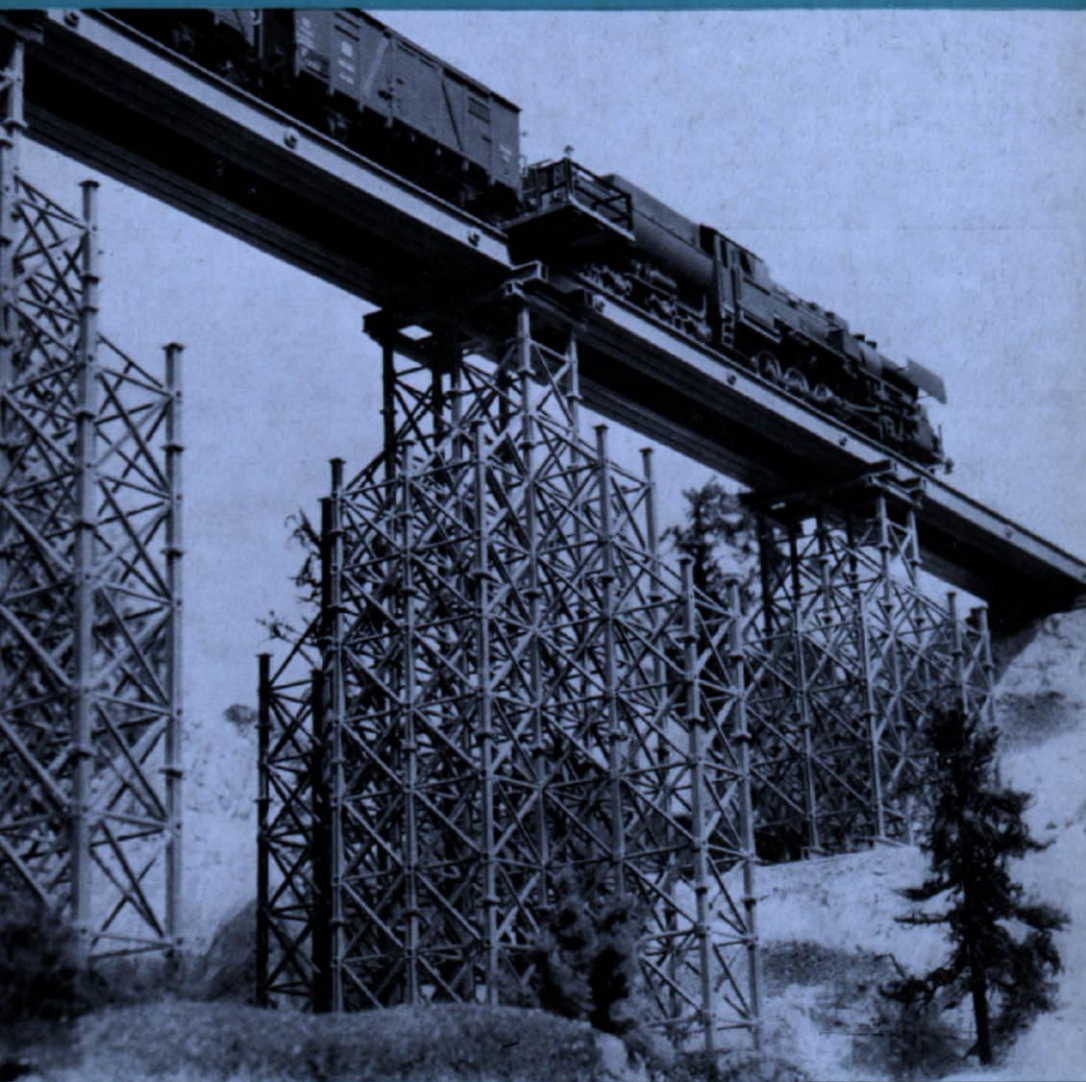


Miniaturbahnen

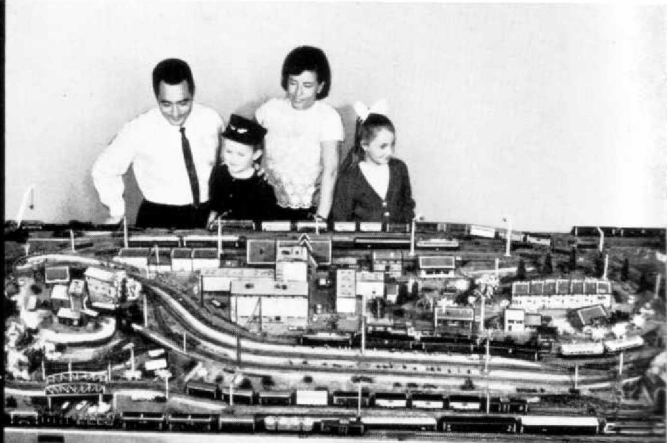
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLEBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XVII
15. 10. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



GEBR. FLEISCHMANN · MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN · 85 NÜRNBERG 5



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 13/XVII

1. Peco-9-mm-Schmalspurgleis	579	12. Das Ergebnis des MIBA-Motiv-Wettbewerbes „Die Gleisbaustelle“	595
2. Buchbesprechung: Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 16	579	13. Lok-Quartett-Spiel für die Jugend	598
3. Pseudo-Dreiweg-Weiche für Märklin-System	579	14. Sie fragen — wir antworten: Werkzeug für N-Bahnen?	598
4. Gt 2x4/4 — neue MIBA(h)ner-Liebblingslok?	581	15. Kennen Sie Tesador?	599
5. Ein Tal und eine Brücke		16. DB-TEE-Barwagen ARD 4 üm — 64 mit 27,5 m LÜP (BZ)	600
a) Geländegestaltung	582	17. Kulissengeflüster: Die Geräuschkulisse	602
