

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA

Miniaturbahnen

MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Spittlertorggraben 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 Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Ver-
vielfältigung – auch auszugsweise –
nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlags

Druck

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

**Heft 3/79 – das 1. Messeheft –
ist ca. 20. 3. in Ihrem Fachgeschäft**
(das 2. Messeheft ca. 27. 3.)

„Fahrplan“

„Kurzzug in der Nacht“	71
Modellbau aus zarter Hand	71
„300-Jahr-Feier in Erichshausen“	
(H0-Motiv Handke, Frankfurt/M.)	73
Der MIBA zum 30jährigen Jubiläum	73
Grenzbahnhof SNCF/RENFE im N-Modell	
(Anlage Hollbach, Böblingen)	74
Märklin-Neuheiten	77
22 m² voll N unterm Dach	
(Anlage Zurawski, Herne)	78
Wissenswertes über den Magnetismus	86
Ein 0-Modell des Ed 87	89
Pit-Peg korrigiert:	
Tunnelhäufung – richtig getarnt	90
Ade-„Silberlinge“ mit Roco-Drehgestellen	
Minden-Deutz leicht	92
Neue Supersignale von NMW	94
Ein H0-Anlagentorso (Nawrocki)	95
Mein Stellwerksmodell	
„Rheine Rangierbahnhof“ (mit BZ)	96
CSD-Ellok als Piko-H0-Modell	101
Eilzug-Probewagen B 4ygye (BZ)	102
Modellbahn und Landschaft	
in großzügiger Harmonie	104
Sondersituationen beim Vorbild	106
Vollspur-Transportwagen für Schmalspur-	
fahrzeuge als Bemo-H0-Modell	116
Neu von Trix: BR 110/112	118
Nebenbahn-Anlagenentwurf „Endingen“	118

Titelbild

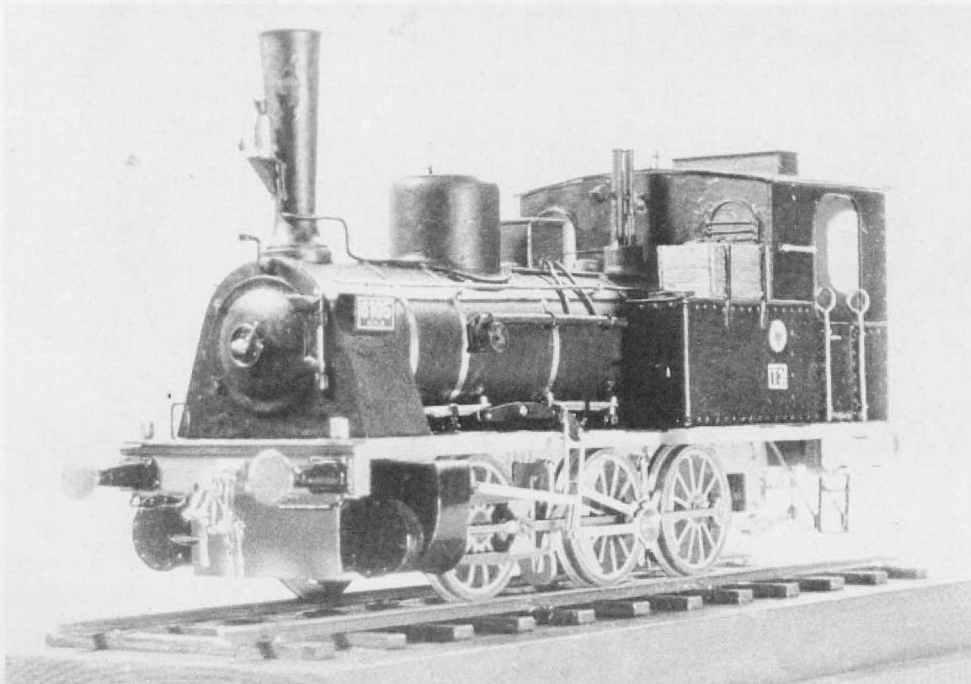
„22 m² voll N unterm Dach“ nennt Klaus Zurawski
aus Herne sein eigen, der hier mit seinem Freund und
Hobby-Kollegen Dieter Wiesmer sein Reich inspiziert.
Der Großbericht über diese Anlage beginnt auf S. 78.





