MIBA

4/91 APRIL J 8784 E
43. Jahrgang · DM/sFr 8,80 öS 73,–
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

## MINIATURBAHNEN

# KREISVERKEHR IM FREIZEITPARK

**NEUES VON DER REPA-BAHN ● N-ZWERGSIGNAL FÜR H0**
**OMNIBUS-DEPOT IN H0 ● KLEBEN VON SPUR-NULL-MODELLEN**

# GROSSPURIGES NACH DER MESSE

Die eigentliche Arbeit für das Messeheft beginnt – außer für den Fotografen – für die MIBA-Redaktion ja erst nach der Messe. Irgendwo ist die Zeit für die Bildauswahl und Vermaßung, für Texterfassung und Verarbeitung immer zu kurz. Dafür bekommen Sie, liebe Leser, auch immer ein komplettes, extrastarkes Heft, das sich ausschließlich mit den Messeneuheiten beschäftigt. Sicher haben die meisten von Ihnen dieses Messe-Spezial auch schon „verschlungen". Nun ist es jedes Jahr so, daß bei der Fertigstellung des Messeheftes zahlreiche Motive, Messeanlagen, Besonderheiten etc. aus Platzmangel entfallen müssen. Sicher ergibt sich im Laufe des Jahres noch Gelegenheit, das eine oder andere „Schmankerl", die eine oder andere Messeanlage im MIBA-Heft etwas eingehender vorzustellen. In diesem Heft machen wir schon mal einen Anfang.

Ein Schwerpunktthema sind in diesem Monat die großen Spuren. Beispielsweise finden Sie (u. a.) eine große Schweizer Freilandanlage, einen Besuch auf der REPA-Bahn und einen grundsätzlichen Erfahrungsbericht über das Kleben von Spur Null-Modellen. Zusätzlich haben wir noch die Baumann-Messeanlage aufgenommen, weil sie einmal die im letzten Heft geschilderte Kreisform aufweist (also ebenso wie die Kleinbahn im Deutschen Dampflokomotiv Museum), zum anderen ist dort ein Freizeitpark minuziös nachgebildet, und das im großen Maßstab. Darüberhinaus enthält dieses Heft noch ein paar weitere „Messe-Anhängsel", die nicht mit den großen Spuren zu tun haben: Preiser stellte ein Diorama aus, das die innerdeutsche Grenzöffnung nachstellte, und Faller „ging in die Luft", u. a. mit seinen dekorativen Heißluftballons in H0. Als kleinen Leser-Service haben wir wieder die Firmenanschriften der auf der Messe vertretenen Aussteller zusammengefaßt. Aufgrund der angesprochenen, teilweise zusätzlich ins Heft genommenen Beiträge mußten leider ein paar Artikel zum Thema „Großspuriges" auf eines der nächsten Hefte verschoben werden. Dafür hoffen wir, liebe Leser, auf Ihr Verständnis, und: Aufgeschoben ist ja bekanntlich nicht aufgehoben!

Ihre MIBA Redaktion

# INHALT

„Swiss Miniatur" nennt sich eine Spur 1-Freilandanlage, über die MIBA-Mitarbeiter Ewald Hauck auf Seite 20 berichtet.

Ein Freizeitpark mit Schmalspurbahn war das Thema der diesjährigen Baumann-Messeanlage (Seite 58).

Rudolf Eckert stellt das schwedische Eisenbahnmuseum Karlsvik vor, von wo aus im Sommer mit historischen Zügen Ausflüge unternommen werden können (Seite 54).

Ein Betriebshof der BVG, genauer gesagt, ein Bus-Depot, entstand im Maßstab 1:87 – vorgestellt auf Seite 40.

