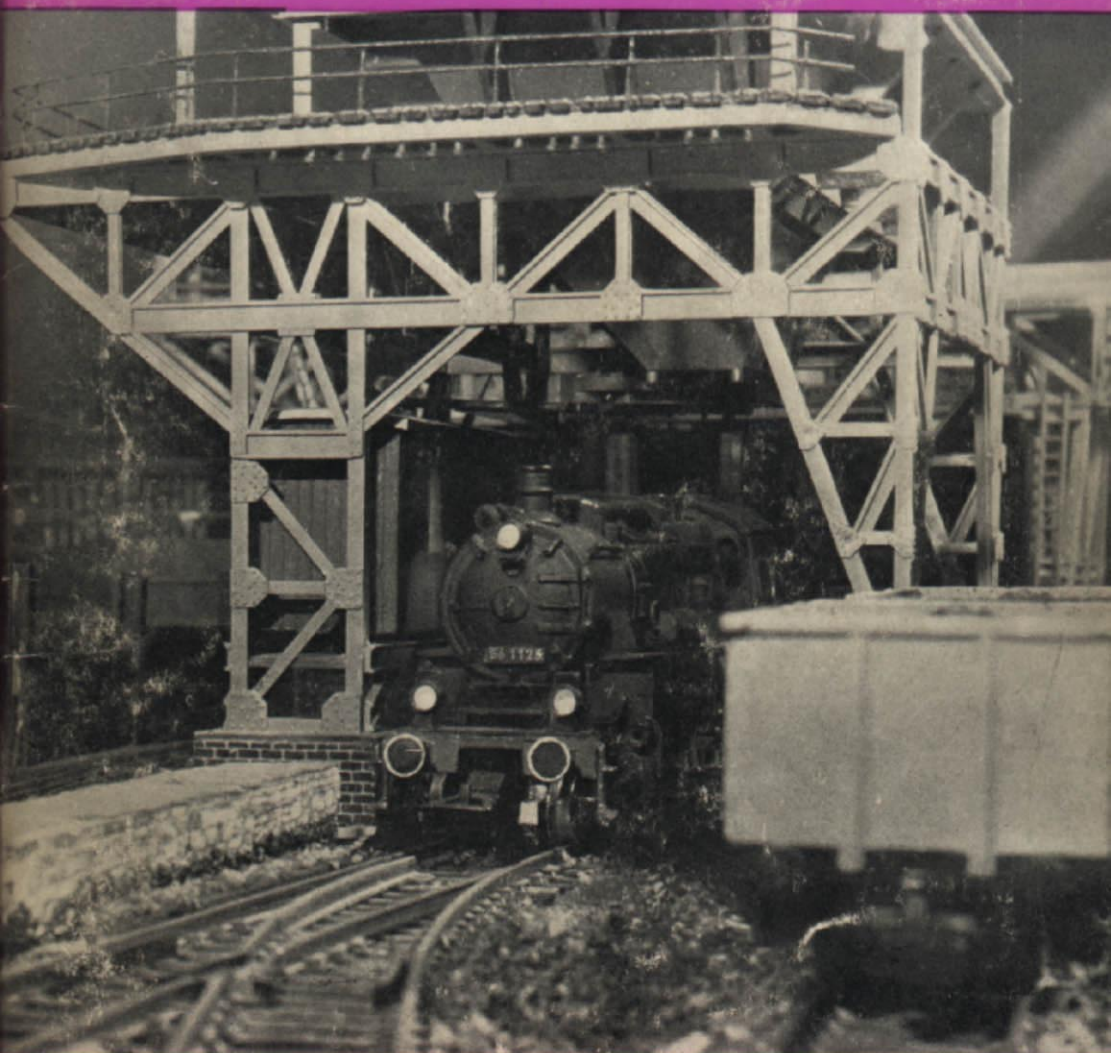




DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

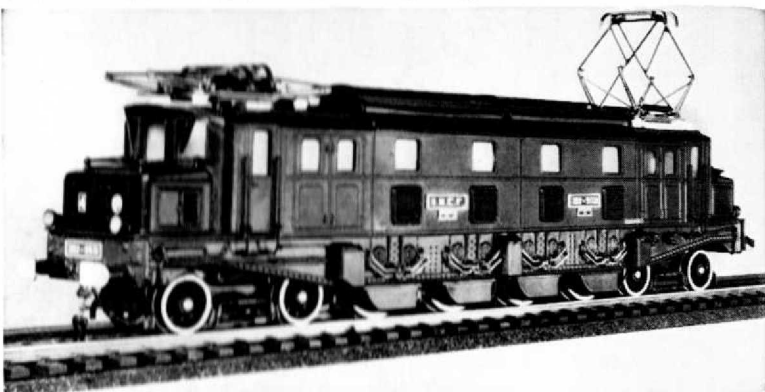
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

23. JAHRGANG
NOVEMBER 1971

11

2-Do-2 SNCF

Elektrische Schnellzuglokomotive der ehemaligen Paris-Orléans-Eisenbahngesellschaft, Nr. E-503 bis Nr. E-537, heute SNCF, Nr. 5503 – Nr. 5537. Erbaut 1933–1935 durch Fives-Lille und CEM/BBC. Max. Geschwindigkeit 130 km/h. Leistung 4000 PS.



