

# MIBA

## MINIATURBAHNEN



KREISSTADT MIT 2 BAHNHÖFEN • LUZERN '88 • MÄRKLINS NEUE  
WÜRTTEMBERGER • ZWISCHEN FAHRLEITUNG UND ELLOK (2. TEIL)

**ZUR SACHE** 11

**PANORAMA** 14

**TERMINE** 16

**MIBA-KONTAKT** 12

**MESSEN UND AUSSTELLUNGEN**

Hamburg: Erwartungen nicht erfüllt 28  
Luzern '88 46

**MIBA-INTERN**

Die neue MIBA-Broschüre von Rolf Siedler 40

**MODELLBAHN-ANLAGEN**

Viel Betrieb auf vielen Modulen 42  
Neues aus den Niederlanden 44

**MIBA-TEST**

Prüfprotokoll:  
141 von Fleischmann H0 52  
Märklins neue Württemberger  
Schmalspur-Dieseltriebwagen 62  
von Weinert 65  
Neue Bausatzgeneration von KIBRI 68

**SELBSTBAUPRAXIS**

Spezielle Minilaster 58

**VORBILD + MODELL**

Zwischen Fahrleitung und Ellok (2) 22  
Planen und Fahren: Kreisstadt mit  
zwei Bahnhöfen – Eichstätt 32

**VORBILD**

Der „Dreckzug“ 73

**NEUHEITEN** 55+70

**SAMMLERECKE** 76

**IMPRESSUM** 81

**VORSCHAU** 81



**Titelbild:** Auf der linken Rheinstrecke bei Trechtlingshausen lichte Rainer Schedler die „Bügelalten“-E 10 ab.

**Dioramen und Selbstbauten** von den Modellbautagen in Luzern. Aktueller Bericht auf Seite 46.



**Vorbild für die Modellbahn:** die beiden Bahnhöfe von Eichstätt. Seite 32.

## IN DIESEM HEFT:

**Modellbahnausstellung in Hamburg!** Eine Einschätzung lesen Sie auf Seite 28.



**Hermann Hoyer** sah sich Märklins neue „Württemberg“ genau an. MIBA-Test auf Seite 62.

## LOKALTERMIN

Es ist schon einige Wochen her, vom Wetter her gesehen war der Tag „durchwachsen“, als ur und jw auf Dienstreise gingen. Das Thema, dem wir gemeinsam nachjagen wollten, ist in der MIBA-Redaktion schon länger im Gespräch. Für unsere Artikelseerie „Planen + Fahren“ brauchten wir noch einige Fotos. Die Vorbildstrecke, um die es gehen sollte, ist die „Zubringerbahn“ Eichstätt Bahnhof – Eichstätt Stadt. Für den Modellbahner bietet dieses Vorbild zum einen den Betrieb auf der Hauptstrecke mit der ganzen Bandbreite an Zugarten, und zum anderen den beschaulichen Pendelverkehr zwischen Bahnhof und Stadt, zuzüglich ein paar Nahgüterzüge. Bei unserer Ankunft im kleinen Stadtbahnhof von Eichstätt ging's auch gleich rund. Einen „Parkberechtigungsschein“ besorgten wir uns gerade noch am Fahrkartenschalter, dann gingen wir mit der Kamera auf die zufällig vor dem Empfangsgebäude rangierende V 90 los. „Wo wir unsere Fotografierlaubnisse hätten“, raunte uns vom Trittbrett aus der Rangierleiter an. Wir befanden uns, wohl gemerkt, auf dem öffentlich zugänglichen Bahnsteig! Dabei fiel uns ein, daß die fränkische Bischofsstadt zum Bereich der Direktion München gehört. Möglich, daß man dort ein paar Dokumente mehr sehen möchte, als wir es von der BD Nürnberg her gewohnt sind. Zwar setzten wir unsere Fototour unverdrossen fort, aber wie zur Strafe ging danach nicht mehr alles glatt. Aus einer Parallelfahrt neben dem Triebwagen her Richtung Eichstätt Bahnhof wurde leider nichts. Durch Bahnübergänge und landwirtschaftliche Fahrzeuge aufgehalten, entschwand der Triebwagen vollstän-



