

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

27. JAHRGANG  
AUGUST 1975

8

# MIBA

**Miniaturlbahnen**

## 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 27

### 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 9/75

ist ca. 29. 9. in Ihrem Fachgeschäft!

## „Fahrplan“

D-Zug auf der Nebenbahn: ein LABc DWRWLA Post 4üm?	507
Rückmeldung bei Märklin-K-Weichen	508
Prellbock für Mittelpuffer-Fahrzeuge	509
Kleine Welt im tiefen Keller (H0-Anlage Lause, Bocholt)	510
Trix-Neuheiten im Fachgeschäft	514
Streckentrenner – und deren Anfertigung	516
Tip: Beste Kohle für Mini-Dampfloks	520
H0-Selbstbaumodelle aus Österreich	521
45 Lokomotiven und 121 Wagen ... (H0-Anlage Müller, Hammelburg)	523
Selbstbauparade in 0	525
„Leitendes“ Kunststoff-Herzstück	526
Schiffe und Modellbahn	527
Märklin-BR 23 mit Triebender	532
Der Wasserturm von Colmar/Elsaß (mit BZ)	535
Buchbesprechungen: Dampflokomotiven der Welt Deutsche Reichsbahn 1935	537
Es geht weiter ... (N-Anlage Stillfried, Kolbermoor)	539
E 3/3 von Liliput	540
Neuer Motor in der Liliput-78!	542
Lokalbahn in Bayern (H0-Anlage Kersting, Hasbergen)	543
Schaltungstechnik für vorbildnahe Gleisbildstellpulte (5. Teil)	544
Ein „Schienen-Lastwagen“	547
Die Normung der Modellbahn-Elektronik	547
„Große Pötte“ – Modell und Vorbild	548
Fensterverglasung aus Hart-PVC	551
Dreirad-Transporter in H0	551
Ein „hochsommerliches“ LGB-Motiv	551
In Dänemark entdeckt: Der „selbstfahrende“ Kurs(trieb-)Wagen	552

## Titelbild

Dampfbetrieb am Bodensee! Die „Bregenzerwaldbahn“ von Bregenz nach Bezau (s. Heft 8/74, S. 546) führt auch heuer wieder Sonderfahrten mit der abgebildeten En 2-Dampflok durch, und zwar bis in den September hinein (14. und 28.). Nähere Auskünfte erteilt der Verkehrsverein, A-6900 Bregenz, Verkehrsstraße 3.





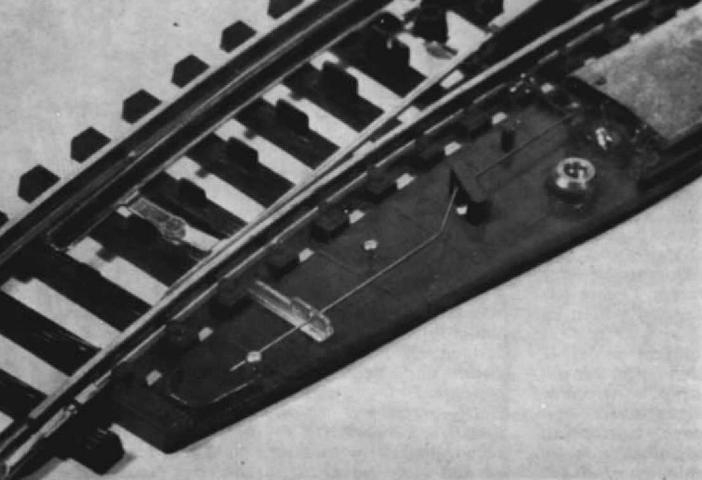


Abb. 1. Eine nach Herrn Schletzbaum auf Rückmeldung umgebaute Märklin-K-Weiche. Links und rechts des Stelldrahtes sind die hellglänzenden Köpfe der als Rückmeldekontakte dienenden Stecknadeln zu sehen. Das Erhitzen der Stecknadeln vor dem Durchstoßen erfolgt zweckmäßigerweise mit einem Feuerzeug.

## Rückmeldung bei Märklin-K-Weichen

### 1. Stecknadeln als Rückmeldekontakte

Als ich in meine Märklin-K-Weichen eine Rückmeldung einbauen wollte, stieß ich zunächst auf den „hauseigenen“ Vorschlag im „Märklin-Magazin“ 2/74. Diese Lösung sagte mir jedoch aus einigen Gründen nicht ganz zu; hauptsächlich mißfiel mir dabei, daß der Kontakt frei liegt und damit leicht verschmutzen kann, obwohl er „schleifend“ schließt und somit in gewissen Grenzen selbstreinigend ist. Andererseits ist der Weichenkontakt nach meinem Prinzip, so glaube ich, noch etwas einfacher zu realisieren.

