

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Das große
Weihnachtsheft-100 Seiten!

Miniaturbahnen



MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Spittlertorgaben 41 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Werner Walter Weinstötter
Michael Meinhold (z. Zt. verantwortlich)
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 32

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 4,50. Jahresabonnement DM 61,-, Ausland DM 65,- (inkl. 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 Vervielfältigung – 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. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen obliegt dem Einsender. 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 1/81

ist ca. 24. 1. in Ihrem Fachgeschäft!

Der heutigen Ausgabe
ist die Inhaltsübersicht 1980 beigelegt.

Fahrplan

Er hat sich eine Eisenbahn gewünscht ...	1072
Sie können Eisenbahnen gewinnen ...	1072
Es bedankt sich bei den MIBA-Lesern ...	1072
Projekt „Kinderbahn“: Alle Jahre wieder ...	1073
Die Schmalspur im Schnee	1074
Reger Fahrbetrieb und Parade-Bw (H0-Anlage Dachseil, München)	1075
Märklin-Neuheiten '80 in H0 und Z	1083
Preuß. Abteilwagen, 89 u. a. m. von Fleischmann	1084
Form- und Lichtsignale – friedlich vereint	1087
Protest bei der Post!	1087
Skispringen als winterliche Attraktion – in H0!	1088
Neue Schmalspur-Waggons von Bemo	1093
Telefon-Witz Nr. 3	1093
Arnold-Ass: Kraft für 4-5 Lokomotiven	1093
Le train impérial Napoléon III (1:32-Modell)	1095
Umbau von Zweischienen-Gleichstrom-Loks auf Puko-Wechselstrom (Piko-55)	1096
Elektronischer Achsenmelder für Z-I von Klingeberger	1098
Modellbahn-Kreuzworträtsel	1099
Personenzuglokomotive P 4 ² der KPEV (mit BZ)	1101
Das Kohlenstaub-Kuriosum 36 457	1103
Landschaft und Eisenbahn – in Z! (Pätzold, Essen)	1104
Mein Magnet-Entkuppler	1104
23 105 in H0 und weitere Roco-Neuheiten	1108
Brändli's Bus-Gepäckanhänger	1110
Zurück in die Kindheit mit dem „Kittel“ in I	1111
Faller-Neuheiten in N und Z	1112
Die kleine Lok – und der „homo mibanicus“	1113
Länderbahn-D-Zugwagen von Trix-H0	1114
„Walk around control“ von Döring	1116
Haftreifen für die V 188 vom Lima	1121
Eine selbstgebaute Bahnsteigbrücke in 0	1121
Der Schwerpunkt liegt auf der Straßenbahn (H0-Strab-Anlage Jönsson, Hamburg)	1122
Ladeneinbauten für Kibri-Stadthäuser	1125
Einbruch beim MEC Tübingen	1125
Neue Bücher für Ihr Hobby	1126

Titelbild

Winterliche Stimmungsbilder dieser Art dürfen heute – zumindest hierzulande – kaum noch möglich sein; Dipl.-Ing. Herbert Stemmler hat diese Szene bereits 1975 in Prača/Jugoslawien aufgenommen. Die Lok 83-114 der JZ scheint sich dampfend und schnaubend (und offenbar mit einem „knallvollen“ Kessel) gegen die Unwirtlichkeit der Winternacht behaupten zu wollen.





Er hat sich eine Eisenbahn gewünscht und ist damit vielleicht, wie so viele von uns, auf Lebenszeit vom Modellbahn-Bazillus infiziert. Wem dieser hoffnungsvolle Nachwuchs übrigens gehört, war – da das Foto nicht gekennzeichnet war – von uns nicht festzustellen; der Herr Papa möge sich bitte melden!

