

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 31a

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

Copyright

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

Leseranfragen können nicht individuell
beantwortet werden; bei Allgemeininteresse
erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
zeitlichen und personellen Gründen kann
sich die Bearbeitung der Redaktionspost
verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
sind einzeln mit der vollen Anschrift des
Autors zu versehen. Sämtliche Angaben
(technische und sonstige Daten, Preise,
Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

Druck

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

Heft 12/79

ist ca. 17. 12. in Ihrem Fachgeschäft

(vorausgesetzt, daß die Bundespost
zu dieser Zeit nicht überfordert ist)

Fahrplan

Mein erster Lokumbau im Maßstab 1 : 220	816
Auch eine „Umbau-81“ – in Größe 0	817
H0-Speisewagen mit beleuchteten Tisch- lämpchen	818
Zwei Kleinanlagen-Entwürfe	818
Mit 66 Jahren . . . (H0-Anlage Stockheim, Vilshofen)	820
Höher und breiter:	
Stadthaus-Umbau in der Praxis (1. Teil)	823
Fleischmann-H0-Modell der 120 u. a. m.	830
Nebenbahn auf zwei Ebenen (H0-Anlage Elgh, Falkenberg)	833
Pufferbohlen-„Kosmetik“ für die Fleisch- mann-94	835
Romantische Bergwelt in H0	836
Lerchenberg – ein Bahnhof „auf der grünen Wiese“	837
Zwei Verfeinerungs-Tips aus der Praxis: Einfärben und Anbringen von Messing- Ätzschildern	840
Echte Anthrazit-Kohle für den Tender	841
Gleisbesetzmeldung – noch einfacher	841
Eurotrain-0-Modell der „92“	842
Die Modellbahn im Zwischendeck (H0-Anlage Robausch, Wien)	843
Kein Originalfoto aus Frankfurts Haupt- bahnhof . . .	852
Die dampfbetriebene „50“ von Möller: Die erste voll fernsteuerbare live steam-Lok in H0	854
Stützmauern – richtig aufgelockert! (H0-Motiv Reiner)	858
Die große Gleiswendel	861
Ein variiertes Kibri-Wasserturm	861
Roco-Weichenantrieb für Gleich- und Wechselstrom	861
Buchbesprechungen	862

Titelbild

Novembernebel in der Großstadt – ein stimmungsvol-
les Motiv von der H0-Anlage des Herrn Bruno Kaiser,
Köln, mit dem wir auf den großen Artikel über Stadt-
haus-Umbauten (S. 823) hinweisen wollen.



Bitte beachten Sie die Beilagen in dieser Ausgabe:

Werbeprospekt der Firma Fleischmann ● Zahlkarte für den FdE-Kalender 1980 (nur Inland)

Kaum zu glauben, aber wahr – der erste Z-Umbau ist da!

Mein erster Lokumbau im Maßstab 1:220

Anmerkung der Redaktion:

„Tempora mutantur, nos et mutamur in illis“ – zu deutsch: Die Zeiten ändern sich, und wir ändern uns mit ihnen. Diese lateinische Spruchweisheit trifft auf unser Hobby, so scheint's, in ganz besonderem Maße zu:

Galten vor dreißig Jahren Eigenbauten und Umbauten in der damals „jungen“ Baugröße H0 als nicht alltäglich, so waren es – nach fortschreitender Verkleinerung und Verfeinerung der Modellbahnen – zu Beginn der 60er Jahre die ersten N-Selbstbaumodelle, die das p.p. Fachpublikum aufhorchen ließen; und nun, weitere 15 Jahre danach, wagt man sich sogar an einen Triebfahrzeug-Umbau in der vergleichsweise „winzigen“ Baugröße Z – im Verkleinerungsmaßstab 1:220 also, der – so mutmaßen sogar Fachleute – allenfalls „Filigran-Bastlern mit Uhrmacherfertigkeiten“ vorbehalten sein dürfte.