dig unseren Blicken. Ein paar Minuten später hielt der Zug an einem von der Straße her nicht einsehbaren Haltepunkt, und dort überholten wir ihn dann auch. Allerdings waren wir zu diesem Zeitpunkt der Meinung, den Zug erst wieder in Eichstätt Bahnhof zu sehen, fotografierten eine Steinbrücke, packten in aller Ruhe die Kameras weg – da brummte er fröhlich über die Brücke. Jeder Eisenbahnfotograf kennt wohl solche Situationen, warum sollte es ausgerechnet uns anders ergehen! Was wir, trotzdem, zum Thema Eichstätt für Sie zusammengetragen haben, beginnt in diesem Heft auf Seite 32. Außerdem finden Sie, wie gewohnt, noch eine ganze Reihe weiterer, interessanter Artikel; bei der hoffentlich unterhaltsamen und informativen Lektüre viel Vergnügen wünscht Ihnen

Ihre MIBA-Redaktion



## MIBA-KONTAKT Eisenbahn-Definition

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

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

Als Jurist und MIBA-Abbonnent möchte ich Ihnen das anliegende, auszugsweise wiedergegebene Urteil des Reichsgerichts, I. Zivilsenat, vom 17.03.1879 übersenden, aus dem hervorgeht, was unter dem Betrieb einer Eisenbahn zu verstehen ist:

„Sprachlich bedeutet Eisenbahn ganz allgemein eine Bahn von Eisen zwecks Bewegung von Gegenständen auf derselben. Verknüpft man diesen Wortlaut mit dem Gesetzeszweck, und erwägt man, daß die eigenartige Nützlichkeit und gleichzeitig Gefährlichkeit des metallischen Transportgrundes, in der (durch dessen Konsistenz, sowie durch dessen, das Hindernis der Reibung vermindernde Formation und Glätte gegebenen) Möglichkeit besteht, große Gewichtsmassen auf jenem Grunde fortzubewegen und eine verhältnismäßig bedeutende Geschwindigkeit der Transportbewegung zu erzeugen, so gelangt man im Geiste des Gesetzes zu keiner engeren Bestimmung jener sprachlichen Bedeutung des Wortes Eisenbahn, um den Begriff eines Eisenbahnunternehmens im Sinne des § 1 des Gesetzes zu gewinnen, als derjenigen:

„Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den

außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung, u.s.w.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.“

Wer eine solche in der gekennzeichneten eigenartigen Weise gefährliche Verknüpfung der Metallbahn und sonstigen Triebkraft zu seinen Transportzwecken (als der über jene verknüpften Bewegungsfaktoren als wirkende Ganze Verfügungsberechtigte) in Funktion setzt, ist Betriebsunternehmer einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes.“

In Übertragung auf unser Modellbahn-hobby darf man nur hoffen, daß keines unserer Preiser- oder Merten-Persönchen mit unseren Modellzügen in Kollision gerät. Auf ausreichenden Sicherheitsabstand ist zu achten, Vorsicht an der Bahnsteigkante!  
Horst Gradtke, Hamburg

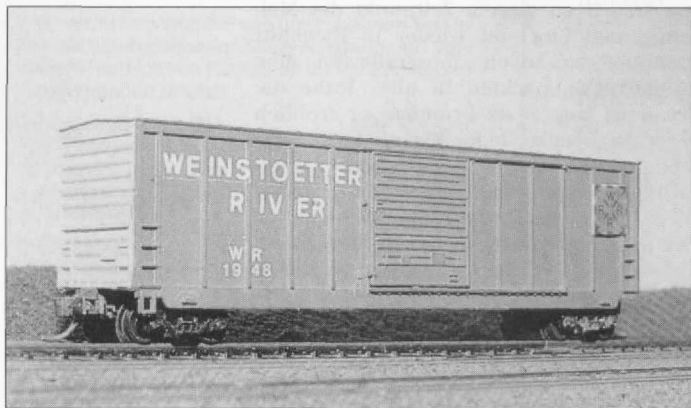
## Dampf im Norden

Als MIBA-Leser im 10. Jahrgang möchte ich hier meiner Begeisterung über die Sonderfahrten anlässlich der IVA '88 Ausdruck geben. Es war eine Abwechslung im täglichen Diesel-Einerlei des hohen Nordens. Meine Kinder haben solche großen Dampf-lokomotiven und deren „bunte“ Wagen noch nie im Betrieb gesehen. Sie waren begeistert und sprechen heute noch von diesem Erlebnis. Ich möchte der DB meinen Dank für diese Attraktion aussprechen und hoffe auf weitere Aktivität der Museumsbahnen.