„Kurzzug in der Nacht“ — eine ebenso stimmungsvolle wie eisenbahntechnisch/betrieblich interessante Nachtaufnahme von MIBA-Leser Günther Dillig aus Karlsruhe. Er fotografierte den Expressgutzug 14 150 Darmstadt–Frankfurt/Main im November 1978 in Darmstadt Hbf. Diese Aufnahme mag nicht nur einen Eisenbahnfreund ansprechen, sondern ist auch für einen Modelleisenbahner von Interesse – weil nämlich ein solcher Kurzzug aus einer Ellok 141 (ebenso wären beispielsweise eine 110 oder 140 denk- und einsetzbar) und einer kurzgekuppelten Leig-Einheit ein ebenso seltenes wie anregendes Betriebs-Vorbild abgibt. Die hier gezeigte Kombination, z. B. aus moderner Ellok und der heute fast schon etwas „antiquierten“ Leig-Einheit (H0-Modell von Roco), ist nicht nur optisch, sondern auch betrieblich – vor allem in Hinblick auf kleinere Anlagen – von besonderem Reiz und zudem äußerst zweckdienlich.

Modellbau aus zarter Hand: eine T 3 in Größe 0 — aus über 600 Einzelteilen gebaut von der Modellbahnerin, Modellbauerin und MIBA-Leserin Frau H. P. aus Rostock/DDR. Das mit 12 V Gleichstrom betriebene Modell wird von einem 10-W-Motor angetrieben. Die Räder wurden von der Erbauerin selbst angefertigt; die Radbreite von 3 mm entspricht maßstäblich genau dem Vorbildmaß von 135 mm. Man sieht – Modellbau ist nicht ausschließlich Männersache, sondern wird mitunter auch vom „schwachen“ Geschlecht mit Erfolg betrieben!



300-Jahr-Feier in Erichshausen auf ihrer H0-Anlage mit entsprechenden Motiven – Platzkonzert, Touristenbussen usw. – arrangiert von unseren langjährigen Lesern und „Jubiläums-Spezialisten“ Erich und Werner Handke aus Frankfurt/M. (siehe auch Heft 11/78, S. 827). Bei dieser Gelegenheit noch ein Gedicht, das die „erst“ 30jährige MIBA kürzlich erreichte – und ein herzliches Dankeschön an alle Leser, die uns zu diesem Anlaß gratulierten!



Der MIBA zum 30-Jahr- Jubiläum

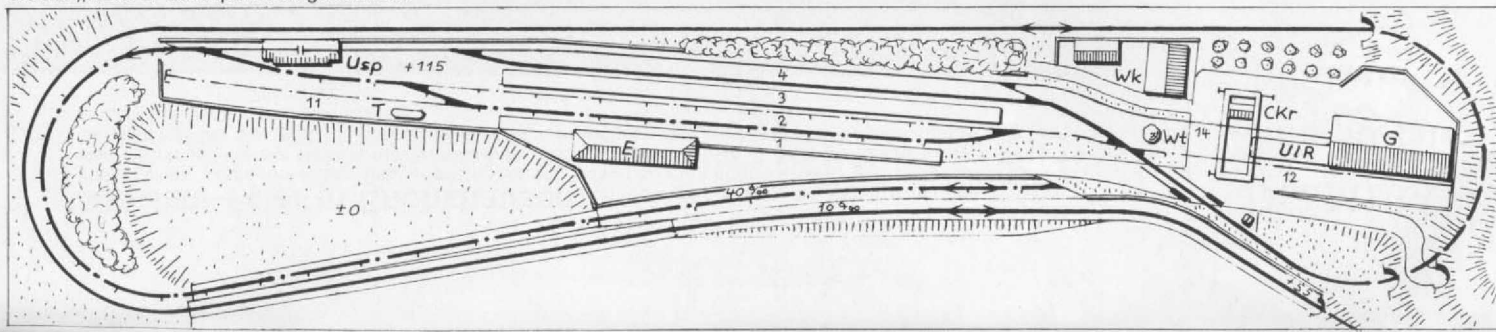
*Die „25“ ich vergaß,
obwohl die MIBA mir macht Spaß.
Zur „30“ komm ich auch zu spät,
dieweil mich Krankheit plagen tāt.
Doch möcht ich doch noch gratulieren,
wenn ich mich auch fast muß genießen.
Von Anfang an war'n wir dabei,
der Sohn und ich, der „Bühnler“ zwei.
Wie waren's doch noch schöne Zeiten,
als man muß't's meiste selbst bereiten,
aus MIBA Anleitung bezog,
aus Büchsenblech Profile bog.
Mit Trix wir hatten einst begonnen,
doch hernach anders uns besonnen,
als MOROP-Gründung in Italien
uns brachte die Modell-Normalien.
Wir bauten selber Schienen, Weichen,
was uns zur Freude tat gereichen.
Die Haupt- und auch die Nebenbahn,
die fingen bald zu fahren an.
Die eine in der Eb'ne blieb,
die andre ins Gebirge stieg.
Die Landschaft leider fehlt noch heut',
denn dazu mangelt' uns die Zeit.
Doch haben wir auch so Genuß,
ein „darf“ ist's ja und nicht ein „muß“.
Der MIBA wünschen wir nun weiter
viel Glück auf der Erfolgsleiter.*

