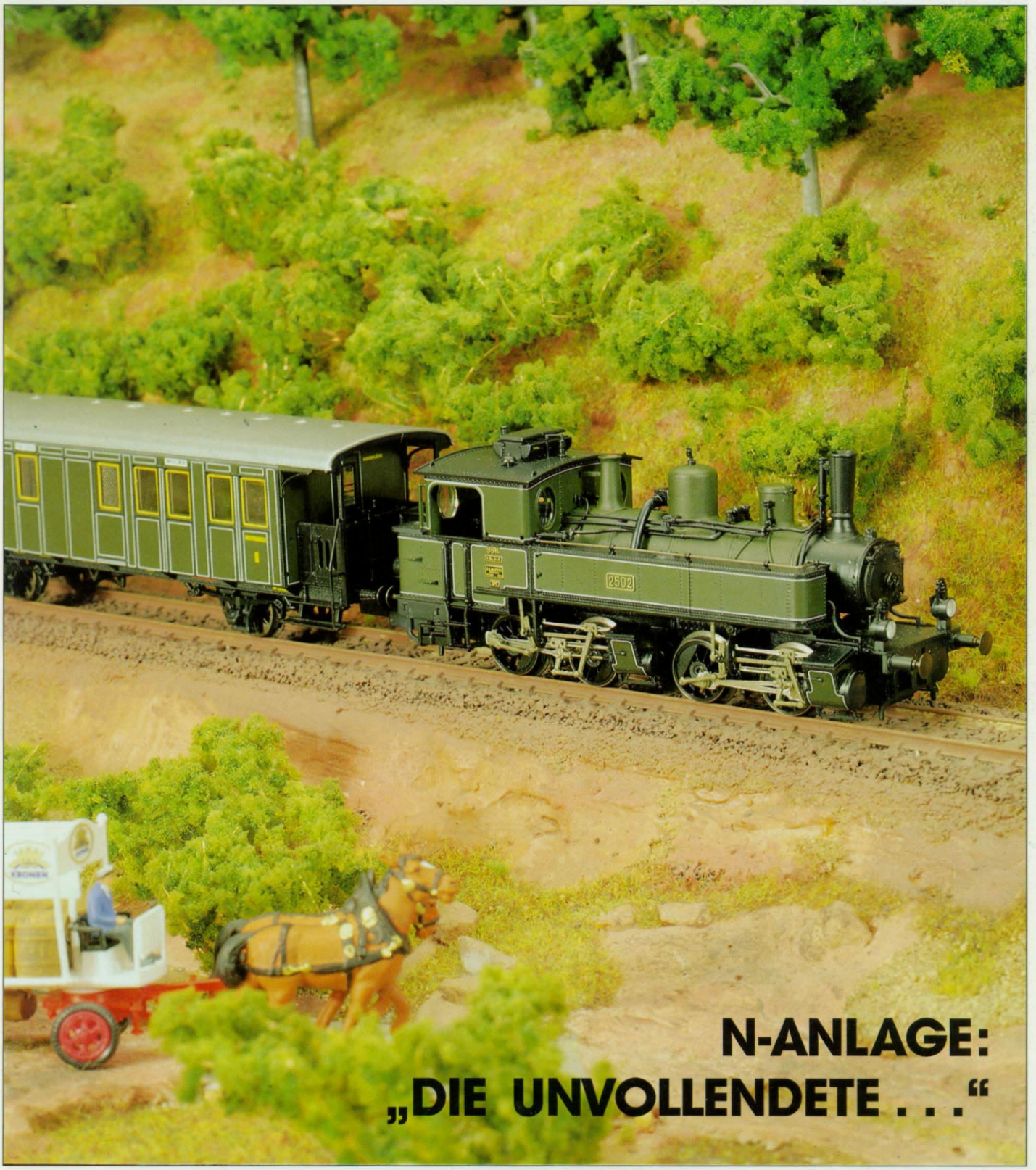
MIBA

10/91 OKTOBER J 8784 E
43. Jahrgang · DM/sFr 8,80 öS 73,—
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

