



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

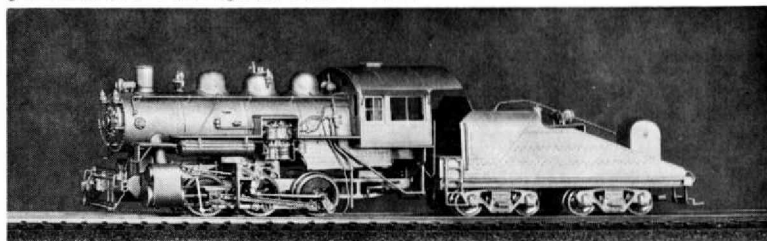
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
APRIL 1972

4

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“ 4/1972

- | | | | |
|---|--------|---|-----|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, Trifleklin-Neuheit, Messe-Streiflichter) | 263/64 | 15. Kurzgekuppelte Vierachser (zu Heft 9/71) | 288 |
| 2. Die Z-Bahn als Parkbahn für eine 0-Anlage | 265 | 16. Der Shin-Kan-Sen-Express . . . (H0-Modell) | 289 |
| 3. Der Fa. Liliput ins „Stamm-Bücherl“ geschrieben! (Wagenprogramm, Modell des Pw Post 4ü 28) | 265 | 17. Feuerwache mit Steigerturm (BZ) | 291 |
| 4. 125 Jahre Main-Neckar-Bahn (H0-Oldtime-Anlage) | 266 | 18. Mein N-Bw (K. Petermann) | 294 |
| 5. Automat. Zwischengerät f. d. gleichzeitigen Betrieb von Wechsel- und Gleichstrom-Loks | 271 | 19. Kleine M+F-Messe-„Spätlease“ (N-Modell der BR 56') | 296 |
| 6. Fremde Loks auf deutschen Gleisen | 272 | 20. Aufsteckklemmen zum RBEV-Relais | 297 |
| 7. Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse '72 | 273 | 21. Wasserimitation mittels Macralon | 297 |
| 8. Gleis-Schaltelemente beim großen Vorbild und bei der Modellbahn | 275 | 22. H0-Anlage „Naumburg/Saale“ (H. J. Kähler), 1. Teil | 299 |
| 9. Imitierte Abweiser als Schaltkontakte | 278 | 23. Brief- und Paketpostwagen, Bj. 1884 (BZ) | 307 |
| 10. Buchbesprechungen: „Die Baureihe 78“ und „Eisenbahnen und Eisenbahner zwischen 1931 und 1935“ | 279 | 24. Sie fragen — wir antworten! (Lange Wagen auf Fleischmann-Bogenweichen, Fortführung des Lokbild-Archivs Bellingrodt) | 307 |
| 11. „Ein schöner Zug“ . . . (Minitrix-Messeanl.) | 279 | 25. Die Altstadt von „Beckingen“ (H0-Anlage H. Beck) | 309 |
| 12. Meine Waggon-Kippvorrichtung (BZ) | 280 | 26. Neues über Crofon-Lichtleitfasern | 309 |
| 13. „Die mysteriöse Holzfabrik“ (Arnold-Motiv) | 284 | 27. Industriegebiet und Landschaft . . . (H0-Anlage Wingberg) | 311 |
| 14. Kurzgekuppelte Wagenmodelle | 286 | 28. Keine M+F-Messesensation . . . (N-Schmalspur-Modelle) | 312 |
| | | 29. „Fremdwagen“ auf Märklin-Gleisen | 313 |

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 (JoKl).

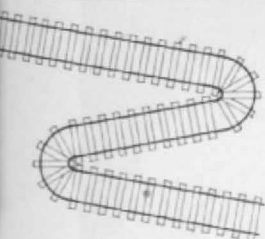
Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

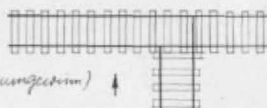
Heftbezug: Heftpreis 3.— DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 5/72 ist ca. am 27. Mai in Ihrem Fachgeschäft!

letzte Industrie-Neuheiten der Fa. Trifileklin



← Spezialkurven für Steigungsstrecken
(Serpentinenkurven)
für alle Fortbewegee unseres Fu. befahrbar



90°-Weiche (ausseres Raumgerinn) ↓

Auf der April-Messe in Cinzano . . .

. . . entdeckte unser Spezial-Mitarbeiter Dr. Karobath aus der Einsiedelgasse in Wien diese revolutionären Gleis-Neuheiten, die von der Firma „Trifileklin“ (Syndikat deutscher Modellbahn-Hersteller) ausgestellt wurden. Besonders die „Beschränkten“ unter uns werden dieses äußerst praktische und platzsparende Gleismaterial begrüßen . . .!

