

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE  
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

**Miniaturbahnen**



# MIBA

**Miniaturbahnen**

## MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG  
Spittlertorgraben 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 8/79

ist ca. 20. 8. in ihrem Fachgeschäft!

## Fahrplan

Wasserfassen mittels Hydrant	543
Der ramponierte Silberling	543
Eine „epochale“ Lösung: Dampflok-Museum für „moderne“ Anlagen	545
Der Leser hat das Wort – z. T. mit Kommentar: Spezielle N-Wünsche an die Industrie	547
Herpa-H0-Autos mit „heizbarer“ Heckscheibe	547
Irgendwo im Süden Deutschlands ... (H0-Anlage Noever, Düsseldorf)	548
Buchbesprechungen:	555
Eisenbahnen in Deutschland Die letzten Bayerischen Im Dampflokschuppen und vor Zügen Die Straßenbahnen in der DDR Schmalspurig nach Mariazell Skizzensammlung Reisezugwagen der DRG	
Märklin-H0-Modell der Kriegslok 53 0001	556
Selbstgebaute N-Gebäudemodelle	559
Gleisanschluß mit Waggon-Drehscheibe	560
Rangieraufgabe	564
Dampflok-Spitzenlichter mittels LED's	564
Sommerzeit – Zeit der Gartenbahnen (LGB-Umbau, live steam-Original aus der Schweiz)	566
Niederbordwagen Xw der WLE (BZ)	569
Pit-Peg korrigiert: Problematische Tunnelhäufung	570
Praktische Erfahrungen mit der Bemo-Umsetzanlage	573
Dampflok „Hermann“ des DEV	576
Weichenrückmeldung ohne zusätzliche Kabelverbindung zur Weiche	577
Einfache Weichenrückmeldung für Wechselstrom-Betrieb	578
Sommerzeit – die Museumsbahnen dampfen wieder!	578
Meine N-Kellerbahn (Radke, Ginsheim)	580
Die Selbstanfertigung von Zug-, Druck- und Blattfedern	588

## Titelbild

Gut lachen hat der kleine Frank Noever aus Düssel-  
dorf, dem sein Vater auf der gemeinsam betriebenen  
H0-Anlage (Bildbericht S. 548 ff) sogar eine eigene  
„Übungsstrecke“ eingerichtet hat.





## *Pause*

*machen müssen wir, denn wir sind*

***ramponiert***

*von der vielen Arbeit*

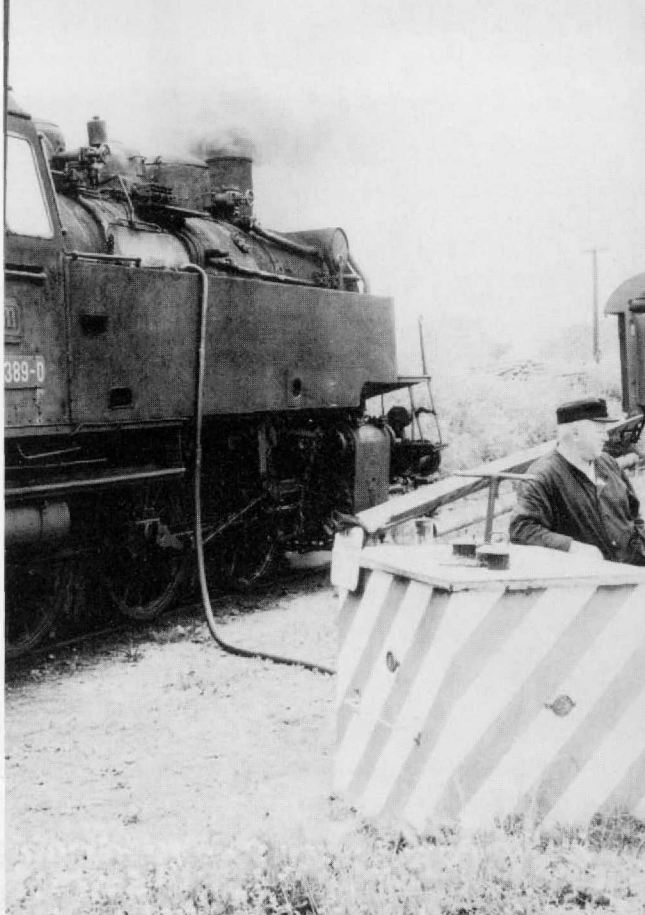
Ergo:

**MIBA-Betriebsferien  
vom 6. 8. – 31. 8. 79**

*Redaktionspost, Bestellungen usw.  
können in dieser Zeit erst recht nicht  
erledigt werden!*

**Pause** machte dieser Lokführer, während seine „64“ mittels Wasserschlauch aus dem Hydranten betankt wurde. Unser Mitarbeiter J. Zeug aus Trier fotografierte diese Szene, die manchem vielleicht eine Anregung zur Gestaltung eines entsprechenden Motivs liefert, noch zu Dampflokzeiten in Eslarn/Oberpfalz.

**Ramponiert** stand dieser „Silberling“ in Mainz Hbf, wo ihn MIBA-Leser Helmut Reichelt aus Mainz entdeckte und fotografierte – als willkommene Ausrede, ein demoliertes Industrie- oder „danebengelungenes“ Selbstbaumodell nicht gleich in die Abfallkiste zu werfen, sondern auf der Anlage entsprechend in Szene zu setzen!





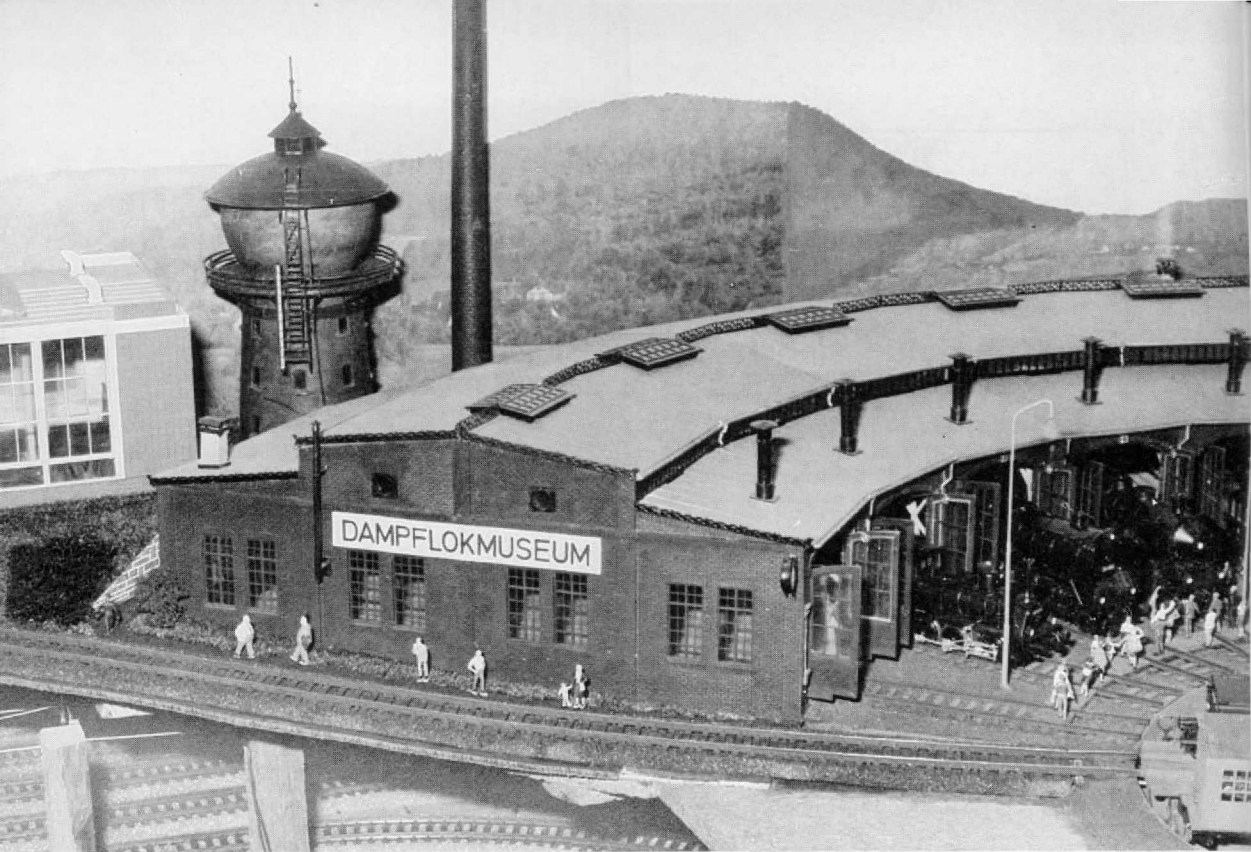
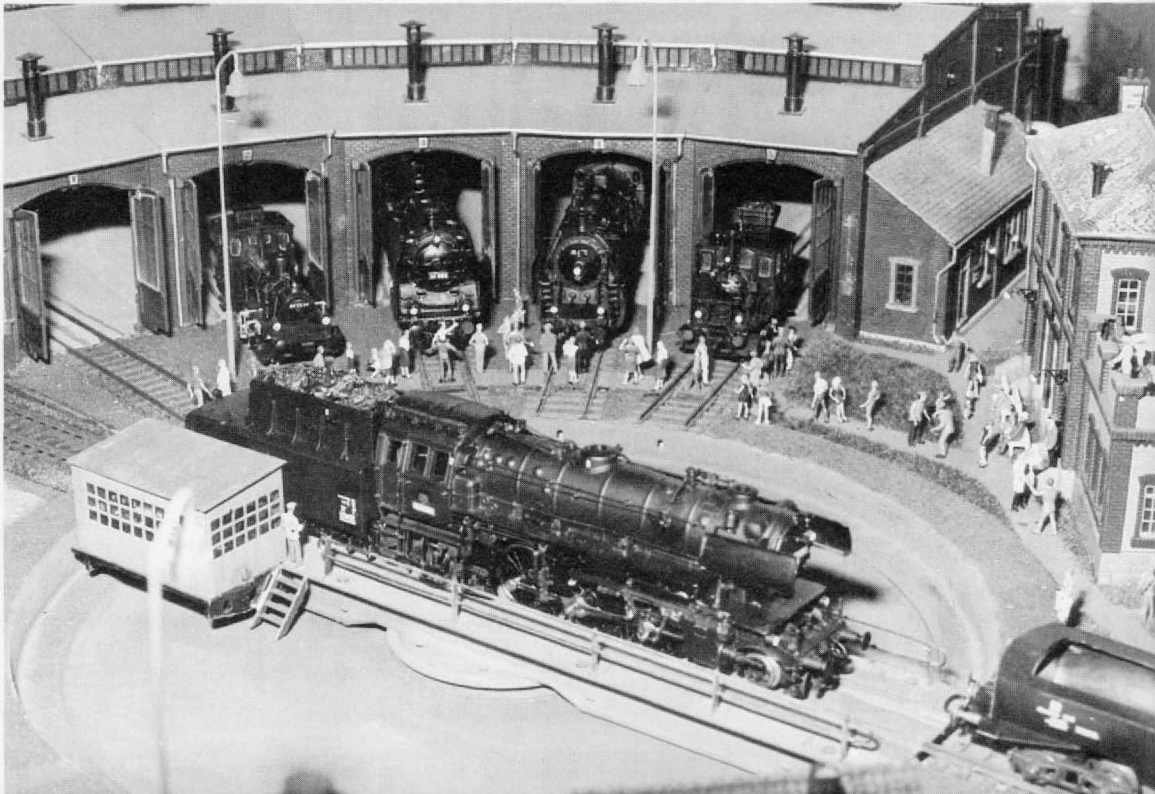


Abb. 1 u. 2. Das Dampflokmuseum auf der H0-Anlage des Herrn Knust, dessen Exponate offensichtlich das Interesse des Preiser- und Merten-Publikums finden. Man beachte das lebensgroße Arrangement der Figuren, die wie in natura (siehe Abb. 4) bei derartigen Gelegenheiten staunend, fotografierend und demonstrierend die schwarzen Schönheiten umstehen.



