

# MIBA



## Hafenbahn: In der Speicherstadt

- KULTLOK AUF „ROUTE 66“ ● GLEISE VERLEGEN ● TEST: „U-BOOT“ IN N
- HOCHGEBIRGSANLAGE – MADE IN GB ● SELBSTGEBAUTER STAUBKILLER

**W**as macht der wahre Eisenbahnfan im Urlaub? Er globetrottelt und fotopirscht durch den Harz, durch Korsika oder Patagonien – möglichst unauffällig natürlich, denn wer will in der schönsten Zeit des Jahres schon die leidgeprüfte Familie vergrätzen: Hoppla, da fährt doch glatt ein Zug schräg durch den Sucher der Kamera... (Aufgepaßt: keine Epoche-3-Relikte und Nord-Süd-Strecken auf den Malediven!)

Was macht der eingefleischte Modellbahner, wenn die Sonne fast bis Mitternacht vom Himmel lacht und die Quecksilbersäule im Dachkämmerlein saunaverdächtige Werte erreicht? Glücklich, wer da kein MIBA-Mitarbeiter ist und von der Redaktion dazu verdonnert ist, über den nächsten Artikeln zu schwitzen: der kann nämlich – im Schatten eines Sonnenschirmes genüßlich an einem Gläschen Campari Grapefruit schlüpfend – vor seinem geistigen Auge die Ergebnisse der abgelaufenen Modellbahnsaison Revue passieren lassen oder verträumt neue Pläne schmieden. (Kleiner Tip: In den Sandstrand einer größeren Malediveninsel läßt sich bestens ein maßstäblicher 1:87-Gleisplan der Strecke Jossa-Sterbfritz gravieren, Viadukt bei Jossa und Sterbfritz-Tunnel inklusive.)

Das sind die liebsten Beschäftigungen des Modellbahners im bastlerischen Sommerloch: sich Anregungen beim großen Vorbild zu holen und neue Entwürfe zu Papier zu bringen. Umgesetzt wird alles traditionsgemäß erst dann, wenn die Abende wieder länger werden. Für die MIBA-Redaktion ist das jedoch kein Grund, sich entspannt im Liegestuhl zurückzulehnen und den Lesern saure

Gurken aufzutischen. Auch in der „Zwischensaison“ können Sie von der MIBA umfassende Informationen über unser vielfältiges Hobby erwarten und gewissermaßen als Sommervorrat für die Hauptsaison hamstern: fertige Anlagen und Gleisplanentwürfe, Umbauvorschläge, Informationen über Vorbildfahrzeuge, Vorstellung und Tests aktueller Neuheiten, Schaltungen, Streckengeschichte, Tips aus der Modellbahnpraxis und vieles mehr.

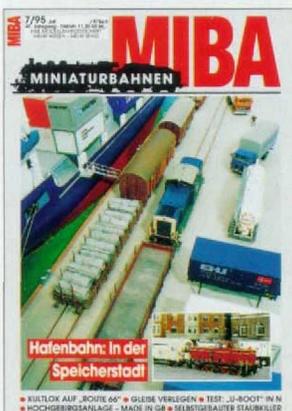
Einen Vorschlag zur gelegentlichen Freizeitgestaltung hätten wir allerdings noch. Zerren Sie die Resultate der abgelaufenen Modellbahnsaison ans Licht, rücken Sie Ihre Anlage oder Ihr Diorama, einen Fahrzeugumbau oder einen Selbstbauvorschlag ins Licht – wie auch immer: Terrasse oder Garten geben an langen Abenden oder schönen Wochenenden eine gute Bühne für den Modellfotografen ab, für Aufnahmen in Räumen eignen sich schon zwei preiswerte Halogenleuchten aus dem Baumarkt.

