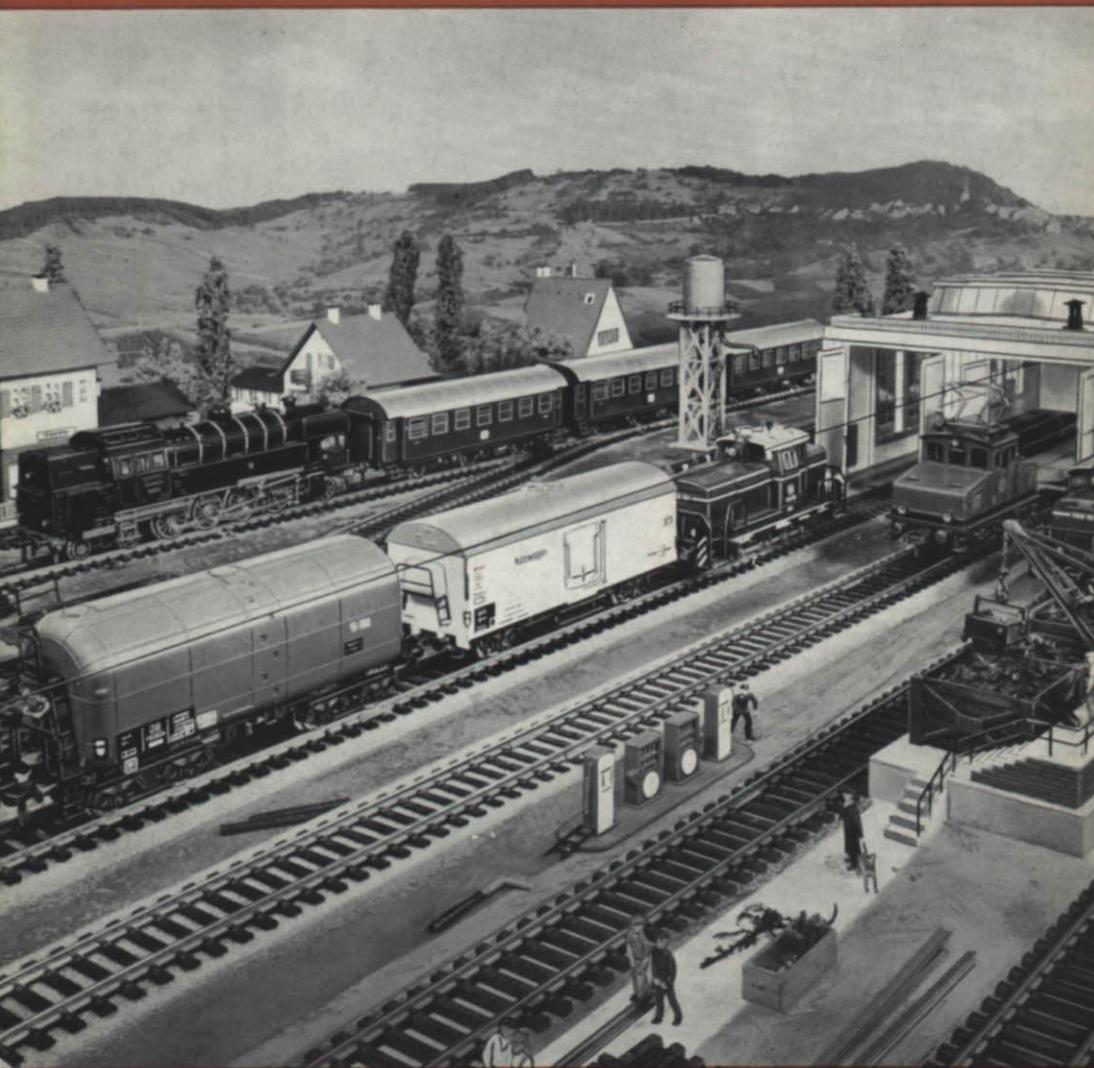


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

7 BAND XV
4. 6. 1963

PREIS
2,- DM



Teilansicht
der Messeanlage 1962,
die seitdem
auf zahlreichen Ausstellungen
viele Besucher anlockte.



-Bahn - das präg' Dir ein - ist die Bundesbahn in klein!



