



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

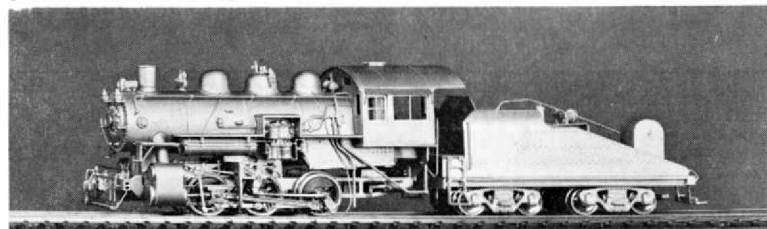
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
JANUAR 1972

1

INFORMATIONEN TRAINS

orientiert Sie über die zur Zeit erhältlichen und die in absehbarer Zukunft eintreffenden Fulgurex-Modelle. Verlangen Sie Ihr Exemplar in Ihrem Fachgeschäft, oder bei Fulgurex sa Lausanne.



Folgende Kataloge sind ebenfalls am Lager. Bezug im Fachhandel oder direkt bei Fulgurex sa, Lausanne, gegen Einsendung des entsprechenden Betrages auf Postscheck-Konto 10-18 259.

Fulgurex DM/Fr. 5.—, Hallmark DM/Fr. 5.—, Westside DM/Fr. 6.50.

FULGUREX

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 1/1972

1. Bunte Seite (Karikatur usw.)	3	17. Metallfärben mit Brünier-Fix	36
2. Graf MEC – ein junger Club	4	18. Mein Schrägaufzug-Modell (Dr. Hauswirth)	39
3. Tips: Neu – auf alt zurechtgemacht	6	19. 1000 Freizeit-Arbeitsstunden ...	
4. Neu: Fleischmann H0-Ellok 103	7	(H0-Anlage R. Franke)	41
5. Kleine Tips: Bohrunterlage und Sägen von dünnen Blechen	8	20. Märklin-Drehscheibe mit zusätzlichen M-Gleisanschlüssen	41
6. Der praktische Fußschalter	9	21. Gummiwulst an Gummiwulst ...	42
7. Eine Sensation: Lichtleitkabel	10	22. Anklappbare Flügelschienen – schon in den dreißiger Jahren!	44
8. Blinkende Blaulichter f. H0- und N-Modelle	14	23. Kreuzung mit beweglichen Spitzen	45
9. Zugkrafterhöhung bei N-Loks	15	24. Parade der Stromlinienloks	46
10. Märklin-K-Weichen (zu Heft 10/71)	15	25. Ölraffinerie als Füllstück	47
11. St. Nikolaus ... (H0-Anlage Rettig)	16	26. Die erste Selbstbaulok ...	47
12. Automatisches Blocksysteem – ohne Gleiskontakte	19	(H0-Modell einer BR 96)	47
13. Automatisches Blocksysteem – mit Gleisbesetztanzeige	20	27. Die „ADE“-Bahn (H0-Anlage Ch. Meier)	48
14. Eine N-Großanlage in Salzburg	23	28. Die Nachbildung von Nietreihen bei Modellfahrzeugen	49
15. Güterzuglokomotive der BR 58 ¹⁰⁻²¹ (BP)	28	29. Mit Brettern vernagelt ... (Signalmotiv)	51
16. Kleinbahn-Endbahnhof „Neustadt“ (0-Anlage H. Martinsen)	34		

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, 156/293644
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 3.— DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

► Heft 2/72 (mit Messekurzbericht!) ist spätestens 19. Februar in Ihrem Fachgeschäft! ◀

So leid es uns tüt...

... aber auf Grund der andauernden allgemeinen Kostensteigerung kommen wir nun doch nicht drum herum, den Heftpreis für die MIBA ebenfalls

auf 3.- DM (ab Nr. 1/72) anzuheben.

