

J 21282 0

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XIX
27. 10. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

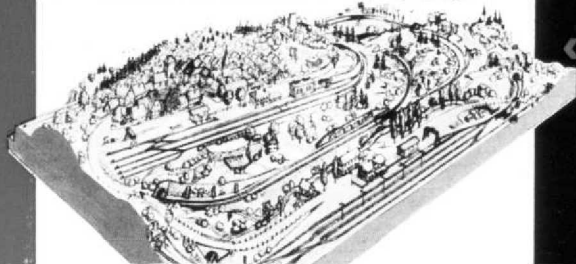


Fleischmann KURIER 27

mit großem
PREISAUSSCHREIBEN
und kompletter Verdrah-
tung einer Heim-Anlage!

GEBR. FLEISCHMANN

Modell-Eisenbahn-Fabriken · 85 Nürnberg 5



«FLEISCHMANN»
weil sich's dauernd
bewährt!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 14/XIX

1. Bunte Seite (Titelbild; „Er hat einen Vogel“; Höchstens 330 mm unter NN; Im Fachgesch.)	695	11. Die dritte „Berg“-Version: Am Rande der Alpen (Streckenplan)	716
2. Erster S-Bahnverkehr in Nordrhein-Westfalen	696	12. Motive von der Wientgen-N-Anlage	718
3. Ein schöner Zug . . . (Modelle Strasser)	697	13. Dreifache Manipulation an der Fleischmann-Dreiwegweiche („Unsichtbarer“ Weichenantrieb; Einsandeln; Herzstücke mit Kontaktstreifen)	719—721
4. Die Isolation von Keller- und Dachbodenräumen	700	14. Abschaltbare Signalbeleuchtung	721
5. Leservorschlag: Ausländische Miniatur-Eisenbahn fürs In- und Ausland	702	15. „Achtung! Aufnahme!“ (Eine kleine Fläche . . .)	722
6. Ein moderner Steinschlagschutz (Bastelei)	703	16. Schaltplan-Einmaleins — für jedermann	724
7. H0-Anlage Oeser	704	17. Dieseltankstellen (III u. Schluß)	727
8. Die ölbefeuerten Dampflok der BR 01 ¹⁰ , BR 41 und BR 44 (mit BZ)	708	18. Richtiggehende Bahnhofsuhr in einem N-Empfangsgebäude	729
9. Ölbefeuerte Dampflok en miniature	714	19. Tips zum Umgang mit Gießbarz	731
10. Der „Pferdefuß“ gewisser Loktenderkurzkupplungen	715	20. Anlagenmotive	701, 715, 721, 724

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 -

Schriftleitung u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -20 DM Versandkosten).

► Heft 15/XIX ist spätestens 25.11.67 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Zum Titelbild:
**Eine personalifizierte
 Aufforderung zum
 Lokmodellbau**

... stellt dieses H0-Erstlingswerk des Herrn S. J. Strasser aus Hamburg dar; die bayr. D VIII nach unserem Bauplan in Heft 8 und 9/1963 (s. a. S. 697-699).



„Geflügelte“ Worte:

„Er hat einen Vogel!“

... sagt der Volksmund, wenn jemand mit besonderer Hingabe ein Hobby betreibt. Herr K. Wagener aus Kiel hat tatsächlich einen und der schaut ihm beim Basteln sogar noch zu und besonders auf die Finger, ob er auch alles richtig macht. Wir kennen noch mehr Modellbahner, die einen Vogel haben; z. B. Herrn Rolf Ertmer aus Paderborn. Sein Wellensittich spricht sogar mit ihm. Oder Herrn B. Schmid aus München. Dessen Vogel ist sogar Oberbürgermeister ...!

Im Fachgeschäft eingetroffen ...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

- HERKAT: Isolierlaschen für N-Spur
- KIBRI: Fachwerkhaus am Brunnen, Gasthaus zur „Sonne“
- LILIPUT: ÖBB-Ellok 1042 mit Führerstand (12/67)
- QUICK: Old-Timer-Ziegelei

Stichtag: 13. 10. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Höchstens 330 mm unter NN aber zweifelsohne ein weiteres schönes Beispiel für eine Tal-senke unter NN (Anlagenplatte) im Sinne unseres Artikels in Heft 10/1967; der bereits vordem geschaffene Geländeeinschnitt auf der H0-Anlage des Herrn Heinz Oeser aus Gütersloh, dessen Anlage Sie auf den Seiten 704-707 bewundern können.





