

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift

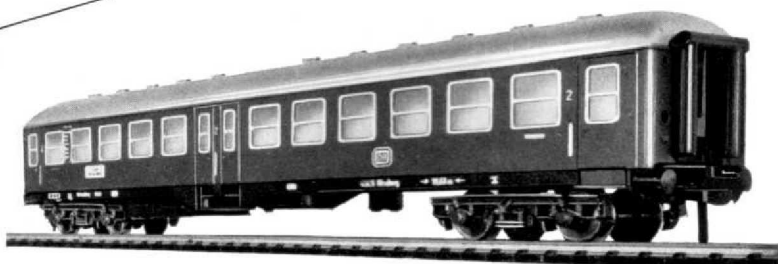


MIBA-VERLAG

NR. 11 / BAND XI 1959

NÜRNBERG

WÄHLE RICHTIG . . .



Hochwertige Plastik-Karosserie, eingesezte Fenster, LÜP 245 mm DM 8.50

HO

WÄHLE

Fleischmann!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 11/XI

1. 90 t-Kran in TT-Größe
2. Kuren am Wicking-Jeep
3. Gartenbahn im Maßstab 1 : 6
4. Das Elektrifizierungsprogramm der DB
5. UHU-plus, der neue Klebstoff
6. Ein „tschechisches“ Lokmodell
7. BR 10 aus Holz und Metall
8. Stationsgebäude Bf. Himmelreich
9. Standseilbahnen (mit Bauzeichnung)
10. Kleinstweichenantrieb Schieck
11. Kleine Anlagenmotive (Hirschfelder)
12. Märklin-Telexkupplung für Gleichstrom
13. TT-Anlage Driesen
14. Gleiche Fläche – ungleiche Themen
2 Streckenpläne
15. Speisewagen comme il faut
16. Anlage MEC Rendsburg
17. Ein Bahn-Umspannwerk — Teil 2
18. Fleischmann 41 als Olllok
19. Kleines ABC des Anlagenbaues
20. Neue Entkupplungsvorrichtung für Gleichstromfahrbetrieb
21. ÖBB-Ellok 1145 in Spur 0
22. Ausstellungsanlage Knebel
23. Kleine Manipulationen an Preiser-Figuren
24. Miba-Gebührenordnung

Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

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

Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 – **Versand:** Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Bijou)
Telefon 6 29 00 – Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

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

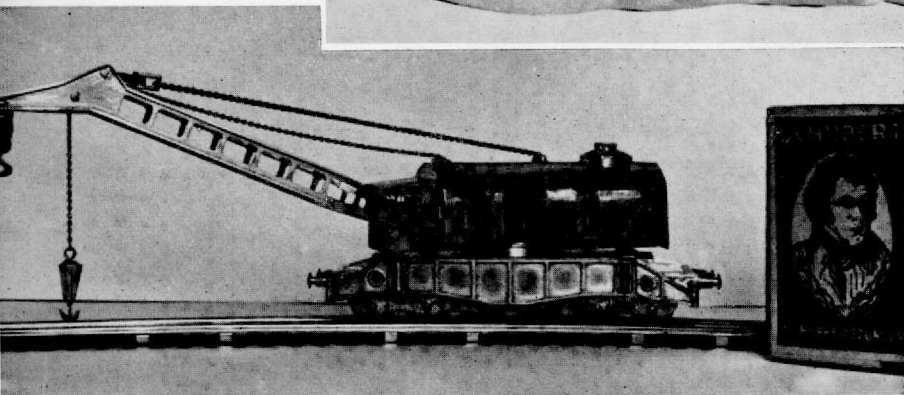
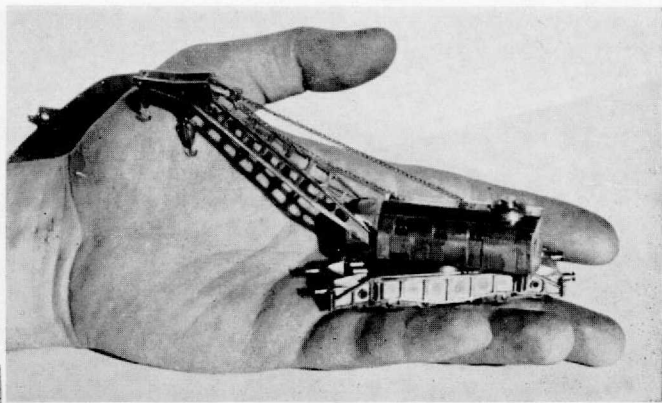
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

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.

