

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XVI
17. 9. 1964

J 21 28 2 E
Preis DM

Fleischmann

HO

international

1489 DM 8.50

Großraum-Selbstentlade-Wagen
Modell des OÖtz 50 Nr. 612 686 der
Deutschen Bundesbahn
mit beweglichen Seitenklappen zur
automatischen Entladung des Schütt-
Ladegutes in Tiefbunker. — In Verbin-
dung mit der Entladerampe 82 eine sehr
interessante Bereicherung des Modell-
Bahnbetriebes!



GEBR. FLEISCHMANN · 8500 NÜRNBERG 5

Weitere interessante ausführliche Hin-
weise über Umlade-Anlagen finden Sie
im **FLEISCHMANN-KURIER** 15.

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 12/XVI

1. Preußische T 4 ^a als H0-Modell	527	12. Ferngesteuerter Lorenabkipper	539
2. Eine „beinliche“ Angelegenheit ...		13. Piko-Stückgut-Packwagen	541
(Vexierbild)	527	14. Alter Wecker als Modellzeithr	542
Auflösung dazu	537	15. Berliner U-Bahn-Tw in H0	542
3. Da wiehert das Dampfroß	527	16. „Kapriolen“ des Vorbildes:	
4. Das badedas-Wellblech	528	I. Stellwerk auf Rädern	543
5. Warnlichtanlage mit Überwachungssignal		II. Kreuzung mit beweglichen Spitzen	543
Ne 10	529	17. Ein Riesenspielzeug aus USA	544
6. WIAD-Messe-Motiv (Hafen)	530	18. Märklin-Entkuppler für Zweischienengleis	546
7. Die Arnold-T 3 (Neuheitenbesprechung)	531	19. Bahnpostwagen Post 4e (BZ)	548
8. 182 Güterwagen in Baugröße 0	532	20. Postwagen – Stiefkinder der Industrie	548
9. Gotthard-Brücken-Umbau im Modell		21. Wie poliert man Plexiglas	552
(Anlage Gysin-Scheidegger)	534	22. Der kleine Tip: Dachlüfter	552
10. Buchbesprechung:		23. Ausstellungsanlage MEC Bad Mergentheim	553
I. Leitfaden für den Eisenbahnbau	536	24. Modellbahnbetrieb und Ringbahnverkehr	556
II. Die Brücke zum Norden	536	25. Die Waldschrat-Bahn	559
11. Schüttgut-Verladeeinrichtung für die		26. MIBA-Projekt aus dem Jahre 1955:	
Egger-Bahn	538	Die H0-Klappbrücke	562

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 (JaKl)

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

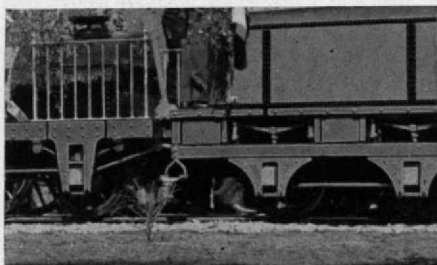
Preußische T 4² als H0-Modell ▶

Die Entdeckungsfreude der Modellbauer scheint keine Grenzen zu kennen. Wenn auch die Industrie immer neue Fahrzeuge auf den Markt bringt, so finden die Selbstbauer doch immer wieder lohnende Objekte, die sich wohltuend von den gewohnten Typen abheben. Diese preußische Old-Timer-Tenderlok T4² (DR-Baureihe 67⁷⁰) baute Herr E. Herkner aus Neunkirchen unter Verwendung eines Unterbauteiles der Fleischmann-BR 24.

(Foto: E. Herkner, Neunkirchen)



Das Vexierbild oder: Eine „beinliche“ Angelegenheit



◀ Nun raten Sie mal, aus welchem MIBA-Bild dieser Ausschnitt stammt! Aber knobeln Sie selbst erst einmal ein wenig über den mysleriösen „Hemmschuh“ auf dem Gleis, ehe Sie auf Seite 537 die Lösung nachsehen.

