

08  
06

MIBA

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

August 2006

B 8784 58. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 BeNeLux € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

[www.miba.de](http://www.miba.de)



08 | 2006

MIBA

IM MIBA-TEST MÄRKLIN-V 80 UND KATO-ETA 176

NEUHEIT FLEISCHMANN-PwPost4tr-28

ADD-ON FÜR DEN TRAINSIMULATOR BERLIN

HERMSDORF-REHFELD

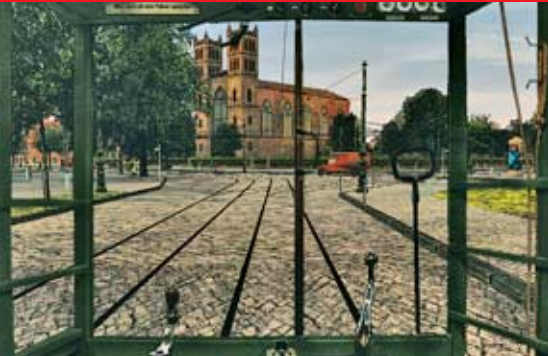
MODELLBAHNLAGE

H0-ANLAGENBAU EXAKT NACH VORBILD

## Grenzfall im Erzgebirge



ADD-ON FÜR DEN TRAINSIMULATOR  
Wir fahren durch Berlin



ZÜGE BEI DER ZUCKERERNT  
La Zafra auf Kuba



NOCH 'NE ZIGARRE IM MIBA-TEST  
ETA 176 von Kato





Der Bahnhof Hermsdorf-Rehefeld erhielt einst regelmäßigen Besuch vom sächsischen König August III., der hier zur Jagd ausstieg. Sein repräsentativer Aufenthaltsraum mit kunstvoll verzierter Decke – erst kürzlich wiederentdeckt – war der Anlass, eine Modellbahn mit gleichem Thema am Originalschauplatz auszustellen.

Michael Thomasch, Peter Riegler und Helge Scholz (Fotos) stellen die Anlage vor.

Zur Bilderleiste unten: Das neue Add-On zum Trainsimulator (drei verschiedene Themen rund um Berlin) stellt Michael Meier vor, Jack Trèves und Bernard Junck porträtieren ihre Anlage mit der kubanischen Zuckerernte „La Zafra“ und Martin Knaden fing Feuer an der neuen „Limburger Zigarre“ von Kato, die exklusiv über Noch vertrieben wird. Fotos: Helge Scholz, Michael Meier, MK (2)



Es zählt stets zu den beruflichen Highlights im Journalismus, wenn man mit eigenen Veröffentlichungen auch tatsächlich etwas bewegt. Es muss ja nicht gleich Watergate-Dimensionen annehmen. Gerade bei den kleinen Dingen des täglichen Lebens ist den Lesern viel mehr geholfen, wenn Missstände abgestellt werden. Nehmen wir mal – nur so als Beispiel – die Rechtschreibung. Schon in MIBA 10/2004 war an dieser Stelle die Rechtschreibreform Gegenstand der Betrachtung und löste mannigfaltige Zuschriften aus – teils ablehnend, zum überwiegenden Teil jedoch zustimmend, insbesondere was die Empfehlung einer Weiterentwicklung der Reform betraf.

Diese Empfehlung muss wohl auch von den tatsächlich zuständigen Stellen zur Kenntnis genommen worden sein, denn dem „Bericht über die Arbeit des Rats für deutsche Rechtschreibung von Dezember 2004 bis Februar 2006“ entnehmen wir:

*Die Kritik an der vorliegenden Reform-Regelung in den genannten Bereichen, soweit sie sich sachlich auf die einzelnen Regelungen bezieht und nicht prinzipiell ablehnend ist, richtete sich darauf, dass im Sinne einer nicht gänzlich reflektierten Kategorie „Einfachheit“ zu wenig auf den Schreibgebrauch und seinen systematischen Charakter geachtet worden sei. In diese Richtung gehen im Prinzip die Änderungsvorschläge, die der Rat nach und nach vorgelegt hat und nun gesammelt an die KMK übermittelt.*

„Eine nicht gänzlich reflektierte Kategorie ‚Einfachheit‘ – das muss man sich mal auf der Zunge resp. Tastatur zergehen lassen! Und in der Tat wurde ja damals mit vielen Änderungen weit übers Ziel hinausgeschossen: Vorbei also die Zeiten der „Laub sägenden“ Kinder (wobei ich insgeheim bezweifle, dass es heutzutage überhaupt noch laubsägende Kinder gibt), Schluss mit „aufwändig“ gebauten Modellen (denn „aufwändig“ kommt von „wenden/winden“, nur im Substantiv „Aufwand“ steckt die Vergangenheitsform von

„winden“: ich wand) und endlich gibt es auch keine „Kopf machenden“ Züge mehr – wo hätte man im Sackbahnhof denn auch all die Schädel lassen sollen?

