

Miniaturbahnen

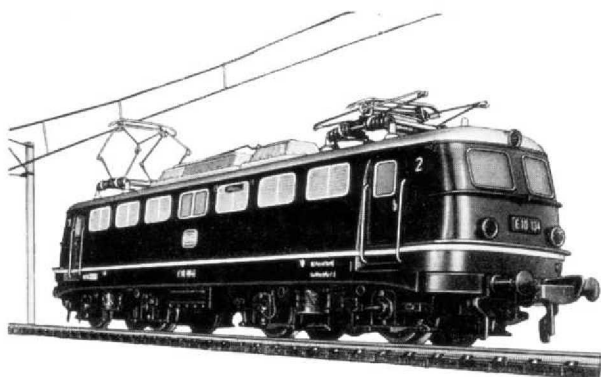
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

1 BAND XII
19. 1. 1960

PREIS
2.- DM



WER WAS
KENNT UND
WER WAS
KANN, DER
FÄHRT STETS
MIT



Fleischmann

-BAHN!

„Fahrplan“

1. Preiser-Neuheiten	3	10. Oberleitungsrost aus Kugel- schreiberminne	24
2. Kritisch betrachtet: Der Schrankenantrieb aus Heft 14/XI	3	11. 1 Amperemeter für mehrere Stromkreise	25
3. Der Einbau des Seuthe-Dampfentwicklers Normal- und Sonderfälle	4	12. „Unter der Laterne . . .“	25
4. H0-Anlagenmotive (Becker)	9	13. Gedeckter Großraumgüterwagen „Gilhs Dresden“ – BZ	26
5. Schalteranordnungen für die Z-Schaltung	10	14. Eine vollautomatische, programmge- steuerte Miniaturbahn – mit Streckenplan	28
6. Liliput-Neuheit „SSym 46“	13	15. „KIT“ oder „BAP“	33
7. ESO 1959 (Neue Eisenbahn-Signal- ordnung)	14	16. In Kanada ist „kana da“	33
8. Nachtrag zum Artikel „Ist das heutige Märklin-System . . .?“	17	17. Kleine Tips f. d. Zusammenbau des Fleischmann „BTms 55“	34
9. „Bf. Böhlen“ – ein respektables Bahn- hofsgebäude. Teil 1: Empfangsgebäude	18		

Miba-Verlag Nürnberg

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

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

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Fto. 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.



Eine neue „Generation“ des Stammvaters Preiser . . .

... „wächst heran“, möchte man fast sagen, wenn man die neuesten Preiser-Schöpfungen – Kinder und Jugendliche – mit liebevollem Blick betrachtet. Übrigens, sämtliche auf WeWaW's „Privatgrundstück“ versammelten „Feriengäste“ sind – in des Wortes wahrster Bedeutung – „Neuankömmlinge“, die ebenso gerne bei Ihnen verweilen werden, wenn Sie sich darum „bemühen“. So nette und entzückende Gäste sind das erforderliche „Kostgeld“ schon wert, finden Sie nicht auch?

Kritisch betrachtet: Der Schrankenantrieb aus Heft 14/XI

Auf die Veröffentlichung des Artikels von Herrn Moos über den Schranken-Schnurantrieb in Heft 14/XI erhielten wir eine Zuschrift von Herrn Puttlitz, Dachau, der scheinbar einen Haken an der Sache fand.

Er vermutet, daß für diesen Antrieb eine Abschaltautomatik erforderlich sei, da das Gebilde nur auf einem kurzen Weg beweglich ist und die Schnur nach Erreichen der Endstellung nicht durchrutschen kann. Nun, Herr Puttlitz hat durchaus recht, eine Abschalteneinrichtung ist schon erforderlich, aber abgeschaltet muß ja sowieso einmal werden, und durch die hohe Untersezung zwischen Motor und Schnurscheibe ist der Abschaltzeitpunkt gar nicht so kritisch, wie es im ersten Moment den Anschein hat.

