

DM 2.60

J 21282 E

# Miniaturbahnen



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



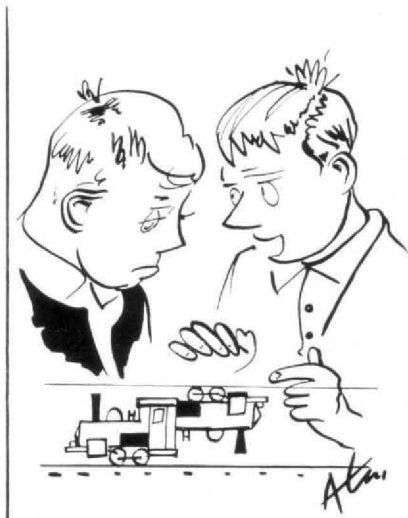
MIBA

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

21. JAHRGANG  
OKTOBER 1969

10

Oh, diese Modellbahner!



„Anscheinend hast Du da irgendeinen Druckfehler mit hineingebastelt ...!“



**Titelbild:** Das bekannte Schwaikheimer Tunnelportal, nachgestaltet auf der H0-Anlage des Herrn L. Nawrocki, Schwaikheim (siehe seinen Bildbericht auf den S. 658—663).

### Im Fachgeschäft eingetroffen ...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin)

HERPA: Bausätze in 1 : 160: Berghotel, Berghof und Scheune (Heft 3a/1969)

Weitere Neuheiten s. Seite 636—639 u. 646/647 sowie S. 656/657

Stichtag: 10. 10. 69

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte)

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 10/XXI

- |  |     |  |     |
|--|-----|--|-----|
| 1. Im Fachgeschäft eingetroffen ...                            | 635 | 15. In Schwaikheim tat sich (wieder) einiges (Anlagen- und Tunnelbau Nawrocki)                 | 658 |
| 2. Fleischmann-N-Fahrzeuge                                     | 636 | 16. New Look bei der Deutschen Bundesbahn  | 663 |
| 3. LGB- und Märklin-Spur I                                     | 637 | 17. DB-Tunneluntersuchungswagen 711 001-8 (Bauzeichnung H0 und N)                              | 664 |
| 4. Merker + Fischer-H0   | 638 | 18. TEE-Speisewagen der DB mit Stromabnehmer   | 669 |
| 5. Liliput-Packwagen H0  | 639 | 19. Der Fortschritt einer Anlage   | 670 |
| 6. Die neue Kennzeichnung der Güterwagen der DB (mit Tabellen) | 640 | 20. Blechplatten als Mittelleiter auf Brücken  | 674 |
| 7. Zu klein für eine große Stadt ...                           | 645 | 21. Eine „Herabsetzung“ (von Liliput-Wagen)  | 675 |
| 8. Rivarossi 0 - H0 - N  | 646 | 22. Der gutgemeinte Bildbeweis   | 676 |
| 9. Wahlweise: End- oder Durchgangsbahnhof (mit Streckenplan)   | 648 | 23. Kleinbekohlungs-Anlage (BZ)  | 677 |
| 10. Verdrahtungs-ABC (1. Teil)                                 | 650 | 24. Als Doktorand für Kunstgeschichte ... (Bahnhofsgebäude und Steinbrücke)                    | 679 |
| 11. Der weibliche Stadtbaurat                                  | 655 | 25. Beachtenswerte Empfehlungen an die Modellbahnerhersteller (Kurstafeln, Klassenbezeichnung) | 680 |
| 12. Herkat-N-Schiebebühne                                      | 656 | 26. OBKE oder: Wie fotografierte ich meine Modelleisenbahn? 2. Teil und Schluß                 | 682 |
| 13. Brawa-N-Lichtsignale                                       | 657 | 27. Die E 05 in H0 und der Zufall  | 686 |
| 14. Neue Freiland-Trassen von Mausolf                          | 657 |  |     |

## MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:  
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

► Heft 11/69 ist spätestens am 22. 11. 69 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Beachten Sie bitte die heutige Beilage der Fa. Kindler & Briel Göppingen!

