

Miniaturbahnen

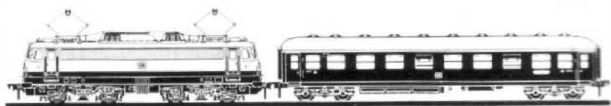
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2 BAND XVIII
28. 1. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2,- DM



FLEISCHMANN



statt vieler Worte
viele Vorteile....

GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN • 85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 2/XVIII

1. Bunte Seite: I. Schnee auf der Modellbahn II. Modellbahn im Schnee III. Karikatur	51	11. Zweischienengleis für jeden Radius	70
2. Der große Wunschzettel (Auswertung der Fahrzeugwünsche/MIBA-Umfrage 1965)	52	12. Laeqrss/Offehss – doppelstöckige Kfz-Transporteinheit der DB (BZ)	73
3. „Padhradi“ – Bilder von der Prager Clubanlage	60	13. Am Stadtrand (Motiv von der Anlage Schmid, München)	75
4. Wechselstrom- und Gleichstrommodelle an einem Fahrpult	60	14. Noch mehr Möglichkeiten mit SRK's	76
5. Symmetrische Dreiweg-Weiche für Märklin-System	62	15. Straßenbaustellen-Motiv	80
6. Neuer Märklin-Kesselwagen? (VTG-IVA-„Präsent“-Wagen)	63	16. 9 auf einen Streich! (Vorbildliches vom Schienenstrang)	81
7. Erinnern Sie sich noch an die „Cullische Staatsbahn“? (Anlage Halbritter, Frankfurt)	64	17. H0-Blumentöpfe im Großformat	81
8. Nützliches Kontaktgespräch (Kontaktreinigungsmittel)	67	18. 8 1/2 Zoll zuviel! (Wie die Normalspurweite 1435 mm entstand)	81
9. Buchbesprechung: „Weite Welt des Schienenstrangs“	67	19. „Komfortabler“ Bahnmeisterei-Gleisanschluss	82
10. Beleuchtung von Arnold-Reisezug-Wagen	68	20. Leichte, auswechselbare Geländemotive für nichtstationäre Anlagen	84
		21. Die automatische Mittelpuffer-Kupplung kommt	87
		22. Kniffe und Winke: Gebäudeverputz und Streumaterial	87
		23. Der Güterschuppen für Bf. „Clausshagen“	88

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -,15 DM Versandkosten).

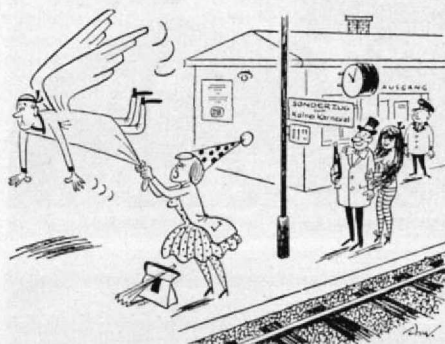
► Heft 3/XVIII - mit Messevorbericht im Telegammstil - ist am 26.2.66 im Fachgeschäft! ◀

Schnee auf der Modellbahn

sieht zwar recht romantisch aus, doch läßt sich der beliebte Ata-Schnee nur schwer wieder entfernen, ganz abgesehen von seiner Schmirgelwirkung in Lokgetrieben. Bernd Schmid aus München versuchte es deshalb mit „Mondamin“, das sich mit dem Staubsauger wieder restlos entfernen lassen soll.



Da wiehert das Dampfroß!



„Ausgerechnet das Ikarus-Kostüm muss'te anzieh'n – wo's heute so windig ist“ (Zeichnung: DB/Schwarz)

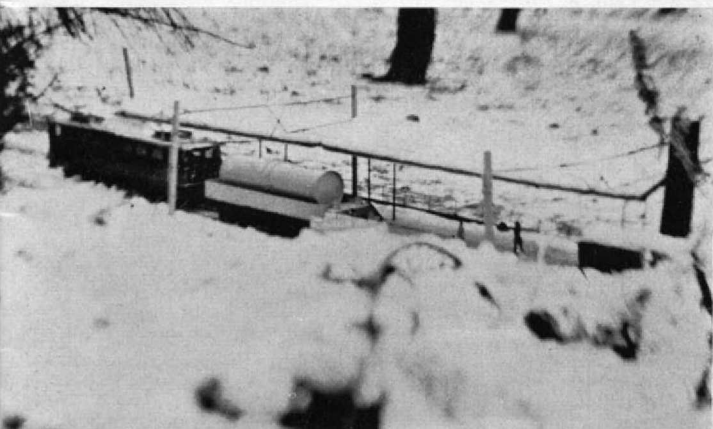
Modellbahn im Schnee

Die Gartenbahn-Besitzer haben andere Probleme zu bewältigen, wenn sie im Winter Betrieb machen wollen. Herr Dr. W. Meyn aus Neuß hat für seine



