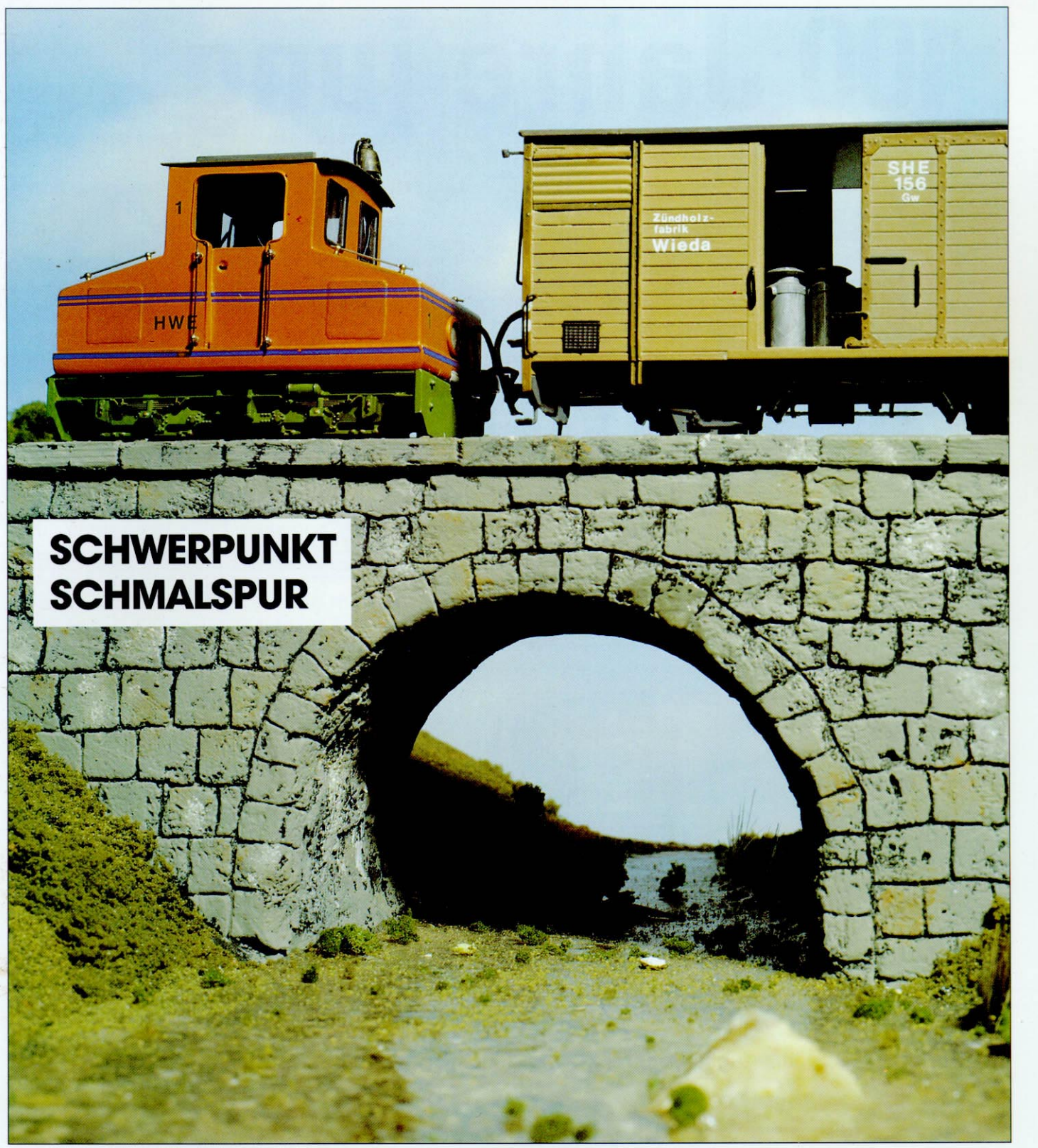
MIBA
3/91 MÄRZ J 8784 E
43. Jahrgang · DM/sFr 8,80 öS 73,—
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

MINIATURBAHNEN



SCHWERPUNKT SCHMALSPUR

SCHMALSPUR IM DDM ● MÄRKLIN 221 UND FLEISCHMANN 98.8 IM TEST ● WERKSTATT IM MODELL ● DIORAMA STEFFENBACHBRÜCKE

RENAISSANCE DER SCHMALSPUR?

