

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

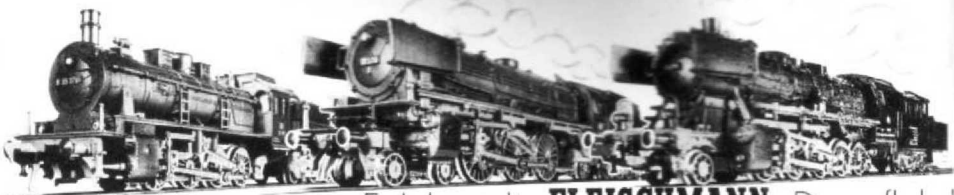
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
APRIL 1969

4

FLEISCHMANN

DB -Dampfloks sterben!



Es leben die **FLEISCHMANN** -Dampfloks!

FLEISCHMANN -Bahn,
das präg' Dir ein,
ist die **BUNDESBAHN** in klein!



DB -modern



FLEISCHMANN -Lok vorbildgetreu!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 4/XXI

1. Sie haben gut lachen — Sie hatten nichts zu lachen!	271	17. Eine kleine Reminiszenz (H0-Anlage Kroitzsch)	292
2. Natürlich (2 N-Bahn-Motive)	272	18. Einsparung von Oberleitungstrennstellen beim Mittelleiter-Gleissystem	293
3. Ein Kleinod: T 3 in Größe 0	273	19. „M' r sagt ja nix . . .“: Der Führer ist an allem schuld	294
4. Brillante N-Lichtsignale mit Micro-Birnenchen	274	20. Echte alte Spur I-Modelle	295
5. E 91 und Kesselwagen in 0 (Hehr)	275	21. Preiser-Messeanlage — div. Motive	296
6. Widerstandsschiene für vorbildgerechtes Anfahren und Anhalten	275	22. 1. Stahlwagen C4ü-22 — BZ	298
7. LGB-Dieseltankstelle	275	23. Die Schwungmasse als simulierte Fahrzeugmasse (1. Teil)	302
8. Mibahn's Güterabfertigung — kritisch betrachtet	276	24. Ganz im Sinne unserer „Anlagen-Fibel“: Herpa-Dorf	305
9. Nachtrag zu „Der Zonen-Grenzbahnhof“	277	25. Bf. Leutkirch (H0-Anl. Zech, Hausham)	306
10. Nachtrag zum Pit-Peg-Gleisplan „Malsfeld“	278	26. Wem die Fleischmann-01 zu schnell läuft	306
11. Schutzschaltung für SRK's	278	27. Romantisches Stationsgebäude für eine Kleinbahn (BZ)	307
12. Kurze Züge — wie geschaffen für kleine Anlagen	279	28. . . . Und eine Besonderheit der ehem. Streckenführung	310
13. Kleiner Schrebergarten	283	29. Endgültiger Streckenplan Straiman	312
14. Der talentierte Stadt-„Baurat“ (W. Leitner, Graz)	284	30. Noch weitere Versionen hierzu	313
15. Verbesserung der Laufeigenschaften von Kleinbahn-Wagen	287	31. Nachtrag zu Niederbordwagen XXo 49	314
16. Verbindungen einer zusammenlegbaren Anlage	288	32. Signalausleger (mit Bauzeichnung)	315

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 (JoKi)
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 5/69 ist spätestens am 23. 5. 69 in Ihrem Fachgeschäft! ◀**



Kleine Messe- Nach- lese

Sie haben gut lachen –

die drei Herren Fleischmann (rechts) – über die nette Anerkennung, die ihnen von seiten einer französischen Modellbahnzeitschrift zugebracht worden ist (und sicher auch noch über das gute Messegeschäft, das übrigens allgemein zu beobachten war).

Sie hatten nichts zu lachen –

die Reporter und Fotografen des MIBA-Verlags! Meist kamen sie erst weit nach 19 Uhr z. T. sogar erst gegen 20 Uhr aus den Messe-räumen, weil gar manche diffizilen Aufnahmen erst nach dem offiziellen Messeschluß gemacht werden konnten, wie z. B. auf dem Messestand der Fa. Märklin (Bild unten) bei der Fabrizierung des Titelbildes von Heft 3 a.

Auf diesem Bild sind zu sehen v. l. n. r.: WeWoW, Wilfried Weinstätter (der Junior), JoKI (Joachim Kleinknecht) sowie ein Angestellter aus dem Hause Märklin, der ebenfalls seine Freizeit opfern mußte (was andererseits als freundliches Entgegenkommen von Seiten der Fa. Märklin zu werten ist).