Otto Werder/ Hansjörg Werder
St. Gallen/Schweiz



Abb. 1. Blick auf den in „karger, südländischer Umgebung“ angesiedelten Grenzbahnhof. Links von der Bildmitte die „Umspurungsanlage“ (aus abgewandelten Arnold-Bausätzen), die gerade von dem Talgo-Zug (Abb. 4) durchfahren wird. Die hier aus dem Tunnel kommenden Gleise wurden inzwischen abgebaut und erscheinen daher nicht im Gleisplan. – Beachtenswert und eindrucksvoll: die lange Doppelbrückenpartie im Vordergrund!

Abb. 2. Der Streckenplan der Anlage im Maßstab 1:14 (Zeichnung vom Verfasser). Es bedeuten: Usp = Umspurungsanlage, T = Dieseltankstelle, E = Empfangsgebäude, Wk = Werksgelände, Wt = Wasserturm, Ckr = Containerkran, Ulr = Umladerampe, G = Güterhalle. Die Strecke der „SNCF“ ist durchgezogen, die der „RENFE“ strichpunktiert gezeichnet.



Grenzbahnhof SNCF/RENFE im N-Modell

Der bisher fertiggestellte Teil meiner N-Anlage stellt einen Grenzbahnhof zwischen den französischen (SNCF) und spanischen (RENFE) Eisenbahnen dar. Zu diesem etwas ungewöhnlichen Thema kam ich erstens dadurch, daß meine Frau Spanierin ist, und zweitens durch meine speziellen Kenntnisse der spanischen Eisenbahnen. Darüber hinaus stellt dieser Grenzbahnhof das erste Teilstück einer größeren Anlage dar, die im endgültigen Ausbaustadium noch einen weiteren Grenzbahnhof SNCF/DB aufweisen wird.

Das $0,59 \times 2,75$ m große Anlagenteilstück ist in der Rahmenbauweise erstellt und mit 3,2 mm-Hartfaser „beplankt“. Der Landschaftsuntergrund besteht aus Styropor. Das rollende Material für den spanischen Teil stammt bis auf den „Rápido“ (Schnellzug) von der spanischen Firma Model-Iber, S.A. (Markenname Ibertren), die eine N-Modellbahn für 9-mm-Dreileitersystem herstellt. Die Lokomotiven sind jedoch von mir auf das N-übliche Zweileitersystem umgebaut worden.

Wie auf dem Gleisplan (Abb. 2) ersichtlich, kommen die französischen Züge von Osten und umfahren auf dem äußeren Gleis vollständig den Bahnhof, bis sie in Gleis 3 einfahren. Diese „Normalspursstrecke“ ist entsprechend der Vorbild-Strecke von Perpignan nach Cerbère und Port-Bou ohne Oberleitung. Spanische Züge kommen ebenfalls von Osten her

