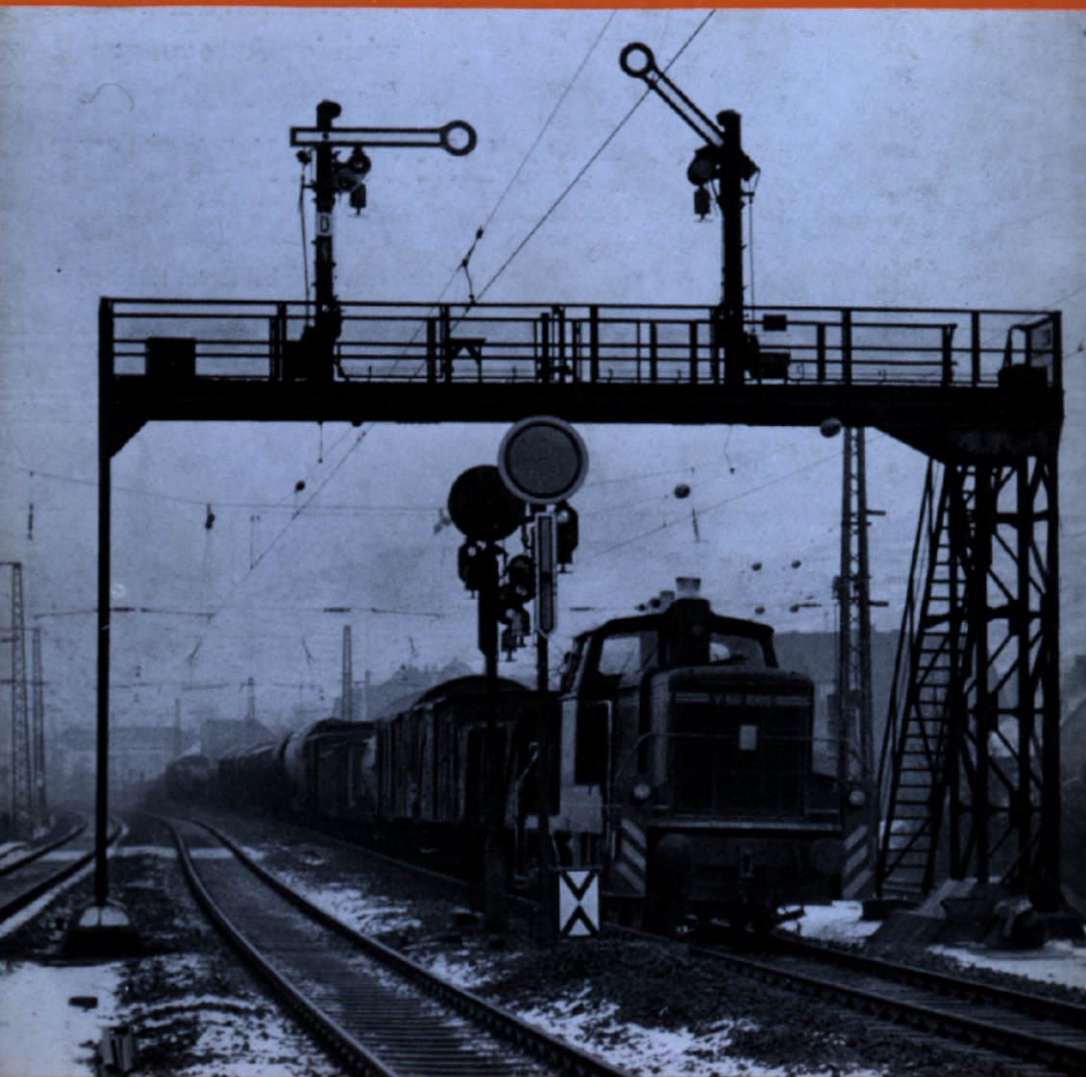


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XVII
5. 11. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

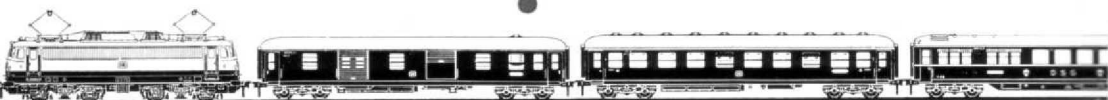
SICHERN SIE

sich den nächsten
FLEISCHMANN-KURIER

Es ist
die Ausgabe Nr. 20.
Sie erhalten darin
wichtige Anregungen
für

DIE WEIHNACHTS- ANLAGE

(ab Ende November bei Ihrem Händler)