ISSN 0723-3841

MIBA MINIATURBAHNEN 4/91


**ZUR SACHE** 3

**MIBA-KONTAKT** 6

**TERMINE** 9

**PANORAMA** 7

**MODELLBAHN-ANLAGEN**

Spur 1-Freilandanlage in der Schweiz 20
„Teufelssteiner Bergbahn 1" 32
Der letzte Nagel... – Baufortschritte auf der REPA-Bahn III 34
Freizeit-Park 58

**VORBILD + MODELL**

Dampfzug des „Freundeskreis der Exertalbahn" 14
Eine kleine S-Bahn-Endstation: Leipzig-Miltitzer Allee 33
Lichtwechsel bei Modelltriebfahrzeugen 78

**VORBILD**

Nutzbremsen bei Gleichstrombahnen 23
Installationskabel der Post 24
Gleisplan des Monats: Bahnhof Trebon in Südböhmen 52
Eisenbahnmuseum Karlsvik bei Luleå 54
Dampflok auf der Straße 83

**AUSSTELLUNG**

Zeitgeschichtliches Diorama: Grenz-Öffnung 38
Faller geht in die Lüfte 46
Fertiganlagen – so oder so... 72

**NEUHEITEN**

Neue Bücher 19
Herpas Neue! 80
Rocos 1141 der ÖBB 80
LGB-Neuheit 1991 80
Neues von Brekina 80
„Reitzende" GtL 4/4 in H0! 81
KEHI-Kleinigkeiten für N 81
V 36 mit Dachkanzel 81
H0-Rennwagenoldtimer von L + M 81
Lokschuppen für Spur 0 82
Bunte Amis in H0 82
SBB-Schnellzugwagen in H0 82
Kadee-Kupplungshalterung für 0-Modelle 82

**SELBSTBAU-PRAXIS**

Träumerei in Zwei 26
Stadtsanierung in H0 28
Ein Berliner Busschuppen 40
Klebetechnik für Spur Null 68
N-Lichtsignale für H0 74

**TIPS & TRICKS**

Vereinfachte Herstellung von Reklameschildern in H0 48
Werkzeugkasten für Modellbauer 48
Auslöten von Bauteilen 48
Feine Bohrungen in dünne Stahl- oder Federstahlbleche 48

**VERSCHIEDENES**

Deutsche Bahnen gemeinsam unter Volldampf – DB „Dampf-Nostalgie '91" 18
Aussteller-Verzeichnis 62
Chinareise 66

**IMPRESSUM** 96

**VORSCHAU** 96

## Modellbahnausstellung im Elsaß

Vom 19. – 21. April findet in Souffelweyersheim, 6 km von Strasbourg entfernt, die 2. Internationale Modellbahnausstellung „Souffel´ Modélisme" statt. Nach der hervorragenden Resonanz im Jahre 1989 bemühen sich der Verein, die Gemeinde Souffelweyersheim und die SNCF um ein attraktives Programm. Unter anderem sind vorgesehen eine Taufe der neuesten SNCF-Ellok „Sybic" BB 26 002 mit dem Wappen der Gemeinde Souffelweyersheim (20.4.91 mittags im Bw Hausbergen) und – erstmals! – ein Tag der offenen Tür im Betriebswerk. Die eigentliche Ausstellung (90 Aussteller aus fast ganz Europa) umfaßt rund 40 Modellbahnanlagen von Z – 2m, darunter die größte Modulanlage Frankreichs. Außerdem gibt es eine Fotoausstellung, ein Sonderpostamt, eine Bilderausstellung etc.

Die Öffnungszeiten: Ausstellung Festhallen Gemeindezentrum Fr 17 – 21.30 Uhr, Sa 9 – 19.30 Uhr, So 9 – 18 Uhr. Bw Hausbergen Sa 17 – 19 Uhr und So 9 – 17 Uhr. Wir möchten dazu herzlich einladen! Für Rückfragen steht Ihnen gern zur Verfügung Monsieur Jean-Claude Glady, 12 Rue du Canal, F-67450 Souffelweyersheim (Telefon aus der BRD: 00 33 88-20 55 39).

