DM 3.50

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

26. JAHRGANG
SEPTEMBER 1974

9

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

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

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 26

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

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 3,50. Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Auslandspreise
Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs, Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Großbritannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande 4,95 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich 30 öS, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr, USA etc. 1,60 $. Jahresabonnement Ausland DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg, Konto-Nr. 156 / 293 644

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

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann, 8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

* * * * * * *

Heft 10/74

ist spätestens 22. 10. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan"

Hintergründiges um einen Hintergrund 575
Straßenbahn-Lok-Modell 577
Durch Umbau entstanden: Die „schöne Österreicherin" (Reihe 12) 578
H0e-Diesellok Reihe 2095 von Liliput 580
Hochbetrieb im Schlafzimmer (H0-Anlage Robausch, Wien) 581
Die deutschen Vorkriegs-Eilzugwagen 592
Unsere Bauzeichnung: Einheits-Abteilwagen BC 4i-33g 602
Die Feierabend-Bastelei: Wiegebrücke für Straßenfahrzeuge 605
Röwa-Leig-Einheit und G-Wagen „Leipzig" 606
Fragen und Antworten zum Artikel „Schaltungstechnik für vorbildgetreue Gleisbildstellpulte (Heft 6 u. 7/74) 607
Minitrix-Neuheiten '74 – teilweise ausgeliefert! 608
Rampen auf der Modellbahn-Anlage mittels Gewindestäben (und „GLABs") 609
Gewindestangen statt Rundhölzer 612
Der Signalausleger von Neuenbürg als N-Modell 613
Buchbesprechungen: Schlagader einer Nation 615
Die Eisenbahn der Ilseder Hütte 615
Neu von Märklin: H0-Modell der BR 50 Kab 616
Meine 0-Bahn im Keller (Höllerer, München) Fortsetzung und Schluß aus Heft 8/74 617

Titelbild

Ideen muß man haben – dann hat man gut lachen! Für Christa und Manfred Robausch aus Wien bedeutet der (Modellbahn-) „Hochbetrieb im Schlafzimmer" keine Einengung – warum und wie, erfahren Sie auf den Seiten 581 – 591.

Abb. 1. Ein gelungenes Hintergrund-Motiv von der H0-Anlage des Herrn Hluchnik. Das Gelände scheint hinter den Schienen steil abzufallen, um weiter hinten wieder anzusteigen. Für Fotofreunde: Es wurden zwei Teile der Faller-Kulisse auf Preßpappe geklebt und diese mittels Drähten und Gardinenrollen an parallel zur Anlage an der Decke verlaufenden Alu-Profilen aufgehängt. Dadurch läßt sich die Kulisse wie eine Gardine in die für die einzelnen Aufnahmen günstigste Position verschieben. – Die aufgestapelten, „ausgewechselten" Schienen weisen an den Enden Bohrungen auf, die ehemalige Laschenverbindungen andeuten, und sind rostig eingefärbt.

Hintergründiges um einen Hintergrund

Zweifelsohne sind die Abbildungen 1 und 5 höchst effektvoll, wirken sehr „natürlich" und gaukeln eine geradezu verblüffende Anlagentiefe vor. Zwei prachtvolle Motive, um die der Urheber sicher von manchem Anlagenbesitzer beneidet wird, wenigstens von den Neulingen unter ihnen. Die anderen, die alten Hasen, wissen, daß die Sache in natura, d. h. in Wirklichkeit, nicht ganz so effektvoll aussieht, weil sich das Auge nicht so leicht täuschen läßt. Schon gar nicht, wenn es sich um eine Anlage mit geringer Tiefe handelt, die Hintergrundkulisse höchstens 1—2 m entfernt ist, das Gelände direkt an diese Kulisse hinreicht und der Übergang ungeschickt ausgeführt ist. Gewiß, der Eindruck von einer höhergelegenen Bahn, der hier durch den sattsam bekannten Trick mit der tiefer angeordneten Hintergrundtapete erzielt wird, bleibt bestehen; aber die auf den Fotos so wirkungsvolle (scheinbare) „Tiefe" der Landschaft ist wirklich nur scheinbar und kann durch gewisse Fehler vollkommen zunichte gemacht werden.

