

Miniaturbahnen

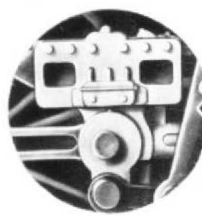
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XIX
15. 9. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM



Wissen SIE

← was das ist

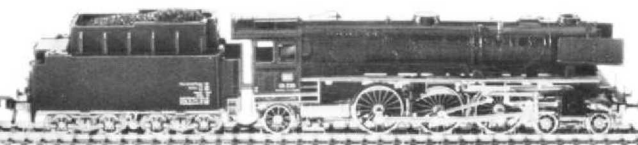
und



← was das ist

Das sind nur zwei von
vielen Extras unseres
SCHWARZEN GIGANTEN!

?



FLEISCHMANN

weil sich's dauernd
bewährt!



GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 12/XIX

- | | | | |
|---|-----|--|--------------------|
| 1. Bunte Seite (Zum Titelbild, Fachgeschäft, Gartenbahn usw.) | 583 | 10. „Die Kunst besteht im Weglassen!“ (2 Hafen-Anlagen-Entwürfe) | 598 |
| 2. Leserzuschriften zur Weltausstellungs-Modellbahnanlage | 584 | 11. Blumenständer en miniature | 603 |
| 3. Neu von Liliput: ÖBB-Elokom mit Führerstand | 584 | 12. Neu aus Mitteldeutschland: eine alte Dampf- walze und andere Straßenfahrzeuge | 604 |
| 4. Bessere Kurvengängigkeit der Liliput-Eilzug- wagen | 586 | 13. Die rätselhafte V 300 (Kreuzwarträsel) | 604 |
| 5. Automatischer Pendelzugverkehr für das Märklin-System | 587 | 14. Eine imposante Brücken-Großbaustelle | 605 |
| 6. Schreiber-Gebäude-Modellbaubogen | 588 | 15. Lokselbstbauten in Nenngröße N (G. Skude) | 611 |
| 7. Kugelschreibermine als Pinsel-Handgriff (Kniff) | 590 | 16. Drehscheibe als Lokschuppenersatz | 612 |
| 8. Vorentkupplung für die Fleischmann- Austauschkupplung | 591 | 17. Kurz — kürzer — am kürzesten (Kurztunnels) | 617 |
| 9. Dieseltankstellen (I) | 592 | 18. „Wer langsam reit“, kommt g'rad so weit!“ (Leserzuschrift zum Thema „Modell- geschwindigkeit“) | 619 |
| | | 19. Zweiachsiger gedeckter Güterwagen der ehemaligen K. Sächs. Sts. E. B. (BZ) | 621 |
| | | 20. Anlagenmotive | 598, 600, 601, 619 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —

Schriftleitung u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JaKl)

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 13/XIX ist spätestens am 14.10.67 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Herbstliche „Gartenarbeit“

Bellingrodt, der allbekannte Altmeister der Eisenbahn-Fotografie, der erst kürzlich 70 wurde, macht immerhin ein recht vergnügliches Gesicht bei seiner Alleinfahrt auf der Garteneisenbahn des Herrn Reithmeier in Großkarolinenfeld bei Rosenheim (s. Gartenbahn-Bericht „Großkaro“ in Heft 12/64).

*

Ein nicht alltäglicher Ausblick

(und in absehbarer Zeit wohl für immer passé)
— der Blick aus dem Führerhaus einer Dampflok nach vorn auf die Strecke.

Claus Liethmeyer aus Freren hatte das Glück, einen solch' seltenen Schnappschuß aus dem Heizstand-Fenster der „44 669“ (Bw Betzdorf/Sieg) knipsen zu können.



