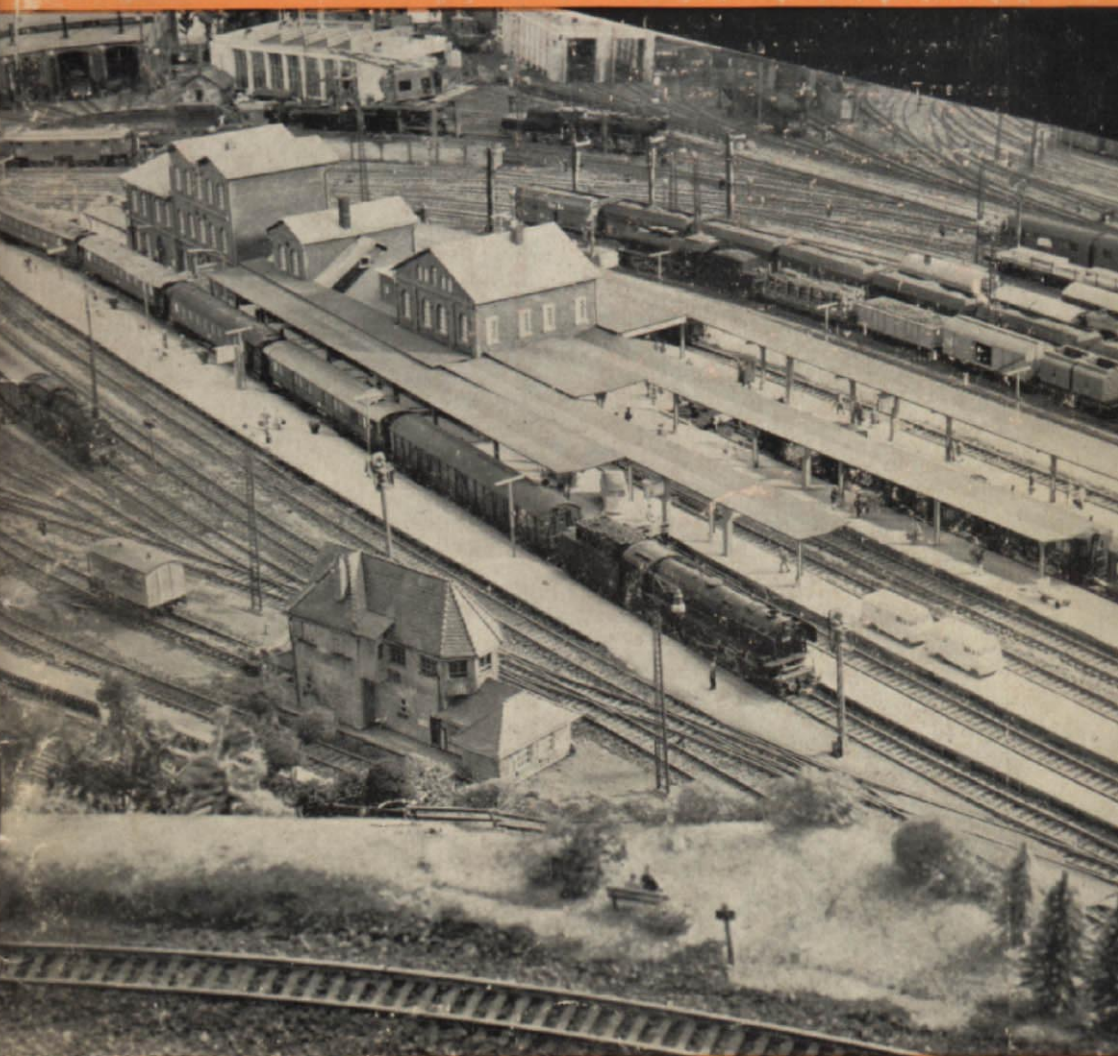


DM 3.50

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA
mit **Messe-Telegramm!**

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

26. JAHRGANG
FEBRUAR 1974

2

„Fahrplan“

Unentbehrlich für große und kleine Bahnhöfe: Das Lademaß (mit BZ)	63
Buchbesprechungen: „Lok-Dauer-Kalender“ „Die Wittlager Kreisbahn“ „Hundert Jahre Badener Bahn“	68
Die „Inselbahn“ Lolland/Korsika (0e-Anlage Hammer, Dänemark)	69
Der neue Bauteile-Katalog von M+ F	75
„Mißratenes“ Selbstbaumodell als Heizlok	76
Oberleitung und Freileitung (zu Heft 9/73)	76
Warn- und Hinweisschilder der DB	77
Meine Geländebau-Methode – demonstriert an einem Teilstück mit Wegüberführung (mit BZ)	78
Jetzt im Handel: E 60 von Röwa	84
Das „Steppenpferd“ als Märklin-Z-Modell	85
Die verbesserte Anlage (H0-Anlage Ziebarth, Hamburg)	86
Eine „Super-Super“-44 (Umbauanleitung mit BZ)	91
Automatisierte Abstellbahnhöfe – mit Suchmotoren und Transistorsteuerung	95
Nochmals BR 023 – einige Bemerkungen zum Tender 2'2'T 31 (zu Heft 12/73)	102
Fertige minitronic-Platinen	102
Alte Bayern – neu entdeckt! (Fotos zu BZ in 10/72 und 12/73)	103
Vorsicht beim Kollektor-Überdrehen!	103
Die Kondenslok BR 52 – Vorbild und H0-Modell des VEB Zwickau	105
Der Löschzug	107
Neues aus Stadt und Land (H0-Anlage Buck, Hamburg)	108

Titelbild

Der bekannte Bahnhof „Altenbeken“ auf der nicht minder bekannten REPA-Bahn – hier aus einer bisher ungekannten Perspektive aufgenommen vom bekannten REPA-Boss Rolf Ertmer, Paderborn.



MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter

Werner Walter Weinstötter

Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 28

Klischees

MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

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 3,50.
Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und
Verpackung)

Auslandspreise

Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
30 öS, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1.60 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Viel-
fältigung – auch auszugsweise – nur mit vor-
heriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Bankverbindung

Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 293 644

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, Nr. 575 68-857, MIBA-Verlag

Druck

Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 3/74 – das 1. Messeheft –
ist ca. **18. 3. im Fachgeschäft!**

(das 2. Messeheft ca. 8 Tage später)

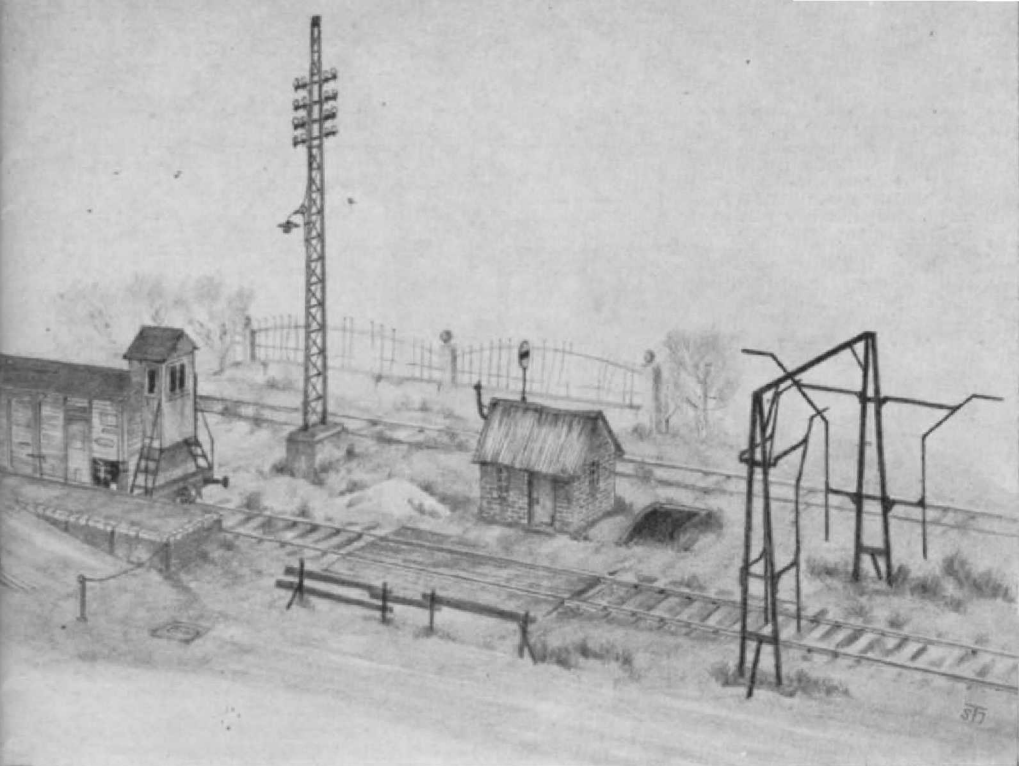


Abb. 1. Dieses Schaubild, gezeichnet von Herrn S. J. Tramèr aus Basel, zeigt die Anordnung von Lademaß und Gleiswaage auf einem kleinen Bahnhof, direkt am Ladegleis (Stumpfgleis). Auf größeren Stationen kommt eher eine Anordnung nach Abb. 3 infrage.

Unentbehrlich für große
und kleine Bahnhöfe:

Das Lademaß

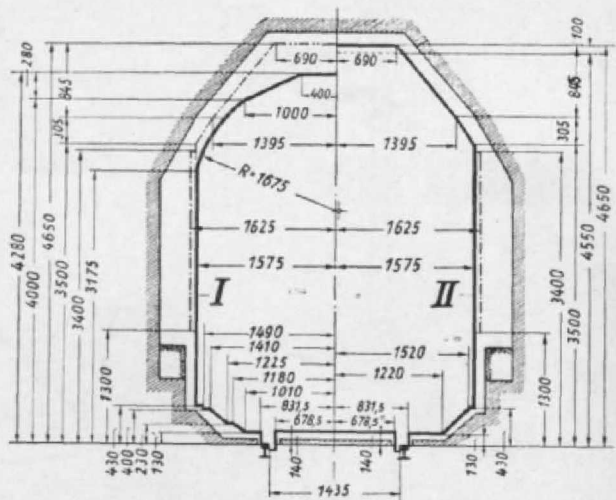
Wir haben bereits in MIBA 10/73 beim Thema „Güterwagen — richtig beladen“ das Lademaß als wichtige Einrichtung zur Überprüfung beladener Güterwagen erwähnt. Nachdem es seinerzeit zwangsläufig nur kurz angesprochen werden konnte, wollen wir heute etwas ausführlicher darauf eingehen.

