Miniaturbahnen

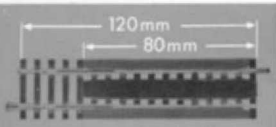
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

1 BAND XIX
6. 1. 1967

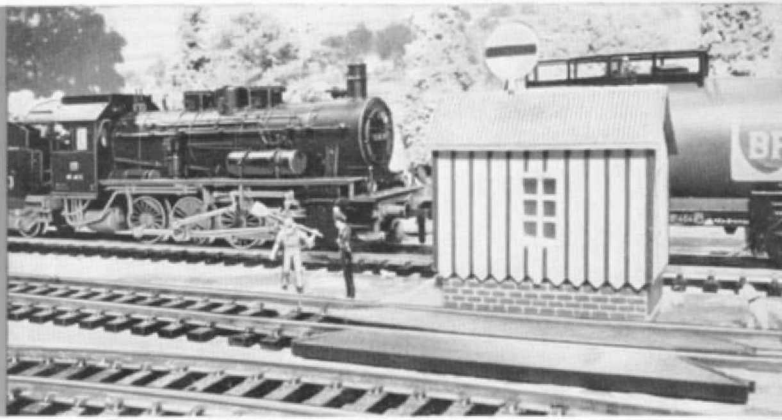
J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

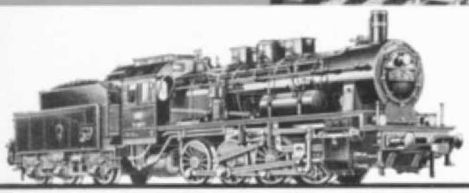
FLEISCHMANN modelltreue REIFE technische PERFEKTION



1710

. . . . nicht nur zum AUSGLEICH- sondern auch optisch als GLEIS-WAAGE





Fleischmann HO INTERNATIONAL

GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-
FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan" der Miniaturbahnen 1/XIX

1. Bunte Seite
   I. Zum Titelbild
   II. Rückansicht der BR 86
   III. Buchbesprechung: 1 C 1
   IV. Im Fachgeschäft eingetroffen 3
2. „Überflüssige" Hauptsignale? 4
3. Lange Fleischmann-D-Zug-Wagen 4
4. Überspannung zur Überwindung von Übergangswiderständen 6
5. Kabinentender (BZ) 8
6. Pit-Peg-Skizze zu einem Anlagenmotiv 14
7. Wie das Titelbild von Heft 16/XVIII entstand 15
8. „Delikatesse in N!" (Gebäudemodelle W. Hermann) 16
9. Anlagenmotiv (K. U. Roth, Oker) 18
10. Einer fragt für viele: Neue DB-Lichtsignale? 19
11. Lokschuppen als Garage – auch bei der DB! 19
12. Gleismäßig bescheidener . . . (Streckenplan-Entwurf G. Berg, Mannheim) 20
13. Fahrleitungen unter Brücken 22
14. Anlagenmotive (G. Rudolf, Ludwigshafen) 25
15. Vorsicht beim Löten an Märklin-Fahrtrichtungsrelais (Tip) 26
16. Anlagenmotive (D. Arend, Saarbrücken) 27
17. 2 nützliche Tips: Herstellung von Bremsschläuchen – Schnelleres Abbinden von Uhu-plus 28
18. H0-Anlage J. Strasser, Hamburg (8,5x2 m) 29
19. Zweiachsige Schienenwagen der ehem. Königl. Bay. Staatsb. (BZ) 33
20. Halbwellensteuerung – was ist das? 34
21. „Der teuerste Wagen meines Lebens!" (H0-Modell eines Behälterwagens von H. Puttlitz, Werdorf) 37
22. Waggon-Kreiselkipper (H. Sorg, Sigmaringen) 38
23. Dachboden-Isolation – noch wirksamer 39
24. Bahnsteigsperre für einen Haltepunkt (BZ) 40
25. Quick-Neuheit: H0-Schmalspur-Tunnelportal 40
26. Anlagenmotive (W. Friedrich, Berkheim) 40

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 u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg
Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –,20 DM Versandkosten).

Heft 2/XIX ist spätestens 4.2.1967 in Ihrem Fachgeschäft!