Es gab eine Zeit, da schien ihr Niedergang unaufhaltsam. Umspuren oder stillegen (meistens letzteres) schien die Alternative für so manche der goldigen, nostalgischen Bahnen auf schmaler Spur. Nicht mehr zeitgemäß – rechnet sich nicht – aus.

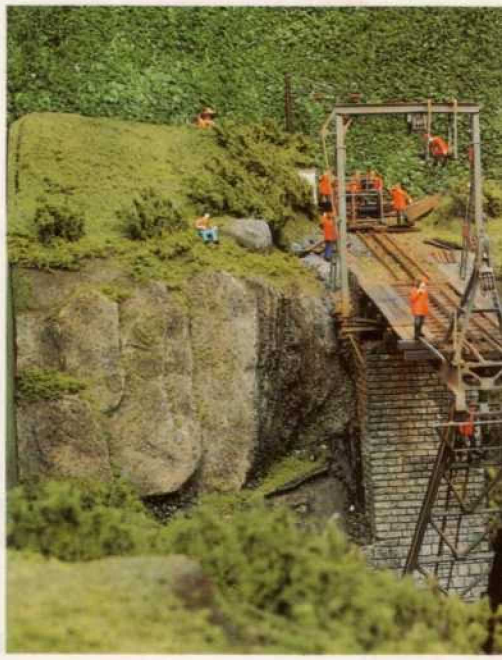
Im gleichen Maße, wie manche Schienenverkehrsexperten hierzulande über den Tellerrand bundesrepublikanischer Verkehrspolitik (oder was dafür gehalten wurde) hinausblickten, wurden Betriebe sichtbar, bei denen es offenbar doch ging: Schmalspurbahnen, die ihrer Verkehrsaufgabe gerecht werden, z.B. in der Schweiz. Zu einer Fahrt mit dem Glacier Express reisen Touristen von weit her an und zahlen harte Fränkli. Dazu kam ganz unverhofft eine gewisse nostalgische Zeitströmung, die eben nicht alle Lebensbereiche computerisiert und durchgestyled haben möchte. Nun ist zwar der Denkprozess noch nicht abgeschlossen, aber gar so rigoros mag man an die verbliebenen Schmalspurbahnen in Westdeutschland nicht mehr mit dem Rotstift herangehen. Ob das schon eine Renaissance ist? Hoffen wir das Beste, lieber Leser!

Ein völlig neuer Aspekt eröffnet sich durch die Schmalspurbahnen in Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern und am Harz („Was uns das wieder kostet!"), deren sofortige Stillegung ohnehin nicht möglich ist. Eine ähnliche „Gegenbewegung" hat, möglicherweise sogar schon früher als im Großbetrieb, auch auf der Modellbahn eingesetzt. Die Schmalspurbahn als „Zutat" zu einer Normalspur-Anlage hat es schon lange gegeben, zugenommen haben nach unserer Beobachtung eigene Schmalspuranlagen, Dioramen, schmalspurige Straßenbahnanlagen etc. Die einschlägigen Modellbahnhersteller sollten sich also durchaus ermutigt fühlen, sich verstärkt schmalspurigen Modellen auch nach deutschen Vorbildern zuzuwenden. Inwieweit sich auf der Messe in dieser Richtung bereits etwas getan hat, entnehmen Sie bitte unserer Messe Spezial-Ausgabe (erscheint voraussichtlich am 8. März 1991).

Wir tragen dem Trend in diesem Heft durch einen gewissen inhaltlichen Schwerpunkt „Schmalspur" Rechnung. Ihr besonderes Augenmerk wollen wir dabei auf den Beitrag „Schmalspurbahn im DDM" (ab Seite 44) richten, u.a. auch deshalb, weil hier ein richtiger Kreisverkehr („völlig undenkbar, weil vorbildwidrig") praktiziert wird.

