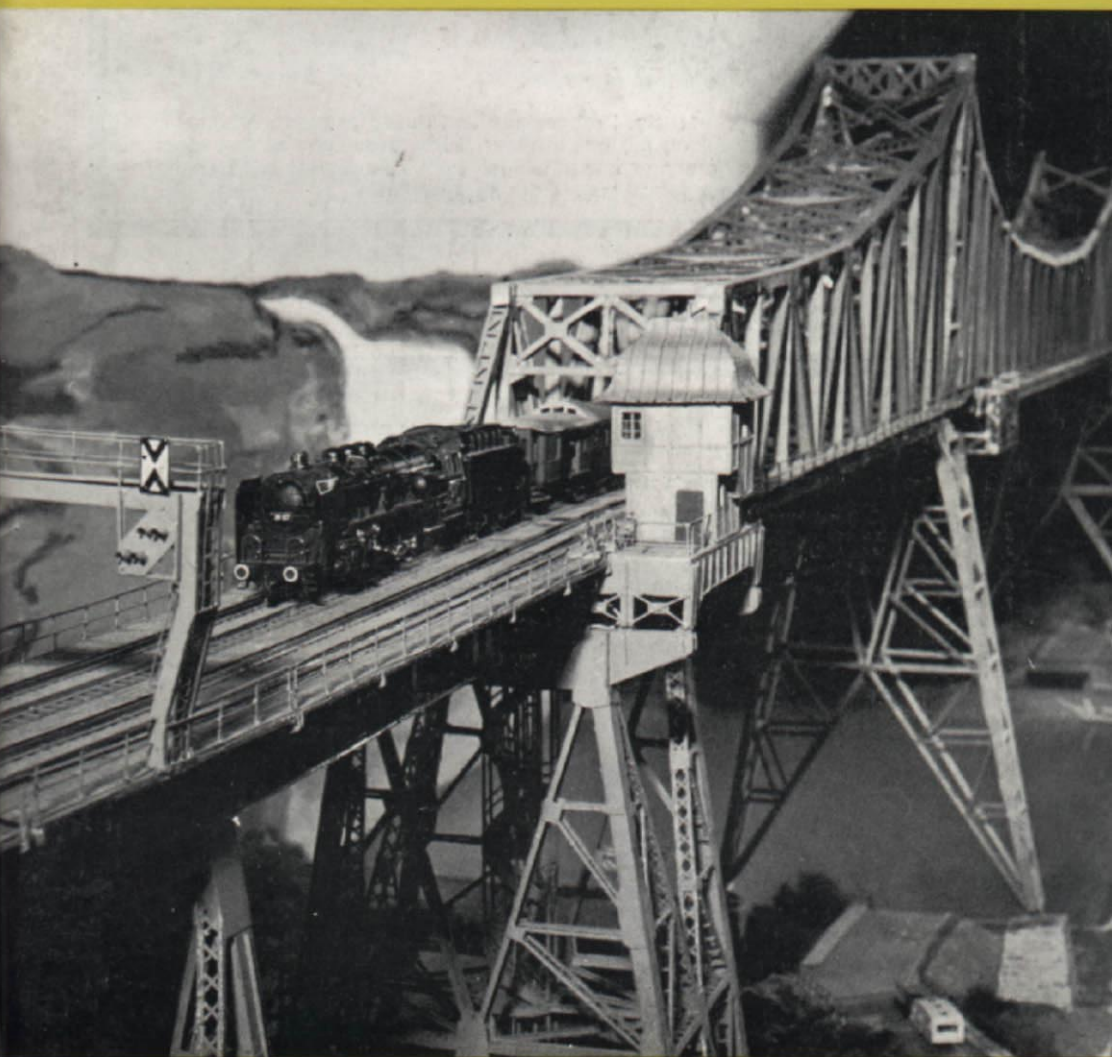


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
SEPTEMBER 1972

9

ELETTREN Spur 0

Personenwagen FS (ital. Staatsbahn).
Speisewagen DSG, Schlafwagen DSG und ISG (CIWL).



