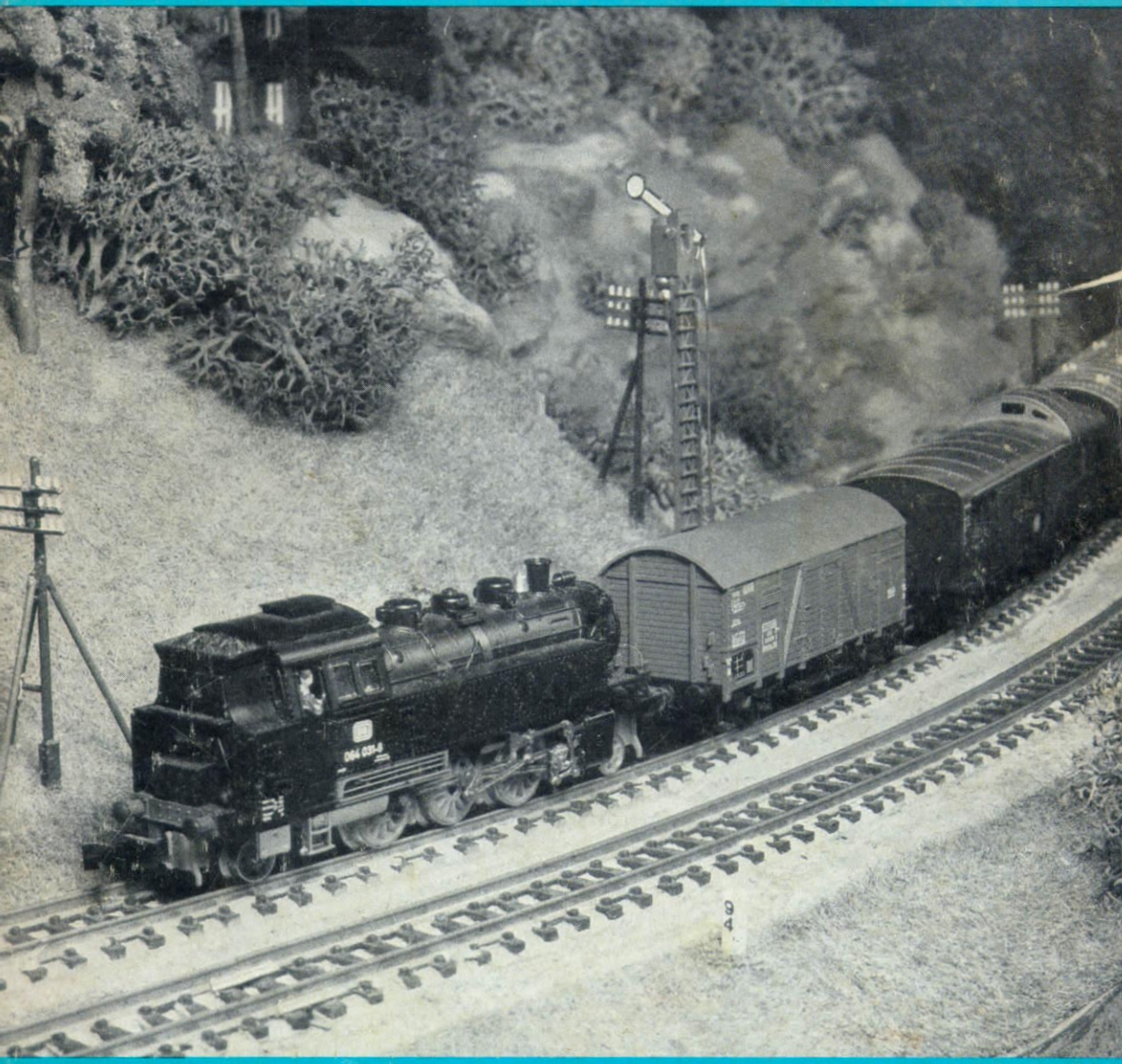
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA VERLAG NÜRNBERG DM 4.– 31. JAHRGANG JANUAR 1979 1

MIBA Miniaturbahnen

MIBA VERLAG
Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co.
Spittlertorgraben 41 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

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

Anzeigen
Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 31

Geschäftsführer
Dr. Otto Raab

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 4,–. Jahresabonnement DM 52,–, Ausland DM 55,– (zuzügl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Commerz Bank AG, Nürnberg
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell beantwortet werden; wenn von Allgemeininteresse, erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung im Heft

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

Druck
W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH, Burgstraße 1–3, 8500 Nürnberg

Heft 2/79
ist ca. 17. 2. im Fachgeschäft!

