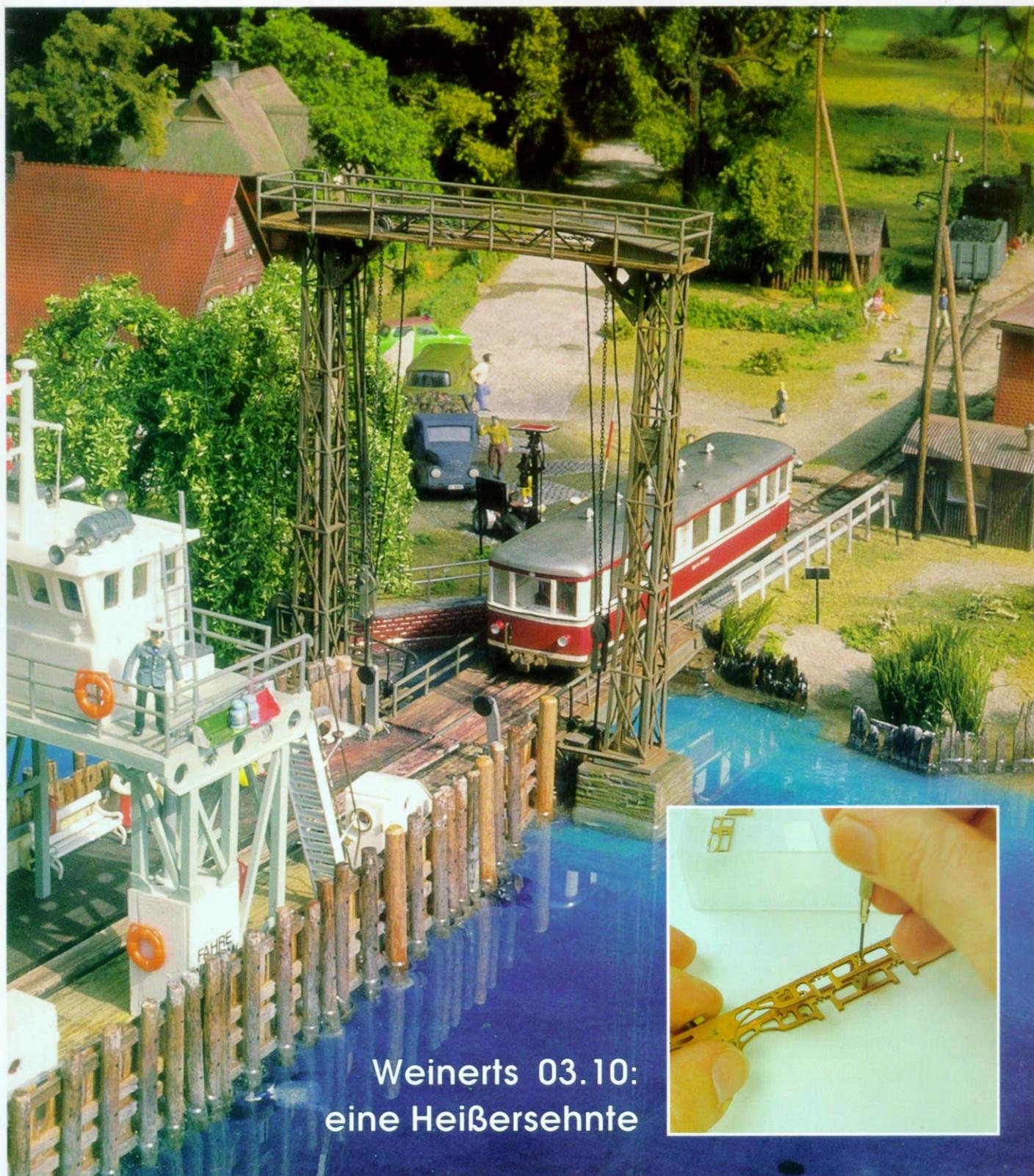


## MINIATURBAHNEN



Weinerts 03.10:  
eine Heiersehnte

- RGNER EISENBAHNFHRE ● KALI-KORRIDOR IM KALTEN KRIEG
- TEST: RHÄTISCHER DAMPFER G 4/5 ● GROSSE ALPENBAHN IN HO

**W**as bei reiselustigen Urlaubern ein verklärtes Lächeln oder sogar Begeisterung hervorruft – ganz egal, ob die Reise nun mit der Eisenbahn oder mit einem anderen Verkehrsmittel angetreten werden soll –, bei Modellbahnern hat man da so seine Erfahrungen. „Von den Alpen bis ans Meer“, na, das wird eine schöne Anlage sein! Wer zuviel hinein-

