Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

52 Seiten!

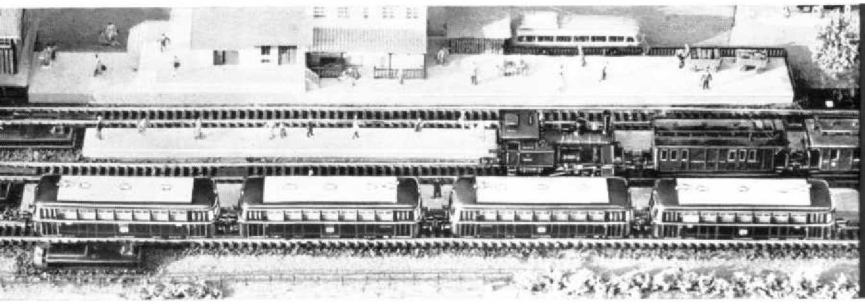
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

15 BAND XV
25. 11. 1963

PREIS
2.- DM

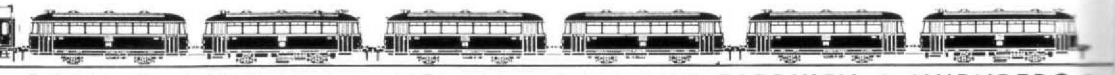
modellkreu

Die vielseitig verwendbaren FLEISCHMANN H0-Modelle des VT 98 mit VS 98 und VB 98 mit VS 98 der DEUTSCHEN BUNDESBAHN sind mit großer Sorgfalt durchgestaltet und sind an den führenden Stirnseiten mit unseren automatischen Kupplungen versehen, um – wie beim Vorbild – andere Wagen beistellen zu können.



1372/2 · DM 36.50 · Zweiteiliges Modell des diesel-hydr. Schienen-Omnibus, mit 3-Lampen-Spitzenlicht und rotem Zugschlußsignal – beide mit Fahrtrichtung wechselnd.

1370/2 · DM 14.50 · Zweiteiliges Modell der Beiwagen-Garnitur zum Schienen-Omnibus.



GEBR. FLEISCHMANN • MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN • NÜRNBERG 5

„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" Nr. 15/XV

1. Brawa-Neuheit: H0-Tageslichtsignale 651
2. Tesmo-TEE 652
3. Höchste Zeit wird's . . (Rahmenbauweise) 653
4. Doppelstockzug DB 7 (Schicht-Neuheit) 656
5. TT-Anlage Hofmann (Der Tadel-Treff) 657
6. Diesellok V 100 (Bauzeichnung) – 1. Teil 659
7. Blindwellen mittels UHU-plus 661
8. Die Schrägbrücke 662
9. Standbeleuchtung mit einfachen Mitteln 665
10. Eine neue „Linie" bei Fleischmann? 666
11. Pu-Te-Wa-Anstrich 667
12. 1:160-Figürchen (Merten) 667
13. Auf einer Anlag' wohl vereint 668
14. Punktkontakte bei Zweischienenweichen 669
15. Vollmer-Fabrikgebäude 671
16. Buchbesprechung: „Große Welt auf kleinen Schienen" 671
17. Eingleisige Hauptstrecke + zweigleisige Paradestrecke – Pit-Peg-Streckenpläne 672
18. Gegossene Kippmulden 678
19. Trix E 10 für Märklin-System 680
20. Am Anfang . . . (Anl. Poersch) 681
21. V 160 des Haug-Sortiments 682
22. Ein kleiner Haltepunkt (BZ) 683
23. Berichtigung „Impulsfolge" 685
24. Was bedeutet EUROFIMA? 685

MIBA-Verlag Nürnberg Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 8500 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter Albrecht
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –,10 DM Versandkosten).

Neu von Brawa: HO-Tageslichtsignale

Sicher werden Sie sich gewundert haben, daß wir noch nicht auf die bereits seit geraumer Zeit annoncierten Lichtsignale der Fa. A. Braun, Waiblingen, eingegangen sind. Nun, wir können nicht etwas besprechen, was wir nicht selbst in Augenschein genommen haben, denn das würde unseren Grundsätzen widersprechen. Kurz vor Redaktionsschluß trafen endlich die ersten Musterstücke der Null-Serie ein, die wir sofort „unter Lupe und Linse" nahmen, um ihre etwaige Neugierde schnellstens zu befriedigen. Die graphitfarbenen Signale sehen recht ansprechend und zierlich aus und sind sowohl im Bausatz als auch fertig mit Lampen bestückt erhältlich.

