



DIE WUPPER- TALBAHN



**ILLINOIS EISENBAHNMUSEUM ● GLEISPLÄNE AUF DEM
COMPUTER ● GRENZBAHNHOF REINHEIM ● BRÜCKENUMBAU**

MELANCHOLIE IM NOVEMBER?

Was unternimmt der Modellbahner im November, wenn draußen die entlaubten Bäume ihre kahlen Äste gen Himmel strecken, wenn das bleierne Grau manchmal selbst die Gedanken lähmt?

Die wenigsten Modellbahner und Eisenbahnfreunde werden wohl angesichts der Trostlosigkeit des Wetters in totale Agonie verfallen sein! Gerade im November ist z. B. das Angebot an Eisenbahn-Sonderfahrten recht groß. Da wird sogar das naßkalte Wetter zum Verbündeten des Eisenbahn-Fotografen, denn im Sommer kommt es fast nie zur Ausbildung so schöner Dampf-Fahnen. Außerdem bieten derartige Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde willkommene Gelegenheiten, mal wieder die ganze Familie mit dem Hobby in Beziehung zu bringen.

Jedenfalls ist bei Sonderfahrten jede Menge los, so daß für eine irgendwie gear-tete Melancholie gar kein Platz bleibt. Hinterher ergibt sich meist noch Gelegenheit, Anregungen von dieser Sonderfahrt auf die Modellbahn zu übertragen, und sei es nur, daß man selbst einmal so eine Sonderfahrt en miniature veranstaltet bzw. ein entsprechendes Motiv arrangiert.

Tauschbörsen und Trödelmärkte sind ein zweites Thema, das geradezu maßge-schneidert für den Monat November erscheint. Läßt sich ein größerer Gegensatz für Sammler und Modellbahner denken als zwischen der jahreszeitlich bedingten Öde draußen und dem bunten Angebot auf den Verkaufstischen drinnen? So manches „Schnäppchen“ sorgt da für Hochstimmung, so manche Geschenkidee – nicht nur im Hinblick auf Weihnachten – drängt sich buchstäblich auf. Ein bestimmtes Fahrzeugmodell, das schon vor Jahren aus dem Katalog des Herstellers gestrichen wurde, und dem man seither erfolglos hinterhergelaufen ist – auf der Tauschbörse ist es plötzlich zu finden. Oder die hundert Jahre alte Holzeisenbahn, die man sich als Dekorationsstück im bewußten Gegensatz zur High-Tech-Digitalanlage vorgestellt hat: Auf dem Trödelmarkt kann man fündig werden. Freilich, ob's beim ersten Mal gleich klappt, kann Ihnen niemand garantieren, man muß schon ein bißchen suchen und stöbern. Doch das Suchen und Stöbern ist es gerade, was, glaubt man erfahrenen Tauschbörsenbesuchern, den besonderen Reiz solcher Veranstaltungen aus-macht.

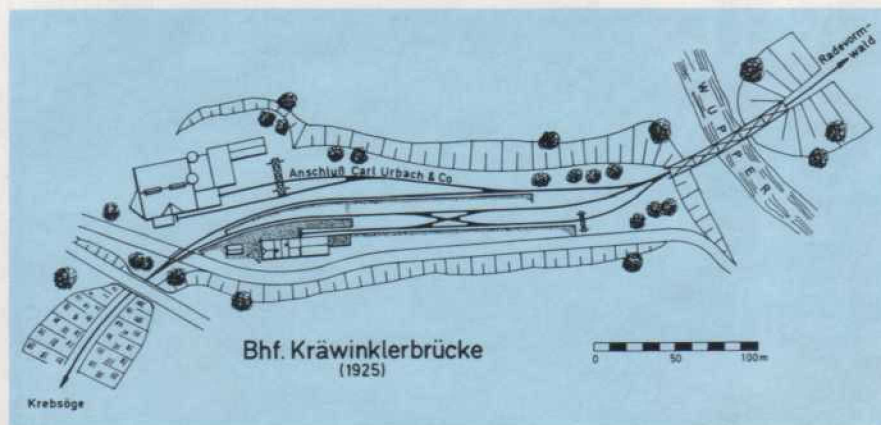
Der langen Rede kurzer Sinn? Wer sich als Modellbahner oder Eisenbahnfreund von einer wie auch immer gearteten Melancholie erfassen läßt, ist selber schuld!