Als gröbster Fehler wäre der falsche Betrachter-Standpunkt zu nennen. Schaut man auf die Anlage schräg von oben, dann entdeckt man entweder den „Schwindel" sofort (weil man eben sieht, daß die vorgetäuschte Tiefe fehlt) oder man schaut — falls man keine der unten geschilderten Maßnahmen ergriffen hat — in ein Loch in der Landschaft. Man muß daher die Anlage möglichst aus Augenhöhe betrachten und außerdem das Gelände tunlichst nicht bis an die Kulisse hin führen oder die Hintergrundkulisse so tief anordnen, daß deren untere Kante nicht zu sehen ist. Außerdem besteht die Möglichkeit, zwischen Anlage und Hintergrundkulisse einen gewissen Abstand zu wahren, z. B. durch Schaffung eines schmalen Gangs (der bei der einen oder anderen Anlage zudem noch zweckdienlich sein kann) oder man wendet wenigstens einen kleinen Trick an, der aus Abb. 2 wohl ziemlich klar ersichtlich ist: Das Gelände wird nach hinten ansteigend ausgeführt, die Kuppe jedoch gut 20—30 cm vor der Kulisse angeordnet. Dadurch entsteht der Eindruck einer gewissen Distanz zwischen plastisch ausgeführtem Gelände und Hintergrundkulisse — weil scheinbar eine „Talsenke" dazwischen liegt. Diesen Eindruck darf man je-

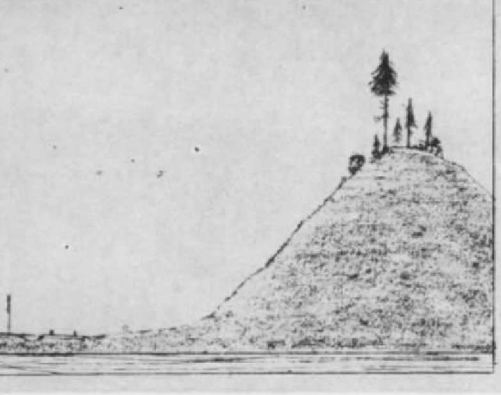


Abb. 2. Diese einfache Skizze demonstriert, wie das Gelände am hinteren Anlagenrand ausgeführt werden sollte, damit der Übergang zur Kulisse nicht direkt zu erkennen ist.

doch nicht dadurch wieder zunichte machen, daß durch eine falsch plazierte „Sonne" (Anlagen-Beleuchtung) Schatten auf die Hintergrundkulisse geworfen werden. Die zimmereigene „Sonne" also entsprechend anordnen oder auch dadurch nicht vermeidbare Schatten durch versteckt angebrachte Lichtquellen aufhellen!

Die Schaffung eines gewissen Abstands zwischen Anlagenende und Hintergrund hat bei einer tiefer angeordneten Kulisse noch den Vorteil, daß man bei Veränderung des Betrachter-Standpunktes noch Landschaftspartien zu sehen bekommt (wenigstens bei den bekannten Faller-Hintergrundkulissen), die die gewünschte Illusion von einer imaginären „Talsenke" noch fördern (Fuß der Berge, Ortschaften und Flachland).

*Daß die (scheinbar) höher gelegene Bahn dem „Do it yourself"-Hintergrundmaler sehr entgegenkommt, sei nur noch kurz gestreift. Wie in unserer „Anlagen-Fibel" *) ausführlich dargelegt, genügen im Grunde genommen ein paar wenige (schwach angedeutete) niedere Hügelketten und darüber ein dunstiger, grau/blauer Himmel. Eine Ortschaft wird auf einer flachen Hügelkuppe angelegt; hinter der Kuppe sind noch 2—3 D ä c h e r und ein paar Baumspitzen sichtbar und dahinter lediglich der Himmel. Doch dies nur nebenbei. Zur handelsüblichen Hintergrundkulisse hat unser Leser G. Hluchnik noch einige Tips parat:*

„Es gibt zwei Möglichkeiten für die Anbringung einer Hintergrundtapete. Entweder „tapeziert" man sie direkt auf die Wand oder man zieht sie auf irgendeine Unterlage auf. Ich rate von der erstgenannten Methode ab, weil man die Tapete nicht mehr ohne Beschädigung entfernen kann und weil die Wand zuvor möglichst spiegelglatt geschliffen werden muß, um wenigstens im Himmel keine störenden Buckel zu bekommen.

