

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

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 32

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

Postcheckkonto

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. 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 6/80

ist ca. 16. 6. in Ihrem Fachgeschäft!

Fahrplan

Die „Ludwigs-Eisenbahn“ – aus Streichhölzern!	480
Eisenbahn-Sondermarke aus Großbritannien	481
Vorbildgetreuer Betrieb auf kleiner Fläche Nebenbahn (H0-Anlage Domin, Esslingen)	482
Epochengerechter Dampflok-Einsatz	489
30 Jahre SIVO	490
Vorsicht beim Kennzeichnen von Fotos!	491
30 Jahre Präzisions-Modellbau Schnabel	491
Kleinserien-Formsignale in H0	492
H0-„Silberlinge“ – mit und ohne „Rollo“	492
„99 775“ als Modell von S & F	494
Pit-Peg korrigiert: Hohe Stützmauern – an elektrifizierten Strecken	495
Schnellzuglok der BR 03 (N-Umbau)	498
Vielseitig verwendbar: Abtön-Farbe!	501
Neu von REPA: Entkuppler und Weichenantrieb	502
Neue Reichsbahn-Beschriftungen in H0	503
Die „Scheuklappe“ der E 626	503
Der „Wasserkopf“ von Hohenbudberg (mit BZ)	504
Sicheres Schalten – mittels elektronischer Bauelemente und „Schaltpukos“	508
„Miniaturbahnen“ vor 50 Jahren (Ausstellung)	511
Roco-Kurzkupplungs-Köpfe für Fleischmann-Zweiachser und -Dampflokomotiven	512
Drei Ellok-Generationen	513
T 16 im Länderbahn-Look (Cleemann-Modell)	513
Bachpartie an der Schmalspurbahn (H0e-Anlage Borgas, Hamburg)	514
Der „Bimmelbahn-Retter“ hat ausgedient!	521
Ein „schöner“ Bahnhofsgleisplan	522
Das neue Relais-Programm von NMW	522
Die „80 026“ als N-Modell von Roco	523
3achsiger Rangierdiesel aus Ungarn (mit BZ)	524
Neue Bücher für Ihr Hobby (Baureihe 01, Nur eine Lokalbahn, Königl. Preußische Militär-Eisenbahn, Kursbuch Bayern 1928)	526
Meine „Saison“-Anlage (N-Anlage Weilert, Wennigsen)	527

