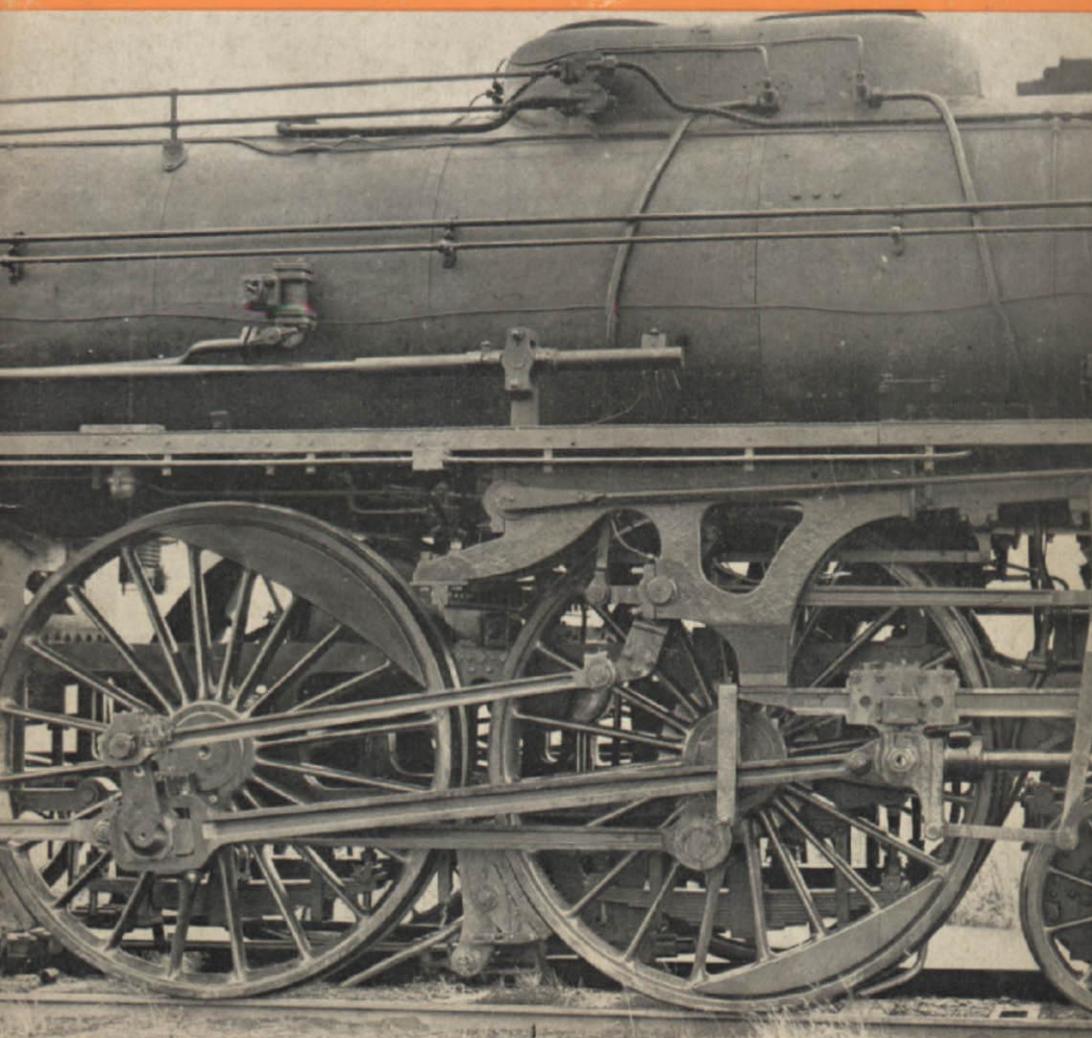


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBahnZEITSCHRIFT



MIBA  
mit

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

mit Messe-Kurzbericht!

25. JAHRGANG  
FEBRUAR 1973

2

# INFORMATIONSTRAINS



Unser Eisenbahnbulletin erscheint 3-4mal jährlich und orientiert Sie über die jeweils erhältlichen oder in absehbarer Zeit eintreffenden Messing-Handarbeitsmodelle in Spur H0, H0n3, 0, 0n3 und I.