Im Fachgeschäft eingetroffen...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

- ARNOLD: neuer Katalog (s. Seite 618)
 JOUEF: H0-9 mm: Geschenkpackung mit Gleisen, Lok u. Sommerwagen (4/67)
 KIBRI: neuer Katalog
 MARKLIN: Wechselstromloks: 3080, 3078 u. 3073
 Gleichstromloks (Hamo): 8336, 8335 und 8303
 Wagen: 4048, 4049, 4064, 4633, 4644, 4645, 4658 (5/67)
 RIVAROSI: ISG-Schlafwagen 2517 (5/66)
 Dampflok 1255 (s. S. 634)
 ROKAL: neuer Katalog
 RUCO: G-Wagen Nr. 2011, 2101-04 (5/67)
 SEUTHE: Reinigungs- u. Pflege-Spray (5/67)
Stichtag: 28. 8. 1967!

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Zum Titelbild

Laßt Blumen

sprechen!

Unter diesem Motto verschönt die DB nicht nur ihre Bahnhofsanlagen, sondern z. T. auch — wie hier im Bw Paderborn — die bisweilen rußgeschwängerte Bw-Atmosphäre. Sogar ein kleiner Springbrunnen soll im Bw-Gelände von Paderborn zu finden sein!

(Foto: R. Ertrner)



Zwei Meinungen...

zur „Modellbahn“-Anlage im Deutschen Pavillon der Weltausstellung in Montreal, eine davon ein im Original an den Bundeskanzler gerichtetes Schreiben.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler!

Seit der Eröffnung der Weltausstellung in Montreal bemühe ich mich, Einzelheiten über den deutschen Beitrag zur Ausstellung in Erfahrung zu bringen. Trotz eifriger Durchsuchens zahlreicher Zeitungen und Zeitschriften ist mir dieses bis jetzt nicht gelungen. Da ich noch von der Brüsseler Ausstellung in Erinnerung habe, daß zahlreiches Material zur Verfügung stand, möchte ich anheimgestellt lassen, ob Einzelheiten über die Inneneinrichtung schamhaft verschwiegen wurden, weil sie bei den Besuchern wenig Anklang gefunden haben.

Diese Möglichkeit gewinnt jedoch an Gewicht, wenn man das von dem Münchner Künstler Rupert Stöckl geschaffene Ausstellungsstück „Die seltsame Reise“ in Betracht zieht. Bilder hierüber sind mir – als eifrigem Modellbahner – in der Zeitschrift „Miniaturbahnen“ zu Gesicht gekommen. Obwohl ich moderner Bauweise sehr aufgeschlossen gegenüberstehe und ich den deutschen Pavillon für eine der besten Bauideen der Ausstellung halte, und obwohl zahlreiche deutsche Museen zeigen, wie gut man alt und neu zusammen darbieten kann, betrachte ich das genannte Ausstellungsojekt, in Fachkreisen einfach „Dings“ genannt, als eine Unverschämtheit gegenüber jedem Pavillonbesucher und außerdem als direkt negative Werbung für die Bundesrepublik Deutschland.

Ich protestiere daher, sicher auch im Namen vieler anderer Modelleisenbahner aus Deutschland, bei Ihnen in Ihrer Eigenschaft als führendem deutschen Politiker gegen einen derartigen Blödsinn und verahre mich ganz entschieden dagegen, daß unser Geld, um dessen nutzbringendste Anwendung Sie selbst in den letzten Wochen genug zu kämpfen hatten, nicht für einen besseren Zweck bei der Ausstellung verwendet wurde. Ich bitte Sie höflich, meinen Brief an den zuständigen Ressortminister weiterleiten zu lassen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
gez. P. H. Fischer, Oberschleißheim

Lieber WeWaW!

Verstehen Mibahner denn keinen Spaß, im Sinne eines Karnevalisten, der da sagt: „Karneval ist eine todernste Angelegenheit!“?

Dies fragt man sich unwillkürlich, wenn man die Reaktionen zur deutschen Expo-Wunder-Eisenbahn liest. Soll man diese „Bahn“ so ernst nehmen? Ich denke doch wohl nicht. Da hat man nun versucht, in ironischer Weise des deutschen Spielers Wunderland aufzubauen, um zu zeigen, daß die Deutschen nicht nur krachlederne, Sauerkraut-verzehrende Tölpel sind, sondern auch mal über sich selber witzeln können. Ob dieser Versuch der Selbstironie auch wirklich gelungen ist oder nicht, sei dahingestellt. Nun, die Reaktionen darauf scheinen das zu bestätigen, was man vermeiden wollte – siehe oben.

