DM 3.90

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
SEPTEMBER 1976

9

Miniaturbahnen

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 28

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 3,90. Jahresabonnement DM 50,–, Ausland DM 53,– (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg, Konto-Nr. 156 / 0 293 646

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

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell beantwortet werden; wenn von Allgemeininteresse, erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung im Heft

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

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

* * * * * *

Heft 10/76

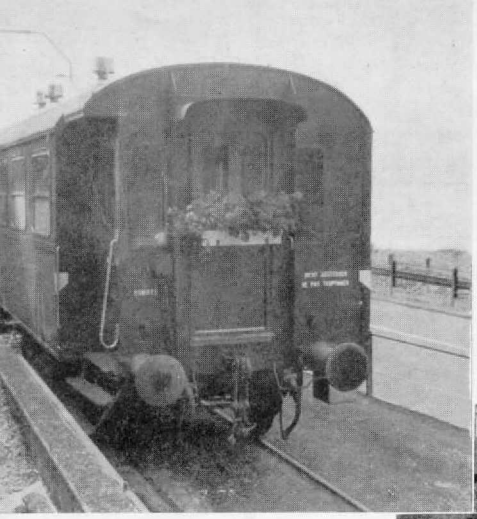
ist ca. 25. 10. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan"

„Laßt Blumen sprechen!"	598
Eine BR 01 in der guten Stube	599
Brawa-Schiebebühne mit Oberleitung	600
Portal-Drehkran von Pola	600
Schiffe und Modellbahn	605
Doppel-Halbwellensteuerung mit Thyristoren	613
Die Frontpartie der BR 01 (zu Heft 4/76)	616
TT-Anlage Kaupsch, Bad Marienberg	618
BR 01^5 mit Ölfeuerung und Boxpok-Radsätzen, BP (Schluß aus Heft 7/76)	619
Buchbesprechungen: Dürener Eisenbahn A.-G. Mittenwaldbahn Lustiges über die Eisenbahn: Arnold-N-Gleisanlagenbuch 1	623
Faller- und Vollmer-Neuheiten 1976	624
Märklin-Neuheiten, 2. Teil	626
Sie fragen – Ruki antwortet	627
Rokal-Kupplung im Handbetrieb „mit optischen Vorteilen"	628
Rokal- und Zeuke-Kupplungen	628
Eine Tunnel-Baustelle	629
Die BC & SC-Railroad (H0-Anlage Merz, Birchwil/Schweiz)	630
ETA 177 für Märklin-Betrieb	639
ETA-Modell von EMO	643
Ein ganz einfaches „Drucktasten"-Stellpult	643

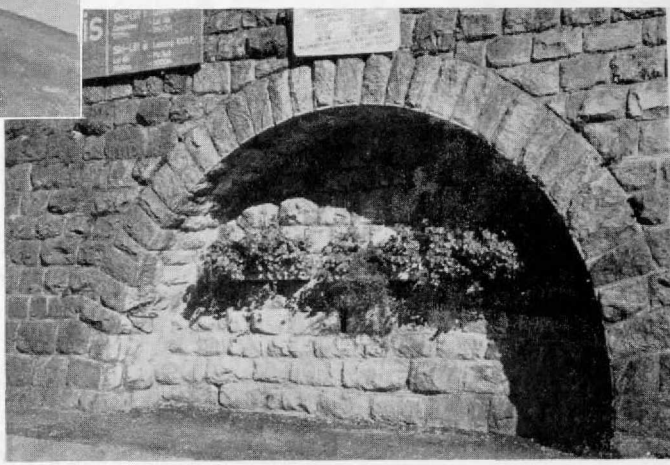
Titelbild

Das Titelbild weist gleich auf zwei Themen dieses Heftes hin: zum einen auf den großen Bildbericht (S. 630 ff) über die im US-Stil gehaltene H0-Anlage des Herrn Rudolf Merz aus Birchwil/Schweiz, zum anderen auf die Kombination „Schiffe und Modellbahn", zu der wir auf S. 605–612 zahlreiche Anregungen vermitteln.



