

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLEBAHNZEITSCHRIFT

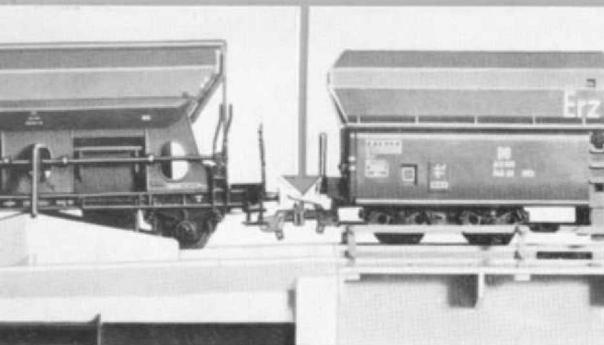


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2 Band XIX
27. 1. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2,20 DM

jetzt ist sie da!



... und damit
für alle Systeme
die begehrten
SELBST-ENTLADE-WAGEN

Die FLEISCHMANN AUSTAUSCH -KUPPLUNG



GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBahn-FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 2/XIX

1. Bunte Seite (Karikatur — Das heutige Titelbild)	51	13. Kran-Rollen — beweglich (Kibri-Bockkran, Fleischmann-90 t-Kran und Laufkatze)	66
2. Stoßseufer eines Modellbahners	51	14. Gebäudemodellbau in H0 — comme il faut! (Fachwerkhaus-Modelle H. Schroedel, Hildesheim)	70
3. Klein — kleiner — am kleinsten (Schmalspur-Kleinanlange H. Lomnicky, Baierbrunn)	52	15. Kombiniertes Post- und Packwagen der K.P.E.V. Pw Post 40 pr. 92 b (BZ)	73
4. Im Fachgeschäft eingetroffen ...	52	16. TT-Ausstellungsanlage der Hamburgischen Electricitätswerke	75
5. Buchbesprechung: „Archiv elektrischer Lokomotiven“	52	17. Gleissperren des großen Vorbilds (Bildmotive)	77
6. Neuheit: Henkel-LOP-Schraubensicherung	53	18. Die automatische Wendeanlage (anstelle einer Kehrschleife)	78
7. Künstliche Dammbauten (5)	54	19. H0-Anlage Dr. R. Rubner, Thurnau	81
8. Anlagenmotiv (O. Straznicky, Köttingen)	57	20. N-Fachwerkhäuser aus H0-Bausätzen	82
9. BR 78 (preuß. T 18) — ein Wunschtraum der Modellbahner (Vorbild und H0-Modelle)	58	21. „Umgekehrt geht's auch!“ (Einsatz von Schmalspurfahrzeugen)	83
10. Lok-Nummernschilder — selbstgemacht	62	22. Märklin-E 03 mit Einholm-Stromabnehmer	85
11. Streckenplan-Entwurf (W. Klein, Weinheim) und Pit-Peg-Skizze („Also diese Sachen!“)	62	23. „Nord-West-Passage“ (Anlage W. Gundlach, Stuttgart-Weilimdorf)	87
12. Fränkische Landschaft in natura und im Modell	64		

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —
Schriftleitung u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.

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 3/XIX - mit Messe-Vorbericht im Telegrammstil - ist am 28.2.1967 im Fachgeschäft! ◀



Das sind ja Aussichten!

Sollte das gerade „den Windeln entwachsene“ neue Jahr unseren Zug wirklich nur im Schnecken-tempo vorwärtsbewegen wollen? Das wäre aber kein „schöner Zug!“ – Eine der originellsten Glückwunschkarten, die uns zum Jahreswechsel zuzug, aus der Feder unseres Lesers Ernst Skarda aus Haar bei München.

Ohne Kommentar:

Stoßseufzer eines Modellbahners

Motto: Gut Ding will Weile haben ...

