

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

7 BAND XVIII
20. 5. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Wieder eine neue **FLEISCHMANN** Modellbahn-Schau

im Ausstellungs-Wagen des
MEC Nördlingen e.V., der ab
sofort viele deutsche Städte
besuchen wird.



bewährt
begehrt
aktuell

GEBR. FLEISCHMANN · 85 NÜRNBERG 5



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 7/XVIII

- | | |
|---|-----|
| 1. Bunte Seite: | |
| I. Zum heutigen Titelbild | |
| II. Karikatur „Die kleinen Leute“ | |
| III. Empfangsgebäude aus zwei Vollmer-Bausätzen | 335 |
| 2. Wo läuft der Speisewagen im Zug?
(Wagenstandsanzeiger) | 336 |
| 3. BW-Motiv auf Arnold-Messeschaustück | 338 |
| 4. Schwierigkeiten beim Einbau von Bürkle-Magneten | 339 |
| 5. Tanz um den Maibaum (Preiser-Messemotiv) | 339 |
| 6. BR 74 aus einem GEM-Gehäusebausatz | 340 |
| 7. Eisenbahnplakate – Spiegelbilder ihrer Zeit
(100 Jahre Eisenbahn-Reklame) | 344 |
| 8. Spaß an der Freud' (TT-Anlage H. Flohr,
Wetzlar) | 345 |
| 9. Gleisdreiecke und ihre Probleme | 347 |
| 10. Der Leser hat das Wort:
Kritische Betrachtungen zur Anlagen-Planung | 353 |
| 11. C4i-Eilzugwagen mit Doppeltüren der ehem.
DR (BZ) | 355 |
| 12. Bietschtalbrücke in N-Größe | 358 |
| 13. DB-Zeichen zum Ausschneiden | 358 |
| 14. Vollmer-Ringlokschuppen für 10°-Gleiswinkel | 359 |
| 15. Fotografierte Schaufenster für Gebäude-
modelle | 361 |
| 16. 6,5 x 3,5 m = 23 qm (H0-Anlage B. Rösch,
Nauborn) | 361 |
| 17. Bergbahnen in 0 und H0 | 364 |
| 18. Künstliche Dammbauten (II) | 365 |
| 19. Man müßte nochmal 20 sein ...
(Der Traum-Streckenplan) | 370 |
| 20. Lüsterklemmen-Schraubverbindungen | 370 |
| 21. Auf dem Bücherbord, in der Fensterneiche
(H0-Anlage H. Sommer, Berlin) | 371 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlerortgraben 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 8/XVIII ist spätestens am 18.6.66 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Zum heutigen Titelbild: ▶

Auf der Fahrt in den Sommer
erwischte der Fotograf diesen von einer V 200 gezogenen Zug auf der Schwarzwaldbahn zwischen Gutach und Hornberg. Interessant ist die aus einer Kombination von behauenen und unbehauenen Steinen errichtete Brücke. Links hat sich in den Steinfugen sogar eine Pflanze angesiedelt und zwischen den Schottersteinen spritzt das Grün hervor; sicher wird deshalb hier wohl auch bald einmal der Unkrautvertilgungszug auftauchen. – Telefonlinien verlaufen auf beiden Seiten dieser Strecke, wobei die rechte (mit den vielen Leitungen) wohl in die Regie der Post gehört, die linke dagegen bahnneigen sein dürfte. – Links neben dem Gleis spitzt vor der Brücke noch ein Kilometerstein aus dem Gras.

Foto: DB/Doh (Stuttgart).

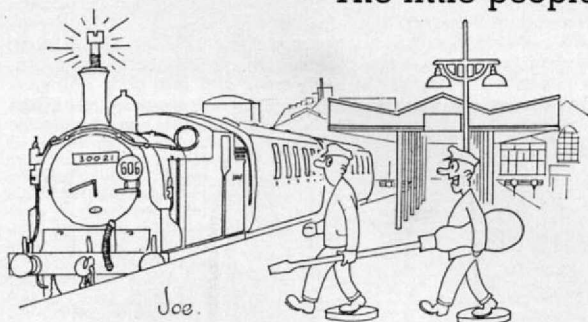


The little people = Die kleinen Leute:

„Dies ist eine der Gelegenheiten, wo eine übermaßstäbliche Hand doch besser wäre!“ (Aus der englischen Modellbahnzeitschrift „Railway Modeller“. Produktions- oder maßstabsbedingte Modellbahn-Ungereimtheiten werden auf solch witzige Weise aus der Sicht der kleinen Modellbahnfiguren glossiert oder gebrandmarkt).