Spur I-Bahn extra einen vierachsigen Schneerümer- und Schienenreinigungs-Wagen mit 2,5 kg Gewicht gebaut, der von einer E 40 geschoben wird. Vereiste Oberleitungen oder Weichen müssen allerdings bei ausbleibendem Föhn wieder aufgetaut werden.

H0-Gartenbahnen sind problematischer. Herr Nicolaus Ziegler aus Berlin weiß davon ein Liedlein zu singen und sandte das Bild oben von einem „Lawinenunglück“ in H0-Dimensionen.



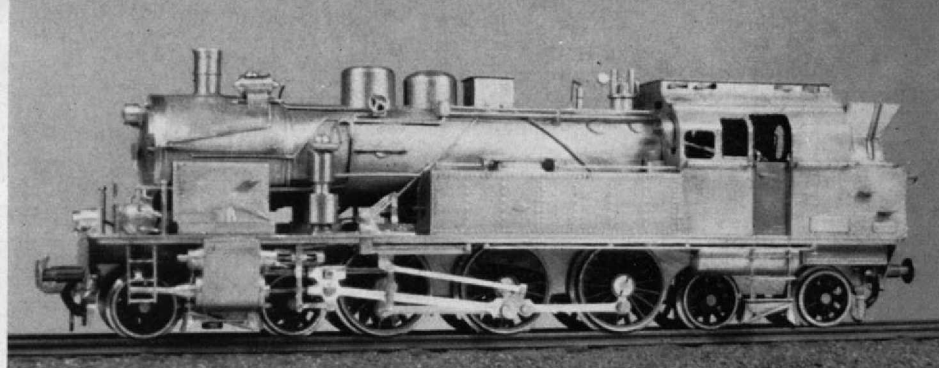


Abb. 1. Die Baureihe 78 (preußische T 18; Bauplan in Heft 15 u. 16/XII) war – als Vertreterin der schweren Reisezug-Tenderloks – bereits bei früheren Umfragen stets mit in der Spitzengruppe zu finden. Nun ist sie gar an die zweite Stelle der Rangliste vorgerückt. (Das noch messingglänzende H0-Modell wurde von Herrn Kurt Schlichting, München, gebaut. Der Antrieb erfolgt durch einen Rivarossi-Motor über ein Schneckengetriebe 1 : 35. Das Modell hat Allrad-Auflage und wiegt 390 g).

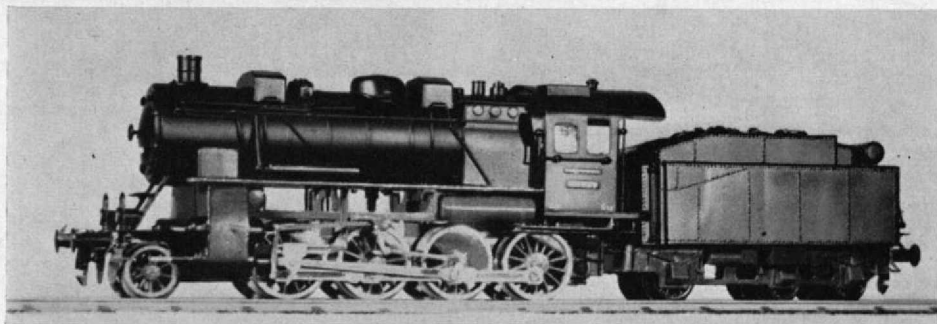
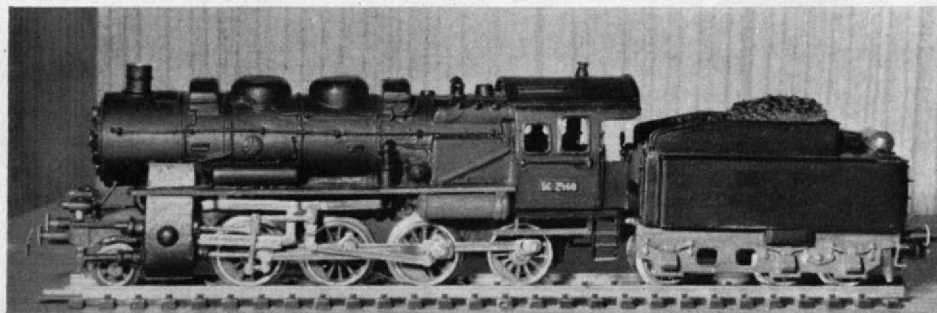
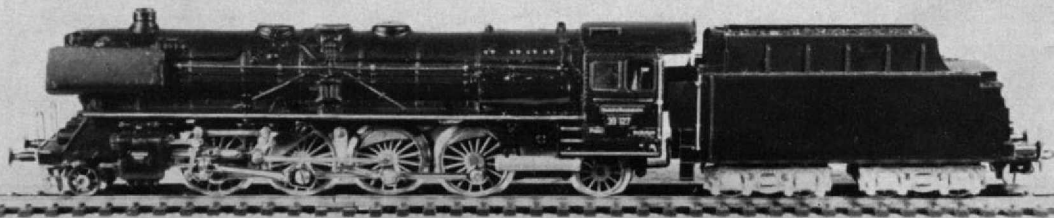


