

Miniaturbahnen

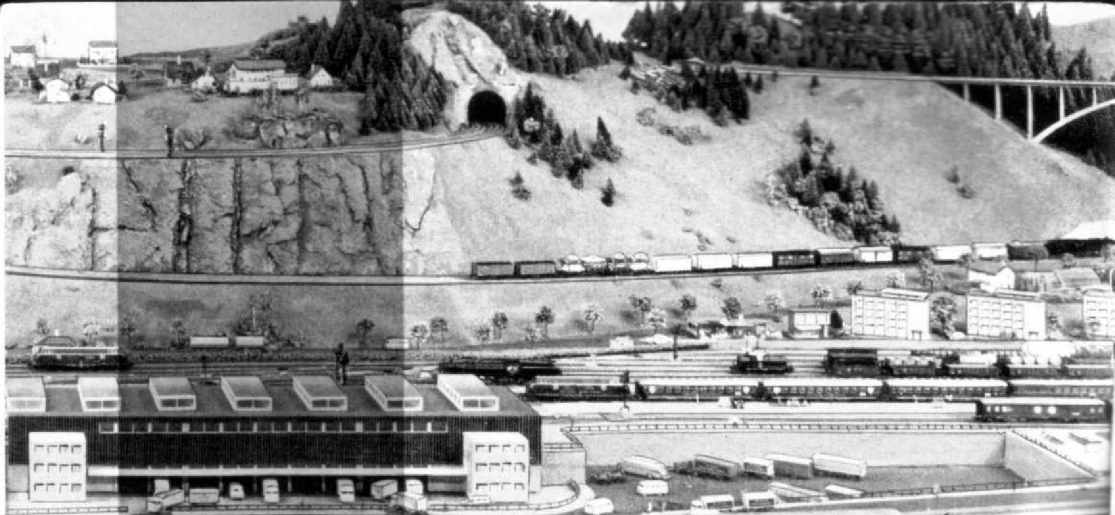
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

1 BAND XIV
15. 1. 1962

PREIS
2,- DM



Fleischmann
HO
modellreu

Teilansicht der großen FLEISCHMANN-Modellbahn-Betriebsanlage der DEUTSCHEN BUNDESBAHN im Verkehrsmuseum Nürnberg
jetzt im ersten Bauabschnitt eröffnet



„Fahrplan“ der „Miniturbahn“ Nr. 1/XXV

1. „Archäologisches“ aus Unteruhldingen	3	13. Signal Fz 2 (Gelbe Flagge)	23
2. Neuregelung des Verlags-Postwesens	4	14. So baute ich meine Bahnschranke	24
3. Meine Standseilbahn	6	15. H0-Anlage Flach	27
4. SBB-Schwersttransportwagen als H0-Modell	9	16. T3-Motor – selbstgebaut	28
5. Meine Jubiläumsanlage (Schmidt)	10	17. In einer Wandnische (Anl. Schöler)	32
6. Trolleybus-Oberleitung - Marke Eigenbau: Abzweigungen und Kreuzungen (MIBA)	12	18. Buchbesprechung	32
7. Moderne und alte Zeit (Anl. Hahn) 13 u. 15	15	19. Bf. Derschlag – Gleise und Signalausrüstung	34
8. Der Selbstblock bei der großen und kleinen Eisenbahn	14	20. Kurzzug (V 200, 1 Bi) mit 120 Sachen	35
9. Die Wahrheit um Casey Jones	18	21. Spur 0-Wagenmodelle (Königswieser)	35
10. Anlagen-Motiv Schmid (Rottenburg)	20	22. Neue Kleinanzeigen!	36
11. Dauerbeleuchtung für Märklin-Züge	21	23. Sie fragen: Lampen mit halber Spannung	37
12. 4achsiger Reisezug-Gepäckwagen mit Postabteil PwPost4ü 28 (Bauzchnng.)	21	24. Güterzugförderung mit BR 10	37
		25. B3ygeb-Modellwagen in USA	38

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)

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).

„Archäologisches“ aus Unteruhldingen

Hans Bartel, Hofheim



Abb. 1. Die rekonstruierte Gleisanlage von Unteruhldingen (unmaßstäblich).



Abb. 2. Das ehemalige Empfangsgebäude mit Aborthäuschen. Im Verein mit dem Gleisplan eine wundervolle Vorlage für eine Old-Timer-Endstation.

