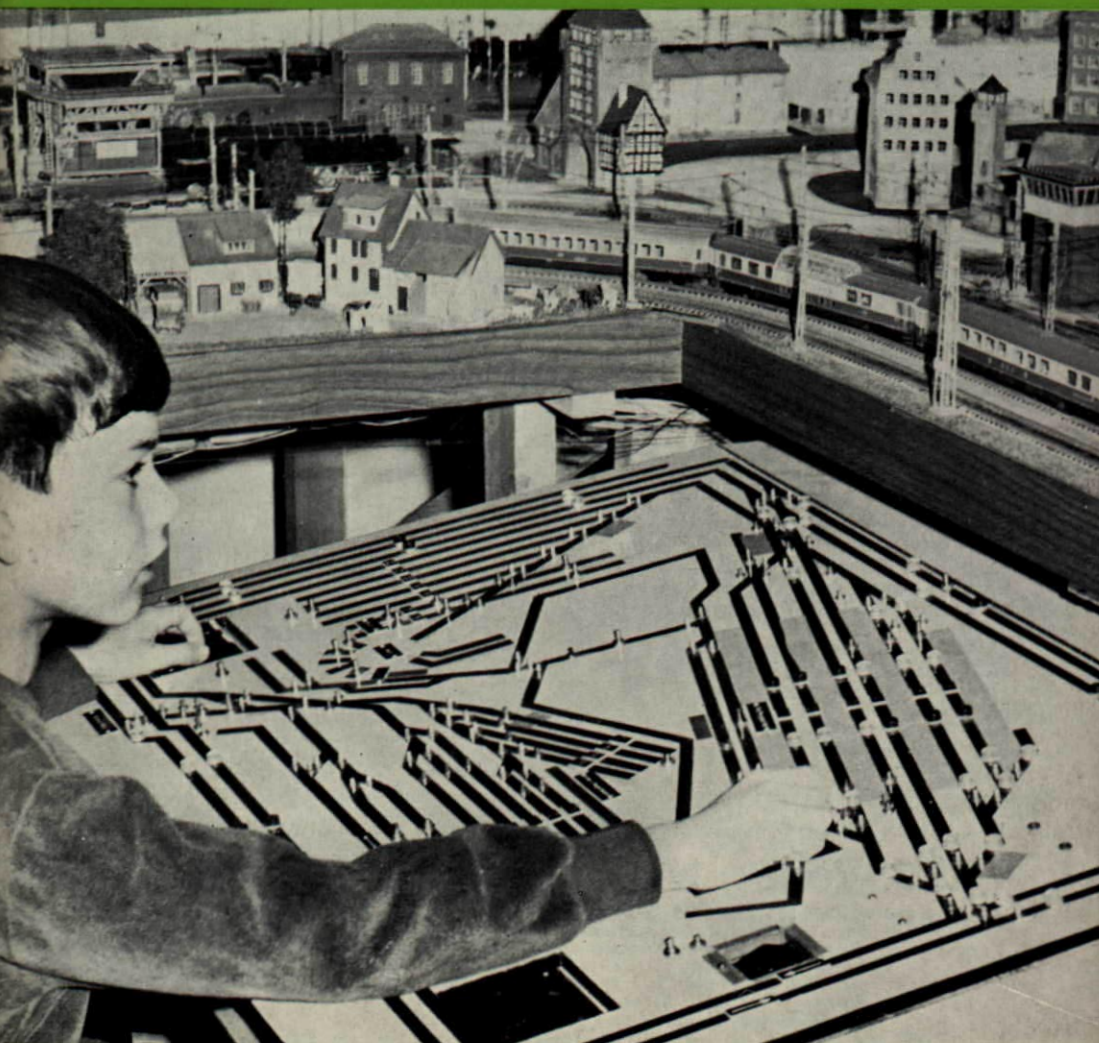


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

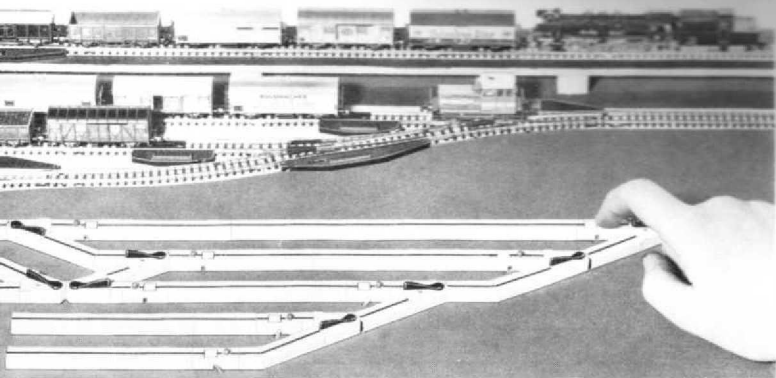
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
M A I 1970

5

FLEISCHMANN

und FORTSCHRITT sind durch nichts zu bremsen



Kenner
bis zu
80 Jahren
ganz
bewußt
mit
FLEISCHMANN
fahren!

