

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



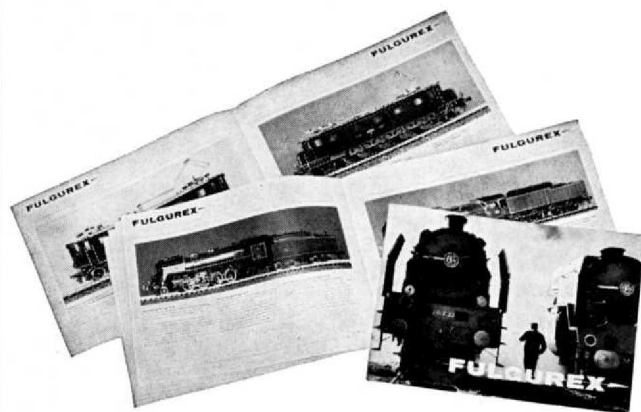
MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

23. JAHRGANG
APRIL 1971

4

Soeben erschienen... der neue H0-Katalog



—FULGUREX—

24 Seiten, 4-farbig,
3-sprachig. Sie finden
darin FULGUREX-Eisen-
bahnmodelle, die schon
hergestellt wurden und
solche, die sich gegen-
wärtig in Fabrikation
oder Planung befinden.

Erhältlich im Fach-
geschäft,
Schweiz Fr. 5.—
Deutschland DM 5.—
oder durch Über-
weisung des Betrages,
direkt bei der
Generalvertretung:

FULGUREX sa,
Avenue de Rumine 33,
Postsch.-Konto 10-18 259
1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 4/71

1. Bunte Seite (Karikatur, Circus in N...)	255	15. Schrankensperre gegen die Eisenbahn (Situation Ochsenfurt)	277
2. Eine Messensensation 1. Grades (N-Schmalspur-Modelle Kaiser)	255	16. Mini-Säge für Gleistrennstellen	279
3. Ausschnitt aus der Märklin-Messeanlage	259	17. Nachmals: Der ET 87 (Ergänzungen und Berichtigungen)	280
4. Fürs Dampflok-Bw: Hebewinden (BZ)	260	18. 18 m Minitrixland an einem Stück	281
5. Die TRAM-„Sensation“	264	19. „Ellok-New-Look“ – von Braun bis Grün	283
6. Neuheit: Schmalspurige H0-Straßenbahn von ZUBA	264	20. Mit zweierlei (Uhr-)Maß gemessen?	283
7. Straßenbahn Ulm – ganz groß...	265	21. Gleisplan eines Bws (Schiebebühne mit Weichenvorfeld)	284
8. H0-Anlage (m. Streckenplan)	266	22. Arnold-Messeanlage	286
9. So eine „Sauerei“ –	271	23. Das Schneiden von akkurat gleichen Klebebandstreifen	290
10. Sprengwagen zur Unkrautvertilgung (BZ in H0 u. N)	272	24. Rivarossi-V 320 mit Fleischmann-„Tender“	290
11. Ausschnitt aus der Fleischmann- H0-Messeanlage	274	25. Ein „Mordstrumm“ – V 320 in Größe I	291
12. Buchbesprechung: Die Eisenbahn im Freien	275	26. Selbstbau-Relais mit Gleitschaltern	292
13. Standort-Kalender für Arnold-Schauanlage	275	27. Grundzüge der Bahnstromversorgung bei der DB	294
14. Hafenausfahrt, Strand und Klappbrücke (zur H0-Anlage Verton)	276		

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, 156/293644

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.80 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts
(insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 5/71 ist spätestens 22. Mai in Ihrem Fachgeschäft!

Der Eisenbahner-Witz:



(Eingesandt von Werner H.)

