

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

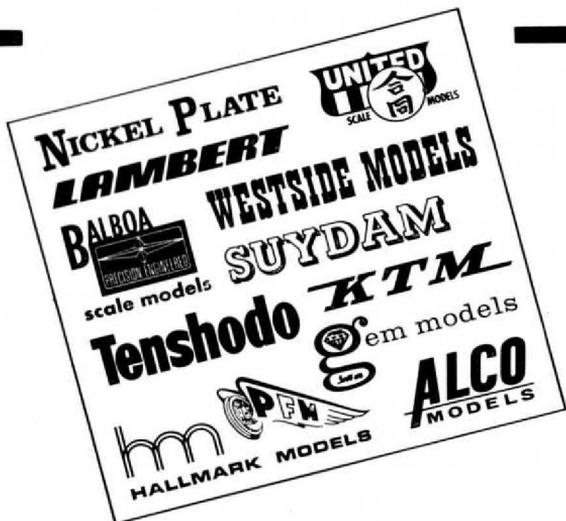
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

25. JAHRGANG
AUGUST 1973

8

Herstellung und Vertrieb
feiner Messing-Eisenbahn-
modelle nach europäischen,
amerikanischen und
japanischen Vorbildern in
den Spurweiten H0, H0n3,
0, 0n3, I.

FULGUREX sa
Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne
Schweiz



FULGUREX

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 8/1973

- | | | | |
|--|-----|---|-----|
| 1. Urlaubszeit – Reisezeit (Titelbild, Motive) | 507 | 10. „Bruck am Forst“ (H0-Anlage H. Metzner) | 531 |
| 2. Lilliput-Neuheit: Speisewagen WR 4ü | 508 | 11. Empfangsgebäude „Bruck am Forst“ (BZ) | 534 |
| 3. Die deutschen Vorkriegs-Schnellzugwagen | 509 | 12. Fleischmann-Neuheiten 1973, teilweise ausgeliefert | 538 |
| 4. Neues von meiner roll- und klappbaren Kleinanlage (W. Albrecht) | 519 | 13. Wissenswertes um Freileitungen, 1. Teil | 540 |
| 5. Weichen-Selbstbau in H0 | 522 | 14. Kondens-Tenderlok BR 52 und Diesellok V 140 in H0 (Selbstbau-Modelle) | 546 |
| 6. Die Franco-Crosti-Lok der BR 50 ⁶⁰ Vorbild und M + F-Modell | 524 | 15. Viel Bahnhof auf wenig Raum (N-Anlage W. Schäfer) | 549 |
| 7. Fahrtrichtungswechsel-Mini-Umschaltrelais – zum Selbstbauen | 527 | 16. Baumgestaltung – so oder so! (Islandmoos, Kunststoff, Pappeln, „Kabel/Wachs-Methode“) | 550 |
| 8. Gleisbesetztmeldung bei Märklin-K-Gleisen | 530 | 17. Kniff: Kein Ärger mehr mit abgebrochenen Bäumen! | 551 |
| 9. Buchbesprechungen (Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1972, Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 5 – 1972) | 530 | 18. Sommerliche Eisenbahnfreuden | 552 |
| | | 19. LGB-Restaurantwagen und sein Vorbild | 552 |

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 (Achtung! Neue Nummer): Nürnberg 573 68-857 MIBA-Verlag Nürnberg

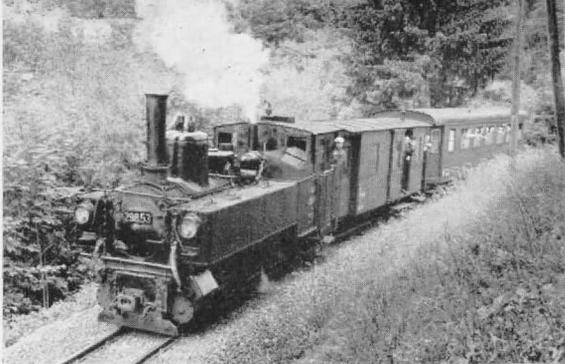
Heftbezug: Heftpreis 3.– DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 9/73 ist ca. am 22. September in Ihrem Fachgeschäft!

Zum Titelbild
(und zu den zwei Motiven)

Urlaubszeit-Reisezeit!

