DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA VERLAG NÜRNBERG DM 4.50 33. JAHRGANG MAI 1981 5

MIBA Miniaturbahnen

MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Spittlertorgraben 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 33

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 6/81

ist ca. 26. 6. in Ihrem Fachgeschäft!

(infolge der diversen Feiertage im Juni also etwas später als gewohnt)

Fahrplan

75 Jahre Nürnberg Hauptbahnhof . . .	496
. . . und einige Bemerkungen zum Thema „Großstadtbahnhof"	499
Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse '81	500
„Zwischenbilanz" der großen MIBA-Streckenplan-Aktion	501
Museumsbahn-Betrieb in der Saison '81	502
„Lenkbare" Kfz-Achsen als H0-Zurüstteil	503
Meine neue „Saison-Anlage" ist fertig! (N-Anlage Weilert, Wennigsen)	504
Leichter Lauf von Rocos Leig-Einheit	509
Umbau von Märklin-H0-Lichtsignalen auf LED's	510
Bohrständer und Schnellspann-Vorrichtung	512
Schon bald vorbei mit Zg 3?	512
Das Schlußsignal an Modellbahn-Fahrzeugen (1)	514
Die Leser-Diskussion	518
Der „Rheingold" als Einschienenbahn	519
Großserien-Triebfahrzeuge in N: Was gibt's und was fehlt?	520
So baute ich die 58¹⁰ (pr.G 12) in N	522
„Vorbild Pit-Peg" (N-Anlage Ulzheimer, Hessisch-Lichtenau)	527
Doppeltunnel à la Pit-Peg beim großen Vorbild	533
„Revue der Anlagen": Motive einer Junior-Bahn	537
Wir bauen einen Pw Posti 34 in H0 (Bauplan, 3. Teil und Schluß)	537
„Alpen-Architektur" en miniature	544
Abschied von der Clubanlage des MC Basel	546
SBB-Lichtsignale von NMW	547
Ländliche Lokstation in H0	548

Titelbild

Hinaus ins Grüne mit der Museumsbahn! Landauf, landab kann man auch in diesem Sommer wieder mit Dampf, Strom oder Diesel der Eisenbahn-Nostalgie frönen; hier sehen wir die Dampflok „Hermann" des Deutschen Eisenbahn-Vereins auf der Schmalspurstrecke Bruchhausen-Vilsen-Asendorf (Foto: Eberhard Kunst/DEV). Näheres zur diesjährigen „Saison" auf S. 502.

► Dieser Ausgabe ist ein Prospekt der Firma Kugellager Weickmann, München, beigelegt ◄

Ein Großstadt-Bahnhof feiert Jubiläum: 75 Jahre Nürnberg Hauptbahnhof…

(Text auf S. 498)

