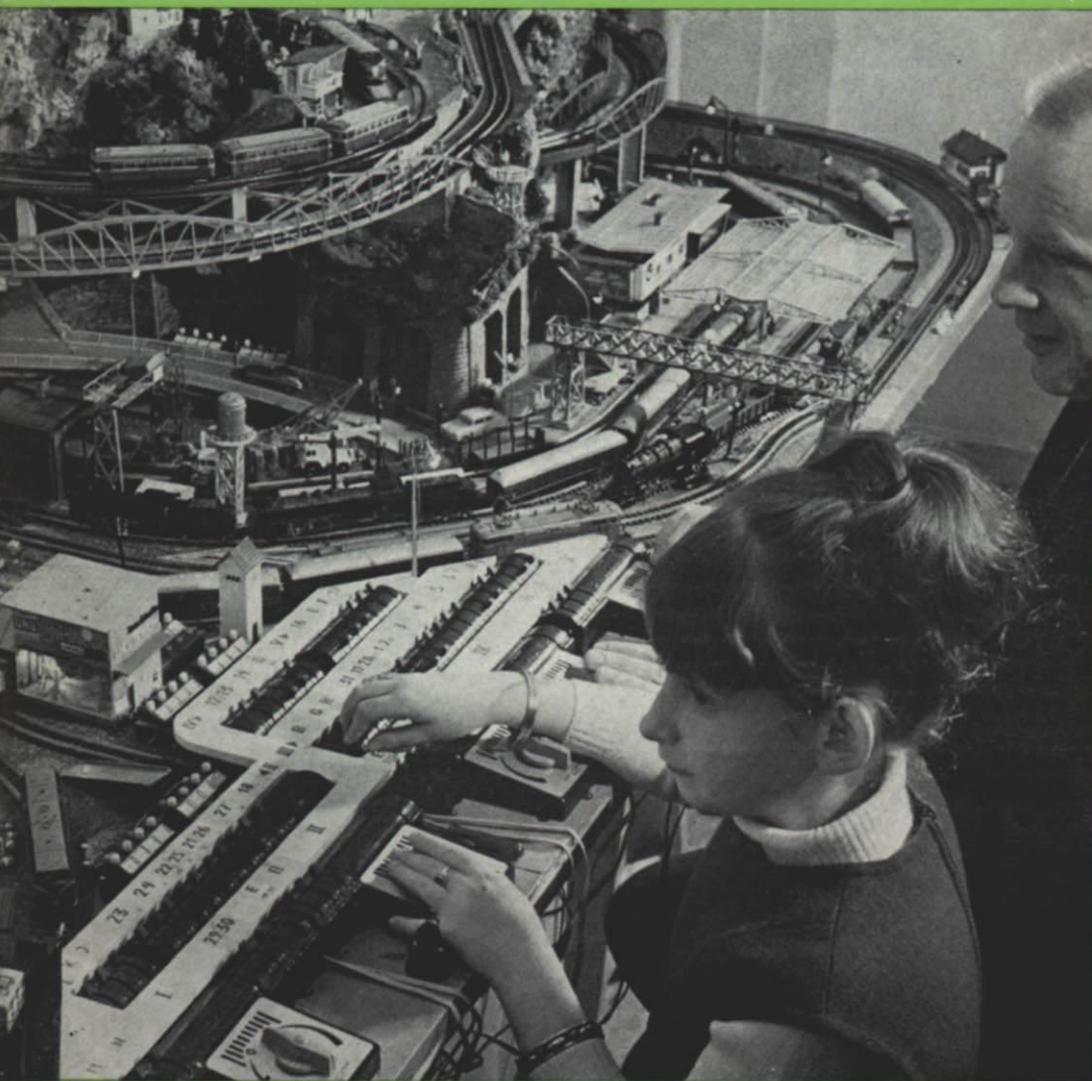


Miniaturbahnen

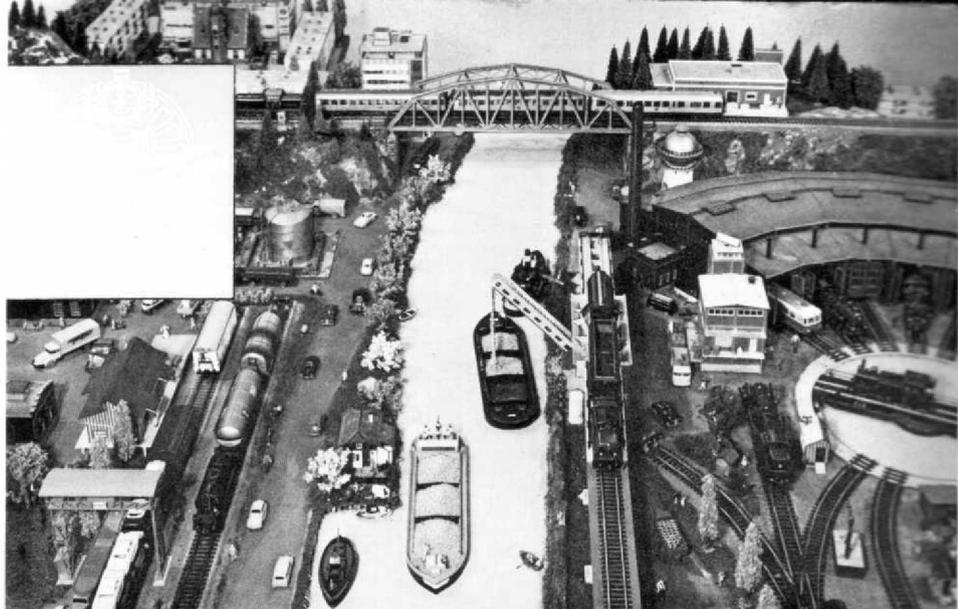
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



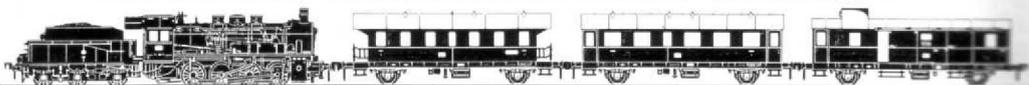
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

11 BAND XVIII
26. 8. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.-DM



GEBR. FLEISCHMANN · MODELL-EISENBahn-FABRIKEN · 85 NÜRNBERG 5



„Fahrplan“ der Miniaturbahnen 11/XVIII

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite: Titelbild – Karikatur – Die MIBA in Qatar – Auf falschem Gleis | 535 | 12. Fahrzeug- und Lichtsignal-Selbstbauten in N-Größe | 557 |
| 2. Liliput-Neuheiten: I. „Sputnik“; II. Messing-Normräder | 535 | 13. Kleine Randnotizen | 557 |
| 3. Widerlager für Stahlkonstruktionsbrücken | 536 | 14. Bi Bay 30, zweiachsiger Einheitspersonenvagen (BZ) | 558 |
| 4. Austauschkupplungen von Fleischmann und Trix | 539 | 15. Freiland-Anlagen von 1/87 bis 1/2 Originalgröße (Schluß) | 560 |
| 5. Die V+T-TT-Anlage (H. Flohr, Wetzlar) | 541 | 16. Der denkende Abstellbahnhof | 562 |