Unretuschierte Aufnahme des Modells

Das H0-Modell ist eine genaue Nachbildung im Maßstab 1:87. Feine Messing-Handarbeit, aus über 500 Bestandteilen zusammengebaut. Grün/grau gespritzt. 12 V Gleichstrom. Länge 20,5 cm, Gewicht 600 g. Mind. Radius 40 cm. Nr. 2018 jetzt im Fachhandel erhältlich.

Herstellung und Vertrieb:

FULGUREX

Avenue de Rumine 33, CH-1005 Lausanne/Schweiz

Preis in
Deutschland: DM 590.-
Schweiz: SFr. 590.-

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 11/1971

1. Bunte Seite (Karikatur, Titelbild, Motiv)	691	15. Buchbesprechung: „Tempo 200 – Eisenbahn heute u. „Schmalspur-Dampfloks-Taschenbuch“	711
2. Neu: Märklin-Tenderlok der BR 86	692	16. In Schwaikheim ... (Schluß H0-Anlage Nawrocki)	712
3. Vor Rangierabteilungen ... die Allround-Lok BR 86	694	17. Umbau der SBB-E 3/3 in N	715
4. Eine roll- und klappbare Kleinanlage (H0-Anlage Albrecht)	695	18. Das SBB-Vorbild	716
5. Seltene: Sicherungssignal für Hubbrücken	698	19. Anlagenbau-Kniffe von ESBE	717
6. Radsatz-Verladeanlage (BP)	699	20. Laubbäume – selbst gemacht	722
7. Buchbespr.: „Die Eisenbahn in der Malerei“	703	21. Natur-reale Fichten in N	724
8. Mit vielen Gleisen und Signalen ... (H0-Anlage Illner)	704	22. Umbau der Fleischmann-BR 70 auf das Märklin-Wechselstromsystem	725
9. Neu auf dem Modellbahn-Sektor: RBEV-Doppelspulenrelais und Weichenantrieb	706	23. Elegante Puko-Weichenstraßen – schnell gebaut	727
10. MMM = Mutters-Miniatur-Moorbahn	708	24. Der DB-Pressdienst meldet ...	731
11. Neu von Liliput: SBB-Restaurant- und DB-Büffetwagen	709	25. Die 13. Anlage (H0-Anlage R. H. Wild)	732
12. Wichtige Information: Liliput-Ersatzteillager in der Bundesrepublik	709	26. Neu: LGB-Zillertalbahnhof-Lok	736
13. Kleine Tips aus der Modellbahn-Praxis	710	27. Durch Modellbahn zu akademischen Ehren	737
14. Wo bleiben die Ellok-Veteranen? (H0-Modell Weindl, Wien)	711	28. Brückenmotive von der H0-Anlage Nawrocki	738
		29. Lok-Kits für den Junior	740
		30. O jemie – ne Köf zieht einen TEE	740

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 (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,80 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 12/71 ist spätestens 20. Dezember in Ihrem Fachgeschäft!

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



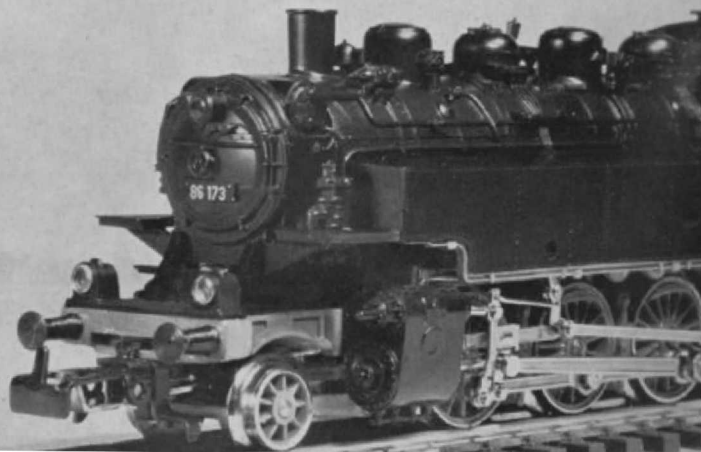
Abb. 1. Die etwas dickleibige, aber für die damalige Zeit bereits beachtliche Miniatur-Nachbildung der BR 86, die TT 800 (s. Messebericht in Heft 5/1951), deren Ruhm immerhin bis in die heutige Zeit hinein reicht – hier auf der H0-Anlage des Herrn K. H. Bertsch.

Genau zwanzig Jahre liegen zwischen dem Erscheinen der Märklin-TT 800, die als ungefähre 86-Nachbildung (s. Abb. 1) auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1951 vorgestellt wurde, und dem Debüt des Nachfolge-Modells im Frühjahr 1971. Obwohl erstere kein „reinrassiges“ Modell der BR 86 darstellte, riß – nachdem Märklin die Produktion der TT 800 eingestellt hatte – die Nachfrage nach diesem „Modell“ nicht ab; gleichzeitig mehrten sich die Forderungen nach einer Neuauflage, die dem ständig steigenden Qualitätsniveau und den Möglichkeiten der modernen Spritztechnik gerecht würde. Daß auch die MIBA immer wieder eine Lanze für die „86“ brach, lag nicht zuletzt an den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten dieser Loktype; doch darüber noch einiges mehr im Anschluß an diese Besprechung.

