

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
NOVEMBER 1970

11



Mini, Midi oder Maxi?

— Für uns keine Frage! Wir bleiben bei Mini . . . !

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 11/70

1. Jetzt auf dem Markt: E16 von M+F	708	18. „Steyr“ (H0-Anlage Remtisch, m. Str.-Pl.)	736
2. Jetzt auf dem Markt: V20 von M+F	709	19. Etwas Theorie zum Thema Modell-Zahnradloks	738
3. Moderne Pop-Farben bei der Buba	709	20. Jetzt auf dem Markt: Röwa-N-Nahverkehrs-	
4. Oberleitung über der Drehscheibe	710	wagen	741
5. Oberleitungsspinne	711	21. Elektrische Vorheizwagen — BZ	742
6. Buchbesprechung: S 3/6	712	22. Vereinfachter Schaltungsvorschlag zu „Block-	
7. Erstlingswerk E16 und Bahnhofstorso	713	system mit mehreren Stromkreisen“	744
8. Schwedische Erzzuglok (H0-Modell)	714	23. Kibri-N-Fachwerkhäuser „Milttenberg“	745
9. Abschaltbare Beleuchtung bei Triebwagen-		24. BR 85 aus einer Märklin-BR 44	746
Führerständen	714	25. Jetzt auf dem Markt: Vollmer H0-Quertrag-	
10. Das Ergebnis langer Planung		werk	747
(Streckenplan Elshoff)	715	26. SBB-Loks auf deutschen Strecken	747
11. Jetzt auf dem Markt: S 3/6 von Arnold	718	27. Eigentlich viel zu groß . . .	
12. Wartezeichen Ra 11 + Lichtsignal Sh 1	719	(H0-Anlage Schlatter)	748
13. Buchbesprechung: Die Lokomotiven der DB		28. BR 01 OI und Kondens-BR 52	
und der DR (1. 7. 70)	720	(H0-Modelle Scholtz)	750
14. Neues aus „Trippshausen“ (H0-Anlage Tripp		29. Der dritte Öltender — für eine 012!	751
m. Str.-Pl.)	721	30. Bogen — durch die Stadt gezogen (8):	
15. Gedanken um das Thema Modellbahn-		Straßenunterführungen im Stadtgebiet	752
Elektronik	727	31. Buchbesprechung: Jahrbuch für Eisenbahn-	
16. 40-t-Container-Kran (BP)	730	geschichte	754
17. Jetzt auf dem Markt: Brawa-N-Container-Kran	735		

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

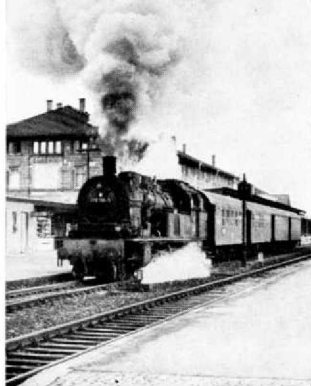
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Beilagen-Hinweis:

- „Brawa-minilife“-Modellstraße
der Firma A. Braun, Waiblingen

- Zahlkarte der „Freunde der Eisenbahn“, Hamburg, für den FdE-Kalender 1971



Das heutige Titelbild

zeigt die 078 195-5 vor einem Personenzug im Bf. Aalen, aufgenommen im August 1969 von Herrn Finn Ströman, Birkerød/Dänem. Wieviele „78“ (und andere Loks) noch im Bundesgebiet und in der DDR vorhanden sind und wo sie stationiert sind, ist der Broschüre „Die Lokomotiven der DB und der DR“ (Stand 1. 7. 70) zu entnehmen, die die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnkurier Solingen herausbrachte (s. S. 720).

► Heft 12/70 soll spätestens 22. 12. 70 im Fachgeschäft sein! ◀

(Vorausgesetzt, daß die Bundespost zu der Zeit nicht überfordert ist!)

