

DM 3.90

J 21282 E



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
JULI 1976

7

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlerortgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 28

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 3,90.
Jahresabonnement DM 50,-, Ausland
DM 53,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

Postcheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 8/76

ist ca. 23. 8. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Redaktions-Meditationen bei 35° im Schatten	475
Sie fragen — Ruki antwortet!	475
Die Roco-Zweiachser-Kurzkupplung	476
H0-Anlage Borchers, Hannover	479
„Selbstgestrickte Bäume“	480
„Rettungsaktion“ für die TAG-Lok Nr. 7!	480
„Vilser Holz“ im finster'n Walde ...	481
Buchbesprechungen:	
Eisenbahn-Brennpunkt Berlin	
Ungewöhnliche Dampflokomotiven	
Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen	484
Gepäckaufzug in H0	484
Die zweiachsigen Durchgangswagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (Schluß)	486
Eisenbahn-Blechträgerbrücke mit durchgehendem Schotterbett und schrägen Widerlagern (BP)	491
Reinigen einer oxydierten Oberleitung	495
Fleischmann-piccolo-P 8 mit verbesserter Stromaufnahme	496
Vordere Kupplung für die piccolo-P 8	497
H0-Anlage Hartl, Töging	499
Kesselwagen als I-Kleinstserien-Modell	501
BR 01 ^s mit Ölfeuerung und Boxpok-Radsätzen (Umbauanleitung mit Bauzeichnung), 1. Teil	502
H0-Anlage Schwilch, Domat/Schweiz	509
... und treiben mit Entsetzen Scherz!	509
Erste Neuheiten von Trix und Miniritx	510
Hebewinden für Bahnbetriebswerk	510
Sommerzeit — Dampfbahnzeit	511
Private Privatbahn-Triebwagen	511
H0-Anlage Köhler, Heidelberg	512
Die Beleuchtungsverdrahtung meiner Modellbahn-Anlage (Schluß)	518
H0-Anlagenmotiv	522

Titelbild

Ist dieser Blick aus dem Führerstand der TAG-Dampflok Nr. 7 auf das bayerische Ausfahrtsignal im Bahnhof Wanggau schon bald historisch — oder gelingt es, diese Lok in ihrer angestammten Umgebung betriebsfähig zu erhalten? Mehr darüber auf S. 480; das gelungene Titelfoto stammt von Otto Morneburg aus Haar.



Redaktions-Meditationen bei 35° im Schatten . . .

„Diese Zeitschrift zu machen, ist kein Zucker-schlecken. Bringen wir Witze, dann heißt es, wir seien albern. Tun wir's nicht, sagen die Leute, wir seien zu trocken und sollten öfter lachen. Sitzen wir viel am Schreibtisch, findet der Chef, wir müßten mehr raus und Nachrichten austüßern. Sind wir aber viel unterwegs, so fragt er, wo wir uns rumgetrieben hätten, statt in der Redaktion auf Anrufe und unangemeldete Besucher zu warten.

Drucken wir eingesandte Beiträge nicht ab, so wissen wir Talente nicht zu schätzen. Drucken wir sie, heißt es, wir brächten lauter

Küse. Redigieren wir ein fremdes Manuskript, sind wir Pedanten; tun wir's nicht, sind wir Schlamper oder Schlafmützen.

Übernehmen wir etwas aus einer anderen Zeitschrift, sind wir zu faul, es selbst zu schreiben; tun wir's nicht, lassen wir nur unser eigenes Zeug gelten. Wahrscheinlich sagt jetzt einer, wir hätten das alles irgendwo abgeschrieben. Haben wir auch.“ *)

*) Und wir auch. Und zwar aus der Juni-Ausgabe '78 der Buchserie „Das BESTE aus Reader's Digest“

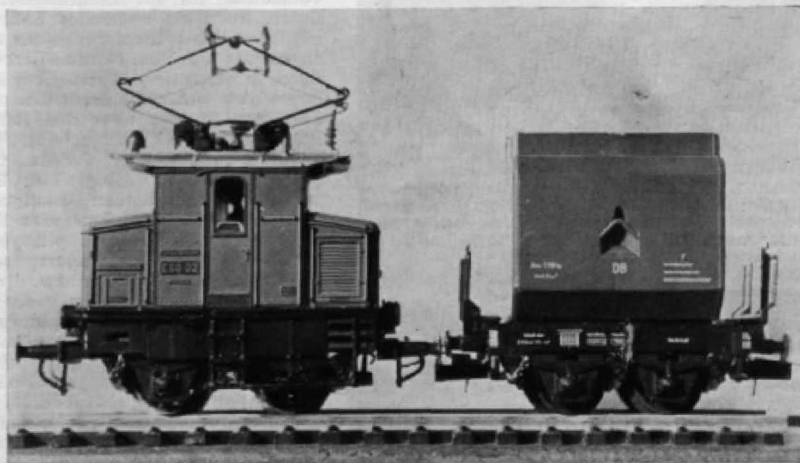
Sie fragen – Ruki antwortet !

