

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Mit Messevorbericht
im Telegrammstil !



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

3 BAND XVI
2. 3. 1964

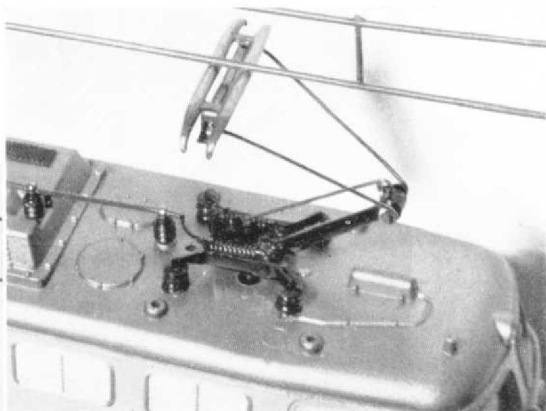
J 21 28 2 E
Preis 2.-DM

„Kurzfahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 3/XVI

1. Sommerfeldt-Einbein-Stromabnehmer	95	12. BR 56 als erster Lok-Selbstbau	111
2. Selbstbau-Anlage Dietrich	96	13. Der Mauerplattentrick	113
3. E 10 im Wandel der Zeit (Rheingold-Loks)	98	14. Anlagen-Motiv „Scharmützelsee-Bahn“	113
4. „Rheingold“-Farbschema	102	15. Gleisbau-Praxis: Weichenbau	114
5. Kleine Tankanlage	102	16. ABCD3pr 80-Old-Timer-Abteilwagen	118
6. Colorado-Short-Line (Anlage Brunckhorst)	103	17. Buchbesprechung: Die Kunst, Eisenbahn zu fahren	118
7. Zeitschriftenschau: Elektronische Bauteile	104	18. Bf. Wasserburg (Anlage Walkenhauer)	120
8. Blinklichtanlagen	105	19. Das Schaltgerüst (Schluß)	122
9. Bahnschranke mit Blinklicht kombiniert	106	20. Noch ein Tadel-Treff	126
10. Wendezug-Steuerwagen	108		
11. Vorsicht beim Umgang mit Tri	110		

MIBA-Verlag Nürnberg Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Ein neuer Sommerfeldt- Stromabnehmer



Mit dem neuen Einheitsstromabnehmer – einer Nachbildung des Typs AM 11 der SNCF – bringt die Fa. Sommerfeldt einen Modell-Stromabnehmer heraus, der insbesondere zur Bestückung von ausländischen Elloks gedacht ist. Das Vorbild wird nicht nur bei den schnellfahrenden Loks der SNCF verwendet, sondern auch bei nach Rußland gelieferten Exportloks und bei den neuesten holländischen Triebwagen. Bei den 200-km/h-Versuchen der DB wurde er ebenfalls erprobt und hat sich als einer der besten erwiesen, so daß die Möglichkeit besteht, daß auch die geplante E 03 damit ausgerüstet wird.

