

DM 3.50

J 21282 E



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

27. JAHRGANG
M A I 1975

5

MIBA

Miniaturlbahnen

MIBA-VERLAG

0-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 27

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Errechnungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 3,50.
Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und
Verpackung)

Auslandspreise
Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4,00 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
80 s, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1,60 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 293 644

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8100 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 6/75

ist ca. 16. 6. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Gibt es genügend Triebwagenmodelle?	328
Moderner Privatbahn-Triebwagen (mit Umbauvorschlag)	330
OHE-Großraum-Triebwagen aus einem Röwa-Silberling	332
Die Löbnitztalbahn (H0e-Anlage Fischbach, Oberursel)	335
Bergbahn-Trick	337
Um Mißverständnissen vorzubeugen . . . (Bw-Schild in Landau)	338
Noch mehr Dampf für die 41 – und ein kleiner Bw-Gag	338
Buchbesprechungen:	
Die Güterzuglokomotive 55 3345	
Die Baureihe 57	
Dampflokomotiven in Deutschland	339
Kein verspäteter Aprilscherz . . . (Tunnelportal mit Flügeltüren)	339
25 Jahre MEC Düsseldorf	341
H0e-Modell der V 11 der StMLB	349
Z-Wünsche zur nächsten Spielwarenmesse	349
„Keine Angst vor Spinnen“: Modellbahnerische Alternativlösungen (3. T.)	350
Signalbrücke bei Heidelberg	353
Es geht auch ohne Drehbank und Fräse: Verbesserungen an der Märklin-23 (zu 12/73)	354
Immer langsam voran . . . (0-Anlage Beck, Seeheim)	357
Erste Märklin-Neuheiten im Fachgeschäft!	358
Alarmübung der Feuerwehr	359
Berliner Feuerwehr im Einsatz	360
H0-Lokumbauten von H. J. Windberg	363
Verbesserung am Wiad-Greifer	363
Riffelblech-Imitation mittels Drahtgaze	364
Eine Reise nach Schrägenstein (2. Teil)	
Planung und Aufbau der Anlage	365
Allerlei Gezinktes (H0-Modelle)	370
Feine Bohrer nach Maß – speziell für Kunststoff	371
„Wie sich die Bilder gleichen . . . !“ (H0-Motiv W. Borgas, Hamburg)	372
Karl Schieck †	373

Titelbild

Für ein „Jubiläumfoto“ sind hier drei Züge auf der H0-Clubanlage des MEC Düsseldorf aufgefahren, der kürzlich sein 25-jähriges Bestehen feierte. Ein ausführlicher Bildbericht beginnt auf S. 340.

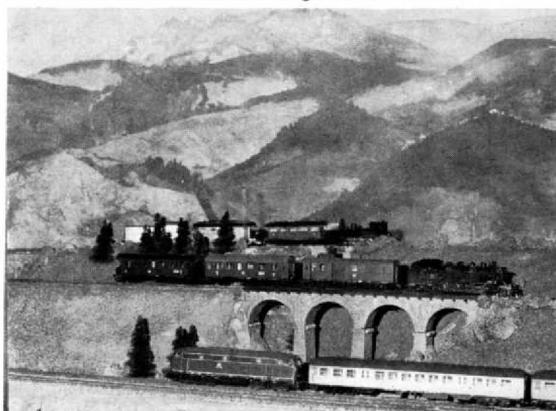




Abb. 1. Der supermoderne IC-Triebzug der Reihe 403, der nur unter Vorbehalt vorgeschlagen sei, weil die Serierfertigung bei der DB noch nicht feststeht (bis jetzt gibt es erst drei Triebzüge). Fest steht u. E. lediglich, daß dieses schnittige Fahrzeug mit der eigenwilligen „Haifisch-Schnauze“ sicherlich Laien und Modellbahner gleichermaßen ansprechen würde.

(Foto: DB)

Gibt's genügend Triebwagenmodelle?

