

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 2002

B 8784 · 54. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien € 8,80 · BeNeLux. € 7,50

Portugal (cont) € 8,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

150 Jahre Main-Weser-Bahn

Hessens Herzstück als Modellbahn-Vorbild



MIBA-Schwerpunkt

Gartenbahn

Anlagen-Bauprojekt

Bahnhof „Bad Michlbach“

Vorbild + Modell

Elektrische Eierköpfe: ET 56



0 5

4 194038 206506

Sonne, Freizeit, Eisenbahn! Traditionell fängt für die Gartenbahner spätestens im Mai die Freiluftsaison wieder an. Und ebenso traditionsgemäß „spendiert“ die MIBA aus diesem Anlass einen Themenschwerpunkt.

Das Zusammenspiel von Technik und Natur funktioniert im Falle der Gartenbahn ja auch wirklich großartig. Man

Die Beliebtheit der Gartenbahn resultiert sicher zu einem guten Teil aus ihrem hohen Spielwert. Neben einer Detaillierung, die nichts zu wünschen übrig lässt, stehen Handlichkeit, Stabilität, Betriebssicherheit und Allwettertauglichkeit der großen Spur. Sie ist eben Spielzeug und Modellbahn in einem, ganz so, wie sich das die „Erfinder“ der LGB bei ihrer Markteinführung 1968 gedacht hatten. Und sie ist – trotz des manchmal etwas irreführenden, aber in der Zwischenzeit nun mal etablierten Begriffs „Gartenbahn“ – gleichermaßen geeignet für Drinnen und für Draußen. Mit diesem Kon-

Sonne, Freizeit, Eisenbahn

muss keine Grasmatten auslegen, keine Löcher für Kunstbäumchen bohren und keine Islandmoosbüsche ankleben! Das ist in einem richtigen Garten alles schon da. Nur bei den Modellgebäuden muss man darauf achten, dass sie wetterfest sind.

Was die Gleisverlegung bei der Gartenbahn betrifft, könnte man schon eher versucht sein, die modellbahnerischen Aktivitäten wieder nach innen, ins Haus, zu verlegen. Doch wer für eine gute Grundlage seiner Gleise gesorgt hat, dürfte keine Probleme zu gewärtigen haben. Außerdem – wenn die „Saison“ beginnt, liegen die Gleise natürlich schon längst.

Über die Möglichkeiten und Probleme der Gartenbahn hat die MIBA im Laufe der Jahre schon häufiger berichtet. Und auch in diesem Heft findet der interessierte Leser wieder das eine oder andere „Einschlägige“ zum Thema. Wer all die Anregungen in die Tat umsetzen wollte, hätte sicher bis zum Ende der „Saison“ gut zu tun – mindestens.

zept ist die Nürnberger Firma Lehmann im Großen und Ganzen immer gut gefahren, Nachahmer bestätigen nur die Richtigkeit der Produktphilosophie.

Spaß soll die Beschäftigung mit dem Modellbahn-Hobby ja ganz allgemein machen, aber bei der Bahn im Grünen kommt ein weiteres Element hinzu, das bei den „kleineren Nenngrößen“ bereits mehr oder weniger abhanden gekommen zu sein scheint. Gemeint ist die Toleranz, die „jeden nach seiner Façon selig werden“ lässt. Bei Gartenbahnern ist es offenbar gar nichts Besonderes, wenn Fahrzeuge, die sich im Großen nie begegnet wären, einträchtig ihre Runden ziehen. Man stelle sich die gestelzten Sätze vor, mit denen ein H0-Anlagenbesitzer solche Zustände in seinem Keller oder auf seinem Dachboden zu rechtfertigen versuchte!

Vielleicht wären wir Modellbahner tatsächlich nicht schlecht beraten, wenn wir uns wieder mehr auf unser gemeinsames Hobby besinnen würden.
Joachim Wegener

„Frohe Pfingsten!“ wünschte in der Epoche III so manche Lokomotive – wie auch die 01 150 des Bw Gießen, die hier mit dem drei Wagen kurzen D 849 beim Block Langenstein auf der Main-Weser-Bahn unterwegs ist. *Martin Knaden und Lutz Kuhl* arrangierten das Motiv zum 150. Geburtstag der Main-Weser-Bahn nach den Vorbildfotos auf S. 28.