Jetzt im Fachgeschäft:

Märklin-Tenderlok der BR 86

Abb. 2. Detailaufnahme vom heutigen 86-Modell. Entsprechend der „frühen“ Betriebsnummer hat das Modell noch ein Handrad an der Rauchkammertür und genietete Wasserkästen. Auf dem Zylinder sitzt das Henschel-Fabrikschild.



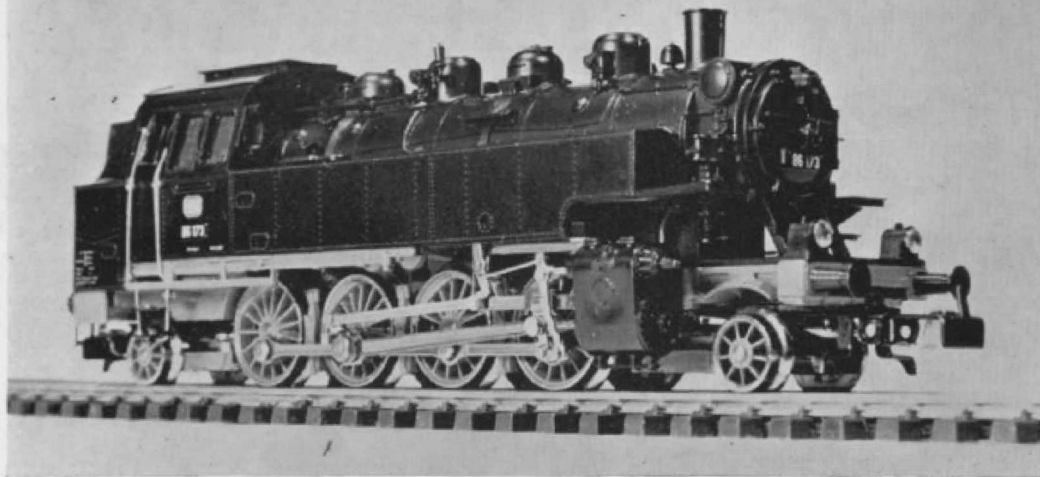


Abb. 3. Die Gesamtansicht des neuen Märklin-Modells läßt u. a. erkennen, wie schlank die Treib- und Kuppelstangen gefertigt sind, die in Verbindung mit der zierlichen Heusinger-Steuerung den guten Gesamteindruck des Fahrgestells unterstreichen.

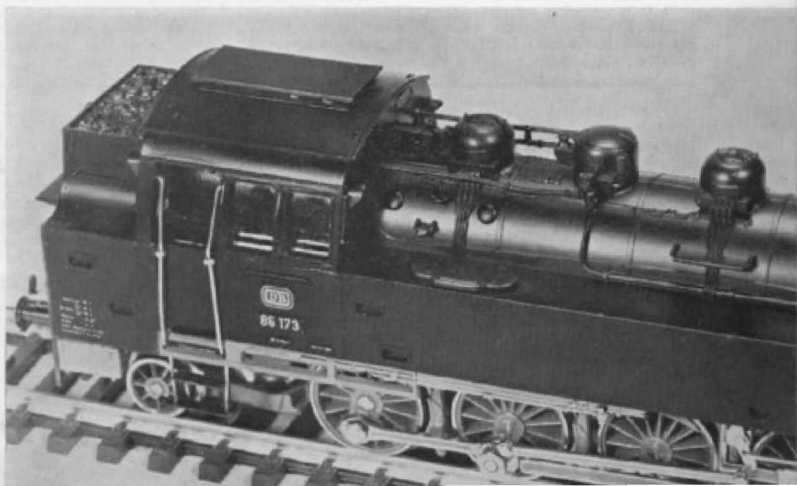
Wie schon angedeutet, entspricht das neue Märklin-Modell der BR 86 voll dem heutigen Fertigungsniveau und ist genau maßstäblich. Besondere Aufmerksamkeit verdient das feinplastisch durchgestaltete Kunststoffgehäuse. Märklin hat – entgegen der Anregung des Herrn Schier in Heft 8/69 – die ältere Ausführung der BR 86 mit genieteten Wasserkästen zum Vorbild genommen, was u. E. dem Aussehen des Modells nur zugute kommt (vgl. Abb. 2-4). Zahlreiche Einzelteile (wie z. B. die Pfeife am Dampfdom und die Deckel der Wasserkasten-Einläufe) sind extra eingesetzt. Das Fahrwerk ist ebenfalls gut detailliert und weist zwischen den Kuppelrädern Bremsimitationen auf. Das nicht ausgeführte größere Gegengewicht an den Rädern der dritten Treibachse muß sich ein Modellbahner selbst schneiden (aus Pappe ausschneiden und draufkleben). Besonders gelungen ist den Märklin-Konstrukteuren diesmal die Nachbildung der Heusinger-Steuerung; die exakte Ausführung von Kreuzkopf, Schieberschubstange und

