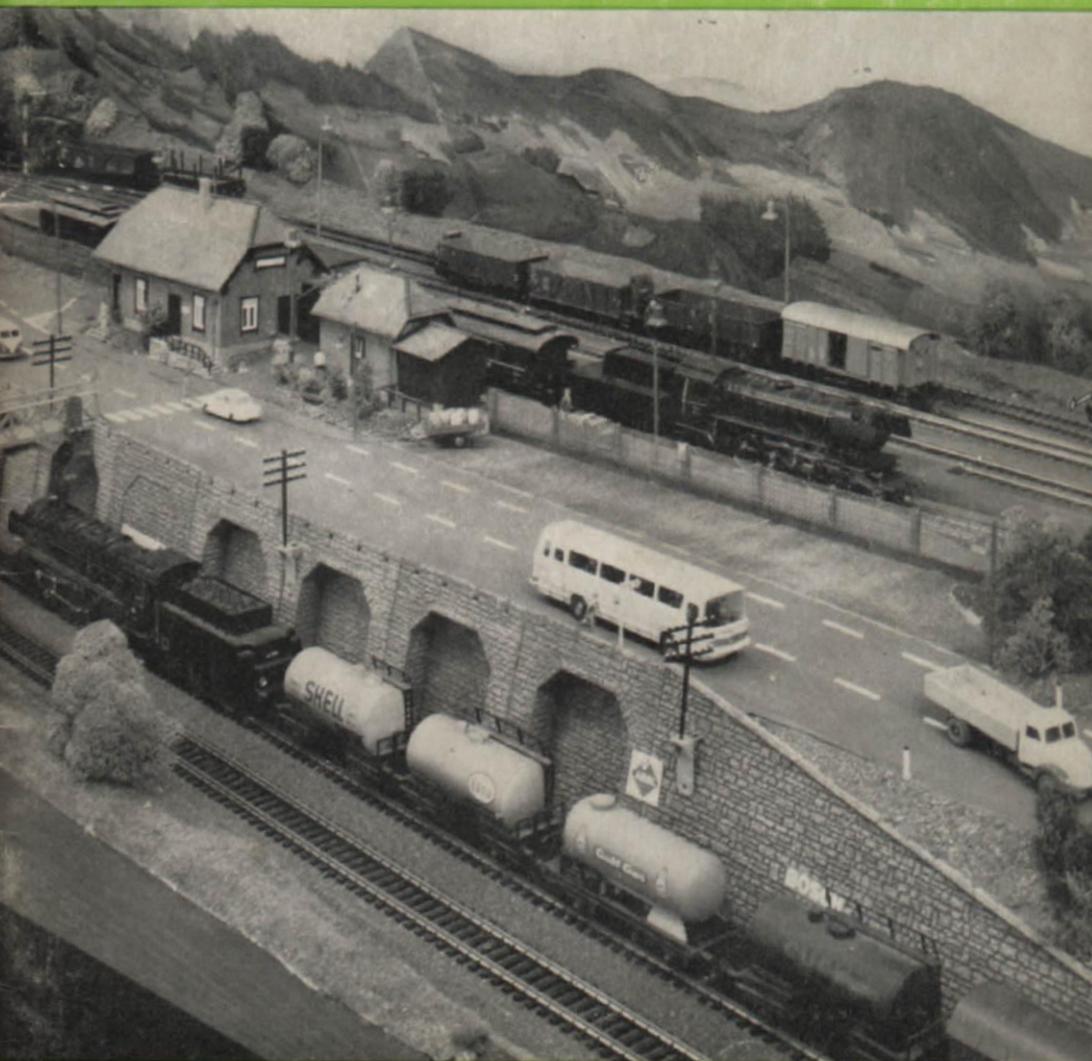


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

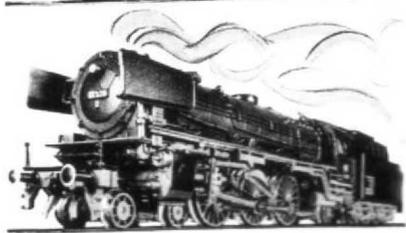
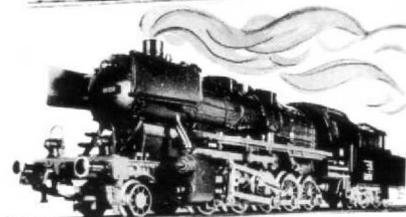
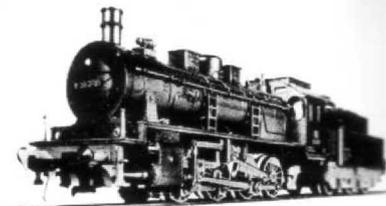
MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

