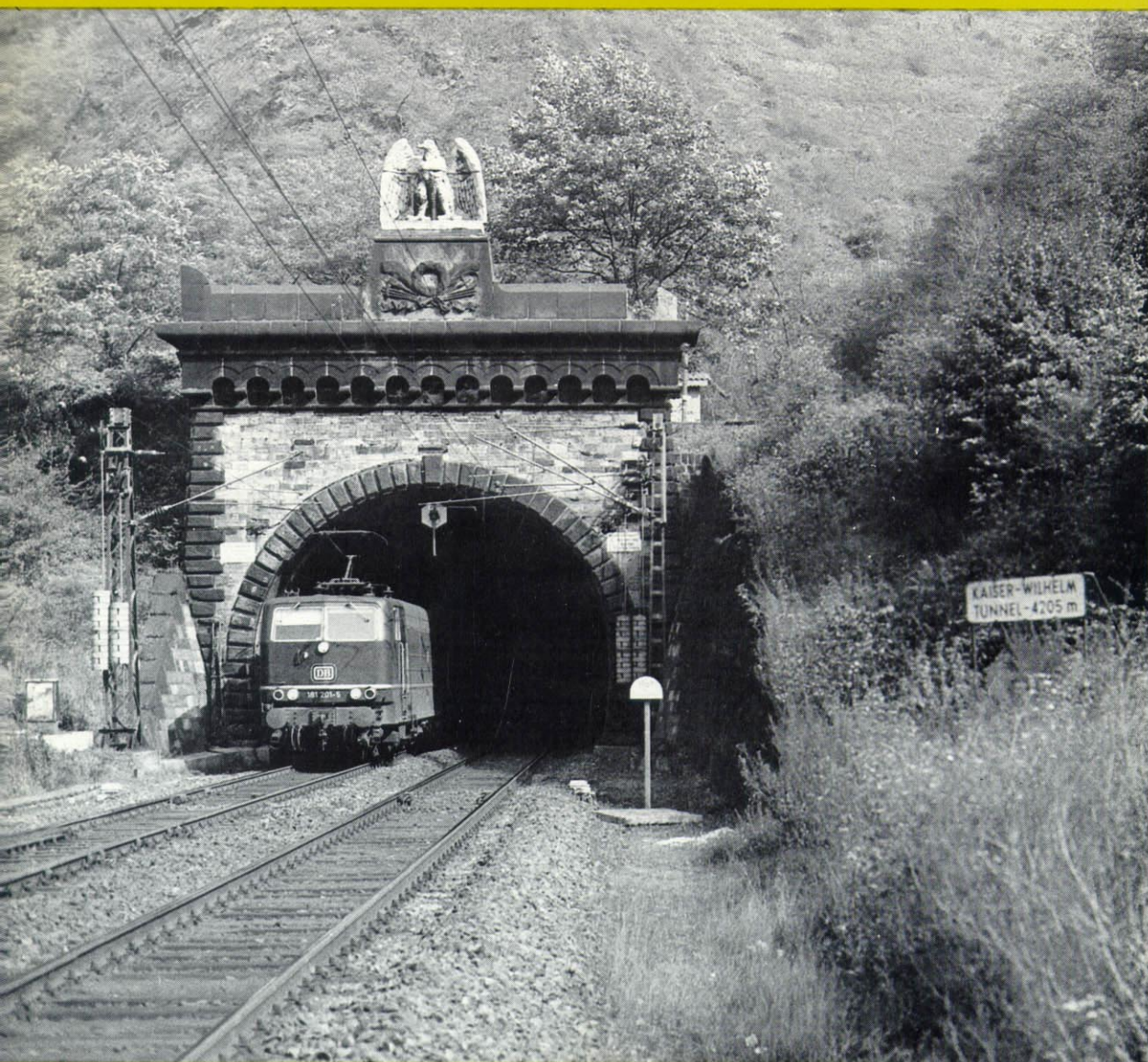


DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA

Miniaturbahnen

MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Spittlertorgraben 41 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 31a

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

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,- (zuzügl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung

Commerz Bank AG, Nürnberg
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Ver-
vielfältigung – auch auszugsweise – nur mit
vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlags.

Leseranfragen können nicht individuell
beantwortet werden; bei Allgemeininteresse
erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
zeitlichen und personellen Gründen kann
sich die Bearbeitung der Redaktionspost
verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
sind einzeln mit der vollen Anschrift des
Autors zu versehen. Sämtliche Angaben
(technische und sonstige Daten, Preise,
Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

Druck

W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH,
Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

Heft 7/79

ist ca. 16. 7. in ihrem Fachgeschäft!

