



DIE „GAUBAHN“ ZWISCHEN MAIN UND TAUBER

**H0-ANLAGE „BAD KOTTENFORST“ ● KLEINANLAGE À LA
PIT-PEG ● US-LOKS – NICHT NUR AUS MESSING ● TESTS**

ZEIT FÜR DIE MODELLBAHN

Vor ein paar Jahren gab es in der Vorweihnachtszeit eine Fernsehwerbung, manche MIBA-Leser werden sich noch daran erinnern: Die streßfreie Zeit zwischen Weihnachten und dem Jahreswechsel wurde hier angesprochen, Zeit für die Familie habe man da, Zeit für Besinnlichkeit, Zeit für's Hobby, und „Zeit für Märklin“. In diesen einen Markennamen wurde – durchaus werbewirksam für den schwäbischen Marktführer – die ganze psychologisch zu verstehende Sehnsucht des Durchschnitts-Arbeitnehmers zusammengefaßt, endlich einmal das zu tun, wozu man Lust hat. Für den Modellbahner ist das natürlich die Modellbahn, auch wenn da Rollmaterial anderer Hersteller, heißen sie nun Arnold, Fleischmann, Roco oder Trix, über die Gleise fährt. Die cleveren Schwaben haben halt versucht, ihr Produkt an bestehende Wunschvorstellungen sozusagen anzukoppeln, wer will ihnen das im Zeitalter der Werbung verdenken.

Irgendwo ist Weihnachten immer noch die Sehnsucht nach der Kindheit, nach der „guten, alten Zeit“, so wie man sie im nachhinein verstehen will, nach zweckfreiem Tun, das im Gegensatz steht zum ansonsten von der Gesellschaft und der Wirtschaft geradezu verordneten „Erfolgreich-sein“.

Doch der Zwang zum Erfolg läßt uns gar nicht so ohne weiteres los, auch an Weihnachten nicht. Natürlich muß das passende Geschenk für den Modellbahner (abgesehen vom richtigen Verkleinerungsmaßstab) die gewählte Epoche treffen, sonst liegen wir „daneben“. Außerdem sind Weihnachtsanlagen zumeist auch Testanlagen. Wann hat man je so richtig Zeit, eine Modellbahnanlage auf zuverlässige Funktion, auf die Ausgewogenheit zwischen Eisenbahn und Landschaft, oder darauf zu überprüfen, ob sich der beabsichtigte Betrieb auf der Anlage überhaupt abwickeln läßt. Häufig gibt dann die weihnachtliche Spielsaison den Anstoß zu der einen oder anderen Ergänzung, oder gar zu einem Umbau. Auch das gibt dem Hobby wieder neue Impulse.

Bleibt uns noch, Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, ein frohes und „erfolgreiches“ Weihnachtsfest zu wünschen und ein gesundes und friedliches Jahr 1992!

Ihre MIBA-Redaktion

Titelbild: Einen „zünftigen“ Winteranfang auf der Modellbahn vermittelt dieses Foto von Bernd Ottersbach.

Impressionen aus Nordschweden hat Rudolf Eckert mitgebracht (Seite 34).