Falls Sie „INFORMATIONSTRAINS“ regelmäßig erhalten möchten, senden Sie uns Ihre Adresse auf einer Postkarte mit dem Vermerk „Gratisabonnement IT“.

Nummer 5 erscheint Ende November. Nummer 4 ist bereits vergriffen.

FULGUREX sa.,  
Avenue de Rumine 33,  
CH-1005 Lausanne/Schweiz

## FULGUREX

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 2/1973

1. Bunte Seite (Titelbild, „Spur P“ [?] u. a.)	63	12. . . . und Dachrinnen-Prägestempel	85
2. Für's Bw: 2 interessante Wassertürme	64	13. Neu: Liliput-Schwertransportwagen	85
3. Die Sothriethalbahn (H0e-Anlage Stecher)	66	14. Tiefenwirkung, Patina und Fotokontrolle	86
4. Buchbesprechungen: „Die Welt der Eisenbahn“, „Endstation 1920“	68	15. Die badische IVh – Vorbild u. Modell (BZ) – 1. Teil	80
5. Neu: RBEV-Schalterkombination	69	16. 10 Jahre in TT – kleine Zwischenbilanz (TT-Anlage Jacobitz)	94
6. Cyanolit – richtig aufbewahrt!	69	17. Inneneinrichtung und Farbgebung von Gebäuden	97
7. Kurzkupplung und Puffer-an-Puffer-Fahren – praktische Erfahrungen	70	18. Halbautomatischer Wendezugverkehr auf doppelgleisigen Hauptstrecken	100
8. Die Probleme des Puffer-an-Puffer-Fahrens, Stellungnahme der Redaktion	73	19. Rahmenbauweise mit Stahlprofilen und Spanplatten	102
9. Von „Waldheim“ nach „Oberbaumbach“ (H0-Anlage Dathe)	78	20. Selbstbau-Fahrzeuge für eine Trix-Dreileiter-H0-Anlage	107
10. Pseudo-„Geisterwagen“ bei der DB	82		
11. Nützliche Tips: Treppen-Selbstbau . . .	84		

## 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 (Achtung! Neue Nummer!): Nürnberg 573 68-857 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 3.– DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

▶ Heft 3 - das 1. Messeheft - ist ca. am 17. März in Ihrem Fachgeschäft! ◀

(das 2. Messeheft etwa 1 Woche später)

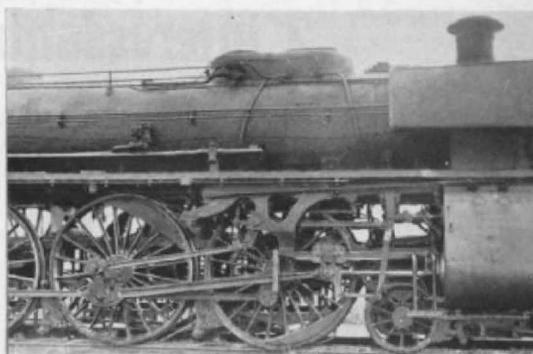
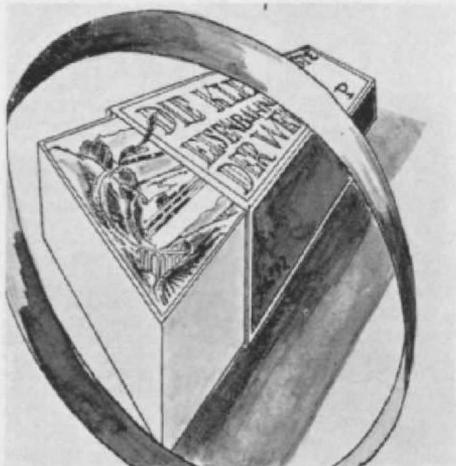
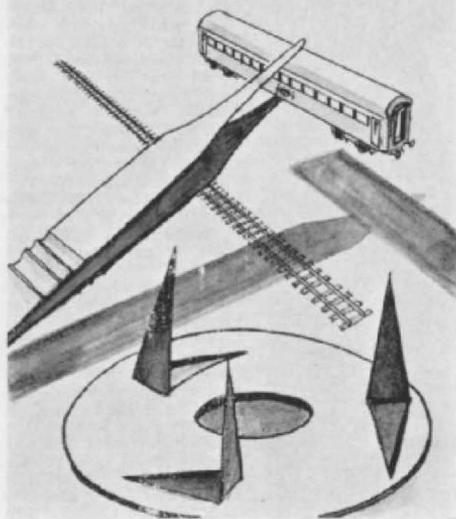
## Messe-Voraussagen ...

