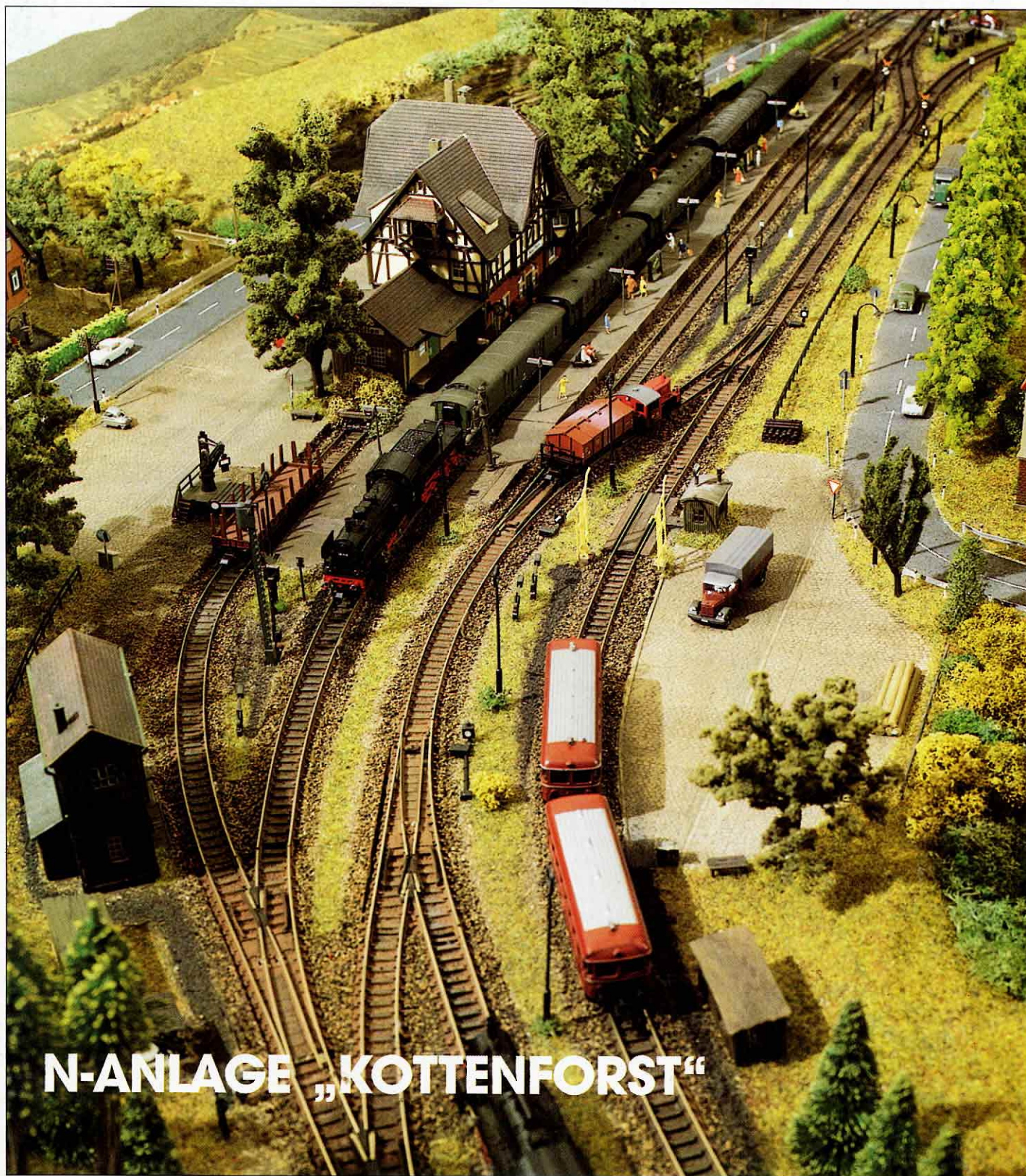




N-ANLAGE „KOTTENFORST“

**MODELLBAUTAGE IN LUZERN ● DIE BROHLTALBAHN
JOSSA „1958“ IN N ● MINITRIX-ICE IM TEST**

VORBILDICHE ANLAGEN

Der MIBA-Leser, der sich kürzlich hilfesuchend an die Redaktion wandte, weil er bei seiner fast fertigen Modellbahnanlage den Schattenbahnhof vergessen hatte, empfand seine Anlage nicht als vorbildlich. Nicht einmal ordentlichen Betrieb könne er machen, so ließ er uns wissen. Meist ist in solchen Fällen nicht mehr viel nachzubessern, abreißen lautet dann zumeist die Devise.

