

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

6 BAND XX
26. 4. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

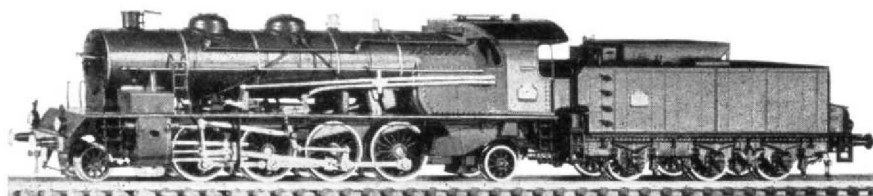
Neuheit

FULGUREX

Französische Dampflokomotive 141A "Mikado" der P.L.M.
Getreue Nachbildung aus Messing. Maßstab 1:87.
Farbe Grün. 2-Schienen-System, 12 Volt Gleichstrom.

No. 2013
No. 2013 T Tender allein

DM/SFr. 450.-
DM/SFr. 100.-



Ab März im Fachhandel erhältlich
Herstellung und Vertrieb:

FULGUREX LAUSANNE/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 6/XX

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, Liliput-Neuheit) | 279 | 11. Wechselweise blinkendes Warnlicht | 303 |
| 2. Spezialkupplung à la Heinzl bei Trix-Wagen | 280 | 12. T 3 mit Schlepptender? (BR 53 oder B9 ⁶⁰) | 304 |
| 3. Die „Untergrundbewegung“ eines städtischen Pseudo-Kopfbahnhofs | 282 | 13. Die Lok-„Kompositionen“ der ehem. Oderbruchbahn | 307 |
| 4. Die neue Kennzeichnung der DB-Triebfahrzeuge | 284 | 14. Die variable kombinierte Anlage | 308 |
| 5. Die Trambahn (Anlage Sluifers) | 288 | 15. Das Gegenstück (Streckenplan Bleicher, Straßburg) | 309 |
| 6. Gleise mit Spezial-Punktkontakten | 294 | 16. Schutzdach für Bahnmeisterschilder (Bastelei) | 310 |
| 7. Die mysteriösen Gleise des Herrn Brüning | 295 | 17. Kleinviehwagen der K.Bay.Sts.B. – BZ | 312 |
| 8. „Doch wie's da drinnen aussieht . . .“ (Anlagenbau) | 296 | 18. „Ulrikenbruck i. T.“ (Anl. Kießling, Mainburg) | 313 |
| 9. Förderturm für ein Kohlebergwerk | 298 | 19. Vollautomatische, doppelte und addierte Kehrschleife für das Märklin-System | 316 |
| 10. Isolierungs-Kennzeichen „Wi 29“ | 303 | 20. Wenn der Platz nicht reicht . . . (Klein-Bw) | 317 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

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 7/XX ist spätestens am 25. 5. 68 in Ihrem Fachgeschäft ◀

Zum Titelbild:

Die Schachanlage „St. Vincent . . .“

. . . steht im „Vereinigten Königtum Hollubelgerma“ des Herrn van der Hoeven, Rotterdam (s. Heft 1/1968 S. 38/39). Diese Schachanlage – hier noch vor dem Einbau in die erwähnte Anlage – ist höchst realistisch nachgestaltet. Der u. E. am schwierigsten anzufertigenden Fördertürme haben wir uns besonders angenommen (s. S. 298).



Das Neueste aus dem Notiz-„Bücherl“ von Liliput:

Das Modell des 1./2. Klasse- Eilzugwagens kommt nun doch!

Wie uns Herr Bücherl, der Chef der Liliput-Werke, kurz nach der Messe (aber leider zu spät für das Messe-Heft Nr. 5!) mitteilte, wird der zum bekannten viertürigen Eilzugwagen passende AB 4i E30 nun doch gefertigt. Die vereinte Attacke der MIBA (WeWaW) und der me (Hill) auf dem Liliput-Messestand hat also doch zum Erfolg geführt und so wollen wir Herrn Bücherl denn auch unseren Dank sagen für seine Aufgeschlossenheit, die er den Belangen und Wünschen der deutschen Modellbahner entgegenbringt. Und diese können ihren Dank dadurch abstaten, daß sie nicht nur dieses 1./2. Klasse-Wagen-Modell in mehrfacher Anzahl kaufen, sondern gleich noch einen kompletten Zug der zugegebenermaßen höchst adrett aussehenden 1./2. Klasse-Wagen mit UIC-Fenstern (wie sie in Österreich in Massen laufen) – erstere mit der P 8, letztere mit der BR 62! WeWaW

Da wiehert das Dampfross!