Man muß sich doch vor Augen führen, daß diese Art Ausstellungen sehr umstritten sind. Schon gar in dem neuerdings üblichen Rahmen amerikanischer Prägung. Viel Schau und Show, viel Rummel (ein Vergnügungspark fehlt ja nicht, ebensowenig das Bierzelt), etwas gigantische Dokumentation, teils banal und teils einfüllig. Industrie- und Fremdenverkehrswerbung für den Laien. Der Fachmann informiert sich anderswo. Es soll und kann ja auch keine industrielle Leistungsschau sein. Welche Industriesparte soll man hervorheben und welche dadurch benachteiligen? Unmögliches wird sofort erledigt . . . usw. . . usw.

Nun, wie gesagt, diese Ausstellungen sind umstritten, ebenso wie frühere mit ihren Medaillen für Bier und Kölnisch Wasser, für Lokomotiven und Bommerlunder. Und dann soll unbedingt die 01 und die V 200 ein miniature gezeigt werden? Was ist das schon für Amerika?

Warum also nicht die Knödelkanone und das Bähnle mit Kuckuckshorn, Kaffeemühlen und Konsöhlen, wenn exotische Länder mit Rumba, Papageien und Philodendron für ihren Staat Reklame machen? Und den gar zu gestrengen, ehrpusseligen, übergenauen Miniaturbahner – ob Amateur oder Profi – empfehle ich zwischendurch einen kräftigen Zug aus jener Pulle, wo „Witz und Humor“ drausteht!

Herzlichst

Wolfgang Exner, Walldorf

PS. Ob sich der deutsche Staatssäckel einen solch „teuren Spaß“ in der heutigen ersten Zeit „nur so zum Vergnügen“ leisten kann oder sollte, steht auf einem anderen Blatt! D. O.

Das Neueste von Liliput!

Schluß mit den Geisterloks!

ÖBB-Ellok 1042 mit Führerstand

Völlig überraschend und ohne jede Vorankündigung brachte Liliput ein neues Lok-Modell auf den Markt, und zwar die in Abb. 3 gezeigte gutgelungene Nachbildung der österreichischen Ellok der Reihe 1042 mit der Seriennummer 504. (Höfentlich zögert dieses neue Modell das Erscheinen der Messeneinheit E 45 nicht zu sehr hinaus!)

Ein besonders reizender Gag und erstmalig bei einem industriell gefertigten Ellok-Modell: beide Enden weisen eine Führerhauskabine inklusive Führerstand mit Armaturenbrett, Handrad usw. in miniature auf (Abb. 1)! Wenn man sieht, wie gut sich ein solchermaßen ausgestattetes Ellok-Modell macht und wie ein solches Modell gewinnt, dann fragt man sich unwillkürlich, warum „man“ eigentlich nicht schon früher auf diese Idee gekommen ist, zumal sich das

Innere einer Ellok zur Nachbildung des Führerstandes doch geradezu anbietet, da in Elloks die Platzknappheit bekanntermaßen nicht so groß ist wie in Dampfloks.

Nun, wie dem auch sei, Liliput hat jedenfalls in dieser Richtung den ersten Schritt getan, und wir glauben, daß dieses anerkennenswerte Beispiel bald allgemein Schule machen dürfte (und sollte!).

Den Lokführer haben wir allerdings erst selbst der Miniatur-E 1042 „verpassen“ müssen und wenn diese kleine Manipulation auch keine große Arbeit darstellt, so wäre es u. E. dennoch besser, wenn Liliput einen Führerstand gleich mit einer Figur besetzen würde. Vielleicht ist die Bemannung mit Absicht unterblieben, da man sich damit ja gewissermaßen auf eine bestimmte Fahrtrichtung festlegt, wenn man