21. JAHRGANG  
M A I 1969

5



**FLEISCHMANN** -Bahn  
das präg' Dir ein,  
ist die  
BUNDESBahn  
in klein!



LESEN SIE MEHR DARÜBER IM **Fleischmann KURIER** (erscheint vierteljährlich)

**FLEISCHMANN**

**„Fahrplan“** der „Miniaturbahnen“ Nr. 5/XXI

1. Bunte Seite	331	13. Die Signale im Zonen-Grenzbahnhof (zu Heft 1/69)	352
2. V 300 — V 320	332	14. Die Servierwagen-N-Bahn (2 Str. Pl.)	353
3. Fleischmann-Gleisbildsystem „530“ — Schaltkniff	333	15. Die „Abfang“-Weiche (catch oder trap point)	355
4. Vorbild als Modell (Bf. Liebenstein)	334	16. Kühlwagen	358
5. Der Leser hat das Wort: Leid mit Leitern	335	17. Die „Haarfarbe“ der „Loreley“-Züge u. a.	360
6. „Zindelstein“ (H0-Anlage L. Zink)	337	18. Eisenbahnatmosphäre durch Rauch- und Feuerimitation	362
7. H0-Modell der BR 94	339	19. Mechanik für den Kibri-Bockkran	364
8. Lok-Halbwellen-Steuerung mit Märklin-Trafos	339	20. Ellok-„New Look“ im Kleinen	367
9. Postrelais als Weichenantrieb	342	21. 2 x 4 m H0-Kopfbahnhof (J. Kühne) mit Gleisplan	373
10. Von Neustadt über Talhausen nach Bergheim (H0-Anlage J. Strasser) m. Streckenplan	343	22. Die Museums-Eisenbahn des DEV	376
11. Kaschierte Weichenantriebe (Strasser)	346	23. „Die Wobahn“	378
12. „New Look“ bei der Deutschen Bundesbahn	349		

**MIBA-Verlag Nürnberg**

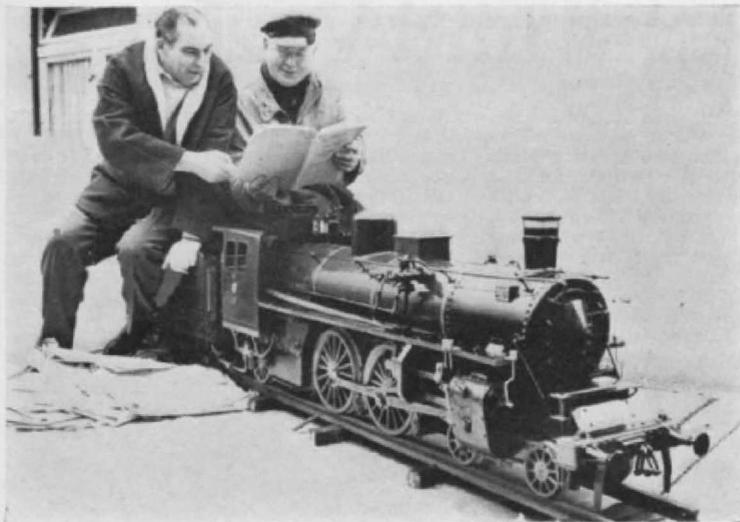
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:  
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

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  
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

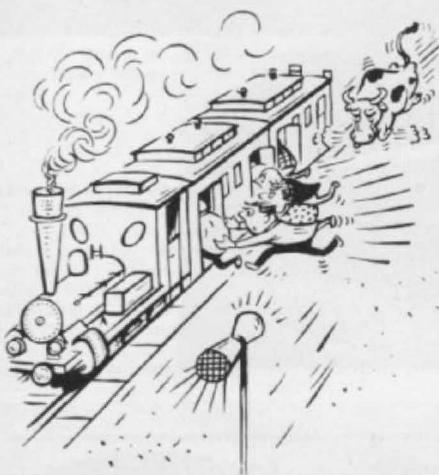
► Heft 6/69 ist spätestens am 20. 6. 69 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Spur 185 mm  
Maßstab 1:7,8

