

DM 3.90

J 21282 E

Miniaturbahnen

A black silhouette of a steam locomotive, shown from a side profile, positioned above the main title.

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
APRIL 1976

4

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 28

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 3,90.
Jahresabonnement DM 50,-, Ausland
DM 53,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 5/76

ist ca. 24. 5. in Ihrem Fachgeschäft!

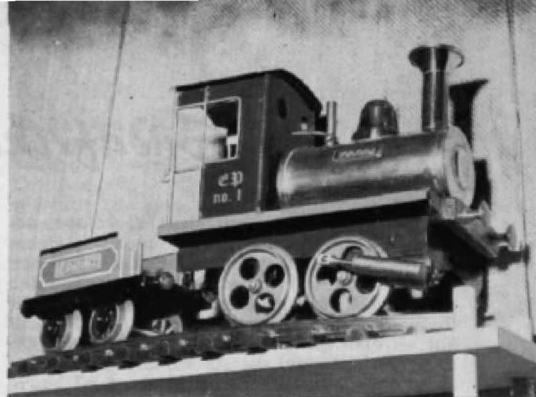
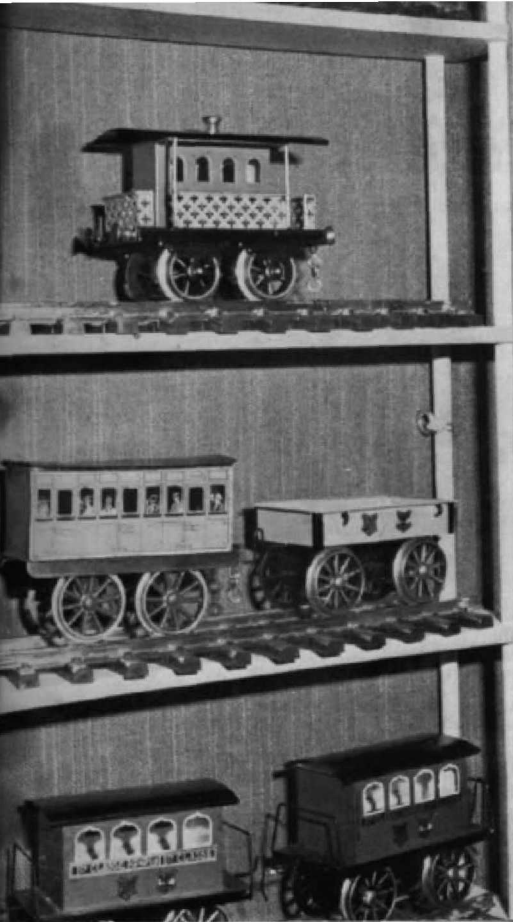
„Fahrplan“

Duplikate „antiker Modellbahnen“	283
„Verspätete Messe-Neuheit“	283
H0-Anlage Borgstein, Pretoria/Südafrika	284
Verbesserte Stromaufnahme für die Lilliput-E 3/3	287
Stationsschild „Teicha“ als H0-Modell	288
Neuer Modellbahn-Club in Kiel	288
Das Schwellensägwerk	289
Modellbahn-Ausstellung „Bergland“ von KaKü	292
Leipziger Frühjahrsmesse '76	292
Elektronische Blockstellensteuerung für Tageslichtsignale	293
Schiffsmodelle in H0-Größe	296
Buchbesprechungen:	
Der Rangierbahnhof Maschen	
Fahrzeuge elektrifizierter Privatbahnen	
Die Baureihe 03	298
Fleischmann-H0-Messeanlage	298
H0-Strab-Anlage Block, Bad Pyrmont	300
Pufferteller-Warnanstrich — noch eine Methode	303
Gedeckter Güterwagen der TWE (BZ)	304
So entstand mein Steinbruch	306
Die Schrankanlage und ihre besonderen Probleme	307
„Umbau-01“ mit Altbau-Kessel	309
Schmalspur-Prellbock für Mittelpuffer-Fahrzeuge	315
H0-Anlage Vogel, Hannover	317
Doppelter Waggon-Hubkipper (BP, Fortsetzung und Schluß aus Heft 2/76)	323
Zahnrad-Katalog von Webra	325

Titelbild

Das heutige Titelbild stammt von Herrn Bruno Kaiser aus Köln und zeigt seine „Umbau-01“ mit Altbau-Kessel. Der Bau-Bericht zu diesem wohlge gelungenen H0-Modell beginnt auf S. 309.





