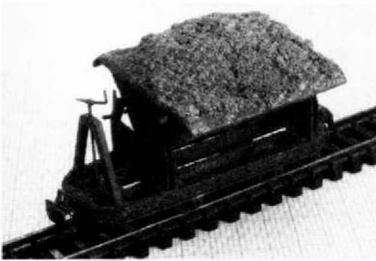


7/85 JULI • ISSN 0723-3841  
37. Jahrgang DM/sFr 6,50  
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

Miniaturbahnen





**Seite 36**

Mit sehr viel Liebe zum Detail baute Herrmann Josef Donkels seine „Super-Winzlinge“, Feldbahn-Loren in 1:87.

**Seite 60**

Hans-Jörg Windberg gestaltete seine H0-Anlage nach dem Vorbild der Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE).



**MEINE ANLAGE**

„Gremsmühlen“ im Mittelgebirge (N, Blücher)	14
Meine „Windberg-Bahn“ (H0, Windberg)	60

**REVUE DER ANLAGEN**

Bekannt von Film, Funk und Fernsehen	26
Dachbodenszenen	40

**ANLAGENPLANUNG**

Reichsbahn-Impressionen	48
-------------------------	----

**SELBSTBAU**

Funktioneller Eisenbahnkran in H0	28
Super-Winzling: Selbstbau-Lore in 1:87	36
Fahrende „Gartenlaube“:	
Schmalspur-Ellok E1-E3	68

**NEUHEITEN**

Mini-Jubiläumsplakate von Märklin	43
Bausätze von Spieth	43
Neue „Alte“ von Wiking	43
Betrifft: 05 002, 95 020 etc. von Arnold	43

**PRÜFPROTOKOLL**

Badische V1c als H0-Modell von Liliput	32
Italienischer Eierkopf: Triebwagen 613 von Lima	58

**LESER FRAGEN – LESER ANTWORTEN**

Dreilicht-Spitzensignal – schon zur Jahrhundertwende?	23
---	----

**TIP AUS DER PRAXIS**

Preiswerte Lokstatisten	26
Grundsätzliches zum Umgang mit Handarbeitsmodellen	34

**SATIRE**

Kaufreiz = Verpackungsvolumen : Produktvolumen	57
--	----

**EISENBAHN-JUBILÄUM**

Reichsbahn-Superstar auf Westbesuch	31
Mit Dampf durch Nordbayern	44

**VOM GROSSEN VORBILD**

VT 08 bleibt erhalten!	59
------------------------	----

**FRAGEBOGEN-AKTION**

Auslosung der Gewinner	35
------------------------	----

**FOTO-PREISRÄTSEL**

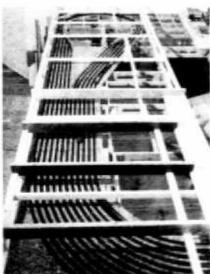
Auflösung des Rätsels aus MIBA 4/85	66
Rätsel Nr. 4: Wo entstand diese Aufnahme und welche Besonderheiten zeigt sie?	67

**RECHTSPRECHUNG**

Der Fall Hübner – Urteilsverkündung	42
-------------------------------------	----

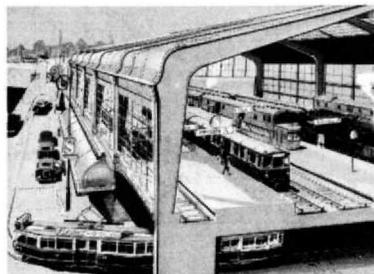
**RUBRIKEN**

Zur Sache	11
Panorama	12
Leserdiskussion	24
Juli-Marktspiegel	25
Termine	25
Neue Bücher	69
Impressum	70
MIBA intern	70



**Seite 14**

Im Mittelgebirge siedelte Uwe Blücher seine N-Anlage „Gremsmühlen“ an, von der wir u. a. auch Baufotos zeigen.



**Seite 48**

Wie sich Rudolf Merz eine Anlage zur Reichsbahnzeit vorstellt, zeigt er in dem Artikel „Reichsbahn-Impressionen“.

