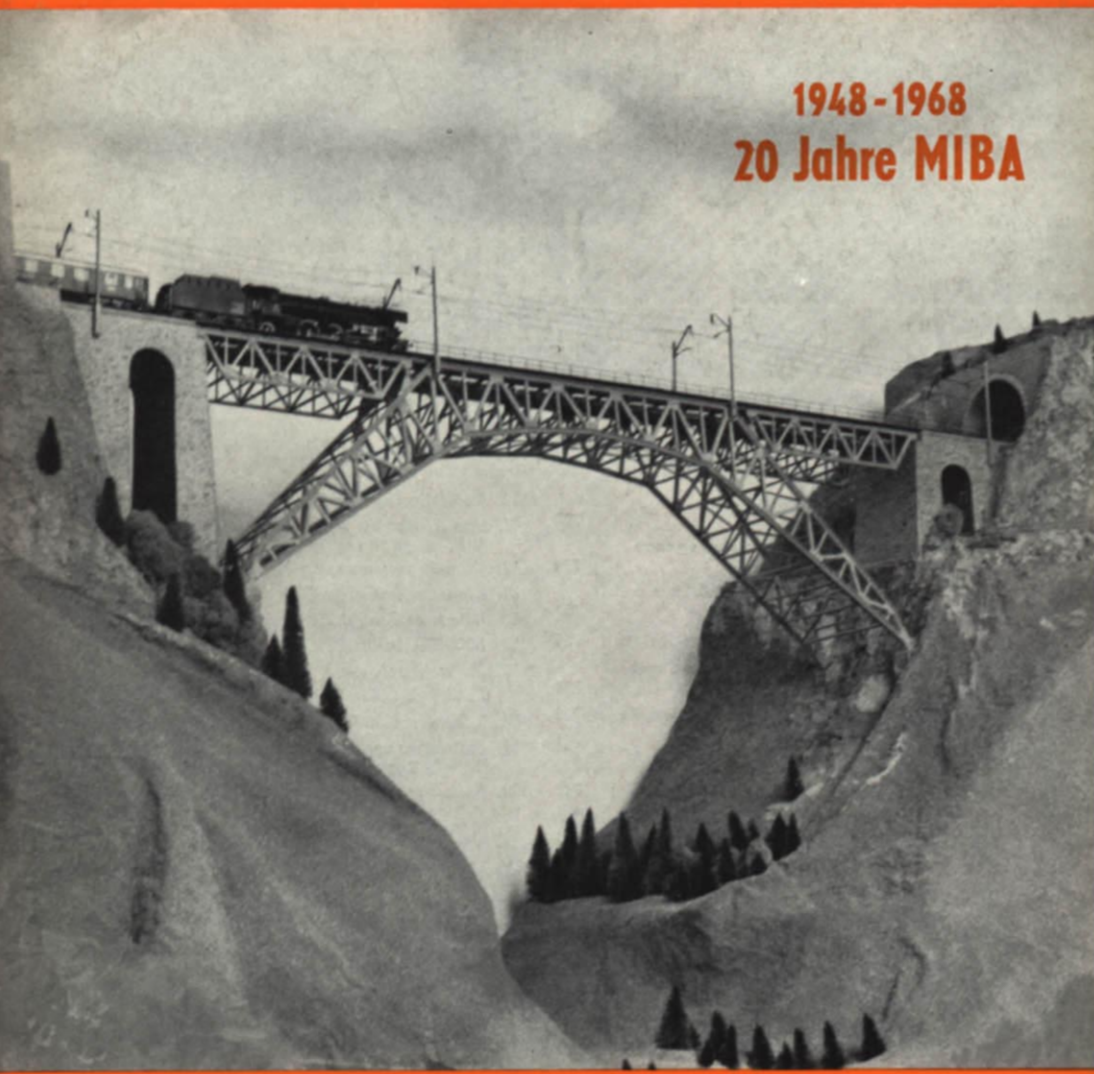
J 21282 D

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



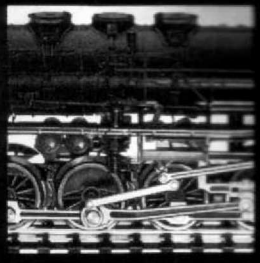
1948 - 1968
20 Jahre MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XX
1. 11. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

WIR
FLEISCHMANN
bieten Ihnen
weit mehr
als Sie erwarten!



