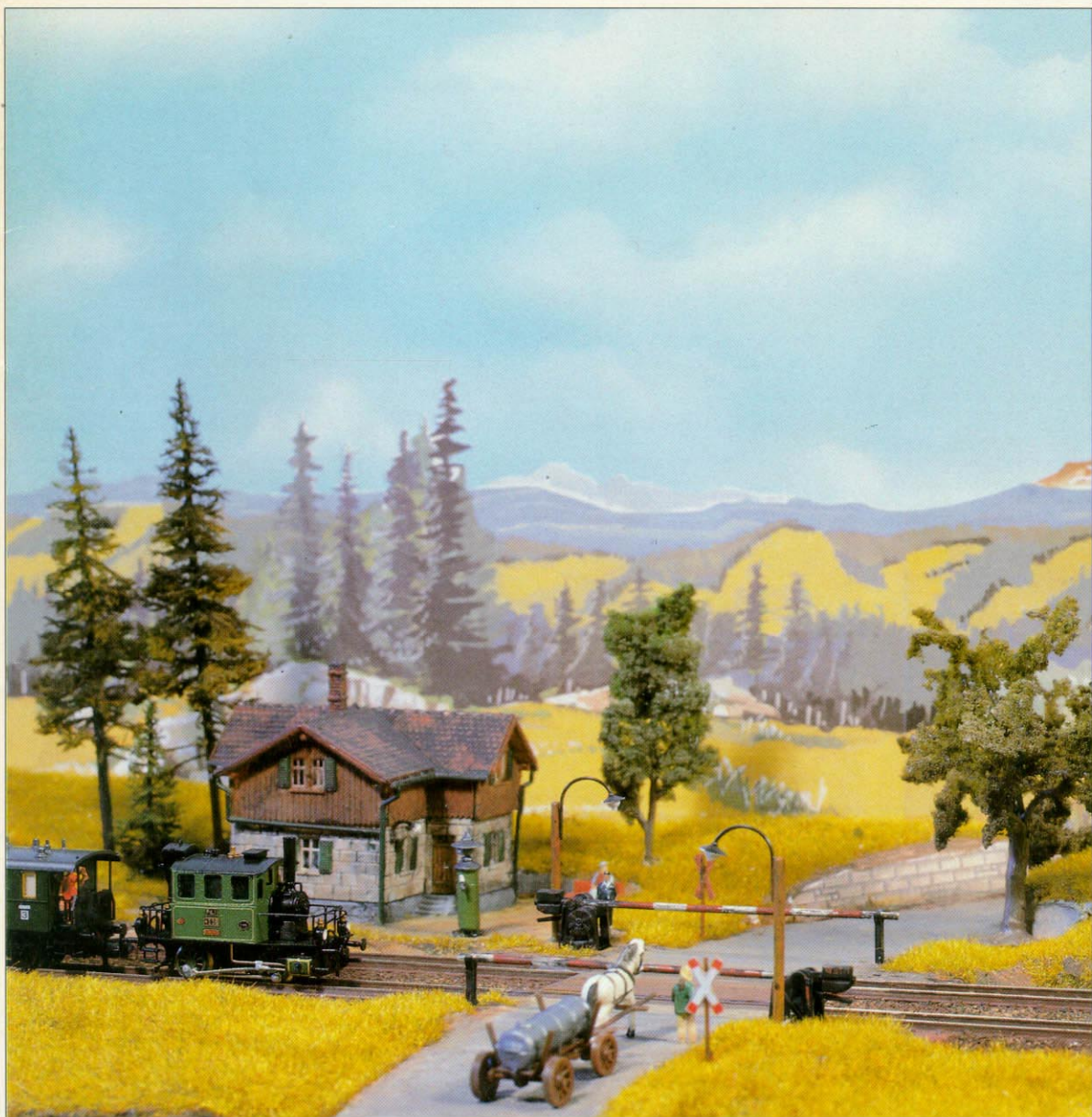


1/89 JANUAR J 8784 E
41. Jahrgang · DM/sFr 7,-
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