... sind so eine Sache. Wir jedenfalls halten nichts davon. Denn trifft man daneben, ist's blamabel; hat man im einen oder anderen Fall richtig geraten, dann bleibt immer noch die Frage, wozu eine solche Orakel, „5 vor 12“ überhaupt gut sein soll.

Wir halten's da lieber mit weniger ernst gemeinten „Prognosen“, wie sie unsere Leser mitunter stellen – z. B. der Spur P (Inzette) des Herrn Dietiker oder Mibanicus' „Weichen Formen“ ...

Im übrigen: Der beiliegende Messekurzbericht sagt Ihnen authentisch, was es auf der Messe tatsächlich zu entdecken gab!

### Spur P der Messeschlager 73



Unser Titelbild:

## Kraft und Eleganz

Unser heutiges Titelbild zeigt einen Teil des imposanten Laufwerks der bad. IVh – jener deutschen Schnellzuglokomotive, die wie kaum eine andere den Eindruck geballter Kraft und schnittiger Eleganz vermittelt. Der schlanke Kessel über den 2100 mm hohen Treib- und Kuppelrädern prägt das Erscheinungsbild dieser Maschine, über die wir heute (S. 88–93) und in Heft 4/73 ausführlich – inkl. mehrerer Bauzeichnungen – berichten.

(Foto: Bellingrodt)





## 2 interessante Wassertürme



Im Zusammenhang mit unserer Artikelreihe „Maßstäbliche H0-Gebäude“ und zugleich als Nachtrag zur Serie „Die Wasserversorgung im Bahnbetriebswerk“ in den Heften 7–10/72 zeigen wir heute zwei alte Wassertürme, über die es einiges zu sagen gibt. Die Türme sind typische Vertreter ihrer Zeit (der Jahrhundertwende) und in Anbetracht der historischen Authentizität wollen wir über Schönheit oder Häßlichkeit jener Stilrichtung nicht richten, sondern sie als gegeben hinnehmen. Viel wichtiger und interessanter erscheinen sie uns im Hinblick auf ihre Größe.

Bringen Sie sich nicht um einen gewissen Quiz-Effekt, sondern schätzen Sie erst einmal die Wiedergabe-Größe der beiden Türme, bevor Sie weiterlesen. Sind sie in N-, TT-,  $\frac{1}{2}$ -,  $\frac{3}{4}$ - oder  $\frac{1}{1}$ -H0-Größe dargestellt? Na?

Wenn Sie es erraten haben – nur Geduld, wir werden das Geheimnis gleich lüften – dann haben Sie entweder zufällig richtig „hingehauen“ oder man darf Sie zu Ihrem sicheren Maßstabempfinden beglückwünschen. Wenn nicht, dann trösten Sie sich mit der Tatsache, daß sogar wir in der Redaktion – obwohl wir oder vielleicht gerade weil wir tagaus, tagein „mit Maßstäben hantieren“ – ebenfalls durch einen Umstand irritiert waren, der auch Ihr Schätzepfinden beeinträchtigt haben dürfte und auf den wir gleich zu sprechen kommen. Die richtige Größe haben wir schließlich anhand der Tür- und Geländerhöhen bzw. der

Abb. 1. In welcher Größe, schätzen Sie, ist dieser Wasserturm hier (aus dem Bf. Helmstedt) wiedergegeben? (Auflösung innerhalb des Haupttextes.)

