

J 21 28 2 D

Miniaturbahnen

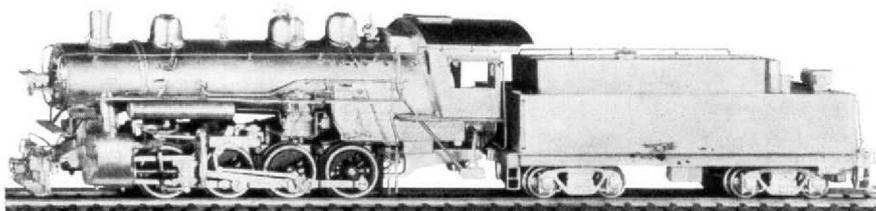
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

9 BAND XX
28. 6. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM



No. 2304 SP 0-8-0 SE-4
Fr./DM 295.—

BALBOA

	Weitere Modelle lieferbar:	Fr./DM
No. 2048 UP 4-8-2		310.—
No. 2300 SP 4-8-2 MT-4		360.—
No. 2301 SP 0-6-0 S-12 gespr.		275.—
No. 2305 SP 2-8-2 MK-5		320.—
No. 2306 UP 2-8-2 MK-6		390.—

Generalvertretung: **FULGUREX** Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 9/XX

1. Bunte Seite (Lange Fleischmänner, Pola-Schaustück)	431	14. Blockstelle „Kammereck“ in N	450
2. Wo bleiben die Ellok-Old-Timer?	432	15. Achse im Lokschuppen	451
3. Ra 13 wäre besser gewesen	434	16. Filigranes Brückenbauwerk	451
4. Ein dampfbetriebenes N-Modell!	435	17. Eine elegante Fischbauchträgerbrücke	452
5. Die Schmid'sche Holzerei	436	18. Elloks im 3-Schienen-Gleichstrombetrieb	455
6. „Wenn das man gut geht!“ (Schutzweiche)	438	19. 31 Loks und 120 Wagen (H0-Anlage Gehrig)	456
7. Flankenschutz durch Schutzweichen	439	20. Isolierröhrchen als Führungshilfe	453
8. Buchbesprechung: Schlaf- und Speisewagen der Eisenbahn	442	21. Zweifellos günstiger (Streckenplan-Vorschlag)	459
9. Noch eine Kellerbahn (H. Peyrer)	443	22. Der Katastrophenschalter	459
10. Lok-Paradegleis	446	23. Schnellzug-Lok Litt F der schwedischen Staatsbahn (mit N-Zeichnungen)	460
11. Gleisplan einer Kohlenzeche	446	24. Eine fahrbare Dieseltankstelle	462
12. Zweiachsiger Steuerwagen (DB-Versuchswagen)	448	25. Selbsterstellung von „kochbarem“ Metall	463
13. Arnold-Schienenkontakt — auch für H0-Gleise	449	26. Geträumtes und Erträumtes (Gartenbahn Grosshans)	464
		27. Was w i r dazu meinen?	468

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

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

Postcheckkonto: 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 10/XX ist spätestens am 3. 8. 68 in Ihrem Fachgeschäft ◀

Da lacht der Modellbahner



„Und nun möchte ich Euch meine Urwaldbahn mit Original-Klima vorführen!“ (Guldner)

Buchstäblich „am Rand“ entdeckt –

am Rand der Messe und eines Quick-Schaustücks: die aus zwei Unterführungen gebildete Gleisüberbrückung, die sich ebenso gut machen wie die übrigen netten kleinen Gelände-Details!

Titelbild:

Das Thema Straßenbahn

hat offensichtlich auch seine Reize, wie das Motiv des Herrn E. Zech aus Hausham offenbart. Er hat übrigens die Rivarossi-Tram verbessert und verschönt (verglast, Fensterrahmen angemalt) und einem Beiwagen eine offene Plattform „verpaßt“.



Einer für viele!

zu Heft 7/68 S. 345

„Lange Fleischmänner“

Der Schrei nach langen „Fleischmännern“ ist doch zweifellos vorhanden. Wäre es der MIBA nicht möglich, in dieser Beziehung einmal bei der Fa. Fleischmann vorzufühlen?

