



## BETRIEBS- VORGÄNGE BEIM RANGIEREN



**BAHN ZUM TANGANJIKASEE ● CLUBANLAGE IM STELLWERK  
MIT DEM SCHNAUFERL ZUR PFENNIGBURG ● BRÜCKE IN HO**



8/90

## FAHREN UND RANGIEREN

Fahren und rangieren – zwei Begriffe, die im Eisenbahn- und Modellbahnwesen eng zusammengehören. Sehen wir einmal von reinen Vorführ- bzw. Ausstellungsobjekten ab, verliert für den Modellbahnfreund eine Anlage ohne jede Rangiermöglichkeit, ein reines Streckenfahren also, doch rasch an Faszination und Befriedigung. Gerade das Aufnehmen von Wagen, ihre Zustellung auf Nebengleise, das Wechseln von Lokomotiven und andere Umsetzvorgänge sind das „Salz in der Suppe“ für eine möglichst in jeder Hinsicht attraktive Eisenbahnanlage.

Allerdings wird beim Rangieren im Modell leider noch vielfach das Vorbild zu ungenau beobachtet; so sind etwa bestimmte Gleise bei ansonsten tadellosen Anlagen ohne „vorbildliche“ Zweckbestimmung angeordnet! Aus diesem Grunde sollte sich der ernsthafte Modelleisenbahner immer wieder aufs Neue beim großen Vorbild nach geeigneten Betriebsvorgängen umsehen. Das Gegenargument vom zu großen Platzbedarf diverser Großbetriebssituationen ist nicht immer stichhaltig! Man braucht ja nicht gerade Bahnanlagen wie Dortmund Hbf oder Hamburg-Altona für eine Nachgestaltung ins Auge zu fassen; es gibt noch sehr viele andere, kleinere Vorbildstationen!

Auch bei den Eisenbahnverwaltungen führten topographische oder finanzielle Gründe mitunter zu interessanten Kompromißlösungen, die eine prinzipielle Nachgestaltung loh-

nen. Als „rangierintensiv“ kann man vor allem Kopf- und Anschlußbahnhöfe bezeichnen, insbesondere dann, wenn es sich um Gemeinschaftsstationen mehrerer Bahnverwaltungen handelt. Zwar bemüht sich die „große“ Eisenbahn seit langem nicht ohne Erfolg um eine Minimierung der Rangiervorgänge – Zeit und Geld spielen dort eine dominierende Rolle –, aber für Modellbahner gilt diese Restriktion glücklicherweise nicht. Im Gegenteil!

Da werden auf bescheidenen Bahnanlagen bei außergewöhnlich starkem Güteraufkommen kurzzeitig alle Gleise belegt, oder man muß einen Sonderzug für einige Stunden abstellen. Ein Schwertransport mit Lademaßüberschreitung ist vielleicht abzufertigen, und dann fällt einmal eine Lokomotive aus – Ersatz muß gestellt werden... Sie sehen, der Phantasie sind kaum Grenzen gesetzt!

Daher bilden interessante Rangiervorgänge des Großbetriebs auf kleinen Bahnhöfen ein Schwerpunktthema dieses Heftes; begleiten Sie uns dazu nach Jugoslawien und ins thüringisch-oberfränkische Grenzgebiet. Natürlich wird auch an der Waterkant auf Rolf Knippers kleiner Schmalspuranlage fleißig rangiert (die ja in Anlehnung an die Situation um Wangerooog/Harlesiel entstand), und der Kopfbahnhof „Bad Herzberg“ von Stephen Rabones TT-Anlage erfordert gleichfalls viele Rangiermanöver. Gute Fahrt!

