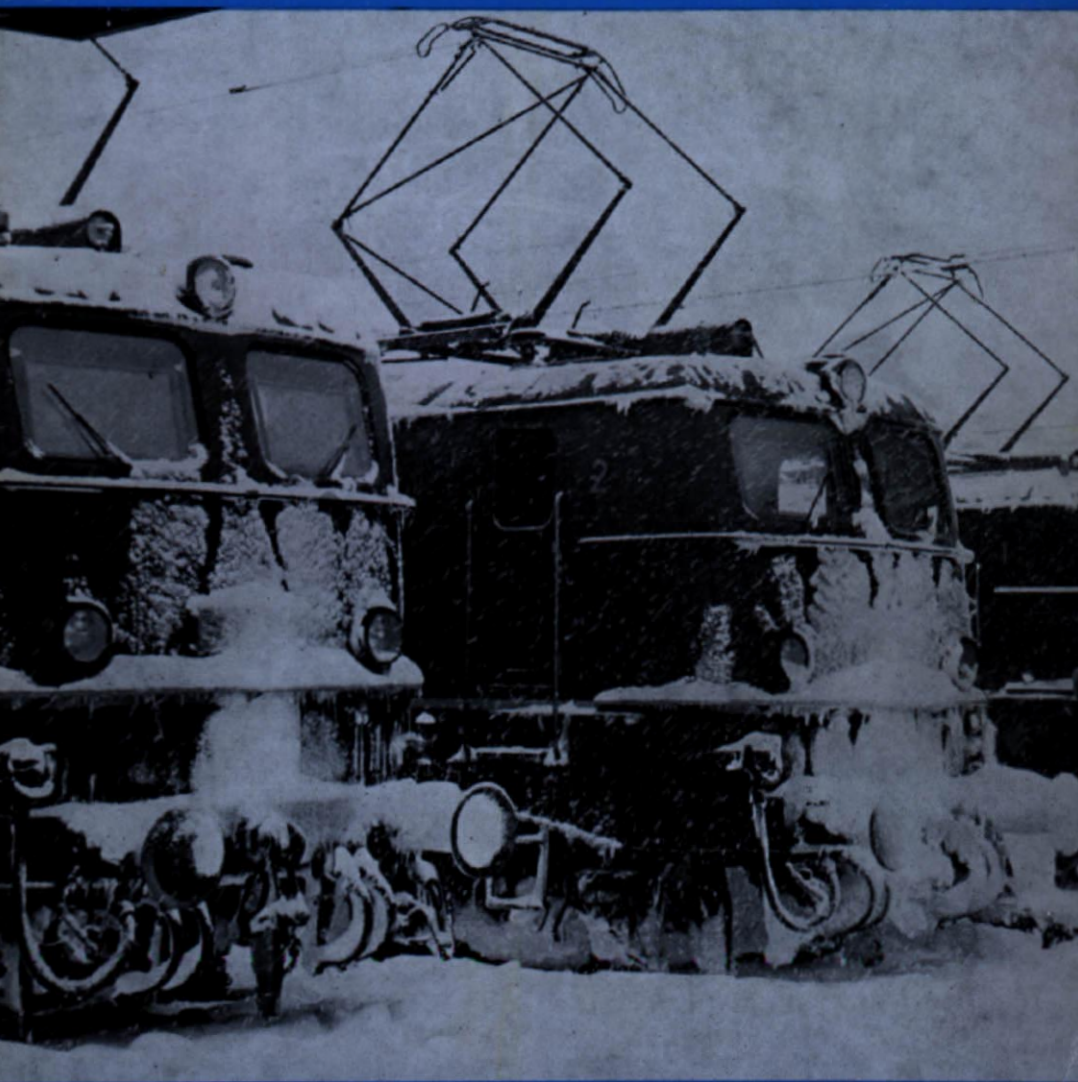


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**1** Band XVII  
7. 1. 1965