*Es liegt klar
auf der Hand,*

daß es sich 1. um das Modell eines 90 t-Krans handelt und 2. der Baumaßstab sehr klein sein muß. Dieses TT-Modell schuf Herr Karl Heitzer aus Wien. Sowohl Hauptausleger als auch Lasthaken lassen sich vom Kranhaus aus mittels Seilzug (Kettchen) heben und senken.

Wahrlich ein kleines Meisterwerk.



Kuren am Wicking-Jeep

von Günter Luft,
Stuttgart-Münster

Die Windschutzscheibe des Wicking-Jeeps besteht aus Celluloid und hat keinen Rahmen. Man deutet daher den Rahmen mit Farbe an (tarngrün, Mischung aus grün mit etwas schwarz). Dies ist nicht schwer, da die Umgrenzung der Scheibe am Modell schon durch einen Wulst hervorgehoben ist. Die Radkappen werden ebenfalls tarngrün gestrichen. Die Hoheitszeichen stammen aus dem Beutel mit den Roskopf-Panzerteilen, und zwar kommt ein großer weißer Stern auf die Motorhaube (Spitze zum Kühler), und zwei kleine Sterne beiderseits auf die Seitenwand hinter dem Hinterrad. Einen Benzinkanister (Roskopf-Panzerteile) klebt man auf die Rückwand des Jeeps. Als Besatzung des Jeeps eignen sich die ebenfalls von der Fa. Roskopf hergestellten Fahrer und Beifahrer. Die Figuren werden bemalt (Gesicht und Hände fleischfarben, Schuhe braun) und mit Uhu-plast auf ihren Plätzen festgeklebt.



Heft 12/XI ist ab 24. September in Ihrem Fachgeschäft!

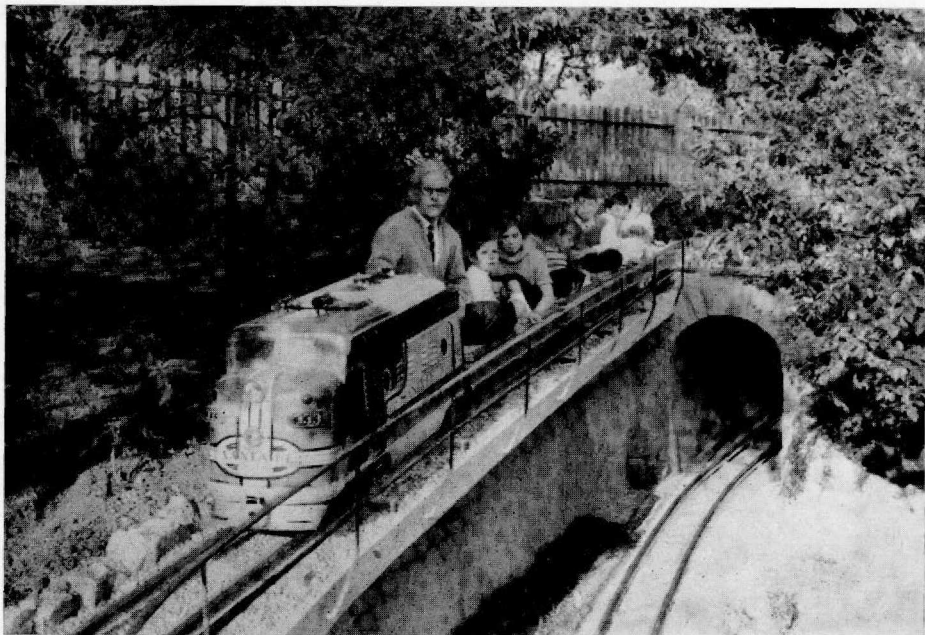


Abb. 1. Herr Rihm fährt seine kleinen Gäste im Gartengelände spazieren.

