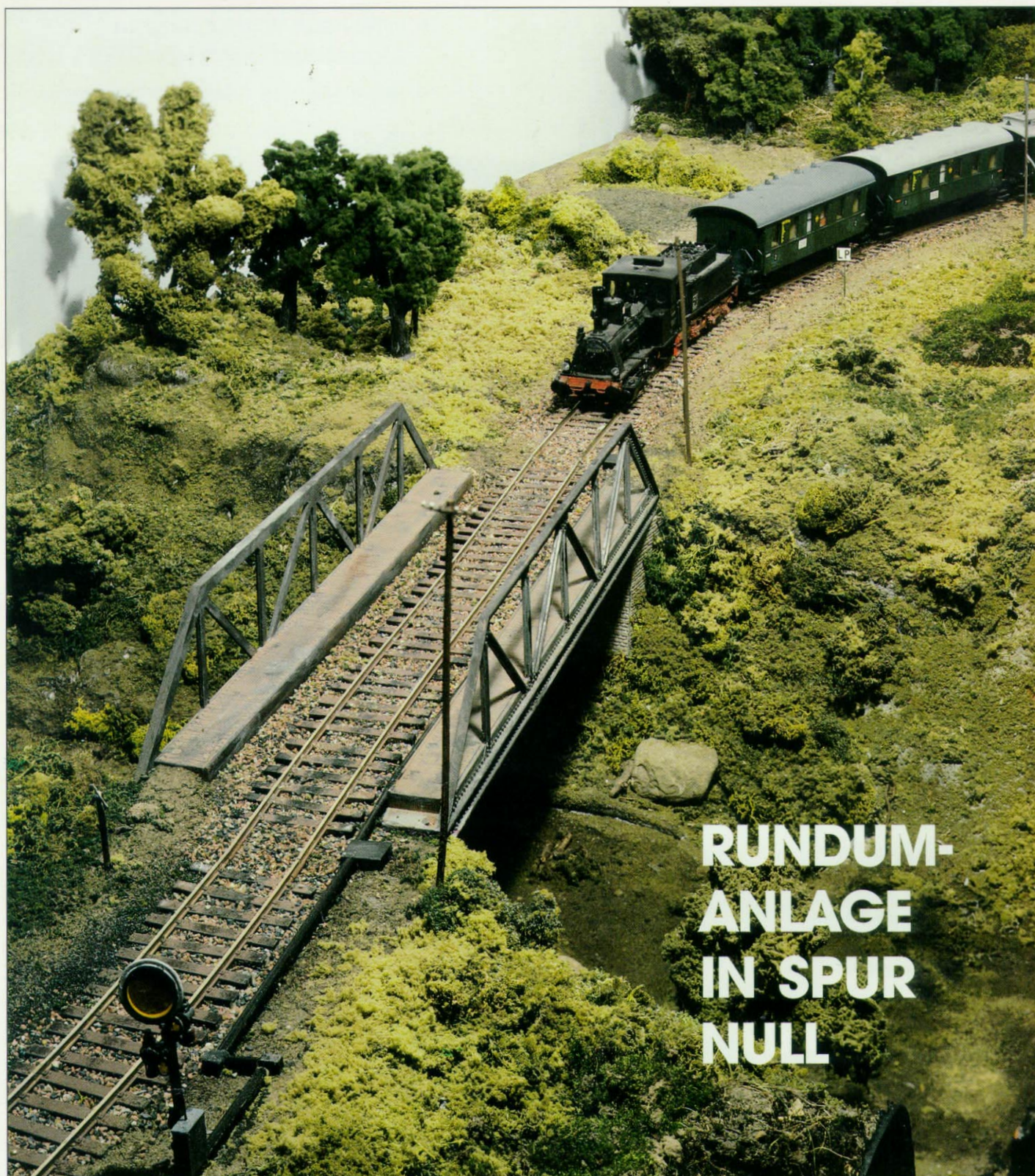


MIBA



**RUNDUM-
ANLAGE
IN SPUR
NULL**

**DAMPF IM METEORITENKRATER ● GRENZENLOSER VERKEHR
LÄNDERBAHNWAGGONS — UMGEBAUT UND VERFEINERT**

Von Null bis N

Es ist zwar nicht die gesamte Spannweite an Maßstabsmöglichkeiten unseres Hobbys – 2,1 und Z sind zugegebenermaßen in diesem Heft nicht vertreten – aber die Anhänger von N, H0 und 0 werden den einzelnen Artikeln zahlreiche Anregungen entnehmen können.

