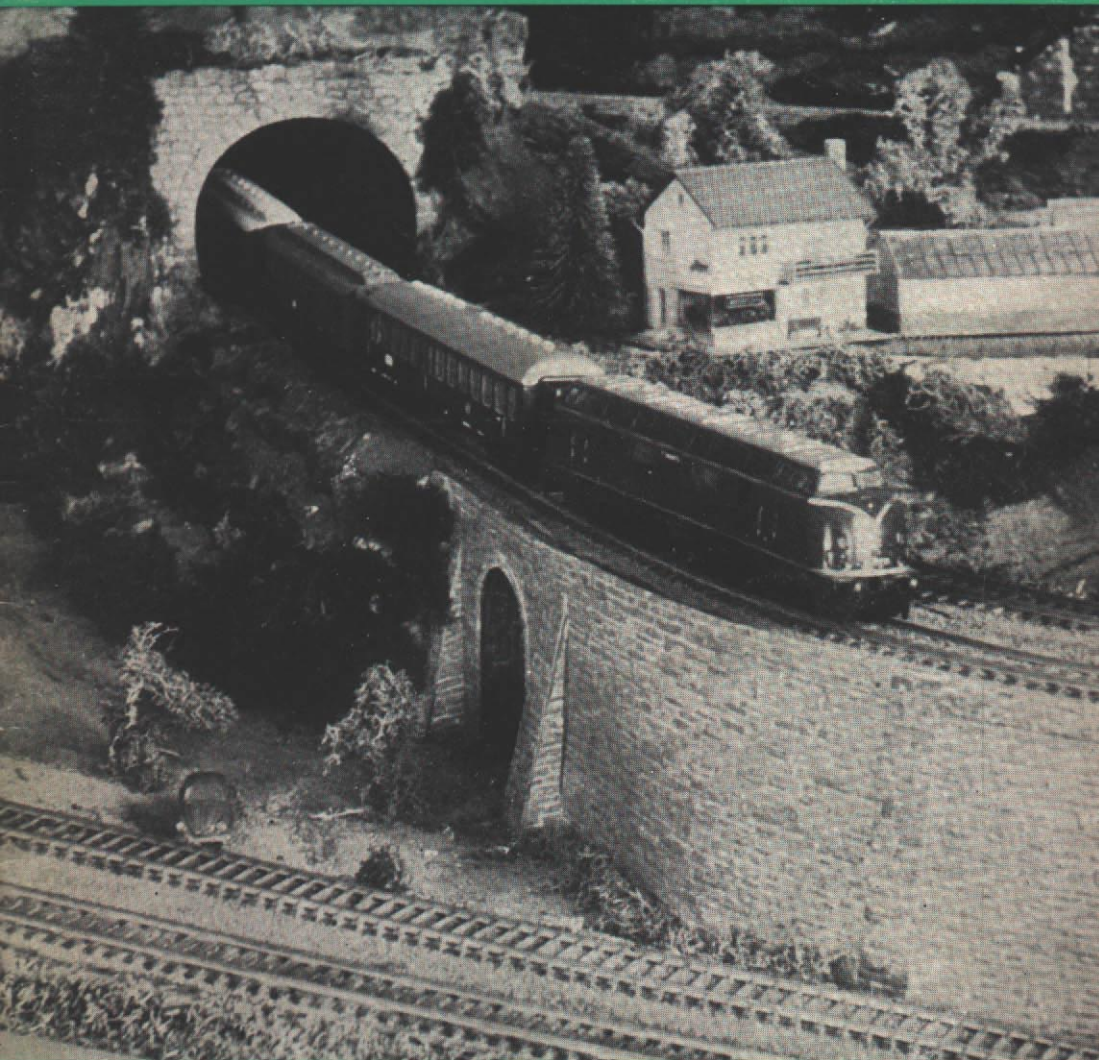


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

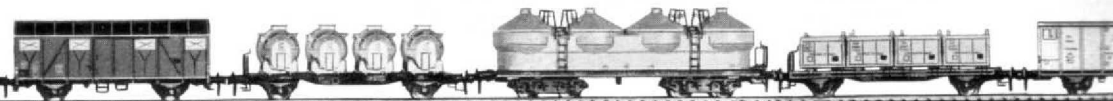


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

9 BAND XIII
10. 7. 1961

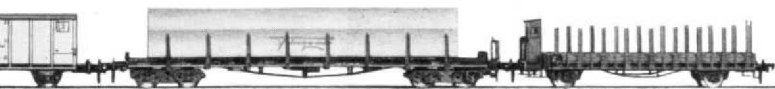
PREIS
2,- DM

rollen durch Europa... und auf Ihrer Modellbahnanlage!



Fleischmann
HO

- aktuell - modelltreu - international



Diese TEEM-Züge (Trans-Europ-Marchandise) wurden 1960 von der europäischen Güterzug-Fahrplankonferenz geschaffen, um auch den Güterdienst im Zwei- und Mehr-Länder-Verkehr durch schnelle Verbindungen weiter zu beschleunigen – ähnlich wie bei den TEE-Zügen den Reiseverkehr.