FLEISCHMANN
international

„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" 14/XX

1. Bunte Seite (Im Fachgeschäft . . .; Echo 20 Jahre MIBA) 727
2. Lok-Verbesserungen (Wenn man's genau nimmt . . .) 728
3. Lichtsignal-Schaltung (Rangierlok kann an Hp0 + Sh1 vorbeifahren) 732
4. Endlich ein Platz für die N-Anlage . . . 735
5. Bisheriges aus „Wildenranna" (mit Streckenplan) 736
6. 20 Jahre Modellbau: Triebwagen-Modelle 738
7. Signalbrücke oder Fußgängerbrücke? 741
8. Puko-Weichenbau 742
9. Die Minitrix BR 01 (Neuheiten-Besprechung) 744
10. Radisolierung à la Sandig 745
11. Von „Lindental" nach „Blumenau" (H0-Anlage IIImer) 746
12. Kran-Stromversorgung 748
13. Die Bietschtalbrücke (BZ) 750
14. Münchner Zentral-Stellwerk in H0 758
15. BBB (Beatbodenbahn) 759
16. „Silberlinge", deren Länge „goldrichtig" ist 760
17. Es klappert die Mühle am „Pseudo"-Bach . . . 762
18. 2 Streckenplan-Entwürfe 764
19. Postwagen der Kaiserlichen Deutschen Post — BZ in H0 und N 766
20. Kein Zirkus . . . 767

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 (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 15/XX ist spätestens am 30. 11. 68 in Ihrem Fachgeschäft

Im Fachgeschäft eingetroffen ...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin)

FALLER:	Schreinerei 267, Stellwerk Darmstadt 126 und Schorndorf 125 in H0 (sämtliche 4/XX)
FLEISCHMANN:	Fleischmann-Bautips (jetzt als Ringbuch mit den bisher veröffentlichten Bautips erhältlich).
KIBRI:	Bogenbrücke mit Vorflutbrücken 7628 (4/XX)
VOLLMER:	N-Stadthäuser 7720, 7721, 7722 + 7723 (sämtliche 5/XX)

Stichtag: 21. 10. 68

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Das Titelbild:

Die Bietschtalbrücke

in etwas abgeänderter (gerader) Form als wohlgelungenes H0-Modell des Herrn L. Nawrocki, Schwaikheim. Von der Original-Bietschtalbrücke bringen wir auf den Seiten 750—757 einen Bauplan.

Das Echo auf *20 Jahre MIBA*

Seit dem Jubiläumsheft Nr. 12/68 sind inzwischen einige Wochen vergangen und noch immer treffen täglich Briefe und Karten mit Grüßen und Glückwünschen ein. Und nachdem gar viele Gratulanten die Gelegenheit benutzen, gleich noch private oder allgemeine Modellbahnprobleme zu unterbreiten, ist es uns einfach unmöglich, diese Postflut auch nur einigermaßen zu meistern. Man erwarte also bitte keine persönliche und individuelle Antwort (so gern ich dies auch tun würde), aber es fehlt uns nicht nur die Zeit, sondern auch das Personal dazu. Ich danke daher auf diesem Weg allen Gratulanten für die netten und anerkennenden Worte, die gut tun und jene Enttäuschung vergessen lassen, ohne die es nunmal im Leben nicht abgeht. Soweit in den Briefen allgemein interessierende Dinge angeschnitten sind, werden wir den einen oder andern Punkt per Gelegenheit in den Heften behandeln.

Durch das Echo, das das 20jährige MIBA-Jubiläum im In- und Ausland gefunden hat, wollen wir keineswegs „übermütig" werden, sondern weiterhin unser Bestes tun und geben, auf daß uns der Erfolg treu bleiben möge!

In diesem Sinne nochmals heißen Dank und weiterhin gute „Fahrt ins Blaue" mit „unsern" Miniaturbahnen!