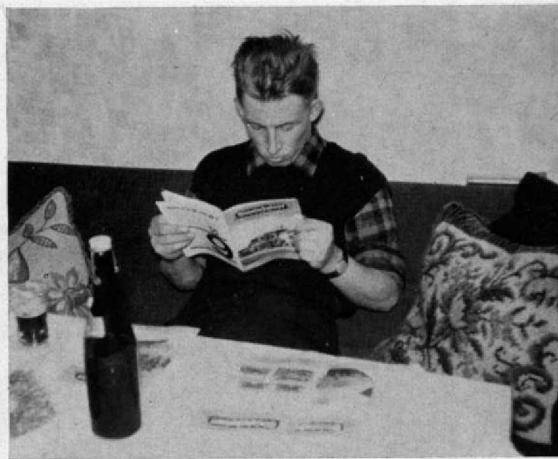
MIBA = Meine immer beliebte Abendlektüre!

Unter diesem Motto studiert auch Herr H. Hüsken aus Büttgen seine MIBA immer wieder und – dem ernsten Gesicht nach zu urteilen – wohl gerade ein kniffliges Problem. Und damit ihm der Kopf nicht zu sehr raucht – ab und zu ein kühler Schluck – vielleicht zwischendurch mal 'ne Zigarette. Sowas ist echte Entspannung, Erholung vom Alltag – durch die MIBA – mit der MIBA!

Sa wiehert das Dampfproß!



„Du wolltest doch für deine Urlaubsreise 'n neues Campinghemd. Jetzt haste eins, und jetzt trägst du's auch – basta!“
(Zeichnung: Schwarz/DB)



Heft 13/XVI ist spätestens 16. 10. 1964 in Ihrem Fachgeschäft!

Das „badedas“-Wellblech

von Wolfgang Fischer, Berlin

In der Badewanne hat man bekanntlich des öfteren gute Einfälle. So fiel denn mein Blick gelegentlich einer solchen Reinigungskur auf die mehr oder weniger bekannte badedas-Plastikflasche, und schon fiel auch der Groschen: Die Riffelung der Flaschen-Wandung ist doch geradezu eine vorbildliche Wellblech-Imitation in H0-Größe! Ich konnte es also kaum abwarten, bis die Flasche geleert war, um die Probe aufs Exempel machen zu können.

Die Flasche ließ sich zwar leicht auseinander-schneiden, doch behielt das Plastikmaterial eine leichte Wölbung bei, die aber bei abgerundeten Garagendächern usw. sogar recht brauchbar ist. Da ich jedoch ebene Flächen benötigte, habe ich die Wölbung auf folgende Weise beseitigt: Das zerschnittene Material wird etwa drei Minuten in kochendes Wasser gelegt, dann gegensinnig zur bisherigen Wölbung kurz zusammengerollt, schließlich flachgepreßt und unter Druck ausgekühlt.

Zur endgültigen Verwendung – bei mir in einem Kleinlok-Schuppen – schneidet man die einzelnen Teile paßgerecht so zu, daß sie im jeweiligen Gerüstrahmen usw. ganz leicht klemmen. Das erhöht die Haltbarkeit der Klebestellen, denn dieses Weichplastik-Material (wohl PVC) läßt sich mit den handelsüblichen Plastikklebern und auch mit UHU-plus nur schlecht kleben. Diese Klebemittel lösen das Material praktisch nicht und gehen auch keine innige Verbindung mit seiner Oberfläche ein. Durch das Einklemmen in den Gerüstrahmen und Zugabe von wenig UHU-plus habe ich jedoch eine ausreichende Festigkeit erzielen können.

Auf jeden Fall geben die badedas-Flaschen ein vorzügliches „Wellblech“ ab. (Da „badedas“ auch von den UHU-Werken hergestellt wird, wirft sich die Frage auf, ob diese Firma, die die Nöte und Sorgen der Bastler aufgrund ihrer Klebstoff-Fertigung sicher kennt, bei der Konstruktion der Flaschen gar an diese Verwendung gedacht hat!?)