**Titelbild:** Mit der 23 105, von Stefan Carstens am 26. 5. 85 vor D 18 620 hinter Hartmannshof fotografiert, haben wir nach V 200 007, V 80 002 und 01 1100 eine weitere „Jubiläumsmaschine“ als Titelbild im Jahr 1985 ausgewählt.

## Eisenbahn-Landschaft

Wenn von „Eisenbahn und Landschaft“ die Rede ist, zumal unter Modelleisenbahnern, verbindet man damit zumeist kühne Viadukte über reißende Gewässer, weit geschwungene Kurven am Waldesrand oder tunnelreiche Mittelgebirgsstrecken mit einem einsamen Bahnwärterhaus und – vielleicht – noch einem kleinen Fachwerkdörfchen im Hintergrund. Daß die „Landschaft“ heute nicht mehr das ist, was sie auf dem Höhepunkt des Eisenbahnjahrhunderts noch war, wissen wir nicht erst seit Autobahn-Kreuzen und Waldsterben, seit Flurbereinigung und RMD-Kanal. Verständlich scheint daher der Wunsch, zumindest die kleine Welt noch so heil wie möglich darzustellen; und keinesfalls wollen wir irgendjemand die ländliche Idylle am Bahndamm vermiesen. Nur sei heute einmal der Blick auf jene andere „Eisenbahn-Landschaft“ gelenkt, die seit Ende des vorigen Jahrhunderts untrennbar mit der Bahn verbunden ist: eintönige Vorstädte und triste Hinterhöfe, klotzige Industrieanlagen und verrußte Brandmauern, parzellierte Schrebergärten und rauchende Schloten – eine Kulisse, die nicht unbedingt als „schön“ empfunden werden muß, auf jeden Fall aber typisch ist. Typisch auch für die Tatsache, daß Eisenbahnen ja nicht zum Selbstzweck oder zur Belebung der Landschaft gebaut wurden und werden, sondern aus volkswirtschaftlichen Gründen und wirtschaftlichen

Interessen. Daß dem so ist, läßt sich vielerorts nachvollziehen, wenn man mit der Eisenbahn „mitten ins Herz der Städte“ fährt; am typischsten und vielfältigsten aber hat sich jene städtische Eisenbahn-Landschaft bis heute in Berlin bewahrt, das auch aus diesem Grund eine Reise wert sein sollte. Das Thema „Berlin und seine Eisenbahnen“ ist nicht ohne Grund in einer Vielzahl von Veröffentlichungen dargestellt und aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln beleuchtet worden; es scheint daher an der Zeit, uns Berlin und seinen Eisenbahnen auch einmal auf Modellbahn-Gleisen zu nähern. Daß dabei ein Schwerpunkt auf die Blütezeit des Berliner Schienenverkehrs, die Reichsbahn-Epoche, gelegt wird, liegt in der historischen Natur der Sache; die „Reichsbahn-Impressionen“ in dieser Ausgabe markieren hier einen Anfang. Was (West-)Berlins zukünftige Bedeutung im Schienenfernverkehr mit der Bundesrepublik angeht, besteht wohl Anlaß zu verhaltenem Optimismus; im innerstädtischen bzw. Nahverkehr kehrt seit Januar 1984 ein Verkehrsmittel spät, aber nicht zu spät zu einer Bedeutung zurück, der eine Würdigung im Modell wohl ansteht: die Berliner S-Bahn, deren singendes Anfahren und atmendes Abbremsen Takte jener Großstadt-Melodie sind, die auch und gerade für Modellbahner voller Reize steckt.

mm



## Eisenbahn begeistert!

Wer (nicht nur zum Eisenbahn-Jubiläum) in Nürnberg verweilt, der sollte sich einen Abstecher zum Trödelmarkt gönnen. Dort, direkt an der Pegnitz gelegen, findet man das Altnürnberger Weinlokal „Trödelstuben“. Inhaber Robert Brinke ist nicht nur traditionsbewußt seiner Heimatstadt verbunden, sondern auch Liebhaber erlesener Modelle. So entdeckt man in seinem Lokal Puppenstuben und – eine Nachbildung des Adlers. Daß sich schon damals so mancher Künstler ein Zubrot mit Werbetexten verdiente, beweist im übrigen eine Szene aus Albrecht Dürers Arbeitszimmer, ebenfalls im Lokal hinter Glas ausgestellt.



