

# Miniaturbahnen

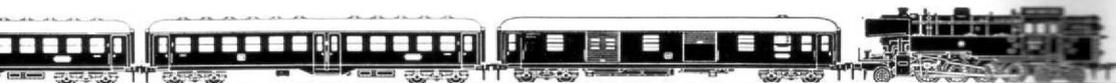
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**10** BAND XIV  
6. 8. 1962

PREIS  
2,- DM



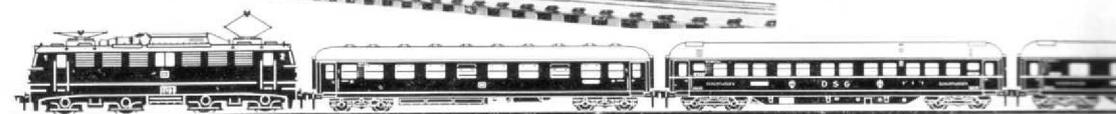
**Fleischmann**

-BAHN - DAS PRÄG DIR EIN - IST DIE BUNDESBAHN IN KLEIN



**Fleischmann**  
HO

modelltreu



GEBR. FLEISCHMANN · NÜRNBERG 5 · MODELLEISENBAHNFABRIKEN

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 10/XIV

- |   |     |  |     |
|---|-----|--|-----|
| 1. Der neue „Rheingold“   | 423 | Deutschen Bundespost – Bauanleitung (Schluß)                                 | 447 |
| 2. Buchbesprechung: Nachtrag II (Wagen) zu Lehmann Pflug: „Der Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn“ | 428 | 10. Rangierschaltung für Bahnhofsgleise                                      | 449 |
| 3. Drucktasten – statt Relais oder Gleichrichter  | 429 | 11. Das Werden einer kleinen Anlage  | 451 |
| 4. Kombinationsweichen – ein neuer Weg im Weichenbau für Modellbahnen                                 | 431 | 12. Beleuchtetes Dreilichtspitzensignal beim Tender der Märklin BR 23 und 24 | 453 |
| 5. Das mysteriöse Schild am Drehscheibengeländer  | 437 | 13. Arbeitsbeschaffung beim Drehscheibenwärter                               | 453 |
| 6. Luftkurort „Blausee“ (H0-Anl. Hufnagel)  | 438 | 14. Märklin Bi-Wagen mit Übergangsblechen und Geländerstützen                | 454 |
| 7. Materiallager für Bw's (BZ)  | 440 | 15. Der Tunnel ohne Berg   | 454 |
| 8. Deutsche Romantik in USA (Anl. Wolff)  | 445 | 16. Free-Lance-Wagen namens „Waldschrot“ und Lenkachsentrück                 | 456 |
| 9. Päckereiwagen 5796 Esn Post e der  |     | 17. Nalco-Behälter auf der P 8   | 458 |
|   |     | 18. Das überfahrene Gegensignal  | 458 |

**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 (JaKI)  
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

**Konten:** Bayer. Hypotheken- u. 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).



Abb. 1. Dieses Bild zeigt den gesamten „Rheingold“-Zug (mit Ausnahme des letzten Wagens) im Bf. Braubach bei der Ausfahrt in Richtung Lahnstein, anlässlich der Eröffnung der nunmehr durchgehend elektrifizierten rechten Rheinstrecke (womit jetzt rund 4500 km = 14,6 % des DB-Netzes elektrifiziert sind). Vorn die girlandengeschmückte E 10 1242, dahinter 2 Salon-(Abteil-)Wagen, der doppelstöckige Speisewagen, der Aussichtswagen und einer der Großraumwagen.  
(Foto: J. Stumm, Braubach/Rhein)