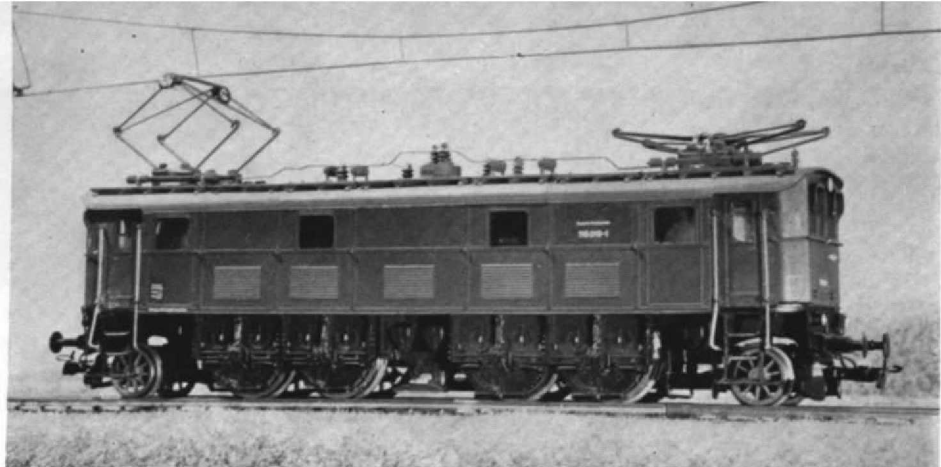


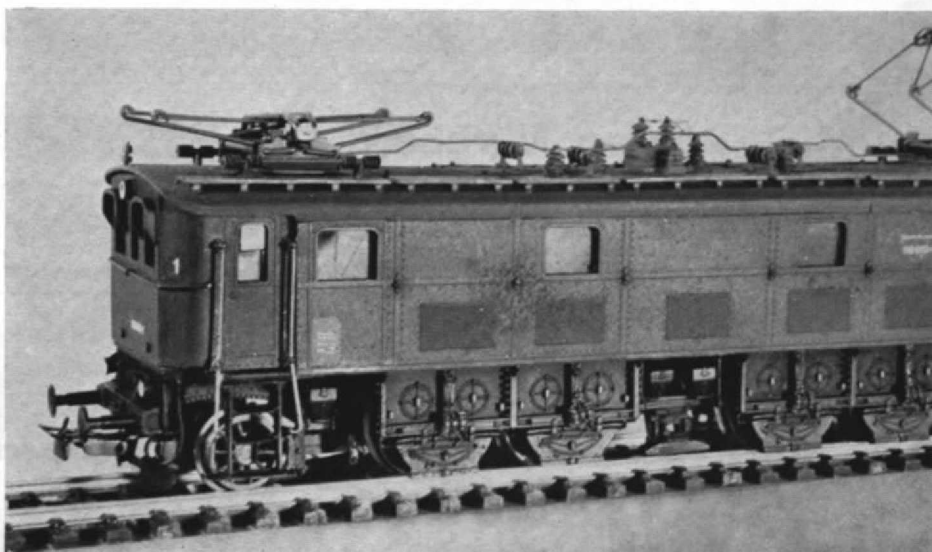
Abb. 1 u. 2. Das E 16-H0-Modell von M+F (als „116 019-1“ neuer Kennzeichnung). Bei genauerem Hinsehen kann man alle möglichen feinen Details erkennen, u. a. auch die (nachträglich angebrachten) Ölleitungen auf den Triebgestellblenden!

Jetzt auf dem Markt: E 16 von Merker + Fischer und ...

Auf Grund unserer diversen Publikationen über die E 16 (neue Bezeichnung 116) und ganz besonders unserer exklusiven Berichterstattung im Messeheft 3a/1969 über die damalige handgearbeitete Kleinstserie sind bei der Fa. M+F bekanntlich so viele Bestellungen eingegangen (s. Messeheft 3/70), daß sie sich entschlossen hat, dieses Ellokmodell in superfeiner Detaillierung als Bausatz- und Fertigmodell — völlig neu überarbeitet — in eigener Regie herauszubringen.

Der Bausatz enthält alle erforderlichen Teile (aus Messingblech, Messing- und Zinnruckguß) für ein mit allen Feinheiten ausgestattetes Modell. Alle Teile sind schon soweit vorgearbeitet, daß sie nur noch verlötet oder zusammengeklebt werden müssen und somit haben auch diejenigen Modellbahner, die gerade für die Arbeiten mit Metall nicht das erforderliche Werkzeug oder nicht das Geschick haben, die Möglichkeit, zu einem ausstellungreifen Supermodell für relativ wenig Geld zu kommen (Preis des kompletten Bausatzes DM 179.50).

