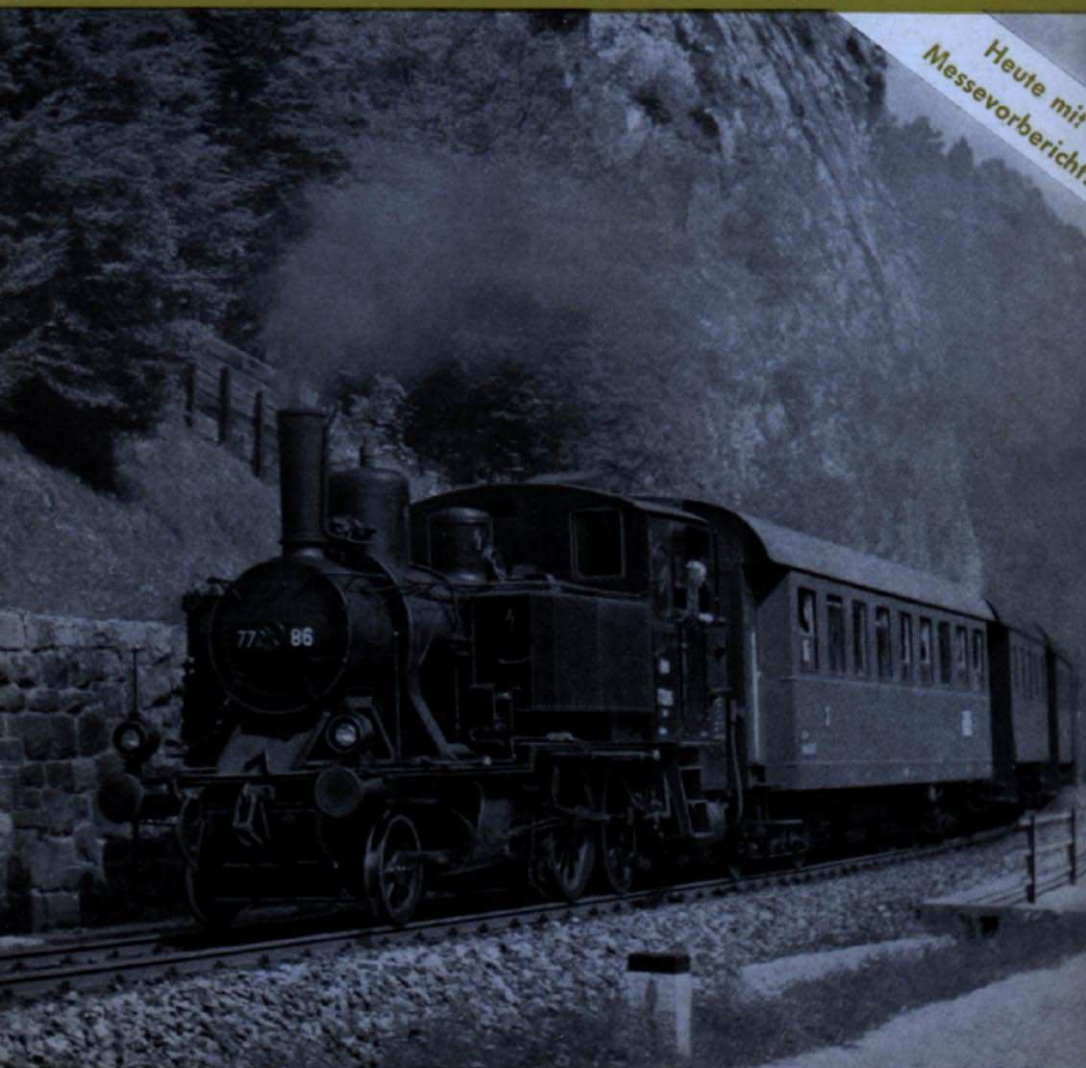
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