Ihre MIBA-Redaktion

Die Steffenbachbrücke ist Thema eines Modelldioramas, das wir auf Seite 74 vorstellen.



Eine Modellbauwerkstatt mit Inneneinrichtung baute MIBA-Mitarbeiter Heinz Bergler aus Teilen, die fast ausschließlich seiner Restekiste entstammen (Seite 24).

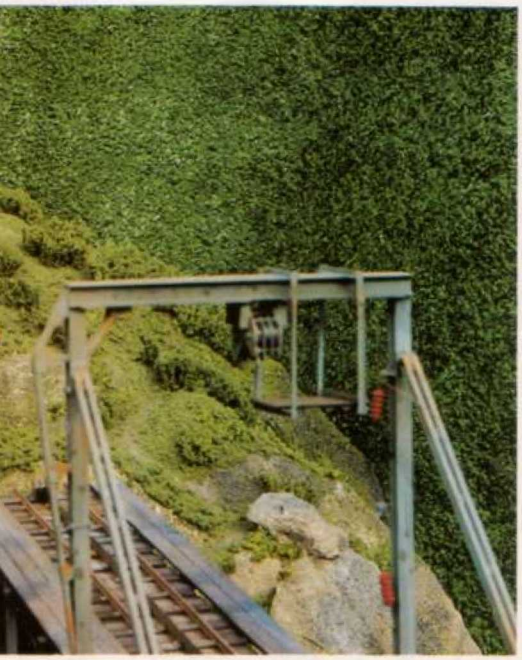
Kreisverkehr in Naumburg: die schmalspurige Straßenbahn bietet eine gute Modellvorlage (Seite 14).

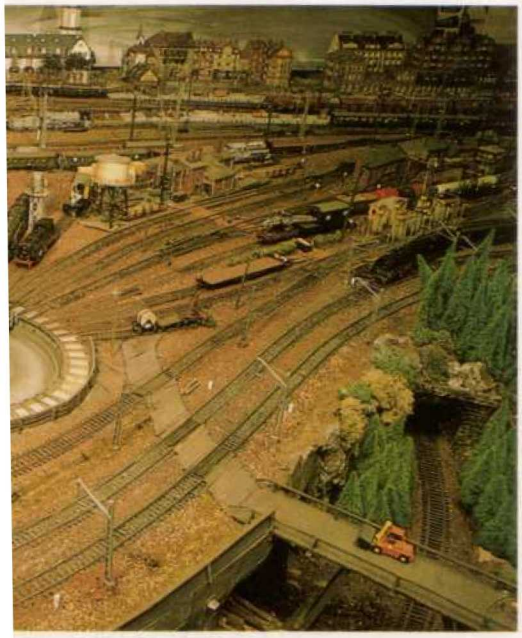
Kreisverkehr im DDM: eine der Attraktionen des Deutschen Dampflokomotiv-Museums ist die Schmalspurbahn (ab Seite 44).

Auf dem „Fahrbetrieb" liegt der Schwerpunkt dieser großen H0-Anlage, die wir auf Seite 52 vorstellen.

Titelbild: Rolf Ertmer fotografierte dieses Motiv von einer schmalspurigen Privatbahn im Maßstab 1:45.

ISSN 0723-3841





MIBA MINIATURBAHNEN 3/91

ZUR SACHE 3

MIBA-KONTAKT 6

TERMINE 7

PANORAMA

Farbenfrohe CSD-Loks 9
RHB-Arbeitstriebwagen 9
WNB-Triebwagen 9
Neuer Doppelspurabschnitt der ÖBB 9
Zwei-Wege-Fahrzeug 9

MODELLBAHN-ANLAGEN

Schmalspur in 1:160 22
Anlagenvorschlag „Wendelstein" 30
Fahrbetrieb 52

VORBILD + MODELL

Lagerhäuser in Stadtlauringen 43
Schmalspurbahn im „DDM" 44
Gleisplan des Monats: Moderne Schmalspurstation – Wil (FW) 66

