

6/89 JUNI J 8784 E
41. Jahrgang · DM/sFr 7,-
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

MINIATURBAHNEN



**AUTOBAHN-BRÜCKE ALS MODELLBAHN-THEMA • BAHN-
ÜBERGÄNGE IM MODELL • ALBULA-NORDRAMPE (2. TEIL)**

ZUR SACHE 13

MIBA-KONTAKT 14+74

TERMINE 15+55

PANORAMA 16

SELBSTBAUPRAXIS

Baureihe 93.5 in H0 37

Straßenbahnmodelle für die LGB 56

Neues von den Hersfelder 58

Eisenbahnfreunden 58

Autobahnbrücke als 64

Modellbahnthema 64

MODELLBAHN-TECHNIK

Verzögerte Relais 18

Leitende Herzstücke 19

MODELLBAHN-ANLAGEN

Rhätische Bahn – 30

Albula-Nordrampe (2)

MIBA-TEST

Spiel ohne Grenzen ... (2) 24

VORBILD + MODELL

Bü-Signale und -Verkehrszeichen 43

im Modell 43

Bahnübergänge in H0 52

VORBILD

Berliner Verkehrsmuseum 20

Bonner Bahnhofsfest 40

NEUHEITEN 22, 62, 71+72

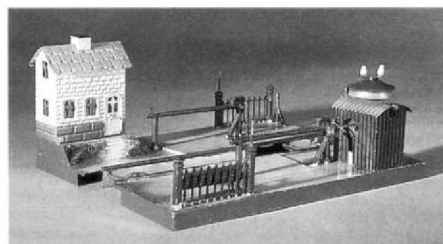
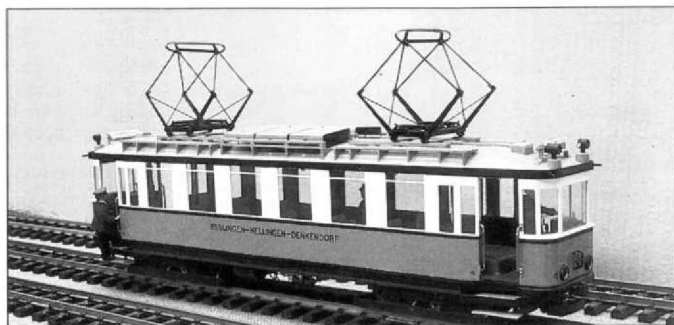
SAMPLERECKE

Bahnübergänge im Modell 44

Werbewagen 61

IMPRESSUM 73

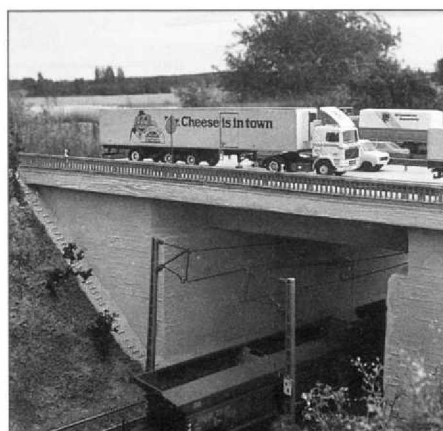
VORSCHAU 73



Selbstbauten im LGB-Maßstab 1:22,5 sind auf Seite 56 zu bewundern.

Zum Thema Bahnübergänge hat Joachim Kampmann einige Sammlerstücke beigeuert: Seite 44

IN DIESEM HEFT:



Eine Autobahnbrücke hat MIBA-Mitarbeiter Christof Fiedler zum Thema für ein Modellbahnmodul gemacht. Seite 64

Titelbild: Einen Ausschnitt aus der „Albula-Nordrampe“ im Maßstab 1:87 hat Dr. Herbert Cadosch-Kramer fotografiert.

Den zweiten Teil der RhB-Anlage stellen wir auf Seite 30 vor.



LESERMEINUNG

Die MIBA hat eine sehr starke Leserbindung. Man merkt das z.B. daran, daß immer wieder Leser ihr Meinung äußern – sei es in schriftlicher Form oder am Telefon. Wir sind über diese „Rückkopplung“ sehr froh, denn auf diese Weise bekommt die Redaktion laufend Anregungen, welche Interessengebiete gerade besonders gefragt sind, welche Artikel besonders gefallen haben oder welche nicht. Soweit möglich, werden diese Meinungsäußerungen auch berücksichtigt. Was uns manchmal Kopfzerbrechen bereitet, sind die sogenannten Sachzwänge. Und zwar vor allem deshalb, weil wir in solchen Fällen eben den Wünschen des Lesers oder der Leserin nicht nachkommen können.