Wir hatten bereits etwas von „gedruckten Leitungen" läuten gehört und begrüßten es daher, daß ein unlackiertes Signal mit beilag (vermutlich, um uns den neu beschrittenen Weg leichter entdecken zu lassen). Am bzw. im Mast sind tatsächlich weder Kabel noch Drähte zu sehen, auch nicht bei den komplizierteren Signaltypen mit den vielen Birnchen. Durch doppelseitiges Bedrucken der beiden Mastprofile eines

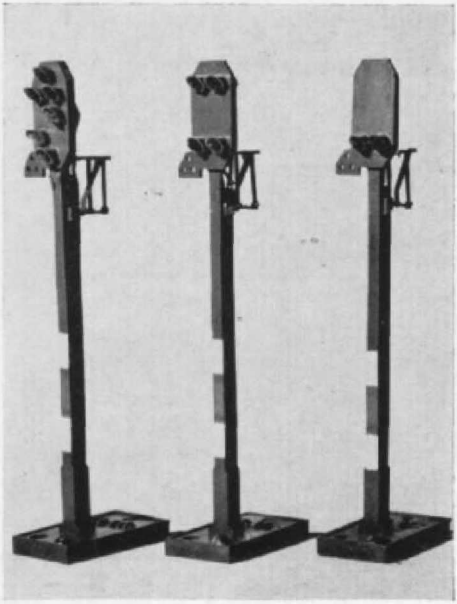


Abb. 1. Drei der neuen Brawa-Lichtsignale von vorn gesehen. Außer den dargestellten sind noch erhältlich: Ausfahrsignal mit Gleissperr- und Vorsignal, sowie einzeln stehendes Gleissperrsignal und Vorsignal (letzteres übrigens mit vorbildgerechter Lampenanordnung! Die falsch gezeichneten Vorsignale in den Inseraten und im neuen Brawa-Katalog gehen zu Lasten des sachunkundigen Graphikers und wurden – wie wir erfuhren – zu spät entdeckt).

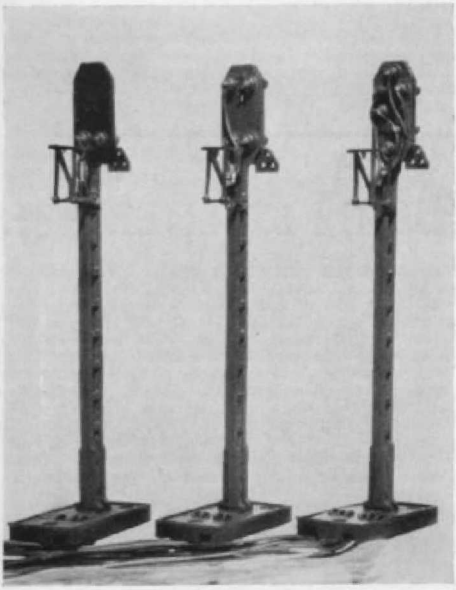
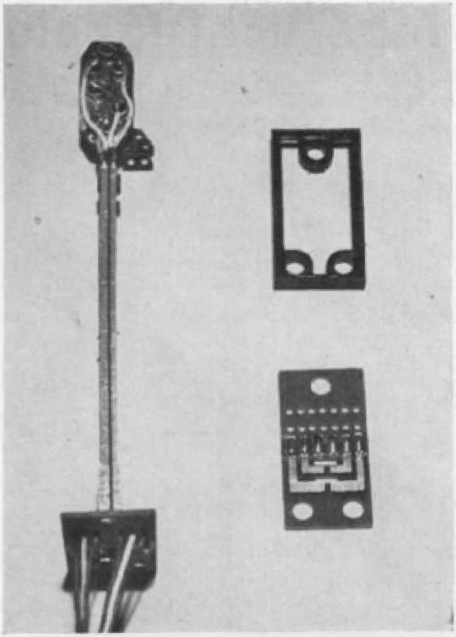


Abb. 2. Rückansicht der gleichen Signale. Wie Sie sehen, braucht an jedes Birnchen nur je ein Anschlußdraht angelötet zu werden (was allerdings nur die Bausatz-Käufer angeht und interessieren dürfte).

Mastes sind insgesamt bis zu 7 Leitungen druckschaltungstechnisch aufgebracht, die nach dem Lackieren nicht mehr zu sehen sind. Sichtbare Drahtanschlüsse sind lediglich hinter dem ca. 2,5 mm dicken Signalschild als Verbindung von der Druckschaltung zu den einzelnen Lämpchen zu finden (Abb. 2 u. 3). Die bei unseren Musterstücken noch etwas zu stark ins Auge fallenden Verbindungskabel sollen bei der endgültigen Serienfertigung durch dünnere und unauffälligere ersetzt werden.

