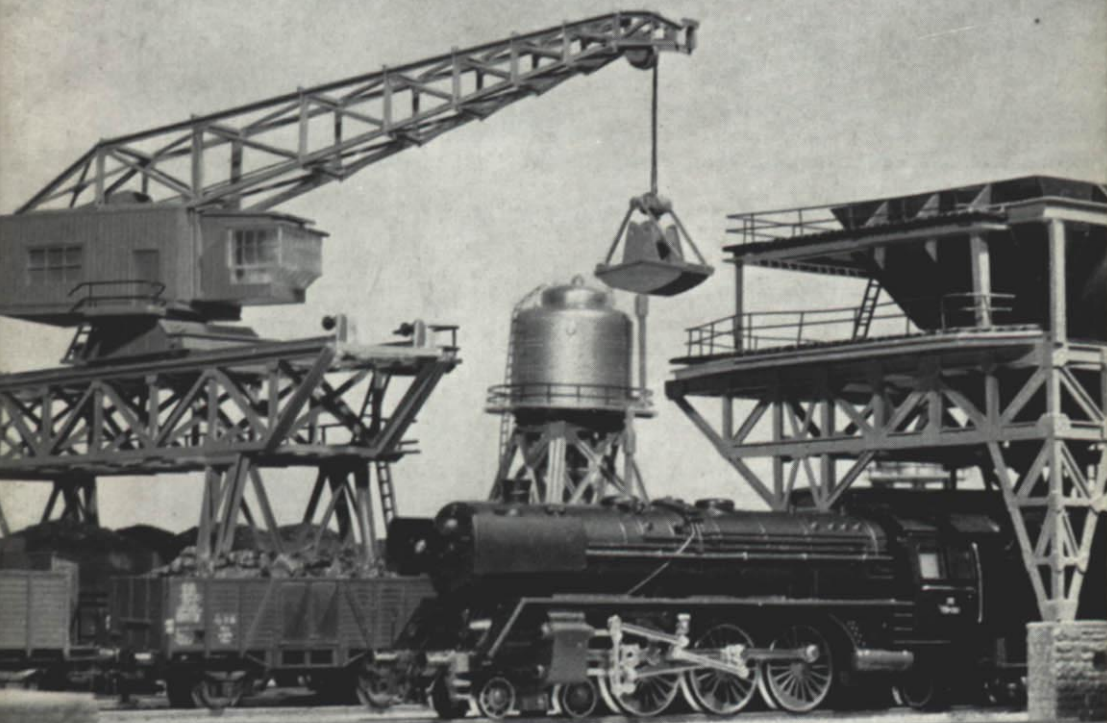


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

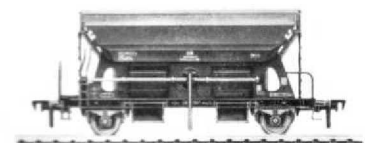
**9** BAND XVIII  
1. 7. 1966

J 21 28 2 E  
Preis 2,- DM



## SELBST-ENTLADE WAGEN...

... sind nicht nur modellgetreue Nachbildungen ihrer Vorbilder – sondern auch be- und entladefähig wie ihre Vorbilder.