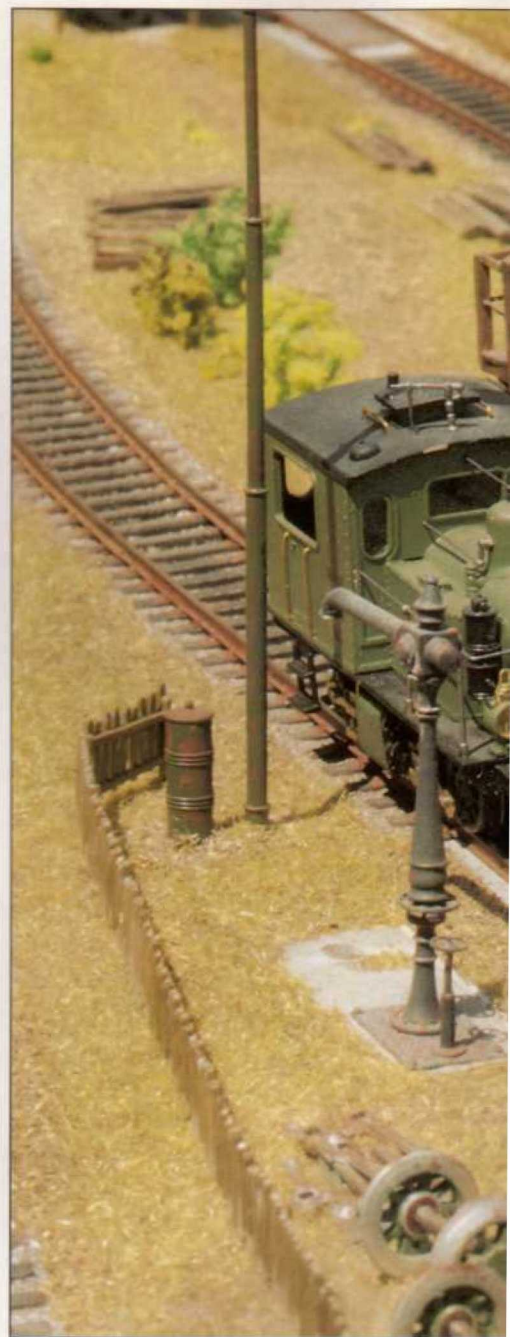
Eine nette Kleinanlage nach Pit-Peg-Plan baute MIBA-Leser Frank Röhmer (Seite 54).

ISSN 0723-3841



In „Bad Kottenforst in Bayern“, auf der Anlage von Dr. Uwe Gierz, hat sich manches getan. Lesen Sie den Bericht auf Seite 24.

Amerikanische Modelldieselloks nahm sich Reinhard Krischer für eine kritische Würdigung vor: Seite 40





MIBA

MINIATURBAHNEN

12/91

ZUR SACHE 3

MIBA-KONTAKT 6

PANORAMA

New Look	7
Wasserkräne	7
Eisenbahnbrücke über die Warme Bode (Harzquerbahn)	7

TERMINE 32

VORBILD

Winter in Nordschweden	34
------------------------	----

VORBILD + MODELL

Grevesmühlen	8
Die Brohltalbahn (2)	48
Die „Gaubahn“ zwischen Main und Tauber	76

MODELLBAHN-ANLAGEN

Bildergeschichte „Bad Kottenforst“ Eine „neue“ Reportage von Dr. Uwe Gierz	24
30 Jahre danach: Modellbahnanlage à la Pit-Peg von Frank Röhmer	54

SELBSTBAU-PRAXIS

Lokselbstbau in N Eine BR 14.0 entstand in der Werkstatt von Michael Ulzheimer	28
---	----

MODELLBAU-TECHNIK

Es muß nicht immer Messing sein	40
------------------------------------	----

MIBA-TEST

Mehrzweck-Diesellok 132 der DR als N-Modell von Minitrix	68
Fleischmann GtL 4/4 BR 98.8 als N-Modell	68

VERSCHIEDENES

Schmalspur-Modellbahn nach deutschem Vorbild	30
---	----

NEUHEITEN

Neue Bücher	22
Industriediesel von Lehmann	62
Weinert-Signale als Fertigmodelle	62
Dampfwalze von Weinert	62
Neue EC-Wagen von Fleischmann	63
Schmalspuriges aus Dresden	63
Neues bei KleinModellbahn	63
Bahntechnisches von Wiederhold	63
Eine Schule für den Garten	63
Sommerliches zur Winterzeit	64
Bauernhof von Faller	64
N-Autos von Marks	64
Nostalgisches von Roskopf	64
Aktuell!	64
Die neue E 18 ist da!	65
„Rollende Landstraße“ bei Märklin	65
Die E 88 in H0	65
Neuheitenauslieferung bei Kibri	65
Dreiachser in N	66
Werkstattwagen für LGB	66
Neues von Sachsenmodelle	66
Neues für große Spuren	75

IMPRESSUM 106

VORSCHAU 106

Drehbank Unimat 3, MIBA 7/91

Unter dem Titel: „Drehbank Unimat 3“ veröffentlichten Sie auf Seite 65 einen Beitrag von Herrn Uwe Reinicke, der mich sehr erschrocken gemacht hat. Im Grunde stellt dieser Artikel eine Anleitung zur Selbstverstümmelung dar!

