

Miniaturbahnen



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

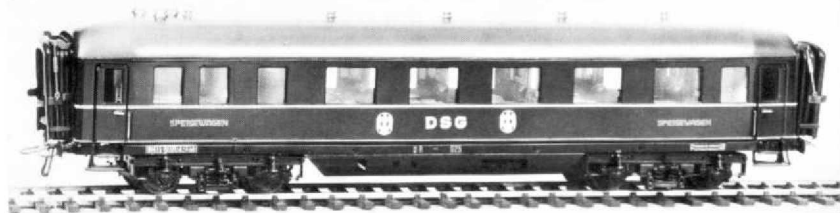
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
AUGUST 1972

8

ELETTREN Spur 0

Personenwagen FS (ital. Staatsbahn),
Speisewagen DSG, Schlafwagen DSG und ISG (CIWL).



Ganzmetall-Ausführung, 4-achsig, Drehgestelle und Puffer gefedert. Automatische Kupplungen. Inneneinrichtung mit Beleuchtung. Türen zum Öffnen. Vorbildgetreu in den entsprechenden Farben gespritzt. Länge 44 cm, zum Einsatz auf Eisenbahn-Anlagen mit kleinen Radien (ab 90 cm). Räder nicht isoliert.

Verlangen Sie unseren Prospekt.

FULGUREX

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 8/1972

- | | | | |
|--|------------|--|------------|
| 1. Bunte Seite (Titelbild, Straßenbahn auf dem Postament, Karikatur) | 507 | 11. Schmalspurig durch die Rheinebene: Die OEG als Vorbild (1. Teil) | 526 u. 550 |
| 2. Brücke zum Norden (H0-Modell der Fehmarnsund-Brücke) | 508 | 12. Im Gasthaus „Burgblick“ ... (Motiv) | 532 |
| 3. Neu: H0-0BB 1072 von M + F | 509 | 13. Güterzug-Tenderlokomotive der BR 90 ⁰⁻² (BP) | 533 |
| 4. „Fährbahnhof Puttgarden“ (H0-Anlage W. Wessoly) | 510 | 14. Kork-Bettungen für H0 und N | 538 |
| 5. N-Gleisverbindung mittels Heftklammern | 514 | 15. „Schmalspurig“ in Österreich ... (H0e-Gemeinschaftsanlage H. Wagner) | 539 |
| 6. Ein „pompöser“ Haltepunkt | 515 | 16. Automatisches Blocksystem (Erweiterung zur Schaltung in Heft 1/72) | 543 u. 555 |
| 7. Die Wasserversorgung im Bw (2. Teil) | 516 | 17. Fleischmann-Neuheiten '72 | 546 |
| 8. Die „Mini“-Anlage im Bücherregal | 521 u. 538 | 18. Eine Roll- und Ziehschranke aus Österreich | 547 |
| 9. Waggonbau-Kniffe | 522 | 19. Bahnhof Neumünster – (fast) genau im Maßstab 1:87! (H0-Anlage J. Baumgarten) | 548 |
| 10. Ralf pfeift: „Freie Fahrt!“ (Akustik-Schalter) | 525 | | |

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 –

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi).

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 3.– DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 9/72 ist ca. am 23. September in Ihrem Fachgeschäft!

Oh diese Modellbahner!



Was empfehlen Sie mir zu trinken,
wenn man gerade Konkurrenz aussetzt hat
wegen der Modellbahner?

