

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

21. JAHRGANG  
SEPTEMBER 1969

9

# FLEISCHMANN

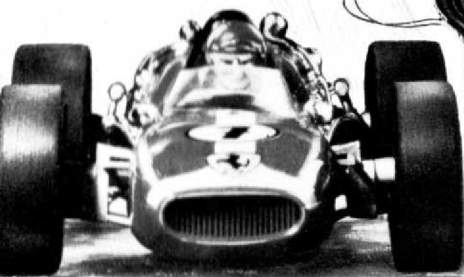


**FLEISCHMANN**

Die fantastische große Rennpackung mit:  
**STEILKURVE**  
**RUNDENZÄHLER**  
**BREMSREGLERN**  
**7,5 m Rennstrecke**

*Auto-Rallye*

-3015 SPORT-



FERRARI 3200

## Auto-Rallye

Die Vorzüge des **FERRARI Formel I TYP 3200**

- Schwingarm wahlweise feststellbar, damit beste Anpassung an die Pistenführung
- verstellbarer Achsstand
- Inliner-Bauweise
- Feinstdetaillierung aus bruchfestem Material
- Auf Rennmotor 3612X umrüstbar
- Preiswert!

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 9/XXI

- |  |     |   |     |
|--|-----|---|-----|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, Im Fachgeschäft . . .)                      | 571 | 16. „Kehrschleifen-Schaltung mal anders als bisher“ — nochmal anders                      | 605 |
| 2. 10 Jahre MEC Aachen (m. Streckenplan)                               | 572 | 17. Dies und das (Zum Titelbild v. Heft 4/69; Mal vorn — mal hinten; Geht's oder . . . ?) | 605 |
| 3. Die Bäume-„Fabrikation“ des MEC Aachen                              | 579 | 18. Von „Altenstein“ nach „Finsterberge“ (H0-Anlage Isensee)                              | 606 |
| 4. ELT 1 der Trossinger Eisenbahn — in N                               | 580 | 19. Miniaturer Gebäudemodellbau (Stellwerke)  | 608 |
| 5. Schiebephöhne als Weichenersatz                                     | 582 | 20. Schienenbus-Tankstelle  | 609 |
| 6. Drehscheibe als Weichenersatz, u. a. m.                             | 587 | 21. Das Nummerierungsschema der OBB-Triebfahrzeuge  | 609 |
| 7. „Anfängerbastelei auf 3 qm“ (Anl. Heidbrede)                        | 588 | 22. OBKE oder: Wie fotografiere ich meine Modellbahn? 1. Teil                             | 610 |
| 8. Neuheit: Humbrol-Farben in RAL-Farbtönen                            | 589 | 23. Zusatzgewicht für Märklin-Triebfahrzeuge  | 614 |
| 9. Schlackengrubenasche-Imitation (Kniff)                              | 589 | 24. Berichtigung d. Nomogramme von Heft 7/69  | 614 |
| 10. Engleisige Strecke durch doppelgl. Tunnel                          | 590 | 25. Container-Kran von Göppingen  | 615 |
| 11. Mein Universalfahrpult für Gleich- und Wechselstrom-Fahrzeuge      | 591 | 26. Die neuen Kataloge 1969/70  | 615 |
| 12. 1,8 m <sup>2</sup> in N . . .                                      | 594 | 27. Die Eisenbahnschleuse bzw. Deichschaarte für die Bahn                                 | 616 |
| 13. Die Entwicklung der ersten deutschen Einheits-Schnellzugwagen      | 595 | 28. Nach kleiner geht's kaum! (Kleinanlage Heinerl)                                       | 619 |
| 14. H0-Modell eines Einheits-Schnellzugwagens                          | 599 | 29. „Vorbeugen ist besser!“ (Vorbildmotiv)  | 620 |
| 15. Bauzeichnung: Erster Ganzstahlwagen A4ü-26a mit Tonnendach (H0)    | 600 | 30. Streckenplan: Landschaftliches Vorbild: die Pfalz (Entwurf Berg)                      | 620 |
| Bauzeichnung: Einheits-Schnellzugwagen B4ü-22 (Ursprungsausführung) H0 | 600 |   |     |
| N-Zeichnungen von beiden Typen   | 603 |   |     |

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

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

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

► Heft 10/69 ist spätestens am 24. 10. 69 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Zum heutigen Titelbild