J 21 28 2 E  
Preis 2,- DM



## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 1/XVII

1. Busch-Stadtbau-System	3	13. Der Modellbahner-Papierkorb	20
2. Preiser-Figuren in N-Größe	3	14. Der 100jährige Wasserturm (BZ)	21
3. Märklin-CoCo-Diesellok für Luxemburg	4	15. Minitrix-electric in Baugröße N	25
4. Schraubensicherung bei Oberleitungsmasten	4	16. Bergmotiv „Hochgrat“ (Schmid, München)	27
5. Die Südrampe der Gotthard-Bahn (H0-Anlage Bernhauser, Oberrieden)	5	17. Straßenbahnlokomotiven (BZ)	28
6. Punktkontakt-Mittelleiter bei schlanken Weichen	7	18. Klammern für MIBA-Einbanddecken	33
7. Märklin-Weichen 5117 u. 5202 mit neuer, kleiner Laterne	8	19. Die Ankunft der Old-Timer (Karikatur)	33
8. Temos-Kleinbekohlung	9	20. DB bietet 8 vorbildliche Vorwände	34
9. Vollmer-Stationsgebäude „Oberbaumbach“	10	21. OÖtz-25, vierachsiger DB-Erzwagen (BZ)	35
10. Dr-Gleisbild-Schaltung	12	22. Die Hochzeit des Jahres (Wettbewerb)	36
11. Ein Kopfbahnhof (Anlage Uschkow, Knokke)	16	23. Die rätselhafte E 63 (Silbenrätsel)	37
12. Kleine Verbesserungen an der Fleischmann-BR 70	18	24. Rapari-Drucktaster	37
		25. Buchbesprechung: Lok-Monographien	37
		26. Elektrokarren (Werkschlepper)	38

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

**Redaktion und Vertrieb:** 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –  
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht  
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

**Konten:** Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364  
Postscheckkonto: 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).



**Eine komplette Stadt im Maßstab 1:160** kann man mit dem Busch-Stadtbau-System errichten. Die einzelnen Bausätze dieses Systems sind nicht nur auf jeweils ein einziges Bauwerk abgestimmt, sondern lassen der eigenen Phantasie einen weiten Spielraum. Diese Vielseitigkeit bedingt allerdings beim Zusammenbau etwas mehr Überlegung und Aufmerksamkeit, als man vielleicht von den Einzel-Objekt-Bausätzen her gewohnt ist. Auf jeden Fall ist es ratsam, die den Bausätzen beigegebene Anleitung – leider nicht optimal übersichtlich – vor Baubeginn genauestens zu studieren.



fiment, nur eben in entsprechend verkleinerter, aber trotzdem nicht minder detaillierter Ausführung. Einen Größenvergleich bietet das Bild oben mit der H0-Figur am linken Bildrand (Abbildungen etwa in  $\frac{1}{4}$ -Größe). Der komplette Satz von 18 Figuren kostet 4,75 DM.

### 18 kleine Menschlein in Wachstumsgröße N

stellen wir Ihnen hier als neuesten Zuwachs in der Preiser-Figuren-Familie vor. Es handelt sich dabei um die wichtigsten „Typen“ aus dem H0-Sor-

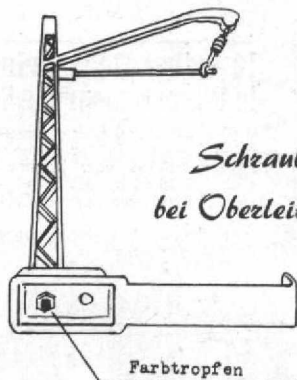


**Heft 2/XVII ist spätestens 5. 2. 1965 in Ihrem Fachgeschäft!**

Dem vorliegenden Heft ist das Inhaltsverzeichnis für Band XVI/1964 beigelegt.



**3x Märklin-Co-Co-Diesellok!** Sie meinen, es dürften laut Katalog nur deren zwei sein? Richtig – und doch auch wieder falsch! In einer hinsichtlich der Stückzahl und des Verkaufsgebietes Luxemburg und Belgien limitierten Serie hat nämlich Märklin diese bisher in der belgischen (unten rechts) und dänischen (unten links) Version lieferbare Diesellok auch in der luxemburgischen Ausführung geliefert (rotbraun mit breiteren gelben Streifen und CFL-Beschriftung). Eventuelle Interessenten mögen sich an das Haus Lassner, Luxemburg, 46 Place Guillaume, wenden.



Sicher  
ist  
sicher!

