

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



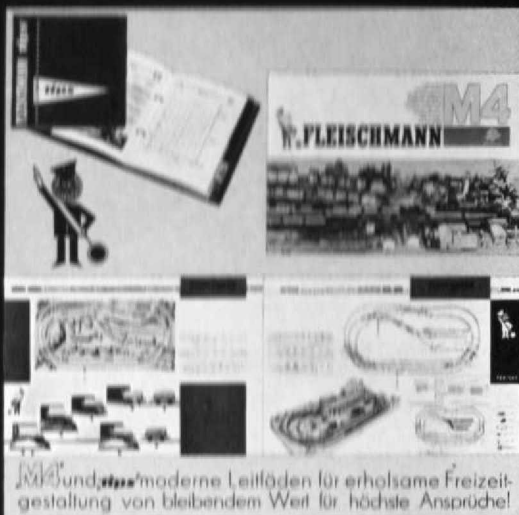
MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
JANUAR 1969

1

WIR
bieten Ihnen
weit mehr
als Sie erwarten!



FLEISCHMANN

weil sich's dauernd bewährt!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 1/69

1. Bunte Seite (Eine gute Fahrt . . ., 20 Jahre Fleischmann-0-Bahnen)	3	15. 2. Lichtsignalschaltung über Weichenkontakte: (MEC Rendsburg)	19
2. Postkartenserien „Dampfloks“ und „Moderne Triebfahrzeuge“	4	16. Geschwindigkeitsreduzierung von Trix-Loks	21
3. Perfekt- und Ideal-Schaltung (Märklin)	4	17. Postrelais als Weichenantriebe	22
4. Und wenn der ganze Schnee verbrennt . . . (Weichenheizungen)	5	18. Neuheit: Heri-Punktkontaktklemmen	24
5. Brücke in Holzbauweise für Dampflokbetrieb	6	19. Die Pullman-Puko-Gleise	26
6. „Er stand auf seines Daches Zinne . . .“ (Modellbaumotiv von der Hoeven)	7	20. Das Taurelle-Mittelleiter-Gleissortiment	27
7. Besprechungen: Fleischmann-Tips, Gleisanlagenbuch M 4, Güterwagen-Handbuch	8	21. Das Mehrzweckgleis (Vorschlag)	27
8. Motive von der MEC-Anlage Rendsburg 23, 9 u. 8	8	22. 1,90 m lang (H0-Anlage Hallmann)	28
9. Kleinbahn-Fahrzeuge auf Märklin-Anlagen	9	23. Der Zonen-Grenzbahnhof (Helmstedt) mit 2 Gleisplänen	30
10. Hier ist sie: die BR 56 ²⁰ (W & H-Bausatz)	10	24. Der Systemwechsel-Bahnhof (2-Leiter/3-Leiter)	35
11. Die Höhenstaffelung stimmt nicht (zum Streckenplan Reutlinger)	15	25. Eine „78“ aus einer „23“	37
12. Die Achensee-Zahnradbahn in 0	15	26. Bahnpostpackwagen der K.P.E.V. Baujahr 1908 in H0 und N	38
13. Märklin-Anlage Schoeters, Wilrijk, mit Streckenplan	16	27. Winter in Liebenwalde	39
14. Ergänzungen zur Lichtsignalschaltung in 14/68:	19	28. Von „Bibslingen“ . . . (TT-Anlage Stading)	40
1. Nur nichts umkommen lassen	19	29. Kleines Beton-Mischwerk (mit Zeichnungen)	42
		30. Der Beton-Laster	44
		31. Pw-Post 40 28	45
		32. Neuheit: Herkat-Weichenrelais	45
		33. So baute ich meine N-Anlage 1. Teil	46

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 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 2,60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

► Heft 2/69 ist spätestens am 21.2.1969 im Fachgeschäft! ◀

Gute Fahrt 1969
wünscht
Jochim Claus



Eine gute Fahrt 1969

wünschen wir unsern Lesern im In- und Ausland gleichermaßen wie sie uns von vielen, vielen MIBA-Freunden gewünscht wird. Auch Herr J. Claus aus Frankfurt gehört zu diesem Kreis und bedenkt uns seit Jahren mit immer neuen Fotogrüßen wie dem obigen, für die er sicher gar manche Mußestunde opfert. Ihm und den vielen freien Mitarbeitern unseren Dank und eine gute gemeinsame „Fahrt ins Blaue“ mit den „Miniaturbahnen“!

