

MIBA VERLAG

Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
 Backackerstraße 24-26 · D-8500 Nürnberg 70
 Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Michael Meinhold
 Joachim Wegener
 Karlheinz Oechsler
 Wilfried Weinstötter

Ständige Mitarbeiter

Berhard Anderssohn, Gerd Backhaus,
 Thomas Stefan Carstens, Rolf Ertmer, Geba,
 Ernst Grebler, Hermann Hoyer, Bruno Kaiser,
 Hans Charles Keromnes, Rolf Knipper, Leo
 Krock, Bruno Oebels, Pit-Peg, Hermann
 Sasse, Herbert Stemmler, Bernd Schmid,
 Dieter Schulz, Lothar Weigel, Gebhard J.
 Weiß, Hans-Jürgen Wilde

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
 z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 36

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter

Hans-Wolfgang Löscher

Erscheinungsweise und Bezug

Jährlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
 den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefen
 jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
 direkt. Heftpreis DM 6,- (Messehefte je 7,50).
 Jahresabonnement DM 82,-, Ausland DM 86,-
 Direktbezieher inkl. 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
 Vervielfältigung – auch auszugsweise –
 nur mit vorheriger schriftlicher
 Genehmigung des Verlags.
 Leseranfragen können nicht individuell
 beantwortet werden; bei Allgemeininteresse
 erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
 rechtlichen und personellen Gründen kann
 auch die Bearbeitung der Redaktionspost
 verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
 sind einzeln mit der vollen Anschrift des
 Autors zu versehen. Die Honorierung erfolgt
 nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung
 Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen
 obliegt dem Einsender. Sämtliche Angaben
 (Adresse und sonstige Daten, Preise, Namen,
 Termine u. ä.) ohne Gewähr

Druck

Müllers Buchdruckerei und Verlag GmbH,
 Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

ISSN 0723-3841

Heute in Ihrer MIBA	871
„Echter“ Modell-Güterverkehr in H0: Rangier-Diorama mit Funktionsmodellen	872
Reichsbahn-Triebwagen VT 137 in H0 von Liliput	874
Railsystems-Design: Feines H0- und N-Zubehör	876
„Bügeleisen“ auf dem „Culemeyer“	877
„PLANEN + FAHREN“ – eine neue MIBA-Serie	877
Von Gasseldorf nach Heiligenstadt (1)	878
September-Marktspiegel	887
Kurzkupplung für Märklin-Triebfahrzeuge	888
Die sechssachsigen preußischen D-Zugwagen (m. BZ)	890
Entkupplerhaken für N-Fahrzeuge	894
Baugerüst in H0	896
Schweizer Szenen – Schweizer Präzision	899
Am Rande des Ruhrgebiets – um 1965 (H0-Anlage Hans-Wolfram Nicolaus)	902
„Deutsches Krokodil“ aus Österreich: Rocos 194 in H0	912
125 Jahre Märklin	914
Neues von Pitter	918
Sommerliche Impressionen (H0-Motiv)	918
Arbeitsgemeinschaft Modellbahn: Im Schulzentrum Huchting entsteht eine N-Anlage	919
Steil bergan mit Brawas Bahnen	925
Sie fragen – wir antworten: Wie imprägniert man Islandmoos?	925
„Auf drei Gleisen in die Zukunft“	926
Bahnhof Gemünden/Main als Superprojekt des MEC Hamburg	927
Die Leser-Diskussion	928
Kohle-Tender für Märklins 01 ¹⁰	929
Antriebs-Drehgestell für Limas ET 30	929
Nochmals: Ferngesteuerter, elektronischer Signalschalter	930
„Orion, Sirius, Apollo und Saturn“ (Bohrmaschinen)	931
Kurz notiert	931
Kleines Preisrätsel: Wann? Wo? Wer mit wem?	932
Neue Bücher für Ihr Hobby	933

Titelbild: Historische Vorbildfotos, Original-Kursbuchauszüge, Modell-Gleispläne nach authentischen Vorbildern – so symbolisiert unser heutiges Titelbild den Beginn der in diesem Heft startenden MIBA-Serie „PLANEN + FAHREN“.