Abb. 2. Hier dieselbe Quiz-Frage: Ist dieser Oldtime-Wasserturm (Bielefeld) in  $\frac{1}{4}$  H0-, TT-, N oder gar Z-Größe dargestellt? (Frage am Rande: Weiß jemand, wie das gute Stück – falls es noch existiert – heute aussieht?)

Größe der Backsteine ermittelt. Um Sie nicht länger auf die Folter zu spannen: Beide Türme sind im Maßstab eins-zu-ein dargestellt (also in Hanull-Größe) dargestellt!

Die „optische Täuschung“ – besonders stark beim Bielefelder Wasserturm (Abb. 2) – wird zweifelsohne dadurch hervorgerufen, daß der Architekt offenbar bestrebt war, die Mittelpartie (zwischen Sockel und Behälter-Oberteil) optisch zu „strecken“, um dadurch den Wasserturm insgesamt höher und imposanter erscheinen zu lassen. (Das entspricht durchaus den seinerzeitigen Gepflogenheiten; dieser zeitbedingte „Drang zum Höheren“ machte auch vor reinen Zweckbauten nicht halt, und auch heute noch legt so manches höchst profane Bauwerk stummes Zeugnis vom Stilempfinden jener Epoche ab). Diese Illusion erreichte der Erbauer hauptsächlich durch hohe und schmale „Kirchenfenster“ mit verhältnismäßig kleinen Scheiben sowie schmalen Mauerschichten. Aus heutiger Sicht könnte man meinen, der Turm sei aus einem H0-Bausatz (Sockel und Oberteil) und einem N-Bausatz (Mittelteil) zusammengesetzt. Das Ergebnis erinnert jedenfalls an einen Maßstabs-„Zwitzer“, wie er manchem Modellbauer nicht „schöner“ (oder schlimmer, wie man's nimmt) gelingen könnte).

Wie dem auch sei – über Geschmacksfragen und Stilrichtungen kann man streiten, und darauf kommt es uns eigentlich auch gar nicht an. Wir wollen auf etwas anderes hinaus – nämlich aufzeigen, daß man auch bei Wassertürmen (genauso wie bei anderen Gebäuden und Kunstbauten) im gegebenen Fall Vorbilder heraussuchen kann, die – trotz genauer Maßstäblichkeit! – für eine kleinere H0-Anlage dennoch nicht zu groß sind. Daß man sie darüber hinaus mittels architektonischer Tricks größer scheinen lassen kann – das ist eine Sache für sich, über die man zwar gleichfalls geteilter Meinung sein kann, die aber im Kleinen nicht ganz ohne Probleme ist. Auf jeden Fall sollte man sie nicht bei Bauten praktizieren, die in unmittelbarer Bahnnähe stehen oder bei denen dieser Kunstkniff durch die unmittelbare Nähe gewisser Standard-Vergleichsobjekte wie Figuren, Auto-Modelle etc. ad absurdum geführt würde – weil die Illusion z. B. durch eine zum Fenster hinausschauende Figur wieder zunichte gemacht würde. Wer also solche „Vexier“-Gebäude selbst baut bzw. über entsprechende Industrie-Modelle verfügt, der sollte diese – sofern es bei der gegebenen Anlagentiefe überhaupt sinnvoll sein sollte – etwas „abseits“ oder mehr im Hintergrund anordnen!

