

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

11 BAND XIII
4. 9. 1961

PREIS
2,- DM



besser heute noch
als morgen —
neuen Katalog
besorgen!

Fleischmann
HO
modelltreu

mit dem
international bewährten
2-Leiter-Gleichstrom-System

Auf 68 Seiten bringt er unser gesamtes Produktionsprogramm und gibt wertvolle Anregungen zum Aufbau oder zur Erweiterung einer Modelleisenbahn-Anlage.

„Fahrplan“

der „Miniaturbahn“ Nr. 11/ XIII

1. Erster Versuch: Preuß. G 3	431	8. „Pitrofbek“ reizte Pit-Peg (mit Streckenplan)	448
2. Märklin-Lok Santa Fé als Doppellok	432	9. UHU-Contact-Kleber	452
3. „Prähistorisches“ aus Unter-Uhlingen	435	10. Dank Kammern — kein Jammern (Anlage Schmolzi)	453
4. TEE aus Belgien	436	11. Bauzeichnung: Eiserner Kohletrichter- wagen Baujahr 1905	456
5. Von „Pitrofbek“ nach „Utzingen“ (mit Streckenplan)	438	12. Wenn man Impulse dazu nimmt, Dann klappt der Selbstblock ganz bestimmt!	460
6. Modelleisenbahnen im anderen Deutschland	441		
7. Moderne Straßenleuchten	445		

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1
Bayer. Hypotheken- u. 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).

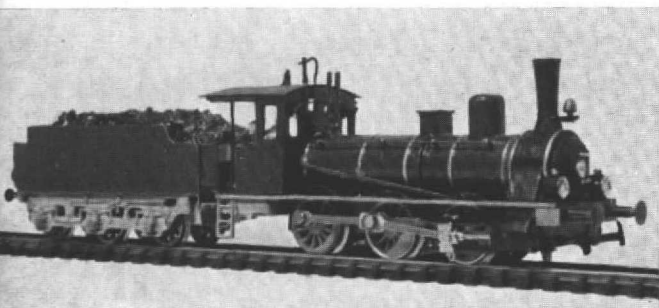


Abb. 1 und 2. Man sieht wieder einmal: „Unversucht schmeckt nichts!“ bzw. „Wer wagt — gewinnt...“ ... Modelle, die sich durchaus sehen lassen können.



Der erste Versuch: **Die alte preuß. G³**

von Wolfgang Roller,
Herrenberg

Diese kleine Lok, mein erster Selbstbauversuch, hat mir zwar einige Probleme aufgegeben, aber sie macht sich vor dem Zug passender alter Wagen so gut und erfüllt mich mit soviel Freude und Genugtuung, daß sich alle Mühe tausendfach gelohnt hat!

Das Modell entstand nach einer Übersichtszeichnung in einem alten Eisenbahnbuch. Das Unterteil der Lok besteht aus einem Rivarossi-Fahrgestell. Der Tenshodo-Motor sitzt im Tender und treibt über eine biegsame Welle die letzte Treibachse an. Die übrigen Achsen werden über die Kuppelstangen angetrieben. Der Kessel besteht aus Vollmessing, das Führerhaus wurde aus 0,5-mm-Ms.-Blech zusammengelötet. Die übrigen Details wie z. B. Glocke, Sicherheitsventil,

Sandkasten usw. wurden — da ich nur einfachste Werkzeuge besitze — mit einer Feile aus Vollmaterial herausgearbeitet.

Der Anstrich erfolgte nach Art der alten Länderbahnen, d. h. Kessel, Führerhaus, Tenderoberteil grün, Rauchkammer, Schornstein und Zylinder schwarz, Führerhausdach braun, Umlaufblech, Pufferbohlen, Lok- und Tenderrahmen rot. Die Glocke und die Kesselreifen blieben messingblank.

Ich hoffe, daß mein Beispiel wiederum ein Ansporn für manchen „Möchte-gerne-Selbstbauer“ sein mag, denn wie Sie sehen, geht es auch ohne eine eingetrichterte Werkstatt bzw. Maschinen und ohne Feinmechanikerlehre!

Heft 12/XIII ist ab 29. Sept. 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

Und nochmals:

Märklin-Lok Santa Fé als Doppellok

Einige Anfragen – auf Grund des Vorschlags des Herrn Illgen in Heft 9/XIII und unseres Hinweises im Messeheft – sind Veranlassung, nochmals ausführlicher auf diese Angelegenheit einzugehen.

Bekanntlich hat die Firma Märklin zur Lok 3062 noch ein motorloses Ergänzungsteil 4062 herausgebracht. Lok 3062 plus Ergänzungsteil 4062 ergibt nach Adam Riese (jedoch nicht nach Märklin-Katalog) „Doppellok 7124“, also eine ganz erkleckliche Summe, aber keine höhere Zugkraft. Gewiß, diese ist im Normalfall durchaus ausreichend und zufriedenstellend.