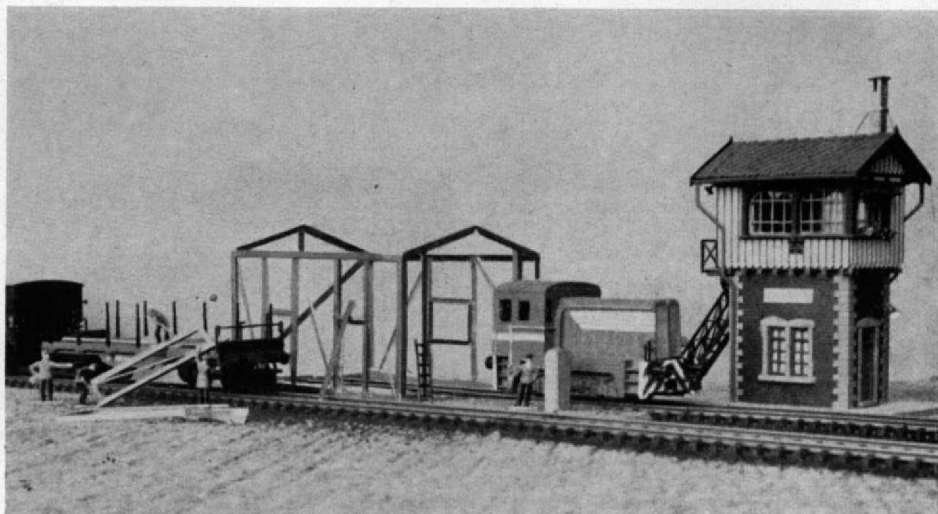


Abb. 1. Hier ist kein Schwimmbad zur Steigerung des badedas-Verbrauchs im Bau, sondern das Gerüst aus Nemec-Profilen für den Kleinlok-Schuppen des Herrn Fischer geht seiner Vollendung entgegen.

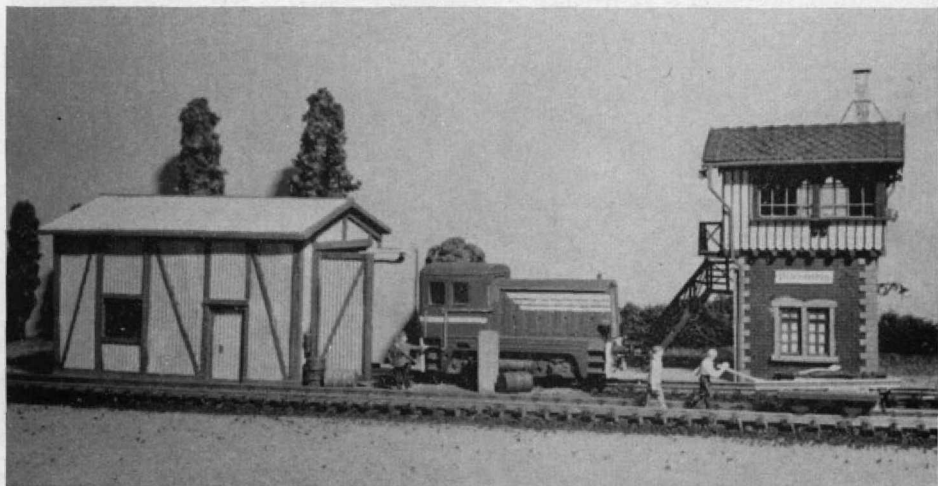


Abb. 2. Vollendet ist das Werk, und vollendet dürfte auch die Wirkung des badeas-Wellbleches sein, dem man wohl kaum seine Herkunft ansieht, insbesondere wenn es nicht mehr gelb belassen, sondern andersfarbig (z. B. hellgrau) bemalt wurde. Herr Fischer empfiehlt zur Bemalung übrigens unverdünnten Autospachtel, da andere übliche Farben (z. B. Faller, Humbrol usw.) auf dem Plastikmaterial nur schlecht halten. (Es dürfte sich wahrscheinlich um PVC handeln, das praktisch nur großflächig und mit Spezialklebern wirklich fest verklebt werden kann.)

Warnlichtanlage mit Überwachungssignal Ne 10

von Horst Schaay, Gladenbach

Es wurden schon mehrere Artikel in der MIBA veröffentlicht, die sich mit Warnlichtanlagen befaßten. Aber entweder fehlte das Blinklichtüberwachungssignal Ne 10 (wie in Heft 9/XV, S. 386 ff.), oder es waren nur zwei Blinklicht-Warnkreuze vorhanden (wie in Heft 12/XV, S. 514 ff.) oder die vier Blinklichter blinkten gleichzeitig (wie in Heft 13/X, S. 538). Die Schaltung von Herrn Battefeld in Heft 9/XV, S. 387 hat – neben der gut gelösten Ein-Aus-Schaltung – den Vorteil, daß die Blinklichter wechselseitig blinken. Allerdings muß man sich den Kontaktgeber dazu selbst herstellen. Das Herstellen eines solchen exakt

arbeitenden Blinkgebers ist aber nicht jedermanns Sache, und ich überlegte schon seit langem, wie man mit handelsüblichen Blinkgebern wechselseitiges Blinken mit Blinklichtüberwachungssignal erreichen könne. Die rettende Idee kam bei der Lektüre des Artikels „Rückmeldung für Signale, Weichen und Abstellgleise“ von Herrn Obering. Böttger in Heft 14/XIV, S. 602.