In verschiedenen Aufsätzen in der Miba wurden schon genau arbeitende und einfach herzustellende Abschalteneinrichtungen beschrieben, so daß es sich erübrigt, an dieser Stelle nochmals darauf einzugehen. Wenn außerdem die Anschläge für die Schrankenbäume nicht starr, sondern elastisch sind, kann kaum etwas schief gehen. (Das gleiche Problem tritt übrigens auch bei Stangenantrieb auf).

In den Fällen, in denen jedoch keine einigermaßen genaue Abschaltung gewährleistet ist, verwendet man doch wohl besser eine dünne Drahtspirale, die im Notfall durchrutscht, die aber auch (lt. Herrn Puttlitz, Heft 12/VIII) den Schönheitsfehler hat, daß die Schrankenbewegung mehr oder weniger ruckartig vor sich geht.

Heft 2/XII ist ab 11. Februar 1960 in Ihrem Fachgeschäft

Der Einbau | des Seuthe-Dampfentwicklers

I. Normalfall

(Lokgehäusebefestigung **nicht** durch Schornsteinschraube)

„So'n Mist!“ meinte Herr Kuchenbecker, als ich mal schnell zu ihm gefahren war, um ihm die „dampfende“ Lok vorzuführen. Tja, auch ich selbst guckte reichlich bedepert auf die herumrasende Lok, aus deren Schornstein noch nicht einmal ein Staubwölkchen entquoll, obwohl wir zuvor den Schornstein fast vollgefüllt hatten. Es brodelte und zischte nur... bis „WiWeW“ (mein Junior) betont und aufreizend langsam die inquisitorische Frage stellte „Mit was hast Du denn aufgefüllt? Etwa mit diesem Fläschchen da“ — Ja, natürlich... wieso...? — „Weißt Du, daß da Deine Schnupfentropfen drin sind...?“ —

„Selten so gelacht“ könnte man die nächsten Minuten überschreiben. In der Tat, mit solchen Mitteln geht die Dampferei ja nun doch nicht und außerdem war die kleine Kanüle einfach nicht mehr sauber zu kriegen, sie mußte durch eine neue ersetzt werden. Sie werden diese kleine Episode vielleicht für eine „Erfindung“ meinerseits halten. Aber sie ist tatsächlich passiert und zwar am 21. 11. 59 abends 19 Uhr in der Wohnung des Herrn Kuchenbecker.

Dies nur als Einleitung zu Ihrer (schadenfrohen) Erheiterung! Doch nun wollen wir uns dem Hauptthema zuwenden:

Gleich zu Beginn ein wichtiger Punkt, der ebenfalls mit meinem Kuchenbecker-Besuch zusammenhängt: Herr Kuchenbecker meinte nämlich, bei einer Lok mit Kunststoffgehäuse bräuchte man die Wärmeisolierbuchse doch eigentlich gar nicht vorsehen, da... usw. Inzwischen mußte ich mich belehren lassen, daß man auch in diesem Falle nicht darauf verzichten kann, weil der Gehäusekunststoff die

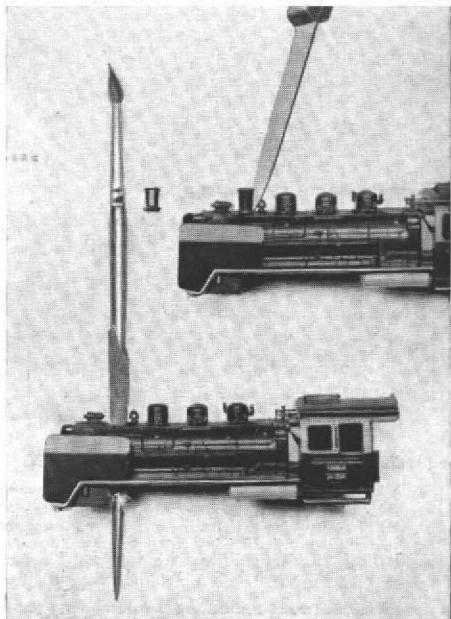


Abb. 2. Nach dem Perforieren und Ausbrechen des Schornsteins wird das Loch ausgeschmirgelt.