Duplikate „antiker Modellbahnen“

...entdeckten wir auf der Nürnberger Spielwarenmesse; es handelt sich um originalgetreue Nachbildungen jener berühmten Spur I-„Modelle“, wie sie vor und während der Jahrhundertwende von der ehemaligen Spielzeugfabrik Ernst Planck in Nürnberg hergestellt wurden. Nachdem die Originale mittlerweile höchst rar (und entsprechend teuer) geworden sind, kam ein Holländer auf die Idee, von diesen Originalen Duplikate in Kleinserie herzustellen, um die „antiken“ Modellbahnen einem breiteren Sammler-Publikum zu annehmbaren Preisen zugänglich zu machen. Selbstverständlich sind die Duplikate durch einen nicht zu entfernenden Prägestempel (der jedoch von außen nicht zu sehen ist) als solche gekennzeichnet. Das Sortiment umfaßt z. Z. eine Dampflokomotive sowie zahlreiche Personen- und Güterwagen, die Originalen aus den Produktionsjahren 1885 bzw. 1890-1910 entsprechen. Die Modelle sind sehr solide gearbeitet und spiegeln in ihrer „knallbunten“ Handlackierung den damaligen Zeitgeschmack bzw. die Nostalgiestimmung unserer Tage wider. Weitere Einzelheiten, Preisangaben und Bezugsquellen vermittelt der Hersteller.

Jan Blenken

Alt-Nürnberger Spielwaren GmbH
Lancelotpad 31, NL-2900 Amerfoort

Verspätete
Messe-Neuheit:

N-Schnellfahrlok BR 301

getestet von
Peter Nieke, Steinach

Am 1. 1. 76 nahm die DB in Nürnberg den Prototyp ihrer neuesten Schnellfahrlok der Baureihe 301 in Dienst. Schon ein Vierteljahr später, am 1. 4. 76, stellten die drei namhaften deutschen N-Hersteller das erstmals gemeinsam entwickelte Modell dieser Lok als verspätete Messe-Neuheit auf einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vor. Der Erfolg war so überwältigend, daß dieses Modell wohl bald auch in H0 auf dem Markt erscheinen dürfte. Aus technischen Gründen können wir leider erst in der nächsten Ausgabe Abbildungen dieser überraschenden Neuheit veröffentlichen, mit der die Hersteller neue Dimensionen im Modellbau eröffnet haben.

Eine Überprüfung der Maßstäblichkeit zeigt, daß das Modell bei einer LÜP von 19,4 cm nur unwesentlich um 3,7 cm zu lang ist. Die Detaillierung ist als gut zu bezeichnen. Am Fahrwerk sind sogar die Drehgestellblenden angedeutet. Aus Gründen der Betriebssicherheit wurde das beim Vorbild verwendete Bo' 1 Bo'-Fahrwerk durch ein 1 B 2-Fahrwerk ersetzt. Da dies in der Draufsicht keineswegs auffällt, ist diese geringe Abweichung unerheblich. Die Farbgebung entspricht dem neuen Design der

DB, wenn auch das gezeigte Modell in Gelb/Moosgrün lackiert war. Die Beschriftung ist vollständig und endlich so groß gehalten, daß sie auch auf größerer Entfernung ohne Brille lesbar ist.