packen will in seine kleine Welt, der wird sein blaues Wunder erleben. Zumindest hat er nicht allzu viel verstanden von den Anschauungen unseres leider kürzlich verstorbenen MIBA-Mitarbeiters Pit-Peg, der immer wieder (auch schon zu Zeiten, als das noch nicht so allgemein akzeptiert war) den Anlagenbauern ins Stammbuch schrieb, eine Modellbahnanlage müsse aussehen wie mit einem riesengroßen Spaten direkt aus der Landschaft herausgestochen.

Wenn man aber unsere heutige Überschrift nicht auf ein imaginäres Anlagenthema beziehen will, sondern auf die Bandbreite an Artikeln, dann wird der interessierte Leser, vielleicht zu seiner Überraschung, erkennen können, daß „von den Alpen bis ans Meer“ eini-

ges geboten wird in dieser Oktober-MIBA. Am Alpenrand ist z.B. die H0-Anlage von Franz Lankes angesiedelt, und am Meer hat August Brandau die Wittower Fähre aufgespürt. Was dazwischenliegt,

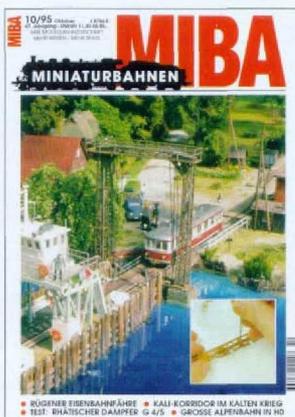
## Von den Alpen bis ans Meer

sind Testberichte, Elektronik, ein Blick über den Zaun (genauer gesagt über den Kanal nach Großbritannien) oder eine US-Anlage nach historischem Vorbild.

Immerhin hat unsere kleine, unverbindliche Plauderei schon eine ziemliche Spannweite an Themen ergeben, die in diesem Heft zu finden sind. Diese Spannweite ergibt sich natürlich aus unserem Hobby, das aus sich heraus sehr vielseitig ist. Andererseits kann eine große Themenvielfalt nur dann „rübergebracht“ werden, wenn auch die Leser mit ihren Erfahrungen, Leistungen und Meinungen nicht hinter dem Berg halten, sondern diese durch das Medium MIBA allen Modellbahnerkollegen zur Verfügung stellen und sie quasi teilhaben lassen.

*ju*

Die „Wittower Fähre“ ist ein geradezu ideales Vorbild für den Liebhaber von „Eisenbahn und Schiff“. August Brandau baute das H0-Modell, von Jochen Brandau stammt das Titelfoto.





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



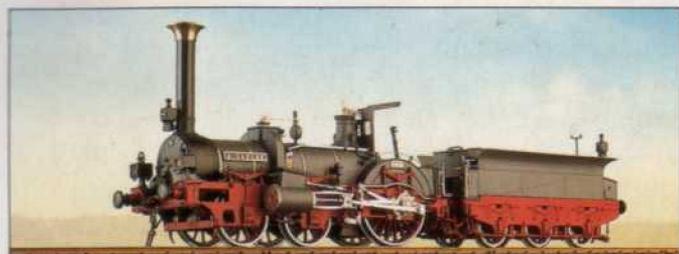
H0 1:87 DRG. BR. 43 in 4 Versionen!



