

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Mit Messevorbericht

im Telegrammstil



MIBA

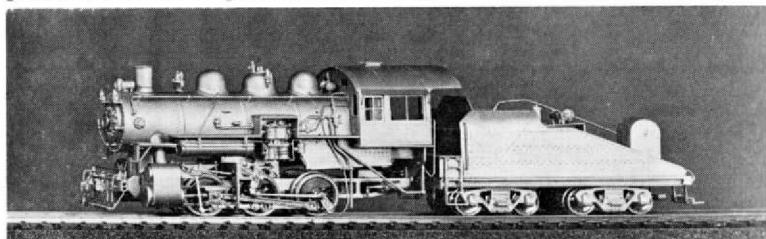
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
FEBRUAR 1972

2

INFORMATIONEN TRAINS

orientiert Sie über die zur Zeit erhältlichen und die in absehbarer Zukunft eintreffenden Fulgurex-Modelle. Verlangen Sie Ihr Exemplar in Ihrem Fachgeschäft, oder bei Fulgurex sa Lausanne.



Folgende Kataloge sind ebenfalls am Lager. Bezug im Fachhandel oder direkt bei Fulgurex sa, Lausanne, gegen Einsendung des entsprechenden Betrages auf Postscheck-Konto 10-18 259.

Fulgurex DM/Fr. 5.—, Hallmark DM/Fr. 5.—, Westside DM/Fr. 6.50.

FULGUREX

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 2/1972

- | | | | |
|--|----|--|-----|
| 1. Liliput-Stellungnahme zum Programm der „Langen“ | 63 | 12. „A propos Schneepflüge“ (Nachtrag zu 12/71) | 78 |
| 2. Wieder erhältlich: H0-Diesellok V 80 | 63 | 13. Im Fachgeschäft: ET 420 von Röwa | 82 |
| 3. Besonderheiten eines H0-Anlagentorsos (H. Kayser) | 64 | 14. Schaltzentrale auf der H0-Anlage R. u. G. Schwarber | 85 |
| 4. Neu von Röwa: Universal-Schlafwagen WLABüm | 67 | 15. Buchbesprechung: „Trans-Europ-Express“ | 86 |
| 5. Induktive Zugsicherung | 68 | 16. Wohnblock mit pikanter Note – in N | 87 |
| 6. „Indusi“ im Kleinen – als Attrappe oder Kontaktstelle | 70 | 17. Vorbild und Modell! 01 und 01 ¹⁰ 01 (Umbauanleitung mit BZ) | 88 |
| 7. Meine „Probieranlage“ in H0 (K. Lindner, Hirschhorn) | 72 | 18. Endaufbau und Schaltung einer Schiebebühne | 96 |
| 8. Mit Wachs geht's! (Baum-Herstellung) | 75 | 19. Modellbahn in Stadt und Land (H0-Anlage W. Borgas) | 100 |
| 9. „Welcher Baum ist das?“ (Kurzbesprechung) | 75 | 20. Crofon-Lichtleitkabel jetzt auch in der BRD erhältlich! | 108 |
| 10. Sicherung einer Bahnhofsausfahrt | 76 | 21. Kapriolen des Vorbilds | 109 |
| 11. 1. Klasse-Eilzugwagen Ays in H0 | 77 | 22. Minitrix-T 3-Chassis – zweckvoll zweckentfremdet | 110 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 –

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 3.— DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

► **Heft 3 - das 1. Messeheft - ist ca. am 18. März in Ihrem Fachgeschäft!** ◀

(das 2. Messeheft etwa 1 Woche später)

Unser Titelbild:

Wichtig und kraftvoll — 01¹⁰ OI

In äbsehbarer Zeit wird bei der DB auch die letzte Schnellzug-Dampflokomotive der BR 01¹⁰ OI ausgemustert sein — Grund genug für einen Modellbahner, dieser form-schönen Maschine wenigstens im Kleinen ein Denkmal zu setzen. Auf den Seiten 88–95 ist ausführlich beschrieben, wie man (mittels Umbau einer Industrie-Lok) zu einem 01¹⁰ OI-Modell kommt. (Foto: K. Gerke, Soest)

Der beiliegende Messe-Vorbericht

informiert Sie auch heuer wieder im Telegramm-Stil über die Modellbahn-Neuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse '72, damit Sie — bis zum Erscheinen des ausführlichen Bildberichts in den nachfolgenden Messeheften — nicht vor Ungeduld vergehen. Ob Ihr ganz persönliches „Wunschmodell“ diesmal dabei ist, können Sie also jetzt schon feststellen — Näheres in Kürze!