## Beschriftungen und Schilder im Modell

Meines Erachtens fehlen Abzieh- oder Abreibebilder von diversen Schildern bzw. Beschriftungen, wie beispielsweise der neue (rote) DB-„Keks", der Schriftzug „Verkehrsmuseum Nürnberg" (wie auf den Umbauwagen der betr. Sonderzüge) oder der Schriftzug „Güterzug-Gepäckwagen", wie er an umgebauten Donnerbüchsen zu finden war. Aber auch Tafeln mit häufig gebrauchten Hinweisen oder Geboten (z.B. „Achtung Schienenverkehr! Markierte Fläche von Straßenfahrzeugen und Gegenständen freihalten!") würden eine Angebotslücke füllen.

Gerhard Scholtis, Erlangen

## TRIX-EXPRESS

Früher gab es einmal von der Firma TRIX spezielle Weicheneinsätze, um auch andere Fahrzeuge auf TRIX-EXPRESS Anlagen laufen zu lassen. Solche Weicheneinsätze suche ich nun schon seit Jahren. Gibt es Kleinserienhersteller, die so etwas anbieten? Wer aus dem MIBA-Leserkreis hat sonst noch Ideen, wie ich mein Problem lösen kann?

Rudi Haack, Kleve

(Die Redaktion leitet entsprechende Briefe gern an Herrn Haack weiter!)

## Falsche Urheber-Angabe

Wie uns mitgeteilt wurde, stammen die im Artikel „Aufstellung von Freileitungsmasten (Epoche 3)", vgl. MIBA 1/91, S. 40 ff., veröffentlichten Zeichnungen nicht von der damaligen MIBA-Redaktion, sondern von Herrn Günter Albrecht aus Nürnberg.

## Zahnradlok BR 97 501 (württ. Hz)

Die „Freunde der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein" (ZHL) sind seit April 1986 dabei, die 97 501 zu zerlegen und betriebsbereit wieder aufzubauen. Leider bestimmen die knappen Finanzen das Tempo... Außerdem hat der Verein derzeit 2 weitere betriebsbereite Fahrzeuge, nämlich eine Werksdiesellok (Gmeinder 50 PS, Baujahr 1963) sowie den ex VB 140 250 (Baujahr 1937). Beide Fahrzeuge sind bestens restauriert.

Weiterhin hat der Verein seit 1987 auch noch eine Modelleisenbahn (Spur N) im Schnellzugwagen!

Nähere Informationen erhalten Sie gerne über unseren Vorstand Manfred Endres oder unseren Schriftführer Michael Ulbricht. Die Anschriften: M. Endres, Mühlwinglestr. 93, D W-7410 Reutlingen oder M. Ulbricht, Jahnstr. 31, D W-7412 Eningen u.A.

## Sprengwagen mit Kehrwalze – Wiking bringt das Original

Der Nachbau des aus den frühen sechziger Jahren stammenden Wiking-Sprengwagens mit Kehrwalze (mit Mercedes L 5000) wurde auf der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse von einem Kleinserien-Hersteller angekündigt.

Der Umstand, daß das geplante Modell kein Wiking-Zeichen aufweist, läßt erkennen, daß es sich hierbei um einen von Wiking nicht autorisierten Nachbau handelt. Als einzig autorisierter Hersteller wird Wiking sehr kurzfristig das „echte" Sprengwagen-Modell aus Original-Formen dem interessierten Sammler anbieten. Dabei wird selbstverständlich dafür gesorgt, daß die Neuauflage zweifelsfrei als „Wiking-Replika" zu erkennen ist.

Sieper Werke GmbH, gez. H. Schultz; Lüdenscheid

## Wiederaufbau geht weiter

Seit dem 19. Januar 1991 finden nun wieder jedes Wochenende Arbeitseinsätze zum Wiederaufbau der Preßnitztalbahn statt. Diese Schmalspurbahn, die von Wolkenstein nach Jöhstadt im Erzgebirge führte, war die letzte sächsische Nebenbahn, auf der die Lokomotiven der sächsischen Baureihe IV K (erstes Baujahr 1892) im planmäßigen Personen- und Güterverkehr eingesetzt waren. Als Teil eines Tourismuskonzeptes soll nun die Preßnitztalbahn wieder aufgebaut werden.