Ihr WeWaW

trix vereinigte spielwarenfabriken ernst voelk k.g. nürnberg kreuistr. 40

Sehr geehrter Herr Weinstötter,

20 Jahre MIBA — eine wirklich anerkennenswerte Leistung und, neben dem Feiern, natürlich auch ein Grund Rückschau zu halten. Die überreichte TRIX EXPRESS-Lok aus dem Jahre 1948 und die MINI TRIX-Lok aus dem Jahre 1968 sind wohl die richtigen Partner, um die Entwicklung zu symbolisieren, die das Modellbahnwesen in diesen 20 Jahren genommen hat. Ihre Zeitschrift und vor allem auch Ihre persönliche Arbeit haben einen maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung.

Zwischen der MIBA als dem Sprachrohr der Modelleisenbahner und der Industrie gab es oft hitzige Debatten, aber wohl nicht weniger oft auch verständnisvolle Übereinstimmung über das Problem Modellbahn als Hobby u n d Spielzeug. Es war eine Zeit des gegenseitigen Gebens und Nehmens, und wir dürfen der Hoffnung Ausdruck geben, daß dies auch weiterhin so bleiben wird.

So wünschen wir Ihnen, sehr geehrter Herr Weinstötter, der MIBA und allen Ihren Mitarbeitern noch viele gute Jahre erfolgreichen Schaffens für und mit der Modelleisenbahn.

TRIX
Vereinigte Spielwarenfabriken
Ernst Voelk KG.

Abb. 1. Zum Vorbild genommen: die BR 38 2153 mit Wannentender (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Wenn man's genau nimmt:

von Klaus Gerke, Soest/Westf.

Lok-Verbesserungen

Modellbahner sind friedliche Menschen — sie tragen alle ihr gerüttelt Maß an Problemen mit sich herum und sind im Grunde große Dulder. Schließlich k ö n n t e n sie ja auch auf die Idee kommen, mit Mao-Plakaten nach Göppingen zu ziehen, weil man dort die gute, alte 74 partout nicht für Zweileiter-Gleichstrom bringt oder in Nürnberg den Maßstab 1 : 87 durch Fenstereinwerfen zu erzwingen suchen oder für eine einheitliche Kupplung mit einem Sitzstreik am Plärrer zu protestieren. Nein, Modellbahner sind friedlich und freuen sich ihres Lebens und der guten Zeiten, die ihnen eine solche überreiche Fülle an Modellen beschert.

Wenn es aber doch hier und da zu hitzigen Debatten zwischen ihnen kommt, dann liegt es meistens daran, daß sich die Geister scheiden in zwei Hauptgruppen: Die einen sind die Modellb a h n e r, die einen möglichst vorbildgetreuen Fahrbetrieb haben möchten, die anderen, an Zahl weit weniger, sind Modellb a u e r, die ihre Freude an möglichst genauen Modellen suchen. Seltsamerweise sind diese übrigens nur bei der Bahn so selten, bei den übrigen Verkehrsträgern zu Lande, zu Wasser und in der Luft sind sie weitaus häufiger zu finden. Sofern die Modellbauer nun längjährige MIBA-Leser sind — und wer wäre das nicht? – sind sie alle doch wohl von WeWaW g e i m p f t. Sein Modell des Verschlagwagens Altona, um nur eines zu nennen, war damals der Beginn einer neuen Ära im Eisenbahn-Modellbau und richtungweisend für den hohen Stand, auf welchem unsere herrlichen Industrie-Modelle heute sind. Somit ist es WeWaW's „Schuld", wenn wir heute einen strengen Maßstab anlegen, denn e r hat den Zehntelmillimeter kreiert und vielen erst die Augen geöffnet für die Möglichkeiten auch im kleinen Maßstab, und damit uns allen erst die rechte Freude am Modell gegeben. Es war wirklich ein glücklicher Zufall, daß hier ein Modellbauer und ein Journalist in einer Person sich vereinigten. Dafür ist die große MIBA-Gemeinde, ob bewußt oder unbewußt, doch sehr dankbar, und ich finde, gerade im Jubiläumsjahr der MIBA sollte man das ruhig einmal erwähnen.

Diese Zeilen mußte ich vorausschicken, weil ich nicht in den Verdacht kommen möchte, einer der vielen Kritiken an schönen Modellen eine weitere hinzuzufügen. Ich möchte mit meinen Bildchen den Modellbauern lediglich zeigen, daß man mit WeWaW's Zehntelmillimeter-Umkehrkontrolle noch einiges machen kann.