*Schraubensicherung  
bei Oberleitungsmasten*

Nach längerer Betriebszeit haben sich mehrere meiner Vollmer-Oberleitungsmasten infolge LöSENS der M2-Mutter des Mastfußes gelockert. Besonders bei eingeschotterten Gleisen ist es in solchem Fall schwierig, die defekten Masten auszubauen und die Mutter wieder anzuziehen. Deshalb rate ich jedem, **v o r** dem Aufbau der Oberleitung jede Mutter nochmals fest anzuziehen und sie durch einen Farbtropfen (am besten Lackfarbe) zu sichern. Man könnte zwar auch eine Gegenmutter aufschrauben, doch ist der Farbtropfen zweifellos billiger und erfüllt den gleichen Zweck wie eine Gegenmutter.

Hans Rothärmel, Ulm

**Ab sofort lieferbar!**

**2.50 DM + —.25 DM Versandkosten**

**Einbanddecke 1964 (Bd. XVI) in Grün mit Goldprägdruck**



# Die Südrampe der Gotthard-Bahn

Das ist das Grundthema der H0-Anlage des Herrn Hans R. Bernhauser aus Oberrieden/Schweiz. Natürlich ist es kaum möglich, eine solche Vorbild-Linienführung bis auf den letzten Zentimeter genau für „häusliche Zwecke“ nachzubilden; es kommt ja aber auch in der Hauptsache nur darauf an, das Charakteristische zu zeigen. Und das ist bei der Gotthardbahn eine gewisse Häufung von Brücken, Kehrtunnels usw. in einer herrlichen Gebirgslandschaft.

Die Anlage ist in Form eines U gebaut und hat eine Größe von rund 3,20 x 5,00 m. Der Bahnverkehr wickelt sich auf etwa 60 m Gleisen ab. Gegenüber der ursprünglichen Anlage, über die wir in Heft 11/XIV berichteten, ist also eine recht erhebliche Vergrößerung zu verzeichnen, die im wesentlichen einer großzügigeren Streckenführung und einer vorbildgerechteren Gleisverlegung mit schlanken Weichen und größeren Radien zugute kam.

Abb. 1. Viel Steine gab's und wenig Brot – das könnte man angesichts dieses mustergültig modellierten Gebirgstobels sagen. Die Steine – sie sind übrigens echt – liegen genau so, wie sie vom stürzenden Wasser mitgerissen und liegengelassen sein könnten. Die stiletten Häuser entstanden aus in der Schweiz erhältlichen Ausschnidebogen, die außerdem von Herrn Bernhauser etwas variiert wurden.