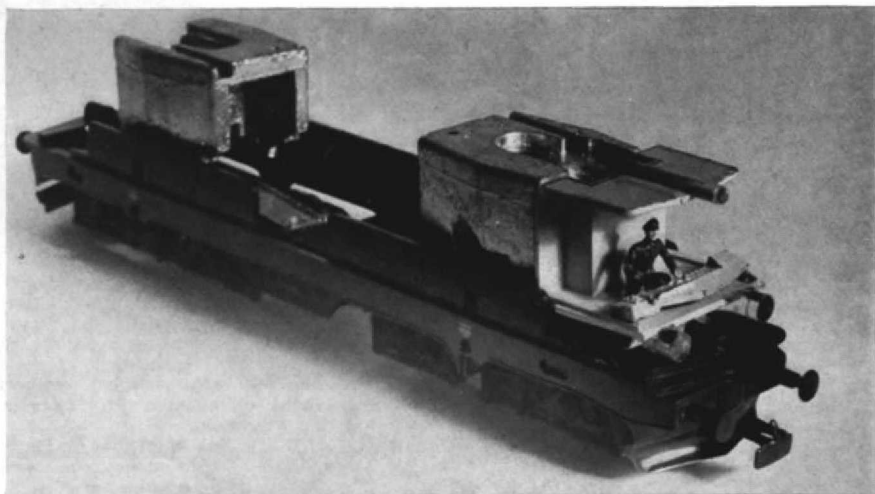
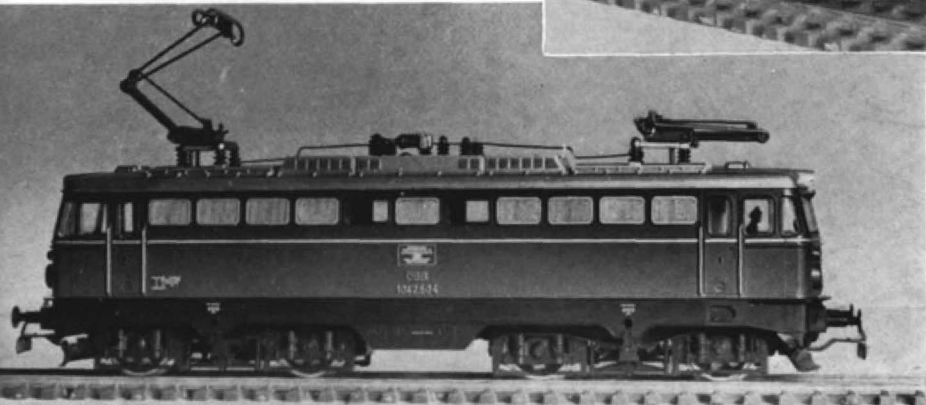


Abb. 1. Eine der beiden Führerhauskabinen mit dem minutiös nachgebildeten Armaturenbrett (einschließlich Handrad). Der Führer – eine amputierte Preiser-Figur – wurde von uns „in Dienst gestellt“. Die Kabine läßt sich nach Abnehmen des Lok-Gehäuses durch Druck auf die Plexiglasstäbe aus den Lampenhalterungen herausdrücken.

nicht beide Führerstände mit Fahrer ausrüstet, was wir jedoch nicht empfehlen würden. Besser ist es schon, nur e i n e n Fahrer „einzubauen“ und die Lok nur in einer Richtung (vor einem Reisezug beispielsweise) einzusetzen und sie im Bedarfsfalle eben zu wenden. Diese Ellok (wie ihre anderen Schwestern) als „Geisterlok“ (also unbemannt) fahren zu lassen, wird wohl niemand mehr fertig bringen, der den faszinierenden Reiz unserer Aufnahmen zu empfinden vermag. Man möge nachsichtiges Verständnis für unsere „Begeisterung“ haben, aber dieser Einfall der Firma Liliput ist wirklich so nett, lobenswert und richtungsweisend, daß er nicht nur von den österreichi-

Abb. 2 u. 3. Die frappierende Wirkung des bemann-ten Führerstandes offenbaren diese beiden Aufnahmen. Erstaunlich, wie wichtig und lang das Ellok-Modell urplötzlich – im Verhältnis zum Lokführer bzw. dank der H0-Figur – erscheint!



schen Ellok-Freunden dankbar vermerkt werden dürfte!