| 6. Die neuen Kataloge der Modellbahn-Industrie | 544 | 17. Künstliche Dammbauten (3) | 564 |
| 7. Märklin-Schnellzugwagen mit Leuchtstab | 545 | 18. Kleine Kniffe – die interessieren könnten: | |
| 8. Zahlen – Ziffern – Zeichen – die neue internationale Kennzeichnung der Reisezugwagen (Teil 1) | 546 | I. Felsenschichten aus Styroporplatten | |
| 9. ... und das in Baugröße 0 (Anlage Heydgen, Aesch) | 550 | II. Grundgerüst für Gleisspirale | 567 |
| 10. Tips für Tümpel und Teiche (kleine Gießharz-Gewässer) | 554 | III. Gesonderte Stromversorgung für Weichen und Signale | |
| 11. Fernbedienter Lichtschalter bei Märklin-Gleichstromloks | 556 | IV. Isolierte Rokal-Kupplungen | 568 |
| | | 19. Numerierte Weichen bei der DB | 568 |
| | | 20. Die Schienenzepp-Bremse | 569 |
| | | 21. Oberleitungsmaste für Old-Timer-Anlagen | 570 |
| | | 22. Oberleitungen unserer Zeit (Foto Bf. Basel SBB) | 571 |

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

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 –20 DM Versandkosten).

