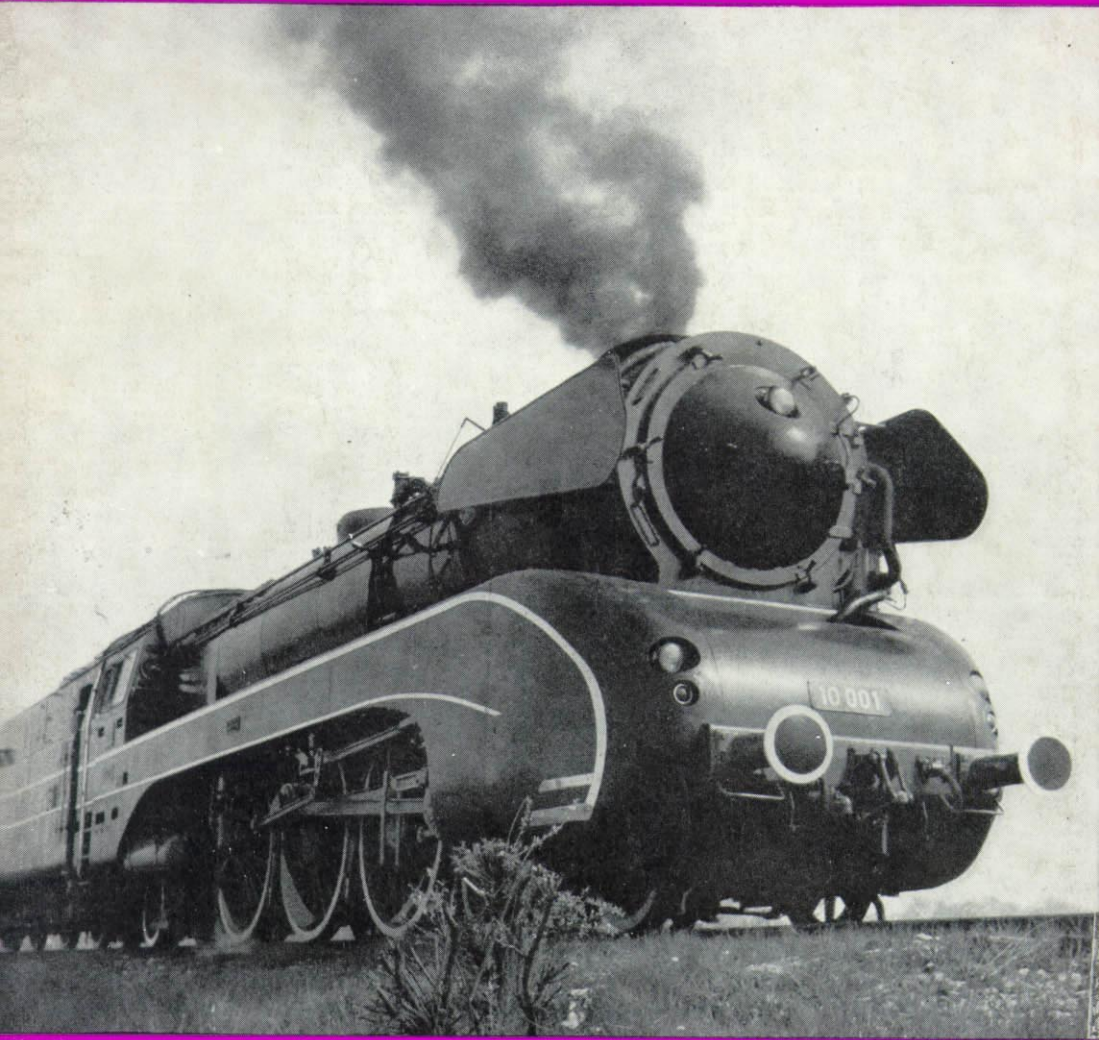
DM 4,–

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

29. JAHRGANG
NOVEMBER 1977

11

MIBA Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

Spittlertorgraben 39 · D-8500 Nürnberg
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 29

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise 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 4,–. Jahresabonnement DM 52,–, Ausland DM 55,– (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg, Konto-Nr. 156 / 0 293 646

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

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell beantwortet werden; wenn von Allgemeininteresse, erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung im Heft

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

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann, Kilianstraße 108/110, 8500 Nürnberg

* * * * * *

Heft 12/77

ist ca. 19. 12. in Ihrem Fachgeschäft!
(vorausgesetzt, daß die Bundespost zu dieser Zeit nicht überfordert ist!)

