

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

26. JAHRGANG
JULI 1974

7

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 26

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 3,50.
Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und
Verpackung)

Auslandspreise

Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4,95 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
30 öS, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1,60 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

Copyright

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

Bankverbindung

Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 293 644

Postscheckkonto

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

Druck

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

Heft 8/74

ist ca. am 17. 8. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Der Wasserturm von Bielefeld – heute	455
LGB-Anlage Stauffer, Rüedisbach	456
Der fleißigsten einer . . . (Selbstbau-Modelle Lorenz, Wiedenbrück)	458
Automatischer Lichtwechsel in Märklin-Loks (zu Heft 4/74)	462
„Zehn auf einen Streich . . .“ (Nachtrag zum Super-Fahrpult in Heft 5/74)	465
H.-J. Ritzaus H0-Anlage „Leinefelde“ (Fortsetzung u. Schluß aus Heft 6/74)	467
Rivarossi-E 19 mit fester Schürze	471
Wenn der Platz nicht reicht: Oberleitungsmaße mit Doppelausleger	472
Steinschlagschutz – Vorbild u. Modell	474 + 498
Schaltungstechnik für vorbildgetreue Gleisbildstellpulte (2. Teil)	476
Eisenbahnfreunde unterwegs!	481
Das Baywa-Lagerhaus (BZ)	482
Gepäckwagen Pw 3i von 1878 (BZ)	485
Modellbahn mit Alpenblick (H0-Anlage Lankes, Laufen)	487
Buchbesprechungen:	
Franck's Eisenbahnposter	496
Die Baureihe 94	496
Landschaft und Eisenbahn:	
Die Bietschtalbrücke	496
Gelenkbus aus Wiking-Teilen	499
Verfeinerte N-Automodelle	499
Modell-Dampfloks und ihre Tender	500

Titelbild

Sommerliche Gartenbahn-Freuden erlebt Herr Dewet Stauffer (rechts im Bild) aus Rüedisbach/Schweiz mit seiner LGB-Anlage, die wir auf S. 456/457 vorstellen.



Der Wasserturm von Bielefeld – heute

Als Nachtrag zur Wasserversorgungs-Artikelserie (7–10/72) brachten wir in Heft 2/73 die Skizze eines „antiken“ Wasserturms in Bielefeld und erhoben die Frage, wie das gute Stück – falls es noch existiert – heute wohl aussieht. Nun – es existiert noch, und Herr Rüdiger Uffmann aus Theesen hat es im heutigen Zustand fotografiert. Daß der Bielefelder Turm heute so und nicht anders aussieht, war uns ein kleines „inneres Bockbierfest“ – weil unsere damaligen Ausführungen in Heft 2/73 genau bestätigt wurden. Wir schrieben damals – zum Vergleich nehme man das Heft zur Hand –, daß der Architekt durch hohe „Kirchenfenster“ mit zahlreichen Einzelscheiben versucht habe, den Turm optisch zu strecken und imposanter erscheinen zu lassen. Das war auch gelungen, allerdings auf Kosten der architektonischen Ästhetik dieses Zweckbaus, der wie ein Mittelding aus Wasserturm und Kathedrale wirkte. Bei einer fälligen Renovierung dieses Turms hat man den seinerzeitigen Mißgriff jedenfalls erkannt und ausgemerzt, indem man die Fensteröffnungen einfach zumauerte – wodurch der selbe Turm nun wesentlich ruhiger und „kompakter“ wirkt. Diesen Effekt hatten wir übrigens vor Ver-

