

DM 3.90

J 21282 E



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
JUNI 1976

6

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 28

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

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 3,90.
Jahresabonnement DM 50,-, Ausland
DM 53,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 7/76

ist ca. 26. 7. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

0-Anlage Seide, Norderstedt	411
Eisenbahngeschütz „Leopold“ als 1:72-Bausatz	417
BR 96 als H0-Modell von M+F	418
„Vorbeugender Kundendienst“ der DB	420
Neu vom MIBA-Verlag: „homo mibanicus“	421
Die zweiachsigen Durchgangswagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (1. Teil)	422
Unsere Bauzeichnung: Einheits-Durchgangswagen Cid-21	428
Buchbesprechungen: Ein Leben für die Lokomotive Baureihe 64	429
Die Kleinbastelei: Straßenmeisterei-Warnanhänger (mit BZ)	430
Mein Mini-Zoo	431
Klappbare N-Anlage in 4 Ebenen	434
Die Beleuchtungs-Verdrahtung meiner Modellbahn-Anlage (1. Teil)	436
H0e-Anlage Robausch, Wien	441
Roco-Neuheiten	445
„Unsichtbare“ Bohlen-Entkuppler	447
Bahnzaun aus alten Balken und Bohlen	451
Ominöse Zeichen am Bahndamm, oder: Orientierungshilfen auf der Modellbahn	452
H0-Anlage Braun, Nufingen	454
Farbgebung bayerischer Signale	456
„Totgesagte leben länger!“	456

Titelbild

„Wunderbar, wie die Steuerung arbeitet...“
scheint Herr Gunter Seide aus Norderstedt zu
sagen, den wir hier fast „auf Tuchfühlung“ mit
seiner selbstgebauten BR 56²⁰ in Nenngröße 0
sehen. Was er sonst noch „Großspuriges“ fabriziert
hat, sehen und erfahren Sie in dem nebenstehend
beginnenden Anlagenbericht.



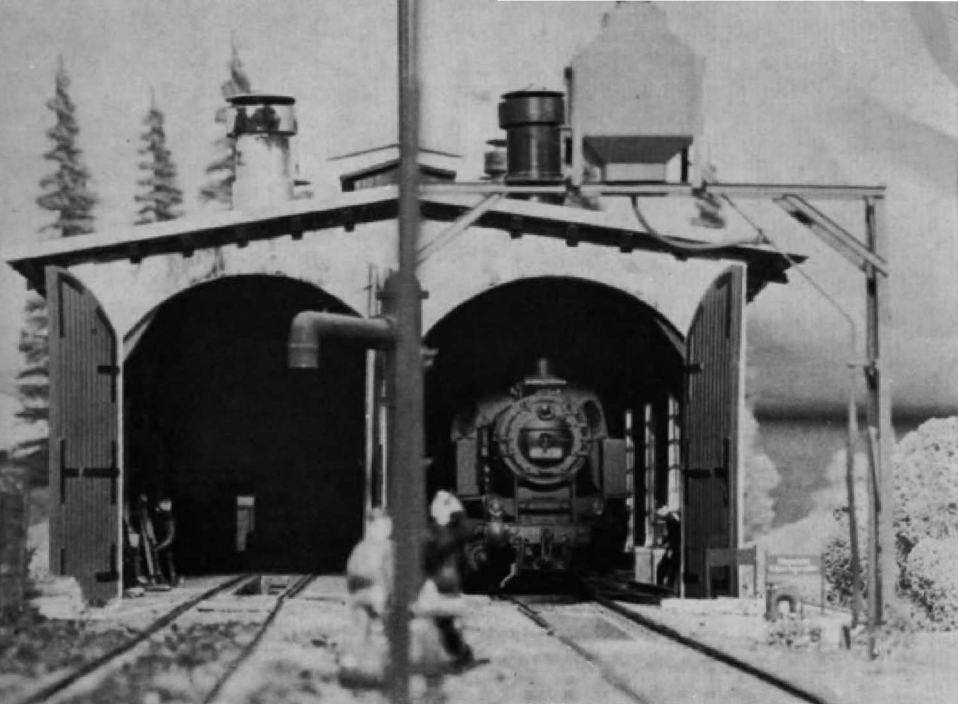


Abb. 1. „Eisenbahnatmosphäre im großen Stil“ strahlt dieses Bw-Motiv von der neuen 0-Anlage des Herrn Seide aus. Die BR 80, der mit Inneneinrichtung versehene Lokschuppen, die Besandung, der Wasserkran usw. sind durchwegs selbstgebaut. Man beachte auch Details wie das „Vorsicht Löschgrube“-Schild über dem Rohrstützen (rechts)!

