

7/84 JULI • ISSN 0723-3841  
36. Jahrgang DM/sFr 6,00  
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

Miniaturbahnen



## MIBA VERLAG

Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG  
 Postfachstraße 24-26 · D-8500 Nürnberg 70  
 Telefon (09 11) 26 29 00

### Redaktion

Michael Meinhold  
 Joachim Wegener  
 Karlheinz Oechsler  
 Wilfried Weinstötter

### Ständige Mitarbeiter

Gerhard Anderssohn, Gerd Backhaus,  
 Hans-Joachim Carstens, Rolf Ertmer, Geba,  
 Günther Griebler, Hermann Hoyer, Bruno Kaiser,  
 Leo Keromnes, Rolf Kripper, Leo  
 Nawrocki, Bruno Oebels, Pit-Peg, Hermann  
 Peter, Herbert Stemmler, Bernd Schmid,  
 Dieter Schulz, Lothar Weigel, Gebhard J.  
 Weiß, Hans-Jürgen Wilde

### Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter  
 u. a. Z. glt Anzeigen-Preisliste 35

### Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

### Vertriebsleiter

Hans-Wolfgang Löscher

### Erscheinungsweise und Bezug

Wöchentlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für  
 den ersten Teil des Messeberichts (13 Hefte  
 im Jahr). Bezug über den Fachhandel oder  
 direkt: Heftpreis DM 6,- (Messehefte je 7,50).  
 Jahresabonnement DM 82,-, Ausland DM 86,-.  
 Postbezieher inkl. Porto und Verpackung)

### Bankverbindung

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

### Postscheckkonto

Kont. 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 Verlages.  
 Anfragen können nicht individuell  
 beantwortet werden; bei Allgemeininteresse  
 wird ggf. redaktionelle Behandlung. Aus  
 technischen und personellen Gründen kann  
 die Bearbeitung der Redaktionspost  
 verzögert werden. Alle eingesandten Unterlagen  
 verbleiben mit der vollen Anschrift des  
 Senders zu versehen. Die Honorierung erfolgt  
 nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung  
 von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen  
 liegt dem Einsender. Sämtliche Angaben  
 über die Person und sonstige Daten, Preise, Namen,  
 Termine u. ä.) ohne Gewähr

### Druck

Walters Buchdruckerei und Verlag GmbH,  
 Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

ISSN 0723-3841

Heute in Ihrer MIBA	703
Die „HOGABA“ des Herrn Schröder	704
Privatbahn-Diesel auf Matchbox-Basis in H0e	705
Mit der Straßenbahn ins Gebirge	706
Und abermals: Verhinderter „Bocksprung“	708
Ins Schleudern gekommen . . .	709
Mit Dampf, Strom und Diesel	710
H0-Autos für Epochen-Spezis	711
8achsiger Schwerlastwagen der Deutschen Reichsbahn (m. BZ)	712
Kurz notiert	713
Praktische Erfahrungen mit Formsignal-Bausätzen	714
0-Motive bei Tag und Nacht	723
Neubau-Ellok 150 als H0-Modell von Roco	724
Kleinserien-Schmankerl: 98* von Fuchs	725
Rundum – rund um „Bodenstadt“ (H0-Anlage Drexel)	726
Meine „live steam“-01 im Maßstab 1:20	731
„Neben dem Lok-Depot Biel“ (H0-Diorama)	734
„Freizeit-In“ eröffnet (H0-Motive)	739
Juli-Marktspiegel	740
Die 89* (bayr. DII) als H0-Modell von Rivarossi	741
Neue Karton-Bauplatten von Haible	742
Skizzen und Gedanken zum Modell-Güterverkehr	743
Der Sylter Leichttriebwagen im Maßstab 1:22,5	746
Die Leser-Diskussion	747
Bahnhof Schönau bei Heidelberg (1. Teil)	748
Beleuchtungsgenerator von Siepmann	752
Bauernhof – „typisch schwäbisch“	754
Neue Bücher für Ihr Hobby	756

**Titelbild:** Das Vorbild als Vorbild nahm Leo Nawrocki aus Waiblingen für diese Aufnahme aufs (Film-)Korn; außer dem schönen Motiv „Eisenbahn in der Landschaft“ geht es dabei besonders um die Signalkombination (s. S. 714).