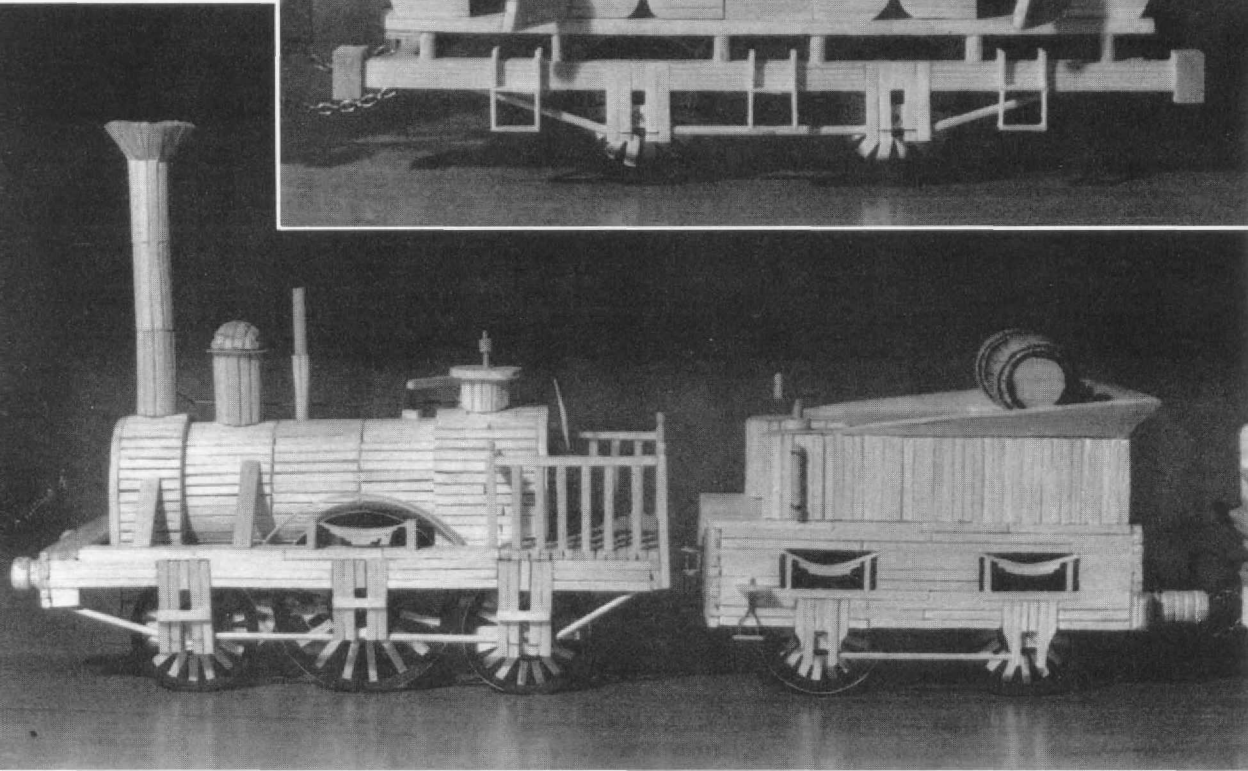
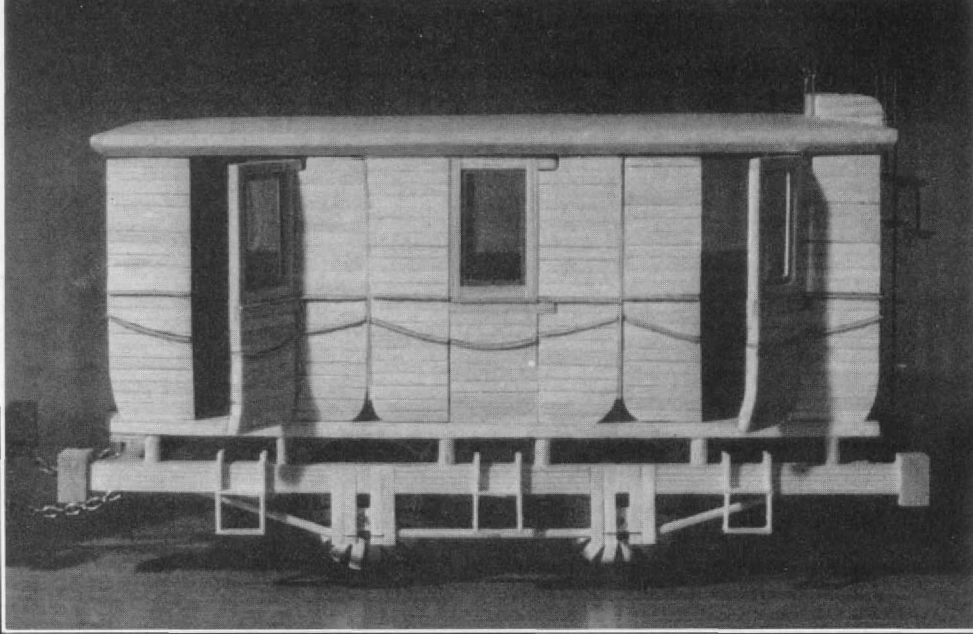
Titelbild

„Schweineverladung in Ochsenstedt“ – ein ländliches Motiv von der ländlichen H0e-Anlage unseres Mitarbeiters Wolfgang Borgas, Hamburg.