Was den Großbetrieb angeht, können wir uns dabei allerdings ziemlich kurz fassen. Wenn Sie den Ladegut-Artikel in Heft 10/73 aufmerksam studiert haben, ist Ihnen bereits der Zweck dieser Einrichtung bekannt: Mit dem Lademaß wird überprüft, ob ein beladener offener Güterwagen weder seitlich noch nach oben hin die vorgeschriebene Fahrzeugbegrenzung überschreitet. (Unter offenen Güterwagen sind hier natürlich nicht nur die gattungsmäßig der O-Gruppe zugehörigen Wagen, sondern auch Rungen-, Flach-, Tiefladewagen etc. zu verstehen.) Und was die „Begrenzung der Fahrzeuge“ angeht, so haben wir diese in Heft 1/74 eingehend und ausführlich erläutert. Die Zusammenhänge zwischen Fahrzeugbegrenzung und Lademaß

wurden dort bereits erwähnt (S. 23). Sie werden noch deutlicher, wenn man die heutige Abb. 2 betrachtet: Die kleinere Begrenzung I mit der Gesamthöhe von 4 280 mm über Schienenoberkante (SO) ist das internationale Lademaß; es gilt für alle Bahnverwaltungen bzw. Strecken, die nicht unter das deutsche Lademaß fallen. Dieses hat — entsprechend der Begrenzung II — eine Gesamthöhe von 4 650 mm über SO und gilt außer für alle BRD/DDR-Strecken auch für Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Tschechoslowakei und Ungarn. England hat ein wesentlich kleineres Lichtraumprofil (und demzufolge auch eine andere Fahrzeugbegrenzung) als Kontinentaleuropa und fällt unter keine der beiden Begrenzungen; für „den Fall eines Falles“ verfügen die Güterabfertigungen auch über die entsprechenden englischen Maße.

Die meisten Lademaße enthalten also beide Begrenzungen; ist nur eine vorhanden, handelt es sich zumeist um Sondertypen oder Relikte

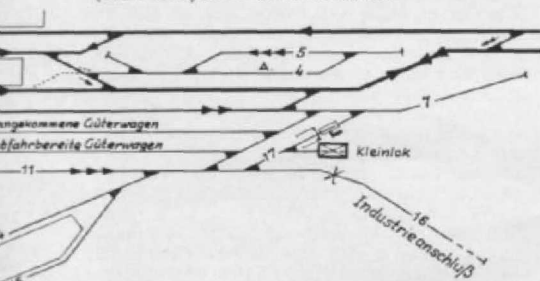
Abb. 2. Diese Skizze (aus dem Henschel-Taschenbuch) zeigt im Maßstab 1:87 die Begrenzungen I und II für Wagen. Die dicken Linien entsprechen den beiden Lehren eines Lademaßes: I ist das internationale Lademaß mit einer Höhe von 4 280 mm über SO, II das deutsche mit einer Höhe von 4 650 mm (vgl. Haupttext und Heft 1/74, S. 24). Beide Profilformen (I und II) sind beim Lademaß als Begrenzungslehren wiederzufinden (s. z. B. Abb. 4–6).



aus der Länderbahnzeit (z. B. Abb. 12 u. 13). Noch ein paar Hinweise zur Aufstellung des Lademaßes innerhalb der Bahnhofsgleisanlagen:

Auf kleineren Stationen steht das Lademaß zumeist direkt am bzw. über dem Freiladegleis, und zwar zusammen mit seinem für das Wagen- bzw. Ladungsgewicht zuständigen „Pendant“, der Gleiswaage (Abb. 1 u. 9). Auf mittleren und größeren Bahnhöfen dagegen sollte es an einem Extra-Gleis angeordnet sein, das möglichst selten von Rangierabteilungen durchgehend befahren wird, von diesen aber trotzdem leicht — d. h. ohne „Sägefahrten“ etc. — erreicht werden kann (Abb. 3). Auf jeden Fall muß sich das Lademaß an einem geraden, horizontal gelegenen Gleis befinden (vgl. Heft 10/73, S. 664).

Abb. 3 zeigt — als Ausschnitt aus einem Bahnhofs-Gleisplan — die Anordnung von Lademaß und Gleiswaage auf mittleren und größeren Stationen: an einem Extragleis, das jedoch vom Umfahrgleis (drei Pfeile) leicht zu erreichen ist.



Modell

Wie sieht es nun mit industriell gefertigten Lademaß-Modellen aus? — Finster, finster — denn für N hat es noch nie ein Modell gegeben, und das bekannte Vollmer-H0-Modell — das einzige jemals auf dem Markt befindliche — wird seit einiger (leider, leider!) Zeit nicht mehr hergestellt! Und da mit einer Neuauflage (evtl. auch von anderer Seite) so bald nicht zu rechnen ist — obwohl die MIBA bereits kräftig „hinter den Kulissen“ agiert —, muß ein Interessent wohl oder übel in den bitteren Apfel des Selbstbaus beißen — sofern er nicht noch irgendwo ein Vollmer-Modell „erwischt“ oder dieses bereits besitzt. Allerdings wollen wir diesen Apfel etwas schmackhafter machen und bringen darum heute gleich mehrere Bauzeichnungen und Fotos verschiedener Lademaße. Abb. 6 zeigt die Normalausführung (der auch das Vollmer-Modell entspricht), wie sie heute im Großen auf den meisten Bahnhöfen anzutreffen ist. Da aber Modellbahner und -bastler seit jeher eine besondere Vorliebe für das Besondere haben, geben wir in den Abb. 8, 11 u. 13 noch einige Exemplare wieder, die gewiß nicht „08/15“ wirken und auch die glücklichen Besitzer eines Lademaß-Modells zum Selbstbau verleiten können! Schließlich weisen die meisten Anlagen mehr als einen Bahnhof auf und benötigen daher (siehe oben!) auch mehr als ein Lademaß!