**Heft 4/XVI — das erste Messeheft — ist voraussichtlich
ab 4. April 1964 in Ihrem Fachgeschäft**

Heft 5 etwa
1 Woche später

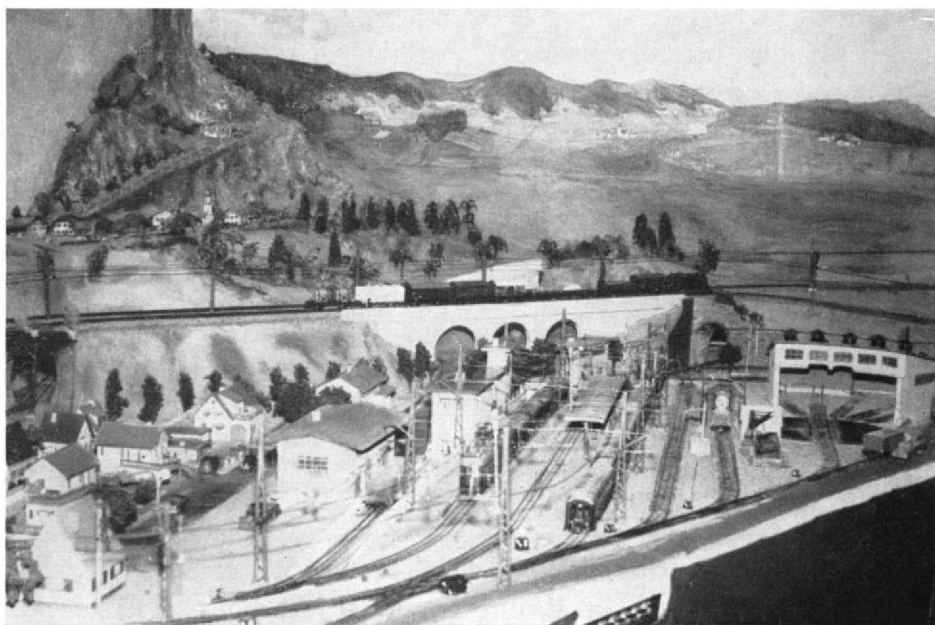


Weiträumig . . .

. . . das ist der erste Eindruck, den man beim Betrachten der Fotos von der Anlage des Herrn Dietrich aus Benediktbeuren erhält. Dieser Eindruck entsteht im wesentlichen durch die geschickt angeordneten Hintergrundkulissen. Im übrigen ist diese Selbstbau-Anlage 4,80 x 2,70 m groß, in U-Form angeordnet und in vier Teile zerlegbar. Jeder Anlagenteil bildet ein eigenes Leistenfachwerk für sich.

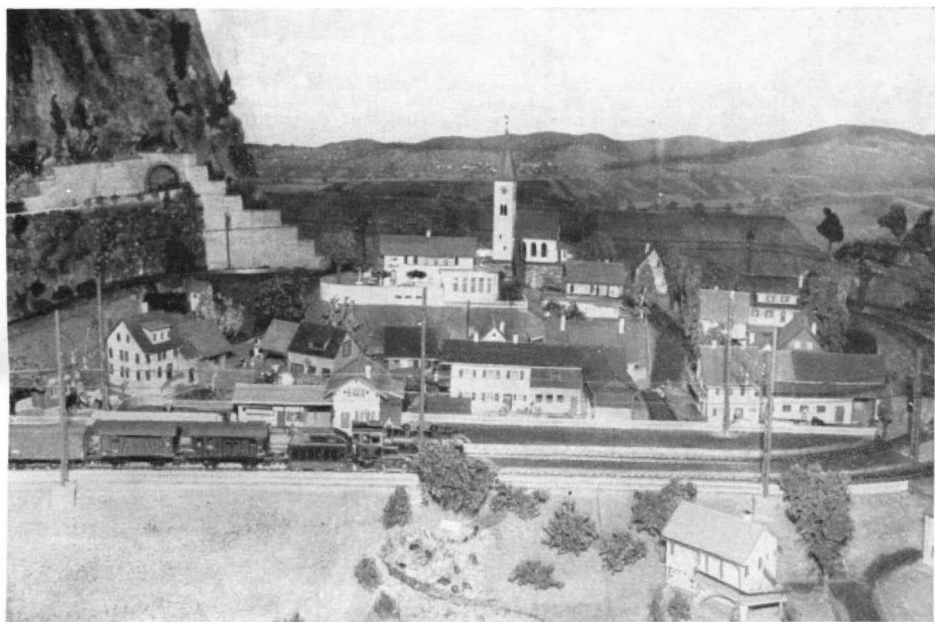
Herr Dietrich versucht, möglichst viel selbst zu bauen. Ein Teil der Gleise bzw. der Schwellenbänder wurde deshalb mit einer selbstgefertigten Stanze hergestellt. Aus Zeitmangel wurden jedoch Märklin-Weichen eingebaut.

Die Pappeln entstanden aus getrockneten Fliederblüten, die Tannen aus Kieferzapfen (!), die Laubbäume aus Goldrute und die Hecken aus Tuba-Schwämmen.





Das Dorf „Zindelstein“ auf der Anlage des Herrn Dietrich mit seinen z. T. individuellen und daher besonders wohlthuenden Gebäuden ist komplett auf einer Platte montiert und kann bei Bedarf (bei Reparaturen usw.) aus der Anlage herausgenommen werden. – Interessant sind auch die Felserrhebungen in den Wandecken, die durch ihre Gestaltung den Eindruck der Weiträumigkeit noch erhöhen.