Abb. 2 u. 3. An der ersten Stelle der Dampflokwunschliste steht (immer noch) ganz eindeutig eine bekannte mittelschwere Güterzug-Lok mit Schlepptender: die bullige „56“, von der wir in Heft 15 u. 16/XIV einen Bauplan veröffentlicht haben. (Die „56“ können wir Ihnen gleich zweimal als Modell vorstellen: oben in H0-Ausführung, gebaut von Herrn Wilhelm Klein aus Weinheim unter Verwendung eines Fahrgestells der Märklin-BR 24; darunter in 0-Ausführung, gebaut von Herrn Dr. Otto Horn aus Freiburg).



Der große Wunschzettel

Auswertungsergebnis der MIBA-Umfrage 1965 hinsichtlich der gewünschten Fahrzeugmodelle.

„Haben Sie einen besonderen Wunsch an die Modellbahnindustrie?“ – Das war unsere letzte Frage auf der MIBA-Umfragekarte aus Heft 12/XVII. Gut 80 % der Einsender nutzten die Gelegenheit, vielleicht in der Hoffnung, daß ihre Wünsche massiert auftreten und dadurch gewichtiger erscheinen mögen. Die Mehrzahl der Wünsche bezieht sich auf das rollende Material, was weiter nicht verwunderlich ist, denn dieses ist ja – zusammen mit den Gleisen – das Primäre der ganzen Modellbahnerei. Die Auswertung dieser Wünsche hat – wie bereits in Heft 16/XVII, S. 731, gesagt – etwas länger gedauert, einmal aus Zeitmangel, zum anderen wegen der Schwierigkeit, die breite Skala der Wünsche in einem brauchbaren Auswertungsschema unterzubringen. (Die wichtigsten „Neben“-Wünsche – neben den Fahrzeugwünschen – wurden bereits in Heft 16/XVII veröffentlicht; sie sollten jedoch von der Modellbahnindustrie keineswegs als Nebensache abgetan, sondern als wertvolle Anregungen für die künftigen Fertigungsprogramme angesehen werden).

Die „Rangfolge“ der einzelnen Fahrzeugtypen entnehmen Sie bitte den Tabellen. Es sind darüberhinaus noch eine ganze Reihe

weiterer Fahrzeuge genannt worden, doch handelt es sich dabei um mehr oder weniger vereinzelte Wünsche, die gegenüber den „großen Brocken“ so in der Minderzahl sind, daß sie kaum als „Volksbegehren“ zu werten sind. Desgleichen sind in den Tabellen auch keine ausländischen Typen enthalten, weil die im Verhältnis zur Gesamtzahl der Einsendungen wenigen Karten aus dem Ausland keine allgemein gültige Auswertung für das einzelne Land zuließen (mit Ausnahme gewisser Schweizer Wünsche nach einer C 5/6- oder A 3/5-Dampflok).

