

DM 3.50

J 21282 E



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

27. JAHRGANG  
JULI 1975

7

# 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 27

### 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, 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. 156 / 293 644

### Postscheckkonto

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

### Druck

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

\*\*\*\*\*

## Heft 8/75

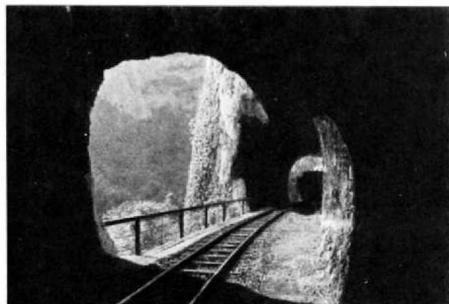
ist ca. 25. 8. in Ihrem Fachgeschäft!

## „Fahrplan“

Polderlandschaft mit Windmühlen	447
Nochmals: Märklin BR 23 (zu 5/75)	449
Traktor als Rangierlok-Ersatz	449
Die H0-Anlage eines Bundesbahners (Märklin-Anlage Richter, Bremen)	450
Buchbesprechungen: Ein Jahrhundert Modelleisenbahnen Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 1974 Amtliches Kursbuch 1950 – Nachdruck 1975	451
Die Fleischmann-BR 64 für das Märklin- Wechselstrom-System	452
Ein „handgearbeitetes Stationsschild“	455
Die Kurzkupplung der Roco-Umbauwagen	456
„Modell-Gebirgsbahn“: Bosnische Ostbahn	458
Unterflurantrieb bei „alten“ Arnold-Weichen	464
Die „MüKeBa“ nach 2½ Jahren (H0-Anlage Kaiser, Köln)	466
Überlegungen zur Normung der Modellbahn-Elektronik	476
Gebäude im Maßstab 1:220	477
Rund um den Bauzug (2. Teil)	478
Neu von M + F: BR 50 <sup>er</sup> und Bauteile in N	484
Der „Dreh“ bei meiner Drehscheibe	485
Kleine Motive . . . (H0-Anlage Pytelka)	487
Schaltungstechnik für vorbildnahe Gleisbildstellpulte (4. Teil)	488
Neue Tondokumente von Hannemann	491
Röwa-Raritäten – z. T. noch erhältlich!	491
Zahnradampflokomotive in H0e	492
H0e-Freelance-Triebwagen	493
Betr.: „Verbesserung am Wiad-Greifer“ (zu 5/75)	493

## Titelbild

Tunnel, Felsen, Eisenbahn – mit diesem stimmungsvollen Titelbild wollen wir auf eine Gebirgsbahn hinweisen, die sich ein Modellbahner wildromantischer kaum ausdenken könnte. Herbert Stemmler aus Rottenburg hat die „Bosnische Ostbahn“ in Jugoslawien entdeckt und fotografiert; seine Bildreportage beginnt auf S. 458.



# Polderlandschaft mit Windmühlen

Erinnern Sie sich noch an mein in MIBA 5/75 gezeigtes H0-Motiv „Monumente der Frühgeschichte“? Dieses 120 x 31 cm große Schaustück war „solo“ unter einer Plexiglashaube aufgebaut, da meine Anlage z. Z. noch keinen Platz dafür bietet. Inzwischen habe ich weitere Einzelmotive in fast denselben Abmessungen gebaut, von denen heute die „Polderlandschaft mit Windmühlen“ vorgestellt sei:

In den norddeutschen Niederungen, die zum Teil unter dem Meeresspiegel liegen, wird das Wasser (Grundwasser) mit Hilfe von Windmühlen jeweils um 1,50 m höher hinter die Deiche ins Meer befördert. Diese Situation reizte mich zur Nachgestaltung; vielleicht kann der eine oder andere Modellbahner mit norddeutschen Gestaltungs-Ambitionen meinem Motiv manch' nützliche Anregung entnehmen. Nun noch einige Hinweise zum Aufbau des Schaustücks:

Das 1,30 x 0,30 m große Grundbrett (Tischler-

Abb. 1 u. 2. Idylle hinterm Deich – minutiös und stilschön nachgeschaffen von Herrn Hermann Pentermann jr. aus Osnabrück.

