

121282 D

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

1948-1968  
20 Jahre MIBA



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

15 BAND XX  
22. 11. 1968

J 21 28 2 D  
Preis 2.20 DM

WIR  
bieten Ihnen  
weit mehr  
als Sie erwarten!



**FLEISCHMANN**  
weil sich's dauernd bewährt!

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 15/XX

1. Bunte Seite (Bezugsgebühren 1969, Harzquer- und Brockenbahn; Im Fachgeschäft)	783	12. Bergromantik eigener Façon (H0-Anlage Schäfer)	802
2. „Show-Express 68“	784	13. Aufgeständerte Bahnstrecken im Großen und im Kleinen	804
3. Free lance-ETA 150	784	14. Hilfszug-Gerätewagen mit Mannschaftsraum – BZ in H0 und N	808
4. Der große MIBA-Kalender 1969	785	15. 6 m <sup>2</sup> im Keller (H0-Anlage H. Schmidt)	813
5. Schutzhaltssignale Sh 2	786	16. Die „78“ in N	815
6. 90 t-Kran der DB in N	789	17. Nebenbahn mit Endstation und Kehrschleife (Streckenplan)	815
7. Leitlack	789	18. Trix-T 3 auf Märklin-Gleis	816
8. In Schwaikheim tut sich einiges! (H0-Anlage Nawrocki)	790	19. 35 t-Portalkran zur Container-Verladung	817
9. Vorbildgerechtes Bremsen und Anfahren – motorisch geregelt	796	20. Das Rätsel von Trippshausen	823
10. Gleichstrom-Fahrpulte mit stufenlos einblendbarem Rangiergang	798	21. Div. Anlagenmotive	785, 796
11. Trix-Fahrpult mit Rangiergang	800		

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

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

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

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

► **Heft 16/XX soll spätestens 21.12.68 im Fachgeschäft sein!** ◀

## Im Fachgeschäft eingetroffen . . .

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechung hin)

ARNOLD: BR 01 Nr. 0221, Nr. 448 Lorenkippenwagen (beide Heft 4/XX)

HERKAT: Rückmelde-Relais (f. Weichen-Signal od. Fahrstrom (Heft 4/XX))

ROWA: V 160 und Containertragwagen (Heft 13/XX)

VOLLMER: N-Oberleitung neue Querverspannung (Heft 5/XX)

Stichtag: 15. 11. 68

(Besieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

13 = 16! Ab Band XXI (1969):

## 13 MIBA-Hefte (statt 16) jedoch verstärkten Umfangs!

Fast 20 Jahre lang haben wir im Jahr 16 Hefte herausgebracht. Das waren im Durchschnitt (wenigstens die kalte Jahreszeit über) alle 3 Wochen ein Heft. Und jeweils 3 Wochen lang eine Terminjagd nach der anderen, 18 Jahre lang. Das kostete Kraft und Nerven bei allen Beteiligten — im Büro, in der Klscheeanstalt und nicht zuletzt in der Redaktion! Und eines Tages ist dieses Tempo und das Arbeitspensum einfach nicht mehr zu schaffen, zumal wenn Auflage, Umfang und Geschäftsbetrieb immer mehr wachsen (vom fehlenden Personal ganz zu schweigen).

Und so haben wir uns entschlossen, ab Januar 1969 nur mehr jeden Monat 1 Heft herauszugeben, den Messebericht jedoch traditionsgemäß weiterhin in zwei Hälften; das macht zusammen 13 Hefte. Die



Zum Titelbild *Romantik der Dampfraktion*  
— aber wie lange noch? Güterzug mit der Lokreihe 52 auf der Wiener Verbindungsbahn bei Schrankenposten 4 nächst St. Veit an der Wien. Die Tage der Dampfloks sind auch hier schon gezählt — leider!  
(Foto: Ing. O. Schneider, Wien)

einzelnen Hefte werden dicker sein, da der Inhalt der bisherigen 16 Hefte auf diese 13 verteilt wird. Dadurch erhöht sich allerdings der Bezugspreis: auf 2.60 DM pro Heft inkl. allem (Mehrwertsteuer, Porto und Versandkosten), wobei Sie im Jahr sogar noch eine Kleinigkeit sparen. Auf diese Weise kommt keiner zu kurz — und wir (Redaktion, Versandbüro und Klscheeanstalt) gewinnen jedesmal 1 wertvolle Woche (und dadurch vielleicht auch endlich Zeit für diverse Neuerscheinungen, die schon seit langem in der Schublade liegen)!