## Die letzte badische IVh der DB

ist auf diesem Ertmer-Schnappschuß (vom Bf. Altenbeken) zu sehen. Sie wurde 1920 von Maffei unter der Fabriknummer 5109 gebaut, an die Badische Staatsbahn als Gattung IVh<sup>3</sup> geliefert, erhielt die Betriebsnummer 1011, später die DR-Bezeichnung 18 323 und heute nach der DB-Umzeichnung 018 323-6. Sie befindet sich allerdings nicht mehr im Originalzustand, sondern ist 1950 im AW Freimann aufgearbeitet worden, wobei sie u. a. einen neuen Kessel erhielt. Seitdem dient sie dem LVA Minden als Versuchslokomotive und wird zu diversen Sonderfahrten herangezogen (wie z. B. am 15. 6. 69 für die Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahn-Kurier“, fotografiert in Altenbeken von R. Ertmer, Paderborn).

Bei den angehängten Wagen handelt es sich übrigens nicht um DR-Einheitswagen, sondern um Wagen polnischer Bauart (s. a. Artikel auf den S. 595 - 599).



### Im Fachgeschäft eingetroffen ...

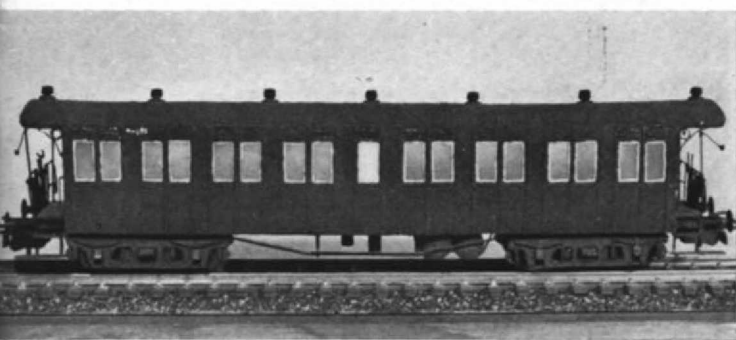
(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechung hin)

- BRAWA:** H0: Bahnzeichen als BS (4/XXI)  
N: Flügelsignale (3a/XXI)
- FLEISCHMANN:** H0: Biegsames Gleis, Lok 1363F, G-Wagen 1470S und 1477. Die neuen Trafos 715 und 720  
N: Gleise 2101, 2102 und 2120, alle G-Wagenmodelle (3a/XXI)
- JOUEF:** H0: fr. Dampflok 141 R  
H0: Oldtimer Doppeldecker (3a/XXI)
- KIBRI:** H0: Gebäude 8060, 8070, 8062, 8072, 8064, 8342, 9940 und Bahnübergang (3a/XXI)
- LGB:** Diesellok 2060 in Rot und Grün (3a/XXI)
- LILIPUT:** H0: Packwagen 289 und Tankwagen sowie P 8 in DB-Ausführung  
H0: die angekündigten Schmalspurbahn-garnituren (3a/XXI)
- RIVAROSSO:** 0: Geschenkpackung 7000 mit V 160, D-Wagen und Gleisoval  
H0: Ellok 1451  
N: Güterwagen 2465, 2466 und 2467 (3b/XXI)  
H0: E 110 und E 112 (3b/XXI)
- TRIX:** N: flexibles Gleis

Da wiehert das Dampfproß



„Na, glaubst Du mir jetzt, daß bei uns noch ein alter „Kittel-Dampftriebwagen“ läuft?“



### Ein Württemberger in Hamburg

Herr Peter Harden, Hamburg, baute den C4 id Wü98 aus Heft 3/1960 in H0 nach, und zwar den Wagenkasten aus Lampenschirmkarton, das Rahmenwerk aus Nemec-Metallprofilen und als Drehgestelle dienten passende von Liliput.

Die heutigen  
Beilagen

1. Prospekt der Fa. Roskopf
2. MIBA-Deckblatt für die Seiten 467/468

Miniatur-  
Modelle

8220 Traunstein

von Heft 7/69 (s. S. 614)





Abb. 1. Blick vom ersten Stock auf das Anlagenstück in der Nische (mit dem Schau-Fenster zum Fußgänger-tunnel hin).

Abb. 2. Blick durchs Fenster auf das Stationsgebäude und die Umgebung der Nischen-Teilanlage.





