

DM 4,-

J 21282 E

Miniaturbahnen

A black silhouette of a steam locomotive is positioned behind the main title. The locomotive is facing left and has a large smokestack on its left side.

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

29. JAHRGANG
FEBRUAR 1977

2

MIBA

Miniaufbahnen

MIBA-VERLAG

Spittlertorggraben 39 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 29

Klischees

MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 4,-.
Jahresabonnement DM 52,-, Ausland
DM 55,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung

Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen

können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck

Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
Kilianstraße 108/110, 8500 Nürnberg

**Heft 3/77 — das 1. Messeheft
ist ca. 21. 3. im Fachgeschäft**
(das 2. Messeheft ca. 30./31. 3.)

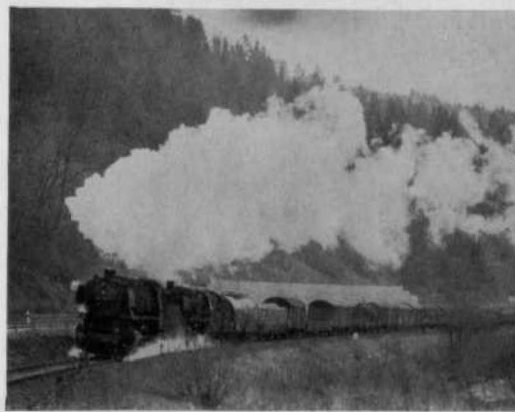
„Fahrplan“

Piko-H0-Modell der BR 01 ^a	68
Modellbahn als Demonstrations-Objekt für eine neue Infrarot-Fernsteuerung	71
Aufreibe-Beschriftungen für alle Zwecke	71
Eine Klarstellung: Doppeltraktion — Vorspann	72
H0-Familien-Anlage Kaiser, Köln	74
Saubere Nietreihen — schnell und einfach	79
Nochmals und endgültig: Das Vorsignal der Bayerischen Staatsbahnen	80
Mein Bauernhof im Maßstab 1:160	87
Ein Praktiker präsentiert Pylon-Positionen	89
Die Lok-Selbstbauten eines Landwirts	91
TT-Anlage Trimmel, Lindenberg	92
Wäscheklammer als 3. Hand	
Tip zum Farbspritzen mittels Druckflasche	
Old Pullman-Katalog 1977	93
Unser Bauplan: Durchgangswagen Cid Wü 12	94
0-Achslager mit modellbahn-spezifischer Federung	97
Jetzt komplett: 110/1140-Modelle von Roco	98
H0-Anlage Valk, Gießen	99
(Kleine) Schlackengrube fürs Dampflok-Bw	102
Eliok-Umbauten in H0	104
UIC-Beschriftungen für Elioks als Schiebebilder	105
Holzladungen — „à la Bimmelbahn“ (2. Teil und Schluß aus Heft 1/77)	106
H0-Kleinbastelei: Lampenständer und Aufenthaltsbude	110
Antike Brückengeländer (zu Heft 12/75)	111
Letzter Ausweg: Der Platz unter der Decke	111

Titelbild

„Zwei Dampfloks „in Doppeltraktion“ vor einem Güterzug“ wird mancher Leser beim Betrachten des Titelbildes meinen. Warum jedoch die 050 und die 044 den Güterzug nicht „in Doppeltraktion“, sondern „im Vorspann“ befördern, erfahren Sie auf S. 72–73 — von einem, der es wissen muß!