Beim Durchblättern und genauerer Einsicht in das Taschenbuch „Deutsche Triebwagen“ von Horst J. Obermayer bin ich zur Einsicht gelangt, daß die Hersteller der Modelleisenbahnen uns MIBÄhner mit den Triebwagen recht stiefmütterlich behandeln. Für die „Hanuller“ gibt es nur 7, sage und schreibe sieben verschiedene Großserien-Modelle: den VT 135 mit Beiwagen (Piko), VT 98.9 mit Steuer- und Beiwagen bzw. VT 95 mit Beiwagen (Fleischmann, Märklin, Trix), VT 137 Bauart „Leipzig“ als 2- und 3-teilige Einheit (Güztold), ETA 150 mit Steuerwagen (Märklin) und letztlich den 420-Triebzug von Röwa.

Zu diesen sieben kommen zwar noch einige TEE-Triebzüge, die aber nicht auf jeder, zumindest nicht auf einer kleinen Modellbahn-Anlage verkehren können.

Da aber gerade der Triebwagen auf den vom Verkehrsaufkommen her geringeren Nebenbahnstrecken eingesetzt worden ist und noch wird, ist er doch als Typus wie geschaffen für den Verkehr auf Modellanlagen. Vielleicht könnte die Firma Liliput, die sich doch schon mehrmals erfolgreich der Oldtimer angenommen hat, mal einen der älteren Dampf-, Akku-, Elektro- oder Verbrennungsmotor-Triebwagen (von den letzteren gibt es doch Baureihen, die im Modell etwa nur 15 cm lang wären) herauszubringen.

Was uns MIBÄhner zu den nächsten Messen bevorsteht, wissen wahrscheinlich nur Eingeweihte der Firmen; aber vielleicht könnte man den einen oder anderen Typ noch dazunehmen. Zu nennen wäre z. B. der neue DB-Triebzug 614 (als Gegenstück zum 420 von Röwa) für nicht elektrifizierte Anlagen. Auch der 624.5 oder 624.6 würde bestimmt viele Interessenten finden. Als Elektro-Triebwagen könnten (wegen der klaren, glatten Formen) u. a. der 425, 426, 427 oder der ganz neue 403/404 in Frage kommen.

Ich bin sicher, daß noch mehr MIBÄhner mit mir einer Meinung sind und würde mich freuen, mit meinen Zeilen einen Kieselstein ins Rollen gebracht zu haben, der nicht etwa im nächsten Erdloch hängen bleibt, sondern der mit anderen Steinen eine Lawine ins Tal der Modellbahn-Hersteller schüttet.

Manfred Martin, Berlin

Anmerkung der Redaktion:

Die Beurteilung, ob und inwieweit es an H0-Triebwagen-Modellen fehlt, ist nicht so einfach vorzunehmen wie bei den Dampf-, Ellok- und Diesellok-Typen. Erstens sind sie nicht so bekannt wie jene und zweitens fehlt im Kleinen ein entsprechendes Einsatzkriterium. Beim großen Vorbild ergibt sich der Triebwageneinsatz aus dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsstruktur, Faktoren, die dem Durchschnitts-Modellbahner (und erst recht einem Laien) kaum geläufig sind. Der Durchschnitts-Modellbahner schafft sich zur Komplettierung seines Fahrzeugparks in der Regel 1—2 oder gar 3 Triebwagen an, die mehr oder weniger willkürlich irgendwo und irgendwann eingesetzt werden. Aus dieser Sicht gesehen gibt es eigentlich genügend Triebwagenmodelle zur Auswahl bzw. würden einige wenige „Ergänzungs“-Typen vollaus genügen, zumal es sich hierbei um u. E. durchaus publikumswirksame Modelle handelt, die auch die Großserien-Hersteller einen genügend großen Absatz erwarten lassen dürften (s. Abb. 1—5).

Anders sieht die Sache aus, wenn man die Gelegenheit von der Warte eines sehr fachkundigen Modellbahners aus beseht, der sein Hobby nicht allein der Unterhaltung und des Zeitvertreibs wegen betreibt, sondern mit viel Sachverstand und nachgerade „wissenschaftlicher“ Akribie. Dieser bräuchte natürlich noch eine ganze Reihe höchst unterschiedlicher oder typenhistorisch wertvoller Modelle — angefangen vom „Rübezahl“, ET 165 (Berliner S-Bahn), SVT 877 (Fliegender Hamburger) bis hin zum Gepäcktriebwagen (um nur ein paar zu nennen), für die sich allerdings wohl kein Großserien-Hersteller erwärmen dürfte und die also wohl oder übel nur den Kleinserien-Firmen oder dem totalen Selbstbau vorbehalten bleiben.

