

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Januar 2003

B 8784 · 55. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien € 8,80 · BeNeLux € 7,50 · Frankreich € 8,30

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

www.miba.de

Fleischmanns 81 im Test

Festlicher Vierkuppler

Workshop
Modellbahn-
Fotografie



Schwerpunkt

Supern und verbessern

Modellbahn-Praxis

Schnee auf der Anlage

Neuheiten zum Weihnachtsfest

185, württ. AD, 44 ÖI DR





Die Modellbahn kreist um den Weihnachtsbaum, an Heiligabend spielt die Familie mit der elektrischen Eisenbahn – das idealisierte und romantisierende Bild einer Hobbywelt, die es so schon lange nicht mehr gibt? Tempi passati sozusagen? Wenn jetzt im Kerzenschein wieder die Päckchen aufgerissen oder entblättert werden, so enthalten sie Technikspielzeuge der ganz anderen Art: Digicams und MP3-Player, elektronische Organizer und DVD-Spieler, den Game Cube und das Dritthandy oder – für die

Bildhaften zu bleiben: Das Image der Modellbahn trägt „den Schleier des verstaubten, kleinkarierten Hobbys für Eigenbrötler“, wie es der SMDV-Chef *Rolf Irtingkauf* formulierte: „Es fehlt an Kampagnen, die das Thema promoten.“

Trendige Kampagnen hin oder her: Die Modellbahn ist und bleibt nichts anderes als die modellhafte Nachbildung eines großen Vorbilds, die Beschäftigung mit ihr setzt eine zumindest latente emotionale Affinität zur „großen Eisenbahn“ voraus – und ihr Image ist nicht zuletzt abhängig von der Rolle, welche die Eisenbahn in unserem Alltagsleben spielt. Das Image der Bahn war zweifellos schon mal besser, aber es war auch schon schlechter als heute – und das sollte uns optimistisch stimmen. Apropos „Image“ und „Promoting“: Die bekannte Hamburger Dauerausstellung „Miniatur-Wunderland“ verzeichnete im ersten Öffnungsjahr über 300 000 Besucher, die sich nicht von der Darbietung eines „verstaubten, kleinkarierten Hobbys“ abschrecken ließen ...

Übrigens: Die kleine Abbildung schuf der bekannte Zeichner und Eisenbahn-illustrator *Loisl* vor gerade mal 15 Jahren, sie erschien in MIBA 12/1987. Unmodern? Verstaubt? Sonderlich? Entscheiden Sie selbst. Wie auch immer: Pfeifen Sie auf Ihr Image, wenn Ihnen Modellbahn Spaß macht. In diesem Sinne wünschen wir vom MIBA-Verlag Ihnen schöne Fest- und Feiertage und „freie Fahrt“ ins Jahr 2003.

Thomas Hilge

Verstaubt oder trendig?

sportive Jugend – allerlei rollende, gleitende, fliegende Skates und Boards. Modern, Spaß, erlebnisreich.

Ist die Modellbahn da noch ein zeitgemäßes Hobby mit Zukunft? Über diese Frage zerbrechen sich einmal mehr Hersteller, Händler und Verbände die Köpfe. Gründe: Zur siechen Konjunktur kommen mangelnde Kauflust beim „Modellbahn-Verbraucher“, sinkende Stückzahlen, schwindende Ertragsmargen. Miese Stimmung und Untergangsszenarien machen sich breit, Thesenpapiere und Statements kursieren. Das Fazit in Kürze: In Zeiten wie diesen gibt es einfach zu wenig konsumwillige Modellbahner, aber zu viele Hersteller mit zu vielen Produkten und zu viele Händler mit zu viel Ware im Regal.

Was tun? Schon aus demografischen Gründen wird sich die Zahl der Modellbahner und damit Kunden kaum per se erhöhen. Also muss die Modellbahn optimalerweise bislang ahnungslosen Kunden nahegebracht werden – ein echtes Problem, denn das Thema gilt als schwer vermittelbar. Um beim

Es gibt noch Dinge im Modellbahner-Leben, auf die Verlass ist: Heiligabend ist am 24. Dezember, rechtzeitig vorher rollt eine Toppneuhheit von Fleischmann an, vor Weihnachten gibts auch die neueste MIBA – und Bruno Kaiser inszeniert das winterliche Titelmotiv mit fröstelnder 81.