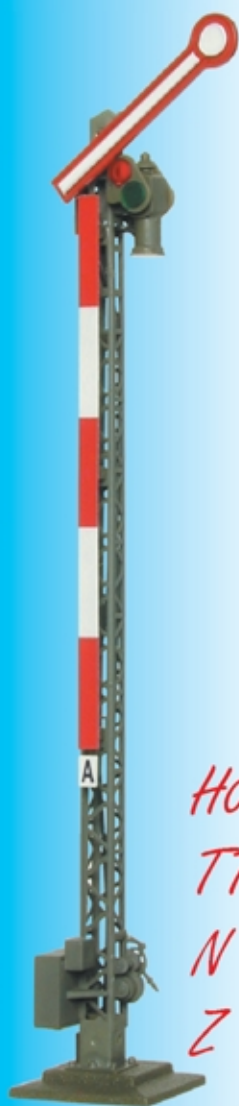




viessmann

- einfach genial!

langsame Flügelbewegung



Den aktuellen Katalog erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder nach Einsendung von € 4,- bzw. € 7,- für die CD-Version in Briefmarken direkt von uns (Stichwort EJ)!

Viessmann
Modellspielwaren GmbH
Am Bahnhof 1, D-35116 Hatzfeld

www.viessmann-modell.de

30 „Diehmeltalbahn“ heißt eine Gemeinschaftsanlage, die geografisch irgendwo zwischen Lahn, Dill und Sieg angesiedelt wurde. Baulich orientierten sich die Erbauer an den Standards des H0-pur-Systems. Betrieb wird natürlich streng nach den Vorschriften des Vorbilds gemacht – auf 15 m Fahrstrecke vom „Fiddle Yard“ nach „Diershahn“. Foto: Ulrich Dreizler

88 Ein Preußen-EG in H0 soll es werden, was Lutz Kuhl hier demonstrationshalber „am Bauen ist“. Der MIBA-Gebäudespezialist testet die Passgenauigkeit und vermittelt seine Erfahrungen mit dem neuen Stangel-Bausatz. Foto: lk



84 Die Güterwagen des ehemaligen Ostblocks, soweit sie RIV-fähig waren, hat sich Thomas Becker vorgenommen – als Nachtrag zu unserem MIBA-Schwerpunkt „EUROP“ im letzten Heft. Wie gewohnt, stellt er auch gleich die entsprechenden H0-Modelle zusammen. Als Exkurs zeigt er Waggons aus dem Nahen Osten. Foto: Thomas Becker





MIBA-SCHWERPUNKT Gartenbahn

Sandloren-Diorama	56
Vom White Pass	
zum Glacier Express	62
Sicherheit geht vor	66
Schnell gebaut	70
Ein Trumm von Turm	72

VORBILD + MODELL

Elektrischer Eierkopf (ET 56)	10
Die Main-Weser-Bahn als	
Modellbahnvorbild (1)	
Hessens Herzstück in HO	24
MaK-Lokomotiven (3)	
Versuchslok G 1205	80
Ostblock-Güterwagen	
und „Exoten“	84

VORBILD

Hydro-Kult (Hydronallium-Tw)	18
------------------------------	----

MIBA-TEST

Silberling mit Motor (VT 70 970)	21
----------------------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Vom „Fiddle Yard“ nach „Diershahn“	
Die Diehmeltalbahn	30

MODELLBAHN-PRAXIS

Bahnhof für beengte Verhältnisse (1)	
Bahnhofsprojekt „Bad Michlbach“	36

NEUHEIT

Ein kleiner Bahnhof in Preußen	88
Sächsische Pacific aus Schweden	
(Brimalms 18.0 in HO)	92
Kisten und Kästen fürs Gemüse	94

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	43
Kleinanzeigen	46
Bücher/Video	74
MIBA-Intern	78
Neuheiten	95
Impressum · Vorschau	112



24 Block Wasserscheide (links) war ein markanter Punkt an der Main-Weser-Bahn, die in diesen Tagen genau 150 Jahre alt wird. Michael Meinhold würdigt das Jubiläum aus der Perspektive des Modelleisenbahners.

Foto: Kurt Eckert/MIBA-Archiv

36 „Auf Wiedersehn in Michlbach“ ist das Motto unserer Anlagenbau-Serie, die Horst Meier in diesem Heft mit der Planung beginnt.

Foto: Horst Meier



Bb.L.E. statt BLE

Als Butzbacher hat mich natürlich der Artikel „ELNA-Treffpunkt Butzbach-Ost“ besonders interessiert. Beim Lesen des Beitrages sind mir verschiedene Dinge aufgefallen, zu denen ich einige Anmerkungen machen möchte.