Ich möchte die Wünsche nach „langen Fleischmännern“ dahingehend erweitern, daß ich mir nicht nur maßtäglich lange Wagen wünsche, sondern auch solche mit klaren Fensterscheiben und Inneneinrichtung. Wieviel Bastelarbeit bliebe uns dann erspart! Herr Ebinger hat, so glaube ich, der Fa. Fleischmann und anderen einen wünschenswerten Weg gewiesen. Hoffentlich usw. Wir haben nämlich doch noch einige Wünsche!

Bruno Seiffert, Würges/Ts.



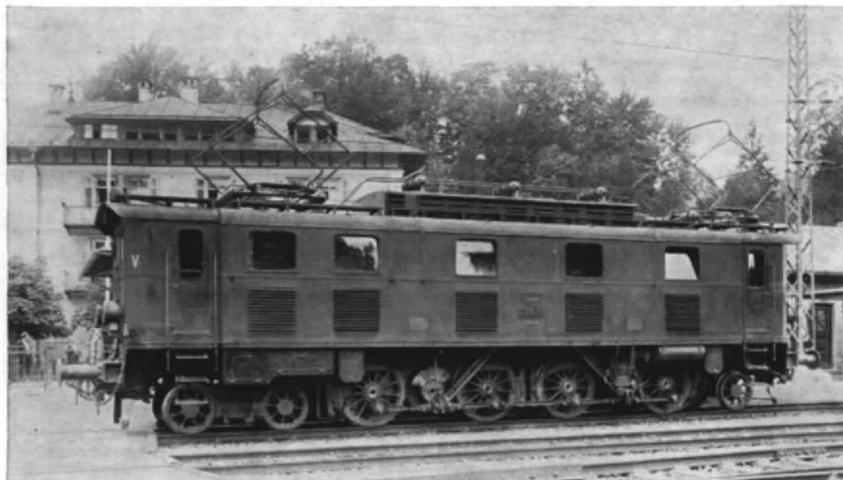


Abb. 1. Ein Ellok-Veteran, der sich im Modellbetrieb infolge seines Schrägstangenantriebs mit Blindwelle und Kuppelstangen besonders gut ausnimmt und bestimmt manchen Liebhaber finden dürfte: die E 79 02. (Sämtliche Fotos: Lobbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal-Barmen)

Der Leser hat das Wort

Bilder als Kommentar

Wo bleiben die Ellok-Old-Timer?

In den abschließenden Ausführungen zur diesjährigen Spielwarenmesse wird davon gesprochen, daß angesichts der zahlreichen Neuheiten, die die Industrie (nicht nur in diesem Jahr) auf den Markt gebracht hat, eigentlich kaum mehr Wünsche der großen Modelleisenbahner-Gemeinde offen geblieben sein könnten.

Nun stellt sich aber die Typenpolitik der Hersteller — von der im Zeichen des Gemeinsamen Marktes stehenden Internationalisierung der Modelle einmal ganz abgesehen — in meinen Augen so dar, daß sie mit zunehmender Elektrifizierung beim großen Vorbild die Ära der Dampflokomotive neu entdeckten und Jahr für Jahr den Modelleisenbahnern besonders markante Typen aus der „guten“ alten Zeit als Modell bescheren. Darüber scheinen sie aber zu vergessen, daß auch die elektrische Lokomotive, heute gemeinhin als modernste Traktionsart gepriesen, Vergangenheit hat. Und so sehe ich mich mit meiner Vorliebe für Ellok-Old-Timer unter den Modelleisenbahnern als Individualist; denn die Landkarte der Wünsche weist an dieser Stelle einen nahezu weißen Fleck auf.

Zwar zielen die E 94 verschiedener Hersteller, die E 18 und E 44 von HAMO und die wieder-auferstandene E 32 von Fleischmann in diese Richtung, aber die typischen Ellok-Veteranen suche ich landauf, landab seit Jahren vergebens! Ich bin mittlerweile bescheiden ge-

worden und erwarte sowieso keine Spezialitäten mehr (etwa aus der Zeit der Länderbahnen oder aber so originelle Loktypen, wie sie auf den schon sehr früh elektrifizierten Strecken Oberschlesiens zum Einsatz gelangt sind, z. B. die E 53.47—52 oder die E 91.38—49; hierfür ist wahrscheinlich der Kreis der potentieller Käufer doch zu klein). Aber die E 06, E 52, E 16 oder E 91 dürften zahlreichen Eisenbahnfreunden bekannt sein und müßten als Modell bestimmt einen größeren Interessentenkreis finden.

