

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
JULI 1969

7



2363

«piccolo»

das präg' Dir ein,
ist die

FLEISCHMANN -Bahn
in klein!



2457

2467 H

mit 2 beweglichen Schiebetüren!



2470

2470S



LESEN SIE MEHR DARÜBER IM **Fleischmann KURIER** (erscheint vierteljährlich)

FLEISCHMANN

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 7/XXI

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. Jahrestreffen des Dampfbahn-Club Deutschland, MIBA-Betriebsferien, Titelbild | 451 | 15. Die MIBA-Dieseltankstelle in N-Größe | 481 |
| 2. Bahnhof St. Goarshausen | 452 | 16. Österreichische Schmalspurbahnen – im Großen und im Kleinen | 482 |
| 3. Buchbesprechung: Konstruktives Kleben | 452 | 17. 75 Jahre Murtalbahn | 485 |
| 4. Die DGRY im Land Utopia (H0-Anlage Heckmann) | 453 | 18. Zum Signalauslegerbild in Heft 4/69 | 486 |
| 5. Betonschwellengleis | 455 | 19. Die neuen Bezeichnungen der vierachsigen DB-Reisezugwagen | 487 |
| 6. Das Hornby-Acho-Blocksystem | 457 | 20. Ellok-New Look ... (Zuschriften) | 489 |
| 7. Noch 'ne Rückmeldung für Märklin-Weichen | 460 | 21. Foto-Motive (H0-Anlage Wolf) | 490 |
| 8. Von „Neustadt“ über „Melsungen“ ... (H0-Anlage Köhler) m. Str. Pl. | 461 | 22. Die KKB (N-Anlage Kraus) | 491 |
| 9. Nomogramme für elektrotechnische Berechnungen | 466 | 23. So baute ich „Bf. Kaltbrunn“ nach | 492 |
| 10. Fachgerechter Miniatur-Tunnelbau | 469 | 24. Der Schloßberg-Tunnel | 494 |
| 11. Am Küchentisch entstanden: BR 94 in H0 | 470 | 25. Vorbild und Modell (Litt F alias Reihe E der Dän. Staatsb.) | 495 |
| 12. Kleinbekohlungsanlagen (im besonderen für Glaskasten-Lok) | 471 | 26. Tips für eine Führerhausverglasung | 496 |
| 13. ET 87 – BZ und BP | 476 | 27. Birchenwechsel bei angeleiteten Häusern + TT-Anlage Jäger | 497 |
| 14. Der Minidemonstrationszug (H0-Anlage Gläser) | 480 | 28. ... bei aufsteckbaren Modellgebäuden | 498 |

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
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

► Heft 8/69 ist ca. Mitte August 1969 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Die 3 1/2 Zoll-Dampfbahn in Baierbach am Simssee, am Regler der Deutschamerikaner Paul Reithmeier, der die weltweite 89 mm-Standardspur auch in Deutschland publik machte (s. Heft 12/1964).

Jahrestreffen des Dampfbahn-Club Deutschland vom 12. - 14. 9. 1969

Im Herbst letzten Jahres trafen sich die Freunde der dampfbetriebenen Gartenbahn in der Nähe von Rosenheim (Oberbayern). Der Andrang zu der dort aufgebauten Gleisanlage war groß. Jeder wollte einmal selbst Lokführer auf einer der kohlebefeueten Lokomotiv-Modelle sein. Die große Zahl der Interessenten führte zur Gründung der obengenannten Vereinigung, die nun auch für dieses Jahr zu einem „Dampf-Festival“ einladen kann.

Aus dem ganzen Bundesgebiet werden Freunde mit ihren Lokomotiven, Fahrzeugen und dampfbetrie-

nen stationären Maschinen erscheinen. Bauteile, Zubehör und Gebrauchtlöks werden angeboten, für alle Besucher besteht Mitfahrmöglichkeit auf der immer mehr beliebten kleinen Spur (siehe Bild).

Das Treffen findet vom 12. bis 14. September 1969 in Baierbach am Simssee, Oberbayern, statt.