Etwas für  
Gartenbahn-  
freunde

**Ein  
kost-  
spieliges  
Hobby...**



„Beim Einsteigen bitte beeilen und die Türen schließen!“

... hat sich Herr G. Wolfrum (links) aus Frankfurt ausgewählt. In mühevoller Kleinarbeit baute er ein originalgetreues Modell einer preuß. S 9-Dampflok. Ein pensionierter Lokführer (rechts) half ihm dabei. Die Entwicklung dieses Modells soll — den „Bundesbahnmitteilungen“ nach — 140 000.— DM (??) gekostet haben; es soll später in Serie für Gartenbahnfreunde hergestellt werden — natürlich wesentlich preiswerter!

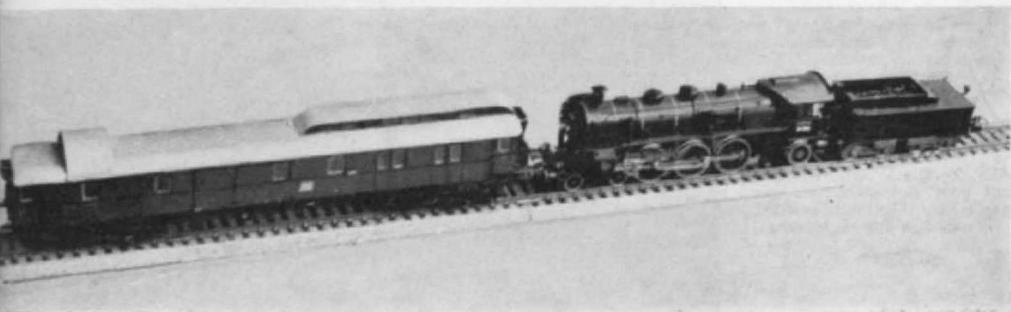
Das heutige Titelbild:

„Bahnhof Tathausen“ -

Motiv aus der H0-Anlage des Herrn J. Strasser, Hamburg. Bildbericht auf den Seiten 343-348.

## Pw Post 4ü-28 und S 3/6

Herr E. Bündgen, Köln, baute das H0-Modell vom Pw Post 4ü-28 nach dem MIBA-Bauplan in Heft 1/1962 S. 22 u. Heft 5, S. 206. Er fährt im Zugverband der ebenfalls selbstgebaute Rheingold-Wagen. Die S 3/6 stammt von Tenshodo (via Fulgurex).





# V 300 (alias 230) und V 320 (alias 232)

Im Zusammenhang mit dem H0-Messeschlager von Rivarossi, der V 320, möchten wir zu einer Sache Stellung nehmen, zu der bereits vorher einige Anfragen eingegangen sind. Im neuen Kennzeichnungsplan der DB (s. Heft 6/68) ist in der Tabelle 4 zwar eine V 300 aufgeführt, eine V 320 jedoch unerwähnt, obwohl diese mehrfach „gesichtet“ worden ist und demnach wohl existiert.

Nun, die besagte V 300, die offenbar nicht sehr bekannt zu sein scheint, entstand aus einem Prototyp der Krauss-Maffei-Werke mit der Werksbezeichnung ML 3000 C'C' (s. Heft

10/1961 S. 391). Sie gleicht in der Form der V 200, ist allerdings erheblich länger (22,27 m gegenüber 18,5 m) und leistungsstärker (3000 PS gegenüber 2200 PS). Die Übernahme durch die DB erfolgte am 26. 5. 65 im AW Nürnberg und somit war sie bei der Neubezeichnung am 1. 1. 1968 bereits in deren Besitz und bekam die neue Nummer 230 001-0. Dieser Prototyp hat bis jetzt keine Nachfolger gefunden; die V 300 (alias 230 001) wird-übrigens gegenwärtig vom BW in Hamm/Westf. aus eingesetzt.