Unser Titelbild:

Bahnübergang „Rheinstraße“ Anno Domini 1846

Unser heutiges Titelbild zeigt einen Ausschnitt aus der Oldest-Time-Anlage einer Darmstädter Eisenbahn-Modellbaugruppe. Dieser Bahnübergang wurde nach alten Zeichnungen gebaut. Schranken gab es damals noch nicht, die mittleren Straßentore schwenkten nach Passieren des Zuges normal nach außen, während die rechts und links davon gelegenen Fußgängertore über die Gleise schwenkten und damit diese sperrten. Mehr über diese interessante H0-Anlage lesen Sie auf den Seiten 266 – 270!



Messe-Streiflichter . . .

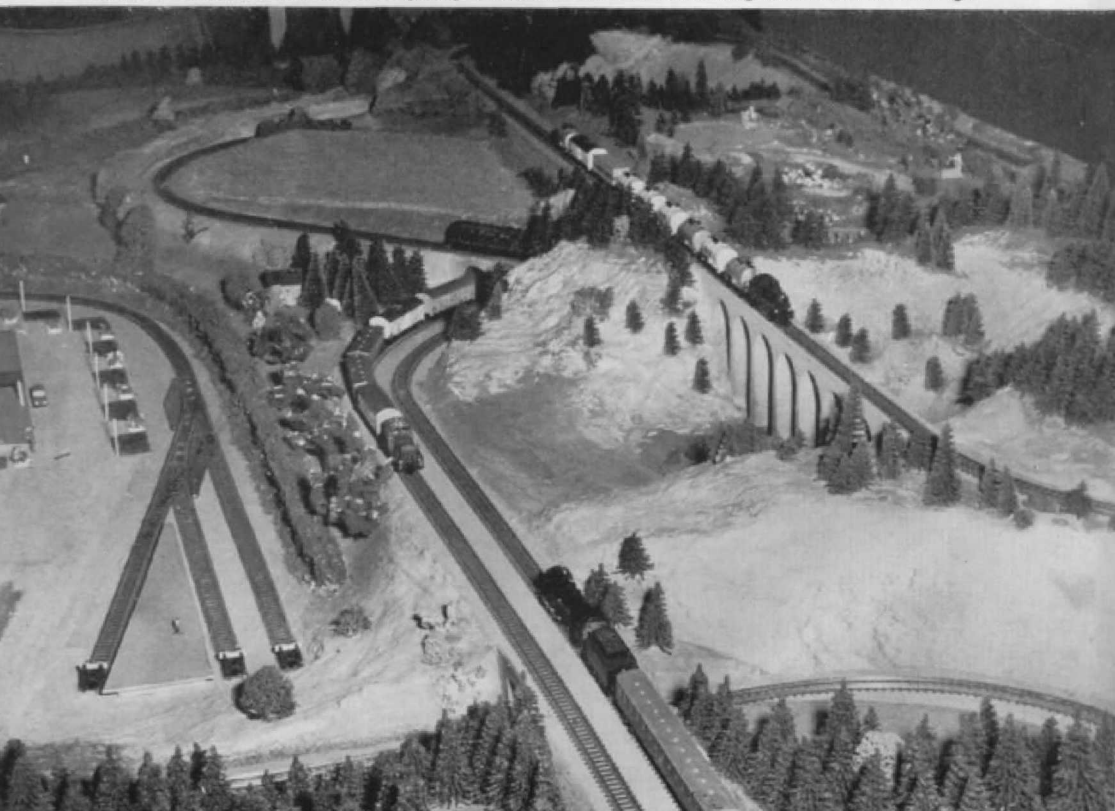
Abb. 1. WeWaw und mm (MIBA-Redakteur Michael Meinhold) schauen am Märklin-Stand skeptisch drein; ob Herr Bierwolf von der Fa. Märklin (links) es wohl noch schafft, den winzigen Z-Schnellzugwagen so freihand ohne Aufgleisgerät auf das Gleis zu stellen . . . ?