WeWaW

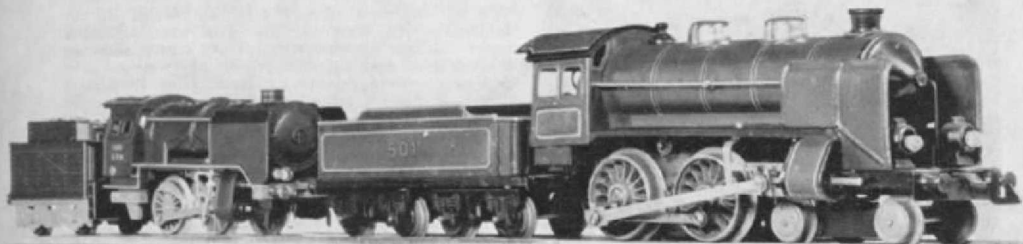
Für das heutige winterliche Titelbild

mußte sich der Fotograf F. Plab aus Weilheim/Obb. sicher ebenfalls Zeit und Muße nehmen, sonst wäre es nicht so meisterlich gelungen. Personenzug mit V 100 auf der Ammerbrücke (Strecke Weilheim-Peißenberg).



20 Jahre Fleischmann-Gleichstrombetrieb

Vor 20 Jahren hat die Fa. Gebr. Fleischmann ihre Spielzeugbahn von Wechselstrom auf Gleichstrom und zugleich auf Spur 0 (1:45) umgestellt. Auf dem Bild ist vorn eine der Wechselstromloks aus der Vorkriegsfertigung zu sehen, dahinter eine Anfangsloktypen des 0-Programms von 1948, das dann 5 Jahre später von der heutigen H0-Modellbahn abgelöst wurde. Welch' ein Wandel innerhalb von 20 Jahren! Kein Wunder, daß die Fa. Fleischmann darin einen Grund sieht, ein kleines Jubiläum zu feiern, zu dem wir gleichermaßen „20jährigen“ herzlich gratulieren!



Die „schönsten Dampflokomotiven II“ und „Moderne Triebfahrzeuge der DB I“

Zwei farbige Postkartenserien (Format 15 x 10,5 cm) mit je acht Fotografien. Preis pro Serie 2,80 DM; erschienen im Redactor-Verlag, Frankfurt/Main, Savignystr. 49.

Zu den bereits vorhandenen Postkartenserien sind jetzt zwei neue, wieder mit je acht guten Farbdrucken, erschienen. In der Mappe „Die schönsten Dampflokomotiven II“ sind vertreten: die Baureihen 01¹⁰U (jetzt Nr. 012), 55 (G8¹), 64, 65, 78 (T 18), 82, 86 und 94¹ (T16¹). Die Serie „Moderne Triebfahrzeuge der DB I“ enthält Bilder von Diesel- und Elloks (V 60, V 90, V 100, V 200, E 41, E 50, E 10¹² und E 03), sämtliche mit den neuesten Kennzeichnungsnummern. Auch diese neuen Serien sind wiederum nicht nur für den Sammler interessant, sondern eignen sich auch sehr gut zur Ausschmückung des Eisenbahn-Zimmers.



„Eine gute Fahrt ins Neue Jahr!“ mag dieses Bild von den Redactor-Postkarten symbolisieren.

