugen:
   I. P 8 für Punktkontaktgleise 515
   II. Pw4ü mit Beleuchtungsstromabnehmer und Zugschlußlaterne 515

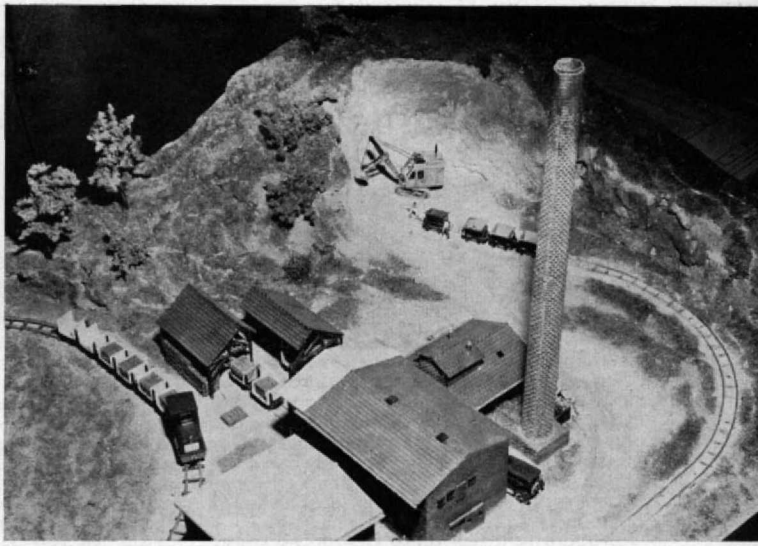
MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Konten: Bayerische 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).

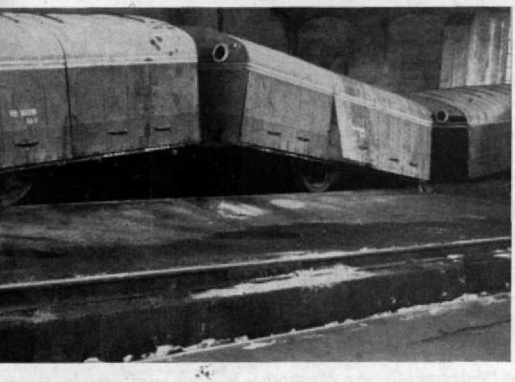
1:0 für Vollmer!

Dieses Mal sind w i r reingefallen! Dieses Bild mit einer aus Vollmer-Teilen zusammengebauten Ziegelei (auf einer Egger-Messeanlage) hatten wir extra aufgehoben, um damit die Fa. Vollmer anzuregen, einen entsprechenden Bausatz herauszugeben. Und nun erreicht uns in allerletzter Minute vor dem Druck (mitten im Betriebsurlaub) die neueste Nummer „1000 Möglichkeiten mit Vollmer-Teilen", die sich eingehend mit dem Thema „Ziegelei" befaßt und einen Bauplan für ein solches Bauwerk enthält, nebst Hinweis auf ein „Ziegelei-Ergänzungssortiment" (Bestell-Nr. 5024) sowie auf „Ladegut-Ziegel" (Bestell-Nr. 5241) im Sinne unseres „Rippenstoßes" in Heft 6/XVI, S. 269. Ziegelei-Interessenten sehen also zu, daß sie die Nr. 1/1964 der Vollmer-Schriftenreihe noch bekommen!



Moderner Grabgesang à la Marlene:

„Sag' mir wo die Hänger sind, Wo sind sie gebli-ieben...?"



Ja, ja! So ist das nun mit den kleinen Mitläufern! Erst war man froh, daß man sie hatte, und dann wäre man froh, wenn man sie wieder los wäre. Andererseits möchte man ihnen aber auch nicht allzu weh tun, denn man weiß ja nie, wie man die kleinen Mitläufer nochmal brauchen kann. Es ist schon ein Dilemma mit dieser Politik, auch wenn es sich nur um die Beschaffungspolitik der DB handelt (oder meinten Sie, wir meinten etwas anderes?).