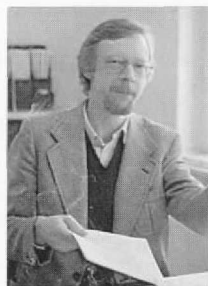
Kürzlich beklagte sich ein Leser, es störe ihn, daß die vier Seiten des Beihefters in der MIBA auch mit Seitenzahlen versehen seien, der Beihefter also seitenmäßig mitgezählt werde. Aus seiner Frage „Habt Ihr das eigentlich nötig?“ konnte man erkennen, daß der Leser argwöhnte, die MIBA wolle vielleicht auf diese Weise ihren Anzeigenteil aufwerten, womöglich zu Lasten des redaktionellen Teils. Nun könnte ja jedermann nachzählen, daß das Verhältnis von redaktionellem Teil zum Anzeigenteil im Durchschnitt etwa zwei Drittel zu einem Drittel beträgt. Steigt die Nachfrage nach Anzeigen – schließlich ist die MIBA ja auch ein begehrter Werbeträger –, so wird zu meist auch der redaktionelle Teil erweitert. Soweit, so gut; doch darum geht es offenbar gar nicht. Weithin unbekannt scheint zu

sein, daß hier die Post ein Wörtchen mitzusprechen hat. Zeitschriften, die am Postzeitungsdienst teilnehmen – und die MIBA tut dies nicht zuletzt in Ihrem Interesse, liebe Leser –, müssen ganz einfach bestimmte Auflagen erfüllen. Dazu gehört eben auch, daß Beihefter mitpaginiert, also seitenmäßig mitgezählt werden müssen.

Eine andere Anregung betrifft die Bekanntgabe von Anschriften von Herstellern. „Mit Name und Ort kann ich nichts anfangen, ich brauche die Straßenangabe“, so schreiben uns immer wieder Interessenten. Auch hier binden uns die postalischen Vorschriften die Hände: Herstellername und Ortsangabe ja, komplette Anschrift nein, so jedenfalls bei redaktionellen Neuheitenbesprechungen.

Wir sind sicher, daß vielen Lesern diese „Sachzwänge“ nicht bekannt sind, bzw. bisher nicht bekannt waren. Fordern Sie uns bitte nicht mehr auf, z.B. im Messeheft gleich die kompletten Firmenanschriften bekanntzugeben: Wir dürfen es nicht. Machen Sie aber bitte weiterhin von unseren Postkarten Gebrauch, auf denen Sie uns Anregungen und Kritik mitteilen können. Wir werden die Lesermeinung berücksichtigen, wann immer es geht. Das ist sicher noch nicht im nächsten oder übernächsten Heft der Fall, denn die sind dann gerade im Druck oder in der abschließenden Vorbereitung. Wir lassen aber im Prinzip gerne Anregungen in die redaktionelle Arbeit einfließen und freuen uns über Ihre Meinungsäußerung!

Joachim Wegener



Trauer um Harald Göbel

Plötzlich und unerwartet wurde Harald Göbel, Gesellschafter und Geschäftsführer der Firma BEMO, während einer Informationsreise zur Rhätischen Bahn im Alter von nur 51 Jahren aus der Mitte des Lebens gerissen. Herr Göbel, Modellbahnkonstrukteur mit Leib und Seele, gründete nach dem Ende der Firma Röwa im Jahre 1976 die BEMO-Modelleisenbahnen GmbH in Uhingen und war Initiator und Motor der qualitativ hochwertigen Schmalspurmodelle im Maßstab 1:87. Nicht zuletzt durch das umfassende Wissen und den unermüdlichen Einsatz Harald Göbels ist der Unternehmenserfolg mit den mittlerweile fast überall bekannten und begehrten BEMO-Produkten entstanden. Die Geschäftsleitung wird dieses außergewöhnliche Lebenswerk in Sinne des Verstorbenen fortführen. MIBA-Verlag und -Redaktion werden Herrn Göbel stets ein ehrendes Gedenken bewahren; unser besonderes Mitgefühl gehört seinen Angehörigen.

