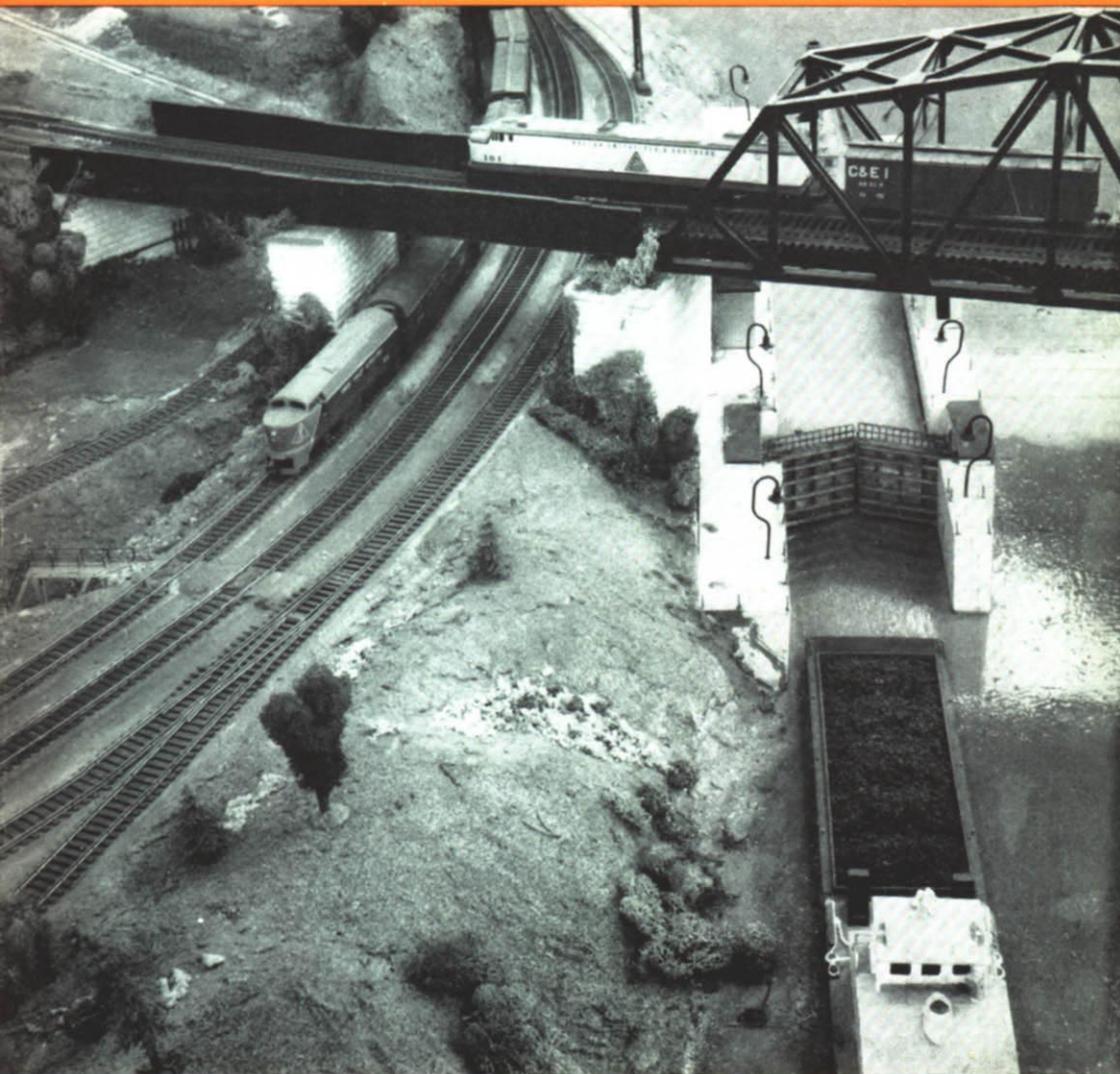


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

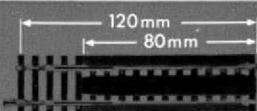


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XVIII
28. 10. 1966

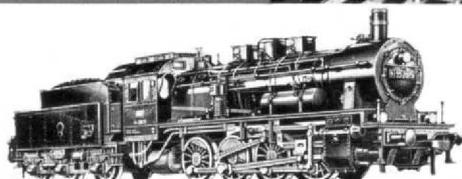
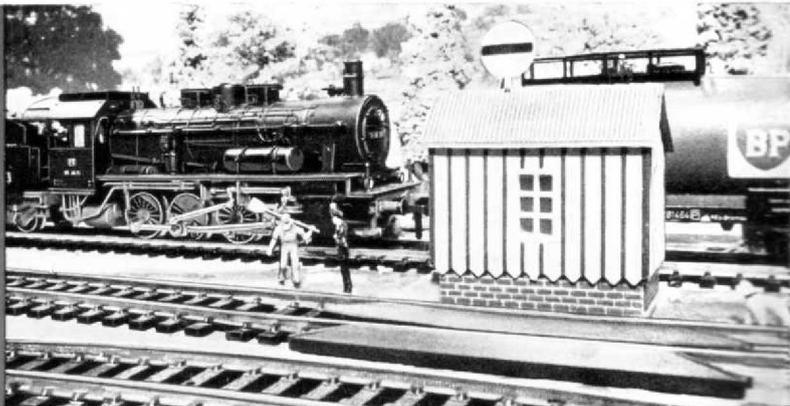
J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