ARNOLD: Schienenbuseinheit mit Beiwagen und Steuerwagen, Turmmaste m. Querverspannung
BRAWA: Bahnmeisterwagen und Turmtriebwagen
EGGER: Dampftriebwagen 1010
LIMA: Diesel- und Ellok (201, 202), Wagen (401, 402)
PECO: 9°-Weiche
RUCO: Bierwagen
VOLLMER: restliche Neuheiten
QUICK: Bf. Uderns und Zweinitz

Stichtag: 14. 12. 1966
(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte)

Die etwas teurere Fahrkarte

für die „Miniaturbahnen" hat zahlreiche Leser dennoch nicht davon abgehalten, uns auch dieses Jahr wieder Glückwünsche und Grüße zum Jahreswechsel aus aller Herren Ländern zu übermitteln. Wir danken herzlich dafür und werden unser Bestes tun, um diese Verbundenheit zwischen Lesern und Verlag auch in Zukunft aufrechtzuerhalten und noch mehr zu pflegen!

In diesem Sinne besten Dank für Ihre bisherige Anhänglichkeit und auf eine neue gute Fahrt! WeWaW

Das heutige Titelbild:

Fahrt frei

ins neue Jahr, mit unverminderter Geschwindigkeit (obwohl das Signalbild eigentlich eine etwas „verhaltenere" Fahrweise verlangt). Hoffen wir, daß alle Weichen richtig gestellt sind und die Fahrt ohne Zwischenfälle verläuft. – Das Foto mit den beiden Kabinentender-Loks (s. a. S. 8) verdanken wir Herrn S. Bufe, München.

Von hinten besehen . . .

Als Bauhilfe und zum besseren Verständnis der Bauzeichnung in Heft 14/XVIII hier noch ein Konterfei der BR 86 von „schräg rechts unten nach vorn links oben". Beachten Sie insbesondere die ziemlich große Ausrundung zwischen Kohlentender und Wasserkästen (die in der Bauzeichnung vernachlässigt wurde).
(Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Buchbesprechung

1C1

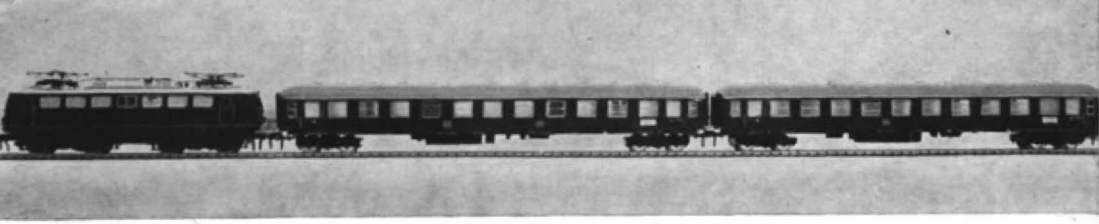
Entstehung und Verbreitung der Prairie-Lokomotiven

von Wolfgang Messerschmidt

120 Seiten, Format 25 x 18 cm, broschiert, 44 Typenskizzen sowie 93 Abbildungen auf Kunstdruckpapier, 4 Tafeln, 9,80 DM, erschienen im Franckh-Verlag, Stuttgart.

Wolfgang Messerschmidt, früher Konstrukteur einer bekannten deutschen Lokomotivfabrik, schildert in anschaulicher Form die einzelnen Entwicklungsphasen der 1C1-Lokomotivbauart – in Amerika unter dem Beinamen „Prairie" bekannt geworden. Das Buch ist übersichtlich nach den einzelnen Verbreitungsländern dieser Lok-Bauart aufgegliedert und wird – unterstützt durch die Zahlen- und Bildtafeln im Anhang – somit zu einem kleinen interessanten Nachschlagewerk über die heute noch in vielen Ländern in mannigfaltiger Form anzutreffenden Lokomotiven mit der symmetrischen Achsanordnung 1C1. – Für den Modellbahner besonders interessant: die Aufnahmen zahlreicher Lokomotiven verschiedener Bahnverwaltungen in ausgezeichneter Druckwiedergabe.

Diesem Heft ist das Inhaltsverzeichnis für Band XVIII beigefügt!



Lange Fleischmann-D-Zug-Wagen —

eine Messe-Neuheit . . . *(weiter auf Seite 6)*

Gibt es beim großen Vorbild

„Überflüssige" Hauptsignale?