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



H0 1:87 E-I, G 4<sup>III</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

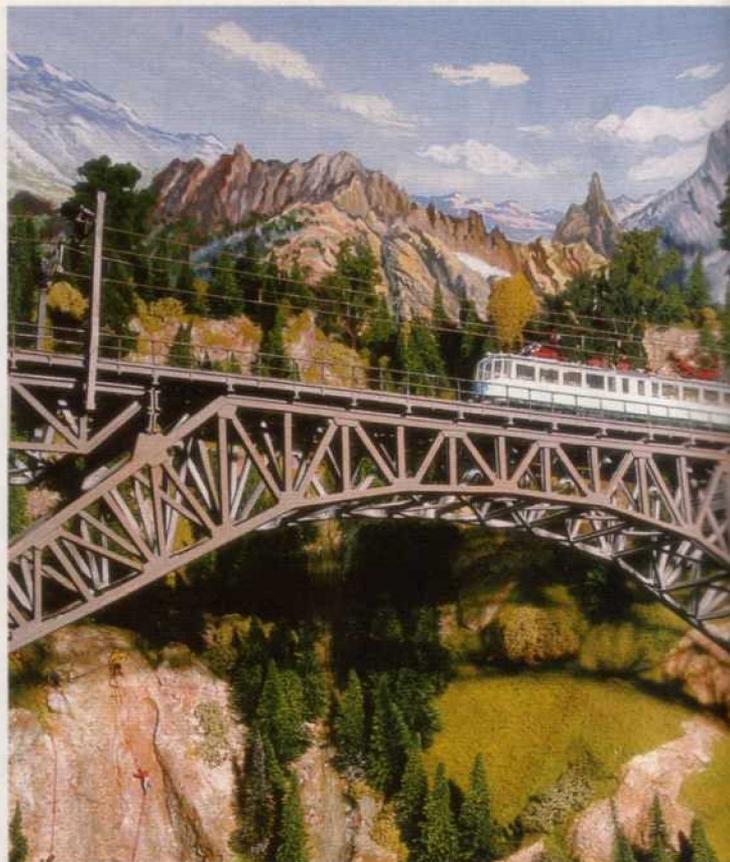
MICRO-Werksniederlassung München-Freimann

Rappoltsteinerstraße 13 · D-80939 München-Freimann

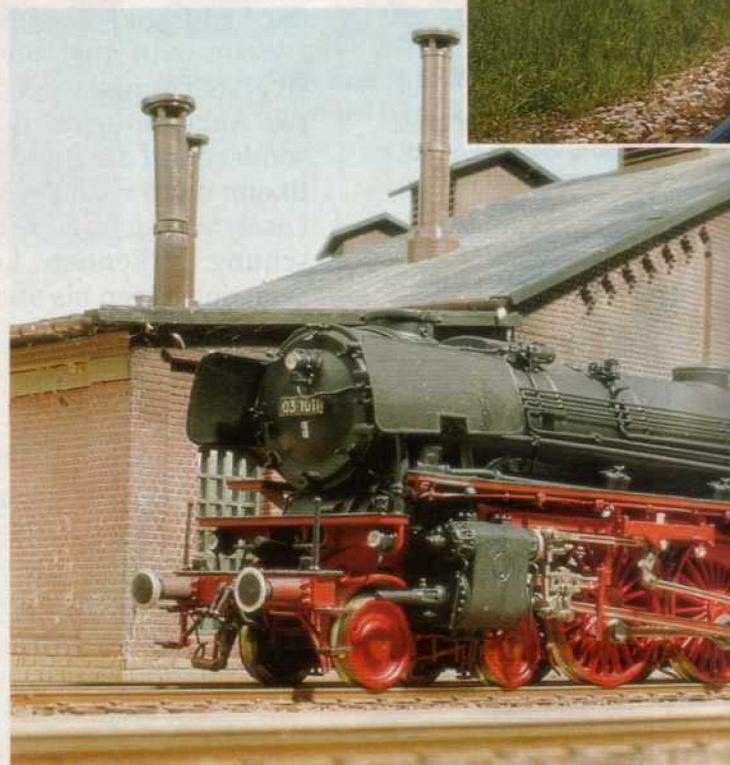
☎ 0 89 / 3 23 48 86 · FAX 0 89 / 3 23 49 85

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

! Bitte vor Besuch  
 kurz anrufen.