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 14/XVII

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite (Titelbild / Im H0-Bw / 3 1/2 Jahre ...) | 627 | 9. Oberleitungskreuzungen ... | |
| 2. Es muß nicht immer der „Hans Sachs“ sein ... (E 10 ¹² im Nahverkehrseinsatz) | 628 | A. ... bei Straßenbahnbetrieb | 643 |
| 3. Tips für Klappanlagen-Besitzer | | B. ... bei Obus-Betrieb | 643 |
| I. Der Zugaufbewahrungs-Bahnhof | 629 | 10. Mehr Möglichkeiten mit Märklin-Schaltgleisen | 644 |
| II. Die Zugaufbewahrungs-Schiebebühne | 631 | 11. Eine Anlage à la Anlagen-Fibel ... (Strasser, Hamburg) | 645 |
| 4. Gleisbesetzt-Rückmeldung für verdeckte Abstellbahnhöfe | 632 | 12. Spielereien in N ... (Fahrzeug-Umbauten) | 648 |
| 5. Die Bahnsteigsperrle (II) | 633 | 13. Diskussionsbeiträge rund um die MIBA-Umfrage-Aktion | 649 |
| 6. 100 Jahre Straßenbahn Berlin und Wien | 633 | 14. Märklin-Vor- und -Hauptsignal - eng zusammengebaut | 652 |
| 7. Im schönen Süd-Tirol (H0-Anlage Schier, Nördlingen) | 635 | 15. Modellbahn als Lehrfach ... | 656 |
| 8. Auto im Reisezug - auch bei der Modellbahn | 637 | 16. „Richtfest“ | 657 |
| | | 17. „Tulpen aus Amsterdam“ (Anlage Speelman, Overschie) | 658 |
| | | 18. Stiefkind Straßenbahn? | 659 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlerortgraben 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 -,15 DM Versandkosten).

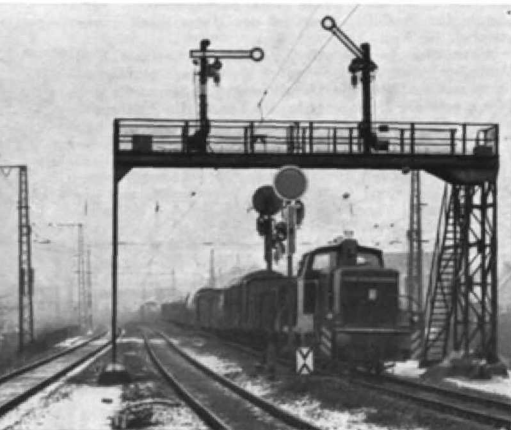
► Heft 15/XVII ist spätestens 27. 11. 65 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Dampf und Sonnenschein

geben dieser Aufnahme vom „Bw Oesterwindhausen“ das gewisse „Flair“ der Dampflokromantik — auch wenn beides hier in „H0-Größe“ nicht echt ist: Der Sonnenschein rührt von einer Fotolampe her, der Dampf ist — Zigarettenrauch. Herr Klaus Oesterwind aus Mülheim/Ruhr versteht es jedenfalls, seine mit ungewöhnlicher Präzision selbstgebaute Modelle ins rechte Licht zu setzen.

Unser Titelbild ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: 1. herrscht auf dieser Strecke offensichtlich Linksverkehr; 2. stehen hier zwei Vorsignale Rücken an Rücken hintereinander; 3. hat man die Hauptsignale wohl nur deshalb auf eine Signalbrücke gesetzt, weil sie ein irritierendes Bild abgeben würden, ständen sie mit den Vorsignalen in einer Reihe; es sähe so aus, als würden von einem einzigen Mast zwei Flügel nach verschiedenen Seiten weisen! 4. erinnert diese Signalbrücke sehr stark an die Brawa-H0-Brücke, die z. Z. — allerdings mit Lichtsignalen — ausgeliefert wird.



Erst 3½ Jahre alt ist Jockel (im Gegensatz zu MIBA's JoKi!) und beschäftigt sich offensichtlich bereits recht intensiv mit der MIBA. Die dabei gewonnenen „Erkenntnisse“ werden gelegentlich in der Praxis auf Vati's Anlage „erprobt“ — nicht immer zur reinen Freude des letzteren! Reine Freude bereitet dagegen dem stolzen Vater Dr. Hubert Koduk aus Kiel dieser wohlgelungene Schnappschuß von seinem wißbegierigen Filius!

