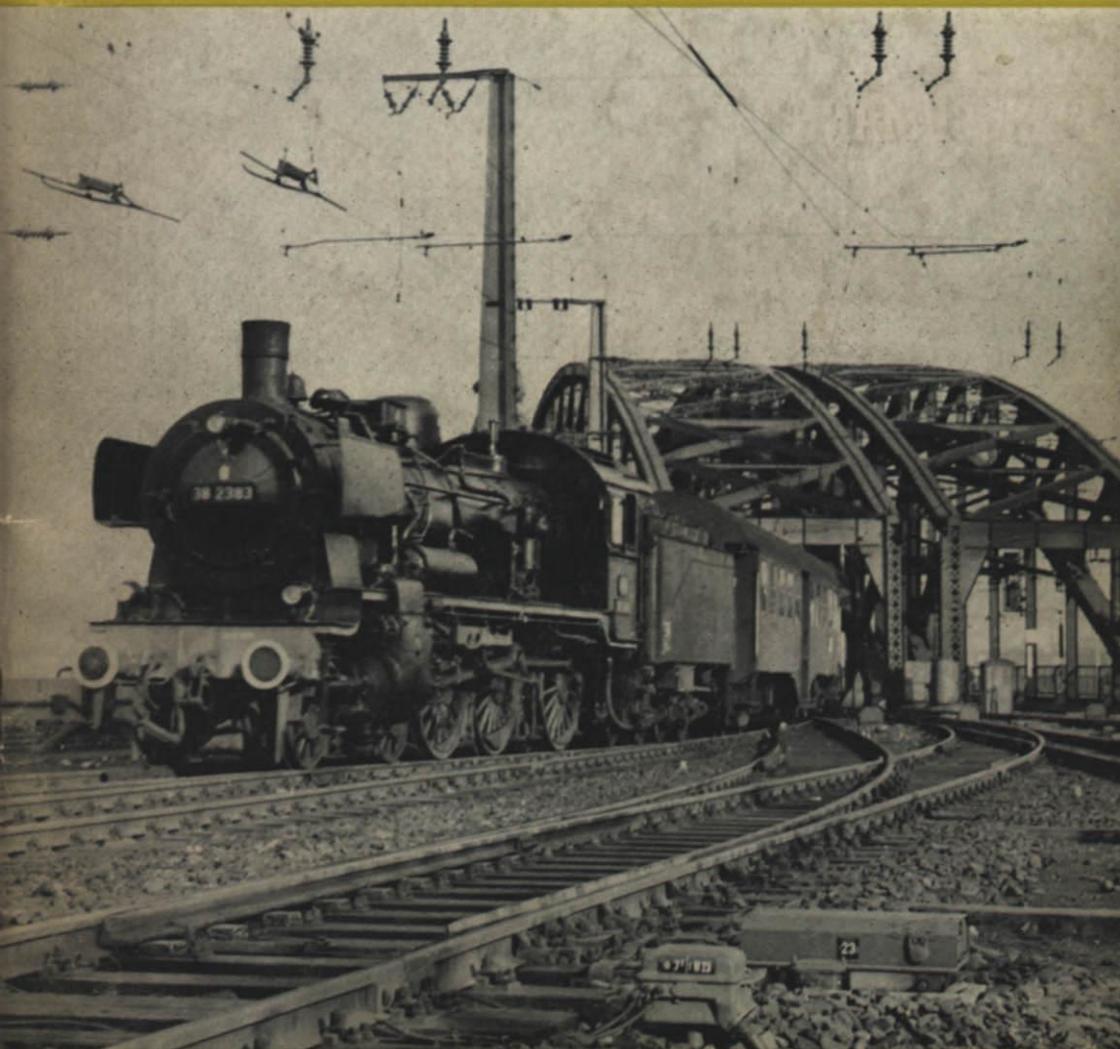


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
SEPTEMBER 1970

9

die einmalig schönen

FLEISCHMANN

Super-Modell-Lok für

3 SCHIENEN WECHSELSTROM-BETRIEB

Re 4/4¹ • BR 01 • BR 50^{Kab.} •

machen Sie doch 'mal eine Probefahrt

bei Ihrem Fachhändler!



