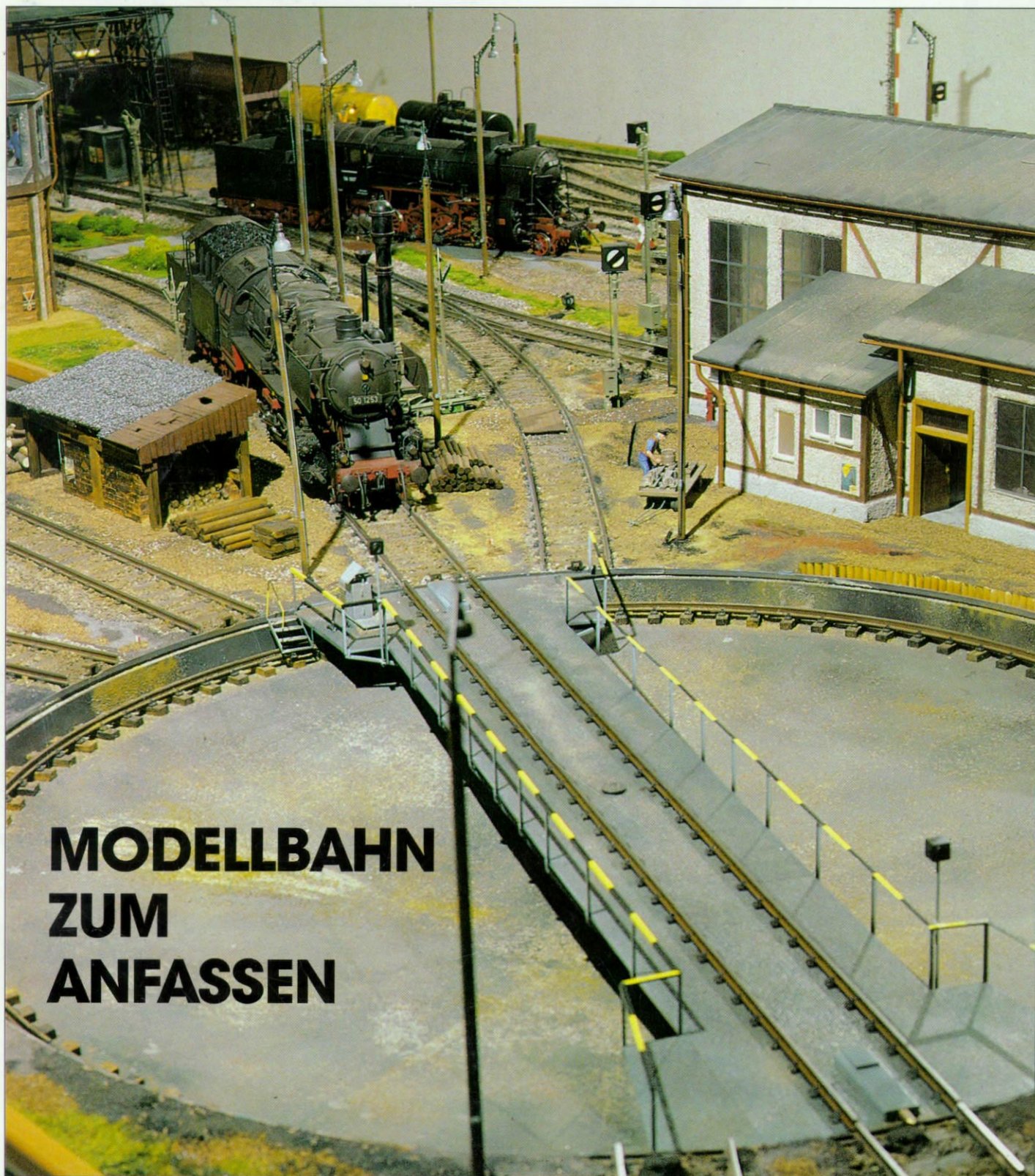


MINIATURBAHNEN



MODELLBAHN ZUM ANFASSEN

EISENBAHNER-WOHNHÄUSER ● NEUANFANG NACH
30 JAHREN ● GROSSBAHN-TREFF IN BAD HERSFELD

VON MENSCHEN, FAHRRÄDERN UND DER BAHN

Auch Miba-Redakteure machen manchmal Ausflüge mit anderen Fortbewegungsmitteln als Eisenbahnfahrzeugen. Nein, nein, nicht mit dem Auto (wer wird denn gleich an das Schlimmste denken), nein, mit dem Fahrrad ging es von Nürnberg aus ins Pegnitztal, das ja allen Eisenbahnfreunden spätestens seit den Jubiläumsfahrten von 1985 als landschaftlich besonders reizvoll bekannt ist. Aber zumindest die Rückfahrt sollte per Bahn erfolgen. Dies war jedoch nicht ganz unproblematisch. Die auf der Pegnitztalbahn verkehrenden Triebwagen der Baureihe 614 haben unter anderem zu diesem Zweck ein Gepäckabteil, welches jedoch nicht – wie sonst bei anderen Fahrzeugen üblich – an der Seite mit einem der beliebten Logos gekennzeichnet ist. An jedem Unterwegshalt versuchten daher immer wieder Radler, in die normalen Fahrgasträume zu gelangen, und so addierte sich zwangsläufig eine Minute Verspätung zur anderen. Aber dies nur nebenher.

Als Fahrkarte schien die sogenannte Familienkarte die günstigste Lösung zu sein: Hiermit können zwei Erwachsene und drei Kinder bis zu 17 Jahren fahren. In Ermangelung entsprechenden Nachwuchses wurden die Fahrräder kurzerhand als Kinder deklariert und eingeladen. Prompt gab es eine Überraschung, als der „Kontrolletti“ erschien: Die besagte Karte erlaube nur die Mitnahme eines Fahrrades. Das zweite Fahrrad sollte noch einmal fünf Mark extra kosten. Eine sofort durchgeführte Nachkalkulation ließ da die Familienkarte