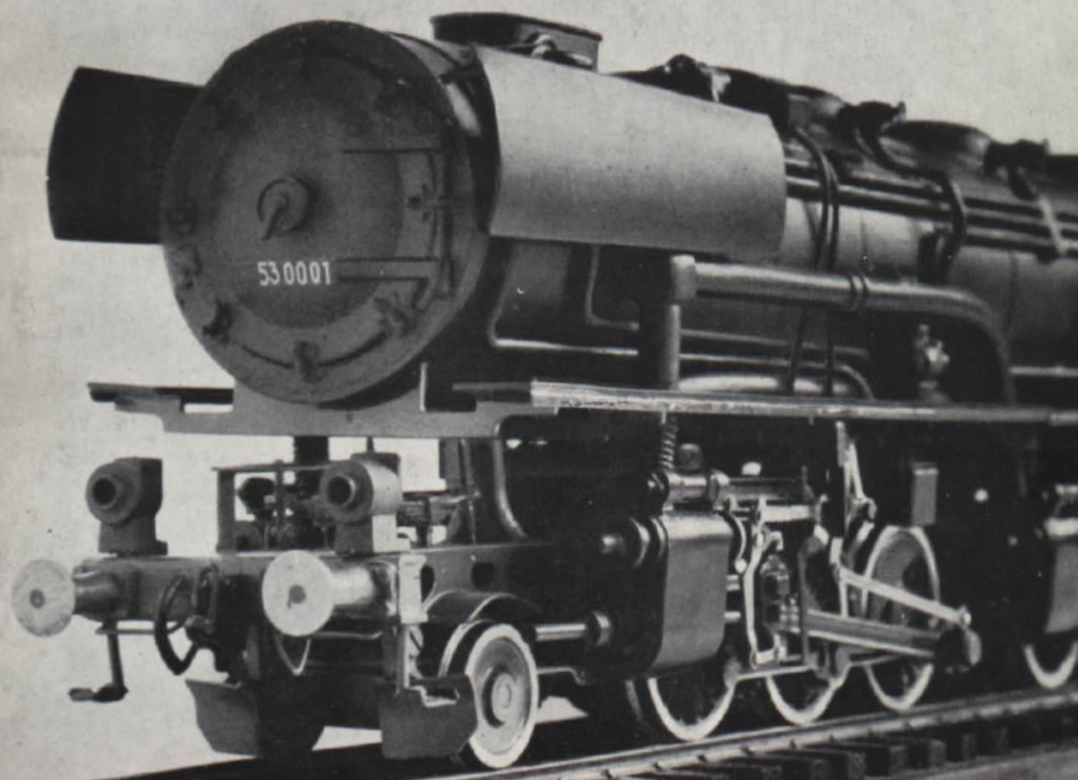
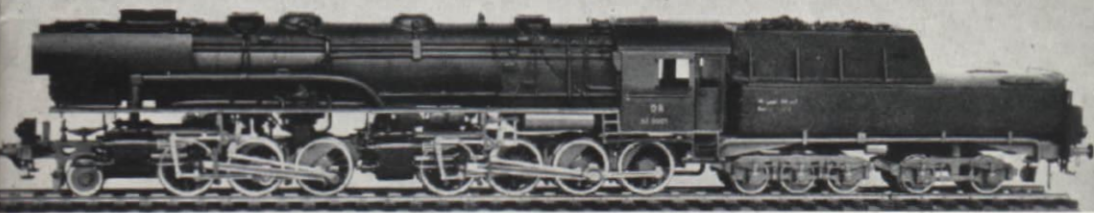


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

26. JAHRGANG
OKTOBER 1974

10

MIBA

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 sfrs, Luxemburg 55 sfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 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. 166 / 293 644

