J 21282 D

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

1948 - 1968
20 Jahre MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

15 BAND XX
22. 11. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

WIR
bieten Ihnen
weit mehr
als Sie erwarten!

M4 und tips moderne Leitfäden für erholsame Freizeitgestaltung von bleibendem Wert für höchste Ansprüche!

FLEISCHMANN
weil sich's dauernd bewährt!

„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" 15/XX

1. Bunte Seite (Bezugsgebühren 1969, Harzquer- und Brockenbahn; Im Fachgeschäft) 783
2. „Show-Express 68" 784
3. Free lance-ETA 150 784
4. Der große MIBA-Kalender 1969 785
5. Schutzhaltsignale Sh 2 786
6. 90 t-Kran der DB in N 789
7. Leitlack 789
8. In Schwaikheim tut sich einiges! (H0-Anlage Nawrocki) 790
9. Vorbildgerechtes Bremsen und Anfahren — motorisch geregelt 796
10. Gleichstrom-Fahrpulte mit stufenlos einblendbarem Rangiergang 798
11. Trix-Fahrpult mit Rangiergang 800
12. Bergromantik eigener Façon (H0-Anlage Schäfer) 802
13. Aufgeständerte Bahnstrecken im Großen und im Kleinen 804
14. Hilfszug-Gerätewagen mit Mannschaftsraum – BZ in H0 und N 808
15. 6 m² im Keller (H0-Anlage H. Schmidt) 813
16. Die „78" in N 815
17. Nebenbahn mit Endstation und Kehrschleife (Streckenplan) 815
18. Trix-T 3 auf Märklin-Gleis 816
19. 35 t-Portalkran zur Container-Verladung 817
20. Das Rätsel von Trippshausen 823
21. Div. Anlagenmotive 785, 796

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 16/XX soll spätestens 21.12.68 im Fachgeschäft sein!

(Vorausgesetzt, daß die Bundespost zu der Zeit nicht überfordert ist!)

Im Fachgeschäft eingetroffen . . .

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

ARNOLD:	BR 01 Nr. 0221, Nr. 448 Lorenkippwagen (beide Heft 4/XX)
HERKAT:	Rückmelde-Relais (f. Weichen-Signal od. Fahrstrom (Heft 4/XX)
ROWA:	V 160 und Containertragwagen (Heft 13/XX)
VOLLMER:	N-Oberleitung neue Querverspannung (Heft 5/XX)

Stichtag: 15. 11. 68

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Zum Titelbild *Romantik der Dampftraktion*

— aber wie lange noch? Güterzug mit der Lokreihe 52 auf der Wiener Verbindungsbahn bei Schrankenposten 4 nächst St. Veit an der Wien. Die Tage der Dampflok sind auch hier schon gezählt — leider!

(Foto: Ing. O. Schneider, Wien)

13 = 16! Ab Band XXI (1969):

13 MIBA-Hefte (statt 16)

jedoch verstärkten Umfangs!

Fast 20 Jahre lang haben wir im Jahr 16 Hefte herausgebracht. Das waren im Durchschnitt (wenigstens die kalte Jahreszeit über) alle 3 Wochen ein Heft. Und jeweils 3 Wochen lang eine Terminjagd nach der anderen, 18 Jahre lang. Das kostete Kraft und Nerven bei allen Beteiligten — im Büro, in der Klischeeanstalt und nicht zuletzt in der Redaktion! Und eines Tages ist dieses Tempo und das Arbeitspensum einfach nicht mehr zu schaffen, zumal wenn Auflage, Umfang und Geschäftsbetrieb immer mehr wachsen (vom fehlenden Personal ganz zu schweigen).

Und so haben wir uns entschlossen, ab Januar 1969 nur mehr jeden Monat 1 Heft herauszugeben, den Messebericht jedoch traditionsgemäß weiterhin in zwei Hälften; das macht zusammen 13 Hefte. Die einzelnen Hefte werden dicker sein, da der Inhalt der bisherigen 16 Hefte auf diese 13 verteilt wird. Dadurch erhöht sich allerdings der Bezugspreis: auf 2.60 DM pro Heft inkl. allem (Mehrwertsteuer, Porto und Versandkosten), wobei Sie im Jahr sogar noch eine Kleinigkeit sparen. Auf diese Weise kommt keiner zu kurz — und wir (Redaktion, Versandbüro und Klischeeanstalt) gewinnen jedesmal 1 wertvolle Woche (und dadurch vielleicht auch endlich Zeit für diverse Neuerscheinungen, die schon seit langem in der Schublade liegen)!