Zum heutigen Titelbild:

Von O. Berlinger, Trimbach/Schweiz

Eine Gartenbahn im Maßstab 1:6

Oder: Wenn der Schwiegervater mit dem Schwiegersohne ...!

Bevor mich mein Schwiegervater (W. Rihm aus Trimbach, D. Red.) in Kauf nehmen mußte, befaßte er sich mit einer Spur 0-Bahn, für die er vor seinem Haus eine Anlage à la Gotthard-Linie geschaffen hatte. Als ich, ein ebenfalls passionierter Modellbauer, seine Tochter heiratete, wurde sie (die Bahn, nicht die Tochter!) mit vereinten Kräften weiter ausgebaut. Da sich aber, bedingt durch die Witterungsverhältnisse, mit der Zeit immer erheblichere Unterhaltsarbeiten ergaben, wurde ein ganz neuer Plan ausgeheckt: Wir beschafften uns Unterlagen von der Santa Fe R.R., die auf dem Maßstab 1 : 6 umgearbeitet wurden. Der Garten mußte umgestaltet und die Gleise einer Feld-

bahn auf 240 mm umgespurt werden. Zur Schließung des Kreises ward ein 18 m langer Tunnel betoniert, während bei schlechtem Wetter an rollenden Material gearbeitet wurde.

Die Bahn läuft mit 48 V Gleichstrom unter Zugrundelegung des 2 Schienen-Systems, d. h. der Fahrstrom aus Ni-Ca-Akkus (Kapazität 150 A/Std) wird mittels zweier 25 mm²-Kabel direkt zu den Schienen geführt. Die Schienen sind auf Eichenschwellen verlegt. Die Isolierung ist ausgezeichnet, wie eine Messung während eines Dauerregens ergab: der Verlust betrug nur 300 mA. Anders ist es mit dem Spannungsabfall: er beträgt ca. 12 V; das ist herzlich wenig, wenn man be-

denkt, daß die Strecke immerhin 160 m lang ist und nur eine Stromzuführung aufzuweisen hat.

Die Stromabnahme für den 6 PS-Motor erfolgte anfangs mit 4 Schleifern (ähnlich denen von TRIX, nur wesentlich größer). Sie nützten sich jedoch sehr schnell ab und mußten zudem noch durch eine Spezialvorrichtung an der Lok dauernd mit Wasser besprengt werden. Wir waren deshalb gezwungen, eine Änderung vorzunehmen, die uns jedoch in jeder Hinsicht befriedigt: Die Stromabnehmer wurden zwischen den Rädern montiert und schleifen nunmehr an den Innenseiten der Räder (wie es zum Teil ja auch bei den kleinen Modellen bewerkstelligt wird). Auf diese Weise bleiben die Schienen trocken und die Kontaktflächen der Stromabnehmer können mit Kontaktfett geschmiert werden.

Der Kontroller (Fahrtregler) der Lok besitzt 7 Fahr- und 3 Bremsstufen. Zur Betätigung der laufenden Bremsen bauten wir einen Kompressor ein, der auch die Druckluft für die Pfeife liefert, womit natürlich die Lokpfeife gemeint ist, die sich zugleich als „Lockpfeife“ entpuppte, denn obwohl eigentlich nur für unser privates Vergnügen erbaut, fand sie gar bald bei Groß und Klein Anklang, so daß an schönen sonnigen Tagen bei uns im Garten ein ganz reger Betrieb herrscht. Die Bahn faßt 9 Erwachsene oder 12 Kinder und heute befassten wir uns mit dem Plan, zu vergrößern und auf einem größeren Grundstück aufzubauen. Das kommt davon, wenn der Schwiegervater mit dem Schwiegersohn ... aber schön ist es doch! (Nicht nur unser Hobby, sondern das Verhältnis zwischen unseren Familienmitgliedern!).



