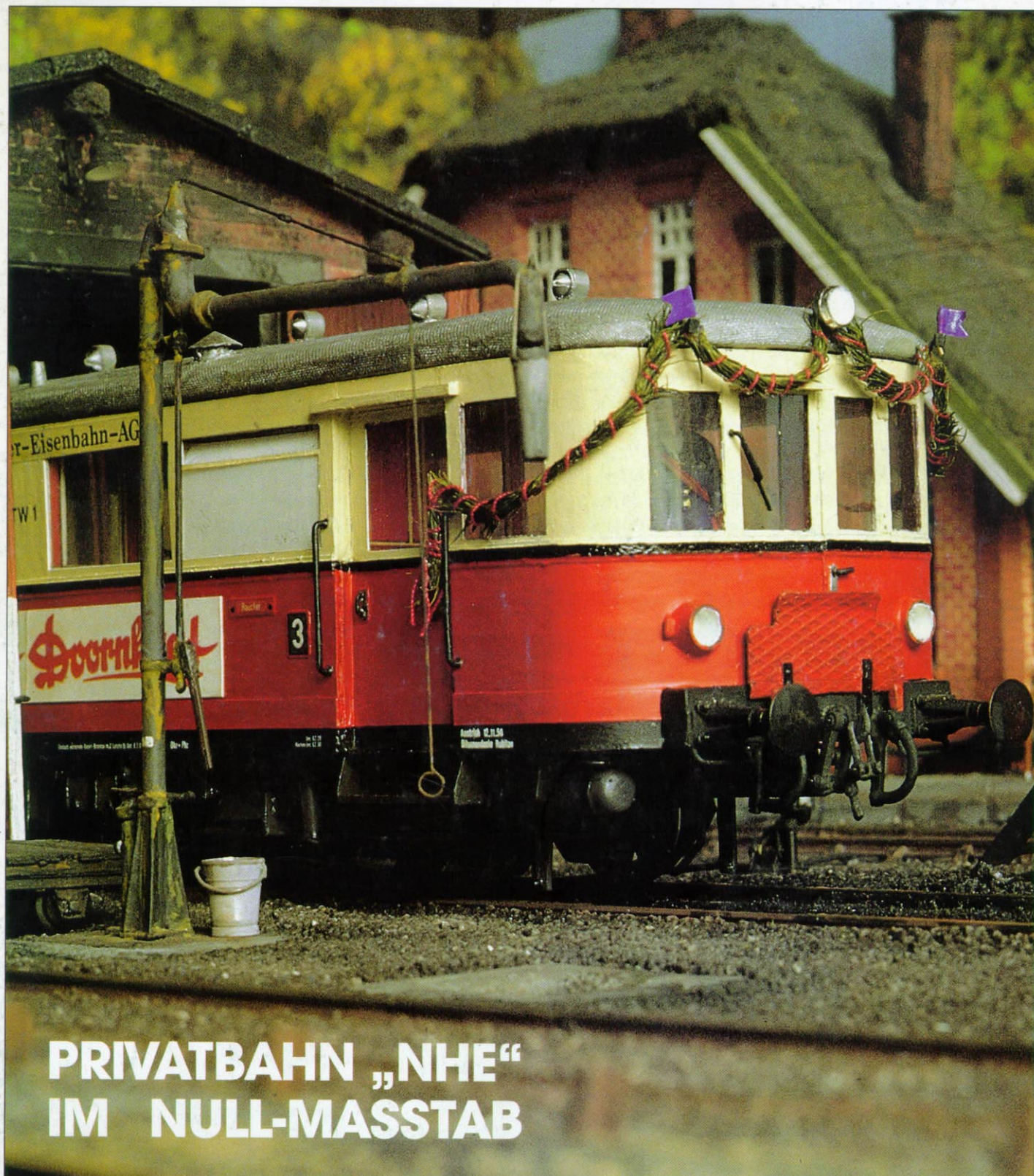


MIBA



MINIATURBAHNEN



PRIVATBAHN „NHE“ IM NULL-MASSTAB

GLEISGEOMETRIE ● DIE STAUDENBAHN ● MADURODAM
FAIRFIELD DAMPFTRIEBWAGEN ● PIT-PEG'S ZWISCHENSTÜCK

BAU-PROGRAMM

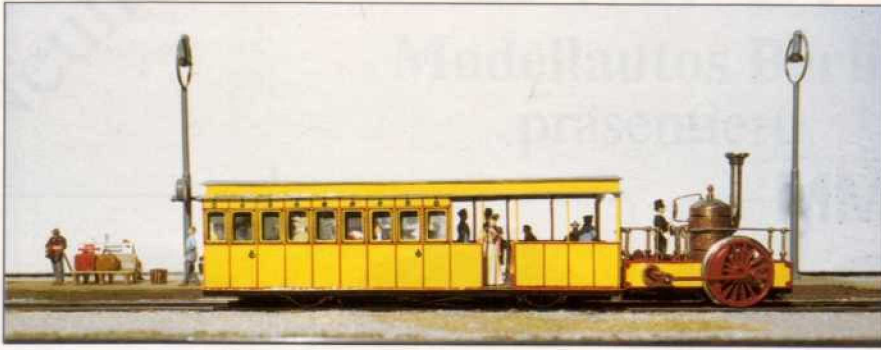
Selbstbau-Vorschläge, Anleitungen zum Nachbau, Tips und Tricks finden Sie praktisch in jeder Ausgabe der MIBA, das ist nichts neues. Auch in dieser Mai-Nummer wird wieder, jeder für sich, einige nachbauwürdige Objekte entdecken. Der Titel unseres heutigen Vorworts bezieht sich indessen auf zwei Artikel, die zu den Modellbahn-Grundlagen gehören.

Da ist zum einen die „Gleisgeometrie“, ein praxisorientierter Erfahrungsbericht unseres Mitarbeiters Rolf Knipper in Sachen Gleisbau. Konkret baute er testhalber eine größere Weichenstraße aus Elementen des Roco-Line-Systems und des, gleichfalls neuen, Lima-Gleissystems auf. Nun ist es leider nicht damit getan, z.B. eine Roco- und eine Lima-Weiche aneinanderzustecken. Und Rolf Knipper wäre damit auch gar nicht zufrieden gewesen. Haben doch die beiden Systeme (wir berichteten darüber) so ihre „Eigenheiten“. Beim Roco-Line-Gleissystem störte Herrn Knipper der für „landläufige“ Eisenbahnlinien etwas übertrieben große Gleismittenabstand. Und bei Lima nutzte er die Gelegenheit, gleich polarisierbare Herzstücke einzubauen, die von Haus aus nicht vorhanden sind. Paßt man nun Weichen der beiden Hersteller im gewünschten, engeren Gleismittenabstand aneinander, so ergibt sich gleichzeitig bei Roco ein schlankerer Zweigwinkel. Wie man dabei vorgeht, beschreibt Rolf Knipper auf Seite 46 – Fortsetzung im nächsten Heft.

