Miniaturbahnen

DIE FUHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG NÜRNBERG

BAND XV 21. 1. 1963 PREIS 2.- DM





Selbst die kleinen Plastik-Leut'



1372/2 Schienen-Omnibus mit Steuerwagen Modelltreue Beleuchtung (Spitze 3 x weiß, Schluß 2 x rot) mit Fahrtrichtung automatisch wechselnd. 2-achsig angetrieben, mit automatischer Kupplung an beiden Stirnseiten zum Verlängern durch

1370/2 Schienen-Omnibus Beiwagen-Garnitur

(DM 14.50) GEBR. FLEISCHMANN . MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN . NÜRNBERG 5

Fahrplan der "Miniaturbahn" Nr. 1/XV

1.	Gute MIBA-Fahrt auch 1963	3	12.	H0-Modell der "56 ²⁰ "	16
2.	Die Rheingold-E 10 in neuem Gewand	4	13.	PG im Ruhestand (H0-Anlage Hornung)	17
	"42" und "52" mit Kabinentender Benzol-elektr. Triebwagen der preuß.	5	14.	Erfahrungsbericht über UKW-Entstörung von Gleichstrommotoren	19
71	Staatsbahn	5	15.	Der "Geisterwagen" (motorisierter	
5.	Der TRIX-Ludwigszug auf Märklin-Anlagen	6		Gepäckwagen)	21
	Enger Märklin-Gleisabstand und Selbst-		16.	Blinklichter auf Märklin-Anlagen	23
u.	bauten auf industrieller Basis	8		Landkreis "Harlingen" (m. Streckenplan)	24
7.	Einiges Wissenswertes über Nalco	10	18.	So entstand mein Modell PwPost4ü28	28
	Der Schlitz mit dem "Witz"	10	19.	Besprechung von Lima-Fahrzeugen	30
	3achsiger Pferdetransportwagen			Wartehäuschen "Soltau-Nord"	31
	Gvwhs-04 (BZ)	12	21.	Neuheiten von Hornby-ACHO	33
10.	Verdeckte Signal-Magnetkästen	12		Denkmal oder Kuriosum?	34
11.	Die seitliche Stromschiene - nah besehen	14	23.	Selbsttätige Lichtstromkupplungen	35

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 — Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI) Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
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 –.10 DM Versandkosten).

Das tägliche Brot für Herrn Brot - auch 1963:

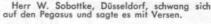
die MIBA!

Dieser reizende Schnappschuß zeigt Herrn A.
Brot, St. Gallen, bei der MIBA-Lektüre. Ein Drink, eine Zigarette, eine gemütliche Stube, die MIBA und die Eisenbahn – Herz, was willst Du mehr! So stellen wir uns den idealen "Mibahner" vor!

Wir danken nicht nur Herrn Brot für seinen netten Neujahrsgruß, sondern auf diesem Wege all den vielen Lesern, die uns auch diesmal zum Jahresende mit Karten und lieben Briefen bedachten, die gar viele anerkennende Worte enthielten! Daß wir uns riesig gefreut haben, brauche ich wohl kaum zu betonen! Nochmals vielen, vielen Dank!



Herr H. Jendritzki, Hamburg, faßte seine Glückwünsche in einer Zeichnung zusammen.





Liebe MIBA!

MIBA hat in vielen Jahren uns, die wir noch unerfahren, arg viel "Bildung" beigebracht; darum dankbar sei gedacht ihrer großen Mühewaltung!
Ob es Gleisbau oder Schaltung war, ob Landschaftsformen, Anschauungsunterricht und Normen, immer neu und int'ressant ist ein jeder MIBA-Band!
Meinen Glückwunsch bring' ich dar: "Freie Fahrt" ins neue Jahr!

Dein getreuer Waldemar Sobottke

Memoba und Heless...

... sind zwei paar Stiefell Die Fa. Memoba, Wien, legt Wert auf die Feststellung, daß sie nach wie vor besteht und auch u. a. die nunmehrigen Heless-H0-Lichtsignale vertreibt. Unsere Bemerkung in Heft 15/XIV S. 655 sollte nur besagen, daß die nunmehrigen Heless-Lichtsignale mit den bisherigen Memoba-Lichtsignalen identisch sind und wir künftig also nur

noch von den Lichtsignalen der Herstellerfirma H. Heless sprechen werden.

Das heutige Titelbild

"Mit Volldampf ins neue Jahr" stammt von Herrn A. H. Wieser, München, und entstand auf der Großhesseloher Brücke.