Abb. 1. S-Bahnhof Düsseldorf-Wehrhahn — an eine Straßenüberführung angebaut. Zugang zum Bahnsteig über die Treppe, Ausgang über die danebenliegende Rolltreppe.

Erster S-Bahn-Verkehr in Nordrhein-Westfalen!

Am 28. September 1967 setzte sich in Düsseldorf der erste S-Bahn-Zug Nordrhein-Westfalens in Bewegung. Die vorerst 24 km lange Strecke verbindet die Düsseldorfer Wohnstadt Garath mit der Gemeinde Ratingen und ist das erste Teilstück eines S-Bahn-Netzes, das zunächst im Süden bis Langenfeld/Rheinland weitergeführt und in naher Zukunft durch die West-Ost-Verbindung Neuß-Wuppertal ergänzt werden soll. Anschließend soll eine Anbindung an das S-Bahn-Netz Ruhrgebiet erfolgen. Hier wird mit dem Ausbau zwischen Düsseldorf-Duisburg-Essen wahrscheinlich 1968 begonnen.

Die S-Bahn verkehrt zum größten Teil auf eigenem Gleiskörper. Die Fahrzeit auf dem in Betrieb genommenen 24 km-Stück beträgt 33 Minuten. Die Züge be-

stehen aus den bekannten Nahverkehrs-„Silberfischen“ (1. und 2. Klasse) und fahren als Wendezüge. Gezogen und geschoben werden sie ausschließlich von E 41-Loks.

Zunächst war geplant, ET 27-Triebwagenzüge einzusetzen. „Muster“ davon tauchten schon früher hier auf; warum sie jetzt doch nicht verkehren, entzieht sich meiner Kenntnis (wahrscheinlich sind vorerst keine Mittel da, um genügend Züge zu beschaffen).

Ich bin sicher, daß bald auf der einen oder anderen Modellbahnanlage in und um Düsseldorf ebenfalls S-Bahn-Züge verkehren werden. E 41 und Nahverkehrswagen, vorne und hinten ein weißes „S“ auf grünem Grund — fertig ist die S-Bahn! Das Thema S-Bahn könnte sich auch gut für eine „Immer-an-der-Wand-lang-Bahn“ eignen. Auf den „Nebengleisen“ der S-Bahn herrscht genügend anderer Betrieb. Auch die Miniatur-S-Bahn könnte nach starrem Fahrplan verkehren (Aufenthaltsschalter, automatischer Wendezugbetrieb). Das sind nur wenige Stichworte.

Franz Fischer, Düsseldorf

Abb. 2 u. 3. Ein weißes S auf grünem Grunde kennzeichnen die Fahrzuger der S-Bahn.