Sie können Eisenbahnen gewinnen, wenn Sie sich an der großen MIBA-Streckenplan-Aktion beteiligen! Wie in Heft 9/80 angekündigt, nennen wir hier, was Fortunas Modellbahn-Füllhorn für Sie bereithält: mit ein wenig „fortune“ sind auch Sie dabei, wenn es zur Verlosung folgenden Modellbahn-Materials kommt:

- 15 Triebfahrzeuge**
- 20 Reisezugwagen**
- 30 Güterwagen**
- 20 Gebäudebausätze
bzw. entsprechendes Zubehör**

Damit Sie das zu Ihrer Anlage passende Material erhalten: Bitte nicht vergessen, die von Ihnen gewünschte Bahngröße anzugeben!

sowie mindestens 50 Broschüren aus unserem Verlagsprogramm

Wer sich bis jetzt noch nicht beteiligt hat, sollte sich daher schnellstens an den Schreib- oder auch den vielzitierten Küchentisch setzen, „seinen“ Plan oder auch seine Pläne zu Papier und dieses wiederum zur Post bringen! Die Teilnahme-Bedingungen sind MIBA 9/80 zu entnehmen, ebenso der Einsendeschluß, den wir hier aber sicherheitshalber noch einmal wiederholen wollen, es ist der

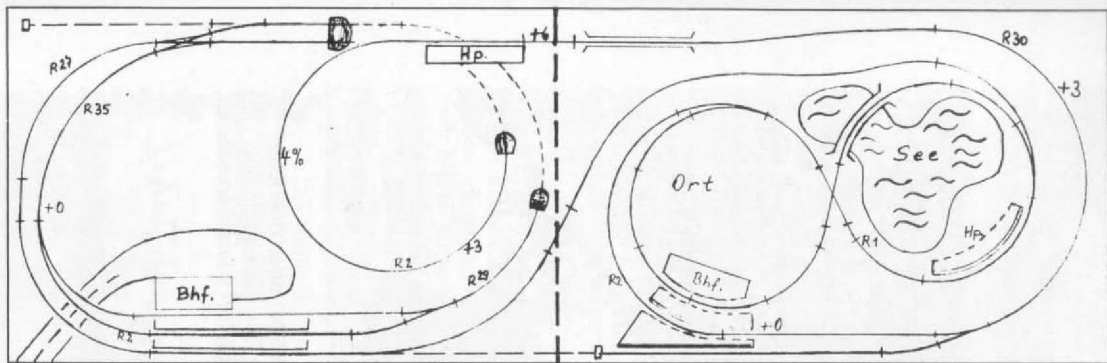
15. 2. 1981

Es bedankt sich bei allen MIBA-Lesern, die ihm bei der Lösung seines Streckenplan-Problems behilflich waren, Herr Thomas Fischer aus Berlin; er schreibt:

„Daß die Veröffentlichung meines Gleisplan-Problems eine derartige Resonanz unter den Modellbahn-Kollegen finden würde, hätte ich nicht geglaubt. Ich habe mich sehr darüber gefreut und möchte allen Beteiligten herzlich danken. Mir persönlich gefällt der Plan von Herrn Thomas Scherer (Heft 6/80, S. 594) am besten, den ich allerdings noch etwas abwandeln werde. Wann ich mit dem Bau anfangen kann, weiß ich noch nicht, da man als Auszubildender nicht allzuviel Geld hat; ich hoffe aber, recht bald. Wenn die Gleisanlagen „stehen“, werde ich mich wieder melden.“

Der Gleisplan der projektierten „Kinderbahn“ im Maßstab 1 : 15.

Alle Jahre wieder ...



... nimmt sich der Vater vor, für seine Kinder in puncto Modellbahn etwas Solides zu schaffen. Und alle Jahre wieder bleibt es bei diesem Vorsatz und es bleiben auch die betrübten Mienen der „lieben Kleinen“, die Vaters Lieblingsspielzeug normalerweise nur aus gemessenem Abstand betrachten dürfen. In diesem Jahr soll das nun endgültig anders werden.

