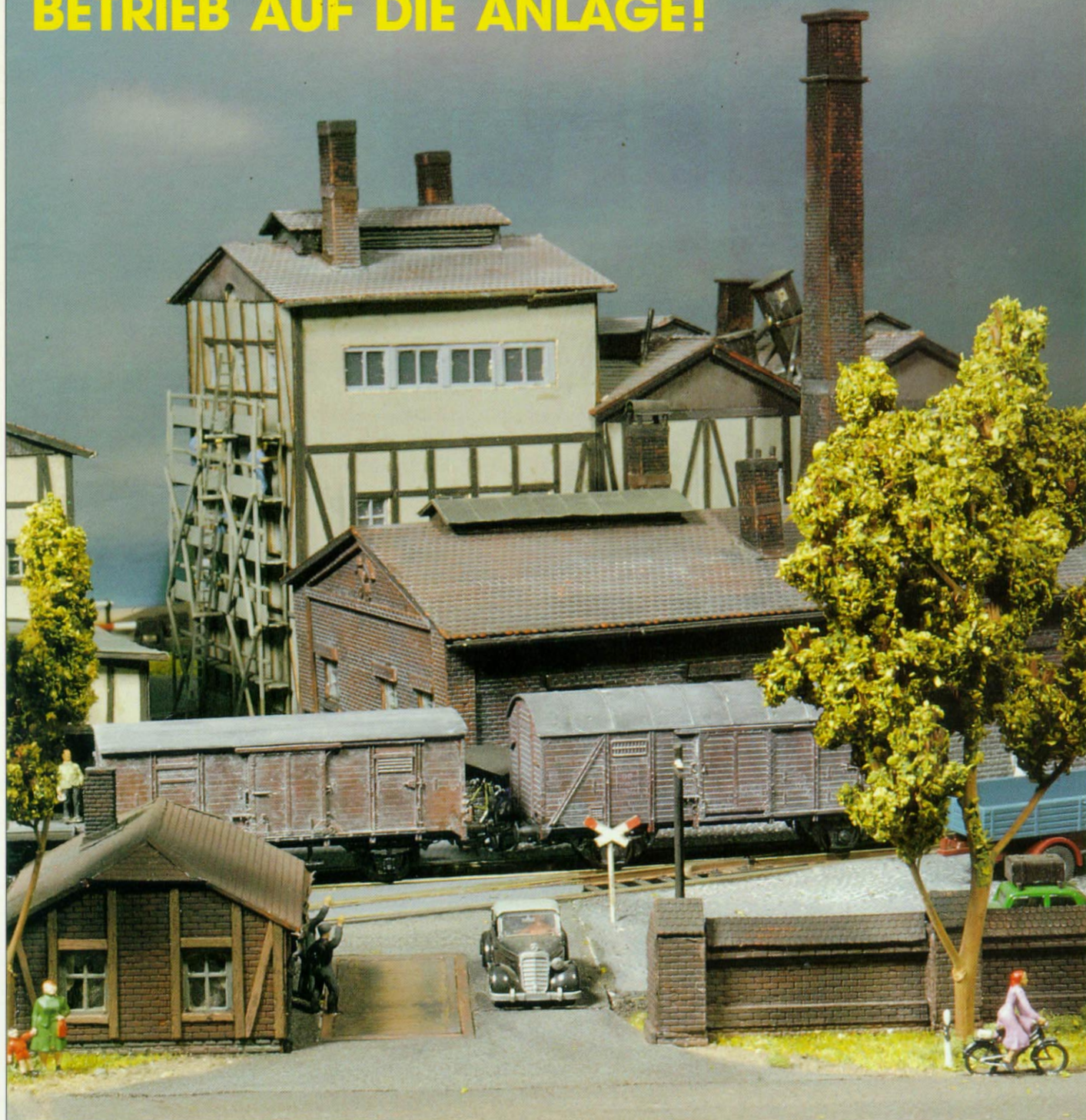




MINIATURBAHNEN

**INDUSTRIE-ANSCHLÜSSE BRINGEN
BETRIEB AUF DIE ANLAGE!**



**NORDDEUTSCHE KLEINBAHN ALS ANLAGEN-VORSCHLAG ● SEGMENT-
DREHSCHLEIBE ● DIE KADEE-KUPPLUNG ● RELAIS ALS WEICHENANTRIEB**

WIR SIND DAS VOLK !