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 9/XIII

- | | | | |
|---|-----|---|------------|
| 1. Eine Lanze für die H0-Schmalspurbahn | 351 | 9. Rundlokschuppen (BP) – II. Toranferti- | |
| 2. „Oh, dieser Drahtverhau...!“ | 353 | gung – III, Tormechanik | |
| 3. Die Bahn in der Landschaft (Anlage | | 10. Modellbahnmotoren und Trafoleistungen | 372 |
| Kroitzsch) mit Streckenplan | 355 | 11. Märklin-SANTA FE als Doppellok | 373 |
| 4. Zum Ci-25 von Heft 1/XIII | | 12. Ausstellungsanlage NOCH | 374 u. 380 |
| 5. Old-Timer-Ellok E 69 02 – BP | 360 | 13. Wagenbau in Blechbauweise | 376 |
| 6. Vierstrom-TEE der SBB | 362 | 14. Nachtrag zum Schwersttransportwagen | |
| 7. HO-Modelle Hilcher | 364 | der SBB | 381 |
| 8. Die Anlage im Modellbahnschrank | | 15. Triebwagen à la ETA 180 | 382 |
| (Fertigung des Schranke) | 365 | 16. Zwischen Immenstadt und Oberstdorf | 383 |

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und 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, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus –10 DM Versandkosten).

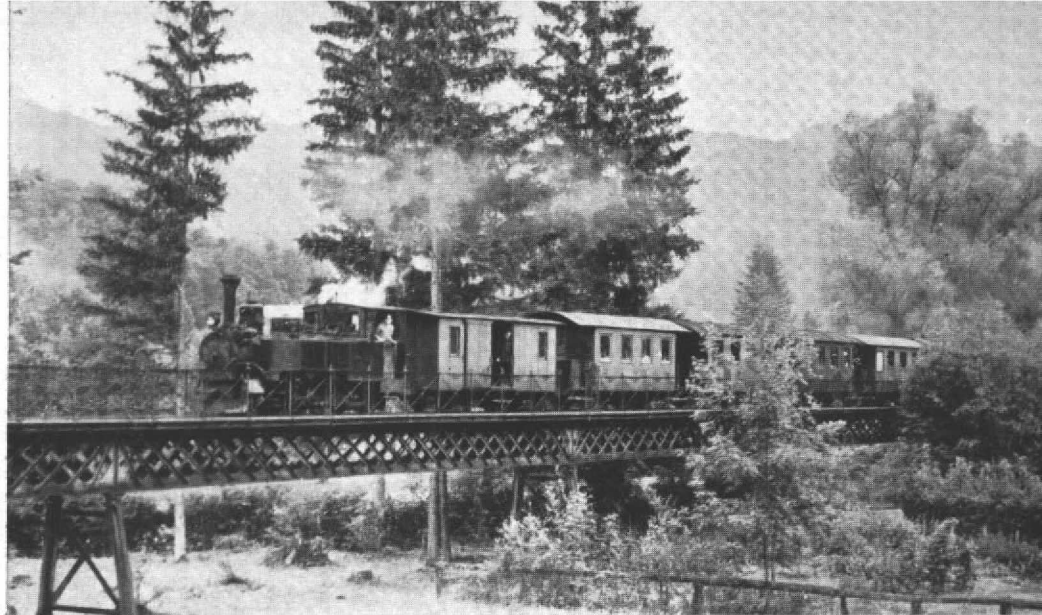


Abb. 1. Wohl die bekannteste Schmalspurbahn, die es je gegeben hat: das Salzkammergutbähnchen! Kein Wunder, daß die Romantiker unter uns die Auferstehung in H0 allzu gerne sehen würden!

Eine Lanze für die H0-Schmalspurbahn

von Dipl.-Ing. F. W. Kittlaus, Lille/Frankreich

12mm-TT ist zweifelsohne die Spur für enge Raumverhältnisse.

16,5mm-H0 beherrscht trotzdem den Markt, denn diese Größe ermöglicht Detailfeinheiten, die – bei aller Anerkennung der heutigen TT-Qualitäten – im Maßstab 1:120 eben doch nicht so ohne weiteres zu schaffen sind. Hinzu kommt das optische Moment: H0-Fahrzeuge und -Gebäude wirken nicht so niedrig wie reine TT-Fabrikate. So scheint der TT-Kundenkreis auf diejenigen Liebhaber beschränkt, denen auch bei kleinstem Raum die „Strecke“ wichtiger erscheint als all das nette „Drum und Dran“.

Was liegt also näher, als TT und H0 zu verbinden – das Ergebnis ist die H0-Schmalspurbahn mit 12-mm-Gleisspur. Gleis, Motore und Fahrgestelle sind eigentlich vorhanden,

fehlen also im wesentlichen nur die Aufbauten!

Und welche reichen Möglichkeiten bietet die H0-Schmalspurbahn! Sei es als erster bescheidener Anfang, sei es als letzte Zierde bereits bestehender Anlagen!