FLEISCHMANN modelltreue REIFE technische PERFEKTION



1710

... nicht nur zum
AUSGLEICH-
sondern
auch optisch als
GLEIS-WAAGE



GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-
FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 14/XVIII

1. Bunte Seite	687	15. Vom Werden der Landschaft (Anlage Domogalla, Hann.)	701
I. Gedenktafel für die DB vom MEC Münster		16. Blechträgerbrücke über'n Sturzbach	702
II. Im Fachgeschäft eingetroffen		17. „Mit dem Zug durch die Wand“ (Anlage Wessoly, Wallerfangen)	706
III. Das heutige Titelbild (amerik. Club-anlage)		18. Gleisverbindung mit 55 mm Abstand für Märklinleis	708
IV. H0-V 200 mit „echtem“ Dieselqualm		19. Tunneluntersuchungswagen in H0-Größe	709
2. Ein H0-Bw (Anlage H. Krammer, Pöchlarn)	688	20. Verminderte Motor-Anlaufschwierigkeiten	710
3. Bäume im Bw?	689	21. Ländliches Idyll (Anl. Loehr, München)	711
4. Halb Lokschuppen – halb Garage	690	22. Ein besonderes Anlagenthema (amerik. Club-anlage)	712
5. Der Leser hat das Wort! (Geschwindigkeiten)	690	23. Neuheit: Rasant-Polizeifahrzeug	714
6. Neuheit: Heinzl-Kardangelenke	691	24. Lokräder – selbstgegossen (Schluß)	715
7. Der Werksanschluß (Anlage H. Ranzenhofer)	692	25. Ommi 51 mit gekippten Behältern	716
8. BR 78 ¹⁰ aus Liliput-P 8 (H. Blache, Berlin)	693	26. DB-Tenderlok BR 86 (BZ)	717
9. Des „kleinsten Mannes“ Drucktasten	693	27. Neuheit: Trix-TEE-Aussichtswagen	720
10. Verladeanlagen und Bockkräne	694	28. „Vulkan“ – zum Färben von Loks usw.	721
11. „Farbleckserien“ – ganz vorbildgerecht	697	29. Moderne Rangiermeisterbude (BZ)	722
12. „Rostige“ Schienen en miniature	698	30. Erweiterter Repa-Antrieb	724
13. „Lampentod durch Lampenblitz?“	699		
14. Buchbesprechung: „Adieu Dampflok“	700		

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht, Ing. Gernot Balcke
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postcheckkonto: 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 -,20 DM Versandkosten).

► Heft 15/XVIII ist spätestens 26.11.66 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Im Fachgeschäft eingetroffen . . .



LILIPUT: sämtliche Bierwagen
 LIMA: N-Bahn „Micromodel“
 PEETZY-ROCO: alle Neuheiten
 SCHREIBER: Schicht-D-Zug-Wagen (12/XVIII), Peco-Hintergrundkulissen
 QUICK-PLASTIK: Kohlenmine
 EGGER: G-Wagen „Kaiser-Friedr.-Quelle“, Perma-Lichteinrichtung, Western-Zug

Stichtag: 14. 10. 1966

Das heutige Titelbild

stammt von einer amerikanischen Club-Anlage (s. a. Bildbericht im Innern des Heftes). Ein interessantes und anregendes Motiv: die Flußschleuse unter der Eisenbahnbrücke. (Foto „Model Railroader“)



Gedenktafel für die DB — gestiftet vom MEC Münster!

Am 12. September schloß sich eine weitere Lücke im DB-Elektrifizierungsprogramm: die Hauptverbindungsstrecken durchs Münsterland wurden für den elektrischen Betrieb freigegeben. Aus diesem Anlaß fuhren am gleichen Tage drei Sonderzüge mit prominenten Ehrengästen von Hamm, Osnabrück und Düsseldorf in Richtung Münster. Eine der drei Zugsloks (E 10 421, S. Bild links) steuerte Herr Stadtmann, seines Zeichens Lehrlokführer bei der DB und außerdem Clubmitglied beim MEC Münster, was für den auf diese Weise an den Eröffnungs-Feierlichkeiten teilhabenden MEC Münster ein Grund mehr war, an „seiner“ Lok zwei Gedenktafeln anbringen zu lassen, die der DB durch den Clubvorsitzenden übergeben wurden. (Der Kreis im Bild links weist auf eine der beiden Tafeln — Bild unten — hin).