FLEISCHMANN - Gleisbildstellwerk
SYSTEM 530 - für alle Modellbahn-Systeme

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 5/1970

1. Bunte Seite (U 43 . . . , 70 Jahre Zillertalbahn, Kongo-Briefmarke zur Nürnberger Messe)	327	11. Meine MDB — Streckenplan	351
2. N-Katalogbilder für Wagenstandsanzeiger	328	12. Der Tip: Die dritte Hand	352
3. Die neue „Zweikraftlok“ der DB? — bei der ÖBB!	328	13. Mein kleines Zahnradlok-Modellchen	352
4. 20 Jahre Modellbahn-Vereinigung Berlin (m. Streckenplan)	329	14. WL6ü Zweibett-Schlafwagen 2. Kl. — BZ H0 u. N	353
5. Einfacher Oberleitungsbau im Tunnel	334	15. Das kleine Reich des Rolf-Dieter (Birtner)	358
6. Anlage und Gestaltung von Container-Umschlagplätzen	335	16. Neuer Kleber „sicomet 85“	358
7. Das romantische Städtchen (Preiser-Messeschaustück)	338	17. Für unser Bw: Der Ölkrän — BZ	360
8. Umstellung einer Märklin-Anlage auf Gleichstrom-Betrieb — Nachtrag	340	18. Ein Stück Landschaft entsteht	363
9. Schreiber-Neuheit: schienengleiche Kreuzung H0/H0-9	341	19. Neuheit: Bohrmaschine Bosch combi „junior“	366
10. Schaltplatte	342	20. Auf den Geschmack gekommen (H0-Lokomodelle Steffen)	367
		21. Einfache Transistorschaltungen für die Modellbahn	368
		22. Eine doppelspurige Wendelsteigung	372
		23. Die Düsseldorfer „Kö“ . . . (Köf II- und BR 44 Öl-Modelle)	374

MIBA-Verlag Nürnberg

Werner Walter Weinstötter (WeWaW)
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

► Heft 6/70 ist ca. am 20. Juni 70 in Ihrem Fachgeschäft. ◀

Kaum glaublich, aber wahr!

Eine Sondermarke des Kongo (Brazz.) zur Nürnberger Spielwarenmesse!



Hoffentlich bekommt sie auch der Postminister der BR zu Gesicht, damit er in sich gehe und sich schäme (weil ihn ein kleiner afrikanischer Staat so beschämt)!
Für Interessenten: Kongo (Brazzaville) Nr. 178, Ausgabedatum 20. Juni 1969, Flugpost-Sonderausgabe.

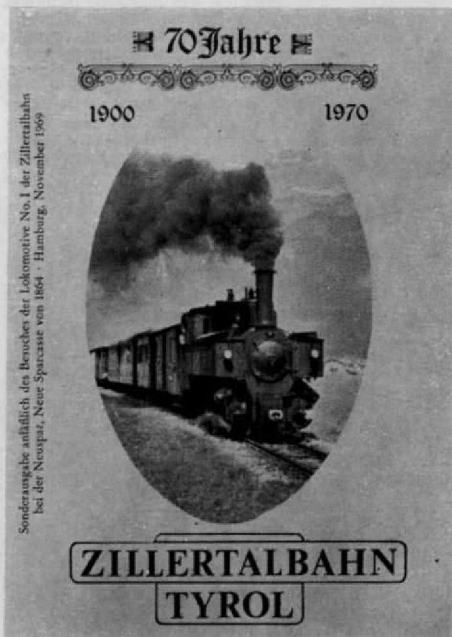


Zum Titelbild:

Schalten und Walten am Schaltpult...

ist höchste Lust für einen Modellbahner und solche, die es werden wollen (wie Rolf-Dieter Birtnar aus Rastatt, der offensichtlich seinem Senior mit Eifer nahehefirt). — Über Schaltpulte finden Sie heute auf den Seiten 342—350 einen großen Artikel.

Unsern herzlichsten Glückwunsch!



Die verflixte U 43

Was schrieb da jüngst die Messe-MIBA
(Wohl arg bedient vom Messe-Fieba?)
„U 43 — Zillertal“???