b) Kibri-Behelfsbrücke als „Viadukt-Ersatz“	584	18. Kleine Verbesserungen an der Liliput EBT-Lok	606
6. Wendezugschaltungen beim Märklin-System	588	19. Kleinbastelei fürs Wochenende: Der Signalfernsprecher	608
7. H0-Anlage „Jansdam“ (Ringoir, Amsterdam)	590	20. „Rietlingen“ — Endstation einer Nebenbahn (mit Gleisplan)	610
8. Rot/Weiß-Lichtwechsel bei Wendezuglokomotiven	591	21. In Rietlingen . . . (Schmalspur-Empfangsgebäude „Anneliesental“)	611
9. Märklin-Klapp-Anlage Schian, Bremen	592	22. Bohlen-Übergang als Entkuppler	612
10. Miniatur-Mauer-Verputz	592		
11. . . . unterwegs gesehen!			
I. Bahnübergang als „Bahnsteigverlängerung“	594		
II. Loktender als Kohlenbansen	594		

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

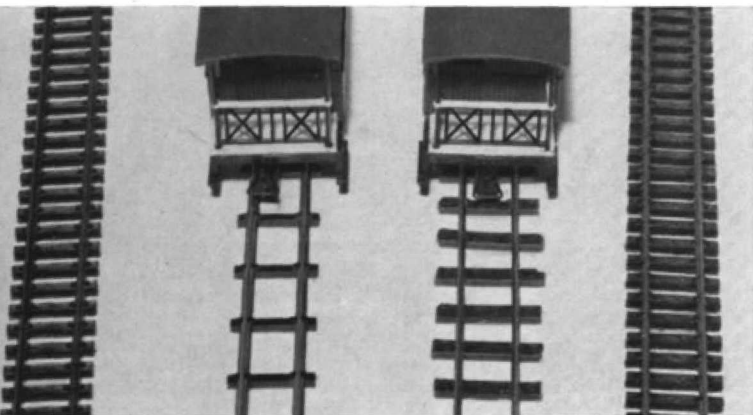
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -,15 DM Versandkosten).

► Heft 14/XVII ist spätestens 8.11.65 in Ihrem Fachgeschäft! ◀



Kaum gewünscht —
schon erschienen:

ein
„echtes“
9-mm-HO-
Schmalspur-
Gleis!