(Sämtliche Fotos: E. Stickler, Henstedt Ulzburg)

Gunter Seide, Norderstedt

(Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Spur 0“, Augsburg *)

Meine 0-Anlage

Vorbemerkung

In MIBA 1 u. 2/71 habe ich über meine H0-Anlage „Von Feldsee nach Thalhausen“ berichtet; diese gehört mittlerweile – zumindest für mich – der Vergangenheit an, denn ich habe sie verkauft und mich im April 1973 zum Bau einer Spur 0-Anlage entschlossen.

Warum? Nun – die Spur 0 vermittelt für mich einfach „mehr Eisenbahn“ als dies die H0-Spur kann. Das liegt zweifelsohne an der Größe der Modelle und am „akustischen“ Fahrerlebnis. Freilich muß man sich dafür bei einer 0-Anlage schon aus Platzgründen im Thema beschränken und vieles selber bauen, was in meinen Augen jedoch eher als Vorteil denn als Nachteil zu werten ist. Man wird sich wundern, was man alles kann – man muß es nur einmal versuchen!

*) Bei dieser Arbeitsgemeinschaft handelt es sich um einen überregionalen Zusammenschluß von Modellbahnern, die sich der Erhaltung und Förderung der Spur 0 verschrieben haben. Für Interessenten hier die Kontaktadresse:

Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau,
v. Parseval-Straße 17, 8900 Augsburg

Thema

... ist eine eingleisige elektrifizierte Strecke, die sich im Bahnhof eines Kurortes teilt und in zwei verschiedene Richtungen auseinander läuft. Das eine Gleis (Gleis 1, siehe Streckenplan Abb. 3) führt in einen Tunnel, während das andere (Gleis 3, siehe Streckenplan) unter der Straßenbrücke hindurch weiterführt. Bei mir sind aus Platzgründen beide Strecken hier zu Ende. Der Betrieb auf meiner Anlage findet vorwiegend im Bahnhof statt. Deshalb habe ich es z. B. auch bevorzugt, das Bw über ein Stumpfgleis anzusteuern, um dadurch mehr Fahrmöglichkeiten zu haben. So dient beispielsweise auch Gleis 2 als Wartegleis für Elloks, die den in Gleis 1 eingefahrenen Zug wieder wegfahren sollen. Wenn dies geschehen ist, kommt die noch im Tunnel stehende, ursprüngliche Zug-Ellok wieder heraus und setzt sich auf Gleis 2. Wenn eine bestimmte Zug- oder auch Fahrplanfolge abgelaufen ist, muß ich anschließend die im Abstellbahnhof „versammelten“ Züge wieder herausholen und die Loks z. T. umsetzen, sofern ich keinen Schiebetrieb vorziehe. Dieses ist zweifelsohne ein – platzbedingter – Nachteil, den ich aber für Spur 0 gern in Kauf nehme.

Aufbau

Das Untergestell der U-förmig aufgebauten Anlage wurde aus gelochten Stahlprofilen erstellt, wie sie im Regalbau Verwendung finden. Damit geht der