Auf dem Bild rechts knobeln JoKI und Allö (Alfred Löser) über eine Aufnahme auf dem Stand des Herrn Egger.



Das heutige Titelbild:
Mit dem Zeichenstift wiedererweckte
Kleinbahn-Romantik
(zum Bauplan „Romantisches Stations-
gebäude“ auf den S. 307 ff.)
Federzeichnung von Herrn R. Bark-
hoff, Werlau/St. Goar.



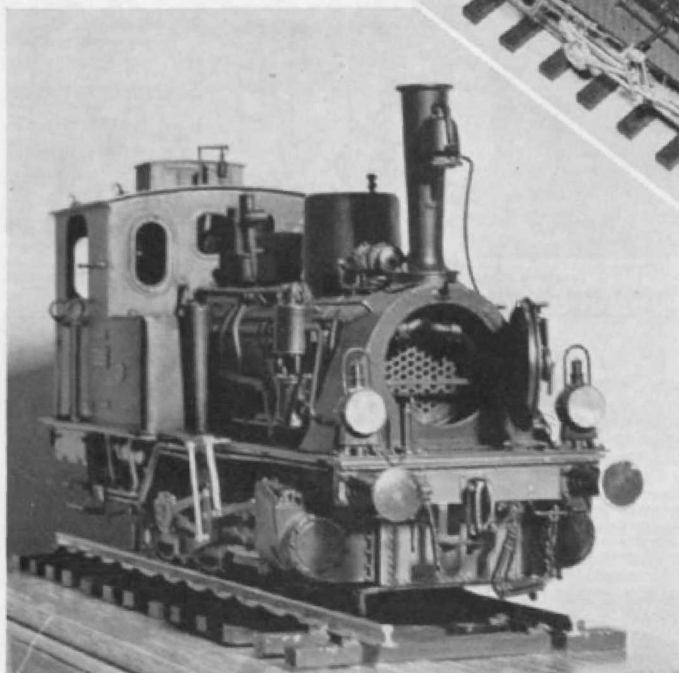
Natürlich

wobei die Betonung einmal auf N (als Größenmaßstab), zum anderen auf dem Wort „natürlich“ liegt. In beiden Fällen handelt es sich um N-Ausstellungsmotive, oben um ein Stadtviertel, das aus Pola-N-Häusern gebildet wurde, unten um einen Ausschnitt aus der Arnold-N-Anlage, und zwar um eine Partie hinterm großen Ringlokschuppen.



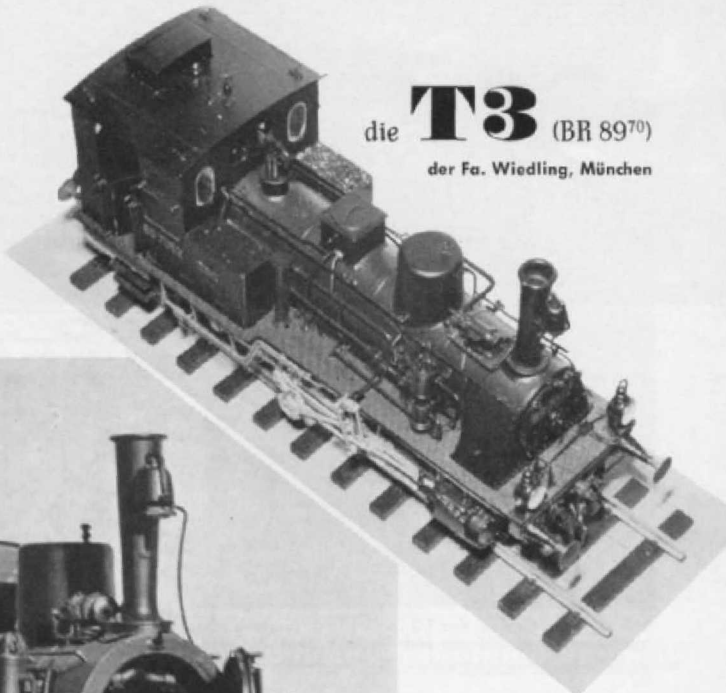
Ein Kleinod in Größe 0:

Ein Kleinod ist etwas Kostbares und etwas Kostbares kostet sein Geld — in diesem Fall 1565.— DM. Aber das ist dieses Modell auch wert, wie wir durch persönliche Inaugenscheinnahme feststellen konnten! Die Detaillierung



