

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

27. JAHRGANG
NOVEMBER 1975

11

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 27

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 3,50. Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Auslandspreise
Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4,95 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
30 öS, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1,60 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

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

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

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

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

* * * * *

Heft 12/75

ist ca. 22. 12. in Ihrem Fachgeschäft!
(vorausgesetzt, daß die Bundespost zu dieser Zeit nicht überfordert ist!)

„Fahrplan“

BR 151 als Minitrix- u. Fleischmann-Modell	704
N-Streckenplan-Entwurf Reichenbach, Stuttgart	706
„Epochale“ Zubehör-Basteleien	708
Zahnrad-Dampflokomotive der Baureihe 97 ² (BP), 1. Teil	714
H0-Anlage Rohr, Regenhütte	720
Tunnelportal mit Flügeltoren (zu 5/75)	722
0-Behältertragwagen der Fa. Markscheffel	723
Märklin-P 8 mit Simutronic-Geräusch	724
Die Farbgebung bayerischer Signale	724
Motronic-Fahrpult der Fa. Hornstein	725
N-Anlage Nahler, Hattersheim	726
Lokschilder als Wand-Dekoration	728
„Wunderklebstoffe“ auf Cyanoacrylat-Basis	729
Buchbesprechungen:	
50 Jahre Einheitslokomotiven	730
Die K. u. K. Privilegierten Eisenbahnen Modelleisenbahn	
Dampflokomotiven in der Schweiz	
Taschenbuch der Eisenbahn 1	
Franckh's Lobbild-Archiv 3	
Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	731
Neue Kalender	731
H0-Anlage Oeser, Gütersloh	732
Maßstäbe — Spurweiten — Bahngrößen	735
4-achsiger H0-Kesselwagen von Roco	740
N-Anlage Lottes, Erlangen	741
Restliche Trix-Neuheiten ausgeliefert	742
Das Conrad-Block-System	
(2. Teil und Schluß aus Heft 10/75)	743
Schwierigkeiten bei der Lackierung	749
Abziehbilder für H0-Einsatzfahrzeuge	750

Titelbild

Der „Star“ des heutigen Lok-Bauplans (S. 714), die H0-Zahnradlokomotive der Baureihe 97². Foto und Modell: Jens Freese, Frankfurt/M.



► **Heutige Beilage (nur Inland): Zahlkarte für den FdE-Kalender 1976** ◀

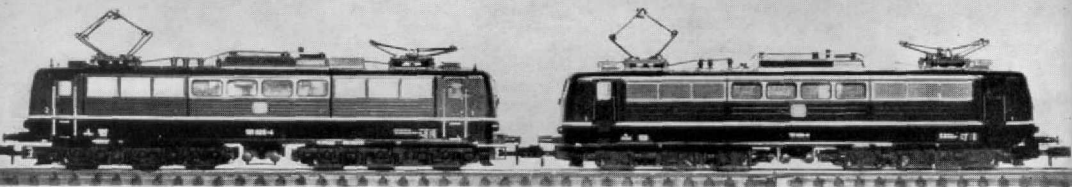
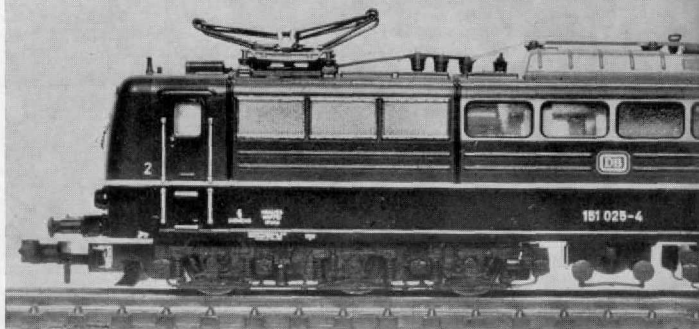
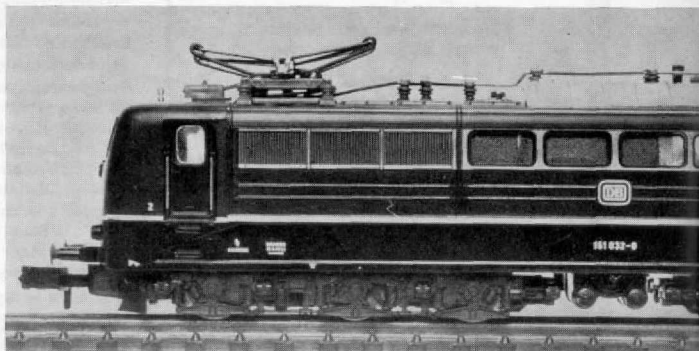