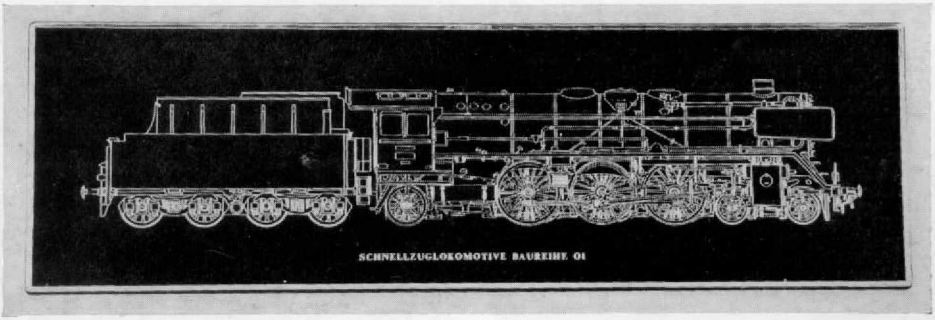
„Laßt Blumen sprechen"

scheint in unserem „blitzsauberen" Nachbarland Schweiz auch die Devise bei der Bahn zu sein. Während man eine blumengeschmückte Arkadennische, wie sie MIBA-Leser Ulrich Schönfelder aus Neuenburg in Disentis an der Strecke Chur — Andermatt fotografierte, vielleicht auch hierzulande antreffen könnte, ist der geranienverzierte Unterkunftswagen (Foto: Hans Marti, Zürich) wohl ein „einmaliges Unikum" — was uns Modellbahner nicht davon abhalten sollte, ein gleiches im Kleinen zu versuchen. Es muß — und sollte — ja nicht gleich ein TEE-Wagen sein, den man solchermaßen garniert, aber an einem Bauzugwagen o. ä. macht sich ein solcher Blumenschmuck — aus einem Holzleistchen und buntem Streumaterial — sicher auch en miniature sehr nett.



Eine BR 01 in der guten Stube

an die Wand hängen kann man sich mit dem Dampflok-Relief, das von der EUROVAPOR-Arbeitsgemeinschaft vertrieben wird. Das 43 x 14 cm große Kunststoff-Wandrelief zeigt auf schwarzem Untergrund eine goldfarbene BR 01 mit Altbaukessel; Räder, Puffer, Umlaufblech usw. sind rot ausgelegt. Die im Maßstab 1:60 gehaltene Darstellung der Lok ist so sauber und exakt wie eine Bauzeichnung (s. S. 616). Wer seinen Hobbyraum oder auch die „gute Stube" mit diesem Relief (DM 17,90 + Porto und Verpackung) stilgerecht schmücken will, wende sich an folgende Adresse:
EUROVAPOR-Information, Postfach 4002,
CH-3001 Bern