E 10 Im Wandel der Zeit

Die laufende Um- und Abänderung der DB-Elloks der BR E 10 hat einige Verwirrung hervorgerufen. Nach der zweifarbigen Übergangslök erschien die windschnittigere Form (mit anderen Nummern). Weitere „normale“ E 10 bekamen den Zweifarbenanstrich; dafür tauchte plötzlich die neue Form einfarbig auf und bei den Nummern kannte sich bald niemand mehr aus, auch wir nicht. Und als wir daran gingen, diesen Knäuel zu entwirren, hatte sogar die DB fast vergessen, daß es einmal Übergangselloks gegeben hat...! Doch gehen wir chronologisch vor.

Beim Einsatz des ersten „Rheingold“-Zuges standen die hierfür vorgesehenen Spezial-Elloks noch nicht zur Verfügung. Deshalb mußte die DB auf normale Serienloks der Baureihe E 10 zurückgreifen, die jedoch etwas modifiziert wurden. Bei diesen nur vorübergehend im „Rheingold“- und „Rheinpfil“-Plan eingesetzten Loks handelte es sich um die E 10 1239-1244, zu denen sich noch die E 10 250-254 gesellten (Titelbild und Abb. 5). Abgesehen von der vierstelligen Betriebsnummer besteht zwischen diesen beiden Gruppen kein Unterschied: die Loks erhielten den „Rheingold“-Anstrich (blau-elfenbein) und Drehgestelle mit Getrieben für 160 km/h. Nachdem die endgültigen Loks für

Abb. 1. Die E 10 305 ist eine der Loks mit dem neuen, schnittigeren Lokkasten. Beachten Sie bitte die „Bügelalte“ in der Mitte der Stirnwand, sowie die am „Bug“ vor den Drehgestellen stark eingewölbte Schürze.



die beiden Repräsentationszüge abgeliefert und in Betrieb genommen wurden (s. Heft 1/XV), läßt die DB die sogenannten „Übergangslöke“ wieder in normale E 10 zurückbauen. Sie erhalten also jetzt wieder den normalen blauen Anstrich und Drehgestelle für 150 km/h. Die E 10 250-254 behalten ihre Nummern, während die E 10 1239-1244 in die E 10 239-244 umgenummert werden.

Die jetzt als endgültige Ausführung vorwiegend im „Rheingold“-Plan eingesetzten Loks mit der neuen Lokkastenform haben die Nummern E 10 1265-1270 (Abb. 7), und die Loks für den „Rheinpfil“ die Nummern E 10 1308-1312. Größere Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen bestehen praktisch nicht und es kann auch durchaus möglich sein, daß bei besonderen Fällen ein Tausch zwischen beiden Lokgruppen erfolgt. Diese neuen „Rheingold“- und „Rheinpfil“-Loks haben den bekannten Anstrich (blau-elfenbein; offiziell — d. h. nach RAL — jedoch: blau-gelb) und Drehgestelle mit Getrieben für 160 km/h.

Die neue Form der „Rheingold“-Loks hat jedoch allgemein gut angesprochen und wird deshalb ab der E 10 288 auch bei allen anderen „normalen“ Neubau-E 10-Loks verwendet (Abb. 1 und 8), zumal auch einige technische und konstruktive Vorteile damit verbunden sind. Für andere Baureihen (E 40, E 41 usw.) ist dieser neue Lokkasten jedoch nicht vorgesehen.

Nachstehend folgt der derzeitige Nummernplan für die Baureihe E 10 (mit Ausnahme der ersten fünf Versuchsloks, die sowieso eine gewisse Sonderstellung einnehmen):

Standard-E 10 101-264 (einschl. ehem. „Rheingold“-Loks E 10 1239-1244 — jetzt E 10 239-244 — und E 10 250-254):	alter Lokkasten — blau	150 km/h
„Rheingold“-E 10 1265-1270:	neuer Lokkasten — blau/gelb	160 km/h
Standard-E 10 271-287:	alter Lokkasten — blau	150 km/h
Neue Standard-E 10 288-307:	neuer Lokkasten — blau	150 km/h
„Rheinpfil“-E 10 1308-1312:	neuer Lokkasten — blau/gelb	160 km/h
Neue Standard-E 10 313-...:	neuer Lokkasten — blau	150 km/h

(Fortsetzung auf S. 102)

Unser Titelbild wurde von Herrn K. Boskamp, Bonn, aufgenommen und zeigt die E 10 254, also eine Lok der zweiten „Übergangslök“-Serie (zugleich Vorbild für die zweifarbige Fleischmann-E 10²).

