

**4/89** APRIL J 8784 E  
41. Jahrgang · DM/sFr 7,-  
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA



**ZÜGE IM STIL DER ZEIT • FOTO-REPORTAGE IM N-LAND  
ACHENSEEBAHN 100 JAHRE ALT • DIE „S-BAHN“ VON BUB**

**ZUR SACHE** 13

**MIBA-KONTAKT** 15+82

**PANORAMA** 16

**TERMINE** 19

## SELBSTBAUPRAXIS

Der Henschel-Wegmann-Zug in N 26  
Blockstelle à la Pit-Peg 74

**NEUHEITEN** 35+63

## MODELLBAHN-ANLAGEN

Ländliche Idylle 30  
Foto-Reportage im N-Land 50  
Dollnstein nicht im Altmühltal 80

## MODELLBAHN-TECHNIK

Minitrix-Weichen:  
Herzschwäche kuriert 78

## VORBILD + MODELL

Bahnübergänge (3) 20  
Züge im Stil der Zeit 36  
Museumsbahnen als Modell 44

## VORBILD

IT '91 – Die ÖBB baut aus 28  
Straßen-Schienen-Brücke 43  
Train 1900 (2) 46  
Achenseebahn 100 Jahre alt 58  
Gleissperren-Schutzweichen 72

## VERSCHIEDENES

Eisenbahnfieber oder:  
Ehe auf Schienen 14  
Regen auf Modellbahnanlagen 71

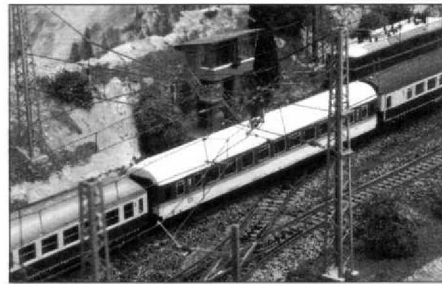
**MIBA-INTERN** 49

## SAMMLERECKE

Die „S-Bahn“ von Bub 64  
Werbewagen 70

**IMPRESSUM** 77

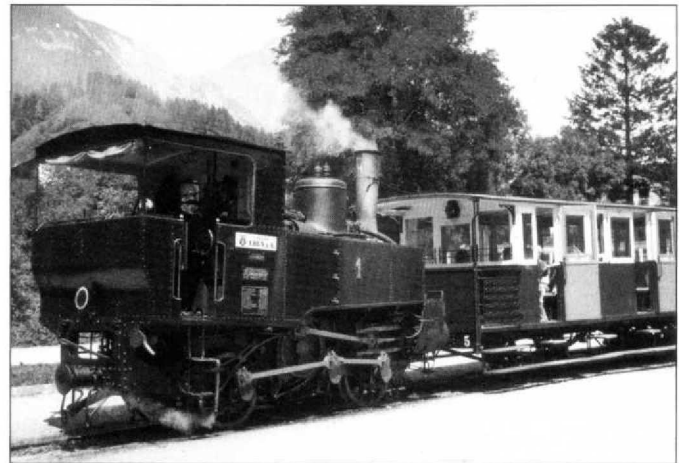
**VORSCHAU** 77



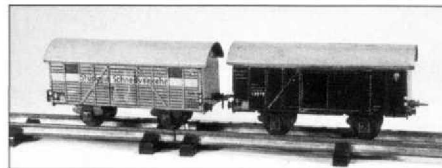
Das farbliche Bild der Reisezüge nimmt Lothar Weigel in seinem Artikel „Züge im Stil der Zeit“ unter die Lupe: Seite 36.

## IN DIESEM HEFT:

Die Achenseebahn wird 100 Jahre alt: Seite 58.



Über die Modellbahn von Bub (Spur S) berichtet Joachim Kampmann: Seite 64.



Anlagenbericht in Form einer Bilder-geschichte: „Foto-Reportage im N-Land“ beginnt auf Seite 50.





