

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

10 BAND XIX
31. 7. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2,20 DM

FLEISCHMANN

weil sich's dauernd
bewährt!

ZUG-BILDUNG



jetzt
originalgetreu



durch unsere
NEUHEITEN



GEBR. FLEISCHMANN · MODELL-EISENBahn-FABRIKEN · 85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 10/XIX

1. Bunte Seite (Fachgeschäft . . . , Karikatur usw.)	483	13. Sonderzüge – früher und heute	500
2. „Was sagste da zu Kanada?“ (Stellungen zur „Modellbahn-Anlage“ auf der Weltausstellung)	484	14. Preiser-Figuren für den Schah von Persien!	502
3. TT-Lokmodelle eines mitteldeutschen Lesers	485	15. Straßenbahn-Gelenkzug (Vorbild- und Modellfotos)	503
4. „800 mm unter NN“ (Landschaftsgestaltung)	486	16. Mikroschalter	504
5. Rivarossi-H0-Schnellzugwagen – um 1 mm abgesenkt	490	17. Ein guter Tausch! (H0-Anlage Tausch)	507
6. Kontroll-Warnlampe für Magnetspulen	491	18. Stellwerk „Sachsenheim“ (BZ in N-Größe)	509
7. Die vollautomatische, doppelte und addierte Kehrschleife	492	19. Tip: Gitterfenster für Postwagen	511
8. Buchbesprechung: Liebe alte Bimmelbahn	496	20. Märklin-Triebwerk-Einbau in den Tender einer Fleischmann-Br 55	513
9. Gleiskontakte beim großen Vorbild (Belgien)	497	21. Segelflugmodelle auf Modellbahn-Anlagen (Bildmotive)	515
10. Moderne N-Gebäude (Anlage v. Prag)	498	22. Wohn- und Gerätewagen Kassel 8510 (BZ)	516
11. Mechanisch betätigte Schienenkontakte	499	23. Badeszenen	518
12. Der kleine Tip: Anstrahlen von Gebäude-Modellen	499	24. Anlage „Bärenburg“ (D. Kampovsky)	520
		25. Haug-H0-Prellbock	521

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postcheckkonto: 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 11/XIX ist spätestens am 2.9.67 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Eisenbahn-Romantik

strahlt unser stimmungsvolles Titelbild aus, das Herr Günter Hirsch aus Hechingen anlässlich einer Sonderfahrt der Verkehrsfreunde Stuttgart auf einem Sirekenabschnitt der Hohenzollernschen Landesbahn fotografierte.



Im Fachgeschäft eingetroffen...

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

- ARNOLD: 4achsige Eilzugwagen Nr. 0315 u. 0316, G-Wagen 0423 (4/XIX)
 FALLER: restliche Neuheiten (4/XIX)
 FLEISCHMANN: restliche Neuheiten bis auf unabhängig. Zugbeleuchtung (4/XIX)
 POLA-N: Stellwerk „Heidschott“ (9/XIX), Old-Timer-Lokschuppen
 RUCO: Bierwagen „Reitter Bier“ (5/XIX)
 TRIX-N: USA-Diesellok F 7-Zusatzeinheit (5/XIX), Entkupplungsgleis

Stichtag: 5. 7. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Größe aus Afrika

Auch im fernen Afrika wird die MIBA gelesen! Hartwig Schmidt aus Minden-Höverstadt fotografierte den dunkelhäutigen MIBA-Leser anlässlich eines längeren Afrika-Aufenthaltes im Hotel „The two Fishes“ in der Nähe von Mombasa.

Der Kartengruß des Herrn H. Lietz aus Lagos zeigt eine alte Lok (Bild rechts), die in einer Art „Freiluft-Museum“ ihre letzten Tage verbringt.

Da lacht der Modellbahner!

„Wie kann man auch mitten im Sommer mit einem dünnen Hemd eine Winteranlage bauen!“ Zeichnung: A. Guldner, Lemmie



Achtung!

Betriebsferien

des MIBA-Verlags

vom 31. Juli bis 21. August 1967!

