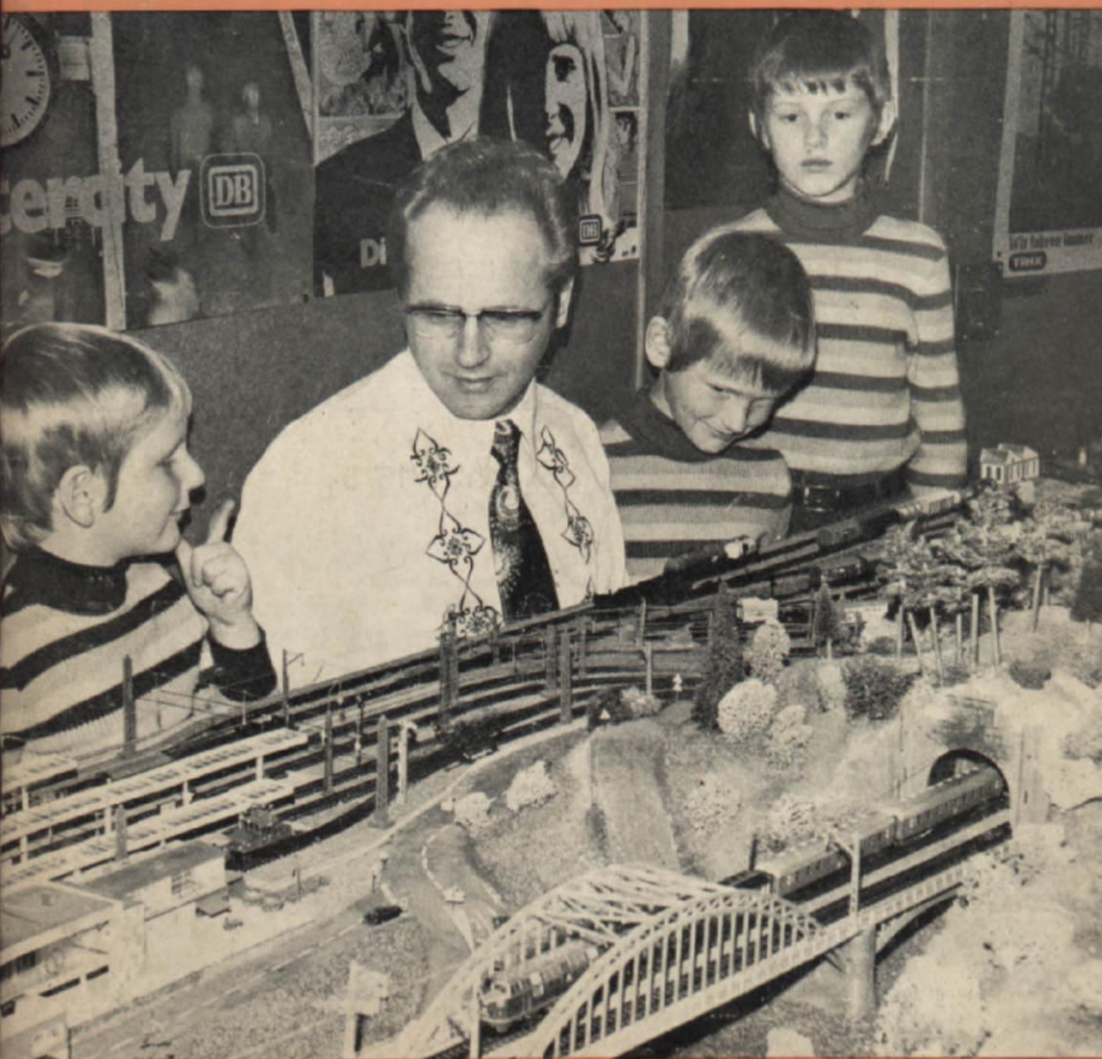


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

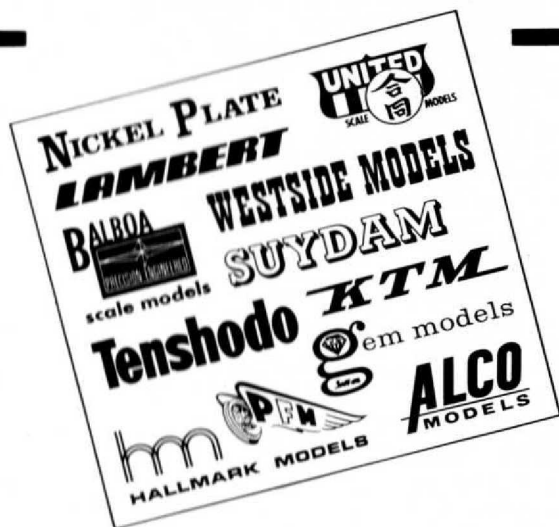
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

25. JAHRGANG
JUNI 1973

6

Herstellung und Vertrieb
feiner Messing-Eisenbahn-
modelle nach europäischen,
amerikanischen und
japanischen Vorbildern in
den Spurweiten H0, H0n3,
O, On3, I.

