

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

27. JAHRGANG
JANUAR 1975

1

MIBA

Miniaufbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg - Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter

Werner Walter Weinstötter

Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 26

Klischees

MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 3,50.
Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und
Verpackung)

Auslandspreise

Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4,95 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
30 öS, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1,60 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Bankverbindung

Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 293 644

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Druck

Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 2/75

ist ca. 18. 2. in Ihrem Fachgeschäft.

„Fahrplan“

„Mittelleiter“ nun auch beim Vorbild?	3
Neu von Simutronik: Gleichrichter- und Diodenvorsatz	5
Plädoyer für die 042 (ex BR 41 01)	6
Dem System treu geblieben ... (H0-Motive Wingen, Krefeld)	10
Eine Frage von Allgemeininteresse: Warum Extra-Preislisten?	11
Sie fragen — wir antworten: Gleichzeitiger Betrieb von Gleich- und Wechselstromloks	12
Bahnhofsvorplatz mit „Großstadt-Image“	14
Spezial-Kraftfahrzeuge im Maßstab 1:87	21
Das Philips-Mehrzugsystem EZR	22
Das elektronische Philips-Blockstellensystem EBS	24
„Petri Heil“ im Schnelltriebwagen	27
„Der Anfang ist gemacht!“ (N-Anlage Stillfried, Kolbermoor)	28
Schmalspur-Dampftriebwagen Nr. 31 der Ruhr-Lippe Kleinbahnen (BZ)	30
Meine Umsetzanlage N/Nm	32
„Wadköping“ — die H0-Anlage Elgh, Falkenberg/Schweden	37
Meine selbstgebaute P 10	40
So entstand meine BR 39	42
„Aktion Resteverwertung“: Oldtime-Laternen in H0	43
mini-club-Wettbewerb in Hamburg	44
Meine N-„Küchentisch“-Modelle: „Schienenzepp“ und „Adler“	45
Der „Schienenzeppelin“ und sein „Vorläufer“ (Dringos-Propellerwagen)	47

Titelbild

Mit der BR 042 ins neue Jahr fahren — das kann auch heute noch die Bundesbahn, nicht aber der Modellbahner. Auf S. 6 beginnt Walter Schiers „Plädoyer“ für ein Großserien-Modell dieser wuchtigen Universal-Dampfloks.

(Titelbild: K. D. Holzborn, Heilbronn)



Diesem Heft liegt das Inhaltsverzeichnis für Band 26/1974 bei

„Mittelleiter“ nun auch beim Vorbild?



Abb. 1. Die neue „Mittelschiene“ in einem Gleis der Münchner S-Bahn.

Wer hätte das gedacht — daß nach der Vorstellung von Gleisovalen beim Vorbild (MIBA 5/74) nun noch eine ganz modellspezifische Sache bei der „großen“ Eisenbahn eingeführt wird?

Nun, daß die DB von jeher schon der Fa. Märklin zugetan ist und mit Wechselstrom fährt, ist ja hinlänglich bekannt (oder war's umgekehrt?). Daß sie aber nun noch eine Mittelschiene einführt (Abb. 1), da müssen die Zweischienen-Modelleisenbahner doch erheblich protestieren! Das einzig Beruhigende ist, daß andererseits auch Märklin dabei „verkohlt“ wird. Da hat man's dort doch endlich geschafft, den durchgehenden Mittelleiter abzuschaffen und

dafür Pukos einzubauen — und was macht die DB? Baut einen durchgehenden Mittelleiter — zwar nicht sehr lang, aber immerhin einen durchgehenden Mittelleiter...!

Nun, Spaß beiseite! Es handelt sich hier um einen ersten Versuch, über den bisher noch wenig veröffentlicht worden ist, so daß die MIBA-Leser mit zu den ersten gehören, die von diesem Versuch erfahren. Zunächst fällt auf, daß mit dem Einbau der „Mittelschiene“ auf den Bahnsteigen weitauslegende Tragarme für Fernsehkameras (Abb. 5) montiert wurden. Und damit ist das Rätsel schon fast gelöst. Es handelt sich um ein völlig neues Prinzip zur Überwachung des Geschehens am Bahnsteig. Mit wenigen Worten gesagt:

Zwei oder drei am Bahnsteig festmontierte Kameras „schauen“ am haltenden S-Bahnzug entlang. Das, was sie „sehen“, wird über eine spezielle Antenne — über die bewußte Mittelschiene — zum Fahrzeug gesendet. Im Führerstand des Triebzuges sind entsprechende Fernsehapparate (sog. Monitore) angebracht, die diese Bilder wiedergeben. Der Triebfahrzeugführer hat also die Möglichkeit, mit einem Blick das Geschehen am Bahnsteig zu überblicken. Er kann sich selbst überzeugen, ob z. B. noch Reisende beim Einsteigen sind, oder ob er die Automatik-Türen bereits schließen kann. Daß mit Einführung dieser Neuerung der S-Bahnbetrieb noch zügiger, sicherer und kundenfreundlicher werden kann, ist leicht vorstellbar. Außerdem läßt sich damit sogar noch eine erhebliche Personaleinsparung verwirklichen.

Wie gesagt, es ist derzeit ein Großversuch,

Abb. 2. Um ein Verbiegen der „Mittelschiene“ (Antenne) durch die Ausdehnung bei Wärme zu vermeiden, wird die gesamte Anordnung mit ziemlicher Kraft (einige hundert kg) abgespannt. Für Nachbau-Interessenten: Der Antennenständer ist schwarz, die Lochschiene aus blankem Metall und die Spannselle sind gelb.



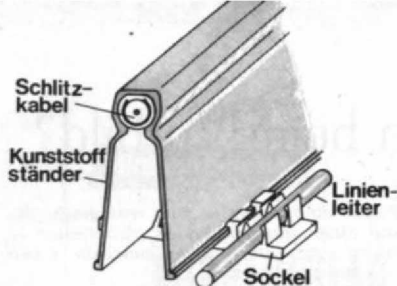


Abb. 3. Schnitt durch die Sendeantenne (Zeichnung vom Verfasser). Als Tragelement dient ein Spezial-Kunststoffprofil, in dessen oberem Ende der Schlitzleiter eingebettet ist. Mit speziellen Sockeln wird das ganze auf den Schwellen befestigt.

der auf der S-Bahnlinie S 6 von München nach Tutzing am Starnberger See durchgeführt wird. Mit den erforderlichen Empfangseinrichtungen und Monitoren ist bis jetzt ein Triebwagen — der 420 002 — ausgerüstet. In Kürze soll der Versuch ausgeweitet werden; es sollen weitere 39 ET 420 mit Monitoren ausgerüstet werden.

Abb. 4. Der Führerstand des ET 420 002 mit probeweise montierten Monitoren. Das kleine Pult vor den Monitoren enthält die Bedienungseinrichtungen für den Zugbahnfunk.



Abb. 5. Eine der Fernsehkameras am Bahnsteig. Bis zu drei dieser Kameras „schauen“ am Zug entlang. Für eine H0-Modellausführung könnte man evtl. die Kibri-Scheinwerfer Nr. 5845 verwenden.

Wie die Führerstand-Aufnahme Abb. 4 zeigt, sind derzeit zwei Monitore installiert. Im endgültigen Ausbau wird jeder Führerstand drei Monitore erhalten, die die Bilder der maximal drei Fernsehkameras am Bahnsteig wiedergeben.

Für die speziell Interessierten noch einige weitere Angaben: Bei den Fernsehkameras handelt es sich um serienmäßige Geräte in wetterfester Ausführung mit lichtstarken Teleobjektiven und Blendensystem. Die Videosignale dieser Kameras werden mit einer Trägerfrequenz im Bereich von 48 bis 67 MHz (Megahertz) moduliert. Die dazu erforderlichen Einrichtungen befinden sich in Schränken zwischen den Gleisen (Abb. 6). Von hier wird die Sendeantenne in Gleismitte gespeist. Es handelt sich dabei um einen sog. „Schlitzleiter“, ein Koaxialkabel, dessen äußerer Leiter — der Schirm — auf der gesamten Länge einen Schlitz enthält. Durch diesen Schlitz erhält man eine Richtwirkung der abgestrahlten Signale. Um mit möglichst geringer Sendeleistung arbeiten



Abb. 6. Der Modulator-Schrank zwischen den Gleisen; dies ist der eigentliche „Fernsehsender“.

zu können, wird dieser Schlitzleiter aufgeständert, wodurch ein ganz geringer Abstand zwischen Sendeantenne (Mittelleiter) und Empfangsantenne (unterm Zug) nötig wird.

