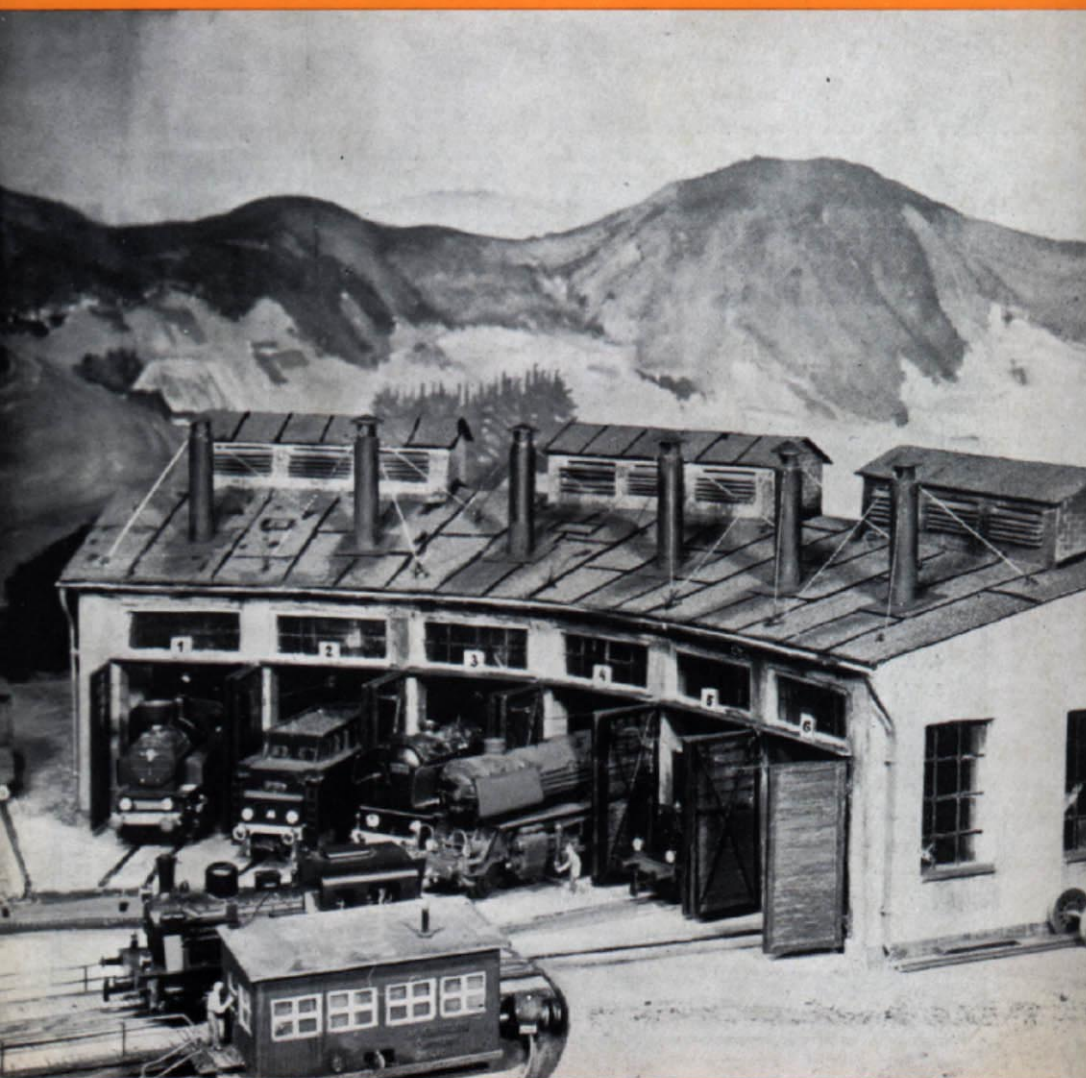


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

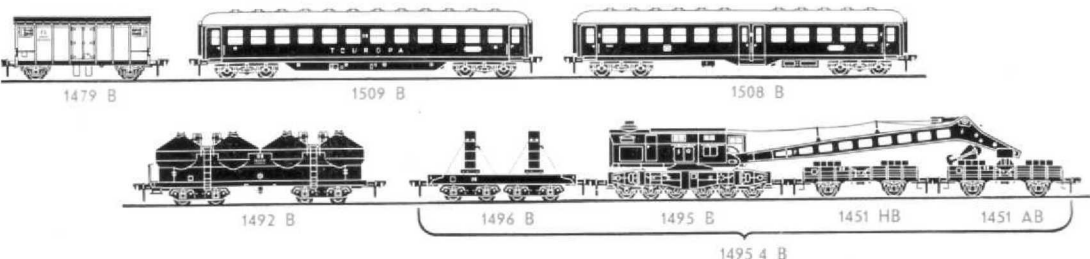
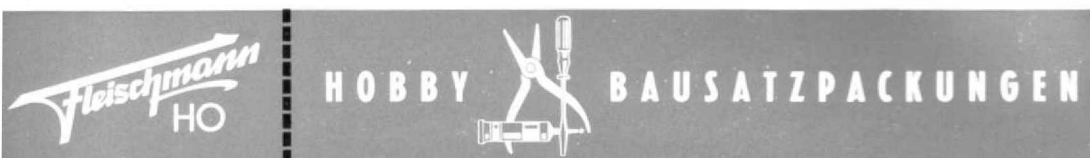
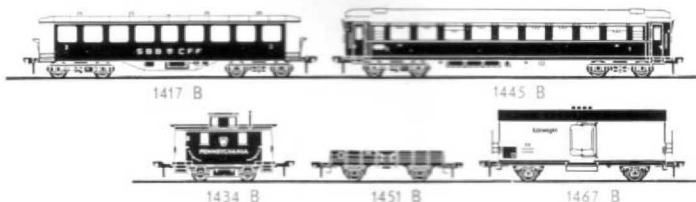
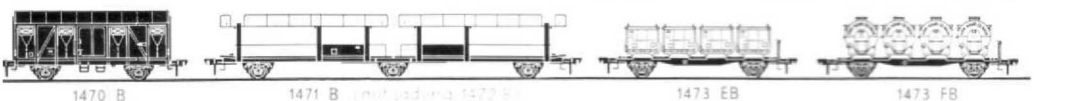


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

8 BAND XIII
19. 6. 1961

PREIS
2,- DM

beachtliche
Preisvorteile!



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 8/XIII

- | | | | |
|--|-----|---|-----|
| 1. Das Ergebnis unserer Wunschaktion | 311 | 9. Hin und her – im Gegenzugverkehr | 333 |
| 2. HELLER-Lokrädertfertigung nicht eingestellt! | 321 | 10. Allgemeine Betrachtungen um eine Anlage (4 modellbahnbesessene Jungens) | 335 |
| 3. Pufferteller-Warnanstrich – auf leichtere Art | 322 | 11. Wie wär's mit Rebstockreihen für terrassenförmige Weinberge? | 338 |
| 4. Bilder ohne Worte (Anl. Wientgen) | 323 | 12. B4yg(eb)-Nahverkehrs-Personenwagen (mit Zeichnung) | 339 |
| 5. V 200 mit beleuchtetem Führerstand | 324 | 13. Die Anlage im Modellbahnschrank (mit Streckenplan) | 340 |
| 6. Bahnhof italienischen Stils (Heigl) | 326 | 14. SIVO-Radsätze mit 9,8 mm $\varnothing$ | 343 |
| 7. Rundlokschuppen (BP) – I. Fertigung des Schuppens (ohne Tore) | 327 | | |