Schicken Sie uns ein paar Fotoabzüge Ihrer Modellbaurbeit und einige Zeilen Textinformation dazu – wir helfen Ihnen und Ihrem Beitrag auf jeden Fall weiter, auch wenn es beim erstenmal vielleicht nicht so richtig klappt. Nur so bleiben Zeitschriften wie die MIBA das, was sie stets waren: ein Forum für jenen Informations- und Erfahrungsaustausch, in dem sich ihre Leser wiederfinden, und keine Spielwiese für Spezialisten aus dem Elfenbeinturm. Auch Tips und Hinweise von Lesern für Leser sorgen dafür, daß das Sommerloch nicht zur Saure-Gurken-Zeit wird.

th

## Sommerloch ohne saure Gurken

Nicht zum ersten und sicherlich nicht zum letzten Mal beweist Jürg Hadorn besonderes Gespür und Können bei der Umsetzung einer Vorbildsituation ins Modell. Dieses Mal hat er sich der Hamburger Hafentbahn angenommen.





Original  
**MICRO®-EDITION'95**  
 Feinste Messing-Handarbeitsmodelle



H0 1:87 DRG. BR. 43 in 4 Versionen!

H0 1:87 Österreichische Eisenbahnen  
 Gebirgslokomotive Serie 100, 3 Versionen!



H0 1:87 E-I, G 4<sup>th</sup> "Sondermann" BAY., PFALZB. 5 Versionen!



H0 1:87 BAY., "Crampton" in 5 Versionen!

April 1995



H0 1:87 DRG. BR. 43 in 4 Versionen!  
 - Superdetail -

Original  
**MICRO®-METAKIT**

Die Königlich Bayerische Lokomotivmanufaktur  
 POSTFACH 1141, D-84004 LANDSHUT/BAY. 1

☎ 0 87 84 / 7 42 · FAX 0 87 84 / 6 74

MICRO-Werksniederlassung München-Freimann  
 Rappolteinerstraße 13 · D-80939 München-Freimann

☎ 0 89 / 3 23 48 86 · FAX 0 89 / 3 23 49 85

Freitag 14:00-18:00 Uhr u. Samstag 10:00-14:00 Uhr

! Bitte vor Besuch  
 kurz anrufen.



44

Eine idyllisch gelegene Haltestelle hat sich der Autor zum Nachbau in H0-Größe herausgesucht: Spechtritz im Rabenauer Tal. Das kleine Empfangsgebäude ist schnell gebaut.

Foto: Klaus-Dieter Adomat



76

Eine britische Clubanlage mit kontinentalem Betriebsthema steht im Mittelpunkt unseres großen Anlagenberichts. Schweizerische Eisenbahnen – normalspurige und Schmalspurbahnen – geben sich ein Stelldichein in der Gebirgsstation „Oberfriedhof“.

Foto: Peco Studio



8

Wissenswertes über die sächsische Schmalspur-Dampfloks

IV K beim Vorbild und im Modell vermittelt dieser Artikel.

Foto: Günter Kühn

88

Beileibe nicht nur für Anfänger ist der Beitrag im Rahmen

unserer Rubrik „Thema Start“ über Gleisbau gedacht: Schottern und Gleisverlegen leicht gemacht!

Foto: lk

## VORBILD + MODELL

Sachsens Glanz auf schmaler Spur (Sä. IV K – Vorbild und Modell)	8
Route 66 (Gießener Neubaulok ...)	36
Im tiefen Wald, am rauschenden Bach (Hp. Spechtritz)	44
Endstation Allgäuer Alpen (2): Bahnhof Oberstdorf	66

## MODELLBAHN-ANLAGE

Das nächste Anlagenteilstück: Abzweig zur Nebenbahn	16
Britische Clubanlage „Oberfriedhof“: SBB auf der Insel	78

## MIBA-TEST

Brawas „kleine“ 119:	
Das U-Boot in N	24

## PRAXIS-TEST

Markante N-Kühlwagen	28
----------------------	----

## MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Meine Erfahrungen mit der N-Bahn	30
----------------------------------	----

## ELEKTROTECHNIK

MIBA-Elektronik-Module (1)	50
----------------------------	----

## MODELLBAU

Bahnhofsgebäude in LGB-Größe: Wildwest im Harz?	58
---	----

## DIORAMA

In der Speicherstadt (Hamburger Hafenanlagen in H0)	60
---	----

## SELBSTBAU

Schienenreinigungsloks für H0: Der gelbe Riese	74
--	----

## THEMA START

Wie hält die Lok ...?	84
Gleisbau mit Trennstelle	88

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	6
Bücher	22
Branche Intern	23
Kleinanzeigen	54
Vereinsnachrichten	56
Neuheiten	90
Vorschau	106
Impressum	106



MIBA 5/95, Heckenblitz

### Keine Fotos!

Beim Lesen des Berichtes über den „Heckenblitz“-Eilzug Frankfurt–Bremen sind bei mir Erinnerungen wach geworden. In der Zeit von 1948 bis 1956 wohnte ich in Frankenberg nahe den Bahngleisen, anschließend bis 1963 in Korbach im obersten Stockwerk des Bahnhofs. Leider war ich damals noch zu jung, um mich intensiv mit dem Festhalten des Verkehrs auf Fotos zu beschäftigen!