Abb. 1 veranschaulicht das Prinzip dieser Schaltung und läßt die Anlehnung an die Schaltung des Herrn Böttger noch erkennen. Bei geöffnetem Kontakt fließt der Strom über das braune Kabel des Faller-Kontaktgebers

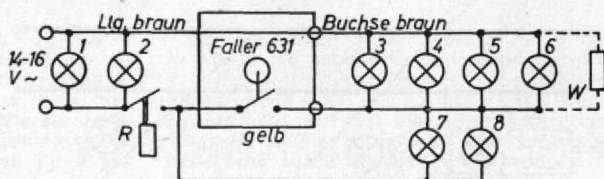


Abb. 1. Grundsätzliches Schaltbild. Erläuterung siehe Text. Die örtliche Anordnung der hier mit Ziffern bezeichneten Lämpchen ist aus Abb. 2 zu ersehen.

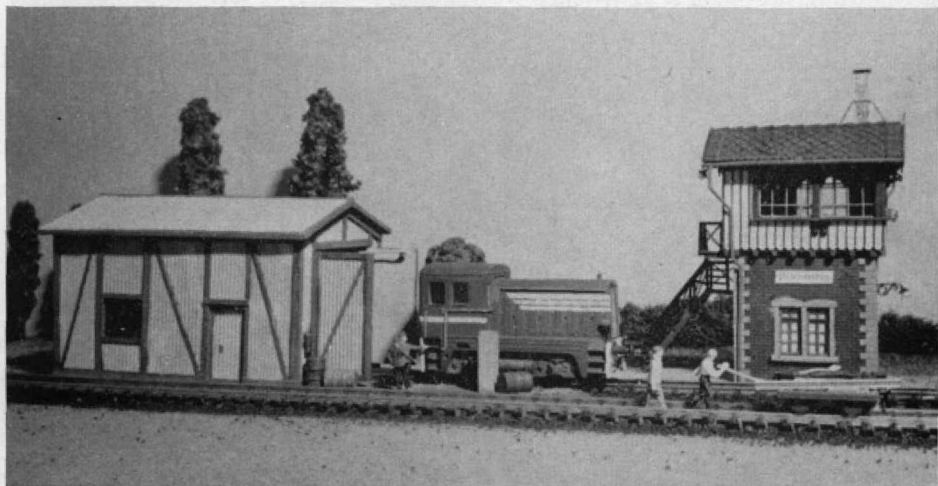


Abb. 2. Vollendet ist das Werk, und vollendet dürfte auch die Wirkung des badeas-Wellbleches sein, dem man wohl kaum seine Herkunft ansieht, insbesondere wenn es nicht mehr gelb belassen, sondern andersfarbig (z. B. hellgrau) bemalt wurde. Herr Fischer empfiehlt zur Bemalung übrigens unverdünnten Autospachtel, da andere übliche Farben (z. B. Faller, Humbrol usw.) auf dem Plastikmaterial nur schlecht halten. (Es dürfte sich wahrscheinlich um PVC handeln, das praktisch nur großflächig und mit Spezialklebern wirklich fest verklebt werden kann.)

Warnlichtanlage mit Überwachungssignal Ne 10

von Horst Schaay, Gladenbach

Es wurden schon mehrere Artikel in der MIBA veröffentlicht, die sich mit Warnlichtanlagen befaßten. Aber entweder fehlte das Blinklichtüberwachungssignal Ne 10 (wie in Heft 9/XV, S. 386 ff.), oder es waren nur zwei Blinklicht-Warnkreuze vorhanden (wie in Heft 12/XV, S. 514 ff.) oder die vier Blinklichter blinkten gleichzeitig (wie in Heft 13/X, S. 538). Die Schaltung von Herrn Battefeld in Heft 9/XV, S. 387 hat – neben der gut gelösten Ein-Aus-Schaltung – den Vorteil, daß die Blinklichter wechselseitig blinken. Allerdings muß man sich den Kontaktgeber dazu selbst herstellen. Das Herstellen eines solchen exakt

arbeitenden Blinkgebers ist aber nicht jedermanns Sache, und ich überlegte schon seit langem, wie man mit handelsüblichen Blinkgebern wechselseitiges Blinken mit Blinklichtüberwachungssignal erreichen könne. Die rettende Idee kam bei der Lektüre des Artikels „Rückmeldung für Signale, Weichen und Abstellgleise“ von Herrn Obering. Böttger in Heft 14/XIV, S. 602.