Wir bitten um Ihr Verständnis für diese schon seit langem fällige Umstellung und hoffen, daß Ihnen die Zeit zwischen zwei Heften nicht zu lange vorkommt!  
In diesem Sinne  
WeWaW

## Von der Harzquer- und Brockenbahn

stammte das Vorbild für das N-Modell des Herrn M. R. Lünenschloß in Heft 11/XX und nicht, wie wir auf Grund der Schornsteinform vermuteten, von der königl. bay. Staatsbahn. Wir konnten uns aber wegen der Zeitknappheit und des bevorstehenden Urlaubs nicht mehr vergewissern. Durch einige aufmerksame Leser wurden wir jetzt darauf hingewiesen, daß wir daneben getippt hatten. Diese C' C h4v Mallet-Tenderlok wurde übrigens 1910 von Orenstein und Koppel gebaut, und zwar für Meterspur. Sie war mit 54 t eine der stärksten deutschen Schmalspurtenderloks. Sie soll, mit einem zweiten Exemplar, 1921 nach Bolivien verkauft worden sein.

## Bottwartalbahn

In diesem Zusammenhang gleich noch eine Berichtigung. In Heft 10/XX berichteten wir über eine kleine Schmalspurbahn, die als Andenken an die Bottwartalbahn zwischen Marbach und Heilbronn gebaut wurde. Die Bahn hat natürlich eine Spurweite von 750 mm und nicht, wie wir schrieben, von 1000 mm. Zeuke läßt nämlich fälschlicherweise seine Lok 99 694 auf Meterspur laufen. Daher die Verwechslung.



„Dann war man zu der Einsicht gekommen, daß der Schiffsverkehr auf die Dauer doch billiger ist . . .!“

Die heutigen  
Beilagen



1. Prospekt der Fa. Kibri Kindler & Briel Böblingen
2. Zahlkarte der FdE Hamburg (mit Ausnahme des Auslands)



Abb. 1. Der „Show-Expreß 68“ startbereit in München Hbf. Die 103 004 (E 03) führte den Zug auf der ganzen Rundfahrt. In Heft 1/XX S. 4 konnten Sie schon die Lok mit den zwei verschiedenen Stromabnehmern bewundern; sie läuft heute noch so.

Hinter der Lok ein D 4üm, schön bunt dekoriert mit Plakaten vom Pschorr-Bräu. Ob der zweite (Packwagen) voll „Peer 100“ war, entzieht sich leider unserer Kenntnis. In dem darauffolgenden D 4üm waren jedenfalls die neuesten Ford-Modelle zu besichtigen.

Die folgenden D-Zugwagen waren der Musik vorbehalten, teils um Geräte vorzuführen, teils als Jagdrevier für Autogrammjäger und sonstige Fans.

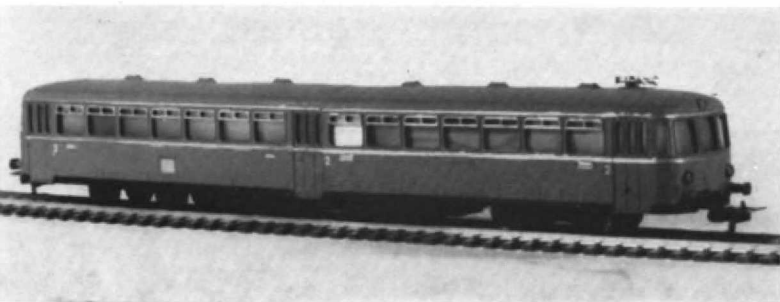
## Die große Ausrede für einen farbfreudigen Spezial-D-Zug