Ausführliche Tagungsunterlagen können gegen einen Unkostenanteil von DM -.70 in Briefmarken angefordert werden bei der

Geschäftsstelle des Dampfbahn-Club Deutschland
725 Leonberg-Gartenstadt, Hölderlinstr. 2.

Titelbild: 75 Jahre Murtalbahn (Festwoche vom 19.—27. 7. 69, s. S. 485)

Die Lok U 43 der österreichischen Murtal-Schmalspurbahn — das Vorbild für eines der Liliput-Schmalspurbahn-Lokmodelle — in Mauterdorf (Foto: H. Fritz, Salzburg). Siehe in diesem Zusammenhang den Schmalspurbahn-Bericht auf den Seiten 482—486.

Im Fachgeschäft eingetroffen ...

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

- FALLER:** Bausätze für N-Spur (Häuser, Brücken und Auffahrten) 2154, 2243, 2257, 2258, 2259, 2260, 2500, 2501 und 2505 (Heft 3a/1969)
- LGB:** Feuriger Elias (Heft 3b/1969)
- MINITRIX:** Formsignal 6754 (1967), Weiche 4942 (1968), Engl. Lok 2940, D-Zugwagen 3005 und 3006, E 110 (E 10) Schnellzug-Lok in Blau 2936, AE 6/6 der SBB 2936, Amerik. C-Lok (1968). (Heft 3b/1969)

Stichtag: 26. 6. 1969

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)





Vergangene Kleinbahn-Romantik:

Bahnhof St. Goarshausen

In Heft 4/69 brachte die MIBA recht interessante Bild Darstellungen über die ehemalige Nassauische Kleinbahn. Ich bin im Besitz einer Originalaufnahme des Kleinbahnhofs St. Goarshausen aus dem Jahre 1902. So hat es tatsächlich damals dort ausgesehen, die Zeichnung auf der Titelseite der MIBA 4/69 kommt demnach der Wirklichkeit aus vergangener Zeit sehr nahe.

In diesem Zusammenhang dürfte es Eisenbahnfreunde sicher interessieren, daß ich aus ca. 1000 Diapositiven 225 ausgewählt und die Entwicklung der Nassauischen Kleinbahnen von der Gründerzeit bis zu deren Ende in einer abendfüllenden Tonbildschau dargestellt habe. Außerdem bin ich noch im Besitze von über 100 Negativen aus den Tagen dieser gebirgsbahnähnlichen meterspurigen Kleinbahn.

Waldemar Musick, 54 Koblenz-Pfaffendorf, Emser Straße 149

Buchbesprechung:

Konstruktives Kleben



UHU-
Handbuch für
Heimwerker,
Bastler und
alle, die es
werden wollen.

Format DIN A 5, 30 Seiten, broschiert, 1,- DM (Werksvertrieb gegen Briefmarkeneinsendung). Herausgeber UHU-Werk H. u. M. Fischer, 7580 Bühl/Baden.

Die Broschüre „Konstruktives Kleben“ ist zwar nur 30 Seiten stark, aber es ist erstaunlich, was auf diesen 30 reich illustrierten Seiten behandelt und dargeboten wird. In einfacher, jedoch anschaulicher Form wird auf gar viele Fragen eingegangen, die mit dem Thema Kleben im allgemeinen und den diversen UHU-Klebstoffen im besonderen zusammenhängen. Über 100 illustrierte Klebetips geben nicht nur dem Laien wertvolle Anregungen zum Kleben im Haushalt bzw. beim Basteln. In einer Übersicht (kurz Klebediagramm genannt) sind 364 Materialkombinationen aufgeführt und für jede Kombination ist der geeignete UHU-Kleber ablesbar. Ein Mini-Lexikon definiert Fachausdrücke wie „Viskosität“, „Dispersion“, „Diffusion“, „Tropfzeit“ u. a. m.

Im Kapitel „Richtiges Kleben“ folgen Hinweise über die richtige Verarbeitung des Materials und bei den Spezial- und Allesklebern werden die jeweiligen Klebe- und Vorbereitungstechniken erläutert.