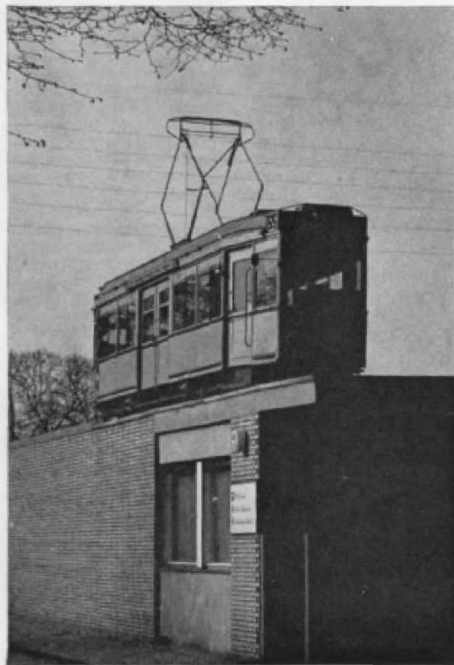
(S. Dietiker, Feldmeilen/Schweiz)



Unser Titelbild:

Aus Württemberg . . .

. . . dem „Muschterlände“, kommen diese Wagenmodelle nicht, wohl aber ihre Vorbilder: Herr Karlheinz Graf aus Brunn/Osterreich baute die württembergischen Clü-Doppelwagen nach unserer Bauzeichnung in Heft 6/66. Welche Kniffe er beim Waggonbau anwendet, erfahren Sie auf den Seiten 522–524. (Der Wasserturm mit holzverschalttem Behälter [links im Bild] erinnert übrigens an den Turm unserer Abb. 12 auf S. 462 im letzten Heft)

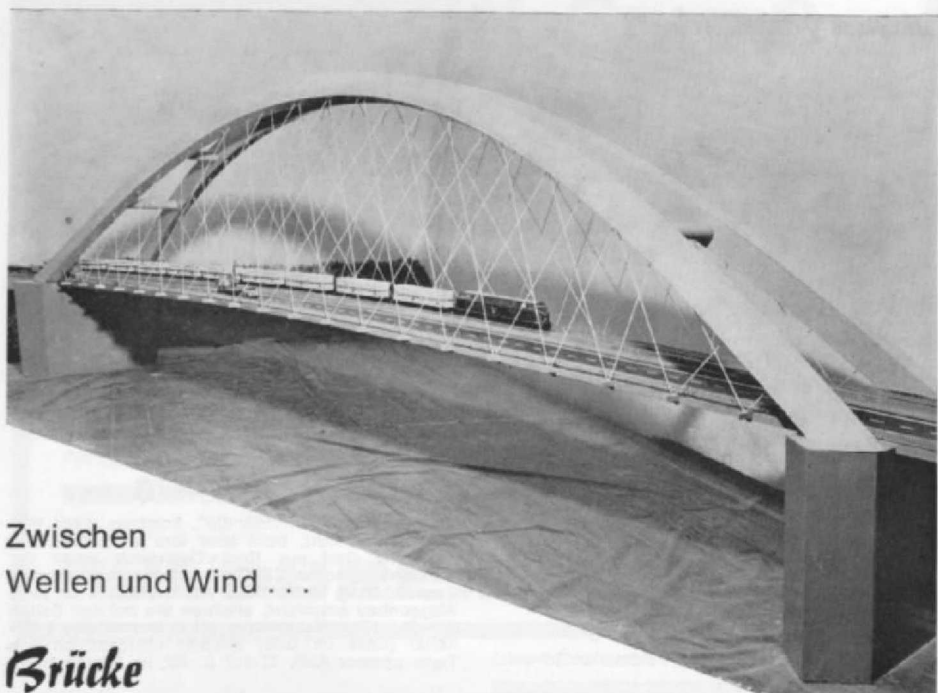


Eine Straßenbahn auf dem Postament

Nachdem in der MIBA schon häufig alte Dampflok gezeigt wurden, die man zur Erinnerung an die „gute alte Zeit“ auf Sockel oder in Grünanlagen aufgestellt hat, kann ich heute eine Abbildung vorstellen, die die Straßenbahnfreunde in besonderem Maße interessieren wird.