Auch zum Themenbereich Anlagenbau bzw. Modellbahn-Grundlagen gehört Pit-Peg's gestalterische Abhandlung mit dem Titel „Zwischenstück“. Auf seine unnachahmliche Art lenkt er unser Augenmerk auf ein Anlagenbauteil, das oft etwas stiefmütterlich behandelt wird. Zugegeben, nicht jeder Anlagenbauer muß sich Gedanken um dieses „Zwischenstück“ machen. Wer aber eine U-förmige Anlage sein eigen nennt und diese mit einer Verbindungsstrecke zur Rundum-Anlage erweitern will, für den kommen Pit-Peg's Gestaltungshilfen wahrscheinlich wie gerufen. Oder wer von vornherein eine An-der-Wand-entlang-Anlage vorgesehen hat, und bis heute nicht weiß, wie er den Eingangsbereich zum offenen Innenraum hin gestalten soll, der wird sich ebenfalls den Artikel auf Seite 64 mit Gewinn betrachten. Ganz abgesehen davon, daß man sich bei Pit-Peg's Gelände-Schauskizzen eigentlich immer „eine Scheibe abschneiden“, sprich etwas abschauen, kann – für welche Anlagenform auch immer.

Schließlich müssen wir uns noch für eine Panne in MIBA 4/91 entschuldigen. Ausgerechnet im April-Heft schlug uns der Fehler-teufel ein Schnippchen. Durch nicht mehr zu klärende Umstände wurden in der Rubrik „Panorama“ (S. 7) sämtliche Fotos vertauscht. Sicher haben Sie, liebe Leserin und lieber Leser, längst die richtige Reihenfolge gemerkt: Bild 4/Bild 3/Bild 1/Bild 2. Nichts für ungut!

