J 21282 D

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XIX
6. 10. 1967

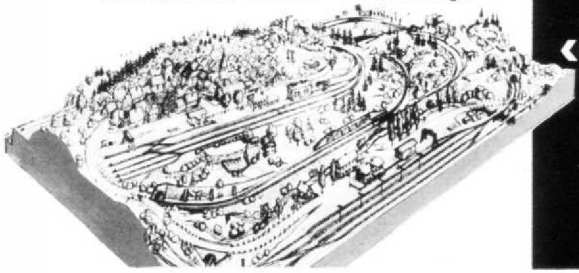
J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

mit großem

und kompletter Verdrahtung einer Heim-Anlage!

GEBR. FLEISCHMANN

Modell-Eisenbahn-Fabriken · 85 Nürnberg 5



«FLEISCHMANN»

weil sich's dauernd bewährt!

„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" 13/XIX

1. Bunte Seite (Titelbild, Karikatur, Fachgeschäft usw.) 639
2. Wieder erhältlich: natureal-Artikel — via Preiser! 639
3. Nachtrag zu: „Die Unvollendete" (H. 11/XIX) 640
4. Neuheiten der Leipziger Herbstmesse 1967 (Bildbericht) 641
5. „Gespeicherte" Landschaft (Anl. R. Görlach) 644
6. Noch einfachere Einbein-Stromabnehmer-Befestigung (Kniff) 646
7. Welche E 03 mit welcher Pantographenform? 646
8. Größere Gleisradien beim Märklin-System 647
9. Dieseltankstellen (II) 648
10. Praktische Tips: Der „leuchtende Notizblock"; Fleischmanngleis-Befestigung mit Krampen 653
11. Erfahrungen mit einer Wendeanlage 654
12. Die „Lupenbahn" (Anlage K. Voegeli) 658
13. Preußische P 10 (BR 39)-Umbauanleitung und N-Übersichtsskizze 660
14. Bahnsteigsperre mit Haltepunkt (BP) 665
15. Die Pseudo-Zahnradbahn (Anlage Leubner) 668
16. Spulenwickelvorrichtung mit Windungszähler 670
17. N-Streckenplan-Entwurf (F. Strøiman, Virum) 673
18. Fleischmann-Weichenlaternen f. Trix-Weichen 674
19. Vierachsiger Schienentransportwagen der K.Bay.Sts.B. mit Bremserhaus (BZ) 675
20. „Uracher Bilderbogen" 676
21. Anlagenmotive 672, 678

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

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

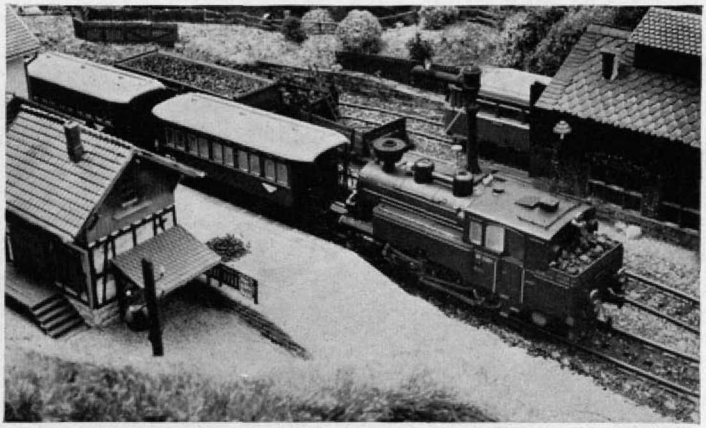
Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –,20 DM Versandkosten).

