

Miniaturbahnen

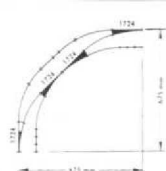
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



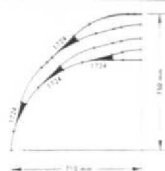
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XVI
8. 10. 1964

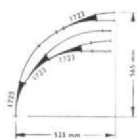
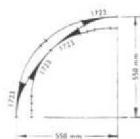
J 21 28 2 E
Preis 2.-DM



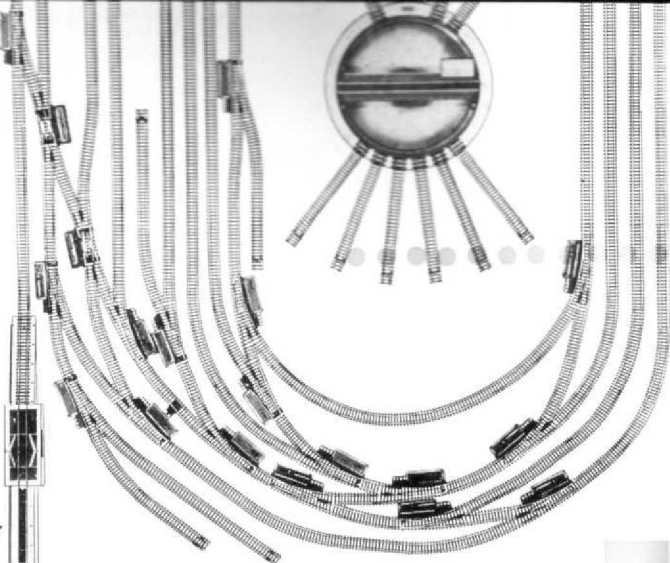
Fahrstraßen-Entwicklung
mit den Normal-Weichen



Enormer Raumgewinn durch
die neuen Bogen-Weichen



Alle Modell-Weichen haben einen 2-poligen Umschalter



GEBR. FLEISCHMANN · MODELLEISENBAHNFABRIKEN · 85 NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 13/XVI

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. Heinzl-Schlitzpuffer und -Modell-Kupplung | 575 | 12. Die „Jockeltaler Kreisbahn“ | 591 |
| 2. Schutzgas-Rohrkontakt in Kleinstausführung | 575 | (Anlage J. J. aus R.) | 592 |
| 3. Postwagen (II.) | 576 | 13. Es geht wieder los | 594 |
| 4. Post 3 – dreiachsiger Postwagen aus dem Jahre 1925 (BZ) | 578 | 14. Wichtige Werkzeuge für den Anfang | 594 |
| 5. Fahrradständer in H0-Größe | 582 | 15. Kopfsteinpflaster aus Styropor | 595 |
| 6. Buchbesprechung: Lichtsignale und ihre Schaltungen (Brawa) | 583 | 16. Doppelspur-Weichen und -Kreuzungen | 596 |
| 7. Die „Familien-Bahn“ (Anlage Petutsch, Wien) | 584 | 17. Doppelspur-Bogenweiche — mit UHU-plus geklebt | 599 |
| 8. Die Eiger-Nordwand 'rauf und 'runter (H0-Bergsteiger-Motive) | 585 | 18. Vielseitige Signalschaltung | 600 |
| 9. Molykote-Schmierung | 586 | 19. Heusinger-Steuerung für die Märklin-BR 89 | 602 |
| 10. Oberleitungsprobleme: | | 20. Immer an der Wand 'lang ... (Anlage Riecken, Hamburg) | 606 |
| I. Temperaturschwankungen | 588 | 21. Gleichstrombetrieb ohne Permafald | 607 |
| II. Oberleitungskontakte | 590 | 22. Sie fragen – wir antworten! | 608 |
| 11. Ein seltenes Signal (Ts 2/3) | 590 | I. Fahrzeug-Aufbewahrung | 610 |
| | | II. Stromverbrauch-Errechnung | |
| | | 23. N-Anlage des Herrn Baron aus Wenden | |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