Bestückt sind die Signale mit handelsüblichen Kleinst-Steckbirnchen, die hinsichtlich des An- und Ablötens des Anschlußdrahts weniger empfindlich sind als sockellose Birnchen (dafür allerdings einen

Heft 16/XV ist voraussichtlich 21. Dezember 1963 in Ihrem Fachgeschäft!



etwas größeren Durchmesser haben). Sie sitzen stramm in Metallröhrchen, die vorn auf dem Signalschild als Lampenblenden ausgebildet sind (und vielleicht eine Idee länger sein könnten).

Auch die Sockel der Signale sind druckschaltungstechnisch ausgeführt. Die Anschlußdrähte (in verschiedenen Farben) sind bereits angelötet, so daß das Einfügen eines Signals in die Schaltung der Anlage kaum große Umstände macht. Die Befestigung des Signals auf der Anlagen-Grundplatte erfolgt bei den hier vorliegenden Stücken mittels dreier Schrauben. Bei der endgültigen Ausführung soll jedoch nur der kleine Kunststoffrahmen (Abb. 3) festgeschraubt und die Sockelplatte mittels Schnappverschluß von oben hineingedrückt werden, damit das Signal bei einer eventuellen Unachtsamkeit nicht abbricht, sondern lediglich aus dem Halterahmen herausspringt. Wenn die elektrischen Anschlußkabel zudem etwas Spiel haben, kann also praktisch nichts passieren.

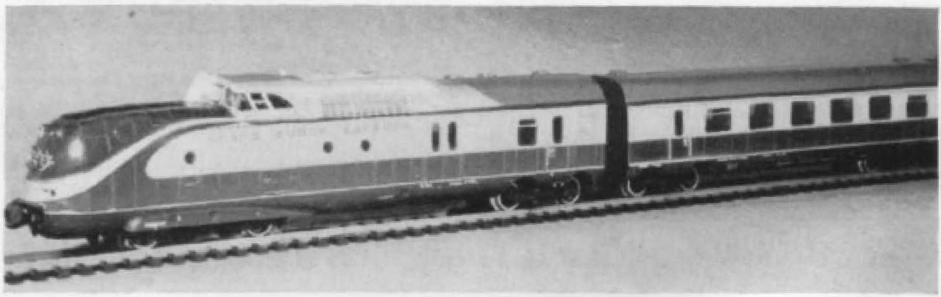
Als Betätigungselement für die Signale ist ein Spezialschalter in Vorbereitung. Der im Katalog abgebildete stellt noch nicht die endgültige Ausführung dar; wir werden daher zur gegebenen Zeit nochmals darauf zurückkommen.

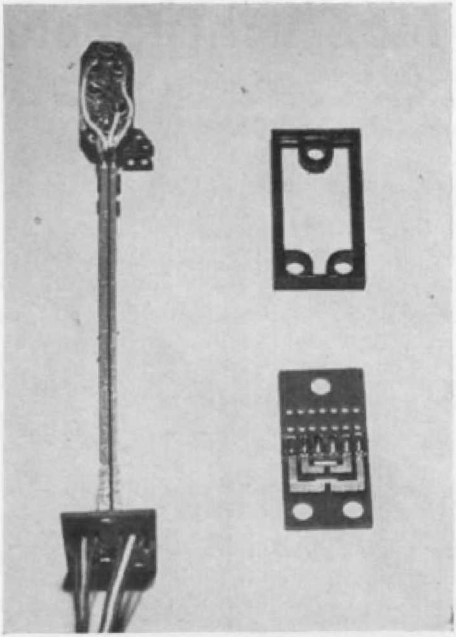
Abb. 3. Links ein unlackiertes Signal. Man erkennt am Mast deutlich zwei (helle) Leiterbahnen der Druckschaltung. Die übrigen Schaltungsbahnen befinden sich auf den andern Mastprofil-Seiten. – Rechts oben der Halterahmen aus Kunststoff, der auf der Anlage fest montiert wird; darunter der Signal-Sockel mit der gedruckten Schaltung für den Anschluß der Zuleitungsdrähte.

Das heutige Titelbild:

DER **TEE** IM KÖLNER HBF.

