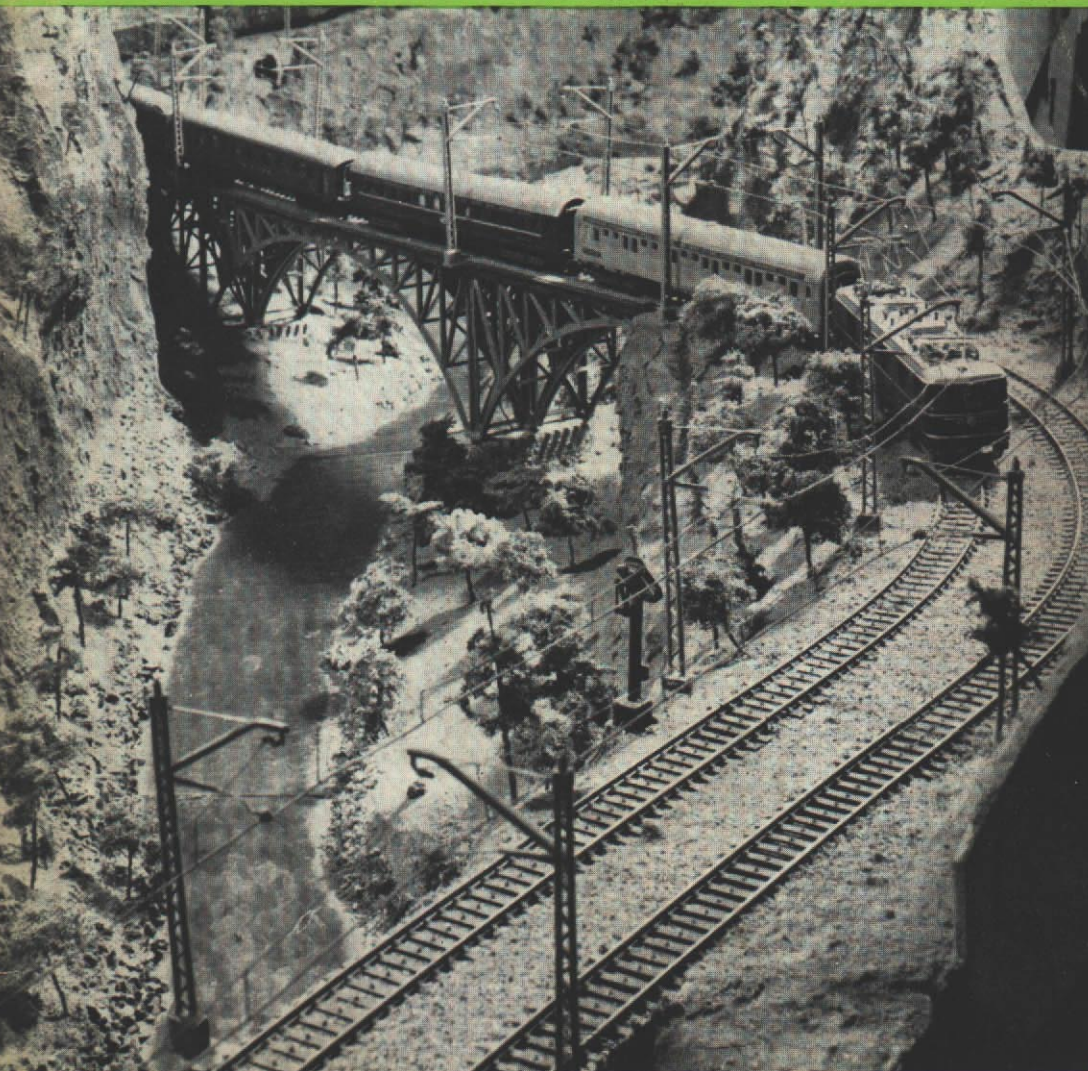


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

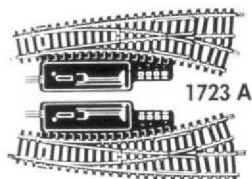


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

6 BAND XVII
26. 4. 1965

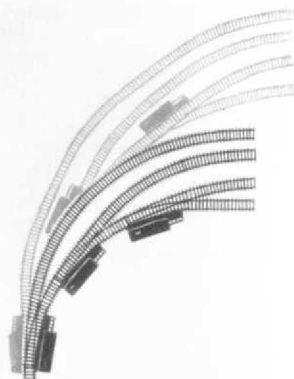
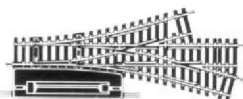
J 21 28 2 E
Preis 2,- DM