Ihre MIBA-Redaktion

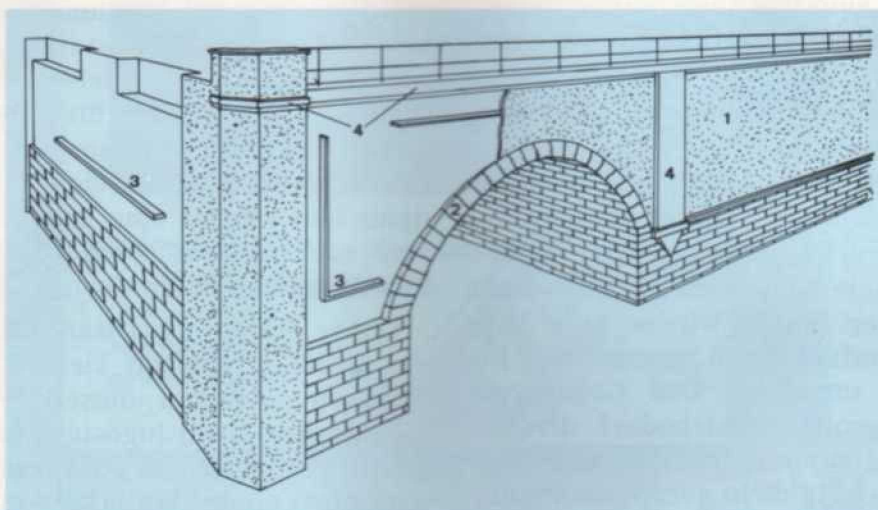


Eisenbahn am Tanganjika-See – und das im Modell! Hubertus Müller nimmt sich des Themas aus dem ehemaligen „Deutsch-Ost“ an (Seite 38).

Eine „Schnauferl-Parade“ auf der „Pfennigburg“ inszeniert MIBA-Autor Heinz Bergler (Seite 68).



Den Aufbau einer kombinierten Brücke beschreibt Werner Meyer (Seite 72).



Das Thema „Rangieren“ spielt die Hauptrolle gleich in mehreren Beiträgen (ab Seite 44).



Ihre Clubanlage im Stellwerk stellen die Celler Eisenbahnfreunde und Modellbahner vor (Seite 18).

Titelbild:  
Der sommerliche Schnappschuß um eine Rangierlokomotive gelang MIBA-Mitarbeiter Gerd Nowak.

ISSN 0723-3841







# MIBA

MINIATURBAHNEN

# 8/90

## INHALT

### ZUR SACHE

3

### MIBA-KONTAKT

6

### TERMINE

7

## PANORAMA

„Schweineschnäuzchen“ in  
Holstein

9

Bahn und Natur

9

Früh übt sich...

9

Rosarote DB-Schnäppchen

9

Giraffentransport?

9

## MODELLBAHN-ANLAGEN

Miniaturdampf in Holstein

14

Clubanlage im Stellwerk

Die Celler Eisenbahnfreunde  
und Modellbahner stellen sich  
vor (1. Teil)

18

TT-Anlage „Bad Herzberg“

34

Mit dem Schnauferl zur Pfennig-  
burg

68

## SELBSTBAU-PRAXIS

Eine kombinierte Brücke in H0

72

Dampfkranlok auf Anna-Basis

76

## MIBA-TEST

Prüfprotokoll: Zweisystem-Ellok,  
Reihe 1146 der ÖBB, als H0-  
Modell von Klein Modellbahn

62

## VORBILD

Ts 2/3-Signale

17

Eisenbahn über den Susque-  
hanna

24

Nochmals: die württembergi-  
sche „C“

26

Hannover Messe 1990 –

Schienenverkehr von morgen

54

## AUSSTELLUNG

Motive, Schmankerl, Schaustücke

28

## VORBILD + MODELL

Bahn zum Tanganjika-See

38

Bahnhof Hirschberg/Saale

44

Bahnpostwageneinsatz auf

Nebenstrecken

47

Grenzbahnhof mit Gleisdreieck

48

Reif für die Insel... (Teil 4)

56

## NEUHEITEN

Bücher

10

Neues von Weinert

66

VT 709 von Günther

66

Sonderserie von M+D

66

Feldbahnmodelle von L+M

67

„Paradise Island Bar“ für H0

67

Neue Automodelle von Herpa

67

„Einmal volltanken!“

67

## VERSCHIEDENES

Meine Zugaufbewahrungskästen

53

## IMPRESSUM

90

## VORSCHAU

90



## Grenzüberschreitende Werksbahn

(MIBA 6/90; S. 80 ff.)

Die Einseiten-Kipper der Zeichnung entsprechen der verschrotteten RBW-Bauart; die Neubaufahrzeuge in Kiefersfelden sind von MAN-GHH (30 Stück). Die drei „neuen“ Drehstromloks kommen nun erst im September, da ABB mit dem ICE ausgelastet ist. Die Werksrangierlok (Gmeinder 4247/1947; Typ HF 130 C), ex-Nr. 2 der 820 mm – Spur, ist dreiachsrig und erfreut sich „bester Gesundheit“. Frage: Wer hat den mechanischen Teil der beiden Elloks gebaut? Henschel hatte 1927/28 sehr ähnliche 46 t-Loks an EBV „Zukunft“ geliefert; die 14 t Gewichtsdifferenz könnten auch durch den faktischen Neubau des elektrischen Teils 1968-70 bei BBC ent-

standen sein: Die HZAG-Loks in Kiefersfelden wiegen 60 t.