## MINIATURBAHNEN




## N-ANLAGE: „DIE UNVOLLENDETE . . .“

DREIGURT-BRÜCKE ● H0-ANLAGE IN MODULBAUWEISE
FEISTRITZTALBAHN ● RANGIERGERÄT „WPA“ IN H0

# INNOVATIONEN

„Alles schon mal dagewesen!" oder „Es gibt nichts Neues unter der Sonne". Wer hätte diesen Gedanken nicht schon verwundert oder resigniert ausgesprochen – auch und gerade in Bezug auf unser Hobby. Die MIBA-Redakteure wissen davon ein Lied zu singen. Gerade dadurch, daß die MIBA sich über 43 Jahre als Plattform für den Erfahrungsaustausch, für praxisorientierte Vorschläge usw. verstanden hat und damit den Zugang zu bereits bewährten Bauverfahren und Betriebspraktiken für alle Modellbahner vermittelt hat, kommt uns dieser Satz immer wieder unter. Da gibt es eine Lesereinsendung, aus der sich ein guter Artikel machen läßt. Endlich mal was Neues! – so denkt man zunächst. Doch dann fällt einem der Redakteure ein: „Sowas ähnliches haben wir doch schon mal gehabt." Irgendwann, zu Olims Zeiten, in den fünfziger Jahren vielleicht. Alles schon mal dagewesen.

Heute ist das anders – so glauben wir jedenfalls. In diesem Heft stellen wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, gleich zwei Artikel vor, die für den Modellbahnsektor etwas noch nie Dagewesenes beschreiben. Wer so etwas auf seiner Anlage verwirklichen möchte, für den ist verständlicherweise Selbstbau angesagt.

Lothar Weigel stellt auf Seite 28 eine Brücke vor, wie sie, mindestens in Deutschland, absolut einmalig ist. Es ist die Rurbrücke bei Düren, eine Dreigurtbrücke. Für diese im Querschnitt tatsächlich dreieckige Brücke hat der bekannte MIBA-Autor natürlich auch gleich einen Modellvorschlag erarbeitet. Diese Eisenbahnbrücke im Modell ist nun alles andere als Null-Acht/Fünfzehn, eine echte Innovation. Die andere Neuerung auf dem Modellbahnsektor bezieht sich auf den Rangierbetrieb. Wolfgang Borgas (auch kein Unbekannter unter den Verfassern von MIBA-Beiträgen!) hat eine „WPA" nachgebaut. Das ist eine Waggon-Positionier-Anlage, die z.B. in Privatgleisanschlüssen gebraucht wird, um einzelne Waggons an Be- oder Entladeeinrichtungen heranzubringen, ohne daß man dazu extra eine Rangierlokomotive benötigt. Der „WPA"-Artikel beginnt auf Seite 46. Sicher hat die MIBA schon die eine oder andere Rangieranlage, angefangen vom schienenfahrbaren Unimog, bis zu einer Art Beidrückanlage (nach einem Vorbild auf dem Rangierbahnhof Chemnitz-Hilbersdorf), vorgestellt einschließlich Nutzanwendung im Modell, aber die WPA gehört zweifellos zu den Innovationen für unser Hobby.

Journalisten gelten oft als sensationshungrig, was leider schon mehr als einmal seltsame Blüten getrieben hat. Modellbahnjournalisten wollen auf keinen Fall mit Effekthascherei und allzuviel Sensationsgier in Verbindung gebracht werden. Wenn die MIBA-Radaktion heute gleich mit zwei absoluten Neuerungen für den Modellbahner aufwarten kann, so tut sie dies ja nicht mit effektheischenden Überschriften und sonstigem Trara, sondern sie veröffentlicht die beiden Artikel zum besten der Modellbahnerei, ohne reklamemäßiges Beiwerk nach dem Motto: „Wir sind die Größten".

Bloß im Vorwort, da wird man mal ganz bescheiden drauf hinweisen dürfen.

Ihre MIBA-Redaktion

Um eine H0-Anlage in Modulbauweise geht es in unserem Bericht auf Seite 38.

Eine außergewöhnliche Brückenkonstruktion stellt Ing. Lothar Weigel auf Seite 28 vor: Die Dreigurtbrücke.

Eine Schmalspurbahn, so recht als Vorlage für eine Modellbahnanlage: die Feistritztalbahn (Seite 16).

Ein neuartiges Rangiergerät setzte Wolfgang Borgas gleich ins H0-Modell um (Seite 46).

Unser heutiger Testbericht nimmt Roco´s Lokalbahn-„Mallet“ BB II unter die Lupe (Seite 70).