„Fahrplan"

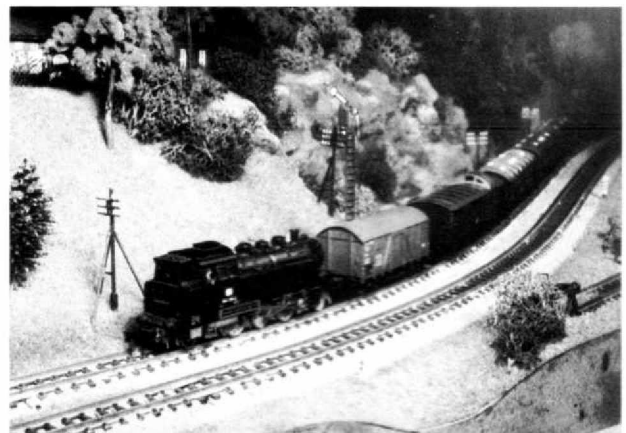
Japan lacht über den „homo mibanicus"	4
Die „Union Europäischer Eisenbahnen" (H0-Motiv Stürzenbaum, Wels)	4
Elektrotriebwagen als Roco-H0-Modell	5
Die „Fibel-Anlage" (H0-Anlage Hans Reiner, Ravensburg)	6
Technische und optische Verbesserungen an der Jouef-44	12
Heeresfeldbahnlok im Maßstab 1 : 22,5	18
Post-Vierachser als N-Modell	18
Preußische T 20 auf 44er-Basis	19
Romantisches Bahnwärterhaus in H0	19
Die Feuerwehr als Wasser-Lieferant für Dampfloks (H0-Motiv)	21
Einbau eines SRK-Schaltmagneten in N-Lokmodelle	21
Die „94" als N-Modell von Fleischmann	22
Keine Scheu vor großen Häusern	24
Vorbildgetreue elektronische Blinklicht-Schaltung	29
Selbst(um)bau mit Flüssig-Metall Praktische Erfahrungen	30
Mauerwerk aus Polystyrol	38
Vollspurwagen auf Schmalspurgleisen bei Vorbild und Modell (5. Teil)	40
Zweitürmige große Stadtkirche – aus zwei Vollmer-Modellen „Stuttgart-Berg"	49
Fleischmann-H0-Weiche mit beweglichem Herzstück	50
3achsiger Gepäckwagen von Fleischmann-H0	51
Vorbild für ein Reiterdenkmal	51

Großbild

Auch weiterhin „Volldampf" wünscht MIBA-Leser Dirk Beck aus Köln mit seiner stimmungsvollen Aufnahme von der berühmten „Schiefen Ebene", wo vor nicht allzulanger Zeit noch Dampfloks bergan stampften.

Titelbild

„Freie Fahrt ins Modellbahn-Jahr 1979" soll unser Titelbild symbolisieren. Es stammt von Herrn Claus Mädel aus Karlsruhe, über dessen N-Anlage in „Anlagen Revue 3" ausführlich berichtet wurde.



Japan lacht über den „homo mibanicus"

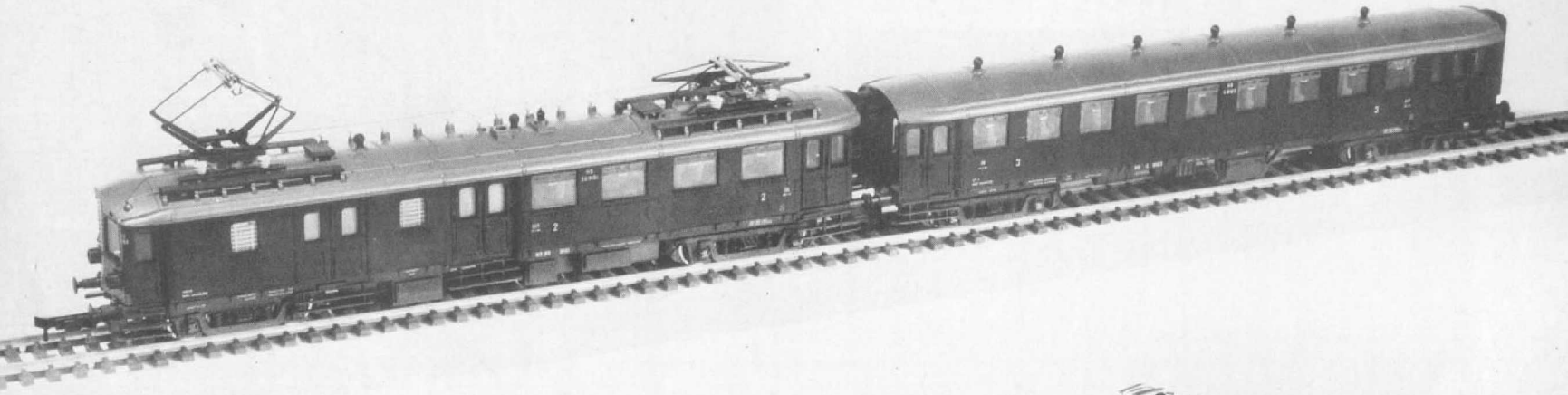
Zur japanischen Ausgabe des MIBA-Schmunzelbuches „homo mibanicus"

