

MIBA

Miniaturbahnen





Seite 26

Nach einem konkreten Vorbild baute Helmut Menzel seine N-Anlage: Von Falls nach Gefrees geht die Reise.



Seite 44

Ein oft belächeltes Gefährt stellen wir in allen Einzelheiten vor: Der Schi-Strä-Bus ist ein technisch-historisches Relikt aus längst vergangenen Tagen.

MEINE ANLAGE

Falls – Gefrees als Anlagenthema	26
Lindau – in Plochingen am Neckar	64

DIORAMENBAU

Dumping in Virginia: Kohleverladung als N-Diorama	38
Wangerooze Westanleger in Z	62

ANLAGEN-PLANUNG

Loisl präsentiert: Die „Henschel-Wegmann-Anlage“	53
--	----

SELBSTBAU

Sanftes Fahren mit älteren Märklin-Lokomotiven	20
Schi-Strä-Bus als H0-Modell – ein Bauvorschlag	48
Rädertausch für Schienenbusse	70
Triebwagen für große Spur	71
Preußen-Ellok in H0	72

PRÜFPROTOKOLL

Schmalspur-Tenderlok U von Liliput	36
Rocos roter Rangierdiesel (290 in N)	60

VORBILD UND MODELL

75 Jahre Oberrheinische Eisenbahn (OEG)	
Kleiner Zug auf schmaler Spur (1) mit BZ	14

VORBILD

Typisch 50er Jahre: der Schi-Strä-Bus	44
DB-Dampf '86	51



Seite 53

Wie man um den (demnächst lieferbaren) Henschel-Wegmann-Zug eine sinnvolle Anlage bauen kann, zeigt MIBA-Mitarbeiter Loisl.

NEUHEITEN

VT 36.5 für TT	19
Bay. Dienstkohlenwagen von Exklusive Modellbahnen	35
Der „neue Magirus“	35
Schiffe für die Modellbahn	35
Kibri-Büromöbel	35
ÖBB-Triebzug 4020 von Klein – Modellbahn	42
Tauschachsen von MKM	42
Universal-Relais von HAPO	42
Schweizer Rangier-Ellok von Roco	42
N-Taschenwagen von Roco	43
Schweizer Schmalspur von Lemaco	43
Drehscheibe für die LGB	43
Triebwagen-Bausatz	43
„Alter Preuße“ aus Schweden	43
Neue Kataloge	50

SIE FRAGEN – WIR ANTWORTEN

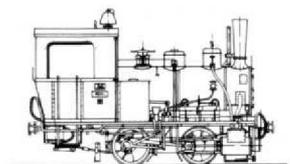
Wendezüge der 60er Jahre: welcher Steuerwagen?	12
--	----

RUBRIKEN

Zur Sache	9
Panorama	10
Termine	50
Neue Bücher	68
Impressum	73
MIBA intern	73

Seite 14

Zum 75-jährigen Jubiläum der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft präsentieren wir einen kompletten OEG-Zug als Bauzeichnung.





Zug der Zeit

In diesen Tagen jährte sich zum 50. Mal ein bedeutendes Ereignis in der deutschen Eisenbahngeschichte: Zum Sommerfahrplan 1936 wurde der Henschel-Wegmann-Zug planmäßig zwischen Berlin Anhalter Bahnhof und Dresden Hauptbahnhof eingesetzt. „Kürzeste Reisezeit 1 Std. 40 Min. gegen 2 Std. 8 Min. des bisher schnellsten Zuges“ zitiert A. Gottwaldt in seinem ausgezeichneten Buch „Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug“ das amtliche Mitteilungsblatt der Reichsbahn von 1936. Nun – unser Henschel-Wegmann-Zug schafft die 176,0 km zwischen Berlin und Dresden noch wesentlich schneller: Vom Abfahrtspfliff in der mächtigen Halle des Anhalter Bahnhofs, dem Überqueren des Landwehrkanals unter der Möckernbrücke der Hochbahn hindurch und der Vorbeifahrt am berühmten Bahnbetriebswerk „Berlin Ahb“ vergehen bis zum Entlangrollen am bekannten „Yenidze-Haus“ in Dresden und dem Abbremsen des Stromlinienzuges unter der Straßenbrücke über das Weichenvorfeld von Dresden etwa 60 Sekunden. Dann kann die Fahrt wieder losgehen – nochmals von Berlin nach Dresden, oder auch in umgekehrter Richtung. Dann drückt 61 001 den eleganten Zug in die Abstellgruppe; kurz darauf gleitet SVT 137 224 als FdD 572 Berlin–Erfurt–Frankfurt–Karlsruhe aus der Halle und beschleunigt unter der Hochbahnbrücke, auf der die U-Bahn-Linie „B“ von der Warschauer Brücke zur Uhlandstraße rumpelt. Als unser Henschel-Wegmann-Zug wieder für die Rückfahrt nach Dresden bereitgestellt wird, hechelt auch 89 005 mit dem