| 8. Messeanlage E. Noch (Bild) | 332 | | |

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlerortgraben 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.

Das Ergebnis

unserer Wunschaktion

Erfüllte und unerfüllte Modellbahnerwünsche

Der vor etwas mehr als einem Jahr veröffentlichte Artikel des Herrn Gottstein „Erfüllte und unerfüllte Modellbahnerwünsche an die Industrie“ hatte im Laufe der Zeit eine Lawine von Leserzuschriften zur Folge gehabt, so daß wir in Heft 12/XII eine offizielle Wunschaktion starteten. Die bis dahin eingegangenen „Wünsche“ waren so mannigfaltig und uneinheitlich, daß wir – im Interesse einer besseren Übersicht – die Wünsche auf je 3 Typen pro Triebfahrzeug und Wagen einschränkten. Trotz dieser Einschränkung war das Ergebnis immer noch zu verworren, so daß wir bei der Auswertung die Lok- und Wagentypen, die unter 20 Stimmen auf sich vereinigten, unberücksichtigt ließen, um ein möglichst klares Bild über die zurzeit bestehenden Wünsche einer „breiten Schicht“ zu bekommen und die Übersicht nicht durch offensichtliche Sonderanliegen zu verwässern. Ebenso unberücksichtigt blieben die Wünsche, die sich auf bereits vorhandene Loks bezogen wie P 8, V 200 usw., da diese ja bereits erfüllt sind.