Styropor-Verpackungen

(MIBA 3/89)

Es dürfte doch schon bekannt sein, daß Styropor kein FCKW enthält. Bei den Verpackungen der Fa. Märklin war das Problem, daß sich Styroporperlen in die – meist – offenen Getriebe setzten und zum Blockieren führten. Diese Tatsache war bei der BASF bekannt.

Prof. P.B. Vezin, Paderborn

Freunde der Schmalspurbahnen gründen Verein

Anfang Dezember 1988 trafen sich erstmals etwa 20 Freunde der Rhätischen Bahn aus dem Raum Chur und aus der übrigen Ostschweiz in Felsberg, um einen Schmalspurbahnclub zu gründen. Die wichtigsten Ziele des jungen Vereins sind die Pflege der Kameradschaft, der Informations- und Erfahrungsaustausch auf dem Gebiet der schweizerischen Schmalspureisenbahnen sowie des Modellbaus. Das Schwergewicht der Aktivitäten liegt bei der Rhätischen Bahn; die Mitglieder interessieren sich aber auch für andere Unternehmungen.

Der Verein organisiert regelmäßig Ausflüge und Exkursionen, nimmt an Veranstaltungen teil und möchte die Freunde der

schweizerischen Schmalspurbahnszene beraten und unterstützen. Dieses Jahr stehen bei den Aktivitäten natürlich die 100-Jahr-Feierlichkeiten der Bündner Staatsbahn im Vordergrund. Außerdem beabsichtigen die Mitglieder, bei Gelegenheit eine Modelleisenbahnanlage zu erstellen.

Jeden zweiten Samstag im Monat treffen sich die Mitglieder ab 13.00 Uhr im Clublokal (Restaurant Marktplatz, Landquart), um mit Gleichgesinnten zu fachsimpeln. Die Vereinigung heißt Neumitglieder jederzeit willkommen. Die Adresse lautet: Freunde der Schmalspurbahnen, Postfach, CH-7012 Felsberg.

„Auffahren“ statt „aufschneiden“

Peter Schulz aus Hannover weist uns darauf hin, daß wir im Kommentar zu „Herzschwächen kuriert“ (MIBA 4/89, S. 79) einen Fachbegriff falsch verwendet haben. Nicht „aufschneiden“ muß es heißen, sondern „auffahren“.

Beim „Aufschneiden“ kommt das Fahrzeug „spitz“ in die Weiche und entgleist, weil eine Zungenspitze nicht ordnungsgemäß an der entsprechenden Backenschiene anliegt.

Der im Artikel beschriebene Vorgang wird hingegen als „Auffahren“ bezeichnet: Das Fahrzeug befährt die Weiche „stumpf“, also vom Herzstück her, wobei die Weichenzungen auf den anderen Strang gestellt sind. Beim Vorbild werden die Zungen von den Rädern nun in die andere Stellung gedrückt, wo sie ohne Schaden für die Weichenmechanik einrasten. Dieses „Auffahren“ wird allerdings als Betriebsstörung protokolliert.

Bei den oft so genannten „Federweichen“ im Modell handelt es sich eher um „Rückfallweichen“, die es auch beim Vorbild gibt: etwa bei Straßenbahnen oder neuerdings bei einfacheren Betriebsverhältnissen sogar auf Hauptbahnen. bl

Adressen bitte vollständig!

In letzter Zeit haben wir mehrere Briefe mit unvollständiger Adressenangabe erhalten. Bitte den Absender nicht nur auf dem Briefumschlag, sondern auch auf dem Brief selbst vermerken.

Zum Beispiel konnten wir eine Anfrage von Achim B. aus Bremen bislang wegen fehlender Anschrift nicht beantworten.

D. Red.

- Leser schreiben an uns,
- wir nehmen Stellung,
- wir vermitteln Kontakte zwischen Lesern.

Die Redaktion behält sich Auswahl und sinnwährende Kürzungen von Leserbriefen vor.

Fortsetzung der Rubrik auf Seite 74.