„Einen in der Krone . . .“

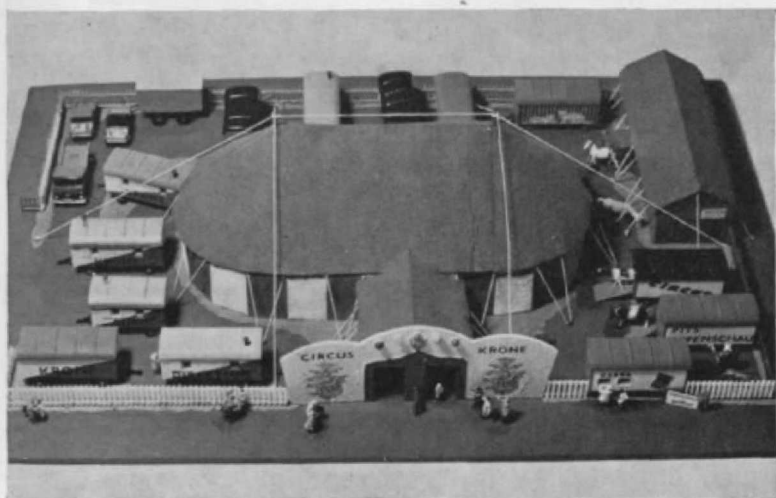
. . . hatte Herr K. Wagener aus Kiel keineswegs, als er seinen Circus Krone auf einer 32 x 22 cm großen Platte in Größe N gestaltete. Wagen und Zugmaschinen sind von der Fa. Arnold, sind jedoch z. T. verkürzt und anders angemalt. Das Zelt wurde aus Vlieseline und Zwirn (für die Verspannung) angefertigt. Der Haupteingang entstand aus Pappe; die Lampenimitation besteht aus bunten Stecknadelköpfen, das Gitter hat H0-Größe.

Das heutige Titelbild

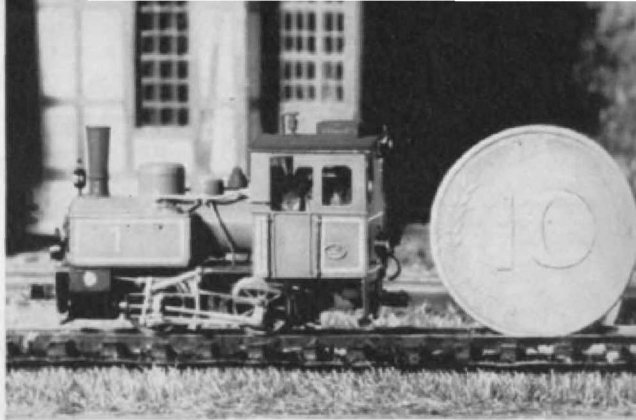


Frohe Ostern

gehabt zu haben, wünschen wir noch nachträglich mit diesem reizenden Schnappschuß, den uns die Fa. Lehmann, Nürnberg (LGB), zur Verfügung stellte. Der „Osterhase“ – übrigens ein echter Meister Lampe, dessen Vorfahre einstens Albrecht Dürer Modell gestanden haben soll! – huldigt dem Fortschritt und hatte sich in diesem Fall die LGB-Gartenbahn zu nutze gemacht!



Eine Messe- Sensation 1. Grades...



... wäre wohl diese Schmalspurbahn in Größe N auf 6-mm-Gleis gewesen, das „jüngste Kind“ des Herrn Heinz Kaiser, Hamburg (s. auch MIBA 12/70): Bei den Aufnahmen handelt es sich wirklich um „echte“ Fotos und keine Montagen; außerdem ist die „Handschrift“ des „kaiserlichen“ Meistermodellbauers geradezu unverkennbar. Doch lassen wir Herrn Kaiser selbst über die Entstehung seiner K.K.V.G. („Kaiserliche Kleinbahn-Verkehrs-Gesellschaft“) berichten.

Bis jetzt besitzt meine „Kleinbahn-Gesellschaft“ zwei Loks, eine kleine B-n2-Lok der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft und eine B'B-n4-Mallet-Lok, wie sie bei der Albthal-Verkehrsgesellschaft mbH gelaufen ist. Gebaut wurden beide Modelle nach Zeichnungen aus dem Buch „Der Dampflokschuppen“ (Zeunert), wobei die Mallet-Lok genau dem Vorbild ent-