Nun kann man das Wort „vorbildlich“ in unserer Überschrift durchaus doppeldeutig verstehen. Eine vorbildliche Modellbahn-Anlage ist zunächst einmal eine, an der sich andere Anlagenbauer orientieren können. An sie werden in der Regel bestimmte Anforderungen gestellt. So sollte z. B. ein befriedigendes Betriebsprogramm abgewickelt werden können. Die elektrische Verdrahtung sollte zuverlässig funktionieren. Eine gewisse Ausgewogenheit zwischen Landschaft und Eisenbahn – jawohl in dieser Reihenfolge, denn die Landschaft war zuerst da – sollte im Kleinen erkennbar werden. Kurz gesagt, wer eine vorbildliche Modellbahnanlage sein eigen nennen möchte, sollte die schon vor Jahren von WeWaW und Pit-Peg „gepredigten“ Tips beherzigen.

„Vorbildliche Anlagen“ kann man auch anders definieren: Anlagen, die ein existierendes Vorbild aufweisen. Solche Anlagen können dann auch im erstgenannten Sinne vorbildlich sein. Sie sind es umso eher, als durch die Orientierung z. B. an einem Vorbildbahnhof schon mal die betrieblichen Belange oder die Beziehung zwischen Landschaft und Eisenbahn von vornherein „stimmen“. In diesem Heft finden Sie zwei Beispiele, auf die beide oben genannte Beschreibung zutreffen. „Jossa 1958“ greift einen damals vielbeachteten Anlagenentwurf von Stefan Carstens auf und holt ein Stück Nord-Süd-Strecke ins Eisenbahnzimmer (Seite 56). Die andere Modellbahnanlage variiert ein Thema, mit dem sich Rolf Knipper in Form eines Anlagenplans beschäftigt hat, und das, ein paar Nummern kleiner als „Jossa“, ebenfalls schon viele Nachahmer gefunden hat; es ist „Kottenforst“ (Seite 64).

Beide, im doppelten Sinn des Wortes, vorbildlichen Anlagenentwürfe stammen aus der MIBA – überflüssig zu sagen, daß die MIBA-Redaktion darauf ein wenig stolz ist. Und sie sind, das erscheint uns besonders wichtig, nicht nur Pläne geblieben, sondern sie wurden tatsächlich verwirklicht – von MIBA-Lesern.

Ihre MIBA-Redaktion



Eine N-Anlage nach Vorbild; Bf. Jossa um 1958 (Seite 24)

Schmalspurig durch das Brohltal geht es ab Seite 56



Industriebahnen und ihre Lokomotiven (Seite 44)

Jürg Hadorn erbaute das Diorama „Unser Weg zum Meer“ für die Luzerner Modellbautage. Lesen Sie unseren Bericht ab Seite 34.

ISSN 0723-3841

Nur ein kleiner Ausschnitt aus der N-Anlage „Kottenforst“ (Seite 64)



MIBA

MINIATURBAHNEN

11/91



ZUR SACHE

3

MIBA-KONTAKT

6

PANORAMA

- Neue Dampfloks und Wagen im Museum 7
- Vorbild 7
- Unter Bäumen entdeckt... 7
- Lok ohne Schilder? 7
- Lego-Bausteine auf Schienen 7

TERMINE

7

VORBILD

- Mein schönster Bahnhof 14
- Dieselloks bei Werks- und Industriebahnen 44

SELBSTBAU-PRAXIS

- Ein Bummelzug fürs Badenerland 18
- Es muß nicht immer Kohle sein 20
- Ein Kittel-Dampftriebwagen in O 40

