

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA

Miniaturbahnen

MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Schanzäckerstraße 24-26 · 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 34

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter

Wolfgang Löscher

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 5,-, Jahresabonnement DM 68,-, Ausland DM 72,- (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

Fahrplan

Heute in Ihrer MIBA	603
Ritterburg mit Bahnanschluß?	604
Stuttgart-Chabarowsk mit der Transsib	604
Plastischer Stadt-„Rand“	605
Hamburger Hochbahn-Wagen als H0-Bausatz	606
Auch eine „Hochbahn“ (Tin-Plate-Spielzeug)	610
H0-Messeanlage „zum Nachbauen“ (Vollmer)	610
Bayerischer Wasserkran mit verschiebbarer Wanne (H0-Bauanleitung)	611
Eisenbahn-Dreieck Distelrasen (H0-Anlage im Heimatmuseum Schlüchtern)	616
Die Leser-Diskussion	622
Pit-Peg mit der Kamera belauscht	623
„Revue der Anlagen“: Der Fürst von Hohenstein ...	624
Eisenbahnbrücke in Größe I	625
Güterwagen auf Maß gebracht (3): Offener Güterwagen Om 31 (mit BZ)	630
Nümos „Schienenputzer“ für die LGB	633
2 Tips zur Fleischmann-Austauschkupplung	634
„Anfahrhilfe“ für die S 3/6 von Liliput	634
Schotter, Gleise, Bahnsteighallen ...	635
Das Gleis ins gemachte Bett legen: So verlegt man die Styroplast-Gleisbettung	638
Vorschlag für eine platzsparende Z-Weiche	648
C 1' h2 und 1'F h4v in H0	648
Kopfbahnhof an eingleisiger Nebenstrecke – auf 3 m ² in H0 (Gleisplanentwurf)	649
Sommerliche Hitze macht durstig ... (N-Motive)	650
„Revue der Anlagen“: Motive aus der Schweiz	651
Neue H0-Signale von Weinert	652
Marktspiegel	654
Mein „Heimatbahnhof“ Oldenburg – in H0	655
Einzel-Weichensteuerung mit Drucktasten (zu MIBA 1/82, S. 54)	662
H0-Omnibusse aus der „Gründerzeit“ (zu MIBA 9/81, S. 842)	662
Verfeinerter Trolleybus in H0	664
Belgische Gotik in H0	665
Neue Bücher für Ihr Hobby:	
Das Eilser München	666
125 Jahre Basel-Waldshut	666
Eisenbahndreieck Distelrasen	666

Aus aktuellem Anlaß symbolisiert unser heutiges Titelbild, was zwei der „schönsten Nebensachen der Welt“ – das Modellbahn-Hobby und der Fußball – gemeinsam haben: Beide sind ein weltumspannendes Vergnügen, und ein kleines schwarzes Instrument spielt bei der Eisenbahn wie beim Fußball eine große Rolle: die Trillerpfeife! Und wer als Modellbahner und Fußball-Fan in diesen Wochen Entspannung vom spannenden Bildschirm-Fußball sucht, findet sie gewiß im reichen Angebot dieser MIBA:

Schotter, Gleise, Bahnsteighallen ... und einige mehr bieten die Großbilder auf S. 636/637 und S. 646/647; mit diesen anregenden und aufschlußreichen Vorbildfotos ist eine Bildreportage umrahmt, die praxisgerecht demonstriert, wie man mit einem praxisgerechten Gleisbettungs-System arbeitet: **So verlegt man die Styroplast-Gleisbettung** (S. 638). Die erwähnten Bahnsteighallen haben damit freilich nichts zu tun, dafür aber mit dem Artikel „**Mein ‚Heimatbahnhof‘ Oldenburg – in H0**“ auf S. 655; MIBA-Mitarbeiter Hans-Dieter Schulz aus Oldenburg hat sich beim Bau eines H0-Empfangsgebäudes an seinem „Heimatbahnhof“ orientiert, und die genannte Bahnsteighalle ist ein besonderes Accessoire.

