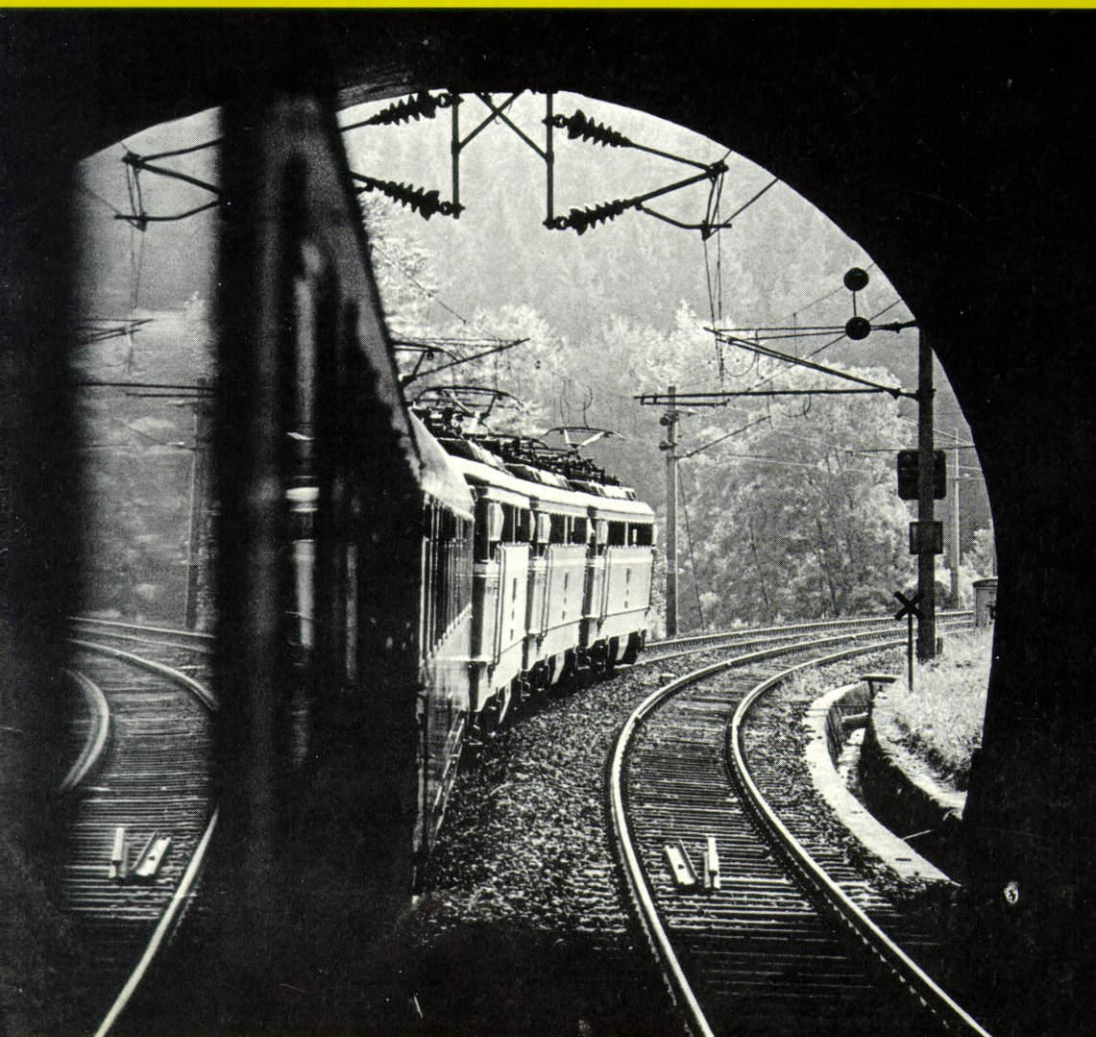


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA VERLAG
NÜRNBERG

30. JAHRGANG
SEPTEMBER 1978

9

MIBA

Miniaturland

MIBA-VERLAG

Spittlertorgaben 39 · D-8500 Nürnberg
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 30

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 4,-.
Jahresabonnement DM 52,-, Ausland
DM 55,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0293646

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

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, 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,
Kilianstraße 108/110, 8500 Nürnberg

Heft 10/78

ist frühestens 30. 10. in Ihrem Fachgeschäft

● Diesem Heft ist ein Prospekt
der Fa. Assa, Bergisch-Gladbach,
beigelegt!