Der Modellbahn-Verlag „Kigei Publishing" in Tokio (Herausgeber der in der MIBA schon mehrfach erwähnten Modellbahn-Zeitschrift „TMS") hat eine japanische Ausgabe des MIBA-Schmunzelbuchs „homo mibanicus" herausgebracht – mit japanischer Übersetzung des deutschen Textes (den wir beim wiedergegebenen Beispiel vergleichshalber dazugesetzt haben; unten ein Auszug aus dem Impressum des japanischen „homo mibanicus"). Humor ist eben international,

この本は世界で唯一の鉄道模型漫画集である。いずこも同じマニア気質をよく表していて楽しい。HOMO MIBANICUSのMIBAは，西ドイツ唯一の鉄道模型専門誌MINIATURBAHNENの略称で"ミバ族＝鉄道模型ファン"ということになろう。

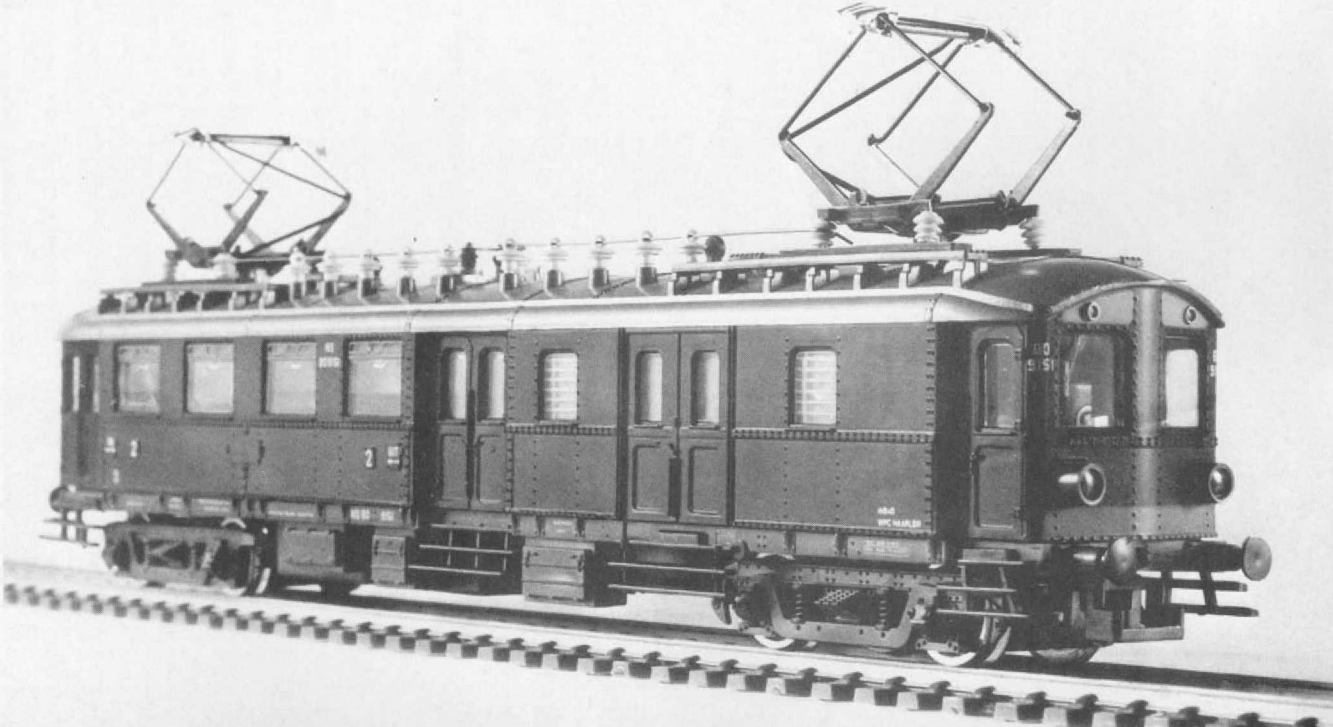
原書と同じ体裁のゆったりしたレイアウトをとったが，表紙だけは価格の関係でペーパーバックの製本にした。　TMS編集部