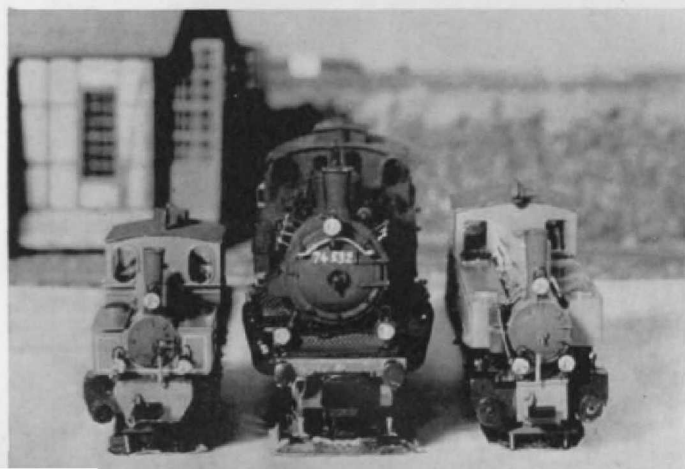
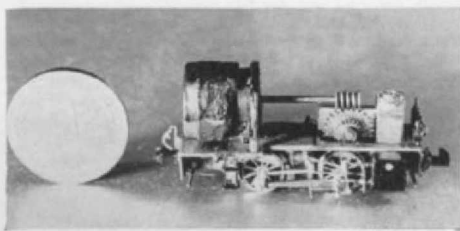
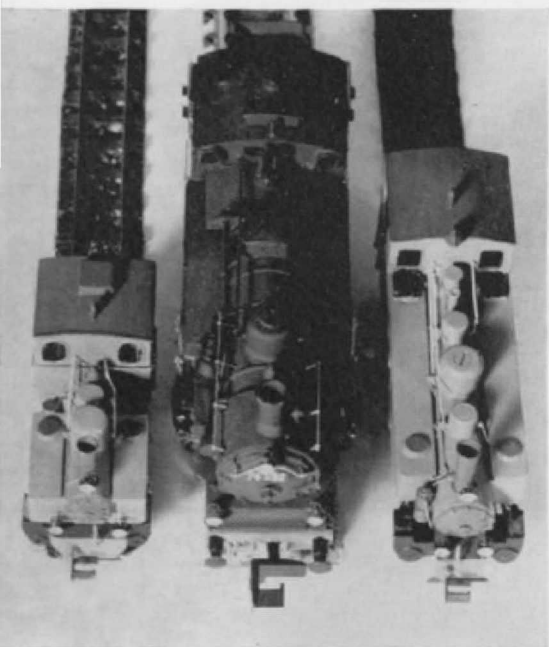


Abb. 1-4. Die niedliche kleine Schmalspur-B-Lok – Gewicht ganze 18 g, Länge 40 mm, Höhe 22 mm! – und die schmalspurige Mallet (32 g) im Vergleich mit einem 10 Pfennigstück und einer vollspurigen BR 74 im N-Maßstab 1:160; außerdem Motor und Getriebe der B-Lok im Vergleich zu einem 1 Pfennigstück (Wiedergabe in 1/4 Originalgröße).

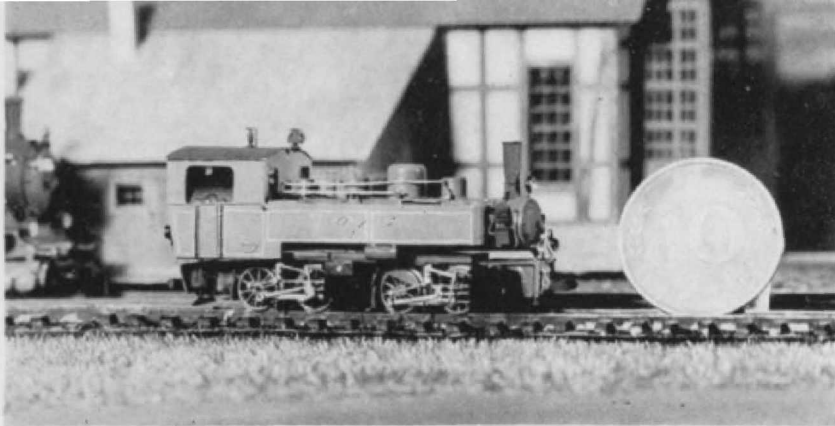


Abb. 5 u. 6. Die reizende Schmalspur-Mallet und ihre „Innereien“, beide Abbildungen in originalgroßer Wiedergabe. Man beachte das unwahrscheinlich feine Steuerungsgestänge Schier unglaublich, daß man so etwas überhaupt – dazu noch beweglich! – basteln kann!