Ihre MIBA-Redaktion



Ein Selbstbaumodell des Fairfield-Dampftriebwagens finden Sie auf Seite 36.

Den Fahrzeugpark einer Privatbahn in Spur Null stellen wir auf Seite 40 vor. Über eine große Freilandanlage in den Niederlanden berichten wir auf Seite 28.



Lädt zum Nachbau ein: die Staudenbahn im Schwäbischen (ab Seite 54).

Titelbild: Der girlandengeschmückte Triebwagen startet zur Fahrt in den Frühling (Foto: Dr. O. Neugebauer). Was beim gemeinsamen Einbau von Roco- und Lima-Weichen zu beachten ist, schildert Rolf Knipper ab Seite 46.



ISSN 0723-3841



MIBA

MINIATURBAHNEN

5/91

ZUR SACHE 3

MIBA-KONTAKT 6

PANORAMA 7

TERMINE 9

MODELLBAHN-ANLAGEN

Bahnhof am Stausee – ein H0-Anlagenvorschlag	17
Miniaturstadt „Madurodam“ in Den Haag	28
Das Zwischenstück – ein Kapitel Anlagenbau	64

VORBILD + MODELL

Der Shell-Messezug beim Vorbild	22
Stellwerk außer Dienst	37
Die Staudenbahn – Lokalbahnromantik 1990	54
Gleisplan des Monats: Bahnhof Kirchheimbolanden	68

VORBILD

„Mam Zuch an d'E'sleck“ – Dieseltraktion auf der luxemburger „Nordstreck“ bald zu Ende	18
Signale bei NE-Bahnen	26
Die Rieser Dampfstage	62

KLEINBASTELEIEN

Eine Parkbahn auf der Modellbahn	13
Fahrzeuge in Baugröße N	72

TIPS & TRICKS

Kleben und Ausbessern von ABS-Kunststoff	17
Flaggen	17

NEUHEITEN

Neue Bücher	24
Schweizer Dampflokomotive in H0	76
Kühlwagen der Epoche 3	76
Gepäckwagen von Roco in H0	76
Rokoko-Haus für N-Anlagen	77
Oldies von Roskopf	77
Ein kurzer Viehtransportwagen	77
Ein Güterwagenset von M+D	77
Neues von Wiking	77
Wieder Neues von Railino!	78
Faller-Neuheiten	78
„Nederlandse huizen“...	78
Faun-LKWs von Weinert	78

SELBSTBAU-PRAXIS

Der Dampfwagen „Fairfield“ von Adams	34
Fahrzeugsbilderbogen der Nord-Harlinger-Eisenbahn AG (NHE)	40
Eine Nietpräge-Vorrichtung für den Selbstbau	70
Rosbach, ein Diorama in Spur 0	74

MODELLBAHN-TECHNIK

Nochmals: Roco VT 98	38
Gleisgeometrie – Gemischter Einbau von Roco- und Lima-Gleissystemen in H0 (1. Teil)	46

ELEKTRO-TECHNIK

Erfahrung mit REPA-Elektronik-Fahrpulten: Ein richtiger Lokführerstand	14
--	----

VERSCHIEDENES 38

IMPRESSUM 90

VORSCHAU 90



Pwg 41

Wo bleibt ein H0-Modell des Pwg 41 in Baugröße H0? Findet sich wirklich kein Großserienhersteller bereit, dieses besonders für die Epoche 3 sehr nützliche Fahrzeug herzustellen? Gerhard Scholtis, Erlangen

Anm. d. Red.: Wir unterstützen diesen Hilferuf des Herrn Scholtis nachdrücklich. Auch die Spielwarenmesse 1991 brachte hier ja keine Abhilfe. Übrigens ließe sich vom Pwg 41 auch eine ÖBB-Version produzieren, wie das Foto von Gerhard Scholtis belegt!

Liliput BR 91

Ich bin im Besitz einer Liliput Dampflokomotive der Baureihe 91. Die Grenze der Zugkraft ist schon fast beim Ziehen dreier Abteilwagen von Trix erreicht. Der Kondensator war bereits mehrfach defekt. Vielleicht kann mir jemand aus dem MIBA-Leserkreis einen Verbesserungsvorschlag machen? Jürgen Elbel, Nordenham (Die Redaktion leitet entsprechende Post gerne an Herrn Elbel weiter.)

Rendsburger Eisenbahnfreunde e. V.