Als ich eines regnerischen Wochenendes den, wie sich noch zeigen wird, folgenschweren Beschluß faßte, meine europäischen Fahrzeugmodelle mit Kadee-Kupplungen auszurüsten, begann sich das Schicksalsrad im wahrsten Sinne des Wortes zu drehen. Mit eben den Rädern begann es nämlich. Den einschlägigen Fabrikanten gehört der Hosenbandorden, denn, neckisch, wie sie es fertigbringen, für Abwechslung im Kleinen zu sorgen. Des einen Rädchen weisen einen Durchmesser von 12 mm, des andern von 11 mm auf — und richtig sollten sie nicht über 10 mm haben. Des einen Spitzenweite — der Radsätze natürlich — beträgt 24 mm, des andern 25 mm und was der Variationen mehr sind. Dabei habe ich die „Wechselstromer“ erst noch vergessen. Gleichmäßige Räder an allen Wagen einsetzen und innerhalb der gleichen Typen auch gleich hohe Wagenböden erhalten — ... faites votre jeux!

Alles gibt sich einmal, auch das mit den Rädern, den losen. Der spannenden Momente lauern aber noch viele. Kadee entkuppeln wir ja mittels Permanent- oder Elektromagneten, die zwischen die Schienen montiert werden. Und da dran sollten nun noch die europäischen Radsätze vorbeierollen? Ganz ohne Hoppser und so? Zu schön, um wahr zu sein! Preisfrage: Wer findet zwei europäische Fabrikate mit genau gleichen Innenweiten zwischen den Rädern (richtig 14,5 mm) und 10 Radsätze eines Fabrikates, wahllos herausgegriffen, ohne daß eines oder mehrere so nett „schwänzeln“? Um Ihnen die Sache leichter zu machen: mit Fleischmann, Liliput, Rivarossi, Pocher, Hornby, Piko, Kleinbahn bin ich nicht voll zu Rande gekommen — wissen Sie vielleicht noch was?

Alles gibt sich einmal, ... siehe oben. Schlimmer wird's nimmer. Auch als mir der Verkleinerungs-Maßstab Kobold-Streiche zu spielen begann. Da existiert von 1:87 bis ... doch was dresche ich alles Stroh! Nur eben, mit den Puffern harzt es dann. Die einen sitzen nun mal einfach etwas weiter auseinander, die anderen dafür um so näher zusammen (1:87, 1:82, 1:90 usw.), darein hat man sich zu schicken. Um die Sache noch nicht langweilig werden zu lassen, kann man ja auch gleich noch etwas mit Höhe und Größe manipulieren, an den gemeisterten Schwierigkeiten zeige sich ja der wahre Meister — auch bei den Modellbahnern.

Doch mich nur unter die Gesellen, geschweige denn Meister zu zählen, habe ich nicht die Unverfrorenheit. Vorläufig muß ich mich noch mit derlei Säckelchen herumplagen. Und so werke ich also drauflos, passe Radsätze ein, presse Rädchen gerade auf, kontrolliere die Maße, prübe an Puffern in Geraden und Kurven, feile, schleife, klebe, schneide, bohre, niete, lluche, schwitze — und oh Wunder, plötzlich gelingt es doch. Warum? Fragen Sie nicht mich!

R. Gut, Zürich

Das heutige Titelbild ...

... paßt so recht in die jetzige kalte Jahreszeit. Herr H. Lomnický aus Baierbrunn drückte bei minus 20° auf den Auslöser und hielt diese „Gustin-ver-schneite“ Szene im Bilde fest (s. nächste Seite).



Klein - kleiner - am kleinsten

... von diesem Grundgedanken ging Herr Heinz Lomnicky aus Baierbrunn offensichtlich beim Aufbau der hier gezeigten H0-9 mm-Schmalspuranlage aus. War schon der in Heft 16/XVIII veröffentlichte Streckenplanentwurf des Herrn Lomnicky platzmäßig ziemlich bescheiden ausgefallen, so ist die hier vorgestellte Mini-Anlage mit einer Gesamtfläche von $40 \times 80 \text{ cm} = 0,3 \text{ qm}$ noch um etliches kleiner; Herr Lomnicky baute sie - seinen eigenen Worten nach -