H0-U200 mit „echtem“ Dieselqualm

In meine V 200 habe ich einen Seuthe-Dampfentwickler eingebaut, und zwar nach Durchbohren des Metalldaches in der kleinen runden Dachvertiefung zwischen einer der beiden großen Ventilator-Abdeckungen und der Lok-Stirnseite.

Um einen möglichst „vorbildlichen“ Geruch zu erreichen, versuchte ich es mit Winter-Autoöl bzw. Märklin-Schmieröl Nr. 7199 (jede Füllung etwa 4 Tropfen). Der Erfolg war verblüffend: Nach einigen Sekunden Aufheizzeit entwickelte sich ein Dieselöl-Rauch und -geruch fast wie beim großen Vorbild.

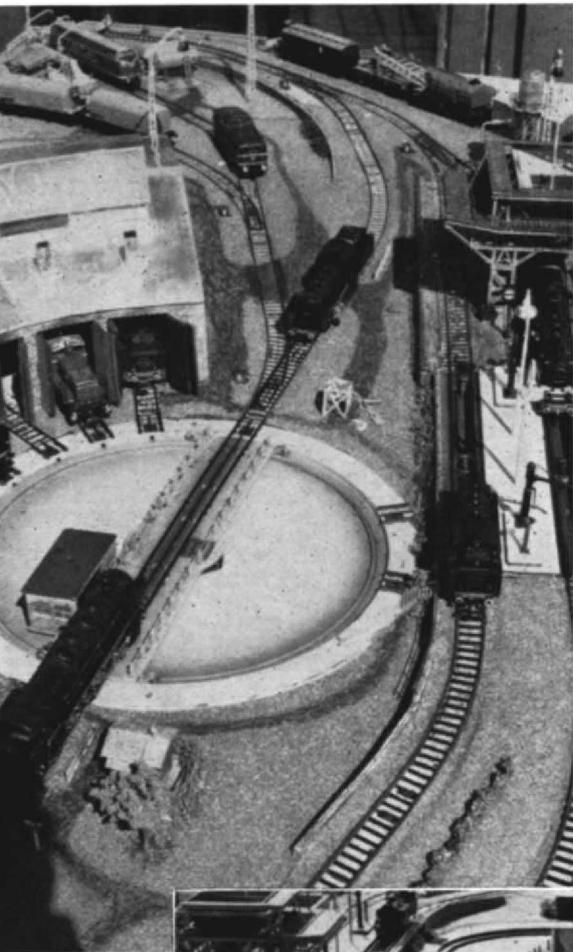
Es ist lediglich darauf zu achten, daß das dünne auswechselbare Dampfrohrchen im Mittelteil des Aggregates etwa 1 mm über den höchsten Ölstand herausragt.

Ein Versuch in dieser Richtung mit Nähmaschinenöl zeitigte nicht den gewünschten Erfolg, da dieses Öl einerseits zu stark qualmt und schnell verkocht, und andererseits auch sehr „unecht“ riecht.

Burkhart Blumenthal, Berlin-Lichterfelde

Anmerkung der Redaktion

Ob da nicht die Fa. Seuthe einsteigen und einen echten „Diesel-Cocktail“ ohne Qualm (höchstens beim Anfahren) zusammenmischen sollte?



Nach zweimaligem Umbau dem Betrieb übergeben:

Ein HO-Betriebswerk (Bw)

