

7/89

JULI

J 8784 E

41. Jahrgang · DM/sFr 7,-

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

MINIATURBAHNEN



**AMERIKANISCHE EISENBAHNEN • ZÜGE IM STIL DER ZEIT
VON HALBNULL ZU NULL • FAHRZEUGUMBAUTEN IN 1:160**

ZUR SACHE 11

MIBA-KONTAKT 16

TERMINE 13

PANORAMA 14

SELBSTBAUPRAXIS

Büssing-Lkw flott gemacht 42
 BR 57 mit Barrenrahmen-Tender (N) 54
 Schwerlastwagen in Spur N 56
 Schwenkdachwagen Taes 890 (N) 58

MIBA-TEST

Spiel ohne Grenzen . . . (3) 20
 Prüfprotokoll
 Hobbytrain: SVT 06.1 in N 62

MODELLBAHN-ANLAGEN

Meine dachbodenfüllende
 Modellbahnanlage (N) 28
 Amerikanisches Diorama in 1:160 36
 Von Halbnull zu Null 65

VORBILD + MODELL

Züge im Stil der Zeit (2) 46

VORBILD

50 Jahre elektrischer Betrieb
 im Frankenwald 26
 Eisenbahnerlebnis in Kalifornien 39
 Jagsttalbahn 44
 RhB-Impressionen 68
 Behelfspost am Bahnhof 70

NEUHEITEN 12, 60 + 61

VERSCHIEDENES

Jahrestreffen der ARGE-Spur 0 18
 US-Motive gekonnt fotografiert 34
 Elektr. Zugbetrieb auf Rügen 38
 Straßenbahn-Beiwagen 43
 Signaltafeln aus Ungarn 43

IMPRESSUM 71



Titelbild: Sommerzeit – Reisezeit. Dieses Foto von Michael Walke (SWEG-Tw VT 300 bei Krautheim/Jagst) soll etwas zu Eisenbahnreisen animieren, auch wenn z. Zt. auf der Jagsttalbahn leider kein Zugbetrieb stattfindet.

Aus Kalifornien berichtet Franz Kausch (Seite 39).

IN DIESEM HEFT:



Der zweite Teil des Beitrags „Züge im Stil der Zeit“ von Lothar Weigel beginnt auf Seite 46.

Wilfried Ohlsen präsentiert seine N-Anlage „auf dem Dachboden“ (Seite 28).

Einen Lokumbau in N beschreibt Hartmut Burmeister: BR 57 mit Barrenrahmen-Tender (Seite 54).



GROSSE BAHN — KLEINE BAHN

Welcher Modellbahner setzt sich schon im Sommer in einen dunklen, kalten Eisenbahnkeller? Aber so ganz abschalten vom Hobby werden die wenigsten wollen. Im Urlaub werden sie Ausschau halten nach Kuriositäten beim Vorbild, werden die eine oder andere Sonderfahrt mitmachen, oder werden endlich mal ihr Lieblingsstellwerk abschreiten und aufskizzieren.

Wer liegt nicht gern im Liegestuhl auf Balkon oder Terrasse und läßt sich – umgeben von diversen Erfrischungsgetränken – die Sonne auf den Pelz scheinen? Aber Hand aufs Herz, so ganz untätig herumsitzen ist doch nicht das Rechte für unsereisen!

Wie wär's denn, wenn Sie, liebe Leserin und lieber Leser, Ihren nächsten Selbstbauartikel (den Sie ohnehin schon lange mal an die MIBA schicken wollten) im Liegestuhl konzipieren und schreiben würden? Wenn dann noch irgendetwas dazu ausprobiert, nachgemessen und fotografiert werden muß, so läßt sich das ohne weiteres auch zu einem anderen Zeitpunkt nachholen. Auch der Sommer hat ja bekanntlich seine verregneten Tage.