Teile der Reform sind also mit Geltung ab dem 1. August 2006 nun wieder zurückgenommen. Freuen wir uns fürderhin bei Modellen wieder über freistehende (bisher: frei stehende) Leitungen, lassen die stromführende (bisher: Strom führende) Kupplung ihre Wirkung an Triebwagen entfalten und bewundern feingravierte (bisher: fein gravierte) Niete, insbesondere wenn der Formenbauer ein dickes Lob ver-

## Das Formen der Reformen

dient hat (beachten Sie den Leerschritt): „Das hattu aber fein gemacht!“

Ein vollständiges Zurück gibt es sinnvollerweise allerdings genauso wenig. Sinnvoll ist z.B., dass „dass“ wegen des kurzgesprochenen „a“ auch weiterhin mit Doppel-s daherkommt (ist in vergleichbaren Fällen wie „Masse“ ja auch so), während Leser, die in ihrer Absenderangabe „Straße“ mit zwei „s“ schreiben, als einzig denkbare Legitimation bitte zukünftig ihren Schweizer Pass (Kopie genügt) beilegen sollten.

Einsichtig zeigte man sich auch bei den Kollegen von Spiegel und Springer, die eine Zeitlang die Reform ignorierten und nun zur jetzt aktuellen Rechtschreibung übergehen (die klugen Köpfe hinter der FAZ grübeln wie immer ein wenig länger). Auch in der MIBA werden Sie ab dieser Ausgabe die „neue neue“ Rechtschreibung lesen (wer einen Tippfehler findet, darf ihn übrigens behalten), womit wir weiterhin analog zum aktuell an Schulen gelehrt – und hoffentlich auch gelernt – Deutsch schreiben. Die schon in MIBA 10/2004 geforderte Weiterentwicklung der Reform darf schlussendlich als durchaus gelungen bezeichnet werden – meint *Ihr Martin Knaden*



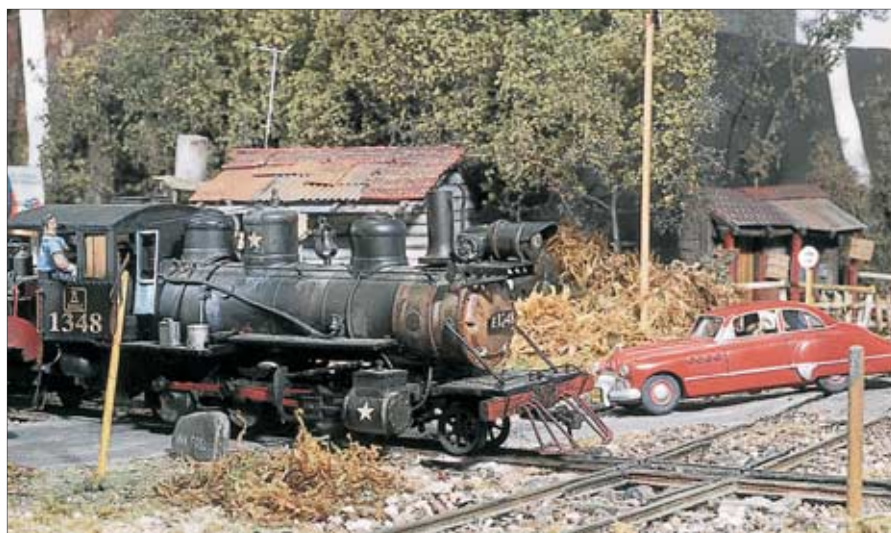
**22** Auf einer Fläche von nur 90 x 180 cm hat Stefan Waitzinger eine N-Anlage verwirklicht, die eine Menge Betrieb ermöglicht. Im Zentrum steht hier ein Kopfbahnhof mit kleinem Bw. Die Anlagensteuerung fand Platz in einer Schublade und um den Staubschutz kümmerte sich der Erbauer auch.  
*Foto: MK*