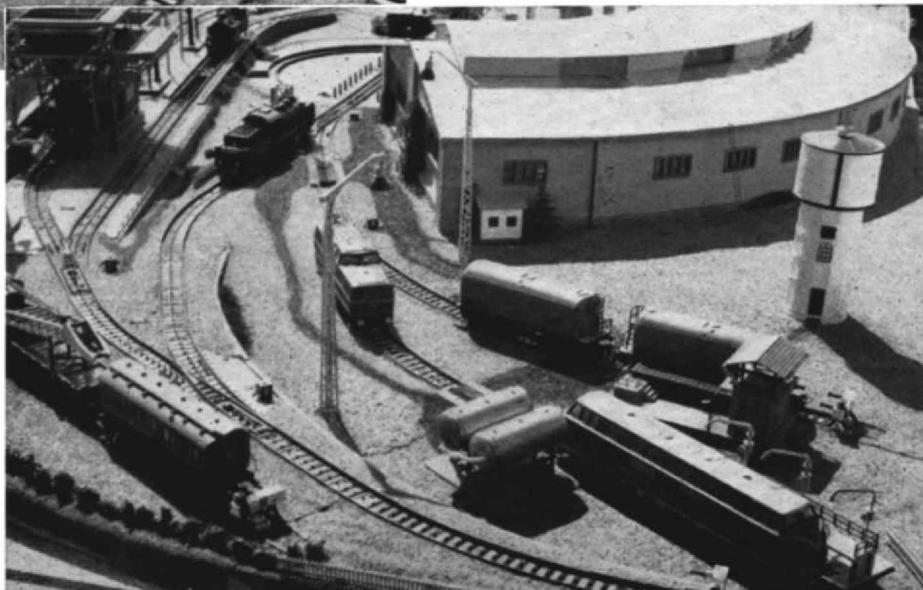
Der Anfang einer Modellbahnanlage

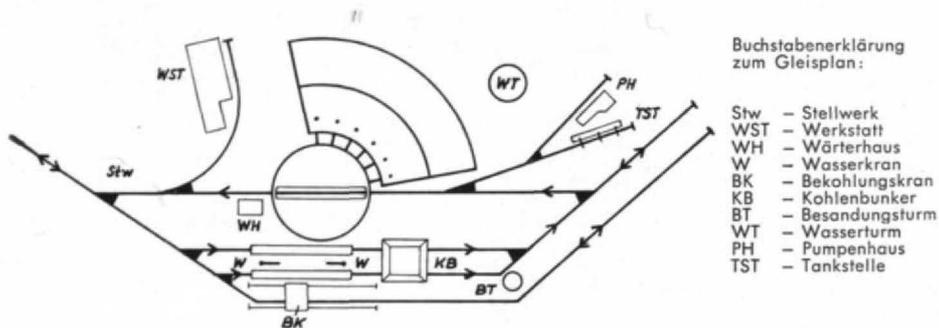
Als mir vor Monaten per Zufall ein MIBA-Heft in die Hände fiel, war ich von den darin veröffentlichten Bildern und Anlagenberichten so beeindruckt, daß ich praktisch „über Nacht“ zum Modellbahner wurde. Gleich anderntags kaufte ich (nach Maßgabe der vorhandenen Mittel) eine Anzahl Märklin-Gleise und eine „44“.

Als nächstes ging ich daran, mir eine Anlage aufzubauen. Der erste Teil, eine Zugförderungsstelle (in Österreich gebräuchlicher Ausdruck für „Bw“), ist jetzt fertiggestellt und hat meine Freude an der Beschäftigung mit der Modelleisenbahn noch weiter erhöht.

Den auf den Bildern gezeigten Ringlokschuppen sowie die Kohlenbunker habe ich unter Verwendung von Holz, Fallermauerplatten und Schmirgelpapier gebaut. Die Türen des Lokschuppens sind absichtlich nicht „automatisiert“, da sie ja auch im Großbetrieb von Hand geöffnet bzw. geschlossen werden müssen. Automatisch betätigt wird dagegen ein Teil der Weichen, und zwar durch die

Abb. 1 und 2. Blick aus der Hubschrauber-Perspektive auf das „sonnenbeschienene“ Bw des Herrn Kramer. Die Märklingleise sind bereits eingeschottert und die (noch) peinliche Aufgeräumtheit wird bald den „betriebsbedingten Schrott- und Abfallablagerungen“ zum Opfer fallen – gut Ding braucht eben Weile.





Buchstabenerklärung
zum Gleisplan:

- Stw – Stellwerk
- WST – Werkstatt
- WH – Wärterhaus
- W – Wasserkrane
- BK – Bekohlungsanlage
- KB – Kohlenbunker
- BT – Besandungsturm
- WT – Wasserturm
- PH – Pumpenhaus
- TST – Tankstelle

Abb. 3. Gleisplan des Bw's. Die eingezeichneten Pfeile lassen die Fahrrichtung der Loks erkennen, die demnach beim Verlassen des Bw's über die Drehscheibe fahren müssen, ein Umstand, der sich während des Modell-Betriebes ggf. als hinderlich erweisen kann. Unser Vorschlag: Bekohlungsanlage verkleinern und unteres Gleis als Umfahrungsgleis vorsehen (mit Verbindung zum Bekohlungsgleis auf der rechten Seite) oder – falls genügend Platz vorhanden – noch eine zusätzliche Umfahrungsöglichkeit schaffen.

Loks. Zum Entschlacken, Besanden, Wasser- und Kohlenfassen stehen zwei Gleise zur Verfügung; ein drittes außen umlaufendes Gleis (siehe Streckenplan) dient als Abstellgleis für einen bereitstehenden Hilfszug mit Kranwagen. Zur Betankung der Dieselloks (einer Märklin-V 200 und einer Tesmo-V 80) ist an einem ge-

sonderten Stumpfgleis eine Dieseltankstelle eingerichtet.