Ganzmetall-Ausführung, 4-achsig, Drehgestelle und Puffer gefedert. Automatische Kupplungen. Inneneinrichtung mit Beleuchtung. Türen zum Öffnen. Vorbildgetreu in den entsprechenden Farben gespritzt. Länge 44 cm, zum Einsatz auf Eisenbahn-Anlagen mit kleinen Radien (ab 90 cm). Räder nicht isoliert.

Verlangen Sie unseren Prospekt.

FULGUREX

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 9/1972

- | | | | |
|---|-----|---|------------|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, BR 24-Sonderfahrten, LGB-Anlage u. a.) | 567 | 14. „Den Traum von der eigenen Gartenbahn ...“ (LGB-Anlage Kirchner) | 585 |
| 2. 20 Jahre MEC Rendsburg (Anlagenbericht) | 568 | 15. Neu: Schüttgut-Entladeanlage der Fa. W. Wessoly, Wallerfangen | 586 |
| 3. Märklin-Dreischner auf 2-Schienen-Anlagen | 573 | 16. Stadtmotiv von der REPA-Bahn | 587 |
| 4. Meßinstrument LAVO 3 in der BRD lieferbar! | 573 | 17. „Unter'm Dachjuchhe ...“ (Hö-Anl. J. Wolter) | 588 |
| 5. „Ungewöhnliche Elloks ...“ (zu 7/72) | 573 | 18. Gleisdreiecke — automatisch und zügig durchfahren! | 591 |
| 6. Vollständige Nebenbahn-Zuggarnituren | 574 | 19. Nunmehr erhältlich: die ersten Z-Bahn-Modelle von Märklin! | 595 u. 617 |
| 7. Der „Dorn“ am Schaku-Prellbock (zu 5/72) | 574 | 20. Die Wasserversorgung im Bw (3. Teil u. Schluß) | 597 |
| 8. Der Seilzug-Weichenantrieb der Modellbaugruppe Darmstadt und frühere MIBA-Seilzug-Antriebe | 576 | 21. Schmalspurig durch die Rheinebene ... (2. Teil und Schluß) | 604 |
| 9. Neu bei M + F: 5-achsiger Kohletender und „Krauss“-Version der bay. D VI | 580 | 22. 10 Jahre Arbeit ... (Hö-Anlage H. Gude) | 608 |
| 10. Gewisse Nachteile bei der Gleisbesetzmeldung mit Fotowiderständen (zu 7/72) | 581 | 23. Buchbespr. „Schnellzug-Dampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907—1922“ und „Die Baureihe 01“ | 615 |
| 11. Die Junior-Anlage (Hö-Anlage F. Klein) | 582 | 24. Verfeinerung einer Trix-BR 64 | 616 |
| 12. Buchbespr. „Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1971“ u. „Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 1971“ | 583 | | |
| 13. 25 Jahre Lilliput (SBB-Städtewagen-Modell), Ing. Wilhelm Czerney | 584 | | |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

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

Postcheckkonto: 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 10/72 ist ca. am 21. Oktober in Ihrem Fachgeschäft!

An sich ein alltägliches Motiv . . .

(zu Heft 6/72, S. 416)

Zu dem in o. a. MIBA-Heft veröffentlichten Bild und den aufgeworfenen Fragen können wir folgende Aufklärung geben:

Es handelt sich nicht um „irgendeine Bahnstrecke im Mittelgebirge“, sondern dieses Bild ist älteste bayerische Eisenbahngeschichte! Es zeigt den ehemaligen Damm der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, auf dem die Strecke in den damaligen Koptbahnhof von Hof führte. Die Inbetriebnahme des ersten Hofer Bahnhofes erfolgte am 1. November 1848. Als am 1. April 1880 der neue Durchgangsbahnhof eröffnet wurde, blieb ein Teil der alten Strecke erhalten und wurde als Industrie-Anschluß genutzt.