Auf „verlassenen, uralten“ Nebenbahn-Stationen z. B. wird sich etwa der Länderbahn-Oldtimer der Abb. 13 bestens machen, der zudem kaum Schwierigkeiten beim Nachbau aufwerfen dürfte. Auch das Lademaß der Abb. 8 vermag sicher manchen durch seine einfache Konstruktion anzuregen, während sich ein anderer vielleicht gerade von der ausgefallenen Bauart des

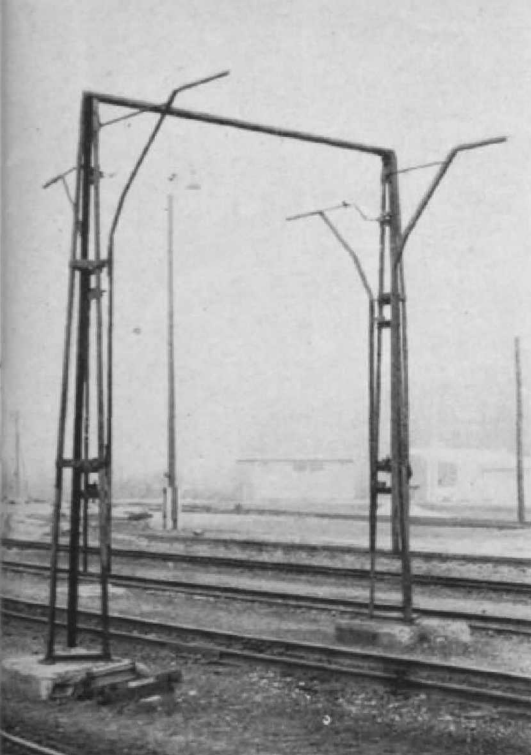


Abb. 4. Ein Lademaß über einem Schmalspurgleis in der DDR, mit dem auf Rollböcke oder -wagen verladene Vollspur-Wagen überprüft werden.
(Fotos der Abb. 4 u. 5: J. Zeug, Trier).

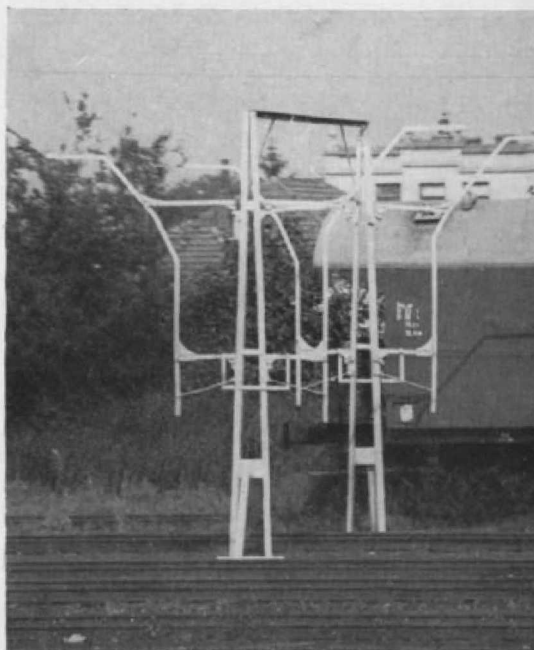
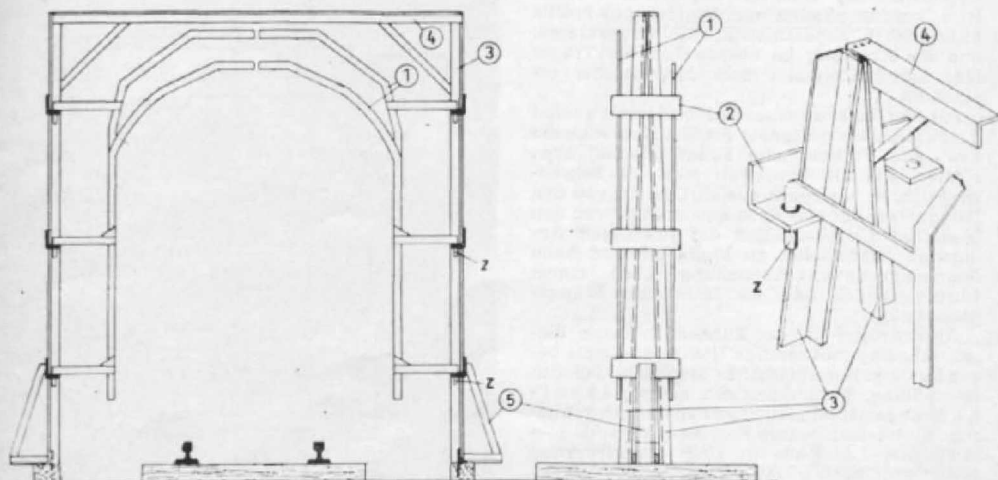


Abb. 5. Ein Lademaß im Bahnhof Hude (DB), dem unsere Bauzeichnung Abb. 6 konstruktionsmäßig in etwa entspricht und das im Großen durch seinen gelben Anstrich besonders ins Auge fällt.

Abb. 6. Bauzeichnung für ein Lademaß in $\frac{1}{4}$ H0-Maßstab (1:87). Es bedeuten: 1 = Begrenzungslehren, 2 = Querwinkel, 3 = Träger, 4 = Querträger, 5 = Stützen. Beim Bau läßt man an allen Aufhängepunkten der Begrenzungslehren kleine Zapfen (Z) stehen, die zur besseren Führung in den Querwinkel-Bohrungen gerundet werden (s. perspektivische Skizze) — falls man nicht eine starre Ausführung vorsieht (s. Haupttext).