FLEISCHMANN

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 9/1970

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Paul M. Preiser †, BR 18 201 in H0 | 575 | 13. Unauffällige Entkopplungsstellen —
wirklich unauffällig | 600 |
| 2. SBB-10 600-PS-Ellok Re 6/6 aus Fleischmann-
Teilen | 576 | 14. Ein Gepäckaufzug (H0-Modelle) | 603 |
| 3. „Abziehen“ statt „Abstoßen“ — ein seltenes
Rangiermanöver | 578 | 15. 6,00 x 7,20 m (H0-Anlage Greber) | 604 |
| 4. Anlagenmotiv | 579 | 16. 4 Minis für 1 Maxi (Abfederung von Pola-0-
Fahrzeugen) | 607 |
| 5. Eine Binnenhafen-Anlage (m. Streckenplan
und Bauskizzen) | 580 | 17. Eine BR 93 von Fleischmann . . . | 608 |
| 6. Jetzt auf dem Markt: Fleischmannloks für
Wechselstrombetrieb | 588 | 18. Lorenbelastung in N — mittels Förderschnecke | 608 |
| 7. Das neue Fleischmann-Relais 1100 | 589 | 19. A propos „Einfache Transistor-Schaltungen“ | 610 |
| 8. Der störende Pfeiler (H0-Anlage Wingen) | 590 | 20. Jetzt auf dem Markt: Arnold-E 94, Peco-Güter-
wagen, Minitrix-Modelle | 614 |
| 9. Eine Schmalspurbahn mit eigener Note
(H0-9/e-Bahn Enigk) | 592 | 21. Kleinbastelei: Fernsprechboxen | 616 |
| 10. Zuba-Schmalspurbahn-Modelle | 597 | 22. Moderne Schiebebühne 2. Teil | 618 |
| 11. Erfahrungen mit Pukos „à la Ostra“ | 598 | 23. Modellbau in N | 623 |
| 12. Etwas für den Anlagengestalter: Kreuzungs-
bauwerk | 599 | 24. Buchbesprechung „Modelleisenbahnen —
elektronisch gesteuert“, Bd. III | 624 |
| | | 25. Zwei Punkte . . . (Kurtunnels) | 624 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,60 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

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

» Heft 10/70 ist ca. am 24. Oktober 70 in Ihrem Fachgeschäft. ◀

Paul M. Preiser †



Das Titelbild

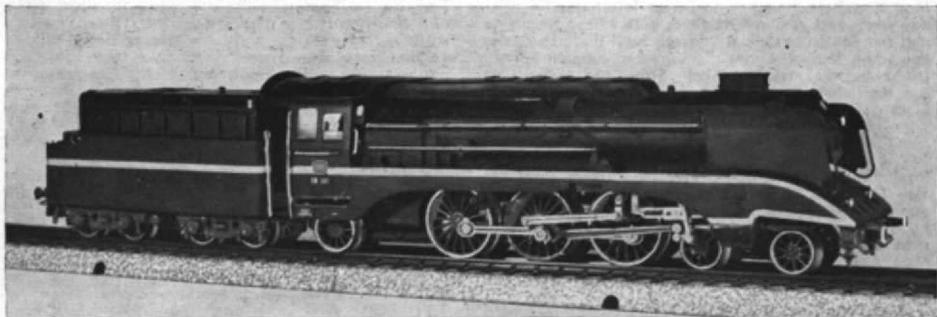
stammt dieses Mal von Herrn H. Bergler, Erlangen.