Ob man mit der Schmalspurbahn durch die Lande dampft (wie dies bei der österreichischen Steyrtalbahn — hier deren Lok 293.53 — noch möglich ist) oder sich vom Edelweiß-Expreß ins bayerische



Voralpenland entführen läßt (das untenstehende Fleischmann-Messemotiv könnte einen durchaus dazu animieren) — „herzlich willkommen“ ist man hoffentlich überall! Zwar wird nicht jeder Urlauber gleich von einer Trachtenkapelle wie den „Preiserles Buam“ empfangen — nichtsdestotrotz wünschen wir allen Lesern, die ihren Urlaub noch vor sich haben oder gerade „mittemang am Genießen“ sind, recht erholsame und entspannende Ferientage! Und sollten diese schon wieder vorbei sein, wenn Sie dieses Heft aufschlagen — trösten Sie sich mit dem Gedanken, daß dann auch andere schon wieder am Schreibtisch sitzen, zum Beispiel Ihre MIBA-Redaktion



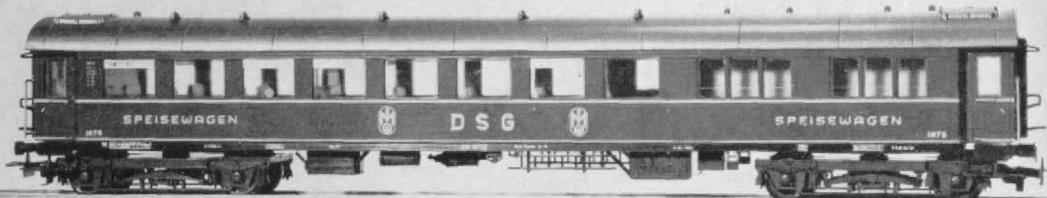


Abb. 1. Seitenansicht des Liliput-Speisewagens WR 4ü, etwa in 1/2 Originalgröße. Nahezu den gleichen Typ des großen Vorbilds zeigt Abb. 12 auf Seite 512.

Neu im Liliput-H0-Programm:

Vorkriegs-Speisewagen WR 4ü

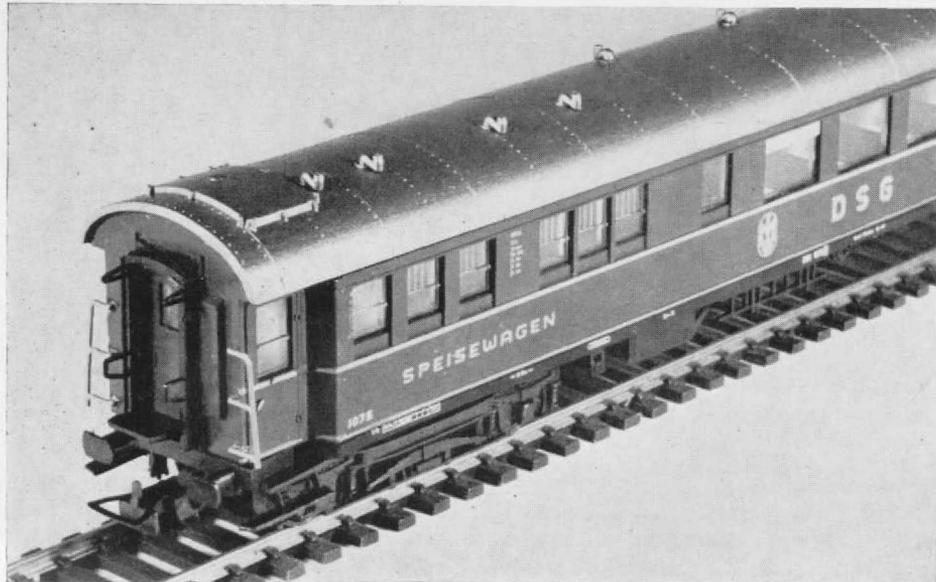
Der zur letzten Messe angekündigte H0-Speisewagen älteren Typs ist nunmehr fertiggestellt und bereits erhältlich. Es handelt sich dabei nicht — wie ursprünglich vorgesehen — um einen ehemaligen „Rheingold“-Wagen, sondern um ein völlig neues Fahrzeug, nämlich einen MITROPA-Speisewagen aus dem Jahre 1932. Geliefert wird das Modell vorerst allerdings nur in DSG-Ausführung; die Beschriftung entspricht der DB-Norm vor der UIC-Nummerung.

