

Miniaturbahnen

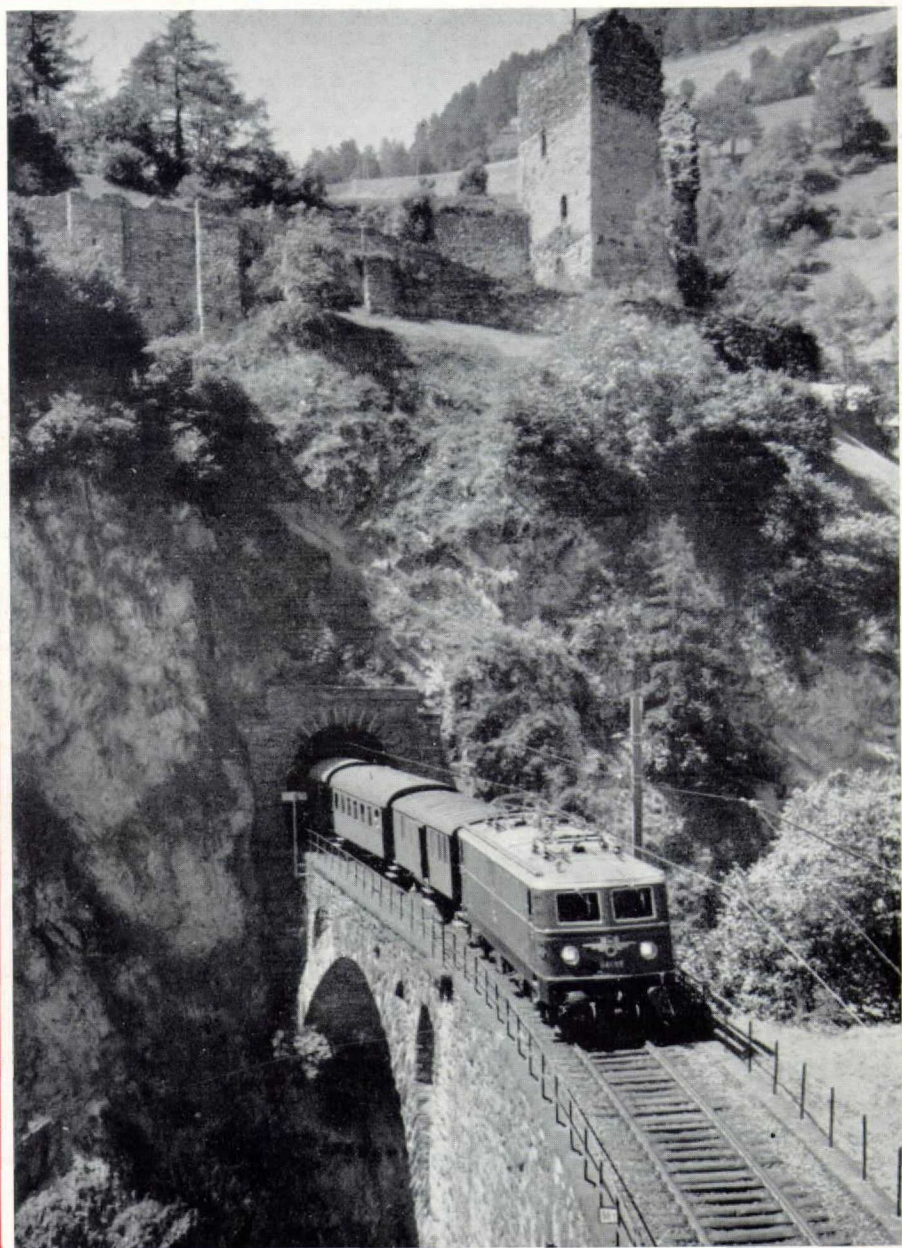
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