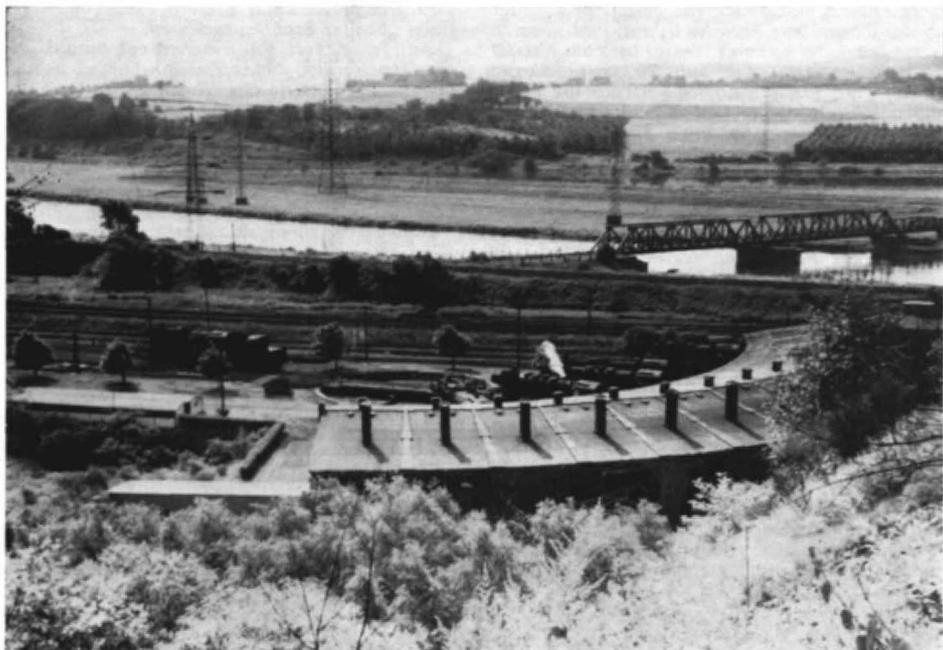
Dieser hier vorgestellte Anlagenausschnitt ist zwar erst der Anfang meiner Modellbahnerie, doch macht mir der „Betrieb“ auf diesem Teilstück schon recht viel Freude.

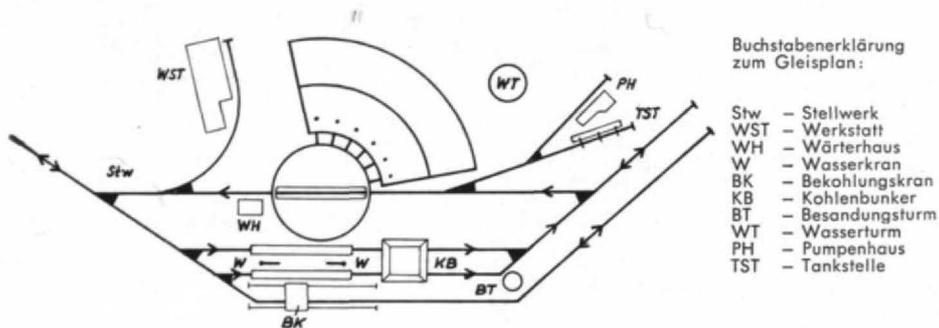
H. Kramer, Pöchlarn/Osterreich

Bäume im Bw?

Für viele sicher ein ungewohnter Anblick: eine Reihe von Bäumen inmitten der in einem Bw vorherrschenden technischen Anlagen, jedoch zu finden im Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen (und vielleicht auch anderswo). Welcher Modellbahner – Hand aufs Herz! – würde wohl von sich aus auf die Idee kommen, im Bw-Bereich seiner Anlage direkt neben der Drehscheibe und deren Zufahrtsgleis Bäume zu „pflanzen“?

(Foto: Manfred Schroeder, Essen)





Buchstabenerklärung
zum Gleisplan:

- Stw – Stellwerk
- WST – Werkstätte
- WH – Wärterhaus
- W – Wasserkran
- BK – Bekohlungssturm
- KB – Kohlenbunker
- BT – Besandungsturm
- WT – Wasserturm
- PH – Pumpenhaus
- TST – Tankstelle

Abb. 3. Gleisplan des Bw's. Die eingezeichneten Pfeile lassen die Fahrrichtung der Loks erkennen, die demnach beim Verlassen des Bw's über die Drehscheibe fahren müssen, ein Umstand, der sich während des Modell-Betriebes ggf. als hinderlich erweisen kann. Unser Vorschlag: Bekohlungsanlage verkleinern und unteres Gleis als Umfahrungsgleis vorsehen (mit Verbindung zum Bekohlungsgleis auf der rechten Seite) oder – falls genügend Platz vorhanden – noch eine zusätzliche Umfahrungsstelle schaffen.