„Fahrplan“

Oldtime-Postbus als H0-Bausatz	659
Indusi-Magnete in H0 von NMW	660
Die „Metamorphose“ (m) eines Bahnhofs (H0-Anlage KMC)	662
Roco-H0-Modell der 1189.05 der ÖBB	668
Buchbesprechungen	668
Pit-Pag korrigiert: Optische Trennung von Bahnhofs- und Streckengleisen	670
Test-Platinen von berg & broman	671
Vollspurwagen auf Schmalspurgleisen bei Vorbild und Modell (1. Teil)	672
Die neuen Maßeinheiten (2. Teil)	680
Buchbesprechungen	683
Die „Hecht“-Wagen als N-Modell von Roco	684
Auf Schmal- und Normalspur unterwegs . . . (H0/H0e-Anl. Gunzenhäuser, Ludwigsbg.), 2. Teil	685
Das leuchtende VW-Rücklicht	694
Leuchtende und „tönende“ H0- und N-Autos – in Kleinserie	694
Eisenbahn- und Modellbahnmesse Basel	695
Unsere Bauzeichnung: Gaskesselwagen der Kgl. Bay. Sts.B.	696
Leichtstahl-Schnellzugwagen der SBB als Liliput-H0-Modelle	697
Weitere Fleischmann-Neuheiten	698
Drei Loks vor einem Zug	700
„Meine ureigene romantische Keller-Welt“ (H0-Anlage Wisgrill, Breitenberg)	701

Titelbild

„3 x 1042 vor dem Orient“ – eine effektvolle Aufnahme unseres Mitarbeiters Herbert Stemmler, Rottenburg, der diese Dreifachbespannung des Ex 262 „Orient“ der ÖBB bei Rekawinkel fotografierte. Weitere „Dreierkombinationen“ siehe S. 700!



Abb. 1 u. 2: Das fertige Postbus-Modell in zwei verschiedenen Lackierungen, das mit dem leicht angehobenen Heck die Version des auf steilen und kurvenreichen Strecken eingesetzten „Alpenwagens“ wiedergibt.



Ein „Leckerli“
aus der Schweiz:

Oldtime-Postbus

[als H0-Bausatz]

Dieses reizvolle Postbus-Modell wird als Weißmetall-Bausatz von einem Schweizer Kleinserienhersteller angeboten. Das Vorbild ist ein „eidgenössischer“ Postbus aus dem Jahre 1949, doch wird man das gute Stück ohne jede Bedenken wohl auf jeder europäischen Anlage einsetzen können, denn hier wie da waren ganz ähnliche Fahrzeuge eingesetzt und überdies ist das Angebot an derartigen, für die interessante Epoche der fünfziger Jahre typischen Modellen nicht gerade groß. Die Detaillierung des Modells ist sehr reichhaltig

und die Bausatz-Teile sind sauber und paßgenau; die erschöpfend ausführliche Bauanleitung dürfte bei genauer Beachtung den Zusammenbau auch für ungeübte Anfänger nicht allzu schwierig gestalten, da z. B. auch genaue Lackierungs-Hinweise nicht fehlen. Auf jeden Fall ist diesem Modell eine entsprechende Resonanz zu wünschen, zumal sie den Hersteller auch in seinem Vorhaben bestätigen dürfte, weitere Modelle aufzulegen. Der Postbus-Bausatz kostet übrigens SFr. 26,-.

Weitere Informationen vermittelt der Hersteller:

Walter Brändli
Talgartenweg 5
CH-8630 Rüti

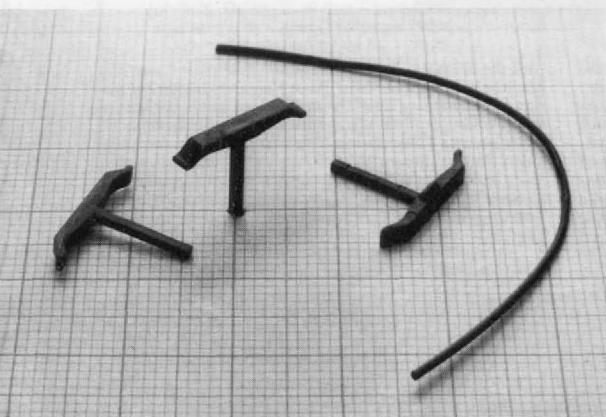


Abb. 3. Die Einzelteile des Weißmetall-Bausatzes, dessen Zusammenbau übrigens auch eine gute „Fingerübung“ für größere Vorhaben (z. B. Kleinserien-Lokbausätze) darstellen dürfte!