Heft 2/XV ist ab 22. Februar 1963 in Ihrem Fachgeschäft!

Dem heutigen Heft liegt das Inhaltsverzeichnis von Band XIV (1962) bei!

Abb. 1–3.
Die erste der 6
Rheingold-E 10
"en face" und
"en profil"
–
von vorn und
von der Seite.
Man beachteu. a.
die längsbetonte
Jalousienpartie
und die dreieckigen Fenster
neben den
Türen!



(Abb. 1: Palm-Foto der DB, Abb. 2 und 3: F. Moldehnke.)



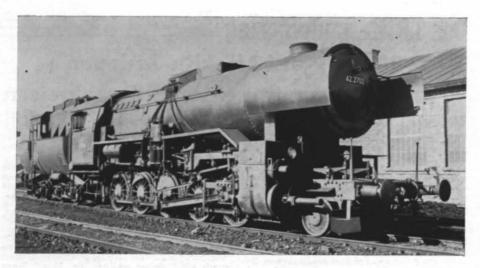
Die Rheingold-E10 in neuem Gewand

Bei der Reportage über den neuen Rheingold-Zug in Heft 10/XIV haben wir bereits darauf hingewiesen, daß die Rheingold-Elloks der BR E 10 ein neues Gesicht bekommen sollen. Vor einigen Wochen ist der erste Rheingold-E 10 in neuem Gewand in Betrieb genommen worden.

Herr Friedrich Moldehnke aus München hat bereits Anfang November 1962 diese erste E 10 1265 "vor die Flinte" bekommen und sie schnappgeschossen (Abb. 2 und 3). Nach Bundesbahn-Mitteilungen erstreckt sich die Verschönerungsaktion über einige Monate, da die Rheingold-E 10 keinen Anzug "von der Stange" erhalten, sondern jede einen "Maßanzug"...!

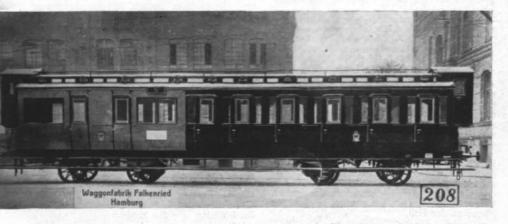
erstreckt sich die Verschonerungsaktion über einige Monate, da die Rheingold-E 10 keinen Anzug "von der Stange" erhalten, sondern jede einen "Maßanzug"...! Die in Heft 15/KIV S. 672 vorgestellte Rheingold-E 10 des Herrn Loesser ist somit schon nicht mehr "up-to-date", aber dennoch ein wertvolles Erinnerungsstück an die Zwischenlösung der DB!





Auch die "42" und die "52" mit Kabinentender!

Das Zugführerabteil im Tender der Lok "50" ist auch bei den OBB eingeführt, und zwar seit 1952. In der Hauptsache jedoch bei den Loks der BR 52 (von denen in Osterreich noch an die 200 Stück laufen) sowie bei den Loks der BR 42 (s. Bild), von denen allerdings höchstens noch 15 Maschinen eingesetzt sind. Sollte also ein deutscher Modellbahner eine TRIX/Rivarossi-"42" mit einem Kabinentender ausrüsten, wäre eine solche Lösung keinesfalls an den Haaren herbeigezogen! K. Tschikof, Graz



H. Hoyer, Hamburg Der benzol-elektrische Triebwagen der preußischen Staatsbahnen . . .

... den Herr Reinhardt in Heft 11/XIV S. 486/487 zeichnerisch vorstellte, ist tatsächlich gebaut worden, und zwar in der Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, der Hauptwerkstatt der damaligen Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft und der heutigen Hamburger Hochbahn A.G.

Die Motoren sind aber offenbar erst später eingebaut

worden. Die Verbindung von Lauf- und Treibachsen ist jedoch deutlich hinter dem unteren durchlaufenden Trittbrett zu erkennen. Abweichend von der sonstigen preußischen Gepflogenheit wurden auch für die 3.-Klaß-Fenster Holzrahmen verwendet. Das Bild stammt aus einem alten Prospekt und wurde von meinem Nachbarn Helmut Warmke reproduziert.

