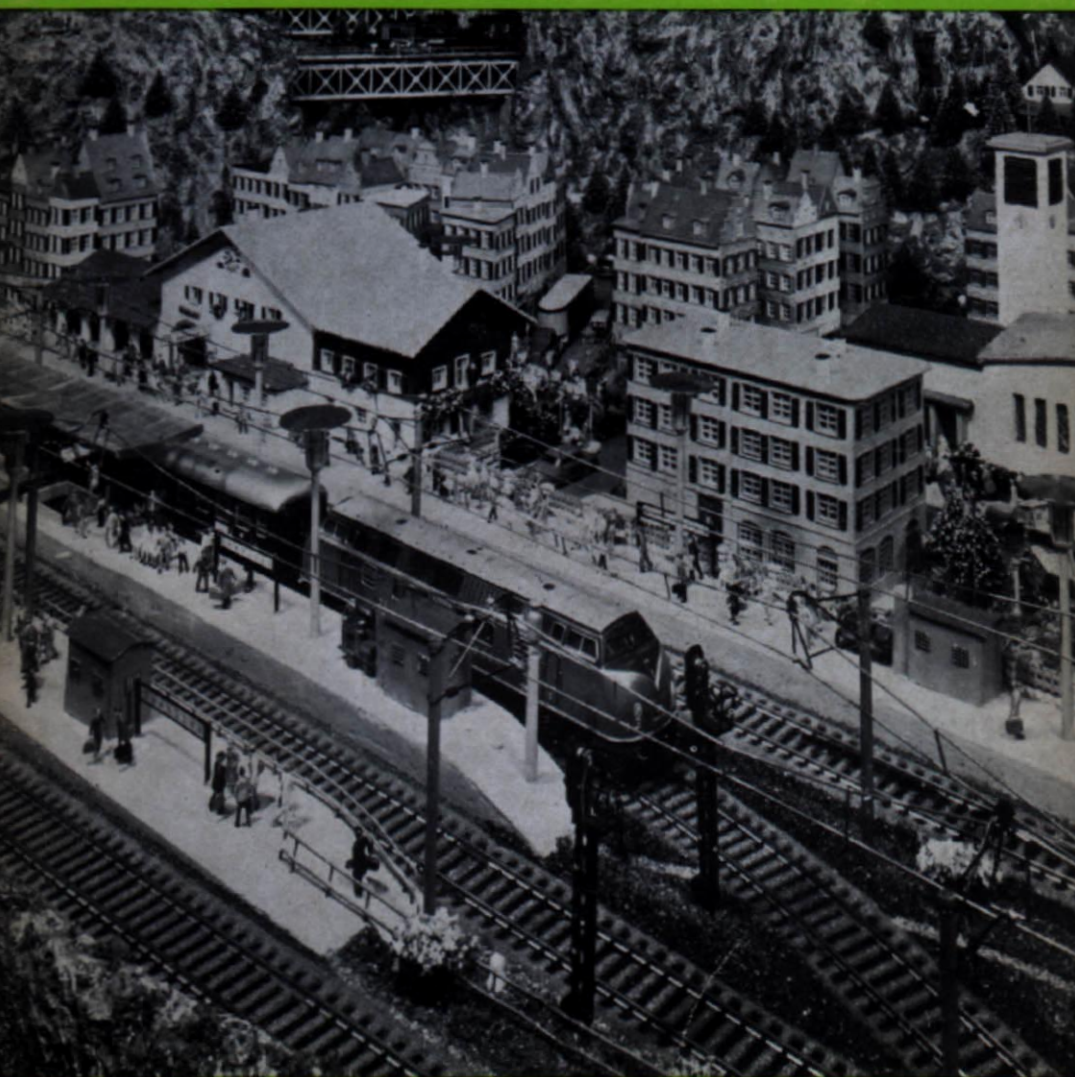


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XIV
17. 10. 1962

PREIS
2,- DM



... man fährt *Fleischmann*
H0



aktuell
modelltreu
international

GEBR. FLEISCHMANN · MODELLEISENBAHN-FABRIKEN · NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 13/14

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Fahrzeugspezialitäten des MEC Kiel | 555 | 10. Die Kehrschleife – ohne Relais und Gleichrichter | 572 |
| 2. Projekt zum Thema TEEM | 556 | 11. Enger Märklin-Gleisabstand durch Verkürzung der Weichen | 574 |
| 3. Die DB-Oberleitung im Großen und im Modell | 558 | 12. ELOks und Dampfloks auf nichtelektr. Modellbahnstrecke (Nachtrag zu Heft 7/14) | 575 |
| 4. Ausstellungsanlage des MEC Meißen | 564 | 13. Wenn der Vater mit dem Sohne (H0-Anlage Battermann) | 577 |
| 5. Wendezugverkehr auf „Schnurrbart“-Selbstblockstrecken | 566 | 14. Praxis des Modell-Lokbauers: Schwingenträger und Gegenkurbeln | 580 |
| 6. H0-Wagenmodelle (Spiegt) | 567 | 15. Lichtsignalumschaltung ohne Umschalter | 583 |
| 7. Zwei Welten übereinander (Streckenplan) | 568 | 16. Das „internationale“ Bw-Lager | 585 |
| 8. Pw Post4ü28 als H0-Modell | 568 | 17. Eine alte romantische Draisine (Schluß) | 586 |
| 9. Triebwagen der Bückeberg-Eisener Kleinbahn (Bauzeichnung) | 570 | | |