Peco . . .

... wird es in Kürze liefern und damit eine — insbesondere nach der jetzt anlaufenden Auslieferung der Egger-Schmalspurfahrzeuge — offensichtliche Lücke füllen, die wir bereits im Messebericht aufgezeigt haben (Heft 4/XVII, S. 155). Das Vergleichsbild mit zwei der neuen Egger-Wagen macht deutlich, daß das bisherige Feldbahngleis (zweites von links) tatsächlich zu „mikrig“ wirkt, während die gleichbreiten N-Gleise (links Arnold, rechts außen Peco) einen zu engen Schwellenabstand haben. Das neue Peco-HO-Schmalspurgleis wird in etwa 45 cm langen Stücken (à 2,75 DM) geliefert und kann in beliebigen Radien verlegt werden. Besonders hervorzuheben ist, daß die Schwellen so richtig schön „verhaut“ und schief verlegt sind wie eben bei einer echten „verlitterten“ Schmalspurbahn. Bezug über den Fachhandel (durch Fa. R. Schreiber, Fürth/Bay.).

Buchbesprechung:

Jahrbuch des Eisenbahnwesens

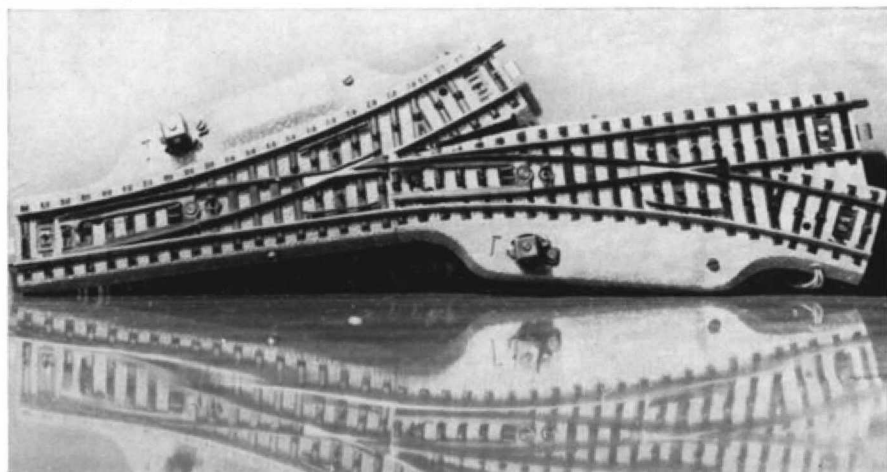
Folge 16 · Herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. Th. Vogel

252 Seiten Text, Format DIN A 4, Halbleinen-Band mit mehrfarbigem Schutzumschlag, 163 teils mehrfarbige Bilder und 3 Karten, zahlreiche Tabellen, Preis DM 17,80, erschienen im Hestra-Verlag, Darmstadt.

Im Jahr der IVA ist der einleitende Aufsatz des neuen Jahrbuches dieser internationalen Ausstellung gewidmet und gibt einen Überblick über die aus-

gestellten Exponate. Weitere Beiträge befassen sich mit den Problemen der österreichischen Alpenbahnen und der geplanten vollständigen Einstellung des Dampfbetriebes bei den ÖBB. Ausführlich wird auch der mechanische und elektrische Aufbau der DB-Schnellfahr-Elokomotive E 03 beschrieben. Zahlreiche Fahrzeugskizzen enthält ein vergleichender Beitrag über Klein- und Rangierlokomotiven der DB und SBB. Automatisierung des Eisenbahnbetriebes, Verkehrspolitik, sowie die Statistik der Eisenbahnenentwicklung in aller Welt sind die Generalthemen einer Reihe weiterer Beiträge, die auch die T6. Folge des Jahrbuches zu einem wertvollen Nachschlagewerk für den Eisenbahnfreund und Modellbahner machen.

Eine neue Märklin-Weiche? — Leider nicht, obzwar die Märklinisten eine Dreiweg-Weiche Straßbourg hat sich diese Pseudo-Dreiwegweiche durch Absägen aller „überflüssigen“ Teile aus zwei normalen Weichen zusammengesetzt.