▶ Heft 14/XIX ist spätestens am 4.11.67 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

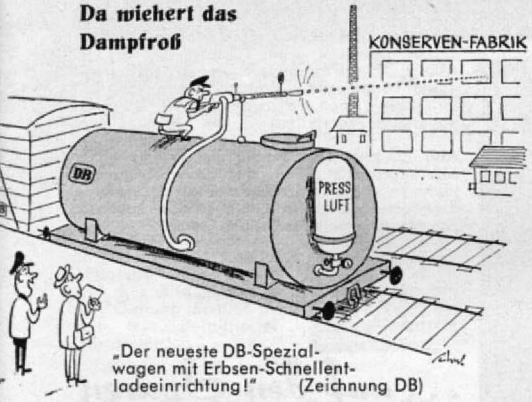
Zum Titelbild:

Ein romantisches Nebenbahn-Idyll

schuf sich Herr Fred Leubner aus Schildgen auf seiner H0-Anlage, die als Besonderheit die verblüffende Lösung einer Pseudo-Zahnradbahnstrecke aufweist. Mehr darüber auf Seite 668 ff. Die kleine Lok auf dem Titelbild (vor einem Trix-Oldtimer) ist eine leichtfrisierte Märklin-Industrielok; die beiden Kleinbahn-Wagen auf nebenstehendem Bild werden dagegen von einer Kleinbahn-Tenderlok D 120 (mit Märklin-Fahrwerk) gezogen.



Da wiehert das Dampfroß



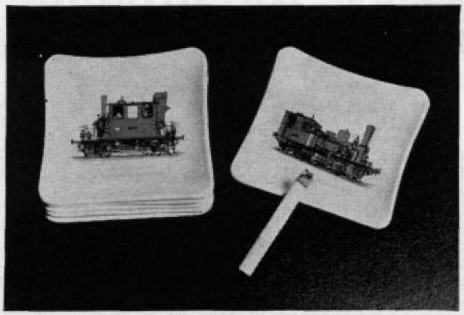
„Der neueste DB-Spezialwagen mit Erbsen-Schnellentladeeinrichtung!" (Zeichnung DB)

Im Fachgeschäft eingetroffen . . .

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

ARNOLD:	SBB-Wagen 1. Klasse (5/67)
JOUEF:	dreiteiliger Vorortriebwagenzug (4/67), Autotransportwagen
PREISER:	neuer Gesamtkatalog (s. a. Hinweis auf dieser Seite)
SCHICHT:	„Langenschwalbacher" B4i (11/67)
QUICK:	Windmühle, Bf. Reichenbach (5/67)

Stichtag: 19. 9. 1967
(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)



Aschenbecher für den Eisenbahnfreund

— eine ansprechende Neuheit für diejenigen Modellbahner, die dem „echten Dampfbetrieb" zugetan sind. Der Verlag W. Zimmer, 6239 Lorsbach/Ts., Postfach 6, vertreibt eine Serie von 6 Aschenbechern aus brandfestem unzerbrechlichem Kunststoff, die mit verschiedenen mehrfarbigen und farbbeständigen Lok-Zeichnungen bedruckt sind. Preis je Satz 14,20 DM bzw. im Karton mit Kunstlederständer 19,20 DM.

Eine gute Nachricht! *Wieder erhältlich:*

natureal Artikel — *jetzt im Preiser-Sortiment!*

Es stimmt tatsächlich! Bei dem im neuen Preiserkatalog aufgeführten „natureal-Sortiment" handelt es sich um die bekannten Artikel für die Landschaftsgestaltung und den Geländebau, deren Fertigung vor Jahresfrist zum Leidwesen vieler Modellbahner eingestellt wurde!

Der lobenswerten Aufgeschlossenheit der Fa. Preiser ist es zu verdanken, daß der größte Teil des natureal-Sortiments dem Modellbahner ab sofort wieder zur Verfügung steht — angefangen von den höchst natürlich wirkenden Styropor-Felsen und den Geländematten unterschiedlicher Beschaffenheit bis zu den bekannten Wetterfichten, Kiefern, Schotter und Straßenbelag usw. Damit ist die seit einem Jahr klaffende Lücke im Landschaftsgestaltungs-Sektor zum guten Glück wieder geschlossen!

