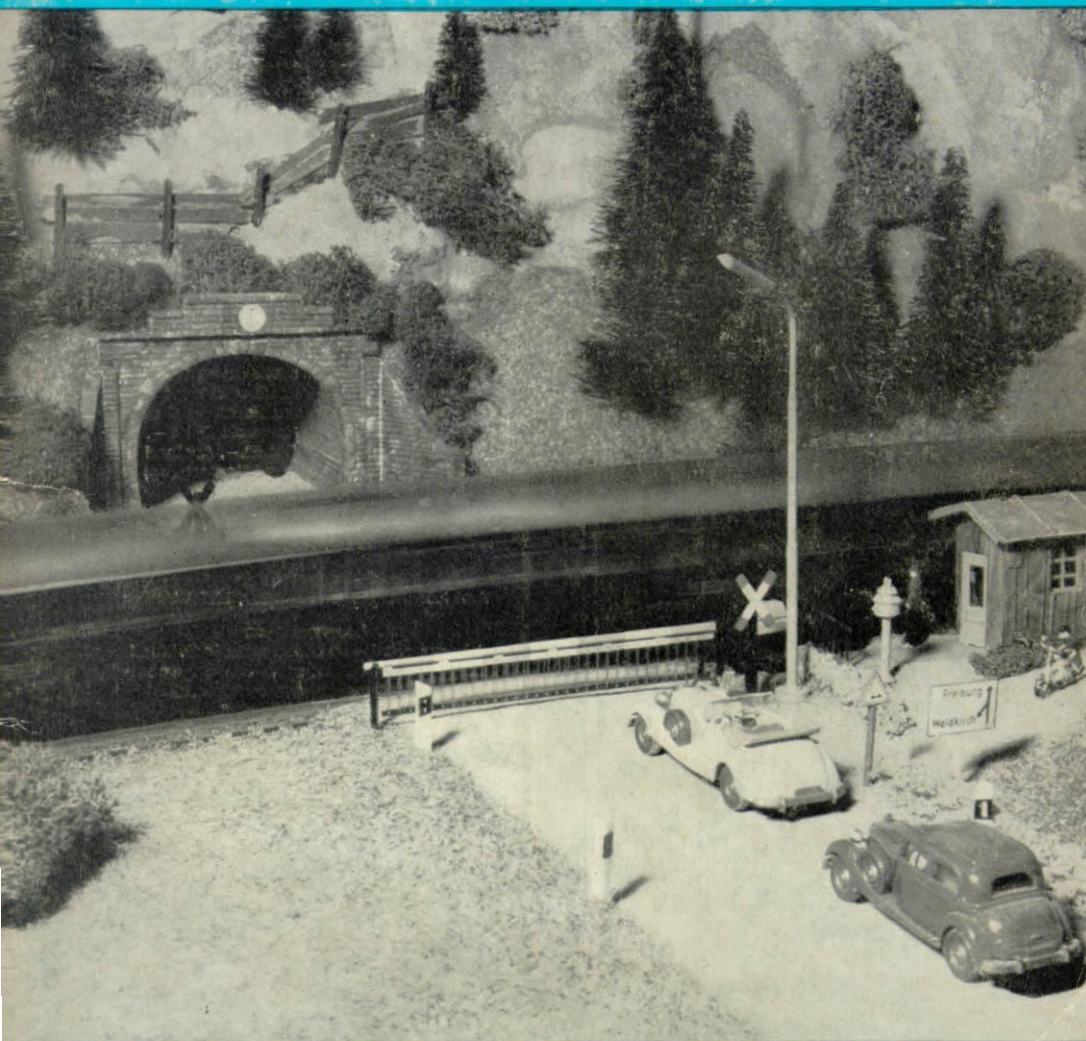




Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

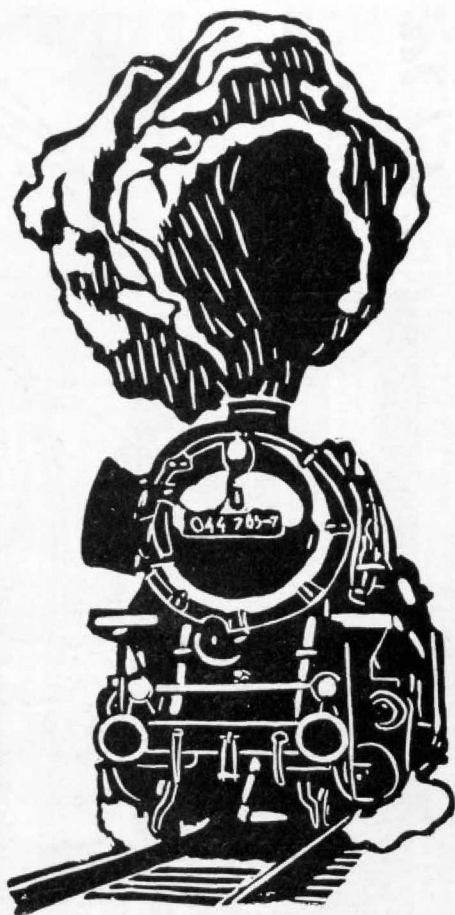
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

30. JAHRGANG
JANUAR 1978

1

„Fahrplan“

Auch 1978 mit Volldampf (Dampflok-Linolschnitt)	3
„Auf der Stelle fahren . . .“ (H0-Rollstand von Old Pullmann)	4
Hauptbahnhof mit abzweigender Nebenbahn (N-Anlagenentwurf Kirst, Pfungstadt)	5
5400 t-Züge der DB, Mehrfachtraktion und der neue Erzwagen Fad 150 (mit BZ)	6
Zu „Doppeltraktion“ (Heft 2/77): Woher bekommt die 2. Lok ihren „Saft“?	10
Neue Roco-Modelle in H0 und N	11
25 Jahre MEC Rendsburg	13
So — oder so! Scheibenwischer und Sonnen- blenden der BR 10 im Großen und Kleinen	17
Vorbild und Modell: Moderne Schmalspur-Dieselloks	18
Schon bald passé? Der Bahnhof Baden-Baden	21
Liliput-45 im Fotografier-Anstrich	21
Reichsbahn-Beschriftungen für (fast) alle Zwecke	22
A propos Reichsbahn: Altbau-01 von Günther (H0)	23
Hydraulisch gedämpfter Magnetantrieb	29
Schaltverstärker für Mini-Reed-Kontakte	30
Z-Neuheiten von Märklin	31
Die private TT-Clubanlage (Anlage Boldt, Uddevalla/Schweden)	32
Mössmer-Bettung als Bahnhofs-„Auslegware“	39
Thema Kurzkupplung — mit weiteren Variationen: Fleischmann-Triebzug 614 mit Kurzkupplung	40
Roco-Kurzkupplung für Märklin-Umbauwagen	42
Liliput-Schürzenwagen mit Roco-Kurzkupplung	43
Optisch noch besser: Zusatz-Faltenbalg Märklin-„Bayern“ mit Roco-Kurzkupplung	44
Bahnen, Brücken, Blickpunktszenen . . . (H0-Motiv Lankes, Laufen)	49
So sollen Ihre Fotos sein (Bedingungen für einzusendende Fotos)	49
Faulhaber-Motoren — eingebaut in H0-Industrie-Modelle	50
LAG-Triebwagen als H0-Modell von M + F	53