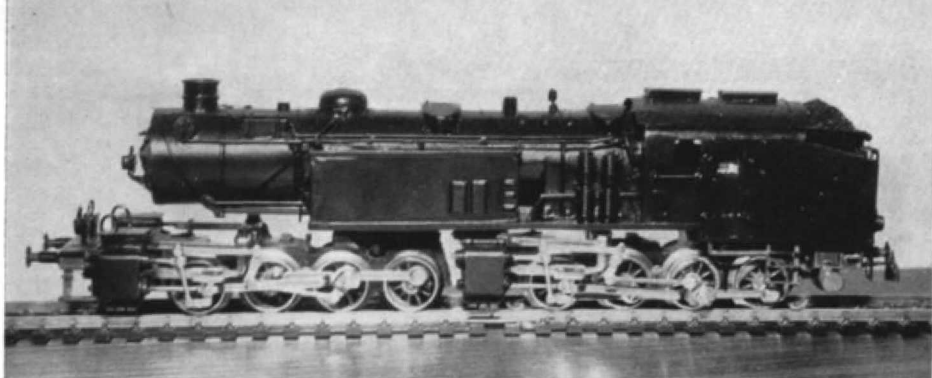


Abb. 1. Herr **Peter Löffler aus Oldenburg** ist der Erbauer dieser „96“. Aufbauten aus Messingblech; Fahrwerk aus zwei Märklin-BR 81 gemäß MIBA-Bauplan; Radsätze isoliert für Zweischienen-Gleichstrom-Betrieb.

Abb. 2. Der Erbauer dieser Erstlingslok verbirgt sich hinter dem Pseudonym **KATI aus Lübeck**. Der Bau erfolgte im wesentlichen entsprechend dem MIBA-Plan, jedoch wurde der Motor des hinteren Triebgestells um eine Achse nach vorn verlagert, so daß Achsstand und Wasserkästen gegenüber dem Vorbild keine Abweichung zeigen. Die vorderen Zylinderblöcke wurden auf Niederdruck-Format vergrößert. Die Pufferbohlen wurden neu angefertigt und erhielten Federpuffer, Heinzl-Laternen und -Hakenkupplungen, Bremsschläuche usw.

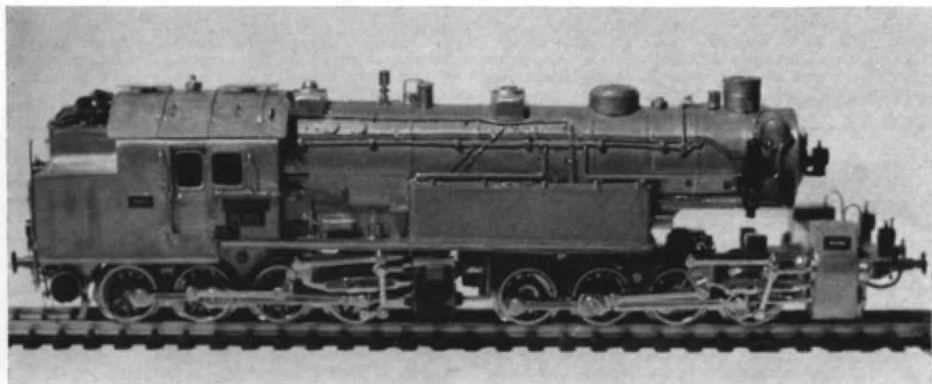
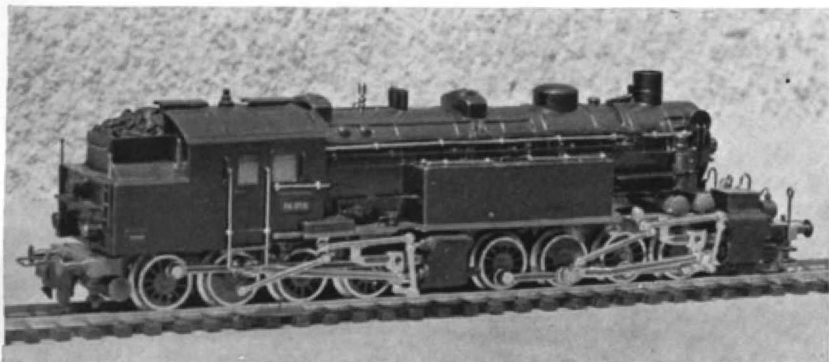