Im Alter von knapp 60 Jahren verstarb unerwartet und überraschend Herr Paul M. Preiser, der Gründer und Seniorchef der gleichnamigen Kleinkunstwerkstätten Steinsfeld, die hauptsächlich durch ihre reizenden Figürchen Weltruf erlangten. Nun, es war ein weiter Weg von den ersten Anfängen, den holzgeschnitzten Figürchen des Jahres 1948, bis zum heutigen Fabrikationsbetrieb mit rund 50 Angestellten, Arbeitern und Heimarbeitern, der ihm nicht mühelos in den Schoß fiel, sondern in des Wortes wahrster Bedeutung erarbeitet wurde. Bis 1945 war Herr Preiser Beamter, betätigte sich nach dem Krieg als Kunstgewerber und war als solcher übrigens auch eine Zeit lang für die Fa. Dr. Spitaler † tätig, bis er sich dann nach 1948 auf eigene Füße stellte. Wenn einmal die Geschichte des Nachkriegs-Modellbahnwesens geschrieben wird, wird sein Name als Initiator der lebensnahen Miniatur-Figuren und Tiere mit an erster Stelle stehen. Alle die ihn kannten, werden diesem liebenswürdigen, netten und trotz seines Erfolges stets bescheidenen Geschäftsmannes ein ehrendes Andenken bewahren. Der einzige Trost und eine Beruhigung, daß sein Sohn bereits seit Jahren mitverantwortlich in seiner Firma tätig war und sie (im Verein mit Frau Preiser) im Sinne des dahingegangenen Seniorchefs ebenso zielstrebig und erfolgreich weiterführen wird. Wir werden Herrn Paul M. Preiser stets ein ehrendes Andenken bewahren!



Keine Phantasieverkleidung

sondern die Nachgestaltung der BR 18 201 der ehem. DR (ex BR 61 002), die aus einer Märklin-01 entstanden ist und die Herrn Kl. Venzmer aus Nördlingen bis auf wenige Details sehr gut gelungen ist (s. a. Großbild der BR 18 201 in Maedels „Unvergessene Dampflokomotiven“ S. 168/169).



Beilagenhinweis:

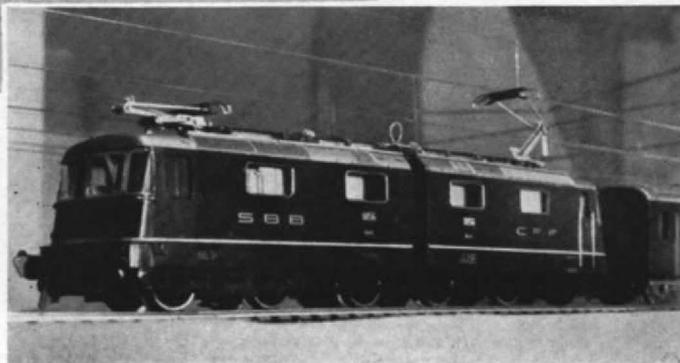
Unserer heutigen Ausgabe liegt ein Werbeprospekt der Firma Peter Schneider, Modellbahnversand, 7887 Grenzbach, bei.



Abb. 1 u. 2. Bis auf winzige Einzelheiten identisch mit dem projektierten Original: das H0-Modell der geplanten schweizerischen Ellok, das auf Grund der verwendeten Fleischmann-Teile einen exzellenten Eindruck macht.

Der prima Einfall des Herrn Klaus Rothballer, Garmisch-Partenkirchen

Dem Vorbild zeitlich voraus!



Projektierte SSB-10600 PS-Ellok Re 6/6 aus Fleischmantteilen

Wir gehen eigentlich selten auf Schweizer Fahrzeugtypen ein, dafür haben die Schweizer Modellbahnfreunde schließlich seit 24 Jahren ihre landeseigene Zeitschrift „Eisenbahn-Amateur“. Wenn wir trotzdem heute eine kurze Anleitung für eine Schweizer Elloktypen bringen, die es überdies noch gar nicht gibt, dann eigentlich mehr deshalb, weil der Beitrag von einem deutschen Leser stammt, das gut wirkende Modell mittels Fleischmann-Teilen leicht gebaut werden kann und in der Praxis sich eine solche Maschine mal auf deutsches Gebiet verirren (und dadurch einem deutschen Modellbahner als Vorwand dienen) könnte (siehe beispielsweise Artikel „Schweizer Ellok fährt auf deutschen Strecken 200 Sachen“ in Heft 8/1959). Doch geben wir nunmehr Herrn Rothballer das Wort.

D. Red.

Wie die Typenskizze erkennen läßt, ähnelt die Lok im Aufbau sowie in den Drehgestellen sehr stark der Re 4/4 II. Man benötigt daher zum Nachbau der Ellok nur zwei Drehgestelle ohne Motor, ein Drehgestell mit Motor sowie zwei komplette Gehäuse samt Rahmen der Fleischmann Re 4/4 II (Katalog-Nr. 1349). Man hat dann zwar eine falsche Loknummer und Typenbezeichnung, aber wen das stört, der wird sich schon zu helfen wissen.