Post und Bestellungen können während dieser Zeit nicht erledigt werden!



Abb. 1. „Die seltsame Reise“ nennt der ob seiner Eigenheiten bekannte Münchner Künstler Rupert Stöckl diese seine höchst skurrile Miniaturwelt, mit der die Bundesrepublik auf der Weltausstellung in Montreal vertreten ist. Vorn eine T3, fahnnengeschmückt und lampenbewehrt, vor einem Zug mit einer völlig neuartigen Wagendach-Außenbeleuchtung! Bildmitte: ein ganz spezieller Spezial-Röhren-Triebwagenzug; darüber eine T3 mit abstehenden Ohren, Zahnrad im Schlot und neckischem Baldachin über dem Führerhaus (nur was für Kenner!). Ob die 4 Kindersaxophone (auf einem Kasten montiert) zur Erzeugung realistischer Lok-Pfeiftöne dienen, entzieht sich unserer Kenntnis. Sie können noch einige weitere skurrile Dinge entdecken, z. B. Häuser aus Kaffeemühlen, Hügel aus Sahnetörtchen (o. dergl.) und sogar eine alte Schreibmaschine, die mit „in die Landschaftsgestaltung einbezogen“ wurde. Sie finden sie nicht? Nun, blättern Sie mal weiter, auf Seite 511 finden Sie die Lösung für dieses Vexierbild! (Foto: Fleischmann)

Was sagste da zu Kanada?

Stellungnahme der
Fa. Fleischmann zum
Leserbrief in Heft 8/XIX

Liebe Freunde in Mibanesien!

Mit leichtem Augenzwinkern und entsprechenden Kommentaren lasen wir Ihren Artikel: „In Kanada war ana da!“ (s. Heft 8/XIX, D. Red.).

Nicht nur Herr Hertel in Montreal, sondern viele, viele andere Ihrer Leser und unserer Freunde haben voll Unverständnis dieses Monstrum in H0 zur (Un-)Kenntnis genommen.

Ja, es ist wirklich nicht zu fassen, was man Ausstellungsbesuchern teilweise auf dem Gebiete der „Attraktionen“ zumutet. Bedauerlich, so scheint uns, ist, daß eine (nicht mal) Handvoll „Experten“ beauftragt wird, so etwas, sei es „Expo“ oder sonst was, auszurichten. Aber diese (Un-)Menschen gehen total am Allgemein-Geschmack und der Informations-Sucht des zahlenden Besuchers vorbei!

Haben diese Ausrichter schon kein Allgemein-Empfinden, so legen sie bei ihren Richtlinien absurde Dekorationen fest und kein Mensch wagt zu widersprechen, um nicht in das Ansehen zu kommen.

ungebildet und zu dumm zu sein, dieses Unfaßbare zu kapieren.

Außerst verwunderlich und fast betrüblich ist in diesem Zusammenhang festzustellen, daß sogar unser verehrter Herr Bundespräsident Heinrich Lübke sich lobend über die Ausrichtung des deutschen Pavillons äußern konnte.

Sollte auch hier eine eventuelle Scheu vor der ehrlichen Meinung eine Rolle gespielt haben?!

Wenn wir nun zum Thema kommen wollen, so hat das Ausrichter-Gremium sich leider dagegen gesträubt, eine richtige Modellbahn mit typisch heimat-verbundenen Motiven und Themen darzustellen. – Nein, trotz Intervention verschiedener Seiten ist es einfach nicht zu schaffen gewesen, dieses Monstrum in etwas Repräsentables zu verwandeln.

Verschiedene sehr hübsche Spurplan- und Themen-Versionen sind einfach nicht zu realisieren gewesen.