## „Show-Express 68“

Reisen mit der Bahn wird modern, so sagte sich jedenfalls ein Manager, verpflichtete einige Sänger und Musiker und ging damit auf Tournee. Aber auf moderne Art, mit der Bundesbahn, wozu er einen Spezialzug zusammenstellte mit je einem Speise-, Tanz- und Salonwagen, dazu noch vier Schlafwagen, damit die Künstler nicht immer erst Hotelzimmer suchen mußten. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß drei Gepäckwagen als rollendes Büro, Maschinenraum und Requisitenkammer dienten. Werbung ist das halbe Geschäft, weswegen sich gleich noch einige Firmen an diesem „Show-Expreß 68“ beteiligten. Dazu mußten einige Packwagen und D 4üm als rollendes Ausstellungslokal erhalten. Der Zug traf jeweils morgens gegen 9 Uhr im Zielort ein, wo dieser dann besichtigt werden konnte. Es wurde gewonnen für das Münchner Pschorr-Bräu, die Peer 100, für MM-Sekt und nicht zuletzt für neue Wagen der Ford-Kollektion. Natürlich gab

es auch, wie könnte es anders sein, musikalische Berieselung. In einem Waggon war überdies ein Tonstudio eingerichtet, womit man auf Talentsuche ging.

Was uns als Modellbahner an diesem „Show-Expreß 68“ interessiert, ist natürlich nur die Anhäufung von diversen Wagen in einer Zugeinheit und dazu noch die buntplakatierten und bemalten Waggons. Sollten Sie auf einer kleinen Anlage keinen Platz für den fahrenden Einsatz von D-Zugwagen haben, machen Sie einfach I h r e n eigenen „Show-Expreß“, Sie haben jetzt ja einen vorbildlichen Vorwand. Der Zug wurde nämlich auch im Großen stets auf dem Bahnhof getrennt abgestellt. Und wenn der Platz noch nicht mal hierzu reichen sollte, Sie aber dennoch so einen schönen bunten Wagen haben möchten, stellen Sie ihn auf's Abstellgleis und sagen dem „Kollegen“, es sei ein Heißbläuer ...!



### Ein Freelance-ETA 150

aus zwei Fleischmann-Schienenbussen, mit geänderter Stirnpartie (zu Fenstern an der Seite fehlte dem Erbauer, Herrn J. Wilde, Heidelberg, der Mut).

# Sofort lieferbar!

# Der große MIBA-Kalender 1969



Modellbahn '69

Ein Kalender aus dem  
Verlag Einar Hahn, Würzburg  
Aufnahmen:  
Rainer Mehl / Einar Hahn  
Aßen/Vertrieb:  
MIBA-Verlag, Nürnberg

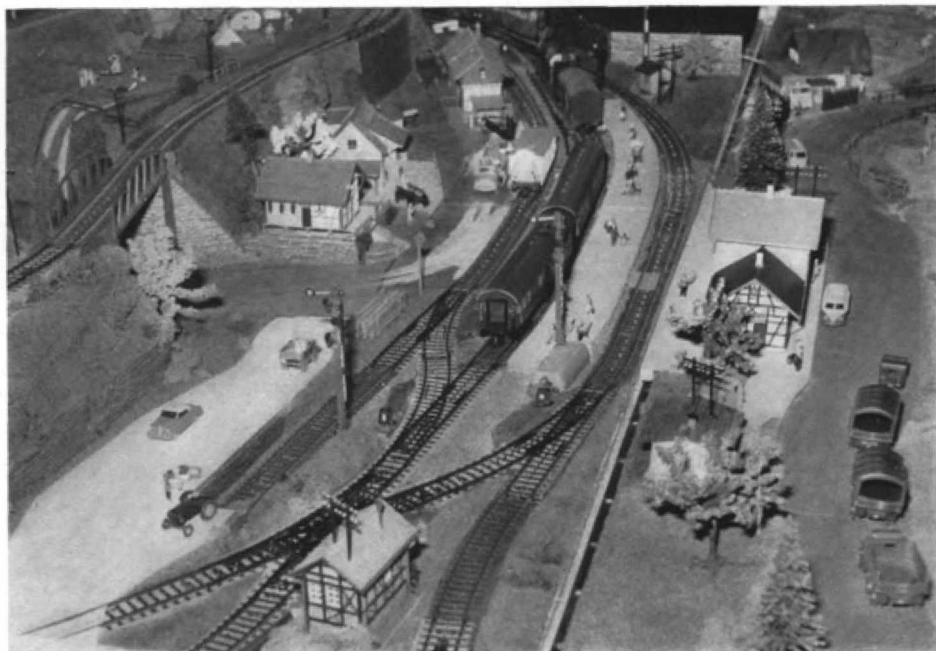
— ein willkommenes Weihnachtsgeschenk für jeden Modellbahner!