Das eine Gehäuse (das mit dem Lokführer) wird

samt Rahmen mit der Laubsäge genau rechteckig auseinandergesägt, und zwar 11 cm von den Puffern aus gemessen. Das gleiche gilt für das andere Gehäuse (mit dem Antriebsdrehgestell vorn).

Nun ist noch das mittlere Laufgestell herzurichten. In der Mitte zwischen den Achsen ist ein 6 mm-Loch zu bohren und daran ein 40 mm langer Stift lotrecht mit UHU-plus einzukleben. Über diesen Stift wird ein 1 cm breiter Kupferstreifen gebogen, der dazu dient, den Spalt zwischen den beiden Lohkhälften zu verschließen. Nun sind nochmals die beiden Gehäuse vorzunehmen; die Rahmen werden von den Oberteilen abgeschraubt und in beide Rahmen Kupferblechwinkel eingeklebt, die an der Spitze ein Loch von 6,2 mm ϕ bekommen (s. Abb. 4). Beide Lokrahmen werden zusammengesetzt und das Ganze mit einer M6-Mutter zusammengeschraubt. Das Motordrehgestell und das vordere Drehgestell kommen an ihren angestammten Platz. Nachdem die Anschlüsse für die Spitzenbeleuchtung und den Motor verdrahtet sind, ist die Lok für eine Probefahrt bereit, die bestimmt zu Ihrer vollsten Zufriedenheit ausfallen wird!

Das ca. 950 g schwere Modell hat eine sehr große Zugkraft. Bei mir zog es auf einer Steigung von gut 6 cm pro Meter 4 vierachsige Fleischmann-Schotterwagen und 22 zweiachsige Märklin-Schotterwagen.

K. Rothballer, Garmisch-Partenkirchen

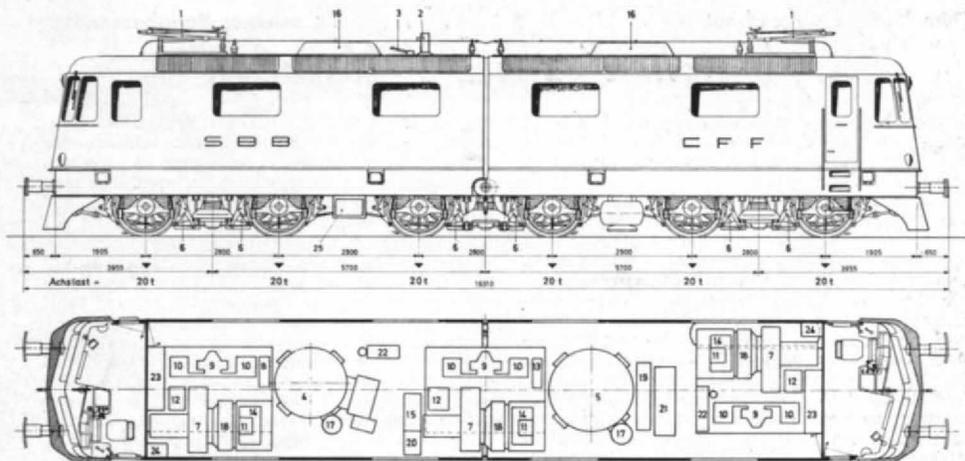


Abb. 3. Typenskizze der geplanten SBB-Ellok 10 600 PS-Re 6/6 im N-Zeichnungsmaßstab 1:160, um N-Interessenten einen Anhalt zu geben; für die HO-Modellbauer gelten hauptsächlich die Angaben des Herrn Rothballer.

Technische Daten:

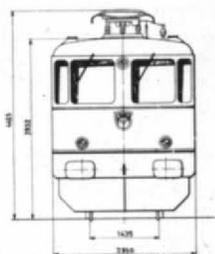
Triebraddurchmesser	1 260 mm
Anzahl Fahrmotoren	6
Gewicht	120 t
Stundenleistung am Rad bei V = 106 km/h	10 600 PS
Max. Geschwindigkeit	140 km/h

Die nebenstehende Erläuterung zu den in der Typenskizze enthaltenen Zahlen mag für den einen oder anderen von besonderem Interesse sein.