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

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

Heft 11/74

ist ca. 19. 11. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Die H0-Anlage der „EMF“	635
„Altenbeken“ — am Fuß des Fudschijama?	
(TMS-Bericht über die REPA-Bahn)	642
Leipziger Herbstmesse '74	643
Polas US-Kohlenmine mitten in Europa!	644
Brawa-Broschüre: Signale H0 + N —	
Einbau und Schaltung	648
H0-Modell der BR 58	649
Gleisbilder mittels Bildergleisen	649
Wagen-Neuheiten von France Trains	650
„Großbaustelle Mannheim-Waldhof“	
Baubericht von der N-Anlage Kempff,	
Mannheim	651
Arnold-Neuheiten '74	659
H0-Modell der Bekohlungsanlage Kiel	660
Altenbeken . . . damals . . . 17 ¹⁴ Uhr	662
Entwurf Borsig II zur 3. Kriegslök:	
Mallet (1 C) D h4 (mit BZ)	666
Mein Entwurf zur 3. Kriegslök:	
Mallet-Lokmodell aus Kleinbahn- und	
Fleischmann-Teilen	670
Buchbesprechungen:	
Deutsche Kriegslokomotiven 1939—1945	672
Räder müssen rollen	672
Modellbahn in der guten Stube	
(H0-Anlage Gerlach, Karben)	673
Modellbahn-Kataloge '74/75 im Fachgeschäft	675
Neue Adresse der Schweizer MIBA-Vertretung	675
Doppelpurgleis N + Nm	676
Märklin-Z-Schienenbus	678
Die Märklin BR 90 Kab . . . (zu Heft 9/74)	678
Der „bildschöne“ Wasserturm aus 7/72 — in N	679
Nachbehandlung von Fahrzeugmodellen	679
Schaltungstechnik für vorbildgetreue	
Gleisbildstelpulte (3. Teil)	680

Titelbild

53 0001 — eine deutsche Schlepptender-Malletlok
der Bauart (1 C) D h4 G 78.20 ? — Warum das
0-Modell auf der Titelseite kein Freelance-Selbst-
bau ist, erfahren Sie auf den S. 666—672!

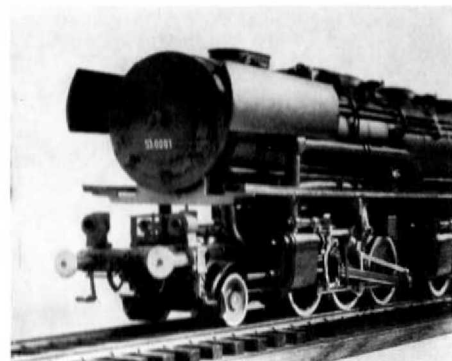


Abb. 1. Anlässlich eines Besuchs der Lokalpresse erläutern EMF-Vorsitzender Klaus Bartscher (links) und sein Stellvertreter Dieter Matyschek die damals (1972) noch im Anfangsstadium befindliche Anlage.



Ein erster Tätigkeitsbericht:

Die H0-Anlage der „EMF“

Nach über zweijähriger Bauzeit möchten wir – die „EMF“ (Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Gütersloh) – unser bisher Geschaffenes der MIBA-Leserschaft zur Beurteilung vorzeigen. Doch zuerst etwas zur Geschichte unseres Vereins:

Am 28. 4. 1970 wurden die „EMF“ in der Jugendherberge Gütersloh gegründet. Nachdem wir uns ein Jahr lang alle 14 Tage in der Jugendherberge getroffen hatten, gelang es dem Vorstand im Januar 1971, einen eigenen Clubraum im Bahnhof Isselhorst-Avenwedde (an der Strecke Köln-Minden, nahe Gütersloh) zu sehr günstigen Bedingungen zu mieten. Renovierung und Ausgestaltung nahmen ein Jahr in Anspruch; und nach einer zünftigen Einweihungsfeier konnte mit Planung und Bau der Modellbahn begonnen werden. Nach einigen heißen Diskussionen einigten wir uns auf die folgenden grundlegenden Punkte:

Spur: H0
Betriebsart: Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom
Thema: Zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn mit Durchgangsbahnhof, von dort abzweigende eingleisige Nebenbahn, im Kopfbahnhof mit Bw endend
Bauweise: Offene Rahmenbauweise

Der Durchgangsbahnhof ist gleismäßig genau dem Bahnhof Boppard nachgebildet, wie er ja vor mehreren Jahren schon in der MIBA (Heft 3/66) gezeigt wurde. Der Nebenbahnhof und der Kopfbahnhof sind dagegen eigener Entwurf.