## FARBVARIANTEN

„Der Rest der Neuheiten der Firma X sind Farbvarianten“. Wie oft haben Sie diesen Satz in ähnlicher Form in einem der Messeberichte der letzten Jahre gelesen, nicht allein in der MIBA. Ich will an dieser Stelle keine Kritik an der Neuheitenpolitik unserer namhaften Modellbahn-Hersteller üben. Die großen Neuheitenprogramme können nun mal nicht aus lauter Neukonstruktionen bestehen, das kann sich keine Firma leisten. Also gibt es Lokomotiven und Wagons im neuen Farbleid, in der Beschriftung für eine andere Epoche, und was dergleichen „Bäumchen wechsele Dich“-Spielchen mehr sind. Die entscheidende Frage wäre vielleicht am ehesten noch „Wer soll die ganzen Varianten eigentlich kaufen?“ Aber auch diese Frage wird (bis jetzt) vom Markt noch dahingehend beantwortet, daß die Varianten offenbar immer noch ihre Abnehmer finden. Was beispielsweise die modernen Reisezüge angeht, so drehte ausgerechnet die Deutsche Bundesbahn in den letzten Jahren kräftig an der „Variantenschraube“. Ein normaler Schnellzugwagen 2. Klasse, sagen wir aus der Verwendungsgruppe 53, ist uns allen noch in der grünen Einheitslackierung in Erinnerung. Er wechselte dann, grob gesagt, zwischen 1975 und 1985 sein Erscheinungsbild in Oceanblau/Beige und wird in absehbarer Zeit – je nach Verwendungszweck – im Interregio-Dekor

oder einer der anderen Farbgebungen daherkommen. Vorausgesetzt, die Bundesbahn überlegt sich bis dahin nicht wieder ein neues Farbkonzept.

Wer wollte es dem Modellbahner verdienen, wenn er nun Schnellzugwagen verschiedener Design-Konzepte nebeneinander erwirbt? Den Vorwurf der „Beutelschneiderei“ könnte man nun allenfalls demjenigen machen, der uns einzureden versucht, wer modern fahren will, müsse seine „Grünen“ samt und sonders verschrotten. Wer das moderne Erscheinungsbild der Bahn zum Betriebsthema seiner Anlage machen will, muß nicht unbedingt „päpstlicher als der Papst“, sagen wir es anders, muß nicht moderner als die Bundesbahn sein. Wer sich beim Großbetrieb umsieht, wird dabei die Feststellung machen, daß gemischte Reisezüge, bei denen die Wagen in alter und neuer Lackierung bunt durcheinander im Zugverband eingestellt sind, zur Zeit durchaus die Regel sind. „Züge im Stil der Zeit“ heißt ein Artikel von MIBA-Mitarbeiter Lothar Weigel, dessen erster Teil auf Seite 36 beginnt. Ein sinnvoller Betriebseinsatz der oftmals so geringgeschätzt angesprochenen Farbvarianten ist also durchaus möglich. Unser heutiger Schwerpunkt-Artikel gibt eine Hilfestellung für die Modernisten unter den Anlagenbetreibern. Joachim Wegener





# EISENBAHNFIEBER ODER: EHE AUF SCHIENEN

von Karin Krümmel

Es war vor einigen Jahren, da lernte ich IHN kennen und lieben: „meinen“ Modell-eisenbahner. Damals ahnte ich noch nicht, was somit auf mich zukam . . . !

Hätte ich nicht schon gewarnt sein müssen, als er, statt mit roten Rosen, mit einem riesigen Karton Eisenbahnzubehör zu einem Rendezvous erschien?

Heute weiß ich, daß er mich betrügt – mit Lok und Wagen! Wie käme ich auch gegen den Charme einer Dampflokomotive an? Na ja, das Schnaufen könnte ich lernen . . .

Nun denn; wir leben wie eine große Familie zusammen. Aber ich fange doch gelegentlich zu grübeln an, wenn mein Gatte so zärtlich den Schotter über die Schienen streicht.