► Heft 12/XVIII ist spätestens 24.9.66 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



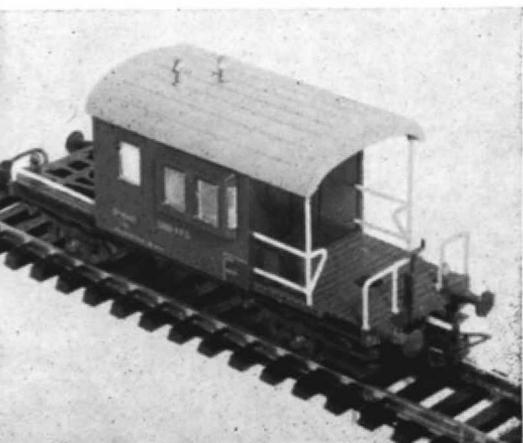
Unser heutiges Titelbild: Spaß an der Freud' haben Vater Horst Flohr und Tochter Petra mit ihrer V+T-TT-Bahn, über die auf Seite 540 ff. bildberichtet wird.

Sehnlichst erwartete MIBA -

nicht nur in Deutschland, sondern auch in fernen Ländern, wie z. B. dem Scheichtum Qatar am Arabischen Golf: „Kein Theater, kein Kino, kein Restaurant, kein Bier und keine Eisenbahn – und deshalb freue ich mich immer ganz besonders, wenn ich am Flughafen unserer ‚Hauptstadt‘ Doha die MIBA in Empfang nehmen kann“, schreibt unser Leser P. von über die Bos (den wir hiermit bestens grüßen!).



Neues von Liliput



Auf falschem Gleis . . .

Im Juli dieses Jahres schrieb (laut Polizeibericht) ein Dreizehnjähriger an den Inhaber eines bekannten Nürnberger Spielwarengeschäftes: „Legen Sie noch heute Abend folgende Spielzeugeisenbahnteile an der Eisenbahnbrücke bei . . . ab, sonst explodiert in Ihrem Geschäft eine Bombe.“ Es folgte eine „Bestellung“ (mit Katalognummern!) für Loks, Wagen, Gleise, Transformatoren usw. im Werte von nicht weniger als 5000,- DM, „lieferbar“ in 5 Paketen.

Die Pakete wurden zwar am gewünschten Ort hinterlegt (allerdings leer), aber es legte sich auch die Kripo auf die Lauer – und die schnappte dann auch das hoffnungsvolle Früchtchen, das – da noch nicht dem Jugendstrafgesetz unterworfen – mit einem blauen Auge (oder besser: einem versohnten Hintern) davongekommen sein dürfte.



Der kleine Erpresser: „Wenn Du mir jetzt nicht sofort die Märklin E03, die Trix-TEE-Wagen und die Fleischmann 55 kaufst, sage ich der Mutti, daß Du das Dienstmädchen abgebusselt hast! . . .“

Zeichnung: A. Guldner, Lemmie/Hann.

I. „Sputnik“

„Sputnik“ wird von den Schweizer Eisenbahnfreunden ein Güterzugbegleitwagen der SBB genannt, der jetzt gewissermaßen als Zwischen-den-Messen-Neuheit von Liliput in gewohnter Qualität herausgebracht wurde (Abb. links). Das H0-Modell hat eine LÜP von 10,5 cm und dürfte auf Grund seiner typischen Gestalt wohl hauptsächlich die Schweizer Modellbahner angehen.

II. Messing-Normradsätze

Normradsätze in Messingausführung wurden auf besonderen Wunsch deutscher Modellbahnfreunde (!) in das Fertigungsprogramm aufgenommen. Mit diesen neuen nichtmagnetischen Radsätzen ist nämlich ein einwandfreies Funktionieren der magnetisch betätigten Kadee-Kupplungen gewährleistet. Sie sind jedoch nur als „Ersatzteil“ zusätzlich zu den (grundsätzlich mit Eisenrädern ausgestatteten) Waggons erhältlich. Auch die Eisenräder der nach Deutschland gelieferten Waggons haben – wie bereits im Messebericht erwähnt – Normabmessungen. Beide Radausführungen sind übrigens brüniert.

