

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

7 BAND XVIII
20. 5. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Wieder eine neue **FLEISCHMANN** Modellbahn-Schau

im Ausstellungs-Wagen des
MEC Nördlingen e.V., der ab
sofort viele deutsche Städte
besuchen wird.



bewährt
begeehrt
aktuell

GEBR. FLEISCHMANN · 85 NÜRNBERG 5



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 7/XVIII

- | | |
|---|-----|
| 1. Bunte Seite: | |
| I. Zum heutigen Titelbild | |
| II. Karikatur „Die kleinen Leute“ | |
| III. Empfangsgebäude aus zwei Vollmer-Bausätzen | 335 |
| 2. Wo läuft der Speisewagen im Zug? (Wagenstandsanzeiger) | 336 |
| 3. BW-Motiv auf Arnold-Messeschaustück | 338 |
| 4. Schwierigkeiten beim Einbau von Bürkle-Magneten | 339 |
| 5. Tanz um den Maibaum (Preiser-Messemotiv) | 339 |
| 6. BR 74 aus einem GEM-Gehäusebausatz | 340 |
| 7. Eisenbahnplakate – Spiegelbilder ihrer Zeit (100 Jahre Eisenbahn-Reklame) | 344 |
| 8. Spaß an der Freud' (TT-Anlage H. Flohr, Wetzlar) | 345 |
| 9. Gleisdreiecke und ihre Probleme | 347 |
| 10. Der Leser hat das Wort: Kritische Betrachtungen zur Anlagen-Planung | 353 |
| 11. C4i-Eilzugwagen mit Doppeltüren der ehem. DR (BZ) | 355 |
| 12. Bietschtalbrücke in N-Größe | 358 |
| 13. DB-Zeichen zum Ausschneiden | 358 |
| 14. Vollmer-Ringlokschuppen für 10°-Gleiswinkel | 359 |
| 15. Fotografierte Schaufenster für Gebäude- modelle | 361 |
| 16. 6,5 x 3,5 m = 23 qm (H0-Anlage B. Rösch, Nauborn) | 361 |
| 17. Bergbahnen in 0 und H0 | 364 |
| 18. Künstliche Dammbauten (II) | 365 |
| 19. Man müßte nochmal 20 sein ... (Der Traum-Streckenplan) | 370 |
| 20. Lüsterklemmen-Schraubverbindungen | 370 |
| 21. Auf dem Bücherbord, in der Fensterneische (H0-Anlage H. Sommer, Berlin) | 371 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlerortgraben 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 -,20 DM Versandkosten).

▶ Heft 8/XVIII ist spätestens am 18.6.66 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Zum heutigen Titelbild: ▶

Auf der Fahrt in den Sommer
erwischte der Fotograf diesen von einer V 200 gezogenen Zug auf der Schwarzwaldbahn zwischen Gutach und Hornberg. Interessant ist die aus einer Kombination von behauenen und unbehauenen Steinen errichtete Brücke. Links hat sich in den Steinfugen sogar eine Pflanze angesiedelt und zwischen den Schottersteinen spritzt das Grün hervor; sicher wird deshalb hier wohl auch bald einmal der Unkrautvertilgungszug auftauchen. – Telefonlinien verlaufen auf beiden Seiten dieser Strecke, wobei die rechte (mit den vielen Leitungen) wohl in die Regie der Post gehört, die linke dagegen bahnneigen sein dürfte. – Links neben dem Gleis spitzt vor der Brücke noch ein Kilometerstein aus dem Gras.

Foto: DB/Doh (Stuttgart).

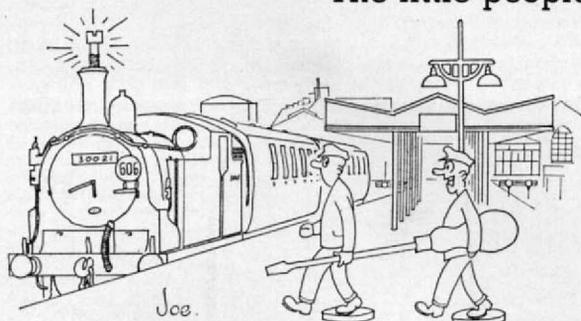


The little people = Die kleinen Leute:

„Dies ist eine der Gelegenheiten, wo eine übermaßstäbliche Hand doch besser wäre!“ (Aus der englischen Modellbahnzeitschrift „Railway Modeller“. Produktions- oder maßstabsbedingte Modellbahn-Ungereimtheiten werden auf solch witzige Weise aus der Sicht der kleinen Modellbahnfiguren glossiert oder gebrandmarkt).

