

MIBA

Miniaturbahnen



Hochhaus „Bergstraße 1“

Windschiefe Fahrleitung

„Niedlingen“ am Roten Weiher



Seite 58
Zu einem Besuch im Bw von „Altstadt“ lädt Sie Volkmarr Bischoff ein.



Seite 24
Kuriose Straßenfahrzeuge, die auf Schienen fahren können, zeigen Eberhard Kühnlenz (H0) und Fritz Seibert (N).

MEINE ANLAGE

„Niedlingen“ am Roten Weiher
Ein vorbildliches H0-Diorama 30

CLUBANLAGE

Hochhaus Bergstraße 1
Die H0-Anlage des MEC Ostallgäu/Außerfern (2) 18

REVUE DER ANLAGEN

Schon Geschichte – die „Verflossene“ 52
Bahnbetriebswerk „Altstadt“ –
Anfang der 60er Jahre 58
Bundesbahn-Betrieb der 80er Jahre in Z 60
Gemeinsames Hobby – Eisenbahn 63

ANLAGENBAU

Über die Gleiswendel
in die Schattenbahnhofs-Vitrine 68

DIORAMENBAU

In Luzern dabei ... 38
Schaffe, spare, Häusle baue ... 54

SELBSTBAU

Ein Feuerhergerätehaus in Thüringen 12
Lkw mit Eisenbahnrädern 24
Drehschemel-Wagen für die LGB 36
Umbauten in H0 – aus Industrie-Modellen 56

LESER-ARBEITEN

Verfeinerte Pkw-Modelle 27

Seite 30

Wie man ein vorbildliches Bahnhofs-Diorama bauen und welche Gestaltungskniffe man dabei verwenden kann, zeigt Dietmar Wohlfart.



NEUHEITEN-MAGAZIN

Neu von Fleischmann	28
Ladegut in 0-Größe	28
H0-Autos von Rietze	28
Praktisches Werkzeug	28
Zum 100jährigen	28
Neue Re 6/6 von Lima	29
TT-Sattelzug	29
Neue Bausätze von Spieth	29
Oldies von Brekina	29
Neues aus Salzburg	29
Neue Bücher	51
Feuerwehr aus Böblingen	71
Schöne Räder	71
Pola H0	71
Verbesserte Stromaufnahme von Imotec	71
Bahn 2000	71
Neu von Brekina	71

PRÜFPROTOKOLL

Die V 200.0 als N-Modell von Roco 66

VORBILD

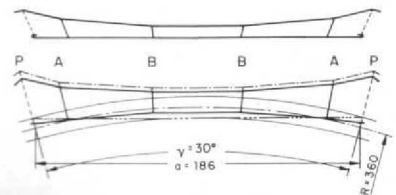
Briefmarken für den Eisenbahnfreund	15
Gleisverschlingung bei der Stuttgarter Straßenbahn	15
Im Familienalbum ...	17
Windschiefe Fahrleitungen, in Vorbild und Modell	40

RUBRIKEN

Zur Sache	9
Panorama	10
Termine	10/67
Leserdiskussion	16
Impressum	72

Seite 40

Lothar Weigel zeigt, wie man eine windschiefe Oberleitung im Modell aufbauen kann.



Titelbild: Viel lernen kann der interessierte Modellbahner am Beispiel des H0-Dioramas von Dietmar Wohlfart: Als Fingerübung für den Anlagenbau und als immer wieder neu zu entdeckendes Schaustück läßt sich solch ein Ausschnitt aus der (erdachten) Wirklichkeit gebrauchen.



Wat dem een sihn Uhl . . .

„Spurensicherung“ war der Leitartikel im letzten Heft überschrieben; wir beleuchteten darin die Aktivitäten zweier Abiturienten, die für ihr N-Diorama „Rümpel-Rohlfshagen“ ihre Heimat durchstreift und dabei ein gehöriges Stück Eisenbahn- und Heimat-Geschichte gesichert haben.

Daß auch umgekehrte Wege gangbar sind, zeigt Dietmar Wohlfart in der heutigen Ausgabe. Er hat sich kein existierendes Vorbild als „Vorlage“ für sein H0-Diorama genommen, vielmehr hat er sich eine Situation erdacht, die so oder in ähnlicher Form und Anordnung durchaus ein Vorbild haben könnte. Die Einzelheiten sind wohl durchdacht und erwecken beim Betrachter den Eindruck, diese Situation bzw. dieses Motiv in der Realität schon mal gesehen zu haben.