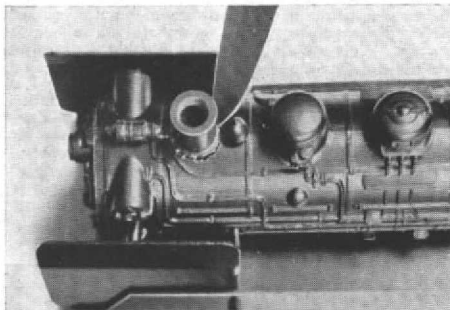


Abb. 1. Perforieren des Schornsteins

Hitze des Heizwiderstandes nicht ohne Schaden aushält. Darüber hinaus garantiert der Isoliering einen einwandfreien Sitz sowie eine längere Führung für das Aggregat und die Möglichkeit, das Dampfaggregat jederzeit leicht auswechseln zu können! Aber einen Vorteil bringt das Kunststoffgehäuse doch mit sich: Man braucht hier kein Loch zu bohren, sondern kann mit einem spitzen scharfen Messer dicht um den Schornstein herum diesen „heraussticheln“ (perforieren) und das (etwas ausgefranzte) Loch mit Schmirgelpapier ausreiben (Abb. 1 u. 2). Die Verwendung einer Feile bringt kaum Nutzen, da man Kunststoff schlecht feilen, dafür aber um so besser schmirgeln kann.

Der Wärmeisoliering (abgekürzt: WIR) wird stramm eingepaßt und mit einem Schnellrockenkleber (UHU) eingeklebt. Ein kleiner Wink für verschiedene Loks mit 3 Stirnlampen (wie z. B. den Märklin-Loks 3000 und 3031): Hier muß die Plexi-

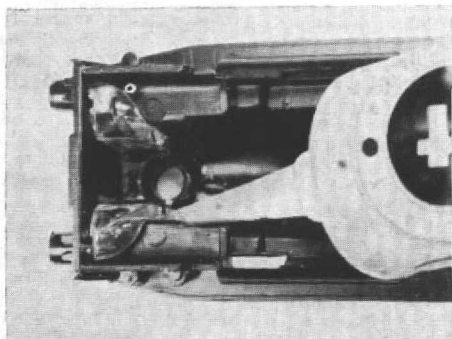
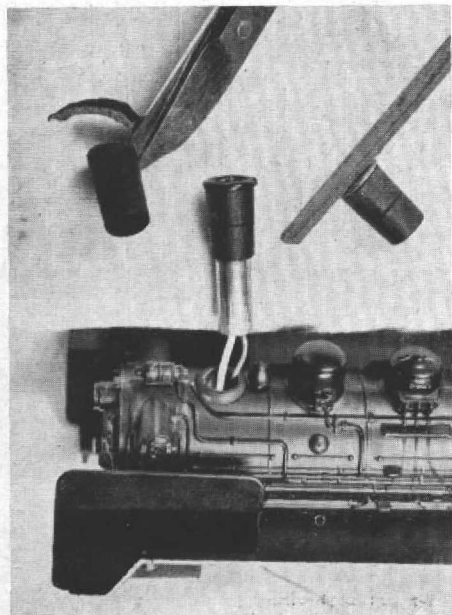


Abb. 3. Einkleben des WIR bei der Märklin-Lok 3000.

dadurch so gut wie nicht beeinträchtigt, aber man sollte wenigstens darauf achten, daß der Wärmeisolierring nur an den plexiglasfreien Stellen angeklebt wird (Abb. 3).

Wie bereits in Heft 15/XI ausgeführt, kann die schornsteinförmige Konushülse (die über dem Dampfentwickler geschoben wird) auf die erforderliche Schornsteinlänge zugeschnitten und befeilt werden. Das ganze Aggregat wird dann nach Abb. 4 in den bereits eingeklebten Wärmeisolierring eingeführt, so daß die Konushülse schließlich auf dem WIR aufsitzt.

Abb. 4.