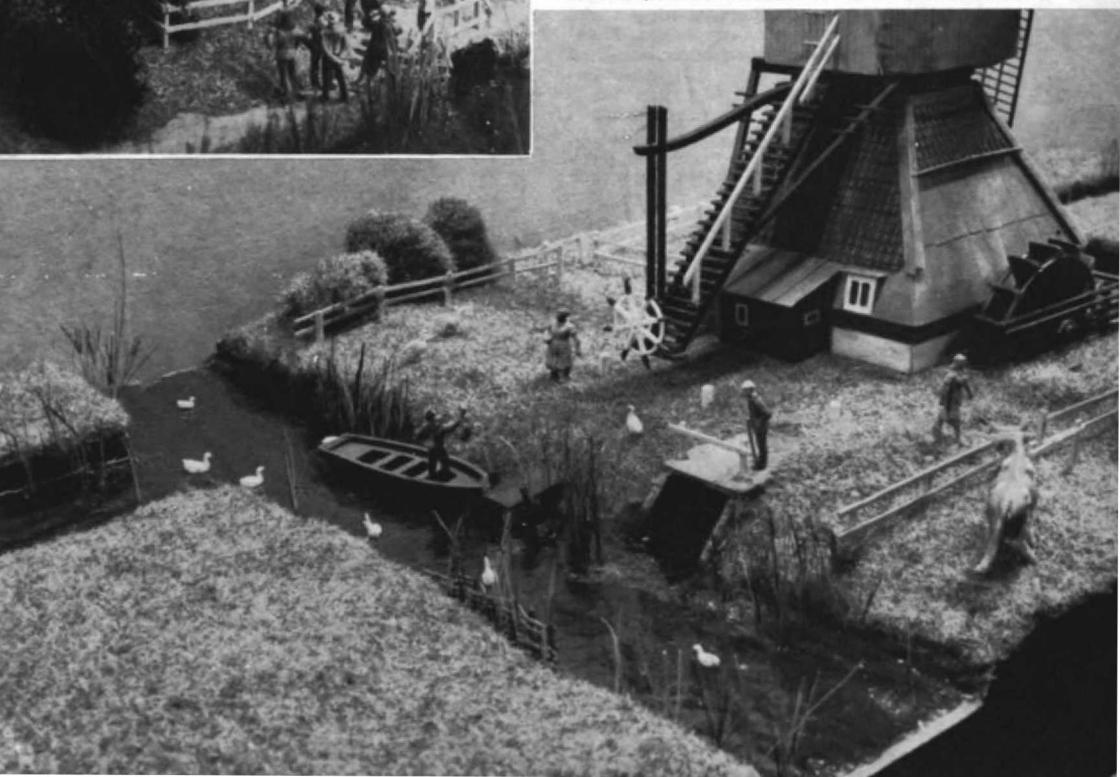
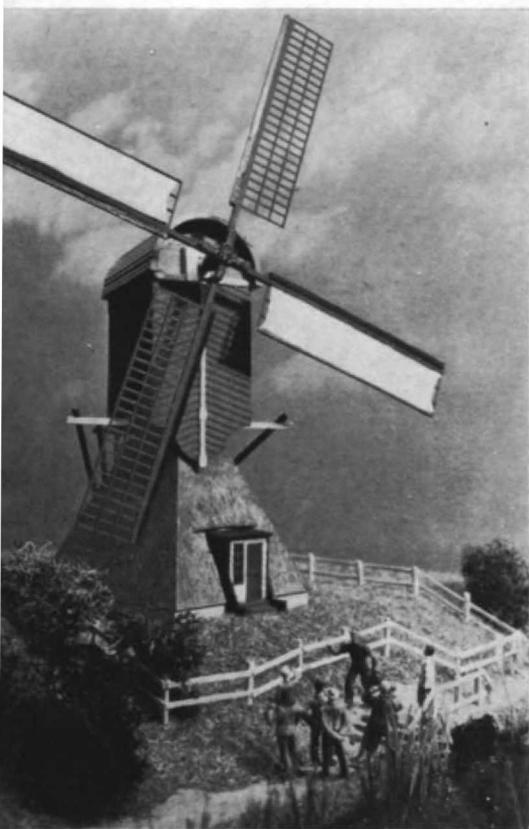