MINIATURBAHNEN



**GROSSE CLUBANLAGE • DIE MINEX-BAHN • BAHN-
ÜBERGÄNGE • BAUSATZ-VARIATIONEN VON PIT-PEG**

ZUR SACHE 11

PANORAMA 14

TERMINE 21

MIBA-KONTAKT 16

MODELLBAHN-ANLAGEN

Große Clubanlage 30

Schmale Spur auf kleiner Fläche 52

MIBA-TEST

Symoba Kurzkupplung 38

Schwachstellen der N-Bahn –
systembedingt? Teil 5 40

Prüfprotokoll: ROCO H0
Triebzug 628.2/928.2 70

NEUHEITEN 12+13, 46+51

SELBSTBAUPRAXIS

Pit-Peg: Bausatz-Variationen 22

VORBILD + MODELL

Bahnübergänge 54

150 Jahre Eisenbahnwerkstätten
in Potsdam 62

VORBILD

Museumszug in H0? 18

Kuckucksbühnel 26

Mit dem ICE nach Hamburg 29

Die „Romantische Schiene“ 42

Bahnhofsfest Frankfurt 44

Andere Krokodile

SAMMLERECKE 64

VERSCHIEDENES 8+45

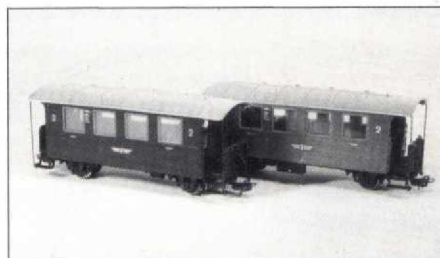
IMPRESSUM 73

VORSCHAU 73

Auf den Seiten 47–50 dieses Heftes befindet sich die Inhaltsübersicht des MIBA-Jahrgangs 1988.

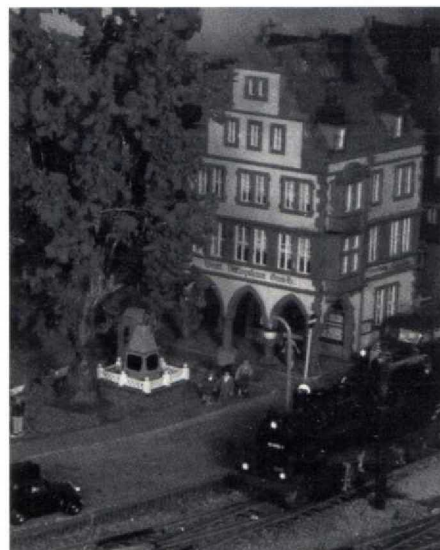


IN DIESEM HEFT:



„Beschränkte Bahnübergänge“ ist das Thema der ersten Folge unserer Artikelserie. Auch das Titelbild von Uwe von Werthern nimmt darauf Bezug. Seite 54.

Eine 0-Bahn auf H0-Gleisen, das war kurz gesagt das Konzept der Minex-Bahn. Seite 64.



Eine große Clubanlage ist bei den Eisenbahnfreunden Werl im Bau, den fertigen Teil stellen wir ab Seite 30 vor.

BAUGRÖSSEN-SEPARATISMUS

Es gab eine Zeit, da lagen sich die Hobby-Eisenbahner in den Haaren: auf der einen Seite die „Vorbildfritzen“ und „Pufferküsser“ - auf der anderen die Modellbahner, von der Gegenseite verächtlich als „Spielratzen“ abgetan. Diese Zeit dürfte vorbei sein. Haben doch manche der „Vorbildfritzen“ die Modellbahn als Hobby entdeckt, und es orientieren sich mehr und mehr Modellbahner am großen Vorbild. Das Thema ist abgehakt. Betrachten wir einmal die Modellbahner-Spezies. Fast hat man den Eindruck, die Spurweiten wurden kleiner, die Probleme größer. Ich meine hier die Probleme, die Modellbahner im Umgang miteinander haben. Der Homo Mibanicus wird, bevor er sein Steckpferd noch richtig reiten kann, zu einer Entscheidung genötigt: Er muß sich für eine der Nenngrößen entscheiden. Klar, denn eine H0-Lokomotive läuft nun mal nicht auf N-Gleisen.