Heute in Ihrer MIBA

So – die großen Ferien sind vorbei, die im Urlaub geschossenen Eisenbahnfotos entwickelt; die Abende werden allmählich wieder länger und die Gedanken beginnen um die eigene Anlage zu kreisen – so es eine solche schon gibt. Wer noch keine hat, hat es ausnahmsweise einmal gut – kann er sich doch frisch, fromm, fröhlich und frei ins Fränkische begeben, genauer gesagt in die Fränkische Schweiz – anlagenmäßig, versteht sich. „Von Gasseldorf nach Heiligenstadt – Nebenbahn-Betrieb in der Fränkischen Schweiz um 1960“ lautet nämlich der Titel des ersten Projektes, mit dem die neue MIBA-Serie „PLANEN + FAHREN“ in diesem Heft auf S. 878 Premiere feiert. Und wie das bei einer Premiere so ist: Von den aufwendigen Vorarbeiten hinter den Kulissen ist kaum noch die Rede; um so lauter melden sich die Kritiker vor den Kulissen. Nun – das ist auch uns bekannt; wir sehen daher dem Urteil unserer Leser nicht nur gefaßt, sondern freudig gespannt entgegen. – Mit ähnlichen Gefühlen dürften mehrere jüngere Anhänger unseres Hobbys auf diese Ausgabe warten: Gemeint sind die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Modellbahn des Schulzentrums Huchting in Bremen, deren entstehende N-Anlage wir auf S. 919 – 924 zeigen. Die Erbauer, ihre Anlage und die Fotos wirken alles andere als hochgestochen/steril – und das ist gut so. Denn bei aller Professionalität, mit der ganz sicher zahlreiche Modellbahner dieses Hobby betreiben (ein professionell betriebenes Hobby: ein schöner Widerspruch in sich, nicht wahr?), bei aller Professionalität wollen wir doch eines nicht vergessen: Es sind Menschen aus Fleisch und Blut, die Anlagen und Modelle bauen – und keine seelenlosen Roboter. Keine Roboter, sondern einfallsreiche Konstrukteure und fingerfertige Mechaniker waren und sind es denn auch, die dem Namen eines schwäbischen Unternehmens zu einer Geltung verhalfen, die bis heute ungebrochen ist: 125 Jahre Märklin feiert man in diesen Tagen in Göppingen; und daß unser Jubiläums-Bilderbogen auf S. 914 – 917 nicht nur Eisenbahnen, sondern auch anderes „Spiel-Zug“ zeigt, hat seinen guten Grund: Ein Blick über den Tellerrand der Modellbahnen kann ab und zu nichts schaden.

mm

Die nächste MIBA kommt am 22. 10.!

Rangier-Diorama mit Funktionsmodellen

Als Maschinenbaustudent, der in einer kleinen Studentenbude wohnt, stellte ich an meine künftige Anlage folgende Anforderungen:

- a) Die Abmessungen durften 230 × 80 cm nicht überschreiten.
- b) Die Anlage mußte schnell zerlegbar sein (evtl. Umzug).
- c) Möglichst viele Einrichtungen sollten „funktionieren“.
- d) Ein „echter“ Güterumlauf wurde angestrebt.
- e) Der Aufbau sollte einfach sein, damit der Betrieb schnell aufgenommen werden konnte.

Das Ergebnis ist eine Kleinanlage, oder besser ein größeres Diorama, dessen Thema der Binnenhafenbetrieb ist. Im Gegensatz zu vielen Anlagen der Modellbahnkollegen sollte die Ausgestaltung nicht bis ins letzte Detail gehen. Das Thema erlaubte sowieso, den größten Flächenanteil mit Gleisen zu versehen.