Ein kleines, aber feines Accessoire für ein bekanntes H0-Lokmodell stellt die **Anfahrhilfe für die S 3/6 von Liliput** dar (S. 634), mit der dieses Super-Modell noch weiter verfeinert werden kann. **Verfeinerter Trolleybus in H0** lautet der Artikel auf S. 664; könnte es sein, daß dieses „Randgebiet“ (siehe auch MIBA 7/81, S. 660) etwas „im Kommen“ ist?

Im Kommen ist auf jeden Fall das Thema „Hochbahn“ bzw. „U-Bahn“. Wir beginnen in diesem Heft mit dem **Hamburger Hochbahn-Wagen als H0-Bausatz** (S. 606) und haben noch einiges in petto auf dem Gebiet „Nahverkehr“. Der Eisenbahn-Fernverkehr dagegen – das bedeutete vor 25 Jahren noch lange Reise- und Güterzüge, die auf den großen Durchgangsstrecken mit 01ern oder 44ern daherdonnerten. Ein Brennpunkt dieses Dampfbetriebes war das Eisenbahn-Dreieck Distelrasen im Verlauf der Nord-Süd-Strecke, markiert durch die Bahnhöfe Flieden, Schlüchtern und Elm. Den durch die ehemalige Spitzkehre berühmten Bahnhof Elm nebst Umgebung hat MIBA-Mitarbeiter Rolf Jirowetz auf einer 90 m² großen H0-Anlage wieder auferstehen lassen – und zwar im Bergwinkel-Heimatmuseum in Schlüchtern, wo jeder Interessent diese Großanlage mit dem Thema „**Eisenbahn-Dreieck Distelrasen**“ (S. 616) besichtigen und in Betrieb erleben kann! Daß die Gemeinde Schlüchtern und das Land Hessen dieses



Titelbild

Eisenbahn und Fußball haben rund um die Welt ihre Anhänger – und zudem eins gemeinsam: die Trillerpfeife!

H0-Dokument der Industriekultur finanzierten, ist ein durchaus lobens- und nachahmenswertes Beispiel.

Dokumente der Industriekultur, die ja seit einiger Zeit verstärkt ins Blickfeld der Öffentlichkeit rückt, sind auch jene großen und kleinen Bauwerke und Anlagen des vergangenen Eisenbahn-Jahrhunderts wie etwa Wasserkräne; mit dem Beitrag „**Bayerischer Wasserkran mit verschiebbarer Wanne – in H0**“ (S. 611) wird ein ganz besonders typischer und „schöner“ Wasserkran in Wort, Bild und Bauzeichnung vorgestellt.

Eine Bauzeichnung enthält auch der 3. Teil der Serie **Güterwagen auf Maß gebracht: Der offene Güterwagen Om 31** ist Gegenstand der heutigen Folge; und Autor Stefan Carstens offeriert diesmal einen relativ unkomplizierten Umbau, quasi als kleine „Verschnaufpause“.

Eine Verschnaufpause müssen jetzt auch wir bei dieser Aufzählung einlegen, denn wir nähern uns – wieder einmal viel zu schnell! – dem (platzbedingten) Ende; bliebe noch zu erwähnen, daß unter dem Titel **Revue der Anlagen** wieder allerlei Ansichten und Ausschnitte gezeigt werden (S. 624 u. 651), daß auch ein **Gleisplan-Entwurf für einen Kopfbahnhof** (S. 649) und eine **optimale Einzel-Weichensteuerung mit Drucktasten** (S. 662) mit dabei sind – und daß Sie sich eines vormerken sollten:

Die nächste MIBA kommt am 19. 7.!