Wir bitten um Ihr Verständnis und hoffen, Sie dennoch weiterhin zu unseren treuen und zufriedenen Lesern zählen zu dürfen!
WeWaW

Es geht nicht ohne Arnold – Röwa – Trix (und Fleischmann)



In Heft 12/71 steht auf Seite 832 in einer Anzeige der Fa. Schneider-Modellbahnversand u. a. zu lesen: „... es geht auch ohne Arnold – Röwa – Trix“. Es mag sein, daß Herr Schneider verärgert ist, weil ihn die genannten Firmen (und auch Fleischmann, wie wir inzwischen erfahren haben) nicht beliefern. Mußte er jedoch seiner Verärgerung auf solch' unqualifizierte Weise Luft machen, und zwar durch die Publikation einer Behauptung, die den tatsächlichen Verhältnissen auf dem deutschen Markt einfach Hohn spricht? Wenn Herr Schneider geschrieben hätte: *Alles in N lieferbar (mit Ausnahme von Arnold – Röwa – Trix)* ... , dann wäre nichts dagegen einzuwenden, aber so? Im Trubel der vorweihnachtlichen Geschäftigkeit ist dieser Lapsus leider meiner Aufmerksamkeit entgangen, denn wenn es uns im allgemeinen auch nicht zusteht, die Anzeigentexte zu „zensurieren“ (abgesehen davon, daß wir bislang auch gar keinen Grund dazu hatten), so hätte ich dennoch versucht, eine Abänderung der strittigen Textformulierung zu erreichen.

So aber fühle ich mich verpflichtet, die subjektiv verfälschte Behauptung der Fa. Schneider-Modellbahnversand im Interesse der Objektivität und der tatsächlichen Verhältnisse im nachhinein zurückzuweisen, denn zumindest für einen deutschen N-Modellbahner ist eine Anlage ohne die Erzeugnisse der genannten Firmen einfach undenkbar!
WeWaW



Mit Dampf in den verschneiten Oberharz

führen die Teilnehmer einer von der „Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier“ veranstalteten Sonderfahrt im Februar '71. Die Abbildung (Foto: G. Hille) zeigt den damaligen Sonderzug, der aus mehreren, von der Arbeitsgemeinschaft selbst aufgearbeiteten Oldtimern bestand und von einer Lok der BR 094 gezogen wurde. Diese Fahrt war ein voller Erfolg und soll daher am 13. 2. 72 wiederholt werden, wobei außer den Oldtimer-Personenwagen auch wieder eine Dampflok der BR 094 (evt. mit zusätzlicher Schiebelok) zum Einsatz kommen wird. Interessenten können die Fahrtunterlagen bei Herrn

Kurt T. Meyer, 32 Hildesheim, Annenstraße 44

anfordern. Bei ausreichendem Interesse soll die Sonderfahrt ggf. einen Sonntag später noch einmal wiederholt werden; diesbezügliche Verhandlungen mit der DB sind im Gange.

Das Titelbild:

Ein strahlender Lichtblick...

... erhellt zukünftig das Dunkel der bisher schier unlösbaren Modellbahn-Beluchtungsprobleme – dank einer Neuheit, die wir auf Seite 10 vorstellen. Nur soviel sei hier schon verraten: Beim Titelbild handelt es sich tatsächlich um ein Motiv im Maßstab 1:87 – nebenstehend nochmals eine Wiedergabe in 1/4 H0-Größe! – und das Licht kommt einzig und allein aus der Blendlaterne der Preiser-Figur ...!





Abb. 1. Rege Geschäftigkeit herrscht bei den Grafschaffer Modellbahnfreunden. Die Wände des langen Clubraums sind mit Eisenbahnplakaten, Lokschil dern und sogar mit einer Dampflok-Luftpumpe (im Vordergrund) dekoriert. Rechts vorn der Bf. Emlichheim (s. auch Abb. 6).