## Der neue „Rheingold“ - der attraktivste Zug Westeuropas!

Seit dem 27. Mai dieses Jahres verkehrt zwischen Basel und Amsterdam der neue „Rheingold“, der Nachfahre jenes noch heute allorts bekannten Zuges, der in den zwanziger und dreißiger Jahren zu den elegantesten Zügen zählte. Es ist nicht verwunderlich, daß auch der neue „Rheingold“ wiederum in den Farben blau und creme gestrichen ist. Ansonsten hat er sich allerdings sehr verändert. An die Stelle der Dampflok ist die E10 getreten und die Wagen sind die modernsten, die die DB aufzuweisen hat: ein Aussichtswagen mit einer

hochliegenden, vollkommen verglasten Aussichtskuppel (ähnlich den amerikanischen Dome Cars) und einer kleinen Bar am Ende dieses Wagens, ein zum Teil doppelstöckiger Speisewagen (Koch- und Spülküche übereinander angeordnet), drei Abteilwagen mit eingebauter Klimaanlage und sonstigen Annehmlichkeiten, sowie 2 Großraumwagen mit Liegesesseln, die alle in Fahrtrichtung stehen und gewendet werden können. Aussicht- und Speisewagen besitzen goldbedampfte Fensterscheiben zwecks Milderung einfallender Sonnenstrahlen.

**Heft 11/XIV ist ab 7. September 1962 in Ihrem Fachgeschäft!**



Abb. 2. Einzigartig ist der Blick aus der Aussichtskuppel. 22 Liegesessel, die in Fahrtrichtung gedreht werden können, laden zu einer beschaulichen Reise ein (besonders reizvoll bei der Fahrt durchs Rheintal), zumal auch dieser Wagen über eine Klimaanlage verfügt und die goldbedampften Scheiben das Sonnenlicht mildern. Wer Lust hat, kann von hier aus sogar telefonisch einen Reisebericht an die Angehörigen abgeben, und wenn er vom vielen Erzählen Durst bekommt . . .

Abb. 3. . . steigt er die kleine Treppe hinab zum Barraum.



Wie im letzten Heft bereits kurz gestreift, beträgt die Höchstgeschwindigkeit des „Rheingold“ 160 km/h. Durch Änderung des Untersetzungsgetriebes soll die Spitzengeschwindigkeit der sechs für den „Rheingold“-Einsatz vorgesehenen E10<sup>12</sup> daher auf 180 km/h Spitzengeschwindigkeit (bei gleichbleibender Motorenstärke) gebracht worden sein (verbindliche Auskünfte sind leider nicht erhältlich). Ebenso sollen die „Rheingold“-E10 im Laufe der Zeit ein neues, windschnittigeres Gesicht bekommen.

Die Route des neuen „Rheingold“ entspricht nunmehr wieder der des alten; sie verläuft von Amsterdam über Utrecht – Arnheim – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg nach Basel. Er ist auf dieser Strecke um 3½ Stunden schneller als der alte „Rheingold“, in der Gegenrichtung sogar um 4 Stunden 14 Minuten!

Trotzdem und trotz seiner Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h ist der „Rheingold“ jedoch nicht der schnellste Zug Deutschlands. Seine Reisegeschwindigkeit (durchschnittliche Geschwindigkeit einschließlich aller Aufenthalte und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Kurswagenumstellungen usw.) liegt bei 101,6 km/h. Der TEE 190 holt auf der Strecke Hamburg – Aachen – Paris) eine Reisegeschwindigkeit von 103,1 km/h heraus und der „Schausland“ (Basel – Frankfurt) sogar 108,1 km/h.