Wer jedoch Wert auf eine Doppellok „6124“ (Lok 3062 plus Lok 3062) und eine gesteigerte Zugkraft legt, für den gibt es die berühmten zwei Möglichkeiten:

1. Die einfachste, bequemste, aber – um es gleich vorweg zu sagen – nicht ganz zuverlässige Methode ist die, nach dem Vorschlag des Herrn Illgen in Heft 9/XIII S. 373 zu verfahren. Das geht in der Tat ohne irgendwelche Änderungsarbeiten wie folgt vor sich: Lok 1 wird aufgegleist und die Fahrtrichtung vorwärts mittels Umschaltknopf am Fahrtrafo gewählt. Dann nimmt man sie vom Gleis runter, stellt Lok 2 in umgekehrter Richtung aufs Gleis und schaltet sie auf Rückwärtsfahrt. Nun gesellt sich Lok 1 wieder dazu, beide Maschinen werden gekuppelt und gehorchen nun gemeinschaftlich dem Fahrtrafo sowie dem Fahrtrichtungsumschalter. Soweit, so gut!

Nun kann es aber durchaus passieren, daß die in den Loks eingebauten Umschaltrelais gelegentlich aus irgendwelchen Gründen, die keineswegs im Kompetenzbereich der Herstellerfirma liegen, „aus dem Tritt fallen“. Folge: Beide Loks benehmen sich wie zwei feindliche Hunde, die an einem Knochen zerren, der eine hierhin, der andere dorthin. Selbstverständlich passiert so etwas in der Regel gerade dann, wenn Sie jemand die Anlage vorführen und sowas fällt dann mit unter den Begriff „Vorführereffekte“.

Wer also das Risiko eines etwaigen nicht

synchronen Umschaltens auf sich nehmen will, der kann diese Methode ohne weiteres vorziehen.

2. Die zweite Möglichkeit hatten wir bereits im Messeheft andeutungsweise gestreift. (Eine ausführliche Behandlung solcher Dinge im Rahmen eines Messeberichtes ist verständlicherweise nicht möglich und einem späteren Heft vorbehalten).

Die zweite Möglichkeit, einen garantiert einwandfreien Gleichlauf beider Loks zu erreichen, setzt ein paar Umbauarbeiten voraus. Lok 1 wird im Originalzustand belassen, während Lok 2 folgende Änderungen erfährt:

Der Mittelschleifer wird entfernt bzw. seine Verbindung zum Motor gelöst. Der mittellenseitige Anschluß des Motors der Lok 2 wird über eine Steck- oder Druckknopfverbindung an den Mittelschleiferanschluß von Lok 1 geführt. Die Leitungen vom Umschaltrelais zu den Feldwicklungen des Motors der Lok 2 werden vom eigenen Relais abgetrennt und – ebenfalls durch lösbare Verbindungen – „überkreuz“ an die Feldwicklungen oder Relaisanschlüsse des Motors von Lok 1 angeschlossen.

Damit übernehmen Mittelschleifer und Umschaltrelais der Lok 1 die Stromversorgung und Umsteuerung der gesamten Doppellok.

Mit wenigen Worten ausgedrückt: Die Motoren beider Loks werden parallel geschaltet, wobei jedoch zu beachten ist, daß die Anschlüsse zu den Feldwicklungen des Motors der Lok 2 vertauscht werden müssen. Mittelschleifer- sowie Umschaltrelaisanschlüsse sind vorher vom Motor der Lok 2 zu entfernen.

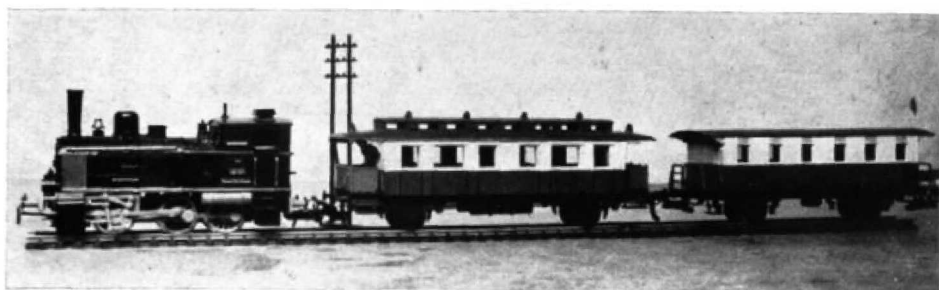
Dieser Umbau ist zwar mit etwas Arbeit verbunden, doch dankt es Ihnen Ihre Doppellok „6124“ mit zuverlässiger synchroner Richtungsumschaltung!