Erst im August lieferbar

wird die Rokal-Bahnschranke sein, teilte uns die Firma Rokal mit, und nicht – wie im Messebericht infolge falscher Information berichtet – bereits jetzt zusammen mit den anderen Rokal-Neuheiten.



1+1=1

Zwei Bausätze des Vollmer-Bahnhofs „Kreuzeck“ – spiegelbildlich angeordnet – ergeben im Endeffekt ein einziges höchst imposantes Empfangsgebäude! Diesen Einfall verwirklichte WiWeWa (Willy Wessoly, Wallerfangen).



Sie fragen — wir antworten:

Wo läuft der Speisewagen im Zug?

An welcher Stelle wird bei einem normalen D-Zug der DB der Speisewagen eingestellt? Ich bin der Meinung, daß dies grundsätzlich hinter der Lok erfolgt, doch sind einige meiner Freunde anderer Ansicht. Es ist darob zu einer Wette gekommen — und ich möchte zu gern das als Preis ausgesetzte Speisewagenmodell einheimisen.

H. H. in B.

Die Antwort der Redaktion:

Leider, leider — diese Wette haben Sie verloren, Herr H. und zwar aufgrund Ihrer Einschränkung „grundsätzlich“! Wir haben nicht nur bei der Bundesbahn nachgefragt, sondern auch noch die Wagenstandsanzeiger verschiedener Bahnhöfe studiert (s. Abb. 1 bis 3) und dabei festgestellt, daß es für die Einstellung der Speisewagen keine Grundsatz-Regel gibt. Die Speisewagen (und auch die Schlafwagen) sind zumeist in Züge eingestellt, die neben dem Stammzug auch aus mehr oder weniger vielen Kurswagen bestehen bzw. nur aus letzteren. Je nach dem Kurswagenlauf können nun die Speisewagen und Schlafwagen entweder direkt hinter der Lok (der seltenere Fall) oder

in der Mitte des Zuges (am häufigsten) oder am Ende oder an sonst einer beliebigen Stelle des Zuges eingestellt werden. Wir haben schon Züge mit 2 Speisewagen — einer in der Mitte, der andere am Zugschluß — gesehen, aber in solchen Fällen handelt es sich bei dem letzten (unbesetzten) Wagen meist um eine Überführung ins Ausbesserungs- oder Überholwerk.

Man ist bei der DB zwar bestrebt, bei der Bildung des Stammzuges die über dessen ganzen Zuglauf mitgeführten Speisewagen in der Mitte einzustellen (die Schlafwagen dagegen am Anfang oder Ende, damit der Reisenden-Durchgang durch diese Wagen wegen der damit verbundenen Ruhestörung möglichst vermieden wird), aber das ist keine Zugbildungs-Vorschrift und darum nicht verbindlich. Sobald eben Kurswagen hinzukommen, ist diese gute Absicht meist nicht mehr voll und ganz realisierbar, denn Kurswagen werden aus betrieblichen Gründen stets am Schluß bzw. an der Spitze eines Zuges eingestellt.