(Foto: Willi Kruse, Hamburg)

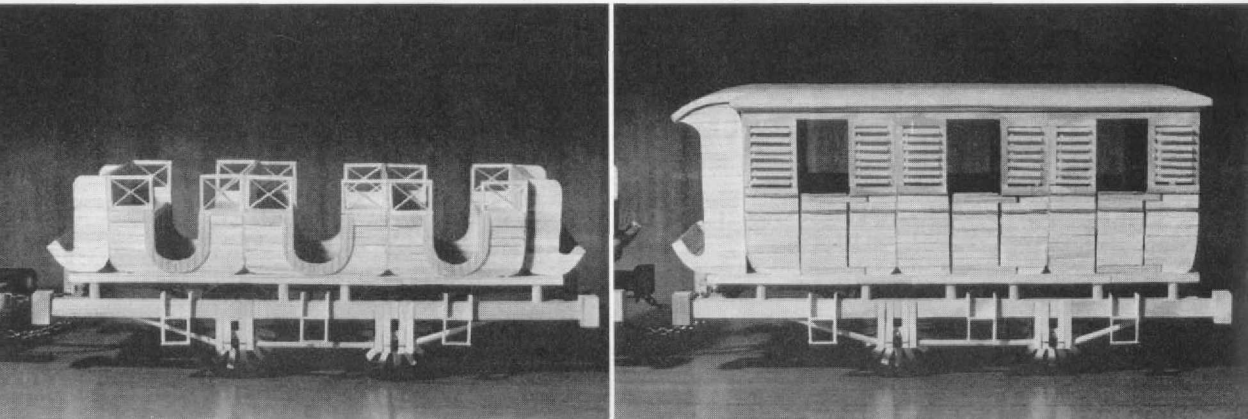


Abb. 1 u. 2
zeigen einen Wagen
und die Lok
der aus Streich-
hölzern gebauten
„Ludwigs-Eisen-
bahn“ in ca. 2/3
Originalgröße.



Die „Ludwigs-Eisenbahn“ - aus Streichhölzern!

Abb. 3 u. 4. Die beiden anderen Wagen des „streichhölzernen“ Zuges in ca. 1/2 Originalgröße.



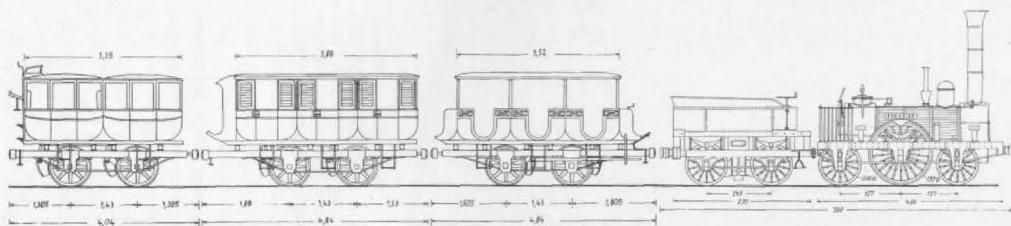


Abb. 5. So winzig ist die erste deutsche Eisenbahn im N-Maßstab 1 : 160 – mit einer Gesamtlänge von 13,3 cm sogar noch 2 cm kürzer als (vergleichshalber) ein N-Modell der 90 Jahre später gebauten 01-Schnellzuglok!

Eigentlich war es das Titelbild eines Buches, (nämlich „Dampflokotiven“ von Max Baumann), das mich als damals Zwölfjährigen zum Modellnachbau der ersten deutschen Eisenbahn anregte. Und so entstand – im Sommer '73 – ein fast ganz aus Streichhölzern gebautes Modell jenes berühmten „Adler“; mein erstes Modell hatte allerdings (bedingt durch die perspektivische Verzerrung meiner Foto-Vorlage) noch einen zu kurzen Kessel. Dieses Manko korrigierte ich im darauffolgenden Jahr nach einem Besuch im Nürnberger Verkehrsmuseum, wo ich den „Adler“ in Originalgröße in Augenschein nehmen konnte. Wieder ein Jahr später begann ich – wie immer, in den Ferien – mit dem ersten Wagen meines „Ludwigszuges aus Streichhölzern“. Aus Mangel an entsprechenden Zeichnungenunterlagen (die MIBA-Bauzeichnung in Heft 11/1951 kannte ich damals nicht) behalf ich mich mit den Abbildungen im Trix-Katalog von 1962. Unter der Anleitung meines Vaters vergrößerte ich mit Hilfe eines Reduktionszirkels die Katalog-Abbildungen auf

den entsprechenden Maßstab des bereits vorhandenen Lokmodells (ca. 1 : 30). Nacheinander entstanden so die verschiedenen Wagen (ein offener und zwei geschlossene), die jeweils unterschiedliche Inneneinrichtungen, mit richtiger Polsterung aus Stoff und Leder, und Fenster erhielten.

