

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



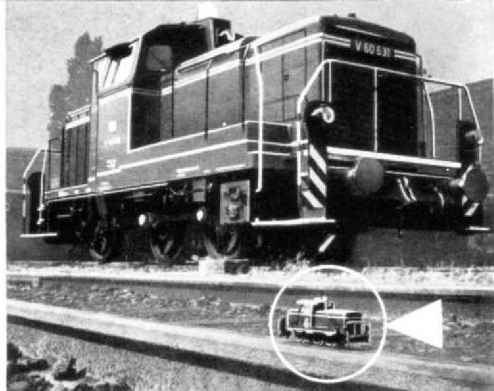
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

10 BAND XIII
7. 8. 1961

PREIS
2,- DM

Fleischmann Bahn

- das präg' Dir ein -
ist die Bundesbahn
in klein



1380 DM 27.50

Modell der Bauart-Reihe V 60 der Deutschen Bundesbahn. Unser Vorbild fährt in großen Stückzahlen zur Rationalisierung des Rangierdienstes. Mit einem Dienstgewicht von 54 t und einer Motorleistung von 650 PS zieht sie schwerste Güterzüge im Streckengang mit 60 km/h und im Rangierdienst 30 km/h.

H0

modelltreu



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 10/XIII

1. KRAUSS-MAFFEI-Diesellok ML 3000	391	9. Elefanten-Transportwagen	405
2. Intern. Modellbahnerkongreß Como	392	10. Vereinfachte Kehrschleifenschaltung	406
3. „Raum ist in der kleinsten Hütte . . .“ (Kleinstanlage Kallenberger)	393	11. Güterzugförderung mittels Schnellzugloks	408
4. Kitmaster-Umbauwagen – umgebaut	396	12. Selbstgebauter „Big Boy“	410
5. Geschobene, nachgeschobene und Schiebezüge	397	13. H0-Wagenmodelle (Stange)	411
6. Rahmenbau von Modell-Loks	400	14. Die abklappbare Anlage unterm Fenster – mit Streckenplan	412
7. Kleine Pfeife und Schliche	403	15. Über den Einsatz von Betriebsmitteln	415
8. Großbaustelle (Anl. Haug)	404	16. Rundlokschuppen (BP) – 4. Teil und Schluß	420

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –

Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1

Konten: 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).

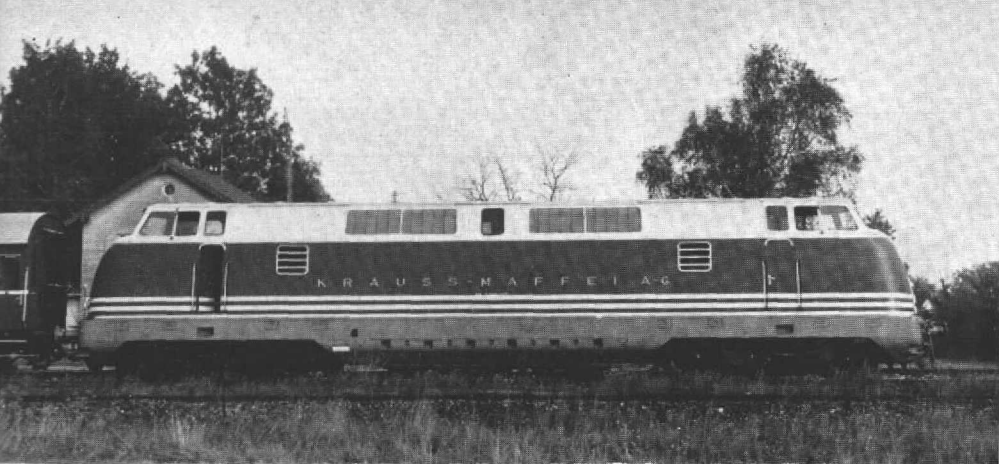


Abb. 1. Beim Betrachten dieses Bildes von der ML 3000 wird verständlich, daß Herr Balcke von seinem Bürofenster aus diese unmöglich als 6achsige Lok ausmachen konnte. (Werkfoto KRAUSS-MAFFEI)

Unvermittelt in den Mittelpunkt des Interesses gerückt:

Die 6-achsige KRAUSS-MAFFEI-Diesellok ML 3000

Wie Sie aus Heft 6/XIII, S. 239 wissen, vermeinte Herr Balcke aus Duisburg eine V 200 mit neuem Anstrich gesehen zu haben. Wenn man Abb. 1 betrachtet, ist verständlich, daß er von seinem Bürofenster aus (um das er verschiedentlich beneidet wird!) unmöglich entdecken konnte, daß es sich hier um eine andere Lok handelt. Erst aus den Zuschriften verschiedener Leser, die die fragliche Lok näher beaugapfeln konnten, ging hervor, daß es sich – auf Grund der Firmenanschrift – um eine KRAUSS-MAFFEI-Versuchslok handeln muß. Wir haben uns an die KRAUSS-MAFFEI A. G. München-Allach gewandt und von dort gleich Aufklärung und Bildmaterial bekommen. Wir sagen dem Werk für das freundliche Entgegenkommen hiermit unseren herzlichen Dank!

Die ML 3000 C'C' ist nicht nur etwas länger als die V 200 (s. Vergleichs-Tabelle), sondern wesentlich leistungsstärker. Sie ist noch Eigentum der Firma KRAUSS-MAFFEI, steht jedoch ständig bei der Deutschen Bundesbahn im Erprobungseinsatz (zur Zeit bei der DB-Direktion Essen).

Es werden an dieser Lok von Maffei ständig Neuerungen erprobt. Wie verschiedene Leser richtig berichtet haben, hat die ML 3000 tatsächlich bereits auf den Semmering-Steilrampen Versuchsfahrten ausgeführt.

Die ML 3000 entstand aus der ebenfalls 6-achsigen ML 2200, die für Jugoslawien geschaffen worden ist und aus unserer bekannten V 200 hervorging. Nachdem die wichtige ML 3000 sich noch in der Erprobung befindet und die endgültige Ausführung somit noch nicht feststeht, wollen wir heute nicht auf nähere technische Details eingehen und auch von einer Typenskizze absehen. Bei Übernahme der endgültigen Maschine in den DB-Lokpark werden wir gern auf diese 3000 PS-Mehrzweck-Diesellok für den schweren Streckendienst zurückkommen.

Informationshalber wollen wir bei dieser Gelegenheit noch verraten, daß bei KRAUSS-MAFFEI bereits einige ML 4000 C'C' für zwei USA-Bahnen im Bau sind und die V 200 inzwischen auch in England Eingang gefunden hat und in mehreren Exemplaren

Heft 11/XIII ist ab 8. September 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

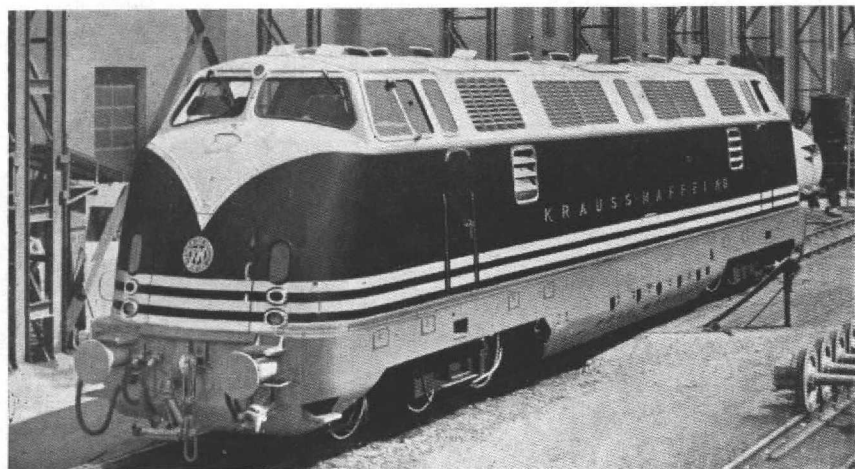


Abb. 2. Auf diesem Werkfoto treten die entscheidenden Merkmale deutlicher in Erscheinung.

(über 70 Stück!) dort Dienst tut. Allerdings nicht im gewohnten deutschen V 200-Gewande, sondern in veränderter äußerer

Form, die besonderen englischen Bedürfnissen, insbesondere dem schmälern Umgrenzungsprofil, angepaßt worden ist.

Vergleichs-Tabelle

	V 200	ML 3000
LüP	18 500 mm	20 270 mm
Dienstgewicht	72/78 t	103 t
Gr. Zugkraft am Haken	28 t	33 t
Größte Achslast	19,5 t	17,2 t
Kleinste, befahrbare Gleiskrümmung	100 m	100 m
Treibrad-Durchmesser	940 mm	950 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	140 km/h
Motordauerleistung	2200 PS	3000 PS
Treibstoffvorrat	3300 l	4200 l

Internationaler Modellbahnerkongreß 1961

vom 13.—17. September in Como/Italien

Auf dieses internationale Modellbahnerntreffen der MOROP haben wir bereits im letzten Heft hingewiesen, damit Interessenten wenigstens nicht den Termin für die etwaigen Zimmerbestellungen verpassen.