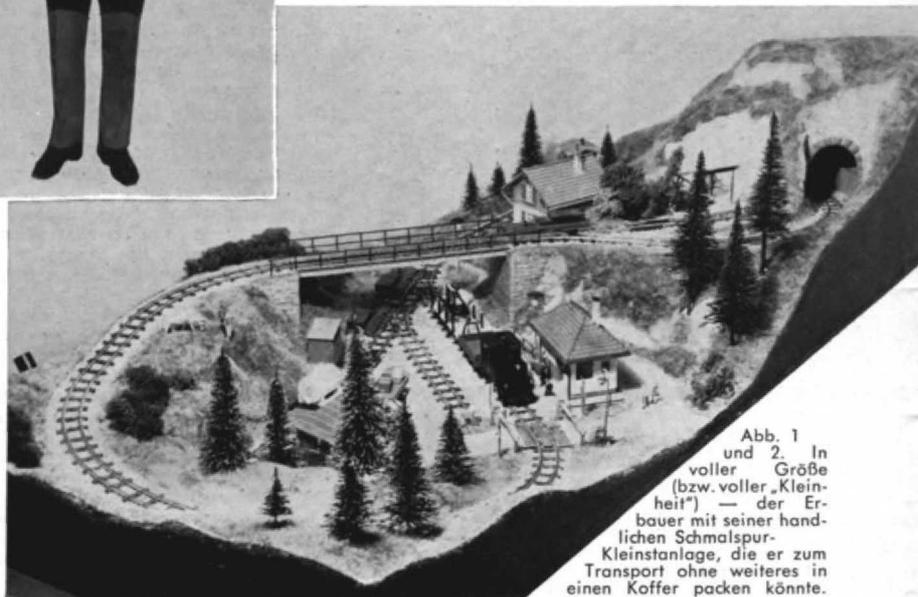


Abb. 1
und 2. In
voller Größe
(bzw. voller Klein-
heit*) - der Er-
bauer mit seiner hand-
lichen Schmalspur-
Kleinanlage, die er zum
Transport ohne weiteres in
einen Koffer packen könnte.

Im Fachgeschäft eingetroffen...



ARNOLD: Tiefladewagen Nr. 0492 mit Ladegut
HEINZL: Bauteile-Beutel mit Kuckuckslüftern
SCHREIBER: PECO-H0-Gehäusebausatz für Arnold-
T 3-Fahrgestell
POLA: N-Gebäude (Schotterwerk, Siedlung im Bau,
Old-Timer-Werkhalle, Siedlerhäuser)

Stichtag: 10. 1. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Buchbesprechung

Archiv elektrischer Lokomotiven

Die deutschen Einphasen-Wechselstromlokomotiven
von D. Bözold und G. Fiebig.

432 Seiten, Format $22 \times 15 \text{ cm}$, Halbleinen, mit 324
Abbildungen und 3 Anlagen, erschienen im VEB
Transpress-Verlag, Berlin. Zu beziehen über den ört-
lichen Buchhandel.

Das in seiner 2. Auflage vorliegende Werk bietet
in zusammengefaßter Form einen Gesamt-Überblick
über die rund achtzigjährige Entwicklung der elektri-
schen Triebfahrzeuge in allen Teilen Deutschlands.
Den Verfassern ist es gelungen, alles Wissenswerte
über die Entwicklung, den mechanischen und elektri-
schen Aufbau sowie über den Einsatz der Elloks aller
deutschen Baureihen zusammenzutragen - von heute
fast vergessenen alten Loktypen der Jahrhundert-
wende bis zur modernen E 03.

Die zahlreichen Abbildungen und Typenskizzen im
Zusammenhang mit den technischen Steckbriefen der
einzelnen Lokomotiven werden im übrigen auch dem
Lokselbstbauer sehr gelegen kommen.