## Wat es nit all jit!

Eine kleine Anekdote meldet die DB-Pressestelle: Es war in der Nähe des Bahnhofs Vöhrum, als Ilse Marquardt an einem kalten Novembertag durch Felder und Wiesen ihrem Zug entgegenstrebte. Erschreckt sah sie plötzlich im Nebel große, schemenhafte Konturen auftauchen. Es war eine Herde Kühe, die aus ihrer Weide ausgebrochen war. Vielleicht hofften die Rindviecher durch die Menschenfrau wieder auf ihre Weide zurückgebracht zu werden. Jedenfalls folgten die Kühe der Frau – bis ins Bahnhofsgebäude! Wer es miterlebte, hat es bis heute nicht vergessen. Die Bahn sorgte dafür, daß die Tiere zurückkamen.

## Neues von der 41 271

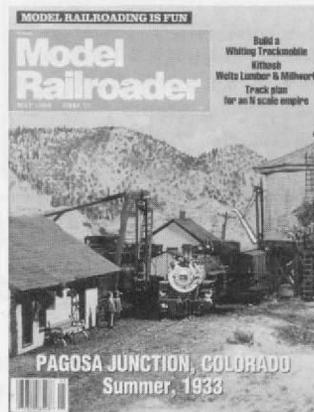
Der Spendenaufruf in MIBA 2/85 hatte eine gute Resonanz: Viele Eisenbahnfreunde haben mit ihrem „Scherflein“ dazu beigetragen, daß die 41 271 der Rendsburger Eisenbahnfreunde restauriert werden kann. Der Verein bedankt sich auf diesem Wege bei allen Spendern. Bis jetzt sind folgende Arbeiten an der „Ochsenlok“ durchgeführt worden: Schweißarbeiten am vorderen Rahmenteil einschl. Vorlaufgestell, Aufarbeitung aller Laufplattensowie Vermessung der Räder und Achsen mit Ultraschall/Röntgen, Überholung sämtlicher Federpakete durch eine Spezialfirma, Neuanfertigung und TÜV-Abnahme der Hauptdruckluftbehälter, Erneuerung aller Bolzen und Buchsen der Ausgleichshebel, Sandstrahl-, Entrostungs- und Konservierungsarbeiten am inneren und unteren Rahmenbereich. Nachdem damit das Spenden-Budget nahezu aufgebraucht ist, geben wir nochmals die Kontonummer bekannt: Kto. 8600, Stadtkasse Rendsburg, BLZ 214 500 00. Stichwort: „Rendsburger Eisenbahnfreunde“.

## Nürnberg–Kiruna–Narvik

Ein kleines Papierschmispelchen hat zu Mißverständnissen geführt: Auf dem Weg vom Umbruchtisch zur Seitenmontage ging der Name des Autors von „Nürnberg – Kiruna – Narvik und zurück“ (6/85) verloren. Es war Rudolf Eckert aus Nürnberg.

## Sonderausstellung im Deutschen Museum

Am 13. Juni wurde im Deutschen Museum zu München die Sonderausstellung „Die Fahrkarte – Symbol der Überwindung von Raum und Grenzen“ eröffnet. Untrennbar mit der Eisenbahngeschichte ist die Geschichte der Fahrkarte, des Billets verbunden. Die Fahrkarte war quasi der Schlüssel zur Überwindung von großen Entfernungen. Die Ausstellung, die bis zum 5. Oktober täglich von 9–17 Uhr zu besichtigen ist, enthält u. a.: Fahrausweise aller Art, vornehmlich der deutschen Eisenbahnen von 1835 bis heute, Postreisescheine aus dem 18. und 19. Jahrhundert, Streckenkarten der Post- und Eisenbahnlagen, Ausweise für Schiffspassagen, für den öffentlichen Nahverkehr und Geräte zur Herstellung von Fahrkarten.



Da schau her!

Es steht uns nicht zu, zu behaupten, die Kollegen vom amerikanischen Model Railroader hätten bei uns abgekupfert – schließlich ist diese Zeitschrift wesentlich älter als die MIBA. Aber dennoch – wie sich die Bilder gleichen. Hier „Nord-Süd-Strecke, Bahnhof Jossa – 1958“, dort „Pagosa Junction, Colorado, Summer 1933“.