Da wäre zu nennen:

A. Das *Feldbähnle*, das mit Torf oder Rüben beladen zur Fabrik oder vielleicht gar zum Bahnhof rumpelt, bestehend aus

- einem winzigen Dieseltraktor,
- 2 hochmodernen Loren mit Stahlwänden (oh ja, wir lassen es uns was kosten!) und
- ein paar Wägelchen, die so alt sind, daß die Holzplanken auseinanderklaffen und die halbe Rübenladung auf der Strecke bleibt.

Heft 10/XIII ist ab 11. August 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

B. Die Kreisbahn

(oh, bitte sehr, mit allem Respekt!) z. B.

- der „Feurige Elias“ – das größte an ihm ist der Funkenfänger, natürlich mit Qualmvorrichtung – mit den
- „Puppenstuben auf Rädern“: 2–3 Wägelchen mit winzigen Fenstern und ein Wagen mit viel Glas und rotem Plüsch um den runden Tisch (der „Salon“-Wagen 1. Klasse derer von und zu Schneizenreuth), vielleicht sogar schon auf Drehgestellen;
- der Packwagen mit eingebauter Bim-Bim-Vorrichtung (Klavierhämmerchen über Excenter angetrieben) macht sich bestimmt gut und
- ein Wagen für die Milchkannen, die allmorgendlich zur Stadt müssen, sollten nicht fehlen. Und dieses ganze Zügelchen mit Seilzugbremse à la Heberlein über den Dächern.
- Und schließlich brauchen wir noch den Rollbock zum Überführen von Normalspurwagen bis hin nach Hintertupfingen.

C. Die „städtischen Verkehrsmittel“:

- von der einzigen Linie mit zwei Triebwägelchen Typ 1898, die ohne Anhänger vom Bahnhof zur Stadt pendeln und sich auf halbem Weg, der einzigen Ausweiche, kreuzen...

- bis zur modernen Fernstraßenbahn zwischen Nachbarstädten mit Großraumwagen auf vier Drehgestellen.

D. Last not least – die „richtige“ Eisenbahn:

- mit modernen Triebwagen wie z. B. die schmucken neuen Wagen der Wengenalp und kleinen Scheidegg;
- mit Schnellzügen, Kurs- und Speisewagen. Ob von Montreux nach Zweisimmen, von Brieg über Furka und Oberall ins Engadin – Vorbilder dieser Art gibt's genug, wenigstens in der Schweiz!
- Kehrtunnels sind nirgends so am Platz wie bei solchen Schmalspurbahnen. Ja, hier können sie sogar vorbildgetreu sein.
- Schmalspurbahnen haben in der Regel einen rechteckigen Mittelpuffer über der Kupplung – eine wundervolle Möglichkeit, Puffer an Puffer bei wirklichkeitsgetreuem Wagenabstand fahren zu können (auch ein wichtiger Punkt!).
- Und vor allem: Wo Schmalspurbahnen fahren, gibt es Orte mit 5–6 Häuschen, gibt es Berge und Schluchten, Brücken und Tunnels, geschlängelte Gleisstrecken und Platz für Hund und Hase, Gemse und Hirsch!



Abb. 2. Neuer Triebwagen der im Text benannten Wengenalpbahn. Also auch die moderner eingestellten Modellbahner kämen nicht zu kurz. (Im Hintergrund grüßt Sie übrigens die „Jungfrau“!)

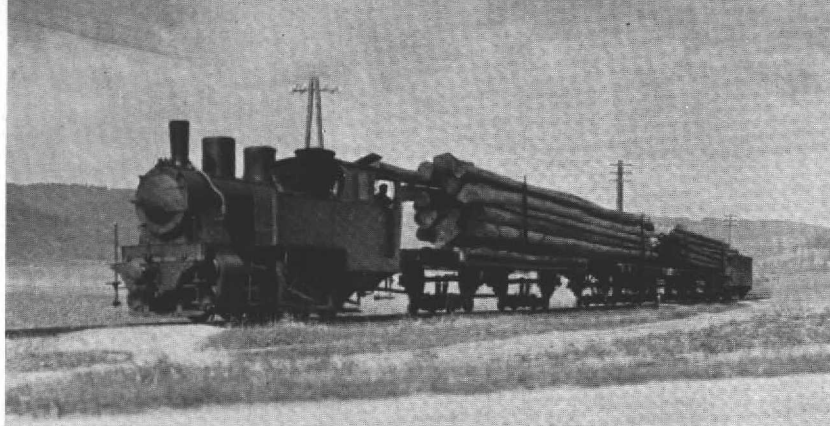


Abb. 3. Der Rollbockbetrieb ergibt die Verbindung zur Vollbahn und ist Anlaß zu interessanten Rangier- und Umsetzmaniövern. – Die H0-Schmalspurbahn hat in der Tat vieles für sich!

Man sollte es sich wahrlich gut überlegen, ob man sein Herz nicht doch an die H0-Schmalspurbahn mit 12-mm-Gleisen hängen sollte! Der Anfang ist mit der Zeuke & Wegwerth-Bahn gemacht) und man sollte meinen, daß es für ROKAL überhaupt kein Pro-*

blem wäre, eine der aufgeführten Schmalspurbahnen auf den Markt zu bringen, denn Gleise, Motoren und viele andere TT-Teile, ja ganze Wagenchassis könnten ohne viele Umstände kostensparend „verwertet“ werden. Ich gebe der H0-Schmalspurbahn große Zukunftsaussichten, denn ich sagte es schon: Sei es als erste bescheidene Anlage, sei es als letzter Clou einer bereits vorhandenen!

