

6/87 JUNI • ISSN 0723-3841  
39. Jahrgang DM/sFr 6,50  
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

Miniaturbahnen



**Seite 64**

Das 100jährige Jubiläum der Höllentalbahn nahm E. Maier zum Anlaß, ein exaktes Modell der E 44 1170 in H0 zu bauen.



**Seite 56**

Wer die Gewinnplätze beim Jugend-Dioramen-Wettbewerb belegt hat, zeigen wir auf 7 Seiten.



**MEINE ANLAGE**

Kompromisse – gut gelungen 29

**REVUE DER ANLAGEN**

Auf gute Nachbarschaft – mit der LGB 14

**DIORAMENBAU**

Von Rümpel nach Rohlfshagen – nach einem heimatlichen Vorbild 45

**PLANEN + FAHREN**

Von Wurzbach nach Lobenstein (2)  
Eine Nebenbahn im Thüringer Wald 20

**ANLAGENPLANUNG**

Kleinbahn auf zwei Ebenen:  
Schmalspurige Industrie- und Personenbahn 68

**SELBSTBAU**

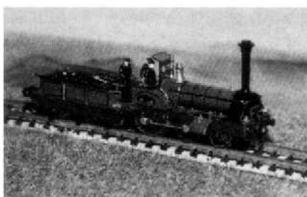
Museumslokomotive als N-Modell:  
Die Pfalz 39  
Die Freiburger Museumslokomotive E 44 1170  
im Modell 64

**LESER-ARBEITEN**

Umbaulok 54  
Lademaß 54  
N-Vitrine 54  
Badischer Tiefladewagen 54

**JUGEND MIBA**

Die Preisträger des Dioramen-Wettbewerbs 56  
Auflösung des „Nummernsalats“ aus 4/87 63



**Seite 39**

Winzig klein ist das Modell der „Pfalz“, das D. Matyschek im Maßstab 1 : 160 gebaut hat.

**BAUBERICHT**

Das Städtchen in der Stadt:  
Fallers Gartenstadt 42

**NEUHEITEN**

Pola-Stellwerk für LGB 13  
Hapo-Bekohlung für Spur II 13  
Forstzubehör aus der DDR 13  
Schuppen und Rampe in H0 13  
Tiefladewagen mit Zirkus-Anhänger 13  
Ladegut von Dittmann 13  
Pola-Lockschuppen der Junior-Serie 75  
Bahnspezifisches aus Holz 75  
Neue Bausätze von Weinert 75  
Neu von Wiking 75

**PRAXISTEST**

FMZ – die Fleischmann-Mehrzugsteuerung 16

**VORBILD + MODELL**

Lemacos Limburger Zigarre 41  
H0-Güterwagen der Industrie – kritisch betrachtet 49

**VORBILD**

NBS und Rbf – die Bahn baut 11  
Die Bundesbahn im neuen Farbkleid 53

**FOTO-PREISRÄTSEL**

Auflösung des Rätsels aus MIBA 4/87 67

**RUBRIKEN**

Zur Sache 9  
Panorama 10  
Termine 12  
Impressum 77



**Seite 29**

Eine Anlage voll von bestens gelungenen Kompromissen präsentiert W. Konrad.

**Titelbild:** Die V 80 002 hat die jüngste Diesellok-Umlackierung nicht mehr erlebt; manche werden sagen, sie blieb davon verschont. Welches „Kleid“ der Diesellok Reihe 218 am besten steht, mag der geneigte Leser auf Seite 53 selbst beurteilen. (Foto am 30. 9. 84 bei Erlangen: Gerd Nowak)



## Spurensicherung

*Wir kennen sie – die Trauben von Fotografen, deren Kameraverschlüsse im Stakkato klicken, wann und wo immer eine Dampflok mit knallenden Auspuffschlägen und turmhoher Qualmwolke anfährt, und sei es nur zum Schein (daß es sich dabei allenfalls um eine Schein**ab**fahrt handelt, sei nur am Rande vermerkt). Wir alle kennen sie, und wir haben auch überhaupt nichts gegen sie – war doch wohl jede Leserin, jeder Leser und ganz bestimmt jeder Redakteur schon einmal mit von der Partie.*

*Diese mitunter hunderttschaftsweise betriebene Dokumentation eines vermeintlich einmaligen Ereignisses ist auch mit „Spurensicherung“ nicht gemeint. Machen wir uns doch nichts vor: Bei aller Freude über den DB-Dampf 1985, 1986, 1987, 19... und aller Anerkennung der vereinigten Anstrengungen von Flensburg bis Freilassing ist und bleibt dies ein musealer Betrieb; es wird wie bei einem „lebensecht“ arrangierten Dinosaurier-Szenarium in der naturhistorischen Abteilung so getan, als ob. Scheinabfahrten, in der Tat...*