Märklin- und Liliput-P 8

Die Modelle der P 8 sind – um es nochmals zu betonen — von Haus aus durchaus bestens, nur eben — wer will, der kann! Es ist kein Geheimnis, daß bei der Märklin-Lok das Innenleben besser und diese Maschine zugkräftiger ist; ich habe aber dennoch die Liliput P 8 für die Verschönerungskur gewählt, denn einmal ist der Kessel-Durchmesser bei Märklin etwas zu groß (Abb. 2), dann gefiel mir auch das zierlichere Fahrwerk bei Liliput und die richtigere Anzahl der Speichen bei den Treibrädern besser.

Doch nun zu den „Feinkorrekturen" im einzelnen:

Gehen wir vom Hauptmaß aus, wie ich es nennen möchte: von der Kesselmitte über Schienenoberkante = 31 mm. Alles andere ist Relation und kann von einem guten P 8-Foto, besser natürlich aus der MIBA-Zeichnung in

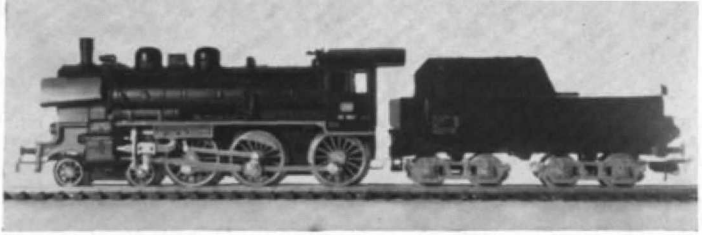


Abb. 2. Die Märklin-P 8. Der Tender ist maßstäblich; daher zeigt der Vergleich mit Abb. 1, daß Kessel und Führerhaus zu hoch sind, wodurch die Märklin-P 8 zu kurz wirkt.

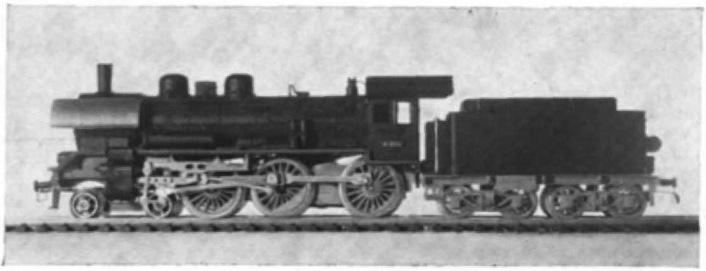


Abb. 3. Die etwas besser proportionierte Original-Liliput-P 8, deren Kessel und Führerhaus aber ebenfalls eine Idee tiefer gesetzt werden müssen (s. Abb. 5).

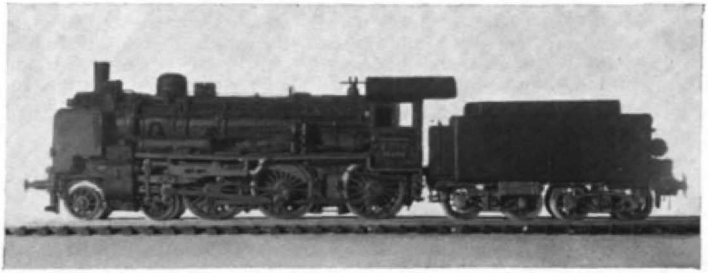


Abb. 4. Die vom Verfasser „in die Kur genommene" Liliput-P 8 in der Ursprungsausführung mit vorn liegendem Dampfdom (ohne Speisedom), ohne Führerhaus-Dachaufsatz und mit den früher üblichen Windleitblechen.

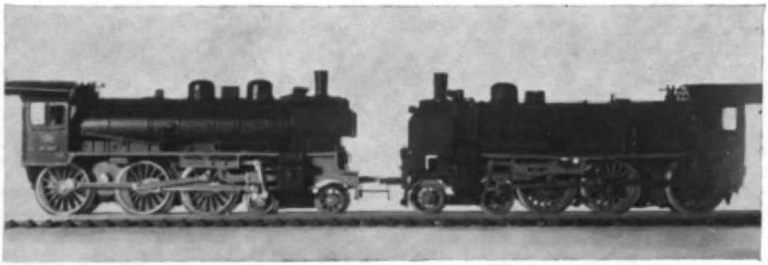


Abb. 5. Der Unterschied in der Kesselhöhe ist zwar minimal, aber dennoch merkbar. Links die Original-Liliput-P 8, rechts mit etwas tiefer gesetztem Kessel und Führerhaus.