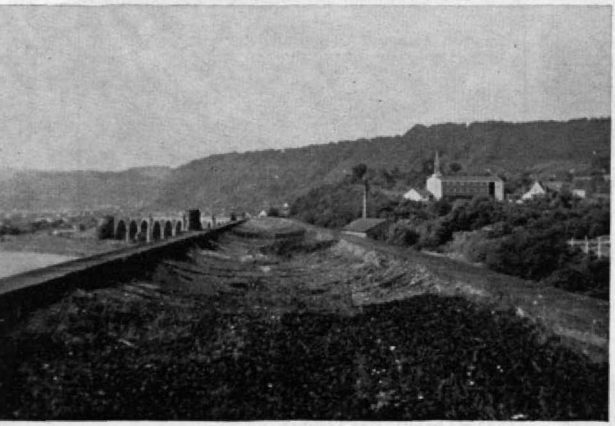


Abb. 1. Hier in seiner ganzen eindrucksvollen Länge aufs Bild gekommen: der Quinter Viadukt, den wir in Heft 11/XIX als „Unvollendete" vorstellten.

Abb. 2. Herr Chr. Patzig aus Trier machte sich sogar die Mühe, das Bauwerk zu erklimmen und sich droben einmal umzusehen. Ergebnis: tatsächlich keine Gleise, sondern nur ein aufgewühltes Schotterbett!

Christian Patzig aus Trier wandelte . . .

. . . auf den Spuren der „Unvollendeten"

Nachdem ich in Heft 11/XIX Ihren Bericht über den Quinter Viadukt gelesen habe, kam mir sogleich der Gedanke: den mußt du sehen! Bewaffnet mit 2 Fotoapparaten, machte ich mich am nächsten Sonntagmorgen auf den Weg. Über verrottete Industriegleise gelangt man direkt bis an das gewaltige Bauwerk. Dem auf den Bildern in Heft 11/XIX gezeigten Gleis, das durch den vorletzten Pfeiler der Bergseite hindurchführt, kann man folgen, bis es – immer am Berghang entlanglaufend, teils durch vom Regen abgespültem Sand verschüttet – unter Dornengestrüpp verschwindet.

Dann kam das eigentliche Hauptziel meines Ausfluges an die Reihe: einen Aufstieg zu finden, denn es interessierte mich brennend, wie es da oben wohl aussieht. Den leichtesten Aufgang fand ich an der Bergseite. Dort führt ein Sandhang zu einer Stützmauer des Brückenkopfes, auf der man mit Hilfe einiger hier befestigter Krampen ohne große Schwierigkeit auf den östlichen (bergseitigen) Brückenkopf hinaufgelangt (rechts in Abb. 1).

Den gebrauchsfertigen Zustand des Viadukts beweist Abb. 2, die das Schotterbett für die nicht vorhandenen Gleise zeigt.

Wie ich dazu von einem Bekannten hörte, sollen schon einmal Gleise gelegen haben. Die Brücke soll dabei als „Eselsrücken" für den Güterbahnhof Ehrang gedient haben. Die Züge wurden die Rampe hochgedrückt und liefen dann bis zum Güterbahnhof nach Ehrang hinunter. Inwieweit das oben Gesagte den Tatsachen entspricht, vermag ich selbst nicht zu beurteilen. Ich habe es auch nur zur Sprache gebracht, da ich darin eine sehr gute Möglichkeit sehe, auf einer Modellbahnanlage einen Ablaufberg in dieser Art raumsparend unterzubringen, da er auf den meisten Anlagen wohl nicht zuletzt aus Platzgründen fehlt, obgleich er einen interessanten Betriebsablauf garantiert. Ich denke dabei an eine stumpf an einer Zimmerwand endende Brücke, auf der das bzw. die Gleise unmittelbar bis an die Wand führen. Eine so steile Rampe wie nur irgendmöglich gewährleistet ein langes Ausrollen der Waggons.

Abb. 1. Das H0-Modell der BR 91 (ehem. preußische T 9³) von Hruska (hier vor einem neuen Ehlcke-Behälterwagen) — ein sehr fein und ansprechend ausgeführtes Modell. Antrieb durch 7poligen Motor auf alle v i e r Achsen; Frontlampen-Beleuchtung. Die Lok wird in der DR-Ausführung und als belgische „93" (mit grünem Gehäuse und schwarzem Rahmen und Rädern) im Frühsommer zur Auslieferung kommen. Preis etwa 45 DM.