Die Aufgabenstellung für das Projekt „Kinderbahn“ ist schnell skizziert: In diesem Rahmen ist – für jedes Kind eine eigene Eisenbahn-Spielmöglichkeit zu schaffen, die im Bedarfsfalle jedoch auch gemeinsam benutzbar ist – eine teilbare, einfach zu überschauende und leicht bedienbare Anlage zu erstellen – eine stabile Konstruktion der Anlagen vorzusehen – die Relation von Weichen und Fahrmöglichkeiten so zu gestalten, daß ein geringstmöglicher Mittlereinsatz ein zufriedenstellendes Ergebnis zeitigt – der Raumbedarf möglichst gering zu planen – ein Fahrzeugpark zur Verfügung zu stellen, der den beiden Kindern optisch zusagt, preisgünstig und außerdem robust ist und – letztlich dem Vater die Möglichkeit zu geben, einen Teil oder die Gesamtanlage (nach Genehmigung durch die jeweilige „Betriebsleitung“, versteht sich) zu gelegentlichen Testfahrten – als eine Art „Marterstrecke“ mit engen Radien, S-Kurven

und kräftigen Steigungen – zu nutzen.

Meine beiden Kinder – 7 und 11 Jahre alt – haben sich (zum Glück) für die schön bunten amerikanischen Fahrzeuge und Dieseltraktion entschieden. Die Baugröße N war Voraussetzung, um der Forderung nach geringem Raumbedarf entsprechen zu können.

Die Wahl meiner Kinder hat eine Reihe beachtlicher Vorteile.

1. Amerikanische Güterwagenmodelle sind in aller Regel vierachsrig. Es sind recht kurze, aber dennoch vorbildgetreue Fahrzeuge erhältlich. Es gibt auch relativ kurze, aber zugkräftige Lokomotiven (z. B. Typ FA - 1 von Atlas-Roco) in vielen farbenfrohen Ausführungen. Es können daher platzsparende Radien vorgesehen werden, ohne daß die Fahr-sicherheit oder die Vorbildtreue erheblich leidet.

2. Die Produkte insbesondere der Handelsmarken Atlas und Bachmann sind im Vergleich zu ähnlichen deutschen Erzeugnissen preislich sehr interessant. Teilweise kosten sie nur ein Drittel dessen, was für Erzeugnisse „aus deutschen Landen“ gefordert wird. Dabei stehen die Fahrzeuge, wenn man sorgfältig auswählt (Atlas-Erzeugnisse z. B. wählen wir nur aus US-, Roco- oder Rivarossi-Produktion), in Leistung, Haltbarkeit und Detaillierung kaum hiesigen Modellen nach. Und ein möglicher Totalscha-

den – bei Kindern durchaus im Bereich des Möglichen – ist notfalls eher zu verschmerzen.

3. Dieselloks sind obendrein außen recht „glatt“; da kann nicht viel abbrechen oder beschädigt werden. Außerdem haben auch sie Drehgestelle und somit von Haus aus gute Laufeigenschaften. Roco-Loks haben teilweise Schwungmasse!

Nachdem die Rahmenbedingungen festgelegt waren, griff ich zum Zeichenstift und zermarterte mein Hirn (soweit vorhanden!).

Herausgekommen ist der nach meinem Dafürhalten recht optimale Plan einer aus zwei gleich großen Teilen bestehenden, verbindbaren Anlage von jeweils 70×120 cm, die zusammengesetzt die für N-Verhältnisse recht respektable Größe von 70×240 cm ergibt und die weitgehend den vorstehend gestellten Anforderungen gerecht werden kann.

Der linke Anlagenteil erlaubt – falls noch ein Triebwagen oder Wendezug eingesetzt wird – den Betrieb mit drei Zügen. Auf dem rechten Teil können ein Zug und ein Triebwagen o. ä. verkehren.

Die Verbindung der Platten soll mittels Führungsstiften und einer Schraube mit Flügelmutter erfolgen. Die beiden – bzw. drei – Streckengleise werden jeweils mit Ausgleichsstücken von Fleischmann-piccolo verbunden, wie auch für die gesamte Gleisanlage Fleischmann-Material verwendet wer-



Die Schmalspur im Schnee führt zwar nicht herab aus steiler Höh', aber dennoch durch eine reizvoll gestaltete Winterlandschaft. Der Anonymus, der uns dieses Bild einsandte, sei herzlich bedankt; ihm und allen Freunden und Lesern der MIBA wünschen wir

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!

[Alle Jahre wieder ...]

den soll. Bei verbundenen Teilanlagen können insgesamt vier Züge verkehren, wobei sich recht interessante Fahrmöglichkeiten ergeben.