Die erwähnte, speziell für diesen Einsatz ent-

wickelte Empfangsantenne befindet sich an einem Drehgestell des Fahrzeugs und empfängt im Nahbereich des Schlitzleiter-Strahlungsfeldes die Fernsehsignale. Entsprechende Demodulatoren im Fahrzeug bilden wieder Videosignale, die auf den Monitoren das Fernsehbild erzeugen. Zu bemerken ist noch, daß die gesamte Bahnsteigeinrichtung erst vom ein-fahrenden Zug eingeschaltet und beim Verlassen des Bahnhofts wieder ausgeschaltet wird (Näherungsschalter). Durch eine besondere Schaltung werden die Fahrzeugmonitore auf der Strecke „dunkelgesteuert“, d. h. wenn kein brauchbares Bild empfangen wird, bleibt der Bildschirm schwarz.

Soweit das Vorbild, daß sich diese DB-Neuerung nicht auf die Modellbahn übertragen läßt, ist sicher. Und dennoch läßt sich für den Modellbahnbetrieb einiges ableiten. Eine Nachbildung der schwarzen Mittelschienen-Antenne läßt sich sicherlich leicht herstellen. Verwendet man hierzu Metall, hat man im Bereich der Bahnsteige einen zusätzlichen Leiter zur Verfügung, der allen möglichen Zwecken dienen kann. Man denke dabei an die Möglichkeit, mit dieser „Mittelschiene“ eine Gleisbesetzmeldung zu realisieren oder z. B. am Bahnsteig stehende Züge zu beleuchten. Eine andere Möglichkeit wäre auch die Verwendung von Widerstands-draht (Konstantan), um ein langsames Bremsen und Anfahren der Züge zu erreichen. Entsprechende Stromabnehmer an den Fahrzeugen müßten natürlich eingeplant werden.

Wie dem auch sei bzw. auf welche Ideen ein Bastler auch kommen mag — auf keinen Fall jedoch sollte man dabei vergessen, auf den Bahnsteigen Nachbildungen der Fernsehka-meras aufzustellen!

geba

Neu von Simutronik ist dieser Gleichrichter-Vorsatz

(zu DM 38.—) zur Umrüstung von Wechselstrom-Trafos auf Gleichstrom mit zusätzlicher Halbwellenschaltung für Rangierfahrten. Dem auf 6 A ausgelegten Gleichrichter können selbst hohe Kurzschlußströme nichts anhaben; aufgrund der hohen Belastbarkeit konnten Schutz-widerstände entfallen, wodurch Märklin-Loks auch im Gleichstrombereich einwandfrei um-geschaltet werden können. Das Gerät wird mit Steckern am Trafo angeschlossen; bahnsseitig stehen dann wahlweise Gleichstrom, Halbwellen-Gleichstrom und Wechselstrom zur Ver-fügung. Weiterhin liefert Simutronik jetzt den bereits in der Geräusch-01 (Heft 11/74) verwen-deten Diodenvorsatz zur Fahrspannungsver-minderung (um 1,6 V bei 0,2 A und 1,9 V bei 1 A) auch einzeln; der ca. 1,5 x 1,5 x 0,3 cm große Vorsatz läßt sich auch in kleinere H0-Loks einbauen und kostet als Viererpackung DM 20.—.

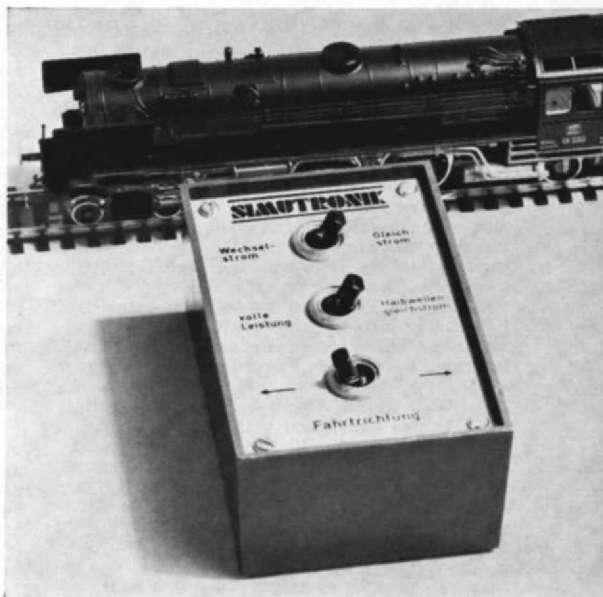




Abb. 6. Der Modulator-Schrank zwischen den Gleisen; dies ist der eigentliche „Fernsehsender“.

