

DM 3.50

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

27. JAHRGANG
APRIL 1975

4

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Splittlerortgraben 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 5/75

Ist ca. 20. 5. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

„Am laufenden Band“ . . .	267
Lindtram-Straßenbahngleise	268
Das Vorbild als Vorbild:	
„Porto Trindade“	270
Einfaches Prüfgerät für Dioden und Transistoren	274
Die Renovierung meiner Trix-Anlage (H0-Anlage Gremmer, Landshut)	276
Am Rande der Messe entdeckt: Modernes Tele-Spiel von Philips	278
„Finden Sie Autos im Straßengraben so schön?“	279
„Keine Angst vor Spinnen“: Die Anfertigung einer Oberleitungsspinne im Modell (2. Teil)	282
Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Frühjahrmesse '75	288
IC-Probleme (zur Serie „Schaltungstechnik für Gleisbildstellpulte“)	289
Eine Reise nach Schrägenstein (1. Teil) (H0-Anlage Kobschätzky, Witten)	291
„Große Klasse“ — Spur I-Lokmodelle des Herrn Fazler	300
Kleine Lötgarner von Jansen	303
Wildbads entwichene Weichen (zu 2/75)	303
Meine Schmalspur-Anlage (H0e-Teilstück Geißler, Darmstadt)	304
Abstecher in N (N-Anlage Sandvoss, Gerlingen)	305
Drehscheibe für die L.G.B.	307
0-Bauteile der Firma Markscheffel	308
Unsere Bauzeichnung: 750 mm-Schmalspur-Diesellok der KOK	308
Mein Modell der V 12 der KOK	310
„Tag der offenen Tür“ auf einem Bundeswehr-Flughafen (Preiser-Motiv)	310

Titelbild

Man muß schon sehr genau hinsehen, um die BR 71 und den Wasserkran als Modelle zu identifizieren — als Supermodelle im I-Maßstab 1:32, gebaut von Herrn Fazler aus Freiburg. Weitere Leckerbissen finden Sie auf S. 300—302.

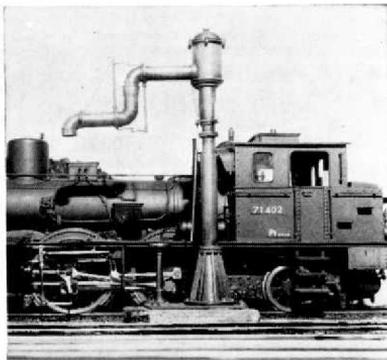


Abb. 1. WeWaW und mm ließen es sich nicht nehmen, auch einmal mit der Zimmermannschen Dampfbahn zu fahren. Gleich wird es losgehen: Auf dem Führersitz heizt OSTRÄ ordentlich ein, fachmännisch beobachtet von einem der Gebrüder Zimmermann. Jetzt den Regler auf und . . .



„Am laufenden Band“...

... dampfte auf dem Nürnberger Messe-gelände die Zimmermann'sche 5"-Bahn hin und her — und meistens saß, nein thronte auf dem Führersitz — stolz wie ein Spanier — unser langjähriger Mitarbeiter OSTRÄ. Otto Straznicky ist dem „Live Steam“ mittlerweile nachgerade verfallen und in der wachsenden Dampfbahner-Gilde „bekannt wie ein bunter Hund“. Ein Millionenpublikum indes kennt ihn

seit der vorletzten Carell-Show „Am laufenden Band“: Da dampfte OSTRÄ am Schluß der Vorstellung mit einem ganzen Zug durch (Schaum-)Schnee, um die Hauptgewinner und die Preise abzutransportieren!

Schade, daß die Hektik am Schluß der Sendezeit Rudi Carell keine Zeit mehr ließ, unseren telegenen OSTRÄ und sein Hobby näher vorzustellen!