Einer unserer Leser, Herr Jochen Feeder aus Worpswede, machte an der doppelgleisigen Hauptstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven folgende interessante Entdeckung: An einem Stumpfgleis im Bf. Ofenerdiek — etwa 100 m vor dem Prellbock — steht ein einflügeliges Hauptsignal, das ständig Hp0 zeigt; nachts wird dieses Signal beleuchtet. Da besagtes Stumpfgleis bis zum Ausbau der Weichen (siehe Lageskizze, Abb. 1) als Überholungsgleis fungierte, nahm Herr Feeder an, das Signal sei einfach vergessen worden, zumal tatsächlich auf den ersten Blick nichts die Aufstellung des Signals kurz vor dem Prellbock rechtfertigt (s. Abb. 2). Das zuständige Bundesbahn-Betriebsamt Oldenburg gab zu dieser Signalaufstellung die im folgenden auszugsweise wiedergegebene Erklärung ab:

„. . . Dieses Signal ist keineswegs vergessen worden, sondern steht aus gutem Grund dort. Das Gleis 3 des Bahnhofs Ofenerdiek ist ein Einfahrgleis für Züge aus Oldenburg (Old) nach Ofenerdiek mit Wagen für den Flugplatz, den Gemüsegroßmarkt und für andere Stellen. Es hat dort vor Jahren einen schweren Unfall gegeben (Lokführer tot, Heizer schwer verletzt, Lok umgekippt), weil der Lokführer das Gleisende im Dunkeln nicht erkannt hat. Daraufhin hat die Bundesbahndirektion Münster die Wiederaufstellung des Signals, das bereits früher hier stand, verfügt. Es handelt sich um ein f e s t s t e h e n d e s Signal, das n u r Hp0 zeigt und nachts beleuchtet wird. Es dient dazu, dem Lokführer der hier einfahrenden Züge einwandfrei den Halteplatz anzuzeigen . . .

Hochachtungsvoll! gez. Kück,
Bundesbahn-Oberrat"

Soweit also die Aufklärung dieses Kuriosums von kompetenter Seite, doch wird sich mancher nunmehr mit Recht fragen, warum man nicht das in der Regel zur Sicherung von Einfahrstumpfgleisen übliche Deckungssignal Sh 2 (nach Signalbuch, AB 95) aufgestellt hat (anstelle des aufwendigen Formsignals)?

Nun, das fragten wir ebenfalls die DB, deren zuständige Direktion in Münster die Aufstellung des Signals folgendermaßen begründete: „Das Anbringen des Signals Sh 2 setzt eine Einfahrgeschwindigkeit des Zuges von höchstens 30 km/Stunde voraus, auf die aber im Bahnhof Ofenerdiek verzichtet worden ist. Die Züge fahren dort also mit einer höheren Geschwindigkeit ein. Aus diesem Grund wurde vorsichtshalber zusätzlich noch ein Gleismagnet zur induktiven Zugbeeinflussung („Indusi") direkt neben dem Signal am Gleis eingebaut (siehe weißen Pfeil in Abb. 2, D. Red.). Diese Sicherheitsvorrichtung löst sofort eine automatische Zwangsbremsung des Triebfahrzeuges aus, falls das Signal einmal überfahren werden sollte. Dadurch dürfte ein Unfall — wie weiter oben beschrieben — völlig ausgeschlossen sein." —

Soviel über das „überflüssige" Signal im Bahnhof Ofenerdiek. Doch nicht genug mit diesem Sonderfall:

Herr Jürgen Braun aus Oldenburg entdeckte gleich 2 solcher „überflüssigen" Hauptsignale, und zwar an der Strecke Bremen/Hannover - Hamburg. Kurz nach Verlassen des Hamburger Hauptbahnhofs kann man hinter der Brücke am Block Oberhafen auf einem tiefer gelegenen Kai gleich 2 Hauptsignale sehen, die ebenfalls etwa 100 m vor einem Prellbock stehen. Die Skizze Abb. 3 zeigt diese Situation auf einem unmaßstäblichen Lageplan.

Abb. 4 stammt aus Mitteldeutschland: Im Bahnhof Suhl/Thüringen deckt ein Formsignal ein noch kürzeres Prellbock-Gleis. Hier, „wo die Welt mit Brettern vernagelt zu sein scheint", endet tatsächlich eine Bahnstrecke! Würde sich ein Modellbahner solches ausdenken, würde man ihn glatt für plemplem halten!

Zweifellos sind wohl auch noch anderswo in ähnlich gelagerten Fällen von der Bahn aus Gründen der Sicherheit Signale vor einem Stumpfgleis aufgestellt worden; die hier gezeigten Beispiele dürften demnach sicher nicht als einmalige Sonderfälle anzusprechen sein und sind wieder einmal ein Beweis für unsere immer wiederkehrende Behauptung, daß beim Vorbild nichts unmöglich ist!