GEBR. FLEISCHMANN  
MODELL-EISENBahn-FABRIKEN  
85 NURNBERG 5

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 9/XVIII

- |  |     |  |     |
|--|-----|--|-----|
| 1. Auf dem Wege zu einer einheitlichen H0-Kupplung?                                | 435 | 12. Wieder eine Dampflok für's Museum gerettet!                            | 452 |
| 2. 26,4 m-Wagen als Grundlage für moderne Dieseltriebwagen (BZ)                    | 435 | 13. Oberleitungs-Schaltkontakt   | 452 |
| 3. Buchbesprechung: Elektrische Lokomotiven  | 437 | 14. Bergstraßen (Anlagen-Motive)   | 454 |
| 4. Anlagen-Grundrahmen aus Holz (H0-Anlage G. Y. Hluchnik, Neu-Isenburg)           | 438 | 15. Bekohlungs Kran für's große Bw (BZ)                                    | 456 |
| 5. Die einfachste Abstellbahnhof-Automatik – und einige Tips dazu                  | 441 | 16. Kleinere Stirnlichter bei Märklin-Loks                                 | 462 |
| 6. Betonmauer in miniature   | 443 | 17. Interessante Verkehrsschilder an Eisenbahnbrücken                      | 462 |
| 7. Gleichstrommotor der Zukunft – ohne Kollektor?                                  | 443 | 18. Privatbahn + DB als Modellbahn-Thema (H0-Anlage J. Kroitzsch, Lich)    | 463 |
| 8. Kurswagen-Umstellen – eine interessante Betriebsbereicherung für die Modellbahn | 444 | 19. Gleichstrom-Triebfahrzeuge im Wechselstrombetrieb (Schluß)             | 466 |
| 9. Eine Stadt nach MIBA-Geschmack (H0-Anlage H. Wientgen, Mülheim/R.)              | 446 | 20. Das Geheimnis der Gleisfünfecke – gelüftet?                            | 470 |
| 10. Die Gleissperre II: Die Nachbildung im Modell                                  | 448 | 21. Sommer-Sonne-Badefreuden (Motiv von der H0-Anlage B. Schmidt, München) | 471 |
| 11. TT-Bahnhofshalle des Herrn Dr. Kanzow, Juist                                   | 451 | 22. 2 Cl'-Lok in Baugröße 0  | 472 |
|  |     | 23. SBB-Einheitswagen in 0-Größe   | 472 |
|  |     | 24. Schmalspur-Werkbahn mit freier Strecke                                 | 473 |
|  |     | 25. Bessere Kontaktgabe bei den Herzstücken der Arnold-Weichen             | 475 |

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

**Redaktion und Vertrieb:** 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

**Konten:** Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

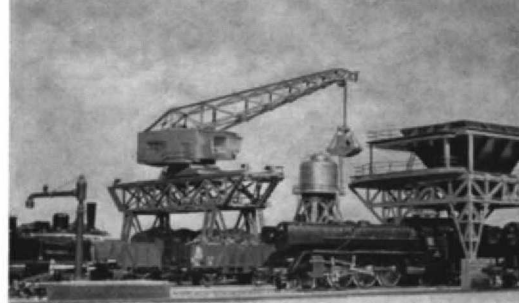
**Heftbezug:** Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -,20 DM Versandkosten).

▶ **Heft 10/XVIII ist spätestens 10.8.66 in Ihrem Fachgeschäft!** ◀

## Anf dem Weg zu einer einheitlichen H0-Kupplung?

Wie wir in letzter Minute erfahren haben, soll die Fa. Fleischmann noch in diesem Jahr (allerdings erst im Spätherbst) mit der Auslieferung einer Austauschkupplung beginnen, die mit einigen wenigen Handgriffen gegen die normale Fleischmann-Kupplung ausgewechselt werden kann und das Kuppeln mit Märklin-Fahrzeugen und allen anderen Fahrzeugen erlaubt, die mit Märklin-Kupplungen bzw. Märklin-ähnlichen Kupplungen ausgerüstet sind. Generell werden die Fleischmann-Fahrzeuge nach wie vor nur mit Fleischmann-Kupplung geliefert und die Austauschkupplung wird nur zusätzlich erhältlich sein.

Einem „on dit“ zur Folge ist man bei Trix hinsichtlich einer Austauschkupplung sogar noch weiter, so daß die Märklin-Kupplung alle Aussichten hat, praktisch zur H0-Einheitskupplung avancieren zu können. Damit wäre dann endlich ein Hoffungs-schimmer in Bezug auf Beseitigung des Kupplungs-salates am Horizont aufgetaucht; es dürfte wohl nur noch eine Frage der Zeit sein, bis die Aus-



### Das heutige Titelbild

zeigt einen von Herrn Friedhelm Lehman aus Gelsenkirchen gebauten Bekohlungskran aus Vollmer-Teilen. Zeichnungen finden Sie auf S. 456-461.

tauschkupplungen zur Normalkupplung und die fabrikatgebundenen Kupplungen zu Austausch-kupplungen würden. Zumindest wäre eine solche Entwicklung sehr zu begrüßen!