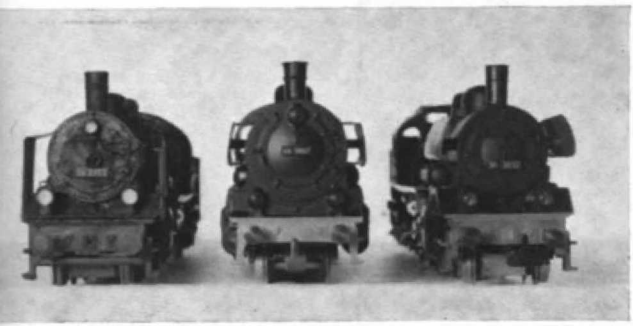


Abb. 6. Ein weiteres Vergleichsbild; von rechts nach links: Liliput-P 8, Märklin-P 8, verbessertes Liliput-Modell mit tiefer gesetztem Kessel.

Heft 8/1953 (so man es u. sie hat) entnommen werden. Abb. 5 läßt erkennen, daß der Unterschied in der Höhe zwar minimal, aber doch gut zu sehen ist und dem Aussehen des Modells nur zugute kommt. Wie man den Kessel tiefer bekommt, dafür gibt es keine Patentlösung; ich habe schon eine ganze Reihe Loks tiefer gelegt, irgendwie klappt es immer. Man muß halt aus dem zähen Fleisch des Kunststoffes oder Metalles herausschneiden, sägen, bohren, feilen, bis alles paßt. Daß dabei einige Stellen so dünn werden, daß sie nur mit Papier überdeckt werden können, sollte keinen mutlos machen, denn UHU-plus und eine Lackschicht machen alles wieder bombenstabil.

Aber auch derjenige, welcher diese Mühe nicht für lohnend hält, kann noch verschiedene Änderungen anbringen, natürlich vor allem die ausgezeichneten Einzelteile von Heinzl (oder neuerdings Merker + Fischer) vom Handrad an der Rauchkammer bis zu Laternen, Lichtmaschine, Läutewerk usw.; auch die maßstäblichen Federpuffer stehen der Lok nicht schlecht. Außerdem kann man noch manche Rohrleitung auf dem Kessel plastisch verlegen und auch dem Fahrwerk mehr Beachtung schenken: größere Laufräder (Ø wie Tenderräder), Schutzblech über den vorderen Laufachsen; auch hier Leitungen und Armaturen (Heinzl) verlegen und nicht vergessen, daß auch die Lokräder Bremsen haben!

Vielleicht benötigt man später noch eine weitere P 8 im Umlaufplan seiner Anlage; deshalb sollte man daran denken, daß diese Loks in den langen Jahren ihrer Beschaffung Änderungen unterworfen waren und auch diese andeuten. So zeigt sich z. B. meine Lok in der Ursprungsausführung mit vornliegendem Dampfdom, ohne Speisedom und Führerhaus ohne Dachaufsatz (einfach rund gefeilt). Bellingrodt-Fotos helfen hier weiter.

Zum Schluß noch einen Geheimtip: Wer den Kessel seines Modells ohne Schwierigkeiten tiefer setzen möchte, kann den Antrieb auch in den Tender verlegen, er kann sogar die P 8 mit dem 3-achs. pr. Fleischmann-Tender antreiben. Auch das hat es gegeben (einen dreiachsigen P 8-Tender), Bellingrodt kann es beweisen!

Fleischmann-G 8¹

Auch bei der Fleischmann-G 8¹ (BR 55) habe ich den Kessel entsprechend dem Vorbild (Abb. 9) tiefer gesetzt (siehe Vergleichsfoto Abb. 7). Darüber hinaus veränderte ich das Modell gemäß Abb. 9 in eine 55 2903 (zusätzlicher Speisedom, Tonnendach, Tender usw., siehe Abb. 8). Derzeit ist eine G 8¹ mit Laufachse (BR 56, DR-Umbau) im Werden, sowie eine G 10.