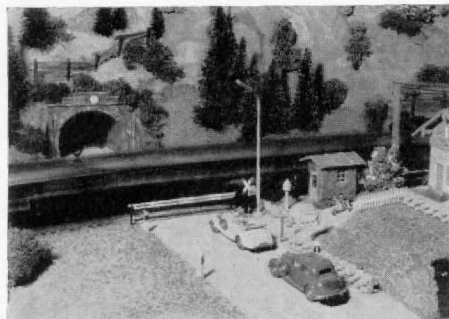
Auch 1978 mit Volldampf fahren

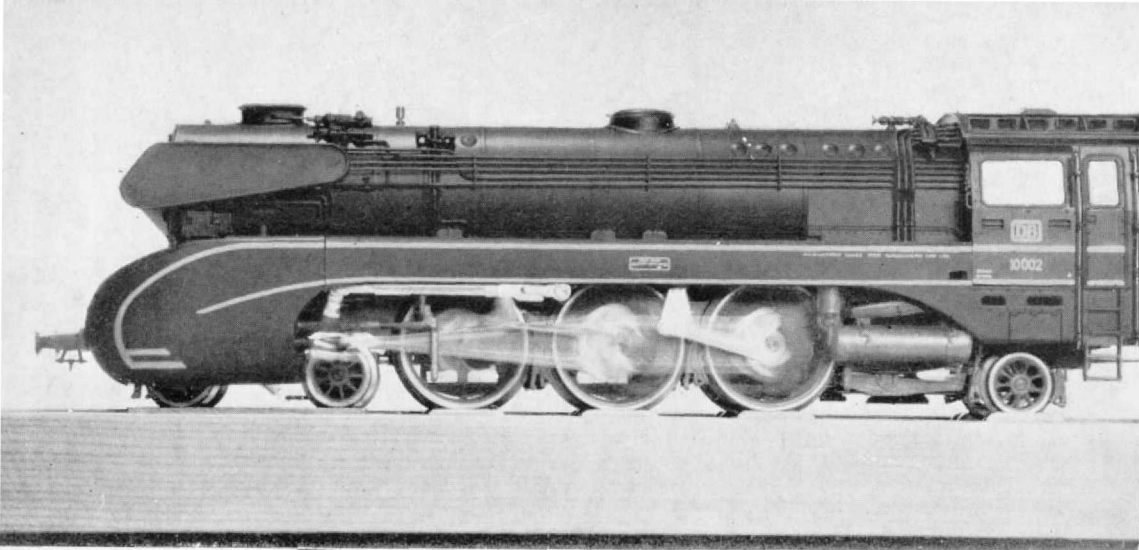
— wie diese Dampflok auf einem nachgerade künstlerischen Linolschnitt des Herrn Jan Bruns aus Stockelsdorf — ist unsere Devise; daß wir dies trotz der erneut gestiegenen Druckkosten, Löhne und Erhöhung der Mehrwertsteuer zum gleichen MIBA-Preis wie 1977 tun können, freut Sie, liebe Leser, sicherlich — und auch den

MIBA VERLAG

Titelbild

So schnell wie der vorbeirasende Zug wird auch das Jahr 1978 wieder dahineilen — ein Titelbild voller Symbolik von der H0-Anlage des Herrn Franz Lankes, Laufen (s. auch S. 49).

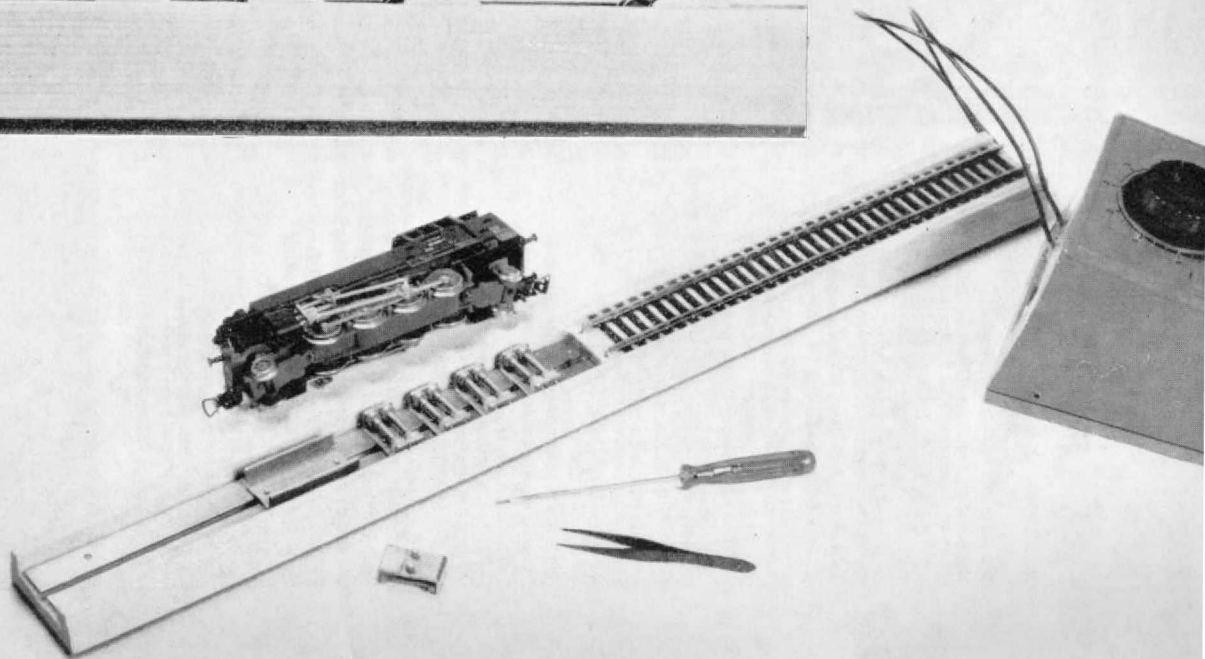




„Auf der
Stelle
fahren...“

Abb. 1. Umge-
rechnet ca.
140 km/h „macht“
das Rivarossi-
Modell der
„10 002“ hier mit
wirbelndem Ge-
stänge auf dem
„Rollprüfstand“
der Fa. Pullman.