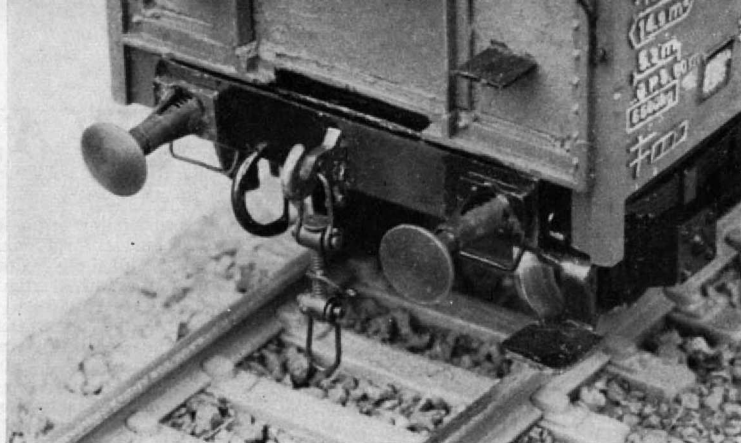
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -10 DM Versandkosten).

Abb. 1 (rechts).
Eine vorbildliche
Kupplung in des
Wortes doppelter
Bedeutung; erstens
im Aussehen, zwei-
tens in der Funk-
tion – das ist die
diffizile Heinzl-
Haken-Kupplung.
Auch die neuen
Schlitzpuffer sind
hier gut zu sehen.

Abb. 2 (Mitte re.).
Befestigung der
Kupplung an der
Pufferbohle.

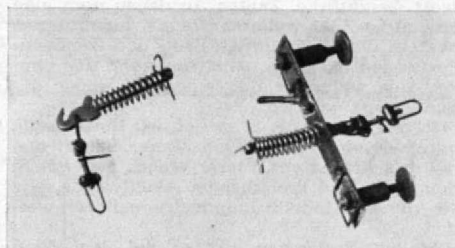
Abb. 3 spricht für
sich selbst!



Für Supermodelle:

HO-Modellkupplungen und Old-Timer-Puffer

Die Fahrzeugselbstbauer scheinen wieder besseren
Zeiten entgegenzugehen, nachdem die Firma Heinzl
bestimmte Teile aus ihrer Lok-Fertigung auch einzeln
liefert. (Siehe auch Heft 4/XVI, Seite 178.) Eine be-
sondere Überraschung stellen aber die Modellkupp-

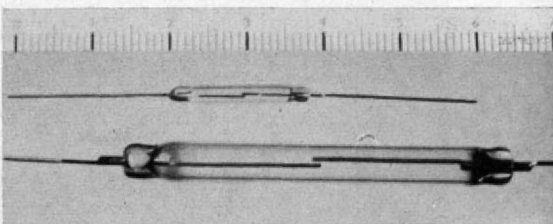


lungen (Abb. 1 bis 3) dar, mit denen in Zukunft
auch die Heinzl-Modell-Loks ausgestattet werden. Sie
sind voll „betriebsfähig“ und müssen „vorbildge-
recht“ eingehängt werden. Eine Spindel (0,8-mm-Ge-
winde!) erlaubt eine Längenveränderung um etwa
2 mm. Zur Montage ist nur ein kleines rechteckiges
Loch in der Pufferbohle erforderlich (ca. 1 x 1,5 mm).
Durch eine Spiralfeder wird die Kupplung in der
Wagenachse gehalten (Abb. 2). Der Preis: 3,50 DM
pro Paar.

Für die Freunde der Old-Timer-Fahrzeuge gibt es
nun überdies Puffer mit Schlitzhülse, sogar in ge-
federter Ausführung (Abb. 1). Der Preis: 3,- DM
für einen Satz (= 4 Stück). Kupplungen und Puffer
sind über den Fachhandel erhältlich.

Die kurzen SRK's sind da!

In Heft 11/XVI haben wir über die Schutzrohrkon-
takte berichtet. Die dabei erwähnte kürzere deutsche
Ausführung ist übrigens bereits lieferbar: Glaskörper
nur 18 mm lang, Durchmesser 2,4 mm! (Gegenüber
50 mm und 5 mm bei der langen Ausführung.) Erhält-
lich sind beide Ausführungen bei der Firma Edmund
Herbst, Nürnberg, Gibitzenhofstraße 17. Die kurze
Ausführung kostet 5,75 DM pro Stück, die lange
Ausführung 3,75 DM (jeweils mit einem Arbeitskon-
takt). Dazu liefert die Firma Herbst auch noch Spe-
zialmagnete (18 mm lang, 8 mm ϕ , 1,80 DM pro
Stück), die noch auf 30 mm Entfernung wirken sollen.