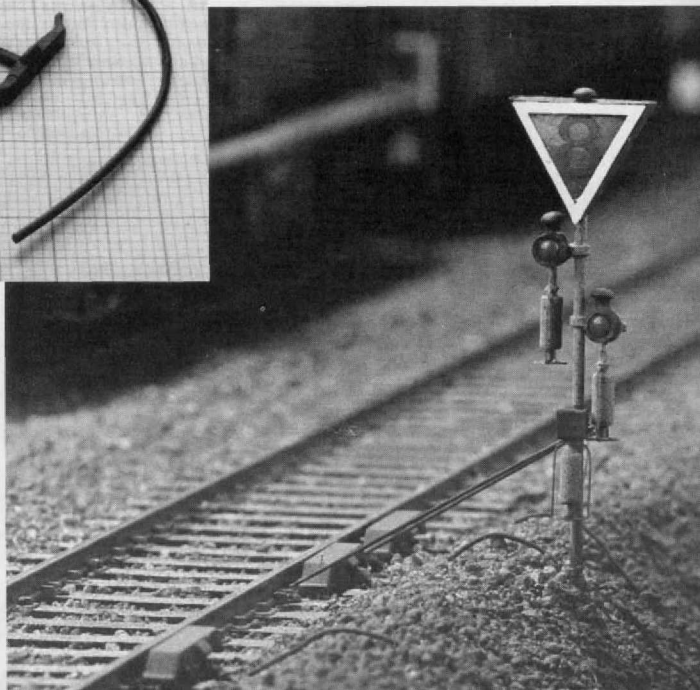
Abb. 1. Eine mit mehreren Indusi-Magneten gesicherte Langsamfahrstelle beim großen Vorbild und ...

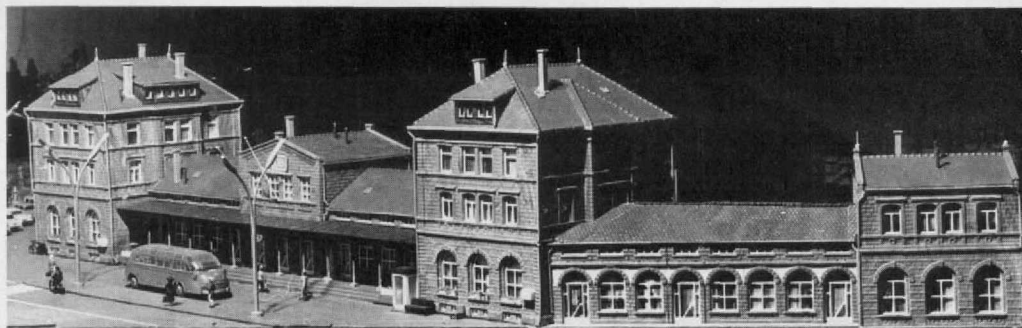
Indusi-Gleismagnete als H0-Attrappen von NMW



▼ Abb. 2. ... die gleiche Situation im Kleinen, mit Indusi-Attrappen und einem Langsamfahr-Signal (siehe Heft 5/77) der Firma NMW. Das (breit wirkende) H0-Gleis hat übrigens 1,8 mm hohe Schienenprofile.

Abb. 3. Drei der sehr exakt gespritzten Indusimagnet-Attrappen, sowie ein Stück schwarzen Isolierschlauchs (den Packungen beigelegt) zur Imitation der Kabelzuleitungen gemäß Abb. 1 u. 2. Wiedergabe in 1 1/2-facher Originalgröße.