zu können, wird dieser Schlitzleiter aufgeständert, wodurch ein ganz geringer Abstand zwischen Sendeantenne (Mittelleiter) und Empfangsantenne (unterm Zug) nötig wird.

Die erwähnte, speziell für diesen Einsatz ent-

wickelte Empfangsantenne befindet sich an einem Drehgestell des Fahrzeugs und empfängt im Nahbereich des Schlitzleiter-Strahlungsfeldes die Fernsehsignale. Entsprechende Demodulatoren im Fahrzeug bilden wieder Videosignale, die auf den Monitoren das Fernsehbild erzeugen. Zu bemerken ist noch, daß die gesamte Bahnsteigeinrichtung erst vom ein-fahrenden Zug eingeschaltet und beim Verlassen des Bahnhofts wieder ausgeschaltet wird (Näherungsschalter). Durch eine besondere Schaltung werden die Fahrzeugmonitore auf der Strecke „dunkelgesteuert“, d. h. wenn kein brauchbares Bild empfangen wird, bleibt der Bildschirm schwarz.

Soweit das Vorbild, daß sich diese DB-Neuerung nicht auf die Modellbahn übertragen läßt, ist sicher. Und dennoch läßt sich für den Modellbahnbetrieb einiges ableiten. Eine Nachbildung der schwarzen Mittelschienen-Antenne läßt sich sicherlich leicht herstellen. Verwendet man hierzu Metall, hat man im Bereich der Bahnsteige einen zusätzlichen Leiter zur Verfügung, der allen möglichen Zwecken dienen kann. Man denke dabei an die Möglichkeit, mit dieser „Mittelschiene“ eine Gleisbesetzmeldung zu realisieren oder z. B. am Bahnsteig stehende Züge zu beleuchten. Eine andere Möglichkeit wäre auch die Verwendung von Widerstands-draht (Konstantan), um ein langsames Bremsen und Anfahren der Züge zu erreichen. Entsprechende Stromabnehmer an den Fahrzeugen müßten natürlich eingeplant werden.

Wie dem auch sei bzw. auf welche Ideen ein Bastler auch kommen mag — auf keinen Fall jedoch sollte man dabei vergessen, auf den Bahnsteigen Nachbildungen der Fernsehka-meras aufzustellen!

geba

Neu von Simutronik ist dieser Gleichrichter-Vorsatz

(zu DM 38.—) zur Umrüstung von Wechselstrom-Trafos auf Gleichstrom mit zusätzlicher Halbwellenschaltung für Rangierfahrten. Dem auf 6 A ausgelegten Gleichrichter können selbst hohe Kurzschlußströme nichts anhaben; aufgrund der hohen Belastbarkeit konnten Schutz-widerstände entfallen, wodurch Märklin-Loks auch im Gleichstrombereich einwandfrei um-geschaltet werden können. Das Gerät wird mit Steckern am Trafo angeschlossen; bahnsseitig stehen dann wahlweise Gleichstrom, Halbwellen-Gleichstrom und Wechselstrom zur Ver-fügung. Weiterhin liefert Simutronik jetzt den bereits in der Geräusch-01 (Heft 11/74) verwen-deten Diodenvorsatz zur Fahrspannungsver-minderung (um 1,6 V bei 0,2 A und 1,9 V bei 1 A) auch einzeln; der ca. 1,5 x 1,5 x 0,3 cm große Vorsatz läßt sich auch in kleinere H0-Loks einbauen und kostet als Viererpackung DM 20.—.