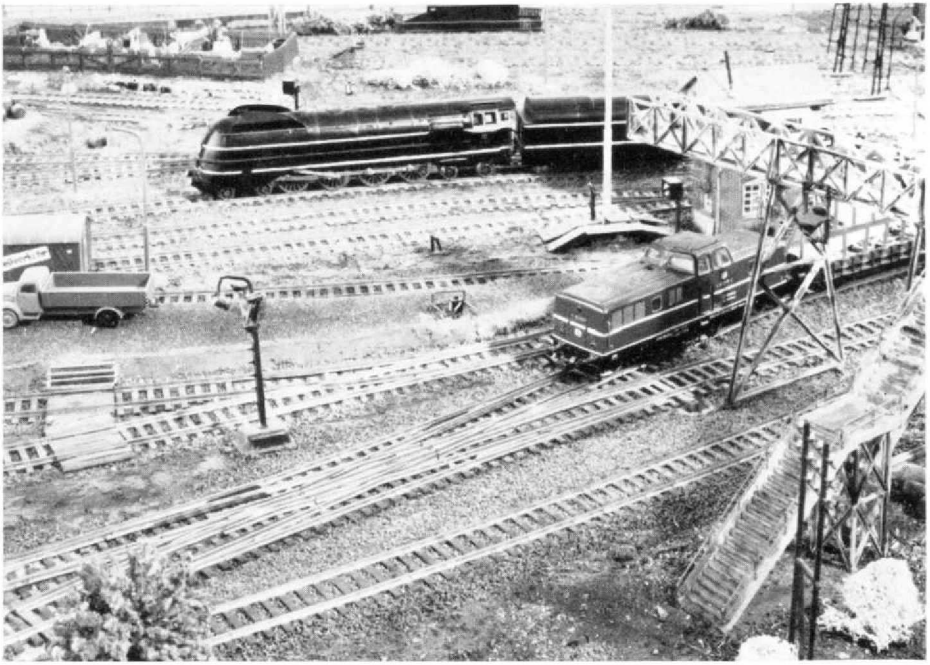
3 BAND XVII
19. 2. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

„Kurzfahrplan" der „Miniaturbahnen" Nr. 2/XVII

1. V 160 mit neuem Gesicht 92
2. Vergrößertes Vollmer-Stationsgebäude „Oberbaumbach" 93
3. Ein Plädoyer für Gebirgsbahnen (mit N-Streckenplan) 94
4. Burg Branzoll – eine Kibri-Messeneuheit? 97
5. Fahrleitungs-Signale (EL 1 – EL 6) 98
6. BR 70 für das Märklin-System 101
7. 5 x Vorbild für die Modellbahn (Titelbild) 102
8. Erfahrungen aus mehreren Anlagenumzügen 103
9. Die Oberleitung über meiner Drehscheibe 108
10. Oberleitung über Drehscheiben beim Vorbild 110
11. Zu kurze – zu lange? Zu lange – zu kurze D-Zug-Wagen? 111
12. 4achsiger D-Zugwagen BC4ü-34 (BZ) 112
13. Dreibock zur Holzverladung 115
14. Trix-Express auf 2,7 x 1,1 m (Anlage Roost-Huber) 116
15. Kabelstraßen oder Kabelbäume? 118
16. Befestigung von Griffstangen an Plastikwänden 123
17. Der „Kalauer" aus Limburg (Karikatur)
18. D'D-h4v-Mallet-Lokomotive Gt 2 x 4/4 DR-Baureihe 96⁰ (Forts. u. Schluß) (BP) 124
19. Anlagenmotiv Rothärmel, Ulm 126

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



Erfahrungen – und manch' bittere dazu – „durfte" Herr Dr. Andreas aus Langenhagen mit 4 Anlagen sammeln. Mit dieser seiner fünften hofft er jedoch nun endlich Ruhe zu haben. Über seine Erfahrungen berichtet er auf den Seiten 103–107. Im Vordergrund eine DKw mit außenliegenden Zungen (Nemec-Bausatz). Foto: Ertmer, Paderborn

Heft 4/XVII — das erste Messeheft — **ist voraussichtlich ab 26. März 1965 in Ihrem Fachgeschäft!** Heft 5 etwa 1 Woche später

Abb. 1. Der „Lollo-Busen", ist weg, wenigstens bei der Serienausführung der V 160. Die nunmehr strengere Linienführung erhöht zweifellos den Gesamteindruck. Im übrigen sind die Abmessungen im wesentlichen etwa die gleichen geblieben wie bei den Probeausführungen. (Foto: DB/Engels)

V 160 mit neuem „Gesicht"!