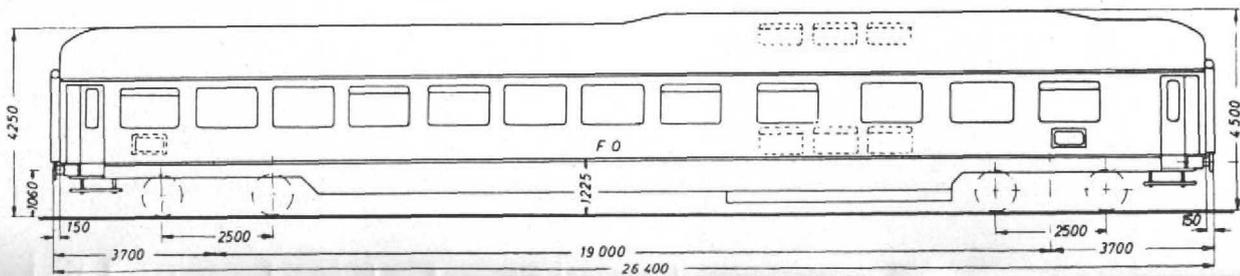
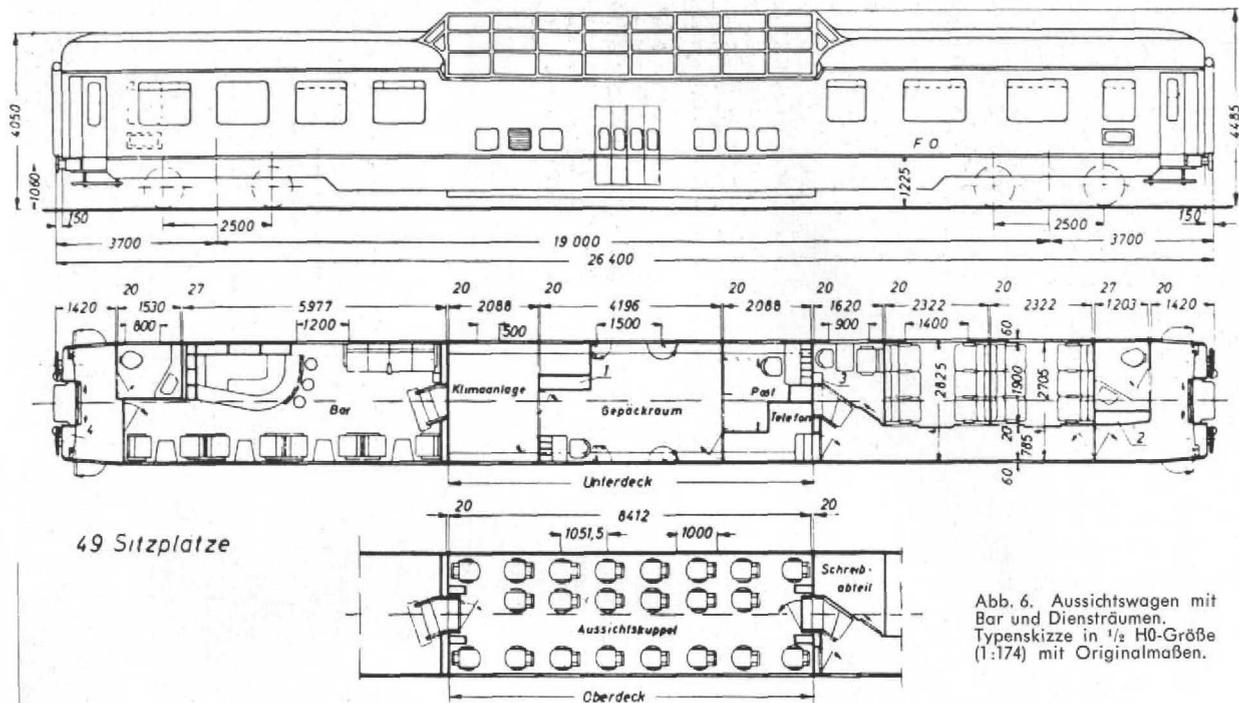
Diese Reisegeschwindigkeit ist aber kein richtiger Gradmesser, sondern das Ergebnis wird durch die angegebenen Faktoren verfälscht. Vergleichsweise erreicht der „Rheingold“ z. B. zwischen Karlsruhe und Freiburg – also auf einer Strecke, die auch der „Schausland“ durchheilt – eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 133 km/h! Relativ gesehen dürfte der neue „Rheingold“ tatsächlich den schnellsten Zug der Deutschen Bundesbahn darstellen, zumal er der erste Nachkriegszug ist, der eine Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h erreicht und einhalten kann.

