

# Miniaturbahnen

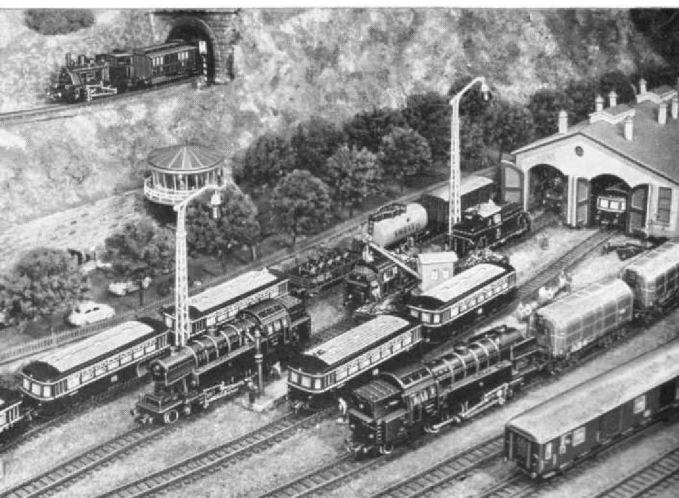
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**10** BAND XV  
12. 8. 1963

PREIS  
2,- DM



HO

**bewährt  
begeht  
preiswert**



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

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 10/XV

- |   |     |  |     |
|---|-----|--|-----|
| 1. Die Brücke am Kwai war anders  | 423 | 11. Bayr. Nebenbahn-Personenzug (Baupl.)<br>Teil II: Komb. Post-Gepäckwagen<br>PwPostLi Bay 00 | 444 |
| 2. V 320 – stärkste und schnellste diesel-<br>hydraulische Lok der DB für Schnell-<br>und Güterzüge | 423 | 12. Enger Märklin-Gleisabstand   | 446 |
| 3. Buchbesprechung: Lok-Magazin   | 425 | 13. Lima-Wagen mit Fleischmann-Radsätzen   | 447 |
| 4. Eine vielsagende Anlage (Obermeier)  | 426 | 14. Aus dem Schaffen eines Modellbauers:<br>„Knouv“ (Thomae)                                   | 448 |
| 5. Kontaktgleise – Gleiskontakte  | 428 | 15. Fahrstraßenschaltung mittels „Klavier-<br>tasten“  | 450 |
| 6. Nochmals Metallfarben  | 433 | 16. Das Schaltpult der „Kögel-Bahn“  | 453 |
| 7. Kruckenberg's „Schienen-Zepp“  | 434 | 17. D-Zug-Einsatz auf kleinen Anlagen  | 455 |
| 8. „Adler“-Jubiläumsfahrten – richtig<br>arrangiert   | 438 | 18. Wenn der Bahnsteig nicht reicht ...  | 455 |
| 9. Überwachungsrelais schlagen Alarm  | 440 | 19. Erfahrungen mit und Tips über UHU-plus   | 456 |
| 10. Die hängende Anlage (Seltenreich)   | 442 | 20. „Hundert“ Lokmodelle ...   | 458 |

### MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:  
Werner Walter Weinstätter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –  
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)  
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28

Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364  
Postscheckkonto: 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 -,10 DM Versandkosten).



## Die Brücke am Kwai war ganz anders

Vor kurzem habe ich in der Nr. 21 der Zeitschrift „Das grüne Blatt“ in dem Artikel „Tagebuch einer Stewardess“ einiges höchst Interessantes, ja geradezu Sensationelles über die „Brücke am Kwai“ entdeckt!

Diese Brücke war ganz anders als die im Film gezeigte (und von Fallner als H0-Modell herausgebracht). Sie war aus Stein und Eisen (s. Bild) und steht in Thailand. 300 m davon entfernt haben tatsächlich englische Kriegsgefangene unter Captain Cardon eine Holzbrücke errichtet, aber die war es ebenfalls nicht, denn die Filmbrücke entstand nicht hier in Thailand, sondern in . . . Ceylon (wo sie für teures

Geld gebaut und zum Schluß in die Luft gejagt wurde).

