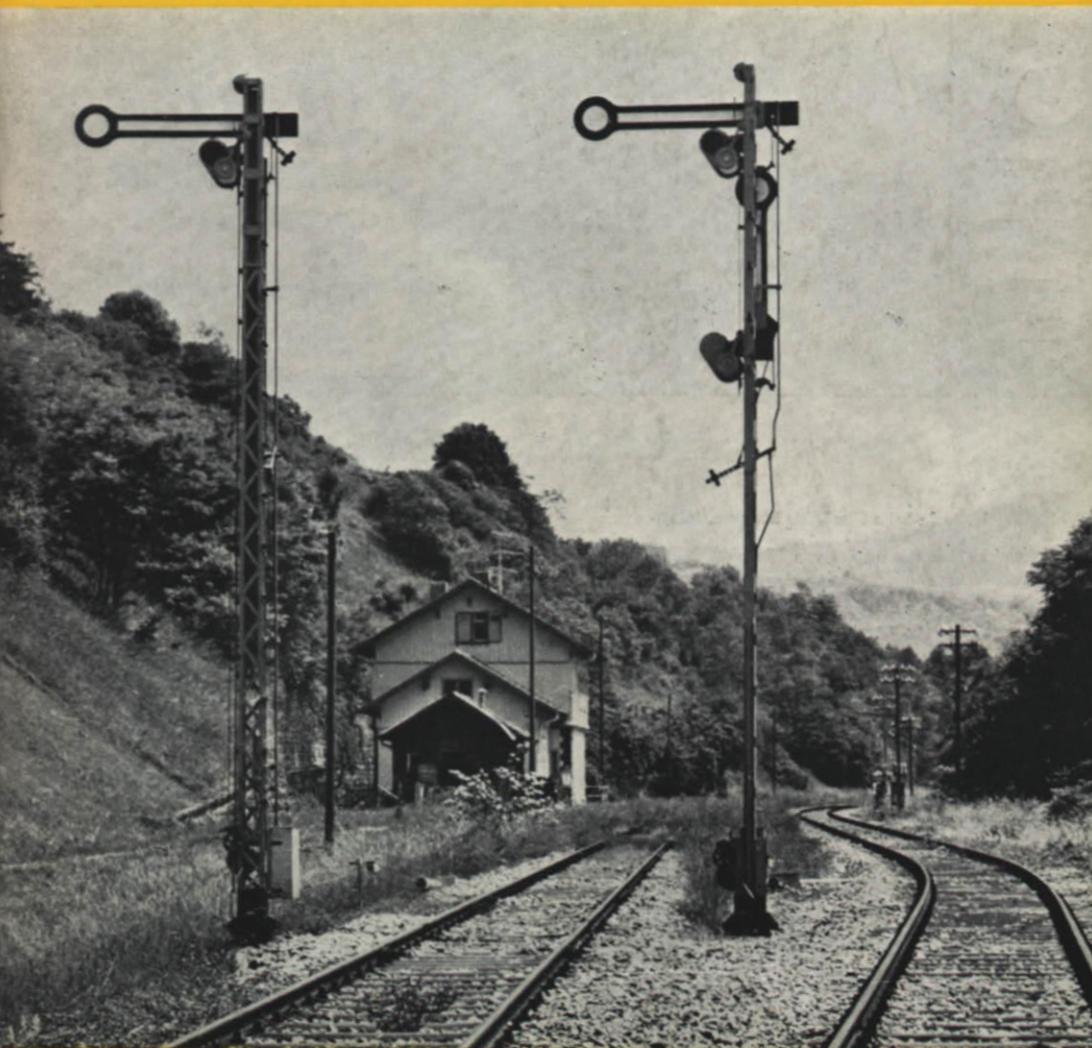


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



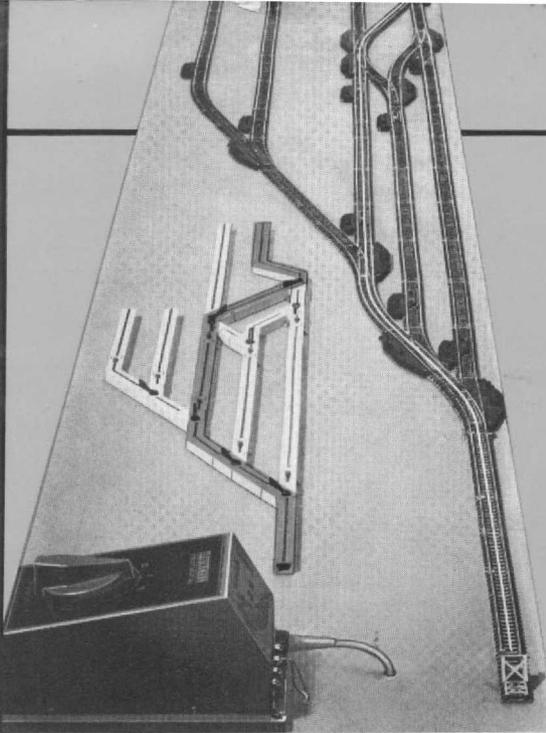
MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

Hugob

22. JAHRGANG
JULI 1970

7



Fahrgeweg zeigend
 „EINBLICK“-Stellwerk
 « SYSTEM 530 »

als Einzelteile und
 als Gleisbildstellwerk verwendet
 ideal für
 alle Spurweiten
 und Baugrößen.

denn:
FLEISCHMANN-Bahn
 das präg Dir ein,
 ist die
BUNDESBahn in klein

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 7/1970

1. Bunte Seite (Titelbild; Diverses, MIBA-Betriebsferien)	451	12. Mein erster ernsthafter Versuch in N (Cl. Mädler)	473
2. Eine andere Art von Ölkran	452	13. Kopfbahnhöfe und ihre Probleme (mit Gleisplan des ehemaligen Kopfbahnhofs Ludwigshafen)	480
3. Günther-Neuheit: Öltender-Umbausatz für eine 043	453	14. Ein altes badisches Bahnhöfe	488
4. Buchbesprechung: „Kriegslokomotiven“	454	15. Vierachsiger Stallungswagen GGwwehs 44 (BZ in H0 u. N)	488
5. Sie fragen . . . : „Das zweite Rot ist für die Not . . .“	454	16. „s' Sauschwanz-Bähnle . . .“ (mit Streckenplan)	490
6. Beglückende Schmalspur-Romantik	455	17. Soeben erschienen: Arnold V 100 und Eilzugwagen, Röwa-V 100, Containertragwagen, Fleischmann-Kesselwagen (alles N)	493
7. Soeben eingetroffen: Liliput-Tiefader, Fleischmann-Oldtimer, LGB-Wagen	455	18. Nach 16 Jahren MIBA-Studium (H0-Anlage Suhrborg)	495
