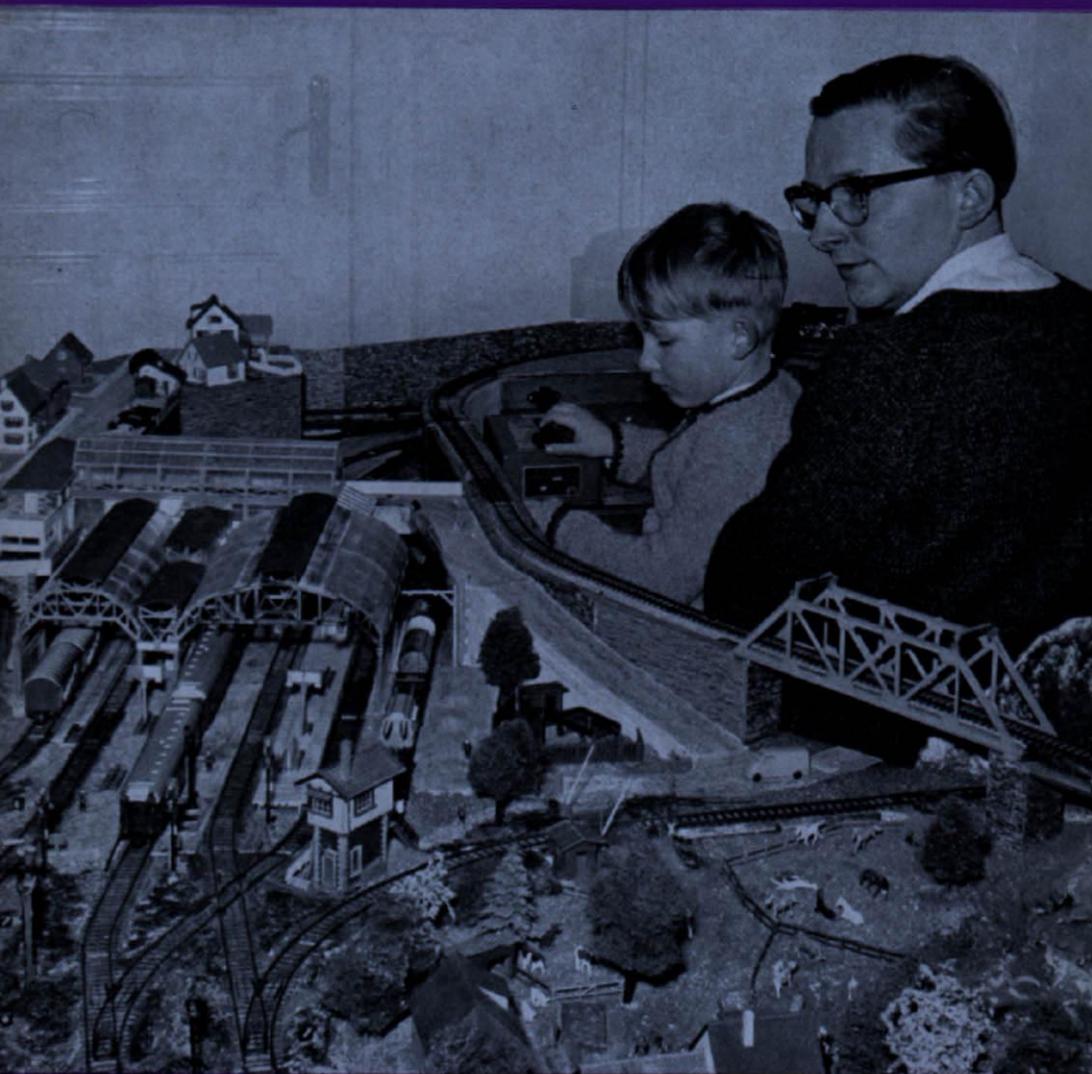


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

15 BAND XVII
22. 11. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2,- DM

Fleischmann KURIER



SICHERN SIE

sich den nächsten

FLEISCHMANN-KURIER

Es ist

die Ausgabe Nr. 20.