Helmut Ritter, Neumünster

## Ein herzliches Dankeschön . . .

. . . sagen Verlag und Redaktion an dieser Stelle für die zahlreichen Glückwünsche zum 40. MIBA-Jubiläum! Das nette Geburtstagsfoto des „Weinstoetter River“-Wagens verdanken wir unserem langjährigen Leser Helmut Stransky.



## Kleider machen Leute – oder: gelungene N-Bahn-Waggons

Schon oft hat die MIBA darauf hingewiesen, daß dieser oder jener Waggon unserer Großhersteller überarbeitet werden sollte, teils mit Erfolg, teils ohne.

Da freut es ganz besonders, wenn z.B. Arnold die DRG-Eilzugwagen (Kat.Nr. 3010, 3020) in DB-Aufmachung jetzt unter der Kat.Nr. 0155-0 und 0155-1 als DRG-Version herausbringt. Nur andere Bemalung, fast nur Retuschen, und zwei ganz hervorragende Fahrzeuge sind im Handel. Möge ihnen eine längere Verkaufsdauer als nur das Jahr 1988 beschieden sein!

Der Appetit kommt bekanntlich mit dem Essen. So richtet man sein Augenmerk auf die „alten Preußen“, das heißt die Schnellzugwagen der KPEV, die seit Jahren in annähernder DRG-Bemalung auf dem Markt sind (Kat.Nrn. 3331, 63, 70, 80, 90). Sie sollten im gleichen Sinne revidiert werden; hier fehlt einiges oder ist eine Mischung zwischen DRG und DB. Ich plädiere für einen kompromißlosen DRG-Anstrich, obwohl diese Wagen bis in die Bundesbahnzeit hinein liefen!

Fleischmann-Piccolo hat ähnliches aufzuweisen. Die Aufmachung der Vierachser-Abteilwagen (8084-8088) ist ideal. Da tut es weh, wenn man die Dreiachser-Abteilwagen 8092, 94, 95 daneben hält. Ihre Aufmachung sollte den Vierachsern angepaßt werden. (Außerdem fehlt ein 2. Klasse-Wagen!)

Die „Donnerbüchsen“ (8061, 62) sollen die DB-Periode repräsentieren. Dann darf aber die Klassenbezeichnung nicht unterhalb der Fenster sitzen; sie gehört weiß oder gelb auf die Seiten neben der Bühne. Schöner wäre jedoch die Reichsbahnaufmachung. Dann muß die Klassenbezeichnung weiß auf schwarzem Rechteck sein, abgesehen von sonstigen Anstrichänderungen, und der Pw (8060) bedarf auch kleiner Änderungen. Im übrigen müßte auch der preußische Nebenbahnwagen (8051) und der bayerische Lokbahnwagen (8052), der in DRG-Aufmachung geliefert wird, die Klassenbezeichnung weiß auf schwarz erhalten!

Musterhaft sind die preußischen Nebenbahnwagen des Jahres 1905 in DRG-Ausführung (8065, 66, 67). Es gibt sie auch als

KPEV-Waggons („Jahresserie“). Aber da war noch ein vierter Wagen dabei: Ein C 3i mit beidseitig geschlossenen Bühnen! Die Formen müßten wohl noch vorhanden sein. Könnte Fleischmann diesen N-Wagen nicht auch in DRG-Bemalung nachliefern, damit die ganze Serie vorhanden ist? Er wäre dann der einzige 3. Klasse-Wagen, der nicht auch mit einer anderen Funktion belastet ist.

Und dann gab es ja noch – ebenfalls als „Jahreszug“ – die entzückenden KPEV-Wagen der Nebenbahnserie von 1884-86. Als DRG-Zug sind sie leider nie erschienen. (Dafür existieren sie in H0 als Nrn. 5051, 57, 58, 59). Einzig und allein der 5051 findet sein Pendant als 8051, wir haben ihn zuvor erwähnt. Wäre es zu viel verlangt, um die Nummern 8057, 8058 und 8059 zu bitten?