Joachim Wegner

In Anlehnung an die „Wupper-Talbahn“ arrangiert MIBA-Redakteur eine entsprechende Bahnhofsszenerie.

Mit dem Beitrag „Illinois Railway Museum“ wollen wir nochmals auf Amerika zurückkommen (ab Seite 16)

Ein langersehnter Traum geht mit der sukzessiven Fertigstellung dieser H0-Anlage für den Erbauer in Erfüllung (ab Seite 28).



In der Serie „Planen und Fahren“ präsentieren wir einen Anlagenvorschlag: die Wupper-Talbahn (ab Seite 48).

Interessante Anregungen für den Modellbahner vermittelt ein Vorbildbericht über einen Brückenneubau (ab Seite 84).

Eine Reminiszenz an vergangene Eisenbahn Romantik stellt das Modell einer Umladestelle dar, welche wir auf Seite 24 vorstellen.



MIBA

MINIATURBAHNEN

11/92

**ZUR SACHE**

3

PANORAMA

Neues Design bei der NVAG 9

Kiestransporte per Bahn 9

Personentransport bei der RhB? 9

Neuer Dampfer bei der DFS 9

TERMINE

10

KONTAKTE

12

REPORTAGE

Illinois Railway Museum 16

Brückenschlag 84

MODELLBAHN-ANLAGEN

Keilbahnhof Ensingen 22

Ein langersehnter Traum... 28

Gleisbahnerstellung mit
Computerunterstützung 40**SELBSTBAU-PRAXIS**

Die Umladehalle 24

Variationen für eine
Vielgeliebte: die BR 56.2 64**TIPS + TRICKS**

Oberleitung 39

VORBILD

Eine interessante Kehrschleife 68

Reinheim - eine vergessene
Grenzstation 70Mit der Schmalspurbahn von
Durango nach Silverton 74**PLANEN + FAHREN**

Die Wupper-Talbahn 48

NEUHEITEN

WMK 61

Roco und seine „Fuffziger“ 61

Gebäude von Pola 61

Güterwagen von Micro-Trains 62

Neues in Spur Z von Schmidt 62

Peco/Weinert 62

Pola 62

Albedo-Neuheiten 63

Perlmodell 63

Roskopf zum „Klappen“ 63

Güterwagen von Vacek 63

Neue Bücher 94

VORSCHAU 114**IMPRESSUM** 114

Neues Design bei der NVAG

Die Nordfriesische Verkehrsbetriebe-AG (NVAG) versteht augenfällig, ihr rollendes Eigentum in Szene zu setzen. Selbst bei so „schnöden“ Wagen, wie dem abgebildeten „G 20“, der übrigens in erster Linie für den Expressgut-Verkehr nach Dagebüll-Mole eingesetzt wird. Wir meinen, daß – trotz der nur regionalen Bedeutung und Verbreitung – das eine Vorlage für unsere Modellindustrie sei. Zumal reizvoller, als irgendeinen Waggon mit irgendeiner Fantasie-Aufschrift unter die Leute bringen zu wollen.

Foto: Peter Ziegenfuß



Es darf gekippt werden...

...auf der Bodenseegürtel-Bahn, nahe Friedrichshafen.

15 000 Tonnen (gleich 500! Lkws á 30 t Nutzlast) kalkarmer Kies sind für den Ausbau der dortigen Kreismülldeponie erforderlich. Um den Transport aus Rheinland-Pfalz ökonomisch, aber auch ökologisch vernünftig abwickeln zu können, fanden ein Tettlinger Bauunternehmer und ein Transportberater aus Isny diese bemerkenswerte Lösung: die 400 km werden per Bahn (per 16 Waggonzug, gleich 1000 Tonnen Kies) zurückgelegt, eine 50 minütige Zugpause im Stundentakt ausgenutzt, und der Kies nahe dem späteren Verwendungsort direkt am Bahndamm abgekippt. So einfach kann's gehen.

Foto: Walter Völklein



Personentransport bei der RhB...?

...oder doch nur ein verdientes Mittags-Päuschen? Im RhB-Bahnhof „Tiefencastel“ gelang dieser Schnappschuß gegen 12:30 Uhr; während einer „Verladaktion“ auf den Gütergleisen – und natürlich vom Lkw auf die Bahn. Mehrere Herrschaften gönnten sich ein Mittagsschläfen, besonders dieser RhB-Mann hat ein ausgefallenes, bequemes Plätzchen ergattert. Trotz der gähnenden Ruhe: die Rhätische ist im Fracht- als auch im Personenverkehr überaus pünktlich – wahrscheinlich, kommen doch die Herrschaften morgens und mittags eben völlig entspannt und ausgeruht wieder zur Arbeit.