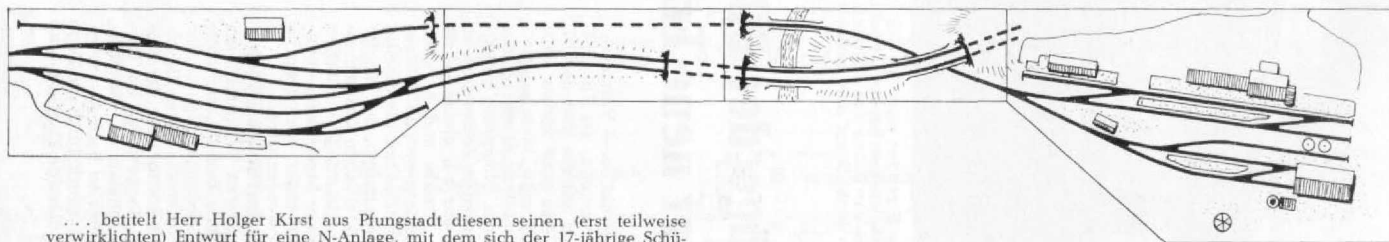
Abb. 2. Der ca.
51 cm lange
Rollprüfstand;
die Justierung
der Gleitrollen
und Stützen für
das jeweilige
Lokmodell erfolgt
mit Schrauben-
zieher und/oder
Pinzette.



... kann man seine H0-Lokmodelle mittels eines „Rollprüfstandes“, den die Schweizer Firma Old Pullman aus den USA importiert. Die Lokomotive „läuft“ dabei auf Neusilber-Rollen, die gleichzeitig – über zwei in das 51 cm lange Basisbrettchen eingelassene Messingstreifen – zur Stromübertragung dienen (und natürlich entsprechend isoliert sind). Kleinere Lokomotiven kann man ausschließlich auf die Rollen bzw. auf eine entsprechende „Stütze“ stellen; zum „Fahren“ von z. B. längeren Schleppenderloks werden diese mit dem Tender auf das ca. 25 cm lange Zweischienen-Gleisstück (dessen Schienenoberkante genau der Höhe der Rollen entspricht) und mit den Lokrädern auf die Rollen gestellt. Gedacht ist dieser „Rollprüfstand“ indes weniger für „Prüfzwecke“ (da ist ein längeres Testgleis oder eine Teststrecke angebracht) als vielmehr zum Vorführen von bestimmten Lokomodellen und vor allem natürlich von Dampflokmodellen, deren Steuerungsspiel man so in aller Ruhe und bei wechselnden Geschwindigkeiten beobachten kann. Im (umgerechneten)

140 km/h-Tempo drehende Räder und wirbelnde Treib- und Kuppelstangen kann man allerdings nicht bei jedem Schleppenderlok-Modell genießen, sondern freilich nur bei solchen mit direkt angetriebenen Treib- und Kuppelrädern; für Triebender-Modelle ist der „Rollstand“ nicht geeignet, es sei denn, man möchte den Lauf der Tenderräder beobachten. Geeignet ist der „Rollstand“ vor allem für diejenigen Modellbahner, die zwar über eine große Lok-Sammlung, aber (noch) nicht über eine Anlage verfügen oder sich platzmäßig (noch) keine leisten können. Mit dem „Rollstand“ können sie ihre Lieblinge von Zeit zu Zeit aus dem Dornröschenschlaf erwecken und sich oder anderen vorführen. Billig freilich ist dieser – sehr exakt und solide – gearbeitete Rollstand nicht: mit 3 Rollen ausgerüstet kostet er DM 135,-, einzelne Ersatzrollen kosten je DM 25,50. Nähere Auskünfte erteilt die Fa. Old Pullman (CH-8712 Stäfa), deren umfangreicher Jahreskatalog '78 jetzt übrigens gegen Einsendung von 9 internationalen Antwortscheinen erhältlich ist. mm

Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn – was denn sonst?