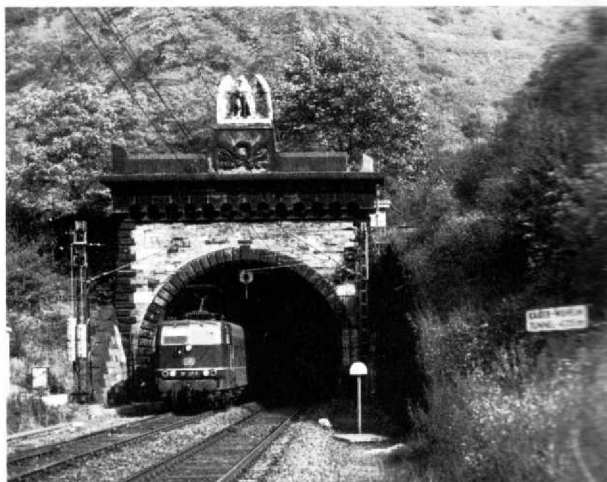
Fahrplan

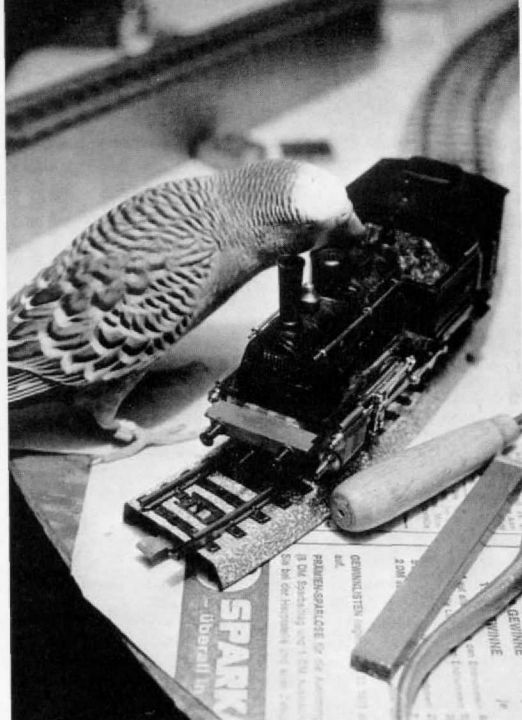
Bunte Seite	475
Neue Elloks von Arnold-N: „Krokodil“ und 118	477
Varianten und Versionen in H0	478
Liliput-Schwerlastwagen	481
Bahnhofsgebäude „Bourges“ als 0-Modell	482
Ein gelber Sonderling (Meßwagen)	486
Erster Teil der Fleischmann-Neuheiten	487
Pit-Peg korrigiert:	
Der richtig motivierte Burgberg	487
H0-Lichtsignale mit LED-Beleuchtung	490
In den mittleren Westen der USA. . .	
(H0-Anlage Schubert, Mönchengladbach)	495
N-Güterwagen nach US-Vorbild (Kadee)	499
Eine preiswerte Gleisbesetzmeldung	500
Der erste „MIBA-Rollwagen“	501
Neu von Roco: DÜWAG-Strab u. a.	502
Sie fragen . . . Fenstergardinen	504
Betriebsamkeit auf dem Land	504
Reisezug-Probewagen A4üe-50 (BZ)	506
Bildspaziergang durchs Dampflok-Bw	
(Bw-Anlage Lang, Stuttgart)	508
Buchbesprechungen:	
S 3/6 – Star unter den Dampflokomotiven	
Eisenbahn in Niederbayern	
Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 29	
Schienenbummel Schweiz	
Triebwagen deutscher Eisenbahnen Bd. 2	
Erste Märklin-Neuheiten '79	512
Klein, aber mein! (H0-Anlage Drömer)	513
Elektro-hydraulischer Antrieb	517
Deutschlands erste Dampflok als Trix-Modell	521
Deutschlands erste Ellok	521
Zwei Bohrzweig-Tips	521
Kran-Hilfsbalken (Traverse)	522

Titelbild

Der Kaiser Wilhelm-Tunnel bei Cochem an der Mosel
(mit 4205 m der längste deutsche Eisenbahntunnel)
wurde am 23. Mai 1979 hundert Jahre alt. Das Portal
im typischen Stil der Gründerzeit bildet mit seinem
steinernen Adler einen reizvollen Kontrast zur moder-
nen Zweifrequenz-Ellok 181² und könnte uns auch
als H0-Modell gefalle(r)n!

(Foto: Bert Jülich, Bad Godesberg)





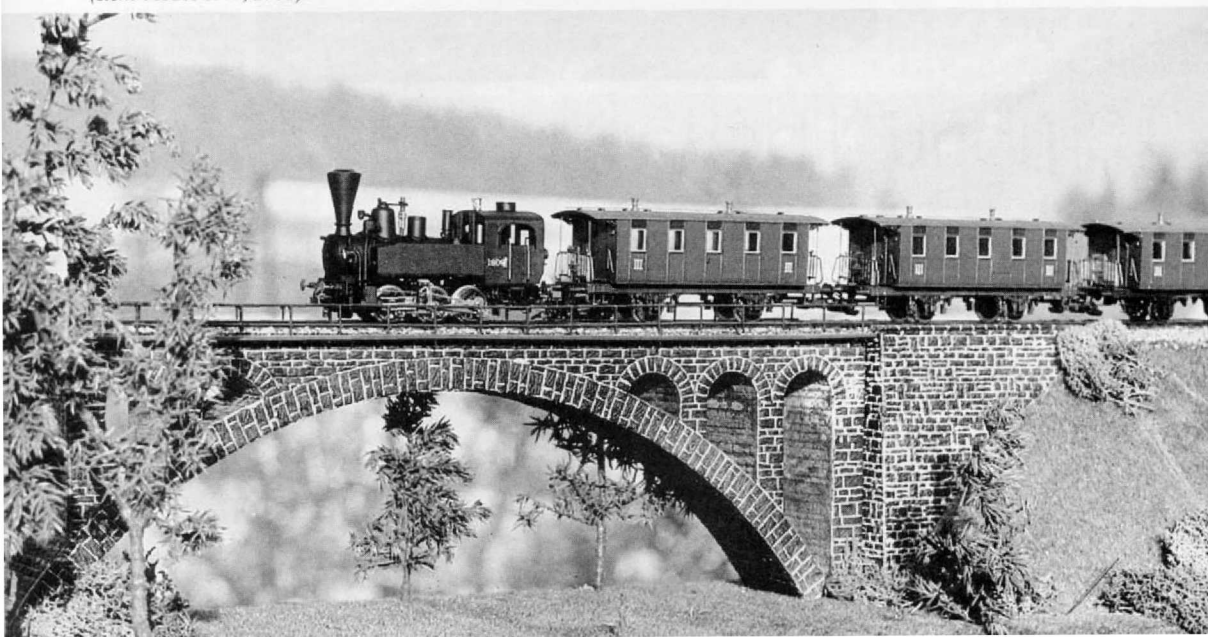
Ob die Kohlen stimmen, wird hier von Jocki, dem modell-
bahninteressierten Piepmatz des Herrn Heribert Groenen aus
Ratingen, bei einer H0-T3 überprüft.