Nun, einen schlagenderen Beweis für die „Wechselwirkung“ zwischen industrieller Entwicklung und privater „Traute“ dürfte es kaum geben – will sagen: Der technologische Fortschritt der Industrie zieht auch die Bastler und Tüftler mit und macht ihnen Mut – denn dessen bedarf es, wenn man sich, wie MIBA-Leser Gerhard Walch aus Ulm, mit Säge und Feile an das z. Zt. kleinste Großserien-Lokmodell heranmacht. Herr Walch berichtet:

Mir fiel beim Vergleich von Lok-Fotos der „89“ und „81“ die große Ähnlichkeit von Führerhaus und Rauchkammerpartie bei beiden Baureihen

auf. Weil mir außerdem die Original-Märklin-89 zu leicht erschien, fiel meine Wahl für den Umbau auf die „81“, die allein schon durch ihre seitlichen Wasserkästen mehr Gewicht auf die Z-Schienen bringt.

Nach Abnahme des Gehäuses und Ausbau des Motors sägte ich Gehäuse und Fahrgestell gemäß Abb. 1 vorsichtig auseinander.

Anschließend fertigte ich ein neues, längeres Kesselstück und die Wasserkästen (aus Messing-Rund- und Flachprofilen); dann wurde ein passendes Messing-U-Profil zur Fahrwerksverlängerung zurechtgeföhlt und eingeklebt. Aus Messingblech wurde die Getriebeabdeckung neu angefertigt. Dabei mußten die Ausschnitte für die Achse und das Zwischenzahnrad sehr genau ausgesägt bzw. -geföhlt werden. Die Treib- und Kuppelstangen wurden verlängert und die Zahl der Stromabnahmepunkte mit feinem Stahldraht verdoppelt (Abb. 2). Da Führerhaus und Vorderteil unverändert übernommen wurden, konnte auch die Original-Gehäusebefestigung bleiben. Schließlich erhielt der neue Kessel noch Dome und Leitungen (aus Messing und feinem Draht).

Das Z-Modell der „81“ ist jetzt (u. a. dank des

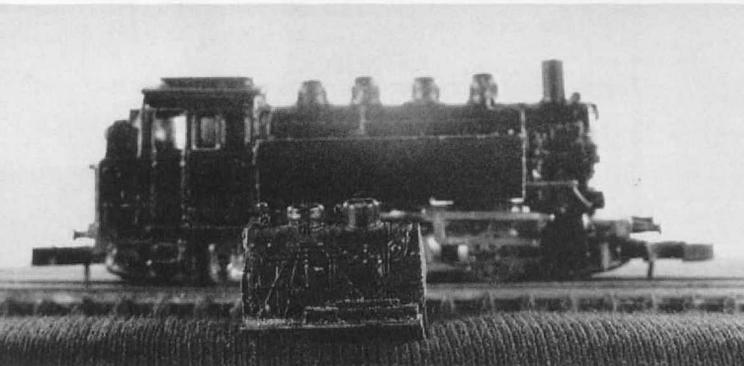
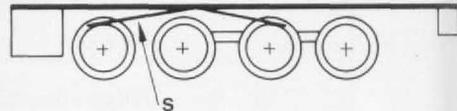


Abb. 3. Das um eine Achse und ein Zwischenzahnrad verlängerte Fahrgestell der umbauten „81“.



▲ Abb. 2. Die zusätzlich angebrachten Radschleifer „S“ zur Verbesserung der Stromaufnahme.