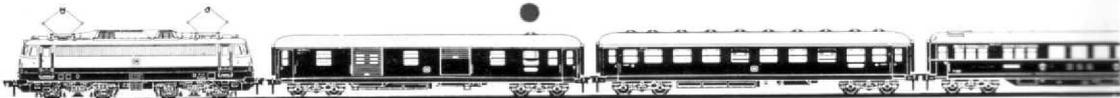
Sie erhalten darin

wichtige Anregungen

für

DIE WEIHNACHTS- ANLAGE

(ab Ende November bei Ihrem Händler)



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 15/XVII

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Der „singende“ Draht ...
... und das „glucksende“ Drainage-Rohr | 675 | 12. „Silkenau“ – die Anlage für Vater und
Sohn (Schmidt, Hamburg) | 690 |
| 2. Buchbesprechung: Der rote Teppich
(Geschichte der Staatszüge und Salonwagen) | 675 | 13. Verbesserte Märklin-Kupplungslehre | 691 |
| 3. Kombinierte Zweisystem-Anlage | 676 | 14. Übergangsbahnhof: Normal- und Schmalspur
(Egger-Messeomotiv) | 692 |
| 4. Die Hemmschuh-Auswerferanlage | 678 | 15. Oldtimer-Personenwagen IV. Klasse
Di pr. 87 (BZ) | 693 |
| 5. 7 Jahre Bauzeit
(Anlage Decker, Pfaffenwiesbach) | 680 | 16. Spiralen im Berg | 694 |
| 6. Die rätselhafte Ellok (Silbenrätsel) | 682 | 17. Schaumstoff-Liegen für Modell-Loks | 696 |
| 7. Gleise – in geschwung'nem Bogen –
über andere hinweggezogen
(Überführungsbauwerk) | 682 | 18. Uhu-hart in der Riesentube | 700 |
| 8. Gleisplan Bahnhof Hamburg-Altona | 684 | 19. Free-lance Old-Timer-Wagen
aus Kleinbahn-Wagen | 700 |
| 9. Getreidefeld aus Bürsten-Borsten | 685 | 20. Ländliches Empfangsgebäude: „Claushagen“ | 701 |
| 10. Schüttgut-Umladeanlage mit Kreiselkipper | 686 | 21. Wert bzw. Unwert von Zugkraftmessungen | 703 |
| 11. Wagon-Kreiselkipper für Modellbahnen | 687 | 22. Ein imposantes Brückenmodell | 705 |
| | | 23. MS (Mäuse-Stärke) statt PS (Pferde-Stärke)
oder: Zugkraftmessung auf amerikanisch | 710 |

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 (JoKI)

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

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

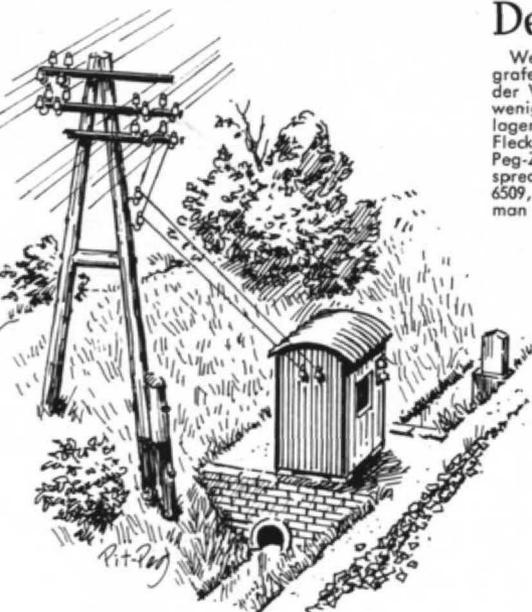
Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus –15 DM Versandkosten).

► Heft 16/XVII soll bis 22. 12. 65 bei Ihrem Fachhändler sein! ◀

(Vorausgesetzt, daß das Christkind nicht die Deutsche Bundespost überfordert!)

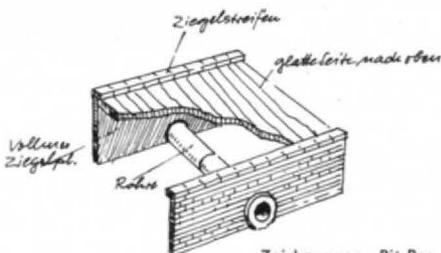
Der „singende“ Draht . . .