Die Kohlen stimmten vor dreißig Jahren, kurz nach der Wäh-
rungsreform, keineswegs überall. Trotzdem gab es schon die
MIBA, und (wie heute) das

Warten auf die MIBA – 1949, wie das interessante „Zeit-
dokument“ beweist, das uns der treue MIBA-Leser Helmut
Owart aus Hamburg kürzlich zusandte.

Seit mehr als 30 Jahren wird die MIBA nicht nur in Deutsch-
land, sondern (u. a.) auch von unseren Nachbarn in Öster-
reich gelesen. Dazu zählt auch Herr Sepp Tezak aus Graz,
der uns mit einem H0-Motiv einen

Sommergruß von der Südbahn entbietet. Der typische Sekundärzug der k. k. priv. Südbahn mit einer Lok der Reihe
32 d, Nr. 1809, stammt aus der auf die Fahrzeuge „Alt-Österreich“ spezialisierten Modellbau-Werkstatt des Herrn Tezak
(siehe MIBA 1/77, S. 32).



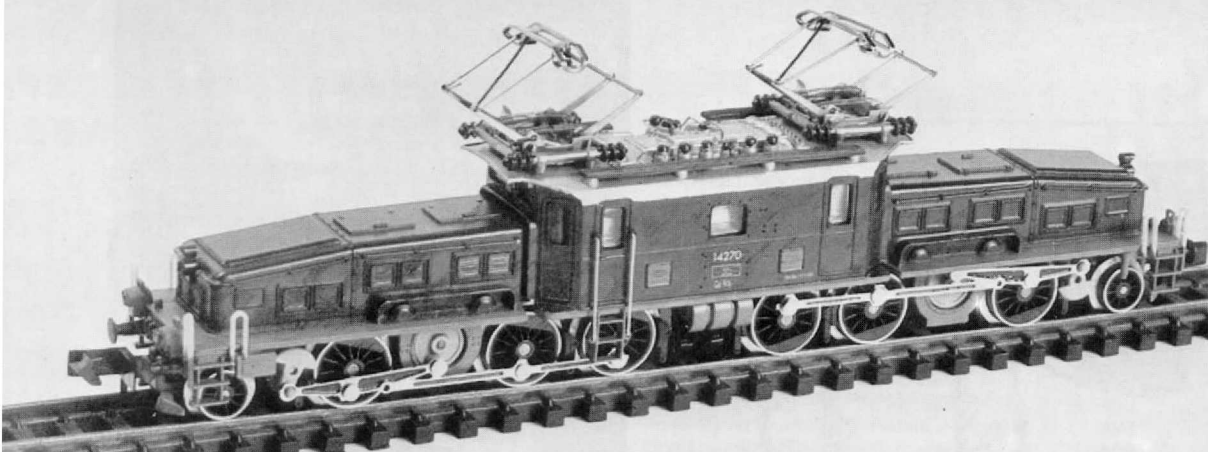


Abb. 1. Das rundherum bestens gelungene N-Modell des „Krokodils“ (Ce 6/8'') mit Schlitzdreiecks-Stangen, Blindwellen und frei drehenden Gegengewichten.