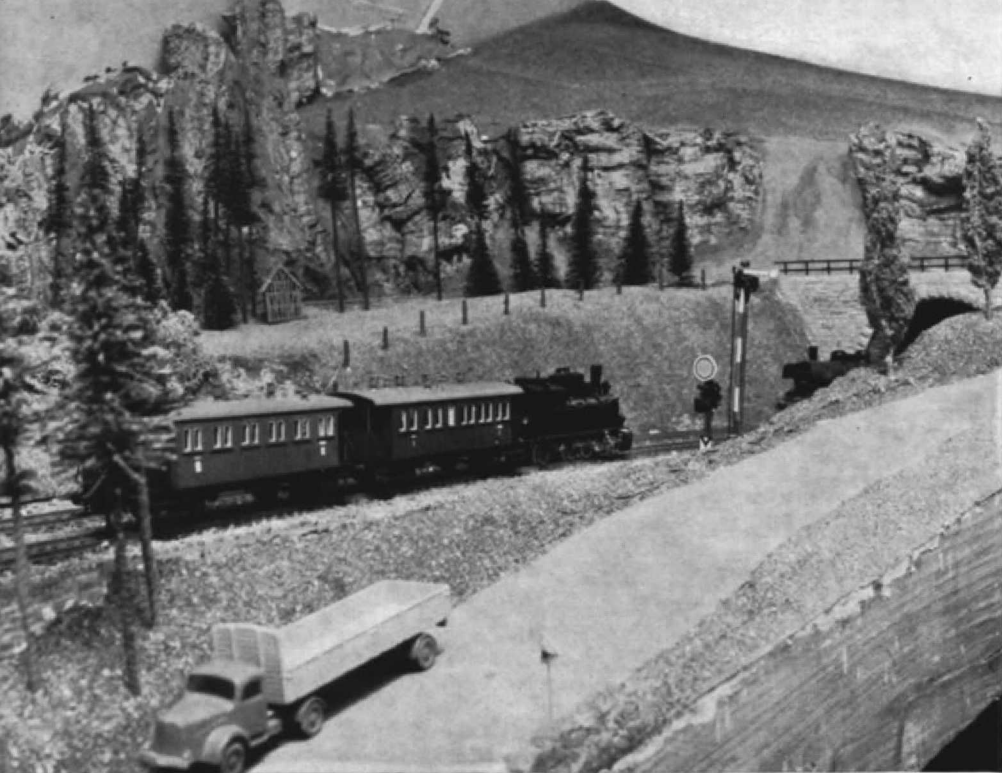


Abb. 1. Mit dem „schönen bayerischen Zug“ durch die Landschaft der Strasser'schen H0-Anlage.

Ein schöner Zug . . .

. . . ist es von Herrn S. J. Strasser aus Hamburg, uns die Fotos seines nicht minder schönen, selbstgebauten Modellzuges einzusenden, damit unsere Leser erfahren, wie er's gemacht hat und diese dann vielleicht ebenfalls Lust verspüren, solch' sauber gefertigte H0-Modelle auf die Räder zu stellen.

Wie gut Herrn Strasser die H0-Modelle des Bayerischen Zuges mit der guten alten D VIII gelungen sind (s. a. unseren Bauplan in den Heften 8—11 und 13/1963), zeigen nicht nur die Abbildungen auf diesen Seiten, sondern auch unser heutiges Titelbild.

Doch lassen wir Herrn Strasser jetzt selbst zu Worte kommen:

Der Anlaß zum Bau des bayerischen Zuges als Modell war die seinerzeitige Bauplanfolge in der MIBA. Einerseits gefiel mir dieser Zug besonders gut, andererseits lohnt ein Eigenbau m. E. ja eigentlich nur, wenn man das gleiche Modell oder aber ein sehr ähnliches noch nicht im Laden kaufen kann, da der Zeitaufwand bei einem sauber gebauten Wagen schon recht erheblich ist – von einem Lokmodell ganz zu schweigen!

Ich nahm mir also, da ich bis dahin noch keinerlei Selbstbau-Erfahrung hatte, zunächst den Ci Bay vor, um hieran meine Künste zu versuchen. Da ich diesen Wagen ursprünglich in zweifacher Ausfertigung haben wollte, stellte ich mir von den Stirn- und Seitenwän-

den des Wagenkastens zunächst je ein Modell in Messing her, fertigte hiermit eine Form aus Silikon-Kautschuk und goß anschließend diese Teile in Kunstharz mit einer dünnen Messingblecheinlage, die die Stabilität dieser dünnen Kunststoffteile wesentlich erhöht. Bei den Achshaltern ging ich ebenso vor, nur habe ich hier gleich zwei Formen gemacht, damit es beim Kunstharzguß schneller ging. Dieses Gießverfahren wurde einst in Heft 15/XV beschrieben und ist bei einiger Sorgfalt ausgezeichnet (s. in diesem Zusammenhang auch den Artikel auf S. 731 D. Red.). Das übrige Fahrgestell wurde aus Nemecc-Profilen zusammengelötet. Trittbretter und Böden der offenen Plattformen sind aus Nemecc-Riffelblech (das mit dem kleineren Muster), die Räder stammen von Trix (Metall-Fremdradsätze), die Federpuffer bei allen Fahrzeugen aus dem Heinzl-Sortiment. Die Wagenluffer sind selbstgedreht und – wie aus den Abbildungen ersichtlich – beim zweiten Modell wesentlich besser gelungen (freier Durchblick unter dem Lüfterdach!).

Den zweiten Wagen (BCi Bay) habe ich dann schon in wesentlich kürzerer Zeit und in besserer Qualität fertigbekommen. Hier habe ich auch den Wagenkasten ganz in Messing gebaut, weil hiervon nur einer benötigt wurde und außerdem die Seitenwände bei diesem Modell nicht gleich aufgeteilt sind. Die bayerischen Langlochtüren sind aus Kunststoff; die Büh-

Abb. 2. Diese Teilaufnahme vom Modell der bayerischen D VIII im Rohbau läßt erkennen, wie sauber die Details gefertigt und gelötet bzw. UHU-geplust sind!