*Nein – wir reden von der Spurensicherung, wie sie etwa die zwei jungen Modellbahner betreiben, deren N-Diorama „Von Rümpel nach Rohlfshagen“ wir in dieser Ausgabe zeigen. Die Bahn zieht sich, dies ist ein Faktum, aus der Fläche zurück. Die „Nebenbahn“, die ein Jahrhundert lang eine Region prägte und sie mit der Welt verband, hat keine Zukunft mehr. Zwar gibt es ehrenwerte Initiativen, die sich fernab musealer Schaufahrten um die Erhaltung und Verbesserung des schienengebundenen Nah- und Regionalverkehrs bemühen; ihr mitunter sogar erfolgreiches Engagement ist in jeder Hinsicht zu unterstützen. Wie indes eine Nebenbahn Land und Leute geprägt hat, wie Bahnwärterhaus und Laderampe Teile einer Eisenbahn-Landschaft waren, die ganze Generationen im Wortsinn „erfahren“ haben – das kann zumindest im Modell zu einem Leben erweckt werden, wie dieses draußen „in natura“ bzw. in deren Rest längst angebotsumgestellt, zurückgebaut, flurbereinigt und unter Asphalt und Beton erstickt ist.*

mm

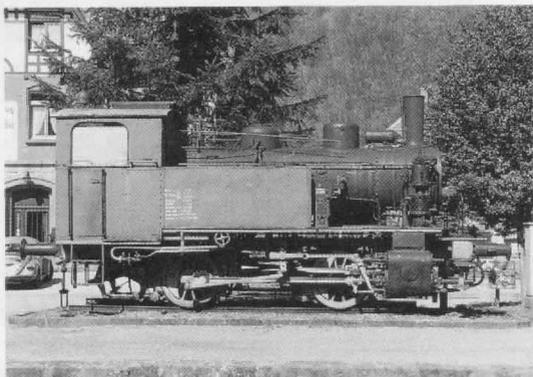


### Erfolgreiche Saison 86

Auf eine äußerst erfolgreiche Saison '86 kann der Achertaler Eisenbahnverein e.V. zurückblicken. In seinen im Achertal eingesetzten Regeldampfzügen wurden an 13 Fahrtagen über 12 100 Personen befördert, was einer Steigerung von etwa 36 % entspricht. Auch beim Fahrzeugpark gab es Zuwachs: Ein Kesselwagen aus dem Jahre 1909 wurde aufgearbeitet und in den Ursprungszustand zurückversetzt. Von der DB konnten zwei ehemalige Bauzugwagen erworben werden: eine „Donnerbüchse“ der Bauart Ci 26 und ein Abteilwagen der Bauart Cd 21. Außerdem ist geplant, die in Oberharmersbach als Denkmalslok ihr Dasein fristende ehemalige SWEG-Lok 20 wieder in Betrieb zu nehmen.

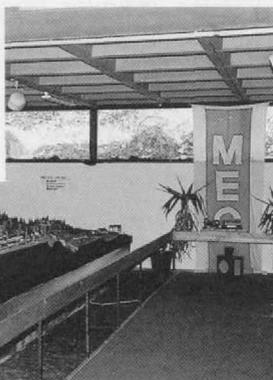
### Mekka der Eisenbahnfreunde

Zu einem wahren Mekka der Eisenbahnfreunde hat sich das Bayerische Eisenbahnmuseum (BEM) in Nördlingen entwickelt. In dem Museum sind über 60 Fahrzeuge ausgestellt, untergebracht ist es in einem der letzten noch weitgehend original erhaltenen Bahnbetriebswerke Süddeutschlands, im Bw Nördlingen. Das Bw weist heute noch einen fünfzehnständigen Lokschuppen, eine zweigleisige Remise, großflächige Freigleise, Bekohlungsanlage, Wasserkräne sowie mehrere Nebengebäude und Werkstätten auf. Seit Oktober '86 dient es nun dem BEM als Heimat. Zu sehen sind neben Dampflok der Baureihen 41, 44, 50, 64, 89 und 94 die Schnellzuglok E 16 09 und über 40 Waggons. Ein Besuch dürfte sich lohnen.