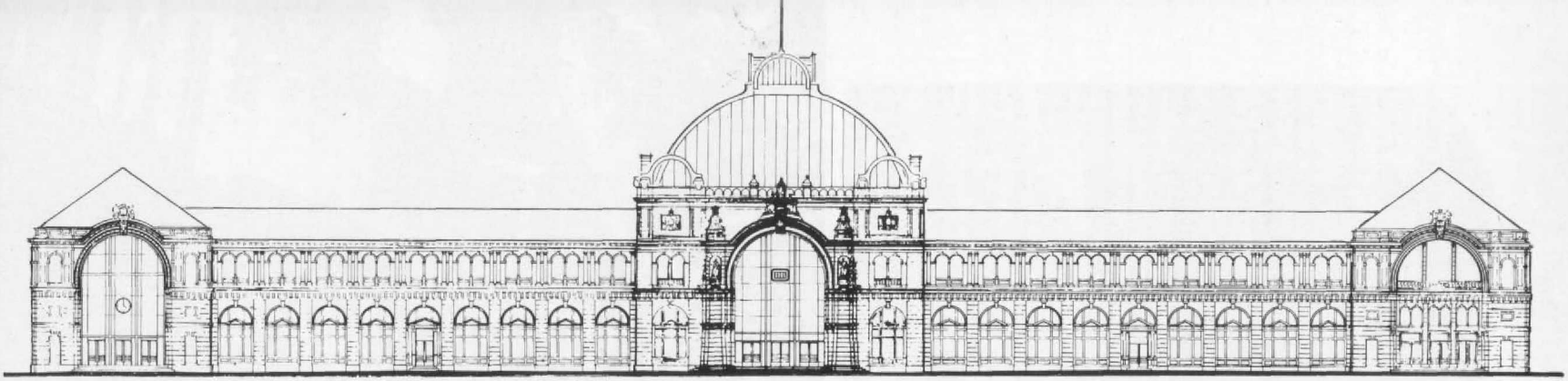
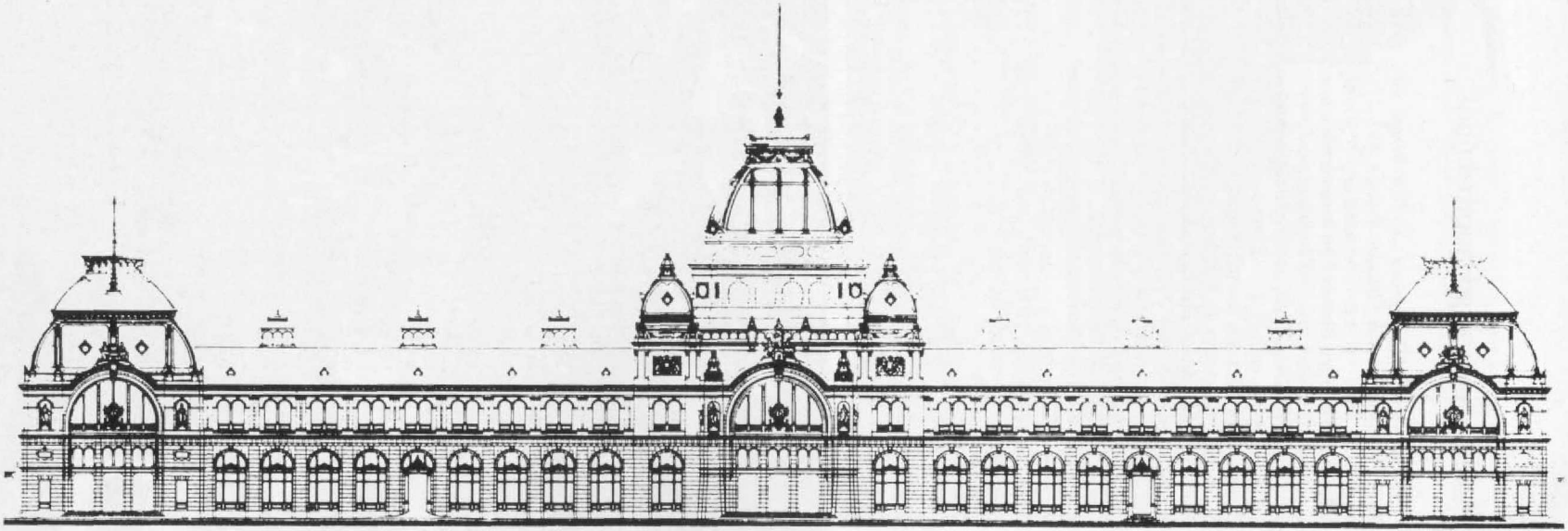


Abb. 1–3. Ein „ganz großer" Bahnhof: der Nürnberger Hauptbahnhof, der dieser Tage 75 Jahre alt wurde. Oben: die stadtseitige Ansicht mit dem großen, funktional gestalteten Bahnhofsvorplatz (Foto: Stadt Nürnberg, Hauptamt für Hochbauwesen, Bildstelle und Denkmalsarchiv); Mitte: Fassadenaufriß mit der jetzigen Kuppel; unten der kuppelgekrönte neobarocke Bau zur Zeit der Entstehung. Die Zeichnungsmaße müßten etwa mit dem Faktor 8,5 multipliziert werden, wenn man auf die „echten" (und zweifelsohne überraschenden) H0-Maße kommen will! (Vorlagen Abb. 2–4: Verkehrsmuseum Nürnberg)