schon nicht mehr in so günstigem Licht erscheinen. Wir fragten uns, was der Sinn einer solchen Regelung sein mochte. Und wir fragten am folgenden Tag nicht nur uns, sondern auch die Auskunft für Fahrpreise der DB. Der ersten Antwort („Müßte ich mal nachlesen“) folgte recht rasch das Ergebnis: Fahrräder können überhaupt nicht bei einer Familienkarte mitgenommen werden. Höchstens ein Hund ist noch frei, aber Zweiräder sind eben keine Vierbeiner. Dafür können aber bis zu fünf Fahrräder auf einer weiteren Familienkarte reisen, was die Sache um genau 100 Prozent verteuert – ebenfalls nicht unbedingt der gesuchte günstige Fahrschein. Auch weitere Anrufe bei verschiedenen Stellen der DB brachten kein anderes Ergebnis: Warum können nicht statt der Kinder genauso gut Fahrräder mitgenommen werden? Antwort: „Tja, also..., da sind wir, glaub' ich, nicht der richtige Gesprächspartner. Die Tarife sind nunmal so.“

Ja, die Tarife sind nunmal so, und die Bundesbahn ist eine Behörde. Das ist nunmal so, jedenfalls noch. Die MIBA-Leser sollten aber trotzdem den Rest des Sommers nutzen und die Hoffnung auf kundenfreundliche Tarifbestimmungen für Menschen, Hunde *und* Fahrräder bei der Bahn nicht aufgeben.

Martin Knaden



Auf der Basis des VT 70-Fahrwerkes von Weinert und des Gehäuses von Piko bauen wir einen VT 70 in Hydrionalium-Version. Der Bericht beginnt Seite 54.



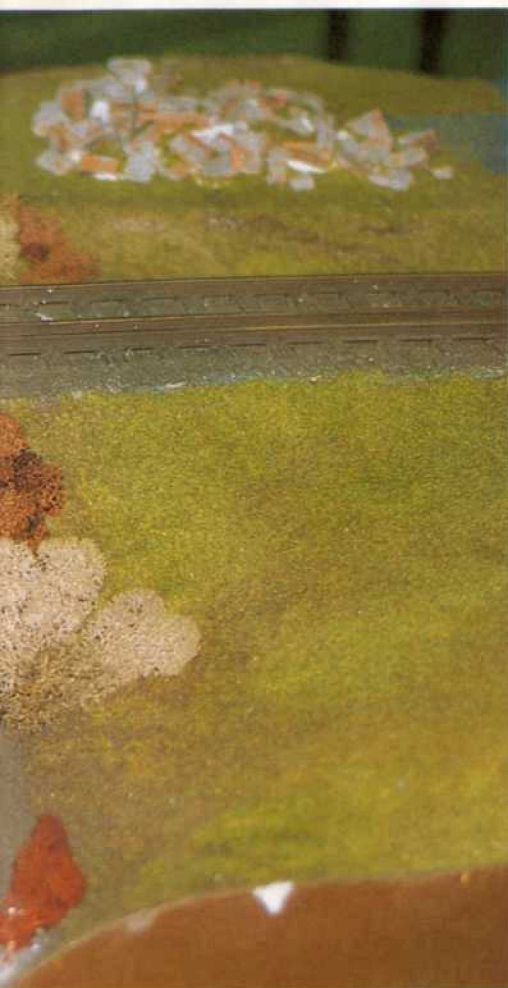
Eisenbahner müssen auch irgendwo wohnen, das ist eine Binsenweisheit. Daß sich dazu hervorragend die Faller-Eisenbahner-Wohnhäuser eignen, stellen wir in einem ausführlichen Bericht zu Vorbild und Modell ab Seite 46 dar.