LS = Lokschuppen – G = Güterschuppen – WT = Wasserturm – WK = Wasserkran – E = Empfangsgebäude – L = Lademaß – W = Gleiswaage.

ten Gleise entfernt worden. Die Gleise zum ehemaligen Lokschuppen und zum Güterschuppen, der sich links vom Wasserturm befand, müssen schon Jahre früher beseitigt worden sein. Ich habe beiliegenden Gleisplan (Abb. 1) z. T. nach der Bodenuntersuchung, aber auch nach alten Fotos sowie einer Luftaufnahme rekonstruiert, wobei aber nicht eindeutig zu klären war, ob das Lokschuppengleis vom Einfahrtsgleis oder vom Gütergleis abzweigte. (Ich habe letzteres als wahrscheinlicher angenommen.)

Bemerkenswert mag sein, daß der Bahnhof 1956 zwar keine Gleise mehr besaß, jedoch immer noch einen Fahrkartenschalter! Hier konnte man die Schiffskarten für die DB-Schiffe erstehen, die in Unteruhldingen anlegen. (Der Hafen ist ja nur ein paar Schritte entfernt).

Wie ich zufällig erfahren habe, ist jener uralte Wasserturm aus Heft 11 kürzlich nun auch abgerissen worden. Fein, daß dieses interessante Stück noch rechtzeitig in der MIBA „verewigt“ worden ist.

Heft 2/XIV ist ab 16. Febr. 1962 in Ihrem Fachgeschäft!

● Dem heutigen Heft liegt das Inhaltsverzeichnis zu Band XIII (1961) bei ●

Wichtig! Unbedingt durchlesen!

Neuregelung des Verlags-„Postwesens“!

Die Post hat allmählich einen solchen Umfang angenommen, daß wir unbedingt eine Neuregelung bezüglich der reinen Auskünfte, technischen Anfragen und dgl. treffen müssen. Wir sind stets bemüht gewesen, möglichst jeden Brief und jede Postkarte zu beantworten, auch wenn – bis auf wenige Ausnahmen – weder eine Auskunftgebühr, noch ein frankierter Umschlag beilieg.

Unser örtlicher Mitarbeiter, Herr Teucher, hat nun einige Monate lang gewissenhaft die für die verschiedenen Antworten erforderlichen Zeiten und Unkosten aufgeschrieben. Das Ergebnis war nicht nur äußerst aufschlußreich, sondern darüber hinaus auch erschreckend (für uns)! Denn ich mußte zum großen Teil Herrn Teucher (einschließlich Schreibkraft) das Mehrfache von dem bezahlen, was eingegangen bzw. überhaupt nicht eingegangen ist. Es waren viele technische Auskünfte darunter, deren Bearbeitung zwei und mehr Stunden erforderte; allgemeine Anfragen nach „Tod und Teufel“ verursachen durchschnittlich 5 bis 15 Minuten (für die gesamte Erledigung). Es wundert uns heute nicht mehr, daß wir mit der Posterledigung einfach nicht mehr nachkommen und es ist bedauerlich, daß auch jene Leser zwangsläufig benachteiligt werden, die aktiv mitarbeiten, Manuskripte und Anlagenbeschreibungen einsenden, zu deren Begutachtung wir in Anbetracht der mißlichen Umstände reichlich verspätet kommen, was schon manchen verärgerten Brief zur Folge hatte. Auch die möglichst umgehende Versendung einer gedruckten vorläufigen Mitteilung hat sich nicht richtig bewährt, denn erstens fühlt sich der Mitarbeiter etwas vor den Kopf gestoßen ob dieses unpersönlichen Zwischenbescheides, zweitens gehören diese wichtigen und wertvollen Einsendungen unbedingt gleich durchgearbeitet, um entweder gewisse Unklarheiten textlicher oder technischer Art schnellstens zu klären oder die Einsendungen mit einer entsprechenden Begründung zurückzuschicken. So aber liegen sie monatelang auf den entsprechenden Manuskriptbergen, weil wir – trotz organisatorischer Erfassung – unmöglich alles im Kopfen haben und uns rechtzeitig erinnern können. Schließlich ist ja noch die eigentliche Verlagsarbeit zu erledigen (Manuskripte bearbeiten, endgültig formulieren, fotografieren, klischieren, Umbruch-Arbeiten für die Druckerei, Besprechungen usw., was in der Regel 2 bis 2½ Wochen erfordert). Es bleiben also durchwegs nur wenige Tage für die Bearbeitung der inzwischen wieder eingelaufenen Postberge. Es geht uns wie jenen Pilgern, die zwei Schritte vorwärts machen und einen zurückrutschen.