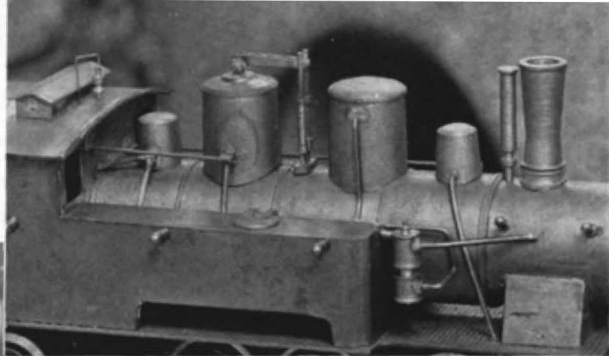
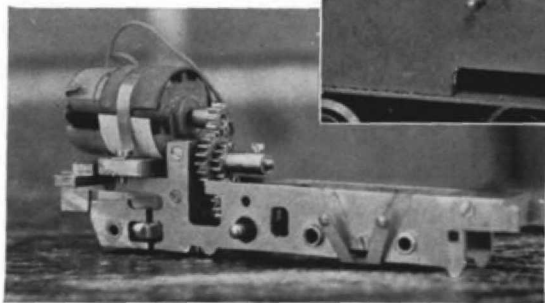
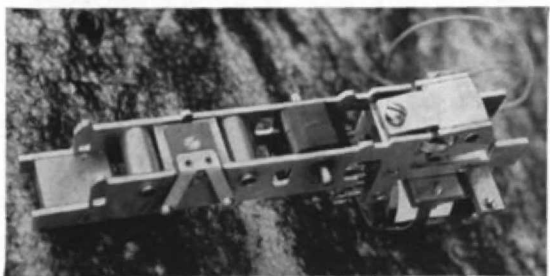
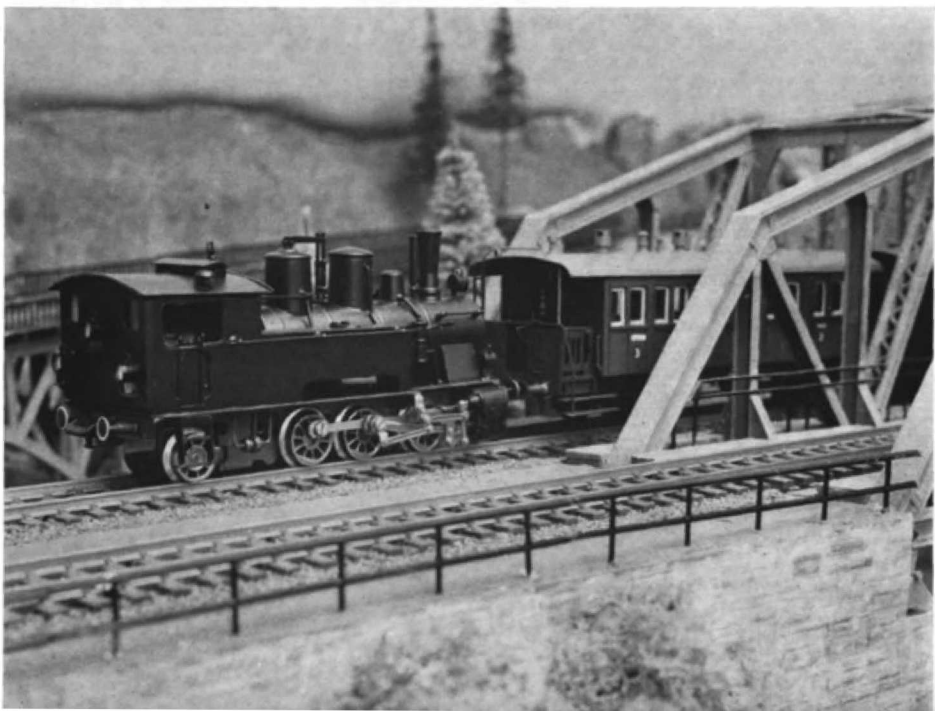


Abb. 3 u. 4. Der Rahmenbau und der Motoreinbau nebst Getriebe für das Lokmodell. Der Marx-Microperm ist mittels Stirnradgetriebe und Heinzl-Schneckengetriebe 1 : 40 untersetzt.