Das Modell ist mit einer Wagenkastenlänge von 25,5 cm maßstäblich gehalten; wie schon bei den „Rheingold“-Wagen sind lediglich die Puffer im Interesse eines engeren Wagenabstandes etwas verkürzt bzw. zurückgesetzt. Detaillierung, Farbgebung und Beschriftung (s. Abb. 1 u. 2) entsprechen

dem bekannten Liliput-Niveau.

Liliput präsentiert mit diesem Modell die erste 1:87-Nachbildung eines Vorkriegs-Speisewagens überhaupt; gleichzeitig ist der WR 4ü das 16. (!) Liliput-Modell in der Reihe der Vierachser nach Reichsbahn-Vorbildern (inkl. der verschiedenen Varianten als DB-Fahrzeuge). In den Katalogen bundesrepublikanischer H0-Hersteller findet sich bis jetzt kein einziges vergleichbares Modell. Sollte sich dennoch eine der angesprochenen Firmen „aufraffen“, Modelle aus dieser Zeit zu bringen, wären — nachdem es jahrelang überhaupt nichts gab — „Doppelgänger“ alles andere als wünschenswert. Der nachfolgende Artikel zeigt an geeigneten Vorbildern auf, welche Lücken hier zuvor noch zu schließen sind.

Abb. 2. Einige Beispiele für die originalgetreue Detaillierung des Modells: die höher gesetzten Fenster des Küchentrakts (vergl. Abb. 1), die Dachlüfter der Bauart „Wendler“, die (exakten) Nietreihen auf dem Dach, die abklappbaren Übergangsbleche u. a. m.



Vorkriegs-Schnellzugwagen

Über die D-Zugwagen der Bauarten 1921—1926 (Abb. 1—3) wurde in früheren MIBA-Heften ausführlich informiert. Es erscheint mir angebracht, daran anknüpfend, über die späteren Bauarten zu berichten, denn das Thema scheint immer noch „in der Luft“ zu liegen.

Bauart 1928—1934 (Gruppe 29)

(Abb. 4—6, 8 u. 9)

Nach den nach sächsischem Vorbild „angeschrägten“ Wagen der Baujahre 1921—1926 (MIBA 4/69) ging man 1928 wieder zum klassischen Grundriß mit Türnische über. Die Wagenkästen wurden zunächst noch genietet, aber bereits 1931 begann man — zunächst versuchsweise — die Schweißung einzuführen. Die Gewichtseinsparung war enorm: Hatte z. B. der genietete ABC 4ü-33 ein Eigengewicht von 47,5 t, so brachte sein geschweißter „Kollege“ ABC 4ü-33 a nur 36,4 t auf die Waage. Die ersten Bauserien liefen auf Drehgestellen „Görlitz II“ und „Görlitz III schwer“. Nur einige für den Fahrverkehr vorgesehene Wagen bekamen Drehgestelle amerikanischer Bauart (Schwanenhals).

Die geschweißten Wagen erhielten das Drehgestell „Görlitz III leicht, geschweißt“ mit 3 m Achsstand gegenüber 3,60 m bei den schweren Bauarten, wobei zu bemerken ist, daß je nach Drehgestell-Bauart ca. 3,5—4,5 t des Mindestgewichtes bei den geschweißten Wagen auf die leichteren Drehgestelle zurückzuführen sind. Zu den Wagenkästen wäre noch zu sagen, daß die Fenster in der (alten) 1. Klasse nunmehr 1200 mm breit waren. Im übrigen waren alle Fenster eckig. Folgende Gattungen erschienen in genieteter Bauart:

AB 4ü, ABC 4ü, C 4ü, Pw 4ü, PwPost 4ü. Zusätzlich wurden reine A und reine B für die nach Cuxhaven bzw. Bremerhaven verkehrenden Hapag-Lloyd-Sonderzüge beschafft. Die geschweißten Wagen wurden in den Gattungen AB, ABC, BC (mit Grundriß des ABC) und C beschafft.