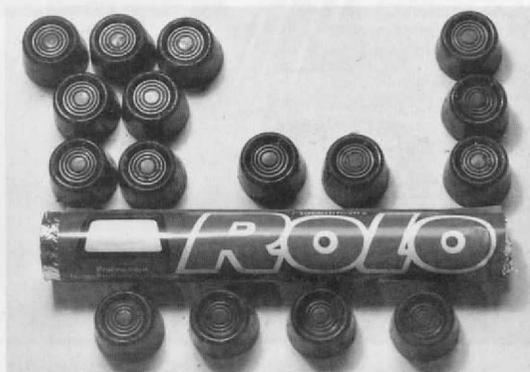
MITROPA-Schlafwagen für D 238 Berlin–Leipzig–Gera–Nürnberg–Stuttgart heran; um 21.58 Uhr wird ihn der „Sachsenstolz“ 19 006 aus dem Schwechten'schen Prachtbau in Richtung Süden ziehen. 10 Minuten später verläßt dann unser D 58 den Anhalter Bahnhof auf Gleis 2; 8 Minuten vor Mitternacht wird er in Dresden Hauptbahnhof eintreffen. Ins blaue Plüschpolster gelehnt, wirft der Reisende noch einen Blick auf D 2, den die Erfurter 01 218 um 22.12 Uhr zu ihrem Heimatbahnhof befördern wird; von dort geht es über Frankfurt und Heidelberg nach Basel. *Tempi passati?*

Die berühmte Zeitmaschine von H. G. Wells – für uns Modellbahner ist sie ein alter Hut. Ein neuer Zug rollt demnächst auf uns zu: Zunächst als Kleinserien- und dann als Großserienmodell kommt der berühmte Henschel-Wegmann-Zug. Und da Berlin und Dresden auch nicht an einem Tage erbaut sind, präsentieren wir Ihnen heute schon einen Anlagen-Entwurf, für dessen zeichnerische Umsetzung wir keinen Geringeren als „Loisl“ alias Rudolf Merz gewinnen konnten. Es ist ein durchaus lohnendes Unterfangen, sich mit dieser „Henschel-Wegmann-Anlage“ näher zu beschäftigen, auch wenn man sich nicht zu den Reichsbahn-Fahrern zählt – wie es denn überhaupt lohnt, sich das zeitgeschichtliche Umfeld nicht nur dieses Stromlinienzuges genauer zu betrachten. Gegenstand einer „wohlwollenden Legende“, wie A. Gottwaldt es in der eingangs zitierten Schrift nennt, sollten weder der Henschel-Wegmann-Zug noch die gesamte Reichsbahn-Epoche sein.

Eß-Bahn!

Neuwertige HO-ROLO Eisenbahn mit Zubehör billig zvz.: 1 Diesellok BR 215, 1 Dampflokom. 80, 1x Dreiweg-Weichen, 3x2 Wegweiche (elektr.), 10 Güterwaggons, Schienen, Brückenauffahrt (v.)

Diese Annonce fand Andreas Bachtler in dem Anzeigenblatt „Sperrmüll“ aus Landau/Pfalz. Er machte sich so seine Gedanken, wie wohl eine Rolo-Eisenbahn aussehen und vor allem schmecken würde. Nun, wie's aussieht, zeigt das Foto rechts; den Geschmack müßten etwaige Interessenten selbst „gourmetieren“! Ob die inserierten „Wegweiche“ etwas mit „Ex und hopp“ zu tun haben, konnte nicht eindeutig geklärt werden.