(Foto: Herbert Stemmler, Rottenburg)



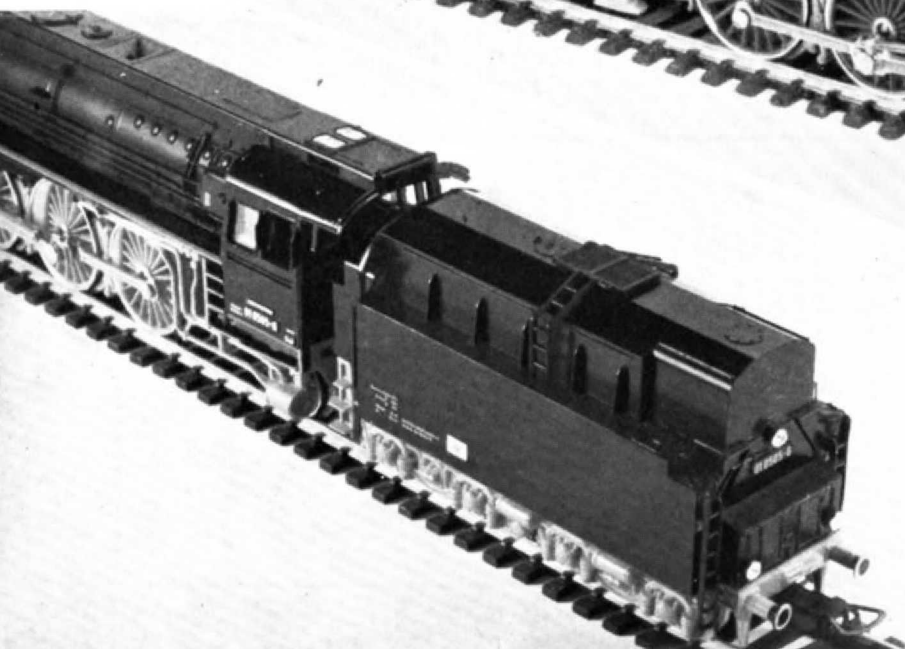


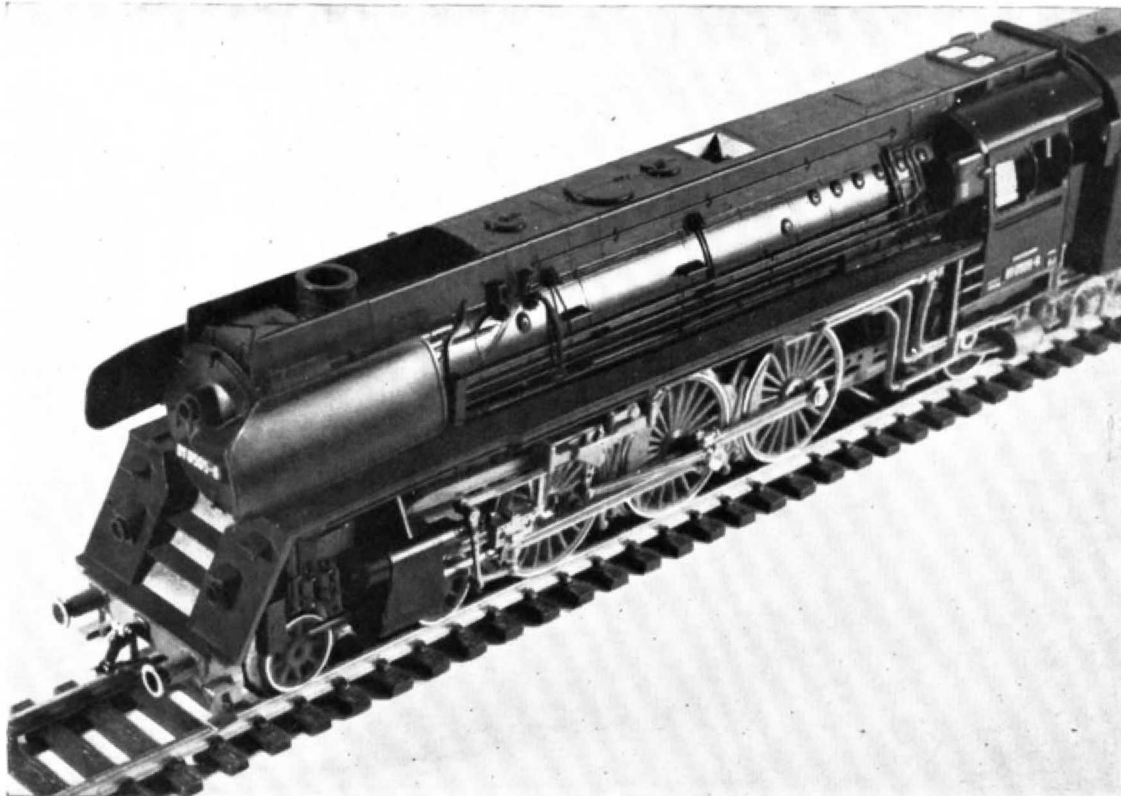
Abb. 1. Gesamtansicht des 01¹-Modells, das normale Speichenräder und keine Umlaufschürze hat; zwecks besseren Vergleichs aus fast derselben Perspektive aufgenommen wie die Version mit Boxpokrädern aus unserer Umbau-Anleitung (Heft 7/76, S. 506, Abb. 8).