Mögen doch jene Leser für unsere Lage Verständnis haben, die lediglich aus „Bequemlichkeit“ bei uns dieses oder jenes erfragen, „weil sie gerade keine Zeit haben, in den Heften selbst nachzusehen“

oder „der Einfachheit halber“ bei uns anfragen. Gar viele Fragen lassen erkennen, daß sie nicht erforderlich wären, wenn die Inserate besser studiert würden (auch und insbesondere ältere). Sehr viele Anfragen wären ebenso vermeidbar, wenn die Befragenden entweder das Gesamtinhaltsverzeichnis der ersten 10 MIBA-Jahre im Besitz hätten bzw. die jedes Jahr beigegebenen Inhaltsverzeichnisse wenigstens durchstöbern würden. Der Betreffende sucht meinetwegen eine Viertelstunde. Das ist und bleibt eine einzige Viertelstunde. Bei uns sind dies aber x,x Viertelstunden, besonders wenn eine ganz bestimmte Sache gesucht werden muß und wir selbst erst einige eventuell in Frage kommenden Artikel überfliegen müssen, von den technischen Anfragen ganz zu schweigen, die teilweise 1–2 Stunden verstreichen lassen, weil man zwangsläufig ins Grübeln kommt und dann selbst nicht merkt, wie die Zeit vergeht. Fast sämtliche diesbezüglichen Fragen sind umgekehrtermaßen wieder nicht von Allgemeininteresse, können also nicht als Artikel gebracht werden, weil es sich eben um Anfänger handelt oder um solche Leser, die das Gelesene nunmal nicht so leicht derkräften können. Wir geben selbstverständlich gern Auskunft und beraten, wo und so gut wir es können, aber wir können es nicht mehr auf der Basis tun wie bisher. Wir wollen es allerdings auch nicht so handhaben wie der Herausgeber einer namhaften Flugmodellzeitschrift, der es kurzerhand abgelehnt hat, weiterhin reine Auskunftspost zu beantworten (nachdem er den Lesern vorgerechnet hat, welche Zeit und welche Kosten diese im Monat erfordern).

So wollen wir es also nicht handhaben. Es bleibt an sich bei der bisherigen Pflege der Beziehungen zwischen Lesern, Mitarbeitern und Verlag. Lediglich Anfragen technischer Art (soweit sie nicht mit einem eingesandten Artikel zusammenhängen, also für rein private Belange), Auskünfte, Bezugsquellenanfragen u. dgl. können nur noch bei entsprechendem Entgelt vorgenommen werden und ohne jegliche Verpflichtung unsererseits zur umgehenden Erledigung! Alle diese Auskunftssachen übernimmt hauptsächlich (soweit eben die Zeit reicht) unser Mitarbeiter, Herr Teucher, und zwar für die untenstehenden Gebührensätze, die sich aus der mehrmonatigen Erfahrung ergeben haben. Solche Auskunftspost versehen Sie bitte deutlich mit dem Vermerk „Auskunft“. Werden Sie bitte nicht ungeduldig, wenn Sie evtl. nicht gleich Antwort bekommen – Herr Teucher kann nicht mehr tun als möglich und wenn eben viel Post zusammenkommt, kann nur eine nach der anderen erledigt werden. Vorläufigen Zwischenbescheid („Vertrüstungsschreiben“) zu schicken, ist aus den klargelegten Gründen ebenfalls schlecht möglich. Lediglich bei

fehlender Auskunftgebühr geht dem Betreffenden eine Drucksachennachricht über deren Höhe zu.

Und noch eine Bitte! Schreiben Sie nicht an den Schluß eines seitenlangen Artikels noch so nebenbei eine Bestellung! Hängen Sie einen formlosen Zettel mit Ihrer Anschrift dran, der vom Versandbüro dann sofort erledigt wird. Wenn Ihr Manuskript z. B. zur Umbruchzeit eintrifft, kann es (auch zukünftig) 8-10 Tage liegen bleiben, so daß Sie mindestens solange vergeblich auf das Bestellte warten. Ein Teil der Leser macht dies schon seit geraumer Zeit in geradezu vorbildlicher Weise! Nachdem ein solches Schreiben wieder zum Versandbüro zurückgeht, kann es leicht passieren (trotz des Redaktionsvermerks „Zu-

rück“), daß es versehentlich abgehftet wird – besonders wenn es keine umfangreichen Manuskripte sind – und dann . . . „ham'r den Salat“!

