

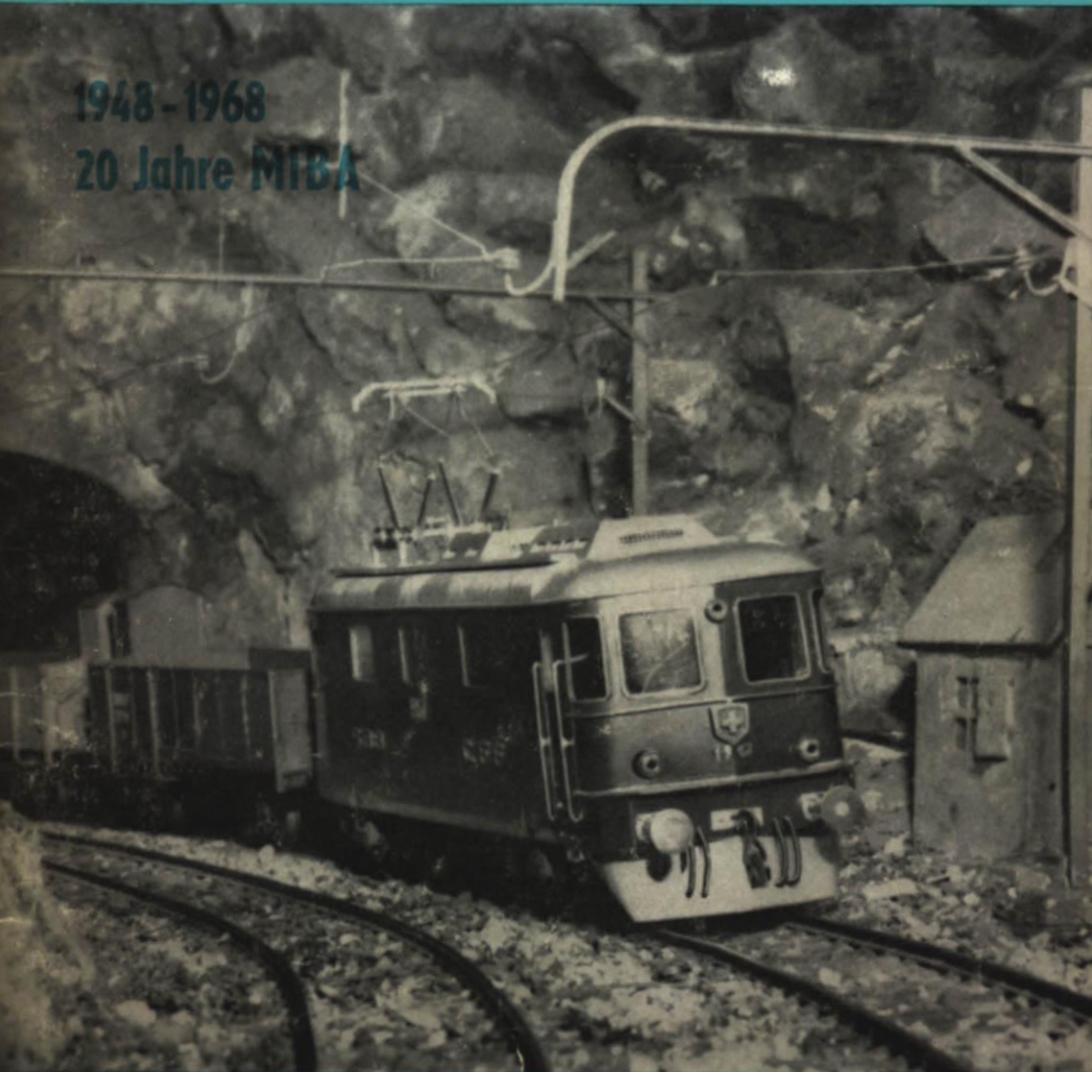
I 21282 D

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT

1948-1968

20 Jahre MIBA



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XX
11. 10. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

Wissen Sie, wohin die Reise geht?
Das neue GLEIS-BILD-STELLWERK sagt's Ihnen!



Das einzigartige
GLEIS-BILD-STELLWERK
«SYSTEM 530»
für alle Modellbahn
- Systeme,
- Größen,
+ Themen !
einfache Montage,
klar und übersichtlich

für Jeden immer das Richtige!