„Fahrplan"

Beschilderungen für Bw's, Bahnhöfe usw.	796
Reichsbahn-Beschriftungen für H0-Güterwagen	796
30 Jahre Liliput	797
Das neueste Liliput-Modell: 45 001 in H0	798
Mein „Schu-Scha-Bahnhof"	800
Wissenswertes um Blocksignale (zu 8/77, S. 638)	803
Gogtram-H0-Strab	804
Rottenlok von LGB	805
Erstens kommt es anders . . . (zu 9/77) (N-Streckenplanentwurf Sichler, Rottenburg)	806
Die Anlage im Koffer (Z-Anlage Krois, Emmering)	807
Gleisfreimeldungs-System der Fa. berg+broman	808
Weitere Neuheiten von Trix und Minitrix	812
Halbe Sachen – volle Wirkung!	814
Wie meine „hintergründige" Stadt entstand	816
Buchbesprechungen: Lokomotiv-Raritäten der VES-M. Halle/S.	818
Die deutschen Museums- und Denkmals-Lokomotiven	818
Deutsche Dampflokomotiven 1 und 2	818
Karwendelbahn	819
Niederösterreichische Südwestbahn	819
Kalender '78	819
Vierachsige N-Umbauwagen von Roco	820
Die Ennsberger Kreisbahn (N/Nm-Anlage Fricke, Braunschweig)	821
Die Heberleinbremse (2. Teil)	824
Eine „Kleinstbastelei": der Faßheber	827
Die Kleinbahn Ihrhove-Westrhauderfehn (IW) 6. Teil: offener Güterwagen Nr. 31 (BZ)	828
15 Jahre MEC VS-Schwenningen	831
Restliche Kibri-Neuheiten ausgeliefert	838
Anlagen-Unterbau in kombinierter Metall-Holz-Bauweise	839
Bahnhof Leutkirch in 1:160 (N-Anlage Scherer, Senden) 2. Teil	842

Titelbild

10 Jahre in Betrieb – vor 10 Jahren ausgemustert – nach 10 Jahren wieder erstanden en miniature: die BR 10. Das H0-Modell von Rivarossi, das leider erst nach Redaktionsschluß bei uns eintraf, wird ausführlich in Heft 12/77 besprochen. (Foto: DB)

▶ Heutige Beilage (nur Inland): Zahlkarte für den FdE-Kalender 1978 ◀

Beschilderungen für Bw's, Bahnhöfe usw. in H0 und N

Die Fa. M. L. Spieth in Leinfelden-Echterdingen (siehe Heft 10/77, S. 773) hat mehrere neue Beschriftungssätze herausgebracht, die vor allem zur vorbildgerechten Beschilderung von Betriebsgebäuden und -anlagen gedacht sind. Es handelt sich dabei um die Sätze A 3 (für N: A 11) und A 3 + A 4 (N: A 11 + A 12), die sämtliche im Bahnhofs- und Bahnsteigbereich vorkommenden Hinweisschilder, -tafeln, Pictogramme usw. enthalten. Der Satz A 5 (N: A 13) ist zur vorbildgerechten Ausstattung eines Bahnbetriebswerkes gedacht und enthält eine Fülle entsprechender Warn- und Hinweisschilder etc. (siehe das obige, von MIBA-Mitarbeiter Siegfried Tappert, Ansbach, auf seiner H0-Anlage arrangierte und fotografierte Motiv). Alle Beschriftungen entsprechen in Schrifttypen usw. genau dem Original (allerdings sind die H0-Schilder z. T. eine Idee zu groß), sind sehr sauber auf Karton gedruckt und werden mit genauer „Gebrauchsanleitung" geliefert. Ein einzelner Satz kostet DM 6,– bzw. DM 5,– für N, alle drei Sätze zusammen DM 15,– bzw. DM 12,– in N. Weitere Beschilderungs- und Beschriftungssätze sind geplant.