Graf MEC - ein junger und aktiver Club

Mein Name ist „Graf MEC“, das heißt ganz einfach: Grafschaffer Modell-Eisenbahn-Club Nordhorn e. V. Meine „Eltern“ sind 75 begeisterte Modelleisenbahner in Nordhorn/Emsland und Umgebung, und ich bin einer der jüngsten Clubs in Deutschland. Obwohl erst 2½ Jahre alt, habe ich mich schon ganz schön gemauert. Zu meiner Taufe wurde mir gleich ein Raum von 36 m Länge und 4 m Breite zur Verfügung gestellt. Glück muß man haben!

Da Nordhorn an der Strecke der Bentheimer Eisenbahn – einer Kreisbahn von Gronau/Westf. bis Coevorden/Holland – liegt, haben wir uns als erste Aufgabe den sinngemäßen Nachbau der Bentheimer Eisenbahn von Emlichheim bis Bentheim gestellt. Dort liegt auch die Bundesbahnstrecke von Osnabrück nach Holland. Es wird die zweite Aufgabe des Clubs sein, diese Strecke von Bentheim über Rheine in Richtung Osnabrück nachzubauen. Aber das hat noch etwas Zeit.

Für die Strecke der Bentheimer Eisenbahn liegen schon die Gleise; die Landschaft ist zum Teil fertiggestellt. Die BEB ist eine eingleisige Bahn mit vielen kleinen Zwischenbahnhöfen und nimmt als Modell im Clubraum eine Länge von 36 m und eine Breite von 0,5 bis 1 m in Anspruch. Als Grundfläche dienen mit Styropor beklebte Spanplatten. Auf der BEB-Seite sind Gleise (Meterware) und Weichen aus Industrie-Material verlegt, sie werden aufgeklebt und eingeschottert. Die Weichen auf der Bundesbahn-Seite entstehen im Selbstbau. Als Antrieb für alle Weichen dienen Postrelais.

Zu jedem Bahnhof gehört ein Gleisbild-Stellwerk mit Fahrstraßenschaltung. Ein 8 kVA-Trafo (!) mit anschließender Graetzschaltung liefert zu jedem Stellpult 16 und 20 Volt Gleich- und 22 Volt Wechselspannung. Gefahren wird zur Zeit mit Gleichspannung, für die Zukunft haben sich unsere Spezialisten für den Fahrbetrieb die elektronische Zugsteuerung

Abb. 2. Clubmitglieder beim Bau einer Weichenharfe für einen unterirdischen Abstellbahnhof (auf der Bundesbahn-Seite). Im Hintergrund ist die auf Styropor-Platten verlegte BEB-Strecke zu erkennen.



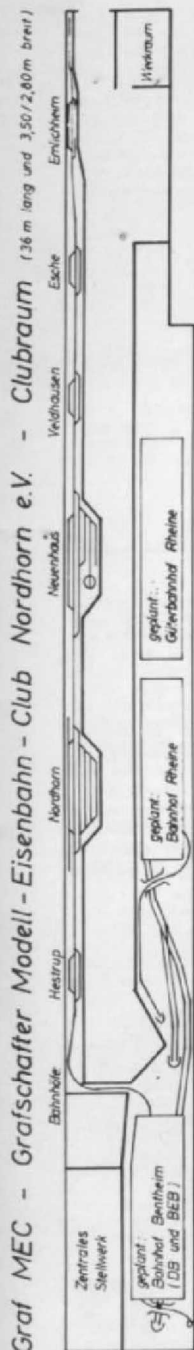


Abb. 3. Streckenplan der Anlage des Grafschafter Modell-Eisenbahn-Clubs im Maßstab 1:128. Der Clubraum ist 36 Meter lang und 3,5 bzw. 2,8 Meter breit. Liebhabern des Fahrplanbetriebs wird ab dieser Aneinanderreihung von Bahnhöfen das Herz im Leibe lachen, wenn auch die dazwischen liegenden Streckenabschnitte etwas kurz sind.



Abb. 4. Ein Triebwagen der BEB steht abfahrbereit im Bf. Emlichheim.

und Gleisüberwachung in den Kopf gesetzt. Ein Zentral-Stellwerk ist im Rohbau schon fertig. Von dort soll die ganze Nebenbahn-Strecke (und später auch die DB-Seite) über Gleisbild-Stellpulte und Besetzt-Meldeeinrichtungen im Durchgangs- und Kreuzungsverkehr von ein oder zwei Personen bedient werden können. Aber bis es so weit ist, muß noch viel getan werden.