In Sinsheim (oben) trafen sich die Spur-1-Bahner. Wir berichten über das Treffen auf Seite 14. Ein weiteres Treffen von Großspurbahnern war in Bad Hersfeld (rechts, S. 36).

Eine umfangreiche Gartenbahn stellen wir mit der Chemin de Fer d'Esch vor. Hier macht die CFE Betrieb nach Fahrplan. Alles Weitere erfahren Sie ab Seite 58.





MIBA

MINIATURBAHNEN

8/92

ZUR SACHE 3

PANORAMA

ICE – jetzt auf der Linie 4	7
Elektrischer Betrieb	
Oldenburg – Leer	7
Neuer Putz für die 44 606	7
Historischer Tag in	
Bruchhausen-Vilsen	7

TERMINE 13

KONTAKTE 13

AUSSTELLUNGEN

Spur-1-Treffen in Sinsheim	14
European Modellers	
Convention in Sydney	24
Großbahn-Treffen in	
Bad Hersfeld	42

MODELLBAHN-ANLAGEN

Neuanfang nach 30 Jahren	16
Modellbahn zum Anfassen	32
Chemin de Fer d'Esch	64

VORBILD

Pendolino in Betrieb	22
----------------------	----

TIPS + TRICKS

Anlagen-Unterbau	30
------------------	----

SELBSTBAU-PRAXIS

Roco-E 18 nun mit	
Kurzkupplung	50
VT 70-Wechselbalg 1. Teil	60

VORBILD + MODELL

Die Eisenbahner-Siedlung	52
--------------------------	----

MIBA-TEST

Die CC 7100 in H0 als	
Rivarossi-Modell	72
Die 41 360 als N-Modell	
von Minitrix	78

NEUHEITEN

Neue Bücher	8
BR 58 in 0 von Dingler	82
Faßwagen von LGB	82
Wagen von Roco	82
Zahnradlok von Micro-Metakit	83
Sattelzüge von Albedo	83
Güterwagen von AKU	83
Frachtkahn von Pola	83
Wagen von Fleischmann	84
BR 50 von Lemaco	84
TT-Wagen von Schwaetzer	84
Gleisbettung von	
Train Modul System	84
Ausstattungs-Set von Brawa	85
„Plettenberg“ von Weinert	85
Wiking-Neuheiten	85
Ladegut von Christel's	85
Güterwagen von Vacek	86
Güterwagen von MicroTrains	86
Brekina-Neuheiten	86
Weichendekoder von Schäfer	86
Signale von mobasi	86

VORSCHAU 98

IMPRESSUM 98

ICE – jetzt auch auf der Linie 4

Seit dem 31. Mai fahren InterCityExpress-Züge auch auf der IC-Linie 4 von Hamburg und Bremen über Würzburg und Nürnberg nach München (Foto rechts: ICE „Max Planck“ beim Zwischenhalt in Nürnberg Hbf). Zur gleichen Zeit kann die Bundesbahn die erste Jahresbilanz für die seit dem 2. Juni verkehrende Linie 6 ziehen und dabei beeindruckende Zahlen vorweisen: Im Schnitt hat jeder der auf dieser Linie eingesetzten Züge 383 000 Kilometer zurückgelegt. Täglich wurden 25 000 Reisende in 37 Zügen befördert – 5 Prozent mehr als der Planung zugrunde gelegt wurde. Die hohe Akzeptanz des ICE begründeten Fahrgäste in einer Umfrage am häufigsten mit Sauberkeit, Raumgestaltung und Beleuchtung. mk



Elektrischer Betrieb Oldenburg – Leer

Seit dem 22. Mai 1992 verkehren die Züge auf der Strecke Oldenburg – Leer elektrisch. Der offizielle Eröffnungszug wurde von 120 146 gezogen. Die Aufnahme zeigt den Zug bei einem Zwischenhalt im Bahnhof Bad Zwischenahn. Mit der durchgehenden Elektrifizierung der Strecke Bremen – Leer entfällt nun der bisher übliche Traktionswechsel in Oldenburg, der neben einem Zeitverlust auch erhebliche Kosten verursacht hatte.