### Mit 01 1100 nach Stuttgart

Mit dem Sonderzug „Der Schwabenländer“ kommt 01 1100 erstmals seit Bestehen der Dampfsonderfahrten über Bayerns Landesgrenzen hinaus. Auf der Fahrt von Nürnberg über Crailsheim und Backnang nach Stuttgart wird in Gaildorf-West eine Pause zum Wasserfassen eingelegt, während der Sonderzug von Dampflok 80 106 auf der privaten Kochertalbahn nach Sulzbach und zurück gezogen wird. Von Stuttgart geht es über Goldshöfe – Crailsheim – Ansbach „unter Draht“ zurück nach Nürnberg; Zuglok ist mit der E 44 002 die erste 1933 gebaute Serienlok dieses Typs. Weitere Fahrten: 11. Juli, 8. August und 5. September 1987.



### Eisenbahnmuseum in der Stadtbücherei

In der Stadtbücherei von Neumarkt/Opf. (Weierstr. 7) hat der MEC Neumarkt ein Modell-Eisenbahnmuseum eingerichtet. Es ist jeden Sonntag von 14 bis 18 Uhr geöffnet und bietet dem interessierten Besucher einige Sehenswürdigkeiten. Neben einer großen H0-Anlage gibt es eine etwa 22 qm große LGB-Anlage mit zwei Bahnhöfen zu bestaunen, eine 4 qm große N-Anlage, ein H0-Modul, das Modell einer Kof III im Maßstab 1:5 und zu guter letzt eine Anlage mit Spurweite 45 mm, die ein Neumarkter Bürger vor etwa 40 Jahren gebaut hat. An drei Anlagen besteht übrigens für Besucher die Möglichkeit, Züge selbst fahren zu lassen.

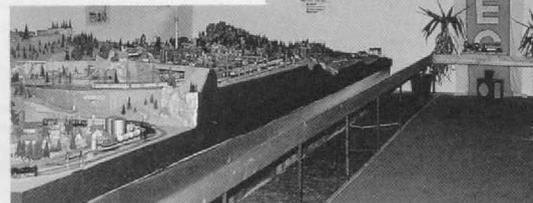




Bild 1. Wie bei der Modellbahn: Das neue Gleisstück wird abgehängt . . .



Bild 2. . . . und, hier von den Projektleitern, „befestigt“.  
(Fotos Bild 1 und 2: mm)

## NBS und Rbf: Die Bahn baut

Abschluß oder Beginn so vieler bedeutender Bahn-Bauten waren zuletzt im vorigen Jahrhundert an der Tagesordnung; jetzt holt die Bahn mit Riesenschritten den (nicht von ihr verschuldeten) Rückstand auf. Auf der Neubaustrecke (NBS) Hannover – Würzburg wurde am 29. 4. 87 das letzte Gleisstück zwischen den Projektgruppen Mitte und Süd verlegt; nahe der südlichen Fliedetalbrücke bei Fulda vollzogen Projektleiter Engels und stellvertretender Projektleiter Weihprecht den Lückenschluß. Eine gute Woche zuvor war ein weiterer spektakulärer Neu- bzw. Umbau abgeschlossen: Am

21. 4. 87 rollte der erste Waggon über den neuen Ablaufberg des jetzt vollautomatischen Rangierbahnhofs Nürnberg. In einer nur 96-stündigen Betriebspause waren zuvor nach einem minutiösen Plan 300 m Gleis, 11 Weichen und 4 Gleisbremsen aus- und 300 m Gleis und 9 Weichen eingebaut worden. 84 Jahre nach seiner Eröffnung 1903 ist der bis heutige einzige Gefälle-Rangierbahnhof Deutschlands mit nunmehr vollautomatischer Betriebssteuerung über Computer und einem Gesamtinvestitionsvolumen von 219 Mio. DM für weitere Superlative gut. mm



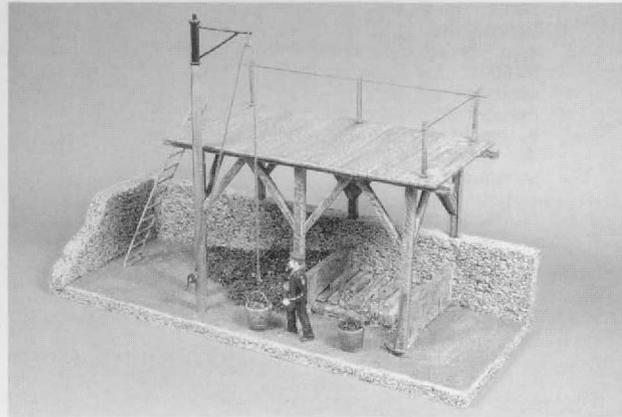
Bild 3 und 4. Bevor der erste Wagen über den neuen Ablaufberg rollen konnte, wurden in einer spektakulären Aktion die Gleisanlagen umgebaut; auch diese Szene wirkt wie „Anlagenbau in 1:1“. Mit Umbau und Automatisierung des Rangierbahnhofs wurden auch Material- und Betriebsaufwand sowie die Unfallgefahr entscheidend verringert.  
(Fotos Bild 3 und 4: DB)