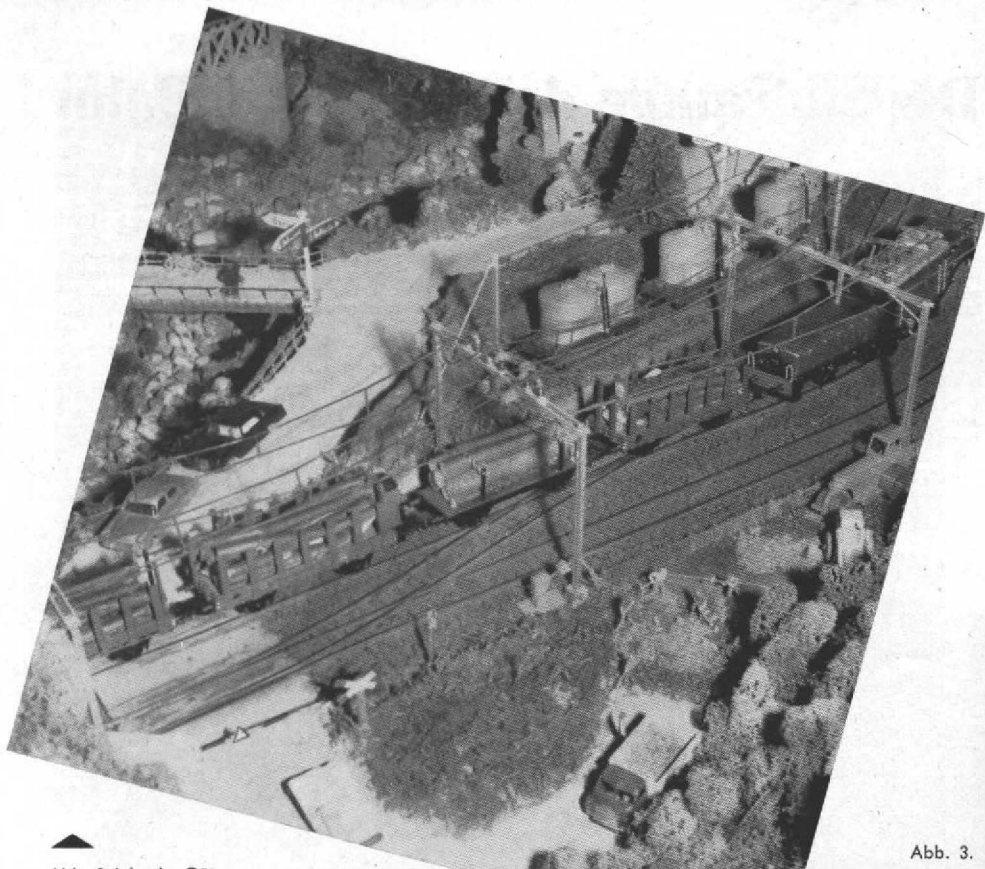


Abb. 3.

Abb. 2 (oben). Güterzug mit einer Märklin-Krokodil-Lok (Ce 6/8) auf der Bergfahrt. Bestechend elegant wirken die schlanken Nemecc-Weichen in der Bahnhofseinfahrt. Die Oberleitungstragwerke hat Herr Bernhäuser übrigens aus Messing-Profilen selbst gebaut (auf gut schweizerisch eine „Saubüetz“, wie er meint und was wir durchaus glauben). Bemerkenswert ist auch die detaillierte Landschaftsgestaltung, die in Bezug auf das romantische Vorbild doch allerhand Erfahrung und auch Phantasie verlangt.



Abb. 4. Ein typisches Gebirgsbahn-Motiv, das nicht nur im Zuge der Gotthard-Bahn zu finden ist: Die Strecke windet sich in engen Kehren usw. zur Paßhöhe empor und die einzelnen Trassen „Stufen“ liegen dadurch oft eng beieinander. Die vielen Schluchten, Täler und Tobel erfordern ebenso-  
viele Brücken und Viadukte.



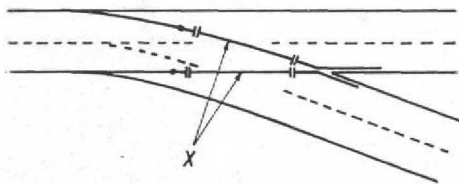
Abb. 3. Die Fleischmann-Ae 6/6 vor einem Güterzug auf der Bergfahrt, nicht etwa auf dem falschen Gleis, sondern in der Schweiz fährt die Eisenbahn bekanntlich von Rechts wegen links (daher!). Als motivliche Anregung sei besonders auf die Kombination der eisernen Talbrücke mit der gemauerten Straßendurchfahrt hingewiesen, eine Anordnung, die man nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland und Österreich oft findet, die aber eigentümlicher Weise auf Modellbahnanlagen kaum zu sehen ist, obwohl die meist vorhandene Beengtheit hinsichtlich des Platzes doch geradezu zu derartigen Maßnahmen zwingt. Selten sieht man bei Modellbahnen auch die Zwangsschienen auf Brücken, die eine vermehrte Sicherheit gegen Entgleisen bzw. Abstürzen entgleister Wagen bieten sollen.

## Der Punktkontakt-Mittelleiter bei schlanken Weichen

In Heft 15/XV wird erläutert, wie Herr Köhler bei seinen Weichen den Schleifer mittels erhöhter Punktkontakte über die Fahr­schienen hinweg hebt. Bei 7° und 9° Weichen (und ähnlich schlanken Weichen, Kreuzungen usw.) ist das jedoch kaum mehr möglich, da der Abstand zwischen den Punktkontakten für kurze Schleifer zu groß wird. Eine praktische Lösung besteht darin, die Flügelschienen (= X in der Zeichnung) zu isolieren.