Der kleinste sichtbare Radius der Hauptbahn beträgt 1200 mm, der der Nebenbahn 600 mm. Die

Hauptbahn wird mit Lichtsignalen, die Nebenbahn mit Formsignalen ausgerüstet.

Auf der Hauptbahn sind die Gleise in den Kurven überhöht. Die Gleisüberhöhung wird mittels Holzleisten und Molotfill hergestellt. Anfang und Ende müssen von Hand modelliert werden. Diese Methode garantiert über den gesamten Radius gleiche Überhöhung, außerdem kann jede Überhöhung durch entsprechende Leistenstärke schnell und einfach gebaut werden (s. Skizzen Abb. 7a–c).

Die Gleise und Weichen sind Selbstbau (Nemec und Peco), als Antriebe verwenden wir die von REPA. Die Antriebe lassen sich übrigens besser justieren, wenn man auf die Unterseite ein Stück Doppelklebeband (für Teppichbefestigung) klebt. Ist die Federkraft der Zungen in beiden Stellungen gleich, drückt man den Antrieb an und kann diesen, ohne ein Versetzen befürchten zu müssen, festschrauben.

Größten Wert legen wir auf eine wirklichkeitsnahe Landschaftsgestaltung – denn schließlich war zuerst die Landschaft da und dann erst die Bahn! Das Motiv ist eine Mittelgebirgslandschaft, die nach den üblichen Methoden (Styropor, Drahtgaze, Papier usw.) entsteht. Einen groben Eindruck von der Art der Landschaft vermittelt wohl auch der Gleisplan.

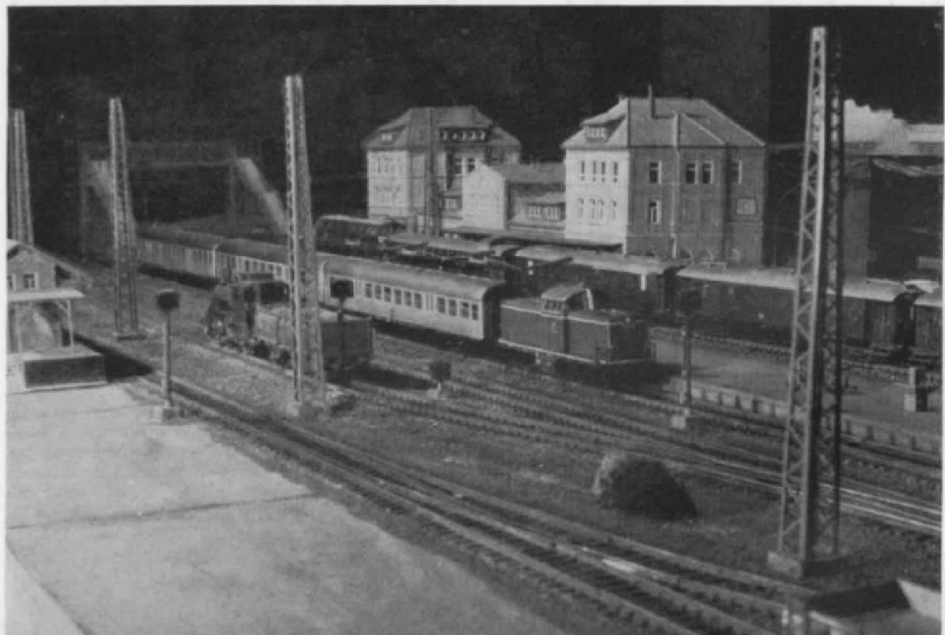
Noch etwas zur elektrischen Anlage:

Gefahren wird mit einer stabilisierten Gleichspannung, die mittels Getriebemotoren stufenlos per Tasten geregelt wird. Dies hat ein weiches Anfahren und Bremsen zur Folge – die Auslaufstrecke für einen D-Zug aus Höchstgeschwindigkeit beträgt z. B.



