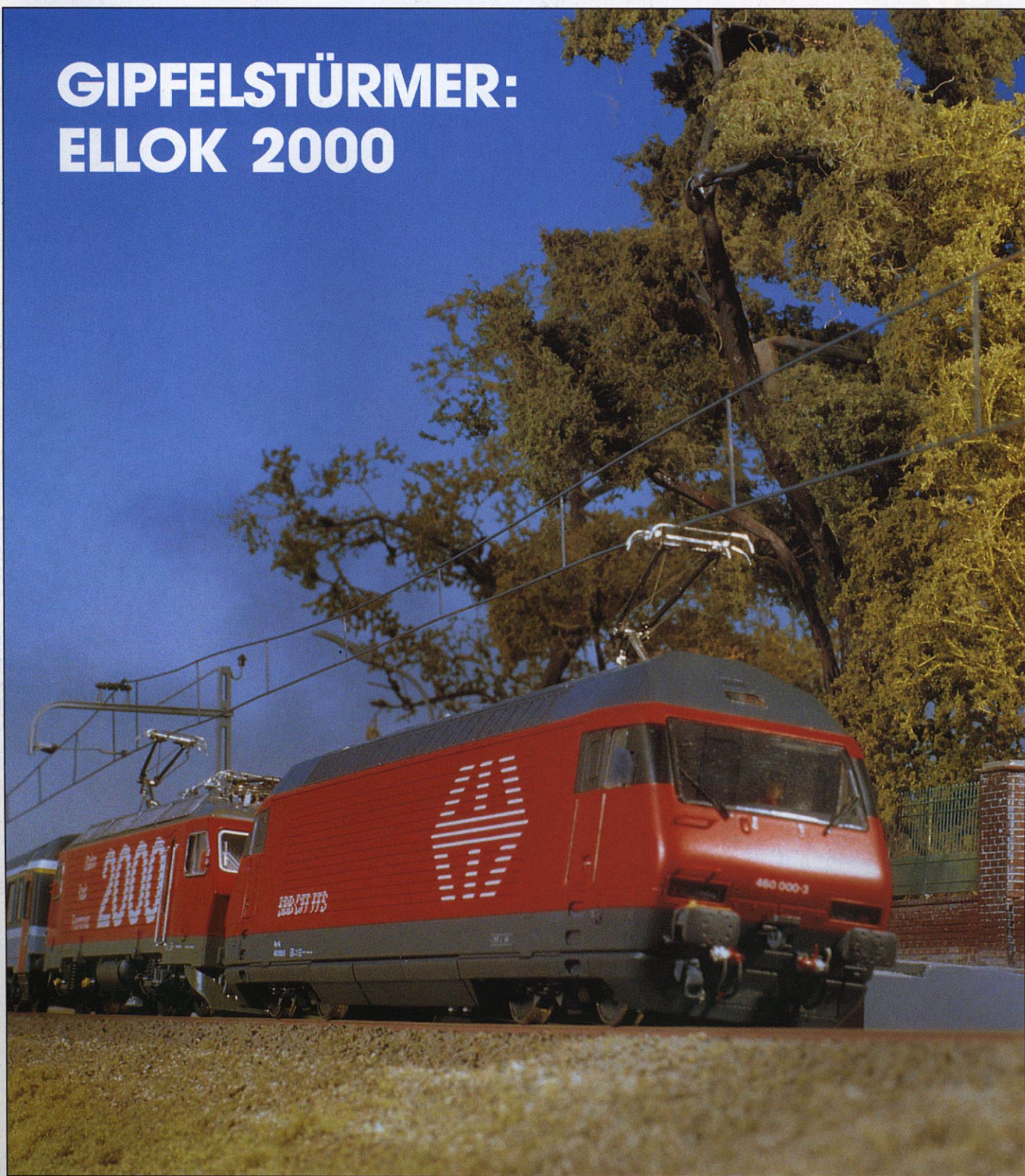




GIPFELSTÜRMER: ELLOK 2000



DIE BESTE ANLAGENFORM ● RÜCKMELDUNGEN FÜR DIGITALE ANLAGEN ● STRECKENWANDERUNG ● DIE STEINACHTALBAHN

PLANERISCHE ENTSCHEIDUNG

Zu Beginn der Anlagen-Bausaison wollen wir, zum wiederholten Male, ein etwas heikles Thema aufgreifen. Was muß sich der Modellbahner alles überlegen, noch bevor es eigentlich losgeht?