„Ich hörte, sie bezieht eine gute Beamten-Alters-Kohlensversorgung. An schönen Tagen darf sie ein Stündchen an die Sonne.“ (Guldner)



Wie uns die neufirmierte

Wiad Nachf. Kopp KG.,

7012 Fellbach, mitteilt, sollen die Wiad-Artikel (oder ein Großteil davon) weiterhin gefertigt und ausgeliefert werden. Auch hofft man, im nächsten Jahr wieder auf der Nürnberger Messe vertreten zu sein!

Die Trambahn

nahm sich ein niederländischer Modellbahner zum Thema und schuf eine nette kleine Anlage, über die wir auf den Seiten 288-289 bildberichten.

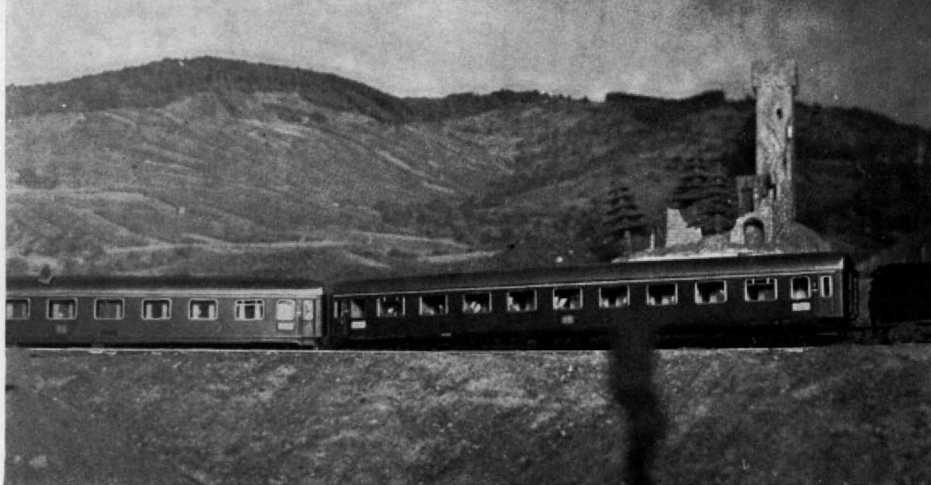


Abb. 1. Die enggekuppelten langen Trix-Wagen in einer Innenkurve.

Spezialkupplung à la Heinzl — bei Trix-D-Zug-Wagen

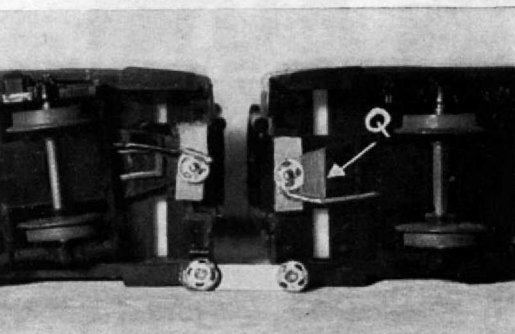
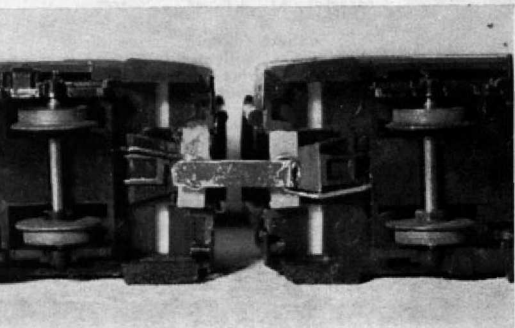


Abb. 2 u. 3. Die Anbringung der Druckknöpfe an den Wagenenden und auf dem Verbindungsblechstreifen. (Puffer bereits abgeschnitten und an den Wagenkasten angeklebt).



Die Abhandlung über die interessante Kurzkupplung der Fa. Heinzl in Heft 1/68 S. 5 veranlaßt mich, über meine Art der Kurzkupplung von Trix-D-Zugwagen zu berichten. Wenn man sich die Konstruktion der verschiebbaren Pufferbohlen bei den fraglichen Trix-Wagen betrachtet, dann entdeckt man, daß hier eigentlich im gewissen Sinn bereits alle Merkmale einer Kurzkupplung à la Heinzl vorgegeben sind. Im Prinzip ist es eigentlich nur noch erforderlich, die beiden Pufferbohlen mittels einer Stange gelenkig miteinander zu verbinden. Wenn die Pufferbohlen bei Kurvenfahrt nach innen gleiten, dann wird durch die Verbindungsstange der Wagenabstand — ähnlich wie bei der Heinzl-Kupplung — etwas größer als bei gerader Mittelstellung.