An und für sich wollten wir das Ergebnis noch vor dem Messebericht veröffentlichen, aber leider hatten wir noch nicht alle Bildunterlagen beisammen. Nun, es ist vielleicht sogar noch interessanter, hinterher zu vergleichen, inwieweit die Industrie den richtigen „Riecher“ hatte. Wie Sie noch feststellen werden, können immerhin 6 Wünsche als inzwischen erfüllt gestrichen werden!

Wie sieht nun das Ergebnis aus?

Die bei der Auswertung berücksichtigten Stimmen betrugen 3498. Ausländische Stimmen wurden nicht gezählt. Es ist schade,

daß sich nur etwa $\frac{1}{3}$ unserer Leser an dieser Aktion beteiligt haben und die Postkarte an den Verlag anscheinend scheuten. Nach dem Gesetz der Wahrscheinlichkeit würde sich an dem Ergebnis wohl kaum etwas ändern, da die Schwerpunkte, die sich herauskristallisierten und die am aufschlußreichsten sind, mit so großen Prozentzahlen belegt sind, daß sie kaum zu erschüttern wären. Aber ein bißchen mehr Mitarbeit bei einer so wichtigen und interessanten Aufgabe wäre wünschenswert gewesen, schon um dadurch dokumentieren zu können, daß die unerfüllten Wünsche tatsächlich einem sehr großen Teil der Modellbahner am Herzen liegen. Aber so hat es geradezu den Anschein, als wenn es einem gewissen Kreis gleichgültig ist, welche Neuheiten die Industrie bringt. Vielleicht ist auch der größte Teil wunschlos glücklich? Nachdem das Ergebnis dieser Wunschaktion und die diesjährigen Messeneuheiten gezeigt haben, daß die hier aufgestellten Mehrheitswünsche durchaus mit dem Neuheitsprogramm der Industriefirmen konform laufen, bekommen auch die noch unerfüllten Mehrheitswünsche eine Bedeutung, die die Industrie wohl kaum außer acht lassen kann und sollte.

Schon die erste Tabelle ist recht bedeutungsvoll, zeigt sie doch auf, daß die Dampflok immer noch im Mittelpunkt des Interesses steht. Auffallend und für uns selbst überraschend ist die große Prozentzahl der Triebwagen-Liebhaber. (Es wäre interessant, wenn sich einige Fachgeschäftsinhaber melden und ihre Erfahrungswerte mitteilen würden.)

Doch sehen Sie selbst:

Heft 9/XIII ist ab 14. Juli 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

Tabelle I: Es bevorzugten

Dampfloks	37,2 %
Diesel- u. elektr. Triebwagen	28,3 %
Elloks	21,4 %
Dieselloks	13,1 %
	<u>100,0 %</u>

Diese Tabelle spricht für sich, so daß nichts weiter dazu zu sagen wäre.

Die zweite Tabelle wird schon interessanter.

Tabelle II a: Gewünschte Dampfloktypen

BR 10	3,4 %	}	Schnellzugloks	16,7 %
18 ^a	13,3 %			
(bay. S 3/6)				
39	4,2 %	}	Personenzugloks	4,2 %
50	6,6 %			
56	12,5 %	}	Güterzugloks	20,9 %
57	1,8 %			
65	5,3 %	}	Personenzug-Tenderloks	30,1 %
66	3,1 %			
70	1,2 %			
74	6,1 %			
75	2,3 %			
78	12,1 %			
82	3,9 %	}	Güterzug-Tenderloks	26,6 %
85	5,4 %			
86	7,1 %			
93	6,1 %			
94	4,1 %	}	Lokalbahn	1,5 %
98	1,5 %			
	<u>100,0 %</u>			<u>100,0 %</u>

Den Prozentzahlen nach gestaffelt, ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle II b: Prozentuale Reihenfolge

BR 18 ^a	13,3 %
56	12,5 %
78	12,1 %
86	7,1 %
50	6,6 %
74	6,1 %
93	6,1 %
85	5,4 %
65	5,3 %

Die Auswertung dieser beiden Tabellen, ist sehr aufschlußreich. Die Zahlen der beiden Tabellen geben zwar an, welche Loktypen an der Spitze liegen, erscheinen aber trotzdem nicht imponierend. Anders wird das Bild, wenn man die einzelnen Gattungsgruppen betrachtet. Dann erkennt man sofort die „Sehnsucht“ der Modellbahner nach Personenzugtenderloks und vor allem nach Güterzugloks. Es wünschen sich nämlich