... betitelt Herr Holger Kirst aus Pfungstadt diesen (erst teilweise verwirklichten) Entwurf für eine N-Anlage, mit dem sich der 17-jährige Schüler manchem alten Hasen in der Anlagenplanung als durchaus ebenbürtig erweist – meinen wir! Denn ganz bestimmte Elemente lassen auf eine gewisse „Reife“ schließen, so z. B. die Aufteilung der schmalen „An-der-Wand-lang“-Anlage in mehrere Teilstücke, von denen jedes für sich fertiggestellt und durchgestaltet werden kann, oder die klare Gleisführung, die eine Überladung der Anlage trotz hinreichender Betriebs- und Rangiermöglichkeiten vermeidet.

Im Prinzip beginnt die Anlage (von links nach rechts gesehen) mit der Durchgangsstation einer zweigleisigen Hauptbahn, in der eine eingeleisige Nebenbahn abzweigt. Die Weiterführung der Hauptbahn nach links wurde hier ganz bewußt offengelassen, da sie beliebig erfolgen kann (z. B. Rückführung in einer offenen oder verdeckten Kehrschleife); Herr Kirst sieht eine Weiterführung bis hin zu einem größeren Kopfbahnhof mit Bw vor. Nach

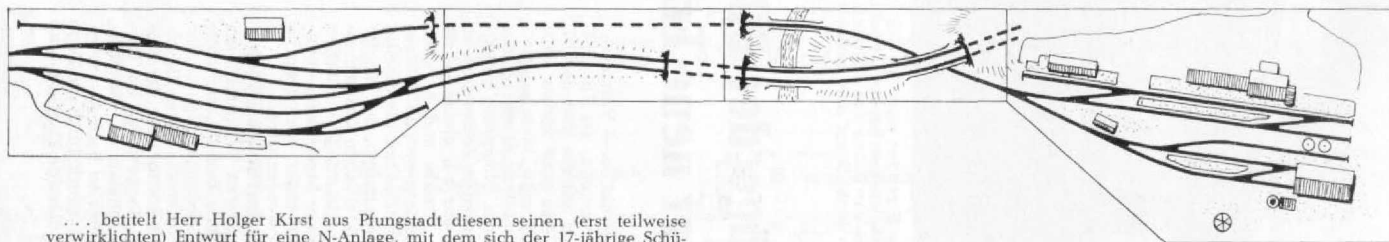
rechts verläuft die Hauptbahn noch ein Stück parallel zur Nebenbahn, mit der sie auch einen kleinen Fluß überquert; dann wird die Nebenbahn schräg unterfahren und die Hauptbahn verschwindet in einem Tunnelportal, um dahinter über eine abwärtsführende Kehrschleife in einem verdeckten Abstellbahnhof zu landen. Über dieser Kehrschleife endet die Nebenbahn in einem kleinen Kopfbahnhof; bei einer evtl. Weiterführung der Anlage nach rechts läßt sich dieser zum Durchgangs- bzw. Kreuzungsbahnhof ausbauen.

Überhaupt erscheint das bisherige Konzept des Herrn Kirst recht ausbaufähig, so daß wir nur „Weiter so!“ sagen und auf die ersten konkreten Ergebnisse gespannt warten können! (Zeichnungsmaßstab 1:30)

... kann man seine H0-Lokmodelle mittels eines „Rollprüfstandes“, den die Schweizer Firma Old Pullman aus den USA importiert. Die Lokomotive „läuft“ dabei auf Neusilber-Rollen, die gleichzeitig – über zwei in das 51 cm lange Basisbrettchen eingelassene Messingstreifen – zur Stromübertragung dienen (und natürlich entsprechend isoliert sind). Kleinere Lokomotiven kann man ausschließlich auf die Rollen bzw. auf eine entsprechende „Stütze“ stellen; zum „Fahren“ von z. B. längeren Schleppenderloks werden diese mit dem Tender auf das ca. 25 cm lange Zweischienen-Gleisstück (dessen Schienenoberkante genau der Höhe der Rollen entspricht) und mit den Lokrädern auf die Rollen gestellt. Gedacht ist dieser „Rollprüfstand“ indes weniger für „Prüfzwecke“ (da ist ein längeres Testgleis oder eine Teststrecke angebracht) als vielmehr zum Vorführen von bestimmten Lokomodellen und vor allem natürlich von Dampflokmodellen, deren Steuerungsspiel man so in aller Ruhe und bei wechselnden Geschwindigkeiten beobachten kann. Im (umgerechneten)