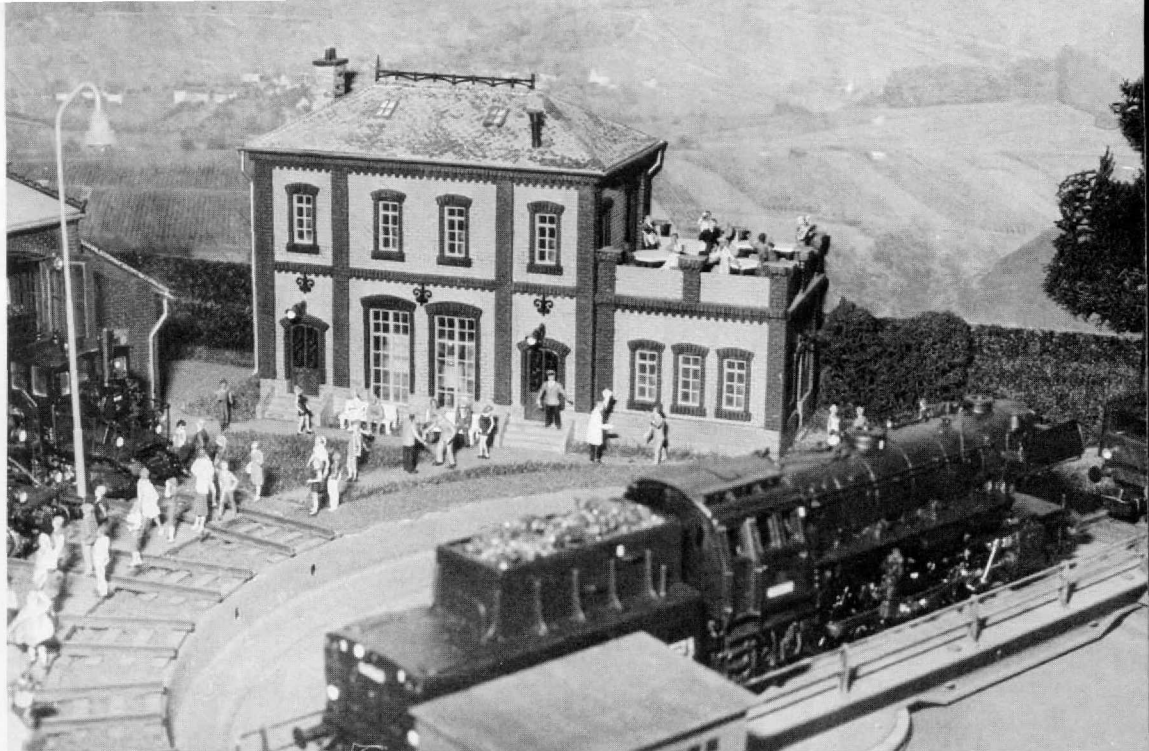


Abb. 3. Blick über die Drehscheibe zum ehemaligen Lokleitungs-Gebäude, dessen Anbau-Dach ein verständnisvoller Beamter als Caféterrasse freigegeben hat.

## Eine „epochale“ Lösung: Dampflokomotiv-Museum für „moderne“ Anlagen

Sicher gibt es eine ganze Reihe Modellbahner, die mit der Zeit bzw. mit dem großen Vorbild Bundesbahn gehen und ihre Anlage in der Jetzt-Zeit „spielen“ lassen – mit Intercity- und TEE-Zügen, ausschließlich Ellok- und Diesellok-Traktion, Eurofi-ma-Waggons usw. Ebenso sicher sind jedoch unter diesen Zeitgenossen auch einige, die dennoch an der guten alten Dampf-Zeit hängen und (auch im Hinblick auf die vielen schönen Dampflokomotiv-Modelle) zumindest ein Dampflokomotiv mit Drehscheibe, Schuppen und den entsprechenden Behandlungsanlagen nicht missen wollen. Nun, dieser „Zwiespalt“ läßt sich ohne weiteres durch die Einrichtung eines Dampflokomotiv-Museums lösen, wie uns dies im Großen beispielsweise vom „DDM“ (Abb. 4) vorexerziert wird – und wie dies im Kleinen auch MIBA-Leser Horst Knust aus Michelstadt auf seiner H0-Anlage praktiziert (Abb. 1). Damit haben wir nicht nur eine blendende Ausrede, inmitten der „UIC-Welt“ ein kleines Stück Dampflokomotiv-Romantik zu bewahren – die Ausgestaltung eines solchen Dampflokomotiv-Museums bietet auch Anlaß für nette kleine Szenen und