Ganz allgemein kann gesagt werden, daß der Wunsch nach mehr Old-Timer-Modellen nach wie vor dominiert. Eine gewisse Ausnahme bilden dabei nur die Diesel-Triebfahrzeuge, aber auch wohl nur deshalb, weil es da kaum Old-Timer-Typen gibt, die einem größeren Kreis bekannt sind. Überraschend stark ist der Wunsch nach Old-Timer-Elloks. Hier besteht eine offensichtliche Lücke, die von den Modellbahn-Herstellern so bald wie möglich geschlossen werden sollte.

Hinsichtlich der Wagen sind die Wünsche stark verzettelt, mit einer Ausnahme:

Weiter (im Text) auf Seite 58

Tabelle I: Dampfloks

1. Baureihe 56 (preuß. G 8¹)
2. Baureihe 78 (preuß. T 18)
3. Baureihe 96 (bayr. Gt 2x4/4)
4. Baureihe 86 (Einheitslok)
5. Baureihe 94 (preuß. T 16)
6. Baureihe 50 (Einheitslok, zum größten Teil mit Kabinentender!)
7. Baureihe 55 (preuß. G 8)
8. Baureihe 74 (preuß. T 12)
9. Baureihe 39 (preuß. P 10)
10. Baureihen 10, 17, 57, 58, 91

Tabelle II: Elloks

1. Baureihe E 03
2. Baureihe E 91
3. Baureihe E 17
4. Baureihe E 52
5. Baureihe E 32
6. Baureihe E 04/E 05

Tabelle III: Dieselloks

1. Baureihe V 160 (Serienausführung, sowie V 162 u. V 169)
2. Baureihe V 100 (für Märklin-System)
3. Baureihe V 320
4. Baureihe V 188

Tabelle IV: Dieseltriebwagen

1. Baureihe VT 11 (TEE)
2. Baureihe VT 23/24
3. Baureihe VT 33
4. Baureihe VT 45

Tabelle V: Elektro-Triebwagen

1. Baureihe ETA 150
2. Baureihe ET 27
3. Baureihe ET 30
4. Baureihe ET 85

Abb. 4. Ein in gewisser Hinsicht bereits realisierbarer Wunsch: die Baureihe 39 (preuß. P 10); sie wird von der Fa. K. Schieck, Stuttgart in Kleinserie unter Verwendung der Märklin-BR 01 hergestellt. Betrieblich ist die 39 vor allem für den schweren Reisezugdienst im Hügel- und Bergland bestimmt. Sie hat deshalb auch vier Treibachsen (1'1').

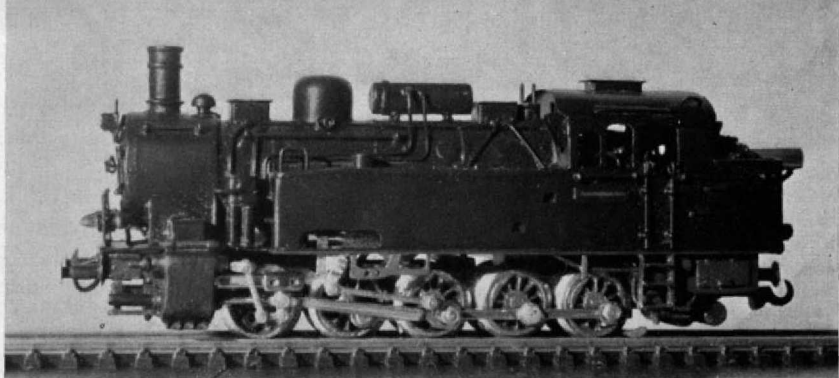


Abb. 5. Die Baureihe 94 ist eine typische schwere Güterzug-Tenderlok aus „alten Tagen“. (Dieses Modell baute Herr Peter Löffler aus Oldenburg unter Verwendung eines Fahrgestells der Märklin-BR 81).



Abb. 6. Die Baureihe 57 ist gewissermaßen das Schlepptender-Gegenstück zur „94“ und wie diese daher vor allem von den Old-Timer-Freunden gewünscht. Wenn im allgemeinen auch die „preußischen“ Wünsche überwogen, so sei hier trotzdem einmal die bayrische Version der „57“ dargestellt. (Herr Gerhard Rieß aus Nürnberg baute dieses H0-Modell der bayr. G 5/5 zusammen mit einem Kollegen. Der Tender stammt von der Trix-S 3/6; dessen „Bretteraufsatz“ wurde entfernt).