8. Besandungsanlagen — im allgemeinen und im besonderen	457	19. Ist Lokmodell-Selbstbau heute noch aktuell? (H0-Modelle Munk)	499
9. KKd-Sandvorratsbehälter (H0-Bauzeichnung)	463	20. Eine seltene Stückgutrampe	501
10. Thema „Lokalbahn“ (H0-Anlage Steinböck) m. Str.-Pl.	464		
11. Fahrpult mit elektronischem „Schwungrad“	467		

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)
 Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644
 Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

► Heft 8/70 ist ca. am 21. August 70 in Ihrem Fachgeschäft. ◀

„Nicht, daß es Ihnen ähnlich geht...!“ (s. Heft 4/70)

Mir ist es ähnlich ergangen. Trotzdem stehen meine MIBA-Bände — alle mit Goldprägung versehen — im Bücherschrank. Es gibt nämlich in Briefmarkengeschäften Goldschriften zum nachträglichen Anbringen auf Buchrücken. Wirklich eine feine Sache! Die Zahlen unterscheiden sich zwar von denen auf den Original-MIBA-Bänden, sind aber immer noch besser als nichts! Kl. Müller, Stuttgart

Die Wagenstandsanzeiger im Hbf. Kempten . . .

. . . enthalten mitnichten nur N- bzw. H0-Katalogbilder, sondern echte N- und H0-Modelle! Ich bin selbst wiederholt dort gewesen und weiß es aus eigener Anschauung. G. Scholtis, Erlangen

Der Name des 1. Vorsitzenden

der Modellbahn-Vereinigung Berlin ist in Heft 5/70 S. 334 nicht richtig angegeben. Der Vorsitzende heißt Hans-Dieter Markhof. Wir bitten um Entschuldigung!