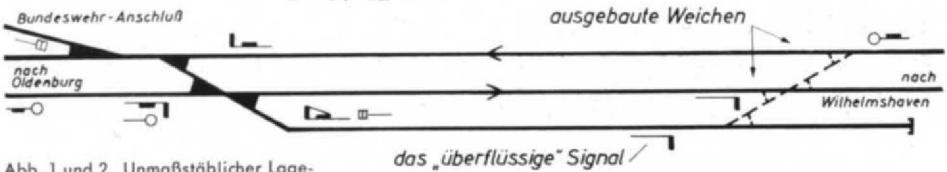
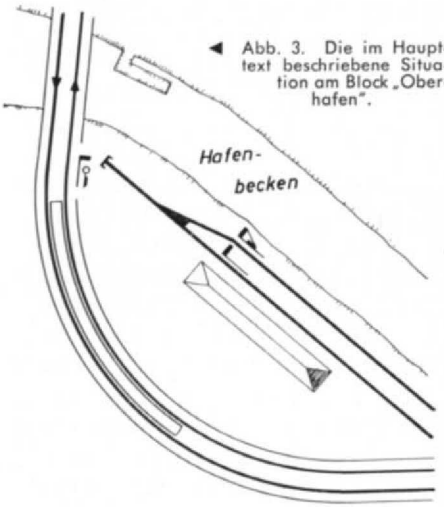
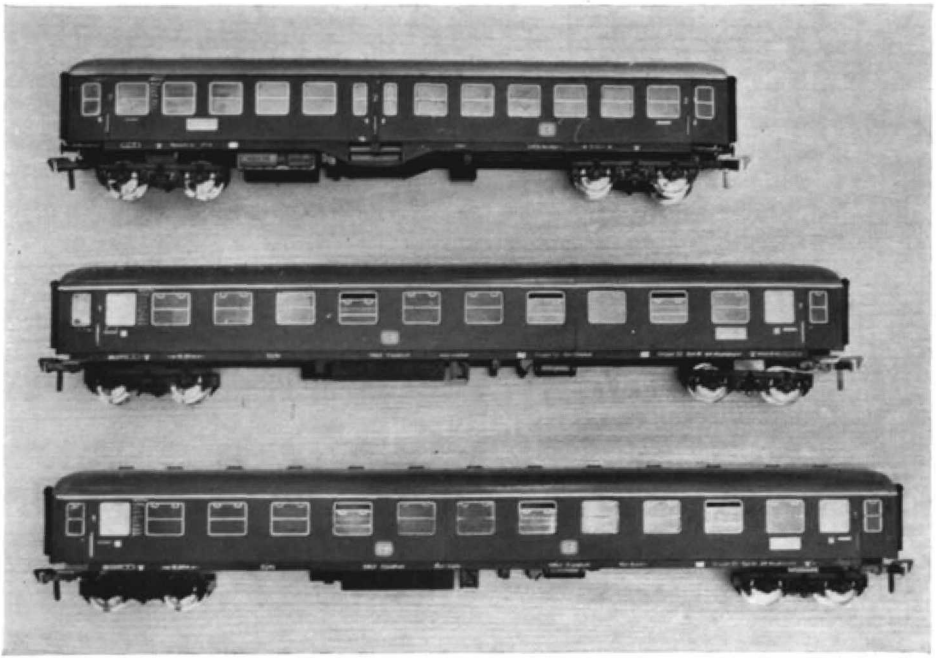


Abb. 1 und 2. Unmaßstäblicher Lageplan des Bf. Ofenerdiek mit dem „überflüssigen" Signal (rechts). Der schwarze Pfeil (im Bild) weist auf den Prellbock hin, der weiße auf die „Indusi".
(Foto: J. Braun, Oldenburg)



◀ Abb. 3. Die im Haupttext beschriebene Situation am Block „Oberhafen".

Abb. 4. Das „überflüssige" Signal im Bf. Suhl.