Vor fast zehn Jahren waren die Einachsanhänger für die Schienenomnibusse der DB jedenfalls le dernier cri in bezug auf den BUBA-Kundendienst. Sie waren auf den verdieselten Nebenbahnen für die Beförderung von Fahrrädern (und ähnlichem „Kleinvieh") bestimmt, die vordem in den Packwagen der Dampfzüge (oder den Abteilen für Reisende mit Traglasten) ihren Platz fanden. In Heft 10/V haben wir in Wort, Bild und Zeichnung ausführlich über diese kleinen Mitläufer berichtet — und nun stehen sie hier in der hintersten Ecke des Lokschuppens in Koblenz-Lützel und warten förmlich geknickt der Dinge, die da ihrer harren: auf die Verschrottung.

Ja, ja! So ändern sich die Zeiten, doch die Kleinen trifft's immer am schlimmsten!

(Foto: J. Stumm, Braubach/Rh.)

Heft 12/XVI ist spätestens 25. 9. 1964 in Ihrem Fachgeschäft!

Schmalspurnormalgüterwagenumsetzrollwagenbeladungsanlagenkleinbasteleibeschreibung

Erdacht von H. König, Endorf; mit einer 35-Karat-im-Schatten-MIBA-Überschrift.

Zu einer richtigen Schmalspurbahn gehört auch der Rollwagenbetrieb! Im Rahmen einer Modellbahn vor allem aber dann, wenn die Schmalspurbahn zusammen mit einer Regelspurbahn kombiniert wird. Nicht nur die Auflockerung des an sich schon reizvollen Anblickes eines Schmalspurzuges durch einen „aufgebockten" Regelgüterwagen spricht dafür, sondern vielmehr noch die Belebung des Rangierverkehrs im Übergabebahnhof. Das Aufschieben des Güterwagens auf den Rollbock bzw. in unserem Falle auf den Rollwagen ist eine recht interessante betriebsbelebende Angelegenheit.

Ja, interessant ist diese Übergabe schon, aber im Modell auch mit einigen Komplikationen verbunden. Abgesehen davon, daß der aufgebockte Wagen während der Fahrt festgezurrt sein muß (evtl. mit kleinen, in die Achsen bzw. Puffer eingehängten Federchen) und man dieses Festzurren wohl kaum ohne einen manuellen Eingriff bewerkstelligen kann, muß der Rollwagen beim Auffahren des Regelspurwagens fest an seinem Platz stehen bleiben. Da man jedoch grundsätzlich bestrebt ist, die Wagen – und damit auch die Rollwagen – möglichst leicht rollen zu lassen, darf während der „Beladung" der Rollwagen eben nicht rollen und muß durch irgend eine Vorrichtung festgehalten werden.

Als ich auf meiner Märklin-Anlage eine Schmalspurbahn zusätzlich eingebaut habe,

Abb. 1. Rollwagenbetrieb in natura: Im Bahnhof Mudau (Meterspur-Strecke Mosbach – Mudau) wird gerade ein beladener Rollwagen an die Schmalspurlok (Baureihe 99^{72}) angekoppelt. Im Vordergrund ein Rollwagen in Bereitstellung am Übergabegleis. Deutlich ist hier zu erkennen, daß das Rollwagengleis gegenüber dem Normalspurgleis vertieft ist. Nur bei genauerem Hinsehen erkennbar: Das Normalspurgleis ist ein Doppelspurgleis. Die sichtbare vordere Schiene gehört zur Schmalspur, während die vordere Normalspurschiene fast vollständig vom Gras verdeckt wird. (Foto: Schmidt, Nürnberg)