Das fertige Modell wiegt immerhin „stramme“ 620 Gramm und aus diesem Gewicht resultiert auch mit die gute Zugkraft (z. B. 12 alte Vierachser auf einer 10⁴/igen Steigung). Angetrieben sind die erste und letzte Achse. Die Mittelachsen sind seitenverschieblich und — ebenso wie die Vorlaufachsen — abgefedert. Dadurch befährt die E 16 noch Gleisbögen mit einem Radius bis herunter zu 36 cm ohne zu „ecken“. Die Fenster sind nicht eingesetzt, jedoch mit Cellon hinterlegt; die Stromabnehmer sind von Sommerfeldt und beim Fertigmodell erfreulicherweise — dem Vorbild entsprechend rot — gestrichen. Die Beschriftung besteht aus feinen Abziehbildern (im Bausatz enthalten) und ist vorsorglicherweise in „doppelter“ Ausführung vorhanden: und zwar die alte Beschriftung als „E 16“ und die neue als „116“. Das Fertigmodell (dessen Preis z. Z. noch nicht feststeht) ist auch noch mit den Anschlüssen für die Elektro- und Heizleitungen (im Bausatz allerdings aus Preisgründen nicht enthalten, jedoch nachträglich erhält-





Moderne Pop-Farben bei der Buba

(dbp) Das eintönig dunkle Grün und Blau der Reisezugwagen soll bei der Bundesbahn durch kräftige und dem modernen Erscheinungsbild entsprechende Farbtöne abgelöst werden.

Der Vorstand der Bundesbahn hat jetzt im Grundsatz einem Vorschlag des Design-Center der Bundesbahn zugestimmt, wonach die Reisezugwagen in hellem, metallähnlichem Grau gestrichen und in der Fensterreihe mit einem hervorstechenden Farbton gekennzeichnet werden sollen. Dabei ist etwa an Orange für Wagen 1. Klasse, Blau 2. Klasse und Gepäckwagen, Rot für Speise- und Schlafwagen gedacht.



Entsprechende Entwürfe werden gegenwärtig vom Design-Center ausgearbeitet. Zunächst sollen einige Wagen probeweise den neuen Außenanstrich erhalten.

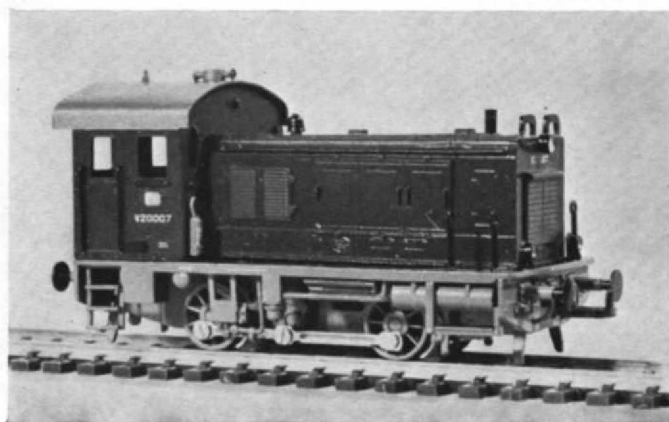
Herr Manfred Sassenscheidt aus Jülich ließ diese Nachricht keine Ruhe und weil er es genau wissen wollte, machte er sich auf die Socken und entdeckte im Kölner Hbf den D 539 – von Köln nach Antwerpen –, der bereits einige der umgespritzten Wagen führte (A-, AB- und B-Wagen). Es fehlten allerdings noch die farbigen Fensterreihen. Auf zum fröhlichen Umspritzen der Reisezugwagenmodelle!

lich) ausgestattet, so daß wohl keine Feinheit mehr fehlen dürfte. Für die feine Nachbildung auch letzter Details sei noch ein Beispiel erwähnt: jede einzelne Ölleitung auf den Triebgestell-Blenden besteht aus einem dünnen Kupferdraht (eine genaue Biege-Zeichnung liegt dem Bausatz bei), die nachträglich anzubringen sind – eine etwas „fieselige“ Arbeit, aber das vorbildgetreue Aussehen des Modells wird dadurch noch weiter verbessert.