Auf dem Programm stehen u. a. eine Besichtigung des Rivarossi-Werkes, Ausflug mit der Drahtseilbahn nach Brunate, Dampferrundfahrt auf dem Comersee mit Tanzabend, Besuch der Ausstellung „Italia 1961“ in Turin u. dgl. m.

Die Kongreßteilnehmerkarte von 1500.- Lire berechtigt zur Teilnahme an sämtlichen wichtigen Veranstaltungen.

Darüber hinaus findet vom 13.—24. September eine

Internationale Modellbahnausstellung in Como

statt, an der jeder Modellbauer, Sammler und Modellbahner teilnehmen kann, und zwar mit Modellen und Modellanlagen in sämtlichen Baugrößen, Fotografien und Zeichnungen über Eisenbahnen. Jeder Teilnehmer erhält eine Erinnerungsmedaille sowie ein Anerkennungsdiplom.

Interessenten wenden sich wegen der Versandbedingungen, Versicherungen usw. umgehend an
Sig. Ing. A. Rossi, Via Conciliazione 74, Como/Ital.

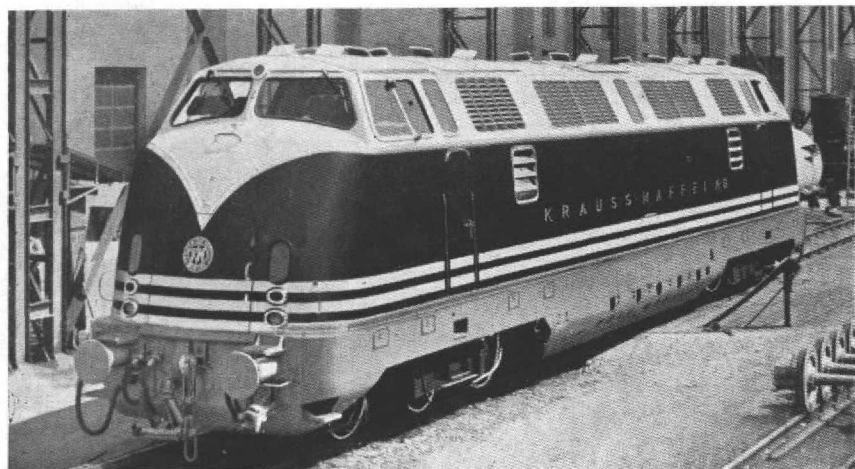


Abb. 2. Auf diesem Werkfoto treten die entscheidenden Merkmale deutlicher in Erscheinung.

(über 70 Stück!) dort Dienst tut. Allerdings nicht im gewohnten deutschen V 200-Gewande, sondern in veränderter äußerer

Form, die besonderen englischen Bedürfnissen, insbesondere dem schmälern Umgrenzungsprofil, angepaßt worden ist.

Vergleichs-Tabelle

	V 200	ML 3000
LüP	18 500 mm	20 270 mm
Dienstgewicht	72/78 t	103 t
Gr. Zugkraft am Haken	28 t	33 t
Größte Achslast	19,5 t	17,2 t
Kleinste, befahrbare Gleiskrümmung	100 m	100 m
Treibrad-Durchmesser	940 mm	950 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	140 km/h
Motordauerleistung	2200 PS	3000 PS
Treibstoffvorrat	3300 l	4200 l

Internationaler Modellbahnerkongreß 1961

vom 13.—17. September in Como/Italien

Auf dieses internationale Modellbahnerntreffen der MOROP haben wir bereits im letzten Heft hingewiesen, damit Interessenten wenigstens nicht den Termin für die etwaigen Zimmerbestellungen verpassen.

Auf dem Programm stehen u. a. eine Besichtigung des Rivarossi-Werkes, Ausflug mit der Drahtseilbahn nach Brunate, Dampferrundfahrt auf dem Comersee mit Tanzabend, Besuch der Ausstellung „Italia 1961“ in Turin u. dgl. m.

Die Kongreßteilnehmerkarte von 1500.- Lire berechtigt zur Teilnahme an sämtlichen wichtigen Veranstaltungen.