Ich ziehe die Hintergrundtapete auf Preßpappe auf (Rückseite mit Tapetenresten o. ä. bekleben, um ein Verziehen der Pappe zu vermeiden!). Diese Methode hat einige Vorteile:

1. kann diese Hintergrundkulisse jederzeit entfernt (und ggf. an anderer Stelle wiederverwendet werden);

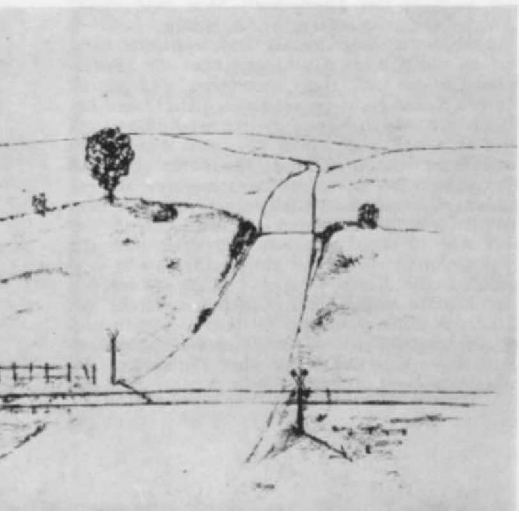
2. werden Kosten gespart (weil spätere Renovierungsarbeiten an der Wand vermieden werden);

---

*) z. Zt. vergriffen, Neuauflage in Vorbereitung!

Abb. 3. S o n i c h t ! Wenn man eine Straße auf der Kulisse direkt nach hinten fortsetzt, fällt sofort die Übergangs-Stoßfuge illusionsstörend ins Auge. Zudem stimmt die Perspektive eigentlich nur bei Betrachtung direkt von vorn; geht man nur ein paar Schritte zur Seite, fällt die optische Verzerrung auf.

Abb. 4. S o i s t e s r i c h t i g ! Die Straße führt scheinbar in eine Senke (wodurch auch die Stoßfuge als „Kuppe" ihre Berechtigung erhält), um „weiter hinten" wieder anzusteigen. Diese Art der Fortsetzung von Straßen, Wegen etc. auf der Kulisse erscheint darüber hinaus aus jedem Blickwinkel optisch richtig. Alle Skizzen: WiWeW.



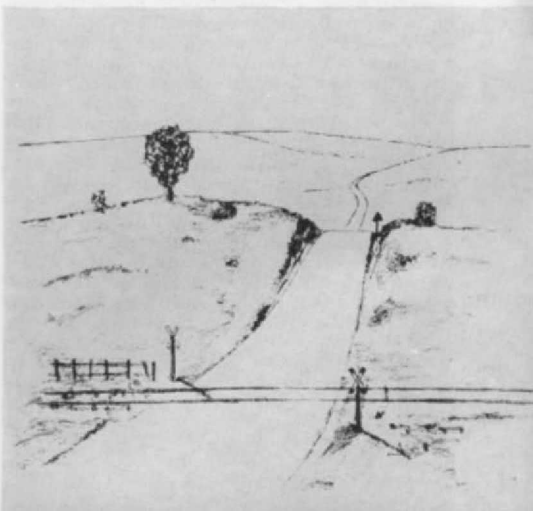


Abb. 5. Bei diesem Motiv wird die Tiefenwirkung mit demselben Trick wie auf Abb. 1 erzielt; die fehlende Sicherung von Straße und Gleis (Geländer bzw. Prellbock) zum imaginären Hang hin wird sicher noch nachgeholt. – Der Güterwagen entstand aus dem Kibri-Schuppen-Bausatz Nr. 9452, der auf ein Piko-Untergestell gesetzt wurde.

3. kann mit der fertigen Hintergrundkulisse vor deren endgültigen Montage (hängend oder angeschraubt) mühelos ausprobiert werden, welche Höhe der Anlage am besten „steht";

4. kann man – als Foto-Fan – ein gleichbleibendes Motiv durch Verschiebung des Hintergrundes variieren;

5. bringt eine solche Hintergrundkulisse den Vorteil mit sich, in den Anlagenecken ausgerundet angebracht werden zu können, wodurch unschöne Kanten vermieden werden (die sich auf den Anlagen-Fotos bekanntlich nicht besonders gut machen).

Um die Anschlußstellen der Papier-Kulissenteile möglichst unauffällig zu machen, habe ich die als Untergrund verwendete Preßpappe zuerst mit einer im Dekorationshandel erhältlichen Wolkentapete beklebt. Bei der Faller-Kulisse wurde der Landschaftsteil sorgfältig vom „Himmel" getrennt und auf die bereits mit dem Tapetenhimmel versehene Preßpappe geklebt.

Leider weisen die Farbdrucke der einzelnen Faller-Landschaften recht unterschiedliche Tönungen auf, was besonders bei Aufnahmen störend wirkt. Die Übergänge der Landschaftsteile müssen daher mit Buntstift so gut wie möglich aufeinander abgestimmt werden."