140 km/h-Tempo drehende Räder und wirbelnde Treib- und Kuppelstangen kann man allerdings nicht bei jedem Schleppenderlok-Modell genießen, sondern freilich nur bei solchen mit direkt angetriebenen Treib- und Kuppelrädern; für Triebender-Modelle ist der „Rollstand“ nicht geeignet, es sei denn, man möchte den Lauf der Tenderräder beobachten. Geeignet ist der „Rollstand“ vor allem für diejenigen Modellbahner, die zwar über eine große Lok-Sammlung, aber (noch) nicht über eine Anlage verfügen oder sich platzmäßig (noch) keine leisten können. Mit dem „Rollstand“ können sie ihre Lieblinge von Zeit zu Zeit aus dem Dornröschenschlaf erwecken und sich oder anderen vorführen. Billig freilich ist dieser – sehr exakt und solide – gearbeitete Rollstand nicht: mit 3 Rollen ausgerüstet kostet er DM 135,-, einzelne Ersatzrollen kosten je DM 25,50. Nähere Auskünfte erteilt die Fa. Old Pullman (CH-8712 Stäfa), deren umfangreicher Jahreskatalog '78 jetzt übrigens gegen Einsendung von 9 internationalen Antwortscheinen erhältlich ist. mm

Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn – was denn sonst?



... betitelt Herr Holger Kirst aus Pfungstadt diesen (erst teilweise verwirklichten) Entwurf für eine N-Anlage, mit dem sich der 17-jährige Schüler manchem alten Hasen in der Anlagenplanung als durchaus ebenbürtig erweist – meinen wir! Denn ganz bestimmte Elemente lassen auf eine gewisse „Reife“ schließen, so z. B. die Aufteilung der schmalen „An-der-Wand-lang“-Anlage in mehrere Teilstücke, von denen jedes für sich fertiggestellt und durchgestaltet werden kann, oder die klare Gleisführung, die eine Überladung der Anlage trotz hinreichender Betriebs- und Rangiermöglichkeiten vermeidet.

Im Prinzip beginnt die Anlage (von links nach rechts gesehen) mit der Durchgangsstation einer zweigleisigen Hauptbahn, in der eine eingeleisige Nebenbahn abzweigt. Die Weiterführung der Hauptbahn nach links wurde hier ganz bewußt offengelassen, da sie beliebig erfolgen kann (z. B. Rückführung in einer offenen oder verdeckten Kehrschleife). Herr Kirst sieht eine Weiterführung bis hin zu einem größeren Kopfbahnhof mit Bw vor. Nach

rechts verläuft die Hauptbahn noch ein Stück parallel zur Nebenbahn, mit der sie auch einen kleinen Fluß überquert; dann wird die Nebenbahn schräg unterfahren und die Hauptbahn verschwindet in einem Tunnelportal, um dahinter über eine abwärtsführende Kehrschleife in einem verdeckten Abstellbahnhof zu landen. Über dieser Kehrschleife endet die Nebenbahn in einem kleinen Kopfbahnhof; bei einer evtl. Weiterführung der Anlage nach rechts läßt sich dieser zum Durchgangs- bzw. Kreuzungsbahnhof ausbauen.

Überhaupt erscheint das bisherige Konzept des Herrn Kirst recht ausbaufähig, so daß wir nur „Weiter so!“ sagen und auf die ersten konkreten Ergebnisse gespannt warten können! (Zeichnungsmaßstab 1:30)



Abb. 1. Der sechsachsige Erzwagen vom Typ Fad 150, hier einer der 180 Privatwagen der Stahlwerke Peine-Salzgitter AG mit der entsprechenden Aufschrift, die auch bei einem eventuellen Modell berücksichtigt werden sollte. Auf der Bühne das Handrad zur Betätigung der Entladeklappen; eine manuelle Bedienung wurde wohl im Hinblick auf den rauen Hüttenbetrieb gewählt.