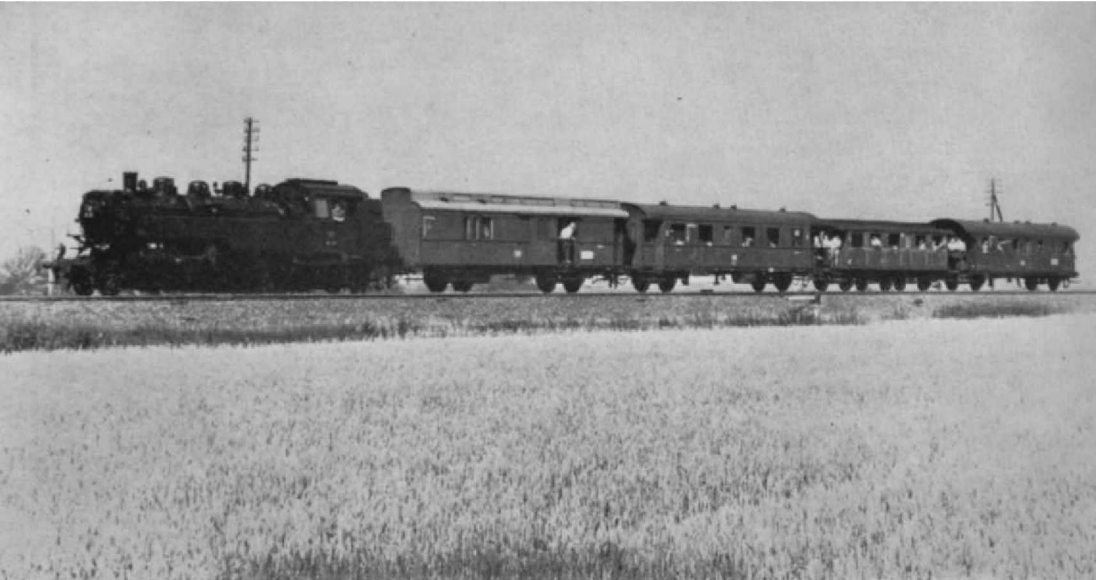
Schwingenstange ist bemerkenswert. Die Kupplungsdeichsel, auf der auch – bei der Wechselstrom-Ausführung – der Magnet für die Telex-Kupplung sitzt, trägt angelegene Bahnwärter-Imitationen. Die freistehenden Lampen auf der mit einer Riffelblech-Nachbildung versehenen Pufferbohle werden indirekt beleuchtet; während beim Wechselstrom-Modell Stirn- und Rückbeleuchtung ständig brennen, wird bei der Hama-Ausführung die Beleuchtung entsprechend der Fahrtrichtung durch Ventilzellen umgeschaltet.

Die Fahreigenschaften und das Zugvermögen des Lokmodells sind gut. Die Telex-Entkopplung (des Wechselstrom-Modells) funktioniert exakt, ebenso die Umschaltung für Vor- und Rückwärtsfahrt. Insgesamt läßt sich sagen, daß Märklin mit der neuen BR 86 ein sehr gut gelungenes Lokmodell schuf, das auch hinsichtlich seines Einsatzes auf Modellbahn-Anlagen ein ausgesprochen dankbares Objekt darstellt, wie aus der auf der nächsten Seite nachfolgenden Ergänzung hervorgeht. mm

Abb. 4. Ein weiteres Bild vom heutigen Märklin-Modell der BR 86, das eigentlich keines Kommentars bedürfte. Deutlich treten die diversen Details und Feinheiten zu Tage (wie z. B. die extra angesetzte Dampfpeife, die auf Abb. 2 zwischen dem zweiten und dritten Dom hervorspitzt).

Die Hama-Ausführung – für Zweischienen-Gleichstrombetrieb, Kat. Nr. 8396 – dürfte übrigens inzwischen ebenfalls erhältlich sein!





So etwa könnte auch ein Modellbahner einen Sonderzug zusammenstellen: BR 86, PwPost 2i, A 2i, BC3i Pr92 und B 2i. Selbstverständlich sind die hier angegebenen Wagentypen nicht verbindlich – ebenso gut können entsprechende oder auch ganz andere Industrie-Modelle verwendet werden.

(Foto: Hans Reichl, Hildesheim)

Vor Rangierabteilungen, Güter-, Personen- und D-Zügen — auf Haupt- und Nebenstrecken (auch im Kleinen): die Allround-Lok BR 86

Nicht ohne Grund lag die BR 86 unter den Spitzenreitern der letzten MIBA-Wunschaktion, deren Ergebnis wir in Heft 2/66 veröffentlichten. Quasi als Nachtrag zu den entsprechenden Artikeln in Heft 14/66 und 8/69 (und zur Information neu hinzugekommener Leser) hier nochmals ein kurzer Abriss ihrer Geschichte: Von der Einheitslok der BR 86 wurden von 1928–1943 insgesamt 774 Maschinen in geringfügig voneinander abweichenden Ausführungen gebaut. Die für den gemischten Dienst auf stark befahrenen Nebenstrecken konzipierte Lok bewährte sich sehr gut und wurde daher bald auch im „gehobenen“ Dienst verwendet. Noch in den 50er Jahren beförderte sie Schnellzüge zwischen Kempten und Oberstdorf bzw. zwischen Lübeck und Neustadt/Holst.*). Die Beförderung von