Diese Typenskizze stellte uns freundlicherweise der Zugförderungs & Werkstättenabteilung der SBB Bern zur Verfügung. Von der Re 6/6, die für den Schnellzugverkehr am St. Gotthard gedacht ist, sind vorerst 4 Prototypen zur Erprobung bestellt. Da diese erst 1972 ausgeliefert werden, kann hier ein Modellbauer — wie z. B. Herr Rothballer — mal „aptudeiter“ sein als das Vorbild!

Zahlenerläuterung

- 1 = Stromabnehmer
- 2 = Hauptschalter
- 3 = Erdungsschalter
- 4 = Regulier-Transformator mit Stufenschalter
- 5 = Leistungstransformator
- 6 = Fahrmotor
- 7 = Fahrmotor-Ventilator
- 8 = Hilfsgetriebeblock
- 9 = Wendeschalter
- 10 = Hüpferr im Fahrmotorstromkreis
- 11 = Induktiver Widerstand für Fahren
- 12 = Induktiver Widerstand für Bremsen
- 13 = Parallelschalt-drossel
- 14 = Bremsdrossel
- 15 = Hilfsdrossel
- 16 = Widerstand
- 17 = Ölpumpe



- 18 = Ölkühler
- 19 = Kondensator
- 20 = Apparate für Zugheizung
- 21 = Kompressorgruppe
- 22 = Pneumatische Apparatetafel
- 23 = Schalttafel
- 24 = Kleiderkasten
- 25 = Batterie

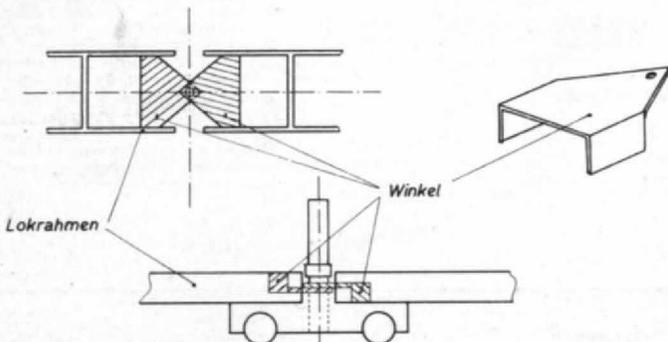


Abb. 4. Die beiden Drehgestell-Einheiten werden mittels zweier Winkel aus Kupfer- oder Messingblech miteinander verbunden. Die Abmessungen ergeben sich aus der lichten Weite des Drehgestellrahmens. Die Bohrung hat einen Durchmesser von 6,2 mm und die Befestigung im mittleren Drehgestell erfolgt mit einer M 6-Schraube.

Fotos bitte mindestens im Format 9 x 13 cm schwarz/weiß glänzend!

„Abziehen“ statt „Abstoßen“

Das Abstoßen von Wagen von der Lok beim Rangieren ist sicher eine allgemein bekannte Art, Fahrzeuge zu trennen und somit auch keine „Neuigkeit“.

Vor kurzem entdeckte ich aber im Bahnhof von Bregenz (österreichische Seite des Bodensees) eine für mich — und wie ich glaube, auch für die meisten Modellbahner — völlig neue und unbekannt Art von Rangierbewegung: nämlich das Abziehen der Wagen vom Zugverband mittels einer Rangierlok.

Nachdem man ja bekanntlich im entscheidenden Augenblick seinen Fotoapparat nicht in greifbarer Nähe hat, konnte ich von diesem interessanten Vorgang leider keine Aufnahmen machen. So kann ich ihn nur kurz beschreiben und durch ein paar Skizzen zu verdeutlichen suchen.