Ritterburg mit Bahnanschluß? Mit diesem Bild aus Minden (Foto: Krieger), das uns die Bildstelle des BZA Minden übersandte, wollen wir nochmals an das 75jährige Jubiläum der beiden Bundesbahnzentralämter München und Minden erinnern; beide Ämter geben vom 25.–27. Juni einen Einblick in das Eisenbahnwesen von gestern, heute und morgen (siehe auch unsere Ankündigung in Heft 5/82, S. 517). Der moderne Intercity, der hier vor dem Mindener Empfangsgebäude (im Stil eines neugotischen Schlosses) „vorbeidonnert“, macht so recht die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland von damals bis heute deutlich.

Stuttgart–Moskau–Chabarowsk mit dem Transsibirien-Express

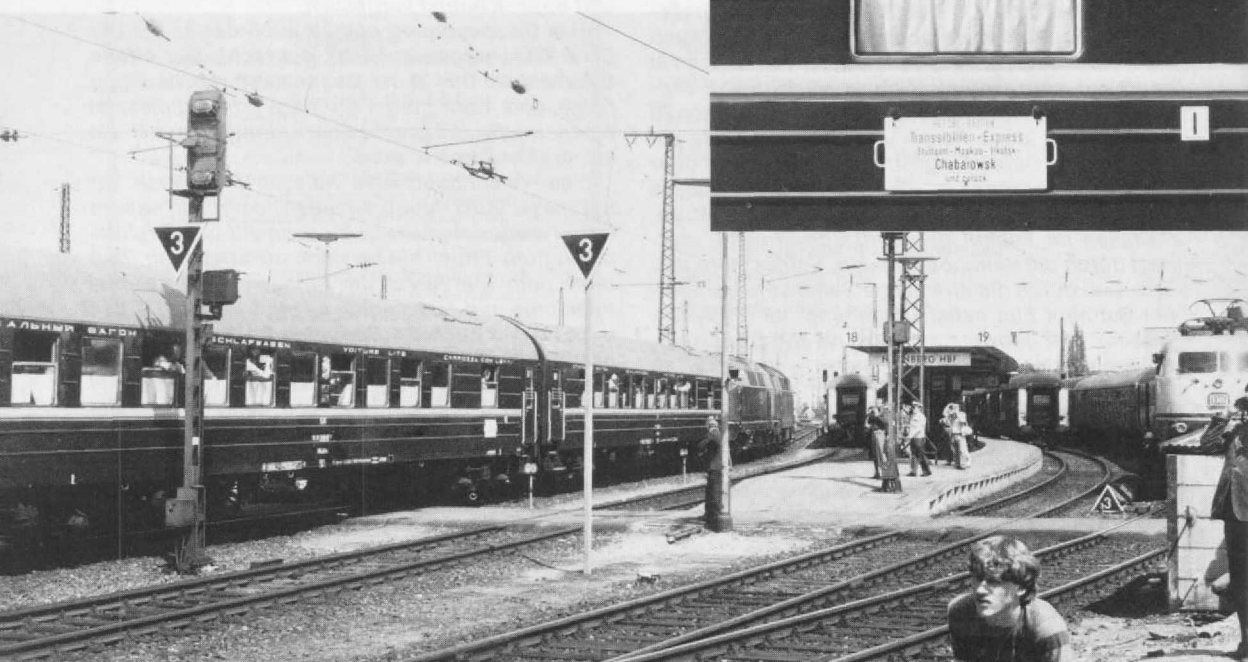




Abb. 1 u. 2. Die „Stadt“ wurde auf dieser kleinen Anlage kurzerhand auf ein schmales Ansatzstück an die Rückseite gesetzt. Die Häuserzeilen sind halbplastisch ausgeführt. Die effektvolle Nachtaufnahme (rechts) zeigt drei Selbstbau-Fassaden.