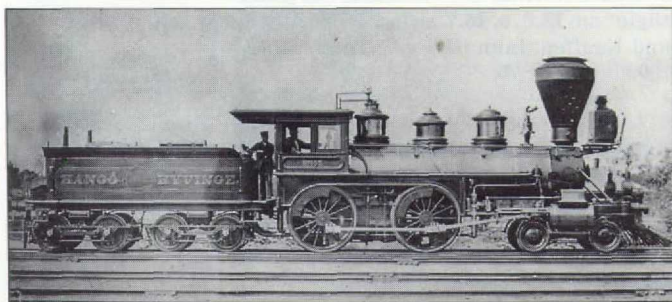
194 – es war einmal

29. Mai 1988, Bf Neufahrn (b. Freising), 13.50 Uhr: eine Lok der Baureihe 194 vor dem Güterzug 54863 in Richtung München. Kurz zuvor hatte noch ein junger Eisenbahnfreund zu mir gesagt: „Die 194 gibt es hier noch jeden Tag; nichts besonderes!“ Auch auf meinen Einwand hin, es könne ja der letzte Planzug mit einer 194 sein, lächelte er milde – er werde sich in den nächsten Tagen mal mit dem Fotoapparat an die Strecke stellen. Übrigens: Der 29. Mai 1988 war tatsächlich der letzte Betriebstag ... Hans-Peter Berg



BFS Bürgerbahn erwarb fünften Wagen

Der Bürgerverein zur Förderung des Schienenverkehrs in Lüdenscheid (BFS Bürgerbahn) ist stolzer Besitzer von vier Reisezugwagen der Bauart Ayl 401. Bei diesem Wagentyp, der von der Modellbahnindustrie bislang nicht berücksichtigt wurde, handelt es sich um 1. Klasse-Wagen mit Großräumen für 6, 12, 18 und 24 Fahrgäste. Die Fahrzeuge sind vom Verein für Sonderfahrten hergerichtet worden, dazu zählen u.a. der Einbau von Musikübertragungsanlage, Funktelefon und Teppichboden. Eines der Fahrzeuge ist mit einer Kaffeeküche ausgerüstet. Das fünfte Fahrzeug im Park des BFS ist ein Steuerwagen der Bauart BDylf 457. Der Wagen ist meines Wissens der einzige, der noch über einen ursprünglichen Führerstand verfügt. Nach erfolgtem Umbau wird der Wagen ebenfalls in Sonderzügen eingesetzt.



Das Foto von Oliver Reitz zeigt die vier Ayl 401 bei Zusammenstellung des Sonderzuges „Silberberg“. Text: Joachim Stahlhacke



Spur 0 lebt

Die zahlreichen positiven Leserreaktionen auf den Themenschwerpunkt „Spur 0“ in Heft 3/89 zeigten deutlich das doch beachtliche Interesse an dieser Baugröße – wir werden also in dieser Richtung mit gelegentlichen Schwerpunktthemen weitermachen. Das nette Foto eines 0-Güterzuges verdanken wir unserem Leser Roger Steffen aus Grevenmacher/Luxemburg.

Straßenbahn

Zweiachsige Straßenbahnwagen werden im Regelbetrieb zunehmend seltener. Am Gründonnerstag 1988 gelang Peter Tadsen dieser Schnappschuß in Halberstadt/DDR in der Nähe des Hotels St. Florian. Der dortige Straßenbahnbetrieb (Meterspur) ist erfreulicherweise trotz seiner geringen Größe (Netzlänge etwa 10 km) ziemlich rege – ein Beweis, daß die „Elektrische“ auch in einer Stadt von nicht einmal 50 000 Einwohnern ihre Berechtigung hat!



Finnische „Westernlok“ (linke Seite)

Unser finnischer Leser Tapio Keränen sandte dieses interessante Foto und schreibt dazu: „In Finnland hatten wir neun 'Westernloks' bei der Privatbahn Hanko – Hyvinkää. Diese 2'B-Maschinen mit vierachsigen Schlepptendern wurden von Baldwin (Philadelphia) in den Jahren 1872 und 1873 geliefert. Als die Hanko-Bahn 1875 verstaatlicht wurde, bekamen die Loks das Gattungszeichen A 4 sowie Betriebsnummern (vorher gab es nur Namen!). Die letzte Maschine dieser Bauart, die 71, musterte man im Jahre 1918 nach 45 Betriebsjahren aus.“