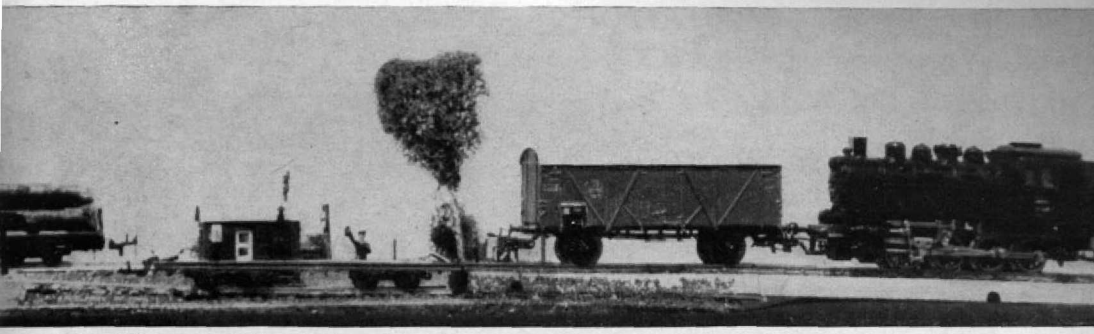


Abb. 2. Auf dem erhöhten Regelspurgleis schiebt die Regelspurlok den Wagen auf den von der Arretierungs-Mechanik festgehaltenen Rollwagen, der auf dem vertieft angelegten Schmalspur-Gleis steht.

wurde natürlich auch ein Rollwagen-Beladegleis vorgesehen. Dabei überlegte ich mir gleich, auf welche Weise ich das Festhalten des Rollwagens ohne große Finger-Bitzelei bewerkstelligen könnte. Die aus diesen Überlegungen heraus entstandene Lösung ist in Abb. 3 im Prinzip dargestellt.

Da zu dem Zeitpunkt, als diese Beladeanlage von mir gebaut wurde, der Zeuke-Rollwagen für die Schmalspurbahn noch nicht lieferbar war, hatte ich mir einen provisorischen Rollwagen in einfachster Weise selbstgebaut. Zum besseren Ankuppeln an die anderen Schmalspurfahrzeuge erhielt er an beiden Enden Kupplungen, die zwangsläufig über die Enden der Rollwagenschienen hinausragen. Deshalb erhielt das gegenüber dem Rollwagengleis erhöhte Zufuhrgleis für die Regelspurwagen eine Aussparung, in der bei der Beladung des Rollwagens die überstehende Kupplung genügend Platz hat.

In zwei Bohrungen der abgeschrägten Gleiskörper-Seitenteile ist ein in der Mitte U-förmig gebogener Stahldraht (A in Abb. 3) gelagert, in den sich beim Heranschieben des Rollwagens dessen Kupplung einhängt. Die Kröpfung A des Stahldrahtes ist so zu justieren, daß bei eingehängter Kupplung zwischen den Schienen des festen Regelspur-Gleises und den Aufnahmeschienen des Rollwagens höchstens noch 0,5 mm Spielraum ist. Bei größeren Lücken kann der Normalspurwagen beim Aufschieben eventuell entgleisen.

Um nach beendeter Beladung den Rollwagen aber auch wieder leicht aus seiner Arretierung lösen zu können, habe ich an das eine äußere Ende des Stahldrahtes noch eine kleine „Kurbel" (H in Abb. 1) angebogen, mit der man den Stahldraht leicht drehen und die U-Kröpfung aus der Kupplung ziehen kann. Einer elektro-mechanischen Betätigung dieser Arretiervorrichtung steht selbstverständlich nichts im Wege, falls der Wunsch oder die Notwendigkeit dafür besteht. Ein einfacher Saugspulenmagnet tut es dabei vollkommen, denn die Betätigung erfolgt ja nur während weniger Sekunden, wenn der beladene Rollwagen entführt wird. Man kann aber auch einen Stromstoßantrieb ähnlich einem Weichenantrieb vorsehen.