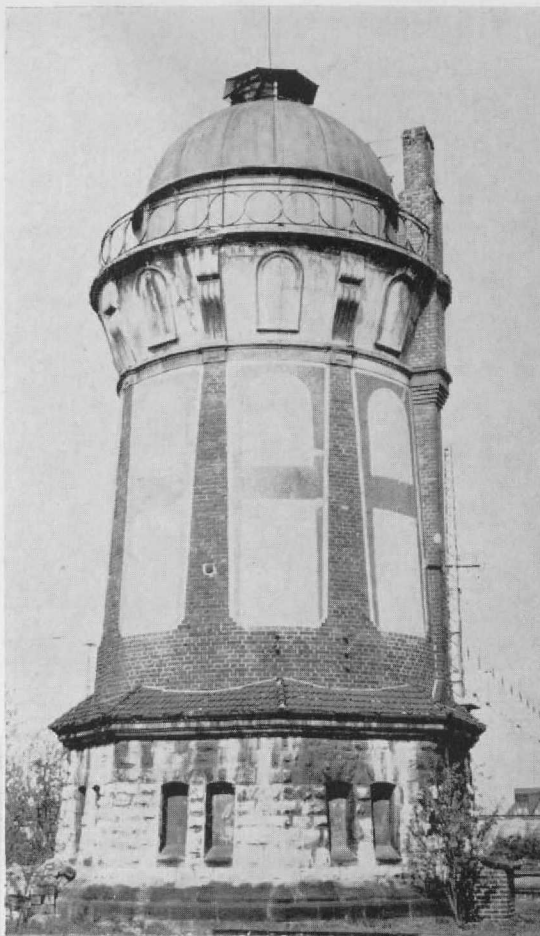
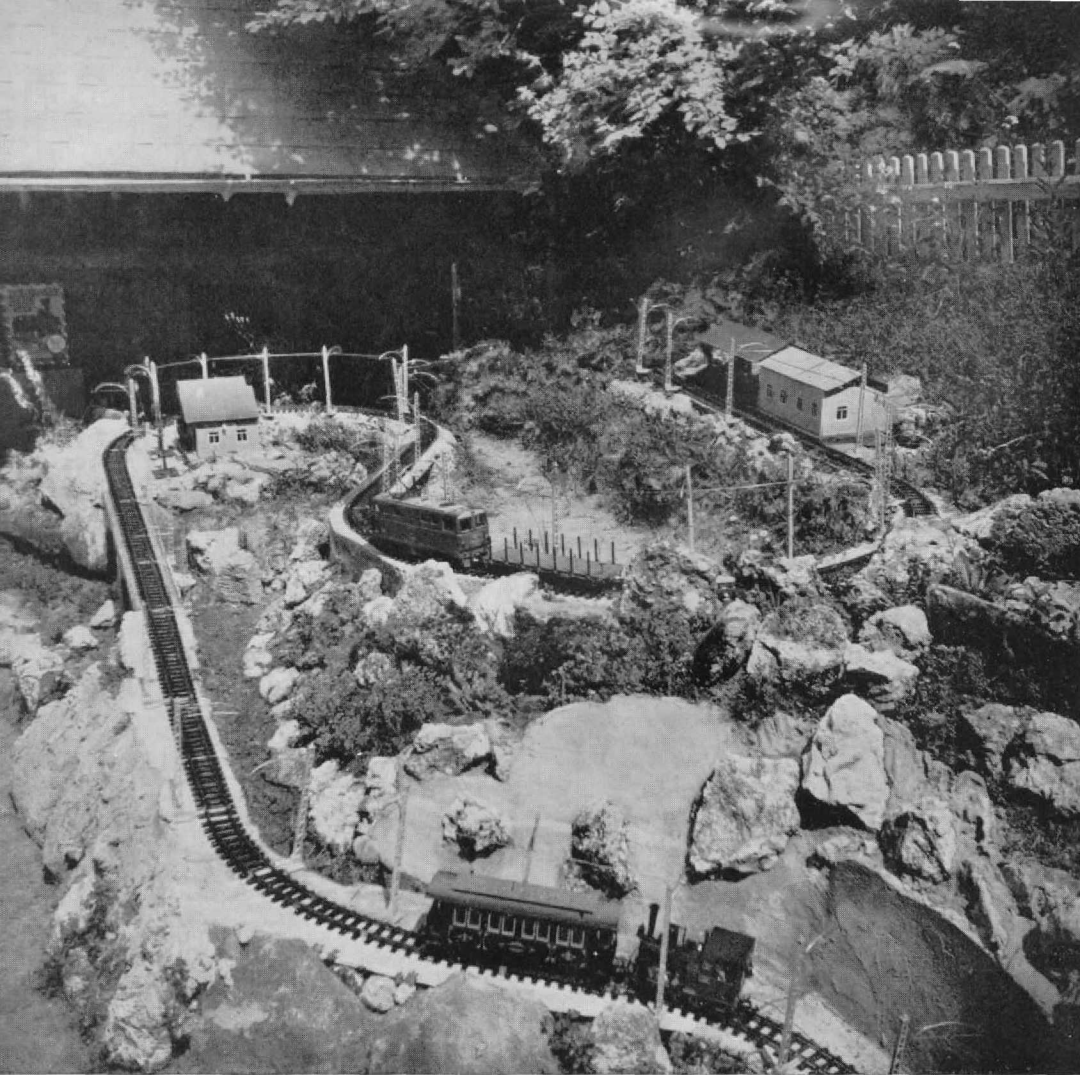