Ein letztes Kapitel ist dem unerwünschten Nebeneffekt von Klebern gewidmet: Wie entfernt man Klebstoffreste aus Kleidung oder auf Materialoberflächen.

Wir sind gewiß, daß nicht nur der Laie nach dieser Broschüre greift, sondern ein jeder von uns wird sich gerne die diversen Tips und Hinweise (und insbesondere das Klebediagramm) zu Gemüte führen.

The Devils Gulch Railway *im Land Utopia*

(Die Teufelsschlucht-Eisenbahn)

(des Herrn W. K. Heckmann, Konstanz)

Vielleicht erinnern Sie sich noch an den kleinen Bildbericht über das Land Utopia des Herrn Heckmann in Heft 11/67 mit der seltsamen Landkarte und der launigen Reportage über Land und Leute jenes Traumreichs. Heute geht uns ein neuer Bericht zu, den wir der dortigen illustrierten Zeitung „The Utopia Gazette“ entnehmen. Demnach soll eine schwere Überschwemmung das Cascade- und Forell-Gebiet verwüstet haben. Als Folge dieser Katastrophe mündet der Forell, der früher in einem schönen Fall ins Hölltor stürzte, nunmehr oberhalb in den Cascade-Fluß. Durch die großen Wassermengen in den Deep Falls hat das Hölltor sein Aussehen erheblich verändert, wie die ersten Bilder kund und zu wissen tun (Abb. 1—3).

Auch aus Donata sind einige Neuigkeiten zu berich-

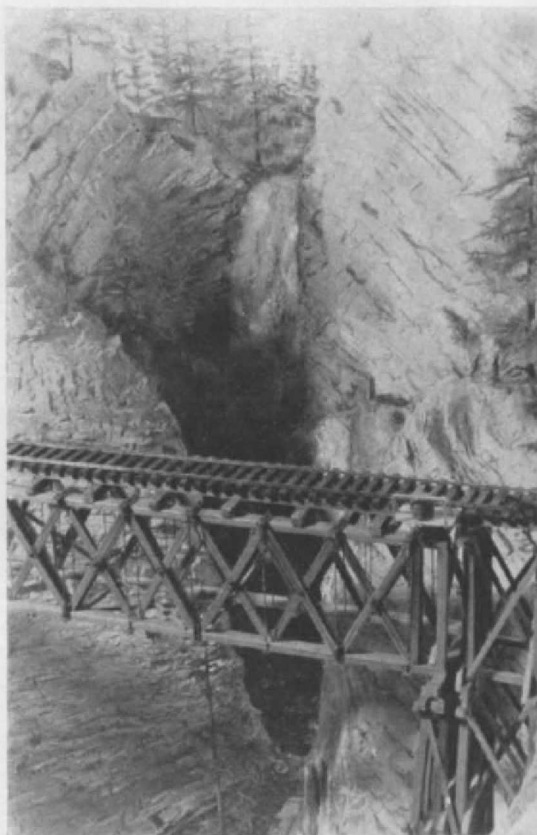
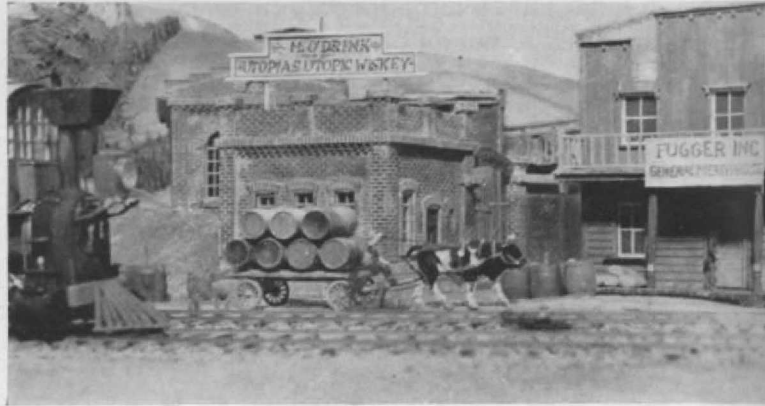


Abb. 1—3. Die ersten Bilder aus dem Cascade- und Forell-Gebiet. Die beiden Indianer vom Stamme der Uraywonna (Abb. 3) sind gerade dabei, den neuen Flußlauf zu erkunden.