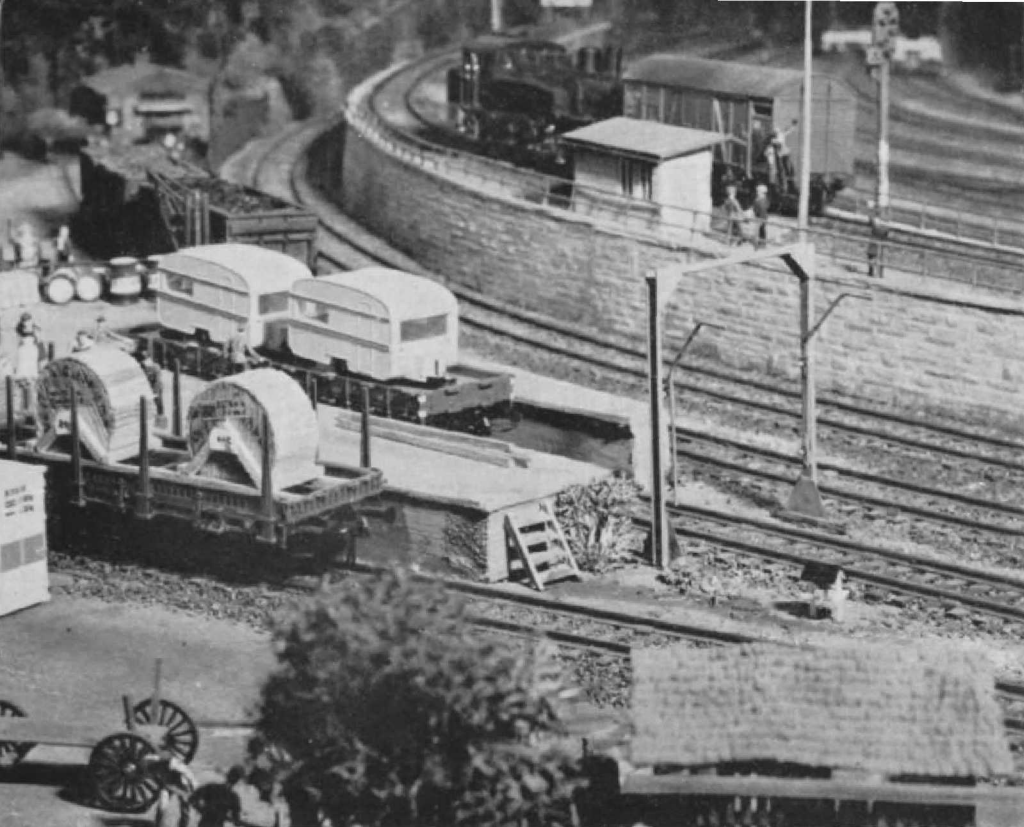


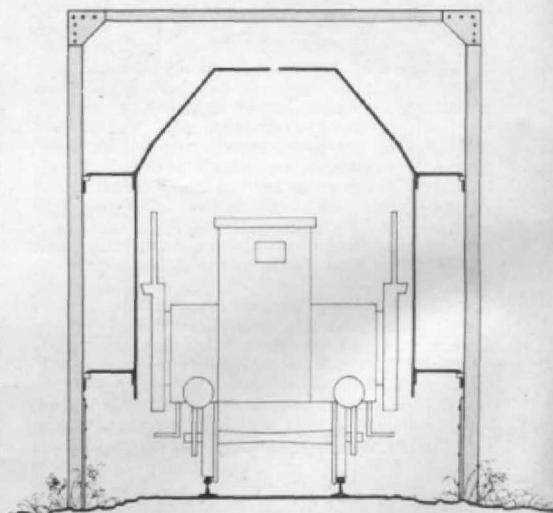
Abb. 7. Ein selbstgebautes einfaches Lademaß auf der REPA-Bahn des Herrn Ertmer, Paderborn (s. auch Heft 10/73, S. 662). Es besteht aus U-Profilen und Lehren aus dünnem Stahldraht.

Lademaßes der Abb. 11 angesprochen fühlt: Hier werden nämlich die Begrenzungs-Profile nicht seitlich, sondern nach oben weggeklappt, und die Kröpfung im oberen Teil der Träger läßt dieses Exemplar noch interessanter erscheinen.

Für den Nachbau eines Lademaßes verwendet man am besten geeignete Profile, Knotenbleche usw. von Vollmer oder Fallner (Plastik) bzw. Nemec (Metall). Inwieweit man die Begrenzungslehren beweglich ausführt, hängt von den Fähigkeiten des einzelnen Bastlers und von den speziellen Gegebenheiten der jeweiligen Anlage ab (maßstäblich zu breite oder zu hohe Fahrzeugmodelle, Aufstellung über einem Durchgangsgleis oder am Ende eines Stumpfgleises etc.).

Abschließend sei der Zubehör-Industrie dieses unbedingt notwendige Utensil nochmals besonders ans Herz gelegt. Es mag sein, daß sich Herstellung, Verpackung etc. eines einzelnen Lademaß-Modells nicht sonderlich rentieren. Stattdessen wären — unser Vorschlag — etwa drei Lademaße in einer Bastelpackung (oder noch besser: jeweils gleich mit Waage

Abb. 8. $\frac{1}{4}$ H0-Skizze der Ertmer'schen Lademaßausführung, die nicht so kompliziert ist wie die Ausführung der Abb. 5 und überdies nur mit Lehren nach Begrenzung II versehen ist (vgl. Abb. 2).