H. Hluchnik, Neu-Isenburg

Aus Sperrholz besteht der Aufbau dieser Straßenbahn-Lok, die Herr Peter Benisch aus Wien für seine H0-Anlage baute. Als Antrieb fungiert ein Nanoperm-Lok-Motor von Marx. Da dieser für 12 V gedacht ist, Herr Benisch jedoch mit 16 V fährt, erhielt der Motor einen Vorwiderstand. Die Steuerung wurde aus 0,5 mm-Neusilberblech gefertigt; den durch die Fenster sichtbaren Kessel steuerte die Märklin-Lok 3029 bei. Eingesetzt ist das gutgelungene Modell bei der LBW, der „Lokalbahn Wiesen" auf der Anlage seines Erbauers.

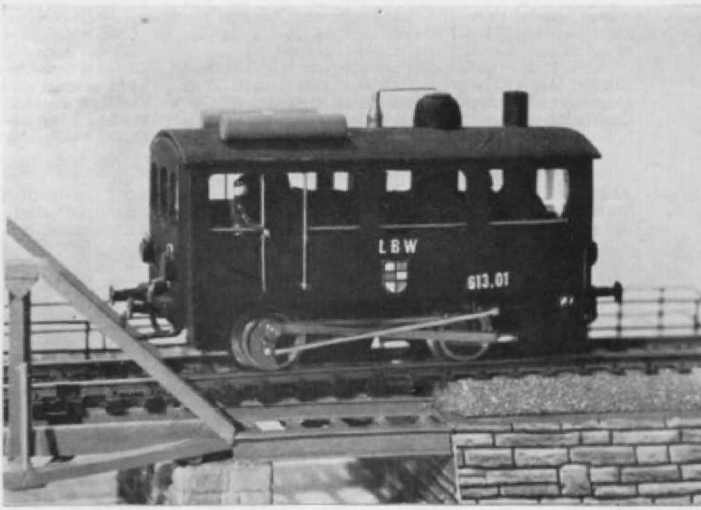


Abb. 5. Bei diesem Motiv wird die Tiefenwirkung mit demselben Trick wie auf Abb. 1 erzielt; die fehlende Sicherung von Straße und Gleis (Geländer bzw. Prellbock) zum imaginären Hang hin wird sicher noch nachgeholt. – Der Güterwagen entstand aus dem Kibri-Schuppen-Bausatz Nr. 9452, der auf ein Piko-Untergestell gesetzt wurde.

3. kann mit der fertigen Hintergrundkulisse vor deren endgültigen Montage (hängend oder angeschraubt) mühelos ausprobiert werden, welche Höhe der Anlage am besten „steht";

4. kann man – als Foto-Fan – ein gleichbleibendes Motiv durch Verschiebung des Hintergrundes variieren;

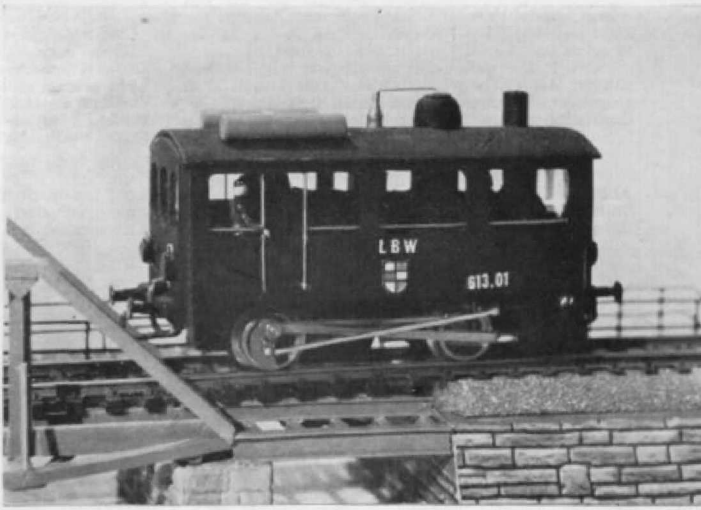
5. bringt eine solche Hintergrundkulisse den Vorteil mit sich, in den Anlagenecken ausgerundet angebracht werden zu können, wodurch unschöne Kanten vermieden werden (die sich auf den Anlagen-Fotos bekanntlich nicht besonders gut machen).

Um die Anschlußstellen der Papier-Kulissenteile möglichst unauffällig zu machen, habe ich die als Untergrund verwendete Preßpappe zuerst mit einer im Dekorationshandel erhältlichen Wolkentapete beklebt. Bei der Faller-Kulisse wurde der Landschaftsteil sorgfältig vom „Himmel" getrennt und auf die bereits mit dem Tapetenhimmel versehene Preßpappe geklebt.