Da die Kleinserien-Modelle nicht für jeden erschwinglich sind und andererseits der totale Selbstbau nicht jedermanns Sache ist, zeigen wir im nachfolgenden mit dem OHE-Nebenbahn-Triebwagen aus einem Röwa-Nahverkehrswagen einen Weg auf, wie man mit „Halbfertigfabrikaten“ ohne



Abb. 2. Der ET 25 (Ursprungsausführung), der über Jahrzehnte hinweg im Nah- und Bezirksverkehr der Großstädte eingesetzt war (z. B. Stuttgart) und quasi das ältere Pendant zum 420 ist. Die heutige Version kann ein Bastler durch Umbau der Stirnpartie (Abb. 3) herstellen. Zwar gibt es den ET 25 und den VT 137 als Kleinserienmodelle (ZUBA bzw. Gebauer, s. Messeheft 3a/75), doch wäre ein Industriemodell für einen größeren Interessentenkreis finanziell tragbarer. (Foto: H. Kuom, Berlin, Archiv Holzborn)



viel Mühe zu einem sehr passablen Triebwagen kommen kann. Auf der gleichen Linie liegen übrigens der ET 87 („Tatzelwurm“) aus Heft 7 u. 8/69 (aus preuß. D-Zugwagenmodellen), und der ET 88 (aus Heft 5 u. 6/1962), der in der Hauptsache aus einem Lilliput-Vierachser-Abteillwagen entstanden ist sowie der nette kleine Nebenbahn-Triebwagen aus einem DDR-Windberg-Wagen (s. Heft 8/62).

Sollte noch jemand eine ähnliche Lösung für einen Semi-Selbstbau-Triebwagen aus irgend einem fertigen Wagengehäuse in petto haben, möge er sich bitte — im Interesse der Triebwagen-Fans — melden!

Abb. 3. Die jetzige Ausführung des ET 25 bzw. 425, wie ihn die DB umbaute. Er unterscheidet sich von der Ursprungsausführung (Abb. 2) vor allem durch die gerade Stirnwand mit den zwei großen Frontfenstern. (Fotos Abb. 3–5: K. D. Holzborn, Heilbronn.)

Abb. 4. Für die Anhänger des früheren DB- bzw. DR-Betriebes käme der 4-achsige VT 137 in Betracht, den es in zahlreichen Varianten gab (hier der VT 137 034 der DRo). Die Einsatzmöglichkeiten dieses Fahrzeugs, das von der Reichsbahnzeit bis Mitte der 60er Jahre überall zu finden war, sind ähnlich universell wie die des heutigen 614. Welche der -zig Varianten des VT 137 auf den Markt kommen sollte, ist von untergeordneter Bedeutung, da sie sich für den Laienkäufer ohnehin kaum unterscheiden; der Modellbauer könnte sich seine ureigenste Version durch Umbau des Grundmodells schaffen.





Abb. 5. Der Dieseltriebwagen 614 ist ein modernes Fahrzeug für den Nah- und Bezirksverkehr, das auch im Modell zahlreiche Einsatzmöglichkeiten hätte: im Nah-, Nahschnell- und ggf. auch Eilzugverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen. Ein Modell würde quasi das Dieselpendant zum Röwa-420 für nicht elektrifizierte Strecken darstellen und schon darum einen großen Käuferkreis finden.

Moderner Privatbahn-Triebwagen (mit Umbauvorschlag)

Bevor wir auf den Bau eines OHE-Großraum-Triebwagen-Modells eingehen, ein paar Worte über die Vorbilder sowie allgemeine Umbauhinweise:

Anfang der fünfziger Jahre projektierte die MaK einige Nebenbahn-Triebwagen, die auf den bekannten 26,4 m-Eilzugwagen mit Mittel Einstieg basierten (Abb. 2). Mit der Übernahme wesentlicher Fertigungselemente aus dem Waggonbau — die MaK baute damals gerade eine Serie der 26,4 m-Eilzugwagen — sollten die Kosten des für die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen gedachten Triebwagen möglichst gering gehalten werden. Ein wesentliches Konstruktionsmerkmal soll besonders erwähnt werden: Wie aus der Skizze Abb. 2 hervorgeht, sollten die Wagen ihre Gummilwulst-Übergänge beibehalten, um auch im

normalen Zugverband laufen zu können; an einem Unterwegsbahnhof sollten sie dann ggf. „ausscheren“ und auf der Zweigbahn mit eigener Kraft weiterfahren, quasi als „motorisierter Kurswagen“!