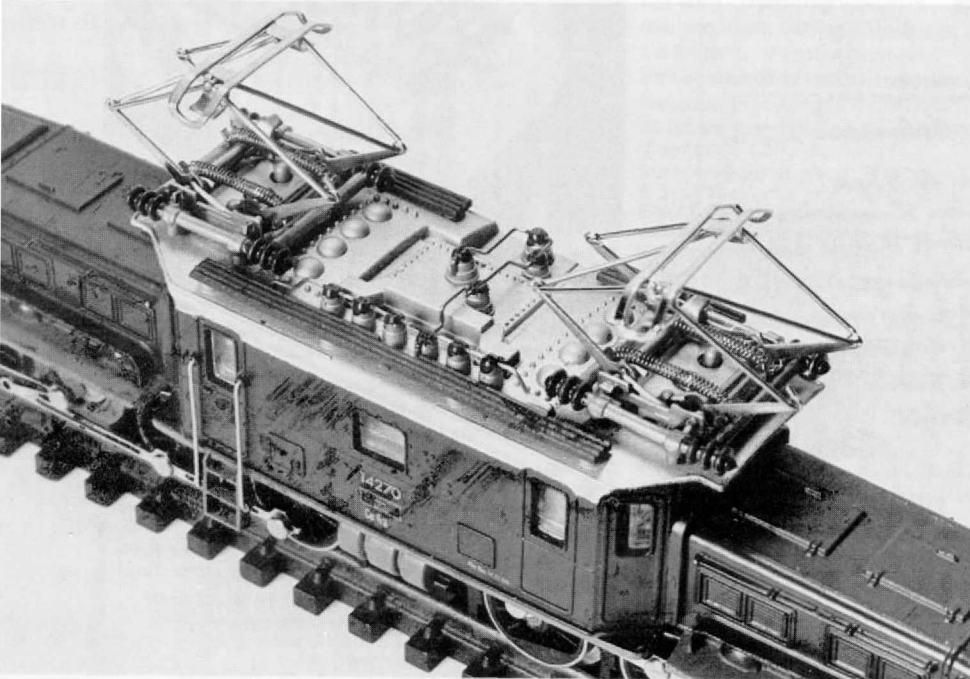
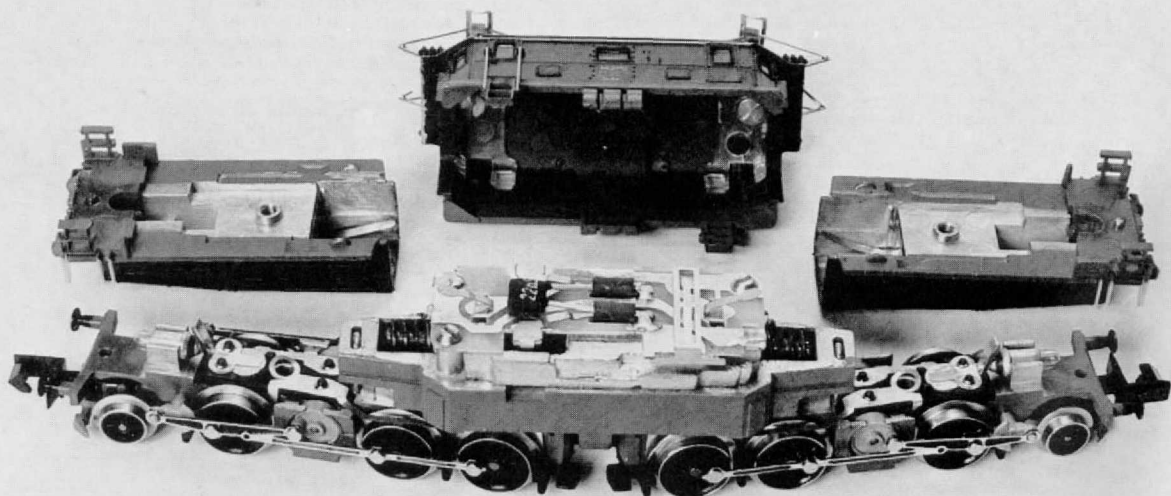


Abb. 2. Die minutiös nachgebildete Dachpartie mit feinen Leitungen, zahlreichen Isolatoren usw.

Abb. 3. Der Motor sitzt mittig in einem Ballastgewicht und treibt beide Triebwerksgruppen (sechs Achsen) über Schnecken an; in den Vorbauten sind zwei weitere Metallgewichte zur Erhöhung der Zugkraft untergebracht.