Abb. 4. Die Bahnhofstraße von Donata im Staate Utopia.

Abb. 5. Der besagte Brauereiwagen auf dem Protestmarsch gegen die Genehmigungsablehnung.



ten. Ein Herr Soufout wollte eine Brauerei errichten. Das Kreisamt hat jedoch die Genehmigung verweigert. Das zeigt, welch großen Einfluß die Abstinenzlerbewegung hat! Kaum zu glauben ist jedoch, was dann geschah: ein Mister Mc O'Drink aus Eire kam und

baute eine Whiskybrennerei. Kein Protest der Abstinenzler half; Laut Gesetz bedarf eine Brennerei keiner Genehmigung, wohl aber der Betrieb einer Brauerei. In Utopia ist eben alles möglich, auch das Unmögliche.

Und die in Abb. 6 dargestellte „Camel“ hat der Herr Superintendent für Versuchszwecke bestellt, als er kürzlich in Amerika war. Es wird gemunkelt, daß diese merkwürdige Maschine mit der „Susquehanna“ der Philadelphia & Reading Railroad aus dem Jahre 1860 identisch sein soll.

So viel für heute aus Donata. So long!
Hedgeman

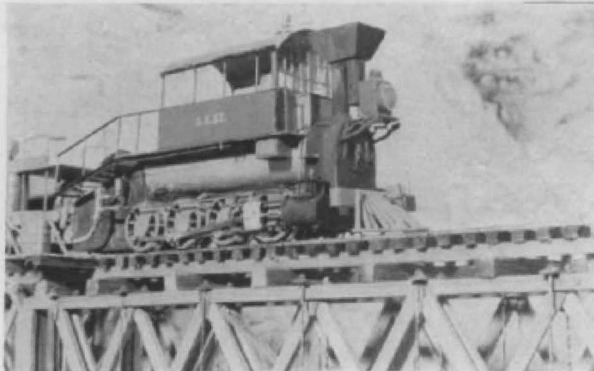


Abb. 6. Ein tolles Stück, die „Camel“ aus Amerika, die als Nr. 5 von der DGRY in Dienst gestellt wurde.

Allerlei Wissenswertes um *Betongleise*

„Ich möchte heute an Sie mit einer Anregung herantreten und Sie bitten, diese zu überprüfen. Seit geraumer Zeit sind nun die Nachbildungen der Betonschwellengleise von Peco im Handel. Leider aber wurde die vorgedachte Verwendung noch nicht besprochen. Es wäre doch interessant und sinnvoll, zum Beispiel einen Bericht über das Vorbild mit Anregungen für die Modellbahn zu bringen. Wie sieht es aus, wenn Weichen und Betonschwellengleise verlegt werden? Werden Betonschwellengleise im Bahnhof verlegt, wie sieht es bei Weichenstraßen aus? (Nur zwei Beispiele). In dieser Betrachtung könnten die Betonschwellengleise von Peco vermessen werden (Vorbild-Modell?). Es stellt sich die Frage, ob zum Beispiel der Abstand der Schwellen zu verändern ist (was bei den Modellgleisen ja möglich ist) bzw. ob zwischen Haupt- und Nebenstrecken Unterschiede bestehen? Sieht die Schotterung verschieden aus (wie bei den Holzschwellen)?“

D. Perner, Berlin

Fragen über Fragen bezüglich des Betongleises, aber eigenartigerweise wollte es bislang nur dieser eine Modellbahner genau wissen. Die übrigen Betonschwellengleis-Verleger werden es halt nach Gutdünken oder instinktiv richtig gemacht haben, nachdem es nur Gleisstränge mit Betonschwellen, jedoch keine entsprechenden Weichen gibt. Durch Zufall erreichten uns fast zur selben Zeit ein paar Fotos zu diesem Thema und darüber hinaus haben wir uns mit der DB in Verbindung gesetzt, damit auch dieses Thema einmal in Wort

und Bild und quasi „schwarz auf weiß“ in der MIBA nachzuschlagen sei. Die DB teilte uns folgende Fakten mit:



Abb. 1. Der Übergang vom Betonschwellengleis zum normalen Holzschwellengleis. Deutlich fällt auf, daß die Holzschwelle breiter ist (25 cm) als die Betonschwelle (15 cm) und ebenso deutlich ist zu erkennen, daß die Befestigung unterschiedlich ist: bei der Holzschwelle wird die Unterlagsplatte von zwei Schrauben, bei der Betonschwelle nur von einer Schraube gehalten.

Abb. 2 zeigt dieselbe Stelle aus einer gewissen Entfernung. Dabei wird nun auch deutlich, daß die Betonschwelle zur Mitte hin verjüngt ist, und zwar bereits am Kopf der Schwelle beginnend. Ferner läßt dieses Bild nun leicht erkennen, wo die Betonschwellen enden und die Gleise wieder auf Holzschwellen verlegt sind.





Abb. 4. Der besagte Übergang vom Peco-Betonschwellengleis zum Holzschwellengleis auf der H0-Anlage des Herrn L. Nawrocki, Schwaikheim (s. Heft 15/68), der bewußt in die Tunnelröhre verlegt worden ist (nicht Herr Nawrocki, sondern der Übergang!), so daß er nicht mehr zu sehen sein wird (der abrupte Übergang). Im anderen Fall sollte man (zumindest an den Übergangsstellen) beide Gleisarten farblich einander anpassen.

Abb. 3 zeigt noch einmal die Stelle von Abb. 2, jedoch aus entgegengesetzter Richtung. Wer beide Gleisarten auf seiner Anlage verlegen möchte, wird anhand dieses Bildes leicht feststellen können, daß man das Peco-Betonschwellengleis farblich dem Holzschwellengleis etwas angleichen muß. Der Übergang würde sonst, wie es die Abbildung 4 von der Anlage des Herrn Leo Nawrocki zeigt, etwas unnatürlich wirken (wenngleich diese Stelle seiner Anlage bei der späteren landschaftlichen Ausgestaltung nicht mehr zu sehen sein wird).

Die Gleise werden nach der zulässigen Geschwindigkeit, Last und Frequentierung der jeweiligen Strecke, auch bei Nebenstrecken, in I., II. und III. Ordnung eingestuft. Danach richtet sich der Schwellenabstand:

Gleise I. Ordnung: 63 cm Schwellenabstand (Mitte – Mitte) in der Geraden, im Bogen über 500 m-Radius = 60 cm, darunter 65 cm.

Gleise II. Ordnung: 67 cm in der Geraden

Gleise III. Ordnung: 70–80 cm Schwellenabstand finden sich überwiegend in Bahnstraßen und Nebenbahnlinien.

Das bewußte Peco-Gleis entspricht also bezüglich des Schwellenabstandes dem Betonschwellengleis I. Ordnung.

Weichen werden (bisher jedenfalls) nicht auf Beton-, sondern auf Holz- oder Stahlschwellen verlegt. Die Ein- und Ausläufe können jedoch auf Betonschwellen liegen, und zwar von dem Punkt an, an dem die Montage von ganzen Schwellen in der Normgröße möglich ist. Das



Das HORNBY-ACHO-Blocksystem

Langsam aber sicher greift die moderne Elektronik, die durch Transistoren, Thyristoren, Dioden u. dgl. gekennzeichnet ist, auch auf den Sektor Modellbahn über und wird sich nicht nur auf aufwendige Schaltungs- und Steuereinheiten (wie z. B. das Rot-Mehrzugsystem, elektronische Fahrpulte usw.) beschränken. Wie weit sie die Modellbahnerei durchdringen kann, wird die Entwicklung der nächsten Jahre aufzeigen. Auch das Hornby-Acho-Blocksystem bedient sich moderner elektroni-

scher Bauteile, doch hierüber im Verlauf der Abhandlung mehr.