Wagenstandanzeiger

N. N.		D. N.		L. N.		L. N.		L. N.		L. N.		L. N.		L. N.		L. N.		L. N.		L. N.	
Beiträge der Wagen																					
117	117																				
118	118																				
119	119																				
120	120																				
121	121																				
122	122																				
123	123																				
124	124																				
125	125																				
126	126																				
127	127																				
128	128																				
129	129																				
130	130																				
131	131																				
132	132																				
133	133																				
134	134																				
135	135																				
136	136																				
137	137																				
138	138																				
139	139																				
140	140																				
141	141																				
142	142																				
143	143																				
144	144																				
145	145																				
146	146																				
147	147																				
148	148																				
149	149																				
150	150																				
151	151																				
152	152																				
153	153																				
154	154																				
155	155																				
156	156																				
157	157																				
158	158																				
159	159																				
160	160																				
161	161																				
162	162																				
163	163																				
164	164																				
165	165																				
166	166																				
167	167																				
168	168																				
169	169																				
170	170																				
171	171																				
172	172																				
173	173																				
174	174																				
175	175																				
176	176																				
177	177																				
178	178																				
179	179																				
180	180																				
181	181																				
182	182																				
183	183																				
184	184																				
185	185																				
186	186																				
187	187																				
188	188																				
189	189																				
190	190																				
191	191																				
192	192																				
193	193																				
194	194																				
195	195																				
196	196																				
197	197																				
198	198																				
199	199																				
200	200																				



Abb. 3. Zwar nicht direkt vor unserer Haustür, aber immerhin auf dem Nürnberger Hauptbahnhof steht dieser nicht gerade sehr feudale Wagenstandsanzeiger, bei dem die Züge komplett auf Kartonstreifen aufgezeichnet sind und nicht durch einzelne Wagen- bzw. Lokschildchen wie in Abb. 1 und 2 zusammengestellt werden.

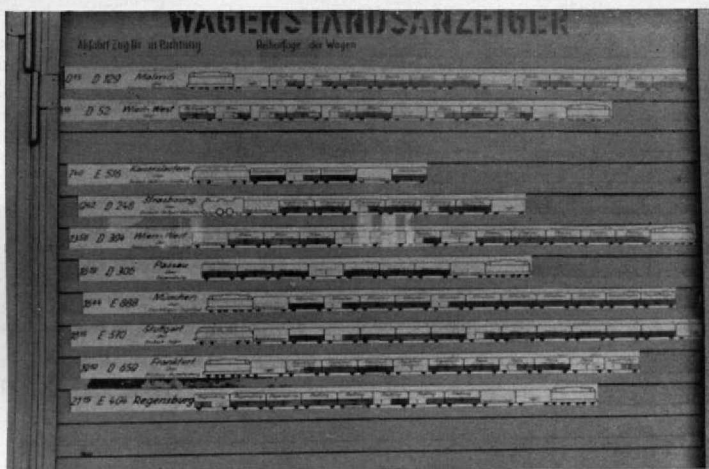


Abb. 1. Auf nahezu allen größeren Bahnhöfen sind derartige Wagenstandsanzeigertafeln aufgestellt, aus denen die Reisenden den Stand der Wagen allgemein oder der Kurswagen im besonderen entnehmen und sich dementsprechend auf dem Bahnhof postieren können. Und wir können uns nicht nur über den Stand der Speisewagen (hier von uns durch Kreuze hervorgehoben), sondern auch gleich noch über den Stand der Schlafwagen (liegendes L), Postwagen (Bogen mit Punkt) und Packwagen (Kästchen) orientieren. Die kleineren Kästchen deuten an, daß es sich um kombinierte Pack-Personenwagen handelt. Bemerkenswert ist, daß einige der Packwagen mitten im Zug eingestellt sind (was durch angehängte Kurswagen bedingt sein dürfte). Diesen Wagenstandsanzeiger entdeckten wir in Bielefeld.

Abb. 2. Wer einen größeren Bahnhof auf seiner Anlage hat, sollte nicht versäumen, ebenfalls solche Wagenstandsanzeiger aufzustellen (en miniature natürlich). Sie sind übrigens bei der DB nicht einheitlich, sondern weisen – wie die Abb. 1 bis 3 bereits erkennen lassen – auf jedem Bahnhof eine etwas andere Ausführung auf. Dieser hier – einer von den vielen des Stuttgarter Hbf's – besteht aus einer beleuchteten Glasvitrine, eingerahmt von eloxierten Metallrahmen. – Vorschlag für die Anfertigung im Kleinen: Fotografieren, maßstäblich verkleinern und ein entsprechendes Rahmengerüst anfertigen.

Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht?