Perfekt- und Ideal-Schaltung

... Märklin wäre m. E. auch dann nicht beim Gleichstromsystem geblieben, wenn es die heutigen Magnete gegeben hätte. Übrigens hieß es damals „Ideal-Schaltung“. Die „Perfekt-Schaltung“ kam erst später und sie ist so perfekt, daß sie heute noch besteht. Sie war schon lange vorher bekannt und daher für Märklin nicht mehr patentfähig. Lediglich das Trix-Bocksprungverhinderungs-Sperrpatent stand jahrelang einer weiteren Perfektion im Weg.

Bei der Ideal-Schaltung gingen vor allem die Speisegleichrichter im Schaltapparat kaputt, weil erstens zu knapp bemessen, zweitens ohne Überlastschutz verwendet und drittens qualitativ noch nicht ausgereift, z. B. auch noch nicht schutzlackiert. Nicht ohne Grund spöttelte man in Fachkreisen über die Gleichrichter, „Gleich-richt-er!“ Und 1937 war es für Selengleichrichter für Spielzeuge noch zu früh. Die damaligen Platten steckten noch in den Kinderschuhen und angeblich soll Märklin seinerzeit nur 2. Wahl bekommen haben, die für die Rüstungsindustrie nicht gut genug waren.

Bei Bahnen treten immer wieder Kurzschlüsse auf. Man konnte die Apparate aber auch aus sonstigen Gründen überlasten; sie hatten damals noch keinen Überlastschutz. Der Thermoregler im Trafo war kein Schutz für den Gleichrichter. Wie man mir bei Märklin mal sagte, sind die Gleichrichter weniger im Betrieb als vielmehr bei stillstehenden Bahnen „gestorben“. Hierfür gibt es zwei Ursachen. Bei Spur 0 war die Leerlaufspannung der Transformatoren mit 22 V zu hoch, die Platten vertrugen nur 18 V. Und dann gab es an den Schaltapparaten noch eine Mittelstellung „Halt mit brennendem Licht“. Hier wurde der Wechselstrom direkt durchgeschaltet. Der Motor hat das nicht gern, wird heiß und verbrennt. Mit ihm die Steuerzellen. Aber das konnte man auch lassen, und man tut es heute auch gar nicht mehr. Jedenfalls: Die Zellen auf der Lok waren nicht das größte Übel. Auch mit Permanentmagnet-Motoren hätte man zur damaligen Zeit seine Pleite erlebt. Märklin war jedenfalls von jener Gleichrichter-Pleite derart beeindruckt, daß man das Wort Gleichstrom überhaupt nicht mehr hören konnte.

Das Aussterben des Gleichstrom-Betriebes bei Märklin war allein eine Sache der Speisegleichrichter. Die Zeit was damals eben noch nicht reif für diese Betriebsart.

Werner Henning, Viernheim

Ab Januar 1969

Liliput-Deutschlandvertrieb!

Wie wir in letzter Minute erfahren haben, ist der Liliput-Vertrieb über die Fa. Trix bereits wieder passé! Liliput beabsichtigt, 1969 einen direkten Deutschlanddienst aufzunehmen. Bis auf weiteres mögen sich sowohl Private als auch Wiederverkäufer direkt an die Fa. Liliput wenden! Genaue Anschrift siehe Anzeige auf S. 57.

Diesem Heft ist
das Inhaltsverzeichnis
für Band XX/1968 beigelegt!



Abb. 1. Eine propangasbeheizte Weiche im Bf. Oberau (an der Strecke München—Garmisch—Innsbruck) nebst 2 Propangasbehältern — zugleich aber auch ein stimmungsvolles Winterbild, sodaß man am liebsten gleich auch dorthin abreisen möchte! Bei der Signaltafel im Mittelgrund handelt es sich um eine Neigungswechseltafel Nr. 12 und zwar gibt die nach rechts zeigende Keilspitze an, daß ab hier die Bahn wieder horizontal verläuft.