FLEISCHMANN

weil sich's dauernd bewährt!



GEBR. FLEISCHMANN
MODELLBAHN-FABRIKEN
8500 NÜRNBERG



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 13/XX

- | | | | |
|---|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite (Hauskatze gegen Mäuse im Tunnel; Im Fachgeschäft . . . ; Straßenbahn-Ellok) | 667 | 11. Modelleisenbahnen — elektronisch gesteuert (+ Buchbesprechung) | 685 |
| 2. Der „Führer“ ist an allem schuld! | 668 | 12. Gleisspiralen im Berg | 686 |
| 3. Liliput-H0-9 mm-Schmalspurbahn „Zillertal“ (+ Anlagenmotive) | 672 | 13. Übergangsbogen und Gleisüberhöhung | 690 |
| 4. Unsymm. Märklin-Dreiweg-Weiche | 676 | 14. Die Fleischmann-BR 50 ^{Kab} | 697 |
| 5. H0-Anlage Dr. Hansen (mit Streckenplan) | 678 | 15. Die N-Bahn im Koffer | 698 |
| 6. Birnchenwechsel bei allseits geschlossenen Modellhäusern | 681 | 16. Gleisbildstellwerk mittels umgemodelter Märklin-Stellschalter 7072 | 702 |
| 7. Die BR 74 als Märklin-Modell | 682 | 17. N-Brücke für H0 | 705 |
| 8. Eine „74“ mit Schlepptender | 682 | 18. Die endgültige Ausführung der Kleiwe-Vorflutbrücke | 707 |
| 9. Die Märklin-BR 74 für Zweischienenbetrieb | 683 | 19. Neuheiten-Besprechung: Röwa-V 160 und Container-Wagen | 708 |
| 10. Schrankenantriebs-Nische und Abstellgleis im Tunnel | 684 | 20. Tormechanik für einen N-Lokschuppen | 709 |
| | | 21. Neuheiten der Leipziger Herbstmesse | 711 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JaKI)

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/XX ist spätestens am 9. 11. 68 in Ihrem Fachgeschäft ◀



„Hast Du eine Katz' im Haus – breiten Mäuse sich nicht aus!“

„Empfehle gegen Mäuse im Tunnel regelmäßige Inspektion durch die Hauskatze“, meint Pfarrer G. Wittersheim aus Ernsthofen scherzhafterweise (als Antwort auf die Mäuse-Moritäten in Heft 11/68) und belegt seinen Ratschlag mit einem Bild von seiner fotogenen Hauskatze „Muschi“, die soeben von einem Inspektionsgang zurückkehrt.

Zum Titelbild: *In eleganter Kurvenlage*

(zu der wir auf den Seiten 690 ff. einiges zu sagen haben) zieht hier die Spur I - Re 4/4 II des Herrn G. Gysin, Allschwil, auf der großen Anlage des Basler Modellbau-Clubs ihre Bahn (s. a. Heft 16/1967, S. 838). Gleisüberhöhung 3 mm, Schwellenaußenkante 6 mm.

Im Fachgeschäft eingetroffen ...

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

ARNOLD: Katalog 1968/69
Zirkuswagen, LKW mit Behälter (alle 4/XX)
Container-Waggon (4/XX und 10/XX)

KIBRI: H0-Gebäudemodelle 9514, 9512, 9051, 8085,
Brückenbausatz 9610 und 9620, sowie die
„Wild-West“-Serie (alle 4/XX)

MÄRKLIN: Dreiweg-Weiche 5214 (5/XX)

NOCH: Birken, Kiefern u. Wetterfichten (1 : 87) (5/XX)