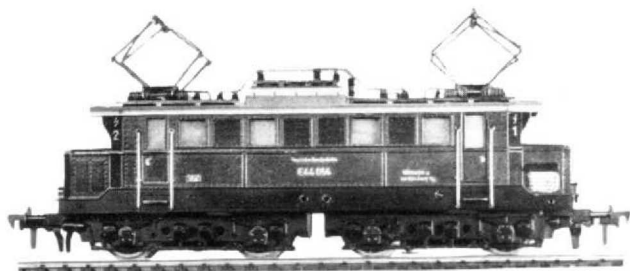
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XII
25. 9. 1960

PREIS
2.- DM



Romantik der Tauernbahn - Gratschacher Viadukt bei Obervellach (Kärnten), eingefangen mit der Kamera des Herrn Dipl.-Ing. Willi Gruber, Graz.



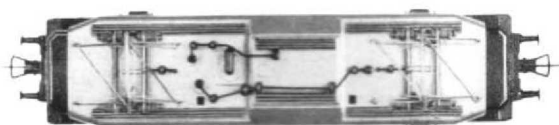
Fleischmann
HO

.....modelltreu.....

1336

DM 40,-

Modell der Bauart-Reihe E44 der Deutschen Bundesbahn für mittelschwere Reise- und Güterzüge. 3000 PS und ein Dienstgewicht von 78 t geben dem Vorbild eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr.12/XII

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. Herbstmanöver (Fotoserie) | 455 | 11. „Oberwandeggs i. Z.“ – noch Teil 3: Der eiserne Übergangssteg | 471 |
| 2. Kleinbasterei: Elektro-Karren | 456 | 12. Modellbahnindustrie und Vorbild. – Wunschaktion | 474 |
| 3. Märklin-Großanlage Hennig, 457, 463, 484 | 484 | 13. Kniffe und Winke: Maltofill als Gipsersatz – Schulfellack | 477 |
| 4. Die Lage der Gleiswaage | 458 | 14. „Kammereck“ macht Furore | 477 |
| 5. Stoppelfelder | 459 | 15. Modellzeit-Uhr | 478 |
| 6. Gemeinsamer Tunnel für Eisenbahn und Straße | 460 | 16. Bad Ig oder bay Pt 2 3? | 480 |
| 7. Signal TS 2/3 für Sperrfahrten und Schiebelokomotiven (BZ) | 461 | 17. Gepäckwagen Pwi-29a (BZ) | 482 |
| 8. Stromzuführung über Achsschleifer | 464 | 18. Einfachere Schaltungen durch Verwendung von Gleichrichtern | 485 |
| 9. Fleischmann V 60 – umgebaut für 3-Schienen-Wechselstrombetrieb | 465 | | |
| 10. Die Superanlage des Salzburger Eisenbahn-Modellbauclubs | 468 | | |

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgaben 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: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung)
Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr.

Herbst - MANÖVER

„Los, du General, geh' endlich ins Bett!“ sagte mein „Feldweibel“ in geradezu echt militärischem Ton und schlug mir auf die Klappe (des Fotoapparates natürlich!). Das war das Ende (meiner Fotoserie „Herbst-

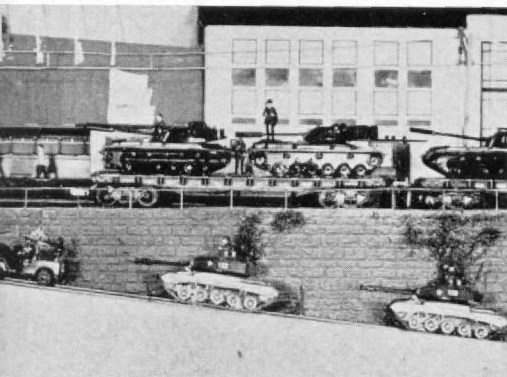


Bild 1. Auffahrt der Panzer zum Bahnhof zwecks Verladung.