Widerlager für Stahlkonstruktions-Brücken

Zu den im Handel erhältlichen Modellen von Stahlkonstruktionsbrücken werden zwar auch passende Brückenköpfe (Widerlager) geliefert, der eine oder andere wird jedoch vielleicht zumindest hinsichtlich dieser Widerlager etwas aus der Uniformität ausbrechen und eigene Wege gehen wollen. Mit unseren heutigen Bildern und Skizzen wollen wir hierzu einige Anregungen geben. Zweifellos lassen sich auch noch viele andere Versionen gestalten; die Brückenbauwerke der „richtigen“ Eisenbahn bieten dazu Vorbilder in Hülle und Fülle. Wichtig ist in jedem Falle, daß die Ausführung dieser Widerlager der Größe der Brücke in etwa entspricht: Für eine kleine Brücke ist der Brückenkopf natürlich nicht so wuchtig und

massiv wie für eine große (braucht es aus statischen Gründen auch gar nicht zu sein).

Verhältnismäßig stabil sollten auch bei der Modellbahn die Widerlager der Modellbrücken sein, insbesondere wenn die Brücke herausnehmbar ist, z. B. zwecks Zerlegung der Anlage oder zur Freigabe eines Zugangs zum Innenraum einer Rundum-Anlage. Man sollte sich da nicht nur auf die Plastik-Mauerpfeiler usw. verlassen, sondern diese nur als Verblendung auf kräftige Holzstützen aufkleben (s. Abb. 1). Man achte auch darauf, daß beim Übergang von der Brücke zur Dammstrecke usw. keine Gleis-„Huppel“ entstehen, bei deren Überfahren jedes Fahrzeug dann einen Nicker macht. Brückengleise und Streckengleise

Abb. 1. Die Aufmerksamkeit gilt hier nicht so sehr der wundervoll modellierten Brücke (obwohl sie es eigentlich verdient im Mittelpunkt zu stehen), sondern den Widerlagern. Rechts ein bereits fertiggestelltes und in die Rohform der Landschaft eingebettetes Mauerwerk-Widerlager, links das eigentliche Widerlager: die noch unverkleidete stabile Bretterkonstruktion, die später ebenfalls noch mit Mauerplatten kaschiert und in das Gelände eingebettet wird. Dieses Motiv und auch das von Abb. 2 befindet sich auf der H0-Anlage des Modellbahnclubs von McKeesport in USA (oder besser: befanden sich dort, denn die Anlage mußte inzwischen abgebaut werden).





(Die Fotos Abb. 1 u. 2 wurden uns freundlicher Weise von der Redaktion des Model-Railroader zur Verfügung gestellt).

Abb. 2. Bei dieser kräftigen Gitterbrücke mit oberliegender Fahrbahn sind die Brückenköpfe in Betonmanier gehalten. Interessant ist die Spundwand unterhalb des Brückenkopfes, mit der die Uferböschung abgefangen wird.

Abb. 3 u. 4. Mit diesen beiden Skizzen gibt Pit-Peg noch eine Anregung für den speziellen Fall, daß der Talhang verhältnismäßig flach ansteigt. Der Raum zwischen dem Widerlager-Stützpfiler und der Hangstrecke wird durch einen gemauerten Rundbogen überbrückt. Man macht die stützfreie Spannweite



einer Brücke in der Regel nur so groß, wie es unbedingt sein muß und überbrückt den Rest (des Tales) mit einfacheren und darum auch meist billigeren Konstruktionen, wodurch diese Bauwerke noch interessanter wirken, auch und insbesondere im Modell. Es muß jedoch nicht unbedingt ein solcher gemauertes Rundbogen sein, sondern man könnte die Restüberbrückung genauso gut mit einer der im Handel erhältlichen „Vorflutbrücken“ usw. (z. B. von Kibri bzw. Vollmer) durchführen. Zu welcher Lösung man sich letztlich entschließt, ist im wesentlichen wohl Geschmackssache.



Abb. 5. Ein Vollmer-Messe-Ausstellungsmotiv mit der neuen Vorflutbrücke, hier jedoch als Hauptbrücke verwendet. Diese Vorflutbrücke sowie die neue Kastenbrücke und die dazugehörigen Brückenköpfe (mit technisch richtig imitierten Auflagern, siehe Heft 5/XVIII, S. 250) sind nunmehr im Handel erhältlich.

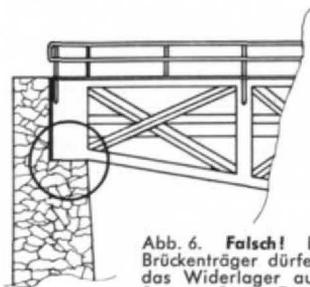


Abb. 6. **Falsch!** Die eigentlichen Brückenträger dürfen nie direkt auf das Widerlager aufgelegt werden! Stets muß ein Brückenaufleger wie in Abb. 7 verwendet werden.