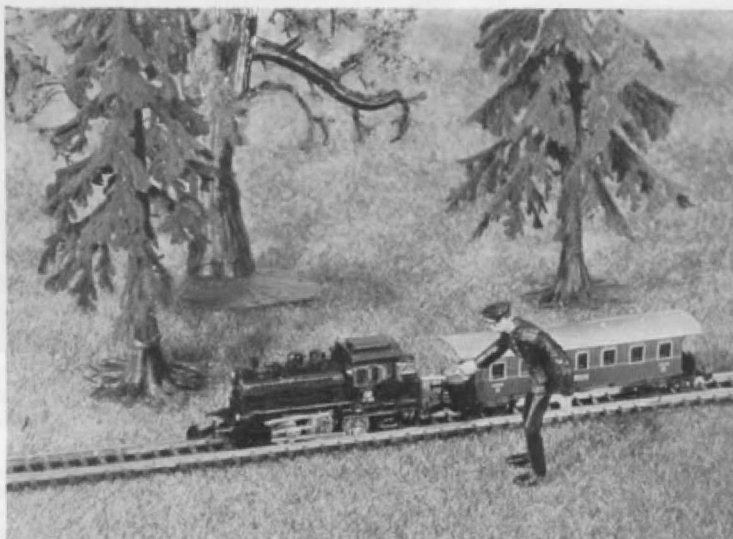
- **Abb. 2.** Haha! Geschafft! Nach noch nicht mal $\frac{1}{2}$ Minute! Normal Sterbliche nehmen „behufs dieses Zwecks“ natürlich das Aufgleisgerät! Herr Bierwolf, der sich unser schon seit langen Jahren auf dem Märklin-Stand annimmt und schon so manche Feierabendstunde – insbesondere dieses Jahr! – für unseren Wissens- und Fotografierturst geopfert hat, scheint selbst mächtig stolz auf seine Leistung zu sein! Wo WiWeW und Allö währenddem waren? – Nun, hinter der Kamera und dem Blitzlicht natürlich!

Abb. 3. Und das ist die Draufsicht auf den oben sichtbaren Teil der Z-Vortühranlage; im Vergleich mit den drei Akteuren erkennt man die geringen Ausmaße dieser so weiträumig wirkenden Kleinanlage.



Die Z-Bahn als „Parkbahn“ für eine 0-Anlage!

Nun, diese Idee, die der MIBA-Junior-Chef WiWeW noch an der Messe fotografisch umsetzte (kein Wunder, daß wir dieses Jahr so lange auf dem Märklin-Stand zu tun hatten!) ist beileibe kein bloßer April-Scherz, sondern kann im gegebenen Fall ganz reale Hintergründe haben: Die Z-Bahn läßt sich tatsächlich auf einer 0- (wenn nicht gar H0-)Anlage als Park- oder Kinderbahn einbauen . . .



Der Fa. Liliput ins „Stamm-Bücherl“ geschrieben!

Liliput und die „kompletten Zugeinheiten“

Auch ich möchte mich zu dem in Heft 12/71 abermals angeschnittenen Thema „Komplette Zugeinheiten“ äußern. Erfreulicherweise hat die Firma Liliput zur Messe '72 wieder einige Wagen zur Komplettierung ihrer Züge herausgebracht. Aber ich vermisse nach wie vor Schlaf- und Speisewagen. Im Messebericht wird erwähnt, daß Liliput sich mit dem Gedanken trägt, einen MITROPA- bzw. DSG-Speisewagen zu kreieren. Ich würde es begrüßen, wenn Liliput anstelle eines Speisewagens, der aus dem „Rheingold“ hervorgegangen ist, den WRü(e)¹²¹ herausbrächte. Dieser Wagen ist weitaus häufiger vorhanden als der aus Rheingold-Wagen umgebaute WR-Typ; er ist der erste (1928) von der MITROPA gebaute Speisewagen und läuft sogar heute noch in ca. 60 Exemplaren. Es wäre wünschenswert, wenn dieser Wagen in MITROPA-Ausführung mit Faltenbalg-Übergängen produziert würde und in der DSG-Ausführung natürlich mit Gummiwulst-Übergängen.

Der entsprechende Schlafwagentyp ist der 1931 gebaute Ganzstahl-Schlafwagen mit Görlitzer Drehgestellen vom Typ II schwer (MIBA 6/71, S. 410). Meiner Meinung nach gehören diese beiden Wagen zusammen; sie sind deshalb besonders interessant, weil es bis heute noch keine Schlaf- und Speisewagen dieser Epoche in miniatur gibt.

Der dritte im Bunde zur Komplettierung des E 30-Zuges ist (wie schon in MIBA 2/72 erwähnt) der Ayse. Der am Liliput-Stand vorgestellte Pw Post 4ü 28 müßte auf jeden Fall in Serie gehen!

Schlaf- und Speisewagen (WLABümh, WRüm, ARümz) fehlen zudem im Liliput-30 cm-Programm. Das Modell eines Postwagens, z. B. Post 4m-b-26, im

30 cm-Programm ist ebenfalls ein unerfüllter Wunsch. Soweit meine Ausführungen zum Thema „Komplette Zugeinheiten“. Ich hoffe, daß ich mit diesen Bemerkungen die Wünsche vieler Modellbahner ausgesprochen habe.
Norbert L'habitant, Wassenberg

Liliput-H0-Modell des Pack- und Postwagens Pw Post 4ü 28 der DR/DB

Im MIBA-Messeheft 3/72, Seite 173 wird als geplante Liliput-Messeneuheit das prächtige H0-Modell des Pw Post 4ü 28 der DR/DB mit dem Vermerk vorgestellt, daß die Serien-Herstellung noch nicht feststeht. Die Fertigung des H0-Modells ist m. E. wünschenswert, es würde sicher einen guten Absatz finden!