Doch diese Lok war — wie fatal! —
Im letzten Jahr im Heite sieben
Als Stolz der Murtalbahn beschrieben!
Ein Irrtum wär' wohl zu verzeih'n,
Doch wenn ich nachdenk', fällt mir ein:
Im Messeheft vor einem Jahr
Hat man, genau wie's diesmal war,
Die Steyrtalbahn ungeniert
Zur Zillertalbahn deklariert!
Da drängt sich auf mir der Verdacht,
Daß man es sich sehr einfach macht:
Was Schmalspur fährt in Osterreich
Zur Zillertalbahn wird's sogleich!
Ich fleh' Euch an: Laßt diesen Fehler,
's gibt auch noch andre „Schmalspurtäler“!

P. S.

In XX/7 sieht ein jeder:

Die Lok hat keine Scheibenräder
Und auf der letzten Achs' die Speichen,
Die müssen Scheibenrädern weichen!
Ich hoff', Herr Lehmann ist im Bild
Und dies zu ändern auch gewillt!
So will ich diesen Schrieb beschließen
Und bleibe mit Modellbahngrüßen,
Sowie dem Wunsche: MIBA druck's!
Ihr sehr ergeb'ner

Edi Stux
(aus Steyr, Österr.)

Fotos bitte mindestens 9 x 12 cm schwarz/weiß glänzend!



N-Katalog-Bilder

hat man sich im Hbf. Kempten/Allg. bei den Wagenstands-Anzeigern zu-nutze gemacht und wenn ein Fahrzeugtyp fehlte, verwendete man eben Bilder aus den HO-Katalogen (hier z. B. den Märklin-TEE).

Entdeckt und fotografiert von Herrn B. Zöllner, Krefeld.

Um mit Ben Akiba zu reden:
Alles schon mal dagewesen!

Die neue „Zweikraftlok“ der DB?

(siehe Heft 2/70, Seite 70) — bei der ÖBB!

Zum o. a. Bericht über den Sonntagsmaler der DB, der einer V 200 einfach Hörner aufgesetzt hat, um sie zur Ellok zu machen, kann ich vermelden, daß solches bereits einmal am „lebenden Objekt“ bei den Österreichischen Bundesbahnen versucht wurde!

Im Dezember 1968 entstand im Bahnunterwerk Amstetten ein Trafobrand, der die termingemäße Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Amstetten - Kastenreith - (Klein Reifling) gefährdete. Allen Ernstes beauftragte die Generaldirektion der ÖBB die Hauptwerkstätte Linz zu untersuchen, ob es möglich sei, eine dieselelektrische Lokomotive Reihe 2050 mit Stromabnehmerattrappen zu versehen. Der Eröffnungszug der neu elektrifizierten Strecke

sollte damit gefahren werden.

Glücklicherweise brachten die dortigen Techniker einen solchen „Murks“ nicht übers Herz und dank der unermüdlichen Arbeit des Elektrodienstes konnte am 13. Dezember 1968 der Eröffnungszug, bespannt mit zwei Hochleistungselektrolokomotiven Reihe 1042, in Amstetten abfahren!

Die Reihe 2050 ist den Modellbahnern vielleicht durch das Modell der Firma Kleinbahn bekannt. Der Vergleich der beiden — leider nicht sehr guten — Archivbilder zeigt aber tatsächlich eine frappierende Ähnlichkeit der beiden Loktypen (links die Ellok der Reihe 1042, rechts die Diesellok Reihe 2050 der ÖBB).

Ing. O. Schneider, Wien



20 Jahre Modellbahn-Vereinigung Berlin e.V.

Geschichte

Im Februar 1970 besteht die Modellbahn-Vereinigung Berlin e.V. – allerlei „club-geschichtlichen Ereignissen“ zum Trotz! – immerhin 20 Jahre.