75 Jahre Nürnberg Hauptbahnhof...

Am 4. April 1981 konnten die Nürnberger das 75jährige Bestehen ihres Hauptbahnhofs feiern; für die MIBA nicht nur ein lokalpatriotischer Anlaß, auf den Nürnberger Bahnhof im besonderen einzugehen, sondern auch eine willkommene und immer noch aktuelle Gelegenheit, zu Großstadtbahnhöfen im allgemeinen einiges zu sagen und zu zeigen. Zuvor sei jedoch noch eine (sicher nicht allgemein bekannte) „Ironie der Geschichte" erwähnt: Seine Entstehung verdankt das Nürnberger Bahnhofsgebäude eigentlich der Pfiffigkeit des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Ritter Georg von Schuh; dieser nämlich drehte dem Prinzregent Luitpold von Bayern zunächst ein Reiterstandbild „Höchstselbiger Majestät" vor dem alten, kleinen Bahnhof an, um dann ganz beiläufig zu erwähnen, daß so ein imposantes Standbild vor einem neuen, nicht minder imposanten Bahnhofsgebäude doch wohl viel besser conveniere . . .

Nun, während das Reiterstandbild längst verschwunden ist, steht das Bahnhofsgebäude immer noch, wenngleich es im Laufe der Jahre manche Veränderung erfuhr; zuletzt geschah dies anläßlich des U-Bahn-Baues in den Jahren 1974–1978. Zur Errichtung eines in drei Ebenen unter der Mittelhalle liegenden Verkehrsknotens mußte aus statischen Gründen die Kuppel mit den mächtigen Eckpfeilern einer neuen Konstruktion weichen. Welche Version nun „schöner" ist, mag jeder selbst entscheiden; fest steht wohl, daß die frühere Ausführung ebenso gut zu dem damaligen, baumbestandenen Bahnhofsplatz und dessen Umgebung mit den alten Gebäuden paßte wie die jetzige zu den modernen Büro- und Geschäftshäusern. Wer Nachbau-Überlegungen anstellt, wird daher nicht zuletzt die jeweilige Epoche seiner Anlage zu berücksichtigen haben.

Im wesentlichen unverändert geblieben sind über die diversen Umbauten des Bahnhofsgebäudes hinweg dessen Hauptabmessungen, zu denen abschließend (auf S. 499) noch etwas zu sagen sein wird.

Abb. 4. Vermutlich in den zwanziger Jahren aufgenommen, „enthüllt" dieses Luftbild den Grund für die außergewöhnlich große Tiefe dieses Empfangsgebäudes: Es besitzt zwei Längsbauten hintereinander und dazwischen eine überdachte Längshalle. Das damalige Straßenverkehrsaufkommen ließ noch Platz für baumbestandene Grüninseln. Im Mittelgrund und links ein Teil der mittelalterlichen Stadtbefestigung.