Einen großen Bahnhof, genauer gesagt: ein großes Empfangsgebäude in H0, zeigt diese Abbildung. Daß es sich dabei größtenteils um das Kibri-Modell „Calw“ handelt, ist unschwer zu erkennen, ebenso, daß das aus zwei Flügelbauten und einem Mitteltrakt bestehende Ursprungsmodell nach rechts erweitert wurde. Diese und eine weitere „Metamorphose“ eines Bahnhofs zeigt der Bildbericht auf den folgenden Seiten. ▶

In Heft 2/72 sind wir ausführlich auf die sogenannte Indusi, die „Induktive Zugsicherung“ eingegangen, die seit ihrer Entwicklung in den dreißiger Jahren immer noch eines der wichtigsten Elemente zur Sicherung des Fahrbetriebes darstellt. Die Wirkungsweise sei nochmals ganz kurz beschrieben:

Die Indusi zählt zu den Zugbeeinflussungsanlagen und soll das Überfahren von „Halt“ zeigenden Signalen oder das Befahren von Langsamfahrstellen mit unzulässig hoher Geschwindigkeit verhindern. Zu diesem Zweck wird an den betreffenden Stellen ein elektrisches Schwingkreissystem installiert, zu dem ein Gleismagnet und ein Fahrzeugmagnet gehören. Ein Signalkontakt sorgt dafür, daß der entsprechende Schwingkreis bei Halt- oder Warnstellung der Signale eingeschaltet und bei „Freie Fahrt“ abgeschaltet ist. Überfährt ein Triebfahrzeug einen eingeschalteten Schwingkreis, wird über den Gleis- bzw. Fahrzeugmagneten dem Fahrzeugschwingkreis gleicher Frequenz (angewandt werden Frequenzen von 500, 1000 und 2000 Hz) Energie entzogen und ein dem Schwingkreis zugeordnetes Relais fällt ab; dadurch werden weitere Schalthandlungen der Relaisgruppen des Fahrzeugs und ggf. auch eine automatische Zwangsbremmung des Fahrzeugs ausgelöst.

Soviel ganz kurz und allgemein zum großen Vorbild. Im Kleinen sind zwar seit geraumer Zeit an fast sämtlichen entsprechenden H0-, N- und auch Z-Triebfahrzeugen die Fahrzeugmagneten nachgebildet; eine H0-Imitation des Gleismagneten gab es bisher jedoch lediglich nach einem Vorbild der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Mit dessen Vorstellung in Heft 5/77 verbanden wir gleichzeitig die Hoffnung auf das baldige Erscheinen eines entsprechenden Modells nach DB-Vorbild, und zwar besonders im Hinblick auf die Firma NMW, die bereits ein entsprechendes Modell im Zusam-

menhang mit ihren superfeinen Lichtsignalen gezeigt hatte.

Nun, nach mehr als einem Jahr, hat NMW die H0-Indusi-Imitation tatsächlich in Serie gehen lassen und offeriert das sehr exakte und genau maßstäbliche Modell eines Gleismagneten nach einem von der Fa. Siemens und Halske gebauten Vorbild. Das 15 mm lange und 2 mm breite Modell ist aus mattschwarzem, schlagfestem Polystyrol gefertigt und denkbar einfach einzubauen: An der betreffenden Stelle ist neben dem Gleis ein 1,4 mm-Loch zu bohren, in das der Befestigungsstift des Gleismagneten gesteckt wird. Die Justierung kann man gemäß unseren Hinweisen in Heft 1/72 vornehmen; genaue Informationen vermittelt außerdem die von der Fa. NMW herausgegebene Druckschrift „Induktive Zugsicherung – Lage und Einbau der Gleismagnete“, die zudem viel Wissenswertes über die Sicherung von Langsamfahrstellen enthält.

Jeder Gleismagnet-Packung liegt außerdem ein Stück schwarzer Isolierschlauch zur Imitation des Kabelanschlusses bei (Abb. 3). A propos Packung: die Indusi-Magneten werden in Pakungen zu 10, 50 oder 100 Stück geliefert (zu DM 5,60, DM 24,- oder DM 39,50, jeweils zuzügl. Mehrwertsteuer). Nun, für eine „normale“ Anlage dürfte man mit der 10 Stück-Packung hinkommen, zumal sich der Einbau – angesichts der „Winzigkeit“ der Modelle und nachdem es sich ja lediglich um eine funktionslose Attrappe handelt – ohnehin auf gut einsehbare Stellen im Vordergrund der Anlage beschränken dürfte. Dort lassen sich dann beispielsweise – etwa zusammen mit den entsprechenden Signalen des NMW-Sortiments, siehe Heft 5/77 bzw. Abb. 2 – entsprechende „Las“ (= Langsamfahrstellen) arrangieren, die nicht nur ein nettes Motiv, sondern zugleich ein „betriebsbelebendes Element“ darstellen. mm