Hoffen wir, daß wir durch die nunmehrige Regelung endlich wieder Ordnung in unsere Post bekommen, daß die lieben, guten und fleißigen Mitarbeiter nicht mehr durch zu lang ausbleibenden Rückbescheid verärgert werden und die „Anfrager“ – toi, toi, toi – nicht zu lange auf die heißersehnte Auskunft zu warten brauchen! Versuchen wir es auf jeden Fall mal auf diese Weise, die Praxis wird es dann ja an den Tag bringen, wo nunmehr – vielleicht! – der Wurm drin ist!

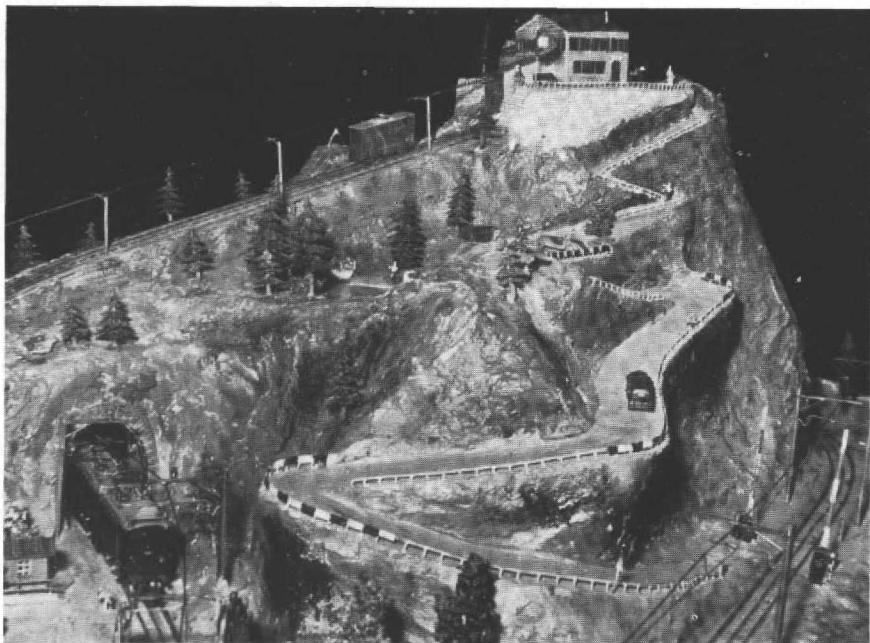
WeWaW

Um es nochmals klar herauszustellen:

1. Allgemeine Geschäftspost, Bestellungen, technische Manuskripte, Anlagenbeschreibungen und damit zusammenhängende Briefe, persönliche Kontaktpflege (ohne eine zeitliche Rückantwortverpflichtung) wie bisher mit Rückporto.
2. Anfragen allgemeiner und technischer Art:

- | | | |
|--|--------|-------------------------|
| a) Kurzanfragen nach Bezugsquellen, Adressen u. dgl. | 1.- DM | } frank. Briefumschl. + |
| b) Größere Anfragen allgemeiner Art | 3.- DM | |
| c) Technische Anfragen, Schaltungsprobleme u. dgl. | 5.- DM | |
| d) Größere technische Arbeiten nach vorheriger Vereinbarung. | | |

- Alle Post nach 2 a-d deutlich mit dem Vermerk „Auskunft“ markieren!
- Gebühren nur in Briefmarken (Überwachung des Eingangs und Weiterleitung zu umständlich).
- Etwaige überschüssige Gebühren werden (in Briefmarken) zurückerstattet!