Nun ja, Film ist eben Film und wichtig allein der (möglichst sensationelle) Erfolg! Ungeachtet dieser unerwarteten und plötzlichen Wendung in der Kwai-Angelegenheit wollen wir uns die Freude am Modell dieser Filmbrücke nicht verderben lassen, denn weltberühmt wurde sie speziell durch diese ihre faszinierende und einprägsame Form und dieser Erfolg wäre der tatsächlichen Kwai-Brücke vermutlich gar nicht beschieden gewesen!

Josef Stumm, Braubach/Rh.

## V 320 - stärkste und schnellste diesel-hydraulische Lokomotive der DB für Schnell- u. Güterzüge



Vor wenigen Monaten ist die zur Zeit stärkste und schnellste diesel-hydraulische Lokomotive, die mit einer Motorleistung von 4000 PS ausgestattete V 320, von den Henschel-Werken in Kassel der DB übergeben worden. Wir wollten auf diese wichtige Diesellok eigentlich erst eingehen, wenn wir im Besitz gewisser Zeichnungsunterlagen gewesen wären, aber nachdem uns das Herstellerwerk diese erst in ein paar Monaten herausgeben könnte, die Wünsche nach einem Bild jedoch immer mehr werden, wollen wir mit der V 320 nicht mehr hinterm Berg halten.

Die V 320, Achsfolge C'C, hat eine Lüp von 23 m und ein Dienstgewicht von 126 t. Sie kann Geschwindigkeiten von 150-160 km/h und - je nach mechanischer Übersetzung der Antriebs Elemente - auch mehr erreichen. Wie Herr Frank Mladý aus Kassel - einem „On-

Abb. 1. V 320 01 vor Meßzug nach Kempten im Bf. München-Laim am 4. 1. 63. Foto: R. Seufert, München

**Heft 11/XV ist spätestens 6. 9. 1963 in Ihrem Fachgeschäft!**



Abb. 2. Die Henschel DH 4000 als TT 400-01 der UdSSR in Grün und Graublau mit rot-beigen Zierstreifen, silbernem Dach mit offenbar olivgrünen Aufbauten, Fahrgestell schwarz.

dit" zufolge – erfahren hat, soll sich die V 320 augenblicklich wieder im Herstellerwerk befinden, wo das Getriebe für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h umgeändert werden soll, vermutlich zwecks Erprobung auf den neuen Schnellverkehrsstrecken, da die geplante E 03 für Höchstgeschwindigkeiten um 200 km/h herum noch nicht fertig ist. Auch soll die V 320 – obwohl Diesellok – einen zusätzlichen Fahrstromabnehmer verpaßt bekommen, ebenfalls zwecks Verhaltensforschung der Pantographen wie der Oberleitung selbst bei hohen Geschwindigkeiten. Was an diesen „Gerüchten“ wahr ist und was nicht, wird sich im Laufe der Zeit ja noch herausstellen. Bleiben wir also bei den Daten, die vorliegen und die sich aus den Erprobungs- und Meßfahrten ergaben.

Die größte Geschwindigkeit beträgt nach Angaben des Herstellerwerkes im Schnellgang 160 km/h, im Langsamgang 100 km/h, die kleinste Dauergeschwindigkeit im Schnellgang 40 km/h, im Langsamgang 27 km/h. Die Lok hat Scheiben- und Magnet-

schienebremsen, um bei 160 Sachen auf 1000 m zum Stehen zu kommen. Die Maschine ist mit einer neuartigen zeit- und wegababhängigen Sicherheitsfahrtschaltung ausgerüstet, die bei Dienstunfähigkeit des Lokführers nach 150 m eine Zwangsbremmung einleitet und die Maschinenanlage ausschaltet; darüber hinaus ist auch noch die allbekannte induktive Zugbeeinflussungseinrichtung (Indusi) vorhanden.

Die Maschinenanlage besteht aus zwei 16zylinderigen schnelldrehenden Dieselmotoren von je 2000 PS Leistung, die über hydraulische Turbogetriebe (Voith) und Kardanwellen alle drei Treibachsen jedes Drehgestells antreiben.