GEBR. FLEISCHMANN - MODELL-EISENBahn-FABRIKEN - NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 7/XV

1. Anlagen-Motive	291 u. 322	8. H0-Anlage Chromek (mit Streckenplan)	304 u. 314
2. Modellbahnzeit - abzulesen an Normaluhr	292	9. Importierte Inspirationen	308
3. Das Chronometer von Chronos	293	10. Gedanken um eine Ladestraße	310
4. Der mysteriöse Klappdeckelwagen	294	11. Gedeckte Plastik-Güterwagen mit Ballast aus Wachs	313
5. Fleischmann-Gleise mit Punktkontakten	295	12. Märklin-Lok 3029 - komplettiert und für Zweischienen-Gleichstromsystem (Schluß)	316
6. (Stellwerk-)Provisorium - kein Denkmal	296	13. Meine Märklin-Anlage (Schäfer)	320
7. Weichenendabschaltung und -Rückmeldung (bei Märklin-Weichen, bei Industrieweichen mit eingebauter Abschaltung, Endabschaltung und Rückmeldung mittels Relais)	298	14. Der Selbstblock auf H0-Modellbahnanlagen (III). - A. Bei Fleischmann- und sonstigen Zweischienen-Gleichstrombahnen	323

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 - Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neudorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -10 DM Versandkosten).



Holland in Nöten!

Genau genommen, gilt dieser Aufruf für uns, denn aus Versehen ist dieses Bild von der Anlage des Herrn Wijmer aus Elshout/Holland in Heft 5/XV nicht mitveröffentlicht worden, und da man nichts umkommen lassen soll – schon gar nicht teure Klischees! – reichen wir das Motiv heute nach.

Motiv *ohne Lokomotiv'*

nennt Herr H. Dannenberg aus Bensberg bei Köln die kleine Straßenszenen auf seiner H0-Anlage. Nun, auch solche Motive sind nette kleine Anregungen, die manchem gern willkommen sind, der mit seiner Phantasie auf Kriegsfuß steht oder ihr – aus schlechter Erfahrung – mißtraut.

Heft 8/XV ist Anfang Juli 1963 in Ihrem Fachgeschäft!



Die „Chemins de Fer de Frederiksborg“ Oder: Modellbahnzeit- abzulesen an einer Normalzeituhr

von Dipl.-Ing. F. W. Kittlaus, Bochum

Heute möchte ich mal ein wenig von „Frederiksborg“ erzählen. Es liegt mitten zwischen den großen Reichen, und es ist daher erklärlich daß dieses Ländchen zwei Sprachen hat. Im Westen gilt „on parle français“, das ist auch die Amtssprache, im Ostteil das „Frederiksborgienne“, eine Abart des Deutschen. Auf der Bäderbahn, die gerade auf der Sprachgrenze verläuft, kann man dann hören: „Na, Marjellchen, komm jleich, dann find'st noch ein Platzchen für dich und's Omchen“, und als Antwort dann: „Oui, merci Monsieur“, oder der Chef de Gare mit der roten Mütze ruft: „miné?“ – soll heißen: terminé – fertig – und als Antwort schallt's vom Fourgon „joa Chef!“ So, das nebenbei.

Der Kronrat dieses Ländchens hatte – nach einer Reise des Großherzogs in die Gefilde der großen Menschen – beschlossen, es diesen gleichzutun und eine Eisenbahn zu bauen. Die Tracé wurde wie folgt festgelegt: der Hauptbahnhof im Schatten der alten Türme – die Ostbahn im Anschluß an die benachbarte Bundesbahn – die Ligne de l'Ouest nach Paris – der Hafengebäude mit Ferry-Anschluß zum hohen Norden – (der Vorort-Verkehr mit Wendezügen wurde sofort in Angriff genommen) – und schließlich die Bäderbahn als Schmalspurbahnen.

Und nun zurück zum Kronrat: Da gab es noch ein Problem zu lösen um ein „Wunderwerk“, das der hohe Herr von jener Reise mitgebracht. Zunächst ein Einspruch der Herzogin: „Das kommt mir nicht in meine Gemächer!“ Doch da wußte der Herr Stadtbaumeister Rat: „Wir bauen doch gerade das neue Rathaus, da will ich das Ding gern an den Turm anbauen, so daß alle Leute es sehen und bestaunen können“.

