

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

**April 2003**

B 8784 · 55. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

MIBA-Test: BR 624 von Bemo

## Lückenschluss auf Regelspur



**MIBA-Schwerpunkt**

**Landschaftsbau**

**Modellbahn-Praxis**

**Nassschiebebilder selbst erstellt**

**Digitalisierung**

**Minidecoder für Miniloks**



So – das hätten wir jetzt auch überstanden! Weihnachtsstress, Modellbahn-Hochsaison, Spielwarenmesse mit all ihren Nachwehen können wir abhaken. Die Tage sind wieder deutlich länger und locken auch hart gesottene Bastler und Spieler ins milde Frühlingslicht. Einzig die fiskalischen Dimensionen unserer Leidenschaft rauben uns noch ein wenig den Schlaf angesichts der vielen schönen Neuheiten,

den Pflanztipp von Gebhard Weiß (S. 49) beherzigt: grünliche Wasserfarbe, dünnes Papier, scharfe Nagelschere. Eingefärbte Papierstreifen werden leporellomäßig gefaltet und schnipp-schnapp entstehen binnen Minuten maßstäbliche Pestwurzblätter, die mittels dünner Drahtstängel an Ort und Stelle in den Geländeuntergrund gepflanzt werden. Selbst in großer Zahl – schließlich ist der Pestwurz in natura entlang halbschattiger Bäche und in feuchten Wäldern massenhaft anzutreffen – kostet das fast nix und wirkt unübertroffen.

Das ist Ihnen zu banal? Was bei Ihnen auf der Anlage wächst und gedeiht, soll nicht von Pappe sein? Und überhaupt: Was nix kostet, taugt auch nix!? Dann hilft Ihnen unser Spezialist für exotisches Grünzeug und tropisches Gemüse weiter: MIBA-Redakteur Lutz Kuhl ließ diverses Strauch- und Pflanzwerk mithilfe filigran vorgefertigter Messingätzbleche entstehen. Statt Papierfalten war allerdings Metallbiegen angesagt, statt Alleskleber kam der LötKolben zum Einsatz – das nicht minder überzeugende Ergebnis ist auf S. 58 zu besichtigen.

Pestwurz und Palmwedel im Maßstab 1:87 – nicht wenige fragen sich vermutlich, ob die Jungs von der MIBA und ihre Mitarbeiter endgültig vom Puder des Wahnsinns bestäubt sind? Unser Betriebsoberarzt wird als anerkannter Feinmotoriker und Hobbygärtner eine eher ambivalente Diagnose stellen: Einfach irre, diese Kleingewächse, und außerdem hat Gartenarbeit einen hohen therapeutischen Stellenwert. Anders ausgedrückt: Seit jeher gehört die Landschaftsgestaltung zu den Lieblingstätigkeiten der Modellbahner und wer dabei dieselben Maßstäbe anlegt wie an die Detailausführung seiner käuflich erworbenen Fahrzeuge, hat noch lange keinen Sprung in der Schüssel.

*Thomas Hilge*

## Origami für Modellbahner

die in den nächsten Monaten ebenso auf uns zurollen wie die dazugehörigen Fragen von fast allgegenwärtigem Ausmaß: Wer soll das bezahlen, wer hat so viel Geld?

Gesucht sind also Modellbahnaktivitäten, die den geschundenen Hobbyetat nicht belasten und sich zudem, geeignetes Wetter vorausgesetzt, am Balkon- oder Gartentisch durchführen lassen. Wir haben da eine ganz neue Idee für Sie: Wie wärs denn mit Papierfalten – Origami für Modellbahner sozusagen? Papier und Karton als Werkstoff für Gebäudemodelle: Ein alter Zopf, der aber immer aktuell bleiben wird. Papier und Karton als Material für den Fahrzeugbau: Auch ein alter Zopf, sogar aus dem Gründungsjahrgang 1948 der MIBA, der inzwischen wieder eine kleine Renaissance erlebt (wie uns etwa Rolf Schnabel mit seiner „Linzer Schmitze“ in der März-MIBA bewies). Aber Papier als Grundstoff für den Modell-Landschaftsgärtner?