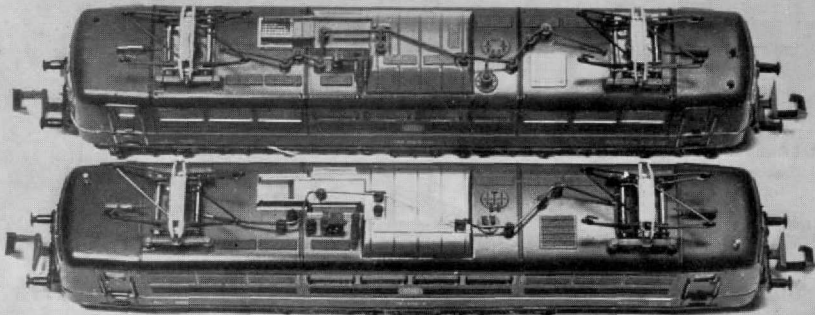
Abb. 1. Die BR 151 als Minitrix- (links) und als Fleischmann-piccolo-Modell in ca. 1/2 Originalgröße.

BR 151 - als N-Modell von Fleischmann-piccolo und Minitrix

Abb. 2 u. 3 (Mitte). Oben das Fleischmann-piccolo-, unten das Minitrix-Modell, beide zwecks Verdeutlichung gewisser Details etwas größer als 1/2 wiedergegeben. Bei Minitrix sind auch die Nietreihen über bzw. unter den Lüftergittern nachgebildet, bei Fleischmann nicht; dagegen sind bei Fleischmann die Lüftergitter feiner graviert. Ähnlich verhält es sich mit der Beschriftung, die bei Minitrix vollständiger, bei Fleischmann dagegen sauberer und etwas feiner gedruckt ist. Bei Fleischmann fehlt die Verbindungsleitung zwischen den Bremszylindern (rechts vom Drehgestell); dafür sind die Drehgestellblenden feiner detailliert. Ähnliches gilt...



▼ Abb. 4. ... für die Dachpartie. Bei der Minitrix-Lok (oberes Modell) sind die Isolatoren und Leitungen feiner, bei Fleischmann die Aufbauten und Lüftergitter. Die Nachbildung eines Isolators fungiert bei Fleischmann zugleich als Umschalter von Ober- auf Unterleitungsbetrieb; bei der Minitrix-Lok ist dieser Umschalter am Fahrzeugboden angebracht. Hier muß jeder Modellbahner nach seinen ganz persönlichen Kriterien selbst entscheiden, welches Modell ihm eher zuzagt.



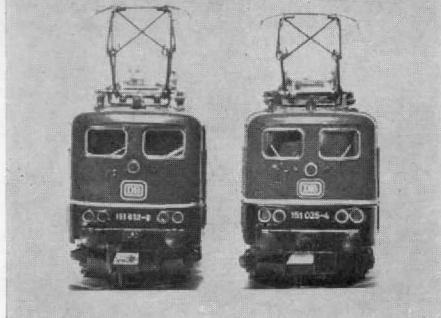


Abb. 5. Vergleich der Frontpartien in $\frac{1}{4}$ Originalgröße (links Fleischmann, rechts Minitrix). Daß die Scheinwischer verschieden stehen, ist bedeutungslos, da diese beim Vorbild gegenläufig, aber nicht gekuppelt sind und mal so, mal so stehen bleiben.

Seit ca. 2 Jahren ist beim großen Vorbild die 6-achsige Co'Co'-Ellok der BR 151 als schwere, schnelle Güterzuglok (z. B. für TEEM-Züge) im Einsatz, quasi als Weiterentwicklung der bekannten BR 150 (E 50) und als Nachfolgerin für die Vorkriegs-Baureihen 193 (E 93) und 194 (E 94).