Das Fahrverhalten des Modells ist bewundernswert. Über den gesamten Regelbereich bleibt das Taumeln der Lok konstant. Das Schleudern der Lok bei mehr als 4 D-Zugwagen Anhängelast auf der Ebene ist bei N-Modellen bisher unerreicht. Auch das Fahrgeräusch mit seinem kräftigen und lauten Schnarren hebt sich wohlwollend von den oft zu leisen Modellen der letzten Jahre ab. Die für das Vorbild zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h wurde mit 2 m/sec beim Modell endlich auf vernünftige 285 km/h erhöht. Besonders günstig erscheint der für dieses Supermodell empfohlene Verkaufspreis von DM 245,-.

Insgesamt gesehen ein Modell, das den Herstellern zur Ehre gereicht. Bleibt für die Zukunft nur zu hoffen, daß der mit diesem Modell erreichte Standard auch bei weiteren Neuheiten gehalten wird.

Dem Vernehmen nach soll die Auslieferung an den Fachhandel in absehbarer Zeit erfolgen. P.N.

In Südafrika geht's rund . . .

... herum, nämlich auf der H0-Anlage des Herrn A. J. C. Borgstein, Pretoria — einem langjährigen MIBA-Leser auf der südlichen Hemisphäre —, der diese in einem sogenannten „rondawel“, einem Rundzimmer (bzw. einer Rundhütte nach Eingeborenen-Art) aufgebaut hat — eine gewiß nicht alltägliche Anlagenform; Abb. 4 zeigt die Anordnung der Anlage in dem „rondawel“ (Durchmesser 6 m) sowie den Streckenplan.

Zum Vorbild bzw. Thema wählte Herr Borgstein die „South African Railways“ (S.A.R.), was zwar — durch die im Großen gegebenen Einflüsse aus England, Deutschland und Ame-

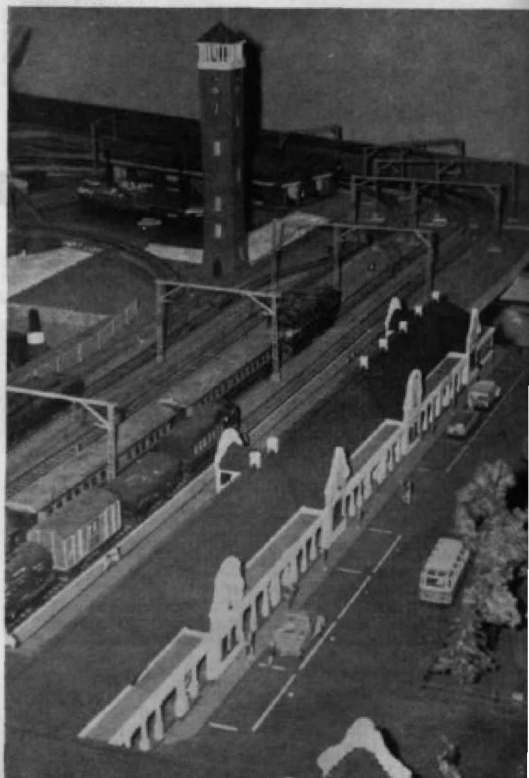


Abb. 1. Das „rondawel“, in dem die H0-Anlage des Herrn Borgstein aus Pretoria/Südafrika untergebracht ist.

Abb. 2. Der Bahnhof „Steynsburg“, dessen Empfangsgebäude dem des südafrikanischen Bahnhofs Pietersburg nachgebildet ist. Der Turm ist ein Modell des „Campanile“ von Port Elisabeth. Vor dem Schnellzug im Bahnhof ein Modell der Eilok Reihe 5E1.



Abb. 3. Unter dem Bekohlungsturm des Bw „Steynsburg“ steht hier ein Modell der Reihe 6J, das auf einem Märklin-P 8-Fahrgestell entstand.

