

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

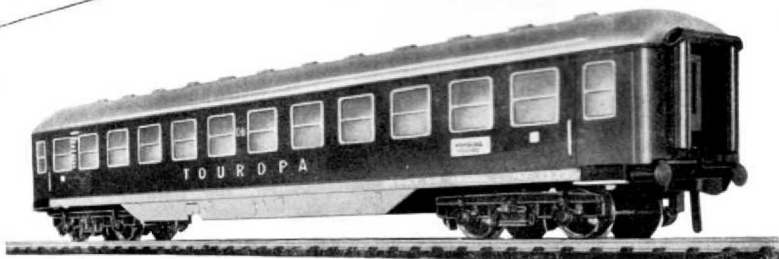


MIBA-VERLAG

NR. 10 / BAND XI 1959

NÜRNBERG

WÄHLE RICHTIG . . .



Hochwertige Plastik-Karosserie eingesezte Fenster, LÜP 245 mm DM 8.50

HO

WÄHLE

Fleischmann!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 10 XI

- | | | | |
|---|------------|---|-----|
| 1. Älteste und steilste Drohtseil-Zahnrad-Bahn (Malberg-Bahn) | 363 | 8. Der Lampenblitz-Tod | 379 |
| 2. Die schnellsten Züge der DB | 365 | 9. Großer Bildbericht über die Ausstellungsanlage des MEC Freiburg i. Brsg. | 380 |
| 3. 4achsiger Braunkohlenstaubwagen und Drehschemelwagen aus Märklin-Bausätzen | 367 | 10. Bauplan für Henschel-Diesellok DH 750 875 | 384 |
| 4. Kreuzung mit Weichenzungen | 372 | 11. Die „grüne Welle“ der DB | 389 |
| 5. „Ich möchte so gerne . . .“ Eine Antwort auf viele Fragen | 374 | 12. 2 Loks inmitten eines Zuges | 392 |
| 6. Neuheit: Nemeo-DKw mit außenliegenden Zungen | 375 | 13. Die „Grübelfelder Kreisbahn“ (mit 2 Streckenplänen) | 393 |
| 7. Eisenbahngesellschaft „Ehekitt“ (mit Gleisplanskizzen) | 377 u. 389 | 14. V 36 mit Führerhausaufsatz | 395 |
| | | 15. NOREV-Miniaturautos | 396 |
| | | 16. „1000jähriges“ Bahnjubiläum | 397 |

Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWoW)

Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 - **Versand:** Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Bijou)
Telefon 6 29 00 - Klischees: Miba-Verlagskleecheeanstalt (JoKI)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weissenburger Straße 27 I

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.

Die **älteste** und **steilste** Drahtseil- und Zahnrad- Bahn Deutschlands:

Ein Artikel über „Standseilbahnen“, die ja auch zur Gattung „Eisenbahnen“ gehören, folgt in Kürze (mit Bauplan). D. Redaktion.

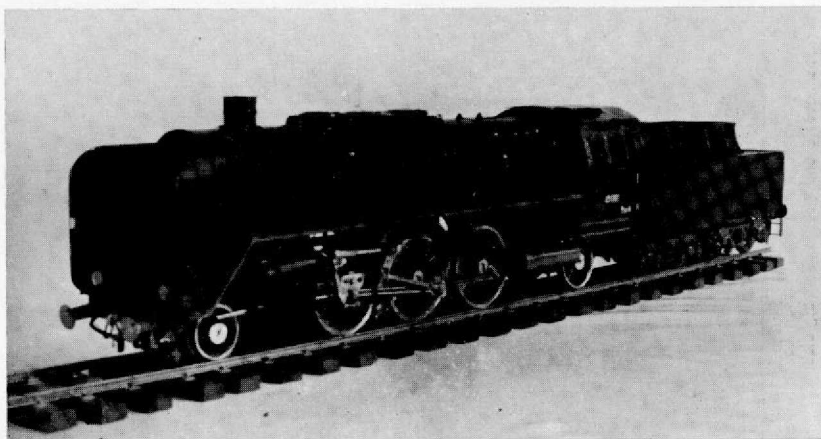
*In Bad Ems (wohl an der Lahn),
da fährt die steile Malbergbahn.
Sie werden staunen, wie sie's schafft:
sie fährt nämlich mit – Wasserkraft!
Genau gesagt – das ist sehr wichtig –
mit Wasserschwerkraft, so ist's richtig!*

*Mit Wasser ist der Wagen schwer,
und unten läuft der Wagen leer;
der leere hat den leichtern Lauf,
der schwere zieht den leichten rauf!
So einfach ist's oft auch im Leben,
man muß nur darauf kommen.*

(Eben, eben!).