Abb. 3. Zusammen mit einem Arbeitskollegen baute sich Herr **Gerhard Rieß aus Nürnberg** gleich zwei „96er“, von denen eine hier abgebildet ist. Alle acht Achsen werden angetrieben: In jedem Fahrgestell befindet sich ein Fleischmann-Motor. Mit Ausnahme der Heinzl-Laternen (mit Plexiglas-Stab beleuchtet) und der Lokräder (Fleischmann) wurden nahezu alle Teile selbst hergestellt.



Gt2x⁴/₄ - MIBA(h)ner's neue Lieblingslok?

Gemessen an den vielen Einsendungen von Fotos selbstgebauter Gt 2x 4/4-Modelle dürfte unser Bauplan in den Hefien 2 u. 3/XVII wieder einmal ein Volltreffer ins Schwarze gewesen sein. Worüber jedoch selbst wir erstaunt waren, ist die Tatsache, daß darunter auch eine ganze Reihe Erstlingswerke sind – von Modellbahnern, die bisher noch nie ein Fahrzeug selbstgebaut haben! Ein Beweis mehr für die Richtigkeit unserer Devise: „Mehr Mut – Sie können es schon!“ – Ob angesichts dieser Beliebtheit die Modellbahn-Industrie . . . ?

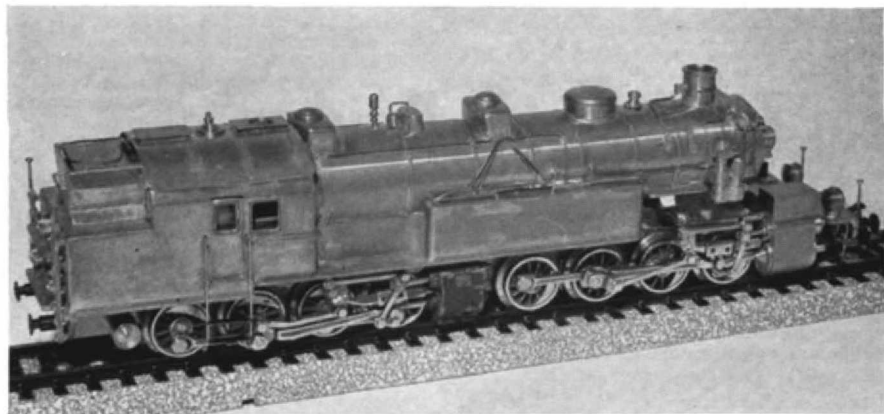
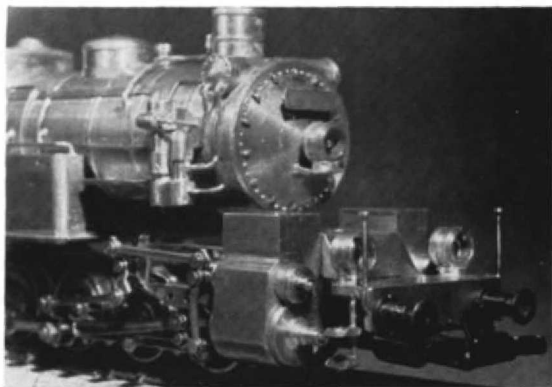
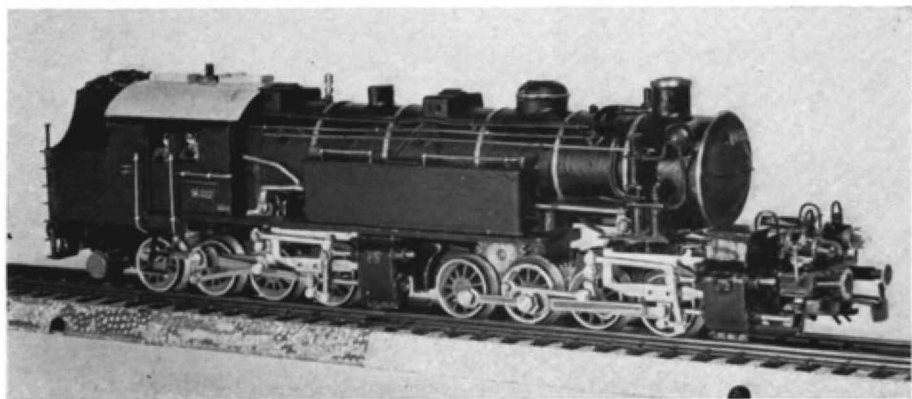


