

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Januar 2005

B 8784 · 57. 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

Fleischmanns 18.6 mit Innentriebwerk:

Vier Stangen für ein Halleluja



Liliput-84 im
MIBA-Test: S. 36



Anlagenbau: Frühe Epoche II in H0

Kleine Landstation in Bayern

Piccolo-Modell im MIBA-Test

Mehrsystem-Elllok BR 185



Mit Schwung legt sich 18 620 von Fleischmann in die von Noch-Bäumen gesäumte Kurve. Ihr Test findet sich ebenso in dieser Ausgabe wie jener der Liliput-84 001.

Fotos: Martin Knaden



Ein Mensch kann kaum noch an sich halten
Er legt die Stirn in Sorgenfalten,
Der Winter naht – er weiß es schon –
Und bringt ihm wieder Depression.

Doch heuer soll es anders werden,
Denkt sich der Mensch und will auf Erden
Nur etwas von dem Glück erhaschen,
Das andere so reichlich naschen.

Sein Leben macht ganz plötzlich kehrt:
Er legt sich zu ein Steckenpferd.
Und wählt als festesten Entschluss
Das maßstäbliche Schienenross.

Der Mensch betritt ein Fachgeschäft
– er hört nicht, was die Gattin kläfft –
Und kurz darauf trägt unterm Arm
Er eine Schachtel voller Charme.

Als abends dann das Licht wird fahl
Ein Zug umkreist sein kleins Oval.
Der Mensch spürt erstmals hier seit Jahren
Die kindlich Freud mit Dampf zu fahren.

So wird die Stimmung stündlich heller,
Der Zug rast jetzt schon sehr viel schneller.
Doch prickelt der Betrieb nicht mehr,
Ein zweiter Zug muss schleunigst her.

Der Mensch kauft auch die dritte, vierte
Lokomotive, die ihn gierte,
Und sammelt fortan Stück für Stück
Sein ganz persönliches Hobbyglück.

Liest zudem Bücher wie auch Hefte
(Die Gattin längst schon nicht mehr kläfft)
Und ist dann irgendwann Experte,
Der andern ihre Bahn erklärte.

Auch die Modelle werden besser
(Die Preise damit freilich größer ...)
Die Maße waren niemals feiner,
Der Antriebslärm war niemals kleiner.

Die liebste aber, muss man sagen,
Blieb jene Lok aus Wintertagen –
Nicht wirklich mit Details befrachtet,
Wenn man's aus heutger Sicht betrachtet.

Zu ihr hat er die stärkste Bindung –
Gleich einem Tau mit -zigfach Windung.
Dass niemals reiße dieser Faden
Wünscht sich und Ihnen *Martin Knaden*

Ein Mensch

frei nach Eugen Roth

66

Zur Zeit der Gruppenverwaltung Bayern spielt die Anlage des Briten Tim Hale. Die kreisförmig gebaute H0-Anlage hat Ausstellungsniveau. Rolf Knipper stellt den Bahnhof „Schleching“ und seine Umgebung vor. Foto: rk

24

Die „Weihnachtsanlage“ wird durch ein zweites Startset erweitert. Mit Tipps und Tricks von Stefan Hörth, damit sie Kindern auch gefällt. Foto: Stefan Hörth





72 Einen F 14 „Dompfeil“ mit exklusiver Detailierung schuf sich Alfred Fordon im H0-Maßstab durch Umbau der entsprechenden Liliput-Modelle.
Foto: MK

8 Die schmalspurige Kleinbahn Lingen-Berge-Quakenbrück hat sich Manfred Wille zum Vorbild für seine Anlage genommen. Alle Gebäude sind selbst gebaut.
Foto: gp

MIBA-SCHWERPUNKT Baustellen der Bahn

Dauerbaustelle	
Deutsche Bundesbahn	42
Baustellen – im und am Gleis	48
Langsam – hier wird gebaut!	54
Baustellen im Modell	58
Hier darf gebaut werden!	62