FULGUREX sa
Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne
Schweiz



FULGUREX

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 6/1973

1. Die „Elektrodampflok“	387	10. Erst 4 Jahre ... (H0-Anlage Speer, Berlin)	407
2. H0-Dieseltankstelle mittlerer Größe	388	11. Kleine Verbesserungen an der Märklin-BR 44	411
3. 2 Tips für Gartenbahn (LGB)-Freunde	390	12. Kesselwagen-Entleerungsstation (m. BZ)	412
4. Nochmals Thema „Kurzkuppeln von Modellfahrzeugen“	391	13. „Wenn Karlchen ins Manöver zieht ...“ (Messemotive)	418
5. Kurzkupplung für die „Langen“ von Liliput	397	14. Der BR 03-Gehäusesatz von Günther	423
6. Im Fachgeschäft: MCI-Behelfspersonenwagen von Röwa — und sein vorbildgetreuer Einsatz auf der Anlage	398	15. Gelungene Lokmodelle aus Luxemburg	423
7. Dampflok-Sonderfahrten der „Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier“	400	16. Das „Cockpit“ meiner N-Anlage	426
8. So baute ich meine N-Anlage (1. Teil) (P. Nieke, Steinach i. K.)	401	17. E 52 und E 71 in N, oder: Der Bastler als Chemigraph	432
9. Gedeckter Güterwagen G.42 der W.D.I. (BZ)	405	18. Keine Zugschlußlaternen! (zu Heft 4/73)	434

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

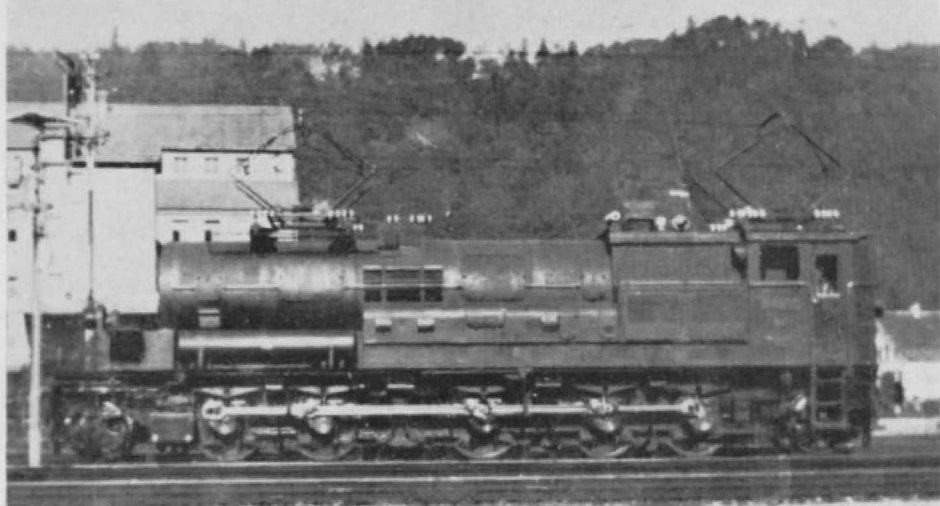
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

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

Postscheckkonto (Achtung! Neue Nummer!): Nürnberg 573 68-857 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 7/73 ist ca. am 21. Juli in Ihrem Fachgeschäft!