*Das halbe Haus
am Rande
der Stadt:*

Plastischer Stadt-„Rand“



Wie gut sich Halbreliëf-Gebäude als Anlagenabschluß einer Stadtanlage einsetzen lassen, war schon des öfteren Anlagenberichten in der MIBA zu entnehmen. Fallner hat diese Idee kürzlich aufgegriffen (siehe Messeheft 3/82, S. 213) und kündigte Stadthausmodelle an, die sich entlang der Firstlinie teilen und somit als jeweils zwei „halbe“ Häuser aufstellen lassen. Wer allerdings auf individuelle Halbreliëf-Häuser Wert legt, muß weiterhin auf die Anregung „Wir zersägen unser’ Oma ihr klein Häuschen“ in Heft 2/82, S. 115, zurückgreifen. MIBA-Leser Harry Damm, Rendsburg, hat ebenfalls

Gefallen an der halbplastischen Hintergrundgestaltung gefunden, wie die Abbildungen zeigen. Einen interessanten Einblick gewährt die Aufnahme von der „halben“ Häuserzeile bei Nacht (Abb. 2). Das Hotel und die beiden danebenstehenden Häuserblenden sind Eigenbau, Dachschwimmbad und Eingangshalle des Hotels sind mit Inneneinrichtung versehen. Außerdem wurde die „Stadt“ mittels Stützmauern höhergesetzt: ein durchaus legitimer Trick, um auch maßstabsverniedlichte Gebäudemodelle noch gut zur Geltung zu bringen.

◀ Ein ungewohnter Anblick bot sich kürzlich in Frankens Eisenbahn-Metropole Nürnberg: Stuttgart-Moskau-Irkutsk-Chabarowsk lautete das Zuglaufschild einer Garnitur von grünen Schlafwagen der SŽD, (= Sovjetskije Zeleznye Dorogi, Staatliches Eisenbahnunternehmen der UdSSR), die ein Stuttgarter Reiseunternehmen für diese Super-Tour gechartert hatte. Mit Fug und Recht kann man also die Piko-Modelle dieser Wagen auch auf hiesigen Anlagen laufen lassen, und zwar nicht nur als einzelne Kurswagen, sondern auch als komplette Garnitur!