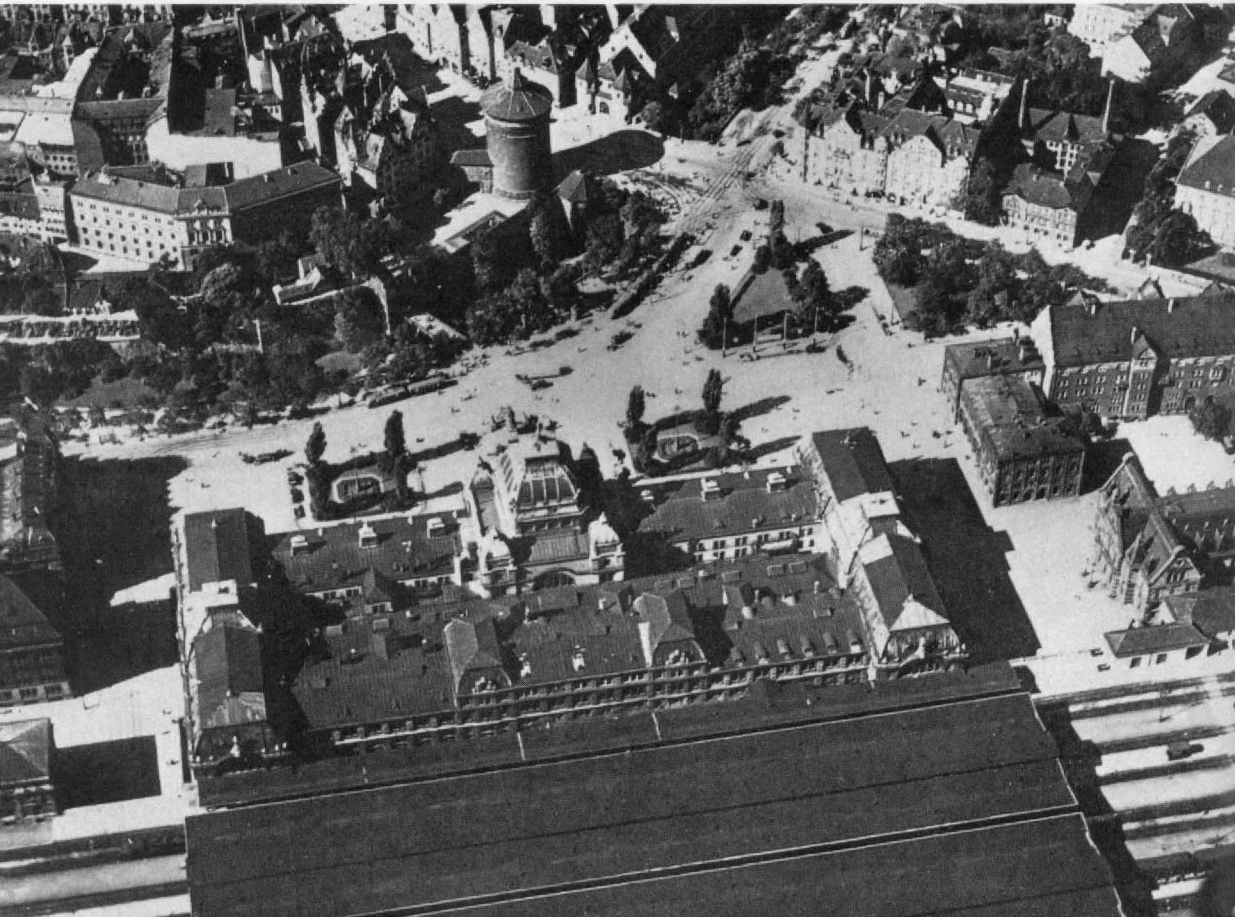


Abb. 5. Nicht den Nürnberger Bahnhof, sondern den alten, inzwischen stillgelegten Stadtbahnhof von Baden-Baden zeigt dieses Bild. Bezüglich der Abmessungen ist im Haupttext einiges zu sagen; im übrigen aber demonstriert die Gegenüberstellung von „Nürnberg" und „Baden-Baden", daß die Bahnhofsarchitektur der damaligen Zeit viele verwandte Stilepochen verwendete.

...und einige Bemerkungen zum Thema „Großstadt-Bahnhof"

Mit einer Länge von 166 m und einer Höhe von 35 m (jetzige Kuppel-Ausführung) stellt das Nürnberger Bahnhofsgebäude in der Tat einen ausgesprochen eindrucksvollen, repräsentativen Bau dar. Die große Breite von 77 m erklärt sich dadurch, daß es sich – wie die Luftaufnahme Abb. 4 zeigt – praktisch um ein Doppelgebäude mit zwei parallelen Längstrakten handelt. Doch auch wenn man – im Falle eines Nachbau-Falles – nur einen Längstrakt nachbilden würde, ergäbe das in H0 bereits ein „Trumm" mit einer Grundfläche von ca. 1,90×0,75 m – ein Platz, auf dem man fast schon eine Klein- oder Regalanlage bauen kann! Wir wollen auch beileibe nicht diesen Bau etwa als Industriemodell im Maßstab 1 : 87 anregen – „werkli' net", wie die Nürnberger sagen –, aber interessant sind die Zahlen dennoch, und zwar im Hinblick auf die „Bonn"-Neuheiten. Die folgenden Zahlen stellen einen nicht uninteressanten Nachtrag zum Messebericht und zum „Maßstabs-Disput" im letzten Heft dar. (Für die uns inzwischen übermittelten Vorbildmaße danken wir der Fa. Faller).

Bahnhofsgebäude Bonn Original	1 : 87	Faller-Modell	Kibri-Modell
Länge 95 m	109,2 cm	70 cm	99 cm
Breite 18 m	20,7 cm	13 cm	15,5 cm
Höhe 16 m	18,4 cm	13 cm	16,5 cm

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß das Faller-Modell um etwa 30–35 % „geschrumpft" wurde, während Kibri die Abmessungen um akzeptable 5–10 % – quasi im Sinne des im letzten Heft zitierten Vorschlages des amerikanischen Modellbahn-Journalisten Linn H. Westcott (†) – reduzierte.