IDEAL



BOGEN-WEICHE
1723/A

DREI-WEG-WEICHE
1726/A



RG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 6/XVII

1. „MIBA-Milchprodukte ...“, div. Modelle	267	14. Aufenthaltsschalter	284
2. Oberleitung über Drehscheibe	268	15. Faller-N-Dörfchen	284
3. Fleischmann-Messe-Vorföhranlage	269	16. Der Leser hat das Wort: Längere D-Zugwagen – Pro und Contra	285
4. Türgriffe für Selbstbau-Wagenmodelle	271	17. Die Gesäuse-Bahn (N-Anlage v. Loehr)	288
5. Eine richtig wiegende H0-Gleiswaage, 1. T.	272	18. Einfachste Polaritätsbestimmung	289
6. Überbrückende Brücken (Zimmereingang)	275	19. Einfache Abstellbahnhof-Automatik	290
7. Laufachsabfederung bei der Fleischmann- BR 70	276	20. Preiser-Messemotiv „Waldarbeiter“	291
8. Autos auf Abwegen?	277	21. Zeit- u. landschaftsgebundene Anlagen- thematik	292
9. Da wiehert das Dampfpaß (Karikatur)	277	22. Übergangssteg und Bahnsteigüberdachung	296
10. So entstehen meine Berge	278	23. Streckenplan „Schränkanlage“ verbessert	297
11. Felsen und Geröll aus Styropor	280	24. Loktender als Wasserwagen	297
12. CPost bad 65, komb. Personen-Postwagen (BZ)	281	25. Selbstgezimmerter Punktkontakte	298
13. Erfahrungs-Ratschläge zum Anlagenbau	282	26. Die Schmalspurbahn gewinnt an Boden.	300

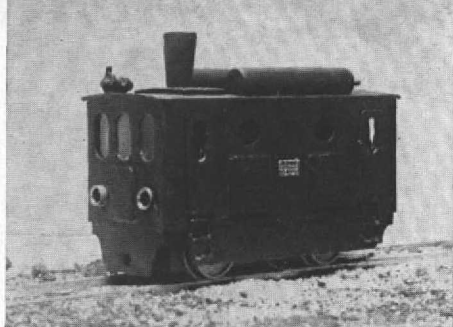
MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlergraben 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).



Über zehn Jahre ist es her, daß Herr C. Böhme, Mannheim, dieses H0-Modell einer (durch Egger nunmehr allgemein bekannt gewordenen) „Straßenbahn-Dampflok“ baute. Rechts das gleiche Modell mit einem vierachsigen Anhänger auf seiner Anlage amerikanischen Stils.

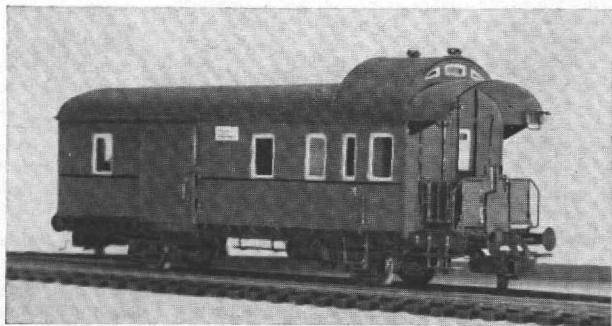


„Honey soit, qui mal y pense...!“

„Ein Schult, der hier was Schlechtes denkt!“ (etwa: „Die vom MIBA-Verlag sind offensichtlich Rindviecher“ oder „Alles Küse, was in der MIBA steht.“) Herrn Hansjörg Werder aus Basel kamen da beispielsweise ganz andere Gedanken, als er diese Firmentafel „Milchverband Nordwestschweiz **Basel**“ knipste:

Kein gemischter Gepäck-Personenwagen...