Wie und ob Sie das in der Lok Nr. 2 verbleibende, im Augenblick arbeitslose Umschaltrelais nutzbringend verwerten, mag der Findigkeit unserer Leser überlassen bleiben. Uns selbst fiel in Anbetracht der sommerlichen Hitze mit dem besten Willen nichts ein...!



Riesige Modellbahn im Entstehen! Bernina-Linie en miniature!

Ins schöne Engadin – da müßt Ihr hin! Und zwar nach Pontresina! Auf dem Bahnhofplatz steht eine 12 x 50 m große Halle, in der auf einer Fläche von 680 qm eine naturgetreue Nachbildung der bekannten Bernina-Strecke der Rhätischen Bahn (von Pontresina nach Tirano) entsteht. 346 m Gleise, 150 Weichen, 18 Stationen, 62 000 m elektrische Leitungen usw. sind verlegt. Nachdem erst ein Teil der Anlage (halb) fertig und der andere noch im Bau ist, wollen wir erst näher darauf eingehen, wenn die gesamte Anlage (auch landschaftlich) weiter gediehen ist. Wer nach Pontresina kommt, sollte sich diese Riesenanlage jedenfalls nicht entgehen lassen!



„Die Nassauische Kleinbahn“ läuft in Zell an der Mosel . . . bei Herrn Peter Stumm. Die „89“ wurde aus allen möglichen Teilen „zusammengeschustert“ (Fleischmann-Gehäuse, Fahrwerk von einer österreichischen Ellok, Steuerung und Zylinder von einer „80“, und weitere Teile von Märklin und Kitmaster). Die Wagen sind rotgelb gestrichen. Der erste Wagen ist von POCHEr, der zweite von RIVAROSSl (allerdings mit anderen Bühnengeländern versehen).



„Die Bahn im Keller“ des Herrn H. Wientgen, Mülheim/Ruhr, hat immer noch keinen Namen! Kein Wunder, denn Herr Wientgen kommt vor lauter Bauen nicht zum Nachdenken. Zur Zeit entsteht die Stadt neu, und zwar in einer Art, die das Attribut „malerisch“ zu Recht verdient! Im nächsten Heft einige weitere anregende Stadtmotive!

„Prähistorisches“ aus Unter-Uhlingen

von Eberhard Thomas, Gütersloh

Also, da war ich letzthin doch in Unter-Uhlingen am Bodensee. Ja, richtig, dort, wo unsere Urahnen einst in weiser Voraussicht eines späteren Fremdenverkehrs das bekannte Pfahldorf errichtet haben. Man kann gegen jene Barbaren sagen was man will, aber sie waren meines Erachtens weniger barbarisch als ihre Nachfahren, die eiserne Pfade verlegten, um sie später kurze Zeit danach (historisch gesehen) – ohne an einen noch späte-

ren Fremdenverkehr zu denken – kurzer Hand wieder einzuebnen, wenn sie ihrer an verschiedenen besonders romantischen Stellen überdrüssig waren. Eine ausgesprochene Kulturschande könnte man das nennen, aber ich werde ihre „Schandtat“ aufdecken und wenn ich Stein um Stein ausgraben müßte.

Sie schütteln den Kopf, mein Lieber? Da haben Sie vollkommen recht. – Wie bitte, über mich? Nanu! – Ach so, Sie wissen noch gar nicht, um was es sich eigentlich handelt? Nun, dann möchte ich es Ihnen kurz erzählen:

Also, wie ich da neulich in Unter-Uhlingen war, stutzte ich plötzlich vier- bis dreimal wie Erhard der Dicke (nein, nicht der, der andere, der Reimer!). Wie gesagt, ich stutzte und zwar über ein Gerüst, das im Pfahldorfführer nicht verzeichnet stand und irgendwie nach Neuzeit roch, obwohl es nicht mehr neu, sondern alt war. Haha, es entpuppte sich bei näherem Besehen als ein uralter

