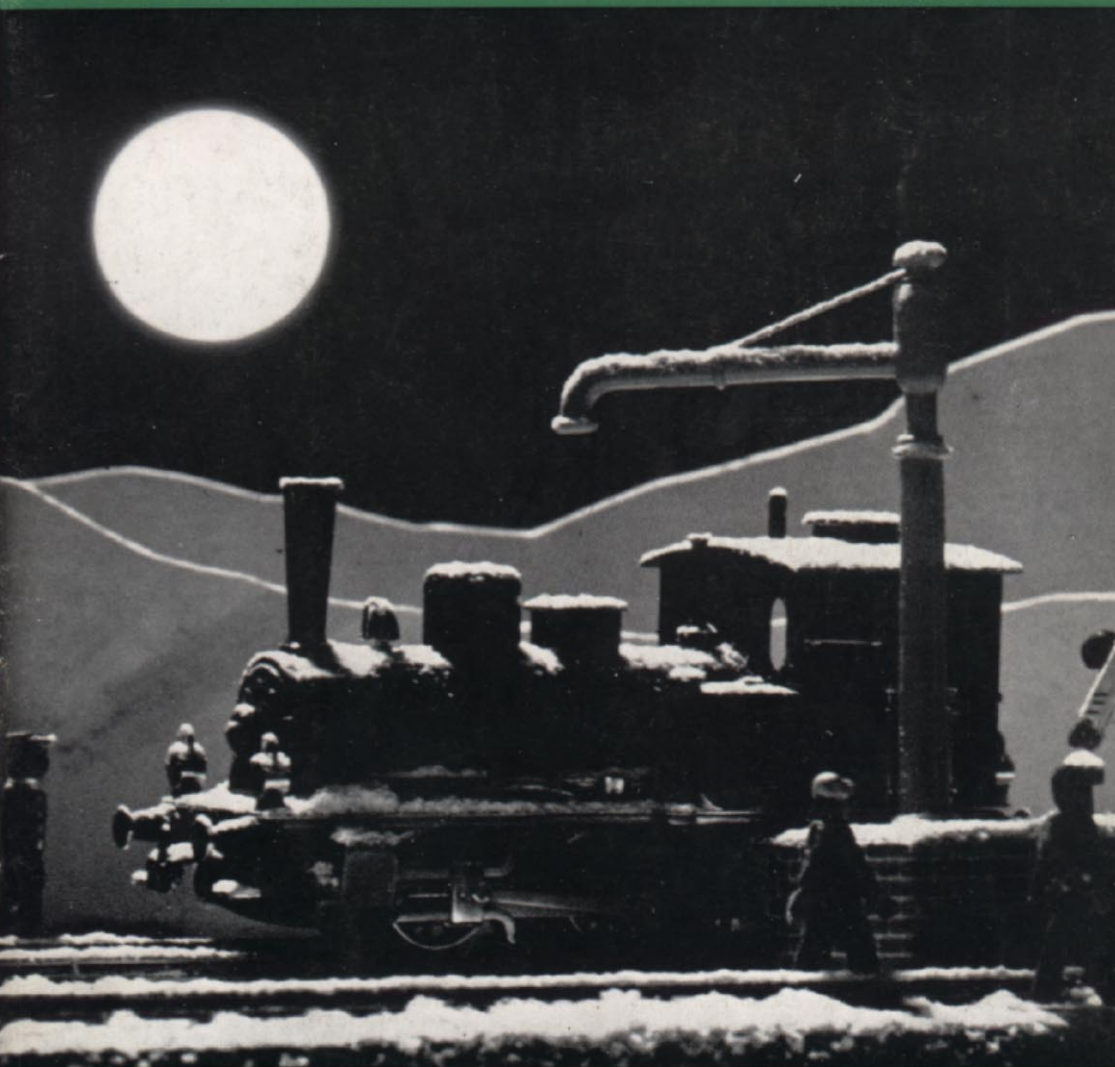


Miniaturbahnen

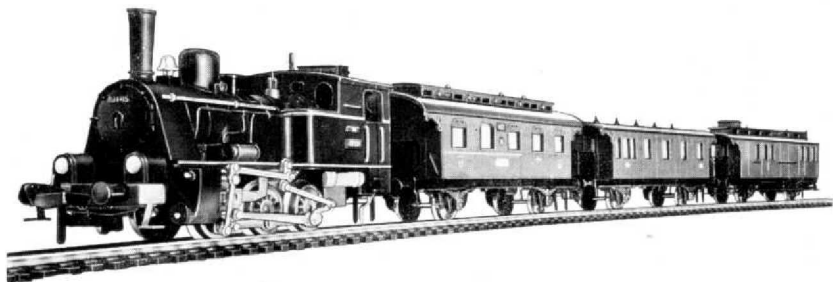
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

16 BAND XI
18.12. 1959

PREIS
2,- DM



Fleischmann

wünscht zum
Weihnachtsfeste allen Freunden nur das Beste,

Dank für Eure Kundentreue! -

Und im nächsten Jahr auf's Neue
bringen wir Euch feine Sachen,
die Euch allen Freude machen!



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 16/XI

1. Die kleine Bahn unterm Tannenbaum	603	9. „Der moderne Personen-Bahnhof“	636
2. Die hängende Bahnanlage	605	10. Die Baggervorladung	622
3. Neue Umbauwagen der DB	607	10. Anlage Trotter mit Streckenplan	627
4. TT-Anlage Dr. Drößler	610	11. Trevithick-Lokomotive „Invicta“ — BZ	630
5. TRIX-Umschaltrelais: 6 Lichter an einem Mast	612	12. Ein Gruß aus USA	631