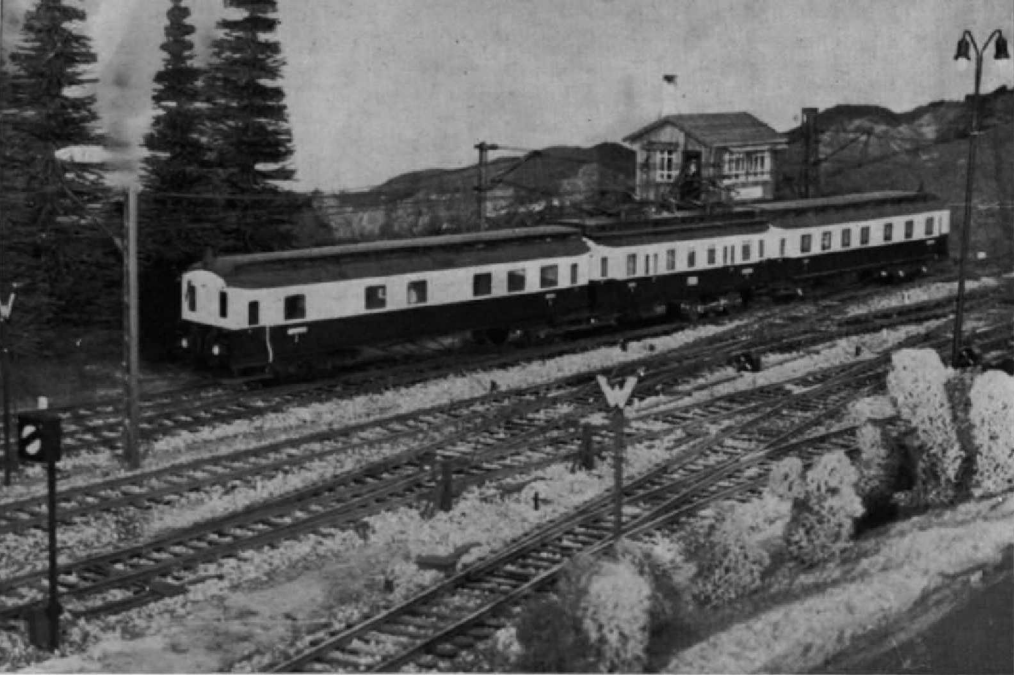
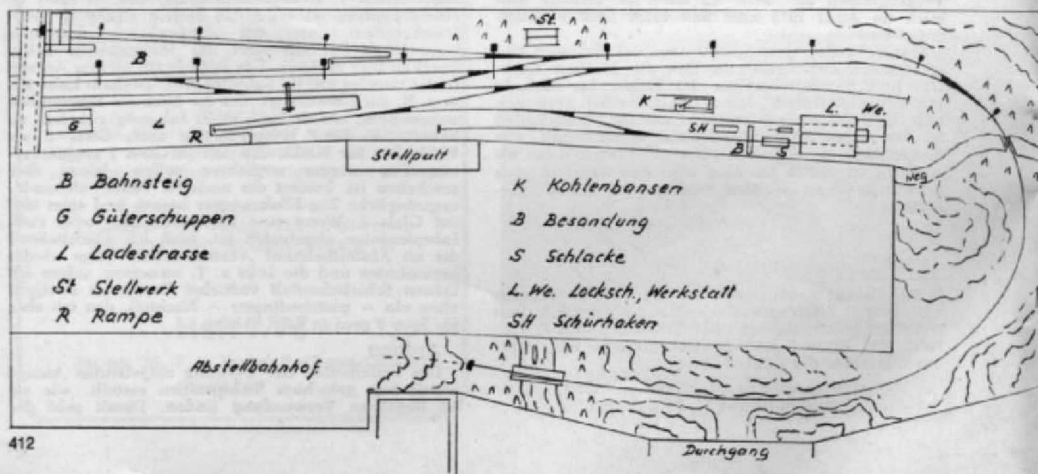
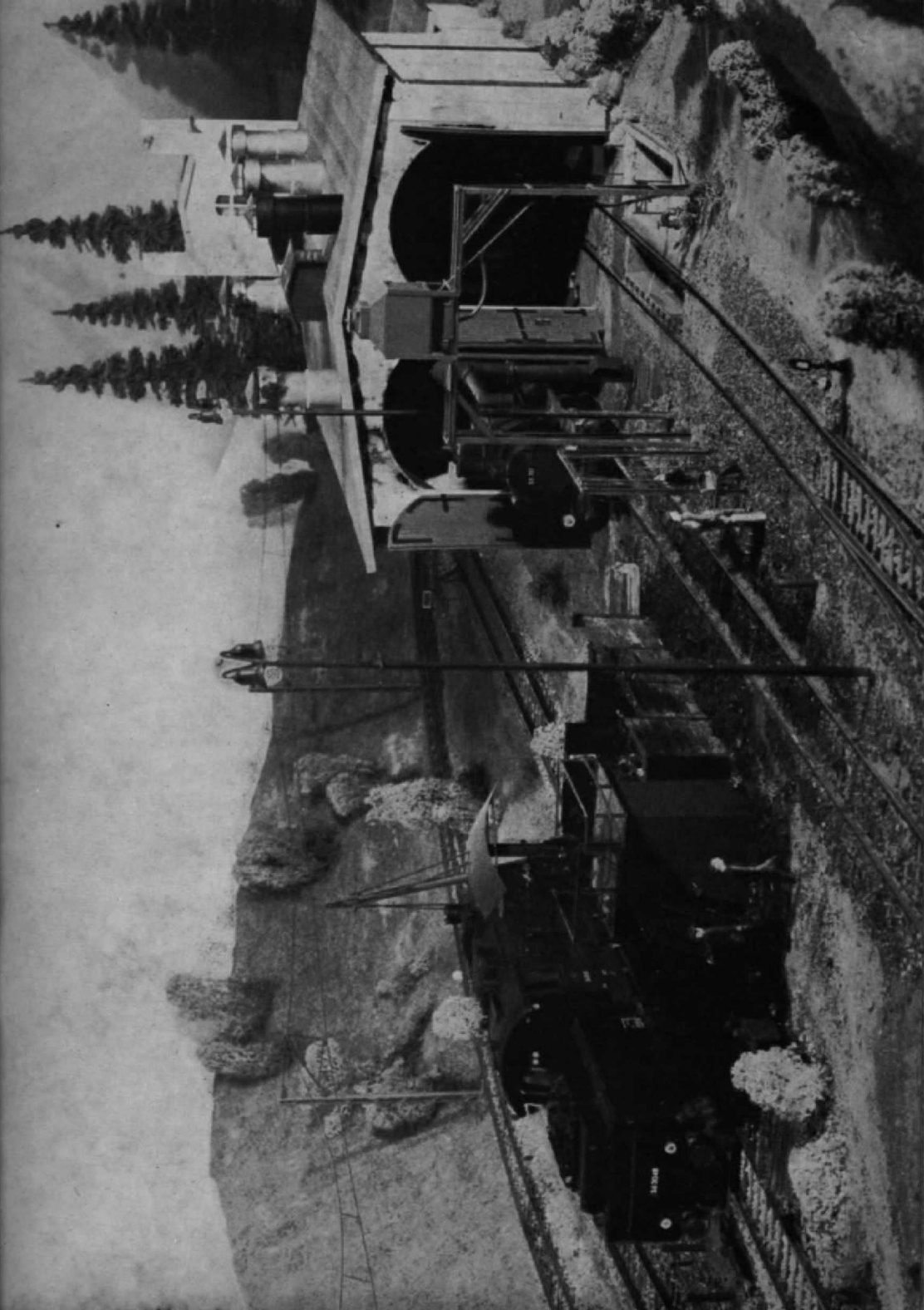