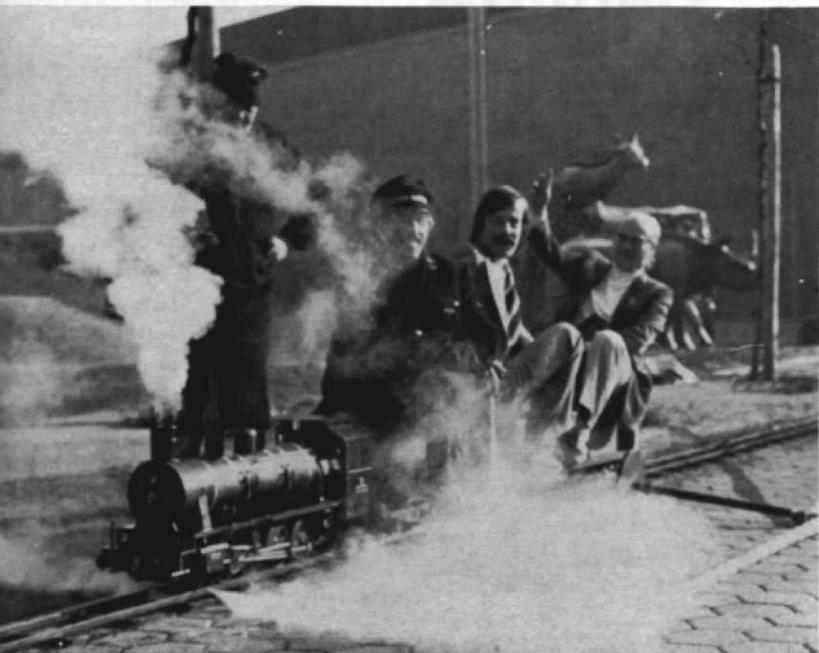


Abb. 2. . . . ab geht die Post, nachdem WeWaW per Handzeichen den Abfahrtauftrag erteilt hat. Mit zischendem Zylinderabdampf zieht die BR 55 davon und WiWeW (als Fotograf) hat das Nachsehen!

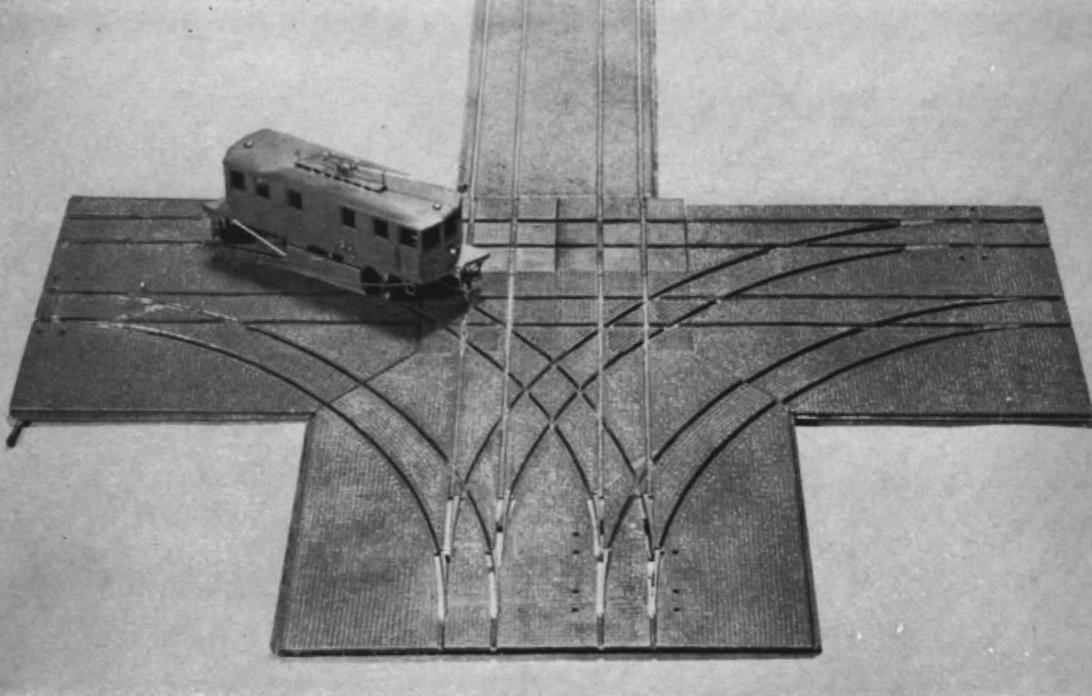
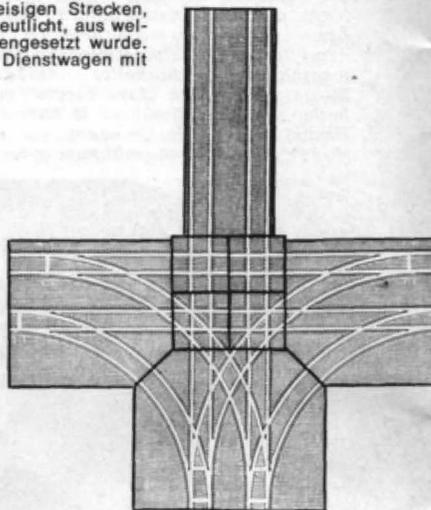