Güterzugloks	47,5 %
Personenzugloks	
(vor allem als Tenderloks!)	34,4 %
Schnellzugloks	16,7 %
Lokalbahnloks	1,5 %

Nun, dieses Ergebnis müßte der Industrie unbedingt zu denken geben, zumal diese Wunschtabelle offensichtlich das umgekehrte Spiegelbild des derzeitigen industriellen Sortiments darstellt. Insbesondere

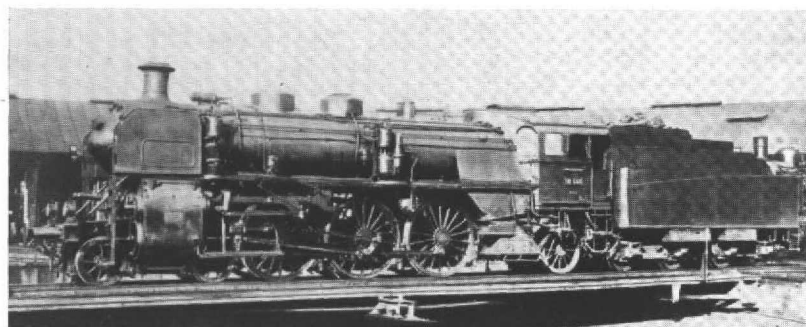


Abb. 1. An erster Stelle rangiert die bayr. S 3/6. Wir zeigen hier die 18 466 mit spitzem Führerhaus, wie sie bei TENSCHODO in Auftrag gegeben worden ist. (TRIX gestaltete bekanntlich die 18^a nach).

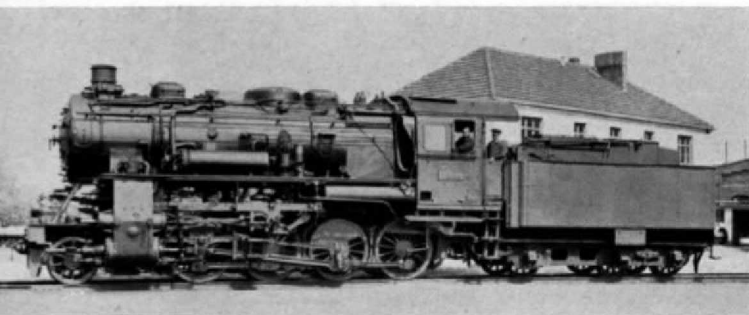


Abb. 2. Nicht verwunderlich, daß die preuß. G 83 (BR 56) an zweiter Stelle der Wunschrangliste steht, denn diese Güterzuglok würde auch als H0-Modell ebenso wuchtig und kraftstrotzend wirken. (Lokselbstbauern können wir verraten, daß ein entsprechender Bauplan bereits bei uns „parat“ liegt!)

Abb. 3. Mehr informativ (zum Vergleich), da nur wenig gewünscht: die 57 3334.

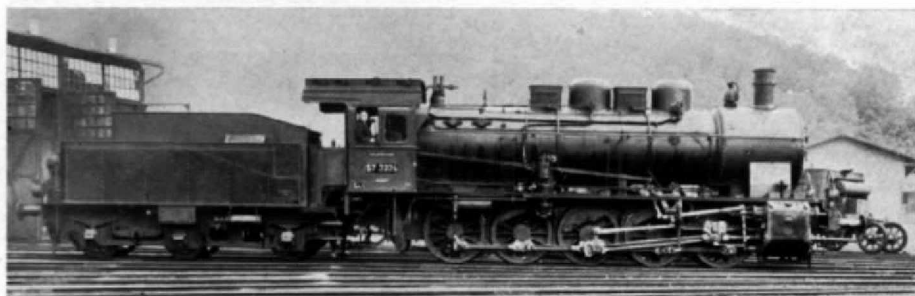


Abb. 4 →
Auch noch sehr gefragt: die 86, die Märklin schon einmal auf dem Programm hatte und – zum Leidwesen der Märklinisten – wieder absetzte. Eine (modellgetreue) Neuauflage wäre wirklich wünschenswert!

Bezüglich der an dritter Stelle liegenden „78“ siehe Bauplan in den Heften 15 und 16/XII.