Jetzt bin ich gerade dabei, meine Unterwäsche aus Zeitungspapier anzufertigen – schließlich müssen wir sparen. Ob ich ein paar Schienen darauf male? Ich stelle es mir himmlisch vor, von meinem Gatten mal wieder mit Spannung betrachtet zu werden. Na, wahrscheinlich auch nur, weil er hofft, auf den Schienen noch einen Zug zu entdecken!

Apropos Blick: Wenn ich mich nicht ganz verguckt habe, ändert sich langsam schon die Form seiner Augen! Neuerdings ist auf der Pupille so eine Art Streifenmuster zu erkennen (Schiene?), besonders in Augenblicken höchster Verzückung. Und aus dem Augenwinkel dringt feiner Rauch. Ganz im Ernst: Haben Sie schon einmal beobachtet, wie Blicke sich ändern, wie man aus ihnen lesen kann? Sollten Sie jemals mit meinem Mann zusammentreffen, so probieren Sie es aus! Laien schlage ich hierbei vor, falls sie nichts über Eisenbahnen auf Lager haben, es mit ähnlich klingenden Begriffen zu versuchen. Aus Worten wie z. B. Anzug, Auszug oder Zugvogel hört er sowieso nur den Begriff „Zug“ heraus. Und sollte diese Geschichte einmal ganz unvermittelt zu Ende sein, dann hat mich eine Lungenentzündung dahingerafft. Für meine bessere Hälfte hat selbst das Wort „Durchzug“ seinen Reiz.

Bei so viel Begeisterung: wer möchte da nicht Dampflokomotive sein? Da fühlt sich ein Mann natürlich gut, regiert er seine Lok so mit dem kleinen Finger (am Trafo). Eine Ehefrau zu halten, ist da schon schwerer . . . Träumt nicht so mancher Eisenbahnfan vielleicht schon davon, seine Ehefrau auch zu verkabeln und mit dem Trafo zu steuern?

Wahrscheinlich muß ich doch demnächst besser darauf achten, wohin mein Liebster seine Kabel legt?

Aber glauben Sie, daß eine Lok eine Seele hat? Sollte irgend jemand diese Story jemals verbreitet haben, mein Mann muß sie gelesen haben. Ich bitte jedenfalls darum, den Eisenbahnhimmel mit gewissem Abstand zum Himmel menschlicher Seelen zu legen – mit Rücksicht auf mich, einer Eisenbahnfanatikerehefrau. Vielleicht kann ich mich nach meinem Ableben ein wenig erholen. Viel Platz werde ich gewiß auch im Himmel nicht beanspruchen. Ich habe mich angepaßt. Unsere Wohnung hat schon kapituliert. Sie behauptet nunmehr, ein Ein-Zimmer-Appartement mit beigeordnetem Eisenbahnbereich zu sein, wird aber demnächst den Beinamen „Wohnhöhle“ annehmen.

Weit und breit nur Schienen! Es kann schließlich keinem Zug zugemutet werden, sich durch kleine Ecken und Kurven zu quälen. Wenn mein Mann wüßte, welch kleine niedliche Kürvchen ich schon bewältigen mußte zwischen dem Bastelgerümpel zu meinen Füßen! Eines Tages handelt der Herr Gemahl (geh mal zur Seite!) noch nach dem Motto: Auge um Auge, Zahn um Zahn! Nämlich dann, wenn ich es mal nicht vermeiden kann, eine herumliegende Schiene mit meinen unschuldigen Füßen zu zerquetschen. Meinem Hals ergeht es dann wohl ähnlich! Die Lebensversicherung beantragte schon Warnleuchten für die Minen-, Verzeihung, Schienenfelder.

Schon mal gut, daß unsere Wohnung nicht allzu riesig ist. Dann sähe ich meinen Mann wohl nur noch nach Fahrplan. Der

besagte dann sicher in den Abendstunden einen Abstecher in die Küche, aber nur, um die Essensladung in Empfang zu nehmen. Ja, so ein Lokführer ist doch immer auf Trab. Wie sollte ich ihn tagsüber inmitten vieler Eisenbahnräume, im Gewirr von Kabeln, Schienen und Zügen wohl finden können? Ich könnte den Schienen nachgehen, doch welchen?

