

DM 4,-

J 21282 E

30 JAHRE MIBA



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA VERLAG
NÜRNBERG

30. JAHRGANG
DEZEMBER 1978

12

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

Spittlergraben 39 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 262900

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

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

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 30

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 / 0293646

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

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, 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 1/79
ist ca. 20. 1. im Fachgeschäft!

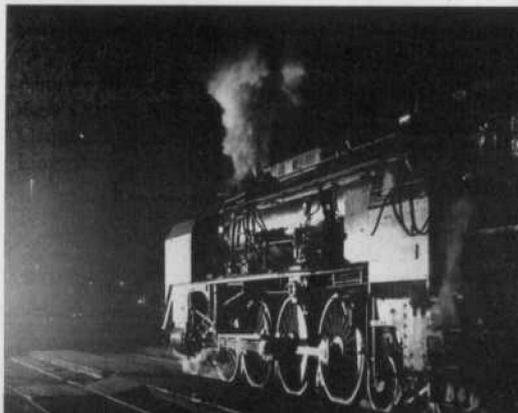
● Dem heutigen Heft ist das
Inhaltsverzeichnis 1978 beigelegt!

„Fahrplan“

„Neustadt“ im Lichterglanz	904
Roco-H0-Modell der „17 1137“	905
Ein rares Fotodokument (pr S 10 ¹ als Vorspann vor österr. 214)	908
Liliput-H0-Modell der „214“ bzw. „12“	910
Unabhängige Mehrzugsteuerung für das Märklin-System – mittels Halbwellen	914
Anlagenentwurf für H0: Nebenbahn im Alpenland	916
Die „Improvisierte . . .“ (H0-Anlage Giebel, Ratingen)	918
Deichschaarte für die Bahn – in Funktion	923
Die „94“ (pr T 16) als Fleischmann-H0-Modell	924
„Zweimann-Streckenblock“	927
Vollspurwagen auf Schmalspurgleisen bei Vorbild und Modell (4. Teil)	928
Verbesserte Laufeigenschaften von Waggonen	931
Der Bau der „Schwarzwaldbahn“ in N	932
Zwischen „Erding“ und „Markt- schwaben“ (H0-Anlage Dullinger, Vilshofen)	939
Buchbesprechungen	946
Umgebauter Kibri-Lokschuppen für die Brawa-H0-Schiebebühne	947
Umgebauter Umbauwagen als TT-Byg 515	947
Einachs-Gepäckanhänger zum VT 95 als Günther-H0-Modell	948
Motorischer Spindeltrieb für Pantographen (zu 4/78)	948
Talbot-Schotterwagen als Roco-H0-Modell	949
Das Stellpult in der Schublade	950
Weitere Märklin-Neuheiten in H0 und Z	951
„Im Zweifelsfall immer eine Lok mehr . . .“ (H0-Anlage Bankstahl, Hagen)	952

Titelbild

Bereit zur Fahrt in die Winternacht steht hier eine der mächtigen Schnellzugloks der österreichischen Reihe 214 (siehe auch S. 908 u. S. 953).