Dank des freundlichen Entgegenkommens der Henschel-Werke sind wir in der Lage, Ihnen bei dieser Gelegenheit eine weitere 4000 PS-Diesellok vorzustellen, die so gut wie unbekannt sein dürfte. Es ist die DH 4000, die für die Staatsbahnen der Sowjet-Union gebaut und im Frühjahr 1962 ausgeliefert worden ist (Abb. 2).

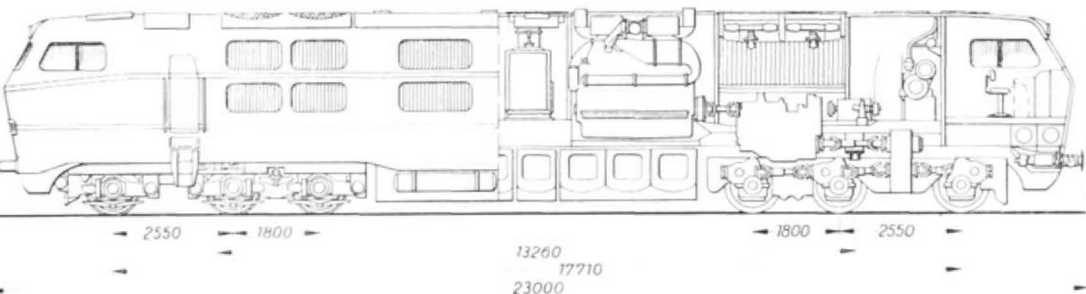


Abb. 3. Wie erwähnt, können die Henschel-Werke vorerst noch keine genauen Zeichnungsunterlagen (wie sie z. B. für die Anfertigung einer Bauzeichnung erforderlich sind) abgeben. Um die mehrfachen Wünsche jedoch wenigstens etwas zu befriedigen, bringen wir eine Anschauungsskizze aus dem Henschel-Prospekt. Sie ist im Arnold-Maßstab 1 : 160 verkleinert, wodurch drastisch veranschaulicht wird, wie imposant sie erst als 26,5 cm langes H0-Modell wirken mag, von ihrer „Wucht“ in Originalgröße ganz zu schweigen.



Abb. 4. Die schnelle, formschöne und wuchtige V320, die sicher ein Lieblingskind der Modellbahnindustrie werden dürfte, sobald feststeht, daß sie in Serienfertigung geht (Tesmo hat sie jedenfalls auf dem Neuheitenprogramm stehen, doch ist das noch streng geheim!). Zur Vervollständigung des Gesamtbildes: Die Hauptfarbe entspricht dem bekannten Rot der V200, der Zierstreifen ist beige, der darunter befindliche Teil dunkelgrün, das Fahrwerk samt Puffer schwarz, die Lampenpartie silbergrau, das Dach beige.

**BUCHBESPRECHUNG** Karl-Ernst Maedel's „LOK-MAGAZIN“ hat schon mit der ersten Ausgabe einen sehr guten Anklang gefunden und erscheint nunmehr fortlaufend vierteljährlich (s. a. Besprechung in Heft 15/XIV, S. 677). Bei Dauerbezug ermäßigt sich der Preis auf 5,- DM pro Heft (Bestellkarte liegt Ausgabe Nr. 3 bei). Die inzwischen vorliegenden Hefte Nr. 2 und Nr. 3 halten in vollem Umfang, was das erste versprach. Wenig Bekanntes, auch Ausgefallenes bieten flüssig geschriebene, in sich abgeschlossene Kapitel dar, von eindrucksvollen Bildern unterstützt. Einzelne Abschnitte sind Männern gewidmet, die sich um die Eisenbahn verdient gemacht haben. Aber auch die alten namenlosen Lokführer wurden nicht vergessen. Berichte über die Eisenbahnen fremder Länder weiten den Blick. — Kurz, vieles nicht Alltägliche wird vom Verfasser mit Liebe zur Sache und tiefeschürfender Fachkenntnis lehrreich und interessant dargeboten. — Aus dem Inhalt des 2. Heftes: ELNA-Lokomotiven (Kleinbahnen und ihre Loks); Die badische IV h; Die „Mallard“, Rekordlok (England); Steilrampen (ein Zug hängt am Seil); Ellok-Veteranen; Ein Kapitel Schmalspurbahn (Meterspurbahn Nagold – Altensteig). — Das 3. Heft bringt u. a.: Die preußische P 10 (sehr ausführlich, mit Übersichtsskizze); Französische Schnellzugloks; Übersicht der am 1. 1. 1963 im Dienst stehenden deutschen Loks und Triebwagen u. a. m. — Jede Nummer 80 Seiten Kunstdruck, DIN A 5 Großformat, kartoniert, Preis 5,80 DM, erschienen in der Franck'schen Verlagshandlung Stuttgart.