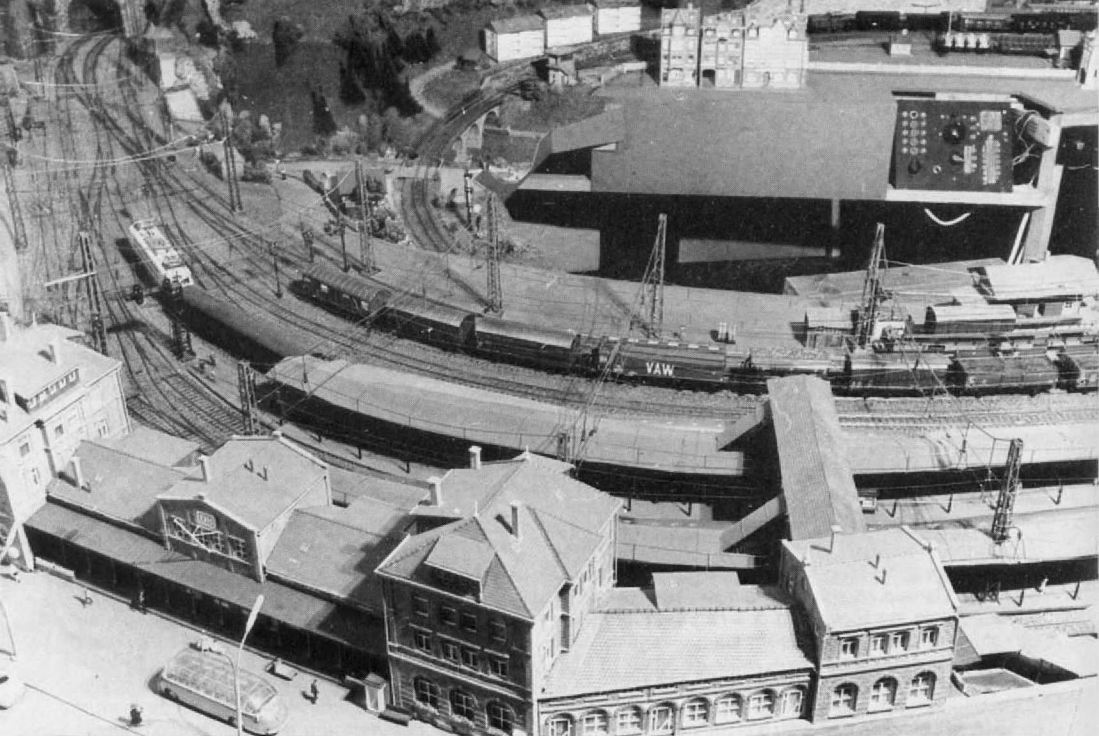


Abb. 1 u. 2 (unten). **Vor dem Umbau:** das Empfangsgebäude und der Bahnhofsvorplatz mit den im Halbr relief ausgeführten modernen Stadthäusern aus der Vogelperspektive. Beide Abbildungen enthalten zahlreiche Anregungen für die richtige Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes, dessen Großstadtcharakter durch breite Straßen, Parkplätze, Grünflächen usw. mit wenigen Mitteln wirkungsvoll angedeutet wird.

Die „Metamorphose“ (m) eines Bahnhofes

(Text auf S. 667)