Geduld, Geduld...! Liliput antwortet auf unseren „Rippenstoß“ in Heft 12/71, S. 788 (Vollständige Zuggarnituren aus langen Wagenmodellen)

Das Echo, das die „richtigen Längen von Liliput“ fanden, zeigt, daß gar viele Modellbahn-Freunde mit verkürzten Nachbildungen der RIC-Reisezugwagen nach dem UIC-Typ X (26,4 m) nicht einverstanden sind. Liliput hat sich schon immer an den Maßstab 1:87 gehalten und keinerlei Verkürzungen an seinen Modellen vorgenommen. So sind z. B. die viertürigen Eilzugwagen Bauart 30 und der dazu gehörige Packwagen Bauart 35 genau in diesem H0-Maßstab hergestellt worden.

Am gleichen Grundsatz wurde selbstverständlich auch bei der Entwicklung der Modelle von 26,4 m langen Reisezugwagen festgehalten. So sind die Modelle der schweizerischen UIC X-Wagen als die ersten „richtig Längen“ maßstäblich hergestellt worden und haben sehr viel Anklang gefunden; genauso wie auch der Büm²², das Modell eines Vorbilds, von dem die DB mehr als 850 Stück beschaffte.

Liliput sieht keinen Anlaß, diesen Weg zu verlas-

sen, sondern ist diesen Weg bereits weitergegangen. So wird der ABüm²²⁴ schon in Nürnberg auf der Messe zu besichtigen sein, während der Aüm²⁰³ bereits bearbeitet wird. Daß sich darüberhinaus der ARüm²¹¹ — übrigens die neueste Entwicklung der DB — förmlich anbietet, ist leicht verständlich. Zudem sind die langen Eilzugwagen (mit Mitteleinstieg) Büm⁴²¹, ABüm⁴³¹ und BDüm⁴⁵⁴ in weiterer Folge als Vorbilder ausersuchen.

Liliput hat volles Verständnis für die Ungeduld der Modelleisenbahner, die möglichst bald einen „kompletten Zug“ auf ihre Anlage stellen wollen. Allerdings muß auch weiterhin die eine und andere ältere Wagenbauart — wie etwa die „Rheingold“-Wagen — dazwischen kommen, Bauarten allerdings, die heute noch in vielen Zügen laufen.

Liliput bittet daher die Modellbahner, nicht allzu ungeduldig zu werden. Man kennt die entsprechenden Wünsche und wird alles tun, um sie zu erfüllen!



Wieder
erhältlich!

H0-Modell der Diesellok V 80

In Zusammenarbeit mit der bekannten Fa. „Hanns Heinen Modellbau, Solingen“ liefert die Fa. A. Markscheffel & Sohn, Hamburg, jetzt wieder ein Modell der V 80-Diesellok, das auf dem seinerzeitigen Tesmo-Modell basiert.

Bedingt durch die kleine Serie einerseits und erhebliche Neuarbeiten andererseits liegt verständlicherweise der Preis für die Zweischienen-Gleichstrom- bzw. Märklin-Ausführung verhältnismäßig hoch (s. Markscheffel-Anzeige auf S. 117).

Die erwähnten Neuarbeiten bestanden vor allem in der Neuanfertigung von Fahrgestell, Laufdrehgestell und teilweise auch Zahnradern und Motoren, da die entsprechenden Formen, Teile und Werkzeuge nicht im Tesmo-„Nachlaß“ enthalten waren.