Die „Union Europäischer Eisenbahnen" ist im Kleinen bereits verwirklicht, und zwar auf der „Internationalen" H0-Anlage des Herrn Rudolf Stürzenbaum aus Wels/Österreich, der die „U.E.E.B." zusammen mit seinem Vater bereits vor über 25 Jahren aus der Taufe hob (siehe MIBA 16/1958).



Elektrotriebwagen als Roco-H0-Modell

Das eigentlich für den holländischen Markt gedachte Roco-H0-Modell eines Vor-ort-Triebwagens der NS dürfte vom Typ und Aussehen her wohl auch deutsche Modellbahner ansprechen, zumal es sich ohne weiteres auf „hiesigen" Anlagen (z. B. im Fahrzeugpark einer „Privatbahn") einsetzen läßt. Das 22,7 cm lange Modell wird mit einem kurzgekuppelten Beiwagen geliefert, ist reichhaltig detailliert, mit Inneneinrichtung versehen und hat zudem ein „triebwagentypisches" Fahrverhalten und -geräusch.



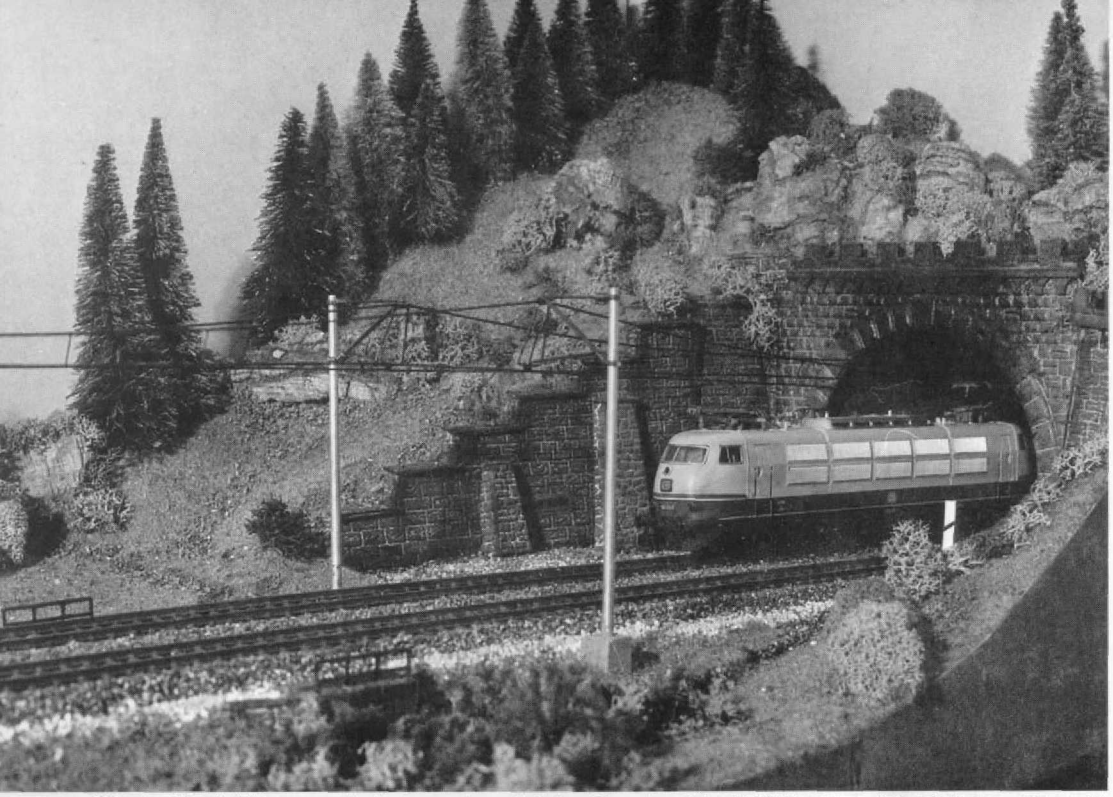


Abb. 1. Ein richtig proportioniertes und gestaltetes Tunnelportal mit Stützmauer und -pfeilern, „wie es im Buche (in der ‚Anlagen-Fibel') steht!". (Alle Fotos: Helmut Maaß, Ravensburg)

Abb. 2 (Großbild). Eine von großzügiger Konzeption und bastlerischer Ausführung her vorbildliche Straßen-Unterführungs-Partie (Brücke aus Sperrholz, Straße aus feinem Schmirgelpapier, Litfaßsäule aus Rundholz mit Balsaholz-Haube und Drahtspitze).