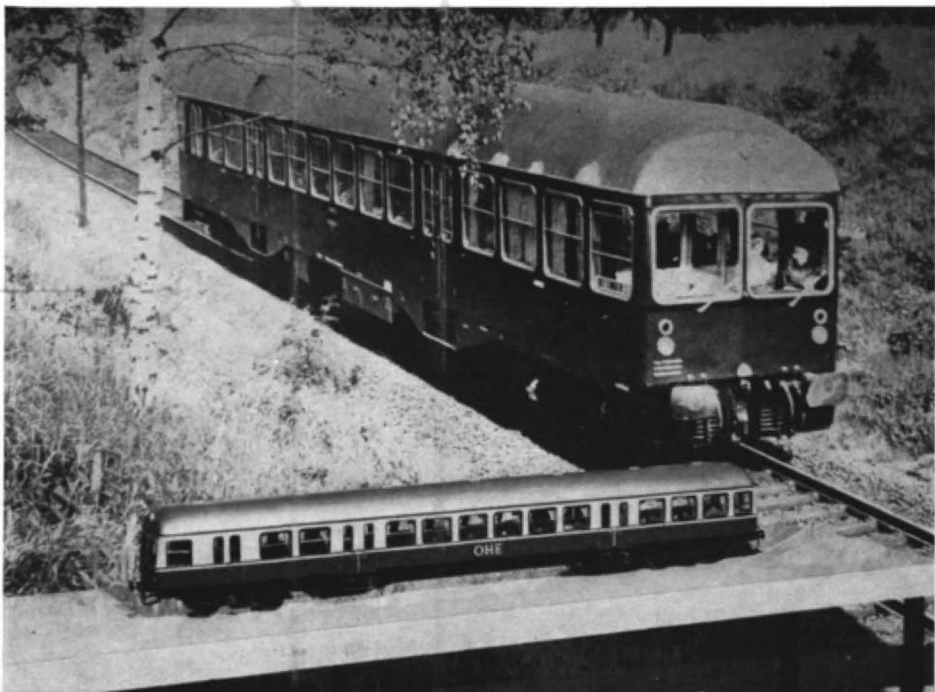
Doch ist es vorerst leider noch nicht ganz so weit! Sobald Konkretes hinsichtlich der Austausch-kupplungen vorliegt, werden wir nochmals darauf eingehen!

## 26,4 m Wagen als Grundlage für moderne Dieseltriebwagen

Nicht nur die Bundesbahn ist auf die Modernisierung ihres Fahrzeugparkes ausgerichtet, sondern auch die „nichtbundeseigenen Eisenbahnen“, also die regional begrenzten Kommunalbahnen, die Privatbahnen usw. sind dazu im Zeichen des Strukturwandels gezwungen, wenn sie nicht ins Hintertreffen geraten

wollen. Insbesondere geht es dabei um eine Modernisierung des Triebfahrzeugparkes und viele dieser „Privatbahnen“ haben anstelle der bisher allgemein üblichen Dampfloks Dieselloks eingesetzt, z. T. sogar mit Leistungen bis zu 2000 PS! Aber auch der Personenverkehr allgemein erforderte neue Investitio-

Abb. 1. Auf der IVA 1965 hatten wir u. a. auch dieses zweifarbiges Modell des OHE-Triebwagens in Baugröße 1 vor dem großen Wandbild mit dem Original entdeckt, dessen Verwandtschaft mit den 26,4-m-Wagen der DB unverkennbar ist.