Erst im August lieferbar

wird die Rokal-Bahnschranke sein, teilte uns die Firma Rokal mit, und nicht – wie im Messebericht infolge falscher Information berichtet – bereits jetzt zusammen mit den anderen Rokal-Neuheiten.



1+1=1

Zwei Bausätze des Vollmer-Bahnhofs „Kreuzeck“ – spiegelbildlich angeordnet – ergeben im Endeffekt ein einziges höchst imposantes Empfangsgebäude! Diesen Einfall verwirklichte WiWeWa (Willy Wessoly, Wallerfangen).



REIHENFOLGE DER WAGEN

FÜR NACHTREISEN
oder Speisewagen

Abb. 3. Zwar nicht direkt vor unserer Haustür, aber immerhin auf dem Nürnberger Hauptbahnhof steht dieser nicht gerade sehr feudale Wagenstandsanzeiger, bei dem die Züge komplett auf Kartonstreifen aufgezeichnet sind und nicht durch einzelne Wagen- bzw. Lokschildchen wie in Abb. 1 und 2 zusammengestellt werden.

WAGENSTANDS ANZEIGER

Abfahrtszug in Richtung Beladefolge der Wagen

| | | | |
|-----|-------|------------|--|
| 041 | D 109 | München | |
| 042 | D 52 | München | |
| 241 | E 516 | Karlsruhe | |
| 242 | D 248 | Stuttgart | |
| 243 | D 304 | Mannheim | |
| 319 | D 830 | Frankfurt | |
| 324 | E 688 | München | |
| 341 | E 192 | Stuttgart | |
| 342 | D 650 | Frankfurt | |
| 371 | E 404 | Regensburg | |

Abb. 1. Auf nahezu allen größeren Bahnhöfen sind derartige Wagenstandsanzeigertafeln aufgestellt, aus denen die Reisenden den Stand der Wagen allgemein oder der Kurswagen im besonderen entnehmen und sich dementsprechend auf dem Bahnhof postieren können. Und wir können uns nicht nur über den Stand der Speisewagen (hier von uns durch Kreuze hervorgehoben), sondern auch gleich noch über den Stand der Schlafwagen (liegendes L), Postwagen (Bogen mit Punkt) und Packwagen (Kästchen) orientieren. Die kleineren Kästchen deuten an, daß es sich um kombinierte Pack-Personenwagen handelt. Bemerkenswert ist, daß einige der Packwagen mitten im Zug eingestellt sind (was durch angehängte Kurswagen bedingt sein dürfte). Diesen Wagenstandsanzeiger entdeckten wir in Bielefeld.