Die kleine Operation der Kupplungen mag auf den ersten Blick etwas diffizil erscheinen, ist es aber gar nicht. Die Kupplung wird an der aus Abb. 2 ersichtlichen Stelle abgeschnitten und bis zur Querversteifungsrippe Q dünner gefeilt. Dann wird über die beiden Pufferstege ein Kunststoffblättchen und darauf wiederum ein Druckknopf aufgeklebt (vorher jedoch nachkontrollieren, ob der Kupplungsschaft dünn genug gefeilt ist und Bohle und Kupplung anstandslos übereinander hinweggleiten; außerdem sind die Puffer abzuschneiden und direkt an die Wagen anzukleben).

Als Wagenverbindung dient ein Blechstreifen, auf den die anderen Hälften der Druckknöpfe gelötet sind (ich benutze diese Verbindung gleichzeitig als einpolige Lichtstromkupplung). Die Länge dieses Blechstreifens richtet sich selbstverständlich nach dem kleinsten zu befahrenden Gleisradius. Da meine

Verbindung (dank der Druckknöpfe) so gut wie kein Spiel hat, kann der Wagenabstand so knapp wie nur irgend möglich gewählt werden. Für den Fall, daß man vielleicht einmal „fremd gehen“ möchte (auf einer anderen Anlage!), steckt man sich einige längere Verbindungsbleche in die Tasche!

Dipl.-Chem. P. Dietsch, Berlin

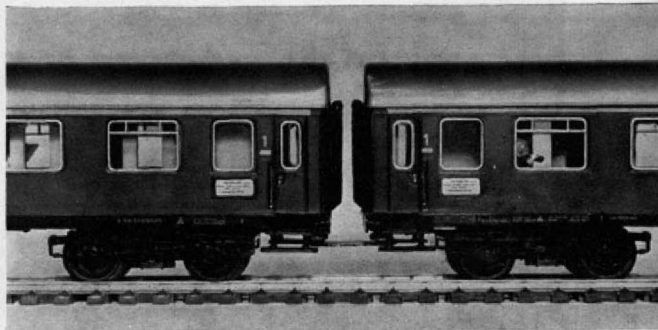
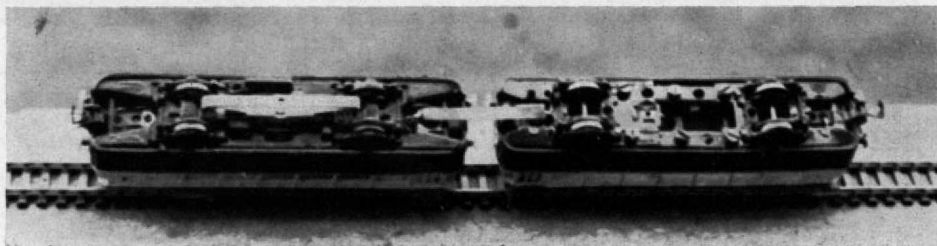


Abb. 4 (rechts oben). Der Wagenabstand beträgt in der Geraden ca. 2,5 mm und erlaubt das Befahren des kleinen Trix-Parallelgleisbogens Nr. 4212 (34,2 cm Radius). Die Gummiwülste sind zudem leicht schräg angefeilt.



Abb. 5. Dieses Bild bieten die Wagen in einer engen Außenkurve.

Abb. 6. Auch Herr M. Bleicher aus Straßburg kennt den Druckknopf-Kniff. Mittels UHU-plus leimte er zwei Holzklötzchen (nebst Druckknopf) unter die Märklin-Schienenbus-Einheiten und verbindet sie ebenfalls mit einem Blechstreifen, der auch hier als Stromleiter (zweiter Pol) für den Beiwagen fungiert. Außerdem lassen sich die Wageneinheiten auf diese Weise leicht trennen.