Verblüffend ist jedenfalls, wie schnell man sich an neue „große" Gebäude gewöhnt bzw. welch' relativ schnell wechselnder Interpretation der Begriff „gut maßstäblich" ausgesetzt ist. Ein gutes Beispiel hierfür ist das Modell „Baden-Baden", das (ebenso wie seinerzeit „Calw") bei seinem Erscheinen auf dem Markt, vor nunmehr über fünf Jahren, als „großer Bahnhof" angesehen bzw. empfunden wurde, obwohl beide nicht genau maßstäblich, sondern maßstabsreduziert sind. Das Vergleichsbild in Heft 4/81, S. 431, hat deutlich aufgezeigt, wie sich die Maßstabs-Relationen in einem relativ kurzen Zeitraum verschoben haben: das Bahnhofsgebäude erscheint einem (im Vergleich zu den gut maßstäblichen Stadthäusern) ganz offensichtlich zu klein. Daß es in der Tat zu klein ist, beweist Abb. 5 (für die uns die Firma Vollmer freundlicherweise das Foto zur Verfügung stellte). Dies trifft allerdings nicht nur für die beiden Empfangsgebäude zu, sondern die Diskrepanz zwischen maßstäblich richtiger Größe und Pseudo-Maßstäblichkeit offenbart sich auch bei anderen Gebäuden, sobald man diese in unmittelbarer Nähe der diesbezüglichen Neuheiten '81 sieht. So schnell also haben sich die Gebäudegrößen durch die

Abb. 1. Das Besondere an diesem „guten alten" G-Wagen ist die KPEV-Beschriftung mit dem Preußenadler. Eine Zugpackung mit der preußischen G8¹ in grün/roter Länderbahnlackierung enthält diesen und zwei weitere Güterwagen.

Abb. 2. Die Bauart „EK 2" repräsentiert das Piko-Modell eines Eiskühlwagens in H0, das in mehreren Beschriftungsvarianten angekündigt ist.

Die Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse '81...

... erlebten z. T. bereits eine „Vor-Premiere" auf der Nürnberger Spielwarenmesse wie etwa die KPEV-Güterzug-Packung (H0) aus Länderbahn-G 8¹ und drei Güterwagen; wir zeigen hier den vorbildgemäß ausgeführten (Speichenräder, Stangenpuffer) und authentisch beschrifteten gedeckten Güterwagen (Bild). Ein modernes Pendant dazu stellt das Modell des zweiachsigen Eiskühlwagens (Bild) vom Typ EK 2 dar; das Vorbild wird übrigens – wie der in MIBA 8/79, S. 629, vorgestellte Maschinenkühlwagen in Sandwich-Bauweise – vom VEB Waggonbau Dessau gebaut und von mehreren europäischen Bahnverwaltungen zum Transport leicht verderblicher Waren eingesetzt. Ansonsten sind für H0 noch eine Tankstelle in moderner Bauweise und für TT eine Doppelkreuzweiche mit zwei Antrieben und einem Ablenkungswinkel von 22,5° zu erwähnen. Der BRD-Vertrieb der Modellbahn-Erzeugnisse aus der DDR erfolgt bekanntlich über die Firma Richard Schreiber in Fürth/Bayern.

[„Großstadt-Bahnhof ..."]

Entwicklung der letzten Jahre gegenseitig „hochgeschaukelt" – und entgegen den früheren Behauptungen bestimmter Zubehör-Hersteller, daß sich so große Gebäude nicht verkaufen ließen, haben sie durchaus eine positive Aufnahme bei den Modellbahnern gefunden. Dieses „Hochschaukeln" wird sich ganz gewiß fortsetzen; „mitwachsen" bzw. erneut wachsen werden also Gebäudekomplexe, Rathäuser, Kirchen und auch und gerade Bahnhofsgebäude. Kibri's „Bonn" wird daher sicher nicht das einzige großstädtische Bahnhofsgebäude solcher Ausmaße bleiben. Es muß ja – und hier schließt sich der Kreis – es muß ja nicht gleich „Nürnberg" sein; zwischen Kiel und Lindau gibt's Vorbilder genug, bei deren Nachbildung nur eines zu beachten ist: die Größe des Gebäudes ist zweckbestimmt, maßgeblich ist – ob klein oder groß – die Maßstäblichkeit. mm/WeWaW

Abb. 1. Das Besondere an diesem „guten alten" G-Wagen ist die KPEV-Beschriftung mit dem Preußenadler. Eine Zugpackung mit der preußischen G8¹ in grün/roter Länderbahnlackierung enthält diesen und zwei weitere Güterwagen.