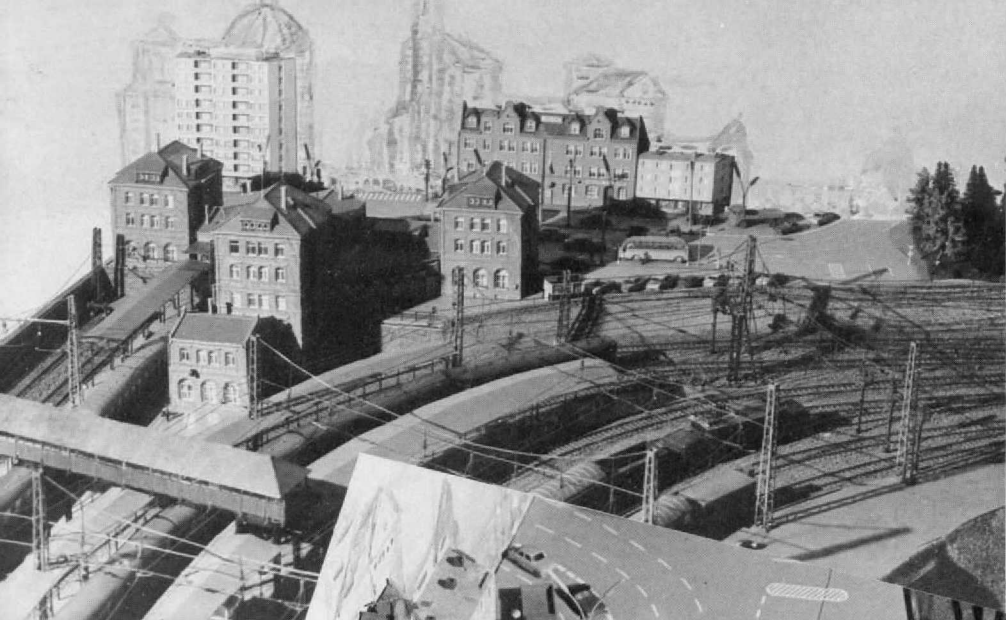
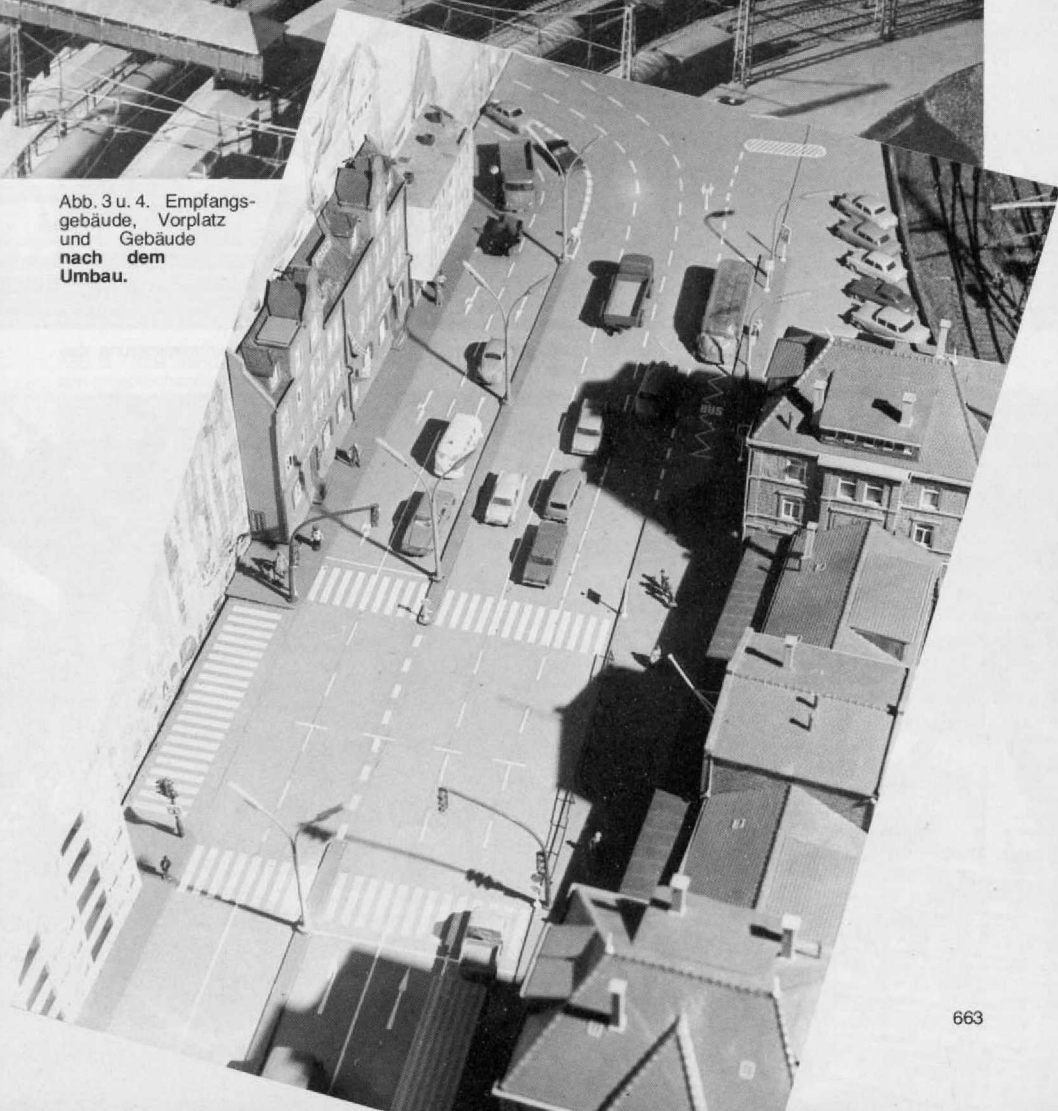