MODELLBAHN-ANLAGE

Die Kleinbahn L-B-Q in 1:87:	
Ein Stück Heimat	8
Erinnerungen an die Kindheit:	
Schleching – Landstation in Bayern	66

VORBILD

Verjüngte Königin	16
Die Einzelgänger vom Erzgebirge	32
Mini-Schneesleuder von der Grüttschalp	38

MIBA-TEST

6-Appeal (18.6, H0)	20
Wendige Wanderin (84, H0)	34

MODELLBAHN-PRAXIS

Digitaler Modellbahnstart (2)	24
Immer wenn die Glocke schlägt ...	28
Weniger ist mehr	65

MODELLBAU

F 14 „Dompfeil“	72
-----------------	----

ELEKTROTECHNIK

Es geht auch anders	78
Geräte kommen	81

MENSCHEN UND MODELLE

Drunter + drüber ...	82
----------------------	----

NEUHEIT

Roter Vierender (185, N)	86
Im Dienst des Brocken (LGB)	88

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	91
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	99
Bücher/Video	100
Kleinanzeigen	102
Impressum · Vorschau	118
MIBA-Jahresinhalt 2004	119

Kundenzufriedenheit?

Als ein der Modellbahnerei zugewandter „Verbraucher“ fragt man sich immer öfter, ob die Damen und Herren aus den oberen Etagen der Modellbahnindustrie dem Markt nicht völlig entrückt sind. Dabei soll es hier einmal nicht um Preisgestaltung und auch nicht um die Modellauswahl gehen, sondern einzig und allein darum, dass so, wie heutzutage die Modelle, Zubehör inbegriffen, an den Markt kommen, vieles so unvollkommen und oft auch mit Mängeln behaftet ist, dass Nachbesserungen in erheblichem Umfang unumgänglich sind. Glauben Sie wirklich, dass jeder Ihrer „Endverbraucher“ mit Lötkolben, „Dremel“ und einem Satz Feinmechanikerwerkzeug ausgerüstet ist? Abgesehen davon werden viele der jungen Väter, die sich für ihre Kinder eine Modellbahn kaufen, bei dem heute üblichen Berufsstress kaum die Zeit erübrigen können, diese Basteleien zu bewerkstelligen.

Wer sich dem Modellbahnnachwuchs widmen will, und das sollte die Modellbahnindustrie verstärkt tun, muss gebrauchsgerechte, qualitativ einwandfreie Produkte anbieten. Die nächste Modellbahner-Generation wird vielleicht weniger zu den Nietenzählern als zu den Anwendern zählen, die erwarten, dass man ein Modell (hoffent-

lich aus einer vom Hersteller mit Siegel versehenen Verpackung!) auspackt, auf die Gleise stellt und sich daran erfreut.

Klaus Dickow, Burgwedel

MIBA 10/2004, Leserbrief

Der Aufwand lohnt sich

Die Verwendung von Gleisen mit niedriger Profilhöhe bedingt nicht unbedingt, dass die alten Fahrzeuge eliminiert werden müssen. Fast alle Hersteller bieten Radsätze mit niedrigen (heute üblichen) Spurkranzhöhen an. Durch den einfachen Tausch der Radsätze können zumindest die Wagen weiterverwendet werden. Hier ist es aber notwendig, die bestehenden Achssätze genau zu vermessen, da sich mit der Zeit neben den Radscheibendurchmessern auch die Länge der Achsen geändert hat. Die zweite Möglichkeit besteht darin, die Radscheiben auszutauschen. Dies ist dann erforderlich, wenn kein Radsatz mit der richtigen Achslänge zur Verfügung steht. Allerdings ist dies mit einem erhöhten Aufwand an Werkzeug und Messgerät verbunden. Zuletzt besteht dann noch die Möglichkeit, die Spurkränze abzdrehen und die Radsatzinnenmaße nachzustimmen. Ich habe diese Möglichkeit ausprobiert und damit in jedem Fall Erfolg gehabt. Bei den Loks ist allerdings

nur die letztgenannte Bearbeitungsmethode zielführend. Insgesamt lohnt sich der Aufwand allemal, da auch Fahrzeuge aus älterer Produktion gut im Betrieb mithalten können.