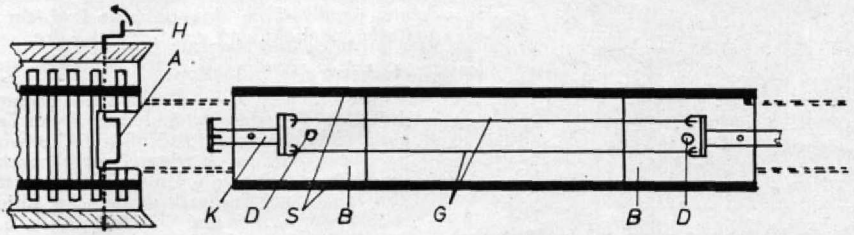


Abb. 3. Schematische Zeichnung zur besseren Darstellung des im Text erläuterten Prinzips der Rollwagenbeladung. Der von Herrn König angefertigte Rollwagen besteht aus Aufnahmeschienen S, Blechstreifen B, Kupplungen K und Gummiringen G. Die Drehgestelle sind hier nicht mit eingezeichnet, sondern nur die Lage ihrer Befestigungsschrauben, die gleichzeitig Drehzapfen sind (D). A = Arretier-Kröpfung, H = Handkurbel.

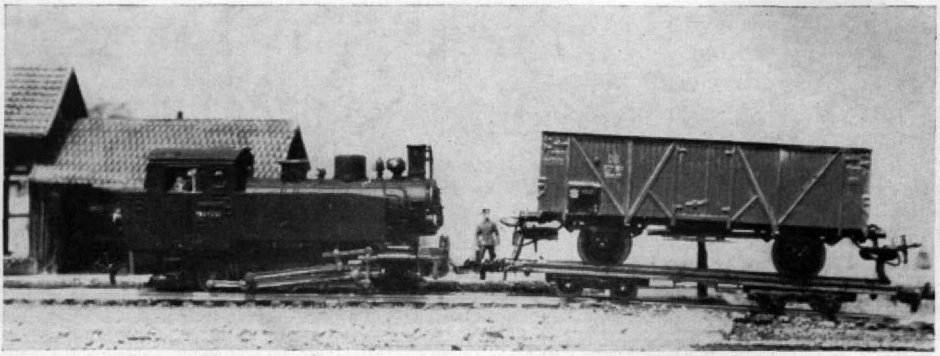


Abb. 4. Nach dem Festzurren des Wagens mittels kleiner Federchen (an den Pufferhülsen eingehängt) zieht die Schmalspurlok den beladenen Rollwagen aus der „Ladegrube" heraus.

Der von mir gebaute provisorische Rollwagen besteht aus zwei Stück Schienenprofilen, die auf zwei rechteckige Bleche aufgelötet sind (bei Zweischienenbetrieb auf Isoliermaterial aufkleben), sowie zwei Schmalspurdrehgestellen eines demontierten Zeuke-Schmalspur-Personenwagens. Letztere sind ganz „primitiv" mit einer Schraube an den Blechen befestigt. Auch die Kupplungen sind mit je einer kleinen Schraube an die Bleche montiert und werden mit einem Gummiband gerade gehalten (s. a. Abb. 3).