Verständlicherweise entspricht das Modell in Laufeigenschaften und Finish nicht mehr ganz dem heutigen Qualitätsniveau. Das Fahrgeräusch ist verhältnismäßig laut (was bei einer Diesellok-Nachbildung vielleicht noch nicht mal so arg stören mag). Störender wirken dagegen die auffälligen Befestigungsschrauben in den Vorbauten, die ein Modellbahner zumindest farblich tarnen oder — noch besser — die Vertiefungen der Schraublöcher mit einem entsprechend zurechtgeschliffenen und herausnehmbaren Plastikstückchen schließen sollte. Wer jedoch ein V 80-Modell in seinem Diesellok-Park nicht missen möchte, wird sicher sowohl über den Preis wie auch die paar kleinen Schönheitsfehler hinwegsehen.

mm

Besonderheiten eines H0-Anlagentorsos

von Horst Kayser, Neustadt/Weinstraße

Mein Anlagenprojekt „Neustadt Hbf.“ umfaßt eigentlich den genau maßstäblichen 1 : 87-Nachbau des Bahnhofs Neustadt/Weinstraße. Aber mehr als den ersten Abschnitt mit Empfangsgebäude und Bahnsteigen des im Endstadium ca. 20 m langen Bahnhofsgeländes habe ich bisher nicht „geschafft“.

Heute will ich daher als erste „Kostprobe“ einige Besonderheiten vorstellen, die vielleicht nicht ganz alltäglich sind und dem einen oder anderen Modellbahner neue Anregungen vermitteln können.

1. Die Bahnsteig-Überdachung

Da ich — wie bereits erwähnt — mich beim Nachbau im Maßstab 1 : 87 genau an das große Vorbild „Neustadt/Hbf.“ halte, habe ich auch die Bahnsteig-Überdachung völlig im Selbstbau erstellt. Langjährigen MIBA-Lesern wird meine Methode vielleicht noch aus Heft 9/51 bekannt sein und neue Leser werden sich vielleicht an die Bahnsteig-Überdachung der Repa-Bahn erinnern, die nach einer ähnlichen Methode entstand und in Heft 7/68 vorgestellt wurde.

Die Skizze der Abb. 2 zeigt, daß die Träger der Überdachung aus einzelnen Ms-Profilen (Nemec) bestehen, wobei ich die Querträger jeweils aus 4 x 3-Profilen (I) zusammensetzte. Die Abdeckung erfolgt nicht durch eine Dachpappen-Imitation, sondern durch Ms-Wellblechstücke (in meinem Fall etwa 300 Stück). Ein Bild vom Aufbau dieser Überdachung und vom Verlauf der „Dachdeckerarbeiten“ vermitteln die Abb. 1, 3 u. 5. Gewiß eine mühevollen, langwierige und „pitzelige“ Arbeit, die aber durch den erzielten Effekt gerechtfertigt erscheint.

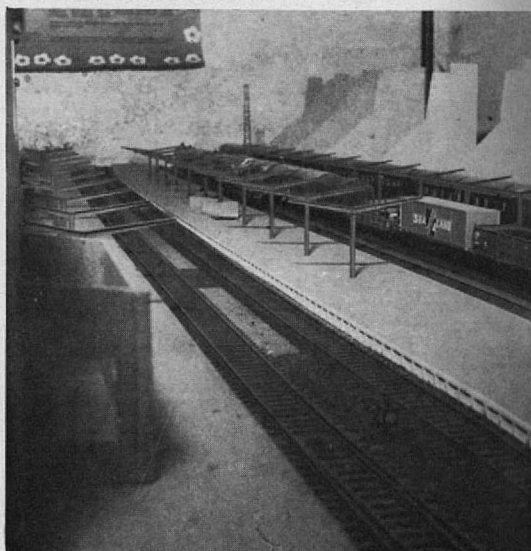


Abb. 1. Ausschnitt aus dem bis jetzt im Rohbau fertiggestellten Teil von „Neustadt Hbf.“, der bis zur Überführung (Abb. 6) ca. 3,50 m lang ist. — Die Profilsparren im Hintergrund dienen als Gelände-Unterbau für einen Damm (vergl. Abb. 3).