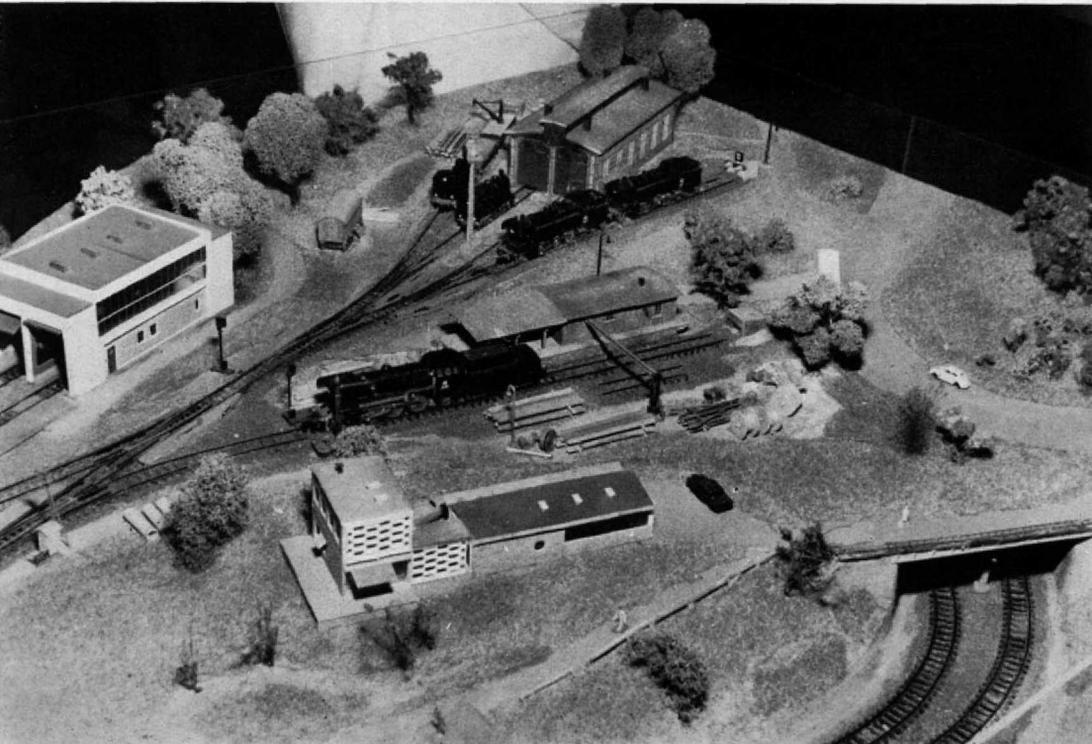
Abb. 2. Wer einen größeren Bahnhof auf seiner Anlage hat, sollte nicht versäumen, ebenfalls solche Wagenstandsanzeiger aufzustellen (en miniature natürlich). Sie sind übrigens bei der DB nicht einheitlich, sondern weisen – wie die Abb. 1 bis 3 bereits erkennen lassen – auf jedem Bahnhof eine etwas andere Ausführung auf. Dieser hier – einer von den vielen des Stuttgarter Hbf's – besteht aus einer beleuchteten Glasvitrine, eingerahmt von eloxierten Metallrahmen. – Vorschlag für die Anfertigung im Kleinen: Fotografieren, maßstäblich verkleinern und ein entsprechendes Rahmengerüst anfertigen.

Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht?

Bevor man eine Modellbahn-Lok in die Hand nimmt, sollte man doch besser die Gebrauchsanleitung lesen! Dann wären wir nämlich schon früher darauf gekommen, daß man zum Umpolen der Arnold-E 10 (s. Heft 6/XVIII, S. 285) keinen Lötkolben benötigt, sondern nur die Drehgestelle zu vertauschen braucht – wie es eben in der Gebrauchsanleitung steht. Da eine solche „geniale“ Konstruktion aber nicht alltäglich ist und folglich auch nicht zu vermuten war, haben wir in dieser Richtung gar nicht erst probiert – und sind prompt um drei Ecken herum trotzdem zum Ziel gekommen. Ja, ja – manchmal sieht man tatsächlich den Wald vor lauter Bäumen nicht – jou werkli!



Vor 15 Jahren ist diese Anlage keineswegs entstanden, aber damals wäre mancher froh gewesen, wenn ihm eine solche Detailgestaltung in H0-Größe möglich gewesen wäre, wie sie hier auf einem Arnold-Messemotiv aus dem Jahre 1966 dargeboten wird.



Sie fragen — wir antworten:

Schwierigkeiten beim Einbau von Bürkle-Magneten

Aufgrund Ihres außerordentlich interessanten und sehr klaren Berichtes über die Umstellung von Wechselstromloks auf Gleichstrombetrieb mittels Bürkle-Magnet habe auch ich mich an die Arbeit gemacht, leider allerdings wohl gerade die in dieser Beziehung schwierigste Lok erwischt: die Krokodil-Lok von Märklin. Um den Bürkle-Magneten richtig einbauen zu können, mußte ich an verschiedenen Stellen des Chassis Material wegnehmen und auch an den Polschuhen des Permamagneten selbst die Rundung für den Anker nachfeilen, damit sich der Anker frei drehen konnte. Die Lok läuft nunmehr zwar im Gleichstrombetrieb, aber nicht ganz so ruckfrei wie vorher bei Wechselstrombetrieb, obwohl der Anker vollkommen frei läuft. Was kann man da tun, um einen gleichmäßigeren Lauf zu erzielen?