Die Frage nach der Spurweite ist letztlich von der Frage nach dem zur Verfügung stehenden Platz und dem Betrieb, der darauf abgewickelt werden soll, abhängig. Die Forderung "Viel Betrieb auf wenig Platz" ist nachgerade ein Dauerbrenner, wenn Modellbahn-Theoretiker miteinander diskutieren. Eigenartig ist nur, daß gerade von den Theoretikern, den "armchair-Railroadern", die doch für alles und jedes eine Lösung parat haben, fast nie Modellbahnanlagen zu sehen sind. Ist es etwa so, daß sie, vor lauter Angst, einmal eine falsche Entscheidung zu treffen, gleich ganz auf eine eigene Anlage verzichten?

Oder ist es die Angst vor jener anderen Entscheidung, auch grundsätzlicher Art, über Gesamt-Anlagen oder Modulbauweise? Viel ist zwischenzeitlich schon geschrieben worden über das Für und Wider von Modulen, seitdem der Modulgedanke überhaupt aufkam. Nur für Clubs sei das ganze Konzept zu gebrauchen, weil das einzelne Modul keinen Betrieb zulasse. Gleich nach der Fertigstellung lande so ein Ding im Keller oder auf dem Speicher, weil es einfach keine Fahrmöglichkeiten biete.

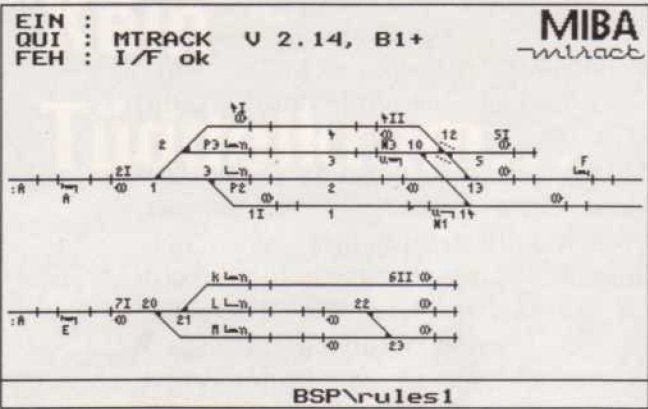
Wir wollen diese Diskussion hier nicht weiter vertiefen, vielmehr gibt es auch bei Gesamt-Anlagen einiges zu beachten. Wie steht es zum Beispiel mit dem Verhältnis zwischen Bahnhöfen und der freien Strecke? Ist es da nicht besser, man beschränkt die Zahl der Betriebsstellen zugunsten einer Paradestrecke?

Diese und andere Fragen wirft unser Artikel auf Seite 32 über die beste Anlagenform auf. Gerade zu Beginn der Bausaison sollte der Anlagenbauer seine planerischen Entscheidungen nochmals überprüfen - bevor die vielleicht falsche Anlage gebaut wird.

Joachim Wegner

Nach dem Modulkonzept ist diese Klubanlage aufgebaut: „Die Steinnachtalbahn“ beginnt auf Seite 50.

Ein nützliches Kapitel für Elektroniker lesen Sie auf Seite 42: Rückmeldungen für digitale Anlagen.



Die modernste Ellok der Schweiz, die BR 460, nehmen wir ab Seite 60 unter die Lupe (siehe auch Titelbild).

Gleichsam einen Querschnitt durch das britische Modellbahnwesen gibt unser Bericht „Imrex“ auf Seite 14.

Anregungen für die Anlagengestaltung will unsere „Streckenwanderung“ in den Taunus auf Seite 68 geben. Der „Hecken-Wende-Eilzug“ (Foto: Eckert/MIBA Archiv) Frankfurt-Köln fuhr auch über diese Strecke.



MIBA

MINIATURBAHNEN

10/92



ZUR SACHE

3

TERMINE

6

PANORAMA

DR-Baureihe 143
im S-Bahn-Look

7

V 36 in Bebra

7

ÖBB-Baureihe 2045
vor der Ausmusterung

7

Neue Behausung für
Drehscheibenwärter

7

VORBILD

100 Jahre Rangaubahn

8

Damals in Frankfurt/M.

23

Das Thirlmere
Railway Museum

26

„Böhmisches Kanada“
Dampf auf schmaler Spur

48

AUSTELLUNG

Internationale
Modelleisenbahn-Ausstellung
in London „IMREX“

14

MODELLBAHN-ANLAGEN

Die beste Anlagenform
(Anlagenberatung)

32

Die Steinachtalbahn
(Clubanlage in H0)

50

VORBILD + MODELL

Einmal erster Klasse, bitte...