Abb. 4. u. 5. In Australien — selbst dort am anderen Ende der Welt hat die MIBA ihre Leser! — entstand dieses Modell. Erbauer ist Herr **Klaus Maier in Dubbo/NSW**. Sämtliche Teile der Lok wurden von ihm selbst hergestellt, mit Ausnahme der Räder, des Steuerungsgestänges, des Motors und der Kupplung.

Abb. 6. Ebenfalls ein Erstlingswerk ist das von Herrn **Otto Goetze aus Eilendorf** gebaute Modell. Es wiegt 680 Gramm und ist für Wechselstrombetrieb (mit Umschaltrelais) vorgesehen.



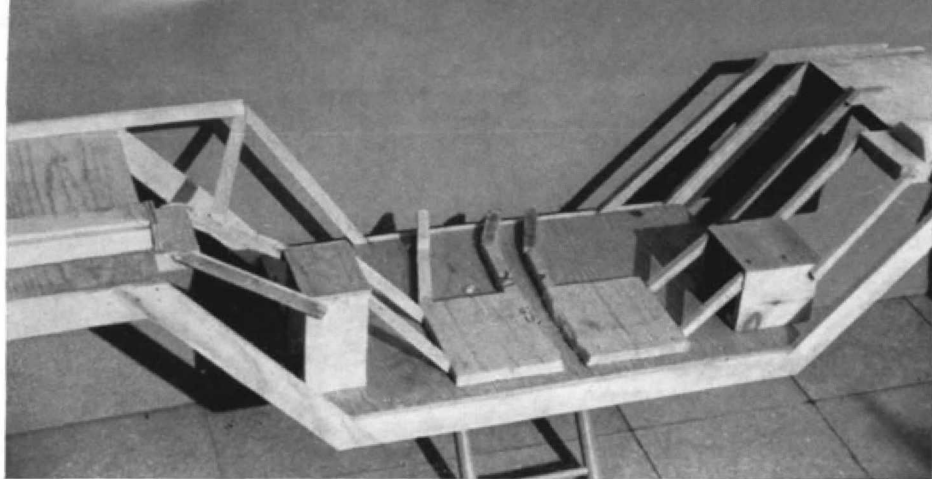


Abb. 1. Am Anfang war das Gerüst. Die Auflageflächen für die Brücken-Fundamente sind deutlich zu sehen. Die Ufer des späteren Baches werden bereits jetzt durch Holzleistchen in ihrem ungefähren Verlauf festgelegt.

Ein Tal und eine Brücke

Ein Kapitel Landschaftsgestaltung und Brückenbau
von Siegfried Tappert, Ansbach.

