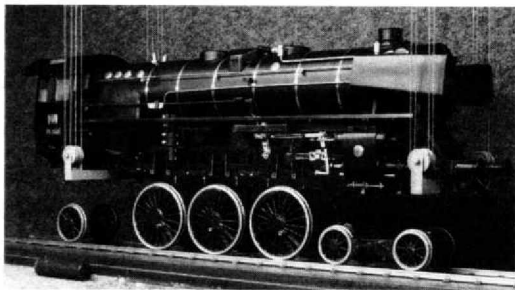


MIBA

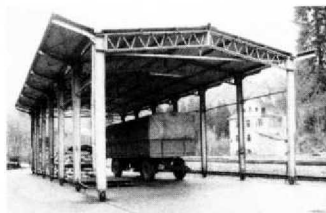


Seite 27

Was ausgediente Handfeuerlöcher mit einer 01 zu tun haben, wird in dem Bericht über Wolfgang Krecklers Modell beschrieben.



Die Graphitbahn Kropfmühl-Schaibing stellt Werner Kummer als Modellbahn-Vorbild vor. **Seite 60**



MEINE ANLAGE

Nürnberg – Kiruna – Narvik und zurück (H0)	48
Dampflok-Bw mit Paradestrecke (N)	56

REVUE DER ANLAGEN

Eisenbahn-Landschaft entlang der Bergisch-Märkischen (H0)	16
---	----

SELBSTBAU

Hohenlimburger Pappkameraden	14
„Abbruch-Diorama“	19
„Großspuriger“ Lokbau: 01 150 in 1: 20	27
Gleisbildsteilpult – selbstgebaut	37
Wir bauen den Henschel-Wegmann-Gegenzug (2. Teil): Speisewagen WR 4ü-28/51 in H0 mit Bauzeichnung	40

NEUHEITEN

Neues von Ibertren	20
Fallers Schlüsselanhänger	20
Nachtrag zum Messebericht „Zimo“	20
Neue Roco-Güterwagen	23
Arbeitslampe von Brennenstuhl	23
Bogenlampe von Reitz	23
Roter Donnerbüchsen-Zug von Märklin	54

PRÜFPROTOKOLL

Rocos V 200 in H0	35
-------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Märklin-212 mit elektronischem Vorschaltgerät	24
---	----

EISENBAHN-JUBILÄUM

Kino-Express	21
Tafel-Runde	30
Übersichtskarten zur Eisenbahnausstellung (zum Heraustrennen)	44A
The show must go on!	53

VOM GROSSEN VORBILD

Ansbach – Goldshöhe elektrifiziert	22
Kein Foto von der „Waschstraßen-Köf“	47
Die Graphitbahn Kropfmühl – Schaibing	60

RUBRIKEN

Zur Sache	11
Panorama	12/66
Juni-Marktspiegel	21
Termine	22/52
Neue Bücher	65
Impressum	68
MIBA intern	68



Seite 30

Hier zeigen wir Ihnen, was uns bei unserem ersten Rundgang durch die Eisenbahnausstellung Interessantes vor das Objektiv kam.

Seite 56

Ein kleines Bw mit Vorführmöglichkeit für verschiedene Züge baute Joachim Sichler im Maßstab 1:160.



Titelbild: Vom Schrottplatz zu Sonderzug-Ehren gelangte mit der 01 1100 eine Vertreterin der Baureihe, die jahrelang das Rückgrat des schweren Schnellzugsdienstes war. Das markante Gesicht dieser Maschine fotografierte Peter Weber am 20. 5. 1985 im Bw Nürnberg 1.