Keine Elektrodampflok – sondern dieses scheinbare Lok-Unikum ist eine Umformer-Lokomotive der damaligen BBO (Österreichische Bundesbahnen). Die 1'E 1-Lok der Reihe 1082 wurde als Einzelstück 1930 geliefert und ähnelt mit dem einen Endführerstand und dem zylindrischen Maschinenraum (kein Kessel!) tatsächlich einer Dampflok bzw. einem „Freelance-Umbau“ in Originalgröße! Ein mit zwei Frequenzumwandlern gekoppelter Phasenumformer verwandelt den vom Transformator entnommenen Einphasenstrom zunächst in Mehrphasen- und dann in Gleichstrom, mit dem die Tatzlager-Fahrmotoren gespeist werden. Durch Bürstenverdringung am Umformer kann die Motorgleichspannung stufenlos von 0–2000 Volt geregelt werden. Die interessante Lok wurde 1937 in Feldkirch/Vorarlberg fotografiert (und übrigens bald darauf ausgemustert). Das Foto sandte uns Herr Rainer B. Schuchter aus St. Gallen/Schweiz.

Die „Elektrodampflok“ oder: Ein Aprilscherz und seine Folgen!

„Handelt es sich bei dem Beitrag in Heft 4/73 über die Elektrodampflok um einen Aprilscherz oder um eine Tatsache? Jedenfalls ist es ein guter Einfall, eine Dampflok elektrisch zu beheizen. Im Falle der Tatsache sollte man „der Optik wegen“ jedoch Einholstromabnehmer verwenden“.

... schrieb uns ein Leser nach dem Erscheinen der April-Nummer der MIBA. Nun – zweifellos stünde nach dem Motto „Wenn schon, denn schon“ der BR 23 mit ihren glatten Formen ein eleganter Einholstromabnehmer nicht schlecht zu Gesicht. Indes – April, April! – wird man eine derart umgebaute Dampflok nie zu Gesicht bekommen. Halt: „Nie mehr“ zu Gesicht bekommen ist wohl richtiger, denn es hat – Spaß beiseite – tatsächlich derartige „Elektrodampflok“ gegeben. Und es ist noch gar nicht so lange her, daß die MIBA darüber in Text und Bild berichtete, nämlich in Heft 11/71! Für die inzwischen neu hinzugekommenen Leser nur soviel: Während des 2. Weltkrieges bauten die SBB zwei dreiachsige Rangiertenderloks auf elektrische Kesselbeheizung nach dem „Tauchsieder“-Prinzip um, und zwar tatsächlich mittels eines Pantographen auf dem Führerhausbald! Diese Versuchsloks – entstanden infolge einer kriegsbedingten Kohleknappheit – wurden jedoch schon

bald wieder ausgemustert. Trotzdem – so abwegig ist die Idee einer Elektrodampflok also gar nicht; und wir selbst waren wirklich gespannt, wie unsere Leser wohl auf den gelungenen Schnappschuß des Herrn Dörr reagieren würden. Einer hat's sogar ganz genau untersucht: Herr Walter Rosenbaum aus Wuppertal, der uns – selbstverständlich „todernst“ – schrieb:

„In seinem Bericht muß Herrn Dörr ein Fehler unterlaufen sein, wie das bei Neuheiten schon mal verständlich ist. Wenn der Tender nach dem Umbau weder Kohle noch Wasser enthält, frage ich mich doch sicher nicht ganz zu Unrecht, woher denn der reine Wasserdampf stammt, der nunmehr aus dem Schornstein quillt. Oder sollte es sich bei dem Transformator um einen neuen, einen wassererzeugenden, handeln?“

Was sagen Sie nun? Da will man andere, einem schönen alten Brauch folgend, „vergackeln“ – und fällt selber auf die Nase! Wir jedenfalls wissen nicht, wo das Wasser jetzt herkommen soll. Vielleicht aus einem Tank im Packwagen? Aus Flüssen und Seen entlang der Strecke? Um Verzeihung ob ihres profunden Unwissens bittet Ihre tiefzerknirschte

MIBA-Redaktion

Das Titelbild

zeigt Herrn Peter Nieké aus Steinach i. K. mit (v.l.n.r.) seinen drei Söhnen Axel, Peter und Hans-Jürgen vor der gemeinsamen N-Anlage, über die er heute (S. 401) und im nächsten Heft berichtet.

Heutige Beilage

Dieser Nummer ist ein Werbeprospekt der Firma **Hermann E. Sieger, Lorch/Württemberg** beigeheftet, den wir Ihrer Aufmerksamkeit empfehlen möchten.