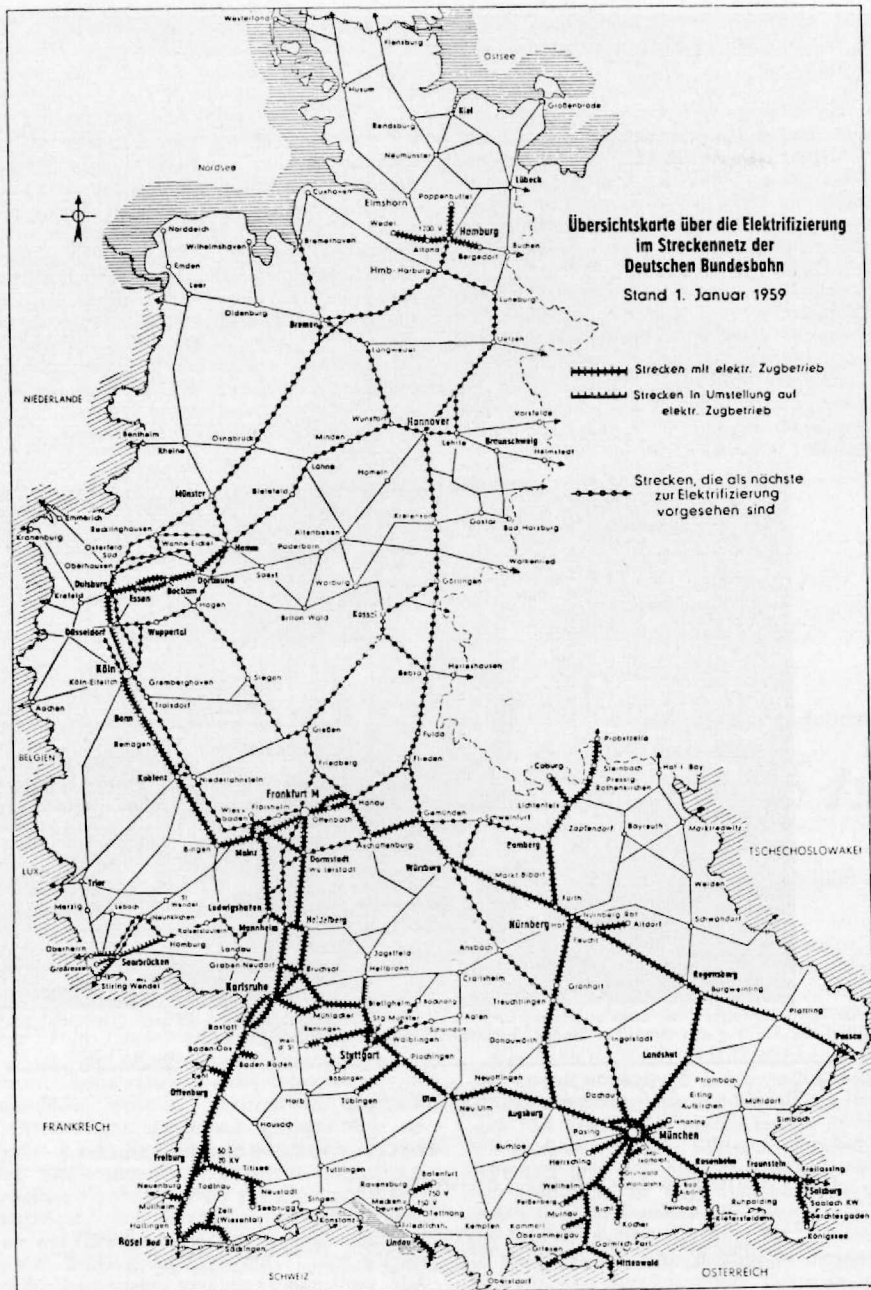
Abb. 2. Herr Berlinger (der Schwiegersohn) und Herr Rihm (der Schwiegervater) müssen „klein begeben“ (auch bei der Fahrt durch den 18 m langen, verhältnismäßig engen Tunnel)!