1. Sie sprechen in dem Artikel selbst von der „Bb.L.E.“. Auf den gezeigten Fotos der bahneigenen Lokomotiven ist aber die Bezeichnung „BLE“ zu sehen, was durchaus zu Verwirrungen führen kann. Meines Wissens trug die Butzbach-Licher-Eisenbahn die Bezeichnung „Bb.L.E.“ vom 14.04.1902 an, um Verwechslungen mit der Braunschweigischen-Landeseisenbahn, die damals die Bezeichnung „BLE“ führte, zu vermeiden. Nach Aufgang dieser Bahn in die DRG (ca. 1923) und somit Wegfall der für sie geltenden Abkürzungen, erhielt die Butzbach-Licher-Eisenbahn die Abkürzung „BLE“ offiziell zugeteilt, das alte Kürzel „Bb.L.E.“ fiel weg. Somit wäre in Ihrem Artikel die Bezeichnung „BLE“ im Hinblick auf die gezeigte und beschriebene Epoche sowie auf den Fotos richtiger gewesen. Die Bahn führt diese Bezeichnung bzw. Abkürzung heute noch.

2. Der Kartenausschnitt von 1947 auf Seite 66 zeigt den Bahnhof Butzbach-Ost als Betriebsmittelpunkt im gleichen Jahr. Hierzu ist zu sagen, dass dieser Bahnhof von Beginn bis heute Betriebsmittelpunkt ist und war. Dies gilt für die Busse ebenso wie für die neuen Triebwagen, die im oberhessischen Raum, bis nach Hanau hin, eingesetzt werden. Allerdings vermisse ich auf dem Kartenausschnitt die Streckenführung von Lich nach Grünberg/Hessen. Diese Strecke hätte dort noch erscheinen müssen, da der Gesamtverkehr in diesem Bereich erst am 04.10.1953 eingestellt wurde. Sie war also 1947 noch bzw. wieder befahren.

3. Die drei Bahnübergänge im Bereich des Bahnhofes Butzbach-Ost (Gleisplan S. 67) werden m.E. von Ihnen überbewertet, da es sich zum damaligen Zeitpunkt um wenig befahrene Feldwegübergänge handelte. Lediglich der obere (rechte) Bahnübergang über das Richtungsgleis nach Butzbach-West war stärker befahren, da Gleis 6 zu einem Landesproduktenhandel führte und dessen Anschlussgleis an einem Lagerschuppen war.

Hans-Ludwig Söltzer

Präzisere Hinweise bitte

Da kaufe ich mir als Österreicher eine Piko-94. Weil im H0-Haushalt digital angesagt ist, kaufe ich noch einen Lenz LE131XF dazu. Aufgeschraubt, Decoder angesteckt, aufs Programmiergleis gestellt, gewünschte Einstellungen vorgenommen und voller Vorfreude ab auf die Strecke. Aber da steht das gute, teure Stück wie ein Bock und summt nur vor sich hin. Decoder gewechselt, könnte ja defekt sein! Gleiches wieder. Heißt es doch in allen Beschreibungen: Keine Drosseln, Kondensatoren oder sonstiges elektrisches Zeug im (elektrischen) Weg bei Verwendung von Decodern. Und jetzt verwende ich einen Decoder vom Quasi-Normen-Hersteller und der funktioniert (lt. Piko nur in diesem Modell) eigenartigerweise nicht!

Die nachfolgende Diskussion mit einem Entwicklungsmitarbeiter von Piko war leider nicht sehr ermunternd: „Wir wissen auch nicht, woher es kommt“, „Verwenden Sie einen Uhlenbrock, mit dem gehts.“ Warum steht dann nicht auf der Schachtel drauf – wenn es schon nicht der Importeur oder Händler weiß –, mit welchen Decodern getestet und ein einwandfreier Plug&Play-Betrieb ohne Lötummel möglich ist?

Es wäre gut, die Hersteller ins Gebot zu nehmen. Präzise Hinweise zur Digitalisierung auf den Verpackungen bzw. in den Katalogen, deutliche Hinweise auf den Web-Seiten, entsprechender Kundendienst. Ein NEM-Symbol als vorgegaukelter Problemlöser ist zu wenig.

Klaus Daubeck (E-Mail)

Thema Service

Weiter so!

Ich möchte mich (auch) einmal kurz zum Service bei den Modelleisenbahnfirmen äußern. Ich machte diesbezüglich in den letzten Wochen gute Erfahrungen. Als Erstes ging es um ein fehlendes Beiblatt in einem Hausbausatz der Firma Vollmer. Nach Zusendung einer E-Mail an diese Firma bekam ich nach wenigen Tagen die Bauanleitung und die Papier-Imitation der Inneneinrichtung zugesandt. Ebenso war es bei der Firma Brawa. Hier fehlte mir die Bauanleitung für das Modell der Nebelhornbahn. Eine am Samstag abge-

schickte E-Mail wurde bereits Montagmittag beantwortet und es kam ein Fax der Bauanleitung. Einen Tag später traf dann am Dienstag die Bauanleitung nochmals ein – per Post.