Zuerst muß eine Masse-Verbindung zwischen den Schienen und dem Ankergehäuse hergestellt werden, um zu erreichen, daß der Anker bzw. der damit verbundene Stelldraht unter Spannung steht. Auf welche Weise das geschieht, zeigt Abbildung 2. Dann werden zwei Stecknadeln wie auf Abbildung 1 und 3 ersichtlich durch die Kunststoffbodenplatte gestoßen. Die Auswahl der Durchstoßpunkte muß allerdings sehr genau vorgenommen werden, um zu gewährleisten, daß einerseits die Weichenzungen noch einwandfrei betätigt werden, andererseits der Kontaktdruck noch genügend hoch ist! Große Ströme lassen sich natürlich nicht schalten, zur Ansteuerung eines Lämpchens oder eines Kleinrelais genügt dieser Kontakt jedoch vollkommen. Zuletzt werden die Stecknadeln von der Unterseite her mit Stabilit oder UHU-plus etwas fixiert, gekürzt und die Zuleitungen angelötet.

Zugegeben, das „Ei des Kolumbus“ ist dieser Weichenkontakt auch nicht, da er sich nachträglich schlecht justieren läßt und auch nur die Stellung des Ankers anzeigt; doch habe ich damit bereits gute Erfahrungen mit meiner ehemaligen Märklin-Anlage gemacht und bezüglich der Störanfälligkeit nie Probleme gehabt.

Ludwig Schletzbaum, Reichersbeuern

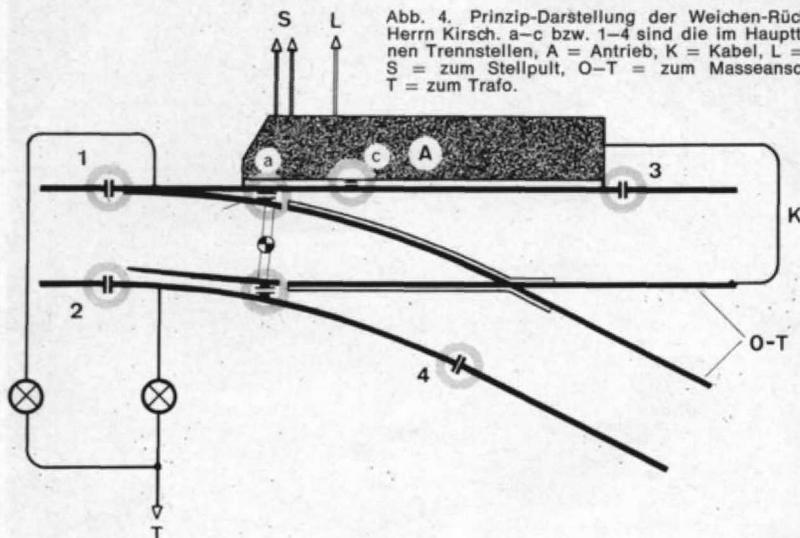


Abb. 2. Damit der Stelldraht Massepotential führt, ist das Ankergehäuse mittels eines Kabels mit der Außenschiene zu verbinden.

Abb. 3. Der Stelldraht ist so zu justieren, daß er nicht nur jeweils die Weichenzungen gut andrückt, sondern selbst gut an der betr. Stecknadel anliegt.



Abb. 4. Prinzip-Darstellung der Weichen-Rückmeldung nach Herrn Kirsch. a-c bzw. 1-4 sind die im Haupttext beschriebenen Trennstellen, A = Antrieb, K = Kabel, L = Lichtanschluß, S = zum Stellpult, O-T = zum Masseanschluß an Trafo, T = zum Trafo.



## 2. Rückmeldung mittels Masse-Isolierung

Auch ich wollte die Lage der Weichenzungen — besonders bei nicht einsehbaren Gleisabschnitten — auf dem Stellpult kontrollieren. „Behufs dieses Zweckes“ durchtrennte ich zunächst mit einem kleinen scharfen Schraubenzieher die Masse-Verbindung zwischen Außenschienen und Zungen (a und b in der Skizze); ebenso wurde der Antrieb (A) von der Masse getrennt (c). Da nun der Antrieb keine Masse-Verbindung mehr hat, war ein zusätzlicher Anschluß-Kabel (K) erforderlich. Dann trennte

ich mit einer Laubsäge die Schienen an den Punkten 1—4 durch; die Trennstellen wurden mit UHU-plus ausgefüllt. Nun wurden die Lampen gemäß der Skizze angeschlossen; je nach Lage der Weichenzungen leuchtet nun die eine oder andere Lampe am Stellpult auf. Der einzige Nachteil liegt darin, daß beide Lampen aufleuchten, wenn die Weiche befahren wird; andererseits kann man daran aber feststellen, ob und wie lange die Weiche befahren wird. Bei mir hat sich jedenfalls diese Art der Rückmeldung gut bewährt.