Darüber hinaus findet vom 13.—24. September eine

Internationale Modellbahnausstellung in Como

statt, an der jeder Modellbauer, Sammler und Modellbahner teilnehmen kann, und zwar mit Modellen und Modellanlagen in sämtlichen Baugrößen, Fotografien und Zeichnungen über Eisenbahnen. Jeder Teilnehmer erhält eine Erinnerungsmedaille sowie ein Anerkennungsdiplom.

Interessenten wenden sich wegen der Versandbedingungen, Versicherungen usw. umgehend an Sig. Ing. A. Rossi, Via Conciliazione 74, Como/Ital.

Heutiges Titelbild:

„Raum ist in der kleinsten Hütte . . .“

... so überschrieb WeWaW einmal vor vielen Jahren einen Artikel. Und an diese Worte erinnerte ich mich, als mir die Verlegung meines Wohnsitzes von Freiburg i. Br. in die Trompeterstadt Säckingen eine neue Wohnung bescherte, von der man sagen kann: Fein, aber klein. Und da für mich als altem Modellbahner leider die Betonung auf „klein“ lag, erhob sich gleich die brennende Frage: Was tun? Und das sprach nicht etwa Zeus, sondern ein armer Sterblicher, der nicht mehr wußte, wohin mit seiner 2 x 1,50 m großen Anlage! In dieser Not erschien als „deus ex machina“ WeWaW mit seinem oben erwähnten Artikel, und mit einem wehmütigen Seitenblick auf meine bisherige Anlage sagte ich mir (während mir die Weise des Trompeters von Säckingen im Ohr klang „Behüt' Dich Gott, es wär' so schön gewesen“): Sei friedlich, bescheide dich, auch im Klei-

nen wirst du dir an einer Miniatur-Miniaturbahn-anlage Freude und Entspannung schaffen können. Und so entstand „Mucksdorf“ mit den „enormen“ Ausmaßen von 1 x 1 m!

Um allen Einwänden zuvorzukommen, gebe ich zu, daß die Anlage letzten Endes ein Karussell ist. Die Frage ist aber, von welchem Gesichtspunkt aus man die Sache betrachtet, und ob man aus der Not eine Tugend machen kann. Große Evolutionen gibt es natürlich nicht. Aber so manches läßt sich auf dem winzigen Gleisplan doch bewerkstelligen. Da stehen z. B. zwei Züge in Mucksdorf, der eine mit einer Tenderlok bespannt, der andere mit der E44. Die Tenderlok steht noch im Schuppen, die Ellok auf dem Stumpfgleis bei der Bahnmeisterei. Zunächst rangiert die Tenderlok vor den Zug, der als Arbeiterzug nach Klausberg fährt. Vor der Abfahrt muß sie aber noch