Die Planung

Im Zuge des Neuaufbaues bzw. Umbaues meiner HO-Anlage ergab sich die Möglichkeit, ein verhältnismäßig breites Tal mit einer entsprechend imposanten Brücke einzuplanen. Diese Brücke sollte aber etwas Besonderes darstellen und vor allem anders als die sonst übli-

chen Brücken aussehen. Daher kam mir die im vergangenen Jahr erschienene Behelfsbrücke von Kibri gerade recht: Ich konnte mir gut vorstellen, daß man aus diesen Bausätzen nicht nur die von Kibri vorgesehene kleine Behelfsbrücke, sondern auch eine richtige große Brücke bauen könnte. Wohin meine diesbezüglichen Überlegungen und „Machenschaften“ schließ-

Abb. 2. Die günstigste Lage der Styropor-Felsbrocken wird durch Probieren ermittelt. Die freien Flächen werden mit Fliegengaze bedeckt; sie werden später mit Wiesen usw. bedeckt sein.



lich führten, zeigen die Abbildungen 4, 5, 9, 16 u. 17 und nicht zuletzt auch das Titelbild. Wenn es — zumindest in Deutschland — derartige große „Behelfsbrücken“ kaum noch geben dürfte, so ist es technisch doch durchaus möglich, mit diesem ehemaligen US-Pionier-Brückenbaugerät eine solche große Brücke zu erstellen und nicht nur irgend eine Straßenunterführung o. ä. damit zu verstärken.

Wenn man in seiner Anlage eine große Brücke einbauen kann, dann muß man praktische Brücke und Landschaft gemeinsam planen. Eines ist vom anderen abhängig — wenigstens im allgemeinen. Bei einer normalen Brücke mit gemauerten Pfeilern hat man dabei den Vorteil, daß man die Pfeiler einfach in die zu schaffende Landschaft einmodellieren kann. Bei einer solchen Behelfsbrücke ist man (im Modell) jedoch wesentlich stärker an die Einzelbauteile gebunden und muß bereits bei der Geländegrundgestaltung von vornherein entsprechende Fundament-Auflageflächen mit einplanen, denn die Stahlgerüst-Teile kann man ja nicht einfach im Erdreich verschwinden lassen.

Das Gelände-Gerüst

Nachdem Brückenform und Geländeverlauf im wesentlichen festgelegt waren, habe ich mir zunächst ein Holzgerüst nach Abb. 1 angefertigt, das im wesentlichen aus drei Sperrholzplatten besteht (unten, rechts oben und links oben), die von an den Stirnkanten befestigten Holzleisten zusammengehalten werden. Die Sockel für die Pfeiler-Fundamente sind aus

kleineren Holzbrettchen zusammengeleimt. Einige Natureal-Schaumstoff-Felsen habe ich auseinandergeschnitten und die einzelnen Stücke provisorisch in die „Hänge“ der Talmulde eingelegt und dabei die günstigste optische Wirkung ausprobiert. Die endgültige Lage der Felsstücke fixiert man durch Einkleben einiger Holzleisten. An den nicht von Fels bedeckten Stellen wird Fliegendrahtgaze aufgenagelt (Abb. 2). Es empfiehlt sich, die Nagelköpfe mit Lack, Uhu o. ä. zu betupfen, weil die weitere Behandlung des Geländes mit wasserhaltigen Klebern und Modelliermassen sonst zum Rosten der Köpfe führt und diese Roststellen im Laufe der Zeit evtl. durch die „Erdoberfläche“ dringen. (Aus dem gleichen Grund sollte man auch nur verzinnete, verzinkte, verkupferte oder lackierte Gaze bzw. solche aus nichtrostendem Material verwenden).

Die Gelände-Modellierung

Auf die Gaze habe ich verdünnten Panol-Leim aufgespritzt und dann mehrere Lagen dünnes, glattes Klopapier aufgeklebt, jede Lage natürlich mit neuem Leimeinrich (Abb. 3). Wenn man die einzelnen Papierblätter noch zerreißt, läßt es sich noch besser verarbeiten. Vor dem endgültigen Trocknen kann man den Geländeverlauf ggf. noch durch Wölben und Verbiegen der Drahtgaze korrigieren.