Drei Dinge braucht der Mann, wenn er sich an die Detailgestaltung seiner Miniaturlandschaft macht und dabei

Der Schmalspur-Spezialist Bemo liefert (nach dem RegioShuttle) jetzt sein zweites Regelspurmodell aus. Der Triebwagen der Reihe VT 24.6 erlaubt Modellvarianten seit der Epoche III bis in die Jetztzeit. Das Titelmotiv setzte einmal mehr Bruno Kaiser in Szene.





**60** Das mittlere Dampf-Bw „Petershagen“ steht im Mittelpunkt eines ausführlichen Anlagenberichts. Dipl.-Ing. Ulrich Meyer beschreibt den richtig dimensionierten Aufbau und schildert die Betriebsabläufe in seinem H0-Betriebswerk.  
*Foto: Dipl.-Ing. Ulrich Meyer*



**16** Nachdem Bemo nun ein H0-Modell des lange vermissten Triebwagens VT 24.6 ausliefert, bietet die MIBA die entsprechenden Vorbildinformationen und den obligatorischen Fahrzeugtest. *Foto: bz*





## MIBA-SCHWERPUNKT Modellbahn-Landschaft

Ein rauschender Bach mit neuen Mitteln	40
Zum Planschen schön!	46
Amerikanische Baumschule	50
Birken im ersten Frühlingsglanz	54
Planten un Blumen – in Messing geätzt	58

## VORBILD

Das Vermächtnis des August v. Borries (P 4.2)	8
Nachkriegsgeneration (VT 24.6)	16
Motorwagen	24

## MIBA-TEST

Bum-bum-Borries (36.0, Roco, H0)	12
Der Flachland-VT (624, Bemo, H0)	18

## MODELLBAHN-PRAXIS

Vom 614 zum 634	22
... und es geht doch! (V 36.4 ≈)	26
Betriebsspuren an Schüttgutwagen	34
Bahnhof für beengte Verhältnisse (11): Nur noch ein paar Kleinigkeiten ...	70
Beschriftungen nach eigenem Gusto	80

## FAHRZEUGBAU

Neubau-23 in 1	28
----------------	----

## VORBILD + MODELL

Facelifting für einen Oldtimer	30
--------------------------------	----

## MODELLBAHN-ANLAGE

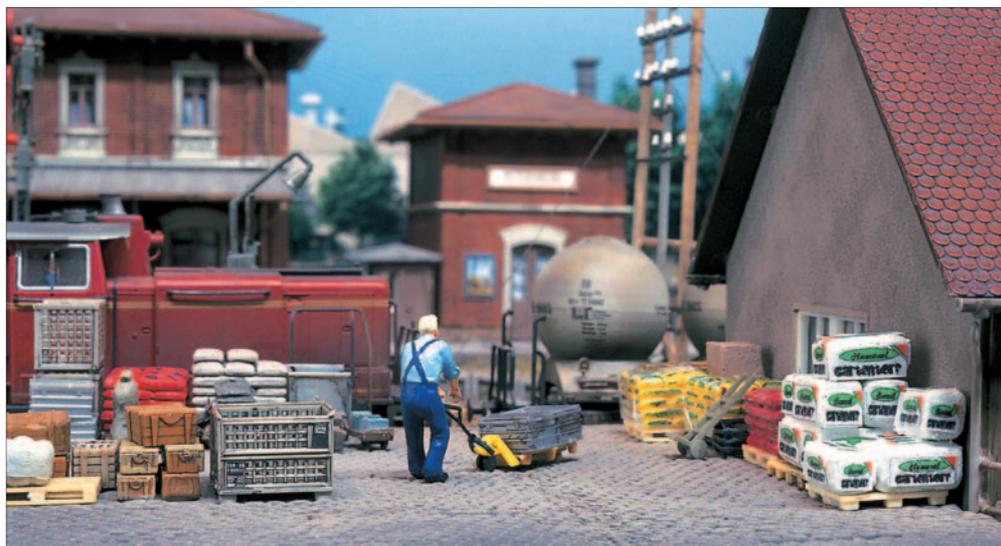
Ein Dampf-Bw zur Reichsbahnzeit (1): Bw Petershagen	60
Anfänge der Industrialisierung: Ziegelei in Holstein	66

## DIGITALTECHNIK

Und sie fahren doch! (Z-Decoder)	76
----------------------------------	----

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	84
Bücher/Video	90
Branche Intern	93
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	94
Kleinanzeigen	96
Impressum · Vorschau	112