Bevor wir an die Verdrahtung gehen, noch ein Wort zum „Dampfrohr“ (das richtiger gesagt infolge seiner Feinheit eigentlich als „Dampfröhrleinchen“ bezeichnet werden müßte). Es wird (und sollte) nur mit der beigegebenen Pinzette in die Führung des Heizwiderstandes eingeführt werden (Abb. 5). Vorsicht! Es darf weder verbogen, noch verkantet werden! (Ebenso darf für die Reinigung nur der beigegebene Dampfrohrreiniger verwendet werden!).

Damit das winzige Röhrchen während der nächsten Arbeitsgänge nicht „flöten“ geht oder beschä-

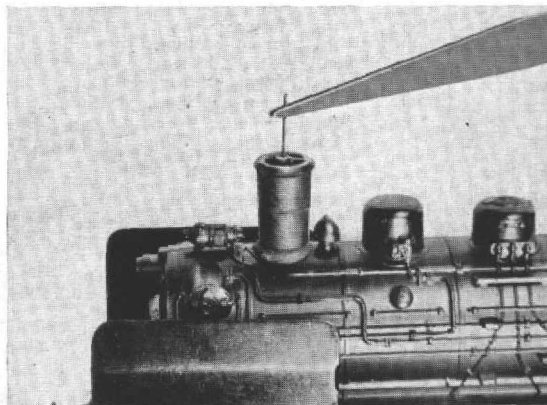
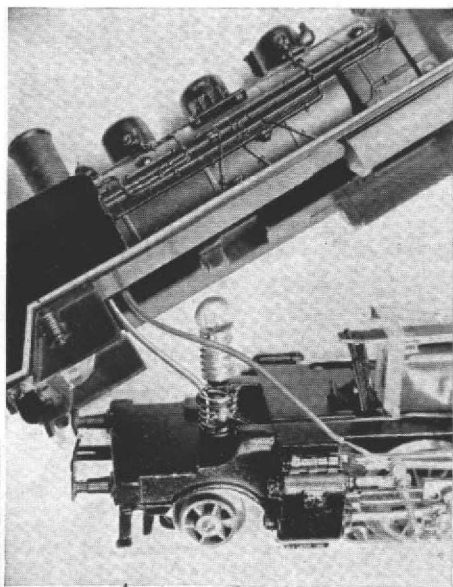


Abb. 5. Vorsichtiges Einführen des Dampfrohrs mittels Pinzette.

digt wird, ziehen wir es wieder heraus und legen es vorerst einmal beiseite, bis wir die Verdrahtung hinter uns haben. Die aus dem Aggregat herausragenden Litzen werden wie in der Anleitung angegeben angeschlossen. Die Bezeichnung + und — soll nur die beiden Palleitungen (sowohl von Wechsel- als auch von Gleichstrom) kennzeichnen. In der Praxis ist es unerheblich, welche der beiden Litzen an Masse und welche an die Stromzuführung angeschlossen wird. (Dies nur zur Beruhigung „ängstlicher Gemüter“ und der „elektrotechnischen Säuglinge“). Viel wichtiger ist festzustellen, wo bei der Lampenanschlußstelle der Massepol und wo der Zuführungspol ist. (Bei den neueren Loks ist es fast in der Regel das Gewindegehäuse und das bringt den Vorteil mit sich, daß die Litze noch nicht einmal angelötet zu werden braucht, sondern einfach mit dem blanken Ende mitsamt dem Birnchen eingeschraubt wird (s. Abb. 6a). — Für die „Löter“ ein kleiner Kniff: Die eine Litze enthält (aus konstruktiven Gründen) feine hochwertige Stahldrähtchen, die sich schlecht löten lassen. Nehmen Sie ein Stückchen Einzellitze von dem anderen (mehradrigen) Kabel, umwickeln Sie damit das Stahldrahtende und verzinnen Sie es vor. (Daß die Stahldrahtlitze nur mit einer scharfen Schere und nicht mit dem Messer abgeschnitten werden kann, sei nur am Rande erwähnt, um Verletzungen irgendwelcher Art vorzubeugen!)