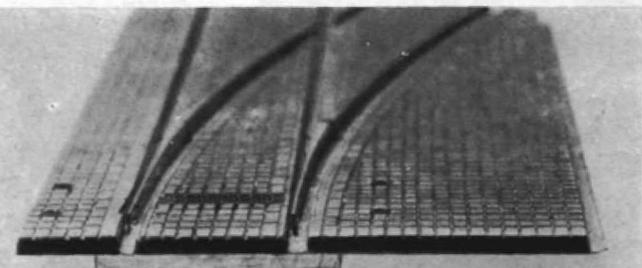
Abb. 1 u. 2. Eine Kreuzung samt Abzweigung von zwei zweigleisigen Strecken, gebildet aus den Strab-Gleiselementen von Lindtram. Abb. 2 verdeutlicht, aus welchen Elementen (insgesamt 8) diese komplizierte Figur zusammengesetzt wurde. Das Strab-Modell stammt übrigens von Fairfield und stellt einen Dienstwagen mit Kehrbürsten dar (US-Vorbild).

Straßenbahn- Rillenschienen von LINDTRAM

So also sehen die H0-Straßenbahn-Rillenschienen aus, von denen wir in Heft 1/75 im Zusammenhang mit dem Bahnhofsvorplatz-Artikel des Herrn Salle gesprochen haben und die in Kleinserie von Herrn P. A. Lind, Örebro/Schweden, hergestellt werden. Im Grunde genommen handelt es sich um geätzte Zinkplatten (wie sie zur Herstellung von Klischees verwendet werden), in welche die Schienenrillen eingefräst sind. Die Idee ist eigentlich verblüffend einfach und die Ausführung recht ansprechend: In die 2 mm dicken Zinkplatten ist eine Kopfstein-



◀ Abb. 3. Bei dieser Aufnahme von einer einfachen Weiche des Lindtram-Systems ist deutlich erkennbar, wie die Rillenschienen 1,8 mm tief in die 2 mm dicken und mit Pflaster-Struktur geätzten Zinkplatten eingefräst sind.



pflaster-Struktur eingätzt, inklusive etwas größerer Randsteine neben den Schlenen. Die Schlenenrillen selbst sind 1,8 mm tief und werden lt. Angabe des Herstellers von folgenden Strab-Modellen anstandslos durchfahren: Fairfield, Hamo, Liliput und Rivarossi.

Aufgrund der Fertigungsart ist es bei diesem Gleismaterial erstmals möglich, auch sehr komplizierte Weichen- und Kreuzungsformen herzustellen, deren Bau bisher auf nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten stieß: doppelgleisige Abzweigungen in Y-Form, Dreiweg-Weichen, Vierfachkreuzungen etc. (siehe Bild) — Gleisbilder also, die eigentlich für Straßenbahnen (z. B. bei Bahnhofsvorplätzen mit Wendeschleifen etc.) typisch sind, bislang aber kaum zu verwirklichen waren. Da natürlich bei diesen Gleis- und Weichenformationen mit ihren -zifachen Überkreuzungen und Überschneidungen kein Zweischienen-System möglich ist — wegen der hierzu erforderlichen Herzstück-Isolierstellen etc. und des unverhältnismäßig hohen Schaltungsaufwands — sind die Gleise nur in echtem Oberleitungsbetrieb befahrbar, d. h. der gesamte Gleiskörper fungiert als „Masse“. Ein echter Zweizugbetrieb ist aber neuerdings dadurch möglich, daß man einen (zweiten) Strab-Zug mit dem soeben erschienenen Trix-e.m.s.-Baustein ausrüstet. Eine dritte Strab könnte vielleicht — je nach den Gegebenheiten — jeweils gleichzeitig mit der ersten fahren, vorausgesetzt, daß beide wirklich synchron laufen und nicht eine der beiden schneller bzw. langsamer.