ISSN 0723-3841

MIBA MINIATURBAHNEN 10/91


**ZUR SACHE** 3

**MIBA-KONTAKT** 6

**TERMINE** 22

**PANORAMA**

Eine Stadtbahn wird zur Regionalbahn 7
Railfair '91 7
Mit Dampf durchs Mittelsächsische Hügelland 7
Werbung für den Fußball... 7

**SELBSTBAU-PRAXIS**

Ein maßstäbliches Rangiergerät: Waggon-Positionieranlage (WPA) im H0-Maßstab 46
Wien-Raaber Eisenbahn um 1842 als H0-Modell 80

**MODELLBAHN-ANLAGEN**

Eine H0-Anlage in Modulbauweise 38
Die Unvollendete in Spur N 56

**VORBILD + MODELL**

Eine Vorlage für die Modellbahn: Die Feistritztalbahn 16
Eine außergewöhnliche Brückenkonstruktion: Die Dreigurtbrücke 28
Gleisplan des Monats: Bahnhof Spa (Belgien) 55

**VORBILD**

Abschied von der Nebenbahn Walsrode-Bomlitz 8
Bahnsteigprovisorium im Bonner Hbf 20
Schmalspur in Südböhmen 64
Mit Volldampf nach Dinkelsbühl 68

**TIPS & TRICKS**

Immer an der Mauer lang... Tips für die Gestaltung von Stützmauern 14

**MIBA-TEST**

Im Prüfprotokoll: Die bayerische „Mallet" BB II als H0-Modell von Roco 70

**NEUHEITEN**

Neue Bücher 24
Neue Kataloge 45
Personen-/Packwagen von LGB 76
Reichsbahn-Köf von Brawa 76
Die S-Klasse von Wiking 76
Rittnerbahn-Triebwagen in H0m 77
Inspektions-Draisine für H0 77
Container-Welle bei Kibri 77
G 10 in der Baugröße 0 von Petau 77
Amerikanisches von Arnold 78
Busse von I.M.U 78
Schlepptenderlok BR 50 von Fleischmann 78
Schmalspuriges von WMK 78
Umbauwagen-Set der DB 79
Neuheiten bei Kibri 79
Neue Güterwagen in H0 79

**VERSCHIEDENES**

Ein kurzer GmP 23
Die Herstellung mehrfarbiger Bausätze 44
V 36 123 mit original-rundem Kanzelaufsatz wieder im Einsatz 85
Dampfloks in Polen fotografiert – fast kein Problem mehr 85

**IMPRESSUM** 102

**VORSCHAU** 102

## Die Frankenwaldrampe als Doppelstock-Modellbahnanlage in MIBA 8/91

Besten Dank für den Abdruck meines Artikels. Leider ist Ihnen auf S. 40, letzter Absatz, ein gravierender Fehler (Schreibfehler!) unterlaufen (wohl weil Sie's selbst nicht glauben konnten): Die Länge der sichtbaren, ununterbrochenen Strekke beträgt pro Richtung siebzig (70) Meter und nicht – wie geschrieben – zwanzig (20)! Der Unterschied ist, meine ich so entscheidend, daß ich Sie bitten möchte, im nächstmöglichen Heft darauf hinzuweisen.

Hans-Jörg Windberg, Dortmund

## Ausstellung Deutsche Reichsbahn 1991 im Modell

Unter der Schirmherrschaft des Staatssekretärs für Bundes- und Europaangelegenheiten, Dr. Ermisch, findet am 7. und 8. November 1991 eine Ausstellung der Modellbahn- und Zubehörhersteller der Ex-DDR in der Landesvertretung des Freistaates Sachsen in Bonn-Bad Godesberg, Godesberger Allee 18 in der Zeit von 9 bis 19 Uhr statt.

Staatssekretär Dr. Ermisch wird mit einer Ansprache die Ausstellung am 6. November um 19 Uhr vor geladenen Gästen aus Politik, Diplomatie und Wirtschaft – und Presse, Rundfunk und Fernsehen – eröffnen.

Ausgestellt und vorgestellt wird das gesamte Programm der Modellbahn- und Zubehörhersteller der ehemaligen DDR. In diesem Zusammenhang wird auch die Deutsche Reichsbahn zu Wort kommen.

In einem Nebenraum werden auch Videos der Produktionsstätten der ausstellenden Firmen, wie Piko, Gützold, Sachsenmodelle, Pilz, Hruska, Vero, Auhagen, Berliner TT-Bahnen, Kehi, Wilken usw. gezeigt.

Zweck der Ausstellung ist, die um ihre Existenz kämpfenden Modellbahnbetriebe in den neuen Bundesländern zu unterstützen.

Friedrich Janiba, Ausstellungsleiter, Museum für Eisenbahn- und Zeitgeschichte i.G., Bonn

## Lichtwechsel

Ich lese einige Modellbahnzeitschriften, aber in der MIBA 4/91 Seite 78 ist endlich mal eine Sache angesprochen worden, die mich zum Schreiben bewegt hat.

