

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Spittlertorgraben 41 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 32

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

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 4,50.
Jahresabonnement DM 61,-, Ausland DM 65,-
(inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung

Commerz Bank AG, Nürnberg
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige
Vervielfältigung – auch auszugsweise –
nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlags.
Leseranfragen können nicht individuell
beantwortet werden; bei Allgemeininteresse
erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
zeitlichen und personellen Gründen kann
sich die Bearbeitung der Redaktionspost
verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
sind einzeln mit der vollen Anschrift des
Autors zu versehen. Sämtliche Angaben
(technische und sonstige Daten, Preise,
Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

Druck

W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH,
Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

**Heft 3/80 – das 1. Messeheft –
ist ca. 17. 3. in Ihrem Fachgeschäft**
(das 2. Messeheft ca. 24. 3.)

Fahrplan

Bemerkungen zum Thema „Grenzüberschreitender Verkehr“	81
Neu von NMW: Verdrahtungszubehör und „sichnamatic“-Schaltssystem	82
Meine transportable N-Anlage Kurort-Bahnhof „Bad Annen“ (Oberscheven, Witten/Ruhr)	84
Selbstgebaute Schaltkontakte für gerade und gebogene N-Gleise	92
Neu + praktisch: H0-„Riffelblech“ als Selbstklebe-Folie	93
Die Vorkriegs-Schnellzugwagen der „Gruppe 28“ als H0-Modelle von Liliput	96
Ein Gleisplan-Problem – wer weiß Rat?	97
Imposante Industrieanlagen in H0	99
Draußen vor der Stadt ... Vorortbahnhof in H0 (Merz, Birchwil/Schweiz)	100
Gotthard-Ellik Be 4/6 der SBB als Roco-H0-Modell	104
MIBA-Bauprojekte – verwirklicht in N	106
Lange Züge auf weiten Strecken (Z-Anlage Haertel, Swisttal)	111
Flachwagen Sps 719 (BZ)	118
Rollbock-Betrieb mittels Lkw – im Großen und im H0-Modell „nachgestellt“	125
Meine H0-Tunneloberleitung	127
Parade der Selbstbau-Modelle	128
Grundsätzliches zu LED-Schaltungen	130
Revue der Anlagen: „Modellbahn-Spiel mit Abwechslung“ (H0-Anlage Feller, Bremen)	130
„Klein, aber mein“ (N-Anlage Scholz, Essen)	132
Zum Ski-Urlaub nach Sertig oder Davos (H0-Anlage Borchers, Hannover)	133

Titelbild

Als es auf DB-Gleisen noch dampfte, am 31. 12. 1970,
gelang MIBA-Leser Günter Schablin aus Frankfurt/M.
diese stimmungsvolle Aufnahme der 064 305-6 vor
dem P 3318 Aschaffenburg-Miltenberg. Mit welchen
neuen Dampflokomotoren diese Epoche in miniature
weiterlebt, können Sie in Bälde den MIBA-Messeheft-
ten entnehmen!





„Grenzüberschreitender Verkehr“

1. CFL, SNCB und DB: Europäisches Lok-„Meeting“ im Dorfbahnhof

Der Bahnhof Belvaux-Soleuvre, an der Strecke Esch/Alzette-Petange in Luxemburg gelegen, ist eigentlich nur eine kleine, dörfliche Durchgangsstation, doch in betrieblicher und fahrzeugmäßiger Hinsicht ein „Fressen“ für Eisenbahnfreunde und Modellbahner – kann man hier doch zu bestimmten Zeiten Triebfahrzeuge dreier Bahnverwaltungen gleichzeitig antreffen, nämlich der CFL (Luxemburg), SNCB (Belgien) und DB (Bundesrepublik Deutschland)!

Zwar dürfte es einigen Lesern bekannt sein, daß die DB-Elloks der BR 181 im Grenzverkehr mit Luxemburg und Frankreich eingesetzt werden; nicht so bekannt dagegen ist wohl, daß diese Ellok auch planmäßig Personenzüge innerhalb Luxemburgs, also im Binnenverkehr der CFL, befördern.

Die 181 bringt einen aus fünf „Wegmann“-Vierachsern bestehenden Personenzug von Luxemburg nach Belvaux-Soleuvre. Da sich auf der Strecke Esch-Petange hinter dem Güterbahnhof Esch/Belval ein Haltepunkt für Arbeiter der Arbed-Hüttenwerke befindet, hält der Zug hier; eine Möglichkeit zum „Kopf machen“ bzw. Wenden besteht jedoch weder hier noch im etwas weiter entfernt liegenden Haltepunkt Belval/Rédange. Daher muß der Zug noch eine Station weiter laufen, eben bis nach Belvaux-Soleuvre, um hier zu wenden; auf der Rückfahrt nimmt er dann die Arbeiter an den diversen Haltepunkten mit.