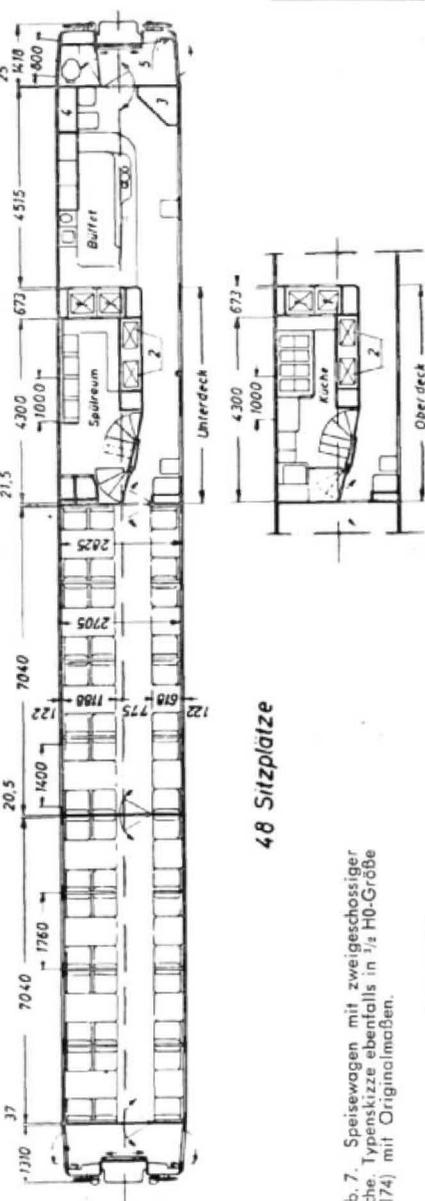
Wie wir den Bundesbahn-Mitteilungen entnehmen, sollen auch noch weitere Züge im Laufe des Jahres 1962/63 auf 160 km/h Spitzengeschwindigkeit gebracht werden (was teilweise vom Fortschreiten der Elektrik-



Abb. 4. Der „Rheingold“ in Mannheim Hbf. Ganz rechts außen spitzt eine E 10 hervor, es folgen: Abteilwagen I. Klasse, Aussichtswagen, Speisewagen mit zweigeschossiger Küche, Großraumwagen. — Abb. 5. Nochmals nah besehen: der Aussichtswagen mit verglaster Kuppel, die formmäßig stark an amerikanische Vorbilder angelehnt ist. (Fotos: R. Kirchner, Heidelberg)







### 48 Sitzplätze

Abb. 7. Speisewagen mit zweigeschossiger Küche. Typenrisse ebenfalls in 1/2 HO-Größe (1:174) mit Originalmaßen.

(Aus „Glaser's Annalen“ Heft 6/1962)



Abb. 8. Die gediegene, elegante Bar im Aussichtswagen.

fizierung abhängt). Darüber hinaus plant die DB bereits heute schon, die Spitzengeschwindigkeit von Zügen auf 180, ja sogar 200 km/h heraufzusetzen. Bei solch hohen Geschwindigkeiten treten jedoch Momente auf, die erst nach bestens durchdacht werden müssen, z. B. erhöhter Widerstand und Sog (am Zugende) und sehr lange Bremsstrecken (da die erträgliche Bremsverzögerung von ca.  $1,2 \text{ m/sec}^2$  im Hinblick auf die Freibeweglichkeit innerhalb der Wagen kaum überschritten werden kann) u. dgl. mehr. Auch ist man sich noch nicht im klaren darüber, ob man bei solch hohen Geschwindigkeiten nicht doch dem Triebwagen den Vorzug geben sollte, auch wenn diesem verkehrswirtschaftlich einige Mängel anhaften, z. B. die fehlende Möglichkeit des Zu- und Absetzens von Wagen entsprechend dem Verkehrsbedürfnis. Es mag zu danken geben, daß sämtliche am TEE-Verkehr beteiligten Eisenbahnverwal-

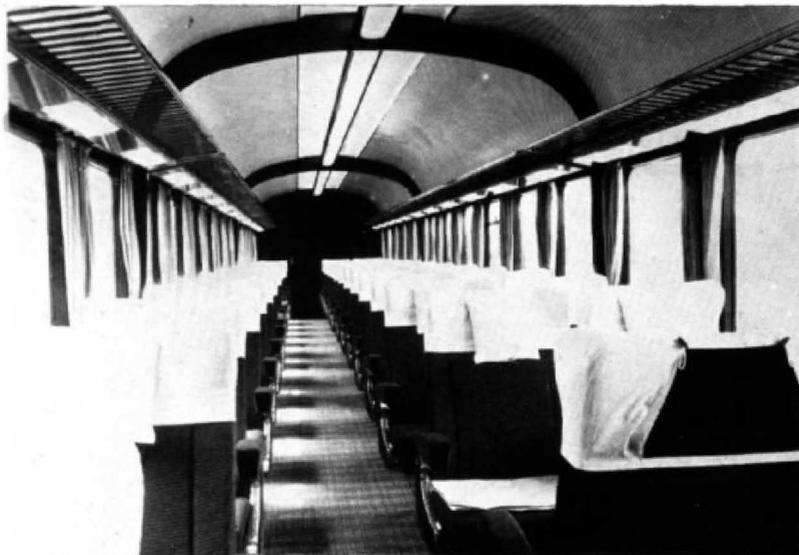


Abb. 9. Blick in einen der beiden 26,4-m-Großraumwagen mit den in Fahrtrichtung stehenden Liegesesseln. – Die I. Klass-Abteilwagen entsprechen im Grundprinzip den üblichen Schnellzugwagen; daß ihre Einrichtung hier beim „Rheingold“ besonders bequem und komfortabel ist, versteht sich von selbst.