**70** Horst Meier schließt seine Artikelfolge über „Bad Michlbach“ ab. Diesmal geht es um die Ausstattung mit den für die Wirkung einer Anlage so wichtigen Details.  
*Foto: Horst Meier*

**34** Um realistische Betriebsspuren an H0-Selbstentladewagen der Gattung Tdgs kümmert sich Thomas Mauer in seinem Praxis-Beitrag.  
*Foto: Thomas Mauer*

## Kompromisse sind nötig

Der Beitrag „Hersteller aufwachen“ kann so nicht stehen bleiben. Der Verfasser wünscht sich maßstäbliche Schienen und Weichen. Das wäre eine Marktlücke für die Hersteller. Bei aller Maßstäblichkeit, hat sich der Autor auch Gedanken über die Längenausdehnungen gemacht?

Bei einem angenommenen kleinen Bahnhof mit drei bis vier Gleisen, zwei bis drei Abstellgleisen, bei einer Längenausdehnung von nur 1000 m, ergäbe dies in 1:87 die beachtliche Länge von 11,49 Meter. Bei einem Bogen mit Radius von 2000 Metern ergibt sich ein Radius von 22,98 Metern. Welcher Modellbahner hat in seinem trauten Heim die Möglichkeit diese Dimensionen von Maßstäblichkeit zu verwirklichen? Wohl keiner. Nur das zählt für die Hersteller. Modellbahn bedeutet die Bahn im Modell so darzustellen, dass sie überzeugend und glaubhaft wirkt. Dabei sind wohl immer Kompromisse einzugelenken!

*Dieter Stetter, Pfungstadt*

## MIBA 2/2003, MIBA-Test

### LED-Beleuchtung

Nachdem ich die Fahrzeugtests (BR 45 Märklin, ET 65 Brawa etc.) im Februarheft durchgelesen habe, ist mir einmal mehr Ihre haltlose Kritik an „gelber“ Leuchtdiodenfront bzw. Innenbeleuchtung aufgefallen. Ich ziehe die bekanntermaßen wartungsfreie Leuchtdiodenbeleuchtung jeder altmodischen, weil nicht wartungsfreien und mit wesentlich höherem Stromverbrauch verbundenen Glühbirnenbeleuchtung vor.

LEDs lassen sich, insbesondere in der SMD-Technik, wirkungsvoll ganz dicht bei den Loklaternen bzw. in diesen einsetzen, wodurch die Lichtausbeute wesentlich wirkungsvoller ist – bei vielen Loktests bemängeln Sie ja oft die erst bei höheren Geschwindigkeiten erkennbaren Glühbirnen-Lokbeleuchtungen! So genannte „weiße“ Leuchtdioden geben fast immer nur bläuliches Licht ab und sind daher noch keine akzeptable Alternative.

Die Meinung Ihrer Tester ist meines Erachtens nicht repräsentativ, zumal

die Modelle immer filigraner werden und hierdurch fast zwangsläufig jeder Eingriff in das Fahrzeuginnere immer „riskanter“ wird (siehe Testbericht ET 65).

Meine Aufforderung als Fazit an alle Hersteller: Bis brauchbare weiße LEDs verfügbar sind, baut gelbe LEDs möglichst in jedes neu erscheinende Fahrzeug ein – Modellbahner mit Weitblick werden es euch durch den Kauf weiterer alltagstauglicher Modelle danken!

*Klaus Dieter Henß, Frankfurt/Main*

### Schlagzahl zu niedrig

Sofern Sie Fahrzeuge mit Geräuschelektronik testen, sollten Sie diese genauso kritisch untersuchen und bewerten wie alle anderen Testbereiche, das heißt, Sie sollten die Töne mit den Geräuschen des konkreten Vorbildes vergleichen. Hierbei ist zu prüfen, ob die „Schlag“-Zahl pro Treibradumdrehung mit der Bauart der Vorbildlok verträglich ist. So hat leider die getestete BR 45 eben nicht „das typische Geräusch einer Dreizylinderlok“! Denn beim Soundtest können eindeutig nur vier statt sechs Auspuffschläge je Treibradumdrehung gezählt werden, was bekanntlich für Zweizylinder-Loks zutrifft. Schade!