Mich würden sie jedenfalls begeistern (wenn gleich diese meine Begeisterung auch keinen der Hersteller veranlassen wird, ein solches Modell meinethalben in sein Programm aufzunehmen. Eine gewisse Zeit hatte ich auf die Fa. Heinzl gehofft, aber dort scheint man, da die Anhänger romantischer Dampfzöcher in der Überzahl sind, die allgemein verbreitete Einstellung zu den Ellok-Veteranen zu teilen.

Neidvoll blicke ich in die Schweiz, wo den Liebhabern älterer Elloktypen mittlerweile drei Modelle (Be 4/6, Ce 6/8 und AE 4/7) angeboten werden.

Ich kann also nur hoffen, daß die Japaner, die diese Marktlücke in der Schweiz entdeckten, diese bald auch bei uns aufspüren, um damit in einen Markt einzudringen, der für sie wahrscheinlich nicht wenig interessant sein dürfte.

Jürgen-Peter Schirmer, Essen

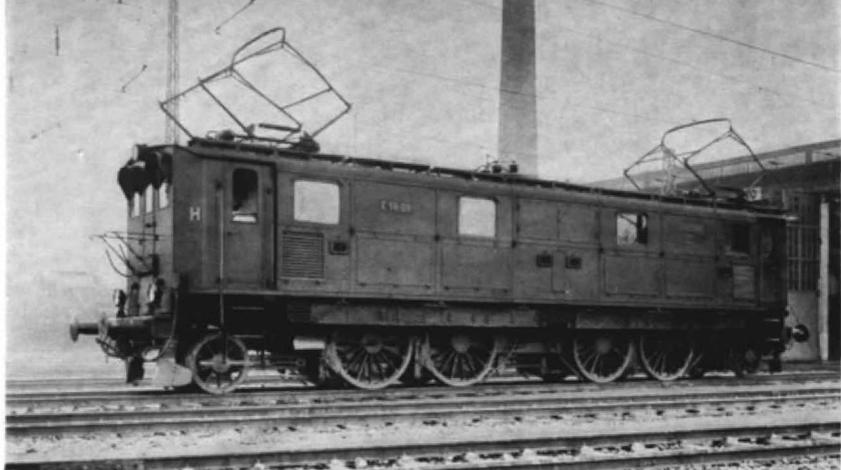
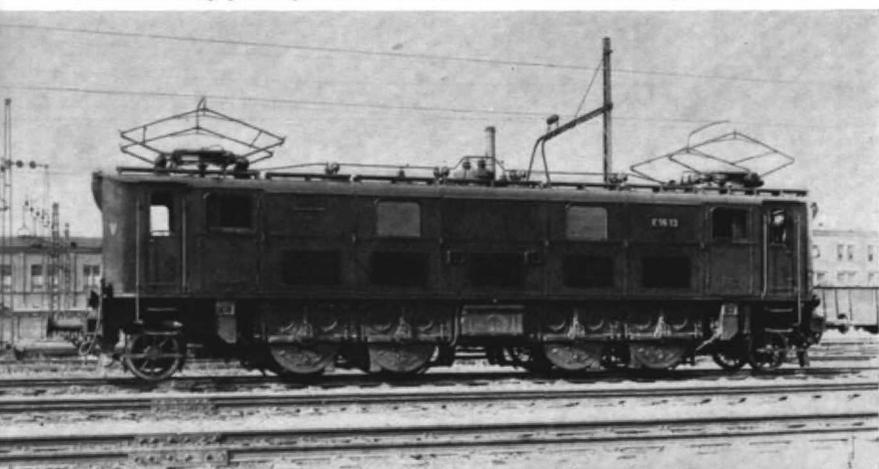
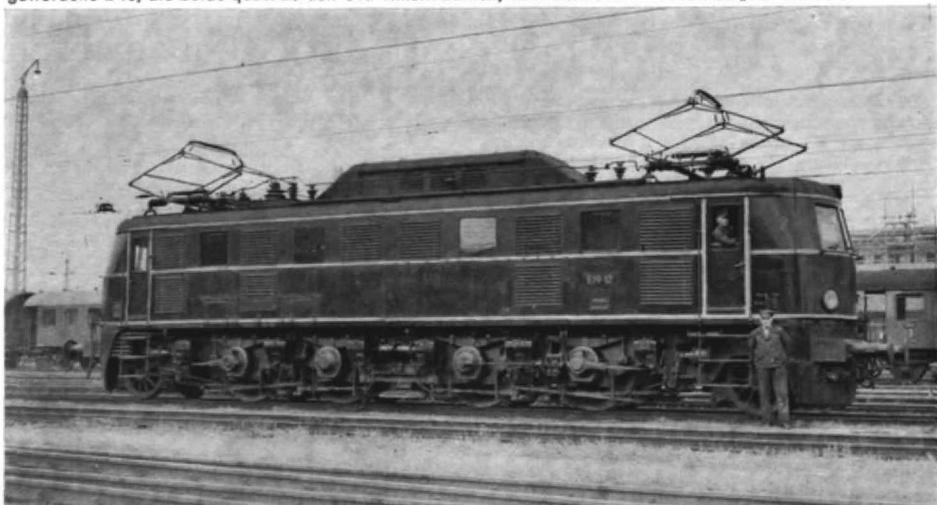