(ein Schnappschuß des Herrn F. Plass, Weilheim) soll Anlaß sein darauf hinzuweisen, daß das schon lang erwartete TEE-Modell der Fa. Tesmo seit kurzem zur Auslieferung gelangt, und zwar – laut einer Mitteilung der Herstellerfirma – zuerst einmal an die Erstbesteller und voraussichtlich ab Ende des Jahres an den allgemeinen Fachhandel. Es ist zwar nicht mehr „Mai" (wie im Messebericht sowieso mit einiger Skepsis als Erscheinungstermin angegeben), aber das dürfte die TEE-Interessenten nunmehr nicht mehr anfechten. Ebenso wollen wir es ihnen selbst überlassen, zu beurteilen, inwieweit dieses Modell ihren Wünschen und Vorstellungen entspricht. Die Formen der Nullserie sind offensichtlich überarbeitet worden, aber vielleicht wäre es dem Gesamteindruck zuträglicher gewesen, wenn auf die Darstellung der (plastisch etwas zu stark hervortretenden) Nietreihen verzichtet worden wäre, da sie in natura kaum ins Auge fallen (siehe Titelbild) und aus einer gewissen Entfernung kaum wahrnehmbar sind. Nun, das ist vielleicht Ansichtssache und soll Ihrer Liebe zum TEE keinen Abbruch tun. Insgesamt besehen, steht jedenfalls eine Triebwagenzug-Einheit zur Verfügung, die sich auf Ihrer Anlage sicher gut ausnimmt und eine willkommene Bereicherung Ihres Fahrbetriebes darstellt.





etwas größeren Durchmesser haben). Sie sitzen stramm in Metallröhrchen, die vorn auf dem Signalschild als Lampenblenden ausgebildet sind (und vielleicht eine Idee länger sein könnten).

Auch die Sockel der Signale sind druckschaltungstechnisch ausgeführt. Die Anschlußdrähte (in verschiedenen Farben) sind bereits angelötet, so daß das Einfügen eines Signals in die Schaltung der Anlage kaum große Umstände macht. Die Befestigung des Signals auf der Anlagen-Grundplatte erfolgt bei den hier vorliegenden Stücken mittels dreier Schrauben. Bei der endgültigen Ausführung soll jedoch nur der kleine Kunststoffrahmen (Abb. 3) festgeschraubt und die Sockelplatte mittels Schnappverschluß von oben hineingedrückt werden, damit das Signal bei einer eventuellen Unachtsamkeit nicht abbricht, sondern lediglich aus dem Halterahmen herausspringt. Wenn die elektrischen Anschlußkabel zudem etwas Spiel haben, kann also praktisch nichts passieren.

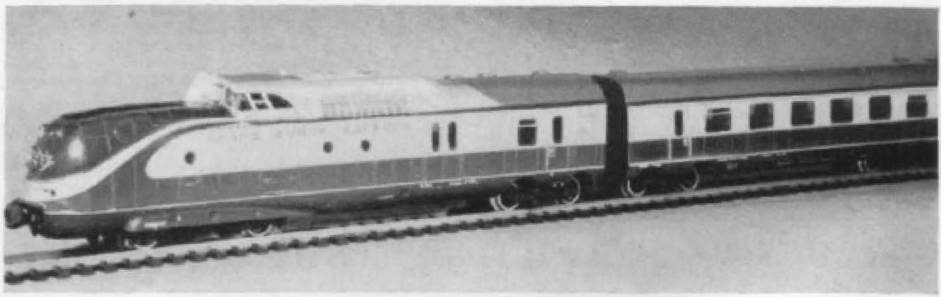
Als Betätigungselement für die Signale ist ein Spezialschalter in Vorbereitung. Der im Katalog abgebildete stellt noch nicht die endgültige Ausführung dar; wir werden daher zur gegebenen Zeit nochmals darauf zurückkommen.

Abb. 3. Links ein unlackiertes Signal. Man erkennt am Mast deutlich zwei (helle) Leiterbahnen der Druckschaltung. Die übrigen Schaltungsbahnen befinden sich auf den andern Mastprofil-Seiten. – Rechts oben der Halterahmen aus Kunststoff, der auf der Anlage fest montiert wird; darunter der Signal-Sockel mit der gedruckten Schaltung für den Anschluß der Zuleitungsdrähte.

Das heutige Titelbild:

DER **TEE** IM KÖLNER HBF.