Ein Vergleichsbild, das für sich spricht. Unten die
bisherige große SRK-Ausführung, darüber einer der
nur 18 mm langen kleinen SRKs in $\frac{1}{4}$ Größe.

Heft 14/XVI ist spätestens 6. 11. 1964 in Ihrem Fachgeschäft!

Das Thema „Postwagen“ ist von Heft 12 her noch warm — und Eisen soll man bekanntlich schmieden, so lange es noch warm ist. Also greifen wir die „Stiefkinder“ der Modellbahnindustrie nochmals auf und die Gelegenheit beim Schopf.

Daß die Bahnpostwagen im Eisenbahnbetrieb eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, geht schon daraus hervor, daß im Bundesgebiet zur Zeit 1626 Bahnpostwagen eingesetzt sind. Davon sind 1038 Wagen 4-achsig, 58 Wagen 3-achsig und 530 Wagen 2-achsig. Das sind recht beachtliche Zahlen, zu denen noch eine erhebliche Zahl weiterer Wagen hinzuzurechnen ist: die kombinierten Pack- und Personen-Postwagen. Letztere sind Eigentum der Bundesbahn, während die reinen Postwagen der Bundespost gehören.

In den Abb. 8 bis 11 stellen wir Ihnen heute nochmals einen Postwagen älterer Bauart und mit drei Achsen vor. Dieser Wagen paßt gut zu den zwei- und dreiachsigen Abteilwagen, wie sie von der Modellbahnindustrie geliefert werden.

Modell-Postwagen gibt es auf dem deutschen Markt — von ganz wenigen Ausnahmen und ausländischen Typen (z. B. Acho, Jouef, Rivarossi, Fleischmann 1446) abgesehen — praktisch nicht; zumindest nicht in einer Auswahl, die den Verhältnissen beim Vorbild in etwa gerecht wird. Für H0-Bahnen

können drei Wagen erhandelt werden (Abb. 4, 5 und 6), während für TT nur der Rokal-Wagen nach Abb. 7 und für N-Bahnen (9 mm) zur Zeit nur der PwPost 4ü 28 von Arnold zur Verfügung steht. (Ein H0-Modell dieses Typs ist in Abb. 3 gezeigt.) Vor Jahren gab es auch im Märklin-Programm noch einen Post 4ü (Märklin-Nr. 346/3); wo ist er geblieben?

In „eingeweihten“ Kreisen mit am beliebtesten (wegen der vielseitigen Umbaumöglichkeiten), aber der großen Masse weitgehend unbekannt ist wohl der 4-achsige Postwagen von Schicht (Abb. 6). Was man aus diesem Wagen alles machen kann, davon zeugte die Abbildung auf Seite 551 in Heft 12/XVI.

Warum die Modellbahn-Industrie bisher noch nicht so recht gezogen hat, das dürften wohl nur die Götter wissen. Die MIBA hat jedenfalls dieses Thema oft genug aufgegriffen, wie die diversen Bauzeichnungen und Bauanleitungen beweisen. Auf den Seiten 576, 580 und 581 haben wir einmal alle bisher veröffentlichten Postwagenzeichnungen — auf Baugröße N (1:160) verkleinert — nochmals zusammengefaßt, um Ihnen einen kleinen Eindruck von der Vielfalt der Wagentypen zu verschaffen.

Für den Modellbahnbetrieb dürften die kombinierten Wagen vielleicht geeigneter sein als die reinen Postwagen. Da die Modell-Zuglängen nunmal beschränkt sind, kommt ein solcher „Kombi“-Wagen sehr gelegen, denn er be-

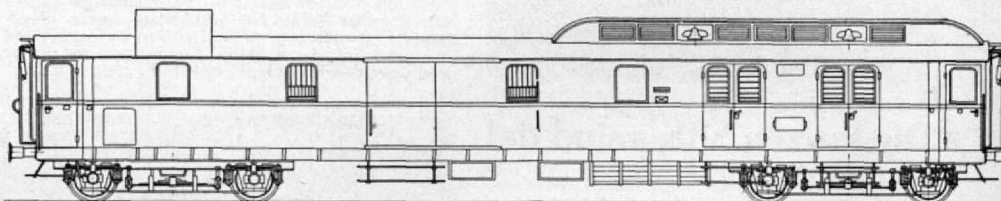


Abb. 1. Der beliebte PwPost 4ü 28 (Heft 1/XIV) in N-Größe. (Die übrigen MIBA-Postwagenprojekte siehe S. 580/581.)