Nun noch ein Wort zur Geländegestaltung. Wir verarbeiten Styropor, Gips, Sägemehl, Beize, Streumaterial und Farbe. Alle Häuser und Bäume werden von unserer Jugendgruppe gebaut. Die Bahnhofshaupt- und Nebengebäude entstehen möglichst vorbildgetreu nach Fotos und Unterlagen. Die noch fehlenden Figuren und Fahrzeuge werden im Laufe der Zeit kommen. Wenn weitere Fortschritte gemacht sind, werden wir wieder von uns hören lassen.

Graf MEC Nordhorn

Abb. 5. Der Wismarer Schienenbus der BEB auf der Strecke zwischen Emlichheim und Esche. Die „uralten“ Bäume stehen in einem richtigen Größenverhältnis zur Bahn.





Abb. 6. Die Ausfahrt von Bf. Emlichheim, der fast fertiggestellt und -gestaltet ist. – Die Jugendgruppe des Graf MEC hat den Bau der Gebäude und die Anfertigung von Bäumen und Sträuchern übernommen.

Neue Tips zu
einem alten Thema:

Neu – auf alt zurecht gemacht...

1. ... mittels Graphitstaub

Wenn ich eine neue Dampflokomotive (auf meiner Anlage verkehren nur Dampfloks!), werden Getriebe und Steuerung ganz leicht mit Märklin-Öl eingeölt. Danach wird die Steuerung eingespritzt, und zwar mit Graphitpulver, das meist zum Schmieren von Auto- und Türschlössern verwendet wird. Das Graphitpulver bleibt dann an dem Gestänge hängen und wirkt

außerdem noch schmierend. Es ist überhaupt nicht schädlich, und nach einer Runde auf der Modellbahn sieht das Gestänge aus wie das einer echten Lok.

Wenn man etwas Graphitpulver auf einen Finger nimmt und damit über allzu weiße Beschriftungen fährt, bleibt der Erfolg ebenfalls nicht aus! Bert de Boer, Enschede/Holland

2. ... mittels Bremsstaub

Meine Methode, Gebäude und andere Hochbauten „altern“ zu lassen, ist folgende: Das Gebäude wird mit Haarspray („für trockenes Haar“) leicht eingesprüht und gleich danach mit Bremsstaub aus Auto-Bremstrommeln angestaubt. Dieser Bremsstaub wird mit einem Pfefferstreuer verstreut und gleichzeitig das Gebäude mit einem Staubsauger angeblasen. Nach ca. 15 Minuten werden die trockenen Teile mit einem Borstenpinsel abgestaubt.

Mit der gleichen Methode erreichte ich das verrostete Aussehen der zur Heizlokomotive „degradierten“ Märklin-Schleppenderlokomotive. Die Wege und der Parkplatz wurden mit Ponal vorgestrichen und ebenfalls mit Bremsstaub bestreut.

K. Bormann, Drestedt





Abb. 6. Die Ausfahrt von Bf. Emlichheim, der fast fertiggestellt und -gestaltet ist. – Die Jugendgruppe des Graf MEC hat den Bau der Gebäude und die Anfertigung von Bäumen und Sträuchern übernommen.

Neue Tips zu
einem alten Thema:

Neu – auf alt zurecht gemacht...

1. ... mittels Graphitstaub

Wenn ich eine neue Dampflok kaufe (auf meiner Anlage verkehren nur Dampflok!), werden Getriebe und Steuerung ganz leicht mit Märklin-Öl eingeölt. Danach wird die Steuerung eingespritzt, und zwar mit Graphitpulver, das meist zum Schmieren von Auto- und Türschlössern verwendet wird. Das Graphitpulver bleibt dann an dem Gestänge hängen und wirkt

außerdem noch schmierend. Es ist überhaupt nicht schädlich, und nach einer Runde auf der Modellbahn sieht das Gestänge aus wie das einer echten Lok.