Frage:

Auf meiner Anlage befindet sich auch der Gleisanschluß eines Industriebetriebes, den ich gerne mit einer elektrischen Werkslok bedienen möchte. Leider ist das Anschlußgleis aus Platzmangel nur 18,2 cm lang; können Sie mir einen geeigneten, möglichst kurzen Fahrzeugtyp vorschlagen?

Antwort:

Wir haben uns eingehend mit Ihrem Problem – das sicher auch zahlreiche andere Modellbahner beschäftigt – befaßt und zeigen Ihnen unten eine Spezialkonstruktion unseres Mitarbeiters Volker Spieth, die dieser eigens für den von Ihnen geschilderten Fall entworfen hat. Das Modell ist ganz bewußt preisgünstig – da Platzmangel oft mit Geldmangel einhergeht – aus Röwa-Restteilen zusammengesetzt und beansprucht zusammen mit dem Kurz-Kübelwagen nur eine LÜP von ca. 13 cm.



Diesjährige **MIBA-Betriebsferien** vom 9.8. – 27.8.!

Redaktionspost, Bestellungen usw. können in dieser Zeit nicht erledigt werden!

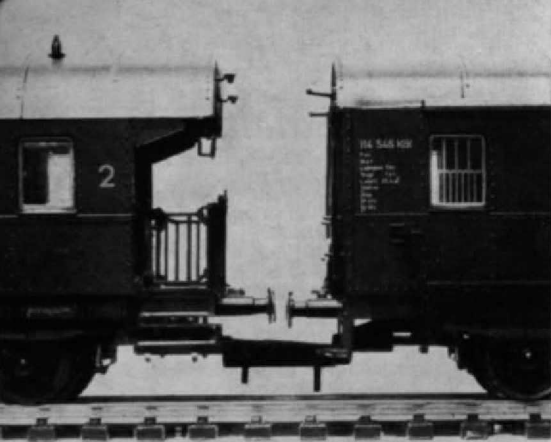


Abb. 1. Zwei kurzgekuppelte Roco-Zweiachser (Abb. 1-4 u. 7 in $\frac{1}{4}$ Originalgröße); die als starre Deichsel ausgeführte Kupplung ermöglicht in der Geraden einen Pufferabstand von ca. $1-1\frac{1}{2}$ mm.

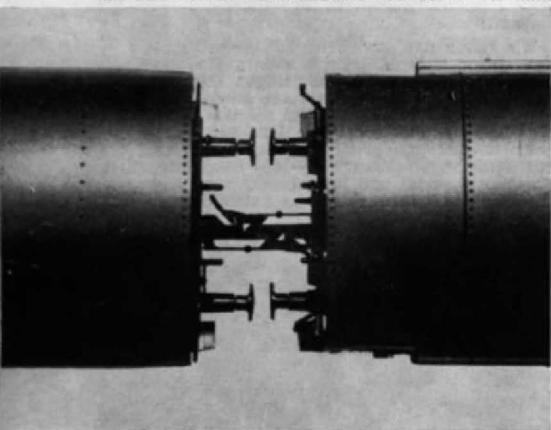
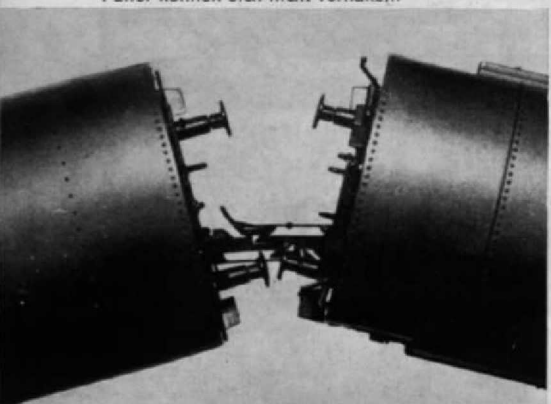


Abb. 2. Draufsicht auf die kurzgekuppelten Wagen; in dieser Stellung liegen die zwei langen Schenkel der Kupplungsköpfe innen beieinander; zusammengehalten werden die Köpfe durch die äußeren Federn.

Abb. 3. Bei Bogenfahrt wird die starre Kupplungsdeichsel durch die „möven“-förmige Kulisse – s. Heft 6/73 – so angelenkt, daß sich der Puffer- bzw. Wagenabstand automatisch vergrößert; die Puffer können sich nicht verhaken.