Chronos.

Ein Wagen der Malbergbahn. Auf 386 m Höhe führt die 1879 geschaffene Drahtseil-Zahnrad-Bahn.



Modellbau - groß geschrieben.

Herr Werner Steinbruch, Glauchau, baut in Größe
O schon seit langen Jahren. Heute stellt er seine
neueste Schöpfung, eine „23 001“ vor, die er wiederum – obwohl kein Techniker von Beruf – total selbst
gebaut hat!

Heft 11/XI ist ab 3. September in Ihrem Fachgeschäft !



Sinnbild der modernen Deutschen Bundesbahn sind nicht nur die mit schweren elektrischen Lokomotiven bespannten Schnellzüge und die rassigen Trans-Europ-Express-Züge (TEE), sondern das gilt auch für das neueste und größte Zentralgleisbildstellwerk der DB im Frankfurter Hbf. (links hinten).

Die SCHNELLSTEN Züge der Bundesbahn

TEE „Helvetia“ liegt an der Spitze – Reisegeschwindigkeiten jetzt über 100 km/h

Die fortschreitende Elektrifizierung und der vermehrte Einsatz neuer schneller Diesellokomotiven V 200 ermöglichen wesentliche Beschleunigungen im Schnellzugverkehr der DB. Im neuen Jahresfahrplan 1959/60, der am 31. Mai dieses Jahres in Kraft getreten ist, fahren 22 Züge schneller als 85 km/h (worunter man die Durchschnittsgeschwindigkeit vom Zugangsbis zum Zielbahnhof versteht) und 14 – doppelt so viele Züge als bisher – mehr als 90 km/h. Die Reisegeschwindigkeit des schnellsten deutschen Zuges, des TEE „Helvetia“, überschreitet – erstmals nach dem zweiten Weltkrieg – sogar die 100-km-Grenze. Im laufenden Jahresfahrplan 1958/59 erreichten 14 Züge eine höhere Reisegeschwindigkeit als 85 km/h. Mehr als 90 km/h durchteilten 7 „berühmte Renner“.

Dabei wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h in keinem Fall überschritten. Allerdings wird diese Spitzengeschwindigkeit künftig von weiteren elektrisch oder dieselbespannten Zügen auf längeren Streckenabschnitten ausgefahren; denn inzwischen wurde auch der technische Zustand des Oberbaus und der Signalanlagen weiter verbessert.

So interessant die Steigerung der Reisegeschwindigkeiten in der Bundesrepublik und der Kampf der schnellsten Züge um das „Blaue Band“ der DB auch zu beobachten sind, so liegt dennoch dieser Entwicklung keine „Rekordsucht“ zugrunde. Kein Zug wird schneller durchgeführt als das im Interesse der Sicherheit und der Laufruhe der Fahrzeuge zu verantworten wäre. Die Fürsorge für eine behagliche Geborgenheit des Kunden in gepflegten Reisezugwagen geht allen Geschwindigkeitsrekorden vor. Dennoch ist eine gute Reisezeit eine beachtliche Empfehlung für den technischen Zustand und die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsunternehmens und nicht zuletzt ein wesentlicher Faktor im Wettbewerb mit den Straßenverkehrsmitteln.