Der MEC Ostallgäu/Außerfern hingegen geht einen ganz anderen Weg und schert sich keinen Deut darum, daß „Vorbildfritzen“ eventuell aufstöhnen und das gewaltige

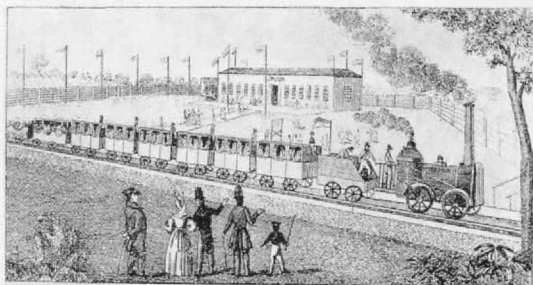
Hochhaus neben der Bahnlinie mit mehr als schiefgeneigtem Kopfe betrachten könnten. Die Mitglieder des MEC sind sich untereinander einig: Wir wollen ein Hochhaus mit soundsovielen Stockwerken, also bauen wir eines (auch wenn's nicht so sehr zum Umfeld auf der Anlage passen mag). Basta!

So ist das nunmal – der eine hält sich inklusive Wäschestücke auf der Leine und authentisch nachgebauten Häusern sklavisch an sein Vorbild, der andere erfindet sich sein Vorbild kurzerhand, während der Dritte wiederum nach der Devise „Weder-noch“ verfährt und einfach den Spaß an der Freude in den Vordergrund stellt. Model railroading is fun! Für jeden etwas, ein Motto, dem sich die MIBA verschrieben hat und dem sie auch in Zukunft treu bleiben wird.

Der geneigte Leser wird noch des öfteren Gelegenheit haben, die Erkenntnis zu gewinnen: Wat dem een sihn Uhl . . . ok

25jähriges Vereinsjubiläum

1987 feiert der MEC Schwenningen e.V. sein 25-jähriges Jubiläum. Aus diesem Anlaß hat der Verein das ganze Jahr über seine Modelleisenbahn-Anlage betriebsbereit. Der MEC bietet anderen Vereinen aus nah und fern an, einen ein- oder mehrtägigen Ausflug nach Schwenningen zu unternehmen. Bei mehrtägigem Aufenthalt sind die Mitglieder des MEC Schwenningen bereit, bei der Unterkunftsbesorgung behilflich zu sein. Als Rahmenprogramm ist eine Fahrt mit der „Sauschwänzlebahn“ in Blumberg möglich. Interessierte Vereine melden sich bei: Egon Thieme, Nekkarstr. 60, 7730 VS-Schwenningen, Tel. 07720/62176.



Rüchfahrt nach Leipzig.

Haltepunkt in Althen vom 24. April bis 12. November 1837

Einbruch beim MEC Herne!

Zwischen dem 10. und 13. Mai 87 wurde in die Räume des MEC Herne eingebrochen; es wurden fast alle Modellbahnfahrzeuge des Vereins gestohlen, die sich in Vitrinen bzw. auf der Vereinsanlage befanden. Ein Teil der Sammlung war am Fahrwerk auf der Unterseite mit blauer Farbe gekennzeichnet, die Fahrzeuge waren fast ausnahmslos neu oder neuwertig, sind nicht originalverpackt und weisen evtl. Beschädigungen in Folge des Einbruchs auf. Einige markante Stücke sind u.a.: eine V 188 von Günther und 5 zwei-achsige preußische Oldtimer-Personenwagen von Rai-Mo in den Farben Braun, Grün, Grau, Braun/Grün und Rotbraun. Hiermit ergeht an Besucher von Tauschbörsen der Aufruf, durch Beobachtungen den Diebstahl aufzuklären.

Termine

Eine Einladung ganz besonderer Art hat die **Interessengemeinschaft Schienenverkehr Frankfurt am Main** parat: Sie lädt alle jugendlichen Eisenbahnfreunde, die in den Sommerferien mit dem Tramper-Monats-Ticket und der Kamera durch Deutschland reisen, zu einem Treffen in ihre Vereinsräume ein. Am Freitag, **24. Juli 87** haben Eisenbahnfans ab 18 Uhr Gelegenheit, Neuigkeiten und Informationen auszutauschen. Es besteht die Möglichkeit, Dias zu zeigen! Die Vereinsräume der ISF befinden sich im Bahnhof Frankfurt-Essersheim und sind mit der S-Bahn-Linie S 6 oder mit den U-Bahnen U 1/U 2/U 3 bis Weißer Stein erreichbar.