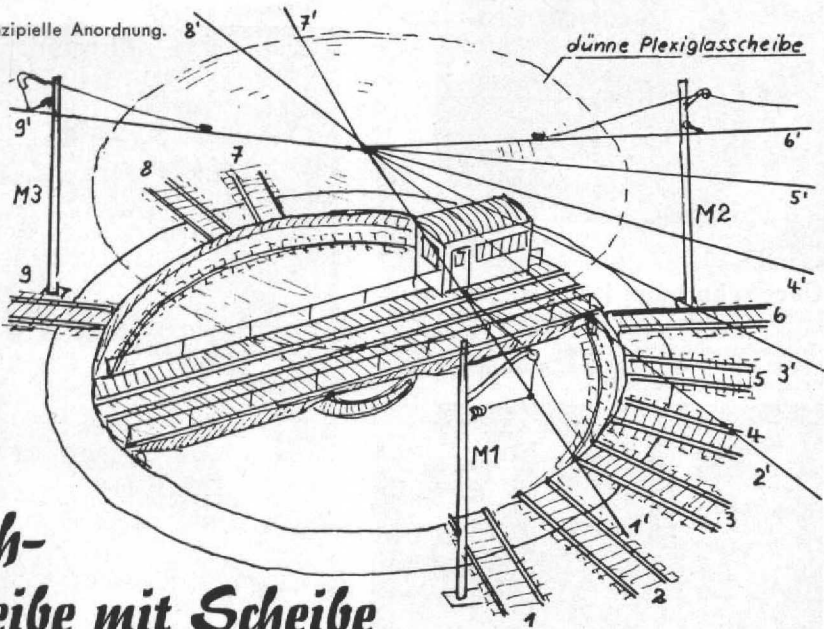
... sondern der Pwi 29a aus Heft 12/XII weist auf dieser Seite tatsächlich so viele Fenster auf. Gebaut wurde dieses H0-Modell von Herrn Peter Rau aus Ahlem. Wagenkasten und Untergestell entstanden aus Pappe und Zeichenkarton. Für das Dach wurde eine Art Spantenbauweise mit Alufolie und feinem Sandpapier angewandt. Die Achslagerblenden wurden aus Alu-Teilen mit Uhu-plus zusammengeklebt.



„Neu war mir, daß die MIBA nun auch ins Milchgeschäft gestiegen ist. Nach der Lektüre von Heft 14/XVI, in dem Herr Guldner den zeichnerischen Vorschlag für einen Spezialwascherkran zum Besten gibt, der einem Lokführer etwas gefährlich werden könnte, durchaus verständlich. Offenbar vermochte die MIBA-Direktion den Versuchen des Herrn G. schließlich nicht zu widerstehen und weist dem Fahrpersonal der Mibahner nunmehr den einzig richtigen Weg: MMMMM (= Milch macht müde Männer munter!).“

Heft 7/XVII ist spätestens 29.5.65 in Ihrem Fachgeschäft!

Abb. 1. Prinzipielle Anordnung.



Ing. Hans
Rothärmel,
Ulm/Donau

Dreh- Scheibe mit Scheibe

Der kleine Aufsatz in Heft 3/XVII über „Oberleitungen über Drehscheiben“ regte mich an, einmal über meine Lösung dieses Problems zu berichten. Wesentliches Merkmal meiner Konstruktion ist eine etwa 1,7 mm starke Plexiglasscheibe, die etwa den gleichen Durchmesser hat wie die Drehscheibengrube und mittels dreier Oberleitungsmaste (Vollmer, Sommerfeld o. ä.) sowie Spanndrähten in Fahrdrähtöhe aufgehängt wird. Zusätzliche Stabilität bringen die an der Unterseite der Scheibe angeklebten Oberleitungsfahr-

drähte (1'...9' in Abb. 1). Spanndrähte und Fahrdrähte werden jedoch vor dem Ankleben der Fahrdrähte nach Abb. 2 verlötet, da man so die Plexiglasscheibe etwas von den Drähten abheben und damit von Wärmeinflüssen fernhalten kann (Plexiglas ist wärmeempfindlich!). Zum Ankleben der Fahrdrähte nimmt man wohl am besten Uhu-plus, wobei man jedoch darauf achten muß, daß der Klebstoff sich nicht auf der Gleitfläche des Fahrdrahtes festsetzt oder gar „Nasen“ bildet; andernfalls wäre eine sichere Stromabnahme nicht gewährleistet.