*) Deren Vertrieb in Westdeutschland hat bekanntermaßen die Fa. A. Braun, Waiblingen, übernommen.

„Oh, dieser Drahtverhaun!“ von E. Teucher Nürnberg

Neulich hörte ich, daß es sogar Modellbahner geben soll, die ihre Anlage ausschließlich mit Industriematerial aufgebaut haben! Wie dem auch sei – sie tun sich vor allem hinsichtlich des elektrischen Teils der Anlage leicht. Jede Weiche, jeder Schalter, jede elektrische Verbindung, alles wurde vorher von Fachleuten erdacht, entwickelt und in den Handel gebracht. Sie brauchen dann nur noch – na, Sie wissen ja – roten Draht an rote Klemme, gelben Stecker in gelbe Buchse usw. usw. ... anzuschließen, so wie es die Herstellerfirma beschreibt. Das ist auf jeden Fall ein sicherer Weg; leider auch ein genau vorgezeichneter, von dem man keinen Finger breit abweichen darf. Tut man's dennoch, um irgendeiner Verbesserung willen, ginge man zunächst ein gewisses Risiko ein ... wenn es nicht die MIBA gäbe! Viele erprobte Schaltungen wurden und werden immer wieder gebracht, die meist erheblich von den Stan-

dardschaltungen der Modellbahn-Hersteller abweichen, ja oft im Selbstbau zu fertigende Teile erfordern.

Davon will ich aber heute nicht schreiben. Ich deutete vorhin schon an, daß die Modellbahn-Hersteller und natürlich auch die Hersteller elektrischen Zubehörs die Zusammenschaltung ihrer Erzeugnisse eingehendst vorschreiben. Die MIBA läßt uns dagegen in weit größerem Umfange freie Hand. Wir können da immerhin ziemlich variieren.

Gesetzt den Fall, Sie haben die „Elektrifizierung“ Ihrer Anlage recht eigenwillig – wie z. B. ich – durchgeführt. Das Netzgerät (Stromversorgung) bauten Sie selbst nach MIBA-Plänen, die Weichenschalter stammen von Märklin und Trix, ein Teil Signale von Fleischmann, der andere Teil ist wieder Selbstbau usw. Wie sehen da die Schaltpläne Ihrer Anlage aus? „Ach was, Schaltpläne!“ hat mir ein befreundeter Modellbahner kürz-

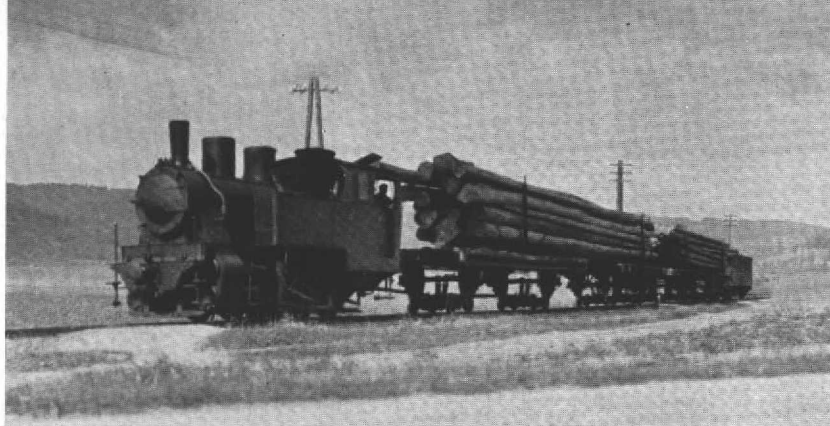


Abb. 3. Der Rollbockbetrieb ergibt die Verbindung zur Vollbahn und ist Anlaß zu interessanten Rangier- und Umsetzmaniövern. – Die H0-Schmalspurbahn hat in der Tat vieles für sich!

Man sollte es sich wahrlich gut überlegen, ob man sein Herz nicht doch an die H0-Schmalspurbahn mit 12-mm-Gleisen hängen sollte! Der Anfang ist mit der Zeuke & Wegwerth-Bahn gemacht) und man sollte meinen, daß es für ROKAL überhaupt kein Pro-*

blem wäre, eine der aufgeführten Schmalspurbahnen auf den Markt zu bringen, denn Gleise, Motoren und viele andere TT-Teile, ja ganze Wagenchassis könnten ohne viele Umstände kostensparend „verwertet“ werden. Ich gebe der H0-Schmalspurbahn große Zukunftsaussichten, denn ich sagte es schon: Sei es als erste bescheidene Anlage, sei es als letzter Clou einer bereits vorhandenen!

*) Deren Vertrieb in Westdeutschland hat bekanntermaßen die Fa. A. Braun, Waiblingen, übernommen.