Außer ungezählten Streichhölzern verarbeitete ich auch Lindenholz für die Dächer, Zeichenkarton für die Räder, Strohhalme für die Chassis-Verspannung, Kupferdraht für diverse Kleinteile usw. Für die Achsen mußten z. B. Paketknebel und Stahlnägel „herhalten“, die Achslager baute ich aus 1 mm-Sperrholz. Gekuppelt wurde der Zug mittels Ankerkettchen, wie sie aus dem Schiffsmodellbau bekannt sind. Zum Kleben benutzte ich vor allem UHU, UHU hart und auch Ponal.

Heute zielt die „Ludwigsbahn aus Streichhölzern“ mein Zimmer; der insgesamt 77 cm lange Modellzug steht wohlverwahrt hinter einer Plexiglasscheibe, denn sonst würden nach jedem Staubwischen umfangreiche Reparaturarbeiten anfallen!
Ralf Lippmann, Viernheim

Fünf Jahre früher als die Ludwigs-Eisenbahn dampfte dieser Zug von Liverpool nach Manchester und damit begann – fünf Jahre nach der Eröffnung der Strecke Stockton–Darlington – das Eisenbahn-Zeitalter in England. Seit 1830 wurden auf dieser Strecke neben Fracht auch Passagiere befördert – und seit Ende des Jahres 1830 wurde ein roter Postwagen angehängt. Dies nahm die Britische Post zum Anlaß, eine Briefmarkenserie des kompletten Zuges herauszugeben; die Marke ganz links zeigt die berühmte „Rokket“, der letzte Wagen (ganz rechts) ist der erwähnte Postwagen.

„Unser“ 150jähriges Eisenbahn-Jubiläum findet erst in fünf Jahren statt – es ist also noch genügend Zeit für die Bundespost, die Idee der britischen Kollegen aufzugreifen und einen ähnlich schmucken „Ludwigs-Eisenbahn“-Satz herauszubringen (im Gegensatz zu der etwas kümmerlichen „Adler“-Marke zum 125jährigen Jubiläum im Jahre 1960).



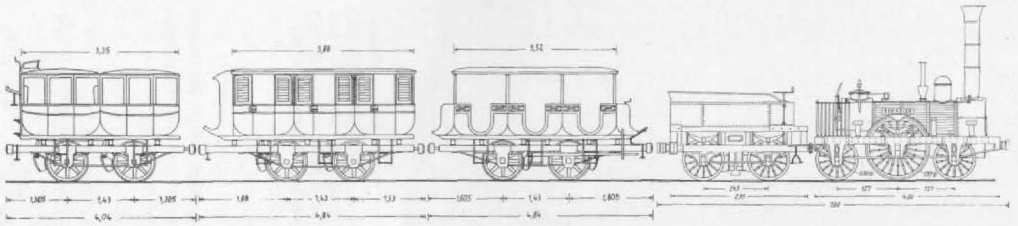


Abb. 5. So winzig ist die erste deutsche Eisenbahn im N-Maßstab 1 : 160 – mit einer Gesamtlänge von 13,3 cm sogar noch 2 cm kürzer als (vergleichshalber) ein N-Modell der 90 Jahre später gebauten 01-Schnellzuglok!

Eigentlich war es das Titelbild eines Buches, (nämlich „Dampflokomotiven“ von Max Baumann), das mich als damals Zwölfjährigen zum Modellnachbau der ersten deutschen Eisenbahn anregte. Und so entstand – im Sommer '73 – ein fast ganz aus Streichhölzern gebautes Modell jenes berühmten „Adler“; mein erstes Modell hatte allerdings (bedingt durch die perspektivische Verzerrung meiner Foto-Vorlage) noch einen zu kurzen Kessel. Dieses Manko korrigierte ich im darauffolgenden Jahr nach einem Besuch im Nürnberger Verkehrsmuseum, wo ich den „Adler“ in Originalgröße in Augenschein nehmen konnte. Wieder ein Jahr später begann ich – wie immer, in den Ferien – mit dem ersten Wagen meines „Ludwigszuges aus Streichhölzern“. Aus Mangel an entsprechenden Zeichnungenunterlagen (die MIBA-Bauzeichnung in Heft 11/1951 kannte ich damals nicht) behalf ich mich mit den Abbildungen im Trix-Katalog von 1962. Unter der Anleitung meines Vaters vergrößerte ich mit Hilfe eines Reduktionszirkels die Katalog-Abbildungen auf

