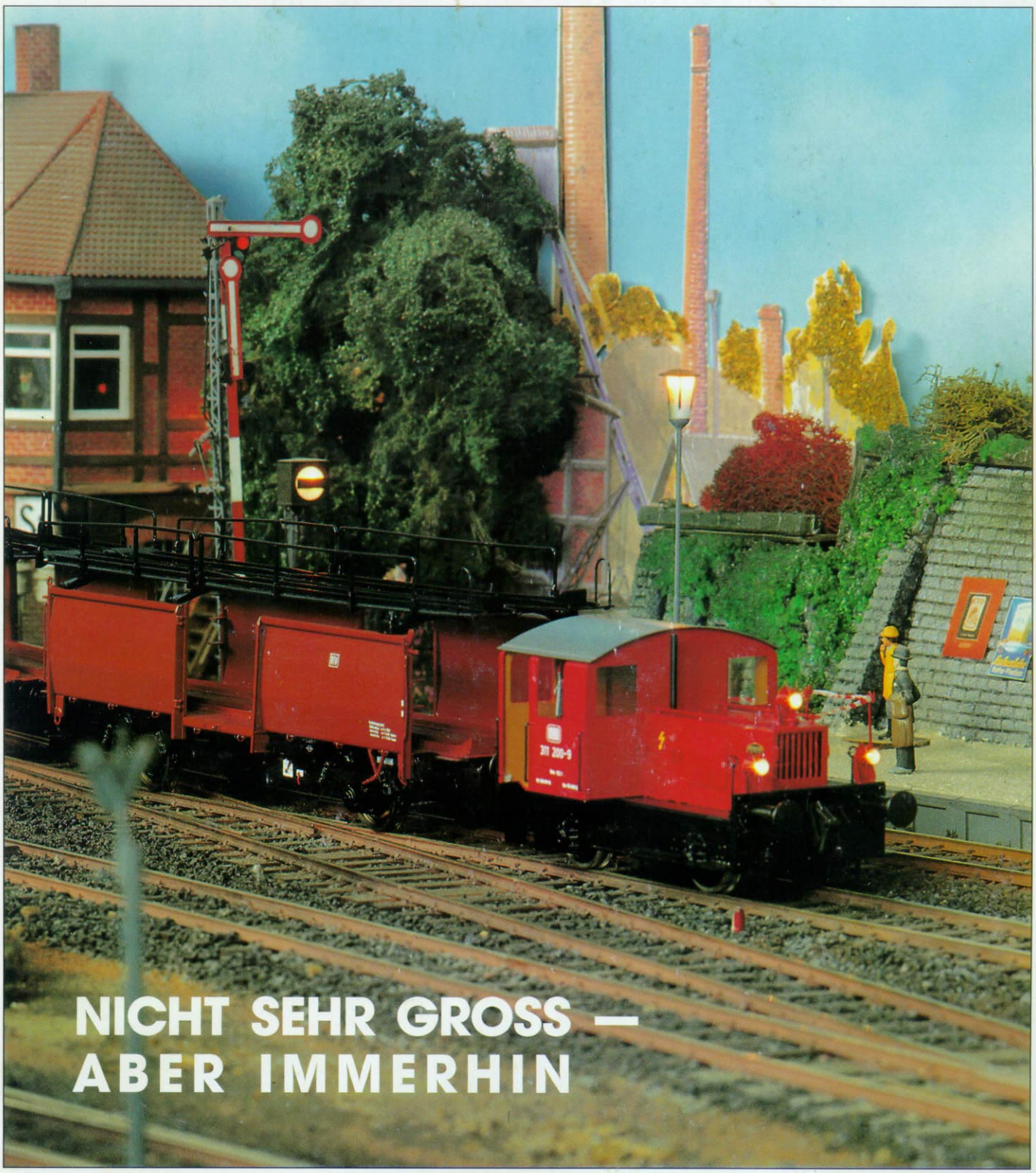
MIBA

3/92 MÄRZ J 8784 E
44. Jahrgang · DM/sFr 9,50 öS 76,—
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