### Pola-Stellwerk für LGB

Passend zum gleichnamigen Bahnhof brachte Pola ein kleines Stellwerk namens „Schönweiler“; es stellt den Typ mit holzverschaltem Obergeschoß dar.

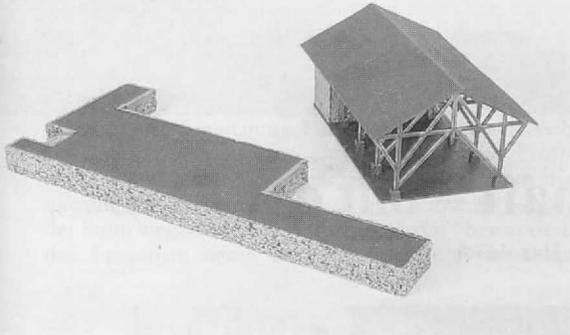


### Hapo-Bekohlung für Spur II

Kohlenlager, Bekohlungs Bühne und ein kleiner Kran für die Kohlenkörbe – alles wetterfest und im Maßstab 1:22,5 – stellte Helmut Poinner, Fraunhoferstr. 41, 8000 München 5, vor.

### Forstzubehör aus der DDR

Hochstand, Futterkrippe, Schutzhütte, diverse Zäune etc. enthält dieser Bausatz von Vero, der für die Nenngröße TT gedacht ist.

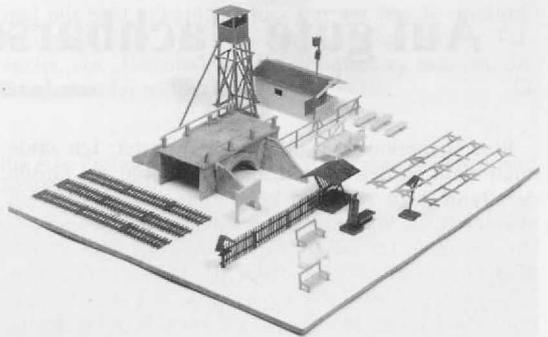


### Schuppen und Rampe in H0

Kombinierte Kopf- und Seitenrampen findet man häufig im Großbetrieb, gar nicht so selten ist auch der Typ des „halboffenen“ Schuppens. Beide bietet Hapo, München, als H0-Modelle an.

### Tieflader mit Zirkuswagen

Der Zirkus „Rasalto“ verfügt über ein großes und ein kleines Zelt, Wohnwagen, Tierwagen, usw.; es ist ein Zirkus zum Spielen, der im Maßstab zur LGB paßt. Neuestes Zubehör ist daher ein Tieflade-Waggon. Nähere Informationen vom Hersteller: Dr.-Ing. P.Pape, Brühl, 8520 Erlangen.



### Ladegut von Dittmann

Verschiedene Ladegut-Einsätze für mehrere H0-Wagentypen bietet Dittmann, Isergebirgsstr. 32, 4130 Moers 1, an. Das Material ist bereits farblich behandelt; es ist leicht und kann geschliffen, gesägt und gebohrt werden.

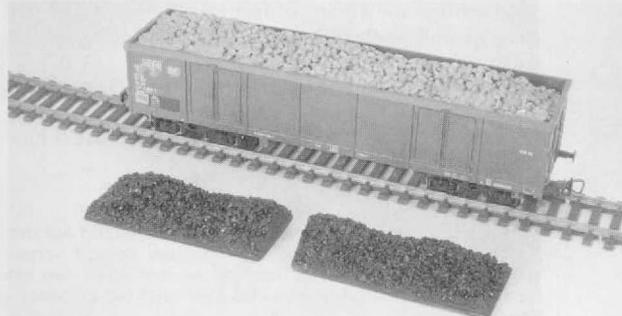




Bild 1. Im kleinen Bahnbetriebswerk wird gerade die 99 6001 für die nächste Fahrt vorbereitet. Schlosser K. macht sich an der Luftpumpe zu schaffen.