Mit Phantasie und Akribie

Zwei Eigenschaften sind es wohl, die – mehr oder weniger stark ausgebildet und gewichtet – von jeher all jenen eigen sind, die sich der Modellbahn verschrieben haben: Phantasie und Akribie. Modellbahner können die entsetzlichsten Genauigkeitsfanatiker sein, die man sich denken kann; das Wort vom „Nietenzähler“ umschreibt dies eher noch als liebenswerte Versponnenheit. Modellbahner können aber auch eine Phantasie entwickeln, die Berge versetzen kann; „Phantast“ ist hier eine eher böswillige Bezeichnung für jene stillzufriedenen Träumer, die auf den Flügeln der Phantasie von Nürnberg nach Narvik fahren, während sie eigentlich nur ein paar Schnellzugwagen auf der Tischplatte rangieren. Ein MIBA-Leser und Modellbahner erzählt in dieser Ausgabe von einer solchen Reise – und wir sollten ihm die gleiche Aufmerksamkeit entgegenbringen, die wir ein anderes Mal der Maßhaltigkeit eines „Görlitz III schwer“-Drehgestells widmen. Ohne Phantasie läuft nicht viel auf den Gleisen der kleinen (und übrigens auch der großen) Eisenbahn – und ohne Akribie geben wir den Anspruch auf, unser großes Vorbild so genau wie möglich nachzugestalten. Wer in diesen Tagen die Nürnberger Ausstellung zum 150-jährigen Jubiläum besucht oder an einer der Dampf-Sonderfahrten teil-

nimmt, wird sie alle treffen, die Nietenzähler und Phantasten: Hier streitet einer heftig über die epochenrichtige Ausführung eines Lokmodells, und dort steht einer ganz versunken auf der Plattform einer Donnerbüchse, läßt sich Dampf um die Nase und Rußkörner ins Auge wehen und träumt Daß beide oftmals identisch sind, weiß der Autor dieser Zeilen aus eigener Erfahrung. Darum sind ihm auch all' jene selbsternannten Eisenbahnfachleute und Modellbahn-Experten so suspekt, die lauthals entrüstet von sich weisen, daß es eine ganz tiefe, emotionale Bindung an das gibt, was seit nunmehr 150 Jahren auf Deutschlands Schienen einher-rumpelt oder mit Tempo 260 darüberraist. Narren sind wir doch alle, die Herz und Verstand an die große oder kleine Eisenbahn gehängt haben – und mit Verstand und Herz sollten wir den anderen Narren begegnen. Bundespräsident Richard von Weizsäcker dürfte ein weiteres Mal vielen verständnisvoll aus dem Herzen gesprochen haben, als er bei seiner Eröffnungsansprache zum Eisenbahn-Jubiläum von jener kleinen Holz-eisenbahn erzählte, die er aus Berlin mit nach Bonn genommen habe – als Symbol der unwandelbaren Zuneigung seines Herzens zur Eisenbahn.

Pop-Werbung mit der MIBA?

Es mag ja für manchen Leser naheliegen, daß wir nun aufgrund der großen Resonanz auf unseren „MIBA-Silberling“ total übergeschnappt sind, und jetzt ganz groß ins Werbegeschäft einsteigen. Das hat auf den ersten Blick wohl auch MIBA-Leser Hans-Jürgen Buhl gedacht, als er diesen Linienbus in Bremen entdeckte und sogleich fotografierte. Aber, wir schwören Stein und Bein, daß wir weder seit neuestem auch mit Pflastersteinen handeln noch daß wir mit der werbenden Firma verwandt oder verschwägert sind! Vielleicht ließe sich ja auch eine Kooperation daraus machen – etwa so: „MIBA, Hinkelsteine und Druck-erzeugnisse“.

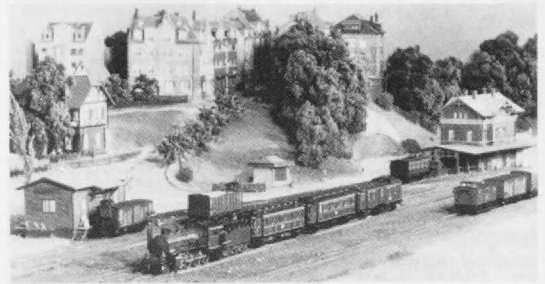
Ausgebucht!

Das war ja zu erwarten: Die allermeisten Dampf-Sonderzüge zum Bahn-Geburtstag sind ausgebucht, nur noch wenige Karten erhältlich. Eine Ausnahme bildet hier lediglich die Fahrt „Ins Herz der Oberpfalz“. Um aber jedem Ausstellungsbesucher die Möglichkeit einer Dampffahrt zu geben, hat sich die Bundesbahn entschlossen, zusätzliche Sonderzüge einzusetzen. Zwischen Nürnberg-Ost (beim Ausstellungsgelände) und Hersbruck (r. d. P.) pendelt an Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen (bayr.) Feiertagen ein Dampfsonderzug. Die Fahrkarten für diese Fahrten können nicht vorbestellt werden, der Verkauf erfolgt am Fahrttag in den Bahnhöfen Nür Hbf, Nür Ost, Lauf (r. d. P.) und Hersbruck (r. d. P.).