Als interessierter Modellbahner, der sich nicht bis ins letzte Detail mit dem Vorbild vertraut gemacht hat, fand ich diesen Artikel prima. Auf Wiederholungen verzichte ich, da in der MIBA 4/91 alles erwähnt wurde. Das tolle Werben der Hersteller „Lichtwechsel", „Lichtwechsel weißrot" ist gerade im Fall Rangierlokomotiven wohl unsinnig. Auf unsinnige Lichtwechsel kann ich als Modellbahner durchaus verzichten, nicht zuletzt aus Kostengründen.

So schön es auch ist, das Modell dem Vorbild anzunähern, so sollten doch die Grenzen erkannt werden und in solchen MIBA-Artikeln offengelegt werden.

Ich bedanke mich für diesen Artikel und hoffe auf weitere in dieser Form.

Bernd Wenning, Neuss

## Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V.

Aus gegebenem Anlaß möchten wir darauf hinweisen, daß die Brokkenbahn sich vollständig im Bereich des Nationalparks Hochharz befindet. In diesem Gebiet ist es untersagt, die ausgeschilderten Wege zu verlassen. Dieses Verbot schließt auch das Betreten der im Nationalpark gelegenen Bahnanlagen ein. Es gibt dennoch genug Fotostandpunkte, die von den offiziellen Wegen zugänglich sind. Die IG Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V. appelliert daher an alle Eisenbahnfreunde sich an diese Regeln zu halten. Durch Mißachtung der Regeln wird der mögliche Bahnbetrieb in Frage gestellt, der nur einem Kompromiß zwischen dem Naturschutz und den Forderungen des Tourismus gehorcht. Für diesen Kompromiß haben Eisenbahnfreunde lange gekämpft. Zeigen Sie durch Ihr Verhalten, daß auch Eisenbahnfreunde Naturfreunde sind!

Vielen Dank im Voraus.

Volker Kesting, Clausthal-Zellerfeld

## Herkat – Artikel näher untersucht, MIBA 9/91, S. 58

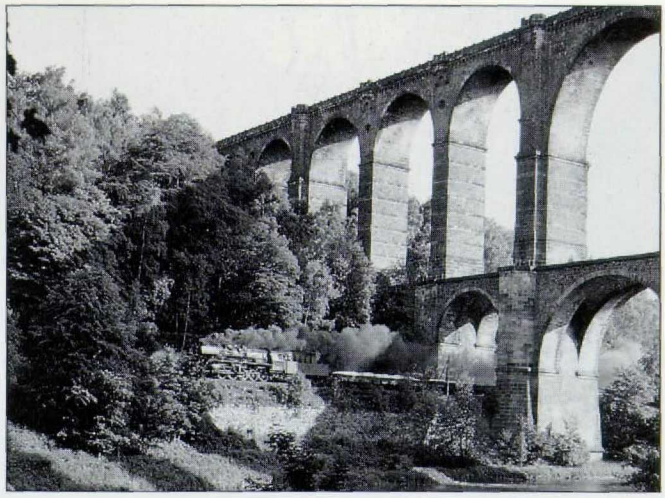
Leider sind in diesem Artikel zwei Bestellnummern durcheinander geraten. Bei dem Entkuppler für Märklin handelt es sich nicht, wie abgedruckt, um die Ausführung 2703, sondern um 2704.

Der elektronische Fahrtrichtungsumschalter für Lokumbau hat die Bestellnummer 2659 (und nicht 2759). Die Redaktion

## Mit Dampf durchs Mittelsächsische Hügelland

Am 3. Oktober, dem Tag der Einheit, dampft es wieder im schönen Tal der Zwickau Mulde. Von Glauchau nach Rochlitz wird der Zwickauer Traditionszug mit einer Lok der Baureihe 50 verkehren. In Waldenburg und Rochsburg werden vor allem die Fotofreunde bei Scheinanfahrten auf ihre Kosten kommen. Ein rund 5 Stunden langer Aufenthalt in Rochlitz, kann zur Teilnahme am angebotenem Rahmenprogramm genutzt werden. Das Bild zeigt die Görener Brücke, die drittgrößte Steinbogenbrücke Deutschlands, die der Traditionszug „unten" passiert, hier war noch ein „Sandzug" der Star.

Peter Seifert



## Railfair ´91

In Sacramento, der Hauptstadt des US-Staates Californien, fand heuer auf dem Gelände des staatlichen Eisenbahn-Museums die große Schau Railfair ´91 statt. Aus allen Ecken der Welt waren historische Lokomotiven zu sehen, wie z.B. die ölgefeuerte Dampflok Nr. 4449 „Daylight" der Southern-Pacifik Railroad, Baujahr 1941 (Bild), die Satteltank-Schlepptender-Lok Nr. 151 des Irrigation District in Californien, Bj. 1918 und Dieselloks wie die EMD-FT No. 103 von 1939 vom Typ F-7A. Im 2. Stock des Museumsgebäudes waren Modellbahnen zu besichtigen. Auch ohne die Railfair ist das Museum eine großartige Attraktion und kann sich in vielen Details (nicht allen) mit dem Nürnberger Verkehrsmuseum messen. Wer Sacramento in seine Reise/Urlaubspläne einbauen kann, wird erstaunt sein, in dieser Stadt deutsche Stadtbahnwagen von Duewag u. Siemens zu erleben und dort auch die nationalen Produktionsstätten dieser Firmen zu finden.