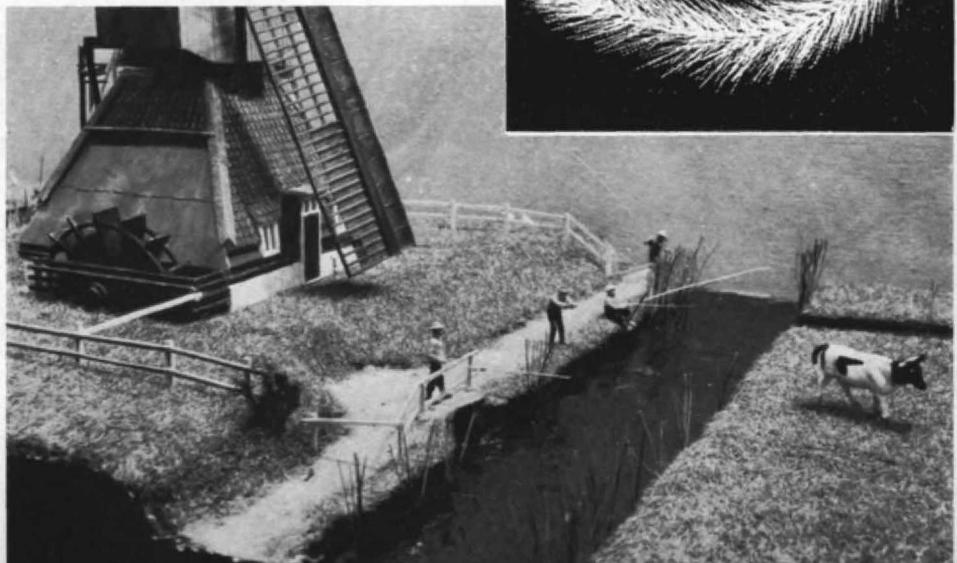


Abb. 3. Fast eine Gesamtansicht des Motivs; vorn die Fallermühle (das Wasserrad ist im Bausatz enthalten), dahinter die Polamühle. Die Vorbilder dieser Windmühlen waren in Holland und in den Emsniederungen üblich.

Das (mit Humbrolmatt gestrichene) Fischerboot stammt übrigens aus einem Schiffsbaukasten und wurde an der Unterseite zwecks guter Auflage auf dem Gießharz-Wasser flachgeleitet.

platte) wurde mit Ponal eingestrichen und mit einer 2 cm dicken Styroporschicht beklebt. Dann wurden die Wassergräben mit der Rasierklinge eingeschnitten und herausgeboren. Die beiden Deiche, auf denen die Windmühlen stehen, bestehen aus Gips. Ebenso habe ich die Wassergräben mit einer etwa

Abb. 5. Der Weg entlang den Wassergräben entstand aus Gips und schwarzer Plakafarbe (etwa 10 : 1 gemischt). Die diversen Angeln liegen den Preiser-Anglern bei.



▼ Abb. 4. Die Grannen – das sind die feinen Härchen – gewisser Getreidearten (auch als Ziergräser in Hobbyläden erhältlich) eignen sich ebenfalls zur Schilflimitation. Diese Abbildung entnehmen wir der japanischen Modellbahnzeitschrift „TMS“, in der gleichfalls auf diese Möglichkeit hingewiesen wurde.



Nochmals (zu Heft 5/75, S. 354):

## Märklin - BR 23

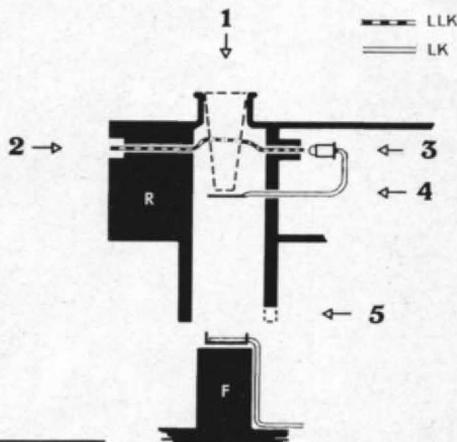
In den o. a. Artikel haben sich einige „Übermittlungsfehler“ eingeschlichen; der Unterschied zwischen „Lichtleitkabel“ (LLK) und „Lichtkabel“ (LK) fiel leider unter den Tisch. Die Skizze verdeutlicht diesen Unterschied und zeigt nochmals die betreffenden, mit den Ziffern 1-5 gekennzeichneten Bohrungen (R = Rauchkammer, F = Fahrgestell):

1. Bohrung: Mit 5 mm-Bohrer den Schornstein zur Aufnahme des Raucheinsatzes (Märklin-Nr. 7226) aufbohren.

4. Bohrung: Raucheinsatz einsetzen, Abstand von Unterkante des Schachtes (Rauchkammerstütze) bis Unterkante des Einsatzes messen. Hier Loch für Lichtkabel bohren.