# Heute in Ihrer MIBA

Während diese Zeilen geschrieben werden, packt die MIBA-Redaktion Kameras und Filme zusammen – nicht etwa, weil es schon in den Urlaub geht, sondern weil die „große Dampflo-Sonderfahrt (nicht nur) für MIBA-Leser“ unmittelbar bevorsteht. Auf den Aufruf in Heft 5/84 hin hat sich eine erkleckliche Anzahl von Dampflo-Fans angemeldet, wir hoffen, im nächsten Heft einige Impressionen von dieser ersten MIBA-Leserfahrt bringen zu können. Doch vorerst zurück zum Thema Urlaub: Das heutige Heft steht ganz im Zeichen der „schönsten Wochen des Jahres“, gesehen und erlebt aus der Modellbahner-Perspektive. Ob es nun mit der Straßenbahn ins Gebirge (S. 706) oder um einen Besuch im Freizeit-In (S. 799) geht – „Sommer“ ist angesagt, und dazu paßt auch der Sylter Leichttriebwagen im Maßstab 1:22,5, den wir auf S. 746 vorstellen. Nun sind uns die wenigen heißen Tage indes nicht so zu Kopf gestiegen, daß wir all jene Leser vergessen hätten, die die sommerlichen Mußestunden lieber im kühlen Bastelzimmer verbringen – voilà: „Praktische Erfahrungen mit Formsignal-Bausätzen“ hat – nach den Kollegen vom MEC Hamburg, siehe MIBA 11 u. 12/83 – auch unser Mitarbeiter Leo Nawrocki gesammelt. Was er zu den Bausätzen aus der Bremer „Signalwerkstätte“ anzumerken hat, ist Gegenstand eines ausführlichen Artikels auf S. 714–722. Das ist handfeste Praxis, während die Skizzen und Gedanken zum Modell-Güterverkehr auf S. 743 auf den ersten Blick eher ins Kapitel „Modellbahn-Theorie“ zu gehören scheinen. Auf den ersten Blick – denn die genauere Lektüre dürfte offenbaren, daß Rudolf Merz hier keineswegs theoretisiert, sondern gleichfalls „aus der Praxis – für die Praxis“ schreibt, ist doch das beste Vorbild immer noch das Vorbild. Eine Binsenweisheit? Gemach, gemacht – wenn dem so wäre, machte ein Artikel wie „Bahnhof Schönau bei Heidelberg“ wenig Sinn. Wir sind indes der Meinung – und werden darin durch manche Zuschrift bestätigt –, daß Informationen über Vorbild-Situationen, -Strecken, -Betrieb und -Fahrzeuge einen essentiellen Bestandteil auch und gerade einer Modellbahn-Zeitschrift darstellen sollten – freilich niemals für sich allein, sondern immer unter dem Aspekt der Nutzanwendung für die Modellbahn gesehen. Alles klar? Dann wollen wir für heute diesen Rundum-Blick beenden – nicht ohne abschließend auf den großen Anlagen-Bericht „Rundum – rund um Bodenstadt“ (S. 726) hingewiesen zu haben, der allen Lesern gefallen dürfte – rundum.

mm

Die nächste MIBA kommt am 20. 8.!