Der Spitzname „Lollo" ist für die V 160 nicht mehr zutreffend! Nicht, daß Lollo etwa magerer geworden wäre, sondern weil die Serienausführung der V 160 nicht mehr soviel „Holz vor der Hütt'n" hat. Mit anderen Worten: Der bei den ersten Probeausführungen der V 160 noch deutlich sichtbare „Busen" ist einem kantigeren Profil gewichen. Die Stirnfront der V 160 in Serienausführung gleicht jetzt mehr der V 320, weshalb die neuen V 160 zuweilen schon mit dieser verwechselt worden sind.

Darüberhinaus werden zur Zeit aus der V 160 auch noch zwei weitere Diesellokotypen entwickelt: die V 162 und die V 169. Erstere wird einen zusätzlichen Generator für die elektrische Zugheizung erhalten (die derzeitigen Lokomotiven haben eine ölgefeuerte Dampf-Heizungsanlage), dessen Dieselmotor im Güterzugdienst (bei dem ja keine Zugheizung erforderlich ist) mit zum Antrieb der Lok herangezogen werden kann. Bei der V 169 wird etwa das gleiche mit einer zusätzlichen Gasturbine anstelle des Zusatz-Dieselmotors bewerkstelligt.

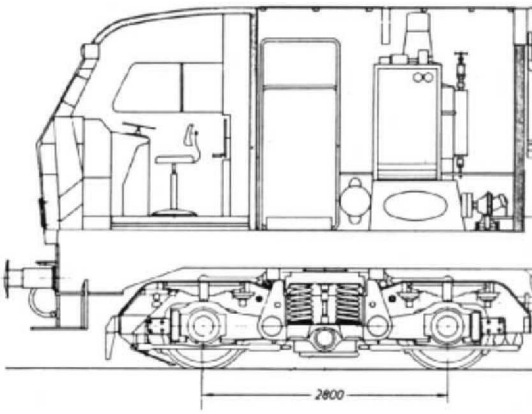


Abb. 2. Längsschnitt durch den Fahrzeugkopf, aus dem die neue Profilform deutlich zu ersehen ist. Zeichnungswiedergabe in 1/1 H0-Größe (1 : 87).

Vergrößertes Vollmer-Stationsgebäude „Oberbaumbach"

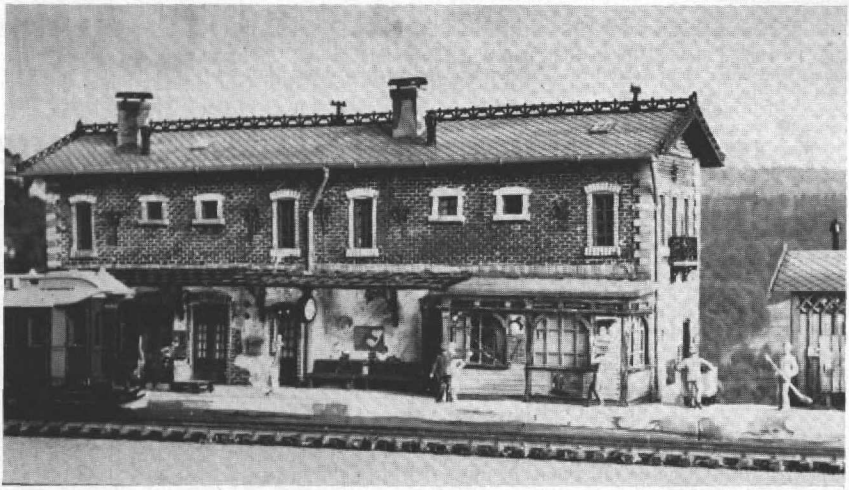
Der Artikel in Heft 1/XVII über den Vollmer-Bahnhof „Oberbaumbach" ließ mich nicht lange ruhen, insbesondere nicht die Anregung zur Variation bzw. Vergrößerung. Den Umbau meines zu Weihnachten erstandenen Bausatzes hatte ich gleich vorgenommen, und diese „Neuentwicklung" wurde sogleich fotografiert, um sie schnellstmöglich den MIBA-Lesern vorstellen zu können.

Der Grund für eine Vergrößerung des vorliegenden Bausatzes lag für mich in der Tatsache, daß bisher einfach kein Bahnhofsgebäude zu haben war, das zu meiner kleinen, im alten Stil gehaltenen Stadt gepaßt hätte. Ein einziger Bausatz „Oberbaumbach" aber ergab ein zu kleines Bahnhofsgebäude.