Nun zu den einzelnen Fragen: Der Bach nahm früher die ganze Breite des linken Durchlasses ein. Er fließt in den Hintergrund und mündet in die Saale. Durch den Bau der Voll-Kanalisation und damit verbundene Straßenänderungen wurde er vor einigen Jahren überbaut und verläuft nun ab dem Durchlaß oberirdisch weiter. Über den Kanalisationsrohren wurde unter dem Durchlaß ein Fußgängerweg errichtet. Die Straße selbst führt zu einem Industriebetrieb und den dazugehörigen Werkswohnungen.

Modell-Eisenbahn-Club Hof/Saale e. V.



Unser Titelbild: 20 Jahre MEC Rendsburg

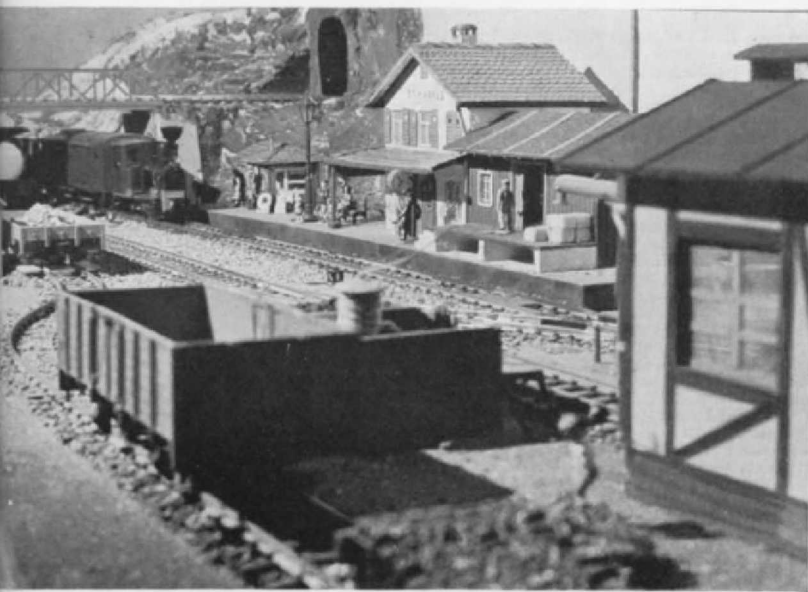
Das exzellente H0-Modell der Rendsburger Hochbrücke — hier mit einer „39er“ (Märklin-Umbau) mit Lilliput-Eilzugwagen — dürfte unseren langjährigen Lesern schon aus Heft 11/62 bekannt sein. Aus Anlaß des 20jährigen Jubiläums des MEC Rendsburg bringen wir auf den Seiten 568—573 eine „Zwischenbilanz“ seiner Arbeit.

Wiedersehen mit der BR 24!

Die äußerst rührige „Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e. V.“ in 565 Solingen, Alfred-Nobel-Str. 56, hat von der DRo eine Lokomotive der von DB-Gleisen seit 10 Jahren verschwundenen BR 24 erworben und führt mit dieser Lok (Ursprungsausführung mit großen Windleitblechen) und ihrem Museumszug der 30er Jahre mehrere Sonderfahrten durch. Interessenten —

wer wollte nicht einmal wieder mit dem „Steppenpferd“ über dessen Stammstrecken dampfen? — mögen sich bitte umgehend bei o. a. Adresse Anmelde-Formulare besorgen. Nachstehend die Termine der Sonderfahrten:

Samstag, 30. September 72	ab Löhne
Sonntag, 1. Oktober 1972	ab Münster
Sonntag, 8. Oktober 1972	ab Wuppertal
Sonntag, 22. Oktober 1972	ab Koblenz



Der Sommer...

...neigt sich seinem Ende zu — und damit auch die Betriebszeit der Großbahnen, soweit diese im Garten aufgebaut sind (s. S. 585). Wer jedoch eine LGB-Anlage im Zimmer wie die hier abgebildete sein eigen nennt, kann auch in der kalten Jahreszeit „großspurig“ fahren und sich dabei — wie der Erbauer dieser Anlage — an den Urlaub in der schönen Bergwelt erinnern fühlen.