Neue BVZ-Waggon von Bemo 39

Gipfelstürmer

Neue SBB-BR 460 von Roco 60

Streckenwanderung (1)

Rund um Eppstein / Taunus 70

ELEKTRO-TECHNIK

Rückmeldungen für digitale
Anlagen

42

REPORTAGE

„Servus Salzburg“

Eindrücke von der Roco-Reise 67

NEUHEITEN

Schumacher 01 24

Bücher 58

Bemo 78

Wiking 78

Weinert 79

D & R 79

Hackh-Modell 79

Preiser 80

Berliner TT-Bahnen 81

Weinert 81

Roco 82

Brekina 82

Railino 82

KH-Modellbau 82

VORSCHAU

98

IMPRESSUM

98

DR-Baureihe 143 im S-Bahn Look

Mitte August präsentierte die Bundesbahn-Direktion Nürnberg in einer Pressekonferenz vor Ort ihre zukünftige S-Bahn Lok. Im Wendegleis des Bw Nürnberg 1 waren dazu alte und neue Lok aufgefahren. Die zuletzt nur noch als „Knatterlok“ titulierte Baureihe 141 führte zu zahlreichen Protesten von seiten diverser Anwohner entlang der S-1 Nürnberg Hbf-Lauf. Genauer störten sich diese an den Schaltgeräuschen, welche die gute alte E 41, vor allem beim Anfahren unter Last, von sich gibt. Versuche mit Verkleidungen des Stufenschaltwerkes brachten Erfolg, in den Ohren der Anwohner aber nur mäßigen. Dem „Radau“ abhelfen sollte, zumindest schon bis zum Planungsstudium vorangetrieben, der Einbau eines Thyristor-Schaltwerkes in den Oldie! Bis sich die Verantwortlichen der DR-Baureihe 143 erinnerten. Die zunächst vier Maschinen sollen bis zum Start der S-2 – nach Altdorf – in Nürnberg sein. Die für die S-1 benötigten sieben Maschinen sollen dann nächstes Jahr folgen – solange müssen die Anwohner noch mit der „Knatterlok“ vorlieb nehmen.



V 36 in Bebra

Mitte August '92 übernahmen die Eisenbahnfreunde Bebra e.V. die Werklok Nr. 1 der Kali & Salz AG Wintershall in Heringen/Werra. Die V 36 wurde im Jahre 1939 von O & K unter Fabriknummer 21114 an die ehemalige Heeresmunitionsanstalt Herfagrand bei Heringen geliefert. Kurz nach dem Krieg gelangte sie zu Wintershall, wo sie zuletzt noch als Reservemaschine eingesetzt wurde. Wie erkennbar, ist die V 36 bestens gepflegt.

Foto: EFB/M. Schreiner



ÖBB-Baureihe 2045 vor der Ausmusterung

Die dieselelektrischen Lokomotiven der Gattung 2045 sind in den Jahren 1952 bis 1955 von den ÖBB bei SGP und Elin/BBC bestellt und geliefert. Die nun anstehende Übernahme der Baureihe 2048 verdrängt die letzten Leistungen dieser 735 kW starken Maschine. Die ursprünglich 20 bestellten Loks wurden – nach Einsätzen im mittelschweren Reisezugdiensten der Zugförderungen Wien Süd, Linz, Lienz und Villach – 1967 im Raum Linz zusammengezogen. 1977 fanden 18 Maschinen Heimat in der Zugförderung Krems/Donau. Am 1.6.92 bereits ausgemustert waren die 2045 003-008, 010, 014, 016-018. Die 020 wurde anlässlich der Feierlichkeiten „150 Jahre ÖBB“ mit ihrem ursprünglichen Anstrich „Tannengrün“ versehen, die 017 ist als Denkmal in Sigmundsherberg vorgesehen.

Foto: Kurt Eckert



Neue „Behausung“ für Drehscheibenwärter

In Oebisfelde, genauer im dortigen Gelände des Bahnbetriebswerkes, erhielt die Drehscheibe Anfang '91 eine neue, zeitgemäße Unterkunft verpaßt. Nachdem der hölzerne Unterstand mit seinen hübschen Sprossenfenstern sauberlich entfernt worden war, konnte anstelle dessen eine Wärterbude aus Stahlblech aufgebaut werden. Interessant ist, daß die Antriebsanlage nunmehr in halb-offener Bauweise aufgebaut und damit jedermann Blicken gut zugänglich ist; eine Anregung für eine nette Kleinbastelei für die ja bald beginnende Saison stellt die Bude allemal dar.