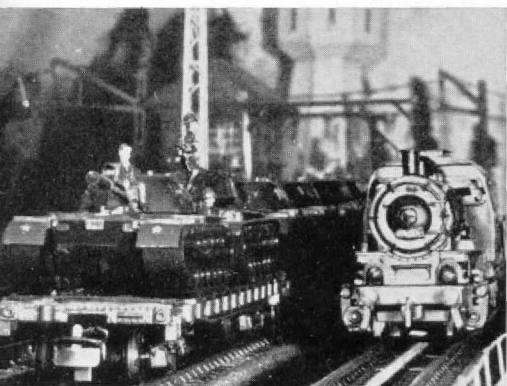


Bild 2. Verladenes Panzerbataillon vor Antritt der Fahrt ins Manövergebiet.



Bild 3. Verladene Lkws.



Bild 4. Die mit Hubschrauber ins Manövergelände beförderten Truppen verlassen die Maschine und die Kühe stauen nicht schlecht, als sogar Jeeps zum Vorschein kommen.

manöver“, die ich hiermit „präsentieren“ möchte). Als alter (unverbesserlicher?) Soldat habe ich meine helle Freude an den netten Militärminiaturen, die heute auf dem Markt sind und so bin ich inzwischen „Commander“ einer Truppe von 200 „Soldaten“ samt entsprechenden Fahrzeugen, Flugzeugen und Panzern geworden. Wegen dieser meiner heimlichen Liebhaberei habe ich schon man-

Heft 13/XII ist ab 21. Oktober in Ihrem Fachgeschäft!

chen „Strauß“ ausfechten müssen (mit Bekannten, die mich gar nicht verstehen können) und ich bin gespannt, ob die MIBA jene legendäre „Zivilcourage“ aufbringt, sich über die Sache zu stellen, zumal die Motive – objektiv besehen – eigentlich nur Anregungen für den Eisenbahnbetriebsdienst bzw. zur Belebung des Geländes darstellen.



Bild 5. Inzwischen sind auch Panzer aufgefahren, um den Feuerschutz...



Bild 6. ... für die motorisierten Infanterieeinheiten zu übernehmen.

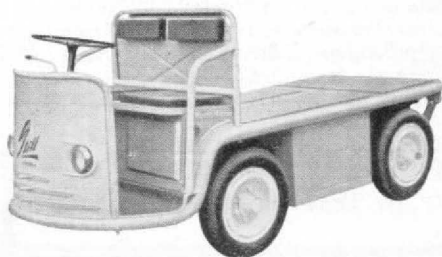
Im übrigen halte ich es mit der alten Weisheit: „Spiel nicht mit dem Schießgewehr, denn es fühlt wie du den Schmerz“ bzw. „Quäle nie ein (hohes) Tier zum Scherz, denn es könnt' geladen sein!“ Womit mein antimilitärisches Alibi wohl nachgewiesen wäre!
Mit besten Grüßen Ihr ***

P. S. Um Irrtümern vorzubeugen: Ich heiße nicht „Dujardin“!

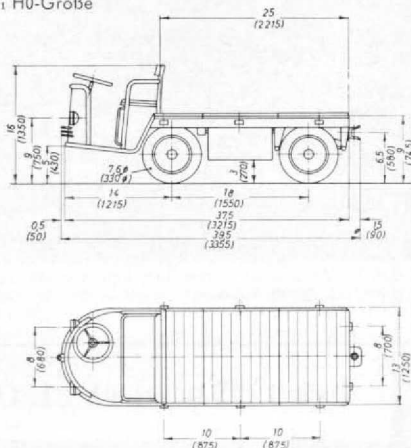
(Aber vermutlich Gerd Schröder aus Kiel, dem Corbussier-Gebäude auf Abb. 3 nach zu schließen, das wir in Heft 12/XI, S. 471, veröffentlicht hatten. Stimmt's, Herr Schröder? D. Red.)