Denkschrift für eine City-Bahn

Die „Interessengemeinschaft der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, pro Bahn e.V.“ hat dieser Tage eine Broschüre vorgestellt, die sich mit den Möglichkeiten der Schaffung einer City-Bahn in Oberbayern beschäftigt. Die Idee geht davon aus, daß der Schienenverkehr außerhalb des Münchner S-Bahn-Bereichs seit Jahren schon nicht mehr mit der Entwicklung Schritt halten kann. Trotz gestiegener Fahrgastzahlen seien hier Angebotsverbesserungen unterblieben; der Autoverkehr nehme durch Aus- und Neubauten von Straßen jedoch laufend zu. Die Broschüre ist gegen Überweisung von DM 7,- auf das Postgirokonto 724 56 - 803 bei Karlheinz Rößler, Sonderkonto B beim Postgiroamt München (BLZ 700 100 80) zu haben.

Gedenkstein-Entüllung in der DDR

Anläßlich der Wiederkehr der ersten Eisenbahnfahrt in Sachsen von Leipzig nach Dresden am 24. 4. 1837 wurde am Haltepunkt Althen ein Gedenkstein enthüllt. Die Gedenkfeier fand unter reger Anteilnahme der Bewohner des Dorfes statt, die Gedenkrede hielt ein leitender Angestellter der Reichsbahndirektion Halle, der einen ausführlichen Abriss über die Streckengeschichte gab. W. Beyer

Lokführer mit Mut und Geschick

Eine Geldprämie hat dem Bundesbahn-Oberlokomführer Herbert Bollendorf seine Reaktion und seine Geschicklichkeit eingebracht. Im Gleisanschluß der Saarbergwerke (im Bahnhof Warndt-Grube) rissen 10 leere Güterwaggons aus und rollten auf die eingleisige Nebenbahn nach Fürstenhausen. Durch starkes Gefälle beschleunigten die Wagen dabei auf eine Geschwindigkeit von etwa 40 bis 50 km/h. Der 42jährige Lokführer bekam dieses Unglück über den Rangierfunk mit und fuhr ohne Zögern mit seiner Lok auf das Gleis, auf dem die führerlosen Wagen heranrollten. In gleicher Fahrtrichtung wie die Wagen beschleunigte er seine Lokomotive und fing bei etwa 45 km/h die Wagen sanft ab. Respekt!

Der **Hessencourrier** fährt am **9. August** um 10.30 Uhr von Kassel-Wilhelmshöhe nach Naumburg.

Die **Nürnberger Eisenbahnfreunde (NEF)** fahren vom **11. bis 13. September 87** zum Eisenbahnjubiläum nach Österreich. Mit einem „Sonder“-VT 614 geht es dabei von Nürnberg nach Passau, Linz, Fischament, Getzendorf, Petronell, Wolfstal und Wien. Dabei werden auch verschiedene Güterzugstrecken bereist. Enthalten ist ebenfalls ein Sonderzug auf der Mariazellerbahn und ein Besuch der Fahrzeugparade in Wien. Nähere Informationen gegen Freiumschlag bei NEF, Walter-Flex-Str. 179, 8500 Nürnberg 60.



Neues Design auch für Bauzugwagen!

Ein bestens gehütetes Geheimnis konnte Werner Meltzer vom MEC Dortmund dieser Tage lüften: Auch die Bauzugwagen werden künftig in das neue Farbkonzept der Bundesbahn mit einbezogen! Im Februar 87 konnten die ersten Vorschläge des DB-Design-Centers begutachtet werden. Eine endgültige Entscheidung über die Farbgebung steht allerdings noch aus und wird auch nicht vor 1994 erwartet. Spaß beiseite: Die abgebildeten Bauzugwagen standen im Winter 87 in der westlichen Bahnhofsausfahrt von Dortmund Hbf an den Streckengleisen der Kursbuchstrecke 330. Einem unbekanntem Graffiti-Künstler war wohl die Türkis-Lackierung der Wagen zu trist, so daß er sie auf seine Art „gesupert“ hat.