MINIATURBAHNEN



NICHT SEHR GROSS — ABER IMMERHIN

LOKOMOTIV- UND GETRIEBEBAU ● EIN LOKRIESE AUS BAD HERSFELD ● ANLAGENPLANUNG MIT PIT-PEG (3)

NULL, EINS, ZWEI

So wie jedes Jahr um diese Zeit kümmert sich die MIBA um die Anhänger der großen Spuren. Nicht, daß wir für den Rest des Jahres nicht viel für Null, Eins, und Zwei übrig hätten, aber ein Schwerpunktheft schaut normalerweise eben nur einmal im Jahr heraus. An den Einsendungen liegt es nicht, da könnten wir durchaus noch mehr „Großspuriges" veröffentlichen, aber die Zusammensetzung der Leserschaft und die Verteilung der Interessen zwischen den einzelnen Spurweiten läßt uns oft nicht den Spielraum, den wir uns als Redaktion wünschen würden. Sehr leicht – wir wissen das aus leidvoller Erfahrung so mancher Leserzuschriften – fühlt sich der eine oder andere Anhänger einer bestimmten Spurweite sozusagen „unterrepräsentiert". Nun, mit diesem Heft wollen wir also die Anhänger der großen Spuren besonders ansprechen. Beiträge, die sich explizit mit H0 und N beschäftigen, sind ebenfalls vertreten.

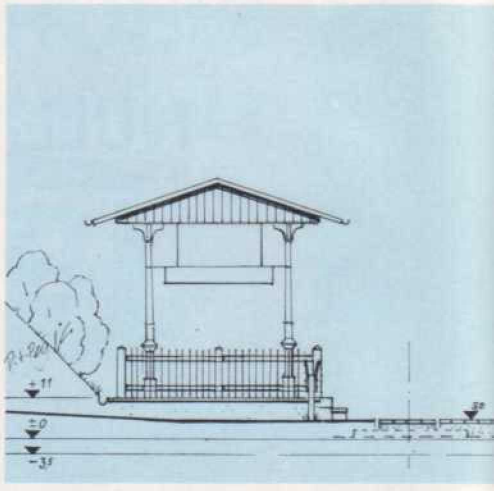
Schon seit ein paar Jahren kann man immer wieder einmal von einer angeblichen „Renaissance der großen Spuren", namentlich von Null, hören oder lesen. Ob solche Trendmeldungen stimmen oder nicht, läßt sich leider nicht an einer Veränderung der prozentualen Verteilung zwischen den Spurweiten ablesen. Sei es, daß unter den Anhängern von Null, Eins oder Zwei überdurchschnittlich viele Vitrinensammler sind, die sich dann an entsprechenden Umfragen der Modellbahnpresse nicht beteiligen. Oder aber es werden etliche der großspurigen Anlagen im Garten betrieben, auch da kann man sich vorstellen, daß sich die Besitzer dann von den üblichen Fragebogen nur teilweise angesprochen fühlen. Wie kommen die professionellen Modellbahn-Deuter, die Eisenbahn-Journalisten, zu solchen Aussagen? Soll hier nicht auf Biegen oder Brechen ein Trend sozusagen herbeigeredet und -geschrieben werden?

Als Anhaltspunkt kann man hier das Angebot auf der Spielwarenmesse heranziehen. Die Zahl der Anbieter im Bereich der großen Spuren hat sich zwar nicht dramatisch vermehrt, aber mehr sind es schon geworden, vergleicht man das heutige Angebot mit dem vor, sagen wir, zehn Jahren. Immer wieder auch gab es Überlegungen von Großserienherstellern, in den Spur-Null-Markt einzusteigen. In dem Moment, wo das einer der Großen tut, kann man getrost davon ausgehen, daß man die Nenngröße Null auch zahlenmäßig für interessant hält.