## Rund um die KBE . . .

... drehte sich eine Zuschrift von Bert Jülich. Zum einen weist er darauf hin, daß im Oktober zwischen Bonn und Brühl-Mitte der Stadtbahnverkehr aufgenommen wird, d. h. von diesem Zeitpunkt ab werden auf der Vorgebirgsbahn keine KBE-Altbau-ET mehr verkehren. Außerdem schrieb Bert Jülich, daß es in Köln einen evangelischen und einen katholischen Bahnhof gibt. Der 1884 erbaute Hauptbahnhof hieß ob seiner Zugehörigkeit zu Preußen bald „Evangelischer Bahnhof“ und der für die KBE gebaute Rheinuferbahnhof erhielt den Beinamen „katholisch“, weil von ihm aus der Verkehr ins „tiefschwarze“ Vorgebirge abgewickelt wurde.



## Mit Dampf und „Schusters Rappen“

Wie in den dreißiger Jahren: Mit Dampflok und Plattformwagen raus ins Grüne zum Wandern! Seit 16. 6. 85 hat die DB zusätzlich zu den bereits bekannten Dampfsonderzügen nach Bayreuth und Amberg eine weitere „Extra-Tour“ im Programm. Vorerst bis 18. 8. 85 wird an jedem Sonntag ein „Wander-Expresß“ mit der Nostalgie-Garnitur um 9.04 Uhr in Nürnberg Hbf starten (Nür Ost 9.11 Uhr, Lauf r. d. P. 9.25 Uhr und Hersbruck r. d. P. 9.37 Uhr). Um den Wanderern genügend Abwechslung zu bieten, wird im Juni und August Neuhaus (Pegn.) angefahren, im Juli Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg. Die Züge halten ab Hersbruck an allen Stationen. Die Rückfahrkarte ab Nürnberg Hbf und Lauf r. d. P. kostet für Erwachsene 15,- DM, Kinder 7,50 DM und Familien 35,- DM. Um auch Urlaubern und Einheimischen aus dem Hersbrucker Land die Möglichkeit eines Besuches der Ausstellung in Nürnberg zu geben, fährt ab 10.28 ein Dampfzug von Neuhaus (bzw. Neukirchen) nach Nürnberg. Es gelten die gleichen Preise wie oben angeführt.

Bei den Dampfpendelzügen Nürnberg-Ost-Hersbruck gibt die Bahn zu ihrem Geburtstag einen aus: Die Rückfahrkarte wird nur noch 7,50 DM kosten, Familien zahlen 15,- DM. Diese Züge fahren 4mal am Tag. Auskünfte erteilen die Fahrkartenausgaben in Hersbruck, Lauf, Nürnberg-Ost und Nürnberg Hbf.

## Geburtstagsfeier für Braunschweigs Bahnhof

Das 25jährige Bestehen des Bahnhofs Braunschweig begeht die DB am 5. 10./6. 10. im Rahmen einer großen Geburtstagsfeier. Der Bahnhof wurde 1960 eingeweiht; er löste einen im Zentrum Braunschweigs gelegenen Kopfbahnhof ab, dessen Empfangsgebäude heute noch erhalten ist. Im Vordergrund der Jubiläumsfeier soll zwar die moderne DB stehen, vertreten u. a. durch eine BR 120, aber auch Dampflokfreunde dürften nicht zu kurz kommen. Dafür sorgt der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde mit seinen Museumsfahrzeugen.

## Noch'n Spendenaufruf

Im letzten „Panorama“ berichteten wir über die Aktivitäten des Zweckverbandes „Kandertalbahn“. Ziel des Zweckverbandes ist es, baldmöglichst wieder historische Dampfzugfahrten und den Anschlußgüterverkehr auf der Nebenbahn abzuwickeln. Zunächst ist es jedoch erforderlich, die Hochwasserschäden an der Bahnstrecke und verschiedene Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen. Die Kosten hierfür wurden vom technischen Büro der SWEG mit rund 500 000,- DM ermittelt. Neben einem Landeszuschuß von 200 000,- DM und den Zuschüssen der Zweckverbands-Mitglieder sind noch weitere Geldmittel nötig. Daher ist der Zweckverband bemüht, weitere Mitglieder (mit einer Mindesteinlage von 1000,- DM) zu gewinnen und ist auch für Spenden dankbar, die steuerlich abzugsfähig sind, da das Finanzamt dem Verband die Gemeinnützigkeit zuerkannt hat. Das Spendenkonto wurde bei der Sparkasse Kandern unter der Nummer 20-204 111, BLZ 683 500 48 eingerichtet. Neben Geldspenden sind jedoch auch freiwillige Helfer gerne gesehen!