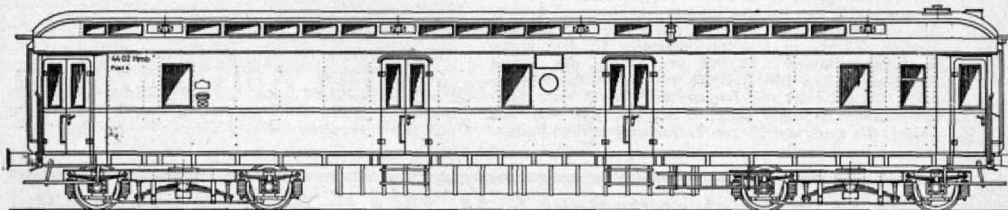


Abb. 2. Das „reinrassige“ (Nur-Post-)Gegenstück zu Abb. 1: Post 4e (Heft 12/XVI) in N-Größe.

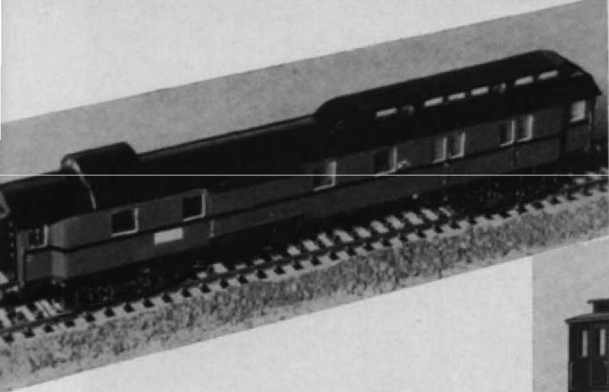


Abb. 3. Ein oft nachgebauter MIBA-Bauvorschlag: der PwPost4ü 28, ein kombinierter Pack-Postwagen. (In Baugröße N wird dieser Typ von Arnold geliefert.) Dieses H0-Modell wurde von Herrn M. Bornhöft, Kiel, gebaut.

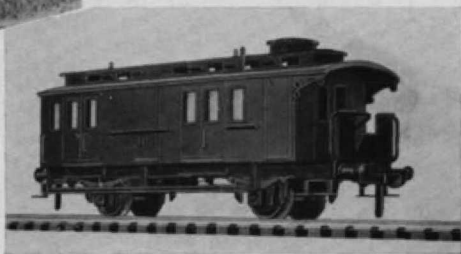


Abb. 4. Der Fleischmann-Old Timer: PwPosti Pr 92. Dieses Modell ist besonders für die Klein- und Kleinstanlagen und die Nebenbahn-Züge geeignet.

Abb. 5. Der vierachsige Postwagen von Liliput, wohl den meisten bereits bekannt. Er paßt im Stil zu den vier- und dreiachsigen Abteilwagen.

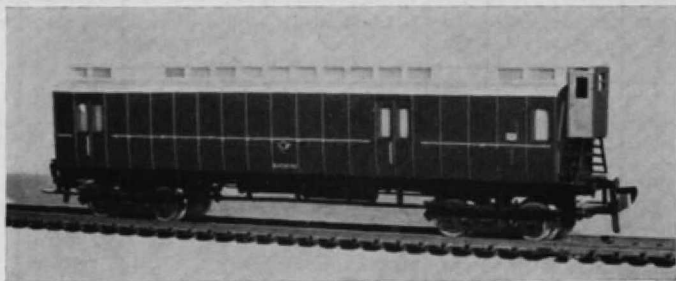


Abb. 6. Vielen unbekannt, aber mit seiner LÜP von nur 18,7 cm ein zweckmäßiger Postwagen-Vierachser: der Post 4 der mitteleutschen Firma Schicht, zwar mit richtigen Glasseiben, doch ohne Gitterstäbe; dieses Modell eignet sich bestens zur Schaffung gewisser Postwagen-Variationen.