Die »Fibel-Anlage«

H0-Anlage Hans Reiner, Ravensburg

Wir haben der im folgenden vorgestellten H0-Anlage des Herrn Reiner ganz bewußt diesen Titel gegeben – enthält sie doch eine ganze Reihe jener Gestaltungselemente, die in „Pit-Peg's Anlagen-Fibel" (REPORT 6) enthalten sind, wie überhaupt der Erbauer viele der in der „Anlagen-Fibel" vertretenen Grundsätze unbewußt „beherzigt" hat – lange vor deren Erscheinen! Dies ist umso beachtlicher, als der Erbauer erst seit 5 Jahren zur Gilde der Modellbahner zählt. Die Redaktion

Meine erste H0-Anlage – offizieller Besitzer war selbstverständlich mein damals 12jähriger Sohn – war auf einem 2 × 1 m großen Brett montiert und wurde anläßlich eines Umzugs demontiert. In der neuen Wohnung steht mir nun ein abgeschlossener trockener Kellerraum zur Verfügung. Hier begann ich gleich mit dem Aufbau der jetzigen U-Anlage mit den maximalen Abmessungen 4,64 × 3,52 m.

Ein eigentliches Thema hat die Anlage nicht; wie man bei einem Blick auf den Gleisplan Abb. 3 merken wird, habe ich das Hauptaugenmerk auf lange Fahrstrecken gelegt. Betrieblicher Mittelpunkt ist der große Kopfbahnhof, zu dessen Bau ich durch den Artikel „Warum keine Kopfbahnhöfe?" in MIBA 4/70 angeregt wurde.

An den Kopfbahnhof ist ein Bahnbetriebswerk angeschlossen, das nur Dampf- und Dieselloks beherbergt, während auf der Strecke mit allen drei Traktionsarten gefahren wird. Für ausreichenden Betrieb sorgen außer dem Bw und dem „zwangsläufigen" Rangieren im Kopfbahnhof eine Güterabfertigung und ein Industriewerk mit drei Gleisanschlüssen für Gußwerk, Spedition und Schrottplatz.

Meine „Spezialität" sind lange, möglichst „geschlossen" wirkende Züge, so z. B. ein D-Zug mit acht „Langen" von Liliput oder ein 50-achsiger Kohlenzug, gezogen von einer „50" oder E 194. Dazwischen fahren natürlich auch ab und zu mal ein Schienenbus oder ein (selbst umgebauter) Hilfszug mit nur wenigen Wagen.

Betrieben wird die Anlage nach dem Märklin-Wechselstrom-System, wobei im sichtbaren Teil zu über 80 % Peco-Gleise mit Herei-Mittelleiterklammern verlegt sind (siehe Heft 2/78, S. 110). Wegen der doch erheblich auftragenden Punktkontakt-Ver-