VORBILD

Die Naumburger Straßenbahn 14
Glacier Express 19
Das Lichtsignalsystem der DR 32
Ungewöhnliche Gleise der Thörltalbahn 64
Auch in Australien dampft es noch 78

MIBA-TEST

Märklins neue 221 in H0 36
98.8 als Fleischmann H0-Modell 40

NEUHEITEN

Die Ge 2/4 der RhB als H0m-Modell 68
Zirkus-Set Nr. 3 von Roco 68
Feldbahnloren in H0e von Hapo 68
Opel Blitz von Brekina 69
Schweizer Bahnpostwagen von Roco 69
Der „Schwarze Elefant" von Weinert 69
Auto-Sondermodelle bei Lemke 69
H0m-Straßenbahn von KEHI 70
Schmalspuriges von Liliput 70
Erste Wiking-Neuheiten 1991 70
Neues bei Liliput 70
RhB-Gepäckwagen von Railino 70
„Schmalspurdampf" von Weinert 71
Granitschotter von ASOA 71
Schmalspurkupplung von WMK 71
Neues „WeberHaus" von Faller 71
Die Bayerische GtL 4/4 in 1:160 71
Neuheiten 1990 bei Trix ausgeliefert 72
Diesellok T 334 für Spur TT 73

SELBSTBAU-PRAXIS

Schmalspuriges aus Bad Hersfeld 18
Saisonbrücke 74

KLEINBASTELEIEN

Modellbahn-Werkstatt in H0 24
Kleines Bahngebäude in H0 58
FNM-Carrozza wird schwäbischer Staatsbahnwagen 60

TIPS & TRICKS

Transportable Klein-Werkstatt 28
Tips für Trix Express 61

VERSCHIEDENES

Die relative Luftfeuchte 20
Staubschutz für Modellbahnanlagen 34
Totalwerbung bei der Plauener Straßenbahn 35
Ein Besuch bei der Firma Albedo 42
Nachruf auf Artur Braun 61
Alle Modellspurweiten und ihre Maßstäbe 16

IMPRESSUM 90

VORSCHAU 90

Luftfeuchtigkeit

(vgl. MIBA 1 /91, S. 62)

Die Feuchtigkeit in Kellerräumen war schon oft Thema in der MIBA. Es gab verschiedene Vorschläge, z. B. den Einsatz von elektr. Luftentfeuchtern, die permanent die Luftfeuchte regulieren. Unter der Überschrift in Heft 1/91 habe ich mir aber eine fachliche Darstellung vorgestellt.

Ganz so einfach, wie in diesem Artikel beschrieben, ist die Luftfeuchte im Keller nicht zu sehen. Neben der „aufsteigenden Feuchtigkeit" gibt es in Wänden auch noch „drückendes Wasser", mit verschiedenen Varianten oder beide Probleme zusammen. Dies nur mit Lüftung zu beheben, davon träumt jeder Architekt bei der Altbausanierung. Das Ergebnis, das der Verfasser erzielt hat, scheint nicht zufriedenstellend zu sein, da die Bemerkung bezüglich dem schwächeren Rost eine gewisse Resignation durchblicken läßt. Auch der Hinweis, daß man aufsteigende Feuchtigkeit mit „einem zusätzlichen Holzfußboden auf Abstand" eliminieren kann, ist sehr gefährlich für das Gebäude. Stehende Luft, hohe Luftfeuchte, Dunkelheit und eine möglichst konstante Wärme um 15-20 Grad Celsius sind für solche Holzböden geradezu tödlich. Hier bildet sich früher oder später der echte Hausschwamm, ein gefährlicher Holzzerstörer.

Um der hohen Luftfeuchte wirksam zu begegnen, muß die Ursache der Feuchte beseitigt werden. Das läßt sich ohne genaue Analyse des Gebäudes nicht pauschal in der Kürze abhandeln, es sei denn, man möchte ein Buch schreiben.