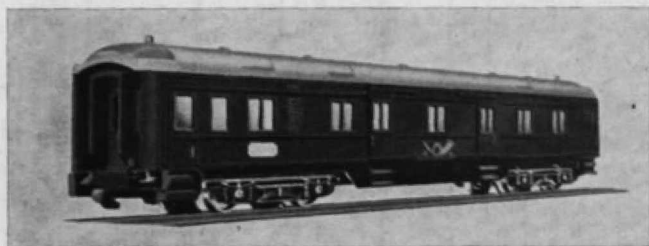
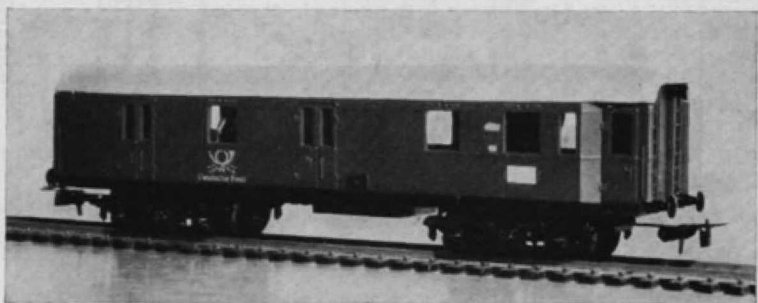


Abb. 7. Der Rokal-Postwagen entspricht etwa dem Typ, wie er kurz vor bzw. kurz nach dem Krieg gebaut wurde – ein Postwagenmodell, das ziemlich universell moderneren D-Zügen beigestellt werden kann.

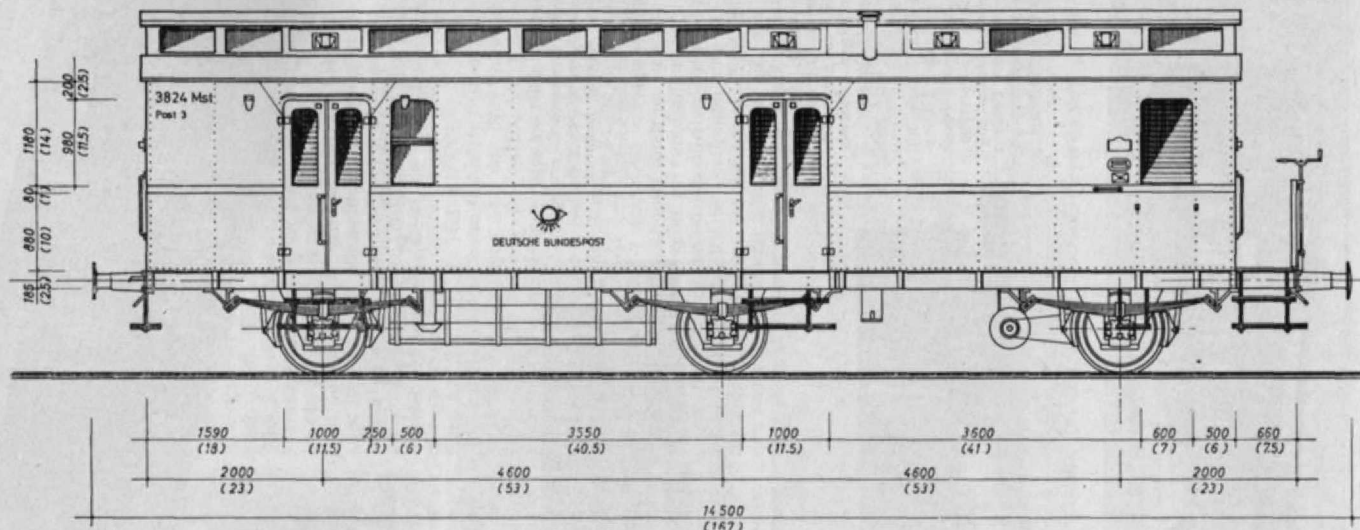


Abb. 8 Seitenansicht.

Post 3 aus dem Jahre 1925

Zeichnungen in $\frac{1}{1}$ Größe für H0 (1 : 87)
von H. Meißner (Münster).