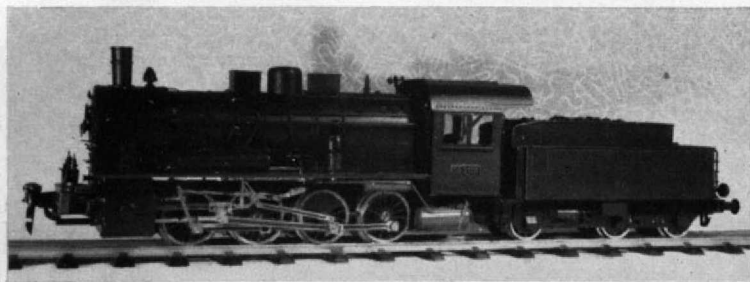
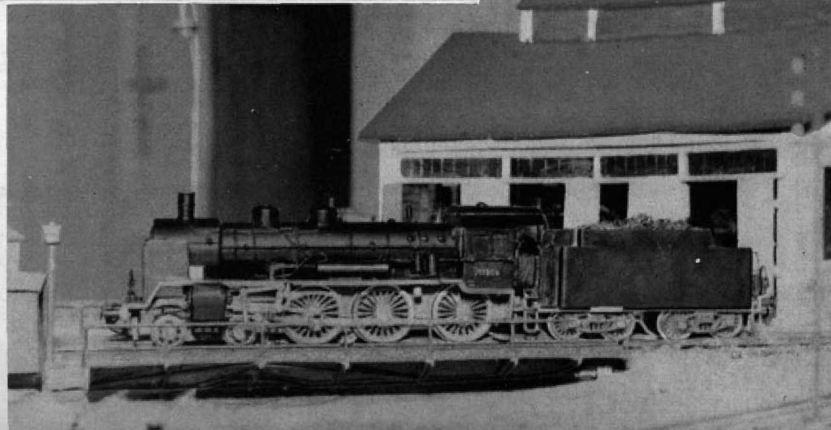


Abb. 7. Obwohl anders im Aussehen und ohne Laufachse, gehört die „55“ einsetzmäßig mit zur Baureihe 56. (Das 0-Modell baute Herr Theodor Finck, Pforzheim).

Abb. 8. Eine der bekanntesten Schnellzugloks der Länderbahnzeit ist die preußische S 10 (BR 17); Sie ist der P 8 sehr ähnlich, hat aber größere Treibräder. (Das H0-Modell baute Herr R. Höhne, Herr R. Dortmund).



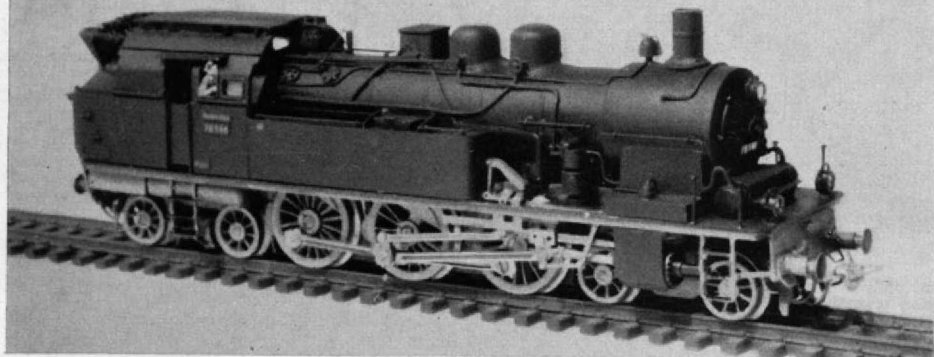


Abb. 9. Nochmals ein H0-Modell der „78“ (zur Abrundung des Gesamtbildes), von Herrn „Otto Heinrich aus Dingsda“ in allen Teilen selbstgebaut.

Abb. 10. Die Baureihe 86 ist bei der DB gewissermaßen ein „Mädchen für alles“; schon deshalb dürfte sie so oft gewünscht worden sein, vor allem als „neue“ TT 800 von Märklin bzw. Hamo. (Dieses maßstabgenaue H0-Modell baute Herr Kurt Schlichting, München).