Abb. 2. Die Bauart „EK 2" repräsentiert das Piko-Modell eines Eiskühlwagens in H0, das in mehreren Beschriftungsvarianten angekündigt ist.

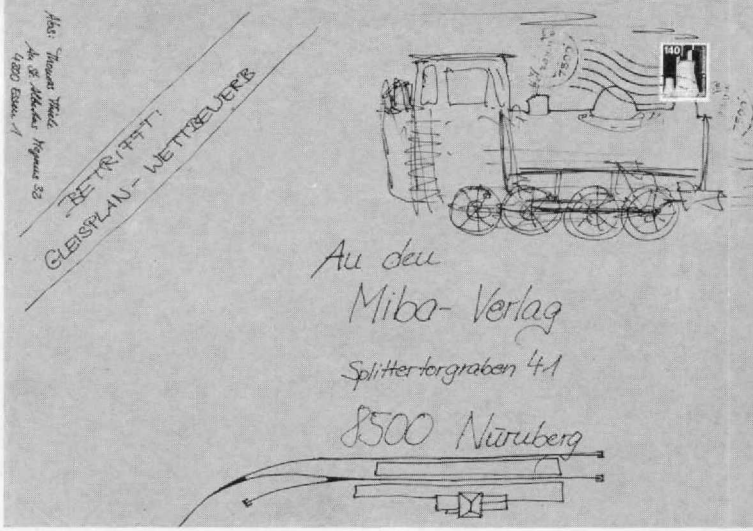
Die Modellbahn-Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse '81...

... erlebten z. T. bereits eine „Vor-Premiere" auf der Nürnberger Spielwarenmesse wie etwa die KPEV-Güterzug-Packung (H0) aus Länderbahn-G 8¹ und drei Güterwagen; wir zeigen hier den vorbildgemäß ausgeführten (Speichenräder, Stangenpuffer) und authentisch beschrifteten gedeckten Güterwagen (Bild). Ein modernes Pendant dazu stellt das Modell des zweiachsigen Eiskühlwagens (Bild) vom Typ EK 2 dar; das Vorbild wird übrigens – wie der in MIBA 8/79, S. 629, vorgestellte Maschinenkühlwagen in Sandwich-Bauweise – vom VEB Waggonbau Dessau gebaut und von mehreren europäischen Bahnverwaltungen zum Transport leicht verderblicher Waren eingesetzt. Ansonsten sind für H0 noch eine Tankstelle in moderner Bauweise und für TT eine Doppelkreuzweiche mit zwei Antrieben und einem Ablenkungswinkel von 22,5° zu erwähnen. Der BRD-Vertrieb der Modellbahn-Erzeugnisse aus der DDR erfolgt bekanntlich über die Firma Richard Schreiber in Fürth/Bayern.

[„Großstadt-Bahnhof ..."]

Entwicklung der letzten Jahre gegenseitig „hochgeschaukelt" – und entgegen den früheren Behauptungen bestimmter Zubehör-Hersteller, daß sich so große Gebäude nicht verkaufen ließen, haben sie durchaus eine positive Aufnahme bei den Modellbahnern gefunden. Dieses „Hochschaukeln" wird sich ganz gewiß fortsetzen; „mitwachsen" bzw. erneut wachsen werden also Gebäudekomplexe, Rathäuser, Kirchen und auch und gerade Bahnhofsgebäude. Kibri's „Bonn" wird daher sicher nicht das einzige großstädtische Bahnhofsgebäude solcher Ausmaße bleiben. Es muß ja – und hier schließt sich der Kreis – es muß ja nicht gleich „Nürnberg" sein; zwischen Kiel und Lindau gibt's Vorbilder genug, bei deren Nachbildung nur eines zu beachten ist: die Größe des Gebäudes ist zweckbestimmt, maßgeblich ist – ob klein oder groß – die Maßstäblichkeit. mm/WeWaW