Der Hinweis, daß man bei feuchter Außenluft nicht lüften soll, ist nur bedingt richtig. Die Luft kann bei höheren Temperaturen mehr Wasserdampf aufnehmen als bei niederen Temperaturen. Kalte, feuchte Luft erwärmt sich im Raum. Dadurch sinkt die relative Luftfeuchte, weil die Luft wärmer wird. Lüften ist nur dann bei hoher Außenluftfeuchte sinnlos, wenn außen höhere oder innen und außen die gleichen Temperaturen vorliegen. Wenn man nur mit Lüftung das Feuchteproblem im Keller nachhaltig beseitigen will, darf keine aufsteigene Feuchte in der Wand oder im Boden vorhanden sein. Bei drückendem Wasser ist die Methode ebenfalls nutzlos. Ein schwimmender Estrich kann nicht gegen aufsteigende Feuchtigkeit schützen, wenn die Isolierung nicht stimmt. Durchbohren bringt hier u. U. mehr Probleme als Nutzen, weil die Isolierung zerstört werden kann.

Kellertrockenlegung gehört in die Hand eines Fachmannes. Was nutzt die Ersparnis der Sanierungskosten, wenn wertvolle Modelle rosten oder die Elektronik wegen Feuchtigkeit versagt. Ganz abgesehen davon, daß man sich womöglich größere Folgeschäden als „Erfolg " der unsachgemäßen Sanierung ins Gebäude holt.

Joachim Wießner, D W-4595 Lastrup

Seminar „Digitale Modellbahn-Steuerungen"

Das Seminar ist für Einsteiger gedacht und beschäftigt sich mit den Grundlagen der digitalen Steuerungstechnik für Modelleisenbahnen. Nach einer Einführung über das Thema allgemein, einer Marktübersicht sowie einer Gegenüberstellung marktgängiger Systeme soll am Beispiel der Fleischmann FMZ-Steuerung der praktische Aufbau gezeigt und vollzogen werden. Das Seminar umfaßt dabei sämtliche zum Aufbau erforderlichen Einzelheiten. Besonderheiten, wie z. B. eine verbesserte Stromaufnahme oder die Steuerungsmöglichkeiten über externe Computer, werden angesprochen. Ein Ausblick auf zukünftige Entwicklungen auf diesem Sektor verspricht eine besondere Attraktivität des Seminars zu werden. Kleine Speisen und Getränke für die Seminarteilnehmer werden in unseren Räumen vorgehalten. Für einen möglichen Zimmernachweis bitten wir um schriftliche Nachricht bis zum Anmeldeschluß.

Die Teilnahmegebühr beträgt DM 40,– . Eine Voranmeldung bis zum 11. März 1991 ist wegen der begrenzten Anzahl von Teilnehmern dringend erforderlich. Verrechnungsscheck gilt als verbindliche Anmeldung. Diese ist zu richten an: Gerd Köhler, Rudolfstr. 115, D W - 5600 Wuppertal 2; Tel. 0202 /88936.

„Ehrenrettung" für VT 98

Nach Lektüre von Herrn Hubigs Problemen mit dem VT 98 von Roco (MIBA 12/90) wollte ich nun doch mal wissen, ob es um die Fahreigenschaften des kleinen roten Brummers denn wirklich so schlecht steht. Dazu wurde zuerst die Gleichstrom-Version (VT + VS) auf die Teststrekke (R = 42 cm, Steigung 3,8%) geschickt. Anfangs wurde ein Silberling angehängt. Wie nicht anders zu erwarten, hatte der VT keine Probleme, diese Garnitur zu bewältigen. Absolut ruckfrei drehte er seine Runden, auch im untersten Reglerbereich. Als nächstes wurden noch 7 zweiachsige Güterwagen angehängt. Das Ergebnis spricht wohl für sich:

Auch mit dieser Last gab es nicht das geringste Problem. Sogar beim Anfahren in der Steigung mit kleiner Spannung zeigte der Salzburger Schienenbus, was in ihm steckt. Absolut gleichmäßig und kraftvoll setzte sich der Zug in Bewegung – egal, ob der Motorwagen als ‚Zuglok' oder als ‚Schublok' eingesetzt war. Anschließend wurde die WS-Variante nach den gleichen Kriterien getestet.