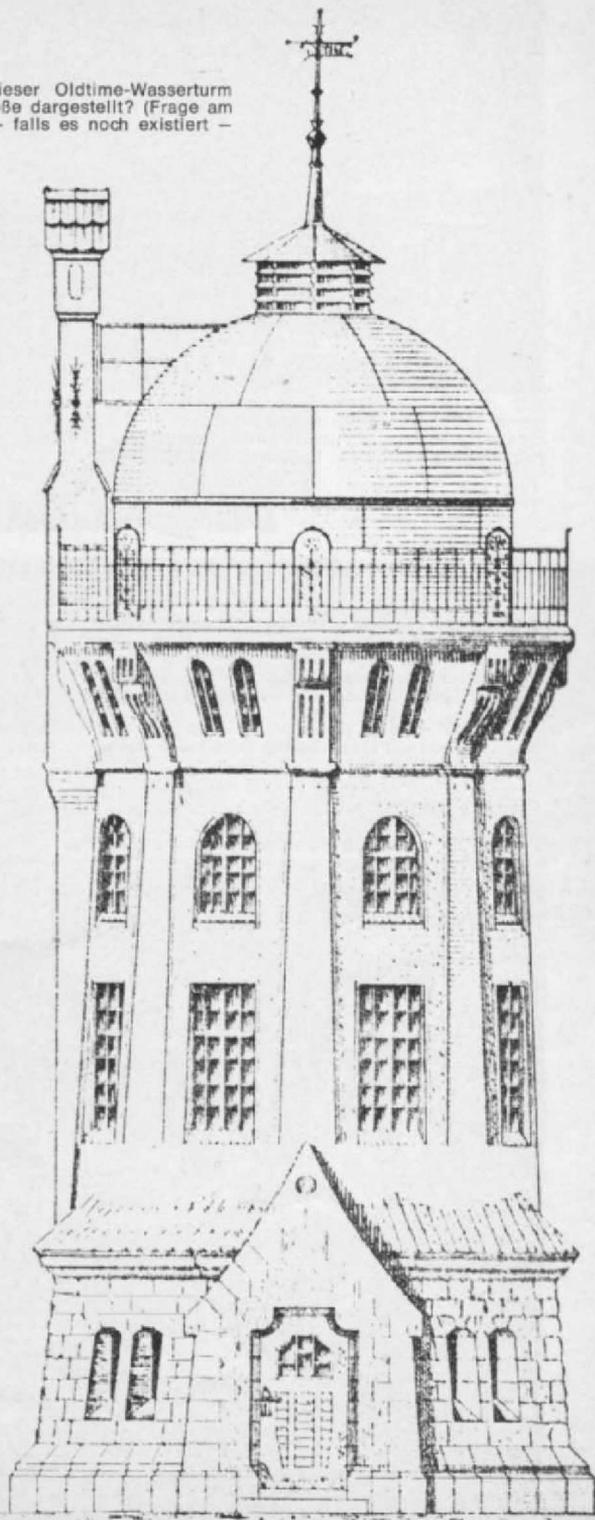






Abb. 1. Die Sothriethalbahn im Anfangsstadium ihres Entstehens. Die Ortschaft „Sothrieth“ ist zwar schon im Groben fertig, aber die Landschaft und das „Drumherum“ fehlen noch völlig. Wie am Anlagenrand zu erkennen ist, besteht das „Wasser“ der „Sothrieth“ aus einer Glasplatte. Sie wurde mit weißig aufgetragenem farblosen Lack noch nachbehandelt.

## Die Sothriethalbahn

Kurzbeschreibung einer H0e-Schmalspuranlage von W. Stecher, Hamburg

**Thema:** 9 mm-Schmalspurbahn in mittelgebirger, „liebenswert-rückständiger“ Umgebung. Zeit-epoche: Jetztzeit, zurückgehend bis etwa 1960 (wegen der vorhandenen Kfz-Modelle).

**Unterbau:** Offene Rahmenbauweise, kombiniert mit Plattenbauweise für Bahnhöfe (9 mm-Spanplatten).

**Geländebau:** Profilsplanken aus Holz und Pappe, bedeckt mit Fliegendrahtgewebe und in Molto-

fill-/Ponalmischung getränktem Toilettenpapier. „Finish“ mit Plakafarben und Streumaterial. Bäume und Sträucher teils von Fallern, teils mit Islandmoos oder Schaumstoff-Flöckchen selbst hergestellt.

**Gebäude** entstanden aus Bausätzen fast aller Fabrikate, vereinzelt auch Eigenbau.

**Bahnhöfe:** „Sothrieth“, Kopfbahnhof, in dem die Strecken von „Underberg“ und „Dalle“ enden. Empfangsgebäude mit Expresfigut- und Post-

Abb. 2. Hier ist die Anlage bis auf den „Kahlen Knöll“ schon weitgehend fertiggestellt. Die Gleise wurden nicht eingeschottert, sondern mit Haken auf das Schotterbett geklammert. Diese Methode hat sich bei diversen Veränderungen gegenüber dem ursprünglichen Gleisplan bestens bewährt.