# 10 Jahre MEC Aachen

von Rolf Siedler,  
Stolberg

Der MEC Aachen feiert dieses Jahr sein 10-jähriges Bestehen und ich glaube, daß die Clubanlage bereits so weit gediehen ist, daß sie eine Reihe von Anregungen vermitteln kann und einen Beweis dafür darstellt, daß die Clubmitglieder nicht geschlafen haben.

## Thema der Clubanlage und Details.

Wie aus dem Streckenplan hervorgeht, liegt der Hauptbahnhof an einer zweigleisigen Strecke, von dem eine eingleisige Nebenbahn abzweigt. Das Wesentliche sagt der Gleisplan aus. Als nicht allgemein üblich sind wohl die im Hauptbahnhof zwischen den Bahnsteigen für jede Richtung der Hauptbahn befindlichen Überholgleise zu erwähnen.

Im verdeckten (nicht gezeichneten) Teil, zwischen den Punkten A — A, befindet sich noch ein Abstellbahnhof mit neun Gleisen. Die Gleise sind so lang, daß entweder ein überlanger oder zwei mittellange oder drei kurze Züge hintereinander abgestellt werden können. Die mittleren Gleise haben einen Gleiswechsel, damit Triebwagen oder Wendezüge in umgekehrter Richtung wieder zurückfahren können. Die Auslaufweichen haben keine beweglichen Zungen, da sie ja immer nur stumpf befahren werden. Die Zungen sind verkürzt ausgeführt; durch ein dünnes Blech am Schienenfuß sind sie mit der jeweiligen Außenschiene verbunden. Einige Zentimeter vom Ende der festen, verkürzten Zunge aus wird das Verbindungsblech

mit Lötzinn vergossen und später entsprechend der Spurkranzhöhe abgeschliffen. Diese Methode klappt bestens und erspart Schaltungsaufwand.

Bei der Gleisführung, speziell der Hauptbahn, wurde auf schlanke Weichen und große Radien mit Übergangsbögen großer Wert gelegt. Es soll die Möglichkeit bestehen, alle Züge Puffer an Puffer (selbstverständlich Federpuffer) zu fahren. Die hierbei auftretenden Probleme — insbesondere beim Zusammenkuppeln von Fahrzeugen mit sehr unterschiedlichem Übergang — sind uns wohlbekannt und werden

Abb. 4. Der Anlagenteil mit dem Hauptbahnhof (s. Streckenplan Abb. 7) im Rohbau.

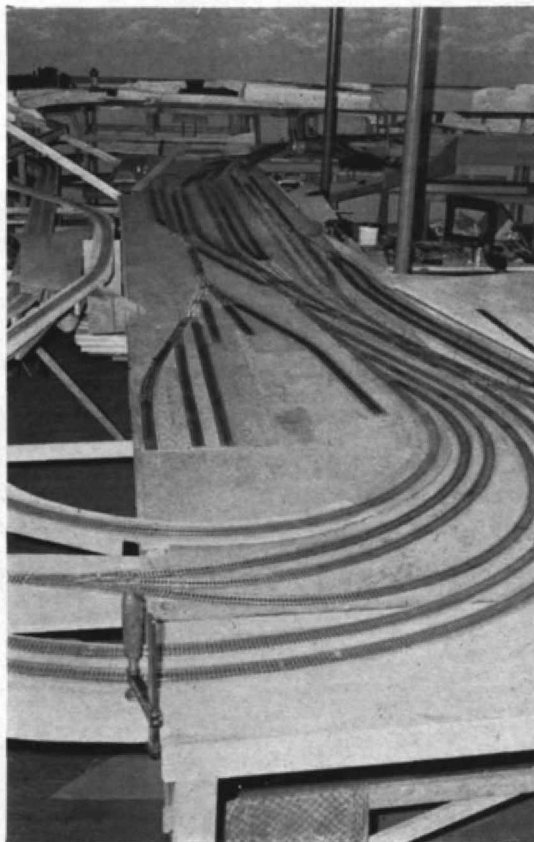
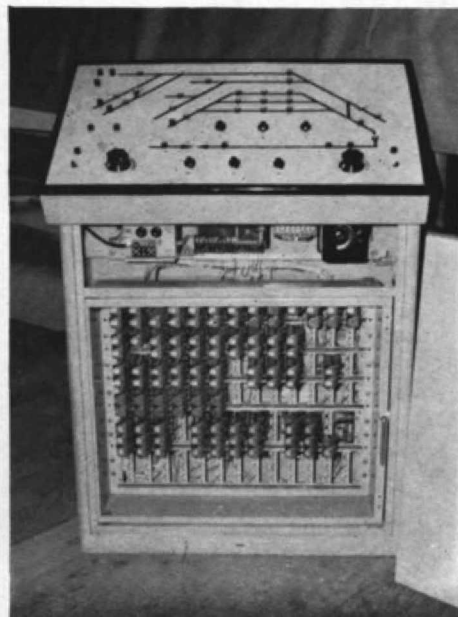


Abb. 3. Das Steuerpult für die Nischen-Anlage; das Unterteil ist aufgeklappt, so daß die Steuerrelais gut zu sehen sind.