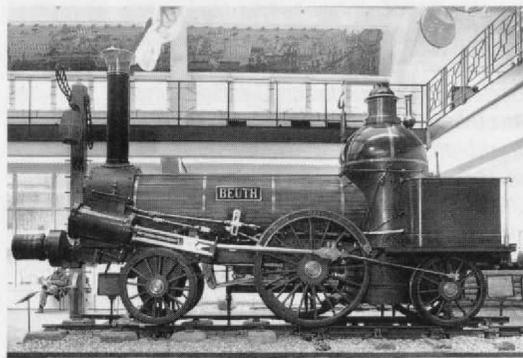
„Und neues Leben blüht aus den Ruinen . . .“

Ein knappes Jahr noch, dann wird der erste der beiden ehemaligen Lokschuppen des Bw Anhalter Bahnhof Auferstehung feiern: Im Frühjahr 1987 soll der erste Bauabschnitt des Museums für Verkehr und Technik in Berlin eröffnet werden. Von der „Beuth“ über die „Pfalz“ bis hin zum Nachbau der ersten Elektrolok der Welt (Siemens 1879) zeigen die Exponate in diesem Bereich die Entwicklung der Eisenbahn bis 1885. Zeittypische Objekte dokumentieren darüber hinaus das Wachstum Berlins, das durch dieses Museum eine weitere Reise wert sein dürfte.



Neue Kleinlok für die DME

Die Deutsche Museums-Eisenbahn (DME) in Darmstadt-Kranichstein kaufte von der Firma Freudenberger in Weinheim/Bergstraße die Kö 0295, die 1948 von Gmeinder gebaut wurde. Auf einem Tieflader wurde die Lok in das Museum in Kranichstein geschafft. Dort wird sie gemeinsam mit der bereits vorhandenen Kö 3504 (ebenfalls von Gmeinder, Baujahr 1956) den umfangreichen Rangierdienst bewältigen. Außerdem arbeitet die DME im Museum einen Wismarer Schienenbus (1933) auf, der später auf der vereinigten Strecke Darmstadt Ost-Bessunger Forsthaus eingesetzt werden soll. (Foto: Brestmeier)



Mit dem „Rebenbummler“ auf Lokaltermin

Die Eisenbahnfreunde Breisgau e.V. lassen auch 1986 wieder den bekannten „Rebenbummler“ zwischen Riegel und Breisach verkehren (20. 7., 17. 8., 21. 9. und 19. 10. sind die Termine, Abfahrt ist in Riegel jeweils um 10.30 Uhr). Durch Obst- und Weingärten geht die Bummelfahrt rund um den Kaiserstuhl. Es erscheint ratsam, zu den Fahrten mit der Bahn (bis Riegel) anzureisen, da im Museumszug ein Restaurantwagen eingestellt ist, der neben alkoholfreien Getränken und Riegeler Bier auch Weine aus den an der Strecke befindlichen Ortschaften bereithält!

„Auf Wiedersehen in Passau“

Vom 8. bis 11. Mai 1986 fand in Hamburg der 29. Bundesverbandstag des BDEF statt. Unter der Federführung der Freunde der Eisenbahn e.V. (FdE) und weiterer Hamburger Eisenbahnclubs war um den Verbandstag allerhand geboten: Viel Zuspruch fand unter anderem die Fahrt des Sonderzuges „Hammonia“, der über die Güterumgebungsbahn nach Eidelstedt, Bad Bramstedt ins AW Neumünster führte, von dort über Rendsburg, Kiel und Lübeck zurück nach Hamburg rollte. Der nächste Verbandstag wird 1988 in Passau stattfinden. (Foto: Jäckel)



Lokomotiven dampften durch Rittersaal

Mit „Kind und Kegel“ rückte die Modellbahn AG Kaarst am 4. April zur „Klausur“ in die bekannte Jugendherberge Alteiningen ein, um mit den Familien ein gemeinsames Wochenende zu verbringen. Mit im Reisegepäck waren unter anderem die 18 Module der Vereinsanlage. So kam es, daß im historischen Rittersaal der altehrwürdigen Burg Dampflok, Signale und Blockbetrieb den Ton angaben. Am Samstag und Sonntag war die Anlage zur Besichtigung freigegeben, der rege Besucherandrang zeigte, wie richtig der Kaarster Gedanke ist und läßt auf eine Wiederholung dieser Veranstaltung hoffen.

Noch'n Kurs

Immer mehr in Mode kommen Kurse, bei denen Privatpersonen in die Welt der Eisenbahner einsteigen können. Nach dem Lokführer-Kurs im DDM (6/86) kann ein weiterer vermeldet werden: Am 10. Oktober 1986 und 8. Mai 1987 veranstaltet das Kreis-Fremdenverkehrsamt Birkenfeld (Postfach 01 14 80, 6580 Idar-Oberstein, Tel. (0 67 81) 2 70 25) auf dem Gelände der privaten Birkenfelder Eisenbahn Lehrgänge, die neben der grauen Theorie auch praktische Arbeit als Lokführer, Schrankenwärter, Rangierer oder Schaffner enthalten.