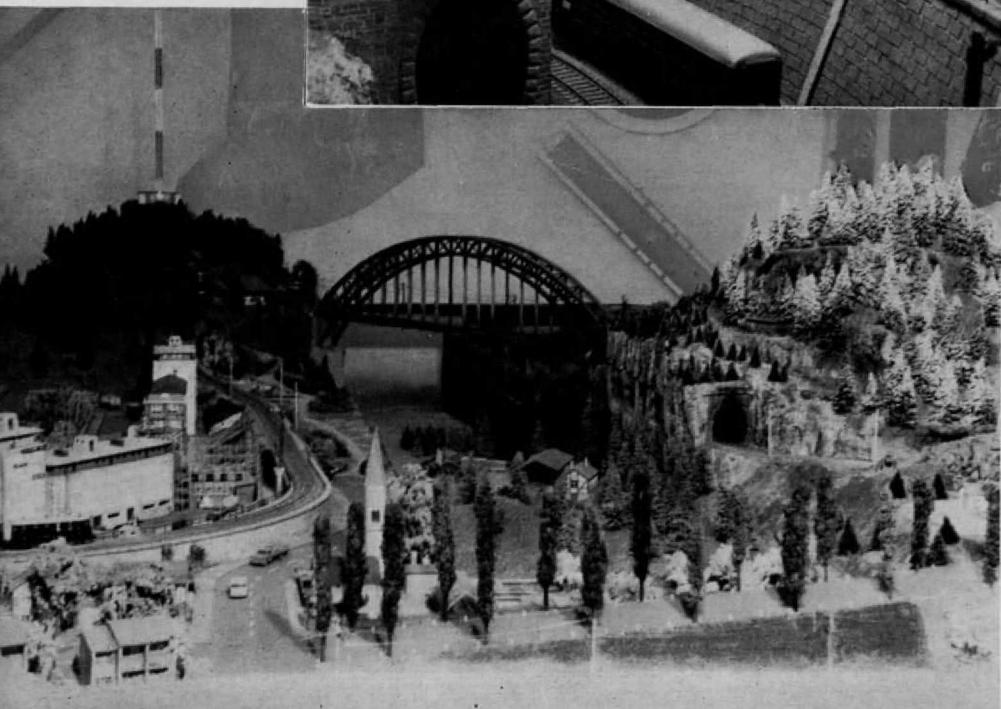
Nach Gründung unter dem Namen „Modelleisenbahn-Club-Berlin-Süd-West“ und Abänderung auf den heutigen Namen bezog man 1951 zunächst ein Clubheim in einer Schulruine in der Pohlstraße in

Berlin 30, wo die ersten heute noch vorhandenen größeren Anlagenteile unserer Modelleisenbahn-Anlage gebaut wurden.

1955 mußten weitere öffentliche Ausstellungen in den Ausstellungshallen am Funkturm und im Rathaus Schöneberg, an die sich viele interessierte Berliner noch erinnern werden, aufgegeben werden, da aufkommende Konjunktur und abnehmende Arbeits-

Abb. 1. Die Hauptstrecke inmitten der Landschaft aus Weichpappe. Die selbstgebaute Kiefern entstanden aus Jalousie-Drahtzügen, ummantelt mit einem Schlemmkreide-Leimgemisch, Islandmoos sowie hell- und dunkelbrauner Plakafarbe. Das dritte Gleis gehört zu einer der beiden automatischen Kehrschleifen. Das Fundament für die Vollmer-Plastikgeländer bilden entsprechende Holzleisten, in Abständen eingesägt.

Abb. 2. Blick auf die ältesten Anlagenteile, die durch eine in den 50er Jahren erbaute Bogenbrücke und die darüber führende Nebenbahnstrecke verbunden sind. Im Hintergrund links auf dem Berg die Funkstation „Oekisberg“ mit Sendeturm.



losigkeit solches nicht mehr zuließen; außerdem war sowieso schon mancher Urlaub von Mitgliedern „draufgegeben“ worden.

Seit 1960 treffen sich die Mitglieder der Vereinigung dienstags abends in neuen, gutausgestatteten Räumen im Hause der DB-Verwaltung am Halleschen Ufer 74/76.

Thema

Auf der 14 m langen und 4,50 m breiten Vereins-Anlage wird nach Zweileiter-Gleichstrom-System gefahren.

An einer zweigleisigen Hauptstrecke mit drei getarnten Kehrschleifen liegen der Hauptbahnhof „Meckernich“ und der neue Durchgangsbahnhof „Groß-Suelzen“. Beide Bahnhöfe sind außerdem durch eine sich quer durch die Anlage ziehende eingleisige Nebenbahn-Strecke miteinander verbunden.

Diese Nebenstrecke, mit Oberleitung (Sommerfeld) elektrifiziert, führt – von „Meckernich“ ausgehend – über Berge, Brücken und durch Tunnels, vorbei am Haltepunkt „Oekelsberg“ zu den Bahnhöfen „Fummeln hinterm Berge“ und „Pfeiffersgrund“; sie endet im unteren Bereich von „Groß-Suelzen“, wo (schon seit Jahren) ein neuer Rangierbahnhof im Bau ist.