Abb. 2. Blick auf den Durchgangsbahnhof „Boppard“, im Vordergrund die Ladestraße; die Wiking-Modelle auf den Huckepack-Wagen wurden von einem Clubmitglied (Herrn Freese) abgewandelt und verfeinert und fachmännisch vertäut.

Abb. 3. Die nördliche Hälfte des Durchgangsbahnhofs mit dem repräsentativen Empfangsgebäude. Die Aufnahme entstand etwas früher als die der Abb. 2, wie z. B. aus der hier noch fehlenden Bahnsteig-Überdachung hervorgeht.



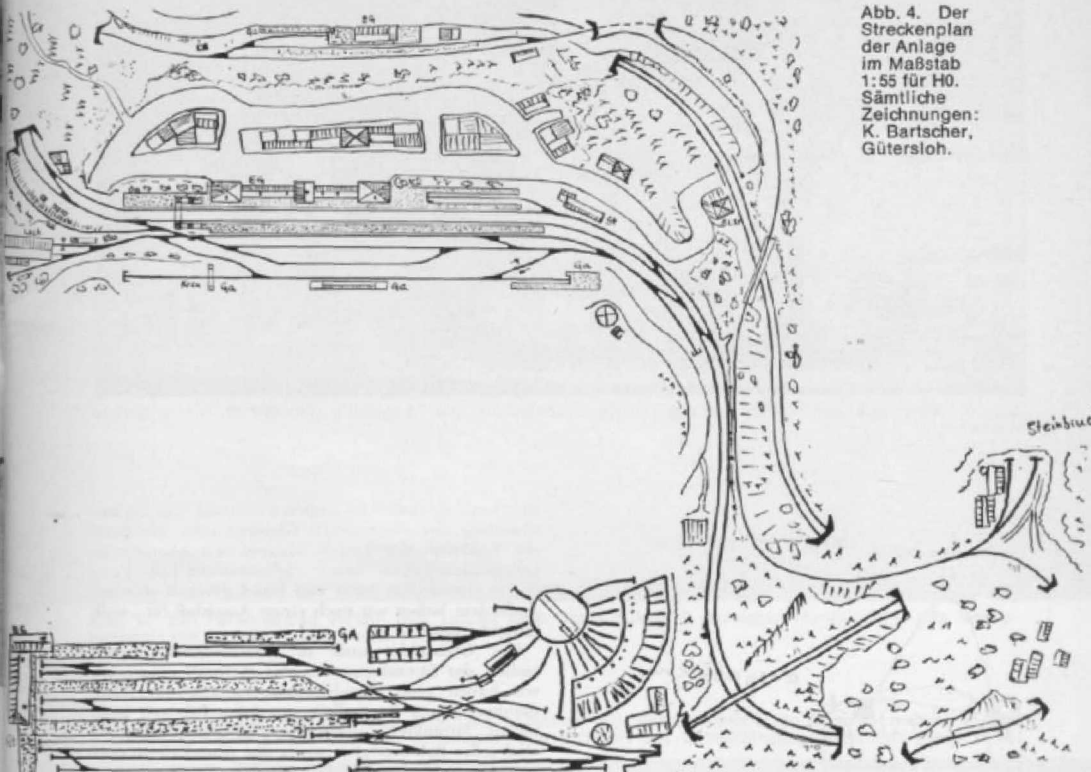


Abb. 4. Der Streckenplan der Anlage im Maßstab 1:55 für H0. Sämtliche Zeichnungen: K. Bartscher, Gütersloh.

Bis jetzt sind der obere U-Schenkel mit dem Durchgangsbahnhof sowie das schmale Verbindungsstück weitgehend fertiggestellt. Es bedeuten: EG = Empfangsgebäude, GA = Güterabfertigung, Lsch = Lokschuppen, St = Stellwerk.