Wer kennt es nicht, das leise Singen und Summen der Telegrafendrähte längs der Bahnlinie (oder einer Straße), wenn der Wind zwischen ihnen hindurchstreicht — und doch: Wie wenig Telegrafenanlagen findet man auf Modellbahn-Anlagen! Dabei lassen sich mit ihrer Hilfe vor allem kleinere Flecken recht reizvoll „illustrieren“, wie es z. B. die Pit-Peg-Zeichnung links andeutet. Telegrafenanlagen und Fernsprechanlagen gibt es im Fachhandel (H0: Vollmer 6018 bzw. 6509, Brawa 671; N: Arnold 0602). Als Telegrafendraht kann man dünnsten Kupferdraht verwenden.



. . . und das „glucksende“ Drainage-Rohr

Das kleine Fundament (über dem Wassergraben) für die Telefonbude kann man sich in ein paar Minuten aus Vollmer-Mauerplatten, -Ziegelstreifen und -Plastikröhrchen (letzteres evtl. auch aus Pappe, Preßspan oder Metall) schnell selbst zusammenkleben (siehe Bild unten).



Zeichnungen: Pit-Peg.

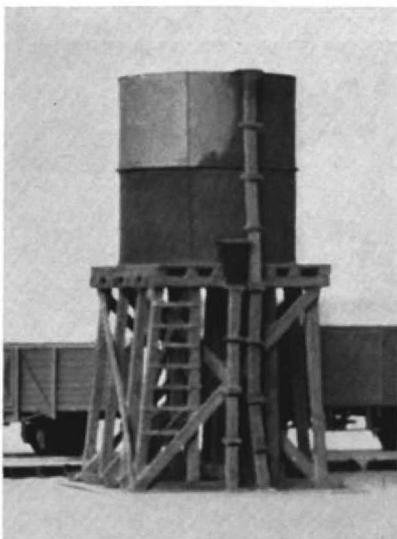
Buchbesprechung:

Der rote Teppich

Geschichte der Staatszüge und Salonwagen
von Paul Dost

308 Seiten, Format 26 x 18,5 cm, Halbleinenband mit zweifarbigem Schutzumschlag, 147 Abbildungen im Text und 116 Schwarzweißfotos auf 44 Tafeln, 24,- DM, erschienen bei Frankh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Wie vielfältig ist doch die Eisenbahn! Dieser Gedanke wird wohl manchem durch den Kopf gehen, wenn er diesem Buch zum ersten Mal begegnet. Man möchte es auch kaum glauben, daß man über das Thema der Salonwagen und Staatszüge ein ganzes, dickes Buch schreiben kann. Doch schon das Inhaltsverzeichnis spiegelt wider, daß man — zumindest für den Eisenbahn-Historiker — doch außerordentlich vieles darüber sagen kann, angefangen von der wagenbautechnischen Entwicklung über die betrieblichen Eigenarten bis hin zum politischen Zweck der Staatszüge und Salonwagen. Der Verfasser hat in Zusammenarbeit mit Dr. Alfred Niel mit diesem Buch ein Mosaikbild dieser besonderen Fahrzeuge aus der ganzen Welt zusammengestellt, das insbesondere in seinem technischen Teil auch dem Modellbahn-Bauer viele Anregungen für die Auswahl individueller Wagenmodelle geben kann. (Eine große Anzahl der besprochenen Wagen ist neben Fotos auch in Seitenansichts-Zeichnungen und Grundrissen dargestellt.) Der Freund des Modell-Betriebes findet dagegen viele Hinweise, wie Staatszüge, Hofzüge, Salonwagen usw. betrieblich zu behandeln sind, welche fahrplantechnischen Vorbedingungen für den Einsatz gegeben sein müssen und dergleichen mehr. Es ist deshalb nicht nur ein Buch für reine Eisenbahnfreunde und -historiker, sondern auch für uns Modellbahner.



Er stand einstens in der MIBA-

— der Bauplan für diesen Behelfswassertank, den sich nun Herr G. M. aus D. in TT-Größe aus 2 x 2-mm-Leistchen und Karton gebastelt hat.

Meine (kombinierte) Zweisystem-Anlage

von Ernst Kreuzer, Wien

Ich hatte ursprünglich eine reine Märklin-Anlage, doch konnte ich auf die Dauer der Verlockung nicht widerstehen, mir auch einige Fleischmann-Modelle (und andere Zweischienen-Gleichstrom-Fahrzeuge) zuzulegen. Aber zwei Anlagen nebeneinander — das erschien mir nicht das Richtige zu sein und folglich entstand meine Zwei-System-Anlage. Wie der schematische Gleisplan zeigt (Abb. 5) ist der Hauptteil eine in sich verschlungene Kreisstrecke. Die beiden Bahnhöfe, der Außenkreis und der dünn gezeichnete Teil des Innenkreises sind nach dem Zweischienen-Zweileiter-System (Fleischmann) aufgebaut. Der dick gezeichnete Teil des Innenkreises sowie der rechte Anlage teil sind mit Märklin-Gleisen ausgestattet.