Auch sehr positiv fiel die Firma Gützold auf. Für die Lok der Baureihe 219 benötigte ich die Front- und Seitenfenster neu, da diese teilweise herausgefallen und somit verloren gegangen waren. Wider Erwarten schickte man mir die Ersatzteile nach nicht mal einer Woche per Post gegen Rechnung zu. Da kann man nur sagen: Danke und weiter so!

Robert Gläser, Dresden

MIBA-Spezial 51, Bahnpost

Nur eine Mär

Es wird Zeit, mit der Mär vom roten Postwagen endlich einmal aufzuräumen. Ihr Autor hat berechtigterweise ja schon gewisse Zweifel an der Authentizität eines derartigen Wagens gehegt. Und er hat Recht! Tatsache ist, dass 1934 die Reichspost Überlegungen anstellte, für Bahnpostwagen künftig einen roten Anstrich einzuführen. Die Reichsbahn stand diesem Vorhaben von Anfang an aus „betrieblichen und verkehrlichen Bedenken“ ablehnend gegenüber. Als Gegenargument wurde besonders angeführt, dass es bei „Reisenden aufgrund der kurzen Aufenthalte der Züge zu Unannehmlichkeiten führen könne, wenn neben den roten Mitropa-Wagen noch andere Wagen mit rotem Anstrich vorhanden wären“.

Vorsorglich hatte die Reichspost bereits drei bei Christoph & Unmack im Bau befindliche Postwagen für den neuen Anstrich vorgesehen. Am 20. Dezember 1934 entschied dann der Reichspostminister, dass von einer „Änderung des bisher üblichen Farbtönen im Außenanstrich der Bahnpostwagen bis auf Weiteres abzusehen“ sei. Die Firma Christoph & Unmack wurde über diese Entscheidung informiert. Dabei ist es dann geblieben. So Leid es mir für die Firma Liliput tut, aber einen roten



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Bahnpostwagen hat es in der Tat bei der Reichspost nicht gegeben, auch nicht als Probeanstrich. Das Modell ist also ein Fantasieprodukt. Man kann es als Sammler vielleicht unter der Rubrik laufen lassen „so was hätte es fast gegeben“.

Volker Burkart, Jever

MIBA Messe 2002, Fehlt Ihnen was?

Schulaufgaben nicht gemacht

Die Vorauswahl der angebotenen Fahrzeuge hat bei mir nicht die Prioritätsstufe 1, sondern mich beschäftigen andere Wünsche. Wenn man denn danach fragt.

– Da wären längst fällige Überarbeitungen im Detail gefragt, wie z.B. die Griffstangen bei der Neuauflage des Roco-Krokodils, aber auch bei Bachmann die Passform der Bohrlöcher und Zurüstteile der D-Zug-Wagen.

– Rundlaufende Achsen ohne Höhen- und Seitenschlag.

– Feinere Radsätze inklusive niedrigeren Spurkränzen (Fleischmann ist auf dem Weg dorthin).

– Weitaus größerer Auslauf der Loks – wie in modernen Maschinen der Amerikaner in den letzten Jahren verwendet, zumindest eine Mechanik, die im unteren bis mittleren Geschwindigkeitsbereich die Funktion der Schwungmasse übernimmt.

– Verchromte Antriebsstangen bei Dampfloks sollten eigentlich schon der Vergangenheit angehören, wie auch „blanke“ Räder.

Es sind also vor allem Schulaufgaben, die im mechanischen Bereich zu lösen sind.

Gustav Huperz, Steinbach

Ganzzüge

Wer die Epoche III noch so richtig erlebt hat und zu dem noch an einer Bahnstrecke im Rhein- oder Ruhrgebiet wohnte, müsste sich noch an jene Ganzzüge erinnern, die mit dreißig bis vierzig Wagen des gleichen Typs für die „Montan-Union“ unterwegs waren. Besonders auffällig, weil bereits immer von weitem zu hören, waren jene SNCF-Drahtkäfig-Wagen F 1.62, die hauptsächlich Koks vom Ruhrgebiet ins Saarland bzw. in die Lorraine transportierten. Diese Wagen waren seinerzeit in den Fünfziger- und Sechziger-

jahren so zahlreich, dass es eigentlich wundert, dass sich noch kein größerer Hersteller ihrer angenommen hat.