Motive, wie sie etwa auf dem Schaustück des Herrn Knust zu entdecken sind (Abb. 2 u. 3). Entsprechende Anregungen kann man sich bei einem Besuch im

### „Deutschen Dampflokomotiv-Museum“ am Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg

holen, das ohnehin eine Reise bzw. einen Abstecher wert ist\*. Mehr als zwanzig sorgfältig restaurierte Dampfloks können hier besichtigt werden, darunter Vertreter der Baureihen 01, 10, 23, 52, 58, 64, 78, 86 und 94 (Abb. 5). Neuenmarkt-Wirsberg liegt am Fuße der berühmten „Schiefer Ebene“ an der Bundesbahnstrecke Bamberg-Hof; mit dem Auto ist es über die Ausfahrt Bad Berneck der A 9 zu erreichen.

\* Die Besuchszeiten:

1. 5.–31. 10.  
Dienstag–Freitag 9–12 Uhr und 13–17 Uhr, Samstag  
und Sonntag 10–17 Uhr  
1. 11.–30. 4.  
Dienstag, Freitag, Samstag und Sonntag 10–12 Uhr  
und 13–16 Uhr



Das Buch „0 & K-Dampflokomotiven“ (Heft 5/79, S. 441) wurde von Roland Bude, Klaus Fricke (nicht Fischer) und Dr. Martin Murray verfaßt.

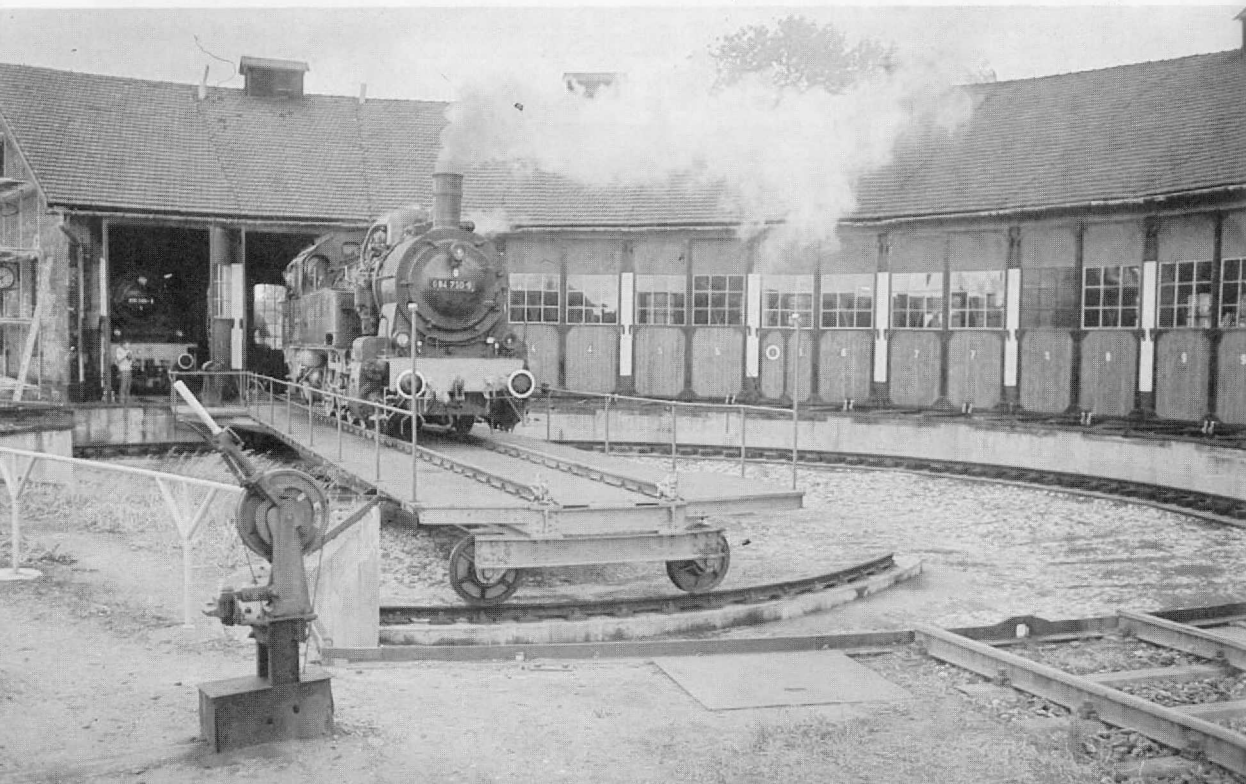
Im Artikel „Richtiger Signalhalt für jeden Wendezug!“ (Heft 5/79, S. 415) gehören die Bildtexte zu Abb. 2 u. 3 vertauscht; bitte entsprechend korrigieren!