Standseilbahn und Serpentinstraße

lassen erkennen, daß der Erbauer in einer bergigen Gegend beheimatet ist. Es ist Herr F. Oechslin aus Zürich, der beides schuf und von dessen reizen der Standseilbahn wir auf den folgenden Seiten eine ausführliche Anleitung bringen. (Abb. 1)

Meine Standseilbahn

von F. Oechslin, Zürich

Um es vorweg zu sagen: Meine Standseilbahn ist nun gut zwölf Jahre alt und war nur so nebensächlich auf einem Anlagenfoto zu sehen, das ich der MIBA einschickte. Aber während WeWaW auf die Anlagen- und sonstigen Fotos kaum einging, ritt er partout auf meiner Standseilbahn herum und zog mir peu-à-peu die Würmer aus der Nase. Ja, sogar neue Fotos und ein paar Skizzen mußte ich machen und nun bin ich gespannt, wenn das betreffende Heft erscheint, was WeWaW aus all' den Angaben zusammengebraut hat. Vermutlich macht er das mit anderen Mitarbeitern genauso, denn nur auf solche „bohrende“ Weise können wohl alle jene instruktiven Anleitungen zustandekommen, die mir in den langen, langen Jahren meiner MIBA-Zugehörigkeit so sehr von Nutzen waren. Vor 13 Jahren hatte ich überhaupt keine handwerklichen und elektrischen Kenntnisse, ja ich

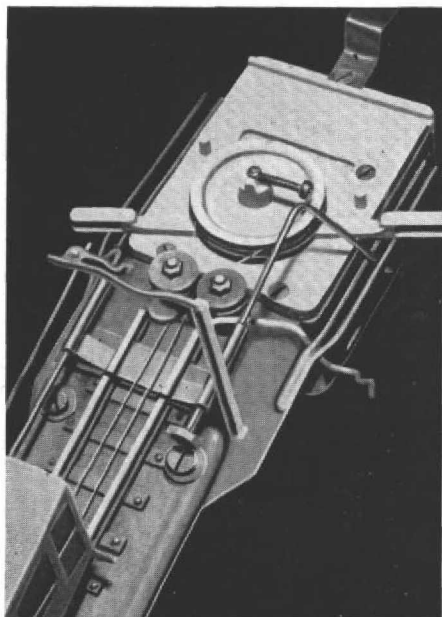


Abb. 3. Der etwas abgeänderte Antrieb des EHEIM-Materialaufzugs, der hier Verwendung fand (siehe auch Abb. 4).