Ich habe genommen: 2 Stück Bausatz für Bahnhofs- und Nebengebäude, 1 Bausatz für Toilette-Häuschen. Die Ziegelsteinfugen sind mit weißer Plakatfarbe ausgelegt, die untere Hälfte des Hauptgebäudes wurde verputzt, der Mörtel zum Teil abgebrökelt; darunter kommt wieder Ziegelmauer zum Vorschein. Ansonsten die übliche „auf alt – Masche". Zum Verputzen nahm ich probeweise Autospachtel in der Tube (Nitrospachtel). Er eignet sich recht gut, läßt sich bemalen und ist schnell trocken.

B. Schmid, München

Nachsatz der Redaktion. Um ehrlich zu sein: Bei unserer Bemerkung in Heft 1/XVII S. 11 hatte uns eigentlich etwas ganz anderes vorgeschwebt, als uns heute Herr Schmid präsentiert; dafür waren wir aber wieder einmal verblüfft darüber, wie sich der Charakter eines Gebäudes durch ein bißchen Farbe verändern kann. Die von uns vorgeschlagenen Erweiterungs-Versuche scheinen doch irgendwie erfolgversprechend zu sein und wir sind nun wirklich gespannt, was aus dem „Oberbaumbach"-Bausatz noch alles geschaffen wird. Auf jeden Fall hat der Münchner Bernd Schmid bewiesen: „So schnell (wie ein Bayer) schießen die Preußen nicht!" (Oder sollte er etwa gar ein „Zug'roaster" sein?)



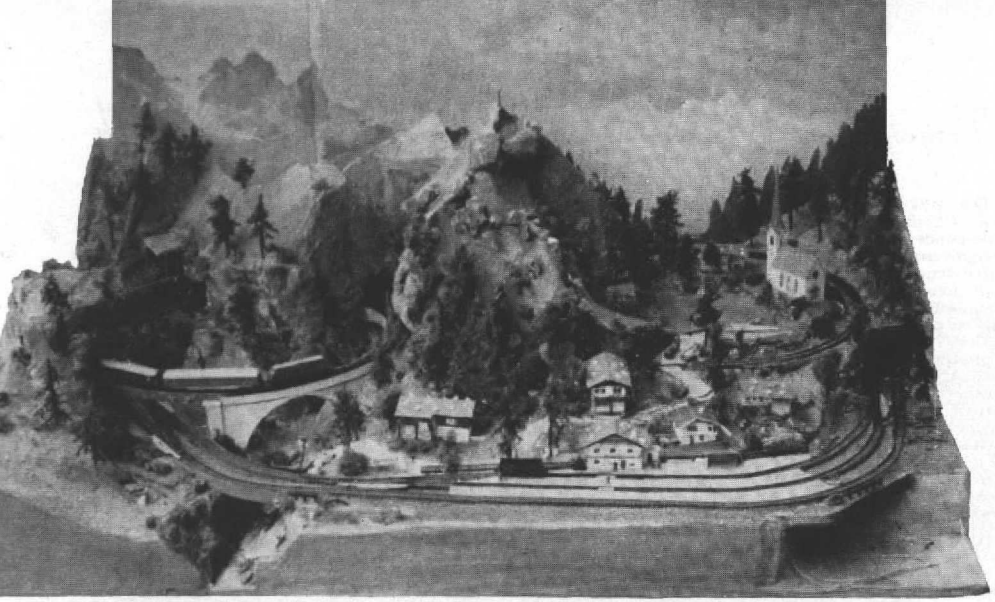


Abb. 1. Hätten Sie's gleich gewußt, daß dies eine N-Anlage ist? Und dazu noch die eines „Ketzers"? Wohl kaum! Und unter einer ketzerischen Versuchsanlage dürften sicher auch Sie etwas anderes verstehen.

Ein Plädoyer für Gebirgsanlagen

– im besonderen im N-Maßstab (von einem „Ketzer", der gar keiner ist)

Gestatten? Ketzer! — Jawohl, das bin ich! Denn ich will im folgenden einige Ansichten vertreten, die zumindest dem ersten Augenschein nach mit den Meinungen des MIBA-Herausgebers vielleicht nicht ganz übereinstimmen. Ich bin nämlich ein Liebhaber von Gebirgs-Modellbahnanlagen!