Abb. 1 veranschaulicht das Prinzip dieser Schaltung und läßt die Anlehnung an die Schaltung des Herrn Böttger noch erkennen. Bei geöffnetem Kontakt fließt der Strom über das braune Kabel des Faller-Kontaktgebers

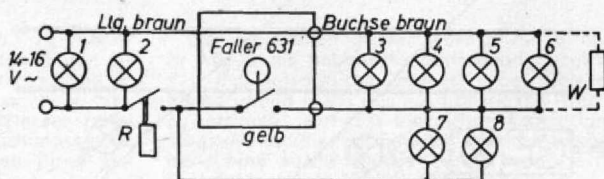
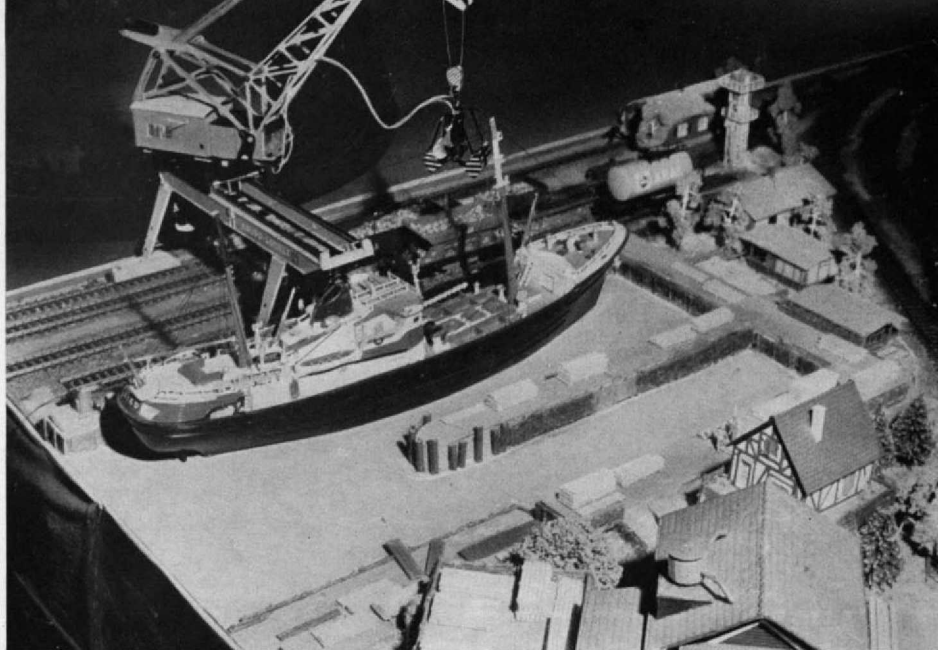


Abb. 1. Grundsätzliches Schaltbild. Erläuterung siehe Text. Die örtliche Anordnung der hier mit Ziffern bezeichneten Lämpchen ist aus Abb. 2 zu ersehen.



Noch'n MM (= Messe-Motiv), bei dem am Wiad-Stand die Einsatzmöglichkeit des Wiad-Kranes für den Hafenbetrieb demonstriert wurde. Für manche vielleicht interessanter: Das Plastik-Schiffsmodell ("Marie-Jeanne") ist ein Erzeugnis der französischen Fa. Heller.