Bevor man eine Modellbahn-Lok in die Hand nimmt, sollte man doch besser die Gebrauchsanleitung lesen! Dann wären wir nämlich schon früher darauf gekommen, daß man zum Umpolen der Arnold-E 10 (s. Heft 6/XVIII, S. 285) keinen Lötkolben benötigt, sondern nur die Drehgestelle zu vertauschen braucht – wie es eben in der Gebrauchsanleitung steht. Da eine solche „geniale“ Konstruktion aber nicht alltäglich ist und folglich auch nicht zu vermuten war, haben wir in dieser Richtung gar nicht erst probiert – und sind prompt um drei Ecken herum trotzdem zum Ziel gekommen. Ja, ja – manchmal sieht man tatsächlich den Wald vor lauter Bäumen nicht – jou werkli!



Vor 15 Jahren ist diese Anlage keineswegs entstanden, aber damals wäre mancher froh gewesen, wenn ihm eine solche Detailgestaltung in H0-Größe möglich gewesen wäre, wie sie hier auf einem Arnold-Messemotiv aus dem Jahre 1966 dargeboten wird.



Sie fragen — wir antworten:

Schwierigkeiten beim Einbau von Bürkle-Magneten

Aufgrund Ihres außerordentlich interessanten und sehr klaren Berichtes über die Umstellung von Wechselstromloks auf Gleichstrombetrieb mittels Bürkle-Magnet habe auch ich mich an die Arbeit gemacht, leider allerdings wohl gerade die in dieser Beziehung schwierigste Lok erwischt: die Krokodil-Lok von Märklin. Um den Bürkle-Magneten richtig einbauen zu können, mußte ich an verschiedenen Stellen des Chassis Material wegnehmen und auch an den Polschuhen des Permamagneten selbst die Rundung für den Anker nachfeilen, damit sich der Anker frei drehen konnte. Die Lok läuft nunmehr zwar im Gleichstrombetrieb, aber nicht ganz so ruckfrei wie vorher bei Wechselstrombetrieb, obwohl der Anker vollkommen frei läuft. Was kann man da tun, um einen gleichmäßigeren Lauf zu erzielen?

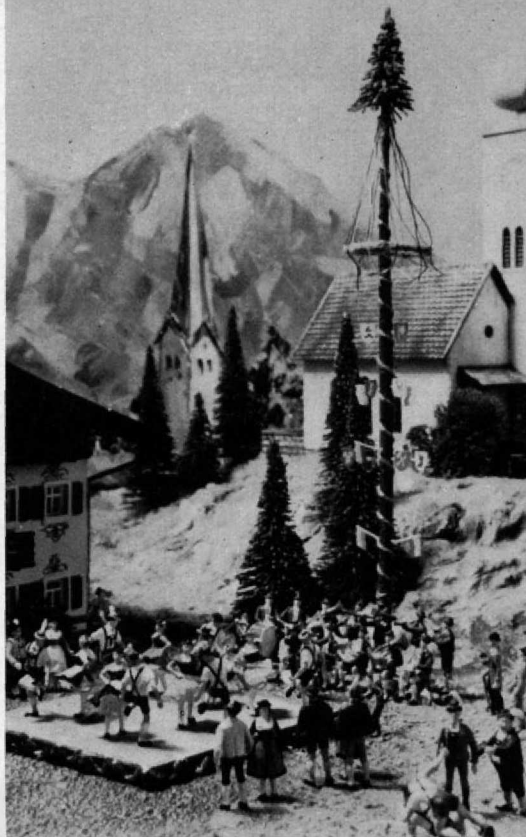
E. K. in L.

Die Antwort der Redaktion:

Wir haben uns in dieser Angelegenheit an die Firma Bürkle als Hersteller der Austausch-Permamagnete direkt gewandt und folgende Stellungnahme erhalten:

„Beim Einbau von Bürkle-Magneten kommt es mitunter vor, daß beim Zusammentreffen ungünstiger Toleranzen Rahmen oder Magnet-Polschuhe oder auch beide etwas nachgearbeitet werden müssen. Diese Arbeiten sind aber nicht so schwierig, als daß sie nicht mit einfachstem Werkzeug (Feile) von jedermann durchgeführt werden könnten. — Da der Wirkungsgrad eines Motors um so besser ist, je kräftiger das Magnetfeld ist, wird der Luftspalt zwischen Feldmagnet und Anker möglichst klein gehalten. Deshalb sind auch die Bürkle-Magnete so eng toleriert, daß ggf. die erwähnten kleinen Nacharbeiten in Kauf genommen werden müssen, um ein Maximum an Motorleistung zu erzielen.