Eine nützliche Neuheit für Modellbahner:

Henkel LOP- Schraubensicherung

Das Klebstoffwerk Henkel & Cie. GmbH., Düsseldorf, vertreibt seit kurzem unter der Bezeichnung „LOP“ ein Loctite-Produkt, das auch für Modellbahner interessant sein dürfte. LOP ist ein selbsthärtendes, flüssiges Bindemittel auf Kunststoffbasis, mit dem jede Schraubenverbindung gegen unbeabsichtigtes Lösen durch Vibration und andere äußere Einwirkungen gesichert werden kann. Die sonst üblichen Sicherungen wie Federringe, Zahnscheiben, Kontermuttern und dergl. entfallen bei Verwendung von LOP — ein Vorteil, der sich gerade bei den im Modellbau oftmals verwendeten kleinen Schraubchen sehr günstig auswirken kann. Die Anwendung ist einfach: Aus einer handlichen Tube oder Plastikflasche wird ein Tropfen auf das zu sichernde Gewinde gegeben, die Teile werden verschraubt und der Arbeits-

vorgang ist beendet. Schrauben oder Muttern brauchen nicht mehr „angeknallt“ zu werden, so daß Gewindebeschädigungen ausgeschlossen sind.

Solange LOP mit der Luft in Berührung ist, bleibt es flüssig, erst nach dem Einschrauben und unter Luftabschluß erhärtet es zu einem zähartigen Kunststoff und sichert so die Verbindung gegen Lockerwerden. Die Zeit der Aushärtung wird durch die Art der zu verbindenden Metallteile beeinflusst und kann durch vorsichtiges Erwärmen beschleunigt werden. Ausgehärtete LOP-Verbindungen sind beständig gegen Wasser, Öle, Fette und Treibstoffe. Das Lösen der Verbindung kann durch normales Werkzeug erfolgen. Bei der Verwendung unbedingt beachten: Flüssiges LOP greift Lacke und Kunststoff an, es muß mit Fettlösemitteln entfernt werden.

Die Anwendung von LOP im Modellbau dürfte sehr vielseitig sein: Sichern von Schrauben und Muttern (wie beispielsweise von Zahnrad-Lagerzapfen bei selbstvorgenommenen Getriebeumbauten), Sichern der Achsmuttern bei Eimoba-Lokrädern (Vorsicht: LOP greift die Kunststoffteile an!) und Sichern anderer Schraubverbindungen, die bei Bedarf jedoch ohne Beschädigung der Teile gelöst werden können.

(Klein ... kleiner ...)

„mal so schnell nebenbei“, was aber — wie die Abbildungen erkennen lassen — der liebevollen Ausgestaltung keinerlei Abbruch tat.

Die gesamte Strecke besteht nur aus einem achtförmig verschlungenen Gleisoval mit drei Abstellgleisen, die auf dieser kleinen Fläche sogar einige Rangiermanöver ermöglichen.

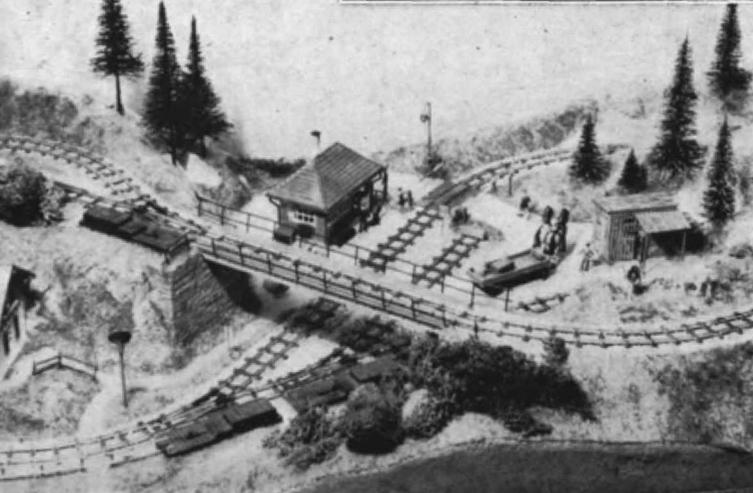


Abb. 3 u. 4. Immerhin 3 Abstellgleise finden auf der kleinen Anlagenfläche noch Platz, so daß in gewissen Grenzen ein Rangierbetrieb möglich ist. Bild oben: ein winziger Steinbruch mit „Ein-Mann-Handbetrieb“; auf dem Bild links der kleine (und einzige) Haltepunkt der Schmalspurbahn.