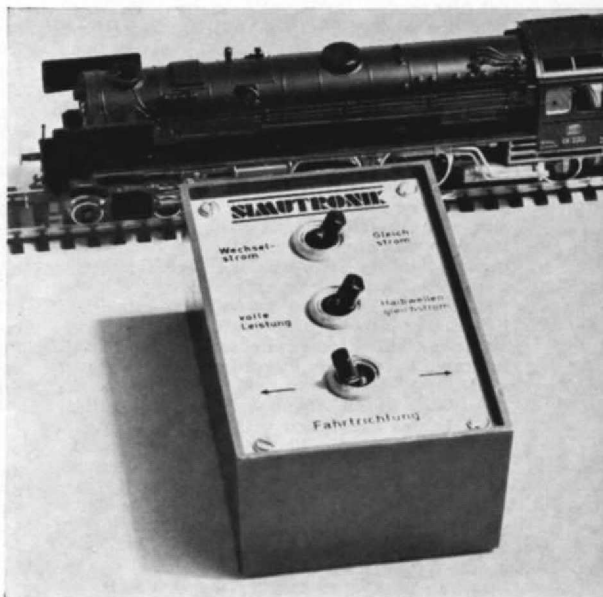




Abb. 1. Für diese Loktype, die als H0-Modell erscheinen sollte, bricht Walter Schier heute eine Lanze: die BR 042 (ex BR 41 Ö1). Hier die 042 096-8 vor einem Nahgüterzug in Elbergen; daß sich diese ursprünglich für den schnellen Güterzugdienst konzipierte Lok aber auch auf anderen Gebieten bewährte, geht aus dem Haupttext und aus Abb. 2-4 hervor.
(Foto: Walter Schier, Nördlingen)

Plädoyer für die BR 042 (ex 41 Ö1)

Viele Liebhaber der großen und kleinen Eisenbahn zieht es immer wieder nach Norden, zur Bundesbahnstrecke 280, auf der zwischen Rheine und Norddeich die letzten Schnellzug-Dampflokomotiven der DB nach und nach ihren Geist aushauchen. Neben der Reihe 012 (ex 01st Ö1) erlebt man dort auch die beiden Ölfeuerungs-Typen der Reihen 042 und 043 sowie zusätzlich die 044 (ex 41 Ö1, 44 Ö1 und 44 Kohle) im Einsatz. Tag und Nacht pendeln die zumeist außerordentlich gut gepflegten, schwarz und rot glänzenden Güterzuglokomotiven zwischen dem Emdener Hafen, den Ol Raffinerien und anderen Industriestandorten des Emslandes und Rheine, wo die elektrische Traktion in Richtung Süden beginnt.

Den Nur-Eisenbahnfreund erfüllt solches Treiben mit Wonne, aber der Auch- oder Nur-Modellbahner würde sich am liebsten einen Trauerflor anheften, wenn er Wirklichkeit und H0-Modellangebot vergleicht. Nachdem nun bei Märklin die BR 044 „gestorben“ ist, präsentiert sich die Modellbahnlandschaft öder als die Strecken des großen Vorbilds: An heute noch verwendeten Strecken-Güterzuglokomotiven mit Schlepptender gibt es nurmehr die Reihe 050—053 (ex BR 50 in versch. Varianten) bei Fleischmann und bei Märklin, wobei Zweischienen-Gleichstromer, die am Märklin-Modell Interesse haben, zum Privat-Umbau gezwungen sind.

Auffällig im H0-Angebot erscheint außerdem das Fehlen jeglichen Ölfeuerungs-Modells. Wahrscheinlich üben hier die Großfirmen Rücksicht gegenüber den Kleinserien- und Bauteile-Herstellern, was moralisch gerechtfertigt erscheint, denn in einem Umrüstsatz für die Reihe 012 stecken doch erhebliche Investitionen. Für

den Umbau von 044 auf 043 liefern Günther und M + F entsprechende Teile, die jedoch nichts mehr nützen, wenn das Märklin-Modell bald vom Markt verschwunden ist. Und ZUBA hat die 042 ins Programm genommen. Leider besitzt nicht jeder Modellbahner den entsprechenden Geldbeutel für solch ein — sehr schönes — Kleinserienmodell.