Taktverkehr zwischen Fürth und Cadolzburg

Am 31. 5. 87 verkehrte zum ersten Mal ein Triebwagen in den neuen Nahverkehrsfarben zwischen Fürth/Bay. und Cadolzburg. Für das „Drumherum“ war einiges aufgeboten: So bestand in Zirndorf die Möglichkeit, ein Feuerwehr-Fest zu besuchen, feierte in Cadolzburg die Liedertafel Geburtstag und wurden den Gewinnern des Bahnrätsels ihre Preise überreicht. Außerdem hatte die DB ihre Spenderhosen an und ließ die Bevölkerung kostenlos an der Eröffnungsfahrt teilnehmen. Unser jw-Foto zeigt den Triebwagen der Baureihe 614 im neuen Dekor bei der berühmten Ortsdurchfahrt in Zirndorf.



Termine

Die **Berliner Eisenbahnfreunde e.V. (BEF)** werden im August eine Studienfahrt zur **Selketalbahn** unternehmen; Abfahrt ist um 7 Uhr in Berlin am Berliner Platz, mit dem Reisebus geht es nach Gernrode, nach dem Mittagessen geht es auf die Selketalbahn (Gernrode ab 13.25 Uhr, Rückkunft 17.20 Uhr). Das Abendessen wird in Quedlinburg eingenommen, anschließend wird mit dem Bus wieder nach Berlin zurückgefahren. Termin: **8. August 1987**. Interessenten setzen sich mit Rüdiger Reich, Stresemannstr. 30, 1000 Berlin 61 in Verbindung.

Die **Interessengemeinschaft Eisenbahn (IGE)** läßt am **8. August 87** einen Sonderzug mit der E 18 08 als Zuglok und blauen Schnellzugwagen ab München bis Kufstein verkehren. In Kufstein wird die 01 501 gemeinsam mit der 01 1066 den Zug über Innsbruck, Arlberg, Bludenz nach Lindau ziehen. Es sind Fotohalte und Scheinanfahrungen geplant. Vom **27. bis 30. August 87** wird die IGE mit einem VT 08 („TEE Blaue Donau“) auf verschiedenen Fahrtrouten durch die Bundesrepublik nach Wien reisen. Ziel ist die große Fahrzeugparade der ÖBB zum 150jährigen Eisenbahnjubiläum in Österreich. Die Fahrtkosten betragen z.B. ab Hannover DM 649,-, ab Köln DM 627,-, ab Frankfurt DM 610,- und ab Nürnberg DM 578,-. Nähere Informationen und Anmeldung bei: IGE, Postfach 329, 8562 Hersbruck, Tel. 091 57/606.

Volles Programm bei der **Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG)**: Zu einer Dampfzugwoche nach Österreich ist man vom **30. August bis 5. September 87** unterwegs. Zusätzlich wird vom **21. August bis 23. August 87** der Gläserne Zug die Eisenbahnfreunde von München nach Wien zur Fahrzeugparade bringen.

Unter der Schirmherrschaft der **Albtal-Verkehrsgesellschaft** verkehrt die Dampflokomotive 58 311 der **Ulmer Eisenbahn-Freunde (UEF)** zwischen Ettlingen und dem Schwarzwald-Städtchen Bad Herrenalb. Gefahren wird an jedem letzten Wochenende im Monat, es bestehen Anschlußverbindungen an den Karlsruher Hauptbahnhof. Die Termine im August: **8., 9., 29. und 30. August**. Das „Alb-Zügle“ der **Ulmer Eisenbahnfreunde** fährt am **9. August 87** von Amstetten nach Gerstetten.

Das **Bayerische Eisenbahnmuseum** wird vom **11. bis 13. September 87** eine Dreitages-Fahrt zum Jubiläum der ÖBB veranstalten. Im Fahrpreis von DM 240,- für Erwachsene und DM 160,- für Kinder bis 15 Jahre sind die Bahnfahrt von München nach Wien, zwei Fahrten mit Dampfsonderzügen in Österreich und zwei Übernachtungen enthalten. Anmeldungen nimmt das **Bufe-Fachbuchzentrum-München**, unter der **Tel.-Nr. 089/160109** entgegen.