Leider weisen die Farbdrucke der einzelnen Faller-Landschaften recht unterschiedliche Tönungen auf, was besonders bei Aufnahmen störend wirkt. Die Übergänge der Landschaftsteile müssen daher mit Buntstift so gut wie möglich aufeinander abgestimmt werden."

H. Hluchnik, Neu-Isenburg

Aus Sperrholz besteht der Aufbau dieser Straßenbahn-Lok, die Herr Peter Benisch aus Wien für seine H0-Anlage baute. Als Antrieb fungiert ein Nanoperm-Lok-Motor von Marx. Da dieser für 12 V gedacht ist, Herr Benisch jedoch mit 16 V fährt, erhielt der Motor einen Vorwiderstand. Die Steuerung wurde aus 0,5 mm-Neusilberblech gefertigt; den durch die Fenster sichtbaren Kessel steuerte die Märklin-Lok 3029 bei. Eingesetzt ist das gutgelungene Modell bei der LBW, der „Lokalbahn Wiesen" auf der Anlage seines Erbauers.



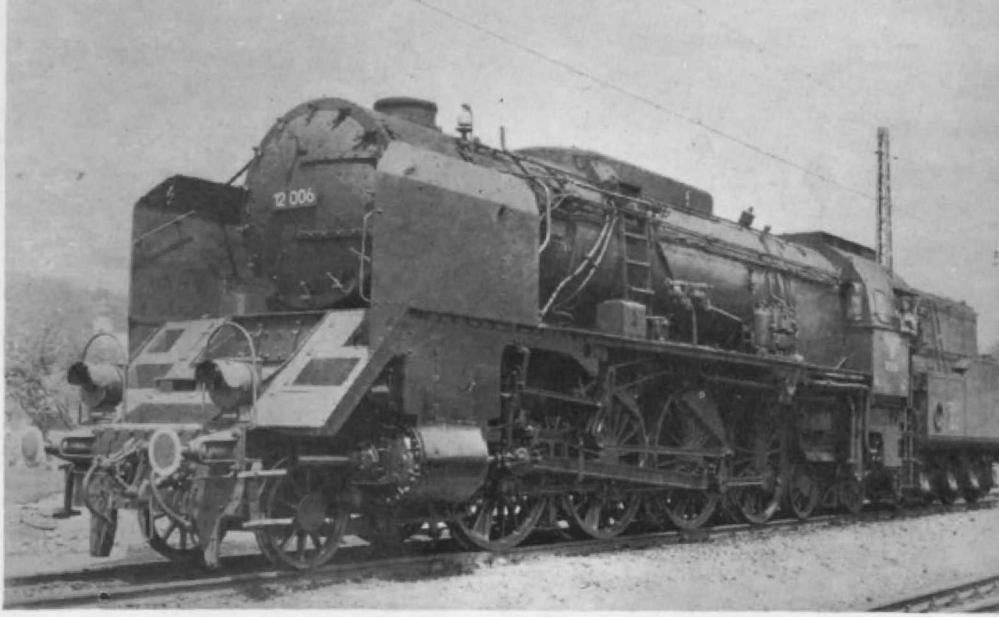


Abb. 1. Das Vorbild der heutigen Umbauanleitung: die mächtige österreichische Schnellzuglok der BR 12, mit der für deutsche Verhältnisse ungewohnten Achsfolge 1'D 2'. (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

Durch Umbau entstanden: *Die „schöne Österreicherin" (Reihe 12)*

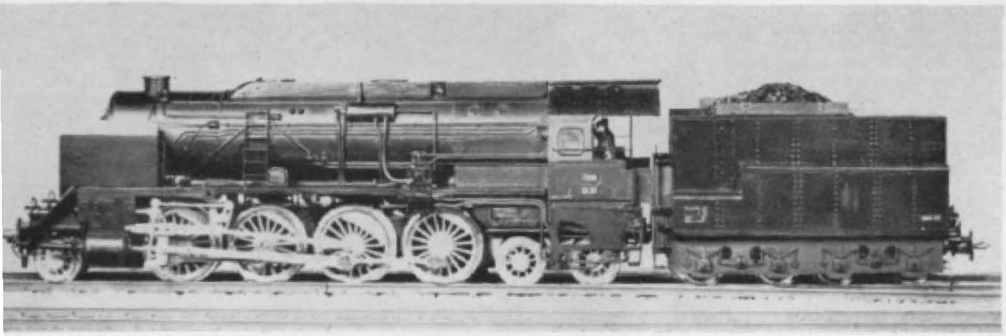
Wir in Österreich haben ja leider eine ziemlich geringe Auswahl an guten Dampflok-Modellen nach „einheimischen" Vorbildern und da hilft eben manchmal nur der Umbau. Also baute ich um. Eine dieser Umbauten möchte ich heute kurz beschreiben. Es handelt sich um eine Kleinbahn-D-214, die ich in eine – wie ich glaube – doch vorbildnähere BR 12 (alt 214) umgebaut habe. Eigentlich standen mir als Ausgangsprodukte nur Teile der Lok, die ich von einem Bekannten erhielt, zur Verfügung (Rahmen mit Zylinderblock, Kessel mit Führerhaus und Teile der Steuerung).