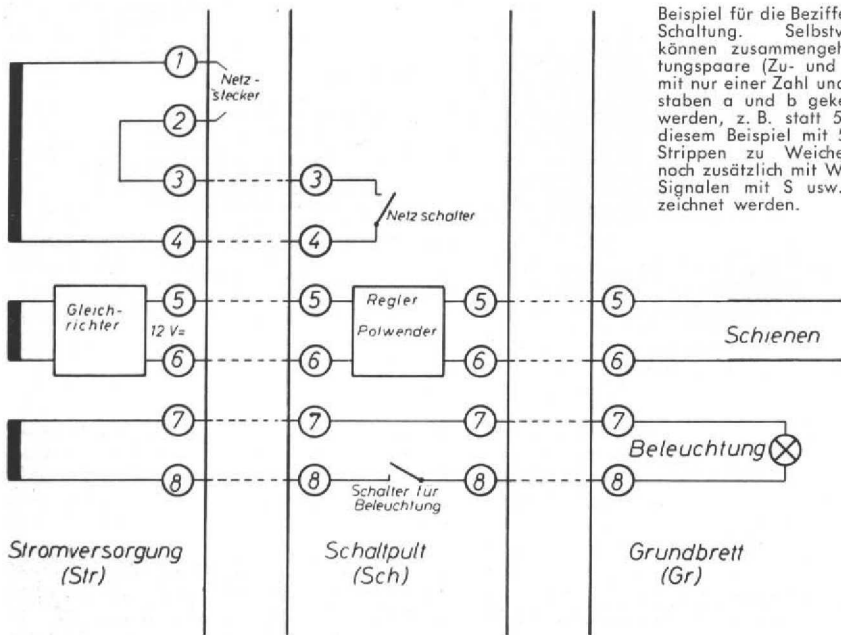
„Oh, dieser Drahtverhaun!“ von E. Teucher Nürnberg

Neulich hörte ich, daß es sogar Modellbahner geben soll, die ihre Anlage ausschließlich mit Industriematerial aufgebaut haben! Wie dem auch sei – sie tun sich vor allem hinsichtlich des elektrischen Teils der Anlage leicht. Jede Weiche, jeder Schalter, jede elektrische Verbindung, alles wurde vorher von Fachleuten erdacht, entwickelt und in den Handel gebracht. Sie brauchen dann nur noch – na, Sie wissen ja – roten Draht an rote Klemme, gelben Stecker in gelbe Buchse usw. usw. ... anzuschließen, so wie es die Herstellerfirma beschreibt. Das ist auf jeden Fall ein sicherer Weg; leider auch ein genau vorgezeichneter, von dem man keinen Finger breit abweichen darf. Tut man's dennoch, um irgendeiner Verbesserung willen, ginge man zunächst ein gewisses Risiko ein ... wenn es nicht die MIBA gäbe! Viele erprobte Schaltungen wurden und werden immer wieder gebracht, die meist erheblich von den Stan-

dardschaltungen der Modellbahn-Hersteller abweichen, ja oft im Selbstbau zu fertigende Teile erfordern.

Davon will ich aber heute nicht schreiben. Ich deutete vorhin schon an, daß die Modellbahn-Hersteller und natürlich auch die Hersteller elektrischen Zubehörs die Zusammenschaltung ihrer Erzeugnisse eingehendst vorschreiben. Die MIBA läßt uns dagegen in weit größerem Umfange freie Hand. Wir können da immerhin ziemlich variieren.

Gesetzt den Fall, Sie haben die „Elektrifizierung“ Ihrer Anlage recht eigenwillig – wie z. B. ich – durchgeführt. Das Netzgerät (Stromversorgung) bauten Sie selbst nach MIBA-Plänen, die Weichenschalter stammen von Märklin und Trix, ein Teil Signale von Fleischmann, der andere Teil ist wieder Selbstbau usw. Wie sehen da die Schaltpläne Ihrer Anlage aus? „Ach was, Schaltpläne!“ hat mir ein befreundeter Modellbahner kürz-



Beispiel für die Bezifferung einer Schaltung. Selbstverständlich können zusammengehörige Leitungspaare (Zu- und Ableitung) mit nur einer Zahl und den Buchstaben a und b gekennzeichnet werden, z. B. statt 5 und 6 in diesem Beispiel mit 5a und 5b. Strippen zu Weichen können noch zusätzlich mit W, solche zu Signalen mit S usw. usw. bezeichnet werden.

lich geantwortet, „das habe ich doch alles im Kopf!“ (Übrigens, dies ist bei meiner Ehre wahr, und nicht diesem Aufsatz zuliebe erdichtet!) Bis eines Abends dann die Weichenlaternen seiner Anlage mit halber Spannung brannten, obwohl sie überhaupt nicht eingeschaltet waren. Er wollte zwar schnell den Fehler beheben, leider aber fand er sich nicht in seinen Strippen zurecht, weil er seinen „Schaltplan“ nicht „beieinander“ hatte.