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 (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bin.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto 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).

Fahrzeug-Spezialitäten des **MEC Kiel** e.V.



Abb. 1 und 2. Das Herrn Pohle gut gelungene H0-Modell der Henschel-Versuchlokomotive DE 2000.

Seit einigen Jahren besteht in Kiel ein MEC. Wie auch bei anderen Clubs gibt es bei uns Experten auf den verschiedenen Gebieten. Einer davon ist Jürgen Pohle, der sich im Fahrzeugbau und -umbau einen guten Namen gemacht hat. Hier ein paar Beispiele:

Das Modell der dieselelektrischen Henschel-Lok DE 2000 besitzt 2 Motoren, die 2 Märklin-E 41-Drehgestelle antreiben. Der Aufbau entstand aus Plastikschalen, die zum Teil über Holzmodellen heiß verformt wurden. Die Jalousien wurden ausgesägt, bearbeitet und wieder eingesetzt. (Weiter Seite 557)



Heft 14/XIV ist ab 9. November 1962 in Ihrem Fachgeschäft!

Werner Stübner,
Mönchengladbach,
über sein Projekt:

Trans Europ Express Marchandises

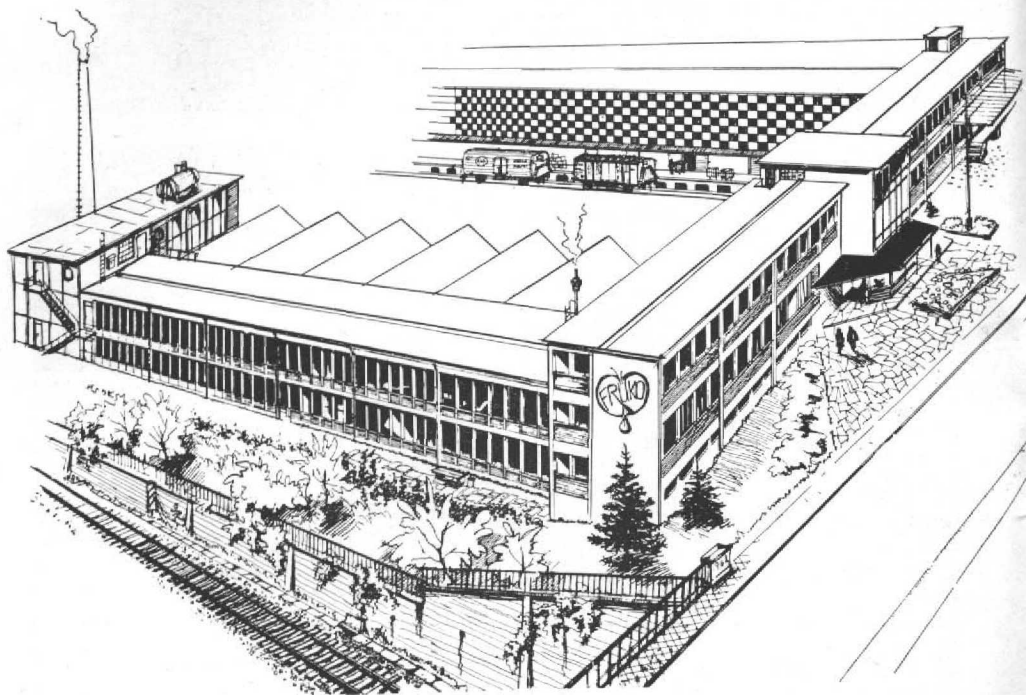
Herr Bahnmüller berichtete in Heft 14/XIII sehr eingehend über die seit dem Inkrafttreten des Jahresfahrplanes 1961/62 eingesetzten internationalen Schnellgüterzüge, im Güterzugfahrplan als TEEM bezeichnet.