Begründung:

1. Zahlreiche H0-Modellbahnanlagen sind kleiner oder mittlerer Größe, wobei die Bahnsteiglänge meist unter einem Meter liegt.

2. Die Besitzer dieser Anlagen wollen jedoch auch Eil- oder Schnellzüge einsetzen. Dies ist aber nur möglich, wenn die Wagenzahl angemessen klein ist. Dem kommt der kombinierte Pack-/Postwagen Pw Post 4ü 28 sehr entgegen, zumal passende 4-achsige Reisezugwagen der gleichen Bauart im Liliput-H0-Sortiment reichlich vorhanden sind.

3. Das Vorbild des Modells war schon immer eine Sehenswürdigkeit und gefällig in Abmessungen und in der Proportion. So auch das gelungene Handmuster, das auf der Messe vorgestellt wurde.

Deshalb möchte ich die Firma Liliput (wohl auch im Namen gar vieler Modellbahnfreunde) ermuntern, den interessanten Pw Post 4ü 28 zu fertigen.

Ing. Hans Rothärmel, Ulm

Redaktionspost, Anzeigen und Bestellungen bitte stets getrennt halten!

Abb. 1. Dieser Ausschnitt aus der Darmstädter Oldtime-Anlage zeigt den sogenannten „Hof für ankommende Reisende“ – letztere dargestellt durch die „Biedermeier“-Figuren von Preiser und Merten. Hinter dem Personenzug erkennt man die Zentralwerkstatt.

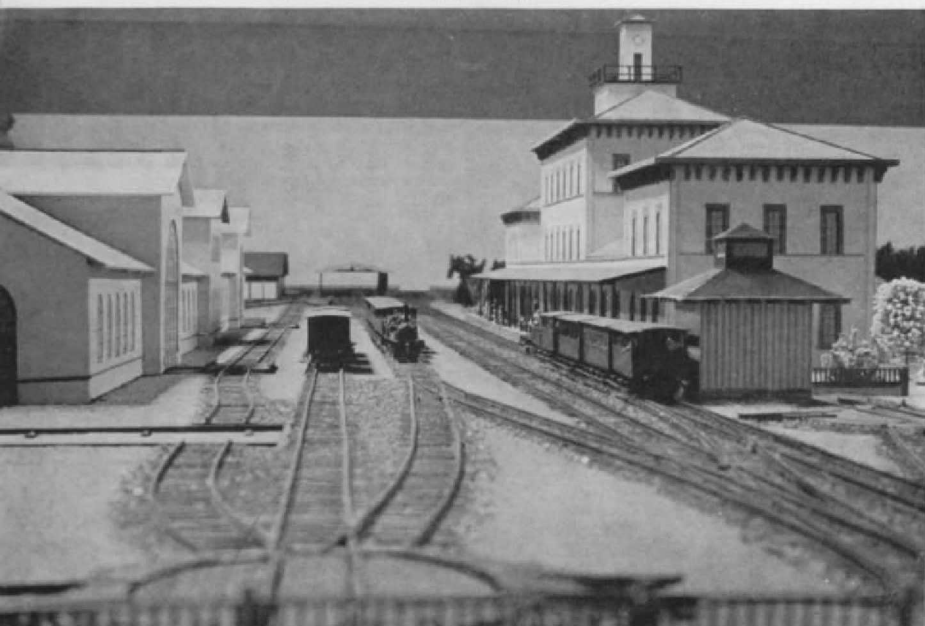


125 Jahre Main-Neckar-Bahn Eine ungewöhnliche Oldtime-Anlage der Modellbaugruppe Darmstadt

Anm. d. Red. Die 125-Jahr-Feier der Main-Neckar-Bahn, die der eigentliche Anlaß für den Bau der hier vorgestellten Oldtime-Anlage war, liegt zwar schon eine Weile zurück; dennoch ist dieser Bericht u. E. immer noch hochaktuell, weil hier gewissermaßen „Neuland“ im Anlagenbau besritten wurde: die Nachbildung von Betriebsanlagen

und Fahrzeugen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Verständlicherweise kann hier kaum auf Industrie-Material zurückgegriffen werden; welche Schwierigkeiten auftauchten und wie sie von der Eisenbahn-Modellbaugruppe des DB-Sozialwerks Darmstadt gemeistert wurden, erzählen die Erbauer nun selbst.