Ein Feuerwehr-Gerätehaus in Thüringen

von Günter Kühn, Gospersgrün/DDR

Für Anlagenmotive nach thüringischen und fränkischen Vorbildern fehlen, bis auf wenige Ausnahmen, gute Gebäudemodelle der Zubehörindustrie.

Thüringen- und Frankenfreunde müssen also bei der Herstellung ihrer Hochbauten selbst zum Werkzeug greifen und die im landschaftsgebundenen Baustil ausgeführten Häuser in eigener Werkstatt errichten.

Bei einer Exkursion durch Ostthüringen fiel mir das Feuerwehrdepot in Moxa, unweit von Ziegenrück, besonders auf. Es verkörpert einen für Thüringen typischen Baustil: Fachwerk/Ziegelbauweise mit teilweiser Wandschieferverkleidung. Das Gebäude fügt sich am besten in ein ländliches oder kleinstädtisches Milieu ein.

Ausgangspunkt für den Nachbau bildet der Verolokschuppen 2/33 für die Nenngröße TT. Die ohnehin für TT zu groß ausgefallenen Ziegelnachbildungen der Seitenwände kommen der Nenngröße H0 sehr entgegen und wirken äußerst vorbildnah. Für den Bau werden folgende Teile benötigt:

1 kompletter Bausatz TT-Lokschuppen (Vero 2/33),
je 3 Teile Nr. 14 und 15 dieses Bausatzes,

4 Teile Dachlüfter des TT-Gaswerkes (Vero 2/44),

1 komplettes Turmoberteil des Berggasthauses „Pöhlberg“ (Vero 2/26),

Dachrinnen und verschiedene Kleinteile und Schieferplatten Nr. 6030 Vollmer oder 623 Fallner.

Sämtliche Original-Bauteile werden den Zeichnungen entsprechend verändert und winklig befeilt und