Nach Belvaux-Soleuvre kommt nun auch noch ein Triebwagen (Bauart „Westwaggon“) der CFL, der die gleichen Aufgaben wie der „181-Zug“ erfüllt, und zwar auf dem anderen Strecken-Teilstück Belvaux-Soleuvre-Differdange. Und last not least taucht dann auch noch – mitunter zur gleichen Zeit wie die DB- und CFL-Fahrzeuge – eine SNCB-Diesellok der Reihe 5305 auf, die hier oft zum Nachschieben verwendet wird; auf der Strecke Esch/Alzette-Differdange ist bis zum Scheitelpunkt in Belvaux-Soleuvre beidseitig eine 16 ‰-Rampe zu überwinden!

Abb. 1 u. 2. Stelldichein europäischer Loks im luxemburgischen Dorfbahnhof Belvaux-Soleuvre: Eingefahren ist die DB-Ellok 181 205-6 mit einem Personenzug (obere Abbildung); aus Esch/Alzette kommt ein Lokzug, bestehend aus einer CFL-Ellok 3608 und einer SNCB-Diesellok 5305, in Richtung Differdange. Untere Abbildung: Die „181“ setzt um, während auf dem Durchgangsgleis der CFL-Triebwagen Nr. 208 einfährt.

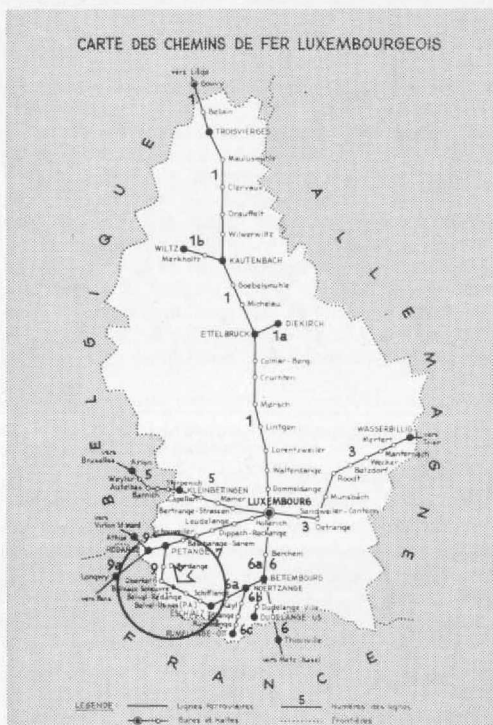


Abb. 3 u. 4. Übersichtsskizze des luxemburgischen Streckennetzes und Kartenausschnitt zur Orientierung; im Kreis: der Bahnhof Belvaux-Soleuvre.



Neu von NMW:

Verdrahtungszubehör und „sichnamatic“

„Doch wie's drunter aussieht, geht niemand was an ...“ dies gilt (leider!) „seit Ollims Zeiten“ für die Verdrahtung zahlreicher Modellbahn-Anlagen, die zwar auf der „Sonnenseite“ bestens durchgestaltet sind, während in der „Unterwelt“ ein heilloser Kabel-wirrwarr herrscht.

Auch NMW bietet nun seit einiger Zeit ein Verdrahtungs-Zubehörprogramm an, mit dem sich „Verkabelungs-Probleme“ recht einfach lösen lassen. Dazu zählen nicht nur Schaltdrähte und Bandkabel in verschiedenen Ausführungen, sondern vor allem diverse Hilfsmittel zur ordentlichen Kabel-Befestigung und -Führung. Dabei handelt es sich zum einen um sog. Kabel-Driller, Kabel-Clips und Kabel-Binder (Abb. 1) und zum anderen um Kabel-Kanäle (Abb. 2). Während die drei erstgenannten vor allem für kleine und mittlere Anlagen in Frage kommen, bieten sich die Kabel-Kanäle bei größeren Anlagen an, wenn eine größere Anzahl Kabel in einem Strang geführt werden muß – z. B. bei Bahnhofsköpfen mit vielen Si-

gnalen und Weichen oder bei umfangreichen Schattenbahnhöfen mit entsprechenden Automatik-Schaltungen. Soviel zu diesen neuen Verdrahtungshilfen; näheres erfahren Interessenten bei NMW.