Aber spätestens zu Weihnachten käme dann das große Ereignis: Ein Wuschelkopf

mit drei Metern Bart schaut zur Tür herein, eine abgemagerte und ziemlich ergraute Gestalt – nicht etwa der Weihnachtsmann – nein, mein treuer Ehegatte, wie er lebt und lebt, auf der Suche nach Weihnachtsgeschenken – Eisenbahn und Zubehör.

Vielleicht besteht doch noch Hoffnung für den häuslichen Frieden. Die Lösung ergab sich fast von selbst. Ich habe mich nämlich verliebt . . . Mein Mann schenkte mir einen kleinen Zug!

## Ein Modellbahnfreund aus der DDR schrieb uns:

„Ich würde sehr gerne Verbindungen zu anderen Modellbahnfreunden als Tauschpartner aufnehmen; vielleicht ist es mir dadurch möglich, das eine oder andere zu erstehen. Sie werden ja wohl wissen, daß es seit längerer Zeit (wohl jetzt schon über 3 Jahre) fast nichts mehr auf dem H0-Sektor gibt; nur noch durch „Beziehungen“ und unter dem Ladentisch (eine gewisse Ausnahme macht derzeit das Angebot in TT). Das betrifft auch die gesamte Literatur. Ich hätte da wohl einiges anzubieten, wobei ich mir aber im klaren bin, daß ich dabei mit unseren „Ost-Modellen“ nicht allzuviel Glück haben werde. Ich besitze überwiegend H0-Material und bevorzuge die Epochen II und III. Als „Berliner“ interessieren mich da besonders die preußischen Abteilwagen (3- und 4achsige, z. B. Fleischmann) der Berliner Stadtbahn, dazu Lok BR 74, oder den Rheingold-Zug von Liliput, die preußische P 8 (BR 38), BR 44, E 94, E 18, dreiachsige Umbau-Wagen u. ä. in dieser Richtung. Da ich Besitzer eines Grundstücks bin, ist natürlich die Spur 0 (als Gartenbahn) genauso heiß begehrt. Nur ist diese Spurweite bei uns total gestorben, da gibt es absolut nichts mehr: Das fängt bei Profilschienen an und geht über Radsätze, Puffer, Zahnräder u. ä. weiter. Also, Freunde, wenn Ihr da helfen könnt – auch sogenannter Modellbahnschrott ist bei uns hier heiß begehrte Ware, die für den Selbstbau dringend benötigt wird.“

Im Tausch könnte ich die Jubiläumspackung der Berliner TT-Bahn zur 750-Jahr-Feier Berlins, (gleich 2 x) bestehend aus Lok BR 56.20 und 4 Stck. preuß. Reisezugwagen; 2./3. Kl.; 3. Kl.; 4. Kl.; Post/Gepäckwagen in der damals üblichen Beschriftung und Lackierung; sowie des weiteren in H0

BR 66 DB, BR 52 Kondens, G 8.1 KPEV (BR 55), BR 86 DR, E 211 DR, E 44 DB, BR 106 DR, BR 130 DR, VT 33 und VS 145 DB und anderes mehr anbieten. Für Hilfeleistung und Vermittlung bin ich jederzeit sehr dankbar.“

Interessenten wenden sich bitte an die MIBA-Redaktion. Wir leiten die Post in die DDR weiter.

## N-Kontaktprobleme (MIBA 1/89)

Zunächst vielen Dank über die Reihe „Schwachstellen der N-Bahn – systembedingte?“ – das war mal nötig.