nen. Einerseits, weil der vorhandene Wagenpark z. T. materialmäßig überaltert war, zum anderen, weil man dem verwöhnten Publikum einen attraktiven Anreiz zur Benutzung der Privatbahnen geben mußte. Die deutsche Eisenbahn-Industrie hat diesen Umständen Rechnung getragen und eine Reihe von Triebwagen geschaffen, die speziell für den Einsatz auf Nebenstrecken bzw. Privatbahnen ausgelegt sind. Die Skala dieser Triebwagen reicht vom kleinen zweischigen Schmalspur-Triebwagen bis zum mehrteiligen Normalspur-Zug aus vierachsigen Einheiten. Das schnellste und modernste Fahrzeug dieser Art soll der „Silberpfeil“ der Köln-Bonner-Eisenbahnen sein, der auf der IVA im vergangenen Jahre ausgestellt war und jetzt mit 120 km/h über die Rheinuferstrecke braust (Abb. 2).

In der großen Öffentlichkeit vielleicht nicht ganz so bekannt, aber dennoch Fahrzeuge modernster Konzeption sind die von der MaK Kiel gebauten vierachsigen Dieseltriebwagen auf der Basis der 26,4 m-Reisezugwagen der DB, die – um nur ein Beispiel zu nennen – u. a. von der Ostthannoverschen Eisenbahn (OHE) eingesetzt werden (Abb. 1). Grundlage für diese Triebwagen sind tatsächlich die Nah- und Städteschnellverkehrswagen (mit 26,4 m LÜP) der DB, d. h. es konnten die gesamte wagenbauliche Konstruktion dieser DB-Wagen und auch ein wesentlicher Teil der Fertigungsanlagen für den Bau der Dieseltriebwagen verwendet werden, was natürlich einen kostenmäßig außerordentlich günstigen Einfluß mit sich brachte, ein für die Privatbahnen äußerst wichtiger Faktor. Es waren lediglich einige durch den Einbau der Motoren und Getriebe bedingte Änderungen des Grundaufbaues erforderlich. Die innere Raumaufteilung wurde den speziellen Verhältnissen der jeweiligen Bahn angepaßt. Im wesentlichen können die so entstandenen Triebwagen aber ihre Verwandtschaft mit den DB-Wagen auch äußerlich nicht verleugnen, was uns als Modellbahner nur gelegen kommt. Es ist so nämlich nicht allzuschwer, aus den von den Modellbahnherstellern angebotenen 26,4 m-Wagen-Modellen solche Privatbahn-Triebwagen abzuwandeln. Als Anhaltspunkt dafür möge die Zeichnung Abb. 4 dienen. Sie zeigt die ursprüngliche Konzeption, d. h. einen Triebwagen, bei dem ein Übergang von Wagen zu Wagen möglich ist. Man hatte bei der Planung daran gedacht, aus mehreren solcher Triebwagen einen Stammzug zu bilden, von dem aus dann an bestimmten Zweigstationen die einzelnen Einheiten

„aussteigen“ und ihren eigenen Weg gehen sollten (wobei man vielleicht sogar „Privatbahn-Kurswagen“ mit eigenem Antrieb zur Einstellung in DB-Fernzüge im Auge hatte). Der Führerstand dieser Wagen hätte sich in Fahrtrichtung rechts neben dem Übergang befunden, das Schaffner- bzw. Zugführerabteil dagegen links. Es wäre denkbar, z. B. einen Trix- oder Heischmann-Nirosta-Steuerwagen durch Einbau eines Antriebes in einen durchaus fachgerechten Dieseltriebwagen zu verwandeln, ohne große Arbeiten durchführen zu müssen. Es wäre zwar eine Art freilance-Modell, aber technisch durchaus möglich und darum auch auf einer „privaten Privatbahn“ einsetzbar.