Ich will nun kurz die wichtigsten Arbeiten aufzählen. Als erstes wurden Räder von Liliput (P 8) eingebaut, die ich zuvor von hinten ausgedreht habe, damit die Radspeichen schlanker werden. Gerade bei großrädrigen Loks kommt das gut zur Wirkung (s. dazu MIBA 12/69, S. 774, d. Red.). Die Steuerung wurde vervollständigt und wesentlich verfeinert; auch habe ich Kolbenschutzrohre angebracht. Wo später beim fertigen Modell sichtbar, wurden Tragfedern eingebaut.

Der Antrieb erfolgt mittels eines Liliput-Motors auf die Treibachse. Er wurde also eine Achse weiter vorgerückt, wodurch das Führerhaus vollkommen freigehalten werden konnte!

Die Beleuchtung wurde völlig neu konzipiert; die Lampen wirken in dieser Ausführung fast freistehend. Die Glühbirnchen liegen im Zylinderblock und das Licht gelangt mittels Plexiglasstäbchen durch den vorderen Rahmenteil in die Lampen. Neue Aufstiege, Puffer, Rangierer-Handgriffe, Luftschläuche und eine

Abb. 2. Rechte Seitenansicht der fertig umgebauten Lok, die auch im Kleinen einen wuchtigen, kraftvollen Eindruck macht. Die Treib- und Kuppelräder stammen von der Liliput-P 8 und wurden ausgedreht; die schlanken Speichen tragen wesentlich zur guten Gesamtwirkung bei.



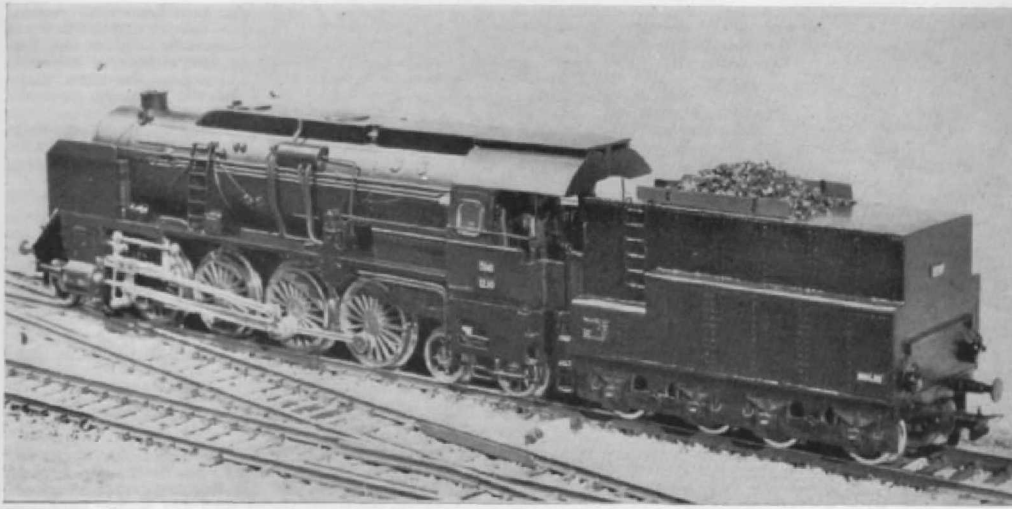


Abb. 3. Für Lok-Fans ein Augenschmaus: die „schöne Österreicherin" nochmals als fertiges H0-Modell (dem seine „gestückelte" Entstehungsgeschichte wirklich nicht mehr anzusehen ist)! Auf dem Tender liegt übrigens echte, zerkleinerte Kohle.