36 Im Schnee hat Paul Hartman sein Weihnachtsdiorama dargestellt. Natürlich beschreibt er auch, wie er vorgegangen ist, damit auch Sie den Winter – und die entsprechende Stimmung – auf Ihre Anlage holen können! Foto: Paul Hartman



10 Den Bahnhof Steinhorst, an der OHE-Strecke Celle–Wittingen gelegen, hat sich Rainer Pausch zum Nachbau im Modell ausgesucht. Auf vier Modulen ließ er den kleinen Landbahnhof entstehen.
Foto: MK

*Mit
MIBA-Jahresinhalt
2002*

74 Die württembergische Klasse AD, quasi die „klassische“ 2'B-Bauart, hat Brawa als H0-Modell ausgeliefert. Die optische und technische Wertung offenbart unser Test.
Foto: gp



70 Zwei gänzlich gegensätzliche H0-Modelle der modernen Ellok-Baureihe 185 stellen wir im MIBA-Test vor. Bernd Zöllner nahm sich der beiden „Kontrahenten“ von Piko und Roco an und verrät Ihnen als Ergebnis seiner Untersuchung die Stärken und Schwächen der Neuen. *Foto: MK*

INHALT

MIBA-SCHWERPUNKT Supern und verbessern

Klein, aber fein!	46
Super supern in fünf Sätzen	53
Startpackungslok beim „Tuner“	60
Spitzensignal mit Beleuchtung	62
Lifting für die 86	67

MODELLBAHN-ANLAGE

OHE-Module nach FREMO-Norm: Steinhorst – ein Bf in der Südheide	10
Bau eines Winterdioramas oder: Wie der Weihnachtsbaum überflüssig wird	36

MODELLBAHN-PRAXIS

Ein Bahnhof für beengte Verhältnisse (9)	
Das hässliche Entlein	18
Gräben am Gleis	22
Winter auf der Modellbahn	
Eis, Schnee und Dauerfrost	30

MENSCHEN + MODELLE

In voller Fahrt durch volle Hallen	26
------------------------------------	----

GRUNDLAGEN

Foto-Workshop (5)	
Vorder- und Hintergrund	40

VORBILD

Eine für alle (Baureihe 185)	68
Das Schwaben-Kamel (Württ. AD)	74

MIBA-TEST

Zwei für alle (185, Piko/Roco)	70
Erst AD, dann aha (AD, Brawa)	76
Typische Einheitslok (81, Flm.)	84

VORBILD + MODELL

Mehr als nur eine Variante (44 DR)	80
------------------------------------	----

NEUHEIT

2 x Gbk-v in 2m	88
Bügel an und ab per Funktionstaste	90
Eierkopf und Donald Duck auf der Rollbahn	101

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	93
Bücher/Video	102
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	104
Kleinanzeigen	106
MIBA-Jahresinhalt 2002	127
Impressum · Vorschau	124

Schienenverkehr Ford/Köln

Mit Vergnügen habe ich im MIBA-Schwerpunkt „Autotransporte“ den Artikel „Das siebte Tor“ über den Bahnverkehr bei den Kölner Fordwerken studiert. Hierzu noch einige Hinweise. Die offenen Wagen der HGK befördern im Binnenverkehr Blechreste der Automobilproduktion von Ford Ost zu einem Altmetallverwerter mit Lagerplätzen im Niehler Hafen sowie mit Gleisanschluss in der Nähe des HGK-Bahnhofs Köln-Bickendorf.

Zunächst nach Köln-Bickendorf und nicht direkt zur DB AG nach Köln-Nippes führt im Übrigen die Strecke vom HGK-Bahnhof Köln-Niehl (in der Übersichtskarte wie auch in Kölner Stadtplänen fälschlicherweise als Köln-Weidenpesch bezeichnet). Von Bickendorf aus bieten sich dann Fahrmöglichkeiten nach Frechen (HGK) und Köln-Ehrenfeld zur DB AG in Fahrtrichtung an, sowie in Gegenrichtung parallel zur Strecke nach Niehl zur DB AG über Köln-Nippes.