Das 2. Kabel wird irgendwo an Masse angeschlossen, entweder an einer Schraube wie in Abb. 6b oder an einer anderen (blank gemachten) Stelle angelötet; bei Loks mit Metallgehäusen kann dies auch direkt an diesem erfolgen (s. Abb. 8). Beim Aufsetzen des Lokgehäuses — dies gilt wieder allgemein — ist darauf zu achten, daß die Litzen nirgends eingeklemmt werden.

Nun kann das eingangs erwähnte Dampffröhrchen eingeführt werden, und zwar bis es anstößt und oben höchstens noch 1 mm herausschaut. Nach Einfüllen von 6—7 Öltröpfen in den Schornstein kann die Fahrt „mit Volldampf voraus“ losgehen. 6—7 Tropfen sind die Norm. Sie können aber auch den Schornstein bis obenhin vollfüllen oder ihn — umgekehrtermaßen — leer lassen; weder das eine noch das andere schadet dem Aggregat. Bei $\frac{3}{4}$ Vollfüllung haben Sie sogar die intensivste Dampfentwicklung, doch stehen noch die Erfahrungen aus, ob und inwieweit dann im Laufe der Zeit eine



▲ Abb. 6a. Befestigung des Stromzuführungskabels bei einer Märklin-Lok.

Abb. 6b. Befestigung des Massekabels bei der gleichen Lok.

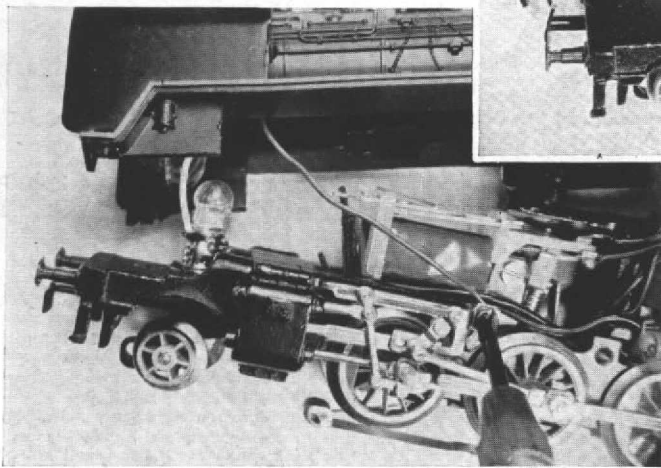
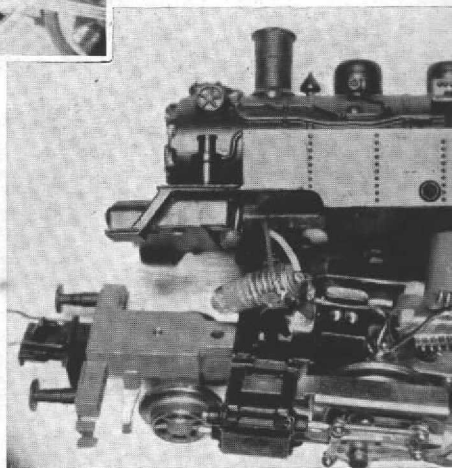
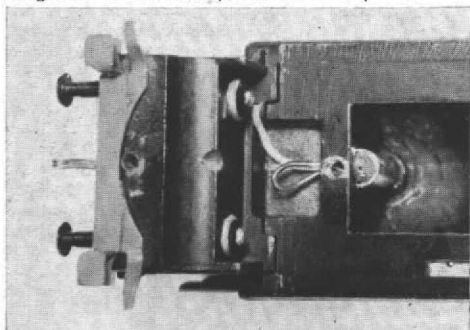


Abb. 7. Stromzuführungsanschluß bei der TRIX-Lok 203 ➤

▼ Abb. 8. Beispiel für den Masseanschluß an einem Lokgehäuse aus Metall (Märklin-Lok 3026)



störende Krustenbildung aus Verdampfungsrückständen eintritt. Bleiben wir daher im Rahmen der Normfüllung, zumal diese ja immerhin für 8–10 Minuten „Dampf“ reicht und die Nachfüllung nur eine Sache von Sekunden ist.