Normalerweise reichen zum Betrieb eine DKW, drei Bogenweichen und zwei Normalweichen. Eine Weiche kann noch eingespart werden, wenn bei der rechten Anlage das Abstellgleis am vorderen Anlagenrand entfällt, das andererseits als weiteres Verbindungsgleis zum linken Anlagenteil genutzt werden kann und dann den Einsatz einer fünften Zugarnitur erlaubt. Wenn auch noch das (lang gestrichelt gezeichnete) Abstellgleis eingebaut werden soll, werden also insgesamt sieben Weichen und eine DKW gebraucht – ein Aufwand, der bei Fünfzugbetrieb meines Erachtens an der untersten Grenze des Möglichen liegt.

Außerdem ist die Anlage durch ihr Gleiskonzept

gut geeignet, Fahrzeuge auf Herz und Nieren zu prüfen (enge Radien mit 40 cm Ø, 4 % Steigung und S-ähnliche Kurven). Und da sie von ihren Benutzern in puncto Pflege sicherlich nicht verwöhnt wird, bieten sich hier weitere Testmöglichkeiten, wie z. B. Fahreigenschaften von neuen Triebfahrzeugen auf verschmutzten Schienen.

Das Material liegt bereit, Fahrzeuge sind vorhanden, der Anfang ist bereits getan. Wenn alles gut geht, wird die „Kinderbahn“ in diesem Jahr tatsächlich Wirklichkeit. Jedenfalls sind die Vorarbeiten so umfangreich gewesen (einschließlich dieser Zeilen), daß es diesmal eigentlich mit der Verwirklichung klappen müßte. Wenn das Ergebnis vorliegt, werde ich es vorstellen.

Holger Reineccius
Swisttal-Morenhoven



Die Schmalspur im Schnee führt zwar nicht herab aus steiler Höh', aber dennoch durch eine reizvoll gestaltete Winterlandschaft. Der Anonymus, der uns dieses Bild einsandte, sei herzlich bedankt; ihm und allen Freunden und Lesern der MIBA wünschen wir

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!

[Alle Jahre wieder ...]

den soll. Bei verbundenen Teilanlagen können insgesamt vier Züge verkehren, wobei sich recht interessante Fahrmöglichkeiten ergeben.

Normalerweise reichen zum Betrieb eine DKW, drei Bogenweichen und zwei Normalweichen. Eine Weiche kann noch eingespart werden, wenn bei der rechten Anlage das Abstellgleis am vorderen Anlagenrand entfällt, das andererseits als weiteres Verbindungsgleis zum linken Anlagenteil genutzt werden kann und dann den Einsatz einer fünften Zugarnitur erlaubt. Wenn auch noch das (lang gestrichelt gezeichnete) Abstellgleis eingebaut werden soll, werden also insgesamt sieben Weichen und eine DKW gebraucht – ein Aufwand, der bei Fünfzugbetrieb meines Erachtens an der untersten Grenze des Möglichen liegt.

Außerdem ist die Anlage durch ihr Gleiskonzept

gut geeignet, Fahrzeuge auf Herz und Nieren zu prüfen (enge Radien mit 40 cm Ø, 4 % Steigung und S-ähnliche Kurven). Und da sie von ihren Benutzern in puncto Pflege sicherlich nicht verwöhnt wird, bieten sich hier weitere Testmöglichkeiten, wie z. B. Fahreigenschaften von neuen Triebfahrzeugen auf verschmutzten Schienen.

Das Material liegt bereit, Fahrzeuge sind vorhanden, der Anfang ist bereits getan. Wenn alles gut geht, wird die „Kinderbahn“ in diesem Jahr tatsächlich Wirklichkeit. Jedenfalls sind die Vorarbeiten so umfangreich gewesen (einschließlich dieser Zeilen), daß es diesmal eigentlich mit der Verwirklichung klappen müßte. Wenn das Ergebnis vorliegt, werde ich es vorstellen.