6. Erfahrungen mit „Multiplex-Spezial“ für unabhängige Zugbeleuchtung	615	13. Der Blick ins Ausland: NOREV-MODELLE — Pocher-Neuheit: Schwedischer Old-Timer	633
7. BUB ist mit der BUBA konform	620	13. Die Fiddletown & Cooperopolis Railroad — H0-Anlage Wolff	636
8. Buchbesprechungen: „Einblick in die Eisenbahn“	620	14. Fleischmann Bi Pr 05 mit Inneneinrichtung	638
„Europ. Züge m. klangvollen Namen“	620	15. Große Märklin-Anlage des MEC Flensburg	645
„Lokomotiven und Wagen der Deutschen Eisenbahn“	632		
„Der große Modell-Eisenbahn-Kalender 1960“	636		

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

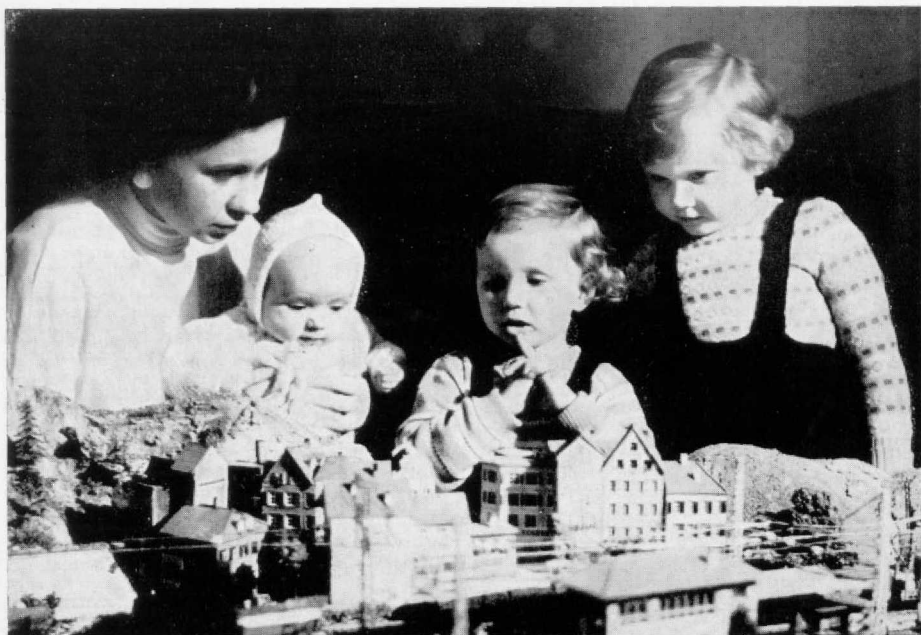
Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 — Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/I

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364

Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung, oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.