Schnellzüge liefen Korbach natürlich nicht an, aber es gab mindestens zwei Eilzugpaare, einmal den angesprochenen Heckenblitz von Frankfurt nach Bremen (Zuglok war fast immer eine 50er) und zurück und einen Eilzug von Bad Wildungen nach Amsterdam! Auch dieser Zug wurde, so glaube ich, von einer 50 gezogen. Er bestand zum großen Teil aus Hechtwagen, in der Reisezeit manchmal bis zu 14 Stück (kein Foto!).

Der Heckenblitz hatte übrigens in den Sommermonaten einen Vor-Zug, bestehend aus etwa sechs älteren Eilzugwagen, Zuglok war eine 65. Dieser fuhr etwa 20 Minuten vor dem Hauptzug, kam aus Frankfurt und endete in Korbach. Dort wendete die 65 und fuhr wieder als Vorzug des Gegenzuges (die Hauptzüge trafen sich ja in Usseln) zurück nach Frankfurt (hierzu das Foto auf Seite 40 in dieser Ausgabe – d. Red.).

In besonderer Erinnerung wird mir aber ein Ereignis bleiben, das regelmäßig in den Wintermonaten eintrat, wenn nämlich die Wintersportzüge (vier Züge!) aus dem Rheinland oder von Niedersachsen in Korbach eintrafen. Sie brachten Wintersportler aus

den genannten Regionen nach Willingen oder Usseln und fuhren dann bis Korbach, um dort den Tag zu verbringen, bis sie abends wieder die Heimfahrt antraten. Das Interessanteste daran ist, daß alle Züge mit Loks der Baureihen 44 oder 50 bespannt waren. Wahrscheinlich wegen der begrenzten Rückwärtsgeschwindigkeit der 44er wurden die Loks gewendet. Dazu war aber die Korbacher Drehscheibe zu klein. Was geschah? In der Nähe, ca. 25 km entfernt, kurz vor Bad Wildungen, gab es ein Gleisdreieck (Wegaer Dreieck), welches die Möglichkeit zum Wenden bot. Da ja genügend Zeit vorhanden war, machten sich die vier schweren Lokomotiven zusammengekuppelt auf den Weg nach Wega. Welch ein Bild, wenn sich die vier Maschinen unter meinem Fenster in Bewegung setzten (wieder kein Foto vorhanden)! Nach etwa zwei Stunden waren sie wieder da und warteten auf ihre Heimfahrt.

Später kam dann auch die V 65 mit dreiachsigen Umbauwagen nach Korbach (ich glaube von Marburg aus). Ich würde mich freuen, wenn jemand, der damals in Korbach Züge fotografiert hat, sich über die Redaktion mit mir in Verbindung setzen könnte.

*Dietmar Lochmann, Flein*

MIBA 5/95, Umbauvorschläge

### Noch mehr Umbauten

In MIBA 5/95 hat mich besonders der Artikel über die Roco-E-94 interessiert. Schön wäre es, bald Vorschläge für die Verwirklichung ganz spezieller E 94 mit entsprechenden Vorbildfotos als Fortsetzung dieses Artikels zu finden. Auch der Artikel „Contai-

ner-Spezialist“ war so interessant, daß ich gleich diesen Wagen beschafft habe und jetzt umbauen werde.