Praktisch ausgeführt wurden diese Triebwagen mit Stirnwandübergang bisher allerdings noch nicht, statt dessen aber die Version mit geschlossenen Stirnfronten (Abb. 1 u. 3). Auch ein solcher Triebwagen ließe sich wohl nicht allzuschwer aus den vorhandenen Wagenmodellen schaffen, denn es müßte lediglich die neue Stirnwand mit den beiden großen Fenstern angefertigt werden, wobei eventuelle Resteile von Wagenverlängerungsarbeiten beste Dienste leisten können. Spezielle Maßzeichnungen sind wohl nicht erforderlich, die Abb. 1 u. 3–5 besagen genug. Nachdem aber so große Fenster vorhanden sind, sollte man wohl auch in H0-Größe die Führerstandseinrichtungen wenigstens andeuten. Auch hierzu ist Abb. 3 ein Anhaltspunkt. Bezüglich der Farbgebung sind der eigenen Phantasie kaum Grenzen gesetzt, da jede Privatbahn ihre Wagen anders lackiert. Wer seinen neuen Triebwagen in der verkürzten Form der Ursprungsmodelle belassen will, sollte aber wenigstens eine zweifarbige Lackierung wählen, weil durch diese der Wagen optisch etwas länger wirkt.

Auf alle Fälle aber kann man mit solch' einem Privatbahn-Triebwagen den Fahrzeugpark um ein interessantes Stück bereichern, auch wenn man sonst seine Anlage nur nach DB-Vorbild gehalten hat. Diese Privatbahn-Triebwagen entsprechen in ihrer technischen Grundkonzeption den gleichen technischen Bedingungen wie ihre DB-Kollegen und könnten deshalb auch ohne weiteres auf DB-Strecken zugelassen sein, um beispielsweise von einem DB-Bahnhof aus den Anschlussdienst in das Privatbahn-Netz zu übernehmen. Oder man führt im Modell das durch, was man für das Vorbild mit in Betracht gezogen hatte, nämlich den Privatbahn-Kurswagen mit eigenem Antrieb . . .

Abb. 2. Ein „naher Verwandter“ des OHE-Triebwagens: der „Silberpfeil“ (ET 203) der Köln-Bonner-Eisenbahnen, wohl der modernste Vertreter der „Privatbahn“-Oberleitungstriebwagen. Er hat eine silbrige Außenhaut mit Pfauenaugenschliff und roter Zierbemalung. Eleganter wie das ganze Fahrzeug: der Stromabnehmer mit Einholm-Beinen.

Foto: IVA

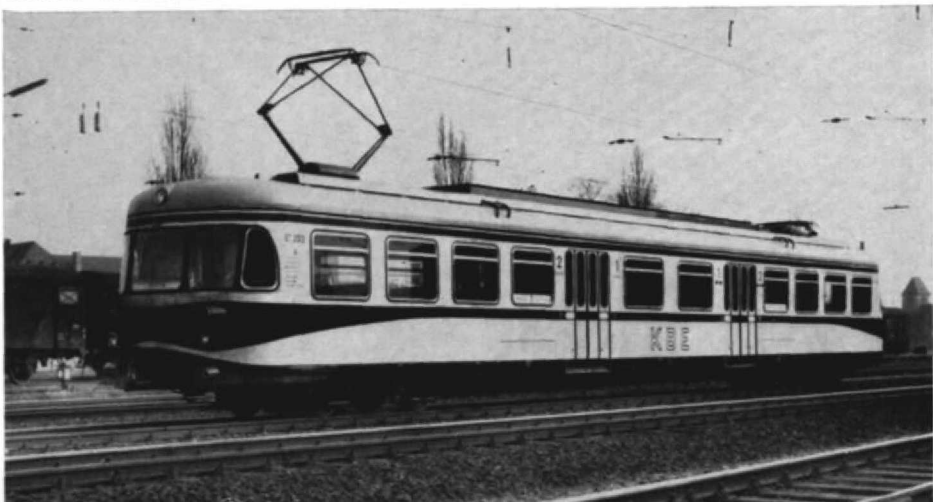










Abb. 1. Irgendwie weist die Anlage des Herrn Hluchnik gewisse „Züge“ einer amerikanischen Flachbahn-Anlage auf (trotz der Ausstattung mit vorwiegend deutschem Material), was nicht verwunderlich ist, denn Herr Hluchnik ist erst kürzlich aus den USA nach Deutschland übersiedelt.