▼ Abb. 5. Schon das Titelbild gab zu erkennen, daß erstens die bayr. C1'-Tenderlok eine höchst interessante und schöne H0-Lok abgibt und zweitens Herr J. Strasser aus Hamburg offenbar ein talentierter Modellbauer ist: Dieser sein erster Lokselbstbau ist wirklich bemerkenswert und eine wundervolle Aufforderung ihm in dieser Hinsicht nachzuzweifeln. Unversucht schmeckt nun mal nichts!



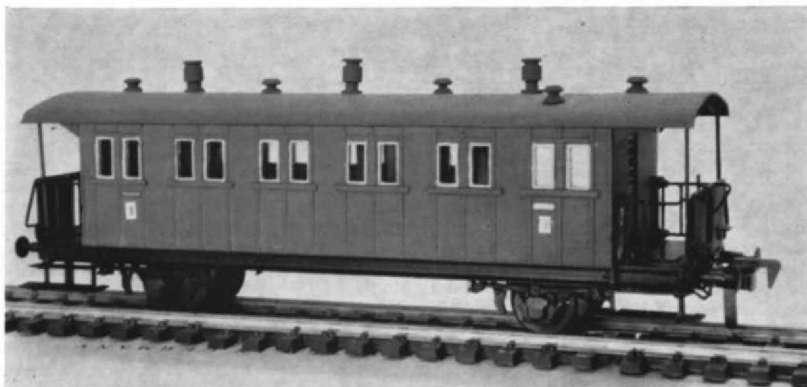
nengeländer dagegen wurden gelötet und bestehen beim ersten Wagen aus 0,5 mm- und beim zweiten aus 0,3 mm-Messingdraht. Der Pufferabstand zwischen den einzelnen Wagen beträgt etwa 3 mm (wegen der im Nebenbahnhof auf meiner Anlage eingebauten Industrie-Weichen).

Nach der Einarbeitung an diesen beiden Modellen nahm ich dann die Lok in Angriff. Bis auf einige kleine, durch den Antrieb bedingte Änderungen hielt ich mich hierbei genau an den MIBA-Bauplan.

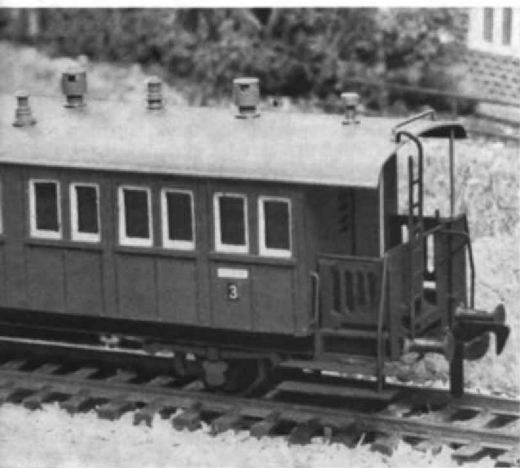
Als Motor verwendete ich einen Marx-Microperm, der mit seinen 17 mm ϕ und 22 mm Länge genau in das Führerhaus paßt. Über ein Stirnradgetriebe und ein Heinzl-Schneckengetriebe wird die hintere Treibachse mit einer Übersetzung von etwa 40:1 angetrieben, die Kraftübertragung auf die anderen



Abb. 6 u. 7. Der allererste Selbstbauversuch des Herrn Strasser: der Ci Bay 95, der — bis auf wenige Details — schon ganz gut gelungen ist.



▼ Abb. 8. Beim zweiten Modell, beim BCLi Bay 01 mit den Langlochtüren, ist ein Fortschritt im Bezug auf die Modellbaufähigkeiten bereits deutlich erkennbar.



Treibachsen erfolgt über die Kuppelstangen, Treibräder, Loklaternen und Federpuffer stammen von Heinzl. Steuerung und Zylinder von einer Fleischmann-„70“ (letztere müssen nur geringfügig abgeändert werden). Alle anderen Teile wurden selbst angefertigt — teils gelötet und teils mit Uhu-plus geklebt. Die Griffstangen bestehen aus 0,3 mm-Messingdraht, während die Griffstangenhalter aus dem Hause Rivarossi stammen (bei der Fa. Schüler in Stuttgart erhältlich).