Eine Besonderheit waren B 4ü und C 4ü für die Mittenwaldbahn, die von der damaligen Gruppenverwaltung Bayern beschafft wurden. Sie sahen den 28er Schnellzugwagen sehr ähnlich, hatten aber Mittelgang und Drehgestelle

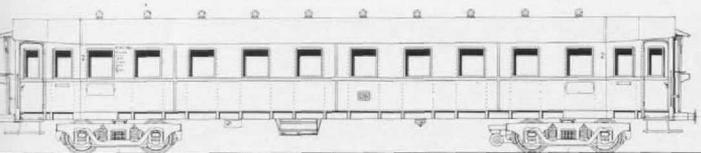


Abb. 1. Der erste Einheits-D-Zugwagen der ehem. Deutschen Reichsbahn: der C 4ü-22, wiedergegeben — wie auch alle folgenden Wagen-Zeichnungen — im Z-Maßstab 1:220 (BZ in Heft 4/69).

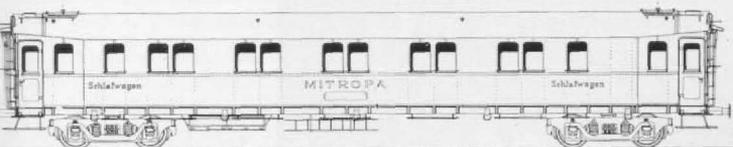


Abb. 2. Der WL 4ü-23 (Heft 12/69) als erster Einheits-Schlafwagen 3. Klasse.

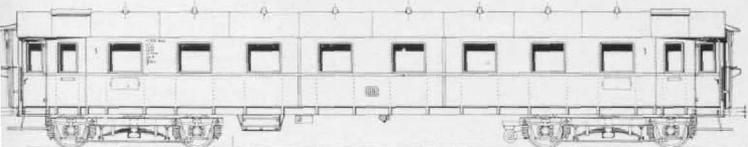


Abb. 3. Erster Ganzstahl-D-Zugwagen der DR: A 4ü-26a (Heft 9/69).



Abb. 4. Das ist der ehemalige C 4ü-28 (Abteilseite), noch in recht originalem Zustand. Man beachte die Lüftungsklappen in den Fenstern, die auf der Gangseite nicht üblich waren. (Foto: H. Hoyer, Hamburg)

Abb. 5. Der „MIBA-Star“ Pw Post 4ü-28, (Heft 1/62) den es mittlerweile als Liliput-H0-Modell gibt.

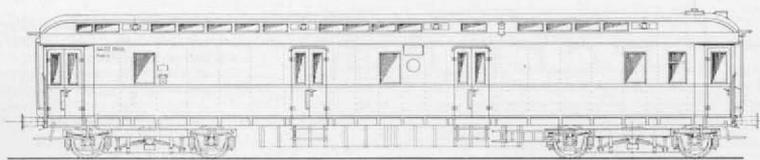
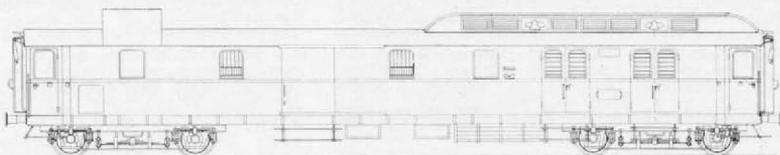
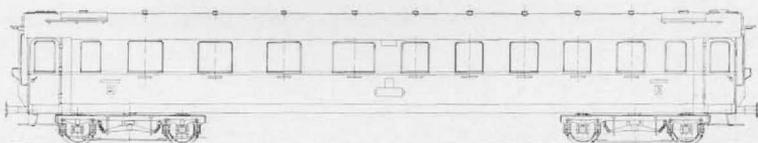


Abb. 6. Bahnpostwagen Post 4e-31 (Heft 12/64).



Abb. 7. Dieser Gepäckwagen der ehemaligen Gruppe 35 hatte einst eine Zugführerkanzel; das Übersetzfenster ist eine „Zutat“ der DB. Entsprechende H0-Modelle sind der Pw Post 4ü-28 und der Düe 938 von Liliput, beide ohne Zugführeraufbau. (Foto: H. Hoyer, Hamburg)

Abb. 8. Der
BC 4ü-34 aus
Heft 3/65.



bayerischer Bauart, die dem preußischen Regelgestellen sehr ähnelten, aber 3 m Achsstand hatten. Diese Wagen wurden 1932 durch Eilzugwagen ABC 4ü und C 4ü ergänzt. Soweit Wagen dieser Sorten an die DB gelangten, gingen sie im Park der Eilzugwagen auf.