Die MIBA-Leser werden sich vielleicht daran erinnern, daß am 2. Oktober 1967 in West-Berlin die letzte Straßenbahn fuhr: Herr P. Kobow berichtete in Heft 2/68, S. 53, über dieses Ereignis. Inzwischen ist dieses über Jahrzehnte hinweg dominierende Straßenverkehrsmittel bereits weitgehend in Vergessenheit geraten. (Nur der Autofahrer ärgert sich auf manchen Routen über noch nicht ausgebauten Schienen und störende Bahngleiskörper). Doch fährt man an der Grenze des Bezirks Tiergarten das Goslarer Ufer entlang, entdeckt man ihn plötzlich wieder, den guten alten Triebwagen – als Denkmal auf einem Flachbau neben einer Fabrikeinfahrt, sauber, gepflegt und seiner gegen die Winterunbilden schützenden Dachhülle entledigt. Ist das nicht ein vorzüglicher Anlaß für Straßenbahnfreunde, ein noch nicht oder nicht mehr funktionsfähiges Modell in ähnlicher Weise auf ihrer Modellbahnanlage unterzubringen? (Das Foto ist leider nicht sonderlich schön geraten: der gerade zur Verfügung stehende „schnelle“ Film war nicht eben begeistert über die gestellte Aufgabe).

Dr. Hans Hunke, Berlin



Zwischen
Wellen und Wind . . .

Brücke zum Norden



Für seine H0-Anlage mit dem Thema „Vogelzuglinie“ (s. S. 510) baute Herr W. Wessoly dieses Modell der bekannten Fehmarnsund-Brücke. Die beiden Brückenbögen sind in einer kastenförmigen Konstruktion aus 2 mm-Schweißdraht mit Lötverbindungen zusammengefügt und mit Dekorationskarton verkleidet. An den Bögen (max. Höhe über Fahrbahn: 0,48 cm) ist die – ebenfalls schweißdrahtverstärkte – Fahrbahn (Breite: 23 cm) an achtzig Schrägsellen aus 3 mm-Takelgarn aufgehängt; die Fahrbahn liegt in der Mitte 2 cm höher über dem „Wasserspiegel“ als an den beiden Endpunkten (Pfeilerhöhe: 25 cm). Die Spannweite der Brücke beträgt insgesamt 240 cm – wahrlich ein beachtliches Prachtstück!

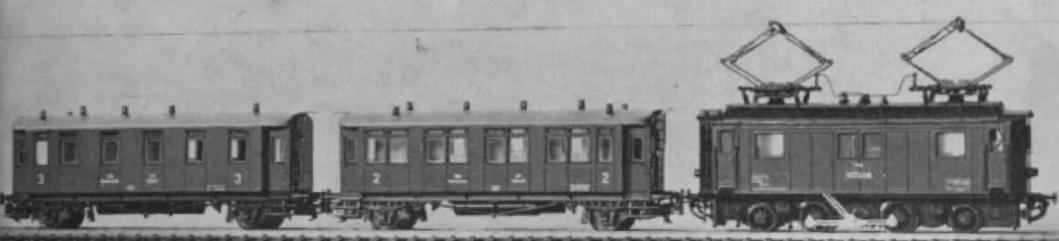


Abb. 1. Die neue M+F-Elokok vor zwei Liliput-Oldtimern – ein höchst ansprechender Nebenbahn-Kurzzug!

Soeben eingetroffen: Die HO-ÖBB 1072 aus der Lokwerkstatt M+F

Daß man sich in Fürstenfeldbruck unseren kleinen „Rüffel“ im Messeheft 3a/72 (ob der stagnierenden Neuheiten-Auslieferung) so „zu Herzen nehmen“ würde, hätten wir wirklich nicht erwartet; nach der OJ-Lok und der GTL 4/4 ist nun bereits auch das HO-Modell der österreichischen Elokok 1072 (s. Heft 3a/71) als Bausatz erhältlich; die Fertigungsausführung folgt in ca. 4 Wochen. Die kleine 1'B 1'-Lok ist ganz reizend anzusehen und gibt z. B. mit den Liliput-Modellen der österreichischen Personenzüge einen stilsicheren Oldtime-Zug ab. In der Bausatz-Ausführung (mit Beleuchtungs-Einrichtung, bestehend aus Abdeckplatte und Lampenfassung,