den entsprechenden Maßstab des bereits vorhandenen Lokmodells (ca. 1 : 30). Nacheinander entstanden so die verschiedenen Wagen (ein offener und zwei geschlossene), die jeweils unterschiedliche Inneneinrichtungen, mit richtiger Polsterung aus Stoff und Leder, und Fenster erhielten.

Außer ungezählten Streichhölzern verarbeitete ich auch Lindenholz für die Dächer, Zeichenkarton für die Räder, Strohhalme für die Chassis-Verspannung, Kupferdraht für diverse Kleinteile usw. Für die Achsen mußten z. B. Paketknebel und Stahlnägel „herhalten“, die Achslager baute ich aus 1 mm-Sperrholz. Gekuppelt wurde der Zug mittels Ankerkettchen, wie sie aus dem Schiffsmodellbau bekannt sind. Zum Kleben benutzte ich vor allem UHU, UHU hart und auch Ponal.

Heute zielt die „Ludwigsbahn aus Streichhölzern“ mein Zimmer; der insgesamt 77 cm lange Modellzug steht wohlverwahrt hinter einer Plexiglasscheibe, denn sonst würden nach jedem Staubwischen umfangreiche Reparaturarbeiten anfallen!
 Ralf Lippmann, Viernheim

Fünf Jahre früher als die Ludwigs-Eisenbahn dampfte dieser Zug von Liverpool nach Manchester und damit begann – fünf Jahre nach der Eröffnung der Strecke Stockton–Darlington – das Eisenbahn-Zeitalter in England. Seit 1830 wurden auf dieser Strecke neben Fracht auch Passagiere befördert – und seit Ende des Jahres 1830 wurde ein roter Postwagen angehängt. Dies nahm die Britische Post zum Anlaß, eine Briefmarkenserie des kompletten Zuges herauszugeben; die Marke ganz links zeigt die berühmte „Rocket“, der letzte Wagen (ganz rechts) ist der erwähnte Postwagen.

„Unser“ 150jähriges Eisenbahn-Jubiläum findet erst in fünf Jahren statt – es ist also noch genügend Zeit für die Bundespost, die Idee der britischen Kollegen aufzugreifen und einen ähnlich schmucken „Ludwigs-Eisenbahn“-Satz herauszubringen (im Gegensatz zu der etwas kümmerlichen „Adler“-Marke zum 125jährigen Jubiläum im Jahre 1960).





Abb. 1.
Der Schuppen der
Ortsgüteranlage entstand aus zwei
Faller-Güterhallen-Bausätzen; mit azetonverdünnten
Humbrol-Farben wurden die Spuren von „Wind und Wetter“ imitiert.

**Vorbildgetreuer Betrieb
auf kleiner Fläche**

Thema: Nebenbahn-Endstation

H0-Anlage Bernhard Domin
Esslingen

Mit den kleinen Eisenbahnen beschäftige ich mich schon, solange ich denken kann. Nach diversen „Oval“-Anlagen begann ich vor einiger Zeit auf einer Fläche von 2,40 x 1,20 m mit dem Aufbau einer neuen Anlage, die diesmal eine „richtige“ Modellbahn (und keine Spielbahn) werden soll. Der zur Verfügung stehende Platz reicht, wenn es einigermaßen realistisch zugehen

soll, gerade für eine Nebenbahn-Endstation namens „Schönblick“.

Um möglichst große nutzbare Gleislängen zu erreichen, plazierte ich den Bahnhof diagonal auf der Platte (siehe Gleisplan Abb. 2); ganz nebenbei erhielt ich auf diese Weise genügend Platz für einige Abstell- bzw. Ladegleise.

