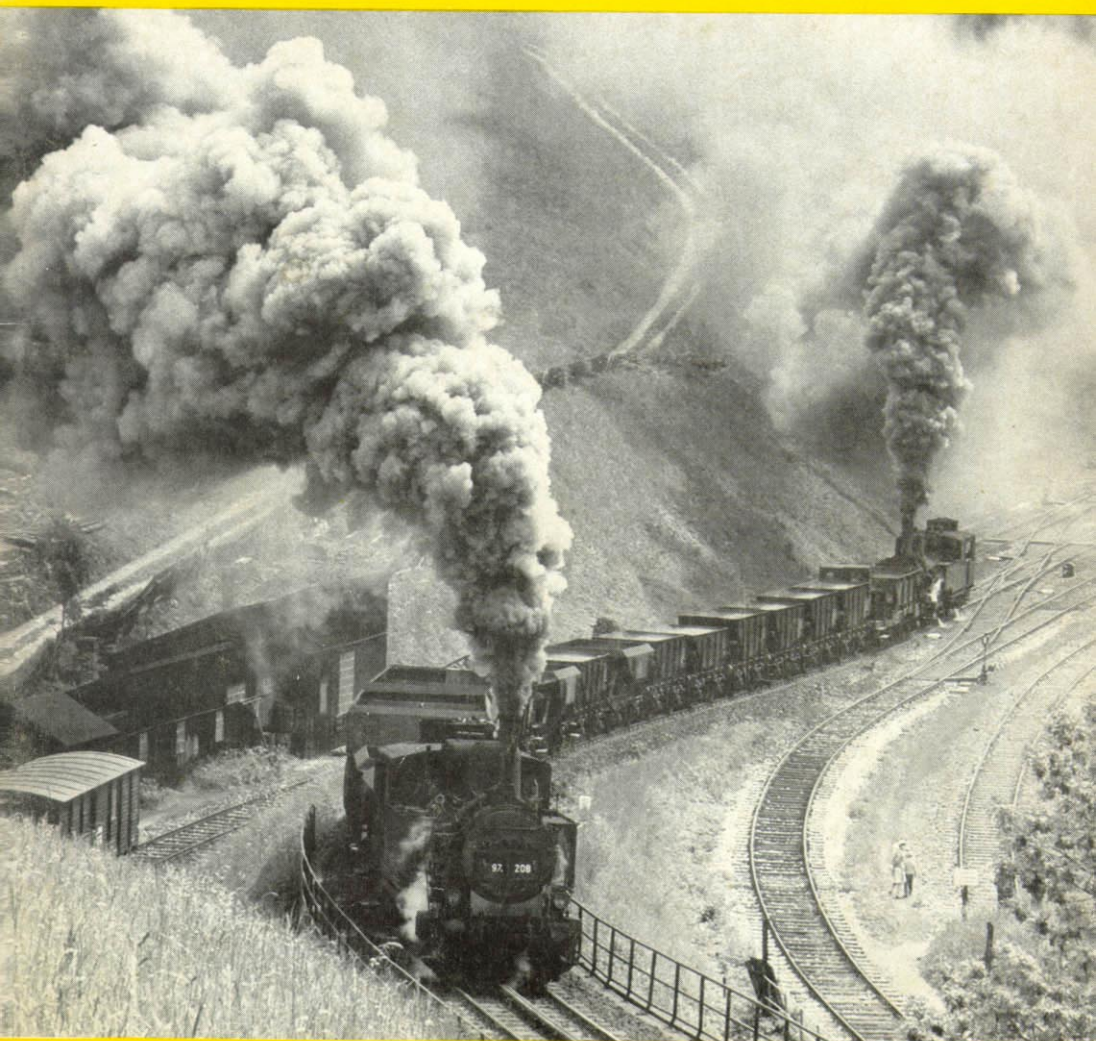


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA VERLAG
NÜRNBERG

30. JAHRGANG
JULI 1978

7

MIBA

Miniaturlinien

MIBA-VERLAG

Spittlergraben 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 30

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 / 0293 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 8/78

ist frühestens 28. 8. in Ihrem Fachgeschäft

● Diesem Heft ist ein Prospekt der
Fa. E. Sieger, Lorch/Württemberg,
beigeheftet!