Die  
**„HOGABA“**  
 des  
 Herrn Schröder

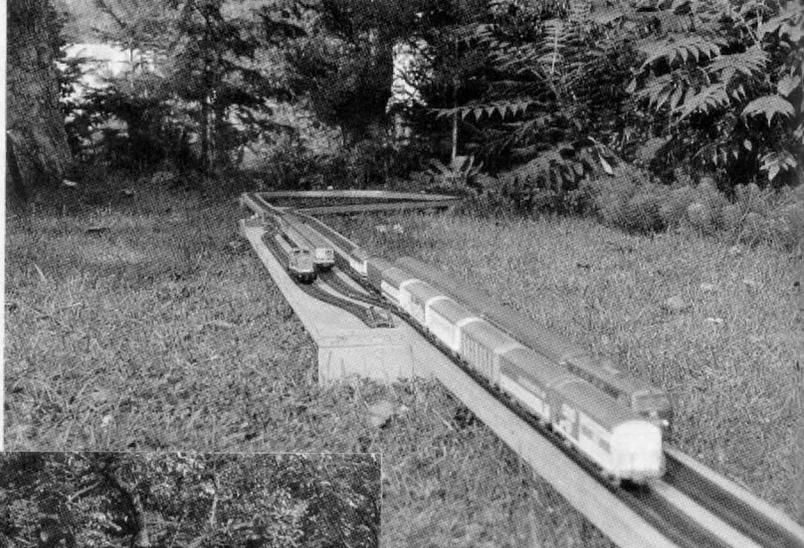


Abb. 1. Auf Distanzklötzen sind die Streckensegmente verlegt. Etwa in Bildmitte ist das Segment „Überholgleis“ zu erkennen.



Abb. 2. Herr Schröder mit einem Endschleifenstück seiner „HOGABA“.

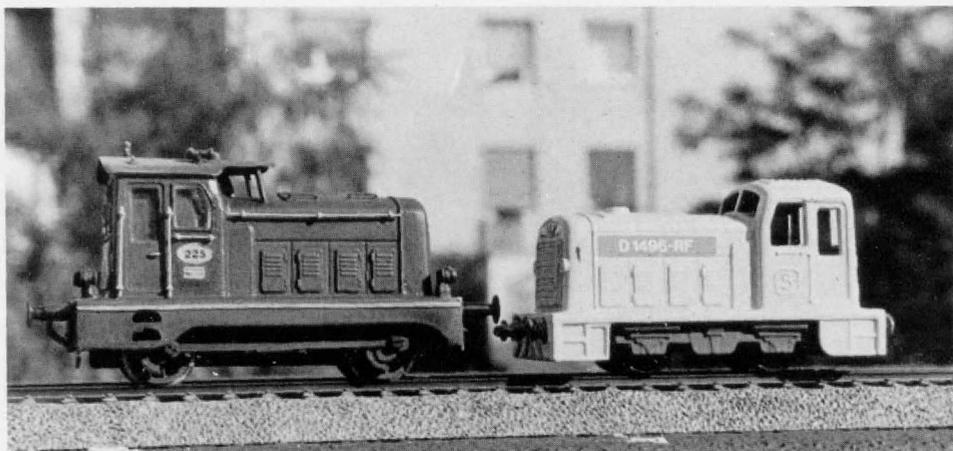
Abb. 3. Eine Autobatterie liefert den Strom für den H0-Gartenbetrieb.

Weil er seine H0-Züge bei schönem Wetter nicht nur auf der Anlage im Keller fahren lassen wollte, sondern auch mal in der freien Natur (sprich: im Garten), baute sich MIBA-Leser Gerd Schröder aus Kiel seine „HOGABA“ (H0-Garten-BAhn). Und weil solche Freiland-Anlagen heutzutage nicht sicher sind vor zerstörungswütigen Rowdies, wurde die Trasse zerlegbar gebaut. Aus 23 mm dicken Spanplatten wurden 5 Mittelstücke (10 cm breit, 220 cm lang), 1 Überholstück (20 cm breit, 220 cm lang), 2 Endschleifen und 1 Kurvenstück (90°) ausgeschnitten. Die einzelnen Trassenstücke erhielten zunächst einen Anstrich mit grauer Fassadenfarbe und anschließend einen Überzug aus Mattlack. So sind die Segmente besser gegen Feuchtigkeit geschützt. Die Gleise sind nur an einigen Punkten mit Nägeln fixiert, damit beim Zusammenbau eine gewisse Flexibilität gewährleistet ist. Zusammengesteckt ergibt sich eine Fahrstrecke von etwa