SCHADE!

Wie uns die Fa. Herpa-Modellbau Dietenhofen mitteilte, werden die diesjährigen Neuheiten zur LGB-Bahn (Stationsgebäude und Lokschuppen) nicht realisiert, da die Nachfrage im Verhältnis zu den hohen Investitionskosten zu gering war. Schade!

Bei dem E 71-Modell des Herrn Nawrocki

(siehe Heft 6/70 S. 435) sind natürlich die Spurkränze auf 17,5 mm abgedreht worden und die Laufkränze auf 15,5 mm (und nicht umgekehrt). Bitte ändern!

„Wasser lassen“ wäre wohl hier der richtigere Ausdruck statt „Wasser fassen“. Überdies ein geradezu „erfrischender“ Schnapsschuß, falls es gerade sehr heiß sein sollte, wenn Sie dieses Heft lesen.

Foto: U. Czerny, Rottenburg



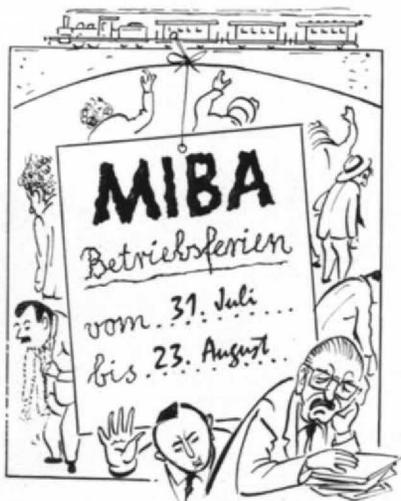
Das heutige Titelbild:

„Betriebsferien . . .“

. . . scheinen auch beim „Sauschwanz-Bähnle“ zu herrschen. Die Signale auf der Station Grimmelshofen sind auf Halt gestellt und das linke Ausfahrtgleis ist bereits so mit Gras überwuchert, daß weder Schienen noch Schwellen zu erkennen sind. Näheres auf den Seiten 490—492. (Foto: R. Bächtold, Zürich)

Es ist höchste Eisenbahn!

(Für uns!)



Und Ihnen wünschen wir ebenfalls einen guten Urlaub und eine gute Erholung!



Abb. 1. Das Betanken einer 012 (bisher 01¹⁰).

Abb. 2. Die Betankungsanlage von Rheine in „Ruhestellung“, Skizze in 1/1 H0-Größe. Der Schlauch liegt in einer Wanne, ähnlich einer Dachrinne.

Abb. 3. Die gesamte Anlage mit Beobachtungsstand.

Eine andere
Art von

Ölkran

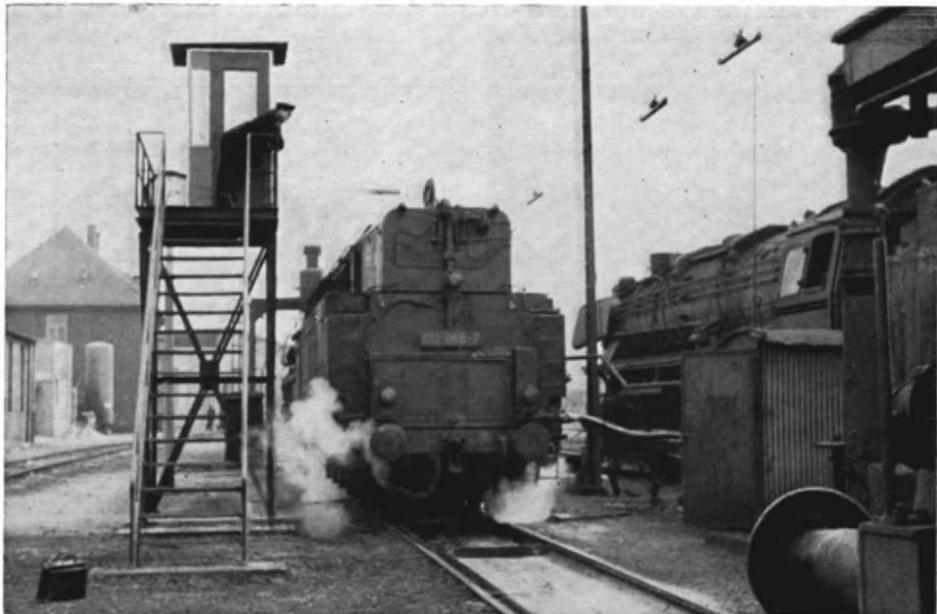
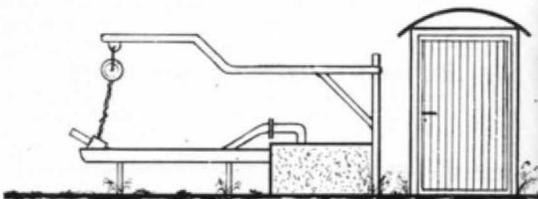
(zu Heft 5/70)