Nicht nur interessante Gleispläne erreichten die Redaktion, sondern auch so originelle Verpackungen. →



Die große MIBA-Streckenplan-Aktion:

„Zwischenbilanz"

Die MIBA rief – und alle, alle kamen: aus dem heißen Urwald Nigerias, den kühlen Fjorden Norwegens oder gar von Bord eines deutschen Tankers in einem saudi-arabischen Hafen; aus mehr als zehn Staaten in Europa und Übersee, aus der Bundesrepublik von Flensburg bis Konstanz und von Aachen bis Passau; aus großen Städten und winzigen Weilern; von Lehrern und Schülern, Studenten und Polizisten, Modellbahnclubs und Ehepaaren, Rentnern und Soldaten; mit Bleistift auf Konzeptpapier skizziert und mit Tusche auf meterlangen Rollen Transparentpapier gezeichnet ... die Streckenpläne, von denen uns bis zum Stichtag 15. 2. 1981 mehr als 800 erreichten, eingesandt von über 500 Lesern aus der BRD und aller Welt, die sich an der großen Streckenplan-Aktion der MIBA begeistert beteiligten.

Es hat uns – wir deuteten es bereits im letzten Heft an – trotz unserer langjährigen Erfahrungen auf diesem Gebiet doch einiges überrascht (und erfreut, versteht sich!):

Da ist zunächst das weitgespannte Themen-Spektrum zu nennen, das (um nur einige Beispiele herauszugreifen) von der „privaten Privatbahn" über die „Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn" in -zig Variationen bis hin zur Nachbildung der Gleisanlagen im „Eisenbahn-Brennpunkt Berlin" der Vorkriegszeit reicht: hier steht die Albula-Bahn (Vorbild-)Pate für eine bestens konzipierte Anlage und dort wiederum ist es eine freelance-Industriebahn zwischen Schloten und Hochöfen.

Nicht minder vielfältig sind die Größen der eingesandten Entwürfe, die sich von der winzigen „Bücherregal-Anlage" bis zu riesigen „Traumanlagen" erstrecken und wahrlich von jedem etwas und für jeden etwas bieten: gefreut hat uns als alte Verfechter der offenen Anlagenformen übrigens ganz besonders, daß sich diese – zumindest in der Planung – immer mehr durchzusetzen scheinen, denn die Anzahl der L- oder U-förmigen, Rundum- oder Zungenanlage ist beachtlich.

Am meisten überrascht jedoch hat uns die Vielzahl der eingesandten perspektivischen Schauskizzen: hier treten Talente zutage, die ohne unseren Aufruf vielleicht noch jahrelang im „Dornröschenschlaf" gelegen hätten oder gar nie entdeckt worden wären! Es ist wirklich bewundernswert, wieviel Liebe und Akribie unsere „Künstler" in ihre Schaubilder gelegt haben: und wenn auch nicht immer gleich die Meister vom Himmel fallen, so vermögen zahlreiche Skizzen dennoch einen guten plastischen Eindruck dieses oder jenes Entwurfs zu vermitteln.

Vieles gäbe es noch zu berichten, so zum Beispiel über einige „superfleißige" Planer, die uns gleich mit Dutzenden von Entwürfen „eingedeckten", so daß wir mit der Auswertung dieser Aktion noch geraume Zeit beschäftigt sein werden: denn schließlich wollen wir dieses Material nicht „auf die Schnelle verbraten", sondern so attraktiv wie möglich präsentieren! Wie dies mengen- und größenmäßig erfolgen soll, wie es mit der Wiedergabe der nicht tuschegezeichneten, aber dennoch „veröffentlichungswürdigen" Entwürfe gehandhabt wird – das ist nur ein Teil der Probleme, die uns (neben unserer Hauptarbeit an den MIBA-Heften) noch einige Wochen, wenn nicht gar Monate in Anspruch nehmen werden.

Soviel einstweilen als momentane Zwischenbilanz in Sachen „Streckenplan-Aktion": wir werden Sie (auch was die in Heft 12/80 angekündigte Verlosung von Modellbahn-Material angeht) in den kommenden MIBA-Heften weiterhin auf dem laufenden halten. *mm*