40 Metern. Der Strom wird aus einer 12 V-Autobatterie entnommen, Umschalter und Regler sorgen für die richtige Betriebsspannung. Die Aufbauzeit beträgt inclusive Ausrichten der Unterlegeklötze etwa 10 Minuten, abgebaut ist die „Anlage“ in 5 Minuten.

*Mit der Straßenbahn ins Gebirge*, oder mit der Bundesbahn an die See, oder aber auch mit irgendwas irgendwohin – Hauptsache Urlaub! Während der Ferien schoß im vorigen Jahr Reiner Niebauer aus Nürnberg die folgenden drei „Urlaubsimpressionen“ im Stubaital. Daß auch wir langsam aber sicher „urlaubsreif“ sind, wird uns der geneigte Leser sicher nicht verübeln. Deshalb auch gleich der nachfolgende Hinweis, von wann bis wann die MIBA nicht zu erreichen ist. Zugleich wünschen wir damit allen gestreften Modellbahnern einen schönen Urlaub – so sie ihn noch vor sich haben!



## Privatbahn-Diesel auf Matchbox-Basis – in H0e

Heute möchte ich in Wort und Bild eine kleine Wochenendbastelei vorstellen, ein „Freelance-Modell“ einer Kleindiesellokomotive, wie sie aber durchaus auch beim großen Vorbild existieren könnte.

Ausgehend von einem Spielzeuglokomotivchen vom Typ „Shunter“ von Matchbox-Superfast (in jedem Spielzeugladen zu ca. DM 3,- erhältlich), einem Weichenantriebsmotor von Bemo und einigen Zurüstteilen von Günther u. a., läßt sich ein recht ansprechendes Modell einer Industriediesellok bauen.

Hierzu wird das Gehäuse vom Fahrwerk getrennt und alle groben und nicht vorbildlichen Details abgefeilt. Beim erneuten Zurüsten mit Bauteilen sind der

Phantasie keine Grenzen gesetzt, so daß man vom Ausgangsmodell mehrere Varianten erstellen kann.

Das Fahrgestell muß auf jeden Fall vollkommen neu hergestellt werden, wobei ich hierzu 1 mm-Messingblech verwendet habe. Als Antrieb habe ich einen Bemo-Weichenmotor eingebaut; die Getriebezahnräder stammen von Fleischmann, die Räder von Roco. Die Zugkraft reicht für 3-4 zweiachsige Güterwagen. Bestimmt kann ein versierter Bastler den Antrieb noch wesentlich verbessern – fragt sich nur, ob es sich lohnt. So hat man für ca. DM 25,- und ein paar Stunden Mühe ein nicht alltägliches Privatbahn-Fahrzeug.  
E. Leibeling, Ludwigshafen

Abb. 1 (oben). Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt; das Modell eignet sich gleichwohl für ein Fahrgestell mit Stangenantrieb wie auch für ein ganz „normales“ Fahrgestell.

Abb. 2. Die „Stangenantriebslok“ aus anderer Perspektive vor einem offenen Güterwagen. – Die Rangierhalttafel Ra 10 dürfte hier allerdings nicht ganz richtig platziert sein, da es sich – darauf läßt die Dieseltankstelle schließen – nicht um ein Streckengleis handelt; zudem steht das Signal Ra 10 in der Regel links vom Gleis.







Mit der Straßenbahn in den Urlaub? Egal womit, egal wohin:

MIBA-Betriebsurlaub vom 6. - 31.8.'84!