Loks. Zum Entschlacken, Besanden, Wasser- und Kohlenfassen stehen zwei Gleise zur Verfügung; ein drittes außen umlaufendes Gleis (siehe Streckenplan) dient als Abstellgleis für einen bereitstehenden Hilfszug mit Kranwagen. Zur Betankung der Dieselloks (einer Märklin-V 200 und einer Tesmo-V 80) ist an einem ge-

sonderten Stumpfgleis eine Dieseltankstelle eingerichtet.

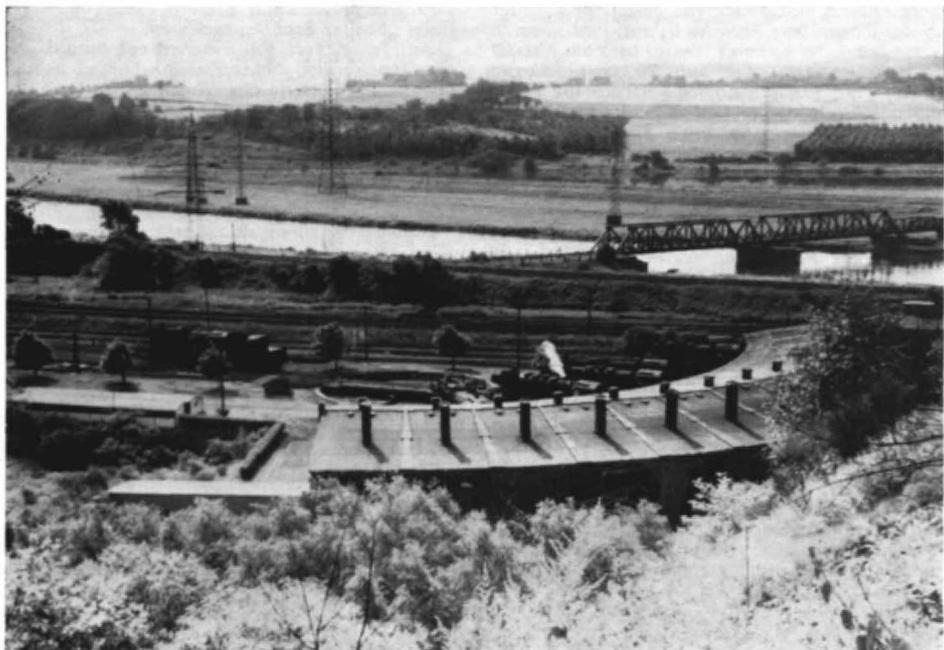
Dieser hier vorgestellte Anlagenausschnitt ist zwar erst der Anfang meiner Modellbahnerie, doch macht mir der „Betrieb“ auf diesem Teilstück schon recht viel Freude.

H. Kramer, Pöchlarn/Osterreich

Bäume im Bw?

Für viele sicher ein ungewohnter Anblick: eine Reihe von Bäumen inmitten der in einem Bw vorherrschenden technischen Anlagen, jedoch zu finden im Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen (und vielleicht auch anderswo). Welcher Modellbahner – Hand aufs Herz! – würde wohl von sich aus auf die Idee kommen, im Bw-Bereich seiner Anlage direkt neben der Drehscheibe und deren Zufahrtsgleis Bäume zu „pflanzen“?

(Foto: Manfred Schroeder, Essen)





Halb Schuppen - halb Garage Ein Kuriosum ganz besonderer Art ist diese „Solidaritäts-Erklärung“ zwischen Schiene und Straße, die uns das Bw in Örebro in Schweden liefert. Nur 7 Tore des achtzehnständigen Lokschuppens öffnen sich für Lokomotiven, in den restlichen 11 Ständen werden Bahnbusse und Lkw's abgestellt. Das Foto, das wir Herrn Manfred J. Kisslinger aus Marburg verdanken, wurde von der Brüstung des modernen Wasserturms aufgenommen, den wir in Heft 3/XVIII bildlich vorstellten.

Der Leser hat das Wort! — (Vorerst noch) ohne Kommentar!

„Rennwagen“ oder Lokmodelle?

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Artikel stellen die Meinung des Verfassers dar und brauchen sich nicht unbedingt mit der Ansicht der Redaktion zu decken.

Es hat mir ein besonderes Vergnügen bereitet, daß sich in Herrn Körner im lernen Singapore endlich einmal jemand gefunden hat, der dieses Thema zur Sprache bringt, und zwar in bestechend treffsicherer Weise: Bei Loks kommt es wirklich nicht nur auf das ansprechende Äußere an, sondern ebenso sehr auf die Fahreigenschaften, die in hohem Maße vom Übersetzungsverhältnis abhängig sind. Es stimmt schon, daß sich hier seit den Anfängen der H0-Bahnen Mitte der Dreißiger Jahre kaum etwas gebessert hat. Mit wenigen Ausnahmen ist immer noch alles auf eine Spitzengeschwindigkeit von umgerechnet 200 km/h ausgerichtet.