Zur Messe '75 kündigten Fleischmann und Minitrix eine N-Nachbildung dieser Lok an; beide Modelle sind nun im Handel. Ein Vergleich läuft allerdings auf das Sprichwort „Was dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachtgall“ hinaus, will sagen: Wenn beispielsweise die Beschriftung bei der Mini-

trix-Lok vollständiger ist, so ist die der Fleischmann-Lok sauberer und größenrichtiger, oder: Während bei Fleischmann die Gravur der Dacharmaturen und -lüfter feiner ist, hat Minitrix die filigraneren Isolatoren und Leitungen. Diese Beispiele (s. dazu unsere Vergleichsabbildungen) ließen sich beliebig fortsetzen, so daß einem N-Modellbahner nur empfohlen werden kann, im Fachgeschäft beide Modelle genau unter die Lupe zu nehmen und dann nach seinen persönlichen Kriterien die Wahl zu treffen – oder aber beide anzuschaffen, da auf den meisten Anlagen ohnehin mehrere Güterzüge verkehren dürften. In Doppeltraktion einsetzen sollte man die beiden Fabrikate allerdings nicht, da der grüne Farbton des Gehäuses bei Fleischmann etwas dunkler ist als bei Minitrix; das Grün der Minitrix-Lok entspricht nach unseren Unterlagen und Beobachtungen mehr dem RAL-Farbton des Originals.

In den Hauptabmessungen sind beide Modelle im Maßstab 1:160 gehalten (LüP 122 mm); die Detaillierung entspricht – von den bereits erwähnten und in den Abbildungen gezeigten Unterschieden abgesehen – dem heutigen Großserien-Standard.

Angetrieben werden sowohl die Minitrix- als auch die Fleischmann-Lok von einem mittig sitzenden Motor, der jeweils auf die Außenachsen beider Drehgestelle wirkt; die Minitrix-151 hat zwei, die Fleischmann-Lok vier Haftreifen. Bei beiden Modellen sind Zugkraft und Langsamfahreigenschaften zufriedenstellend, die Höchstgeschwindigkeit jedoch – wieder einmal und völlig unnötigerweise, denn es handelt sich schließlich nicht um Schnellzug-, sondern um Güterzugloks! – unverhältnismäßig hoch, was den ansonsten sehr guten Gesamteindruck doch stark beeinträchtigt. mm

Soeben erschienen: MIBA report 1 „Modellbahn-Anlagen“

Die erste Ausgabe der neuen Broschürenreihe „MIBA report“ ist ab sofort erhältlich. Auf 84 Seiten werden – mit 120 großformatigen Abbildungen auf Kunstdruckpapier! – verschiedene und unterschiedliche Modellbahn-Anlagen vorgestellt, mit ausführlichen textlichen Angaben und fachmännisch kommentiert von der MIBA-Redaktion.

Versäumen Sie nicht, sich Ihr Exemplar rechtzeitig zu besorgen – denn „Modellbahn-Anlagen“ ist der 1. Teil einer Reihe von insgesamt ca. 5–6 Broschüren innerhalb des „MIBA report“, die sich ausschließlich mit Modellbahn-Anlagen (Planung, Entwurf, Aufbau, Gestaltung etc.) befassen!

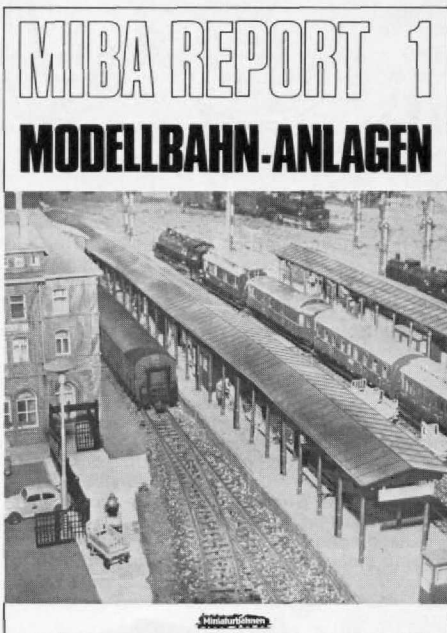
MIBA report 1 „Modellbahn-Anlagen“

84 Seiten mit 120 Abbildungen auf Kunstdruckpapier, Format DIN A 5, cellophanierter Umschlag.

Sofort lieferbar Preis DM 7,60

Erhältlich über den Fachhandel oder direkt (zuzgl. DM 0,40 Porto und Verpackung) vom