Die Verdrahtung meiner Anlage habe ich vor ca. 25 Jahren bereits so ausgeführt, wie auf den Seiten 60-63 beschrieben. Diese Art von Verdrahtung kann ich nur sehr empfehlen. Und bitte nicht vergessen, genaue Schaltpläne beim Verdrahten anzufertigen, für die man noch nach Jahren sehr dankbar ist, denn man vergißt ja viel schneller als man glauben kann. Bei Änderungen an der Verdrahtung unbedingt auch immer die Schaltpläne mit ändern, sonst kann eine kleine elektrische Störung schon leicht zur Katastrophe ausarten und die ganze Freude an der Anlage verderben. *Udo Osenbrügge, Pöcking*

MIBA 5/95, Tempolimit

### Fast perfekte Lösung

Die Artikelserie „Tempolimit“ verfolge ich mit großem Interesse. Mit dem Ziel, die N-Raser zu bändigen, habe ich in den vergangenen Jahren viel experimentiert. Vorläufiger Höhepunkt waren Lokumbauten auf Faulhaber-Antriebe. Alle bekannten Digitalsteuerungen mit Lokdecodern schieden aus verschiedenen Gründen aus. Vor etwa einem Jahr glaube ich eine „fast“ perfekte Lösung gefunden zu haben, die „MPC – Modellbahnsteuerung per PC“ von Gahler und Ringstmeier.

Die MPC erlaubt für 99 Lokomotiven individuelle Einstellungen für:

- Mindestfahrstufe für das Anfahrverhalten
- Höchstfahrstufe für die Höchstgeschwindigkeit

- Neuheiten ++ Neuheiten +

MIBA Modellbahn Praxis:

## Große Anlage von Anfang an von Rolf Knipper

+ Sofort lieferbar

Wie wird der Anlagenunterbau konstruiert? Wie werden Gleise, Weichen und Oberleitung verlegt? Wie wird die Anlage verdrahtet? Wie entsteht die Landschaft?

Alle Modellbauer, die eine Anlage bauen wollen – vor allem jene, die dies zum erstenmal tun –, stehen vor diesen und vielen anderen Fragen. In der aktualisierten und überarbeiteten Fassung eines beliebigen Klassikers aus der MIBA-Spezial-Reihe beschreibt Rolf Knipper Aufbau und Ausgestaltung einer großen Modellbahnanlage von Beginn an. Fragen der Planung sowie der Materialauswahl und -beschaffung werden dabei ebenso behandelt wie die Anlagensteuerung und -beleuchtung oder Gebäudevariationen und Geländebau. Am Beispiel einer 5,5 x 3,5 m großen Anlage in der Baugröße N schildert er den Weg vom Plan zum Modellbahnbetrieb, er warnt vor Irrwegen beim Anlagenbau, zeigt Schwachstellen auf und bietet gleichzeitig Lösungen, und er gibt unzählige Tips und Ratschläge aus der Praxis, von denen selbst langjährige Modellbahner noch profitieren können – auch wenn sie andere Baugrößen bevorzugen.

84 Seiten mit mehr als 140 Fotos und Zeichnungen, überwiegend in Farbe. Best.-Nr. 87414 DM/sFR 19,80

- Hp-2-Fahrstufe für die Geschwindigkeit bei Hp 2
- Fahrstufe für die Schleichgeschwindigkeit zum Haltsignal
- Anfahrzeit
- Bremszeit

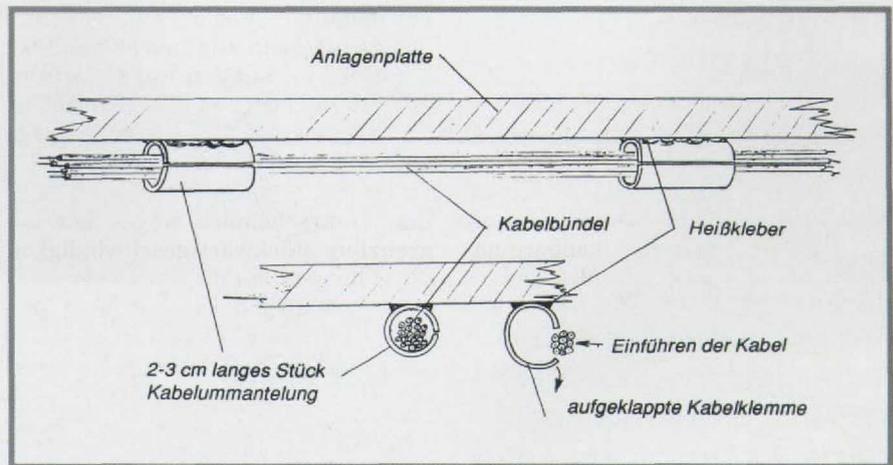
Die Einstellungen können sogar während der Fahrt geändert und wieder abgespeichert werden. Es sind keine Decodereinbauten in die Fahrzeuge notwendig. Die „Decoder“ befinden sich an der Strecke. Darüber hinaus ist die Block- und Schattenbahnhofssteuerung sowie die Fahrstraßenschaltung (mit elektronischer Endabschaltung für die Weichenantriebe) im System enthalten. Die von Herrn Ringstmeier (MIBA 5/95, Seite 6) zitierte eingebaute Geschwindigkeitsmessung ist für MpC-Anwender gewohnter Standard. Natürlich gibt es noch Wünsche, z.B. einen Handregler mit Drehknopf oder eine Drehzahlregelung wie bei Selectrix. Doch insgesamt war die Umstellung meiner Anlage auf MpC ein gewaltiger Schritt nach vorne.