Abb. 1. Blick über die Ferngleise auf den Güterbahnhof „Leonburg“. Im Vordergrund verläßt das selbstgebaute H0-Modell einer BR 10 (MIBA-BP in Heft 5 u. 6/1958) vor einem Schnellzug den Bahnhof.

„Zwischenbilanz“:

20 Jahre MEC Rendsburg

„Zwanzig Jahre“ ist eine stolze Zahl und zeugt von dem Engagement und der Ausdauer, mit der in dieser Gemeinschaft die Erstellung einer großen Modelleisenbahn vorangetrieben wurde.

Nur einem Mitglied, nämlich dem Verfasser dieses Berichtes, war es vergönnt, diesen relativ großen Zeitraum in seiner Gesamtheit mitzuerleben und dadurch maßgeblich an der Gestaltung der heutigen Großanlage mitzuwirken.

Einige der eifrigsten Tüftler und Bastler sind bereits verstorben, andere verzogen oder haben sich anderen Beschäftigungen zugewandt. Die Mitgliederzahl hat sich immer zwischen acht bis zwölf Mann bewegt; das Lebensalter geht durch alle Altersklassen von 14–65 Jahren.

So entstand in den vergangenen zwanzig Jahren eine der größten Modellbahnanlagen im ganzen nord-deutschen Raum, die wegen der Nichtautomatisierung des Betriebes zu einer der interessantesten und lehrreichsten H0-Bahnen gehört. Sie bildet außerdem eine Oase des Dampflokbetriebes, denn gleichzeitig mit dem Ausscheiden der Dampflokomotive als Beförderungsmittel bei der Bundesbahn bekommt diese als Modell auf der Rendsburger Anlage eine bevorzugte Stellung. Bereits 30 verschiedene Typen alter Dampflokomotiven stehen jetzt, zum Teil in ganz vorzüglicher Ausführung, zur Ansicht bereit. Teils wurden sie von den verschiedensten Firmen des In- und Auslandes geliefert, teils wurden sie aber auch selbst gebaut bzw. umgebaut.

Fünfundzwanzig verschiedene Zugarten stehen auf unterirdischen Abstellgleisen auf Abruf bereit; auf den fünf vorhandenen Bahnhöfen können alle vorkom-

menden Betriebsabläufe vorbildgetreu nachgeahmt werden. War bisher die elektrische Schaltung auf Relaischnik abgestimmt, so hält neuerdings auch hier die Elektronik „zögernd“ ihren Einzug. Trotzdem haben sich die selbstgefertigten Postrelais-Weichenantriebe hundertfach bewährt und werden auch bei Umbauten immer wieder benutzt.

Das stereotype Aussehen mancher Anlagen wurde durch konsequenten Selbstbau aller Teile vermieden. Auch nach 20jähriger Bauzeit ist noch kein Ende der Arbeiten abzusehen. Teils sind es Verbesserungen, teils Erneuerungen des alten Materials. (Früher stand ja im Gegensatz zum heutigen Neusilbergreis nur Material aus Eisen zur Verfügung.)

Derartige Umbauten ziehen unweigerlich auch gewisse Umgestaltungen, sei es in der Gleisanlage, sei es an Eisenbahn-Hochbauten, nach sich.

Durch den Einbau einer Selbstwahl-Telefonanlage, die der Club komplett als Altmateriale geschenkt bekam, kann nunmehr eine Verbesserung in der Übermittlung von betriebswichtigen Nachrichten erwartet werden. Grundlage für den angestrebten Betrieb nach Fahrplan soll die in Arbeit befindliche zentralgesteuerte Modellzeit-Uhrenanlage sein. Auch müssen noch viele Detailarbeiten an der bereits befahrenen Hochbrücke ausgeführt werden, wozu u. a. auch die Inbetriebnahme der Schwebefähre gehört.