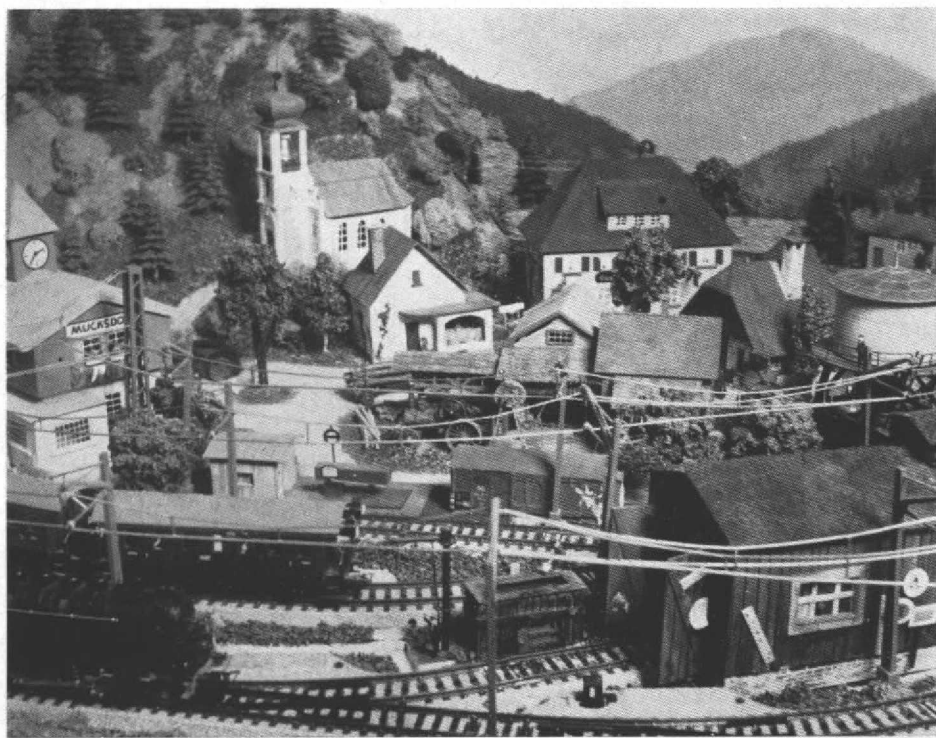


Abb. 1. Totalansicht von „Mucksdorf“. – Das Sägewerk (Mitte) hat eine alte Lokomobile angeschafft, die in Tätigkeit tritt, wenn der Macksbach im Sommer versiegt ist.

mit ihrem Zug den Milchwagen vom Ladegleis holen, denn in Klausberg schreien schon die Babys. Dann geht's wieder an den Bahnsteig, um die Fahrgäste aufzunehmen. Und pünktlich dampft das Zügle dann ab – um im Tunnel zu verschwinden und dort zunächst einmal stehen zu bleiben, um unsichtbar zu werden. Nun ist die E 44 an der Reihe. (Sie fährt mit zweitem Trafo, der die Oberleitung speist.) Sie holt den zweiten, auf dem Ladegleis stehenden Wagen, einen leeren Langholzer, und setzt sich dann vor ihren Zug, der nach Mützenfeld (in der anderen Richtung) fahren soll. (Noch geht das aber nicht, denn der Zug mit der Tenderlok blockiert ja den Tunnel, was aber keiner wissen darf!). Also kommt nun zunächst der erste Zug aus dem Tunnel heraus, diesmal aber deklariert als Arbeiterzug von Mützenfeld. Hat dieser im Bahnhof Mucksdorf haltgemacht, kann der Mützenfelder-Zug Ausfahrt bekommen, Herr Hagmann, der Stationsvorstand von Mucksdorf, gibt ihm den Fahrbefehl und die E 44 verschwindet mit ihrer Garnitur im Mützenstein-Tunnel (wo sie stehen bleibt). Nun gibt's in Mucksdorf viel zu tun. Der Milchwagen muß auf das Ladegleis, denn er bekommt Zuladung von Obermucksdorf, die beim ersten Zug noch nicht da war. Die Lok hat Durst und Hunger und muß ans Wasser und an den Kohlenbansen. Dann muß sie den Milchkarren wieder holen und an den Zug stellen und schließlich auch sich selbst wieder vor den Zug setzen. Na ja, und so weiter, usw.!

Zweifellos werden Groß-Modellbahner sagen: Das ist aber ein arg armseliger Betrieb! Richtig! Aber was will ich machen bei 1 x 1 m? Und wenn die kleinen Züglein durch die kleine Landschaft fahren, vorbei am Sägewerk vom Mucki Schneider, vorbei am alten Schwarzwald-Bauernhaus vom Alois Fräßle, und wenn der alte Gasthof „Löwen“ herübergrüßt, bevor es in den Mützenstein-Tunnel geht, dann sinniere ich über meine allerliebste, aller kleinste Modellbahn:

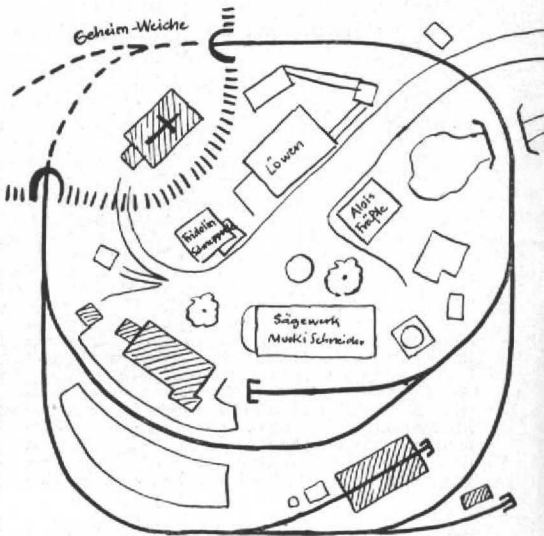


Abb. 2. Nur rein informatorisch: der Streckenplan als Ergänzung zum Vogelschaubild der Abb. 4.

Abb. 3. Aus dem „Pilzbergtunnel“ kommend: der Personenzug von „Klausberg“, der sich hier mit dem Zug aus „Mützenfeld“ kreuzt. – Bildmitte: die berühmte Wallfahrtskapelle „St. Corbinian“, ein schöner Barockbau mit Gnadenbild und reichgeschnitztem Barockaltar.