Nr. 631 durch die Birnen 3-6 (3 und 4 sind weiß und gehören zu den beiden Überwachungssignalen; 5 und 6 sind rot und gehören zur Warnlichtanlage) und durch die Birnen 7 und 8 (ebenfalls rot) über das gelbe Kabel und den Ein-Aus-Schalter R zurück zum Trafo. Da der Widerstand der vier parallel geschalteten Birnen 3-6 gegenüber den nur zwei Birnen 7 und 8 relativ klein ist, bleiben erstere fast (aber auch nur fast) dunkel, während die beiden anderen (7 und 8) hell brennen. Um die Birnen 3-6 praktisch ganz verlöschen zu lassen, baut man noch einen Widerstand W ein (z.B. Conrad LC 1320, 50 Ohm). Ist der Kontakt im Kontaktgeber geschlossen,

so werden die Birnen 7 und 8 kurzgeschlossen; sie verlöschen und die Birnen 3-6 leuchten auf. Daß der Widerstand dabei etwas Strom „schluckt“, da er ja jetzt direkt am Trafo liegt, ist unerheblich (vgl. aber Heft 14/XIV, S. 602 ff.). Bei Verwendung von Kibri-Warnkreuzen dürfte der Widerstand überflüssig sein (er ist deshalb in Abb. 1 gestrichelt gezeichnet), da das wirklich nur leichte Glimmen der Birnen 3-6 (bei Schaltung ohne Widerstand) durch das Plexiglas kaum übertragen wird.

Die beiden gelben Birnen der Überwachungssignale (beim großen Vorbild Gaslaternen) dürfen nicht mit der Warnlichtanlage abgeschaltet werden, da sie ständig

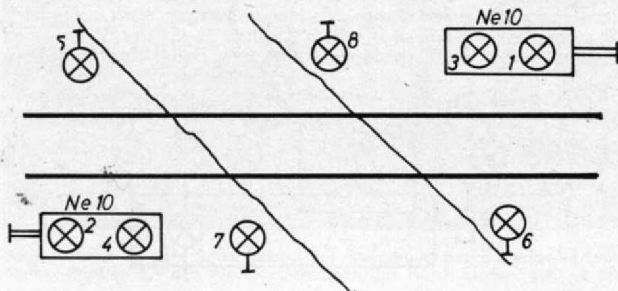


Abb. 2. Aufteilung der in Abb. 1 mit Ziffern bezeichneten Lampen auf die Überwachungssignale und Blinklichter an einem Bahnübergang.

Die endgültige **Arnold-T3** - endlich im Handel

„In wieviel Teile zerfällt das Gewehr?“ examinierte der Korporal den Rekruten Schietbohm mit der Ökonomie im vierten Glied.

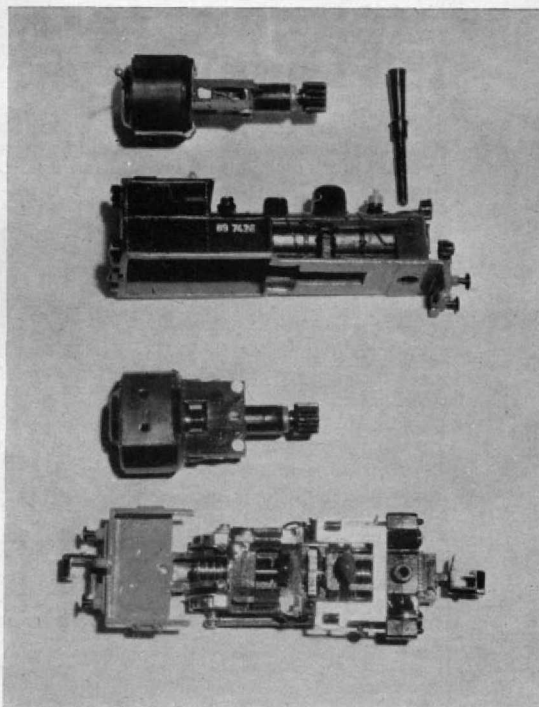
„Das kommt drauf an, wie mersch hinschneißt!“ entgegnete jener treuherzig blickende Untertan.

Man verzeihe uns diesen schon recht abgegriffenen Militaristen-Kalauer, aber er kam uns in den Sinn, als wir die erste Arnold-T3 in Baugröße N etwas eingehender beaugapfeln konnten. Dieses kleine Löklein ist nämlich so raffiniert konstruiert, daß man es nach dem Herausrauben des Schornsteins praktisch in seine sämtlichen Einzelteile zerlegen kann – ohne Zuhilfenahme eines Schraubenziehers oder sonstigen Werkzeuges. (Nur wenn man die Achsen noch aus dem Rahmen nehmen will, muß man das „Bodenwannen“-Blech abschrauben.) Auch der Motor läßt sich nach dem Abheben des Gehäuses leicht herausnehmen – ohne daß Strippen abgelöst werden müssen –, so daß ein eventueller Bürstenwechsel nach längerer Betriebszeit bequem erfolgen kann. Daß man bei einer solchen Konstruktion natürlich auch leicht an alle wichtigen Lagerstellen zwecks Nachschmierung herankommen kann, ist klar.