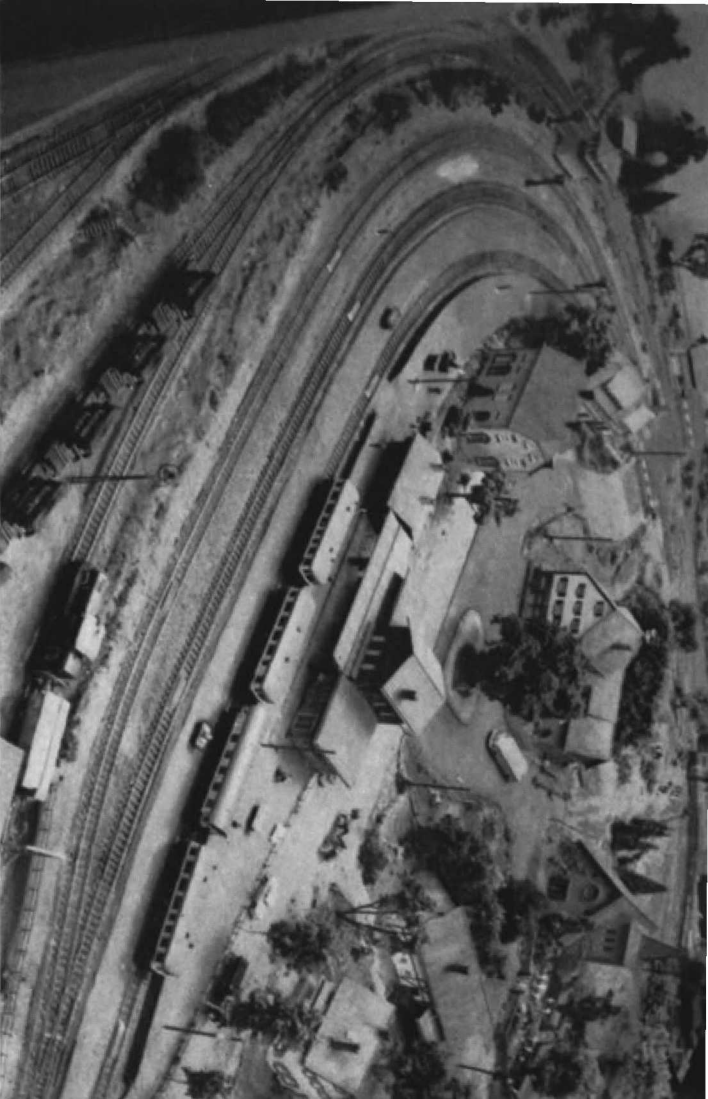
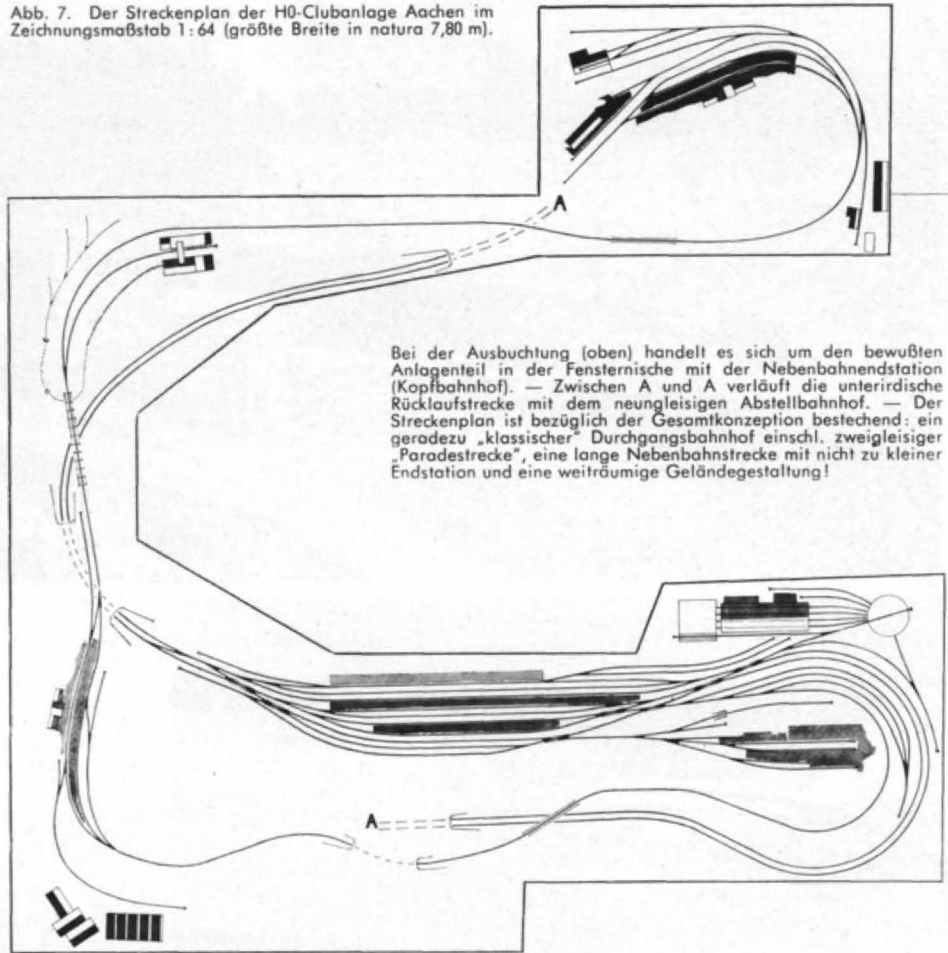