Hinsichtlich der Laufeigenschaften ist gerade die Krokodil-Lok mit ihrem breiten Feldmagnet und dem dreiteiligen Anker ein großes Sorgenkind. Für dieses (zwangsläufig) starke Permanentmagnetfeld müßte man eigentlich einen steilgen Anker haben. Zusammen mit der Firma Schieck, Stuttgart, haben wir jedoch Versuche durchgeführt, um die Laufeigenschaften zu verbessern. Nach unseren Erfahrungen bringt ein Umwickeln des Ankers bereits eine wesentliche Verbesserung. Insbesondere geht die Stromaufnahme von bis zu 2 Ampere auf etwa 0,6—0,7 Ampere zurück und die Anfahr-eigenschaften werden besser. Anstelle der bisher 135 Windungen auf jedem Ankerhorn sind im gleichen Wicksinn 200 Windungen mit einer Drahtstärke von 0,15 mm aufzubringen. Wer das Umwickeln nicht selbst vornehmen



Der „Tanz um den Maibaum“

den die Messebesucher in diesem Jahr am Preiser-Stand bewundern konnten, ist förmlich eine Art Familien-Motiv: gemeinsam von den Herren Preiser Senior und Junior gestaltet. Der Senior zeichnete sowohl die Wappen des Maibaumes als auch die Verzierungen des Gasthofes, während der Junior-Chef den „Rest“ besorgte. Der Maibaum selbst ist ein natural-Fichtenstamm, der mit einer kleinen Preiser-Fichte gekrönt wurde (Gesamthöhe 19 cm). Der Kranz besteht aus verdrilltem Eisendraht und wurde mit grüner Wolle umwickelt. Er hängt an Bändern aus bunter Nähseide und hat einen Durchmesser von etwa 25 mm. Die spiralenförmig um den Stamm gewickelte Girlande besteht ebenfalls aus grünen Wollfäden, desgleichen die Girlande am Tanzpödest. Und belebt wurde das Ganze mit den neuen Preiser-Figuren (siehe auch Messebericht in Heft 5/XVIII, S. 229—231).

will, kann sich an die Firma Schieck, Stuttgart, Olgastraße 59 b wenden, die diese Arbeiten gern übernimmt. Entsprechendes gilt im übrigen auch für die Anker der Märklin-Loks 3010, 3017 und 3025.“