Wenn man etwas Graphitpulver auf einen Finger nimmt und damit über allzu weiße Beschriftungen fährt, bleibt der Erfolg ebenfalls nicht aus! Bert de Boer, Enschede/Holland

2. ... mittels Bremsstaub

Meine Methode, Gebäude und andere Hochbauten „altern“ zu lassen, ist folgende: Das Gebäude wird mit Haarspray („für trockenes Haar“) leicht eingesprüht und gleich danach mit Bremsstaub aus Auto-Bremstrommeln angestaubt. Dieser Bremsstaub wird mit einem Pfefferstreuer verstreut und gleichzeitig das Gebäude mit einem Staubsauger angeblasen. Nach ca. 15 Minuten werden die trockenen Teile mit einem Borstenpinsel abgestaubt.

Mit der gleichen Methode erreichte ich das verrostete Aussehen der zur Heizlok „degradierten“ Märklin-Schleppenderlok. Die Wege und der Parkplatz wurden mit Ponal vorgestrichen und ebenfalls mit Bremsstaub bestreut.

K. Bormann, Drestedt



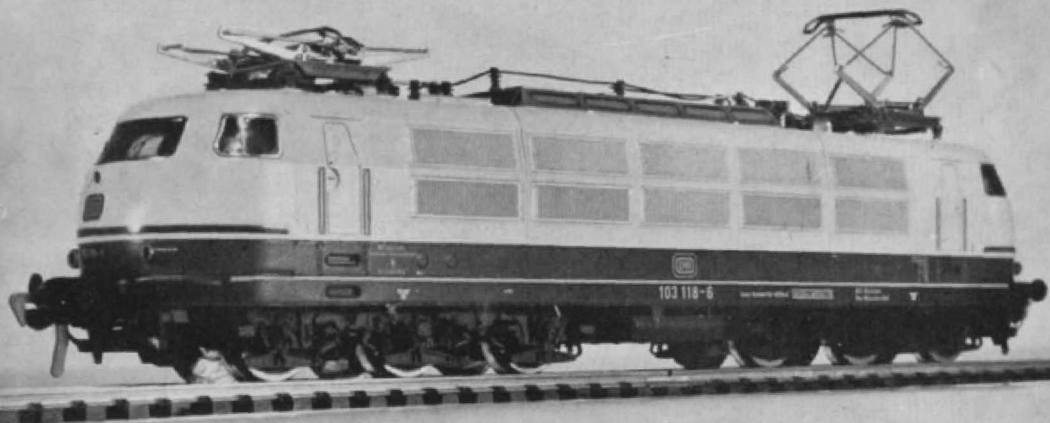


Abb. 1. Das bildschöne Modell der Elok 103 118-6, das man guten Gewissens als „Paradepferd“ der bisherigen Fleischmann-Eloks bezeichnen kann. Das gleichnummerige Vorbild soll demnächst bei Versuchsfahrten zwischen Hamm und Bielefeld in den Geschwindigkeitsbereich von 250 km/h vordringen und dürfte damit zur schnellsten Lok der DB werden!

Neu im
Fach-
geschäft:

Fleischmann-HO-Modell der TEE-Ellok 103

Elegant wie ihr großes Vorbild präsentiert sich heuer diese neueste Lok der „Fleischmänner“, die hinsichtlich Ausführung und Detaillierung keine Wünsche offen läßt und als erstes Fleischmann-Modell total im Maßstab 1:87 gehalten ist.

Sehr sauber ist die elfenbein/rote TEE-Lackierung auf dem Plastikgehäuse ausgeführt, auf der sich die exakten Beschriftungen deutlich lesbar abheben. Die silberfarbene Lackierung der seitlichen Lüftungsgitter ist ohne Kleckser und gleichmäßig deckend aufgebracht.