Abb. 1 u. 2. Der heutige Zustand des Wasserturms von Bielefeld, der auf der oberen Abbildung in ca. $\frac{2}{3}$ HÖ-Größe wiedergegeben ist. Bis auf die zugemauerten Fensteröffnungen und kleinere Änderungen an Schornstein und Schutzgeländer ist sein Zustand unverändert.

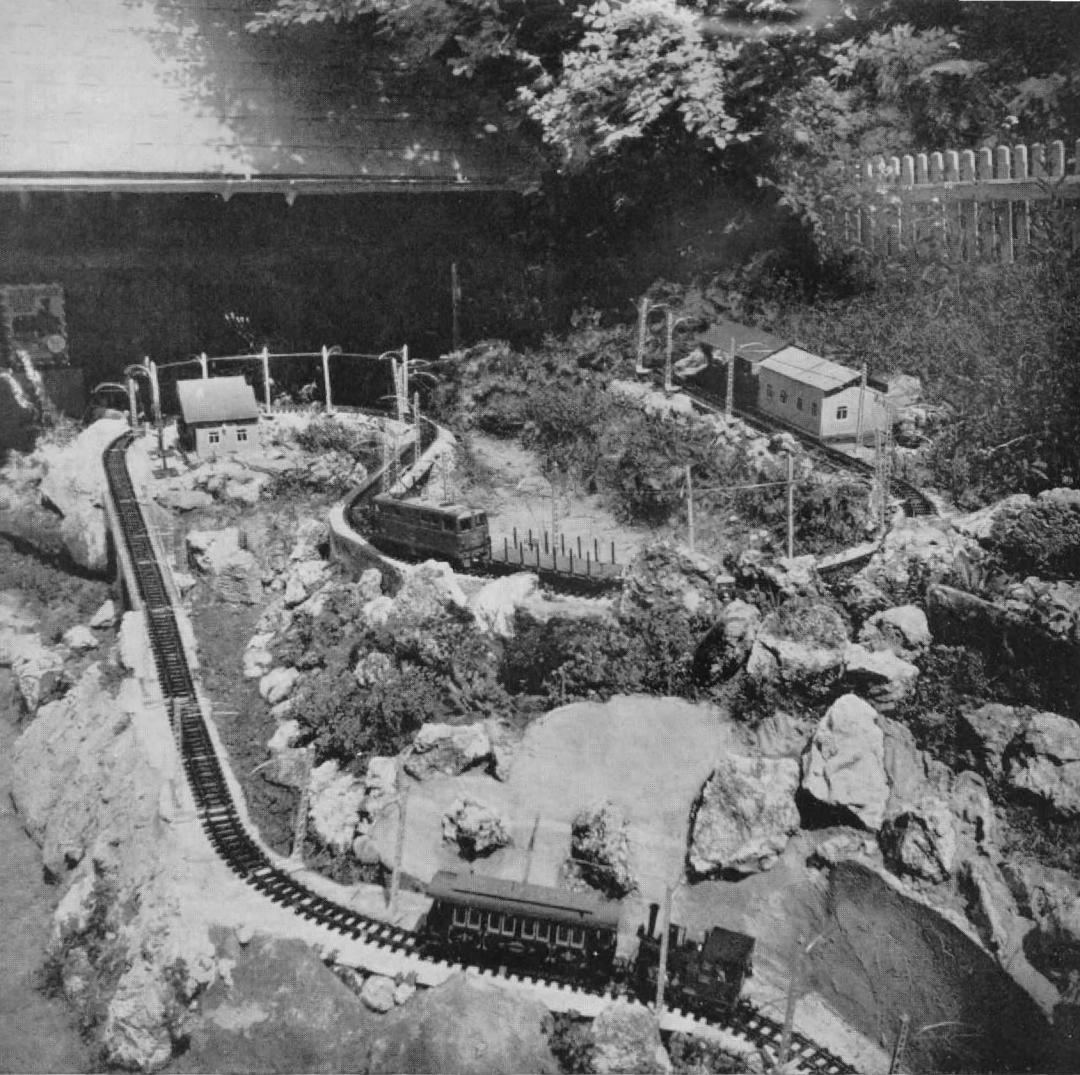


Mit 73 Jahren immer noch aktiv: Dewet Stauffer und seine

„LGB“ = Lauterbrunnen-Grindelwald-Bahn - die Gartenbahn des „Modellbahner-Nestors“