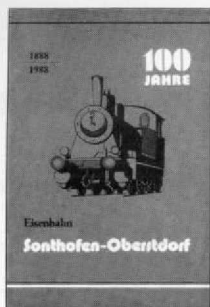
Die tägliche Leserpost, die die MIBA-Redaktion erreicht, bringt es an den Tag: Die einmal getroffene Entscheidung für eine bestimmte Nenngröße ist gleichzeitig und vor allem eine Entscheidung gegen die anderen. Der N-Bahner ist dem Ha-Nuller nicht grün und der Z-Anhänger gönnt dem TT'ler die Luft nicht. Genaugenommen ist es nicht die Luft, sondern der Platz auf den MIBA-Seiten. „Ich interessiere mich ausschließlich für die N-Bahn, und ich lese die MIBA nur, wenn sie sich schwerpunktmäßig mit dieser Baugröße befaßt“. Basta. „Als H0-Bahner sehe ich mit Sorge, daß die MIBA den nicht ernstzunehmenden Spurweiten viel zu viel Platz einräumt.“ Oder so: „Ihr könntet wirklich mal was für Spur 0 bringen,

oder fällt Euch da nichts ein?“ Manche Zuschriften lesen sich noch feindseliger. Nun ziehe sich, bitteschön, keiner diesen Schuh an, dem er nicht paßt! Die unduldsamen Modelleisenbahner merken sowieso nichts.

Bevor wir nun in tiefe Resignation verfallen, ziehen wir uns lieber selber am eigenen Schopfe aus dem Sumpf, wie weiland Baron von Münchhausen. Es ist doch so (und das ist keine Lügengeschichte!): Freilich wird der N-Bahn-Besitzer einem Prüfprotokoll der neuesten H0-Lokomotive wenig Nutzen abgewinnen können. Ein Anlagenbericht hingegen, der eine 0-Anlage vorstellt, kann eine Menge an Anregungen vermitteln, die vollkommen unabhängig von der Baugröße sind. Ein Gleisplan, gezeichnet für eine bestimmte Nenngröße (sagen wir im Maßstab 1:20 für H0) läßt sich im Prinzip für jede andere Nenngröße verwenden, letztlich ändert sich nur der Zeichnungsmaßstab (auf unser Beispiel bezogen also etwa 1:11 für N). Ein Selbstbau-Vorschlag, der für eine bestimmte Baugröße gedacht ist, läßt sich so oder so ähnlich auch in einer anderen Nenngröße verwirklichen.

Die MIBA ist keine Lobby. Sie hat es selbst in 40 Jahren nicht erreicht, daß Modellbahner weniger Steuern zahlen als Skatspieler. Warum auch? Aber den Modellbahngedanken, die gemeinsamen Interessen und den Erfahrungsaustausch der Modelleisenbahner können wir nur dann sinnvoll verfolgen und verfechten, wenn sich die Modellbahner, die Miniaturbahner, nicht selber auseinanderdividieren. jw





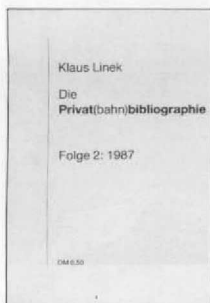
100 Jahre Eisenbahn Sonthofen – Oberstdorf

von Hans Erb und Gerhard Kitzinger

80 Seiten mit vielen Abbildungen und Plänen, Format 16,9 x 23,9 cm. Herausgegeben vom MEC Oberallgäu e.V., Immenstadt. Zu beziehen durch Überweisung von DM 9,- auf Postgirokonto München 315697-804 (Gerhard Kitzinger, 8972 Sonthofen)