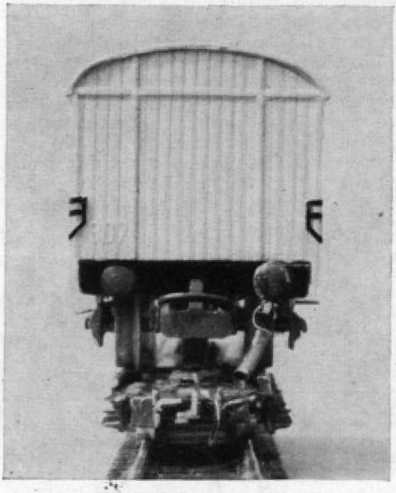


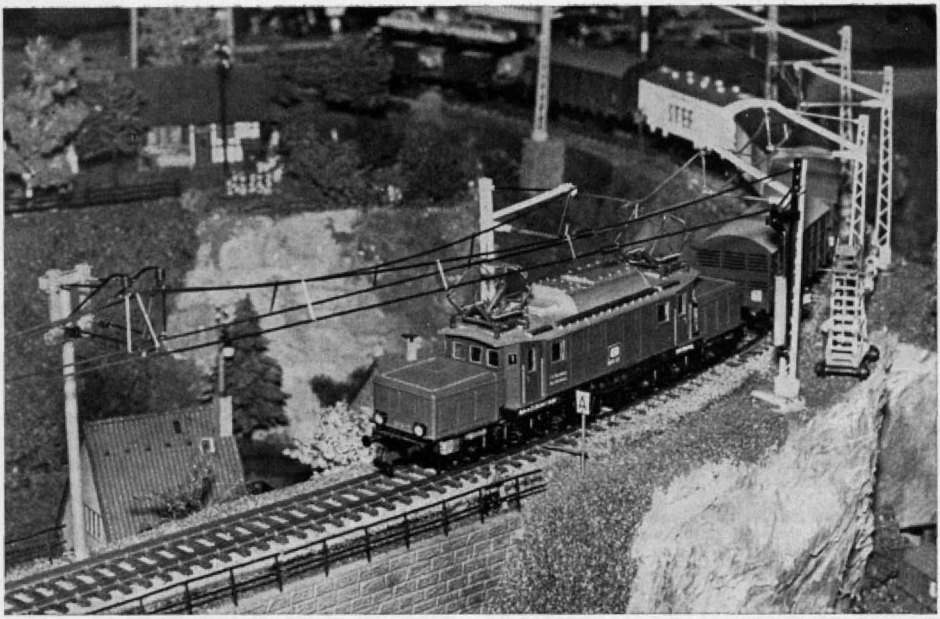
Abb. 5. Ein H0-Regelspurwagen auf dem Rollwagen. Unter dem rechten Puffer sieht man das kleine Spiral-Federchen, das an die Pufferhülse angehängt ist und den Wagen auf dem Rollwagen festhält, damit er während der Fahrt bei evtl. Stößen usw. nicht herunterfällt oder sich sonstwie selbständig macht.

Der Zeuke-Schmalspur-Rollwagen ist dagegen schon etwas komfortabler; allerdings hat er keine Kupplungen im üblichen Sinn, sondern Haltebleche für Kupplungsstangen. Wenn dieser Rollwagen verwendet werden soll, dann kann das feste Regelspurgleis glatt enden, d. h. es wird keine Kupplungseinbuchtung benötigt. Anstelle der U-Kröpfung der Arretiervorrichtung ist dann ein Haken am Stahldraht anzulöten, der in die Haltebleche für die Kupplungsstangen am Rollwagen eingreift.

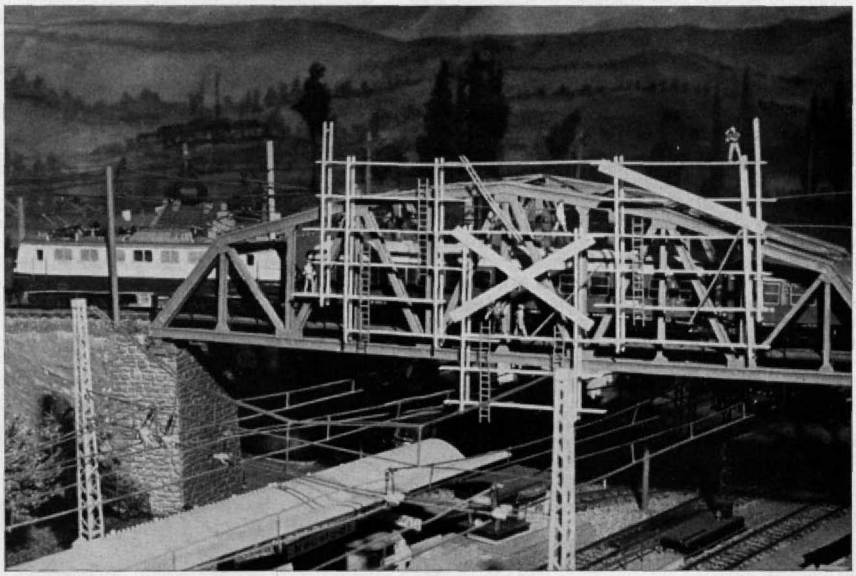
Mit der beschriebenen Vorrichtung, die man noch nach den jeweiligen Erfordernissen abändern und ergänzen kann, ist wenigstens das betriebsmäßige Aufschieben der Wagen auf den Rollwagen möglich geworden. Hierfür einen Weg aufzuzeigen und zu weiteren Lösungen anzuregen, war meine Absicht. Vielleicht bringt es nun doch jemand fertig, auch das Festzurren der Regelspurwagen auf dem Rollwagen zu mechanisieren und fernzusteuern, womit dann das gesamte Problem der Rollwagenbeladung wohl gelöst wäre.