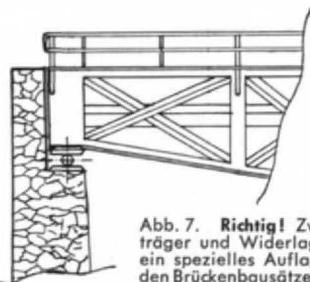


Abb. 7. **Richtig!** Zwischen Brückenträger und Widerlager befindet sich ein spezielles Auflager, wie es auch den Brückenbausätzen beigegeben ist.

sollen also genau in einer Ebene liegen oder man sieht — falls sich Gefälle bzw. Steigungen an die Brücke anschließen — sanfte Ausrundungen der Neigungswchsel vor (was man übrigens sowie generell tun sollte!).

Nicht unwichtig ist die richtige Ausführung der Brückenträgerauflage. Metall hat nun mal die Eigenschaft, sich bei Erwärmung auszudehnen. Daß dieses physikalische Gesetz sich sogar in H0 bemerkbar macht und uns vor Probleme stellen kann, haben wir in Heft 13/XVI, S. 588 im Bezug auf lange Oberleitungsstrecken behandelt. Bei den eisernen Brücken in H0-Größe ergeben sich in dieser Hinsicht zwar kaum Probleme (auch wenn sie statt aus Kunststoff aus Metall gebaut sind), doch kommen wir nicht drum herum, die Rollenlager der eisernen Brücken des Vorbilds nachzugestalten, da sie ein äußerst wichtiges und charakteristisches Merkmal solcher Brücken darstellen und nicht vernachlässigt werden dürfen (s. Abb. 6 und 7). Eine eiserne Brücke ist nur an dem einen Ende fest verankert, während das andere auf massiven Rollenlagern ruht, so daß sie sich bei starker Sonneneinwirkung ohne weiteres um einige Millimeter (mitunter sogar Zentimeter!) ausdehnen kann. Nicht auszudenken, was passieren würde, wenn sich das Metall nicht ungehindert ausdehnen könnte!

Das sind sie
also – die

Austauschkupplungen von Fleischmann und Trix!

In Heft 9/XVIII haben wir Sie kurz über das bevorstehende Erscheinen der Austauschkupplungen von Fleischmann und Trix informiert. Heute können wir Ihnen die Austauschkupplungen bereits vorbildlich vorstellen:

Die **TRIX**'sche Austauschkupplung dürfte bei Erscheinen dieses Heftes sogar bereits im Handel erhältlich sein, zunächst allerdings nur für die zur vergangenen Spielwarenmesse erstmals vorgestellten Old-Timer-Wagen, sowie in einer weiteren Ausführung für die neuen langen 26,4 m- und 27,5 m-Wagenmodelle. Bei den Old-Timer-Wagen ist der Austausch höchst einfach: Man faßt die bisherige Kupplung mit zwei Fingern und zieht sie mit einem kurzen Ruck aus dem Wagenboden heraus. Der Kupplungsschaft ist so konstruiert, daß dies ohne Beschädigung des Wagens bzw. der Kupplungshalterung möglich ist. Dann schiebt man die Austauschkupplung einfach in den Kupplungsschlitz ein. (Aufpassen, daß die seitlich abstehenden Kunststoff-„Zweige“ mit in den Schlitz gleiten und nicht etwa zurückgebogen werden!). Ein kurzer Druck läßt den Schaft in die Halterung einrasten und schon ist der Wagen Märklin-kupplungsbereit!

Bei den Austauschkupplungen für die Drehgestelle ist die Sache nicht ganz so einfach, da hier das Drehgestell vollständig demontiert werden muß. Es sind aber keinerlei Klebestellen, Lötstellen oder Verschraubungen zu lösen, sondern die einzelnen Teile sind nur ineinander eingehängt und können infolge der Elastizität des Materials leicht voneinander getrennt werden. Eine entsprechende Anleitung wird den Austauschkupplungen beigegeben, so daß wir uns hier weitere Erläuterungen ersparen können.

FLEISCHMANN wird ebenfalls zwei Ausführungen liefern, mit denen jedoch der gesamte Fahrzeugpark umgerüstet werden kann. Bei den mit einer Hohlните befestigten Kupplungen muß diese ausgebohrt werden. Dann setzt man anstelle der alten Kupplung die neue mit der Nummer 84 S ein und steckt anstelle der Hohlните den der Kupplung beigegebenen Kunststoffzapfen mit Widerhaken ein.