Eine nützliche Neuheit für Modellbahner:

Henkel LOP-Schraubensicherung

Das Klebstoffwerk Henkel & Cie. GmbH., Düsseldorf, vertreibt seit kurzem unter der Bezeichnung „LOP“ ein Loctite-Produkt, das auch für Modellbahner interessant sein dürfte. LOP ist ein selbsthärtendes, flüssiges Bindemittel auf Kunststoffbasis, mit dem jede Schraubenverbindung gegen unbeabsichtigtes Lösen durch Vibration und andere äußere Einwirkungen gesichert werden kann. Die sonst üblichen Sicherungen wie Federringe, Zahnscheiben, Kontermuttern und dergl. entfallen bei Verwendung von LOP — ein Vorteil, der sich gerade bei den im Modellbau oftmals verwendeten kleinen Schraubchen sehr günstig auswirken kann. Die Anwendung ist einfach: Aus einer handlichen Tube oder Plastikflasche wird ein Tropfen auf das zu sichernde Gewinde gegeben, die Teile werden verschraubt und der Arbeits-

vorgang ist beendet. Schrauben oder Muttern brauchen nicht mehr „angeknallt“ zu werden, so daß Gewindebeschädigungen ausgeschlossen sind.

Solange LOP mit der Luft in Berührung ist, bleibt es flüssig, erst nach dem Einschrauben und unter Luftabschluß erhärtet es zu einem zähartigen Kunststoff und sichert so die Verbindung gegen Lockerwerden. Die Zeit der Aushärtung wird durch die Art der zu verbindenden Metallteile beeinflusst und kann durch vorsichtiges Erwärmen beschleunigt werden. Ausgehärtete LOP-Verbindungen sind beständig gegen Wasser, Öle, Fette und Treibstoffe. Das Lösen der Verbindung kann durch normales Werkzeug erfolgen. Bei der Verwendung unbedingt beachten: Flüssiges LOP greift Lacke und Kunststoff an, es muß mit Fettlösemitteln entfernt werden.

Die Anwendung von LOP im Modellbau dürfte sehr vielseitig sein: Sichern von Schrauben und Muttern (wie beispielsweise von Zahnrad-Lagerzapfen bei selbstvorgenommenen Getriebeumbauten), Sichern der Achsmuttern bei Eimoba-Lokrädern (Vorsicht: LOP greift die Kunststoffteile an!) und Sichern anderer Schraubverbindungen, die bei Bedarf jedoch ohne Beschädigung der Teile gelöst werden können.

(Klein ... kleiner ...)

„mal so schnell nebenbei“, was aber — wie die Abbildungen erkennen lassen — der liebevollen Ausgestaltung keinerlei Abbruch tat.

Die gesamte Strecke besteht nur aus einem achtförmig verschlungenen Gleisoval mit drei Abstellgleisen, die auf dieser kleinen Fläche sogar einige Rangiermanöver ermöglichen.

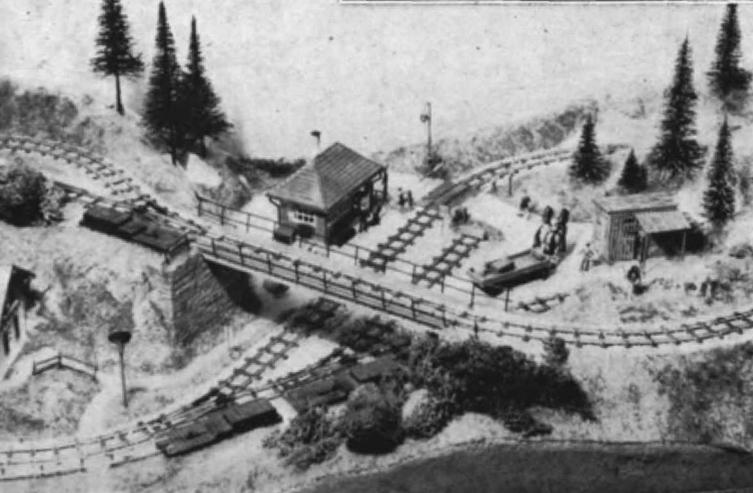


Abb. 3 u. 4. Immerhin 3 Abstellgleise finden auf der kleinen Anlagenfläche noch Platz, so daß in gewissen Grenzen ein Rangierbetrieb möglich ist. Bild oben: ein winziger Steinbruch mit „Ein-Mann-Handbetrieb“; auf dem Bild links der kleine (und einzige) Haltepunkt der Schmalspurbahn.