Holger Reineccius
Swisttal-Morenhoven

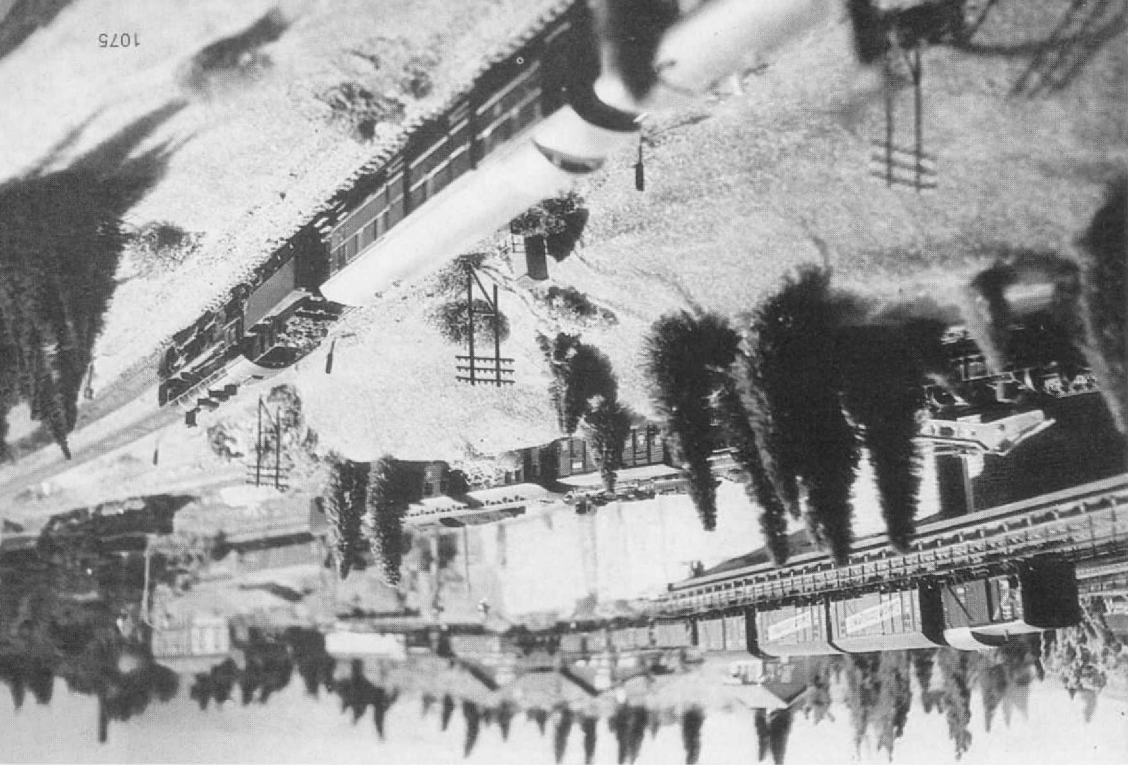


Abb. 1 u. 2. Nicht nur zur Weihnachtszeit betreiben Vater und Söhne Dachseit gemeinsam ihre Anlage. Die Abbildungen zeigen die Anlage vor dem Umbau; „Fahrdienstleiter“ Steffen stellt die Fahrstraßen am Gleisbildstellpult. (Fotos: Dachseit/Strenoch)

Unsere 4,00 x 1,50 m große H0-Anlage wird von mir und meinen Söhnen Jürgen (15) und Steffen (12) gemeinsam betrieben; jeder fungiert dabei einmal als „Fahrdienstleiter“, „Kangierer“, „Lokführer“, usw. Dieser Gemeinschaftsbetrieb ermöglicht nicht nur mehr „action“, sondern führt den Nachwuchs auch gleich gründlich in die Materie ein. Steffen ist außerdem Spezialist für Gebäude-Umbauen, Jürgen seinerseits zeigt beim Verdrahten mehr Geduld als sein Vater. So hat jeder in der Familie seinen Anteil bei Bau und Betrieb der Anlage – lediglich Mutter bleibt nur die Kritik an unserem Werk.

Die H0-Anlage von
Gunther, Jürgen und Steffen Dachseit, München

Reger Fahrbetrieb und Parade-Bw

Wenn der Vater mit den Söhnen...