sprechend nachgebaut wurde, während ich bei der B-Lok — die im Original ein Innentriebwerk hat — meiner Fantasie freien Lauf gelassen und sie auf Außensteuerung „umfunktionierte“ habe. Beide Loks sind einheitlich lackiert (Fahrwerk rot, Aufbau grün, Schornstein, Rauchkammertür, Führerstandsdach dunkelgrau), nur der Schriftmaler hat seine Arbeiten nicht

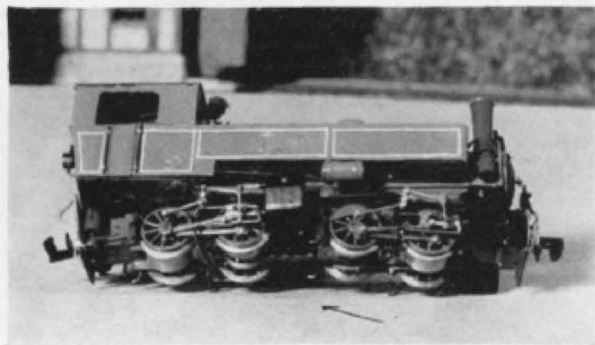
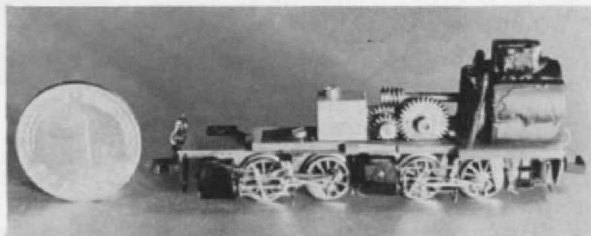
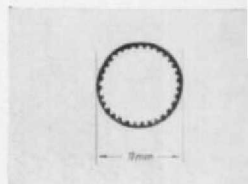
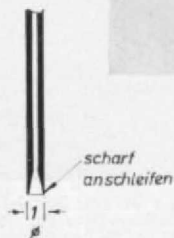
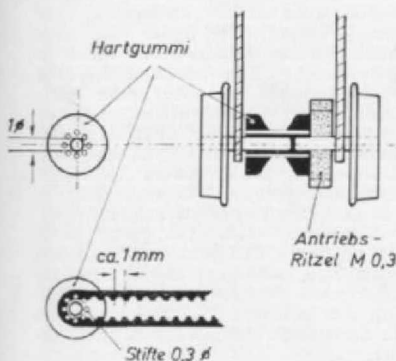


Abb. 7–10. Der selbstgefertigte Zahnriemen zur Kraftübertragung beim Mallet-Lokmodell. In eine eingekerbte Hartgummi-Walze werden um die Achsböhrung herum Stiften aus 0,3 mm-Draht eingesetzt. Durch die Krümmung des Zahnriemens knäufeln sich die „Zahnspalten“ auf etwa 0,4 mm zusammen und passen sich so den Stiften an. Die Hartgummi-Walze dient gleichzeitig noch zum isolierten Verbinden der beiden Achshälften.



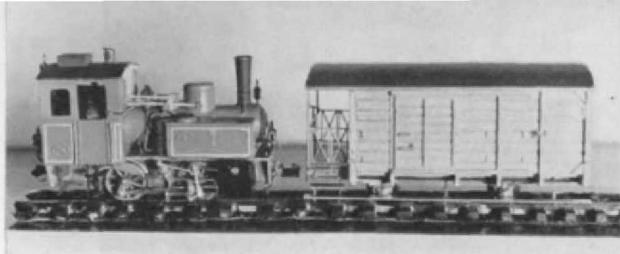


Abb. 11 u. 12. Die ersten selbstgefertigten Waggons für die 6 mm-Schmalspur des Herrn Kaiser. Auch hier wiederum besonders beachtenswert: die unwahrscheinlich feinen Ziergeländer.

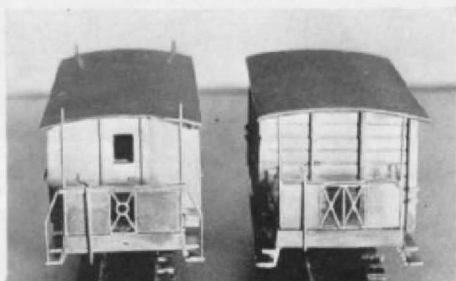
fristgemäß erledigt und so fehlen noch an den Führerständen die wichtigen Gesellschafts-Embleme „K.K.V.G.“.