Was sich auf der diesjährigen Spielwarenmesse tatsächlich im Hinblick auf die großen Spuren getan hat? Darüber berichtet die MIBA-Redaktion (unter anderem) im MIBA Spezial Nr. 11, dem großen Messe-Sonderheft.

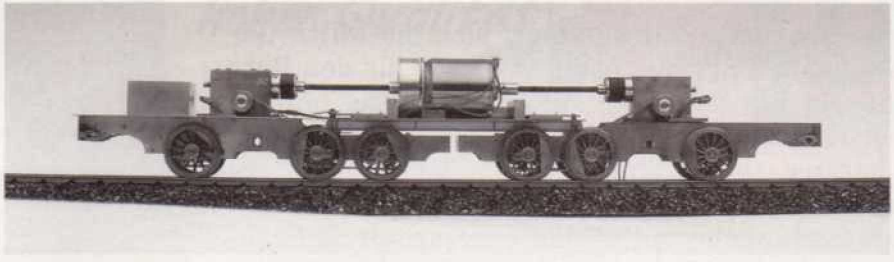
Ihre MIBA-Redaktion

Der dritte Teil von „Pit-Peg's Anlagenplanung" enthält sowohl einen neuen Anlagenvorschlag als auch diverse Gebäudeprojekte (Seite 48).



Titelbild: Ein Hinweis auf den Schwerpunkt dieses Heftes, und gleichzeitig auf unseren Anlagenbericht auf Seite 28. Foto: Frithjof Spangenberg

Wie baut man ein „Krokodil" im Null-Maßstab? Lesen Sie Seite 32.

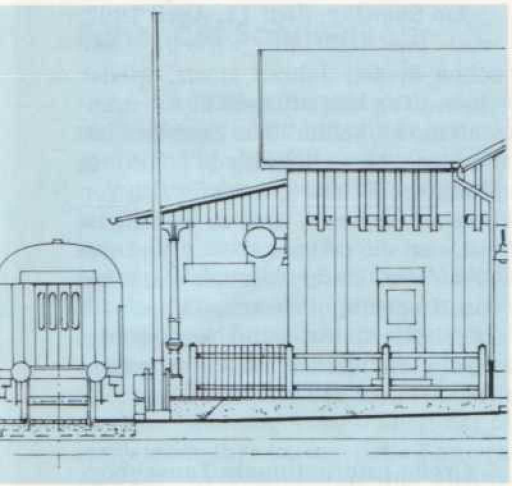


Anlagen und Dioramen auf der „Spielaktiv" stellen wir auf Seite 66 vor.

Im Prüfprotokoll steht heute Rivarossis 18.6 (Seite 74).

Einen launigen Bericht von einem Spur 1-Treffen lesen Sie auf Seite 14.

Fahrzeugselbstbau wird bei den Hersfelder Eisenbahnfreunden großgeschrieben, siehe Seite 42