Auch hat man leider seitens der Ausrichter mit voller Absicht gegen Widerstände im übergeordneten

Bonner Gremium mit allen Kräften diese „Thematik“ durchgesetzt. Ja, man ist durch „echte Experten“ vielfach darauf hingewiesen worden, ein Weglassen des „Dings“ sei besser als dieses überhaupt. – Nichts zu machen! –

Weder gegen Thematik, noch „Spurplan“, noch „Landschaft“, noch „Fahrzeuge“, noch gegen „Zugbildung“ war was zu machen. Wir alle sind eben zu dumm, das zu verstehen, denn wir verstehen eben, daß das unser aller mühselige Steuer-Gelder kostet, an denen sich einige „Abstraktekten“ (neuer Sammelbegriff für Ausstellungs-Abstrakt-Architekten) vergehen, um in kleinsten Kreisen von Gleichgesinnten geehrt zu werden! – Wenn's nicht so ernst wäre, könnt' man ja drüber lachen – 's ist aber leider wirklich zu ernst und wir kommen leider immer tiefer in diesen Abstrahierungs-Strudel ohne echte Aussage.

Nun, liebe Mibanesen, wir hoffen, hier genügend Klarheit geschaffen zu haben.

mit freundlichen Grüßen!
Ihre FLEISCHMANN-Bahner
mit echtem Volks-Empfinden.
ppa. gez. Unterschrift

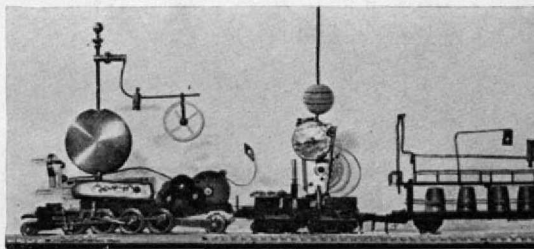


Abb. 2. Symbol für einen Industriezug! Wenn jemand nicht die BR 41 nebst Autotransporter erkennt, ist er selber schuld! (Bild aus „Vital“).

Ein Leser schreibt hierzu:

„Künstlerische Freiheit in allen Ehren, aber eine Weltausstellung darf nicht das Podium sein für einen ‚Künstler‘, der einen eigenen Stil zu finden versucht und dann so jämmerlich daneben tritt! Es wäre interessant zu erfahren, welches verantwortungsbewußte Regierungsmitglied den Auftrag für dieses Machwerk erteilt hat!“



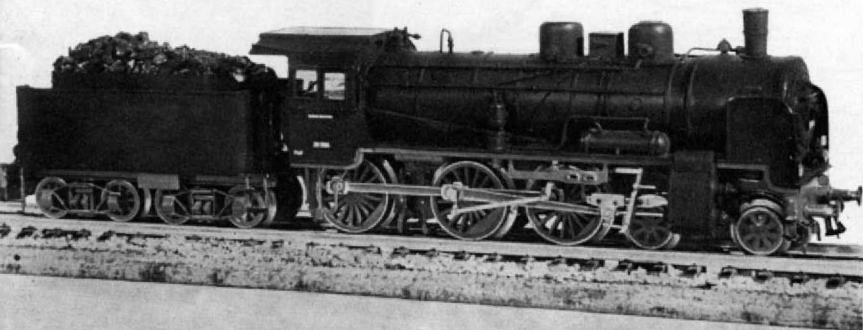
Tipp - Toppe

TT - Modelle

wie beispielsweise die hier abgebildeten Dampfloks, verlassen die Bastelwerkstatt eines unserer mitteldeutschen Leser.

Im Bild oben das Modell einer BR 50, die aus einer Zeuke-BR 23 entstand. Getriebe und Fahrwerk des Modells sind Eigenbau, während das Gehäuse (bis auf Ergänzungen wie Armaturen, zusätzliche Rohrleitungen usw.) von der besagten BR 23 stammt. Die Lok besitzt beleuchtetes 3-Spitzen-Licht und Schlußsignal; im Tender sind außerdem Magnete zur Schaltung von SRKs eingebaut.

Im Bild unten ein bestens gelungenes Modell der 38 1584 (nach dem Vorbild im Bw Bln.-Lichtenberg). Als Baugrundlage diente unser seinerzeitiger Bauplan (in den Heften 8-11/V) sowie 20 verschiedene Aufnahmen vom großen Vorbild. Die Motor-Unterbringung (Permo-15 im Kessel) ermöglicht einen freien Führerhaus-Durchblick. Stromabnahme erfolgt durch die in Pendel-Drehgestellen allseitig beweglich gelagerten Tenderäder. Indirekte Beleuchtung der Frontlampen, sehr zierlich und akkurat ausgeführte Steuerungssteile und sogar Bremsbacken-Imitationen weist dieses (in TT-Größe) nur 156 mm lange Modell auf.