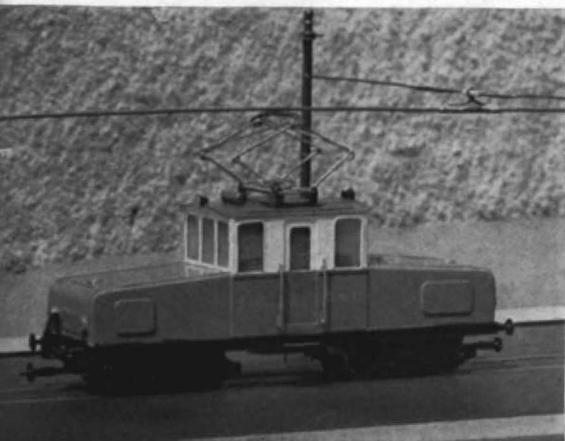
TRIX: Katalog 1968

Stichtag: 25. 9. 68

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Eine Straßenbahn-Ellok

nach einem Vorbild in Schaffhausen/Schweiz. Dieses H0-Modell schuf Herr G. Rieß, Nürnberg, aus Messing; es hat sowohl eine Strab- als auch eine Normalkupplung und sämtliche Achsen sind angetrieben.



AGU entdeckt eine weitere Verwendungsmöglichkeit für Bahnmeisterei-Schilder.



„Wenn Sie meine Quiz-Bewertung wissen wollen, Herr Rottenmeister ...!“



Abb. 1. „Kitsch as Kitsch can“! — eine garantiert kitschige Lösung des (Ellok)-Führer-Problems.

Eine Glosse (die keine sein soll):

Der „Führer“ ist an allem schuld!

„Was dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachtigall.“ Kein Sprichwort hat in Modellbahner-Kreisen mehr Berechtigung als dieses von der Eule, die für den anderen eine Nachtigall ist. Und so ist es auch nicht verwunderlich, daß wieder mal ein „Führer“ dazu auserkoren ist, einen Sturm im Wasserglas zu enttesseln, nur weil tierischer Ernst mal wieder ins Spiel gebracht wird, um einem den Spaß an der Freude zu verderben.

Sie werden es schon spitz bekommen haben: die „spitzen“ Bemerkungen gelten dem Ellok-„Führer“, der sich in verschiedenen Lok-Model-

len breit zu machen beginnt. Nun hat dieser „Führer“ — im Gegensatz zum „großen Vorbild“ (womit wohlbemerkt das große Vorbild gemeint ist) — den unbestreitbaren Vorteil, daß er leicht „abgesägt“ oder „beseitigt“ werden kann. Womit eigentlich das Thema fast schon zu Ende wäre, denn wenn jemand der Ellok-Führer nicht paßt oder er ihn nicht rückwärts fahren sehen kann, braucht er deswegen noch lange nicht die anderen auf die Schippe, sondern ja nur das Lok-Gehäuse ab-, den Mann heraus- und den Fahrbetrieb wieder aufzunehmen.



Abb. 2. Wie ausgestorben: ein Bahnsteig mit einem Zug — ohne eine Menschenseele.

Abb. 3. Seltsam, wie die gleiche Szenerie durch die beiden Personen urplötzlich belebt wirkt!
(Fotostudie von Herrn M. Hofmann, Nürnberg)





Abb. 4. Die E 410 von Trix (rechts) mit mattschwarzen Pseudo-Scheiben, sowie die V 200 von Fleischmann mit durchsichtigen Scheiben. Wenn weiter nichts wär', könnte man die ganze Angelegenheit als „Geschmacksache“ auf sich beruhen lassen.

Abb. 5 und 6 (unten). Wenn man aber bedenkt, daß man die Führerhaus- und Maschinenraum-Imitationen gratis mitgeliefert bekommt, dann sollte man nur des Lobes voll sein (allein schon eingedenk des Sprichwortes: „Einem geschenkten Gaul . . .“)!