Die Lok ist übrigens mit Sommerfeldt-Einbein-Panographen ausgerüstet und besitzt beidseitiges Dreispitzenlicht; Antrieb auf ein Drehgestell.

Über Zugkraft, Fahreigenschaften und Höchstgeschwindigkeit des Modells (beim Vorbild etwa 140 km/h) können wir im Augenblick keine näheren Angaben machen, da das vorliegende Muster (auf Grund der durch die MIBA-Betriebsferien vorverlegten Umbrucharbeiten für dieses Heft) ohne Motor vorab abgeschickt worden war. Die Werte dürften aber den bereits bekannten Ellok-Typen von Liliput in etwa entsprechen.

Liefertermin und Preis für Deutschland: noch unbekannt (in Österreich bereits seit Anfang August lieferbar, Preis 295,- Schilling).

Bei dieser Gelegenheit noch etwas zu den bekannten Eilzugwagen, die sich in der Zwischenzeit gewiß viele Anhänger unter den Modellbahnern erworben haben dürfen: nunmehr ist auch der deutsche Typ (mit DB-Beschriftung und Faltenbalgen) zur Auslieferung gekommen (s. Abb. 5). Das Dach des uns vorliegenden Musterwagens weist einen dunklen Farbton auf, der dem Wagen wesentlich besser zu Gesicht steht als der übliche silberfarbene Ton!

Inzwischen wird der eine oder andere Besitzer dieser Eilzugwagen vielleicht festgestellt haben, daß die Kurvenläufigkeit bei kleinen Gleisradien nicht ganz zufriedenstellend ist, dem kann im Bedarfsfall aber leicht abgeholfen werden, wie der nachfolgende Beitrag eines Lesers aufzeigt.

Bessere Kurvengängigkeit der Liliput-Eilzugwagen

Nach dem Kauf einer Garnitur der neuen Liliput-Eilzugwagen mußte ich feststellen, daß diese Wagen auf den gebogenen Fleischmann-Schienen Nr. 1703 und auf den Weichen (im gebogenen Strang) häufig zu Entgleisungen neigten. Als Ursache stellte ich unzureichenden Ausschlag der Drehgestelle fest, der durch das Pufferbohlen-Treppen-Teil begrenzt wird.

Um hier Abhilfe zu schaffen, nahm ich als erstes einmal die Drehgestelle ab (durch Lösen der Schraube unterm Drehgestell). Bei dieser Gelegenheit fällt auch gleich das separat eingesetzte Pufferbohlen-Treppen-Teil heraus (s. Abb. 7, oben). Die erforderlichen wenigen Schneid- und Feilarbeiten lassen sich jetzt ohne Schwierigkeiten ausführen.

Zunächst schuf ich am Wagenboden Platz, indem ich in die äußerste Querstrebe zwei Lücken einfeilte (siehe Feilspuren am Wagenboden in Abb. 6 u. 7).