Angeregt durch einen vor etlichen Jahren in der MIBA veröffentlichten Artikel, habe ich probeweise eine meiner Loks auf ein Übersetzungsverhältnis von etwa 40:1 umbauen lassen. Der Erfolg war verblüffend. Dabei kann die Lok immer noch schnell genug fahren, sogar im Sinne des „kleinen Moritz“.

Aber, wie Herr Körner richtig sagt, mit „Hausmitteln“ ist dieser Umbau kaum durchzuführen, und die Durchführung des Getriebe-Umbaus in einer Werkstatt wird meist recht kostspielig.

Ich sehe keinen Grund, warum nicht auch dieses Anliegen der maßstäblichen Geschwindigkeiten (so wie seinerzeit das Thema der maßstäblichen Wagenlängen) in sachlicher

Weise einmal an die Industrie herangetragen werden sollte — auch in deren eigenem Interesse. Das müßte dann allerdings auch auf möglichst „breiter Front“ geschehen.

Auf jeden Fall sollte unbedingt darauf gedrungen werden, daß in Zukunft bei jedem Angebot der Industrie das Übersetzungs-Verhältnis der Loks mit angegeben wird, und zwar nicht nur mit dem schleierhaften Begriff „hoch untersetzt“, sondern genau (wie es z. B. in den Katalogen amerikanischer Hersteller geschieht). Dann erst kann der interessierte Kunde mehr erkennen als nur das Äußere der Lok.

Miniaticus (Name und Anschrift liegen vor!)



Den Ausführungen des Herrn Körner pflichte ich bei. Gewiß wird es in Zukunft die Aufgabe der Ingenieure der Modellbahn-Herstellerfirmen sein, Modell-Lokomotiven mit größerem Übersetzungsverhältnis zu bauen. Es müssen andererseits aber auch weiterhin Spielzeuglokomotiven mit übermäßig hohen Maximalgeschwindigkeiten gebaut werden. Das ist ganz klar! Kleine Kinder werden die Loks nun mal nach der Höchstgeschwindigkeit. Der Modellbahn-Industrie schlage ich deshalb vor:

Das Getriebe einer Lok wird so gebaut, daß das Übersetzungsverhältnis durch einfaches Auswechseln von Zahnrädern bzw. Austauschen eines Zahnradsatzes geändert werden kann (z. B. als Spielzeuglokomotiv 25:1 und als Modellbahnlokomotiv 50:1). Meines Wissens werden solche änderbaren Kleingetriebe u. a. für Steuermotoren in der Regeltechnik verwendet.

Hans Rothärmel, Ulm

Bravo, Herr Körrer, endlich mal einer, der „es“ sagt! Den Anstoß wollte ich nicht geben, aber jetzt muß diese Lawine ins Rollen geraten und es wird Zeit, von seiten der Industrie in punkto „Geschwindigkeit“ etwas zu unternehmen. Deshalb fordere ich: nicht nur etwas langsamer, sondern kompromißlos Geschwindigkeiten 1:87!

Es sollte doch möglich sein, die Fa. Fleischmann z. B. zu bewegen, zwei Tender-Versionen zu liefern (ich spreche von der BR 55), die sowohl Modellbahner als auch Kinder ansprechen, zumal der Tender m. E. in den nächsten Jahren wohl noch für mehrere andere Loktypen herhalten werden wird.

Ernst O. Wonerow, Frankfurt/Main

★

Auch ich möchte mich einmal zu Wort melden zum in Heft 12/66 erschienenen Artikel „Rennwagen oder Lokmodelle“. Der erwähnte Aufsatz des Herrn oder auch vielleicht der Dame „G.“ Körrer aus Singapore hat ein lebhaftes Echo hier in Hannover ausgelöst. Nicht, daß ganz Hannover jetzt Kopf steht, nein, aber die Diskussion ist in Gang gekommen. Bei einigen führenden Geschäften kann man Käufer, in kleineren Gruppen zusammenstehend, hören, wie sie manchmal leidenschaftlich diskutieren: Wenn, ob, man müßte, man könnte etc. Bekanntlich gibt es bei zehn verschiedenen Köpfen auch zehn verschiedene Meinungen; doch bei diesem Thema sind sich die „Pro und Kontra“ eigentümlicherweise ziemlich einig, alle wollen sie langsamere Lokmodelle haben. Die Meinungen sind sich bloß nicht darüber einig, inwieweit die Loks langsamer werden sollten: maßstäblich langsamer oder aber auch nur 10 bis 15%, wie auch die Außenmaße der Loks in den meisten Fällen verkürzt wurden. Aber immer wieder kommen die Gesprächspartner auf den gleichen Nenner: langsamer! Ich persönlich bin der Meinung, sie — die Loks — sollten wirklich langsamer werden, müßten langsamer sein. Schauen Sie sich doch einmal eine Lok an, wie sie mit über 200 km/h durch die Miniaturlandschaften saust, dabei läuft die Loktype nur 120 Sachen Höchstgeschwindigkeit in Wirklichkeit.