Oftmals wird von Besuchern die Frage an uns herangetragen, welchen Wert diese große Eisenbahnanlage denn nun habe. Bei der Beantwortung solcher Fragen sollte man grundsätzlich unterscheiden zwischen dem ideellen und dem tatsächlichen Material-
(weiter auf S. 572)

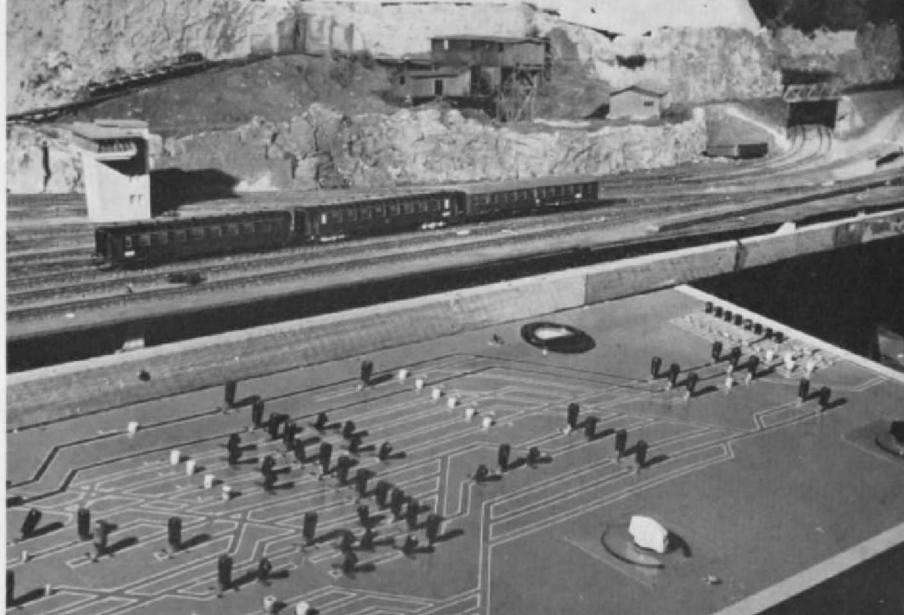


Abb. 2. Eines der nunmehr fertiggestellten und angeschlossenen Stellpulte ohne Rückmeldung der Weichen- und Signalstellungen. Fahrstraßenwahl durch Umlegen des Start- und Ziel-Kellogschalters. Befinden sich daneben noch Kippschalter, so kann das Gleis zwei- oder dreifach abgeschaltet werden, bei Endgleisen, Schuppen etc. also drei Loks hintereinander. Drei Fahrtrichtungsregler können wahlweise auf die Streckengleise geschaltet werden, während der Fahrstrom von den Weichen (Postrelais) jeweils bis zur Bahnhofsmitte geleitet wird. Umschalten der Weichen in der Gleisharfe (unterer Bildrand) mittels Druckknöpfen. — Im Hintergrund Bf. „Unter-Elmenthal-Ost“ sowie das Bergwerk mit der Egger-Lorenbahn im „Rohgelände“, das ... Abb. 3. ... inzwischen fertiggestellt und mit Islandmoos „aufgeforstet“ wurde.





Abb. 4. Auf dem bis auf die Ablaufharfe fertiggestellten Güterbahnhof „Elmenthal“ entwickelt sich allmählich der Verkehr, der diesem Bahnhof zugeordnet war (Gesamtbauzeit 3 Jahre). Die hier abzweigende Nebenbahn gilt als Zubringer für ein gedachtes großes Kohlen- und Hüttenrevier. Echter Richtungsverkehr der „Voll“- und „Leer“-Züge, überwiegend Erz- und Kohlentransport, aber auch Walzwerkerzeugnisse (Röhren, Bleche, Profileisen). Auch der Container-Umschlagplatz (vergl. Heft 6/69) hat seinen Betrieb bereits aufgenommen.

Abb. 5. Zur weiteren Verstärkung der Zugläufe (und zugleich zum x-ten Mal als Umbau-Anregung): eine „45“ aus zwei „65“-Fahrgeräten und zwei „01“-Kesseln. Der aushilfsweise angekuppelte „01“-Tender wird in Kürze durch den nunmehr erhältlichen 5-achsigen Kohle-Triebtender von M + F (s. S. 580) ausgetauscht!