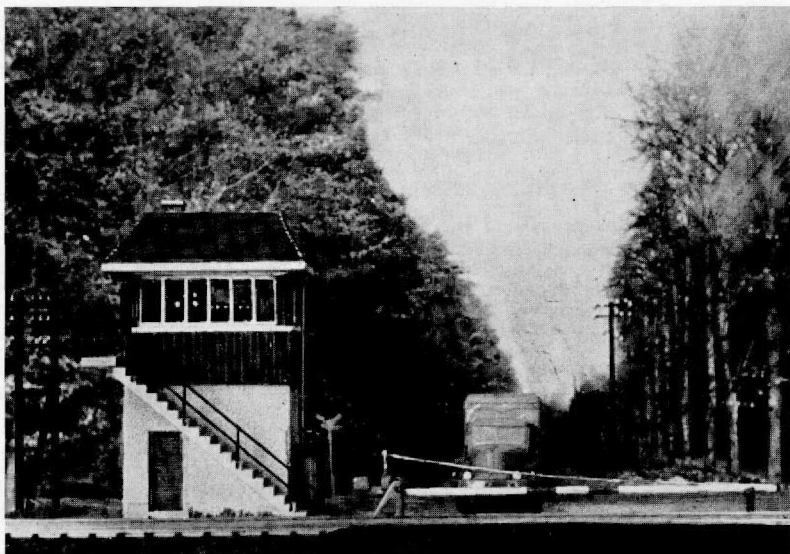
Unsere Werkstattblätter

sind wieder lieferbar

mit Ausnahme folgender Zeichnungen:

1. Die im Verzeichnis von Heft 6 XI mit * gekennzeichneten
2. Feuerlose Dampflokomotive C (5/VIII), Regelturmftriebwagen VT 55 (11/IX) und die DB-Umbaueingangswagen BPw3ygef und AB3ygeb (16/VIII). Diese Zeichnungen sind nur erhältlich bei Herrn H.-D. Hettler, Stuttgart-Bad Cannstatt, Nauheimer Str. 89





„Die Blockstelle im Walde“ oder: „Faller-Blockstelle — wie haste dir verändert.“ (Die Hintergrundkulisse ist übrigens ein Bild aus dem Bundesbahn-Kalender 1958). Die um- und abgeänderte Blockstelle stammt von Herr Ing. K. Wurmstedt, Hamburg.

Das Elektrifizierungsprogramm der DB

Unsere Angaben im letzten Buba-Quiz (Heft 7/XI) sind von verschiedenen Seiten bezweifelt worden. Man meint, das Elektrifizierungsprogramm der Bundesbahn umfasse weit mehr als „nur“ 8350 km.

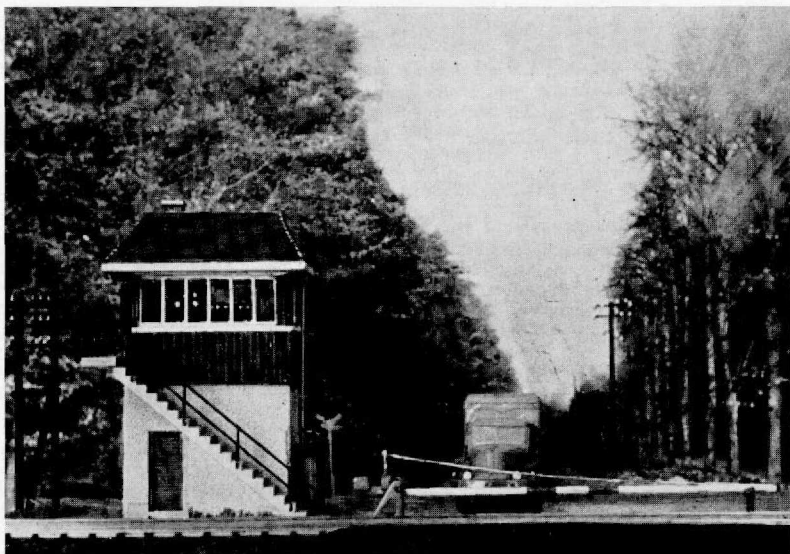
Nun, diese Zahlen stammen von der Buba selbst und müßten also wohl authentisch sein. So gern wir unseren Lesern einen Gefallen tun — in diesem Falle können wir leider nicht mehr „bieten“! Mit den bis jetzt elektrifizierten Strecken von 3453 km sind immerhin 11,5% des gesamten Streckennetzes auf den Ellok-Betrieb umgestellt.