Obwohl es unseres Wissens nicht zum Bau dieser Triebwagen kam, können sie u. E. doch bestens im Modell verwirklicht werden, und zwar aus drei Gründen:

1. Es handelt sich ja — analog zu der in Heft 10/74 veröffentlichten Mallet-Kriegslok — nicht um einen Freelance-Selbstbau, sondern um das Modell eines „Reißbrett-Fahrzeugs“, das durchaus so hätte gebaut werden können.

2. Der betriebliche Aspekt des „Geister-Kurswagens“ ist nicht zu unterschätzen: Stellen Sie sich die Überraschung nicht fachkundiger Betrachter vor, wenn auf einem Zwischenbahnhof

Abb. 1. „Triebwagen in Sülze“ — kein deftiges Spezialgericht für Modellbahner, sondern ein OHE-Triebwagen im Bahnhof Sülze der Ostthannoverschen Eisenbahnen. Diesen Triebwagen nahm Herr Maring (von dem auch das Foto stammt) zum Vorbild für sein H0-Modell (s. S. 334).

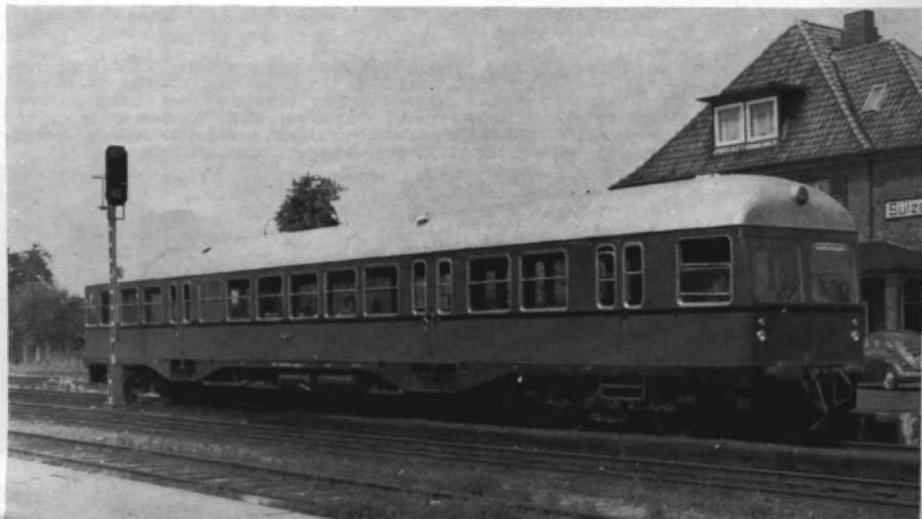




Abb. 5. Der Dieseltriebwagen 614 ist ein modernes Fahrzeug für den Nah- und Bezirksverkehr, das auch im Modell zahlreiche Einsatzmöglichkeiten hätte: im Nah-, Nahschnell- und ggf. auch Eilzugverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen. Ein Modell würde quasi das Dieselpendant zum R6wa-420 für nicht elektrifizierte Strecken darstellen und schon darum einen großen Käuferkreis finden.