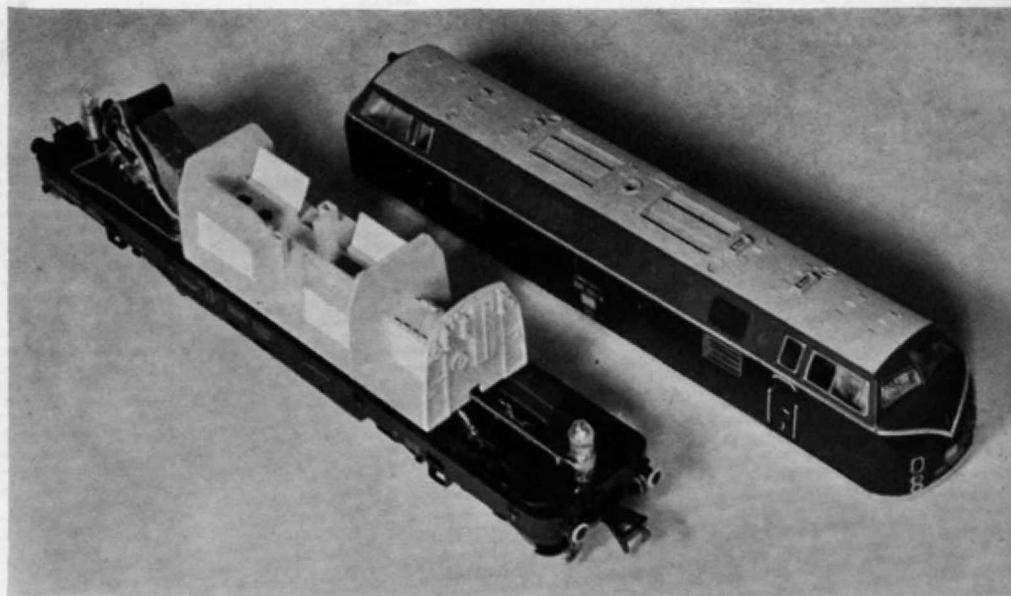
Einen Hammerschwinger haben wir übrigens in unserer V 200 nicht entdeckt, vermutlich ist er als Hammerwerfer nach Mexico unterwegs!

So einfach ist bei der Modellbahnerei, das Problem eines unbeliebten „Führers“ zu lösen — wenn man sich das Leitmotiv der amerikanischen Modellbahner aufs Papier geschrieben hat, das da lautet: „Model Railroading is fun!“ („Die Modellbahnerei macht Spaß“).

Aber wir leben ja woanders und da versteht

man bei einer so toderntesten Angelegenheit keinen Spaß. Im Gegenteil: man streut Gift (denn das einmal in die Waagschale geworfene Wort „Kitsch“ kann sich sehr schnell wie eine Giftspritze auswirken).

Hat ein minuziös nachgebildeter Führerstand einschließlich Fahrer tatsächlich etwas mit



Kitsch zu tun oder handelt es sich nur um einen überspitzten Gag oder gar um einen echten Fortschritt?

Im Duden wird das Wort Kitsch mit „Schund, Geschmacklosigkeit“ gedeutet. Damit ist a priori schon klargestellt, daß Worte wie Kitsch oder kitschig überhaupt nicht mit dieser Sache in Verbindung gebracht werden können, denn die fraglichen Miniaturen sind weder „Schund“ noch „geschmacklos“! (Mit „geschmacklos“ könnte man etwas ganz anderes bezeichnen, aber darüber schweigt des Sängers Höflichkeit).

Bleibt also nur noch zu klären, ob es sich um einen verspielten Gag oder um einen echten Fortschritt handelt. Wie schon immer betont, kann man über den Geschmack streiten und es steht jedem zu, seine eigene Meinung zu haben. Man sollte aber toleranterweise nicht darauf bedacht sein, des anderen gegensinnige Freude durch wohlbedachte Giftpfeile meuchlings abzumurksen, dieweil dieses „kein schöner Zug“ ist (geschweige denn für einen Modellbahner!).

Und in diesem Sinn steht es uns wohl gleichermaßen zu, unsere eigene Meinung kundzutun:

1. Wir halten den bis ins Kleinste imitierten Fahrerstand für einen echten Fortschritt! Es ist nicht einzusehen, weshalb so wichtige und großdimensionierte Teile eines Fahrzeugs wie Führerstand, Motorenraum u. dgl. nicht nachgestellt werden sollen, nachdem jede Firma äußerst bemüht ist, im Sinne eines möglichst 100%igen Modells jedes kleinste Detail, jede Niete und die feinste Beschriftung nachzubilden.

