

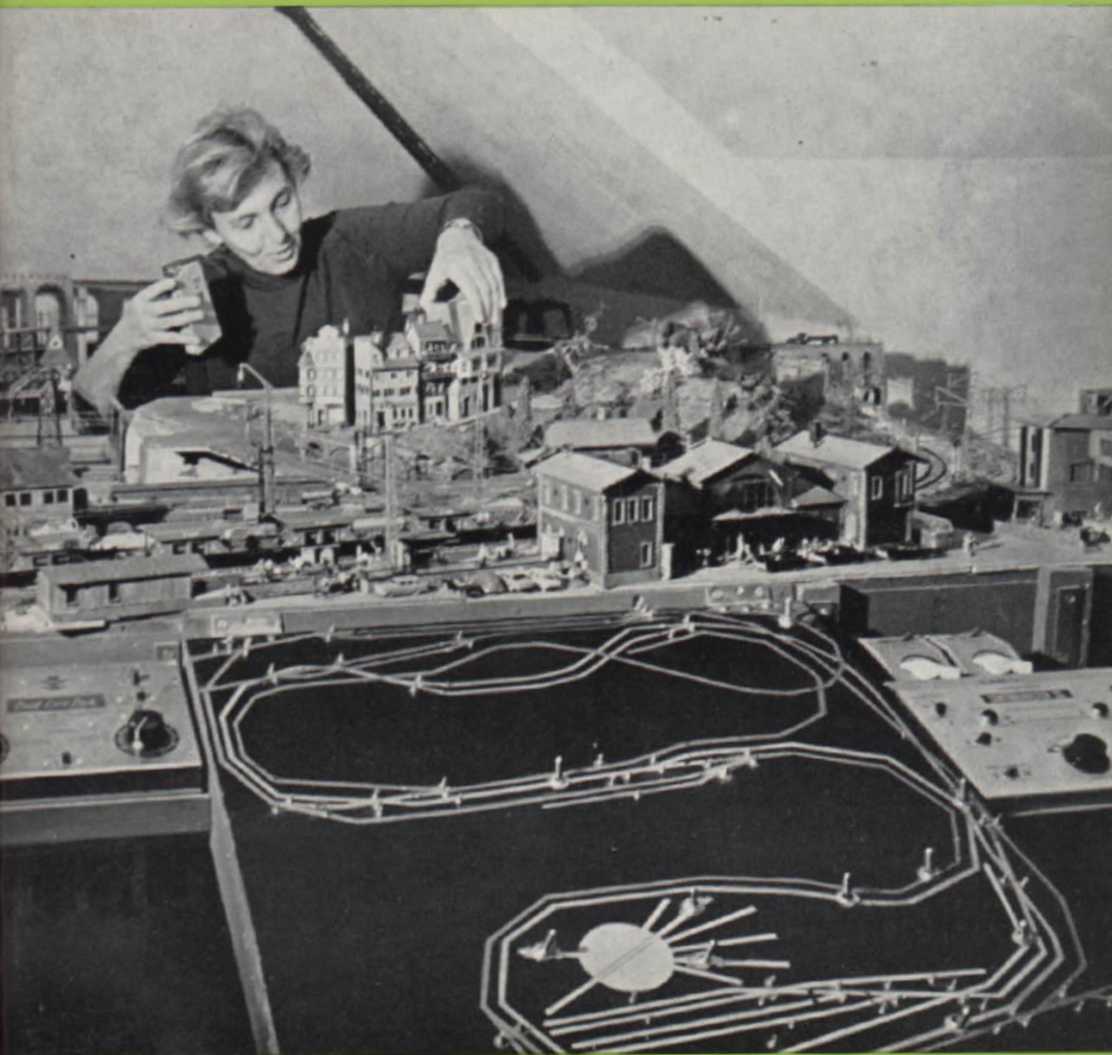
DM 2.80

J 21282 E

Miniaturbahnen

A black silhouette of a steam locomotive with a tall chimney and multiple wheels, positioned horizontally across the top of the page.