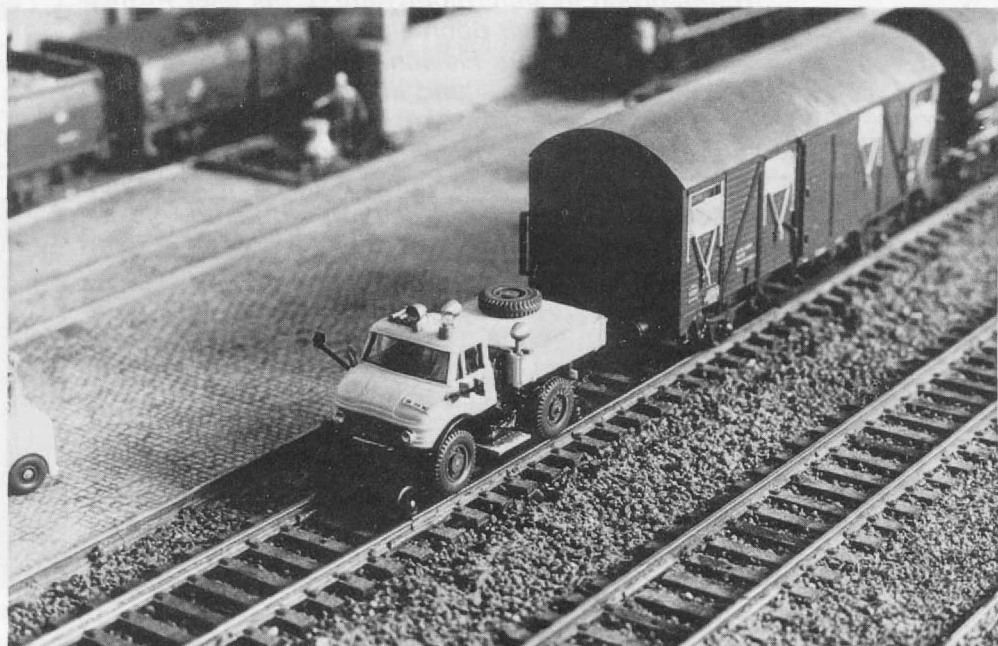
Auf der Anlage sind zwei „Güterumläufe“ möglich, außerdem sind mehrere Be- und Entlademöglichkeiten vorhanden. „Güterumlauf 1“ beginnt beim Beladen offener Güterwagen mittels eines verkleideten Beladebunkers (Vollmer). Der Zug wird, nachdem die Lok die leeren Waggon hinter dem Bunker abgestellt hat und weggefahren ist, von einem Rangierspill mit einem Seil gezogen. Hierbei kann das Ladegut (Mohn) nicht neben die Waggon fallen, da die

Schütttschürze fast bis zur Waggonoberkante verlängert wurde. Der beladene Zug wird nun in mehreren Rangierfahrten mit einer DB-Lok gewendet und zum Waggonkreiselkipper gedrückt. Wieder wird die Lok abgekuppelt und anderswo eingesetzt, derweil ein Zweigege-Unimog die Rangierfahrten erledigt. Die leeren Waggon werden von der Lok übernommen und wieder zum Beladen bereitgestellt. Das Ladegut wird mittels zweier Förderbänder (aus Fahrradschläuchen) unter der Anlage und einem Becherwerk (Fischer-Technik) zum Bunker zurücktransportiert.

„Güterumlauf 2“ beginnt mit dem Beladen eines Mittelselbstentladewagens, der danach auf der hinteren Rampe abgestellt wird. Zwei motorisch angetriebene Stangen heben die kippbaren Endstücke des Wagens an. Das Ladegut fällt in einen kleinen Bunker und wird von dort mittels einer Förderschnecke in die Lören einer Schmalspurbahn verladen. Die beladenen Lören werden zu einer Entladestation geschoben und gekippt. Das Ladegut fällt durch ein Rohr auf das Förderband.

Angeregt durch einen Artikel in MIBA 2/70 habe ich mehrere Zweigege-Unimogs gebastelt. Es handelt sich um Wiking-Fahrzeuge, die mit Z-Rädern als Schienenführung sowie anderen Kleinteilen ausgestattet worden sind. Der Antrieb sitzt zwar im Waggon, doch wird dieses „Handicap“ durch den ungewöhnlichen Effekt ausgeglichen.