Abb. 4. Das Dampflokomotiv-Museum gibt es tatsächlich – in Neuenmarkt-Wirsberg! Und so drängten sich in der Eröffnungszeit die Schaulustigen um die Drehscheibe mit der „78“. Dem Bahnpersonal dürften bei solchen und ähnlichen Szenen die Haare zu Berge stehen, denn die Gleise im Vordergrund gehören nicht zum Museum, sondern zum Bahnhofsgelände der DB!

Abb. 5. Das „DDM“ hat nicht nur zahlreiche Dampfloks – hier das Vorbild des gleichnummrigten Fleischmann-94-Modells – zu bieten, sondern u. a. auch eine interessante Drehscheibe (auf die wir bei Gelegenheit noch näher eingehen werden); ein Besuch lohnt sich für Eisenbahnfreunde und Modellbahner also allemal!  
(Fotos Abb. 4 u. 5: Fritz Hannemann, Lauf)



Der Leser hat das Wort – z. T. mit Kommentar

## Ganz spezielle Wünsche eines N-Bahners

Die MIBA nimmt sich, zum größten Teil mit Erfolg, der Wünsche der Modellbahner an. Darf ich deshalb mit einem Wunschzettel an Sie herantreten, der zum größeren Teil jene Kollegen betrifft, die sich – wie auch ich – mit dem grenzüberschreitenden Verkehr im Modell befassen?

### 1. Elloks für den Grenzverkehr

Minitrix fabriziert ein Modell der Elektrolok der Baureihe 184, von der es aber im Großen nur 5 Stück gibt. Es gibt aber 25 Exemplare der Zweifrequenzlok 181<sup>2</sup>, die im DB/SNCF- und DB/CFL-Verkehr eingesetzt wird. Ein entsprechendes, mit nur zwei Einholmstromabnehmern versehenes 181<sup>2</sup>-Oberteil auf das vorhandene Fahrwerk aufgesetzt, oceanblau/beige lackiert, und fertig ist dieses Modell!

Das entsprechende SNCF-Modell kann aus der grünen Version der BB 9201 (Weltrekordlok) von Arnold entwickelt werden. Das Oberteil müßte nur – wie die parallel vorhandene „rote“ Version – Einholmstromabnehmer und die Nummern BB 20.101–103 tragen. Dann haben wir jene Lok, die im Großen in Straßburg stationiert ist und auch heute noch als Übergabe-Lok zwischen Straßburg und Kehl pendelt.

Erhält ein entsprechendes grünes Modell mit Einholmstromabnehmer die Dienstnummern der Reihe BB 16.001 ff., dann haben wir die Universallok des französischen Nord- und Ostnetzes vor uns!

### 2. Zweiflügelige Hauptsignale

Was den N-Bahner des weiteren besonders fehlt, sind zweiflügelige Hauptsignale, die z. B. als Einfahrtsignale unentbehrlich sind, will man keine

Lichtsignale verwenden. Könnte nicht wenigstens einer der Formsignal-Hersteller (Fleischmann, Trix oder Brawa) auch ein zweiflügeliges Hauptsignal auf den Markt bringen? Wenn möglich, mit dem dazugehörigen Dreibegriff-Vorsignal? Sind derartige Bitten wirklich zu unbescheiden oder überschreiten sie die kommerziell nutzbaren Möglichkeiten unserer großen Hersteller?