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



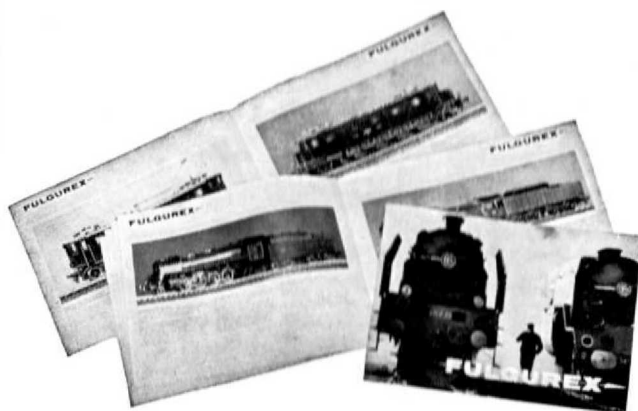
MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

23. JAHRGANG
M A I 1971

5

Soeben erschienen... der neue H0-Katalog



—FULGUREX—

24 Seiten, 4-farbig,
3-sprachig. Sie finden
darin FULGUREX-Eisen-
bahnmodelle, die schon
hergestellt wurden und
solche, die sich gegen-
wärtig in Fabrikation
oder Planung befinden.

Erhältlich im Fach-
geschäft.
Schweiz Fr. 5.—
Deutschland DM 5.—
oder durch Über-
weisung des Betrages,
direkt bei der
Generalvertretung:

FULGUREX sa,
Avenue de Rumine 33,
Postsch.-Konto 10-18 259
1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 5/71

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite (Dipl.-Ing. Insam †, Lok-Unikum u. a.) | 319 | 15. Selbstgebaute Packwagen in Größe 0 | 344 |
| 2. „Miss Modelrailroader“ ... (H0-Anl. M. Brooks) | 320 | 16. (Billiger) Ersatz für die (teueren) Kadée-Entkupppler | 345 |
| 3. Noch mehr Kuriositäten bei der Lokalbahn Haag-Lambach | 322 | 17. Beleuchtungs-Tip für festgeleimte Häusermodelle | 345 |
| 4. Die Souvenir-Straßenbahn aus der DDR ... | 323 | 18. 6-achsiger Einrichtungsgelenktriebwagen der VB Mannheim – BP in H0 und N | 346 |
| 5. 2 Tips zur Umstellung von Märklin-M-Gleisen auf Märklin-K-Gleise | 324 | 19. H0-Anlage Kühn | 354 |
| 6. 4 Traktionsarten – in einem Zug vereint! | 325 | 20. Verbesserte Trix-BR 24 | 356 |
| 7. Beleuchtung langer D-Zugwagenmodelle | 326 | 21. Umbau der Liliput-BR 78 auf Märklin-Gleichstrom | 357 |
| 8. „Erdbeben“ in Neunkirch (H0-Anlage Oser) m. Str. Pl. | 328 | 22. A propos „40 Jahre MEK Berlin 1932“ | 358 |
| 9. Überspannungssteuerung ohne Überspannungseffekte | 332 | 23. Oberbaumbach in sechs Jahrzehnten | 359 |
| 10. Die neue Henschel-BBC-DE 2500 | 336 | 24. 6 mm-Gleis-Selbstbau für N-Schmalspurbahn (Kaiser) | 362 |
| 11. Olkran und Schürhakenstell | 338 | 25. Eine kleine Anhänglichkeit | 363 |
| 12. Neue Zusatzgeräte zur Bosch Combi „junior“ | 339 | 26. Aus „Schnarthenreuth“ wird „Mibano“ (N-Anlage) mit 2 Str. Pl. | 364 |
| 13. Weichenantriebe für ungewöhnliche Plattenstärken | 340 | 27. Ausschnitt aus einer Kelleranlage | 368 |
| 14. Drunter und drüber... (Kreuzungsfreie Überführung bei Stuttgart) | 343 | 28. Allerlei um die E 03 | 369 |
| | | 29. Die HKB (H0-Anlage Hönigge) | 370 |

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

Postcheckkonto: 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 6/71 ist spätestens 19. Juni in Ihrem Fachgeschäft!

Oh, diese Modellbahner!



„Es wird aber auch höchste Zeit. Der Salat hängt mir wirklich zum Hals heraus.“ (AGU)



Zum Titelbild:

Eine Frau als Modellbahnerin

ist wohl für jeden Pressemann eine kleine Sensation, weil man einer Frau auf diesem Gebiet seltsamerweise nichts zutraut. Wir, die wir etwas mehr mit dem Metier „Modellbahn“ vertraut sind, sind da anderer Ansicht und nehmen jede diesbezügliche Gelegenheit wahr, um den Ehemännern unter uns die Möglichkeit zu geben, etwaigen verständnislosen Ehegesponsen diese Fälle als Musterbeispiele unter die Nase reiben zu können!