Abb. 1. Aus Wiking-Unimogs entstanden mehrere Zweigegefahrzeuge, deren Spurführung auf den Schienen Z-Räder übernehmen. Der Antrieb sitzt im „Geisterwaggon“ hinter dem Unimog.



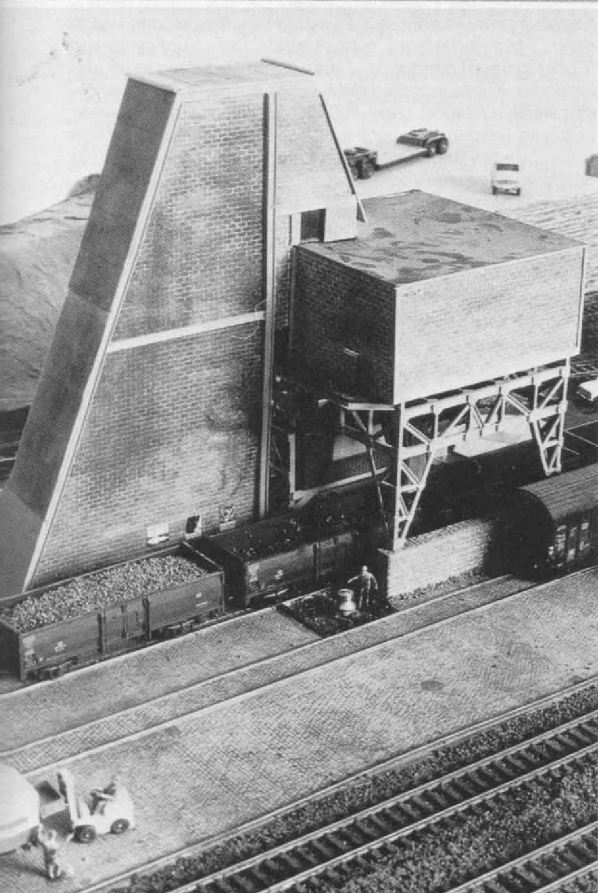
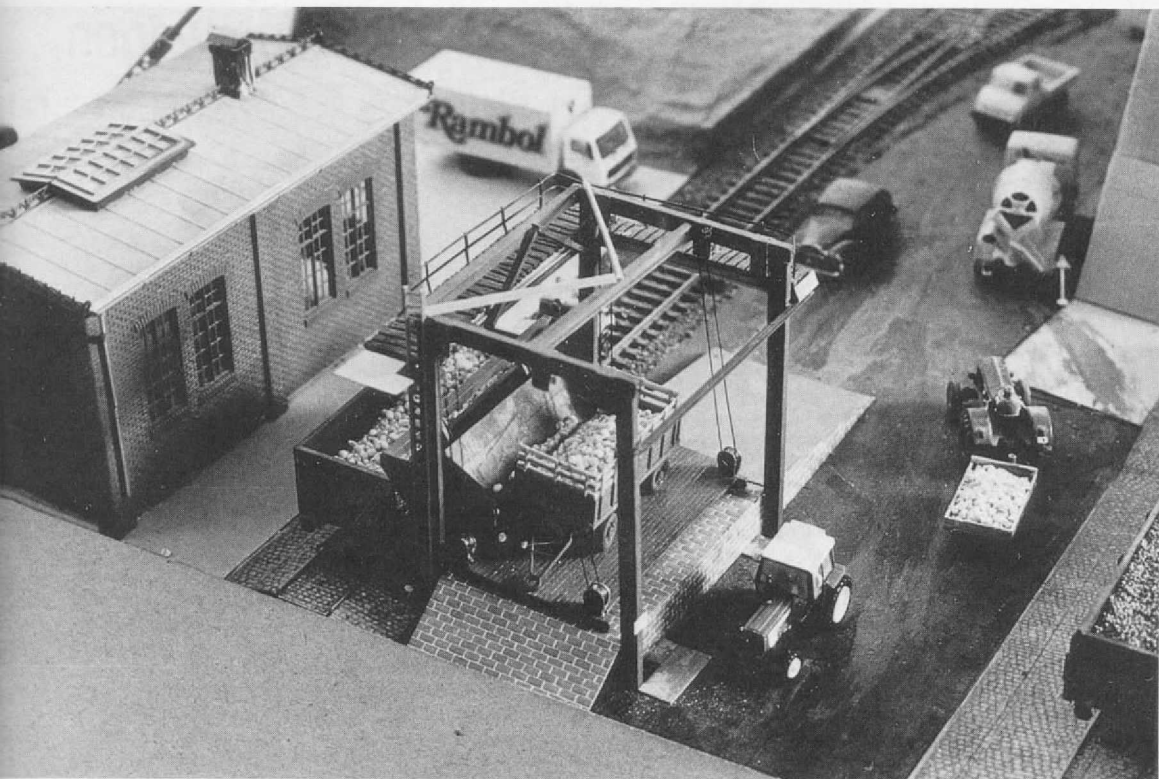