Zur Fleischmann-„Bügelalten“-E 10:

Es muß
nicht immer der
„Hans Sachs“
sein . . .

Abb. 1. Die dienstplanmäßig „zweckentfremdete“ E 10 1308 im „Rutsch'n“-Dienst, einer Nahverkehrsverbindung im Nürnberger Stadtgebiet.

(Foto: M. Hofmann, Nürnberg)

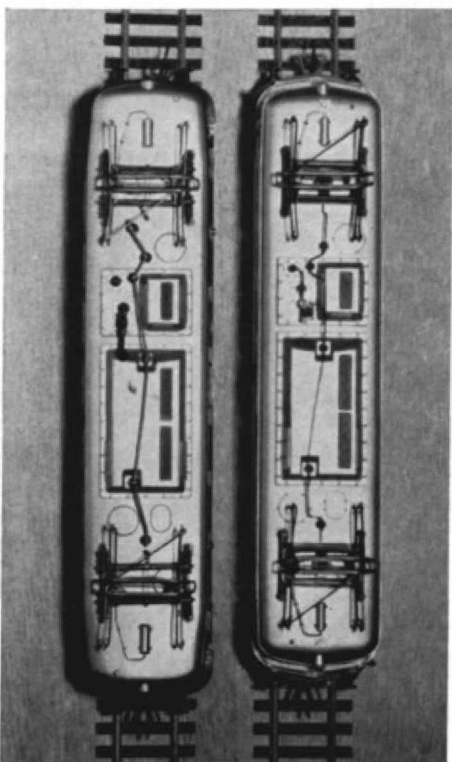


Abb. 2. Merkbar kleiner im Maßstab als die bisherigen Modelle: die neue Fleischmann-E 10 (links).

. . . oder der „Rheingold“, wenn man auf der Modellbahnanlage die neue Fleischmann-E 10¹³ einsetzen will. Zwar ist das Vorbild dieses Ellok-Modells vorwiegend für die Beförderung der Spitzenzüge der DB bestimmt, aber gelegentlich will es der Dienstplan der Lok zwecks besserer Ausnutzung eben anders. So hat z. B. Herr Manfred Hofmann aus Nürnberg die E 10 1308 als Zuglok vor dem P 3569 (mit im Vergleich zur Lok „Lumperten“ 3yg-Wagen) entdeckt, und zwar in der Nähe des Haltepunktes Zollhaus an der Kursbuchstrecke 417 a (Verbindungsstrecke zwischen Nürnberg-Hauptbahnhof und -Rangierbahnhof); siehe Abb. 1.

Damit haben alle diejenigen, die auf ihrer Anlage keinen feudalen Schnellzug einsetzen können und ungern auf das soeben erschienene formschöne Modell verzichten würden, einen sicher höchst willkommenen Vorwand für dessen Einsatz!

Daß der Maßstab bei den diesjährigen neuen Fleischmann-Fahrzeugen generell auf etwa 1:85 herabgesetzt wurde, haben wir bereits im Messebericht erwähnt. Bei einem Vergleich mit den bisherigen Fleischmann-E 10-Modellen fällt diese Maßstabreduzierung aber nicht gleich auf, weil die neue Bauform der DB-E 10-Loks an sich etwas volumiger erscheint als die bisherige, insbesondere im Hinblick auf die Stirnpartie. Mißt man dagegen Breite und Länge des Modells, dann ist der Unterschied unverkennbar (s. Abb. 2).

Wesentlich besser als bei den bisherigen E 10-Modellen (die übrigens nicht mehr im Katalog geführt werden!) ist die Detaillierung, insbesondere in Bezug auf die Drehgestelle. Daß man die Puffermitte auf 15 mm über SO gelegt hat, dürfte mit der nunmehr starren Pufferbohle und dem erforderlichen Kupplungsausschlag zusammenhängen. Da dieser „Schönheitsfehler“ auffällt, wenn die Lok mit einem Wagen gekuppelt wird, sollten diejenigen, die größere Radien haben, die Puffer auf richtige Höhe setzen (12,5 mm über SO).

Das Fahrverhalten der neuen E 10 ist gut, das Motorengeräusch gering. Bei 12 Volt Fahrspannung wurde eine Geschwindigkeit von umgerechnet etwa 250 km/h erreicht.