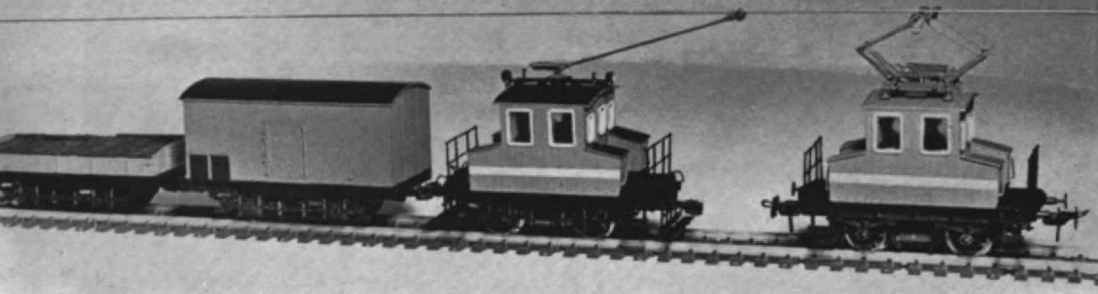


Abb. 6. Die Ellok und Akku-Lok mit Scheren-Stromabnehmern (rechts) sowie die Straßenbahn-Ausführung nebst zwei neuen Anhängern (man beachte die unterschiedlichen Fahrwerkblenden, auch bei den Loks).

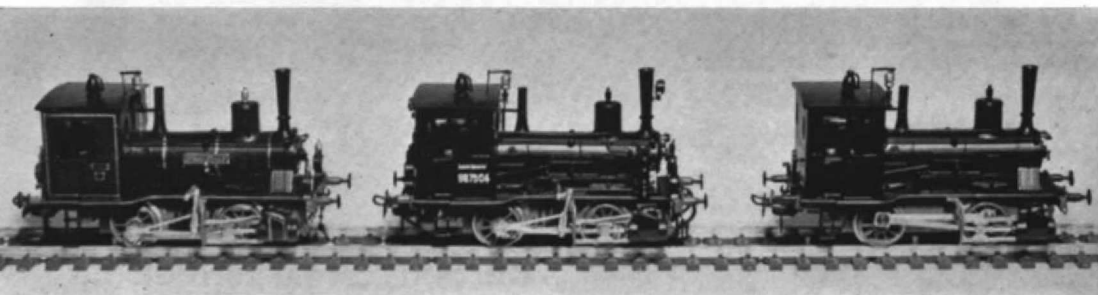
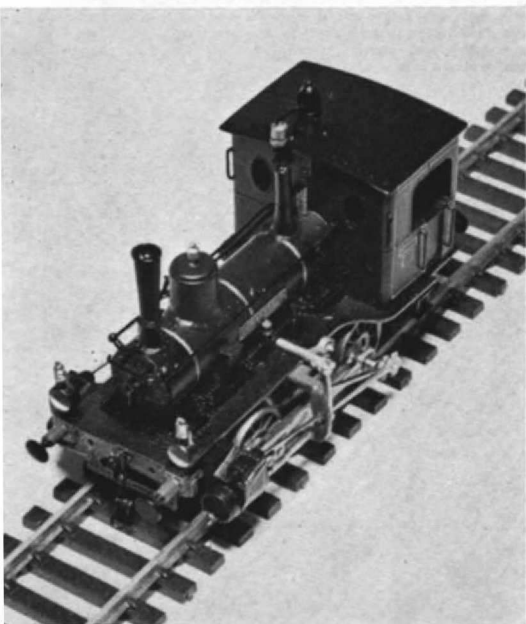


Abb. 7. Die „Donaustauf“ in der Länderbahn-Ausführung (links), als Reichsbahn-Lok (Mitte) und als einfaches Anfangsmodell (rechts).