Nun hat uns die Anlagenfibel (die übrigens fabelhaft gut ist und zur Pflichtlektüre aller Modellbahnaspiranten erhoben werden sollte!) ja beigebracht, daß auf Anlagengrößen üblicher Art ein „sogenannter Berg" „niemals nichts" zu suchen habe — „schwach hügelig", das sei die Parole. Es ist verständlich, daß dem armen, geplagten WeWaW die ewig-schneebedeckten und kaum stadthaushohen Tunnelberglein langsam aber sicher zum Hals raushingen — wer erhält auch annähernd soviel Anlagenfotos zugesandt wie er? — Begreiflich: seine Empfehlung zu mäßigen Höhenunterschieden auf kleiner Fläche, der geringeren Gefahr eines Stilbruchs wegen. Gut und schön! Aber trotzdem bin ich der Meinung, daß gerade Gebirgsanlagen der „Modellbahnnatürlichkeit" in manchen Punkten entscheidend entgegenkommen. Die Hauptsache ist doch wohl — und hier darf ich doch wohl hoffen, daß WeWaW beistimmend nickt? — daß keine (gröberen) „Maßstabsvergehen" und „Stilverbrechen" begangen werden.

Einige Punkte, die meiner Ansicht nach für Gebirgsanlagen sprechen:

1. Die Gleiskrümmungsradien sind, auch bei Hauptstrecken, im Gebirge oft „fast" modellbahnmäßig klein!
2. Im Zusammenhang damit und so ebenfalls der Modellbahn-Wirklichkeit ähnelnd: (lange) Gerade sind oft selten.
3. Offene und verdeckte Kehrschleifen gibt es auch beim Vorbild.
4. Die Bahnhöfe sind, aus Platzgründen, oft im Gegensatz zu ihrer Bedeutung klein und oft so kurz, daß Fernzüge nicht mehr grenzzeichenfrei sind — aber halten!
5. Denn im meist fremdenverkehrsträchtigen Gebirge bestimmen andere Faktoren als Ortsgröße oder Industrie Rang und Bedeutung von Bahnhöfen — oft auch ein gewisses Verkehrsmonopol. (Auf alle Fälle rechtfertigt ein Gebirgsbahnhof durchaus den Halt eines Schnellzuges, was man einem gleichgroßen Flachland-Bahnhof nicht so ohne weiteres zugestehen kann).
6. Die „Gedrängtheit" der Landschaft (enges Tal — Straße — Bahn — Hang) rechtfertigt unsere naturbedingte (!) Platzbeschränktheit.
7. Tunnels und Brücken — wo wären sie zahlreicher anzutreffen als im Gebirge? Auf Modellbahnanlagen!

8. bis 9.: fällt mir momentan nix ein.
10. Manche lieben eben kühne Gebirgsbahnen!

Aber Spaß beiseite: Hoffentlich hat es keiner geglaubt, daß ich d e n Anlagen das Wort reden wollte, bei denen der Schnellzug per kühnem Viadukt vom Ortler zur Alpspitze springt, während tief unter ihm echtes Wasser über die tiefgezogene Plastik donnernd zum Kraftwerk hinabtropft, welches halbsogroß wie der Großvenediger ist . . . (Aber ich will natürlich niemand beleidigen!).

Nein, ich meine, man kann aus dem Gebirge genau solche „Stücke" herausschneiden (wenn man „kann"!), wie's Zauberkünstler Pit-Peg beim Fränkischen Jura vormacht — schön maßstabs-„getreu"? Na, das wird schlecht gehen. Sagen wir: So maßstabsangenähert, wie immer möglich!