5.: Ausparung im Rand der Rauchkammerstütze für Lichtkabel am Fahrgestell.

Die Bohrungen 2 und 3 sind wie in Heft 5/75 angegeben vorzunehmen.



1 cm dicken Gipsschicht ausgespachtelt, damit ich später Gießharz zur Wasser-Imitation eingießen konnte, denn Styropor und Gießharz vertragen sich überhaupt nicht. Das Gipsbett wurde mit brauner Plaka-Farbe gestrichen und nach dem vollkommenen Trocknen mit Gießharz ausgegossen. 24 Stunden später habe ich dann mit dem M+F-Bohrzweig etliche Löcher gebohrt. Dann wurde der Handfeger meiner Frau um etliche Jahre „gealtert“ — d. h. er mußte „Haare lassen“, denn die Borsten sehen als „Schilf“ an meinem Ufer nun einmal besser aus als am Besen! (Sehr gut eignen sich hierfür auch die Grannen gewisser Getreidehalme, s. Abb. 4! D. Red.).

Nach dem „Begrasen“ der Wiesen mit Streufasern wurden die Windmühlen auf die Deiche

gesetzt. Vorn auf Abb. 3 erkennt man die Fallers-Windmühle, die nicht umgebaut wurde, da sie auch so recht echt aussieht; die Polabockwindmühle auf dem hinteren Deich erhielt dagegen ein 1 cm hohes Steinfundament und etwas größere Flügel, um sie dem Fallers-Modell anzupassen. Mit matten Humbrol-Farben wurden dann die „gescheckten“ Kunststoff-Wände überstrichen. (Überhaupt habe ich bei allen meinen Modellen festgestellt, daß Mattfarben den Lokomotiven, Wagen oder Gebäuden am besten „zu Gesicht stehen“). Abschließend baute ich die Zäune um die Windmühlen, die aus Furnier bestehen, das ich mit Rasierklinge und Lineal in feine Streifen schnitt.

Hermann Pentermann jr., Osnabrück



### Ein Traktor als Rangierlok-Ersatz

entdeckt und fotografiert von Herrn Bernd Lang, Stuttgart. Dieser „ganz normale“ Porsche-Traktor bedient den Gleisanschluß des Raiffeisen-Lagerhauses in Radolfzell. An seinem Fahrgestell sind U-Profile befestigt, an die senkrecht eine Stahlplatte geschweißt ist; damit werden die Güterwagen zur Laderampe geschoben. Ob dabei die Puffer oder — wie es nach dem Foto scheint — nur die Kupplung als „Angriffsfläche“ dient, war leider nicht zu eruieren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des „Rangierlok-Ersatz-Traktors“ beträgt 6 km/h. Ein miniature dürfte ein solches „Gespann“ höchstens fotografischen Zwecken dienen, denn eine funktionelle Nachbildung dürfte an zu großen Schwierigkeiten (in jeder Beziehung) scheitern.

Nochmals (zu Heft 5/75, S. 354):

## Märklin - BR 23

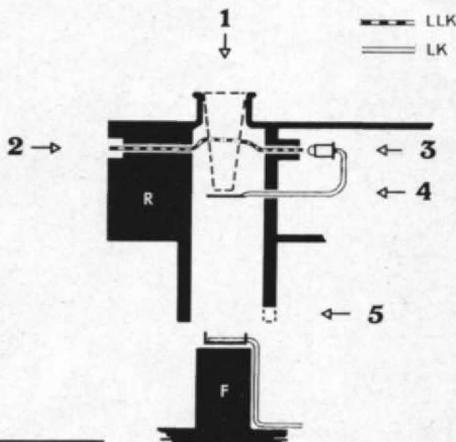
In den o. a. Artikel haben sich einige „Übermittlungsfehler“ eingeschlichen; der Unterschied zwischen „Lichtleitkabel“ (LLK) und „Lichtkabel“ (LK) fiel leider unter den Tisch. Die Skizze verdeutlicht diesen Unterschied und zeigt nochmals die betreffenden, mit den Ziffern 1-5 gekennzeichneten Bohrungen (R = Rauchkammer, F = Fahrgestell):