Und schließlich noch ein Ärgernis: Ganz hervorragend die Serie Schnellzugwagen der Jahre 1935-37. Könnte Fleischmann diese Nummern 8130-35 nicht auch im DB-Dekor auflegen? So wird nämlich bei jemandem, der die Periode 3 bevorzugt, der Zwang ausgelöst, den „Pleitegeier“ und „Mitropa“ zu überpinseln, und dann ist der Zug nur im ersten Jahrfünft der DB anzusiedeln, weil es damals noch kein DB-Zeichen gab!

Dr. Hans-Horst Misch, Hamburg

## N-Stadt – Müll?

Herr Günther Hallay bemängelt in MIBA 8/88 das Fehlen von N-Müllwagen. Hier kann geholfen werden: MZZ bietet einen Magirus (Best.-Nr. F9f) und einen Henschel (F9b) als hervorragende Metallbausätze an. Die Preise dafür liegen allerdings um die DM 20,-, man erwirbt aber ein Spitzenmodell, hinter dem Wiking sich verstecken darf.

Roger Schmidt, Reichshof

## MIBA-Abonnement für die Schweiz

In MIBA 10/88 haben wir einen falschen Bezugspreis für unsere Schweizer Abonnenten angegeben. Selbstverständlich gilt der im Impressum angegebene Preis: sFr. 84,50 für 12 Hefte plus ein extrastarkes Messeheft.





## Sylter Inselbahn

Als Ergänzung zum Artikel in Heft 6/88 erhielten wir von Bert Jülich ein nettes Foto, das im August 1961 im Westerländer Inselbahnhof entstand. Weiter schreibt Herr Jülich: "Schade, daß nur eines dieser Unikate der Nachwelt erhalten blieb, heute würden sich die Museumsbahnen die Finger nach solchen „Gefährten“ lecken. Viel interessanter für den damals noch jungen Eisenbahnfreund war aber die Fahrt hinter der V-Lok im Wagenzug, denn hier konnte man auf der Plattform stehen und bei jedem Halt auf- und abspringen. Dies Foto soll auch eine Anregung für alle MIBA-Leser sein, doch mal in alten Fotoalben zu stöbern ...!"

Foto: Heinrich Jülich



## Amtrak-Loks

Aus einem USA-Aufenthalt erhielten wir von Peter Tadsen interessante Eisenbahnfotos, von denen als „Kostprobe“ schon eines in „Panorama“ vorgestellt werden soll. Die Aufnahme vom 21.6.1988 zeigt das Amtrak-Depot nördlich des Bf Philadelphia – 30 th street. Die Triebfahrzeuge werden dort übrigens im Freien gewartet!

## Unbekannte DampfloK

MIBA-Leser Jörg Kruse sandte uns folgende Zeilen: "Durch Zufall entdeckte ich am 18.8.88 auf dem Parkplatz der Fa. Wanit in Wanne-Eickel diese Lokomotive, deren Bauart ich nicht bestimmen kann. Ich habe jedoch von einem Pförtner erfahren, daß es sich um eine Werksbahnlok der Zeche Consolidation in Gelsenkirchen-Bismarck handelt und die Maschine auf dem Weg von Kleve nach Wanne-Eickel ins Heimatmuseum sei. Wie die Lok nach Kleve gekommen ist, entzieht sich meiner Kenntnis, vielleicht wissen andere MIBA-Leser mehr darüber?"

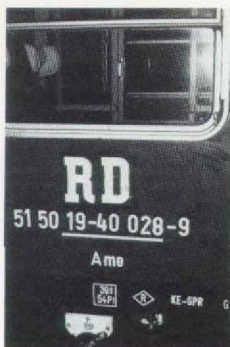


## Beschriftungspanne

Hier unterlief dem „Beschrifter“ eines Schnellzugwagens der Deutschen Reichsbahn wohl ein kleiner Fehler – oder sollte etwa gar eine neue Bahnverwaltung gegründet worden sein? Das nette Foto (aufgenommen im Jahre 1972 im Leipziger Hauptbahnhof) sandte uns Reinhold Kumpfert.