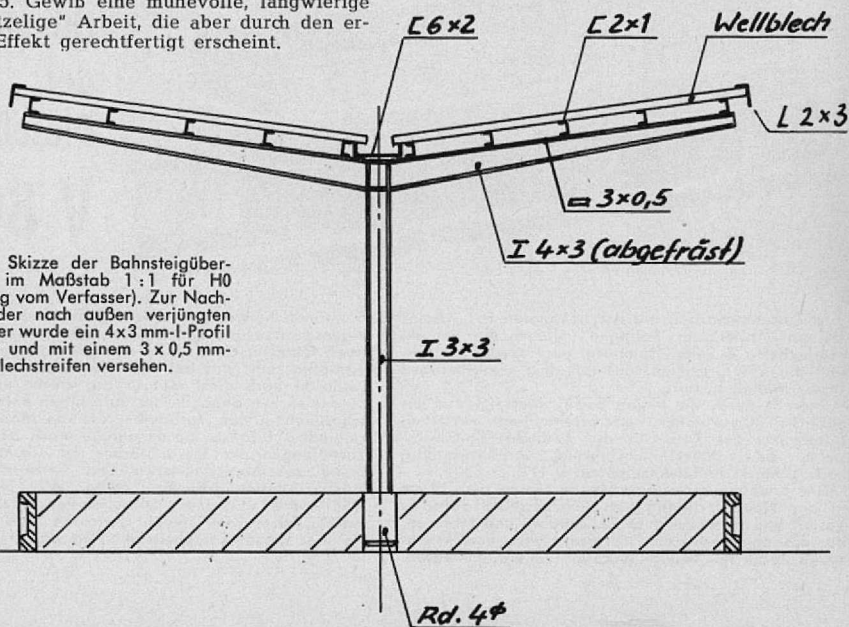
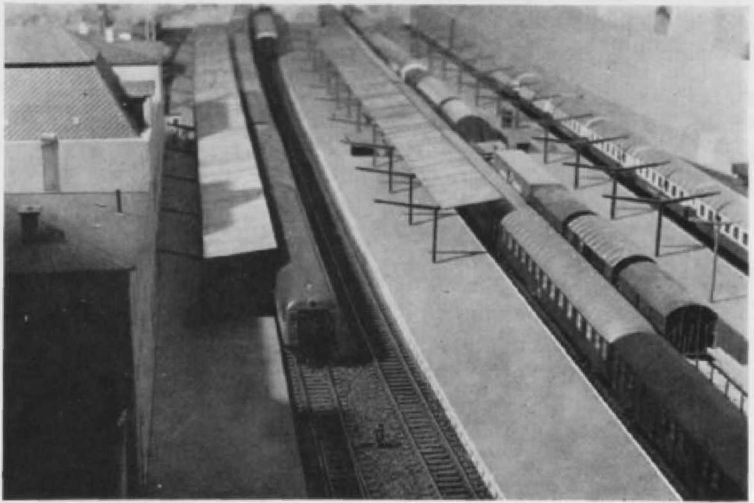


Abb. 2. Skizze der Bahnsteigüberdachung im Maßstab 1 : 1 für H0 (Zeichnung vom Verfasser). Zur Nachbildung der nach außen verjüngten Querträger wurde ein 4 x 3 mm-I-Profil abgefräst und mit einem 3 x 0,5 mm-Messingblechstreifen versehen.

Abb. 3. Ein Schritt weiter: Die Bahnsteige sind jetzt zur Hälfte mit Ms-Wellblechstückchen gedeckt. Auch aus diesem Bild geht hervor, welche lange Züge an den Bahnsteigen Platz finden. Außerdem beachte man die vorbildgetreue Durchgestaltung der Bahnsteigkante.



2. Die Bahnsteig-Unterführung

Diese Bahnsteig-Unterführung ist aus mehreren Treppen des Kibri-Übergangsstegs zusammengesetzt und wurde wie im Großen auch unter den Gleisen hinweg durchgeführt. (In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Artikel „Bahnsteig-Treppen“ in MIBA 12/65! D. Red.). Zusätzlich ist die Unterführung beleuchtbar, was aus den Abbildungen leider nicht hervorgeht, da ich — verständlicherweise — mit Fotoapparat und -lampe mit dem besten Willen

nicht in die Unterführung hineinkomme. Da eine derartige „echte“ Unterführung sicher für viele MIBAhner ein Novum darstellt, hier noch ein paar Tips:

Die Unterführung ist — wie gesagt — vollkommen „betriebsfähig“ durchgestaltet und unter der Anlagengrundplatte angeschraubt (also auch abnehmbar). Die Grundplatte bildet sozusagen die Decke der Unterführung. Die oberen Treppen mit den Podesten sind an der Grundplatte befestigt, die unteren Treppen an