Abb. 8. Ein reizendes Maschinchen: die „Donaustauf“ in der Länderbahn-Version.



## MERKER + FISCHER

In letzter Minute erreichten uns die ersten Muster der Fahrzeug-Bausätze, die nunmehr lieferbar sind. Auf Abb. 7 sind die drei unterschiedlichen Ausführungen der „Donaustauf“ zu sehen, jener Maffei-Loktype, die von Merker + Fischer der zuerst publizierten „Berg“ (s. Heft 3/68 S. 101) vorangestellt worden ist. Aus dem Grundbausatz für 89.— DM ist das einfache Modell entstanden (Abb. 7 rechts). Zurüstung I (bestehend aus 4 Loklaternen, Komplettierung der Steuerung durch Hängeeisen, Kolbenschieber und Allan-Kulisse) ergibt die Länderbahn-Ausführung (Abb. 7 links und 8), während Zurüstung II, der außer den vorgenannten Teilen noch zusätzlich Luftpumpe, Bremschläuche und drittes Spitzenlicht enthält, die schwarze Reichsbahn-Ausführung (Abb. 7 Mitte) ergibt.

Als Fertigmodell ist vorerst keines der Modelle erhältlich (vielleicht nächstes Jahr, wenn der Personal-mangel behoben ist), was aber u. E. gar nicht so tragisch ist, weil der Zusammenbau der Loks an sich kinderleicht ist, so daß auch ungeübte Bastler dies bewerkstelligen können (s. Abb. 9). Die Zinn-druck-guß-Teile (kein Zinkdruck und kein Weißmetall) sind dank der guten Merker-Formen und des verwendeten Materials sehr exakt und hart.

Die Oldtimer-Ellok der Bremer Stadtwerke ist nun ebenfalls in unterschiedlichen Ausführungen erhältlich (ebenfalls nur im Bausatz): erstens als ganz einfache Akku-Lok (nicht abgebildet), zweitens als deutsche Ellok u. Akku-Lok mit Scheren-Stromabnehmern (Abb. 6 rechts) sowie drittens als Straßenbahn-Ausführung mit Trolley-Stange nebst einigen Anhängern, die z. T. auf Abb. 6 zu sehen sind.

Nette neue Kleinigkeiten: Griffstangen-Halter für Dampflok-Führerhaus (extrem kleine Ausführung, sichtbarer Teil nur 1,4 mm hoch!), dto. für den Kessel (sichtbarer Teil 2,5 mm hoch) und Griffstangen-Halter mit Platte für Ellok-Oldtimer.

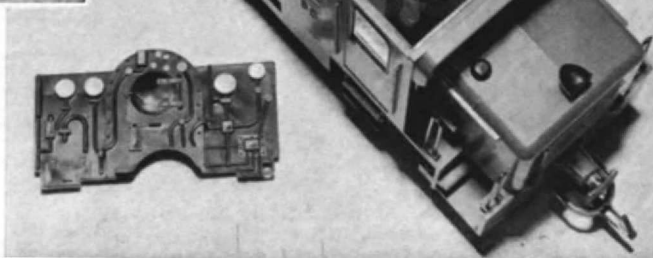


Abb. 3. Die reizende OEG-Straßenbahnlok aus Heft 1/65 als ausgezeichnet geratenes LGB-Modell.

Abb. 4. Ein Blick ins Führerhaus der Märklin-Diesel-Werkstlokomotive in Bahngröße I.



Abb. 5. Auch die LGB-Loks weisen fein detaillierte Inneneinrichtungen auf und der Fahrer steht bei der Diesellok 2060 erfreulicherweise mal hinterm Fahrpult. Links eine Kesselarmaturen-Attrappe der LGB-Loks 1, 2 u. 4.