## Berichtigung

Nicht an der Universität Dortmund, sondern im Fachbereich Technologie der Universität Duisburg entstand das Demonstrationsmodell zur Be- und Entladung von Schüttgutzügen (MIBA 9/88, S. 18).





## Filmwagen

Anlässlich der Tage der offenen Tür im umgebauten Nürnberger Rangierbahnhof (vgl. Bericht in MIBA 9/88) wurden auch laufend Filme über den Umbau der Bahnanlagen und die Rangiervorgänge gezeigt. Der „Filmzug“ bestand aus älteren Drei- und Zweiachsern, von denen wir hier den Pwgs 41 und den Aic 29 zeigen. Leider gibt es noch immer kein H0-Modell des Packwagens – die N-Bahner sind in diesem Fall besser dran!

Foto: ur



## Eisenbahnidylle

Nicht etwa in den fünfziger oder sechziger Jahren entstand diese stimmungsvolle Aufnahme von Peter Tadsen, sondern am 12. Juni 1988! Der Dampfsonderzug „Schimmelreiter“ fährt auf den zwischen Niebüll und Lehnshallig gelegenen Bahnübergang Triangel zu. Den Schafen allerdings scheint die dahinbrausende 011100 völlig egal zu sein ...

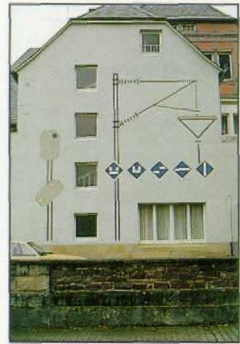
## Schwede in Holstein

Wohl noch nie zuvor hatte der kleine Bf Wasbek an der KBS 123 (Neumünster – Heide) einen schwedischen Triebwagen zu Gast gehabt. Am verregneten Nachmittag des 10.5.1986 schoß Peter Tadsen dieses Bild. Der Einsatz des skandinavischen Fahrzeugs erfolgte anlässlich des 125-jährigen Jubiläums des AW Neumünster. Übrigens ist die Anlage des Bf Wasbek interessant: es gibt zwei Hauptgleise, aber nur einen Bahnsteig – Kreuzungen von Reisezügen sind daher betrieblich kompliziert.

## „Elektrische“ Fassadengestaltung

Recht originell wurde die Seitenfassade des Bahnhofes Bullay (DB) an der Moselstrecke gestaltet. Vielleicht ein Tip für die Modellbahn? Interessant auch die noch heute verwendete Bahnstreckebezeichnung BULLAY (DB); noch immer wird mit dem Zusatz auf den Bahnhof der „Staatsbahn“ hingewiesen, obwohl die „Moselbahn“ nun schon seit mehr als 25 Jahren nicht mehr nach Bullay fährt.

Text u. Foto: Bert Jülich



## Liliput-Sonderfahrt

Unter dem Motto „Mit dem Rheingold in die Römerzeit“ lud die Firma Liliput am 15.10.1988 zu einer Pressesonderfahrt in historischen Rheingold-Wagen von Köln nach Trier und zurück ein. Auf der Fahrt wurden kommende Neuheiten wie z.B. der ETA 177 und die E 10 präsentiert. Eine gute Idee!



Die Zeit der **Nikolausfahrten** bricht bald wieder an. **Am 3. u. 4.12.88** fährt der Sonderzug des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen (Dr.-C.-Otto-Str. 191, 4630 Bochum 5) zwischen **Hattingen** und Oberwengen. Mit Bescherung der mitreisenden Kinder! Schriftliche Voranmeldung bis 15.11. erforderlich.

In Württemberg gibt es 6 Termine (Veranstalter: **EFZ**, Postfach 1168, 7460 Balingen): **3.12.88** zw. **Bad Friedrichshall-J.** und **Ohrnberg**; **4.12. Hechingen** – **Eyach**; **5.12. Hechingen** – **Gammertingen**; **6.12. Gammertingen** – **Kleinengstingen**; **10.12. Gammertingen** – **Sigmaringen**; **11.12. Hechingen** – **Haigerloch**.

Ein „Nürnberger“ Nikolaus begleitet den Zug der **FME** am **4.12.88** von **Nürnberg Hbf** (ab vsl. 13 h) nach **Gräfenberg** u. zurück. Wegen der Kinderbescherung ist Anmeldung erforderlich bei **FME e.V.**, Villacher Str. 75, 8500 Nürnberg 50, Tel. 0911/80 92 70.