Abb. 2. Ein äußerst beachtliches Erstlingswerk: der ET 87 als 0-Modell des Herrn Seide. Die Blenden der Drehgestelle und Einzelachsen sind Kleinserien-Gußteile, die Räder stammen von Heller. Die Pinsel-Lackierung erfolgte mit M+F-Farben; auch die Beschriftung ist handgemalt, während die Klassenschilder kleine Preisschilder sind, wie sie z. B. von Juwelieren zur Preisangabe benutzt werden; die kleinste Ausführung paßt genau zur Spur 0. Die Oberleitung ist von Sommerfeldt, das Gleismaterial von Hegob; sämtliche Signale usw. sind selbstgebaut. Die Gleisbettungen sind mit einem scharfen Messer (Abbrechklinge) aus 10 mm-Dämmplatten geschnitten. Innerhalb des Bahnhofsbereichs sind die Bettungszwischenräume mit Gips ausgefüllt.

Abb. 3 (Großbild). Das kleine Dampflok-Bw mit zwei selbstgebauten Lokomotiven: am Kohlenbansen die BR 56²⁹, im Schuppen die 55⁷⁻¹⁹. Auch sämtliche Zubehörbauten und -anlagen wie Lokschuppen, Bekohlung, Besandung, Schürhaken etc. hat Herr Seide selbst gebaut.

Abb. 4. Der Streckenplan der Anlage im Maßstab 1:50 (Zeichnung vom Verfasser). Das dem oberen Anlagenrand zunächstliegende Bahnhofs-Gleis ist das im Haupttext erwähnte Gleis 1, das Stumpfgleis darunter Gleis 2, es folgt Gleis 3.