Nachwuchsförderung

Ich erinnere mich noch sehr gut daran, wie 1956 mein Modellbahnerleben begann. So kann ich nachempfinden, was in etwa in meinem Nachwuchs heute vorgehen muß. Das Fieber scheint übersprungen zu sein; fast allabendlich werde ich „genötigt“, wenigstens eine Lokomotive fahren zu lassen. Auch wenn es an Vorbildern für die faszinierenden Dampfzöcher, denen meine besondere Vorliebe gilt, mangelt, sind sie ein sehr beliebtes Studienobjekt, und wenn gar eine Lok mit richtigem (künstlichem) Dampf losprustet, ist das offenbar das Höchste. Wir als Mibahner haben es ganz besonders in der Hand, unsere Leidenschaft mit entsprechender Intensität und Sensibilität an unsere Kinder weiterzugeben, als dies nur dem großen Vorbild, dem Zufall oder den Modellbahnherstellern zu überlassen. Text u. Foto: Peter Schwindt

DGEG-Handbibliothek Bochum – Dahlhausen

Anfang 1988 wurde im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen eine Handbibliothek mit Leseraum eingerichtet, wo Doppelstücke aus der Dortmunder Bibliothek dem interessierten Museumsbesucher zur Verfügung stehen.

Natürlich ist die Bibliothek noch ergänzungsbedürftig, das Archiv teilweise noch nicht geordnet. Es gibt noch viel zu tun. Auch Sie können uns helfen. Vielleicht haben Sie überzähliges Schriftgut, das Sie sonst vernichten würden. Wir können alles, was mit Eisenbahn – Straßenbahn übrigens auch – zu tun hat, gebrauchen. Jede noch so kleine Spende wird dankbar angenommen.

Wenn Sie spezielle Fragen haben, wenn Sie uns etwas zusenden wollen oder wenn Sie Interesse an einer Mitarbeit im Arbeitskreis „Archiv und Bibliothek“ haben, schreiben Sie bitte an: DGEG-Archiv und Bibliothek, Postfach 1348, 5810 Witten.



VERZÖGERTE RELAIS

Zwei Schaltungsvorschläge
von Günter Waizmann

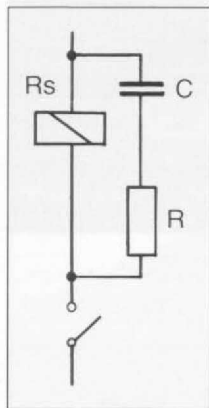


Bild 1. Prinzip: Verzögerung durch R/C-Glied.

Für Modellbahner sind Zeiten ohne Anlagenbau nicht unbedingt nutzlos. Günter Waizmann machte sich derweil Gedanken über Schaltungen für seine zukünftige Anlage. So befaßte er sich auch mit Verzögerungsschaltungen. Haupteinsatz dafür: geregelter Aufenthalt in Bahnhöfen.

Das Prinzip

Wie Verzögerung elektrisch erzeugt wird, zeigt Bild 1. Parallel zum Relais Rs liegt eine Kondensator-/Widerstandskombination, allgemein „R/C-Glied“ genannt. Schließt man den Schalter, lädt sich C über R auf. Das Relais wird anziehen, wenn der Kondensator auf die Anzugspannung des Relais geladen ist.

Öffnet man den Schalter, dann ist die Verbindung zur Stromversorgung unterbrochen. Nun wirkt der Kondensator als eigene Stromquelle, die sich über den Widerstand und die Relaisspule entlädt. Sinkt beim Entladen die Spannung unter die Haltespannung des Relais, so fällt das Relais ab. Die Haltespannung liegt gewöhnlich unter der Anzugspannung.

Um bei dieser Schaltung längere Verzögerungszeiten zu erreichen, sind große Kondensatoren nötig, denn es wird mit verhältnismäßig großem Strom gearbeitet. Aber die Elektronik macht's möglich: ein einziger Transistor verstärkt den RC-Effekt, so daß Verzögerungen von mehreren Minuten erreicht werden können.

Die Schaltungen

Abfall- und Anzugverzögerung sind mit den gleichen Bauteilen aufgebaut. Eine Besonderheit ist die Trennung von Ladung und Entladung. Bei der Abfallverzögerung (Bild 2, links) dient R1 als Ladewiderstand, der in Ausgangsstellung an C liegt. Für die Verzögerung ist die Entladekombination R5 – R2 zuständig, wobei mit R2 die Abfallzeit eingestellt werden kann. Als Umschalter dient ein freier Kontakt des Relais.