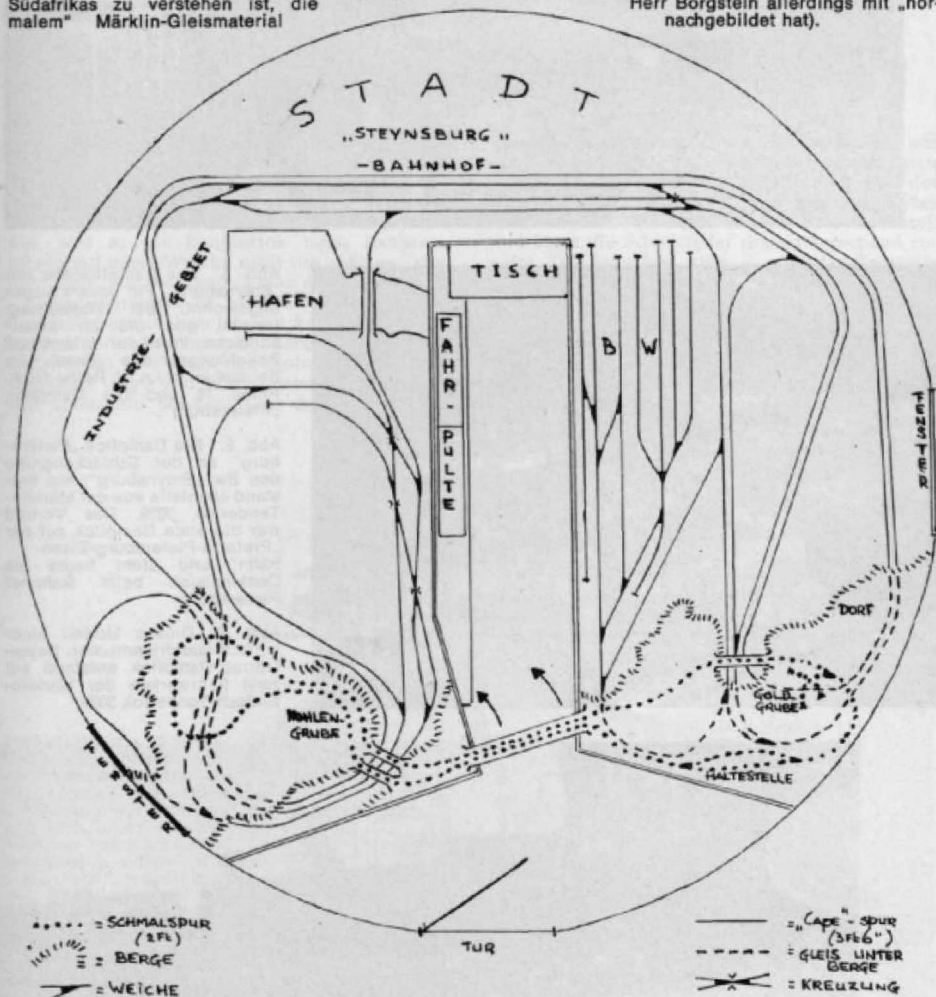


rika — betrieblich wie fahrzeugmäßig höchst interessant ist, andererseits dazu zwingt, alle Lokomotiven, Wagen, Signale und Gebäude selbst zu bauen, und das angesichts der in diesen Breiten etwas schwierigen Materialbeschaffung!

Kein Wunder also, daß Herr Borgstein bis jetzt etwa nur ein Viertel der Anlage (nach dem Märklin-System) aufgebaut hat. Auf der Anlage verkehren z. Zt. 7 Dampfloks (darunter selbstverständlich ein Modell der typisch süd-

afrikanischen „Garratt“, s. Abb. 7), eine Ellok und ca. 50 Wagen, durchwegs nach S.A.R.-Vorbildern entstanden. Genau nach dem S.A.R.-Original wurde übrigens auch das Emplangsgebäude „Steynsburg“ gebaut, das ein exaktes Modell des im holländischen Kap-Stils gehaltenen Bahnhofs „Pietersburg“ darstellt. Auch sämtliche anderen Gebäude entsprechen realen Vorbildern in Südafrika, bis auf die Maschinen- und Verladeanlagen an der „Goldgrube“ (Abb. 8 auf S. 287).