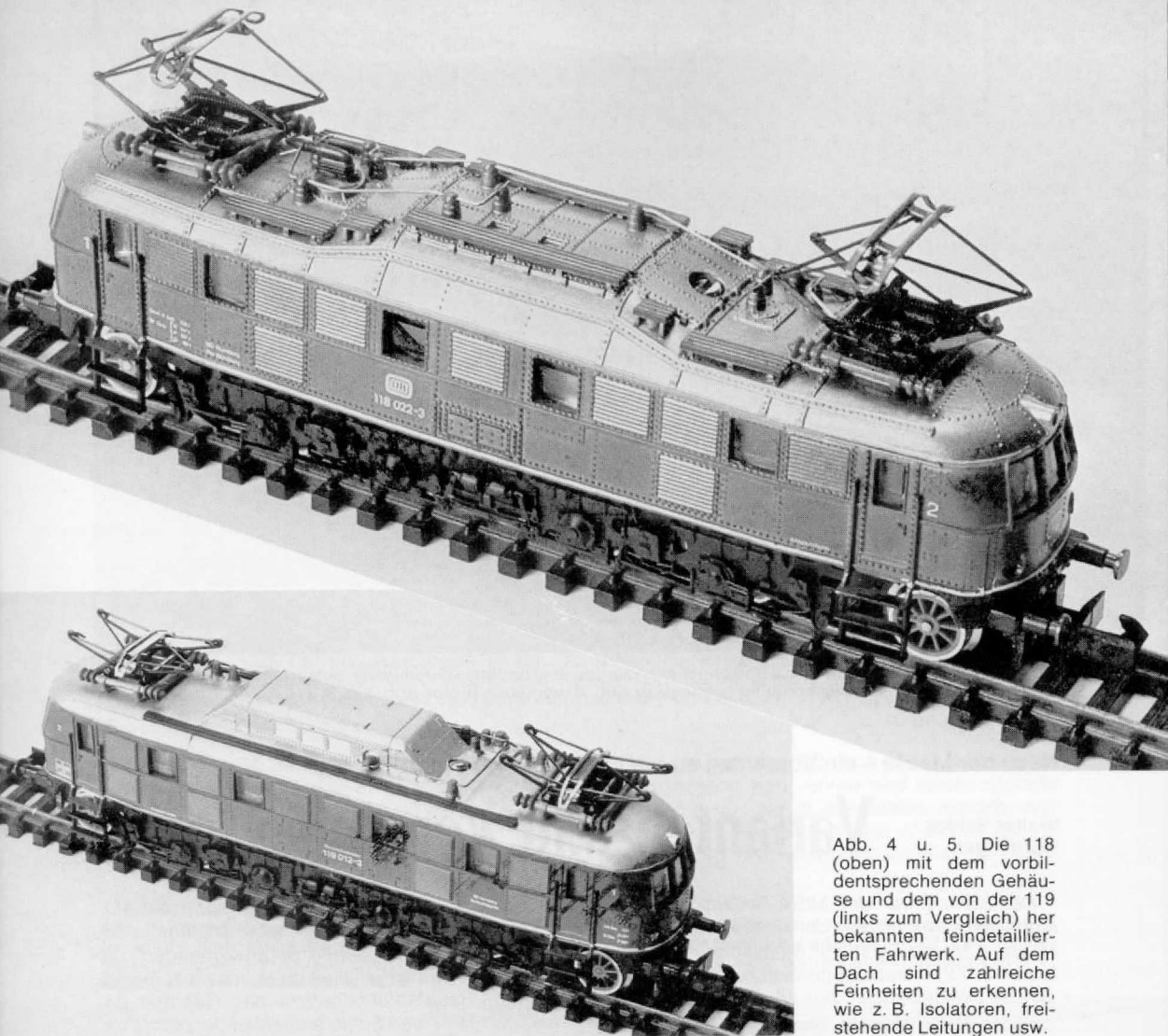


Abb. 4 u. 5. Die 118 (oben) mit dem vorbildentsprechenden Gehäuse und dem von der 119 (links zum Vergleich) her bekannten feindetaillierten Fahrwerk. Auf dem Dach sind zahlreiche Feinheiten zu erkennen, wie z. B. Isolatoren, freistehende Leitungen usw.

Neue Elloks von Arnold-N: „Krokodil“ und 118

Bereits kurze Zeit nach der Messe liefert Arnold das erste „Krokodil“ im Maßstab 1:160 aus; das Modell hat die ältere SBB-Bauserie Ce 6/8“ zum Vorbild, die von 1919–1922 gebaut wurde und die charakteristischen Schlitzdreiecks-Stangen aufweist.

Das Arnold-Modell ist maßstäblich (Länge, Radstände, Raddurchmesser) und überaus fein detailliert. Vorgelegewelle und Gegengewicht drehen sich (durch das Gestänge mitgenommen) mit, und die Kuppelstangen weisen eine zierliche Nut auf. Bremsbacken und Sandbehälter sind extra angesetzt. Auch die Dachpartie mit den charakteristischen Isolatoren ist ausgezeichnet gelungen. Lampen und Griffstan-

gen sind freistehend, die Beschriftung ist sehr fein. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei umgerechnet 205 km/h, das ruckfreie Mindesttempo bei nur 9 km/h. Zwei (diagonal versetzte) Haftreifen verleihen dem Lokmodell eine gute Zugkraft.

Erhältlich ist inzwischen auch die 118 (E 18) im blauen „Kleid“ der DB; das feindetaillierte Fahrwerk stammt von der bereits bekannten 119 (E 19) – s. Abb. 4 u. 5.

Lediglich ein farblich abgewandeltes Modell ist der Turmtriebwagen 701, der jetzt als Bausatz in der leuchtend gelben Farbgebung der DB-Dienst- bzw. Arbeitsfahrzeuge geliefert wird.