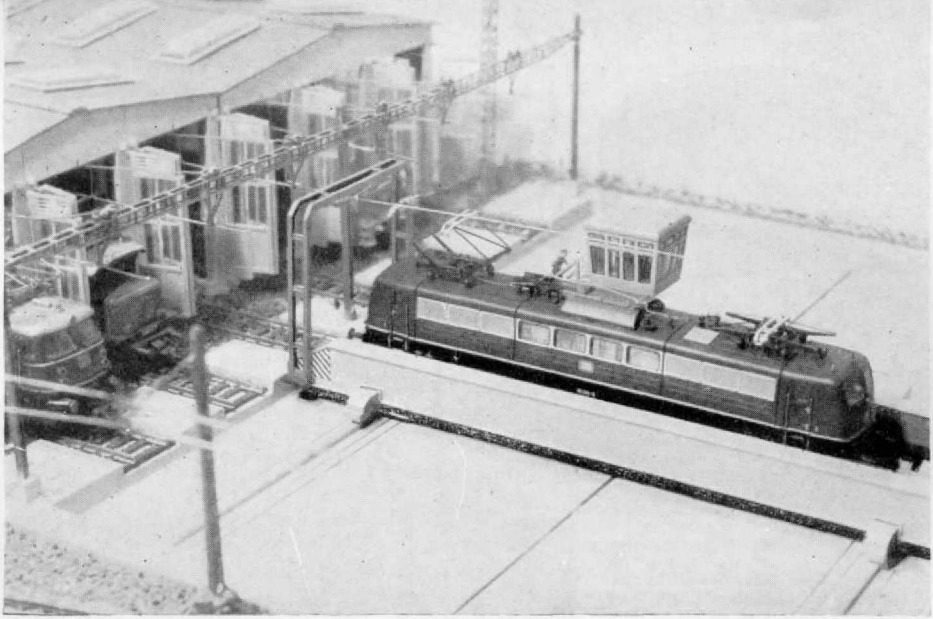


Abb. 1. Die Brawa-Schiebebühne mit dem Oberleitungs-Joch; über den Schuppen-Gleisen die aus Teilen des SBB-Programms von Sommerfeldt zusammengesetzten Querträger für die Schuppen-Fahrleitungen. Auf der anderen (Bw-)Seite der Schiebebühne befindet sich das gleiche Quertragwerk.

Brawa-Schiebebühne mit Oberleitung

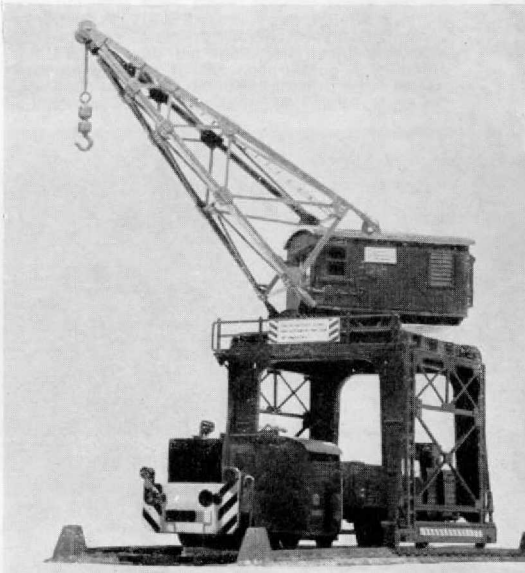
von Horst Hauck, Wiesbaden

Das Thema „Schiebebühne mit Oberleitung" wurde zuletzt in MIBA 8/69 am Beispiel einer H0-Selbstbau-Schiebebühne des Herrn Dr. Brüning behandelt. Im folgenden beschreibt Herr Hauck, wie er die Brawa-H0-Schiebebühne mit Oberleitung überspannte; sinngemäß eignet sich seine Methode auch für die N-Schiebebühne von Brawa sowie für selbstgebaute Schiebebühnen.

Die Redaktion

Ein Portal-Drehkran als H0-Modell

. . . wird beispielsweise im Dampflok-Bw benötigt, wie dies im letzten Heft von MIBA-Mitarbeiter Ulrich Buchardt geschildert wurde. Wer sich den dort beschriebenen Umbau des Märklin-Drehkrans nicht zutraut, kann auch dieses jetzt erhältliche Pola-Modell verwenden, das in diesem Fall allerdings —von der Motorisierung abgesehen — noch mit einem Greifer anstelle des Kranhakens zu versehen ist. Ein weiterer Verwendungszweck geht aus dem heutigen Artikel „Schiffe und Modellbahn" (S. 605) hervor: für Kai-Anlagen benötigt man derartige Kräne gleich mehrfach, wobei einer „massierten" Aufstellung die unmotorisierte und preiswerte Ausführung des Krans entgegenkommt. Übrigens sind jetzt sämtliche Pola-Neuheiten dieses Jahres (s. Heft 3a/76) im Fachgeschäft erhältlich!