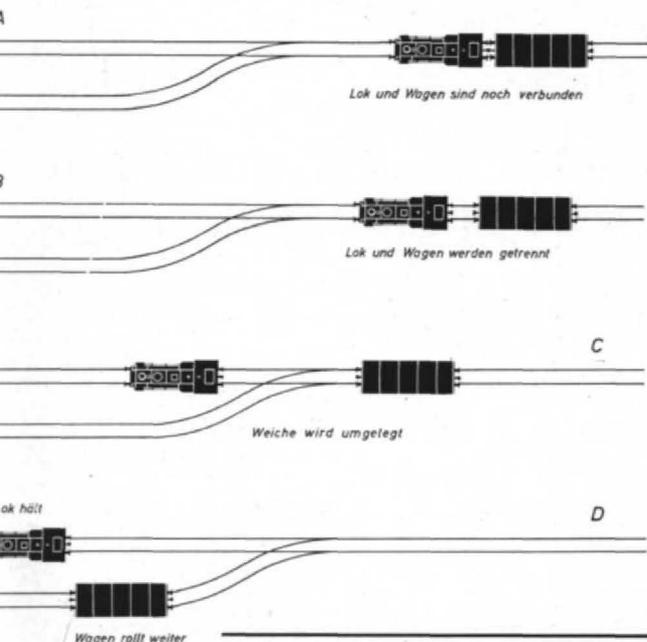
Zuerst wird die Kupplung zwischen Lok und Wagen gelockert und die Bremsleitung ge-

trennt. Die Lok fährt nun mit hoher Beschleunigung an, um auf kurzer Strecke eine relativ hohe Geschwindigkeit zu erreichen (A in Abb.). Ein Rangierer steht auf dem hinteren Trittbrett der Lok. Diese bremst nun ein wenig ab, so daß der Wagen automatisch etwas aufläuft und der Rangierer jetzt mittels einer Stange die Kupplung lösen kann (B). Ist dies geschehen, bringt der Lokführer auf ein Zeichen des Rangierers die Lok auf höchste Geschwindigkeit und fährt so dem Wagen praktisch davon. Ist die Lok dann über die Weiche, die die beiden zu befahrenden Gleise verbindet, hinweggefahren, wird sie sofort umgelegt (C) und der kurz nach der Lok ankommende Wagen so auf das zweite Gleis umgeleitet, wo er weiterrollt. Die Lok hält dann an (D), fährt — falls erforderlich — wieder zurück, und der ganze Vorgang kann von neuem beginnen.

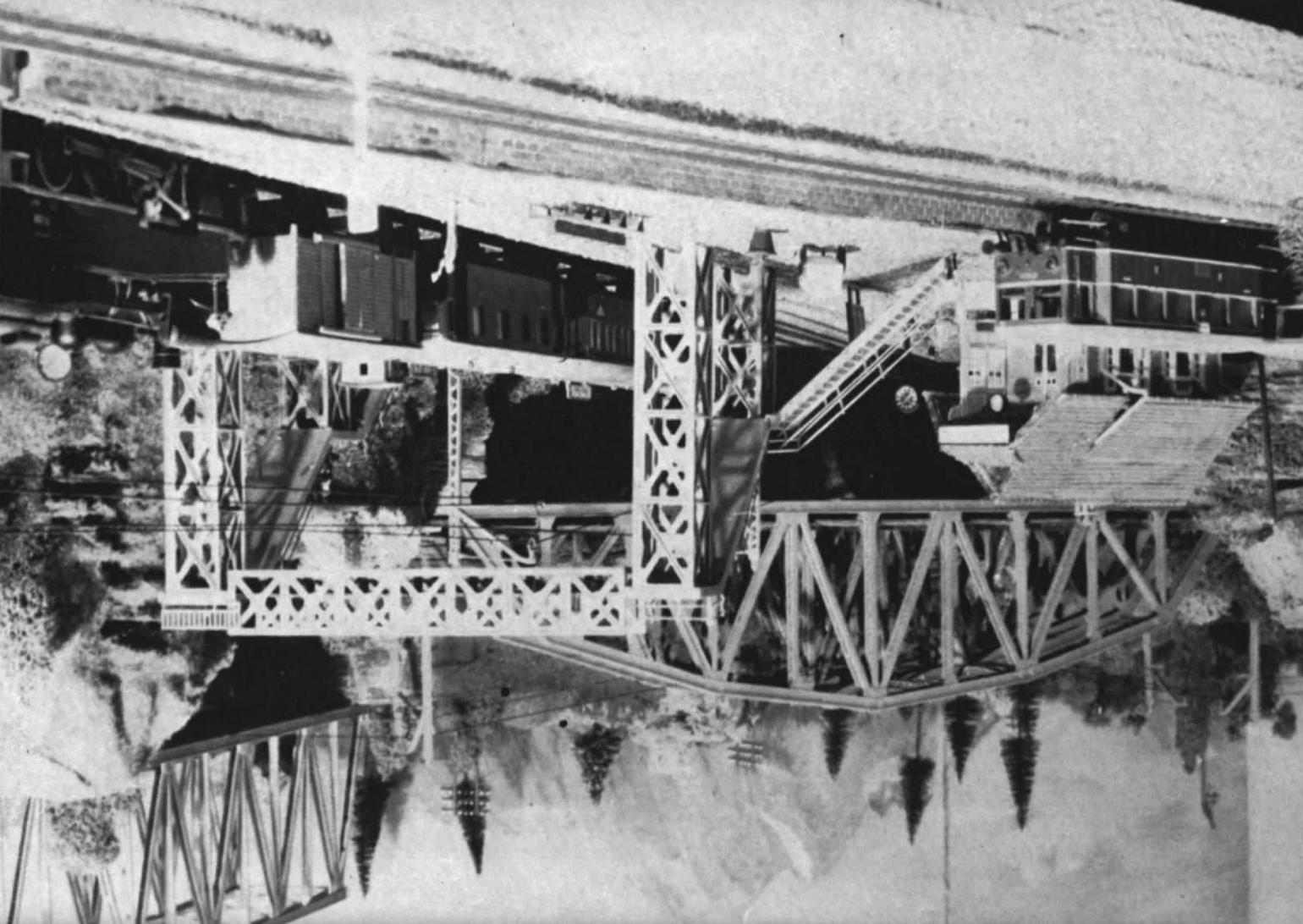
Inwieweit dieses Rangierverfahren auf die Miniatur-Bahn übertragen werden kann, hängt wohl davon ab, wie geschickt jemand das Entkuppeln beherrscht und wie fix er die Weichen umstellen kann. Dies dürften wohl die springenden Punkte darstellen. Möglicherweise genügt auch eine feste Entkupplungsstelle vor der Weiche; hierdurch wäre man in der Lage, die Lok ziemlich schnell zu beschleunigen, während der Wagen durch das Entkuppeln etwas abgebremst würde. Man könnte also sein ganzes Augenmerk auf das Umstellen der Weiche konzentrieren.