Das neue Gesicht
der MIBA
ab Nr. 1/1979

*Frohe Weihnachten und ein
glückliches neues Jahr!*

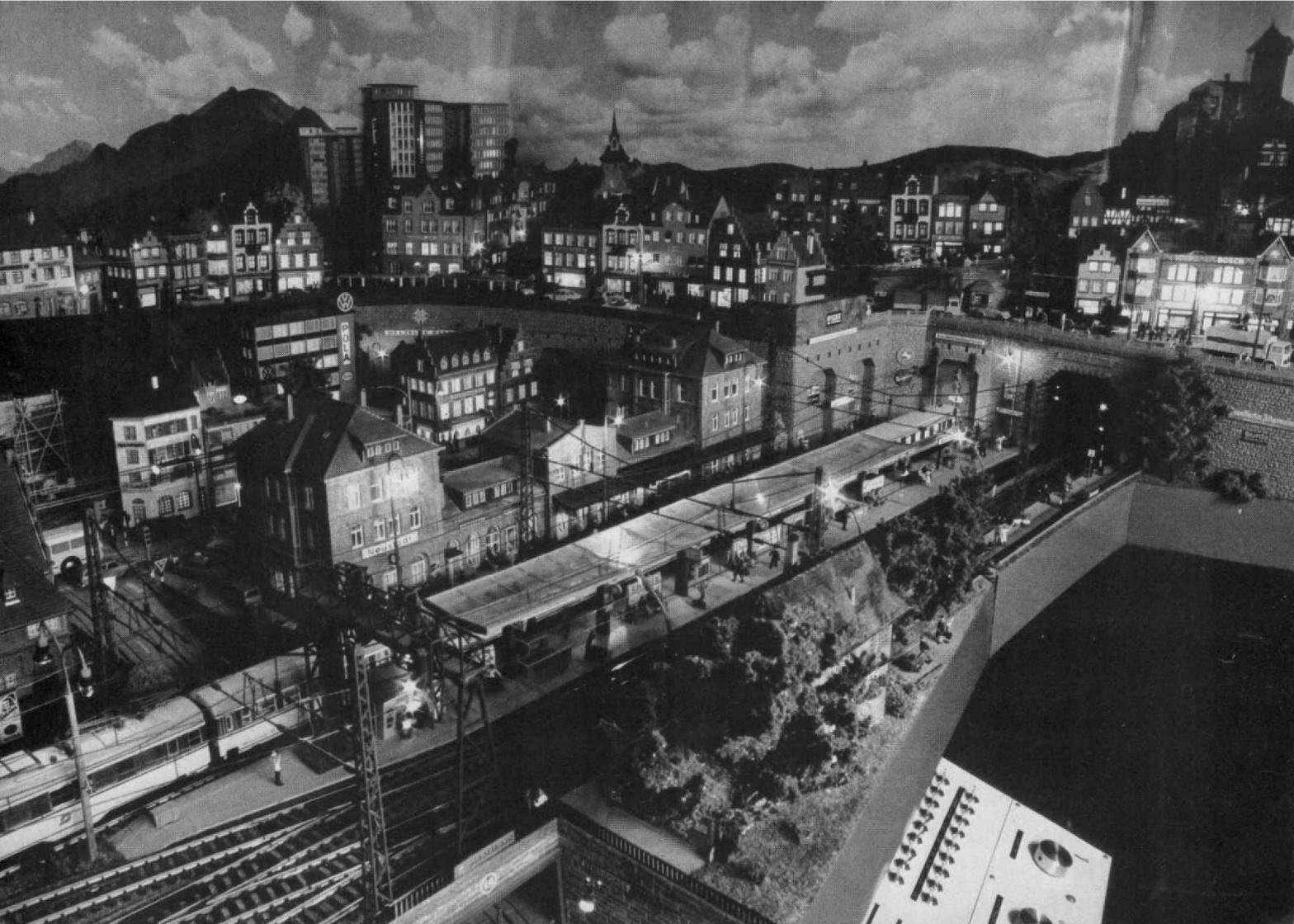
wünscht Ihnen der gesamte MIBA VERLAG ...

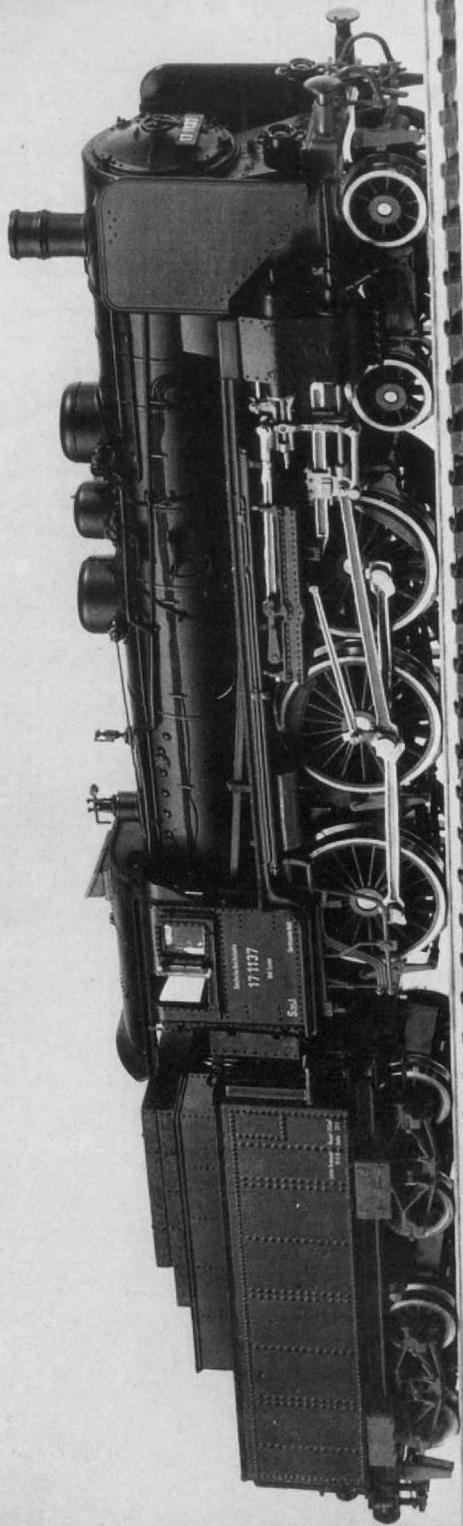
... und freut sich, Ihnen auch noch eine Neujahrs-Überraschung bereiten zu können:

- **Ab Heft 1/79 erscheint die MIBA im vergrößerten Format** (wie die REPORT- und Revue-Broschüren) von 23,5 x 16,8 cm!
- **Dennoch bleibt der Preis von DM 4,-** für ein Einzelheft und DM 52,- für ein Jahresabonnement (Inland) trotz dieser Verbesserung und trotz der erheblich gestiegenen Kosten bestehen!
- Achtung, Direktbezieher! Ebenfalls ab 1. 1. 1979 bitte die **neue Bankverbindung** des MIBA VERLAGS beachten:
Commerzbank Nürnberg, BLZ 760 400 61
Kontonummer: 5 131 875
- Ihre Abonnement-Rechnung 1979 liegt Heft 1/79 bei; Sie können unserer Buchhaltung jedoch sehr viel Arbeit ersparen, wenn Sie sofort den Jahresbezugspreis 1979 (Inland DM 52,-, Ausland DM 55,-) auf das **neue** Bankkonto überweisen würden. Herzlichen Dank!
- Beachten Sie bitte, daß das Jahresabonnement nur zum Ende des Jahres gekündigt werden kann, und zwar jeweils zum 30. Okt. mit eingeschriebenem Brief!

„**Neustadt**“ im Lichterglanz – ein effektvolles Stimmungsbild von der H0-Anlage des Herrn Manfred Robausch aus Wien, der ganz offensichtlich zu den Anhängern eines Nachtbetriebs mit erleuchteten Häusern, Straßen, Bahnsteigen usw. gehört.

„**Andersgläubige**“ – die gibt's auch in unserem Metier – werden sich allerdings von den strahlenden Lichtern nicht blenden lassen und weiterhin dem ausschließlichen Tagbetrieb frönen (siehe die MIBA-interne „Pro und Contra“-Diskussion in Heft 12/73).





Roco-HO-Modell der „171137“ (pr S10¹, 1914)

Zunächst einige Worte zum Vorbild, das nur noch unsere älteren Leser in Betrieb gesehen haben werden:

Während in Süddeutschland schon 1907 die ersten sogenannten „Pacific“-Lokomotiven (bad. IV f) in Dienst gestellt wurden, kam man in Preußen noch einige Jahre länger mit zweifach gekuppelten Schnellzugloks aus. Endlich – 1910 – erschienen hier die ersten 2'C-Schnellzugloks (2'C1'-Loks hat es im sparsamen Preußen nie gegeben) der Baureihe S 10, als Vierlingsmaschinen nicht gerade sparsam im Dampfverbrauch. Dieser Version folgten eine Dreizylinder-Version (S 10²) und nach einem ersten Versuch mit der Verbundausführung im Jahre 1911 (Reihe S 10¹ = 2'Ch4v) die leistungsfähigste aller preußischen Schnellzugloks, die S 10¹ in der Bauart 1914, die das Roco-Modell zum Vorbild hat. Leider hat die DB keine dieser schönen Loks mehr übernommen; alle hier verbliebenen Maschinen wurden 1948 ausgemustert. Wegen akuten Schnellzuglokmangels setzte dagegen die DDR-Reichsbahn die ihr verbliebenen 17¹⁰-Loks noch bis in die 60er-Jahre ein. Drei Maschinen waren sogar bei den ÖBB im Einsatz (S. 909).

Weitere Informationen über das Vorbild sind dem in MIBA 4/73 besprochenen S 10¹-Buch von Karl-Ernst Maedel zu entnehmen (so z. B. auch die Tatsache, daß diese ausgesprochenen „Schnellfahrloks“ des öfteren die Weltrekord-Lok 05 oder die 61 des Henschel-Wegmann-Zugs vertreten mußten – und deren Fahrzeiten nur geringfügig überschritten!)