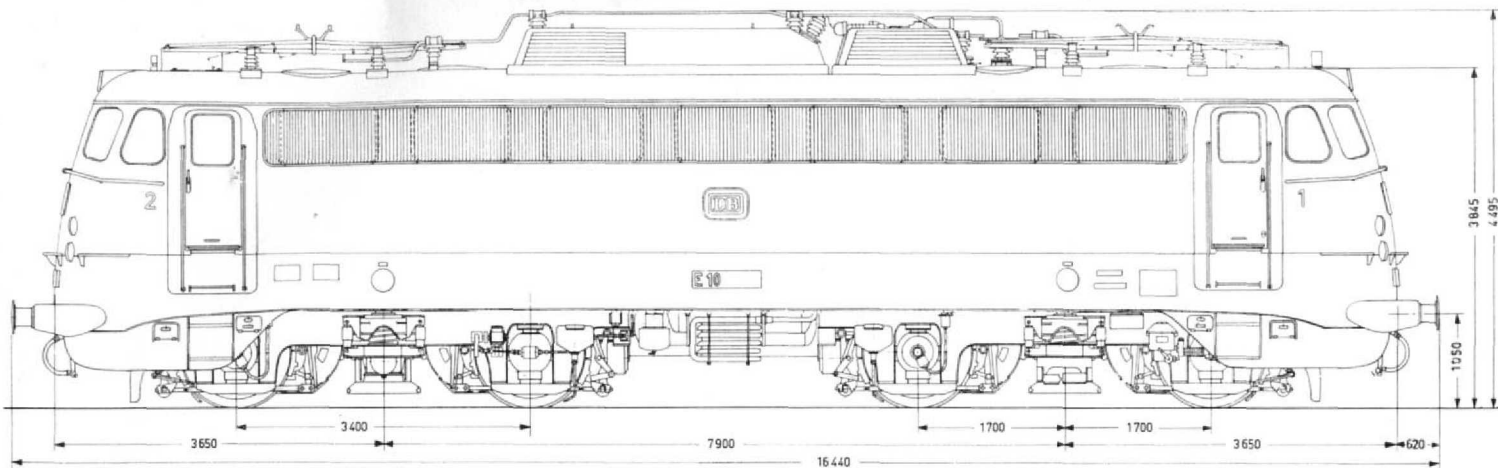


Abb. 2. Übersichtsskizze der neuen E 10-Bauform, aus der in Verbindung mit Abb. 1, 3, 4, 7 und 8 wohl alles für einen eventuellen Nachbau entnommen werden kann. Die eingetragenen Maße sind Originalmaße in Millimetern. Die Zeichnung selbst ist jedoch im H0-Maßstab (1 : 87) gehalten. Die Zeichnungsunterlagen stellte uns freundlicherweise das BZA München der DB zur Verfügung.

Abb. 3. Stirnansicht (1 : 87).

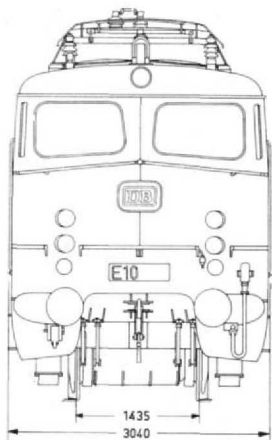
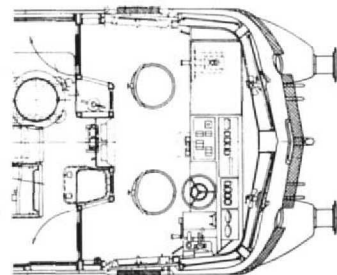


Abb. 4. Aus dieser Zeichnung des Führerstandes geht der Grundriß des Fahrzeugkopfes hervor.



Zu den Abbildungen auf Seite 100/101:

Abb. 5. E 10 251-„Rheingold“-Übergangslok mit der bisherigen Lokkastenform. (Foto: DB-Bildstelle Nbg.)

Abb. 6. E 10 225-Standard-Lok mit bisherigem Lokkasten. (Foto: Fleischmann-Kurier)

Abb. 7. E 10 1265, die erste der endgültigen Rheingold-Loks. (Foto: DB/Engels)

Abb. 8. E 10 300 – die Schnellfahr-Versuchslok für 200 km/h mit Spezial-Drehgestellen, Bauart Henschel. (Foto: DB-Bildstelle Nürnberg)