In die Verbindungsgleise vom Innen- zum Außenkreis (Fleischmann) sind einseitige Trenngleise eingefügt, desgleichen an den Stellen, an denen Fleischmann- und Märklin-Gleise zusammentreffen (T in Abb. 4). Es liegen also ein Schienenstrang der Fleischmann-Gleise und der Gleiskörper der Märklin-Gleise zusammen ständig an Masse. Mit dem Schalter B-A in Abb. 4 können nun die „zweiten“ Schienenprofile des Fleischmann-Innenkreises entweder an

Masse (A = Märklin-System, mit Oberleitung!) oder an den Fleischmann-Außenkreis (B = Fleischmann-System) angeschlossen werden.

Im Fall A können also aus der Oberleitung gespeiste Züge vom in Abb. 1 dünn gezeichneten Fleischmann-Innenkreis in den dick gezeichneten Märklin-Teil überwechseln (bzw. umgekehrt), ohne daß der Betrieb im Fleischmann-Außenkreis gestört wird. Dabei spielt es im Prinzip keine Rolle, ob es Märklin-Oberleitungs-Fahrzeuge sind oder solche von Fleischmann usw. Sie müssen nur auf Oberleitungsbetrieb geschaltet sein und dürfen auch keine Mittel-Schleifer haben (die sich in den Fleischmann-Weichen verheddern könnten).

Im Fall B ist ein ungehinderter Verkehr vom Fleischmann-Innenkreis zum Außenkreis (und umgekehrt) möglich, vorausgesetzt, man hat alle (noch aus Fall A stammenden) Märklin-Fahrzeuge zuvor aus dem Fleischmann-Teil entfernt.

Für den Fahrbetrieb verwende ich grundsätzlich Gleichstrom, habe aber die Relais-Umschaltung der Märklin-Fahrzeuge beibehalten. Meine Trafos (Abb. 2) haben deshalb zwei Wicklungen: aus der einen wird der Fahr-

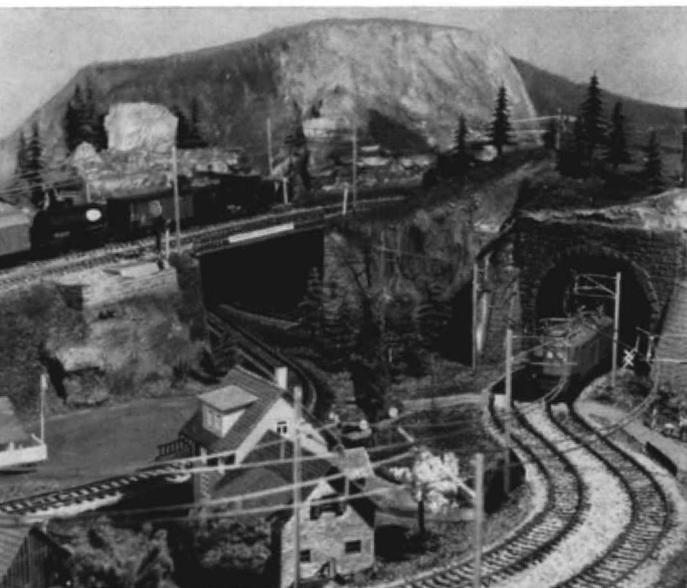


Abb. 1. Aus dem Tunnelportal rechts kommt die Zweischienen-Zweileiterstrecke, unter der Brücke in Bildmitte verläuft das Märklin-Gleis zum Verschiebeshof. Die Gleise auf der Brücke gehören wieder zum Zweischienen-Teil.

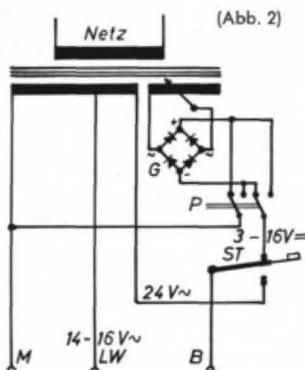




Abb. 3. Die linke Ausfahrt aus dem Talbahnhof; eine Etage höher der Bergbahnhof; beides im Fleischmanngleisteil. — Beachtenswert: die Oberleitungsverspannung.