Bonner Gremium mit allen Kräften diese „Thematik“ durchgesetzt. Ja, man ist durch „echte Experten“ vielfach darauf hingewiesen worden, ein Weglassen des „Dings“ sei besser als dieses überhaupt. – Nichts zu machen! –

Weder gegen Thematik, noch „Spurplan“, noch „Landschaft“, noch „Fahrzeuge“, noch gegen „Zugbildung“ war was zu machen. Wir alle sind eben zu dumm, das zu verstehen, denn wir verstehen eben, daß das unser aller mühselige Steuer-Gelder kostet, an denen sich einige „Abstraktekten“ (neuer Sammelbegriff für Ausstellungs-Abstrakt-Architekten) vergehen, um in kleinsten Kreisen von Gleichgesinnten geehrt zu werden! – Wenn's nicht so ernst wäre, könnt' man ja drüber lachen – 's ist aber leider wirklich zu ernst und wir kommen leider immer tiefer in diesen Abstrahierungs-Strudel ohne echte Aussage.

Nun, liebe Mibanesen, wir hoffen, hier genügend Klarheit geschaffen zu haben.

mit freundlichen Grüßen!
Ihre FLEISCHMANN-Bahner
mit echtem Volks-Empfinden.
ppa. gez. Unterschrift

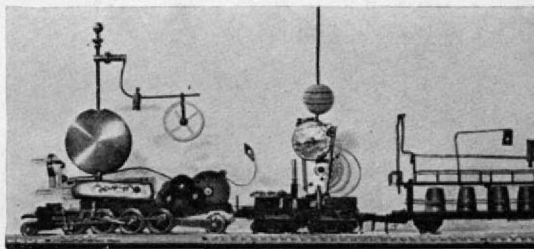


Abb. 2. Symbol für einen Industriezug! Wenn jemand nicht die BR 41 nebst Autotransporter erkennt, ist er selber schuld! (Bild aus „Vital“).

Ein Leser schreibt hierzu:

„Künstlerische Freiheit in allen Ehren, aber eine Weltausstellung darf nicht das Podium sein für einen ‚Künstler‘, der einen eigenen Stil zu finden versucht und dann so jämmerlich daneben tritt! Es wäre interessant zu erfahren, welches verantwortungsbewußte Regierungsmitglied den Auftrag für dieses Machwerk erteilt hat!“



Tipp - Toppe

TT - Modelle

wie beispielsweise die hier abgebildeten Dampfloks, verlassen die Bastelwerkstatt eines unserer mitteldeutschen Leser.

Im Bild oben das Modell einer BR 50, die aus einer Zeuke-BR 23 entstand. Getriebe und Fahrwerk des Modells sind Eigenbau, während das Gehäuse (bis auf Ergänzungen wie Armaturen, zusätzliche Rohrleitungen usw.) von der besagten BR 23 stammt. Die Lok besitzt beleuchtetes 3-Spitzen-Licht und Schlußsignal; im Tender sind außerdem Magnete zur Schaltung von SRKs eingebaut.

Im Bild unten ein bestens gelungenes Modell der 38 1584 (nach dem Vorbild im Bw Bln.-Lichtenberg). Als Baugrundlage diente unser seinerzeitiger Bauplan (in den Heften 8-11/V) sowie 20 verschiedene Aufnahmen vom großen Vorbild. Die Motor-Unterbringung (Permo-15 im Kessel) ermöglicht einen freien Führerhaus-Durchblick. Stromabnahme erfolgt durch die in Pendel-Drehgestellen allseitig beweglich gelagerten Tenderäder. Indirekte Beleuchtung der Frontlampen, sehr zierlich und akkurat ausgeführte Steuerungsteile und sogar Bremsbacken-Imitationen weist dieses (in TT-Größe) nur 156 mm lange Modell auf.