„Fahrplan“

Ein sommerliches Vorstadt-Motiv	531
Reisen wie zu Ur-Opas Zeiten	531
H0-Strab-Anlage Zech, Hausham	533
Trennstellen für N-Oberleitungen	535
Um- und Selbstbauten in H0 und N	536
(Div. Vierachser, 3. Kriegslok, Oldtimer)	537
Brawa-Schrankenbehäng – aushängsicher!	538
Abgebrochener Spiralbohrer – weiterverwendet!	538
Eine Mini-Schranke für „Kleinverkehr“	539
H0-Anlage Sieh, Flensburg	540
Buchbesprechungen	549
Unser Bauplan: Dampfspeicherlok	550
H0-Anlage Wagner, Essen	553
Belgischer Bw-Entwurf	554
Gleisbildstellwerk in CMOS-Technik (zu 4/78)	556
Nachschubbetrieb mit Dampflokomotiven – im Großen und auf (m)einer N-Modellbahn	557
H0-Modell der S 10 ¹	560
H0e-Anlage Sichler, Rottenburg	567
Signale für Schiebelokomotiven	570
Ein alter Brunnen	571
„Verstopfte“ Platinen-Bohrlöcher – was nun?	572
H0-Anlage Steinböck, Würzburg	573
Schiffe und Modellbahn	576

Titelbild

Zwei ÖBB-Dampfloks der Reihe 97² mit einer Garnitur
Erzwagen auf Bergfahrt (Foto: Ludwig Rothowe). Mehr
zum Schiebebetrieb auf S. 557 – 566!





Ein sommerliches Vorstadt-Motiv - arrangiert von Herrn Dieter Spiegelhauer aus Hannover unter Verwendung von zwei Kibri-Bausätzen (älteren Herstelldatums), die mit Teilen aus den Gebäude-Rückseiten jeweils um ein Geschöß aufgestockt wurden; die Rückwände bestehen lediglich aus Pappe. Die Häuser wurden mit einem Pril-entspannten Gemisch aus Plaka-Farben „gealtert“ und die Türen z. T. aus zwei Bausatz-Türen zusammengeklebt bzw. nach unten verlängert. Die Balkon- und Fensterblumen entstanden aus Busch-Beflockungsmaterial oder natural-Grasmattenresten mit dick aufgetupfter Plakafarbe zur Imitation der Blüten.

Reisen wie zu Ur-Opas Zeiten: mit der Pferdetramway!



Mit einem ganz besonderen Gag warten in diesem Sommer die Kärntner Museumsbahnen auf: mit einer Pferdetramway mit Original-Sommerwagen der Klagenfurter Straßenbahn von 1891! Von der Haltestelle „Lendcanal“ in Klagenfurt-See geht es in gemütlichem Zuckeltempo zum Landschaftsschutzgebiet „Im Moos“, und zwar in der Zeit vom 1. Juli – 3. September 1978 von 10 – 13 Uhr und von 15 – 19 Uhr. Für das leibliche Wohl sorgt ein Buffetwagen. Und ist dieses Bild nicht auch eine nette Anregung für ein „Nostalgie-Motiv“ auf einem freien Eckchen der Anlage?

So müde wie der Tramway-Gaul

dreinschaut, sind wir vom MIBA VERLAG allemal, weshalb es höchste Eisenbahn ist, einige Zeit auszuspannen. Bitte beachten Sie deshalb:

MIBA-Betriebsferien vom 7. 8. – 1. 9. 1978

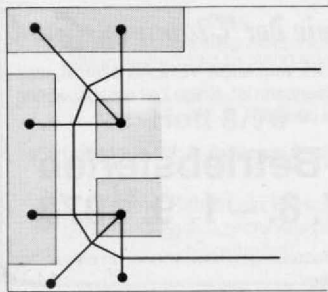
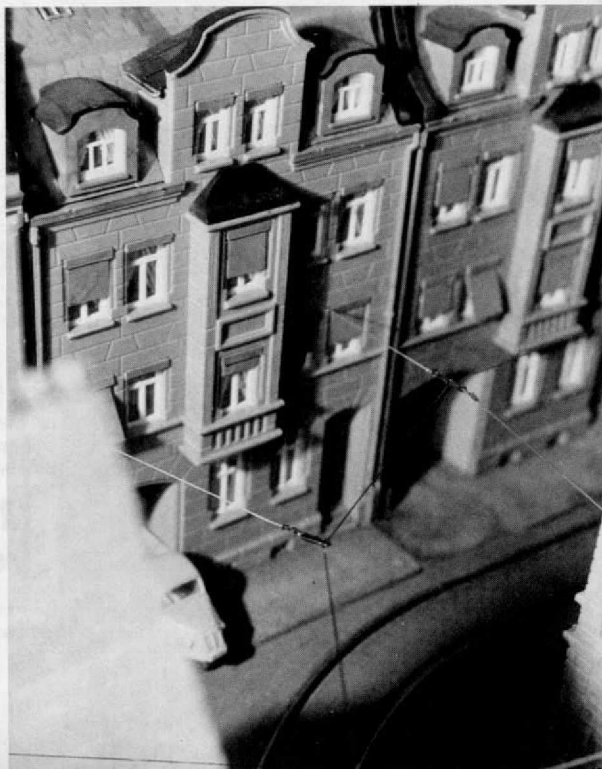
Redaktionspost, Bestellungen usw. können in dieser Zeit nicht erledigt werden!



Abb. 1. Ein der (vergangenen) Situation in Reutlingen nachempfundenes Motiv: ein Strab-Triebwagen (Gogtram-Modell) schlängelt sich zwischen schwäbischen Fachwerkhäusern hindurch.

Abb. 2. Etwas näher besehen: die Querverspannungen und Fahrdrähte zwischen den Häusern; etwa in Bildmitte zwei Haltestücke à la Abb. 4.

Abb. 3. Unmaßstäbliche Schemadarstellung der Oberleitungs-Verspannungen zwischen den Häusern und der innerhalb der Gebäude aufgestellten Masten.



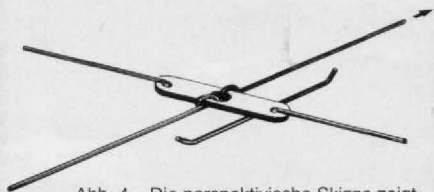


Abb. 4. Die perspektivische Skizze zeigt die Verbindung von Querverspannung und Fahrdrabt mittels des sog. Haltestücks. Seitlich neben dem Fahrdrabt (s. Pfeile) ist ein kleiner Bügel angelötet; er verhindert ein Hängenbleiben des Pantographen-Schleifstücks am Haltestück, falls dies (aufbaubedingt) nicht ganz waagrecht sitzen sollte.

Abb. 5 zeigt die Einführung von zwei Querverspannungsdrähten durch 0,5-mm-Bohrungen in die Hauswände.

Reutlinger Strab en miniature - mit 2 Besonderheiten

von Erwin Zech, Hausham



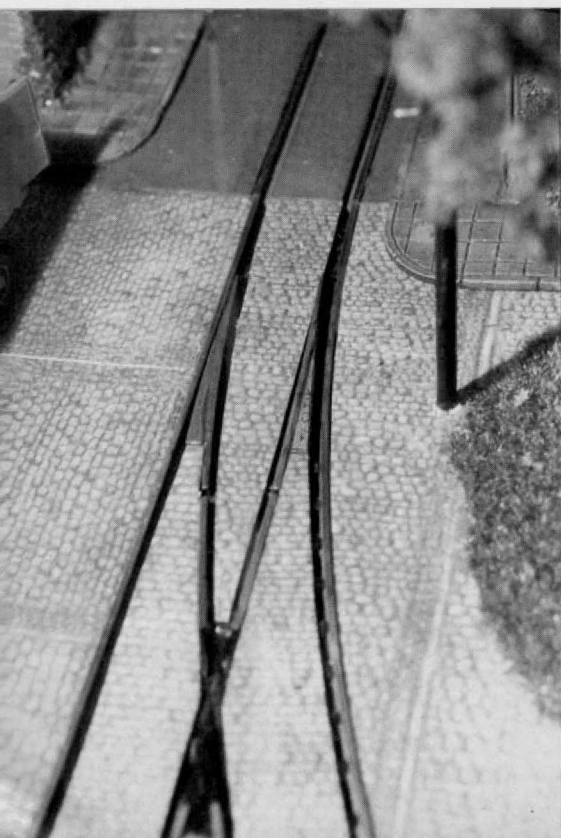
Abb. 6. Auf der Strab-Anlage des Herrn Zech begegnen sich vor kleinstädtischer Kulisse zwei Züge an einer Ausweiche; der Triebwagen rechts schleppt auf einem selbstgebauten Rollwagen einen Vollspur-Güterwagen (Modelle links: Rivarossi, rechts: Gogtram).