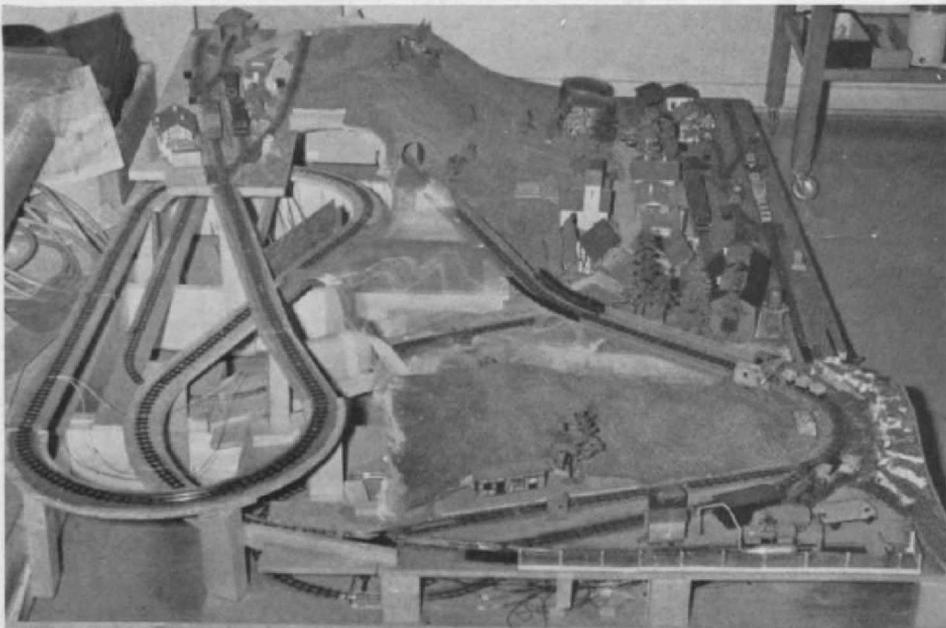


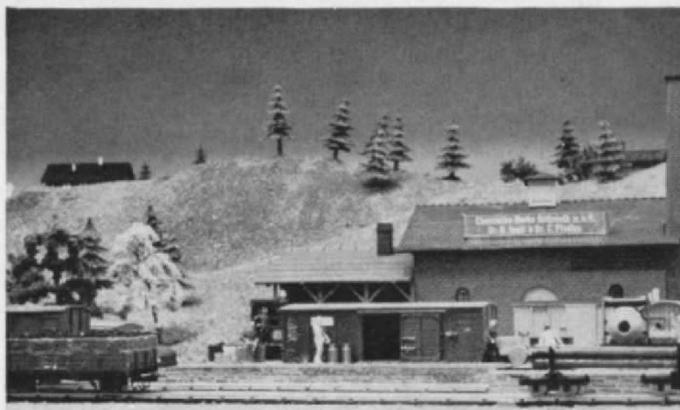
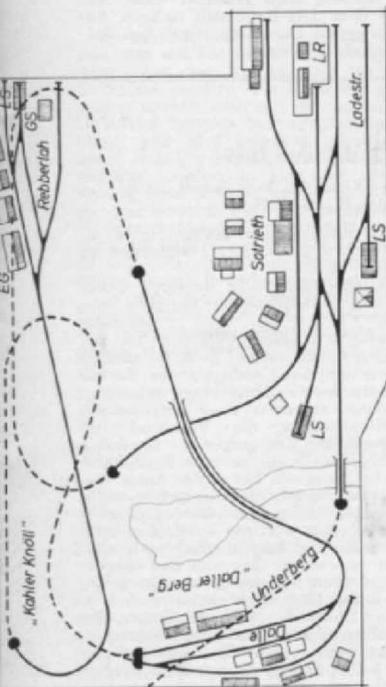


Abb. 3. Motiv vom Bahnhof „Sothrieth“, auf dem ein überraschend reger Güterverkehr herrscht . . .