tungen sich darüber einig sind, weitere TEE-Züge nicht mehr als Triebwenzug, sondern als Lokzüge zu beschaffen.

Trotz dieser Tatsache sind bereits Entwürfe sowohl für eine Ellok als auch für einen Triebwenzug für

Geschwindigkeiten von 180–200 km/h vorhanden und erst die praktischen Ergebnisse der späteren Versuchsfahrten werden zeigen, wohin die Entwicklung in der Zukunft gehen mag, die mit dem TEE und dem jetzigen „Rheingold“ begonnen hat.

## Buchbesprechung:

### Nachtrag II „Wagen“ zu:

#### „Der Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn“

und neue, von der Industrie entwickelte Schienenfahrzeuge

von Dr.-Ing. H. Lehmann und Dipl.-Ing. E. Pflug

Auf dieses wohl wichtigste, anschaulichste und zweckdienlichste Buch, das ein jeder Modellbahner und Eisenbahnfreund besitzen sollte, haben wir schon vor Jahren in Heft 7/IX (1957) ausführlich hingewiesen.

Außer dem damaligen Nachtrag I ist inzwischen der 40 Seiten starke Nachtrag II (Teil B: Wagen) erschienen, wiederum mit vielen Abbildungen und Typenskizzen und zwar mit den Abbinclungsnummern, unter denen sie im Buch rangieren würden, lediglich mit den Zusatzbuchstaben a, b, c usw. (z. B. Abb. 289 a, 408 k).

Dieser Nachtrag II behandelt alle die Wagen (Reisezug- und Güterwagen aller Art), die seit Erscheinen des oben zitierten Buches bis heute geliefert worden sind.

Wer das Buch hat, wird nicht versäumen, sich sofort den Nachtrag II zu beschaffen; wer beides noch nicht hat, sollte sich noch schneller darum bemühen, dieses Standardwerk zu bekommen! Unser eigenes Buch ist bereits vom vielen Gebrauch so abgenutzt, daß wir uns ein zweites Exemplar zulegen müssen!

In Bearbeitung ist übrigens ein weiterer Nachtrag zu Teil A. Über sein Erscheinen werden wir Sie an dieser Stelle rechtzeitig unterrichten. Doch nun das Wichtigste:

Der Nachtrag II kostet 9. – DM und ist – ebenso wie das Buch – erschienen in der Georg Siemens-Verlagsbuchhandlung Berlin W 35. Der Nachtrag umfaßt 40 Seiten DIN A 4, Kunstdruckpapier mit einfarbigem Umschlag. Das Standardbuch selbst umfaßt 256 Seiten Kunstdruck, 573 Abb. und Übersichtstafeln und kostet kartoniert mit vierfarbigem Umschlag 25. – DM, leinengebunden (mit vierfarbigem Umschlag) 29. – DM.