Beachten Sie bitte die heutige Beilage der Firma

KIBRI — Kindler & Briel, Böblingen

Tips für Klappanlagen-Besitzer und solche die es werden wollen.

I. Der Zugaufbewahrungs-Bahnhof

Um meine Klappanlage möglichst harmonisch in das Gesamtbild des Wohnraumes einzufügen, habe ich mir eine besondere Schrankwand gebaut, deren Hauptteil natürlich von der Anlage eingenommen wird. Im unteren Wandteil befindet sich jedoch ein Schrank, in dem das Rollmaterial usw. untergebracht werden kann. Rechts von der Anlage waren in die Wand eine Hausbar sowie noch einige weitere Fächer für familiäre Zwecke eingebaut.

Wenn ich nun die Anlage in Betrieb nehmen wollte, so störte mich vor allem, daß ich zunächst das Rollmaterial aus dem Schrank räumen, dann die Anlage herunter klappen und schließlich das Rollmaterial auf die Gleise setzen mußte, also ein verhältnismäßig zeitraubender Vorgang. Kurzentschlossen baute ich deshalb eines Tages die Bar aus und verwendete den so gewonnenen Raum als Abstell-Bahnhof.

In Höhe eines aus der Anlage herausführenden Anschlußgleises wurde in den bisherigen Bar-Raum ein Brett mit einigen Gleisen eingebaut und ein Loch als Durchfahröffnung in die Seitenwand gesägt. Nun können die Züge aus der Bar bei heruntergeklappter Anlage direkt auf diese fahren (Abb. 1, 5 u. 6).

Für eine eventuelle Vergrößerung des Fahrzeugparkes habe ich noch eine zweite Etage in der „Bar“ vorgesehen, aus deren Gleisen ich dann in ein höher gelegenes Anschlußgleis der Anlage ausfahren kann. Den Abstellbahnhof kann man auch als Schauvitrine mit Glas-

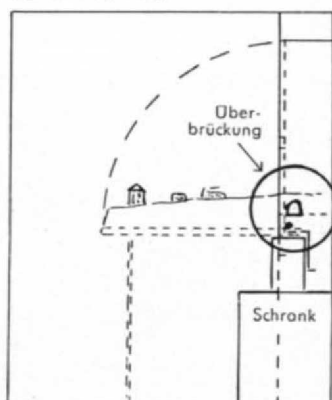
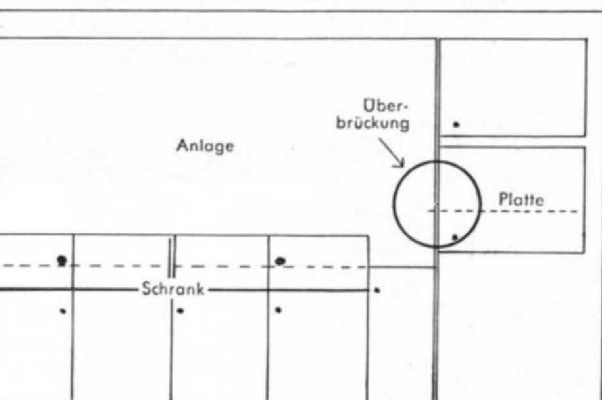
frontscheibe und Innenbeleuchtung ausbauen, was u. U. recht reizvoll aussieht.

Ein solcher Zugaufbewahrungs-Bahnhof ist natürlich nicht an eine bereits vorhandene Bar o. ä. gebunden, sondern man kann sich statt dessen auch ein kleines Hängeschränkchen o. ä. bauen. Die Hauptsache ist, daß man neben der Klappanlage etwa 80-100 cm freie Wandfläche hat. (Die Züge muß man eventuell auf mehrere Gleise verteilen, wenn die Gleislänge nicht ausreicht).