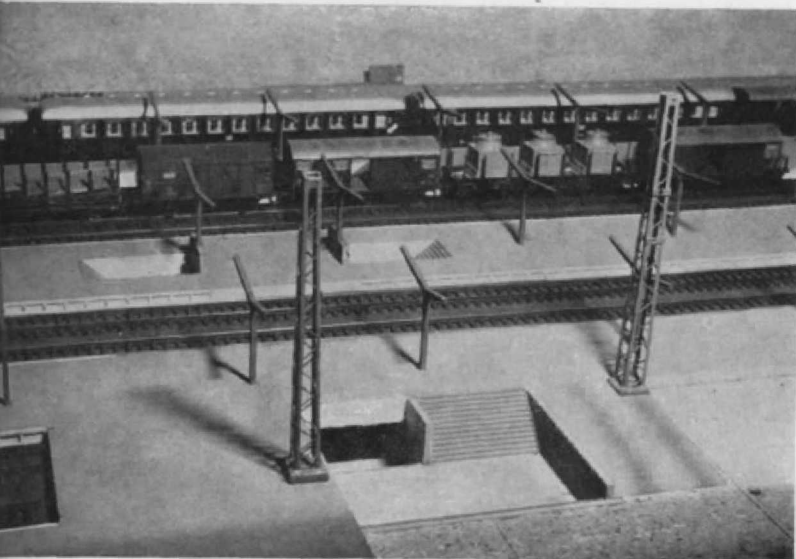


Abb. 4. Die Bahnsteig-Unterführung, hier noch im Rohbau. Die Treppen wurden dem Kibri-Übergangssteg-Bausatz entnommen. Kurz vor der Unterführung des Hausbahnsteigs enden (links) zwei Kopf-Bahnsteiggleise (bei denen übrigens später der Einbau von Brems-Prellböcken à la Heft 7/67 vorgesehen ist).

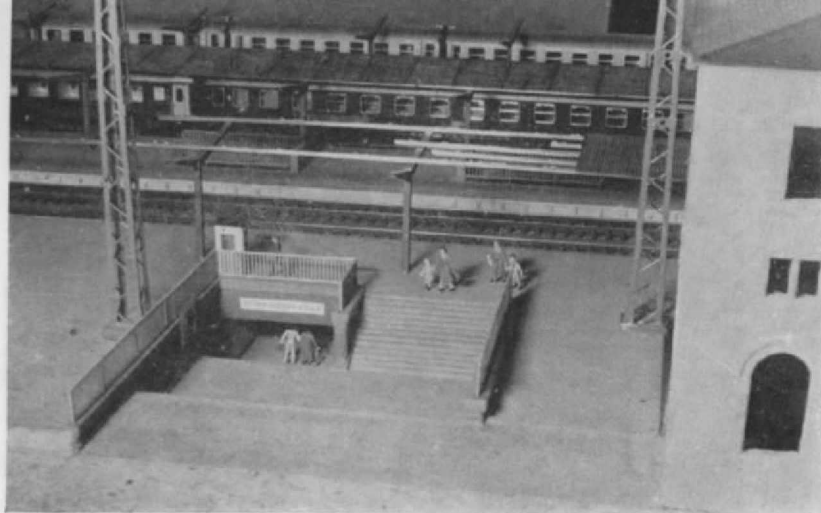


Abb. 5. Nachmals die maßstäbliche und originalgetreu nachgestaltete Bahnsteigunterführung. Dahinter ist der Aufbau der Bahnsteigüberdachung zu sehen. Die (etwas glänzenden) Längsträger bestehen aus 2 x 1 mm-U-Profilen.