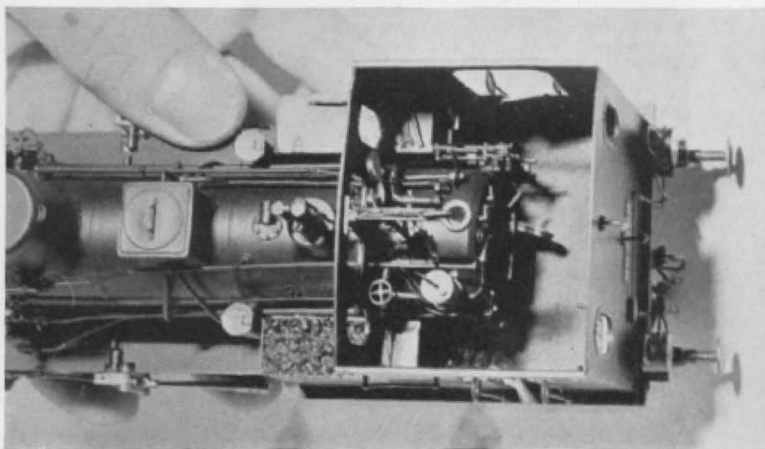
ist nicht nur äußerst eingehend (wie die Bilder unter Beweis stellen), sondern die Ausführung geradezu brillant. Wir müßten seitenlang Großaufnahmen von den diversen Details bringen, wenn wir den persönlichen Eindruck auch nur einigermaßen vermitteln wollten. Nachdem ein solches Modell jedoch nur einem begrenzten Kreis von Interessenten zugänglich sein wird, dürften die 4 Bilder wohl genügen. Kabinettstücke für sich: die vorbild- und maßstabgetreue Allan-Steuerung aus mattem Neusilberblech, die minuziös nachgebildeten Kesselar-

die **T3** (BR 8970)
der Fa. Wiedling, München



maturen (sogar die Feuer-tür kann geöffnet werden, s. Abb. 3), die Schraubekupplung usw., um nur auf die wichtigsten Feinheiten hinzuweisen. Der Motor befindet sich im Stehkessel und ist nicht zu sehen.

Wir können vollkommen verstehen, daß Spur-0-Freunde beim Anblick dieses hervorragenden Lokmodells aus dem Häuschen geraten (über den Preis nur die Ehefrauen, aber wozu gibt es eigentlich Sparschwein und Weihnachtswahnsinn . . . ?).



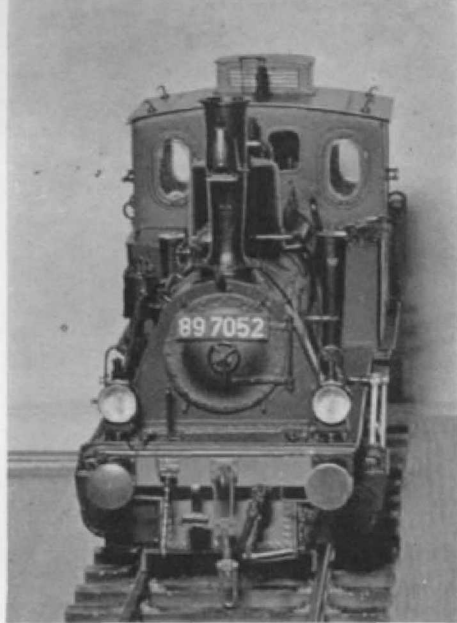


Abb. 4. Das Gesicht der T3 in Größe 0. (Siehe auch Abbildung auf S. 256 von Heft 3b/1969).

Da wickert das Dampftröß



„Vati, sind das die Toiletten für die Streckenläufer...?“ (AGU)

Brillante N-Lichtsignale mit Micro-Birnen

Auf dem Stand der Fa. Merker + Fischer haben wir auch die Möglichkeit gehabt, die nur über das Münchner Fachgeschäft Modellbau-Fischer vertriebenen N-Lichtsignale nochmals in Augenschein zu nehmen, nachdem der Hersteller dieser ungemein feinen Signale (s. Heft 1/68 S. 16) inzwischen ja einige Bau- und Fertigungserfahrungen sammeln konnte. Sie sind

in der Tat noch schöner, noch exakter und wirken in der jetzigen matten Farbgebung noch besser.