Beim Drehen einer Ellok auf der Drehscheibe können jetzt beide Stromabnehmer ausgefahren bleiben! Die Schleifstücke sind an den Seiten ja leicht abgebogen und können so anstandslos über die nur wenig „aufragenden“ Fahrdrähte hinweggleiten und werden zwischen diesen von der Plexiglasscheibe am Hochschnellen und damit auch am Verhakeln gehindert. Es ist auch gleichgültig, ob die Lok genau in der Mitte der Drehscheibe steht, ob sie gewendet oder nur von einem Gleis zum Nachbargleis gedreht wird, oder ob nur ein Stromabnehmer ausgefahren ist.

Die Fahrleitungen der Anschlußgleise sind zweckmäßig durch die Trennstücke des jeweiligen Oberleitungssystems von der „Spinne“ elektrisch zu trennen. (Für die Selbstherstellung von Fahrdrähtrennern habe ich in Heft

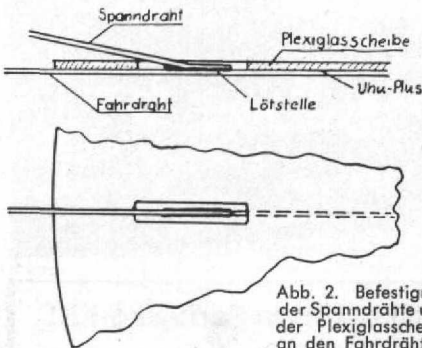
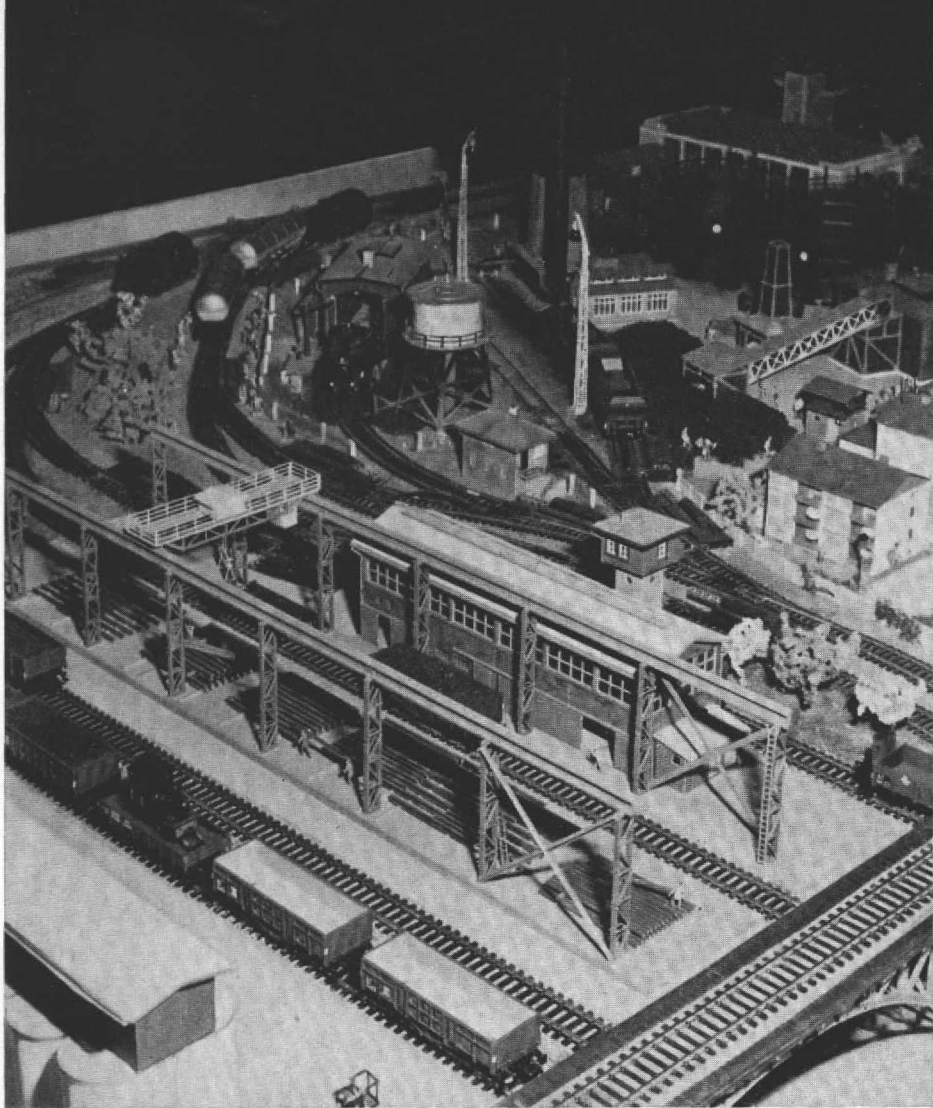