Abb. 5 und 6. Das Nischen-Anlagenstück besitzt durch die eleganten Kurvenradien und die großzügige Flächenbebauung des Geländes, die bekanntlich beide mögliche Kriterien einer größtmöglichen Natur- und Vorbildgetreue sind!



Abb. 7. Der Streckenplan der H0-Clubanlage Aachen im Zeichnungsmaßstab 1:64 (größte Breite in natura 7,80 m).



Bei der Ausbuchtung (oben) handelt es sich um den bewußten Anlagenteil in der Fensternische mit der Nebenbahnstation (Kopfbahnhof). — Zwischen A und A verläuft die unterirdische Rücklaufstrecke mit dem neungleisigen Abstellbahnhof. — Der Streckenplan ist bezüglich der Gesamtkonzeption bestehend: ein geradezu „klassischer“ Durchgangsbahnhof einschl. zweigleisiger „Paradestrecke“, eine lange Nebenbahnstrecke mit nicht zu kleiner Endstation und eine weiträumige Geländegestaltung!

entsprechend gemeistert. Überdies hat ein Clubmitglied ermittelt, daß bei Verlegung von Übergangsbögen folgende Richtwerte Gültigkeit haben: Mindestradius = 4 mal LüP, d. h. will man 30 cm-Super-D-Zugwagen Puffer an Puffer fahren, soll der Radius 120 cm betragen\*). Die Weichenwinkel im Verlauf der Hauptbahn sind 1:6,6.

\*) Siehe in diesem Zusammenhang auch unseren Artikel „Enggekuppelte D-Zug-Wagenmodelle und damit zusammenhängende Pufferprobleme“ in den Heften 14 u. 15/64. D. Red.

Die Nebenbahn überwindet einen Höhenunterschied von 28 cm und erreicht nach Passieren eines Ausweichbahnhofs (Vorstadtbahnhof zum Hauptbahnhof) den Endbahnhof in der Schaufensterntische. Dieser letzte Anlagenteil ist ständig von Passanten einzusehen. Deshalb wurde hier auch zuerst mit der Fertigstellung der Landschaft begonnen. Auf der Nebenbahn sind die Gleise mit einem Mindestradius von 60 cm verlegt und als größter Weichenwinkel 12° gewählt.

Alle Weichen und Dkw's sind Selbstbau aus 2,7 mm Schienenprofil. Die Antriebe der Weichen und Signale erfolgen über Postrelais.