## Bei den „Großspurigen“...

... ist es wohl am leichtesten, auch die Führerstände so weitgehend detailliert nachzugestalten. Daß dies sowohl bei der Lehmann-Groß-Bahn als auch bei der Märklin-Spur I-Bahn tatsächlich getan wird, ist umso mehr anzuerkennen, als diese Bahnen ja eigentlich nicht als ausgesprochene Modellbahnen gedacht sind. Nachdem wir bereits im Messebericht ausführlich auf die Neuheiten der beiden Firmen eingegangen sind, erübrigt sich heute wohl eine Wiederholung, zumal die Neuheiten inzwischen ja in den Fachgeschäften auffliegen und somit „persönlich“ für sich sprechen und werben können.

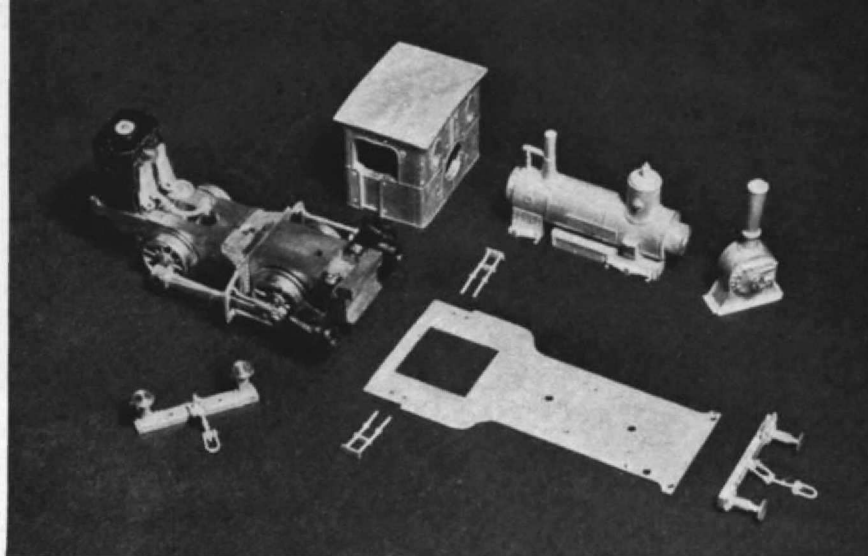


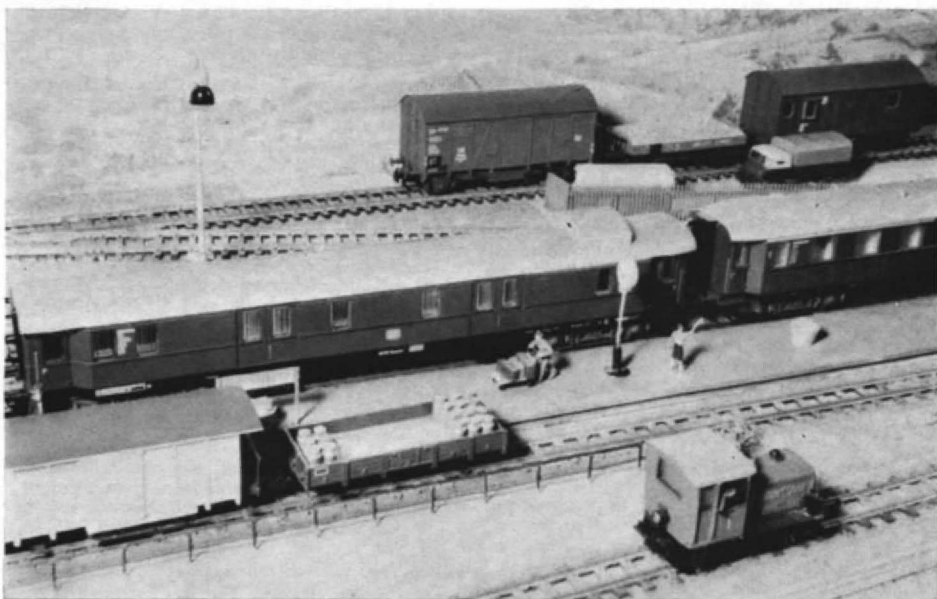
Abb. 9. Die Einzelteile der „Donaustauf“. Das Fahrwerk braucht nur mit 4 Schrauben zusammengesetzt zu werden und die Steuerung ist fertig zusammenmontiert; der Motor wird mit 2 Schrauben festgemacht und die Gußteile sind alle mit Passungen versehen, so daß beim Zusammenkleben (mit Stabilit oder UHU-plus) in des Wortes wahrster Bedeutung „nichts schief gehen“ kann!