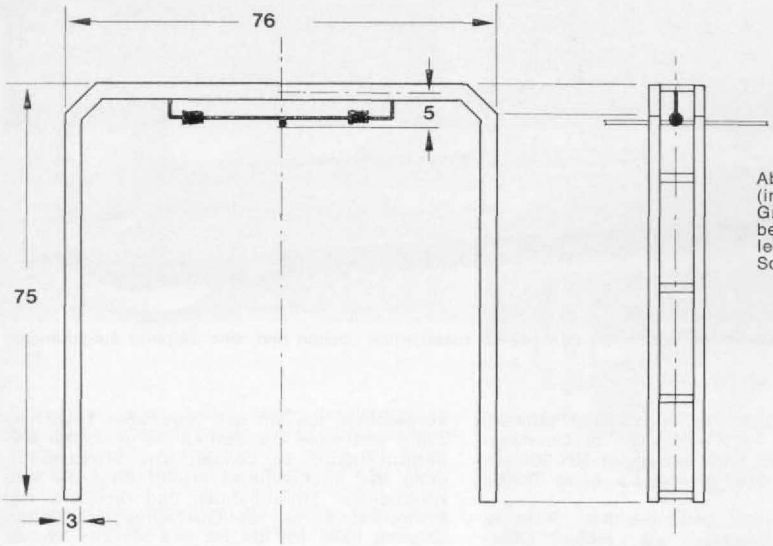


Abb. 2. Maß-Skizze (in ¾ Original-Größe) für die beiden Oberleitungs-Joche der Schiebebühne.

Für das Ellok-Bw meiner H0-Anlage sah ich die Brawa-Schiebebühne vor, die — nachdem sie von Haus aus nur für Dampf- und Dieselloks ausgelegt ist — mit einer entsprechenden Oberleitung versehen werden mußte. Die Bühne selbst erhielt ein Joch aus 2 x 3 mm-Messingprofilen (Abb. 2—5); Fahrdraht und Isolatoren sind von Sommerfeldt.

Mit Sommerfeldt-Teilen wurden auch die Quertragwerke über den Anschlußgleisen vor und hinter der Bühne hergestellt. Dazu verwendete ich hauptsächlich Teile aus dem SBB-Programm, die mir für diesen Zweck besonders geeignet erschienen, da sie den entsprechenden Konstruktionen beim Vorbild aussehensmäßig näherkommen als die normalen Quertragwerke der DB-Bauart. Anschließend sei die Anfertigung für eine Anschlußseite der Bühne beschrieben; die andere Seite ist prinzipiell genauso entstanden.

Für die Überspannung der 6 Gleise verwendete ich die hohlkastenförmigen Quertragwerke Nr. 301 und 306, und zwar jeweils außen die Nr. 301 und dazwischen viermal die Nr. 306; die einzelnen Teile wurden durch Löten verbunden, was bei den fabrikseitig schon mit einer Kadmium-Schicht überzogenen (und damit quasi hauchdünn versilberten) SBB-Teilen sehr einfach ist. Abgestützt ist das komplette Quertragwerk auf drei Masten Nr. 300. Jeweils über den Gleisen — insgesamt also sechsmal — wurde dann der Hänger Nr. 307 eingelötet, in den dann die Fahrleitung gemäß Abb. 8 eingehängt wurde; die Fahrdrähte erhielten ein entsprechendes Verlängerungsstück zum Anschluß an den Bühnen-Fahrdraht. „Pro forma"

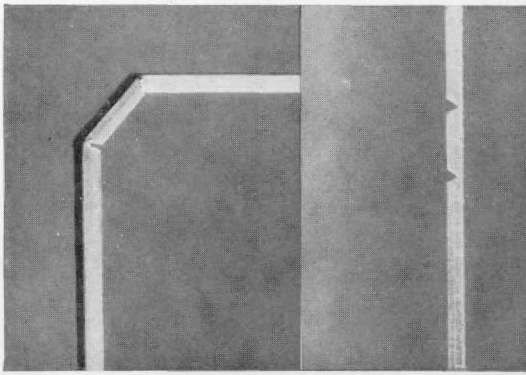
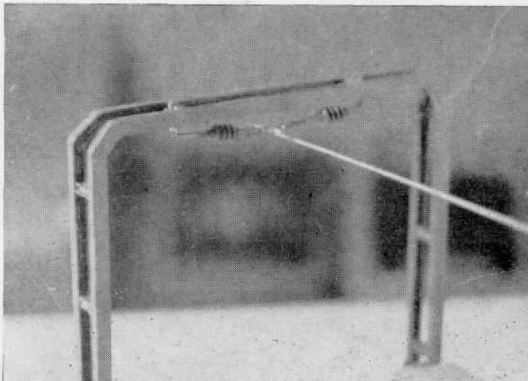


Abb. 3 u. 4. So werden die Joche aus 2 x 3 mm-Messingprofilen eingesägt und abgewinkelt.