Clemens Schröder, Münster-Roxel



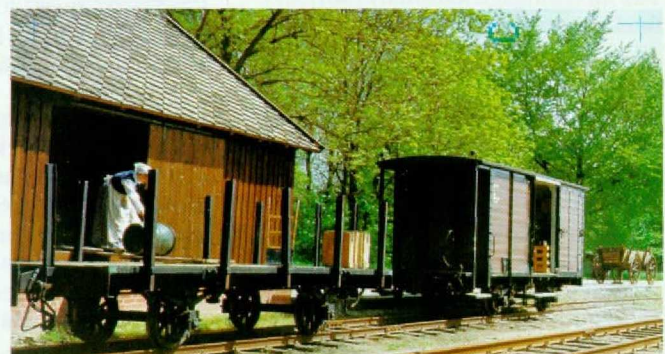
Neuer Putz für die 44 606

In mühevoller Kleinarbeit wird die 44 606 wieder aufgearbeitet, die im Jahre 1985 vom Bw Rheine nach Wilhelmshaven kam. Die Kesselverkleidung war total durchgerostet und wird nun Stück für Stück erneuert. Durch „Souvenir-Jäger“ ist der Führerstand leider total ausgeschlachtet worden, doch durch großes Engagement der Eisenbahnfreunde Wilhelmshaven und durch die Hilfe des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen konnte der Führerstand bis auf wenige Ausnahmen wieder komplett eingerichtet werden. Manfred Haag, Schwaikheim

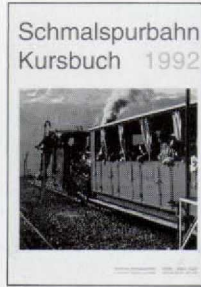


Historischer Tag in Bruchhausen-Vilsen

Bei Bilderbuchwetter fand in diesem Jahr zum zweiten mal der sogenannte „Historische Tag“ auf der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen statt. Dazu fanden sich zahlreiche Fahrgäste im „Outfit“ ihrer Groß- und Urgroßeltern ein, um zusammen mit den ebenso historischen Museumsfahrzeugen einen Nachmittag lang vergangene Kleinbahnromantik wieder auferstehen zu lassen. Für die Benutzung der alten Viehverladerampe wurden sogar zwei kleine Kälber als Fahrgäste rekrutiert. Auch in den kommenden Jahren soll diese schöne Tradition weiter fortgesetzt werden. H.-J. Hentzschel, Bad Oeynhausen



**Schmalspurbahn
Kursbuch
1992**



Herausgegeben von
Alexander Schwaab;
42 Schmalspurbahnen;
60 Seiten; DM 10,-;
Medienagentur WINTHERBURG,
Postfach 46,
D W-6369 Nidderau 2

Nach 1989, 1990 und 1991 erscheint in diesem Jahr zum vierten Mal ein Kursbuch der Schmalspurbahnen. Die nunmehr auf 60 Seiten angewachsene Ausgabe vermittelt dem Freund der schmalen Spuren alles Wissenswerte über die in dieser Saison stattfindenden Plan- und Sonderfahrten sowie über den Verlauf und die Lage der einzelnen Bahnen. Erstmals ist nun auch die Schweiz enthalten. Dabei ist es natürlich nicht verwunderlich, daß hier lange nicht alle Bahnen Berücksichtigung finden konnten. Trotzdem ist das Heft ein nützlicher Urlaubsbegleiter und hilfreicher Reiseführer. mk

**100 Jahre
Modellbahnen**



von Botho Wagner

116 Seiten; ca. 240 Abbildungen;
Format DIN A 4; DM 16,80;
T & M Verlagsgesellschaft mbH,
Borkumstr. 2, O-1100 Berlin

Als erste Sonderausgabe legt der MODELL EISENBÄHNER im 101. Jahr der Geschichte der System-Modellbahn das Heft „100 Jahre Modellbahn“ vor. Der schon von anderen Publikationen bekannte und renommierte Autor Botho Wagner erzählt anschaulich die Entwicklung dieses Hobbys von seinen Anfängen bis in die moderne Zeit. Dabei wer-

den einzelne Stationen dieser Entwicklung mit wissenschaftlicher Akribie beleuchtet. Als Meilenstein dient die Vorstellung der ersten Modellbahn von Märklin im Jahr 1891, die es erstmals ermöglichte, eine größere Anlage zusammenzustellen, da sie ein ganzes System von verschiedenen, miteinander kompatiblen Bausteinen beinhaltete.