Das Roco-Modell ist in den Hauptabmessungen völlig maßstäblich; die Radstände der Lok sind genau richtig, die des Tenderts sind – wohl wegen der „vorgegebenen“ Motorbauart – um einige Millimeter größer. Wiedergegeben wurde die Ausführung mit drei Domen. An Kessel und Fahrgestell sind alle Details – zum großen Teil sogar extra angesetzt – wiedergegeben, als da sind Leitungen zu den Aufbauten, separate Ventilhandräder, Steuerungsdetails, Führerhaeinrichtung (inkl. „Beleuchtung“ unter dem Dach innen) mit plastischen Handrädern und Leitungsrohren, das komplette Bremsgestänge (!) unter dem Rahmen und zuguterletzt eine komplett ausgeführte Pufferbohle mit Kupplungshaken und Bremsschläuchen. Die Kolbenstangenschutzrohre liegen separat bei und können bei Radien > 41,5 cm angesteckt werden. Beigelegt sind auch (erstmalig bei einem Großserienmodell) die Führerhaus-Einstiegstüren, die vom Käufer eingesetzt werden können und – durch eine Feder aufgedrückt – den ohnehin kurzgekuppelten Tender optisch noch enger mit der Lok verbinden – ein nachahmenswertes Beispiel! Die Räder des Modells sind sehr fein nachgebildet und weisen neben den typischen „Schwimmhäuten“ zwischen einigen Speichen auch die hervorgewölbten Gegengewichte auf. Entsprechend dem Innenantrieb auf die erste Achse (beim Vorbild)

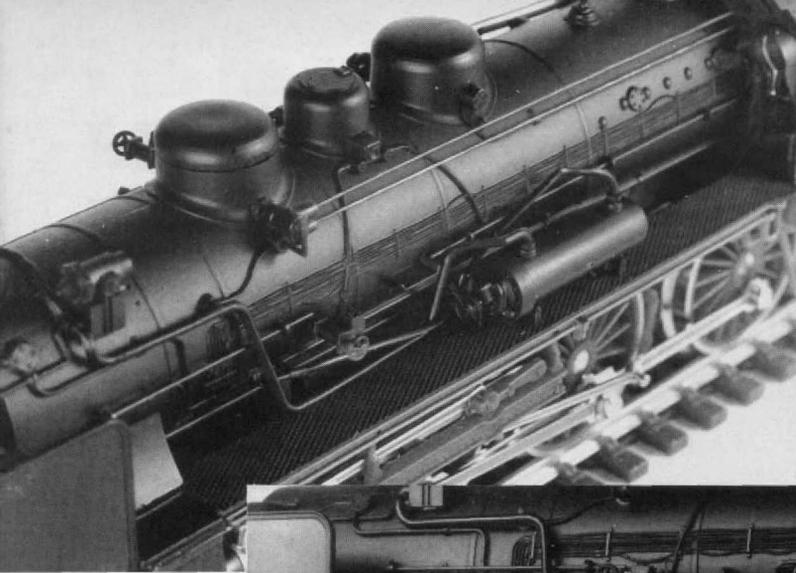


Abb. 1-3. Gesamtansicht (S. 906) und zwei für sich sprechende Detailansichten: Vorwärmer und extra ange-setzter, „verbogene“ Leitungen sowie Steuerung und Treibräder mit „Schwimmhäuten“ und versetzten, vorgewölbten Gegen-gewichten.