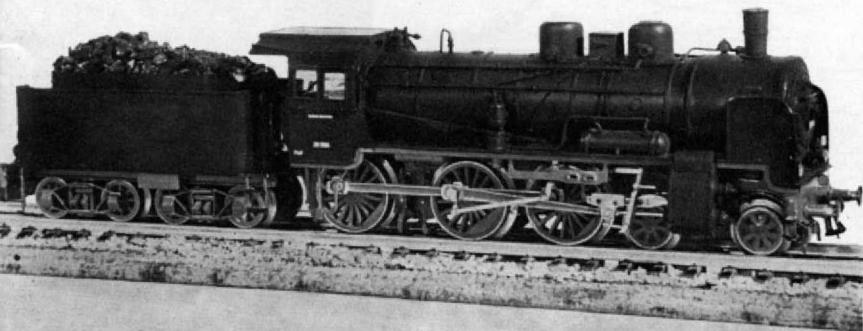




Abb. 1. Hoch hinaus muß man (wie z. B. Herr K. Gysin aus Allschwil/Schweiz), um die Höhenunterschiede zu überbrücken, wenn sich die Geländeeinschnitte (ähnlich wie in Abb. 2) oberhalb der Anlagen-Grundplatte befinden.

„880 mm unter NN“

Ich könnte wetten (aber ich tu's nicht), daß ein sehr großer Teil aller Modellbahner in aller Welt keine Allerwelts-Anlage mag, sondern eine mit „Piiff“, mit einer besonderen Note und die mit wogenden Formen die Gemüter in Bewegung setzt. Mit dieser blumenreichen Aussage möchte ich mich nicht auf den Witz auf Seite 491 beziehen, sondern ich meine mit den „wogenden Formen“ die mehr oder minder großen Berge, Hügel, Täler und Schluchten, die in mannigfacher Form wohl auf fast jeder Anlage vorkommen. Soweit sich die Ausmaße dieser Geländeformationen im Rahmen des üblichen halten, werfen sie wohl keine Probleme auf. Wenn aber jemand besonders romantisch veranlagt

▼ Abb. 2. Diese Skizze veranschaulicht, wie hoch sich die Berge aufürmen müssen und welche Gleisspiralen zur Überwindung des Höhenunterschiedes nötig sind, wenn eine Schlucht über der Anlagenplatte vorgesehen wird.

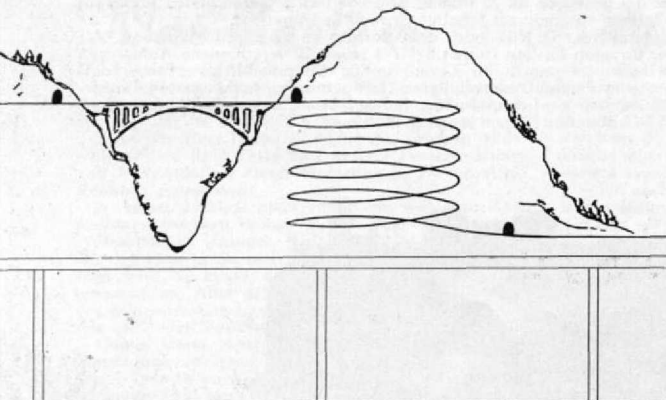


Abb. 3. In Amerika seit langem beliebt: die „Fußbodenschlucht“. (Foto: Model Railroader)



ist und sein Sinn nun mal nach besonders ausgeprägten Höhen und Tiefen steht, dann können ihm die Geländegestaltungsprobleme buchstäblich über den Kopf wachsen, d. h. die Differenz zwischen den Bergspitzen und den Talsohlen kann so groß sein, daß sie über einer Anlagenplatte normalerweise nicht mehr zu „verkräften“ ist. Die Landschaft wird zu einem Maulwurfshügel voller Tunnels und das nur, weil dem Betroffenen nunmal der Sinn nach einem wundervollen Viadukt über einer tiefen Schlucht steht!