. . . *eine Messeneuheit,* die die Herzen der Fleischmann-Freunde sicher höher schlagen ließe! Ob „die langen Fleischmänner" tatsächlich Wirklichkeit werden sollten, wird sich ja in Kürze (an der Messe) herausstellen. Die hier gezeigten Wagen sind lediglich eine bildliche „Do-it-yourself-Demonstration" des Herrn Gerhard Schütz aus Remscheid zum nach wie vor aktuellen Thema: Lang – länger – am längsten! Im Bild oben ein Original-Fleischmann-Wagen, darunter das gleiche Modell, jedoch auf 27 cm verlängert. Ganz unten ein „Traumwagen" von über 30 cm Länge, ebenfalls aus zwei Fleischmann-Wagen entstanden. Da es bei Fleischmann – bis jetzt – weder die „Langen" noch die „Halblangen" gibt, ist man – um zu einem Zug ähnlich dem auf Seite 4 abgebildeten zu kommen – vorerst immer noch aufs Basteln angewiesen (wobei die Tips aus Heft 16/XVI und die Schleifbank aus Heft 15/XVIII nützliche Dienste leisten dürften).

Überspannung zur Überwindung von Übergangswiderständen

nach einem Vorschlag von Axel Schmidt, Bad Godesberg

Wohl jeder Modellbahner hat schon die Erfahrung machen müssen, daß seine Loks beim Anfahren nach Aufdrehen des Fahrreglers nicht so wollen, wie sie eigentlich sollen, d. h. sie rühren sich manchmal einfach nicht vom Fleck, selbst wenn man den Fahrregler ganz aufdreht, also beispielsweise volle 12 V Gleichstrom an die Schienen legt. Wie kommt das und wie kann man Abhilfe schaffen?

Vor Jahren (in Heft 15/XI und 9/XII) kam dieses Thema in der MIBA bereits einmal zur Sprache, so daß die Gründe des besagten unliebsamen „Zögerns" der Lok nur noch einmal kurz gestreift werden sollen – quasi als Wiederholung – um dann zwei weiteren Vorschlägen zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten Raum zu geben.

Das oben erwähnte schlechte Anfahren der Loks hat seine Ursache in einem ziemlich hohen Übergangswiderstand zwischen Schiene und Lokschleifer, der durch die Verschmutzung der Schienen und Lokräder durch Oxydation und dergl. hervorgerufen wird und sich in gewissen Fällen so gut wie nicht vermeiden läßt (z. B. bei Anlagen im Keller, auf Dachböden usw.). Dreht man den Regler voll auf, rührt sich entweder immer noch nichts oder die Lok rast wie vom Katapult geschossen mit einem Satz los – was beides nicht „im Sinne des Erfinders" ist. Eine Fahrpult-Aus-

gangsspannung von etwa 3–4 Volt reicht in solchen Fällen logischerweise erst recht nicht zur Überwindung des Übergangswiderstandes aus. Die Überlegung führt dann folgerichtig dahin, eine wesentlich höhere Spannung als die normale den Schienen zuzuführen.

Von dieser Überlegung ging auch Herr Schmidt aus Bad Godesberg aus, der mit den nachstehend erläuterten Schaltungsvorschlägen aufwartet:

An eine Gleichstromquelle mit 24 V Ausgangsspannung wird zunächst ein regulierbarer Vorwiderstand (R1) von etwa 50–80 Ω geschaltet und erst dann der übliche Fahrreglerwiderstand von 50 Ω (s. Abb. 1) mit dem Erfolg, daß die an den Schienen anliegende Spannung bei zu hohem Übergangswiderstand zwischen Schienen und Lokschleifer bis auf den Höchstwert der Stromquellen-„Leerlauf-Spannung" von 24 V ansteigt, da ja der Lokmotor als Stromverbraucher noch nicht läuft. Diese Überspannung reicht selbst in „Härtefällen" aus, um die Lok anfahren zu lassen. In dem Augenblick, in dem der Lokmotor aber anläuft, also dementsprechend auch Strom aufnimmt, geht die Fahrspannung durch den nunmehr zusätzlichen Widerstand von R1 auf 12 V zurück, so daß kein „fliegender Start" der Lok erfolgt. Diese Schaltung bietet meiner Meinung nach den großen Vorteil, daß die seinerzeit in Heft 9/XII angeführten Nachteile (wie starkes Zunehmen der Geschwindigkeit an Gefällstrecken und Abnehmen an Steigungen) nicht mehr in so großem

