

MINIATURBAHNEN



VORBILD & MODELL-TEST: FLEISCHMANN'S 86 ● THEMA START: ZURÜSTEN
UND BEMALEN ● DIORAMA: FILISUR IM SCHNEE ● ANLAGE: WHITE PASS

Ich weiß nicht, ob dieser Ausdruck im gesamten deutschsprachigen Verbreitungsgebiet der MIBA bekannt ist. Aber bei mir daheim, wo ich geboren bin, heißt die lange Woche von Weihnachten bis Neujahr einfach „zwische de Jahrn“. Das klingt ein wenig wie „zwischen den Stühlen“ oder wie „zwischen Tür und Angel“. Andererseits hat diese Redensart einen positiven Klang: Zwischen Alt und Neu macht die hektische Zeit eine Pause.

Außerdem ist die Zeit der Rauhnächte in unseren Kreisen traditionell der Modellbahn gewidmet. Wenigstens früher, in unseren Kindertagen, war das so.

Die Weihnachtsgeschenke wurden jetzt erst so richtig in Besitz genommen, Lokomotiven ausprobiert, Bausätze montiert, und wehe, der Klebstoff ging an einem der zahlreichen Feiertage aus, oder ein wichtiges Werkzeug versagte seinen Dienst! Da hieß es warten auf den nächsten Werktag, der zwischen den Jahren meist gar nicht wie ein richtiger Werktag daherkam.

Vielleicht haben sich die erwachsenen Modellbahner ein wenig von dieser Idylle bewahren können. Weihnachtsurlaub: Bestimmt kommen die Väter unter uns dann ihrer Vaterpflicht besonders gerne nach und spielen mit den Kindern Eisenbahn. Nachdem der Weihnachtsstreß sich langsam gelegt hat, besteht jetzt die beste Chance dafür.

Eine Chance hat auch das Planen, denn wir blicken zwischen den Jahren nach vorn und stellen uns möglicherweise vor, daß wir genau in Jahresfrist endlich eine neue Anlage in Betrieb nehmen werden. A propos Planen: Der MIBA-Gleisplan-Wettbewerb wird verlängert. Selbstverständlich spekulieren wir auf Ihre Tage zwischen Weihnachten und Neujahr; kann ja sein, daß Ihnen – frei vom Alltag – nun die zündende Idee einfällt, die Sie bis zum 31. Januar 1994 zu Papier bringen können.

Planen heißt es für Sie und uns auch in weit ernsteren Lebensbereichen, die es trotz angeblichem „Freizeitpark“ in diesem unserem Lande immer noch geben soll. Wir jedenfalls wünschen Ihnen dabei eine glückliche Hand, viel Ausdauer, die Sie als Modellbahner sowieso schon mitbringen, und Spaß.

Den werden Sie freilich vor allem bei ihrem Hobby finden. Planen Sie die MIBA ein, auch im kommenden Jahr. Im Namen aller MIBA-Mitarbeiter danken wir für Ihr Vertrauen in unser Blatt: Sie haben der MIBA durch Ihre Treue, durch Beiträge, Anregungen und Kritik im letzten Jahr zu einem außergewöhnlich guten Erfolg verholfen.

Bertold Langer

„Zwischen den Jahren“

InterRegio – Schnellzug der 90er

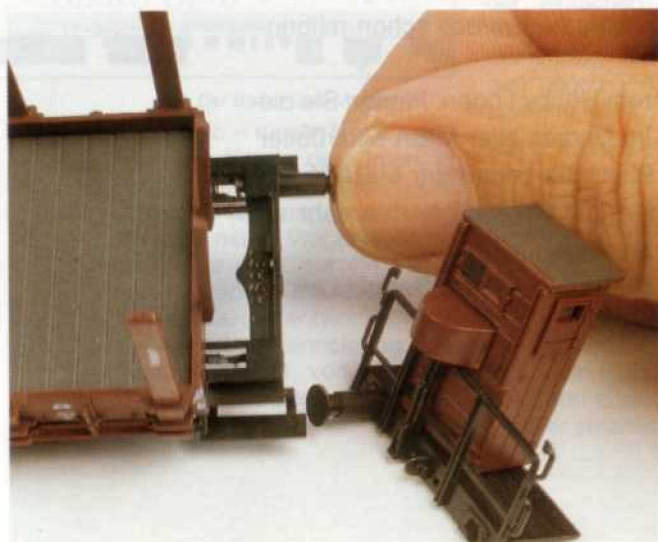


Fleischmanns nagelneue 86er haben wir einem Test auf „Herz und Nieren“ unterzogen. Was dabei herauskam, lesen Sie ab Seite 26.