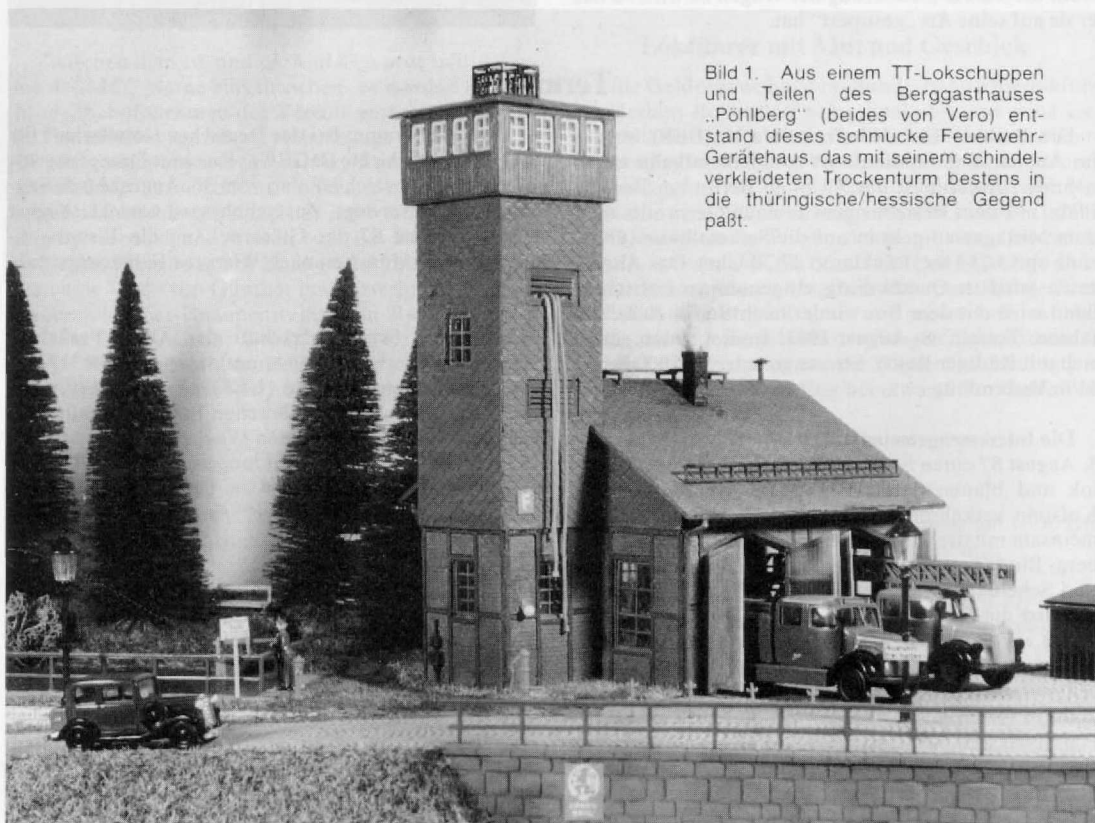


Bild 1. Aus einem TT-Lokschuppen und Teilen des Berggasthauses „Pöhlberg“ (beides von Vero) entstand dieses schicke Feuerwehr-Gerätehaus, das mit seinem schindelverkleideten Trockenturm bestens in die thüringische/hessische Gegend paßt.

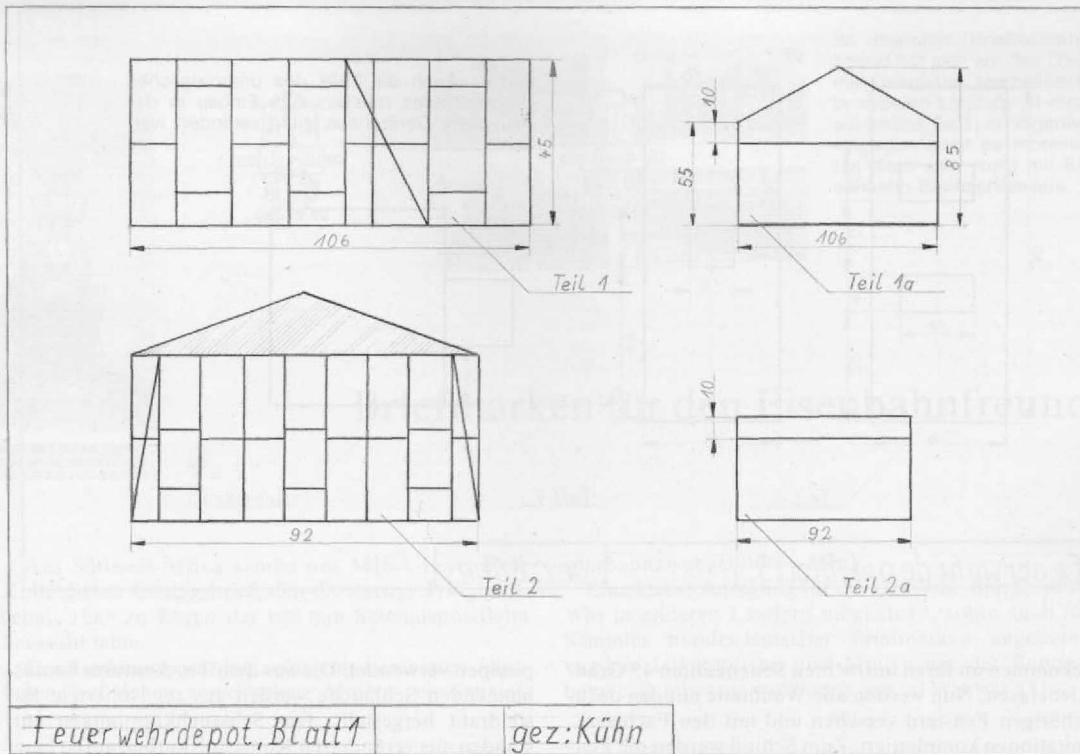
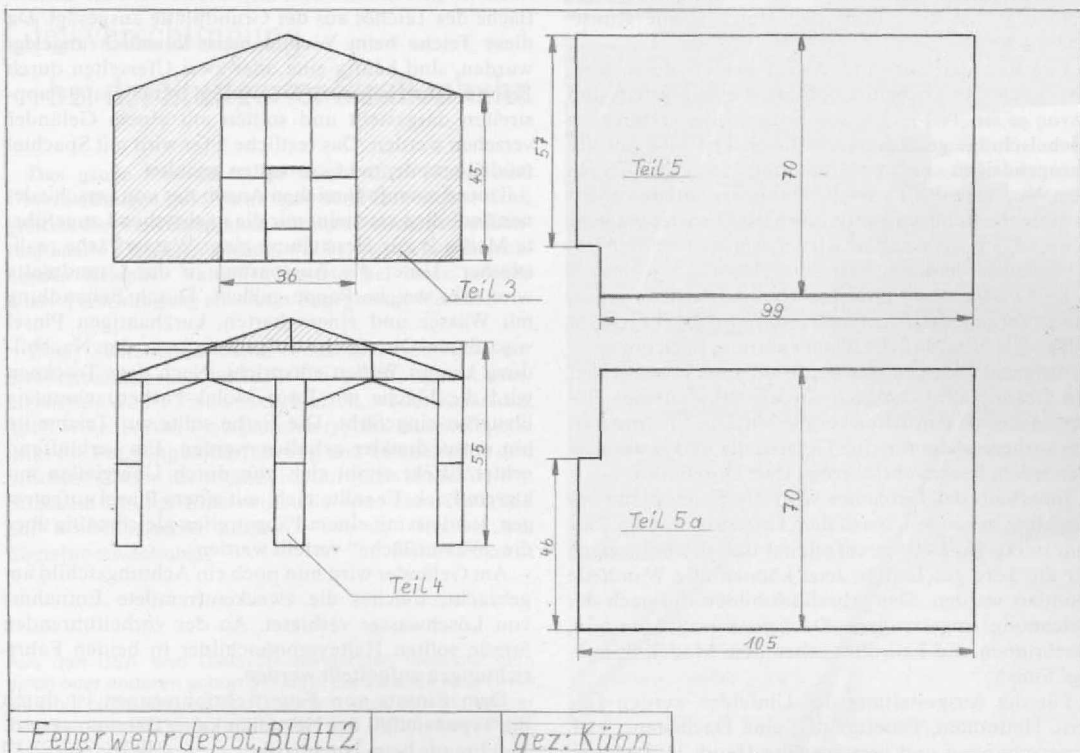