Bei jeder größeren und vor allem „vorbildlichen“ Anlage sollten bekanntlich — um das Auffahren zweier Züge zu vermeiden oder zur Sicherung eines Gleisabschnittes ganz allgemein — Blockstellen vorgesehen werden. Solches wird allerdings bisher, wie sich vielfach gezeigt hat, nur in verhältnismäßig „wenigen“ Fällen beachtet. Mit der bisher üblichen Steuertechnik war es beispielsweise dem Filius

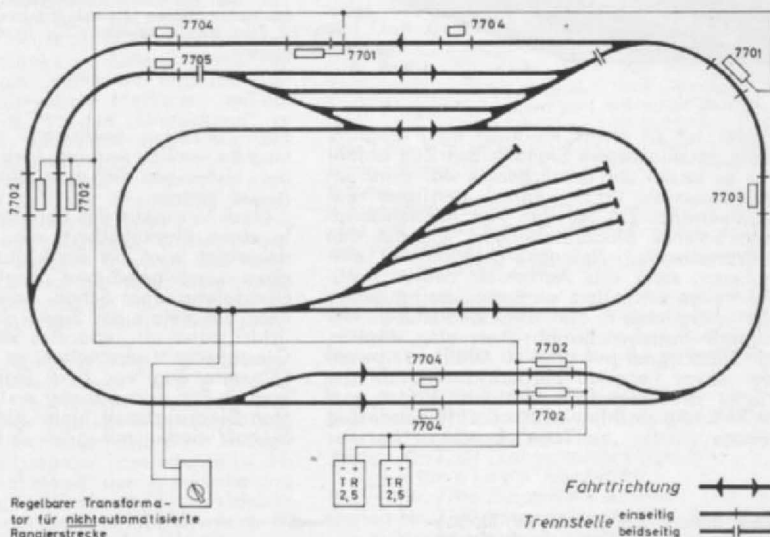


Abb. 1. So sieht im Schema eine elektronisch gesicherte Ringstrecke mit zwei Überhol- und Ausweichgleisen aus, die jeweils als Ein- und Ausfahrtsgleise zum inneren Rangierbereich benutzt werden. Der äußere Kreis wird über zwei parallel geschaltete Trafos gleichzeitig mit den Blockstellen und den Steuereinheiten mit Strom versorgt. Der innere Kreis mit den „Harfen“ und Abstellgleisen wird über einen separaten, regelbaren Trafo gespeist, so daß hier ein Richtungswechsel möglich ist. In den Blockstellen bzw. auf der dazwischenliegenden Strecke ist aus dem im Artikel erwähnten Grund eine Rückwärtsfahrt nicht möglich.

Wenn ein Zug den Rangierbereich (zwischen den beiden Trennstellen) verläßt und in den automatischen Ringverkehr einläuft, wird er von dem Ausfahrt-Block wieder in die Automatik übernommen. Dabei muß dann die Polarität (Fahrtrichtung) der Trafos wieder übereinstimmen, da sonst der Zug beim Überfahren der Trennstellen stehen bleibt.

ist allerdings bei der Modellbahn unwesentlich, da die Weichen hier ja nur im Einlauf so verlegt werden können, der Auslauf hingegen schon das nächste Gleis ist.

In punkto Schotter wollte sich die DB nicht festlegen, da dies örtlich verschieden ist und entsprechende Versuche noch laufen. Eine ge-

nerelle Vorschrift besteht noch nicht. Beim Austausch alter Holzschwellen-Gleisjoche gegen solche aus Beton kann das verwendete Schotterbett liegen bleiben.

Herr Karl-Otto Eschweiler aus Hochdahl konnte zu diesem Thema die Bilder der Abb. 1, 2 u. 4 beisteuern, die das Thema abrunden.

Das HORNBY-ACHO-Blocksystem

Langsam aber sicher greift die moderne Elektronik, die durch Transistoren, Thyristoren, Dioden u. dgl. gekennzeichnet ist, auch auf den Sektor Modellbahn über und wird sich nicht nur auf aufwendige Schaltungs- und Steuereinheiten (wie z. B. das Rot-Mehrzugsystem, elektronische Fahrpulte usw.) beschränken. Wie weit sie die Modellbahnerei durchdringen kann, wird die Entwicklung der nächsten Jahre aufzeigen. Auch das Hornby-Acho-Blocksystem bedient sich moderner elektroni-

scher Bauteile, doch hierüber im Verlauf der Abhandlung mehr.