Doch ein zweites Problem blieb noch zu lösen: Das Ding dreht ja viel zu langsam. „Ca'n fait rien“, sprach der Herr Hof-Astrológ, „schon lange wissen wir, daß ein Tag bei den großen Menschen zwölfmal so lange dauert wie bei uns. Auch hat unsere Woche nur 6 Tage, also 6 mal 24 oder 12 mal 12 frederiksborger Stunden. Ein Umlauf des kleinen Pfeiles auf diesem Wunderding dauert also genau eine Woche“. „Das ist ja merveilleux“, meinte der neuengagierte Herr Oberbahndirek-

tor, „geben wir dem großen und dem kleinen Pfeil eine neue Bedeutung und wir haben ein Mittel, auf unserer neuen Bahn genauso nach Fahrplan zu reisen, wie es die großen Menschen tun“.

Und so geschah es: Der kleine Pfeil zeigt fortan die sechs Wochentage. Steht er zwischen 12 und 1, so ist Sonntagvormittag, zeigt er auf 2 ist Mitternacht. Um 3 Uhr ist Montagmittag, um 4 Uhr wieder Mitternacht, um 5 Uhr Dienstagmittag und um 7 Uhr Donnerstagmittag, um 8 Uhr wieder Mitternacht und so fort. Einen Mittwoch gibt es nicht in der frederiksborger Woche von sechs Tagen. Eigentlich sollte der vierte Tag Mittwoch heißen. Aber die Kinder im französisch sprechenden Teil haben es durchgesetzt, daß er Jeudi, also Donnerstag heißt. Denn wenn der Jeudi ausgefallen wäre, wäre das doch schrecklich, ist er doch seit altersher in allen französischen Schulen frei. Um 9 Uhr ist also Freitagmittag, um 11 Uhr Samstagmittag, und um 12 Uhr beginnt die Woche von vorn.

Und nun zur Hauptsache: Zum „großen Pfeil“. Er gibt nicht nur die Stunden an (so wie der kleine Pfeil es bei den großen Menschen tut), sondern gleichzeitig auch noch die Minuten; denn jede Stunde ist nach altem frederiksborger Brauch in fünf Abschnitte unterteilt, und das sind dann die Minuten: 12, 24, 36, 48 und wieder die nächste volle Stunde. Und das genügt den Herren von Frederiksborg! Sie leben wohl zwölfmal so schnell wie wir, sind aber trotzdem nicht so gehetzt wie wir armen Mittel-europäer!

Und so läuft ein frederiksborger Tag und dazu ein Fahrplan der neuen Eisenbahn in 120 Menschenminuten ab, und das ist wohl auch genug; denn noch länger werden die großen Menschen wohl kaum Freude haben, gemeinsam dem frederiksborger Bahntreiben beizuwohnen. –

Und nun ein Nachwort für die Praktiker:

Diese Deutung der Uhr zum 2-Stunden-Fahrplanspiel hat sich bei 6–8 „Fahrdienstleitern“ auf unserer Anlage in Berlin von 1925 bis 1935 recht gut bewährt.

Nur teilt man dann – auf ausgedehnten Anlagen – einem Fahrpult nicht, wie meist üblich, ein in sich zum Ring geschlossenes Gleis zu;

man schaltet auf jedes Fahrpult einen geschlossenen Bahnhof (oder zumindest das Ost-Stellwerk, das West-Stellwerk) mit allen dazugehörigen Gleisen, Industrie-Anschlüssen usw., vom Bremsweg (Trenngleis) des eigenen Einfahrtssignals bis an den der nächsten Station. Der Bahnhof hat dann den gemeldeten, fahrplanmäßig vor dem Signal erschienenen Zug anzunehmen, abzufertigen – Kurswagen umzusetzen, Güterwagen zu rangieren usw. – und zur fahrplanmäßigen Minute wieder auf die Strecke zu schicken.

Als Abschluß noch ein Übungsbeispiel:

Beginnen wir bei 17.00 Uhr (was an sich bedeutungslos ist, da wir sowieso ja nur den großen Zeiger beobachten):

Bei richtiger Zeit	zeigt der große Zeiger auf	das ist in „Modellzeit“
17.00	12	0.00 oder 12.00 oder 24.00
17.05	1	1.00 oder 13.00
17.10	2	2.00 oder 14.00
17.15	3	3.00 oder 15.00

Und für die Zwischenminuten gilt:

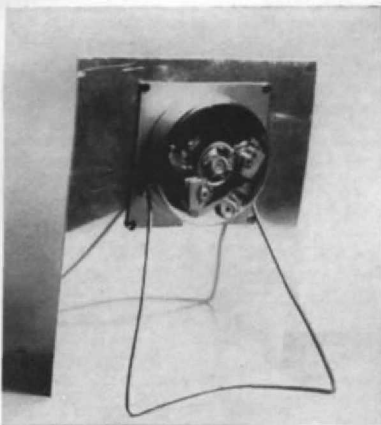
Bei richtiger Zeit	ist es in „Modellzeit“
17.16	3.12 oder 15.12
17.17	3.24 oder 15.24
17.18	3.36 oder 15.36
17.19	3.48 oder 15.48
17.20 Zeiger auf 4	4.00 oder 16.00

Und wer noch einen Sekunden-Zeiger hat, mag noch halbe Minuten ablesen mit den Werten

3.06
3.18
3.30
3.42 usw.

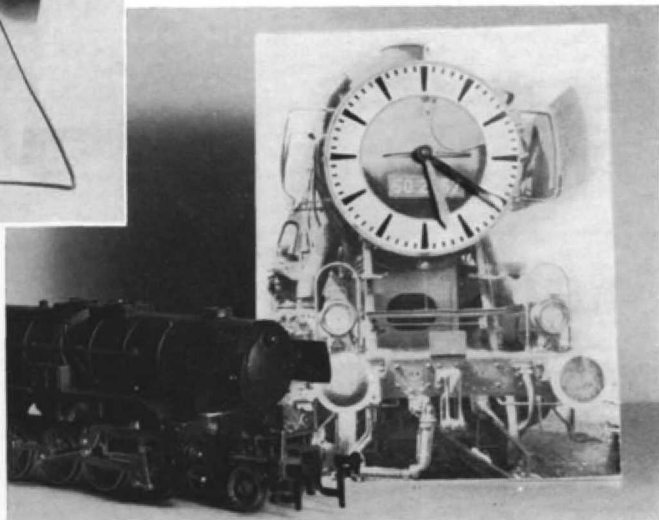
So, das wär's.

Bleibt nur noch, die Anwesenden, Schulfreunde, Klubmitglieder nach Amt und Würde als Stationsvorsteher einzusetzen – und es soll sogar schon tränenreiche Strafversetzungen auf die Nebenbahn gegeben haben. – Vielleicht erinnert sich der eine oder andere ganz alte Hase, Verzeihung! alte Modellbahner, noch einer Rundfunkreportage, die hiervon berichtete – vor 30 Jahren.



Chronos, ein Leser, der schon seit längeren Jahren unter diesem Pseudonym schreibt, schuf sich eine „stilgerechte“ Modellbahneruhr. Ein Blatt aus einem Eisenbahnkalender wurde auf eine Alu-Platte geleimt, ein passendes, ausgeschnittenes Zifferblatt auf die

Das
Chronometer
von
Chronos



man schaltet auf jedes Fahrpult einen geschlossenen Bahnhof (oder zumindest das Ost-Stellwerk, das West-Stellwerk) mit allen dazugehörigen Gleisen, Industrie-Anschlüssen usw., vom Bremsweg (Trenngleis) des eigenen Einfahrtssignals bis an den der nächsten Station. Der Bahnhof hat dann den gemeldeten, fahrplanmäßig vor dem Signal erschienenen Zug anzunehmen, abzufertigen – Kurswagen umzusetzen, Güterwagen zu rangieren usw. – und zur fahrplanmäßigen Minute wieder auf die Strecke zu schicken.

Als Abschluß noch ein Übungsbeispiel:

Beginnen wir bei 17.00 Uhr (was an sich bedeutungslos ist, da wir sowieso ja nur den großen Zeiger beobachten):

Bei richtiger Zeit	zeigt der große Zeiger auf	das ist in „Modellzeit“
17.00	12	0.00 oder 12.00 oder 24.00
17.05	1	1.00 oder 13.00
17.10	2	2.00 oder 14.00
17.15	3	3.00 oder 15.00

Und für die Zwischenminuten gilt:

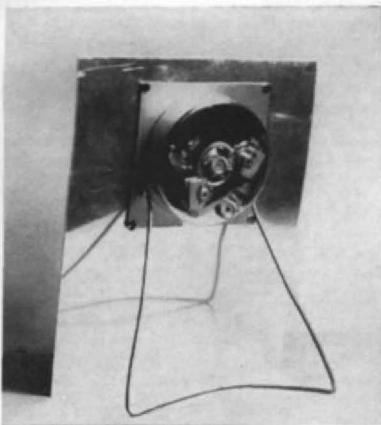
Bei richtiger Zeit	ist es in „Modellzeit“
17.16	3.12 oder 15.12
17.17	3.24 oder 15.24
17.18	3.36 oder 15.36
17.19	3.48 oder 15.48
17.20 Zeiger auf 4	4.00 oder 16.00

Und wer noch einen Sekunden-Zeiger hat, mag noch halbe Minuten ablesen mit den Werten

3.06
3.18
3.30
3.42 usw.

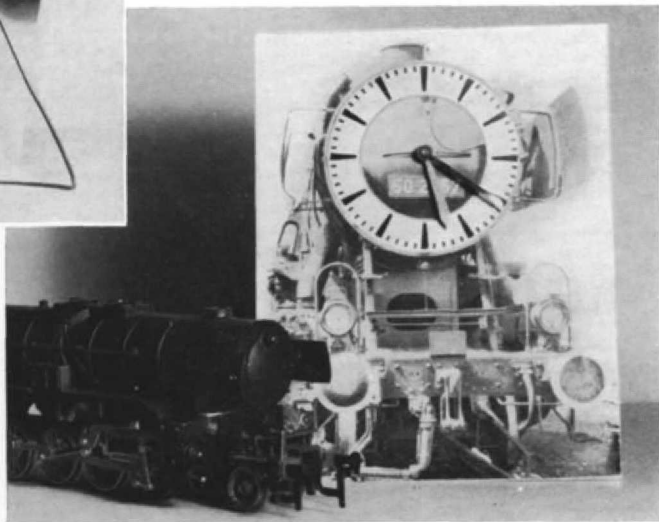
So, das wär's.

Bleibt nur noch, die Anwesenden, Schulfreunde, Klubmitglieder nach Amt und Würde als Stationsvorsteher einzusetzen – und es soll sogar schon tränenreiche Strafversetzungen auf die Nebenbahn gegeben haben. – Vielleicht erinnert sich der eine oder andere ganz alte Hase, Verzeihung! alte Modellbahner, noch einer Rundfunkreportage, die hiervon berichtete – vor 30 Jahren.



Chronos, ein Leser, der schon seit längeren Jahren unter diesem Pseudonym schreibt, schuf sich eine „stilgerechte“ Modellbahneruhr. Ein Blatt aus einem Eisenbahnkalender wurde auf eine Alu-Platte geleimt, ein passendes, ausgeschnittenes Zifferblatt auf die

Das
Chronometer
von
Chronos



Rauchkammertür geklebt, ein Wecker samt Klappständer dahinter montiert und fertig war die schmucke und stilgerechte Modellbahneruhr.

Die Idee ist wirklich reizend und wird sicher manchen Nachahmer finden. Ob man nun noch das Räderwerk um 1-2 Zahnräder „erleichtert“ (oder dies von einem Uhrmacher ausführen läßt), um eine Modellbahnstunde

nur 8-12 Minuten dauern zu lassen oder ob man ohne eine solche Manipulation die Normalzeit nach System Kittlaus in Modellbahnzeitbegriffen abliest, ist piepegal und bleibt jedem einzelnen überlassen. Wichtig ist lediglich die Anregung von Chronos, die man in allen möglichen Variationen abwandeln kann, je nach den vorhandenen Bildern und Uhren bzw. Weckern.

Der mysteriöse Klappdeckelwagen auf dem Titelbild Heft 4/XV

*Heinzl hin und Zahnrad her -
Es interessiert mich noch viel mehr,
Wo man den Wagen fabriziert,
Der unten auf dem Bild placiert!
Ist der am Ende auch „geheinzlt“?
Dann hoffentlich nicht nur vereinzelt!*