(ein Schnappschuß des Herrn F. Plass, Weilheim) soll Anlaß sein darauf hinzuweisen, daß das schon lang erwartete TEE-Modell der Fa. Tesmo seit kurzem zur Auslieferung gelangt, und zwar – laut einer Mitteilung der Herstellerfirma – zuerst einmal an die Erstbesteller und voraussichtlich ab Ende des Jahres an den allgemeinen Fachhandel. Es ist zwar nicht mehr „Mai" (wie im Messebericht sowieso mit einiger Skepsis als Erscheinungstermin angegeben), aber das dürfte die TEE-Interessenten nunmehr nicht mehr anfechten. Ebenso wollen wir es ihnen selbst überlassen, zu beurteilen, inwieweit dieses Modell ihren Wünschen und Vorstellungen entspricht. Die Formen der Nullserie sind offensichtlich überarbeitet worden, aber vielleicht wäre es dem Gesamteindruck zuträglicher gewesen, wenn auf die Darstellung der (plastisch etwas zu stark hervortretenden) Nietreihen verzichtet worden wäre, da sie in natura kaum ins Auge fallen (siehe Titelbild) und aus einer gewissen Entfernung kaum wahrnehmbar sind. Nun, das ist vielleicht Ansichtssache und soll Ihrer Liebe zum TEE keinen Abbruch tun. Insgesamt besehen, steht jedenfalls eine Triebwagenzug-Einheit zur Verfügung, die sich auf Ihrer Anlage sicher gut ausnimmt und eine willkommene Bereicherung Ihres Fahrbetriebes darstellt.



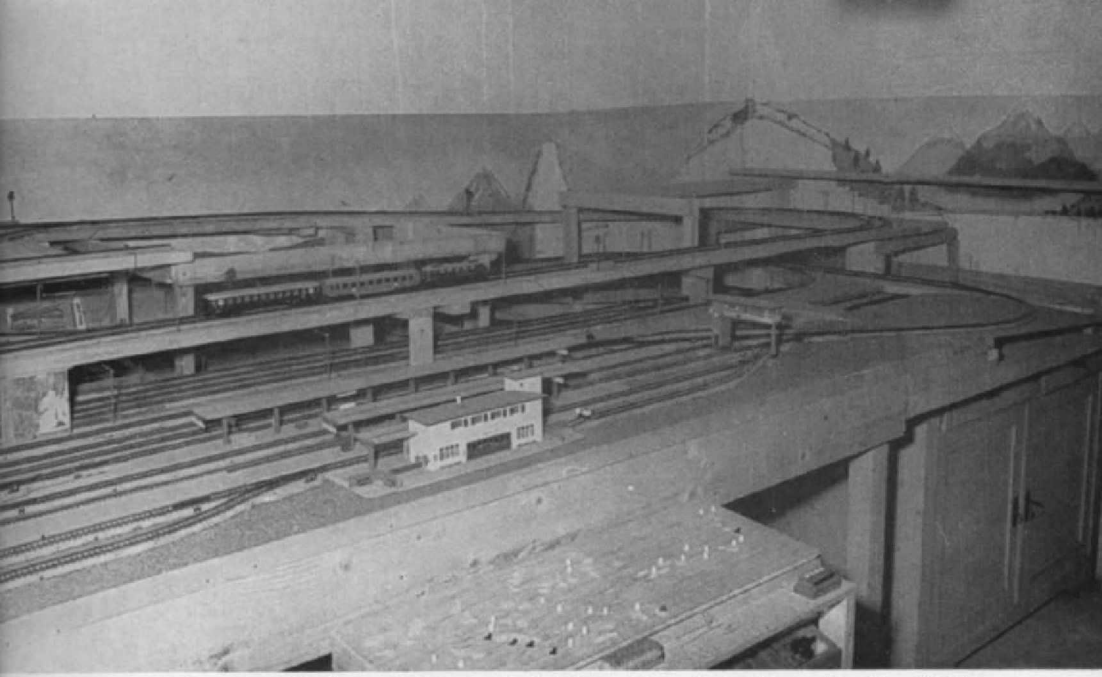


Abb. 1. Vernünftig und stabil gebaut, mit Platten und mit Lattengerüsten: die im Werden begriffene Märklin-Anlage des Herrn H. Dannenberg, Bensberg.

Etwas über Leisten, die sich jeder leisten kann (und sollte):

Höchste Zeit wird's ...

... wenn Sie bis zu den Festtagen mit Ihrer neuen Anlage wenigstens so weit sein wollen, wie die Erbauer der hier gezeigten Anlagen bereits heute schon sind! Gewiß, eine reine Weihnachtsanlage wird man in der Regel nicht so stabil und ordentlich bauen, sondern meist nur auf einer Platte, die auf Böcken oder auf sonst was aufliegt und zu deren Erstellung unsere Broschüre „Anlagen-Bautips für Unerfahrene und Eilige" nützliche Ratschläge in Wort und Bild erteilt. Wenn Sie jedoch im Begriffe sind, für die zukünftige Anlage den Grundstein zu legen, dann sollten Sie sich von der hier aufgezeigten Bauweise anregen und sich einige Gedanken durch den Kopf gehen lassen!