Gerhard Scholtis

## Werbung für den Fußball...

...auf besondere Art gibt es in Essen. Seit einigen Monaten fährt nämlich ein Neubau-Triebwagen der Essener Verkehrs-AG (EVAG) mit der Reklameaufschrift des dortigen Fußballvereins Rot-Weiß, dessen Spieler nunmehr in der Oberliga kicken. Beachtenswert ist übrigens auch das Lätzchen, welches alle EVAG-Triebwagen, die eine dunklere Pop-Lackierung tragen, in Anlehnung an die Lokomotiven der DB erhalten. Gewöhnlich ist die Essener Straßenbahn gelb lackiert.

Andreas Limberg

## Eine Stadtbahn wird zur Regionalbahn

Ursprünglich für den umsteigefreien Stadtbahnbetrieb der Albtal Verkehrs Gesellschaft (Albtalbahn) auf der Strecke Karlsruhe Innenstadt-Bretten vorgesehen, fahren die Stadtbahntriebwagen als Mietfahrzeuge der DB bis zum Fahrplanwechsel 1992 in deren Auftrag nach Pforzheim, da sich die Teilelektrifizierung der Kraichgaubahn verzögert. Damit die normalerweise für 750 V Gleichstrom ausgelegten Stadtbahnfahrzeuge auch auf den mit Einphasenwechselstrom von 15 000 V, 16 2/3 Hz elektrifizierten Strecken der DB fahren können, wurden Mitte der 80er Jahre die 2-System-Triebwagen GT 8-100 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h entwikkelt.

Wolfgang Czegka

Bild 1 u. 2. Letzter Tag auf der KBS 163 (am 31.5.1980): „Roter Brummer" als N 6355 in Jarlingen. Unten der Werksbahnhof der Wolff AG.

# ABSCHIED VON DER NEBENBAHN WALSRODE-BOMLITZ

von Ewald Hauck

Bis zum 1.6.91 gab es noch einen bescheidenen Personenverkehr auf der Werkbahn zwischen Walsrode und Bomlitz. Diese ehemalige DB-Strecke wird noch weiterhin im Güterverkehr für und durch die Wolff AG in Bomlitz genutzt und mit einer eigenen Werksbahn betrieben. Eigentlich gehörte ihr nur das Stück ab Cordingen, die Lizenz wurde 1915 auch für den Personenverkehr erteilt. Es ging mit zwei Elloks los, von denen die Nr. 1 noch heute zur Erinnerung aufgestellt ist. Hauptaufgabe war der Transport der Werksarbeiter des chemischen Betriebes. Anfang der vierziger Jahre erlebte die Bahn ihre Blütezeit, es kamen auch Diesellok der Baureihenvariante V 36 zum Einsatz. Insgesamt umfaßte des Netz in seiner größten Aus-

**Bild 3. Diesellok 8 der Firma Wolff AG am 3.5.1991 in Bomlitz. Fotos: E. Hauck**

dehnung über 30 km. 1948 konnte dann beschränkt Personenverkehr betrieben werden, ab 1962 wurden zunehmend Dieselloks statt Elloks eingesetzt, insbesondere wenn die Personenzüge bis Walsrode über die DB-Strecke (von Visselhövede) durchgeführt wurden. Der elektrische Betrieb (800 V Gleichstrom) endete 1980, da stellte auch die DB die Nebenstrecke nach Visselhövede ein, die Streckennummer blieb jedoch für die geänderte Strecke (KBS 163) erhalten. Damals mußte die Werksbahn auch das Gelände des Bahnhofs Cordingen von der DB käuflich erwerben.

An Fahrzeugen sind heute noch drei MaK-Dieselloks im Einsatz. Der Personenverkehr, hauptsächlich für Schüler, endet u. a. deshalb, weil die bisher von der DB gestellten Wagen (Silberling, Mitteleinstiegswagen) auf Grund der akuten Wagennot selbst von der DB benötigt werden. Der Güterverkehr läuft natürlich weiter.

**Bild 4. Werkbahnhof Bomlitz; in der Mitte Ellok 1.**