Authentische DR-Beschriftungen für H0-Güterwagen-Modelle

Zwar finden die DR-Epochenspezis zahlreiche DR-Typen im Güterwagen-Programm der H0-Hersteller, doch die wenigsten sind mit einer originalgetreuen DR-Beschriftung versehen. Daher hat der Modellbahner und DR-Epochenspezialist Hermann Gaßner aus Taufkirchen authentische Beschriftungen für sämtliche im derzeitigen H0-Angebot erhaltenen DR-Güterwagen gefertigt – als Abziehbilder in 6 Serien, mit denen sich insgesamt über 40 verschiedene Wagentypen beschriften lassen (siehe Bild rechts). Herr Gaßner gibt diese Abziehbilder auch an andere Modellbahner ab, und zwar zu DM 9,70 pro Serie bzw. DM 48,– für alle 6 Serien, jeweils zuzüglich Porto und Verpackung (Adresse: Jägerstr. 24, 8021 Taufkirchen).

30 JAHRE Liliput

Abb. 1. Sie haben gut lachen, der Liliput-Seniorchef Kommerzialrat Walter Bücherl und der Juniorchef Dieter Bücherl, denn das „Jubiläums-Modell" der 45 001 ist bestens geraten und verspricht ein Erfolg zu werden!

Es hieße Eulen nach Athen (besser gesagt: nach Wien) tragen, wollte man die Wertschätzung besonders herausstreichen, die sich die österreichische Firma Liliput in den nunmehr 30 Jahren ihres Bestehens erworben hat. Die Etappen, in denen der Firmengründer und Seniorchef, Kommerzialrat Walter Bücherl, das Werk zum heutigen Erfolg führte, sind eingangs des vorzüglich aufgemachten Jubiläums-Katalog extra verzeichnet — eines Katalogs übrigens, der mehr als viele Worte verdeutlicht, welch' stolzes Pensum die „Liliputaner" heute aufweisen können.

Aus unserer Sicht wollen wir einige Marksteine hervorheben, mit denen sich die Firma Liliput besonders bei den ausgesprochenen Modellbahnern einen Namen verschaffte:

Abb. 2. Verantwortlich und zuständig für den BRD-Vertrieb und die Pressearbeit: Josef Novak.

Da sind zunächst die H0-Modelle der „38" und der „78" zu nennen — zwei eigentlich „unverzichtbare" Typen, an deren Serienproduktion sich unsere österreichischen Nachbarn als erste „trauten". Mut zum Unkonventionellen bewies auch die von Liliput als erstem Hersteller getroffene Entscheidung, maßstäblich unverkürzte H0-Nachbildungen der 26,4 m-Wagen (die „Langen") auf den Markt zu bringen. Richtungsweisend für eine ganze Branche waren schließlich die Ausstattung der Reisezugwagen mit Inneneinrichtung oder die lupenreinen, feinen Beschriftungen. Auch das „Epoche-Denken" wird von Liliput nach wie vor mit Konsequenz praktiziert, wie der neue Katalog wieder anschaulich beweist.

Neue Wege beschritt man bei den Modellen der 05-Typen, mit deren Kleinserien-Qualität in der Großserien-Fertigung praktisch eine neue Generation von H0-Lokmodellen erschien, deren jüngster Vertreter — das Modell der „45" — gerade rechtzeitig zum 30-jährigen Bestehen in den Handel gelangt.

Daß man sich in Wien auf diesen Meriten nicht ausruhen wird, ist gewiß; insofern ist auch für die Zukunft der Name „Liliput" wieder für so manch' angenehme Überraschung gut.