Wie zauberhaft ist diese Welt,
Die, selbst auf engem Raum gestellt,
Die Weite der Natur erfaßt.
Durch ihre Fluren zieht dahin
Das Leben, ganz nach meinem Sinn,
Bald ruhig, bald voll froher Hast.

Ist winzig auch der Maßstab nur,
Den oft mein kleiner Zug durchfuhr,
Er füllt doch meine Wünsche aus.
Modellbahn, kleine zarte Welt,
Von meiner Schöpfung hingestellt.
Dich lieb' ich, da bin ich zu Haus.

Und zum Schluß möchte ich noch ein kleines tech-
nisches „Geheimnis“ verraten:

Im Mützenstein-Tunnel ist eine Weiche verborgen
(s. Planskizze). Für den Fall, daß mir die Karussell-
fahrelei zu bunt wird. Hier besteht die Möglichkeit,
eine Zusatzstrecke mit einem Abstellbahnhof anzuschließen.
Dann können mehrere Garnituren von
Zügen nach Wunsch erscheinen und wieder ver-
schwinden. – Am liebsten aber ist mir – ich gesteh' –
es offen ein –, wenn mein Zügle durch die kleine
Landschaft fährt, wenn abends die Häuschen und die
Wägle beleuchtet sind und ich mich hineinträumen
kann in den Frieden und die Lieblichkeit von Mucks-
dorf und seiner Bahn. – Ja, WeWaW hatte doch
recht: Raum ist in der kleinsten Hütte – man muß
sich nur ein bißchen bescheiden!

Horst Kallenberger, Säckingen

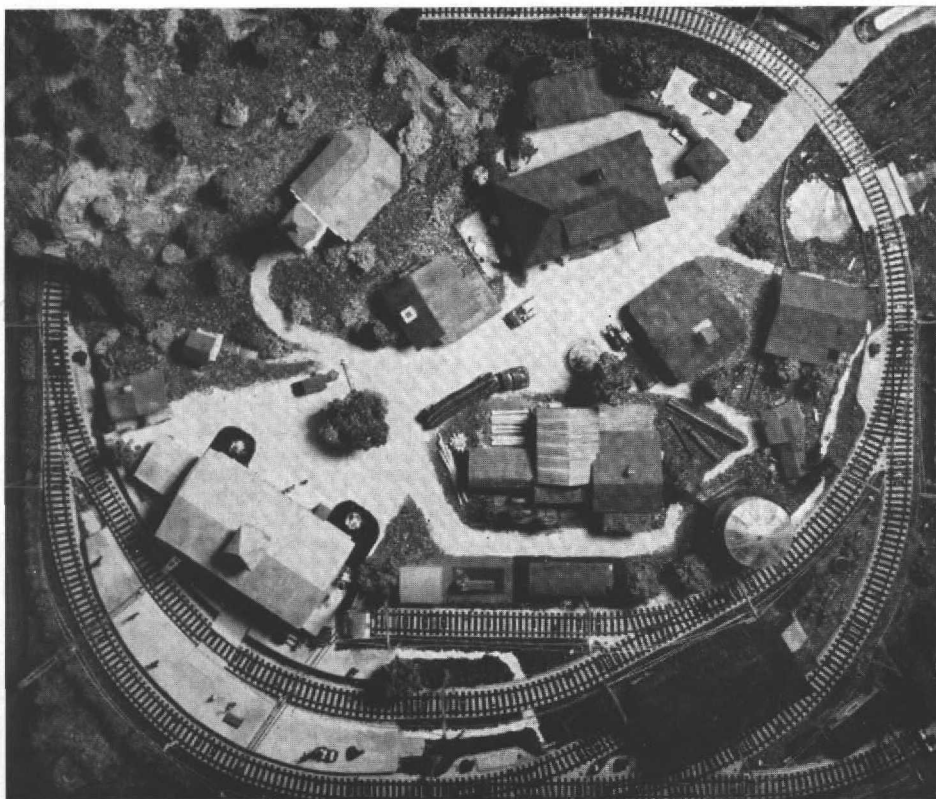


Abb. 4. Wir wollen nicht herablassend auf die Kleinanlage herabblicken, sondern mit ebensoviel Wohl-
wollen auf sie draufschauen, wie es der Verfasser tut. Er hält der kleinen Bahn die Treue und begnügt
sich mit einer winzig-kleinen Welt, statt vor der Raumnot gänzlich zu kapitulieren! Die fehlende Strecke
ersetzt ihm die Phantasie und der Tunneltrick.