Ergänzend zum Bericht über Ölkranne zur Betankung von ölbefeuerten Dampflokos möchte ich anfügen, daß es noch eine andere Form von Betankungsanlagen für Ö1-Dampflokos gibt. Im Bw Rheine/Westfalen wird das Betanken mittels eines Schlauches vorgenommen, der an einem kleinen schwenkbaren Kran befestigt ist.

Beigefügte Abb. 1 (aufgenommen am 9. 4. 1970) zeigt, wie eine 01.10 Ö1 (012) betankt wird. Der Schlauch ist an einem Stutzen, hinten am Tender, angeschlossen.

Abb. 2 zeigt die Gesamtszene. Auf einem Gerüst beobachtet ein Bubahner den Ölstand im Tender (eine Luke ist geöffnet). Die kleine Kabine soll das auch bei schlechtem Wetter ermöglichen.

J. Meier, Herford



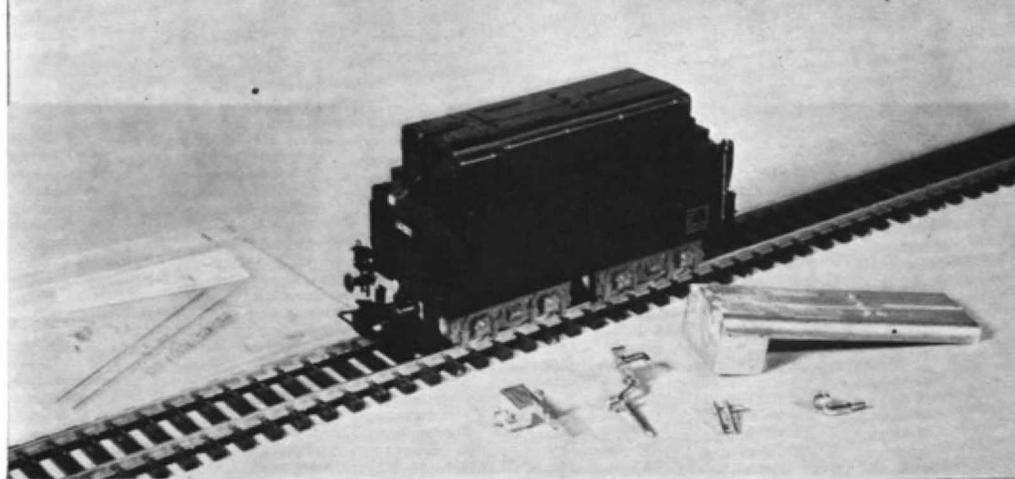


Abb. 1. Die Teile des Öltender-Umbausatzes, um aus einer Märklin-BR 44 eine 043 (BR 44 01) zu machen: großes Weißgußteil, Kastenattrappe mit Loklaterne und Leiter (Mitte), Rohrleitung, zweite Loklaterne mit Halter, zweites Leiterstück. In der Klarsichttüte links sind Drähte, feine Splinte und Nummernschilder enthalten.

Eine überraschende Neuheit
der Fa. H. Günther, Reutlingen

Öltender-Umbausatz für die Märklin-BR 44

Der selbstgeschaffene Tender der ölbeheizten BR 44 690 des Herrn Dr. Ing. Kühnpast in Heft 5/70 hat die Fa. Günther dazu verleitet, etwas früher als geplant „die Katze aus dem Sack zu lassen“. Wie die bereits fertigen Gußteile dokumentieren, war der Öltender schon in Arbeit und wir sind hochofrenut, daß unsere diesbezüglichen Anregungen — insbesondere im Rahmen unserer Bauanleitungen in Heft 14/1967 — nun doch an einer Stelle auf fruchtbaren Boden gefallen sind.