Und nun zum Anstrich. Das Fahrgestell wurde entfettet und einfach mit Humbrol rot bepinselt. Das Gehäuse dagegen wurde nach seiner Fertigstellung mit feinstem Schmirgel, kleinen Feilen und Schabern zunächst so gut wie möglich gesäubert und dann bei einem Modellbahn-Kollegen gesandstrahlt. Dieser Kollege besitzt auch eine aus zwei ausgedienten Kühlschrank-Kompressoren selbstgebaute Spritzeinrichtung, die ich benutzen darf.

Um den richtigen seidigen Glanz der Farbe herauszubringen, hat es mancher Versuche bedurft. Das Schwarz ist eine Mischung von Ducolux-Vorlack 60 % und Ducolux-Lack 40 %. Dieses Gemisch haftet gut und ist recht widerstandsfähig.

Sehr wichtig für diejenigen, die es angeht!

Die Isolation von Keller- und Dachbodenzäumen

● Ein aufschlußreicher Nachtrag zum Artikel in Heft 15/1966 von Dipl.-Ing. G. Holbein, ●
Bremen

Keller - Kampf gegen Rost und Feuchtigkeit

Beim Lesen des zweiten Satzes des o. a. Artikels*) kann man zu der Ansicht gelangen, daß wegen der geringeren Temperaturschwankungen eines Kellerraumes dieser einem Bodenraum vorzuziehen sei. Da ich diese Ansicht auch bei vielen Modellbahn-Bekannten angetroffen habe, die hierbei ebenfalls das nicht minder unerfreuliche Feuchtigkeitsproblem außer acht gelassen haben, müßte auf folgendes hingewiesen werden:

Im Keller sind (im allgemeinen und Ausnahmen ausgeschlossen) Metallteile einer stärkeren Korrosion unterworfen als auf dem Boden, dies besonders im Sommer und in küstennahen Gebieten. Die im Sommer wärmere Außenluft strömt — da gerade bei warmem Wetter gern die Kellerräume gelüftet werden — mit ihrem Feuchtigkeitsgehalt in den Keller. Infolge der dabei auftretenden Abkühlung der Luft erreicht sie eine höhere relative Feuchte und gibt daher einen Teil ihrer Feuchtigkeit bevorzugt an die Metallteile ab (Niederschlag), da diese wegen ihrer spezifischen Wärme und Masse die ursprünglich niedrigere Temperatur länger beibehalten als andere Stoffe wie Holz, Pappe, Kunststoff u. dgl. Diese Erfahrung machte ich hier in Bremen jeden Sommer erneut: das Rosten von Werkzeugteilen war weder im Keller noch im Erdgeschoß aufzuhalten.

Zu diesem Vorgang kommt noch ein zweiter hinzu: das Eindringen der Bodenfeuchtigkeit durch den Kellerfußboden und den unteren Teil der Außenmauern. Hier hilft nur eine Feuchtigkeitssperre. Unter dem eigentlichen Fußboden aus Holz, Linoleum, Filz-Linoleum, Kork, Matten oder Teppichen muß eine sogenannte Sperrschicht angebracht werden. Im feuchten Zustand verlieren gerade wärmeisolierende Beläge ihre Isolationseigenschaft weitgehend, da sich die darin eingeschlossenen Luftkammern mit Wasser vollsaugen. Der auf der Kammerwirkung beruhende Isolations-effekt ist hinüber. Der Stoff ist quasi kompakt

*) der da lautet: Während die Kellerräume durch ihre tiefe Lage von vornherein gegen allzugroße Temperaturunterschiede besser geschützt sind (jedenfalls kennt man im Sommer hier keine „Hitzwellen“), sieht es auf dem Dachboden in dieser Hinsicht ungünstiger aus.

und die Körperwärme des Fußes fließt schnell in den Boden ab, man bekommt „kalte Füße“!

Wirksame Feuchtigkeitssperren sind: Zwei vollflächig verklebte Kunststoffschichten (Folien), die man seitlich in Form einer Wanne hochzieht. (Stellen Sie sich neben die Handwerker und achten Sie darauf, daß nicht „gepfuscht“, d. h. nur punktwise statt wirklich vollflächig geklebt wird).