Kino-Fahrplan erschienen

Unter der Bezeichnung „Kino-Expreß“ wird während der EJA-Ausstellung im Tafelgelände drei Monate lang ein Eisenbahn-Filmfestival veranstaltet, dessen Schirmherrschaft Nürnberg OB Dr. Urschlechter übernommen hat. Das Kino ist während der normalen Ausstellungs-Öffnungszeiten und zusätzlich abends nach Ende der Ausstellung zugänglich. Vertreten sind solch' bekannte Streifen wie „Silver Streak“, „Die Brücke am Kwai“, „Eine Dame verschwindet“, „Le Train“, „How the west was won“, „Der General“ und „Cassandra Crossing“. Im Verlauf des Festivals wird eventuell der deutsche Regisseur N. Schilling seinen kurz vor der Vollendung stehenden Film „Dormire“ vorstellen.



Neu im Verkehrsmuseum

Den Besuchern des Verkehrsmuseums bieten sich nun nach Abschluß der Umbauarbeiten einige interessante „Neuheiten“. Da ist zunächst einmal die neue Fahrzeughalle zu erwähnen, die „über die Straße“ im Hof der BD Nürnberg errichtet wurde. Unter anderem sind hier ein VT 11.5, eine E 71 und ein S-Bahnzug ausgestellt. Im neuen Epochensaal kann man an „Anlagen-Metamorphosen“ die Entwicklung eines Landschaftsabschnitts von Länderbahn über Reichsbahn bis heute verfolgen. Die Entwürfe für die Anlagenteile steuerte übrigens Pit-Peg bei. Des weiteren wurden die Fahrzeughalle im Museum umgestaltet, eine Ausstellung „Reichsbahnzeit bis 1945“ aufgebaut und ein Restaurant eingerichtet. (Fotos: DB)

Triebwagen von Eystrup nach Syke

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. (DEF) in Bruchhausen-Vilsen bietet allen Eisenbahnfreunden etwas Besonderes: Der Triebwagen T 1 der „Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya“ (VGH) wurde wieder in Betrieb genommen und verkehrt seit dem 1. 6. 85 auf der Strecke Syke–Bruchhausen–Hoya–Eystrup. Der Fahrplan ist unter der KBS-Nummer 113 im Kursbuch aufgeführt. Am 5. Juni 1900 war übrigens die schmalspurige Kleinbahn Hoya–Syke–Asendorf feierlich eingeweiht worden. Auf dem Streckenabschnitt Bruchhausen–Vilsen–Asendorf verkehren heute die Dampfzüge der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“.



Kandertalbahn gerettet!

Am 1. 5. 85 konnte die Kandertalbahn (in der Bevölkerung liebevoll „Chanderli“ genannt) auf ihr 90jähriges Bestehen zurückblicken. Zurückgehende Fahrgastzahlen und sinkendes Frachtaufkommen ließen in den letzten Jahren eine Stilllegung unvermeidlich erscheinen. Selbst die betriebsführende Südwestdeutsche Verkehrs-AG zeigte wenig Interesse an ihrer südlichsten Eisenbahnstrecke und schränkte den Schienenverkehr immer mehr ein. Nachdem die Entbindung von der Betriebspflicht ab 1. 4. 85 ministeriell genehmigt worden war, standen die Signale für eine Museumseisenbahn auf Hp1. Ein Zweckverband, dem die Stadt Kandern, der Landkreis Lörrach, mehrere Gemeinden und Industriebetriebe aus der Region, Einzelmitglieder und die Eurovapor angehören, hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Betrieb auf der Strecke aufrecht zu erhalten.

Historisches Straßenbahndepot in Nürnberg

Im ehemaligen Straßenbahndepot „Peter“ im Süd-Osten von Nürnberg wurde (rechtzeitig zum Geburtstag der „großen Schwester“ Eisenbahn) eine Sammlung historischer Straßenbahnwagen eröffnet, die einen Besuch lohnen. In der Fahrzeughalle sind unter anderem der erste elektrische Triebwagen der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, Triebwagen der 900er Reihe, offene Sommerwagen und der berühmte „Zeppelinwagen“ ausgestellt. Für die Modellfreunde ist in Form einer großen IIm-Strab-Anlage ebenfalls gesorgt. Am Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren Museums-Züge von Erlenstegen über die Eisenbahnausstellung und das Verkehrsmuseum direkt ins historische Depot. Die Fahrzeiten sind an allen Haltestellen der „Museumsstrecke“ angeschrieben.