13 ausgesuchte Großbilder im Format 43 x 23 cm auf Kunstdruck von ausgezeichneten Modellbahnanlagen — Namen wie Wientgen, Hirsch, Hallmann, Schmid, van der Hoeven, Nürnberger Verkehrsmuseum besagen mehr als genug! — bieten eine Fülle von Anregungen für die eigene Anlage! Sie sind speziell für diesen Zweck von zwei versierten Fotografen jeweils an Ort und Stelle aufgenommen worden.

**Kein Modellbahner ohne den MIBA-Modellbahn-Kalender 1969!**

Preis 9,80 DM  
(incl. 11% MWSt.) + —,70 DM Spezialverpackung bei Einzelversand

MIBA-Verlag Nürnberg



**Eine Lücke** im Bildbericht „Eine Lücke im Lücke-Plan“ (Heft 7/68) soll dieses Bild vom Bf. Talhausen füllen. Der im genannten Heft wiedergegebene, verhältnismäßig einfache Streckenplan (2,20 x 1,50 m) ist in der Tat gut ausgeklügelt. Planer und Erbauer: H. Hensen, Hamburg.





Abb. 1. Schutzhalt-Signal Sh 2 zum Schutz eines abgestellten Bauzuges, der auch im Kleinen solcherart gesichert werden sollte — abgesehen davon, daß die weißumrandete rote Tafel bei einer Farbaufnahme als „roter Farbklecks“ willkommen sein dürfte.  
(Foto: Ertmer, Paderborn)

Rot/weiß macht sich immer gut!

## Schutzhalt-Signale Sh 2

Unentbehrlich im Großen, im Kleinen jedoch mehr Dekoration sind die sog. Schutzhalt-Signale, jene rechteckigen roten Tafeln mit weißem Rand, die wohl ein jeder Modellbahner vom Hörensagen kennt und die seit der letzten Messe von der Firma Brawa im Rahmen ihres Signaltafel-Sortiments geliefert werden. Man kann sich solches Signalschild jedoch mit einem Stück Karton oder Blech und einem Stückchen Draht (als Mast) leicht selbst anfertigen. Die Ausmaße sind in H0 etwa 8 x 4 mm.

Schön und gut, werden Sie sagen, aber wie und wo werden diese Signale denn überhaupt aufgestellt? Nun, die Deutsche Bundesbahn verwendet die Schutzhalt-Signale (Sh 2)

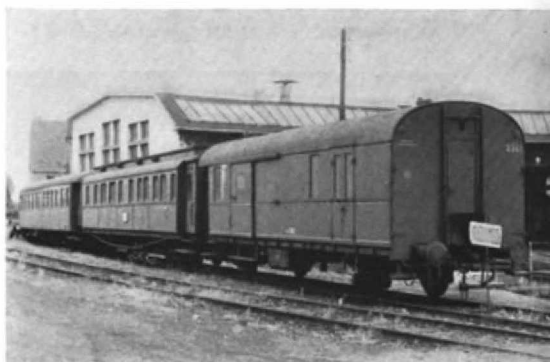


Abb. 2. Drei im Bw Lippstadt (WLE) durch Sh 2-Signal gedeckte Wagen (die zusammen mit einer V 100 einen Triebwagen-Ersatzzug bilden).  
(Fotos Abb. 2 und 3: Zeug, Trier)

Abb. 3. Ein provisorischer Prellbock im Bf. Neumünster, der mit einem Schutzhalt-Signal gekennzeichnet ist, das offenbar auch nach hinten eine rote Fläche zeigt oder verkehrt 'rum eingesteckt worden ist.