Der Betrieb im Bahnhof konzentriert sich auf Rangierbewegungen, Lok-

Stadt Schönblick
(nach im Bau).

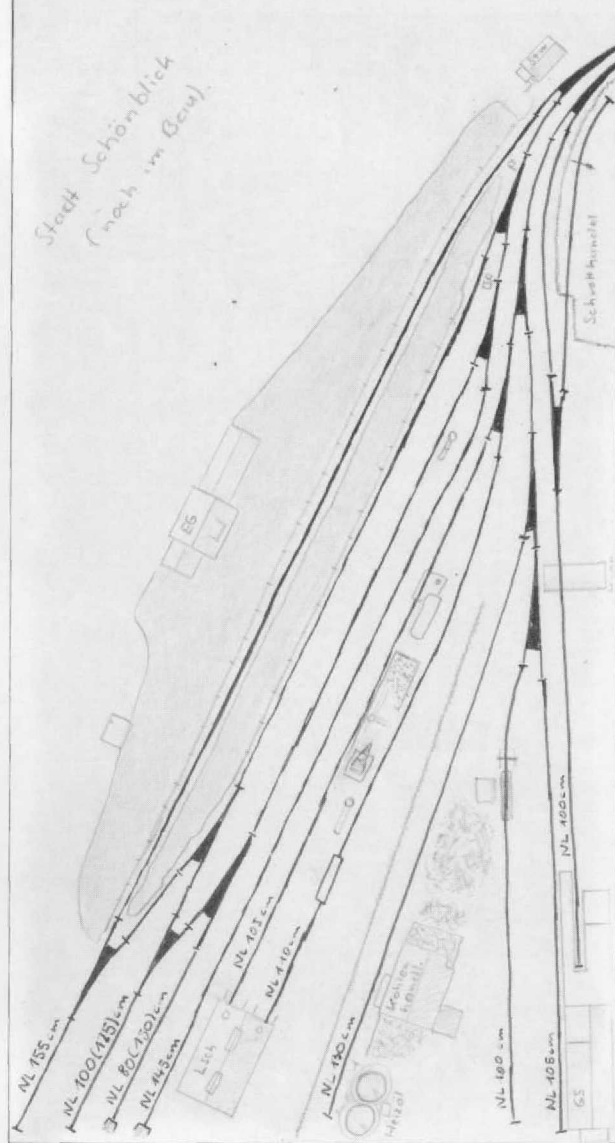


Abb. 2. Der Gleisplan des Endbahnhofs, wiedergegeben im Maßstab 1:15; die Nutzlänge (NL) der Gleise ist in cm angegeben (Zeichnung vom Verfasser).

Zur folgenden Doppelseite:

Abb. 4 u. 5. Die Bw- und Abstellgleise aus der Vogelperspektive. Die Einschotterung der Gleise erfolgte mit Original-Bremssand der DB, den Herr Domin mit Tapetenleim auftrachte und mit Plakafarbe nachbehandelte.

wechsel, Zusammenstellen oder Auflösen von Nahgüterzügen und Bedienung der entsprechenden Gleisanschlüsse, wie z. B. Schrotthandlung, Kohlenhandlung, Ladestraße oder Güterschuppen. Die Strecke, die den Bahnhof „Schönblick“ verläßt, führt angenommenermaßen nach „Neustadt“. De facto ist „Neustadt“ ein Schattenbahnhof, der auf einer Schreibplatte (die zu Betriebszeiten zu Modellbahnzwecken „mißbraucht“ wird) aufgebaut ist.

An Fahrzeugen kommen die Baureihen 50, 64, 86, 94, V 60, V 100, V 160 und eine Köf mit entsprechenden Wagengarnituren (besonders die typischen 3- und 4achsigen Umbauwagen) zum Einsatz. Als zeitlichen Rahmen habe ich die Jahre 1968–70 gewählt, weil meine eigenen Erinnerungen in diesen
(weiter auf S. 489)

Abb. 3. Das Verbindungsgleis von der Nebenbahn-Endstation zum Schattenbahnhof, der einstweilen provisorisch auf der rechts zu erkennenden Schreibtischplatte untergebracht ist.