Abb. 2 u. 3. Die oben abgebildete Rübenverladeanlage entstand nach einer Bauzeichnung in MIBA 2/70 und ist voll funktionsfähig. Auf der linken Abbildung kann man gut den „Rangierspill“ erkennen (der H0-Rangierer deutet mit der rechten Hand darauf). Der Beladebunker von Vollmer wurde mit Mauerplatten verkleidet und erhielt so ein anderes Aussehen.

Einer weiteren Anregung im gleichen Heft folgend, wurde am linken Anlagenrand eine Rübenverladeanlage aufgestellt. Sie wurde aus Messing-Profilen gebaut und wird von einem Getriebemotor angetrieben.

Weiterhin dienen fünf Krane zum Be- und Entladen von Waggons und Lkw's: Zwei Roco-Bekohlungskrane und drei Autokrane (Kibri, Preiser, Shinsei) sind zwar ortsfest, doch können die Bewegungen wie Drehen, Heben und Senken, Neigen des Auslegers mittels unter der Anlagenplatte befestigter Getriebemotoren ausgeführt werden.

Ein besonderer Gag ist wohl die „Straße“, auf der sich die Autos fortbewegen. In eine Nut wurde eine Fischer-Technik-Kette hochkant eingelegt. Diese wird am jeweiligen Ende der Straße umgelenkt und angetrieben. Als Mitnehmer dienen einfache Nägel, welche auf die Kettenglieder geklebt sind. Die Fahrzeuge erhielten lediglich eine kleine Bohrung vor der Vorderachse. Die Umlenkstellen sollen noch als Tunnel-Einfahrt oder Unterführung getarnt werden.

Ich hoffe, mit diesem kurzen Bericht besonders diejenigen Leser anzuregen, die trotz Platzmangels viel „Betrieb“ auf ihrer Modellbahnanlage verwirklichen möchten.

Markus Hartwig, Paderborn

Reichsbahn-Triebwagen VT 137 mit Steuerwagen in H0 von Liliput

Prüfprotokoll

Modellgewicht: Triebwagen 199 g, Steuerwagen 141 g

Anfahrspannung: 3,2 V

Mindestgeschwindigkeit:

16 km/h = 0,051 m/s

Höchstgeschwindigkeit bei 12 V:

198,2 km/h = 0,633 m/s

} jeweils ohne
Steuerwagen

Zugkraft in der Ebene: 0,5 N (Antriebs-Drehgestell vorn),
0,3 N (Antriebs-Drehgestell hinten)

Zugkraft bei 5 % Steigung: 0,39 N (Antriebs-Drehgestell
vorn), 0,20 N (Antriebs-Drehgestell hinten)

Eine 10%ige Steigung konnte mit angehängtem Steuerwagen noch befahren werden. Die für den Steuerwagen notwendige Zugkraft beträgt in der Ebene 0,05 N, bei 5 % Steigung 0,11 N (sämtliche Messungen erfolgten auf gerader Strecke).