Foto: Peter Tadsen



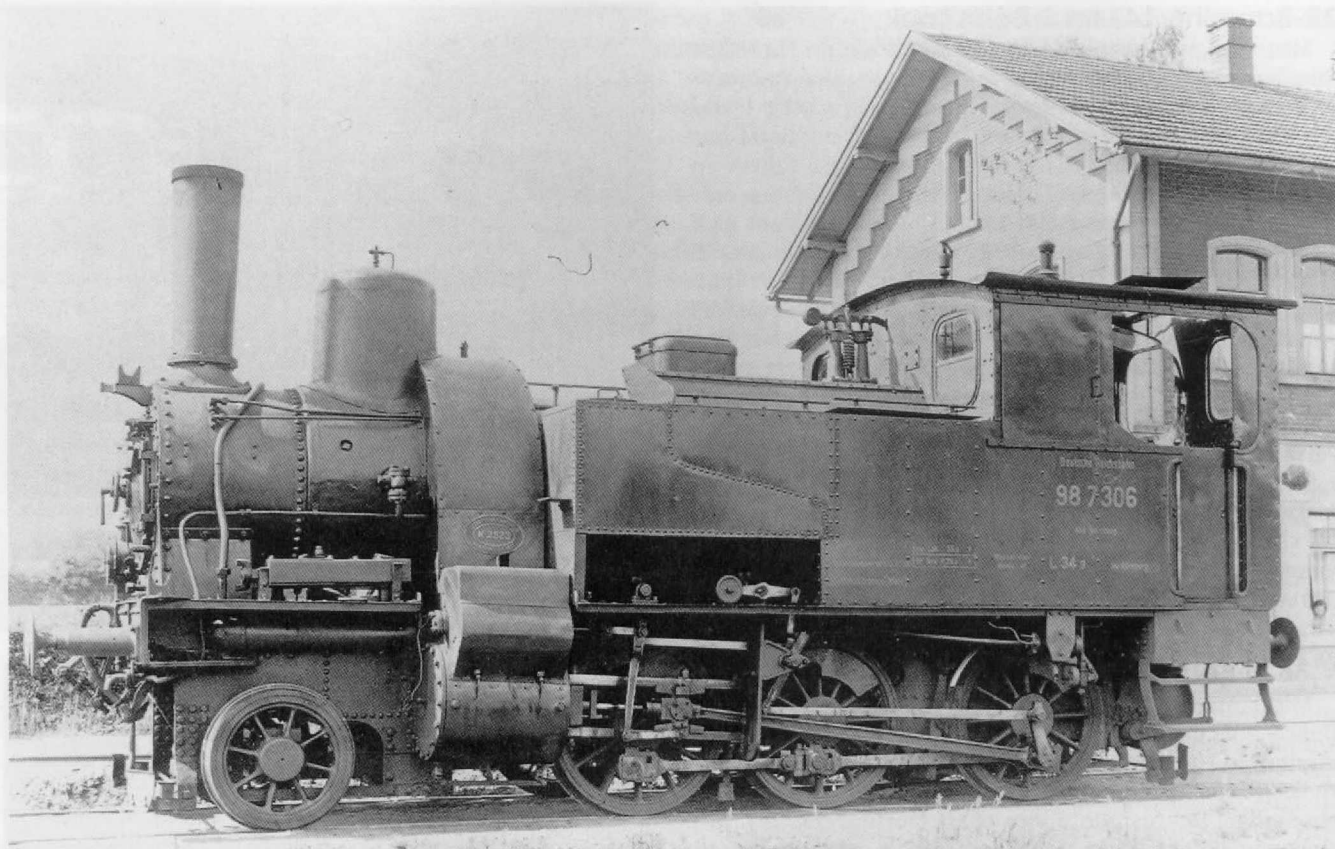


Bild 1 (oben). Eine markante Loktype aus dem LAG-Park: 98 7306. (Foto: DB)

Die ehemalige LAG-Strecke Fürth – Zirndorf – Cadolzburg feiert Jubiläum:

100 JAHRE RANGAUBAHN



Eröffnung der Bahn Zirndorf - Cadolzburg.

(Cadolzburg, den 15. Oktober 1892.)

Bild 2 (links). Ehrengäste und Personal bei der Streckenführung. (Foto: Archiv ZEF)

Bild 3 (rechte Seite oben). Bahnhof Cadolzburg um die Jahrhundertwende. (Foto Sammlung Fi/Ca)

Bild 4 (rechte Seite unten). V 36 mit Donnerbüchsen am Haltepunkt „Alte Veste“. (Foto: Stierhof)

Am 15.10.1892 wurde die bereits bestehende Nebenbahnstrecke von Fürth/Bayern nach Zirndorf in Mittelfranken um weitere 8 km bis nach Cadolzburg verlängert und in Betrieb genommen.

Dem gingen der Gemeinderatsbeschuß der Marktgemeinde Cadolzburg vom 29.12.1891 und die Konzessionserteilung durch Prinzregent Luitpold für den Streckenabschnitt Zirndorf – Cadolzburg am 18.04.1892 voraus.

Zur Steigerung des Ausflugsverkehrs wurde 1893 der Cadolzheimer Aussichtsturm (im Volksmund „Bleistift“ genannt) von der LAG gespendet und zusammen mit der Marktgemeinde erbaut.

Da sich Cadolzburg schon damals als Reise- und Ausflugsziel – nicht zuletzt wegen seiner Kirschblüte (im fränkischen „Blöih“ genannt) – anbot, erreichte die Bahn an einem Kirschenblüten-Wochenende im Jahr 1910 mit 52 Zügen und ca. 13.000 Besuchern einen großartigen Rekord. Zu Beginn des Erweiterungsbaues wurden 2 weitere Zwischenstationen mitgebaut. Dies waren Weiherhof und Egersdorf. Als Lokomotiven waren während der LAG-(Lokalbahn Aktien Gesellschaft München) Zeit Krauss-Lokomotiven mit den Achsfolgen Cn2t, 1Cn2vt (D XX) und 1Ah2t im Einsatz. Sie trugen die LAG-Nummern 7 (welche auch in Füssen eingesetzt war), 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 42, 47, 48 und 68. Als Personenwagen fuhren 2-achsige Wagen der Gattung AB, BP und C. Sie trugen die LAG Nrn. 12 – 13, 140 – 144, 146 – 149, 296 – 299, 332 – 333 und 366.

Viele der LAG-Lokomotiven wurden von der Reichsbahn übernommen, so daß auch während der Reichsbahnzeit noch LAG-Loks im Einsatz waren.

Die LAG-Loks bekamen folgende Reichsbahn Numerierung:

LAG - 17	= 98 7301
LAG - 19	= 98 7302
LAG - 23	= 98 7303
LAG - 24	= 98 7304
LAG - 25	= 98 7305
LAG - 42	= 98 7101
LAG - 47	= 98 7306
LAG - 48	= 98 7307

Ebenso wurden die meisten Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen von der Reichsbahn am 1. Januar 1939 mit übernommen.



Am 15. Mai 1937 wurde zusammen mit dem Julius-Streicher-Kneippbad ein Bedarfshaltepunkt „Zirndorf Kneippbad“ eröffnet. Im Oktober 1939 wird die Fahrkartenausgabe im Lokalbahnhof Fürth geschlossen und im Hauptbahnhof Fürth mit integriert.

Mit Einführung der Deutschen Bundesbahn 1949 kamen größere Dampfloks auf der Strecke zum Einsatz. Dies waren die Baureihen 50, 52, 64 und 86. Sie wurden von verschiedenen Diesellokomotiven abgelöst; die Lokomotiven der Baureihen V 36, 260, 261, V 80, 280, 211, 212, 215, 218 und 290.

Zusätzlich wurden Triebwagen vom Typ VT 95, VT 98 und VT 24 / 624 auf der Strecke gefahren. Bis

heute verkehrt fast ausschließlich der dieselgetriebene Triebwagen der Baureihe 614 zwischen Fürth – Zirndorf und Cadolzburg. Ein besonderes Schmankerl für Eisenbahnfans bietet bis heute der Bahnübergang westlich des Zirndorfer Bahnhofs, wo noch heute die Gleise längs/quer über die Straße gehen und von Strecken-Posten gesichert werden müssen.

Wer noch mehr über die Strecke wissen möchte, dem werden das Buch „Vom Moggerla zur Rangau-bahn“ von Dieter Beck und die Jubiläumsschrift der Zirndorfer Eisenbahn Freunde e.V. empfohlen. Beides ist bei den ZEF e.V., Talstraße 4, 8507 Oberasbach zu bekommen.