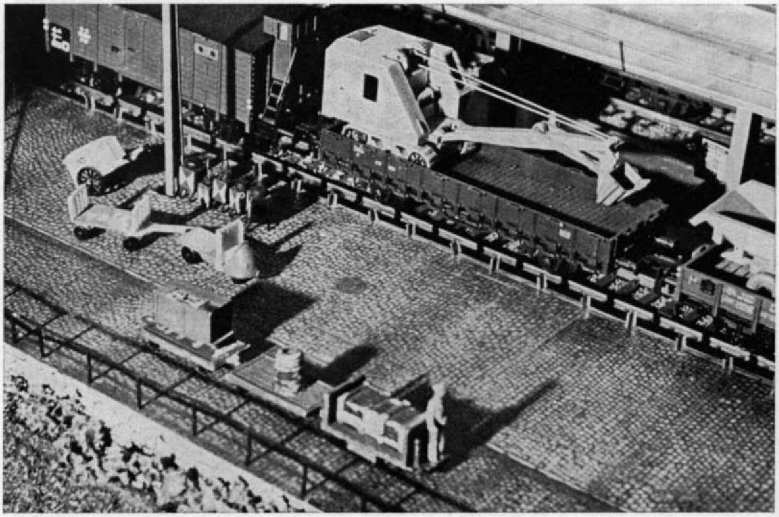
Nachsatz der Redaktion:

Zu erwähnen ist an dieser Stelle nochmals, daß der von der ostdeutschen Firma Zeuke gelieferte Rollwagen tatsächlich ein Rollwagen ist, und kein Rollbock, wie auf der Verpackung angegeben. Über die Unterschiede zwischen Rollwagen und Rollbock wollen Sie bitte in Heft 6/XV, S. 259 und in Heft 10/III, S. 337 nachlesen. Außerdem sei schon heute angekündigt, daß auch ein Beitrag über eine Rollbock-Beladungsanlage in Vorbereitung ist, doch wird bis zur Veröffentlichung noch eine geraume Zeit verstreichen.



Auflockerung tut einer Modellbahn-Anlage immer gut. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um kleine Details handelt, wie z. B. den Oberleitungsmast mit Doppelausleger (Bild oben links) und die Montageleiter (Bild oben rechts), oder um auffälligere Objekte wie z. B. die Brücke mit der Einrüstung (Bild unten). Herr R. Vogel aus Düsseldorf hat das richtig erkannt.





Ein weiteres Motiv von der Anlage des Herrn Vogel: die Freiladestraße am Güterbahnhof. Elektro- u. Handkarren dienen zum Transport kleinerer Güter zu den einzelnen Waggons. Für den „Nachtbetrieb" sind schon einige Schlußlaternen bereitgestellt. – Im übrigen sei noch auf das sehr realistisch wirkende Faller-Kopfstein-„Pflaster" hingewiesen.