### 3. SBB-Fahrleitungen

In zunehmendem Maße erscheinen auch schweizerische Loks als N-Modelle. Die SBB-Fahrleitungen bzw. Masten von Sommerfeldt dagegen sind dem BLS-Vorbild von 1913 nachempfunden, wenn sie auch anfangs auf der Gotthardbahn noch montiert wurden. Wäre es nicht möglich, daß Sommerfeldt entsprechend seinen ausgezeichneten H0-Masten etwas Vergleichbares in N auf den Markt bringt? Auch für Arnold mit seinen funktionslosen Masten wäre sicher noch eine Möglichkeit gegeben, mit relativ geringen Werkzeugkosten neue Oberleitungsmasten nach SBB-Vorbild herzustellen.

Dr. Hans-Horst Misch, Luxemburg

#### Anmerkung der Redaktion:

Nach unserer Information ist von der Fa. Sommerfeldt in den nächsten Jahren eine N-Oberleitung nach jetzigem SBB-Vorbild nicht zu erwarten. Die Interessenten sind also auf den Selbstbau angewiesen – und auf die Hoffnung, daß sich evtl. ein anderer Hersteller oder Kleinserien-Fabrikant ihrer „erbarmt“! Wir denken hierbei außer an Vollmer und Arnold (wo man sich schon im Hinblick auf die „hauseigenen“ SBB-Lokmodelle Gedanken um eine entsprechende Oberleitung machen sollte) auch an Nemeč oder Lange.

## Herpa-H0-Autos mit „heizbarer“ Heckscheibe!

Seit kurzem sind zahlreiche neue Herpa-H0-Autos (siehe Messebericht Heft 3/79, S. 194) im Handel, die sich allesamt durch eine sehr weitgehende Detaillierung mit zahlreichen „Extras ohne Aufpreis“ auszeichnen. Dazu zählen z. B. Rückspiegel – allerdings nicht von innen verstellbar! – oder auch die „heizbare“ Heckscheibe, die an mehreren Pkw-Modellen (hier an einem Feuerwehr-Opel) zu finden ist.