Abb. 2. Der als Triebtender ausgebildete „Oltender“ der 01¹ hat extra aufgesetzte Tritte in Riffelblech-Manier und eine feine, größenrichtige Beschriftung.

Abb. 3. Durch die Domverkleidung und die Schürze zwischen Pufferbohle und Umlaufblech erhält die 01¹ auch im Kleinen ein charakteristisches „Gesicht“.

Auf der Leipziger Herbstmesse *noch nicht* zu sehen . . .

... war das neue Piko-H0-Modell der BR 01¹ – nachdem es in der DDR seit einiger Zeit (lobenswerterweise) Usus geworden ist, die Modellbahn-Neuheiten erst dann vorzustellen, wenn sie tatsächlich geliefert werden können. Bei der 01¹ wird das lt. Aussage des BRD-Importeurs (Fa. Richard Schreiber, Fürth) ca. März/April der Fall sein. Wir ließen uns natürlich die Möglichkeit, eines der fertigen Serienmodelle zu begutachten und zu fotografieren, nicht entgehen, denn schließlich ist die 01¹ nicht nur die erste Dampflokomotive-Neuheit der DDR-Modellbahn-Industrie seit langer Zeit, sondern war als hochinteressante Dampflokomotive-Type ja auch Gegenstand einer ausführlichen H0-Umbauanleitung in den MIBA-Heften 7 u. 9/76. Eine eingehende Besprechung wird erfolgen, wenn das Modell im Handel ist, wahrscheinlich also in Heft 4 oder 5/77; im Moment sei nur soviel gesagt: das Modell gibt die 01¹-Ausführung mit normalen Speichenrädern und ohne Umlaufschürze wieder, wie sie die Zeichnung Abb. 3 in Heft 7/76, S. 503/504 zeigt; es hat Tenderantrieb und das Fahrgestell der Lok ist als 3-teiliges „Knickfahrwerk“ ausgeführt. Das Farbfinish des Modells, das ansonsten durchaus dem derzeitigen Qualitätsniveau entspricht, ist allerdings etwas arg plastisch/spielzeugmäßig; aber darüber dürften die 01¹-Fans angesichts dieser auch im Kleinen ebenso elegant wie kraftvoll wirkenden Type (über deren Einsatzmöglichkeiten auf „bundesdeutschen“ Anlagen wir noch informieren werden) wohl hinwegsehen, oder selbst Abhilfe schaffen.



Daß sie dieses Modell auf der **Nürnberger Spielwarenfachmesse '77** ausstellen würde, hat uns die Fa. Schreiber vorab verraten. Was es in Halle D sonst noch alles zu sehen gab, darüber informieren Sie in Bälde unsere ausführlichen und umfangreichen Bildreportagen in den traditionellen **Messeheften 3 und 3a**, an denen wir bei Erscheinen dieser Ausgabe bereits mit Volldampf arbeiten!