Abb. 6. Ein weiteres interessantes Stück aus dem Club-Lokpark: Selbst-Umbaulok BR 50¹⁹ mit konischem Kessel und zweitem Kondens-kessel darunter, Trieb-tender und Lok-Fahrge-stell stammen von der Fleischmann-50. Der seitliche Schornstein verleiht der Lok ein eigenwilliges Aussehen, und unsere Lok-Fans werden es bedauern, daß solch' ein 50¹⁹-Modell noch nicht industriell erhältlich ist! (Na, Herr Merker, merkste was?!)
 **

Bisherige MIBA-Berichte über die Anlage des MEC Rendsburg:

7/58 (Gleisplan) – 11/59 (Motive) – 3/61 (Bw und Lokschuppen-Tormechanismus) – 11/62 (Hochbrücken-Modell) – 13/66 (Gleisbildstellpult und Motive) – 15/67 (neuer Gleisplan) – 2/68 (Stellwerk-BZ) – 1/69 (Motive, Postrelais als Weichenantrieb) – 6/69 (Container-Terminal).
 **

Abb. 7. Motiv vom Turm-Kreuzungsbahnhof „Elmenthal“; Bahnsteig „Ober-Elmenthal“ mit Wendezug. Eine Etage tiefer ein Teil des Bahnhofes mit Straße; unten Fußgängerbrücke zum Güterschuppen und Container-Terminal. – Der unten durchfahrende Kohlezug mit 41-01 kommt vom imaginären Industriegebiet. (Leer hin – voll zurück, hauptsächlich ganze Spezialzüge mit Kohle und Erz.)