Abb. 4. Umschaltung des Fleischmann-Innenkreises auf Märklin-Oberleitungsbetrieb (A), bzw. Zweischiener-Zweileiter-Unterleitungsbetrieb (B). T sind die Trennstellen in je einem Schienenstrang.

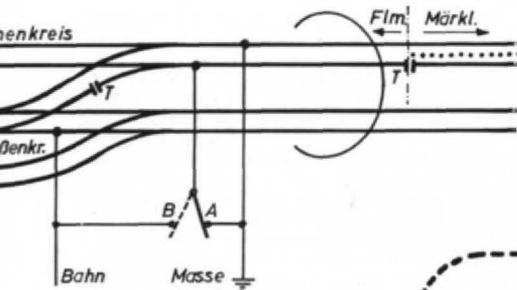
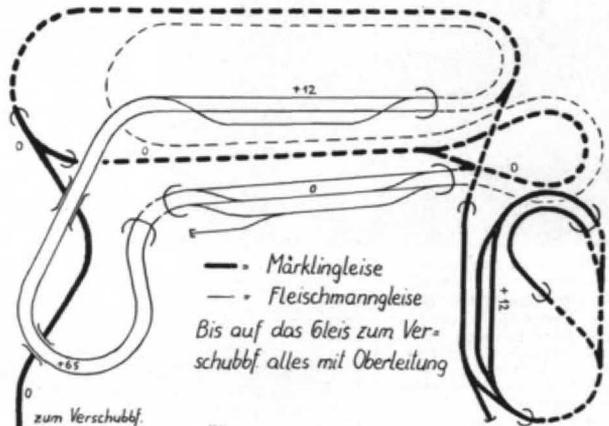


Abb. 2. Grundschialtung des Fahrpultes für Fahrtrichtungswechsel durch Umpolen bzw. Stromstoß. M = Masse.

Abb. 5. Gleisplan etwa im Maßstab 1:57. Die Märklin-Gleise sind mit dicken Strichen gezeichnet, die Fleischmann-Gleise mit dünnen. Die Zahlen sind Höhenangaben in cm. Oberleitung befindet sich über allen Gleisen mit Ausnahme der Strecke zum Vershub-Bahnhof.



Gleichstrom B (über Gleichrichter G) entnommen, aus der anderen die Umschaltspannung für die Märklin-Fahrzeuge (24 V Wechselstrom). Mit dem Polwender P kann ich die Fahrtrichtung der Gleichstromfahrzeuge wechseln, mit der Stromstoßtaste ST die der Wechselstromfahrzeuge. Für Lampen, Weichen usw. kann ich außerdem noch 14-16 Volt Wechselspannung über eine Anzapfung der zweiten Wicklung entnehmen (LW).

Auf meiner Anlage verkehren im übrigen hauptsächlich Fleischmann-, Liliput- und Märklin-Fahrzeuge. Die Oberleitungs-Triebfahrzeuge von Märklin sowie sämtliche Märklin-Waggons

laufen auf Fleischmann- und Liliput-Gleisen ausgezeichnet. Die E 44 und die E 69 von Fleischmann, fast alle Liliput-Wagen, sowie die meisten zweiachsigen Fleischmann-Wagen verkehrten von Anfang an anstandslos auf Märklin-Gleisen. Nachdem ich die Radlenker an den Märklin-Weichen etwas nachgebogen hatte, kommt es auch bei den anderen Fahrzeugen kaum noch zu Entgleisungen (ausgenommen im Schiebetrieb).

Anmerkung der Redaktion:

Die Ausführungen des Herrn Kreuzer dürften nicht nur für die Verknüpfung zweier verschiedener Modellbahnsysteme auf einer Anlage von Interesse sein, sondern auch in Bezug auf unsere Ausführungen über den „Grenzüberschreitenden Verkehr mit Systemwechsel“ bei der großen Eisenbahn in den Heften 13 und 14/XV. Mit der Methode des Herrn Kreuzer bietet sich eine weitere Möglichkeit an, einen vorbildähnlichen Systemwechsel auch im Modell praktisch durchzuführen.