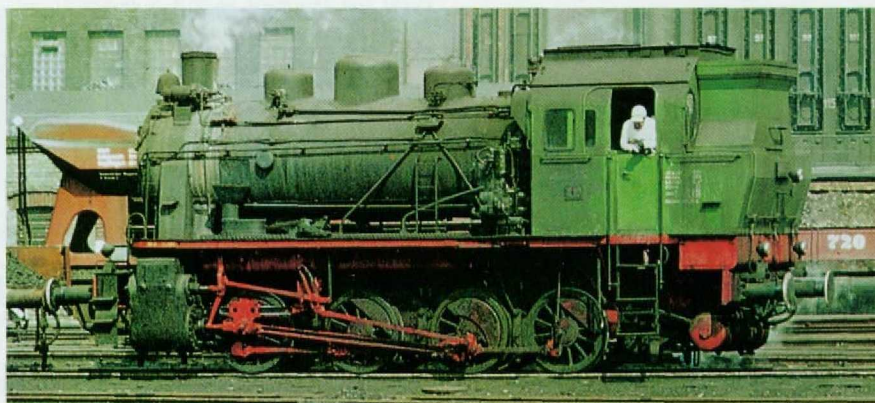
Foto: lw



Neuer Dampfer bei der DFS

290.000 DM gilt es zu investieren, um den 1930 bei der BMAG als ELNA 6 gebauten D-Kuppler, heute im Besitz der Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. wieder flottmachen zu können. Wegen der erforderlichen umfangreichen Restaurierungen hat sich der rührige Verein entschlossen, das Ausbesserungswerk Meiningen mit den Aufgaben zu betrauen. Der Verein bittet jeden Fan um Unterstützung des Projektes.

Foto: Richard Neu





Illinois Railway Museum

Chicago – Millionen-Metropole am Michigan-See im US-amerikanischen Bundesstaat Illinois. Manch einer besucht diese Stadt wegen ihrer Architektur oder um seinen Geschäften nachzugehen. Für Eisenbahnliebhaber gibt es in der Nähe noch anderes Interessantes zu entdecken: Das Illinois Railway Museum (IRM) in Union. Wer einen Tag erübrigen kann, sollte einen Besuch einplanen. Nicht nur für Fans amerikanischer Eisenbahnen ein lohnender Tag.

Bild 1 (oben).
Sieht aus wie neu,
die GP-7 der „Illinois Terminal“,
jetzt als Museums-
lok. Gebaut
wurde sie 1954 in
der EMD-Abtei-
lung von General
Motors, bevor sie
1985 ins Museum
kam.

Bild 2. Noch so
ein richtiger „Old-
time-Boxcar“ mit
Holzverkleidung –
hier mit Beschriftung der SOO-
Line-Gesellschaft
(Bj. 1927).





Bild 3 (links). Ob aus diesem „Wrack“ noch etwas Fahrbares entsteht?

Bild 4 (unten). Hydraulik-Antrieb von einem „Hopper“ (Selbstentladewagen).

Bild 5 (ganz unten). Aus der Blütezeit der großen „Fracht-Express-Züge“ stammt der „PFE-Wood-Reefer“.



Das IRM ist ein Museum, das die Anfänge der amerikanischen Eisenbahnen über Dampf- bis hin zu relativ modernen Diesellokomotiven zeigt. Dazu verfügt es über etliche große Ausstellungshallen sowie ein großes Freigelände. Neben dieser statischen Präsentation werden stündlich Fahrten mit Elektro-Triebwagen, an Samstagen und Sonntagen auch Dampftrieb durchgeföhrt. Das Bahnhofs- und Empfangsgebäude ist im Stil der 20er Jahre eingerichtet, ein Arbeitsplatz des Bahnhofsvorstehers aus dem Jahre 1950 ist ebenfalls zu besichtigen. Natürlich fehlt eine „Fritten-Bude“ genauso wenig wie der Laden mit diversen eisenbahntechnischen Andenken.

Beim rollenden Material gibt es Querschnitte der amerikanischen Eisenbahngeschichte in allen Bereichen zu sehen.