MINIATURBAHNEN MIBA 3/92

ZUR SACHE 3

TERMINE 6

PANORAMA 7

AUSSTELLUNGEN

Spur 1 in der Diaspora 14

Modellbahn auf der „Spiel aktiv" 66

VORBILD

Ein „Disneyland" auf Schienen 16

Bahnhof Delmenhorst 26

Skoda und Siemens vereinbaren ein Gemeinschaftsunternehmen 56

MODELLBAHN-ANLAGEN

Epochen-Schritte aus der N-Perspektive 22

Nicht sehr groß – aber immerhin 28

Anlagen-Planung mit Pit-Peg (3) 48

Modellbahn ist unser Leben 58

SELBSTBAU-PRAXIS

Lokomotiv- und Getriebebau (1) 32

Ein Lokriese aus Bad Hersfeld 42

Schmalspurfahrzeuge für LGB-Liebhaber 65

VORBILD + MODELL

Güterwagen-Modelle und ihre Vorbilder 40

MIBA-TEST

Rivarossis 18.6 als H0-Modell 74

NEUHEITEN

Neue Bücher 8

Das Rhätische Krokodil von Framos 72

Nm-Triebwagen der Rh.B. von Railino 80

Audi Rennsport in 1:87 von Herpa 80

Bahndämme und Viadukte für LGB, Firma concrete-manufactory 80

Neue Beschriftungen von Müller 80

Aktuelles aus der Schweiz von Lemaco 81

Frische Blumen in H0 81

TT-Tiertransport von Zeuke 81

VT 70 in H0 von Weinert 81

Kaelble-Knicklenkmuldenkipper von Kibri 82

Nützliches für die Spur N von D. Beier 82

Aktuelles von Micro Trains 82

Neues von D + R 82

IMPRESSUM 94

VORSCHAU 94

Ruhender Bahnverkehr

An der Station Rotterdam-Baake in den Niederlanden steht dieses nicht alltägliche „Denkmal" in der Nähe ebenso nicht alltäglicher Kubushäuser.

Warum das zweifellos ungewöhnliche Eisenbahn-Monument gerade hier steht, ist mir leider nicht bekannt. Ich vermute aber einen Zusammenhang mit den bewundernswerten Bahnbau-Vorhaben in Rotterdam-Blaak. Vielleicht kann jemand aus der niederländischen Eisenbahner-Gemeinde diesbezüglich nachhelfen.

Über die doch deutlich abgewandelte Standard-Gebrauchslage von Schienen und „Fahrzeug" mag man geteilter Meinung sein. – Mich hat jedenfalls dieses Arrangement eher bewogen die Kamera zu zücken, als -zig gleichartige Triebwagen, die richtig herum auf ihren Gleisen stehen.

Welcher Modellbahner würde es wagen, einen derartigen Blickfang auf seiner Anlage aufzustellen? Schließlich rammt man ja nicht gerne sein Trix- oder Fleischmann-Schätzchen ungespitzt in die Grundplatte. Und auch ein „Hondekop" älterer Bauart ist wohl zu schade – oder?

J. Schüth

RENFE-Lok im Test

Die Neubaustrecke Madrid – Sevilla der RENFE steht inzwischen voll unter Spannung (25kV/50Hz). Der 1. TGV ist bereits 330 km/h gefahren. Die französische Fahrzeugtechnik lief gut unter der deutschen Fahrleitung. Die ersten Lokomotiven haben auch schon 250 km/h bei Tests überschritten. Die Dauerprüfung läuft auf Gleisen der CSFR, die das gleiche Stromsystem verwendet. Die Abbildung zeigt 252 001 vor einem CSD-Zug östlich von Prag.

Gerhard Scholtis

Brohltal-Flair

Auch wer nicht in der Lage ist, die in MIBA 11/91 und 12/91 vorgestellte Brohltalbahn im Modell nachzubauen, (wir berichteten in 7/91 über die Modul-Anlage der beiden Clubs ECGL und EMFS) hat die Möglichkeit, ein Stück Brohltal-Flair auf seine Anlage zu zaubern: Die nebenstehende Aufnahme zeigt eine BEG-Dampflok (ex PKP) auf einem Normalspurtransporter im Bahnhof Brohl.

Bert Jülich

AAE hat 'ne Neue

Eine neue Heimat fand die Diesellokomotive der Kleinbahn Zwischenahn – Edewechterdamm bei der AAE (Ahaus-Alstätter Eisenbahn) im westlichen Münsterland. Am 18. Januar 1992 erfolgte die Überführungsfahrt nach Alstätte. Am 20. Januar stand sie neben dem alten Lokschuppen in Alstätte. Die Lokomotive soll schon im kommenden Sommer für die Sonderfahrten der Ahaus-Alstätter Eisenbahn eingesetzt werden.