Abb. 2 und 3. Zweimal die E 16 — und doch derselbe Grundtyp! Oben die E 16 03 von der rechten Seite gesehen (ohne den auf dieser Seite tatsächlich nicht vorhandenen Buchli-Antrieb etwas „unfertig“ wirkend) und unten das „gegenseitige“ Konterfei mit den für den Buchli-Antrieb typischen Blenden.



▼ Abb. 4. Imposant, elegant und irgendwie „rassig“: die weinrote E 19, mit einer Vmax von 225 km/h Vorkläufer der E 03 und im übrigen die Nachfolgerin der durch das Märklin-Modell in weitesten Kreisen bekannt gewordene E 18, die beide quasi zu den Old-Timern zählen, aber dennoch noch nicht zu „alt“ wirken.



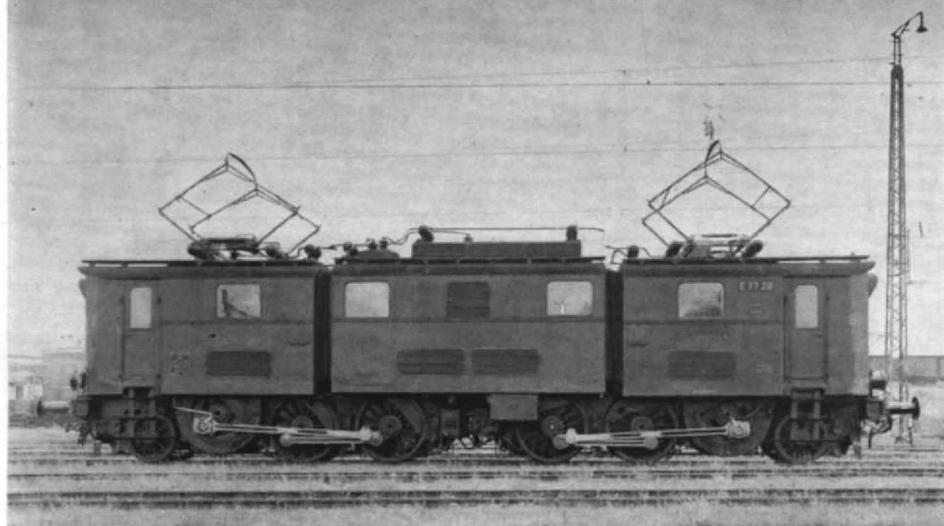
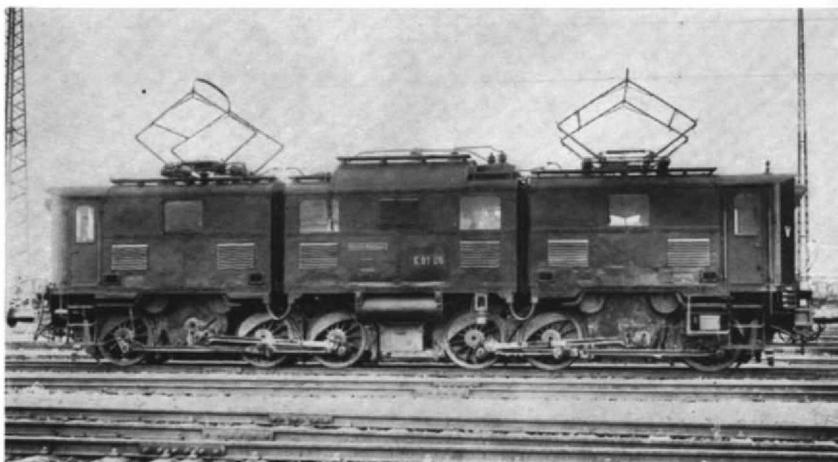