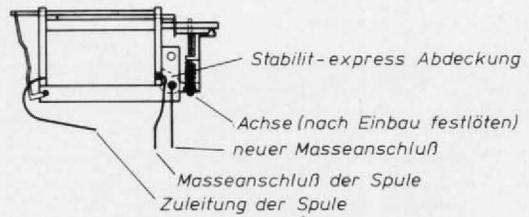




# Und abermals: Verhinderter „Bocksprung“

Da mich die „Bocksprünge“ beim Umschalten der Märklin-Loks früheren Produktionsdatums störten, entwickelte ich die hier vorgestellte Schaltung. Der Umbau ist extrem billig und erfordert lediglich etwas bastlerisches Geschick und Geduld. Pro umgebaute Lok werden nur zwei Dioden und ein kurzes Stück Litze benötigt. Allerdings können die Lokomotiven nach erfolgtem Umbau nur noch mit Gleichstrom fahren. Außerdem müssen an den Isolierstellen zwischen zwei Stromkreisen kleine Änderungen durchgeführt werden. Doch nun zur Umbauanleitung.

Nach der Demontage des Lokgehäuses kann man nach dem Lösen der Befestigungsschraube des Fahrtrichtungsschalters diesen herausnehmen. Mit einem scharfen Messer ist der Masseanschluß der Spule von den Kupferplättchen auf dem Eisenkern zu trennen. Anschließend wird das Plättchen an den Eisenkern herangebogen und der neue Masseanschluß angelötet. Auch an das abgeschnittene Drähtchen wird jetzt vorsichtig (bricht leicht ab!) ein Stück Litze angelötet. Nach erfolgreicher Funktionsprobe werden beide Anschlüsse in Stabilit-express eingegossen. Die Zu-



Neues Schaltbild der Lok

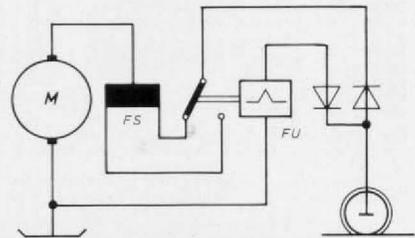


Abb. 1 u. 2. Die obere Zeichnung zeigt ein umgebautes Umschalt-Relais, während die untere das Schaltbild verdeutlicht.

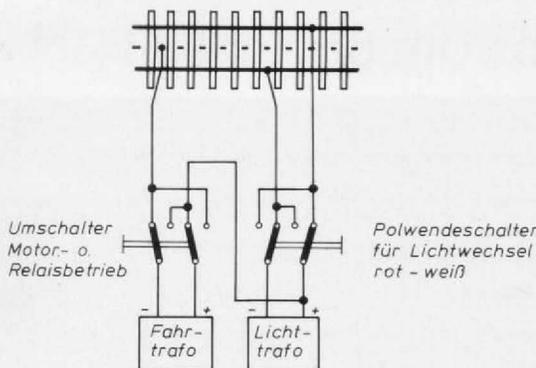
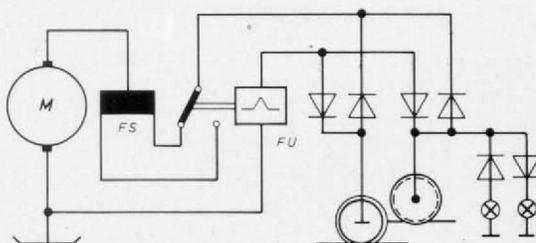


Abb. 3. So werden die Trafos ans Gleis angeschlossen: Der Fahrstrom läuft über die Pukos, die Dauer-Zugbeleuchtung erfolgt über die Schienen.