Moderner Privatbahn-Triebwagen (mit Umbauvorschlag)

Bevor wir auf den Bau eines OHE-Großraum-Triebwagen-Modells eingehen, ein paar Worte über die Vorbilder sowie allgemeine Umbauhinweise:

Anfang der fünfziger Jahre projektierte die MaK einige Nebenbahn-Triebwagen, die auf den bekannten 26,4 m-Eilzugwagen mit Mittel Einstieg basierten (Abb. 2). Mit der Übernahme wesentlicher Fertigungselemente aus dem Waggonbau — die MaK baute damals gerade eine Serie der 26,4 m-Eilzugwagen — sollten die Kosten des für die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen gedachten Triebwagen möglichst gering gehalten werden. Ein wesentliches Konstruktionsmerkmal soll besonders erwähnt werden: Wie aus der Skizze Abb. 2 hervorgeht, sollten die Wagen ihre Gummilwulst-Übergänge beibehalten, um auch im

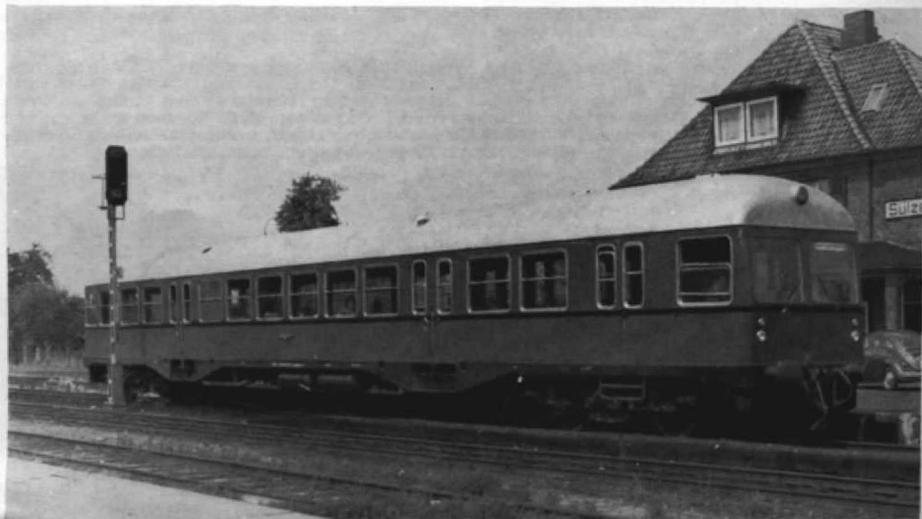
normalen Zugverband laufen zu können; an einem Unterwegsbahnhof sollten sie dann ggf. „ausscheren“ und auf der Zweigbahn mit eigener Kraft weiterfahren, quasi als „motorisierter Kurswagen“!

Obwohl es unseres Wissens nicht zum Bau dieser Triebwagen kam, können sie u. E. doch bestens im Modell verwirklicht werden, und zwar aus drei Gründen:

1. Es handelt sich ja — analog zu der in Heft 10/74 veröffentlichten Mallet-Kriegslok — nicht um einen Freelance-Selbstbau, sondern um das Modell eines „Reißbrett-Fahrzeugs“, das durchaus so hätte gebaut werden können.

2. Der betriebliche Aspekt des „Geister-Kurswagens“ ist nicht zu unterschätzen: Stellen Sie sich die Überraschung nicht fachkundiger Betrachter vor, wenn auf einem Zwischenbahnhof

Abb. 1. „Triebwagen in Sülze“ — kein deftiges Spezialgericht für Modellbahner, sondern ein OHE-Triebwagen im Bahnhof Sülze der Ostthannoverschen Eisenbahnen. Diesen Triebwagen nahm Herr Maring (von dem auch das Foto stammt) zum Vorbild für sein H0-Modell (s. S. 334).