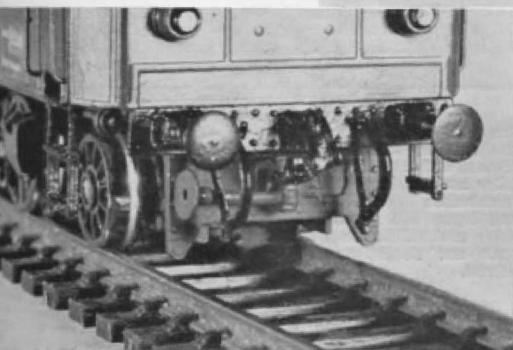
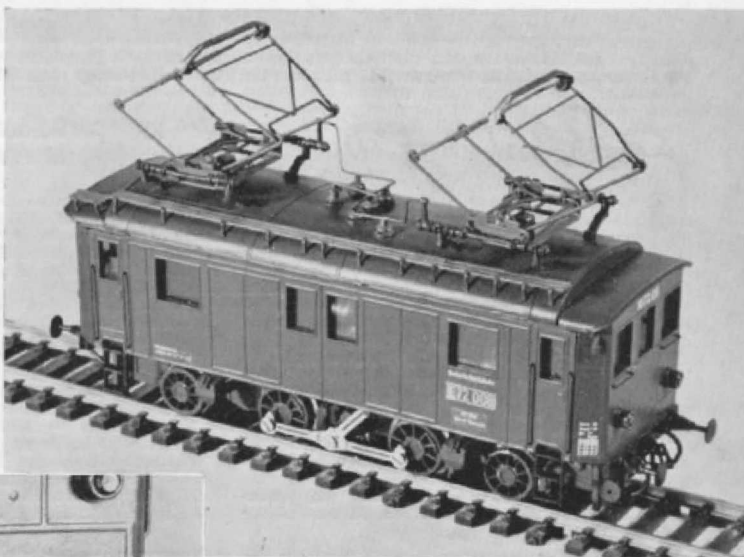
allerdings ohne Glühbirnchen und Gleichrichter) ist die Lok in fünf verschiedenen Versionen erhältlich: in der Ausführung der Wien-Preßburger Bahn, als BBÖ-Reihe 1005 (um 1930), als E 72 der DR, mit der Beschriftung der russischen Besatzungsmacht nach 1945 und schließlich als Reihe 1072 der ÖBB. Die jeweiligen Beschriftungen liegen nebst einem genauen Farbgebungs-Schema dem Bausatz bei.

Bei dieser Gelegenheit ein wichtiger Hinweis: Der M+F-Lackier-Service für sämtliche (eingesandten) M+F-Modelle besteht nach wie vor!

Ein funktentstörter M+F-Motor mit einer Getriebe-

Abb. 2. Die kleine 1'B 1'-Maschine als E 72 der Deutschen Reichsbahn. Daß die Beschriftung nicht mittig am Gehäuse sitzt, ist vorbildgetreu. Man beachte die neu entwickelten, filigranen Pantographen und die extra aufgesetzten Laufbretter auf dem Dach! Zwischen Lauf- und Treibrädern sitzen die Nachbildungen der Sandstreu-Einrichtungen.

▼ Abb. 3. An der Pufferbohle ist außer der Imitation der Original-Kupplung auch noch die (beweglich gelagerte) Nachbildung einer handbetätigten ELIN-Strassenbahnkupplung angebracht.