Wie bereits in MIBA 6/90 (S. 20) berichtet, haben die Rendsburger Eisenbahnfreunde e. V. die 1977 ausgemusterte Güterzugdampflokomotive 042 271 in langjähriger Arbeit wieder betriebsfähig herrichten können. In den Monaten Dezember 1989 und Januar 1990 konnte die Maschine als Heizlokomotive an die DB vermietet werden. Inzwischen ist für den Verein das lang ersehnte Ziel, die Maschine vor Sonderzügen auf interessanten Hauptstrecken einzusetzen, in greifbare Nähe gerückt.

Das Verkehrsmuseum Nürnberg ließ offiziell verlauten, daß einem Einsatz der 042 271 auf den DB Strecken in Norddeutschland nichts mehr im Wege steht, wenn eine bahnamtliche Abnahme der Lokomotive vorliegt. Die bereits vollzogene Abnahme des Kessels durch den Kesselsachverständigen des TÜV Norddeutschland wird von der DB anerkannt.

Favorisiert wird von diesem Verein eine Überführung in das RAW Meiningen in der ehemaligen DDR. Dort ist das beste Know-how auf diesem Gebiet vorhanden, die

Preise sind vergleichsweise günstig.

MIBA-Leser, die hierfür spenden wollen, können hierzu den entsprechenden Betrag auf folgendes Sonderkonto einzahlen:

Sparda Bank Hamburg eG
Konto No. 605 972 0100
BLZ 206 905 00.

Der Verein ist als gemeinnützig anerkannt. Alle Spenden werden bescheinigt und sind dann steuerlich absetzbar. Es ist vorgesehen, unter den Spendern drei Gewinner wertvoller Preise auszulosen!

Rendsburger Eisenbahnfreunde e. V., Postfach 108, W-2370 Rendsburg.

Beitrag „Saisonbrücke“ in MIBA 3/91

Die von Herrn Lüddemann auf den Seiten 74-77 beschriebene Arbeit ist wirklich schön und kann in vielem als Vorbild dienen. In einem Punkt aber sollte man auf jeden Fall anders verfahren: Herr Lüddemann hat sein Modell mit Zinkchromat grundiert.

Das sollte man keinesfalls tun, denn Zinkchromat zählt zu den krebserzeugenden Gefahrstoffen. Es wird als sog. III A 1 Stoff der MAK Liste geführt (MAK = Maximale Arbeitsplatzkonzentration). Dies bedeutet, daß es sich um einen Stoff handelt, der beim Menschen erfahrungsgemäß bösartige Geschwülste verursacht. Besondere Schutzmaßnahmen sind erforderlich. Der gewerbliche Umgang ist gesetzlich reglementiert. Meines Erachtens hat dieser Stoff deshalb im Hobbybereich nichts zu suchen.

Dr. Christian Rückbeil, Frankfurt/Main

Rücksichtslose Ausstellungsbesucher

Seit 6 Jahren besuche ich regelmäßig die große Modellbahnausstellung – für mich als Rentner eine schöne Beschäftigung. So auch am Montag, dem 19. November 1990 in Köln. Eine derartige Fülle an Besuchern habe ich noch nicht erlebt! Die Fülle ist natürlich ein Zeichen des großen Interesses, aber muß damit eine große Rücksichtslosigkeit vieler Besucher untereinander einhergehen? Viele hatten nur das Ziel im Auge: „Ran an den Stand!“ Wer im Wege war, wurde um- oder zur Seite gestoßen. Obwohl ich als fleißiger Wanderer gut zu Fuß bin, steht für mich schon jetzt fest: ich fahre nicht wieder hin.

Herbert Nietzold, Göttingen

Eisenbahnmuseum Château Småröd (Schweden)

Die Öffnungszeiten des Eisenbahnmuseums von Jürgen Boldt in Småröd 36 33, S-455 00 Munkedal, für das Jahr 1991: April-September jeden Sonntag 10 - 18 Uhr; im Juli täglich 10-18 Uhr sowie nach telefonischer Vereinbarung (Rufnummer in Schweden: 0524/20173). Außerdem gibt es eine neue Werbe-Postkarte des Museums.