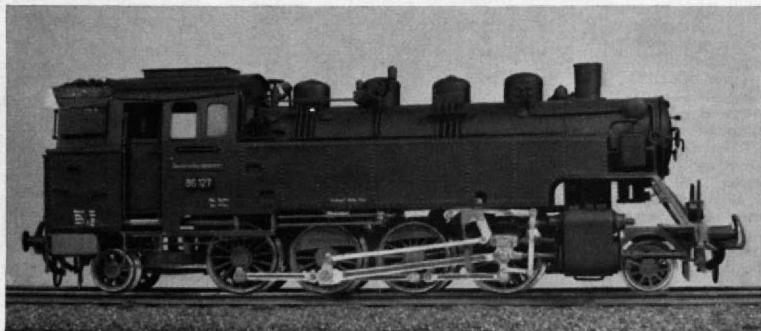


Abb. 11. Auch eine mittlere Reisezug-Tenderlok fehlt immer noch im allgemeinen Modellbahnsortiment. Hier würde die gewünschte BR 74 eine Lücke schließen. (Das H0-Modell baute Herr Rolf Riedel aus Schwaig unter Verwendung des Fahrgestells der Märklin-BR-24. Letzteres wird übrigens sehr viel von Modellbahnern als Grundlage für alle möglichen Selbstbauloks verwendet. Die Fa. Vossler in Bonn will – nebenbei bemerkt – in Kürze Gehäuse für die „74“ liefern, auf das 24er-Fahrgestell von Märklin passend).

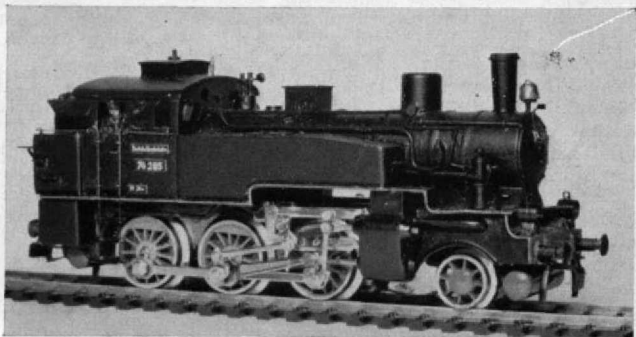
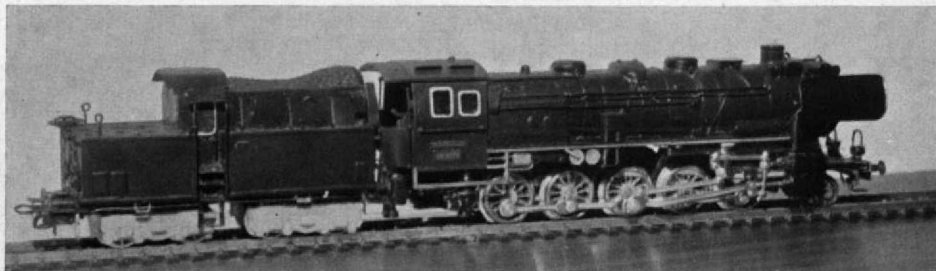


Abb. 12. Hinsichtlich der Baureihe 50 (die unbedingt auf den Markt kommen sollte!), überwiegen die Wünsche nach der Ausführung mit Kabinen-Tender; Zeichnung in Heft 6/XIV. (Dieses H0-Modell baute Herr Peter Löffler aus Oldenburg unter Verwendung einer Märklin-BR 44).



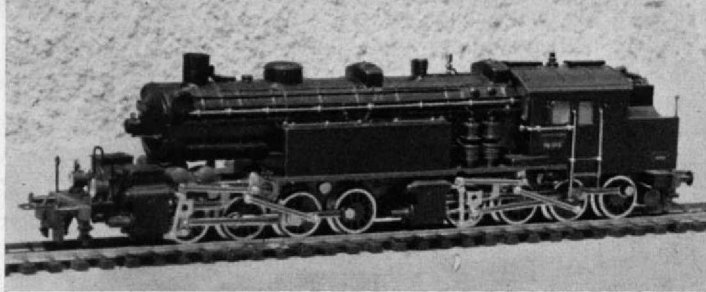


Abb. 13. Ganz neu in der Spitzengruppe: die Baureihe 96, wohl nicht zuletzt auf Grund unseres Bauplanes in Heft 2 u. 3/XVIII! Auch der allgemeine Wunsch nach irgendeiner deutschen Mallet-Lok dürfte zu dieser „Nova“ beigetragen haben. (Mod.: G. Rieß, Nbg.)