Abb. 3 u. 4. Empfangs-
gebäude, Vorplatz
und Gebäude
nach dem
Umbau.



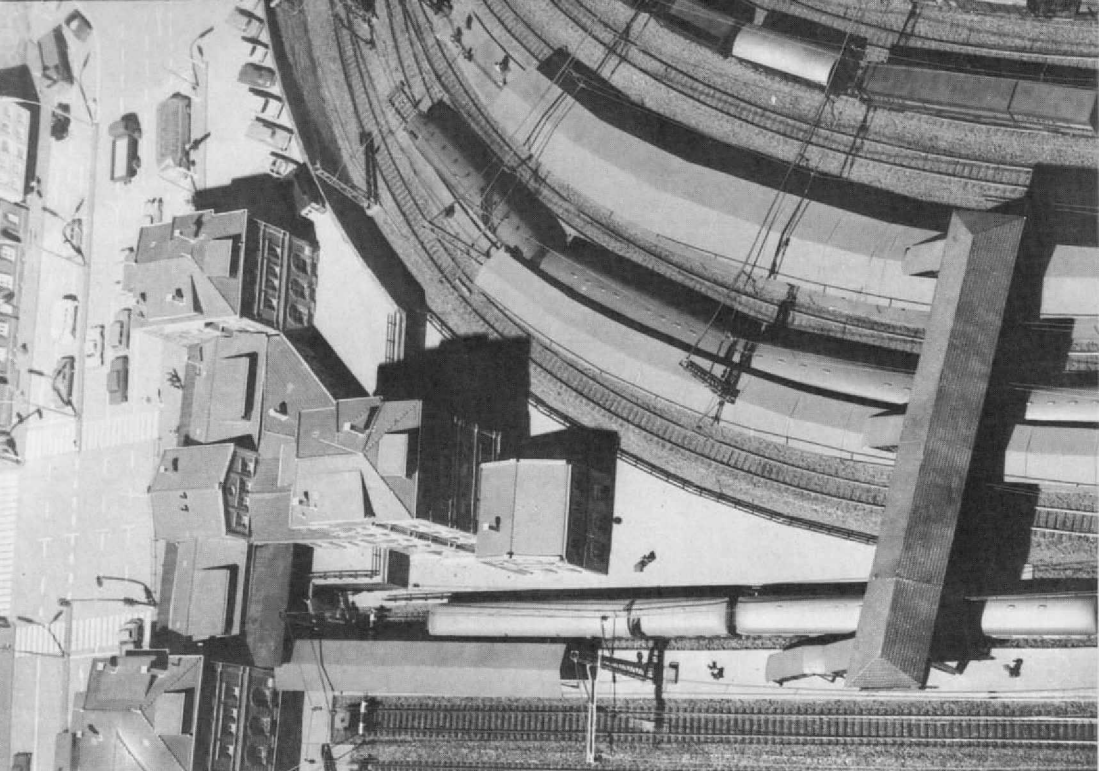


Abb. 5 u. 6. Zwei aufschlußreiche Vergleichsansichten, aus denen Anordnung und Zusammensetzung des Empfangsgebäudes vor dem Umbau (links) und danach hervorgehen.