Heinz Weinmann, Karlsfeld

MIBA 5/95, Sauber verdrahtet

### Preiswerte Kabelklemmen

Ich verwende die äußere Ummantelung von handelsüblichen Stromkabeln oder Leitungen für Datenverarbeitungsanlagen. Die Ummantelung solcher Leitungen hat einen Durchmesser von 9-10 mm außen und 6-7 mm innen. Ich schneide die äußere Ummantelung der Länge nach auf und hole die Kabel einschließlich innerer Ummantelung heraus. Anfangs ging es mir nur um die Kabel bzw. Leitungsadern, die sich ohne Um-



Der Länge nach aufgeschnittene Kabelummantelung wird in kurze Stücke geschnitten und dient dann als preiswerte, praktische Kabelklemme.

mantelung besser verlegen lassen. Bis ich darauf kam, daß sich die äußere Ummantelung hervorragend als Kabelschelle verwenden läßt.

Ich schneide die Ummantelung in ca. 20-30 mm lange Stücke und klebe sie gemäß Abbildung mittels Heißklebepistole und Heißkleber unter das Anlagenbrett. Die Schnittstelle lege ich gewöhnlich seitlich; man kann sie natürlich auch nach unten legen. Da der Kunststoff elastisch ist, kann man die so gewonnene Kabelschelle am Schlitz aufbiegen, die zu verlegenden Leitungen hineinlegen, und das geschnittene Kunststoffröhrchen schließt sich infolge seiner Elastizität von selbst wieder.

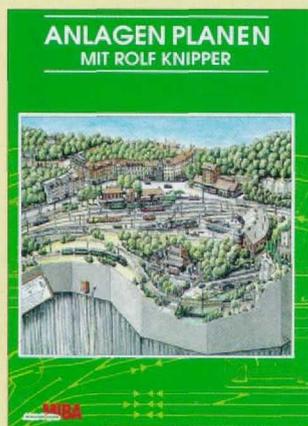
Durch den Schlitz lassen sich jederzeit nachträglich Leitungen ohne große Mühe einziehen. Die einzelnen Kabel werden in der Schelle ausreichend gehalten. Sollten bei transportablen Anlagen diesbezüglich Bedenken bestehen, so kann man nach ab-

geschlossener Installation den Schlitz mit einem „Punkt“ Heißkleber wieder verschließen.

Hans Kuhlemann, Odenthal

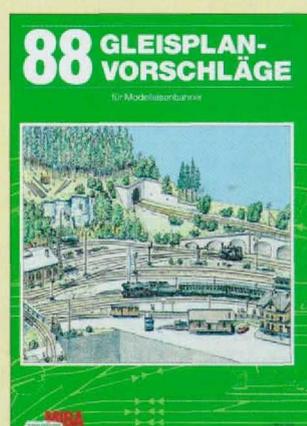
Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Im Sinne einer möglichst breiten Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!  
 Schreiben Sie uns:  
 Redaktion MIBA  
 Senefelderstr. 11  
 90409 Nürnberg  
 oder per Telefax:  
 0911/5196540