1. Bohrung: Mit 5 mm-Bohrer den Schornstein zur Aufnahme des Raucheinsatzes (Märklin-Nr. 7226) aufbohren.

4. Bohrung: Raucheinsatz einsetzen, Abstand von Unterkante des Schachtes (Rauchkammerstütze) bis Unterkante des Einsatzes messen. Hier Loch für Lichtkabel bohren.

5.: Ausparung im Rand der Rauchkammerstütze für Lichtkabel am Fahrgestell.

Die Bohrungen 2 und 3 sind wie in Heft 5/75 angegeben vorzunehmen.



1 cm dicken Gipsschicht ausgespachtelt, damit ich später Gießharz zur Wasser-Imitation eingießen konnte, denn Styropor und Gießharz vertragen sich überhaupt nicht. Das Gipsbett wurde mit brauner Plaka-Farbe gestrichen und nach dem vollkommenen Trocknen mit Gießharz ausgegossen. 24 Stunden später habe ich dann mit dem M+F-Bohrzweig etliche Löcher gebohrt. Dann wurde der Handfeger meiner Frau um etliche Jahre „gealtert“ — d. h. er mußte „Haare lassen“, denn die Borsten sehen als „Schilf“ an meinem Ufer nun einmal besser aus als am Besen! (Sehr gut eignen sich hierfür auch die Grannen gewisser Getreidehalme, s. Abb. 4! D. Red.).

Nach dem „Begrasen“ der Wiesen mit Streufasern wurden die Windmühlen auf die Deiche

gesetzt. Vorn auf Abb. 3 erkennt man die Faller-Windmühle, die nicht umgebaut wurde, da sie auch so recht echt aussieht; die Polabockwindmühle auf dem hinteren Deich erhielt dagegen ein 1 cm hohes Steinfundament und etwas größere Flügel, um sie dem Faller-Modell anzupassen. Mit matten Humbrol-Farben wurden dann die „gescheckten“ Kunststoff-Wände überstrichen. (Überhaupt habe ich bei allen meinen Modellen festgestellt, daß Mattfarben den Lokomotiven, Wagen oder Gebäuden am besten „zu Gesicht stehen“). Abschließend baute ich die Zäune um die Windmühlen, die aus Furnier bestehen, das ich mit Rasierklinge und Lineal in feine Streifen schnitt.

Hermann Pentermann jr., Osnabrück



### Ein Traktor als Rangierlok-Ersatz

entdeckt und fotografiert von Herrn Bernd Lang, Stuttgart. Dieser „ganz normale“ Porsche-Traktor bedient den Gleisanschluß des Raiffeisen-Lagerhauses in Radolfzell. An seinem Fahrgestell sind U-Profile befestigt, an die senkrecht eine Stahlplatte geschweißt ist; damit werden die Güterwagen zur Laderampe geschoben. Ob dabei die Puffer oder — wie es nach dem Foto scheint — nur die Kupplung als „Angriffsfläche“ dient, war leider nicht zu eruieren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des „Rangierlok-Ersatz-Traktors“ beträgt 6 km/h. Ein miniature dürfte ein solches „Gespann“ höchstens fotografischen Zwecken dienen, denn eine funktionelle Nachbildung dürfte an zu großen Schwierigkeiten (in jeder Beziehung) scheitern.





## Die H0-Anlage eines Bundesbahners

Durch den „Aufruf“ in Heft 2/75 habe ich den Mut gefaßt, auch einmal meine Anlage in der MIBA vorzustellen. Ich bin Bundesbahner und befasse mich seit 10 Jahren auch mit „kleinen“ Eisenbahnen.

Die Anlage ist in L-Form auf einer Spanplatte aufgebaut (2,60 x 1,00 und 2,10 x 1,00 m). Die Auf-





fahrten sind aus Sperrholz ausgesägt. Das System ist Märklin; außer „hauseigenen“ Loks sind noch die Fleischmann-50 und die Tesmo-V 80 vorhanden.