Radsatz-Innenmaß: 14,2 mm

Spurkranzdicke: 0,85 mm

Spurkranzhöhe: 1 mm

Motor/Getriebe: Der Antrieb erfolgt auf 2 Achsen eines Drehgestells durch einen Kleinmotor (N-Motor) mit 3-poligem Anker und durchgehender Schneckenwelle. Der Motor ist in der Mitte des aus Metall-Druckguß gefertigten Drehgestell-Rahmens in tiefer Position befestigt, so daß die beiden Messing-Schnecken direkt in die Schneckenräder (aus verschleißbarem Kunststoff) auf den Radachsen eingreifen. Das Übersetzungsverhältnis beträgt 1:18, das Modul 0,4. Ein Radsatz ist mit Kunststoff-Halftreifen belegt. Der Ausbau des Antriebs ist schwierig, da zwei Haltenoppen weit zu spreizen sind, wobei diese abbrechen können. Außerdem muß auch etwas fester zugepackt werden, wodurch auch bei Verwendung einer Schaumstoffunterlage Schäden am Gehäuse nicht auszuschließen sind. Da das Getriebe aber nach unten offen ist, sind die Schmierstellen auch ohne Demontage zugänglich. Durch die tiefe Anordnung des Antriebs wird der freie Fenster-Durchblick nicht beeinträchtigt.

Ballastgewichte: In die Bodenwannen der Fahrzeuge sind Stahlbleche als Zusatz-Ballast eingelegt.

Laufeigenschaften u. Fahrgeräusch: Der Triebwagenzug hat sehr gute Laufeigenschaften im gesamten Regelbereich. Alle „Schikanen“ (Weichen, DKW, enge Radian, Steigungen) wurden sicher „genommen“. Die Fahrzeuge laufen taumelfrei und – was besonders das Ohr freut – ruhig und weich. Wegen der Selbsthemmung der Schneckengetriebe ist ein Auslauf bei Stromunterbrechung nicht möglich.

Kleinster befahrbarer Radius: 358 mm

Stromabnahme: Der Stromabgriff erfolgt beim Antriebs-Drehgestell durch Spurkranzschleifer, von den Lauf-Drehgestellen beim Trieb- und dem Steuerwagen durch Radinnenschleifer. Die Stromabnahme erfolgt über sämtliche Räder. Eine elektrische Verbindung zwischen dem Trieb- und dem Steuerwagen besteht nicht.

Beleuchtung: Die epochengerechte Zweilicht-Frontbeleuchtung wird beim Trieb- und beim Steuerwagen mit dem Wechseln der Fahrtrichtung umgeschaltet, wobei es aber auch bei den abgeschalteten Lampen noch zu etwas Lichtabstrahlung kommt. Bedauerlich ist, daß ein Umschalten auf rotes Zugschlußsignal nicht realisiert wurde.

Die Fahrzeuge sind serienmäßig mit Innenbeleuchtung durch Kleinstglühlampen ausgestattet. Die Lichtverteilung erfolgt durch ein Lichtleiterband aus glasklarem Kunststoff, die Abstrahlung ist nicht ganz gleichmäßig. Die Glühlampen sind auf der Platine festgelötet.

Kupplungen: Die Fahrzeuge sind mit Bügelkupplungen nach dem „Märklin-System“ ausgestattet. Der Kuppelabstand (Pufferabstand) beträgt ca. 7 mm, durch Einsetzen einer beiliegenden Kupplungsdeichsel kann er auf ca. 4,5 mm verringert werden (Radian unter 600 mm können dann nicht mehr befahren werden!). Tauschkupplungen für andere Systeme liegen nicht bei. Originalkupplungs-Nachbildungen zur Selbstmontage sind vorhanden.

Gehäusebefestigung: Die Gehäuseteile (Umlauf-Schürze, Wagenkasten, Dach) sind durch Nocken-Rastverbindungen befestigt. Die Demontage ist – wie leider so häufig der Fall – nicht ganz unproblematisch und demjenigen, dem in diesen Dingen Erfahrung und Geschick fehlen, abzuraten.

Abb. 1. Die hervorragend detaillierte Stirnseite des Triebwagens; die exakt und authentisch beschrifteten Übergangsbleche sind auch im Modell klappbar.