Hans-Dieter Gog, Ulm

Nachsatz der Redaktion: Unseres Wissens werden auf solche Weise in England sogar Personenzüge von Zügen „wegrangiert“, ohne daß der Zug in der Station zu halten braucht. Es wäre also durchaus denkbar, dieses Rangierverfahren im einen oder anderen speziellen Fall auch im Kleinen zu praktizieren und sei es nur der „Unterhaltung“ und Abwechslung wegen.



Romantik im Kleinen — Ausschnitt aus einer 6x1 m großen H0-Anlage des Herrn Kurt W. Drexel, Dormagen, die in U-Form gebaut war und viele technische und landschaftliche Raffinessen enthält. Hier Motive von der Nebenbahnstrecke. (Foto: K. H. Bertsch, Weiden/Köln)



Eine Binnenhafen-Anlage

Wie bereits Herr Dannenberg im letzten Heft bemerkte, sind eigentlich recht selten Bilder von Hafenanlagen in der MIBA zu entdecken. Auch mir ist dies einigermaßen unverständlich, da doch gerade eine Hafenanlage vielfältige Rangiermöglichkeiten zuläßt. Außerdem kommt der Umschlag von Waren mit dem Kran oder sonstigen Fördermitteln dem Betätigungsdrang eines Modellbauers doch sehr entgegen. Ich will nun keinesfalls behaupten, viele Miba(h)ner hätten als Landratten eine Abneigung gegen das kühle Naß, sondern ich möchte meinen, es fehlt vielmehr an guten Vorbildern. Wer ist denn schon in der glücklichen Lage einen Hafen vor der Haustüre zu haben. Nun, das ist bei mir der Fall. Ich wohne noch keine zehn Minuten von unserem Hafen entfernt. Er ist der zweitgrößte Binnenhafen Deutschlands und bietet somit vielfältige Anregungen.

Ich bin der Ansicht, daß eigentlich gerade ein Binnenhafen prädestiniert ist, als Vorbild für eine Anlage zu dienen. Gegenüber einem Seehafen sind die Hafenbecken und Schiffe nicht so groß und lassen sich, je nach vorhandenem Platz, mehr oder weniger maßstäblich nachbauen.