Ich machte ihm den gleichen Vorschlag, wie ich ihn mir heute Ihnen gegenüber erlaube: Bringen Sie von vornherein, von den kleinsten Anfängen an, Ordnung in den elektrischen Teil Ihrer Anlage. Zeichnen Sie sich sämtliche Schaltungen und Verbindungen auf, beschriften Sie die Anschlüsse der Selbstbauteile!

Als Anhalt möchte ich Ihnen zeigen, wie ich's gemacht habe. Ich fertigte mir in sich abgeschlossene Schaltpläne an (s. Abb.), und zwar

1. für die Stromversorgung,
2. für das Schaltpult,
3. für das Grundbrett.

Sämtliche Anschlüsse dieser Baugruppen wurden übereinstimmend mit den Lötösenstreifen numeriert. Jede neue Schaltung wird sofort nach Erprobung in den betreffenden Plan eingezeichnet. Jedes Relais bekommt seinen „Namen“, jeder Kontakt seine Bezeichnung.

Sie glauben gar nicht, wie leicht es ist, mit Hilfe laufend berichteter Unterlagen einen Fehler zu suchen und schließlich auch zu finden. Wollen Sie eine neue Schaltung ausprobieren, so wissen Sie nach einem Blick auf Ihre Pläne sofort, w e l c h e n Draht Sie w o anschließen müssen, welche Relaiskontakte noch frei sind usw.

Die Abbildung vermittelt Ihnen das Grundsätzliche dieser Ordnung, ohne die selbst ich mich bei meiner eigenen Anlage nicht zurechtfinden würde. Meine Stromversorgung weist immerhin 24 Anschlüsse, das Schaltpult 78 und das Grundbrett 88 Anschlüsse auf. Die geplante Erweiterung von „Sch“ und „Gru“ (Gleisausleuchtung) wird diese Zahlen fast verdreifachen.

Deshalb von vornherein Ordnung in den „Drahtverha!“

Die Bahn in der Landschaft

von Johannes Kroitzsch, Saasen

Zum heutigen Titelbild

Bis jetzt werde ich in der MIBA-Kartei wahrscheinlich nur als Knipser des großen Vorbildes geführt. Nach langem Zögern möchte ich mich aber doch mit meinem Hobby einmal ans Tageslicht wagen, durch das meine Liebe zur großen Eisenbahn erst richtig entfacht wurde! Sie werden sofort sehen, daß meine jetzige Anlage bei weitem nicht allen Anforderungen eines kritischen Modellbauers genügt, aber erstens ist sie nach einjähriger Bauzeit noch nicht fertig, zweitens muß ich auf Kosten der Modelltreue Konzessionen zugunsten der Robustheit machen, denn ich habe drei Söhne, die alle „fahren“ wollen; drittens berufe ich mich auf die Erkenntnis, daß eine richtige Anlage nie fertig ist, sondern stets nur eine mehr oder weniger hohe Annäherung an Vorbildgerechtigkeit erreicht.

Mein Werdegang bzw. Wachstum als MIBÄhner verlief m. E. normal: vom Ring zur Zunge. Zuerst baute ich 1946 einen Ring mit innenliegendem Bahnhof auf einer Platte. Die zweite Anlage war das Negativ da-

von; Der Ring lief außen an der Wand entlang, im Innern des Ringes war der Bedienungsstand. Die dritte Anlage hatte vorgetäuschten zweigleisigen Betrieb mit Durchgangsbahnhof. Dann lange Pause, bis endlich die jetzige Anlage entstand. Da sie mich im Fahrbetrieb ein Jahr lang täglich befriedigte, und ich bis jetzt auch keine bessere Lösung für meine Verhältnisse fand, scheint sie nicht schlecht zu sein. Vielleicht kann mein Vorschlag dem einen oder anderen, der auch unter Platzmangel leidet, aber doch etwas „Größeres“ haben möchte, Anregung geben.

Meine Ausgangssituation war folgende:

Mietwohnung mit einem Wohnzimmer von 23 qm, drei Buben im Alter von 4–11 Jahren, die etwas zu tun haben möchten, meine Neigung, Züge auf freier Strecke fahren zu sehen und die Forderung, einen einigermaßen vorbildgerechten Betrieb abzuwickeln. Diese vier Forderungen waren unter einen Hut zu bringen.



Abb. 1. In des Wortes wahrster Bedeutung: die Bahn in der Landschaft. – Einfahrt in den Bergbahnhof. Hinter dem Signal ein Grenzwachturm.