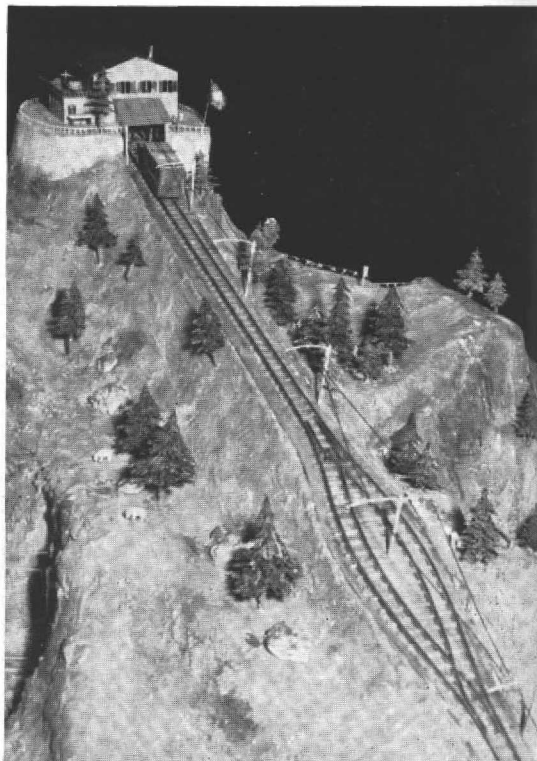
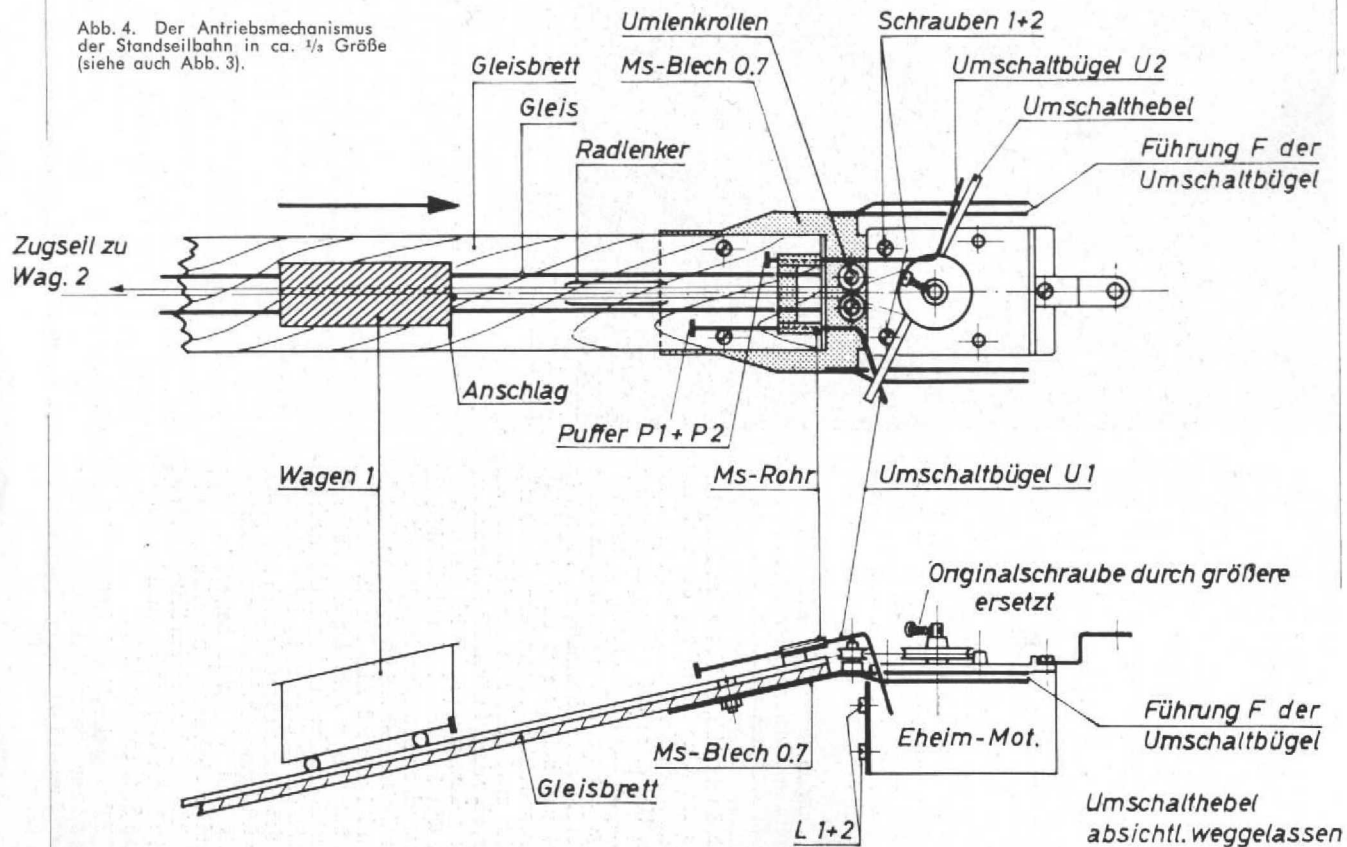


Abb. 2. Die Abt'sche Ausweiche nach Heft 11/XI bei der Standseilbahn des Verfassers.

wußte kaum, wie ein elektrischer LötKolben aussieht. Heute weiß ich nun wenigstens, daß er ordentlich heiß und man sich daran sogar die Finger verbrennen kann. Außerdem habe ich im Laufe der Zeit mitgekriegt, daß man mit einem Hammer auch auf andere Dinge schlagen kann als auf den eigenen Daumen und daß man Holz noch für andere Zwecke als zum Heizen verwenden kann . . .!

Leider fand ich vor gut zwölf Jahren in der MIBA noch keine Unterlagen über Standseilbahnen – damals galt ihre Sorge wichtigeren Problemen –, doch hatte ich das

Abb. 4. Der Antriebsmechanismus der Standseilbahn in ca. 1/3 Größe (siehe auch Abb. 3).



Glück, daß sich kaum 500 m von unserem Haus entfernt eine solche Bahn befindet und ich sie sehr genau studieren konnte.

Auf eine Beschreibung der Ausweiche sowie der Radsätze kann ich wohl verzichten, denn hierüber brachte die MIBA in Heft 11/XI eine ausführliche Anleitung. Nur soviel: Die Radsätze habe ich mir von einem Feinmechaniker drehen lassen (s. Abb. 5 S. 413 in Heft 11/XI).

Die Gleise meiner Standseilbahn sind auf 4-mm-Sperrholzbrettchen verlegt, diese mit wenigen Schrauben auf dem Gelände befestigt und daher jederzeit – für den Fall des Falles! – leicht zu demontieren. Die Spur beträgt 10 mm und ich würde heute natürlich TT-Schienenprofile statt der damals erhältlichen größeren Profile verwenden. Gefahren wird mit Zweischienen-Wechselstrom; die Oberleitung dient lediglich der Wagenbeleuchtung, die separat eingeschaltet werden kann.