An den Rangierbahnhof von rund 5 m Länge schließt sich ein Dampf- und Diesellok-Bw mit selbstgebauter Brücken-Drehscheibe und 10ständigem Ringlokschuppen an, an dem das Ziehgleis des Auflaufberges vorbeiführt.

Der Ringlokschuppen mit Arbeitsgruben, Beleuchtung etc. versehen, entstand aus verkürzten Vollmer-Teilen; die Gleise hierzu sind im 11°-Abstand angeordnet.

Schaltung

Die zweigleisige Hauptstrecke ist in 12 Blockabschnitte unterteilt, auf der die Züge automatisch durch eine relaisgesteuerte selbsttätige Signalüberwachung fahren. Die für die Steuerung erforderlichen 350 Postrelais sind in der Anlage verdeckt unter Stellwerken u. a. Bahnbauten bzw. kleinen Anlagendetails eingebaut und jederzeit zugänglich.

385 weitere Relais wurden für den im Bau befindlichen Rangierbahnhof einschließlich Bw und Bf. „Groß-Suelzen“ in einen ehem. Fernmeldeschrank eingebaut. Ein neues Schaltpult in Dr. „Nachahmung“ mit Siemens-Tastenstreifen wird für diesen neuen Anlagenbereich gerade zusammenggebaut.

Die Zugeinfahrten in die beiden Bahnhöfe der Hauptstrecke sowie Fahrten in zwei der drei Kehrschleifen regeln sich selbsttätig. Ausfahrten der Züge können wahlweise auf Hand- oder automatische Steuerung geschaltet werden.

Wegen der zum größten Teil noch vorhandenen geschlossenen Art des Unterbaues der Anlage und der dadurch bedingten Fahrgeräusche sind die vier Schalt-pulte (und die Werkstatt) durch ein Telefonnetz verbunden.

Clubarbeit

Wegen der schon angedeuteten vielen Arbeit wird nur z. Z. einmal im Monat „gefahren“. An den anderen drei Abenden muß (leider oder wie man's nimmt) gebaut werden, von gelegentlichen Diabenden und Versammlungen abgesehen.

Sämtliche Gleise der Anlage werden mit 2,7 mm-Neusilber-Profil der Fa. Nemeč selbst gebaut, einschließlich der Weichen, DKW und Sonderformen. Erst nach Aufbringen der Schienenprofile auf den Novopan-Unterbau wird geschottert.

Auf den noch nicht überholten Anlagenteilen sind noch Selbstbaugleise mit 2,7 mm-Stahlprofil aus den 50er Jahren zu finden.

In der Anlage sind insges. 72 Weichen (einschließlich DKW etc.) eingebaut. Die 26 Flügelsignale werden laufend durch Märklin-Formsignale ersetzt, die einen Postrelais-Antrieb erhalten. Lichtsignale (der Fa. Brawa) sind für den neuen Bf. „Groß-Suelzen“ vorgesehen.

Abb. 3. Streckenplan der H0-Clubanlage im Zeichnungsmaßstab 1 : 68, gezeichnet von Herrn Hosse, Berlin; Anlagengröße somit 14,00 x max. 4,50 m.