Abb. 7. Verwaltungsgebäude und Depot (rechts); die Strab-Trieb- und Beiwagen im Vordergrund sind Rivarossi-Modelle.

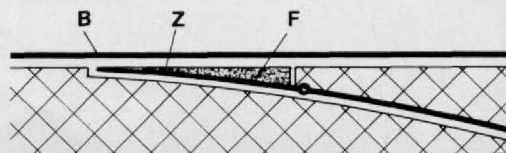
Abb. 8. Eine der „eingepflasterten“ Trix-Weichen. Um zu zeigen, daß durch ein Bekleben des Metallstreifens mit Pflasterfolie die Wirkung noch erheblich verbessert werden kann, haben wir den Streifen rechts entsprechend retuschiert.



Vorgeschichte

Als sich im Sommer '74 das Ende der Reutlinger Straßenbahn abzeichnete – es führen nur noch die Linien 1 und 2 –, „pilgerte“ ich öfters dorthin und beschloß dann später, der Reutlinger Strab ein kleines Denkmal en miniature zu setzen, zumal mittlerweile die Fa. Gogtram ja ein Modell der Reutlinger Strab herausgebracht hatte (s. Besprechung in MIBA 11/77, S. 804). Zur Debatte standen eine Erweiterung oder ein Umbau meiner in MIBA 12/69 gezeigten, 1,60 x 0,60 m großen Anlage; ich entschloß mich, den in o. a. Heft auf S. 812 gezeigten Burgberg zu „opfern“. Nachdem die „Planierarbeiten“ ihr Werk getan hatten, blieb nur noch das in Abb. 7 gezeigte Depot. Unverändert blieb der Streckenplan, der nach wie vor ein schlichtes Oval mit zwei Ausweichen und zwei Abstellgleisen darstellt.

Abb. 9. Zeichnerische Darstellung des an die Weichenzunge gelöteten Metalldreiecks (unmaßstäblich). B = Backenschiene, Z = Zunge, F = Füllstück.



Trennstellen in N-Oberleitungen

Um einen unabhängigen 2-Zug-Betrieb auf größeren, mit Oberleitung versehenen Anlagen zu ermöglichen, ist es unumgänglich, den stromführenden Fahrdrabt zu unterbrechen. Bistlang geschah dies durch das Einfügen von Isoliererelementen in den Fahrdrabt. Dadurch litt jedoch zumeist die Stabilität; der unterbrochene Fahrleitungsdrabt wurde jedesmal durch den Pantographen verschoben. Mein Vorschlag läuft daher auf eine Trennstelle am Oberleitungsmast selbst hinaus (Abb. 2):

Von einem 1,5 mm starken Leitungsdrabt schneidet man ein etwa 3 mm langes Stück der Isolierung ab und schiebt dieses über den unteren Auslegerarm. Am zu isolierenden Fahrdrabt wird

Abb. 1. Die Isolierung des Fahrdrabts (genauer gesagt: des Halte-drabts) erfolgt mit einem übergeschobenem Stück Klingeldraht-Hülle.

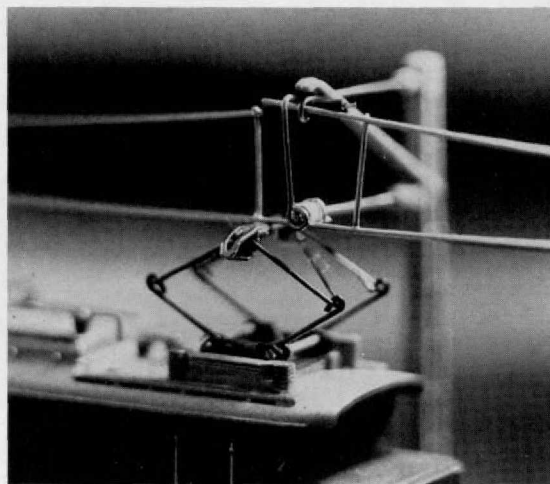
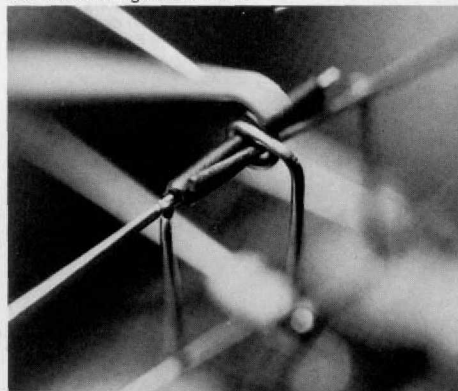