Abb. 5. Nahansicht eines fertig zusammengesetzten Jochs mit Isolatoren und Fahrdraht.



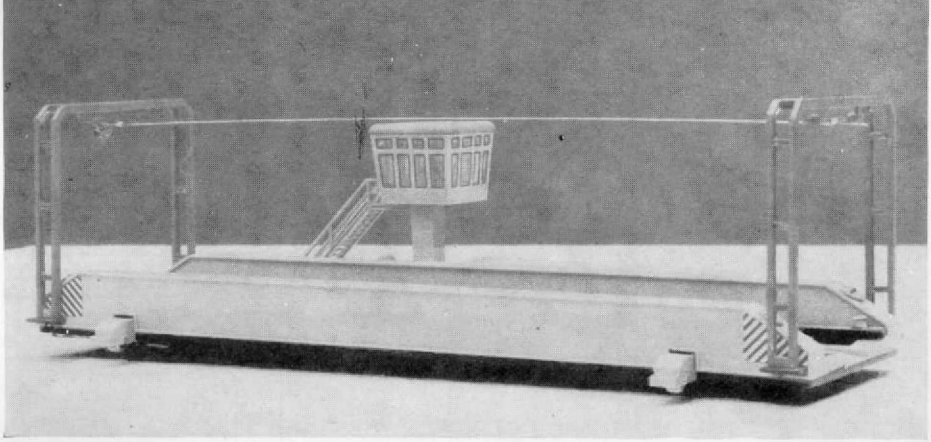
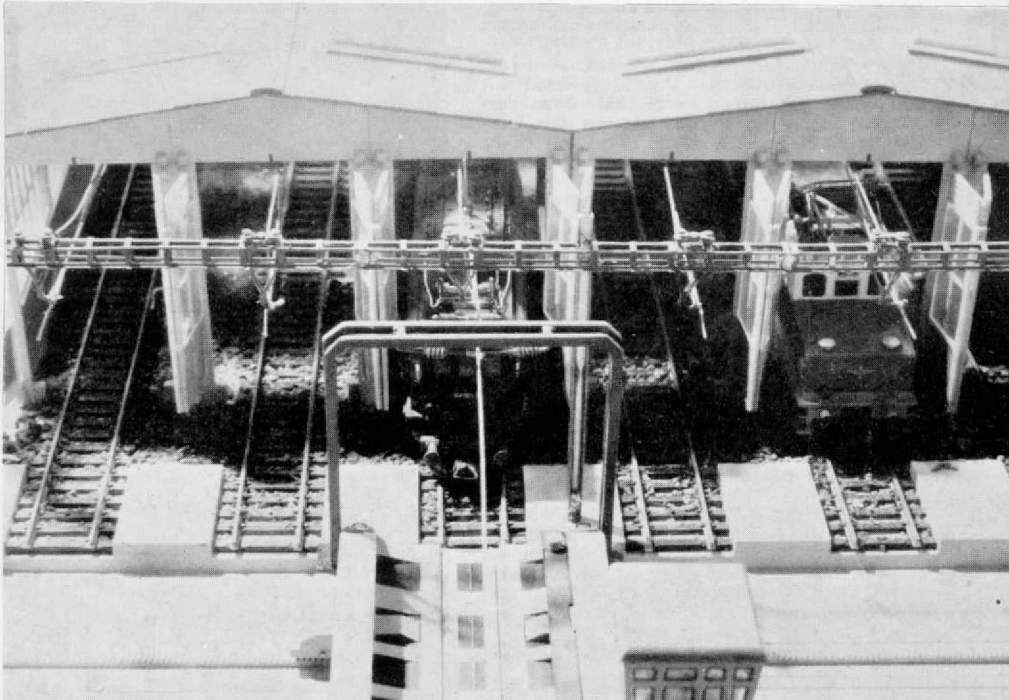


Abb. 6. Die Brawa-Schiebebühne mit den beiden zusätzlichen Jochen und dem darunter aufgehängten Fahrdraht.

und ohne eigentliche Isolier-Funktion habe ich an den Stellen, wo die Hänger im Quertragwerk sitzen, oben noch Isolatoren Nr. 304 angebracht; damit sind wir gleich beim Thema „Schaltung":