Abb. 4. Der Streckenplan der Anlage im Maßstab 1:50. Wie man sieht, handelt es sich um eine kombinierte Vollspur-/Schmalspur-Anlage (wobei beim Vorbild unter Vollspur die 1067 mm-Kapspur Herr Borgstein allerdings mit „normnachgebildet“ hat).



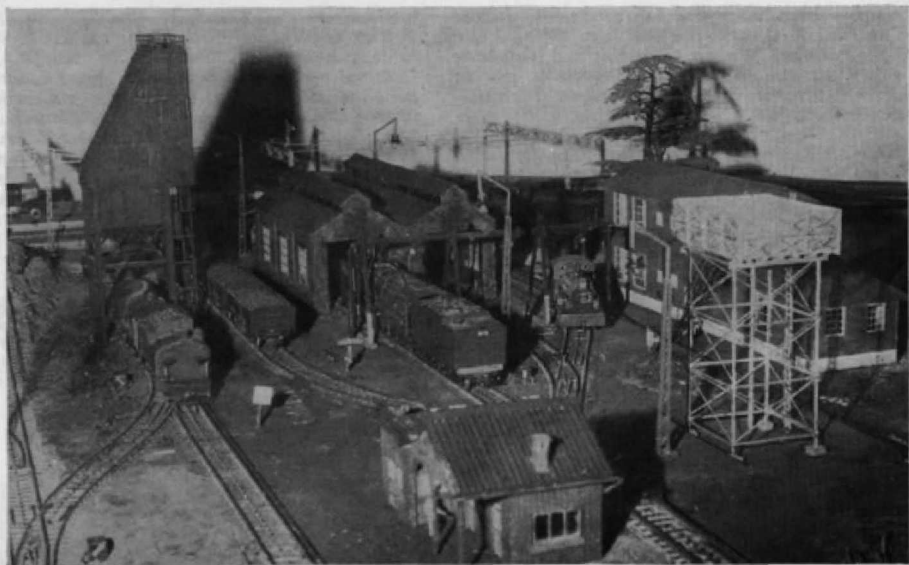


Abb. 5. Das Dampflok-Bw von „Steynsburg“. Für unsere Augen ungewohnt: der Wasserturm (rechts) und die an amerikanische Vorbilder erinnernde Bekohlungsanlage (links). Im Bw stehen (v.l.n.r.): Reihe GCA, Reihe 16 und die Dampflok „Pietersburg“.



Abb. 6. Die Dampflok „Pietersburg“ an der Schlackengrube des Bw „Steynsburg“; sie entstand ebenfalls aus der Märklin-Tenderlok 3029. Das Vorbild war die erste Dampflok auf der „Pretoria-Pietersburg-Eisenbahn“ und steht heute als Denkmalslok beim Bahnhof Pietersburg.

Abb. 7. Dieses Modell einer typisch südafrikanischen Beyer-Garratt-Dampflok entstand auf zwei Fahrwerken der Märklin-Einfach-Tenderlok 3029.

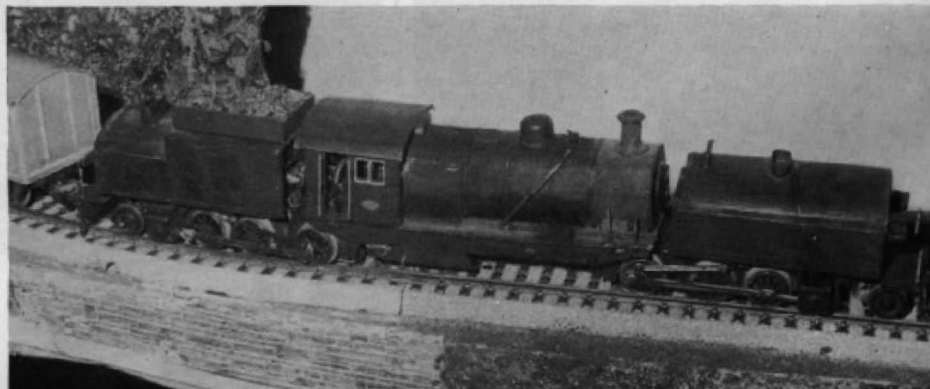




Abb. 8. Diese „weiße Torte“ ist die Nachbildung eines „dump“ genannten Goldgruben-Schutthügels. Die Form mit den Absätzen ergibt sich durch ein besonderes, stufenweises Ablagerungsverfahren des ausgewaschenen Erdschlammes. Die Bahn ist übrigens eine H0e-Schmalspurbahn auf – nicht abgewandelten – 9 mm-N-Gleisen.