Den sächsischen Schmalspurloks der Reihe 99.73, wie sie etwa auf der ZOJE eingesetzt waren, gilt unser Augenmerk ab Seite 48.

Kuppeln wie beim Vorbild, ein Thema für Anfänger? Wir meinen ja, und widmen ihm einen Teil in der Start-Rubrik ab Seite 88.



MIBA

MINIATURBAHNEN

12/93



Passend zur Jahreszeit stellen wir auf Seite 12 ein wirklich außergewöhnliches H0-Diorama vor: Rhätische Bahn im Winter! Die Schwerstarbeit, die die Lokomotiven dort zu leisten haben, läßt sich anhand der Bilder förmlich nachvollziehen. Bewußt kommen im (Modell-) Bahnhof Filisur Loks aus verschiedenen Epochen zum Einsatz. Auch der Anlagengestalter wird bei diesem Beitrag wohl auf seine Kosten kommen!



Auf der Schwäbischen Alb ist eine Freilandanlage angesiedelt, die wir auf Seite 76 vorstellen: „White Pass“ haben wir sie getauft, obwohl dort neben US-amerikanischen auch schweizerische, österreichische und deutsche Züge ihre Runden drehen.

Titelbild:

Den Star der diesjährigen Neuheitenauslieferung von Fleischmann, die 86 in H0, haben wir auch zum Star unseres winterlichen Titelbildes auserkoren.

Foto und Diorama: ots

ZUR SACHE 3

LESERBRIEFE 6

DIORAMA

Winterzauber... Schwerstarbeit 12

AUSSTELLUNG

Luzern '93: Eisenbahn total 20

VORBILD

DB-Museumslok 86 457:
Vorbild für Fleischmann 24

Zum Zittauer Winkel 44

TEST

BR 86 in H0:
Generalistin aus Nürnberg 26

MODELLBAHN-ANLAGEN

Ganz schön nostalgisch 34

White Pass auf der
Schwäbischen Alb 76

FAHRZEUGBAU

Schmalspuriger Sachsenstolz 48

ANLAGENPLANUNG

Mit Loisl ins Zittauer Gebirge 54

MIBA INTERN

Blick zurück in die Zukunft (2) 68

THEMA START

Farbe für Figuren 86

Wen der Puffer küßt ... 88

MODELLBAU

Das i-Tüpfelchen:
Brunnen fürs „Schnatterloch“ 94

BRANCHE INTERN

Willkommen im Club, Andy! 99

NEUHEITEN 8, 72, 104

BÜCHER 71

PANORAMA 82

KLEINANZEIGEN 100

VORSCHAU/IMPRESSUM 126

Wer kann helfen?

Trotz monatelanger Bemühungen – einschließlich beim Uerdinger Hersteller – ist es bis heute nicht gelungen, den Farbton „sandfarben“ bzw. „grau“ nach RAL der ab 1944 zahlreich gebauten Kriegs-Straßenbahn-Wagen (KSW) richtig zu ermitteln.

Der rekonstruierte Anstrich des Wiener KS-Museumswagens ist zu hell, und das Woltersdorfer Museumsfahrzeug, der erste überhaupt gebaute KSW-Triebwagen, trägt auch nicht das originale Farbbild.

Wer aus dem MIBA-Leserkreis kann mit einem Farbbild aus damaliger Zeit (1944 – 1948) helfen, den Farbton nach RAL richtig zu finden? Klar, ein solches Foto ist heute eine Rarität. Entstehende Kosten bzw. entsprechende Absicherung werden bei leihweiser Überlassung erstattet.

Warum der Aufwand? 1994 gibt es die KSW 50 Jahre. Eine namhafte Modellbau-Firma möchte einen Zug in der damaligen Farbgebung (sie war einheitlich für ganz Deutschland) nachbauen und mit der richtigen Farbe versehen.

Kontaktadresse: Johnny Biewer, Gildenbergstraße 10, D-53840 Troisdorf.