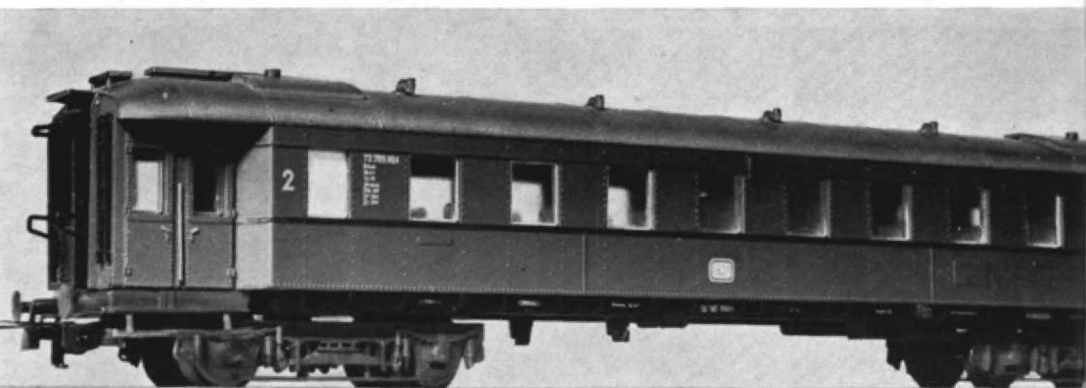
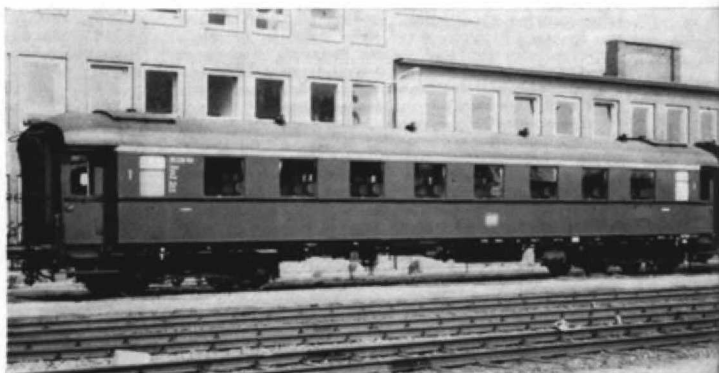
Am Pufferbohlen-Treppen-Teil vergrößerte ich die Ausschlagmöglichkeit des Drehgestells,

Abb. 4. Auch dieser Wagentyp – der 1. Kl.-Wagen mit nur je einer Einstiegstüre an beiden Wagenenden, mit Seitengang und gelbem Längsstreifen – gehört zu der Eilzugwagenserie. Fein wäre es, wenn Liliput dieses Modell gelegentlich nachfolgen ließe!

(Foto: K. Koch, Hannover)

Abb. 5. Das ist die DB-Ausführung der viertürigen Liliput-Eilzugwagen. Deutlich zu sehen: Faltenbalg-Imitation, DB-Emblem und das dunkel gespritzte Dach.

Fehlt eigentlich nur noch (um unser Glück vollzumachen) der 1. Kl.-Wagen der Abb. 4 (ggf. noch ein dreitüriger 1./2. Kl.-Wagen), sowie ein passender Packwagen!



schen Ellok-Freunden dankbar vermerkt werden dürfte!

Die Lok ist übrigens mit Sommerfeldt-Einbein-Panographen ausgerüstet und besitzt beidseitiges Dreispitzenlicht; Antrieb auf ein Drehgestell.

Über Zugkraft, Fahreigenschaften und Höchstgeschwindigkeit des Modells (beim Vorbild etwa 140 km/h) können wir im Augenblick keine näheren Angaben machen, da das vorliegende Muster (auf Grund der durch die MIBA-Betriebsferien vorverlegten Umbrucharbeiten für dieses Heft) ohne Motor vorab abgeschickt worden war. Die Werte dürften aber den bereits bekannten Ellok-Typen von Liliput in etwa entsprechen.

Liefertermin und Preis für Deutschland: noch unbekannt (in Österreich bereits seit Anfang August lieferbar, Preis 295,- Schilling).

Bei dieser Gelegenheit noch etwas zu den bekannten Eilzugwagen, die sich in der Zwischenzeit gewiß viele Anhänger unter den Modellbahnern erworben haben dürfen: nunmehr ist auch der deutsche Typ (mit DB-Beschriftung und Faltenbalgen) zur Auslieferung gekommen (s. Abb. 5). Das Dach des uns vorliegenden Musterwagens weist einen dunklen Farbton auf, der dem Wagen wesentlich besser zu Gesicht steht als der übliche silberfarbene Ton!

Inzwischen wird der eine oder andere Besitzer dieser Eilzugwagen vielleicht festgestellt haben, daß die Kurvenläufigkeit bei kleinen Gleisradien nicht ganz zufriedenstellend ist, dem kann im Bedarfsfall aber leicht abgeholfen werden, wie der nachfolgende Beitrag eines Lesers aufzeigt.