WeWaW/mm

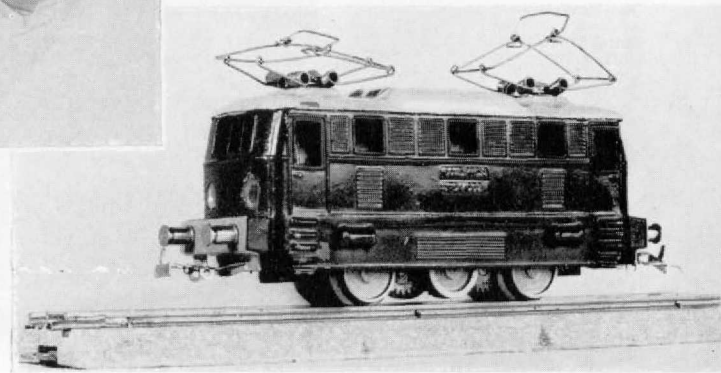


Abb. 3. So fing es an: ein Liliput-„Modell" aus den „Gründerjahren". Und heute? Bitte umblättern . . !

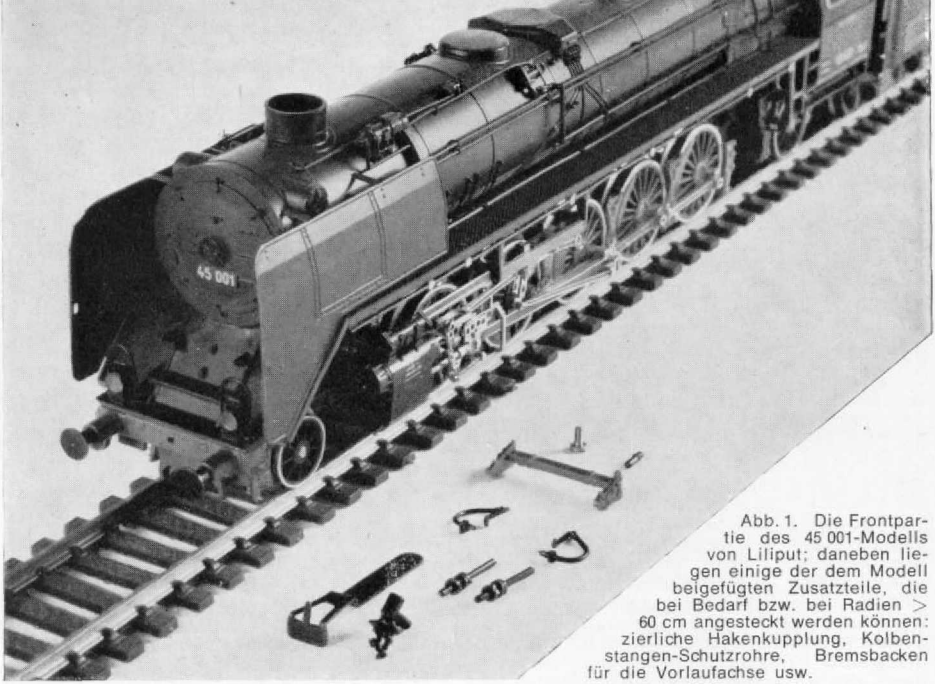


Abb. 1. Die Frontpartie des 45 001-Modells von Liliput; daneben liegen einige der dem Modell beigefügten Zusatzteile, die bei Bedarf bzw. bei Radien > 60 cm angesteckt werden können: zierliche Hakenkupplung, Kolbenstangen-Schutzrohre, Bremsbacken für die Vorlaufachse usw.

Das neueste Liliput-Modell: 45001 in H0

Vorbild

Der Entwurf zur 1'E 1'h3-Güterzuglok der BR 45 – der größten, schnellsten und stärksten Güterzugdampflok Deutschlands – geht zusammen mit dem der Baureihen 06 und 41 auf das Jahr 1934 zurück. 1937 lieferte Henschel die ersten beiden Vorausloks, denen 1940/41 weitere 26 Maschinen folgten, die sich von den beiden Vorserienloks u. a. in den Kesselaufbauten unterschieden. Alle 28 Loks wurden vom Bw Würzburg im schweren Güterzug- und gelegentlich auch Schnellzugdienst (ruhiges Laufverhalten und 90 km/h Höchstgeschwindigkeit!) eingesetzt, hatten aber häufig Kesselschäden. Nach dem Krieg wurden daher fünf Maschinen (45 008, 009, 012, 014 und 022) mit neuen Stehkesseln und fünf Maschinen mit völlig neuen, modernen Kesseln ausgerüstet (45 010, 016, 019, 021 und 023). Die derart modernisierten Loks bewährten sich im schwe-