042 — schon zweimal tauchte sie hier auf. Die ölgefeuerte 41er läßt einen mit Wehmut daran denken, daß Fleischmann einst die kohlegefeuerte Ursprungsausführung der 41 in seinem Modellprogramm führte — und dann durch die Reihe 50 ersetzte. Was hätte näher gelegen, als die 042 aufzulegen, die seit jeher mehr war als nur eine bloße Schnellfahr-Güterzuglokomotive? Würden unsere „Großen“ nicht immer aneinander vorbei produzieren, hätte der Modellbahner von Märklin dann einmal die 043 und von Trix die 050 erwarten dürfen. Aber bleiben wir bei der 042, über deren Vielseitigkeit allenthalben in der Literatur nachgelesen werden kann. Speziell auf den aus Raumgründen und Emotionen heraus so häufigen Mittelgebirgs-Anlagen darf die 41er als ideale Schnellzug- und Eilzuglokomotive gelten.

Die Wirklichkeit zeigt, daß sich die Reihe 41 in allen Variationen (mit dem Günther-03-Kessel ließe sich aus der 042 eine 041 herstellen; und nicht nur Kessel, sondern auch Führerhaus, Schleppachse und Schlepptender der Märklin-

Abb. 2. Auch im Schnellzugdienst machte sich die BR 41 nützlich; hier die 41 116 (Altbaukessel) vor einem Schnellzug auf der Main-Weser-Bahn bei Cölbe.
(Foto: Bellingrodt)

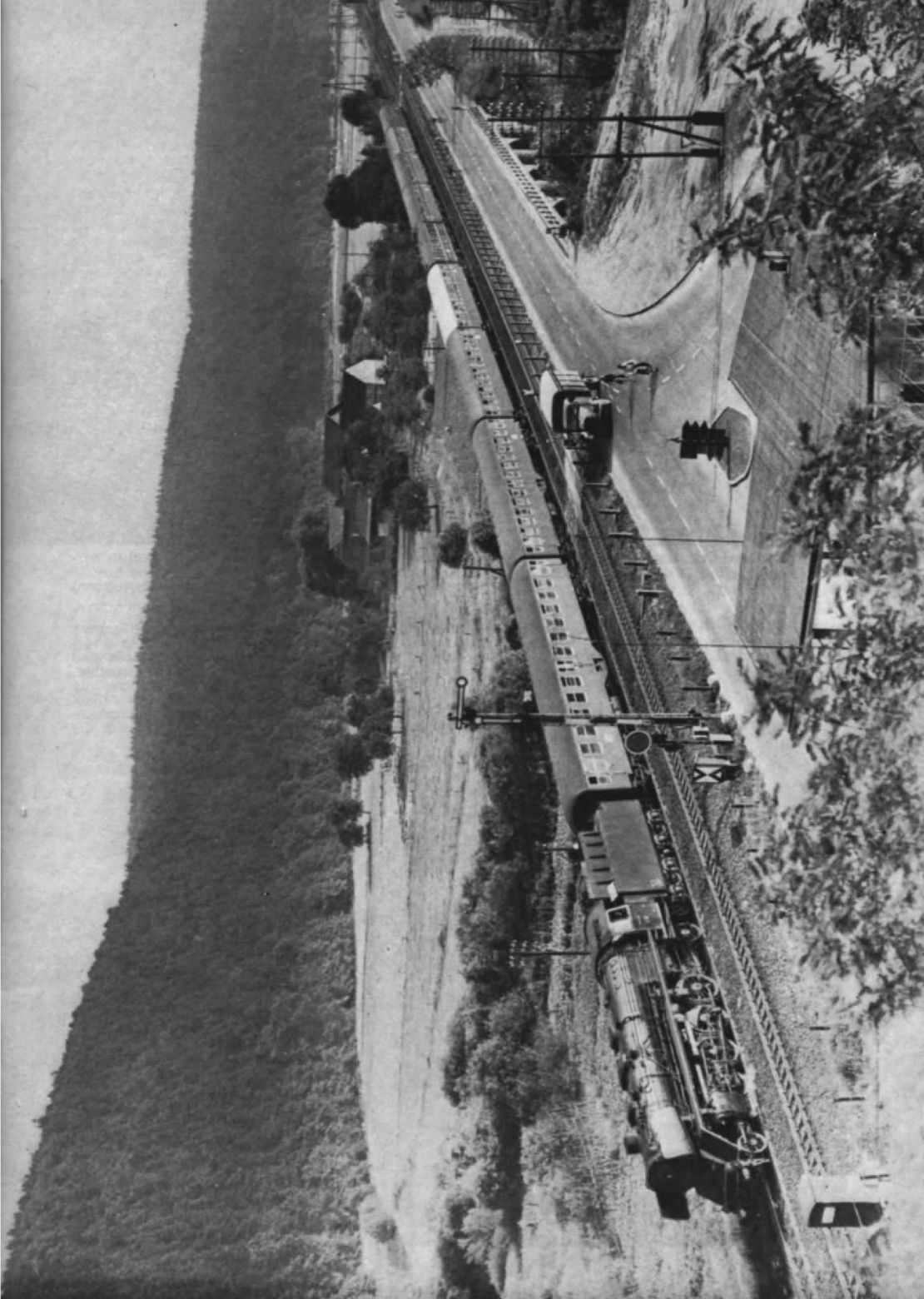
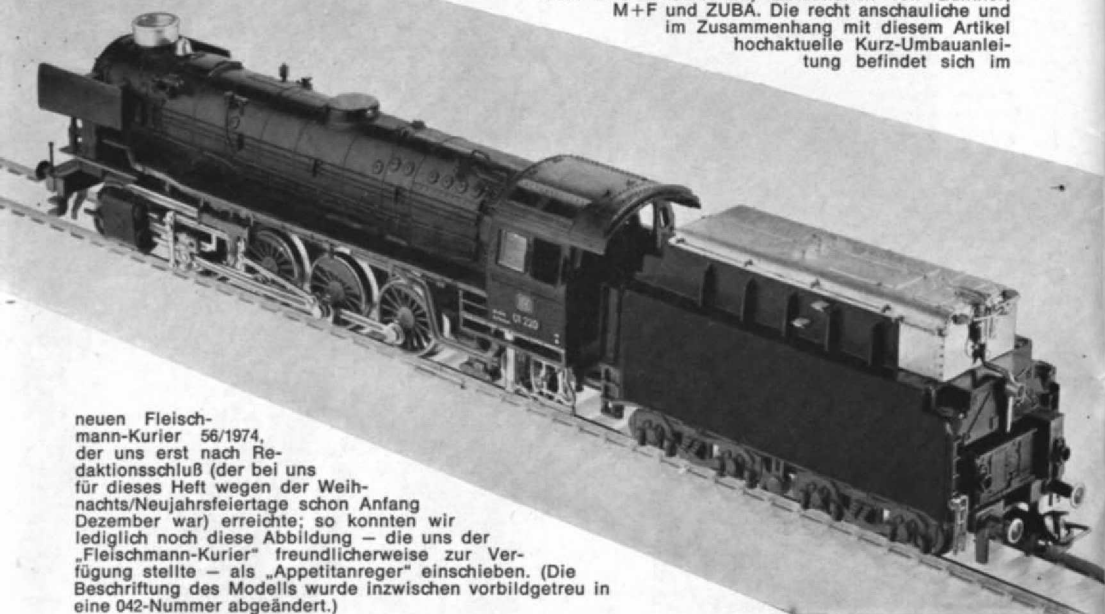