Es ist schon ein paar Wochen her, da hatte die MIBA-Redaktion Besuch aus der DDR. Es wurde eine herzliche und für uns äußerst lehrreiche Unterredung daraus. Brachten doch unsere sächsischen Freunde einen ganzen Koffer voll Anschauungsmaterial mit. Die politische Eiszeit und die Jahrzehnte der Abschottung vom Westen, so könnte man etwas überspitzt zusammenfassen, haben die Modellbahner in der DDR dazu benutzt, sozusagen auf Vorrat zu bauen und teilweise auch zu fotografieren. Die Wege, die dabei beschritten werden mußten, um beispielsweise Material, Ersatzteile oder Werkzeuge zu beschaffen, sind für uns verwöhnte Westler nur sehr schwer nachvollziehbar. Angesichts der Schilderungen, wie man sich zeitweise (da mit Überredungskunst, dort mit einem Kasten Bier) die einfachsten Dinge „zusammenbetteln“ mußte, hat sich wohl der eine oder andere MIBA-Redakteur gefragt, ob er unter solchen Umständen nicht vielleicht sein Hobby aufgegeben hätte!

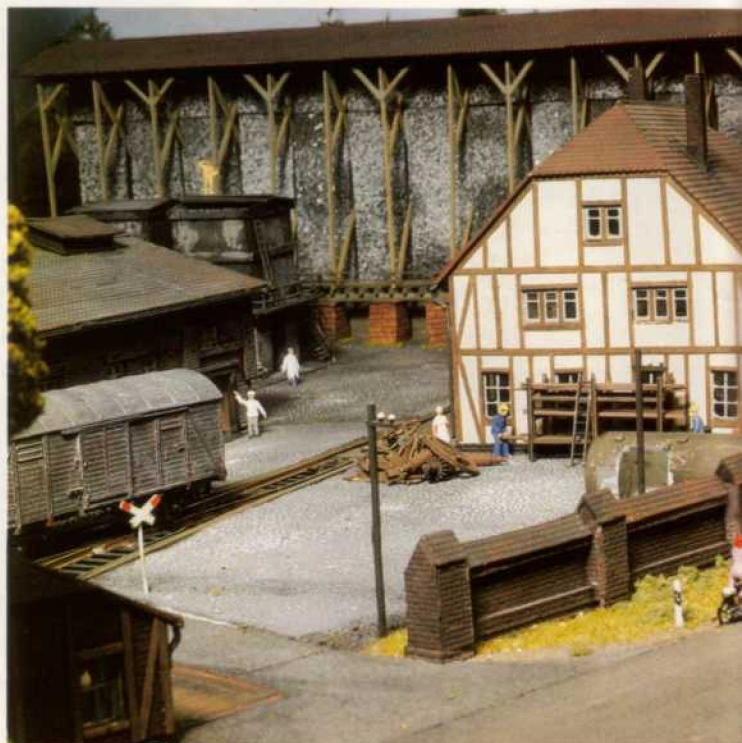
Die Modellbahner und Modellbauer aus der DDR haben jahrelang ihre eigenen Erfahrungen sammeln und ihre eigenen Techniken entwickeln müssen, weil sie vom Erfahrungsaustausch, z.B. über die westlichen Fachzeitschriften, so gut wie abgeschnitten waren. Jetzt sind sie wieder da, und wir wären bestimmt gut beraten, uns von den dort entwickelten Methoden und – nicht zuletzt – vom Durchhaltevermögen der Modellbahnerkollegen „eine Scheibe abzuschneiden“. Die MIBA wird in diesem Jahr wohl verstärkt Arbeiten aus der DDR vorstellen. Vielleicht wird das dazu führen, daß sich auch die westdeutschen Modellbahner wieder mehr auf ihre Selbstbaufähigkeiten besinnen und weniger darüber jammern, daß vom Kleinserienhersteller XY ein bestimmtes Verfeinerungs-Bauteil bis jetzt noch nicht erschienen ist.

Möglicherweise kommt es dem einen oder anderen MIBA-Leser eigenartig vor, daß wir ausgerechnet im Vorfeld einer Spielwarenmesse solche Gedanken zu Papier bringen. Einerseits ist es doch so, daß in Puncto Detaillierung und Zubehör ein Grad an Marktversorgung erreicht ist, der nur noch in Ausnahmefällen zu überbieten sein wird. Andererseits – und wir schreiben das keineswegs zum erstenmal – gibt es bei etlichen Modellbahntriebfahrzeugen auch heute noch gravierende Mängel, z.B. in der Stromaufnahme, zu verzeichnen, die nur schwer am häuslichen Küchentisch zu beheben sind. Die MIBA war in den letzten Jahren immer weniger im Chor derjenigen zu finden, die nach jeder Spielwarenmesse alles, aber auch wirklich alles, was neu war, vehement bejubelten. Der Verbraucher muß sich mittlerweile fragen, was er wirklich braucht. Dann kann er auch den Modellbahnherstellern hierzulande die Leipziger Parole entgegenhalten: „Wir sind das Volk!“. Wer nicht bringt, was das Modellbahnervolk will, wird „abgewählt“ – in diesem Falle über den Markt.