Fotos bitte 9 x 12 schwarz-weiß und glänzend!

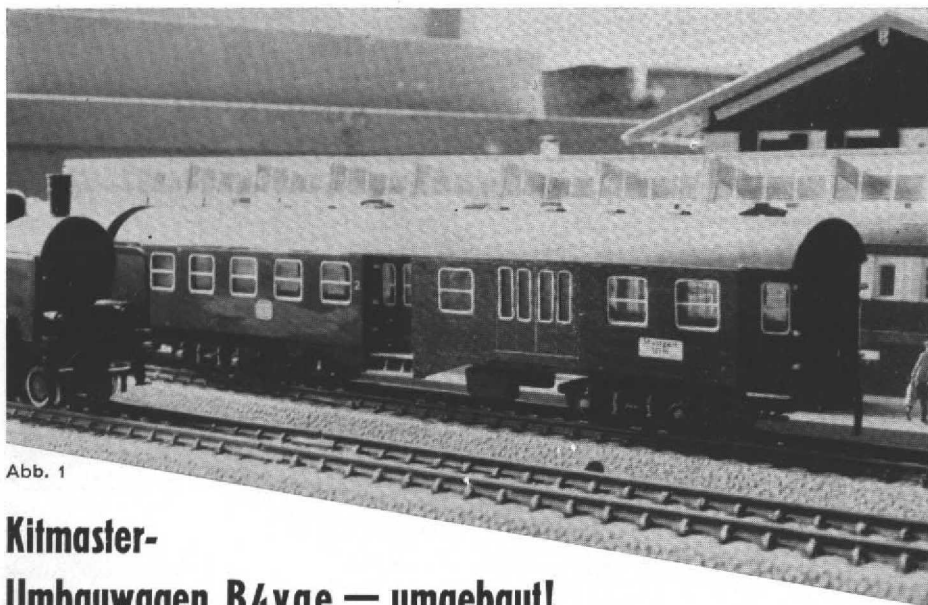


Abb. 1

Kitmaster- Umbauwagen B4yge — umgebaut!

von Rudolf Unkels, Bad Godesberg

Kaum hatte ich den ersten Kitmaster-B4yge in der Hand, so mußte er für einen nochmaligen Umbau herhalten. Er sollte zu einem Pack-Personenwagen werden!

Zu diesem Zweck trennte ich die Seitenwände beidseitig ab, wobei ich jedoch die unter der Doppeltür sich befindende Verstrebung, die auch die Trittbretter hält, beließ. Die zu ersetzenden Seitenwände fertigte ich aus 1 mm-Sperrholz; übrigens die gleiche Stärke haben die Plastikwände des Originals. Die Fenster sind die des Originalmodells, nur entsprechend aufgeteilt. Mit einer selbstgebrauten Fallers-Plastikfarbe wurde die vorher mit Moltofil gespachtelte Sperrholzwand bepinselt.

Es hat sich jedoch bei Fahrversuchen herausgestellt, daß der Wagen trotz der beigegebenen Eisenplatte zu leicht ist und in den Weichen aus den Schienen springt. Um dem abzuhelpen, werden demnächst die Drehgestelle in der Weise beschwert, daß in die hell umrahmten Aussparungen (s. Abb. 2) zurechtgefeilte Bleigewichte (aus einem alten Bleirohr) eingelegt werden, die durch ein darüber geklebtes Fallers-Profil gehalten werden.

Der Zug soll aus drei Stammeinheiten bestehen, so daß nur an den Kopfenden des Zuges Märklin-Kupplungen mit UHU-PLUS angebracht werden müssen. Die Kitmaster-Kupplungen bedürfen jedoch ebenfalls einer Sonderbehandlung, da sie zu eng stehen, so daß die Wagen in den Krümmungen durch das Ineinanderhaken der Kupplungen aus den Schienen geworfen werden.

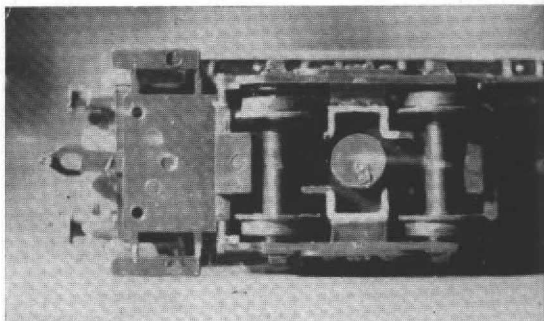


Abb. 2. Hell umrahmte Aussparungen mit passenden Bleiballasten ausfüllen.