Wir bitten um Ihr Verständnis für diese schon seit langem fällige Umstellung und hoffen, daß Ihnen die Zeit zwischen zwei Heften nicht zu lange vorkommt!

In diesem Sinne

WeWaW

„Dann war man zu der Einsicht gekommen, daß der Schiffsverkehr auf die Dauer doch billiger ist . . . !"

Von der Harzquer- und Brockenbahn

stammte das Vorbild für das N-Modell des Herrn M. R. Lünenschloß in Heft 11/XX und nicht, wie wir auf Grund der Schornsteinform vermuteten, von der königl. bay. Staatsbahn. Wir konnten uns aber wegen der Zeitknappheit und des bevorstehenden Urlaubs nicht mehr vergewissern. Durch einige aufmerksame Leser wurden wir jetzt darauf hingewiesen, daß wir daneben getippt hatten. Diese C' C h4v Mallet-Tenderlok wurde übrigens 1910 von Orenstein und Koppel gebaut, und zwar für Meterspur. Sie war mit 54 t eine der stärksten deutschen Schmalspurtenderloks. Sie soll, mit einem zweiten Exemplar, 1921 nach Bolivien verkauft worden sein.

Bottwartalbahn

In diesem Zusammenhang gleich noch eine Berichtigung. In Heft 10/XX berichteten wir über eine kleine Schmalspurbahn, die als Andenken an die Bottwartalbahn zwischen Marbach und Heilbronn gebaut wurde. Die Bahn hat natürlich eine Spurweite von 750 mm und nicht, wie wir schrieben, von 1000 mm. Zeuke läßt nämlich fälschlicherweise seine Lok 99 694 auf Meterspur laufen. Daher die Verwechslung.

Die heutigen Beilagen

1. **Prospekt der Fa. Kibri** Kindler & Briel **Böblingen**
2. **Zahlkarte der FdE Hamburg** (mit Ausnahme des Auslands)

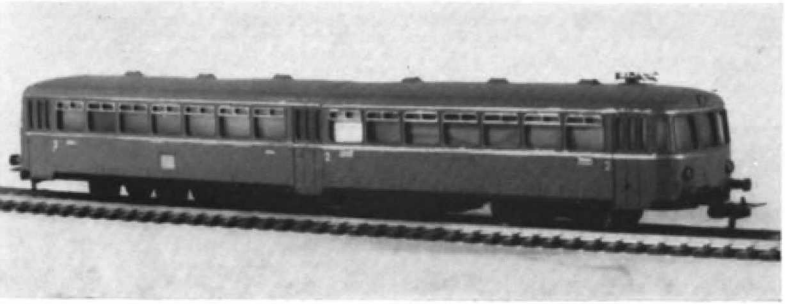
Abb. 1. Der „Show-Expreß 68" startbereit in München Hbf. Die 103 004 (E 03) führte den Zug auf der ganzen Rundfahrt. In Heft 1/XX S. 4 konnten Sie schon die Lok mit den zwei verschiedenen Stromabnehmern bewundern; sie läuft heute noch so.
Hinter der Lok ein D 4üm, schön bunt dekoriert mit Plakaten vom Pschorr-Bräu. Ob der zweite (Packwagen) voll „Peer 100" war, entzieht sich leider unserer Kenntnis. In dem darauffolgenden D 4üm waren jedenfalls die neuesten Ford-Modelle zu besichtigen.
Die folgenden D-Zugwagen waren der Musik vorbehalten, teils um Geräte vorzuführen, teils als Jagdrevier für Autogrammjäger und sonstige Fans.