Abb. 1. Die H0-Anlage auf dem Siemens-Messestand. In dem Turm über dem Stellwerk sind die Infrarot-Sendediolen untergebracht; auf dem Dach des jeweils ersten Wagens ist das Gehäuse für die Empfängerdiolen zu erkennen. Die Schaltung ist ebenfalls in diesem Wagen untergebracht. Nach Angaben von Siemens ist es jedoch möglich, die Empfängerschaltung in den Lokomotiven unterzubringen und die Empfängerdiode dort praktisch unsichtbar einzubauen.

Die Modellbahn als Demonstrationsobjekt...

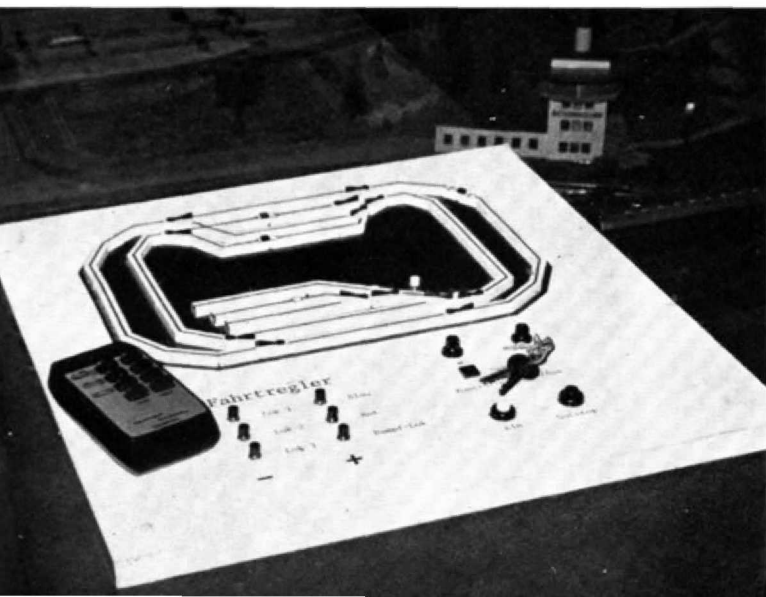


Abb. 2 zeigt das Bedienungspult für die Anlage. Für jeden Zug sind nur zwei Taster erforderlich: + für „Beschleunigen“ und „Vorwärtsfahrt“, - für „Abbremsen“ und „Rückwärtsfahrt“. Je ein weiterer Taster ist für das Einschalten des Empfängers im Zug sowie für einen „Nothalt“ durch Abschalten des Empfängers vorgesehen. Links erkennt man die gleiche Tastatur an einem tragbaren, batteriebetriebenen Steuergerät. Die Schlüssel dient lediglich während des Messebetriebs zum Absperren des Bedienungspults.

... für eine neue Infrarot-Fernsteuerung!

Während der diesjährigen Fachmesse „electronica“ in München stellte die Firma Siemens zwei neue integrierte Schaltungen vor, die drahtlose Fernsteuerung elektrischer Funktionen mittels infraroten Lichts ermöglichen. Entwickelt wurden die Schaltungen für die Fernbedienung von Fernsehempfängern; sie können aber auch für andere Zwecke eingesetzt werden.

Zur Demonstration war am Siemens-Messestand auch eine kleine H0-Eisenbahn-Anlage aufgebaut, auf der drei Züge unabhängig voneinander verkehren, obwohl keine Stromkreistrennungen vorgenommen worden waren. Das Prinzip ist folgendermaßen:

Die Steuersignale werden hier in einem Stellpult erzeugt, in das eine der beiden neuen integrierten Schaltungen – der Senderbaustein – eingebaut ist. In diesem Senderbaustein werden die Steuerbefehle verarbeitet und codiert und dann zu Infrarot-LED's übertragen, die über der Anlage installiert sind. Eine Foto-Diode, die im ersten Wagen des Zuges untergebracht ist, empfängt die codierten Infrarot-Signale und leitet sie weiter an den Empfängerbaustein. Hier werden die Signale decodiert, das für diesen Zug bestimmte selektiert und in Steuerbefehle für den Motor umgesetzt und abgespeichert.