## Liliput - Gepäckwagen H0

Das vor kurzem erschienene Gepäckwagen-Wagenmodell entspricht zwar nicht der Abbildung, die Liliput an der Spielwarenmesse 1968 offerierte (s. Heft 5/68 S. 216 Abb. 130), sondern repräsentiert die Schnellzugs-Einheitsbauart 36 der Deutschen Bundesbahn,

aber angesichts des ausgezeichneten H0-Modells bewährter Liliput-Qualität braucht darob keine Enttäuschung aufzukommen! Endlich — es sind seit der Ankündigung ungewohnterweise schließlich inzwischen 1½ Jahre vergangen! — steht dem Modellbahner ein mit 25 cm LÜP maßstäbliches Packwagenmodell zur Verfügung, das er in Schnell- und Eilzüge einsetzen kann und das überdies bestens aussieht.

Abb. 10. Der neue Liliput-Gepäckwagen im Einsatz auf der H0-Anlage des Herrn Norbert Heigl, Bad Reichenhall.





H. Walter, Hannover

# Die neue Kennzeichnung der Güterwagen der DB

(s. a. Heft 10 u. 11/65)

01 RIV-EUROP  
80 DB  
132 1300-6  
•Grs<sup>204</sup>

Gmhs 53

01 80 132 1 300-6  
DB

Aus den bereits bekannten Gründen (MIBA 6/68 S. 284 ff) begann die DB im Jahre 1965 mit der Umbeschriftung der Güterwagen, die im Jahre 1968 abgeschlossen werden sollte. Im Rahmen dieser Aktion wurden die bisher üblichen und bekannten Formen durch ein international vereinbartes Anschriftenbild ersetzt (s. Kopfbild).

## 1. Die Zusammensetzung der neuen

### Kennziffern:

#### 01 RIV-EUROP

Schlüsselzahl und Kurzzeichen für das Austauschverfahren

#### 80 DB

Schlüsselzahl und Abkürzung des Eigentumsmerkmals

#### 132 1 300

neue Wagennummer, stets 7stellig

#### -6

Kontrollziffer, durch einen Bindestrich mit der Wagennummer verbunden. Sie errechnet sich nach dem gleichen System wie die Kontrollnummern bei den Triebfahrzeugen (MIBA s. o.) aus allen 11 Ziffern der neuen Nummern.

#### •Grs

neues Gattungszeichen, gebildet nach international vereinbarten Richtlinien. Es sind nur die Kennbuchstaben von a bis s international vereinheitlicht; die Kennbuchstaben t bis z haben dagegen nur nationale Bedeutung und werden von den anderen Buchstaben, die in alphabetischer Reihenfolge geschrieben werden, durch einen Bindestrich getrennt (z. B. Grs-v). Der Punkt vor dem Zeichen gibt an, daß es sich im Einzelfall um ein international vereinbartes und nicht um ein nur national festgelegtes Gattungszeichen handelt, da es den Verwaltungen freigestellt ist, ob sie die neue einheitliche oder ihre alte nationale Buchstabenanschrift anbringen wollen.

#### 204

neue Bauartnummer, gilt nur für interne Zwecke der DB und weist auf konstruktive Einzelheiten des Wagens hin. Sie wird als Index geschrieben.

#### Gmhs

bisheriges Gattungszeichen der DB

#### 53

bisherige Bauartnummer, gleichfalls nur für DB gültig.