Über die HO-Anlage der Mrs. Madeleine Brooks aus Binghamton/N. Y. mehr auf den nachfolgenden Seiten.

Dipl.-Ing. Rudolf Insam †

Herr Dipl.-Ing. Rudolf Insam – als langjähriger Leiter der Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung der Fa. Trix allbekannt und maßgeblich am Auf- und Ausbau der Trix-Bahnen nach dem 2. Weltkrieg beteiligt – starb völlig unerwartet am 21. 4. 71. einen Tag vor seinem 69. Geburtstag. Wenn die Entwicklung bei Trix nicht gerade wünschenswert erfolgreich verlief, dann vielleicht gerade deswegen, weil sein ungestümes Vorwärtsdrängen und seine fortschrittlichen Ideen von den damals überalterten Kaufleuten zu stark gebremst, wenn nicht gar abgeblockt worden sind. Seine schöpferische Arbeit – das bekannte, epochenmachende Trix-Fahrpult sei als eines der markantesten Beispiele herausgehoben – ist untrennbar mit dem Namen Trix verbunden und wer ihn näher kannte, schätzte ihn ganz besonders als eine liebenswerte gerade Persönlichkeit. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren! WeWaW



Werkspionage bei Liliput? Spezialloks der ÖBB?

Mitnichten, sondern ein scherzhafter Vorschlag eines österreichischen Lesers namens Manfred Weinhandl aus Graz zum hochaktuellen Thema „Umweltschutz“: eine elektrisch beheizte Dampflok (System Tauchsieder) im Kampf gegen die Luftverschmutzung!

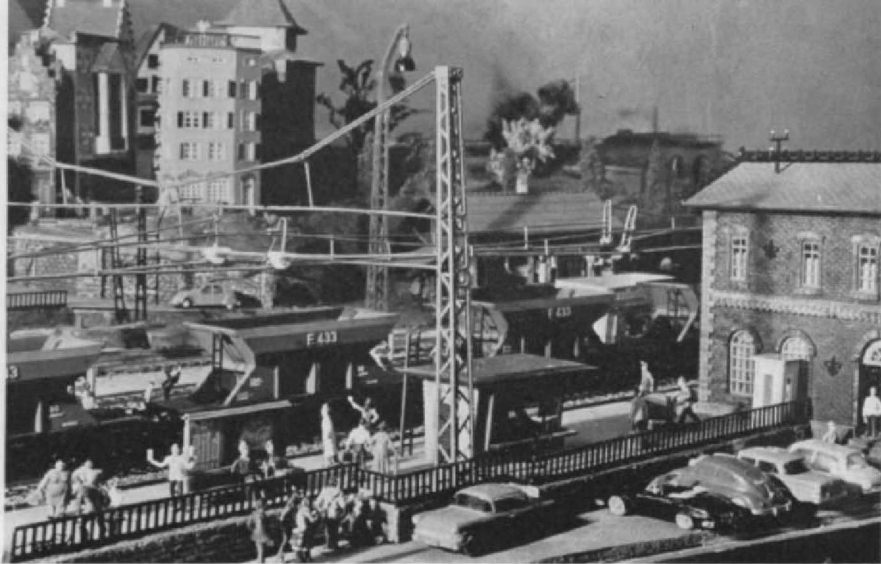


Abb. 1. Anlagenmotiv, das seine Fortsetzung in Abb. 3 findet.

• Zum Titelbild:

„Miss Modelrailroader“...



... wäre ich vielleicht auch noch geworden, wenn es diesen Titel überhaupt gäbe. Es gab auf jeden Fall einiges Aufsehen, als ich als Frau auf einem Modellbahner-Treffen und einer damit verbundenen Ausstellung hier in Binghamton/New York mit meiner Anlage aufgetaucht bin. Ich war bei diesem Treffen quasi ein doppeltes Unikum, erstens eben deshalb, weil ich eine modellbahnernde Frau bin, und zweitens, weil meine Anlage im europäischen Stil aufgebaut ist. Der Erfolg bei den Männern war auf jeden Fall ganz beträchtlich — natürlich was die Anlage betrifft.

Angefangen hat das Ganze vor über einem Dutzend Jahren, als mein damals zweijähriger Sohn zu Weihnachten seine erste Eisenbahn bekam. Mir hat das „Ding“ damals so gut gefallen, daß ich mich näher damit beschäftigte und so zwangsläufig erst einmal verschiedene Fachzeitschriften und Bücher „verkonsumierte“. Als wir dann im Jahre 1958 von Frankreich nach den USA übersiedelten, machte auch schon meine erste Anlage diese Reise mit. Und auch beim nächsten Umzug, der uns hierher nach Binghamton führte, war wieder eine Anlage dabei, wodurch es bei der Suche nach einer geeigneten Wohnung (mit einem genügend großen Keller oder Dachboden) nicht geringe Schwierigkeiten gab. Aber schließlich hat es doch geklappt.