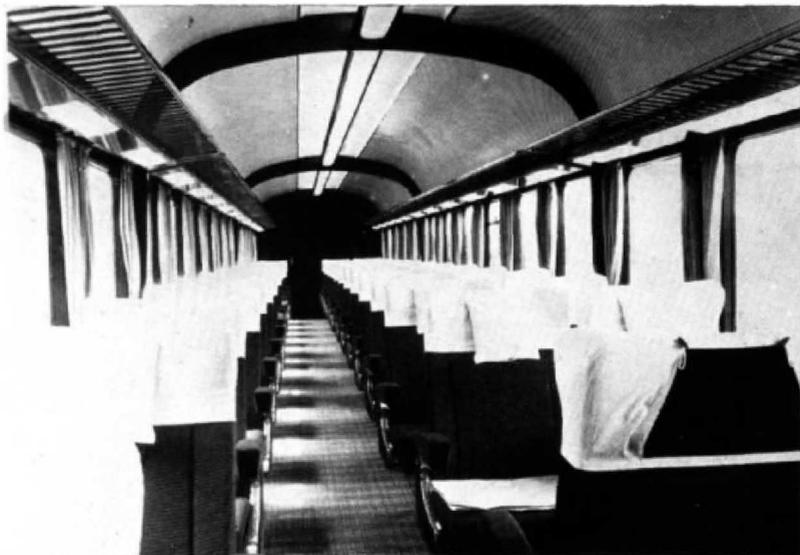


Abb. 9. Blick in einen der beiden 26,4-m-Großraumwagen mit den in Fahrtrichtung stehenden Liegesesseln. – Die I. Klass-Abteilwagen entsprechen im Grundprinzip den üblichen Schnellzugwagen; daß ihre Einrichtung hier beim „Rheingold“ besonders bequem und komfortabel ist, versteht sich von selbst.

tungen sich darüber einig sind, weitere TEE-Züge nicht mehr als Triebwagenzug, sondern als Lokzüge zu beschaffen.

Trotz dieser Tatsache sind bereits Entwürfe sowohl für eine Ellok als auch für einen Triebwagenzug für

Geschwindigkeiten von 180–200 km/h vorhanden und erst die praktischen Ergebnisse der späteren Versuchsfahrten werden zeigen, wohin die Entwicklung in der Zukunft gehen mag, die mit dem TEE und dem jetzigen „Rheingold“ begonnen hat.

## Buchbesprechung:

### Nachtrag II „Wagen“ zu:

#### „Der Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn“

und neue, von der Industrie entwickelte Schienenfahrzeuge

von Dr.-Ing. H. Lehmann und Dipl.-Ing. E. Pflug

Auf dieses wohl wichtigste, anschaulichste und zweckdienlichste Buch, das ein jeder Modellbahner und Eisenbahnfreund besitzen sollte, haben wir schon vor Jahren in Heft 7/IX (1957) ausführlich hingewiesen.

Außer dem damaligen Nachtrag I ist inzwischen der 40 Seiten starke Nachtrag II (Teil B: Wagen) erschienen, wiederum mit vielen Abbildungen und Typenskizzen und zwar mit den Abbildungsnummern, unter denen sie im Buch rangieren würden, lediglich mit den Zusatzbuchstaben a, b, c usw. (z. B. Abb. 289 a, 408 k).

Dieser Nachtrag II behandelt alle die Wagen (Reisezug- und Güterwagen aller Art), die seit Erscheinen des oben zitierten Buches bis heute geliefert worden sind.

Wer das Buch hat, wird nicht versäumen, sich sofort den Nachtrag II zu beschaffen; wer beides noch nicht hat, sollte sich noch schneller darum bemühen, dieses Standardwerk zu bekommen! Unser eigenes Buch ist bereits vom vielen Gebrauch so abgenutzt, daß wir uns ein zweites Exemplar zulegen müssen!

In Bearbeitung ist übrigens ein weiterer Nachtrag zu Teil A. Über sein Erscheinen werden wir Sie an dieser Stelle rechtzeitig unterrichten. Doch nun das Wichtigste:

Der Nachtrag II kostet 9. – DM und ist – ebenso wie das Buch – erschienen in der Georg Siemens-Verlagsbuchhandlung Berlin W 35. Der Nachtrag umfaßt 40 Seiten DIN A 4, Kunstdruckpapier mit einfarbigem Umschlag. Das Standardbuch selbst umfaßt 256 Seiten Kunstdruck, 573 Abb. und Übersichtstafeln und kostet kartoniert mit vierfarbigem Umschlag 25. – DM, leinengebunden (mit vierfarbigem Umschlag) 29. – DM.

# Drucktasten - statt Relais oder Gleichrichter

von Ernst Teucher, Nürnberg

Bevor Sie sich intensiv mit diesem Beitrag zu befassen gedenken, studieren Sie doch bitte zuerst einmal die Aufsätze in MIBA-Heft 12/IX, S. 462 und in Heft 12/XII, S. 485.