Einiger Überlegung bedarf die konstruktive Ausführung des Gleisübergangs vom Abstellbahnhof zur Anlage. Ein über die Übergangsstelle fahrender Zug darf ja keinesfalls entgleisen, also müssen die Schienenprofile möglichst gut fluchten. Ich habe das auf folgende Weise bewerkstelligt:

Die Platte des Abstellbahnhofes besteht aus einer 3 mm starken Hartfaserplatte, die durch untergeleimte Leisten „stabilisiert“ wurde. Rechts und links neben dem ersten Gleisstück auf dieser Platte (um Platz zu sparen ist das bei mir gleich eine Weiche) habe ich zwei Einschnitte angebracht, so daß dieses Gleisstück gewissermaßen auf einer federnden Zunge aufliegt (Abb. 2 u. 4). In meinem Fall wird diese Zunge durch eine nicht zu starke Feder leicht nach unten und hinten gezogen, weil das Anlagenanschlußgleis hinter dem Klappendrehpunkt liegt und sich folglich beim Instellungbringen der Anlage von hinten unten nach vorn oben bewegt (s. Abb. 2). An den Profilen des Gleisstückes auf der Federzunge sind kleine Metallbleche angelötet, die sich beim Klappen der Anlage genau an die

Abb. 1. Übersichtszeichnung der Schrankwand des Herrn Brendel. (Maßstab etwa 1:50).



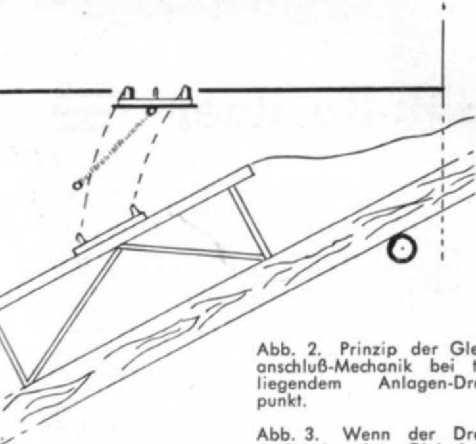


Abb. 2. Prinzip der Gleisanschluss-Mechanik bei tief liegendem Anlagen-Drehpunkt.

Abb. 3. Wenn der Drehpunkt in der Gleisebene liegt, ergeben sich günstigere Verhältnisse.

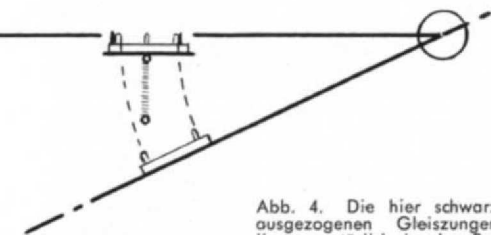
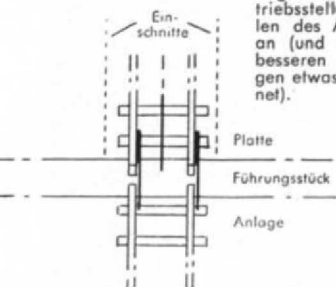


Abb. 4. Die hier schwarz ausgezogenen Gleisungen liegen natürlich in der Betriebsstellung an den Profilen des Anlagengleises fest an (und sind hier nur der besseren Erkennbarkeit wegen etwas abgesetzt gezeichnet).



Schienenprofile und den Schwellenrost des Anlagengleisstückes anlegen. Von letzterem werden sie dabei samt „daranhängendem“ Gleis leicht angehoben (entgegen der Federkraft), so daß eine ebene Überfahrt entsteht.

Wenn sich das Anlagen-Anschlußgleis von oben nach unten bewegt (bei einer Klappe, deren Drehpunkt hinter diesem Gleis liegt), dann müssen die Mitnehmerbleche an die Profilen der Anlagenplatte gelötet werden; das Anschlußgleis federt dann nach unten durch.

Wie in Abb. 2 dargestellt, befindet sich der Drehpunkt bei meiner Anlage nicht in der gleichen Höhe wie das Anschlußgleis, sondern etwas tiefer. Deshalb ergibt sich das etwas „windschiefe“ Einrasten der Gleisführung. Außerdem mußte auch eine der Führungslaschen an der Innenseite des Schienenprofils angelötet werden. Da diese Führungslasche aber nicht sehr stark ist und entsprechend befeilt wurde, erfolgt bei langsamer Fahrt keine Entgleisung o. ä.

Wie Abb. 3 zeigt, sind die Verhältnisse wesentlich günstiger, wenn der Drehpunkt in Höhe des Gleises liegt. Man sollte also bereits bei der Konstruktion einer Anlage diesen Punkt gebührend berücksichtigen.