Man trennt die Flügelschienen an den eingezeichneten Stellen (insgesamt 4mal) und klebt die Schienenstücke mit Uhu-plus isoliert wieder ein. Die Pukos brauchen nun außerdem nur Schienenprofilhöhe zu erreichen, da die isolierten Schienenstücke die Weiterführung des Schleifers ermöglichen; sie fallen also weniger auf.

Gegebenenfalls kann es notwendig sein, dem Weichenantrieb ein Relais parallel zu schalten,



das die isolierten Schienenstücke der Weichenstellung entsprechend mit Fahrstrom versorgt bzw. abschaltet, falls die stromlosen Schienenstücke für eine ordnungsgemäße Stromabnahme zu lang ausfallen. Den gleichen Effekt kann man auch mit zusätzlich am Weichenantrieb angebrachten Kontakten erreichen.

Peter Löffler, Bremen

Abb. 4. Ein typisches Gebirgsbahn-Motiv, das nicht nur im Zuge der Gotthard-Bahn zu finden ist: Die Strecke windet sich in engen Kehren usw. zur Paßhöhe empor und die einzelnen Trassen „Stufen“ liegen dadurch oft eng beieinander. Die vielen Schluchten, Täler und Tobel erfordern ebenso- viele Brücken und Viadukte.



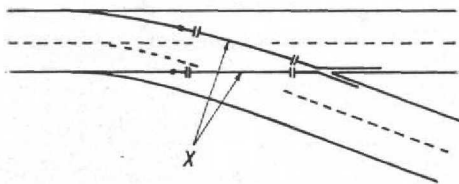
Abb. 3. Die Fleischmann-Ae 6/6 vor einem Güterzug auf der Bergfahrt, nicht etwa auf dem falschen Gleis, sondern in der Schweiz fährt die Eisenbahn bekanntlich von Rechts wegen links (daher!). Als motivliche Anregung sei besonders auf die Kombination der eisernen Talbrücke mit der gemauerten Straßendurchfahrt hingewiesen, eine Anordnung, die man nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland und Österreich oft findet, die aber eigentümlicher Weise auf Modellbahnanlagen kaum zu sehen ist, obwohl die meist vorhandene Beengtheit hinsichtlich des Platzes doch geradezu zu derartigen Maßnahmen zwingt. Selten sieht man bei Modellbahnen auch die Zwangsschienen auf Brücken, die eine vermehrte Sicherheit gegen Entgleisen bzw. Abstürzen entgleister Wagen bieten sollen.

## Der Punktkontakt-Mittelleiter bei schlanken Weichen

In Heft 15/XV wird erläutert, wie Herr Köhler bei seinen Weichen den Schleifer mittels erhöhter Punktkontakte über die Fahr-schienen hinweg hebt. Bei 7° und 9° Weichen (und ähnlich schlanken Weichen, Kreuzungen usw.) ist das jedoch kaum mehr möglich, da der Abstand zwischen den Punktkontakten für kurze Schleifer zu groß wird. Eine praktische Lösung besteht darin, die Flügelschienen (= X in der Zeichnung) zu isolieren.

Man trennt die Flügelschienen an den eingezeichneten Stellen (insgesamt 4mal) und klebt die Schienenstücke mit Uhu-plus isoliert wieder ein. Die Pukos brauchen nun außerdem nur Schienenprofilhöhe zu erreichen, da die isolierten Schienenstücke die Weiterführung des Schleifers ermöglichen; sie fallen also weniger auf.

Gegebenenfalls kann es notwendig sein, dem Weichenantrieb ein Relais parallel zu schalten,



das die isolierten Schienenstücke der Weichenstellung entsprechend mit Fahrstrom versorgt bzw. abschaltet, falls die stromlosen Schienenstücke für eine ordnungsgemäße Stromabnahme zu lang ausfallen. Den gleichen Effekt kann man auch mit zusätzlich am Weichenantrieb angebrachten Kontakten erreichen.