(Fotos Abb. 1, 8 u. 9: DB/Firmenich)

5400t-Züge der DB, Mehrfachtraktion und der neue Erzwagen Fad 150

Zu dem Artikel „Doppeltraktion — Vorspann“ in MIBA 2/77 erreichten uns u. a. die Zuschriften zweier Leser, die uns auf die von der DB seit einiger Zeit praktizierte (und vorher nicht übliche bzw. untersagte!) sog. „Mehrfachtraktion“ mit 3 (drei!) Diesellokomotiven an der Spitze des Zuges hinwiesen. Neugierig geworden, stellten wir entsprechende Recherchen an und stießen dabei nicht nur auf einige — im Hinblick auf den o. a. Artikel und auf den Modellbahnbetrieb — hochinteressante betriebliche Aspekte, sondern entdeckten gleichzeitig einen neuen, modernen Wagentyp, der mit der Mehrfachtraktion in unmittelbarem Zusammenhang steht und den wir gleichfalls vorstellen werden — zumal er von der Modellbahn-Industrie als erfolgversprechender Fahrzeugtyp sich sehr bald realisiert werden wird.

Der sechsachsige Erzwagen Fad 150

Im Interesse einer größeren Wirtschaftlichkeit ist die DB schon immer bemüht, zur optimalen Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge und im Interesse eines flüssigeren Betriebsablaufs die Bruttolasten der Güterzüge (Ladegewicht + Zuggewicht) im Erzverkehr von den Nordseehäfen an die Saar bzw. in den Raum Salzgitter so hoch wie möglich anzusetzen. Hier sind jedoch durch die Zuglängengrenzlast und die zulässige Zuglänge auf

den zu benutzenden Strecken gewisse Grenzen gesetzt. Für eine weitere Erhöhung über die bis dato höchste Last von 4000 Tonnen hinaus mußte daher ein neuer Wagentyp entwickelt werden, der über eine stärkere Kupplungseinrichtung verfügt und bei geringer Wagenlänge eine hohe Lastgrenze hat.

Der zu entwickelnde Erz-Einzelwagen, für den ein Variantenvergleich als optimale Lösung einen sechsachsigen Wagen mit 100 Tonnen Lastgrenze und einer Länge von 15 m ergab, sollte nach Meinung der DB nur als Privatwagen eingestellt werden. Um den Firmen die Entscheidung über die Anschaffung solcher Wagen zu erleichtern, entschloß sich die DB zunächst zum Bau eines eigenen Prototyps.

Dieser Wagen mit der Bezeichnung Fad 150 wurde von den Firmen Waggon Union Siegen (Untergestell und Aufbauten) und Linke-Hofmann-Busch-Werke GmbH (dreiachsige Drehgestelle) entwickelt und gebaut. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt beladen 80 km/h und leer 100 km/h.

Da für den Moment der Anfahrt des projektierten Zuges eine Zugkraft zwischen Zuglok und Wagenzug von 81 Tonnen errechnet wurde, die herkömmliche Zugeinrichtung jedoch nur mit 45 Tonnen belastet werden darf, wurde für die neuen Fad-Wagen (und die Zuglokomoti-

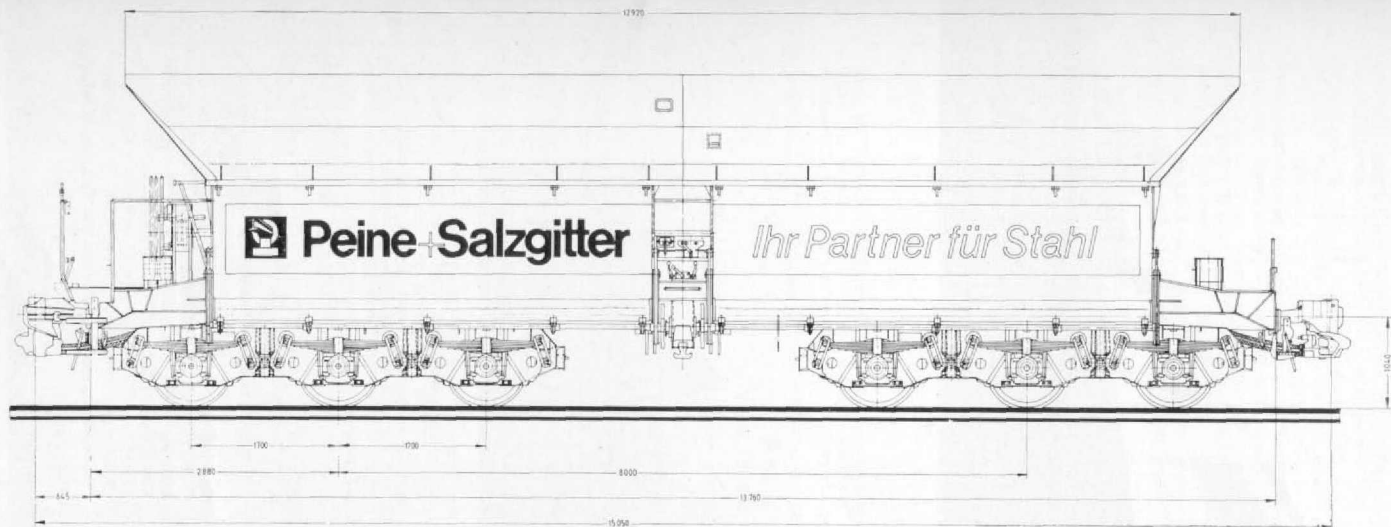


Abb. 2 u. 3. Seiten- und Stirnansicht (links) des Wagens im H0-Maßstab 1:87 – weniger als konkrete Bauvorlage denn zur weiteren Orientierung für die Modellbahn-Industrie gedacht.

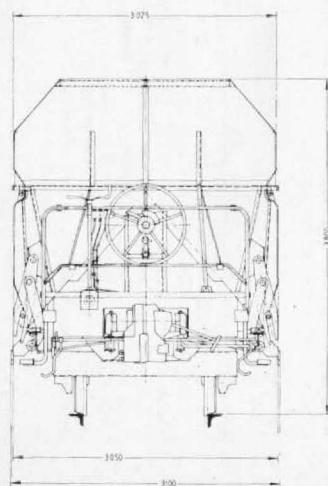


Abb. 4 u. 5. Seiten- und Stirnansicht im Z-Maßstab 1:220.



Abb. 6 u. 7. Seiten- und Stirnansicht im N-Maßstab 1:160.

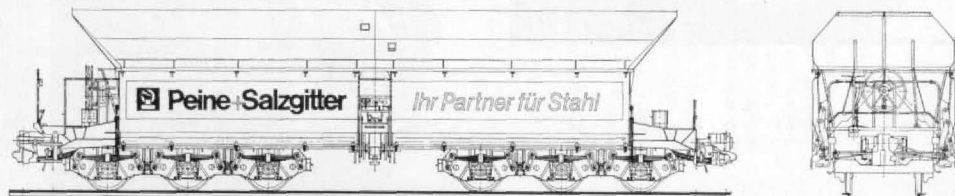




Abb. 8 u. 9. Zwei Elloks der Baureihe 151 in Doppeltraktion vor dem Erz-Ganzzug. An der Pufferbohle der ersten Lok sieht man die automatische Kupplung „Unicupler“. — Auf der nicht elektrifizierten Strecke wird der Zug von einer Lok der BR 212 und zwei Loks der BR 216 — erstmals bei der DB und nur mit Ausnahmegenehmigung — in Dreifachtraktion befördert! Es müssen übrigens nicht sämtliche für die Bespannung des Zuges vorgesehenen Lokomotiven mit der automatischen Kupplung versehen sein, sondern nur diejenigen, die direkt mit dem Wagenzug gekuppelt ist; die Verbindung zu der mit Normalkupplung ausgerüsteten Lok davor erfolgt über eine sog. Notkupplung.

ven) die automatische Kupplung erforderlich, die eine Grenzlast von 85 Tonnen hat.

Gleich nach Auslieferung des Probewagens entschlossen sich die Stahlwerke Peine-Salzgitter AG zum Kauf von 180 sechsachsigen Privatwagen für Erztransporte von Nordenham bzw. Hamburg Hansaport nach Peine/Salzgitter. Für den Wagen wurde die Konstruktion des Probetyps weitgehend übernommen.

Zugbildung und Auslastung

Aus sicherheitstechnischen Gründen (Kapazität der Achszähler) darf die Gesamtstärke der Güterzüge z. Zt. 250 Achsen (Lok- und Waggonachsen) nicht überschreiten. Während auf der Strecke Nordenham—Beddingen wegen ungenügender Gleislängen in Nordenham bei „nur“ 37 Wagen 222 Wagenachsen und 12 Triebfahrzeugachsen, insgesamt also 234 Achsen erreicht