2. Es ist ein Unding heute vorzuschlagen, die

Fensterscheiben der Loks zu mattieren (nur um den verflixten Fahrer nicht ansehen zu müssen), nachdem endlich alle Hersteller-Firmen (einschließlich N-Fabrikanten) durch die allgemeine Entwicklung dazu gebracht worden sind, die Wagen mit Inneneinrichtung zu versehen, auf daß sie — wie im Großen — mit Fahrgästen und Reisenden besetzt werden können. Und ein so besetzter Personenwagen geistert dann — unlogischerweise — mit einer fahrerlosen Ellok durch die Gegend. Daß die Dampflok zum Teil ebenfalls fein nachgestaltete Kessel-Armaturen aufweisen und mit Lok-Führer und Heizer durch die H0-Gegend kutschieren, übersieht man anscheinend gellissentlich oder wird bereits als selbstverständlich hingenommen. Auch eine Dampflok fährt mal rangierenderweise rückwärts, aber das scheint die Besitzer dieser Loks nicht im geringsten zu stören.

Über diesen letzten Punkt kann man wirklich geteilter Meinung sein. Den einen stört das totale Fehlen eines Fahrers, den anderen verdriest der Umstand, daß in einer Ellok nur ein Fahrer sitzt, so daß in der entgegengesetzten Fahrtrichtung einerseits „vorn“ doch wieder kein Fahrer ist und der „angestammte“ verkehrt rum sitzt. Dies kann für einen Denker ein so unlösbares Dilemma bedeuten, daß er dabei glatt spinnet werden könnte.

Herr M. Röhrig aus Blaubeuren hat sich mit diesem Problem bereits intensiv beschäftigt und schlägt vor, daß über die Gleichrichter-Zellen der Licht-Umschalter ein zusätzlicher Magnet betätigt wird, der den jeweils richtigen Lokführer aus der Versenkung holt, den „falschen“ aber verschwinden läßt.



Abb. 7. Ebenso trist, menschenleer und tot wie die Szenerie der Abb. 2: dieser Ausschnitt aus einer H0-Anlage. Wenn auf einer Anlage Figuren fehlen, dann braucht man allerdings auch keine Inneneinrichtung und keine durchsichtigen Fenster, auch nicht in den Häusern. Aber auch keine Wege und keine Bäume. Oder höchstens nur in stilisierter Andeutung. Und solches ist eine Geschmacksache, über die sich wohl streiten läßt! (Eine kleine Fotostudie des Herrn R. Ermer, Paderborn).



Abb. 9. Dieser Schnappschuß von einem auf dem Trittbrett mitfahrenden Rangierer stammt von unserem Mitarbeiter OSTRA. Diese Werkslok befährt das an die 2 km lange Anschlußgleis zum Werk (im Hintergrund) mehrmals täglich, um gewisse Rangiermanöver zu absolvieren. Bei diesen Fahrten „klebt“ der Rangiermeister in der abgebildeten Pose förmlich an der Lok. Ein wundervoller Präzedenzfall für einen Modellbahner, der in ähnlicher Weise einen Mini-Rangierer auf seiner Rangier-Lok mit herumfahren lassen möchte!

Abb. 10. Wie schwer es für einen Durchschnitts-Bastler ist, in eine Ellok einen Fahrer hineinzumanipulieren, haben wir in diesem Fall erfahren. Anfänglich „saß“ die Figur so hoch, daß sie fast am Dach anstieß. Nun sitzt sie zwar tiefer, dafür ist die Scheibe ganz schön „mitgenommen“ worden. Um wieviel besser haben es da die „Führer-Gegner“! Sie brauchen die Figur bloß zu entfernen, das geht schneller und leichter!

Hinterher wird Herr Röhrig aber sarkastisch und meint: „Ist das nicht die Lösung des deutschen Führer-Problems? Nun, auf Ihr Modellbahn-Fabrikanten, vergeßt die unterschiedlichen Kupplungen, die uns noch ärgern, vergeßt die unterschiedlichen Maßstäbe und sonstigen „Kleinigkeiten“ — löst endlich das

„Problem“ des eingebauten Ellok-Führers...!“

Und damit sind wir an einem Punkt angelangt, den es etwas ernster zu beleuchten gilt. Herr Röhrig spielt offensichtlich die Frage an, ob statt einer vielleicht etwas überspitzten Modellierung nicht mehr Wert darauf gelegt werden sollte, gewisse noch bestehende technische

Abb. 8. Wer seine kleine Welt (als genaue Verkleinerung der großen) beleben will, braucht Mensch und Tier und alles was dazugehört auch im Kleinen, und so ist es für ihn wohl selbstverständlich, daß seine Loks und Wagen auch im Innern so ausgestattet sind, daß sie „bevölkert“ werden können. Auf den Loks der Repa-Bahn darf seit neuestem sogar noch ein ... Mini-Modellbahner (auf Grund einer „Sondergenehmigung“) mitfahren!