Hier war die Lastgrenze erreicht bei 1 Silberling + 5 Zweiachsern. Die etwas geringere Zugkraft wird m. E. durch die sehr straffe Federung des Ski-Schleifers verursacht. Aber dennoch: Was der VT 98 von Roco schafft, ist für eine Nebenbahn allemal genug. Und bei mehr als 10 Achsen kommt bei mir sowieso die V 100 zum Einsatz. Warum Herr Hubig mit seinem Schienenbus Probleme hatte, weiß ich nun immer noch nicht. Ich jedenfalls habe nach wie vor meine helle Freude an diesem liebenswerten Gefährt.

Franz Lehnardt, Flörsheim

Trockenfarben

Aufgrund verschiedener Leseranfragen folgender Hinweis: Bei den von MIBA-Autoren öfters verwendeten Trockenfarben handelt es sich um Farbpigmente, die im Fachhandel für Künstlerfarben oder alternativen Bastelläden erhältlich sind.

D. Red.

Tren Clubul Roman - eine Anfangsinitiative

1939, als die rumänischen Eisenbahnen ihr 70jähriges Jubiläum feierten, wurde auch das erste CFR-Eisenbahnmuseum in Bukarest eröffnet.

Leider wurde das alte Museum fast vollständig durch Bombenangriffe im April 1944 zerstört. Am 1. Mai 1953 ist das heutige Eisenbahnmuseum im Calea Grivitei, neben Gara de Nord, eröffnet worden. Dort sind noch heute einige Objekte und Sammlungen aus der Eisenbahngeschichte Rumäniens zu sehen. Leider verrosten aus Platzmangel eine ganze Reihe wertvoller Fahrzeuge in verschiedenen Depots im Lande.

Durch die Initiative einiger begeisterter Eisenbahnfreunde und -historiker hat man in Bukarest einen Verband der Eisenbahn- und Modellbahnfreunde unter dem Namen „TREN CLUBUL ROMAN" gegründet. Die wichstigsten Ziele sind:

– Einrichtung des alten Bahnhofs Gara Filaret in Bukarest für museale Zwecke und die Beherbergung aller Sammlungen und Fahrzeuge des dortigen Eisenbahnmuseums.
– Organisierung des 125jährigen Jubiläums rumänischer Eisenbahnen im Jahre 1994 (Strecke Bucuresti-Filaret nach Giurgiu).
– Restaurierung und Einsatz einiger Lokomotiven und Wagen aus dem Museumsbestand.
– Einsatz historischer Züge mit Fahrzeugen aus dem Museumsbestand.
– Herausgabe einer Zeitschrift für Eisenbahn- und Modellbahnfreunde.
– Herausgabe eines Buches über die Geschichte rumänischer Eisenbahnen.
– Theoretische und praktische Unterstützung des Modellbaus und der Modellbahnfreunde sowie Organisierung von Ausstellungen.

Für die Erfüllung unserer Zwecke bitten wir alle Eisenbahn- und Modellbahnfreunde aus der ganzen Welt, uns mit Unterlagen, Bildern, Gegenständen, Büchern, usw. zu unterstützen. Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften an die Adresse unseres Verbandes:

TREN CLUBUL ROMAN
Str. Gala Galaction nr. 43
RO - 78188 BUCURESTI

TERMINE

Die **Jahrestagung** 1991 der **DGEG** findet vom **3.-8.4.91** in **Lübeck** statt. Zahlreiche Sonderfahrten in Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Hamburg u. Lübeck. Info: W. Rauschkolb, Postf. 2045, DW-4130 Moers 1.

Die **Volkshochschule Bezirk Schwetzingen e. V.** veranstaltet vom 15.-20.4.91 einen Ferienkurs **„Modelleisenbahn-Anlagenbau nach dem Vorbild der Natur"**, Leitung Bernhard Stein. Info: VHS Schwetzingen, Mannheimerstr. 29, D W-6830 Schwetzingen; Tel. 06202/2095-22.