▼ Abb. 4. . . . was sicher der gut florierenden „Chemischen Fabrik der Herren Dr. G. Knall und Dr. X. Plosion“ zuzuschreiben ist. Und „standesgemäß“ besteht so auch das Firmenschild der Illustren Gesellschaft aus glasklarem Kunststoff mit gefrästen Buchstaben!

▼ Abb. 5. Streckenplan der Sothriethalbahn im Maßstab ca. 1:25.

Die Abkürzungen bedeuten:  
EG = Empfangsgebäude, GS = Güterschuppen, LS = Lokschuppen, LR = Laderampe.



schuppen, Ortsgüteranlage mit Kopf- und Seitenrampe, Güterschuppen, Freiladegleis; kleines Bw, offener Schuppen für Baulok.

Verkehrsaufkommen; Umfangreicher Berufs- und Ausflugsverkehr, Fertigwaren von und Rohstoffe für „Chemische Werke Sothrieth GmbH – Dr. G. Knall & Dr. X. Plosion“, Erdöl und Erdgas aus „Dalle“, landwirtschaftliche Produkte aus „Rebberlah“, Maschinen, Pkw u. dgl. aus „Uderberg“.

„Uderberg“ Verdeckter Gleisstumpf unter dem Daller Berg. Tunnelstrecke angenommenerweise noch nicht ganz fertig, so daß Bauzüge mit Egger-Loren u. dgl. verkehren müssen. Nimmt sonst zeitweise überflüssige Zugarnituren auf. In „Uderberg“ besteht – angenommen – Übergang zur Normalspur. Kein Rollbock- oder Rollwagenverkehr.

„Dalle“ Durchgangsbahnhof an der Strecke Sothrieth-Rebberlah. Zugkreuzungen möglich. Schwacher Personen- und Ortsgüterverkehr. Anschlußgleis für Kesselwagen-Beladung.

„Rebberlah“ Endbahnhof im Gebirge. Kur- und Ausflugsort. Schwacher Ortsgüterverkehr. Kleiner Lokschuppen.

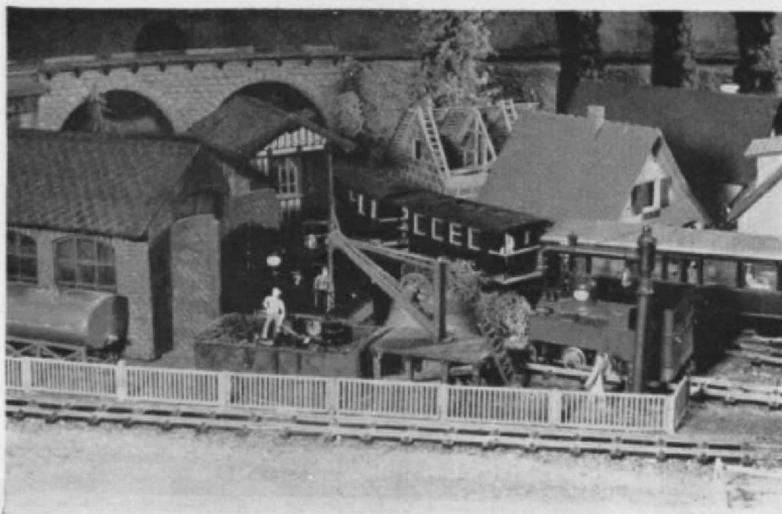


Abb. 6. Auch im Bw von „Sothrieth“ herrscht Hochbetrieb, so daß der „H0-Schaufler“ bei der Hilfsbekohlung sicher ganz schön ins Schwitzen kommt!

**Fahrzeuge:** 1 Bt-Lok (Chassis von Arnold-T 2, Aufbau von Egger-„Stainz 2“), 2 Ct-Loks von ZUBA, 1 CIt-Lok von Lillput, 1 OEG-Lok „Feuriger Elias“ von Egger, 1 B-Diesellok aus diversen Egger-Teilen, 7 Personenwagen, 3 Packwagen, 5 G-Wagen, 3 O-Wagen, 3 Kesselwagen, 10 Egger-Loren usw., 1 Schienenputz-Wagen: Zwei Chassis von Niederbordwagen (kurz) von Egger, mit Drehzapfen aus Ms-Schrauben versehen, darauf ein passender Ms-Block von ca. 60 x 10

x 5 mm. Unter diesem, zwischen den Drehgestellen, ein Schaumstoffblock, der mit Benzin und wenig Öl getränkt wird. Von den beiden ZUBA-Loks gezogen, reinigt er alle Gleise schnell, gründlich und bequem.