Doch nun zur V 320. Sie ist praktisch eine verdoppelte V 160, jedoch mit neuen Daimler-



Abb. 1. Das Gesicht der V 320 (neuerdings 232), das an die V 160 erinnert. (Foto: DB)



Abb. 2. Die V 300 (alias 230) hat vom Aussehen her eine große Ähnlichkeit mit der V 200. (Foto: R. Roßberg, München)



Abb. 3. Die V 320 vor einem Personenzug — bestehend aus zwei Nahverkehrswagen und einem Gepäckwagen — zwischen Immenstadt und Kempten. Auffallend, wie „kurz“ der 26,4 m-Wagen gegenüber dem Lok-Giganten wirkt. (Foto: H. Hilll, Oberdorf)

Benz-Motoren von je 2000 PS. Von ihr existiert bis jetzt auch nur ein einziges Exemplar (Baujahr 1962), das derzeit in Kempten/Allgäu stationiert ist. Bis Herbst 1968 fuhr dieser Prototyp zu Testzwecken auf dem Streckennetz der DB, war sogar im Juli 68 zu einer Vorführung in Rumänien und wurde danach von der DB mit der neuen Kennzeichnung „232 001-8“ übernommen. Diese sechssachsige 232 wird jetzt im schweren Schnellzugdienst zwischen Mün-

chen und Lindau eingesetzt.

Aus dem geschilderten Sachverhalt wird klar, daß die V 320 (alias 232) zum Zeitpunkt der Kennzeichnungsumstellung in den Listen der DB gar nicht erscheinen konnte, da sie ja von der DB noch nicht übernommen worden war.

Wie wir soeben von der Fa. Rivarossi erfahren, wird das V 320-Modell bereits mit der neuen Kennzeichnungsnummer 232 001-8 auf den Markt kommen.

## Fleischmann-Gleisbildsystem „530“ — Schneider-Taster — Schaltkniff

Bei meiner Märklin-Anlage mit größerem Kopfbahnhof hatte ich zunächst eine Drucktastenschaltung mit Radioschaltern vorgesehen. Nachdem sich die Beschaffung der Tasten jedoch schwieriger gestaltete als ich dachte, hielt ich nach anderen Bauteilen Ausschau und landete schließlich und endlich — als „Märklinist!“ — beim Fleischmann-Gleisbildsystem „530“. Da aber für die Schaltung von Signalen, Entkuppeln usw. viele Momenttaster erforderlich wurden, kam ich mit dem Platz auf dem Schaltpult in Bedrängnis. Was tun?

Nun, ich hatte noch einige Taster der Fa. Schneider, Uhingen. Also bohrte ich ein entsprechendes Loch in eines der „530“-Streckensymbole, baute den Taster

ein, und kann nun auf diese Weise auf sehr geringem Raum verschiedenfarbige Taster unterbringen.

Zum Abschalten der einzelnen Gleisabschnitte verwende ich allerdings den Fleischmann-Umpolsschalter „534“, wobei ich über einen vorgeschalteten Drucktaster 24 V (Umschaltspannung) an die eine Stromzuführung des Schalters lege. Nach dem Abschalten des Abschnittes kann ich dann ohne Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs die Fahrtrichtung der auf diesem Abschnitt befindliche Lok ändern (s. Skizze).

W. Wöllecke, Salzgitter

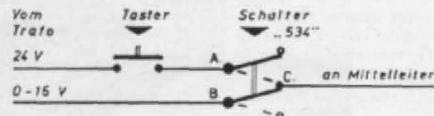




Abb. 3. Die V 320 vor einem Personenzug — bestehend aus zwei Nahverkehrswagen und einem Gepäckwagen — zwischen Immenstadt und Kempten. Auffallend, wie „kurz“ der 26,4 m-Wagen gegenüber dem Lok-Giganten wirkt. (Foto: H. Hilll, Oberdorf)

Benz-Motoren von je 2000 PS. Von ihr existiert bis jetzt auch nur ein einziges Exemplar (Baujahr 1962), das derzeit in Kempten/Allgäu stationiert ist. Bis Herbst 1968 fuhr dieser Prototyp zu Testzwecken auf dem Streckennetz der DB, war sogar im Juli 68 zu einer Vorführung in Rumänien und wurde danach von der DB mit der neuen Kennzeichnung „232 001-8“ übernommen. Diese sechssächsige 232 wird jetzt im schweren Schnellzugdienst zwischen Mün-

chen und Lindau eingesetzt.

Aus dem geschilderten Sachverhalt wird klar, daß die V 320 (alias 232) zum Zeitpunkt der Kennzeichnungsumstellung in den Listen der DB gar nicht erscheinen konnte, da sie ja von der DB noch nicht übernommen worden war.

Wie wir soeben von der Fa. Rivarossi erfahren, wird das V 320-Modell bereits mit der neuen Kennzeichnungsnummer 232 001-8 auf den Markt kommen.