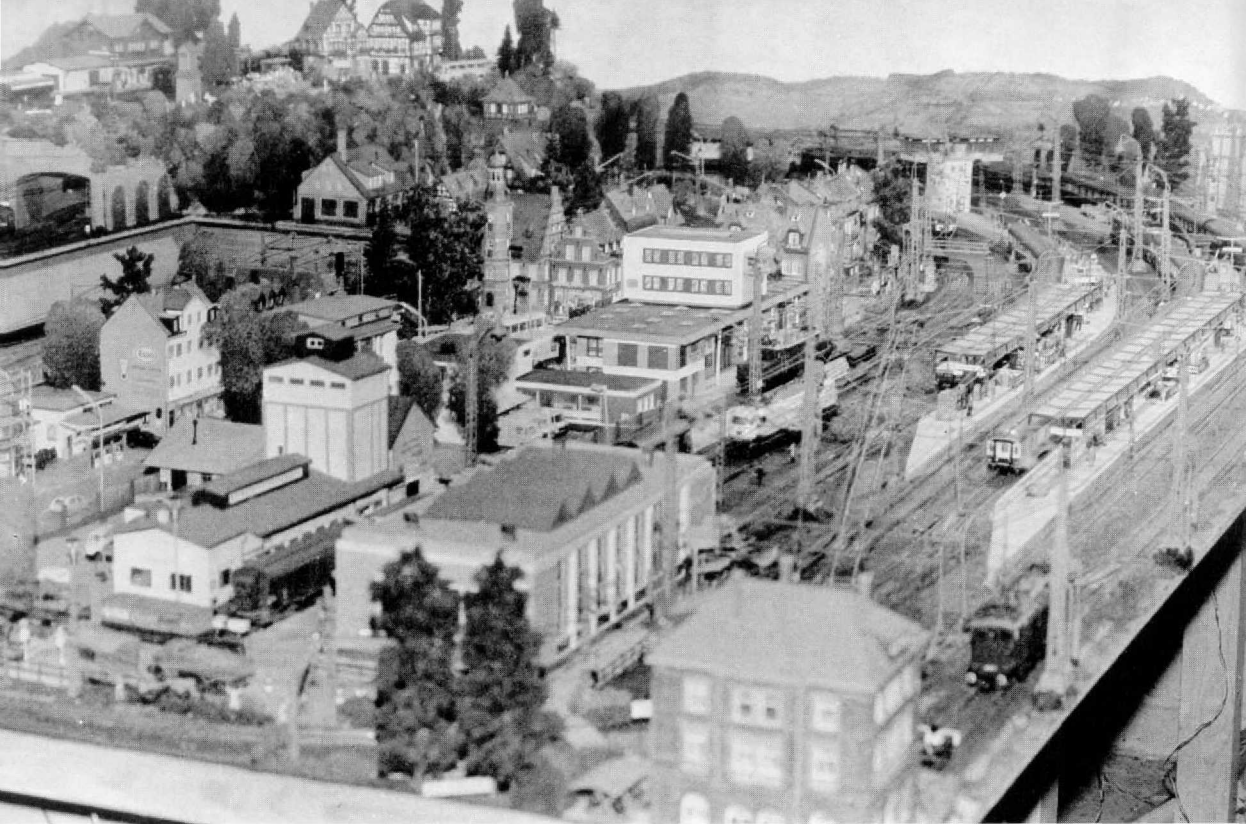


Abb. 1. Blick über den Anlagenschenkel „Neustadt“; erhöht im Hintergrund die Nebenbahn-Endstation „Altenstein“.  
(Fotos: P. Noever/H. J. Dewitz)

## *Orgendwo im Süden Deutschlands...*

H0-Anlage  
Peter Noever  
Düsseldorf

Wie unsere Leser schon bemerkt haben dürften, nehmen wir das „Jahr des Kindes“ zum Anlaß, auf die nicht zu unterschätzende Bedeutung der Kinder in unserem und für unser Hobby hinzuweisen – obwohl bei der Modellbahnerlei eigentlich jedes Jahr ein „Jahr des Kindes“ ist! Schließlich sind die „eisenbahnspielenden“ Kinder von heute die Modellbahner von morgen – von dem vielzitierten „Kind im Manne“ gar nicht zu reden! Und Hand aufs Herz: So mancher Familienvater käme in arge Bedrängnis, hätte er nicht seine Sprößlinge als „Ausrede“ für die Anschaffung einer Modellbahn und – wenn sie älter geworden sind – als willkommene Mitarbeiter bei Aufbau und Betrieb der Anlage!

Im folgenden Anlagenbericht kommt nun der Vater unseres heutigen „Titelstars“ Frank Noever, den Sie schon aus den Heften 4 und 7/77 kennen, zu Wort.

### Die Redaktion

*Ich habe damals den Frank (er war zu der Zeit zwei Jahre alt) vorgeschickt, um in der MIBA auch mal Kinder zu „Wort“ kommen zu lassen; allzuoft wird nämlich vergessen, daß unser Hobby ohne Kinder kaum möglich wäre. Unsere Anlage kann als „Familienanlage“ gelten; wir können sie nun nach 3jähriger Bauzeit als „einigermaßen fertig“ bezeich-*

*nen. Wenn ich „wir“ schreibe, so ist damit gemeint, daß auch meine Frau kräftig mitgeholfen hat, so z. B. beim Zusammenbau von Gebäude-Bausätzen.*

### Thema und Motiv

*Das Thema der Anlage ist hauptsächlich der Personenverkehr. Eine doppelgleisige elektrifizierte Hauptstrecke verbindet zwei Städte („Neustadt“ und „Neukirch“) irgendwo im Süden Deutschlands; als Epoche wählte ich die Gegenwart. Auf der relativ langen Fahrstrecke (mit zwei verdeckten Abstellgleisen) können je Fahrtrichtung zwei Züge gleichzeitig unterwegs sein. Wenn das Stellpult fertig ist, soll nach Fahrplan gefahren werden. Eine eingleisige Nebenbahn verkehrt auf einer 12 cm höher gelegenen Ebene; sie gilt als Übungsstrecke für meine jetzt noch kleinen Söhne. Die zugehörigen Gelände- teile sind abnehmbar, sie verdecken unschöne enge Radien der Hauptstrecke. Bei der gewählten Anlagenform hätten m. E. Steigungen das Gesamtbild und die Harmonie der Anlage gestört; auch deshalb gibt es keine Verbindungen mit der unteren Ebene.*

*(weiter auf S. 553)*