übersetzung von 1:45 verleiht der kleinen Lok eine (umgerechnete) Höchstgeschwindigkeit von ca. 60 km/h; einsetzbar ist das Modell auf Radien ab 40 cm. Noch einige Angaben zur Ausführung und Detaillierung des „Maschinchens“: Die Brems- und Sandstreu-Einrichtungen sind genau nachgebildet; auch beim Vorbild war nur die vordere der zwei Laufachsen (die beim Modell übrigens abgefedert



Abb. 1. Blick auf die ausgedehnten Anlagen des Fährbahnhofs mit dem Fährschiff-Modell „Theodor Heuss“. Die Gesamtlänge des im Maßstab 1:90 gebauten Schiffsmodells beträgt rund 150 cm.

„Fährbahnhof Puttgarden“

Die H0-Anlage des
Herrn W. Wessoly, Wallerfangen

Gar viele Modellbauer wählen – wie auch von der MIBA immer wieder empfohlen – ein bestimmtes Thema für ihre Anlage; sei es nun eine beschauliche Nebenbahn, ein betriebsames Bw, ein Rangierbahnhof oder eine Industrie- oder Hafenbahn. Letztere üben nicht zuletzt durch die Kombination von Eisenbahn- und Schiffsmodellen auch auf „Landratten“ stets einen besonderen Reiz aus (s. auch unsere diesbezüglichen Artikel in Heft 8 u. 9/70).

Auch Herrn Wessoly hat es die Verbindung Bahn/Wasser angezogen; seine neue H0-Anlage hat das Thema „Vogelfluglinie“, jene wohl allen Eisenbahnfreunden bekannte Verkehrslinie, die dem Flug der Zugvögel von Südschweden über die dänischen Inseln und Schleswig-Holstein nach Süden folgt. (In MIBA 8/63 sind wir ausführlich auf die „Vogelfluglinie“ eingegangen). Wenn der Erbauer dieses Riesenthemas auch etwas „bescheiden“ mußte, ist es ihm doch gelungen, das Wesentliche beizubehalten. In erster Linie

ging es ihm darum, einen Strecken- bzw. Betriebsabschnitt des großen Vorbilds auf seiner Heimanlage nachzubilden, wobei er auf die Details besonderen Wert legte. „Die Abbildungen sollen zeigen, welchen Aufwand es erfordert, ein derartiges Thema vorbildgetreu darzustellen – wobei die Stunden nicht gezählt werden können, die ich für mein Hobby aufbrachte!“ schreibt Herr Wessoly.

Betrieblicher Mittelpunkt der Anlage sind die Hafenanlagen und der Fährbahnhof von „Puttgarden“ (s. auch MIBA 11/65). Sämtliche Gebäude wurden weitgehend originalgetreu nach Aufzeichnungen und Urlaubsfotos gebaut. Das Fährschiff „Theodor Heuss“ (Abb. 1) kann – analog zum großen Vorbild – 13 Modell-D-Zugwagen oder 30-Güterwagen-Modelle in seinem dreigleisigen Hauptwagendeck aufnehmen. Heck- und Bugklappe sind beweglich ausgebildet, so daß die Rangiermanöver beim Ein- und Ausfahren wie beim Vorbild ausgeführt werden können.

sind) mit einer Bremse versehen. An der Pufferbohle sitzt unter der Normal-Kupplung noch eine handbetätigte ELIN-Tram-Kupplung, da das Vorbild zeitweise auch Strab-Anhänger zog. Die Fenster sind mit Cellon hinterlegt, da eingesetzte Scheiben das Modell erheblich verteuert hätten; ein geübter Bastler wird sich hier jedoch zu helfen wissen. Neu entwickelt sind die Pantographen, die übrigens auch zu deutschen Ellok-Oldtimern pas-

sen (und einzeln zum Preis von DM 4,90 erhältlich sind). Beim Aufsetzen des Daches ist darauf zu achten, daß das Dach-Trittbrett über der Aufstiegsleiter am Gehäuse sitzt. – Nicht nur unsere österreichischen Freunde werden dieses feindetaillierte und Irgendwie „herzige“ Modell begrüßen – auf einer elektrifizierten Privatbahn o. ä. Ist die Lok auch auf deutschen H0-Anlagen bestens einzu-



Abb. 1. Blick auf die ausgedehnten Anlagen des Fährbahnhofs mit dem Fährschiff-Modell „Theodor Heuss“. Die Gesamtlänge des im Maßstab 1:90 gebauten Schiffsmodells beträgt rund 150 cm.