Abb. 2 Diverse Details an Lok und Tender: man beachte z. B. die genaue Durchbildung des Lokrahmens mit den entsprechenden Ausschnitten, das extra angesetzte Steuerungshandrad (durch das verglaste Führerstandsfenster zu erkennen) oder die originalgenaue Ausführung der Seitenwände des Kohlenkastens (s. a. Haupttext).

ren Güterzugdienst und gelegentlich auch Schnell- und Eilzugdienst des Bw Würzburg bestens, während die meisten nicht umgebauten Loks im Jahre 1953 ausgemustert wurden. Ende der 50er Jahre kamen die Umbau-Loks dann zum BZA Minden, wo sie hauptsächlich für Zugkraftmeßverfahren eingesetzt wurden; als letzte wurde im Jahre 1969 die 45 010 ausgemustert.

Modell

Liliput wählte als Vorbild für sein H0-Modell die 45 001, was 150 %ige Epochen-Spezialisten vielleicht zögern läßt, dieses Modell (dessen Vorbild schon 1953 ausgemustert wurde) auf DB-Anlagen einzusetzen. So genau sollte man es aber u. E. nicht nehmen, auch wenn ein Modell etwa der mit neuem Stehkessel ausgerüsteten Maschinen (weil äußerlich nicht verändert) universeller auf DR- wie DB-Anlagen einsetzbar wäre und Liliput sich bei einer evtl. folgenden DB-Version die Anfertigung eines neuen Kessels erspart hätte.

Das insgesamt 31 cm lange Modell ist (von einer noch zu erwähnenden Einschränkung abgesehen) genau H0-maßstäblich, auch was Durchmesser und Achsstand der Super-Feinguß-Räder (inkl. „Schwimmhäute"-Nachbildung) betrifft. Bremsgestänge und Doppelscherenbremse sind vollständig und größenrichtig nachgebildet. Steuerung und Triebwerk bestehen gänzlich aus Metall; vorbildlich sind die „Verjüngung" der Zinkdruckguß-Kuppelstangen zwischen 1./2. und 4./5. Achse und der „echte" (bewegliche) Gelenkbolzen zur Verbindung der Kuppelstangen. An der ungekröpften Treibstange sind auch die Schmiergefäße am Ende der Stange nachgebildet.

Die (unterschiedliche) Seitenverschiebbarkeit der Kuppelachsen ermöglicht — ordentlich verlegte Gleise vorausgesetzt — das Befahren von Gleisbögen bis herab zu 38 cm-Radien.

Am Gehäuse sind zahlreiche Leitungen und Teile extra angesetzt. Sehr gut gefallen die superfeinen, messinggeätzten Windleitbleche mit den dahinter sitzenden Pumpen-Nachbildungen und die exakt „verglasten", freistehenden Stirnleuchten. Unter dem Umlaufblech sitzen extra ausgebildete „Lichtleitungen" mit der unterschiedlich eingefärbten Nachbildung der Triebwerksleuchten (weiß) und der Lichtabzweigkästen (gelb). Das Führerhaus ist samt angesetztem Steuerhandrad eingerichtet, doch sollten die diversen Schilder an seiner Außenseite — genau genommen — erhaben sein.

Fahrgestell und Aufbau des Tenders entsprechen weitgehend dem des 05-Modells unter der Berücksichtigung der seitlichen Ausbuchtungen am Kohlekasten bei den Vorserien-45ern. Bedingt durch das vordere Drehgestell ist auch hier wieder der Radstand um einige mm zu groß, wodurch die Gesamtlänge (zusammen mit dem betriebsbedingt etwas großen Lok/Tender-Abstand) auf 31 cm statt 29,5 cm kommt.