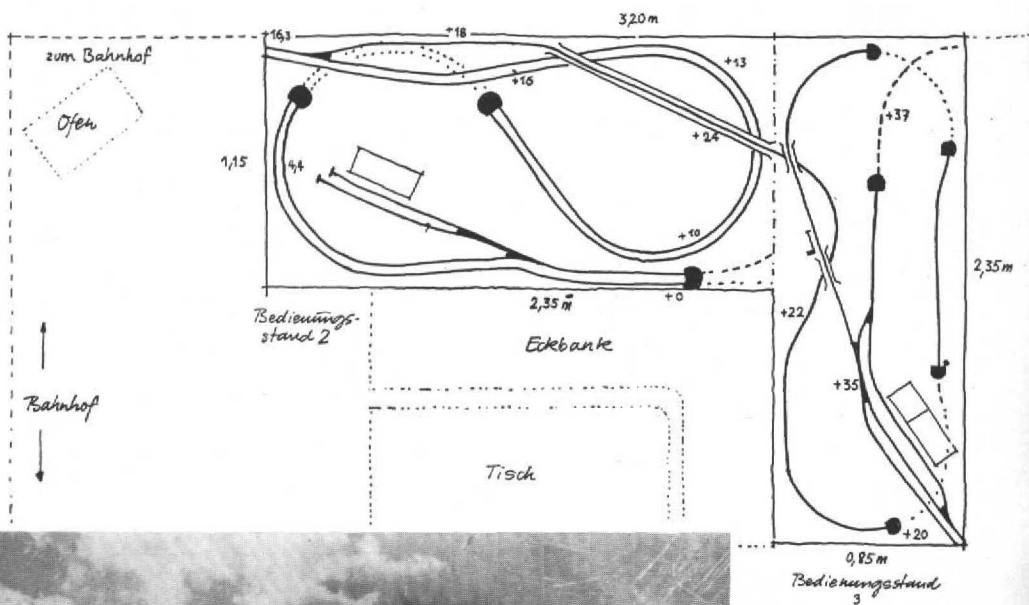


Abb. 2. Strecken- und Lageplan im ungefähren Maßstab 1 : 35.

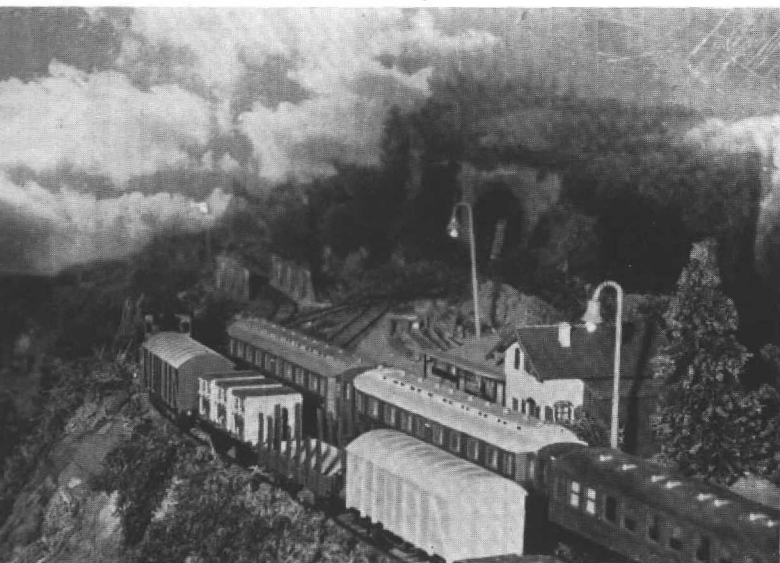


Abb. 3. Hochsommerlicher Hochbetrieb auf dem Bergbahnhof.

Bei vielen Anlagen störte mich deren Konzeption: „Bahnhof plus Landschaft = alles dran.“ Ich dagegen wollte „die Bahn in der Landschaft“. Ein einigermaßen vorbildgerechter Abzweighbahnhof hätte mich über 40 Prozent meiner Landschaft gekostet. Dabei wäre dann nicht einmal das notwendige Hinterland des Bahnhofes wie Gebäude, Straßen, Anlagen usw. berücksichtigt gewesen. Also wagte ich den Schritt, den Bahnhof aus der Landschaft herauszunehmen und auf eine Platte allein zu legen (= 1. Zunge).

Die übrige Anlage entstand nach meiner Streckenkonzeption: Zweigleisige Hauptbahn, die in einem Kopfbahnhof endet. Von da aus Abzweigung zu einer Bergbahn, die über die Landesgrenze in ein anderes Land führt, also Grenzbahnhof in Spitzkehrenform: Vorbild: der Bahnhof Schirnding bei Marktredwitz.

Die Hauptbahn verläuft auf dem breiten Mittelstück, die Bergbahn auf der zweiten Zunge. Insgesamt ist ein Höhenunterschied von 37 cm zu überwinden. Die Züge der Hauptbahn laufen über eine

verdeckte Kehrschleife, die als Block- und Wartestrecke für zwei Züge ausgebaut ist. Die Züge der Bergbahn laufen in einen Spitzkehrenbahnhof ein, wo auch gekreuzt werden kann, und fahren dann weiter in eine Tunnelstrecke, wobei die Lok wegen des starken Gefälles den Zug drücken muß (vorbildgetreu). So habe ich erreicht, daß die Züge keine Runden drehen, sondern daß ein Streckenabschnitt zu sehen ist, an dessen Enden die Züge in Tunnels verschwinden und nach einiger Zeit wieder hervorkommen. Übrigens glaube ich, daß die Zahl der Tunnels dem Charakter von Landschaft und Bahn entspricht.