Clemens Schröder

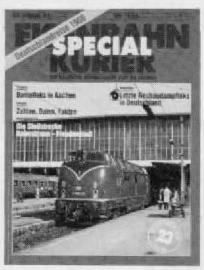
Die Semmeringbahn II

von Carl Asmus

92 Seiten; 131 Abbildungen; Format A4; DM 22,80;
Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, D W-8080 Fürstenfeldbruck

Anfang 1991 kam als EJ-Sonderausgabe bereits der erste Band zu diesem Thema heraus. Wegen der Materialfülle erschien eine Aufteilung angebracht: Während nun der erste Teil überwiegend die Dampftraktion auf dieser berühmten österreichischen Gebirgsbahn behandelte (Besprechung in MIBA 3/91), ist diese Ausgabe (als „special 7/91") der neueren Zeit gewidmet: den letzten vier Jahrzehnten. Daher nimmt die Dampflok nur geringen inhaltlichen Raum ein; es dominiert die Elektrotraktion.

Schwerpunkt sind wie gewohnt die vielen Fotos, zumeist in Farbe und qualitativ gut bis sehr gut. Demgegenüber beschränkt sich der Haupttext auf zusammen etwa 8 Seiten und gliedert sich in die Kapitel Streckenbeschreibung, Tunnels, Elektrifizierung, Versuchsfahrten und eingesetzte Lokomotiven – aufgeteilt nach Baureihen. Wiederum eine gelungene Bild-Broschüre, deren Erwerb empfohlen werden kann. ur



Die DB vor 25 Jahren (1966)

134 Seiten; viele Fotos; Format 21,0 x 28,1 cm; DM 19,80;
EK-Verlag, Postfach 5560, D W-7800 Freiburg

Seit Jahren ist von den Heften der Reihe „Eisenbahn Kurier Special" eines pro Jahr dem Thema „Die Deutsche Bundesbahn vor 25 Jahren" gewidmet; die nun vorliegende Veröffentlichung befaßt sich mit 1966. Neben den allgemeinen und äußerst informativen Rubriken wie „Zahlen, Daten, Fakten", „Deutschlandreise" und „Aus Max Bornings Tagebuch" befassen sich die anderen Beiträge u. a. mit der Maschinenfabrik Eßlingen und dem Ruhrgebiet. Namhafte Autoren wie Hans-Wolfgang Scharf, Dieter Höltge, Gerhard Moll oder Helmut Griebl bürgen für Qualität ihrer Arbeiten, und Ludwig Rotthowe sowie Herbert Stemmler steuerten zahlreiche schöne Fotos bei. Etwas enttäuscht war der Rezensent eigentlich nur über das auf der Titelseite angekündigte „Streckenporträt" der Linie Baiersbronn – Freudenstadt im Schwarzwald. Das vier Seiten kurze Kapitel weist lediglich – zugegebenermaßen gute – Fotos, aber keinen Haupttext auf. Hier hätte man ruhig etwas ausführlicher sein können, denn die Entstehungs- und Betriebsgeschichte dieser Bahnlinie ist äußerst interessant! Ansonsten ist die Broschüre jedoch wiederum gelungen und kann jedem Eisenbahnfreund und „epochebewußten" Modellbahner empfohlen werden. ur

Die Hamburger Hafenbahn – 125 Jahre Partnerschaft und Tradition

von Kurt Grobecker

120 Seiten; 32 Fotos;
Format 20,5 cm x 21,5 cm; DM 32,–;
HanseStadt Verlag, Hans-Henny-Jahnn-Weg 21, D W-2000 Hamburg 76

Es war am 11. August 1866, als erstmals ein Güterzug in Hamburg vom Deichtormarkt auf den Grasbrook rollte, um dort für ein Seeschiff Ladung anzufahren: die Geburtsstunde der Hamburger Hafenbahn. Heute umfaßt deren Gleisnetz rund 650 km Länge und 2500 Weichen. Die den Betrieb führende Deutsche Bundesbahn stellt dabei täglich etwa 4500 Güterwagen zu bzw. holt diese ab, und im Jahre 1990 wurden insgesamt etwa 22 Mio. Tonnen Güter befördert. Beeindruckende Zahlen fürwahr und ein guter Anlaß, dieser Bahn ein eigenes Buch zu widmen.