Und was die Sonderfahrten angeht, so wäre das doch eine Möglichkeit, mal die ganze Familie in die Nähe des „Eisenbahnbazillus“ zu bringen. Nicht allein mit dem Auto neben dem Sonderzug her hetzen bzw. in halsbrecherischer Fahrt von einem Fotohalt zum nächsten, nein, nehmen Sie doch mal mit der ganzen Familie im Sonderzug Platz, und genießen Sie die Bahnfahrt. Für

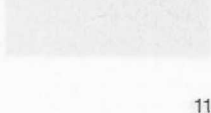
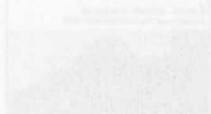
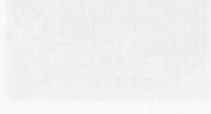
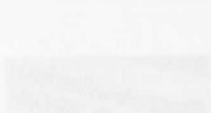
das obligatorische Lokfoto ist immer noch Gelegenheit. Wenn Sie später dann die Sonderfahrt auf der Modellbahn nachstellen wollen, werden Sie erstaunt sein, welchen Anteil plötzlich die Familie nimmt. Seien es Ratschläge zur Zugbildung oder irgendwelche andere Anregungen, die man anlässlich dieser „Familien-Sonderfahrt“ in sich aufgenommen hat.

Das ist nur ein Vorschlag, wie die große und die kleine Bahn zusammenkommen können.

Natürlich kann in der MIBA die große Bahn nur insoweit ihren Niederschlag finden, wie sich daraus mehr oder weniger spezifische Modellbahn-Anregungen ableiten lassen. Trotzdem sei's wieder einmal gesagt:

Der „normale“ Eisenbahnbetrieb ist in vielen Bereichen für die Modellbahner relevant. Nutzen wir doch die Urlaubszeit zu der einen oder anderen „regulären“ Bahnfahrt. Vielfach gibt es tariflich sehr günstige Netz- oder Tageskarten, die solche Touren durchaus nicht zu teuer werden lassen. Es muß nicht immer Auto sein! Denken wir als Eisenbahnfreunde vor allem an eines: Nur gut besetzte Regel- und Sonderzüge werden auf Dauer verkehren können. Tragen auch wir dazu bei, damit es nicht eines Tages so weit kommt, daß es als Anregungen für die Modellbahn nur noch ein weitmaschiges Netz von Magistralen gibt. Wie schon einmal gesagt: ohne „große“ Bahn keine „kleine“ Bahn ...

Ulrich Rockelmann

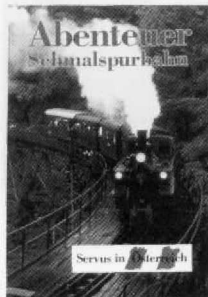


VIDEO BÜCHER

Abschied vom Volldampf

Video-Film (VHS, Video 2000, Betamax oder 8 mm), Spielzeit 55 Min., DM 98,-; Bahn & Modell, Nürnberg

Nachdem nun der planmäßige Normal-spurdampfbetrieb in der DDR der Vergangenheit angehört, leben die letzten Betriebsjahre der „schwarzen Riesen“ wieder im Film auf. Der Bogen spannt sich durch die südlichen DDR-Bezirke vom Thüringer Wald über Leipzig ins Erzgebirge. Die gekonnten Aufnahmen zeigen sowohl Landschafts- als auch Betriebsszenen, „Akteure“ sind die Lokbaureihen 01, 41, 44 Kohle, 50, 52, 86 und 95. Natürlich fehlen die beliebten Führerstandsmitfahrten ebenfalls nicht. Eine schöne Erinnerung, vor allem wenn man einige der vorkommenden Gegenden selbst kennt.



Abenteuer Schmalspurbahn – Servus in Österreich

52 Seiten, zahlreiche Farbfotos und Skizzen, Format A4, DM 12,-; ES-Fachschriften Verlag, Frankfurt/Main

Diese neue Publikation soll künftig im Frühjahr jeden Jahres erscheinen und stellt einen nützlichen Reiseführer zu den österreichischen Schmalspurbahnen dar. Insgesamt werden 21 Bahnen – darunter auch die Pöstlingbergbahn in Linz und die Pferdetramway Klagenfurt – auf je 1 bis 2 Seiten mit Foto(s), Fahrplan, Lageskizze und anderen wichtigen Daten einschl. Anschriften vorgestellt. Auch Hinweise auf Sonderfahrten bzw. -programme fehlen nicht. Ein gut aufgemachter Reiseführer.