Bei den Triebwagen reicht das Spektrum vom durch Pferde gezogenen „Streetcar“ aus dem Jahr 1859, einem Vorläufer der heutigen Straßenbahnen, bis zu relativ modernen Elektro-Triebwagen der

Nachkriegszeit. Diese Fahrzeuge machen alle einen gepflegten Eindruck.

Bei den Dampflokomotiven gibt es einige sehr schöne und gut erhaltene Stücke, beispielsweise die #265 (Class S-3) der Milwaukee Road von 1944, z-gestellt schon

10 Jahre später, als die Diesellokomotiven aufkamen. Die amerikanischen Dampflokomotiven sind absolut überwältigend in ihren Dimensionen, viel größer als es ein Mitteleuropäer gewohnt ist. Weitere Lokomotiven sind im Freigelände in recht desolatem Zustand, jedoch



hat die Natur auch dafür Verwendung: Sie scheinen sich hervorragend als Nistplätze zu eignen.

Bei den Diesellokomotiven stellt sich die Lage wie folgt dar: So berühmte Namen wie F-7 oder GP-7 der Electro-Motive-Division (EMD) von General Motors (GM) fehlen natürlich in diesem Museum nicht. Die GP-7 von Illinois Terminal (Baujahr 1948) oder die GP-7 von der Chicago & North Western (Baujahr 1948) präsentieren sich in gutem Zustand. Da das IRM diese Maschinen in der Regel nicht kauft, sondern nach der Aussonderung übernimmt, sucht man moderne Diesellokomotiven besser auf freier Strecke oder auf den diversen „Classification Yards“ (Rangierbahnhof) in und um Chicago. Trotzdem gibt es im IRM etliche Diesellokomotiven in gutem Zustand zu entdecken.

Bei den Güter- und Personenwagen findet man überall im Gelände und in den Hallen zum Teil liebevoll restaurierte Waggons. Während des Besuches des Verfassers wurde ein halbes Dutzend Güterwagen frisch gestrichen und mit neuen Achslagern versehen, um für eine Filmproduktion ausgeliehen zu werden. Übrigens können Achslager an amerikanischen Güterwagen durch nur einen Mann mit einem hydraulischen Wagenheber und Standardwerkzeug auf freier Strecke innerhalb von wenigen Minuten gewechselt werden. Im High-Tech-Land Nordamerika erfrischend einfache, robuste und bewährte Technik. Bei den Güterwagen sind alle Typen vertreten, vom Reefer bis zum Hopper. Zudem warten etliche Cabooses darauf, daß ihre interessante Ausstattung auch von innen besichtigt wird.

Das IRM erreicht man am besten mit dem Automobil (!). Dazu verläßt man Chicago auf dem gebührenpflichtigen Illinois Northwest Tollway (Interstate 90) nach Nordwesten. An der Abfahrt Marengo der US-Route 20 weitere 4,5 Meilen nach Nordwesten folgen. Dann rechts auf die South Union Road abbiegen, ab hier ist das IRM ausgeschildert. Nach 2 Meilen erreicht man den 650-Seelen-Ort Union. Vor dem Bahnübergang (Gesellschaft Chicago & North Western) nach rechts abbiegen. Nach 2 weiteren schienengleichen Bahnübergängen liegt das IRM linker Hand. Vom Zentrum Chicago bis nach Union benötigt man ohne Staus



Bild 6. Im tadellosen Zustand und fahrtüchtig, eine GP-7 der „Chicago & North Western“ (Bj. 1948).

etwa eine Fahrzeit von 1 1/2 Stunden.

Zwischen Memorial Day (27. Mai) und Labor Day (Ende August) ist das Museum täglich geöffnet. Im April und im Oktober ist das IRM nur sonntags, im Mai und im September samstags und sonntags geöffnet. Zu den anderen Zeiten des Jahres ist es geschlossen.

Der Eintritt liegt je nach Besuchstag für Erwachsene zwischen 5 und

8 US-\$, für Kinder von 5 bis 11 Jahren zwischen 3 und 6 US-\$.

Das Museum ist unter der Adresse IRM, P.O. Box 427, Union, IL 60180, USA sowie der Telefonnummer 001-815-923-4000 zu erreichen.

In Union kann man noch zwei weiteren Attraktionen nachgehen:

Im Antique Village wird seit 1975 eine „Old West Town“ betrieben. Hier gibt es Revolverkämpfe auf den Straßen, Gefängnis mit Sheriff, Sa-

Bild 7. ... zeigt eine sechssachsige SD-35 in den Farben der „Burlington-Northern“.