Bei der Anzugverzögerung liegen die Verhältnisse genau umgekehrt. R1 ist hier Entladewiderstand.

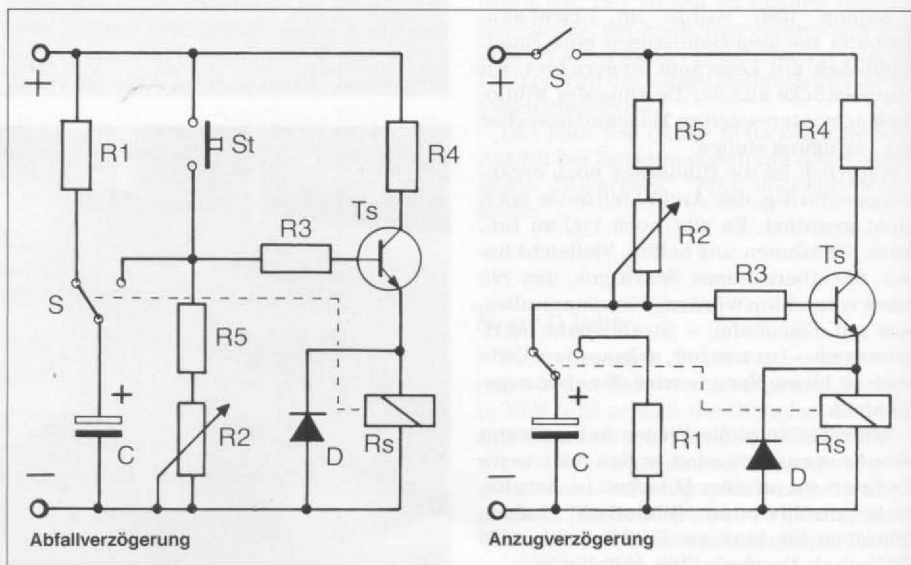
Dieses Umschalten, im Prinzip zwar nicht nötig, hat aber einen gewichtigen Vorteil: Der Kondensator hat in Ausgangsstellung immer einen genau definierten „Füllungsgrad“: „voll“ bei der Abfallverzögerung und „leer“ beim verzögerten Anziehen.

In Betrieb gesetzt werden beide Schaltungen auf unterschiedliche Weise. Die Anzugschaltung mit einem Dauerkontakt, die Abfallverzögerung durch einen Momenttaster.

Bild 2. Abfallverzögerung (links) und Anzugverzögerung (rechts).

Die verwendeten Bauteile

- Ts: BC 337, BC 338 (npn, ca. 0,5 A)
- D: 1N4148
- C: Elko, > 470 µF, 40 V
- R1: 100 Ω
- R2: 10 kΩ Poti oder Trimmer
- R3: 1 kΩ
- R4: 39 Ω, 1 Watt
- R5: 220 – 470 Ω
- Rs: Printplattenrelais je nach Speisepannung 12 V oder 24 V



In MIBA 4/89, S. 78, stellten wir den Umbauvorschlag von Christian Schäffer für eine Minitrix-Weiche vor. Es ging darum, der Stotterfahrt über das Plastik-Herzstück abzuweichen. Wir gaben dazu einen Kommentar, der davon ausging, daß die Minitrix-Weiche als Durchfahrtsweiche geschaltet bleibt. Christian Schäffer hatte jedoch die beiden Drahtbrücken herausgenommen und sie so zur Stoppweiche gemacht.

Von Anfang an waren wir von der hohen Qualität des Umbaus überzeugt. Mittlerweile haben wir ein Muster getestet: Es funktioniert einwandfrei und hebt den Fahrkomfort beträchtlich. In diesem Umbau steckt eine Menge praktische Erfahrung, und wenn es beim Nachbau nicht gleich klappt, so ist das kein Grund zur Ungeduld.

Wir greifen das Mißverständnis auf, um Schaltungsmöglichkeiten von Zweischienen-Zweileiter-Weichen vorzustellen.

Durchfahrtsweichen

Wenn man sie aus der Schachtel nimmt, ist die Minitrix-Weiche eine Durchfahrtsweiche, d. h.: Sie kann von allen drei Weichenenden her befahren werden. Rein theoretisch ist auch „Auffahren“ möglich, also die Einfahrt vom Herzstück her in den nicht eingestellten Strang. Lokomotiven drücken die gefederten Zungen wohl zuverlässig zur Seite, aber bei leichten Wagen muß das nicht unbedingt funktionieren, so daß sie entgleisen können.