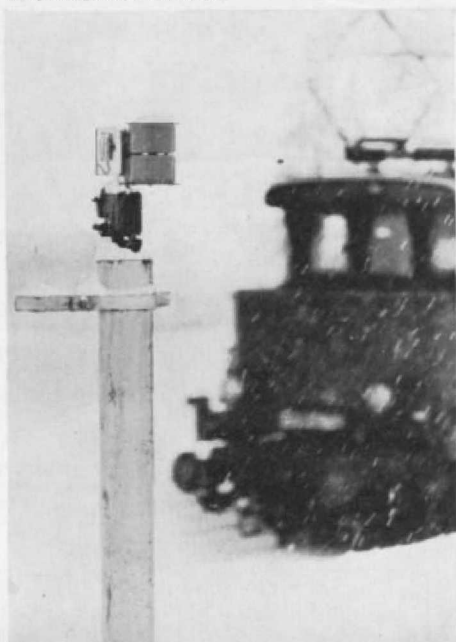
Und wenn der ganze Schnee verbrennt...

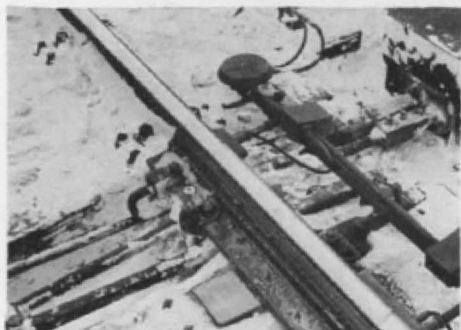
(werden muß!)

Es ist nahezu 1 Jahr her, seit wir über die Weichenheizungen berichtet haben und das stimmungsvolle Winterbild der Abb. 1 möge nochmals an die propangasbeheizten Weichen nebst den zugehörigen charakteristischen Gasbehältern erinnern. Und in Abb. 2 können wir Ihnen heute eines der im o. a. Artikel erwähnten Schnee-Warngeräte vorstellen.

Die übrigen Bilder beziehen sich auf die obige Überschrift, denn im vergangenen Winter war es mitunter so kalt, daß wohl die Weichenzungen schnee- und eistreu gehalten werden konnten, aber die Wärme nicht ausreichend über das übrige Gestänge übertragen wurde (s. Abb. 3 u. 4). Man mußte also die provisorischen Hilfsmaßnahmen ergreifen, die in Abb.

Abb. 2. So sieht ein Schnee-Warngerät aus, das auf Niederschläge um oder unter dem Nullpunkt anspricht und die selbsttätige Einschaltung der Weichenheizungen bewirkt; es entlastet den Fahrdienstleiter oder Aufsichtsbeamten, denen das Einschalten der Weichenheizungen obliegt, ganz wesentlich insbesondere in den Nachtstunden.





Und es gibt sie doch — die überdachte

Brücke in Holzbauweise für den Dampflokbetrieb!

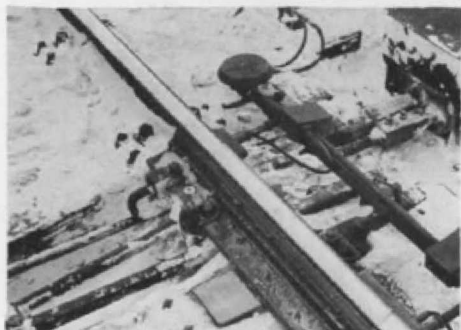
Bei der Brücke in Holzbauweise in Heft 15/1968, S. 803, steht zu lesen, daß eine Holzüberdachte Brücke für den Dampflokverkehr wohl nur im Land Utopia durch eine großzügige Behörde genehmigt werden dürfte. Und doch gibt (bzw. gab) es hierfür ein schönes Vorbild: die hölzerne Rheinbrücke bei Bad Ragaz auf der Linie Zürich–Chur mit den Spannweiten 6 x 24 m (eingleisige Normalspur). Diese Brücke wurde 1857/58 erbaut und erst 1928 abgebrochen. Da auch in der Schweiz die Elektrifizierung erst kurz vor dem ersten Weltkrieg einsetzte, hat diese Brücke mindestens 50 Jahre dem Dampflokverkehr standgehalten! (Literaturangabe: „Die Geheimnisse der Eisenbahn“, Basel, 2. Auflage 1955, Seite 107. Hier ist die prächtige Holzüberdachte Brücke abgebildet).