Wieder ist es soweit!

Mammi, Angelika, Susanne und Christina bewundern Pappis wundervolle Eisenbahn.

(Foto: B. Schmid)

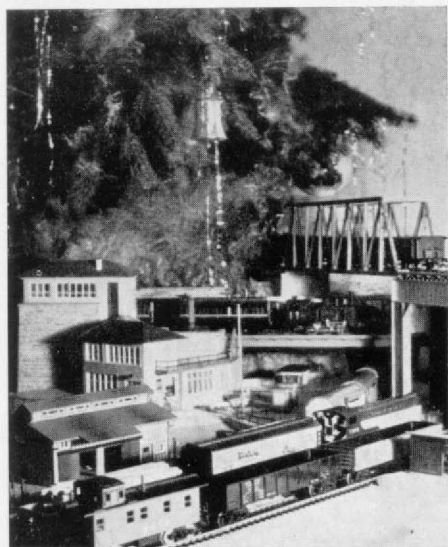
Die kleine Bahn unterm Tannenbaum



Ja, mache es Dir erst mal bequem, lieber Leser, bevor Du anfängst, diese Weihnachtsnummer der Miba durchzuschmökern. Eine gute Tasse Kaffee, eine gute Zigarette oder Zigarre, die Füße in die Filzpantoffeln gesteckt, das Radio leise angestellt ... so, jetzt hast Du Zeit und Muße auszuspannen. Hm, wie die trockenen Tannenzweige des Adventskranzes doch so gut riechen und von der Küche her duftet es zwischenzeitlich noch besser, wenn Mutter wieder ein neues Blech voll leckerer Sachen aus dem Ofen gezogen hat. Es ist schon etwas Eigenartiges und Wundersames um diese Weihnachtszeit, die dem Bedürfnis des hastgeplagten Menschen der

Jetztzeit nach einer seelischen und körperlichen Verschnaufpause noch weit mehr als in früheren Zeiten entgegenkommt. Und je härter der Lebenskampf wird, desto größere Bedeutung müßte auch wieder der tiefere Sinn des Festes erlangen. Nun, das sind Gedanken, die Du Dir für besinnliche Stunden des Heiligabend aufheben kannst. Und vielleicht bestimmen sie Dich, Deinem Sprößling gegenüber etwas großzügiger zu sein, auch wenn er mit Deinem irdischen „Heiligtum“, Deiner neuen Lok, nicht so umgeht, wie Du es gerne sehen möchtest. Drück' eine Auge zu und sei dafür etwas wachsender, damit Deinem guten Stück nichts passiert, was Deiner

Heft 1/XII ist ab 21. Januar 1960 in Ihrem Fachgeschäft



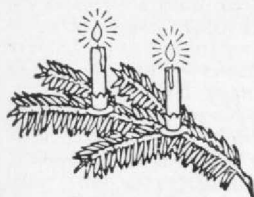
Die Bahnanlage unterm Weihnachtsbaum — aufgebaut von Herrn Kuchenbecker, von dem auch der Anlagenentwurf im letzten Heft stammt. Sind Sie schon fertig mit der Weihnachtsanlage oder fangen Sie erst an? (Na, denn viel Vergnügen!)

guten Stimmung abträglich sein könnte! Laß ihn ruhig mit Deiner „dampfenden“ Lok fahren (falls Du noch eine hast präparieren können), bis die Bude so voll Qualm ist, daß ihn Deine Miniaturbahnlokfürher für ech-

ten, importierten englischen Nebel halten! Als liebender Familienvater machst Du eben heimlich mal das Fenster ein bißchen auf und bestätigst wohlwollend grinsend, daß Du überhaupt nichts von dem Dunst merkst.