MIBA-VERLAG 85 Nürnberg
Spittlertorgaben 39



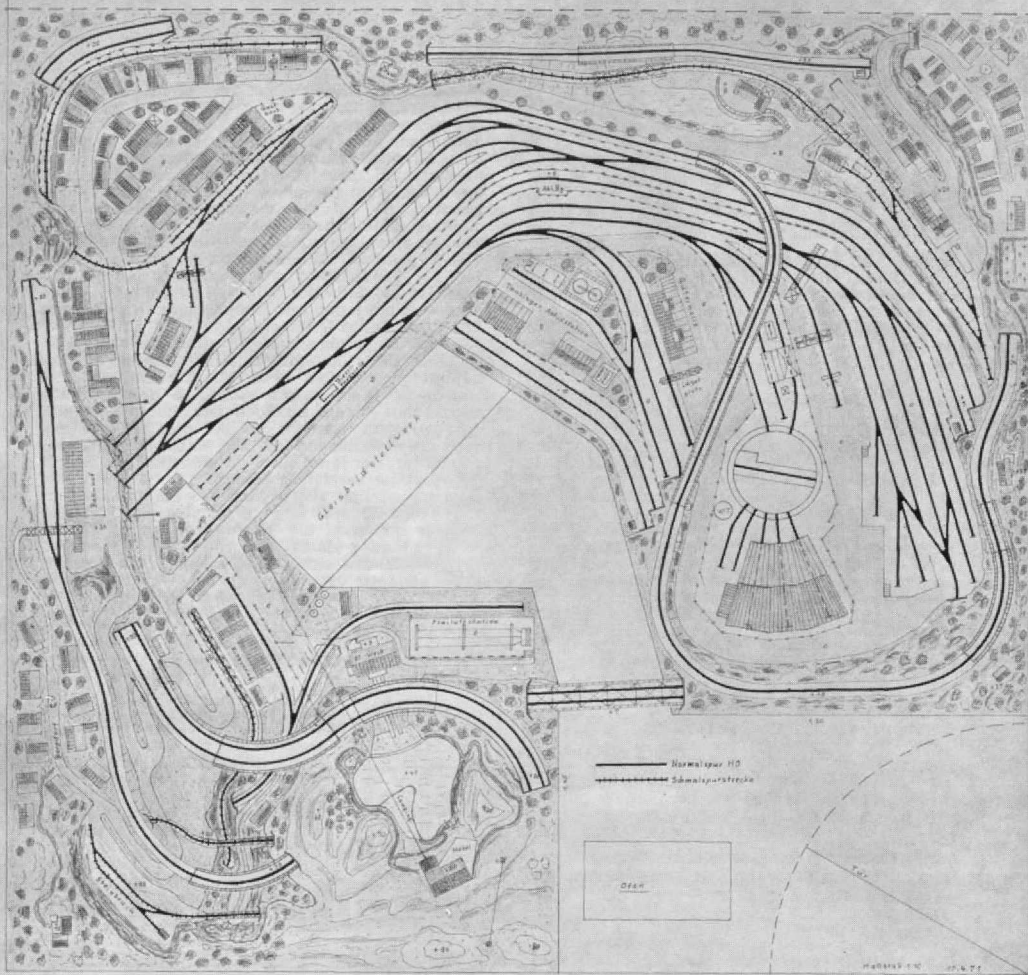


Abb. 1. Der Streckenplan-Entwurf des Herrn Reichenbach im Maßstab 1:28 für H0 (Zeichnung vom Verfasser).

Eine interessante
Streckenplan-Studie

Wiel los auf 13 m²!

Dieser Entwurf hat eine zweigleisige Hauptstrecke mit Durchgangsbahnhof zum Thema, die sich durch die gesamte Anlage zieht und zwecks Fahrzeitverlängerung auch durch den auf der Ebene -10 liegenden Abstellbahnhof führt und für Schnell-, Personen- und Güterzüge gedacht ist.

Eine eingeleisige Nebenstrecke verläuft vom Hauptbahnhof aus auf einem weitgeschwun-

gen Viadukt über den Güterbahnhof hinweg zu einem auf Höhe +30 gelegenen Bergbahnhof, um anschließend über 3 Kehrschleifen zum Hauptbahnhof zu gelangen. Schließlich ist noch eine (9 mm- oder 12 mm-)Schmalspurbahn vorgesehen, die in einem eigenen kleinen Bahnhof ihren Anfang nimmt; ihre Endstation mit Umsetzgleis und Kleinbeköhlung liegt rechts oberhalb des Güterbahnhofs.