H0-Dieseltankstelle mittlerer Größe

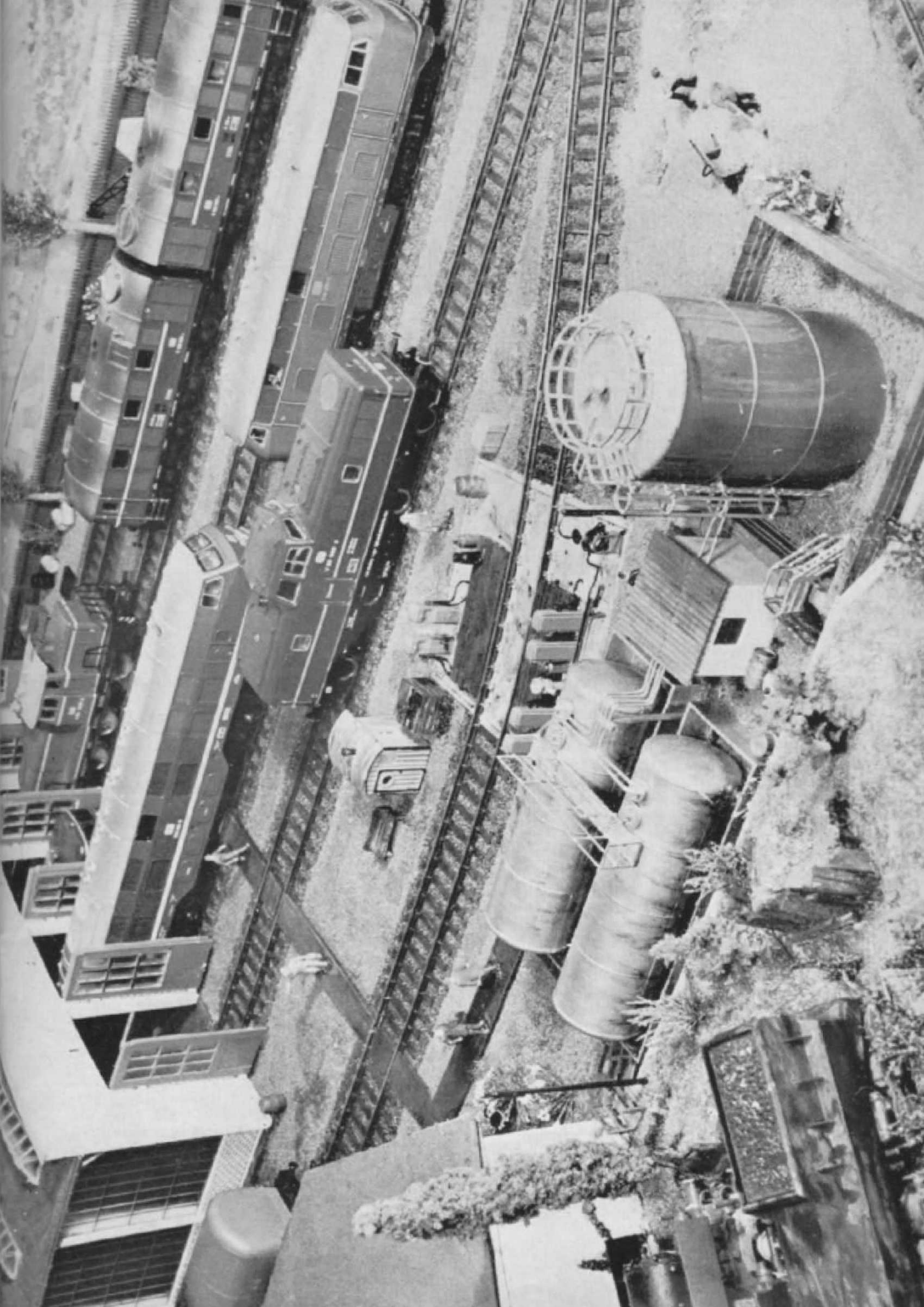
von Siegfried Tappert, Ansbach

Nachdem die Fotos zur Dieseltankstellen-BZ in Heft 13/67 von mir „geschossen“ worden sind, fühlte ich mich geradezu verpflichtet, diese Tankstelle auch im Modell nachzubauen, zumal sich das Vorbild ja im Bw meines Wohnortes Ansbach befindet. Beim Bau habe ich mich ziemlich genau an die damalige Anleitung gehalten; lediglich kleinere Abweichungen in der Gesamtanordnung wurden aus Platzgründen vorgenommen. So ist z. B. der eine Tank als Hochtank ausgeführt, was sich aber auch nicht schlecht macht (Abb. 1). Da im Bw außerdem kein Platz für ein eigenes Kesselwagen-Gleis war, befindet sich die Entleerungsstelle zum Füllen der Tanks am selben Gleis wie die Tankstelle, etwas weiter hinten zwischen den Lokschuppen (Abb. 2). Alles übrige ist aus den Abbildungen zu entnehmen; erwähnt werden soll noch, daß ich für die Tanks und Zapfsäulen Teile von Kibri-Bausätzen verwendete.