*Dr.-Ing. Rainer Kühnpast, Düsseldorf*

## MIBA 2/2003, MIBA-Test Steppenpferd in N

### Riffelblech

Auch als H0-Bahner könnte man beim Anblick von Fleischmanns BR 24 schwach werden. Man kann nur hoffen, dass Fleischmann sein „H0-Steppenpferd“ möglichst bald überarbeitet und ein ebenso zeitgemäßes Modell auf die Räder stellt. Wobei ich mir einen Kritikpunkt nicht verkneifen kann.

Während Fleischmann das Umlaufblech seines N-Steppenpferdes mit feiner Riffelblech-Imitation versehen hat, herrscht diesbezüglich auf dem H0-Sektor bei Fleischmann seit dem Erscheinen der BR 86 „tote Hose“. Auch die letztjährige, schöne Ausführung der BR 81 kennt am Kessel und am Kohlenkasten nur glatte Tritte.

Eigentlich unverständlich, wenn derselbe Hersteller in N ganz selbstverständlich Riffelblech als Riffelblech darstellt!

*Herbert Korb (E-Mail)*

## MIBA 2/2003, Die Gruppe 44

### Ärgerlicher Fehler

Ihrem Urteil bezüglich der lupenreinen Modell-Beschriftung kann ich mich durchaus anschließen, nur ist diese, was den 1./2.-Klasse-Wagen angeht, leider falsch geraten. Dieser Wagen wird herstellerseitig richtig als „AByse 633“ angeboten, trägt jedoch die falsche Bezeichnung „AByse 663“ (die Bauartnummer 663 gehört bekanntermaßen zu einem 2.-Klasse-Wagen ex C4i-34). Dieser ärgerliche Fehler hätte nicht nur der Qualitätssicherung der Firma Piko, sondern auch beim Fotografieren auffallen müssen!

*Rolf-Dieter Gausmann, Gehrden*

## MIBA-Messe 2003, Märklin

### Rheingold nur im Set?

Mit der Zugpackung „Rheingold“ als H0-Neuerscheinung 2003 hat mich die Firma Märklin extrem verärgert. Habe ich mir doch vor ca. zehn Jahren als treuer und begeisterter Märklin-Kunde das Wagenset „Rheingold“ gekauft und dazu die Lok BR 18 in Standard-Epoche II-Ausführung. Insofern würde die neue Lok mit Rheingold-Lackierung hervorragend zu meinem Wagenset passen. Aber die bekomme ich jetzt wohl nur, wenn ich das ganze Set Nr. 26750 kaufe und damit die Wagen doppelt habe?

Hiermit versichere ich: Genau das werde ich nicht tun. Im Gegenteil, auch andere Väter haben schöne Töchter und wenn die Marke „Märklin“ Ärger bei mir auslöst, orientiere ich mich halt verstärkt an Produkten der Mitbewerber, die ebenfalls auf K- und C-Gleisen fahren können.