Nachdem diese Lichtsignale bekanntermaßen mit Micro-Birnen bestückt werden, die auf Spannungsüberschreitungen etwas empfindlich reagieren, hat die Fa. Fischer sicherheitshalber gleich noch unser elektronisch stabilisiertes Netzgerät in Heft 3/68 S. 102 mit verwirklicht und liefert nunmehr auch noch einen solchen Effektivwertkonstanter zum Preis von 49,50 DM, der einwandfrei und zuverlässig eine gleichbleibende 1,2 Volt-Spannung liefert.

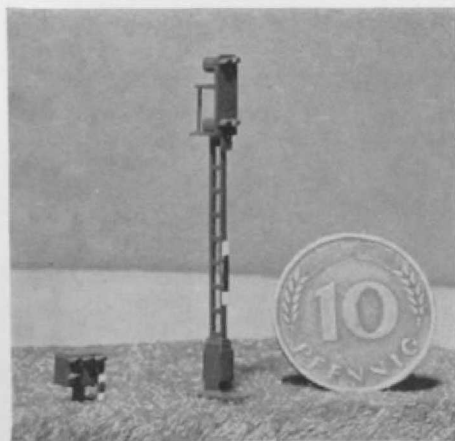
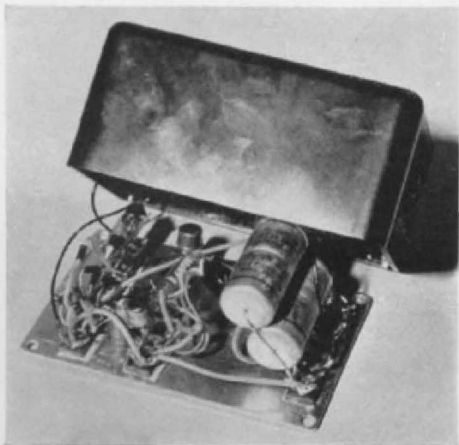


Abb. 1. Eines der N-Lichthauptsignale und ein Zwergsignal in $\frac{1}{4}$ nat. Größe.

Abb. 2. Die Innereien des Effektivwertkonstanters (an vorhandenen Trafo anzuschließen).



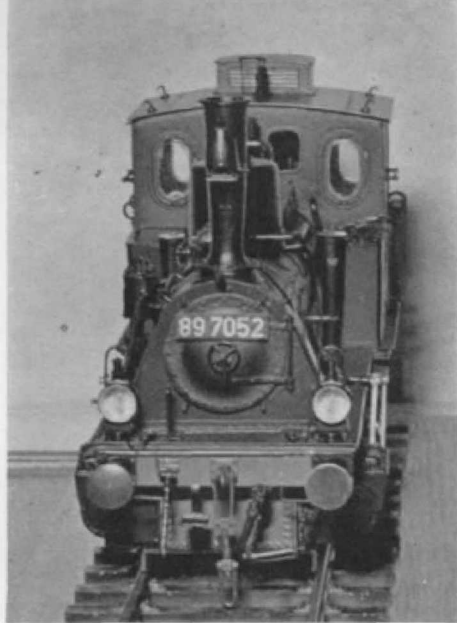


Abb. 4. Das Gesicht der T3 in Größe 0. (Siehe auch Abbildung auf S. 256 von Heft 3b/1969).

Da wickert das Dampftröß



„Vati, sind das die Toiletten für die Streckenläufer...?“ (AGU)

Brillante N-Lichtsignale mit Micro-Birnchen

Auf dem Stand der Fa. Merker + Fischer haben wir auch die Möglichkeit gehabt, die nur über das Münchner Fachgeschäft Modellbau-Fischer vertriebenen N-Lichtsignale nochmals in Augenschein zu nehmen, nachdem der Hersteller dieser ungemein feinen Signale (s. Heft 1/68 S. 16) inzwischen ja einige Bau- und Fertigungserfahrungen sammeln konnte. Sie sind

in der Tat noch schöner, noch exakter und wirken in der jetzigen matten Farbgebung noch besser.

Nachdem diese Lichtsignale bekanntermaßen mit Micro-Birnchen bestückt werden, die auf Spannungsüberschreitungen etwas empfindlich reagieren, hat die Fa. Fischer sicherheitshalber gleich noch unser elektronisch stabilisiertes Netzgerät in Heft 3/68 S. 102 mit verwirklicht und liefert nunmehr auch noch einen solchen Effektivwertkonstanter zum Preis von 49,50 DM, der einwandfrei und zuverlässig eine gleichbleibende 1,2 Volt-Spannung liefert.

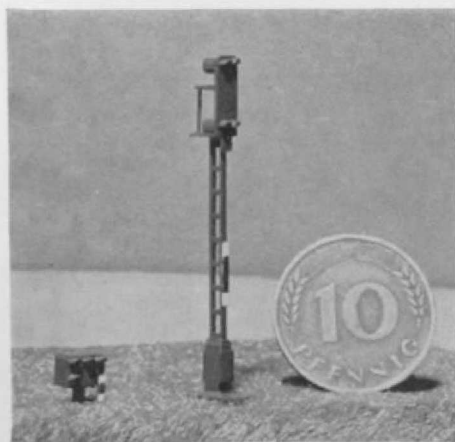
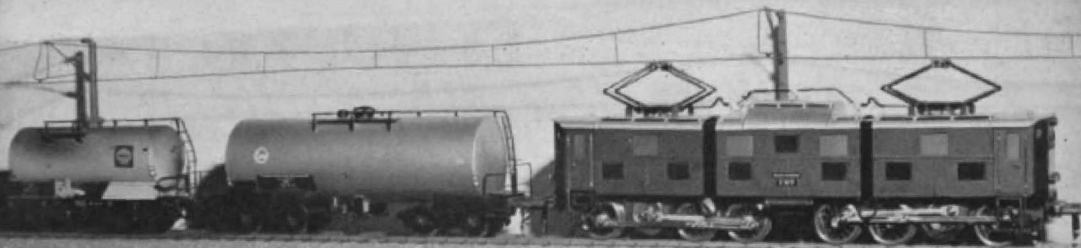


Abb. 1. Eines der N-Lichthauptsignale und ein Zwergsignal in $\frac{1}{4}$ nat. Größe.

Abb. 2. Die Innereien des Effektivwertkonstanters (an vorhandenen Trafo anzuschließen).

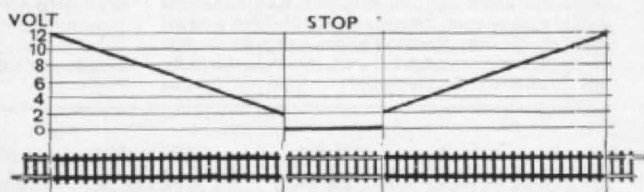




Keine Messeneuheit — aber an der Messe auf dem Stand der Fa. Sommerfeldt ausgestellt und zu begutachten gewesen: die E91 in Größe 0, die Herr H. Mehr aus Stuttgart in Kleinstserie herstellen läßt (Preis 980.— DM). Gegenüber dem ersten Modell, das wir vor ca. 1 Jahr zu Gesicht bekommen hatten, ist eine gewisse Perfektionierung unverkennbar. Das Modell hat zwei Motore, der Antrieb erfolgt über die Blindwellen und Kuppelstangen auf die Treibräder.
Neu hinzugekommen sind ein zwei- sowie ein vierachsiger Kesselwagen (zu 160.— bzw. 250.— DM).

Die **allerletzte**
Messeneuheit!

Widerstands-Schienen für vorbildgerechtes Anhalten und Anfahren



Völlig neuartige Widerstands-Schienen drosseln die Fahrspannung automatisch allmählich vor und hinter der Stop-Stelle! Es ist also nicht mehr nötig, stufenweise Widerstände einzubauen. Einfacher geht es nicht! Zum Wieder-Anfahren braucht man nur die Stop-Stelle mit der betreffenden Widerstands-Schiene zu verbinden. Der an dieser Stelle nach Durchlaufen der Widerstands-Schiene vor der Stop-Stelle langsam anhaltende Zug fährt nun in gleicher Weise mit zunehmender Beschleunigung auf die Normalstrom führende Strecke auf, wo er seine Fahrt in üblicher Weise fortsetzt.

Es sind zwei verschiedene Ausführungen vorgesehen: „L“ für längere Strecken der größeren Spurweiten über N (also H0, 0 usw.). Hierfür kommen Metall-Schienen aus entsprechend legiertem Widerstands-

Material in den Handel, während für die kürzeren Strecken der Spur N der Widerstand außerdem durch Verringerung des Schienen-Querschnittes erhöht wird. Deshalb werden auf Plastic-Schienen dünne Metallschichten aufgebracht, um den Fahrstrom schnell genug zu drosseln. Diese Ausführung nennt sich dann „EX“.

Die Verhandlungen über Lizenz-Verträge sind noch nicht mit allen in Betracht kommenden Firmen zum Abschluß gebracht, doch ist anzunehmen, daß in relativ kurzer Zeit derartige Schienen zur Auslieferung gelangen können, da bei der größeren Ausführung „L“ die bisherigen Maschinen und Vorrichtungen verwendet werden können; die Wirkung liegt ja nur in dem verwendeten Widerstands-Material.