Hochzeit im Straßenbahnwagen?

Für Eisenbahn- und Straßenbahnliebhaber aus dem Raum Nürnberg ist folgende Meldung interessant: An jedem ersten Samstag und Sonntag des Monats ist das historische Straßenbahndepot St. Peter (Schloßstr. 1) von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Wer vielleicht seine Geburtstagsfeier oder Hochzeitsfeier durch die Stadt rollend in einem Straßenbahnwagen verbringen möchte, wende sich an: VAG Nürnberg, Tel. (09 11) 2 83-45 45. Dort sind die Konditionen zu erfahren, nach denen die Anmietung der historischen Wagen möglich ist.



Die Schnellsten und die Schönsten:

TGV meets ICE

Am 3. Mai 1986 wurde in Kehl/Rhein mit einem Bahnhofsfest das 125jährige Jubiläum der Strecke Kehl-Strasbourg gefeiert. Neben einer Fahrzeugschau war eine ganz besondere Attraktion geboten: Von Kehl nach Offenburg verkehrte der ICE – von Kehl nach Strasbourg der weltbekannte TGV. Die Fahrten waren fast ständig ausgebucht, die Super-Schnellzüge kamen beim Publikum sehr gut an. MIBA-Leser Jean Buchmann „erwischte“ die beiden Züge im Bahnhof Kehl.



Bild 1. Ein schönes, sommerliches Stimmungsbild, nicht wahr? Aber halt, da ist ja ein dampfgeführter Wendezug auf der Brücke (über den Kettwiger Stausee)! Aufgenommen wurde das Foto im Mai 1966 von Manfred Schroeder. Interessant ist die Reihung des Zuges, der aus vier 3achsigen Umbauwagen und einem Mitteleinstiegs-Steuerwagen besteht; Zuglok ist eine „65“.

Wendezüge der 60er Jahre: welcher Steuerwagen?

Sie fragen . . . :

Als eifriger Leser der MIBA habe ich mir schon so manche Tips und Anregungen „herausgefischt“, doch nun habe ich ein Problem, das vielleicht auch noch andere Modellbahner haben könnten. Letztes Jahr kaufte ich mir die BR 65 von Fleischmann; da sie glücklicherweise Roco-Kurzkupplungen aufnimmt, bietet es sich an, einen Zug mit den vierachsigen Umbauwagen von Roco kurzgekuppelt einzusetzen. Be-

dingt durch das Thema meiner Anlage soll dies im Wendezugbetrieb geschehen. Nun kommt's: Was nehme ich als Steuerwagen? Ein Silberling geht wohl nicht, oder gab es den auch schon in den 60er Jahren? In diesem Zeitraum liegt mein Anlagenthema. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir – und somit vielleicht auch anderen Modellbahnern – helfen könnten.

Burkhard Prinz Korn

Wir antworten . . . :

Wendezüge gehören mittlerweile zum alltäglichen Bild des Bundesbahnbetriebs. Zumeist sind die Züge komplett aus Silberlingen gebildet, als Zugloks fungieren häufig die 140, 141, oder auch 212. Je nach Traktionsart müssen im Steuerwagen die entsprechenden Steuerpulte verwendet werden (d. h., es gibt je ein Steuerpult für elektrische und für Dieseltraktion). Im Wendezugbetrieb muß die Zuglok entsprechend eingerichtet sein, ein Steuerwagen muß vorhanden sein, und alle Zwischenwagen müssen mit zusätzlicher Bremsleitung ausgerüstet sein.

In früheren Jahren wurden in bestimmten Gebieten Wendezüge auch mit Dampfloks (z. B. 65, 78, 23, 38)

gefahren. Allerdings war hier eine direkte Steuerung nicht möglich. Es wurde für diesen Zweck ein Befehlsgerät entwickelt (ähnlich einem Maschinentelegrafen), mit dessen Hilfe der Lokführer vom Steuerwagen aus dem Heizer auf der Lok die entsprechenden Anweisungen zum Betätigen des Reglers übermitteln konnte. Die Druckluftbremse war vom Steuerwagen aus zu bedienen.