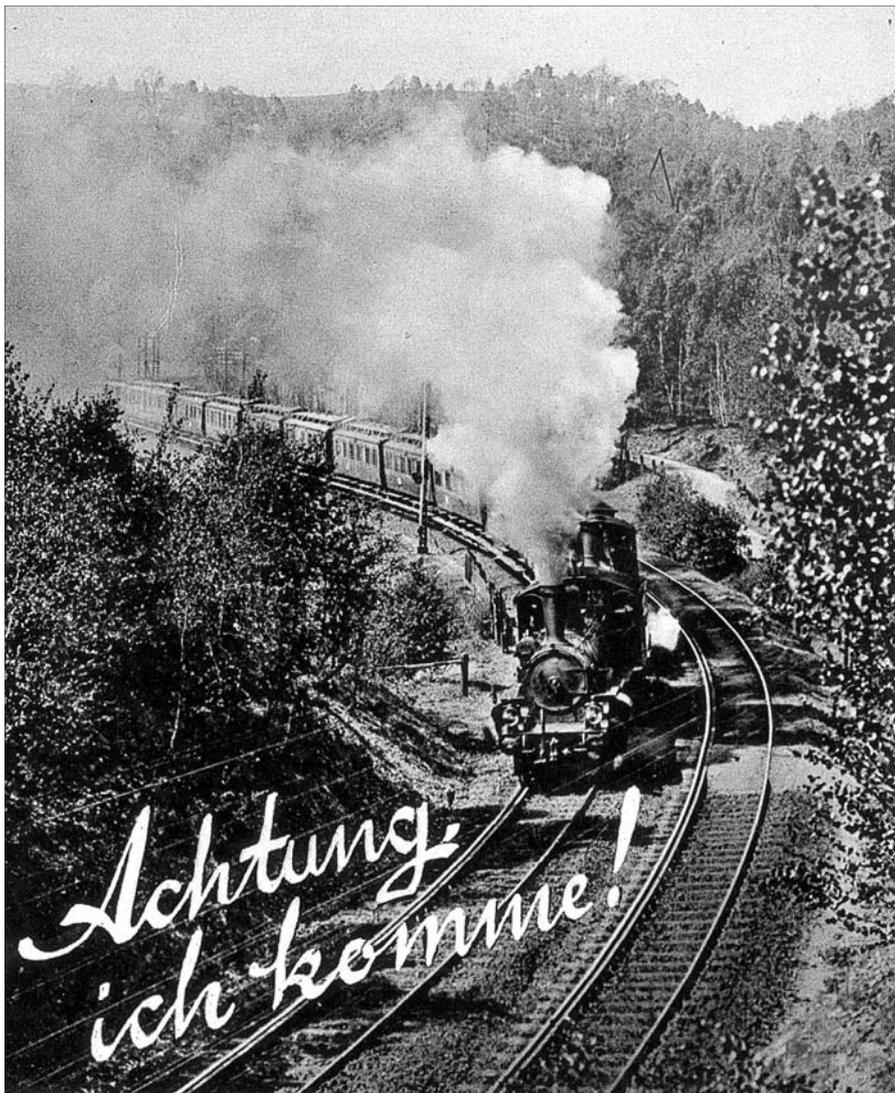
*Dr. Joachim Schläper, Stuttgart*

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



Eine lange Reihe preußischer Abteilwagen schleppen zwei P 4.2 um 1910 auf der schlesischen Strecke Freiburg–Nieder Salzbrunn über die 20-‰-Steigung an der Blockstelle Liebichau bergan.

Foto: Slg. Thomas Samek



*Als eine der meistgebauten deutschen Personenzugloks ist sie in die Lokomotivgeschichte eingegangen – die preußische P 4.2, zudem eine der schönsten Maschinen der nicht gerade auf Design-Meriten bedachten preußischen Staatsbahnen. Das Vorbild des neuen Roco-Modells porträtiert Michael Meinhold.*