Wie schon bei den 05-Modellen, wirkt auch hier der Bühler-Präzisionsmotor über eine Schwungmasse auf die letzten drei Achsen. Das sehr zugkräftige (4 Haftreifen), ruhig und geräuscharm laufende Modell erreicht bei 12 V (unbelastet) eine Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 135 km/h, das ruckfreie Mindesttempo entspricht ca. 8,5 km/h.

Etwas ungewohnt mag auf den ersten Blick die Lackierung aller ansonsten schwarzen Flächen in einem seidenmatten, dunklen Anthrazitgrau erscheinen. Man kann darüber streiten, ob dies nun genau vorbildgerecht sei oder nicht (bei einer Lok, die schon einige Zeit im Dienst steht, ist auch nicht mehr alles „pechschwarz") — auf jeden Fall wirkt das Modell so wesentlich plastischer und die -zig Details treten erheblich besser zutage. Das Rot von Fahrwerk und Gestänge ist nicht „schreiend", sondern genau und geradezu wohltuend richtig im Farbton.

mm/BMC

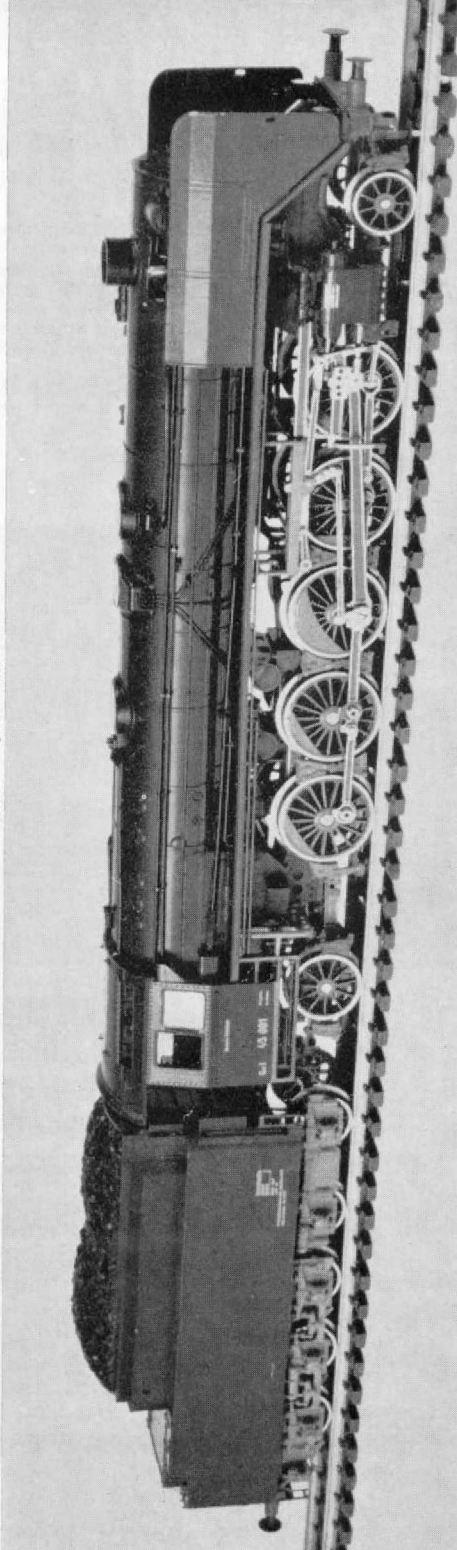


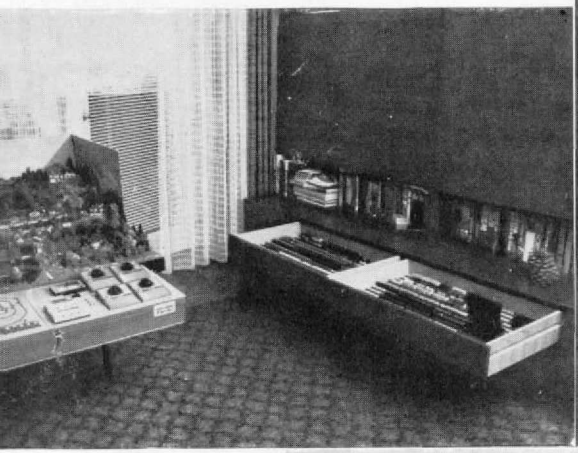
Abb. 3. Gesamtansicht des 31 cm langen, imposanten Modells der 45 001 — übrigens (analog zum Vorbild) das größte bisher in Großserie hergestellte Modell einer deutschen Dampflok! Daß die Windleitbleche nicht ganz exakt angesetzt sind, ist beileibe kein Serienfehler, sondern liegt in der Eile begründet, mit der ein „ofenfrisches" Modell schnell zusammengebaut wurde, damit es Herr Bücherl jun. mitnehmen und anläßlich eines Treffens in Nürnberg persönlich der gespannten MIBA-Redaktion übergeben konnte.