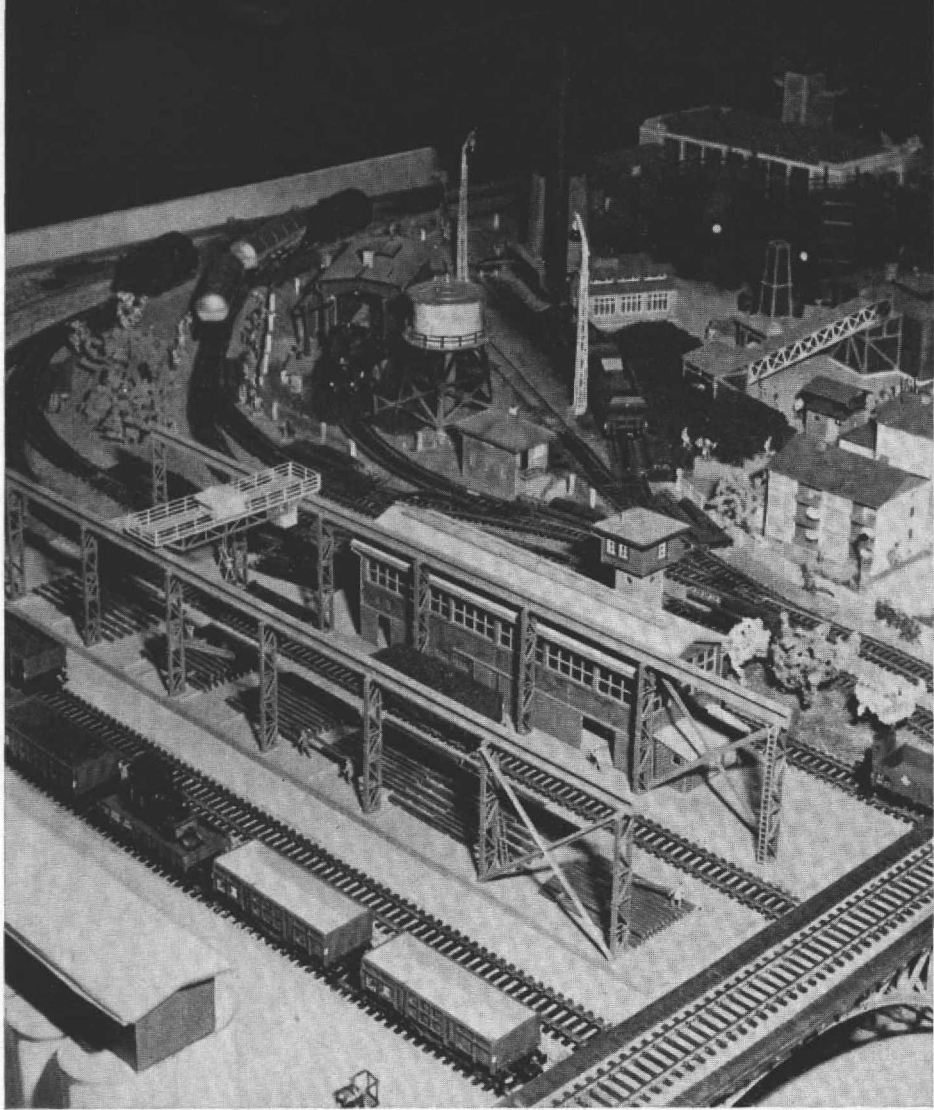
Abb. 2. Befestigung der Spanndrähte und der Plexiglasscheibe an den Fahrdrähten.