Bei jeder größeren und vor allem „vorbildlichen“ Anlage sollten bekanntlich — um das Auffahren zweier Züge zu vermeiden oder zur Sicherung eines Gleisabschnittes ganz allgemein — Blockstellen vorgesehen werden. Solches wird allerdings bisher, wie sich vielfach gezeigt hat, nur in verhältnismäßig „wenigen“ Fällen beachtet. Mit der bisher üblichen Steuertechnik war es beispielsweise dem Filius

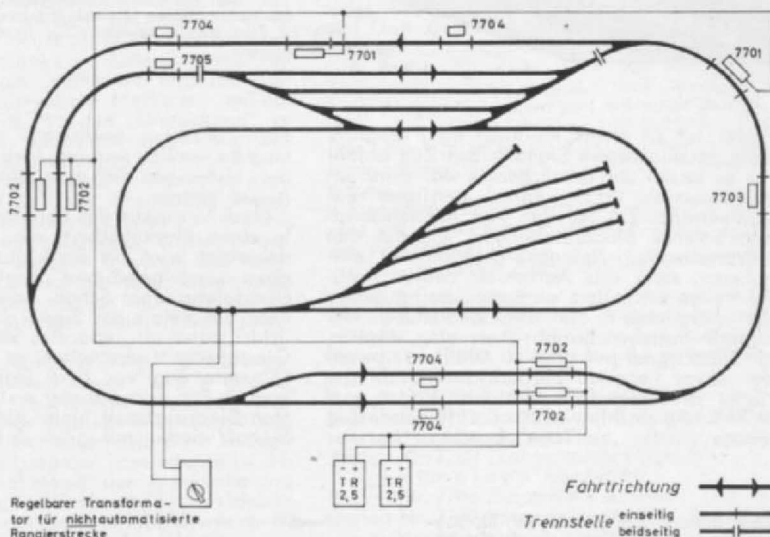


Abb. 1. So sieht im Schema eine elektronisch gesicherte Ringstrecke mit zwei Überhol- und Ausweichgleisen aus, die jeweils als Ein- und Ausfahrtsgleise zum inneren Rangierbereich benutzt werden. Der äußere Kreis wird über zwei parallel geschaltete Trafos gleichzeitig mit den Blockstellen und den Steuereinheiten mit Strom versorgt. Der innere Kreis mit den „Harfen“ und Abstellgleisen wird über einen separaten, regelbaren Trafo gespeist, so daß hier ein Richtungswechsel möglich ist. In den Blockstellen bzw. auf der dazwischenliegenden Strecke ist aus dem im Artikel erwähnten Grund eine Rückwärtsfahrt nicht möglich.

Wenn ein Zug den Rangierbereich (zwischen den beiden Trennstellen) verläßt und in den automatischen Ringverkehr einläuft, wird er von dem Ausfahrt-Block wieder in die Automatik übernommen. Dabei muß dann die Polarität (Fahrtrichtung) der Trafos wieder übereinstimmen, da sonst der Zug beim Überfahren der Trennstellen stehen bleibt.

ist allerdings bei der Modellbahn unwesentlich, da die Weichen hier ja nur im Einlauf so verlegt werden können, der Auslauf hingegen schon das nächste Gleis ist.

In punkto Schotter wollte sich die DB nicht festlegen, da dies örtlich verschieden ist und entsprechende Versuche noch laufen. Eine ge-

nerelle Vorschrift besteht noch nicht. Beim Austausch alter Holzschwellen-Gleisjoche gegen solche aus Beton kann das verwendete Schotterbett liegen bleiben.

Herr Karl-Otto Eschweiler aus Hochdahl konnte zu diesem Thema die Bilder der Abb. 1, 2 u. 4 beisteuern, die das Thema abrunden.