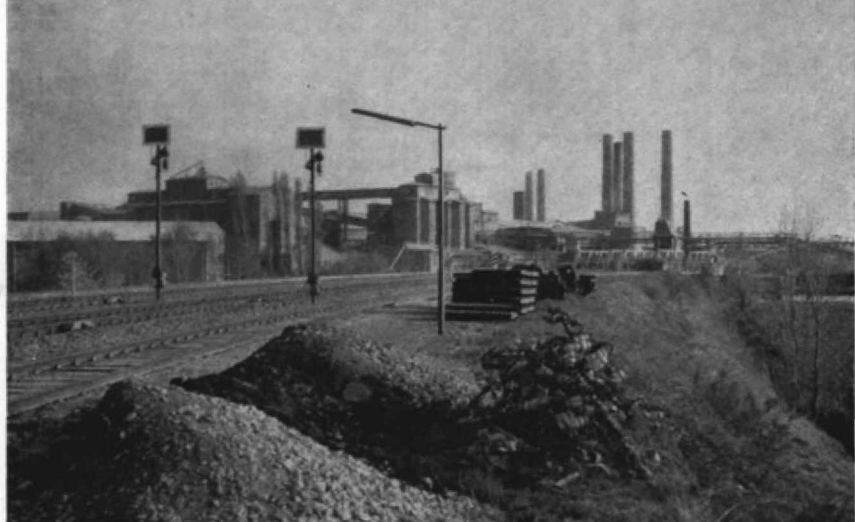


Abb. 4 und 5. Zwei ortsfeste Deckungssignale mit kippbaren Scheiben und Nachtzeichen vor (und natürlich auch hinter) einer Drehbrücke über die Stör. Die Magnetkästen neben den Schienen lassen auf eine Indus-  
Sicherung schließen.  
(Fotos: H. Wiener, Brunsbüttelkoog)

- als Wärterhaltscheibe,
- als Abschlußsignal eines Einfahr-  
Stumpfgleises,
- als Brückendeckungssignal und
- als Wasserkransignal.

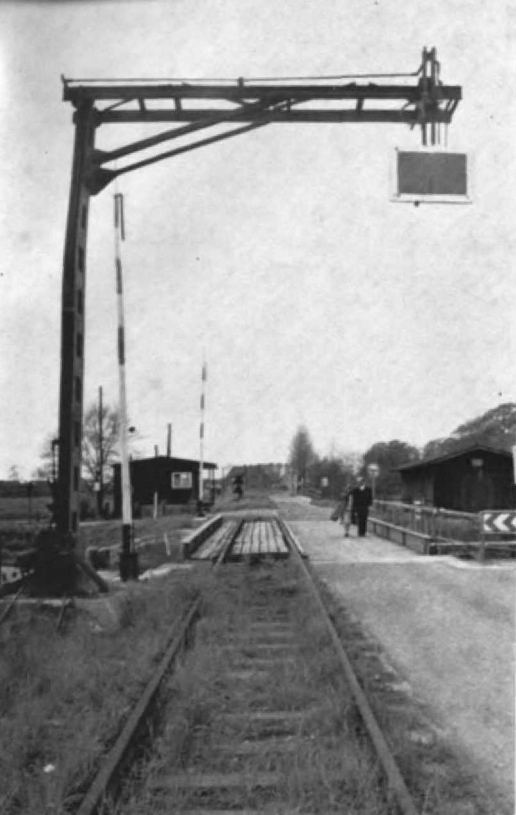
Wenden wir uns zunächst der Wärterhalt-  
scheibe zu, die Sie in Abb. 1 u. 2 sehen können.  
Sie ist nicht ortsfest und wird unmittelbar  
rechts neben dem Gleis oder, wo dies nicht  
möglich ist, direkt im Gleis aufgestellt. Meist  
wird mit ihr eine Gleisstelle gekennzeichnet,  
die vorübergehend nicht befahren werden darf  
oder sie zeigt eine Stelle an, bei der ausnahms-  
weise gehalten werden soll. Steht die Halt-  
scheibe auf freier Strecke, so muß sie minde-  
stens in einem Sicherheitsabstand von 50 m  
vor der zu schützenden Stelle aufgestellt wer-  
den. Einen Verwendungszweck für diese  
Scheibe finden wir auch in Heft 10/68 auf Seite  
480. Dort sichert die Deckungsscheibe eine  
Straße, über die ein Anschlußgleis zu einem  
Lagerhaus führt.