## 2. Die Kennzeichnung des Austauschverfahrens (1. und 2. Ziffer)

- 01 = Wagen des EUROP — oder des OPW/ — Parks
- 11 = bahneigene und private Kühlwagen, die dem Interfrigo Regime unterliegen
- 14 = bahneigene und private Kühlwagen, die dem Interfrigo Regime unterliegen und für den Verkehr auf Netzen mit Normalspur und auf solchen mit der Spur der Iberischen Halbinsel geeignet sind
- 20 = bahneigene und private Güterwagen, die nicht im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden dürfen
- 21 = RIV-fähige bahneigene und private Güterwagen
- 24 = RIV-fähige bahneigene und private Güterwagen, die für den Verkehr auf Netzen mit Normalspur und auf solchen mit der Spur der Iberischen Halbinsel geeignet sind; z. Z. dürfte es hiervon nur Privatgüterwagen geben
- 30 = nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Wagen (z. B. Bahndienst- oder Dienstgüterwagen)

Darüber hinaus ist es denkbar, daß Wagen mit den Zahlen 02 oder 22 auftauchen. Es handelt sich dabei um Wagen, die zw. Netzen mit normaler und mit russischer Spurweite Übergangsfähig sind (davon 02 für OPW-Wagen). Solche Wagen besitzen z. Z. nur die östlichen Verwaltungen; es ist nicht bekannt, ob diese Wagen im Einsatz nach dem Westen verwendet werden.

## 3. Die Kennzeichnung des Eigentumsmerkmals (3. und 4. Ziffer)

Die zweite Zahlengruppe ist so aufgebaut, daß die zweite Ziffer nie größer ist als die erste; damit können Ziffernvertauschungen sofort bemerkt werden. Im übrigen ist für die erste (3.) Ziffer folgende Gruppierung gewählt worden:

- 1 = UIC-Verwaltungen mit russischer Breitspur (nur die finnischen Eisenbahnen)
- 2 = europäische Mitgliedsverwaltungen der OSShD<sup>2</sup>, die nicht gleichzeitig UIC-Mit-

- glieder sind (nur Eisenbahnen der UDSSR und von Albanien)
- 3 = asiatische Mitgliedsverwaltungen der OSSHD (Bahnen von China, Korea, Mongolei und Vietnam)
- 4 = Privatbahnen, die bei der UIC und der OSSHD Mitglieder sind
- 5 = Verwaltungen, die bei der UIC und der OSSHD Mitglieder sind
- 6 = Privatbahnen, die UIC-Mitglieder sind, sowie die ISG
- 7 = Verwaltungen, die Mitglieder der UIC u. des RIV-Verbandes sind, soweit sie nicht unter den Ziffern 5 und 8 aufgeführt sind
- 8 = Verwaltungen mit denselben Voraussetzungen wie unter Ziffer 7, die dem EUROP-Abkommen beigetreten sind
- 9 = sonstige UIC-Verwaltungen sowie Eisenbahnen des Irak

Auf den Netzen der DB wird man Wagen mit folgenden Kennzeichnungen für das Eigentumsmerkmal sehen:

- 43 = GYSEV — Raab-Oedenburg-Ebenfurt-Eisenbahn
- 50 = DR — Deutsche Reichsbahn
- 51 = PKP — Polnische Staatsbahnen
- 52 = BDZ — Bulgarische Staatsbahnen
- 53 = CFR — Rumänische Staatsbahnen
- 54 = CSD — Tschechoslowakische Staatsb.
- 55 = MAV — Ungarische Staatsbahnen
- 62 = SP — Schweizerische Privateisenb.
- 66 = ISG — Internat. Gesellschaft für Schlafwagen u. europäische große Expreßzüge
- 70 = BR — Britische Eisenbahnen
- 71 = RENFE — Nationales Netz der spanischen Eisenbahnen
- 72 = JZ — Jugoslawische Eisenbahnen
- 73 = CEH — Griechische Staatsbahnen
- 74 = SJ — Schwedische Staatsbahnen
- 75 = TCDD — Türkische Staatsbahnen
- 76 = NSB — Norwegische Staatsbahnen
- 80 = DB — Deutsche Bundesbahn
- 81 = ÖBB — Österreichische Bundesbahn
- 82 = CFL — Nationalgesellschaft der luxemb. Eisenbahnen
- 83 = FS — Italienische Staatsbahnen
- 84 = NS — Niederl. Eisenbahnen AG
- 85 = SBB — Schweizerische Bundesbah.
- 86 = DSB — Dänische Staatsbahnen
- 87 = SNCF — Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen
- 88 = SNCB — Nationalgesellschaft der belgischen Eisenbahnen