J. Tedden, Solingen

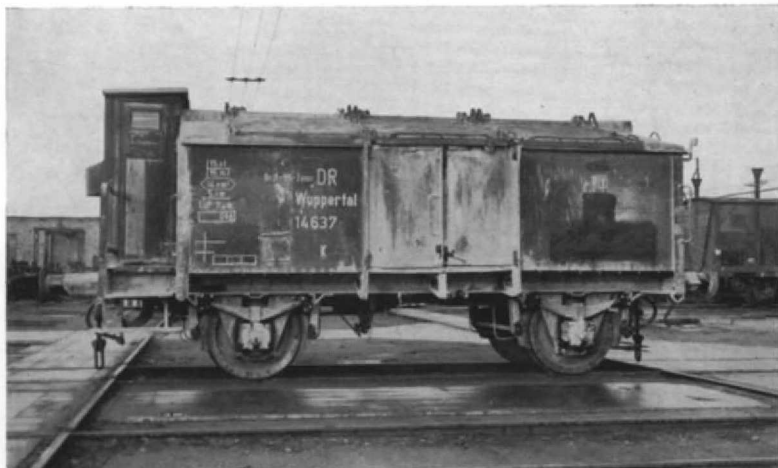
Dies war nicht die einzige Anfrage nach dem mysteriösen „niedlichen“ Klappdeckelwagen, sondern es gingen eigenartigerweise eine ganze Anzahl ein, eine sogar aus Frankreich, je zwei aus der Schweiz und aus Osterreich. Wir konnten wieder einmal konstatieren, wie genau die Bilder betrachtet werden. Wir hatten uns ebenfalls bereits an der Messe nach diesem Wägelchen erkundigt, konnten und wollten jedoch im Messeheft 4 nicht näher darauf eingehen, da es sich nämlich nicht um eine Heinzl-Neuheit handelt, sondern lediglich um einen Wagenumbau. (Der „Star“ des Titelbildes war schließlich der Zugspitzbahntriebwagen!) Außerdem konnten wir wirklich nicht

ahnen, daß ausgerechnet dieses Wägelchen, das rein zufällig mit aufs Bild kam, soviel Aufsehen erregen würde.

Es handelt sich um den kurzen, nur 6,5 cm langen offenen Güterwagen Nr. 3450 („Schwerin“) von TRIX, der gemäß der Anleitung des Herrn Heinzl folgendermaßen umfrisirt wurde:

1. Wagenkasten vom Untergestell lösen, Stirnwand aussägen.
2. Aus Pappe oder Sperrholz neue Stirnwand sowie obere Abdeckung einkleben.
3. Klappen, Tritte, Anschlagleiste auf dem Dachfirst und sämtliche Griffe an- bzw. aufkleben.
4. Bremserhaus von TRIX o. a. aufkleben.
5. Wagenunterteil einseitig verlängern und neue Puffer, Bühnengeländer und Tritte anbringen.
6. Wagenkasten nach dem Lackieren wieder aufkleben.

Das so entstandene Modell ist keineswegs ein Phantasieprodukt, sondern Herr Heinzl hat nur den Weg der früheren Reichsbahn beschriften, die aus den 0-Wagen mit 3,5 m Achsstand unter Verwendung des Untergestells, der eisernen Wände und Türen diese K-Wagen mit sattelförmigen Stirnwänden und je drei Klappen auf jeder Seite schuf (siehe Bild).



Das Vorbild des Heinzl-Modells: der Klappdeckelwagen „Wuppertal“ mit kurzem Achsstand. (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Rauchkammertür geklebt, ein Wecker samt Klappständer dahinter montiert und fertig war die schmucke und stilgerechte Modellbahneruhr.

Die Idee ist wirklich reizend und wird sicher manchen Nachahmer finden. Ob man nun noch das Räderwerk um 1-2 Zahnräder „erleichtert“ (oder dies von einem Uhrmacher ausführen läßt), um eine Modellbahnstunde

nur 8-12 Minuten dauern zu lassen oder ob man ohne eine solche Manipulation die Normalzeit nach System Kittlaus in Modellbahnzeitbegriffen abliest, ist piepegal und bleibt jedem einzelnen überlassen. Wichtig ist lediglich die Anregung von Chronos, die man in allen möglichen Variationen abwandeln kann, je nach den vorhandenen Bildern und Uhren bzw. Weckern.