Soweit die Loks im allgemeinen. Nun noch einige Worte über Konstruktionsdetails (die auch für denjenigen interessant sein dürften, der noch nicht mal im Traum daran denkt, jemals ähnliches bauen zu wollen! D. Red.).

Bei der Motorenfrage ging's mit den Schwierigkeiten schon los, denn einen so winzigen Motor, wie er hierfür benötigt wurde, gibt es nicht zu kaufen, und so blieb nur der Selbstbau übrig (s. Abb. 3 u. 6).

Der Anker ist dreipolig und auf jedem Ankerhorn sind 450 Windungen Kupferlackdraht 0,04 mm aufgebracht. Die Stromzuführung erfolgt über einen Flachkollektor (auf eine Hartgummi-Scheibe „geuhuplute“ Kupferblech-Segmente) und über Kollektorbürsten aus 0,02 mm „dickem“ Phosphorbronzeblech. Die Magnete stammen aus einem Minitrix-Motor, sind einmal getrennt und seitwärts in das Gehäuse aus Messingrohr (9 mm Außen- ϕ und 9 mm Länge) eingelassen. Der Motor für die Mallet ist — damit er mehr „Dampf“ hat — mit einem 13 mm langen Anker versehen und so war natürlich auch ein ebenso langes Gehäuse notwendig. Die Stromaufnahme (eingebaut) beträgt beim Anfahren der Lok ca. 40 mA, bei Vollast (12 V) etwa 110 mA. Die günstigsten Laufeigenschaften ergeben sich jedoch in einem Bereich von 2—7 Volt.

Auf der Motorachse ist eine ebenfalls selbst angefertigte Schnecke angebracht. Es blieb auch



hier nichts anderes übrig als die Schnecke selbst zu machen, da sie auf ein Uhrzahnrad mit ganz feinem Modul läuft. Und so feine Schnecken gibt's nun mal nicht im Laden zu kaufen.

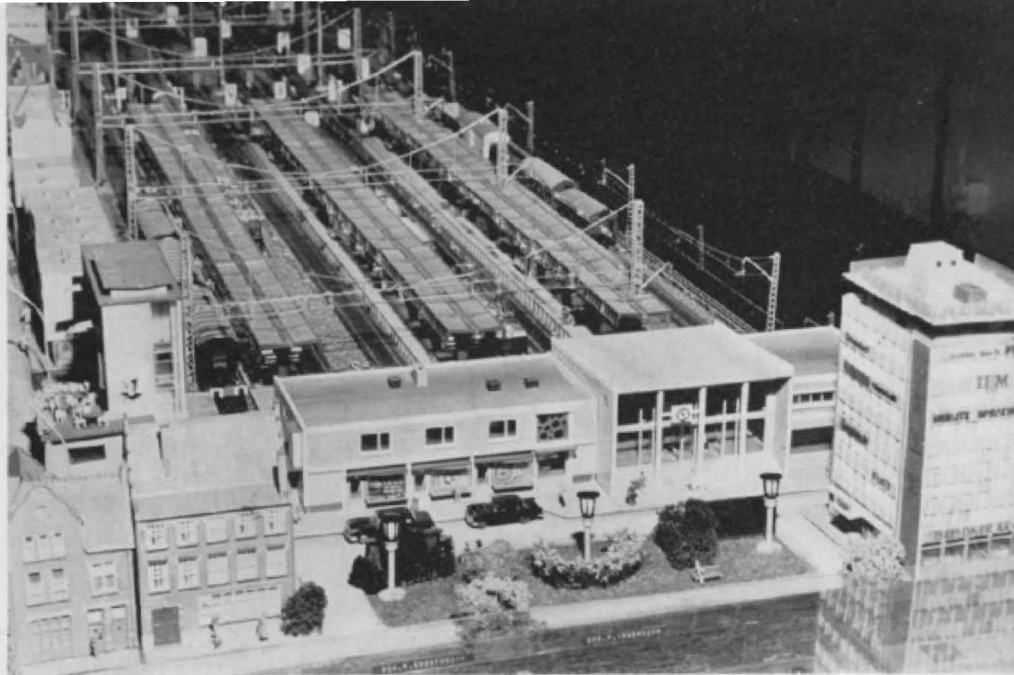
Der Antrieb bei der kleinen B-Lok erfolgt über die bereits genannte Schnecke, Schneckenrad und Stirnräder (ebenfalls aus dem Aufziehwerk einer Armbanduhr) auf die vordere Achse (Gesamtuntersetzung 50:1). Bei der Mallet sieht es allerdings ein wenig anders aus. Zwar arbeitet der Motor auch hier über ein gleiches Getriebe (hier allerdings auf das hintere, drehbar gelagerte Drehgestell), aber der Antrieb zum vorderen Drehgestell erfolgt mittels eines kleinen Gummi-Zahnriemens auf eine Achse; die zweite wird über die Kuppelstangen angetrieben. Wie man einen so feinen Zahnriemen herstellt, zeigen die Abb. 7—10. Wenn's bei einem Nachbau nicht gleich klappen sollte: bei mir ging es auch erst nach dem zehnten, mühsam ausgestochenen Zahnriemen!