Erinnerungen an den Bau und die ersten Betriebsjahre der Leipzig – Dresdener Eisenbahn (Reprint einer Ausg. v. 1889/90)

90 Seiten, zahlreiche Abb., Format 22 x 27,5 cm, DM 58,-; Franckh Verlag, Stuttgart

Zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Fernbahn Leipzig – Dresden brachte der Franckh Verlag eine interessante DDR-Lizenzausgabe auf den hiesigen Markt. Es ist ein Reprint der Jahre 1889/90 über die Frühzeit der genannten Bahnlinie; er gliedert sich u. a. in die Hauptabschnitte „Bau der Bahn und erstes Betriebsjahr“, „Erdarbeiten“, „Oberbau“, „Kunstabau“, „Stationsgebäude und Bahnhof“ und „Das erste Signalbuch“; auch die Fahrzeuge werden kurz behandelt. Während ein Teil des Inhalts in erster Linie den Verkehrshistoriker anspricht, sind die Abschnitte über Kunstbauten und Bahnhöfe nicht zuletzt für Modellbauer empfehlenswert. Die zwar kleinen, aber sehr sauber reproduzierten Zeichnungen von Brücken und Hochbauten könnten geradezu einladen, einmal ein Diorama der Epochen 0 oder 1 zu erstellen. Insgesamt stellt das Werk eine echte Bereicherung für das derzeitige Buchangebot dar, steht es doch in seiner inhaltlichen Konzeption in wohlthuendem Kontrast zu manchen Werken, die auf 100 Seiten eine „Geschichte“ des Eisenbahnwesens schlechthin darzustellen versuchen. Einziger Wermutstropfen: der hohe Preis.

Jahrbuch Schienenverkehr 8

Hrsg.: Helmut Roggenkamp

112 Seiten, 128 Fotos (davon 16 in Farbe), Format 16 x 19,4 cm, DM 26,80; Verlag Dr. Bernhard Abend, Stuttgart

Nunmehr im 8. Jahrgang erscheint dieses bewährte Nachschlagewerk, das kurz und prägnant über das Geschehen auf bundesdeutschen Geleisen (DB, NE-Bahnen, Werksbahnen, Stadtverkehr, Museumsbahnen, sowie Industrie-Nachrichten). Zahlreiche Tabellen über Fahrzeuge und Strecken ergänzen den flüssig geschriebenen Text. Für den Freund des Großbetriebes und den vorbildorientierten Modellbahner stellt das Buch eine wichtige Informationsquelle dar.

Bundesbahn-Lexikon 1989

480 Seiten, 212 Fotos, Format 11,6 x 16,3 cm, DM 24,80; Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg

Nachdem 1988 nur ein DB-Fahrzeuglexikon erschien, legte dieses Jahr der EK wieder die „ausführliche“ Version des bewährten Büchleins mit den Teilen Bundesbahn-Reiseführer, DB-Triebfahrzeugverzeichnis und den 1988er DB-Jahresrückblick vor. In sicher mühevoller Kleinarbeit bringen die Autoren tausende wichtiger Fakten für den ernsthaften Eisenbahnfreund. Besonders interessant sind neben den Tzf-Listen die Hinweise zu fast allen DB-Strecken (z. B. Fotostellen, Güterzug-Verkehrszeiten). Das handliche Format des Buches ermöglicht problemlose Mitnahme an „Foto-Safaris“. Fazit: Gebündelte Information zu einem günstigen Preis.



VIDEO
BÜCHER



DR-Dampfbetrieb

Für das große Bahnhofsfest mit Fahrzeugparade in Riesa am 8. und 9. April versetzte die DR verschiedene Fahrzeuge in einen guten Vorzeigezustand. Dazu gehört auch die 503696 des Bw Glauchau.

In farblich hervorragend versetztem Sonntagsstaat wurde sie am 18.3.1989 einer Testfahrt im Muldental nach Rochlitz unterzogen. Sie beförderte den planmäßigen „Plattenzug“ aus leeren Sandwagen von Glauchau über Penig und Narsdorf nach Rochlitz und von dort dann den planmäßigen Sandzug durchs Muldental direkt wieder nach Glauchau. Das Foto entstand auf der Rampe von Penig nach Obergräfenhain. P.S.



US-Bahnübergang

Nachdem in den letzten MIBA-Ausgaben ausführlich über Bahnübergänge in Mitteleuropa berichtet wurde, erhielten wir, quasi als Kontrast, von Peter Tadsen ein Foto eines blinklichtgesicherten amerikanischen Bahnübergangs mit den charakteristischen roten Wechselblinkern und dem Warnkreuz (Aufschrift: Railroad Crossing). Die Aufnahme mit einem dampfgeführten Sonderzug entstand im Oktober 1988.