Abb. 2. Meisterlich gestaltet (und fotografiert): Kleinstadtdiyll mit „stillen Zechern“.



Abb. 3. Das Bahnhofsgebäude – eine gut gelungene Kombination von Vollmer- und Selbstbauteilen.

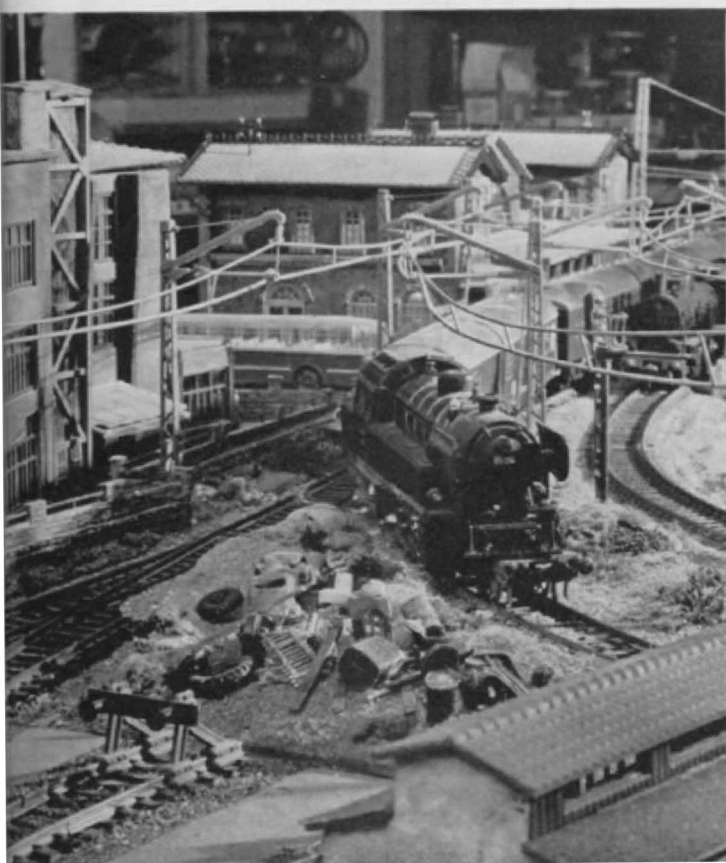


Abb. 4. Nicht minder gut und ebenfalls bis ins Detail gestaltet: die Bahnhofsausfahrt.

Im Laufe dieser ganzen Jahre ist meine Anlage immer mehr gewachsen und nimmt mittlerweile schon eine Fläche von ca. 3 x 4 m (M-Form) ein, wobei immerhin beinahe 70 m Gleis verlegt sind. Der Landschaftscharakter entspricht dem einer Landschaft in Süddeutschland oder Österreich mit den dem Stil entsprechenden Städtchen und Dörfern.

Glücklicherweise hat auf der Ausstellung ein Fotograf einige doch recht nette Fotos von meiner Anlage geschossen, so daß sich eine weitergehende Beschreibung wohl erübrigt.

Madeleine C. Brooks,
Binghamton/N.Y.



Abb. 5. Auch dieses effektvolle Bild stellt die fachlichen und künstlerischen Qualitäten unserer Modellbahn-Kollegen deutlich unter Beweis.

Noch mehr Kuriositäten bei der

Lokalbahn Haag — Lambach!

In Heft 2/71 erschien ein Artikel über die Einmündung der Lokalbahn Haag — Lambach, zu dem noch einiges zu bemerken ist. Der Kuriositäten gibt es dort nämlich noch mehrere!

Zunächst ist die Lokalbahn Lambach — Haag keine Privatbahn, sondern Eigentum der OBB und nur an die Firma Stern & Häffel, Gmunden, verpachtet. Darüberhinaus ist der Gleichrichterwagen, der nicht auf der ganzen Strecke mitläuft (er kommt erst im Bahnhof Bachmanning drauf), nicht nur ein Gleichrichterwagen, sondern auch Triebfahrzeug und Akkumulatorenwagen. Er muß nämlich im Bahnhof Lambach allein unter der Wechselstrom-Oberleitung um das Triebfahrzeug „herumtanzen“, und zwischen Gleich- und Wechselstrom-Oberleitung wird nicht mit Schwung, sondern mit Batterie gefahren.