Herr H. Schäfer aus Remscheid kann also getrost den Dampflokverkehr auf seiner Holzbrücke wieder aufnehmen!
Dr. Oskar Bandtlow, Passau

5-7 expliziert werden. Was für Konsequenzen aus diesem Dilemma von seiten der DB gezogen worden sind, ist uns nicht bekannt. Sie dürften auch nicht einfach sein, weil die Wärmezufuhr nicht willkürlich erhöht werden kann. Nun, für einen Modellbahner wäre dies sowieso nicht von Belang, weil ihn ja nur das optische Drum und Dran der Weichenheizungen zu interessieren braucht, die wir im erwähnten Heft aufgezeigt und dargestellt haben.

Abb. 3-7. Bei zu hohen Kältegraden ist der Wärmeverlust bei den beheizten Weichen so groß, daß das Stellgestänge dennoch einfriert. Hier hilft nur ein Blechbehälter mit Briketts (mit Petroleum übergossen und angezündet), der unter das Gestänge geschoben wird und zusätzliche Wärme abgibt. Nicht der Weisheit letzter Schluß, aber die Betriebssicherheit geht der Bundesbahn vor ... und wenn der ganze Schnee verbrennt (werden muß)!*





Und es gibt sie doch — die überdachte

Brücke in Holzbauweise für den Dampflokbetrieb!