Etwas überpräsentiert erscheinen diesmal die Beiträge über die Nenngröße 0. Bevor nun die Ha-Nuller zu lamentieren anfangen, bitten wir zu bedenken, daß die Baugröße Null sonst eigentlich eher selten unter den MIBA-Artikeln zu finden ist. So wie schon im letzten Jahr, wollten wir auch heuer wieder kurz nach der Messe einen gewissen Schwerpunkt auf die "große Größe" legen.

Immerhin finden Sie, liebe Leserinnen und Leser, zwei Anlagenberichte und zwei kurze Berichte über Kleinbasteleien, die sich dezidiert mit dieser Baugröße befassen. Ein Übergewicht ist daraus trotzdem nicht geworden. Vielmehr gibt es ein gewisses Gegengewicht innerhalb dieses Heftes durch zwei N-Artikel. Der eine, ein Anlagenbericht, zeigt, wie ein Europäer seine N-Züge durch mehrere Länder seiner "Europa-Anlage" fahren läßt. Der andere, ein Fahrzeug-Umbaubericht, schildert vielfältige Variationsmöglichkeiten und Verfeinerungen, die an Länderbahn-Güterwagen vorgenommen werden können. Beide Artikel werden im nächsten Heft übrigens noch eine Fortsetzung erfahren. Die Ha-Nuller sind diesmal vornehmlich mit Testberichten dabei.

Die an sich sehr beliebten Prüfprotokolle über Modellbahn-Triebfahrzeuge haben wir durch den zweiten Teil unseres Gleis-Tests ersetzt. Doch keine Angst, Triebfahrzeugtests wird es in Bälde auch wieder geben.

Schließlich noch ein paar Worte über unser "Planen+Fahren" – Projekt "Allgäubahn". Es bezieht sich ja nicht auf eine bestimmte Nenngröße, sondern ist eine Planungsvorlage und eine Anregung, Vorbildgegebenheiten ins Modell zu übertragen, H0-Anhänger können davon ebenso profitieren wie N-Bahner und andere.

Wir wollten mit diesem Vorwort keine Paraphrase des Inhaltsverzeichnisses geben, für das Sie ja nur einmal umzublättern bräuchten. Wir wollten vielmehr einmal einen kleinen - und notwendigerweise sehr verkürzten - Eindruck geben, wie ein MIBA-Heft Monat für Monat inhaltlich "austariert" werden muß, damit einerseits die gewohnte Mischung zustandekommt, andererseits ein gewisser inhaltlicher Schwerpunkt gebildet werden kann. Einsender werden verstehen: Nicht jeder Artikel paßt in das jeweilige redaktionelle Umfeld. Das bedeutet aber noch lange nicht, daß ein Artikel, der in diesem Heft nicht erschienen ist, etwa "unter den Tisch gefallen" wäre.

Auch im Mai kommt wieder eine MIBA....

Ihre MIBA-Redaktion.

"Dampf im Meteoritenkrater" ist der Bericht über Museumsbahnen im und am Ries beifelt (S. 56).

Eine größere „Europa-Anlage“ im Maßstab 1:160 wird ab Seite 30 vorgestellt.



Weitere Aspekte zum neuen „Roco-Line“ Gleissystem hat Rolf Knipper zusammengestellt (S. 76).



Die Fortsetzung von „Planen und Fahren“ (würtembergische Allgäubahn) beginnt auf Seite 38.



In Baugröße 0 entstand die Rundumanlage „Langenthal II“, von der auch das Titelbild (Aufnahme: Rolf Erlmer) stammt.



ISSN 0723-3841



MIBA

MINIATURBAHNEN

4/90

ZUR SACHE

3

MIBA-KONTAKT

6

TERMINE

7

PANORAMA

Schienen-Thermometer	9
BR 01 1061	9
Rationalisierung	9
Bf. Altmittweida	9

MODELLBAHN-ANLAGEN

Impressionen zum H0-Kibri	
Fabrikkomplex	14
Grenzenloser Verkehr –	
in N-Spur kein Problem	30
Rundum-Anlage Langenthal II	
im Keller	50
Modellbau in Spur Null	82

SELBSTBAU-PRAXIS

Säcke aus Modelliermasse	26
Wasserturm der WLE	
in Spur Null	47
Waggons der Länderbahnzeit	60