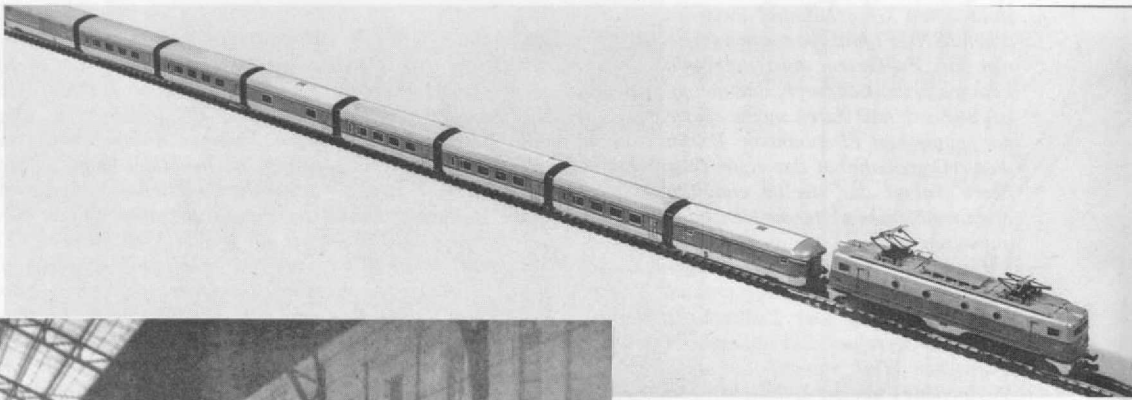
aus einer unterirdischen Kehrschleife und fahren parallel zur französischen Strecke, um direkt in Gleis 1 oder 2 in den Bahnhof einzufahren. Die spanische Breitspur (im Großen 1500 mm) ist auf meiner Anlage zweckmäßigkeitshalber auch durch 9-mm-Gleise dargestellt, zumal ich die im Großen vorhandene Umspurungsanlage auf meiner Anlage durch eine entsprechende Attrappe nachgebildet habe, um den Spurwechsel der grenzüberschreitenden Züge zu simulieren. Durch die Umspurungsanlage fährt nämlich – im Großen bei mir wie im Kleinen – der TEE „Catalan-Talgo“, als N-Nachbildung ebenfalls ein Ibertren-Modell, der von einer spanischen Ellok bzw. einer französischen Diesellok gezogen wird. Ebenso benutzt ein Güterzug mit TRANSFESA-Wagen die Umspurungsanlage. Die Gleise 12 und 14 führen zu einer Umladerampe mit Containerkran.

Der Untergrund des Geländes besteht aus Styropor. Die Felsen und einige Teile der Landschaft sind aus einem Material modelliert, das ich zumindest für mich neu entdeckt habe. Als meine Frau vor einiger Zeit Blumen für Ikebana zusammensteckte, fiel bei mir der berühmte Groschen. Das Steckmoos ist ein ideales Geländebaumaterial. Es läßt sich sehr fein und exakt mit einem scharfen Messer schneiden ohne zu krümeln, so daß ich dieses Material auch weiterhin verwenden werde.

Abb. 3. Das stattliche Empfangsgebäude (entstanden aus mehreren Stadthaus-Bausätzen von Arnold) mit davor wartenden „spanischen“ Taxis. Geradezu vorbildlich (im Sinne der „Anlagen-Fibel“ REPORT 6) gestaltet: die Damm- und Stützmauerpartien im Vordergrund!



Abb. 4 verdeutlicht zusammen mit Abb. 7 am N-Modell der Fa. Ibertren die typischen äußeren Merkmale des spanischen Talgo-Expreßzuges: niedrige Bauhöhe (Wagenhöhe beim Vorbild um 1,2 m geringer als üblich) und weit heruntergezogener Wagenboden (Vorbildmaß: nur 46 cm über Schienenoberkante). Die tiefe Lage des Wagenbodens – und damit eine den Laufeigenschaften zugute kommende tiefe Schwerpunktlage – wird durch die spezielle Fahrwerkskonstruktion erreicht (Abb. 6). – Vor der niedrigen N-Wagengarnitur wirkt die große El-lok (obwohl maßstäblich und in dieser Kombination heute so eingesetzt) fast wie ein H0-Modell.



(Abb. 6 →)

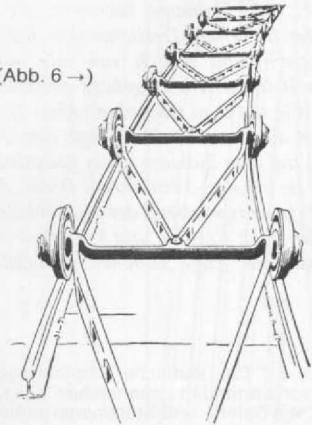


Abb. 5. Diese ursprünglich eigens für den Talgo konstruierte Diesellok fügt sich u. E. besser ins Zugbild ein. Hier steht der Zug abfahrbereit im Nordbahnhof Madrid; übrigens eine historische, fast 30 Jahre alte Aufnahme, ebenso wie Abb. 6 dem damaligen „MIBA-Reporter“ entnommen!