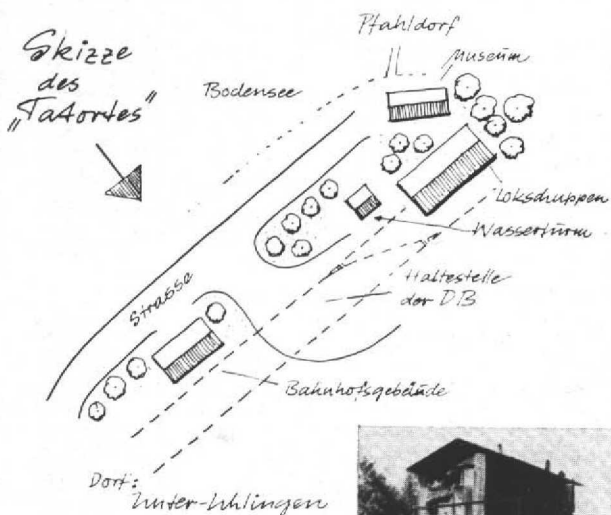
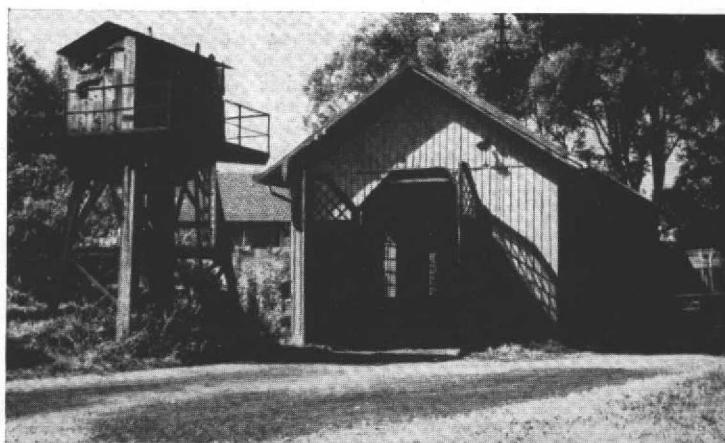


Abb. 1–3. Der uralte Wasserturm erweckte in Herrn Thomas bahnkriminalistischen Spürsinn – das Ergebnis dürfte für Old-Timer-Freunde geradezu „erregend“ sein!



Wasserturm! Meine kriminalistische Spürnase lief nun auf Hochtouren! Die Busgarage daneben konnte mich nicht mehr irreführen, denn die war früher bestimmt ein Lokschuppen gewesen. Wo ein Lokschuppen und ein Wasserturm sind, müssen auch Gleise zu finden sein, aber die waren nirgends mehr zu entdecken. Doch wozu hat man Karl May gelesen? Runter mit der Nase auf den Boden, und siehe da: Ich konnte an verschiedenen Merkmalen genau ausmachen, wo die Gleise einst gelegen haben und dort drüben steht sogar noch ein Gebäude, das ohne besondere Schwierigkeiten als ehemaliges Stationsgebäude auszumachen ist. Ich hatte einen kleinen, außer Dienst gestellten Endbahnhof entdeckt, der heute bereits kaum mehr zu erkennen wäre, wenn ihn nicht der alte Wasserturm verraten hätte! Eines Tages wird auch der verschwunden sein, die Busgarage modernisiert, das Stationsgebäude abgerissen und dann weiß kein Mensch mehr etwas von dem ehemaligen Endbahnhof – bis auf die Mibahner, jenes sagenhafte Geschlecht, das eine Vorliebe dafür hat, alte Dinge – auf deutsch: Ould Taimer – auszugraben, im Kleinen zu rekonstruieren und es auf diese Weise der Nachwelt zu erhalten. Sie sollen dafür sogar hohe Auszeichnungen erhalten, hat man wenigstens sagen hören...



TEE aus Belgien

Gut Freund ist Herr van Regemortel mit den Gebr. Huysmans aus Schoten/Belgien, die sich unter Verwendung mehrer Mittelteile des Märklin-Schnelltriebwagens 3025 einen TEE zusammengebraut hatten, der Herr Regemortel garnicht „schmecken“ wollte. Er versprach ihnen – als versierter

Lokbauer – neue Maschinenwagen zu bauen, die so gut ausgefallen sind, daß nun auch noch die vorbildgetreuen Mittelwagen demnächst dran kommen.

Das Bild stammt aus dem Jahr 1960 und zeigt den TEE noch mit den Märklin'schen Mittelwagen. Die Beibehaltung dieser Wagen zwangen Herrn Regemortel, die Höhe der Maschinenwagen derjenigen der Wagen anzupassen, so daß sie nicht ganz maßstabgerecht geraten sind (worunter der Gesamteindruck jedoch so gut wie

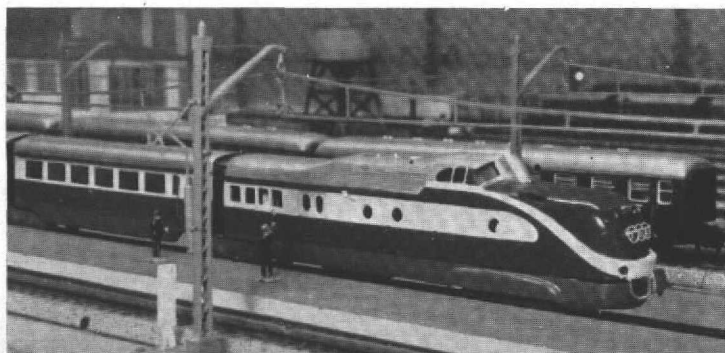


Abb. 1.
Der selbstgebaute TEE-Maschinenwagen des Herrn van Regemortel, Borgerhout/Belg.