Breiten Raum nehmen naturgemäß die Produkte der Firma Märklin ein, aber auch die Nürnberger Hersteller kommen nicht zu kurz. Und schließlich erfährt gerade der jüngere Modelleisenbahner, welche lange Tradition auch heute noch bestehende Firmen vorweisen können.

Die Gestaltung der Broschüre fällt im Gegensatz zum regulären Heft sehr übersichtlich aus. Hier wird die Handschrift des redaktionsführenden GeraNova Verlages deutlich.

Nicht auf das Konto des Autors gehen allerdings einige Ungereimtheiten in den Bildunterschriften. So zeigt die obere Abbildung auf S. 16 nicht etwa einen Kraus-Wagen, sondern einen Märklin-Aussichtswagen. Auch die angebliche Miniclub-Anlage des Märklin-Museums auf S. 113 zeigt merkwürdigerweise einen Mitteleiter ...

Diese Fehler sollten jedoch nicht überbewertet werden. Das Heft vermittelt trotz aller notwendigen Beschränkungen dem Leser einen anschaulichen Überblick zum Thema. Ein Nachfolgeheft, auf das man gespannt sein darf, soll auch noch das Thema Modellbahn-Geschichte der DDR aufgreifen. mk

**Geschichte und Geschichten
zur Zweigbahn
Güntersberge – Hasselfelde**

von Edgar Presia (o. Abb.)

74 Seiten; 41 Abbildungen;
Format A 5; DM 10,- (+ DM 0,80
Rückporto); erhältlich über
Stadtverwaltung Harzgerode,
Markt 1, D O-4306 Harzgerode

Anläßlich des hundertjährigen Bestehens des Streckenabschnitts Güntersberge – Stiege – Harzgerode der meterspurigen „Selketalbahn“ gab die Stadt Harzgerode eine entsprechende Broschüre dazu heraus – als erste Nummer einer geplanten Reihe „Harzgeroder Hefte“ zur hiesigen Heimatgeschichte. Die überaus sorg-

fältig erarbeitete Veröffentlichung gliedert sich textlich in drei Hauptabschnitte: die Zeit bis 1940, den „zweiten Aufbau“ der Strecke (1970 – 1990) sowie die Zeit ab 1990. Besonders in letztgenannten Kapiteln sind zahlreiche Fakten zu finden, die anderswo noch nicht zu lesen waren. Skizzen und Fotos (davon 11 in Farbe) runden den Inhalt ab. Diese gut gelungene Broschüre ist nicht nur Eisenbahnfreunden, sondern auch allen heimatgeschichtlich Interessierten zu empfehlen. Und wer die Gegend um Harzgerode noch nicht kennen sollte: Landschaft und Schmalspurbahn sind allemal einen Besuch wert! ur

**Bahn-Atlas
'92/93**



120 Seiten; über 150 Aufnahmen;
Format DIN A 4; DM 19,80;
GeraNova Zeitschriftenverlag,
Postfach, D W-8000 München 5

In der Reihe „Bahn Extra“ brachte der Münchner GeraNova Verlag nun die dritte Ausgabe dieses Jahres heraus. Der „Bahn-Atlas '92/93“ führt den Leser durch alle deutschen Bahndirektionen, die getrennt nach Bundes- und Reichsbahn in Nord-Süd-Reihenfolge aufgeführt sind. Vor dem Hintergrund historischer Daten wird der aktuelle Bestand der Kursbuchstrecken – unterteilt nach Bahnknoten, Haupt- und Nebenbahnen sowie Betriebsgeschehen und Dienststellen – aufgeführt. Aufgelockert wird diese Abfolge durch Themen wie Nord-Süd-Strecke, ICE oder kurze Berichte über AW's, Bw's und markante Bahnhöfe.