Abb. 3. Regen Fahrbetrieb ermöglicht diese „Familienanlage“. Ein kleiner Zwischenbahnhof im Mittelgebirge und ausreichend lange Strecken lassen noch genügend Raum für die Nachbildung von Landschaft.

Abb. 4. Echte Bw-Atmosphäre vermittelt dieses Bild, das auch noch von der Ursprungs-Anlage stammt. Die abgestellten Tender, Radsätze und das Rohrblasgerüst (nach MIBA-Bauzeichnung in Heft 2/71) und ähnliche „Kleinigkeiten“ gehören hier als Staffage einfach dazu.



Ein MIBA-Plan als Anstoß

Den Anstoß zum Bau gab der Bildbericht in MIBA 5/74 über die Anlage des Herrn Manfred Bornhöft, Kiel, deren Grundkonzept unseren Vorstellungen – reger Fahrbetrieb und ein Bw zum „Vorzeigen“ meiner Selbstbau- und Umbaumodelle – sehr weit entgegenkam; allerdings sollte etwas mehr Landschaft zu sehen sein. Zunächst hatten wir den Plan des Herrn Bornhöft ziemlich genau übernommen (Abb. 1–4); inwieweit wir ihn inzwischen abgewandelt haben, ergibt sich aus einem Vergleich

unseres Streckenplans mit Abb. 1 u. 2 auf S. 364 in MIBA 5/74.

Thema, Motiv und Epoche

Thematisch handelt es sich um eine im Mittelgebirge gelegene Zwischenstation an einer zweigleisigen Hauptbahn mit (relativ umfangreichen) Bw- und (relativ bescheidenen) Güterverkehrs-Anlagen. Zeitlich ist die Anlage in der Reichsbahn-Epoche angesiedelt; nicht nur das rollende Material, sondern auch das ganze „Drumherum“ wie Automodelle usw. sind weitestmöglich darauf abgestimmt.

Abb. 5. Das bemerkenswert gut durchgestaltete Bw (man beachte nur einmal die links bei der Drehscheibe abgelegten Signalfügel) mit Bekohlung und Besandung; das Schürhakengestell ist ebenfalls nach einer MIBA-Anregung entstanden. Die Stadthaus-Zeile im Hintergrund ist – aus Kibri-Schachteln ausgeschnitten!



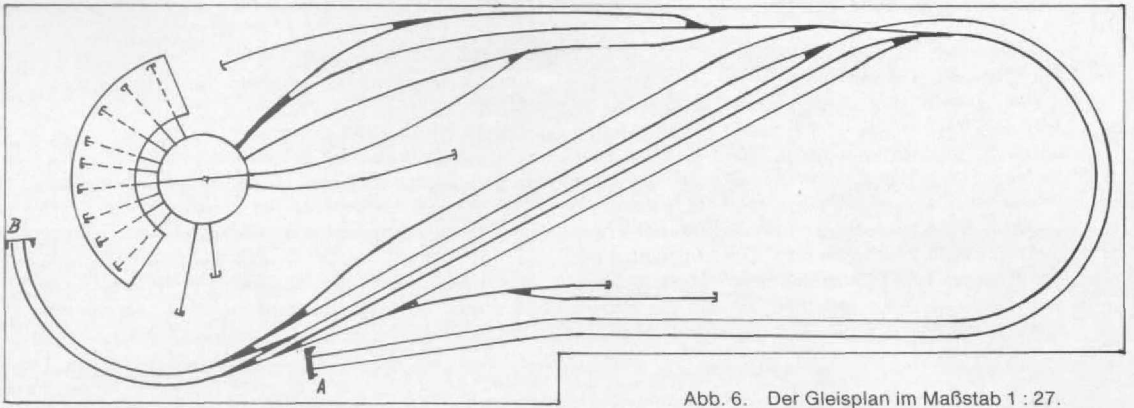


Abb. 6. Der Gleisplan im Maßstab 1 : 27.

Abb. 7. Lokomotiven, Wagenmaterial und das ganze „Drum und Dran“ sind weitgehend auf die Reichsbahn-Epoche abgestimmt. Lediglich der links am Bildrand „hervorspitzende“ Silberling-Steuerwagen ist ein „Zugeständnis an die Neuzeit“.