Doch zurück zu den Lindtram-Rillenschienen:

Geliefert werden die Gleis- und Weichenstücke als Platten unterschiedlicher Größe (siehe z. B. Abb. 2), die entsprechend zusammengesetzt werden. Die Befestigung auf der Grundplatte erfolgt durch Kleben; zur elektrischen Verbindung der Teile untereinander empfiehlt der Hersteller, die Stoßkanten durch Abfeilen evtl. vorhandener Grate etc. zu glätten und dann zu löten. Wir haben dem Hersteller vorgeschlagen, seitlich an den Teilen kleine Lötösen anzubringen, damit die Gleisstücke einfach durchverbunden werden können; ob man darauf eingeht, steht noch nicht fest, ebenso die Realisierung einer weiteren MIBA-Anregung:

Die bislang aus bedruckter Pappe bestehenden „Füllstücke“ ohne Schienen zum Anpassen der Gleisstücke an Bürgersteige etc. sollten gleichfalls aus geätzten Zinkplatten bestehen, da die Pappe sich doch farb- und strukturmäßig zu auffällig abhebt. Der höhere Preis dürfte in Anbetracht der ohnehin recht hohen Kosten für dieses Gleissystem nicht allzusehr ins Gewicht fallen. Bislang kostet nämlich z. B. ein 18 cm langes Doppelgleisstück schon DM 15,10; und für die in den Abb. 1 u. 2 gezeigte Formation sind insgesamt mehr als DM 100,- zu berappen. Evtl. können diese — kleinserienbedingten — Preise bei größerer Nachfrage noch gesenkt werden. Für einen Straßenbahn-Fan dürften diese Straßenstücke mit echten Rillenschienen sicher das „Non plus ultra“ darstellen und „Ultra-Artikel“ kosten eben seit eh und je ihr Geld.

Noch ein Wort zu den Weichen: Hier sind die Zungen als entsprechend gefrästes Plättchen eingesetzt; als Antrieb wird der von Peco oder ein entsprechend anderer (REPA, RBEV o. ä.) mit gekürztem Stelldraht empfohlen. Geliefert werden die Weichen in 4 Ausführungen: mit Antrieb, ohne Antrieb und als antriebslose Federweiche mit Anschlag geradeaus oder abzwelgend.

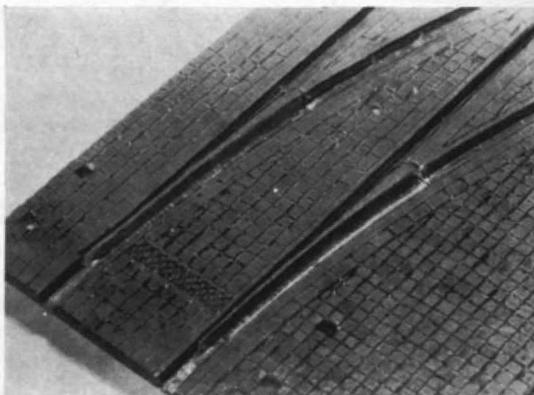


Abb. 4. Diese Nahaufnahme der Zungenpartie einer einfachen Weiche zeigt, wie exakt das Lindtram-Gleissystem gearbeitet ist; dafür ist es auch (z. Z. jedenfalls noch) nicht gerade billig und diese einfache Weiche kostet ohne Antrieb schon DM 26,-.

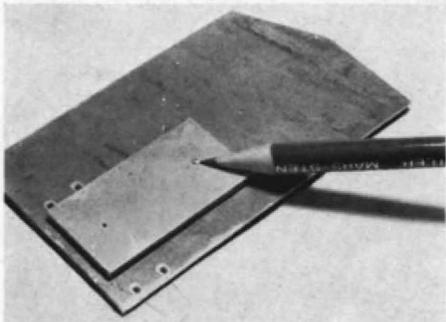


Abb. 5. Untersicht der Weiche. Die Zungen sind aus einer als Extra-Teil eingesetzten dickeren Platte herausgefräst. Der Bleistift deutet auf den Drehpunkt dieser Platte, gegenüber liegt die Bohrung für den Stelldraht. Zur Schmierung der beweglichen Weichteile empfiehlt der Hersteller „La Beille 101“ (z. B. von Old Pullman erhältlich).

Genauere Informationen mit Unterlagen, Preislisten etc. sind direkt erhältlich vom Hersteller