Abb. 2. Blick über die Gleisanlagen von „Darmstadt Hbf“. Rechts liegt das Empfangsgebäude, gegenüber die Zentralwerkstatt. Im Hintergrund – in der gradiinigen Fortsetzung der Gleisanlagen – die „Konvoihalle“ (in der beim Vorbild über Nacht ganze Züge abgestellt wurden); links davon spitzt gerade noch ein Teil der Wagenhallen hervor (vgl. Lageplan Abb. 3).



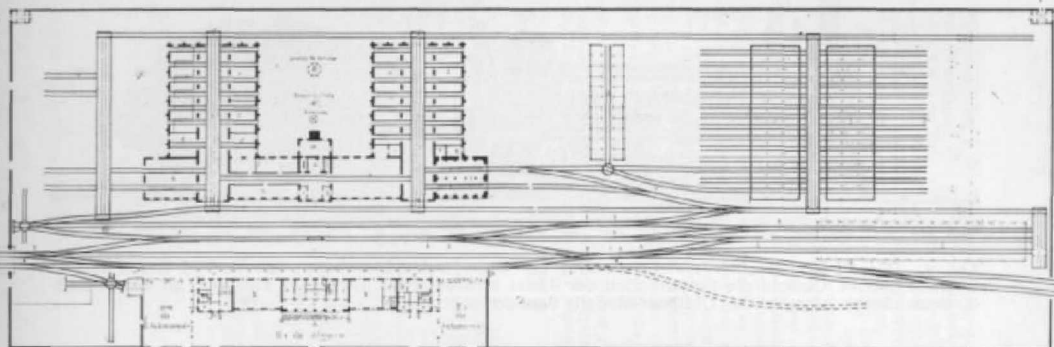


Abb. 3. Lageplan von „Darmstadt Hbf“, etwa im Maßstab 1:2735. Sowohl die Zentralwerkstatt (gegenüber vom Empfangsgebäude) als auch die Wagenhallen sind mit Schiebebühnen an die Bahnhofsgleise angeschlossen. Man beachte auch die für die damalige Zeit recht beachtliche Anzahl von Spezialweichen!

Am 1. August 1971 beging eine Eisenbahnstrecke, die heute mit zu den wichtigsten und verkehrsreichsten Strecken der Deutschen Bundesbahn gehört, ihr 125-jähriges Jubiläum. Es ist dies die Strecke Frankfurt – Langen – Darmstadt – Weinheim – Heidelberg. Die Main-Neckar-Bahn ging 1902 in der Preußisch-Hessischen Staatsbahn auf; bis zu diesem Zeitpunkt war die Direktion der Bahnlinie in Darmstadt im damaligen Großherzogtum Hessen.

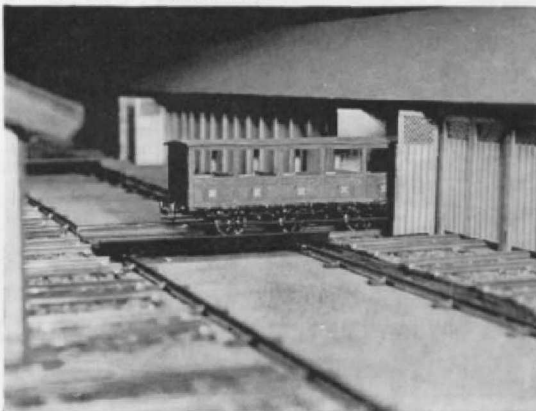
Vor mehr als zwei Jahren befaßte sich die Eisenbahn-Modellbaugruppe ein wenig mit der Geschichte dieser Bahn. Bei der Durchsicht alter Archive, in denen die damaligen Betriebsanlagen und Fahrzeuge abgebildet und beschrieben waren, stand schon bald fest, daß es sich hier um ein besonders interessantes Projekt für einen Nachbau handelt.

Der alte Darmstädter Main-Neckar-Bahnhof sollte also im Maßstab 1:87 im Modell wiedererstehen und am 1. August 1971, zur 125-Jahr-Feier, der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

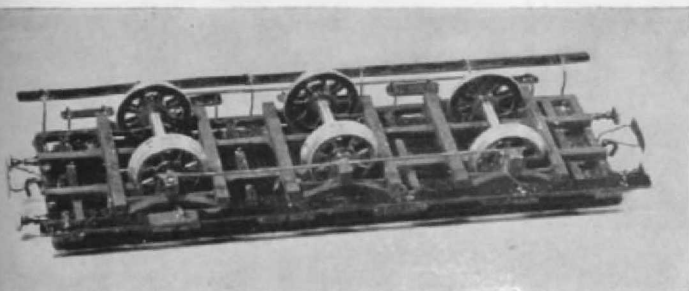
Zunächst wurde umgerechnet; die Grundplatte des Bahnhofsgeländes mußte 4,50 x 1,50 m groß sein; um Fahrbetrieb im Bahnhof zu ermöglichen, sollten beiderseits Kehrschleifen angeschlossen werden. Somit ergab sich eine Anlagengröße von ca. 8,50 x 1,80 m.