Neustadt
Zum Bahnhof
Zentrum

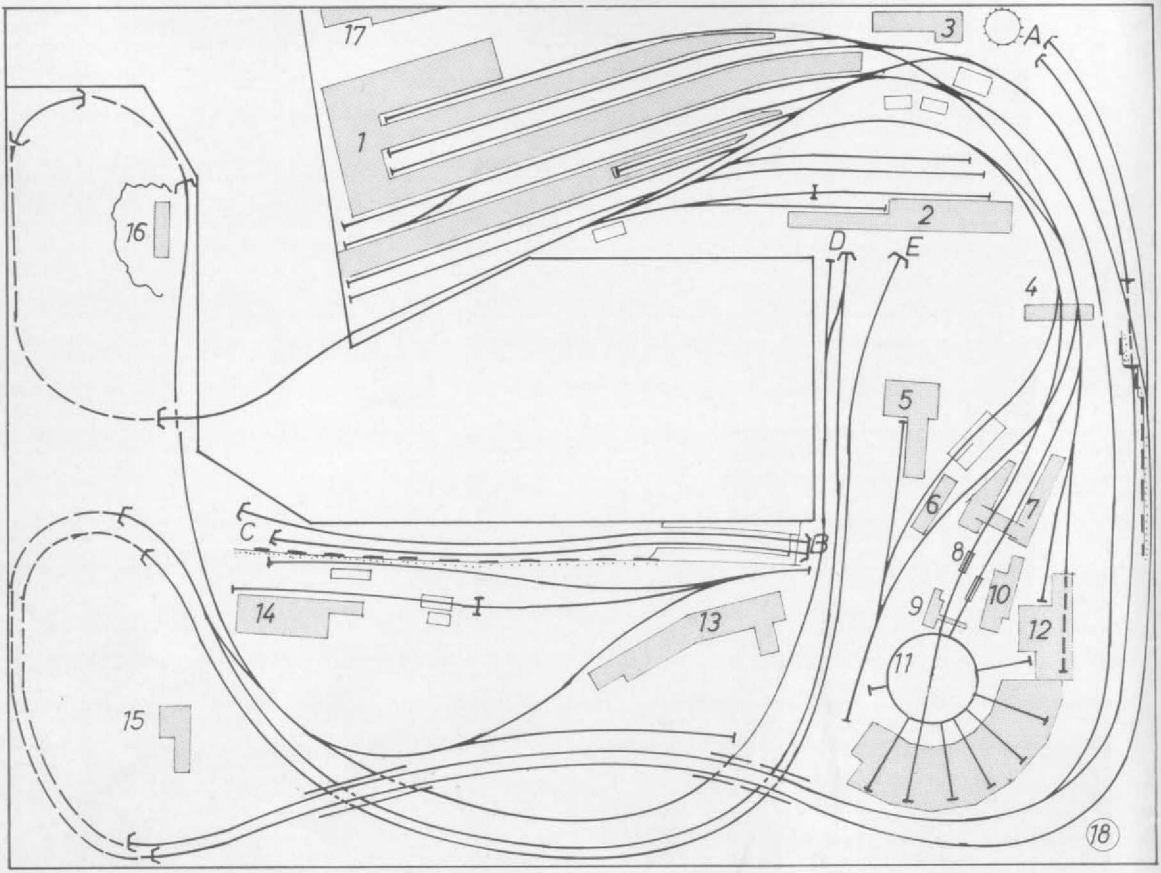
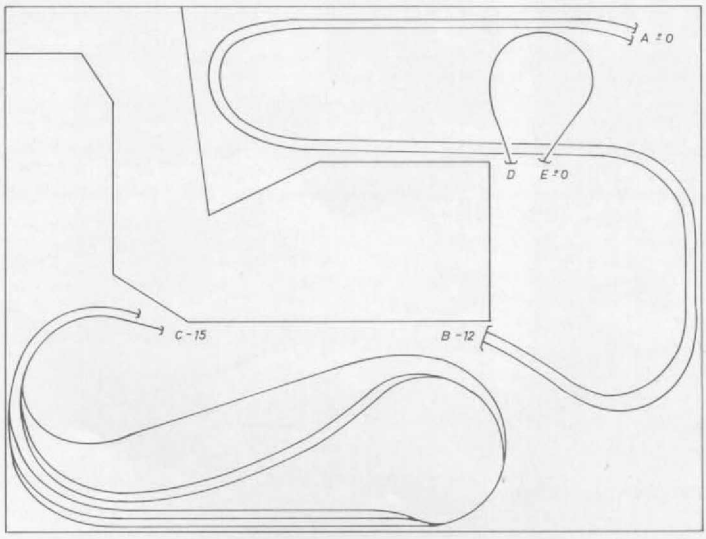