Der mysteriöse Klappdeckelwagen auf dem Titelbild Heft 4/XV

*Heinzl hin und Zahnrad her -
Es interessiert mich noch viel mehr,
Wo man den Wagen fabriziert,
Der unten auf dem Bild placiert!
Ist der am Ende auch „geheinzelt“?
Dann hoffentlich nicht nur vereinzelt!*

J. Tedden, Solingen

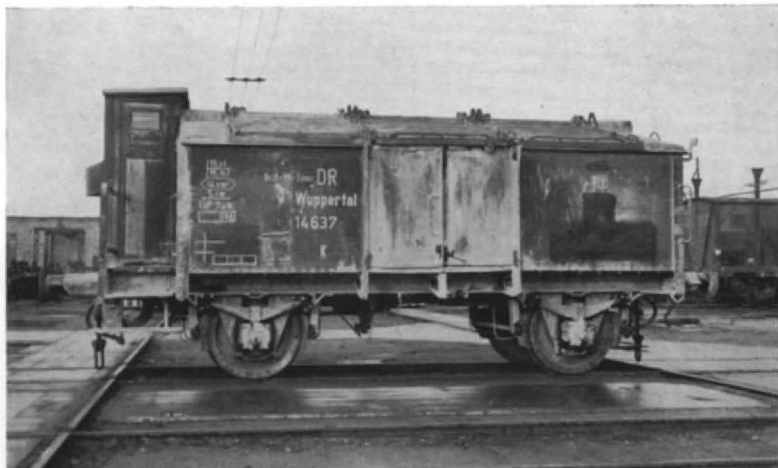
Dies war nicht die einzige Anfrage nach dem mysteriösen „niedlichen“ Klappdeckelwagen, sondern es gingen eigenartigerweise eine ganze Anzahl ein, eine sogar aus Frankreich, je zwei aus der Schweiz und aus Osterreich. Wir konnten wieder einmal konstatieren, wie genau die Bilder betrachtet werden. Wir hatten uns ebenfalls bereits an der Messe nach diesem Wägelchen erkundigt, konnten und wollten jedoch im Messeheft 4 nicht näher darauf eingehen, da es sich nämlich nicht um eine Heinzl-Neuheit handelt, sondern lediglich um einen Wagenumbau. (Der „Star“ des Titelbildes war schließlich der Zugspitzbahntriebwagen!) Außerdem konnten wir wirklich nicht

ahnen, daß ausgerechnet dieses Wägelchen, das rein zufällig mit aufs Bild kam, soviel Aufsehen erregen würde.

Es handelt sich um den kurzen, nur 6,5 cm langen offenen Güterwagen Nr. 3450 („Schwerin“) von TRIX, der gemäß der Anleitung des Herrn Heinzl folgendermaßen umfrisirt wurde:

1. Wagenkasten vom Untergestell lösen, Stirnwand aussägen.
2. Aus Pappe oder Sperrholz neue Stirnwand sowie obere Abdeckung einkleben.
3. Klappen, Tritte, Anschlagleiste auf dem Dachfirst und sämtliche Griffe an- bzw. aufkleben.
4. Bremserhaus von TRIX o. a. aufkleben.
5. Wagenunterteil einseitig verlängern und neue Puffer, Bühnengeländer und Tritte anbringen.
6. Wagenkasten nach dem Lackieren wieder aufkleben.

Das so entstandene Modell ist keineswegs ein Phantasieprodukt, sondern Herr Heinzl hat nur den Weg der früheren Reichsbahn beschriften, die aus den 0-Wagen mit 3,5 m Achsstand unter Verwendung des Untergestells, der eisernen Wände und Türen diese K-Wagen mit sattelförmigen Stirnwänden und je drei Klappen auf jeder Seite schuf (siehe Bild).



Das Vorbild des Heinzl-Modells: der Klappdeckelwagen „Wuppertal“ mit kurzem Achsstand. (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

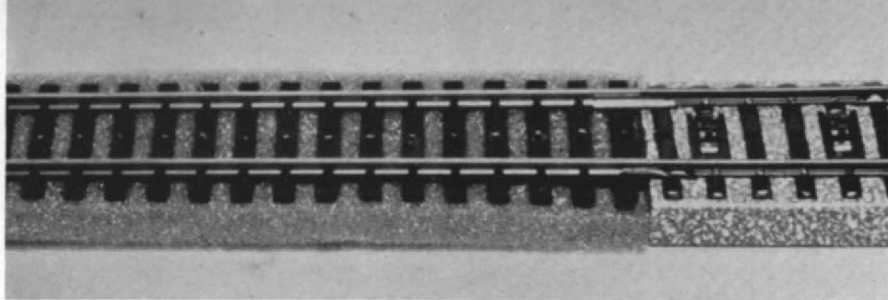


Abb. 1. Das Fleischmann-Gleis mit den selbstgefertigten Punktkontakten aus Heftklammern.
Abb. 2. Ein derart präpariertes Gleisstück, von unten gesehen. Links Elastic-Heftklammern.