In der „Frühzeit“ des Wendezugbetriebs wurden verschiedene reguläre Reisezugwagen entsprechend hergerichtet, u. a. auch Donnerbüchsen und Abteilwagen. Der führende Waggon bekam ein Führerstands-Abteil mit den entsprechenden Befehleinrichtungen,

Unsere Redaktion schafft es einfach nicht mehr;

DEN GANZEN TAG EISENBAHN SPIELEN

geht über ihre Kräfte, denn so „nebenbei“ müssen eingesandte Berichte gesichtet, getextet, einige Unklarheiten aufgeklärt, hie und da gar noch Fotos gemacht, dazu mal soeben ein kleines Diorama aufgebaut, eingehende Fragen richtig beantwortet, dazwischen Korrektur gelesen, schlußendlich Klebeumbruch erstellt, der Kontakt zu Modellbahn- und Eisenbahnfreunden gepflegt, mal einige hundert Kilometer zu einer Clubveranstaltung oder Modellbahnneuheiten-Vorstellung gefahren werden – mit den sicher erstklassigen Schnappschüssen erstellt man ja im Handumdrehen einen interessanten, natürlich nicht zu langen, fachlich und sachlich richtigen Artikel, in gutem Deutsch – keinesfalls so brottrocken, wie das Thema vielleicht diesmal war.

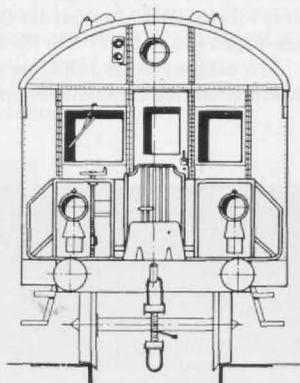
Gewiß, mit diesen „Nebentätigkeiten“ sind 40 – 50 Wochenstunden weg! Spaß beiseite: Haben Sie die notwendigen Voraussetzungen aufgelistet? Im Klartext: Gute Kenntnisse im Fotografieren, Zeichnen und Basteln. Verständnis für Mechanik und Elektronik, ein überdurchschnittliches Gedächtnis, flüssiges Deutsch, fundiertes Wissen über Modellbahn und Vorbild.

Gleich ist, was Sie bisher getan haben, ob Sie Amateur oder bereits Profi sind, ob männlich oder weiblich. Auch das Alter ist nicht ausschlaggebend! Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihren (handgeschriebenen) Lebenslauf, Lichtbild – kurz, die üblichen Bewerbungsunterlagen zusenden, aber vergessen Sie nicht, Arbeitsproben wie Fotos, Bauzeichnungen oder Gleispläne usw. beizulegen.

MIBA VERLAG

Schanzäckerstraße 24 – 26 · 8500 Nürnberg 70 · Telefon (09 11) 26 29 00

Bild2. So sah die Stirnpartie eines der im Haupttext erwähnten provisorischen Steuerwagen (Umbau einer Donnerbüchse) aus; Wiedergabe in 1/1 H0-Größe.



Bremse und Signalhorn eingebaut. Kennzeichlich waren diese provisorischen Steuerwagen u. a. am zusätzlichen Stirnfenster.

Nun zu den Fragen des Herrn Prinzkorn:

- 1) Das Vorbild des Fleischmann-Modells, 65 018, war von Anfang an für Wendezugbetrieb eingerichtet.
- 2) Silberling-Steuerwagen wurden ab Anfang der sechziger Jahre geliefert (mit Übergang auch an der Führerstands-Seite).

3) Vierachsige Umbauwagen waren u. W. nicht mit zusätzlichen Brems- und Steuerleitungen ausgerüstet. Dagegen war die Kombination von dreiachsigen Umbauwagen mit einem Silberling-Steuerwagen nicht ungewöhnlich.

Nachstehend als kleine Hilfe eine Liste von Mitte der sechziger Jahre noch im Dienst stehenden Reisezugwagen, die sich für den Wendezugeneinsatz eignen (die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit!):

Als Steuerwagen kamen zum Einsatz:
B 4 ymf, BD 4 ymf (sog. Städtewagen, grün mit Miteinstieg, 26,4 m lang),
BD 4 nf (Silberlinge),
B 4 if (Vorkriegs-Eilzugwagen, ohne Faltenbälge),
Bif (zweiachsige „Donnerbüchsen“),
Dif (zweiachsige Einheits-Gepäckwagen),
außerdem umgebaute Güterzugpackwagen Pwgs.

Als Zwischenwagen mit entsprechenden Brems- und Steuerleitungen eignen sich:
Städtewagen, Silberlinge, Vorkriegs-Eilzugwagen, dreiachsige Umbauwagen, Donnerbüchsen.

Die oben erwähnten Abteilwagen waren zu dieser Zeit nicht mehr im Park der Reisezugwagen vorhanden, sie wurden höchstens noch als Bauzugwagen verwendet.

jw