Verbesserte Stromaufnahme für die Liliput-E 3/3

Viele meiner Fleischmann-Weichen stammen noch aus einer früheren Produktionsperiode; bei ihnen liegt das Herzstück beträchtlich tiefer als die Schienenoberkante der restlichen Weiche. Hier tut das „Tigerli“ (die E 3/3) genau das, was es als Rangierlok beim Langsamfahren auf einer Weiche nicht tun soll: es „stottert“ nicht nur, es bleibt sogar stehen.

Glücklicherweise ist es aber so gebaut, daß dem leicht abzuhelfen ist. Die Radschleifer sind nämlich nicht angelötet, sondern zwischen dem Gußrahmen (der über der Isolation eine Kontaktplatte trägt) und dem Kunststoffrahmen (der sich außerhalb befindet und die Brems-Imita-

tion trägt) eingeklemmt. Die Stromabnahme auf dem zweiten Rad ist sehr leicht einzurichten (s. Skizze): Man macht unmittelbar vor der Bremsbacken-Imitation B des zweiten Rades einen neuen Einschnitt in den Plastikrahmen und biegt die Schleiffeder dementsprechend zurecht. Das ist schon alles – und das Ergebnis ist eine tadellos funktionierende Stromaufnahme auch an „kritischen“ Stellen wie den erwähnten Fleischmann-Weichen. **Die Fa. Liliput könnte dies m. E. ohne großen Aufwand auch serienmäßig vorsehen;** ich stelle ihr meinen simplen Einfall gerne gratis zur Verfügung.

Dr. Christophe Stoeckel, Colmar/Frankreich

Unmaßstäbliche Schema-Skizze des Verfassers zu den Umbau-Arbeiten an der Liliput-E 3/3. Oben der Zustand vor dem Umbau (die Ziffern 1–3 bezeichnen die 1.–3. Kuppelachse), unten die verbesserte Ausführung; der Pfeil deutet auf die zwischen 2. und 3. Achse vorzunehmende Änderung (Einschnitt zwischen Rad und Bremsbacken-Imitation B, Zurechtbiegen der Schleiffeder).

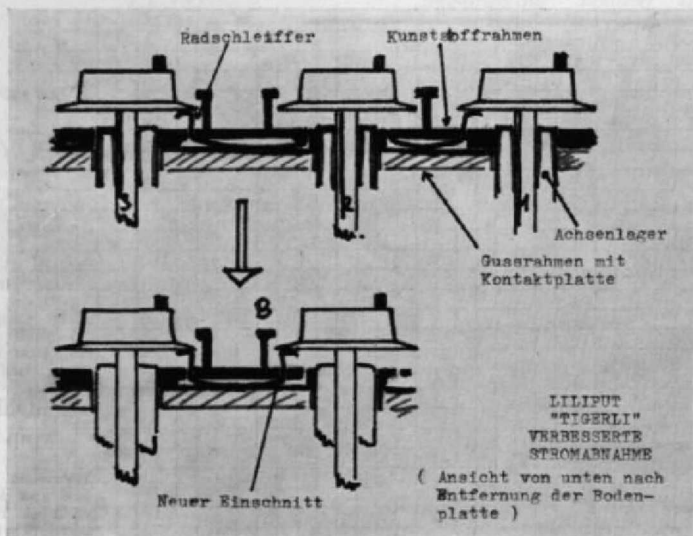




Abb. 8. Diese „weiße Torte“ ist die Nachbildung eines „dump“ genannten Goldgruben-Schutthügels. Die Form mit den Absätzen ergibt sich durch ein besonderes, stufenweises Ablagerungsverfahren des ausgewaschenen Erdschlammes. Die Bahn ist übrigens eine H0e-Schmalspurbahn auf – nicht abgewandelten – 9 mm-N-Gleisen.