Wichtiger ist, Ihr Augenmerk auf das eine, schräg angeschnittene Ende des Dampfrohres zu richten. Führen Sie den **Schrägschnitt** in den Schlot ein, haben Sie eine stärkere Dampfentwicklung, als wenn das gerade Ende eingesteckt und der Schrägschnitt oben rausschaut.

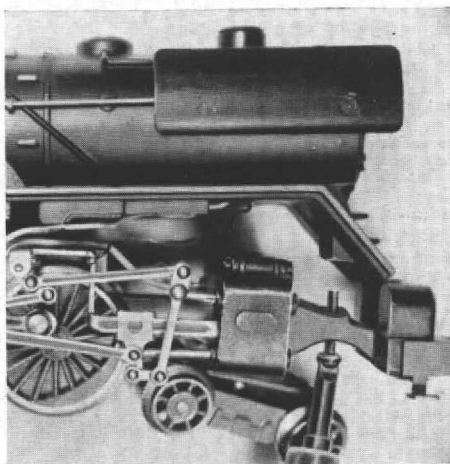
Darüber hinaus ist der Heizwiderstand so ausgelegt, daß die wirkungsvollste Dampfentwicklung bei einer Fahrspannung von 8–10 V gegeben ist. Das bedeutet zwar, daß bei niederen Fahrspannungen nur eine geringe Dampfentwicklung eintritt, aber der Konstrukteur mußte bei der jetzigen, möglichst umfassenden Ausführung ja noch die hohen Märklin-Umschaltspannungen mit berücksichtigen. Es wäre empfehlenswert, wenn die Seuthe KG. im Laufe der Zeit (wir wollen schließlich nicht undankbar sein!)

eine weitere Ausführung, für höchstens 10 Volt herausbringen könnte (insbesondere für die langsamen Rangier- und Streckenloks), auf daß sich die ersten Dampfzähne schon bei 3–4 Volt zeigen mögen!

Da die Schutzrechtelegenheit noch nicht bekanntgemacht ist, können wir Ihnen heute das Konstruktionsprinzip leider immer noch nicht verraten. Aber Sie werden sicher auch ohne diese Angaben zufrieden sein, Ihre Loks überhaupt dampfen zu sehen und paffen zu hören. Nur soviel: Das Geheimnis des Puffens und Paffens liegt einmal in der Zusammensetzung des Öles begründet, zum anderen in der Konstruktion des Aggregats selbst. Wenn Sie das wissen, so werden Sie wohl noch mehr „Hochachtung“ vor diesem kleinen „Ding“ haben und verstehen, daß bei der Fertigung nur feinfühlige Frauen ihre Hände im Spiel haben können! Sie werden nun auch Verständnis dafür haben, daß ein Herumstochern im Aggregat dem „Apparätchen“ in keinem Falle zum Vorteil, sondern höchstens zum Nachteil gereichen kann!

II. Sonderfälle

(Lokgehäusebefestigung mittels Schraube durch den Schornstein)



Auf sämtliche Sonderfälle einzugehen, würde zu weit führen. An Hand der nachfolgenden Beispiele zeigen wir Ihnen die Richtung an, in der Sie in ähnlich gelagerten Fällen zu denken haben, um zu einer befriedigenden Lösung zu kommen.

Fall a: Bei der neuesten Märklin-Lok 3031 (BR 81) braucht man an und für sich nur wie in Teil I angegeben vorzugehen. Wen jedoch stört, daß das Aggregat — aufgrund des vorderen Birnchens — nicht tief genug eingesteckt werden kann, muß dieses Birnchen durch ein Steckbirnchen ersetzen (Abb. 10), bei dem außerdem noch der Wulst weggefeilt werden muß.

☛ Fall b (Abb. 9.)