<sup>1</sup>OPW = Obschtschij Park Wagenow (Gemeinsamer Wagenpark); Mitgliedsverwaltungen sind BDZ, CFR, CSD, DR, MAV, PKP, SZD.

<sup>2</sup>OSSHD = Organizacija Sodrusestwa Shelesnysch Dorog (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen). Die OSSHD ist die östliche Parallelorganisation der UIC und umfaßt alle Eisenbahnen von der DR, den CSD und den MAV an östlich bis nach China und Korea.

#### 4. Die Kennzeichnung der Gattung und die Zählnummern

Die eigentliche Wagennummer, die wie bereits bemerkt, stets 7stellig ist, setzt sich aus zwei Gruppen zusammen: Die ersten vier Ziffern kennzeichnen die Wagengattung, die letzten drei dienen der laufenden Numerierung der Wagen innerhalb einer Gruppe.

Die erste Stelle der vierziffrigen Gattungsnummer wurde folgendermaßen festgelegt (in Klammern die neue Buchstabenkennzeichnung der Wagengattung nach UIC):

- |  |                |
|--|----------------|
| 0 = Privatgüterwagen                             |                |
| 1 = bahneigene gedeckte Gw. der Regelbauarten    | (G)            |
| 2 = bahneigene gedeckte Gw. der Sonderbauarten   | (H)            |
| 3 = bahneigene Flachwagen der Regelbauarten      | (K, R)         |
| 4 = bahneigene Flachwagen der Sonderbauarten     | (L, S)         |
| 5 = bahneigene offene Wagen der Regelbauarten    | (E) und (T)    |
| 6 = bahneigene offene Wagen der Sonderbauarten   | (F)            |
| 7 = bahneigene Kesselwagen                       | (Uh)           |
| 8 = bahneigene Kühlwagen                         | (I)            |
| 9 = bahneigene sonstige Wagen der Sonderbauarten | (U) außer (Uh) |

sowie Wagen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen (z. B. Bahndienst- und Dienstgüterwagen, Güterzuggepäckwagen)

Die nachfolgenden Stellen dienen bei den bahneigenen Wagen in erster Linie der Unterscheidung der Hauptgattungen der Buchstabeneinteilung in den Fällen, in denen mehrere Hauptgattungen in der ersten Stelle untergebracht worden sind, sowie der Kennzeichnung der Achszahl und der S-Fähigkeit. Bei den Privatgüterwagen wird in der zweiten Stelle dieselbe Aufteilung wie bei den bahneigenen Wagen in der ersten Stelle vorgenommen (z. B. 02... = gedeckter Privatgüterwagen der Sonderbauarten).

Da mit der letzten, dreistelligen Gruppe (der eigentlichen Zählnummer) jeweils nur 1000 Wagen erfaßt werden können, es aber Gattungen mit z. T. erheblich größeren Wagenzahlen gibt, war es notwendig, für diese Gattungen innerhalb der ersten vier Ziffern ein Bündel aufeinanderfolgender Zahlen zu reservieren. So erhielten z. B. die Omm-Wagen mit Rücksicht auf die im Park der DB vorhandene große Zahl an Wagen dieser Gattung das Nummernbündel 5000 bis 5099 zugeteilt, so daß 100 000 Wagen dieser Gattung erfaßt werden können.