Auf der Anlage befinden sich ein Bahnhof mit drei Durchgangsgleisen und ein kleiner Nebenbahnhof. Vor dem Bahnhof liegen vier Gleise zum Bereitstellen von Zügen; diese sind so lang, daß meine beiden Jungen (6 und 9 Jahre) Züge in der signalmäßigen

Länge, d. h. grenzzeichenfrei, bilden können. Der Betrieb spielt sich automatisch ab. Es fahren 5 Züge (im Blockabstand), die sich durch Schaltgleise steuern. Die Automatik kann aber auch abgestellt werden.

Teilweise ist die Anlage schon mit Oberleitung überspannt. Einige Feinheiten fehlen noch, aber der Aufbau soll noch lange währen!

Siegfried Richter, Bremen

## Buchbesprechungen

### Ein Jahrhundert Modelleisenbahnen

von Allan Levy

208 Seiten mit 450 Abbildungen, davon 187 farbig. Beschränkte Luxusausgabe im Querformat 26,5 x 33 cm. sFr 145.-, Bezugsquellennachweis durch Darstaedt, CH-6300 Zug, Am Kolinplatz 2.

„Weder Mühe noch Kosten gescheut“ haben Autor, Fotograf und Herausgeber dieses Werkes, um „ein Jahrhundert Modelleisenbahnen“ in Wort und vor allem Bild darzulegen. Ergebnis: eine gebilderte Geschichte der industriell hergestellten Modelleisenbahnen, die das Herz eines jeden Betrachters höher schlagen läßt. Von den simplen „Bodenläufern“ (zum Hinterherziehen ohne Gleise gedachte „Modelle“) aus dem zweiten Drittel des vorigen Jahrhunderts bis zu den Supermodellen unserer Tage spannt sich der Bogen. Das Schwergewicht liegt auf den europäischen Erzeugnissen, und so verwundert es denn auch nicht, daß die Namen zweier Pioniere der industriellen Modellbahnfertigung immer wieder auftauchen: die englische Firma Bassett-Lowke und das deutsche Haus Märklin. Die Fülle des Dargebotenen (inklusive zahlreicher und köstlicher Kuriositäten wie das „sprechende Empfangsgebäude“), die exzellenten Farbaufnahmen und die gediegene Gesamtaufmachung rechtfertigen den Preis durchaus; dieses Buch gehört in die Bibliothek eines jeden eingefleischten Modellbahners!

### Jahrbuch für Eisenbahngeschichte

Band 7, 1974

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe. 111 Seiten mit zahlreichen Fotos, Skizzen und Reproduktionen, Format DIN A 4, DM 21,80, erschienen im Verlag Röslers + Zimmer, Augsburg.

Auch der siebente Band der traditionellen Jahrbuch-Reihe der DGEG bietet wieder eine ganze Reihe interessanter Artikel, darunter auch eine ausführlich bilderte Beschreibung der E 32.

### Ämtliches Kursbuch (westliches Deutschland) Sommer 1950 — Nachdruck 1975

Herausgeber: Verlag „Zeit und Eisenbahn“ Ritzau KG, 891 Landsberg, Postfach 204, Preis DM 65.-.

Den „Kursbuchlesern“ unter den Eisenbahnfreunden stehen heuer gleich zwei dicke Jubiläumsausgaben als spannende Lektüre ins Haus; das offizielle DB-Kursbuch, zum Sommerfahrplan 1975 als Jubiläumswerk „150 Jahre Kursbuch“ besonders aufgemacht und gekennzeichnet — und als hochinteressantes Vergleichsobjekt Ritzaus Nachdruck des „100-jährigen“ Kursbuches von 1950. 1950 — da gab es noch Zuggattungen wie DUS (Schnellzug für die amerikanische Besatzungsmacht mit einzelnen Wagen für den deutschen Zivilverkehr) oder FDT (Fernschnelltriebwagen); da hatte sich die junge Deutsche Bundesbahn noch kaum von den Kriegsschäden erholt und eine Reise von Hamburg nach München mit dem D 88 dauerte 16 Stunden und 10 Minuten!

mm



fahrten sind aus Sperrholz ausgesägt. Das System ist Märklin; außer „hauseigenen“ Loks sind noch die Fleischmann-50 und die Tesmo-V 80 vorhanden.