P. A. Lind, Box 512
S-701 07 Örebro/Schweden

oder von den beiden deutschen Vertretungen

1. Fa. A. Markscheffel & Sohn
2 Hamburg 36, Gerhofstr. 10-14
2. Fa. Karl Welland
1 Berlin 30, Genthelmerstr. 52

2618252

**Fotos bitte mindestens 9 x 12 cm schwarzweiß glänzend!
Redaktionspost und Bestellungen bitte getrennt halten!**

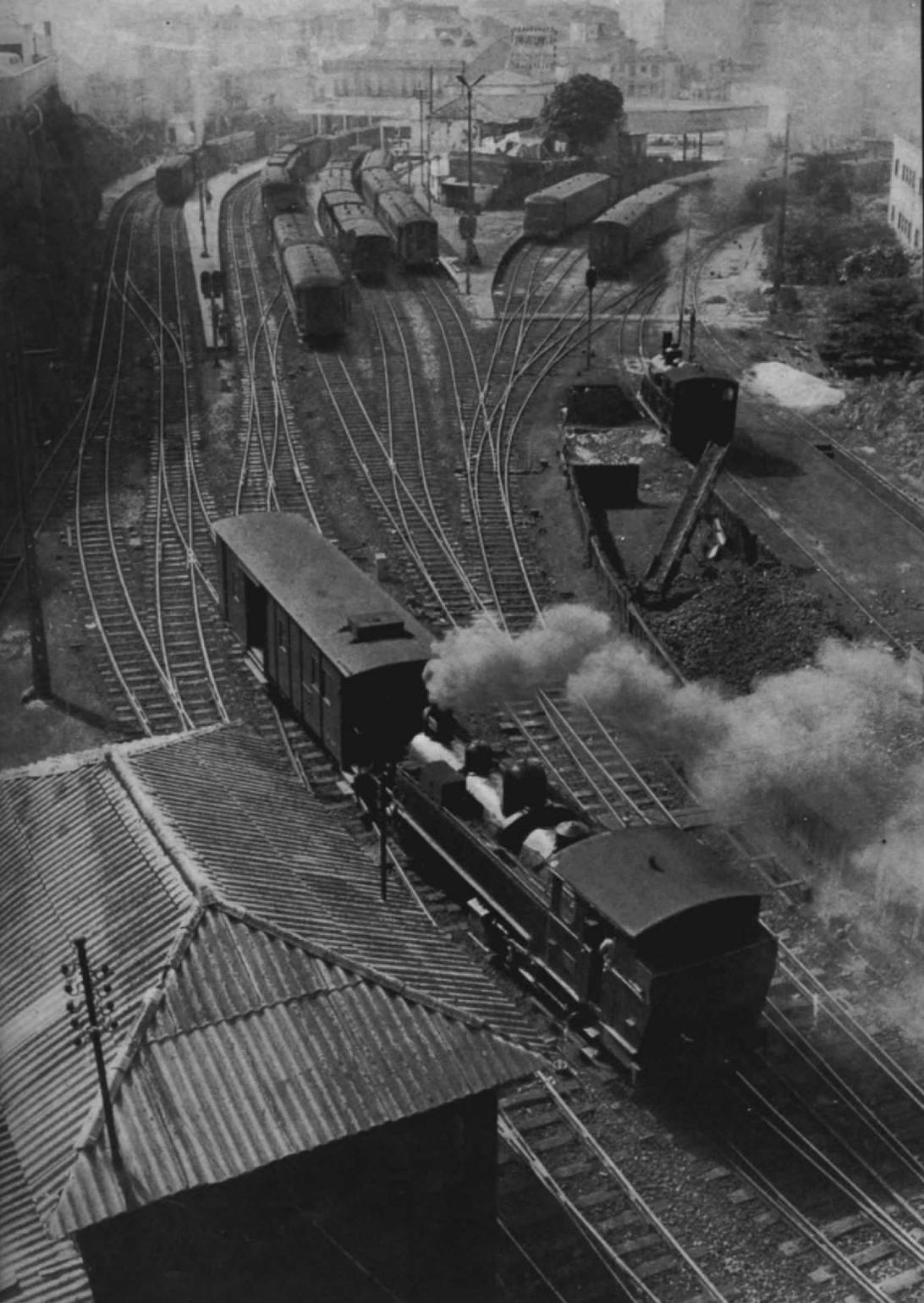




Abb. 4. Direkt an die Bahnhofsaußfahrt schließt sich das Tunnelportal an, darüber moderne Geschäftshäuser — eine für die platzbeschränkten Modellbahnverhältnisse geradezu „vorbildliche“ Situation! Das unter Abb. 8 über die Stadtkulisse Gesagte gilt sinngemäß auch hier. Im übrigen könnte diese Szenerie durchaus auch bei einer deutschen Bahn anzutreffen sein, sogar im Hinblick auf die Mallet-Lok links (die mancher bayerischen Type ähnelt) oder den Triebwagen — beispielsweise!

▼ Abb. 5, Text
auf S. 273 oben.