Was bleibt? Ein Berghang, an dem eine Bahn sich entlangwindet, grüne Matten, Fichten am Steilhang, eine Schlucht, die einen Kehrtunnel erlaubt. Eine kleine Station mit Überholgleis und Freiladegleisstutzen — fertig. Eine Talenge, wo die brausende „Ache" Straße und Bahn zu Kunstbauten zwingt. — Freilich, da liegt dann immer der Hauptakzent (und die Hauptarbeit!) auf dem Gelände, aber was mir die Gebirgsbahn so wert macht, das ist ja der Zusammenklang von Eisenbahn u n d Naturromantik, wie es eben in der Natur der Fall ist. (Es ist, um mich „poetisch" auszudrücken, als ob zu den Erdbeeren auch noch die Schlagsahne hinzugefügt würde!) Man denke an die Gotthardbahn! Ihr Verlauf ist geradezu dramatisch: Fährt man mit ihr südwärts, so glaubt man unwillkürlich oft: „Jetzt geht es nicht mehr!" Um dann zu erleben, daß es (natürlich!) auf elegante, scheinbar leichte, oft so raffinierte und begeisternde Weise eben doch geht. Gewiß, das sind „kindliche Gefühle", die ich da ausdrücke, aber wir Modellbahner sind Modellbahner, weil wir uns manches Ursprüngliche bewahrt haben und dem Zauber der Schiene verfallen sind. — Und nachdem die Gebirgs-(Haupt-)Bahn in mancher Beziehung die Krönung des Eisenbahngedankens ist, sollten wir sie nicht von vornherein aus unseren Planungen ausklammern.

Die Abb. 1 und 2 zeigen meine „Versuchs"-N-(Arnold)Anlage, die lediglich 118 x 78 cm groß ist, und, weil aus Karton, Styropor und Klopapier entstanden, trotz des Gebirgsmassivs mit einer Hand gestemmt werden kann. Es handelt sich übrigens um den Höhenluftkurort „St. Arnold" mit dem „Monte Rapido".

Abb. 2. Nur wenige Häuser, dafür aber stilistisch zueinander und zur Umgebung passend, stehen in unmittelbarer Nähe der kleinen Station. Die eigentliche Ortschaft muß man sich hinter dem „Paß" gelegen vorstellen.

Ich habe die besten Erfahrungen mit N gemacht, auch hinsichtlich Zugleistung, Betriebssicherheit und Bergsteigefähigkeit (obgleich Haftreifen natürlich die letzten Wünsche befriedigen würden. Wie wärs, falls diese zu diffizil werden würden, mit Vollgummireifen à la Heinzl-Zahnradlok, Herr Ernst?). Ich bin der Überzeugung, daß die Spur N auch und vor allem für Landschafts- und Gebirgsanlagen wie geschaffen erscheint. (Man denke nur an die Möglichkeit für Clubs, jetzt Original-DB-Strecken fast originalgetreu nachbauen zu können!) Der kleine Maßstab „zwingt" irgendwie zu einer weiträumigen Gestaltung, denn viel „kleiner" kann man nicht arbeiten. Die Maßstabsuntertreibungen, die bei H0 so oft stören, entfallen fast automatisch.

Der Plan (Abb. 3), für N entworfen und mein Zukunftswunschtraum, soll meine Vorstellungen von einer Gebirgsanlage mit erträglichem Platzbedarf erläutern helfen.

Und nun bleibt mir nur noch zu hoffen, daß WeWaW meine Miniaturbahner-Anlagenfibel-Linienabweichung nicht zum Anlaß nimmt, mir künftig keine MIBA mehr zu verkaufen . . . !

H. Schramm, Nördlingen

Der Senf der Redaktion: Haha, Herr Schramm, Sie halten sich für einen Ketzer? Daß wir nicht lachen! Wenn das Thema s o angepackt wird wie bei Ihrer Versuchsanlage, lästern weder WeWaW noch Pit-Peg, denn Sie haben – vielleicht unbewußt – das richtige Maß eingehalten. Ihre Anlage wäre in H0 gut 2,30 x 1,50 m groß und die Berge dürften schätzungsweise 80 cm auftragen und auf der ganzen Fläche befinden sich nur 4 gut aufeinander abgestimmte Häuser und eine Kirche und die Bahn tritt geradezu hinter der Landschaft zurück. Außerdem ist die Landschaft so gut durchgestaltet, daß man tatsächlich den Eindruck hat, sich auf einem Hochgebirgsbahnhof zu befinden. Mit der Ketzerei ist's also Essig, Herr Schramm, denn diese Hochgebirgsanlage könnte fast von Pit-Peg sein und Ihre 10 Punkte von . . . WeWaW!