Abb. 1 (unten). Blick auf den Tankstellen-Komplex im Diesel-Bw. Im Gegensatz zu unserer Bauzeichnung in Heft 13/67 führte Herr Tappert den großen Tank (der beim Vorbild 100 000 l faßt) aus Platzgründen als Hochtank aus. Auch bei der Tankstelle selbst wurde die Anordnung von Wärterhäuschen und Koksästen etwas verändert. — Alle Bauten sind übrigens „betriebsgerecht verschmutzt“; besonders das Betonfundament der Tankstelle scheint schon durch überlaufenes Öl etc. stark in Mitleidenschaft gezogen.

Abb. 2 (rechts). Die Tankstelle nochmals aus anderer Sicht. Echte Eisenbahn- und Bw-Atmosphäre strahlt diese Abbildung aus, nicht zuletzt wegen des selbstgebaute Ringlokschuppens, bei dem Herr Tappert gleichfalls wirkungsvoll „den Zahn der Zeit“ imitierte.





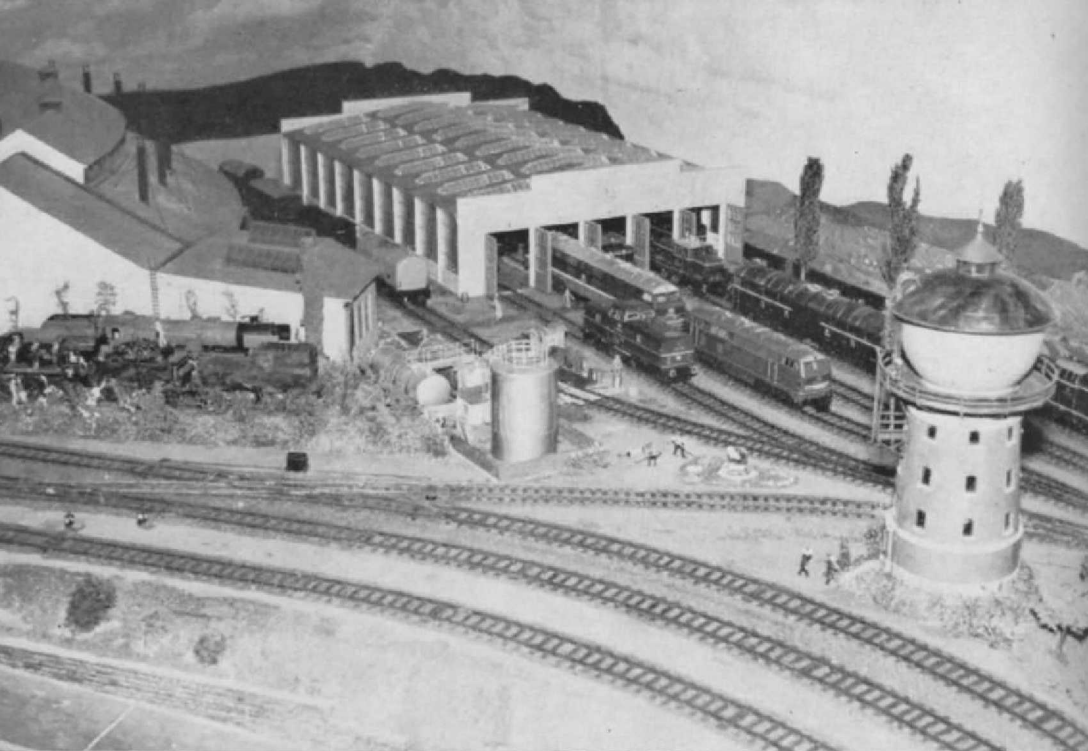


Abb. 3. Aus dieser Ansicht geht hervor, wie geschickt Herr Tappert die Dieseltankstelle in eine „tote“ Ecke einbaute. — Der Wasserturm steht übrigens etwas abseits, da im Dampflok-BW (das sich nach links anschließt) kein Platz mehr für ihn war — wie dies auch in MIBA 7/72 („Die Wasserversorgung im Bahnbetriebswerk“) angeregt wurde.