Eisenbahnbörse des **„Trein-Hobby-Club Almelo"** am **16.3.91** (10-15 h) im Restaurant/Cafe Luttikhuis in Oldenzaal/Hengelo (NL).

Modellbahn-Tauschbörse/Modelspoorruilbeurs in **Helmond/NL** (T.O.V. gebouw, Azalealaan 40) am/op **4.3.91** (10-15 h). Info: Modelspoorclub Oost Brabant, G. J. Giepmans, Thorbeckestraat 48, NL-5707 JK Helmond.

Adler-Modellspielzeugmärkte: **10.3.91** Hilden/Rhld. (Stadthalle); **17.3.91** Düsseldorf (Stadthalle); **24.3.91** Aachen (Eurogress); **24.3.91** Krefeld (Seidenweberhaus); **7.4.91** Köln (Gürzenich). Info: Cremer, Bismarckstr. 16, D W-4010 Hilden; Tel. 02103/51133.

All aboard for IMREX '91! Die int. Modellbahnausstellung **„IMREX '91"** findet vom **30.3-4.4.91** wiederum in **London** statt (Royal Horticultural Society's Hall, Westminster). Öffungszeiten: Sa-Mo 10.30-18 h, Di-Mi 10.30-20 h, Do 10.30-17h.

18.5.91: Sonderzug Celle–Hannover–Magdeburg–Gernrode–Selketalbahn-Harzquerbahn–Celle. Ab/bis Helmstedt mit Dampfloks! Fahrterlös dient ausschließlich dem Erhalt der Harzquerbahn, Infos gegen Freiumschlag bei: Celler Eisenbahnfreunde und Modellbahner, Hohe Wende 12, D W-3100 Celle.

22. Eschborner Modell-Tauschmarkt am **17.3.91** in der Stadthalle von Eschborn (bei Frankfurt/M.). Zeit: 9-15 h. Info über Tel. 06196/42577.

DGEG-Fahrten: 30.3.91 mit hist. Rheingold von **Köln** nach Krefeld; **13.4.91** Industriegleise in **Duisburg**; **27.-28.4.91** Besuch im Raw **Meiningen**. Info: W, Rauschkolb, Postf. 2045, D W-4130 Moers 1.

Fahrten des **Club TEE**, Möllenbrocksweg 27, D W-4830 Gütersloh; Tel. 05241/58508: **28.4.91 Harzquerbahn** (Nordhausen-Wernigerode); **9.-12.5.91** mit **„Bernina-Express"** von Chur über St. Moritz nach Tirano.

Osterfahrt des **EAK Jülich e. V.** am **1.4.91** zwischen Jülich Nord und Ederen. Abfahrten in **Jülich Nord** um 10.30 h, 14.00 u. 15.45 h, in Ederen jeweils 45 Min. später.

2. Winterthurer Modelleisenbahn- und Modellautobörse im Restaurant Stadtcasino, Stadthausstr. 119, am **9.3.91** (10-16 h). **7.Kreuzlinger Modelleisenbahn- und Modellautobörse** im Hotel Löwen, Hauptstr. 70, am **13.4.91** (10-16 h). Info: Markus Herzog, Bachweg 1, CH-8274 Tägerwilen.

Die Berliner Eisenbahnfreunde e. V. (BEF) planen vom **26.4.-1.5.91** eine **Studienfahrt „Dampf in Polen"** (Poznan/Posen; Warszawa/Warschau). Anmeldeschluß: 1.4.91. Info über Tel. 030/4327817.