Sogar beim Übersee-transport bewährt:

## Anlagen-Grundrahmen aus Holz

von Gerhard Y. Hluchnik, Neu-Isenburg

In Heft 11/XVI wurde bereits einmal über meine seinerzeit noch im Anfangsstadium befindliche HO-Anlage berichtet. Damals wohnte ich noch in den USA. In der Zwischenzeit bin ich nach Deutschland umgesiedelt, habe mich jedoch von meiner Anlage nicht trennen können. Also mußte sie den rauen Übersee-transport überstehen, und das tat sie sogar sehr gut. Ich führe dies hauptsächlich auf den stabilen Grundrahmen zurück, der nunmal das A und O einer soliden Anlagen-Bauweise sein sollte.

Der Rahmen besteht aus zwei Einzelrahmen (Abb. 2), die mittels Schloßschrauben aneinandergefügt werden. Für die Rahmen wurden Fichtenbretter von 20 mm Stärke und 70 mm Breite verwendet. Sie sind mittels Ponal-Leim stumpf aneinandergeklebt und werden zusätzlich noch mittels kräftigen Senkkopf-Holzschrauben zusammengehalten. Zur Versteifung habe ich an allen vier Ecken jedes Einzelrahmens 20 mm starke Sperrholzdreiecke in die Hauptträger eingelassen (Abb. 3). Nun zur Reihenfolge des Zusammenbaues:

Zuerst fügt man die vier äußeren Rahmenhölzer zusammen und zwar lediglich durch Verschrauben. Das Verleimen erfolgt erst später, wenn die Sperrholzverstärkungen eingepaßt und die entsprechenden Bohrungen für deren Schraubverbindungen vorgenommen sind. Erst dann wird der Holzleim aufgetragen und alle Teile nebst den Sperrholzecken sind nunmehr fest zu verschrauben.

Danach dreht man den Rahmen um und setzt die Diagonalverstrebungen ein. Am besten schneidet man die Streben erst dann zu, wenn der äußere Rahmen bereits fest verschraubt ist, damit ein exaktes Einpassen garantiert wird. An der Kreuzungsstelle der beiden Diagonalhölzer werden entsprechende Einschnitte eingesägt und die Streben ineinandergesägt. Nach dem Einpassen werden die Verbindungen ebenfalls verleimt. Schraubverbindungen zwischen den Sperrholzecken und den Strebenenden geben dem Ganzen zusätzliche Festigkeit.

Zuletzt paßt man die mittleren Querverbindungen ein, die wiederum verleimt und verschraubt werden.



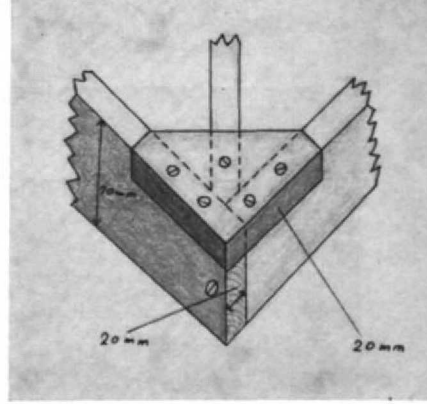
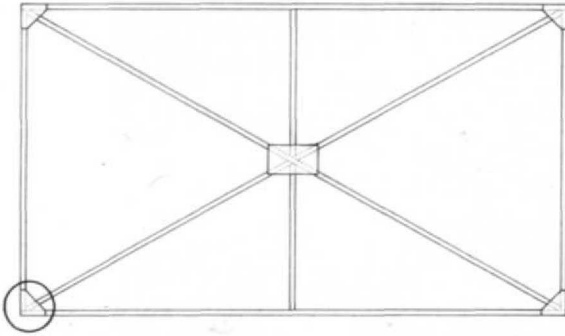


Abb. 2. Draufsicht auf einen der zwei Anlagenrahmen. Die Eckenkonstruktion (Kreis) ist in Abb. 3 nochmals deutlicher gezeigt. Ggf. kann man noch weitere Verstrebungen einfügen. Rahmenabmessungen: 2,20 m x 1,22 m. — Abb. 3. Die Ecken des Anlagenrahmens sind durch in die Rahmenleisten eingelassene Dreiecksbrettchen versteift. Die Ausgangsform der Rahmenbretter ist gestrichelt gezeichnet.