Abb. 14. An der Spitze der Wünsche nach Old-Timer-Elloks liegt eindeutig die E 91, wohl nicht zuletzt wegen des doppelten Stangentriebwerkes. (Das H0-Modell wurde nach dem Bauplan in Heft 9/ VIII unter Verwendung von zwei Märklin E 63-Fahrgestellen von Herrn Rudolf Baunach aus München gebaut.)

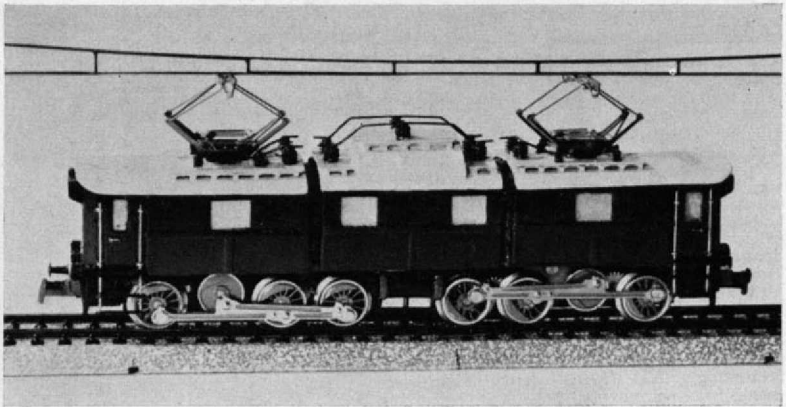


Abb. 15. Daß die E 03 bei den Elloks an der Spitze liegt, ist wohl weiter nicht verwunderlich, denn dieses neueste „Paradeferd“ der DB dürfte sowohl im Aussehen als auch technisch eine der gelungensten DB-Loks sein. Bauzeichnung in Heft 7/XVII. (Das H0-Modell wird von einem Trix-Motor angetrieben. Das Gehäuse besteht aus 1,3 bzw. 1,0 mm starkem Kupferblech. Die Drehgestell-Seitenblenden wurden aus diversen Plastikteilen zusammengeklebt. Gebaut wurde das Modell von Herrn Anton Dorn aus Simbach, übrigens als erstes Selbstbau-Modell!) – Die noch rasanter wirkenden Einbein-Pantographen sind bei der Fa. Sommerfeldt, Göppingen, erhältlich.

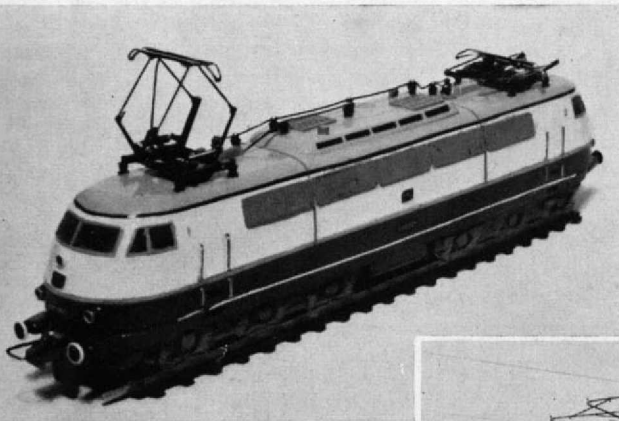


Abb. 16. Die E 17 steht an dritter Stelle, womit der dringende Wunsch nach einer älteren Schnellzug-Ellok zum Ausdruck gebracht wird. (Über den „Pleitegeier“ an der seinerzeitigen Original-Lok mögen empfindsame Gemüter hinwegsehen). Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal.

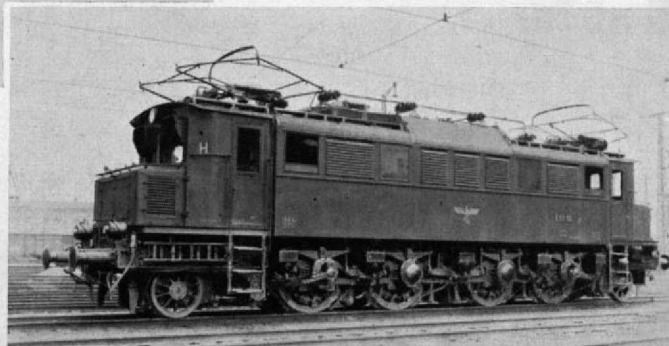


Abb. 17. Der Wagentyp, der am meisten gewünscht wurde: Eilzugwagen aus der Reichsbahnzeit mit Doppeltüren an den Wagenenden. Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal.