MIBA 10/93, Hundert Kubikmeter

Hobby im Club

Interessiert und aufmerksam las ich den Bericht über den ECGL von Bruno Kaiser, doch muß ich seinen Ausführungen in den ersten Spalten auf Seite 10 erheblich widersprechen.

Es sollte eigentlich in allen Modellbahnclubs so sein, wie es Herr Kaiser über den ECGL schildert. Eigene Erfahrungen haben mich aber anderes gelehrt. Die einleitend aufgeführten Beurteilungen von Vereinstätigkeiten (oder besser Nicht-Tätigkeiten) in Modellbahnclubs entsprechen, wenn auch nur vereinzelt, leider den Tatsachen. Doch gerade diese Negativbeispiele werden viel schneller publik, als es der gemeinsamen Sache dienlich ist. Das schreckt nicht nur neu zu

gewinnende Mitglieder, sondern vertreibt manchmal auch die langjährigen Aktiven.

Häufig wird dabei außer acht gelassen, daß es sich bei allen Aktivitäten „nur“ um ein Hobby handelt, das in der Regel von den meisten Mitgliedern in den eigenen vier Wänden in diesen Ausmaßen nicht betrieben werden kann.

Ich meine, unser Hobby ist so vielseitig, daß gerade in Modellbahnclubs für diese Vielfalt Platz sein muß, denn daraus erwächst gleichzeitig eine Kreativität, die kaum ein anderes Hobby aufzuweisen hat.

Rainer Kufuss, Esslingen

MIBA 10/93, Gleisbau à la OEG

Zur Ellok 351

Die Aussage über die Herkunft der Ellok 351 im Artikel „Gleisbau à la OEG“ ist nur bedingt richtig. Richtig ist, daß dieses Fahrzeug 1949, und zwar im Dezember, von der NBM übernommen wurde. Nicht richtig ist, daß dieses Fahrzeug – mit dem heutigen Aufbau! – einer Dampflokomotive entstammt.

Vorweg folgendes: NBM steht für Nederlandse Buurtspoorweg Maatschappij, was sich ungefähr übersetzen läßt mit Niederländische Regionaleisenbahn-Gesellschaft. Diese Bezeichnung führt etwas in die Irre, da es sich um eine normale Kleinbahn handelte mit der Strecke Amersfoort – Zeist – Rhenen – Arnheim, Streckenlänge 66 km. Rechtsvorgänger der NBM war bis 1927 die OSM, Ooster Stoomtram Maatschappij, d. h. Östliche Kleinbahn-Gesellschaft. Das Streckennetz war in 1067 mm-Spurweite (3' 6" oder Kapspur) ausgeführt, eine Spurbreite, die in den Niederlanden sehr oft verwendet wurde.

Nun zur Geschichte des Fahrzeugs: 1900 baute die niederländische Kleinbahn-Lokfabrik Backer & Rueb NV in Breda die Kastenlok OSM 15. In den 20er Jahren wurde das OSM/NBM-Streckennetz elektrifiziert und damit wurden die Dampfloks überflüssig, bis auf einige für Güterzüge, die aber bald an Bedeutung verloren, und für Verschiebezwecke in den beiden Werkstätten Rhenen und

Zeist. Um 1930 wurden auch diese ausgemustert. 1928 wurde eine erste Dampflokomotive (die Nr. 5 aus 1883, auch von Backer & Rueb) benutzt, um mit Hilfe des Lokkastens eine Ellok für Verschiebezwecke zu bauen – sie wurde zur NBM 49.

1936 wurde eine zweite Ellok gebaut, die NBM 50, wozu der Lokkasten der ehemaligen Dampflokomotive 15 benutzt wurde (der Kessel wurde Heizkessel für die Zentralwerkstatt Rhenen). Diese Zentralwerkstatt, schon immer gut für „aus Alt mach Neu“-Aktionen, bastelte einen zweiachsigen Rahmen aus Teilen einachsiger Drehgestelle von früheren benzin-elektrischen Triebwagen, setzte darauf den Lokkasten, hängte zwei 55 PS Elektromotoren in den Rahmen, baute einen Nockenschalter ein und „möblierte“ das Kastendach mit SSW-Stromabnehmern und Widerstandskasten. Es versah bis 1949 treu seine Rangierdienste in der Werkstatt Zeist, wo mit 600/750 Volt Gleichstrom gefahren wurde.