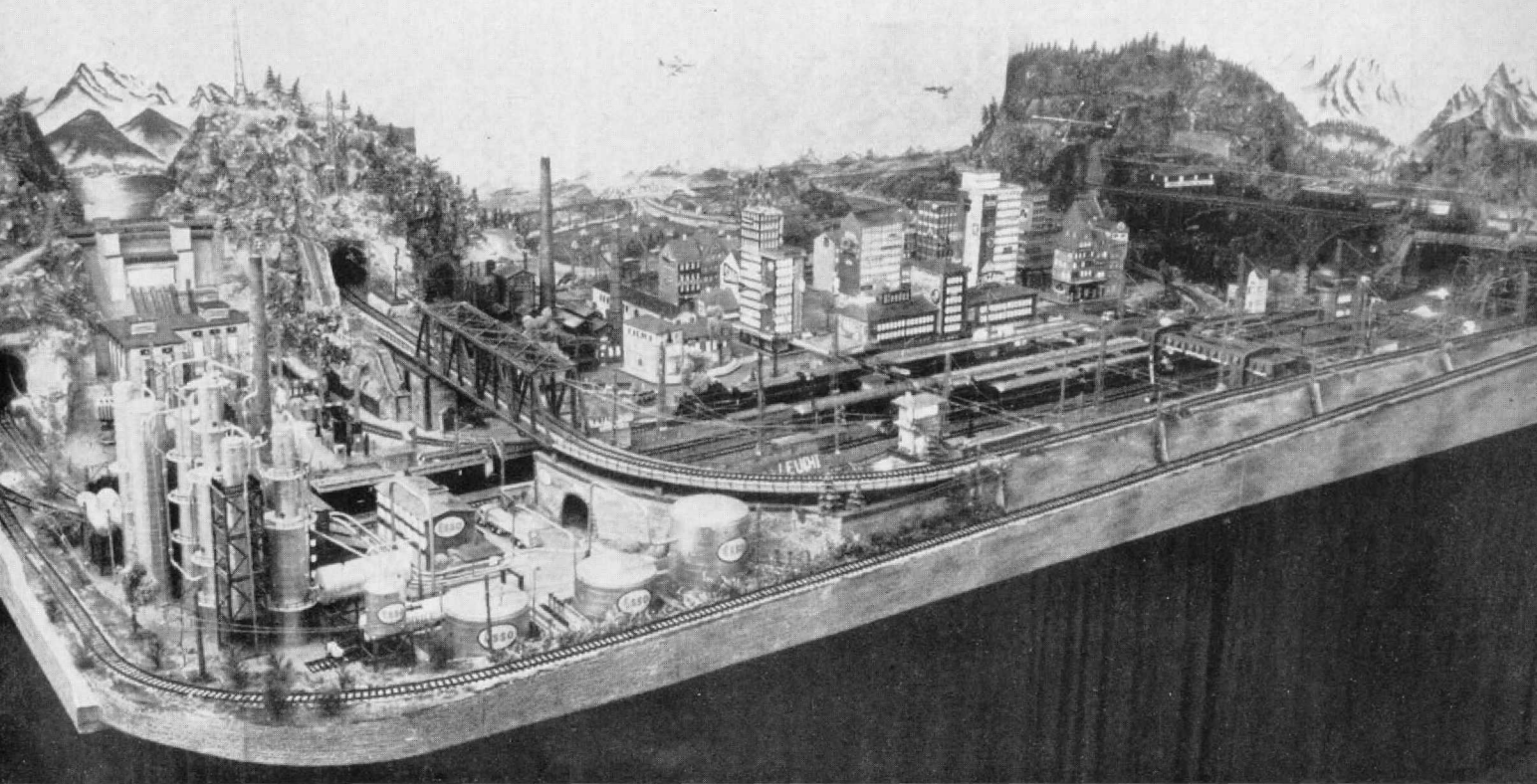
Die Kleinbastelei: MULI-ELEKTRO-KARREN

nach Original-Unterlagen der Fa. Hans Still AG.
gezeichnet von Klaus Joachim Schrader, Wolfenbüttel