Weder in Ehrenfeld noch in Nippes werden heute noch Züge übergeben. Um ein Umsetzen zu ersparen, fahren Züge von Frechen über Nippes zu den DB AG-Bahnhöfen Köln-Eifeltor, Köln-Kalk Nord oder Gremberg, während Züge von Niehl oder Niehl-Hafen über Ehrenfeld dorthin fahren.

Wolfgang Metzmacher, Köln

Autotransporter von CS-Train

Die Marktübersicht über Autotransportwaggons im Modell ist unvollständig. Von CS-Train gibt es den privaten Autotransportwaggon der Firma ARS. Das Vorbild ist immer paarweise ge-

kuppelt und in Ganzzügen zwischen Ingolstadt–Regensburg–Glauchau und Emden–Bremerhaven im Einsatz. Diese privaten Ganzzüge werden meistens von Dispoloks gezogen. Allerdings ist der CS-Train-Waggon schwer erhältlich und immer mit gelben VW-Caddys beladen. Im beiliegenden Foto sehen sie meine verschmutzte Variante mit einer Herpa BMW 5er Touring-Ladung versehen. Leider wird dieses Automodell von Herpa nurmehr exklusiv für BMW erzeugt und ist damit unerschwinglich als Ladegut. Bei meinem BMW-Händler wollte man € 8,20 für ein Automodell. *Rudolf Windisch (E-Mail).*

MIBA 11/2002, Testbericht BR 45

Missratenes Revival

Die Ausgabe der MIBA 11/2002 enthält einen Testbericht der neuen Liliput 45. Genaues Lesen und Betrachten der Bilder verrät, dass der Tester recht schmeichelhaft mit dem Testobjekt umgeht, indem er nicht allzu deutliche

Worte über die mangelhafte Neuschöpfung findet. Zunächst kann man darüber verärgert sein, dass Liliput klammheimlich, entgegen der Vorankündigung, nicht die Vorserienlok, sondern quasi als Doppelentwicklung zu Märklin/Trix die Serienmaschine realisiert hat. Liliput hatte bisher die Vorbesteller darüber nicht informiert. Ärgerlich! Die Kritik richtet sich in erster Linie an Konstrukteur und Formenbauer. So mangelhaft ist m. E. in den letzten Jahren kein Modell mehr auf die Räder gestellt worden. Da fallen am Kessel zunächst die äußerst stümperhaft gestylten Sanddome auf, die die Kesselsilhouette der Lok entstellen. Enttäuscht entdeckt man die nur angegossenen Sandfallrohre. Überdimensioniert erscheinen dagegen die Kesselventile, die hässlich weit von den Domen abstehen. Ebenso unschön wirken die zu groß geratenen Zylinderdruckausgleichsventi-



Autotransportwaggon von CS-Train, beladen mit 5er Touring BMWs von Herpa.

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.

le, die langhalsigen Loklaternen und die spielzeughaften groben Schienenräume. Ein Kardinalfehler liegt in der Gestaltung des Tenders vor, der im Test nicht erwähnt wird. Die von Liliput gewählte Form der Spantenverkleidung gab es nur bei den Vorserienloks, die Serienloks besaßen eine weniger auffallend geformte flachere Spantenverkleidung (siehe Bild auf Seite 89). Da Liliput keine Vorserienlok gefertigt hat, ist dieses Formteil unsinnig. Umgekehrt kann man mit dem neuen Kessel keine Vorserienlok nachbilden. Offenbar liegt hier eine sehr schlampige Produktrecherche vor. Löblich ist die enge Lok-Tender-Verbindung, doch leider fehlt am Tenderende eine Kurzkupplung. Alles in allem eine enttäuschende Lokneuheit, auf die das lange Warten nicht gelohnt hat. Eine Lok jenseits der 200,-€ Schwelle muss anders aussehen. Vielleicht nutzt die Fa. Weinert die Gunst der Stunde und fertigt für meinen Geschmack einen passenden Zurüstsatz. Vielleicht kommt ja dann doch noch Freude an der 45 auf.