öffentlichung der Skizze in Heft 2/73 selbst mit verschiedenen Retuschen ausprobiert — zum einen, weil uns die Diskrepanz zwischen der „volumigen“ Gesamterscheinung und den „verkünstelten“ Fenstern störte; zum anderen wollten wir auf diese Weise der in o. a. Heft ge-

schilderten Maßstabsverzerrung auf die Spur kommen. Wie dem auch sei — das jetzige Aussehen des Bielefelder Wasserturms läßt einen Nachbau schon eher geraten erscheinen; und wir warten gespannt auf Fotos der ersten N- oder H0-Modelle!



Mit 73 Jahren immer noch aktiv: Dewet Stauffer und seine

„LGB“ = Lauterbrunnen-Grindelwald-Bahn - die Gartenbahn des „Modellbahner-Nestors“

öffentlichung der Skizze in Heft 2/73 selbst mit verschiedenen Retuschen ausprobiert — zum einen, weil uns die Diskrepanz zwischen der „volumigen“ Gesamterscheinung und den „verkünstelten“ Fenstern störte; zum anderen wollten wir auf diese Weise der in o. a. Heft ge-

schilderten Maßstabsverzerrung auf die Spur kommen. Wie dem auch sei — das jetzige Aussehen des Bielefelder Wasserturms läßt einen Nachbau schon eher geraten erscheinen; und wir warten gespannt auf Fotos der ersten N- oder H0-Modelle!

Herr Dewet Stauffer aus Rüedisbach/Schweiz kann wohl der „Nestor“ der europäischen Modellbahner-Gemeinde genannt werden, denn er gehörte in der Zeit nach dem letzten Krieg zu den bekanntesten und rührigsten Vertretern des damals langsam wieder erwachenden Modellbahn-Steckenpferds. Heute zählt er 73 Lenz; seine Liebe zu den kleinen Bahnen ist indes ungebrochen, wengleich er sich – aus nahe-legenden (optischen) Gründen – mittlerweile ganz der „großen Kleinbahn“, der „LGB“ (in des Wortes doppelter Bedeutung) verschrieben hat. Herr Stauffer hat seine „Lauterbrunnen-Grindelwald-Bahn“ im Garten seines Hauses aufgebaut; da dieser auch an einem Steilhang liegt, hat Herr Stauffer eine echte Bergbahn mit Kehrschleifen, Tunnels und Viadukten erstellt.

Zur Gestaltung der „Landschaft in der Landschaft“ wurden Natursteine aus dem Jura und Sternmoos für die „Alpweiden“ verwendet. Ein besonderer Gag ist die Geräuschkulisse, die auf Besucher immer wieder großen Eindruck macht: Ein Cassette-Recorder im 4-achsigen G-Wagen hinter der Dampflok (s. Heft 10/71, S. 644) produziert Fauchen, Zischen und Pfeifen. In den Stationsgebäuden (aus Lindbergh-Bausätzen) befinden sich kleine Lautsprecher, die mit einem verdeckten Tonbandgerät verbunden sind; aus ihnen ertönen Kuhglocken, Jodler und alles, was „zünftig“ ist und sonst noch zu einer echten Alpzensenerie dazugehört. Wir wünschen Herrn Stauffer jedenfalls noch viele Jahre Freude mit seiner „Lebensabend-Gesundbrunnen-Bahn“!