**80** Fischeiche im H0-Maßstab legt Horst Meier diesmal entlang seiner Bahnstrecke an. Mit praxisgerechten Schritt-für-Schritt-Fotos, wie die MIBA-Leser es von ihm gewohnt sind.  
*Foto: Horst Meier*







**60** Ein exotisches Thema: eine kubanische Zuckerrohrbahn auf 16,5 mm Spurweite. Für Jack Trèves und Bernard Junck war viel Selbstbau angesagt, denn zu kaufen gibt es für so eine Tropenbahn nicht viel. *Foto: MK*

**84** Den Transport von Schwellen auf SSK-Waggons baute Jacques Timmermans im H0-Maßstab. *Foto: Jacques Timmermans*

## MODELLBAHN-ANLAGE

Kompaktanlage mit Konzept:	
Viel Dampf auf engem Raum	22
Exotische Zuckerrohrbahn in On30:	
La Zafra auf Kuba	60

## VORBILD + MODELL

Grenzfall	8
Das Dach machts	72

## MIBA-TEST

Zigarren, die Zweite (Kato ETA 176)	18
Märklins V 80 in H0	50

## MODELLBAHN-PRAXIS

Brückenstellwerk Nord	30
Ganz elegant durch den Bogen	36
LED's go white	58
Petri Heil! am Teich	80

## MODELLBAU

Gartenlaube und Badewanne	40
Rampen und Kanäle	44
Drei Kessel Buntes	54
Und sie tragen doch	76
Flach mit Extrarungen	84

## NEUHEIT

Berlin, Berlin, wir fahren durch Berlin!	46
--	----

## ELEKTROTECHNIK

Fahrwege schalten (8)	88
-----------------------	----

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	92
Bücher/Video	93
Neuheiten	95
Kleinanzeigen	105
Impressum · Vorschau	118



MIBA 6/2006, Ein 1-A B-Kuppler

## Wagen mit drei Behältern

Anlässlich einer Kurzreise an den Müritzer See fiel mir abseits vom Bahnhof Röbel eine Ansammlung von alten Fahrzeugen auf, die dort abgestellt waren. Dabei erregte ein Wagen meine besondere Aufmerksamkeit. Ich muss vorausschicken: Ich bin seit 60 Jahren an der großen Bahn interessiert und außerdem auch Modelleisenbahner. Aber einen Wagen mit drei Behältern für Heißdampföl, Nassdampföl und Achsöl, wie er in Röbel steht, habe ich noch nie gesehen – m.W. auch nicht in der MIBA. Und gerade zurückgekehrt, erhielt ich die MIBA Nr. 6/2006, in der genau dieser Wagen als Modell auf Seite 72 abgebildet ist. Was für ein Zufall!

Meine telefonischen Recherchen von Hamburg aus haben Folgendes ergeben: Der Wagen gehört wahrscheinlich dem Museumseisenbahn-Verein „Hei Na Ganzlin“ e.V. in 17207 Röbel, Am Bahnhof 4, weil er bei all den anderen vereinseigenen Fahrzeugen steht.  
*Helmut Owart, Hamburg*



Von MIBA-Leser Owart im Bf Röbel entdeckt: der Wagen mit den drei Ölbehältern im Original, von dem die MIBA ein Modellfoto in Heft 6/2006 abgedruckt hatte. Foto: Helmut Owart

### Service-Wüste Deutschland?

## Es geht auch anders!

Dass es auch ganz anders geht, konnte ich in diesen Tagen erleben! Nachdem ich einem Freund die Beleuchtungsdiode in seinem Spur-1-Anhänger zerstört hatte, fragte ich bei der Fa. Hübner, Tuttingen, nach einem Ersatz. Der freundliche Herr bat mich, das Dach

einzuschicken. Also Dach eingepackt und am Montag zur Post gebracht. Am Mittwoch lag mein Päckchen wieder auf dem Tisch. Ich dachte zuerst, dass irgendetwas mit der Adress-Angabe nicht gestimmt hätte. Bis ich merkte, dass der Absender die Fa. Hübner war. Ausgepackt, Dach mit Leuchtdiode o.k., und das auf Kulanz! Wenn das kein prompter Service ist ... Es geht also auch anders!