**Fahrplan:** Meistens in enger Anlehnung an die Pläne „Von Trixberg nach Trixstadt“ oder „333 Trixminuten“ aus dem Trix-Handbuch (seligen Angedenkens). Überwiegend aber nach dem alten Seemannspruch „Nur kein Schemal“.

## Buchbesprechungen

### Die Welt der Eisenbahn

von C. Hamilton Ellis

240 Seiten mit 55 mehr- und 300 einfarbigen Abbildungen, gebunden, Best.-Nr. ISBN 3-440-03571-9, DM 68.—, erschienen in der Franckh'schen Verlags-handlung, Stuttgart.

„Die Geschichte der Lokomotiven, Wagen und Züge aus aller Welt“ heißt der Untertitel dieses Buches, und so steht das rollende Material in all' seiner Vielfalt im Vordergrund. Angefangen von der Erfindung des lenkbaren Fahrzeugs in Mesopotamien über die „Morgendämmerung der Dampfzeit“ bis hin zu den Zukunftsprojekten der Linear-motor-Bahnen erzählt der renommierte englische Autor — von K. E. Maedel sehr gut übersetzt — die Geschichte des immer noch bedeutendsten Verkehrsmittels. Die an angelsächsische Publikationen erinnernde Aufmachung dieser Neuerscheinung ist — wie vom Franckh-Verlag nicht anders gewohnt — sehr großzügig und repräsentativ; die Abbildungen lassen jedem Freund und Kenner technischer Graphik das Herz im Leibe lachen. Und da es wohl kaum ein Buch über die Geschichte der Eisenbahnen gibt, in dem nicht der Darstellung der Dampflokomotive der größte Raum gewidmet ist, findet der Leser auch hier großformatige Abbildungen der berühmtesten, schönsten und originellsten Repräsentanten der vergangenen Dampf-epoche. Ein lesens- und anschauenwertes Buch, das hohe Ansprüche technischer und künstlerischer Art erfüllt

mm

### Endstation 1920

Die Geschichte der Königlich Bayerischen Staatsbahn von Bernhard Ucker

159 Seiten mit 107 Abbildungen, davon 7 in Farbe, Best.-Nr. ISBN 3-7991-5704-2, DM 34.—, erschienen im Süddeutschen Verlag, München.

Der bekannte Rundfunkjournalist Bernhard Ucker — Eisenbahnfreund und Modellbahner übrigens „von Kindesbeinen an“ — hat ein Buch zusammengestellt, das Interesse und Zustimmung nicht nur bei „weißblauen“ Lesern finden dürfte. Zwar handelt es sich in erster Linie um die Geschichte der Bayerischen Staatsbahn, die hier in Form eines wehmütig-sarkastischen Dialogs zwischen zwei altgedienten bajuwarischen Eisenbahnern am Vorabend des 1. April 1920 — an diesem Tag gingen die bis dahin autonomen Länderbahnen in die zentrale Reichsbahn über — erzählt wird. Dennoch hat es der Autor verstanden, am Beispiel Bayerns aufzuzeigen, welche großartigen technischen Leistungen von den Länderbahnen insgesamt erbracht wurden. — Für den Bildteil des Buches wurden fast ausschließlich zeitgenössische Aufnahmen verwendet; dies und der von erläuterten Retrospektiven unterbrochene lebensnahe Erzählstil versetzen den Leser noch einmal zurück in eine Epoche, die vielen als die bedeutendste der deutschen Eisenbahngeschichte gilt. Eine Neuerscheinung, die — obgleich aus keinem Eisenbahn-Fachverlag stammend — jedem Freund unseres Metiers empfohlen werden kann.

mm