Die Roco-Zweiachser-Kurzkupplung

Prinzipiell entspricht die Zweiachser-Kurzkupplung von Roco, mit der als erste die „Donnerbüchsen“-Modelle ausgerüstet werden können, der Kurzkupplung der Roco-Vierachser bzw. der in MIBA 6/73 angeregten Lösung: die Verbindung zwischen zwei Wagen ist als starre, aber trennbare Deichsel ausgeführt und wird durch eine „möven“-förmige Kulisse so angelenkt, daß sich der Wagen- bzw. Pufferabstand in Kurven vergrößert (damit sich die Puffer nicht verhaken können) und in der Geraden „auf Null“ bzw. auf einen Abstand von ca. 1 mm geht (Abb. 1-3). Außerdem ermöglicht die Form der Kupplung, daß einzelne Wagen ohne weiteres nach oben aus dem Zugverband herausgehoben werden können — ein sonst nur bei N bzw. Z zu findendes Plus, das keinesfalls zu unterschätzen ist!

Der Austausch der werksseitig angebrachten Märklin-Kupplung gegen die Kurzkupplung geht schnell vonstatten; eine entsprechende Skizze ist auf die Innenverpackung aufgedruckt. Das Fahrverhalten eines kurzgekuppelten Zweiachser-Zuges ist im Ziehen und Schieben, auch über S-Kurven, ausgesprochen ruhig und sicher. Das Einkuppeln geht sehr weich vonstatten; für das ferngesteuerte Entkuppeln liefert Roco ein spezielles Entkupplungs-gleis mit Einspulen-Magnetantrieb für 16 V Wechselstrom, das sich vom Normal-Entkupplungs-gleis durch eine andere Form des Entkupplungs-Segmentes unterscheidet (Abb. 8). Wird ein Zug bzw. Wagen über den (eingeschalteten) Entkuppler gezogen, bleibt, infolge der aufgespreizten seitlichen Federn, der abzukuppelnde Wagen bzw. Zugteil am Entkupplungs-teil stehen; im Schieben ist aufgrund der Form der Kupplungsköpfe bzw. des Entkupplungs-Segmentes eine Vorentkupplung möglich. Dazu ist allerdings etwas „Fingerspitzengefühl“ am Fahrregler vonnöten: der bzw. die Wagen werden über den Entkuppler geschoben, bis die unterseitigen Stifte der Kupplungsköpfe an den als Orientierungshilfe dienenden Nocken des Entkupplungs-Segmentes angeschlagen. (Zu diesem Zweck ist auch das aufsteckbare „Signal“ zum Entkupplungs-gleis gedacht, das sich bei der entsprechenden Stellung genau zwischen den Wagen befinden muß; man sollte es ggf. durch eine andere, „vorbildlichere“ Kennzeichnung wie z. B. einen Laternenmast o. ä. ersetzen). Das Segment spreizt die seitlichen Federn der Kupplungsköpfe nach außen; anschließend fährt man ein kleines Stück zurück und wieder vor, worauf sich die immer noch durch die Federspannung nach außen gedrückten Kupplungsköpfe in der Abb. 6 u. 7 gezeigten Stellung ineinanderschieben, in der sie nicht wieder einkuppeln können: es kann somit vorent-

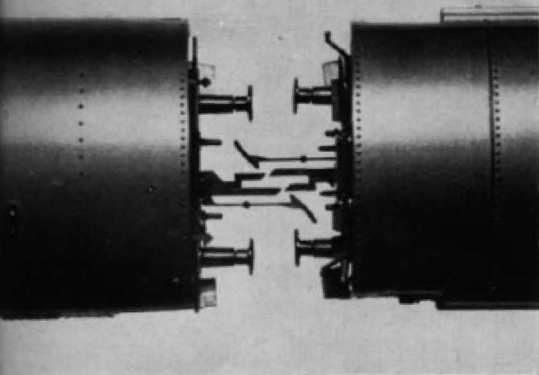


Abb. 4. Draufsicht auf die Kupplungen kurz vor dem Einkuppeln; aufgrund der abgeschrägten Enden der Kupplungsschenkel gleiten diese beim Zusammenschieben der Wagen so ineinander, daß sich die in Abb. 2 gezeigte Verbindung ergibt.

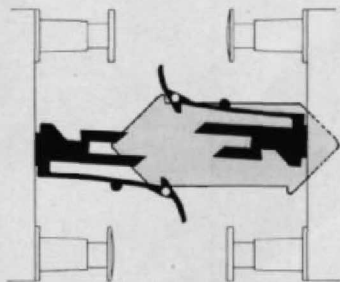


Abb. 5. Diese Skizze (ebenso wie Abb. 6 in ca. 1 1/2-facher Originalgröße) verdeutlicht den Ablauf der Entkupplung bzw. Vorentkupplung: durch das (gerastert dargestellte) Entkupplungs-Segment werden die äußeren Federn der Kupplungsköpfe auseinander gespreizt; dadurch werden die Kupplungsköpfe soweit aus der Mittellage nach außen gedreht daß sich...