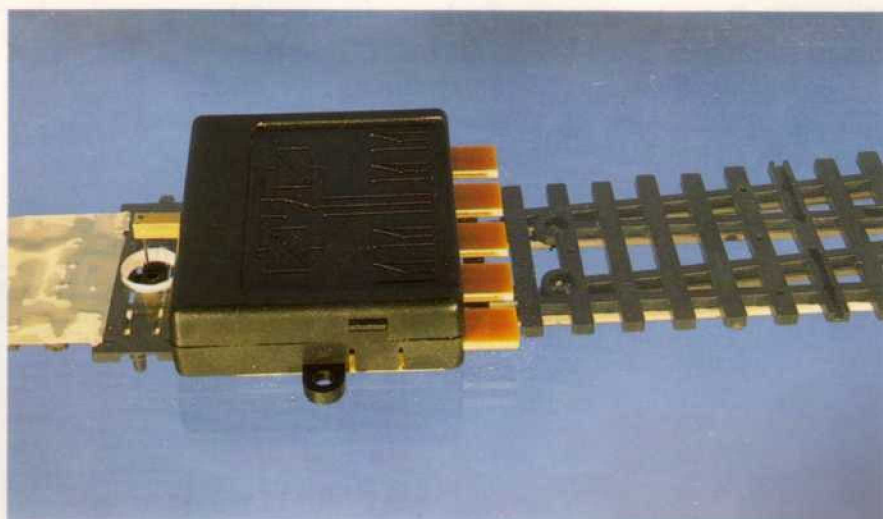
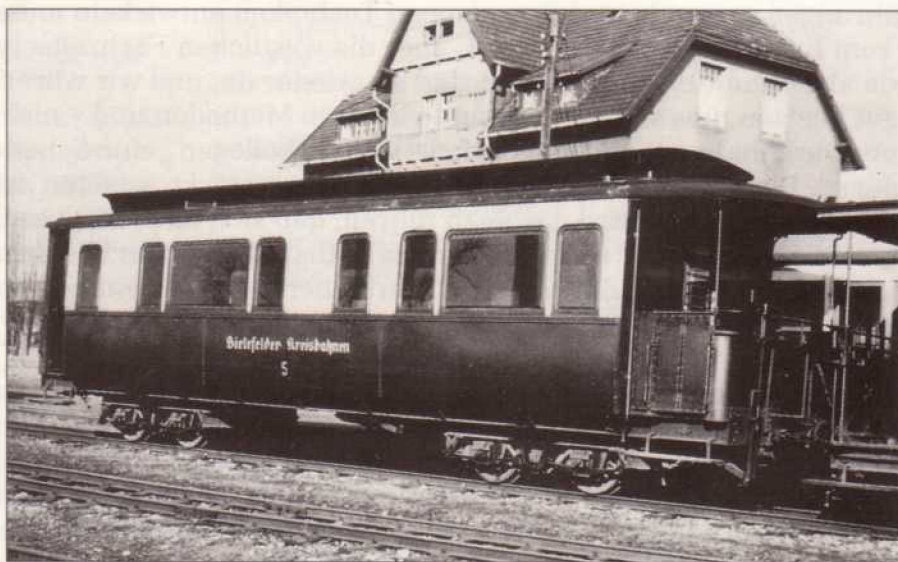
Sicher sind die Veränderungen in der DDR, die uns in den letzten Wochen in Staunen versetzt haben, vornehmlich politischer Art. Aber wer will eigentlich Verbraucher daran hindern, den durchwegs friedlichen „Druck“ auf andere Gebiete zu übertragen?

Ihre MIBA-Redaktion

Die Modellbahn eines österreichischen Pensionsisten stellen wir auf Seite 40 vor.



Eine norddeutsche Kleinbahn ist die Vorlage für einen Anlagenentwurf im Rahmen der Serie „Planen + Fahren“: Seite 24



Wie ein Relais als Unterflur-Weichenantrieb eingesetzt werden kann, wird auf Seite 22 beschrieben.

MIBA

MINIATURBAHNEN

2/90



Zentrales Thema auf der H0-Anlage von Seite 62 ist eine Saline. Dementsprechend spielt der Rangierverkehr eine große Rolle, Langeweile kommt so von vorneherein gar nicht auf.



Eine besondere Art von Drehscheibe wird auf Seite 50 anhand von Vorbildbeispielen und einem Modellvorschlag vorgestellt: die Segmentdrehscheibe.