Stellen Sie sich bitte vor, daß Sie gerade am Werkstück messen oder den Futterschlüssel eingesteckt haben und dann treten Sie dabei auf den Fußschalter! Finger, Hände und Gesicht sind dann in höchster Gefahr.

Solche Fußschalter sind verboten! Das „Gesetz über technische Arbeitsmittel“ (Maschinenschutzgesetz) als auch die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaften lassen solche Einrichtungen nicht zu.

Es passieren an Drehmaschinen trotz Handschaltung noch genügend schwere Unfälle, jedoch ist wegen der Bedienung eine 2-Hand Einschaltung, wie z. B. bei Pressen nicht möglich.

Dipl.-Ing. J. Schütze, Rodgau

Wir danken für diesen Hinweis; wir hatten bei der Veröffentlichung des Tips von Herrn Uwe Reinicke eher die praktische Seite im Sinn. Wie man aber sieht, können solche „Ratschläge“ doch unter Umständen böse Folgen haben. Unfallverhütung geht vor Arbeitserleichterung!
Die Redaktion

Neue Spur N-Lokmodelle

Zunächst ein Lob an Minित्रix! Endlich hat der Hersteller schöne und betriebstaugliche Modelle der Baureihen 03 sowie 41 herausgebracht, und das mit gelungenen Radsätzen. Die haben mich besonders gefreut, denn das filigrane Erscheinungsbild einer Lok hängt neben der Gehäusedetaillierung maßgeblich von den Rädern ab! Sehr schön auch, daß die BR 41 Öl folgen wird. Diese dann auch hoffentlich mit Schienenräumern. Das ist der einzige „Wermutstropfen“ bei den genannten Modellen. Auch die Endgeschwindigkeit und die Schwungmasse, Kompliment! Es geht also doch in N! Gratulation!

Natürlich darf man hier Fleischmann mit der D-gekuppelten BR 98.8 nicht vergessen. Ein sehr schönes Modell. Ich zahle lieber etwas mehr und bekomme ein Modell, das Freude macht und nicht „unbedingt“ durch Faulhabermotoren erst zum Laufen gebracht werden muß!

Jetzt zu den Wunschmodellen! Eine sehr interessante und wunderschöne Lok wäre doch die BR 18.3! Sie ist mit ihren 2,10 m Treibrädern eine der schönsten Konstruktionen überhaupt! Zumindest unter den Maschinen, die es in N nicht gibt! Varianten wären: Die Reichsbahnversion, DB und als 2. badische Maschine nach der VI c (Arnold), die badische IV h!

Ich verstehe ja, daß sich alles auf die Loks der neuen Bundesländer stürzt, aber ich denke und hoffe, daß trotzdem jemand sich dieser imposanten Lok annimmt! Nur bitte dann mit mehr Zugkraft als Arnolds BR 18! Eine optisch durchaus reizvolle Lok, die aber bereits mit den 5 beleuchteten Wagen des alten Rheingold-Zuges überfordert ist! Ich nehme an, daß andere N-Bahner ähnlich „trübe“ Erfahrungen gemacht haben!

Ich bitte dies nicht als „Nörgelei“ aufzufassen. Mir ist daran gelegen, daß Fehler, die zu stockendem Absatz der Maschinen führen könnten, vermieden werden.

Ein weiteres Wunschmodell ist der VT 137 nebst Beiwagen. Es gibt ihn bei Liliput in H0.

Da das Thema Länderbahn weiter im Aufwind ist, wären badische Wagen zu schön um wahr zu sein! Über Reaktionen oder eine Stellungnahme würde ich mich sehr freuen.

Uwe Utermöhlen

Radsätze für Trix Express zu MIBA 6/91

Den MIBA-Lesern mit einer Trix Express-Anlage, die zweiseitig isolierte Radsätze benötigen, kann geholfen werden. Die einseitig isolierten Radsätze können abgezogen werden, das nicht isolierte Rad wird aufgebohrt und mit einer Vollgummibuchse versehen, auf Achsmaß aufgebohrt und wieder auf die Achse aufgespresst.