Bild 2. Die Teile aus dem TT-Bausatz müssen gemäß Zeichnung verändert werden.

Bild 3. Beim Dach des Gerätehauses ist es wichtig, die beiden Aussparungen für den Trockenturm herauszuarbeiten.



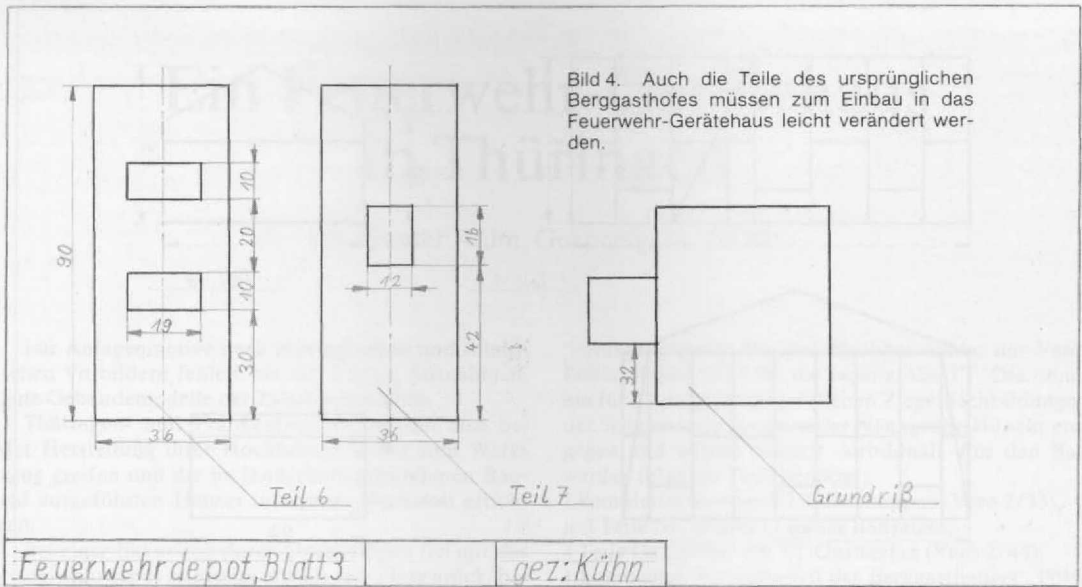


Bild 4. Auch die Teile des ursprünglichen Berggasthofes müssen zum Einbau in das Feuerwehr-Gerätehaus leicht verändert werden.

bekommen an ihren aufrechten Seitenkanten 45 Grad-Klebefasen. Nun werden alle Wandteile mit den dazugehörigen Fenstern versehen und mit den Fachwerkimitationen komplettiert. Zum Schluß werden die Fenster noch mit Cellon oder ähnlichem Material verglast. Nun werden die Seitenwände und die Rückwand mit den dazugehörigen Wandschieferteilen aufgestockt. Um allen Teilen einen ausreichenden Halt zu geben, werden sie an ihrer Innenseite durch kleine Kunststoffstücke versteift.