Abb. 5. Die (1 B) (B 1)-Güterzug-E 77, die es formmäßig mit der beliebten C'C'-Güterzug-E 91 (Abb. 6) durchaus aufnehmen kann.

Abb. 6. Zur Beliebtheit der E 91 hat nicht nur unser Bauplan in Heft 9 und 11/VIII (und zuletzt 15/64) beigetragen, sondern u. a. auch die sichtbaren Treib- und Kuppelstangen, die das Bild einer fahrenden Ellok nunmal wesentlich beleben. Unser Bild zeigt übrigens die ehemalige bayr. Ausführung EG 522 505 (später E 91 05).



Zum Isolierungskennzeichen "Wi 29" in Heft 6/68 S. 303

Ra 13 wäre hier eine Glückszahl gewesen

Der Vergleich mit Ra 12 (Grenzzeichen) ist nicht besonders glücklich gewählt. Laut Signalebuch steht Ra 12 im Winkel zwischen beiden Gleisen. Wenn Herr Winkler die Eisennieten bereits weiß anstrich, hätte er einen blauen Pfeil auf den Köpfen der Nieten anbringen und das so geschallene Signal mit Ra 13 (Isolierzeichen) bezeichnen sollen. Dieses Signal kann rechts oder links vom Gleis stehen.

K. Eschweiler, Hochdahl

Anmerkung der Redaktion:

Herr Eschweiler sowie einige weitere aufmerksame Leser haben recht, und zwar nach dem Motto „Wenn

schon – denn schon! Wenn schon eine isolierte Gleisstelle gekennzeichnet werden soll (egal aus welchen Gründen), dann sollte man auch das Isolierkennzeichen der DB imitieren. Beim großen Vorbild gibt es an, wie weit ein Gleis frei zu halten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird. Das spielt im Fall des Herrn Winkler allerdings keine Rolle, sondern wichtiger und mehr seinen Zwecken entgegenkommend ist die Tatsache, daß Ra 13 rechts oder links vom Gleis steht und der blaue Pfeil auf das entsprechende Gleis hinweist. Zugegeben, wir hätten unseren Senf gleich dazu geben sollen, aber wir hatten bei dem kleinen Tip mehr die praktische Seite im Auge gehabt. Nichts für ungut!