Außerdem baut M+F die E 16 auch als ausgesprochenes Super-Fertigmodell (bei dem z. B. noch unter den Pufferbohlen Rangierertritte und -griffe angebracht sind). Allerdings dürfte sich dieses Modell dann wohl kaum mehr für einen rauen Betrieb auf

einer Allerwelts-Anlage eignen und ist in der Super-Ausführung mehr als „Paradeferd“ für Lok-Fans gedacht. Der kleinste befahrbare Radius ist bei diesem Modell 55 cm, der Preis – doch recht beachtlich, aber bestimmt nicht zu hoch – ist DM 600.—.

Erwähnenswert ist sicher auch noch, daß dem Bausatz – quasi als Service der Firma M+F an ihren Kunden – eine Liste von mit Bestellnummern versehenen Teilen (selbst kleinster Schraubchen) beiliegt, so daß bei einem eventuellen Verlust oder auch einem kleinen „Murks“ jedes Teil nachbestellt werden kann. Außerdem ist auch noch ein Garantieschein enthalten, mit dem etwaige defekte Teile von der Firma ersetzt werden.



... V 20

Die V 20 ist nunmehr ebenfalls fertig und ausgeliefert worden; sie ist als Bausatz (DM 93.—) erhältlich, einschließlich aller Feinteile (Bremschläuche, -backen, -zylinder usw.). Als Fertigmodell wird sie (ebenso wie die Köf III) nur auf Bestellung geliefert. Die Zugkraft der V 20 ist – bedingt durch das hohe Eigengewicht von über 300 g – außergewöhnlich gut. Die Detaillierung ist, ebenso wie die Beschriftung, sehr fein ausgeführt. Der Zusammenbau ist auch für den ungeübten Bastler einfach.



Moderne Pop-Farben bei der Buba

(dbp) Das eintönig dunkle Grün und Blau der Reisezugwagen soll bei der Bundesbahn durch kräftige und dem modernen Erscheinungsbild entsprechende Farbtöne abgelöst werden.

Der Vorstand der Bundesbahn hat jetzt im Grundsatz einem Vorschlag des Design-Center der Bundesbahn zugestimmt, wonach die Reisezugwagen in hellem, metallähnlichem Grau gestrichen und in der Fensterreihe mit einem hervorstechenden Farbton gekennzeichnet werden sollen. Dabei ist etwa an Orange für Wagen 1. Klasse, Blau 2. Klasse und Gepäckwagen, Rot für Speise- und Schlafwagen gedacht.



Entsprechende Entwürfe werden gegenwärtig vom Design-Center ausgearbeitet. Zunächst sollen einige Wagen probeweise den neuen Außenanstrich erhalten.

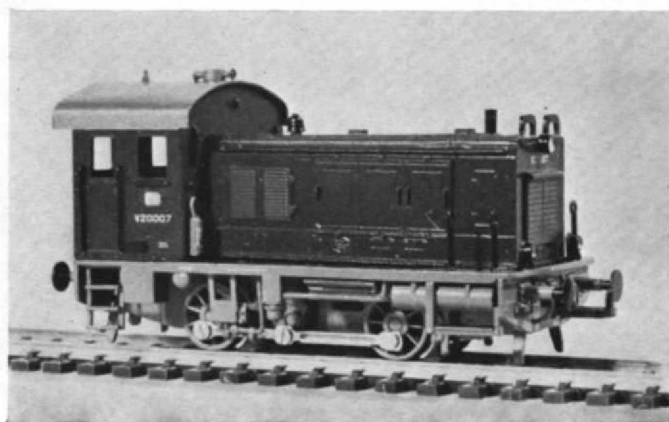
Herr Manfred Sassenscheidt aus Jülich ließ diese Nachricht keine Ruhe und weil er es genau wissen wollte, machte er sich auf die Socken und entdeckte im Kölner Hbf den D 539 – von Köln nach Antwerpen –, der bereits einige der umgespritzten Wagen führte (A-, AB- und B-Wagen). Es fehlten allerdings noch die farbigen Fensterreihen. Auf zum fröhlichen Umspritzen der Reisezugwagenmodelle!

lich) ausgestattet, so daß wohl keine Feinheit mehr fehlen dürfte. Für die feine Nachbildung auch letzter Details sei noch ein Beispiel erwähnt: jede einzelne Ölleitung auf den Triebgestell-Blenden besteht aus einem dünnen Kupferdraht (eine genaue Biege-Zeichnung liegt dem Bausatz bei), die nachträglich anzubringen sind – eine etwas „fieselige“ Arbeit, aber das vorbildgetreue Aussehen des Modells wird dadurch noch weiter verbessert.