Abb. 4. Die schnelle, formschöne und wuchtige V320, die sicher ein Lieblingskind der Modellbahnindustrie werden dürfte, sobald feststeht, daß sie in Serienfertigung geht (Tesmo hat sie jedenfalls auf dem Neuheitenprogramm stehen, doch ist das noch streng geheim!). Zur Vervollständigung des Gesamtbildes: Die Hauptfarbe entspricht dem bekannten Rot der V200, der Zierstreifen ist beige, der darunter befindliche Teil dunkelgrün, das Fahrwerk samt Puffer schwarz, die Lampenpartie silbergrau, das Dach beige.

**BUCHBESPRECHUNG** Karl-Ernst Maedel's „LOK-MAGAZIN“ hat schon mit der ersten Ausgabe einen sehr guten Anklang gefunden und erscheint nunmehr fortlaufend vierteljährlich (s. a. Besprechung in Heft 15/XIV, S. 677). Bei Dauerbezug ermäßigt sich der Preis auf 5,- DM pro Heft (Bestellkarte liegt Ausgabe Nr. 3 bei). Die inzwischen vorliegenden Hefte Nr. 2 und Nr. 3 halten in vollem Umfang, was das erste versprach. Wenig Bekanntes, auch Ausgefallenes bieten flüssig geschriebene, in sich abgeschlossene Kapitel dar, von eindrucksvollen Bildern unterstützt. Einzelne Abschnitte sind Männern gewidmet, die sich um die Eisenbahn verdient gemacht haben. Aber auch die alten namenlosen Lokführer wurden nicht vergessen. Berichte über die Eisenbahnen fremder Länder weiten den Blick. — Kurz, vieles nicht Alltägliche wird vom Verfasser mit Liebe zur Sache und tiefeschürfender Fachkenntnis lehrreich und interessant dargeboten. — Aus dem Inhalt des 2. Heftes: ELNA-Lokomotiven (Kleinbahnen und ihre Loks); Die badische IV h; Die „Mallard“, Rekordlok (England); Steilrampen (ein Zug hängt am Seil); Ellok-Veteranen; Ein Kapitel Schmalspurbahn (Meterspurbahn Nagold – Altensteig). — Das 3. Heft bringt u. a.: Die preußische P 10 (sehr ausführlich, mit Übersichtsskizze); Französische Schnellzugloks; Übersicht der am 1. 1. 1963 im Dienst stehenden deutschen Loks und Triebwagen u. a. m. — Jede Nummer 80 Seiten Kunstdruck, DIN A 5 Großformat, kartoniert, Preis 5,80 DM, erschienen in der Franck'schen Verlagshandlung Stuttgart.