## Fleischmann-Gleisbildsystem „530“ — Schneider-Taster — Schaltkniff

Bei meiner Märklin-Anlage mit größerem Kopfbahnhof hatte ich zunächst eine Drucktastenschaltung mit Radioschaltern vorgesehen. Nachdem sich die Beschaffung der Tasten jedoch schwieriger gestaltete als ich dachte, hielt ich nach anderen Bauteilen Ausschau und landete schließlich und endlich — als „Märklinist!“ — beim Fleischmann-Gleisbildsystem „530“. Da aber für die Schaltung von Signalen, Entkuppeln usw. viele Momenttaster erforderlich wurden, kam ich mit dem Platz auf dem Schaltpult in Bedrängnis. Was tun?

Nun, ich hatte noch einige Taster der Fa. Schneider, Uhingen. Also bohrte ich ein entsprechendes Loch in eines der „530“-Streckensymbole, baute den Taster

ein, und kann nun auf diese Weise auf sehr geringem Raum verschiedenfarbige Taster unterbringen.

Zum Abschalten der einzelnen Gleisabschnitte verwende ich allerdings den Fleischmann-Umpolsschalter „534“, wobei ich über einen vorgeschalteten Drucktaster 24 V (Umschaltspannung) an die eine Stromzuführung des Schalters lege. Nach dem Abschalten des Abschnittes kann ich dann ohne Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs die Fahrtrichtung der auf diesem Abschnitt befindliche Lok ändern (s. Skizze).

W. Wöllecke, Salzgitter

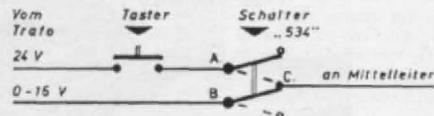






Abb. 1. Die Straßenseite des Empfangsgebäudes vom Bf. Bad Liebenstein/Thür., mit seinem Fachwerk und den Füllungen aus weißverfugten roten Backsteinen ein schmuckes Gebäude.

## Vorbild und Modell

Herr W. Hesse aus Berlin ist ein leidenschaftlicher Modellbauer. Das TT-Modell vom Stationsgebäude Bad Liebenstein/Thür. baute er jedoch nicht für sich, sondern für einen Bekannten, der sich über diese akurate Modellarbeit sicher sehr gefreut haben dürfte. Der kleine Schwenkkran an der Stirnwand (Abb. 1, ganz rechts) kann noch mittels des Krans der Arnold-Bekohlungsanlage imitiert werden und die ebenfalls noch fehlende Uhr ist in irgend einem Zubehörsortiment aufzutreiben.

Abb. 2. Obwohl allseits etwas „geschrumpft“, stellt das TT-Modell eindeutig das Vorbild dar. Vielleicht wirkt es etwas „gedrückt“, aber hier geht es ja nicht um einen sklavischen Nachbau, sondern um die wirkungsvolle Modell-Wiedergabe einer interessanten Vorlage.

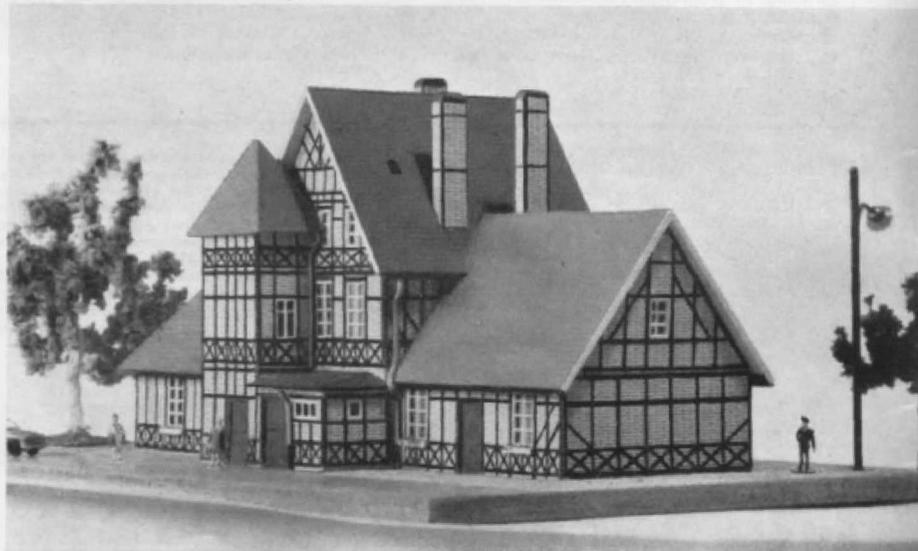




Abb. 3. Die Bahnsteigseite des Gebäudes ist schon im Großen nicht ganz so ansprechend wie die Straßenfront (aber nicht uninteressant) und wirkt beim Modell durch die vorgenommenen „Schrumpfung“ etwas unproportioniert (so daß wir von der Veröffentlichung des entsprechenden Modellfotos Abstand genommen haben).