AUSSTELLUNG

- 11. Eisenbahnmodellbautage in Luzern 34

MODELLBAHN-ANLAGEN

- „Jossa 1958“ in N 24
- Variationen um Kottenforst 64

VERSCHIEDENES

- Eine N-Bahn im Koffer 50

VORBILD + MODELL

- Stadtbahn in Frankfurt-Ginnheim 48
- Die Brohltalbahn 56

NEUHEITEN

- Neue Bücher 9
- Die BR 44 in H0 76
- Schmalspuriges von Weinert 76
- Musikkapelle von Preiser 76
- Personenwagen von Railino 77
- Bamberger Bierwagen in H0 77
- Neue Amerikaner in N 77
- Eine weitere Version von Reitz 77
- H0-Neuheiten von Rivarossi 78
- SKI 96 von Brawa 78
- Hopfen und Malz... 78
- TEE-Dieseltriebwagen der SNCF 78
- Straßenbahn-Fahrschultriebwagen 910 80

MIBA-TEST

- Im Prüfprotokoll: Der Neue ICE von Minitrix 72

IMPRESSUM

102

VORSCHAU

102

„Potstausend“ lädt ein zum: Internationalen Treffen historischer Salonwagen in Potsdam 1993

Die brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam feiert im Jahr 1993 ihr tausendjähriges Bestehen. Im Rahmen dieses Jubiläums wird auch der Präsentation potsdamer, deutscher und internationaler Verkehrsgeschichte ein angemessener Platz eingeräumt.

Für die Zeit vom 15. Mai bis 23. Mai 1993 soll in Potsdam eine große Eisenbahnshow vor allem mit alten preußischen Lokomotiven und Wagen, aber auch modernen DR/DB-Fahrzeugen, sowie eine repräsentative Modelleisenbahnausstellung stattfinden. In dieser Zeit wird auch der Bund der Eisenbahnfreunde Deutschlands (BDEF) erstmals in einem neuen Bundesland seine Jahrestagung durchführen. Sie steht unter der Schirmherrschaft von Dr. phil. Louis Ferdinand Prinz von Preußen.

Die Projektgruppe „1000 Jahre Potsdam“ und mit ihr zusammenarbeitende Eisenbahnfreunde rufen die Eigner betriebsfähiger historischer Salonwagen auf, sich an einem internationalen Salonwagentreffen am 22. Mai 1993 in Potsdam mit ihren Fahrzeugen zu beteiligen. Dieses Treffen wird zwar im unmittelbaren Zusammenhang mit der Eisenbahntechnischen Ausstellung, dem BDEF-Kongreß und der Modellbahnausstellung stattfinden, aber als Jubiläumsveranstaltung betrachtet. Die Deutsche Reichsbahn stellt dafür das Gelände des ältesten deutschen Eisenbahnausbesserungswerkes in Potsdam zur Verfügung. Dort befindet sich gegenwärtig ein Salonwagen des ehemaligen kaiserlichen Hofzuges.

Dieses Gelände ist bewacht und wird kostenlos zur Verfügung gestellt. Es bietet Raum um rund 30 Fahrzeuge zu präsentieren.

Die Eisenbahnfreunde hoffen, daß ihre Idee, ein solches umfangreiches Treffen dieser Wagengattung erstmals in der Eisenbahngeschichte durchzuführen, auf rege Resonanz stoßen wird.

Interessenten schreiben bitte an: Magistrat der Stadt Potsdam
Dezernat Kommunale Einrichtungen
Frau Christel Gernhuber
Friedrich-Ebert-Str. 79-81.
D O-1560 Potsdam
Tel.: Potsdam 35 28 31

Anmerkung der Redaktion:

Sicherlich ist es bis zum Jahr 1993 noch einige Zeit hin, aber wir veröffentlichen dieses Schreiben bewußt, damit diejenigen, die sich angesprochen fühlen, ausreichend Zeit haben, auf den Aufruf zu reagieren und Entsprechendes in die Wege zu leiten.

Diorama in 1:1

Wer in ein Museumsdorf geht, erwartet nicht unbedingt, etwas für sein Hobby zu finden, aber Dioramenbau ist „in“, selbst in 1:1! Das Freilandmuseum in Wackershofen (Hohenlohe) ist dabei, den ehemaligen Bahnhof von Kupferzell zusammen mit dem Getreidelagerhaus und einigen Gleisen aufzustellen. Das Lagerhaus von 1897 ist schon fertig und funktionsfähig – ein Meisterwerk deutscher Zimmermannskunst. Wer bis jetzt neidvoll nach Amerika geschaut hat – wir hatten auch so etwas, teilgenutzt bis 1981! Bei meinem Besuch war der Bahnhof leider noch nicht fertig. Auskunft erteilt die Museumsverwaltung, Tel. 0791/84061.