C. Thomas Wagner, Tacherting-Emertsham

## Firmenumwandlung

Mit Wirkung vom 1. April 1990 wurde im Rahmen der Umwandlung volkseigener Betriebe die „Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH“ als Rechtsnachfolger des ehemaligen „VEB Berliner TT-Bahnen“ gegründet. Geschäftsführer sind Herr Werner Zeuke und Herr Hans-Henning Schauer. Herr Zeuke wurde damit wieder in seine Rechte eingesetzt, die er als Komplementär der 1972 verstaatlichten „Zeuke & Wegwerth KG“ hatte.

Ziel des Unternehmens ist weiterhin die Produktion von Modelleisenbahnen der Nenngröße TT (Maßstab 1:120). Im Vertrieb innerhalb Deutschlands soll schrittweise auf den Direktvertrieb gegenüber Einzelhändlern ohne Zwischenschaltung von Großhändlern übergegangen werden.

Die Firmenanschrift lautet:  
Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH  
Storkower Straße 150 – 156  
DDR – 1055 Berlin.

## In eigener Sache

Bitte versehen Sie bei Zuschriften auch den/die Briefbogen mit ihrer genauen Absenderangabe. Die Kuverts wandern nach dem Öffnen i.d.R. in den Papierkorb!

D. Red.

## Sielbauarbeiten bei „Molli“

Die erwähnten Sielbauarbeiten (MIBA 6/90, S. 9) entpuppten sich bei genauerem Hinsehen als Oberbauerneuerung, und zwar im Bereich Kühlungsborn. So lag das Gleis zwischen Kühlungsborn Ost und K. Mitte bislang noch in Sandbettung. Am 6. Mai 1990 wurde die Strecke auf ganzer Länge wieder eröffnet. Aber selbst Ende Mai fehlte im Bereich der Karpfenteiche, nahe Kühlungsborn Mitte, noch der Schotter.

Früher existierte auch in Kühlungsborn Ost ein Kreuzungsgleis,

welches im Bereich des Bahnüberganges noch zu sehen ist. Heute jedoch besteht die, übrigens fleißig genutzte, Möglichkeit zur Zugkreuzung nur noch in Heiligendamm. Daher das Umsetzen der Zuglok dort und weiterführender Schienenersatzverkehr nach Kühlungsborn. Die Handarbeit am Oberbau wurde durch eine moderne Stopfmaschine unterstützt.

Darüber hinaus kann man „Molli“ als Besuchstip für norddeutsche Eisenbahnfreunde nur empfehlen. Für den regen Zugverkehr – fast ganztä-

gig im „Stundentakt“ – lohnt es sich, einen extra Film einzustecken.

Frau und Kinder schickt man derweil an den Strand (in Kühlungsborn), zum Waldspaziergang (nach Heiligendamm) oder zum Besuch des Münsters nach Bad Doberan.

Nur im Bf Heiligendamm werden übrigens noch Fahrkarten im Edmonson-Format ausgegeben.

Manfred Jürisch, Norderstedt



Bild 1. Stopfmaschine auf 900 mm-Spur im Arbeitseinsatz in Kühlungsborn West (10.4.90).



Bild 2. Umsetzen der 99 2331 in Kühlungsborn West. Auch der SKL war Ende Mai 1990 noch im Einsatz.



## Grenzüberschreitende Werksbahn

(MIBA 6/90; S. 80 ff.)

Die Einseiten-Kipper der Zeichnung entsprechen der verschrotteten RBW-Bauart; die Neubaufahrzeuge in Kiefersfelden sind von MAN-GHH (30 Stück). Die drei „neuen“ Drehstromloks kommen nun erst im September, da ABB mit dem ICE ausgelastet ist. Die Werksrangierloks (Gmeinder 4247/1947; Typ HF 130 C), ex-Nr. 2 der 820 mm – Spur, ist dreiachsrig und erfreut sich „bester Gesundheit“. Frage: Wer hat den mechanischen Teil der beiden Elloks gebaut? Henschel hatte 1927/28 sehr ähnliche 46 t-Loks an EBV „Zukunft“ geliefert; die 14 t Gewichtsdifferenz könnten auch durch den faktischen Neubau des elektrischen Teils 1968-70 bei BBC ent-

standen sein: Die HZAG-Loks in Kiefersfelden wiegen 60 t.