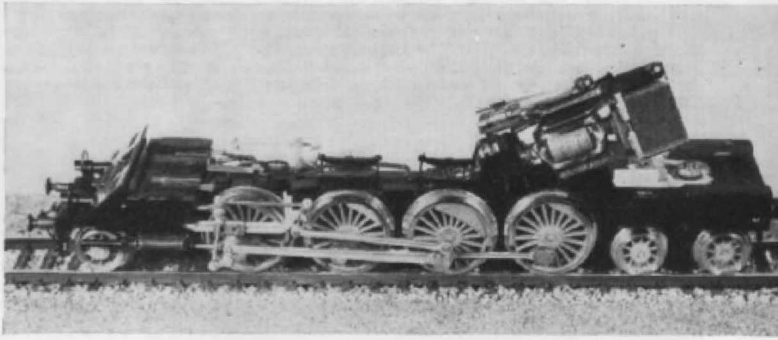
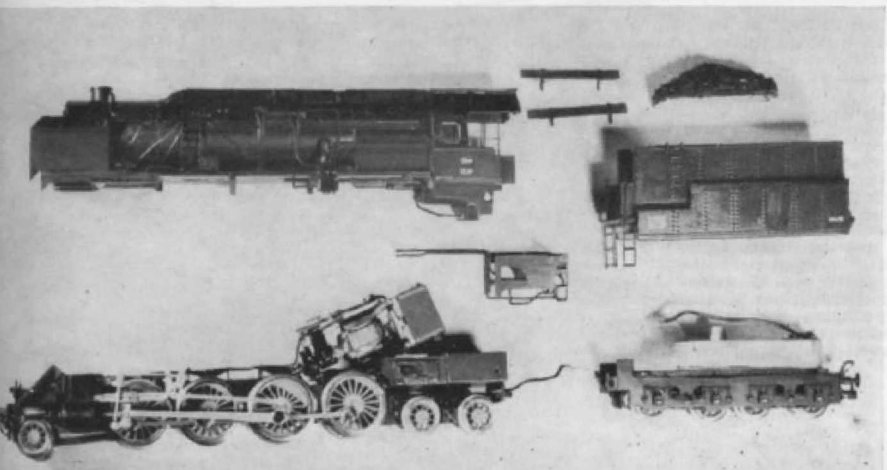


Abb. 4. Das Lok-Chassis. Der schrägsitzende Liliput-Motor ist so weit nach vorn gerückt (Antrieb auf die Treibachse), daß das Führerhaus frei bleibt (s. Abb. 2 u. 3).

Abb. 5. Die Einzelteile des Modells: abgewandeltes Kleinbahn-Chassis, Tender-Chassis aus Liliput-, Kleinbahn- und Kitmaster-Teilen, Kleinbahn-Lokgehäuse und Tendergehäuse aus Kleinbahn-Tendern. Das Teil in Bildmitte sitzt am zusammengebauten Modell unter dem Führerhaus der Lok (s. Abb. 2).



M+F-Schraubenkupplung vervollständigen das „Gesicht". Auch der Kessel, der an sich recht gut proportioniert ist, und das Führerhaus mußten sich einige Änderungen gefallen lassen. So wurde eine Sandkasten-Verkleidung angebracht, wie dies beim Original ab der Nr. 12 der Fall war. Im Führerhaus imitierte ich die Stehkessel-Rückwand und verglaste die Fenster. Diverse Rohrleitungen und Griffstangen wurden angesetzt und ein neues Führerhaus-Unterteil angefertigt.

Nun zum Tender: Dieser mußte vollkommen neu angefertigt werden. Um die Sache etwas zu vereinfachen, versuchte ich mit vorhandenen alten Tendern als „Materiallieferanten" auszukommen. Vom Liliput-P 8-Tender übernahm ich die Drehgestelle, den Ballast und das Untergestell mit den Stromabnehmern. Um eine gute Kurvengängigkeit zu gewährleisten, besitzt der Tender nur optisch einen Steifrahmen, den ich aus den Seitenwänden eines Kitmaster-Tenders anfertigte. Achslager und Tragfedern wurden mit einer Rasierklinge von den Drehgestellen eines Kleinbahn-Kranwagens abgetrennt und auf den Tenderrahmen aufgeklebt; die Ausgleichshebel wiederum sind aus Messing. Der Tenderkasten wurde aus Kleinbahn-Tendern gebaut; dadurch stimmen zwar die Nietreihen nicht ganz, aber m. E. ergibt das doch ein besseres Bild als vollkommen glatte Seitenwände. Lampen, Aufstiege und Handgriffe wurden aus Messing gefertigt. Das letzte i-Tüpfelchen bildete dann echte Kohle.