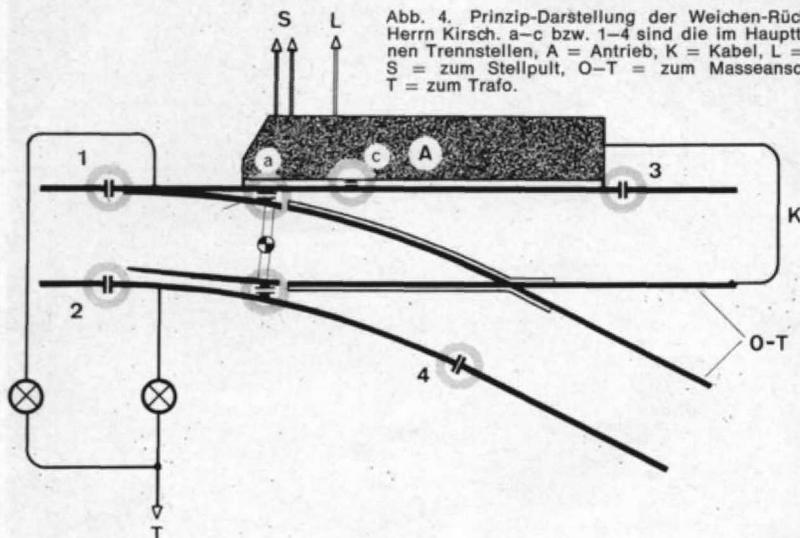
Hans-Josef Kirsch, Trier

## Ein *Prellbock* für *Mittelpuffer*-Schmalspurfahrzeuge ...

... entdeckt und fotografiert von Herrn Bernd Beckmann aus Bremen. Der *Prellbock* steht „in Diensten“ der Welshpool & Llainfair Light Railway in Wales, einer 762 mm-Schmalspurbahn, die heute von Amateuren als Museumseisenbahn betrieben wird. Die Fahrzeuge wurden zu Beginn der „Museums-Ära“ in den sechziger Jahren auf die besonders in Österreich verbreitete *Mittelpuffer*-Kupplung mit Bolzen und Zugeisen umgestellt (übrigens befinden sich mehrere österreichische Fahrzeuge bei der Museumsbahn, darunter eine vierachsige Dampflokomotive der Steiermärkischen Landesbahnen). Der *Prellbock* besteht aus einem Betonklotz mit hölzerner Pufferbohle (an der der hölzerne „Auffangklotz“ mit Winkelisen angeschraubt ist) und ist mit Natursteinen ummauert; er stellt den Abschluß eines Abstellgleises für Verstärkungswagen dar und soll verhindern, daß ein Wagen in das dahinterliegende Büro des „General Managers“ rollt.



Abb. 4. Prinzip-Darstellung der Weichen-Rückmeldung nach Herrn Kirsch. a-c bzw. 1-4 sind die im Haupttext beschriebenen Trennstellen, A = Antrieb, K = Kabel, L = Lichtanschluß, S = zum Stellpult, O-T = zum Masseanschluß an Trafo, T = zum Trafo.



## 2. Rückmeldung mittels Masse-Isolierung

Auch ich wollte die Lage der Weichenzungen — besonders bei nicht einsehbaren Gleisabschnitten — auf dem Stellpult kontrollieren. „Behufs dieses Zweckes“ durchtrennte ich zunächst mit einem kleinen scharfen Schraubenzieher die Masse-Verbindung zwischen Außenschienen und Zungen (a und b in der Skizze); ebenso wurde der Antrieb (A) von der Masse getrennt (c). Da nun der Antrieb keine Masse-Verbindung mehr hat, war ein zusätzlicher Anschluß-Kabel (K) erforderlich. Dann trennte

ich mit einer Laubsäge die Schienen an den Punkten 1—4 durch; die Trennstellen wurden mit UHU-plus ausgefüllt. Nun wurden die Lampen gemäß der Skizze angeschlossen; je nach Lage der Weichenzungen leuchtet nun die eine oder andere Lampe am Stellpult auf. Der einzige Nachteil liegt darin, daß beide Lampen aufleuchten, wenn die Weiche befahren wird; andererseits kann man daran aber feststellen, ob und wie lange die Weiche befahren wird. Bei mir hat sich jedenfalls diese Art der Rückmeldung gut bewährt.