Kurt Grobecker, beruflich eng mit dem Hamburger Hafen und dem NDR verbunden, schildert gekonnt und in allgemeinverständlicher Weise Geschichte und Bedeutung der Hafenbahn. Stets liegt das Augenmerk auf der Einbeziehung der Bahn in Wirtschafts- und Regionalpolitik, so daß dieses Werk auch stadtgeschichtlich interessierte Leserinnen und Leser anspricht. Wer hingegen als Eisenbahnfreund rein auf Fahrzeuge und Gleisanlagen spezialisiert ist, kommt weniger auf seine Kosten. Resümee: Das Buch ist eine empfehlenswerte Anschaffung für all diejenigen, die in der Bahn nicht nur ein Foto- oder Nostalgieobjekt sehen, sondern die Schiene als unverzichtbaren Teil unserer Wirtschaft und Gesellschaft betrachten. ur

Eisenbahnen im Moseltal II

von Udo Kandler

100 Seiten; 157 Abbildungen; Format A4; DM 23,80;
Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, D W-8080 Fürstenfeldbruck

Als im Sommer 1991 als EJ-Sonderausgabe die Broschüre über die Eisenbahnen im Moseltal entstand, war wegen der Materialfülle klar, daß zu diesem Thema noch ein weiteres Heft folgen würde (vgl. Besprechung in MIBA 10/91). Voilá – die Fortsetzung liegt jetzt als „EJ special 8/91" vor. Hauptkapitel stellen dar eine historische Streckenbeschreibung von Sierck (Lothringen) über Trier nach Koblenz, die Bw Ehrang und Cochem, das AW Konz, der Kaiser-Wilhelm-Tunnel südlich von Cochem, ein Rückblick auf die frühere Moseltalbahn Trier – Bernkastel – Bullay („Saufbähnchen") sowie die Entwicklung der Hauptstrecke bis heute. Kürzere Abschnitte befassen sich u. a. mit der nie vollendeten rechten Moseluferbahn und der 1991 stillgelegten Cochemer Weinbergbahn (Spurweite 600 mm).

Wiederum dominieren die zahlreichen, überwiegend farbigen Abbildungen mit schönen Motiven und in guter bis sehr guter Wiedergabequalität. Modellbahner erhalten daraus viele Anregungen zur Landschaftsgestaltung, während mehr am Großbetrieb Interessierte gleichfalls voll auf ihre Kosten kommen. Vielleicht auch ein Tip für Ihren nächsten Urlaub? ur

Die Fahrzeuge und Anlagen des Eisenbahnmuseums Neustadt/ Weinstraße

von G. Hitschler und M. Klein

68 Seiten; 84 Fotos;
Format A5; DM 5,– (+ DM 1,50 Porto/Verpackung bei Versand); DGEG-Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße

In neuer Auflage erschien dieser Museumsführer der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. und bietet einen Gesamtüberblick über die rund 50 in Neustadt/Weinstraße stationierten Fahrzeuge.

Jedes Exponat ist mit Foto (oder Zeichnung) und kurzem Begleittext aufgeführt. Außerdem faßt ein 6-seitiger Tabellenteil die wichtigsten technischen Fahrzeugdaten zusammen. In Heftmitte befassen sich 12 Seiten mit Antriebssystemen von Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven. Diese Ausführungen mit den dazugehörigen Zeichnungen sind eine wichtige Informationsquelle für jeden, der sich kurz über die Funktionsweise von Loks informieren möchte. Darüber hinaus wird auch die vom Museum betriebene Touristikbahn Lamprecht-Elmstein („Kuckucksbähnl") auf 5 Seiten vorgestellt. Insgesamt eine sehr empfehlenswerte Broschüre zu günstigem Preis. Bezugsquelle: DGEG-Versand G. Peterhänsel, Sebastianusweg 11, D W-5253 Lindlar-Schmitzhöhe; Bezug auch durch Bestellung im Buchhandel oder bei Modellbahngeschäften möglich. ur