ZUR SACHE	3	Stadt am See – Bilder einer Anlage aus Belgien	84
PANORAMA		VORBILD + MODELL	
Sommer 1989 auf der Furka-Bergstrecke	6	Planen + Fahren: Enger – ein Schmalspurbahnhof	
Richtfest für ICE-Bw 93 1410 unter Volldampf	6	Anfang der 50er Jahre	24
Malteser Werbewagen	6	Die Segmentdrehscheibe – Lösung für Platzbeschränkte	50
MIBA-KONTAKT	7	NEUHEITEN	
TERMINE	7	Bücher	14
ELEKTROTECHNIK		Symoba-Kurzkupplungskulisse	34
Viel schalten – mit nur zwei Leitern mehr	44	Herpas Laster	72
MODELLBAHN-TECHNIK		Die V 45 in H0	72
Kurzkupplungen für H0	32	Ein neuer Preuße aus Schweden	72
Erfahrungen mit der Kadee-Kupplung bei H0-Fahrzeugen:	78	Arbeiterwohnhaus in N	72
Kadee-Kupplung bei Trix-Wagen	78	Faszination in 0	73
Tips und Erfahrungen mit der Kadee NEM-Kupplung	80	Fabrik aus der Gründerzeit	73
Umbau von Bemo-Fahrzeugen auf Kadee-Kupplungen	81	Sonderfahrzeuge von Preiser	73
AUSSTELLUNG		Barwagen von Elettren-Lemaco	73
Drei Jubiläen in Luzern (Teil 2)	16	MB 500 SL von Herpa	74
VORBILD		„Schmankerl“ von Weinert	74
Rosarote Güterbahn	9	Neues bei Bemo	74
Eisenbahnmuseum Mulhouse	60	Bayerisches von Minitrix	74
SELBSTBAU-PRAXIS		BR 23 in N von Fleischmann	75
Roco-Relais als Weichenantrieb	22	VW-Bully in H0	75
MODELLBAHN-ANLAGEN		Ein Gigant in 1:87	75
Der Traum eines österreichischen Pensionisten (H0-Anlage)	40	Circuswelt in Spur N	75
Saline in H0 oder: Gleisan- schlüsse sind die Hauptsache	62	BR 628.2 von Märklin	75
		BR 64 von Fulgurex	76
		VERSCHIEDENES	
		Erfahrungen mit der Fliehkraft	31
		MIBA-TEST	
		Niederländische Ellok 1000 als H0-Modell von Roco	36
		Italienische Ellok E 636 als H0-Modell von Roco	37
		IMPRESSUM	98
		VORSCHAU	98

820 Helfer im Sommer 1989 an der Furka-Bergstrecke

In der Bausaison 1989 wurden die umfangreichen Betonarbeiten für einen mehrgleisigen Lok-Schuppen in Realp abgeschlossen und davor die von der RhB geschenkte „Pontresina“-Drehscheibe wieder eingebaut. Die Wiederaufarbeitung der Zahnrad-Dampflokomotive „Weißhorn“ (Baujahr 1902, ex BVZ) wurde abgeschlossen. Sie fuhr mit eigener Kraft von der RhB-Hauptwerkstatt Landquart nach Realp und gelangte hier mittels einer Kletterweiche auf die Gleisanlagen der DFB.

Text und Foto: DFB



Richtfest für ICE-Bw

Nur elf Monate nach Grundsteinlegung hatte das neue, 256 Mio. DM teure ICE-Betriebswerk in Hamburg-Eidelstedt, in dem ab 1991 rund 600 hochqualifizierte Facharbeiter einmal 60 hier beheimatete ICE-Züge warten werden, Richtfest. Dank zum Teil völlig neuer Techniken (wie z.B. Lufkissen-Hubgeräte für den Tausch von Radsätzen und Drehgestellen, gleichzeitiges Arbeiten in drei Ebenen) werden die Triebzüge ungeteilt in der achtgleisigen, 430 m langen und 60 m breiten Halle innerhalb von nur zwei Stunden zwischen zwei Einsätzen sicherheitstechnisch überprüft, entsorgt, gereinigt und für den neuen Einsatz aufgerüstet einschließlich Neubestückung des Restaurantwagens.

Text und Foto: DVH



93 1410 unter Volldampf

Am 24.11.89 war es endlich soweit. Nach 1 1/2 Jahren Aufarbeitung durch den Freundes-Kreis der Extertalbahn (FKdE) dampft die einzige Vertreterin dieser österreichischen Baureihe nördlich des „Weißwurstäquators“ über deutsche Gleise. Die Lok, Baujahr 1928, wurde nach über 20 jähriger Abstellzeit wieder reaktiviert, dazu waren über 5000 Arbeitsstunden nötig. Die rund 66 t schwere 1'D1' h 2 - Maschine dampft nun durch das romantische Extertal zwischen Barntrup (Kreis Lippe) und Rinteln. Beheimatet ist die 93 1410 im Bw Bösingfeld, wo auch die Elloks der VBE untergebracht sind. Das Foto zeigt die 93 1410, wie sie von der VBE-Ellok 22 zum Anheizen aus dem Schuppen gezogen wird.