**16** Mit Triebwagen bedient heute die Albtalbahn (AVG) die von Bruchsal ausgehenden, ursprünglich zur SWEG gehörenden Strecken nach Odenheim bzw. Menzingen. Eine Reportage über den alltäglichen Privatbahnbetrieb.  
 Foto: Mathias Hellmann





**28** Die Alpen spielen eine große Rolle auf der Anlage von Franz Lankes, wenn auch die richtig hohen Berge „nur“ auf der Kulisse vorkommen. Beherrschendes Element der Landschaftsgestaltung ist ein minuziöser Nachbau der Bietschtalbrücke. *Foto: Franz Lankes*



## MODELLBAU

Trajektverkehr auf Rügen:  
Eine Fähre für die Kleinbahn 8

## VORBILD

Triebwagen bevorzugt (AVG) 16

## MIBA-TEST

V60 der DR in TT (Jatt-Modell) 20

## PRAXIS-TEST

Rhätischer Dampfer (G 4/5, STL) 24

Das Pilz-Elite-Gleis (2) 36

Begegnung mit einer  
HeiBersehten (Weinert-03.10) 46

## MODELLBAHN-ANLAGEN

Eisenbahn in schöner Landschaft (1):  
Eine Alpenbahn in H0 28

US-Bahn aus dem 19. Jahrhundert:  
Die St. Clair Northern Railroad 78

## ELEKTROTECHNIK

MIBA-Elektronik-Module (4) 52

## PLANEN + FAHREN

Gerstungen-Heimboldshausen-Vacha:  
Kali-Korridor im Kalten Krieg 62

## MIBA INTERN

Künstler und Modellbahner  
Zum Tode von Pit-Peg 70

## AUSSTELLUNG

Bescheidenheit und Atmosphäre 84

## PROFILE

Die „heile Welt“ fürs Jahr 2000? 92

## RUBRIKEN

Zur Sache 3

Leserbriefe 6

Bücher 44

Kleinanzeigen 58

Vereinsnachrichten 60

Neuheiten 97

Vorschau · Impressum 114



**46** Ein Erfahrungsbericht über den äußerst detailreichen Weinert-H0-Bausatz der 03.10 – konstruktive Besonderheiten dieses Modells werden beleuchtet, daneben gibt es auch noch jede Menge allgemeiner Tips und Hinweise für die Bausatzmontage. *Foto: ots*

**WeWaW**  
zum Tode von Pit-Peg  
Seite 70



MIBA 8/95, Geduldsspiel

**Pappelsperholz**

Anstatt sich den Magnetismus der kleinen Metallplättchen zunutze zu machen, ging der Autor des Artikels über die „Schuhmacher-Weiche“ auch noch mit einer Pinzette ans Werk; dadurch wird es natürlich noch schwerer! Für diese Arbeit nimmt man einen kleinen „Durchschlag“, auf der kleinen ebenen Fläche haften diese Metallplättchen und können bequem zwischen Schiene und Schwelle geschoben werden. Durch einen leichten Fingerdruck werden die Plättchen nun eingeklemmt und können genagelt werden.

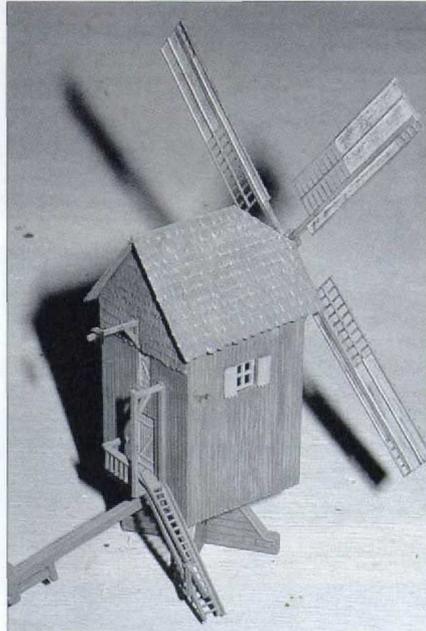
Und wenn der Autor jetzt noch Pappelsperholz benutzt hätte, dann hätte er gemerkt, daß sich die Schienen Nägel ganz leicht setzen lassen. Dabei spielt auch keine Rolle, daß diese Nägel unregelmäßig sind, dies macht den Reiz dieses Gleises ja aus.