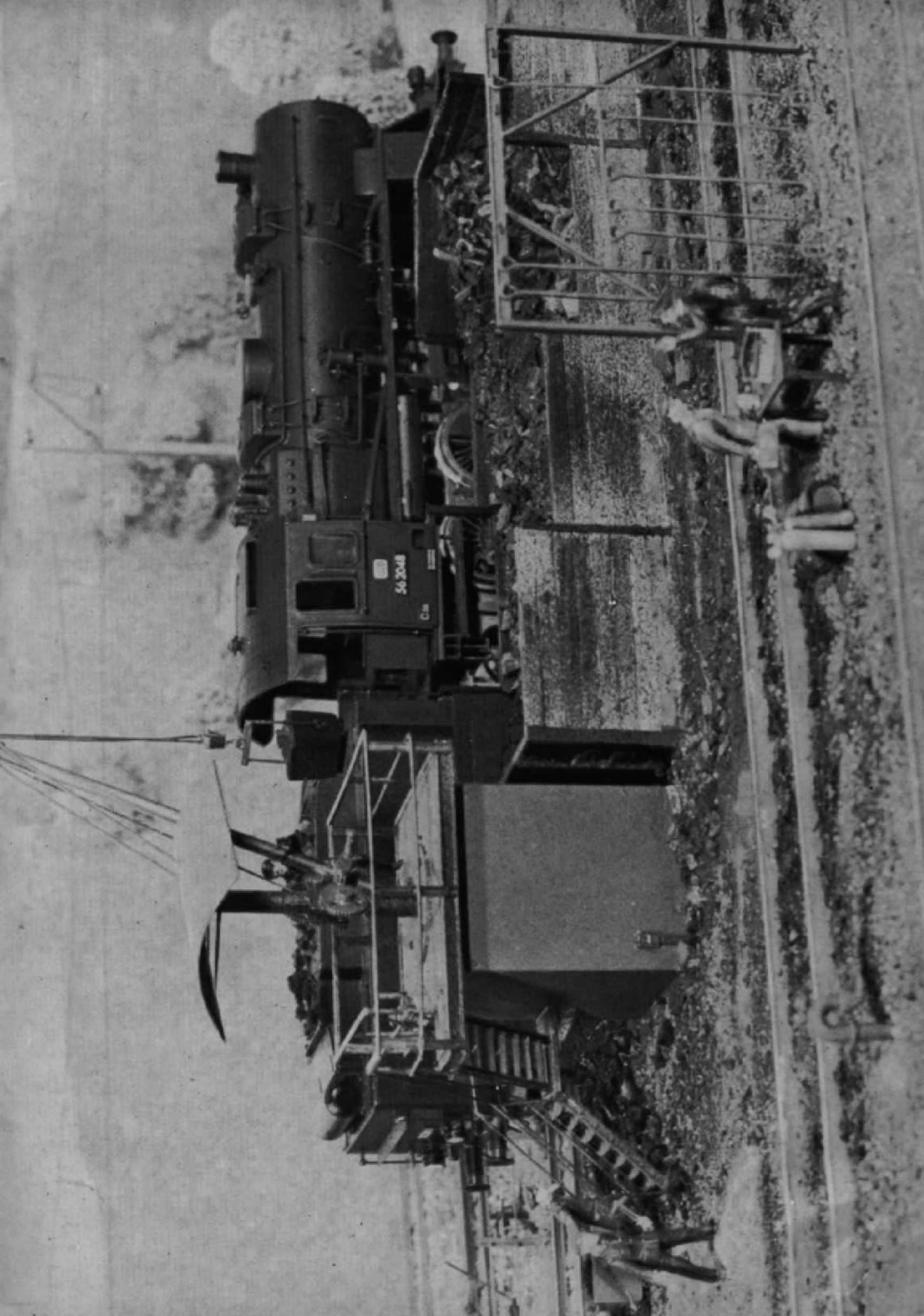




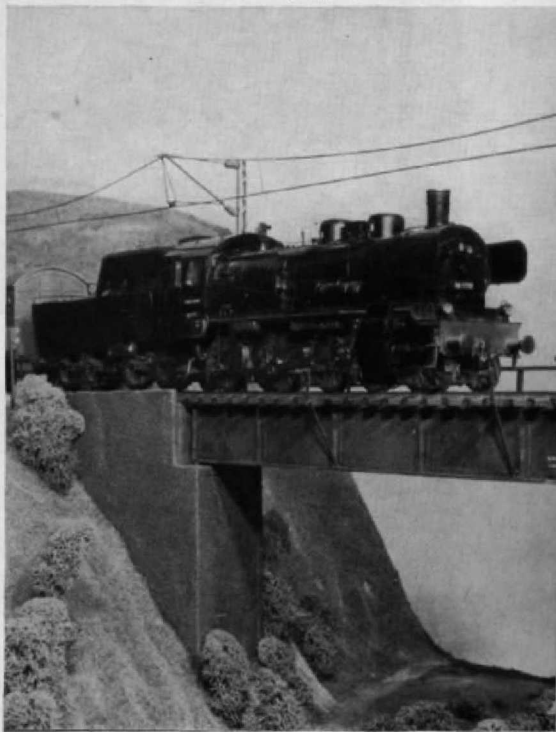
Abb. 5. Die Köf II ist von der Fa. Gebauer, der (in jeder Beziehung brillante) PwPosti entstand im Selbstbau (s. dazu S. 426; allerdings stellt dieses Modell keinen PwPosti 34, sondern einen „verwandten“ Typ dar).