Die 2'B-Maschinen der Gattung P 4.2

## Das Vermächtnis des August v. Borries

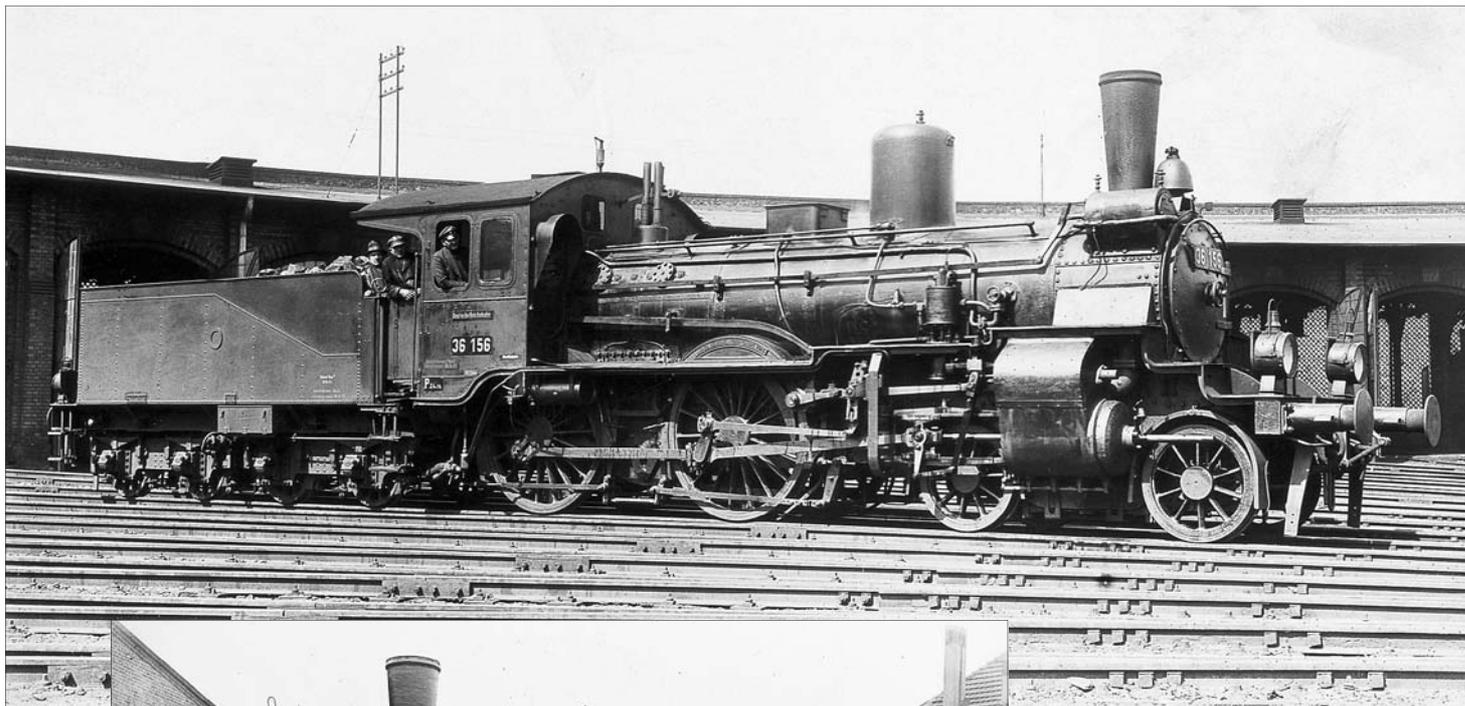
Fast keine Bahnverwaltung“, so schildert es Karl-Ernst Maedel in seiner Entwicklungsgeschichte deutscher Dampflokomotiven, „war Ende der Achtzigerjahre des 19. Jahrhunderts in der Lage, den Anforderungen im Hinblick auf Schnelligkeit und Bequemlichkeit des Zugverkehrs gerecht zu werden. Der Minister für öffentliche Arbeiten in Preußen, von Maybach, entsandte August v. Borries zu einer Studienreise nach England und Amerika, als deren Ergebnis 1891 vielfach völlig neue Gedankengänge auftauchten. Es war klar, dass ein leistungsfähiger Kessel nur unter Vergrößerung der Achszahl unterzubringen war, der

Schritt von der 1B zur 2'B war also unumgänglich.“ August v. Borries, Maschinenmeister der Eisenbahndirektion Hannover, übernahm das langgespreizte Drehgestell aus dem amerikanischen Lokomotivbau 1890 für die pr. S 2 der „Hannoverschen Bauart“ und entwickelte daraus 1893 mit der pr. S 3 als „American“-Type die „erste preußische Schnellzuglokomotive großen Stils, die zu ihrer Zeit fast den gesamten Schnellzugverkehr bestritt“ (Maedel).

Zugleich wurden auch „American“-Personenzuglokomotiven beschafft, zunächst die P 4 „Erfurter Bauart“ von 1892/93, der die „Hannoversche Bauart“ P 4.1 folgte; sie wurde 1893–1901

gebaut (1898 entstand durch den versuchsweisen Einbau des Schmidt'schen Langkessel-Überhitzers in eine P 4.1 die erste Heißdampf-Personenzuglokomotive der Welt). Es sollte indes „trotz der Bewährung der Verbund-S 3, noch bis zum Jahre 1898 dauern, bis das zuverlässige Dultz-Wechselventil den Weg zum Bau der 2'B-Verbund-Personenzuglokomotiven P 4.2 freigab“ – so Thomas Samek, durch sein opulentes Standardwerk „Die Baureihe 36“ (EK-Verlag) als wohl bester Kenner dieser Gattung ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang sei nochmals auf den die Jahrhundertwende prägenden Richtungsstreit zwischen August v. Borries als leidenschaftlichem Befürworter der Verbund-Maschine und Robert Garbe als apodiktischem Verfechter der einfachen Zwillingen-Bauart verwiesen. Wenn auch „Robert Garbes letztes Gefecht“ (MIBA 1/2001) mit seiner gewaltigen S 6 zunächst gewonnen schien, musste diese doch wesentlich früher den aktiven Dienst quittieren als ihre kleinere,