Die Hemmschuh-Auswerferanlage

von
Axel Langkau
Berlin

Nicht jeder Ablaufberg hat komfortable Gleisbremsen, insbesondere wenn es sich um eine Rangieranlage in einem mittleren oder kleineren Bahnhof handelt. Das Abbremsen der Wagen erfolgt dann im allgemeinen mit Hemmschuhen, die von den Hemmschuhlegern je nach Geschwindigkeit, Masse und Stillstandspunkt des einzelnen Wagens auf den Schienen plaziert werden. Diese Tätigkeit erfordert ein gehöriges Maß an Erfahrung (damit der Wagen weder zu stark noch zu schwach abgebremst wird) und ist auch nicht ganz ungefährlich, denn so ein Hemmschuh kann auch mal von einem Wagen davongeschleudert werden; vielfach hat der Hemmschuhleger auch nur Sekunden Zeit zur Verfügung, um den Hemm-

schuh vor den anrollenden Wagen zu praktizieren.

Solange der Hemmschuh zum Anhalten des Wagens dient, ist das spätere Abnehmen von der Schiene (nach dem Anhalten des Wagens) kein Problem. Anders jedoch, wenn der Hemmschuh nur als „Vorbremse“ dienen, also die Aufgabe einer der bei großen Ablaufbergen vorhandenen Gleisbremsen übernehmen soll. Dann wird er eine kurze Strecke vom Wagen mitgeschleift und muß dann mit einer besonderen Vorrichtung wieder unter dem Rad „weggezogen“ werden. Die Abbildungen 1-4 zeigen eine solche Vorrichtung.

Auf der Plattform (Abb. 2) läuft der Hemmschuhleger dem Wagen entgegen und schiebt den Hemmschuh mit Schwung vor das Rad. Vom Rad wird der Hemmschuh mitgenommen und zwar bis zu der in Abb. 4 sichtbaren „Ausweiche“. Da die Unterseite des Hemmschuhs U-förmig ist, gleitet dieser in Pfeilrichtung auf dem abweichenden Schienenstumpf weiter, dessen Oberkante um einige Zentimeter abgeschliffen wurde. Das Rad lastet also nicht mehr auf dem Hemmschuh (sondern rollt auf der spitz ausgezogenen Profildung weiter), gibt ihm aber doch soviel Schwung, daß er in die „Kehrschleife“ (eine Konstruktion aus Stahlblech und gebogenen Profilen) „geschossen“ wird. In dieser rutscht er zurück bis zum

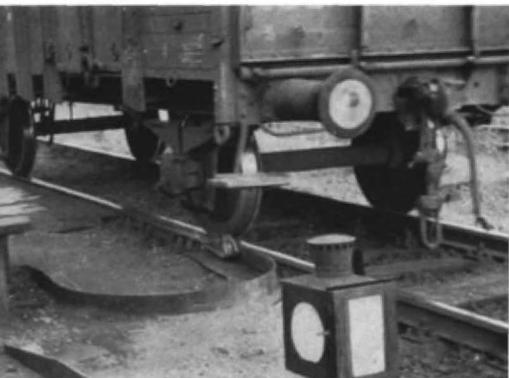
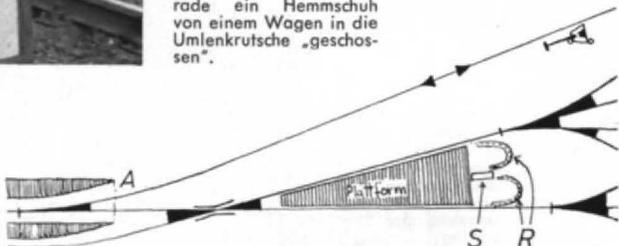


Abb. 1. Hier wird gerade ein Hemmschuh von einem Wagen in die Umlenkrutsche „geschossen“.

Abb. 2. Unmaßstäbliche Lageskizze der Hemmschuh-Auswerfer-Anlage, die Herr Langkau im Güterbahnhof-Berlin-Grünwald entdeckt hat. A = Ablaufberg, S = Hemmschuhständer, R = Rutschen für den Hemmschuh. Das obere Gleis führt zur Ausfahr- bzw. Einfahrgruppe.



laufen auf Fleischmann- und Liliput-Gleisen ausgezeichnet. Die E 44 und die E 69 von Fleischmann, fast alle Liliput-Wagen, sowie die meisten zweiachsigen Fleischmann-Wagen verkehrten von Anfang an anstandslos auf Märklin-Gleisen. Nachdem ich die Radlenker an den Märklin-Weichen etwas nachgebogen hatte, kommt es auch bei den anderen Fahrzeugen kaum noch zu Entgleisungen (ausgenommen im Schiebetrieb).