Auf der Anlage befinden sich ein Bahnhof mit drei Durchgangsgleisen und ein kleiner Nebenbahnhof. Vor dem Bahnhof liegen vier Gleise zum Bereitstellen von Zügen; diese sind so lang, daß meine beiden Jungen (6 und 9 Jahre) Züge in der signalmäßigen

Länge, d. h. grenzzeichenfrei, bilden können. Der Betrieb spielt sich automatisch ab. Es fahren 5 Züge (im Blockabstand), die sich durch Schaltgleise steuern. Die Automatik kann aber auch abgestellt werden.

Teilweise ist die Anlage schon mit Oberleitung überspannt. Einige Feinheiten fehlen noch, aber der Aufbau soll noch lange währen!

Siegfried Richter, Bremen

## Buchbesprechungen

### Ein Jahrhundert Modelleisenbahnen

von Allan Levy

208 Seiten mit 450 Abbildungen, davon 187 farbig. Beschränkte Luxusausgabe im Querformat 26,5 x 33 cm. sFr 145.-, Bezugsquellennachweis durch Darstaedt, CH-6300 Zug, Am Kolinplatz 2.

„Weder Mühe noch Kosten gescheut“ haben Autor, Fotograf und Herausgeber dieses Werkes, um „ein Jahrhundert Modelleisenbahnen“ in Wort und vor allem Bild darzulegen. Ergebnis: eine gebilderte Geschichte der industriell hergestellten Modelleisenbahnen, die das Herz eines jeden Betrachters höher schlagen läßt. Von den simplen „Bodenläufern“ (zum Hinterherziehen ohne Gleise gedachte „Modelle“) aus dem zweiten Drittel des vorigen Jahrhunderts bis zu den Supermodellen unserer Tage spannt sich der Bogen. Das Schwergewicht liegt auf den europäischen Erzeugnissen, und so verwundert es denn auch nicht, daß die Namen zweier Pioniere der industriellen Modellbahnfertigung immer wieder auftauchen: die englische Firma Bassett-Lowke und das deutsche Haus Märklin. Die Fülle des Dargebotenen (inklusive zahlreicher und köstlicher Kuriositäten wie das „sprechende Empfangsgebäude“), die exzellenten Farbaufnahmen und die gediegene Gesamtaufmachung rechtfertigen den Preis durchaus; dieses Buch gehört in die Bibliothek eines jeden eingefleischten Modellbahners!

### Jahrbuch für Eisenbahngeschichte

Band 7, 1974

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe. 111 Seiten mit zahlreichen Fotos, Skizzen und Reproduktionen, Format DIN A 4, DM 21,80, erschienen im Verlag Röslers + Zimmer, Augsburg.

Auch der siebente Band der traditionellen Jahrbuch-Reihe der DGEG bietet wieder eine ganze Reihe interessanter Artikel, darunter auch eine ausführlich bilderte Beschreibung der E 32.

### Ämtliches Kursbuch (westliches Deutschland) Sommer 1950 – Nachdruck 1975

Herausgeber: Verlag „Zeit und Eisenbahn“ Ritzau KG, 891 Landsberg, Postfach 204, Preis DM 65.-.

Den „Kursbuchlesern“ unter den Eisenbahnfreunden stehen heuer gleich zwei dicke Jubiläumsausgaben als spannende Lektüre ins Haus; das offizielle DB-Kursbuch, zum Sommerfahrplan 1975 als Jubiläumswerk „150 Jahre Kursbuch“ besonders aufgemacht und gekennzeichnet – und als hochinteressantes Vergleichsobjekt Ritzaus Nachdruck des „100-jährigen“ Kursbuches von 1950. 1950 – da gab es noch Zuggattungen wie DUS (Schnellzug für die amerikanische Besatzungsmacht mit einzelnen Wagen für den deutschen Zivilverkehr) oder FDT (Fernschnelltriebwagen); da hatte sich die junge Deutsche Bundesbahn noch kaum von den Kriegsschäden erholt und eine Reise von Hamburg nach München mit dem D 88 dauerte 16 Stunden und 10 Minuten!

mm