Wenn man anstelle der etwas weitmäschigen Drahtgaze solche mit engen Maschen nimmt, dann kann man auch das Papier ganz weglassen und die Gaze mit Moltofill einstreichen. Der Moltofill-Brei ist dazu so dick anzurühren,

Abb. 3. Die Drahtgaze-Flächen sind hier bereits (wie im Text erläutert) „beschichtet“ und auch die Übergänge zu den Felsen schon vormodelliert. Die Fundament-Auflageflächen sind freigehalten.



daß er zwar nicht mehr durch die Gaze tropft, aber doch noch um die einzelnen Drähte herumquillt. Dadurch ergibt sich gewissermaßen eine Verklammerung der Moltofill-Schicht mit dem Draht-Geflecht. Insbesondere bei transportablen Anlagen kann das von Vorteil sein, weil bei diesen die Beanspruchung der modellierten Flächen beim Transport gegenüber einer stillstehenden Anlage wesentlich größer sein kann.

Die Übergänge zu den Felspartien modelliert man ebenfalls mit Moltofill und streicht schließlich die weißen Flächen dunkel ein (je nach dem späteren Gelände mit grüner, brauner, grauer usw. Farbe). Die billigsten Farben sind hier gerade gut genug. Das Einfärben kann man sowohl mit dem Pinsel als auch mit einer Spritzvorrichtung vornehmen.^{*)}

Der getönte Farbanstrich läßt einerseits die Geländeform deutlicher hervortreten (man kann so eventuelle Korrekturen noch vor der Streumaterial-Behandlung vornehmen), andererseits können später keine weißen Stellen durch eine fehlerhafte Wiese, einen Waldboden o. ä. schimmern.

Beflocken und farbliche Nachbehandlung

Den „Haftgrund“ für das Streumaterial bildet ein Anstrich aus verdünntem Ponal-Leim (etwa 1:1), der mit einem dickeren Pinsel nicht nur aufgestrichen, sondern auch noch aufgestupft wird, so daß sich ein ganz leichter Schaum bildet. Von diesem Schaum wird nämlich das

^{*)} Wir raten davon ab, der Modelliermasse gleich Trocken-Farbpulver usw. beizumengen, denn die hierbei erforderlichen Mengen belasten nur Ihren Geldbeutel und bringen doch keinen „Gewinn“. D. Red

Streumaterial besser und dichter gebunden. Man nehme sich aber keine zu großen Flächen für jeden Arbeitsgang vor, sondern nur Stücke von maximal etwa 40 x 40 cm.

Zum Aufstreuen des Streumaterials (Streu-faser, Geröll, Sand usw.) sind die Weichplastik-Streudosen der Fa. Noch gut geeignet, weil sich damit gut dosieren läßt. Wiesen, Waldboden usw. sind nun aber nicht so einfarbig, wie es im allgemeinen die üblichen Streumaterialien sind. Deshalb sollte man entweder verschiedene Streufasertypen usw. vor dem Streuen miteinander mischen oder nach dem Antrocknen die einfarbigen Flächen noch farblich nachbehandeln. Letzteres kann man durch saches Übersprühen mit dünn angerührten Plaka-Farben vornehmen; dabei tut eine Spritzeinrichtung wie z. B. die Sprühmat (s. Heft 2/XVI, S. 77) gute Dienste.

Auch die Felspartien sollten noch farblich nachbehandelt werden, und zwar mit möglichst wässrigen Farben. Bei nur einigermaßen saugfähigen Untergrund, wie er z. B. durch Moltofill gebildet wird, nimmt man dazu am günstigsten Aquarellfarben. Diese sickern vornehmlich in Risse usw. ein und färben diese dunkel, so wie es auch in der Natur ist. Bei diesen farblichen Nachbehandlungen sollte man übrigens nicht zu ängstlich und akkurat sein; die Natur ist es auch nicht!

Die Brücken-Pfeiler

Wie bereits eingangs gesagt, muß man Gelände und Brücke gemeinsam planen (Ausnahmen bestätigen wie üblich die Regel). In diesem speziellen Fall der „Behelfsbrücke als Viaduktersatz“ sind dabei insbesondere die Fundamente für die Pfeiler wichtig, die wie-

Abb. 4. Wenn man die Brücke bereits vor der Geländegestaltung gebaut hat, kann man zwischendurch je nach Baufortschritt den Gesamteindruck des Motivs überprüfen (wozu man die Brücke jeweils einsetzt).