Da nur die wenigsten Modellbahner über eine entsprechende Dreh-

bank mit Aufpressvorrichtung etc. verfügen, bin ich gerne bereit, den wenigen Trix Bahnern zu helfen.

Die Kosten für die Arbeiten belaufen sich auf ca. DM 2.– pro Achse, je nach Menge. Interessenten sollen sich bitte mit mir in Verbindung setzen.

Klaus Schönlebe, Donnerstr. 214,
D W-4300 Essen 11

Saison für Diebe

Nach Rücksprache mit verschiedenen Händlerkollegen haben wir festgestellt, daß auch in Diebeskreisen die Sommerpause beendet zu sein scheint.

Aus unserem Geschäft wurde am 13.9.91 (Freitag) ein Exemplar des Märklin-Post-Auto aus Blech gestohlen. Märklin hatte 1990 von diesem Auto 50 000 Stück numeriert und mit Zertifikat versehen an die Post zum 500jährigen Bestehen geliefert. Die Post hat diese Autos, die schon vor der Auslieferung ausverkauft waren, an Sammler zum Stückpreis von ca. 590.– DM verkauft. Der Liebhaberpreis dürfte heute schon bei ca. 2000.– DM liegen, Tendenz steigend. Das Auto ist aus Blech gefertigt, die Karosserie gelb lackiert mit hellgrauem fast schon weißem Dach und schwarzen Kotflügeln. Die Länge beträgt ca. 38,5 cm, die Höhe ca. 13 cm. Auf den Türen steht in rot „Märklin“, darunter befindet sich das Märklin Symbol in schwarz. Der Kasten ist mit Reichsadler und dem Aufdruck „Reichspost“ versehen. Das Fahrzeug ist mit Uhrwerkantrieb und elektrischen Frontlampen ausgestattet. In der hinteren Tür ist eine Briefmarke mit Stempel 12.1.1990 eingeklebt. Darüber befindet sich die Seriennummer, die wir nur ungefähr wissen, wahrscheinlich 35 eine weitere 5 und eine 6. Das Auto ist nicht komplett, es fehlen: der Originalkarton, das beiliegende Originalzertifikat und der Originalschlüssel. Ohne diese Teile ist das Auto für den Sammler wertlos, da immer von einem Diebstahl ausgegangen werden kann. Die Herstellerfirma Märklin wurde unterrichtet, falls versucht wird das Zubehör nachzubestellen. Bei Wiederbeschaffung zahlen wir eine Prämie von 250.– DM

Jochen Steudel, Alexanderstr. 82/84,
D W-5100 Aachen

New Look

Nach gut einem Jahr nach der Einführung des Lufthansa Airport Express Stuttgart-Frankfurt Flughafen hat die Lok 111 049-3 für diese Aufgabe ausgedient. Heute ist sie, noch nicht umlackiert, vor Regelzügen zu sehen, wie hier zum Beispiel vor dem IR 2472 (Konstanz-Kassel) im Heidelberger Hauptbahnhof. Der Lufthansa Airport Express wird seit dem 02.06.91 von einer Vorseerien-103 ebenfalls in LH-Farben gezogen und benutzt bis Hockenheim Übf die neue Schnellstrecke.

Da die Lokomotive 111-049-3 auch als H0-Modell erhältlich ist, dürfte die gezeigte Zusammenstellung des InterRegios einen interessanten Farbtupfer auf jeder Anlage ergeben.

Wolfgang Czegka



Wasserkräne

Zu Ihren beiden Beiträgen über Wasserkräne kann ich auch noch einen besonderen Wasserkran beisteuern.

Wie Sie sicher auf beiliegendem Foto bereits gesehen haben, hat dieser Wasserkran einen besonderen Schutz für kalte strenge Winter. Das Standrohr ist mit einem zusätzlichen, oben offenen Rohrmantel umgeben. In diesem Mantel mündet das Ofenrohr eines wahrscheinlich selbstgebaute Ofens. Dadurch kann der Wasserkran im Winter geheizt werden und friert nicht ein. Das Foto entstand am 26.08.91 auf dem Bw-Gelände des Bahnhofs Cottbus.