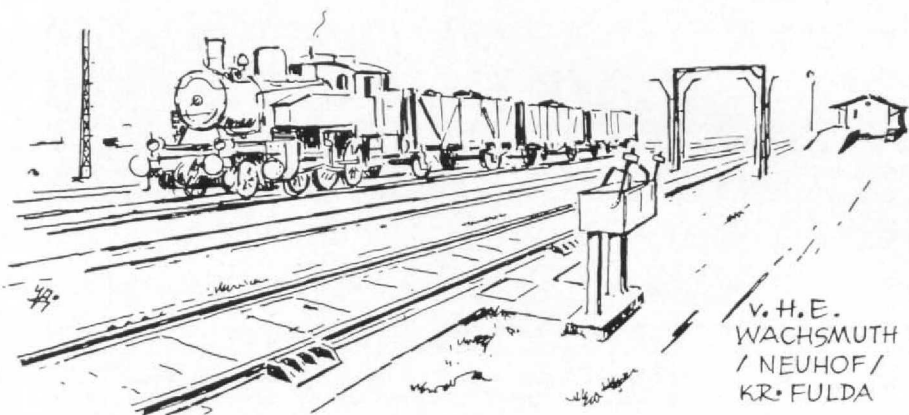
Zeichnung in
 $\frac{1}{4}$ H0-Größe



**3,50 x 1,80 m**

groß ist die Märklin-Anlage des Herrn G. Hennig, Schweinfurt, die hinsichtlich Thema und Gestaltung in krassem Gegensatz zu der Salzburger Anlage (S. 468 u. f.) steht, aber zweifelsohne ebenso viele Freunde finden dürfte.

DIE LAGE DER GLEISWAAGE



Instinktiv scheinen bis jetzt alle Modellbahner die Gleiswaage am richtigen Platz vorgesehen zu haben; anders ist es nicht erklärlich, daß bis dato kein Leser eine diesbezügliche Anfrage an den MIBA-Verlag richtete. Erst vor kurzem stolperte ein ganz gewissenhafter (oder auch „wissendstiger“) Modellbahner über die Gleiswaage. Er sah sie an einer (nach WEWaW's Meinung) gänzlich unmöglichen Stelle vor und das brachte den Stein ins Rollen. Nun stützte auch WeWaW, denn als er in seinen eigenen MIBA-Heften nachsehen wollte, fand er nichts darüber geschrieben, so daß er mir schrieb und ich wieder ihm schrieb und diesen Schrieb finden Sie nun hier geschrieben. Diese Wortspielerei

sollten Sie nicht in die „Waagschale“ werfen, weil unser Vorbild ja auch keine solche hat, sondern eine „Brücke“ (womit eine solche zum eigentlichen Thema geschlagen wäre).

Die Gleiswaage ist ein Bestandteil der Güterverkehrsanlagen. Sie findet ihren Platz also in der Nähe der Ortsgüteranlagen (Güterschuppen, Verladerrampe) und soll von allen Seiten (außer von der Seite) auf kürzestem Weg, also ohne umständliche Rangierbewegungen, erreichbar sein.

Auf kleineren Anlagen des Vorbildes wird die Gleiswaage, sofern auf sie nicht verzichtet werden kann, im Ladegleis liegen. (Nicht auf jedem Bahnhof befindet sich eine Gleiswaage, aber welcher Modellbahner möchte

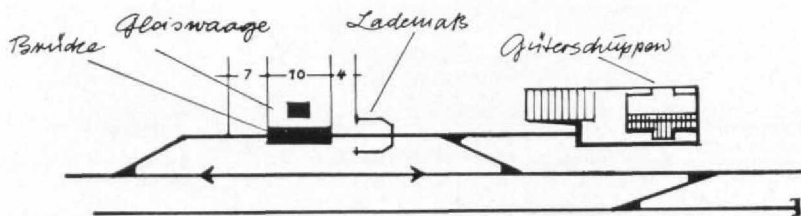


Abb. 2. Vorschlag für die Anordnung der Gleiswaage nach Angaben des Verfassers.

auf einer einigermaßen gut gestalteten Bahnhofsanlage schon auf die Gleiswaage verzichten!) Das Wiegehäuschen käme auf die Seite der Ladestraße zu liegen und wird zweckmäßig durch ein Schutzgeländer gegen Beschädigungen durch Fahrzeuge gesichert. Dieser Schutz dient gleichzeitig zur Verhinderung einer etwaigen Beladung an dieser Stelle.