Gefahren wird im gesamten Bw-, Bühnen- und Lokschuppen-Bereich mit „echter" Oberleitung. Diesel- und Dampfloks fahren natürlich mit Unterleitung; daher habe ich zwei separate Fahrpulte für Oberleitung und Unterleitung vorgesehen, um mit den jeweiligen Loks freizügig und ohne Umschalten im gesamten Bw-Bereich fahren zu können. Die Stromversorgung der Bühnengleise erfolgt über die entsprechenden Schleifbahnen und -kontakte der Brawa-Bühne; für die Oberleitungs-Stromversorgung habe ich die für das Märklin-System (und beim Zweischienen-System nicht benötigte) gedachte Schleifbahn ausgenutzt (siehe dazu die Schaltskizze auf S. 604).

Abb. 7. Das Quertragwerk über den beiden Lokschuppen-Gleisen mit den daran gemäß Abb. 8 aufgehängten Fahrdrähten. Die Fahrdrähte sind leicht schräg aufgehängt, weil sie sich dadurch über dem jeweiligen Gleis höhenmäßig leichter justieren lassen.



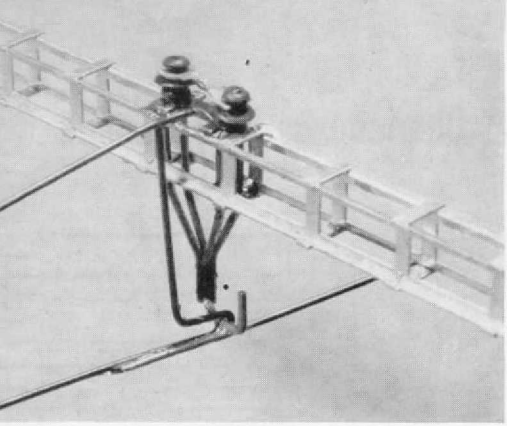
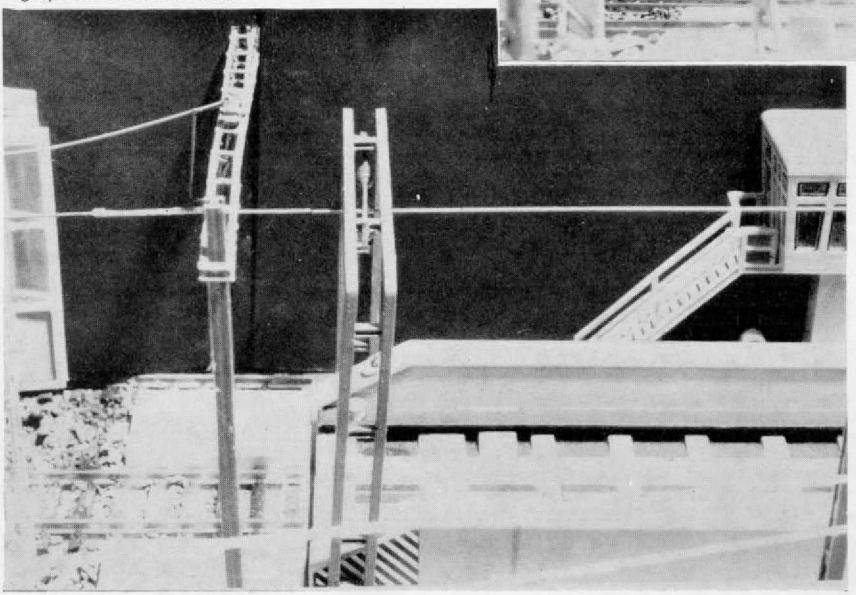


Abb. 8. Großaufnahme der Fahrleitungs-Aufhängung mittels des Hängers Nr. 307 im Quertragwerk Nr. 301 bzw. 306. Der Hänger ist ohne Isolierung direkt im Quertragwerk eingelötet; die oben aufgesetzten Isolatoren Nr. 304 dienen nur optischen Zwecken. Gut zu erkennen ist auch das an den Fahrdraht aufgelötete Verlängerungsstück für den Anschluß an den Schiebebühnen-Fahrdraht.