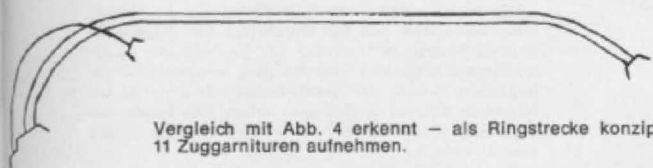
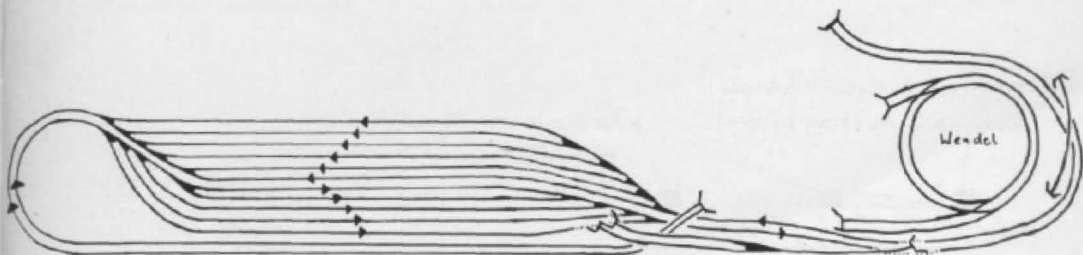


Abb. 5. Unmaßstäbliche Skizze des unterirdischen Streckenverlaufs. Die doppelgleisige Hauptstrecke ist — wie man im Vergleich mit Abb. 4 erkennt — als Ringstrecke konzipiert. Der verdeckte Abstellbahnhof kann 11 Zuggarnituren aufnehmen.



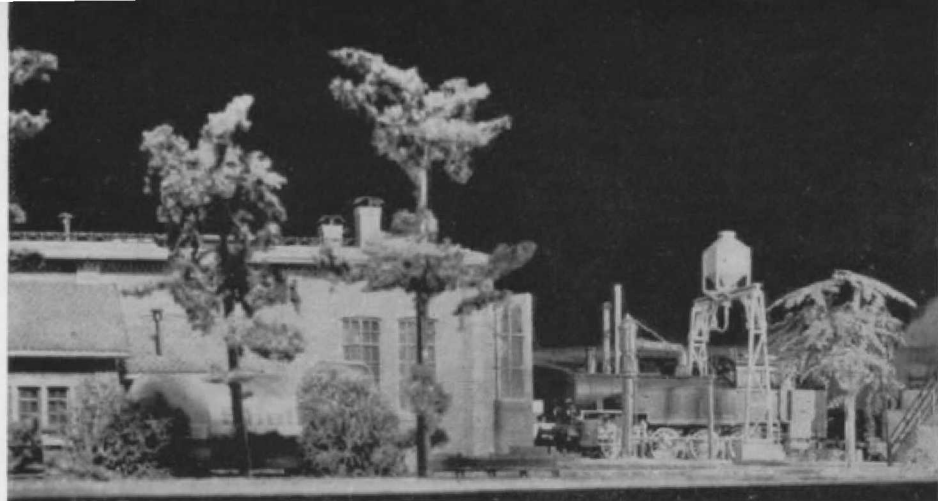
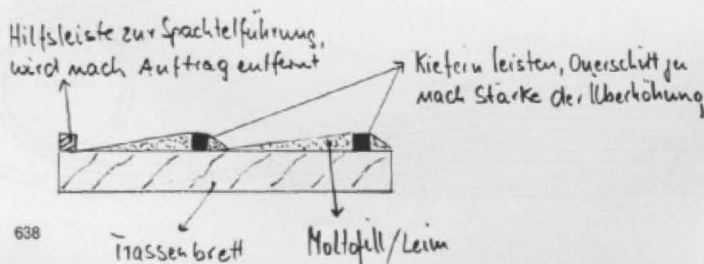
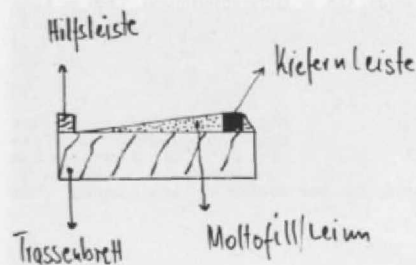
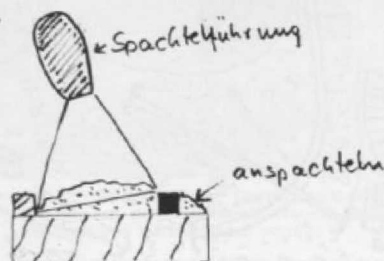