Wenn's weiter nichts ist, kann dem Mann geholfen werden, und zwar durch einen kleinen Trick, der in den USA gang und gäbe ist, der sich in Deutschland, ja in Europa aber einfach nicht einbürgert: die Fußbodenschlucht! Abb. 6 verrät mit einem Blick, wie's gemeint ist: die Anlagenplatte stellt gewissermaßen eine Hochebene mit schwach-hügeligen Geländeformationen dar, die durch eine Schlucht oder eine Klamm unterbrochen wird. Diese

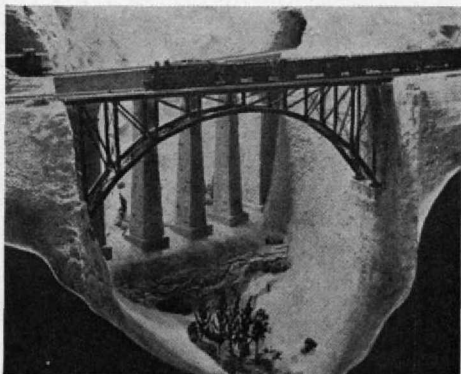


Abb. 4. Ein weiteres Musterbeispiel für eine Fußbodenschlucht entsprechend Abb. 6. Hier (wie auch in Abb. 3) gut erkennbar: der profilartige Anlagenabschluß. (Foto: Model Railroader)

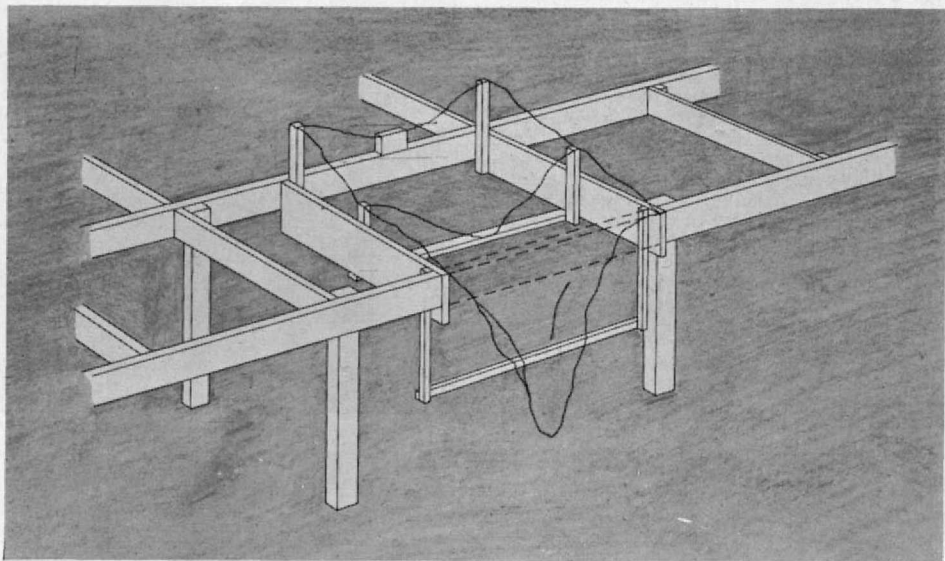


Abb. 5. Solchermaßen läßt sich auch noch nachträglich bei der offenen Rahmenbauweise ein Einschnitt für eine fast bis zum Fußboden reichende Talsohle vornehmen.

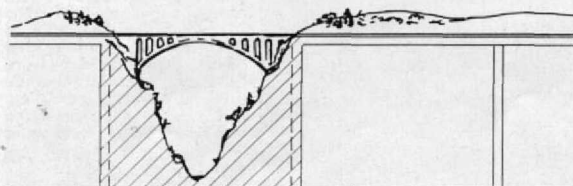


Abb. 6. Auch ohne viel Worte spricht diese Skizze Bände über den Vorteil einer Fußbodenschlucht! Die Gleisstrecke geht ebenerdig weiter und das Gelände verläuft flach oder leicht hügelig trotz der tiefen Talsenke.