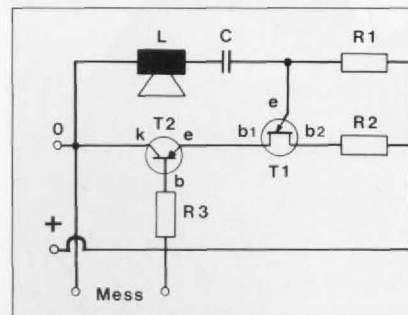
Seit 2 Jahren verwenden wir bei Loks auf unserer Clubanlage Zusatzschleifer der Fa. Imotec. Einige Triebfahrzeuge haben dabei bislang nachweislich 110 „echte“ Kilometer zurückgelegt. Abnutzungserscheinungen sind kaum aufgetreten. Der leichte Schleifeffekt ist darüber hinaus geradezu ideal, um die Schienenköpfe sauber zu halten. Die Schleifer müssen natürlich genau einjustiert werden. Fazit: Nach unserer Erfahrung sind die Imotec-Zusatzschleifer als „Verbindungsglied Schiene – Motor“ das beste, was gegenwärtig auf dem Markt ist.

Horst Israel, Eisenbahn-Freunde Dortmund e.V.

## MIBA-KONTAKT

### Anschriftenänderung:

Die Fränkische Museums-Eisenbahn e.V. (FME) ist ab sofort nur noch wie folgt zu erreichen:  
FME,  
Villacher Str. 75,  
8500 Nürnberg 50;  
Tel. 09 11/80 92 70.



## ZEICHENFEHLER

„Durchgangsprüfung akustisch“ (MIBA 3/89, S. 16). Wir haben die Schaltung total verpolt.

Links: die Berichtigung. bl

besagte dann sicher in den Abendstunden einen Abstecher in die Küche, aber nur, um die Essensladung in Empfang zu nehmen. Ja, so ein Lokführer ist doch immer auf Trab. Wie sollte ich ihn tagsüber inmitten vieler Eisenbahnräume, im Gewirr von Kabeln, Schienen und Zügen wohl finden können? Ich könnte den Schienen nachgehen, doch welchen?

Aber spätestens zu Weihnachten käme dann das große Ereignis: Ein Wuschelkopf

mit drei Metern Bart schaut zur Tür herein, eine abgemagerte und ziemlich ergraute Gestalt – nicht etwa der Weihnachtsmann – nein, mein treuer Ehegatte, wie er lebt und lebt, auf der Suche nach Weihnachtsgeschenken – Eisenbahn und Zubehör.

Vielleicht besteht doch noch Hoffnung für den häuslichen Frieden. Die Lösung ergab sich fast von selbst. Ich habe mich nämlich verliebt . . . Mein Mann schenkte mir einen kleinen Zug!

## Ein Modellbahnfreund aus der DDR schrieb uns:

„Ich würde sehr gerne Verbindungen zu anderen Modellbahnfreunden als Tauschpartner aufnehmen; vielleicht ist es mir dadurch möglich, das eine oder andere zu erstehen. Sie werden ja wohl wissen, daß es seit längerer Zeit (wohl jetzt schon über 3 Jahre) fast nichts mehr auf dem H0-Sektor gibt; nur noch durch „Beziehungen“ und unter dem Ladentisch (eine gewisse Ausnahme macht derzeit das Angebot in TT). Das betrifft auch die gesamte Literatur. Ich hätte da wohl einiges anzubieten, wobei ich mir aber im klaren bin, daß ich dabei mit unseren „Ost-Modellen“ nicht allzuviel Glück haben werde. Ich besitze überwiegend H0-Material und bevorzuge die Epochen II und III. Als „Berliner“ interessieren mich da besonders die preußischen Abteilwagen (3- und 4achsige, z. B. Fleischmann) der Berliner Stadtbahn, dazu Lok BR 74, oder den Rheingold-Zug von Liliput, die preußische P 8 (BR 38), BR 44, E 94, E 18, dreiachsige Umbau-Wagen u. ä. in dieser Richtung. Da ich Besitzer eines Grundstücks bin, ist natürlich die Spur 0 (als Gartenbahn) genauso heiß begehrt. Nur ist diese Spurweite bei uns total gestorben, da gibt es absolut nichts mehr: Das fängt bei Profilschienen an und geht über Radsätze, Puffer, Zahnräder u. ä. weiter. Also, Freunde, wenn Ihr da helfen könnt – auch sogenannter Modellbahnschrott ist bei uns hier heiß begehrte Ware, die für den Selbstbau dringend benötigt wird.“