Herr Ing. Moos hat mit seinen einleitenden Worten die Tatsachen klar umrissen, die viele Modellbahner zurückschrecken lassen, ihre sorgfältig geplante und sauber ausgeführte Anlage nun auch, als eigentlich logische Folgerung, in schaltungstechnischer Hinsicht auf den Stand zu bringen, der dem Ganzen die ihm gebührende Krone aufsetzen würde.

Es ist zwar schon eine ganze Weile her, seit Herr Thikötter aus Oldenburg in Heft 12/IX sein Gleisbildstellwerk erklärte und doch scheint das Rennen um die beste Möglichkeit der Fahrstraßeneinstellung immer noch zu laufen. Was heißt überhaupt „beste Möglichkeit?“ Ich meine, jeder Modellbahner sollte nur Schaltungen anwenden, die er gerade noch, wenn auch mit „dampfendem“ Kopf selbst praktisch ausführen in der Lage ist und die er fast versteht. Damit hat er die zur Zeit für ihn „beste Möglichkeit“ genutzt.

In den beiden vorangegangenen Sätzen gebrauchte ich die Worte „gerade noch“, „zur Zeit“ und „fast versteht.“ Damit wollte ich andeuten, wie erstrebenswert eine Weiterbildung in der Schaltungstechnik für jeden Modellbahner zwangsläufig sein muß, will er nicht von vornherein auf einen flotten und reibungslosen Betrieb auf seiner schönen Anlage verzichten.

Nun zum eigentlichen Thema: Herr Thikötter schaltet seine Weichen mittelbar durch Relais. Daran gibt es wohl nichts auszusetzen. Schwierig wird der Nachbau seines Vorschlages allerdings für Modellbahnfreunde, die mit der für unser Steckenpferd nun einmal so bitter notwendigen Elektrotechnik im allgemeinen und mit Relais im besonderen in (hoffentlich nicht ewiger) Fehde leben.

Weil Herr Moos anscheinend die Schwächen seiner Mitmenschen kennt, brachte er seinen Vorschlag, der das gleiche Problem mit Hilfe von Gleichrichtern löst.

Wer die Wahl hat, hat die Qual! Geiß, vor allem Relais brachten es schon immer fertig, daß ich mit grenzenlosem Respekt den Hut vor ihnen zog; besonders wegen des Preises, versteht sich! Sind denn aber Gleichrichter billig? Und wer knobelt die Schaltung der Relais, bzw. Gleichrichter aus, wenn mein Streckenplan nun ausgerechnet nicht mit dem in der MIBA als Beispiel veröffentlichten übereinstimmt?

Hie Relais, hie Gleichrichter! Der zwar nicht goldene, aber immerhin billigste und einfachste Mittelweg heißt: Drucktasten einbauen mit meinerwegen 2, 3, 4 oder 5 oder noch mehr Arbeitsfolgekontakten, je nach Anzahl der gleichzeitig zu stellenden Weichen. Hierzu schreibt Herr Thikötter: „... Da es schwierig ist, Tastenschalter mit mehr als zwei Arbeitskontakten zu bekommen...“ usw. Damit hat er Recht! Aber Teile zum Selbstbau solcher Schalter zu beschaffen, ist eine Kleinigkeit.

Radio-Holzinger, München, Marienplatz 21 - Radio-Scheck, Nürnberg, Laufer Gasse - und gewiß noch andere Firmen verkaufen Kontaktfedersatzes ausgedienter Relais oder Wähler.

Einen solchen Federsatz zerlegt man in seine Einzelteile, wenn die Anordnung der Kontakte nicht zur Schaltung paßt (dabei den Aufbau gut merken!) und baut ihn (nach eigener Skizze!) anschließend wieder so zusammen, wie es die Kontaktfolge erfordert. Oft muß man die Kontaktfedern etwas nachbiegen. Dazu nehmen Sie am besten eine Flachzange, deren Backen wirklich sehr flach enden; zur Not tut's ein kleiner Schraubenzieher auch. Noch öfter passen die Kontaktfedern nicht so recht; dann machen Sie einfach aus zwei Sätzen einen, oder aus dreien vier, je nach Erfordernis.

Mit diesen „Eigenumbaudrucktasten“ meistern Sie selbst die Schaltung kompliziertester Fahrstraßen und brauchen nicht die Anschlüsse der Weichenspulen getrennt herausführen. (Wichtig bei Industrieweichen!)