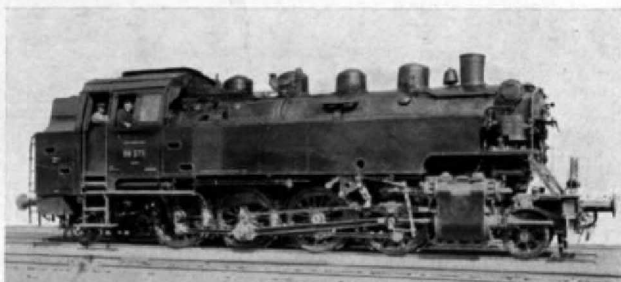


Abb. 5. Ein dankbares Vorbild für ein schweres Güterzugmodell: die 50 283.

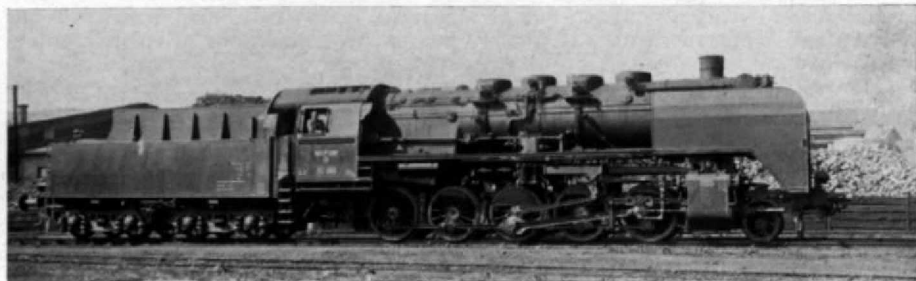




Abb. 6. Die Güterzugtenderlok 93 527 mit der Achsfolge 1'D1', doch wäre u. E. . . .

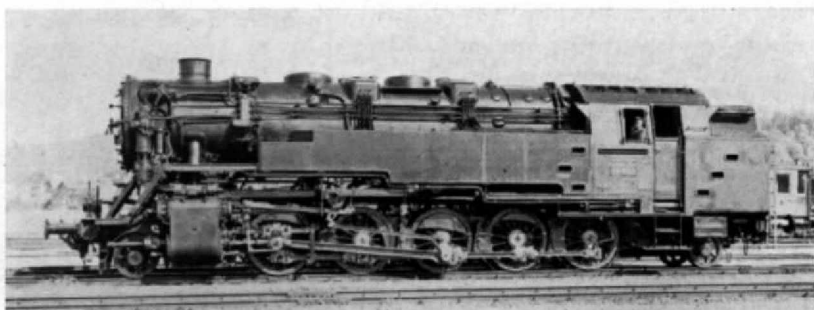


Abb. 7. . . . die von der Höllentalbahn her bekannte „85“ ein noch dankbareres Objekt!

auf dem Sektor „Güterzugloks“ besteht in der Tat seit Jahren ein empfindliches Loch! Natürlich wird das Bild durch die vorhandenen Diesellok-Modelle noch etwas verändert, aber nachdem diese – gemäß Tabelle I – eigentlich nicht besonders (oder noch nicht besonders) gefragt sind, behält die obige Zusammenstellung trotzdem ihr Gewicht!

Im einzelnen fällt auf, daß die „70“ (s. Bauplan in Heft 9 u. 10/XII), der wir eine größere Beliebtheit gegönnt hätten, bis jetzt auffallend wenig Anhänger gefunden hat. Auch die moderne BR 10 „enttäuscht“ eigentlich mit ihren 3,4 %, während die Güterzuglok 56 (im wesentlichen als preuß. G 8) mit den Vogel abschießt. Daß die bayer. S 3/6 an erster Stelle rangiert, nimmt nicht Wunder. An 3. Stelle steht die „78“, von der wir vor kurzem einen Bauplan gebracht haben. Bei der Aktion der Firma Fulgurex, Lausanne – siehe Heft 7/XII. S. 289 – war die Reihenfolge in etwa gleich: Die S 3/6 erhielt die meisten Stim-

men (65 %!), dann folgte die 78 (mit 11 %) und an 3. Stelle die 56 (mit 9 %). (Wie Sie inzwischen aus dem Messebericht wissen, hat die Firma Fulgurex die S 3/6 – trotz Erscheinen der TRIX-S 3/6 – bei TENSHODO in Auftrag gegeben, allerdings als BR 184 mit spitzem Führerhaus.) Bezüglich der S 3/6 bleiben also keine Wünsche offen.