Abb. 6. Motiv aus dem kleinen Bw des Durchgangsbahnhofs; die Rangierlokomotive (Trix-BR 92) nimmt gerade Wasser.



ca. 5 m – und als weiteren Vorteil die Selbststeuerung der Züge durch Gleiskontakte, die dann die Funktion der Tasten übernehmen (Automatik, Langsamfahrstellen usw.). Selbstverständlich kann durch Umschalten auch von Hand geregelt werden. Außerdem haben wir noch einen Anschluß für „walk around control“.

Das Gleisbild wurde in verschiedenen Farben analog der Stromkreise auf das Stellpult aufgemalt; wir haben eine Einzelweichenschaltung mit Rückmeldung durch Kontrollampen. Jedes Fahrpult kann jedem Stromkreis zugeordnet werden. Außerdem sind jedes Bahnhofsgleis sowie die Abstellgleise doppelt abschaltbar, so daß nach Herzenslust rangiert werden kann. Die Helligkeit der Lichtsignale ist stufenlos regulierbar. Das ganze Stellpult kann bei Nichtgebrauch parallel zur Anlagenkante abgeklappt werden und verschwindet dann hinter einem Vorhang, der die gesamte Anlage abgrenzt.

Die gesamte elektrische Installation für die Haupt- und Nebenbahn (bis zur Einfahrt in den Kopfbahnhof) ist fertiggestellt, so daß wir jetzt mit der Landschaftsgestaltung und dem Bau des Schattenbahnhofs begonnen haben. Der Kopfbahnhof mit Bw wird als letztes in Angriff genommen. Sobald die Landschaft noch weiter „gewachsen“ ist, werden wir uns wieder einmal melden.

Zum Schluß sei noch gesagt, daß wir natürlich jeden gern aufnehmen, der bei uns mitarbeiten möchte.

Klaus Bartscher, EMF Gütersloh

Abb. 7a–c. Skizzen zur Herstellung der Gleisüberhöhung mittels Moltofill und Holzleisten.



Abb. 8. Ein Personenzug verläßt den Tunnel nach der auf Abb. 9 gezeigten Nordausfahrt des Nebenbahnhofs (im Gleisplan Abb. 4 oben rechts).

Abb. 9. Großzügig, natürlich und detailliert gestaltet: der Nebenbahnhof. So beachte man z. B. die ausreichend breite Straße und den vorbildgetreuen Standort des Bahnübergang-Blinklichts (beim Lkw).





Abb. 10. Die rechte (nördliche) Einfahrt zum Durchgangsbahnhof. Hinten links erkennt man die Brückenpartie der Abb. 11 u. 14, rechts schließt sich Abb. 12 an.

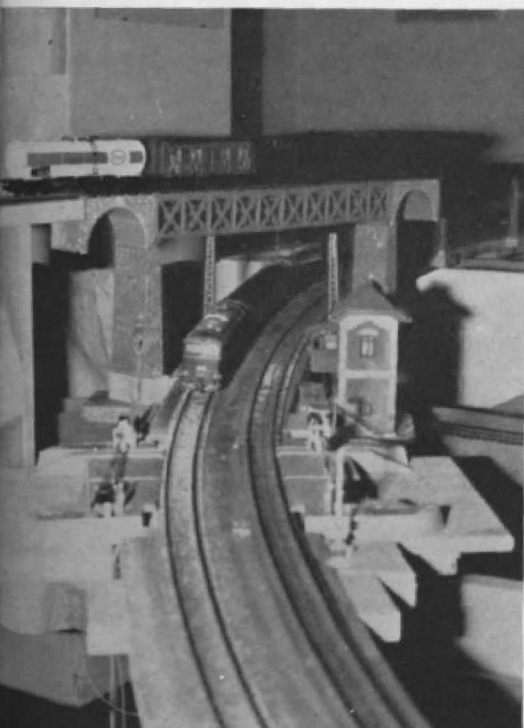
Abb. 11. Die Brückenpartie der Abb. 13 und 14 aus anderer Sicht — zugleich ein weiterer Beweis für die Liebe zum Detail, mit der die Modellbahner aus Gütersloh arbeiten; man beachte beispielsweise die Durchgestaltung und Bepflanzung des Felschanges unterhalb der Nebenbahntrasse oder die Anordnung der Verkehrszeichen vor dem Bahnübergang.