C. Thomas Wagner, Tacherting-Emertsham

## Firmenumwandlung

Mit Wirkung vom 1. April 1990 wurde im Rahmen der Umwandlung volkseigener Betriebe die „Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH“ als Rechtsnachfolger des ehemaligen „VEB Berliner TT-Bahnen“ gegründet. Geschäftsführer sind Herr Werner Zeuke und Herr Hans-Henning Schauer. Herr Zeuke wurde damit wieder in seine Rechte eingesetzt, die er als Komplementär der 1972 verstaatlichten „Zeuke & Wegwerth KG“ hatte.

Ziel des Unternehmens ist weiterhin die Produktion von Modelleisenbahnen der Nenngröße TT (Maßstab 1:120). Im Vertrieb innerhalb Deutschlands soll schrittweise auf den Direktvertrieb gegenüber Einzelhändlern ohne Zwischenschaltung von Großhändlern übergegangen werden.

Die Firmenanschrift lautet:  
Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH  
Storkower Straße 150 – 156  
DDR – 1055 Berlin.

## In eigener Sache

Bitte versehen Sie bei Zuschriften auch den/die Briefbogen mit ihrer genauen Absenderangabe. Die Kuverts wandern nach dem Öffnen i.d.R. in den Papierkorb!

D. Red.

## Sielbauarbeiten bei „Molli“

Die erwähnten Sielbauarbeiten (MIBA 6/90, S. 9) entpuppten sich bei genauerem Hinsehen als Oberbauerneuerung, und zwar im Bereich Kühlungsborn. So lag das Gleis zwischen Kühlungsborn Ost und K. Mitte bislang noch in Sandbettung. Am 6. Mai 1990 wurde die Strecke auf ganzer Länge wieder eröffnet. Aber selbst Ende Mai fehlte im Bereich der Karpfenteiche, nahe Kühlungsborn Mitte, noch der Schotter.

Früher existierte auch in Kühlungsborn Ost ein Kreuzungsgleis,

welches im Bereich des Bahnüberganges noch zu sehen ist. Heute jedoch besteht die, übrigens fleißig genutzte, Möglichkeit zur Zugkreuzung nur noch in Heiligendamm. Daher das Umsetzen der Zugloks dort und weiterführender Schienenersatzverkehr nach Kühlungsborn. Die Handarbeit am Oberbau wurde durch eine moderne Stopfmaschine unterstützt.

Darüber hinaus kann man „Molli“ als Besuchstip für norddeutsche Eisenbahnfreunde nur empfehlen. Für den regen Zugverkehr – fast ganztä-

gig im „Stundentakt“ – lohnt es sich, einen extra Film einzustecken.

Frau und Kinder schickt man derweil an den Strand (in Kühlungsborn), zum Waldspaziergang (nach Heiligendamm) oder zum Besuch des Münsters nach Bad Doberan.

Nur im Bf Heiligendamm werden übrigens noch Fahrkarten im Edmonson-Format ausgegeben.

Manfred Jürisch, Norderstedt



Bild 1. Stopfmaschine auf 900 mm-Spur im Arbeitseinsatz in Kühlungsborn West (10.4.90).



Bild 2. Umsetzen der 99 2331 in Kühlungsborn West. Auch der SKL war Ende Mai 1990 noch im Einsatz.



## „Schweineschnäuzchen“ in Holstein

In den 30er, 40er und 50er Jahren waren die kleinen Schienenbusse der Waggonfabrik Wismar, die wegen ihrer charakteristischen Motor-Vorbauten bald Spitznamen wie „Schweineschnäuzchen“ oder „Ameisenbär“ bekamen, in Norddeutschland recht häufig anzutreffen. Glücklicherweise blieben einige der schönen Fahrzeuge der Nachwelt erhalten, wie etwa der VT 509 (ex OHE 0509) des „Verein Verkehrsfreunde und Museumsbahnen“ (VVM) auf der Strecke Schönberg/Holstein – Schönberger Strand (KBS 135). Das Foto von Eckhard Wolf entstand am 4.6.1988 im Bf Schönberger Strand.