Wie gut, daß die Schwaben halt nichts wegwerfen können.

H. Bartel, Hofheim

Neue Artikelnummern und Verkaufsverpackungen

Wie bereits angekündigt, haben wir unser Artikelnummern-System modifiziert.

Unverändert weiterhin gültig ist pro Artikel eine dreistellige „Stammnummer“ des jeweiligen Modells, der wir jetzt anstelle der bisherigen Preisgruppen-Kennzahl eine zweistellige Zählnummer zugefügt haben. Die daraus resultierende fünfstellige Artikel-Nummer ermöglicht es, zeitgleich mehrere Ausführungen eines Artikels anbieten zu können. Für den Fachhandel und für den Sammler

bleiben diese durch die unterschiedlichen Zählnummern eindeutig voneinander unterscheidbar; ein Vorteil, den insbesondere EDV-Anwender bei der Bestandausführung schnell schätzen lernen werden.

Es ist beabsichtigt, ab Katalog 1992 alle Artikelnummern auf das neue System umzustellen. Neuheiten und veränderte Modellausführungen, die vor diesem Termin ausgeliefert werden, sind bereits mit den neuen Artikelnummern versehen.

Parallel zur Einführung neuer Artikelnummern haben wir uns zwecks Umsetzung der Verpackungsverordnung entschlossen, auf ein neues Verpackungssystem umzustellen.

Beginnend mit den Herbstneuheiten (Oktober) werden wir unsere Modelle in einer Faltschachtel mit Acetat-Fenster ausliefern. Ausgestattet mit dem „Grünen Punkt“ sind diese Verpackungen aus stofflich verwertbaren Materialien – das Klarsichtfenster besteht aus einer organischen Folie auf Zellulosebasis – und über das „Duale System“ zu entsorgen.

Gleichzeitig mit Einführung der neuen Verpackung werden wir allen Artikeln eine EAN-Nummer zuteilen und die Schachteln mit dem EAN-Code und auch dem CE-Zeichen ausstatten.

Wiking Modellbau GmbH & Co. KG

Schweizer reisen am meisten per Bahn

Nach einer Aufstellung, die die Schweizerischen Bundesbahnen veröffentlicht haben, unternahm 1990 jeder Eidgenosse im Schnitt 39 Zugfahrten. An zweiter Stelle kommen die Dänen mit 27, danach die Österreicher mit 21 und, da noch keine Zahlen für das gesamte Bundesgebiet vorlagen, die Westdeutschen mit 17 Reisen. Niederländer (16), Franzosen (15), Belgier (14), und die Briten (13) folgen dichtauf, während die Italiener mit sieben und die Spanier mit fünf Zugnutzungen die europäischen Schlußlichter sind.

Die Redaktion

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Sinnwahrende Kürzungen behalten wir uns vor.

Die Redaktion

Neue Dampflokomotive und Wagen im Museum

Zum symbolischen Preis von einer Mark hat das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen der DGE die Dampflokomotive 44 1377 von der Stadt Hagen übernommen. Außerdem konnte das Museum zwei historische Wagen erwerben. Einmal den Bahnhofswagen 65146, ein 1926 gebauter Einheits-Durchgangswagen vom seltenen Typ Di-24 der DR und den 1898 von Uerdingen gebaute Rungenwagen „Cöln 28 608“, hier im Bild zusehen. Dieser wurde bereits im DB-Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau aufgearbeitet und präsentiert sich im Zustand von 1905 mit Bremserhaus.

Harald Vogelsang

Vorbild

Das Bild zeigt die 111 043-6 am 15.07.91 im Münchner Hauptbahnhof. Sie ist das Vorbild zur Märklin 111 (Artikel Nr. 3042). Als Anregung an die Modellbahn-Industrie: Es wäre doch gut, wenn diverse Loks in alter Farbgebung nur mit neuem DB-Emblem auf den Markt kämen.

Frank Daubert

Unter Bäumen entdeckt...