Abb. 3. Aus dieser Aufnahme geht das kraftvolle Aussehen der Neubaukessel-41 besonders deutlich hervor: die kohlegefeuerte 41 293 setzt im Bahnhof Wanne-Eickel einen Güterzug in Bewegung.
(Foto: K. D. Holzborn, Heilbronn)

Abb. 4. Eine BR 042 in H0, gebaut von Herrn Rudi März aus Nürnberg unter Verwendung eines Fahrgestells der Fleischmann-65 und verschiedenen Teilen der Fleischmann-01 und -50, sowie (auf dem Bild unlackierten) Zurüstteilen von Günther, M+F und ZUBA. Die recht anschauliche und im Zusammenhang mit diesem Artikel hochaktuelle Kurz-Umbauanleitung befindet sich im



neuen Fleischmann-Kurier 56/1974, der uns erst nach Redaktionsschluß (der bei uns für dieses Heft wegen der Weihnachts-/Neujahrsfeiertage schon Anfang Dezember war) erreichte; so konnten wir lediglich noch diese Abbildung – die uns der „Fleischmann-Kurier“ freundlicherweise zur Verfügung stellte – als „Appetitanreger“ einschieben. (Die Beschriftung des Modells wurde inzwischen vorbildgetreu in eine 042-Nummer abgeändert.)