Kniffe und Winke:

Lokräder mit Plastikreifen

Gar mancher Modellbahner, der die eine oder andere Lok selbst baut, wird schon einmal bedauert haben, daß die käuflichen Lokräder (wie z. B. Elmoba) keine Plastikringe aufweisen. Ich habe verschiedene Methoden der Abhilfe ausprobiert und halte die folgende für die beste.

Man dreht aus dem Metall-Laufkranz des Rades eine Nut in der Breite des betreffenden Plastik- oder Gummiringes heraus. (Unter Umständen muß man auch den ganzen Laufkranz abdrehen; der Spurkranz bleibt jedoch in jedem Falle stehen.) Dabei kann es vorkommen, daß sich der Rest des Laufkranzes oder auch der Spurkranz vom Plastikrand löst. Das ist nicht weiter schlimm; nur müssen diese Teile zunächst sorgfältig aufbewahrt werden. Da die Nut meist nicht so tief eingestochen werden kann, als es die üblichen Plastikreifen erfordern, bin ich auf folgenden Ausweg verfallen:

Der Plastikring wird mit Hilfe von UHU-plus ebenso wie die etwa abgelösten Spur- und Laufkranzreste auf das Plastikrad aufgeklebt. Nach vollständiger Aushärtung des Klebers – bei Zimmertemperatur in diesem Fall 1 bis 2 Tage warten – ist das Ganze so hart, daß man nun den zu starken Plastikreifen mit einem frisch geschärften Drehstahl ohne große Schwierigkeiten abdrehen kann. Man hat bei diesem Verfahren noch den Vorteil, daß das so entstandene plastikbereifte Rad frei von Schlag ist und einwandfrei rund läuft. Ich verwende übrigens die Plastikreifen von Märklin, die diese Behandlung gut vertragen.

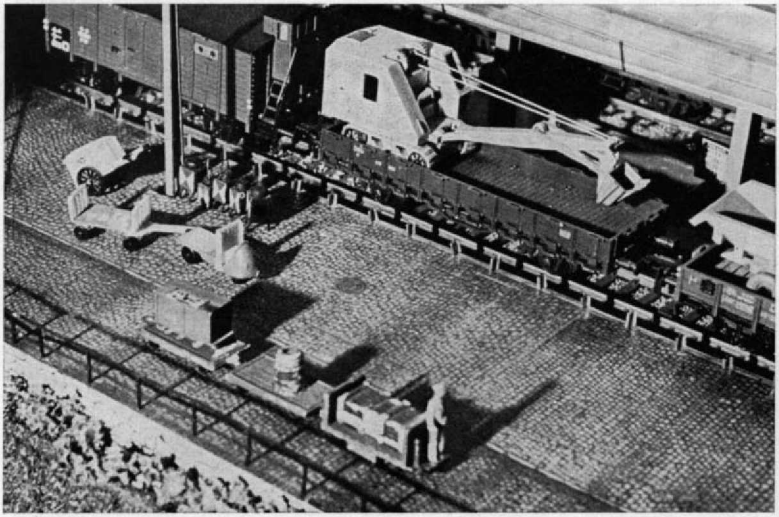
K. Chromek, Mühlacker

Geräuschdämmung

Ich verwende auf meiner Anlage, die meistens nur ein Jahr lang stehen bleibt, Filzpappe als Unterlage. Diese Filzpappe dient normalerweise als Unterlage für Fußbodenbeläge (Linoleum, Stragula, Bedola usw.) und ist in den entsprechenden Fachgeschäften erhältlich. Die Rollen sind 100 cm breit und man kann die Filzpappe meterweise kaufen. In gut sortierten Geschäften bekommt man sie sogar in drei verschiedenen Qualitäten. Ich selbst verwende am liebsten die leichteste Sorte, da diese die Geräusche am besten dämpft.