Auffallend ist auch der Prozentanteil für die 86, die Märklin einmal herstellte und die schon seit längerem wieder „aus dem Verkehr“ gezogen worden ist (sehr zum Leidwesen der Märklinisten, wie wir aus unzähligen Briefen wissen). Frappierend ist auch der äußerst geringe Wunschanteil für Lokalbahnloks, die wir – infolge der Vielzahl der Typen – summarisch zusammengefaßt haben und eigentlich nur informationshalber aufführen; als zu differenzierte Sonderwünsche hätten wir sie streichen müssen.

Wenn man die beigegebenen Bilder betrachtet, dann wird noch ein anderer Faktor augenscheinlich: ein Trend nach

mehrachsigten Loks, wie er von Fleischmann mit der 41, von Märklin mit der 44 und von TRIX mit der 42 eingeleitet worden ist. Auch die neue Märklin'sche Tenderlok der BR 81 liegt in dieser Richtung. Die Modellbahner scheinen der C-, 1'C- und 1'C1'-Lokmodelle allmählich überdrüssig zu werden.

Doch wenden wir uns einmal den Elloks zu und schauen wir, wie es dort aussieht. (Tabelle III)

Hier geht der Trend zweifelsohne nach „Old-Timern“ und zum Teil nach den „Riesen“ darunter (s. Abb. 8 u. 9). Auch die E 50 (die wir ausnahmsweise in der Aufstellung belassen haben, da sie als Modell vorerst ja nur bei TRIX erhältlich ist) zählt zu den gewaltigen Elloks. Daß die formmäßig der E 44 ähnliche E 17 und E 04 (in gewissem Maß gilt das auch für die E 05) mit von der Partie sind, mag einen Dampflok-Fritten wundernehmen, aber nicht einen Ellokkfreund. Die „Tabellenerste“ E 91 ist zweifelsohne eine sehr interessante Type, was

Tabelle III. Elloks

E 91	17,3 %
E 17	12,5 %
E 52	9,5 %
E 04	8,5 %
E 65	8,2 %
E 32	8,0 %
E 50	6,8 %
E 16	6,5 %
E 94	6,3 %
E 18	6,0 %
E 75	4,0 %
E 06	3,2 %
E 19	3,2 %

auch von der E 75 zu behaupten wäre, die allerdings weiter am Schluß der Wunschrangliste rangiert.

Wie aus Tabelle I ersichtlich, scheinen Dieselfahrzeuge in Modellbahnerkreisen noch nicht so beliebt zu sein wie bei der

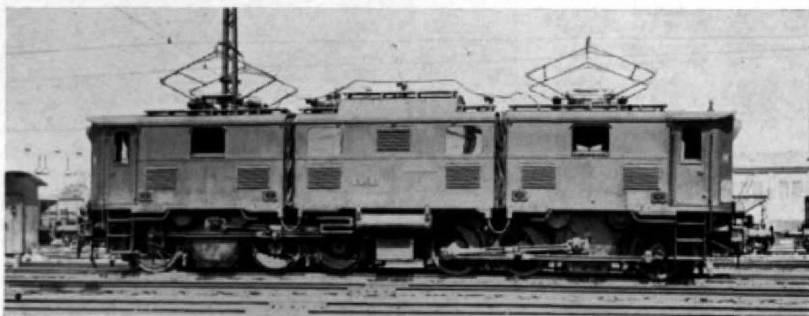


Abb. 8. Von 17,3 % gewünscht: der alte Ellok-Riese E 91.

Abb. 9. Ebenfalls ein interessantes Objekt – an dritter Stelle vorgeschlagen –: die E 52.

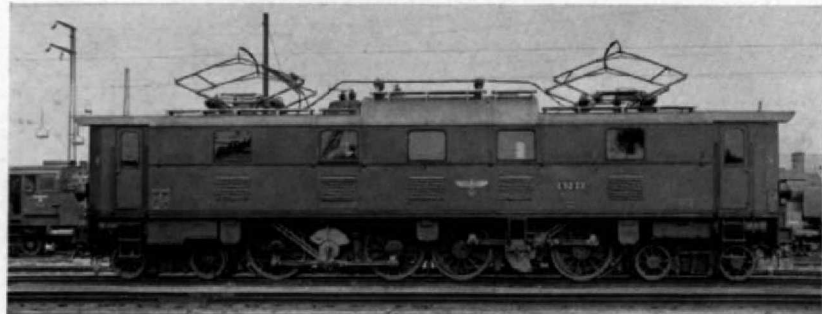


Abb. 10. Weshalb die E 17 an zweiter Stelle der Wunschrangliste liegt, können wir nicht klären, aber des „Volkes Stimme“ hat nun mal so entschieden.