Bessere Kurvengängigkeit der Liliput-Eilzugwagen

Nach dem Kauf einer Garnitur der neuen Liliput-Eilzugwagen mußte ich feststellen, daß diese Wagen auf den gebogenen Fleischmann-Schienen Nr. 1703 und auf den Weichen (im gebogenen Strang) häufig zu Entgleisungen neigten. Als Ursache stellte ich unzureichenden Ausschlag der Drehgestelle fest, der durch das Pufferbohlen-Treppen-Teil begrenzt wird.

Um hier Abhilfe zu schaffen, nahm ich als erstes einmal die Drehgestelle ab (durch Lösen der Schraube unterm Drehgestell). Bei dieser Gelegenheit fällt auch gleich das separat eingesetzte Pufferbohlen-Treppen-Teil heraus (s. Abb. 7, oben). Die erforderlichen wenigen Schneid- und Feilarbeiten lassen sich jetzt ohne Schwierigkeiten ausführen.

Zunächst schuf ich am Wagenboden Platz, indem ich in die äußerste Querstrebe zwei Lücken einfeilte (siehe Feilspuren am Wagenboden in Abb. 6 u. 7).

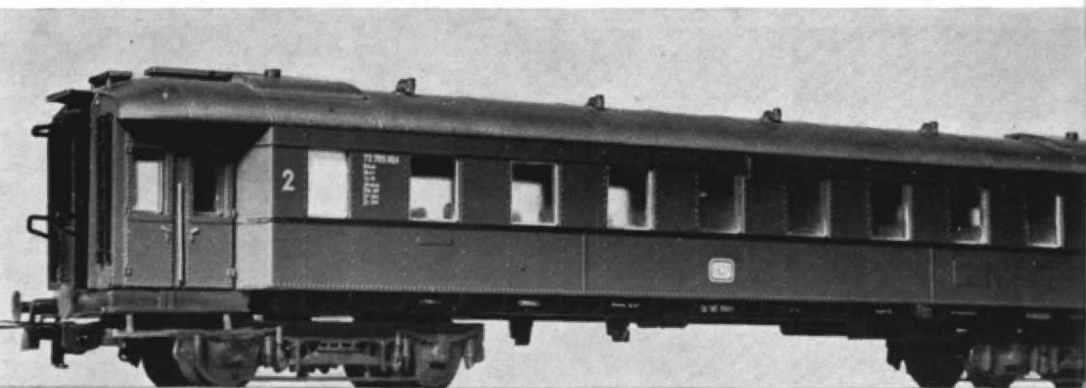
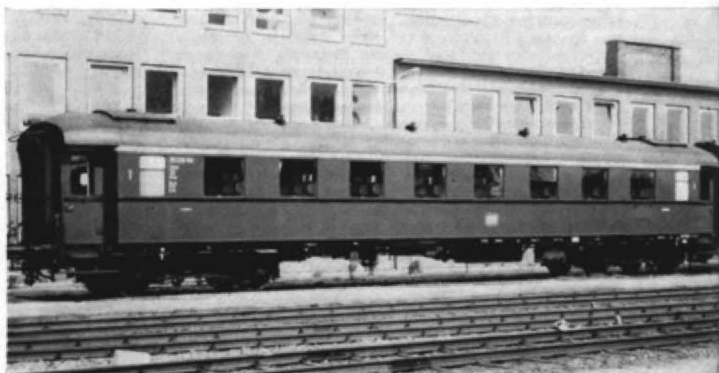
Am Pufferbohlen-Treppen-Teil vergrößerte ich die Ausschlagmöglichkeit des Drehgestells,

Abb. 4. Auch dieser Wagentyp – der 1. Kl.-Wagen mit nur je einer Einstiegstüre an beiden Wagenenden, mit Seitengang und gelbem Längsstreifen – gehört zu der Eilzugwagenserie. Fein wäre es, wenn Liliput dieses Modell gelegentlich nachfolgen ließe!

(Foto: K. Koch, Hannover)

Abb. 5. Das ist die DB-Ausführung der viertürigen Liliput-Eilzugwagen. Deutlich zu sehen: Faltenbalg-Imitation, DB-Emblem und das dunkel gespritzte Dach.