## Auf gute Nachbarschaft – mit der LGB

von Joachim Herold

Eine Bemerkung sei mir vorab gestattet: Ich zähle mich nicht zu den Nietenzählern, obwohl die Größe der Bahn dazu verleiten könnte, auch betrachte ich mich nicht als Maßstabs-Verfechter und nicht als Epoche-Vertreter. Ich erfreue mich ganz einfach beim Anblick über ein Stück Eisenbahn, das im Garten zu allen Jahreszeiten seine Reize hat und das seit über 15 Jahren in verschiedenen Regionen allen Witterungseinflüssen ohne bleibenden Schaden getrotzt hat.

Den Gleisbau habe ich zu Anfang mit Zement, Sand, Kies, Unterlagen aller Art und sogar mittels Gießformen von Trassenteilen betrieben. Heute verwende ich bei Neuverlegungen oder Nachbesserungen ausschließlich Splitt oder Kies in der Körnung 3–10 mm; das Planum wird grob hergestellt, zuerst mit größerem Kies belegt, darüber die feinere Sorte geschüttet und die Gleise verlegt. Nach dem ersten Regenguß und nach mehrmaligem Befahren liegen die Gleise absolut fest.

Was zu aller Freude beim Betrieb einer Gartenbahn hinzukommt, ist folgender Aspekt: Ich mußte aus beruflichen Gründen eine Reihe von Ortswechslern hin-

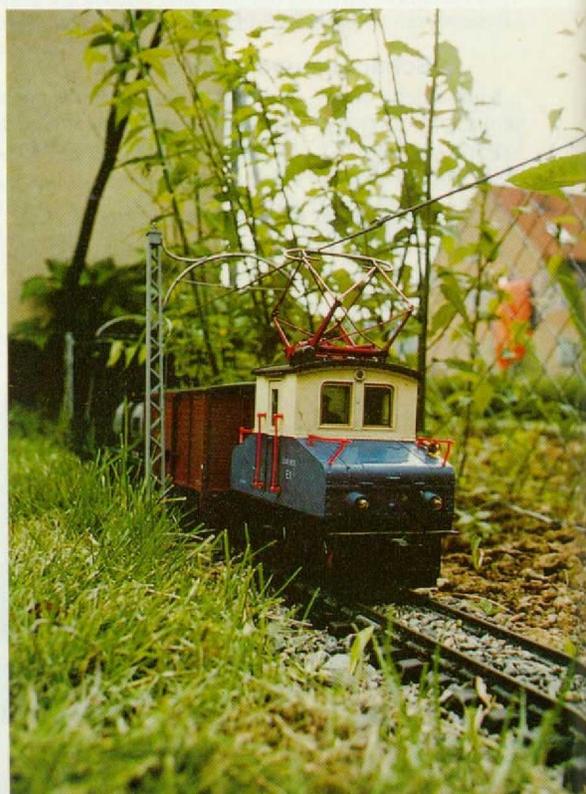


Bild 2. Die E 1 ist mit einem Übergabe-Güterzug auf der Strecke unterwegs. Wenn Zugbetrieb ist, kommt schon mal der eine oder andere Nachbar an den Zaun, um ein Schwätzchen im allgemeinen und über die LGB im besonderen zu halten.



Bild 3. Mit einem Bummelzug trifft die Dampflokom Nr. 1 im kleinen Landbahnhof ein.

ter mich bringen. An und für sich tut man sich schwer, in der neuen Umgebung Fuß zu fassen. War jedoch erst die LGB im Garten aufgebaut und der Eröffnungszug auf die Reise geschickt, blieben auch die nachbarlichen Gespräche nicht aus. Zunächst wurde der Sohn wegen der „schönen Eisenbahn“ bewundert, das Erstaunen nahm dann erkennbare Formen an,

wenn der Vater sich als der eigentliche Betreiber der Bahn bekannte – damit war das Eis meistens gebrochen. Daß man zur Eröffnung der Bahnlinie schon mal mit Sekt ankam, sei hier nur am Rande erwähnt. In diesem Jahr stehe ich unwiderruflich vor der Tatsache, ein „Eisenbahn-Fest“ abhalten zu müssen, die Sangesbrüder wollen dies so! □

Bild 4. Vermutlich hat der kurze Personenzug die Aushilfskräfte zum Erdbeerpflücken gebracht; auf dem Rückweg wird er wohl die erste Steige frisch geernteter Erdbeeren mit in die Großstadt nehmen.