Der MEC Oberallgäu (vormals MEC Immenstadt) wurde durch seine große N-Anlage bekannt, auf der u.a. die Bahnhöfe Immenstadt, Fischen und Oberstdorf nachgestaltet sind. Was lag näher, als zum Jubiläum der Strecke Sonthofen – Oberstdorf eine Broschüre herauszubringen? Das Ergebnis kann sich sehen lassen: die Entstehungsgeschichte und das weitere Schicksal der Bahnlinie werden gekonnt geschildert. Weniger Bekanntes wie der Umbau des Bf Sonthofen vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof zwischen 1937 und 1949 sowie die Vergrößerungen des Bf Oberstdorf kommen nicht zu kurz. Einige Gleispläne (u.a. Sonthofen 1888, Oberstdorf 1905 u. 1987) sind besonders für den Modellbahner interessant. Am Schluß der Broschüre stellen die Verfasser auf 4 Seiten noch kurz die Clubanlage vor. Resümee: Ein gelungener Versuch einer Synthese von Vorbild und Modell des MEC Oberallgäu. Auch wenn man die 24 Seiten Werbung abzieht, bleibt noch viel „Redaktionelles“ übrig.

lich auf die Technik bzw. deren Anwendung bei verschiedenen Lokomotiv- und Triebwagenbaureihen ein. Zahlreiche interessante Fotos (etwa von den „Krokodilen“, den Maschinen der Ae 8/14-Familie oder der Dampflok E 3/3 8521 mit elektrischer Kesselheizung während der Kriegsjahre) lockern den Text auf. Sehr informativ ist ein 28-seitiger Anhang mit Tabellen aller fahrdrahtelektrischen Strecken-Triebfahrzeuge der Schweiz seit 1888. – Fazit: eine Fundgrube für den Freund der elektrischen Traction eidgenössischer Bahnen.



Die Privat(bahn)bibliographie

(Folge 2: 1987)

von Klaus Linek

88 Seiten, Format A 5; DM 6,50; erschienen im Eigenverlag des Verfassers (Brünningheide 71, 4400 Münster/Westf.)

Eine äußerlich unauffällige, aber nichtsdestotrotz wichtige Broschüre stellt diese in sicherlich mühevoller Kleinarbeit zusammengestellte Bibliographie dar. Sie enthält Angaben über im Kalenderjahr 1987 erschienene Aufsätze, Berichte oder Kurzmeldungen zu den Themenbereichen Fahrzeugindustrie, Kleinbahnen, Industriebahnen, ÖPNV und Museumsbahnen. Naturgemäß überwiegen die Angaben zu bundesdeutschen Themen bei weitem, daneben sind noch die DDR, Österreich und die Schweiz (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) enthalten. Das Nachschlagewerk ist, wenn man sich mit den verwendeten Abkürzungen vertraut gemacht hat, für den ernsthaften Eisenbahnfreund eine willkommene Dokumentationshilfe.



100 Jahre elektrische Bahnen in der Schweiz

von Walter Trüb

168 Seiten mit 164 Abbildungen (davon 14 in Farbe), Format 21,4 x 25,9 cm; DM 68,-, Orell Füssli Verlag, Zürich/Wiesbaden

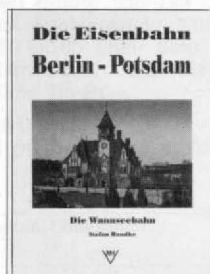
Die Schweiz ist bekanntlich das Land der elektrischen Zugförderung. Vor gut 100 Jahren begann das Kapitel mit der Tramway Électrique Vevey-Montreux am Genfersee, und vor 84 Jahren wurde erstmals bei Schweizer Bahnen Einphasenwechselstrom verwendet. Der Kreis schließt sich über den Thyristor zum „Wiedererscheinen“ des kollektorlosen Drehstrommotors. Der Autor, früher bei den SBB tätig, schildert fachkundig die geschichtliche Entwicklung bemerkenswerter elektrifizierter Bahnlinien und geht anschließend ausführ-