H0

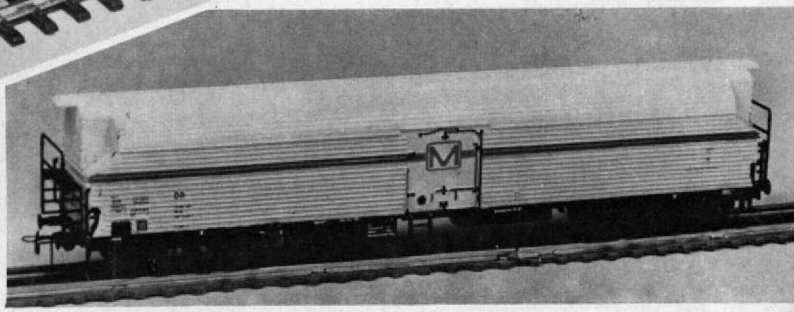


Abb. 2. ▶ Ein vierachsiger Maschinen-Kühlwagen als Schicht-H0-Modell — in Weiß mit blauem Längsstreifen und — was auf dem Bild nicht voll zur Geltung kommt — mit fein detaillierten Stirnseiten.

Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Herbstmesse 1967

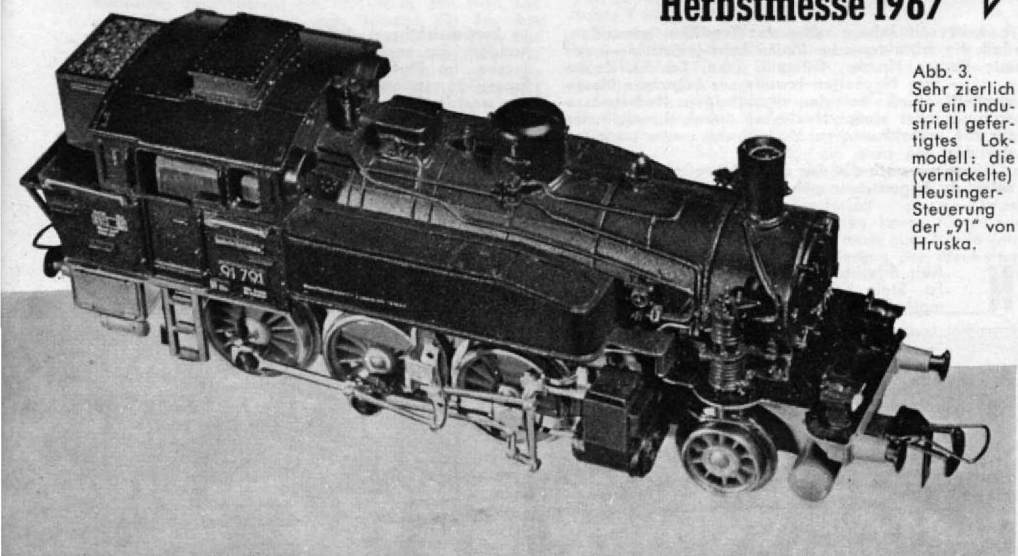
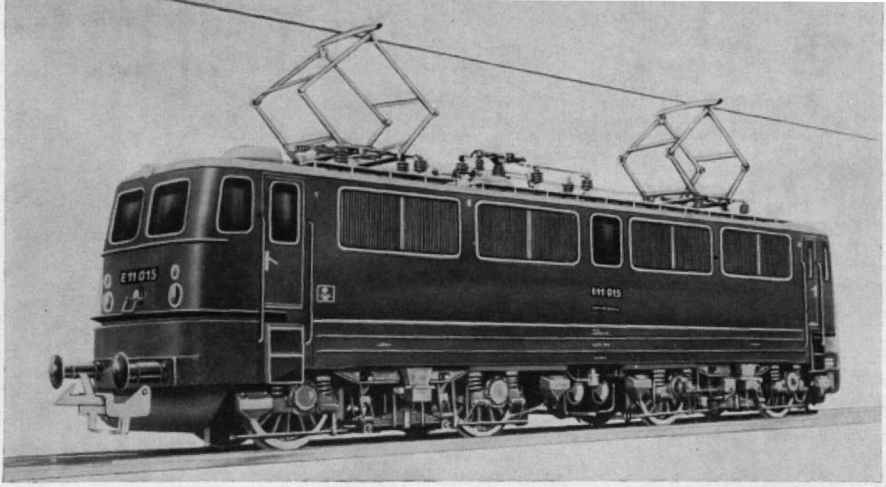
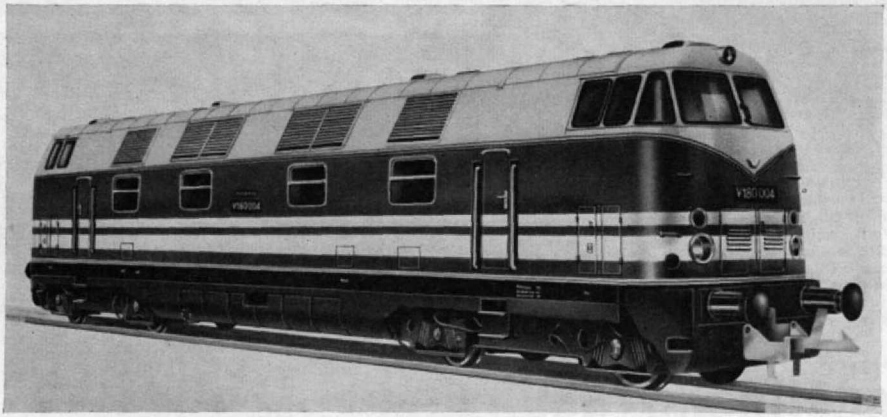