Abb. 12. Das gleiche gilt für die an 4. Stelle rangierende E 04.

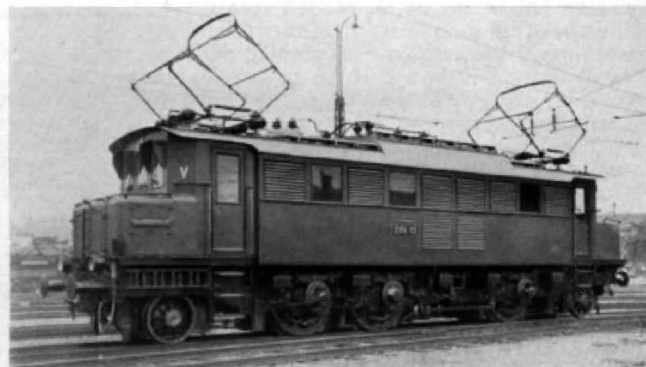
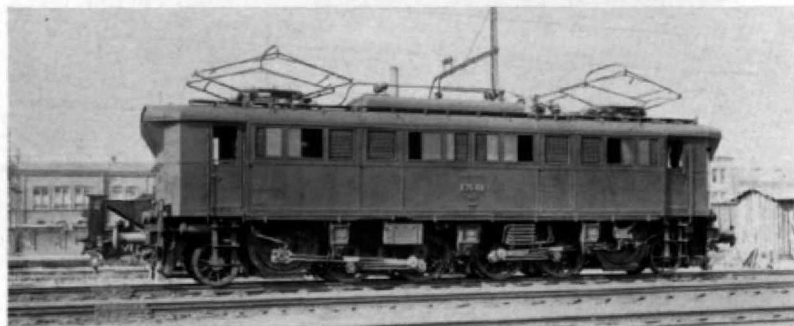


Abb. 12. Die E 75 liegt zwar erst an 11. Stelle, aber nachdem die davorliegenden El-loks (z. B. E 32, E 50, E 94 und E 18) bereits bekannt und zum Teil schon als Modell vorhanden sind – die E 18 ist sogar inzwischen, leider, wieder in der Versenkung verschwunden und die E 32 ist schon längst überfällig – präsentieren wir als Vorschlag nach diesen El-lok-Old-Timer.



DB. Gewiß, die V 36 von TRIx sowie die V 60 von Fleischmann, die — weil schon vorhanden — nicht berücksichtigt wurden, haben bereits einen großen Freundeskreis gefunden, während die V 160 (die wir informationshalber mit ausgewertet haben) erst im Begriff ist, sich durchzusetzen. Auffallend ist die Forderung nach der V 100 für gemisch-

ten Nebenbahndienst, der stärkeren, aber in der Form weniger netten Schwester der V 60, und nach der neuen, noch ziemlich unbekannten Köf III, die in der Wunschrangliste die zweite Stelle hält. Die Köf III als H0-Modell wäre zweifelsohne eine Bereicherung des bestehenden Parks, zumal sie nicht nur formmäßig sehr anspricht,

Tabelle IV: Diesellok

V 100	38,3 %
Köf III	26,0 %
V 65	14,4 %
V 160	8,6 %
DH 750/875	
(s. Bauplan i. Heft 10 XI)	6,5 %
V 300 bzw. 320	6,2 %
	100,0 %

sondern darüberhinaus im Rangierdienst und für leichte Nahgüterzüge eingesetzt werden kann. Die Vorliebe für die V 65 ist uns unverständlich; sie ist zwar 4-achsig, aber klobig im Aussehen und kann mit der gleichwertigen V 60 schönheitsmäßig nicht konkurrieren. Wenn die Wünsche sich auf die stärkere V 65² bezogen hätten, die im schweren Nebenbahn- und leichten Hauptbahnbetrieb eingesetzt werden soll (noch in der Erprobung), dann wären diese Wün-



Abb. 13. Der erklärte Favorit der Diesellok-Liebhaber: die V 100, die beim Vorbild im gemischten Nebenbahndienst eingesetzt wird und deren kleinere Schwester, die V 60, bereits als Fleischmann-Modell bekannt ist. Im Gegensatz zur V 60 (max. 60 km/h) ist die V 100 für 90 km/h max. ausgelegt.

Abb. 14. Nicht schlecht gewählt haben die Fürsprecher für die neue Köf III. Diese an zweiter Stelle stehende Diesellok versteht nicht nur den Rangierdienst, sondern zieht auch leichte Nahgüterzüge. Höchstgeschwindigkeit 45 km/h.