Rolf Brendel, Lübeck

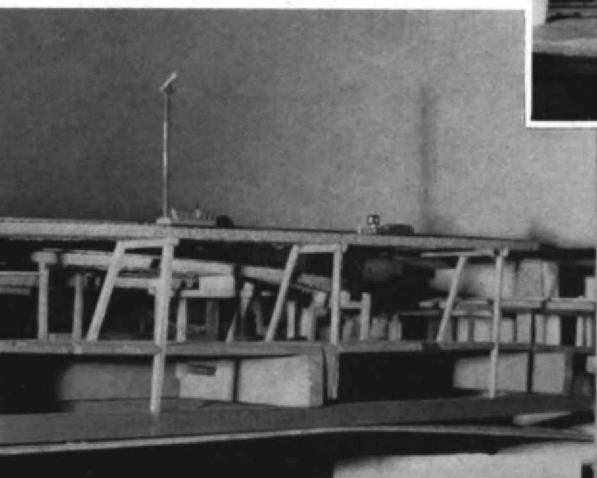
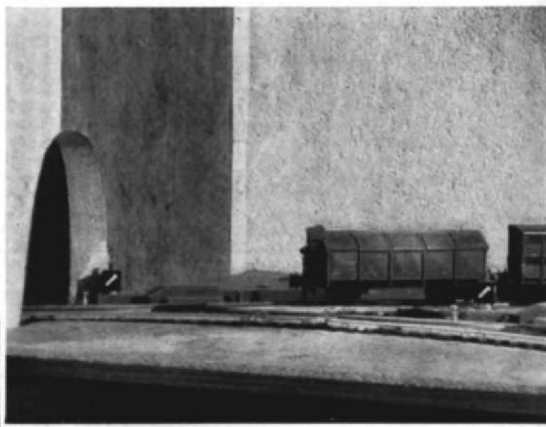


Abb. 5 u. 6. Anlagenbau-details sowie Übergang von der Abstellplatte zur Anlage (siehe Kreispartie in Abb. 1).

II. Die Zugaufbewahrungs-„Schiebebühne“

Herr Thor Mellin-Olsen aus Oslo hat seine Abstellgleise auf zwei übereinanderliegenden Platten parallel verlegt. Die Platten können seitlich herausgezogen werden (im Gleisplan Abb. 1 durch Pfeile angedeutet). Durch eine einfache Rastvorrichtung wird dabei sichergestellt, daß das jeweils gewünschte Gleis richtig mit dem jeweiligen Anlagen-Anschlußgleis fluchtet. Solche Schiebebühnen-Abstellbahnhöfe dürften für Klappanlagenbesitzer ebenfalls sehr geeignet sein, auch wenn die „Ur-idee“ an einer festen Anlage praktiziert wird.



Abb. 2. Die Zufahrten zum Abstellbahnhof führen durch ein wildromantisches Gebirge und verschwinden zwecks Tarnung in Felstunneln.