Tabelle 1. Bahneigene gedeckte Güterwagen der Regelbauarten (G)

Gattungszeichen m. Bauartnummer				Wagennummern
alt		neu		
Gm	30	Glm	200	103 0 000-103 0 099
Gms	30	Glms	200	145 0 000-145 5 999
Gm	35	Glm	201	103 0 100-103 0 599
Gms	35	Glms	201	135 0 000-135 6 999
Gm 35 f. Stückgut		Glms	207	143 0 000-143 3 499
Gm	39	Glm	202	103 0 600-103 1 999
Gms	39	Glms	202	135 7 000-135 7 999
Gms	45	Gls	203	133 0 000-133 1 099
Gms	53	Gs	204	120 1 000-120 4 599
Gmhs	53	Grs	204	132 1 000-132 4 599
Gms	54	Gls	205	133 1 100-134 5 099
Gm	55	G	206	100 0 000-100 0 099
Gms	55	Gs	206	120 0 000-120 0 199
Gmhs	55	Grs	206	131 0 000-131 0 099
Gms	44	Gs	211	123 0 000-123 1 199
Gmms	40	Gs	210	120 5 000-122 9 799
Gmms	56	Gs	212	125 2 000-125 4 499
Gmmhs	56	Grs	212	132 4 600-132 7 099
Gmmehs	56	Grs-v	212	131 2 000-131 2 299
Gmms	60	Gs	213	123 2 000-123 6 599
Gmms	60	Gs	213	125 0 000-125 1 699
Gmmehs	60	Grs-v	213	131 2 300-131 6 099
Gmmhs	60	Grs	213	132 7 100-132 8 399
Gmms	216	Gs	216	124 3 045-124 9 999
Gmms	216	Gs	216	129 9 990-129 9 999
Glmms	50	Gbs	245	151 7 100-152 7 199
Glmhs	50	Gbrs	245	154 5 000-155 5 099
Glmehs	50	Gbrs-v	245	155 6 000-155 7 999
Glmehss	50	Gbrss-v	245	174 5 000-174 5 099
Glmms	52	Gbs	252	151 1 000-151 2 499
Glmms	57	Gbs	253	152 8 000-152 8 799
Glmms	57	Gbrs	253	155 5 100-155 5 999
Glmmehs	57	Gbrs-v	253	155 8 000-155 8 399
Glmmehss	57	Gbrss-v	253	174 5 100-174 5 299
Glmms	61	Gbs	254	150 0 000-151 0 499
Glmmehs	61	Gbrs-v	254	155 8 400-155 9 399
Glmms	64	Gbs	256	151 5 000-151 5 399
Glmms	65	Gbs	257	151 7 000-151 7 099

Tabelle 2. Bahneigene gedeckte Güterwagen der Sonderbauarten (H)

Gattungszeichen m. Bauartnummer				Wagennummern
alt		neu		
Gltmms	62	Hbcs	300	212 3 400-212 3 799
Gltmmehs	62	Hbcrs-v	300	213 5 000-213 5 199
Vlmms	63	Hbes	358	211 3 000-211 3 399
Vlmmhs	63	Hbers	358	211 4 000-211 4 299
Gbms	51	Hfs	312	214 0 000-214 0 299
Gbmhs	51	Hfrs	312	214 0 000-214 0 299
Klmms	299	Hbis	299	211 5 000-211 6 999

Tabelle 3. Bahneigene Flachwagen der Sonderbauarten (L, S)

Gattungszeichen m. Bauartnummer				Wagennummern
alt		neu		
Offs	55	Laes	542	413 0 000-413 1 199
Offs	59	Laees	541	433 2 000-433 3 599
Offs	60	Laes	543	413 2 000-413 4 000
Offhs	60	Laers	543	413 2 000-413 4 000
Offs	551	Laes	551	413 5 000-413 5 999
Rbmms	55	Lfs-l	569	414 0 000-414 0 199
SSym	46	Sa	705	480 0 000-480 0 299
SSylms	710	Sas	710	485 0 000-485 1 999