Sage auch ein paar nette Worte, wenn Deine Frau Dir den gleichen Wagen nochmals schenkt, den Du Dir ungeduldigerweise selbst ein paar Tage vor Weihnachten gekauft hast, obwohl Du Dir ausrechnen konntest, daß ... Entschuldige Dich auch recht artig bei Onkel Otto, weil Du ihm vor bafem Erstaunen über die teure ausländische Lok versehentlich ein Loch in den Anzug gebrannt hast. Und lobe Tante Amalies Weihnachtsstollen über alle Maßen, auch wenn Du die verbrannte Unterseite (des Stollens) am liebsten als Kohlenersatz für den Schleppender verwenden möchtest. Es ist ja so leicht, mit ein paar netten Worten Freude zu bereiten bzw. durch unausgesprochene Worte keine Freude zu zerstören. Denke dran, es ist Weihnachten, das Fest der Liebe und der Freude! Genieße die paar Tage der entspannten Atmosphäre im trauten Heim (und traue Dich nur nicht heim, wenn Du Dich unterstanden hast, diese Festtage durch ausgedehnte Skat- und Bierabende zu entweihen!) Widme Dich Deiner Familie und Deiner Bahn, alles andere hat Zeit bis zum nächsten Jahr! Am Silvesterabend kannst Du ja das Versäumte mehr als genug nachholen!

Und weil wir uns vor Anfang nächsten Jahres sowieso nicht wiedersehen, möchte ich Dir, lieber Leser, auch diesmal beides wünschen:



Frohe Weihnachten

und

ein gutes Neues Jahr!

*

WeWaW,
der gesamte Miba-Verlag

und alle die bekannten Firmen, die Dir als treuem Kunden im heutigen Heft ihre Reverenz erweisen!

Soll' die Frau (statt loben) **toben** =

Häng' sie auf, am besten oben!

oder:

Die hängende Bahnanlage

von Alfred Waldhaus, Wien

Wenn ich ehrlich sein soll: Die Anregung dazu erhielt ich beim Besuch bei meinem Vetter, der eine solche hängende Anlage besitzt und von der ich von der ersten Minute an begeistert war. Bei unserer Ausführung ist kein ungleiches oder gar beschwerliches Hochziehen möglich

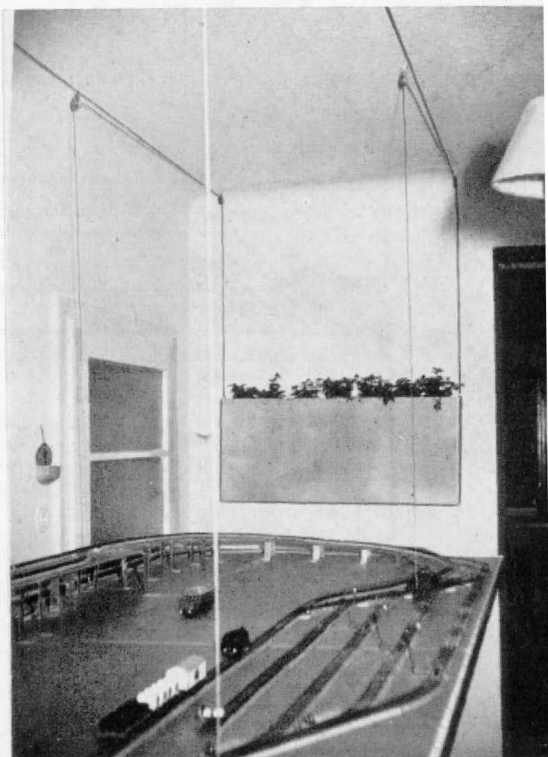
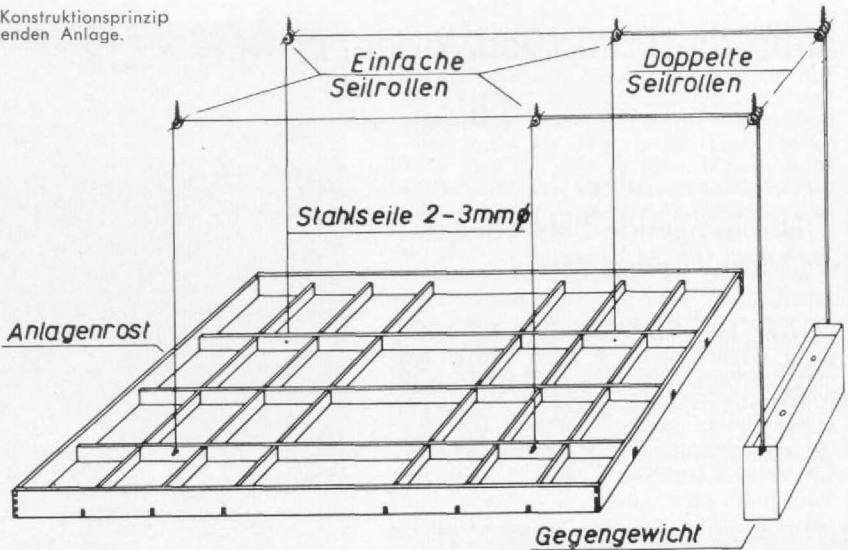