Die Plattenbauweise hat wohl den Vorteil des einfacheren und schnelleren Aufbaues, dafür aber drei große Nachteile: 1. die starke Resonanzwirkung, 2. die erschwerte Geländegestaltung und 3. die schlechte Zugangsmöglichkeit zu unterirdisch verlegten Gleisen.

Die offene Rahmenbauweise hat dagegen drei wesentliche Vorteile: 1. Resonanzfreiheit, 2. uneingeschränkte Geländegestaltung und 3. beste Zugangsmöglichkeiten zu verdeckten Gleisen. Der einzige Nachteil (o h n e irgendwelche Nachteiligkeiten): der etwas zeitraubendere und nicht ganz so einfache Aufbau.

Gut, der Resonanzwirkung einer Platte kann man durch geräuschdämpfende Gleisunterlagen begegnen (sie aber nicht gänzlich beseitigen). — *Bei gleichen Maßnahmen bei der offenen Rahmenbauweise steigert sich der erzielte Effekt ins Optimale!*

Gut, man kann auf die Grundplatte einige Lattengerüste setzen, wenn Steigungen und Geländeformen es verlangen. — *Bei der offenen Rahmenbauweise kann man ohne weiteres Berge und sogar Täler gestalten!*

Gut, man kann in die Platte Ausschnitte aussägen, um wenigstens an die neuralgischen Punkte der unterirdischen Gleise heranzukommen. – *Bei der Rahmenbauweise kommt man mühelos von unten an jede Stelle des verdeckten Gleisnetzes heran!*

Zugegeben: Die Lattenkonstruktion der offenen Rahmenbauweise erfordert einiges Planen und Durchdenken, doch ist dies nicht ganz so tragisch, da im Bedarfsfall weitere Lattenstücke oder Bretter leicht einzufügen sind oder störende beseitigt werden können. Ein weiterer Punkt, die Kostenfrage, ist dabei noch nicht

Abb. 2. Der linke Teil der Anlage Dannenberg mit der besagten Bahnhofs-„Platte" aus Brettern und dem Lattengerüst im Hintergrund für den Geländeteil. Auch auf diesem Bild wiederum deutlich erkennbar: der solide Unterbau der Anlage, der auf das Erstellen einer Daueranlage schließen läßt. Auch an solchen Dingen, die einem Neubeginner vielleicht unwesentlich oder gar übertrieben erscheinen, erkennt man den erfahrenen Anlagenbauer.
Herr Dannenberg hat sich übrigens für einen Kopfbahnhof als Hauptstation seiner Anlage entschieden; für jene Bahnhofsform also, die für einen regen Rangierbetrieb geradezu prädestiniert ist.

einmal berücksichtigt; aber daß eine einigermaßen anständige Tischlersperrholz-Platte wesentlich mehr kostet als die Latten und Leisten für die Rahmenbauweise, dürfte klar sein. (Sonst würden die zwei wackeren Freunde in Abb. 3 nicht so vergnügten Sinnes sein, meinen Sie nicht auch?)

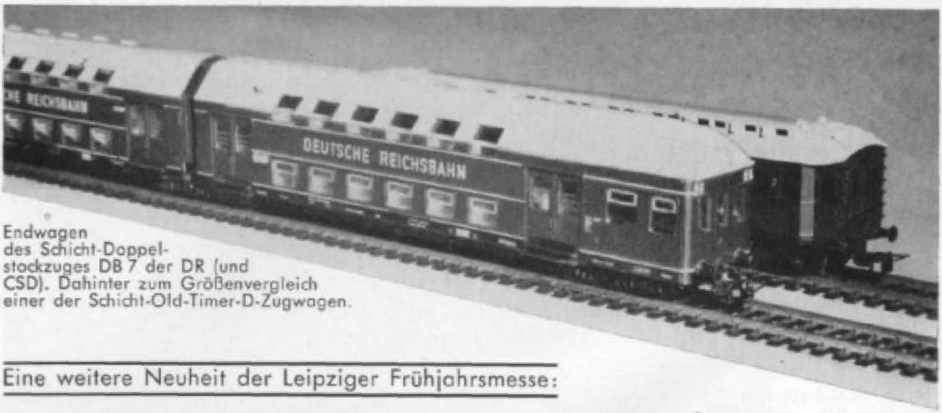
Herr Dannenberg aus Bensberg zeigt eine Art Zwitterlösung auf (Abb. 1 und 2). Im Vordergrund hat er eine Platte für das große, ebene Bahnhofsgelände verlegt, die aber klugerweise nicht aus einer kompakten Sperrholzplatte besteht, sondern aus einzeln verlegten und daher weit weniger resonanzanfälligen Brettern. Im Hintergrund – wohlbemerkt bei der hügeligen Geländepartie mit den z. T. unterirdischen Gleisen! – geht er auf die offene Rahmenbauweise über. Diese Tatsachen lassen erkennen, daß es sich bei Herrn Dannenberg offensichtlich um einen erfahrenen „alten Hasen" handelt (wie man im Modellbahner-Jargon zu sagen pflegt), der um die Dinge bestens Bescheid weiß.