Das Netz der TEEM soll in seinem Endstadium die wichtigsten Produktions- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden. Die Eisenbahnen setzen große Hoffnungen in den Einsatz dieses neuartigen Güterbeförderungsdienstes. Man rechnet auch mit einer besseren Ausnutzung der umlaufenden Güterwagen und Loks.

Ein Modellbahnfreund, der in der glücklichen Lage ist, den TEEM gelegentlich beobachten zu können, wird Herrn Bahnmüller 100 %ig zustimmen müssen, wenn er von den besonderen Reizen dieses Güterzuges schwärmt. Sein Vorschlag, diesen TEEM als Modell auf unseren Anlagen einzusetzen, ist sehr naheliegend, da uns die Industrie so viele schöne und geeignete Modelle beschert hat. Ich möchte nun einiges darüber sagen, wie ich den TEEM-Verkehr in die Gesamtplanung für meine entstehende Anlage eingebaut habe, da ich glaube, daß meine Lösung für manchen Modellbahner eine Anregung darstellen könnte.

Meine Anlage stellt einen Ausschnitt aus dem Stadtplan einer Stadt mit ca. 90 000 Einwohnern dar.

Er enthält die im Stadtgebiet befindlichen Bahnanlagen mit der umliegenden Bebauung. Geographisch gesehen liegt der Ort nicht weit entfernt vom Bodensee, in einer industriell wie auch landwirtschaftlich gleichermaßen erschlossenen Landschaft. Der Überfluß an Agrarprodukten, vor allem der an leichtverderblichen Früchten und Feingemüse, brachte mich auf die Idee, als fiktiver „Unternehmer“ ein geeignetes, mit Gleisanschluß versehenes Grundstück zu erwerben, um darauf eine Konservenfabrik zu bauen. „Entschlußfördernd“ war auch der Umstand, daß sich ein Vorortbahnhof in der Nähe des bewußten Geländes befand, so daß den Arbeitern eine günstig gelegene und zuverlässige Verkehrsverbindung zur Verfügung steht. Der Betrieb hat in etwa die Form eines großen U's. An der Stirnseite liegt das Verwaltungsgebäude mit Rampen für Kraftfahrzeuge. Einer der Schenkel beherbergt die Verarbeitungsabteilungen und das Kesselhaus, der andere das Kühlhaus. Die Anschlußgleise enden im Hof des Betriebes an zwei getrennten Laderampen. Die per Bahn eintreffenden Rohprodukte gelangen auf Laufrollen direkt zur Verarbeitung. Vor dem Kühlhaus werden die empfindlichen Konserven und Tiefkühlprodukte in die bereitstehenden INTERFRIGO-Waggons verladen, damit sie den oft weiten Weg zum Konsumenten unbeschadet



(MEC Kiel...)

Das Dach wurde aus Holz gearbeitet.