Text und Foto: Ralf Maritschnigg



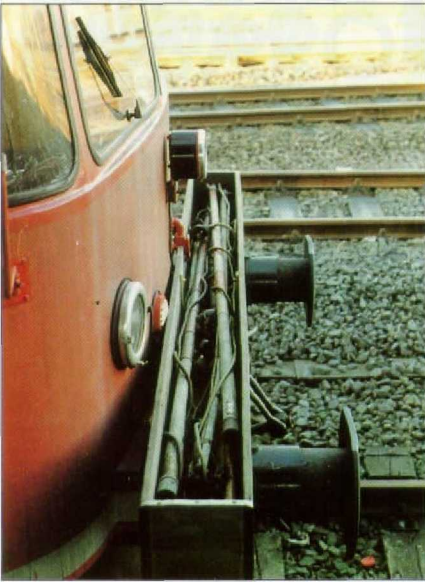
Malteser-Hilfsdienst Sondermodell

Für die Freunde der N-Spur erscheint im Februar 1990 in limitierter Auflage ein Arnold-Sondermodell „Rungenwagen mit Plane“ und zweifarbigem Aufdruck „Malteser-Hilfsdienst“. Der Preis beträgt 30,00 DM zzgl. Porto; Versand erfolgt per Nachnahme.

Bestellungen sind per Telefon oder Postkarte zu richten an:

Malteser-Hilfsdienst e.V., Kreisgeschäftsstelle, Aehlenberger Weg 1a, 5270 Gummersbach, Telefon: 02261/52738 (Pfaffenholz).





Spezial – Pufferbohle ?

Peter Tadsen fragte in Miba 11/89 auf Seite 15, was die Spezial – Pufferbohle wohl bewirkt?

Am 12.11.89 war ich zu Gast in Altenbeken am Schuppen der Fahrleitungsmeisterei. Hier stand wie erwartet der 701 161 in roter Lackierung mit den „Blumenkästen“ auf der Pufferbohle. Die Bilder verraten den Grund. Es handelt sich dabei um einen „Selbstbau“, denn auch bei anderen 701 (z.B. 101) haben die Erdungsstangen Platz auf der Pufferbohle gefunden, damit sie im Einsatzfall nicht lange aus dem Inneren des Turmtriebwagens gesucht werden müssen. Bei den „Blumenkästen“ handelt es sich um Holzkästen.

Ralf Maritschnigg, Dörentrup-Bega

Modellbäume im Selbstbau

Das Herstellen wirkungsvoller Laubbäume bereitet uns Modellbahnern in der DDR erhebliche Schwierigkeiten. Sämtliche im Handel erhältlichen „Industriebäume“ werden meist bei ernsthaften Modelleisenbahnern von vornherein ausscheiden. Also ist Selbsthilfe gefragt; dabei sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt. Als Grundlage zum Nachbau dienen feingästeltes Strauchwerk von Liguster- oder Weißbuchenhecke; Unkräuter; Goldrute; Rainfarn u.a.; Rentierflechte; Javamoos; Islandmoos u.a.. Das gut getrocknete Moos wird mit Tischlerholzbeizen (grün; gelb; rot; braun in verschiedenen Farbnuancen) einge-

färbt. Spiritus- oder wasserlösliche Beizen sind dazu weniger geeignet, diese bleichen später nach. Farbinsensiver sind Beizen auf Ammoniakbasis.

Das gefärbte Moos wird weiterhin mit Glycerin konserviert und wiederholt getrocknet. In kleinen gemischten Büscheln wird das Moos auf das Astwerk geklebt. Ist es notwendig, kann man mit verdünnter Plakafarbe (entsprechende Farbmischungen) nachbehandeln. Ein letztes Aufsprühen von sehr stark verdünntem, farblosem Nitrolack ergibt einen sehr langen Schutz und Haltbarkeit. Frank Schaffer, Erfurt

Busch-Freileitungen

Hervorragende Idee, in MIBA 12/89 einen „roten Faden“ durch mehrere Artikel zu ziehen (diesmal Freileitung etc.). Aber zur Busch-Freileitung hätte ich einen Vorschlag erwartet, wie man die funktionsfähigen Leitungen zum vorbildgetreuen Durchhängen ohne Kurzschluß bringt. Die stramm gespannten Litzen gefallen mir überhaupt nicht. Wer kennt dazu einen Abhilfe-Tipp? Burkhard Oerttel, Berlin

Lichtechte Modell-Bäume

Wir beziehen uns auf den Anlagenbericht „Halbzeit“ von Kurt Kufner (MIBA 11/89) und möchten es nicht versäumen, folgende Gegen-darstellung, wegen des Verbleichens unserer Bäume, zu erbringen: Auch wir haben das Problem des Verbleichens der Bäume erkannt; deshalb haben wir seit ca. 1 1/2 Jahren einen neuen Farbenhersteller. Diese Farben haben 100prozentige Lichtechtigkeit und wir geben darauf eine Garantie von 2 – 3 Jahren. Unverständlich ist uns, daß Herr Kufner nicht an uns selbst herangetreten ist. Sollten Modellbauer noch Probleme mit der Farbe haben, möchten wir sie bitten, sich an uns zu wenden.