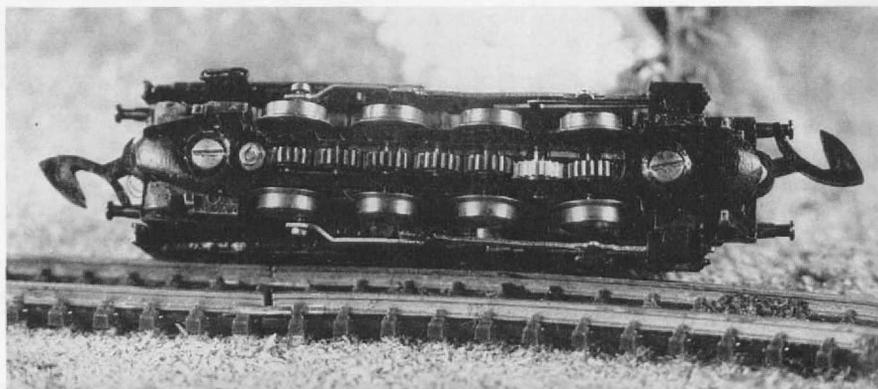
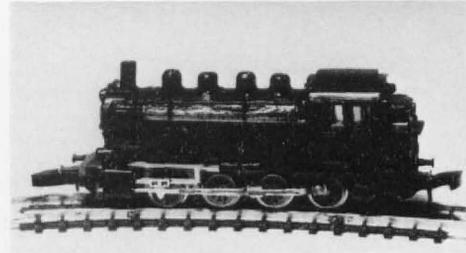
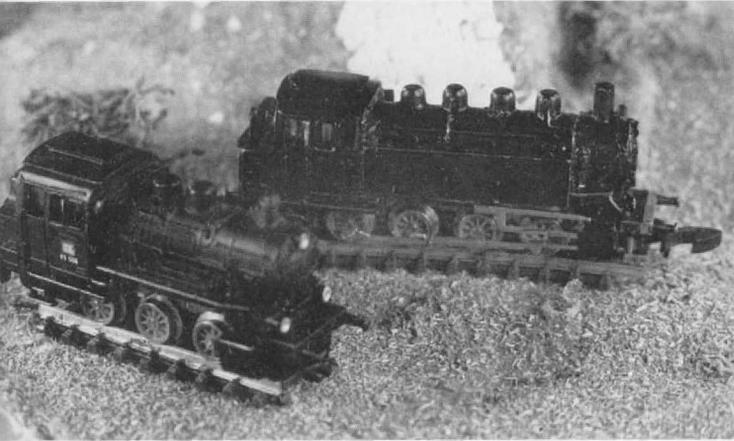


Abb. 1. Das herausgesägte Kesselstück der „89“ vor dem fertig umgebauten 81er-Modellchen.

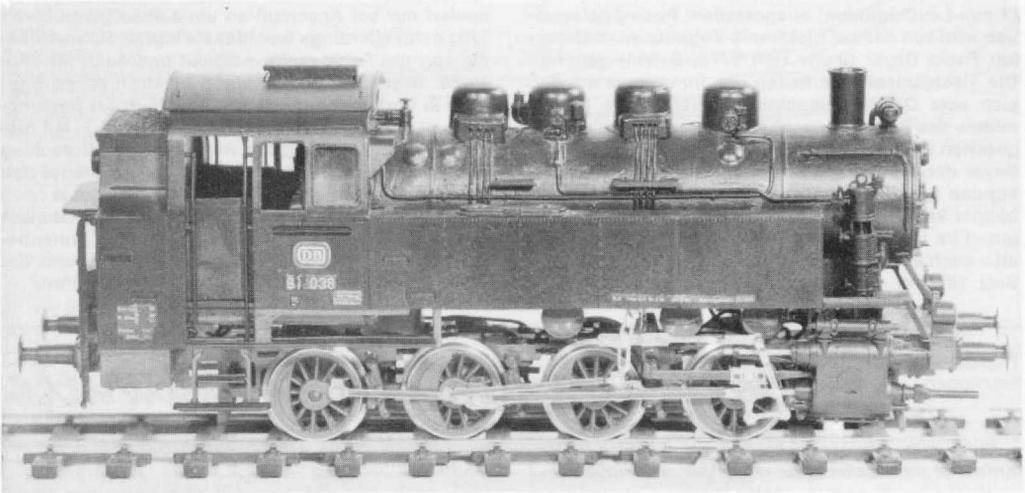
Abb. 4. So winzig ist die Lok (Abbildung in 1/4-Größe).