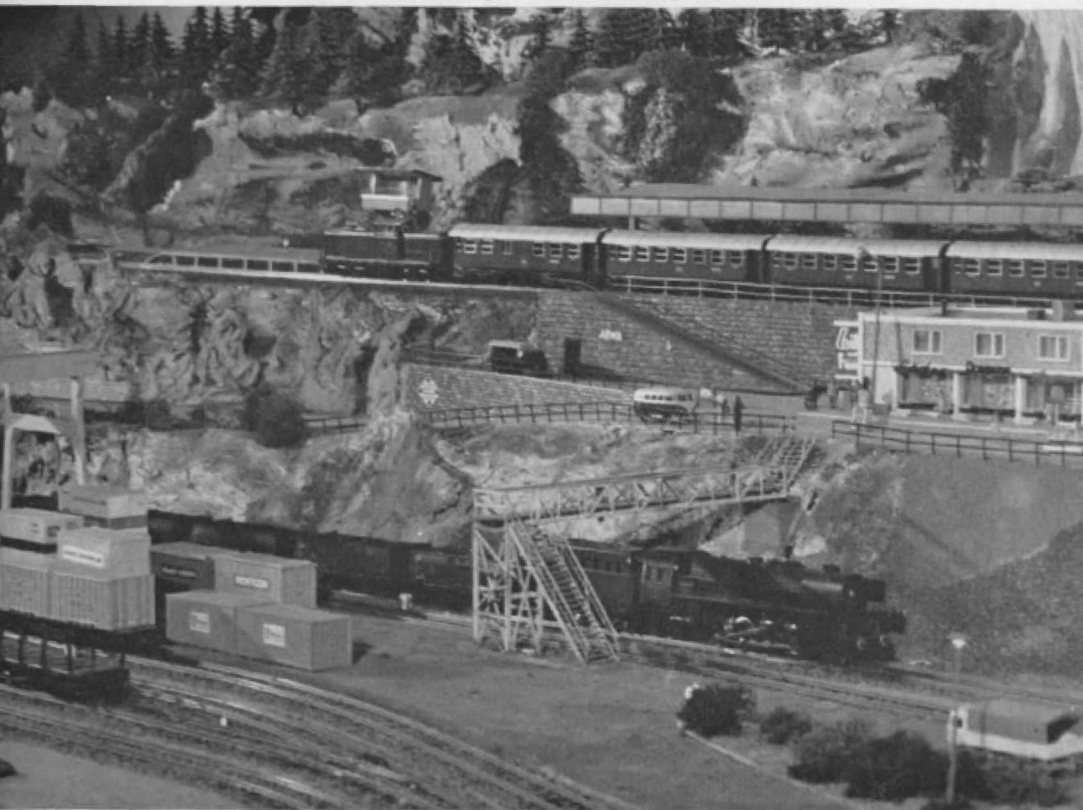




Abb. 8. Bf. „Neustadt“ (à la „Dausenau“, MIBA 10/55).

Abb. 9. Die Bausatz-56¹⁸ (ausführliche Bauanleitung in MIBA 1/69) im schweren Güterzugdienst. Auch der MEC Rendsburg konnte sich offensichtlich nicht der von dieser bulligen Loktype ausgehenden Faszination entziehen (Abb. 10 zeigt diese Partie nochmals aus einem anderen Blickwinkel).

wert, denn der Faktor „Arbeitszeit“ darf wohl im Hinblick auf die freiwillig geleistete Tätigkeit nicht „berechnet“ werden.

Von auswärtigen Besuchern, die teilweise als Modellbahn-Experten gelten, wurden Zahlen von 80000,- bis hinauf zu 300 000,- DM genannt. Wir fühlten uns zwar sehr geschmeichelt, haben aber insgeheim gelächelt, denn solcherlei Wertmaßstäbe sind nie erörtert worden. Sehr wohl aber können wir in Bezug auf den Materialwert viele Rechnungen vorlegen, die allerdings auch nicht den echten Gesamtwert ausmachen, weil zu Beginn unserer Aufbauarbeit ein Großteil des Materials im ersten Begeisterungsturm impulsiv vom Taschengeld beschafft wurde. Eine Belastung der Clubkasse erfolgte in zunehmendem Maße erst in den letzten zehn Jahren. Einen großen Prozentsatz an Belastungen aus der Clubkasse macht aber auch der Stromverbrauch von Anlage und Beleuchtung aus, da wir mit 45 Pfennig je Kilowattstunde belangt werden, weil aufgrund der 30 Brennstellen unser Bodenraum als Gewerberaum berechnet wird.

Eine Anlage ohne Fahrzeuge aber wäre nur ein Schaustück ohne Leben. Hier ist nun jeder Einzelne echter Individualist und kann nach Belieben „seine“ Modelle beschaffen. Wir waren auf diesem Sektor immer recht großzügig und gestatten Fahrzeugmodelle verschiedenster Epochen, hauptsächlich allerdings deutsche Typen. Bundesbahn bzw. Reichsbahn bleiben auch heute noch unser Vorbild. Eine Beschränkung auf ein Markenfabrikat besteht nicht, einzige Voraussetzung: Märklin-Kupplung bzw. passende Fremdkupplungen. (Bisher verwenden wir die Märklin-Kupplung.)

Bis zum 25jährigen, einem „echten“ Fest, hoffen wir mit einer fertigen Anlage aufwarten zu können – bis dahin haben wir noch viel zu tun!