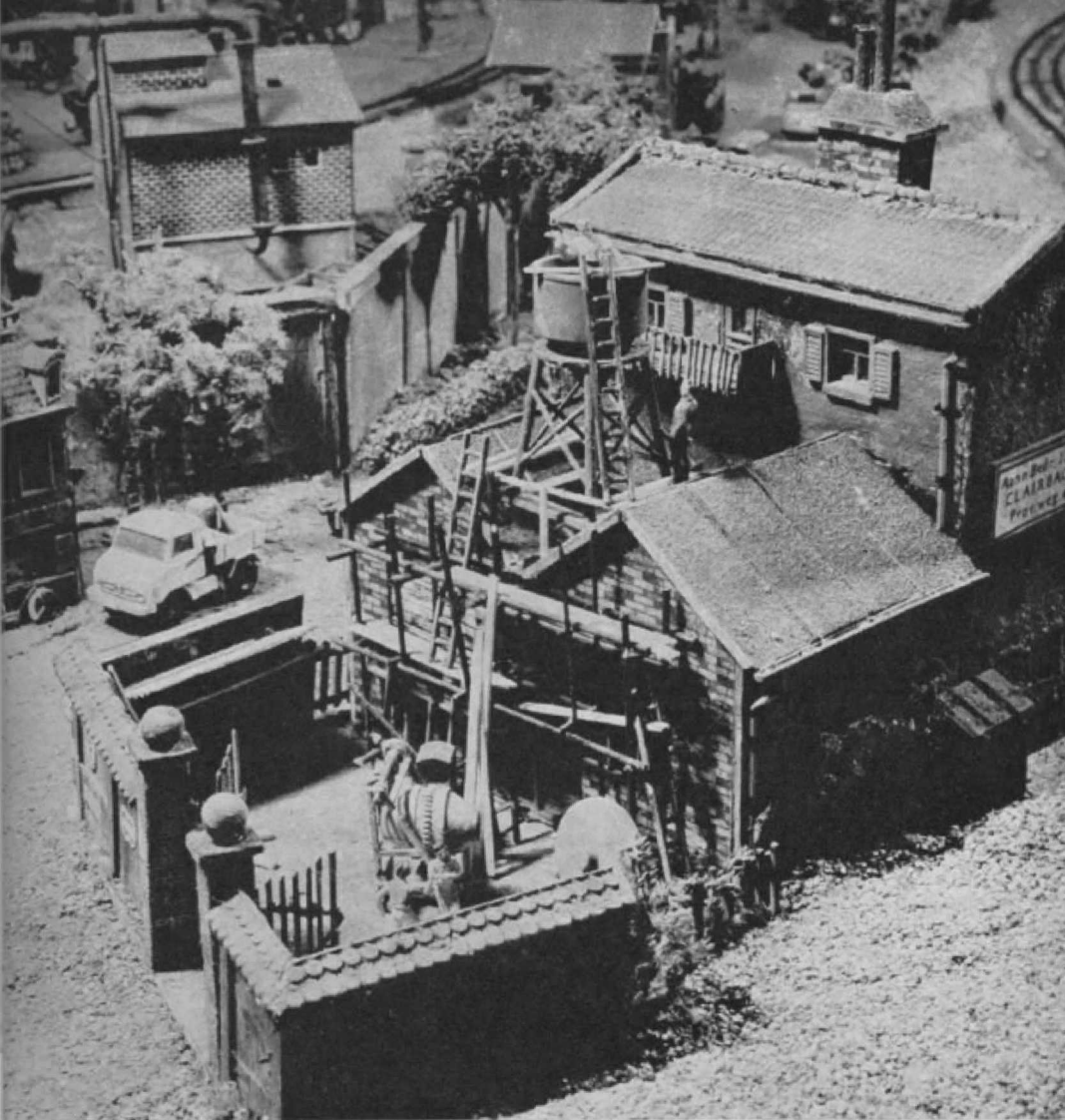
Bei der Brücke in Holzbauweise in Heft 15/1968, S. 803, steht zu lesen, daß eine Holzüberdachte Brücke für den Dampflokverkehr wohl nur im Land Utopia durch eine großzügige Behörde genehmigt werden dürfte. Und doch gibt (bzw. gab) es hierfür ein schönes Vorbild: die hölzerne Rheinbrücke bei Bad Ragaz auf der Linie Zürich–Chur mit den Spannweiten 6 x 24 m (eingleisige Normalspur). Diese Brücke wurde 1857/58 erbaut und erst 1928 abgebrochen. Da auch in der Schweiz die Elektrifizierung erst kurz vor dem ersten Weltkrieg einsetzte, hat diese Brücke mindestens 50 Jahre dem Dampflokverkehr standgehalten! (Literaturangabe: „Die Geheimnisse der Eisenbahn“, Basel, 2. Auflage 1955, Seite 107. Hier ist die prächtige Holzüberdachte Brücke abgebildet).

Herr H. Schäfer aus Remscheid kann also getrost den Dampflokverkehr auf seiner Holzbrücke wieder aufnehmen!
Dr. Oskar Bandtlow, Passau

5-7 expliziert werden. Was für Konsequenzen aus diesem Dilemma von seiten der DB gezogen worden sind, ist uns nicht bekannt. Sie dürften auch nicht einfach sein, weil die Wärmezufuhr nicht willkürlich erhöht werden kann. Nun, für einen Modellbahner wäre dies sowieso nicht von Belang, weil ihn ja nur das optische Drum und Dran der Weichenheizungen zu interessieren braucht, die wir im erwähnten Heft aufgezeigt und dargestellt haben.

Abb. 3-7. Bei zu hohen Kältegraden ist der Wärmeverlust bei den beheizten Weichen so groß, daß das Stellgestänge dennoch einfriert. Hier hilft nur ein Blechbehälter mit Briketts (mit Petroleum übergossen und angezündet), der unter das Gestänge geschoben wird und zusätzliche Wärme abgibt. Nicht der Weisheit letzter Schluß, aber die Betriebssicherheit geht der Bundesbahn vor ... und wenn der ganze Schnee verbrennt (werden muß)!*





Er stand auf seines Daches Zinne (der Minimann) und schaute mit vergnügtem Sinne

... zu seinem Klempnermeister hin — der oben im Behälter der Wasserreservoirs steht (und so tut, als ob er etwas arbeiten würde). Ein vielsagendes Motiv von der H0-Anlage des Herrn van der Hoeven, Rotterdam, von dessen meisterlichen Bastelkünsten wir bereits in Heft 6/68 einige Kostproben zum besten gaben. Auch diese kleine Szenerie spricht Bände, sowohl über seine gute Beobachtungsgabe als auch sein Können.

„Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste!“ — und zwar im Zusammenhang mit dem Umbau der Gleichstromfahrpulte in Heft 15 u. 16/68. Nach dem Umbau die Gehäuse — im Sinne der VDE-Vorschriften (s. a. Heft 15/68 S. 800) — so sichern, daß Unbefugte (insbesondere Kinder) nicht zu Schaden kommen können! Am besten wieder vernieten oder Schrauben verkörnen bzw. mit UHU-plus oder LOP sichern!
D. Red.



Turmkreuzungsbahnhof „Elmenthal“ — ein Motiv von der großen H0-Anlage des MEC Rendsburg

Buchbesprechungen

Fleischmann-Tips

Die verschiedenen Tips, die im Laufe der Zeit in der Hauszeitschrift „Fleischmann-Kurier“ erschienen sind, wurden jetzt zusammengefaßt in einem Ringbuch, Format DIN A 5, geliefert, so daß man ein praktisches Nachschlagewerk in Händen hat, das immer Gültigkeit besitzt. Die Themen sind in sechs Gruppen gegliedert, die in sich nochmals unterteilt sind. Das Auffinden eines bestimmten Punktes wird dadurch sehr erleichtert. Durch eine beigelegte Postkarte kann man evtl. erscheinende Nachträge anfordern, die dann automatisch zugesandt werden.

Gleisanlagenbuch M 4

Gleisanlagenbuch M 4. Format 42 x 29,7 cm. Preis DM 7.—, Firma Fleischmann, Nürnberg.

Dieses Buch enthält eine ganze Reihe Gleispläne von kleinen, mittleren und größeren Anlagen, die jeweils durch einen Verdrahtungsplan und teilweise auch durch farbige Schaubilder oder Fotografien als Landschaftsgestaltungsvorschlag ergänzt sind. Die Schaubilder sind zeichnerisch gut dargestellt und auch für den Laien verständlich. Auch die Verdrahtung des neuen Gleisbildstellwerks ist bei jeder Anlage berücksichtigt worden, so daß man die Wahl hat, entweder dieses oder die herkömmliche Ausführung zu verwirklichen. Um es nicht zu vergessen: Am Anfang des Heftes sind verschiedene Gleisentwicklungen und Bahnhofsgleispläne mit aufgenommen worden, wie sie auch schon im Gleisanlagenbuch M 3 zu finden waren, nur mit dem Unterschied, daß die neuen Bogen- und Dreiwegweichen mit verwendet wurden. Eine weitere nützliche Kleinigkeit, die wohl mancher zu schätzen wissen wird, ist die Angabe vom Lichtraumprofil der Fahrzeuge und vom Tunnelquerschnitt (mit Maßen). Ergänzt wird das Gleisanlagenbuch M 4 durch ein beiliegendes Textheft, in dem allerhand Wissenswertes zu finden ist.

Alles in allem ist dieses Buch eine gute Hilfe für den Neuling, der sich mit diesem Metier vertraut machen will, aber auch alte „Hasen“ werden noch manche Anregung finden.

✱

Güterwagen-Handbuch

von G. Köhler und H. Menzel

280 Seiten. Format 22 x 15,5 cm. Kunstledereinband mit mehrfarbigem Schutzumschlag, 196 Abbildungen, 14,80 DM, erschienen bei Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, erhältlich im örtlichen Buchhandel.