Günther Bauer



Eisenbahnbrücke über die Warme Bode (Harzquerbahn)

Die Harzquerbahn im heutigen Bundesland Sachsen-Anhalt ist unter Eisenbahnfreunden dafür bekannt, daß auf ihren für eine Schmalspurbahn recht langen Strecken schwere 1'E 1' h 2t-Dampflokos der BR 99.72 von der DR eingesetzt werden. Dabei geraten so manche Kunstbauten, die aus der Sicht des nachbauinteressierten Modellbauers hochinteressant sind, leicht in den Hintergrund.

Ein Beispiel dafür ist die Brücke über die Warme Bode zwischen dem Haltepunkt Sorge und der Straße von Tanne nach Braunlage.

Um einerseits den Bogen des gemauerten Brückengewölbes quer zum Fluß halten zu können, andererseits aber eine der Geländebedingungen wegen unumgängliche, enge Kurve über die Brücke führen zu können, führte man das Bauwerk so breit aus, daß es an sich fast schon zwei parallellaufende, gerade Gleise aufnehmen können. Weiterhin schließt sich in Richtung Sorge dann gleich ein um so einfacher ausgeführter Durchlaß für landwirtschaftliche Fahrzeuge an, der das Ganze noch kurioser erscheinen läßt.

Insgesamt ergäbe sich damit für den Modellbauer ein netter Blickfang, der sich aus Mauerplatten, Geländestücken und manchem Rest aus der Bastelkiste ohne großen Aufwand erstellen ließe.

Peter Tadsen





Bild 1. Das schicke Empfangsgebäude von Grevesmühlen.

GREVESMÜHLEN

Gleisplan des Monats von Ulrich Rockelmann



Bild 2. Blick in Ri. Güterbahnhof. Auf Gl. 6 abgestellte Zuggarnitur nach Klütz (Zuglok 1/2 336).

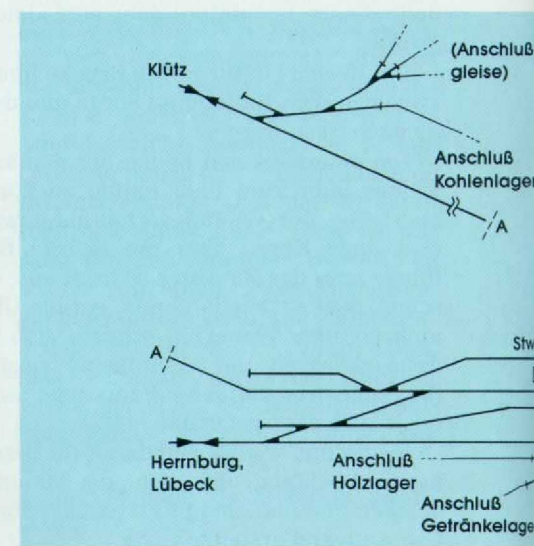
Bild 3. Ostkopf des Bf Grevesmühlen. Alle Fotos: ur (18.8.1990).



Die wechselvolle Geschichte der Eisenbahnen im früheren Großherzogtum Mecklenburg spiegelt sich auch am Bahnhof der heutigen Kreisstadt Grevesmühlen wider. Von einer privaten Gesellschaft geplant und begonnen, beendete nach deren Konkurs der mecklenburgische Staat den Bau der eingleisigen Hauptlinie Lübeck-Grevesmühlen-Kleinen (heute: Bad Kleinen), die Eröffnung erfolgte am 1. Juli 1870. Doch bereits 1873 verkaufte der Staat seine Bahnen an die private „Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft“, ehe aus volkswirtschaftlichen Gründen zum 13. März 1890 die endgültige Verstaatlichung kam.

Nach der Jahrhundertwende wurde Grevesmühlen zur Anschlussstation: Am 6. Juni 1965 eröffnete die „Großherzoglich-Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn“, wie die Staatsbahn nun firmierte, eine 15,3 km lange Stichstrecke nordwärts zum Städtchen Klütz (vgl. MIBA 11/90; S. 28-30). Ungewöhnlicherweise war jene Bahnlinie anfangs als – staatliche – Kleinbahn eingestuft.