2 Tips für Gartenbahn (LGB)-Freunde von D. Stauffer, Rüdisbach/Schweiz

1. Echte Wiesen und Weiden

Wenn Sie auf Ihrer Freiland-Gartenbahn richtige grüne Matten und Alpweiden anlegen wollen, so ist gewöhnlicher Rasen kaum tauglich. Beschaffen Sie sich bei einem Friedhof-Gärtner lieber jene Pflanze, die den lateinischen Namen „*Sagina saginoides*“ oder „*Sagina procumbens*“ trägt! Die deutschsprachige Bezeichnung dieses schönen Pflänzchens hilft uns in den meisten Fällen wenig, da die Namen dafür — je nach Gegend — variieren; z. B. wird die erstere (feinere) Art „Niederliegendes Mastkraut“ genannt, die etwas gröbere, aber widerstandsfähigere Sorte wird als „Kriechendes Mastkraut“ bezeichnet. Den wohl treffendsten deutschen Namen hat man dafür in Österreich. Dort heißt die Pflanze einfach kurz „Sternmoos“, wegen ihrer winzigen, sternförmigen kleinen Blüte.

Dieses „Sternmoos“ wird nur etwa 1 cm hoch, muß nie geschnitten werden und eignet sich darum gut für Grünflächen bei Gartenbahnen. Wenige Pflänzchen auf einer Fläche verteilt, wachsen in Jahresfrist zusammen und bilden

einen niederen, herrlich grünen Teppich (winterfest).

Wenn man auf seiner Gartenbahn-Anlage auf solche Wiesen und Weiden noch einige Kühe, Pferde und Schafe in LGB-Größe (Fa. Hauser-Elastolin) setzt, dann wird man beim Anblick dieser Landschaft seine helle Freude haben. Zuweilen kommt allerdings darin auch Unkraut vor, das man dann eben beseitigen muß. Innen-Anlagen mit grünem Streupulver kennen natürlich kein Unkraut-Problem!

2. Gewässer aus Schaufensterglas

Falls Sie einmal an einer „Demonstration“ mit eingeschlagenen Schaufenstern teilnehmen, dann besorgen Sie sich ein schönes großes Stück Schaufensterglas (die Form dieses Groß-Scherbens ist absolut Nebensache). Sie streichen daheim die eine Seite des Glases (nur eine!) mit blauem Kunstharzlack und setzen den Scherben mit der (unbestrichenen) anderen Glasseite nach oben in ihre Anlage. Dann pflanzt man den „*Sagina-Rasen*“ darum, mit dito Hauser-Tieren drin. Auf den See setzen Sie einige