Die große Ausrede für einen farbfreudigen Spezial-D-Zug

„Show-Express 68"

Reisen mit der Bahn wird modern, so sagte sich jedenfalls ein Manager, verpflichtete einige Sänger und Musiker und ging damit auf Tournee. Aber auf moderne Art, mit der Bundesbahn, wozu er einen Spezialzug zusammenstellte mit je einem Speise-, Tanz- und Salonwagen, dazu noch vier Schlafwagen, damit die Künstler nicht immer erst Hotelzimmer suchen mußten. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß drei Gepäckwagen als rollendes Büro, Maschinenraum und Requisitenkammer dienten. Werbung ist das halbe Geschäft, weswegen sich gleich noch einige Firmen an diesem „Show-Expreß 68" beteiligten. Dazu mußten einige Packwagen und D 4üm als rollendes Ausstellungslokal herhalten. Der Zug traf jeweils morgens gegen 9 Uhr im Zielort ein, wo dieser dann besichtigt werden konnte. Es wurde geworben für das Münchner Pschorr-Bräu, die Peer 100, für MM-Sekt und nicht zuletzt für neue Wagen der Ford-Kollektion. Natürlich gab es auch, wie könnte es anders sein, musikalische Berieselung. In einem Waggon war überdies ein Tonstudio eingerichtet, womit man auf Talentsuche ging.

Was uns als Modellbahner an diesem „Show-Expreß 68" interessiert, ist natürlich nur die Anhäufung von diversen Wagen in einer Zugeinheit und dazu noch die buntplakatierten und bemalten Waggons. Sollten Sie auf einer kleinen Anlage keinen Platz für den fahrenden Einsatz von D-Zugwagen haben, machen Sie einfach I h r e n eigenen „Show-Expreß", Sie haben jetzt ja einen vorbildlichen Vorwand. Der Zug wurde nämlich auch im Großen stets auf dem Bahnhof getrennt abgestellt. Und wenn der Platz noch nicht mal hierzu reichen sollte, Sie aber dennoch so einen schönen bunten Wagen haben möchten, stellen Sie ihn auf's Abstellgleis und sagen dem „Kollegen", es sei ein Heißläufer . . . !



Ein Freelance-ETA 150

aus zwei Fleischmann-Schienenbussen, mit geänderter Stirnpartie (zu Fenstern an der Seite fehlte dem Erbauer, Herrn J. Wilde, Heidelberg, der Mut).

Sofort lieferbar!

Der große MIBA-Kalender 1969

Modellbahn '69

Ein Kalender aus dem Verlag Elmar Hahn, Würzburg
Aufnahmen: Rainer Mehl / Elmar Hahn
Allein-Vertrieb: MIBA-Verlag, Nürnberg

– ein willkommenes Weihnachtsgeschenk für jeden Modellbahner!

13 ausgesuchte Großbilder im Format 43 x 23 cm auf Kunstdruck von ausgezeichneten Modellbahnanlagen — Namen wie Wientgen, Hirsch, Hallmann, Schmid, van der Hoeven, Nürnberger Verkehrsmuseum besagen mehr als genug! — bieten eine Fülle von Anregungen für die eigene Anlage! Sie sind speziell für diesen Zweck von zwei versierten Fotografen jeweils an Ort und Stelle aufgenommen worden.

Kein Modellbahner ohne den MIBA-Modellbahn-Kalender 1969!

Preis 9.80 DM
(incl. 11% MWSt.) + —.70 DM Spezialverpackung bei Einzelversand

MIBA-Verlag Nürnberg

Eine Lücke im Bildbericht „Eine Lücke im Lücke-Plan" (Heft 7/68) soll dieses Bild vom Bf. Talhausen füllen. Der im genannten Heft wiedergegebene, verhältnismäßig einfache Streckenplan (2,20 x 1,50 m) ist in der Tat gut ausgeklügelt. Planer und Erbauer: H. Hensen, Hamburg.

Abb. 1. Schutzhaltsignal Sh 2 zum Schutz eines abgestellten Bauzuges, der auch im Kleinen solcherart gesichert werden sollte — abgesehen davon, daß die weißumrandete rote Tafel bei einer Farbaufnahme als „roter Farbklecks" willkommen sein dürfte. (Foto: Ertmer, Paderborn)

Rot/weiß macht sich immer gut!