Der Wiederaufbau erfolgt durch freiwillige Kräfte, die unentgeltlich arbeiten. Dafür steht dann den Arbeitskräften eine Übernachtungsmöglichkeit zur Verfügung. Folgende Arbeitswochen finden neben den Arbeitswochenenden 1991 statt:

13. bis 21.4., 6. bis 14.7. und 10. bis 18.8.

Wer seine Arbeitskraft für ein Wochenende oder eine Woche in den Dienst des Preßnitztalbahn-Wiederaufbaus stecken will, kann sich bei Kay Kreisel, E.-Busse-Straße 13, O-5301 Weimar, melden.

## Dampf-Diesel im Harz

Mit dem Fortfall der innerdeutschen Grenze ergoß sich eine wahre Fahrgastlawine über die meterspurigen Schmalspurbahnen des Harzes. Ein schlagender Beweis für die Beliebtheit der Bahnen! Die DR bemüht sich nach Leibeskräften, den Wunsch der Fahrgäste nach der Dampftraktion zu erfüllen, jedoch ist eine Erneuerung der aus den Jahren 1954 – 56 stammenden 1'E1'h2-Maschinen dringend erforderlich. Neben den Möglichkeiten der Rekonstruktion oder sogar des kompletten Neubaues wird z. Z. der Dampf-Diesel erprobt. Die wirtschaftlichere Diesellok wird hier mit einem leistungsstarken Dampferzeuger versehen, um jederzeit den gewünschten publikumswirksamen Dampf erzeugen zu können. Die Abbildung zeigt die 199 879 beim Anfahren eines bergwärts gehenden Personenzuges im Bf Steinerne Renne im Herbst 1990. Manfred Jürisch

## VT als AG-Raum für Modellbahner

Einen stilechten AG-Raum besitzen die Modelleisenbahner in Crinitz/Niederlausitz. Der bei der DR zuletzt als 173 002 eingesetzte vierachsige Dieseltriebwagen wurde am 7.9.1984, dem 20. Jahrestag der AG, im Bf Crinitz von Volker Scheibe aufgenommen. Crinitz liegt an der ehem. Strecke Finsterwalde-Luckau; der Abschnitt Crinitz-Luckau wurde 1949 demontiert. Der Tw wurde als VT 4.12.02 im Jahre 1965 gebaut und fuhr bis 1968 u. a. zwischen Finsterwalde und Crinitz; 1979 erfolgte die Ausmusterung. Im Juli 1981 übergab man das Fahrzeug der AG. Leider sieht deren finanzielle Lage düster aus. Bislang wurde die Gruppe von der Schule, der Gemeinde und dem DMV finanziell unterstützt – aber jene Kassen sind nun leer. Bernhard Kühn

## Vorserien „E 03"

Schon im Jahre 1965, anläßlich der Internationalen Verkehrs-Ausstellung in München, verkehrten die vier E 03-Vorserienloks bei den ersten öffentlichen Schnellfahrten der DB mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h zwischen München und Augsburg. Auf dieser Strecke kam die letzte betriebsfähige 103.0, nun als „750 001", noch ab und zu bei Fahrleitungmeßfahrten zum Einsatz. Das Foto zeigt den Dsts IC 80548 am 11. Dezember 1990 in Malching (Obb.). Die „Wiederzulassungsfahrten im 200 km/h-Netz" werden regelmäßig von der Versuchsanstalt Minden durchgeführt. Andreas Janikowski

## Opfer der Einheit?

Heidelberg wird wahrscheinlich um eine kleine Bahn-Attraktion ärmer. Die im separaten US-Teil des Heidelberger Hauptbahnhofs abgestellten Alt-VT 608 801 (Foto) und 633 803 der US-Army sind mit den Deutschland-Verträgen überflüssig und Ende November 1990 zum Verkauf ausgeschrieben worden. Bei VT 633 803, der extra für die US-Army aus Bauelementen des ETA 150 konstruiert wurde, sind schon Teile der Inneneinrichtung ausgebaut worden. Beide Triebwagen waren von 1956 (bzw. 1957) bis Juni 1989 im Bw Heidelberg (danach Bw Mannheim) beheimatet und dienten dem US-Headquarter Heidelberg für den Deutschland- und Berlinverkehr. Wolfgang Czegka