Anmerkung der Redaktion:

Die Ausführungen des Herrn Kreuzer dürften nicht nur für die Verknüpfung zweier verschiedener Modellbahnsysteme auf einer Anlage von Interesse sein, sondern auch in Bezug auf unsere Ausführungen über den „Grenzüberschreitenden Verkehr mit Systemwechsel“ bei der großen Eisenbahn in den Heften 13 und 14/XV. Mit der Methode des Herrn Kreuzer bietet sich eine weitere Möglichkeit an, einen vorbildähnlichen Systemwechsel auch im Modell praktisch durchzuführen.

Die Hemmschuh-Auswerferanlage

von
Axel Langkau
Berlin

Nicht jeder Ablaufberg hat komfortable Gleisbremsen, insbesondere wenn es sich um eine Rangieranlage in einem mittleren oder kleineren Bahnhof handelt. Das Abbremsen der Wagen erfolgt dann im allgemeinen mit Hemmschuhen, die von den Hemmschuhlegern je nach Geschwindigkeit, Masse und Stillstandspunkt des einzelnen Wagens auf den Schienen plaziert werden. Diese Tätigkeit erfordert ein gehöriges Maß an Erfahrung (damit der Wagen weder zu stark noch zu schwach abgebremst wird) und ist auch nicht ganz ungefährlich, denn so ein Hemmschuh kann auch mal von einem Wagen davongeschleudert werden; vielfach hat der Hemmschuhleger auch nur Sekunden Zeit zur Verfügung, um den Hemmschuh vor den anrollenden Wagen zu prakti-

schuh vor den anrollenden Wagen zu praktizieren.

Solange der Hemmschuh zum Anhalten des Wagens dient, ist das spätere Abnehmen von der Schiene (nach dem Anhalten des Wagens) kein Problem. Anders jedoch, wenn der Hemmschuh nur als „Vorbremse“ dienen, also die Aufgabe einer der bei großen Ablaufbergen vorhandenen Gleisbremsen übernehmen soll. Dann wird er eine kurze Strecke vom Wagen mitgeschleift und muß dann mit einer besonderen Vorrichtung wieder unter dem Rad „weggezogen“ werden. Die Abbildungen 1-4 zeigen eine solche Vorrichtung.

Auf der Plattform (Abb. 2) läuft der Hemmschuhleger dem Wagen entgegen und schiebt den Hemmschuh mit Schwung vor das Rad. Vom Rad wird der Hemmschuh mitgenommen und zwar bis zu der in Abb. 4 sichtbaren „Ausweiche“. Da die Unterseite des Hemmschuhs U-förmig ist, gleitet dieser in Pfeilrichtung auf dem abweichenden Schienenstumpf weiter, dessen Oberkante um einige Zentimeter abgeschliffen wurde. Das Rad lastet also nicht mehr auf dem Hemmschuh (sondern rollt auf der spitz ausgezogenen Profildung weiter), gibt ihm aber doch soviel Schwung, daß er in die „Kehrschleife“ (eine Konstruktion aus Stahlblech und gebogenen Profilen) „geschossen“ wird. In dieser rutscht er zurück bis zum

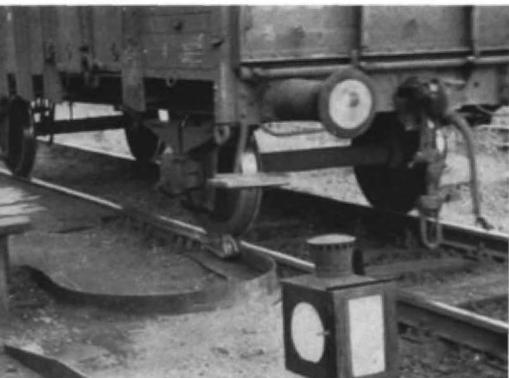


Abb. 1. Hier wird gerade ein Hemmschuh von einem Wagen in die Umlenkrolle „geschossen“.