Damit auch der Rangierbetrieb nicht zu kurz kommt, ist ein ausgedehnter Güterbahnhof mit Güterhalle, Lagerplatz, Abstellgleisen, Ablaufberg usw. eingeplant. Zur Lokbehandlung dient neben einem Ellok-Schuppen mit vorgelagerter Dieseltankstelle noch ein Dampflok-Bw mit den entsprechenden Betriebsanlagen und -gleisen. Kesselwagen können in einem Tanklager „entleert“ werden.

Auf dem linken Anlagenteil findet man recht „ansehnliche“ Berge mit einer Höhe bis zu 900 mm. Ein Stausee entleert seine „Wassermassen“ über zwei Druckrohre in die Turbinen des im Tal gelegenen Kraftwerkes mit Freiluft-Schaltanlage und Gleisanschluß für Trafo-

Wagen usw. Oberhalb des Stausees (mit kleinem Campingplatz) liegt ein Berghotel, das mit dem Tal durch eine Gondelbahn verbunden ist. Für weitere „action“ sorgt ein Steinbruch im Anlageneck links unten (dessen Material sowohl über die Straße als auch über eine zutal ins Kieswerk führende Lorenbahn abgefahren werden kann), sowie ein kleines Sägewerk (am linken Kopf des Hauptbahnhoofs) mit Gleisanschluß an die Haupt- und Schmalspurbahn.

Leider konnte ich diesen Entwurf umständehalber nie in die Tat umsetzen, aber vielleicht kann mein wochenlanges Planen und Knobeln dem einen oder anderen Leser von Nutzen sein . . .
Heinz Reichenbach, Stuttgart

Abb. 2. Die verdeckt verlaufenden Strecken. Die Zahlen geben die Höhenlage der Gleise in cm an.