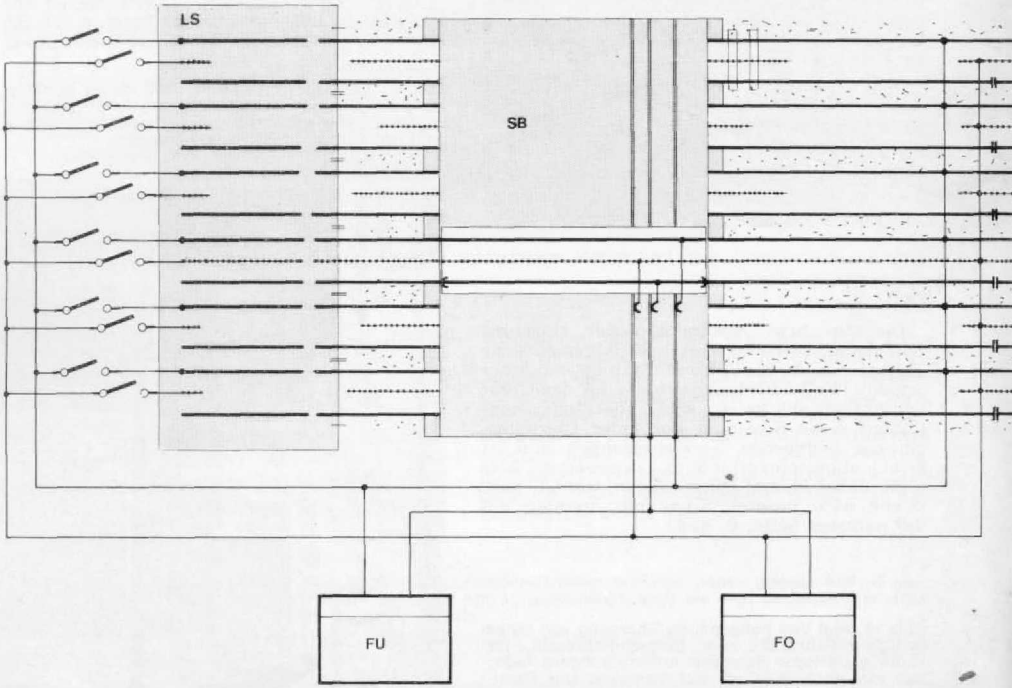
Abb. 9. Das Quertragwerk mit den daran befestigten Fahrleitungen samt Fahrdraht-Verlängerungen von der Seite gesehen. Die Schiebebühne wurde deutlichkeitshalber herausgenommen.

Die Zu- bzw. Abschaltung der einzelnen Bühnengleise erfolgt über jeweils gemeinsame Taster, die in die Stromzuführung zu einer Schiene (die Rückführungsschiene für den Oberleitungsbetrieb) gelegt sind; allerdings funktioniert diese Schaltung nur unter speziellen, bei mir gegebenen Voraussetzungen und ist nicht allgemeinverbindlich, weswegen hier nicht näher darauf eingegangen werden soll. (Siehe dazu unseren Schaltungsvorschlag auf der nächsten Seite, d. Red.)

Abb. 10 zeigt den paßgenauen Übergang von einem Schuppen-Fahrdraht zum Bühnen-Fahrdraht, der keine elektrische Funktion erfüllt, sondern lediglich ein Hochschnellen und Verhaken der Pantographen verhindern soll.



Schaltungs-Vorschlag der Redaktion zur Oberleitungs-Schiebebühne



Der Schaltungsvorschlag der MIBA-Redaktion für die Schiebebühne (SB) mit Oberleitung; FO = Fahrpult Oberleitung, FU = Fahrpult Unterleitung. Wie auch bei Herrn Haucks Schaltung erfolgt die Stromzuführung der Oberleitung (gepunktet gezeichnet) für das Bühnengleis über die für das Märklin-System gedachte (und beim Zweischienen-System „brachliegende") linke der drei Schleifbahnen für die Fahrstromzuführung; die beiden anderen dienen der Unterleitungs-Stromzuführung bzw. -Rückführung. Die eine Schiene des Bühnengleises (in der Zeichnung die untere) fungiert durch ihre beiden Kontaktplättchen an den Enden quasi als Schalter, mit dem eine durchgehende Verbindung zwischen den jeweils angewählten Bühnengleisen geschaffen wird. Damit im Lokschuppen (LS) abgestellte Loks nicht unbeabsichtigt anfahren, falls die Bühne vor dem betreffenden Lokschuppengleis hält — z. B. um eine von rechts auf dem gegenüberliegenden Gleis kommende Lok aufzunehmen — sind sowohl die Oberleitungs- als auch die Unterleitungs-Stromzuführungen unterbrochen.