Auch auf den Einsatz von Personenzügen braucht man nicht zu verzichten; dazu legt man eine aufgeständerte Bahnstrecke mit einem Haltepunkt durch das Hafengebiet. Sollte jemand mit einem Hafenprojekt liebäugeln und will partout den sonstigen Bahnbetrieb nicht missen, dann läßt sich mit etwas Geschick bestimmt irgendwo bei der Neuplanung („Die nächste Anlage kommt bestimmt“) am Anlagenrand ein Hafenbecken mit einbeziehen (siehe Streckenplan Abb. 1 auf S. 557 von Heft 8/70 oder in Heft 15/1966 auf Seite 769). Nur sollte dann auf der Anlage halt kein „Riesengebirge“ vorhanden sein, es muß schon alles zueinander passen.

Doch zurück zum Thema. Herr Dannenberg hat im letzten Heft einige Gleispläne aufgezeigt, die Interessenten die Arbeit etwas erleichtern; ich habe ebenfalls einen entsprechenden Gleisplan ausgetüftelt, der dieselbe Größe hat wie meine bisherigen Streckenplan-Entwürfe*) und der das Thema etwas weiter ausspinnt.

Und damit Sie Ihren Kopf bei der Ausgestaltung nicht allzusehr zu zerbrechen brauchen, habe ich für Sie noch einige Fotos geschossen und von den Uferbefestigungen ein paar Skizzen gemacht; das Fotografieren war hier nämlich ein bißchen schwierig, da das Wasser ja bekanntlich keine Balken hat.

Zuerst möchte ich meinen Gleisplan etwas näher erläutern. Er stellt gewissermaßen ein

Extrakt des großen Vorbilds dar. In ihn sind viele interessante Objekte hineingepackt worden, die später noch, an Hand der Fotos, gezeigt werden sollen.

Begleiten wir zunächst einen Zug bei seiner Fahrt vom Rangierbahnhof (sprich: unterirdischer Abstellbahnhof) in den Hafen. Am Rande der Stadt, die durch ein paar alte Häuser, ein modernes Verwaltungsgebäude (mit Parkmöglichkeiten auf dem Flachdach des einstöckigen Vorbaus) und durch eine Kirche (die man bei Nacht von außen anstrahlen kann, wie in Heft 10/1967, Seite 499 empfohlen) angedeutet wird, verläßt der Zug hinter der Straßenbrücke die Unterwelt und fährt zwischen einer Fabrik und alten vergammelten Wohnblocks dem Hafenbahnhof entgegen. Zuvor muß er jedoch noch die Hubbrücke passieren. Im Bahnhof werden nun morgens die ankommenden Züge zerlegt, und die Waggons den einzelnen Verladestellen zugeführt, die recht zahlreich sind.

Es gibt hier Lagerhäuser für Stückgut (am großen Hafenbecken), einen Mühlenbetrieb (in der rechten oberen Anlagenecke), Verladung von Schüttgütern und Schrott (am vorderen Anlagenrand mit den beiden Brückenkränen), eine Raffinerie und einen Umschlagplatz für große Steinquader und Baumstämme (im kleinen Hafen).

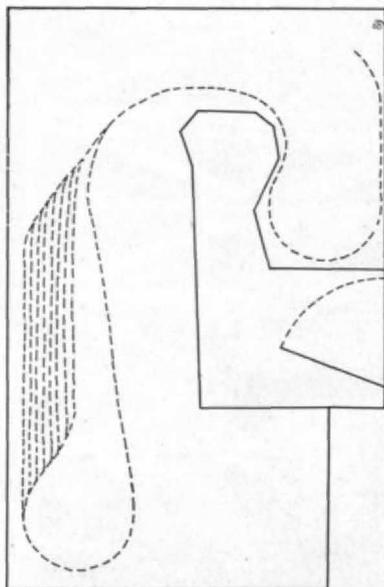


Abb. 1. Der unterirdische Streckenverlauf mit Abstellbahnhof, der im Bedarfsfall natürlich noch variiert und erweitert werden kann. Zeichnungsmaßstab 1:70 für H0.

*) s. z. B. Heft 6/70, 9/69 oder 14/67 usw.