Die Gepäckwagen paßten sich dem äußeren Erscheinungsbild der Sitzwagen an. Während die 1928er Bauart ein hochgewölbtes Tonnendach hatte, ging man bei der 1929er Bauart wieder zum flacheren Dach über, von dem sich die Zugführerkanzel besser abhob. Auch die Post und die MITROPA beschafften passende Wagen. Sogar die Schwedischen Staatsbahnen ließen Wagen nach 1928er DR-Muster bauen.

Bauart 1935—1936 (Gruppe 35)

(Abb. 7, 10—12)

Ab 1935 wurden die Fahrzeuge komfortabler. Die Abteillbreite in der 3. Klasse wurde von 1600 auf 1700 mm verbreitert, in den beiden oberen Klassen betrug sie jetzt einheitlich 2294 mm gegenüber 1970 und 2100 mm bei der 1928er Bauart und entsprach damit bereits damals heutigen TEE-Maßstäben! Entsprechend breiter wurden die Fenster: 3. Klasse 1000 mm gegenüber früher 800 mm, in den beiden oberen Klassen 1400 mm gegenüber früher 1000 bis 1200 mm. Dafür enthielten die Wagen jeweils ein Abteil weniger. Die Eleganz wurde außer-



Abb. 9. Dieser ehemalige ABC 4ü gehört zu den 1933/34 gebauten, geschweißten Wagen.

Abb. 10. Dieser ehemalige C 4ü-35 (oder C 4ü-36) hat keine Lüftungsklappen mehr in den Fenstern der Abteilseite (vgl. Abb. 4).
(Fotos Abb. 9 u. 10: H. Hoyer, Hamburg)

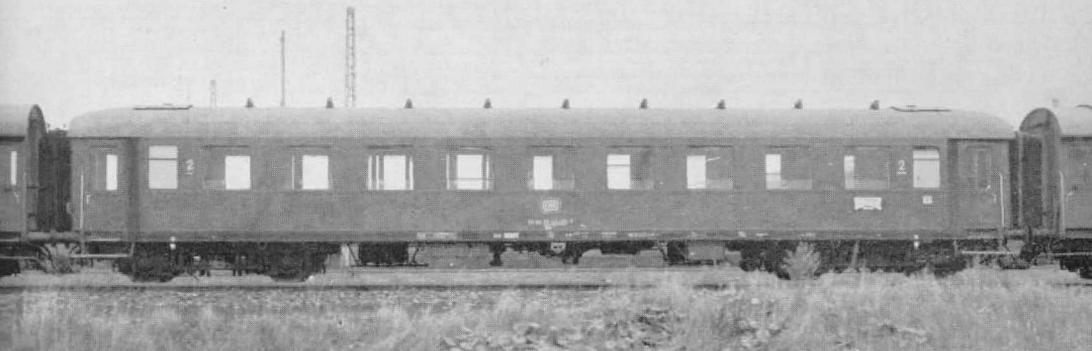




Abb. 11. Ein Sonderling im Wagenpark der DB: Dieser einstige C 4ü-35 wurde mit modernen UIC-Übersetzfenstern versehen. Zwar stehen diese auch u. E. dem Wagen nicht so recht „zu Gesicht“; aber über Geschmack läßt sich bekanntlich (nicht) streiten. Auf jeden Fall: Das seinerzeitige Liliput-Modell des 1./2. Klasse-Eilzugwagens mit Übersetzfenstern (MIBA 5/68, S. 215) kann also „guten Gewissens“ im normalen Zugbetrieb eingesetzt werden. (Foto: H. Hoyer, Hamburg)



Abb. 12. Ein Speisewagen (WR), passend zur 35er-Bauart, hier in einen Reisebüro-Sonderzug (erkennlich an dem kleinen Schild am folgenden Liegewagen) eingestellt. Derartige Vorkriegs-Speisewagen sind auch heute noch häufig in D-Zügen zu entdecken. (Foto: H. Hoyer, Hamburg)

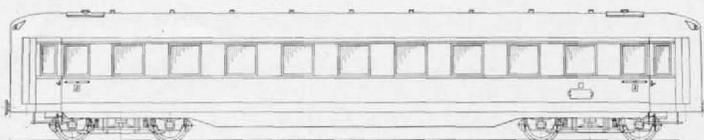


Abb. 13. Der „Schürzenwagen“ 3. Klasse C 4ü-38, s. auch Abb. 16 (BZ in Heft 12/51).