Die überwiegend agrarisch geprägte Wirtschaftsstruktur des mecklenburger Binnenlandes wirkte sich auch auf die Transportleistungen der dortigen Bahnlinie aus. Schwerverkehr war, abgesehen von den Sommermonaten nie von übertragender Bedeutung. Daher unterblieb auch – abgesehen von zwei kürzeren Teilstrecken – der doppelgleisige Ausbau der Hauptlinie Lübeck-Grevesmühlen-Kleinen. Der Sommerfahrplan 1904 beispielsweise verzeichnete auf jenem Streckenabschnitt im Reiseverkehr täglich 5



Personenzugpaare, 1 normales und 1 Saisonschnellzugpaar. Übrigens konnte man seinerzeit den Bf Grevesmühlen in Ri. Kleinen (-Schwerin; -Rostock) morgens nicht vor 8.25 Uhr verlassen, nach Lübeck hingegen bereits um 6. 33 Uhr.!

Erst mit der Einrichtung bzw. Intensivierung des Fahrverkehrs nach Skandinavien über Warnemünde bzw. Saßnitz gewann die Bahnlinie stärker an Bedeutung, ehe diese Entwicklung zum Ende des 2. Weltkriegs gestoppt wurde. Da zwischen Lübeck und Herrnburg (erster Bahnhof auf mecklenburgischem Gebiet) die neue Grenze zwischen britischer und sowjetischer Besatzungszone bzw. später zwischen BRD und DDR verlaufen sollte, wurde die Bahnlinie betrieblich viele Jahre weitgehend zu einer Stichstrecke Bad Kleinen-Grevesmühlen-Herrnburg. Von 1952 bis 1960 ruhte der grenzüberschreitende Schienenverkehr völlig, und in den Folgejahren bis zur Grenzöffnung 1989 gab es im Reiseverkehr nie mehr als 1-2 tägliche D-Zugpaare, die die Grenze überqueren. Für den Lokalverkehr sei stellvertretend die Personenzugdichte im Sommerfahrplan 1977 genannt:

Grevesmühlen in/aus Ri. Bad Kleinen 8 Paare;
Grevesmühlen in/aus Ri. Herrrnburg 5 Paare;
Grevesmühlen in/aus Klütz 6 Paare
(teils als
GmP.)

Trotz dieser relativ geringen Reisezugdichte besaß der Bf Grevesmühlen für die Hauptstrecke einen langen Inselbahnsteig mit schienenfreiem Zugang zwischen den Gleisen 2 und 3, wohingegen der Hausbahnsteig (Gl.1) kürzer war und ist; dort

verkehren in der Regel die Züge der Zweigbahn. Nach der Grenzöffnung konnte der Bf Grevesmühlen den schlagartigen Mehrverkehr im Gegensatz zu manch anderen Stationen gut verkraften. Bis Oktober 1990 hatte die DR den Reisezugfahrplan erheblich verdichtet. Zwar gab es im Nahverkehr im Vergleich mit 1973 quantitative Veränderungen (in/aus Ri. Bad Kleinen und Herrnburg je 1 zusätzliches Zugpaar; nach/von Klütz Mo-Fr 1 Paar, Sa-So 2 Paare weniger), doch war das Angebot an Schnell- und Eilzügen beträchtlich aufgestockt worden, wie die Tabelle zeigt:

	D-Züge (durchfahrend)	D-Züge (haltend)	Eilzüge
Mo-Fr	1/2	5/4	3/3
Sa-So	1/2	5/4	4/4

Ziffer vor Schrägstrich: in Ri. Lübeck; Ziffer nach Schrägstrich: in Ri. Bad Kleinen

Nun nochmals kurz zum Spurplan des Bf Grevesmühlen (Zustand August 1990). Wie bereits erwähnt, besitzt der Bahnhof drei durchgehende Hauptgleise. Die Gleise 2 und 3 konnten von Zügen der Hauptstrecke in beiden Richtungen befahren werden. Züge der Klützer Zweiglinie benutzten Gl. 1, wobei die Garnitur zum Umsetzen der Lok ein Stück weiter in Ri. Güterbahnhof fahren mußte; als Umsetzgleis fungiert Gl. 6 (das daher nicht zum Abstellen von Güterwagen benutzt werden darf!).