Nebenbahn-Eilzügen gehörte ebenso zu ihren Aufgaben wie die Bedienung des Vorortverkehrs. Mit fortschreitendem Strukturwandel in der Zugförderung wurde sie allerdings in untergeordnete Dienste abgedrängt; heute sind nur noch wenige Maschinen – vornehmlich im Rangierbetrieb – im Einsatz. Ein Foto aus jüngster Zeit zeigt sie jedoch bei einer Fahrt, die dem Modellbahner Tür und Tor für ähnliche Einsätze öffnet. Anlässlich einer Sonderfahrt der „Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier“ zog die 86 einen Oldtimer-Zug, dessen Zusammenstellung geradezu „modellbahnerisch“ wirkt (s. Abb.). Im Sinne unserer Anregungen in Heft 8/71, S. 504, läßt sich die BR 86 also durchaus auch auf „modernen“ Anlagen einsetzen. Doch gleich, ob man ihren Einsatz „motivieren“ will oder nicht: Das gutgelungene Modell dieser im Großen ebenfalls gutgelungenen Tenderlok dürfte wohl in nächster Zeit auf den meisten H0-Anlagen seinen Dienst antreten. mm

*) nach Dipl.-Ing. Gustav Röhr: „Bspannungsübersicht für alle Schnell- und Eilzüge der DB, Sommerfahrplan 1955“, Krefeld 1969.

Aufruf an alle Modellbahner

Die Grundnormen für Maßstäbe, Gleise und Radsätze der „Normen Europäischer Modellbahnen“ (NEM) wurden vor über 13 Jahren aufgestellt. Inzwischen hat die Modellbahntechnik einen Stand erreicht, der seinerzeit nicht für möglich gehalten wurde. Der Technische Ausschuß des MOROP hält es daher für unumgänglich, die bestehende Normensammlung zu überprüfen und den heutigen Gegebenheiten anzupassen.

Zunächst sollen die Normblätter
NEM 11–13 (Maßstäbe),
NEM 121–124 (Oberbau) und
NEM 310–314 (Radsatz)

überarbeitet werden.

Alle Modellbahner haben jetzt Gelegenheit, ihre Vorschläge für Änderungen und Ergänzungen des Normenwerks vorzubringen. Der Vertreter des BDEF im Technischen Ausschuß, Gerhard Krauth, 35 Kassel, Erich-Klabunde-Straße 3, nimmt entsprechende Anregungen bis zum 29. 2. 1972 gern entgegen.

Eine vollständige Sammlung der bisher erschienenen NEM-Normblätter kann zum Preis von Sfr 3.– bei der Administration „Eisenbahn-Amateur“, Otto Gerber, Trottenstraße 84, CH-8037 Zürich, bezogen werden (Bitte keine Vorauszahlung). MOROP

Eine roll- und klappbare Kleinanlage

von W. Albrecht, Bonn-Godesberg

Meine derzeitige — und auch wohl letzte Kleinanlage — die hier in Wort und Bild vorgestellt sei, hat die Ausmaße von 1,80 x 0,95 m und ist roll- und klappbar. Mit anderen Worten: auch bei mir ist wenig Platz für's liebe Hobby!

Andererseits bin ich mit meinen Ansprüchen bezüglich Modellbahn-Anlage nicht gerade bescheidener geworden. Es hieß für mich die Nuß zu knacken, ein weit gespanntes Anlagenthema auf besagten kleinsten Raum hinzumogeln, wobei außerdem noch diverses Material einer alten Anlage unterzubringen war; doch hiervon mehr im weiteren Verlauf dieser Abhandlung.

Die Anlage besteht aus einer Platte, die schwenkbar auf solidem Fahrgestell befestigt ist. Als „Garage“ dient hierzu ein 30 cm breiter und 60 cm tiefer Raum zwischen Schrank- und Zimmerwand. Der übrige herausragende Anlagenteil wird durch einen Vorhang verdeckt (Abb. 1). Soll die Anlage benutzt werden, so wird sie herausgezogen, zu einem beliebigen Ort gefahren und dort aufgeklappt (Abb. 2—4).

Bevor man die Platte ausschwenkt, ist

- a) ein Verbindungsbolzen am Fahrgestell zu entfernen, der ein Abkippen der Platte während des Transportes verhindert,
- b) löst man einen Haken, der die äußeren Fußstützen beim Transport an die Platte hält,
- c) gleiches gilt für die nach innen geklappte Schalttafel.

Nachdem die Platte in die Waagerechte gebracht ist, werden die äußeren Fußstützen gegen Einknicken nach innen mit einer Leiste ab-

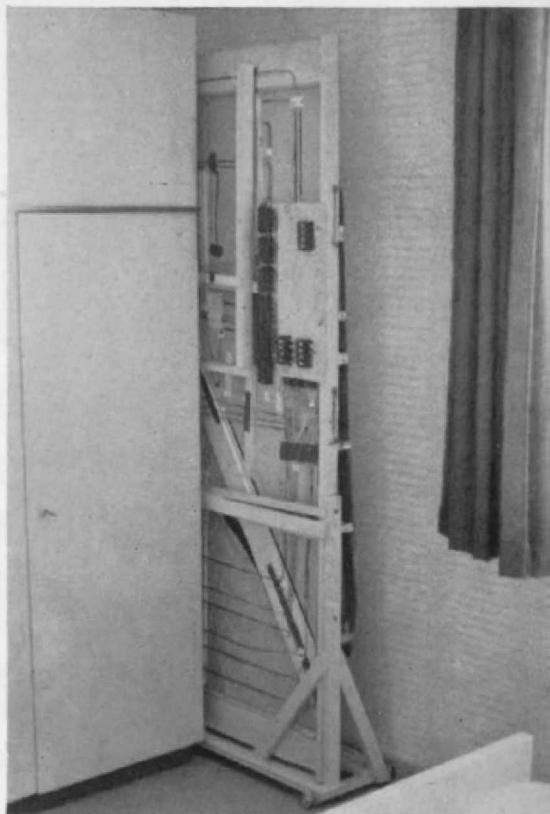


Abb. 1. Die klapp- und rollbare Anlage neben dem Schrank in der „Garage“ (die noch mit einem Vorhang verschlossen werden soll).