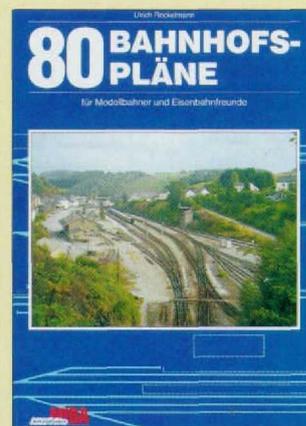
Anlagen planen mit Rolf Knipper

96 Seiten, mit ca. 50 Zeichn.  
 Best.-Nr. 87601 DM/sFr 29,80



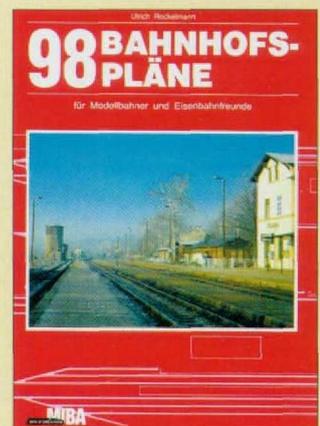
88 Gleisplanvorschläge für Modelleisenbahner

Best.-Nr.87902 DM/sFr 24,80



80 Bahnhofspläne für Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Band 1

Best.-Nr.87901DM/sFr 29,80



98 Bahnhofspläne für Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Band 2

Best.-Nr.87912 DM/sFr 29,80



Sachsen war das Schmalspur-Eldorado Deutschlands, und die unbestrittene Königin auf den sächsischen Schmalspurgleisen war die IV K: In 96 Exemplaren wurde die erfolgreiche Gelenklok gebaut, fast 100 Jahre standen einige Exemplare im Einsatz. Günther Kühn gibt einen Abriß der IV-K-Geschichte – und nimmt ein neues Kleinserienmodell unter die Lupe.



## Sächs. IV K: Ein neues Kleinserienmodell und sein Vorbild Sachsens Glanz auf schmaler Spur

Aus Kostengründen und durch Sparmaßnahmen erzwungen förderte die königlich-sächsische Staatsregierung in den Jahren nach 1881 den Bau von 750-mm-Schmalspurbahnen, vor allem in topographisch schwierigem Gelände. Die Einweihung der Strecke Wilkau-Kirchberg – der ersten sächsischen Schmalspurstrecke – fand am 17.10.1881 statt. Weitere Schmalspurbahnen schossen in Sachsen dann wie Steinpilze aus dem Boden. Unerwartet schnell bildete sich auf diesen Strecken ein starkes Regionalverkehrspotential heraus, und die Bahnverwaltungen verlangten auf den überwiegend krümmungs- und steigungsreichen Strecken schon bald nach geeigneten Betriebsmitteln.

Waren es anfänglich die Lokomotiven der Gattung I K, die auf dem neuen Verkehrsträger „Schmalspurbahn“ den gesamten Dienst verrichteten, so reichte die Leistung dieser kleinen, dreifach gekuppelten Tenderlokomotiven schon bald nicht mehr aus, um die gestiegenen Zuglasten auf die Höhen des Erzgebirges zu befördern. Auch die aus zwei Lokomotiven vom Typ I K zusammengekoppelten Doppelloks der Gattung II K und die mit störungsanfälliger Klose-Triebwerk ausgerüsteten III K konnten den gewachsenen Anforderungen auf dem mittlerweile gut ausgebauten sächsischen Schmalspurnetz nicht länger genügen. Bedarf be-

stand an einer leistungsfähigen und gut kurvenläufigen Maschine, die in der Lage war, das Verkehrsaufkommen sicher und pünktlich zu bewältigen.

Bei der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz (vormals Richard Hartmann) scheute man sich nun, einfach eine vierfach gekuppelte Maschine mit starrem Rahmen zu entwickeln, um mehr Leistung aufs Gleis bringen zu können. Mit einer solchen

Konstruktion hätte eine gute Kurvenläufigkeit – die Schmalspurstrecken wiesen teilweise Krümmungen mit unter 40 m Bogenhalbmesser auf – nicht gewährleistet werden können. Die sächsischen Ingenieure entwickelten daraufhin eine neue, leistungsfähige Lokomotive mit zwei Triebdrehgestellen nach der Bauart Günther-Meyer.

Der Bauartname rührt von dem österreichischen Ingenieur Wenzel