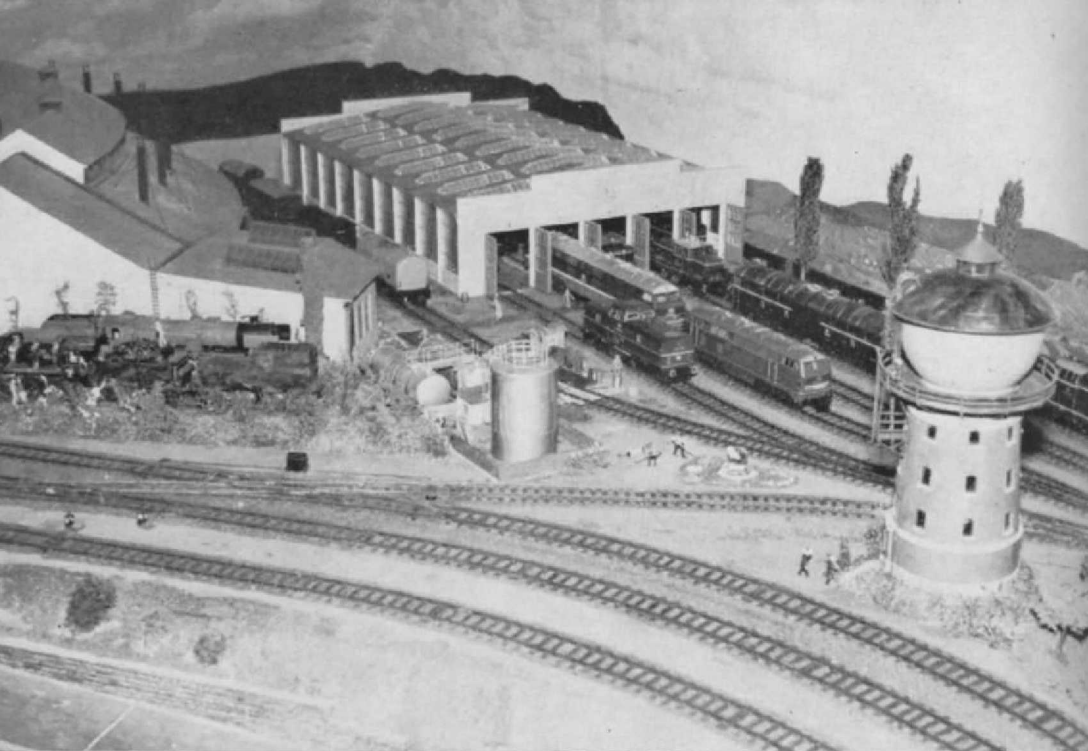


Abb. 3. Aus dieser Ansicht geht hervor, wie geschickt Herr Tappert die Dieseltankstelle in eine „tote“ Ecke einbaute. — Der Wasserturm steht übrigens etwas abseits, da im Dampflok-BW (das sich nach links anschließt) kein Platz mehr für ihn war — wie dies auch in MIBA 7/72 („Die Wasserversorgung im Bahnbetriebswerk“) angeregt wurde.

2 Tips für Gartenbahn (LGB)-Freunde von D. Stauffer, Rüdisbach/Schweiz

1. Echte Wiesen und Weiden

Wenn Sie auf Ihrer Freiland-Gartenbahn richtige grüne Matten und Alpweiden anlegen wollen, so ist gewöhnlicher Rasen kaum tauglich. Beschaffen Sie sich bei einem Friedhof-Gärtner lieber jene Pflanze, die den lateinischen Namen „*Sagina saginoides*“ oder „*Sagina procumbens*“ trägt! Die deutschsprachige Bezeichnung dieses schönen Pflänzchens hilft uns in den meisten Fällen wenig, da die Namen dafür — je nach Gegend — variieren; z. B. wird die erstere (feinere) Art „Niederliegendes Mastkraut“ genannt, die etwas gröbere, aber widerstandsfähigere Sorte wird als „Kriechendes Mastkraut“ bezeichnet. Den wohl treffendsten deutschen Namen hat man dafür in Österreich. Dort heißt die Pflanze einfach kurz „Sternmoos“, wegen ihrer winzigen, sternförmigen kleinen Blüte.

Dieses „Sternmoos“ wird nur etwa 1 cm hoch, muß nie geschnitten werden und eignet sich darum gut für Grünflächen bei Gartenbahnen. Wenige Pflänzchen auf einer Fläche verteilt, wachsen in Jahresfrist zusammen und bilden

einen niederen, herrlich grünen Teppich (winterfest).

Wenn man auf seiner Gartenbahn-Anlage auf solche Wiesen und Weiden noch einige Kühe, Pferde und Schafe in LGB-Größe (Fa. Hauser-Elastolin) setzt, dann wird man beim Anblick dieser Landschaft seine helle Freude haben. Zuweilen kommt allerdings darin auch Unkraut vor, das man dann eben beseitigen muß. Innen-Anlagen mit grünem Streupulver kennen natürlich kein Unkraut-Problem!

2. Gewässer aus Schaufensterglas

Falls Sie einmal an einer „Demonstration“ mit eingeschlagenen Schaufenstern teilnehmen, dann besorgen Sie sich ein schönes großes Stück Schaufensterglas (die Form dieses Groß-Scherbens ist absolut Nebensache). Sie streichen daheim die eine Seite des Glases (nur eine!) mit blauem Kunstharzlack und setzen den Scherben mit der (unbestrichenen) anderen Glasseite nach oben in ihre Anlage. Dann pflanzt man den „*Sagina-Rasen*“ darum, mit dito Hauser-Tieren drin. Auf den See setzen Sie einige

Kurzkuppeln von Modellfahrzeugen

von Dr.-Ing. Rainer Kühnpast, Düsseldorf

1. Einleitung

Durch die neue Kurzkupplung an den Reisezugwagen von Röwa ist das Problem der enggekuppelten Fahrzeuge wieder hochaktuell geworden. Man sollte annehmen, daß mit Erscheinen eines solchen Serienproduktes nunmehr das Problem gelöst ist. Leider trifft das noch nicht ganz zu. Es gibt zwei Gründe, sich im folgenden noch einmal ausführlich mit diesem Thema auseinanderzusetzen:

- a) Auch die Besitzer von Fahrzeugen der alten Röwa-Ausführung und anderer Fabrikate sollen am Fortschritt teilhaben können, ohne alle Fahrzeuge nun gleich ersetzen zu müssen.
- b) Die von Röwa gewählte Kulissenform der Kurzkupplungs-Kinematik ist leider noch nicht optimal. Das äußert sich darin, daß sich bei größerer Auslenkung (kleine Gleisradien) die Wagen unnötig weit voneinander trennen. Dabei entstehen zwischen den Wagen große Seitenkräfte, die bei langen Zügen zu Entgleisungen führen können. So erfreulich an sich das Erscheinen der Röwa-Kurzkupplung ist, so bedauerlich ist jedoch, daß man vor Aufnahme der Serienproduktion anscheinend keine Zeit mehr zur Ermittlung der optimalen Kulissen-Form hatte.

2. Grundlegende Zusammenhänge

Orientieren wir uns zunächst am Vorbild! Die Kombination von Seitenpuffern und mittiger Zuglasche erlaubt auch beim Vorbild nur kleine Auslenkungen, d. h. sie erfordert große Gleisradien und mäßige Gegenkurven. Bei der Modellbahn entstehen wegen der unumgänglichen kleinen Gleisradien dann die bekannten, zuletzt in MIBA 2/73 geschilderten Probleme. Systematisch betrachtet kann man bezüglich der gegenseitigen Zuordnung zweier Fahrzeuge vier Zustände unterscheiden (Abb. 1):

1. Die Gerade, d. h. beide Fahrzeuge befinden sich auf einem geraden Gleis.
2. Der Knick, d. h. beide Fahrzeuge befinden sich in einem Gleisbogen.
3. Der Versatz, d. h. beide Fahrzeuge befinden sich in einer Gegenkurve, so daß die Fahrzeuglängsachsen zwar parallel, aber gegeneinander versetzt sind.
4. Der Blitz, d. h. die Kombination von Knick und Versatz. Dieser Zustand entsteht beim Übergang von einer Geraden in einen Gleisbogen und umgekehrt.

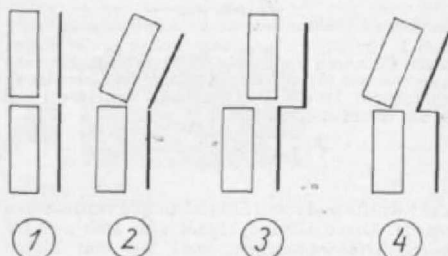


Abb. 1. Die 4 Stellungen, die zwei Fahrzeuge im Gleis zueinander einnehmen können. 1. „Gerade“, 2. „Knick“, 3. „Versatz“, 4. „Blitz“. Näheres siehe Haupttext!

Ein Kurzkupplungssystem muß die Aufgabe erfüllen, unter allen vier Zuständen eine möglichst enge Verbindung zwischen den Fahrzeugen herzustellen, ohne unter extremen Bedingungen, z. B. beim Schieben in Gegenkurven, ein gegenseitiges Verhaken zuzulassen. Die einfachste Lösung hierfür wäre, quer über die Puffer eine Art „Stoßstange“ mit abgerundeten Ecken anzubringen und die Zugkraft durch eine kräftige Zugfeder zu übertragen (Abb. 2). Eine solche Lösung würde zwar stets den kleinsten Abstand zwischen beiden Fahrzeugen bewirken, sie wäre aber nicht nur wegen des Aussehens vorbildwidrig, sondern auch praktisch unbrauchbar, weil wegen der zu übertragenden Zugkraft eine mindestens ebenso große Federvorspannung nötig wäre, die besonders beim Schieben eines Zuges entsprechend große Reibungs- und Ver-

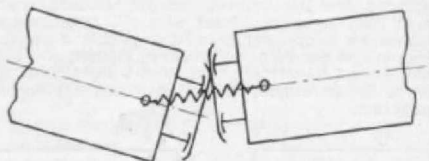


Abb. 2. Diese Lösung einer Kurzkupplung mit „Stoßstange“ vor den Puffern und kräftiger Feder zur Zugkraft-Übertragung ist nur für kurze Triebwagenzüge geeignet.

billige Zelluloid-Schwäne, -Enten und ein Segelboot. Dieser Anblick wird Sie derart faszinieren, daß Sie von nun an nie mehr in langen Kolonnen an die Adria fahren werden. Sie werden

den Urlaub nun an ihrem eigenen Privatsee verbringen, dort ihre selbstgekochten Spaghetti verzehren und auch den „Vino Chianti“ dort trinken!