Das gilt auch für das neue Schaltungssystem „sichnamatic“ zur einfachen und übersichtlichen Schaltung von Lichtsignalen sämtlicher Baugrößen und Fabrikate (vorausgesetzt, daß diese mit Gleichspannung von 10–14 V arbeiten und einzeln anschaltbar sind). Die entsprechenden Bauteile sind auf geätzten Schaltungen im sog. Europakartenformat (100 x 160 mm) untergebracht, wobei vom einfachen zweibegriffigen Selbstblocksignal (Hp 0 und Hp 1) bis zum Hauptsperrsignal mit Vorsignal und Zusatzanzeigern (13 mögliche Signalbilder) 11 verschiedene Schaltungsvarianten lieferbar sind. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf Einzelheiten dieser neuen Signalschaltungs-Technologie einzugehen; diese können der gegen DM 4,- beim Hersteller erhältlichen Druckschrift „NMW-sichnamatic“ entnommen werden.

[„Grenzüberschreitender Verkehr“]

Dieses „Stelldichein“ von Lokomotiven dreier Bahnverwaltungen stellt nicht nur ein Paradebeispiel für die Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen, sondern zugleich eine hervorragende Anregung für alle Modellbahner dar, die auf ihrer

Anlage internationale Triebfahrzeug-Kombinationen einsetzen möchten – wozu, wie hier gezeigt, nicht einmal ein großer (Grenz-)Bahnhof erforderlich ist, sondern eine kleine Dorfstation genügt!

Paul Gemmer, Esch/Alzette (Luxemburg)

2. Wissenswertes über Grenzbahnhöfe

Der Grenzbahnhof-Streckenplan in Heft 12/79 ist ausgezeichnet; er ist so aufgebaut, daß er für jeden beliebigen Grenzbahnhof benutzbar ist, ganz gleich, ob beide Anschlußverwaltungen die gleiche Fahrordnung haben, oder die eine rechts und die andere links fährt.

Zu dem im Plan angegebenen Beispiel DB = Rechtsbetrieb/SNCF = Linksbetrieb ist allerdings zu sagen, daß sämtliche an die DB grenzenden SNCF-Strecken Rechtsfahrordnung haben! Es handelt sich ja um die Strecken der früheren Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen, die in Rechtsfahrordnung betrieben wurden und werden. Die Signale sind natürlich französisch. Der Übergang auf Linksfahrordnung erfolgt innerhalb Frankreichs, westlich der Linie Luxemburg–Metz–Straßburg–Basel. Der Wechsel geschieht meistens innerhalb eines Bahnhofskopfes (ausgenommen bei Metz, dort ist eine Gleisüberwerfung vorhanden). Der Fahrordnungswechsel wird am letzten Signal der bisherigen Fahrordnung durch ein nachts beleuchtetes viereckiges Schild mit der Aufschrift „Signalisation à gauche“ angekündigt. In Gegenrichtung lautet dieses Schild naturgemäß „Signalisation à droite“.

Falls der Grenzbahnhof gleichzeitig auch als Systemwechselbahnhof konzipiert sein soll, ist im Vergleich zu DB-Strecken zu beachten, daß sämtliche Strecken Ostfrankreichs mit 25 kV Wechselstrom elektrifiziert sind. Es dürfen daher auf SNCF-Seite nur Elektroloks mit fünfstelliger Betriebsnummer eingesetzt werden. Diese sind entweder ausschließlich oder auch für dieses System einsatzfähig. Vierstellige Loknummern sind dagegen den Gleichstromloks zugeordnet.

Was schließlich das Signalsystem angeht: Ein Grenzbahnhof gehört in der Regel einer einzigen Verwaltung, die andere besitzt lediglich Betriebsrechte. Infolgedessen gelten auch Signalsystem und Betriebsordnung der Eigentumsverwaltung (mir bekannte Ausnahmen sind nur Chiasso und Domodossola, wo am Südkopf das italienische, am Nordkopf das schweizerische Signalsystem gilt). Das Signalsystem der Nachbarverwaltung beginnt außerhalb des Bahnhofskopfes oder auf freier Strecke; das gilt im allgemeinen auch für die Fahrleitungsmasten, unabhängig von der verwendeten Spannung.

Dr. Hans-Horst Misch
Luxemburg-Kirchberg

Neu von NMW:

Verdrahtungszubehör und „sichnamatic“

„Doch wie's drunter aussieht, geht niemand was an ...“ dies gilt (leider!) „seit Ollims Zeiten“ für die Verdrahtung zahlreicher Modellbahn-Anlagen, die zwar auf der „Sonnenseite“ bestens durchgestaltet sind, während in der „Unterwelt“ ein heilloser Kabel-wirrwarr herrscht.