Sylter Erinnerung

Schon seit fast zwanzig Jahren gehört die Sylter Inselbahn – zuletzt als Straßenbahn (!) konzessioniert – leider der Vergangenheit an. Nachdem wir bereits in MIBA 6/88 über Dieselfahrzeuge und Wagen der Bahn berichteten, wollen wir Ihnen dieses historische Foto von unserem Leser Curt Reigbert nicht vorenthalten. Es entstand am 4. 8. 1948 vor dem Jugendheim Puan-Klent an der „Südstrecke“ nach Hörnum.

Kurzzug (linke Seite Mitte)

Ein Modellbahner würde wohl beim Auftauchen eines solchen Zügels hinter einer schweren 218 auf einer Anlage erst einmal vermuten, daß sich da einmal wieder die Kupplung im Tunnel gelöst habe . . . Beachten Sie bitte außerdem das Gerüst am Brückenträger der Rendsburger Hochbrücke. Zu Wartungsarbeiten kann es entlang der gesamten Rampe verfahren werden.

Text und Foto (28. 9. 1985): Peter Tadsen

Streichholzlok

150.000 Streichhölzer, 2500 Stunden Arbeitszeit und reichlich Weißbleim stecken in diesem 1,05 m langen Lokmodell der Baureihe 74. Peter Schische aus Lünen bastelte mit viel Geduld dieses gute Stück nach Original-Plänen der DB. Übrigens – der Erbauer würde die Lokomotive sogar bei einem ordentlichen Angebot verkaufen . . .

Buchvorstellung – einmal anders

In ungewöhnlichem Rahmen fand kürzlich die Vorstellung des von der DGEG herausgegebenen neuen Buches „Die Bahnhöfe der Ludwig-Nord-Süd-Bahn 1841 – 1853“ statt: Die Autorin Beatrice Sendner-Rieger, die mit diesem Werk promovierte, präsentierte ihr Buch auf einer gelungenen Veranstaltung von DB und DGEG im Verkehrsmuseum Nürnberg. Sobald uns ein Exemplar vorliegt, werden wir näher auf dieses außergewöhnliche Buch eingehen. ur

Weichenklau

War hier etwa der Weichendieb? Und kommt jetzt bald der Streckenklau? MIBA-Leser Dhenis Wysocky sandte und dieses „Rätselfoto“ vom Bf Buggingen zwischen Freiburg und Müllheim.



Ärgerlich

Von Hause aus bin ich begeisterter Anhänger der Spurweite N, von der ich eine größere Sammlung mehrerer Firmen besitze. Da ich diese Sammlung innerhalb von nunmehr zwanzig Jahren aufgebaut habe, habe ich inzwischen auch einen reichhaltigen Erfahrungsschatz im Umgang mit dieser Modellbahngröße und deren Herstellern. Und gerade wegen zwei dieser Hersteller bzw. Vertrieber möchte ich mich in Form eines Leserbriefes an Sie wenden.

Bei dem ersten Hersteller handelt es sich um die spanische Firma Ibertren, die schöne Wiedergaben von deutschen Dampf- und Kleindieselloks in ihrem Programm anbietet. Ich besitze drei dieser Modelle (BR 66, BR 92 und die Köf III). Diese Modelle werden bisher von keinem anderen Hersteller angeboten. Sämtliche drei Modelle qualmten auf meiner Anlage während der Einfahrphase aus ihren Chassis. Ich war über dieses Ereignis sehr verwundert, da ich keine Ölung der Loks bisher vorgenommen hatte und öffnete deshalb anschließend deren Gehäuse, um dem Übel auf die Spur kommen zu können. Zu meinem Erstaunen stellte ich dabei fest, daß alle drei Motoren total verölt waren.

Zwei Motoren konnte ich durch das Entfernen des Öls, wobei jeder Motor zerlegt werden mußte, vor dem Durchbrennen wegen Funkenschlag retten. Der dritte Motor hingegen war schon so stark angegriffen, daß er demnächst unweigerlich durchbrennen muß. Ich empfinde es als eine Unmöglichkeit, daß bei der Produktion hier nicht auf korrekte Verarbeitung geachtet wird.