Wolfgang Matzko
Kaufbeuren

Mein „Schu-Scha-Bahnhof"

Der bereits in meinem N-Anlagenbericht in MIBA 2/76 angesprochene Platzmangel veranlaßte mich zum Bau eines „**Schu**bladen-**Scha**tten-Bahnhofs", der es mir ermöglicht, ganze Zuggarnituren ohne großen Aufwand auswechseln zu können; denn ein normaler Schattenbahnhof war bei mir aus Platzgründen einfach nicht „drin".

In drei 75 x 45 cm großen Schubladen ordnete ich je elf Holzleisten an, auf denen ich Roco-



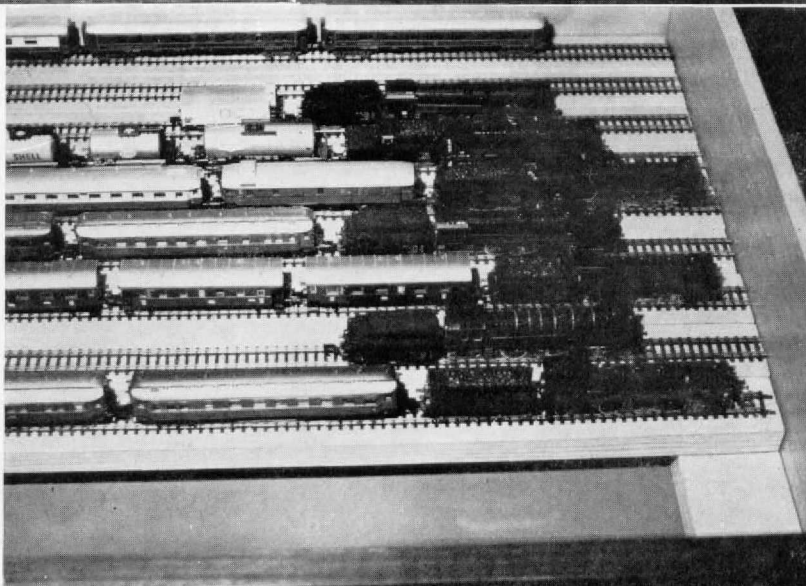


Abb. 1–3. Der „Schu-Scha-Bahnhof„ des Herrn Matzko ist – separat von der Anlage – in zwei Schubladen einer Schrankwand untergebracht. Die Züge stehen auf Gleisen, die auf verschiebbaren Holzleisten befestigt sind. In jeder Schublade sind nur so viel Leisten angeordnet, daß genügend „Luft" zum Verschieben und Herausnehmen der einzelnen Leisten verbleibt.