## Serie komplett

Nach den bereits erhältlichen 5 Münzen („Väter der deutschen Eisenbahn“, „Signal-Anlagen“, „Güterverkehr“, „Lokführer“ und „Gleisbauarbeiter“) ist nunmehr die 6. und letzte Medaille („Aufsichtsbeamter“) von der EJA erschienen. Die Münzen sind in Feinsilber (998,9/000) für DM 75,- und in Münzgold (900) für DM 690,- erhältlich.





Bild 1. Motiv aus dem bereits fertiggestellten Teil der Anlage; die tiefer gelegenen Gleise gehören zum Flußhafen, den Bild 3 näher zeigt (vgl. auch Bild 15).

Anlagenbau in der Praxis:

## „Gremsmühlen“ im Mittelgebirge

N-Anlage Uwe Blücher

Meine Anlage befindet sich in unserem ehemaligen Schlafzimmer. Nur die Toleranz meiner Frau ließ diese Lösung zu. Seit 6 Jahren baue ich zusammen mit meinem jetzt 15jährigen Sohn an diesem riesigen Projekt. Ein großer Teil der Zeit wurde vom Aufbau der Elektronik verschlungen.

Die im Gleisplan (Bild 4) gerastert dargestellten Anlagenteile befinden sich noch im Bau oder in der Planung. Meine beigegefügte Anlagenbeschreibung kann nur einen recht groben Überblick geben. Es fehlt noch viel, um die Anlage fertigzustellen.

### Thema und Motiv

Es handelt sich um ein Standardthema vieler Modelleisenbahnanlagen: eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Hauptbahn. Die zweigleisige Hauptbahn ist über die Gleiswendel W1 (Bild 4) beidseitig an die Schattenbahnhöfe Sbf 1 und Sbf 2 angeschlossen. Die eingleisige Hauptbahn erreicht vom „Hbf Gremsmühlen“ über die Gleiswendel W2 den „Bf Maxau“ und führt dann

über die Gleiswendel W1 zum Schattenbahnhof Sbf 3. Die verdeckten Abstellbahnhöfe sind durch Weichenverbindungen miteinander verbunden und ermöglichen einen freizügigen Austausch der Fahrzeuge. Zur Erschließung des Umlandes der Kreisstadt „Gremsmühlen“ dient eine schmalspurige Kreisbahn (Nm). Sie führt vom Kreisbahnhof „Gremsmühlen“ über die Klappbrücke und einige Industrieanschlüsse zum „Bf Maxau“. Zur optischen Trennung der Bahnhöfe „Gremsmühlen“ und „Maxau“ dient ein Fluß, der auf der linken Anlagenseite zu einem kleinen Flußhafen erweitert wurde. Dieser Hafen wird sowohl von der Kreisbahn als auch durch eine vom Bw „Gremsmühlen“ abzweigende Strecke der Staatsbahn bedient.

Die Anlage (3,5 × 2,5 m), die kein konkretes Vorbild hat, befindet sich in einer Mittelgebirgslandschaft. Diese steigt vom „Hbf Gremsmühlen“ zum hinteren Anlagenteil leicht an. Die über den Gleiswendeln befindlichen Hügel sind bewaldet und mit einzelnen Felsen durchsetzt. Zeitlich gesehen befinden wir uns am Beginn der 60er Jahre.