Beim Vorbild ist das Auffahren von Weichen in der Regel nicht erlaubt, der Modellbahner sollte sich danach richten.

Die Durchfahrtschaltung wird mit einem isolierten Herzstück erkaufte, was häufig zu Fahrstörungen führt, besonders bei Loks mit kleiner Stromabnahmebasis.

Stoppweichen

Bei Stoppweichen ist nur der Strang, auf den die Zungen eingestellt sind, spannungsversorgt. Die anliegende Zunge könnte die Spannungsversorgung übernehmen, diese Lösung ist jedoch wegen der Übergangswiderstände unzuverlässig. Also werden zusätzlich Schalter eingesetzt.

Bei der Minitrix-Weiche werden sie aktiviert, wenn die beiden Brücken (Bild 1, ganz rechts) herausgenommen sind. (Auch bei anderen Fabrikaten besteht diese Umbaumöglichkeit.) Dadurch werden die Pla-

Nachtrag zum Umbau-Artikel in MIBA 4/89: LEITENDE HERZSTÜCKE

stikteile im Herzstückbereich aber noch nicht leitend.

Christian Schäffer hat hier Schienenprofile eingebaut (Bild 2). Die interne Schaltung der Minitrix-Weiche bleibt, aber sämtliche inneren Schienenoberkanten leiten. Kurzschlußgefahr am Herzstück besteht nicht, denn die nicht anliegende Zunge und die weiterführenden Schienen sind ohne Potential. bl

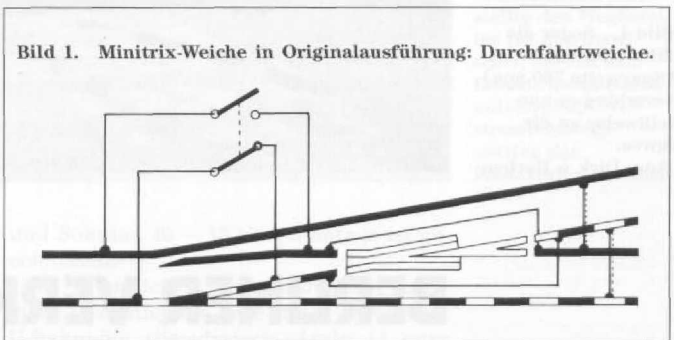


Bild 1. Minitrix-Weiche in Originalausführung: Durchfahrtsweiche.

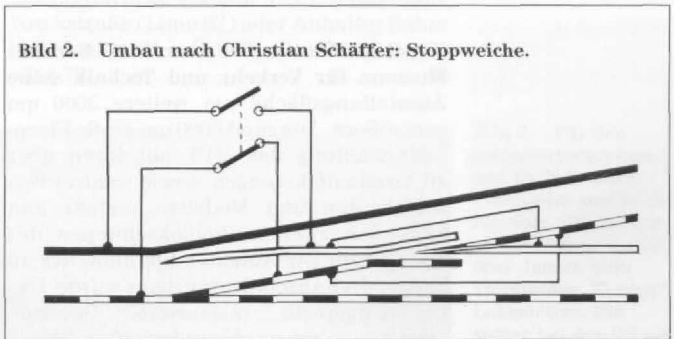


Bild 2. Umbau nach Christian Schäffer: Stoppweiche.

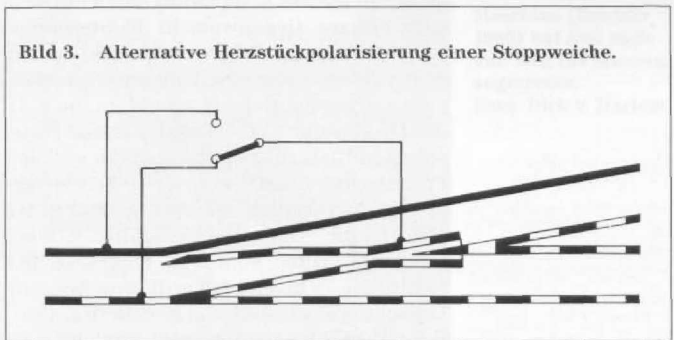


Bild 3. Alternative Herzstückpolarisierung einer Stoppweiche.