Katalog der Firma NMW

Seit Jahren genießt die Firma NMW (Reinhold Bachmann, Sonnenplatz 2, D W-8670 Hof/Saale) bei anspruchsvollen Modellbahnern einen guten Ruf. Der nun vorliegende Katalog (96 Seiten, Format A5) gibt einen aktuellen Überblick des Lieferprogramms: Lichtsignale der DB, DB-Signaltafeln, Lichtsignal-Steuersystem „sicnamatric 2", Blechkanäle, Weichenantriebe und -laternen sowie Gleisbildstellpultsystem SpDrN 80. Die Artikel werden ausführlich mit Fotos oder Zeichnungen – zumeist im exakten Maßstab 1 : 87 – vorgestellt, darüber hinaus runden schöne Fotos von Vorbild- und Modellsignalen den informativen Katalog ab.

Im übrigen handelt es sich hierbei um einen Dauer-Katalog und keinen der jährlich neu erscheint. Der Preis beträgt 22,– DM einschließlich Versandkosten. ur

Grenze über deutschen Schienen 1945 – 1990

von Ralf Roman Rossberg

288 Seiten; 166 Abbildungen; Format A4; DM 68,-;
EK-Verlag, Postfach 5560, D W-7800 Freiburg

Als im Sommer 1980 vom selben Verfasser und im gleichen Verlag ein Buch zu diesem Themenbereich erschien, war es – trotz einiger kleiner inhaltlicher Fehler – eine Art Standardwerk zu den von der Grenzziehung 1945 betroffenen Schienenstrecken zwischen den damaligen westlichen Besatzungszonen und der SBZ. Die politischen Ereignisse nach dem November 1989 boten nun Anlaß genug, das längst vergriffene Werk von 1980 in einer Neubearbeitung herauszubringen.

Verständlicherweise bildet die Ursprungsversion nach wie vor die inhaltliche Grundlage, wobei natürlich die einzelnen Kapitel textlich auf den neuesten Stand gebracht wurden. Die seinerzeitigen s/w-Fotos übernahm man, ergänzte den Bildteil jedoch durch weitere aktuelle s/w-Aufnahmen. Jede durch die Folgen des Zweiten Weltkrieges getrennte Bahnstrecke zwischen Lübeck – Herrnburg und Hof – Gutenfürst wird vorgestellt, wobei übersichtliche Streckenkarten – besser als diejenigen im „alten" Buch! – eine gute Orientierung ermöglichen. Ein spezielles Kapitel ist dem Eisenbahngeschehen in Berlin gewidmet, während im allgemeinen Teil gute Abrisse über die politische und verkehrspolitische Lage zwischen 1945 und 1990 gegeben werden. Übrigens: Die im Vergleich zum ersten Buch etwas geringere Seitenzahl dieses Werkes darf nicht dazu verleiten, einen „abgespeckten" Inhalt zu vermuten. Vielmehr wurde durch die jetzt verwendete etwas kleinere Schrift der zur Verfügung stehende Raum besser ausgenutzt.

Fazit: Das Buch stellt ein gelungenes Dokument zur jüngsten deutschen Eisenbahngeschichte dar und kann uneingeschränkt empfohlen werden, wobei der sachliche Stil des Autors angenehm auffällt. ur

Die Wallückebahn

von Bernhard Uhle

96 Seiten; viele Fotos u. Faksimiles;
Format 23 cm x 21 cm; DM 19,–;
Verlag Uhle & Kleimann, Postf. 15 43, D W-4990 Lübbecke

Die anhaltende Nachfrage veranlaßte den Verlag Uhle & Kleimann, das Büchlein über die nur wenig bekannte Wallückebahn (Spurweite 600 mm) im Nordosten Westfalens neu aufzulegen – nunmehr bereits zum sechsten Male! Gegenüber den vorherigen Auflagen wurde Text- und Bildumfang nicht erweitert. Für diejenigen, die ältere Ausgaben noch nicht besitzen, ist diese 6. Auflage der Veröffentlichung eine interessante und empfehlenswerte Anschaffung zur deutschen Kleinbahngeschichte. ur