*Jürgen Pagliarini, Neunkirchen*

**Schräg von außen**

Der Artikel über die „Schnupperpackung für den Weichenbau“ von Horst Meier hat leider Fehler.

Beim Aufbau sollte Pappelsperholz verwendet werden; die Weiche hat im Kork zu wenig Halt, Kork ist nur für die Strecke geeignet. Vor dem Aufnageln der Profile werden alle Holzschwellen, außer denen, die unter den Messingstegen liegen, aufgeklebt. Beim Aufnageln der Profile werden die Nägel nur schräg von außen in der richtigen Lage eingedrückt. Der Ham-



Das Vero-Modell einer Bock-Windmühle - jetzt wieder lieferbar.

mer entfällt. Die Schienenstühlchen sollte man der Einfachheit halber mit einem Seitenschneider durchkneifen, man muß nicht zeigen, daß man eine Kleinbohrmaschine hat ...

Wenn die Weiche aufgenagelt ist, muß vor dem Herzstück ein Trennschnitt erfolgen, sonst gibt es einen Kurzschluß über die Schienenstühlchen. Beim Pappelsperholz läßt sich das an der fertigen Weiche mit einer Laubsäge machen. Wenn man sich an die in der Bauanleitung beschriebene Vorgehensweise hält, ist eine einfache Weiche in ca. drei Stunden, bei etwas Erfahrung auch in zwei Stunden zu montieren.

*Dieter Schuhmacher, Steinheim*

MIBA 8/95, Hoch im Norden

**Vero-Windmühle**

Wer auch so eine Bockmühle wie Dr. Gierz haben möchte, und wem der Selbstbau zu mühselig ist, kann auch auf das Vero-Modell zurückgreifen. Natürlich ist es nicht ganz so schön wie das selbstgebaute, aber wenn man die Vero-Farben übermalt, kann sich das Ergebnis m.E. sehen lassen. Laut Anzeige der Firma Wamo soll die Mühle wieder lieferbar sein.

Das erfreulichste für mich in MIBA 8/95: endlich mal wieder eine Trix-Express-Anlage!

*Ralf Siewertsen, Leck-Klintonum*

MIBA 7/95, Wildwest im Harz?

**Ort im Harz**

Der MIBA ist in Heft 7/95, Seite 58, ein kleiner Irrtum unterlaufen. Der Ort im Harz heißt nicht, wie die MIBA schreibt, „Steige“, sondern „Stiege/Harz“. Er liegt an der Selketalbahn. Die Selketalbahn führt von Gernrode -Alexisbad bzw. Harzgerode nach Stiege (Ostharz). Die Schmalspurbahn wurde 1887 gegründet und ist mit einer der ältesten Harzbahnen.

*Reinhard Nickerl, Herten/Westfalen*

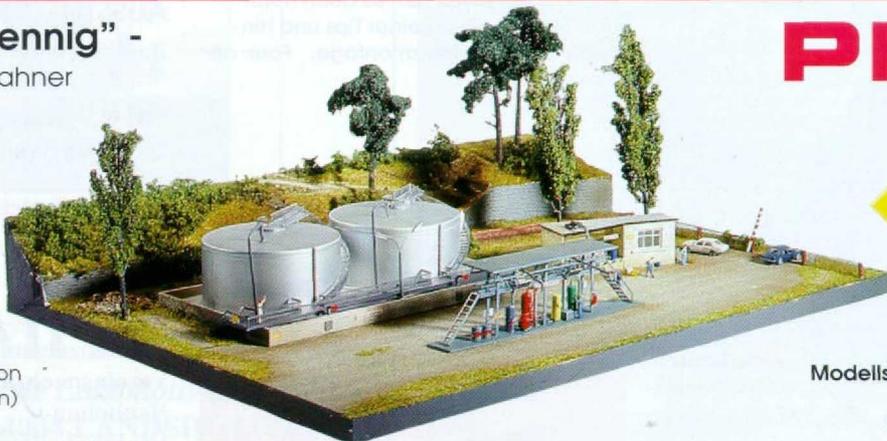
Der Name „Steige“ wurde vom Erbauer, Herrn Dr. Windberg, in Anlehnung an die Wirklichkeit gewählt, das Modellgebäude ähnelt dagegen eher dem Empfangsgebäude in Hasselfelde.