Ing. Alfred Brenner, Ternitz (Österreich)

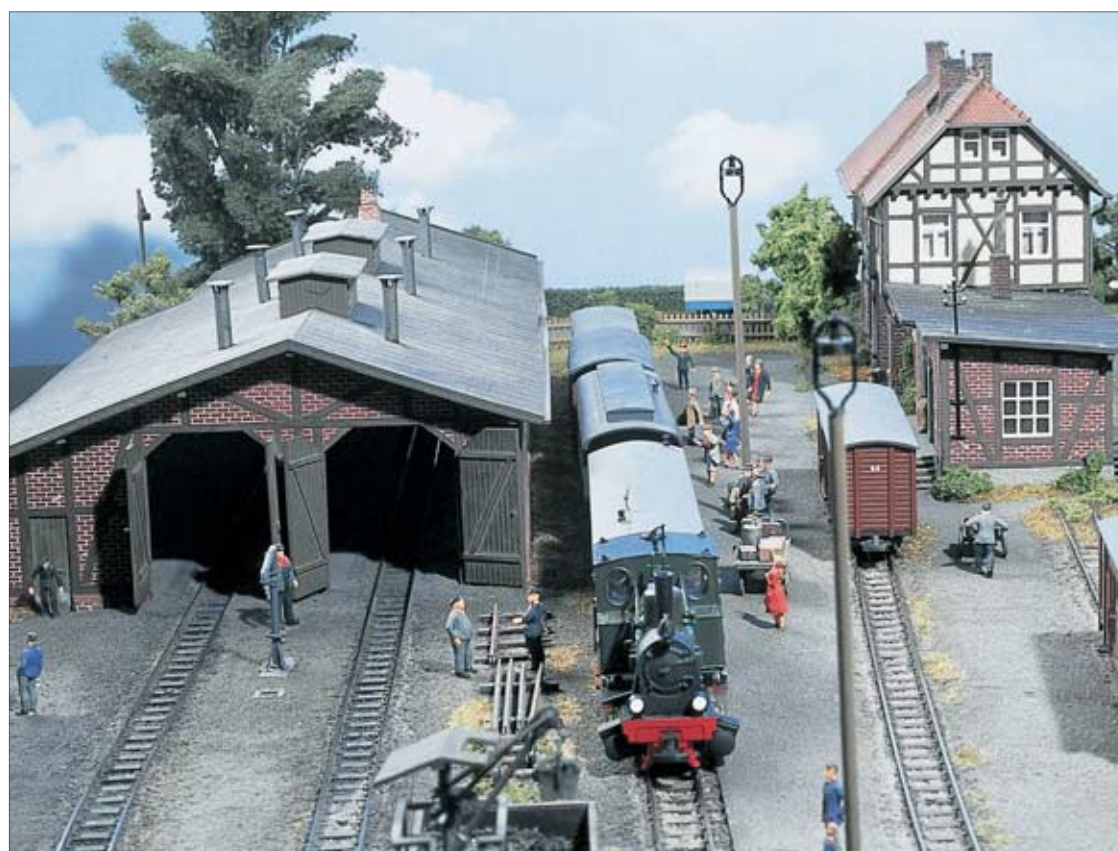
MIBA 11/2004, Deutz bis Gmeinder

Bahnhof Weinheim OEG

Vielen Dank für die tollen (mir völlig unbekannten) Bilder der OEG-Diesellok. Das obere Bild wurde allerdings im Bahnhof Weinheim OEG aufgenommen, erkennbar an der Großmarkthalle im Hintergrund. Der Oberleitungsmast gehört zum quer über die heutige B3 verlaufenden Anschlussgleis der Großmarkthalle.