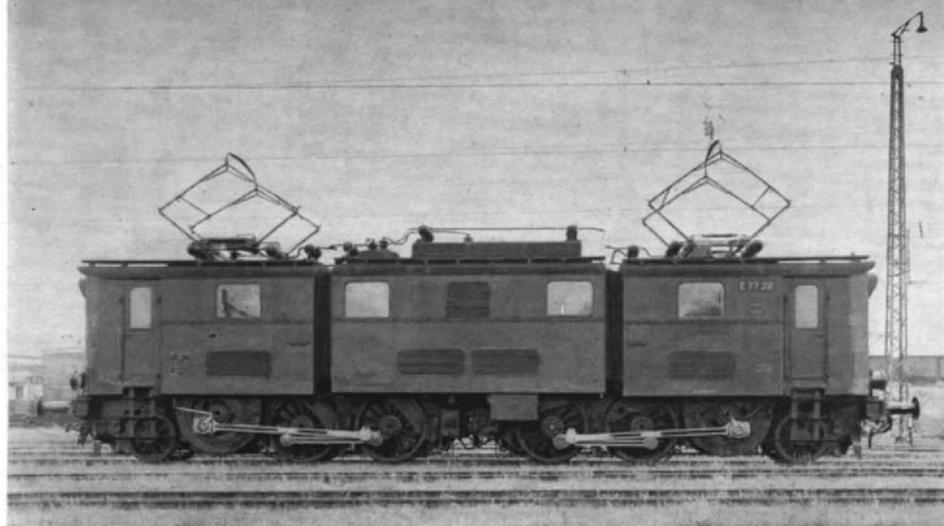
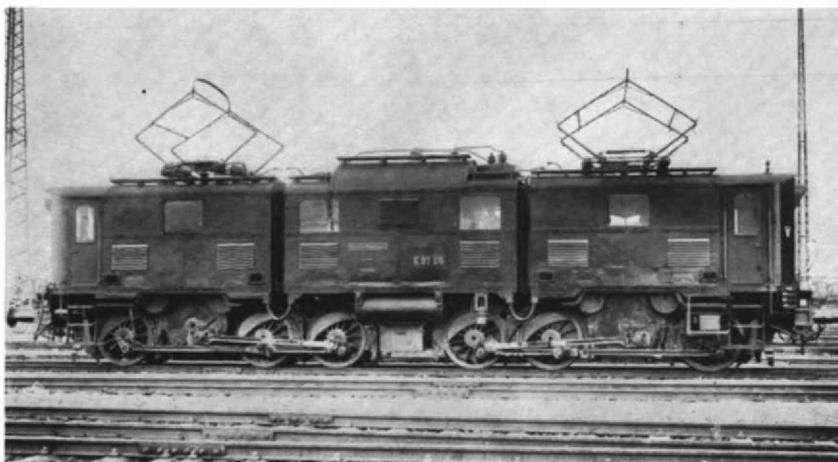


Abb. 5. Die (1 B) (B 1)-Güterzug-E 77, die es formmäßig mit der beliebten C'C'-Güterzug-E 91 (Abb. 6) durchaus aufnehmen kann.

Abb. 6. Zur Beliebtheit der E 91 hat nicht nur unser Bauplan in Heft 9 und 11/VIII (und zuletzt 15/64) beigetragen, sondern u. a. auch die sichtbaren Treib- und Kuppelstangen, die das Bild einer fahrenden Ellok nunmal wesentlich beleben. Unser Bild zeigt übrigens die ehemalige bayr. Ausführung EG 522 505 (später E 91 05).



Zum Isolierungskennzeichen "Wi 29" in Heft 6/68 S. 303

Ra 13 wäre hier eine Glückszahl gewesen

Der Vergleich mit Ra 12 (Grenzzeichen) ist nicht besonders glücklich gewählt. Laut Signalebuch steht Ra 12 im Winkel zwischen beiden Gleisen. Wenn Herr Winkler die Eisennieten bereits weiß anstrich, hätte er einen blauen Pfeil auf den Köpfen der Nieten anbringen und das so geschallene Signal mit Ra 13 (Isolierzeichen) bezeichnen sollen. Dieses Signal kann rechts oder links vom Gleis stehen.

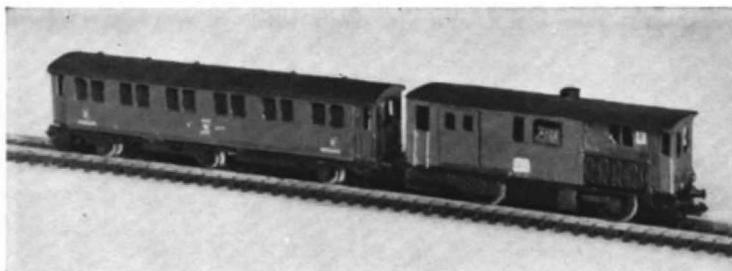
K. Eschweiler, Hochdahl

Anmerkung der Redaktion:

Herr Eschweiler sowie einige weitere aufmerksame Leser haben recht, und zwar nach dem Motto „Wenn

schon – denn schon! Wenn schon eine isolierte Gleisstelle gekennzeichnet werden soll (egal aus welchen Gründen), dann sollte man auch das Isolierkennzeichen der DB imitieren. Beim großen Vorbild gibt es an, wie weit ein Gleis frei zu halten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird. Das spielt im Fall des Herrn Winkler allerdings keine Rolle, sondern wichtiger und mehr seinen Zwecken entgegenkommend ist die Tatsache, daß Ra 13 rechts oder links vom Gleis steht und der blaue Pfeil auf das entsprechende Gleis hinweist. Zugegeben, wir hätten unseren Senf gleich dazu geben sollen, aber wir hatten bei dem kleinen Tip mehr die praktische Seite im Auge gehabt. Nichts für ungut!