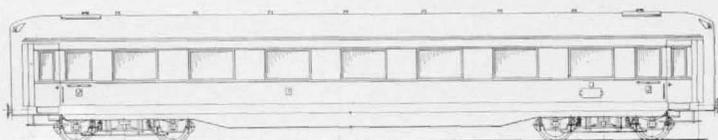


Abb. 14. Der AB 4ü-38 aus Heft 12/51.

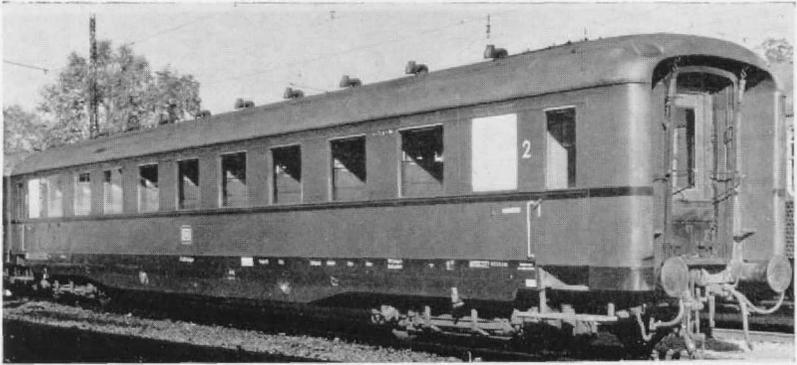


Abb. 15. Diesen Schürzenwagen will Liliput noch in diesem Jahr als H0-Modell herausbringen. Es handelt sich um den C 4ü (hier als B 4üe der DB), den auch unsere Bauzeichnung in Heft 12/51 wiedergab.
(Foto: Europa-Waggonarchiv Willke, Stuttgart)

lich durch abgerundete Dachenden wie bei den Eilzug- bzw. „Rheingold“-Wagen unterstrichen. Alle Wagen wurden geschweißt und liefen auf Drehgestellen „Görlitz III leicht mit vierfacher Federung“.

Ausgeführt wurden die Wangengattungen AB 4ü, ABC 4ü, BC 4ü, C 4ü, Pw 4ü, PwPost 4ü. Die Gepäckwagen hatten innenliegende Doppelschiebetüren. Der 1937er Pw hatte eine windschnittige Zugführerkanzel.

Auch die Post und die MITROPA beschafften Wagen nach dem Muster dieser DR-Fahrzeuge.

Bauart 1938/1939 (Gruppe 39)

(Abb. 13—19)

In amtlichen Unterlagen wurden diese Wagen als „windschnittig“ bezeichnet; wir sagen heute auch „Schürzenwagen“. Ausgeführt mit den gleichen Abteil- und Fensterbreiten wie die 1935er Bauart, wirkt diese Bauart ohne Türnischen und durch die über die Puffer hinweggezogene Blechverkleidung und Schürze auch heute noch modern. Während die ersten Lieferungen noch Dachlüfter der Bauart „Wendler“ erhielten, ging man bei späteren Lieferungen

Abb. 16. Der dazugehörige Gepäckwagen Pw 4üe-40 (Heft 10/53), den es als — ungefähres — Märklin-Modell seligen Angedenkens einmal in der 360er-Serie gab!

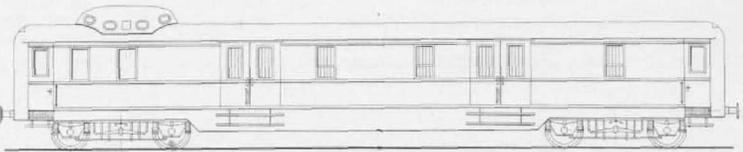


Abb. 17. Gleichfalls als Liliput-Modell zu erwarten: der AB 4ü der DB (ex BC 4ü oder ABC 4ü-39). Hier die Abteilseite eines nach UIC-Norm beschrifteten DB-Wagens. Dieser Wagen und der der Abb. 15 haben übrigens Dachlüfter der Bauart „Wendler“, während der Schürzenwagen der Abb. 18 mit „Kuckuck“-Luftsaugern ausgerüstet ist. Beide Arten waren anzutreffen.
(Foto: Europa-Waggonarchiv Willke, Stuttgart)