Abb. 2. „Unterwegs zur Reichsbahn-Zeit im Ruhrgebiet“ bzw. im Bergischen Land – so könnte man diese Gesamtansicht des form schönen Triebzuges betiteln, der übrigens auch in Wechselstrom-Ausführung mit Elektronik-Umschaltrelais geliefert wird. Auf die angekündigten DB-Versionen dürften die Anhänger der 50er/60er Jahre-Epoche warten.

Detaillierung: Die aus Kunststoff bestehenden Aufbauten sind mit allen Vorbildeinzelheiten realistisch durchgestaltet. Paßgenau eingesetzte Fenster, Inneneinrichtung (wobei allerdings die Drehgestell-Befestigungssäulen etwas stören), bewegliche Übergangsbrücken, freistehend eingesetzte Griffstangen, Signalhörner, Dachlüfter und Signalhalter runden den guten Gesamteindruck ab. An den Übergangsstellen von den Stirn- zu den Seitenwänden sind – ein altes Problem der Formenbauer – die Formtrennstellen erkennbar, was aber bei den sowieso stark gegliederten Wänden kaum auffällt. Wegen des Drehgestellausschlags sind die Drehgestelle abweichend vom Vorbild etwas in der Höhe reduziert; bis auf die nicht in Radebene liegenden Bremsklötze sind sie bestens detailliert, wobei auch die unterschiedliche Bauart zwischen dem Trieb- und dem Steuerwagen berücksichtigt wurde. Ebenfalls wegen des Kurvenlaufs mußte beim Steuerwagen die Schürze im Drehgestellbereich ausgespart werden – eine akzeptable Maßnahme, zumal beim Vorbild die Schürzen der Triebwagen ebenfalls ausgespart waren und nur bei den Steuerwagen ganz durchliefen (später wurden sie teilweise sogar ganz entfernt). Bis auf die Montage der Bremskupplungen und gegebenenfalls der Original-Kupplungshaken gibt's für den Käufer diesmal keine weiteren Zurrarbeiten. Für den „rauen“ Betriebseinsatz und gleichzeitig als optische Aufwertung kann es sich noch empfehlen, die Kunststoff-Griffstangen durch aus Draht gebogene zu ersetzen.

Lackierung und Beschriftung: Schmuck seh'n sie aus, die Fahrzeuge in ihrer creme-weinroten Lackierung, mit den grauen Schürzen und den aluminiumfarbenen Dächern. Die einzelnen Farbtöne sind gut getroffen, die Farbtrennstellen exakt eingehalten und die Zierlinien konturenscharf angebracht; an einigen Stellen sind leider Staub- und Füsseleinschlüsse vorhanden.

Die DRG-Beschriftung ist vollständig, großentrichtig und weitgehend lupenrein aufgedruckt. Erhabene Schilder sind nicht vorhanden. Laut Anschrift sind die Fahrzeuge in Karlsruhe stationiert und fahren entsprechend den Zuglaufschildern von dort durch den schönen Kraichgau über Eppingen nach Heilbronn.

Bemerkungen: Die Fahrzeuge werden nur als 2teilige Garnitur (VT + VS) in 3 Ausführungs-Varianten (DRG creme/ weinrot, DB blau und DB rot) geliefert. Eine Einzelielieferung wäre sicher wünschenswert. Bei der Konstruktion sollte bei allem Kostendruck zukünftig doch etwas mehr an die Wartungsfreundlichkeit gedacht werden. Der Beleuchtungsbirnenwechsel mit dem Lötkolben (wie bereits erwähnt sind die Birnchen eingelötet) und die komplizierte Demontage des Antriebs sind dem durchschnittlichen Modellbahner nicht zumutbar, zumal der Text der Betriebsanleitung hierzu auch keine große Hilfe leistet. Ansonsten ist mit der Betriebsanleitung zurechtzukommen. Lobenswert ist die Auflistung der Einzelteile mit Abbildungen.