Vorbildgetreu ist die Dachpartie nachgestaltet, deren viele Einzelteile zierlich ausgeführt und extra aufgesetzt sind. Eines dieser Teile ist drehbar und dient zur Umschaltung von Unter- auf Oberleitungs-Betrieb. Die Dachbleche sind angedeutet und an den Rändern mit den Nachbildungen der Nietköpfe versehen. Der elfenbeinfarbene Teil des Gehäuses ist nach dem Lösen von fünf Schrauben an der Unterseite der Lok abnehmbar und gibt dann das „wohlgeordnete Innenleben“ wie Motor, Beleuchtung und Schaltplatine für die anfallenden kleinen Unterhaltungsarbeiten frei. Beim Wieder-Aufsetzen des Gehäuses ist darauf zu achten, daß es seitenrichtig aufgesetzt wird (Führerstand 1 = Seite des Henschel-Fabrikschildes). Wird es falsch aufgesetzt, fährt die Lok nicht.

Die Kraftübertragung des Motors erfolgt erstmalig bei einem Fleischmann-HO-Modell unter ausschließlicher Anwendung von Kunststoff-Zahnrädern für alle drei Achsen des Triebdrehgestells, dessen sechs Räder im übrigen mit Haftreifen versehen sind und die Zugkraft des Modells noch wesentlich erhöhen. Das zur Stromabnahme herangezogene zweite Drehgestell ist nicht als starre Einheit ausgeführt und verleiht damit dem Modell eine hervorragende Dreipunktlagerung. Innerhalb des Drehgestellrahmens sind die drei Achsen in einem weiteren Block gelagert, der auf Grund seiner Aufhängung seitliche Kippbewegungen machen kann. Außerdem ist die Mittelachse innerhalb des Blocks in einem Langloch gelagert und abgefedert, so daß auch sie noch zusätzlich pendeln kann – eine lobenswerte Konstruktion, die auch bei ungleichmäßig verlegten Gleisen noch eine hundertprozentige

Stromaufnahme gewährleistet.

Alles in allem: ein Paradestück bezüglich technischer Konzeption und Ausführung, das seinem Hersteller alle Ehre macht!

TIMO

Abb. 2. Die Stirnansicht zeigt weitere Details wie die exakt passende Verglasung mit (auf dem Gehäuse fortgesetzten) Scheibenwischer-Nachbildungen, Schlauchanschlüsse unter den Puffern usw.



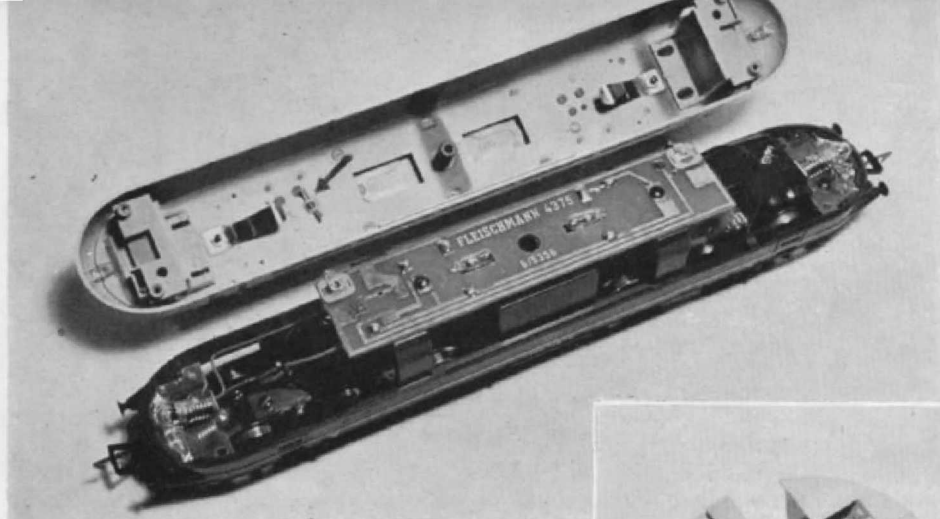


Abb. 3. Das abgenommene Gehäuse erlaubt einen Blick auf das Interieur. Auf der Schaltplatte sorgen zwei sockellose Birnchen für die Ausleuchtung des Dachaufsatzes. Die Führerstände werden von den darunter liegenden Lampen indirekt erhellt. Der Pfeil weist auf den Umschalter für Ober- und Unterleitungsbetrieb; die beiden Blattfedern liegen auf der Platine auf und stellen die elektrische Verbindung zu den Dachstromabnehmern her.