„Im Bild" ist zweifellos auch das Modellbahner-Duo aus Eltville – und wenn Sie's auch sind, dann schicken Sie bitte welche!

Die offene Rahmen-Bauweise

Abb. 3. Zwei Freunde, denen die Modellbahnerei offenbar Spaß macht: G. Mühlhaus (links) schlägt damit die Zeit tot und E. Horvay fährt immer der Nase nach! Den beiden kommt die halbfertige Anlage alles andere als trostlos vor, was wiederum denen ein Trost sein soll, die ebenfalls noch nicht weiter sind und statt lachen weinen wollen. „Nimm's leicht!" ... aber keinesfalls das Lattenmaterial, denn das soll stabil sein!

Abb. 4 und 5. Zwei weitere Bilder von der offenen Rahmenbauweise. Man erkennt auch die ordentliche Strippenführung auf den Schmalkanten der Holzleisten. U. E. wäre es besser, die Strippen an der Unterseite der Leisten zu befestigen, denn im Falle eines Falles kommt man dann in jedem Fall garantiert an die Leitungen ran (ohne bei der Geländegestaltung die obenauf liegenden Leitungen berücksichtigen zu müssen)!



Endwagen des Schicht-Doppelstockzuges DB 7 der DR (und CSD). Dahinter zum Größenvergleich einer der Schicht-Old-Timer-D-Zugwagen.

Eine weitere Neuheit der Leipziger Frühjahrsmesse:

Doppelstockzug DB 7 der Deutschen Reichsbahn

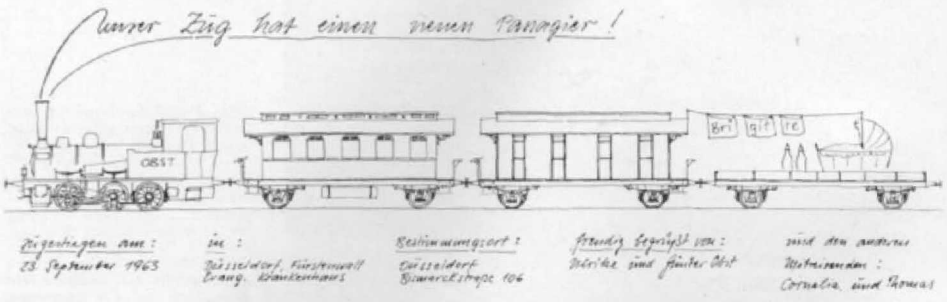
Dieser Tage rollte das erste Muster dieser Neuheit beim MIBA-Verlag an: ein maßstabgerechtes H0-Modell des Doppelstockzuges DB 7 der DR und CSD, vierteilig, 85 cm lang. Auf den ersten Blick wirkt es nicht nur ungewohnt, sondern anscheinend auch etwas „volumig" geraten. Letzteres entspricht aber keineswegs den Tatsachen, sondern hat seine Ursache in der vollen Ausnutzung des zulässigen Fahrzeugprofils (beim Vorbild) bis in den letzten Millimeter, was bei anderen Fahrzeugtypen sehr oft nicht der Fall ist. Dank der dreiachsigen Jakobs-Drehgestelle zwischen den Wagen konnte auch beim Modell „das Umgrenzungsprofil voll ausgenutzt" werden, denn die Wagenenden schwenken dadurch in Gleisbögen nicht so weit aus wie bei normaler Drehgestellanordnung.

Der Abstand zwischen den Wagenkästen ist erfreulich gering, kann aber durch Umstecken der Lagerzapfen etwas vergrößert werden, so daß auch kleine Kurvenradien (380 mm) durchfahren werden können. Die Rolleigenschaften sind als sehr gut zu bezeichnen, wozu die spitzengelagerten Radsätze wohl mit ihren Teil beitragen. Märklin-, Fleischmann- und Peco-Weichen können anstandslos befahren werden.