# Eine vielsagende Anlage

Die H0-Anlage des  
Herrn G. Obermeier,  
Witten/Ruhr

Gewiß, es ist keine große Anlage (in der Bodenkammer ist nicht viel Platz) und ebenso gewiß ist es keine vollkommene Anlage, aber sie weist dennoch einige bemerkenswerte Punkte auf, die sie bemerkenswert machen: eine klare Straßenführung nebst Bahnhofsvorplatz im Sinne unserer Empfehlungen in der Anlagen-Fibel, wirklichkeitstreuere Gebäude (insbesondere die Nachbildung des Wittener Empfangsgebäudes, des „Bürgerkrugs“ usw.), eine gute, leben-

dige und lebensrechte Darstellung des Straßenverkehrs und eine glückliche Mischung von Industrie- und Selbstbaufahrzeugen. Es ist wirklich reizvoll, die Bilder Stück um Stück zu studieren und entweder daraus zu lernen oder zumindest Anregungen zu sammeln. Und wenn Sie das getan haben, dann vergleichen Sie mal die Bilder der ersten Anlage in Heft 9/XII S. 357. Welch' ein Fortschritt, sowohl hinsichtlich der Gestaltung als auch der Auffassung!

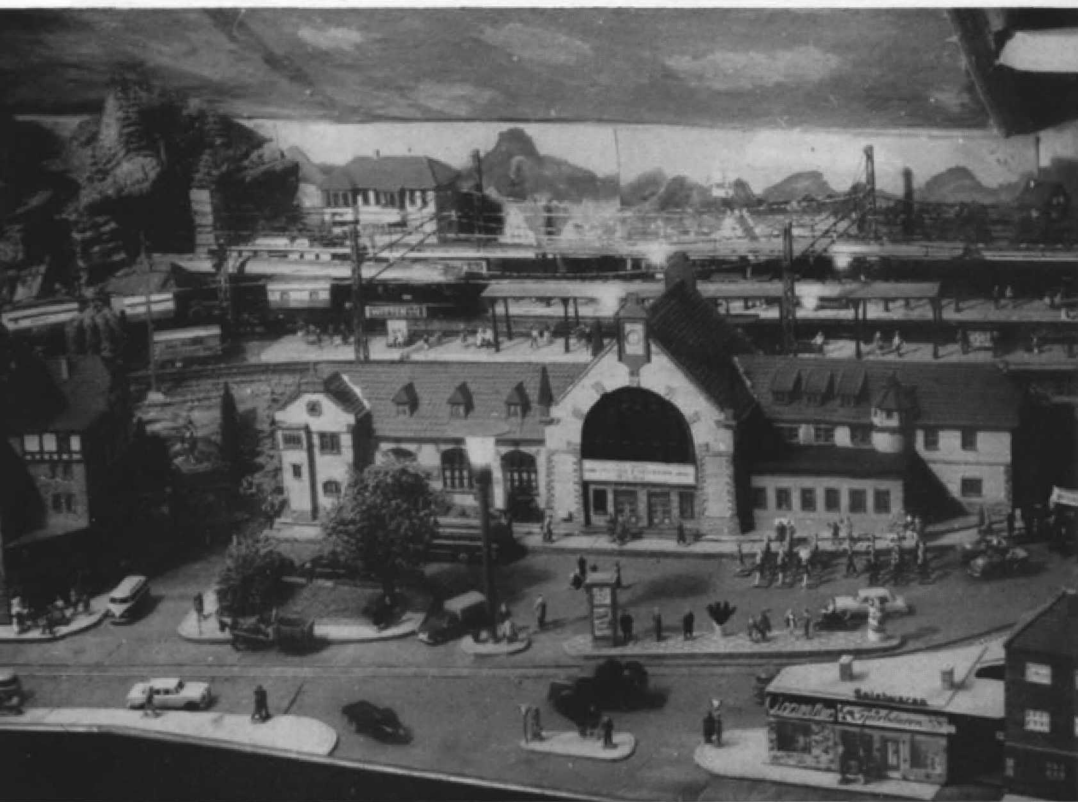


Abb. 1. Das H0-Modell des Wittener Empfangsgebäudes und der Bahnhofsvorplatz. Die Musikkapelle stammt von Airfix, doch mußte den Männern erst die Pelzmütze vom Kopf rasiert und die Uniformen umgemalt werden. Der Feuerwehrtankwagen (hinter der Pilzleuchte) steht bereit, um den späteren Brand der Musiker zu löschen, und hinter der Kapelle marschieren besonders Arbeitswütige, die auf ihrem Transparent die 8-Stunden-Woche fordern! (Vermutlich Arbeiter der „Firma Müde“, deren Bauwagen auf dem Bahnhofsgelände zu entdecken sind).