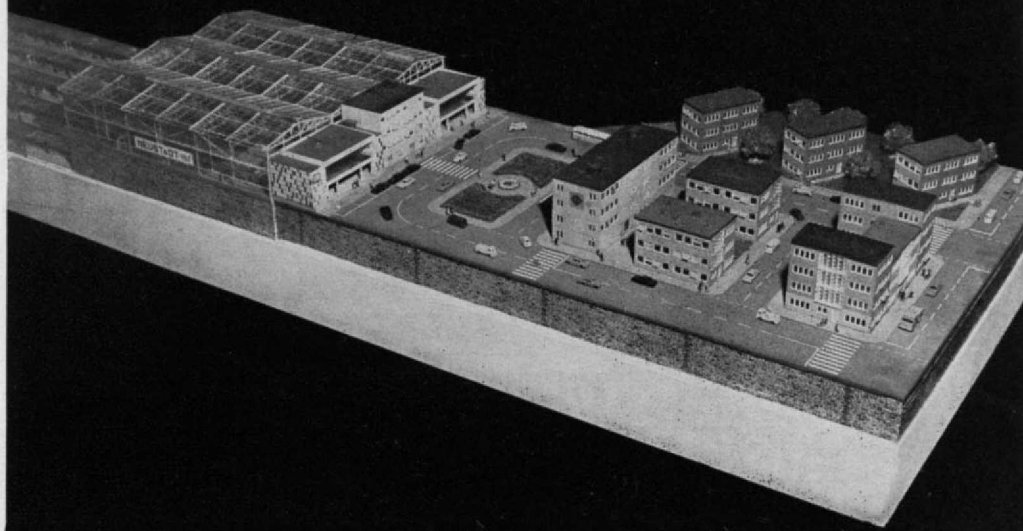


Abb. 1. Der Pseudo-Kopfbahnhof der diesjährigen Arnold-Messeanlage, den wir heute etwas eingehender unter die Lupe nehmen wollen. Der Anlagenschenkel ist ca. 40 cm schmal, das Stadtviertel ca. 60 cm breit.

Die „Untergrundbewegung“ eines städtischen Pseudo-Kopfbahnhofs

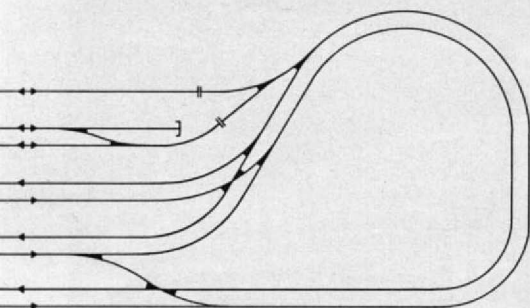
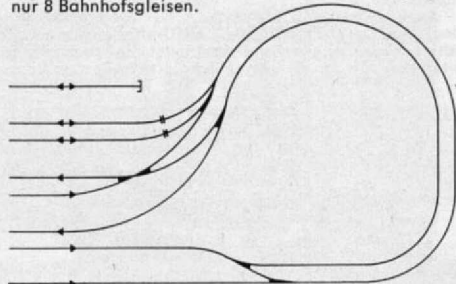
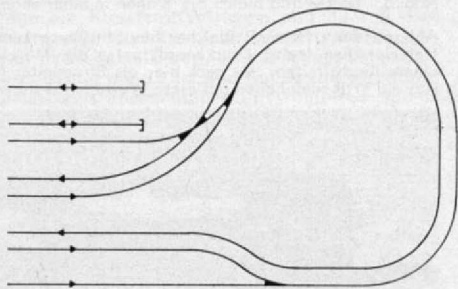


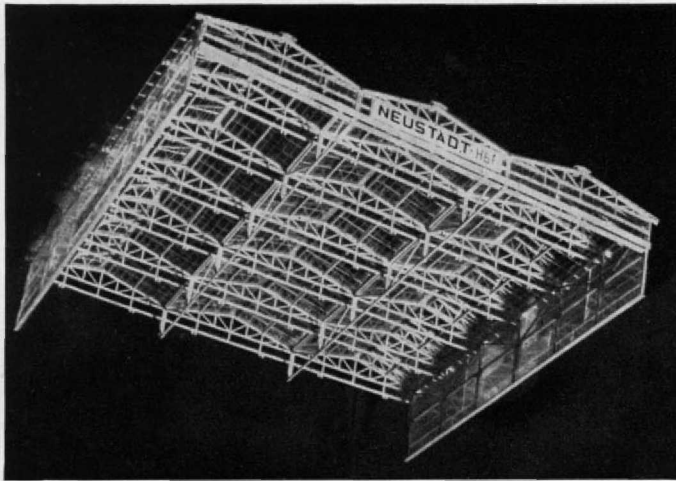
Abb. 2a. Gleisplanschema mit Angabe der Verkehrsrichtungen, jedoch ohne die zugehörigen Schalt- und Blockstrecken.