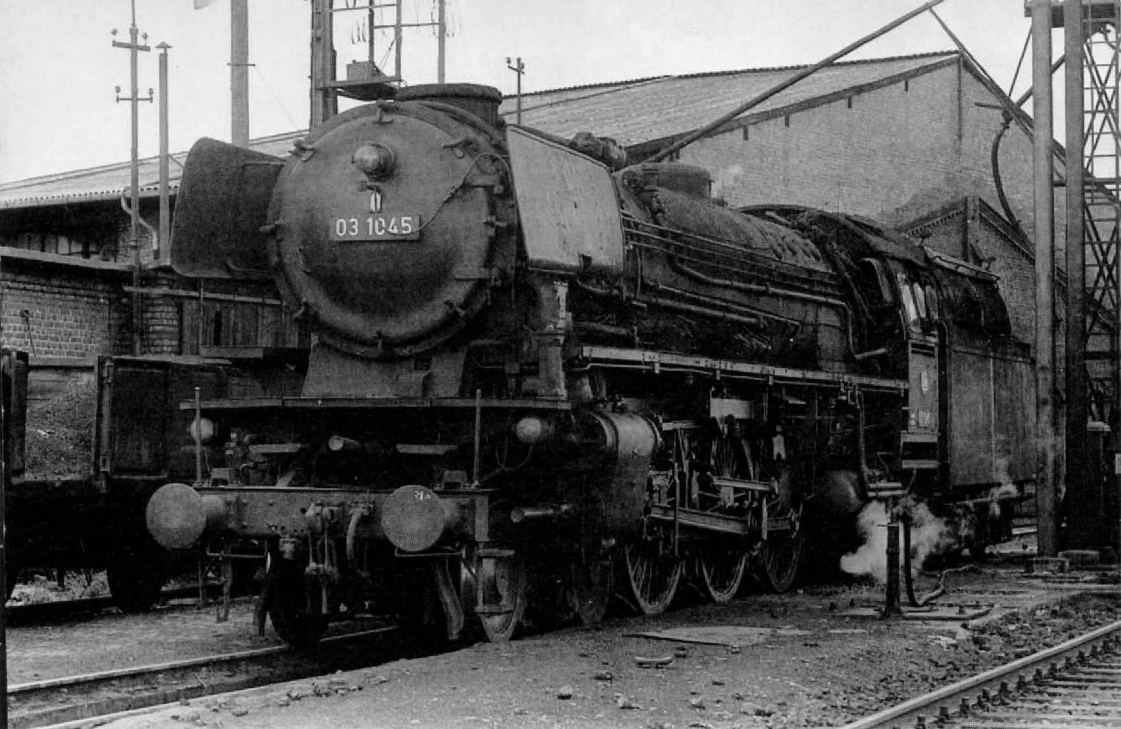


Abb. 1. Für ein H0-Modell der 03¹⁰ könnte Märklin das vorhandene 03-Fahrwerk entsprechend abändern und mit einer Neubaukessel-Nachbildung (siehe dazu Abb. 3) versehen (Fotos Abb. 1 u. 3: J. A. Bock, Arolsen).

Nach der Messe – ein Vorschlag an die Industrie:

Walter Schier
Nördlingen

Varianten und Versionen in H0

Der Kommentar der MIBA-Redaktion zu den Modellbahn-Neuheiten der letzten Nürnberger Messe („Messe-Kurs '79: Modellbahn steigend“ in Heft 3/79) bietet Gelegenheit zu einigen ergänzenden Feststellungen; mm schreibt in 3/79:

„... den Modellbahnern kommt diese Entwicklung jedenfalls höchst gelegen, verheißt sie doch auch in Zukunft die Großserien-Produktion noch ausstehender Wunschmodelle“.

Diese erfreuliche Vision wirft die Frage auf, warum nicht schon bei dieser Messe mit einfachen Mitteln auf bereits Vorhandenem aufgebaut wurde. Märklin praktizierte dies im vorigen Jahr mit der Baureihe 41, deren Verwandtschaft zur 03 vom großen Vorbild her ja bekannt ist. Dieser erfreulichen „Tat“ war nicht nur eine ausführlichere Darstellung der 41er-Vorzüge in der MIBA (vom Schreiber dieser Zeilen) vorangegangen, sondern auch ein Briefwechsel mit den Göppingern. Darin wurde nicht allein die 41 zur Produktion vorgeschlagen; auch die im bundesdeutschen H0-Serienmodell-Bereich nach wie vor fehlenden Nachbildungen ölgefeuerter Dampfloks wurden ange-regt.

Erneut erhebt sich die Frage, warum die Modellbahnhersteller sich davor scheuen, jene Lokomotiven in H0-Großserien herauszubringen, die mit ihrer Leistungsfähigkeit den noch nicht elektrifizierten Hauptabfuhrstrecken das Gepräge gaben und 1977 den Schlußpunkt bei der dampflokefeindlichen Deutschen Bundesbahn setzten. Gerade Märklin hätte, statt die im Großen nie gebaute 53 vorzustellen, logischerweise auf 03- und 41-Grundlage weitermachen können und sollen. Durch den fehlenden Neubaukessel ist diese Entwicklung noch blockiert, aber erscheint die Aussicht nicht verlockend? Da käme zunächst die 41 mit neuem Kessel und Kohlefeuerung (041) an die Reihe, dann das gleiche Modell als 41 mit Ölfeuerung (042); und das 03-Fahrwerk mit aufgesetztem Neubaukessel ohne Kaminaufsatz ergäbe die 03¹⁰. Größere Laufräder und Tenderabdeckklappen kämen noch hinzu. Mit dem 2'2'T34-Öltender könnte man andere Loks kuppeln, nicht zuletzt die Märklin-44er „seligen Angedenkens“. Ähnliche Möglichkeiten eröffnen sich für die Märklin-50er, wie ich in dem erwähnten Briefwechsel schrieb. Aus ihr entsprossen – Hamo-Ausführung