Außerdem baut M+F die E 16 auch als ausgesprochenes Super-Fertigmodell (bei dem z. B. noch unter den Pufferbohlen Rangierertritte und -griffe angebracht sind). Allerdings dürfte sich dieses Modell dann wohl kaum mehr für einen rauen Betrieb auf

einer Allerwelts-Anlage eignen und ist in der Super-Ausführung mehr als „Paradeferd“ für Lok-Fans gedacht. Der kleinste befahrbare Radius ist bei diesem Modell 55 cm, der Preis – doch recht beachtlich, aber bestimmt nicht zu hoch – ist DM 600.—.

Erwähnenswert ist sicher auch noch, daß dem Bausatz – quasi als Service der Firma M+F an ihren Kunden – eine Liste von mit Bestellnummern versehenen Teilen (selbst kleinster Schraubchen) beiliegt, so daß bei einem eventuellen Verlust oder auch einem kleinen „Murks“ jedes Teil nachbestellt werden kann. Außerdem ist auch noch ein Garantieschein enthalten, mit dem etwaige defekte Teile von der Firma ersetzt werden.



... V 20

Die V 20 ist nunmehr ebenfalls fertig und ausgeliefert worden; sie ist als Bausatz (DM 93.—) erhältlich, einschließlich aller Feinteile (Bremschläuche, -backen, -zylinder usw.). Als Fertigmodell wird sie (ebenso wie die Köf III) nur auf Bestellung geliefert. Die Zugkraft der V 20 ist – bedingt durch das hohe Eigengewicht von über 300 g – außergewöhnlich gut. Die Detaillierung ist, ebenso wie die Beschriftung, sehr fein ausgeführt. Der Zusammenbau ist auch für den ungeübten Bastler einfach.

Oberleitung über der Drehscheibe

In Heft 3/1965, S. 108, habe ich bereits eine Lösung aufgezeigt, die allerdings auch mich selbst nicht richtig befriedigte. Inzwischen habe ich einen „abwandlungsfähigen Weg“ gefunden. Der neue Vorschlag ist nach meinem Dafürhalten einfacher herzustellen und auch praktischer im Gebrauch.

Bei meiner seinerzeitigen „Sonderkonstruktion“ kam es gelegentlich vor, daß die Elloks auf der Drehscheibe, wenn sie aus den Gleisen 3—6 kamen, etwas zu weit fuhren, so daß der Stromabnehmer hochsprang, weil sich

dort keine Oberleitung mehr befand. Es kam also darauf an, eine Lösung zu suchen und zu finden, bei der über der ganzen Gleislänge bei jeder möglichen Rangierstellung der Drehscheibe Oberleitung vorhanden ist. Der rettende Gedanke kam und ist folgender:

Man braucht nur auf der gegenüberliegenden Seite eine gleiche Aufhängevorrichtung — bestehend aus zwei Turmmasten 7021 und einer gebogenen Querverbindung 7016 — aufzustellen (Abb. 1). Als Material für die Drahtspinne nimmt man mindestens 6 Fahrdrabt-