Abb. 2. Die Trennstelle an einem N-Oberleitungsmast; am unteren Ausleger die Isolierung (von einem Leitungsdrabt).

die Halteöse vorsichtig aufgebogen. Das obere, gerade Ende des Fahrdrabtes wird mit einem ca. 8 mm langen Stück von einem 0,6 mm starken Klingeldraht isoliert. Die aufgebogene Öse des Fahrdrabtes wird nun über die Isolierung am unteren Arm des Leitungsmastes gesteckt und vorsichtig zugebogen. Das Ergebnis ist ein stabiler und elektrisch sicherer Trennpunkt!

Gunter Lange, Ahlten/Han.

[Reutlinger Strab . . .]

Oberleitungs-Verspannung zwischen den Häusern

Meine Art der Oberleitungs-Verspannung interessiert vielleicht auch andere „Straßenbahner“. Da ich in den engen Altstadtgassen keine Masten aufstellen wollte, „verpflanzte“ ich diese (Sommerfeldt-Maste ohne Ausleger) gemäß Abb. 3 in Innere der Häuser und führte den Querverspannungsdrabt durch eine 0,5 mm-Bohrung in der Hauswand nach außen. Für Fahrleitung und Querverspannung verwende ich Neusilber- und z. T. Bronzedraht von 0,3 mm Ø (Nemec). Die Verbindung von Querverspannung und Fahrdrabt erfolgt über ein entsprechendes Haltestück – ich nahm Vorellhebel aus einer Loksteuerung – mit drei Bohrungen, um das der Fahrdrabt herumgeschlungen wird (Abb. 4). Damit der Pantograph nicht

an dem Haltestück hängenbleibt, baue ich z. Zt. noch kleine Bügel gemäß Abb. 4 ein.

„Eingepflasterte“ Strab-Weichen

Auch zu den Weichen – ich verwende solche von Trix-International – wäre noch etwas zu sagen: Das Einpflastern (mit Faller-Pflasterfolie) bereitet nach Entfernung der Radlenker und Flügelschienen wenig Schwierigkeiten. Ich führe die Pflasterfolie durch bis zum Zungengelenk und löte seitlich an beide Zungen ein zungenlanges, am Gelenk ca. 3 mm breites Dreieck aus Weißblech (aus Zigarilloschachteln) an, das bei abliegender Zunge genau 1,1 mm Abstand zur Bakkenschiene hat (Abb. 9). Evtl. sollte man dieses Metallstück noch mit Pflasterfolie bekleben bzw. farblich dem Straßenbelag anpassen; das gilt auch für die zugrechtgestützten Herzstücke (Abb. 8).

Trennstellen in N-Oberleitungen

Um einen unabhängigen 2-Zug-Betrieb auf größeren, mit Oberleitung versehenen Anlagen zu ermöglichen, ist es unumgänglich, den stromführenden Fahrdraht zu unterbrechen. Bisher geschah dies durch das Einfügen von Isolierelementen in den Fahrdraht. Dadurch litt jedoch zu meist die Stabilität; der unterbrochene Fahrleitungsdraht wurde jedesmal durch den Pantographen verschoben. Mein Vorschlag läuft daher auf eine Trennstelle am Oberleitungsmast selbst hinaus (Abb. 2):

Von einem 1,5 mm starken Leitungsdraht schneidet man ein etwa 3 mm langes Stück der Isolierung ab und schiebt dieses über den unteren Auslegerarm. Am zu isolierenden Fahrdraht wird

Abb. 1. Die Isolierung des Fahrdrahts (genauer gesagt: des Halte drahts) erfolgt mit einem übergeschobenem Stück Klingeldraht-Hülle.