Wie immer in der Reihe „Bahn Extra“ liegt auch bei dieser Ausgabe der Schwerpunkt auf den qualitativ hochwertigen Aufnahmen, die Lust am Fahren mit und wegen der Bahn machen. Ob aber das gewählte Konzept dieses Heft zum „unentbehrlichen Nachschlagewerk“ macht, erscheint dem Rezensenten fraglich. Schließlich ist für Foto-, Reise- und Tourentips ein handlicheres Format wünschenswert. mk



Rendsburger Kreisbahn

von Andreas Kerber

464 Seiten; viele Abbildungen;
Format 24,4 x 27,9 cm;
DM 78,80 (zzgl. Versandkosten);
Geiger Verlag, Horb am Neckar;
erhältlich über A. Kerber,
Birkenweg 8, D W-2375 Jevenstedt

Wer erinnert sich heute noch daran, daß es in Rendsburg und Hohenwestedt einst neben den Staatsbahnhöfen auch je einen relativ ausgedehnten Kreisbahnhof gab? Und wer weiß, daß man den mittelhollsteinischen Ort Schenefeld zwischen 1916 und 1954 auch auf der Schiene erreichen konnte? Die ehemalige Rendsburger Kreisbahn, um die es in diesem gewichtigen Werk geht, ist inzwischen wohl weitgehend vergessen! Daher ist es Autor und Verlag hoch anzurechnen, dieser liebenswerten Meterspurbahn eine Art Denkmal geschaffen zu haben.

Um von vornherein keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: Das Buch ist in erster Linie eine Bilddokumentation und keine detaillierte textliche Abhandlung über die Rendsburger Kreisbahn. Das Schwergewicht liegt eindeutig auf den vielen historischen Bahnhof- und Streckenfotos (teilweise sogar in Farbe!) sowie Stimmungsaufnahmen. Was hier über 30 Jahre nach der Stilllegung zusammengetragen werden konnte, verdient höchstes Lob und stimmt gleichzeitig wehmütig – die Kleinbahn als frühes Opfer der individuellen Motorisierung.

Schade, daß die Textabschnitte über Entstehung, Betriebsabwicklung und Fahrzeuge nicht etwas ausführlicher abgefaßt wurden. Ebenso vermißt man leider eine tabellarische Zusammenfassung über die wichtigsten Daten zur Strecke (z. B. Stilllegung der einzelnen Teilstücke zwischen 1954 und 1957). Fazit: Das Buch ist als Bilddokumentation sehr empfehlenswert, weist jedoch einige textliche Lücken auf.

NE '92 – Die Triebfahrzeuge der deutschen Privatbahnen, Stand 1. 1. 1992

von Wolfgang Naß (o. Abb.)

212 Seiten; 23 Fotos;
Format 11,6 x 16,5 cm; DM 22,00;
Verlag Schweers + Wall GmbH,
Postfach 15 86, D W-5100 Aachen

Das bewährte kleine Nachschlagewerk über die deutschen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) liegt nun in einer neubearbeiteten Auflage vor und präsentiert mehr als 100 Betriebe. Im Vergleich zur letzten Ausgabe sind auch Triebfahrzeuge von Museumsbahnen, die auf eigenen Strecken verkehren oder zumindest Strecken angepachtet haben, aufgenommen worden. Geordnet nach Bundesländern werden die Betriebe nach einheitlichem Schema vorgestellt: Wichtige Streckendaten (Eröffnung, Länge usw.), kurzer erläuternder Text und ausführliche Fahrzeuglisten. Diese umfassen i. a. Betriebsnummer, Achsfolge, Erbauer, Baujahr, Fabriknummer, Typ, Leistung, Gewicht und Höchstgeschwindigkeit.

Damit stellt dieses Büchlein wiederum ein unentbehrliches Hilfsmittel für den „Privat“bahnfreund dar und findet durch sein handliches Format leicht in Jacken- oder Kamerataschen Platz. Die zahlreichen interessanten NE-Fahrzeuge machen Modelleisenbahnern einmal mehr das Fehlen passender Großserienmodelle der einschlägigen Industrie schmerzlich bewußt!

Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen

Von Wolfgang Diener

182 Seiten; 181 Abbildungen;
Format 17,3 x 25,2 cm; DM 54,-;
Verlag Dr. Bernhard Abend, Altenbergstr. 1, D W- 7000 Stuttgart 1.

Gab es eine frühere deutsche Länderbahn, die ihre Güterwagen zu-

mindest zeitweise lehmgelb lackierte? Ab wann entfielen bei DB-Güterwagen die mehrstreifigen Bremskennzeichen an den Ecksäulen? Und wie wurden bei DRG-Güterwagen im Jahre 1935 die Dächer gestrichen? Wenn Sie sich derartige Fragen schon bisweilen gestellt haben und nur unzureichend beantwortet werden konnten, müssen Sie zu diesem Buch von Wolfgang Diener greifen. Sicherlich wird hier ein überaus spezielles, aber trotzdem hochinteressantes Thema aufgegriffen. Da das Angebot an Modell-Güterwagen immer größer wird und stets mehr Wagenvarianten angeboten werden, läßt sich mit dem „Eisenbahn-Grundwissen“ die Vorbildtreue von Modellen nicht immer feststellen. Für weite Bereiche schafft nun diese Veröffentlichung Abhilfe! Von 1864 bis in die Gegenwart schildert der Autor unter Mithilfe namhafter Eisenbahn-Historiker ausführlich Anstrich und Bezeichnung deutscher Güterwagen.