Schutzhalt-Signale Sh 2

Unentbehrlich im Großen, im Kleinen jedoch mehr Dekoration sind die sog. Schutzhalt-Signale, jene rechteckigen roten Tafeln mit weißem Rand, die wohl ein jeder Modellbahner vom Hörensagen kennt und die seit der letzten Messe von der Firma Brawa im Rahmen ihres Signaltafel-Sortiments geliefert werden. Man kann sich solches Signalschild jedoch mit einem Stück Karton oder Blech und einem Stückchen Draht (als Mast) leicht selbst anfertigen. Die Ausmaße sind in H0 etwa 8 x 4 mm.

Schön und gut, werden Sie sagen, aber wie und wo werden diese Signale denn überhaupt aufgestellt? Nun, die Deutsche Bundesbahn verwendet die Schutzhalt-Signale (Sh 2)

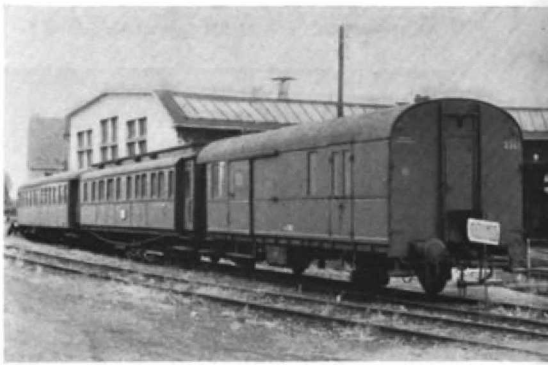


Abb. 2. Drei im Bw Lippstadt (WLE) durch Sh 2-Signal gedeckte Wagen (die zusammen mit einer V 100 einen Triebwagen-Ersatzzug bilden). (Fotos Abb. 2 und 3: Zeug, Trier)

Abb. 3. Ein provisorischer Prellbock im Bf. Neumünster, der mit einem Schutzhalt-Signal gekennzeichnet ist, das offenbar auch nach hinten eine rote Fläche zeigt oder verkehrt 'rum eingesteckt worden ist.