Wir konnten anfangen. Die Bahnhofs- und Rangiergleise wurden im Maßstab 1:87 auf eine 19 mm-Tischlerplatte aufgezeichnet, ebenfalls die Grundrisse der Gebäude. Da es eine transportable Anlage werden sollte, wurde die Platte gleich entsprechend aufgeschnitten bzw. zusammengepaßt. Auf starken Kanti-hölzern ruhend, wurde alles mit Schloßschrauben verschraubt. Aus den Weichenwinkeln ergab sich, daß fertige Weichen nicht in Frage kamen, also – Selbst-

Abb. 4. Die Wagen-Schiebebühne zwischen den Wagenhallen mit einem Personenwagen III. Klasse. Auf den Zeichenkarton-Seitenwänden der Personenwagen wurden mit schwarzer Tusche die Rahmenbauweise und die Türen imitiert; das Wagendach besteht aus Zeichenkarton, der mit feinem Schmirgelpapier beklebt wurde. Übrigens: Diese Wagenklasse hatte auch beim Vorbild keine Fensterscheiben! Und auch sonst verfuhrten die damaligen Waggonfabriken offenbar nach dem Motto „Gelobt sei, was hart macht“!



◀ Abb. 5. Das Fahrgestell eines dreiaxigen Personenwagens, dessen Rahmen-Unterbau aus Kiefernleisten zusammengesetzt wurde. Man erkennt, daß alle Achsen mit dünnen Drähten abgedefert sind; das Achslager ist als Langloch ausgebildet.



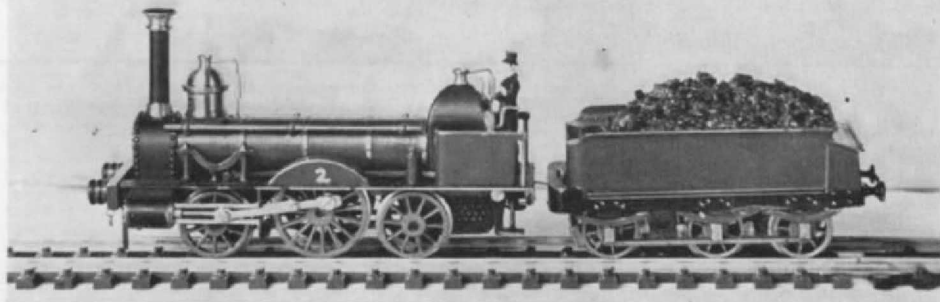


Abb. 6. Das H0-Modell einer 1A1-Lokomotive der Main-Neckar-Eisenbahn; das Vorbild wurde 1846 in England gebaut. Obwohl die Proportionen der Räder untereinander nicht ganz stimmen, ist der Gesamteindruck dieses interessanten Oldtimer-Modells dennoch sehr gut.

bau! Es war selbstverständlich, daß im Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom-System gebaut wurde. 200 m Nemez-Schienenprofil wurden auf ca. 5000 Holzschwellen mit Schienenklammern verlegt und richtig mit Steinchen geschottert. Für Weichen wurden nur die Weichenzungen gekauft, Herzstücke usw. mußten gefeilt und gelötet werden. Dabei fiel uns auf, was für komplizierte Weichen schon 1846 verlegt wurden, so u. a. eine ineinandergeschobene zweifache Linksweiche.

Etwas Kopfzerbrechen machten uns die Weichenantriebe. Zum Kaufen war kein Geld da, zum Selbstbauen keine Zeit, denn jede Hand wurde zum Anlagenbau gebraucht. Und nachdem es „damals“ ja noch keine Elektrizität gab, entschlossen wir uns zum „altertümlichen“ Seilzug, umgelenkt über Röllchen, Rückstellung mit Zugfedern. Doch die Nylon-Angelschnur als Zugseil machte uns im letzten heißen Sommer zu schaffen. Sie dehnte sich ständig, so daß wir immer wieder nachstellen mußten. Seilzug-Interessenten sei empfohlen, in ähnlichen Fällen geflochtene Schnur oder Litze zu verwenden, doch hierüber gelegentlich etwas mehr.