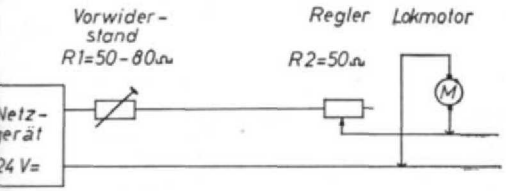
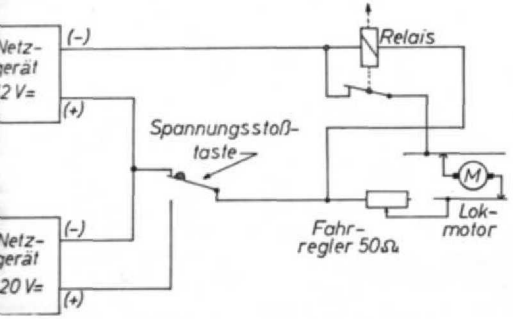


Abb. 1 und 2. Die im Text näher erläuterten Schaltungen zur Beseitigung der Anfahrschwierigkeiten von Loks infolge eines zu hohen Übergangswiderstandes zwischen Schienen und Lokrädern bzw. Schleifern.



Maße auftreten, da das Ohmverhältnis zwischen Reglerwiderstand R2 und Motor M ein günstigeres geworden ist. Der mit dieser Schaltung verbundene Nachteil soll nicht verschwiegen werden: Da die einzelnen Lokmotore eine unterschiedliche Stromaufnahme haben, kann der Vorwiderstand R1 somit nur auf eine bestimmte Loktype abgestimmt werden, bei einer zweiten oder gar bei gleichzeitigem Betrieb mehrerer Loks liegen die Verhältnisse anders, so daß diese Schaltung – genau genommen – nur auf den Betrieb e i n e r Lok abgestimmt ist.

Bei gleichzeitigem Betrieb mehrerer Züge halte ich es daher für zweckmäßiger, die Schaltung nach Abb. 2 anzuwenden, um einen evtl. „Kavalierstart" einer Lok zu vermeiden. Bei dieser Schaltung wird parallel zum Fahrpultausgang ein Unterbrecher-Relais geschaltet, das die Schienen unmittelbar nach Betätigung einer „Spannungsstoß-Taste" vom Netzgerät trennt. Diese Anordnung begrenzt die Dauer des Spannungsstoßes derart, daß einerseits der unerwünschte Übergangswiderstand überwunden werden kann, andererseits die Lokbeleuchtung jedoch nicht hell aufleuchtet und der Lokmotor sich ebenfalls noch nicht sofort bewegt. Dies ist selbst dann nicht der Fall, wenn man versehentlich die Spannungsstoß-Taste zu lange betätigt, da der Spannungsstoß durch das Unterbrecher-Relais nur ganz kurzfristig zur Wirkung kommen kann. Das zu verwendende Relais benötigt lediglich einen Ruhekontakt.

Wie das Zusammenschalten der Stromquellen mit dem erforderlichen Feststellen der Trafo-Polarität vor sich geht, wurde in Heft 16/XVIII ausführlich behandelt, so daß Sie bei der Verwirklichung dieser Schaltung gleich die praktische Nutzanwendung aus dem dort Gesagten ziehen können.

Axel Schmidt, Bad Godesberg

Soweit also die ergänzenden Vorschläge des Herrn Schmidt zu diesem Thema. Wir selbst konnten aus Zeitmangel noch keine praktischen Betriebserfahrungen in dieser Hinsicht sammeln, glauben aber, daß die hier aufgezeigten Lösungen – will man ihre Nachteile in Kauf nehmen – zu einem besseren Anfahren der Loks verhelfen können, zumindest, wenn es gilt, hohe Übergangswiderstände zu überwinden. Daß auch noch andere Umstände zu Anlauf-Schwierigkeiten führen können, hat bereits Herr Dr. Wisotzky in Heft 14/XVIII aufgezeigt („Verminderte Anlaufschwierigkeiten bei Modellbahn-Motoren").

Leider hat auch die Schaltung der Abb. 2 einen kleinen Schönheitsfehler: Der extrem kurze Überspannungsimpuls kann bei sehr hohem Übergangswiderstand auch mal n i c h t ausreichen (günstiger wäre für diesen Zweck wohl Wechselstrom). Die Funktion dieser Schaltung dürfte in sehr hohem Maße von äußeren Gegebenheiten (Verschmutzungsgrad der Schienen usw.) abhängig sein. Ergo: Saubere Schienen, Lokräder und Schleifer sind immer noch das sicherste (und einfachste) Mittel zur Vermeidung von Anfahrschwierigkeiten infolge eines zu hohen Übergangswiderstandes.