Mein zweites Ärgernis ist die Vertriebsfirma „Schmalspur- und Feldbahnen“, welche in Anzeigen für diverse Kleinserienhersteller in Spur N und anderen Spurweiten wirbt. Dafür verwendet sie eine eigene Angebotsliste zur weiteren Information, die an Kunden versendet wird. Ich ließ mir eine solche Liste schicken und bekam diese nach vierzehn Tagen zugesandt. Da ich an einigen der darin enthaltenen Kataloge interessiert war, bestellte ich drei verschiedene daraus und zahlte, wie in der Informationsschrift angegeben, per Vorkasse auf deren Postgirokonto den Gesamtbetrag incl. der Portokosten ein. Dies war am 7.2.1989.

Mitte März 1989 hatte ich, trotz erbrachter Leistung meinerseits, noch immer nicht die gewünschten Kataloge bekommen. Da die Firma gerade von Bremen nach Hannover umzog, schickte ich einen Brief an die genannte Hannoveraner Adresse (wie zuvor auch) mit der Bitte um baldige Lieferung oder bei Nicht-Lieferung der Rücküberweisung meines bereits eingezahlten Betrages. Bis jetzt – nunmehr eineinhalb Monate später – warte ich immer noch auf eine Lieferung oder Rücküberweisung der Firma.

Klaus Rodewald, Berlin (West)

Kontaktprobleme bei N-Material

Bei den Fleischmann-piccolo-Weichen ragen die Oberkanten der Flügelschienen und des Herzstückes sowie die anschließenden Schienen bis zum Weichenende etliche Zehntelmillimeter über die Backenschienen und Zungen heraus. Dadurch bekommen insbesondere kleine Loks einen „verkanteten“ Lauf, und es heben sich unnötigerweise einige Räder von den Schienen. Abhilfe müßte m.E. dadurch möglich sein, daß man die genannten Teile auf das Niveau der Backenschienen abschleift. Außerdem müssen die Weichen tiefer auf dem Untergrund aufliegen als die Gleise (wegen der Metallplatte), so daß sich eine durchgehend ebene Fläche der Schienenoberkanten ergibt.

Bislang konnte ich noch keinen Großversuch durchführen. Vielleicht könnten Sie oder jemand aus dem Leserkreis einen Test wagen?

Detlef Sauer, Bergkamen

Spurbus

Zum Artikel „Spar-Eisenbahn“ von B. Jülich (MIBA 4/89) möchte ich bemerken: Hier handelt es sich nicht um eine echte Umstellung einer Eisenbahnstrecke auf Spurbus, sondern wohl nur um ein reines Testobjekt der belgischen Industrie (BN/Bombardier-ACEC). Dafür wurde auch die ehemalige Eisenbahnstrecke genutzt, um die Möglichkeiten des Systems zu demonstrieren. Zwischen Jemelle und Rochefort wird der Bus elektrisch mit Oberleitung und Spurführungs-Schiene auf eigene Trasse gelenkt, ab dort geht es weiter mit dieelelektrischem Antrieb über die Straße bis Han-Sur-Lesse. In Han-sur-Lesse fahren heute noch immer die „uralten“ Ver-

- Leser schreiben an uns,
- wir nehmen Stellung,
- wir vermitteln Kontakte zwischen Lesern.

Die Redaktion behält sich Auswahl und sinnwahrende Kürzungen von Leserbriefen vor.

brennungstriebwagen der SNCV zu den berühmten Grotten. In der Sommersaison läuft der Spurbus als Touristenattraktion. Eddy Cassiers, Hoboken (Antwerpen)

Bü-Zeichen und -Signaltafeln

Ergänzend zu unserer Serie „Bahnübergänge“ teilte uns Dr. Klaus Weibezahn (3303 Wedemark) mit, daß er in Eigenfertigung Warnkreuze der Epoche 2 sowie Bü-Signaltafeln der Epoche 1 (bzw. frühen Epoche 2) liefert, und zwar in den Bauformen H0 und 0. Die gut gelungenen Tafeln umfassen auch charakteristische Läute- und Pfeiftafeln der damaligen Zeit.

Betr. Prüfprotokoll Rote 103 in H0

Vielen Dank für das Protokoll, welches größtenteils durchaus als gut bewertet werden kann, doch uns stören ein paar Punkte, welche Ihr Prüfer sicher nicht genau genug beachtet hat.