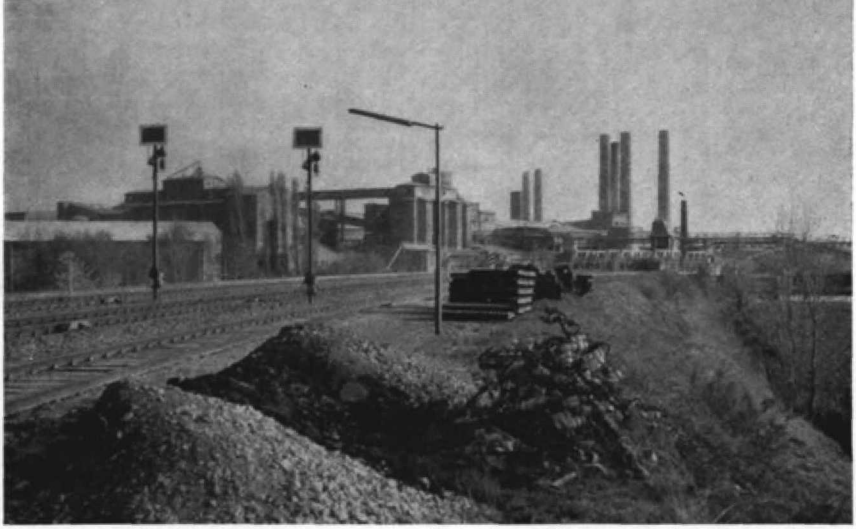


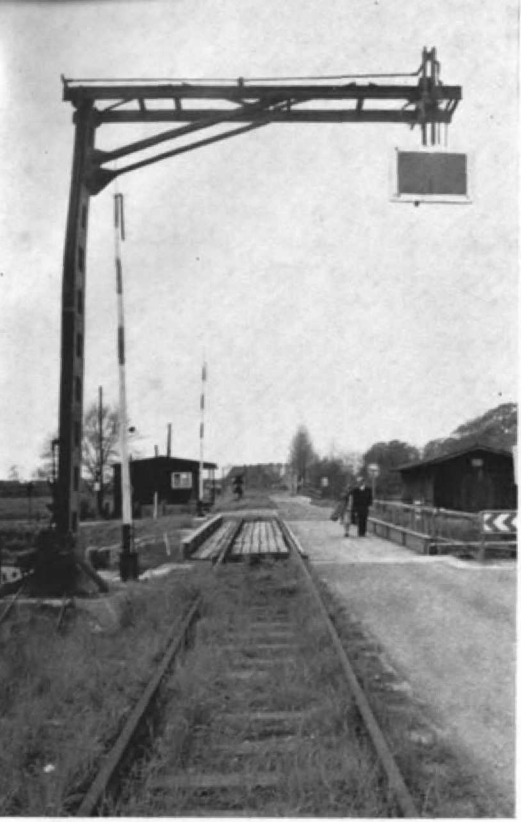
Abb. 4 und 5. Zwei ortsfeste Deckungssignale mit kippbaren Scheiben und Nachtzeichen vor (und natürlich auch hinter) einer Drehbrücke über die Stör. Die Magnetkästen neben den Schienen lassen auf eine Indusi-Sicherung schließen. (Fotos: H. Wiener, Brunsbüttelkoog)

als Wärterhaltscheibe,
als Abschlußsignal eines Einfahr-Stumpfgleises,
als Brückendeckungssignal und
als Wasserkransignal.

Wenden wir uns zunächst der Wärterhaltscheibe zu, die Sie in Abb. 1 u. 2 sehen können. Sie ist nicht ortsfest und wird unmittelbar rechts neben dem Gleis oder, wo dies nicht möglich ist, direkt im Gleis aufgestellt. Meist wird mit ihr eine Gleisstelle gekennzeichnet, die vorübergehend nicht befahren werden darf oder sie zeigt eine Stelle an, bei der ausnahmsweise gehalten werden soll. Steht die Haltscheibe auf freier Strecke, so muß sie mindestens in einem Sicherheitsabstand von 50 m vor der zu schützenden Stelle aufgestellt werden. Einen Verwendungszweck für diese Scheibe finden wir auch in Heft 10/68 auf Seite 480. Dort sichert die Deckungsscheibe eine Straße, über die ein Anschlußgleis zu einem Lagerhaus führt.

Eine andere Anwendung findet das Schutzhalt-Signal als Abschlußsignal eines Stumpfgleises (Abb. 3). Es befindet sich dann rechts auf der Pufferbohle des Prellbocks (sofern einer vorhanden ist). Bei Nacht brennt über dem Schild eine rote Lampe, die aber bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen auch entfallen kann.

Schon etwas seltener zu sehen sind Brückendeckungs-Signale (Abb. 4 u. 5). Man findet sie an beweglichen Brücken, also an Hub-, Dreh- und Klappbrücken, wie sie im Küstengebiet und in Häfen meist anzutreffen sind. Die Scheibe des Brückendeckungs-Signals ist — ähnlich wie bei einem Formvorsignal — beweglich (kippbar). Bei Nacht leuchtet am Mast eine rote Lampe auf, die von hinten als matt-weißes