Abb. 1. Die Anlage in „Arbeitsstellung“.

Abb. 2. In hochgezogenem Zustand sieht die unten gut drapierte Anlage wie eine moderne Zwischen-
decke aus!

und die Anlage ist im Nu „verschwunden“, falls das Zimmer für einen anderen oder vielmehr dem eigentlichen Zweck entsprechend benutzt werden soll. Gewiß, auch in der Miba ist schon einiges über hochziehbare Anlagen geschrieben worden, die jedoch durchwegs mit dem Manko belastet sind, durch Flaschenzüge oder entsprechende Kraftanstrengungen hochgehievt werden zu müssen. Doch urteilen Sie selbst!

Abb. 3. Konstruktionsprinzip der hängenden Anlage.



Benötigt werden 4 Stück einfache und 2 Stück doppelte Rollenschrauben, der Anlagenrost, das Gegengewicht und 4 Stück Stahlseile, 2—3 mm stark, sowie einige Topf- oder Hängepflanzen.

Die Rollenschrauben sind in jeder größeren Eisenwarenhandlung fix und fertig erhältlich; es sind kräftige Holz(gestell)schrauben mit Bügel, Achse und Laufrolle mit Rundnut.

Der Anlagenrost kann nun je nach Platz- oder Streckenwünschen größer oder kleiner gewählt werden. Mein Rost hat z. B. die Größe von 2,50 x 1,40 m. Der Außenrahmen besteht aus Holzleisten von 10 x 2 m Querschnitt, die gezinkt verbunden sind; alle Innenleisten sind 5 x 2 cm stark. Mein Rost wiegt inkl. Gebirge aus Fliegengitter (+ Leim und Sägespäne) rund 30 kg, so daß also jede Rollenschraube max. 7½ kg zu tragen hat, was einen Bruchteil ihrer Tragfähigkeit darstellt. Wichtiger ist dagegen, die Rollenschrauben fachgerecht so an der Decke zu befestigen, daß sie später nicht samt der Anlage wieder runterkommen (was für Drunterstehende weniger angenehm wäre).

Das Gegengewicht besteht aus einem Behälter aus Blech oder Holz von ca. 60 x 30 x 15 cm Außengröße. Es verfügt über einen unteren Hohlraum für die Aufnahme des Gewichtsmaterials (Schotter,

Sand, Eisen u. dgl.) und einen herausnehmbaren Zwischenboden für die Abstellung der Pflanzentöpfe. Je nach Baufortschritt wird Gewichtsmaterial zugegeben, so daß die Anlage jederzeit — das ist sogar ein wesentlicher Punkt unserer Lösung — ohne Kraftaufwand und vollkommen waagrecht an die Zimmerdecke gehoben werden kann. Anlagen- und Gegengewichte halten sich also stets die Waage. Will man die Anlage herunterholen, wird lediglich ein Blumentopf aus dem Gegengewichtskasten genommen. Die Anlage kommt dann von ganz alleine langsam herunter; das Aufsetzen von ein paar Loks genügt bereits, daß die Anlage in der Endstellung verharrt.