E. K. in L.

Die Antwort der Redaktion:

Wir haben uns in dieser Angelegenheit an die Firma Bürkle als Hersteller der Austausch-Permamagnete direkt gewandt und folgende Stellungnahme erhalten:

„Beim Einbau von Bürkle-Magneten kommt es mitunter vor, daß beim Zusammentreffen ungünstiger Toleranzen Rahmen oder Magnet-Polschuhe oder auch beide etwas nachgearbeitet werden müssen. Diese Arbeiten sind aber nicht so schwierig, als daß sie nicht mit einfachstem Werkzeug (Feile) von jedermann durchgeführt werden könnten. — Da der Wirkungsgrad eines Motors um so besser ist, je kräftiger das Magnetfeld ist, wird der Luftspalt zwischen Feldmagnet und Anker möglichst klein gehalten. Deshalb sind auch die Bürkle-Magnete so eng toleriert, daß ggf. die erwähnten kleinen Nacharbeiten in Kauf genommen werden müssen, um ein Maximum an Motorleistung zu erzielen.“

Hinsichtlich der Laufeigenschaften ist gerade die Krokodil-Lok mit ihrem breiten Feldmagnet und dem dreiteiligen Anker ein großes Sorgenkind. Für dieses (zwangsläufig) starke Permanentmagnetfeld müßte man eigentlich einen steilgen Anker haben. Zusammen mit der Firma Schieck, Stuttgart, haben wir jedoch Versuche durchgeführt, um die Laufeigenschaften zu verbessern. Nach unseren Erfahrungen bringt ein Umwickeln des Ankers bereits eine wesentliche Verbesserung. Insbesondere geht die Stromaufnahme von bis zu 2 Ampere auf etwa 0,6—0,7 Ampere zurück und die Anfahr-eigenschaften werden besser. Anstelle der bisher 135 Windungen auf jedem Ankerhorn sind im gleichen Wicksinn 200 Windungen mit einer Drahtstärke von 0,15 mm aufzubringen. Wer das Umwickeln nicht selbst vornehmen



Der „Tanz um den Maibaum“

den die Messebesucher in diesem Jahr am Preiser-Stand bewundern konnten, ist förmlich eine Art Familien-Motiv: gemeinsam von den Herren Preiser Senior und Junior gestaltet. Der Senior zeichnete sowohl die Wappen des Maibaumes als auch die Verzierungen des Gasthofes, während der Junior-Chef den „Rest“ besorgte. Der Maibaum selbst ist ein natural-Fichtenstamm, der mit einer kleinen Preiser-Fichte gekrönt wurde (Gesamthöhe 19 cm). Der Kranz besteht aus verdrilltem Eisendraht und wurde mit grüner Wolle umwickelt. Er hängt an Bändern aus bunter Nähseide und hat einen Durchmesser von etwa 25 mm. Die spiralenförmig um den Stamm gewickelte Girlande besteht ebenfalls aus grünen Wollfäden, desgleichen die Girlande am Tanzpödest. Und belebt wurde das Ganze mit den neuen Preiser-Figuren (siehe auch Messebericht in Heft 5/XVIII, S. 229—231).

will, kann sich an die Firma Schieck, Stuttgart, Olgastraße 59 b wenden, die diese Arbeiten gern übernimmt. Entsprechendes gilt im übrigen auch für die Anker der Märklin-Loks 3010, 3017 und 3025.“