Auch in Tunnels funktioniert die Steuerung, wenn dort weitere LED's installiert werden, die die codierten Signale abstrahlen. Daraus geht hervor, daß praktisch ständig eine ununterbrochene „Sichtverbindung“ zwischen Sender

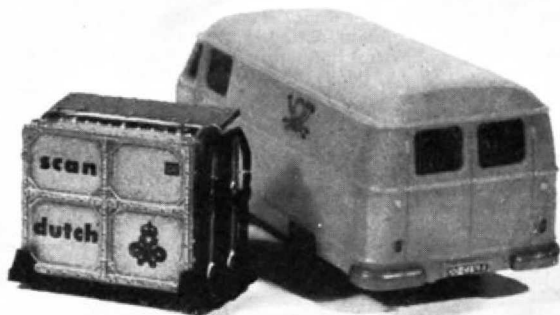
und Empfänger bestehen muß, vergleichsweise so, als wolle man den Zug mit dem Lichtstrahl einer Taschenlampe steuern. Im ungünstigsten Fall – bei ausgedehnten und verschlungenen unterirdischen Gleisanlagen – sind also zahlreiche Leuchtdioden zu installieren, während dies bei teilweise durch Hänge, Brücken usw. der Sicht entzogenen „oberirdischen“ Strecken aufgrund des Reflektionsvermögens der Signale an Häuserwänden etc. nicht notwendig sein soll.

Die Schaltungen ermöglichen 60 verschiedene Befehle; theoretisch wären damit 30 Züge unabhängig voneinander zu steuern, da für jeden Zug zwei Befehle benötigt werden. Ein Teil der Befehle kann nur Schaltfunktionen (Ein/Aus) auslösen, die übrigen sind für kontinuierliche Funktionen (wie die Motor-Steuerung) geeignet. Durch sinnvolle Kombination der Befehle und geeignete Schaltungsmaßnahmen – entweder durch den Modellbahner oder, was wünschenswert wäre, durch den Hersteller – können Mehrzug-Systeme realisiert werden, die die bisher bekannten in der Zugzahl übertreffen.

Ein besonderer Aspekt des Systems in Hinblick auf größere Modellbahnanlagen oder Freilandbahnen: der Senderbaustein läßt sich auch in ein batteriebetriebenes, tragbares Steuergerät einbauen, wie man es von der Fernbedienung von Fernsehempfängern her kennt. Damit ist eine Zugsteuerung unabhängig vom Fahrpult möglich; der „Lokführer“ kann ggf. seinem Zug folgen! W. Diener, Darmstadt

Aufreibe-Beschriftungen aller Art, Größen und Farben

fertigt seit einiger Zeit Herr Horst Meyer, Sonnbergstraße 9, 8000 München 80. Der Anwendungsbereich der sehr sauber und exakt ausgeführten Beschriftungen, Symbole usw. ist sehr groß und reicht von



ROSSFIELD ELECTRONICS

BERT KLUG 23
TRANS PORTE



EL 4852- MGV 18370 kg
BH 3875 TARE 1950 kg

can dutch *
I 932499 MGV 18370 kg
H 7245 TARE 1950 kg

MGV 24000 kg
22910 LBS
TARE 2880 kg
6350 LBS
103 175-8

MGV 12735
LER 4378

Modellbauservice

HORST MEYER

8 München 80

Sonnbergstr. 9

103 175-8

Autonummern, Container-Aufschriften (s. unsere Beispiele), Loknummern usw. bis zu Stationsschildern, Reklamen etc. Interessenten mögen sich mit der angegebenen Adresse in Verbindung setzen.