„Fährbahnhof Puttgarden“

Die H0-Anlage des
Herrn W. Wessoly, Wallerfangen

Gar viele Modellbauer wählen – wie auch von der MIBA immer wieder empfohlen – ein bestimmtes Thema für ihre Anlage; sei es nun eine beschauliche Nebenbahn, ein betriebsames Bw, ein Rangierbahnhof oder eine Industrie- oder Hafenbahn. Letztere üben nicht zuletzt durch die Kombination von Eisenbahn- und Schiffsmodellen auch auf „Landratten“ stets einen besonderen Reiz aus (s. auch unsere diesbezüglichen Artikel in Heft 8 u. 9/70).

Auch Herrn Wessoly hat es die Verbindung Bahn/Wasser angezogen; seine neue H0-Anlage hat das Thema „Vogelfluglinie“, jene wohl allen Eisenbahnfreunden bekannte Verkehrslinie, die dem Flug der Zugvögel von Südschweden über die dänischen Inseln und Schleswig-Holstein nach Süden folgt. (In MIBA 8/63 sind wir ausführlich auf die „Vogelfluglinie“ eingegangen). Wenn der Erbauer dieses Riesenthemas auch etwas „bescheiden“ mußte, ist es ihm doch gelungen, das Wesentliche beizubehalten. In erster Linie

ging es ihm darum, einen Strecken- bzw. Betriebsabschnitt des großen Vorbilds auf seiner Heimanlage nachzubilden, wobei er auf die Details besonderen Wert legte. „Die Abbildungen sollen zeigen, welchen Aufwand es erfordert, ein derartiges Thema vorbildgetreu darzustellen – wobei die Stunden nicht gezählt werden können, die ich für mein Hobby aufbrachte!“ schreibt Herr Wessoly.

Betrieblicher Mittelpunkt der Anlage sind die Hafenanlagen und der Fährbahnhof von „Puttgarden“ (s. auch MIBA 11/65). Sämtliche Gebäude wurden weitgehend originalgetreu nach Aufzeichnungen und Urlaubsfotos gebaut. Das Fährschiff „Theodor Heuss“ (Abb. 1) kann – analog zum großen Vorbild – 13 Modell-D-Zugwagen oder 30-Güterwagen-Modelle in seinem dreigleisigen Hauptwagendeck aufnehmen. Heck- und Bugklappe sind beweglich ausgebildet, so daß die Rangiermanöver beim Ein- und Ausfahren wie beim Vorbild ausgeführt werden können.

sind) mit einer Bremse versehen. An der Pufferbohle sitzt unter der Normal-Kupplung noch eine handbetätigte ELIN-Tram-Kupplung, da das Vorbild zeitweise auch Strab-Anhänger zog. Die Fenster sind mit Cellon hinterlegt, da eingesetzte Scheiben das Modell erheblich verteuert hätten; ein geübter Bastler wird sich hier jedoch zu helfen wissen. Neu entwickelt sind die Pantographen, die übrigens auch zu deutschen Ellok-Oldtimern pas-

sen (und einzeln zum Preis von DM 4,90 erhältlich sind). Beim Aufsetzen des Daches ist darauf zu achten, daß das Dach-Trittbrett über der Aufstiegsleiter am Gehäuse sitzt. – Nicht nur unsere österreichischen Freunde werden dieses feindetaillierte und Irgendwie „herzige“ Modell begrüßen – auf einer elektrifizierten Privatbahn o. ä. Ist die Lok auch auf deutschen H0-Anlagen bestens einzu-