Peter Löffler, Bremen





# „Alte“ Märklin-Weichen (5117/5202) mit neuer, kleiner Laterne

Ein neuer Ostra-Basteltipp

Auf Grund der sehr kleinen Weichenlaternen bei den neuen Bogenweichen wird man in Göppingen auf die Dauer wohl nicht umhin können, auch die anderen Weichen mit den kleineren Laternen auszurüsten. Jedenfalls stolpern nun angesichts der kleineren Laternen noch mehr Modellbahnfreunde über die bisherigen „Undinger“, wie sie Herr Elsner in seinem Laternenverkleinerungsaußsatz in Heft 15/XVI genannt hat. Während sein Beitrag gerade gedruckt wurde, traf ein weiterer Vorschlag ein, diesmal von Herrn Otto Straznicky aus Köttingen (den wir der Aktualität wegen gleich in diesem Heft bringen wollen). D. Red.

Die Weichenlaternen der neuen Märklin-Bogenweichen werden sicher viele Modellbahner zu Überlegungen anregen, wie man die bisherigen Märklin-Weichen mit diesen zierlichen Laternen ausrüsten könnte. Sicher wird es

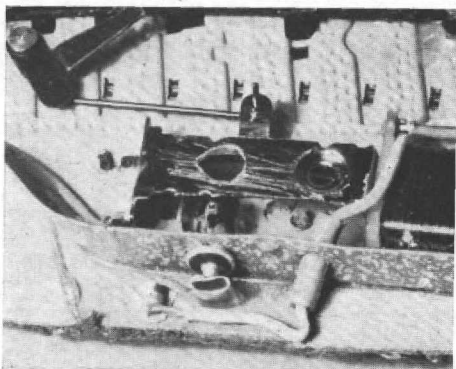


Abb. 1. Die praktische Ausführung der Lämpchenhalterung bei einer Linksweiche. Der Glaskolben des Birchens ist übrigens schwarz gefärbt; nur nach oben können Lichtstrahlen austreten, weil da die Farbe wieder wegkratzt bzw. gar nicht erst aufgebracht wurde. Das Loch im blanken Metallbügel über dem Lämpchen rührt von einem anderen Beleuchtungsversuch her, ist also bei der Original-Weiche nicht vorhanden.

Abb. 2. So etwa sitzt das Lämpchen L in der 4,5-mm-Bohrung in der „Seitenwand“ des Weichenkörpers unter der Segment-Aussparung für die Weichenlaterne. Die Vergrößerung des Segmentausschnittes S ist gestrichelt eingezeichnet. Die Zeichnung ist auf eine Linksweiche – von unten gesehen – abgestimmt (etwa  $\frac{1}{2}$  Größe). Bei einer Rechtsweiche stelle man sich das ganze spiegelbildlich vor. K ist die Kontaktfeder für das Lämpchen. B ist das Auflagebrettchen.

nicht allzulange dauern, bis die Weichenlaternen der Bogenweichen als Ersatzteil im Handel sein werden, so daß dann dem Umbau der vorhandenen Weichen wohl nichts mehr im Wege stehen wird.

Damit ich mich dann gleich, wenn es soweit ist (d. h., wenn die „Ersatzteile“ lieferbar sein werden) mit voller Kraft auf den Umbau meiner Weichen stürzen kann, habe ich mit einer von einer Bogenweiche „ausgeliehenen“ Laterne diesen Umbau bereits durchexerziert und will ihn im Folgenden beschreiben, damit dann auch die MIBA-Leser gleich starten können, wenn . . . !

Zunächst wird die alte Laterne samt Lampenhalter (Teiler) entfernt: Nach dem Lösen der kleinen Schraube neben der Laterne lassen sich diese Teile leicht abnehmen. Der nach oben herausragende Mitnehmerstift ist auf 3 mm Länge zu kürzen und der Segment-Ausschnitt, in dem sich der Mitnehmer beim Umstellen der Weiche bewegt, ist allseits um etwa 1 mm zu erweitern (kleine Halbrundfeile verwenden!).

Um die neue Laterne dann auch beleuchten zu können, ist in die Seitenwand des Gleiskörpers in Höhe der Weichenlaterne ein Loch von 4,5 mm Durchmesser für das Lämpchen zu bohren (siehe auch Abb. 1 und 2). Für den Lötbatzen, der sich an praktisch jedem Lämpchensockel befindet, ist in die Peripherie dieser Bohrung noch eine kleine Nut einzufeilen. Wenn man die Lämpchenbohrung nur so groß macht, daß das Lämpchen straff darin festgehalten wird, dann genügt es, die Zuleitung an