**Tanklager „J. Hennig“ -**

und das Herz der N-Bahner schlägt höher!

- # 60020 Tanklager
- # 60021 Abfüllstation
- # 60022 Auslieferungsbüro

95er Gebäudemodell-Kataloge. Holen Sie sich den H0/N oder G/I Katalog bei Ihrem Fachhändler, oder (gegen Einsendung von jeweils 4,- DM in Briefmarken) direkt bei PIKO



**PIKO**



PIKO  
Modellspielwaren GmbH  
Lutherstraße 30  
96505 Sonneberg

## Undankbare Käufer

Der Leitartikel von Joachim Wegener war ja wohl ein Schlag ins Gesicht aller Modellbahnkäufer, insbesondere der N-Bahner. Den, in der Tat bedauerlichen, Konkurs der Firma Arnold jetzt den bösen, undankbaren und unvernünftigen Käufern in die Schuhe schieben zu wollen zeigt ein zumindest sehr eigenwilliges Verständnis von Marktwirtschaft.

So hat die Firma Arnold die N-Spur ja nicht entwickelt, um der Menschheit eine Freude zu machen, sondern deshalb, weil man glaubte eine Marktnische gefunden zu haben, in der man seine Produkte plazieren konnte. Wenn die Produkte nun in der letzten Zeit beim Käufer keinen Anklang mehr gefunden haben, so ist es wenig hilfreich, die Käufer zu beschimpfen. Der Modellbahnmarkt ist ein Käufermarkt, d.h., das Angebot übersteigt die Nachfrage bei weitem. Die Hersteller haben sich daher, bei Strafe des wirtschaftlichen Scheiterns, den Kundenwünschen zu beugen, und nicht umgekehrt. Es ist also nicht der erhobene Zeigefinger gegenüber dem Kunden gefragt, sondern marktgerechtes Verhalten der Hersteller. *Volker Nossack, Mainz*

## Lieber Märchenbücher

Im Heft 8/95 Ihrer Zeitschrift unter der Rubrik „Zur Sache“, mit dem Titel *Anspruchsdenken* von „jw“, mußte ich den Artikel zweimal lesen, um zu begreifen, daß er ernst gemeint war.

Es ist mir unbegreiflich, wie ein Mitglied Ihrer Redaktion mit diesen unsachlichen und abstrusen Anwürfen die N-Bahner vorführt und am Ende des Pamphlets noch die Modellbahnhersteller auffordert, ihre Marktpolitik zu überprüfen, um noch weniger N-Modelle auf dem Markt zu plazieren.

Wer auf diese Art und Weise dem Vitrinelokhersteller „Arnold“ nachweint und einen Popanz aufbauen will, sollte m.E. lieber Märchenbücher schreiben. *J. Müller, Berlin*

Eigentlich wollen wir ja Leserbriefe nach Möglichkeit nicht kommentieren, das könnte manchmal nach Besserwisseri klingen. Aber manchmal kommt's halt

gar zu dick. Zum Beispiel wurden im Editorial zu Heft 8 die Modellbahnhersteller mit keinem Wort aufgefordert, „ihre Marktpolitik zu überprüfen“, wie Herr Müller aus Berlin mutmaßt. Vielmehr steht da: es ist zu fürchten, daß sie's tun. Angeregt hat der Verfasser seine Modellbahnerkollegen, das Anspruchsdenken, die Erwartungshaltung zu überprüfen, unabhängig von der Baugröße. Wie kann sich da jemand „beschimpft“ fühlen? Jedenfalls hatten wir nicht vor, jemandem zu nahe zu treten, nichts für ungut! *D. Red.*

MIBA 4/95, Editorial

## Nicht so einfach

Zu der Bemerkung „Es ist wirklich gar nicht so schwer, wie man vielleicht zunächst denkt!“ ein paar Gedanken von mir: Es ist m.E. eine große Hemmschwelle vorhanden, denn „normale“ Anlagen haben oft

- keine eingeschotterten Gleise
- starre Gleisgeometrie
- Gleise mit vorbildwidrig durchgezogenem Mittelleiter
- keinen Selbstbau (z.B. in bezug auf Weichen, Fahrzeuge und Häuser) aufzuweisen. Dazu folgendes:

Es ist eine Freude für mich, Berichte über Superanlagen/Dioramen zu lesen und die Bilder zu studieren. Respekt und Anerkennung an diese Kollegen. Aber zum Trost an alle Normal-Modellbahner: Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen; man kann nur durch Erfahrung, Mut zum Probieren und durch Studieren solcher Superanlagen weiterkommen.