Abb. 11. Das Innere des Führerstands der neuen Röwa-V 160 (s. a. S. 708) ist — erfreulicherweise! — ebenfalls bemannt. In diese V 160 nachträglich einen Fahrer hineinzupraktizieren wäre nicht gerade leicht, da der abgeschlossene Führerstand ins Gehäuse eingeklebt ist.

Mängel zu beseitigen. (So wird z. B. in einer anderen Zuschrift bemängelt, daß die besagte Fleischmann - V 200 mit „affenartiger“ Geschwindigkeit statt vorbildgerecht fährt und daß es wichtiger sei, die Weichen und verschiedenes mehr zu verbessern).

Solche Argumente stehen u. E. auf einem ganz anderen Blatt und unsere MIBA-Forderungen gehen sogar über diese „Anstatt“-Verklauserung noch hinaus:

Technische Verbesserungen nicht anstatt einer vervollkommenden Modellierung, sondern außerdem!

Auf jeden Fall sollte man jeden technischen Fortschritt (insbesondere wenn sie uns keinen zusätzlichen Pfennig kosten!) wohlwollend begrüßen — auch wenn sie vielleicht mal etwas

übers Ziel hinaus schießen sollten —, statt umgekehrt den Schwung zu bremsen oder gar mit rückschrittlichen Bemerkungen zu argumentieren, die von weniger fortschrittlichen Firmen vielleicht aufgegriffen werden könnten, um Modellbahner gegen Modellbahner auszuspielen. In dieser Hinsicht wäre eine gewisse Solidarität unter den Modellbahnern wohl am Platze, auch wenn sie in verschiedenen Lagern stehen mögen oder in diesem oder jenem Punkt nicht einer Meinung sind.

Wie sagte schon ein gewisser Stratege, der es bestimmt besser wußte als wir? „Getrennt marschieren — vereint schlagen!“ Und ein anderer, der seinem Ausspruch nach fast ein Modellbahner gewesen sein könnte: „Man muß das Unmögliche verlangen, um das Mögliche zu erreichen!“ WeWaW

Zillertalbahn

Abb. 1. Die Zillertalbahn-Lok Nr. 2 (links) und die Version mit Kobelrauchfang (rechts), die als U 44 der Stm. L. B. im Oktober (in Schwarz (in Schwarz mit roten Zierlinien, Wagen grün) auf den Markt kommen soll — beide Modelle mit obligatorischem Lokführer und Heizer! (Foto: Pfeiffer, Wien)