Wolfgang Seydel, Schlüchtern

MIBA-Extra, Modellbahn digital 3

Normen gibts woanders

Leider war die von Ihnen genannte Bezugsquelle für die MOROP-Normen (NEM, Normen europäischer Modellbahnen) falsch. Die aktuelle NEM-Zusammenstellung gibt es beim Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V., Postfach 1140, 30011 Hannover, Tel. 0700/23 33 22 55, Fax 0511/74 054 055, www.bdef.de oder direkt beim MOROP, Michel Broigniez, 21 Op Kraizfelder, 9142 Burden, Luxemburg, Tel./Fax 000352/453695, www.morop.org.

Gerhard A. Bayer, Füssen

MIBA 10/2002, Der Dampfmacher

Aus Pappe und Draht

Sie erwähnen im Beitrag „Der Dampfmacher“ einen Artikel aus dem „Modelleisenbahner“ von 1957. In diesem Artikel war auch eine recht detaillierte Maßskizze eines Heizwagens veröffentlicht worden. Als viele Jahre in Reichenbach ansässiger Modellbahner musste ich natürlich die interessanten Manöver mit den Heizwagen auch auf meinem Heimatbahnhof nachvollziehen.

Deshalb baute ich mir vor fast 40 Jahren, nach der genannten Skizze, selbst einen Heizwagen (Bauart 1944 mit Drehgestellen Görlitz III leicht). Er entstand ausschließlich aus Pappe und Draht! Lediglich die Drehgestelle mit Achsen und Kupplungen sowie die Puffer sind gekaufte Teile. Das Dach mit den eingezogenen Enden besteht aus einem Stück, in entsprechende Form gebracht. Die Lackierung erfolgte von Hand mit einem feinhaarigen Pinsel mit Nitrolack, übrigens am komplett zusammengebauten Fahrzeug! Das DR-Zeichen wurde aufgestempelt. Nur zu einer vollständigen Beschriftung reichte es damals – und bis heute – nicht. Auch zu Faltenbälgen ist er noch nicht gekommen. Die Abdeckungen des Kohlebunkers sind verschiebbar, darunter kommt richtige Kohle zum Vorschein. Die Fenster wurden mit einer Folie „verglast“, die auf der inneren Seite mattiert ist. So ersparte ich mir die Inneneinrichtung, denn bei den großen Fenstern hätte ein „hohler Vogel“ doch etwas befremdlich gewirkt.

Ich habe mir keinen Heris-Wagen zugelegt, weil mein 40 Jahre alter Eigenbau seinen Dienst noch immer zu meiner (und der Preiserlein) vollsten Zufriedenheit verrichtet.

Peter Heumos, Zeuthen



Bereits vor 40 Jahren baute sich Peter Heumos seinen Heizwagen aus Pappe und Draht.

OHE-Bahnhofsmodule nach FREMO-Norm

Steinhorst – ein Bahnhof in der Südheide

Auf vier Modulen, die der FREMO-Norm entsprechen, sollte eine kleine Bahnstation „auf dem flachen Land“ entstehen. Die Wahl fiel auf den OHE-Bahnhof Steinhorst im Süden der Lüneburger Heide. Wenn die Module im Rahmen eines FREMO-Treffens zum Einsatz kommen, entspricht der Betriebsablauf natürlich ganz genau dem Vorbild. Rainer Pausch schildert Planung und Bau seiner Bahnstabsmodule.

Ein kleiner Landbahnhof mit einfachem Gleisplan sollte entstehen. Er sollte Platz finden auf vier Modulen nach FREMO-Norm. Nach einigen Überlegungen fiel die Wahl schließlich auf die OHE-Bahnstation Steinhorst.