Die Abbildung der teilweise auseinandergenommenen Lok zeigt Ihnen dieses Konstruktionsprinzip. (Das Gesamtsehen der T3 wollen Sie bitte der Abbildung im Arnold-Insertat auf Seite 566 entnehmen.) Außerdem haben wir bei der Aufnahme noch einen zweiten Motor mit dazugelegt, damit Sie dieses Antriebsaggregat praktisch aus zwei Ebenen betrachten können. Der kleine Motor scheint uns nämlich auch für andere Zwecke (kleine Selbstbau-H0-Fahrzeuge usw.) sehr gut geeignet zu sein. Als Anhaltspunkt für seine Abmessungen möge die Länge, über alles gemessen, dienen: 34 mm. Allerdings ist der Motor z. Z. noch nicht als „Ersatzteil“ lieferbar, weil die gesamte Produktion zunächst für die Erstbestückung der T3-Serie benötigt wird. Nach Befriedigung des ersten Bedarfs soll jedoch auch die Ersatzteil-Lieferung möglich sein.

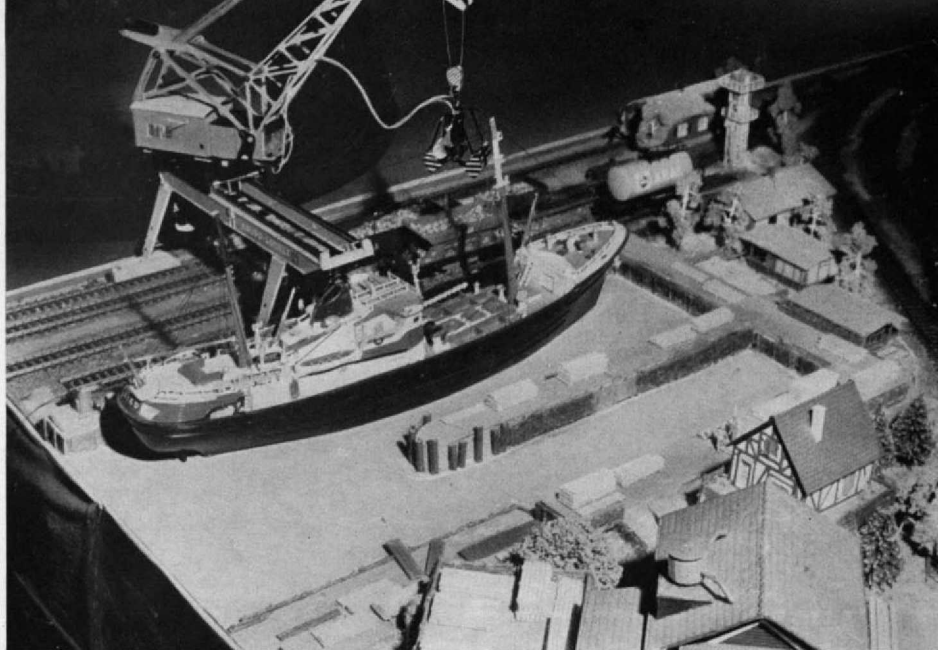
Zum Modell selbst ist noch zu sagen, daß es beim Vergleich mit der Original-T3 zwar etwas hochbeinig erscheint, trotzdem aber alle wesentlichen Merkmale des Vorbildes aufweist. Ohne Kompromisse wird es bei diesem großen Maßstabsverhältnis wohl kaum abgehen. Von diesem Standpunkt aus betrachtet erscheint auch die Lösung hinsichtlich des Steuerungsgerätes – übrigens eine bemerkenswerte Verbesserung gegenüber dem Messmuster! – als recht gelungen. Auch der Gehäuseuß ist gegenüber dem ersten Bleißuß akkurater geworden, der Schlitz zwischen Gehäuse und Fahrwerkrahmen verschwunden. Bei einigen schnell durchgeführten Versuchsfahrten kletterte die nur 75 g wiegende Lok eine Steigung von 16 cm Höhe auf 1 m Länge anstandslos hinauf. Die