Abb. 5. Die umgebaute „81“ im Vergleich zur Original-miniclub-89 (hier ohne Treibstange).



Gewichts der angesetzten Wasserkästen) fast doppelt so schwer wie das Ausgangsmodell, hat daher eine sehr gute Zugkraft und kann außerdem vorbildgetreu langsam fahren.

Auch eine „Umbau-81“ – in Größe 0 und damit fast 5mal so groß wie das Z-Modell des Herrn Walch! Herr Erich Schwitzke aus Hermannsburg setzte die 25 cm lange Lok aus zwei Bausätzen des Rivarossi-0-Modells der 80 zusammen – ein angesichts der Typenähnlichkeit der Vorbilder naheliegender und (wie das Modell zeigt) lohnender Umbau!



Neuer MIBA-Preis ab Heft 1 / 80

Drei Jahre lang haben wir den MIBA-Preis konstant halten können – trotz ständig gestiegener Kosten für Druck, Papier, Lithos usw., und trotz des allgemeinen Preisanstiegs. Leider sind nun auch wir gezwungen, die ständig steigenden Kosten umzulegen, wenn auch nur in unumgänglich notwendigem Rahmen. Der Heftpreis beträgt daher ab 1. 1. 1980

DM 4,50 für ein MIBA-Einzelheft (Messehefte voraussichtlich etwas mehr)

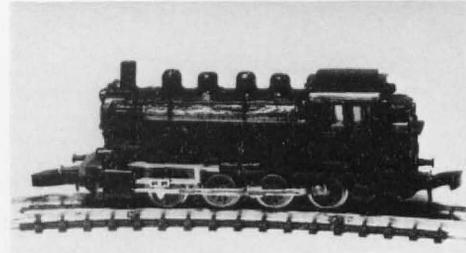
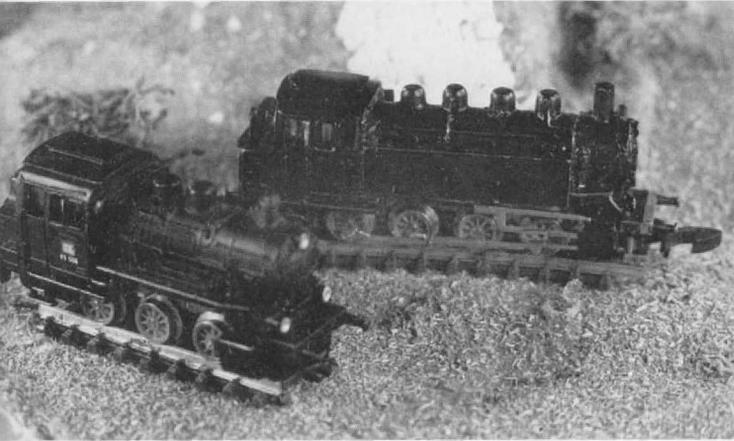
Ein Jahresabonnement kostet inkl. Versandkosten im Inland DM 61,-, im Ausland inkl. Versand- und Bankspesen DM 65,- (die Überweisung für das Jahresabonnement 1980 bitte nur auf Postscheckkonto, Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85, Konto 573 68-857).

Wir sind sicher, daß wir mit Ihrem Verständnis rechnen können und Sie auch weiterhin zu unseren treuen Lesern zählen werden.