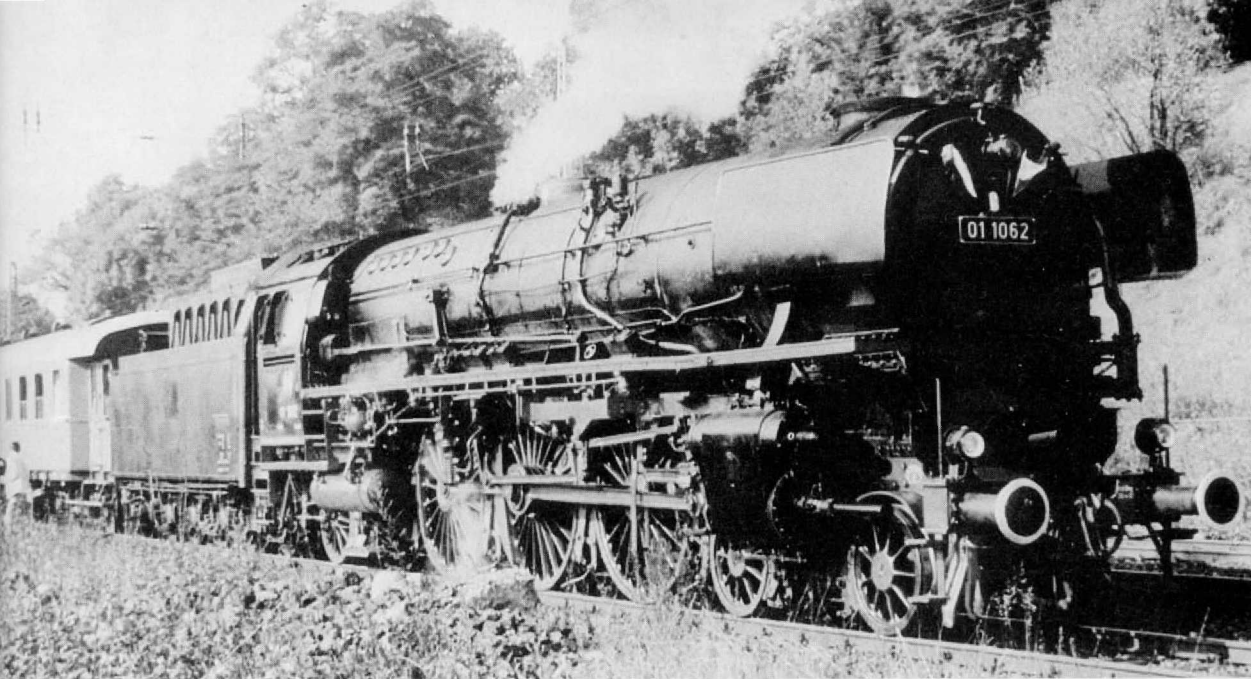


Abb. 2. Fleischmann führt im N-Sortiment ein Modell der Baureihe 01¹⁰ mit Öl- und Kohletender. Warum sich die Nürnberger bisher nicht entschließen konnten, die letzte und leistungsfähigste Dampf-Schnellzuglok der DB auch im Maßstab 1:87 herauszubringen, ist den „Ha-Nullern“ unverständlich. Das Foto zeigt die kohlegefeuerte 01 1062 (später 011 062) am 6. Oktober 1968 mit einem DGE-Sonderzug in Vollmerz. Im Gegensatz zu ihren Öl-Schwestern hatten die Kohle-Loks keinen Kaminaufsatz (Fotos Abb. 2 u. 4: W. Schier, Nördlingen).

selbstverständlich inbegriffen – die 50 mit Wannen-tender (bei der Märklin-P 8 vorhanden), dann die 52 in Variationen der ÖBB und der DR (Giesl-Flachejektor, Mischvorwärmer, Kabinen-Wannen-tender) und die 50 ÜK (Übergangs-Kriegslok).

Genauso wundere ich mich über Fleischmann: In den vergangenen Jahren sind etliche Modelle parallel für H0 und N geschaffen worden. Nur Fleischmanns ausgezeichnetes N-Modell der ölgefeuerten 01¹⁰ ist wiederum nicht in H0 dabei.

Abb. 3. Keine völlige Neuentwicklung hätte Märklin nötig, wenn man auf der Grundlage der 41er weiterarbeiten würde: Eine Neubaukessel-Nachbildung schufte die Voraussetzung auch für die Baureihe 042, also die hier gezeigte ölgefeuerte 41 (hier noch mit alter Nummer). Mit dem Kohletender der vorhandenen Altbaukessel-41er ergäbe sich die neubekesselte 041.