Der Bau der Torwand erfolgt gemäß Zeichnung. Die Spitze des Giebeldreiecks wird mittig geteilt und davon je ein Teil rechts und links an die verbliebene Giebelschräge geklebt. Auch dieses Teil wird mit der dazugehörigen Fachwerkimitation versehen. Nach dem Aussägen der Turnteile (Schieferplatten) werden in diese die Belüftungsöffnungen und Fenster eingearbeitet. Auch sie erhalten Klebefasen und werden anschließend stumpf miteinander verklebt.

Im Dachgeschoß (Aufsatz vom Aussichtsturm) ist der Klubraum des Feuerwehrvereins untergebracht; er bildet den Abschluß des Trockenturmes nach oben.

Aufgebaut wird das Gebäude auf einer etwas größeren Grundplatte. Dadurch wird ein zusätzlicher Höhenversatz bei den Toren vermieden. Die TT-Tore passen ausgezeichnet für eine Gerätehalle und gewährleisten jedem Feuerwehrfahrzeug freie Durchfahrt.

Innerhalb des Gebäudes wird die Grundplatte betonfarbig behandelt. Nach dem Grundriß werden 2 x 2 mm starke Holzleisten aufgeleimt und die Bohrungen für die Tore geschaffen. Jetzt können alle Wandteile montiert werden. Den Abschluß bilden die nach der Zeichnung angefertigten Dächer. Ein Schornstein, Dachrinnen und Fallrohre geben dem Modell das nötige Finish.

Für die Ausgestaltung des Umfeldes werden Leitern, Hydranten, Feuermelder, eine Dachsirene, evtl. Lagerschuppen und verschiedene Hand- und Motor-

pumpen verwendet. Die aus dem Trockenturm heraushängenden Schläuche werden aus rot isoliertem Bastdraht hergestellt. Die Schlauchkupplungen entstanden aus veränderten Kunststoffkurbelzapfen einer Piko-52.

Empfehlenswert ist auch die Anlage eines Feuerlöschteiches in der näheren Umgebung des Depots. Je nach der gewählten Form und Größe wird die Grundfläche des Teiches aus der Grundplatte ausgesägt. Da diese Teiche beim Vorbild meist künstlich angelegt wurden, sind häufig eine oder zwei Uferseiten durch Betonmauern begrenzt. Sie werden durch graue Pappstreifen dargestellt und sollten mit einem Geländer versehen werden. Das restliche Ufer wird mit Spachtel modelliert oder mit Grasmatten gestaltet.

Trotz des umfangreichen Angebotes von verschiedenen Seefolien erscheint mir die nachstehend angeführte Methode zur Herstellung einer Wasserfläche realistisch: Unter die Aussparung in der Grundplatte wird sehr weiche Pappe geklebt. Durch Behandlung mit Wasser und einem harten, kurzhaarigen Pinsel wird deren Oberfläche aufgeraut, was der Nachbildung kleiner Wellen entspricht. Nach dem Trocknen wird die Fläche mit Roco-Molak-Farben schmutzig blaugrün eingefärbt. Die Farbe sollte zur Teichmitte hin etwas dunkler gehalten werden. Ein verblüffend echter Effekt ergibt sich nun durch Übergießen mit klarem Lack. Er sollte nicht mit einem Pinsel aufgetragen, sondern mit einem Pappstreifen gleichmäßig über die „Wasserfläche“ verteilt werden.

Am Geländer wird nun noch ein Achtungsschild angebracht, welches die zweckentfremdete Entnahme von Löschwasser verbietet. An der vorbeiführenden Straße sollten Halteverbotsschilder in beiden Fahrtrichtungen aufgestellt werden.

Dem Einsatz von Feuerwehrfahrzeugen ist durch die Typenvielfalt der Hersteller keine Grenzen gesetzt. Viel Freude beim Nachbau! □