Hans-Josef Kirsch, Trier

## Ein *Prellbock* für *Mittelpuffer*-Schmalspurfahrzeuge ...

... entdeckt und fotografiert von Herrn Bernd Beckmann aus Bremen. Der *Prellbock* steht „in Diensten“ der Welshpool & Llainfair Light Railway in Wales, einer 762 mm-Schmalspurbahn, die heute von Amateuren als Museumseisenbahn betrieben wird. Die Fahrzeuge wurden zu Beginn der „Museums-Ära“ in den sechziger Jahren auf die besonders in Österreich verbreitete *Mittelpuffer*-Kupplung mit Bolzen und Zugeisen umgestellt (übrigens befinden sich mehrere österreichische Fahrzeuge bei der Museumsbahn, darunter eine vierachsige Dampflokomotive der Steiermärkischen Landesbahnen). Der *Prellbock* besteht aus einem Betonklotz mit hölzerner Pufferbohle (an der der hölzerne „Auffangklotz“ mit Winkelisen angeschraubt ist) und ist mit Natursteinen ummauert; er stellt den Abschluß eines Abstellgleises für Verstärkungswagen dar und soll verhindern, daß ein Wagen in das dahinterliegende Büro des „General Managers“ rollt.







Abb. 1. Das Rampengleis im Güterbahnhof (s. Abb. 3 Mitte sowie Abb. 4); trotz einer gewissen (scheinbaren) Gedrängtheit (s. Abb. 3) weisen die einzelnen Partien – so wie diese hier – dennoch genügend „Spielraum“ und Platz auf. Gut gemacht: die Reifenspuren!

## „Kleine Welt im tiefen Keller“

Meine H0-Anlage ist in einem Keller von Wand zu Wand und von der Tür bis unter das Kellerfenster (1,70 x 2,30 m) auf einer 2 cm dicken Spanplatte aufgebaut.

Da aus der rechten Wand ein Abflußrohr 10 cm weit aus der Wand ragt und entlang der gesamten Anlage verläuft, ließ ich hier einen 1 m langen, 0,40 m breiten Gang frei. Von diesem Gang aus bestieg ich oft die Platte, um in Hockstellung Gleise zu verlegen und die Landschaft zu gestalten. Die kleine Altstadt, auf einem Styropormassiv aufgebaut, läßt sich abheben. Inzwischen habe ich an dieser Stelle eine Einstiegs Luke aus der Spanplatte herausgeschnitten, wodurch die „Bauarbeiten“ erheblich erleichtert werden. Nun kann ich den Gang zubauen und ein längst fälliges Bw für meine 14 Loks erstellen.

Da ausschließlich Märklin-Modelle auf meiner Anlage verkehren, wird der Fahrstrom von drei 30 VA-Wechselstrom-Trafo geliefert. Ein 50 VA-Lichttrafo sorgt für die nötige Beleuchtung. Die Oberleitung (Märklin) ist bisher nur in den Tunneln installiert; drei Elloks fahren z. Z. noch auf Unterleitung.

Wie die Bilder zeigen, geht es auf meiner Anlage fast „kleinstädtisch/bäuerlich/gemütlich“ zu. Der Bahnhof könnte irgendwo stehen, wo die Welt noch beinahe in Ordnung ist. Einige Autotypen beweisen nämlich, daß auch diese kleine Welt von der Hektik unserer Zeit nicht verschont geblieben ist. So wird am Bahnhof ein altes Bürgerhaus abgerissen; dort soll ein Hochhaus entstehen. Das Postgebäude ist schon „modernisiert“ worden. Nur die Häuser der Altstadt stehen unter Denkmalschutz (sie sind noch immer unmaßstäblich klein).

Auch der Güterbahnhof (Abb. 1) zeigt zwei Ge-  
(weiter auf S. 515)

Abb. 2. Diesen Steinschlagschutz bastelte Herr Lause nach unserer Anregung in Heft 774.



Abb. 3. Fast ein Gesamtüberblick über die 2,30 x 1,70 m große Anlage, die auf den ersten Blick vielleicht etwas „überfüllt“ wirkt, es aber – näher betrachtet (siehe die einzelnen Motive) – eigentlich gar nicht ist! Wie die einzelnen Motive erkennen lassen, sind entweder genügend freie Stellen angeordnet (vergl. Abb. 1, 4, 5) oder man hat die „Engstellen“ sehr vorbildnah gestaltet (vergl. Abb. 6 u.7).





Abb. 4. Nochmals der Güterbahnhof; vorn rechts eine Wiegenbrücke für Straßenfahrzeuge, wie sie auch Herr Borgas in Heft 9/74 vorstellte. — Auf dem Gleis neben den G-Wagen, das mehr nach einem Fabrikanschluß „riecht“, sollten allerdings nicht gerade D-Züge verkehren (s. auch Abb. 3)!

Abb. 5. Der kleine, aber trotzdem richtig durchgestaltete Bahnhofsvorplatz (sogar mit kleiner Grünanlage und Denkmal); gegenüber liegt das Postamt.