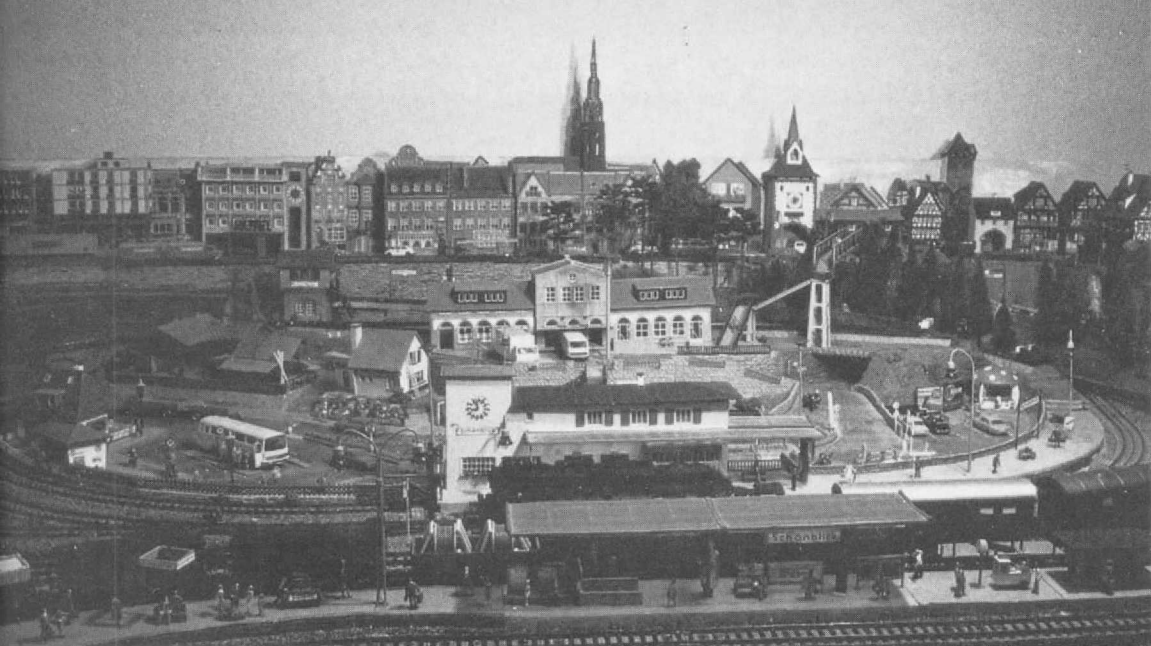


Abb. 1 u. 2. Die „Stadt“ wurde auf dieser kleinen Anlage kurzerhand auf ein schmales Ansatzstück an die Rückseite gesetzt. Die Häuserzeilen sind halbplastisch ausgeführt. Die effektvolle Nachtaufnahme (rechts) zeigt drei Selbstbau-Fassaden.

*Das halbe Haus
am Rande
der Stadt:*

Plastischer Stadt-„Rand“



Wie gut sich Halbreliëf-Gebäude als Anlagenabschluß einer Stadtanlage einsetzen lassen, war schon des öfteren Anlagenberichten in der MIBA zu entnehmen. Fallner hat diese Idee kürzlich aufgegriffen (siehe Messeheft 3/82, S. 213) und kündigte Stadthausmodelle an, die sich entlang der Firstlinie teilen und somit als jeweils zwei „halbe“ Häuser aufstellen lassen. Wer allerdings auf individuelle Halbreliëf-Häuser Wert legt, muß weiterhin auf die Anregung „Wir zersägen unser’ Oma ihr klein Häuschen“ in Heft 2/82, S. 115, zurückgreifen. MIBA-Leser Harry Damm, Rendsburg, hat ebenfalls

Gefallen an der halbplastischen Hintergrundgestaltung gefunden, wie die Abbildungen zeigen. Einen interessanten Einblick gewährt die Aufnahme von der „halben“ Häuserzeile bei Nacht (Abb. 2). Das Hotel und die beiden danebenstehenden Häuserblenden sind Eigenbau, Dachschwimmbad und Eingangshalle des Hotels sind mit Inneneinrichtung versehen. Außerdem wurde die „Stadt“ mittels Stützmauern höhergesetzt: ein durchaus legitimer Trick, um auch maßstabsverniedlichte Gebäudemodelle noch gut zur Geltung zu bringen.

◀ Ein ungewohnter Anblick bot sich kürzlich in Frankens Eisenbahn-Metropole Nürnberg: Stuttgart-Moskau-Irkutsk-Chabarowsk lautete das Zuglaufschild einer Garnitur von grünen Schlafwagen der SŽD, (= Sovjetskije Železnye Dorogi, Staatliches Eisenbahnunternehmen der UdSSR), die ein Stuttgarter Reiseunternehmen für diese Super-Tour gechartert hatte. Mit Fug und Recht kann man also die Piko-Modelle dieser Wagen auch auf hiesigen Anlagen laufen lassen, und zwar nicht nur als einzelne Kurswagen, sondern auch als komplette Garnitur!

Hamburger Hochbahn-Wagen in HO als BEC/Meyer-Bausatz

Ein Bau- und Einsatzbericht von Frank Schlüter, Ronnenberg

Mich wurmt es immer, wenn sich Modelleisenbahner darüber beklagen, daß im Programm der Hersteller noch dieses und jenes Dampflokmodell fehlt. Wenn es sich da um größere Lücken handelt (wie z. B. bislang die BR 44), dann drücke ich leichtens Herzens ein Auge zu, aber bei den Wünschen nach Varianten bleibt mir einfach die Spucke weg! Diese „Eisenbahner“, die nun mit -zig Großserienmodellen „gesegnet“ sind, schreien nach mehr, und wir „Straßenbahner“, die oft nur belächelt werden, bekommen nur ganze fünf wirkliche Großserienmodelle (nämlich zweimal Roco und je einmal Liliput, AHM und Rivarossi) geboten, wobei die sog. „Nietenzähler“ an den beiden letztgenannten bestimmt einiges zu meckern hätten!! Kleinserien gibt es zwar, aber z. T. mit den bekannten Nachteilen behaftet!