Das Schild über dem Haupteingang „125 Jahre Deutsche Eisenbahn 1835 – 1960“ läßt vermuten, daß Herr Obermeier wohl bald auch einen Adler-Zug einzusetzen gedenkt (wie es Herr Preiser jr. auf den Seiten 438 und 439 vorerzählt).

Verlegt sind übrigens 40 m Gleis. Rechts vom Bahnhof verläuft die Strecke 4gleisig (2 Parallelstrecken) weiter in einen kleinen Abstellraum hinein, in dem sich zwei Kehren sowie ein Abstellbahnhof befinden.



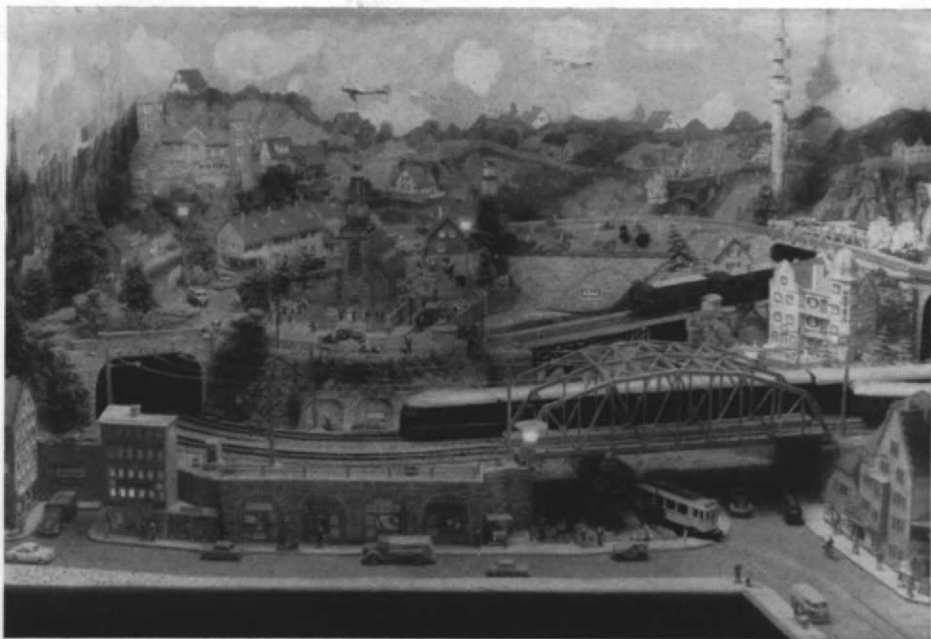


Abb. 2. Der linke Anlagenteil mit der (mittels Faller-Profilen) Kibri nachgebauten Brücke und die Ladenreihe im Bahndamm (entsprechend unseren seinerzeitigen Anregungen in Heft 14/IV). Darüber im Mittelgrund die Nachbildung der Witterner Johanniskirche. Der VT 08 ist selbstgebaut. Die Reklame, die das Flugzeug schleppt („Trinkt Dormunder Bier“), besteht aus Faller-Buchstaben, die auf einen Cellonstreifen geklebt sind.

Der Fernsehturm rechts im Hintergrund nach Dormunder Vorbild ist 65 cm hoch; die (nicht mehr sichtbare) Antenne besteht aus dünnen roten und weißen Lokkenwicklern, deren Gittermuster für solche Zwecke wie geschaffen sein soll.



Abb. 3. Der „Bürgerkrug“, ebenfalls ein reizvoller Gebäude-Selbstbau nach Witterner Vorbild. Rechts daneben – recht beziehungsweise – das Denkmal „Wilhelm des Durstigen“.

Im übrigen hat die kleine Stadt z. Z. 350 Bewohner, für H0-Verhältnisse also eine ganz beachtliche Einwohnerzahl