Durch die jederzeit mögliche Gewichtszugabe kann das Gleichgewichtsverhältnis stets gewahrt werden. Das besagt, daß man schon während des Anlagenbaues den Vorteil des schnellen „Verschwindenlassens“ ausnützen kann, in dem man das eingebaute Mehrgewicht (Gleisbretter, Gebirge, Steine usw.) ständig durch eine neuerliche Beschwerung des Gegengewichts ausgleicht.

Eine Arretierung habe ich nicht vorgesehen. Lediglich beim Arbeiten an der Anlage lasse ich die Platte auf einem Tisch

Neue Umbauwagen der DB

von Wilhelm Hürtgen, Köln-Mülheim

In MIBA 9/X, S. 359, wurden einige Typen der vierachsigen Umbau-Personenwagen der Deutschen Bundesbahn vorgestellt. Zu den seinerzeitigen Ausführungen möchte ich heute einige Ergänzungen vorbringen.

Die an obengenannter Stelle erwähnten AB4yge-Wagen (Abb. 1) befinden sich mittlerweile seit längerer Zeit im regulären Betrieb. Von diesen Fahrzeugen, die der Gruppe 55/56 angehören und denen die Gattungszahl 34... zugeordnet ist, konnte ich die Wagen 34 006 Esn, 34 012, 34 033, 34 034, 34 035 Köl, 34 036 Mz und andere bereits in Reisezugarnituren beobachten. Diese Reisezugwagen besitzen

jedoch weder preußische Regel- noch Schwanenhalsdrehgestelle, sondern — so unwahrscheinlich das im ersten Augenblick klingen mag — Drehgestelle der Bauart „Minden-Deutz“. Bei diesen Gestellen handelt es sich um eine abgewandelte Form des MD 50-Drehgestells, die etwa 1,5 Tonnen weniger als dieses wiegt und als „MD leicht“ bezeichnet wird. Die Wagen des Umbauprogramms, die mit den neuen Drehgestellen ausgerüstet sind, kann man also kaum noch als Umbaufahrzeuge ansprechen, da die einzigen Bauteile, die für die Rekonstruktion verwendet werden, alte Langträger sind. Diese entnimmt man übrigens zur Zeit auch zerlegten dreiach-