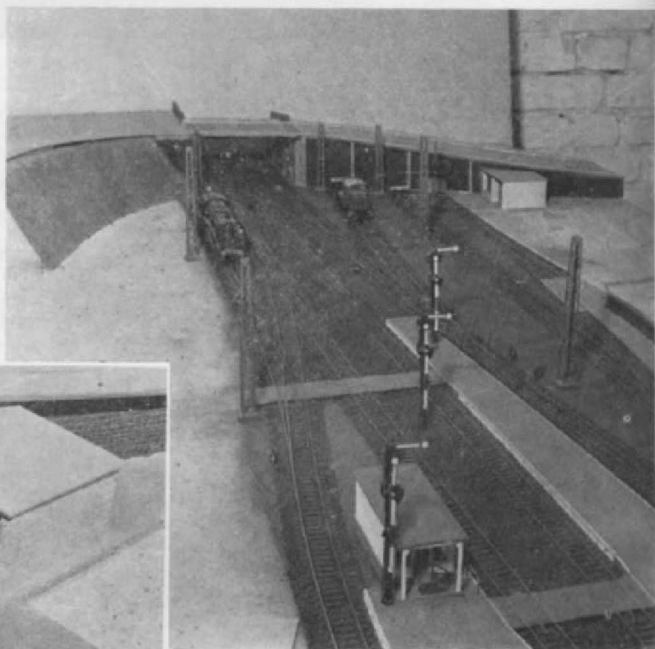


Abb. 6. Den vorläufigen Abschluß des Bahnhofsgeländes bildet – an Stelle von irgendwelchen Tunnelöffnungen, die hier gänzlich unmotiviert wirken würden – richtigerweise eine Straßenbrücke mit leicht geschwungener Auffahrt, ebenfalls maßstäblich breit gehalten. An diese Auffahrt ist ein Draisinenschuppen angebaut, der auf . . .

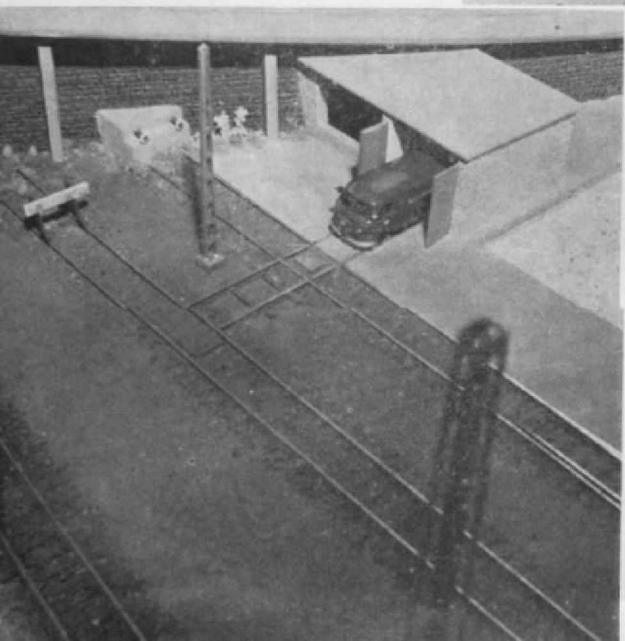
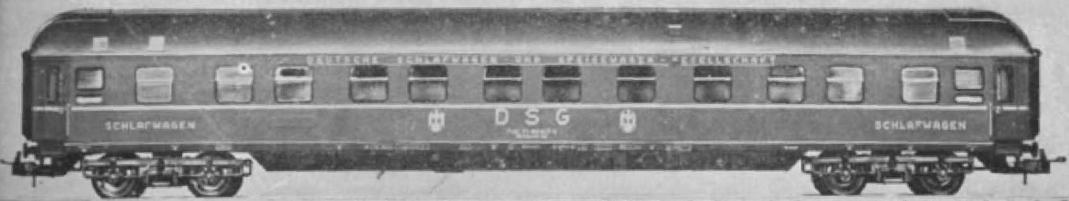


Abb. 7 . . . näher zu sehen ist. Ein solches Zubehör wirkt nicht nur belebend und abwechslungsreich, sondern ist überdies durchaus vorbildgetreu! Im übrigen beachte man auch die zwei verschiedenen Prellbock-Bauarten!



Die zwei neuen Schlafwagenmodelle im Längenmaßstab 1:100; oben die Gangseite der zweifarbigen Ausführung, darunter die abweichende Abteil-Seite, hier beim weinroten Modell.