Die MIBA bei Modellbahnclubs

So wie die zahlreichen Besucher der Modellbau-Ausstellung des MEC Fulda im Februar '85 werden in Zukunft auch anderswo Modellbahnfreunde das Programm aus dem MIBA VERLAG entdecken können. Die meisten Modellbahnclubs wissen es ja schon, trotzdem an dieser Stelle der Hinweis, daß wir durchaus gerne bereit sind, solche Veranstaltungen nach Kräften zu unterstützen. Interessierte Vereine mögen sich mit Herrn Löscher unter der Verlagsanschrift in Verbindung setzen bzw. anrufen (09 11/26 29 00).

IMARO 1985

Die diesjährige IMARO, die vom 10.–19. Mai 1985 wiederum in Rohrschach am Bodensee stattfand, stieß erneut auf das Interesse zahlreicher Besucher aus dem In- und Ausland. „Die größte Modelleisenbahn-Ausstellung Europas“ (so die Veranstalter) mußte aus Platzgründen auf mehrere Ausstellungsplätze verteilt werden, was den Besuch mitunter etwas erschwerte. Positiv zu konstatieren ist erneut, daß der Modellbahn-Gedanke ein weiteres Mal einer breiteren Öffentlichkeit nahegebracht wurde; hervorzuheben sind auch heuer wieder die Bemühungen der kleinen und kleinsten Aussteller, die die Beschickung solcher und ähnlicher Ausstellungen keinesfalls aus der Portokasse finanzieren können.

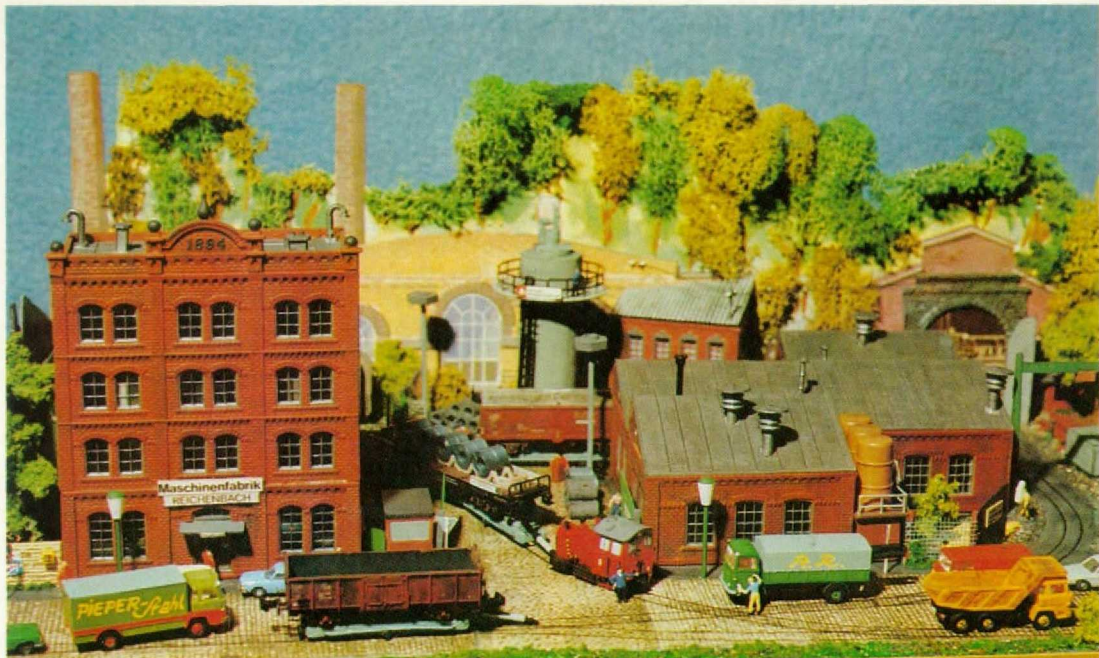


Bild 1. Einer der Hauptkunden der Hohenlimburger Kleinbahn ist die Maschinenfabrik Reichenbach. Das Frachtaufkommen besteht hauptsächlich aus Blechrollen, Gußteilen und fertig montierten Maschinen.