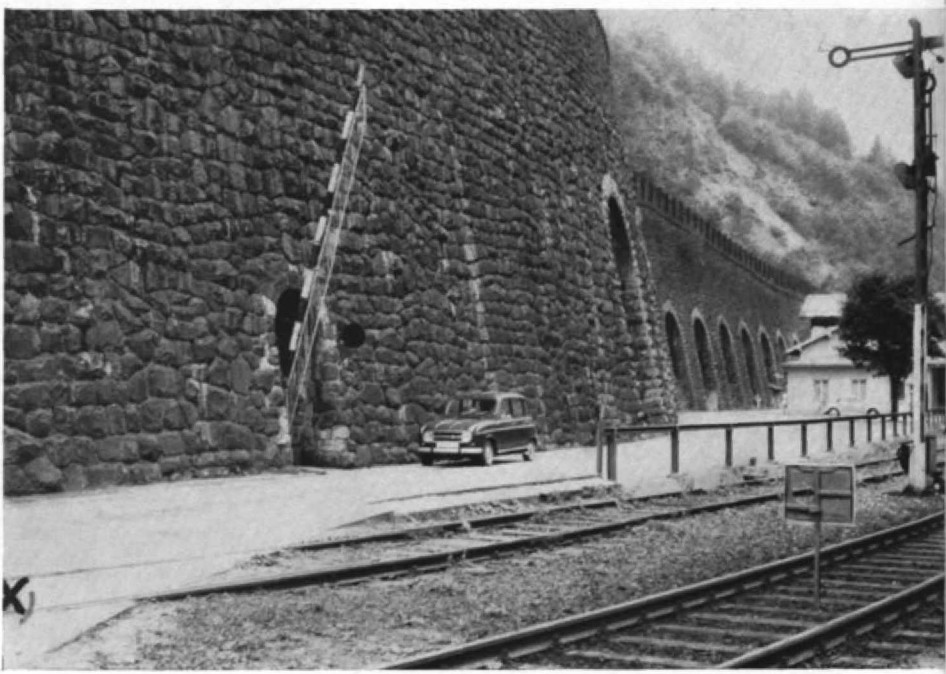
Licht erkennbar ist. Wird der Haltauftrag aufgehoben, so wird die Scheibe in die waagrechte Stellung umgeklappt und bei Dunkelheit die rote Lampe durch eine Blende abgeschirmt. Das Brückendeckungs-Signal gibt es übrigens auch als Lichtsignal. Es ähnelt etwas dem Haupt-Sperrsignal, nur, daß die grüne und gelbe Lampe fehlen.

Das letzte im Bunde, das Wasserkransignal, dürfte wohl den meisten bekannt sein. Seine Form weicht etwas von der der übrigen Schutzsignale ab. Es ist ein Lampenkasten, der auf zwei Seiten rote und auf den zwei anderen weiße Scheiben hat.

In der Regel ist das Signal an bzw. über dem Ausleger des Wasserkrans angebracht und ist bei Querstellung zum Gleis in beiden Richtungen zu sehen. Steht der Ausleger parallel zum Gleis, so zeigt die Signallaterne nach beiden Seiten hin weißes Licht.

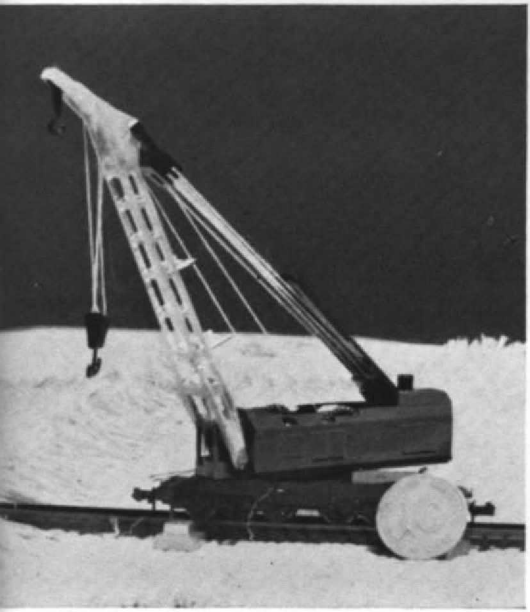
Abb. 6. Drehbares Schutzsignal vor einer Drehbrücke in Wilhelmshaven (wenigstens stand es 1964 noch da). Die Schranken sperren Straße und Schiene quer zur Fahrtrichtung ab, wenn die Brücke (Ems-Jade-Kanal) geöffnet ist — ein wundervolles Motiv (samt Drehbrücke) für eine Nebenbahnstrecke! (Foto: Zeug, Trier)