Abb. 6. Fahrwerks-Prinzip des Talgo: Jede Einheit ruht hinten nur auf zwei Rädern, während sie vorn auf der vorausgehenden Einheit drehbar aufgesetzt ist. Bei Kurvenfahrt lenkt jede Deichsel die nachfolgende durch den Gleisbogen. Die kleinen, einzeln aufgehängten und mit einer Kropfachse verbundenen Räder ermöglichen die tiefe Wagenboden- und Schwerpunktlage.

Abb. 7. Nahansicht des Talgo-Modells (etwas größer als 1/1-Originalgröße wiedergegeben). Die Radsätze sitzen unter drehbar gelagerten Übergangs-Imitationen und können sich in den Kurven radial einstellen. Die Gewichtsbelastung von 13,5 g pro Achse soll ein gutes und sicheres Kurvenfahrverhalten ermöglichen.

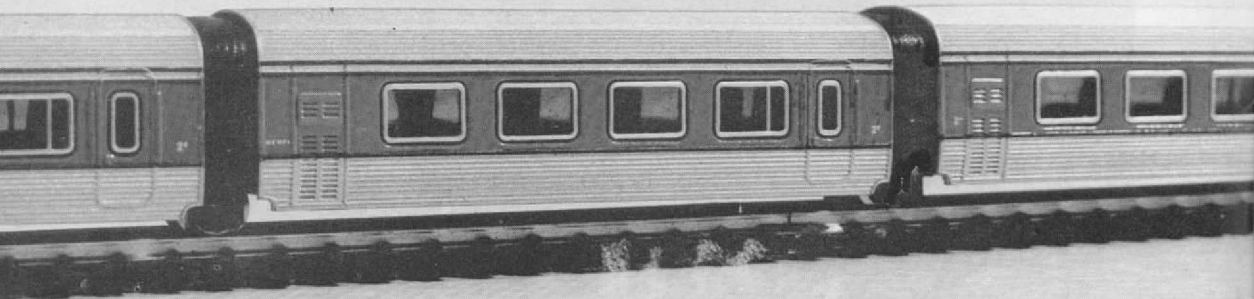
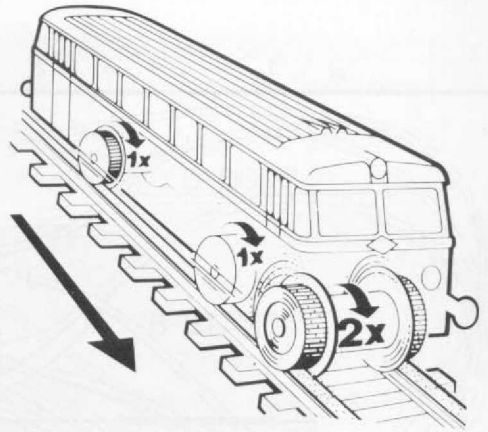


Abb. 1 u. 2. Funktionsprinzip und Unteransicht des Z-Schienenreinigungs-Busses. Angetrieben wird das Modell von einem hinteren Zahnradsatz und einem vorderen spurkranzlosen Radsatz; diesem ist ein weiterer Zahnradsatz vorgelagert, der doppelt so schnell läuft wie die beiden anderen Radsätze und durch die somit erhöhte Reibung die Schienenoberfläche reinigt. Das Säubern der Zahnradsätze erfolgt mit dem beigelegten Bürstchen.



Der originelle Schienenreinigungswagen für die Märklin-Z-Bahn

... zählt mit zu den restlichen Märklin-Z-Neuheiten '78, die seit einiger Zeit im Handel sind, ebenso das flexible Gleis von 66 cm Länge.

Das neue Langsamfahrgerät

ist dagegen für H0- und I-Wechselstrom ausgelegt; es wird als Steuergerät zwischen den Magnetartikel-Ausgang des Trafos und das Gleis geschaltet und ermöglicht ein besonders langsames, elektronisch verzögertes Anhalten und Abbremsen und Rangierfahrten im „Kriechgang“. Dank der verkapselten, wasserfesten Ausführung ist es auch als Freiland-Steuerpult für Gartenbahnen zu verwenden.



Abb. 3. Das Langsamfahrgerät (rechts), das in Grundfläche und „Design“ dem Fahrpult angepaßt ist.

Redaktionspost, Anzeigen, Bestellungen etc. bitte stets getrennt halten!