# DAMPFZUG DES „FREUNDESKREIS DER EXTERTALBAHN“

von Ralf Maritschnigg

1985 wurde der Freundeskreis der Extertalbahn (FKdE) von einer Handvoll Eisenbahnfreunden gegründet. Heute besitzt der FKdE bereits knapp 250 Mitglieder. Einen großen Anteil an dieser rasanten Mitgliedersteigerung hat ohne Zweifel die 1989 in Betrieb genommene österreichische Dampflokomotive 93 1410.

1987 wurde ein Förderverein gegründet, der sich „Historischer Verein zur Erhaltung der Eisenbahn in Lippe“ (HVEEL) nennt. Dieser Verein wurde mit dem Erwerb der Fahrzeuge beauftragt. Daher steht auch an den Waggons und an der Dampflok „HVEEL” und nicht „FKdE“ als Eigentumsmerkmal.

Nach knapp 20 jähriger Abstellzeit wurde die Lok von einigen aktiven Mitgliedern des Vereins reaktiviert. Dazu waren über 5000 Arbeitsstunden erforderlich. Bei der Maschine handelt es sich um eine 1‘D1‘ h2 gekuppelte Lok (750 PS), mit 11 t Achslast und einem Gesamtgewicht von 66 t. Sie entstand 1928 aus einer Serie von 167 Maschinen und wurde bei der österreichischen StEG (Maschinenfabrik der Staatseisenbahn Gesellschaft) in Wien gebaut.

Außer der Dampflok besitzt der HVEEL noch einen Pwghs, in dem ein Verkaufsstand, ein Zugführerabteil und Plätze für Rollstuhlfahrer vorhanden sind. Daher hat dieser Wagen auch mehrere Fenster im früheren Laderaum erhalten. Außerdem sind noch eine ehemalige Donnerbüchse (vorher Ci 28, jetzt CRi) und ein gedeckter Güterwagen der Reichsbahnbauart Bremen im Einsatz. Letzterer dient als Fahrradwagen.

Die Verkehrsbetriebe Extertal (VBE; ehemalige EAG), auf deren Gleisen der Dampfzug verkehrt, besitzt ihrerseits neben den ältesten noch im Plandienst befindlichen Elloks in Deutschland noch 2 Plattformwagen württembergischer Bauart und 3 Umbauwagen (2 Dreiachser, 1 Vierachser). Alle Wagen werden von beiden Seiten genutzt. Auch die Elloks kommen für den FKdE zum Einsatz.

Bild 1. Der Extertal-Museumszug im DB-Bahnhof Dörentrup am 9.9.1990.
Fotos 1 – 3: Wolfgang Schröder

So verkehrte der Dampfzug in den Sommermonaten des Jahres 1990 in folgender Zusammenstellung im Extertal:
Lok: 93 1410
Wagen (in Fahrtrichtung Barntrup gesehen):
Wagen 3 (3 Byg) der VBE
Wagen 4 (3 Byg) der VBE
Wagen 5 (Byg) der VBE
Wagen 10 (Ci 28) der HVEEL
Wagen 11 (Pwghs) des HVEEL
Bei Bedarf kam auch der Wagen 30 des HVEEL (ehem. Bremen) am Zugschluß zum Einsatz.