*Michael Busse (E-Mail)*



## Zum Tode Edwin Fallers

Schwarzwalduhren herstellte. Sein Abitur hatte Edwin Faller 1934 an der Oberrealschule zu Lahr absolviert. Hier war seine künstlerische Begabung entdeckt und gefördert worden. Aufgrund der unsicheren Zeiten unterblieb jedoch der Berufsentscheid in eine künstlerische Richtung. Er entschloss sich, Zollinspektor zu werden. Nach 1945 brachte ihm dieser Beruf kein Brot mehr. Es hieß, etwas Neues zu unternehmen.

Zusammen mit seinem Bruder Hermann, einem gelernten Mechanikermeister, gründet er 1946 die Firma Gebr. Faller. In bescheidenen Anfängen widmete man sich zunächst der Herstellung praktischer Gebrauchsgegenstände wie Käämme und Wäscheklammern mit selbstkonstruierten Maschinen. Das eigentliche Ziel der Brüder war jedoch von Anfang an die Produktion von Spielzeug aus Holz.

Aus dem Erwerb einer Märklin-H0-Bahn wurde die Idee geboren, Gebäude und Zubehör für die elektrische Eisenbahn herzustellen. Die Gebäude-

wände bestanden aus Karton mit eingesetzten Fenstern und Türen, Putz aus Grieß. Die Dächer waren mit Toilettenpapier beklebt.

Es folgte die Umstellung auf Kunststoffproduktion und die Möglichkeiten, Modelle als Bausatz und damit preiswerter anzubieten. Der Begriff „Faller-Häuschen“ wurde geradezu zum Synonym für Modellgebäude!

Die Modellpolitik von Faller führte zu einer Verniedlichung der Maßstäblichkeit, was intensive (Streit-) Gespräche zwischen dem MIBA-Begründer Werner Walter Weinstötter (WeWaW) und den Faller-Brüdern auf jeder Spielwarenmesse nach sich zog. Ein späteres Einlenken in Gütenbach hat sich als richtig erwiesen.

Edwin Faller gehörte zu jener Gilde von Männern des Nachkriegsaufbruchs, die durch ihren Pioniergeist und ihr engagiertes Eintreten für das Modellbahnwesen unser heutiges Hobby mit ermöglicht haben. Dies sollte nicht vergessen sein. *bk*