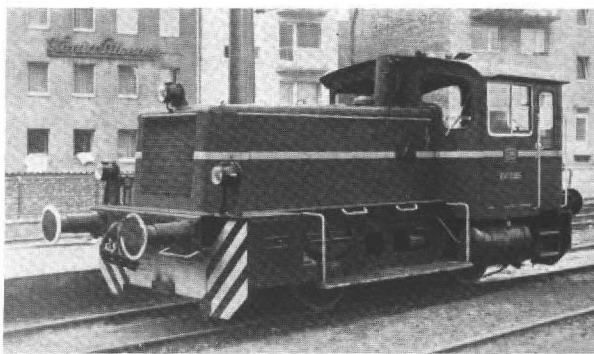


Abb. 15. Die V 65 (3. Stelle) ist der V 60 leistungsgleich, jedoch für max. 80 km/h ausgelegt und daher 4-achsig. Sie ist für den Nebenbahndienst gedacht und weist infolgedessen einen Heizkessel auf, wodurch sie etwas „fülliger“ im Aussehen geraten ist.

sche verständlicher gewesen.

Für die Industrie ergibt sich wohl eindeutig, daß die V 100 und die wirklich goldige (und keineswegs „kleine“) Köf III dankbare Objekte für die kommende Planung sein dürften.

Ein wiederum interessantes Kapitel ergibt die Auswertung der Triebwagenwünsche, wobei wir Brennkraft- und elektr. Triebwagen zusammengefaßt haben (einschließlich Speichertriebwagen). Werfen wir als erstes einen Blick auf die Tabelle V!

Tja, aus dieser Tabelle geht zweifelsohne eine große allgemeine Sehnsucht nach Triebwagen hervor! Allen voran steht der Speichertriebwagen ETA 150, jener schmutze 4achsige Triebwagen, der mit 23,4 m noch nicht mal so lang ist wie ein moderner D-Zugwagen, im Nah- und Bezirksverkehr eingesetzt wird, und zwar Solo, mit passendem Steuerwagen oder gar mit kleiner Zuggarnitur. An zweiter Stelle steht eigenartigerweise ein sehr langer Triebwagen-Gliederzug, der TEE (VT 11), zu dem an und

Tabelle V: Triebwagen aller Art

ETA 150	24,1 %
TEE	17,6 %
ETA 177-180	13,6 %
VT 08	11,4 %
ET 30	9,6 %
VT 12	9,4 %
ET 25	4,8 %
ET 85	2,8 %
ETA 182	2,4 %
ET 65	2,3 %
VT 55	2,0 %
	100 %

für sich noch jene (nicht berücksichtigten) Wünsche nach dem Gliederzug VT 10 hinzugefügt werden müßten. Der TEE hat zweifelsohne so Furore gemacht, daß sogar die Modellbahner in ihn vernarrt sind. Zu den Prozentzahlen für den VT 08 können ohne weiteres die für den formmäßig sehr ähnlichen, ebenfalls dreiteiligen und gleichlangen ET 30 hinzugezählt werden, ebenso

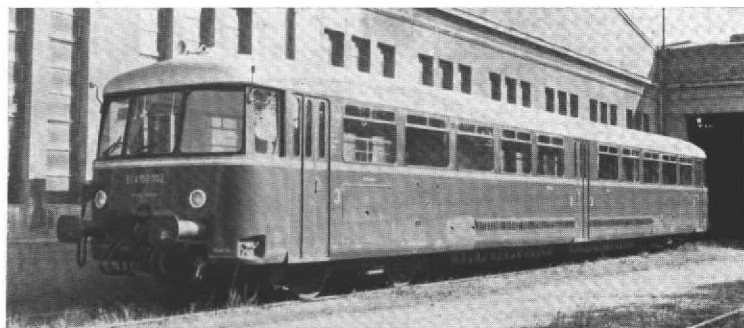


Abb. 16. Als Einzeltyp auf erstem Platz: der ETA 150 – und doch schiefen die dreiteiligen Triebwagenzüge – summarisch gesehen – mit gut ein Drittel aller Stimmen den Vogel ab!

Bezüglich des an zweiter Stelle liegenden TEE siehe Bauplan in den Heften 2 und 3/XIII.

Abb. 17. Dieser Old-Timer-Akku-Triebwagentyp (hierder ETA 180) hat die 3. Position wohl verdient. Wenn es nach höchstpersönlichen Geschmack ginge, würden wir ihn sogar auf die erste Stelle setzen!