Für den Nahverkehr hat Herr Pohle Straßenbahnen nach Berliner Vorbildern gebaut. Als Antrieb dienen japanische Kleinst Gleichstrommotore, die wegen ihrer geringen Höhe das äußere Bild nicht stören.

G. Schröder, Kiel



Abb. 3. Ein Berliner „Doppeldecker“ aus Wiking-Doppelstockwagen plus Büssing-„Schnouze“.

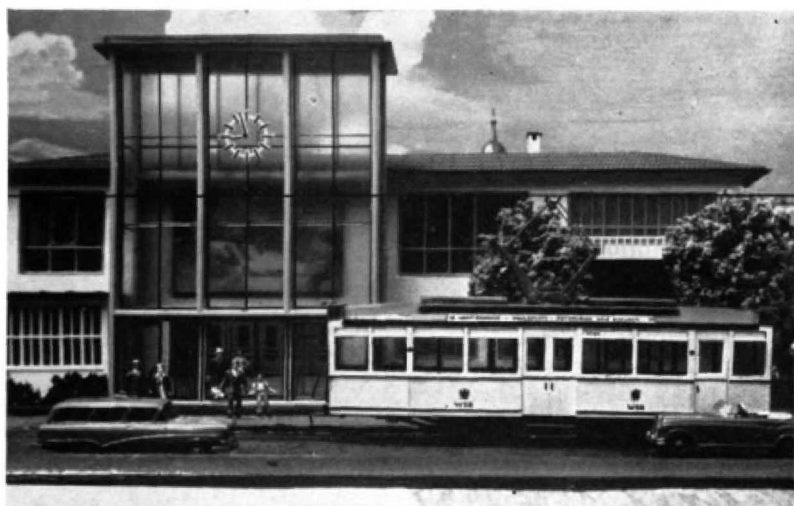


Abb. 4. Eines der Straßenbahn-Modelle mit dem freien Fensterdurchblick.

zurücklegen können. Auf dem Güterbahnhof stehen bereits zwei Güterwagen mit Säurebehältern für die Firma, da die Ammoniak tanks der Kühlanlage Nachschub benötigen. Für das Kesselhaus wird Heizöl gebraucht, falls man nicht Kohle den Vorzug geben will. Ist das der Fall, so muß ab und zu die Schlacke auf die Halde abgefahren werden. Den selben Weg nimmt der im Betrieb anfallende Abfall, falls nicht ein Schweinemastbetrieb dafür Verwendung hat. Falls die „FRUCO GmbH.“ auch noch Säure und Moste herstellt, was durchaus denkbar wäre, würden Behälterwagen ebenfalls zum ständig vertretenen Wagenmaterial zählen. Nimmt man zum guten Schluß noch an, daß die Produktion saisonbedingt auf Hochtouren läuft, so dürften dem für Wagengestellung und Rangierbewegungen verantwortlichen „Beamten“ bald alle noch vorhandenen Haare zu Berge stehen, während er sich vor einem halben Jahr noch über Arbeitsmangel beklagt hat. Denn er muß, das war das Ziel meiner Planung, pünktlich die Kühlwagen bereitstellen, die mit dem TEEM in Richtung Basel-Chiasso auf die Reise gehen sollen. So profitiert also auch die „FRUCO“ von diesem Fortschritt im europäischen Güterverkehr.

Wem der eben geschilderte Betrieb noch nicht ausreicht, kann das Kühlhaus vergrößern, damit auch Bananen und andere Südfrüchte eingelagert werden können. Die früher leuchtend gelb gestrichenen Bananentransportwagen sehen heute allerdings sehr unscheinbar aus, obschon sie Spezialtransportfahrzeuge sind. Es werden aber auch Kühlwagen herkömmlicher Bauart eingesetzt. Diese werden im Winter allerdings zweckentfremdet, da Bananen in der kalten Jahreszeit mit Heizölen zu reifen pflegen. Entsprechende Temperaturen herrschen auch im Lagerhaus, da die Bananen noch etwas nachreifen müssen. Am rationellsten wäre es natürlich, wenn die dafür benötigte Wärme vom Kesselhaus der „FRUCO“ geliefert werden könnte, da nun zwei Firmen das gleiche Gebäude benutzen. (Was gar nicht so selten vorkommen soll!)