Fleischmann-Gleise mit Punktkontakten

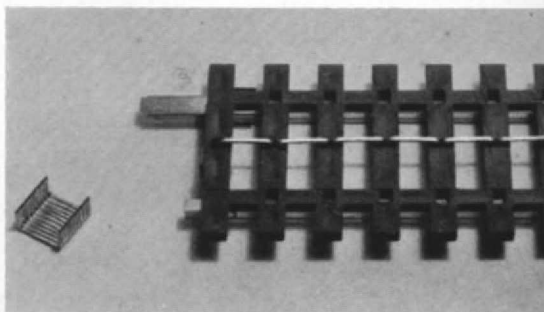
von Baldur Köhler, Heilbronn

Man bohre in jede Schwelle ein Loch von 1 mm ϕ , nehme Heftklammern*, stecke sie von unten durch die Löcher und löte oben die Klammern zusammen! Arbeitszeit pro Gleisstück 5 Minuten! Kostenaufwand: 2000 Klammern für 1,65 DM reichen für 60 Gleisstücke. Billiger und einfacher geht's kaum mehr!

Nach dem Zusammenlöten der Klammern werden die Lötstellen mit der Feile geglättet. Die Abnutzung der Märklin-Schleifer ist kaum stärker als üblich. Ich habe meine Fleischmann-Punktkontaktgleise schon fast ein halbes Jahr in Betrieb und zwar ohne Beanstandungen. Außerdem wurden sie im Schaufenster eines Fachgeschäftes zur Erprobung verlegt. Einzige Störung: zwei schlechte Lötstellen. Nach Behebung des „Schadens“ ergaben sich trotz starker Betriebsbeanspruchung keinerlei Beanstandungen.

Da die Fleischmann-Gleise sich ohne wei-

* „Original ELASTIC-Heftklammern Staples Agrafes 6/4 Jewel“, in jedem Schreibwarengeschäft erhältlich.



teres mit Märklin-Gleisen zusammenstecken lassen, kann jeder Märklinist gewisse Strecken mit diesen Fleischmann-Punktkontaktgleisen auslegen, falls er – wie ich – aus irgendwelchen Gründen mit dem Fleischmann-Gleis liebäugelt.

Fleischmann-Weichen habe ich ebenfalls mit Punktkontakten versehen. Hierfür nahm ich größere Heftklammern und bog sie auf Schwellenabstand zurecht. Danach werden sie auf die erforderliche Höhe – knapp über das Herzstück hinausragend – gekürzt und glatt gefeilt. Ich verwandte Fleischmann-Handweichen, die ich mit Märklin-Weichenantrieben versah (unter den Weichen eingebaut).

Der Zufall doch ein Zufall!

Betrifft: WIAD-Krangreifer

Herr Fridel Braun aus Wiesbaden hat uns bewiesen, daß es sich bei dem im Messeheft Nr. 4/XV S. 179 vorgestellten Wiad-Baggergreifer und dem Vorschlag des Herrn Holzner in Heft 15/XIV S. 673 um eine zufällige Parallelentwicklung handelt. Kurz vor der zuletzt angezogenen Veröffentlichung hatte er bereits den fraglichen Wiad-Greifer erstanden. Es ist bedauerlich, daß von der Firma Wiad am Messestand nicht gleich eine befriedigende und klärende Auskunft erteilt wurde, denn dann wäre nicht nur unsere Bemerkung unterblieben, sondern auch die Ver-

öffentlichung des Bildes, da der Greifer nach Lage der Dinge gar keine Messeneuheit mehr war. Der Eindruck eines Handmusters entstand insbesondere durch die nicht gerade exakten, offensichtlich handbemalten gelben Warnstreifen an den Greiferschalen, die zweifelsohne „verschönerungsbedürftig“ sind.

Für manchen Leser mögen alle diese Fakten belanglos sein. Die Klarstellung dieser Angelegenheit erfolgt jedoch im Interesse einer wahrhaften Berichterstattung, die auszuüben wir stets und in jedem Falle bestrebt sind!

Märklin-Tender-Lok 3031

(statt 3038) muß es im Messeheft 4/XV Seite 149 drittletzte Zeile heißen. Bitte berichtigen.