Eisenbahn Berlin – Potsdam

von Stefan Handke

190 Seiten mit 245 Abbildungen u. Plänen, Format 20,2 x 25,9 cm; Marion Hildebrand Verlag, Berlin (West)

Rechtzeitig zum 150-jährigen Jubiläum des ersten Teilabschnitts der Bahnlinie Berlin – Potsdam wurde ein gelungenes Buch aus einem Verlag vorgelegt, der vielen Eisenbahnfreunden noch nicht bekannt gewesen sein dürfte. Die anfängliche Skepsis des Rezensenten erwies sich als völlig unbegründet: das Werk ist inhaltlich rundum geglückt. Einen sorgfältig recherchierten Text über die Geschichte von Potsda-



mer- und Wannseebahn bis in die Gegenwart ergänzen viele Fotos und Zeichnungen, wobei besonders die ausgezeichnete Reproduktion der alten Pläne hervorzuheben ist. Farbfotos sind nur wenige vorhanden, dafür sind die sw-Bilder fast durchweg von guter Qualität (besonders die „Stimmungsaufnahmen“ aus den letzten 20 Jahren). Leider noch nicht selbstverständlich bei zahlreichen Eisenbahnpublikationen ist ein zehnsseitiges Anmerkungs- und Quellenverzeichnis, das die mühevollen „Kleinarbeit“ des Autors belegt. Von zwei kleinen Kritikpunkten abgesehen (tlw. zu kurze oder fehlende Abbildungstexte und ein Layout, das bei reinen Textseiten bisweilen etwas viel „Luft“ läßt) ein sehr empfehlenswertes Werk für Freunde des Eisenbahnwesens in und um Berlin – und für diejenigen Modellbahner, die „großstädtische“ Themen bevorzugen. ur

Baureihe 44

von Manfred Weisbrod

112 Seiten mit 150 Abbildungen, Format A 4; Sonderausgabe III/88 des Eisenbahn-Journal; DM 18,80; Hermann Merker-Verlag, Fürstentfeldbruck

In gewohnter Aufmachung präsentiert sich wiederum dieses EJ-Sonderheft mit knappem Text und vielen, überwiegend farbigen Fotos. Ausgehend von der Entstehungsgeschichte der schweren 1'E-Gütermaschinen (Entscheidung, ob Zwei- oder Dreizylinder-Triebwerk, d.h. die Baureihe 43 oder 44) mit den Versuchsfahrten auf der Frankenwalddrampe über die Serienausführung ab 1937 und die Kriegsvereinfachungen spannt sich der Bogen bis zu den letzten Einsatztagen bei DB und DR. Sehr interessant ist der 12-seitige Teil mit sauberen

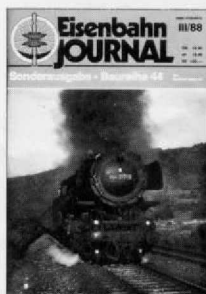
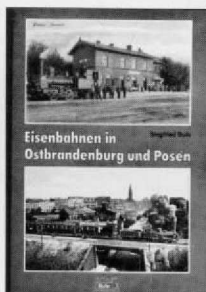
Bauzeichnungen der Lok in Heftmitte. In einem weiteren Kapitel geht der Textautor u.a. auf Stoker-Feuerung und Mischvorwärmer ein. Wer sich über die technische Seite der Baureihe 44 informieren will, erhält mit dieser Veröffentlichung einen guten Überblick. ur

Eisenbahn in Ostbrandenburg und Posen

von Siegfried Buße

147 Seiten mit 225 s/w-Fotos, 62 Zeichnungen u. Fahrplänen, Format 20,4 x 28,4 cm; Buße-Fachbuch-Verlag, Eggllham/München