Eine andere Anwendung findet das Schutz-  
halt-Signal als Abschlußsignal eines Stumpf-  
gleises (Abb. 3). Es befindet sich dann rechts  
auf der Pufferbohle des Prellbocks (sofern  
einer vorhanden ist). Bei Nacht brennt über  
dem Schild eine rote Lampe, die aber bei aus-  
reichender Außenbeleuchtung oder bei ein-  
fachen Verhältnissen auch entfallen kann.

Schon etwas seltener zu sehen sind Brücken-  
deckungs-Signale (Abb. 4 u. 5). Man findet sie  
an beweglichen Brücken, also an Hub-, Dreh-  
und Klappbrücken, wie sie im Küstengebiet und  
in Häfen meist anzutreffen sind. Die Scheibe  
des Brückendeckungs-Signals ist — ähnlich wie  
bei einem Formvorsignal — beweglich (kipp-  
bar). Bei Nacht leuchtet am Mast eine rote  
Lampe auf, die von hinten als matt-weißes







Licht erkennbar ist. Wird der Haltauftrag aufgehoben, so wird die Scheibe in die waagrechte Stellung umgeklappt und bei Dunkelheit die rote Lampe durch eine Blende abgeschirmt. Das Brückendeckungs-Signal gibt es übrigens auch als Lichtsignal. Es ähnelt etwas dem Haupt-Sperrsignal, nur, daß die grüne und gelbe Lampe fehlen.

Das letzte im Bunde, das Wasserkransignal, dürfte wohl den meisten bekannt sein. Seine Form weicht etwas von der der übrigen Schutzsignale ab. Es ist ein Lampenkasten, der auf zwei Seiten rote und auf den zwei anderen weiße Scheiben hat.

In der Regel ist das Signal an bzw. über dem Ausleger des Wasserkrans angebracht und ist bei Querstellung zum Gleis in beiden Richtungen zu sehen. Steht der Ausleger parallel zum Gleis, so zeigt die Signallaterne nach beiden Seiten hin weißes Licht.

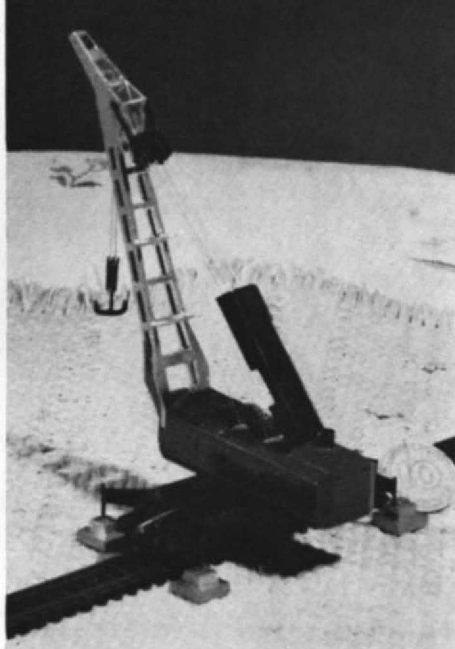
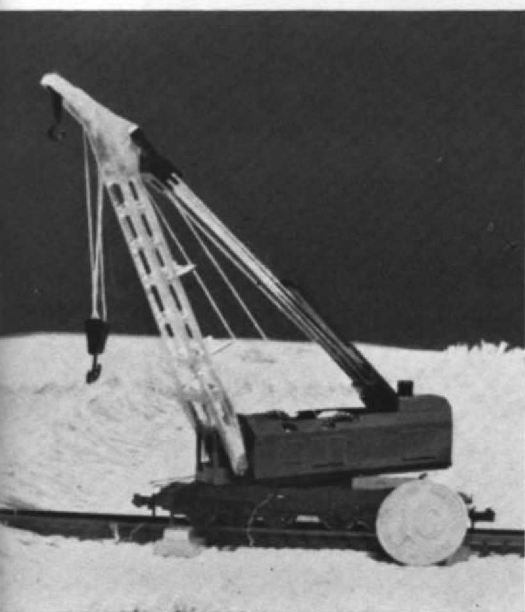
Abb. 6. Drehbares Schutzsignal vor einer Drehbrücke in Wilhelmshaven (wenigstens stand es 1964 noch da). Die Schranken sperren Straße und Schiene quer zur Fahrrichtung ab, wenn die Brücke (Ems-Jade-Kanal) geöffnet ist — ein wundervolles Motiv (samt Drehbrücke) für eine Nebenbahnstrecke! (Foto: Zeug, Trier)