Das Vorbild:

Der kleine Bahnhof Steinhorst liegt an der Strecke Celle/Nord-Wittingen/West der Osthannoverschen Eisenbahnen A.G. (OHE), fast auf halbem Wege, bei km 27,6. Erbaut wurde dieser von der Kleinbahn Celle-Wittingen im April des Jahres 1903; der Bau der Strecke dauerte nur 16 Monate. In dieser Zeit wur-

den immerhin 51 km Eisenbahnlinie mit mehreren Bahnhöfen, Brücken und Dämmen gebaut. Die topografischen Gegebenheiten waren in einigen Gebieten schwierig.

Der Bahnhof selbst ist auf einer Anhöhe angelegt; auf der westlichen Seite schließt sich ein Tal an, das von der Lachte durchflossen wird. Somit wurde eine Durchquerung dieses Tales – mit einer anschließenden Steigung von 1:66 – nötig.

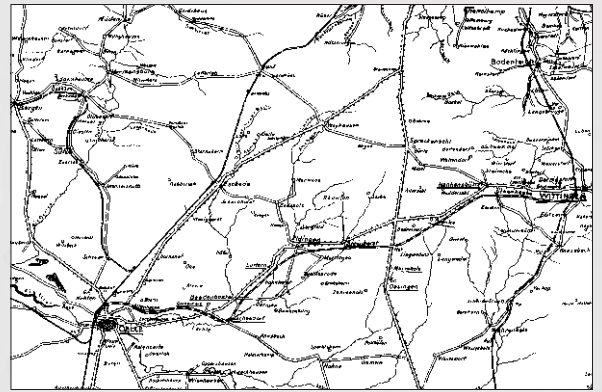
Die Gleisanlagen sind einfach gehalten und bestehen aus dem durchgehenden Hauptgleis mit abzweigendem Freiladegleis (Gleis 2), dem eine Kopf- und Seitenrampe angeschlossen ist. Ein



weiteres Nebengleis (Gleis 3) liegt auf der südlichen Seite des Hauptgleises. Dieses konnte bis in die 70er-Jahre von beiden Seiten bedient werden. Nun ist es bis auf 126 m gekappt und nur noch von Westen her befahrbar. An seinem Ende liegt eine Seitenrampe von 19 m Länge. Gleis 4 zweigt aus östlicher Richtung vom Gleis 2 ab und hat eine Nutzlänge von 220 m; an dessen Ende befindet sich ein Lagerschuppen der RWG Groß-Oesingen. Ein weiteres Stumpfgleis zweigt von Gleis 4 mit 100 m Radius zu einer anderen Lagerhalle der RWG ab.

Als „die Welt noch in Ordnung“ war (1953), fuhren hier außer den 7 Personenzugpaaren (sonntags mit Triebwagen) 2 Dg-Paare bei Bedarf und 1 G-

Hochbetrieb im OHE-Bahnhof Steinhorst.
Die vierachsige Tenderlok 92 148 (ELNA-Typ 6, im Vordergrund) war schon einmal Gegenstand eines MIBA-Beitrages (Themenschwerpunkt „ELNA“ in Heft 12/2001).
Rechts oben eingeklinkt: Streckenführung der OHE-Strecke Celle–Wittingen.



Paar täglich. Inzwischen ist der Personenzugverkehr eingestellt und es fährt nur ein Güterzugpaar von Celle/Nord nach Wittingen/West und zurück. Das Empfangsgebäude wurde in einer Nacht-und-Nebel-Aktion abgebrochen.

An Triebfahrzeugen waren zunächst ausschließlich Dampfloks mit drei Achsen vorhanden, die von Borsig, Hanomag und Henschel geliefert wurden. Erst im Jahre 1933 begann die Beschaffung von Motorfahrzeugen mit dem Wismarer Schienenbus „Typ B“ als erstem Ameisenbär (SK 1) überhaupt. 1935/36 wurde mit einem SK 2 der zweite Triebwagen angeschafft, geliefert von Talbot.

Für Personenzüge wurden BC- und C-Wagen sowie auch PwPost mit zwei



Historisches Foto vom OHE-Bahnhof Steinhorst mit Bahnpersonal; links eine neuere Aufnahme mit MaK-Diesellok 600 21