Abb. 3. Sehr zierlich für ein industriell gefertigtes Lokmodell: die (vernickelte) Heusinger-Steuerung der „91" von Hruska.



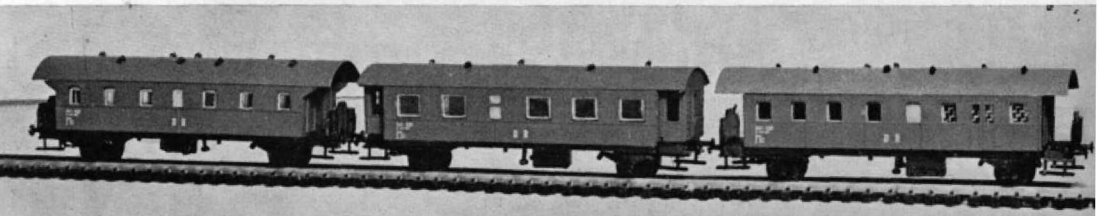
TT Abb. 4 u. 5. Zwei neue TT-Lokmodelle von Zeuke, oben die E 11 der DR (LüP 135 mm) und im unteren Bild die DR-Version der V 180 (LüP 152 mm). Beide Modelle besitzen 4-Achs-Antrieb und Beleuchtung beider Stirnseiten.