Abb. 1. u. 2. Muster der Aufreibe-Beschriftungen in 1/2 Originalgröße, sowie ein Wiking-Postauto mit „aufgeriebenem“ Nummernschild und ein mit Aufschrift und Symbol versehenes Kleincontainer-Modell aus der DDR.

... für eine neue Infrarot-Fernsteuerung!

Während der diesjährigen Fachmesse „electronica“ in München stellte die Firma Siemens zwei neue integrierte Schaltungen vor, die drahtlose Fernsteuerung elektrischer Funktionen mittels infraroten Lichts ermöglichen. Entwickelt wurden die Schaltungen für die Fernbedienung von Fernsehempfängern; sie können aber auch für andere Zwecke eingesetzt werden.

Zur Demonstration war am Siemens-Messestand auch eine kleine H0-Eisenbahn-Anlage aufgebaut, auf der drei Züge unabhängig voneinander verkehren, obwohl keine Stromkreistrennungen vorgenommen worden waren. Das Prinzip ist folgendermaßen:

Die Steuersignale werden hier in einem Stellpult erzeugt, in das eine der beiden neuen integrierten Schaltungen – der Senderbaustein – eingebaut ist. In diesem Senderbaustein werden die Steuerbefehle verarbeitet und codiert und dann zu Infrarot-LED's übertragen, die über der Anlage installiert sind. Eine Foto-Diode, die im ersten Wagen des Zuges untergebracht ist, empfängt die codierten Infrarot-Signale und leitet sie weiter an den Empfängerbaustein. Hier werden die Signale decodiert, das für diesen Zug bestimmte selektiert und in Steuerbefehle für den Motor umgesetzt und abgespeichert.

Auch in Tunnels funktioniert die Steuerung, wenn dort weitere LED's installiert werden, die die codierten Signale abstrahlen. Daraus geht hervor, daß praktisch ständig eine ununterbrochene „Sichtverbindung“ zwischen Sender

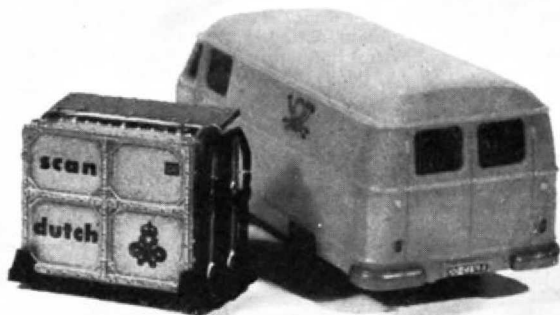
und Empfänger bestehen muß, vergleichsweise so, als wolle man den Zug mit dem Lichtstrahl einer Taschenlampe steuern. Im ungünstigsten Fall – bei ausgedehnten und verschlungenen unterirdischen Gleisanlagen – sind also zahlreiche Leuchtdioden zu installieren, während dies bei teilweise durch Hänge, Brücken usw. der Sicht entzogenen „oberirdischen“ Strecken aufgrund des Reflektionsvermögens der Signale an Häuserwänden etc. nicht notwendig sein soll.

Die Schaltungen ermöglichen 60 verschiedene Befehle; theoretisch wären damit 30 Züge unabhängig voneinander zu steuern, da für jeden Zug zwei Befehle benötigt werden. Ein Teil der Befehle kann nur Schaltfunktionen (Ein/Aus) auslösen, die übrigen sind für kontinuierliche Funktionen (wie die Motor-Steuerung) geeignet. Durch sinnvolle Kombination der Befehle und geeignete Schaltungsmaßnahmen – entweder durch den Modellbahner oder, was wünschenswert wäre, durch den Hersteller – können Mehrzug-Systeme realisiert werden, die die bisher bekannten in der Zugzahl übertreffen.