Was ist der Unterschied zwischen „schieben“ „geschoben“ und „nachgeschoben“?

Geschobene, nachgeschobene und Schiebe- (Wende-) Züge

von Willy Ganter, Hamburg-Wilhelmsburg

Ich glaube, es ist an der Zeit, daß einer, der sich für hinreichend sachkundig hält, die MIBA-Gemeinde endlich einmal über diese verschiedenartigen Züge aufklärt. Die Triebwagen wollen wir bei dieser Betrachtung außer acht lassen, weil sie immer als normaler Zug gelten, gleichgültig, an welchem Ende der Maschinenwagen läuft.

Also: Es gibt – neben dem Normalfall, bei dem sich das Triebfahrzeug an der Zugspitze befindet –

1. „geschobene“,
2. „nachgeschobene“ und
3. „Schiebezüge“.

Die letzte Bezeichnung ist etwas antiquiert, weil die hochwohlwollliche Bundesbahnverwaltung seit einigen Jahren dafür den Ausdruck „Wendezug“ einzubürgern versucht, was aber zahllose Eisenbahner (im Maßstab 1:1 bis 1: kurz vor unendlich) nicht davon abhält, diese Apparate weiterhin als „Schieber“ zu bezeichnen.

Ad. 1: „**Geschobene**“ Züge gibt es nur ausnahmsweise, z. B. wenn ein an sich vorwärts fahrender Zug wegen einer Störung zurücksetzen muß oder wenn es sich um einen Arbeitszug handelt. (Kranwagen zur Baustelle auf der freien Strecke, Rückkehr eines zur Baustelle gezogenen Zuges). Die Geschwindigkeit der geschobenen Züge ist auf 25 km/h begrenzt, weil der Lokführer die Strecke nicht übersehen kann. Es gibt allerdings auch in bestimmten Fällen Reisezüge, die geschoben werden und das sogar planmäßig (Spitzkehre bei Travemünde!).

Die Signale am geschobenen Zug sind dieselben wie im Regelfall: vorn (wo die Lok also nicht ist) bei Tage kein besonderes Signal; das Dreilicht-Nachtsignal wird sich in den allermeisten Fällen kaum darstellen lassen; daher verlangt die Signalordnung auch nur zwei, die man zur

Not mit umgedrehten Schlußleuchten „aufbauen“ kann. (Weiße Scheibe in Fahrtrichtung leuchtend.) Muß der Zug in Störungsfällen zurücksetzen, so ist das Schlußsignal zu löschen, ggf. kann die eine rote Lampe als Falschfahrtsignal dienen. An der Zugspitze hält sich dann der Betriebsbeamte auf, der ja eine weißleuchtende Laterne mit sich zu führen hat und dem Lokführer, der hinten sitzt, Zeichen gibt.

Ad. 2: Ein „**nachgeschobener**“ Zug führt an der Spitze **und** am Schluß mindestens je ein Triebfahrzeug. Mehr als je zwei vorn und hinten dürfen es allerdings auch nicht sein. Man findet derartige „Geschwader“ hauptsächlich auf Gebirgsstrecken, wo man schwere Züge die Steigungen hinaufschiebt; auf manchen Strecken mit sehr starken Neigungen wird sogar stets nachgeschoben. Allerdings gibt es diese Gattung von Zügen auch im Flachland, wenn z. B. einer Lok die Puste ausgegangen ist und die Herren Fahrdienst- und Zugleiter es nach der Örtlichkeit für das Beste halten, den Zug durch „Nachschieben“ von der Strecke zu bekommen.

Die einzelnen Bestimmungen über das Nachschieben (Kupplung, Luftverbindung, Nachführen von Wagen hinter der Schiebelok (so heißt sie nämlich und nicht „Nachschiebelok“), Wagen zwischen Schiebelok und Zug, die von der Schiebelok wieder zurückgebracht werden und tausend andere Dinge, insbesondere die Block- und Signalbedienung sind derart umfangreich, daß es in der Tat das Beste ist, in diesem Schriftsatz darauf zu verzichten.

Beschränken wir uns auf das, was den Amateur interessiert: Höchstgeschwindigkeit 60 km/h – auch auf zwischenliegenden Gefällstrecken! Die Lok darf sich nur an den Zug setzen, wenn dieser steht. Züge