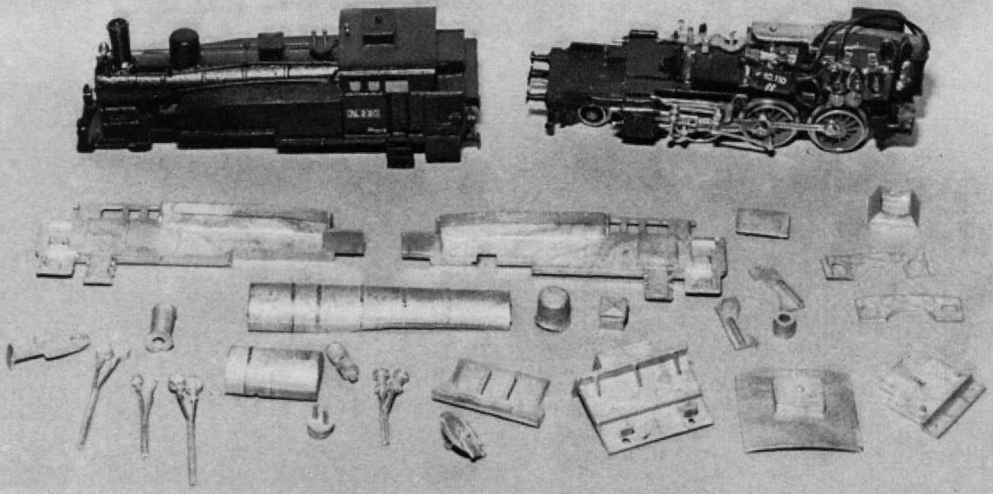


Abb. 1. Die Baukasten-74 und ihre Einzelteile. Hinten links ein fertig montiertes Gebäude, rechts daneben ein bereits präpariertes BR 24-Chassis. Im Vordergrund sämtliche Teile des Gehäusebausatzes (von denen einige durch besser detaillierte Teile von Heinzl ersetzt werden sollten; s. Abb. 4).

BR 74⁰⁻³ aus einem GEM-Gehäusebausatz der Fa. Vossler, Bonn und einem Märklin-BR 24-Fahrgestell.

Die Tenderlok der DB-Baureihe 740-3 — alias preußische T 11 — zählt mit zu den besonderen Lieblingswünschen der Modellbahner (s. a. Heft 2/XVIII, S. 53). Viele haben sich darum bereits ein Modell dieser Lok selbstgebaut, oftmals unter Verwendung des Fahrgestells der Märklin-BR 24. Letztere ist ebenfalls eine 1'C-Maschine; deren Chassis paßt recht gut für diesen Zweck, wenn auch die Radabmessungen und die Lage der Vorlaufachse nicht ganz dem Vorbild entsprechen. Aber man hat damit immerhin ein fertiges Fahrgestell mit einwandfrei funktionierendem Antrieb, der für viele trotz aller Bemühungen ein unüberwindliches Hindernis beim Selbstbau einer betriebsfähigen Lok darstellt. Mit einem solchen Chassis braucht man sich „nur“ noch ein passendes Gehäuse (das ja nicht funktionieren, sondern nur passen muß) zu bauen — und schon ist eine Lok fertig.

Dankenswerterweise wird nun — wie bereits in Heft 2 erwähnt — durch einen neuen Bausatz (englischer Fertigung), den die Fa. Vossler, Bonn, Dreieck 7, in Deutschland vertreibt, die Herstellung eines 74er-Gehäuses wesentlich vereinfacht. Dieser Bausatz (Abb. 1) enthält die Gußteile, aus denen das Gehäuse zusammengesetzt wird. Zweckmäßigerweise verwendet man dazu einen der bekannten Zweikomponenten-Metallkleber, wie z. B. Uhu-plus. Kontaktkleber (wie Pattex, Uhu-Kontakt o. ä.) sind nach unseren Erfahrungen in diesem

Fall nicht zu empfehlen, weil sie praktisch keine Lagekorrektur der Einzelteile erlauben, ohne die es im vorliegenden Fall nicht geht.

Das Löten der Teile ist gleichfalls nicht ratsam, weil das für die Gußteile verwendete Metall einen recht niedrigen Schmelzpunkt hat und beim Löten zu leicht davonfließen kann. Man versuche weiterhin nicht, alle Teile auf einmal zusammenzukleben; besser ist zweifellos, immer nur stufenweise vorzugehen. So klebt man z. B. zunächst einmal erst die Seitenwände mit der Rückwand zusammen und zwar so, daß der Kessel später mit leichter Spannung zwischen die Wasserkästen eingesetzt werden kann (Abb. 3).

Bei Zusammenbau kann man sich im großen und ganzen nach der dem Bausatz beigegebenen Anleitung richten. Wir empfehlen jedoch noch einige zusätzliche Änderungen (s. Abbildungen 2 u. 4), die dem Aussehen der fertigen Lok zum Vorteil gereichen. Wichtig ist auch, daß man alle Teile vor dem Zusammenkleben von allen Angußresten, Formgraten usw. befreit. Das kann man mit einer kleinen Feile und einem scharfen Bastelmesser tun. Das Metall, aus dem die Teile gegossen sind, ist nämlich verhältnismäßig weich und läßt sich leicht schneiden. Es ist andererseits aber auch äußerst bruchempfindlich, so daß es die Teile möglichst keiner allzustarken Belastung aussetzen darf.

Wenngleich beim Zusammenbau des Bau-