1. Anpassung von Gehäuse und Rahmen – laut Original-Photo einer 103er Lok ist selbst im Original eine relativ „große Spalte“ zwischen Gehäuse und Rahmen (siehe Abbildung in unserem „Know-How-Katalog 88/89“). Nach diesem Original-Photo haben wir die Lok gebaut.

2. Rastnoppen für Einstieg – hier hat Ihr Tester wohl übersehen, daß eine Seite des Spritzlings in der Lok-Farbe lackiert ist, er hat wohl nur die Rückseite betrachtet!

3. Dachleitungen-Isolatoren – Ihr Tester soll sich einmal eine Lok im Original von oben genau betrachten, vielleicht hat er noch nicht gesehen, daß die Isolatoren den Draht von der Seite her aufnehmen, was wir bei den Wettbewerbsfabrikaten z.T. nicht feststellen konnten, dort wird der Draht in den Isolator von oben her eingeführt. Die Passgenauigkeit bei uns ist einwandfrei, wir haben schon selbst „einige Loks“ montiert, ohne je Probleme gehabt zu haben, sucht Ihr Tester mit aller Gewalt „das Haar in der Suppe“? Ein Original-Kupfer-Draht entspricht nicht exakt dem Vorbild! Unsere Isolatoren sind „absolut vorgbildgerecht“ laut den uns vorliegenden Zeichnungen.

4. Anleitung – daß diese nicht aussagekräftig genug ist, wissen wir zwischenzeit-

lich schon selbst und wird bei künftigen Modellen auch sicher geändert, doch von einem „Fresszettel“ zu sprechen, halten wir für eine maßlose Frechheit. Hier ist wohl dem Schreiber die Feder „ausgerutscht“ in seinem ansonsten sachlich gehaltenen Schriftstil. Wir empfinden es vor allen Dingen brüskierend, daß die MIBA das Wort „Kaufhausware“ benutzt, das heißt, es wird versucht, uns immer noch in diese Ecke zu drängen und nur auf Grund unserer Werbung würden wir es versuchen, aus dieser miesen „Warenhaus-Ecke“ herauszukommen. Da müssen wir es uns ja wohl überlegen, ob die MIBA für uns noch der richtige Werbe-Partner für die Zukunft ist.

5. Verpackung-Scheuerstellen – hier ist klar festzustellen, daß jede 103er Lok direkt im Werk in einem Polybeutel verpackt in die Styropor-Verpackung sorgfältig gelegt wird und es bei den vielen tausend Loks die wir bis jetzt verkauft haben zu nicht einer Reklamation gekommen ist. Wer hat bei „Ihrer“ Lok den Polybeutel (der 100%igen Schutz gegen Abscheuern bietet) entfernt?

6. Wir erwarten, daß Ihr Tester sich auch das Preis-Leistungsverhältnis betrachtet, schließlich ist diese Lok im Handel z.T. unter oder knapp über DM 100.- vom Endverbraucher zu erwerben, und das soll uns erst einmal jemand nachmachen. Auch die Vielzahl der Zerstücker wurde hier nicht gebührend erwähnt.

H. Fischer, Wangen/Allgäu; Alleinimporteur der Firma Lima für die BRD

Gewinnerin ermittelt

Die „Schöne Württembergerin“ machte das Rennen im Wettbewerb der Fachgruppe Modelleisenbahn. Die Leser der von der Fachgruppe Modelleisenbahn herausgegebenen Modellbahnzeitung konnten ihre Lieblingslokomotive aus sieben vorgestellten Prachtexemplaren auswählen. Aus den Einsendern wurden die Gewinner ermittelt, die jeweils eine der vorgestellten Lokomotivschönheiten erhielten. Ein besonderer Dank gilt den zahlreichen Facheinzelhandelsgeschäften, deren Engagement maßgeblich mit dafür verantwortlich ist, daß allein die Einsendungen mit dem Siegertyp einen ganzen Waschkorb füllten.

Fachgruppe Modelleisenbahn, Stuttgart

Berichtigung

In MIBA 5/89 haben sich einige Fehler eingeschlichen, die hier berichtigt werden sollen:

S. 11: Es muß Disneyworld statt Disneyland heißen.

S. 18-19: Der Mitautor heißt Erich Krois, Bild 1 wurde von Herrn Ziegler aufgenommen, und das Maibaumstehen ist natürlich „berichtigt“ und nicht „berücksichtigt“.