Die Spitzenstellung aller deutschen Züge behauptet nach wie vor der TEE 78 „Helvetia“ (Hamburg–Zürich), der abermals durch Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten trotz gleichgeliebener Höchstgeschwindigkeit um 12 Minuten beschleunigt werden konnte und damit auf 100,1 km/h kommt. Diese Leistung ist um so erstaunlicher, als der „Helvetia“ mit 866 km den zweitlängsten Laufweg im DB-Bereich zu absolvieren hat, mehrere Wasserscheiden überwinden muß und zwischen Göttingen und Hanau schwierige Streckenabschnitte mit engen Kurven durchfährt. Während seine Ankunftszeit in Basel Bad. Bf um 21.53 Uhr nahezu und in Zürich Hbf um 23.14 sogar ganz unverändert blieb, verläßt er künftig Hamburg Hbf. erst um 13.14 Uhr.

Es dürfte von Interesse sein, für diesen schnellsten Zug nachstehend einmal die Geschwindigkeiten auf den einzelnen Streckenabschnitten aufzuzeigen:

Hambg. Hbf.—Hannover	179 km	100 Min	107 km/h
Hannover—Göttingen	108 km	59 Min	110 km/h
Göttingen—Frankfurt	241 km	152 Min	95 km/h
Frankfurt—Mannheim	81 km	50 Min	97 km/h
Mannheim—Karlsruhe	61 km	33 Min	110 km/h
Karlsruhe—Baden-Baden	32 km	17 Min	114 km/h
Baden-Baden—Freiburg	103 km	55 Min	112 km/h
Freiburg—Basel Bad. Bf	61 km	39 Min	94 km/h

Der Gegenzug TEE 77 (Zürich-Hamburg) benötigt nur zwei Minuten mehr.

Das „Sachsenroß“, FT 16 (Hannover–Köln), hat sich auf den zweiten Platz vorgearbeitet. Es durchfährt die fast 300 km lange Strecke in 3 Stunden und 1 Minute mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 98,5 km/h. Diese Leistung ist recht beachtlich, wenn man berücksichtigt, daß dieser Diesellokomotivzug der Vorkriegsbauart 06 zwischen Hamm und Köln über die Strecken des bergischen Landes und des engen Wuppertales fahren muß.

Nur um eine Minute langsamer wegen seines zusätzlichen Haltes in Minden ist mit 3 Stunden und 2 Minuten der „Dampfpfeil“, FT 14 (Hannover–Köln). Auch dieser rangiert mit 97,9 km/h noch vor dem bisherigen Zweiten der Rangliste, dem „Schauinsland“. Eine Reisezeit von rund 3 Stunden ist selbst durch den Luftverkehr

schwer zu unterbieten, wenn man die unvermeidliche An- und Abfahrt zwischen Stadtzentrum und Flughafen einkalkuliert. Es ist anzunehmen, daß die Reisezeiten dieser beiden Züge auf unter 3 Stunden gedrückt werden können, sobald die bisherigen älteren Schnelltriebwagen der Baureihe 06 durch moderne Nachkriegsfahrzeuge der Baureihe 08 ersetzt werden; damit ist im nächsten Jahr zu rechnen.

Alle bisher genannten Züge werden mit Schnelltriebwagen und einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h („Schauinsland“ und „Roland“ mit 120 km/h) gefahren.

Als schnellster lokbespannter Zug der DB hat sich durch die Elektrifizierung der linken Rheinstraße der F 8 „Rheinblitz“ (Dortmund–Basel) vom bisher 16. auf den 6. Platz vorgeschoben. Er wird künftig durchgehend von der stärksten Schnellzug-Lokomotive der DB, der Ellok E 10, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gefahren. Ein Vergleich zwischen dem bisherigen und dem künftigen Fahrplan dieses Zuges zeigt besonders deutlich, welche Beschleunigungen im Eisenbahnverkehr durch Elektrifizierung und durch technische Verbesserungen (in diesem Fall der Bau der Ludwigshafener Umgehungsstrecke) möglich sind. Dabei erreichte der „Rheinblitz“ schon bisher mit Schnelltriebwagen der Baureihe 08 und 120 km/h über Wuppertal recht günstige Reisezeiten:

	1958/59 SVt 08:120 km/h	1959/60 E 10:140 km/h	Fahrzeit- gewinn
Dortmund	5.36	6.22	
Köln	7.06/7.13	7.43/7.45	9 Min
Mannheim	10.09/10.17	10.28/10.39	27 Min
Basel Bad. Bf.	12.55	13.01	40 Min

Mit diesem Fahrplan erzielt der „Rheinblitz“ eine Reisegeschwindigkeit von 94,5 km/h.