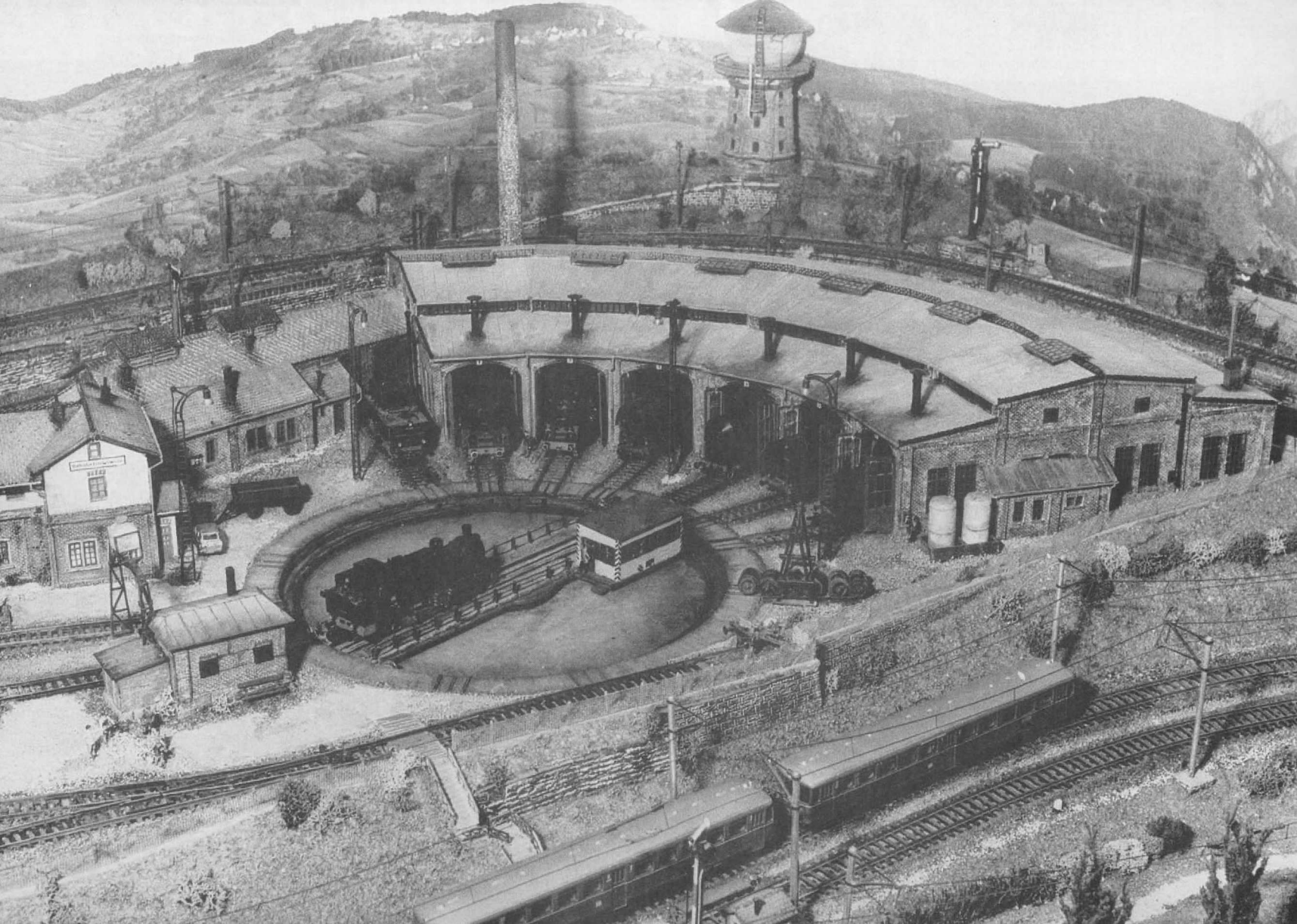
Abb. 3 u. 4. Der ober- und unterirdische Gleisverlauf, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:30 bzw. 1:50 (Zeichnung vom Verfasser). Es bedeuten: 1 = Hauptbahnhof, 2 = Güterabfertigung, 3 = Gaswerk, 4 = Brückenstellwerk, 5 = Tanklager und Dieseltankstelle, 6 = Sozialgebäude, 7 = Bekohlungsanlage, 8 = Schlackengruben, 9 = Besandung, 10 = Lokleitung, 11 = Drehscheibe, 12 = Triebwagenhalle, 13 = Maschinenfabrik, 14 = Spedition, 15 = Ausflugsgasthof, 16 = Steinbruch, 17 = Stadtgebiet (nur angedeutet) 18 = Wasserturm.

Abb. 5 (Großbild). Ein „Arrangement", das in der Gesamtkonzeption und in den -zig (suchenswerten!) Details für sich spricht: das Bw im Anlageneck.



bindungsdrähte sind alle Gleise in Mössmer-Schaumstoffbettungen verlegt und anschließend eingeschottert. Auch die schlanken Weichen stammen in der Mehrzahl von Peco und Pilz (mit entsprechendem Mittelleiter); ansonsten sind auch einige Märklin-K-Weichen verlegt. Alle Gleise (außer im Dampflok-Bw und im Industriegelände) sind mit Sommerfeldt-Oberleitung vorbildgetreu überspannt.