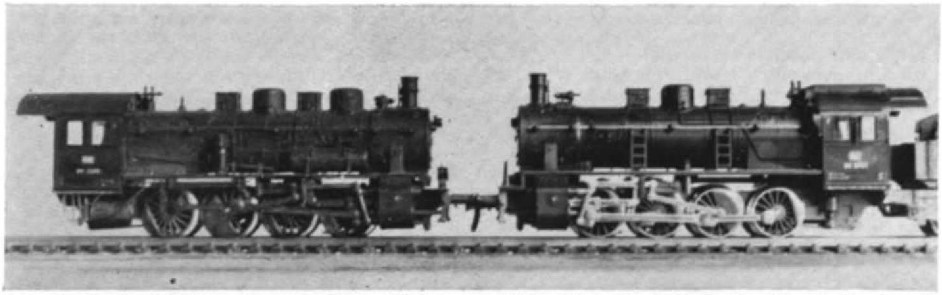


Abb. 7. Zweimal BR 55: rechts das Original-Fleischmann-H0-Modell im Maßstab 1 : 85, links die Version als 55 2903 fast 1 : 87.

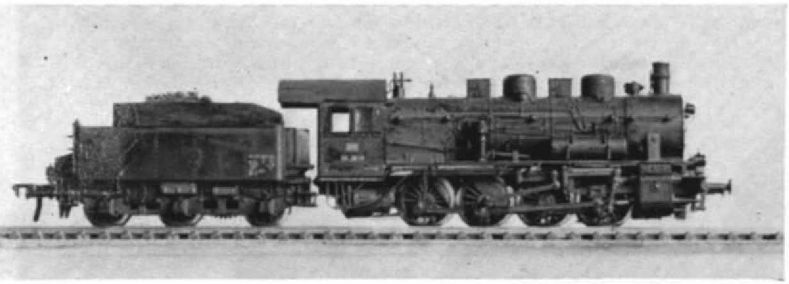


Abb. 8. Das verbesserte und zugleich als BR 55 2903 umgemodelte Fleischmann-Modell.

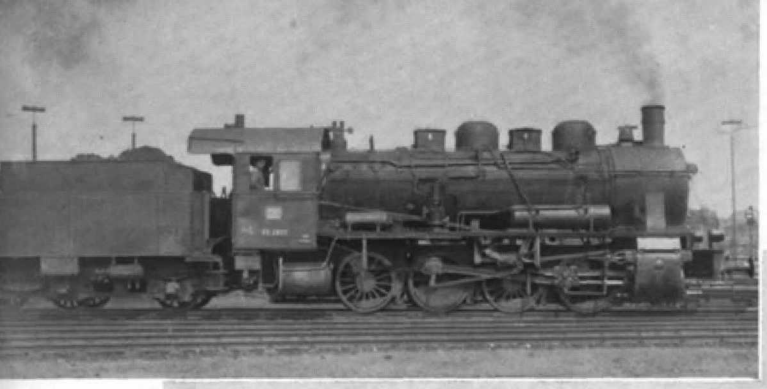
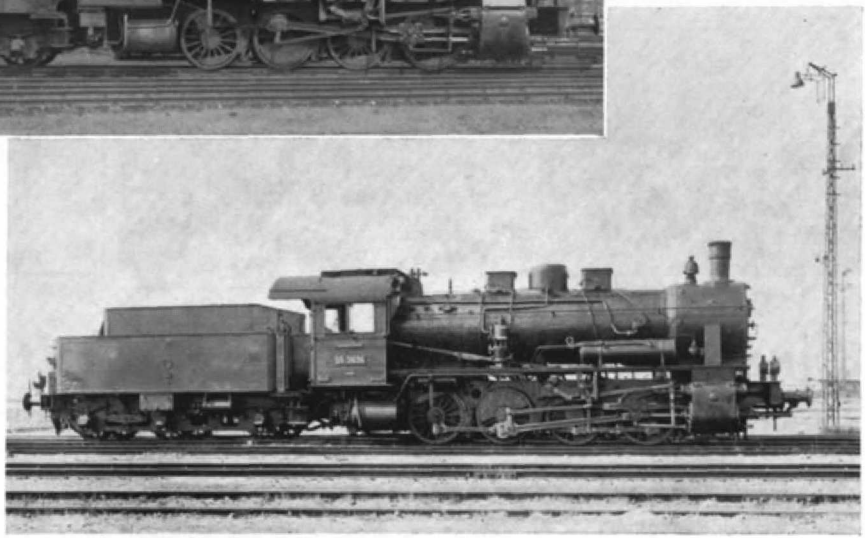


Abb. 9. Preußische G 8¹ (BR 55 2903) im Vergleich zur . . .