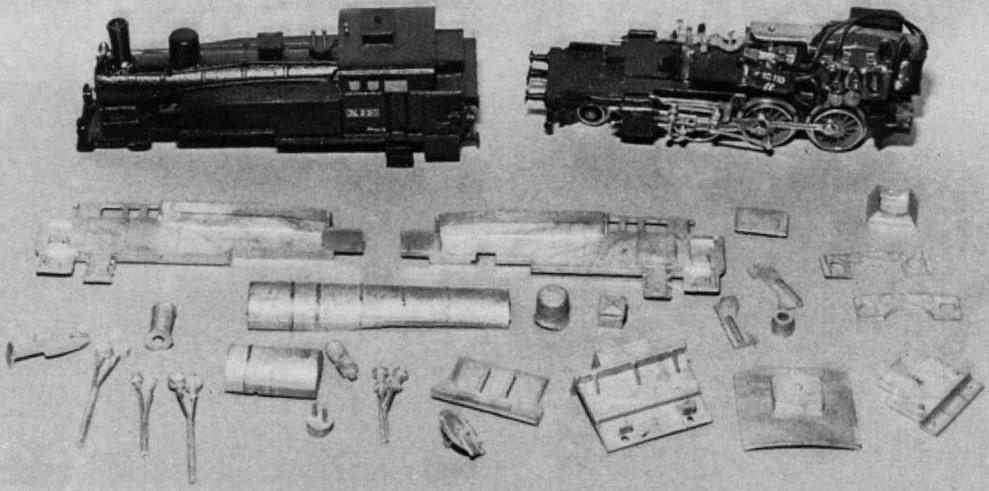


Abb. 1. Die Baukasten-74 und ihre Einzelteile. Hinten links ein fertig montiertes Gebäude, rechts daneben ein bereits präpariertes BR 24-Chassis. Im Vordergrund sämtliche Teile des Gehäusebausatzes (von denen einige durch besser detaillierte Teile von Heinzl ersetzt werden sollten; s. Abb. 4).

BR 74⁰⁻³ aus einem GEM-Gehäusebausatz der Fa. Vossler, Bonn und einem Märklin-BR 24-Fahrgestell.

Die Tenderlok der DB-Baureihe 740-3 — alias preußische T 11 — zählt mit zu den besonderen Lieblingswünschen der Modellbahner (s. a. Heft 2/XVIII, S. 53). Viele haben sich darum bereits ein Modell dieser Lok selbstgebaut, oftmals unter Verwendung des Fahrgestells der Märklin-BR 24. Letztere ist ebenfalls eine 1'C-Maschine; deren Chassis paßt recht gut für diesen Zweck, wenn auch die Radabmessungen und die Lage der Vorlaufachse nicht ganz dem Vorbild entsprechen. Aber man hat damit immerhin ein fertiges Fahrgestell mit einwandfrei funktionierendem Antrieb, der für viele trotz aller Bemühungen ein unüberwindliches Hindernis beim Selbstbau einer betriebsfähigen Lok darstellt. Mit einem solchen Chassis braucht man sich „nur“ noch ein passendes Gehäuse (das ja nicht funktionieren, sondern nur passen muß) zu bauen — und schon ist eine Lok fertig.

Dankenswerterweise wird nun — wie bereits in Heft 2 erwähnt — durch einen neuen Bausatz (englischer Fertigung), den die Fa. Vossler, Bonn, Dreieck 7, in Deutschland vertreibt, die Herstellung eines 74er-Gehäuses wesentlich vereinfacht. Dieser Bausatz (Abb. 1) enthält die Gußteile, aus denen das Gehäuse zusammengesetzt wird. Zweckmäßigerweise verwendet man dazu einen der bekannten Zweikomponenten-Metallkleber, wie z. B. Uhu-plus. Kontaktkleber (wie Pattex, Uhu-Kontakt o. ä.) sind nach unseren Erfahrungen in diesem

Fall nicht zu empfehlen, weil sie praktisch keine Lagekorrektur der Einzelteile erlauben, ohne die es im vorliegenden Fall nicht geht.

Das Löten der Teile ist gleichfalls nicht ratsam, weil das für die Gußteile verwendete Metall einen recht niedrigen Schmelzpunkt hat und beim Löten zu leicht davonfließen kann. Man versuche weiterhin nicht, alle Teile auf einmal zusammenzukleben; besser ist zweifellos, immer nur stufenweise vorzugehen. So klebt man z. B. zunächst einmal erst die Seitenwände mit der Rückwand zusammen und zwar so, daß der Kessel später mit leichter Spannung zwischen die Wasserkästen eingesetzt werden kann (Abb. 3).

Bei Zusammenbau kann man sich im großen und ganzen nach der dem Bausatz beigegebenen Anleitung richten. Wir empfehlen jedoch noch einige zusätzliche Änderungen (s. Abbildungen 2 u. 4), die dem Aussehen der fertigen Lok zum Vorteil gereichen. Wichtig ist auch, daß man alle Teile vor dem Zusammenkleben von allen Angußresten, Formgraten usw. befreit. Das kann man mit einer kleinen Feile und einem scharfen Bastelmesser tun. Das Metall, aus dem die Teile gegossen sind, ist nämlich verhältnismäßig weich und läßt sich leicht schneiden. Es ist andererseits aber auch äußerst bruchempfindlich, so daß es die Teile möglichst keiner allzustarken Belastung aussetzen darf.

Wenngleich beim Zusammenbau des Bau-