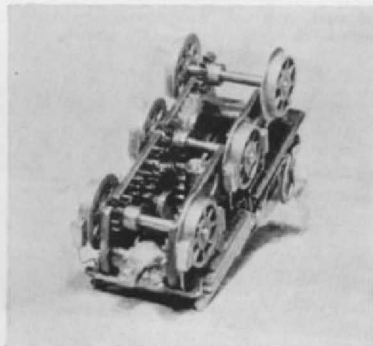
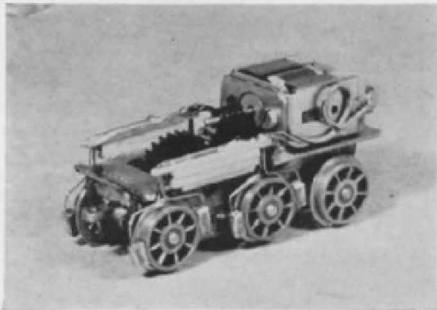
Parallel zum Bau der Gleise und Weichen beschäftigten sich andere Mitglieder mit dem Bau der historischen Gebäude; diese entstanden aus Kiefernleisten, Balsaholz, Bristol-Zeichenkarton und Papier. Die Dächer wurden mit Faller-Dachplatten gedeckt, denn außer diesen war an industriellen Fertigteilen auch hier nichts zu beschaffen. So mußten die Gebäude nach Plan gebaut werden, da die Originalbauten teilweise früher abgerissen bzw. im letzten Krieg zerstört wurden.

Die genaueste Arbeit erforderte das rollende Material. Auch dieses sollte so vorbildgetreu wie möglich

sein, zum anderen aber auch betriebssicher. Beim Umrechnen ging es schon mit Konzessionen los. Da es die Lokräder industriemäßig in den errechneten Durchmessern nicht gab, mußten wir bei der Lok ein etwas kleineres Treibrad und ein etwas größeres Lauf- rad verwenden. Überhaupt traten beim Umzeichnen der Loks und Wagen mehr Fragen und Nachforschungen auf als beispielsweise beim Gleisbau, bei dem Schienenklammern, Schwellen und Schienenprofile nur bestellt zu werden brauchten, und wir nach deren Auslieferung gleich anfangen konnten. – So wurde bei der Lok zunächst nach der Einbaumöglichkeit des Motors gesucht. In einen Geisterwagen wollten wir den Motor nicht setzen, denn in unseren Wagen sollten ja Leute sitzen bzw. stehen. Also mußte der Motor in Lok oder Tender. Nach Maßvergleichen unter Berücksichtigung der Getriebe-Abmessungen kam nur der Tender für den Einbau infrage. Allerdings mußte der Tendaraufbau durch die Maße des verwendeten „piccolo“-Motors kaum merklich geändert werden. Über eine Schnecke mit anschließendem Untersetzungs-Zahnrad und Übertragungs-Zahnradern werden alle drei Achsen des Tenders angetrieben. Durch das damit erzielte Untersetzungsverhältnis von 1:43,5 und Ausfüllen der Hohlräume mit Ballast erzielten wir eine gute Zugkraft des Tenders.

Im Interesse eines vorbildgetreuen Gesamteindrucks wurden die Lauf- und Spurräder der Räder schmaler gedreht, teilweise auch die Speichen von innen hinterdreht, damit diese nicht zu klobig wirken (s. MIBA 12/69! D. Red.). Um eine hohe Betriebssicherheit zu erhalten, wurden alle Achsen (Wagen, Loks und Tender) mit dünnem Federdraht gefedert, so daß die Räder auch bei Unebenheiten auf die Schienen gedrückt werden.

Abb. 7 u. 8. Der dreiachsige Triebtender ohne Aufbauten. Die Stromabnahme erfolgt über imitierte Bremsbacken. Alle Tenderachsen sind abgefedert und werden nur durch die Getriebe-Deckplatte gehalten.