Nur wenig langsamer ist an 7. (bisher 19.) Stelle der F 9 „Rheingold“ (Basel-Kaldenkirchen), der nördlich Köln bis zur holländischen Grenze sogar durch eine Dampflokomotive befördert wird. 594 km bei 8 Zwischenhalten in 6 Stunden 20 Minuten ergeben einen Stundendurchschnitt von 93,8 km/h.

Weitere sieben Züge mit mehr als 90 km/h Reisegeschwindigkeit sind:

TEE 20 „Saphir“
(Aachen–Frankfurt) mit 93,3 km/h

FT 44 „Roland“
(Bremen–Basel) mit 93,0 km/h
FT 18 „Germania“
(Hannover–Bonn) mit 92,2 km/h
FT 41 „Senator“
(Frankfurt–Hamburg) mit 92,1 km/h
F 4 „Merkur“
(Hamburg–Frankfurt) mit 91,6 km/h
TEE 31 „Rhein-Main“
(Frankfurt–Emmerich) mit 91,6 km/h
F 33 „Gambrius“
(München–Hamburg) mit 90,3 km/h

Von dieser Gruppe fahren „Roland“, „Germania“ und „Senator“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von „nur“ 120 km/h, die übrigen mit 140 km/h.

Besonders bemerkenswert sind die guten Reisezeiten des „Gambrius“. Der Laufweg dieses Zuges wurde zwar um rund 100 km auf Hamburg gekürzt; sein Laufweg von 1106 km bleibt jedoch der längste aller deutschen Züge. Er durchfährt die dichtest besiedelten Gebiete der Bundesrepublik an Ruhr, Rhein und Main und hat 14 Zwischenhalte. Seine gute Reisegeschwindigkeit von 90,3 km/h ist daher besonders erstaunlich.

Weitere Einzelheiten sind aus der Übersicht zu ersehen. Der „Blaue Enzian“ rutschte weiter zurück, weil sein eleganter Spezial-Wagenzug mit Aussichtswagen leider keine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zuläßt. Seine Reisezeiten konnten daher trotz Einsatz der Diesellokomotive V 200 leider nicht so verbessert werden wie die der anderen Züge, die ihn in den letzten Jahren mehr und mehr überholten. Es ist jedoch in Aussicht genommen, seinen Wagenpark auszuwechseln und ihn künftig schneller zu fahren.

Es ist bezeichnend, daß keiner der genannten schnellen Züge über größere Strecken noch mit Dampflokomotiven gefahren wird. Wenn im übernächsten Jahresfahrplan 1960/61 auch die Schnelltriebwagen der Baureihe 08 ihre bisher nur „theoretische“ Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h voll ausfahren können, dann dürften die 20 schnellsten Züge sämtlich über der 90-Kilometer-Grenze liegen. Die außerordentliche Breite dieser Spitzengruppe von schnellen Zügen beweist besonders eindrucksvoll die konsequente und zielstrebige technische Wiederaufbauleistung der DB nach dem Zusammenbruch von 1945. R.

Vierachsiger Braunkohlenstaubwagen

von Walter Oberschachtsiek, Iserlohn

aus Märklin-Teilen

1. Die Geburt des Braunkohlenstaubwagens

Ich weiß, ich weiß! Liliput hat einen solchen in ihr Fertigungsprogramm aufgenommen, die Miba zeigte ihn im Messeheft. Nun bin ich aber 1. ein passionierter (nicht pensionierter) „Märklinist“, 2. von Natur aus ziemlich ungeduldig, so daß ich nicht warten kann, bis Liliput ihn ausliefert, 3. glaube ich kaum, daß der Liliput-Umsatz durch meine kleine Manipulation merklich abgebremst wird, 4. knoble ich nun mal gern solche Basteleien aus und 5. meine ich, daß die Miba Sprachrohr für alle zu sein hat und somit allen Geschmäckern entgegenkommen sollte.