Franz Lehmer

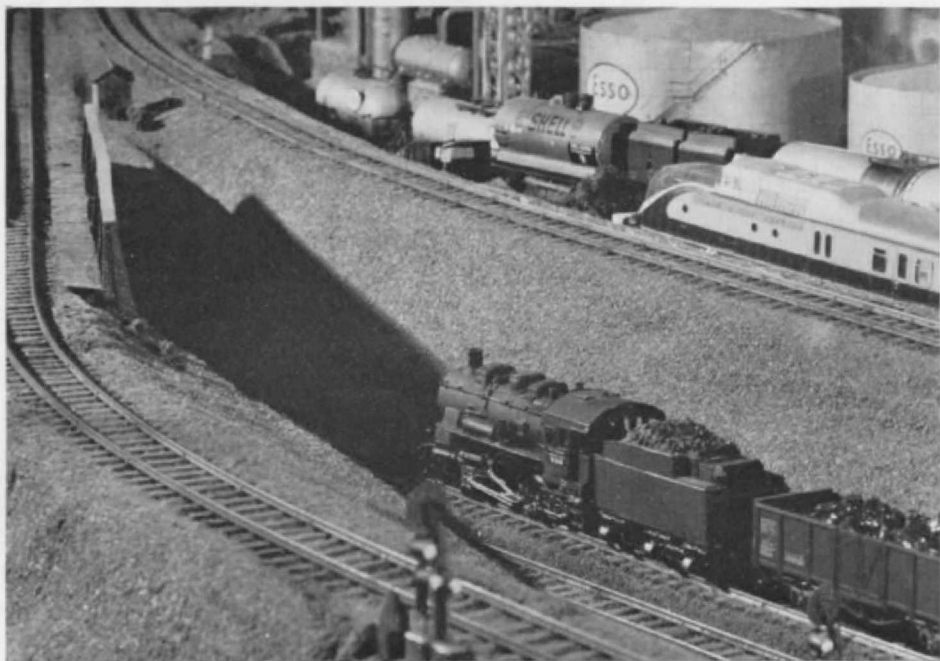




Abb. 10. Aus der entgegengesetzten Blickrichtung wie Abb. 9: Einfädelung der zweiten Strecke in den Hbf. „Leonburg“. Im Hintergrund Olraffinerie mit Verladestelle und ein abgestellter TEE, nunmehr IC!

Märklin-Dreiachser auf Zweischienn-Anlagen

In Heft 6/72 war in dem Artikel „Kurzgekuppelte Märklin-Dreiachser“ quasi noch als „Zugabe“ beschrieben, wie diese Wagen für den Einsatz auf Zweischienn-Anlagen umzurüsten sind. Während – wie bereits in o. a. Artikel angegeben – für die Wagen Nr. 4004 und 4005 (Abteilwagen ohne und mit Bremsenhaus) der Märklin-Tauschradsatz Nr. 7587 verwendet werden kann, ist bei den Wagen Nr. 4079 und 4080 (3yg-Umbauwagen) ein anderer Radsatz erforderlich – und zwar wegen der Bremsbacken-Imitationen, die bei den letztgenannten Modellen näher am Rad sitzen. In Frage kommt entweder der Trix-Tauschradsatz Nr. 6652, der mit 10 mm ϕ zwar etwas kleiner ist als der Original Märklin-Radsatz (10,5 mm ϕ) – oder man muß den Trix-Radsatz Nr. 6651 (11 mm ϕ) auf 10,5 mm nachdrehen bzw. nachdrehen lassen. Die „eleganteste“ Lösung ist natürlich der Einbau eines NEM 312-Radsatzes mit 10,5 mm ϕ in Präzisionsausführung, wie er etwa bei der Fa. Schnabel in Wiesau erhältlich ist.

Fritz Ackermann, Naheim

Universal-Meßinstrument LAVO 3 wieder in der BRD lieferbar!

(zu Heft 6/72, S. 417)

Wie uns die Firma

**Heinz Gebauer, Modellbau-Kleinserien,
4021 Metzkäusen, Am Kothen 10**

mitteilt, hat sie seit Mitte August die Generalvertretung für die Fa. Gut + Co in der Bundesrepublik übernommen. Das „LAVO 3“ kann zum Stückpreis von DM 75,— direkt von der Fa. Gebauer bezogen werden; ob das Gerät demnächst auch über den Fachhandel erhältlich sein wird, steht noch nicht fest.

In dem Artikel „Ungewöhnliche Elloks auf Neben- und Industriebahnen“ (Heft 7/72) muß es auf S. 452 oben heißen „Im folgenden sollen einige Beispiele zeigen, welche dieser Triebfahrzeuge sich — im Mischbetrieb mit Staatsbahnfahrzeugen, die in den genannten Beispielen ausschließlich Dieseldieselbetrieb haben — auf den Gleisen „tummeln“. Bitte ggf. im Heft abändern!