Am 2. 5. 49 wurde der Schienenbetrieb der NBM eingestellt zugunsten der „Gummikonkurrenz“, sprich der Busse. Die Schienenfahrzeuge wurden teilweise verschrottet, teilweise verkauft, darunter vier leistungsstarke Motorwagen (im NBM-Streckennetz gab es starke Steigungen) nach Essen. Schließlich kam auch die NBM Nr. 50 zur OEG.

Da die OEG dann den Lokkasten-Aufbau durch den heutigen Aufbau ersetzt hat, gibt es genau genommen keine Reste einer Dampflokomotive mehr an diesem Fahrzeug. Außerdem muß die OEG auch die Radsätze von 1067 auf 1000 mm umgespurt haben.

Interessant wäre noch zu untersuchen, ob diese Ellok noch ihre Originalmotoren (und evtl. Nockenschalter) von 1936 hat. Diese Teile entstammen, wie erwähnt, den benzin-elektrischen Triebwagen (Baujahr 1910/11) und wurden hergestellt von Westinghouse France in Le Havre.

Dipl. Ing. Roelof de Laat,
Bergisch Gladbach

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns eine sinnwährende Kürzung vor.

MIBA 7/93, S-Bahn

RAL-Farben für die S-Bahn

Zu der S-Bahngeschichte in Heft 7/93 möchte ich als „Mit-Farbforscher“ gerne meinen Senf dazugeben. Wenn Herr Lemke meint, das Auge will betrogen sein, dann ist das schon ein starkes Stück und konterkariert die (erfolgreichen!) Bemühungen unseres Kreises, die Modellbahnindustrie nach und nach zur Einführung der Original-Vorbild-Farbtöne zu bringen. Und das nicht etwa aus Prinzipienreiterei, sondern ganz einfach, um die Fahrzeuge verschiedener Hersteller untereinander „mischbar“ zu machen, ohne daß es unangenehm auffällt. Erfolg: Man kann z. B. in Epoche 2 die Württemberger von Märklin mit den Donnerbüchsen von Fleischmann in einem Zug laufen lassen, der unterwegs den Bayern von Trix begegnet, ohne daß man „innere Plausibilitätsprobleme“ hinsichtlich der Anstriche bekommt! Wie sagt Bertold Langer im Vorwort ganz richtig: „Das kommt aus dem Bauch“.

Deshalb hier einmal die RAL-Farbtöne für die Wagenkästen, die ich ermittelt habe und für korrekt halte:

In der DV 984, Teilheft 8: Anstriche und Anschriften, Ausgabe 1935, sind folgende Farbtöne für die Berliner S-Bahn aufgeführt:

	RAL (alt)	RAL (neu)	Offizielle Hilfsbezeichnung
oberhalb der Brüstung			
2.-Klasse-Abteil blau	31	6004	blaugrün
3.-Klasse-Abteil „gelb“	18	8000	grünbraun
unterhalb der Brüstung „rot“	10	3005	weinrot
Dachanstrich	aluminium	9006	weißaluminium

Ende 1941 oder Anfang 1942 erfolgte die Umstellung der RAL-Bezeichnungen auf vierstellige Zahlen. Bereits vor dem 2. Weltkrieg wurde „weinrot“ RAL 3005 gegen „purpurrot“ 3004 ausgewechselt. Demgemäß ist in den technischen Lieferbedingungen für Fahrzeuganstrichstoffe der DR vom März 1943 der Farbtone RAL 3005 nicht mehr aufgeführt, stattdessen aber RAL 3004. Die Farbtöne RAL 6004 und RAL 8000 sind mit dem Klammervermerk „für Berliner S-Bahn“ versehen. Der gleiche Vermerk ist in einem Nachdruck vom Ok-

tober 1946 dem Farbtone RAL 3004 beigelegt. Im Jahrbuch für Lackierbetriebe von 1939 ist unter „genormte Farbtöne“ der Farbtone RAL 47 (= 3004 neu) sogar als „stadtbahnrot“ aufgeführt.

Die Dächer der S-Bahnzüge wurden im Kriege umbrabraun matt, RAL 7022, gestrichen, da die Luftwaffe festgestellt hatte, daß silberne Dächer das Mondlicht in klaren Nächten reflektieren und somit S-Bahnzüge und Abstellanlagen trotz der Verdunkelungsmaßnahmen deutlich erkennbar waren.