KLEINBASTELEIEN

Clubraum des MEC 01	18
Eine 1:43-Bastelei – ganz	
in Schwarz ...	46

VORBILD

Schienen in den Hinterhof	13
Bahndienstlokomotiven	20
Dampf im Meteoritenkrater	56

MIBA-TEST

Lokschuppen und	
Kleinbekohlung	22
Roco-Line mit Bettung	
(Teil 2)	76

VORBILD + MODELL

Die Allgäubahn zwischen	
Bad Waldsee und Kisslegg	
(Teil 2)	38
Gleisbau - comme il faut?	48

NEUHEITEN

Bücher	66
Bahndienstwagen der ÖBB	68
Neue RhB-Wagen von	
Swiss Rail	68
Viel Neues von Lehmann	
Die "Frank S" von Weinert	
ist da!	68
Ein neuer H0-Bausatz von	
Model Loco	69
VT 08 von minibahn	69
Preußische Elloks von	
KH-Modellbahnbau	69
DB-Bahnübergangsgestaltung	
für Großbahnen	70

VERSCHIEDENES

Nochmals: Die Segment-	
drehscheibe	65

AUSSTELLER-VERZEICHNIS

Firmenanschriften-Service	72
---------------------------	----

IMPRESSUM

98

Rekord-Wagen

Am 19. und 20. August 1989 richteten die Kevelaerer Eisenbahnfreunde und Modellbahner aus Anlaß ihres 10-jährigen Bestehens die 8. Internationale Modellausstellung aus.

Als Attraktion versuchten sie, den bestehenden Weltrekord „Der längste Modellbahnzug der Welt in Spur H0 1:87“ zu brechen und ins „Guinness-Buch der Rekorde“ zu gelangen. Den Kevelaerer Eisenbahnfreunden gelang es, 1527 Wagen mit einer Gesamtlänge von 215 m von 14 Lokomotiven über 8,37 m zu ziehen. Somit wurde der alte Rekord übertroffen, so daß die Kevelaerer Eisenbahnfreunde nun mit einer Eintragung ins Guinness-Buch gelangt sind.

Ein Großteil der benötigten Wagen und Schienen mußten von der Firma Märklin gekauft werden. Sie sollten mit einem durchnummerierten Zertifikat und einem Aufkleber versehen an interessierte Eisenbahnfreunde weiterverkauft werden. Der Erlös kam einem sozialen Zweck zugute.

Da noch einige Wagen vorhanden sind, wollen wir diese Ihren Lesern zum Verkauf anbieten. Ein Wagen (Typ Märklin 4639) kostet 10,- DM sowie drei Wagen 25,- DM (jeweils zzgl. Versandkosten). Sie sind zu beziehen bei: Maria Balzen, Weezerstr. 204, 4178 Kevelaer 1. Der Versand erfolgt ausschließlich per Nachnahme.

01 1066 fährt auf DB-Gleisen

Nach längeren Verhandlungen zwischen der Albtal-Verkehrsgesellschaft in Karlsruhe und der DB konnte am 24. Oktober 1989 ein Vertrag über die Zulassung der Schnellzuglok 01 1066 (betreut von den Ulmer Eisenbahnfreunden) auf DB-Hauptstrecken unterzeichnet werden. Die Maschine wird von der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) mitsamt Personal an die DB vermietet und besitzt während der Vertragsdauer bis 31.12.1990 den Status einer DB-Lok. Damit stehen der Deutschen Bundesbahn neben 01 1100 und 01 150 drei Schnellzugdampflok zur Durchführung histori-

scher Zugfahrten zur Verfügung. Das Nostalgieprogramm der DB sieht mit dieser Maschine derzeit sieben Einsätze für dieses Jahr vor:

- 28.04.90 Karlsruhe-Würzburg-Heilbronn (mit 01 1100 und 01 150)
- 29.04.90 ab Würzburg rund um den Vogelsberg
- 30.04.90 Würzburg-Fulda
- 01.05.90 Würzburg-Heilbronn-Karlsruhe
- 30.06.90 und
- 15.09.90 Odenwaldrundfahrt
- 01.07.90 und
- 16.09.90 Pfälzerwald-Rundfahrt

Diese Fahrten können an jedem Schalter der DB gebucht werden. Außerhalb des Nostalgiefahrten-Angebots finden folgende Fahrten statt:

- 25.05.90 Pfalzrundfahrt anläßlich der BDEF-Jahrestagung in Heidelberg
- 03.06.90 Sonderfahrt Karlsruhe-Bingerbrück
- 11./12.08.90 Sonderfahrt zur Veranstaltung „Rhein in Flammen“.