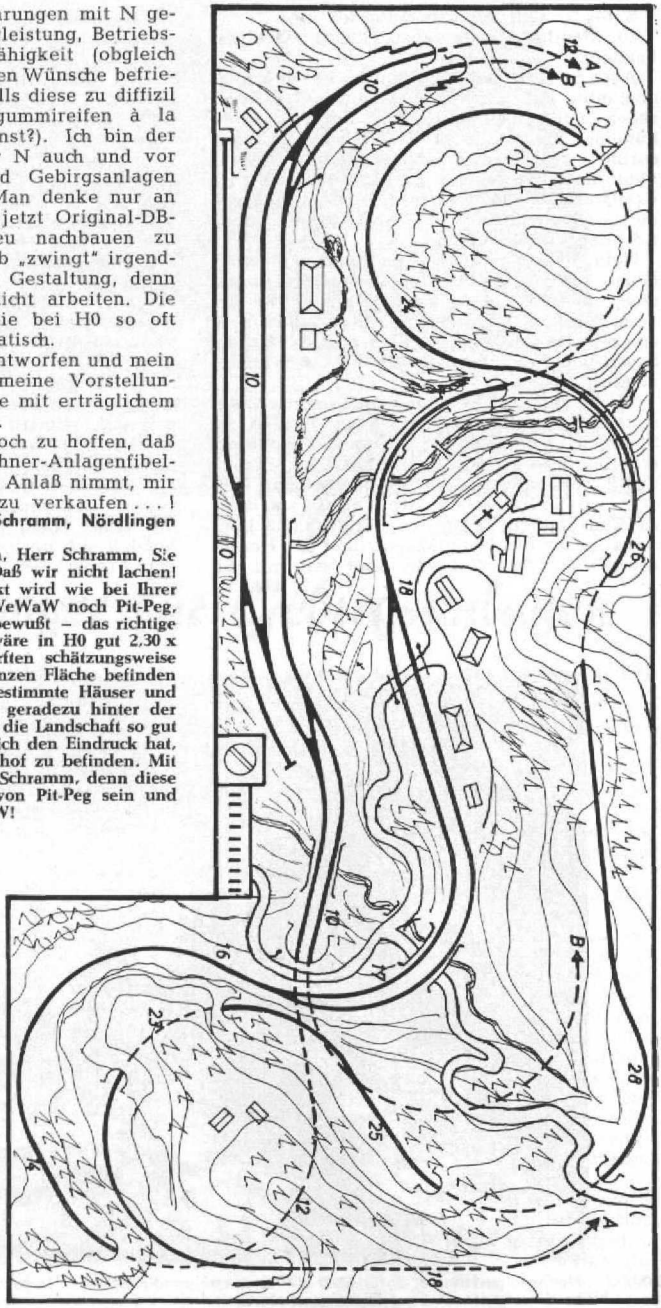


Abb. 3. Gleisplan der genannten N-„Großanlage" des Herrn Schramm. Maßstab der Zeichnung etwa 1 : 12. Größte Abmessungen: ca. 2,0 x 1,10 m. Die Ziffern geben die Höhe der Gleise über dem Anlagenrahmen bzw. der Grundplatte an. Ausgangsthema ist eine eingleisige Gebirgs-Hauptbahn, die sich in „typischer Manier" zur Paßhöhe (Höhe 28) bzw. zum Scheiteltunnel emporwindet. Die Talstation hat zwar zweigleisige Einfahrten, doch ist das innere Gleis (B) „kurzgeschlossen" und führt zum unterirdischen Abstellbahnhof.