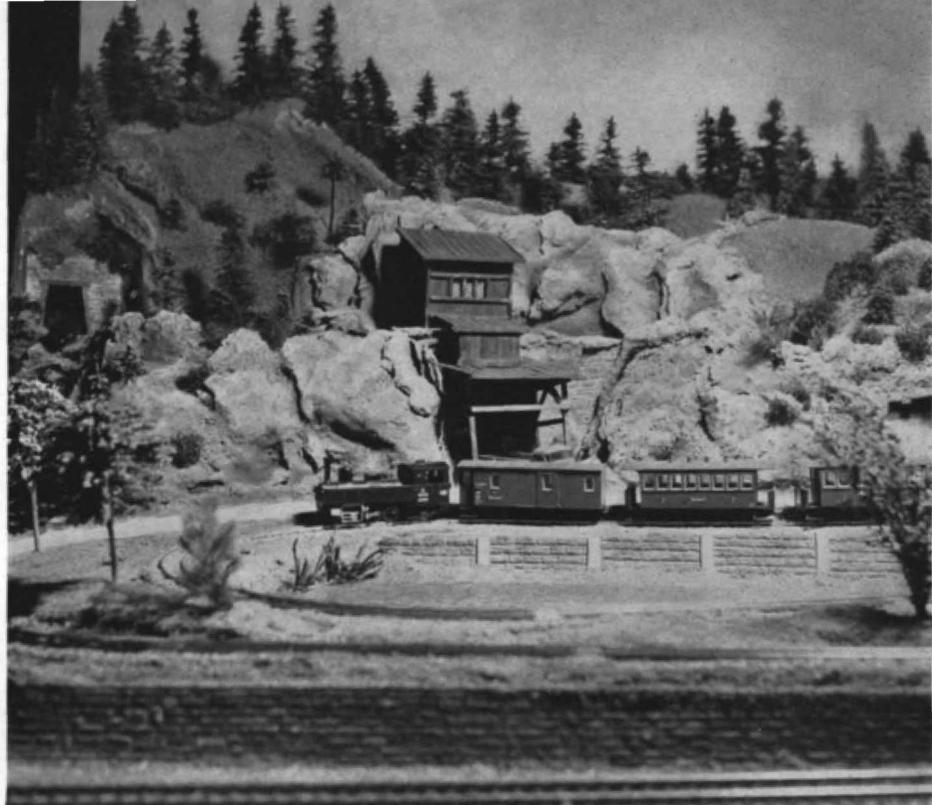


Abb. 2. Die Liliput-Zillertal-Schmalspurbahn auf der „1. Historischen Modellbahnausstellung“ (über die wir in Heft 12/68 berichtet haben), zugleich eine nette landschaftliche Anregung. (Foto: H. Petrovitsch, Innsbruck)

Eine begrüßenswerte
Neuheit

Liliput-H0-9 mm-Schmalspurbahn

Die Fa. Liliput hat im August die Zillertalbahn-Lok Nr. 2, die seinerzeit als Neuheit der früheren Fa. Egger angekündigt worden war, herausgebracht einschließlich 3 reizenden Wägelchen. Die Schmalspurrende werden aufatmen, steht ihnen nun doch — nach dem Debakel mit den Egger-Schmalspurbahnen — ein netter kleiner Zug zur Verfügung, der allein vom Außerem her einen guten Eindruck hinterläßt. Das Züglein läuft auf H0-9, was im Maßstab 1 : 87 genau der Vorbildspur von 760 mm entspricht.

Die Lok entspricht weitgehend dem Vorbild, wenn auch ein genauer Vergleich mit der Typenskizze der Original-Lok bei einigen Details (z. B. Radstand) Maß-Abweichungen bis zu 10 % ergibt. Einige Teile, die beim Modell zu stark vereinfacht oder überhaupt weggelassen sind, können anhand des Fotos im Liliput H0-9-Prospekt leicht ergänzt werden: Die nur schwach angedeuteten Leitungen am Kessel kann man aus Draht neu verlegen, am Führerstand die Verglasung der Vorder- und Rückfenster nachholen und eventuell noch die fehlende Pfeife aufs Dach setzen. An den Stirnseiten fehlen die Brems-schläuche samt Zuführungsleitungen, aber all das hätte wohl zu einem höheren Preis geführt.

Die Lok ist mit öS 185.— (= DM 28.70) nämlich nicht teuer; eine Zuggarnitur mit Lok und drei Wagen kostet in Österreich 5 238.— (= DM 37.—), in Deutschland ca. 49.— DM. (BR-Vertretung: A. Braun, Waiblingen). Die Wagen einzeln kosten je öS 26.— (in der BR ungefähr 5.50 DM).

Die Beschriftung ist aufgedruckt und so fein, daß sie teilweise nur mit der Lupe lesbar ist. Die Lok ist leider nicht beleuchtet, doch ist dies — nachdem die Laternen direkt am Lokkörper sitzen — leicht nach-zuholen.

Die Lok wird durch einen japanischen Kleinstmotor mit den Maßen 19x18x9,5 mm angetrieben. Er ist so flach, daß der Durchblick durch den Führerstand frei ist. Allerdings hat der Motor eine aufgepreßte Blecheinfassung und läßt sich praktisch nicht zerlegen. Ja nicht einmal ein normaler Bürstenwechsel ist möglich, dazu müssen die Führungsröhren aus dem Motorkörper herausgepreßt werden(!).

Die Kraftübertragung erfolgt durch eine einfache Mitnehmer-Kupplung auf die gegen die Motorachse etwas geneigte Schneckenachse. Das Schneckenrad treibt über ein Zwischenrad die ersten zwei Kuppel-achsen an, die 3. Achse wird nur durch die Kuppel-