Die Farbtöne RAL 6004 und 8000 wurden verschiedentlich auch als

kriegsaufnahmen (schwarz/weiß) immer einen Helligkeitsunterschied im Fensterband zwischen 2. und 3. Klasse, aber niemals einen so starken wie auf meinem RAL-Fächer! Ob mir ein kompetenter Reichsbahner oder S-Bahn-Kenner diesen Zwiespalt erklären kann?

Statt der im MIBA-Heft 7/93, Seite 52 rechts, als neue DR-Farbgebung genannten Farben habe ich am 30. 9. 1990 mittels RAL-Farbfächer etwas anderes ermittelt. Der Einfachheit halber stelle ich das Ergebnis den am gleichen Tage auf die gleiche Weise ermittelten Farben der BVG-Fahrzeuge gegenüber:

	DR	BVG
Seitenwand:	weinrot RAL 3005	karminrot RAL 3003
Fensterband:	hellelfenbein RAL 1005	sandgelb RAL 1002 oder grünbraun RAL 8000*
Absetzlinien, Brüstung, Untergestell, Anschriften auf Fensterband:	graubraun RAL 8019	schwarz RAL 9005
Dach:	hellelfenbein RAL 1015	silbergrau RAL 7001

* RAL 8000 war offensichtlich die ältere, RAL 1002 die neuere Variante. bei RAL 1002 soll es sich um den BVG-Farbtone für Omnibusse handeln.

„stadtbahn-blaugrün“ und „stadtbahn-gelb“ bezeichnet. Die (offiziellen) Hilfsbezeichnungen wurden erst nach dem 2. Weltkrieg vom RAL-Ausschuß festgelegt.

Nach dem 2. Weltkrieg hat die Reichsbahn die Farbtöne zunächst

Die überaus treffende „Berliner Schnauze“ hatte für RAL 1015 noch die, allerdings inoffizielle, Hilfsbezeichnung „spermafarben“ parat.

Schon 1990 hieß es, daß die DR ihre S-Bahn wieder in den traditionellen Farben lackieren wolle.

Hermann Hoyer, Hamburg

MIBA 10/93, Rangiertraktor

Paßgenaue Bausätze

Für meine Schmalspursammlung habe ich die „GK-Modell-Deutz“ in drei verschiedenen Ausführungen gebaut, ohne Probleme mit der Paßgenauigkeit zu haben. Zugegeben, es sind Kleinserienmodelle aus WM-Schleuderguß, mit all den verfahrensbedingten Unzulänglichkeiten, wie z. B. Schrumpfungstendenzen, verzogene Teile und ähnliches. Die vom Autor festgestellte Differenz von 2 mm im Bereich der Rahmenwangen ist m. E. hausgemacht. Bei dieser Lok ist zu beachten, daß das Umlaufblech vorne und hinten jeweils um ca. 1 mm über die Pufferbohle übersteht.

Jürgen Haier, Reutlingen



Stämmige Württembergerin

Geislinger Steige, später auch Semmering, Vorspann oder Schubdienst, alleine mit einem langen Zug den Berg hinauf. Das war das Einsatzgebiet der einzigen deutschen Sechskuppler, die von der Württembergischen Staatsbahn ab 1918 in einer Vorausserie von zunächst drei Maschinen auf die Schienen gestellt wurden: die württ. K, spätere DRG-Baureihe 59.

Rivarossi liefert derzeit über den Importeur Noch die ersten Exemplare aus. Zunächst wird die K 1802 in Ausführung der Länderbahnmaschine erhältlich sein, folgen sollen dann die Reichsbahn- und Bundesbahn-Maschinen.

Unser abgebildetes Nullserienmuster ist in allen wesentlichen Dingen fertig, nur mit den Zurüstteilen mußten wir uns etwas zurückhalten; die Lok ging sofort nach dem Fototermin auf Tournee: zur Modellbahnmesse nach Stuttgart.

Zum trefflich gelungenen Äußeren gesellt sich, zumindest dem optischen Eindruck nach, ein gelungenes Antriebskonzept: Tenderantrieb mit Zahnriemen-Kraftübertragung. Eine kurze Probefahrt konnte uns bereits vom seidenweichen Lauf der Maschine überzeugen.

Doch dazu demnächst mehr.

o/s

Rivarossis K, auch im Modell eine wuchtige Maschine. Dieser Eindruck wird aus allen Blinkwinkeln trefflich bestätigt.