Abb. 2. Unmaßstäbliche Lageskizze der Hemmschuh-Auswerfer-Anlage, die Herr Langkau im Güterbahnhof-Berlin-Grünwald entdeckt hat. A = Ablaufberg, S = Hemmschuhständer, R = Rutschen für den Hemmschuh. Das obere Gleis führt zur Ausfahr- bzw. Einfahrgruppe.

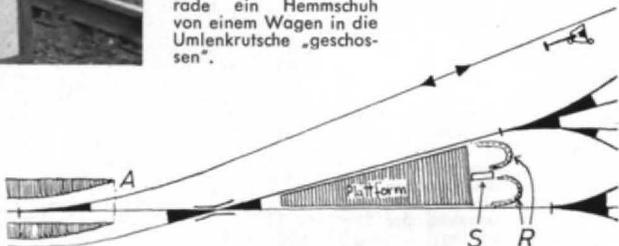


Abb. 3. Am Gleis links ist deutlich zu sehen, daß das Auswerf-Schienenstück niedriger ist als das weiterführende Schienenprofil, so daß der druckenthemmte Hemmschuh hemmungslos in die Kurve entgleisen kann.



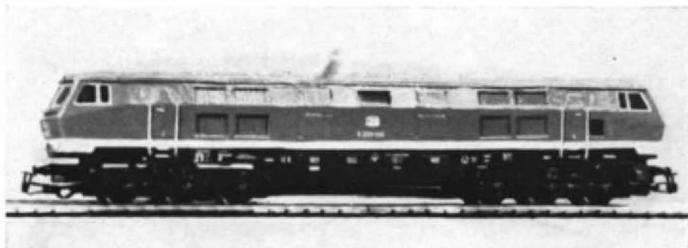
Abb. 4. Die eine Hälfte der Anlage. Deutlich ist die Ausweiche für den Hemmschuh zu sehen. Damit der Wagen nicht auch den Weg in diese Ausweiche nimmt, wird er durch die Leitschiene am linken Schienenstrang im Gleis gehalten. Diese Leitschiene kann im Modell eventuell gleich noch als Kontaktgeber (z. B. zum Stellen der Weichen) verwendet werden (!). Rechts oben der Hemmschuhständer.

Hemmschuh-Ständer, wo er vom Rangierer aufgenommen, auf der Gleitfläche leicht geölt und zur neuerlichen Verwendung bereitgelegt wird. Eine zwar etwas primitiv anmutende, aber doch praktisch erscheinende Angelegenheit.

Bei der Modellbahn werden wir zwar kaum in die Verlegenheit kommen, Hemmschuhe anzuwenden zu müssen. Diese Hemmschuh-Auswerfer-Anlage ist aber doch eine nettes „Ausstattungsstück“: Oft hat man zwischen den Gleisen des Rangierbahnhofes eine kleine leere Fläche, die man nicht gut mit dem 87sten Schotterhaufen dekorieren kann, stattdessen aber vorteilhafter mit einer Hemmschuh-Auswerfer-Anlagen-Attrappe. (Außerdem haben Sie dann

eine höchst plausibel klingende Erklärung Laien gegenüber, weshalb, warum und wieso der eine oder andere Ihrer abrollenden H0-Waggons einen so kurzen Auslauf hat...!)

PS: Fein, wenn uns eine Firma zur Spielwarenfachmesse mit maßstabgerechten H0-Hemmschuhen aus Kunststoff bedenken würde („Vollmer – woll’mer?“). Nicht allein dieser speziellen Auswerferanlage wegen, sondern weil diese Hemmschuhe (nebst Ständer) in natura auf jedem Bahnhofsgelände – sogar auf dem kleinsten! – herumliegen bzw. -stehen. Absatzschwierigkeiten dürften kaum zu erwarten sein, da die in H0 immerhin 5–6 mm langen Dingerchen andererseits wiederum so piepelig und springlebig wie Flöhe sein dürften...! Abgesehen davon: Kilometersteine in H0-Größe waren vor Jahren einstens eine „unvergeßliche“ Messeneinheit...! D. Red.



V 320 als H0-Modell

gebaut von Herrn Ulrich Städe aus Hannover. Das Gehäuse besteht (wie bei seiner V 160; s. H. 7/XVII, S. 311) im wesentlichen aus Balsa-holz und Bristolkarton; die Drehgestelle sind aus Metall. Für die nötige „Schwerkraft“ sorgt ein Bleiballast.