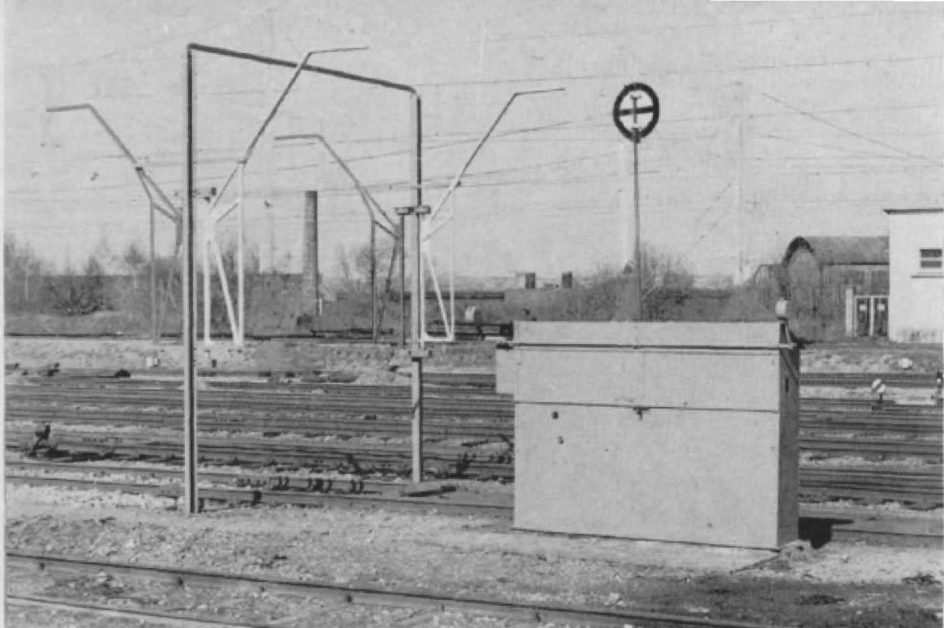


Abb. 9. Lademaß und Gleiswaage in einem Bahnhof der CFL (Luxemburg). Hier sind die Begrenzungslehren gleichfalls an einem simplen Rahmengestell aus I-Profilen angeordnet.

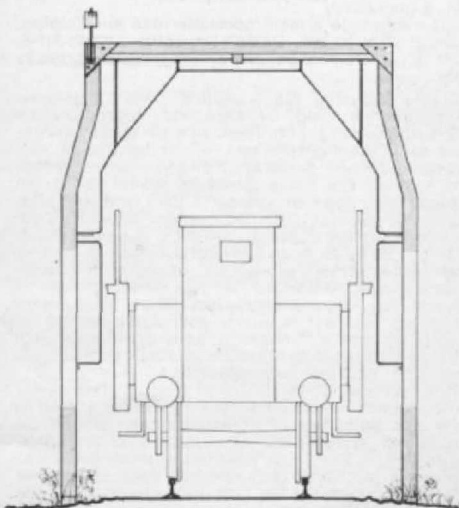
(Fotos der Abb. 9 u. 10. J. Zeug, Trier)

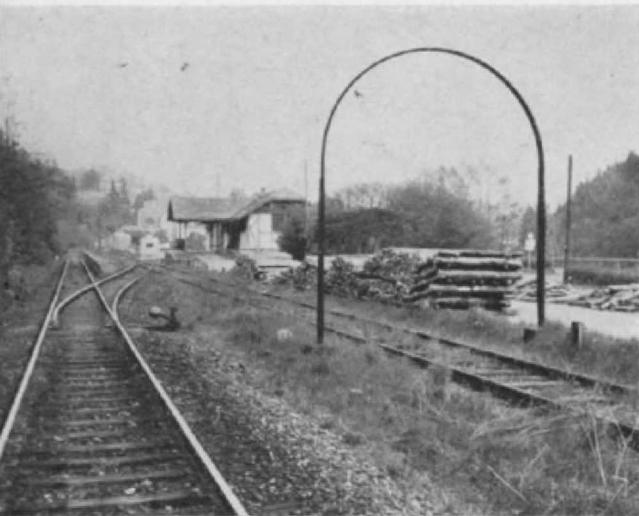
Abb. 10 u. 11. Foto und H0-Skizze eines DB-Lademaßes in Bayern, mit Kröpfung und nach oben klappbaren Lehren!



und Gleiswaage-Attrappe) — eine für den Hersteller sicher lukrative Lösung (wie sie beispielsweise von Kibri mit den Wasserkran-Modellen schon seit geraumer Zeit praktiziert wird), die für den Modellbahner preislich durchaus tragbar ist, zumal auf einer Anlage sowieso meist mehrere Lademaße gebraucht werden.

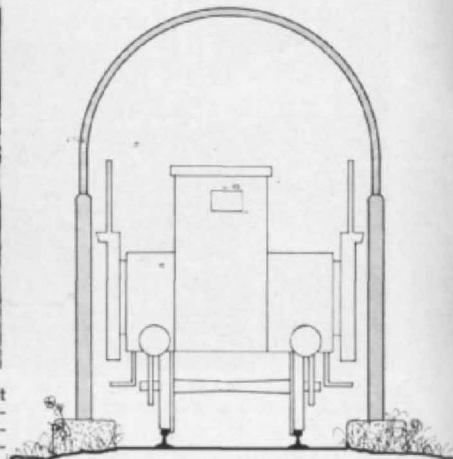
WeWaW/mm





Vorbild sind diese Relikte aus der Länderbahn-Zeit (im Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnen gab es übrigens ähnliche Ausführungen) vor allem auf abgelegenen Nebenbahn-Stationen zu finden, was auch bei der Modellbahn berücksichtigt werden sollte.