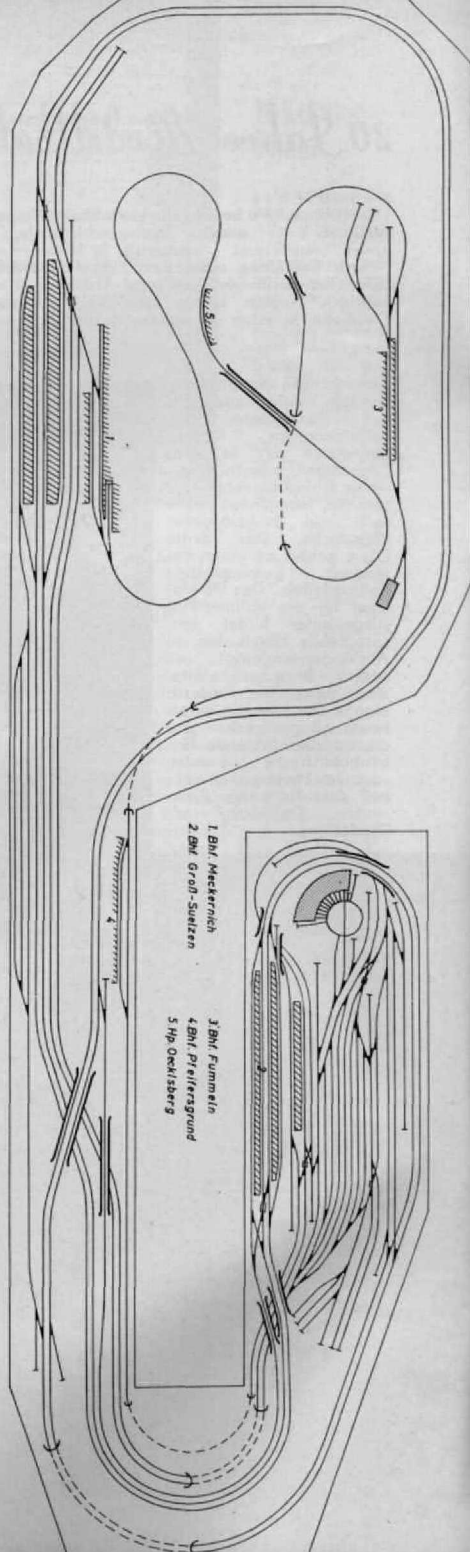




Abb. 4. Motiv an der zweigleisigen Hauptstrecke mit der tiefer gelegenen Nebenstrecke mit Sommerfeld-Oberleitung. Die hier eingebauten Gleise mit 2,7 mm-Stahl-Profil werden in Bälde durch Betonschwellengleise von Peco ersetzt.

Abb. 5 (rechts). Ein Landschaftsstück an der Nebenbahn-Strecke „Meckernich“ — „Fummeln hinterm Berg“. Der Berg wurde vor rund 18 Jahren mittels Holzgerüst, Fliegendrahtgaze und Kiefernborke „geschaffen“.

Die Bi 33 wirken mit nachträglichen, hellgemalten Fensterrahmen wesentlich besser. Im Vordergrund einige der selbstgefertigten „märkischen“ Kiefern.

Abb. 6 zeigt die Umgebung des Hauptbahnhofs „Meckernich“ mit einer kleinen Parkanlage. Hinter den inzwischen modern gewordenen Häusern zieht sich die eingleisige Nebenbahn-Strecke Richtung Bh. „Fummeln hinterm Berg“ hin.



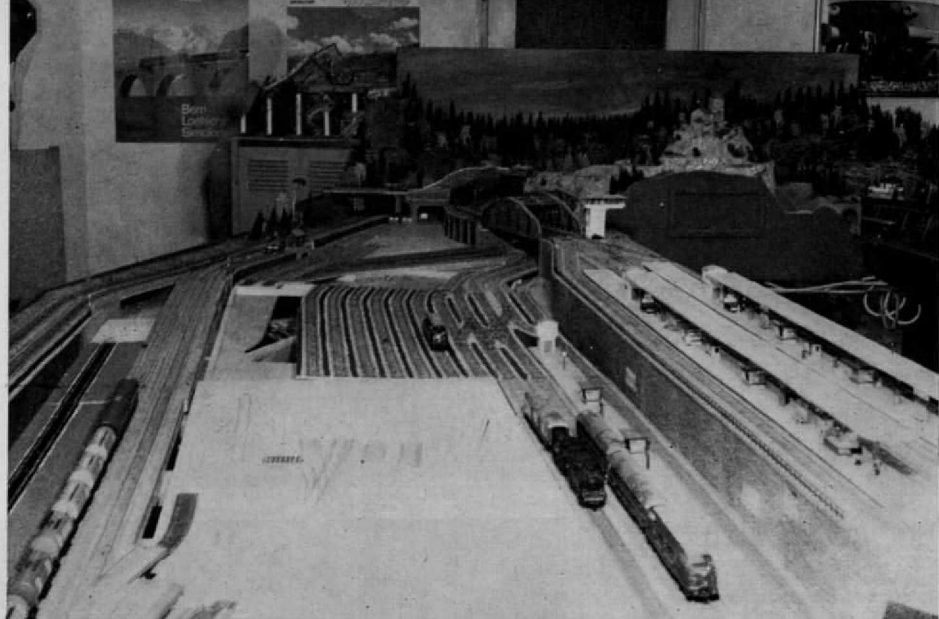


Abb. 7. Rechts der hochgelegene Durchgangsbahnhof „Groß-Suelzen“ und links einmündend — im Ansatz gerade noch erkennbar — die doppelgleisige Einfahrt (bzw. Ausfahrt) in den Rangierbahnhof, als erster Anlagenteil nach Jahren völlig neu in Rahmenbauweise errichtet.



Mit der hohen Hintergrundkulisse (auf einer großen Holzplatte) soll erreicht werden, daß die Besucher nicht am Eingang stehen bleiben, sondern sich zwangsläufig im Raum verteilen. Abb. 8 zeigt den in den 50er Jahren selbstgebauten Hauptbahnhof „Meckernich“ mit Bahnhofsgebäude, im Maßstab 1 : 87, einschließlich der Bahnsteige.