*Manfred Zeleck, Speyer*

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

**BOHLER**  
 Elektro-Kleinwerkzeuge

**Es wird vieles einfacher, einiges schneller und manches erst möglich!**



- Doppelt kugelgelagert
- Schleifteller ø 60 mm
- Drehzahl von 400-3300 U/min
- Harte und flexible Schleifteller für unterschiedliche Anwendungen
- Diamant-Trennscheibe ø 50 mm
- Sägeblatt ø 50 mm (HSS)
- Bohrfutter bis 3,5 mm ø (Winkelbohrmaschine Länge 65 mm max.)
- Spannzangen für Fräsarbeiten und Feinbohren
- Kraftvolle Untersetzung
- Kürzest mögliche Spannlänge durch Hohlwelle

Zu beziehen über Ihren Fachhändler oder bei:

**BOHLER**

Günther Böhler GmbH  
 Carl-Benz-Straße 6 · D-79211 Denzlingen  
 Telefon 07666-2652, Fax 07666-1032





## Trajektverkehr auf Rügen

# Eine Fähre für die Kleinbahn

Eine Besonderheit des Eisenbahnbetriebs, die früher gar nicht so selten zu finden war, stellte das Verladen von Waggons auf spezielle Fährboote dar. Nachdem August und Jochen Brandau in MIBA-Spezial 21 bereits ihren Modulbahnhof „Fährhof“ mit dem markanten Anleger vorstellten, schildern sie hier nun den Bau der Eisenbahnfähre *Bergen*.

Die Rügenschon Kleinbahnen nahmen 1896 auf ihrer Nordstrecke Bergen-Altcfähr den Betrieb auf. Dabei galt es die Lücke über den sogenannten „Rassower Strom“ zwischen den Bahnhöfen Wittower Fähre und Fährhof zu überwinden. Vor dem Bahnbau existierte an dieser Stelle bereits eine Kettenfähre.

### Damm oder Hering?

Die Bahn sollte zunächst den an dieser Stelle etwa 400 m breiten Strom ganz konventionell mit einer Kombination aus Damm und Brücke überqueren. Die ortsansässigen Fischer legten jedoch ihr Veto ein, sie befürchteten eine Beeinträchtigung des Wanderverhaltens der Heringschwärme durch den Dammbau. Daher mußte die Bahn die alte Ketten-

fähre durch die beiden dampfbetriebenen Trajektboote JASMUND und WIT-TOW ersetzen. Die beiden Schiffe wurden 1896 in Stettin gebaut und waren in ihren Abmessungen nahezu gleich.

Die JASMUND bewährte sich jedoch nicht. Sie wurde daher 1911 von der neugebauten JASPER VON MALTZAHN abgelöst, die 1945 wiederum in BERGEN umbenannt wurde. Alle drei Schiffe konnten aus beiden Richtungen mit je drei zweiachsigen Kleinbahnwagen be- und entladen werden.

In der Anfangszeit erlaubte die beschränkte Leistung der Dampfmaschinen den Trajektverkehr lediglich bis zu einer Windstärke von 5 m/s. So erfolgten dann 1922 zunächst Versuche mit Benzolmotoren; schließlich ersetzte man 1938 die Dampfmaschinen durch Dieselmotoren.

1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn den Betrieb der Rügenschon Kleinbahnen und damit auch die beiden Fähren. Nach der Einstellung des verlustträchtigen Trajektverkehrs 1968 kamen sie dann zur Stralsunder „Weißen Flotte“ und dienten bis 1992 dem allgemeinen Straßenverkehr. Heute sind die beiden Fähren in Fährhof festgemacht und überlassen den Betrieb modernen Autofähren, die von neugebauten Anlegern abfahren.