Abb. 12 u. 13. Die Nachbildung dieses „Primitiv-Lademaßes“ (entdeckt von H. H. Dietz, Stuttgart, auf dem bayerischen Bahnhof Lichtenberg und von WiWeW in H0-Größe zeichnerisch umgesetzt) dürfte auch ungeübten Bastlern kaum Schwierigkeiten bereiten. Beim



Buchbesprechungen:

Lok-Dauerkalender Dampflokomotiven in Farbe

von J. M. Mehlretter

13 vierfarbige Kunstdruckblätter und ein Beiblatt, format 60 x 30 cm, Bestell-Nr. ISBN 3-87943-313-5, DM 18,-, erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart.

„Ihre Majestät, die Dampflokk“: Auf 13 gekonnt fotografierten und hervorragend reproduzierten Farbaufnahmen präsentieren sich die letzten Vertreter des Dampflokkzeitalters – die bullige 44, die unverwüsthliche P8, die kraftvolle 01st, um nur einige zu nennen. Die Fotos stammen wieder von J. M. Mehlretter, der sich schon mit dem Bildband „Die Lokomotiven der DB“ (Rezension in MIBA 7/73) einen Namen als Eisenbahn-Fotograf gemacht hat. Als ein Beispiel mag die Aufnahme auf S. 82 dieses Heftes gelten, die wir mit freundlicher Genehmigung des Motorbuch-Verlags wiedergeben. – Durch das Dauer-Kalendarium (ohne Wochentag-Angabe) kann der Kalender über Jahre hinweg an die „Dampflokkzeit“ erinnern; außerdem lassen sich die Einzelblätter herausnehmen und gerahmt als stiler Wanderschmuck verwenden.

Ein weiterer „Nutzeffekt“ des Kalenders speziell für uns Modelleisenbahner: Für das „betriebsgerechte Verschmutzen“ von Dampflokk-Modellen stellen die brillanten Aufnahmen eine ausgezeichnete Vorlage dar. – Den vom Motorbuch-Verlag geplanten weiteren Veröffentlichungen auf dem Eisenbahn-Sektor kann man nach dem gelungenen Start gespannt entgegensehen!

Die Wittlager Kreisbahn

von Hans u. Friedel Schweinefuß u. Bernhard Uhle
160 Seiten mit zahlreichen Skizzen, Fotos und Reproduktionen, Format 23 x 21 cm, DM 19,60, erschienen im Verlag Uhle und Kleimann, Lübbecke.

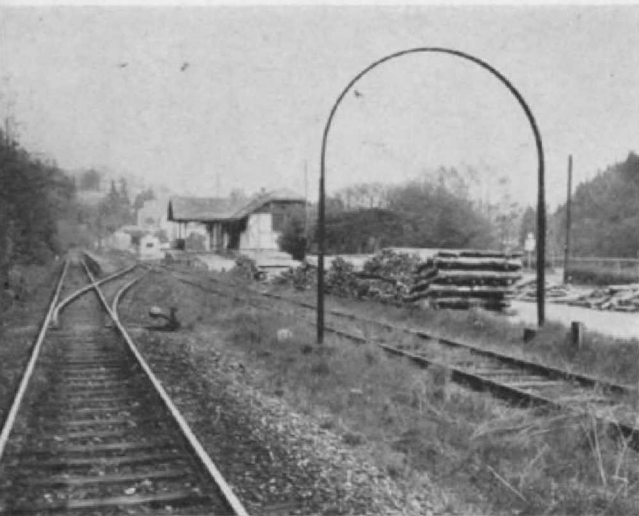
Die ursprünglich als kleine Broschüre geplante Schrift wuchs sich im Verlaufe der Recherchen so aus, daß nunmehr ein „handfestes“ Buch daraus geworden ist. Mit viel Fleiß und Sachkenntnis haben die Autoren eine Fülle von Material über Entstehung, Bau- und Betriebsgeschichte dieser Privatbahn am Wiedengebirge zusammengetragen. Von den Fahrzeugskizzen und typischen Nebenbahn-Streckenplänen können auch Modellbahner profitieren. Zahlreiche Schwarzweiß- und Farbaufnahmen ergänzen den Textteil.

Hundert Jahre Badener Bahn

von Hans Sternhart und Dr. Hans Pötscher

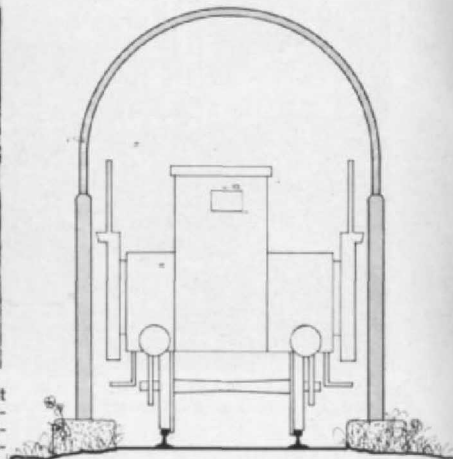
192 Seiten mit 200 Schwarz-Weiß-Fotos und 2 Farbbildern, 81 Typenzeichnungen, 32 Plänen und Zeichnungen, Format 17 x 24 cm, Best.-Nr. ISBN 3-900134-19-7, DM 26,40, erschienen im Verlag J. O. Slezak, Wien.

„Die Geschichte der Badener Straßenbahn und der Lokalbahn Wien-Baden“ wird hier mit größter Ausführlichkeit geschildert. Besonders bemerkenswert sind die sauberen Fahrzeug-Skizzen im Maßstab 1:100 (gezeichnet von Alfred Laula), die Gleispläne von Bahnhöfen, Depots etc. und das umfangreiche Bildmaterial mit zahlreichen historischen „Leckerbissen“. Eine weitere Veröffentlichung des bekannten Wiener Fachverlags, die nicht nur österreichischen Lesern bestens empfohlen werden kann!