Abb. 10. . . . BR 55³⁴, die dem bekannten Fleischmann-Modell entspricht.

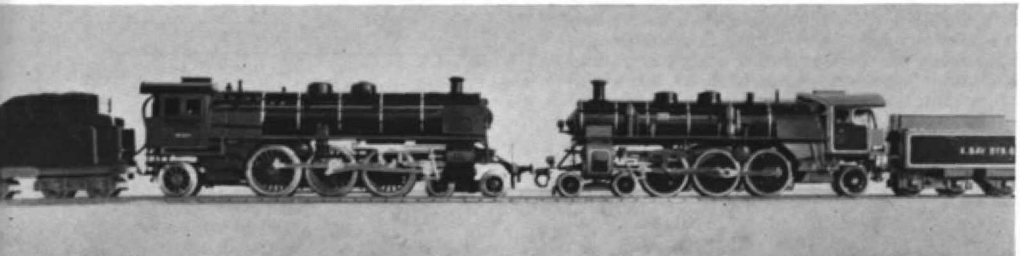


Trix-S 3/6

Der Vergleich der Trix-S 3/6 mit der von Tenshodo ist sehr aufschlußreich. Selbst wenn man berücksichtigt, daß die Trix-Lok die Bautype mit dem neueren, etwas dickeren Austauschkessel zum Vorbild hat (BR 18⁶), ist sie doch entschieden zu hoch, denn die Schornstein-Oberkante sollte in jedem Fall gleichhoch sein (Profil). Vielleicht lassen sich die Herren von Trix noch dazu überreden und bauen ein neues, zierliches Fahrgestell für die S 3/6. Auf dem jetzigen 01-Fahrwerk bleibt die Lok ein Kompromiß. Die Größe wird auch sehr deutlich im Verhältnis der Lok zum Tender. Zwar haben beide S 3/6 verschieden große Tender, die 18⁶ (Trix) den bayer. 2'2' T 31.7; LüP = 9242 mm (zum Vergleich: der sehr große Tender — 5 Achsen — der 05: LüP = 8875 mm!) und die 18⁴ (Tenshodo) den 2'2 T 26.4; LüP = 7751 mm. Nun müßte man theoretisch beide Tender gegeneinander austauschen können, so wie es im Großbetrieb auch der Fall war. Das geht mit der Tenshodo-Lok, wenn man den Trix-Tender etwas tiefer setzt (auf Abb. 13 steht der Tender n e b e n dem Gleis: die Höhe paßt jetzt); macht man aber die Gegenprobe, dann erschrickt man doch, wie hoch die Trix-Lok ist (Abb. 12)! In diesem Fall handelt es sich wirklich nicht mehr um Zehntel-, sondern um einige ausgewachsene Millimeter.

Das wär's, worauf ich einmal aufmerksam machen wollte. Wer's genau nimmt (wie ich) wird wissen, worauf es mir ankam, die andern mögen sich die Freude an ihren Miniatur-Fahrzeugen nicht verderben lassen!

Abb. 11. Maßstabsvergleich zwischen einer Trix-S 3/6 und einer S 3/6 von Tenshodo (Fulgurex) im Maßstab 1 : 87.



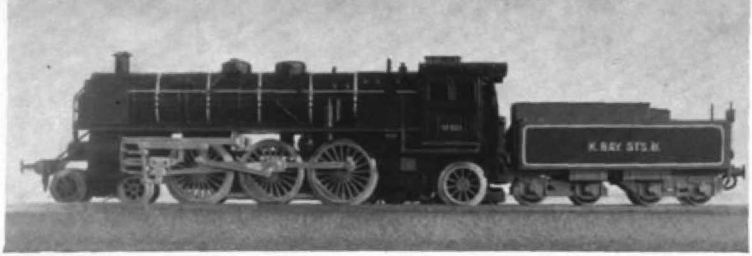


Abb. 12. Gegenprobe: Trix-S 3/6 mit Tenshodo-Tender (bay. 2'2 T 26,4).