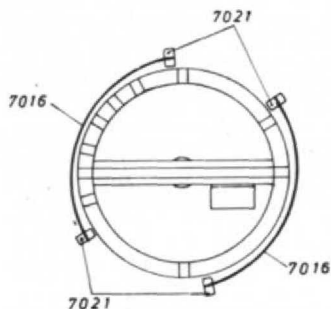


Abb. 1

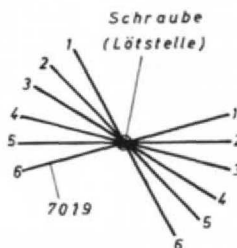


Abb. 2

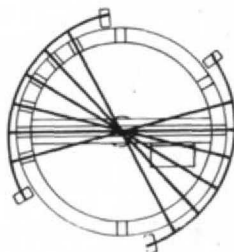
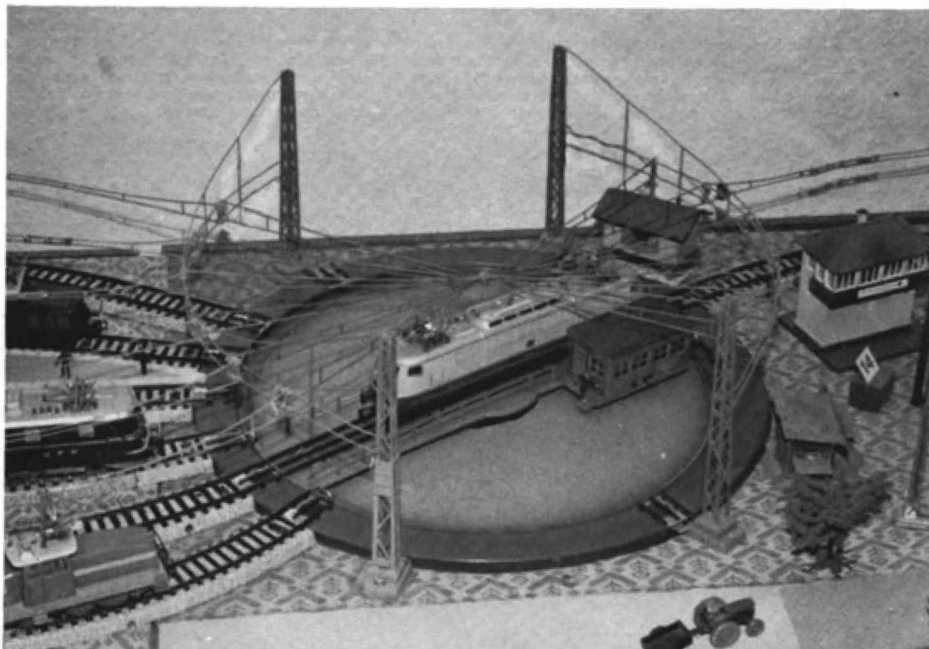
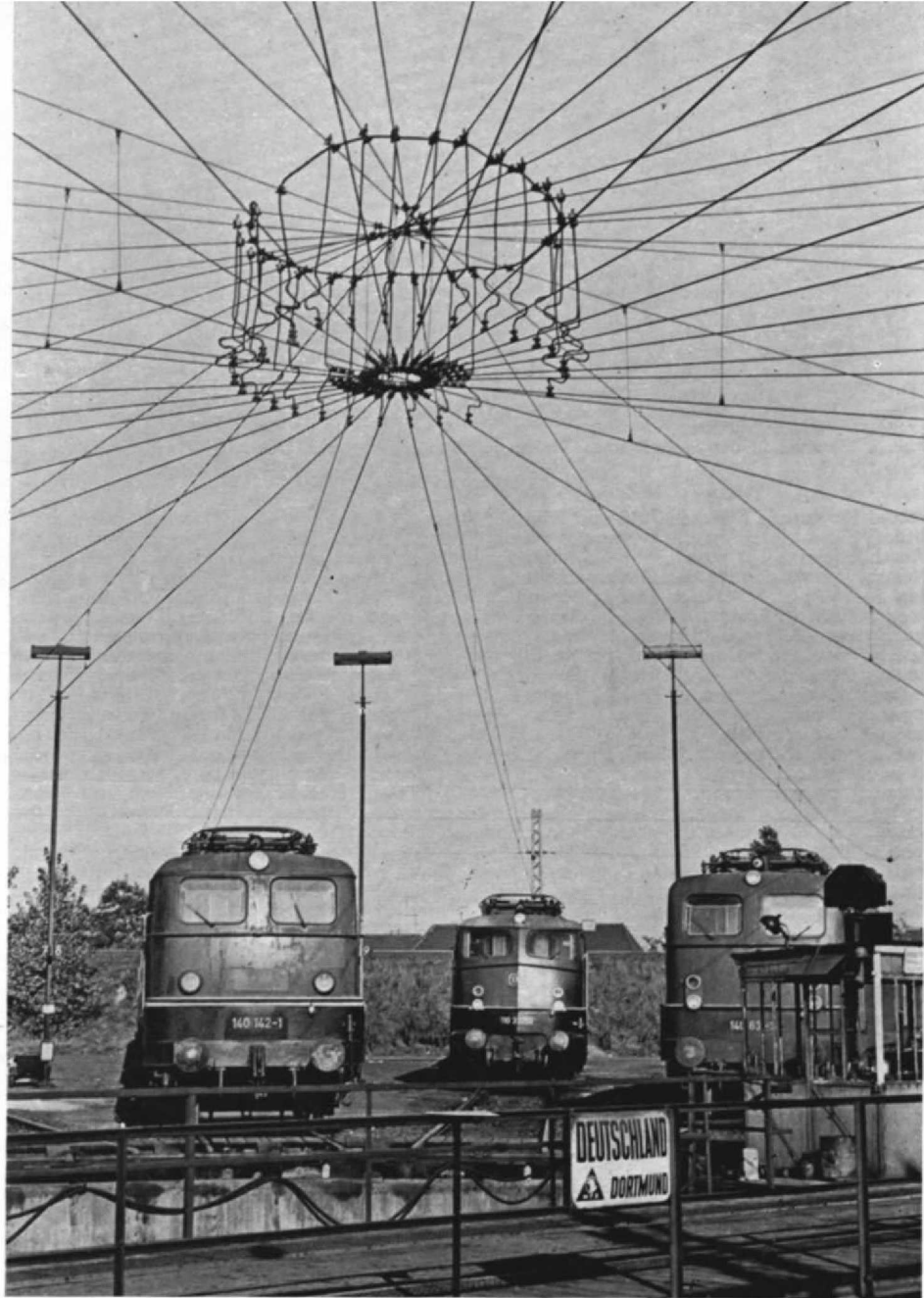