Bei der zweiten Fleischmann-Ausführung ist entweder die Pufferbohle durch Abschrauben der Puffer abzunehmen oder – bei einer Reihe anderer Fahrzeugtypen – der Blechhaltewinkel nach dem Aufbiegen der Befestigungslaschen aus der Pertinax-

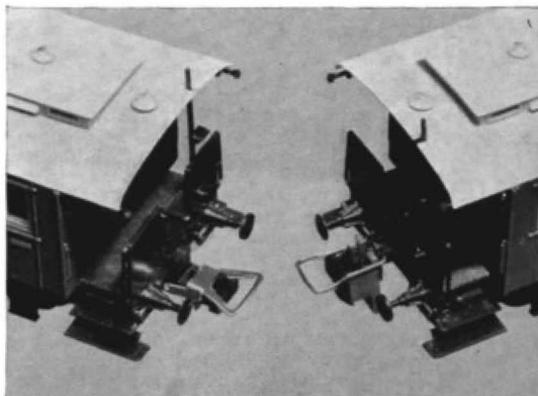


Abb. 2. Die Trix-Austauschkupplung à la Märklin (links) – augenscheinlich zierlicher als die Trix-International-Kupplung (rechts) – an einem Trix-Wagen.

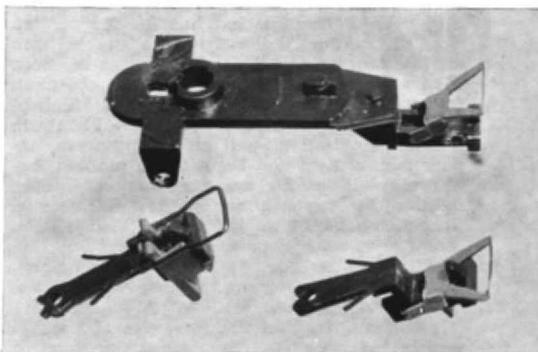


Abb. 3. Trix-Austauschkupplungen; oben: für Drehgestelle; unten rechts: für die neuen Old-Timer-Wagen. Links unten: Trix-International-Kupplung zum Vergleich.

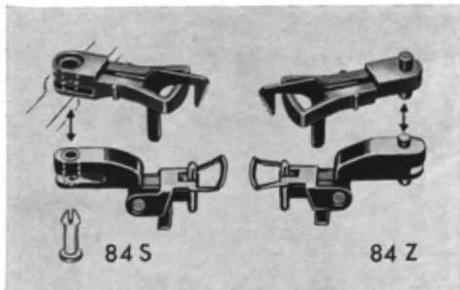


Abb. 1. Die beiden Ausführungen der Fleischmann-Austauschkupplung. Darüber die jeweils „dazugehörigen“ Original-Fleischmann-Kupplungen.

platte zu ziehen. Die bisherige Kupplung läßt sich dann leicht entfernen und die neue einsetzen. Pufferbohle bzw. Blechhaltebügel sind dann wieder an ihrem Platz zu befestigen. (Puffer anschrauben bzw. Laschen umbiegen).

Mit diesen Austauschkupplungen ist – wie wir in Heft 9/XVIII bereits kurz ausführten – ein großer Schritt nach vorn auf dem Wege zu einer einheitlichen H0-Kupplung gemacht worden und den Firmen Fleischmann und Trix gebührt unser aller Dank und unsere Anerkennung! Möge sich Märklin zu einer ähnlichen Geste durchringen und bei einer etwa kommenden N-Bahn die Arnold'sche Kupplung übernehmen, damit bei der N-Bahn ein jahrzehntelanges Kupplungs-Traverspiel à la H0 von vornherein vermieden wird!

Spaß an der Freud' mit unserer

V + T - TT-Anlage

von H. Flohr
Wetzlar

Ich sehe den Sinn einer Modellbahn-Anlage nicht nur darin, daß man sie als Hobby baut, sondern sie soll auch später noch befriedigen, d. h. genügend Beschäftigungsmöglichkeiten bieten. Auch wenn man immer wieder neue Gestaltungsmotive findet und auf der Anlage durch Umbau verwirklicht, so muß man sich an der Anlage selbst doch auch lange Zeit erfreuen können, ohne gleich Pinsel oder Leimpott in die Hand nehmen zu müssen.