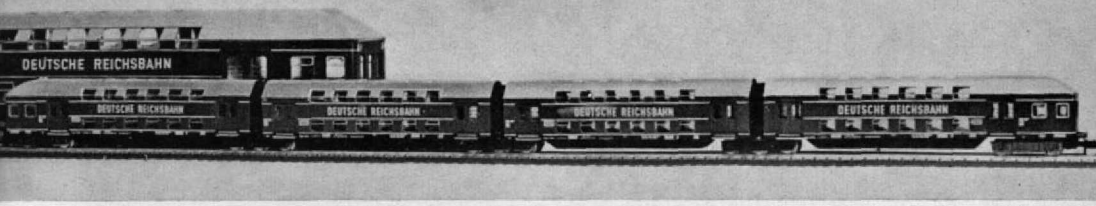


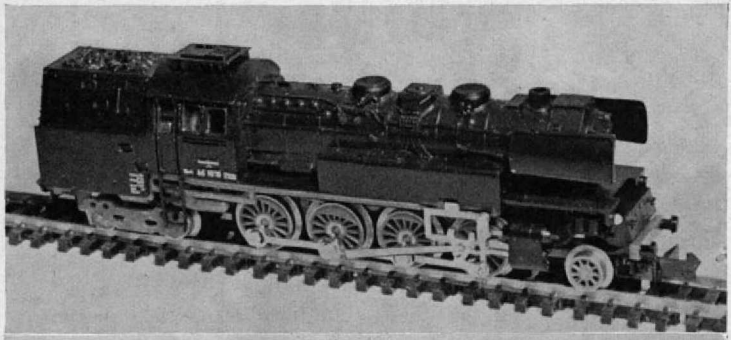
Es ist seit Jahren schon zur Tradition geworden, daß die mitteldeutsche Modellbahn-Industrie — mit den Firmen Hruska, Gützold, Piko, Schicht, Zeuke u. a. — ihre Neuheiten jeweils zur Leipziger Messe vorstellt. Auch bei der diesjährigen Herbstmesse waren wieder einige Neuheiten dabei, die nicht nur für die mitteldeutschen Modellbahner von Interesse sein dürften.

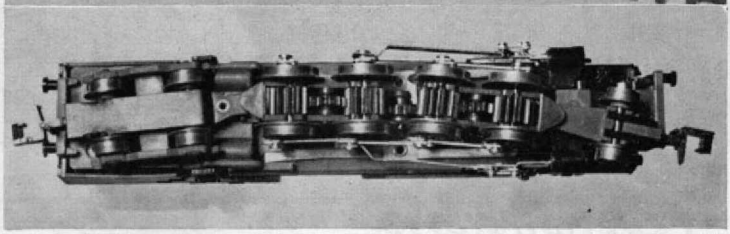
Wenn wir auch die von uns fotografierten Modelle selbst in Augenschein nehmen konnten, so ist dabei zu berücksichtigen, daß es sich um Vorserienstücke handelt, die noch keine endgültige Beurteilung zulassen. Im übrigen stützen wir uns auf offizielle Presseinformationen und Augenzeugenberichte einiger westdeutscher Besucher. Da über die jeweiligen Auslieferungstermine z. Z. noch keine verbindlichen Angaben gemacht werden können, mögen Interessierte ihr Augenmerk auf die Anzeigen der Firma Schreiber richten (die den Bundesrepublik-Vertrieb für die DDR-Modellbahn-Erzeugnisse innehat).

N Abb. 6 (v.l.n.r.): Ci 29, Bi 29 und kombinierter Personen-Packwagen Postid der DR als N-Modelle der Fa. Stein KG., Leipzig. LüP: 86 mm, Achsstand 53 mm (daher für kleinste Radien etwas problematisch!); Dachlüfter gesondert eingesetzt! Auch diese Modelle nunmehr mit Arnold-Kupplungen!









N Abb. 7—9. Im Bild oben die vierteilige Doppelstock-Einheit in Größe N von Piko (vor einem Schicht-H0-Wagen gleicher Art). Rechts ein Piko-Vorserienmodell der BR 65 in Größe N, mit durchbrochenen (!) Treibrädern, zierlicher Steuerung u. sehr fein detailliertem Kunststoff-Gehäuse! Obwohl das Modell verhältnismäßig leicht ist (das Chassis ist unverständlicherweise ebenfalls aus Kunststoff), zieht die Lok dennoch 8 Wagen mühelos eine 4 %-Steigung hinauf, nicht zuletzt wohl, weil alle Treibräder (die in zwei Gelenkrahmen gelagert sind) ständig einen guten Kontakt zu den Fahrschienen aufweisen. Trotz gewisser konstruktionsbedingter Handikaps (z. B. Spurkranzhöhe usw.), die sich in Größe N besonders auswirken, könnte die Lok u. E. wenn vielleicht auch nicht genau maßstäblich, so doch etwas weniger lang sein! (Man beachte die Kupplungen à la Arnold!)

Was gab es also zur Herbstmesse in Leipzig Neues auf dem Modellbahnsektor?