Abb. 6. Die P 8 (0-Kleinserienmodell der Fa. Gebauer) auf einer Trägerbrücke, bei der auch die Seilzug-Halterungen für die Signale nachgebildet sind (an der 3. und 5. Verstiefungsrippe).

Aufbau sehr schnell vorstatten; man kann im Gegensatz zum herkömmlichen Holz-Unterbau nachträglich Verstrebungen verschieben, herausnehmen oder neu einsetzen, und auch bei einem evtl. Neubau die Metallprofile immer wieder benutzen, während dies bei verleimten Holzteilen meist nicht möglich ist. So steht z. B. auch mein Fahrpult nicht mehr „auf Beinen“, sondern ist freihängend unter den Rahmen geschraubt. Auf diesem Metallunterbau entstanden – auf einer dämmenden Zwischenlage aus 5 mm-Schaumstoff – die Trassen, Bahnhofsplatten usw. aus 13 mm-Spanplatten. (Eine ausführliche Beschreibung dieser Unterbau-Methode mit gelochten Metallprofilen wurde in MIBA 2/73 veröffentlicht. D. Red.)

Fahrzeuge

Hier findet der Spur 0-Freund eine relativ reiche Palette vor. Die Modelle von Pola, Rivarossi und Lima kommen dem schmalen Geldbeutel entgegen, während man für Modelle von SCE, Gebauer, Hübner usw. zwar tiefer in die Tasche greifen muß (was jedoch durch die exzellente Ausführung dieser Kleinserien- und Handarbeits-Modelle m. E. voll aufgewogen wird). Darüber hinaus hat man auch die Gelegenheit, sich seine Fahrzeuge selber zu bauen, da es heute doch eine beachtliche Anzahl von Einzelteilen zum Selbstbau gibt. In meinem Fall z. B. entstanden fast alle Modelle – mit Ausnahme der P 8 und der Köf – im Selbstbau, wobei der ET 87, der



◀ Abb. 7. Die Bekohlung mit der BR 56²⁹ nochmals näher besehen. Man beachte auch die „künstlerische Unordnung“, die zu arrangieren bekanntlich gar nicht so einfach ist!



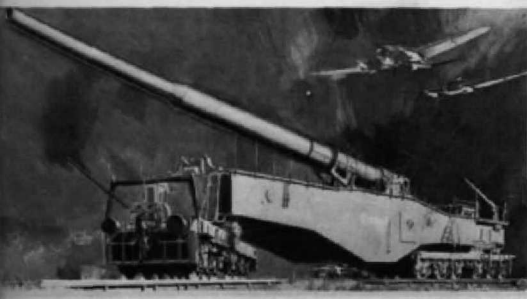
Abb. 8. Nochmals die BR 56²⁰ (s. auch heutiges Titelbild); dieser bullig/kraftvoll wirkende Loktyp übt auf gar manchen Selbstbauer eine nachgerade magische Faszination aus! Ein weiterer Anlaß zu der Frage, warum die Industrie diesen – aussehenswie einsatzmäßig – „dankbaren“ Loktyp so beharrlich ignoriert?!

Wendezug-Steuerwagen (siehe S. 427), der Postwagen und die BR 56²⁰ nach MIBA-Plänen und -Zeichnungen gebaut wurden. Der ET 87 war übrigens mein erstes Selbstbau-Triebfahrzeug in Spur 0, wobei ich weitgehend an den ausführlichen Bauplan in MIBA 7 u. 8/69 hielt. Das gilt auch für das Antriebsprinzip: Da das Fahrzeug einen Radius von 120 cm durchfahren muß, wurden Steuerwagen und Motorwagen einerseits auf einem Jakobsdrehgestell gelagert; andererseits erhielt der Steuerwagen eine Deichsel, die an das Antriebsgestell gekoppelt wurde. Im Mittelwagen sitzt ein starker Fourneau-Motor, der über ein Kardangelk auf die beiden äußeren Achsen des Antriebsgestells wirkt; die Blindwelle wird über die Kuppelstangen mitgenommen. Die

Wagenkästen sind aus Polystyrol und die Dächer aus Ms-Blech hergestellt; weitere Einzelheiten zu diesem Spur 0-Erstlingswerk sind dem Text zu Abb. 2 zu entnehmen.