Abb. 9. Draufsicht.

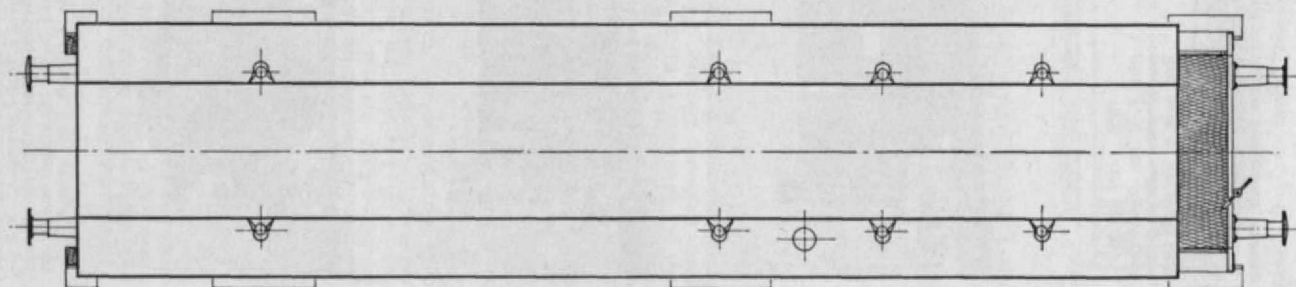
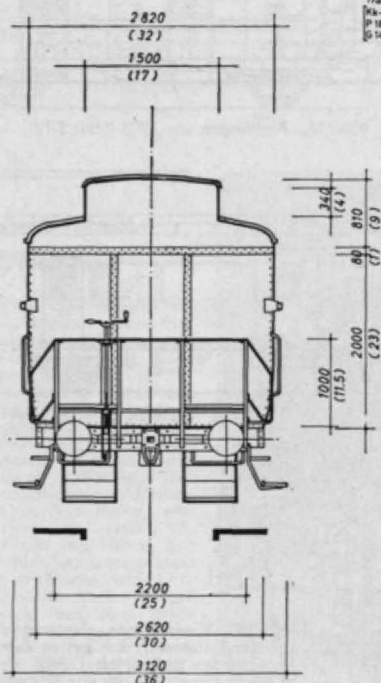




Abb. 10. Das Vorbild unserer heutigen Bauzeichnung (Abb. 8), der Post 3 mit Bremserstand. Dieser Wagen wurde 1925 von Orenstein & Koppel, Berlin, gebaut. (Foto: H. Meißner, Münster)

Abb. 11. Stirnansicht der Seite mit dem Bremserstand. Rechts: Die komplette Beschriftung.



3824 Mst
Post 3
14.5 m
237 t
BPA Klein-Deutz
OPD Klein
Ladegew. 10.5 t
Tragl. 10.5 t
P 18 t
G 14 t

deutet praktisch keine wesentliche Verlängerung des Zuges. Daß diese Überlegung nicht rein theoretisch ist, beweisen auch die vielen Modelle, die vom PwPost 4ü 28 gebaut worden sind, und von denen wir mehrfach Fotos veröffentlicht haben (siehe auch Abb. 3). Von dieser Erkenntnis sind wohl auch die Firmen Arnold und Fleischmann (Abb. 4) bei der Auswahl ihrer Typen ausgegangen.

Stellt man nun so eine Art Postwagen-Wunschliste für die Modellbahn-Industrie zusammen, dann fehlt in Baugröße H0 ein Wagen, der zu den modernen D-Zugwagen paßt (26,4 m), sowie ein Wagen, der zu den älteren D-Zugwagen paßt (z. B. der Post 4e aus Heft 12 oder der schon mehrfach erwähnte PwPost 4ü 28). Für Personenzüge würden wir entweder den PwPosti 34 (Abb. 18) oder den PwPosti 12 (Abb. 14) oder den Postwagen aus dem Jahre 1908 (Abb. 16) vorschlagen.

Bei TT ist immerhin ein ziemlich moderner vierachsiger Postwagentyp vorhanden (Abb. 7), so daß im Grunde genommen fürs Erste eigentlich nur ein kleiner „kombinierter“ für die Personenzüge fehlt.