Die Filzpappe schluckt die Fahrgeräusche auf meiner Tischlerplatte fast vollständig. Vor dem Zuschneiden muß man die Pappe allerdings auf beiden Seiten gut nässen, da sie sonst später beim Bemalen oder Bestreichen mit Leim „einläuft". Wenn der verwendete Leim zu hart auftrocknet, dann bildet diese verhärtete Leim-Pappe-Schicht einen Resonanzboden, der die Wirkung der Filzpappe wieder aufhebt. Deshalb sollte man in jedem Fall vorher Versuche mit dem Leim machen.

Klaus Quambusch, Gießen



Ein weiteres Motiv von der Anlage des Herrn Vogel: die Freiladestraße am Güterbahnhof. Elektro- u. Handkarren dienen zum Transport kleinerer Güter zu den einzelnen Waggons. Für den „Nachtbetrieb" sind schon einige Schlußlaternen bereitgestellt. – Im übrigen sei noch auf das sehr realistisch wirkende Faller-Kopfstein-„Pflaster" hingewiesen.

Kniffe und Winke:

Lokräder mit Plastikreifen

Gar mancher Modellbahner, der die eine oder andere Lok selbst baut, wird schon einmal bedauert haben, daß die käuflichen Lokräder (wie z. B. Elmoba) keine Plastikringe aufweisen. Ich habe verschiedene Methoden der Abhilfe ausprobiert und halte die folgende für die beste.

Man dreht aus dem Metall-Laufkranz des Rades eine Nut in der Breite des betreffenden Plastik- oder Gummiringes heraus. (Unter Umständen muß man auch den ganzen Laufkranz abdrehen; der Spurkranz bleibt jedoch in jedem Falle stehen.) Dabei kann es vorkommen, daß sich der Rest des Laufkranzes oder auch der Spurkranz vom Plastikrand löst. Das ist nicht weiter schlimm; nur müssen diese Teile zunächst sorgfältig aufbewahrt werden. Da die Nut meist nicht so tief eingestochen werden kann, als es die üblichen Plastikreifen erfordern, bin ich auf folgenden Ausweg verfallen:

Der Plastikring wird mit Hilfe von UHU-plus ebenso wie die etwa abgelösten Spur- und Laufkranzreste auf das Plastikrad aufgeklebt. Nach vollständiger Aushärtung des Klebers – bei Zimmertemperatur in diesem Fall 1 bis 2 Tage warten – ist das Ganze so hart, daß man nun den zu starken Plastikreifen mit einem frisch geschärften Drehstahl ohne große Schwierigkeiten abdrehen kann. Man hat bei diesem Verfahren noch den Vorteil, daß das so entstandene plastikbereifte Rad frei von Schlag ist und einwandfrei rund läuft. Ich verwende übrigens die Plastikreifen von Märklin, die diese Behandlung gut vertragen.

K. Chromek, Mühlacker

Geräuschdämmung

Ich verwende auf meiner Anlage, die meistens nur ein Jahr lang stehen bleibt, Filzpappe als Unterlage. Diese Filzpappe dient normalerweise als Unterlage für Fußbodenbeläge (Linoleum, Stragula, Bedola usw.) und ist in den entsprechenden Fachgeschäften erhältlich. Die Rollen sind 100 cm breit und man kann die Filzpappe meterweise kaufen. In gut sortierten Geschäften bekommt man sie sogar in drei verschiedenen Qualitäten. Ich selbst verwende am liebsten die leichteste Sorte, da diese die Geräusche am besten dämpft.

Die Filzpappe schluckt die Fahrgeräusche auf meiner Tischlerplatte fast vollständig. Vor dem Zuschneiden muß man die Pappe allerdings auf beiden Seiten gut nässen, da sie sonst später beim Bemalen oder Bestreichen mit Leim „einläuft". Wenn der verwendete Leim zu hart auftrocknet, dann bildet diese verhärtete Leim-Pappe-Schicht einen Resonanzboden, der die Wirkung der Filzpappe wieder aufhebt. Deshalb sollte man in jedem Fall vorher Versuche mit dem Leim machen.

Klaus Quambusch, Gießen