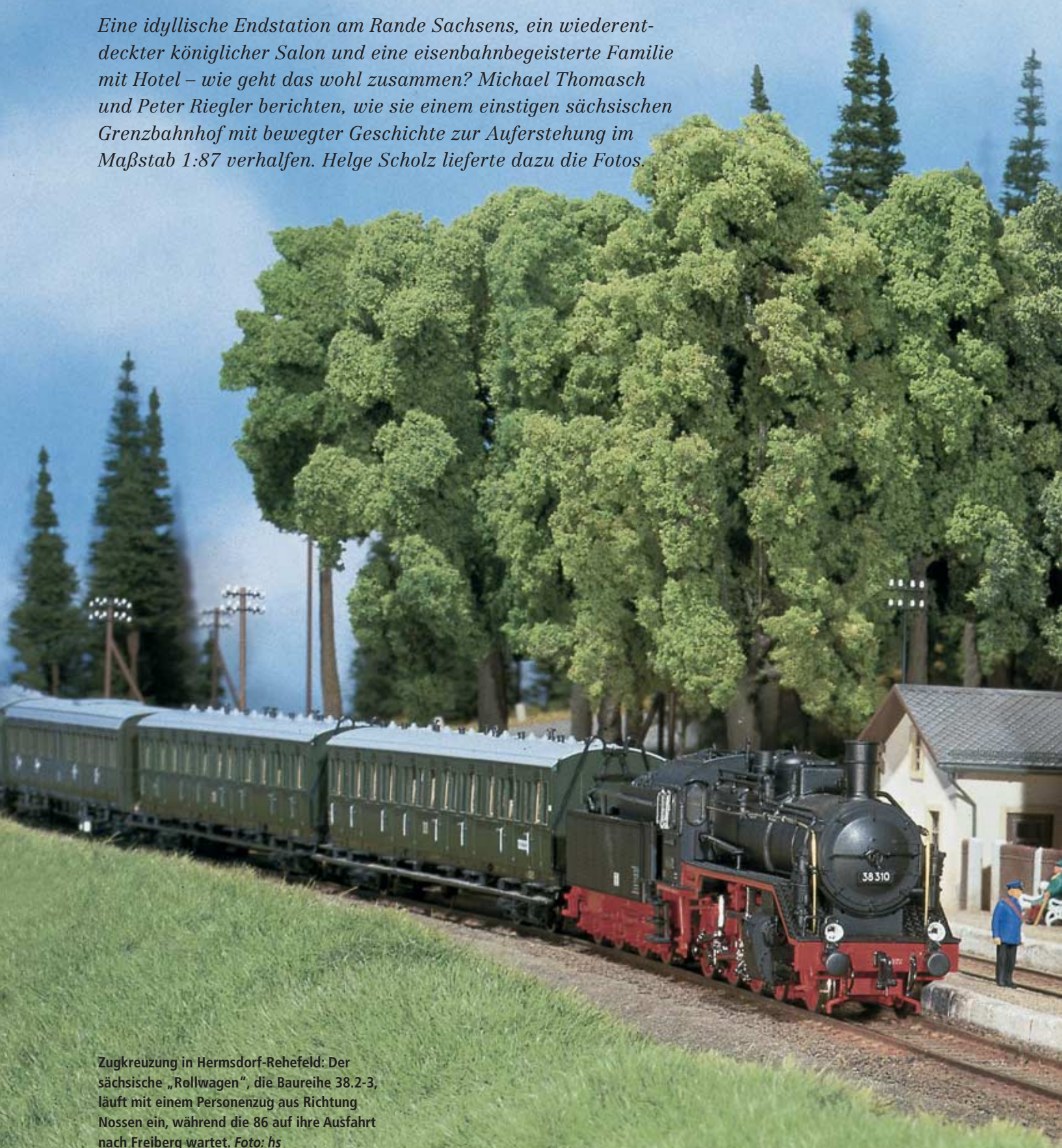




Der Bahnhof Hermsdorf-Rehefeld im Erzgebirge

# Grenzfall

*Eine idyllische Endstation am Rande Sachsens, ein wiederentdeckter königlicher Salon und eine eisenbahnbegeisterte Familie mit Hotel – wie geht das wohl zusammen? Michael Thomasch und Peter Riegler berichten, wie sie einem einstigen sächsischen Grenzbahnhof mit bewegter Geschichte zur Auferstehung im Maßstab 1:87 verhalfen. Helge Scholz lieferte dazu die Fotos.*



Zugkreuzung in Hermsdorf-Rehefeld: Der sächsische „Rollwagen“, die Baureihe 38.2-3, läuft mit einem Personenzug aus Richtung Nossen ein, während die 86 auf ihre Ausfahrt nach Freiberg wartet. Foto: hs