Im Tausch könnte ich die Jubiläumspackung der Berliner TT-Bahn zur 750-Jahr-Feier Berlins, (gleich 2 x) bestehend aus Lok BR 56.20 und 4 Stck. preuß. Reisezugwagen; 2./3. Kl.; 3. Kl.; 4. Kl.; Post/Gepäckwagen in der damals üblichen Beschriftung und Lackierung; sowie des weiteren in H0

BR 66 DB, BR 52 Kondens, G 8.1 KPEV (BR 55), BR 86 DR, E 211 DR, E 44 DB, BR 106 DR, BR 130 DR, VT 33 und VS 145 DB und anderes mehr anbieten. Für Hilfeleistung und Vermittlung bin ich jederzeit sehr dankbar.“

Interessenten wenden sich bitte an die MIBA-Redaktion. Wir leiten die Post in die DDR weiter.

## N-Kontaktprobleme (MIBA 1/89)

Zunächst vielen Dank über die Reihe „Schwachstellen der N-Bahn – systembedingte?“ – das war mal nötig.

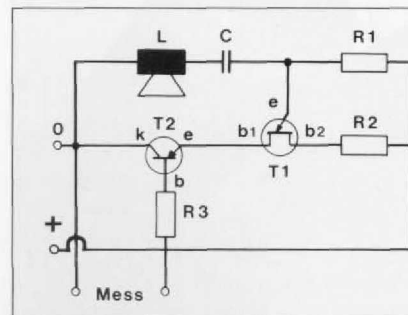
Seit 2 Jahren verwenden wir bei Loks auf unserer Clubanlage Zusatzschleifer der Fa. Imotec. Einige Triebfahrzeuge haben dabei bislang nachweislich 110 „echte“ Kilometer zurückgelegt. Abnutzungserscheinungen sind kaum aufgetreten. Der leichte Schleifeffekt ist darüber hinaus geradezu ideal, um die Schienenköpfe sauber zu halten. Die Schleifer müssen natürlich genau einjustiert werden. Fazit: Nach unserer Erfahrung sind die Imotec-Zusatzschleifer als „Verbindungsglied Schiene – Motor“ das beste, was gegenwärtig auf dem Markt ist.

Horst Israel, Eisenbahn-Freunde Dortmund e.V.

## MIBA-KONTAKT

### Anschriftenänderung:

Die Fränkische Museums-Eisenbahn e.V. (FME) ist ab sofort nur noch wie folgt zu erreichen:  
FME,  
Villacher Str. 75,  
8500 Nürnberg 50;  
Tel. 09 11/80 92 70.



## ZEICHENFEHLER

„Durchgangsprüfung akustisch“ (MIBA 3/89, S. 16). Wir haben die Schaltung total verpolt.

Links: die Berichtigung. bl







## Spar-Eisenbahn

Vor einiger Zeit wurde in Belgien eine Eisenbahnlinie auf Spurbus umgestellt. Gelenkt wird dieser Bus, der Tunnel, Brücken usw. der ehemaligen Strecke benutzt, durch eine Eisenbahnschiene. Ob dort wohl noch weitere solche „Spar-Eisenbahnen“ die wirtschaftliche Lage verbessern helfen sollen?

Text und Foto (Juli 1988 in Rochefort): Bert Jülich

## Doch Duo-Triebwagen bei der DB?

Nachdem das Projekt eines elektrischen Triebwagens mit Batterie- und Fahrleitungsbetrieb z. Zt. auf Eis gelegt wurde, scheint die DB eine billigere Variante unter Verwendung von Schienenbussen anzustreben . . . Schnappschuß von Clemens Fromm im Bw Heidelberg.