Abb. 2b und c. Zwei einfache Alternativlösungen mit nur 8 Bahnhofsgleisen.



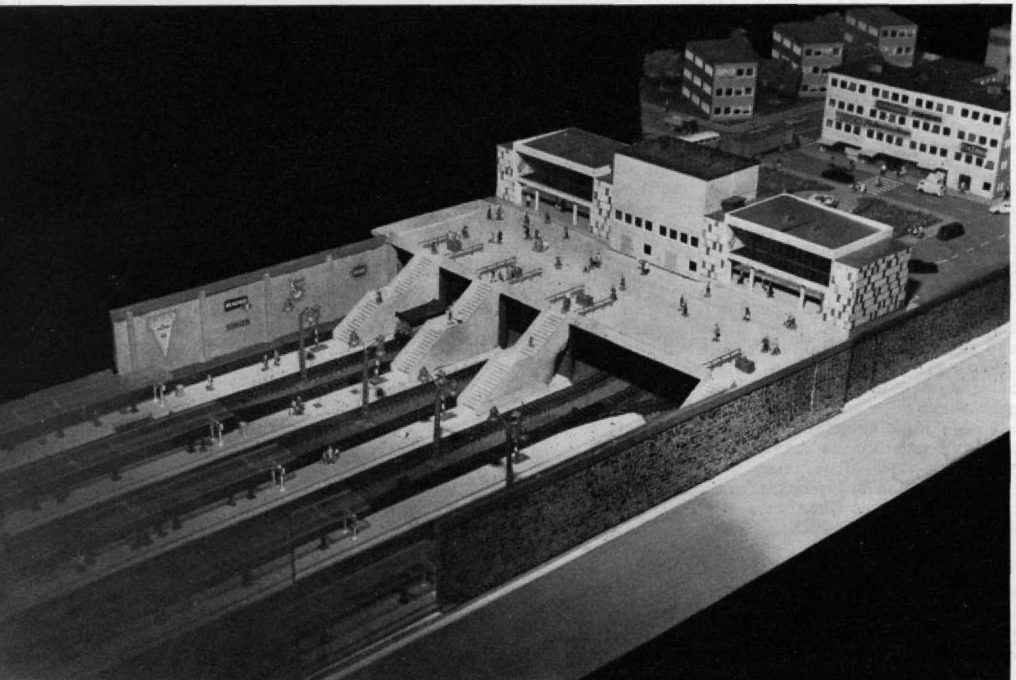
Wie im Messeheft 4/68 versprochen, möchten wir noch ein paar Worte über den „Kopfbahnhof“ der Arnold-Anlage verlieren. Die Messegäste staunten nicht schlecht über den regen und abwechslungsreichen Betrieb in diesem „Kopfbahnhof“, der zwar baulich als solcher gestaltet war (s. Abb. 1), vom Betrieb her jedoch einen raffiniert ausgeklügelten Zwitter-Bahnhof darstellte. Abb. 2a gibt zu erkennen, wie die Gleise unter dem Stadtviertel verlegt waren, und eine zuverlässige Signal- und Blocksicherung sorgte für einen reibungslosen Betriebsablauf. (Abbildung 2b und c sind zwei einfache Alternativlösungen, die weniger Schaltaufwand erfordern). Der Effekt war jedenfalls verblüffend und vielleicht findet der eine oder andere Modellbahner Gefallen an dem vorexerzierten Gag.





◀ Abb. 3. Der zweite Gag dieser Angelegenheit: die Bahnhofshalle dieser N-Anlage, die aus 3 Kibri-H0-Baukästen und diversen anderen H0-Bauteilen von Vollmer und Fallert entstand, im Endeffekt aber – ja, wie kommt das nur?! – ein prima N-Bauwerk abgibt, wie Abb. 1 (und Abb. 19 in Heft 4/68 S. 157) veranschaulicht.

Abb. 4. Stationsgebäude (aus Arnold-Baukasten-teilen), Sperren, Vorplatz und Niedergängen, eingefaßt von Mauern, auf denen die Bahnhofshalle „ruht“.



Fotos von Anlagen und Modellen
bitte wenigstens 9 x 12 cm und schwarz-weiß (keinesfalls chamois!)