Ich habe versucht, ein den Bahnbetrieb belebendes Detail in der Anlage so logisch aufzubauen, daß es einer Kritik standhalten kann. Meine verehrten Modellbahnkollegen mögen entscheiden, ob mir das gelungen ist. Ich würde mich freuen, wenn mein Vorschlag Anregung genug ist, um darauf aufzubauen.

Die DB-Oberleitung

G. Ernst
Stuttgart

im Großen und im Modell

Trotz des Bestrebens der Modelleisenbahner, möglichst genau das Vorbild verkleinert nachzubilden, ist der Oberleitung bisher nicht genügend Beachtung zuteil geworden. Möglicherweise beruht diese Tatsache nicht nur darauf, daß die Oberleitungen als zweitrangig nach den Fahrzeugen, Gleisen und Bauten angesehen wird, sondern vielmehr am Fehlen der Möglichkeit, am Wohnort die Oberleitung zu studieren. Schätzungsweise wohnen nur 5% der Modellbahner in Oberleitungs-nähe. Im Nachfolgenden sollen die wichtigen Merkmale des Oberleitungsbaues aufgezeigt werden.

Während man die Gleisstücke und Fahrzeuge ohne jede handwerkliche Arbeit sofort in Betrieb nimmt, kann eine vorbildgetreue Modell-Oberleitung nicht als Fertigteil geliefert werden, sondern sie muß erst vom Modellbahner am „Einsatzort“ aus weitgehend vorgefertigten Einzelteilen zusammengesetzt werden. Über das „Wie“ des richtigen Aufbaues herrscht verbreitet Unklarheit und so soll es Sinn und Zweck meines bebilderten Vortrags sein, in dieser Beziehung aufklärend zu wirken. Um irgendwelchen Rückfragen nach den dargestellten Oberleitungsmodellen zu begegnen, sei erwähnt, daß es sich ausschließlich um Stücke aus dem Sommerfeldt-Sortiment handelt. (G. Sommerfeldt, Göppingen, Keplerstraße 18. D. Red.)

Eine Reihe von Oberleitungsherstellern bemüht sich redlich, die Prinzipien des Vorbildes weitestgehend zu beachten. Dazu gehört: Nachbildung des Fahr- und Tragdrahtes aus Runddraht, beide Drähte kupferfarbig, auf gerader Strecke Zickzackführung des Fahrdrähtes, im Bogen fast gerade Fahrdrähtführung von Stützpunkt zu Stützpunkt, Weichenüberspannung durch sich kreuzende Fahrdrähte, Aufhängung der Drähte an Isolatoren gegen Erde, leichte Nachspannung des Fahrdrähtes gegen Temperaturschwankungen und ungewolltes Dagegenstoßen.

Die bisherigen Ausführungen lassen bereits erkennen, daß eine Modelloberleitung nicht kurzfristig auf- und abgebaut werden kann, sondern ein mit der Bahnanlage fest verbundenes Bauteil ist.

Ungeachtet dessen, daß es in den verschie-

denen Ländern und während verschiedener Baujahre unterschiedliche Mastformen und Aufhängekonstruktionen gibt, ist es allen Oberleitungen gemeinsam, daß sich der Fahrdrath innerhalb eines bestimmten Raumes über dem Gleis befinden muß. Die Höhe dieses Raumes liegt – auf H0 umgerechnet – zwischen 60 und 75 mm über Schiene (normal 70 mm) und die Breite beträgt 14 mm (7 mm nach jeder Seite von der Gleismittelsenkrechten) – s. Abb. 1.