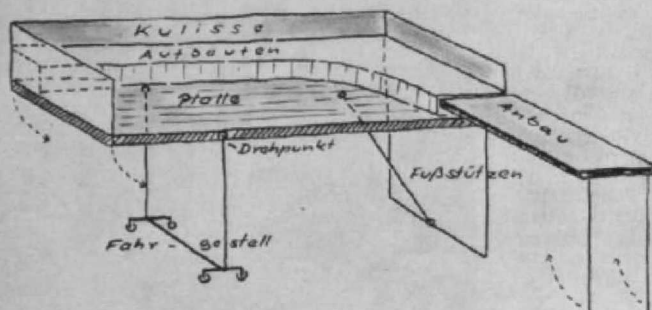


Abb. 2. Das Grundprinzip der Anlage, mit anhängbarer Erweiterung.

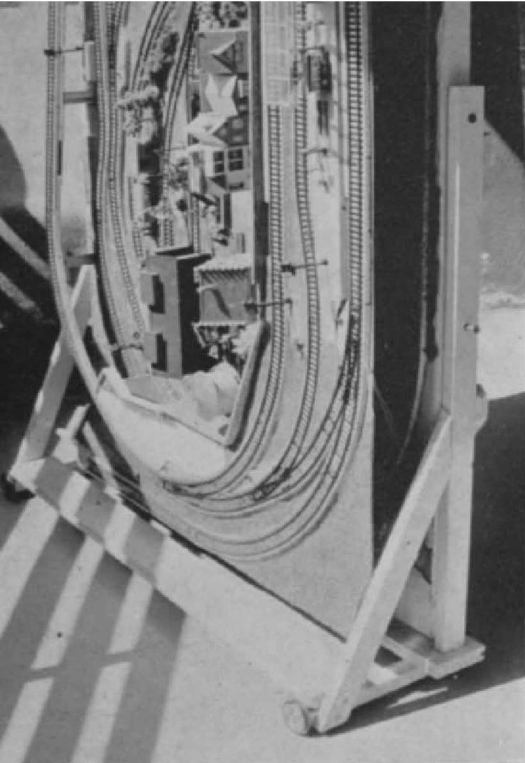


Abb. 3. Die Anlage während des Transportes. Auf halber Höhe ist der (etwas herausgezogene) Bolzen zu erkennen, der ein Kippen der Anlage verhindern soll.

gesichert und das Schaltbrett (gem. Abb. 7) an beiden Haken befestigt.

Wenn auch die fachliche Ausführung der Anlage, ohne jetzt den Modellteil anzusprechen, in mancherlei Hinsicht zu beanstanden sein mag, kann die Festigkeit in jedem Fall als ausreichend genug bezeichnet werden. Wenn man hier etwas eleganter vorgeht, gar Fahrgestell und Plattenrahmen aus Leichtmetall anfertigt und statt einfacher Räder drehbare Rollen verwendet, wird man bestimmt Gefallen an solch einer beweglichen Anlage haben.

Ein weiterer Vorteil: Länge und Breite der Anlage können bei vorhandenem Platz auch großzügiger abgesteckt werden. Das Gewicht spielt insofern keine Rolle mehr (im Gegensatz zu transportablen, mehrteiligen Anlagen), da dieser Anlagentyp zum Aufstellungsort gerollt wird und durch einfaches Schwenkverfahren ohne Kraftanstrengung zur Aufstellung kommt.

Mit der Modellbahn bei schönem Wetter auch mal auf dem Balkon oder auf der Terrasse spielen zu können, dürfte ein nicht zu verkennender weiterer Vorzug der Beweglichkeit sein.

„Ausbruchversuche“:

Welcher Anlagenbesitzer, gleich wie klein oder groß seine Anlage ist, träumt nicht mal von einer Anlagenerweiterung?

Wer sich für eine Anlage des hier beschriebenen Typs entschließt, sollte sich von vornherein auf den Hauptteil beschränken und Erweiterungen aus einer Reihe praktischer Gründe klein schreiben. Des Witzes Würze liegt in der Kürze, d. h. hier: je einfacher sich eine „in sich bewegliche“ Anlage gestaltet, um so mehr Erfolg ist ihr beschieden.