Natürlich wird es immer Miniaturbahner geben, die die höchste Vollendung ihrer Modellbahn-Anlage darin sehen, daß sie ein bestimmtes Motiv möglichst naturgetreu nachbilden. Aber bei vielen kommt trotz allem halt doch mehr „das Kind im Manne“ durch; sie wollen sich mit der liebenswerten Eisenbahn beschäftigen (um nicht zu sagen: spielen), auch wenn es mal nicht ganz nach den Fahr-dienstvorschriften geht (wenn's kein anderer sieht). In diesem Sinne lehne ich für meinen Teil auch vollautomatische Anlagen ab: Man sitzt davor und langweilt sich nach kurzer Zeit. Man will sich aber doch vom Alltag ablenken (nicht ablenken lassen!), will tausend Möglichkeiten haben, um immer wieder die Phantasie daran zu entfalten, will sich entspannen, indem man sich in den Bann der Eisenbahn begibt. Um dieses Ziel zu erreichen, kann man m. E. nicht immer genau nach den FV usw. vorgehen...

Man sagt zwar: in der Beschränkung zeigt sich der Meister — aber dann gibt es keine großen Fahrmöglichkeiten mehr! Und eine Bahn ist doch zuerst und zuletzt dazu da, daß man Züge fahren lassen kann, einen — oder auch zwei. Mehr nicht, denn mehr erfaßt das Auge zur gleichen Zeit doch nicht. Aber diese zwei fahren auf verschiedenen Strecken und zwar auf möglichst vielen verschiedenen, damit der „Geist“ immer wieder Abwechslung findet, sonst ermüdet das „Spielzeug“.

In diesem Sinne ist meine (oder besser: unsere) V+T-TT-Anlage entstanden: die TT-Bahn für Vater und Tochter. Manches daran und darauf ist „üblich“, manches romantisch, manches technisch unmöglich, aber alles ist so, weil es uns Freude macht und weil wir uns immer wieder daran erfreuen können. So entstand z. B. der etwas skurile „Monte Floretta“ auf ausdrücklichem Wunsch meiner Tochter, und sagen Sie was Sie wollen — uns beiden gefällt er stets von neuem. Und so könnte ich noch vieles aufzählen, was für uns irgendeine Bedeutung hat, auf einen Außenstehenden aber vielleicht befremdend, unrealistisch oder auch verspielt wirkt.

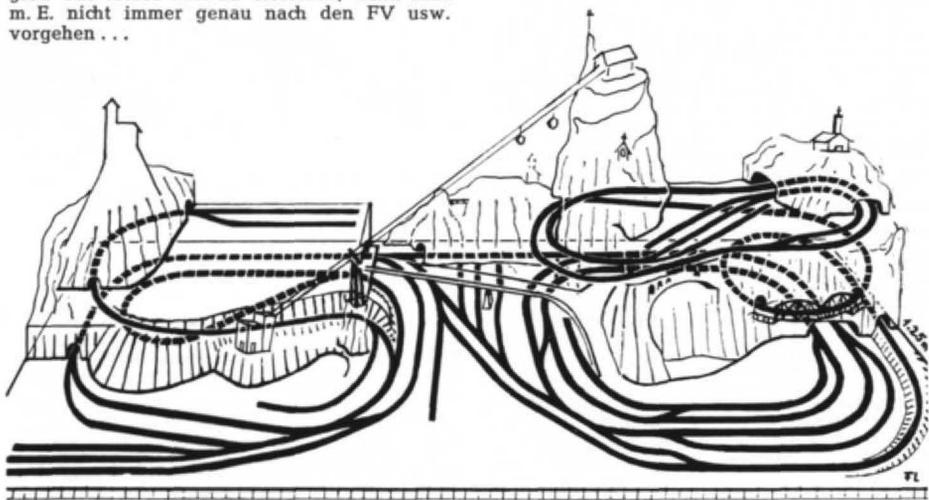


Abb. 1. Schematische Darstellung des Streckenverlaufs. Die Hauptfahrschleife führt von der Kehrschleife im Untergrund des linken Anlagenteils aus bis zur hochgelegenen Kehrschleife im rechten Anlagenteil und ist etwa 20 m lang. Das ergibt eine Fahrzeit für Hin- und Rückfahrt von fast zwei Minuten. Die rechte Kehrschleifenebene liegt etwa 28 cm über der Grundplatte und die Strecke dort hinauf hat eine Steigung von 5,5%.