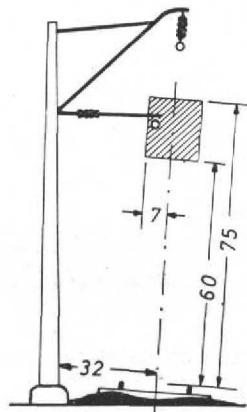


Abb. 1. Die schraffierte Fläche kennzeichnet den vertikalen und horizontalen Spielraum der Oberleitung. Zeichnung in 1/2 H0-Größe.

Aus dieser Zickzack-Breite von 14 mm ergibt sich im Bogen ein Größtmaß des Mastabstandes, welcher in Abhängigkeit vom Bogenhalbmesser ist.

$$\sqrt{\text{Bogenradius in mm} = \text{max. Fahrdrathlänge in cm}}$$

Ist der Radius z. B. 625 mm, dann ist die Wurzel = 25, also darf das Fahrdrathstück höchstens 25 cm lang sein. Bei Radius 360 mm ist die Wurzel = 19, also höchstens 19 cm. Bei zweigleisigen Bögen wird nur das Grenzmaß des äußeren Gleises ermittelt.

Im Gleisbogen nach Abb. 2 stehen außen nur Maste mit kurzem Seitenhalter und innen nur Maste mit langem Seitenhalter.

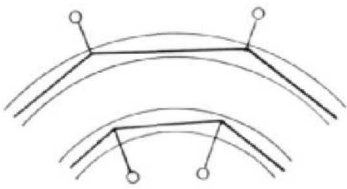


Abb. 2.

An der geraden Strecke stehen abwechselnd Maste mit langem und kurzem Seitenhalter, wodurch die bekannte Zickzack-Führung erzielt wird.

Wie bereits erwähnt, sollte der Fahrdraht unter leichter Zugspannung stehen, dies ist etwa 300 – 500 Gramm. Demzufolge müssen die Maste festgeschraubt werden und aus einem Material gefertigt sein, das sich nicht verbiegt. Darüberhinaus sollte der Ausleger schwenkbar sein, damit sich die Zugspannungen im Fahrdraht nicht auf den Mast auswirken. Mehrere Bauarten von Spannwerken sind gebräuchlich. Das Hebelspannwerk zeigen die Bilder 3 und 4.

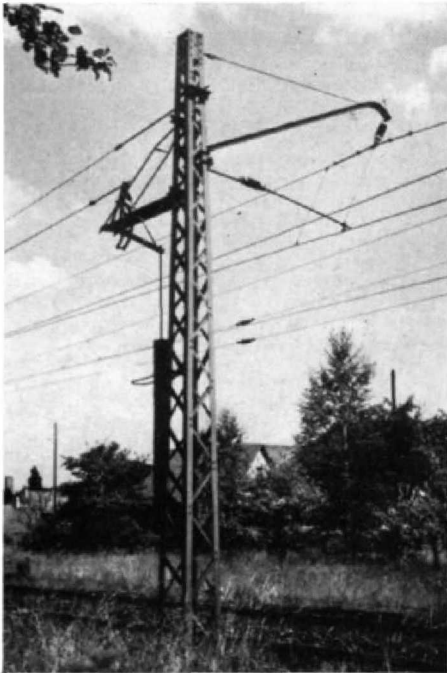


Abb. 3. Mast mit Spannwerk.

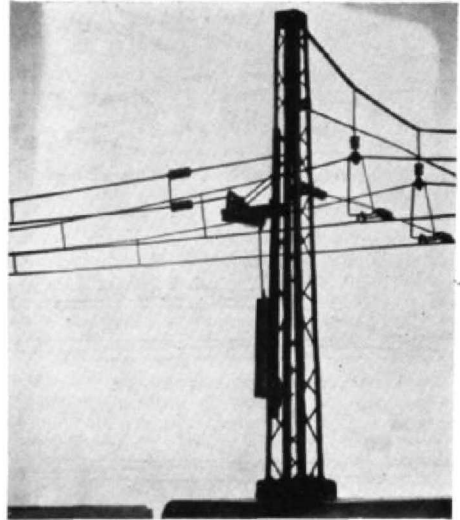


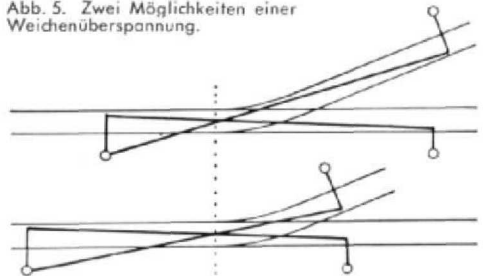
Abb. 4. Ein ähnlicher Mast mit Spannwerk als H0-Modell.