Abb. 2 u. 3. Nicht nur die Schiffsbrücken in den Fährbetten 1 und 2 und die Autorampen sind beweglich ausgeführt; auch die Heckklappe des Fährschiffs „Theodor Heuss“ läßt sich öffnen, so daß vorbildgemäß ein kompletter D-Zug von 13 Wagen „verschifft“ werden kann. Größere Fahrzeuge wie Omnibusse oder Lkw fahren ebenfalls durch die Heckklappe auf das Hauptwagendeck (untere Abbildung). Eine interessante Abhandlung über die „Vogelfluglinie“ und das neue DB-Fäherschiff „Deutschland“ findet sich übrigens im Juni-Heft 12/72 der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ (Hestra-Verlag, 61 Darmstadt, Postfach 4164).

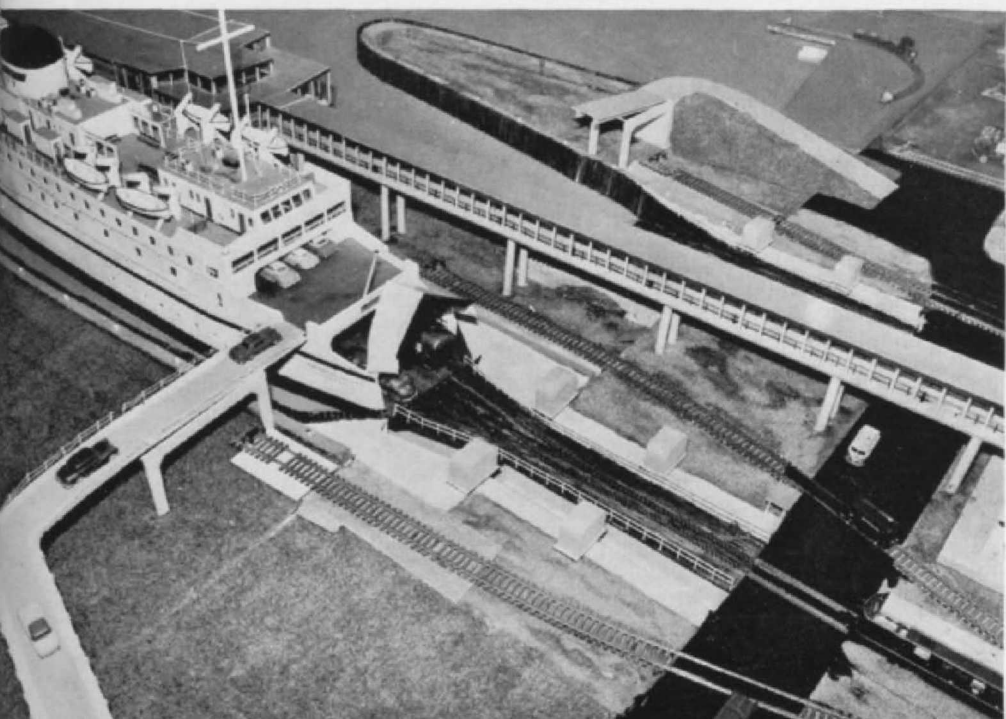




Abb. 4 u. 5. Die modernen Bahnhofs- und Zollabfertigungsgebäude baute Herr Wessoly hauptsächlich aus Dekorkartonen; die Wände und Dächer wurden mit Schweißdraht versteift, nachdem sich bei früheren Versuchen mit Kiefernleisten in verschiedenen Stärken diese verzogen hatten. Nach Angaben des Erbauers hat sich seine Schweißdraht-Methode vor allem bei Bauten wie Bahnsteigüberdachungen oder Brücken mit größerer Spannweite bewährt.