Ob auf den Bäumen in Sachsen wirklich die schönen Mädchen wachsen, wie man sagt, ist nicht zweifelsfrei belegt. Unter den Bäumen einer Baumschule in Bautzen fanden sich aber zwei Wagenkästen von Heeresfeldbahn-Personenwagen, die 1945 nicht mehr zum Einsatz kamen. Dort dienten sie als Lagerschuppen. (Erbauer: Busch, Bautzen). Von Freunden des Frankfurter Feldbahnmuseums entdeckt und von diesem erworben, sollen sie nach Überarbeitung und vor allem Beschaffung von passenden Drehgestellen zur Ergänzung eines stil-echten Heeresfeldbahnzuges dienen.

Hans Bartel

Lok ohne Schilder?

Tatsächlich, im Prager Hauptbahnhof rangierte am 5. Jan. eine CSD-Schnellzuglok, die ohne jegliche Baureihen- bzw. Betriebsnummern versehen war (!). Dies wäre in Deutschland kaum möglich, oder?

Gerd Kästel

LEGO-Baustein auf Schienen

Fast wie aus den bekannten dänischen Bausteinen zusammengesetzt sieht diese Köf 2 aus, die den Rangierdienst im deutschen LEGO-Zentrallager in Hohenwestedt (SH) versieht. Übrigens der größte und treueste Bahnkunde an der KBS 163.

DVH



Eisenbahnen zum Matterhorn

von Dr. Jutta Giese und Carl Asmus

60 Seiten; 72 Abbildungen;
Format A 4; DM 12,80;
Hermann Merker-Verlag, Fürstentfeldbruck



Zum Geburtstag der Brig-Visp-Zermatt-Bahn kam vom Merker-Verlag ein Sonderheft heraus, das diese weltbekannte Gebirgsbahn von der Entwicklung, über den Bau und der Entstehung textlich und fotografisch begleitet. Die meisten Aufnahmen deuten mehr auf die heutige Zeit und präsentieren die „rote“ Bahn kunstvoll in der schönen Landschaft. Ein Extrakapitel ist der Gornergrat-Bahn gewidmet, der den Werdegang dieser Alpenbahn mit einigen historischen Bildern zeigt. lw

Schmalspurdampf im Harz und an der Ostsee

von A. Christopher, M. Hengst und H. Schweers

72 Seiten; 47 Fotos;
Format 14,8 x 21 cm; DM/sFr 12.-
Verlag Schweers + Wall GmbH, Postfach 1586, D W-5100 Aachen.



Analog zum Reiseführer über die sächsischen Schmalspurbahnen wurde auch der Band „Harz/Ostsee“ überarbeitet und aktualisiert. Im Vergleich zur vorjährigen Ausgabe erweiterte man den Inhalt (bei gleichem Verkaufspreis der Broschüre)

um eine kurze Beschreibung des Rest-Schmalspurbetriebs im Mansfelder Bergbaurevier. Wie gewohnt ist das Heft reichhaltig und gut illustriert (u. a. 17 Farbfotos). Acht saubere Kartenskizzen dienen als Orientierungshilfe, und viele touristische Hinweise stellen eine fundierte Planungshilfe für entsprechende Reisen dar. Übrigens: sämtliche Fotos wurden gleichfalls erneuert, so daß diese empfehlenswerte Veröffentlichung auch für diejenigen Leser, die bereits die erste Auflage besitzen, interessant ist. ur

Schmalspurdampf in Sachsen

von Matthias Hengst

64 Seiten; 46 Fotos;
Format 14,8 x 21 cm; DM/sFr 12.-;
Verlag Schweers + Wall GmbH,
Postfach 1586, D W-5100 Aachen



Nun liegt die zweite Auflage (1991/92 des im letzten Jahr erstmalig erschienen Eisenbahnführers vor. Konnte dieser schon damals inhaltlich voll überzeugen, kamen nun weitere Verbesserungen – bei gleichbleibendem Verkaufspreis – dazu. Neben den einzelnen noch im Betrieb befindlichen Schmalspurbahnen Sachsens und den Lokomotiven werden neu auch die Wagen kurz vorgestellt. Ein ergänzender Teil befaßt sich mit Denkmalloks, den Resten der ehem. Moskauer Waldeisenbahn (Spurweite 600 mm) und einigen Parkbahnen. Überarbeitete Kartenskizzen, die aktuellen Fahrpläne (einschließlich Güterzüge) und andere Fotos (wie gewohnt von guter Qualität) machen den empfehlenswerten Reiseführer 1991/92 selbst für diejenigen interessant, die bereits die vorhergehende Ausgabe besitzen. Und wieder eine Bitte am Schluß: Benutzen Sie die liebenswerten Bahnen nicht nur als bloßes Fotoobjekt, sondern auch als Verkehrsmittel – nur dann ist ihr Erhalt gesichert! ur