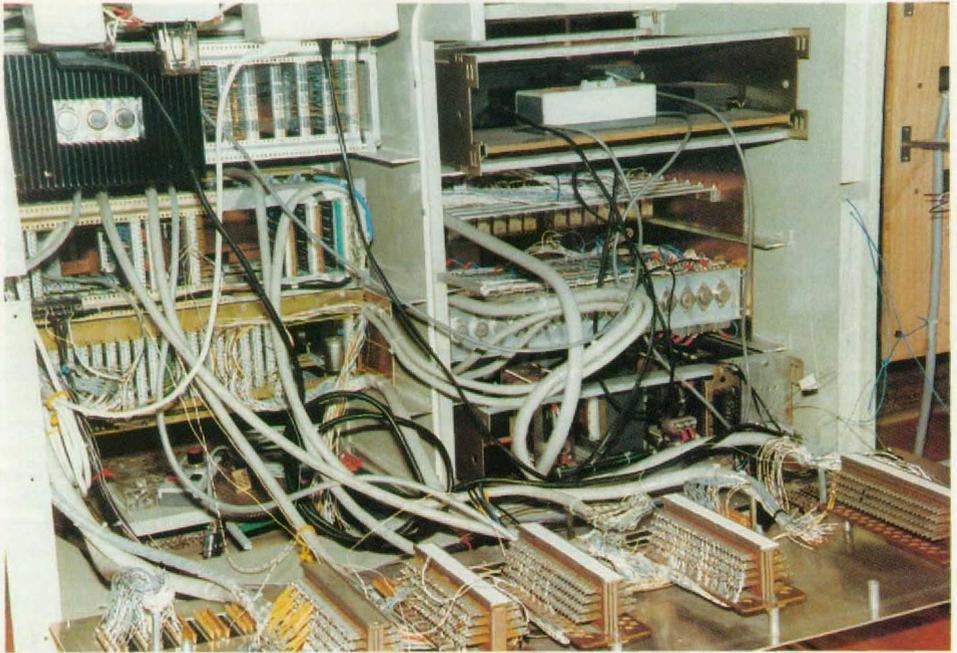


Bild 2. Blick von hinten auf das Stellpult mit seinen 19"-Einschüben.

Bild 3. Schmalspurige und Regelspur-Gleise sind im Flußhafen Seite an Seite verlegt. Die elektrifizierte Strecke (oben) führt nach links zum – noch nicht fertiggestellten – „Hbf Gremsmühlen“, nach rechts geht's über Gleiswendel zur „Unterwelt“.