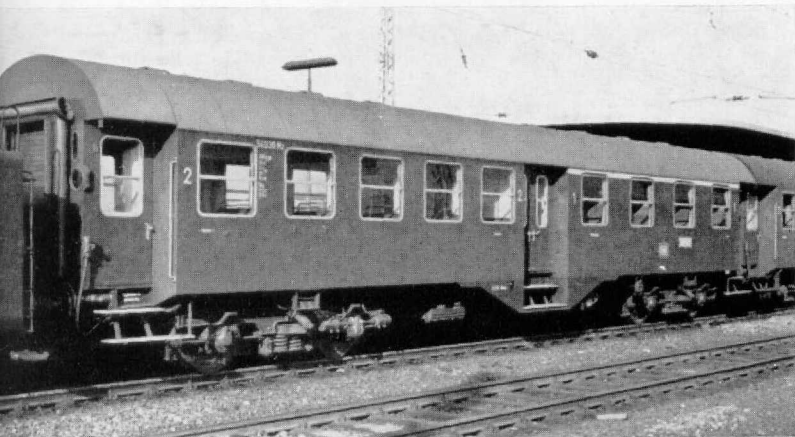


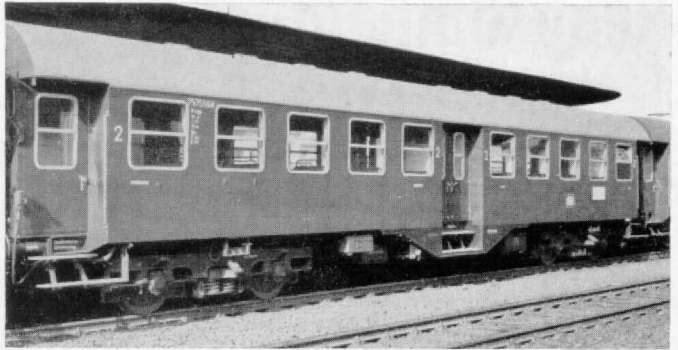
Abb. 1. AB4yge Wagen mit „Minden-Deutz“-Drehgestellen.

aufsetzen, um störende Pendelbewegungen auszuschalten. Man kann die Anlage natürlich auch ansonsten auf 2 Böcken aufsetzen, die ja gleichfalls schnell weggeräumt sind. Der Anschluß aller elektrischen Leitungen zum getrennten Schalter erfolgt mittels Vielfachstecker.

Die Unterseite des Anlagenrostes wird entweder mit Azella oder Stoff verklei-

det und wenn Sie die ganze Angelegenheit richtig und fachmännisch anpacken, dann wirkt die hochgezogene Anlagenplatte wie eine moderne Zwischendecke und der Gegengewichtskasten mit seinen Blumen und den beiden Drahtseilen wie ein strenger, aber höchst neuzeitlich drapierter Wandschmuck (wie Ihnen Abb. 2 wohl bestens beweist).

Abb. 2. B4yge-Wagen der Gruppe 56/58 mit „Minden-Deutz“-Drehgestellen.



sigen Abteilwagen und schweißst sie zur benötigten Länge zusammen. Die Mitverwertung von „Dreiaxsern“ für den Bau von vierachsigen Reisezugwagen erklärt übrigens auch die Notwendigkeit einer Beschaffung von neuen Drehgestellen, denn schließlich kann man ein dreiachsiges Laufwerk kaum anstatt zweier Drehgestelle verwenden.

Aber auch die B4yge-Wagen der Gruppen 56/58 erhalten infolge zunehmender Verknappung von Schwanenhalsdrehgestellen die neuen Drehgestelle Minden-Deutz leicht (Abb. 2). So z. B. laufen die Wagen 75 706, 75 708, 75 732, 75 733 Köl. u. a. bereits in dieser Ausführungsform. Lediglich die kombinierten Gepäck-Personenwagen des Umbauprogramms (Abb. 3)

besitzen ausschließlich alte Drehgestelle, und zwar zu 60% preußische Regeldrehgestelle, zu 40% Schwanenhalsdrehgestelle.

Aus der Tatsache, daß die Umbauwagen teilweise Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz erhalten, ergibt sich für den Modell-eisenbahner eine interessante Perspektive: Da Schwanenhals- und preußische Regeldrehgestelle als Modellbau-Fertigteile nicht erhältlich sind, MD-Gestelle dagegen als Ersatzteile einzeln bezogen werden können, wird die Anfertigung von H0-Modellen der Umbauwagen wesentlich leichter, wenn man auf die Bauart Minden-Deutz zurückgreift. Es ist bekanntlich eine alte Weisheit: Rund die Hälfte der Arbeitszeit beim Bau eines „Vierachsers“ geht mit der Anfertigung sauberer Drehgestelle „drauf“.