Als Antrieb hatte ich anfänglich einen selbstgebauten Motor, später jedoch den von der EHEIM-Seilschwebebahn. Der gesamte Antrieb sitzt an dem vorerwähnten Gleisbrett (s. Abb. 3 und Abb. 4). Unter den Deckel des Motors schraubte ich mittels der vorhandenen Schrauben ein Messingblech von 0,7 mm Stärke. Um diese Befestigung noch stabiler zu gestalten, bog ich das Blech im Innern des Motorgehäuses zwischen den beiden Schrauben des Deckels rechtwinklig nach unten (ca. 2,5 cm) und befestigte es an der Gehäusevorderwand mit zwei 2-mm-Schrauben (vorher natürlich zwei Löcher in die Gehäusewand bohren, aber darauf wären Sie sicher auch von alleine gekommen, möchte ich fast meinen).

Um den Schalthebel des EHEIM-Motors automatisch zu betätigen, fertigte ich beidseitig des Gleises eine Art Prellbock an (mit den Puffern P I und P 2, Abb. 3 u. 4). Wenn Wagen I mit seinem Anschlag den Puffer P I (Vorderteil des Umschaltbügels U 1) nach hinten stößt, drückt dessen Bügel den Umschalthebel des Motors ebenfalls nach hinten – der Motor wird umgeschaltet. Wagen I fährt nun talwärts und Wagen II bergwärts. Wenn Wagen II in die Bergstation einfährt, geschieht das gleiche auf der anderen Seite mittels P 2, da bei diesem Wagen der Anschlag auf der anderen Seite angebracht ist.

Die Führung der Umschaltbügel U 1 und U 2 besteht aus einem Stück dicken Ms-Rohrs von ca. 17 mm Länge, das ca. 5 mm über SO

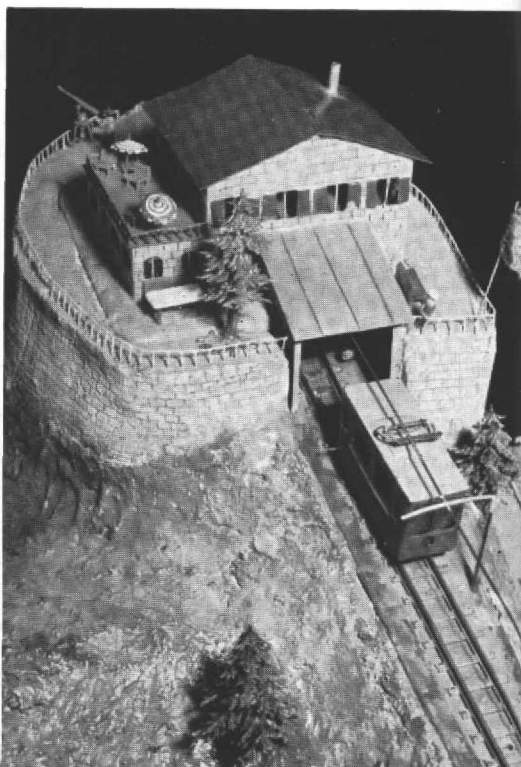


Abb. 5. Die schicke (abnehmbare) Bergstation, unter der der Antrieb verborgen liegt.

(Schienenoberkante) seitlich der Gleise befestigt ist. Die Bügel U 1 und U 2 sind aus 1,5-mm-Ms-Draht und müssen in den Führungsröhrchen leicht hin- und hergleiten. Die genaue Form ist empirisch herauszufinden. Die beiden Umschaltbügel dürfen am Umschalthebel des Motors nicht befestigt sein, sondern dürfen diesen nur stoßen. Um ein seitliches Kippen bzw. Schwenken der Bügel U 1 und U 2 zu verhindern, sind beidseitig des Motors, knapp unterhalb des Schalthebels, noch je zwei Führungen F angebracht (deutlich sichtbar auf Abb. 3).

Äußerst wichtig sind die Radlenker kurz vor den Puffern, da die Wagen während des Umschaltvorganges etwas auf die Seite gezogen werden und ohne diese Radlenker eine Entgleisungsgefahr bestehen würde!