Ein besonderer Aspekt des Systems in Hinblick auf größere Modellbahnanlagen oder Freilandbahnen: der Senderbaustein läßt sich auch in ein batteriebetriebenes, tragbares Steuergerät einbauen, wie man es von der Fernbedienung von Fernsehempfängern her kennt. Damit ist eine Zugsteuerung unabhängig vom Fahrpult möglich; der „Lokführer“ kann ggf. seinem Zug folgen! W. Diener, Darmstadt

Aufreibe-Beschriftungen aller Art, Größen und Farben

fertigt seit einiger Zeit Herr Horst Meyer, Sonnbergstraße 9, 8000 München 80. Der Anwendungsbereich der sehr sauber und exakt ausgeführten Beschriftungen, Symbole usw. ist sehr groß und reicht von



ROSSFIELD ELECTRONICS

BERT KLUG 23
TRANS PORTE



EL 4852- MGV 18370 kg
BH 3875 TARE 1950 kg

can dutch *
I 932499 MGV 18370 kg
H 7245 TARE 1950 kg

MGV 24000 kg
22910 LBS
TARE 2880 kg
6350 LBS
103 175-8
103 175-8
103 175-8

Modellbauservice

HORST MEYER

8 München 80

Sonnbergstr. 9

Autonummern, Container-Aufschriften (s. unsere Beispiele), Loknummern usw. bis zu Stationsschildern, Reklamen etc. Interessenten mögen sich mit der angegebenen Adresse in Verbindung setzen.

Abb. 1. u. 2. Muster der Aufreibe-Beschriftungen in 1/2 Originalgröße, sowie ein Wiking-Postauto mit „aufgeriebenem“ Nummernschild und ein mit Aufschrift und Symbol versehenes Kleincontainer-Modell aus der DDR.

103 175-8



Abb. 1. Nicht nur Doppel-, sondern Dreifachtraktion mit drei Maschinen der BR 140 zeigt diese Aufnahme: eine 4000 t-Erz-Leerzug der DB im Bahnhof Wiesbaden-Ost. Sobald ein derartiger Zug in gleicher Formation jedoch von „Dampf-Kollegen“ übernommen wird, heißt es nicht mehr Dreifach- bzw. Doppeltraktion, sondern . . . Vorspann (s. a. Abb. 3). (Foto: Roland Hackl, Wiesbaden)

Eine Klarstellung
aus berufenem
(Lokführer-)Munde

Doppeltraktion — Vorspann

Immer wieder liest man in der MIBA und anderen Zeitschriften von „Fahren in Doppeltraktion“, wenn zwei Loks vor einem Zug gespannt sind. Da in den meisten Fällen dieser Begriff falsch angewandt wird, möchte ich dieses Problem einmal eindeutig klären.

Von Doppeltraktion spricht man, wenn die zweite Lok von der ersten über ein Steuerkabel

ferngesteuert wird (ähnlich wie beim Wendezug). Die zweite Lok ist nicht besetzt und ist auch abgeschlossen; Unbefugte können also nicht „einsteigen“. Bei Dienstbeginn wird jede Lok einzeln wie normal durchgeschaltet, dann erst werden beide Loks verbunden. Ellorks müssen vollständig abgerüstet werden (d. h. abgeschaltet und mit eingezogenen Pantographen),

Abb. 2. Keine „Doppeltraktion“, sondern Vorspannfahren auf der Modellbahn, hier auf der in Heft 5/75 vorgestellten H0-Anlage des MEC Düsseldorf. Da die Zuglängen bzw. -„Gewichte“ auf Modellbahnen normalerweise ein echtes Lastvorspann-Fahren kaum rechtfertigen (bzw. erforderlich machen) würden, kann man solche Fahrten im Modell gemäß den Erläuterungen im Haupttext in der Regel als betriebsbedingten Leervorspann deklarieren. (Fotos Abb. 2 u. 3: Richard Vogel, Düsseldorf)