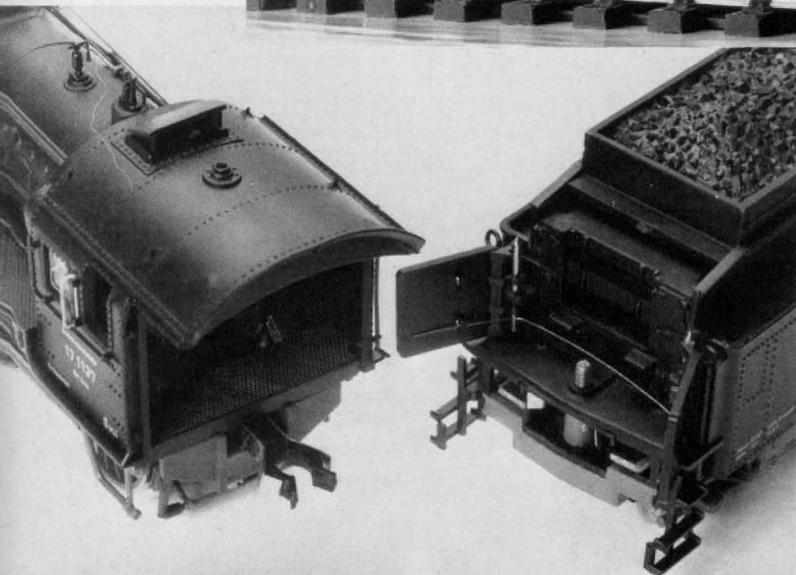
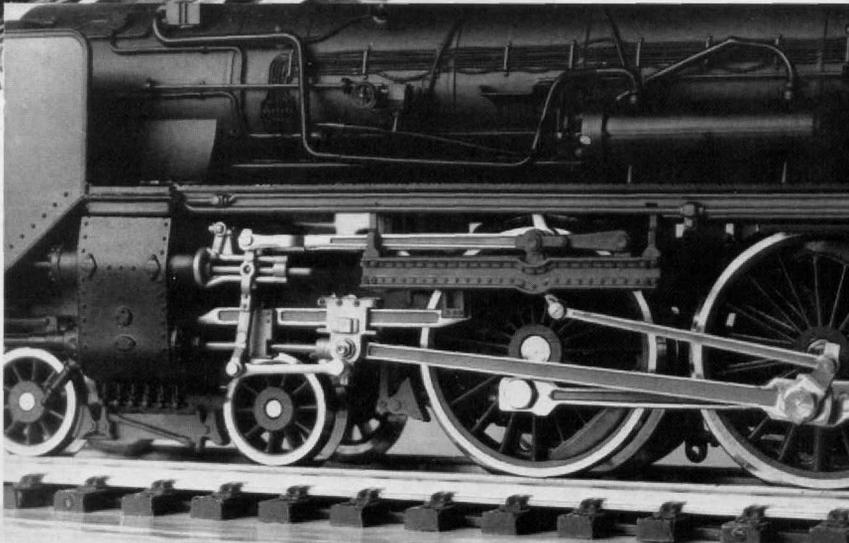


Abb. 4. Blick auf die Verbindungs-türen zwischen Lok und Tender, die im gekuppelten Zustand durch den Feder-draht gegen die Führerhaus-Innen-wände gedrückt werden (s. Abb. 1).



Abb. 5 u. 6. Oben: Stirnansicht des S 10¹-Modells mit der genauen Nachbildung der Pumpen beiderseits der Rauchkammer und der Schürze vor dem Innentriebwerk. Rechts: die Detaillierung der Lokunterseite und des Führerstands.

S. 909

Ein rares Fotodokument

und zugleich ein anregendes Vorbild-Motiv für den Modell-Einsatz der zwei Lok-Neuheiten aus Österreich (siehe S. 910): preußische S 10¹ als Vorspann vor österreichischer 214 bzw. 12, 1951 in Wien aufgenommen!

(Foto: Helmut Griebel, Neulengbach/Österreich)

908

ist das Gegengewicht dort um 120° versetzt. Die Räder sind im Interesse eines möglichst maßstäblichen Gesamtachsstandes geringfügig kleiner (22 mm statt 23 mm ∅).

Die schon erwähnte Verbindung zwischen Lok und Tender wird durch eine Klipskupplung hergestellt, die gleichzeitig den Beleuchtungsstrom für die vordere Lampe überträgt. Die Stromabnahme erfolgt nur über die Tenderräder, von denen vier mit Haftreifen versehen sind. Die Zugkraft ist entsprechend gut, zumal das Tendergehäuse aus Metallguß besteht. Die Höchstgeschwindigkeit (bei 12 V =) liegt genau vorbildgetreu bei umgerechnet 110 km/h, das ruckfreie Kriechtempo beträgt umgerechnet 4,7 km/h!

Insgesamt hat Roco mit der 17¹⁰ ein sehr beachtenswertes Modell geschaffen, dem angesichts der gelungenen Gesamtkonzeption sicher so mancher „Bundesbahner“ nicht widerstehen können wird – und es auch nicht braucht, denn „Ausreden“ für den nicht ganz epochengerechten Einsatz auf Anlagen nach DB-Vorbild lassen sich beliebig finden, wie z. B.: Einsatz der 17¹⁰ als „Leihlok“ von der DR zur Erprobung des Vierzylinder-Verbund-Triebwerks oder als Museumslok oder als Zuglok für einen Eisenbahnfreunde-Sonderzug usw. Oder man nimmt einfach an, daß diese schönen Maschinen im Großen (auch) noch nicht ausgemustert seien, weil noch nicht genug leistungsfähige Schnellzugloks zur Verfügung standen! Oder man macht sich überhaupt keine Gedanken und setzt das Modell ein, weil es einem eben gefällt . . .

mm/BMC