Der Nikolauszug des **Hessencourrier e.V.** (Kaulenbergstr. 5, 3500 Kassel, Tel. 0561/

3 59 25) fährt am **11. 12. 88** von **Kassel-Wilhelmshöhe Süd** (ab 14 h) nach **Emstal** u. zurück.

**Nikolausfahrten**

Am **4.12.88** fährt der Dampfzug des **MEC Losheim** von **Losheim** nach **Nunkirchen**. Unterwegs wird der Nikolaus zusteigen und die kleinen Fahrgäste bescheren. Info: **MEC Losheim**, Alleestr. 156, 6623 Altenkesel.

Der **EAK Jülich e.V.**, Rochusstr. 3, 5170 Jülich, fährt an 3 Tagen zwischen **Jülich Nord** und **Ederen**: am **4.12., 10.12. u. 11.12.88**. Die Abfahrten in Jülich Nord erfolgen jeweils um 10.30 h, 14.00 h u. 15.45 h, in Ederen entsprechend 45 Min. später. Voranmeldung ist erforderlich.

Nikolauszüge auf der **Selfkantbahn** fahren an allen Samstagen u. Sonntagen vom **26.11. – 18.12.88** (jeweils ab Gillrath 13.15 h, 15.15 h u. 17.15 h) sowie am **6. u. 9.12.88** um 15.15 h u. 17.15 h. Mit Kinderbescherung im Dampfzug!

**Die Brünigbahn**

von Hans Waldburger und Martin Senn

136 Seiten mit 24 Farb- und 185 s/w-Abbildungen, Format 17,5 x 23,3 cm; 2. erweiterte Auflage 1988; sFR 49,-; Verlag Minirex AG, Luzern

Im Juni 1988 feierte der älteste Abschnitt der Brünigstrecke von Luzern nach Brienz sein hundertjähriges Bestehen. Die landschaftlich reizvolle Linie – seit 1916 bis Interlaken verlängert – ist die einzige Meterspurbahn der SBB und kann heute einer gesicherten Zukunft entgegensehen. Das Streckenjubiläum bot Anlaß zur Neuauflage des Buches, das detailliert Entstehung, Betrieb und Rollmaterial der Brüniglinie schildert.

Den Autoren (beides Eisenbahner) ist es gelungen, eine ausführliche Beschreibung der Bahn zu zeichnen, wobei besonders der 82seitige Abschnitt über Triebfahrzeuge und Wagen mit vielen Typenbezeichnungen hervorzuheben ist. Insgesamt bietet das Buch ein gelungenes Streckenporträt, wobei allenfalls das Fehlen von Bahnhofsplanen der Gegenwart zu bemängeln wäre.

**Lokalbahn Ebelsberg – St. Florian**

Hrsg.: ÖGEG

39 Seiten mit zahlreichen s/w-Abbildungen und Zeichnungen; Format 14,9 x 21,0 cm; öS 50,-; erhältlich über ÖGEG, Postfach 11, A-4018 Linz

Anlässlich des 75jährigen Bestehens der Florianerbahn südöstlich von Linz entstand eine kleine, gutaufgemachte Broschüre. Nach kurzer Schilderung der Entstehung der Bahn mit der ausgefallenen Spurweite von 900 mm (wie auch die Linzer Straßenbahn) folgt eine ausführliche Betriebsgeschichte. Nach der Annexion Österreichs wurde im Herbst 1938 die Lokalbahn zur Straßenbahn umkonzessioniert. Ab 1972 zeichnete sich das Ende der Strecke ab; und am Neujahrstag 1974 verkehrte die Bahn vorerst zum letzten Mal. Dank Initiative des daraufhin gegründeten ÖGEG gelang es, einen großen Teil der Strecke zu erhalten und darauf einen Museumsbetrieb einzurichten. Diesen Mühen ist die zweite Hälfte der Broschüre gewidmet, wobei besonders die sauberen Fahrzeugzeichnungen hervorzuheben sind. Ein nettes Heft – und gleichzeitig eine Einladung zum Besuch dieser Bahn.

**NEUE BÜCHER**