Der Umbausatz ist für die Märklin-BR 44 ausgelegt und umfaßt die Teile, die auf Abb. 1 abgebildet sind. Der Tendaraufsatz (Weißgußteil) sowie die übrigen Bronze- und Gußeile (die aus den Zeichnungen und Bildern in Heft 14/67 gut hervorgehen) sind sehr akkurat ausgeführt, wie auch die Rückansicht der Abb. 2 erkennen läßt. Der Um- und Zusammenbau ist alles andere als knifflig und von jedermann zu bewerkstelligen. Der Preis für den Umbausatz (Bestell-Nr. B 044) beträgt 19.50 DM; er wird ab Ende Juli lieferbar sein.

Dieser Umbausatz ist jedoch nicht ohne weiteres dazu geeignet, aus einer 01 (von Fleischmann, Trix, Märklin) eine ölbeheizte 01¹⁹ zu machen, denn deren Tender ist fünfschig und würde — insbesondere im Fall Fleischmann — einen totalen Umbau des Tenders bedingen. Es sei denn, man drückt beide Augen und sämtliche Hühneraugen zu und modellt den vierachsigen Tender mittels der Günther-Teile in freier Art und Weise um. Wo kein Kläger, da bekanntlich kein Richter, und wir wollen in diesem Fall auf keinen Fall etwas gesagt haben!

Erfreulich ist jedenfalls die Schaffung des vorliegenden Umbausatzes, sodaß zumindest ein Lokmodell mit Öltender auf jeder HÖ-Anlage eingesetzt werden kann, wodurch unser Ölkran in Heft 5/70 und der nebenstehende Nachtrag urplötzlich und in ganz besonderem Maß an Aktualität gewonnen hat!

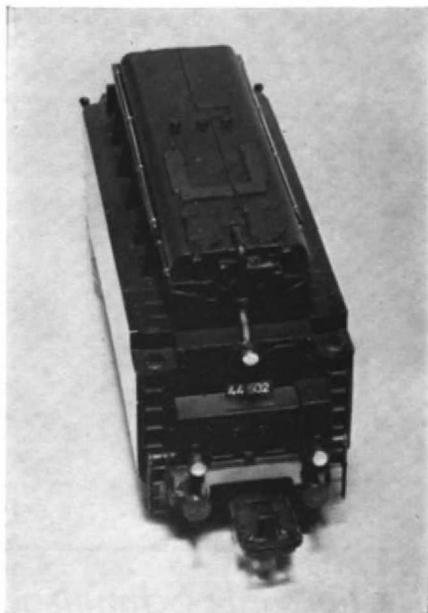


Abb. 2. Der mit den Umbauteilen ergänzte fertige gespritzte Tender aus rückwärtiger Sicht. Die Nummer ist noch nicht endgültig und wird voraussichtlich 44 406 lauten.

„Kriegslokomotiven“

von Alfred B. Gottwaldt, zellophanierter Einband, Format 18 x 26 cm, 108 Seiten, 35 Abbildungen im Text und 59 Fotos auf Kunstdrucktafeln, erschienen in der von der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart, herausgegebenen Lok-Buch-Reihe.

Es dürfte wohl besonders im Sinne der Eisenbahnfreunde und auch spezieller „Lok-Fans“ sein, daß sich Alfred B. Gottwaldt nach 25 Jahre nach Kriegsende die Mühe gemacht hat, gerade über diesen Abschnitt in der Geschichte der Dampflokomotiven umfangreiches und ausführliches Material zusammenzutragen und übersichtlich darzustellen.