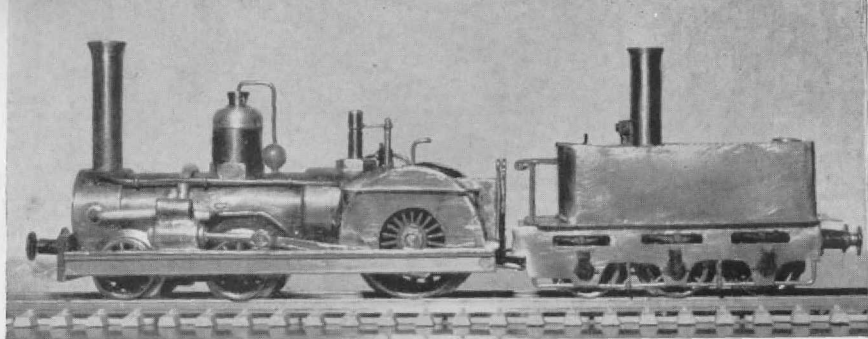


Abb. 1 u. 2. Nach einer Zeichnung in Heft 16/64 entstand diese Crampton-Lok, deren besonderes Kennzeichen der Abdampf-Kamin auf dem Tender ist. Bei diesen Loks, die von 1853–1855 gebaut wurden, wurde das Speisewasser im Tender durch den Abdampf vorgewärmt; bemerkenswert und charakteristisch sind auch die tiefe Kessellage und der Außenrahmen.

H0-Selbstbau-Modelle

Uwe Lorenz, Wiedenbrück

Der fleißigsten einer . . .

. . . ist Herr Uwe Lorenz aus Wiedenbrück, was den Selbstbau von H0-Lokmodellen angeht. Mag sein, daß er als Studienrat von Berufs wegen „die Tugend Fleiß zu schätzen weiß“; auf jeden Fall

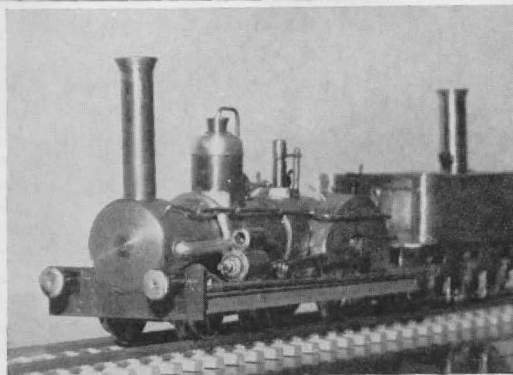


Abb. 3. Ein preussischer Oldtimer, die P 4² (s. MIBA 7/73, S. 452, mit der P 4¹).

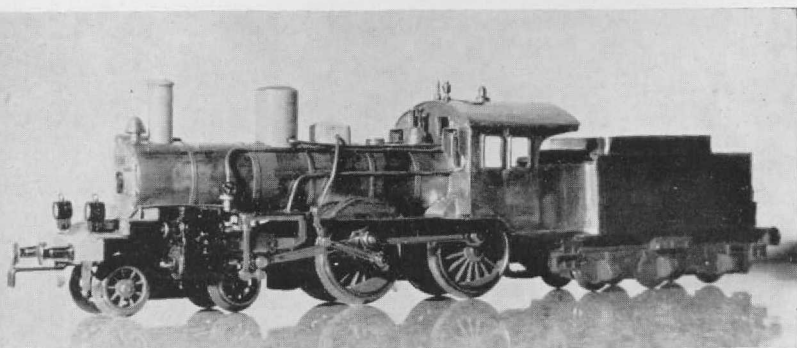
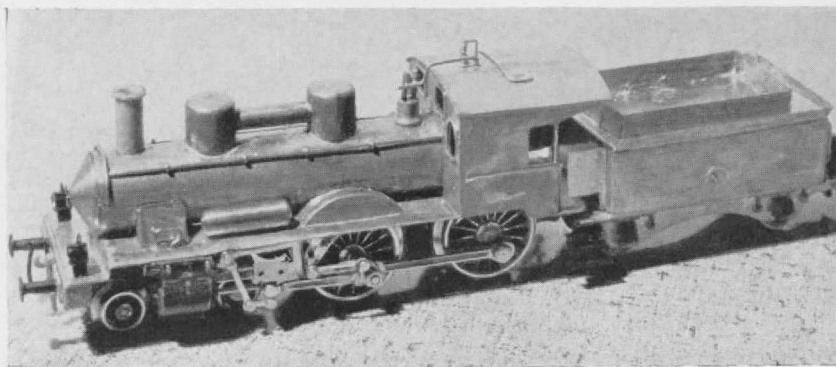


Abb. 4. In etwa das süddeutsche Gegenstück zur P 4² der Abb. 3: die württembergische ADh (DR-Baureihe 13¹⁴⁻¹⁷), deren „besonderes Kennzeichen“ das Verbindungsrohr zwischen den Dampfdomen ist.