Im Laufe der nächsten 5—6 Jahre sollen weitere 1851 km unter die Oberleitung kommen. Mit den damit erreichten 5304 km wären immerhin schon 63% der gesamten Wunschliste erreicht und doch sind das erst 17% des Gesamtnetzes. Wir würden dann immer noch — mit Ausnahme des französischen Elektro-Netzes — weit hinter den übrigen europäischen Ländern zurückliegen. (Die folgenden Vergleichs-

zahlen über den Prozentsatz der elektrifizierten Strecken stammen sogar noch aus dem Jahr 1957 und dürften inzwischen zum Teil überholt, d. h. verbessert worden sein):

Frankreich 14,2%, Österreich 28,8%, Italien 41,1%, Niederlande 46,7%, Schweden 53% und die Schweiz sogar 97,5%!

Wenn man bedenkt, daß die von der DB angegebene gesamte Elektrostrecke von 8350 km ca. 28% des Gesamtnetzes ausmacht und dann die vorstehenden Vergleichszahlen daraufhin nochmals besieht, dann erscheint es als fast zuverlässig, daß eines Tages auch diese 28% überholt sein werden und weitere, jetzt noch nebensächlich erscheinende Strecken elektrifiziert werden müssen. Insofern dürften also unsere „Skeptiker“ dann doch noch Recht bekommen, aber mit einer solchen Erweiterung des derzeit laufenden Programms dürfte vor Ablauf der nächsten 10 Jahre kaum zu rechnen sein!



„Die Blockstelle im Walde“ oder: „Faller-Blockstelle — wie haste dir verändert.“ (Die Hintergrundkulisse ist übrigens ein Bild aus dem Bundesbahn-Kalender 1958). Die um- und abgeänderte Blockstelle stammt von Herr Ing. K. Wurmstedt, Hamburg.

Das Elektrifizierungsprogramm der DB

Unsere Angaben im letzten Buba-Quiz (Heft 7/XI) sind von verschiedenen Seiten bezweifelt worden. Man meint, das Elektrifizierungsprogramm der Bundesbahn umfasse weit mehr als „nur“ 8350 km.

Nun, diese Zahlen stammen von der Buba selbst und müßten also wohl authentisch sein. So gern wir unseren Lesern einen Gefallen tun — in diesem Falle können wir leider nicht mehr „bieten“! Mit den bis jetzt elektrifizierten Strecken von 3453 km sind immerhin 11,5% des gesamten Streckennetzes auf den Ellok-Betrieb umgestellt.

Im Laufe der nächsten 5—6 Jahre sollen weitere 1851 km unter die Oberleitung kommen. Mit den damit erreichten 5304 km wären immerhin schon 63% der gesamten Wunschliste erreicht und doch sind das erst 17% des Gesamtnetzes. Wir würden dann immer noch — mit Ausnahme des französischen Elektro-Netzes — weit hinter den übrigen europäischen Ländern zurückliegen. (Die folgenden Vergleichs-

zahlen über den Prozentsatz der elektrifizierten Strecken stammen sogar noch aus dem Jahr 1957 und dürften inzwischen zum Teil überholt, d. h. verbessert worden sein):

Frankreich 14,2%, Österreich 28,8%, Italien 41,1%, Niederlande 46,7%, Schweden 53% und die Schweiz sogar 97,5%!

Wenn man bedenkt, daß die von der DB angegebene gesamte Elektrostrecke von 8350 km ca. 28% des Gesamtnetzes ausmacht und dann die vorstehenden Vergleichszahlen daraufhin nochmals besieht, dann erscheint es als fast zuverlässig, daß eines Tages auch diese 28% überholt sein werden und weitere, jetzt noch nebensächlich erscheinende Strecken elektrifiziert werden müssen. Insofern dürften also unsere „Skeptiker“ dann doch noch Recht bekommen, aber mit einer solchen Erweiterung des derzeit laufenden Programms dürfte vor Ablauf der nächsten 10 Jahre kaum zu rechnen sein!