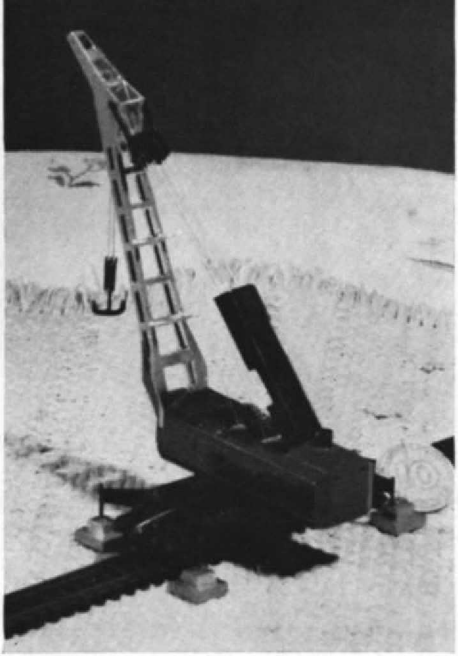
Abb. 7. Diese Gegend kommt Ihnen bekannt vor? – Sehr richtig! Heft 13 — Bf. Hieflau — Schrankenantriebs-Nische! Heute kommt es jedoch in erster Linie auf die Deckungsscheibe Sh 2 (rechts) an, die das zum Verschiebebahnhof führende Gleis auf Grund der Tunnelarbeiten sperrt (daneben das bewußte in den Tunnel führende Abstellgleis). Im übrigen beachte man die wirklich gewaltigen Schutzmauern zum Abfangen des Bergdrucks! (Foto: OSTRA)



Ein kleines Meisterwerk — funktionsfähiger

90t-Kran der DB in—N!





Kaum zu glauben: dieser winzige Kran im Maßstab 1 : 160 — eine Erstlingsarbeit der Herrn Kurt Hesse aus Wuppertal-Vohwinkel — ist voll funktionsfähig und zusammenlegbar. Der Ausleger ist aus 10 x 20 x 10-Alu-Profil ausgebohrt und gefeilt, Kranhaus und Unterbau aus Ms-Blech, die Drehgestelle stammen von Minitrix. Wer hätte je gedacht, daß in N solche Arbeiten möglich sind (und daß in diesem Maßstab überhaupt gebaut wird)!

Sie fragen — wir antworten:

Gibt es elektrisch leitenden Lack?

„ . . . Hiermit bitte ich um Mitteilung, ob es einen Klebstoff oder evtl. als Kitt geeigneten Lack gibt, der elektrisch leitend ist, und zwar mit geringem Stromverlust auch bei niedrigen Spannungen (5 – 10 V)? . . .“
Dietmar H., Trier

Unsere Antwort:

Nun, es gibt tatsächlich so etwas, und zwar einen sog. Leitlack mit der Bezeichnung „Argentol“, erhältlich bei der Fa. Radio-Arlt, 7 Stuttgart, Rotebühlstraße 93.

„Argentol“ ist ein edelmetallhaltiger, schnell trocknender Lack, mit einem auffallend geringen Streckenwiderstand von nur 0,02 Ω/cm bei 1 mm Leitungsbreite. Selbst bei nur einmaligem Auftrag, was einen hauchdünnen Lackfilm ergibt, kann man Stromstärken bis zu 120 mA/2 mm Strichbreite (etwa ein normaler Pinselstrich) „verarbeiten“. Ursprünglich ist dieser Leitlack wohl für die Herstellung „gedruckter“ Schaltungen oder für deren Reparatur entwickelt worden; seine Anwendung bleibt jedoch nicht nur auf dieses Gebiet beschränkt. Für den Modellbahner bietet er, besonders bei verzwickten Bauvorhaben, oft die einzige Möglichkeit, zwei Teile elektrisch leitend zu verbinden. Ein praktisches Beispiel für eine solche Anwendung war letzten Endes der Grund für die Anfrage des Herrn H., der bei seiner Egger-Schmalspurbahn eine Beleuchtung in die Wagen einbauen wollte. Da bei den Egger-Radsätzen jedoch beide Räder von den Achsen isoliert sind, und löten wegen der Verformung der Isolation nicht ratsam ist, dürfte der „Argentol“-Lack in diesem Falle wohl gute Ergebnisse zeitigen.

Ein Anbringen von kleinen Radschleifern hängt zu sehr vom richtig dosierten Federdruck ab, und hat in jedem Fall einen merkbaren Fahrwiderstand zur Folge, der sich insbesondere bei den Egger-Triebfahrzeugen störend auswirkt.

Natürlich beschränkt sich die Verwendung von „Argentol“, wie schon oben erwähnt, nicht nur auf die Reparatur oder den Umbau von Geräten, sondern vielleicht hauptsächlich auf deren Neubau. Alles in allem dürfte „Argentol“ ein Leitlack mit „unbegrenzten“ Möglichkeiten sein.

D. Red.