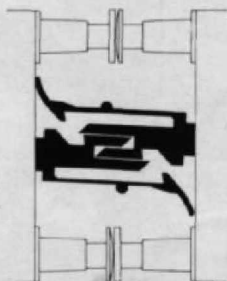


Abb. 6. ... beim anschließenden Wieder-Zusammenschieben der Wagen die Kupplungsschenkel versetzt so ineinander schieben, daß die äußeren Federn nicht mehr einhaken können (vgl. Abb. 2!); der oder die Wagen können vorentkuppelt geschoben und dann an jeder beliebigen Stelle die Lok oder der Zug abgezogen werden.

kuppelt bis dorthin geschoben werden, wo die Wagen abgestellt werden sollen. Im übrigen verweisen wir auf die Abbildungen, aus denen Form und Funktion der Kurzkupplung deutlich hervorgehen.

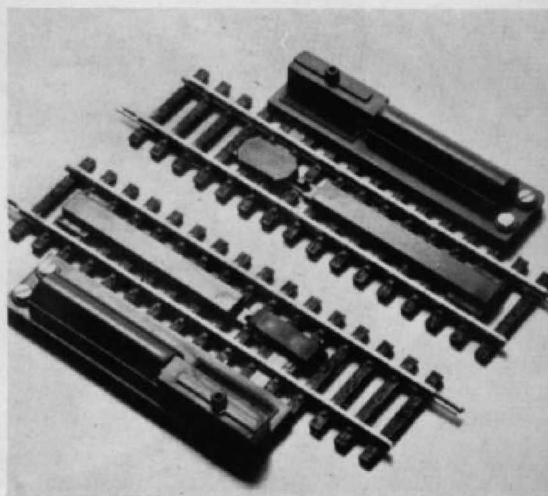


Abb. 8. Die neuen Entkupplungsgleise von Roco; oben die Kurzkupplungs-, darunter die Normalausführung. Die längliche Platte neben (bzw. „hinter“) dem eigentlichen Entkupplungssegment dient lediglich zur Abdeckung der Anlenk-Feder des Segments. Ein Bastler wird versucht sein, das Entkupplungssegment durch einen Unterflur-Antrieb o. ä. direkt anzusteuern, um auf die recht auffällige Abdeckplatte verzichten zu können. Schade, daß Roco nicht schon werkseitig den Antrieb (wie bei den Elektroweichen) zum „Abknöpfen“ konzipiert hat!

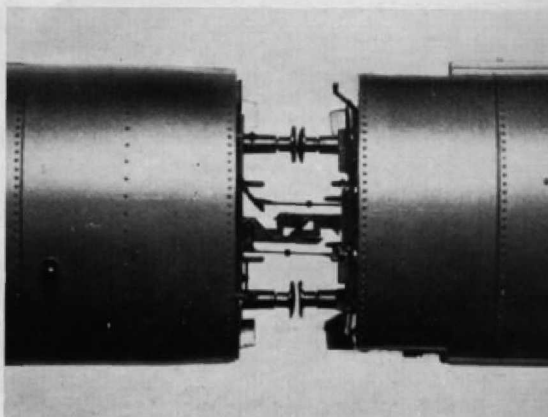


Abb. 7. Die Vorentkupplungs-Stellen gemäß Abb. 6 – im Vergleich zu den Abb. 1–4 – nochmals „in natura“.





Abb. 1. Der rechte Teil der umgebauten H0-Anlage des Herrn Borchers. Neben kleinen Veränderungen und Komplettierungen (so sind jetzt z. B. die Weichenantriebe farblich besser getarnt) wurde anstelle des – neben einem Klein-Bw ohnehin etwas deplazierten – Campingplatzes ein kleines Sägewerk eingebaut.

◀ Abb. 2 u. 3. Der Viadukt auf Abb. 2 (oben) ist neu hinzugekommen, während die Partie der Abb. 3 gegenüber Abb. 1 auf S. 655 in Heft 10/73 nur geringfügig verändert ist; u. a. wurde das Altstadtgebiet etwas erweitert.

Im Mittelpunkt: Veränderungen

H0-Anlage Borchers
Hannover

Seit der Veröffentlichung meines Anlagenberichts in MIBA 10/73 („Im Mittelpunkt: der Hauptbahnhof“) hat sich wieder einiges verändert, worüber die heutigen Abbildungen Aufschluß geben sollen. Vorläufig bin ich allerdings mit meiner Anlage erst einmal an einem gewissen Endpunkt angelangt –

abgesehen von „normalen“ Verbesserungen und Veränderungen, die sich durch das MIBA-Studium quasi von selbst ergeben. Zur Zeit widme ich mich dem Betrieb, der allerdings in signaltechnischer Hinsicht noch verbessert werden soll.

H. Borchers, Hannover