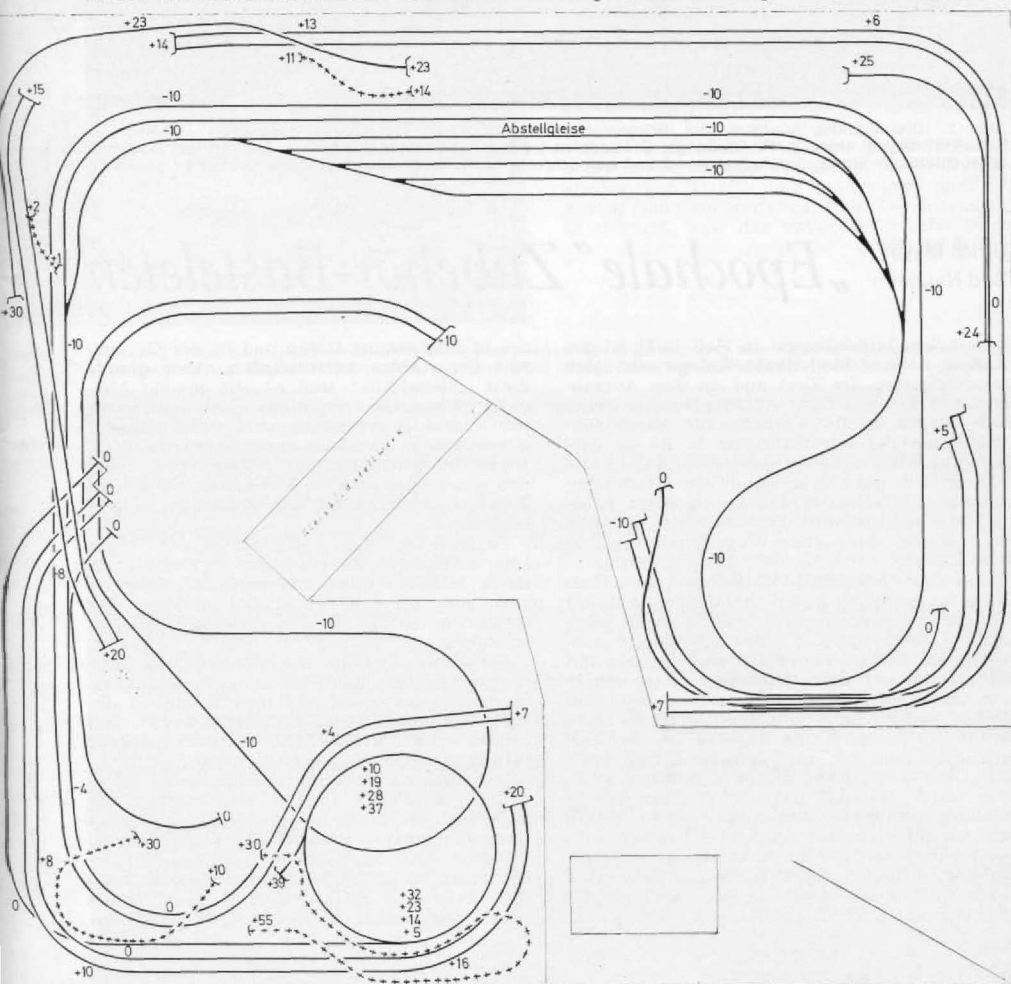




Abb. 1. Die südliche Ausfahrt von „Schreckenfels“ mit diversen „epochalen Basteleien“: bayerisches Ruhe-Halt-Signal (hier in Ru-Stellung), Gleissperre (rechts neben dem Signal an der rechten Schiene), beleuchtetes W-Signal (vorm Stellwerk) und beleuchtetes Stationsschild in der früher typischen Dreiecks-Form.

Ulrich Meyer
Bad Nauheim

„Epochale“ Zubehör-Basteleien

Seit dem MIBA-Bericht in Heft 12/71 ist der Aufbau meiner Modellbahn-Anlage ein Stück fortgeschritten. Im Text und an den Aufnahmen des seinerzeitigen Anlagenberichts zeigte sich bereits meine Vorliebe für ältere Einrichtungen der Eisenbahntechnik. Es ist deshalb sicherlich nicht verwunderlich, daß ich die Anlage nun ganz dem Stande des Eisenbahnwesens vor etwa 40 Jahren angepaßt habe. (Siehe auch „Stellwerk Schreckenfels“ in MIBA 4/73 sowie die „alte Wegüberführung“ in MIBA 2/74).

Das heute auf dem Modellbahnmarkt befindliche Sortiment an Eisenbahnfahrzeugen dieser Epoche ermöglicht es dem Modellbahner, seine Anlage fahrzeugmäßig halbwegs stiletch auszustatten. Anders verhält es sich dagegen mit der Gestaltung der Bahnanlage. Hier mußte ich, um Anachronismen zu vermeiden, sehr viel selbst bauen. Selbstverständlich ist es eine Frage der bastlerischen Fähigkeiten, des Geschmacks und der zur Verfügung stehenden Zeit, wie weitgehend dieser Eigenbau betrieben wird. Es sind nämlich vielfach nebensächlich anmutende Dinge, die — so winzig sie als Modell auch sein mögen — beim Basteln eine ganze Menge Zeit kosten. Der Nachbau solcher Vorbilder scheint zudem auf den ersten Blick oftmals gar nicht lohnend, weil sie für einen unkundigen Betrachter nicht ohne weite-

res in Erscheinung treten und in der Gesamtheit der Anlage verschwinden. Aber gerade diese „Sächelchen“ sind es, die meiner Meinung nach einer Bahnanlage einen individuellen Charakter verleihen und wesentlich zur gewünschten Eisenbahnatmosphäre beitragen. Vielleicht ermuntern die Abbildungen daher den einen oder anderen Modellbahner, sich im Zweifelsfalle auch für den Selbstbau zu entscheiden.

Zu mancher meiner Bastelarbeiten — das soll nicht unerwähnt bleiben — wurde ich durch MIBA-Beiträge angeregt, die teilweise noch aus dem ersten Jahrzehnt stammen. Im folgenden möchte ich die einzelnen Arbeiten erläutern.

Die Abb. 1 zeigt die nunmehr fertiggestellte südliche Bahnhofsausfahrt des Bahnhofes „Schreckenfels“ mit dem bereits in der MIBA vorgeführten Brückenstellwerk. Das bayerische Ruhe-Halt-Signal entstand nach der MIBA-Bauzeichnung aus Heft 1/1954.

Der dort vorgeschlagene 3-Spulen-Kulissenantrieb wurde im Prinzip übernommen, die Lagerung des Stellschiebers und der Signalstange aber verbessert. Das Signal ist, wie übrigens alle bayerischen Selbstbau-Signale, mit Plexiglas-Laternchen und Microglühlämpchen beleuchtet (MIBA 4/73, S. 292). Rechts neben dem Signal ist eine meiner funktions-