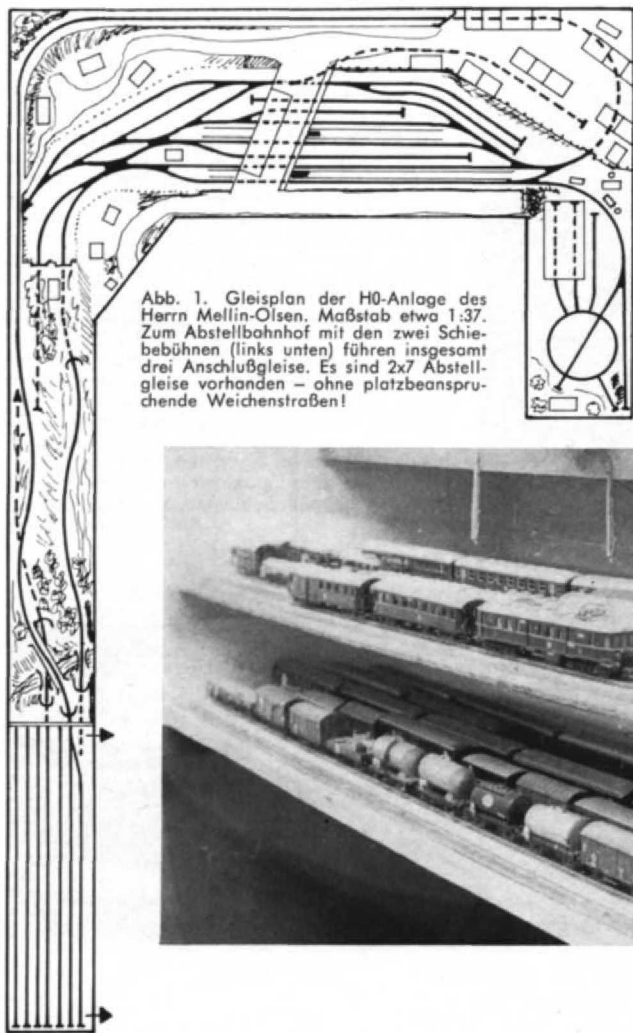


Abb. 1. Gleisplan der H0-Anlage des Herrn Mellin-Olsen. Maßstab etwa 1:37. Zum Abstellbahnhof mit den zwei Schiebebühnen (links unten) führen insgesamt drei Anschlußgleise. Es sind 2x7 Abstellgleise vorhanden – ohne platzbeanspruchende Weichenstraßen!

▼ Abb. 3. Auf den 14 Abstellgleisen finden eine Menge Fahrzeuge Platz und können bei Bedarf doch schnell in das Gleisnetz eingeschleust werden. Es ist nur ein Gleis mit Oberleitung verspannt. Die Stromabnehmer müssen vor dem Verschieben der Platte niedergedrückt werden, wenn man nicht ein ähnliches Prinzip wie bei der Drehscheiben-Oberleitung anwenden will (s. Heft 10/XVII).



Gleisbesetzt-Rückmeldung

für verdeckte Abstellbahnhöfe

Für meinen verdeckten Abstellbahnhof habe ich mir eine Rückmeldeeinrichtung ausgedacht und auch angewendet, die einfach zu bauen ist und wenig Aufwand erfordert. Am Ende eines jeden Abstellgleises wird in Gleismitte ein nach oben gebogener federnder Blechstreifen montiert, der als Massekontakt dient (M in Abb. 1). Am „Prellbock“ aus einem Holzklötz sind die beiden Gegen-Kontakte G und R angebracht. Wenn kein Wagen im Gleis steht, dann liegt M entsprechend seiner Justierung

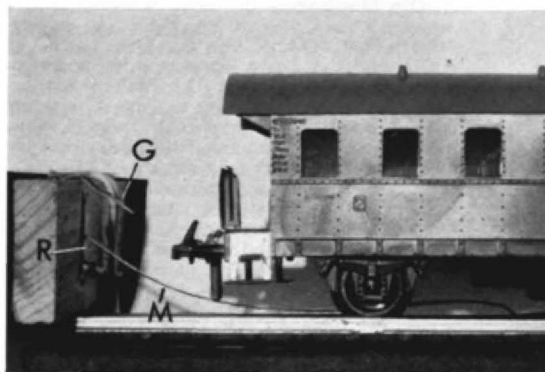


Abb. 1. Erläuterung siehe Text.

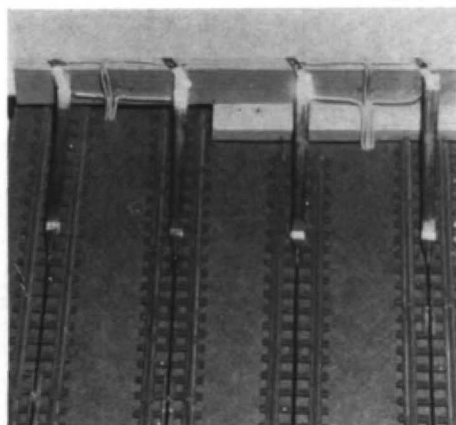


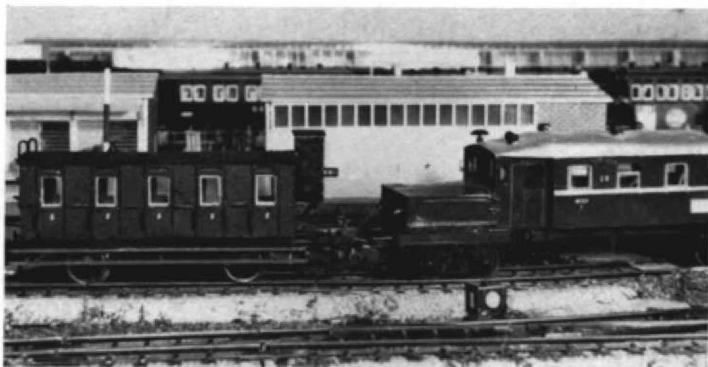
Abb. 2. Ein Teil der mit Rückmeldeeinrichtung ausgestatteten Abstellgleise mit Blechstreifen und Gegenkontakten.