Abb. 4. Nach diesem Schaltbild werden die Anschlüsse bzw. Polwender und Gleichrichter verdrahtet.



leitung zur Spule kann man auch noch verlängern, dies ist aber nicht notwendig. Das war der komplizierteste Teil des Umbaus. Mußte beim Anlöten der Kabel die Umwicklung der Spule entfernt werden, so ist diese jetzt wieder durch Tesa-Leinen (kein Plastikisolerband!!) zu ersetzen. Die Achse für die Schaltwippe wird am besten festgelötet, da sie beim Einbau öfters herausrutschen kann. Nun wird die Halterung für das Umschaltrelais herausgesägt und mit Stabilit-express gegen das Fahrwerk isoliert wieder eingeklebt. Nach der Aushärtung des Klebers kann das Relais wieder eingebaut werden. Wichtig ist, daß es im eingebauten Zustand keinen Kontakt mit der Masse bekommt. Die Dioden werden wie im Schaltplan angegeben eingebaut. Jetzt kann man die Lokomotive wieder zusammenbauen.

Nun wenden wir uns der Stromversorgung zu. Hinter dem Fahrspannungsausgang werden ein Gleichrichter und ein Polwender installiert. Der Pluspol wird an die Schienen und der Minuspol an die Pukos angeschlossen. Drehen wir nun am Fahrregler des Trafos, so setzt sich die Lok, je nach Stellung des Umschaltrelais, entweder vorwärts oder rückwärts in Bewegung. Wenn wir nun die Fahrtrichtung wechseln wollen, so polen wir am Polwender die Spannung um und lösen den Überspannungsimpuls (24 V) am Trafo aus. Durch die Diodenschaltung erhält nur das Umschaltrelais Spannung, und der Motor bewegt sich nicht. Eine erneute Polwendung bewirkt, daß der Motor wie-

der mit Spannung versorgt wird. Der Halbwellenbetrieb ist ebenfalls ohne Probleme möglich. Die Trennstellen in den Gleisen müssen eventuell neu isoliert werden; denn es ist, wenn mehrere Stromkreise vorhanden sind, nicht ausreichend, nur die Pukos an den entsprechenden Stellen zu isolieren. Ist dies der Fall, so müssen an den Stellen, an denen sich die Stromkreise treffen, nicht nur die Pukos, sondern auch die beiden Schienenverbinder aus Metall gegen solche aus Kunststoff ausgetauscht werden, da es sonst beim Umpolen zu einem Kurzschluß kommt. Bei Verwendung von M-Gleisen sind auch noch die Blechkörper durch einen Streifen dünner Pappe an diesen Stellen zu trennen.

Sind diese Arbeiten alle durchgeführt, so kann man mit den so umgebauten Loks genauso präzi-

se und sanft rangieren wie mit echten Gleichstrommodellen.

Zum Schluß möchte ich noch kurz das Betriebssystem meiner Modellbahn vorstellen. Gefahren wird auf Zweischienen/Zweileitern, die ich mit Pukos versehen habe. Über die beiden Schienen wird der Strom für die ständige Zugbeleuchtung und den Lichtwechsel weiß/rot bei den Lokomotiven zugeführt; die Pukos versorgen die Motoren bzw. Relais (siehe Abb. 3 u. 4). Tauscht man den Lichttrafo gegen einen Gleichstromfahrtrafo aus, so kann man auch reine Gleichstromloks fahren lassen. Dabei ist dann der gleichzeitige Betrieb von Zweischienen/Zweileiter- und „Puko“-Loks möglich. Über den Umbau der Gleise und die Betriebserfahrungen mit meinem System berichte ich später einmal.

## *Uns Schleudern gekommen*

wäre beim Anblick dieser kuriosen Beschilderung beinahe MIBA-Leser Bert Jülich aus Bad Godesberg. Nachdem er sich aber wieder gefaßt hatte, griff er zur Kamera und lichtete die Situation beim Bahnhof Bonn-Oberkassel ab. Beim besten Willen war jedoch nicht zu klären, warum hier die Triebfahrzeugführer vor Schleudergefahr gewarnt werden. Wir vermuten, daß in diesem Bereich die Gleise durch irgendwelche äußeren Einwirkungen des öfteren „glitschig“ sind. Wer kennt den genauen Grund?