Vom Bahnhof aus ist noch ein Kieswerk zu bedienen. Da in meinem (nicht aufgebautem) Grenzort Industrie angesiedelt wurde, sind Güter- und Arbeiterzüge zu fahren. Über die „Grenze“ wechseln hauptsächlich Güterzüge und ein Schnellzugpaar, das für die Fahrt auf der Hauptstrecke verstärkt wird (Vorbild Schirmding). All das gibt auf Strecke und Bahnhof einen interessanten Betrieb.

Jeder Streckenteil (Bahnhof, Hauptstrecke, Bergstrecke) ist auf einem selbständigen Rahmen verlegt. Verbindung durch Flügelschrauben. Schienen gesteckt. Jedes Brett ist elektrisch für sich geschaltet. Es gibt also drei Bedienungsstände mit drei Trafos und vereinfachtem Gleisbildstellwerk an jedem Stand. Die Züge werden durch Klingeln von Stand zu Stand gemeldet, was den Jungens einen Heidenspaß macht.

Die Blockstrecken und -signale auf der Hauptstrecke werden durch Relais (TRIX und FALLER) gesteuert. Zuglängen auf der Hauptbahn bis 1,40 m, auf der Bergbahn 80 cm. Durch die getrennten Stromkreise jedes Brettes erübrigt sich jede Kehrschleifenschaltung trotz Zweileiterbetrieb. Der „Bahnhofsbeamte“ muß nur darauf achten, daß er beim Stellen des Einfahrsignals auch den Fahrtregler auf Einfahrt stehen hat; wenn nicht, gibt es trotzdem keinen Kurzschluß, der Zug bleibt nur stehen.

Der Bahnhof (auf einer 2,60 x 0,50-m-Platte) ist als Landbahnhof wie Schirmding mit Empfangsgebäude, Zollbaracke, Güterschuppen und kleinem Bw gebaut und weist 4 Bahnhofsgleise, Ladegleis, Bw-Gleis, Ausziehgleis und Abstellgleis auf.

Die Platten wurden in Rahmenbauweise angefertigt. Die Bahntrasse ist in 10-mm-Novopan ausgeführt. Darauf mit Mowicoll eine Schicht Wellpappe als Geräuschisolation, darauf wieder Mowicoll, dann die NEMEC-Gleise und gleichzeitig der Schotter, bestehend aus gefärbtem Hartgrieß.

Es versteht sich wohl von selbst, daß vor dem Bau der Anlage zunächst mehrere Plastilinmodelle im Maßstab 1 : 10 (total also 1 : 870) angefertigt wurden, denn ich huldige – wie gesagt – dem Prinzip: Erst die Landschaft, dann die Bahn. Danach wurde die Anlage mit Rechenschieber und Steigungstabelle durchgerechnet (größte Steigung auf der Hauptbahn

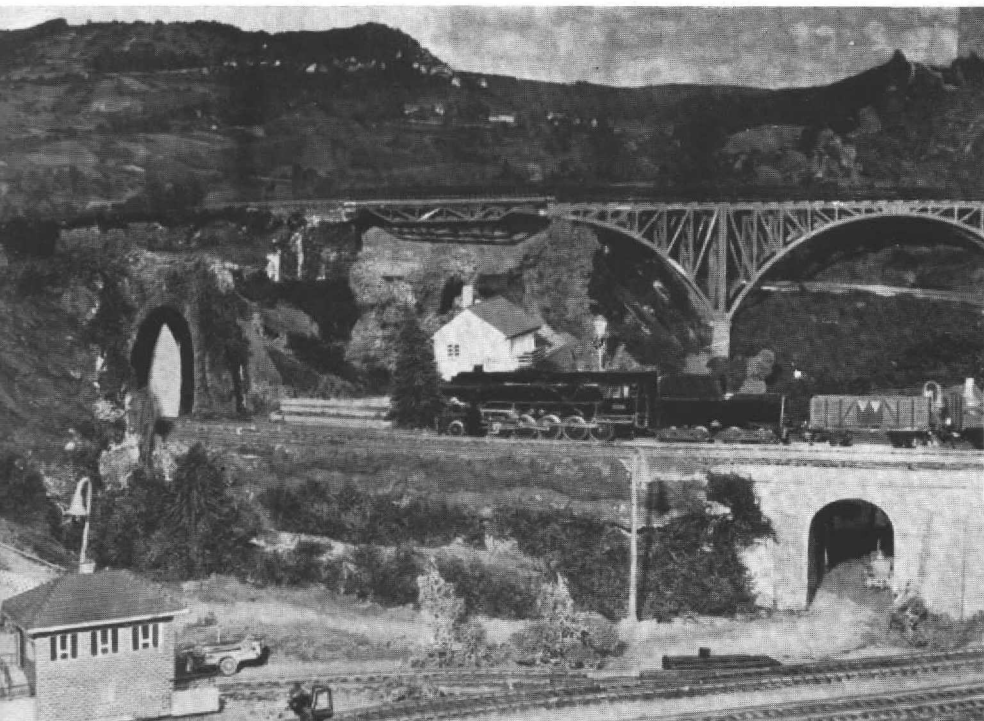


Abb. 4. Gut aufeinander abgestimmt: FALLER-Hintergrundkulisse und Landschafts-„Eigenbau“.