an G an. Sobald jedoch ein Fahrzeug an das Gleisende kommt, wird durch einen Fahrzeugteil (Kupplung, Pufferbohle usw.) M nach unten und damit gegen R gedrückt. An G ist eine grüne Lampe angeschlossen, an R eine rote. Je nachdem ob das Gleis nun besetzt ist oder nicht, leuchtet entweder die rote oder die grüne Lampe am Schalterpult auf und meldet den Besetzt-Zustand. Da ich Trix-Dreileiter-Gleise verwende, habe ich M gleich an den Mittelleiter angelötet, der im Trix-System ja die Masse darstellt. Bei Märklin müßte M am Gleiskörper befestigt werden, denn hier ist dieser Masse. Bei Zweischienen-Zweileiter-Gleisen (Fleischmann usw.) erhält M eine eigene Verbindung zur Masse. Damit jedoch keine Kurzschlüsse oder Fehlschaltungen vorkommen können (über das Fahrzeug), ist die Oberseite von M mit einem Streifen Isolierband, Tesafilm o. ä. zu bekleben. Kupplung, Pufferbohle oder Fahrzeugrahmen usw. können dann ein beliebiges elektrisches Potential aufweisen.

Rolf Brendel, Lübeck

*Gut
sieht er aus . . .*

. . . der 100jährige „Knebe“ aus Heft 6/1965, der C bad 65 (= 1865), den Herr Ernst Willert aus Cochem als Gefährten für den ebenfalls selbstgebaute Akku-Triebwagen aus Holz und Messingblech gebaut hat. (Die Bauzeichnung für den ETA 177 wurde bereits in Heft 6/V veröffentlicht.)



Die Bahnsteig-Sperre (II)

Nach der modernen Version einer Bahnsteigsperrung in Heft 12/XVII sei heute ein etwas älterer Typ vorgestellt. Das Sperrenhäuslein ist ebenfalls wieder für die Aufstellung innerhalb oder außerhalb von Gebäuden geeignet. Die Pit-Peg-Zeichnungen geben alle wichtigen Einzelheiten wieder, so daß sich weitere Erläuterungen wohl erübrigen.

Abb. 1. Recht reizvoll könnte die Aufstellung in den „Gewölben“ eines hochgelegten Vorortbahnhofes sein (wie z. B. hier in Stuttgart-Zuffenhausen).



Abb. 3. Stirnansicht und Grundriß (1:1 für H0).

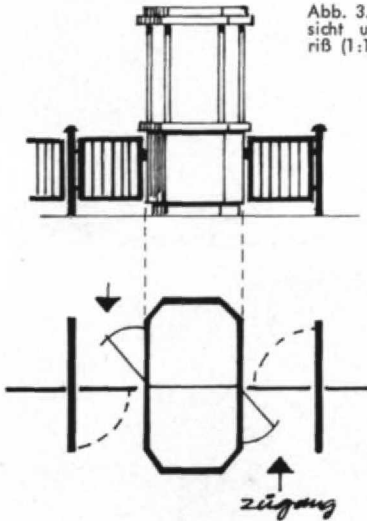


Abb. 2. Perspektivische Ansicht.

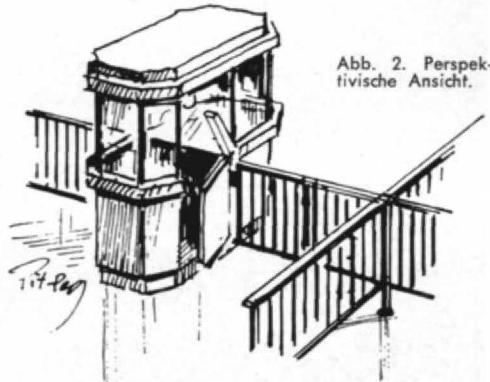
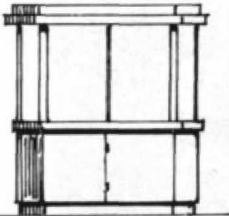


Abb. 4. Seitenansicht (1:1 für H0).



100 Jahre Straßenbahn

Dieses Jubiläum feiern dieses Jahr Berlin und Wien (und in Bälde wohl auch noch viele andere Städte). Als Reminiscenz an die gute alte Zeit: ein Bild von der „Großen Berliner Pferde-Eisenbahn“ aus dem Jahre 1896. Foto: BVG