MIBA VERLAG

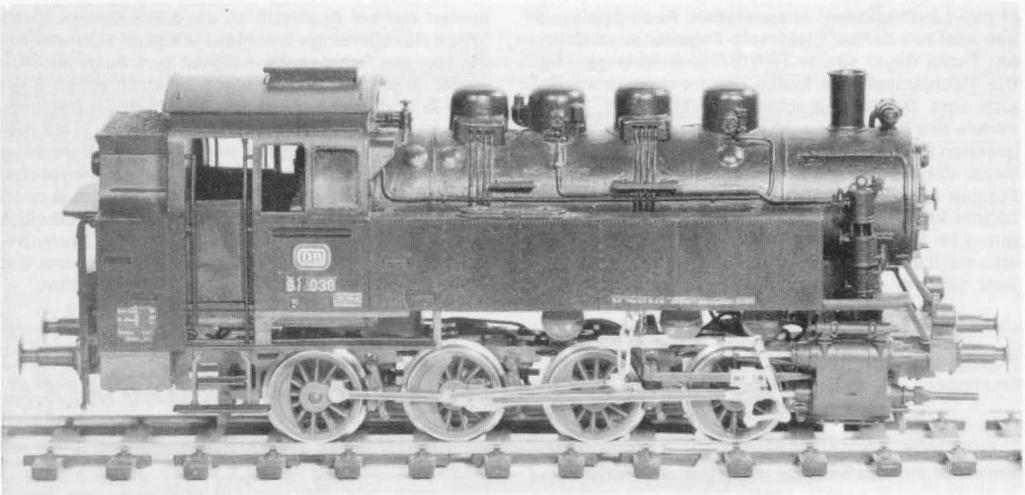
Abb. 4. So winzig ist die Lok (Abbildung in 1/4-Größe).

Abb. 5. Die umgebaute „81“ im Vergleich zur Original-miniclub-89 (hier ohne Treibstange).



Gewichts der angesetzten Wasserkästen) fast doppelt so schwer wie das Ausgangsmodell, hat daher eine sehr gute Zugkraft und kann außerdem vorbildgetreu langsam fahren.

Auch eine „Umbau-81“ – in Größe 0 und damit fast 5mal so groß wie das Z-Modell des Herrn Walch! Herr Erich Schwitzke aus Hermannsburg setzte die 25 cm lange Lok aus zwei Bausätzen des Rivarossi-0-Modells der 80 zusammen – ein angesichts der Typenähnlichkeit der Vorbilder naheliegender und (wie das Modell zeigt) lohnender Umbau!



Neuer MIBA-Preis ab Heft 1 / 80

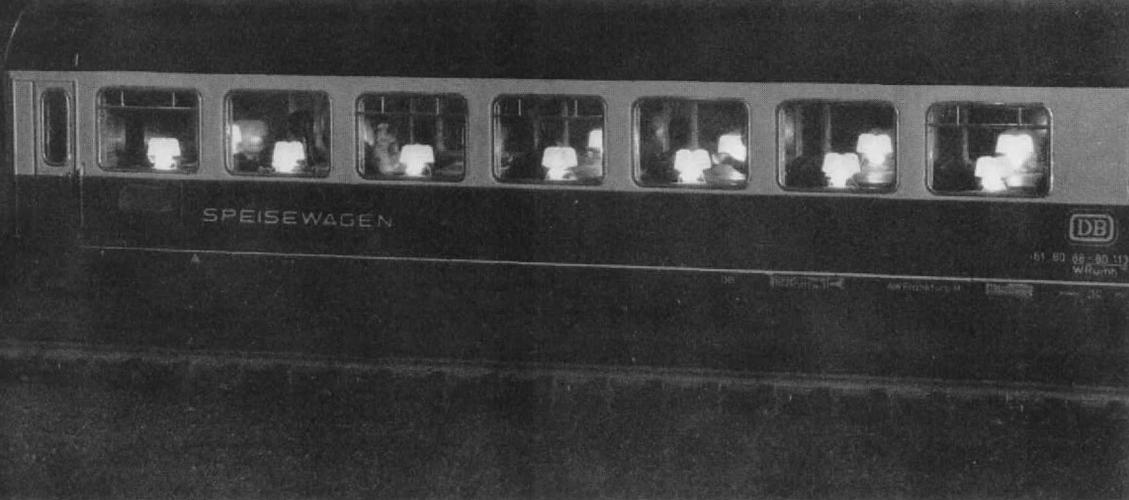
Drei Jahre lang haben wir den MIBA-Preis konstant halten können – trotz ständig gestiegener Kosten für Druck, Papier, Lithos usw., und trotz des allgemeinen Preisanstiegs. Leider sind nun auch wir gezwungen, die ständig steigenden Kosten umzulegen, wenn auch nur in unumgänglich notwendigem Rahmen. Der Heftpreis beträgt daher ab 1. 1. 1980

DM 4,50 für ein MIBA-Einzelheft (Messehefte voraussichtlich etwas mehr)

Ein Jahresabonnement kostet inkl. Versandkosten im Inland DM 61,-, im Ausland inkl. Versand- und Bankspesen DM 65,- (die Überweisung für das Jahresabonnement 1980 bitte nur auf Postscheckkonto, Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85, Konto 573 68-857).

Wir sind sicher, daß wir mit Ihrem Verständnis rechnen können und Sie auch weiterhin zu unseren treuen Lesern zählen werden.

MIBA VERLAG



Ein effektvoller Beleuchtungseffekt:

H0-Speisewagen mit beleuchteten Tischlämpchen und Preiser-Gästen!

Dieser mit einzelnen beleuchteten Tischlämpchen (1-mm-Leuchtdioden) ausgestattete Roco-Speisewagen wird von der auf Elektronik-Zubehör spezialisierten Firma Beyer (siehe Heft 9/78, S. 694) geliefert. Die Tischlämpchen erhellen den Innenraum so, daß sich eine Deckenbeleuchtung erübrigt (die jedoch mittels des Roco-Beleuchtungssatzes zusätzlich vorgesehen werden kann). Um so besser wirkt dies, weil Beyer den Speisewagen richtigerweise mit Preiser-Figuren (sieben) bevölkert hat. Der einzelne Modellbahner kann nach Abnahme des Daches weitere Figuren im Innenraum platzieren; besonders gut dürfte sich auch ein Kellner machen (z. B. aus dem Preiser-Satz 14 oder der Merten-Box 800). Einen „Haken“

hat die Sache allerdings: Die Innenbeleuchtung funktioniert nur bei Anschluß an ein e.m.s.-Fahrpult von Trix; dann allerdings leuchtet sie konstant, unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit und auch im Stillstand. Beyer hat jedoch einen elektronischen Baustein in Vorbereitung, der den Anschluß der Beleuchtung an ein normales Fahrpult ermöglicht. – Mit diesem Beleuchtungsgag hat Beyer unseren Vorschlag aus Heft 4/72, S. 310, in die Kleinserie umgesetzt; ein derart umgerüsteter Roco-Waggon kostet je nach Wagentype 60,- bis 75,- DM. Vollständigkeitshalber seien hier noch die ähnlich effektvollen Innenbeleuchtungen der Ade-Wagen (Heft 11/76) und der CIWL-Wagen von Rivarossi (Heft 3a/79) erwähnt.

Thomas Allgaier
Reutlingen

Zwei Kleinanlagen-Entwürfe

Für meine geplante Anlage habe ich gleich zwei Entwürfe parat, die beide etwas für sich haben und vielleicht auch andere MIBA-Leser und Anlagen-Planer interessieren dürften.

Der Gleisplan der Abb. 1 ist ein Entwurf für eine H0e-Schmalspuranlage (ich bin ein „Fan“ der württembergischen Schmalspurbahnen) und zeigt einen kleinen Endbahnhof mit Empfangsgebäude und anschließendem Güterschuppen. Wohin die Bekohlungsanlage mit Schlackengrube und vor allem der Lokschuppen kommen, steht gegenwärtig noch nicht fest. Als kleine Besonderheit habe ich eine kleine Drehscheibe zum Wenden der Loks vorgesehen. So etwas ist bei einer Schmalspurbahn durch-

aus vorbildgerecht; Drehscheiben gab es u. a. bei der Bottwartalbahn in Marbach und Heilbronn/Süd und auch die DB-Strecke Ochsenhausen-Wartshausen besaß früher in Biberach eine solche Drehscheibe. Der Durchmesser von ca. 8 m entspricht im Modell ca. 92 mm; die Fleischmann-Handdrehscheibe ist zwar größer, eignet sich aber m. E. trotzdem gut für einen entsprechenden Umbau.

Die sichtbare Strecke auf der Anlage ist Teil einer Kehrschleife, die die Züge wieder in den Endbahnhof zurückleitet. Zur Fahrzeitverlängerung könnte man zwischen der Bahnhofsausfahrt und der verdeckten Weiche noch eine Gleiswendel einbauen; außerdem wäre in der Kehrschleife noch ein Über-

hol- oder Abstellgleis möglich (nicht gezeichnet). Soll auf der Anlage Rollbockbetrieb stattfinden, muß dies beim Lichtraumprofil (Tunnels, Brücken etc.) natürlich berücksichtigt werden.

Der Gleisplanentwurf der Abb. 2 greift (wieder mal) das alte Thema „Zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke“ auf. Die sichtbare Hauptstrecke liegt in einer Kehrschleife; sie verschwindet bei „a“ und „b“, um dann eine Etage tiefer in eine weitere Kehrschleife mit mehreren Abstellgleisen einzumünden. Auf der „Paradestrecke“

kann man alle möglichen Traktions- bzw. Zugarten vorführen, während man sich bei der Nebenbahn auf reine Nebenbahn-Fahrzeuge beschränken sollte (z. B. VT 98, BR 64, 86, 94, V 100, ETA 150 nebst den passenden Wagengarnituren). Die Partie hinter dem Bahnhof stelle ich mir als „Kleinstadt auf dem Lande“ vor: Hochhäuser und „Patrizier“-Häuser, so schön sie sein mögen, wären hier fehl am Platz; eher schwebt mir eine Szenerie vor, wie sie Pit-Peg im Plan 15 seiner „Panoramen“ (MIBA-REPORT 7) dargestellt hat.

Abb. 1. Gleisplan für eine Schmalspurbahn (Zeichnungsmaßstab 1:20). EG = Empfangsgebäude, GS = Güterschuppen; a-a und b-b bezeichnen verdeckte Gleisverbindungen.

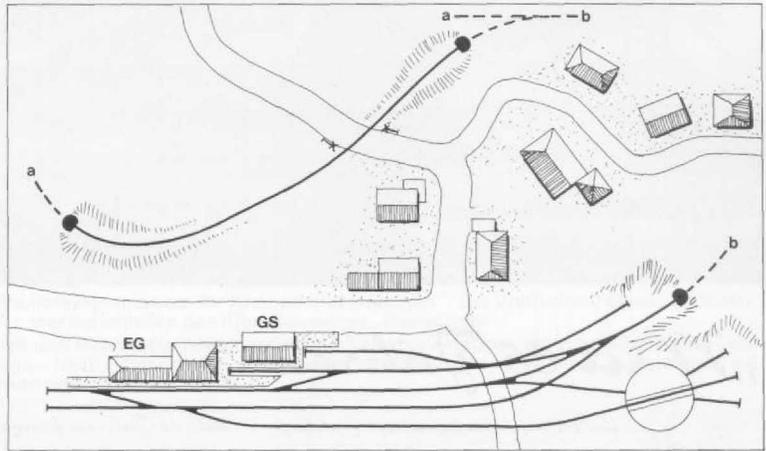


Abb. 2. Gleisplan einer Anlage mit dem Thema „Haupt- und Nebenbahn“ (Zeichnungsmaßstab 1:20, Zeichnungen vom Verfasser). EG = Empfangsgebäude, GS = Güterschuppen; bei a und b schließen sich verdeckte Kehrschleifen an.