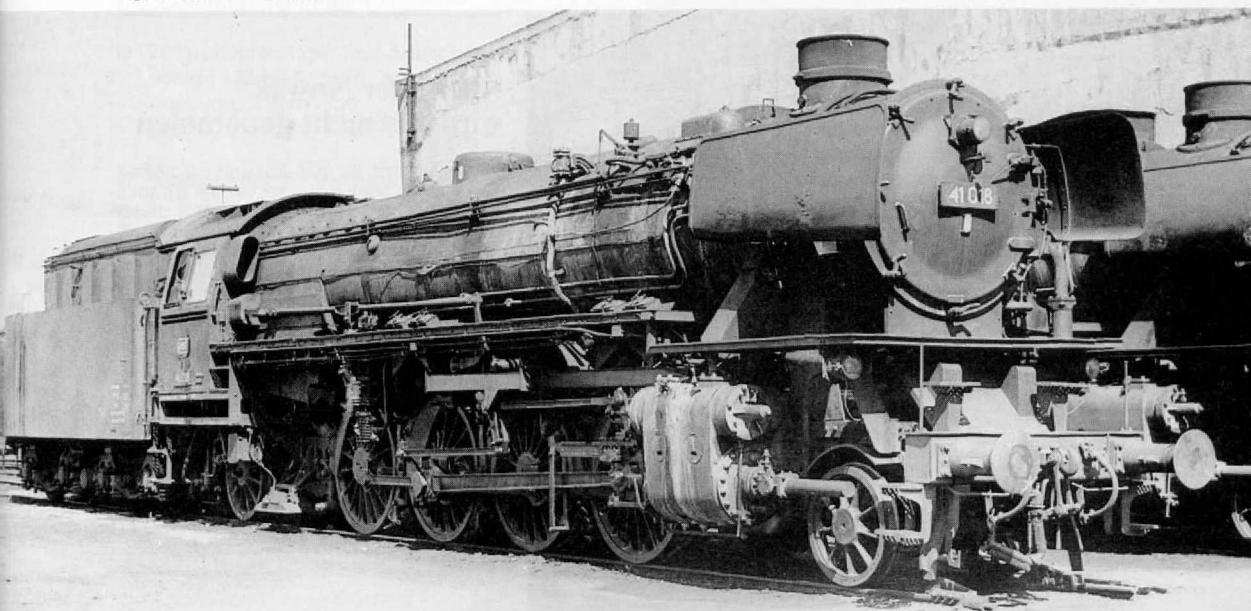




Abb. 4. Die 52.836 der ÖBB in Hieflau, ausgestattet mit Normalkamin samt Klappdeckel, Witte-Windleitblechen und Wannentender ohne Zugführerkabine – eine der Varianten, die Märklin aus seiner 50er entwickeln könnte. Weitere Möglichkeiten: BR 50 ÜK (Übergangs-Kriegslok) und die Baureihen 50³⁵, 50⁴⁰ oder 52⁹⁰ der DR. Angesichts der vielen Varianten würden sich den Kleinserienherstellern zahlreiche Möglichkeiten eröffnen.

Neidisch blicken die Hanuller auf ihre N-Kollegen, die sogar über die Kohlefeuerungsvariante dieser renommiertesten DB-Schnellzugdampflok nach dem Zweiten Weltkrieg verfügen! (Nebenbei: eine Original-Nummer 011 066, wie im Fleischmann-Katalog aufgeführt, gab es nicht. Die 01 1066 besitzt Ölfeuerung, lief daher zuletzt als 012 066 und steht wegen des DB-Dampflok-Fahrverbots

bei den Ulmer Eisenbahnfreunden kalt abgestellt.)

Abschließend sei der Industrie aber bescheinigt, daß sie in Typenauswahl – trotz mancher Parallelentwicklungen – und Qualität immer wieder für erfreuliche Überraschungen sorgt; ich will hoffen, daß meine Vorschläge ebenso auf fruchtbaren Boden fallen wie meine Anregungen in der MIBA bezüglich der Baureihe 86 und 41.



Aber „der Nowak“ wird uns nicht genommen –

– das steht für die Zukunft zu hoffen, seit Liliputs Verkaufsleiter für die Bundesrepublik, Josef Nowak, am 1. Mai dieses Jahres „offiziell“ in den Ruhestand getreten ist. Fachpresse, Fachhandel und zahlreiche Modellbahner schätzen ihn als „ihren Mann bei Liliput“ und würden es bedauern, den agilen Österreicher nicht mehr auf dem Liliput-Messestand anzutreffen – wo „der Nowak“ sich stets mit Witz, echt Wiener Charme und Umsicht um die Belange der deutschen Modellbahner kümmerte. Was er hier gerade dem modellbahnbegeisterten Bürgermeister von Wien, Leopold Gratz (rechts), im Geschenkkarton überreicht, ist Seite 528 zu entnehmen!



Der „Tatzelwurm mit dicker Zigarre“ –

ein 16-achsiger Spezialtransporter nach österreichischem Vorbild (beladen mit einem überlangen Kesselbehälter) ist jetzt als Liliput-H0-Modell im Fachgeschäft zu haben. Im Hinblick auf die bei solchen Transporten durchzuführenden Sicherheitsmaßnahmen (siehe unsere Artikelserie „Güterwagen – richtig beladen“ in MIBA 10-12/73) lassen sich mit diesem Wagen (oder ähnlichen Modellen) sicher nette Szenen darstellen, die gleichzeitig zu einer für den Modellbahner willkommenen Betriebserschwerung führen. Doch zurück zum 29,3 cm langen Liliput-Modell: Die Lastgestelle sind ausgezeichnet detailliert (mit extra einzusetzenden Handbremsrädern, feinen Bühnengeländern zur Selbstmontage etc.), die Beschriftung ist sauber aufgedruckt und gut lesbar.

Sofort erhältlich!

In Nummer 5:

- 4 verschiedene H0-Modellbahnanlagen, darunter z. B. die ausgedehnte Hafenanlage „Columbusbahnhof“!
- 77 großformatige, fast ausschließlich ganzseitige Abbildungen sowie ein Dreifach-Ausklappbogen mit „Panorama-Abbildungen“
- Gleispläne und textliche Erläuterungen
- Preis DM 9,80; erhältlich im Fachhandel oder (zuzügl. DM 0,80 Versandkosten) direkt vom

MIBA VERLAG

Spittlertorgraben 41, D-8500 Nürnberg

MIBA Anlagen Revue