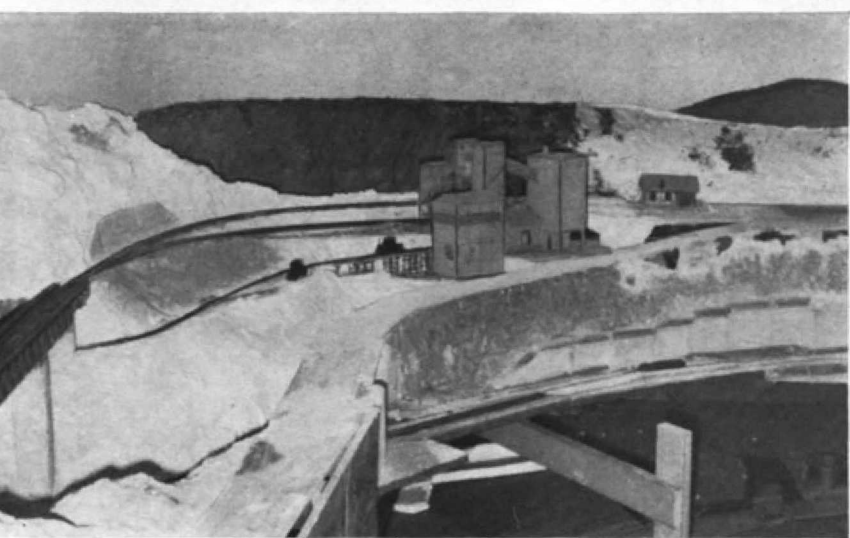


Abb. 8 und 9.  
Die Gelände-  
partie mit dem  
Schotterwerk  
im „Rohzu-  
stand“, sowie  
fast fertig  
gestaltet.

#### Elektrik-Schaltung

Die Anlage wird von 3 Steuerpulten aus bedient, d. h. jedem Bahnhof ist ein Pult zugeordnet. Die Schaltung ist eine vereinfachte Dr-Technik.

Unter jeder Weiche bzw. unter jedem Signal befinden sich auf einem separaten Brettchen

(zwecks besseren Justierens) 2 Postrelais; eines mit einem Stelldraht am beweglichen Anker, das zweite, damit parallel geschaltet, enthält die Hilfskontakte für Herzstück und Fahrstrom bzw. Fahrstrom-Sperrgleichrichter, also die Anschlüsse, die unmittelbar in nächster Nähe erforderlich sind. Alle übrigen Relais (besser ge-

Abb. 10. Die Fortsetzung des Geländeteils der Abb. 8 und 9.



Abb. 11 (unten). Details vom Anlagen-Unterbau, der an dieser Stelle offenbar in offener Rahmenbauweise entsteht. Diese Stelle — der kleine Neben-Bahnhof — befindet sich auf dem Streckenplan links unten (Heft jedoch um ca. 180° drehen). Gut zu erkennen: die (zwischen A und A verlaufenden) unterirdischen Strecken.

sagt: Hilfsrelais) für Fahrstraßenschaltung, Signalüberwachung usw. befinden sich im jeweiligen Fahrpult. Besonderer Wert wurde auf saubere, ausführliche Schaltpläne gelegt, damit später auch andere Clubmitglieder Erweiterungen vornehmen können oder in der Lage sind, Störungen zu beseitigen.

#### Landschaft:

Bezüglich der Landschaft hat sich bei uns ein Grundsatz herauskristallisiert, und zwar u n e i n g e s c h r ä n k t im Maßstab bleiben. Die oft zitierten Maßstabsschrumpfungen (dem Hintergrund zu) bringen unserer Ansicht nach nichts. Der zur Verfügung stehende Platz bis zum Ende der Anlage oder bis zum Hintergrund ist sogar bei Großanlagen noch zu gering für

eine nach hinten verlaufende Maßstabsverjüngung von H0 über TT nach N.

Es kommt u. E. noch ein weiteres, wichtiges Kriterium hinzu; die Farbe. Will man wirklich — bei viel Platz — eine derartige Verjüngung durchführen, dann sollte zwischen den einzelnen Maßstabszonen jeweils ein uneinsehbares Tal liegen und alle Farben müssen nach hinten hin blasser werden und einen gewissen Blauschleier bekommen. Doch hierüber ließe sich noch seitenweise referieren (und wozu gibt es eigentlich unsere „Anlagen-Fibel“? D. Red.). Wir sind in der glücklichen Lage, einen Mann in unseren Reihen zu haben, der dafür ein außergewöhnliches Auge und eine gewisse Erfahrung als früherer Bühnenbildner hat.



(Abb.11)