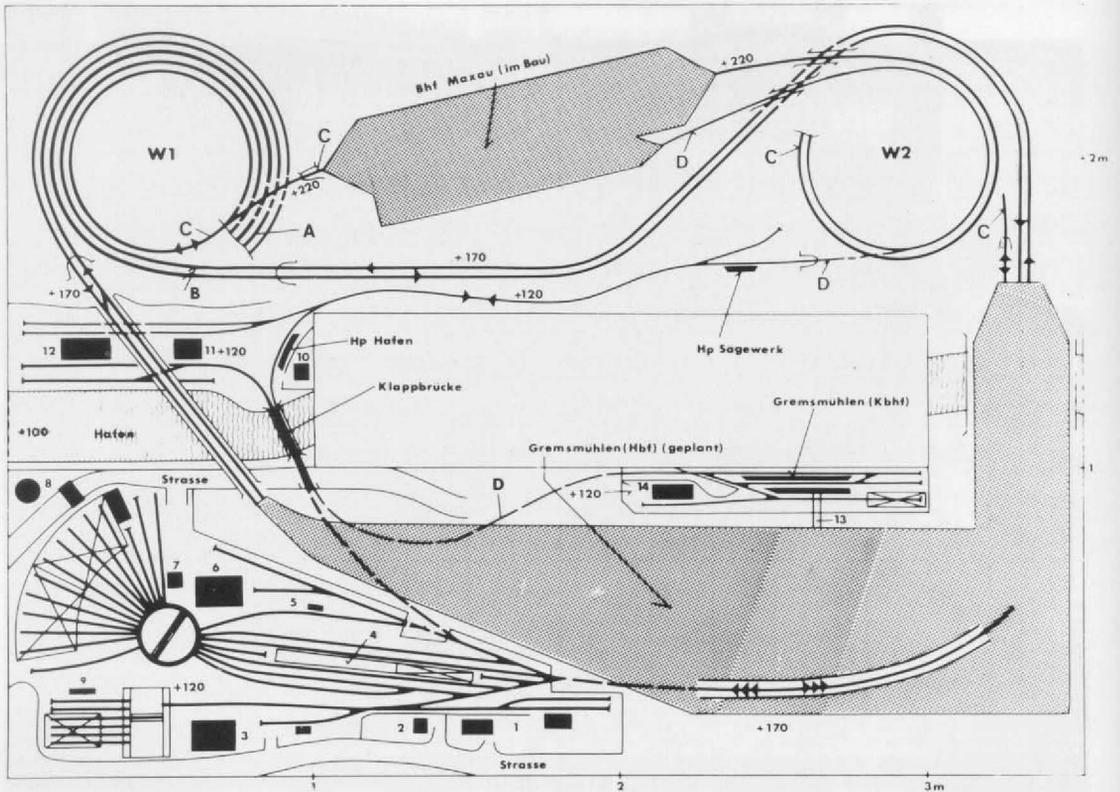


Bild 4. Gleisplan im Maßstab 1:25; die gerastert dargestellten Flächen sind noch nicht fertiggestellt.

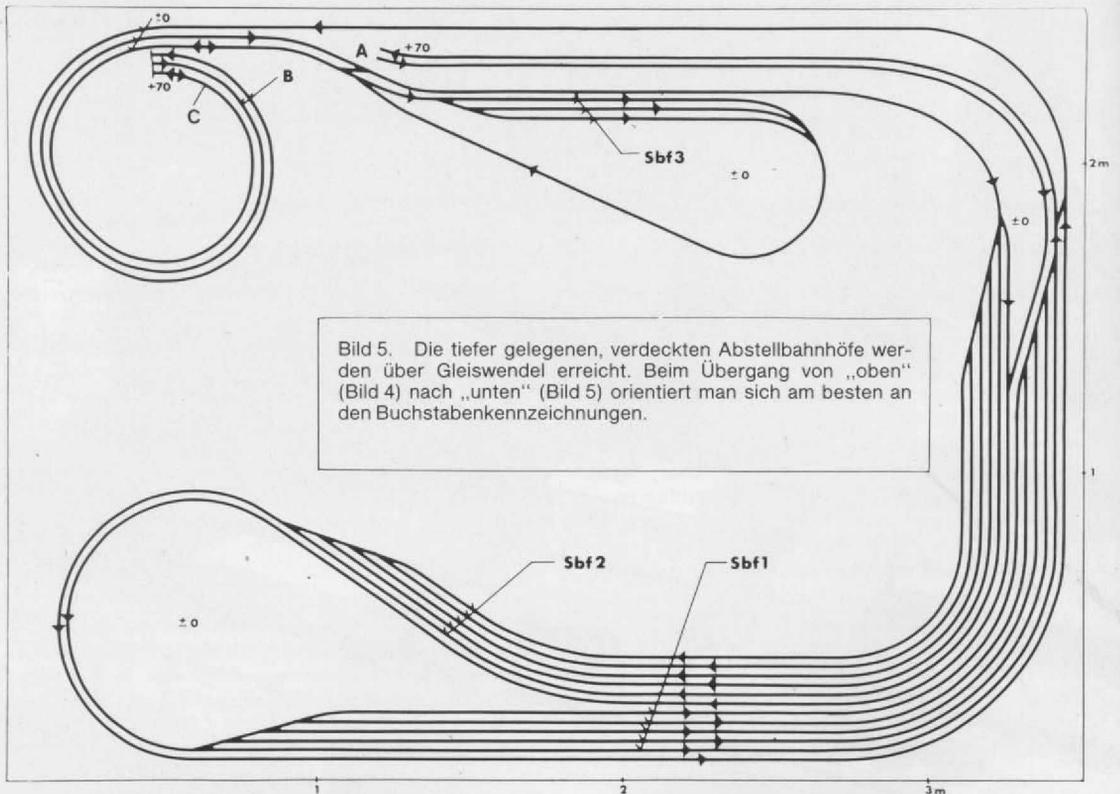


Bild 5. Die tiefer gelegenen, verdeckten Abstellbahnhöfe werden über Gleiswendel erreicht. Beim Übergang von „oben“ (Bild 4) nach „unten“ (Bild 5) orientiert man sich am besten an den Buchstabenkennzeichnungen.