Abb. 3

Abb. 4. Die Oberleitungsspinne des Verfassers über der Drehscheibe seiner Märklin-Anlage.





Oberleitungsspinne. Unsere Aufnahme von der Oberleitungsspinne über der Drehscheibe im Bw Gremberg stammt nicht vom Verfasser, sondern von unserem langjährigen Leser und Mitarbeiter Richard Vogel aus Düsseldorf. Eine solche Spinne in H0 nachzubilden, dürfte wohl kaum möglich sein!

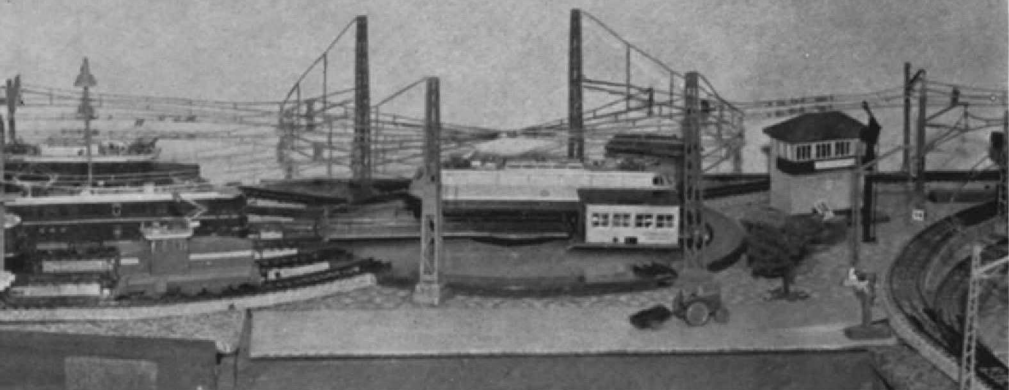


Abb. 5. Totalansicht der Svoboda'schen Lösung der Oberleitungsspinne. Links die Gleise zum Schuppen.

stücke für gerade Strecken 7019 und schraubt (lötet) diese genau in der Mitte zusammen. Anschließend biegt man sie gleichmäßig im Winkel des Abstandes der Gleisanschlußstellen 1—6 (Abb. 2). Dieses Drahtgitter hängt man mittels der Isolatoren 7006 in die beiden gebogenen Querverbindungen ein. Wir erhalten so eine symmetrische und stabile Oberleitungskonstruktion, die sich in der Praxis besser bewährt und dem Vorbild mehr entspricht. Das ganze sieht dann so aus, wie es in Abb. 3 gezeichnet ist.