Bei Weichen, von denen ein neues Gleis ausgeht, beginnt auch ein neuer Fahrdraht. Dieser muß an einem festen Punkt anfangen, also am Mast selbst oder an einem Bauwerk.

Abb. 5 zeigt die Überspannung einer einfachen Weiche in zwei von vielen Möglichkeiten. Der neue Fahrdraht beginnt am Mast und kreuzt über der Weiche den anderen Fahrdraht, ohne mit diesem fest verbunden zu werden. Bei fertig hergestellten Fahrdrahtstücken wird – wenn nötig – beim innen durchgesteckten Drahtstück in Kreuznähe ein Hänger herausgekniffen, damit das innenliegende Drahtstück sich etwas zusammendrücken kann (Abb. 6).

Eine einfache Weiche inmitten einer geraden Strecke wie Abb. 5 kommt nicht häufig

Abb. 5. Zwei Möglichkeiten einer Weichenüberspannung.



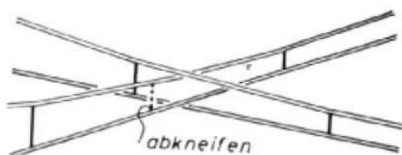


Abb. 6. Modellausführung einer Oberleitungskreuzung.

Abb. 7 A-C.

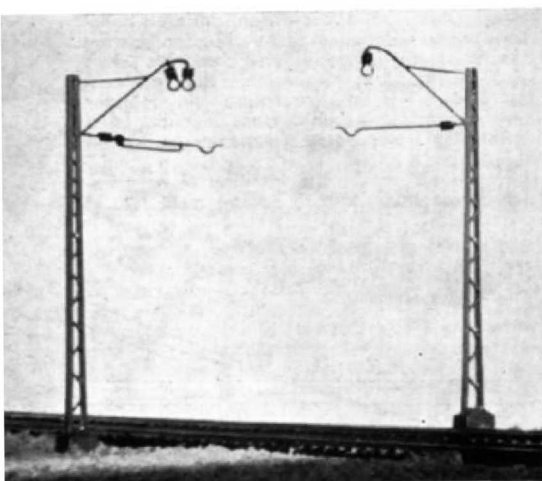
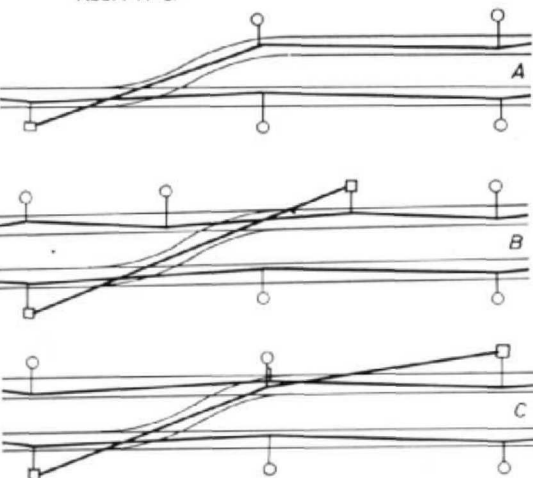


Abb. 8. Zwei Modellmaste; rechts mit Normalausleger, links mit zweitem Seitenhalter für eine Situation nach Abb. 7 C (mittlerer Mast!) und Abb. 9.



Abb. 9. Mast mit zweitem Seitenhalter bei einer Situation nach Abb. 7 C beim Vorbild.

Abb. 10. Sondermast der DB infolge Straßennähe.