Von der Entwicklungsgeschichte der Kriegslokomotiven, einschließlich der Vereinfachung der Bauweisen 44, 86 und 50 zu den sogenannten Übergangskriegslokomotiven angefangen, bis zu den vielen Bauausführungen der BR 52 als erste eigentliche Kriegslok, die mittelschwere Kriegstypen BR 42 und die geplanten Ausführungen einer sogenannten 3. Kriegslokomotive mit Achsfolgen von 1'F1' oder sogar 1'G

(Entwurf Schichau, die manchem Leser sicher schon aus dem Buch „25 Jahre Deutsche Einheitslokomotive“ bekannt ist) werden die Lebensläufe dieser Loks von der Planung über den Bau bis zum Einsatz genau „durchleuchtet“. Viele vermaßte Übersichtszeichnungen, Tabellen, Graphiken und — last not least — exzellente Bildwiedergaben tragen noch dazu bei, dem Leser eine tiefgehende Einsicht in das Thema „Kriegslokomotiven“ zu geben. Die Modellbahner wird sicher unter anderem auch der Abschnitt über die BR 52 mit Kondensender interessieren, zumal diese Lok in diesem Jahr als H0-Modell der Fa. Gützold erscheinen wird (s. auch Miba 3a/70, S. 231).

Ein besonderes Kapitel widmet der Autor den Nachkriegsentwicklungen, deren Bau und Einsatz. Noch heute sind nämlich einige dieser ehemaligen deutschen Kriegslokomotiven in verschiedenen Ländern des West- und Osteuropas „auf Achse“ und versehen auch nach so langer Zeit noch treu und brav ihren Dienst.

Insgesamt gesehen, stellt diese Dokumentation über Kriegslokomotiven zweifelsohne eine wertvolle Bereicherung der Eisenbahnliteratur dar, zumal die Gefahr besteht, daß mit der Zeit immer mehr Unterlagen über dieses Kapitel Dampflokom-Geschichte verloren gehen werden.

Sie fragen —
wir antworten

„Das zweite Rot ist für die Not...“

... könnte man die Anfrage unseres Lesers R. Grohbrügge, Bremerhaven mit ein paar Worten eigentlich beantworten. Er war beim Durchblättern älterer MIBA-Hefte auf ein Problem gestoßen, das er uns folgendermaßen beschrieb:

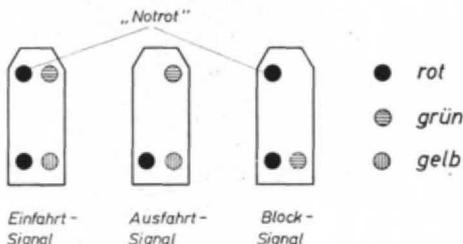
... möchte ich Sie um die Beantwortung einer Frage bitten. Vor einigen Tagen stieß ich in Heft 3/67, S. 101 auf die Abbildung von Lichtsignalen der DB. Dabei fiel mir auf, daß bei den Signalen Nr. 12-15 und 18 auf deren Schild links oben und unten je 1 Lampe für „Rot“ vorgesehen ist. Rotlicht für HP 0 und HP 00 ist mir geläufig (bei Haupt- bzw. Haupt/Sperrsignalen — d. Red.), diese Lampen-Anordnung jedoch nicht. Können Sie mir deshalb bitte mitteilen,

welchen Zweck diese übereinander angeordneten Rot-Leuchten erfüllen?

Die Antwort der Redaktion:

Bei den Einfahrt-Lichtsignalen (s. auch Abb.) ist über dem in der linken Signaltafel-Hälfte über dem „normalen“ Rotlicht (= Halt) noch eine weitere Rot-Leuchte angebracht, die als „Notrot“ bezeichnet wird. Obwohl das „Normalrot“ schon mit einer sog. Zweifaden-Lampe ausgestattet ist, die beim Durchbrennen eines Leuchtfadens dennoch weiterbrennt, ist als dritte Sicherung die „Notrot“-Lampe vorgesehen. Sie wird beim totalen Ausfall des „Normalrot“ automatisch eingeschaltet und bezieht ihren Betriebsstrom über ein getrenntes Kabel. Wird jedoch die gesamte Stromzufuhr zum Signal unterbrochen (angenommen, es würde jemand das Kabel durchschneiden), so erlischt allerdings auch das „Notrot“.