Bei der Fleischmann Lok 1361 (BR 03) geht man folgendermaßen vor: Lok vorerst im Originalzustand belassen und an der in Abb. 9 gezeigten Stelle ein Schraubgewinde vorsehen; Gewinde selbst schneiden (mit den neuesten selbstschneidenden Schrauben (ein Kinderspiel!) oder in der nächstgelegenen Werkstatt einschneiden lassen. Unbedingt darauf achten, daß diese Schraube nicht mittig sitzt, sondern leicht seitlich (wegen des darunter liegenden Kabels!). Die Schornsteinschraube wird gekürzt und damit dann der Zylinderblock festgeschraubt (in Abb. 9 noch nicht ausgeführt).

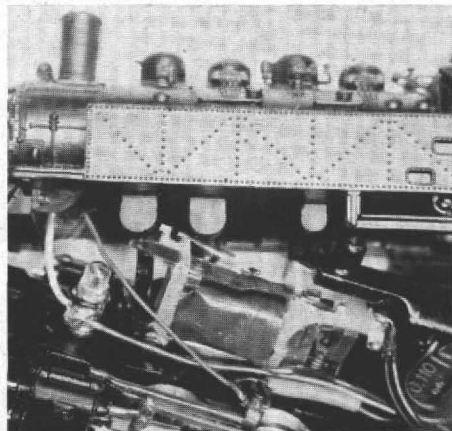


Abb. 10. Anbringung eines Steckbirnchens bei der neuen Märklin-Lok 3031 (BR 81).

Fall c: Fleischmann T3. Lok vorerst im Originalzustand belassen und Senkkopfschraube gem. Abb. 11 eindreihen. Ein Gewinde braucht keineswegs eingeschnitten zu werden. Die Schraube „frißt“ sich von alleine ins Blei hinein, insbesondere, wenn Sie eine ganz gewöhnliche Holzschraube (nicht aus Holz, sondern für Holz!) verwenden. Danach wird das Bleigewicht gemäß Foto ausgesägt und die Schornsteinschraube entsprechend gekürzt; sie dient nunmehr zur Arretierung des Bleigewichts.

Fall d: Bei der Rivarossi-Lok T 7 ist die Angelegenheit wieder einfach: Bevor der Schlot abgeschraubt wird, bohrt man durch den viereckigen Sandkasten ein Loch durch das Gehäuse und den darunter liegenden Bleiklotz. Dann Schlot entfernen; alles weitere wie in Teil I.

Noch ein paar „abschließende“ Worte zum Seuthe-„Einheitsschornstein“: Wir können Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Herstellerfirma in Kürze ein zusätzliches Schornsteinsortiment herausbringen will, so daß Ihre dampfenden Loks dann wieder zu ihren angestammten Schornsteinformen kommen werden! Drücken Sie also eine kleine Weile Ihr kritisches Auge zu und geben Sie sich unbeschwert dem faszinierenden Bild hin, das die dampfenden und paffenden H0-Loks nun mal bieten. Darüber hinaus gilt es zu untersuchen, ob im einen oder anderen Fall nicht doch das Dampfaggregat im Innern der Lok direkt unter dem Originalschornstein untergebracht werden kann. Prinzipiell ist dies, wie unsere Versuche ergeben haben, durchaus möglich. Nur ist darauf zu achten, daß zwischen Schornstein und Aggregat wenigstens 1–1,5 mm Luft ist.

Um bei Fabrikschloten volumigere „Rauch“-Fahren zu erzielen, ist die Zusammenfassung von 2 Aggregaten empfehlenswert.

Damit die (in diesem Fall störenden) Puff-Intervalle nicht in Erscheinung treten, sind die Aggregate möglichst tief im Schlot anzuordnen.