Vorteil dieses Dampfzuges ist, daß sämtliche Fahrzeuge als Grundmodelle in Baugröße H0 erhältlich sind. Die Dampflok gibt es vom österreichischen Modellbahnhersteller Kleinbahn, während alle Wagen von Roco produziert werden. Die Umbauwagen liefern auch Fleischmann und Märklin, ebenso wie die Donnerbüchse. Die Umbauwagen können ohne Umbauarbeiten übernommen werden. Die Donnerbüchse muß man umlackieren: mit schwarzen Zierstreifen. Wer es ganz genau mit der Inneneinrichtung nehmen will, sollte dieselbe komplett entfernen und eine Theke – etwa in Wagenmitte – einbauen. Als Sitze dienen Stühle und Tische aus einem ausgemusterten Bundesbahnspeisewagen.

Bei dem Pwghs handelte es sich in der Grundform um die seltenere Ausführung mit drei Fenstern auf der Zugführerabteilseite. Bei dem Roco-Modell müßte also neben den ursprünglich schon vorhandenen Fenstern noch eine Reihe weiterer Fenster in Seiten- und Stirnwände sowie in die Ladetüren eingebaut werden. Das ist allerdings bei meinem Packwagen unterblieben, weil er zu einer Zeit entstand, als der Originalwagen auch noch nicht mit den Fenstern ausgerüstet war. Die Inneneinrichtung braucht dann nur noch um einen Verkaufsstand im ehemaligen Gepäckraum erweitert werden.

Bei der Dampflok ist der wichtigste Umbau die Entfernung des Gieslejektors und der Saugluftbremse. Dafür sollte eine Einheitspfeife auf

dem ersten Kesselschuß Platz finden.

Außerdem kann man die Vorlaufachse gegen eine Achse der Roco 93 mit Speichenrädern austauschen. Die Zugkraft des Kleinbahn-Modells ist nicht überragend, weil die Lok sehr leicht ist und keine Haftreifen besitzt. So hat die 93 schon mit einem kürzeren Zug Schwierigkeiten, sobald es etwas bergan geht; da überzeugt das Vorbild doch durch seine gute Zugkraft! Diese resultiert in der Hauptsache aus dem recht kleinen Treib- und Kuppelraddurchmesser von nur 1140 mm. Für deutsche Verhältnisse ungewohnt ist auch die österreichische Ausführung der Lentz-Ventilsteuerung. Die 93 1410 ist die derzeit „nördlichste" Lok dieser Baureihe. Außer der 93 im Extertal gibt es noch zwei Schwestermaschinen im Wutachtal, die sich genau wie eine Maschine im Regental durch andere Farb- und Rädervarianten unterscheiden. Auch in Österreich sind noch mindestens zwei weitere Maschinen betriebstüchtig .

Die Kleinbahn 93 hat genau wie das Extertaler Vorbild eine schwarze Rahmengruppe und blankes Gestänge, so wie es bei vielen ÖBB Maschinen üblich war. Es hat sich in der Praxis als sehr „pflegebedürftig" auf Grund der Verschmutzung und Korrosionsanfälligkeit gezeigt.

Leider ist die Maßgenauigkeit der Kleinbahn 93 mangelhaft. Wenn man ein maßgenaues Modell besitzen will, sollte man sich schon vorher eine Typenzeichnung und ein zweites Lokgehäuse besorgen. Meiner Meinung nach kann man als Anfänger im Modellbau durchaus darauf verzichten, denn letztendlich entscheidet doch auch der Gesamteindruck der Lok. Außerdem kann man eigentlich von einer Dampflokomotive unter 100.- DM nicht mehr erwarten. Somit hat man also für knapp 200.- DM einen kompletten Dampfzug, wie er in der Epoche 5 auf einer Nebenbahn fahren kann. Außerdem ist er mit wenig Material und Umbaukenntnissen schnell und einfach „auf die Räder zu stellen".

**Bild 2. Fast aus „Modellbahnperspektive" aufgenommen: die Tenderlok 93 1410 des HVEEL.**

**Bild 3. Der Zug in Lemgo. Alle Wagen sind bei der DB bereits historisch, obwohl die Wagen bis auf den CRi nicht älter als 35 Jahre sind.**

**Bild 4 (rechts). In stilechter Umgebung aufgenommen: Der Museumszug im Maßstab 1:87.**
**Foto: Ralf Maritschnigg**