Als sinnvolle Ergänzung zum Band über West- und Ostpreußen legte Siegfried Buße nun den Band über Ostbrandenburg und Posen vor. In bewährter Weise wird die dortige Eisenbahngeschichte kurz skizziert und durch Einzelbeiträge verschiedener Co-Autoren ergänzt. Natürlich kann man aufgrund der Zeitereignisse nicht erwarten, daß im Buch keine „Lücken“ wären – zu viele Unterlagen und Quellen sind eben heute nicht mehr greifbar. Trotzdem kann das entstandene „Kaleidoskop“ überzeugen, wobei stellvertretend die zahlreichen alten Bahnhofsfotos bzw. -Postkarten zu nennen sind. Die in den Innendeckeln des Buches abgedruckten historischen Landkarten vermitteln schon einen guten Überblick; aber vielleicht hätte man noch eine aktuelle Streckenkarte der PKP mit aufnehmen können? Der Text ist durch Pläne und Skizzen (tlw. etwas klein gedruckt) sowie aussagekräftige Tabellen (z.B. nebenbahnähnliche Kleinbahnen 1940) sinnvoll untermauert. Was leider fehlt, ist ein deutsch-polnisches Ortsnamenverzeichnis zumindest der wichtigeren Bahnstationen. Ansonsten ein informatives Buch nicht nur für den Freund des großen Vorbilds. ur



ACHTUNG, ABONNENTEN!

1. Die Abo-Rechnung 1989 sowie einen Einzahlungsvordruck erhalten Sie dieses Jahr mit separater Post. Sollten Sie diese nicht bis einschließlich 30. 1. 1989 erhalten haben, bitte umgehend beim Verlag reklamieren!
2. Inlands-Abonnenten wollen bitte den beigelegten Einzahlungsvordruck verwenden.
3. Wer trotz unserer Bitte den Einzahlungsvordruck nicht benutzt, möge auf seinem Zahlungsbeleg außer Namen und Adresse **unbedingt** seine Kunden- und Rechnungs-Nummer (siehe auf dem Rechnungsformular rechts oben) angeben! Sie ersparen sich und uns Fehlbuchungen, unnötige Mahnungen und Briefwechsel.
4. Auslands-Abonnenten werden gebeten, aus Kostengründen nur per Postüberweisung, entweder durch Einzahlung auf Ihrem Postamt oder von Ihrem Postscheckkonto auf unser Postscheckkonto, zu bezahlen. Sollten Sie trotzdem eine Banküberweisung vorziehen, so bitte nur auf unser Konto bei der Bayerischen Vereinsbank AG Fürth, Konto-Nr. 3 943 089, BLZ 762 200 73.
5. Sollten Sie eine Abo-Rechnung erhalten, obwohl Sie bereits bezahlt haben, so betrachten Sie diese bitte als Quittung.

Auch hier gilt: Bitte unbedingt Kunden- und Rechnungs-Nummer angeben.



Winterdienst

Zum Zeitpunkt der Aufnahme (25.08.88) stand dieser Klima-Schneepflug noch untätig auf einem Nebengleis des Bf Schongau herum, aber mittlerweile, d. h. bei Erscheinen dieses Heftes, wird er wohl schon wieder manchen Einsatz auf den dortigen Strecken in Richtung Landsberg/Lech oder Weilheim hinter sich gebracht haben.

Foto: Klaus Janssen

Neue Fahrzeuge in Dahlhausen

Seit kurzem beherbergt das DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen zwei weitere interessante Stücke. Am 19. Oktober traf per Tieflader die KÖf II 323 183 im Museum ein. Die Kleinlok, noch mit offenem Führerhaus, war zuletzt im Bw Braunschweig stationiert. Sie ist eine Spende des Autokran-Unternehmens Toense aus Langenfeld. Ebenfalls als Spende kam ein Drehgestell sowjetischer Bauart nach Dahlhausen. Es war vorher unter einem Flachwagen der Bergbau AG Lippe im Einsatz und wurde nun an das Museum abgegeben, da man den Wagen mit einem Drehgestell herkömmlicher Bauart umrüstete. Ursprünglich lief das Drehgestell auf russischer Breitspur (1524 mm) und gelangte im 2. Weltkrieg nach Deutschland, wo es auf Normalspur umgebaut wurde.