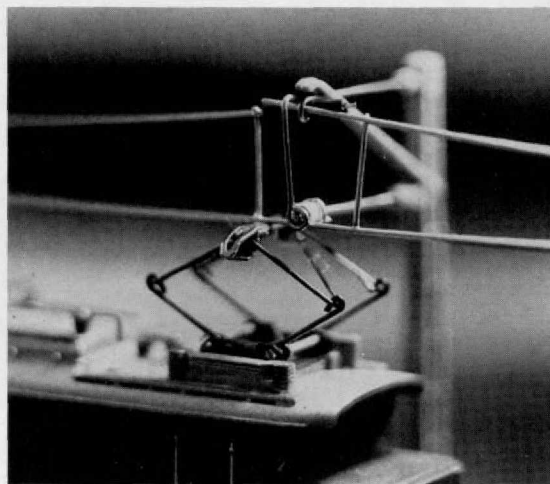
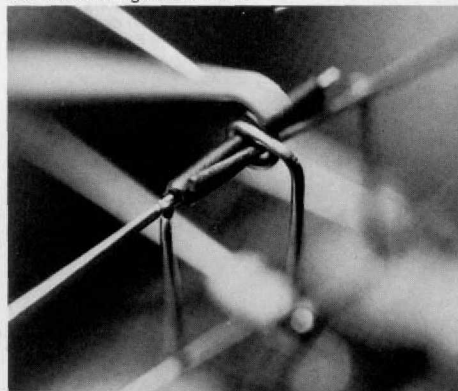


Abb. 2. Die Trennstelle an einem N-Oberleitungsmast; am unteren Ausleger die Isolierung (von einem Leitungsdraht).

die Halteöse vorsichtig aufgebogen. Das obere, gerade Ende des Fahrdrahtes wird mit einem ca. 8 mm langen Stück von einem 0,6 mm starken Klingeldraht isoliert. Die aufgebogene Öse des Fahrdrahtes wird nun über die Isolierung am unteren Arm des Leitungsmastes gesteckt und vorsichtig zugebogen. Das Ergebnis ist ein stabiler und elektrisch sicherer Trennpunkt!

Gunter Lange, Ahlten/Han.

[Reutlinger Strab . . .]

Oberleitungs-Verspannung zwischen den Häusern

Meine Art der Oberleitungs-Verspannung interessiert vielleicht auch andere „Straßenbahner“. Da ich in den engen Altstadtgassen keine Masten aufstellen wollte, „verpflanzte“ ich diese (Sommerfeldt-Maste ohne Ausleger) gemäß Abb. 3 in Innere der Häuser und führte den Querverspannungsdraht durch eine 0,5 mm-Bohrung in der Hauswand nach außen. Für Fahrleitung und Querverspannung verwende ich Neusilber- und z. T. Bronzedraht von 0,3 mm Ø (Nemec). Die Verbindung von Querverspannung und Fahrdraht erfolgt über ein entsprechendes Haltestück – ich nahm Vorellhebel aus einer Loksteuerung – mit drei Bohrungen, um das der Fahrdraht herumgeschlungen wird (Abb. 4). Damit der Pantograph nicht

an dem Haltestück hängenbleibt, baue ich z. Zt. noch kleine Bügel gemäß Abb. 4 ein.

„Eingepflasterte“ Strab-Weichen

Auch zu den Weichen – ich verwende solche von Trix-International – wäre noch etwas zu sagen: Das Einpflastern (mit Faller-Pflasterfolie) bereitet nach Entfernung der Radlenker und Flügelschienen wenig Schwierigkeiten. Ich führe die Pflasterfolie durch bis zum Zungengelenk und löte seitlich an beide Zungen ein zungenlanges, am Gelenk ca. 3 mm breites Dreieck aus Weißblech (aus Zigarilloschachteln) an, das bei abliegender Zunge genau 1,1 mm Abstand zur Bakkenschiene hat (Abb. 9). Evtl. sollte man dieses Metallstück noch mit Pflasterfolie bekleben bzw. farblich dem Straßenbelag anpassen; das gilt auch für die zugestützten Herzstücke (Abb. 8).