GA

Maßvergleich (Maße in mm)	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer:	21 873	251,4	252,2
Drehzapfenabstand	14 270	164	163,3
Triebdrehgestell-Achsstand:	3 500	40,2	40
Laufdrehgestell-Achsstand:	3 000	34,5	34,5
Treibraddurchmesser:	900	10,3	10,8
Laufdraddurchmesser:	900	10,3	10,8
Gesamthöhe:	3 671	42,2	42,9
Breite:	2 928	33,7	34
Pufferlänge:	620	7,1	7,1-7,3*)
Pufferabstand:	1 750	20	20*)
Pufferhöhe:	1 060	12,2	12,5

*) teilweise leichter Schiefstand

Vorbildaten:

Achsfolge: 2'Bo'

Gattung: BC 4i

Betriebsnummern/Baureihe: DRG 137 079-110, DB VT 25.5

Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h

Indienststellung: 1934/35

Ausmusterung: Anfang der sechziger Jahre

Besonderheiten: Mit nahezu gleichem Aussehen und Abmessungen, jedoch mit Unterschieden in der Raum- und Klasseneinteilung und beim Antrieb, gab es bei der DRG über 100 Einheits-Dieseltriebwagen der Reihe 137 mit den dazu passenden Steuerwagen. Es konnten bis zu sechs Trieb- und Steuerwagen zu einem Zug zusammengestellt werden und von einem Führerstand gesteuert werden. Der Einsatz erfolgte vorwiegend im Eil- und Personenzugdienst.

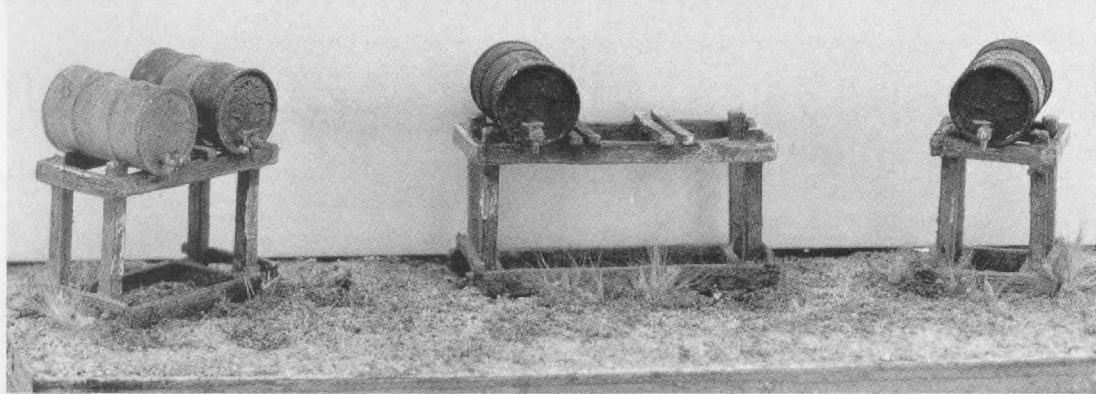


Abb. 1. Als H0-Bausatz aus Weißmetall werden die Ölfässer und Böcke geliefert, die Zapfhähne sind ebenfalls enthalten. Die Farbgebung muß der Käufer selbst vornehmen.

Railsystems-Design: Feines H0- und N-Zubehör

Zur Ausgestaltung von H0- und N-Anlagen bietet die Berliner Firma Railsystems-Design (s. Anzeigenteil) realistisch aussehende, nützliche Kleinigkeiten an. Der Werkstoff dieser Zubehörteile ist Messing bzw. Weißmetall. Momentan im (aus den USA importierten) Sortiment enthalten sind Sackkarren, Gabelstapler, Gasflaschen, Abfallkisten, Ölfässer, Werkbänke, Bulldozer,

Zäune, Portalkräne, Blechplatten mit Riffel- und Kränfußimitation und vieles mehr. Alle Teile werden unlackiert geliefert, zum größten Teil handelt es sich um Bausätze, die entweder gelötet oder verklebt werden müssen. Preise und weitere Informationen teilt die Firma Railsystems-Design mit, die – brandaktuell – nun auch einen H0-Sägewerk-Bausatz liefert.

Abb. 2. Ebenfalls als H0-Bausatz ist dieser filigrane Portalkran erhältlich. Aufstellen läßt sich so ein Kran fast überall, sei es im Bw, in der Hinterhofwerkstatt oder auf dem Bauernhof.