Wesentlich aufwendiger und natürlich auch teurer ist eine Trogdichtung aus Bitumen: Auf den Arbeitsbeton (mit dem Fundament gegossener Kellerboden) kommt eine Lage Heraklith-, Mineralwoll- oder Styropormatten. Darauf legt man Asphaltplatten, die am Stoß vergossen werden. Anstelle dieser Platten kann auch ein gegossener Asphaltstrich treten, der darüber hinaus den Vorteil hat, hinterher aus einem Stück zu bestehen. Keinesfalls sollte man jedoch den heißen Asphalt direkt auf den Arbeitsbeton gießen lassen, da dieser wegen des starken Temperaturgefälles erheblichen mechanischen Spannungen ausgesetzt wird und reißen kann. Kostenpunkt: 500 - 1000 DM für 12 - 20 m², je nach Lage d. h. Entfernung.

Daß ich nach diesen Überlegungen und Erfahrungen — ungeachtet der „Nichtbeschlagnahmefähigkeit“ meiner Wirtschaftskellerräume — den Dachboden vorzog, liegt auf der Hand — was aber nicht bedeuten soll, daß immer und überall die gleichen Voraussetzungen und die gleichen Konsequenzen Gültigkeit haben!

Dachboden - Kampf gegen Hitze und Kälte

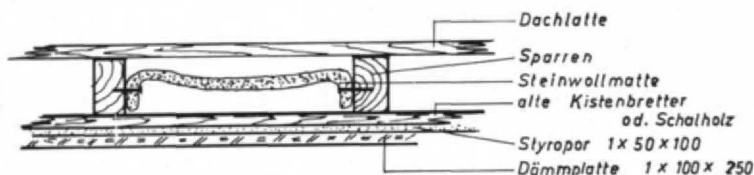
Da der meteorologische Zustand unserer Breitengrade (Süddeutschland sei mir daher aus Erinnerung und Herkunft ein gelobtes Land!) selten als Wetter bezeichnet werden kann, habe ich eine Dachisolation eingebaut, die in Abb. 2 skizziert ist und sich inzwischen bestens bewährt hat.

Die Kosten betragen bei Selbstherstellung an die 300.— DM für einen 50 m²-Raum mit 2 Dachschrägen und dem waagerechten Oberteil, bei dem wegen der Isolierwirkung des Spitzbodens die Steinwollmatten entfallen können. (Wegen Infektionsgefahr keine Glaswolle verwenden!). Auch beim Einhängen der Steinwollmatten sollte man besonders den Hals durch einen dicht abschließenden Schal schützen!



Abb. 1. Teilansicht des 6 m langen Bahnhofsteils der 0-Anlage des Verfassers, bei der es aber weniger auf die filigranen Bahnhofsleuchten ankommt, sondern mehr auf die mustergültige Isolierung der Wände, deutlich erkennbar in der Dachfensteröffnung.

Abb. 2. Was aus dem Bild nicht restlos hervorgeht: die verschiedenen Isolationsschichten.



Der Erfolg in meinem Fall: Im Sommer bei länger anhaltender höchster Außentemperatur innen maximal 27°C. Im Winter bei einer Außentemperatur von 0°C innen 15°C, wobei der 100 m³ große Raum noch nicht mal geheizt wurde, sondern lediglich durch eine Stoff-Falttür vom ca. 20° warmen Treppenhaus eine geringe Wärmezufuhr erhielt. Wurde der Raum auf 18 oder 20°C hochgeheizt, hielt er seine Temperatur mit lediglich 1 kW Dauerheizung konstant. Das sind sage und schreibe 8 bis 10 Pfennig für jede Stunde Gemütlichkeit!

Als Steinwollmatten sollten unbedingt auf Bitumenpapier gesteppte verwendet werden. Bei hereinkommendem Treibschnee oder Regen saugen sich die Matten nicht so

voll. Ungestepte Matten lassen sich außerdem von unten sehr schwer verlegen. Noch bessere Ergebnisse im Sommer erzielt man, wenn man die Steinwollmatten mit Aluminiumfolie verwendet. Durch die Reflexionseinwirkung erwärmen sich die sonst schwarzen Matten nicht so stark, wodurch die Raumtemperatur natürlich noch niedriger bleibt. Diese Matten sind natürlich wiederum etwas teurer!

Ein weiterer sehr wichtiger Tip: Die Styroporplatten am Stoß mit 40 mm breitem Tesakrepp überkleben, d. h. durch mehrmaliges Hin- und Herfahren mit Handfläche oder -ballen aufbügel! Erst die dabei auftretende Erwärmung erzielt eine dauerhafte feste Haftung. Diese Abdichtung ist besonders wichtig,