Auf Lager hatten wir noch einige Aufnahmen von der diesjährigen Fleischmann-Vorführanlage (Erbauer: Karl Kührt), die wir Ihnen – zur Abrundung des Gesamtbildes – nicht vorenthalten wollen, zumal sie einige gute Anregungen enthielt, wie z. B. hier das Vau-Pe-Stahlager im Rahmen eines Industrie-Gleisanschluß-Systems, das vielfältige Rangiermöglichkeiten beinhaltet. (Siehe auch folgende Seiten).

8/XV, S. 346 einen Vorschlag gemacht). Die Zuschaltung der einzelnen Anschlußgleise kann im einfachsten Fall über Kippschalter usw. erfolgen oder aber man baut an den Drehscheibenantrieb eine Kontaktscheibe an, die dann jeweils nach Stellung der Drehscheibe die Trennstellen überbrückt. Um für alle Fälle gewappnet zu sein, sollte man aber

auch die Spinne selbst abschaltbar machen. Diese Plexiglas-Spinne entspricht natürlich nicht dem Vorbild; dessen bin ich mir voll bewußt. Aber die Scheibe ist verhältnismäßig unauffällig, vielleicht sogar unauffälliger bzw. ansehnlicher als eine richtige Spinne aus zu dicken Oberleitungsdrähten. Vor allem aber erfüllt sie ihren Zweck.



Auf Lager hatten wir noch einige Aufnahmen von der diesjährigen Fleischmann-Vorführanlage (Erbauer: Karl Kührt), die wir Ihnen – zur Abrundung des Gesamtbildes – nicht vorenthalten wollen, zumal sie einige gute Anregungen enthielt, wie z. B. hier das Vau-Pe-Stahlager im Rahmen eines Industrie-Gleisanschluß-Systems, das vielfältige Rangiermöglichkeiten beinhaltet. (Siehe auch folgende Seiten).

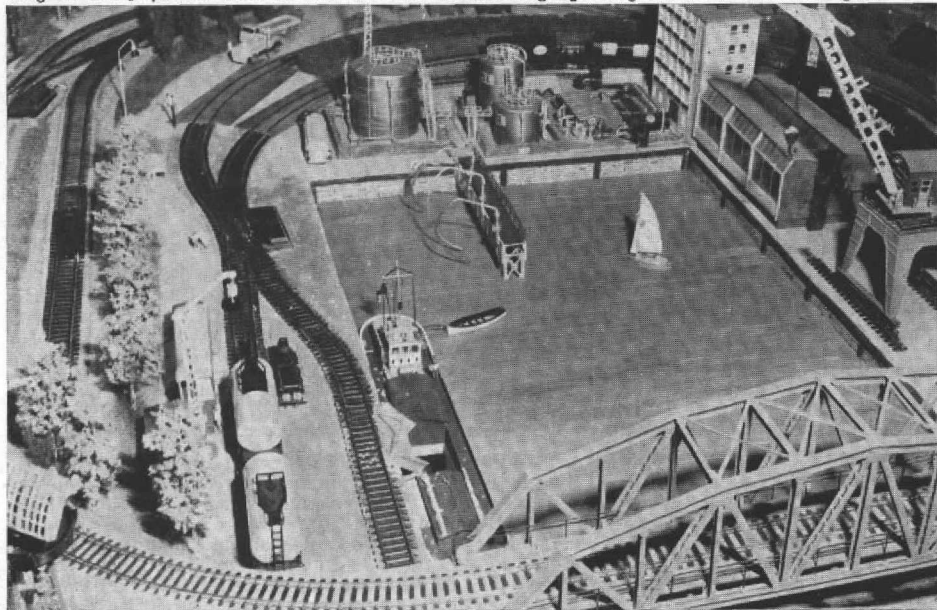
8/XV, S. 346 einen Vorschlag gemacht). Die Zuschaltung der einzelnen Anschlußgleise kann im einfachsten Fall über Kippschalter usw. erfolgen oder aber man baut an den Drehscheibenantrieb eine Kontaktscheibe an, die dann jeweils nach Stellung der Drehscheibe die Trennstellen überbrückt. Um für alle Fälle gewappnet zu sein, sollte man aber