Die Wagenkästen sind aus Plastikmaterial und gut detailliert, lassen jedoch hinsichtlich der exakten Ausführung – wenigstens bei unseren Musterwagen – etwas zu wünschen übrig. Die Fenster sind eingesetzt und gewähren einen Durchblick auf die Inneneinrichtung aus gelbem Kunststoff. Bestens geglückt: die Ziehharmonika-Faltenbälge, die in einer raffiniert einfachen, aber äußerst vorbildgerecht wirkenden Falz-Methode hergestellt und äußerst flexibel sind, so daß sie die Kurvengängigkeit der Wagen nicht beeinträchtigen.

Weniger lobenswert sind die Pseudo-Märklin-Kupplungen an den beiden Wagenenden, die soweit hervorragen, daß der Pufferabstand zur angekuppelten Lok unnötigerweise 1 cm beträgt, und die ein Käufer unbedingt verkürzen sollte (Kupplungskopf absägen und mittels UHU-plus zurückgesetzt ankleben).

Die Verkaufspackungen enthalten jeweils zwei Endwagen oder zwei Mittelwagen, so daß man den Zug wie beim Großbetrieb zwei- oder vierteilig einsetzen kann. Das Modell wird je nach Wunsch mit DR- oder CSD-Beschriftung geliefert (mit letzterer siehe Bild in Heft 14/XV S. 641), ebenso ohne oder mit Beleuchtung; die Stromabnahme kann dann über die jeweils einseitig isolierten Metall-Radsätze erfolgen.



Eine reizende Geburtsanzeige die uns auf Umwegen erreichte und „anregend" (bezüglich des Entwurfs!) wirken möge. Die sonstigen Erzeugnisse des Herrn Obst sind Spur-0-Modelle.

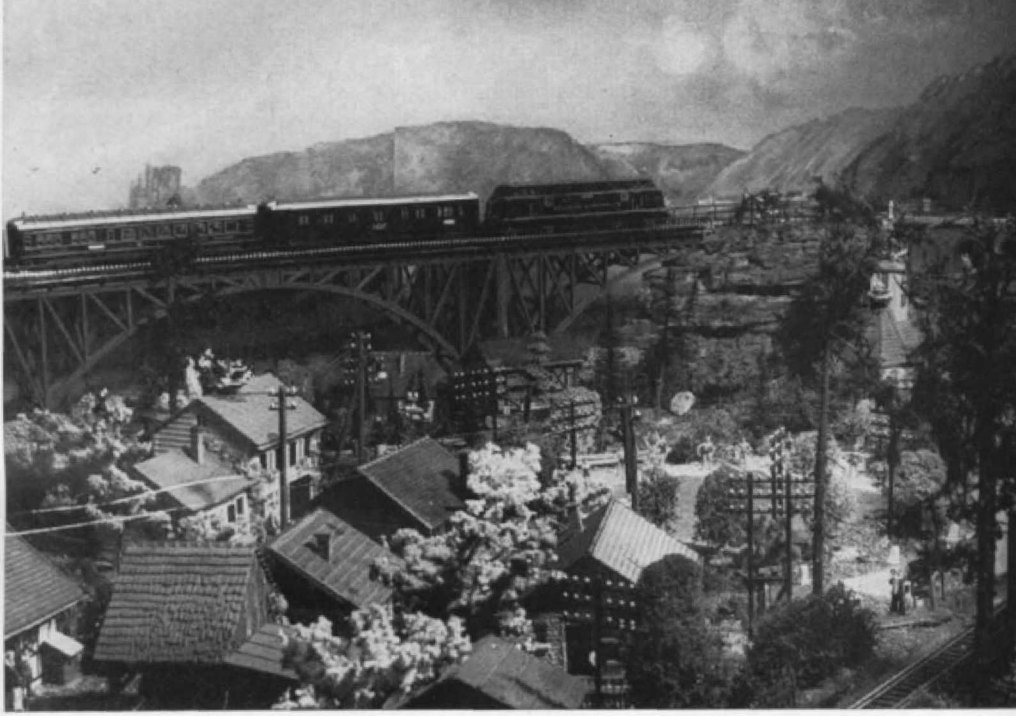


Abb. 1. Das Dorf „Zindelstein" ist auf dem besten Weg, eine Erholungsstätte für die Großstädter zu werden. Im Hintergrund der große H0-Brückenviadukt von Faller, der auch auf eine TT-Anlage bestens paßt.

Eine TT-Ehegemeinschaft fühlte sich betroffen:

Der Tadel-Treff...

Abb 2. Dorfidyll in „Zindelstein".