Aber was ist das alles schon gegen die früher dort vorhandenen Kuriositäten! Bevor nämlich die Westbahn in jenem Abschnitt elektrifiziert wurde, war sie dort mit einer 0,75 kV-Tramfahrlleitung überspannt und man konnte daher zum Beispiel die weltbekannte und in manchen Punkten der BR 01 überlegenen Schnellzuglok der OBB Reihe 214 mit Schlafwagenzügen unter einer Tramfahrlleitung bewundern, und noch früher lag hier sogar ein Dreischienengleis für Normalspur und die Schmalspur von „3/4 Wiener Schuh“, der Spurweite der ersten Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent überhaupt. Ganz früher war das ein Industrie-Anschlußgleis der ersten österreichischen Eisenbahn (Kaiser Ferdinands Pferdebahn). Als man nun die normalspurige Elisabeths-Bahn baute,

baute man zuerst ein Dreischienengleis, um die Verbindung der Sudhäuser in Ebensee und Gmunden mit den Braunkohlenbergwerken nicht zu unterbrechen. Das fand erst ein Ende, als auch der Rest Lambach — Gmunden auf Normalspur umgestellt wurde. Herr H. Gog hätte auch noch den Bahnhof Engelhof, der noch aus der Pferdebahn-Zeit stammt, bestaunen sollen!

Gefährlich ist die Einmündung aber auf keinen Fall, da ja die Lokalbahn sowieso mit letzter Kraft über eine Steigung einmündet. Ob eine amtliche Tafel da irgendeinen besonderen übernatürlichen, vielleicht amtlichen Schutz vermittelt, kann ich nicht beurteilen.

Jedenfalls handelt es sich im vorliegenden Fall um ein geradezu klassisches Schulbeispiel dafür, daß ein Modellbahner „im Notfall“ auch zu ziemlich ausgefallenen Betriebssituationen Zuflucht nehmen kann!

Jedenfalls lege ich ein Bild eines auf die Einfahrt währenden Lokalbahn-Güterzuges bei, das ich vom Führerstand einer 110 aus (Zuglok des „Mozart“) bei ungefähr 100 km/h geschossen habe. K. Pischl, Wien





Abb. 5. Auch dieses effektvolle Bild stellt die fachlichen und künstlerischen Qualitäten unserer Modellbahn-Kollegen deutlich unter Beweis.

Noch mehr Kuriositäten bei der

Lokalbahn Haag — Lambach!

In Heft 2/71 erschien ein Artikel über die Einmündung der Lokalbahn Haag — Lambach, zu dem noch einiges zu bemerken ist. Der Kuriositäten gibt es dort nämlich noch mehrere!

Zunächst ist die Lokalbahn Lambach — Haag keine Privatbahn, sondern Eigentum der OBB und nur an die Firma Stern & Häffel, Gmunden, verpachtet. Darüberhinaus ist der Gleichrichterwagen, der nicht auf der ganzen Strecke mitläuft (er kommt erst im Bahnhof Bachmanning drauf), nicht nur ein Gleichrichterwagen, sondern auch Triebfahrzeug und Akkumulatorenwagen. Er muß nämlich im Bahnhof Lambach allein unter der Wechselstrom-Oberleitung um das Triebfahrzeug „herumtanzen“, und zwischen Gleich- und Wechselstrom-Oberleitung wird nicht mit Schwung, sondern mit Batterie gefahren.

Aber was ist das alles schon gegen die früher dort vorhandenen Kuriositäten! Bevor nämlich die Westbahn in jenem Abschnitt elektrifiziert wurde, war sie dort mit einer 0,75 kV-Tramfahrlleitung überspannt und man konnte daher zum Beispiel die weltbekannte und in manchen Punkten der BR 01 überlegenen Schnellzuglok der OBB Reihe 214 mit Schlafwagenzügen unter einer Tramfahrlleitung bewundern, und noch früher lag hier sogar ein Dreischienengleis für Normalspur und die Schmalspur von „3/4 Wiener Schuh“, der Spurweite der ersten Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent überhaupt. Ganz früher war das ein Industrie-Anschlußgleis der ersten österreichischen Eisenbahn (Kaiser Ferdinands Pferdebahn). Als man nun die normalspurige Elisabeths-Bahn baute,

baute man zuerst ein Dreischienengleis, um die Verbindung der Sudhäuser in Ebensee und Gmunden mit den Braunkohlenbergwerken nicht zu unterbrechen. Das fand erst ein Ende, als auch der Rest Lambach — Gmunden auf Normalspur umgestellt wurde. Herr H. Gog hätte auch noch den Bahnhof Engelhof, der noch aus der Pferdebahn-Zeit stammt, bestaunen sollen!