Im übrigen freut es mich besonders, daß ich 3, wenn nicht wenigsten 2 Fliegen mit einer Klappe geschlagen habe, denn für genau 12.— DM habe ich außer dem besagten 4achsigen Kohlenstaubwagen noch 2 Plattformwagen oder wenigstens eine Drehschemeleinheit. Ich holte mir also im Märklin-Fachgeschäft:



Abb. 1:
1 Rungenwagen Nr. 4516 für 5.50 DM und
2 Bausätze Nr. 4911 à 3.25 = 6.50 DM
zusammen 12.— DM.

Was ich mit diesen Sachen angefangen habe, soll Ihnen meine „feudale“ Bildreportage aufzeigen:

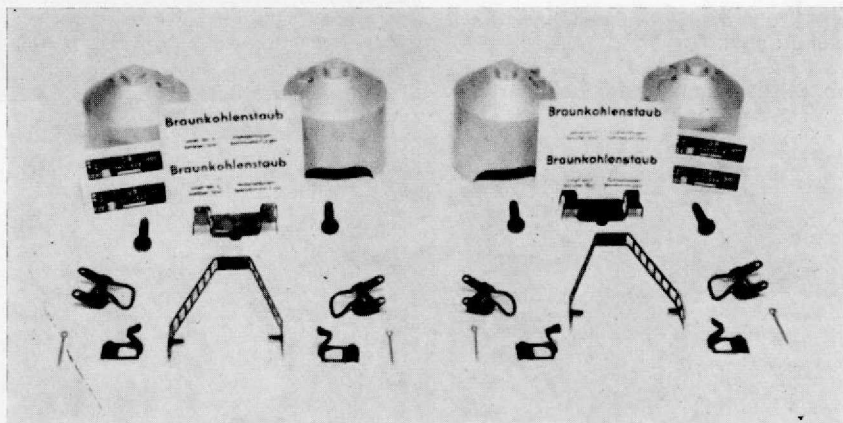


Abb. 2. Das sind sämtliche Teile, die Sie von den beiden Bausätzen 4911 benötigen (die restlichen gut aufheben).

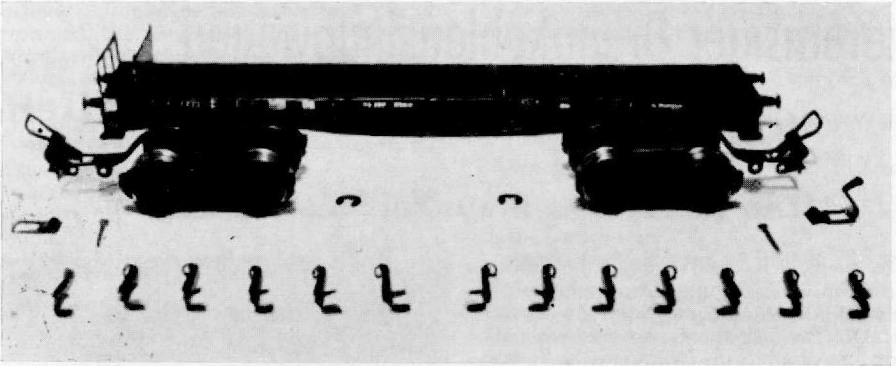


Abb. 3 zeigt die Demontage des Rungenwagens nebst den Teilen für die vorentkuppelbare Kupplung.

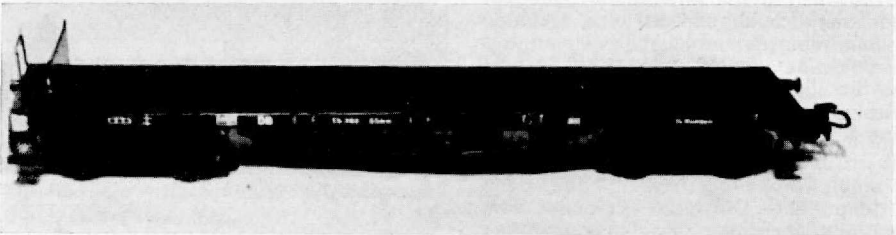


Abb. 4. So sieht der Plattformwagen aus, wie er benötigt wird; übriggeblieben sind nur ...