Außer den Einfahrt-Signalen besitzen neuerdings auch — oder werden damit ausgerüstet — die Blocksignale diese zusätzliche Sicherung. Bei den Ausfahrt-Signalen hat sie sich nicht als notwendig erwiesen (7-11 in Abb. 3, Heft 3/67 falsch gezeichnet, s. nebenstehende Skizze!). Das Signaltafel HP 00 bei Haupt/Sperrsignalen (zwei rote Lampen nebeneinander) hat mit dem Notrot nichts zu tun.

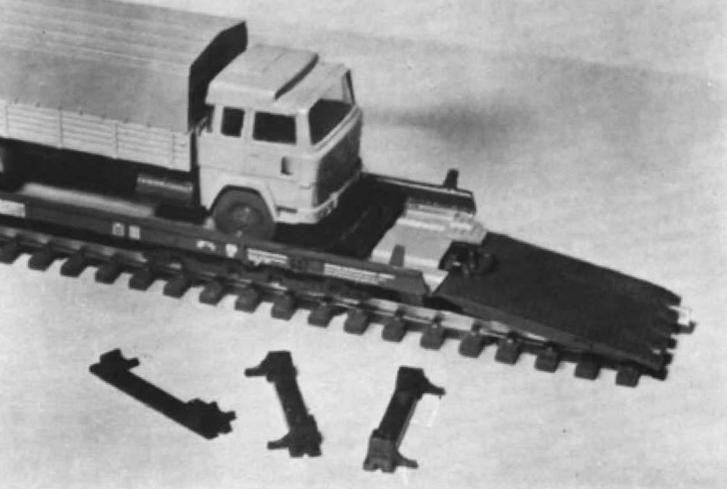


Beglückende Schmalspur-Romantik...



... die man sich im Kleinen in einem Freigelände mit LGB-Fahrzeug-Modellen konservieren kann. Hier die „Stainz 2“ — das reizende Vorbild für das bekannte LGB-Modell — auf der Strecke Weiz-Ratten. Auch die Wägelchen sind seit der letzten Messe als LGB-Modelle zu bekommen! (Foto: H. Fritz, Salzburg)





**Jetzt auf
dem Markt:**

Märklin HO

Stromlinienlok BR 03¹⁰,
(Bespr. in Heft 8), Brücke

Rivarossi HO

Modell der V 320

Liliput HO

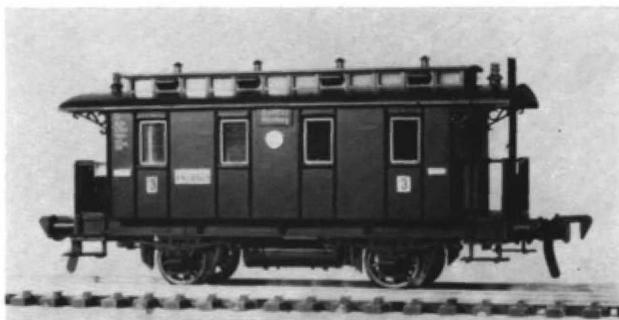
Niederflurwagen
mit und ohne Beladung,
Schutzwagen,
SBB-Schnellzugwagen
1. und 2. Klasse

Der im Messebericht (3a/70) ausführlich besprochene Niederflurwagen vom Typ Saaks-z der DB ist seit kurzem auf dem Markt, und zwar als Doppelwageneinheit. Wer die Auffahrtsrampe und die Radvorleger für die Arretierung der Kraftfahrzeug-Modelle vermißt, hebe einmal den Kunststoffeinsatz der Packung hoch! Die Ausführung entspricht den Messemustern, lediglich muß sich der deutsche Modellbauer damit abfinden, daß der (extra erhältliche) Zwischen- oder Schutzwagen eine ÖBB-Kennzeichnung aufweist (ggf. erhabene Buchstaben abschaben) Erstaunlich, wie gut die niederen Wagen mit den winzigen Rädern (nur 4 mm ϕ) die Weichen und

Kreuzungen befahren, was darauf zurückzuführen ist, daß die 4 Achsen eines jeden Drehgestells starr gelagert sind und infolgedessen in keine Schienenlücke fallen können.

Als Ladegut kann jedes entsprechende Wiking-Modell dienen; wer sie jedoch in der speziellen Liliput-Aufmachung wünscht, muß den Niederflurwagen mit Beladung kaufen, ein Einzelkauf des beschrifteten Lastkraftwagens ist nicht möglich.