Das Roco-Vorbild 36 156, von Henschel 1903 als Fabriknummer 6426 gebaut, in den 30er-Jahren aufgenommen. Die Lok kam 1933 vom Bw Ottbergen zum Bw Northeim.  
Foto: Werner Hubert/Slg. Thomas Samek

Links: 36 006 am 31.1.1931 im Bw Neuss.  
Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

36 361 (Humboldt 1907) des Bw Rendsburg im Bw Kiel, wo S 6 die Nachfolge der P 4.2 antraten. Foto: Archiv Michael Meinhold

auf den Grundsätzen von August v. Borries beruhende Verbund-Schwester – und damit zurück zur P 4.2:

Das Dultz-Wechselventil erwies sich als die am besten geeignete Vorrichtung, die Verbundlokomotiven beim Anfahren zur Versorgung des – in der

Totpunktstellung von der Dampfzufuhr abgeschnittenen – Niederdruckzylinders mit Frischdampf benötigen. Angebracht war das Dultz-Wechselventil an der Rauchkammer über dem (kleineren) Hochdruckzylinder – markantes Merkmal der Verbundmaschinen und

insbesondere der P 4.2, bei der der Hochdruckzylinder übrigens derart mit Blechen verkleidet wurde, dass kaum mehr ein Größenunterschied zum Niederdruckzylinder auf der Heizerseite bestand; die Bilder dieser Seite verdeutlichen dies auf anschauliche Weise.





Bis auf den Treibrad-Durchmesser (1750 mm gegenüber 1980 mm) und die Höchstgeschwindigkeit (90 km/h gegenüber 100 km/h) unterschied sich die P 4.2 nur wenig von der S 3. Wie diese war sie zumeist mit dem preußischen Tender 2'2'T 16 gekuppelt, der ihr wesentlich besser „stand“ als der kurze Tender 3 T 15 (was mit hoher Wahrscheinlichkeit auf ein kommendes Modell der S 3 schließen lässt).

Bis 1910 wurden – von Schwartzkopff, Henschel, Humboldt, Breslau und Hanomag – insgesamt 707 Maschinen beschafft, die fast zwei Jahrzehnte lang den Personenzug- und gelegentlich auch den Schnellzugdienst in den preußisch/hessischen „Kernlan-

den“ prägten – zunächst auch begünstigt durch die Zurückhaltung der Preußischen Staatsbahn bei der Beschaffung dreifach gekuppelter Personenzugloks, während nach dem Ersten Weltkrieg der Aderlass der Reparations-Ablieferungen den Einsatz verlängerte: Es fehlte am geeigneten Ersatz der beim Personal ob ihrer guten Laufeigenschaften geschätzten Maschinen.

Der Verteilungsplan der P 4.2 auf die Reichsbahndirektionen vom Juni 1925 umfasste 494 Maschinen, von denen 437 noch eine DRG-Nummer erhielten. Am stärksten vertreten waren sie in den Direktionen Cassel, Stettin, Altona und Münster, wo einige P 4.2 ein Dienstalter von 33 Jahren erreichten.

1928 reduzierte eine umfangreiche Ausmusterungswelle den Bestand auf 183 Lokomotiven; dennoch, so wieder Thomas Samek, standen – als letzte Nassdampflokomotiven im Streckendienst – „auch in den 30er-Jahren noch rund einhundert P 4.2 im Einsatz. Überwiegend bei den Direktionen Altona, Kassel und Münster zusammengezogen, verwendete man sie außer im Personenzugdienst vor allem vor Eilgüterzügen (Leig) und Viehzügen.“

In der Direktion Altona/Hamburg waren P 4.2/36.0-4 vor allem in Flensburg, Husum und Itzehoe beheimatet; in Buchholz und Hamburg-Eidelstedt wurden mit den ehemaligen Reparationsloks 36 501 und 36 506 erst 1950



**Oben:** Eine preußische P 4.2 zu Beginn der 20er-Jahre im mecklenburgischen Bad Sülze.

*Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold*

**Rare Postkarte, gestempelt 25. August 1902:** Eine P 4.2 durchquert mit einem Abteilwagen-Personenzug den Einschnitt am 137 m hohen „Gollen“ an der Strecke Stolp-Köslin (Pommern). *Foto: Slg. Thomas Samek*