Abb. 5 ... die 14 Rungen und die 2 Kupplungsbügel.

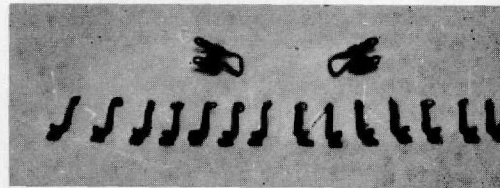
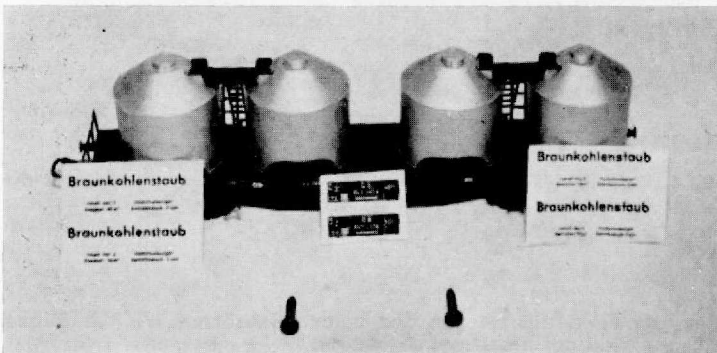


Abb. 6. Die Montage der Behälter usw.



zu beschreiben, erübrigt sich, da sie genau nach der Märklin-WeWaW-Anweisung (in Heft 13X) erfolgt. Abweichend nur soviel: Für die Befestigung der inneren Behälter sind im Chassis je ein 3,5 mm-Loch zu bohren. Befestigung mittels

der beigegebenen Schrauben, die jedoch um ca. 5 mm zu verkürzen sind. Nur die äußeren Behälter lassen sich infolge der darunter liegenden Drehgestelle nicht festschrauben. „Im Falle dieses Falles — klebt UHU-plus tatsächlich alles!“

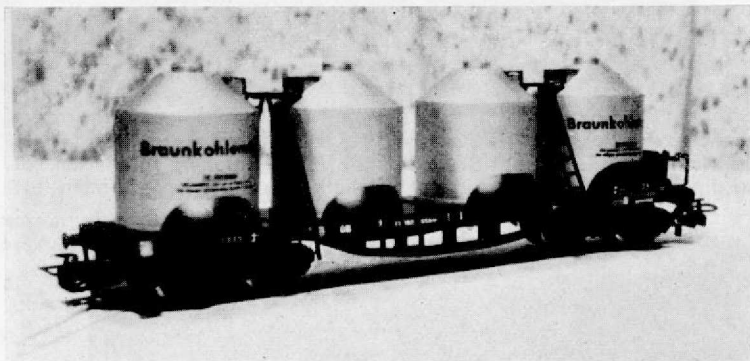
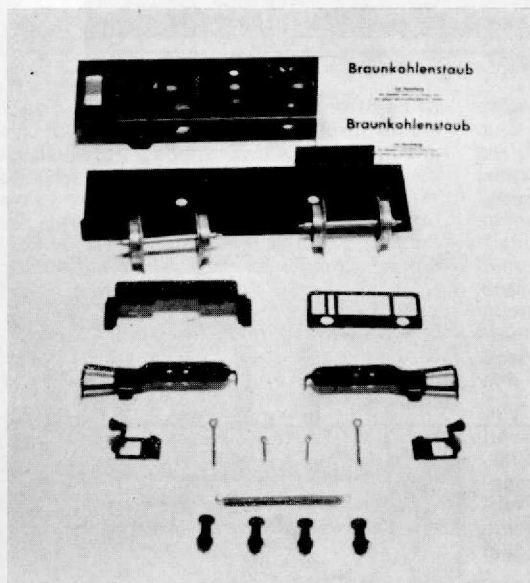


Abb. 7 zeigt den neuen „Märklin-Mischling“ von seiner besten Seite.

Dieses war der erste Streich,
doch der zweite folgt sogleich:



2. Drehschemel- wagen aus den Überbleibseln ◀

Abb. 8. Das sind die Überreste eines der beiden Bausätze 4911, die wir also doppelt haben. Was nun?