Um dem „Zentrum“ des Rahmens genügend Halt zu geben, wird auch hier ein Sperrholzbrett (ebenfalls 20 mm stark) eingepaßt, verleimt und verschraubt.

Als Rahmendecke (Anlagengrundplatte) habe ich 6 mm starke Preßpappe verwendet, die einfach auf-

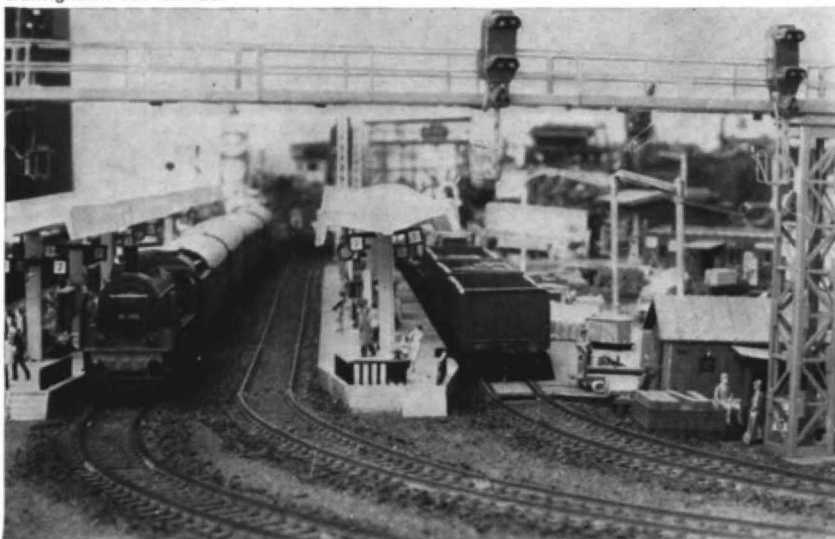
genagelt wurde. Es ist zweckmäßig, vor dem Aufsetzen der Preßpappe in der oberen Kante der Quer- und Diagonalstreben eine größere Anzahl von Einfräsungen vorzunehmen, durch die später die elektrischen Verbindungen gezogen werden können. Die

Abb. 4. Im Güterbahnhof wird gerade eine Abteilung Panzer verladen. Am Zaun warten die GIs. Der Fahrer des Kipper-Lkw's vor dem Stellwerk im Hintergrund wird allerdings froh sein, wenn er aus den Gleisen wieder heraus ist.





Abb. 5 u. 6. Zwei weitere Motive von der Anlage des Herrn Hluchnik. Oben: geschäftiger Ladebetrieb am Güterbahnhof. Unten: Blick auf die Bahnsteiggleise des Personenbahnhofs. Vorn eine Signalbrücke mit Lichtsignalen von Conrad.



erforderlichen Rillen lassen sich bequem mit der Kante einer groben Holzfeile einfeilen.

Getragen wird der Rahmen von 4 Vierkanthölzern (Füße), die jedoch nur mittels Flacheisen am Rahmen angeschraubt sind, damit sie jederzeit für Transportzwecke abgenommen werden können. Um beim

Aufbau der Anlage den gesamten Rahmen je nach Bedarf leicht verschieben zu können, sollten unter den Vierkanthölzern Metallgleiter angebracht werden. Die dem Beschauer zugewandte Rahmenseite habe ich geschliffen und nußbaumfarben gebeizt, wodurch dem Ganzen ein gefälliges Äußeres verliehen wurde.