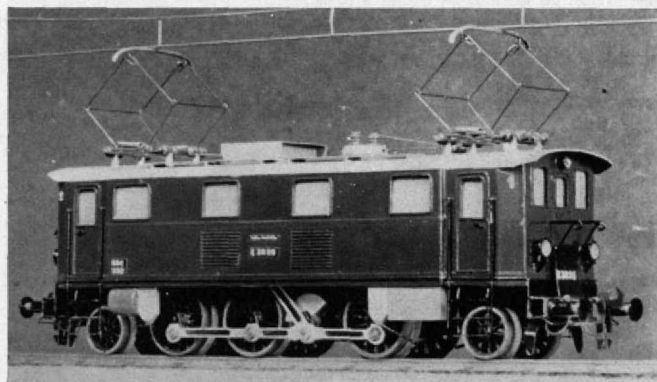
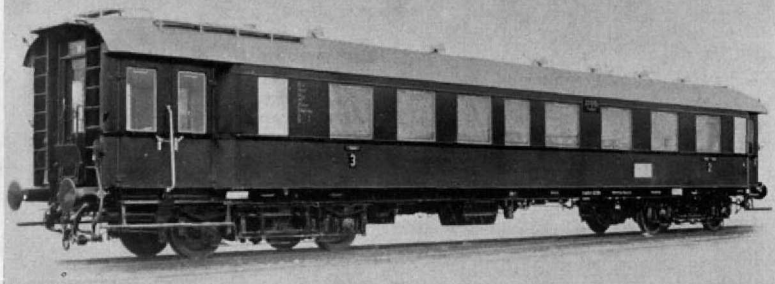


Abb. 18. Die E 32 (Bauplan in Heft 5 u. 6/IV) war zwar bereits schon mal als 1:82-Fleischmann-Modell erhältlich; daß sie wiederum in der Spitzengruppe zu finden ist, zeigt eigentlich nur, daß eine (maßstabgenaue) Neuauflage dringend gewünscht wird. Betrieblich ist die E 32 vor allem für den Personenzug-Dienst vorgesehen. (Das 0-Modell baute Herr Otto Horn, Freiburg).

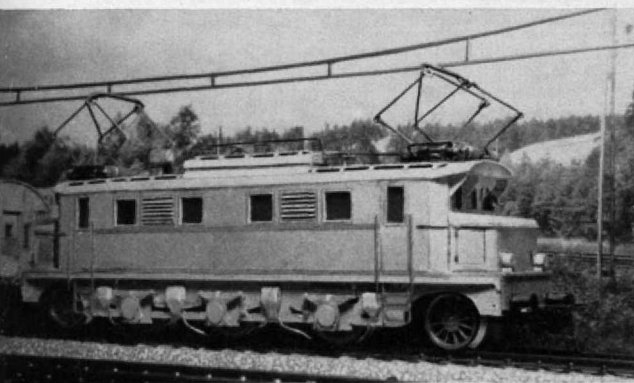


Abb. 19. Die E 04 (bzw. die sehr ähnliche E 05) sind seinerzeit vorwiegend für den Schnellzugdienst auf Flachlandstrecken gebaut worden, wurden später jedoch auch im Hügelland eingesetzt. Der Wunsch nach dieser Type liegt auf der gleichen Linie wie bei der E 17 (Abb. 16). Ein Bauplan für die E 05 wurde in Heft 12 u. 13/VI veröffentlicht. (Das H0-Modell der E 05 baute Herr Heinz Stange aus München für seine Märklin-Anlage).

Abb. 20. Das ist die an 4. Stelle rangierende „E 52“, im Eisenbahner-Jargon – wohl wegen ihres doppelten Stangenantriebes – „Heuwender“ genannt. Die beiden B-Triebwerke haben übrigens einen gemeinsamen starren Rahmen. (Herr Brüning aus Frankfurt/Main hat jedoch bei seinem H0-Modell auch die beiden Triebwerke als Drehgestelle ausgebildet, so daß trotz großer Loklänge auch kleinere Radien einwandfrei durchfahren werden können).