ICE – Neue Züge für neue Strecken

von Jürgen Hörstel und Marcus Niedt

144 Seiten; 66 Abbildungen;
Format 21,5 x 26,1 cm; DM 68.-;
OrellFüssli + Parabel Verlag,
Gaabstr. 6, D W-6200 Wiesbaden.



Ein weiteres „ICE-Buch“ aus aktuellem Anlaß! Die beiden Autoren widmeten sich dem Gesamtkomplex „ICE“ und teilten das Werk sinnvollerweise in drei Kapitel: „Die neuen Strecken“, „InterCityExperimental – Der Versuchszug“ und „InterCity-Expreß – Der Serienzug“. In Wort und Bild werden Planung, Bau und Inbetriebnahme des ICE geschildert, wobei auf einen allgemein verständlichen Text geachtet wurde. Das Buch versteht sich als Standardwerk für alle Interessierten – diese Konzeption darf weitgehend als geglückt bezeichnet werden. Ein Manko sei nicht verschwiegen: es fehlen zumindest im ersten Kapitel brauchbare Streckenskizzen bzw. -karten. Bei einem Werk dieser gehobenen Preisklasse ist das für die Leser ärgerlich. Der Verlag wäre gut beraten, mit dieser schlechten „Tradition“ endlich zu brechen. Oder steht bei manchen Geographie nicht mehr allzu hoch im Kurs? Schade, denn Text und Bebilderung des Buches wissen ansonsten durchaus zu gefallen. ur

HINWEIS

Die hier besprochenen Bücher und Broschüren sind normalerweise im Buchhandel/Fachhandel erhältlich bzw. können dort bestellt werden. Bestellungen also bitte nicht an den MIBA-Verlag richten! Sie ersparen uns so unnötige Arbeit und Postbeantwortung. Vielen Dank.

Ein „Urlaubs-Mitbringsel“

MEIN SCHÖNSTER BAHNHOF

von Karl-Josef Schaaff

Herrliche Bilder von einer Urlaubsreise in Norwegen brachte uns Karl-Josef Schaaff mit, die wir hier vorstellen möchten. Auch für einen Nachbau im Modell können sich Freunde der norwegischen Eisenbahn und stiller Landschaften Anregungen holen.

Ein besonderes und zugleich stimmungsvolles Bild, wie eine Erinnerung aus einer anderen Zeit! Zartbesaitete Kenner der Materie würden ergänzen, „und voller Romantik noch dazu...“

In der Tat, diese schöne Aufnahme entstand an einem Eck der Welt, an dem die Zeit scheinbar fast ganz zum Stillstand gekommen ist. Es ist das Dovrefjell, ein abweisendes, menschenleeres Hochplateau mit spärlicher, tundraähnlicher Vegetation, vom Charakter eher in Island zu erwarten als in weniger als 900 Kilometer Luftlinie nördlich von Hamburg.

Wir befinden uns in Norwegen, an der Dovrebahn, ca. 350 Streckenkilometer nördlich von Oslo in über 1000 m Höhe, nahe dem höchsten Punkt der Strecke. Die Dovrebahn stellt eine Verbindung zwischen Oslo und Trondheim dar.