Abb. 7. Diese Gegend kommt Ihnen bekannt vor? — Sehr richtig! Heft 13 — Bf. Hiefrau — Schranken-antriebs-Nische! Heute kommt es jedoch in erster Linie auf die Deckungsscheibe Sh 2 (rechts) an, die das zum Verschiebebahnhof führende Gleis auf Grund der Tunnelarbeiten sperrt (daneben das bewußte in den Tunnel führende Abstellgleis). Im übrigen beachte man die wirklich gewaltigen Schutzmauern zum Abfangen des Bergdrucks! (Foto: OSTRÄ)



Ein kleines Meisterwerk — funktionsfähiger

## 90t-Kran der DB in—N!



Kaum zu glauben: dieser winzige Kran im Maßstab 1 : 160 — eine Erstlingsarbeit der Herrn Kurt Hesse aus Wuppertal-Vohwinkel — ist voll funktionsfähig und zusammenlegbar. Der Ausleger ist aus 10 x 20 x 10-Alu-Profil ausgebohrt und gefeilt, Kranhaus und Unterbau aus Ms-Blech, die Drehgestelle stammen von Minitrix. Wer hätte je gedacht, daß in N solche Arbeiten möglich sind (und daß in diesem Maßstab überhaupt gebaut wird)!

Sie fragen — wir antworten:

## Gibt es elektrisch leitenden Lack?

... Hiermit bitte ich um Mitteilung, ob es einen Klebstoff oder evtl. als Kitt geeigneten Lack gibt, der elektrisch leitend ist, und zwar mit geringem Stromverlust auch bei niedrigen Spannungen (5–10 V)? ...

Dietmar H., Trier

Unsere Antwort:

Nun, es gibt tatsächlich so etwas, und zwar einen sog. Leitlack mit der Bezeichnung „Argentol“, erhältlich bei der Fa. Radio-Arlt, 7 Stuttgart, Rotebühlstraße 93.

„Argentol“ ist ein edelmetallhaltiger, schnell trocknender Lack, mit einem auffallend geringen Streckenwiderstand von nur 0,02  $\Omega$ /cm bei 1 mm Leitungsbreite. Selbst bei nur einmaligem Auftrag, was einen hauchdünnen Lackfilm ergibt, kann man Stromstärken bis zu 120 mA/2 mm Strichbreite (etwa ein normaler Pinselstrich) „verarbeiten“. Ursprünglich ist dieser Leitlack wohl für die Herstellung „gedruckter“ Schaltungen oder für deren Reparatur entwickelt worden; seine Anwendung bleibt jedoch nicht nur auf dieses Gebiet beschränkt. Für den Modellbahner bietet er, besonders bei verzwickten Bauvorhaben, oft die einzige Mög-

lichkeit, zwei Teile elektrisch leitend zu verbinden. Ein praktisches Beispiel für eine solche Anwendung war letzten Endes der Grund für die Anfrage des Herrn H., der bei seiner Egger-Schmalspurbahn eine Beleuchtung in die Wagen einbauen wollte. Da bei den Egger-Radsätzen jedoch beide Räder von den Achsen isoliert sind, und löten wegen der Verformung der Isolation nicht ratsam ist, dürfte der „Argentol“-Lack in diesem Falle wohl gute Ergebnisse zeitigen.

Ein Anbringen von kleinen Radschleifern hängt zu sehr vom richtig dosierten Federdruck ab, und hat in jedem Fall einen merkbareren Fahrwiderstand zur Folge, der sich insbesondere bei den Egger-Triebfahrzeugen störend auswirkt.

Natürlich beschränkt sich die Verwendung von „Argentol“, wie schon oben erwähnt, nicht nur auf die Reparatur oder den Umbau von Geräten, sondern vielleicht hauptsächlich auf deren Neubau. Alles in allem dürfte „Argentol“ ein Leitlack mit „unbegrenzten“ Möglichkeiten sein.

D. Red.