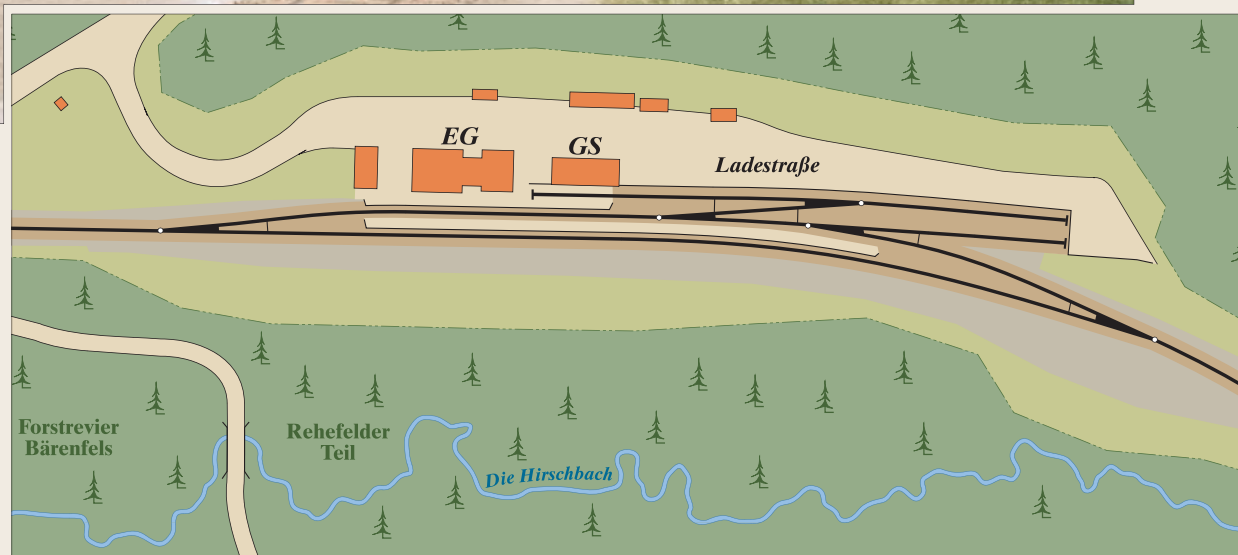






Oben: Einfahrt aus Moldava: So etwa muss es bis zur Unterbrechung der Strecke ausgesehen haben. Foto: hs

Dieser Gleisplan von Hermsdorf-Rehefeld entstand nach einer Originalvorlage. Zeichnung: lk



Im Mai 1994 entdeckten Eisenbahnfreunde auf einer Wanderung im Osterzgebirge die Relikte des einstigen Bahnhofs Hermsdorf-Rehefeld. In dem gut erhaltenen Gebäudeensemble hatte inzwischen ein Hotel sein Domizil gefunden. Die Besitzerfamilie Dietrich stand der Geschichte ihres Anwesens mit großem Interesse gegenüber. Man kam ins Gespräch, breitete historische Unterlagen sowie Fotos aus und beriet die Idee eines kleinen Eisenbahnmuseums. Mehr noch: Wie wäre es, hier oben im Erzgebirgswald Wanderer und Hotelgäste mit einem Diorama zur Geschichte des Bahnhofs zu überraschen?

Der Bahnhof Hermsdorf-Rehefeld entstand mit dem Bau der 1885 eröffneten N-M-Linie. In Sachsen bezeichnete man die Strecken mit Kürzeln: Hinter dem „N“ verbarg sich Nossen, während „M“ für Moldau (das böhmische Moldava) stand. Moldau war Grenzstation der K.u.K. Monarchie. Die

Hauptaufgabe der N-M-Linie bestand in der Kohleabfuhr. Jahrzehntlang rollten Kohlezüge aus den böhmischen Revieren in die Industriegebiete um Freiberg und Chemnitz.

Im Juni 1945 wurde der Reiseverkehr zwischen Hermsdorf-Rehefeld und Moldava unterbrochen. Die Gleise über die deutsch-tschechische Grenze gerieten in den Fokus sowjetischer Reparationsansprüche und wurden 1951 demontiert. Der in Durchgangsform angelegte Bahnhof Hermsdorf-Rehefeld fungierte nun als Endstation. Der Güterverkehr reduzierte sich auf die örtliche Kleinindustrie. Einige Wagenladungen mit Kohle, Baustoffen und Düngemitteln sowie die Abfuhr land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse ergänzten diese schmale Bilanz, stellten aber ein höheres Aufkommen dar, als es manch einer Hauptbahnstation der Gegenwart vergönnt ist. Weil die Region als beliebtes Urlaubsziel galt, erleb-

te der Reiseverkehr einen letzten Aufschwung. Doch der allgemeine Rückgang ließ sich nicht aufhalten; am 7. Februar 1972 stellte die DR den Reiseverkehr ein.

In ihren Glanzzeiten hatte die Strecke interessante Lokomotiven gesehen: Zur Bewältigung der Kohlezüge setzte die sächsische Staatsbahn die Fünfkuppler der Gattung XI HV ein. Die letzten Loks der späteren Baureihe 57.2 stellte man erst um 1930 ab. Nach 1945 prägten die Baureihen 38.2-3, 86 und 94.20 das Bild. Selbst die V 100 fuhr noch nach Hermsdorf-Rehefeld. Vor Sonderzügen tauchte die sechsachsige V 180 auf.

## Das Besondere

Der letzte sächsische König Friedrich August III. kam häufig in das nahegelegene Schloss Rehefeld zur Jagd. Natürlich reiste der Blaublüter samt Begleitung per Sonderzug an. Das Emp-