Wem das Gitter oder Geflecht nicht eng genug erscheint, braucht nur einige 7019 zusätzlich zu verwenden, d. h. auf Luke dazwischensetzen und fertig ist ein „Spinnennetz“, welches dem Vorbild noch näher kommt und völlig störungsfrei funktioniert! Denn damit ist die Gefahr, daß der Bügel zwischen den Drähten hochwippt und sich verklemmt, was nur vorkommen kann, wenn man zu weit nach der einen oder anderen Seite durchfährt, ganz beseitigt. Vor allem ist diese Lö-

sung gefälliger und weniger zeitraubend bei der Bastelei. Fast im Handumdrehen können Sie so etwas ausprobieren!

Wenn die Redaktion seinerzeit von meinem ersten Vorschlag nicht sonderlich „begeistert“ war und meinte, daß „das Drehen von Elloks . . . nicht gerade lebensnotwendig“ sei, so ist aber der Vorteil ein anderer, nämlich der, daß man damit auf relativ engem Raum viele Loks vollautomatisch abstellen kann. Da ich zwei der Abstellgleise nochmals unterteilt (isoliert) habe, kann ich z. B. 8 Elloks auf diese Weise unterbringen. Die eine oder andere für den Einsatz bereitzustellen, ist ein interessanteres Rangiermanöver, als wenn man Züge pausenlos herumkurven läßt! Ansichtssache!

Ein Hobby macht doch dann erst richtig Spaß, wenn sich eine Sache, die wir uns ausgedacht und ausgeführt haben, in der Praxis wirklich bewährt und unsere Anlage im ganzen verschönt! Was ich ohne Übertreibung in meinem Falle bestätigen kann.

Buchbesprechung:

S 3/6 - Star unter den Dampflokomotiven

Die Geschichte der bayerischen S 3/6 von E. Hoecherl, J. B. Kronawitter und W. Tausche.

Halbleinen-Einband mit Kunstdruckumschlag, 142 Seiten, 37 Zeichnungen und 128 Fotos auf 45 Kunstdrucktafeln. Erschienen in der Franck'schen Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Es muß schon etwas besonderes an einer Lokomotive sein, wenn es sie noch nach über 6 Jahrzehnten gibt. Allerdings liegt hier die Betonung, sehr zum Leidwesen der unzähligen Eisenbahnfreunde, auf „noch“, und es wird voraussichtlich nicht mehr allzulange dauern, bis auch die letzte S 3/6 ihre letzte Fahrt antritt. Mit ihr wird dann – wieder einmal mehr – ein weiteres Kapitel der doch so reizvollen Dampflokzeit abgeschlossen werden.

Um so mehr ist es zu begrüßen, daß sich drei Kenner dieser Lokomotive zusammengetan haben, um ihr, wenn man es einmal so ausdrücken will, ein „literarisches Denkmal“ zu setzen und zugleich ihre bewegte Lebensgeschichte der Nachwelt zu er-

halten. Allerdings wird in dem Buch „S 3/6 – Star unter den Dampflokomotiven“ nicht nur die Entstehungsgeschichte der ersten deutschen „Pacific“-Lokomotive erzählt, sondern vielmehr das ganze „Phänomen“ S 3/6 von allen Seiten durchleuchtet. Dies beginnt bei der Entwicklung und Bedeutung der Pacific-Lokomotive, sowie der Entstehungsgeschichte der bayerischen S 3/6 und geht mit einzelnen Kapiteln über ihre Leistungsfähigkeit, die besonderen Merkmale und Gestaltung bis zur „Aussprache“ und den Betriebs-Einsätzen. Ebenso ausführlich werden auch die mannigfaltigen Weiterentwicklungen (hochinteressant die diesbezüglichen Maffei-Planungen!), die S 3/6 im letzten Zeitgeschehen und sonstige interessante Tatsachen über die „Seniorin“ der deutschen Eisenbahngeschichte erläutert – erfreulicher und lobenswerterweise mit vielen, sehr gut gedruckten Bildern von der S 3/6, solo, im Zugverband, im Bw und in der Landschaft, ergänzt durch eine ganze Reihe von Typenskizzen! Tabellen, Fahrpläne (auch aus den zwanziger Jahren) usw. vervollständigen dieses überaus interessante Buch, das in der Bibliothek eines Modell- oder Eisenbahnfreundes keinesfalls fehlen sollte!