Auch NMW bietet nun seit einiger Zeit ein Verdrahtungs-Zubehörprogramm an, mit dem sich „Verkabelungs-Probleme“ recht einfach lösen lassen. Dazu zählen nicht nur Schaltdrähte und Bandkabel in verschiedenen Ausführungen, sondern vor allem diverse Hilfsmittel zur ordentlichen Kabel-Befestigung und -Führung. Dabei handelt es sich zum einen um sog. Kabel-Driller, Kabel-Clips und Kabel-Binder (Abb. 1) und zum anderen um Kabel-Kanäle (Abb. 2). Während die drei erstgenannten vor allem für kleine und mittlere Anlagen in Frage kommen, bieten sich die Kabel-Kanäle bei größeren Anlagen an, wenn eine größere Anzahl Kabel in einem Strang geführt werden muß – z. B. bei Bahnhofsköpfen mit vielen Si-

gnalen und Weichen oder bei umfangreichen Schattenbahnhöfen mit entsprechenden Automatik-Schaltungen. Soviel zu diesen neuen Verdrahtungshilfen; näheres erfahren Interessenten bei NMW.

Das gilt auch für das neue Schaltungssystem „sichnamatic“ zur einfachen und übersichtlichen Schaltung von Lichtsignalen sämtlicher Baugrößen und Fabrikate (vorausgesetzt, daß diese mit Gleichspannung von 10–14 V arbeiten und einzeln anschaltbar sind). Die entsprechenden Bauteile sind auf geätzten Schaltungen im sog. Europakartenformat (100 x 160 mm) untergebracht, wobei vom einfachen zweibegriffigen Selbstblocksignal (Hp 0 und Hp 1) bis zum Hauptsperrsignal mit Vorsignal und Zusatzanzeigern (13 mögliche Signalbilder) 11 verschiedene Schaltungsvarianten lieferbar sind. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf Einzelheiten dieser neuen Signalschaltungs-Technologie einzugehen; diese können der gegen DM 4,- beim Hersteller erhältlichen Druckschrift „NMW-sichnamatic“ entnommen werden.

[„Grenzüberschreitender Verkehr“]

Dieses „Stelldichein“ von Lokomotiven dreier Bahnverwaltungen stellt nicht nur ein Paradebeispiel für die Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen, sondern zugleich eine hervorragende Anregung für alle Modellbahner dar, die auf ihrer

Anlage internationale Triebfahrzeug-Kombinationen einsetzen möchten – wozu, wie hier gezeigt, nicht einmal ein großer (Grenz-)Bahnhof erforderlich ist, sondern eine kleine Dorfstation genügt!

Paul Gemmer, Esch/Alzette (Luxemburg)

2. Wissenswertes über Grenzbahnhöfe

Der Grenzbahnhof-Streckenplan in Heft 12/79 ist ausgezeichnet; er ist so aufgebaut, daß er für jeden beliebigen Grenzbahnhof benutzbar ist, ganz gleich, ob beide Anschlußverwaltungen die gleiche Fahrordnung haben, oder die eine rechts und die andere links fährt.

Zu dem im Plan angegebenen Beispiel DB = Rechtsbetrieb/SNCF = Linksbetrieb ist allerdings zu sagen, daß sämtliche an die DB grenzenden SNCF-Strecken Rechtsfahrordnung haben! Es handelt sich ja um die Strecken der früheren Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen, die in Rechtsfahrordnung betrieben wurden und werden. Die Signale sind natürlich französisch. Der Übergang auf Linksfahrordnung erfolgt innerhalb Frankreichs, westlich der Linie Luxemburg–Metz–Straßburg–Basel. Der Wechsel geschieht meistens innerhalb eines Bahnhofskopfes (ausgenommen bei Metz, dort ist eine Gleisüberwerfung vorhanden). Der Fahrordnungswechsel wird am letzten Signal der bisherigen Fahrordnung durch ein nachts beleuchtetes viereckiges Schild mit der Aufschrift „Signalisation à gauche“ angekündigt. In Gegenrichtung lautet dieses Schild naturgemäß „Signalisation à droite“.

Falls der Grenzbahnhof gleichzeitig auch als Systemwechselbahnhof konzipiert sein soll, ist im Vergleich zu DB-Strecken zu beachten, daß sämtliche Strecken Ostfrankreichs mit 25 kV Wechselstrom elektrifiziert sind. Es dürfen daher auf SNCF-Seite nur Elektroloks mit fünfstelliger Betriebsnummer eingesetzt werden. Diese sind entweder ausschließlich oder auch für dieses System einsatzfähig. Vierstellige Loknummern sind dagegen den Gleichstromloks zugeordnet.