## Bahn und Natur

Auch bei der Deutschen Bundesbahn gewinnt der Trend zur Ökologie offensichtlich vermehrt an Bedeutung. Im Bahnhof Frickhofen/Westerwald (KBS 424) steht ein Niederbordwagen, mit allerlei Pflanzenbewuchs ausgestattet, als „Begrünungswagen“ am Prellbock eines Ausziehgleises. Offenbar, um die Tristesse des ländlichen Bahnhofs naturverbunden freundlich zu gestalten. Wie man sehen kann, trägt diese landschaftsgestaltende Maßnahme bereits gute Früchte. Durch die Westwinde gefördert, wird der Samen von den auf diesem Wagen angesiedelten Pflanzen in den Gleisbereich des Bahnhofs hineingetragen und „begrünt“ dort recht erfolgreich das Bahngelände. Ob diese ökologische „Aktion“ ein Versuch bleibt oder auch in anderen Bahnhöfen eingerichtet wird, war leider nicht zu erfahren....

Text und Foto (1.8.1989): Franz Kaupsch



## Früh übt sich...

Von unserem Leser U.A. Krings aus Thunder Bay/Kanada erhielten wir diesen netten Schnappschuß, der den kleinen Kai beim Erkunden der „großen Eisenbahn“ zeigt, nachdem er am vorausgegangenen Weihnachtsfest bereits erste Erfahrungen mit der häuslichen „kleinen“ Bahn gesammelt hatte.

## Rosarote DB-Schnäppchen (o. Abb.)

Rund 600 Städteverbindungen in bestimmten IC- und EC-Zügen bietet die DB weiterhin vom 27. Mai 1990 bis 1. Juni 1991 zu besonders günstigen Preisen als „rosarote Städteverbindungen“ an. Viele Verbindungen gibt es schon für 15 DM in der 2. und 20 bzw. 25 DM in der 1. Klasse, Zuschläge immer eingeschlossen. DB



## Giraffentransport?

Zur Fotoausbeute eines USA Urlaubs meiner Eltern zählten auch einige Eisenbahnbilder. Beiliegendes Foto nahm mein Vater in dem „Lionel Train & Seashell Museum“ in Sarasota/Florida auf einer großen Anlage auf, welche neben anderen Kuriositäten auch das abgelichtete Lademaß zeigte; ob der Giraffentransport jedoch im Lichtraumprofil liegt, scheint mir fraglich! Das Museum befindet sich südlich von Tampa, Highway 41, in Sarasota. Die Öffnungszeiten sind täglich von 9 Uhr morgens bis 5 Uhr nachmittags. Jens Bauer











# Die Lokomotiven der BR 44

von Manfred Weisbrod und Wolfram Brozeit

272 Seiten, 205 Abbildungen;  
Format 23,5 x 27 cm; DM 48,-;  
Alba Publikation, Düsseldorf

Als aktualisierte Zweitaufgabe liegt nun der Band über die Dampflokbaureihe 44 vor. Das reich illustrierte Buch – bei uns als Lizenzausgabe des Transpress-Verlages aus der DDR erschienen – berichtet ausführlich über die bekannten Güterzugmaschinen. Von den ersten Baumusterloks (Reihen 43 u. 44 der Jahre 1926/27) spannt sich der Bogen über die Mitteldruckloks 44 011/012 und die Weiterbeschaffung ab 1937 bis zum Nachkriegseinsatz bei beiden deutschen Bahnverwaltungen (incl. Ausführungen über etwaige Bauartänderungen). Ein weiteres Kapitel ist dem Thema „Werkstättenwesen und Betriebsmaschinendienst“ gewidmet. Saubere Zeichnungen, 5 Umlaufpläne und ein 40-seitiger tabellarischer Anhang runden das Buch ab. Gute Idee: eine großformatige Faltbeilage mit Fotos der 44 0789 und 44 9598 (beide DR) sowie einer Perspektivzeichnung der DR-44 0452. Obwohl die Druckqualität mancher Fotos nicht ganz überzeugt, kann das Werk dem Dampflokfreund empfohlen werden. ur

## Bilder-Serien aus den USA

Als Neuheit bietet Kalmbach Publishing (USA) 2 Serien von großformatigen Eisenbahnbildern an:

- „America's Super Railroads“: 8 Farbdrucke, die das amerikanische Eisenbahnwesen der Gegenwart zeigen, von den Kohletransporten der Burlington Northern bis zu den Amtrak-Express-Zügen im Nordostkorridor der USA.