(weiter auf Seite 33)



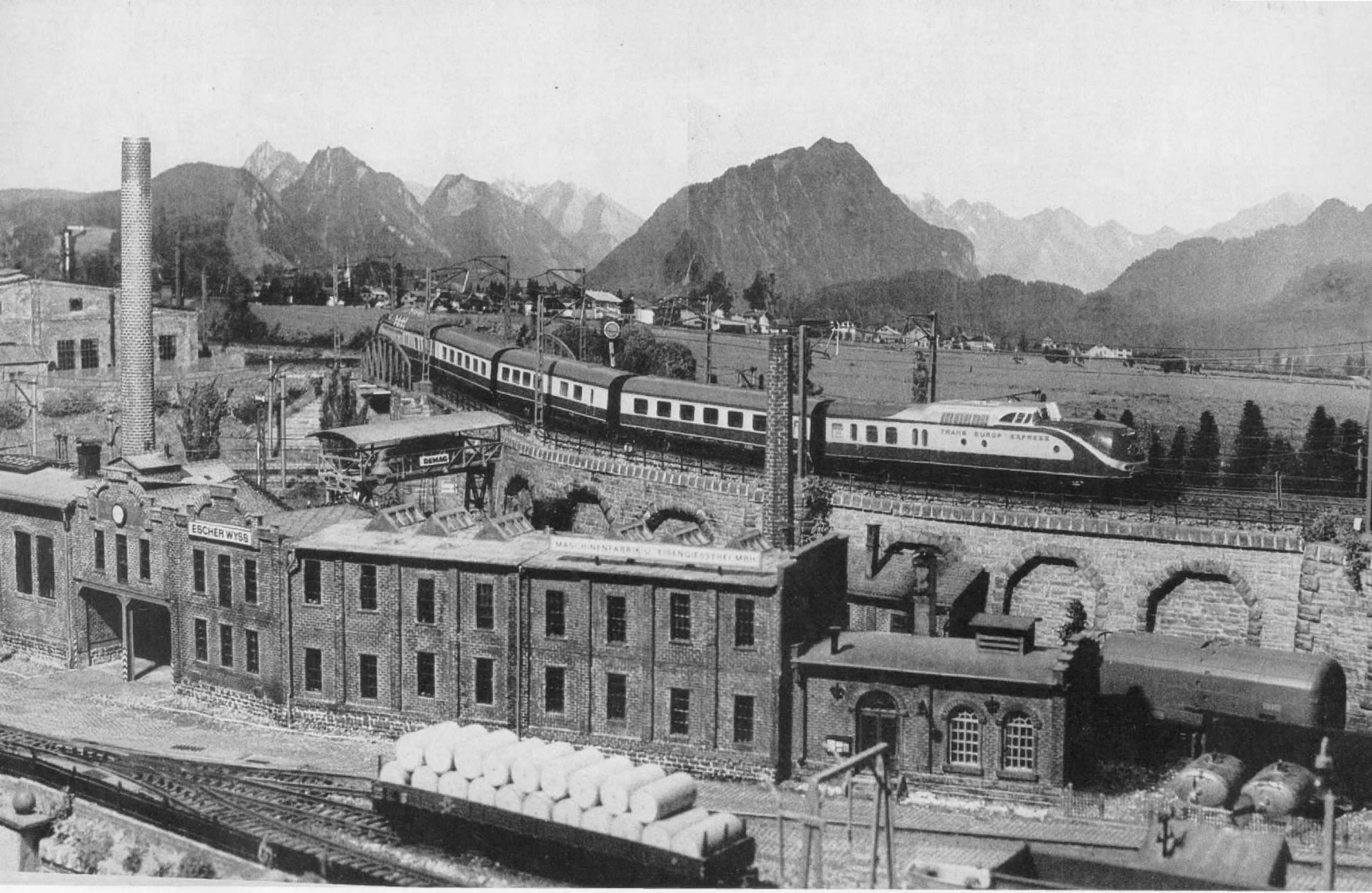


Abb. 6. Der große, insgesamt 75 cm lange Fabrikkomplex entstand aus mehreren Vollmer- und Pola-Bausätzen und wurde mit verdünntem Deckweiß sowie Revell- und Humbrol-Farben (Dunkelrot, Grau und Schwarzbraun) nachbehandelt. – Die verblüffende Tiefenwirkung dieser Abbildung beruht nicht zuletzt auf dem geradezu raffiniert gestalteten Übergang zwischen Anlage und Kulisse; die Trennlinie ist als ganz schwache Linie oberhalb des TEE-Dachs zu erkennen.