Abb. 1. Das ist die dampfbetriebene Zugeinheit in N! Das große Vorbild dieses Modellchens befuhr zwischen 1918 und 1961 die Gleise der Sursee-Tuengen-Bahn. Beim Modell ist der Rahmen aus 0,5 mm Ms, das Gehäuse aus 0,5 mm Sperrholz gefertigt, Puffer, Kupplungen und Achslager stammen von Arnold. Die Kohle (in der Mitte des Triebwagens) ist übrigens echt, sie stammt aus dem inzwischen verschrotteten Original-Triebwagen!



Kaum zu glauben — aber wahr!

Ein dampfbetriebenes N-Modell!

Als ich mich vor ca. 4 Jahren entschloß, eine dampfbetriebene Zugkomposition für Spur N zu bauen, hatte dieser Gedanke bei verschiedenen Fachhändlern, von denen ich Ratschläge und das notwendige Baumaterial holen wollte, nur ein mitleidiges Lächeln zur Folge. Trotz der negativen Prognoseungen darf ich heute behaupten, nach unzähligen Mißerfolgen die Lösungen der Hauptschwierigkeiten gefunden zu haben. Mehr als ein geglücktes Experiment kann diese Dampfbahn allerdings nicht betrachtet werden, obwohl eine Weiterentwicklung nun keine größeren Probleme mehr aufwerfen würde.

Die Dampfkomposition besteht aus einem Personenwagen, in dem ein Kessel mit elektrischer Heizung eingebaut ist, und einem Dampftriebwagen, dessen Vorderachse über eine Übersetzung (1:35) durch einen schwingenden Zylinder angetrieben wird. Der Zug fährt nach Anwerfen des Schwungrades (mittels einer Nadel) während ungefähr einer Minute (jedoch nur in einer Fahrtrichtung).

Wolframdrähte erhitzen das Wasser unter einer Spannung von 16 Volt. Der Naßdampf wird durch ein Schläuchlein vom Personenwagen in den Triebwagen geleitet, wo er den Zylinder zum Schwingen bringt. Zylinder und Kolben stammen aus einem Wegwerf-Gasanzünder. Die beiden Plättchen, die aneinander reiben, sind aus 0,5-mm-Messingblech gesägt. Die Löcher (0,3 mm) für den Dampf- und -austritt mußte ich mit einem spitzen Stahlnagel auskratzen, da ich keine Bohrmaschine für so kleine Bohrungen finden konnte.

Nun steht der kleine Dampfzug bereits auf einem Modellgleis für ausrangierte Fahrzeuge. Die vielen Umbauten und Probefahrten haben ihn frühzeitig „altern“ lassen. Ich betrachte mein Abenteuer „Dampf für Spur N“ als beendet; es beweist jedoch klar, daß auch bei solch geringen Abmessungen jedem einigermaßen geschickten Modellbahner unzählige Wege offen stehen, ohne daß er hierzu teure Spezialwerkzeuge braucht.

Franz Stadelmann, Luzern/Schweiz

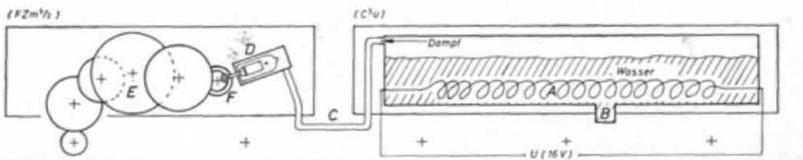


Abb. 4. Zylinder und Kolben in ca. 1/4 nat. Größe.



- A = Wolframdrahtspirale
- B = Wassereinfüll-Vorrichtung
- C = Dampfleitung
- D = Schwingender Zylinder
- E = Zahnrad-Übersetzung
- F = Schwungrad
- G = Schwingender Zylinderblock
- H = Feststehende Platte
- L = Kolben

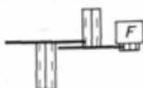


Abb. 2. Unmaßstäbliche Prinzipskizze. Der Dampfkessel befindet sich im dreiaxigen Personenwagen.

Abb. 3. Vermaßte Schauskizze vom Zylinder (in mm).