Viele Fotos und sehr gute, detaillierte Zeichnungen ergänzen den Text. Es ist keine „einfache Kost“, die hier geboten wird – aber die gekonnte Darstellung überzeugt vollauf. Fazit: ein nicht billiges Buch, das indes seinen Preis wirklich wert ist.

PS. Die Antworten auf obige Fragen lauten: Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn in den Jahren vor 1910; 1. 1. 77; hellgrau. ur

Die Eisenbahn Köln-Mülheim – Leverkusen

von Dietmar Stresow (o. Abb.)

104 Seiten; 59 Abbildungen;
Format A5; DM 14,80;
Arbeitsgemeinschaft DREHSCHLEIBE
e.V. c/o Th. Heckmann,
Aichelbergweg 5,
D W-7909 Dornstadt 1

Nach fast dreijähriger Recherche gelang es dem Verfasser, die Geschichte dieser Bahn zu durchleuchten. In komprimierter Form wird auf die historische Entwicklung der Strecke und auf die Fahrzeuge eingegangen; mehrere Tabellen vervollständigen den Inhalt. Eine interessante Broschüre, bei der nur zwei Dinge etwas störten: zahlreiche Interpunktionsfehler im Text sowie die nicht optimale Wiedergabequalität einiger Fotos.



Auf der schwäbischen Eisenbahn findet vom **21. bis zum 23. August** eine **Sonderfahrt mit dem VT 795** der DB über Nebenstrecken im Raum Oberschwaben sowie am Bodensee statt. Info: W. Rauschkolb, Postfach 2045, 4130 Moers 1.

Ebenfalls mit einem Schienenbus, jedoch mit dem **VT 798**, fahren die Staudenbahnfreunde am **16.8.** von Augsburg nach Markt Wald. Info: Staudenbahnfreunde e.V., Bahnhofstr. 29, 8939 Augsburg.

Das **10. Dampflokkfest** des Museums-Eisenbahn-Club-Losheim findet in diesem Jahr am **8. und 9.8.** im Bahnhofsgelände Losheim statt. Dazu gehören **Sonderfahrten mit der Dampflokk 34** und einem GmP sowie eine Fahrzeugausstellung. Info: MEC-Losheim, Alleestr. 156, 6623 Altenkessel.

Die Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland e.V. ist am **23.8. mit der T 3** auf der Wittlinger Kreisbahn von Holzhausen-Heddinghausen nach Schwegermoor und zurück unterwegs. Info: AMS e.V., Postfach 410162, 4400 Münster-Roxel.

Mit dem **SVT 675** (ex SVT 175) sind die Berliner Eisenbahnfreunde auf einer Studienfahrt am **23.8.** von Berlin nach Klostermansfeld. Info: BEF e.V., Stresemannstr. 30, 1000 Berlin 61.

Die Ulmer Eisenbahnfreunde sind mit der 58 311 am **22. und 23.8.** von Ettlingen zum **Bahnhofsfest in Bad Herrenalb** unterwegs. Am 9. und 23.8. fahren 75 1118 und 98 812 auf der Strecke Amstetten - Gerstetten und am 16. und 30.8. schnauft 99 7203 auf die Hochfläche der Schwäbischen Alb. Info: UEF, Hasenackerstr. 46, 7057 Leutenbach 2.

Die **Zollernbahnfreunde** fahren an fast allen Sonntagen im August: am **2.8.** von Hechingen nach Eyach, am **9.8.** von Bad Friedrichshall nach Ohrberg und am **16.8.** von Gammertingen nach Münsingen. Info: EFZ, Postfach 100201, 7460 Balingen.

Das Frankfurter Feldbahnmuseum hat am **2. und 16.8. Öffnungstage mit Fahrbetrieb.** Info: FFM, Am Römerhof 15a, 6000 Frankfurt/M 90.

Der **Heide-Express** der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg bummelt über die Schienen, und zwar am **23. und 30.8.** von Lüneburg über Döhle und Egestorf nach Amelinghausen und am **29. und 30.8.** von Winsen (Luhe) über Egestorf nach Döhle. Info: AVL, Postfach 1208, 3138 Dannenberg.