Keine Reisezüge mehr auf der Eifelquerbahn

Bereits im Bericht über den Bf Kaisersesch (MIBA 2/90, S. 33 ff) wurde kurz erwähnt, daß die DB am 11. Januar 1991 den Schienenreiseverkehr zwischen Mayen West und Gerolstein leider einstellte. An jenem letzten Betriebstag besuchte unser Mitarbeiter Ewald Hauck die Strecke und nahm dort einige Fotos auf. Das Bild zeigt eine 798-Garnitur (als Nt 7068) und einen neuen Triebwagen der Reihe 628.2 (als Nt 7264) im Bf Mayen West.

Text: ur; Foto: Ewald Hauck



Mit Volldampf in den Sommer...

...fährt dieser von einer Lok der Baureihe 95 geführte Zug. Die Aufnahme entstand - natürlich - in Thüringen, und zwar bei Bad Blankenburg an der eingleisigen Hauptbahn Saalfeld-Arnstadt. Besonders zwischen Bad Blankenburg und Stadtilm ist die dort im Jahre 1895 eröffnete Strecke landschaftlich sehr schön, wobei am 447 m hoch gelegenen Bf Singen/Thüringen ein beträchtlicher Höhenrücken zu überwinden ist. Auch wenn hier heute Dieselloks verkehren - eine Zugfahrt zwischen Saalfeld und Arnstadt ist allemal ein Erlebnis und ein schöner Ausflugstip.

Text: ur; Foto: Andreas Bartsch



Signale aus Berlin (o. Abb.)

Der Bereich Verkehrstechnik der Siemens AG hat die WSSB Signaltechnik GmbH* (Ostberlin) übernommen. Der ehemals volkseigene Betrieb firmiert nun unter „WSSB Verkehrstechnik GmbH“. Siemens AG



Kurz-Wendezug

Nach der Einstellung des Schienenreiseverkehrs zwischen Iserlohn und Menden im Mai 1989 wurde der verbliebene westliche Streckenteil Letmathe-Iserlohn (5,5 km, elektrifiziert) zuerst mit Garnituren aus „Silberlingen“ und der Baureihe 212 bedient. Kurzfristig änderte dann die DB an einigen Tagen im Januar 1991 die Zugzusammenstellung: Ellok der Baureihe 141 und ein Steuerwagen. Für eine Nebenbahn ein ungewöhnliches Bild! Die Lokomotive auf dem Foto entspricht der auf den Bildern in MIBA 7/90 (S. 40 f.) vorgestellten 141 248 in Versuchslackierung.

Frank-Uwe Dettmar

15 Jahre Feldbahnsammlung Frankfurt/Main

Unsere Veranstaltung im Oktober 1990 wurde von über 2300 Personen besucht. Die Fahrzeugparade zeigte einzelne Fahrzeuggruppen von zueinander passenden Loks und Wagen entsprechend ihrer früheren Verwendung. So waren u. a. ein Waldbahnzug, ein Bauzug und eine Gruppe mit Heeresfeldbahnwagen zu sehen. Attraktion sollte die Lok Nr. 9 sein, eine dreiaxlige Schleppenderlok, deren Aufarbeitung gerade abgeschlossen war. Vor allem bei den Kindern war der Haflinger „Rübezahl“ (Foto) der Star, der mit seinen zwei hölzernen - mit Rüben beladenen - Wagen das Thema Landwirtschaftsbahn demonstriert.

Text: Hans Bartel; Foto: K. Duensing



EINE PARKBAHN AUF DER MODELLBAHN

Von Horst Büllesfeld

Vor zwei Jahren bin ich mit meiner Familie ans Schwarze Meer, nach Bulgarien, gefahren. Im Reiseprospekt war als Verkehrsmittel eine Strandbahn erwähnt. Wir waren anfangs enttäuscht, als statt eines Schienenfahrzeugs eine auf der Straße fahrende „Gummibahn“ dahinzuckelte. Aber im Laufe des Urlaubs lernten wir die nach Fahrplan fahrenden Gespanne, es gab zwei Linien, zu schätzen und fanden Spaß daran, damit herumzufahren. Inzwischen habe ich auch bei uns in Deutschland solche Verkehrsmittel angetroffen, und zwar in Bad Kissingen als „Kurbähnle“ und (die gleiche Bauart wie in Bulgarien) in Königswinter am Rhein. Als Modelleisenbahner kam mir nun die Idee, so ein Parkbähnle mit wenig Aufwand als Standmodell nachzubauen. Ein exakter Nachbau sollte es nicht werden, dafür bunt und vollbesetzt. Unter der Lokverkleidung befindet sich eine Zugmaschine aus einem Revell-Flugzeugbausatz. Kamin, Kessel und Anhänger stammen von einer Plastikspielbahn. Die Oberteile der Personenwagen wurden abgesägt und das Dach mit Drahtstützen neu angebracht. Bänke von Faller wurden mit sitzenden Figuren (aus Rocos „Gläsernem Zug“) versehen. Beinlose Figuren bekamen wieder Drahtbeine. Farbe und farbige Klebefolien ergaben dann den letzten Schliff.