Fa. Haberl und Partner, Augsburg

PFA Weiden

Kurz nach Redaktionsschluß zu Heft 1/90 erhielten wir von unserem freien Mitarbeiter Horst Büllesfeld die Nachricht, daß die PFA Weiden die Begriffserklärung in ihrer Firmenbezeichnung vereinfachte. PFA

steht nunmehr für „Partner für Fahrzeug-Ausstattung“.

Keine ÖBB 1042!

Im Bild 1 auf S. 80 des MIBA-Heftes 12/89 ist nicht, wie im Haupttext auf S. 81 in der linken Spalte angegeben, an dritter Stelle „eine ÖBB 1042“ zu sehen, sondern eine 1044! Mir ist bis jetzt noch (!) keine ÖBB 1042.5 – und schon gar nicht eine 1042 – bekannt, die im neuen ÖBB-Farbschema lackiert ist.

Gerd Ditmer Körner, Offenbach

TERMINE

Die Volkshochschule Bezirk Schwetzingen e.V. veranstaltet im Frühjahr zwei Modellbahnkurse unter Leitung von Bernhard Stein. Der Kurs „**Modelleisenbahn nach dem Vorbild der Natur**“ findet jeweils montags, ab 05.03.90 statt und erstreckt sich über 10 Abende. Einstieg in die Welt der Elektronik vermittelt der Kurs „**Modellbahnsteuerung für Anfänger**“, der dienstags ab 06.03.90 beginnt und 3 Abende dauert. Uhrzeit für beide Kurse: 18.30 – 21.30 Uhr. Info: Volkshochschule Schwetzingen, Mannheimer Str. 29, 6830 Schwetzingen, Telefon 06202/21019.

VT 08-Sonderfahrt „Riviera-Kurier“ vom 26.5. – 2.6.90 von Celle über die Tenda-Bahn nach Alassio. Zustiege in Hannover u. Würzburg. Info gegen Freiumschatz: Celler Eisenbahnfreunde und Modellbahner, Hohe Wende 12, 3100 Celle.

Fahrten der Berliner Eisenbahnfreunde e.V. (BEF), Stresemannstr. 30, 1000 Berlin 61: 10. – 15.5.90 Dampf in Irland; 4. – 17.5.90 „Frühling auf den Britischen Inseln“ (gemeinsam mit DGEG). Buchungsschluß für beide Touren ist der 28.2.90!

11. – 13.5.90: Eisenbahnstudienfahrt mit VT kreuz und quer auf Güterstrecken durch Wien sowie auf einigen für den Reisezugverkehr stillgelegten Nebenbahnen im Wiener Raum und Oldtimerfahrt auf der Wiener Lokalbahn. Info gegen Freiumschatz bei „Nürnberger Eisenbahnfreunde e.V.“, Walter-Flex-Str. 179, 8500 Nürnberg 60.