Die Station Drivstua bietet eine Ausweichmöglichkeit auf dieser eingleisigen Strecke, wobei die Bedeutung der Station jedoch gering ist. Der Fahrplan weist aus, daß nur zwei Züge am Tag hier stoppen, ein „Nordgehender“ um 20.10 Uhr und ein „Südgehender“ um 10.28 Uhr. Dementsprechend simpel ist auch die Schalttechnik der Station ausgestattet. Der im Bild 2, im Vordergrund auf dem Arbeitstisch liegende Telefonapparat würde so manchem Antiquitäten-Sammler das Herz höher klopfen lassen... Und trotzdem,

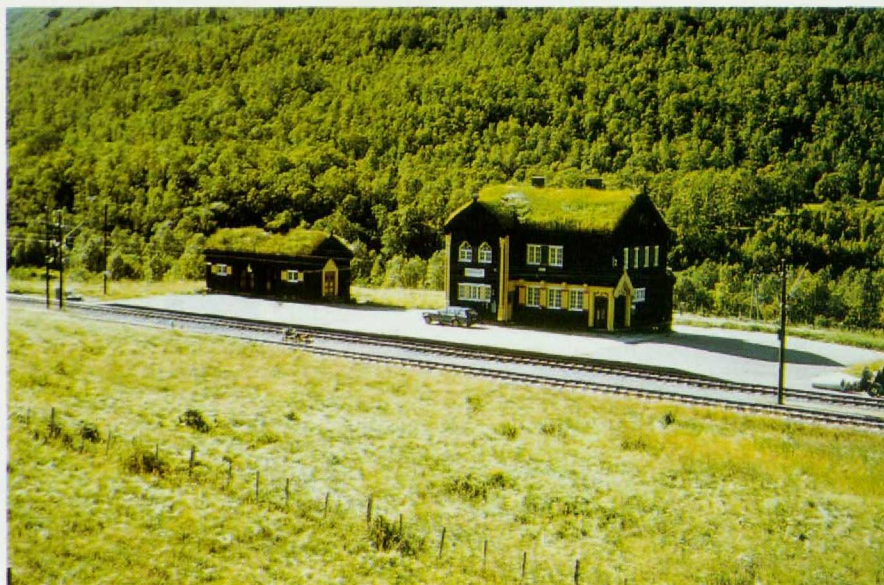


Bild 1. Sieht aus wie ein schön gebautes Diorama, der Bahnhof Drivstua der Dovrebahn.

zum Zeitpunkt der Aufnahme, im Jahre 1984, erfüllte das Gerät noch voll seine Aufgabe!

Aber auch äußerlich bietet die Station einige interessante Aspekte. Die gesamte Anlage besteht aus einem zweigeschöbigen Empfangsgebäude und einem eingeschöbigen Nebengebäude, wobei zu beachten wäre, daß beide aus Holzstämmen errichtet sind. Typisch norwegisch, mit einem nicht zu übersehenden Touch von Volkskunst sind die Eckbetonungen, die Fensterumrandungen, sowie die Eingangsportale. Nicht weniger typisch ist das für dieses Land übliche Grasdach.

Ebenfalls bemerkenswert sind die, wie eher aus der Anfangszeit der Bahnelektrifizierung anmutenden, Holzmasten für die Oberleitung.

Es ist kaum zu denken, daß an dieser improvisiert und zufällig erscheinenden Technik, auch modernste Technik täglich vorbeizieht! Alles in allem, fügt sich diese kleine Bahnhofsanlage, an der Nahtstelle zwischen Wald und Tundra, äußerst harmonisch in das gesamte Natur-

bild ein und trotz rauen Klimas, das diese Landstriche in jeder Hinsicht prägt, kann dem Auge eine liebevolle Harmonie beim Betrachten der Fotos nicht entgehen.

Doch ganz anders, d. h. viel betonter und emotionaler erlebt diese Landschaft jemand, der so wie ich, dieses kleine Paradies mit bloßem Auge bewundert, die klare Luft des Ortes einatmen konnte.

Eine eigentümlich angenehme, ruhige Stimmung geht von diesem Ort aus. Einige Male am Tag kommt dann für ganz kurze Zeit in Form eines durchreisenden Zuges Bewegung ins Bild. Die roten Züge der NSB durchqueren das feuchte, sumpfiggrüne Hochland über dem in der Ferne die vergletscherten massiven Felsberge stehen und huscht voller Ignoranz an dem sympathischen, kleinen Bahnhof aus Holz vorbei auf seinem Weg in die große ferne Stadt. Zurück bleiben wieder nur Ruhe, Weite, Gelassenheit, Unberührt-heit... Wunderbar!

Aus dem kleinen Ausflug in die Welt der Träume in unser Wohn-