Im vorliegenden Handbuch werden die Güterwagen der deutschen Reichsbahn sowie Fahrzeuge des gemeinsamen Güterwagenparks der RGW-Länder durch Bild, Maßskizzen, technische Daten und erläuternden Text vorgestellt. Abgewichen davon wurde nur bei den Tiedladewagen, die in drei Ansichten gezeichnet wurden und von denen keine Fotos vorhanden sind. Die Übersichtszeichnungen sind zwar nicht in einem einheitlichen Maßstab gehalten, aber die zahlreichen Maßangaben bieten gute Vergleichsmöglichkeiten.

Das Nachschlagewerk berücksichtigt bereits die neuesten internationalen Entscheidungen über eine einheitliche Kennzeichnung der Güterwagen aller europäischen Eisenbahn-Verwaltungen. In jedem Fall wurden neben den alten auch die neuen Wagennummern angeführt. Diese neuen, in der Datenverarbeitung erfaßbaren Wagennummern, Gruppenzeichen und Nebenzeichen sind in übersichtlichen Tafeln zusammengestellt. In einem gesonderten Abschnitt wird diese neue Kennzeichnung mit Leitzahlen erläutert. Eine Übersicht über Auswahl und Zuteilung der Wagen, eine Typeneinteilung der Behälterwagen der DR sowie eine Belastungsübersicht über die Verladung schwerer Einzellasten vervollständigen den Inhalt.

„Kleinbahn“-Fahrzeuge auf Märklin-Anlagen

Lange Zeit standen einige SBB-Wagenmodelle der Fa. Kleinbahn, Wien, auf den Abstellgleisen meiner Märklin-Anlage herum. Ich hatte sie einem MiBA-Vorschlag entsprechend mit leporello-artigen Faltenbalgen versehen, doch als sie zum Einsatz kommen sollten, war ich enttäuscht: trotz genauer Gleisführung (Ausgleich von Gleisebenenheiten u. dergl.) befriedigte ihr Lauf keineswegs, was wohl hauptsächlich auf die etwas mangelhafte Räderausführung zurückzuführen ist.

Durch Zufall kam ich auf den „Trichter“, und zwar als einmal zufällig ein Trix-International-Radsatz neben einem Kleinbahn-Wagen lag. Schublehre hergenommen und Räder verglichen. Meine Überlegung: Wenn man die Achsstummel der Trix-Radsätze etwas abfeilt, müßte es gehen. Und es ging!

Man nehme also eine Flachzange, halte damit den Trix-Radsatz fest und feile mit einer kleinen Flachfeile (aus einem Schlüsselfeilen-Satz) die Achsstummel auf das Maß der „Kleinbahn“-

Achsen zurecht und runde die Flächen ab, so daß kein Grat mehr an der Feilstelle vorhanden ist. Durch Probieren bekommt man schnell heraus, wieviel man eventuell noch abfeilen und wieder abrunden muß, bis die eingesetzte Trix-International-Achse schön rund läuft.

Auf diese Weise habe ich meine sämtlichen „Kleinbahn“-Wagen umgerüstet — der Erfolg ist verblüffend.

Eine Einschränkung muß ich allerdings machen: die vorstehend geschilderte Methode führt nur bei den Märklin-Modell-Gleisen der Serie 3800 und 3900 zum Ziel. Bei den Gleisen der Serie 5100 und 5200 besorge man sich den Fremdadsatz Nr. 6650 von Trix und verfähre in der gleichen Weise.

Die gleichen guten Laufeigenschaften erzielen Sie übrigens auch beim Einsetzen von Trix-Radsätzen und unter Anwendung der gleichen Manipulation — bei Lima-Wagen.

G. Ohrlein, Bayreuth

Wickenvorfeld Nord vom „Bf. Rendsburg“ — auf der H0-Anlage des MEC Rendsburg, über die und von der wir seit geraumer Zeit immer wieder Interessantes berichten (s. a. S. 19/20). Das unserer Meinung nach „bildschöne“ alte Stellwerk war Gegenstand einer Bauzeichnung in Heft 2/68, wie Sie sich vielleicht noch erinnern werden.