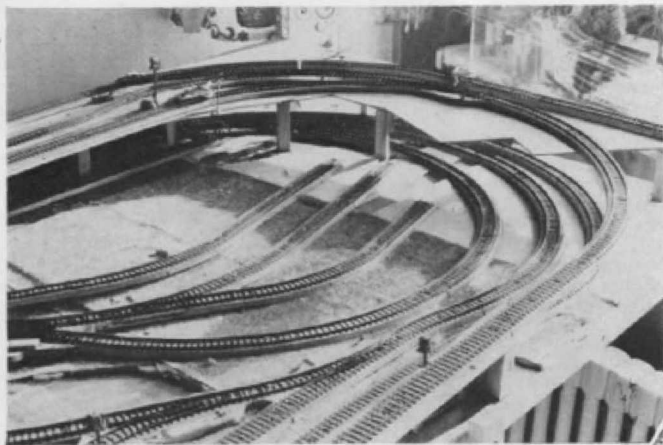
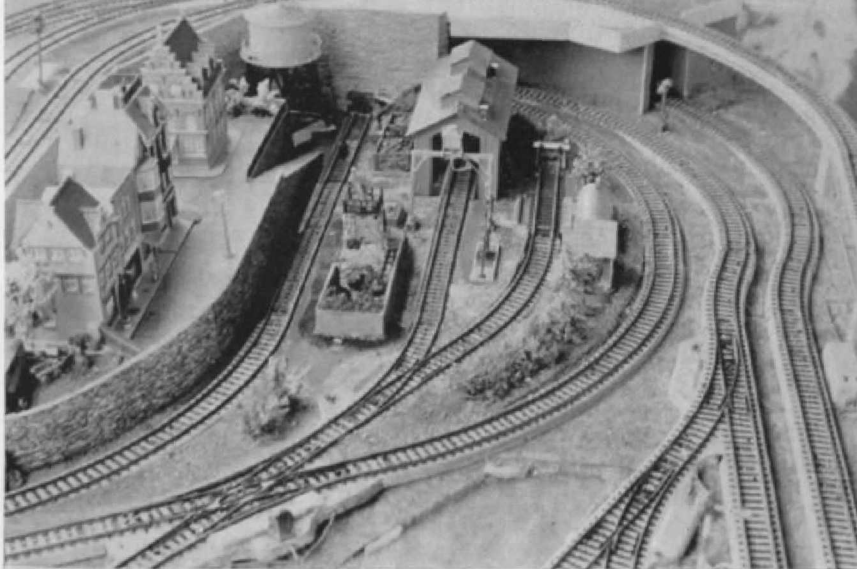
Anlageergänzungen, die im Steck-Schiebe- oder Klappverfahren nicht 102%ig problemlos am Hauptteil zu befestigen sind, dämpfen durch Störquellen schnell die Freude oder anfängliche Begeisterung über „neu gewonnenes Gelände“.

So gesehen ist bei meiner Anlage lediglich später eine einfache und vom Hauptthema völlig unabhängige Erweiterung (gem. Abb. 2) geplant, wobei wohlweislich nur ein einziges Gleis den Übergang bildet.

Abb. 4. Die Anlage im halbgekippten Zustand. Das Untergestell mag etwas „primitiv“ (lies: „einfach“) wirken, ist aber stabil genug und durchaus zweckgenügend.

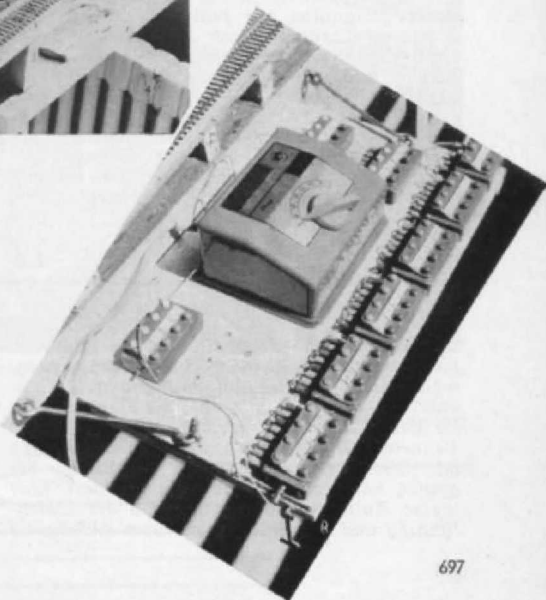


Abb. 5. Eine kleine Kostprobe von der geplanten Ausgestaltung. Neben der Kibri-Bekohlungsanlage noch eine kleine Bekohlungsanlage älterer Ausführung, die jetzt zur Entschlackung der Schlackengrube (gegenüber dem Wasserturm) dient.



◀ Abb. 6. So sah die gleiche Partie (wenn auch aus etwas anderer Sicht) vormals aus. (Zum 899. Mal: Anlagenbauer werden solche Vergleichsbilder – als stets lehrreiche Anschauungsbeispiele – zu schätzen wissen!)

▼ Abb. 7. Das Schaltpult (-chen) im Betriebszustand. Ansonsten ist es unter die Anlage geklappt (s. Abb. 4 rechts oben).



Anlagenthema:

Hier geht es um zwei Dinge:

a) Jede Art von Zuggarnitur, und sei es in der kürzesten Form, nicht allzu stilwidrig über das Gleisnetz dieser Kleinanlage laufen zu lassen,

b) Gleis-, rollendes Material und z. T. Gebäude der alten Anlage wieder zu verwenden, da der Verkauf zu große Verluste erbracht hätte, und neue Artikel einfach zu teuer geworden sind.