Verbesserte Stromaufnahme für die Liliput-E 3/3

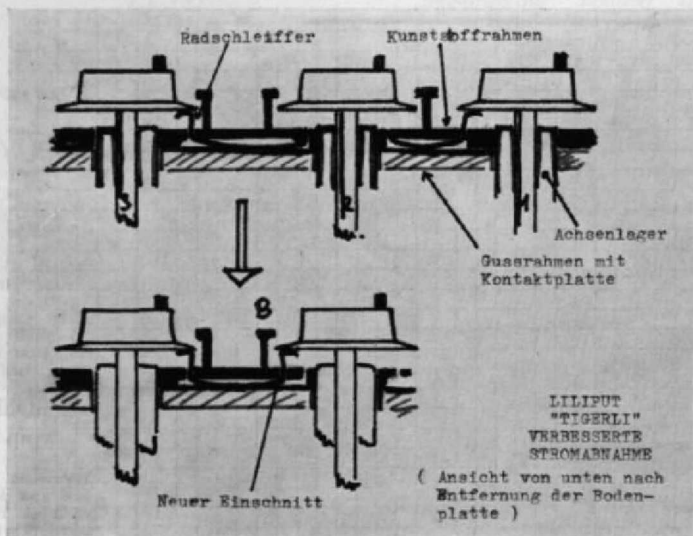
Viele meiner Fleischmann-Weichen stammen noch aus einer früheren Produktionsperiode; bei ihnen liegt das Herzstück beträchtlich tiefer als die Schienenoberkante der restlichen Weiche. Hier tut das „Tigerli“ (die E 3/3) genau das, was es als Rangierlok beim Langsamfahren auf einer Weiche nicht tun soll: es „stottert“ nicht nur, es bleibt sogar stehen.

Glücklicherweise ist es aber so gebaut, daß dem leicht abzuhelfen ist. Die Radschleifer sind nämlich nicht angelötet, sondern zwischen dem Gußrahmen (der über der Isolation eine Kontaktplatte trägt) und dem Kunststoffrahmen (der sich außerhalb befindet und die Bremsimita-

tion trägt) eingeklemmt. Die Stromabnahme auf dem zweiten Rad ist sehr leicht einzurichten (s. Skizze): Man macht unmittelbar vor der Bremsbacken-Imitation B des zweiten Rades einen neuen Einschnitt in den Plastikrahmen und biegt die Schleiffeder dementsprechend zurecht. Das ist schon alles – und das Ergebnis ist eine tadellos funktionierende Stromaufnahme auch an „kritischen“ Stellen wie den erwähnten Fleischmann-Weichen. **Die Fa. Liliput könnte dies m. E. ohne großen Aufwand auch serienmäßig vorsehen;** ich stelle ihr meinen simplen Einfall gerne gratis zur Verfügung.