Um den Herstellern einen Vorschlag zu machen, möchte ich anregen, für die bereits vorhandenen Lokmodelle Widerstände auf den Markt zu bringen, die auf leichte Art und Weise nachträglich eingebaut werden könnten, und bei den noch in den Werken befindlichen Modellen die Getriebe umzuändern. Ist es denn so schwierig und mit Kosten verbunden, andere Zahnräder einzubauen, um die Geschwindigkeiten zu drosseln? Nach meinen Erfahrungen nicht. Ich habe mir schon mehrere Lokmodelle umgebaut; habe mir die Übersetzungen ausgerechnet, entsprechende Zahnräder bestellt, eingepaßt, wobei fast immer die Getriebebolzen umgeändert werden mußten und habe jetzt fast maßstäblich schnell laufende Lokmodelle. Ich bin zwar kein Genie, doch

möchte ich sagen, vielen, sogar sehr vielen Modellbahnern wird der Umbau Schwierigkeiten bereiten, denn ich habe die Erfahrung gemacht, daß dieser Umbau mit diversen Arbeiten verbunden ist, die nicht jedem gelingen werden; an die sich aber auch nicht jeder herantraut.

So manchem „Spielzeug-Eisenbahner“ mag es wahrscheinlich egal sein, ob seine kurz vor Weihnachten gekaufte Lok auf der nach Weihnachten wieder in der „Versenkung“ verschwindenden Anlage schneller oder langsamer läuft, doch möchte ich an den Brief Körrer, Singapore, anknüpfen und ebenfalls darauf hinweisen, daß der Kreis der Modellbahner den Herstellern alljährlich etliche nicht unwichtige Millionen einbringt! Doch das nur nebenbei. Nochmals mein Aufruf: Stellt langsamere Lokmodelle her! Ob die „Verlangsamung“ nun maßstäblich ist oder, wie schon erwähnt, prozentual zur Verkürzung steht — langsamer müssen die Loks so oder so werden!

Mit diesem Schreiben wollte ich mir einmal etwas von der Seele gesprochen haben, was dort schon lange sitzt und schon lange gärt. Wenn die MIBA nun... (Das war ein Wink mit einem 1 m dicken Zaunpfahl, was?)

Jürgen Borgemien, Hannover

★

Der in Heft 12/XVIII abgedruckte Leserbrief „Rennwagen oder Lokmodelle“ hat meinen vollen Beifall gefunden. Es ist eigentlich erstaunlich, daß dieses heiße Thema erst jetzt zur Diskussion gestellt wird.

Zwar stimme ich mit den etwas negativen Äußerungen des Herrn Körrer bezüglich des Detailreichtums an den heute angebotenen Industrieartikeln nicht überein, da man meiner Ansicht nach jede Verbesserung, egal in welcher Richtung sie erfolgt, dankbar begrüßen soll und diese Verbesserungen ja keinerlei Nachteile mit sich bringen. Wahrscheinlich hat Herr Körrer aber diese Punkte nur aufgeführt, um den Unsinn der weit überhöhten Geschwindigkeiten umso deutlicher herauszustellen. Vor allem das Argument, daß auf den meisten Anlagen mit ihren stark verkürzten Strecken möglichst langsam (vorbildlich) fahrende Triebfahrzeuge verwendet werden sollten, um ein Maximum an Fahrzeit zu erzielen, müßte eigentlich alle Verfechter von „überschnellen Lokomotiven“ nachdenklich werden lassen.

S. Haßelmann, Braunschweig

Neu: Heinzl-Kardangelenke

Eine feine Sache ist der neue Bauteile-Beutel der Fa. Heinzl, der 2 Paar Kardangelenke (zum Preis von 3,- DM) enthält. Diese sauber aus Messing gefertigten Gelenke lassen sich gut für Lok- und Triebwagen-Drehgestell-Antriebe verwenden (z. B. für die kleine Mallet-Lok aus Heft 1/XVIII). Auch zur Überbrückung von Höhenunterschieden zwischen Motorachse und Antriebs-Schneckenwelle sind die Kardangelenke in Verbindung mit einer beliebigen langen Zwischenwelle bestens geeignet. (Die Abb. zeigt die Gelenke in natürlicher Größe).