Wenn ich auch manchen Kompromiß eingehen mußte, so meine ich dennoch, die Charakteristik dieser schönen Maschine ganz gut getroffen zu haben. Als Anhaltspunkte dienten mir lediglich ein Typenplan aus Heft 2 der Reihe „Berühmte österreichische Lokomotiven" und Bilder aus diversen Veröffentlichungen.

Heinz Mey, Wörgl/Tirol

H0e-Diesellok Reihe 2095 von Liliput

Das erstmals 1973 als Handmuster vorgestellte und nun erhältliche Modell hat die ÖBB-Diesellok der Reihe 2095 zum Vorbild; im Gegensatz zum in Heft 3/73, S. 171, gezeigten zweifarbigen Handmuster trägt die nunmehr endgültige Ausführung – analog zum Vorbild – den neuen, einfarbig signalroten Anstrich mit grauem Rahmen und silbernem Dach. Das Gehäuse ist sehr fein graviert und exakt beschriftet; besonders hervorzuheben sind indes die ausgezeichneten Fahreigenschaften, die das Modell dem Metall-Druckguß-Fahrwerksblock und dem Antrieb aller vier Achsen über Messingschnecken durch den kräftigen, 3-poligen Liliput-Schmalspur-Motor verdankt. Im Gegensatz zum Vorbild sind also nicht nur die beiden äußeren Achsen angetrieben; die Kuppelstangen fungieren nur als Attrappe. Damit wird das Modell auch typischen Bergbahn-Aufgaben – starke Steigungen, enge Kurven etc. – gerecht.

Zwar dürften sich vor allem Österreichs Modellbahner über diese Schmalspur-Diesellok freuen (werden sie doch von Liliput mit Modellen nach einheimischen Vorbildern nicht gerade verwöhnt); Interessenten und Liebhaber wird dieses schmucke Modell aber auch hierzulande finden, z. B. für den Privatbahn-Einsatz.

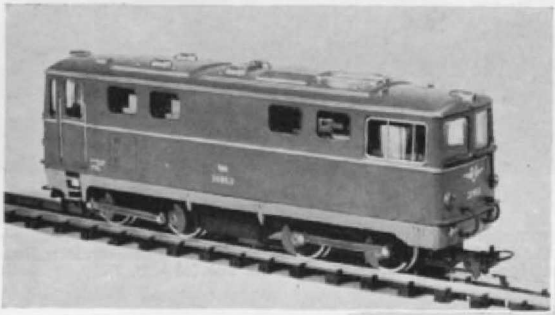


Abb. 1. Gesamtansicht des H0e-Modells der ÖBB-Schmalspur-Diesellok Reihe 2095 (rechte Lokseite). Die Länge über Kasten beträgt 10,9 cm. Die schwarzen Brems- und Heizschläuche und die Haltestangen unter den Frontfenstern sind extra eingesetzt. – Unter der Katalog-Nr. 908 ist das Modell übrigens auch in der ehemaligen Lackierung der Bregenzerwaldbahn (creme/rot) erhältlich.

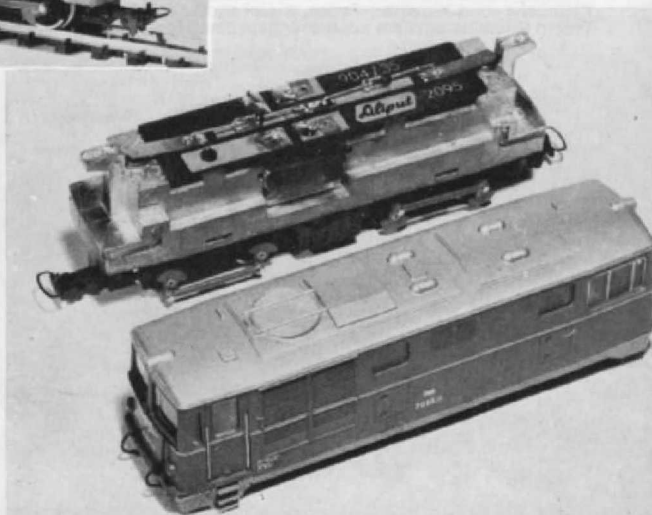


Abb. 2. Das Fahrgestell mit dem Druckguß-Fahrwerksblock und der als Leiterplatte ausgeführten „Elektrik" (samt Dioden für den fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel). Die Beleuchtung des A-Spitzensignals erfolgt über Plexiglas-Lichtleitstäbe. Man beachte auch die feine Gravur des Daches und der Seitenwand (hier die linke Lokseite mit der großen Lüftungsjalousie hinter der Führerstandtür).