Vorbild sind diese Relikte aus der Länderbahn-Zeit (im Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnen gab es übrigens ähnliche Ausführungen) vor allem auf abgelegenen Nebenbahn-Stationen zu finden, was auch bei der Modellbahn berücksichtigt werden sollte.

Abb. 12 u. 13. Die Nachbildung dieses „Primitiv-Lademaßes“ (entdeckt von H. H. Dietz, Stuttgart, auf dem bayerischen Bahnhof Lichtenberg und von WiWeW in H0-Größe zeichnerisch umgesetzt) dürfte auch ungeübten Bastlern kaum Schwierigkeiten bereiten. Beim



Buchbesprechungen:

Lok-Dauerkalender Dampflokotiven in Farbe

von J. M. Mehlretter

13 vierfarbige Kunstdruckblätter und ein Beiblatt, format 60 x 30 cm, Bestell-Nr. ISBN 3-87943-313-5, DM 18,-, erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart.

„Ihre Majestät, die Dampflok“: Auf 13 gekonnt fotografierten und hervorragend reproduzierten Farbaufnahmen präsentieren sich die letzten Vertreter des Dampflokzeitalters – die bullige 44, die unverwüsthliche P8, die kraftvolle 01st, um nur einige zu nennen. Die Fotos stammen wieder von J. M. Mehlretter, der sich schon mit dem Bildband „Die Lokomotiven der DB“ (Rezension in MIBA 7/73) einen Namen als Eisenbahn-Fotograf gemacht hat. Als ein Beispiel mag die Aufnahme auf S. 82 dieses Heftes gelten, die wir mit freundlicher Genehmigung des Motorbuch-Verlags wiedergeben. – Durch das Dauer-Kalendarium (ohne Wochentag-Angabe) kann der Kalender über Jahre hinweg an die „Dampflokzeit“ erinnern; außerdem lassen sich die Einzelblätter herausnehmen und gerahmt als stiler Wandschmuck verwenden.

Ein weiterer „Nutzeffekt“ des Kalenders speziell für uns Modelleisenbahner: Für das „betriebsgerechte Verschmutzen“ von Dampflok-Modellen stellen die brillanten Aufnahmen eine ausgezeichnete Vorlage dar. – Den vom Motorbuch-Verlag geplanten weiteren Veröffentlichungen auf dem Eisenbahn-Sektor kann man nach dem gelungenen Start gespannt entgegensehen!

Die Wittlager Kreisbahn

von Hans u. Friedel Schweinefuß u. Bernhard Uhle
160 Seiten mit zahlreichen Skizzen, Fotos und Reproduktionen, Format 23 x 21 cm, DM 19,60, erschienen im Verlag Uhle und Kleimann, Lübbecke.

Die ursprünglich als kleine Broschüre geplante Schrift wuchs sich im Verlaufe der Recherchen so aus, daß nunmehr ein „handfestes“ Buch daraus geworden ist. Mit viel Fleiß und Sachkenntnis haben die Autoren eine Fülle von Material über Entstehung, Bau- und Betriebsgeschichte dieser Privatbahn am Wiedengebirge zusammengetragen. Von den Fahrzeugskizzen und typischen Nebenbahn-Streckenplänen können auch Modellbahner profitieren. Zahlreiche Schwarzweiß- und Farbaufnahmen ergänzen den Textteil.

Hundert Jahre Badener Bahn

von Hans Sternhart und Dr. Hans Pötscher

192 Seiten mit 200 Schwarz-Weiß-Fotos und 2 Farbbildern, 81 Typenzeichnungen, 32 Plänen und Zeichnungen, Format 17 x 24 cm, Best.-Nr. ISBN 3-900134-19-7, DM 26,40, erschienen im Verlag J. O. Slezak, Wien.

„Die Geschichte der Badener Straßenbahn und der Lokalbahn Wien-Baden“ wird hier mit größter Ausführlichkeit geschildert. Besonders bemerkenswert sind die sauberen Fahrzeug-Skizzen im Maßstab 1:100 (gezeichnet von Alfred Laula), die Gleispläne von Bahnhöfen, Depots etc. und das umfangreiche Bildmaterial mit zahlreichen historischen „Leckerbissen“. Eine weitere Veröffentlichung des bekannten Wiener Fachverlags, die nicht nur österreichischen Lesern bestens empfohlen werden kann!



Abb. 1. Der Bahnhof „Döllefjeld“ auf der 0e-Anlage des Herrn Hammer (vgl. Gleisplan Abb. 5).

Die „Inselbahn“ Lolland / Korsika -

eine dänische 0-Schmalspur-Anlage

Dieser Bildbericht kommt aus Dänemark und zeigt einige Ausschnitte aus der großen 0e-Anlage des Herrn J. Hammer aus Saksköbing. Ungewöhnlich an dieser Anlage ist nicht nur der Baumaßstab (0e = Schmalspurbahn im Maßstab 1:45 auf 16,5 mm-Gleis), sondern vor allem

das Thema: Landschaftlich ist die Strecke teils in Korsika bzw. Südspanien angesiedelt; das rollende Material und der Betrieb hingegen sind der „Dänischen Zuckerrüben-Eisenbahn“ nachempfunden, die bis 1967 auf einem Streckennetz von mehreren hundert Kilometern auf der dänischen Insel Lolland verkehrte. (weiter auf S. 74)

Abb. 2. Ein Kohlenzug im Bahnhof „Bodal“, unterhalb von „Döllefjeld“.