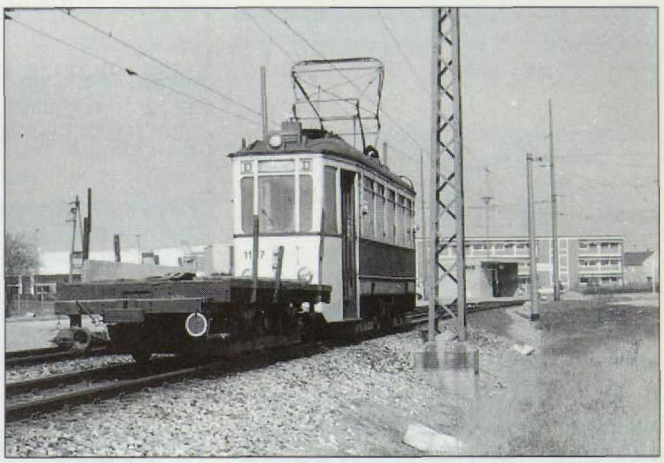
Railclub „Utrecht": Am **13.4.91** **„offener Tag"** im Kulturellen Zentrum „De Eendenkooi", Boomstede 205 in Maarssen Broek (6 km nördlich von Utrecht). Zeit: 11-16 h, Eintritt frei. Info: J. v. Impelen, Dr. Schaepmanstraat 88, NL-3438 AW Nieuwegein (Nederland).

3. Börse des Modell-Auto-Club Koblenz (M.A.C.K.) am **3.3.91** (11 - 16 h) in Koblenz, Haus der Begegnung (Großer Festsaal). Info über Tel. 0261/33183.

Farbenfrohe CSD-Loks

Bekanntlich unterschieden die CSD schon lange ihre Elloks farblich nach dem jeweiligen Stromsystem (Gleichstrom: grün; Wechselstrom: rot; Zweisystem-Fahrzeuge: blau). Auch nach der Umnumerierung und neuen Farbschemen behielt man die farblichen Unterscheidungen bei. Nunmehr dominiert die jeweilige Kennfarbe, ergänzt durch sattgelbe breite Streifen und andere Absetzungen. Die beige Farbe, mit der bislang die oberen Teile der Fahrzeugkästen gespritzt waren, entfiel. Als Beispiel für die neue Lackierung präsentieren wir ein Foto von Bernhard Scholz; die Aufnahme der 363 175 entstand im August 1990 in Prag (Bf Praha hl.n.). ur

RHB-Arbeitstriebwagen



Die meterspurige „Rhein-Haardt-Bahn" (RHB) von Ludwigshafen nach Bad Dürkheim ist bekanntlich zwischen Oggersheim und Bad Dürkheim als Eisenbahn konzessioniert, obwohl der Betrieb straßenbahnähnliche Züge aufweist. In Oggersheim gelang Klaus Sieper am 15.3.1972 dieses Foto, das den seinerzeit nur noch für interne Zwecke eingesetzten Tw 1007 (Fuchs/SSW, Baujahr 1913) als Arbeitszug zeigt. Der Güterwagen trägt die Schlußscheibe Zg 4, wie sie beim Eisenbahnbetrieb üblich ist. Weitere Ausführungen zur RHB finden Sie übrigens in den MIBA-Heften 5/90 und 11/90. ur

WNB-Triebwagen

Von Herrn Peter Schröter erhielten wir ein interessantes historisches Foto. Die Aufnahme entstand in den 40er oder frühen 50er Jahren in Bf Schwieberdingen der WNB (heute: WEG) – Strecke Korntal – Weissach. Das zweiachsige Fahrzeug lief als VT 01 und wurde 1935 von der Dessauer Waggonfabrik (Fabriknummer 3101) gebaut. Nach einem schweren Zusammenstoß am 21.10.1961 musterte die Bahnverwaltung den Triebwagen aus. ur

Neuer Doppelspurabschnitt der ÖBB (o. Abb.)

Am 13.12.1990 konnte im Rahmen des Nahverkehrsprojektes „Feldkirch – Bludenz" zwischen den Stationen Frastanz und Nenzing (6,65 km) das zweite Streckengleis in Betrieb genommen werden. ÖBB

Zwei-Wege-Fahrzeug

Die Aufnahme dieses Zwei-Wege-Fahrzeugs, das zur Unkrautbekämpfung eingesetzt wird, entstand 1987 auf der Strecke Schliersee – Bayrischzell. Die Spurkranzräder lassen sich hydraulisch auf- und abbewegen, so daß die Umstellung von Straßen- zu Schienenbetrieb rasch vonstatten geht. Rudolf Preisler