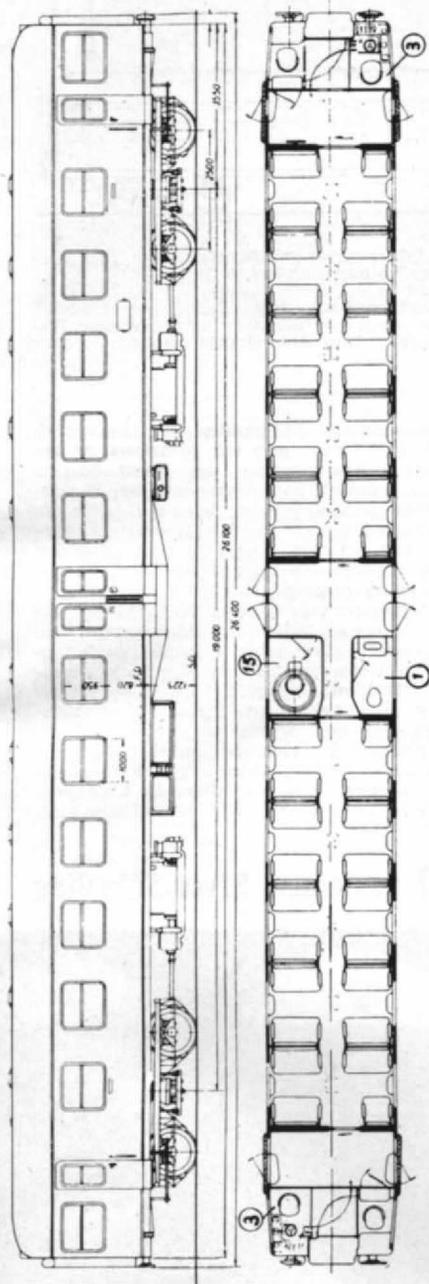


Abb. 2. Seitenansicht und Draufsicht des seinerzeit projektierten Nebenbahn-Triebwagens auf Eilzugwagen-Grundlage. Diese Skizze (Wiedergabe im Maßstab 1:160) entnahmen wir dem Standardwerk „Der Fahrzeugpark der DB“ von Lehmann/Pflug.

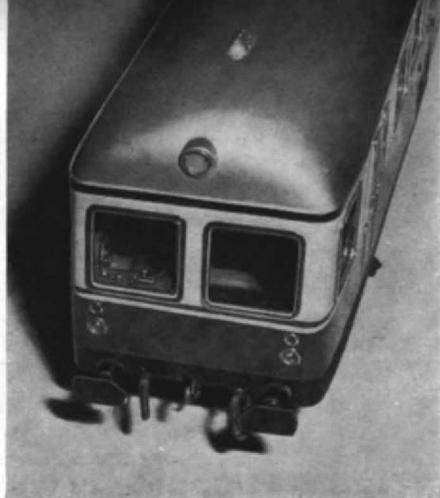


Abb. 3. Stirnansicht eines seinerzeitigen IVA-Modells des OHE-Nebenbahntriebwagens der Abb. 1 (Foto: MIBA).

der letzte Wagen plötzlich abkuppelt und alleine auf einer Nebenstrecke weiterfährt! Hier eröffnet sich jedenfalls ein reiches Betätigungsfeld für Fahrplan-Fahrer und Betriebs-spezialisten aller Art.

3. Die H0-Modelle der 26,4 m-Eilzugwagen von Röwa (Längenmaßstab 1:100) bzw. Trix und früher Fleischmann (beide um ca. 25 % verkürzt) bieten sich für einen solchen Umbau geradezu an. Dafür gibt es mehrere Möglichkeiten:

a) Man nimmt den Wendezug-Steuerwagen Typ BDymf von Röwa als Umbau-Basis, was den Vorteil mit sich bringt, daß bereits eine Stirnseite komplett fertig ist — d. h. es sind Führerstandsfenster vorhanden und die Fenster/Tür-Anordnung der Seitenwand stimmt auch. Daß der Wagen im Gegensatz zu Abb. ... ein Gepäckabteil mit Falttüren besitzt, ist nicht vorbildwüdig, da seinerzeit auch die Eilzugwagen mit Gepäckabteil als Triebwagen aufgelegt werden sollten.

Für die andere Frontseite kann man entweder ein einzelnes Gehäuse des gleichen Wagentyps zersägen (s. dazu unsere ausführliche Anleitung in MIBA 12/65) und daraus die Führerstand-Frontpartie samt seitlich anschließendem Fenster und Tür entnehmen und in den neuen Wagen einsetzen. Oder man fertigt — was zumindest billiger kommen dürfte — diese Partie selbst aus Ms-Blech an.

b) Man wählt den in Abb. 2 gezeigten Wagen ohne Gepäckabteil zum Vorbild und gewinnt die jeweiligen Frontpartien mit der gegenüber dem Eilzugwagen vertauschten Tür/Fensterreihe durch Austauschen der Teile gemäß Abb. 4. Es müssen dann lediglich noch entsprechende Fensterausschnitte in der Stirnwand angebracht bzw. eine neue Stirnwand angefertigt werden. (Das A-Spitzenlicht und