Neu von Röwa: DSG-Schlafwagen WLABüm

Der „Hilferuf“ eines Lesers in Heft 12/71 nach einem zum Röwa/Trix-Programm der „Langen“ passenden Schlafwagen ist noch nicht ganz verhallt, da überrascht Röwa bereits mit einem Modell des Universal-Schlafwagens WLABüm (s. Heft 6/71, S. 413). Das 26,4 cm lange Fahrzeug ist sowohl in der weinroten Normal-Ausführung als auch in den neuen DB-Farben (kieselgrau/weinrot) erhältlich. Beiden Modellen gemeinsam ist eine ausgezeichnete Detaillierung, wobei besonders die Feinheiten der Schürzen und die exakt eingesetzten Fenster zu erwähnen sind, deren Rahmen dem Vorbild entsprechend in Schwarz gehalten sind. Die Beschriftung ist – auch auf dem Längsträger – vollständig und sehr sauber aufgedruckt. Die Inneneinrichtung der Modelle entspricht der „Tag“-Aus-

führung, d. h. in den Abteilen (drei davon als Doppelabteil ausgebildet) sind teilweise die „Betten hochgeklappt“ und durch Polstersitz-Imitationen ersetzt. Das Schnellzugwagen-Sortiment im Längenmaßstab 1:100 hat durch diese Modelle eine weitere Ergänzung erfahren. Allerdings hätte man sich über eine vorbildgetreue Büm-Nachbildung noch mehr gefreut; so schön die Schlafwagen-Modelle auch sein mögen – ein „echter“ Schnellzug läßt sich auch jetzt noch nicht aus den 1:100-Modellen bilden. Ob indes doch noch ein Büm-Modell auf der Messe vorgestellt wird, konnten wir bei Redaktionsschluß dieses Heftes noch nicht wissen; schauen Sie bitte im beigelegten Messen-Vorbericht nach – vielleicht enthält er noch weitere 1:100-„Überraschungen“! mm

dem abnehmbaren Unterteil.

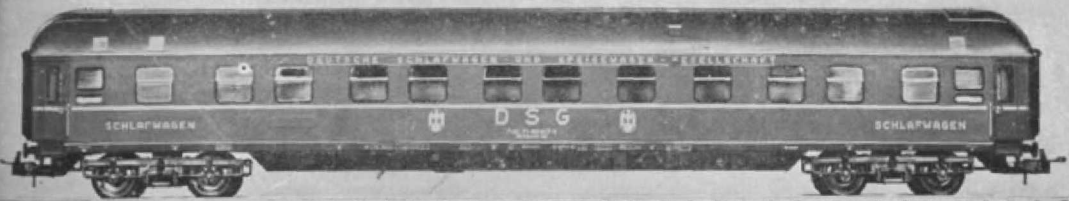
Beim Vorbild ist die Unterführung unten seitlich mit weißen Keramikplatten verkleidet; zur Nachbildung habe ich dafür weißen, etwas glänzenden Karton genommen und die Plattenfugen mit Bleistift nachgezogen, was ziemlich echt aussieht. Der übrige Teil ist beim Vorbild mit Sandstein gemauert. Dafür nahm ich Backstein-Prägeplatten von Fallner, überstrich sie mit braunroter Plakafarbe und verrieb die Farbe, kurz bevor sie ganz trocken war, auf den Flächen mit dem Finger. Erstens kommen dadurch die Fugen zum Vorschein und zweitens wirken die Flächen nicht so gleichmäßig sauber gestrichen. Soweit die Unterführung von außen einzusehen ist, sind natürlich auch vorbildgerecht die Fahrpläne und Plakate für Sonderfahrten an den Wänden angebracht.

Die Geländer sind zur Zeit noch ein Nothelf und bestehen aus Brückengeländern von

Kibri; sie sollen dereinst durch „selbstgestrickte“ Metallgeländer ersetzt werden. Darüberhinaus fehlen an der Unterführung eigentlich nur noch die seitlichen Handläufe an den Treppen.

3. Der Draisinen-Schuppen

Eine Besonderheit „besonderer Art“ dürfte wohl der Draisinen-Schuppen (Abb. 7) in der Art des in Heft 2/66 veröffentlichten Vorbilds darstellen. Die Ausfahrt liegt rechtwinklig zu den übrigen Bahnhofsgleisen; die Draisine wird – beim großen Vorbild – auf dem Bahnhofs-gleis hydraulisch angehoben und in die richtige Stellung „gewuchtet“. Wem das etwas „unwahrscheinlich“ vorkommt, führe sich ruhig die entsprechende Vorbild-Abbildung in Heft 2/66, S. 83, zu Gemüte; außerdem sei auf Heft 6/71 verwiesen, wo in dem Artikel „Eine unmögliche Weiche – möglich gemacht“ diese Praxis ebenfalls beschrieben wurde.