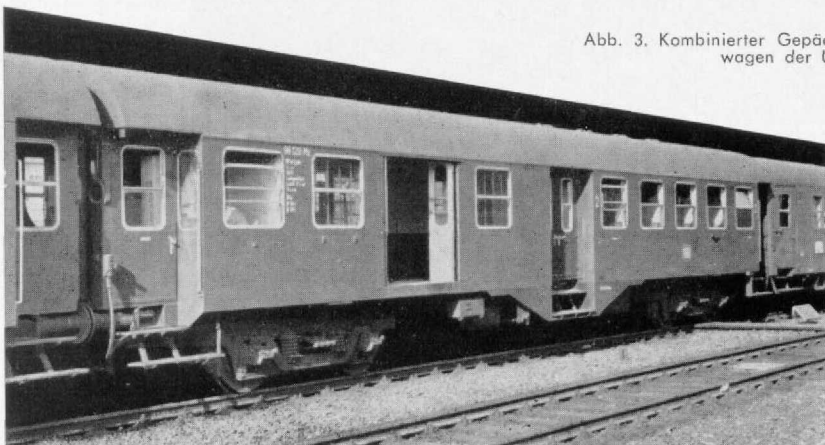
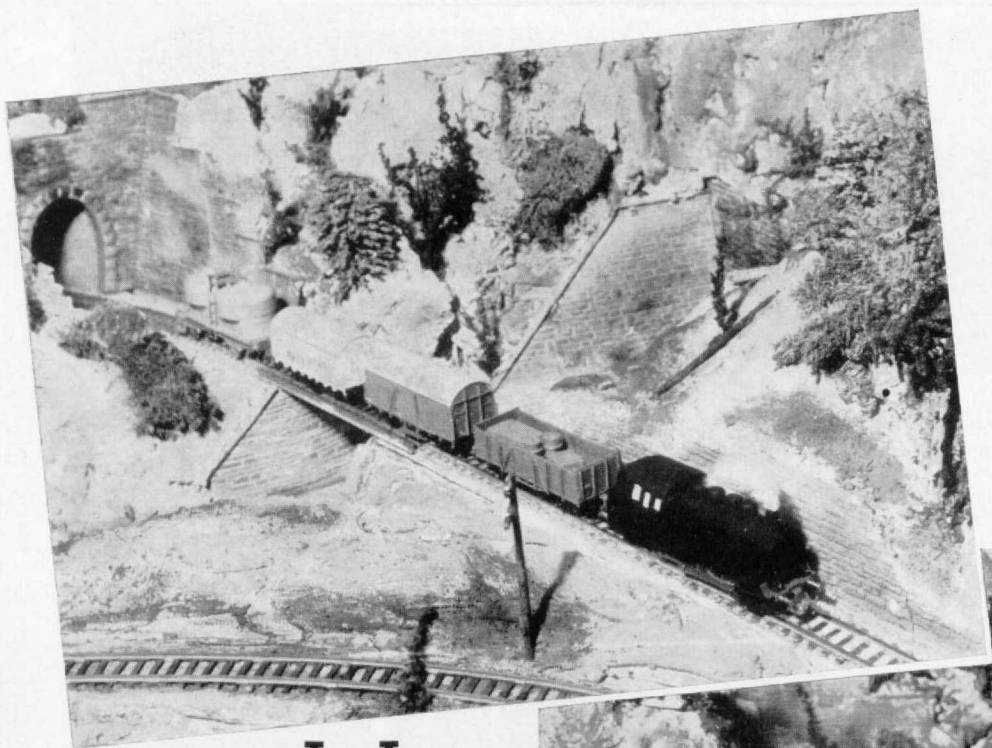


Abb. 3. Kombiniertes Gepäck-Personenwagen der Umbauserie.



Tipp-Topp

„Klein-Jugoslawien“ -

Das kleine Reich des Herrn Dr. Dröbler, M-Gladbach

Wir haben zwar versucht, einen Streckenplan von seiner Anlage zu „ergattern“ (nachdem die Fotos in Heft 12/X bei den TT-lern viel Aufsehen erregt haben), aber Herr Dr. Dröbler scheint so beschäftigt zu sein, daß er unserer Bitte immer noch nicht nachkommen konnte. Das ist für unsere TT-Freunde sicherlich sehr betrüblich, aber auf der anderen Seite auch wieder verständlich, denn es soll in der Tat Leute geben, die neben der Modellbahnerbeschäftigung auch noch einem Beruf nachgehen müssen...!

Ein paar „Würmer“ haben wir Herrn Dr. Dröbler aber dennoch „aus der Nase ziehen können“. Er schreibt:

