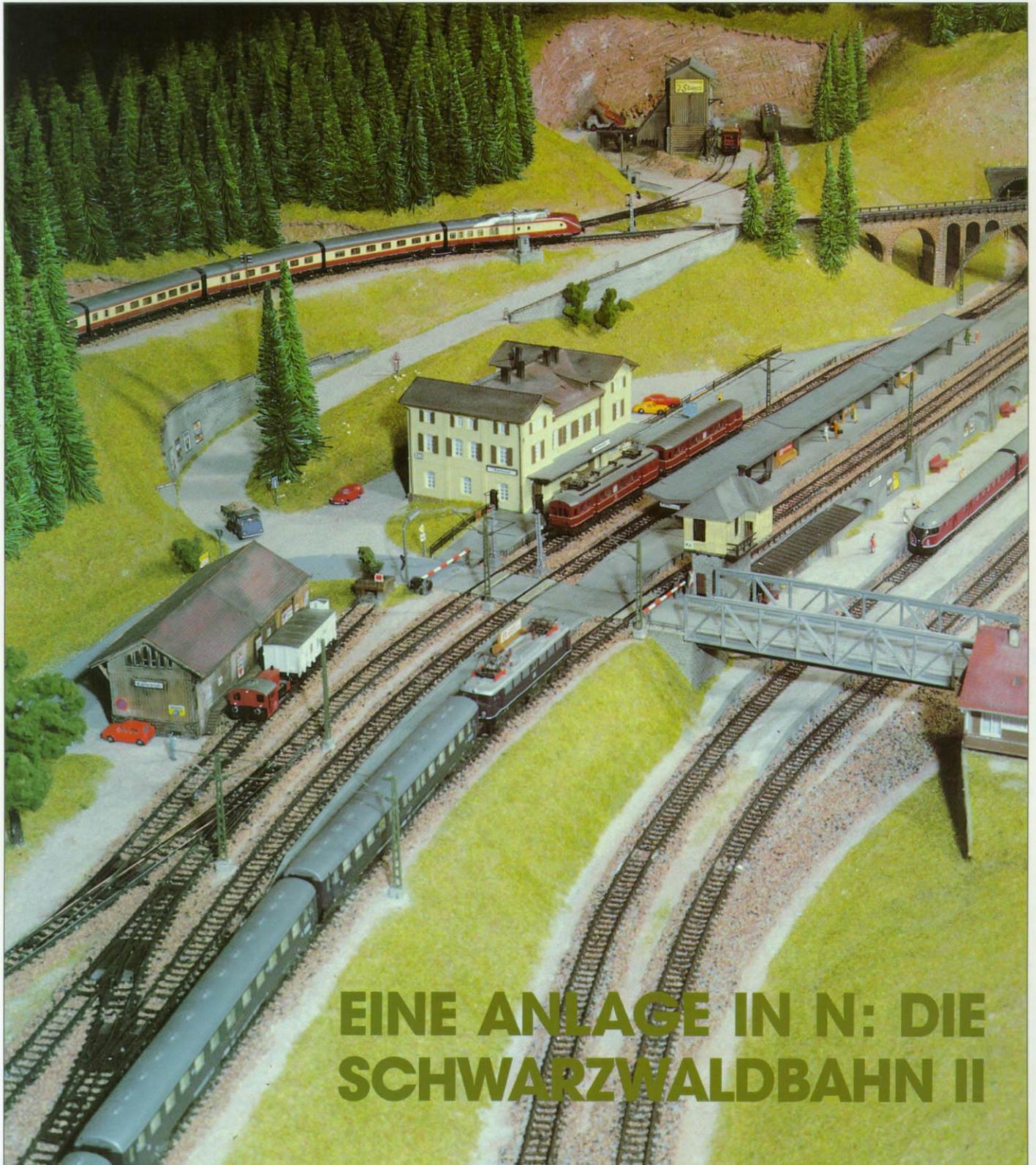


MIBA

MINIATURBAHNEN



EINE ANLAGE IN N: DIE SCHWARZWALDBAHN II

**SUPERN VON MODELLAUTOS ● DIE 56.2 IN VORBILD
UND MODELL ● EIN GÜTERSCHUPPEN IN EL PASO**

WIEDERSEHEN

Manchmal sind wir MIBAhner doch ein wenig sentimental! Wenn wir beispielsweise von der modellbahnerischen Entwicklung eines früheren MIBA-Autors hören, so freut und interessiert das erfahrungsgemäß nicht nur die Redaktion, sondern auch die MIBA-Leser. Wer denkt nicht gern zurück an diverse Anlagenberichte aus der Feder von Joachim Sichler? Der wackere Schwabe hat schon Modellbahnanlagen in H0, H0e sowie N gebaut und in der MIBA vorgestellt. Über einige Jahre hinweg konnten wir seine Beschäftigung mit dem Thema „Schwarzwaldbahn“ verfolgen, zuerst als Anlagenplanung mit zahlreichen Varianten, dann als fertige N-Anlage. Nach der Beschäftigung mit Bw- und Schmalspuranlagen kam schließlich der Verkauf der „Schwarzwaldbahn“ – und damit wäre dieses Kapitel dann auch abgeschlossen gewesen, wenn nicht das Thema „Schwarzwaldbahn“ den Autor erneut in seinen Bann gezogen hätte! Und so können Sie auf Seite 46 einen neuen Bericht über die „Schwarzwaldbahn II“ lesen, mit einem einfachen Betriebskonzept für lange Züge und Paradestrecken.

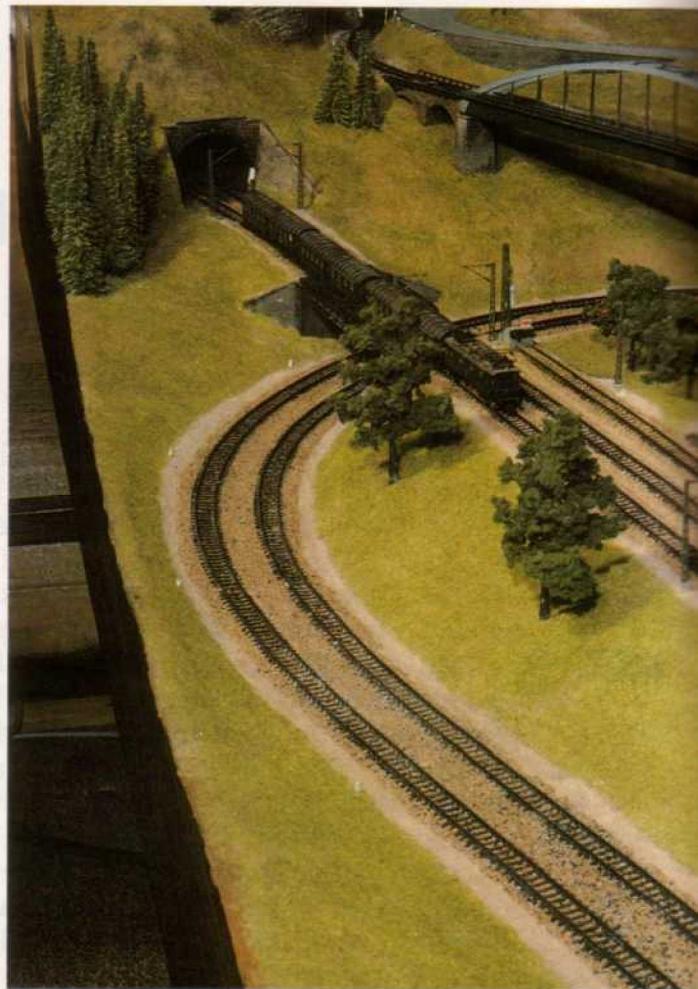
Wenn Sie die Seite 55 aufschlagen, finden Sie den Artikel eines Modellbahn-Journalisten, der bis vor genau fünf Jahren eine besondere Beziehung zur MIBA hatte: Michael Meinhold. Sein „Leib- und Magen-Thema“ Nord-Süd-Strecke fand 1985 Niederschlag in der Artikelfolge über den Bahnhof Jossa – ein Anlagenvorschlag, der damals große Beachtung gefunden hat und seither immer wieder in Abwandlungen von MIBA-Lesern aufgegriffen wird. Was damals noch zur betrieblichen Vollkommenheit fehlte, war die typische Schublokomotive 56.2 als käufliches Modell. Mittlerweile hat die Firma Weinert das „Faktotum“ in Form eines Bausatzes herausgebracht, und wer wäre berufener, ein Vorbild-Feature über die 56.2 zu schreiben und einen Test des Weinert-Modells in Auftrag zu geben, als mm!

Bereits vorliegen haben wir einen weiteren Bericht eines „alten Bekannten“ aus der MIBA-Gemeinde; unter dem Titel „Neuanfang nach 30 Jahren“ wird dieser Bericht bereits in einem der nächsten Hefte erscheinen. Lassen Sie sich überraschen.

Joachim Wegner



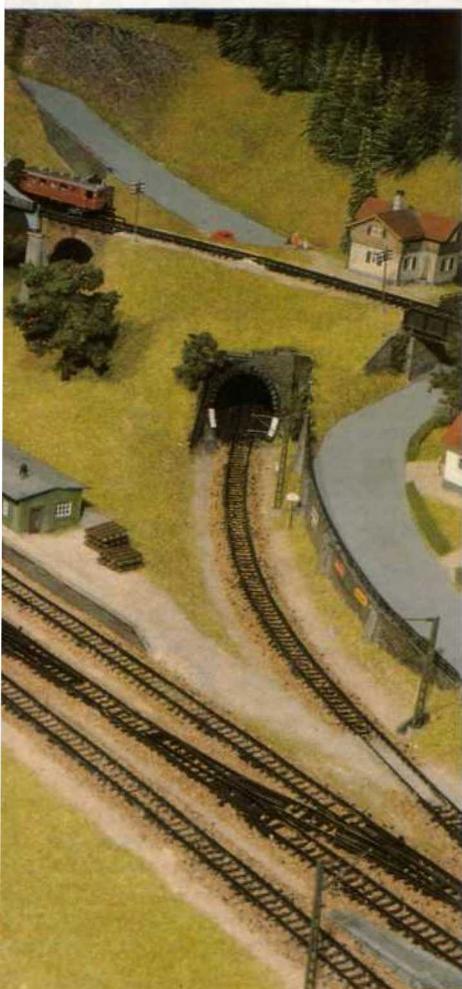
Ein Güterschuppen in El Paso, der auch genauso gut in unseren Gefilden stehen könnte, wird von unserem Leser Werner Meyer ab Seite 28 beschrieben.



Die „Schwarzwaldbahn II“ zeigt so manche Anregung für die Gestaltung einer hübschen N-Anlage in hügeliger und tunnelreicher Umgebung. Seite 46



Die „Halle der vier Winde“ und anderes wird in der Sonderausstellung ICE im Verkehrsmuseum präsentiert (S. 34).



Einen ausführlichen Test über den neuen Memory-Antrieb bei Signalen von Brawa finden Sie ab Seite 78.



ZUR SACHE 5

PANORAMA

- 38 2267 wieder im Einsatz 9
- 50 Jahre Elektrifizierung FO 9
- Der Bibelzug 9
- Hannover-Messe mit DR-Lok 9

TERMINE 54

MODELLBAHN-ANLAGEN

- Kleinanlage auf vier Ebenen 14
- Die Schwarzwaldbahn II 46

SELBSTBAU-PRAXIS

- Fuchs-Bagger für den Garten 16
- Supern von Modellautos 38

MIBA-TEST

- Faller-car-system 20
- Die BR 56.2-8 als Bausatz von Weinert 58
- Die EMD SD-40 als HO-Modell von Kato 64
- Der LAG-Triebwagen als N-Modell von Minitrix 68
- Brawa-Signale mit Memory-Antrieb 78

VORBILD + MODELL

- Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn in Spur N 24
- Ein Güterschuppen aus El Paso 28

AUSSTELLUNGEN

- Sonderausstellung ICE im Verkehrsmuseum Nürnberg 34

ELEKTRO-TECHNIK

- MIBA-Mtrack: Computer steuert Märklin-Digital 44

VORBILD

- Die BR 56.2-8 55

NEUHEITEN

- Neue Bücher und Videos 12
- Straßenbahn-Turmtriebwagen von Spieth 72
- Geräte-Schuppen von Pola 72
- 6047 von Kleinbahn 72
- SNCF CC 7100 von Rivarossi 73
- Tanksattelwagen von I.M.U. 73
- Circus-Wagen von LGB 73
- RhB-Wagen von Railino 74
- Gasometer von Pola 74
- Taschenwagen von Wiking 74
- Spreewaldwagen von Bemo-Zeuke 75
- Oberleitung von Hobbex 75
- Gewerkschaftswagen von Klein Modellbahn 75
- BMW 1500 von Bröckina 76
- Güterwagen von Arnold 76
- ICE-Wagen von Fleischmann 76
- Gleise von Pilz 76

IMPRESSUM 90

VORSCHAU 90

38 2267 wieder im Einsatz

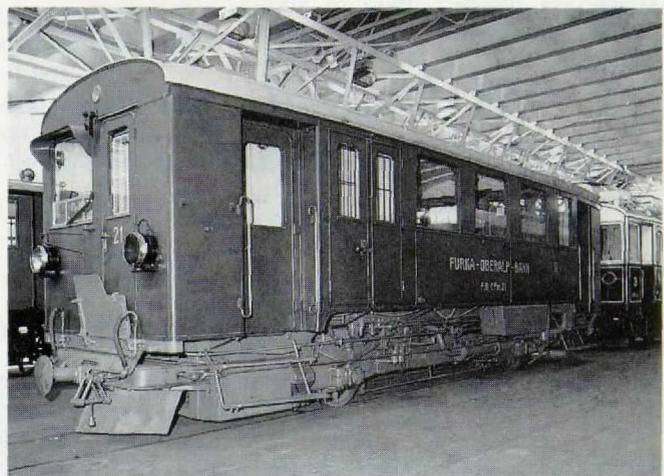
Nach der Hauptuntersuchung in Meiningen während des Winterhalbjahres und den ersten Sonderfahrten in Thüringen im April ist die von der DGEG erworbene Dampflokomotive 38 2267 – eine preußische P 8 – mittlerweile im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen eingetroffen. Am 2. und 3. Mai zog sie erstmals den „Museumszug in Ruhrtal“ zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost. Die weiteren Fahrttermine dieses Zuges sind jeweils am ersten Sonntag im Monat bis zum Oktober.

Die Lok wurde 1918 von Henschel in Kassel als 2553 Erfurt gebaut. Sie war überwiegend in Thüringen stationiert und wurde nach mehrjähriger Abstellzeit als Denkmal vor der DR-Betriebsschule in Wiednitz (bei Hoyerswerda) aufgestellt. Sie wurde mit einem Kostenaufwand von 450 000 DM wieder betriebsfähig. Foto: H. Vogelsang



50 Jahre Elektrifizierung der FO-Bahn

Vor 50 Jahren, am 1. Juli 1942, wurde auf dem letzten Abschnitt Oberwald – Realp der elektrische Betrieb aufgenommen. Damit wurde die Furka-Oberalp-Bahn (FO) von Brig bis Disentis durchgehend elektrisch befahrbar. Eine Elektrifizierung war bereits 1930 erstmals erwogen worden. Jedoch erst im April wurde von Andermatt aus mit den Elektrifizierungsarbeiten begonnen. Beim Fahrleitungsbau kam unter anderem auch der benzinmechanische Triebwagen CFmh 2/2 Nr. 21 (Foto) zum Einsatz, der sich seit 1974 als viel bewundertes Originalfahrzeug in der Eisenbahnabteilung des Verkehrshauses Luzern befindet. Das Verkehrshaus gedenkt der Elektrifizierung, die zunächst mit vier Elektrolokomotiven den durchgehenden elektrischen Betrieb auf dem Netz der FO aufnahm. Foto: Verkehrshaus Luzern



Im Jahr der Bibel: Der Bibelzug

Am Ostermontag startete im Bahnhof Wuppertal-Elberfeld ein „Bibelzug“ zu einer Reise durch viele Städte Deutschlands. Bis zum 21.6. besuchte der Zug insbesondere Städte in NRW und Baden-Württemberg. Ein umgestalteter Gesellschaftswagen (Bm 235) ist im „Jahr der Bibel“ 1992 von der Arbeitsgemeinschaft christlicher Kirchen und der Deutschen Bundesbahn umgebaut worden. Angeboten wurden unter anderem eine Computer-Show zur Bibel, eine Multi-Media-Show, eine Bibel-Ausstellung und – vor allem – Gespräche mit ehrenamtlichen Mitarbeitern über Bibel und Glauben. Die Aufnahme zeigt den äußerlich auffälligen Wagen auf dem Stumpfgleis 21 des Bahnhofes Wuppertal-Elberfeld. Er ist inzwischen von Arnold als N-Modell in einer limitierten Auflage erhältlich. Herbert Gondolf, Wuppertal



Hannover-Messe '92 mit DR-Lok

Die diesjährige Hannover-Messe bot vom 1. bis zum 8. April wieder manches Sehenswerte für Eisenbahnfreunde. Auffallend präsentiert wurde die 112 031 der Deutschen Reichsbahn am Stand der AEG-Lokomotivwerke Hennigsdorf (Foto). Neben einigen Güterwagen waren zudem noch zwei weitere Triebfahrzeuge im Original zu sehen: eine diesel-hydraulische G 1206 bei Krupp-Verkehrstechnik und eine diesel-elektrische DE 6400 als Lok 6469 der Niederländischen Eisenbahn. Als Gast kam täglich noch eine ICE-Garnitur, die Messe-Gäste aus München brachte. Achim Uhlenhut, Laatzen





75 Jahre MITROPA

von Gottfried Krüger-Wittmack und Johannes Puschmann

84 Seiten; 206 Abbildungen;
Format A 4; DM 19,80;
H. Merker Verlag GmbH,
Rudolf-Diesel-Ring 5,
D W-8080 Fürstfeldbruck

Das im November 1991 stattgefundene Jubiläum der „Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft“, kurz MITROPA genannt, bot Anlaß zu einigen Neu-Veröffentlichungen auf dem Sektor der Eisenbahn-Literatur. Die Broschüre aus dem H. Merker Verlag, erschienen als EJ-special 2/92, gibt einen gerafften Überblick der wechselvollen Unternehmensgeschichte der MITROPA. Während der Text relativ knapp gehalten ist, bilden die vielen Fotos den Schwerpunkt des Heftes. Interessante Aufnahmen aus den dreißiger Jahren vermitteln gut das damalige „Reise-Flair“, zumal lobenswerterweise viele Bilder aus dem Umfeld des Bahnbetriebs mit aufgenommen wurden. Übrigens: die MITROPA bewirtschaftete seit 1928 auch die Flugzeuge der „Luft Hansa“!

Im zweiten Teil der Veröffentlichung passieren die Jahre seit Ende des 2. Weltkrieges Revue. Aus einer schwierigen Ausgangssituation heraus entwickelte sich ab 1949 die MITROPA in der DDR zu einem universellen Bewirtschaftungsbetrieb; außer im Schlaf- und Speisewagenbereich wurde man auch in der stationären Gastronomie (Bahnhofs-gaststätten, Autobahn-Raststätten), der Versorgung (z. B. Kioske) und dem allgemeinen Dienstleistungssektor (Friseursalons) aktiv. Zahlreiche faszinierende Bilddokumente unterstreichen diese Vielseitigkeit. Schließlich gehen die Autoren noch kurz (sechs Seiten) auf die Situation der MITROPA nach der Wende ein.

Fazit: Eine schöne Broschüre für (Vorbild-)Eisenbahnfreunde und zeitgeschichtlich Interessierte. ur

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 24/1992

Hrsg. DGEG

124 Seiten; 127 Abbildungen;
Format A 4; DM 29,80;
Verlag Uhle & Kleimann,
Postfach 15 43, D W-4990 Lübbecke

Das neue Jahrbuch für Eisenbahngeschichte der DGEG fällt in gewisser Hinsicht etwas aus dem gewohnten Rahmen: es enthält nicht weniger als neun Aufsätze, von denen sieben aus dem Literaturwettbewerb „25 Jahre DGEG“ hervorgingen. Dennoch ist die Qualität der Beiträge gewohnt hoch – hier gab es keine negativen Veränderungen.

Thematisch breitgestreut präsentieren sich die einzelnen Artikel: Der Bogen wird gespannt von den Thessalischen Kleinbahnen (Griechenland) vor dem Ersten Weltkrieg über den Bf Veitshöchheim im 19. Jahrhundert, die Eisenbahnen in Anhalt, die Gersfelder Nebenbahn, Anfänge der Fernmeldetechnik bei den deutschen Eisenbahnen, Eigenbau-Verbrennungstriebwagen für deutsche Privatbahnen und einen „Chaussee-Dampfwagen“ in der Südpfalz bis hin zur Rechtsstellung der deutschen Eisenbahnen innerhalb des Staates. Teilweise also nicht-alltägliche Themen, wobei die Arbeiten zu den Triebwagen und zur Strecke nach Gersfeld auch für Modellbahnerinnen und Modellbahner von Interesse sein dürften. ur

BDEF-Jahrbuch 1992 (o. Abb.)

240 Seiten; 102 Fotos;
Format A 5; DM 15,-;
Verlag Uhle & Kleimann,
Postfach 15 43, W-4990 Lübbecke

Es ist schon gute Tradition, daß der BDEF zu seiner alljährlich im späten Frühjahr stattfindenden großen Tagung ein Jahrbuch vorlegt, das sich einerseits mit den wichtigsten Vereinsereignissen der letzten 12 Monate befaßt und viele nützliche



Anschriften enthält, andererseits auch auf das Schienenverkehrswesen in bzw. um den jeweiligen Austragungsort eingeht. Zum zweiten Mal findet nun, nach 1987, die BDEF-Jahrestagung in der sehenswerten Dreiflüssestadt Passau statt – damit ist das Schwerpunktthema dieses Buches umrissen. Erwartungsgemäß nehmen die Ereignisse seit der Öffnung der Grenze zur Tschechoslowakei breiten Raum ein (z. B. der neue Grenzübergang Bayerisch Eisenstein und die Lokalbahnen des südlichen Böhmerwaldes); auch die verschiedenen Orte werden von den Autoren behandelt. Lediglich der Aufsatz über die Regentalbahn (S. 68 – 72) vermag durch seine „sprunghafte“ Gliederung nicht recht zu überzeugen; möglicherweise ist hier beim Textumbruch etwas schiefgelaufen! Ansonsten ist dieses preiswerte Buch wiederum ein fast unverzichtbares Nachschlagewerk für alle Eisenbahnfreunde. Allerdings sollten sich die dem BDEF angeschlossenen Vereine verstärkt darum bemühen, für das aktuelle Jahrbuch auch aktuelle Vereinsdaten zu liefern, um manch ärgerliche und eigentlich unnötige Rückfrage von seiten der Leser zu vermeiden. ur



Die DB in den 50er Jahren

120 Seiten; ca. 220 Fotos;
Format A 4; DM 19,80;
Gera Nova Verlag,
Postfach, 8000 München 5

Nach dem bereits im vergangenen Jahr erschienenen Band „Die DB in den 60er Jahren“ brachte der Münchener Gera Nova Verlag nun als Folgeband in der Reihe Bahn-Extra den Titel „Die DB in den 50er Jahren“ heraus. Das Heft behandelt die wichtigsten Themen des ersten Jahrzehnts der Bundesbahn, wobei allerdings der Schwerpunkt des Inhalts auf Fahrzeug-Portraits liegt. Hier wurde konsequent die räumliche Nähe des Verlages zum BZA Mün-

chen genutzt, wodurch allerdings das typische Flair der 50er nicht so recht rüberzukommen vermag. Wichtige Kapitel wie Wiederaufbau oder Elektrifizierung, die eigene Artikel erfordert hätten, werden lediglich in einem – dafür aber ausführlichen – Artikel behandelt.

Die Foto-Auswahl ist wie immer ausgezeichnet, insbesondere zum VT 90 sind viele, bisher unveröffentlichte Aufnahmen enthalten. Dies läßt sich jedoch nicht von allen Fotos sagen: Speziell die Aufnahme von Dr. Scheingraber, die Carl Bellingrodt beim Fotografieren der V 60 118 zeigt, ist inzwischen nun wirklich jedem Eisenbahnfreund bekannt. Dem fahrzeuggeschichtlich interessierten Bahn-Fan kann „Die DB in den 50er Jahren“ jedoch uneingeschränkt empfohlen werden. mk



Die Oberweißbacher Bergbahn

von Hermann Lohr und Georg Thielmann

72 Seiten; 66 Abbildungen;
Format 17 x 23,9 cm; DM 16,80;
Bahn & Bild Verlag GmbH,
Postfach 105, O-1136 Berlin

Seit nahezu 70 Jahren verbindet eine ungewöhnliche Eisenbahn die auf der Hochfläche des Thüringer Schiefergebirges gelegenen Gemeinden Lichtenhain, Oberweißbach, Deesbach und Cursdorf mit der Tal-Linie Katzhütte – Rottenbach. Es handelt sich um die Oberweißbacher Bergbahn (vgl. hierzu auch Artikel in MIBA 9/90), die sich aus zwei unterschiedlichen Abschnitten zusammensetzt: einmal der 1,4 km langen Standseilstrecke hinauf nach Lichtenhain, zum anderen aus der elektrifizierten, normalspurigen Reibungsstrecke Lichtenhain – Cursdorf (2,6 km). Nachdem über die Bahn in der Vergangenheit schon einzelne Aufsätze in Zeitschriften und Büchern erschienen sind, liegt mit dieser Veröffentlichung erstmals eine detaillierte Gesamtdarstellung vor.

Der ausführliche Text schildert in flüssigem Stil die interessante Entstehungsgeschichte der Bergbahn, den Betrieb seit 1922/23, die Anlagen und die Fahrzeuge. Bemerkenswert ist die reichhaltige Illustration mit Fotos (darunter 16 in Farbe), Plänen (Lageskizzen, Bahnhofsspurpläne) und Fahrzeugzeichnungen der Standseilbahn. Auch Fahrpläne verschiedener Perioden fehlen lobenswerterweise nicht.

Fazit: Autoren und Verlag ist mit dieser Arbeit ein Büchlein gelungen, das kaum Fragen offenläßt und neben Eisenbahnfreunden auch touristisch interessierten Lesern sehr zu empfehlen ist. Einen Besuch ist die Oberweißbacher Bergbahn ohnehin allemal wert! ur



Dampf zu Ulbrichts Zeiten

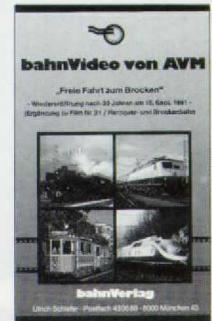
Teil 1: Der Norden der DDR
Teil 2: Der Süden der DDR

Videofilm von Ton Preussen;
Laufzeit je 55 Minuten;
herausgegeben von RAIL ART Video;
Postfach 10 07 43,
DW-4240 Emmerich; je DM 79,-.

Während sich die Mehrzahl der auf dem Markt befindlichen Videofilme zum Thema Eisenbahn mit neuen Aufnahmen historischer Bahnfahrzeuge befassen, haben wir es hier mit historischen Filmszenen von damals noch im normalen Plandienst verkehrenden Dampflokomotiven zu tun. Die Filme zeigen vielfältige Szenen aus der gesamten Republik, wobei die damals (1967 – 1971) schon betagten „Schätzchen“ der diversen Schmalspurbahnen den Schwerpunkt bilden. Aber auch Normalspur-Dampfloks kommen ausführlich ins Bild.

Besonders lobend erwähnt werden sollen noch die den Kassetten beiliegenden Informationsheftchen, die die einzelnen Szenen erklären

und auch auf Besonderheiten hinweisen. Dazu gehören auch Zeichnungen von heute fast unbekanntem Schmalspurstrecken, die dem Zuschauer die Orientierung bzw. das Gesehene sehr erleichtern. Auch die Qualität ist nicht zu tadeln: Bei klarem Ton haben auch die bis zu 25 Jahre alten Schwarz/Weiß-Bilder überwiegend eine ausreichende Schärfe bei hohem Kontrast. mk



Freie Fahrt zum Brocken

Videofilm von Roland Kleinhempel und Team; Laufzeit 45 Minuten;
bahnVerlag, Postfach 43 06 80,
DW-8000 München 43; DM 79,-.

Als Ergänzung zum bereits im letzten Jahr erschienenen Film über die Harzquer- und Brockenbahn brachte der bahnVerlag nun einen Film über die am 15. 9. 1991 wiedereröffnete Brockenbahn.

Der Bericht über die eigentlichen Feierlichkeiten beginnt erst nach einer sehr breiten Einleitung in der zweiten Hälfte des Filmes. Die ersten Bilder des Eröffnungszuges bringen dem Zuschauer jedoch wenig: Während der Kommentar davon spricht, daß man in der Ferne den „Zug“ sieht, ist statt dessen ca. zwei Minuten lang lediglich ein mit dem Teleobjektiv herangeholtes Dampfwölchchen im blauen Dunst erkennbar, ehe der Zug direkt an der Kamera vorbei fährt. Die gleiche Schnittfolge ist auch beim zweiten Zug zu sehen, bevor man dann jedoch noch hautnah beim Bahnhofsfest dabei ist.

Zwar ist die Bildqualität durchweg sehr gut, doch kann leider der Ton nur als mangelhaft bezeichnet werden: Der Kommentar ist recht dumpf und die Lautstärke allgemein so niedrig, daß ein Nachregeln das Grundrauschen sehr deutlich hervortreten läßt. mk