Letzteres gilt ebenfalls für Baugröße N; nachdem der vorhandene PwPost 4ü 28 durchaus auch an moderne D-Züge angehängt werden kann, möge ein Postwagen modernen Stils vorerst zugunsten eines netten Personenzug-Postwagens noch etwas zurückgestellt werden.

Für alle Spurweiten kämen außerdem noch die ausgesprochenen Paket-Postwagen in Betracht, mit denen man dann ganze Postzüge zusammenstellen könnte. Doch wollen wir die Kirche im Dorf lassen und wären schon froh, wenn an der nächsten Spielwaren-Fachmesse wenigstens 1-2 Personen-Postwagen überraschenderweise auftauchen würden...!

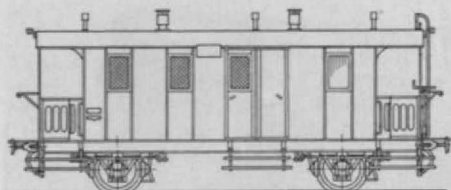


Abb. 12. PwPost Li Bay 00 (Heft 10/XV).

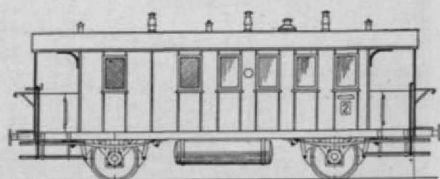


Abb. 13. C Post L Bay 91/21 (Heft 9/V).

Bisher
erschienene
MIBA-
Postwagen-

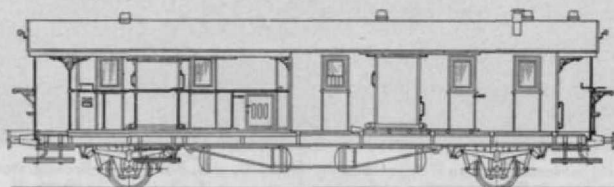


Abb. 14. PwPosti 12, ein ehemaliger „Oldenburger“ (Heft 5/V).

Bau-
zeichnungen
niedergegeben
in N-Größe
(1:160)

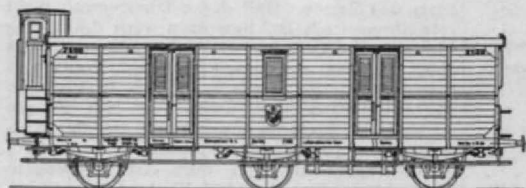


Abb. 15. Dreiachsiger Postwagen von 1908 (Heft 2/VI).

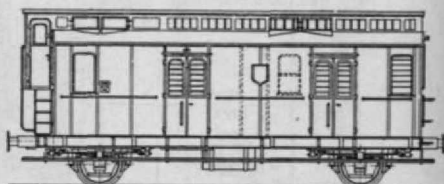


Abb. 16. Postwagen von 1908 (Heft 8/IV).

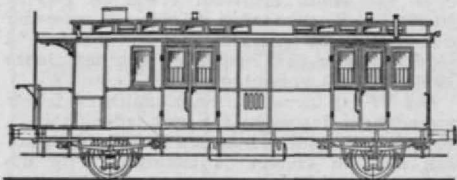


Abb. 17. PwPosti Pr 92 (Heft 13/III).

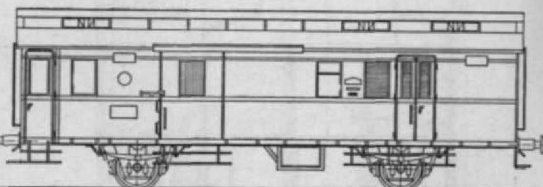


Abb. 18. PwPosti 34 (Heft 3/IV).

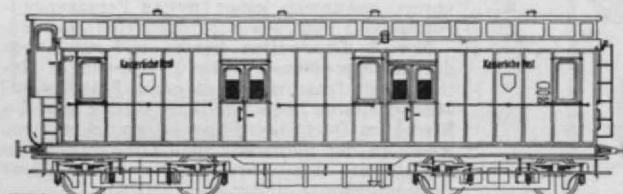


Abb. 19. Vierachsiger Postwagen aus der Kaiserzeit, der gut zu den Abteilwagen paßt (Heft 12/VII). Er ist etwas kürzer als der von Liliput.