Fehlt eigentlich nur noch (um unser Glück vollzumachen) der 1. Kl.-Wagen der Abb. 4 (ggf. noch ein dreitüriger 1./2. Kl.-Wagen), sowie ein passender Packwagen!



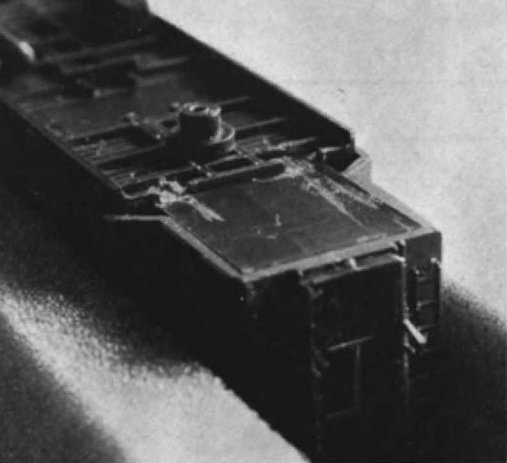
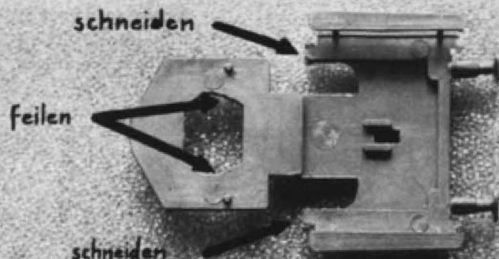


Abb. 6 u. 7. Geringfügige Korrekturen an den gekennzeichneten Stellen erhöhen die Kurvengängigkeit der Eilzugwagenmodelle beträchtlich (s. a. Beschreibung im Gesamttext).



Achtung!

Wie uns die Fa. Liliput kurz vor Redaktionsschluß telefonisch zugesichert hat, wird den künftig ausgelieferten Eilzugwagen dieses kleine Manko nicht mehr anhaften!



indem ich erstens die über den Treppen liegenden Stücke des Längsträgers mit einem scharfen Messer um etwa 2 mm verkürzte (siehe äußere Pfeile in Abb. 7) und zweitens das große Langloch mit einer entsprechend dicken Rundfeile an den Bodenseiten um insgesamt 3 mm erweiterte (s. Pfeil in Abb. 7). Bei dieser letztgenannten Arbeit empfiehlt es sich, das Pufferbohlen-Treppen-Teil in einen

Schraubstock einzuspannen; es ist jedoch darauf zu achten, daß die neben dem Langloch sitzenden kleinen Nocken nicht zerdrückt werden.

Nach dieser kleinen Operation können die Teile wieder zusammengeschraubt werden und siehe da: die Liliput-Wagen laufen nunmehr anstandslos über sämtliche Gleise und Weichen.

Leo Schmid, Augsburg

Automatischer Pendelzugverkehr für das Märklin-System

Der Artikel über den Schiebelokbetrieb (in Heft 9/1967) brachte mich auf die Idee, daß sich die automatische Fahrtrichtungsänderung beim Märklin-System mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln eigentlich eleganter bewerkstelligen läßt. Die Märklin-Schaltgleise 5146/47 erlauben nach einer kleinen Änderung den Aufbau einer Pendelzug-Schaltung, für die außer den Schaltgleisen und einem Aufenthaltsschalter keinerlei zusätzliche Schaltelemente benötigt werden.

Die vorliegende Schaltung nutzt die Möglichkeit aus, daß die Märklin-Schaltgleise (5146, 5147, 5213) je nach Fahrtrichtung getrennte Kontakte geben können. Allerdings ist an den Kontaktgebern eine kleine Änderung vorzunehmen: Im Originalzustand werden die Kontaktfedern bei Betätigung gegen masseführende Nietköpfe gedrückt. Die hier beschriebene Schaltung verlangt hingegen eine Verbindung mit dem Mittelleiter. Das wird dadurch erreicht, daß man auf die ursprüng-