Die Güterverkehrsanlagen waren relativ umfangreich. Auf der Seite des Empfangsgebäudes fanden sich eine – im Plan aus Platzgründen verkürzt wiedergegebene – Ladestraße mit Rampen – und normalen Freiladegleisen. Vor dem großen Güter-

schuppen endete ein Stumpfgleis, parallel dazu befand sich ein Wagenaufstellgleis. Im Ostkopf (Ri. Bad Kleinen) zweigten unweit des dortigen Stellwerks zwei Anschlußgleise ab, von denen eines eine beachtliche Länge aufwies. Auf der anderen Seite der Hauptgleise gab es weitere Anlagen für den Rangier- bzw. Güterverkehr; selbst ein Kleinlokschuppen fehlte nicht. Hinter dem beschränkten Bahnübergang lief Gl. 4 in zwei Anschlüsse (Getränkelager, Holzlager) aus. Der kurze Stutzen am Klützer Streckengleis diente zum Abstellen von Bahnmeistereifahrzeugen. Ein beachtlicher Teil des Grevesmühler Güteraufkommens fiel außerhalb des eigentlichen Bahnhofsbereiches an. Mehrere hundert Meter nordwestlich zweigte aus dem Klützer Streckengleis eine Anschlußbahn ab, die u. a. ein großes Kohlenlager (Hausbrand) bediente.

Wenn auch ein Bahnhof dieser Größenordnung meist nicht ohne Abstriche ins Modell übertragen werden dürfte, bietet er doch gute Anregungen für den Modell-Fahrbetrieb. Völlig vorbildgerecht können sich zeitweise drei Reisezüge gleichzeitig im Bf Grevesmühlen aufhalten (zwei kreuzende Züge der Hauptstrecke und die Klützer Garnitur). Wenn dann noch eine Kleinlok Rangierfahrten durchführt, kommt der „Modell-Fahrdienstleiter“ leicht ins Schwitzen! Bezüglich der zu wählenden Epoche bietet sich die Zeit ab 1990 an, da dann zusätzlich DB-Triebfahrzeuge (etwa: BR 218) zum Einsatz gelangen können.

Bf Grevesmühlen (Zustand 1990)

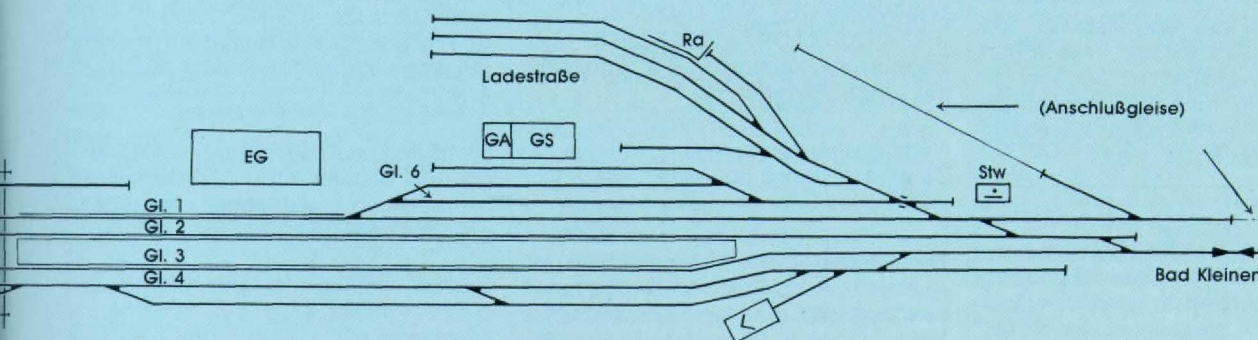


Bild 4. Schematisierter Gleisplan des Bahnhofs Grevesmühlen. Vorlage und Skizze: ur