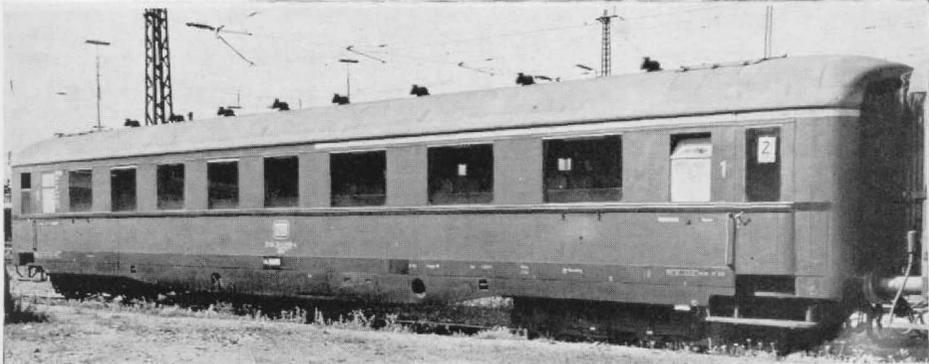




Abb. 18. Ein auch heute noch ausgesprochen eleganter Wagen ist der 1. Klasse-Schürzenwagen A4 üe, der aus dem Reichsbahn-AB 4ü entstand. (Einen A 4ü hat es bei der DR nicht gegeben!) Im blauen Anstrich mit silbernen Zierlinien waren diese Wagen nach dem Kriege jahrelang im hochwertigen F-Zugdienst zu finden. Später wurden sie dann – s. Haupttext – wieder grün gespritzt und in „normale“ D- bzw. E- und N-Züge eingesetzt. Höchsterfreulich, daß Liliput auch diesen eleganten Typ als H0-Modell bringen will!

zur Bauart „Kuckuck“, die ja von den DB-Nachkriegswagen her bekannt ist, über.

Folgende Gattungen wurden ausgeführt:

AB 4ü, ABC 4ü, BC 4ü, C 4ü.

Es wurden wiederum Drehgestelle Görlitzer Bauart mit vierfacher Federung verwendet.

Gepäckwagen gab es zunächst nicht, aber die Post und die MITROPA beschafften erneut passende Wagen. Auch wurde diese Bauart von der Waggon-Industrie ins Ausland exportiert.

Zehn C 4ü mit der Bezeichnung C 4ü-50/38 wurden nach dem Kriege in Mainz von Westwaggon für die SWDE (französische Besatzungszone) nachgebaut.

Nach dem Kriege

Von allen Bauarten gelangten zahlreiche Wagen nach dem Kriege in den Bestand der DB. Nach 1948 begann man die dritte Klasse mit

Kunstlederpolster auszurüsten. Für den 1951 wieder eingesetzten „Rheingold“ wurden Schürzenwagen (ABC 4ü-39, später auch einige AB und C) aufgearbeitet und blau lackiert. Für das F-Zugnetz der DB wurden Polsterklassewagen der Bauarten 28–39 aufgearbeitet und mit blauem Anstrich versehen. Aus drei ABC 4ü der Serien 1928–34 wurde die dritte Klasse entfernt und durch Speiseraum und Küche ersetzt, um bei kurzen F-Zügen auf die Mitführung eines eigenen WR verzichten zu können. Die so aufgearbeiteten Wagen erhielten durch Tausch Drehgestelle „Görlitz III leicht mit vierfacher Federung“, soweit sie sie nicht schon von Hause aus besaßen. Aus dem Sonderbereitschaftspark der ehemaligen Reichsregierung wurden dann noch einige Schürzen-Pw 4ü für den „Rheingold“ hergerichtet.

Zum Sommer 1956 fiel die 3. Klasse weg.

Abb. 19. Und noch ein ganz spezielles Exemplar: ein B üe (ex C 4ü) der DB mit gesickten Seitenwand- und Dachflächen, der an einige russische Wagen (s. MIBA 6/71, S. 412 und 10/72, S. 644) erinnert. Was also den neuesten DB-Komfortwagen mit gesickten Wänden bzw. Dach angeht: Alles schon mal dagewesen – nämlich bei einigen Schürzenwagen der Gruppe 38/39! Die „normalen“ Schürzenwagen zeigen die Abb. 13–18. (Foto: Europa-Waggonarchiv Willke, Stuttgart)