CHRONOS-LIRP



Als Abschluß

eines Stumpfgleises auf der LGB-Vorführanlage: eine Dieseltankstelle (unter Benutzung eines LGB-Kesselwagens) als weiteres Beispiel für die modellbahnerischen Ausgestaltungsmöglichkeiten für eine Lehmann-Gartenbahn. (Die Gleise sind bereits auf den neuen geprägten Schaumstoffbettungen von Mössner verlegt).

Miba(h)ners Güterabfertigung - einmal kritisch betrachtet

Beginnen wir getrost einmal recht ketzerisch:

In der MIBA sieht man häufig Bilder von gar schönen und z. T. imponierend großen Anlagen mit ausgedehnten Gleisanlagen, umfangreichem Bw und vielen, vielen Zügen, aber ... die Verladung eines einzigen landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugs (z. B. eines Schleppers) stellt die meisten der Mini-Güterabfertigungen vor ein unlösbares Problem; es fehlt nämlich meist eine Kopf- oder Seitenrampe!

Und was machen unsere Mini-Bundesbahnbeamten, wenn für den örtlichen Kohlenhandel gar ein O-Wagen zugestellt wird? Wie kommt man an diesen Wagen heran, wenn es — wie es häufiger vorkommt — an einer Ladestraße mit Freiladegleis mangelt? — Und da fahren

nun unendlich viele Güterwagen, z. T. sogar Spezialwagen, aber sie könnten praktisch nicht „benutzt“ werden!

Natürlich, ich hör's schon: „Was will denn der mit seiner kleinen lächerlichen Klapp-Anlage?“ Aus dem spricht doch nur der Neid eines ... (Ausdruck nach Belieben!)^{*)} — Gemach, Freunde, wollen wir die Dinge — nachdem der erste Zorn verrauch ist — doch einmal realistisch betrachten! Die DB ist „Frachtführer“, das heißt, sie befördert Güter gegen Entgelt. Das kann sie aber nur, wenn sie in der

^{*)} siehe Heft 7/68, Seite 346/347 und Heft 15/68, Seite 785!

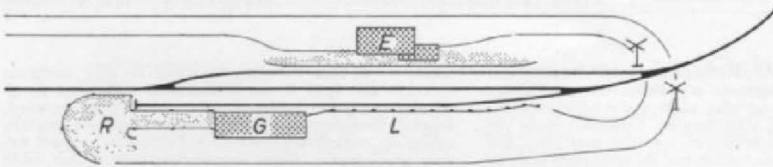


Abb. 1. Ein einfacher Durchgangsbahnhof mit richtiger Güterabfertigung: Güterschuppen, Verladerrampe und Ladestraße.

Legende für alle drei Beispiele:

- B = Baywa-Lagerhaus
- E = Empfangsgebäude
- G = Güterschuppen
- J = Werksanschluß
- K = Bock-Kran
- L = Ladestraße
- R = Rampe

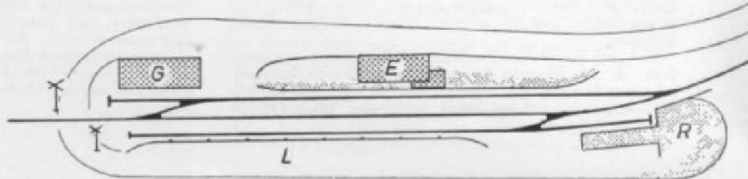


Abb. 2. Eine ähnliche Bahnhofssituation, jedoch mit räumlich getrennter Güterabfertigung, die mehr Rangiermöglichkeiten in sich birgt.

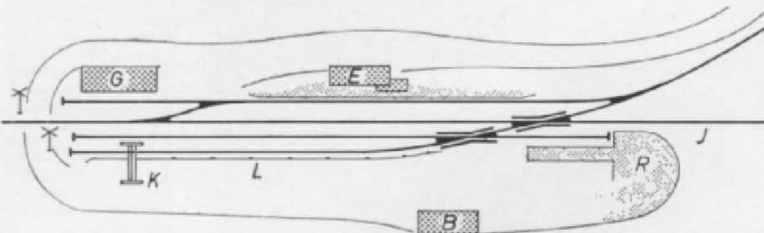


Abb. 3. Dieselbe Bahnhofssituation, nur mit etwas größerem Gleis- und Weichenaufwand.