In letzter Minute ging uns noch der lange SBB-Schnellzugwagen 1. Klasse zu; wir werden im nächsten Heft darauf eingehen.



Fleischmann HO

Oldtimer-Personenwagen CiPr 86,
BCLi Bay 05 (nicht abgebildet) und
Postwagen.

Sie sind tatsächlich so gut geworden, wie es die noch nicht ganz fertigen Muster auf der Spielwarenmesse schon erahnen ließen: die Oldtimer-Wagenmodelle von Fleischmann. Gerade in den Feinheiten wurden noch Verbesserungen vorgenommen, die sich nun bei den fertigen Modellen umso mehr positiv bemerkbar machen.

Auch hat nunmehr der Ci pr 86 seine ihm angestammten Gaskessel erhalten, die bei den Messemustern — wie man sich vielleicht noch erinnert — versehentlich dem BCl Bay „untergeschoben“ worden waren. Über die Detaillierung braucht man bei Fleischmann wohl kaum mehr Worte zu verlieren: weder über die feinen Bühnengeländer, noch über die geriffelten Übergangsbleche, noch über die fein ausgearbeiteten Wagenböden mit Brems-Gestänge und Bremszylindern (sogar die Bohlen-Maserung ist angedeutet), noch über die beim Postwagen 1117 Nür ausgestellten Oberlichter u. v. a. m.!

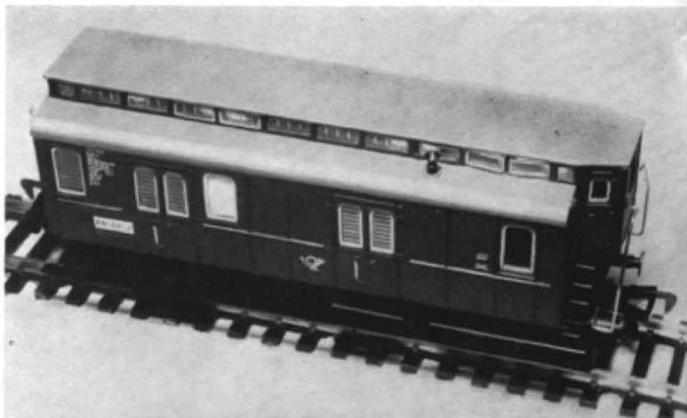




Abb. 1. Die Besandungsanlage in Köln-Eifeltor. Auf dem Gerüst ist kein Trockensand-Hochbehälter angebracht, sondern ein sog. Umkehrkasten mit Entlüftungsfilter. Der Druckbehälter dürfte sich im Gebäude befinden. In diesem Fall wird der Sand mit Druckluft (in den Umkehrkasten) gefördert — jedoch nur im Augenblick der Besandung —, dort von der Luft getrennt und rieselt unmittelbar in den Sandbehälter des Fahrzeugs.

(Foto:
H. Frings,
Köln)

Besandungsanlagen - im allgemeinen und im besonderen

Im Zusammenhang mit der im letzten Heft vorgestellten Besandungsanlage mit Schlackenauzug aus dem Bw Tübingen wurden auch kurz die diversen Einrichtungen einer Besandungsanlage gestreift und wir versprochen, nochmals etwas näher darauf einzugehen. Nicht etwa damit ein Superbastler seine Lokmodelle nun auch noch mit superfeinem Sand versehen kann, sondern einerseits zum besseren Verständnis der Zusammenhänge und andererseits zu Nutz und Frommen der Anlagengestalter.

Wie schon im letzten Heft erwähnt, sind die

Triebfahrzeuge mit Einrichtungen zum Besanden der Schienen ausgerüstet, um die Reibung zwischen Treibrädern und Schiene zeitweilig erhöhen zu können, z. B. beim Anfahren, in Steigungen, beim Bremsen. Der Sandverbrauch hängt von der Anzahl der Treibradsätze, den Streckenverhältnissen und der Witterung ab. Geeignet ist nur lehmfreier, scharfkantiger Sand, und damit die Sandstreuohre nicht verstopft werden, muß er frei von größeren Bestandteilen und gut trocken sein.

Wie man sieht, hat's der Sand bei der Bun-