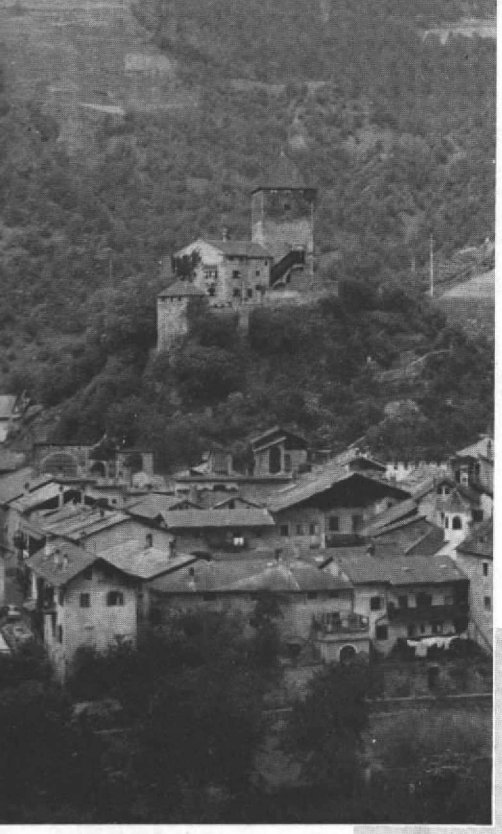


Abb. 1. Die Burg Branzoll erhebt sich förmlich mitten aus den Dächern der Ortschaft und die vorspringende Bergnase, auf der sie steht, ist fast „modellbahnmäßig" klein.

Frei nach Annette, Marianne, Guido und Hans (Sachs):

„Haben wir recht in der Annahme, daß diese Burg . . .

. . . eine Kibri-Messeneuheit sein könnte? Die Antwort auf diese Frage werden Sie, lieber Leser, nach dem Studium des diesem Heft beiliegenden Messevorberichts präzis geben können. Wir jedoch wissen zum Zeitpunkt, da dieses Heft – Wochen vor der Messe – entsteht, nur aus einer Mitteilung des Herrn F. Walz aus Pforzheim, daß Kibri auf seine Anregung hin ein Modell dieser Burg herausbringen will. Und wir wissen auch, daß Burgen ein gern gesehenes Ausstattungsstück für Modellbahnen sind. Deshalb dürfte es durchaus zutreffen, daß nun auch Kibri diesen Wünschen nachkommt, wobei wir gespannt sind, in wieweit die Absicht, die Burg Branzoll (Südtirol) in allen Einzelheiten genau nachzubilden, auch durchgeführt werden konnte."

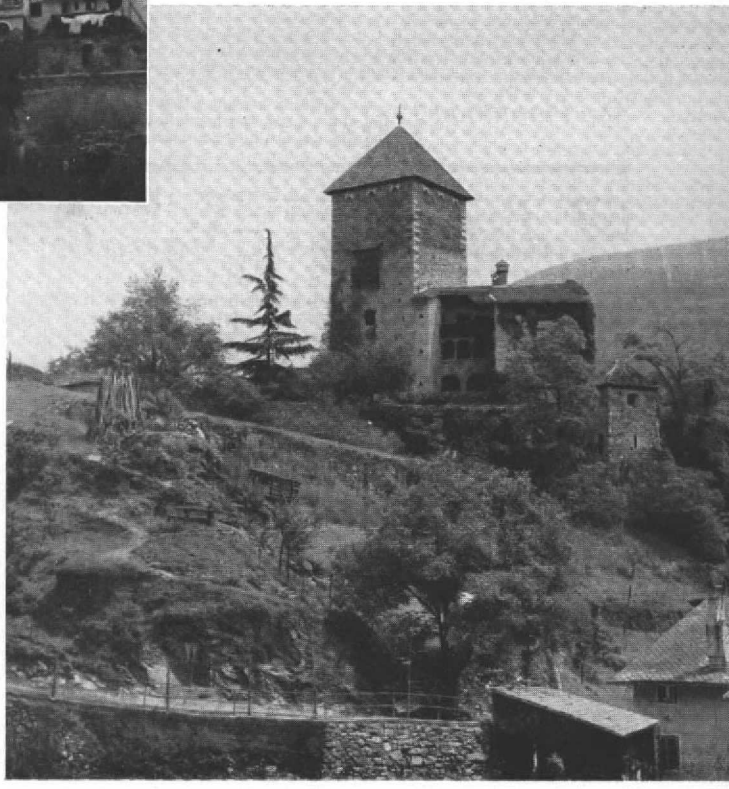


Abb. 2. Von der anderen Seite gesehen, bietet sich dieses Bild, das außerdem eine ausgezeichnete Anregung für die Ausgestaltung eines Berghanges ist: Zick-Zack-Weg, Stützmauern, Felsbrocken, Büsche, Sitzbank mit Tisch, Holzstapel, Bäume usw. Apropos Bäume: Die etwas arg zerzauste Kiefer links neben dem Turm könnte doch direktemang von einem „ungeschickten" Modellbahner stammen – meinen Sie nicht auch?