- „Trains of Yesterday“: 10 s/w-Drucke mit herrlichen Motiven aus

den Jahren 1946 – 1959 (Dampf- und Dieseltraktion).

Die Drucke sind im Großformat ca. 355 x 280 mm gehalten und gefallen durch ihre Motivauswahl. Darüber hinaus bieten sie auch für Modellbahner/innen, die sich dem amerikanischen Eisenbahnwesen verschrieben haben, viele Anregungen für die Anlagengestaltung. Preis pro Set: 17,95 US-\$. Anschrift: Kalmbach Publishing Co., P.O. Box 1612, Waukesha, WI 53187-1612 (USA).

ur

## Europa Reiseführer '90 für Eisenbahnfreunde

Hrsg: LOK Report e. V.

336 Seiten, 60 s/w-Abbildungen;  
Format 110 x 182 mm;  
DM 26,-; Arbeitsgruppe LOK Report e. V., Münster

Der im 17. Jahr erscheinende LOK-Report Reiseführer wurde inhaltlich erneut erweitert, wobei man aber das handliche Taschenbuchformat beibehält. In Stichwortform, angereichert mit vielen Tabellen und Aufstellungen, bietet dieses Büchlein dem Eisenbahnfreund eine Fülle wichtiger Informationen. Aufgrund der veränderten Einreisebestimmungen wurde besonders der DDR-Teil vergrößert. Die meisten Angaben basieren auf dem Stand von Ende Januar 1990, diejenigen zu DB-Bws (Listen) allerdings haben als Stichtag den 31.8.1989. Naturgemäß sind bei einer solchen Materialfülle kleinere Fehler nie ganz zu vermeiden, aber auf einige sei doch hingewiesen: Der Culemeyer-Transport in den Tettau-Winkel geht vom Bf Steinbach am Wald aus (nicht Stockheim), die KBS 810 verläuft im Nordteil durch Oberfranken (nicht Oberpfalz), die südbelgische Stadt heißt Athus (Athus wäre in Griechenland!), und die nordenglische Settle & Carlisle-Line ist glücklicherweise nicht mehr stilllegungsbedroht. Trotzdem: eine nützliche Anschaffung, die darüber hinaus auch als jährliche Kurzchronik geeignet ist. ur



## Die Furka-Bergstrecke

von Hans Schweers

56 Seiten, Format 20,5 x 27,5 cm;  
104 Fotos (davon 45 in Farbe),  
4 Fahrzeugskizzen, 1 Karte;  
DM/sFr 24,80; Verlag Schweers + Wall, Aachen.

In neuer, erweiterter Ausgabe liegt nun diese gut gestaltete und informative Broschüre vor (vgl. Besprechung in MIBA 12/89; S. 13). Neben der eigentlichen Strecke Realp – Gletsch – Oberwald finden besonders die Aktivitäten der DFB und des Vereins Furka – Bergstrecke Erwähnung. Empfehlenswert! ur



## Die Innerdeutsche Grenze

von Hans-Joachim Fricke und Hans-Joachim Ritzau

152 Seiten, 96 Abb., Karten;  
Format 17,3 x 23,5 cm; DM 36,-;  
Ritzau KG-Verlag Zeit und Eisenbahn, Pürgan

Vor zehn Jahren erschien die 1. Auflage dieses Buches. Unabhängig von der im November 1989 erfolgten Öffnung der Grenze zwischen BRD und DDR waren schon vorher Arbeiten zu einer Zweitaufgabe der Veröffentlichung im Gange – nun hat dieses überarbeitete Buch natürlich erst recht an Aktualität gewonnen.

Positiv fallen folgende Dinge auf: Papier- und Bildqualität wurden verbessert, und bei den Fotos sind Aufnahmen aus dem unmittelbaren Grenzbereich auf DDR-Seite (bis November 1989 Sperrgebiet mit Fotografieverbot) von besonderem Interesse. Leider gibt es auch negative Punkte: So hielten sich hartnäckig einige Fehler aus der 1. Auflage (z.B. fand auf der Werrabahn südlich von Eisfeld über die Grenze nach 1945 kein Güterverkehr mehr statt, und die el. Fahrleitung erreichte Coburg bereits 1950, nicht 1951. Daß die DB