Die Stromversorgung der Schuppengleise erfolgt über Taster, die solange gedrückt werden, bis die betreffenden Loks auf die Bühne gefahren sind. Dank der Taster werden — im Gegensatz zu Schaltern — unbeabsichtigte Einschaltungen vermieden. Statt zweier getrennter Taster für Ober- und Unterleitung kann man auch doppelpolige Taster (z. B. Herkat) vorsehen, da ja auf einem Standplatz ohnehin immer nur eine Lok, gleich ob Diesel- oder Ellok, stehen kann. Sind — z. B. bei einem längeren Schuppen — zwei oder mehr Standplätze hintereinander vorhanden, benötigt man natürlich entsprechend mehr Taster, die übersichtshalber in Art eines Gleisbildstellpultes hintereinander angeordnet werden sollen, evtl. verbunden mit einer Lampen-Besetztanzeige, besonders falls der Schuppen nicht gut einzusehen ist.

Im Bw- bzw. Bahnhofsbereich rechts von der Bühne sind ebenfalls Trennstellen vorzusehen, die über Schalter oder Taster zugeschaltet werden, falls dort Loks abgestellt, gewendet usw. werden sollen.

Schiffe und Modellbahn

Vor etwa einem Jahr, in Heft 8/75, sind wir zuletzt auf dieses Thema eingegangen. Wie diverse Zuschriften aus dem Leserkreis zeigen, besteht an „Schiffen und Modellbahn" offenbar ein recht starkes Interesse; wir haben daher verschiedenes Material gesammelt und präsentieren heute einen Motiv-Bilderbogen, dem zahlreiche weitere Anregungen zu entnehmen sind, wie man ein Hafenbecken in eine Anlage einbeziehen und ausgestalten kann. Wenngleich es sich bei den gezeigten Beispielen überwiegend um größere Anlagen handelt, bei denen die Hafenanlagen einen beträchtlichen Raum einnehmen oder sogar als Hauptthema fungieren, bedeutet dies keineswegs, daß die Darstellung eines Hafenbeckens für mittlere und kleinere Anlagen nicht infrage kommt. Gerade die heutigen Beispiele verdeutlichen wieder einmal sehr gut, daß allein die Andeutung eines größeren Hafenbeckens durch einen entsprechenden Ausschnitt zur Erzielung des gewünschten Effekts vollauf genügt. Diesen Ausschnitt wird man zumeist am vorderen Rand der Anlage vorsehen, wobei sich dann das eigentliche Hafenbecken — angenommenermaßen — am Standpunkt des Betrachters befindet; bei entsprechender Hintergrundgestaltung — ggf. durch eine einfache Wolkentapete — läßt es sich aber auch am rückwärtigen Anlagenrand andeuten.

Soviel heute zur grundsätzlichen Einbeziehung und Gestaltung von Hafenanlagen in eine Modellbahn-Anlage; weitere Einzelheiten gehen aus den Abbildungen bzw. den Bildtexten hervor.

Zum Abschluß noch ein paar Worte zum nach

Abb. 1. Ein Ausschnitt aus der neuen H0-Anlage des Dr. Kanzow aus Lübeck (s. MIBA 15/64 u. 8/70), deren Thema eine norddeutsche Hafenstadt mit Fährbetrieb nach Skandinavien ist. Die Schiffe sind durchwegs selbst gebaut, und zwar im Maßstab 1:90; das Modell des Fährschiffs „Deutschland" ist immerhin 1,51 m lang! Die Gestaltung des Fähranlegers mit Auffahrrampe für Autos erfolgte nach dem Vorbild in Puttgarden.