Auch eine nahezu 20jährige Landschaftsgestaltung bedurfte umfangreicher Änderungen bzw. Neuerstellungen. Während früher die Bauweise mit Fliegen-drahtgaze und Krepppapier Verwendung fand, wird heute Weichpappe und Styropor bevorzugt.

Die aus früheren Jahren vorhandenen Selbstbauten an Gebäuden sind teilweise durch heutige „Plastikbauten“ aus Gründen der Arbeitserleichterung ersetzt worden, wobei allerdings gut gelungene alte Bauten aus Traditionsgründen erhalten bleiben.

Fahrzeuge

Die Vereinigung verfügt über eine größere Anzahl von Triebfahrzeugen, hauptsächlich Dampfloks.

Schon seit 1952 werden Märklin-Loks auf 2-Schiene-n-Gleichstrom umgebaut, zumal auch seinerzeit andere Fabrikate noch nicht so „im Kommen“ waren.

Die älteste Club-Lok, eine allseits begehrte BR 86, läuft noch heute, nach mehr als 15 Jahren, unermüdlich über die Anlage.

Personen-, D-Zug und Güterwagen, ebenfalls



Abb. 9. Ausschnitt aus der Altstadt „Meckernich“, die hauptsächlich aus Faller-Teilen erbaut wurde. Jedes Haus ist abnehmbar, beleuchtbar und wegen des transportablen Anlagenteils nummeriert.

Vereinseigentum, sind von allen Fabrikaten vorhanden und einheitlich mit Märklin-Kupplungen versehen.

Die dreiachsigen Trix-Umbauwagen wurden nach MIBA Heft 9/1965 kurzgekuppelt, in Anlehnung daran auch die „langen“ Trix-D-Zugwagen.

Abgesehen von den vereinseigenen Fahrzeugen

verkehren auf der Anlage auch Züge der Clubmitglieder. Vor Einfahrt in die Hauptstrecke wird jede Lok auf dem Aufstellgleis durch ein Ampère-Meter auf ausreichende Stromaufnahme hin kontrolliert.

Zweifellos wünscht man sich auch bei uns wieder einmal ungehindertes Fahren auf allen Strecken, ohne daß irgendwo „Gleisbauer“ oder „Landschaftsgärtner“

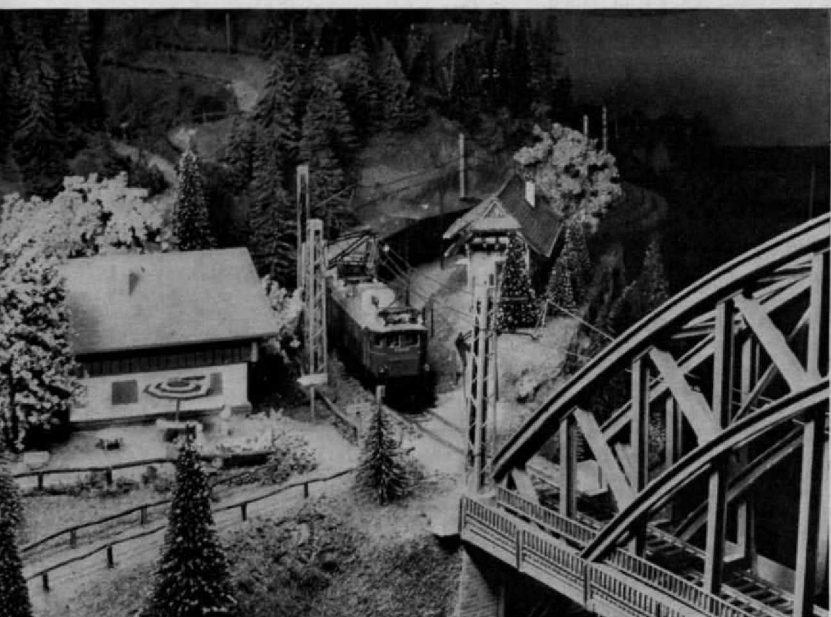
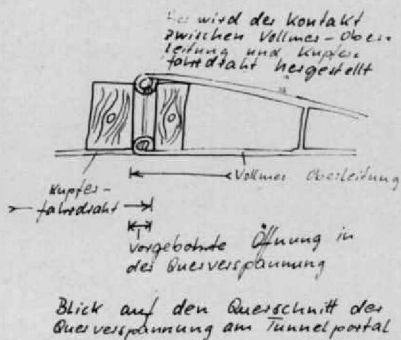
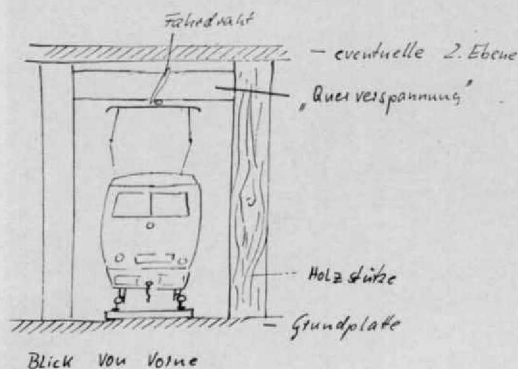