Außer den auf diesen Seiten im Bild vorgestellten neuen Modellen war die wohl bemerkenswerteste „Neuheit" der Entschluß der Firma Piko, künftig alle neuen Loks und Wagen ihrer N-Bahn mit der Arnold-Kupplung auszurüsten; ein Entschluß, den man nur gutheißen und zu dem man sowohl die Fa. Arnold als auch Piko beglückwünschen kann! Piko hat damit als letzter bedeutender Hersteller von N-Fahrzeugen diesen entscheidenden Schritt zu einer einheitlichen N-Kupplung getan (für die wir uns seit Erscheinen der N-Bahn eingesetzt haben).

Neben der BR 65 (s. Abb. 8 u. 9) soll Piko dem Vernehmen nach eine BR 55, eine DR-V 200, sowie einen Triebwagen im N-Typenprogramm für die nähere Zukunft geplant haben. In H0 war dagegen bei Piko nichts Neues zu sehen.

Grötzold zeigte außer der bereits bekannten DR-V 100 das Handmuster einer H0-V 180, die sich vom Äußeren her (s. Abb. 5) gewiß auch bei uns etliche Freunde erwerben dürfte. Nicht bestätigten Meldungen zufolge soll auch die BR 42 neu aufgelegt werden.

Neben der E 11 und der V 180, die Zeuke in Baugröße TT als Handmuster vorstellte (s. Abb. 4 u. 5), sei noch die V 75 erwähnt, die für uns weniger von Interesse sein dürfte, zumal sie in ihrem Äußeren fast genau der hierzulande kaum bekannten tschechischen T 435 gleicht.

Unter den Gebäudemodellen (speziell in TT und N) sind ebenfalls einige beachtenswerte Stücke, auf die wir vielleicht einmal eingehen, wenn uns Muster zur Begutachtung vorliegen.

Soviel also über die Leipziger Neuheiten auf dem Modellbahnsektor. Die für uns wohl interessanteste dürfte (neben der BR 65 in N) wohl die „91" von Hruska sein (Abb. 1 u. 3), die nicht nur qualitativ ansprechend ist, sondern darüber hinaus auch von der Wahl des Vorbildtyps her — eine „bildschöne", vielgewünschte Güterzug-Tenderlok — als ein „Wurf ins Schwarze" bezeichnet werden kann. Allerdings werden sich die Modellbahner noch eine Weile (ein gutes ½ Jahr!) bis zur Auslieferung der Neuheiten gedulden müssen!

Beachten Sie bitte den beiliegenden Farbprospekt der Firma

Quick-Plastic, 8731 Maßbach

Abb. 1. Ansicht des Anlagenteils in der unteren linken Ecke des Streckenplans; hinter der Kulisse verbirgt sich noch ein rund 1 m breiter Anlagenteil.

„Gespeicherte" Landschaft

Die H0-Anlage des Herrn R. Görlach, Herrsching

Der Grundstein zu meiner jetzigen Anlage wurde vor ca. 2 Jahren gelegt, nachdem — wie üblich — der „Neuanschaffungsdrang" zu groß geworden war. Im Zuge der Neugestaltung wanderte die Anlage gleich vom Parterre auf den Speicher, wo mir jetzt glücklicherweise 40 qm (8 x 5 m) zur Verfügung stehen.

Die Anlage ist in U-Form gebaut, der Mittelgang (sprich: Besuchergang) gut 1 m breit und ca. 5 m lang. Die Längsteile sind somit verhältnismäßig breit; die Tiefenwirkung wird durch Hintergrundkulissen (teilweise mit eigener Bemalung) noch verstärkt. Nachdem ich Märklin-Fahrer bin, habe ich versucht, die für meinen Geschmack zu kleinen und daher unschön wirkenden Gleisradien unters Gelände zu verbannen und den Eindruck einer nicht überladen wirkenden Weiträumigkeit zu erreichen.