Bei mehreren Ladegleisen (wie sie bei großen Ortsgüteranlagen vorhanden sind), muß die Gleiswaage in einem Nebengleis zum Zuführungsgleis so angeordnet werden, daß das Wiegen der abzuholenden und zuzuführenden Wagen ohne Sägefahrten erfolgen kann. Nun, diese Soll-Vorschrift wird auch bei der BUBA nicht immer vollständig erfüllt werden können und was die (beim Vorbild verpönten) Sägefahrten anbelangt, so sind diese bei den Modellbahnern sogar sehr beliebt, weil sie quasi zur „Betriebsbelegung“ beitragen. Wie man die Dinge auch sieht – die Gleiswaage kann keinesfalls „weit weg vom Schuß“ angeordnet werden, also auf keinen Fall in entgegengesetzter Richtung von der Güteranlage, wobei vielleicht sogar noch Hauptgleise gekreuzt werden müßten. Eine solche Anordnung ist jedenfalls Nonsens. Wohl bei allen Modellbahnanlagen wird es möglich sein, die Gleiswaage in unmittelbarer Nähe des Güterschuppens unterzubringen oder zumindest in dessen unmittelbarer Nähe.

Bei dieser Gelegenheit (wer weiß, wann wir wieder dazu kommen), möchte ich Sie noch mit folgenden Bestimmungen bekannt

machen: Beiderseits der Waage müssen sich mindestens 10 m, bei Verwiegen langer Ladungen sogar mindestens 20 m gerades Gleis anschließen, damit ein einwandfreies Wiegen der Waage gewährleistet ist. In H0-Maße übersetzt, bedeutet dies eine beiderseitige Gerade von wenigstens 10 – 11 cm.

Ordnet man der Gleiswaage auch noch das Lademaß bei (wie es beim großen Vorbild allenthalben üblich ist), dann verlängert sich die Gerade etwas. Es wird nämlich gefordert, daß vor und hinter dem Lademaß eine Gerade von je 20 m einzubauen ist. Ich sehe schon Ihre langen Gesichter ob dieser langen geraden Soll-Gleisstücke, doch wollen wir nicht päpstlicher sein als der Papst; darum schlage ich für eine Wiegeanlage samt Lademaß folgende Baulänge vor:

7 cm Vorlauflänge vor der Gleiswaage
bis 10 cm Brückenlänge der Waage

4 cm Zwischenstück zwischen Waage
und Lademaß

14 cm Vorlauflänge hinter dem Lademaß,
ergibt 35 cm Gesamtlänge.

Diese Länge ist beim Anlegen der Ladestraße zusätzlich zu berücksichtigen, da sie für das eigentliche Ladegeschäft nicht benutzbar ist. Sollte im einen oder anderen Fall – auf Grund der Platzverhältnisse – diese Mindestgleislänge nicht „herauszuschinden“ sein, dann muß entweder auf die Waage ganz verzichtet werden oder aber die Waage samt Lademaß (unter Berücksichtigung der obigen diesbezüglichen Ausführungen) in einem anderen Bahngleis untergebracht werden.

Stoppelfelder

von Heinz Lomnický, Buchenhain

Auf Ihren Artikel „Stoppelfelder – Getreidefelder“ hin (in Heft 7/XII) habe ich mir Gedanken gemacht und bin auf folgende einfache, aber doch wirkungsvolle Lösung gekommen:

