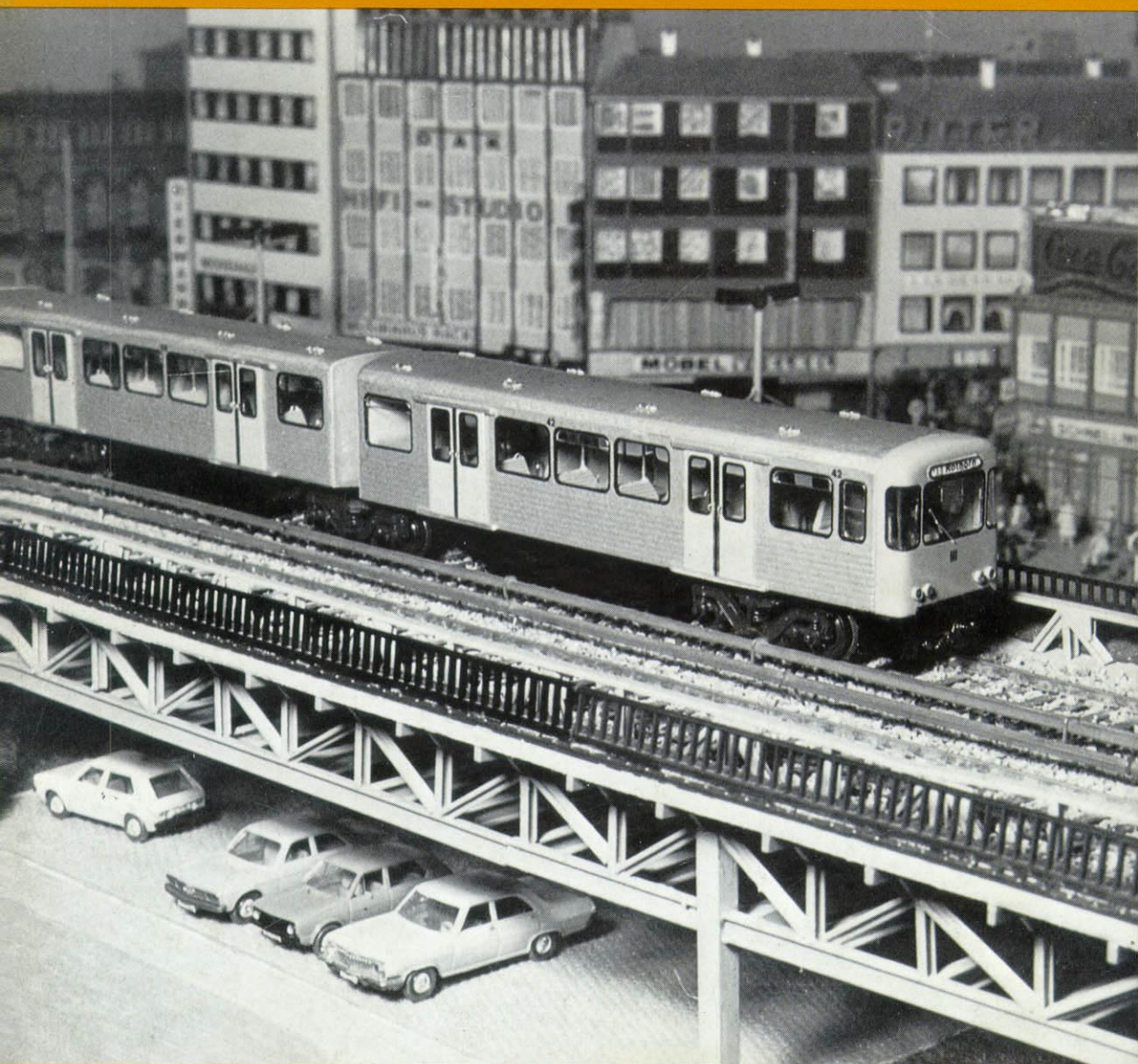


DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA

Miniaturbahnen

MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Schanzäckerstraße 24-26 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Werner Walter Weinstötter,
Michael Meinhold (z. Zt. verantwortlich)
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 34

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter

Wolfgang Löscher

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 5,-.
Jahresabonnement DM 68,-, Ausland DM 72,-
(inkl. 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
Vervielfältigung – 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. Die Abgeltung von
Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen
obliegt dem Einsender. 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

Fahrplan

Mit der Hochbahn durch die City (H0-Anlage Plischke, Göttingen)	864
Die C 5/6 im Verkehrshaus Luzern	870
Der Mensch S. – ein Modellbahnerleben	870
C 5/6 von Roco-H0 im Prüfprotokoll	871
Hoch hinaus in Hollands H0-Himmel (Kirchenmodelle)	973
Die Leserdiskussion	875
Ribu-Kurzkupplung für die „Langen“ von Jouef und Märklin	876
Glaskasten von Rai-Mo mit Zinkdruckguß	879
Selbstfahrendes Container-Umschlaggerät „ULS“ (mit Bauzeichnung)	881
Veranstaltungen und Sonderfahrten	888
Eine romantische Wassermühle	889
„Feuerbach bekommt die Stadtbahn auf den Deckel“ oder: „Modellbahn“-Lösung beim großen Vorbild	890
Superfeine Speichenräder nach „Methode Brendel“ – in N!	892
Radabzieher von Fohrmann	894
Kleines Kehrschleifen-ABC	894
Postwagen I a von 1875 als 0-Modell	896
Einfache Tunneloberleitung – selbst gebaut!	897
Nicht in Pitrofbek ... (H0-Motive)	899
N-Anlagengestaltung (Motive Wenig, Schanis/Schweiz)	900
N-Projekt auf 30 m ² (1) (Clubanlage NBC Mannheim-Ludwigshafen)	902
September-Marktspiegel	913
Kurz notiert	913
„Nur“ ein Küchenwagen	914
Bahnsteig-Niedergang à la „Koblenz-Moselweiß“ aus der Faller-Bahnsteigbrücke „Radolfzell“	915
Dauerentkuppler im Schattenbahnhof	918
Neue Bücher für Ihr Hobby:	
Muldenthal-Eisenbahn	919
Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Bd. 14	919
Vom Schiffskanal zur Eisenbahn	919
Die anderen Nürnberger, Bd. 6	919
Schienenbusse in Deutschland	920
Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Bd. 1: Preußen	920
Die Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg	920

Mit dem heutigen Titelbild und dem gleich auf der nächsten Seite beginnenden Anlagenbericht „Mit der Hochbahn durch die City“ (S. 864) lösen wir eine Ankündigung aus Heft 6/82 ein; wir schrieben seinerzeit, daß wir in puncto „Nahverkehr“ noch etwas in petto hätten. Voilá – hier ist der erste dieser Artikel; und die von Herrn Plischke auf seine H0-Stadtanlage gezauberte „City-Atmosphäre“ und die modernen Hochbahnwagen werden Anhänger der „Moderne“ sicherlich erfreuen.

Für eben diese Anhänger der „Moderne“ ist auch die Vorstellung eines neuzeitlichen Container-Umschlaggerätes gedacht: „Container bitte umsteigen: Selbstfahrendes Container-Umschlaggerät ULS“ heißt es auf S. 881 ff., wo wir in Text, Bildern und Bauzeichnung dieses moderne „Gerät“ präsentieren, das im Großen seit kurzer Zeit bei der DB eingesetzt wird und im Kleinen unsere Bastelspezialisten vor manch kniffliges Motorisierungsproblem stellen dürfte; fast könnte man meinen, daß das Kürzel „ULS“ bei einer Modell-Anfertigung für „ungeheuer lästige Schwierigkeiten“ stünde... Doch wie dem auch sei: nach dem „Oldestimer“ im letzten Heft (der alten Düsseldorfer Pferde-Strab) stellt dieses moderne Fahrzeug sicher eine willkommene Abwechslung dar.

Herzlich willkommen waren nicht nur MIBA-Leser Anfang dieses Monats beim NBC Mannheim-Ludwigshafen, der ja (wir berichteten) zu einer Besichtigung seiner entstehenden N-Anlage von ca. 30 m² eingeladen hatte. Wer nicht selbst da war, kann das Entstehen dieser Riesen-Anlage ab heute mitverfolgen: der 1. Teil des Berichtes „N-Projekt auf 30 m²“ beginnt auf S. 902 und kommt nicht zufällig gerade zum „Saisonbeginn“, wo die Modellbahner allerorten zu Maßband, Säge und Bohrmaschine greifen. Quasi das Gegenstück zu diesem N-Superprojekt stellt der Artikel Peter Wenig zeigt ein wenig... auf S. 900 dar; Herr Wenig aus der Schweiz betreibt seine kleine N-Bahn im Alleingang und kann allerlei nette Motive zeigen.

Nette Worte – ohne Bilder – fand ein junger MIBA-Leser für eine kleine Glosse: „Der Mensch S. – ein Modellbahnerleben“ (S. 870) nannte Andreas Scheiblecker diesen Text, in dem sich so mancher Leser wiederentdecken dürfte... Die MIBA ist ja dafür bekannt (oder auch nicht, dann weiß man's jetzt), daß sie unser Hobby mit einer Portion Humor und „nicht so verkniffen“ angeht; schließlich wenden wir uns nicht nur an die gestandenen Profis, die ohnehin schon alles wissen und können, sondern auch und gerade an „Otto Normal-Modellbahner“, der seinem Steckenpferd mit der gleichen Freude und Berechtigung nachgeht wie ein „150%iger“. Letzterer möge also dafür Verständnis haben, daß wir ersterem mit dem kleinen „Kehrschleifen-ABC“ auf S. 894 einige Grundsatz-Schaltungen und Kenntnisse vermitteln, die für ihn (letzteren) vielleicht nicht neu sind. Er (wieder letzterer) mag den Artikel „Superfeine Speichenräder –

in NI“ als Ausgleich und das Modell der 03¹⁰, das sein Erbauer auf die herrlichen Beine – pardon, superfeinen Räder gestellt hat, auf S. 892/893 mit Genuß betrachten.

Betrachtet man das große Vorbild aus Modellbahner-Perspektive, erscheint einem die Lösung der Stuttgarter Stadtbahn-Planer eigentlich recht plausibel: „Feuerbach bekommt die Stadtbahn auf den Deckel“ oder „Modellbahnlösung beim großen Vorbild“ heißt es auf S. 892/893, wo den (platz-)geplagten Anlagengestaltern wieder einmal Schützenhilfe vom großen Bruder geleistet wird.

Der große Bruder – die Bundesbahn – fährt bekanntlich immer Puffer an Puffer, was auf der Modellbahn leider (noch) nicht die Regel ist. Soweit Modellwaggons nicht schon von Haus aus mit einer Kurzkupplung versehen sind, hilft nur das sogenannte „Nachrüsten“; auf S. 876 zeigt ein MIBA-Leser, wie die Ribu-Kurzkupplung für die „Langen“ von Jouef und Märklin eingesetzt werden kann.

Am liebsten ständig entkuppeln würde dagegen der Autor des vorangehenden Beitrages Lok und Wagenzug; sein Dauerentkupppler im Schattenbahnhof (S. 875) ist Bestandteil einer Lösung des verdeckten Lok-Umsetzens, die manchem Leser mit ähnlichen Betriebsverhältnissen und -vorstellungen wie gerufen kommen dürfte.

Wie gerufen kam die Faller-Bahnsteigbrücke einem Leser mit einem besonderen Faible für ein Vorbild-Projekt, das wir in MIBA 10 u. 11/76 erstmals vorstellten: Bahnsteig-Niedergang à la „Koblenz-Moselweiß“ aus der Faller-Bahnsteigbrücke „Radolfzell“ heißt seine auf S. 915 beginnende Umbaubeschreibung, mit der die „Variationsfreudigkeit“ der Faller-Bahnsteigbrücke (siehe Heft 10/81) ein weiteres Mal unter Beweis gestellt wird.

Unter Beweis gestellt haben wir bis hierhin wohl, daß auch diese MIBA wieder allerlei zu bieten hat; wer immer noch nicht genug haben sollte (na, na), muß sich noch etwa 4 Wochen gedulden, denn:

Die nächste MIBA kommt am 18. 10.!

Titelbild

„Mit der Hochbahn durch die City“ nennt MIBA-Leser Dieter Plischke aus Göttingen das Thema seiner H0-Anlage; der ausführliche Bildbericht beginnt auf der nächsten Seite.





Abb. 1. Großstadtmosphäre strahlt diese Aufnahme von der „City-Anlage“ des Herrn Plischke aus. Es dominiert die Hochbahnstrecke mit der verglasten Halle in der bekannten – und für die Entstehungszeit der Hochbahn-Stationen typischen – „Eisenträger“-Konstruktion.

Mit der Hochbahn durch die City

Die H0-Stadt-Anlage von Dieter Plischke, Göttingen

Eine Modellbahnanlage ohne Modell-Eisenbahn dürfte wohl ziemlich selten sein, und wenn, dann handelte es sich zumeist um Strab-Anlagen. Bei meiner im Aufbau befindlichen H0-Anlage – fertig ist bis jetzt ein L-förmiger „Innenstadt“-Teil mit den Abmessungen $2,4 \times 2,0$ m – spielt zwar die Straßenbahn auch eine gewisse Rolle; „Hauptakteur“ ist allerdings eine U-Bahn-Linie, die – nach Hamburger Vorbild – als Hochbahn verkehrt.

Die Bauzeit für dieses Anlagenteilstück betrug vier-einhalb Jahre. Ich habe versucht, diesen Stadtausschnitt so „lebensecht“ wie möglich nachzubilden. Das Teilstück umfaßt das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes mit Bahnhofsvorplatz, ausreichend breite Straßen, die Fußgängerzone und mehrstöckige Geschäftshäuser. Gerade die passenden Gebäudemodelle erforderten einen ziemlichen Zeitaufwand; fast alle Häuser sind entweder vollständig selbstgebaut oder aus mehreren handelsüblichen Bausätzen abgeändert und zusammen-

gesetzt. Zwar gibt es inzwischen einige sehr gute Gebäudemodelle von Vorkriegshäusern, die sich gut für entsprechende Umbauten eignen. Mit wirklich maßstäblichen, modernen Stadthäusern sind dagegen bisher nur die N-Bahner reichlich bedacht worden. Beispielsweise sehen die modernen H0-Stadthäuser von Kibri sehr interessant aus, leider ist aber ein Umbau m. E. schwierig, denn es stimmt nicht nur die Stockwerkshöhe nicht ganz, auch die Fenster sind – für meinen Geschmack – zu klein. Zwei Gebäude entstanden nach existierenden Vorbildern: ein Quelle-Kaufhaus und das Bond-Geschäftshaus, dessen „Original“ am Times Square in New York steht.

Für die aufgeständerte Strecke der Hochbahn fanden zahlreiche Packungen Vollmer-Profile Verwendung. Der U-Bahn- bzw. Hochbahnzug auf Abb. 2 entspricht einem Hamburger Doppeltriebwagen und ist der erste einer Serie von insgesamt sechs Triebwagenmodellen, die dann jeweils zu 4-Wagen-Zügen (zwei Doppeltrieb-

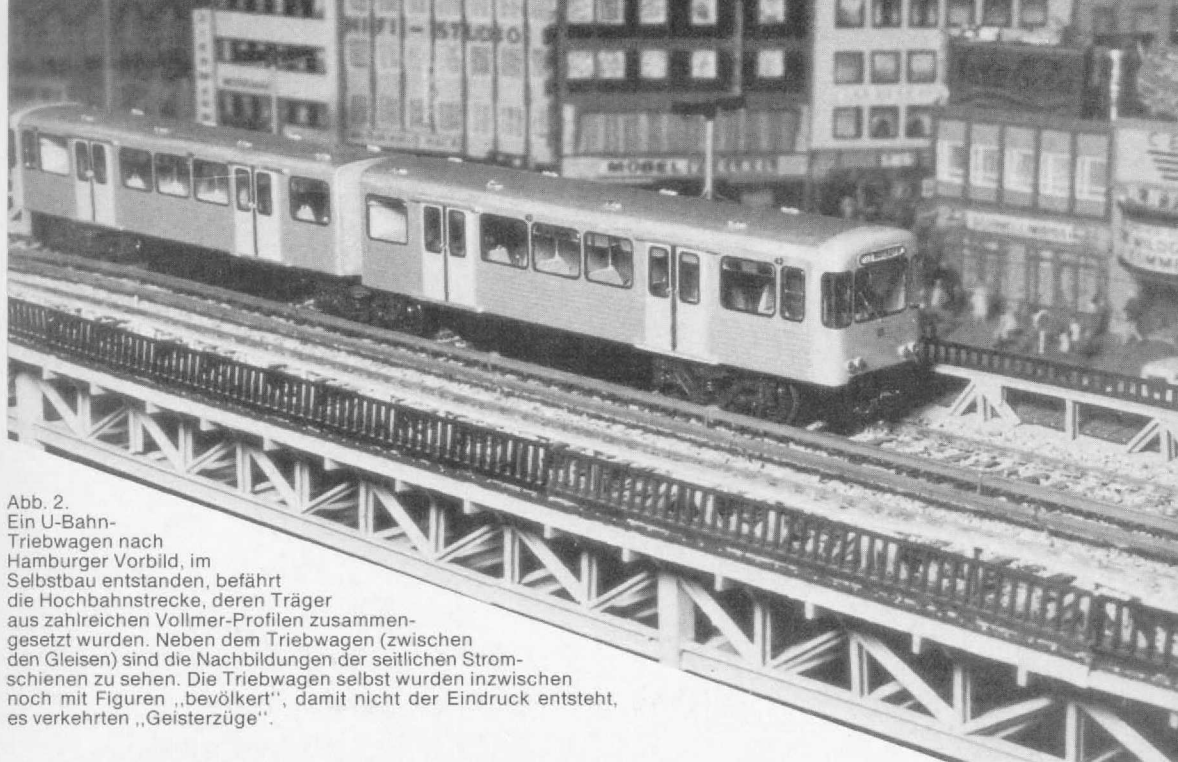


Abb. 2.
Ein U-Bahn-
Triebwagen nach
Hamburger Vorbild, im
Selbstbau entstanden, befährt
die Hochbahnstrecke, deren Träger
aus zahlreichen Vollmer-Profilen zusammen-
gesetzt wurden. Neben dem Triebwagen (zwischen
den Gleisen) sind die Nachbildungen der seitlichen Strom-
schienen zu sehen. Die Triebwagen selbst wurden inzwischen
noch mit Figuren „bevölkert“, damit nicht der Eindruck entsteht,
es verkehrten „Geisterzüge“.

Abb. 3. Blick über die Hochbahnstrecke in die Innenstadt mit dem „Bond“-Geschäftshaus (nach einem Vorbild in
New York). Beachtlich breit sind Straßen und Bürgersteige; zusätzlich zur Hochbahn wird die Innenstadt auch noch
von der Straßenbahn „verkehrsmäßig erschlossen“.



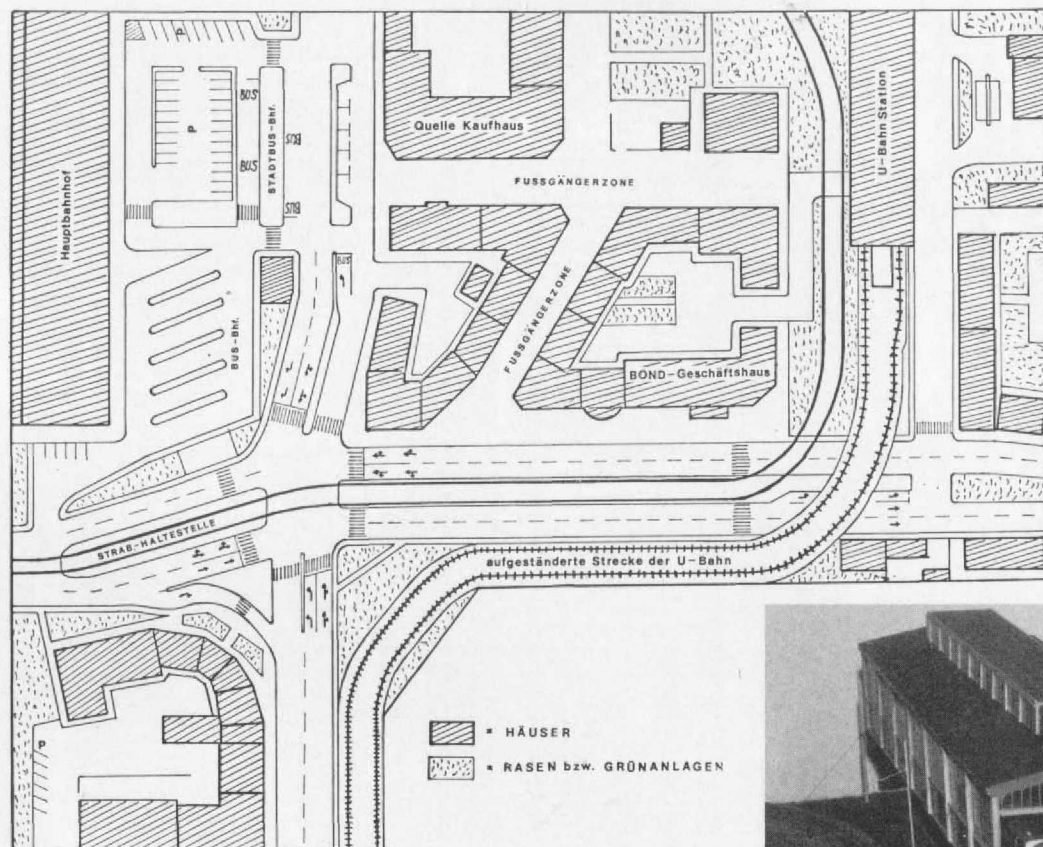


Abb. 4. Plan des bis jetzt fertiggestellten Anlagenteilstücks im Maßstab 1:18 mit U-Bahn- und Straßenbahnstrecke.

→ Abb. 5. Die Hochbahnstation der Abb. 1 aus anderer Sicht; vorläufig endet die Strecke hier. Die Straßenbahngleise (links im Bild) sind auf eigener Trasse verlegt.

↓ Abb. 6. Blick vom „Vergnügungsviertel“ aus auf die Innenstadt mit den zahlreichen individuell gestalteten Häusern; links der weiträumig angelegte Bahnhofsvorplatz.

wagen) zusammengestellt werden. Das Triebwagenmodell entstand im wesentlichen aus 0,5 mm-Alublech; die Außenhaut wurde mit Autolack gespritzt. Es hat eine komplette Inneneinrichtung, einschließlich Sitzen, Haltestangen, Türgriffen usw. und eine Innenbeleuchtung aufzuweisen. Der Motor (ein N-Motor) und die Elektronik für unabhängige Zugbeleuchtung und fahrtrichtungsabhängige Front- und Schlußbeleuchtung befinden sich in den schwarzen Kästen unterhalb des Wagenbodens. Für die Frontscheinwerfer habe ich gelbe und rote LED's verwendet. Dieser U-Bahn-Triebwagen ist übrigens nicht mein erster Selbstbauversuch auf diesem Gebiet, bereits in MIBA 12/76 stellte ich ein ähnliches Fahrzeug vor, das jedoch meinen gestiegenen Anforderungen nicht mehr entsprach und zwischenzeitlich „verschrottet“ wurde.

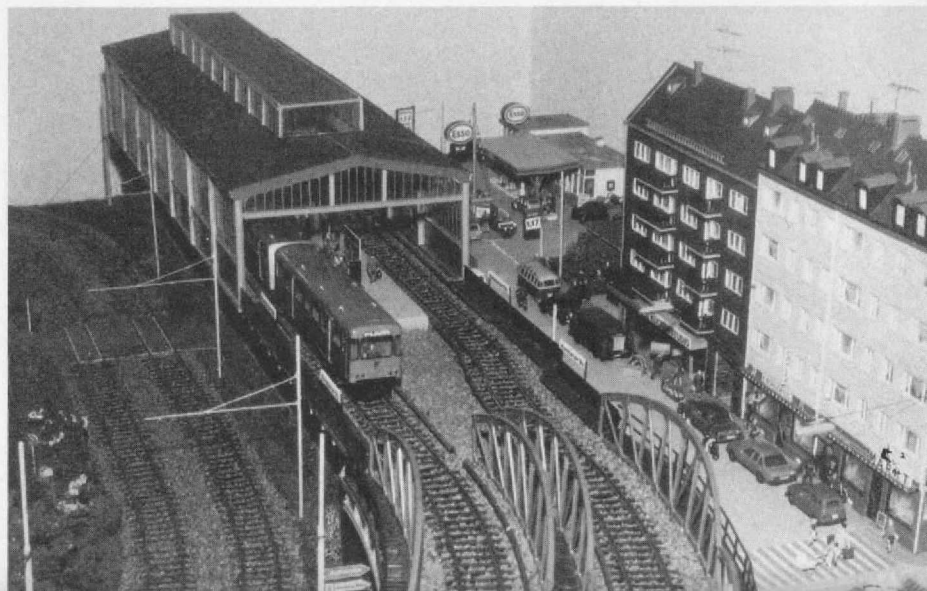






Abb. 7. Der Anfang der Fußgängerzone mit ihrem geschäftigen Treiben; Straßenbahn- und Hochbahn-Strecke (am unteren Bildrand) wurden hier ein Stück weit parallel geführt.

Abb. 8. Blick auf das Vergnügungsviertel mit all seinen Bars und Striptease-Lokalen (im Plan, Abb. 4, auf dem kurzen Schenkel des „L.“ gelegen).





Abb. 9. Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes (Kibri-Bahnhof „Bonn“) fungiert hier nur als „Kulisse“; die Eisenbahn verkehrt angemessenermaßen „außerhalb“ des dargestellten Anlagen-Teilstücks.

Abb. 10. Das gibt's doch nicht – direkt vor dem Hauptbahnhof sind noch Parkplätze frei! In jeder Hinsicht also ein großstädtischer Bahnhofsvorplatz, wie er sein sollte!