Abb. 12. Fortsetzung der Abb. 10 nach rechts: Ein Schnellzug mit einer „Vorkriegs“-01 (komponiert aus Fleischmann- und Trix-Teilen) verläßt den Durchgangsbahnhof und fährt an den selbstgebauten Arkadenbögen vorbei, die an diesem Engpaß (der schmalsten Stelle der Anlage, s. Gleisplan) die Trasse der Nebenstrecke stützen und sich in Gestalt und Ausführung wohltuend vom üblichen Klischee unterscheiden.

Abb. 13 u. 14. Die Partie mit der Überführung der eingleisigen Nebenstrecke über die sanft geschwungene Hauptbahn (auf dem Gleisplan rechts von der rechten Bahnhofsausfahrt) im Rohbau und fertig. Das Stellwerk am Bahnübergang entstand nach BZ in MIBA 10/1954.



Die HO-Anlage des Herrn Rolf Ertmer

REPA

-Bahn

写真: 作者撮影
(模型は作者より)

ロルフ・エルトマー氏(西ドイツ)

のレイアウト



写真: 山崎喜博

西ドイツの有名なレイアウトメーカー、レオポルトの作品である。

1960年代の半ばに、レオポルトはドイツの鉄道模型界に、光栄ある地位を築き上げた。その理由は、彼の模型が、他の模型と比べて、非常にリアルな印象を与える点にある。彼は、模型の製作に、非常に多くの時間を費やし、その結果、模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。

彼の模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。彼は、模型の製作に、非常に多くの時間を費やし、その結果、模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。彼は、模型の製作に、非常に多くの時間を費やし、その結果、模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。

彼の模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。彼は、模型の製作に、非常に多くの時間を費やし、その結果、模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。彼は、模型の製作に、非常に多くの時間を費やし、その結果、模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。

彼の模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。彼は、模型の製作に、非常に多くの時間を費やし、その結果、模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。彼は、模型の製作に、非常に多くの時間を費やし、その結果、模型の完成度は、他の模型と比べて、非常に高い。

„Altenbeken“ - am Fuß des Fudschijama?

War bislang die REPA-Bahn (die große HO-Anlage von Rolf Ertmer, Paderborn) fast allen deutschen und zahlreichen europäischen Modellbahnern ein Begriff, so ist sie es nun auch den Hobby-Kollegen im Reich der aufgehenden Sonne: Das japanische Modellbahnmagazin „TMS“, von der MIBA in Heft 10/73 vorgestellt, widmete in seiner August-Ausgabe der REPA-Bahn einen mehrseitigen Bericht mit zahlreichen, z. T. vierfarbigen Fotos, Gleisplan usw. Diese Reportage - die übrigens durch die Vermitt-

lung der MIBA zustandekam - ist in typischer TMS-Manier so liebevoll und gekonnt aufgemacht, daß ihr Studium auch ohne Kenntnis des Japanischen ein Genuß ist.

Für etwaige Interessenten hält der MIBA-Verlag demnächst eine begrenzte Anzahl dieser TMS-Ausgabe zum Preis von DM 5,- (inkl. Porto und Verpackung) bereit; die Bestellungen werden in der Reihenfolge ihres Eingangs berücksichtigt. Wann die Hefte aus Japan eintreffen, steht indes noch nicht fest.

(Leipziger Herbstmesse)

HO Abb. 1. Das eingeschossige Stationsgebäude „Barthmühle“ in Fachwerkmanner, das von dem gewohnten Kilschee der Empfangsgebäude abweicht und sich in besonderem Maß für Nebestrecken eignet (Grundfläche: 47 x 18,5 cm). Auch die Straßenseite ist - wie beim Vorbild - recht ansprechend im „landschaftsgebundenen“ Stil (Thüringen) ausgeführt.