ROSAROTE GÜTERBAHN

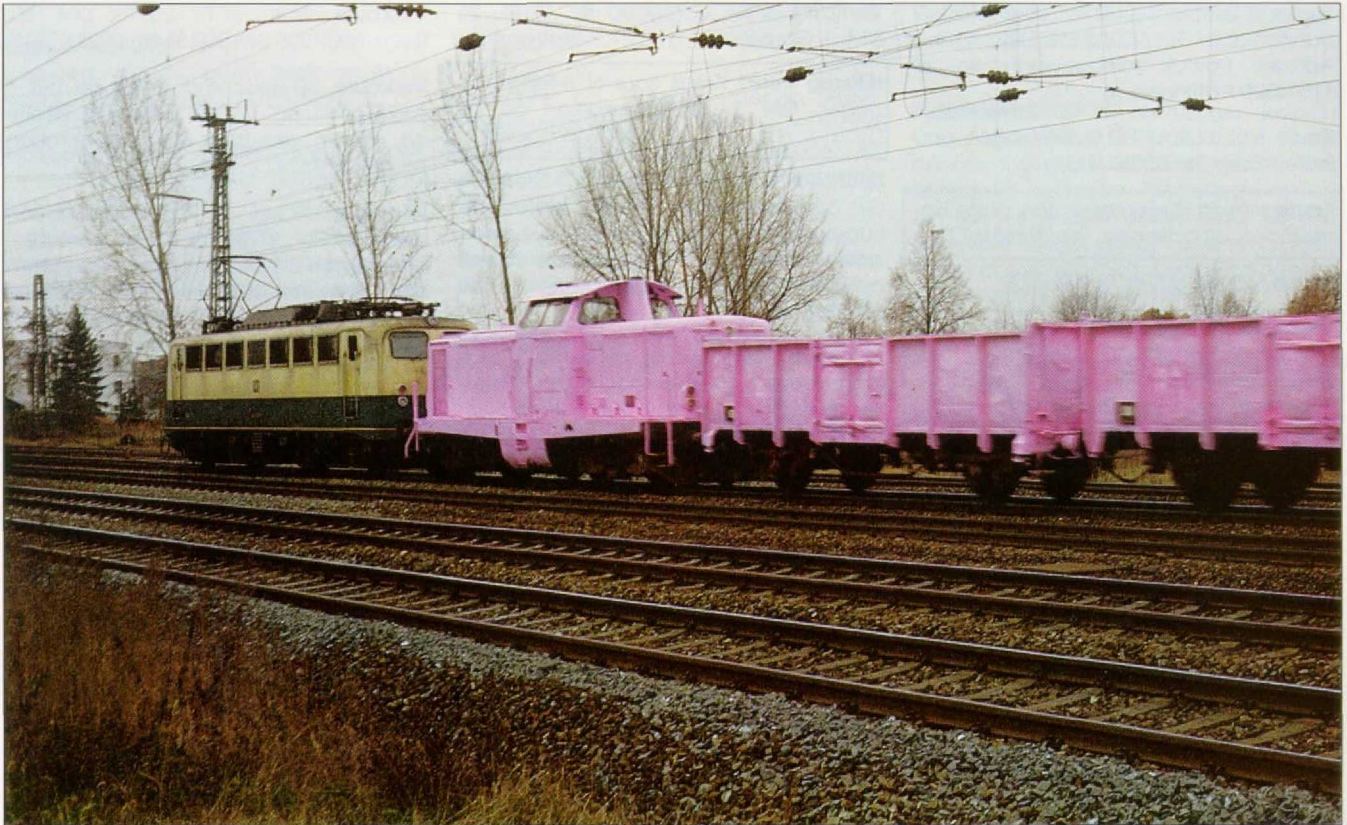


Bild 1. Eine seltsame Zuggarnitur, die türkisbeige 140 und die rosa 211 mit den gleichfarbigen Güterwagen. Hier bei der Einfahrt nach Bamberg aus Ri. Würzburg.

Ich fuhr am 7. Dezember 1989 zu einem Bekannten nach Hallstadt. Als ich gerade in einen Feldweg abbiegen wollte, welcher entlang der Strecke Würzburg – Bamberg – Hof (KBS 810) verläuft, sah ich etwas anderes, nämlich einen rosa lackierten Zug, der aus einer 211 und drei Hoch- sowie zwei Niederbordwagen bestand. Gezogen wurde dieser Zug von einer 140er.

Zufällig hatte ich meinen Fotoapparat dabei und schoß natürlich ein paar Bilder. Bei genauerem Betrachten der 211 konnte ich gerade noch die Nummer erkennen: Es handelte sich um die 211 299-3 des Bw Fulda.

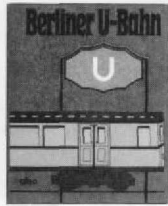
Ich fragte mich, woher dieser Zug kommen könnte und dachte dabei an die DB-Werbung mit dem Motto „Rosarot fahren zu rosa Preisen“, aber diesen Gedanken verwarf ich gleich wieder. Wie aus einem späteren Gespräch mit dem Aufsichtsbeamten des Bf Bamberg hervorging, kam dieser Zug von einer Werbe-

fahrt aus Würzburg zurück, wo er den Namen „Kunstzug“ trug. Mich erinnert diese Farbe eher an die Alpha-Bahn von Märklin in 1:1. Naja, jedem das seine!

Guido Kacher

Bild 2. Sogar das Ladegut wurde rosa gespritzt! Wäre es nicht eine gute Idee, einige ältere (oder mißlungene) Fahrzeuge so umzuspritzen? Offenbar ist beim großen Vorbild (fast) nichts unmöglich...





Berliner S-Bahn von Peter Bley

167 Seiten; 256 Abbildungen; Format 16 x 20 cm; DM 22,-; Alba Publikation, Düsseldorf

Das bekannte und zu Recht beliebte Büchlein über die Berliner S-Bahn erscheint nun in seiner 4. Auflage und wurde gründlich überarbeitet. Zu viele Änderungen sind inzwischen beim Vorbild erfolgt und fanden nun ebenfalls Erwähnung (etwa doppelgleisiger S-Bahn Betrieb nach Frohnau 1986 und die S-Bahn-Konzeption des neuen Westberliner SPD/A-Senats, die eine beschleunigte Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Netzes vorsieht). Geblieben ist die inhaltliche Gliederung nach den Hauptkapiteln Strecken, bauliche Anlagen, Signalanlagen, Fahrzeuge, Tarif und Betrieb. Die aussagekräftige Illustration (Fotos, Zeichnungen, Pläne) unterstreicht den informativen Charakter dieses Werks.