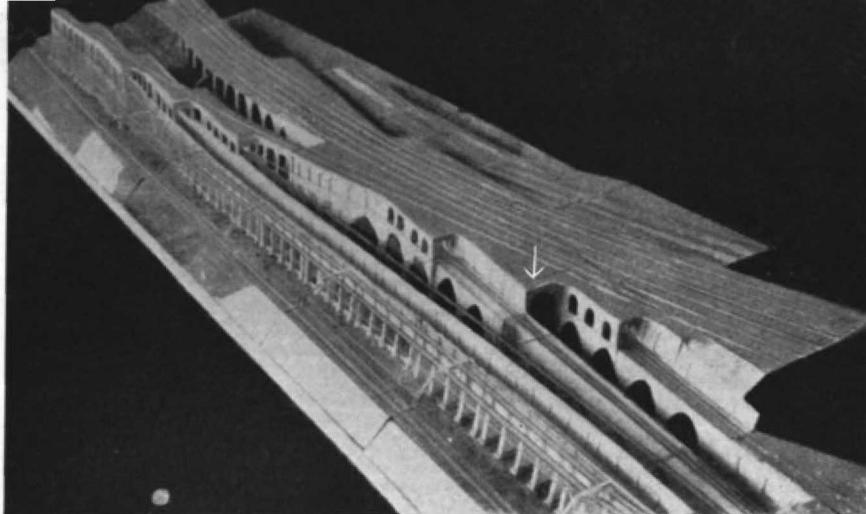


Abb. 48. Das Kernstück des Stuttgarter Tunnel-„Irrgartens“ als Modell. Vorn die Cannstatter Seite, oben links die Ausfahrten in Richtung Stuttgart. Der kleine Pfeil im Bild dient zur Orientierung (s. Abb. 50).

Bogen – durch die Stadt gezogen

Künstliche Dammbauten (5)

Im Rahmen unserer Artikelserie bringen wir heute ein wahres „Musterexemplar“, das so recht geeignet sein dürfte, auf Modellbahnanlagen ein „come-back“ zu erleben.

Bei dieser Anhäufung von Unterführungen, Bogen, Tunnel- und Dammbauten handelt es sich um das vor rund einem halben Jahrhundert in Stuttgart errichtete Bauwerk zur kreuzungsfreien Überschneidung der Bahnlinien zwischen Bad Cannstatt, Feuerbach und Stuttgart. Die hier abgebildeten Fotos entdecken wir beim Durchstöbern alter Eisenbahn-Literatur

in dem Buch: „Von eisernen Pferden und Pfaden“.

Warum wir Ihnen heute ausgerechnet dieses an sich große und kompakte Bauwerk vorstellen, hat seinen besonderen Grund: einmal paßt es von Aufbau und Ausführung her bestens in unsere Artikelserie (man beachte nur die vielen teils offenen, teils angedeuteten Bogen in sämtlichen Mauern!) und andererseits läßt sich dieses Projekt in ähnlicher Form gewiß auf mancher Modellbahnanlage verwirklichen – ja, wir behaupten sogar, daß uns bisher ein solches „Musterbeispiel“ des großen Vorbilds gefehlt hat!

Abb. 49. Ein Teil des Dammbauwerks während der seinerzeitigen Bauarbeiten.