Michael Ott, Göppingen

„Ernsthafte Modelleisenbahner“

Mal wieder taucht in der MIBA (Heft 12/89, S. 46, Text zu Bild 1) mit deutlich disqualifizierendem Unterton dieser Begriff auf, der Sympathien vorwiegend für Modellbahner der Species Nietenzähler, Häuslebauer, Maßstabfetischisten u.ä. erahnen läßt. Eine typische Eigenschaft unseres Hobbys, das gerade Individualisten viel Spielraum und Gestaltungsmöglichkeiten bietet, ist doch, daß jeder die Schwerpunkte seiner Anlagenkonzeption selbst bestimmen kann und deshalb nicht geringgeschätzt auf seine Hobby-Kollegen, deren Vorliebe in andere Richtungen geht, herabsehen sollte, zumal man bei jeder Anlage mit gewissen Kompromissen leben muß.

Wenn ich eine Anlage mit Märklin-M-Gleisen (!) auf einer Fläche von nur ca. 5 qm mit lediglich 8 Gebäuden betreibe und laufend erweitere (nicht jeder kann sich aus räumli-

chen, zeitlichen oder anderen Gründen eine Anlage von 20-25 qm leisten!), so ist diese zumindest im Bereich Signal- und Sicherungstechnik – von allgemeinen Maßstabsproblemen abgesehen – bestimmt äußerst vorbildgetreu angelegt. Hierfür stehen Begriffe wie z. B. Fahrstraßenschluß, Schutzweichen, Vorsignalwiederholer, Ls-Signale, signalisierter Falschfahr- bzw. Gleiswechsel-Betrieb, Zs 3-, Zs 3 v-, Zs 6-Signale, d. h. Begriffe, die in manchen MIBA-seitig als vorbildlich dargestellten Anlagen Fremdworte sein dürften. Und auf einer solchen Anlage läßt sich sogar weitgehend vorbildgerecht gesicherter („Spiel“-) Betrieb durchführen!

Also, liebe MIBA-Redaktion, nichts für ungut! Aber etwas mehr Toleranz auch gegenüber Modellbahn-Kollegen, die sich trotzdem für Ihre Zeitschrift interessieren, ansonsten aber ihr Anlagen-Konzept nach ihren ganz persönlichen Akzenten gestalten möchten, ohne dann gleich ins Abseits verwiesen zu werden.

Dipl.-Ing. Wolfgang Wiesenewsky, Ahrensburg/Holst.

Kurzkupplungen

Bei meiner Entscheidung für einen der vier auch von Ihnen getesteten Kurzkupplungsköpfen blieb eine stattliche Anzahl auf der Strecke. Um diese auch auf meiner Anlage einzusetzen, werde ich mit ihnen die Waggons der Ganzzüge untereinander kuppeln. Nur an Zugspitze und -ende wird die von mir z. Z. favorisierte Fleischmann-KK eingesetzt. Die Märklin-KK ist bei Fremdfabriken problematisch, da sie sich mit den Puffern verhaken kann. Märklin setzt seine Puffer (unmaßstäblich) höher und "meistert" damit das Problem!

Gute Erfahrungen bei der Umrüstung von älteren zweiachsigen Güterwagen (Liliput und Piko) habe ich mit der inzwischen lieferbaren Kinetik von Roco gemacht, die, falls genügend Platz vorhanden, geschraubt, sonst - nach Abtrennen der Befestigungslöcher - geklebt werden kann. Ihr Artikel war überfällig!

Franz-Conrad Wolff-Malm, Wiesbaden

Schienen-Thermometer

Die Frage ist, ob neuerdings bei Schienen Fieber gemessen werden muß. Die Antwort: Ja, muß, wenn ... Wenn es also an besonders prekären Stellen zu Verwerfungen kommt, will man rechtzeitig wissen, wann man damit rechnen muß. Und da hat man dann so seine Erfahrungswerte. Gesehen an der in Fahrtrichtung rechts gelegenen Schiene des Gleises zwischen Davos-Dorf und Davos-Platz in der engen Kurve der Bahnhofseinfahrt. Rhätische Bahn also. Da war es an besonders heißen Tagen zu solchen Verwerfungen gekommen, nachdem ein Gleisstück ausgewechselt worden war. Und jetzt schaute man regelmäßig nach den Temperaturen.