Weiterhin erschien bei Alba eine Neuauflage des Buches „Berliner U-Bahn“ (Autoren U.Lemke/U.Poppel), das in Preis, Art und Konzeption dem S-Bahn Buch entspricht. ur



Rheinuferbahn Cöln - Bonn 1906 - 1925

von Eduard Bündgen

96 Seiten; viele Fotos u. Zeichnungen; Querformat 29,6 x 21 cm; DM 36,-; Verlag Kenning, Nordhorn

Als erster Band über die Köln - Bonner Eisenbahnen (KBE) konzipiert, behandelt dieses Buch die Geschichte der Rheinuferbahn bis in die 20er Jahre. Schon beim Durch-

blättern ist man von der Aussagekraft der gut reproduzierten historischen Fotos fasziniert - ganz gleich, ob es sich um die KBE-Triebwagen am Flußufer mit der Kölner Stadtkulisse im Hintergrund, Bahnsteigszenen oder Bahnanlagen handelt. Ein besonderer Leckerbissen war für den Rezensenten das Großfoto auf S. 27: Bonn - Hansaek von 1922 mit KBE- und Siebengebirgsbahn-Triebwagen sowie einem Büssing-Dreiachsautobus an einem beschränkten Bahnübergang. Der positive Eindruck von den Bildern her setzt sich beim Textstudium fort - das reiche Fachwissen des Autors Eduard Bündgen bürgt eben für Qualität! Weiterhin fallen die detaillierten Fahrzeugzeichnungen positiv auf, und auch einige Bahnhofsspurpläne fehlen nicht. Man kann schon jetzt auf den Folgeband gespannt ur



150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland

von Lutz-Henning Meyer

671 Seiten; 406 Abbildungen u. Karten; Format 18,4 x 25,6 cm; DM 148,-;

J.P. Bachem Verlag, Köln

Unter den zahlreichen Büchern, die anlässlich verschiedener Eisenbahnjubiläen in der letzten Zeit den Markt geradezu überschwemmt, gehört dieses im wahrsten Sinne des Wortes „gewichtige“ Werk zweifellos zu den ungewöhnlichen. Nicht um die Fahrzeuge geht es hier, sondern um das Eisenbahnnetz. In wissenschaftlicher Manier untersucht der Autor die Bahn-Infrastruktur im Rheinland, wobei der Schwerpunkt im Aachener Raum liegt. Nicht zu Unrecht, denn gerade dort gab es einst ein dichtes Schienennetz normal- und meterspuriger Bahnen (Überland-Straßenbahnen), deren Führung in weitgehend stark gegliedertem Gelände zahlreiche Kunstbauten notwendig machte. Neben

deren Darstellung in Wort, Bild (tlw.) und auf meist guten Karten (Ausnahme: S.260/61) geht Lutz-Henning Meyer auch detailliert auf die Verflechtung zwischen Eisenbahn-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte ein. Neben diesen positiven Eindrücken sind leider einige bedauerliche Patzer zu verzeichnen, die beim Lektorat eigentlich hätten auffallen müssen: So sind die Streckenstilllegungsdaten (S. 383/84) teilweise völlig falsch, (wer von der BD Köln gab hier wohl Auskunft?), und die Aufnahme der Bahnhöfe Hannover (S.308) und Hartford/USA (S.309) ins Buch will dem Rezensenten nicht recht einleuchten.

Trotz des naturgemäß hohen Preises und der geschilderten kleinen Mängel ist das Buch eine wahre Fundgrube für den architektonisch und geschichtlich bewanderten Eisenbahnfreund und jeden an der Heimatgeschichte des Aachener Raumes Interessierten. Ernsthaftige Modellbahner werden vor allem Nutzen aus den vielen Fotos von Brücken, Bahnhofsgebäuden und sonstigen Bahnbauten ziehen, zumal auch zahlreiche Bauzeichnungen vorhanden sind. Fazit: kein billiges Buch, aber empfehlenswert. ur



Eisenbahn-Landschaft Westfalen - Lippe

von Wolfgang Klee

136 Seiten; zahlreiche Fotos; Format 27 x 24 cm DM 58,-; Verlag Wolfgang Klee, Paderborn

Dem wsetfälisch-lippischen Teil des bevölkerungsreichsten Bundeslandes der BRD - Nordrhein-Westfalen - ist dieser Eisenbahn-Bildband gewidmet. Die Größe des gewählten Gebietes bringt es mit sich, daß nicht jede dort befindliche Strecke Erwähnung finden konnte. Trotzdem ist Wolfgang Klee ein Ka-