Die Rahmenwangen beider Loks sind aus 0,3 mm Messingblech und über ein Pertinax-Zwischenstück miteinander verbunden (zur elektrischen Trennung). Die Räder sind nach dem gleichen Schema gemacht wie schon in Heft 12/70 beschrieben. Die Achsen sind jedoch in der Mitte getrennt und über eine Hartgummi-Muffe isoliert wieder verbunden. Somit kann die Stromabnahme direkt über die Räder und die Rahmenwangen erfolgen und der ganze Ärger mit Schleifern und ähnlichem „Gedöhs“ entfällt; außerdem gibt es auch keine Schwierigkeiten beim Anbringen der winzigen Bremsbacken und anderer Details. Die ganze Sache funktioniert auf jeden Fall ganz ausgezeichnet!

Vom „oben rum“ ist eigentlich nichts besonderes zu berichten. Die Kupplung ist in Anlehnung an die bekannte N-Kupplung selbst gebaut, da diese doch entschieden zu groß gewesen wäre.



Abb. 13. Ein weiteres Beispiel für die unwahrscheinlichen Modellbaukünste des Herrn Kaiser: zwei Bühnengeländer für die Personenwagen!



Nicht nur eine kleine Reminiszenz an die vergangene Spielwaren-Fachmesse ...

... sondern gleichzeitig an unsere Abhandlung über Kopfbahnhöfe in Heft 7/70 sind diese beiden Ausschnitte aus der diesjährigen H0-Vorführanlage der Fa. Gebr. Märklin & Cie (unter Verwendung des Vollmer-Bahnhofsgebäudes „Seeburg“, Häusern von Kibri und Wiad sowie Vollmer-Bahnsteigen).





Abb. 1. Hebewinden für Radsatzwechsel im Bw Plochingen – entdeckt und fotografiert vom Verfasser.

Fürs Dampflok-Bw:

von H.-J. Spieth, Stuttgart

Hebewinden

Im kleinen Bw Plochingen an der Strecke Stuttgart – Ulm – München waren einstmal's Loks der Baureihe 86 (Neuheit 1971 von Märklin) zu Hause, die auf der Nebenbahn nach Kirchheim/Teck und weiter zur Schwäbischen Alb ihren Dienst taten. Heute findet man dort nur noch VT 98 und V 100. Die Bekohlung ist abgerissen, dafür sind Dieseltankstellen errichtet. Aus der vergangenen Glanzzeit rosten 2 Hebewinden (Hebeböcke) rechts und links neben einem Bw-Gleis. Man erkennt, daß sie

schon lange nicht mehr benutzt wurden. Man hat sie einfach vergessen, seit elektrisch angetriebene Winden mit kurzen Auslegern benutzt werden (Abb. 1). Der Betrieb ist einfacher, da der Querträger (Traverse) nicht mehr benötigt wird, und vor allem entfällt das Hochwinden mit Muskelkraft.

Die Plochinger Situation ist anscheinend nicht überall anzutreffen, wie Abb. 3 zeigt. Die von der DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) gekaufte sächsische

Abb. 2. Hebeböcke zum Wechseln von Radsätzen – entsprechend den Zeichnungen Abb. 5–10 auf S. 262 – in H0, gebaut vom Verfasser.