Der TRIX-"Ludwigszug"

auf Märklin-Anlagen mit mehreren Stromkreisen

Die ersten "Adler" sind vor kurzem "flügge" geworden. Daß nicht nur TRIX-Freunde auf den Adlerzug reflektieren, beweisen uns die sich häufenden Zuschriften (vor allem der "märklinistisch" Gesinnten). Letztere äußerten einige Unklarheiten bezüglich der grundsätzlichen Unterschiede in der Fahrstromversorgung des Zuges.

Die Anfrage des Herrn Dr. R. H. aus Hamburg vertritt hier gleichzeitig die Stelle an-

derer:

1. Ich habe eine Original-Märklinanlage mit drei Trafos. Die 3 Trafos speisen über jeweils mehrere Einspeisungsstellen 3 elektrisch getrennte Anlagenabschnitte (Talstrecke, Bergstrecke, sämtliche Abstellgleise usw.). Muß ich jedem dieser Trafos ein TRIX-Zwischengerät 5530 zuordnen, um die Trennung der Abschnitte aufrechtzuerhalten oder genügt ein einziges?

Was geschieht, wenn ich den Wechselstrom-Durchschalter betätige, während sich der Adlerzug auf

der Strecke befindet?

3. Die Fa. Märklin schreibt – wenn ich recht verstanden habe –, daß ihre Lokmotoren sowohl mit Wechsel- als auch mit Gleichstrom betrieben werden können. Wäre unter diesem Gesichtspunkt die Anschaffung eines TRIX-Fahrpultes 5599 statt eines TRIX-Zwischengerätes 5530 evtl. zweckmäßiger?

Zu 1. Da, wie sattsam bekannt, jedes Ding seine zwei oder mehrere Seiten hat, antworten wir nicht nur doppelt, nein, gleich dreifach. Jeder der unter Abb. 1, 2 und 3 beschriebenen Schaltvorschläge ist fast so gut wie der andere. Ihr könnt's also machen, "wie

es Euch gefällt".

Auf irgendwelche Rückmeldeeinrichtungen haben wir verzichtet. Sie sind wohl auch zu entbehren, denn die zu verwendenden Schalter sollten Kipphebel zur Betätigung haben, aus deren Stellung die Betriebsart eindeutig her-

vorgeht. Beim TRIX-Zwischengerät ist das ohnedies der Fall.

Zu 2. Durch Umlegen des Durchschalters (am TRIX-Zwischengerät) führen Sie dem Adler-Zug bei aufgedrehtem Fahrregler Wechselspannung zu. Bei einer Spannung von 0 bis etwa 5 V bleibt der Zug mit leicht brummendem Motor stehen. Bei etwa 6 V ruckt der Zug brummend und schüttelnd vor und zurück. Bei etwa 7 V fährt der Zug stetig langsam, brummend und schüttelnd vor- oder auch rückwärts. Bei etwa 12 V werden Sie die gleichen

Beobachtungen wie bei etwa 6 V machen, nur daß hier das Brummen und Schütteln und Vorund Zurückpendeln erheblich stärker ist.

Durch das Beaufschlagen mit Wechselstrom erhitzt sich der Motor sehr stark. Wir haben einen Dauerversuch nicht gewagt, weil diese "Betriebsart" dem Motor schadet und keinerlei nutzbare Bedeutung hat. Wir wollen mit diesen genauen Angaben lediglich eine klare Antwort auf eine ebenso klare Frage geben.

Das heißt folgendes: Irrtümliche weise kann es ja mal vorkommen, daß Ihr "Adler" in eine verkehrt geschaltete Strecke gerät. Das ist dann auch nicht weiter schlimm. Er "klagt" Ihnen sofort durch Brummen und Schütteln sein Leid. Schalten Sie jetzt sofort um oder ab! Etwa ½ Minute hält er das Schnattern schon aus, der "Adler"!

Zu 3. Sie können Märklin-Loks grundsätzlich mit beiden Stromarten in Bewegung setzen (bei Gleichstrom jedoch mit Einschränkung, wie Sie gleich erfahren werden. Vorsicht insbesondere bei Akku- oder Trockenbatteriespeisung, bei etwaigen Versuchen! Die Motore er-

wärmen sich sehr stark!).