Der Leser hat das Wort — (vorerst) ohne Kommentar

## Leid mit Leitern

von H. Großhans  
Neu-Isenburg

Alleweil lese ich in der MIBA das Wort „Dreischienengleis“. Naheliegender wäre, daß der Ausdruck für das Trix-System gebraucht wird, bei dem a) das Auge 3 Schienen gewährt, b) diese als 3 Stromadern genutzt werden. Das ist ein Dreischienengleis, sowohl optisch als auch hinsichtlich seiner elektrischen Funktion. Tritt der Ausdruck auf, bewirkt er die Vorstellung dieses Gleises.

Abgesehen vom Trixgleis in seiner etwas antiquierten Ausführung gibt es weder optisch noch nach der elektrischen Funktion weitere Dreischienengleise. Aber auch bei ihm erfüllt die dritte Schiene ausschließlich eine elektrische Funktion. Wie vollendet es möglich ist, sie durch unauffällige Pukos zu ersetzen, war vor kurzem erst wieder in der MIBA zu sehen. Ersetzt man die veraltete Mittelschiene durch Pukos, ändert sich nichts am Prinzip des Gleises. Optisch ist dann jedoch ein Zweischienengleis vorhanden.

Résumé: Alle unsere Gleise sind ihrer Natur nach Zweischienengleise. Ein Dreischienengleis hat nur derjenige, der in einer breiteren Spur eine schmalere Spur mitlaufen läßt, wobei eine Schiene von beiden Spuren benutzt wird.

Die prinzipiellen Unterschiede bei den Modellbahngleisen bestehen ausschließlich hinsichtlich der Art der Stromversorgung der darauf laufenden Triebfahrzeuge. Sprachüblich ist es, das in einer Bezeichnung einzufangen, worin sich das Charakteristische widerspiegelt. Wenn in einem Gleis 3 Stromadern fließen, ist dies ein Dreileitergleis, aber kein Dreischienengleis (zumal die 3. Schiene, wie schon

gesagt, genau so gut optisch wegfallen kann). Sprechen wir richtigerweise von einem Dreileitergleis, ist klargelegt, daß außer den beiden Schienen, auf welchen die Fahrzeuge laufen, ein dritter Leiter im Gleis vorhanden ist und daß die beiden Schienen untereinander elektrisch getrennt sein müssen.

Wenn der dritte Leiter in Form einer Oberleitung verlegt ist, kann eine Verwechslung nicht vorkommen. Sobald ein Leiter nicht im Gleis selbst untergebracht ist, kann er nicht im Ausdruck für das Gleis enthalten sein.

Die Oberleitung ändert nie das Prinzip eines Gleissystems. Sie erweitert aber jedes vorkommende Gleissystem um eine zusätzliche elektrische Ader. Selbst beim Vorbild kommt man nicht darum herum, sie anzuführen, sobald sie verlegt ist. Wir haben es dort mit einem Einleitergleis mit Oberleitung zu tun. Solche Anlagen existieren auch unter den Modellbahnen.

Beim Märklinsystem existierte schon zu Adenauers Zeiten keine dritte Schiene mehr und wird auch nie wieder kommen. Optisch stellt es sich als Zweischienengleis dar. Von einem Dreischienengleis reden kann nur der, dessen Vorstellung an einer Erinnerung haftet, die längst überholt ist. Ein Jugendlicher kann nur fragen, warum sagen die Alten eigentlich Dreischienengleis dazu? Trotzdem wird es oft als solches bezeichnet, um eindeutig das Märklinssystem zu charakterisieren, teilweise mit angehängtem Zweileiter, wodurch es sich als „Dreischienen-Zweileitergleis“ präsentiert. Dieses Wortungetüm ist vor dem Bindestrich falsch, hinter dem Bindestrich die Aushöhlung