„Hohenlimburger Pappkameraden“

N-Diorama von Wolfgang Güttler

Mittlerweile ist es 1 ½ Jahre her, daß auf der Hohenlimburger Kleinbahn der letzte Zug verkehrte, am 23. 12. 83 wurde eine der bekanntesten Schmalspurbahnen stillgelegt. Vor der Betriebseinstellung war ich häufig Zaungast an den Gleisen ins Nahmental, wobei ich natürlich im Laufe der Zeit eine Menge Fotos vom Betrieb und Fahrzeugpark der Kleinbahn anfertigte. Nachdem sich dann aber kein Rad mehr auf den schmalspurigen Gleisen drehte, wollte ich das Gesehene und Erlebte wenigstens im Modell darstellen. So entschloß ich mich, ein Diorama der „Hohenlimburger“ zu widmen.

Zunächst legte ich die Größe des Schaustückes fest; da ich das fertige Stück in einem Schrank unterbringen wollte, kamen als Abmessungen 44 cm (für die Länge) und 26 cm (für die Tiefe) heraus.

Der Baumaßstab war praktisch durch meine bestehende N-Anlage auch schon festgelegt; ich wollte nämlich vorhandene Waggons und Gebäude verwenden, um erstens den Zeitaufwand und zweitens den finanziellen Aufwand gering zu halten. Es mußten also nur die Rollwagen und eine Lokomotive neu gebaut werden. Klar war auch von Anfang an, daß die Lok unmotorisiert werden sollte, das „Gefummel“ wäre dann doch zu weit gegangen.

Zunächst fertigte ich anhand meiner Fotos Skizzen der Lok (Seitenansicht, Bild 3) und des Rollwagens im annähernden Maßstab 1:160. Dann wendete ich eine früher

schon ausprobierte Bastelmethode an: Ich hatte damals Papierschiffe aus den Wilhelmshavener Modellbaubögen gebastelt. Die dort gemachten Erfahrungen machte ich mir hier zunutze. Auf Bastelkarton wurde die Lok mit allen Teilen so aufgezeichnet, daß ich sie nach dem Ausschneiden zusammenkleben konnte. Die Räder sind von einem Z-Waggon entnommen. Damit aber der „Papp-Charakter“ möglichst nicht auf den ersten Blick zu erkennen ist, brachte ich etliche Kleinteile aus der Bastelkiste an der Lok an. Anschließend wurde die Lok lackiert und dann als Nr. 5 in den Fuhrpark aufgenommen. Wie man sieht, muß es nicht immer ein Messingmodell sein – für Dioramen eignet sich auch so ein einfacher „Pappkamerad“.

Die Rollwagen habe ich ebenfalls aus Pappe gebastelt, jedoch konnten keine Radsätze angebracht werden. Deshalb habe ich diese auch aus Pappe geschnitten. Da es sich ja ausschließlich um Standmodelle handelt, spielt das keine Rolle. Die Kuppelleisen entstanden aus dünnen Holzstäbchen, die Druckluftleitungen wurden mittels eines dünnen Drahtes imitiert.

An Gebäuden stellte ich schon vorhandene von meiner N-Anlage auf, es sind die Fabrik-Modelle von Pola. Der Hintergrund stammt von MZZ und gibt, obwohl es sich um H0-Hintergrund handelt, einen guten Abschluß her. Preiser-Figuren und Wiking-Autos vervollständigen das kleine Diorama, das hinter Glas aufgestellt ist.

Bild 2. Lok Nr. 5 der „Hohenlimburger Pappkameraden“ rangiert im Werksgelände. Das Modell entstand aus Bastelkarton und wurde mit diversen Kleinteilen „gesupert“.



Bild 4 (unten). Obwohl es sich um einen H0-Hintergrund handelt, kann man den Dioramen-Abschluß als gelungen bezeichnen.

Bild 3. Nach Fotos entstand die Bauzeichnung der Lok und des Rollwagens. Die Maße kommen dabei annähernd an den Maßstab 1:160 heran. (Fotos und Zeichnung vom Verfasser)