Gleismaterial

Das gesamte Gleismaterial stammt von Hegob. Die Profile und Schienenplatten sind rostig eingefärbt, die Schwellen habe ich mit stark verdünnter, brauner Plakafarbe nachbehandelt. Das Schotterbett der „normalen“ Gleise besteht aus 10 mm starker Dämmplatte, während die Weichen komplett mit Unterflurtrieb auf eine 10 mm starke Spanplatte aufgebracht und eingeschottert wurden. Als Antrieb findet zumeist der von Fulgurex/Tenshodo Verwendung.



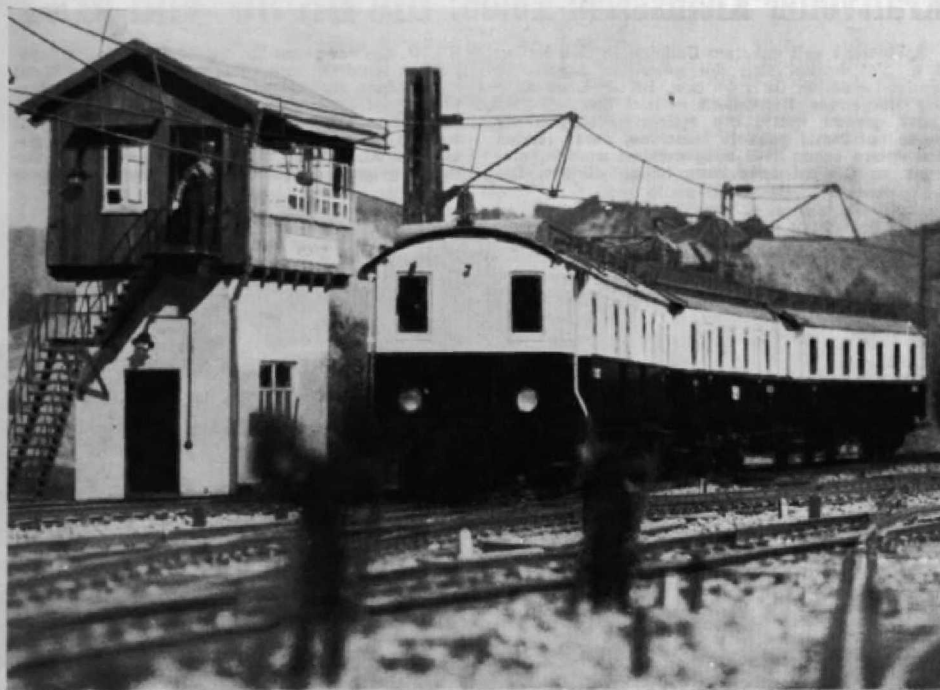
Eisenbahngeschütz „Leopold“ als 1:72-Bausatz

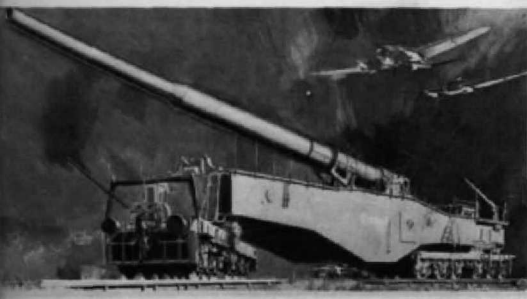
Panzer-Modellen etc.). Die Spurweite der Drehgestellradsätze bzw. des beigelegten Gleisstücks beträgt 19,5 mm; wer das Modell nicht nur als Einzelschautstück aufstellen, sondern in die Anlage einbeziehen möchte, muß die Drehgestelle ggf. etwas verschmälern und normale H0-Radsätze einbauen. Ansonsten ist der Bausatz sehr exakt und detailgenau gefertigt; zwar ist die ausführlich behandelte Anleitung in Englisch gehalten, doch ein gesondertes Beiblatt erläutert die wichtigsten Schritte des Zusammenbaus auch in deutscher Sprache. Noch ein paar Worte zum Vorbild: Das Eisenbahngeschütz K 5 (B) „Leopold“ (Kaliber 28 cm) wurde bereits 1934 entwickelt und von 1940 bis 1945 in insgesamt 25 Exemplaren gebaut; es war damit das typische deutsche Eisenbahngeschütz des 2. Weltkriegs. Genauere Informationen über dieses Gebiet vermittelt das in der Franck'schen Verlagshandlung, Stuttgart, erschienene Standardwerk „Deutsche Kriegslokomotiven 1939–1945 / Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 2“ von Alfred B. Gottwald. Das Modell, das von der für ihre hochwertigen Plastikbausätze bekannten japanischen Firma Hasegawa gefertigt wird, wird in der BRD über folgende Firma vertrieben, die auch Bezugsquellen nachweist:

Bienengraber & Co
Kronsaalweg 29, 2000 Hamburg 54

Zwar gehören Eisenbahngeschütze nicht unbedingt oder zumindest nur peripher zu unserem Metier; aber da es sich nun einmal um ein Eisenbahnfahrzeug handelt, mag das Bausatz-Modell des schweren Geschützes „Leopold“ vielleicht doch den einen oder anderen Interessenten oder Sammler ansprechen (s. dazu auch das zur letzten Messe von Günther vorgestellte Modell des 2-achsigen Flakwagens, Heft 3/76, S. 157). Ein – zumindest in den Augen eines H0-Behneis – bedauerliches Manko ist allerdings die Tatsache, daß das Modell im Maßstab 1:72 gehalten ist (passend zu den entsprechenden Flugzeug- und

Abb. 9. Zwei bestens gelungene Selbstbauten aus der Sicht eines 0-Menschen wirkungsvoll fotografiert: der ET 87 passiert das Stellwerk von „Neukirch“.





Eisenbahngeschütz „Leopold“ als 1:72-Bausatz

Panzer-Modellen etc.). Die Spurweite der Drehgestellradsätze bzw. des beigelegten Gleisstücks beträgt 19,5 mm; wer das Modell nicht nur als Einzelschautück aufstellen, sondern in die Anlage einbeziehen möchte, muß die Drehgestelle ggf. etwas verschmälern und normale H0-Radsätze einbauen. Ansonsten ist der Bausatz sehr exakt und detailgenau gefertigt; zwar ist die ausführlich behandelte Anleitung in Englisch gehalten, doch ein gesondertes Beiblatt erläutert die wichtigsten Schritte des Zusammenbaus auch in deutscher Sprache. Noch ein paar Worte zum Vorbild: Das Eisenbahngeschütz K 5 (B) „Leopold“ (Kaliber 28 cm) wurde bereits 1934 entwickelt und von 1940 bis 1945 in insgesamt 25 Exemplaren gebaut; es war damit das typische deutsche Eisenbahngeschütz des 2. Weltkriegs. Genauere Informationen über dieses Gebiet vermittelt das in der Franck'schen Verlagshandlung, Stuttgart, erschienene Standardwerk „Deutsche Kriegslokomotiven 1939–1945 / Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 2“ von Alfred B. Gottwald. Das Modell, das von der für ihre hochwertigen Plastikbausätze bekannten japanischen Firma Hasegawa gefertigt wird, wird in der BRD über folgende Firma vertrieben, die auch Bezugsquellen nachweist:

Bienengrüber & Co
Kronsaalweg 29, 2000 Hamburg 54

Zwar gehören Eisenbahngeschütze nicht unbedingt oder zumindest nur peripher zu unserem Metier; aber da es sich nun einmal um ein Eisenbahnfahrzeug handelt, mag das Bausatz-Modell des schweren Geschützes „Leopold“ vielleicht doch den einen oder anderen Interessenten oder Sammler ansprechen (s. dazu auch das zur letzten Messe von Günther vorgestellte Modell des 2-achsigen Flakwagens, Heft 3/76, S. 157). Ein – zumindest in den Augen eines H0-Behrsers – bedauerliches Manko ist allerdings die Tatsache, daß das Modell im Maßstab 1:72 gehalten ist (passend zu den entsprechenden Flugzeug- und

Abb. 9. Zwei bestens gelungene Selbstbauten aus der Sicht eines 0-Menschen wirkungsvoll fotografiert: der ET 87 passiert das Stellwerk von „Neukirch“.