## 32. BDEF-Verbandstag

Erstmals in der Geschichte des BDEF findet in diesem Jahr der Bundesverbandstag in Berlin (West) statt. Vom 4. – 7. Mai 1989 laden die Arbeitsgemeinschaft der BDEF-Vereine in Berlin zu einem „etwas anderen Verbandstag“ ein. Berlin (West) bietet allen etwas: Verkehrsgeschichte kann im Museum für Verkehr und Technik hautnah nachempfunden werden, mehrere Modellbahnvereine zeigen ihre Anlagen, Exkursionen mit S- und U-Bahnen bieten interessante Einblicke in das ungewöhnliche Verkehrsgeschehen einer ungewöhnlichen Großstadt. Darüber hinaus: viel Kultur, Wasser und Grün, viele interessante Bauten ...

Dank der großzügigen Unterstützung durch den Senat Berlins konnten die Teilnehmergebühren des 32. BDEF-Verbandstages besonders niedrig kalkuliert werden. Für DM 84,50 sind alle Besichtigungen, Veranstaltungen und Fahrten abgegolten, außerdem erhält jeder Teilnehmer natürlich wieder das BDEF-Jahrbuch und eine 4-Tages-Netzkarte der BVG. Anmeldeunterlagen sind entweder bei der BDEF-Geschäftsstelle, Postfach 1667, 2300 Kiel 1 oder bei der Arbeitsgemeinschaft der BDEF-Vereine in Berlin, Trebbiner Straße 9, D-1000 Berlin 61 erhältlich.

Das Foto von Bernd Neddermeyer zeigt Berliner S-Bahn-Triebwagen der Bauart 1928/32 (lks.) bzw. 1934/36 (re.) am 1.4. 1973 im Bw Wannsee.

Text: Peter J. Müller (BDEF)







### Zweimal Adler

Bei einer Spazierfahrt entdeckte Peter Tegtbauer an einer Landstraße zwischen Wuppertal-Beyenburg und Schwelm diesen „Adler“ mit Personenwagen; heute allerdings ist die Garnitur nicht mehr an jener Stelle. Vielleicht weiß ein Leser näheres? Der andere „Adler“ findet sich ebenfalls im Bergischen Land, wenn auch weitaus kleiner. Das obere Foto zeigt ihn auf der H0-Anlage der „Bergischen Eisenbahn Freunde“. Der rührige Verein wurde übrigens erst im April 1988 gegründet.

Fotos: H. G. Kleinen (oben); P. Tegtbauer (rechts)



### Unerwartete Neuheit

Unser niederländischer Leser P. A. Glasbergen teilte uns mit, daß zu der Anfang Juni in Wladiwostok (UdSSR) stattfindenden Messe eine Modellbahnneuheit besonderer Art gezeigt werden wird: Ein „Glasnostkasten“ in den Baugrößen H0 und 2m! Interessenten wenden sich bitte an die MIBA. Wer 40 Jahre Beschäftigung mit der Modellbahn nachweisen kann, nimmt an einer Verlosung für je 5 Eintrittskarten und Rückfahrkarten Berlin – Wladiwostok teil. Einsendeschluß: 10. April 1989.

### Big Boy

Ein Exemplar des „Big Boy“, der größten jemals gebauten Dampfloks der Erde, steht im „Steamtown USA“-Museum, das 1984 von Bellow Falls (Vermont) nach Scranton (Pennsylvania) umzog. Die „Big Boys“ waren übrigens dafür ausgelegt, Güterzüge von bis zu 3800 t mit 70 mph (ca. 110 km/h) zu befördern.

Foto: Peter Tadsen

### S-Bahn auf Abwegen

Als der kürzlich im Bf Ebersberg „durchgegangene“ S-Bahn-Triebwagen nach 19 Kilometern in Wasserburg Bf zum Stehen gebracht werden konnte – das Ereignis war ja in der Tagespresse nachzulesen –, trat ein kurioses Detail am Rande zutage: Ausgerechnet jener Triebwagen war mit der Werbeaufschrift einer Bank versehen: „Wo immer der Zug auch hält“ und „Wir lassen uns etwas für Sie einfallen“. Wie treffend! Information: Wolfgang Jakob (PRO BAHN e.V.)