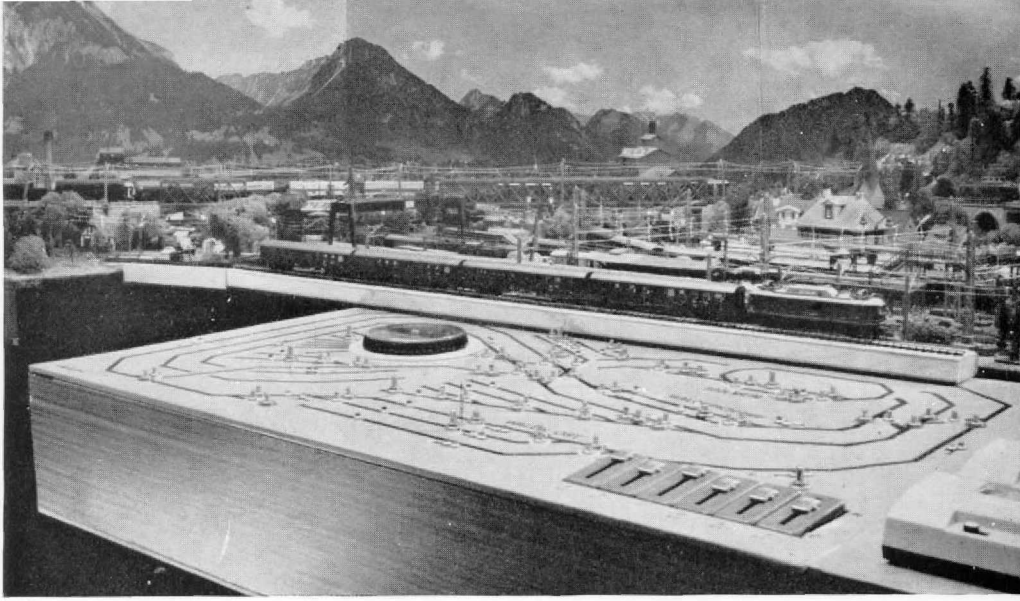
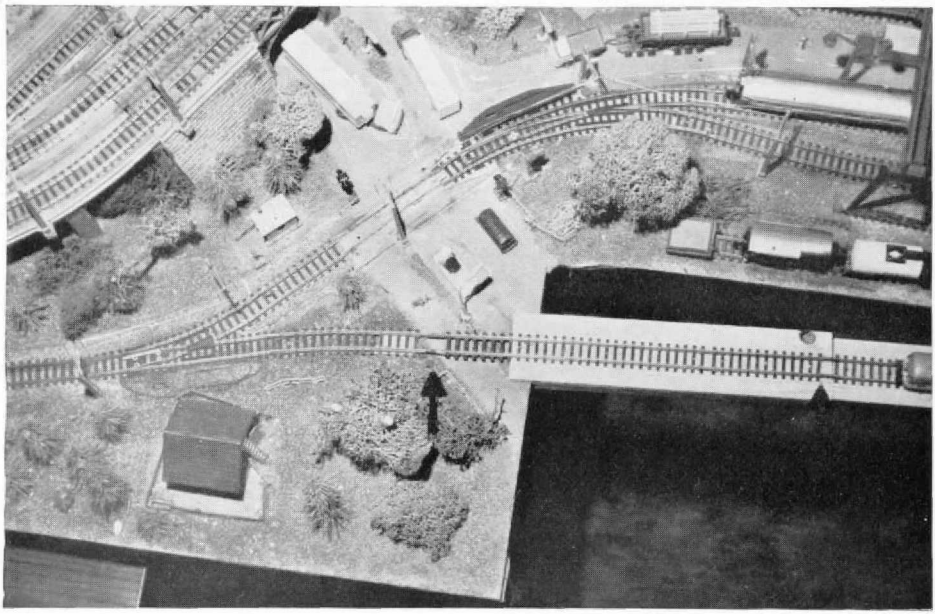


Abb. 4. Ein Schubladengleis samt Zug steht zwecks Zugwechsel (bzw. nach einem Zugwechsel) auf dem Gleisbildstellpult. Mit der Anlage ist es durch den sog. Adapter verbunden, den . . .

Flexgleise befestigt hatte und die herausnehmbar sind. Zwar hätten auch zwölf Leisten bzw. Gleise hinein gepaßt, doch es mußte genug Spielraum zum Verrücken der Leisten verbleiben, um die jeweilige Leiste besser aus der Schublade heben zu können (Abb. 2 u. 3). Die Schubladen selbst sind übrigens gesondert von der Anlage in einer Schrankwand untergebracht. Soll ein neuer Zug auf die Anlage gefahren werden, geht dies so vor sich:

. . . Abb. 5 von oben zeigt. Der Pfeil deutet auf die Schienenverbindung zwischen Anlagen- und Adaptergleis.