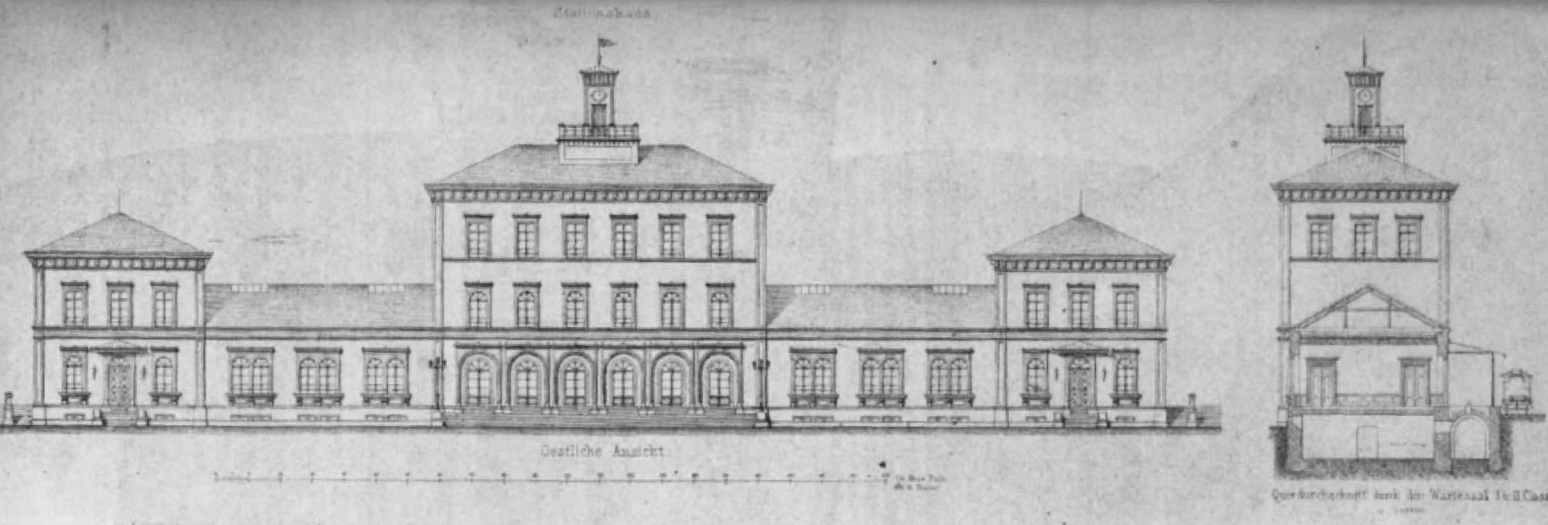
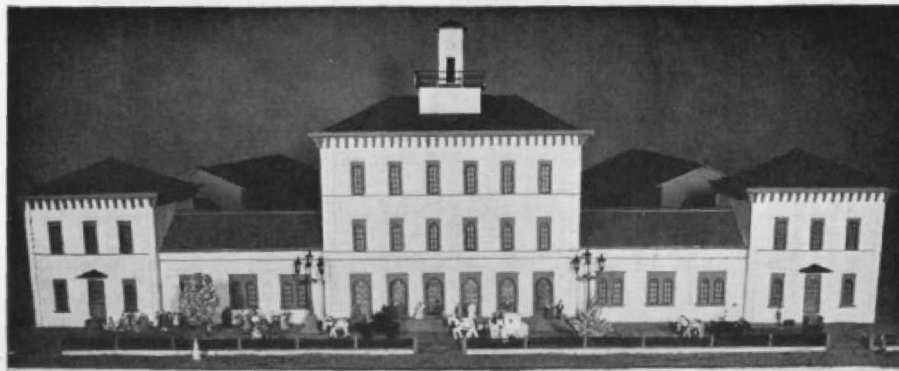


Abb. 9. Informationshalber (für etwaige Oldest-Time-Interessenten): die Straßenfront des Empfangsgebäudes inkl. Querschnitt durch den „Wartesaal I. und II. Classe“; ungefähre Maßstab (unverbindlich) 1:600.

Abb. 10. Das 1:87-Modell des „Stationshauses“ (wie damals die Empfangsgebäude bezeichnet wurden) weist trotz gewisser Vereinfachungen die typischen Baumerkmale des seinerzeitigen Vorbildes auf (und hat demgemäß auch noch nicht die bekannte „Alters-Patina“ angesetzt!). Die umzäunte Fläche vor dem Mitteltrakt ist übrigens der „Hof für Abgehende“ (Reisende natürlich!), während links und rechts von den beiden Seitenflügeln jeweils ein „Hof für Ankommende“ anschließt.



Lok und Tender sind vollständig aus Messing gebaut, Schornstein, Dampfdom, Langkessel, Zylinder und diverse Kleinteile wurden aus Ms-Rundmaterial gedreht.

Unseren Wagenpark bauten wir in Gemischtbauweise. Wände und Dächer entstanden aus Zeichenkarton; zur besseren Stabilität wurden nach dem Zusammenkleben die Ecken mit Leisten verstärkt und dann innen alles ockerfarben gestrichen. Die Inneneinrichtungen der Wagen sind jeweils unterschiedlich gestaltet und entsprechen in Form und Farbgebung genau den Vorbildern.

Die Untergestelle wurden in vorbildgetreuer Rahmenbauweise aus Kiefernleichten $1,5 \times 2$ mm hergestellt, die vorgebogenen Trittbrett-Halter in die im Rahmen eingefeilten Kerben eingelegt und mit einer 1 mm-Ms-Platte, an der die Zughaken angelötet sind, verklebt. Diese Platte dient gleichzeitig zur Beschwerung. – Die Achslager aus 0,5 mm Ms-Blech wurden in einer Schablone gefeilt (es waren immerhin 192 Stück) und in die geschlitzten Querräger aus 2×2 mm Messing eingelötet, die Feder aus Zinn in einer Form gedrückt, aufgeklebt, ebenfalls die „Olkästen“ aus 2×2 mm U-Ms-Profil. Nachdem die Achsen eingesetzt