Um die Situation für die „Modellstraßenbahner“ zu verbessern, würden zunächst schon einige Grundmodelle (z. B. Großraumwagen) reichen; ein Bastler könnte daraus mittels einiger Umbau- bzw. Umrüstsätze bereits eine Reihe verschiedener Varianten bauen. Soviel als Anregung für die Großserien-Hersteller.

Nun zu einem Bausatz-Modell eines englischen Kleinserien-Herstellers, das mich als „Strab-Anhänger“ ebenfalls interessiert, nämlich das HO-Modell eines Hamburger U-Bahn-Wagens – oder, wie es in Hamburg ja heißt, „Hochbahn“-Wagens.

Die englische Firma BEC stellt schon seit einigen Jahren englische Strabmodelle in Bausatzform her. Seit 1976 der Hannoversche HAWA-Zug auf den Markt gebracht wurde, ist sie auch deutschen Modellstrab-Freunden bekannt. Zur Betriebseinstellung in Hamburg (1978) brachte die Firma BEC in Zusammenarbeit mit der Firma Spielwaren Meyer (Hamburg) die Haupttypen der Hamburger Straßenbahn auf den Markt. Auf das Modell des PCC-Wagens folgte 1981 der U-Bahn-Wagen.

Im Bausatz (120,- DM) sind sämtliche Teile für einen fahrfähigen U-Bahn-Wagen enthalten; außerdem gibt es noch einen unmotorisierten U-Bahn-Wagen (Bausatz 85,- DM), der z. B. zur Bildung von 8-Wagen-Zügen herangezogen werden kann. Aus diesem Bausatz lassen sich sämtliche 218 Wagen der sog. 1. und 2. Beschaffungsperiode (1912–1924) bauen.

Abb. 1. Insgesamt fünf verschiedene Ausführungen des Hamburger Hochbahn-Wagens lassen sich aus den BEC-Bausätzen herstellen; das Bild zeigt vier davon (ganz hinten, unter dem Viadukt, ein Straßenbahnmodell).