Ist seine Leistung – wir können aus Platzgründen nur eine gewisse Auswahl seiner „Fabrikationen“ zeigen – höchst beachtlich. Ein Großteil der abgebildeten Modelle entstand nach Bauplänen oder Zeichnungen in der MIBA; die betreffenden Hefte sind in den Bildtexten angegeben.

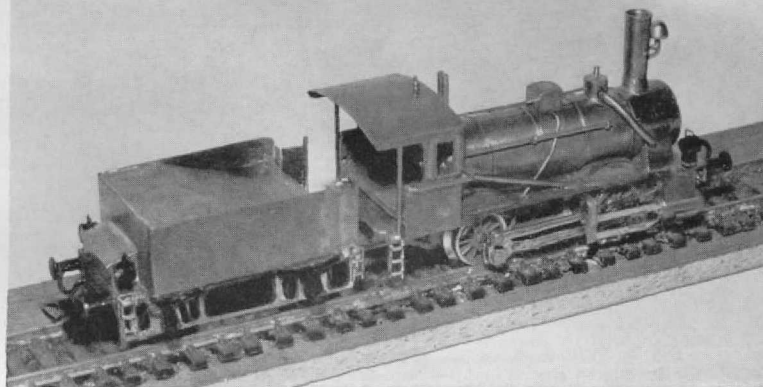


Abb. 5. Noch ein „alter Preuße“, die Güterzuglok G 1 (Bj. 1866–1888), deren Bauzeichnung wir in Heft 11/62 brachten.

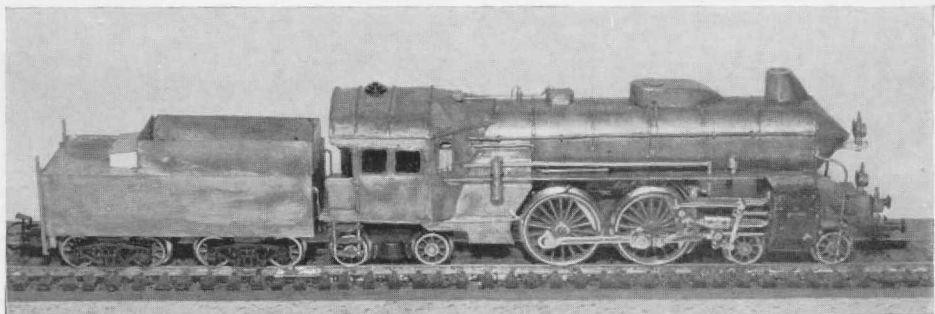


Abb. 6. Die bayerische Schnellfahrlok S 2/6 (nach MIBA 7/61), deren Vorbild bereits im Jahre 1907 einen Geschwindigkeits-Weltrekord mit 154 km/h aufstellte.

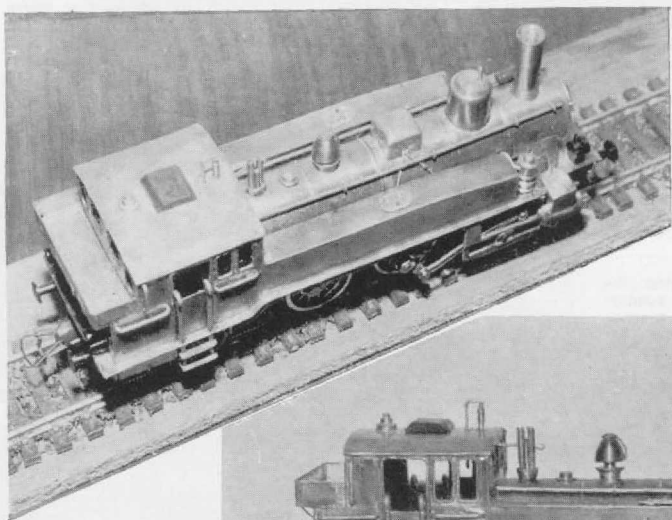


Abb. 7 u. 8. Das sauber gearbeitete Modell der T 9' (BR 90'), das nach dem in MIBA 8/72 veröffentlichten Bauplan entstand, in zwei unterschiedlichen Ansichten.