Die zwei neuen Schlafwagenmodelle im Längenmaßstab 1:100; oben die Gangseite der zweifarbigen Ausführung, darunter die abweichende Abteil-Seite, hier beim weinroten Modell.

Neu von Röwa: DSG-Schlafwagen WLABüm

Der „Hilferuf“ eines Lesers in Heft 12/71 nach einem zum Röwa/Trix-Programm der „Langen“ passenden Schlafwagen ist noch nicht ganz verhallt, da überrascht Röwa bereits mit einem Modell des Universal-Schlafwagens WLABüm (s. Heft 6/71, S. 413). Das 26,4 cm lange Fahrzeug ist sowohl in der weinroten Normal-Ausführung als auch in den neuen DB-Farben (kieselgrau/weinrot) erhältlich. Beiden Modellen gemeinsam ist eine ausgezeichnete Detaillierung, wobei besonders die Feinheiten der Schürzen und die exakt eingesetzten Fenster zu erwähnen sind, deren Rahmen dem Vorbild entsprechend in Schwarz gehalten sind. Die Beschriftung ist – auch auf dem Längsträger – vollständig und sehr sauber aufgedruckt. Die Inneneinrichtung der Modelle entspricht der „Tag“-Aus-

führung, d. h. in den Abteilen (drei davon als Doppelabteil ausgebildet) sind teilweise die „Betten hochgeklappt“ und durch Polstersitz-Imitationen ersetzt. Das Schnellzugwagen-Sortiment im Längenmaßstab 1:100 hat durch diese Modelle eine weitere Ergänzung erfahren. Allerdings hätte man sich über eine vorbildgetreue Büm-Nachbildung noch mehr gefreut; so schön die Schlafwagen-Modelle auch sein mögen – ein „echter“ Schnellzug läßt sich auch jetzt noch nicht aus den 1:100-Modellen bilden. Ob indes doch noch ein Büm-Modell auf der Messe vorgestellt wird, konnten wir bei Redaktionsschluß dieses Heftes noch nicht wissen; schauen Sie bitte im beigelegten Messen-Vorbericht nach – vielleicht enthält er noch weitere 1:100-„Überraschungen“!

dem abnehmbaren Unterteil.

Beim Vorbild ist die Unterführung unten seitlich mit weißen Keramikplatten verkleidet; zur Nachbildung habe ich dafür weißen, etwas glänzenden Karton genommen und die Plattenfugen mit Bleistift nachgezogen, was ziemlich echt aussieht. Der übrige Teil ist beim Vorbild mit Sandstein gemauert. Dafür nahm ich Backstein-Prägeplatten von Fallner, überstrich sie mit braunroter Plakafarbe und verrieb die Farbe, kurz bevor sie ganz trocken war, auf den Flächen mit dem Finger. Erstens kommen dadurch die Fugen zum Vorschein und zweitens wirken die Flächen nicht so gleichmäßig sauber gestrichen. Soweit die Unterführung von außen einzusehen ist, sind natürlich auch vorbildgerecht die Fahrpläne und Plakate für Sonderfahrten an den Wänden angebracht.

Die Geländer sind zur Zeit noch ein Notbehelf und bestehen aus Brückengeländern von

Kibri; sie sollen dereinst durch „selbstgestrickte“ Metallgeländer ersetzt werden. Darüberhinaus fehlen an der Unterführung eigentlich nur noch die seitlichen Handläufe an den Treppen.

3. Der Draisinen-Schuppen

Eine Besonderheit „besonderer Art“ dürfte wohl der Draisinen-Schuppen (Abb. 7) in der Art des in Heft 2/66 veröffentlichten Vorbilds darstellen. Die Ausfahrt liegt rechtwinklig zu den übrigen Bahnhofsgleisen; die Draisine wird – beim großen Vorbild – auf dem Bahnhofs-gleis hydraulisch angehoben und in die richtige Stellung „gewuchtet“. Wem das etwas „unwahrscheinlich“ vorkommt, führe sich ruhig die entsprechende Vorbild-Abbildung in Heft 2/66, S. 83, zu Gemüte; außerdem sei auf Heft 6/71 verwiesen, wo in dem Artikel „Eine unmögliche Weiche – möglich gemacht“ diese Praxis ebenfalls beschrieben wurde.