Der Achertäler Eisenbahnvereine e.V. verkehrt **mit historischen Sonderzügen am 2., 16. und 30.8.** von Achern nach Ottenhöfen mit der

SWEG-Dampflokk Nr. 28. Info: AEV, c/o Josef Burgert, Am Eichberg 15, 7590 Achern 15.

An allen Samstagen und Sonntagen im August verkehren **planmäßige Dampf- und Triebwagenzüge** des Deutschen Eisenbahn-Vereins zwischen Bruchhausen/Vilsen und Asendorf; am **16.8.** ist jedoch **Kleinbahntag** in Bruchhausen/Vilsen mit Sonderfahrten nach Eystrup. Info: DEV, Postfach 1106, 2814 Bruchhausen-Vilsen.

Ein **Ruhrtafest mit Fahrzeugausstellung** findet im Bahnhof Witten-Herbede am **1. und 2.8.** statt. Am Samstag ist **Zweizugbetrieb** mit 38 2267 und Diesellok V 36, am Sonntag fährt der **Museumzug nach Plan** im Ruhrtal zwischen Hattingen und Oberwengern. Info: Harald Vogelsang, Grendtor 15, 4300 Essen 15.

Eine Dampfzugfahrt von Riegel nach Breisach und zurück mit der Dampflokk 384 und dem **Rebenbummler** findet am **16.8.** statt. Info: Thorsten Geissler, Annaplatz 4a, 7800 Freiburg.

Zum **Bahnwandern** im Harz lädt die IGE Bahntouristik vom **12. bis 16.8.** ein. Geführte Wanderungen entlang der Harzquer- und Selketalbahn ergeben viele Foto- und Filmgelegenheiten. Info: IGE-Bahntouristik, Postfach 329, 8562 Hersbruck.

BR 56.2-8 von Weinert

Wie Herr Bruns in MIBA 7/92 richtig bemerkte, ist der Weinert Bausatz der G 8.1 nichts für Anfänger, weil Beschreibung und Zeichnungen sowohl für die G 8.1 als auch für die G 8.1U angefertigt wurden. Deshalb gibt es hier einige Unstimmigkeiten. Die Pendelblechhalter sollten nicht nach Zeichnung V, sondern nach Zeichnung X eingeklebt werden. Denn bei der G 8 saßen sie zwischen der 1. und 2. bzw. zwischen der 3. und 4. Achse. Den großen Lufbehälter unter dem Führerhaus besaß die G 8.1U nicht, daher wurde die Luftleitung vom Luftkessel auf dem Umlauf direkt in das Führerhaus geleitet. Bei den Anschlüssen von Luft- und Speisepumpe sowie der Lichtmaschine nehme ich gern die Zeichnung des Umbausatzes der BR 03

zur Hand, in der genau aufgezeigt wird, wo die Anschlüsse zu liegen haben. Dies sollte die Fa. Weinert bei zukünftigen Bausätzen wieder mit übernehmen.

Die fehlende Rauchkammer-Näbeinrichtung auf der Heizerseite habe ich durch ein entsprechendes Teil aus dem Reitz-Programm eingebaut. Aus dem gleichen Haus stammen die Sandstreu Düsen. Meine Druckluftglocke stammt von der Fa. Günther, ebenso die Pfeife. Sie entspricht genau der genormten Pfeife für Länderbahnloks. An der Luftpumpe wurde die Reduzierung vergessen, ich habe sie durch ein entsprechendes Teil aus dem Weinert-Programm ergänzt.

Ich kann sagen, daß mir dieser Bausatz Spaß gemacht, mich aber auch einige Nerven gekostet hat.

H. Jesinger, Esslingen

Kleinserien-Modelle

Die AA1-N1400 der K.Bay.Sts.B. in Spur H0 aus dem Hause Micro Metakit ist in puncto Detaillierung, Maßstäblichkeit, Lackierung und Finish wohl das Maximum dessen, was in Baugröße H0 derzeit machbar ist. Aber im Einsatz auf der Anlage gilt es Farbe zu bekennen! Von wegen Schnellzuglokomotive für den Hofzug: diese Lok ist niemals in der Lage, auch nur einen Wagen, geschweige denn den ganzen Hofzug von Brawa eine nur 1,5 prozentige Steigung hinaufzuziehen. Also - Aus der Traum! - wieder ein Stück „Edelschrott“ mehr für die Vitrine! Dort steht sie jedoch in guter Gesellschaft: Auch meine kürzlich erworbene BR 16 von Lemaco und andere Maschinen sind m.E. nicht anlagentauglich. E. Leibeling, Birkenheide