„normalen“ Zugleistungen sind gleichfalls gut und entsprechen tatsächlich in etwa den im Arnold-Prospekt 1963/64 gemachten Angaben. Die größte Stromaufnahme betrug bei voller Geschwindigkeit und 12 Volt Fahrspannung 440 mA, die Geschwindigkeit – umgerechnet – allerdings 200 km/h. Trotzdem sind aber die Langsamfahreigenschaften als sehr gut zu bezeichnen, so daß man mit weniger Spannung durchaus vorbildgerecht fahren kann. Die N-Spurler werden jedenfalls ihre Freude an diesem wohl gelungenen Lokmodellchen haben!



brennen müssen (Lampen 1 und 2; Abb. 1 links). Zur Schonung dieser beiden Birnen ist es empfehlenswert, einen Widerstand von je ca. 150–200 Ohm vorzuschalten oder sie hintereinander zu schalten. In letzterem Falle müssen sie allerdings am Überwachungssignal eine von der blinkenden weißen Birne getrennte Rückleitung haben.

Der Einfachheit halber wurden die Birnen in Abb. 1 als nebeneinanderliegend gezeichnet; ihre tatsächliche Lage ist – bei gleicher Numerierung – aus der Positionsskizze Abb. 2 zu ersehen. Auf das Einzeichnen einer Einschalt-Automatik ist bewußt verzichtet worden; eine solche wurde bereits von Herrn Battefeld in Heft 9/XV, S. 387 beschrieben.



Noch'n MM (= Messe-Motiv), bei dem am Wiad-Stand die Einsatzmöglichkeit des Wiad-Kranes für den Hafenbetrieb demonstriert wurde. Für manche vielleicht interessanter: Das Plastik-Schiffsmodell ("Marie-Jeanne") ist ein Erzeugnis der französischen Fa. Heller.

Nr. 631 durch die Birnchen 3-6 (3 und 4 sind weiß und gehören zu den beiden Überwachungssignalen; 5 und 6 sind rot und gehören zur Warnlichtanlage) und durch die Birnchen 7 und 8 (ebenfalls rot) über das gelbe Kabel und den Ein-Aus-Schalter R zurück zum Trafo. Da der Widerstand der vier parallel geschalteten Birnchen 3-6 gegenüber den nur zwei Birnchen 7 und 8 relativ klein ist, bleiben erstere fast (aber auch nur fast) dunkel, während die beiden anderen (7 und 8) hell brennen. Um die Birnchen 3-6 praktisch ganz verlöschen zu lassen, baut man noch einen Widerstand W ein (z.B. Conrad LC 1320, 50 Ohm). Ist der Kontakt im Kontaktgeber geschlossen,

so werden die Birnchen 7 und 8 kurzgeschlossen; sie verlöschen und die Birnchen 3-6 leuchten auf. Daß der Widerstand dabei etwas Strom „schluckt“, da er ja jetzt direkt am Trafo liegt, ist unerheblich (vgl. aber Heft 14/XIV, S. 602 ff.). Bei Verwendung von Kibri-Warnkreuzen dürfte der Widerstand überflüssig sein (er ist deshalb in Abb. 1 gestrichelt gezeichnet), da das wirklich nur leichte Glimmen der Birnchen 3-6 (bei Schaltung ohne Widerstand) durch das Plexiglas kaum übertragen wird.

Die beiden gelben Birnchen der Überwachungssignale (beim großen Vorbild Gaslaternen) dürfen nicht mit der Warnlichtanlage abgeschaltet werden, da sie ständig

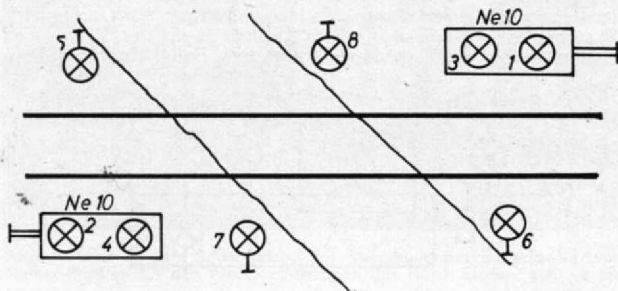


Abb. 2. Aufteilung der in Abb. 1 mit Ziffern bezeichneten Lampen auf die Überwachungssignale und Blinklichter an einem Bahnübergang.