Dr. Christophe Stoeckel, Colmar/Frankreich

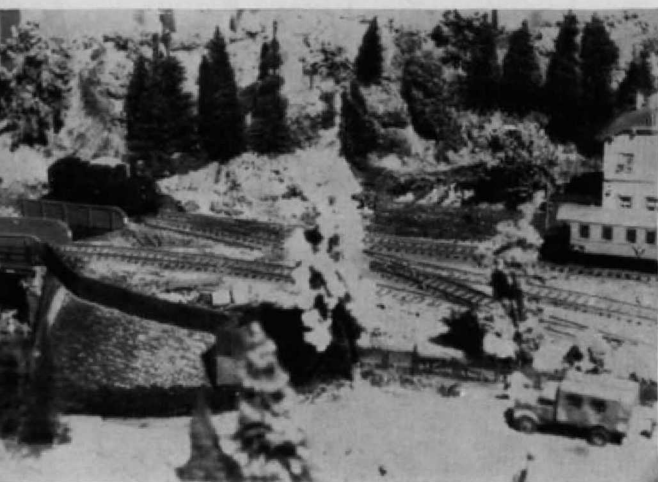
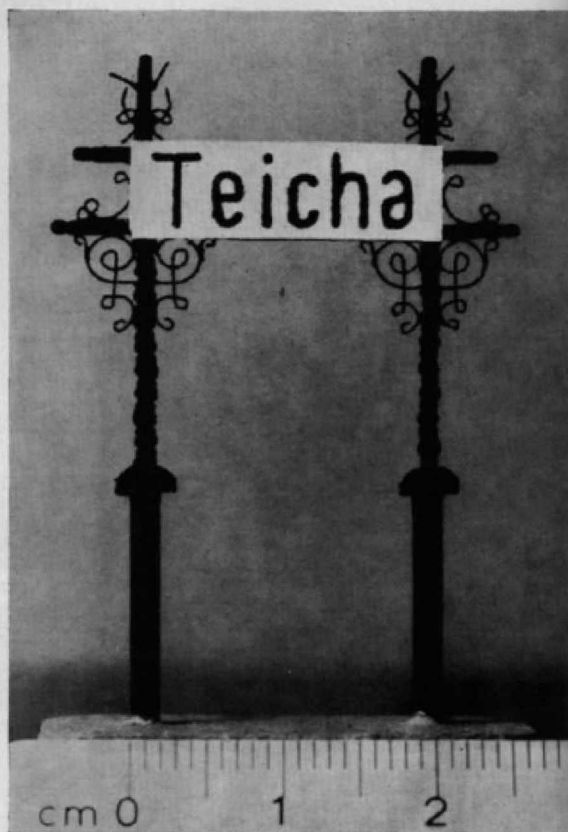
Unmaßstäbliche Schema-Skizze des Verfassers zu den Umbau-Arbeiten an der Liliput-E 3/3. Oben der Zustand vor dem Umbau (die Ziffern 1.–3. Kuppelachse), unten die verbesserte Ausführung; der Pfeil deutet auf die zwischen 2. und 3. Achse vorzunehmende Änderung (Einschnitt zwischen Rad und Bremsbacken-Imitation B, Zurechtbiegen der Schleiffeder).





Eine „elende Fummelei“

(was wir gerne glauben) war die H0-Modellanfertigung dieses Stationsschildes „Teicha“ (s. MIBA 7/75, S. 455) für Herrn Hans Dietrich aus Witten. Für die Nachbildung der Schnörkel verwendete er 0,2 mm-Kupferdraht, für die gedrillten Ständer erwies sich nach mehreren Versuchen Blei am besten geeignet. Sämtliche Teile sind miteinander verklebt. Selbstverständlich mußten gewisse Vereinfachungen in Kauf genommen werden (was die bravouröse Bastelleistung des Herrn Dietrich keineswegs schmälert); allerdings fallen diese beim Modell selbst wesentlich weniger auf als auf den Abbildungen (oben in $\frac{1}{4}$ H0-Größe, rechts in 0-Größe – zugleich eine frapplerende Demonstration des Größenunterschiedes zwischen den beiden Bahnen).



Eine Kleinbahn in Thüringen

ist das Thema der neu entstehenden H0-Anlage einer neuen Vereinigung: der „Interessengemeinschaft Schienenverkehr Kiel e. V.“ (ISK). Die nebenstehende Abbildung zeigt einen kleinen Ausschnitt der neuen Anlage – die später einmal in einen von der ISK gekauften Vorkriegs-Schnellzugwagen eingebaut werden wird – und soll zugleich auf den

19. BDEF-Verbandstag in Kiel
vom 27. – 30. Mai 1976

hinweisen, der von der ISK, dem MEC Kiel und den „Freunden des Schienenverkehrs Flensburg“ gemeinsam ausgerichtet wird.