Abb. 10 zeigt den Haltepunkt „Oeklsberg“ (nach einem verdienten Clubmitglied) mit Ausflugslokal an der elektrifizierten eingleisigen Nebenbahnstrecke „Meckernich“-„Fummeln h. B.“. Im Vordergrund die bereits erwähnte, aus Holzprofilen und Pappstreifen gebaute Bogenbrücke mit Fußgängersteg, die einem heutigen „Plastikmodell“ wohl kaum nachstehen.

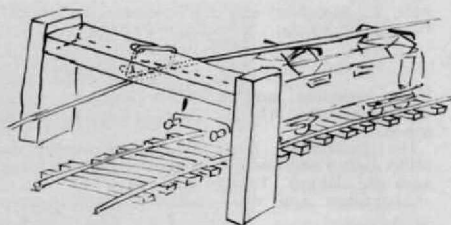
Einfacher Oberleitungsbau im Tunnel

von Manfred Becht, Frankfurt

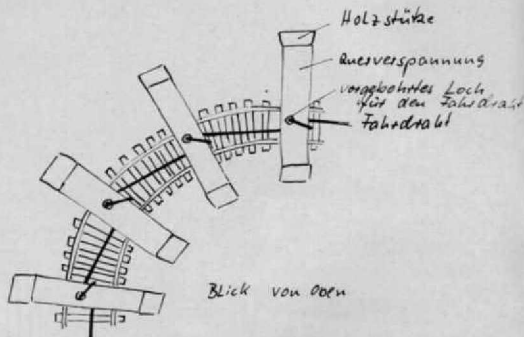


Da mein kleiner Bruder leider zu den finanziell minderbemittelten Modellbahnern gehört, wollte ich ihm wenigstens die Kosten für die Oberleitung an jenen Stellen sparen, an denen sowieso nichts davon zu sehen ist. Sämtlicher Oberleitungsbau im Tunnel besteht bei ihm aus Holz und Kupferdraht!

Bei den für ein Gebirgsgerippe ohnehin notwendigen Holzstützen habe ich mich von Anfang an danach gerichtet, wo die Oberleitungsmasten zu stehen kommen. Zwischen den Holzstützen sind Querverstrebungen so in Höhe des Fahrdrabtes angebracht, daß sie senkrecht zur Fahrtrichtung stehen. In dieses Gerüst wird Messingdraht als Fahrdrabt eingespannt. Dabei ist darauf zu achten, daß der Draht nicht zu dick ist, da er sich sonst nicht gut genug spannen läßt. Da der Fahrdrabt verspannt werden muß, ist darauf zu achten, daß das Holzgerüst eng genug steht. Gegebenenfalls können in Kurven auch zwei oder mehr Drähte nebeneinander verspannt werden. Am Tunnelportal wird die Ose der (Vollmer-)Oberleitung in eine passende Bohrung des Holzgerüsts gesteckt; der Stromkontakt wird am Spanndraht der Vollmer-Oberleitung hergestellt. Die Oberleitung funktioniert einwandfrei. Leider habe ich nicht den geeigneten Fotoapparat, um die Konstruktion im Bild zu zeigen. Meine Skizzen mögen dazu dienen, den Text etwas zu veranschaulichen.



Perspektivischer Blick auf die Konstruktion



am Wirken sind. Bewußt wurde aber darauf verzichtet, „laufend“ neue Club-Anlagen zu bauen, da Mitgliedern und Gästen ständig Fahrbetrieb und eine „erkennbare“ Landschaft geboten werden sollte. Über den interessantesten Teil unserer Club-Anlage,

den im Bau befindlichen Rangierbahnhof, werden wir so bald wie möglich im Detail „nach- und bildberichten“.

Hans-Dieter Markdorf, Berlin
1. Vorsitzender des Modellbahn-V. B. e. V.