DGEG

ET 25 015

Von MIBA-Leser Boris Hepp erreichte uns dieses Foto des ET 25 015, der im Frühjahr 1988 wieder in den Ursprungszustand zurück versetzt wurde und in Haltingen (Südbaden) stationiert ist. Auf einem Abstellgleis präsentierte sich das formschöne Fahrzeug, das bereits in den dreißiger Jahren entstand, in neuer „alter Frische“ dem Fotografen.

Laßt Blumen sprechen!

Ein außergewöhnliches Schmankerl stellt das Stellwerk Gladbeck-Zweckel Abzweig zwischen Gladbeck-Ost und Gladbeck-Zweckel dar. An der wenig befahrenen Strecke kann man in den Sommermonaten das Stellwerk nur schlecht als solches identifizieren, da sich das Umfeld in ein Blumenmeer verwandelt hat. Ein Eisenbahner, der seine Leidenschaft für Blumen und nicht für die Modellbahn entdeckte ...

Text und Foto: gh

Nochmals: Artikel zur Gleiswendel (MIBA 5/87)

Aufgrund zahlreicher Leseranfragen zu den im Aufsatz erwähnten Kugelscheiben und Kegelpfannen nach DIN 63/9 teilte uns Herr Kempff folgende Bezugsquellen mit:

1. Fa. Wilhelm Boellhoff GmbH
Postfach 105626
6800 Mannheim 1
Tel. 0621/313081

2. Fa. Karl Berrang
Mechanische
Verbindungstechnik GmbH
Postfach 263
6800 Mannheim 1
Tel. 0621/8193-0

ICE unterwegs

Zu Meßfahrten auf dem Streckennetz der SNCF vom 29.09. – 08.10.88 wurde der ICE von Saarbrücken aus folgendermaßen befördert: Tfz BR 181, 2 Meßwagen, ICE (2 Triebköpfe + 1 Zwischenwagen), 1 Meßwagen. Um diese Zugbildung zu ermöglichen, mußten an beiden Triebköpfen des ICE spezielle Kupplungsadapter montiert und auf die Meßwagen die entsprechenden Gegenstände montiert werden. Die Überführung der Meßwagen von Minden an die Saar erfolgte bereits am 27.09.88, der ICE folgte zwei Tage später.

Text und Foto: Hartmut Fries



Vorsicht!

Die italienische Eisenbahn ist offenbar giftig und viel gefährlicher als unsere hierzulande, jedenfalls war sie es bis vor einiger Zeit. Dieses nette Schild entdeckte ich in diesem Sommer an einer stillgelegten Strecke (rechts im Hintergrund zu erkennen) im norditalienischen Aquileia zwischen altrömischen Ausgrabungen. Ob die Form des Andreaskreuzes wohl von den gekreuzten Knochen abstammt?

Text und Foto: Jochen Müller



Weiß-blauer Hafenbahn-Besuch

„Wo geht es hier nach München?“, schallte es kürzlich einigen verdutzten Hanseaten mitten im Hamburger Hafen aus einem bei Nordlichtern nur wenig bekannten Schienenfahrzeug entgegen: Zum dritten Male hatte die DGE den in München beheimateten „Gläsernen Zug“ für eine Studienfahrt kreuz und quer über das 670 km lange Gleisnetz der landeseigenen Hamburger Hafenbahn gechartert. Zum umfangreichen Besuchsprogramm gehörte auch eine Besichtigung der Kattwyk-Brücke, der höchsten, zweitlängsten und einzigen mit einer Wechselstrom-Oberleitung 15 kV/16 2/3 Hz überspannten Hubbrücke der Welt. Und noch ein vierter Superlativ dieses 1973 in Betrieb genommenen Bauwerks: sie war die erste vollständig geschweißte Eisenbahnbrücke Deutschlands.

Text und Foto: DVH