Die Hauptstrecke führt von einem großen Durchgangsbahnhof mit Fabrikgelände, Hafen-

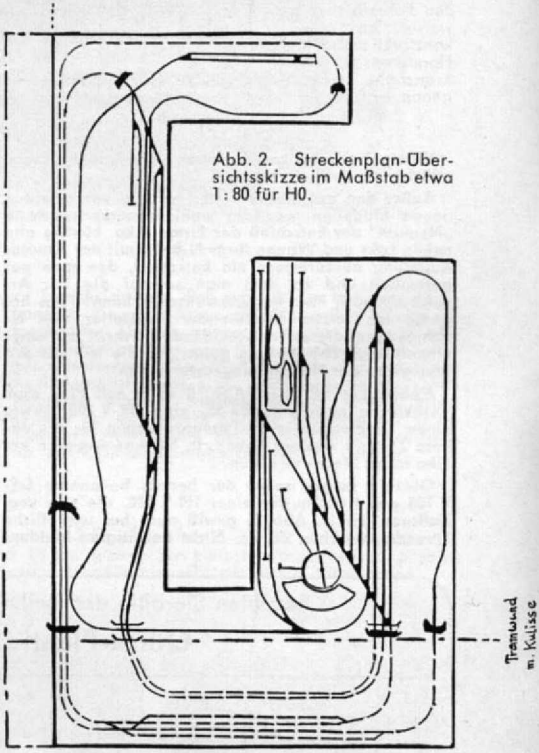


Abb. 2. Streckenplan-Übersichtsskizze im Maßstab etwa 1 : 80 für H0.

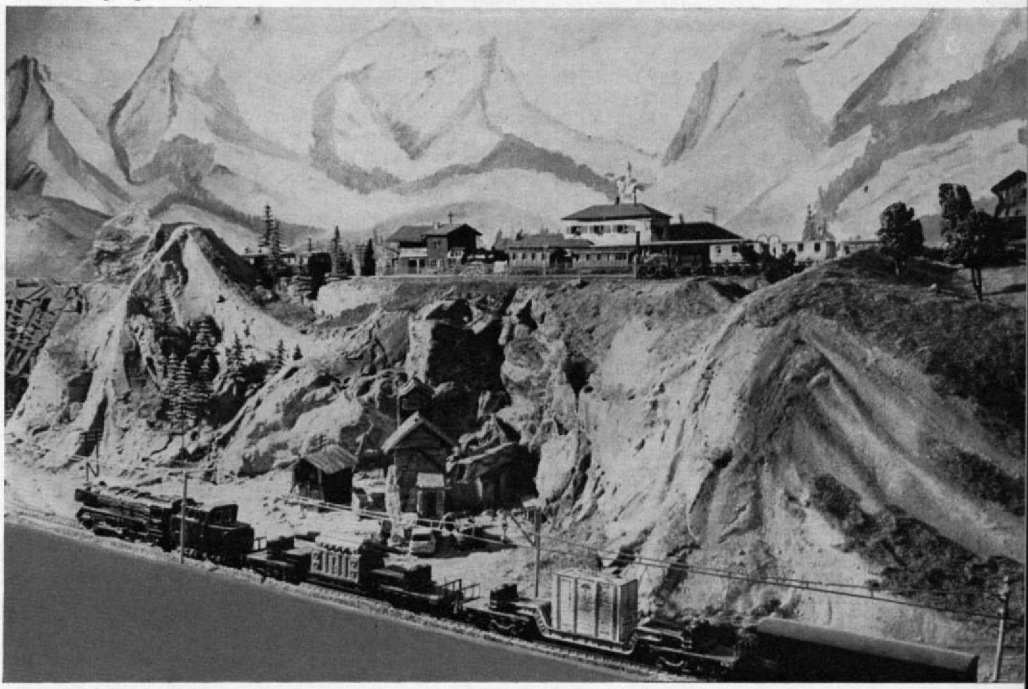



Abb. 3. Blick auf den rechten Anlagenteil (im Streckenplan oben). Die filigrane Brücke im Hintergrund entstand nach eigenen Ideen aus Holzleistchen und Stragula.
Abb. 4. Zerklüftete Felshänge bieten sich dem Beschauer auf diesem Teil der Anlage. Unterhalb des Gebirgsbahnhofs ein Kieswerk, jedoch ohne eigenen Bahnanschluß (das Gleis im Vordergrund ist die Eisenbahn-Durchgangslinie).