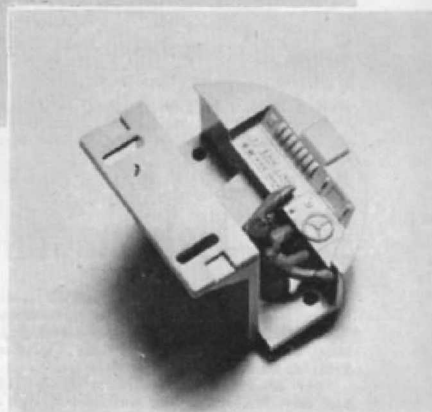
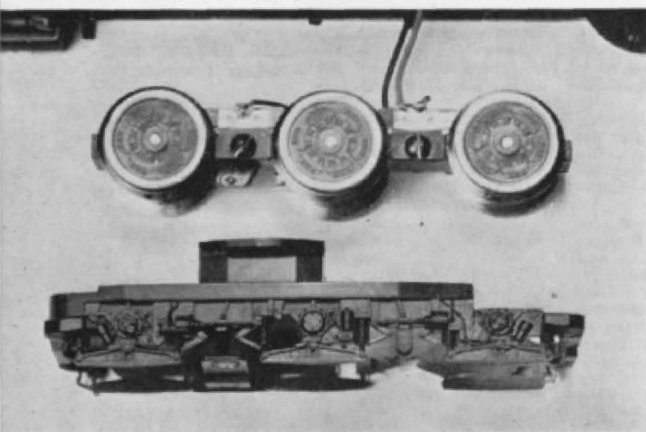


Abb. 4. Einer der beiden Führerstände, dessen Schalttafel sich für einen Lichtleitfaser-Beleuchtungsgang (s. S. 13) geradezu anbietet.

Abb. 5. Ein weiteres Musterbeispiel für die Detailfreudigkeit der Fleischmann-Graveure: Obwohl im Fahrbetrieb kaum ins Auge fallend, sind dennoch auf den Radsätzen die Federtöpfe geprägt. Nicht minder ausgezeichnet ist die Nachbildung der Drehgestellblenden.

Kleine Tips:

1. Dauerhafte Bohrunterlage

Zum Bohren mit der Handbohrmaschine benötigt man bekanntlich eine Unterlage. Den Tisch dazu zu benutzen, ist wenig ratsam und jedes x-beliebige Brett muß der vielen Bohrlöcher wegen von Zeit zu Zeit erneuert werden. Was da zu machen ist? – Nun, man nehme als Unterlage ... Krepp! Kreppgummi ist fest und als Bohrunterlage sehr gut geeignet, und was in der Hauptsache für seine Benutzung spricht: die Bohrlöcher schließen sich sofort.

Also nichts wie hin zu einem (der heute schon seltenen) Schuhmacher und besorgen Sie sich ein Stück Schuhkrepp!

2. Sägen von dünnen Blechen

Das Sägen von dünnen Blechen bereitet ziemliche Schwierigkeiten, da selbst bei Verwendung von feinsten Sägeblättern ein Flattern oder sogar Verreißen auf dem Sägētischchen nicht zu verhindern ist. Dem kann man abhelfen, wenn das Blech dünn mit Uhu-Kleber bestreichen und auf dünnes Sperrholz geklebt wird. Nach dem Trocknen des Klebers läßt sich das Teil dann gut aussägen. Den Griff des Laubsägebogens dabei nicht fest umkrampfen, sondern ganz lose in der Hand liegen lassen. Der Bogen ist senkrecht und locker bei stramm gespanntem Sägeblatt zu führen.