Und nun „mit Volldampf voraus“! WeWaW

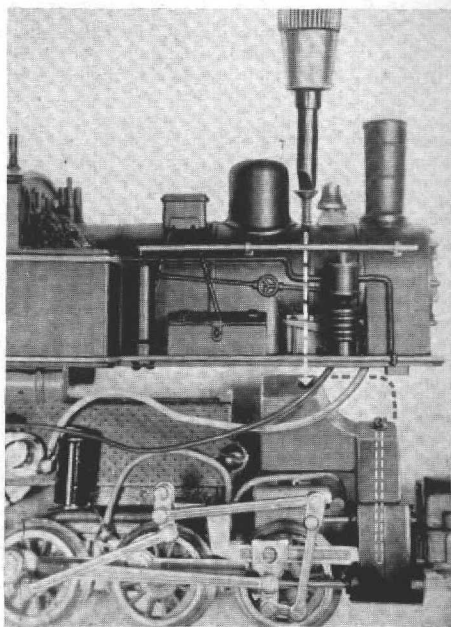


Abb. 11. Die bei der Fleischmann T3 vorzunehmenden Manipulationen (Aussägen des Bleiklotzes, Verkürzen der ehemaligen Schornsteinschraube, neue Schraube durch Gehäuse in das Bleigewicht.

Der Schornstein hat offensichtlich nichts mehr T3-ähnliches, doch können Sie die Konushülse auch entsprechend dem Original nachdrehen oder auch neu drehen!

MIBA-Ankündigungen:

Einbanddecke für Band XI/1959

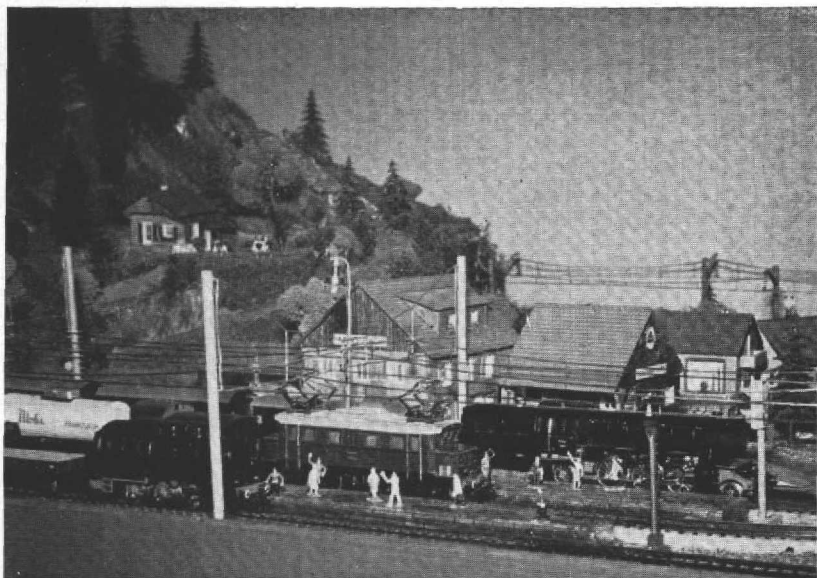
(nunmehr in grün mit Goldprägung) ab Ende Januar 1960 lieferbar. Preis 2.50 DM + –.25 DM Versandkosten.

Gesamtinhaltsverzeichnis der ersten 10 MIBA-Jahre

ca. 40–48 Seiten DIN A 5 erscheint im Februar 1960. Voraussichtlicher Preis je nach Eingang der Bestellungen 2.50 bis 3.– DM. Um umgehende Vorausbestellung bis 10. 2. wird gebeten.

Neue Streckenplan-Broschüre bereits im Druck!

Näheres im Februarheft.



So fängt es meistens an! Abgesehen davon, daß bereits die 3. Anlage mit mehr Fahr-
 möglichkeiten in der Planung ist, meint Herr W. Becker aus
 Welzheim, daß er zwar die Häuser und die Kirche zu 90% selbst gebaut habe, sich aber an den Lok-
 und Wagenbau noch nicht rantraue. Nun, der „Moha“ (links) ist bereits „Eigenbau“ und eines Tages
 werden weitere folgen und dann sogar der erste Lokbauversuch. Wir kennen diese „Symptome“ bereits – so
 fängt es meistens an!