Sie können also durchaus Original-MärklinLoks mit dem TRIX-Fahrpult fahren, doch jeweils nur in einer Richtung. Der hier eingebaute Polwende-Schalter nützt Ihnen nämlich
nichts. Wenn Sie den Reglerknopf auf Voroder Rückwärtsfahrt drehen, reagieren die
Märklin-Loks in keiner Weise, sie fahren in
der bisherigen Richtung weiter. Zur Umschaltung der Fahrtrichtung bedürfen Märklin-Original-Loks nunmal eines Überspannungsimpulses, den Sie demnach nach wie vor dem Märklin-Trafo entnehmen müßten. Diesen Überspannungsimpuls dürfen Sie wiederum nicht
dem "Adler" zumuten, da infolge der erhöhten Wechselspannung der Perma-Magnet des
Gleichstrommotors unter Umständen eine
Schwächung erleiden kann.

Wenn Sie schon die Anschaffung eines TRIX-Fahrpultes in Erwägung ziehen, dann gehen Sie eben noch einen Schritt weiter und stellen Sie mittels der bekannten Bürkle-Magneten Ihre Märklin-Loks auf Gleichstrom um, dann sind Sie grundsätzlich aus dem Schneider.

Wollen Sie jedoch das Original-Märklin-System beibehalten und dennoch den "Adler" fahren lassen, dann halten Sie sich an eine der in Abb. 1–3 angegebenen Schaltungen.

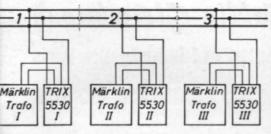


Abb. 1. Wenn Sie die Trennung der drei Abschnitte beibehalten wollen, dann besteht die schaltungs-technisch, aufbau- und bedienungsmäßig einfachste Lösung in der Verwendung dreier TRIX-Zwischengeräte 5530, von denen je eines e i n e m Märklin-Trato nachzuschalten ist. (Anschlußbild liegt jedem Zwi-schengerät bei.) Mit dem etwas höheren Anschaf-fungspreis erkaufen Sie sich völlige Freizügigkeit in bezug auf das Befahren der einzelnen Abschnitte. Sämtliche Züge können unabhängig voneinander auf allen Teilstrecken verkehren. Irgendwelche Extra-Arbeiten entfallen. Märklin-Trafo, TRIX-Zwischengerät und Gleise zusammenschalten, das ist alles! Vielleicht haben Sie die Unterteilung in drei Ab-schnitte mit Rücksicht auf mehrere "Lokführer" vor-genommen, die alle mittun wollen. Nach dieser An-ordnung kann jeder den "Adler" in seine Obhut neh-

men und zwischendurch die anderen Züge, damit's keinen Streit gibt.
Es versteht sich wohl von selbst, daß die Übernahme eines Zuges rechtzeitig vorbereitet werden muß.
Bevor der Zug in den nächsten Abschnitt einfährt, ist das TRIX-Zwischengerät auf die für den Zug richtige
Stromart zu stellen. Das geschieht mit dem anschlußseitigen Kippschalter.

Auf einen Umstand müssen wir Sie jedoch noch unbedingt hinweisen: Auf der bildlich dargestellten Betriebsanleitung für das TRIX-Zwischengerät 5530 entfällt der Anschluß "gelb" des Märklin-Trafos (Licht, Weichen). Der Grund hierfür ist durchaus einleuchtend: Sobald das Zwischengerät auf Gleichstrombetrieb umgeschaltet wird, erhalten alle "Gelb-Verbraucher" des betreffenden Abschnittes ihren (Halbwellen-)Strom über den Gleichrichter eben des Gerätes. Der Gleichrichter kann dadurch evtl. überlastet werden. "Gelb-Verbraucher" kann man zwar anschließen, aber höchstens etwa 5 Märklin-Glühlämpchen. Von den

angeschlossenen Weichen bzw. Signalen kann jeweils nur ein Exemplar geschaltet werden, also nicht mehrere gleichzeitig.

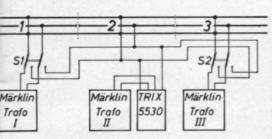


Abb. 2. Eine Schaltung, die zwar den Geldbeutel wenig strapaziert (nur 1 TRIX-Zwischengerät), dafür aber einige kleine Nachteile aufweist (2 zweipolige Umschalter (Schüler, Stuttgart, Artikel EM 52), die Sie natürlich selbst montieren und an-schließen müssen. Außerdem ist der Betrieb infolge der Umschalter etwas umständlicher). Vor Einsatz des "Adler" auf der Strecke 1 beispielsweise müssen Sie den Schalter S1 nach rechts und das TRIX-Zwischen-gerät 5530 auf Gleichstrom stellen. Mit dem Trafo II steuern Sie nun die Strecke 1, gleichzeitig auch die Strecke 2. Legen Sie jetzt S2 ebenfalls nach rechts um, dann ist die gesamte Anlage auf Gleichstrom umgeschaltet, jedoch nur für den von Hand regel-baren Betrieb e i n e s Zuges.