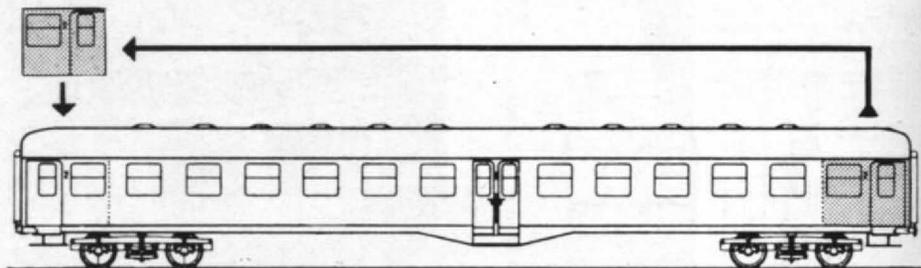


Abb. 4. So läßt sich das Modell eines Eilzugwagens mit Mittel-einstieg (z. B. Röwa) zu einem Nebenbahn-Triebwagen à la Abb. 2 umbauen: Die – gerasterten – Endpartien werden sauber ausge-sägt und so vertauscht, daß jeweils das Fenster vorn liegt. Die leichte Abschrägung am Wagenende ergibt sich automatisch, wenn man das zuvor schräggestehende Tür-Teil b auf der anderen Seite mit der Wagenwand bündig anklebt (s. dazu Abb. 5); dann liegt das Fenster-Teil a genau in der richtigen Schräge.

das Signalhorn nicht vergessen!) Eine zweite Möglichkeit ist auch hier die Verwendung zweier einzelner Gehäuse bzw. der jeweiligen Frontpartien des BDymf-Steuerwagens.

Für welche der vorgeschlagenen Methoden man sich nun im Endeffekt entscheidet, hängt von jedem einzelnen und dessen bastlerischen

wie finanziellen Fähigkeiten ab. Hinsichtlich des Antriebs kann man sich prinzipiell an die folgenden Ausführungen des Herrn Maring halten; in punkto Farbgebung sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt, da es sich ja um ein Privatbahn-Fahrzeug handelt; am besten dürfte sich jedoch ein zweifarbigem Anstrich (etwa rot/beige) machen, da dadurch der Triebwagen auch optisch verlängert wird.

Im folgenden nun berichtet Herr Maring vom Bau seines Nebenbahn-Triebwagens, der im Gegensatz zum soeben vorgestellten Mittel-einstieg-Triebwagen tatsächlich ein existierendes Vorbild hat: Dieser Triebwagen basiert auf den allseits bekannten „Silberling“-Nahverkehrswagen und wurde inzwischen in -zig Exemplaren für mehrere nichtbundeseigene Eisenbahnen gebaut, wobei z. B. die Kleinbahn Kiel-Schönberg und vor allem die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) zu erwähnen sind.

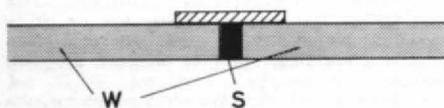


Abb. 5. Beim Zusammenkleben der Wandteile W ein gerades Unterlegstück (schraffiert) mit ankleben, den Sägepalt S mit Stabilit ausfüllen und planschleifen!

OHE-Großraumtriebwagen aus einem Röwa-Silberling

Mein H0-Modell des Großraum-Dieseltrieb-wagens der OHE (Osthannoversche Eisenbah-nen) entstand analog zum Vorbild aus einem Röwa-Silberling. (Bekanntlich orientierte sich die Herstellerfirma MaK bei der Konstruktion an den DB-Nahverkehrswagen.) Die Stirn-wand-Übergänge wurden gegen entsprechende Füh-rerstand-Frontteile aus Messingblech aus-getauscht. Die Pufferschürzen ergänzte ich durch die Nachbildungen von Bremsschläuchen und Originalkupplungen.

Abb. 1. Durch Doppelbelichtung entstand das Foto dieser Abbildung: Rechts führt das Modell das A-Spitzensignal Zg 1 und links das (rote) Zug-schlußsignal Zg 3.