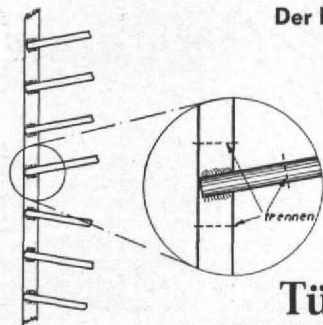
auch die Spinne selbst abschaltbar machen. Diese Plexiglas-Spinne entspricht natürlich nicht dem Vorbild; dessen bin ich mir voll bewußt. Aber die Scheibe ist verhältnismäßig unauffällig, vielleicht sogar unauffälliger bzw. ansehnlicher als eine richtige Spinne aus zu dicken Oberleitungsdrähten. Vor allem aber erfüllt sie ihren Zweck.



Ein Gaswerk aus Vollmer-Teilen und mit Kibri-Bockkran gehörte ebenfalls mit zu den Ausstattungsstücken der Fleischmann-Messeanlage. Doch kommt es uns bei diesem Bild weniger auf die „Industrie“ an, sondern mehr auf deren enge Nachbarschaft mit modernen Wohnhäusern (Kibri). Im Zuge der Ausdehnung unserer Städte ist dies heutzutage kein Ausnahmefall mehr und bietet zudem in Bezug auf die Modellbahnanlagen die Möglichkeit zu belebenden Kontrasten.

Es muß nicht immer gleich ein großer Seehafen sein, um die enge Verflechtung zwischen Schienen und Wasserstraßen zu demonstrieren. Ein kleiner Binnenhafen erfüllt den gleichen Zweck und erfordert zudem nicht allzuviel Platz. Der Portalkran rechts am Bildrand stammt von Airfix (mit einem Ausleger vom Fleischmann-Kranwagen), der Frachtkahn ist eine „Privatarbeit“ des Herrn Kuchenbecker, Nürnberg, und der Landesteg mit den „Pipelines“ entstand aus Teilen des Vollmer-Fußgänger-Steges und des Kibri-Tanklagers.





Der kleine Kniff:

Türgriffe

für Selbstbau-Wagenmodelle

Wenn man sich mit dem Selbstbau von Fahrzeugen befaßt, dann bereiten meist die Kleinigkeiten die größten Schwierigkeiten, z. B. die Türgriffe. Ich nehme einen 1 mm breiten Streifen dünnes Blech und löte darauf mit ganz wenig Lötzinn eine Serie Drahtstücke (etwa 0,3 mm \varnothing) fest (s. Abb.). Dann schneidet man sich von diesem „Kamm“ entsprechende Segmente ab und pinzettiert diese Türklinken mit möglichst nicht zitternden Fingern und unter Zugabe von etwas UHU-plus an die vorbestimmten Stellen der Tür am Wagen. Selbstverständlich lassen sich solche Türklinken auch beim Gebäudemodellbau anwenden.

P. Rau, Misburg



Die TV-Störfreiheit der Fleischmann-Bahn wurde mit einem Grundig-Fernauge (oben an der Decke) und einer „Live-Sendung“ in einen anderen Messe-Raum demonstriert.

Der Fleischmann-Schienenbus als zweifarbiger ÖBB-VT 50. Im Hintergrund: Seuthe-Mastscheinwerfer.