Vielleicht weiß Pit-Peg Rat, wie man so etwas im Maßstab 1:160 darstellen kann?

Text und Foto: Walter Helfert



01 1061

In MIBA 3/89 wurde auf S. 13 ein 22 Jahre altes Foto der 01 1061 gezeigt. Diese Lokomotive existiert noch heute! Sie steht, allerdings nicht mehr fahrbereit, im Deutschen Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt. Es handelt sich um eine Schwesterlok der inzwischen bekannten 01 1100. Das Foto zeigt beide Maschinen am 20.09.1986 auf der Freianlage des Museums; die 01 1061 wurde an jenem Tage aus dem Schuppen geschoben – sehr zur Freude aller Fotografen.

Text und Foto: Klaus Duchstein



Rationalisierung

Seit letztem Jahr laufen u.a. Versuche zur Reduzierung des Einsatzes von Personenwagen einerseits und andererseits zur Möglichkeit, auf schwach frequentierten Strecken den Personenverkehr auf längere Sicht weiterhin zu gewährleisten. Da die DB noch nicht über entsprechend ausgerüstete Loks und zu wenig Personal verfügt, wurden diese Versuchsfahrten bei diversen NE-Bahnen in Auftrag gegeben. Wie zu sehen, scheint dieses geplante Konzept schon heute regen Zuspruch zu finden.

Text und Foto: Stefan Köhn



Bahnhof „Altmittweida“

In MIBA 1/90 wurde die TT-Anlage „Von Klingenberg-Colmnitz nach Altmittweida“ vorgestellt, wobei wir auf S. 83 ein Modell des Empfangsgebäudes „Altmittweida“ zeigten. Unser freier Mitarbeiter, Peter Seifert, sah sich im entsprechenden Vorbild-Bahnhof um und schrieb dazu unter anderem: „Die Strecke war früher zweigleisig und wird es wieder bis Ende 1990; hinzu kommt die Oberleitung. Baumaßnahmen sind auf dem Foto zu erkennen.“

Aufnahme: Peter Seifert





Bild 1. Blick vom Innenhof in Richtung Hausflur.



Bild 2. Die einzüngige Y-Weiche.

SCHIENEN IN DEN HINTERHOF

von Peter Kaldarar

Alles, was Räder hat und auf Schienen läuft, hat mich schon als Knabe interessiert. Da wanderte ich doch 1988 ein wenig durch die Vergangenheit und fand noch eine halbwegs intakte Rollbahn im VII. Wiener Gemeindebezirk. Die Häuser an der Straßenfront waren zwar recht ansehnlich, aber in den Hinterhöfen gab es nicht immer große Wohnungen: Da wurden Klein- und Mittelbetriebe angesiedelt. Wie kommt man dabei zu Rohmaterial? Fuhrwerke gab es mit Pferden, LKWs hingegen wenige. Doch wie bringt man durch den engen Hausflur Material hinein und Fertigwaren heraus? Man verlegte also Schienen, Weichen und sogar Drehscheiben in den Spurweiten zwischen 500 mm bis 570 mm. Heu-

te findet man allerdings nur mehr Gleise, die mit Beton ausgegossen sind. Wäre dies nicht ein Tip für die Gestaltung einer H0-Modellstadt? Als Gleismaterial böten sich für die

Rollbahnen Teile aus dem Märklin mini-club-Sortiment an, das entspräche genau einer Vorbild-Spurweite von 565,5 mm; die Rollwagen müßten im Eigenbau entstehen.



Bild 3. Der urwüchsig anmutende Rollwagen mit deutlich sichtbarer Klotzbremse und Rungenaufsteckvorrichtung. Alle Fotos vom Autor.



IMPRESSIONEN ZUM HO-KIBRI FABRIKKOMPLEX

Ein Bildbeitrag von Norman Proksch

Bild 1 (oben). Haupteingang (Tor 1) des Betriebsgeländes der Chemiewerke „Burger AG“ mit betriebseigener Zugmaschine für den Güterrangierdienst.

Bild 2. Ladezone der „Burger-Werke“ mit Gleisanschluß, Gleiswaage und regem Betriebsgeschehen.