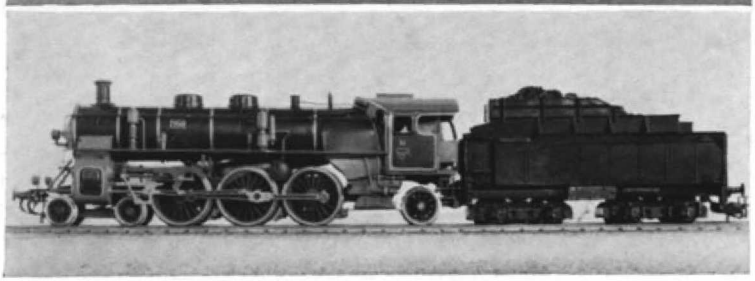


Abb. 13. S 3/6 von Tenshodo mit Trix-Tender (bay. 2'2'T 31,7), einem der längsten deutschen Tender.

Eine nützliche Lichtsignal-Schaltung

(Die Rangierlok kann bei Hp0 + Sh 1 durchfahren!)

Seit einigen Jahren bin ich nun schon eifriger MIBA-Leser, aber leider entdeckte ich bis heute noch keine Schaltung für ein kombiniertes Haupt-Gleissperr-Lichtsignal, bei welcher die Rangierlokomotiven bei der Stellung Hp0 + Sh1 (Zughalt, Rangierfahrt erlaubt) durchfahren können und die übrigen Loks trotzdem halten. Was blieb mir also anderes übrig als in den sauren Apfel zu beißen und mir selbst den Kopf zu zerbrechen. Aber keine Angst, er ist heil geblieben und es war auch gar nicht so schlimm. Dies nur nebenbei für diejenigen, die eine gewisse Scheu vor dem Entwickeln von elektrischen Schaltungen haben. Sehen Sie nun selbst, was bei meiner Knobelei herauskam.

An Material habe ich benötigt: zwei SRK's, ein Relais mit einem Umschaltkontakt, ein doppelpoliger Handumschalter (oder ein entsprechendes Relais) und Auslösemagnete für die SRK's an jeder Rangierlok.

Es ist wohl selbstverständlich, daß die Schutzgas-Rohrkontakte beide in der gleichen Richtung liegen müssen (vergl. auch Artikelserie über SRK's in den Heften 11 und 14/64 bzw. 2, 3 und 10/66). Soll nun eine Rangierabteilung das Signal passieren, wird es mit dem Schalter S auf Stellung „Rangierverbot aufgehoben" geschaltet. Über den Kontakt d des Schalters wird gleichzeitig Spannung an die SRK's gelegt. Überfährt eine Rangierlok den Kontakt A, dann wird über das Relais Rel Fahrstrom an die Abschaltstrecke gelegt und sie kann ungehindert durchfahren. Eine Lok ohne Betätigungsmagnet bleibt jedoch auf dem isolierten Abschnitt stehen, da sie den SRK nicht betätigen kann. Hat die Rangierlok die Trennstelle durchfahren, wird der Strom durch SRK B wieder abgeschaltet. Hat man für S ein Relais verwendet, so kann es durch den Impuls von dem SRK ebenfalls wieder in die Ausgangsstellung gebracht werden*, sonst muß man das Signal halt von Hand wieder auf Hp00 stellen. In beiden Fällen wird

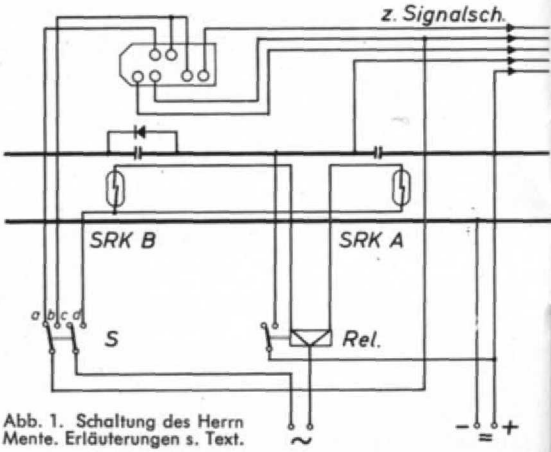


Abb. 1. Schaltung des Herrn Mente. Erläuterungen s. Text.