Gefährlich ist die Einmündung aber auf keinen Fall, da ja die Lokalbahn sowieso mit letzter Kraft über eine Steigung einmündet. Ob eine amtliche Tafel da irgendeinen besonderen übernatürlichen, vielleicht amtlichen Schutz vermittelt, kann ich nicht beurteilen.

Jedenfalls handelt es sich im vorliegenden Fall um ein geradezu klassisches Schulbeispiel dafür, daß ein Modellbahner „im Notfall“ auch zu ziemlich ausgefallenen Betriebssituationen Zuflucht nehmen kann!

Jedenfalls lege ich ein Bild eines auf die Einfahrt währenden Lokalbahn-Güterzuges bei, das ich vom Führerstand einer 110 aus (Zuglok des „Mozart“) bei ungefähr 100 km/h geschossen habe. K. Pischl, Wien



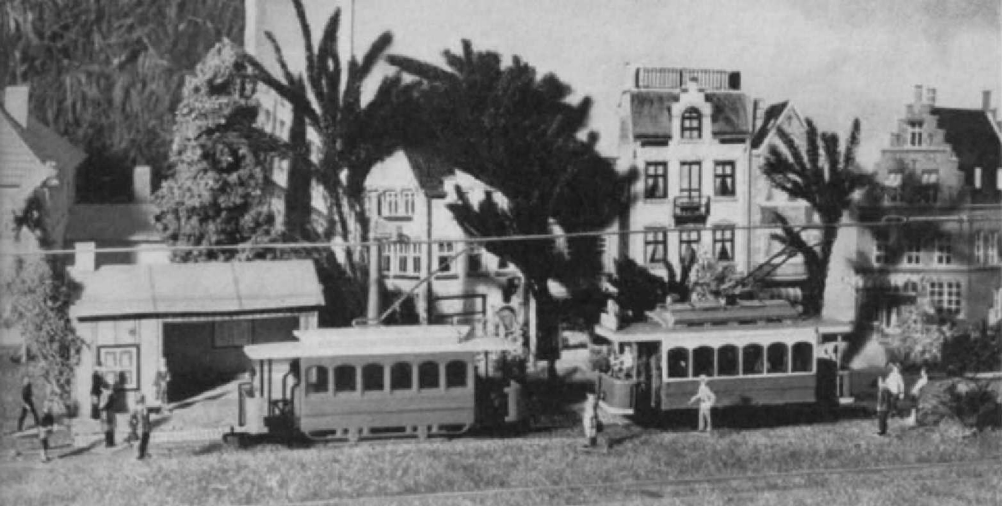


Abb. 1. Das Leipziger Souvenir-Modell im Originalzustand (links) und in der abgeänderten, verbesserten Ausführung.

Die Souvenir-Straßenbahn aus der DDR (Heft 6/70 S. 409) ...

... habe ich mir besorgen lassen, war aber im ersten Augenblick etwas enttäuscht (auch wenn ich durch den MIBA-Text darauf vorbereitet war, daß es sich in erster Linie um einen Souvenir-Artikel und kein Straßenbahn-Supermodell) handelt). Dann griff ich jedoch kurz entschlossen zu Zange und Schere und zerlegte die Spritzform in ihre Einzelteile. Neue Radsätze, ein neugestaltetes Dach, Stirnwandtüren, ein Rivarossi-Bügel sowie etwas Farbe

und Lack und siehe da – das „häßliche Entlein“ verwandelte sich in ein recht ansehnliches Geschöpf (wie aus Abb. 1 deutlich hervorgeht)!

Es steht wohl außer Zweifel, daß ebenso gut eine Motorisierung möglich ist, aber auch als bloße Attrappe ist diese Tram durchaus dazu geeignet, das Straßenbild einer H0-Anlage zu „beleben“ (wie schon wörtlich im o. a. Heft der MIBA geschrieben steht).

H. Gog, Ulm

Abb. 2. Derselbe Triebwagen im Vorort „St. Christoph“ der „Dorflesbacher Straßenbahn“ des Verfassers.