Bild 1 (oben). Die Parkbahn in Bad Kissingen trägt den Namen „Kurbähnle“.



Bild 2 (oben). Die vom Verfasser gebaute Parkbahn im Maßstab 1:87



Bild 3. Strandbahn in Albena (Bulgarien). Links die Linie 2 (stärkerer Motor wegen Steigungsstrecke), rechts Linie 1.



Bild 4. Parkbahnzug in Königswinter/Rhein. Alle Fotos: Horst Büllesfeld.

Erfahrung mit REPA-Elektronik-Fahrpulten:

EIN RICHTIGER LOK-FÜHRERSTAND

Auch in unserem Metier gibt es leider immer wieder Beschwerden und Beanstandungen, sei es bezüglich Lokomotiven und Rollmaterial, sei es im Hinblick auf das technische Zubehör. Wenn aber ein Modellbahner mit einem Produkt so richtig zufrieden ist, dann schreibt er meistens nichts darüber. MIBA-Leser Jürgen Wulf war geradezu begeistert von den REPA-Fahrpulten, und er möchte die „MIBA-Gemeinde“ an seinen Erfahrungen teilhaben lassen.



Bild 1. Das „Herz“ der Anlage Wulf: REPA-Fahrregler sorgen für reibungslosen Betriebsablauf.

Bild 2. So macht Fahren und Rangieren Spaß!



Seit 1985 bin ich stolzer Eigentümer des Elektronikfahrpultes REPA 68 und des REPA-Elektronik-Fahrpultes mit Fernbedienungsregler. Insidern wird es sicher bereits bekannt sein, daß die Fahreigenschaften der Triebfahrzeuge mit der Steuerung von REPA-Fahrpulten hervorragend sind.

1980 begann ich mit dem Bau meiner Anlage (MIBA 1/86, 4/90, Anlagen-Revue 15). Von Anfang an war es mein Bestreben, daß die Lokomotiven und Triebfahrzeuge gute Laufeigenschaften aufweisen sollten. Doch leider war dies nun doch nicht so oft der Fall. Als rühmliche Ausnahme ist hier jedoch die Firma Roco anzusehen; Schwungmasse, gute Motoren und gute Getriebeübersetzungen trugen bislang immer dazu bei, daß es hier kaum Anlaß zu Kritik gab. Bei anderen namhaften Herstellern war dies aber häufig anders. Es galt hier Abhilfe zu schaffen. Aber wie?

Sicherlich wäre es einfach gewesen, die vorhandenen Loks mit FaulhaberMotoren auszustatten; doch dies war absolut kein kostengünstiger Faktor, und somit habe ich dieser Variante eine Absage erteilt. Immerhin hätte ich ca. 25 Lokomotiven umrüsten müssen (25 x ...DM)!

„Elektronisches Fahrpult“ hieß das Zauberwort! Doch welches? Was von vornherein ausschied, war eine Mehrzugsteuerung. Ich fahre auf Sicht, und aufgrund des von mir gewählten Anlagenthemas wäre das eine Investition gewesen, die absolut nicht erforderlich ist. Dieses darf meines Erachtens auch nicht unberücksichtigt bleiben.

Häufig habe ich mitbekommen, daß viel zu oft Dinge gekauft werden, die überhaupt nicht mit der vorgegebenen Thematik auf der Anlage in Einklang zu bringen sind; mir ist bislang noch keine Modelleisenbahnanlage bekannt, auf der 20 oder 30 Züge auf einmal fahren können...

Die Industrie hatte sich schon damals dieser wichtigen Angelegenheit angenommen. Bis 1985 habe ich mehrere auf dem Markt erschienene elektronische Fahrpulte ausprobiert. Doch leider entsprach keines der Geräte meinen Vorstellungen und Ansprüchen:

- Teilweise wurden Motoren von Triebfahrzeugen lauter oder sogar