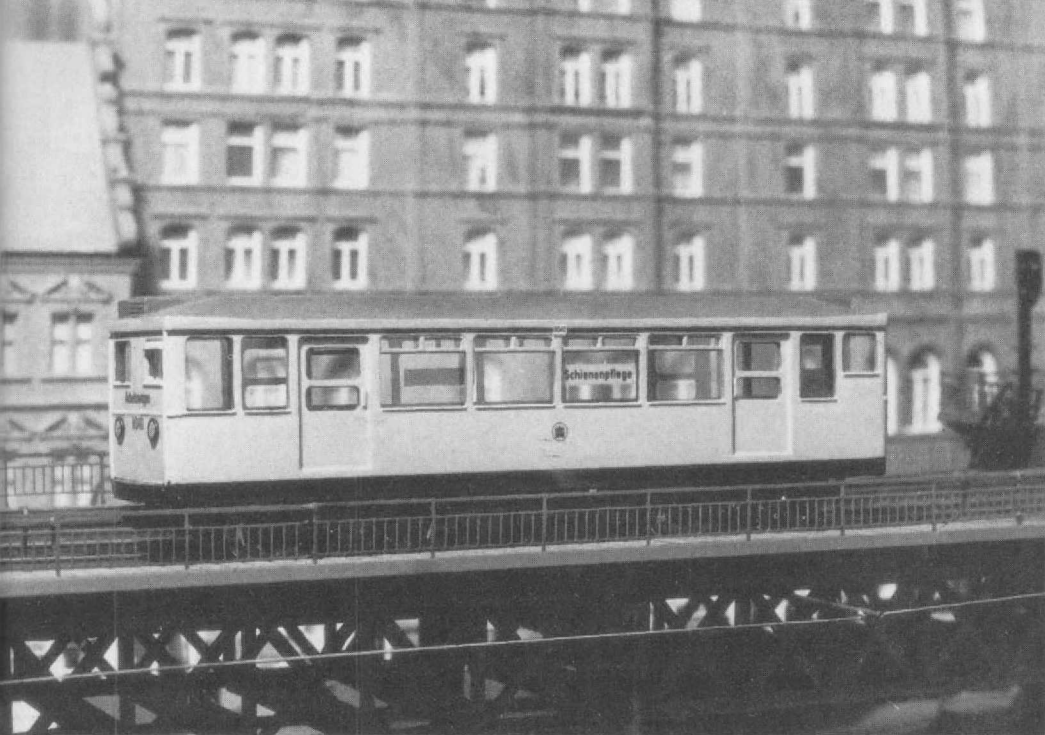


Abb. 2. Als Arbeitswagen zur Schienepflege wurde das Vorbild dieses H0-Modells verwendet, hier auf einer Nachbildung der zahlreichen Hamburger Hochbahnviadukte.

Vorbild

Die 180 Wagen der 1. Beschaffungsperiode wurden für die **Hamburger-Hochbahn-Aktiengesellschaft**, die der 2. für den Hamburger Staat – als Eigentümer der Außenstrecken, die die ehemaligen Exklaven des Hamburger Staatsgebiets erschließen sollten – beschafft. Die Wagen waren grün-gelb mit vielen Zierlinien lackiert. Für den Nachbau dieser Vorkriegsvariante sind einige zusätzliche (nicht im Bausatz enthaltene) Teile, wie z. B. Mittelpufferkupplung und Bremsschläuche, erforderlich. Ab 1929 wurden die Stirnseiten „modernisiert“ und der Anstrich vereinfacht: oben grün, unten gelb und ohne Zierlinien. Ab 1949 wurde die Farbgebung in rot-beige – in Anlehnung an die Strab-Wagen der HHA – geändert.

Der Wagen 179 war 1936 zur Ergänzung des Strab-Stückgutverkehrs als Güter-Tw umgebaut worden. Nachdem er später wieder im Personenverkehr eingesetzt war, gesellte er sich 1963 zu Wagen 177, der schon 1959 als Arbeits-Tw zur „Schienepflege“ umgebaut wurde. Diese Wagen liefen noch bis Anfang 1981 als Arbeits-Tw mit den Nummern 8040 bzw. 8041. 125 Wagen wurden im 2. Weltkrieg zerstört; aus ihren Überresten entstand ein neuer Wagentyp, der später als TU1 bezeichnet wurde. Unser Wagentyp, jetzt als T-Wagen bezeichnet, veränderte sich bis zur Verschrottung im Jahre 1969 nicht mehr wesentlich. Wg. 220 wurde wieder aufgearbeitet und wird vom „Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn“ für Sonderfahrten bereitgehalten (z.B. anlässlich der IVA 1979).

Zusammenbau

Nach dem Auspacken prüft man als erstes anhand der Teilliste, ob die ca. 50 Teile alle vorhanden sind. Im allgemeinen sind die sehr sorgsam verpackten Teile jedoch vollzählig. Danach entgratet man mit Hilfe einer Schlüsselfeile die Teile säuberlich; dieses ist für ein gutes „Finish“ unbedingt erforderlich. Das Entgraten ist jedoch nicht mehr eine so furchtbare Arbeit wie bei den ersten BEC-Bauserien der Hamburger Strab-Tw (1977), denn die Gußqualität hat sich seitdem sehr gebessert!

Abb. 3. Stirnansicht des Hochbahnwagens mit „Hamburg-typischem“ Richtungsschild.