Was schließlich das Signalsystem angeht: Ein Grenzbahnhof gehört in der Regel einer einzigen Verwaltung, die andere besitzt lediglich Betriebsrechte. Infolgedessen gelten auch Signalsystem und Betriebsordnung der Eigentumsverwaltung (mir bekannte Ausnahmen sind nur Chiasso und Domodossola, wo am Südkopf das italienische, am Nordkopf das schweizerische Signalsystem gilt). Das Signalsystem der Nachbarverwaltung beginnt außerhalb des Bahnhofskopfes oder auf freier Strecke; das gilt im allgemeinen auch für die Fahrleitungsmasten, unabhängig von der verwendeten Spannung.

Dr. Hans-Horst Misch
Luxemburg-Kirchberg

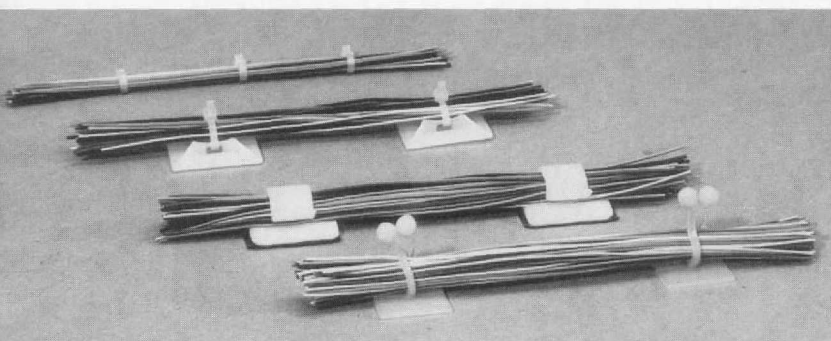


Abb. 1 zeigt einige Möglichkeiten zur Bündelung von Drähten mit den NMW-Teilen. Von vorn nach hinten: Drähter mit selbstklebender Grundplatte, Kabel-Clips, Kabelbinder mit Befestigungssockel und Kabelbinder ohne Befestigungssockel.

Abb. 2. Die drei angebotenen Größen von Kabelkanälen. Die Kabel können an beliebiger Stelle abgezweigt oder zugeführt werden; falls die Schlitze nicht ausreichend breit sein sollten, ermöglicht eine Kerbe das Ausbrechen einer oder mehrerer Zungen.

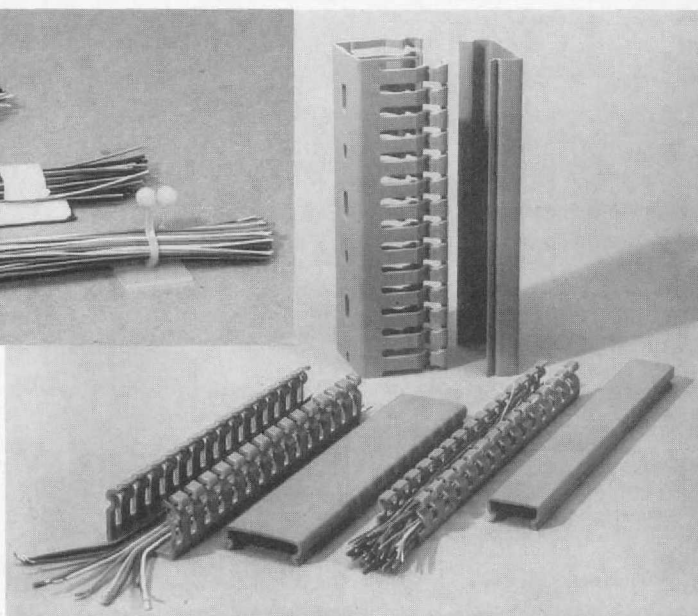


Abb. 3 zeigt die Vorderansicht des Prüfgeräts für die „siconmatic“-Schaltkarten, mit dem diese bei NMW auf ihre Funktion geprüft werden, und gibt gleichzeitig eine gute Übersicht, welche Signale in welcher Anzahl mit den jeweiligen Karten gesteuert werden können; so sind z. B. bei Karte 118/119 dreizehn mögliche Signalbegriffe zu erkennen. Mit dem Drehschalter rechts können die verschiedenen Signalbilder gewählt werden; das entsprechende Bild erscheint dann in den zugehörigen Signalschirmen. Im Vordergrund liegt herausgenommen die Karte 116/117 für ein Hauptsignal mit Vorsignal und Zusatzanzeigern.