Jeder auch nur halbwegs erfahrene Modellbahnfreund weiß, welche Probleme beide Punkte beinhalten.

Während eine Plattenhälfte durch Häuser



● rot
○ weiß

Abb. 1. Das Hubbrücken-Sicherungssignal in $\frac{1}{2}$ H0-Größe. Außer der gezeigten Lampenanordnung des Hauptschildes befindet sich unten am Mast das abgewandelte Zugdeckungssignal als Not-Rot.

Selten anzutreffen:

Sicherungssignal für Hubbrücken

Ganz in der Nähe der Signalbrücke an der Mannheimer Rheinbrückenauffahrt stehen zwei seltene, wenn nicht gar einmalige Signale. Sie dienen zur Sicherung der in Heft 9/70 gezeigten Hubbrücke im Hafen und sind offenbar aus Haupt/Sperrsignalen entstanden. Anstelle der grünen und gelben Lampe kann man ganz gut zwei angebrachte Blechflücken erkennen. Weiter unten am Mast befindet sich noch ein Kasten mit zwei weiteren roten Lampen.

In der Grundstellung (Brücke ist unten) brennen die beiden weißen Lampen des Hauptsignals (Sh 1), d. h. die Schienen- und Brückenriegel sind eingefahren. Wenn die Brücke zwei- oder dreimal am Tag zum Durchlassen der Schiffe gehoben wird, brennen die beiden roten Lampen des Hauptsignals. Während der Betriebsruhe nachts und am Wochenende werden alle Signale im Hafenbahnhof abgeschaltet. In dieser Zeit brennt an den Brücken-deckungssignalen nur Not-Rot, das bei der Sonderausführung dieser Signale in Form eines abgewandelten Zugdeckungssignals ausgeführt wurde (Weißlampe in der Mitte abgedeckt). Für dieses Not-Rot ist am Signal eine eigene Stromversorgung in Form einer Batterie untergebracht. Außer bei Betriebsruhe brennt es auch bei Ausfall der Stromversorgung für das Hauptsignal oder bei totalem Ausfall einer Rotlampe des Hauptsignals (Haupt- und Nebenfaden defekt). Gübema

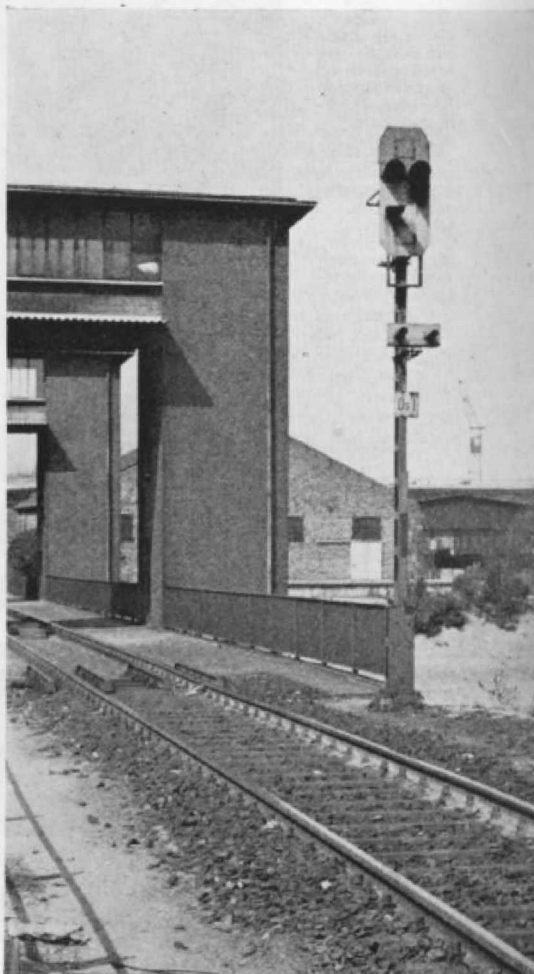


Abb. 2. Eines der Signale zur Sicherung der Mannheimer Hubbrücke. (Das zweite befindet sich auf der anderen Seite.)

(Roll- und klapbare Heimanlage . . .)

und ein kleines Bahnbetriebswerk halbwegs Form und Gestalt annimmt (vergl. Abb. 5 u. 6), wollen die Gleise der übrigen Platte noch „sinnvoll“ umbaut werden, wobei an Einrichtungen für den Güterverkehr gedacht ist. Ein kleiner Bahnsteig (Haltepunkt), der den inzwischen mit Oberleitung versehenen Innenkreisen begrenzt, hat inzwischen Richtfest gefeiert. Eine kleine Auffahrt, die aus Gründen der Linienführung und des Brückenbaus vom Außengleis

auf das nächstliegende Innengleis verlegt wurde, führt zu einer kleinen Bahnstation, die noch auf ihren letzten Schliff wartet. Ansonst ist noch alles Rohbau.

Den Abschluß wird eine kleine Kulisse bilden, die die Anlage an drei Seiten umschließt; sie hat außerdem die Aufgabe, die Aufbauten der Anlage, wenn diese zum Transport abgeklippt ist, zu schützen. Die Kulissenhöhe richtet sich nach dem Platzangebot des Abstellraumes.