Sehr flüchtig betrachtet sollte man meinen, ein zusätzlicher Umschalter für die Strecke 2 (nach der gleichen Anordnung der Schalter S1 und S2) ermögliche einen unabhängigen Mehrzugbetrieb (gemäß Abb. 1). Das ist ein Trugschluß, weil ein Märklin-Trafo stets als Stromquelle für das TRIX-Zwischengerät gebraucht wird und somit als selbständiges Regelgerät ausfällt. Es bleibt sich natürlich vollkommen gleich, ob Sie die Strecke 2 oder eine andere direkt an das Zwischengerät schalten.

Was unter Abb. 1 über die "Gelb-Verbraucher" gesagt wurde, gilt auch hier voll und ganz.

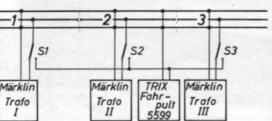


Abb. 3. "Alles drin" ist in dieser Schaltung. Sie benötigen zusätzlich 1 TRIX-Fahrpult 5599 (auch 5549 eignet sich) und 3 e i n p o l i g e Umschalter (S1, 52 und S3). In der gezeichneten Stellung der Umschalter ist die Anlage für den unabhängigen Dreizugbetrieb mit Märklin-Zügen geschaltet. Die jeweils vom "Adler" befohrene Teilstrecke müssen Sie vorher mit dem entsprechenden Umschalter an das TRIX-Fahrpult anschalten, welches nun allein für die Steuerung des "Adler" zuständig ist. Auf den anderen Teilstrecken können Sie gleichzeitig Märklin-Züge verkehren lassen. verkehren lassen.

Sehr vorteilhaft wirkt sich diese Schaltung für die "Gelb-Verbraucher" aus. Sie werden – bzw. bleiben – angeschlossen und betrieben wie üblich nach Märklin-Schaltung.

Der Wechselstromteil des TRIX-Fahrpultes steht Ihnen außerdem auch noch zur Verfügung (falls der Strombedarf Ihrer Anlage im Zuge des weiteren Ausbaues steigen sollte).

Nochmals Enger Märklin-Gleisabstand

P. Schmidt, Hamburg

und: Selbstbauten auf industrieller Basis

Angeregt durch die Hefte 13 und 14/XIV möchte ich mit einigen Bildbeispielen aufwarten, die das von Herrn Ing. Schwarz angeschnittene Thema "Enger Märklin-Gleisabstand" veranschaulichen.

Ich habe ein gebogenes Gleisstück 5120 (statt des von Herrn Ing. Schwarz vorgeschlagenen 5100) entsprechend der beschriebenen Anleitung halbiert und eingepaßt, Hierdurch war es möglich, in den normalen Gleisabstand von 58 mm noch ein weiteres Gleis einzufügen. Irgendwelche Fahrschwierigkeiten haben sich nicht ergeben.

Zum Vorschlag des Herrn Dannenberg in Heft 14/XIV wäre zu sagen, daß 1/4- und 1/6-Gleisstücke meist schlecht zu kriegen sind, so daß man wohl oder übel zur Laubsäge grei-

fen muß.

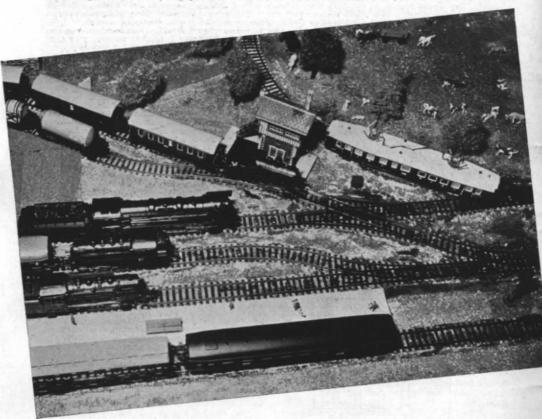


Abb. 1 zeigt zwei Anwendungsmöglichkeiten des engen Gleisabstandes und eingebettete Märklin-Gleise (entsprechend den Anregungen in Heft 8/XIV); die Gleiskörper wurden außerdem gealtert. (Die noch fehlende Oberleitung wird erst installiert, wenn die Anlage fix und fertig ist.)