Wohl haben sich zwei französische Spezialisten an Bausätzen aus Messing versucht, aber der Zusammenbau ist nicht leicht und der Preis mit ca. € 90,- auch nicht geeignet, sich davon einen Ganzzug zusammenzukaufen.

K.H. Weyrauch, Bonn

MIBA 3/2002, Wittes Wunderwerk

Ein Hammer

Diese fiktive DB 06 von Markus Schwamberger ist der Hammer. Um diese wunderschöne Maschine nachzubauen, würde ich eiskalt zwei „Märklin-Nulleinser“ schlachten und diesen selbstverständlich digitalisierten Riesen auf der Anlage fahren. Technisch umzusetzen wäre allerdings noch ein seitliches Spiel der äußeren Achsen für Rädern unter 600 mm. Abgesehen von einem Selbstbau, wäre dieser alles in den Schatten stellende Vierkupppler ein Supermodell für die großen Hersteller. Ein Modell für alle in Gleich- und Wechselstrom.

Jürgen Schillo, Wadenn-Lockweiler

MIBA 3/02, Schwerpunkt

Nicht in Vergessenheit

Endlich, endlich kann ich nur zu ihren Beiträgen zur Baugröße 1 in der März-Ausgabe 2002 sagen. Mir war schon so, als ob diese Baugröße in fast allen Modellbahn-Publikationen fast völlig in Vergessenheit geraten wäre. Noch schöner wäre es gewesen, wenn auf dieses Thema auf der Titelseite deutlich hingewiesen worden wäre. Dafür wird man aber durch die sehr guten Beiträge mit wunderschönen Bildern entschädigt. Positiv ist mir auch aufgefallen, dass Modelle wie die Maxi 18.4 nicht als „Spielzeug“ abgetan werden, sondern auch deren Berechtigung, speziell für Spur-1er mit kleinem Geldbeutel, gewürdigt wird. Da im Editorial ausdrücklich davon die Rede ist, dass die Baugröße 1 immer mehr Freunde gewinnt, kann man nur hoffen, dass diesem Umstand in Zukunft durch häufigere Beiträge Rechnung getragen wird.

Michael Landenberger (E-Mail)



50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge – 8.Teil: ET 56

Elektrischer Eierkopf

Im typischen Stil der Zeit wurden nach „Ureierkopf“ und VT 08 auch elektrische Triebwagen gestaltet. Als erste Baureihe dieser Gattung stellte man den ET 56 auf die Gleise. Martin Knaden beschreibt die Geschichte dieses Fahrzeugs und lässt auch den Wunsch nach einem H0-Modell in Erfüllung gehen.

Er sah schneller aus, als er war. Seine windschnittige Front wollte nicht so recht mit der Höchstgeschwindigkeit von lediglich 90 km/h harmonisieren. Allerlei Sachzwänge führten zu einem ET 56 in der vorliegenden Form. Doch der Reihe nach.

Nach den weitgehenden Zerstörungen des Krieges hatte sich Anfang der Fünfzigerjahre der elektrische Betrieb

zunehmend normalisiert. Die Ballungsräume um Stuttgart und Nürnberg erforderten aber mehr elektrische Triebwagen, als aus Vorkriegsbeständen zur Verfügung standen. Das Bundesbahn-Zentralamt München entwickelte daher 1951 bis 1952 zusammen mit Esslingen, Fuchs und Rathgeber einen neuen ET für den Städtesschnellverkehr.

Bereits bei der Konzeptionierung des

Versuchsträgers VT 92 501 (s. MIBA 6/2001) war klar, dass die rundliche Kopfform durchaus bei höheren Geschwindigkeiten einen messbar niedrigeren Luftwiderstand hatte, andererseits in der Herstellung jedoch einen gewissen Mehrpreis bedingen würde. Um dies auszugleichen hatte sich der zuständige Abteilungspräsident des EZA München, Taschinger, dafür ausgesprochen, die Rentabilität der dreidimensional gekrümmten Köpfe durch eine Fertigung in möglichst großer Serie zu erreichen. Auch der neu zu bauende ET sollte daher mit der runden Kopfform ausgerüstet werden, selbst wenn sich diese bei 90 km/h kaum strömungsgünstig auswirken konnte.

Der dreiteilige Wagenkasten wurde ebenso wie die VT 08 als selbst tragende Röhre in kombinierter Spanten- und Schalenbauweise ausgebildet, womit er wesentlich leichter wurde als bisherige