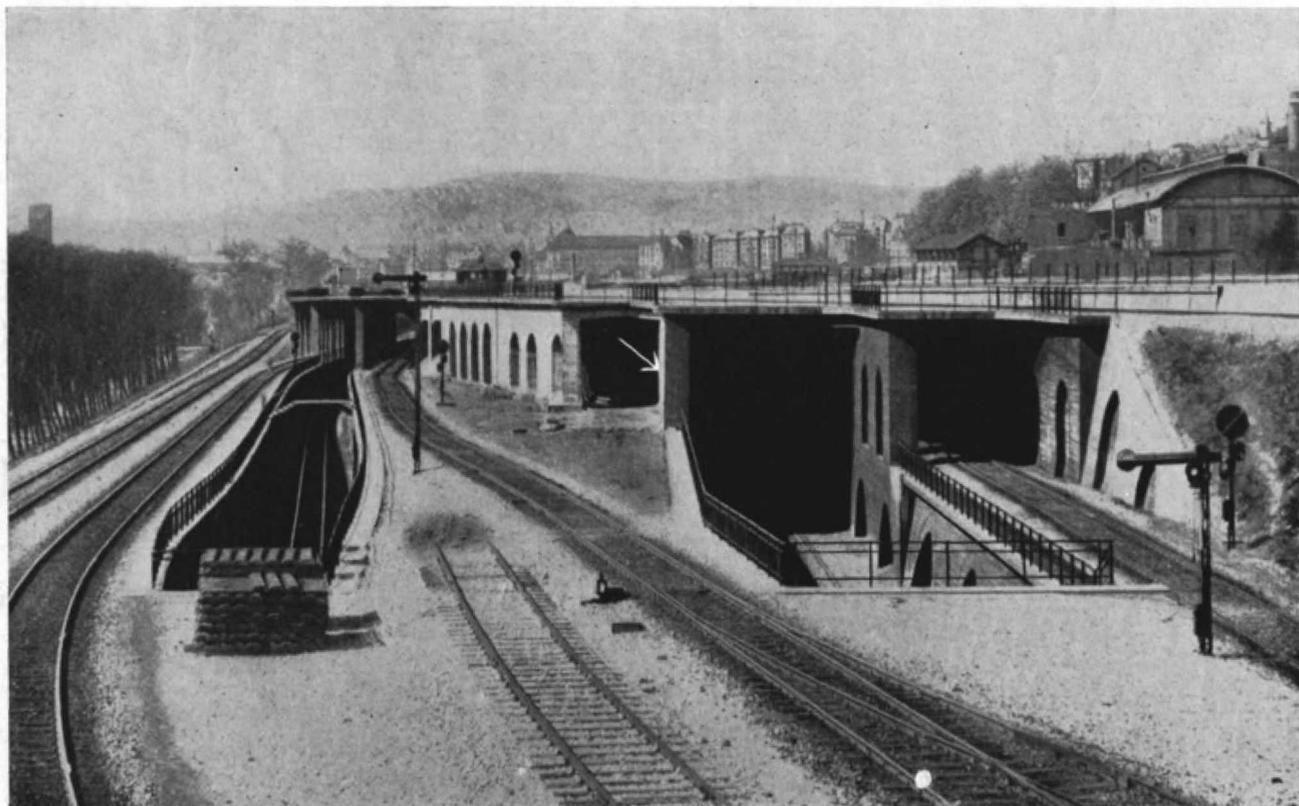


Abb. 50. Die auf drei verschiedenen Ebenen in unterschiedlichen Winkeln zueinander geführten Gleise (von der Cannstatter Seite her gesehen). Man beachte die verschiedenartige Ausführung der Beton-Stützmauern und die verhältnismäßig dünn wirkende Decke des Bauwerks. Die Betonplatten scheinen deshalb so dünn, weil sie an den überkragenden unbelasteten Seiten aus optischen Gründen nicht in der unter den Gleiskörper erforderlichen Stärke ausgeführt wurden — ein architektonischer Kunstkniff, der bei der Modellbahn jedoch eine umgekehrte Wirkung haben kann! — Zwecks rechtzeitigen Erkennens des Signalbildes für die aus dem rechten Tunnel kommenden Züge ist das Hauptsignal (am vorderen rechten Bildrand) sehr niedrig gehalten. Im übrigen beachte man links den schmalen Steg über das tief gelegene Gleis, der den Bahnbediensteten einen Umweg (vorn am Schwellenstapel vorbei) erspart. Der kleine Pfeil in Bildmitte kennzeichnet die gleiche Stützmauer wie in Abb. 48, um Ihnen die Orientierung zu erleichtern.