Joachim Kettner, Heidelberg

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



Links: Mit künstlerischem Fingerspitzengefühl wurden das Bahnhofsensemble und die vielen netten Szenarien gestaltet. Modellfotos: gp





Es ist wohl Markttag in Lingen. Denn viele Fahrgäste nutzen den typischen Kleinbahnzug für den wöchentlichen Einkauf.

Das Empfangsgebäude entstand im Selbstbau und gibt den Baustil, wie ein Vergleich mit dem Bild rechts oben zeigt, gut wieder.



Die Kleinbahn Lingen–Berge–Quakenbrück in 1:87

Ein Stück Heimat

Es ist eine besondere Herausforderung, ein Stück Heimatgeschichte im Modell wieder auferstehen zu lassen. Wenn dann noch eine reizende Schmalspurbahn die Hauptrolle spielen kann, liegt es nahe, diese ins Modell umzusetzen. Manfred Wille verwirklichte daher die schmalspurige Kleinbahn im Emsland in der Baugröße H0e.

Am 1. Juni 1904 fand die offizielle Betriebseröffnung der Kleinbahn Lingen–Berge–Quakenbrück statt. Tags zuvor befuhr der Eröffnungszug für geladene Gäste die 56 km lange Strecke auf 750 mm Spurweite. Knapp 48 Jahre später, am 17. Mai 1952, fuhr offiziell der letzte Zug von Quakenbrück nach Lingen.

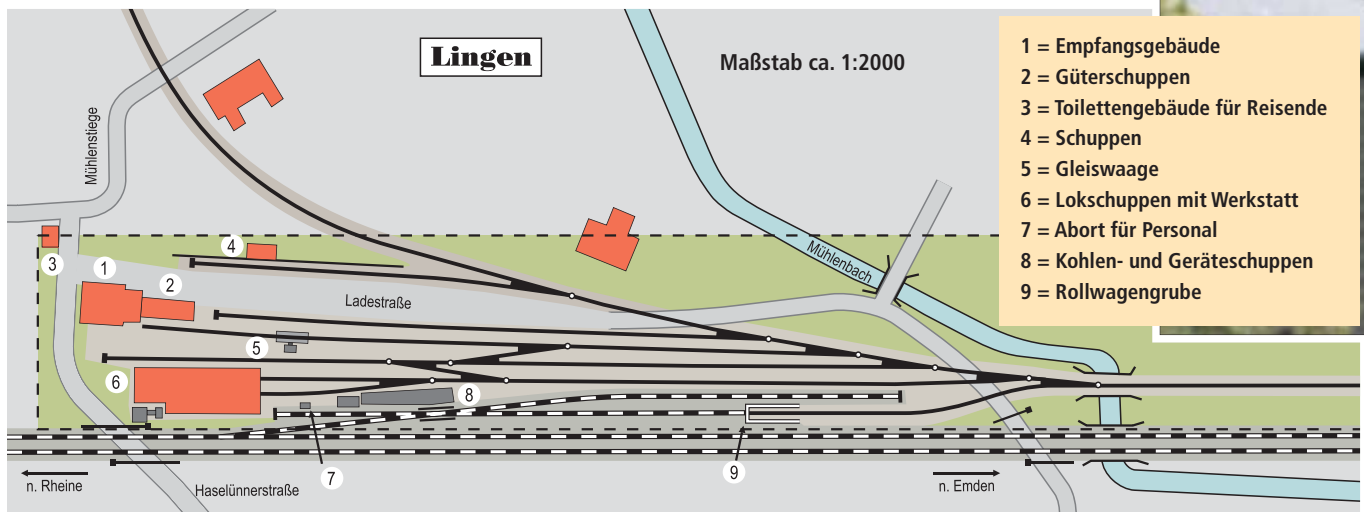
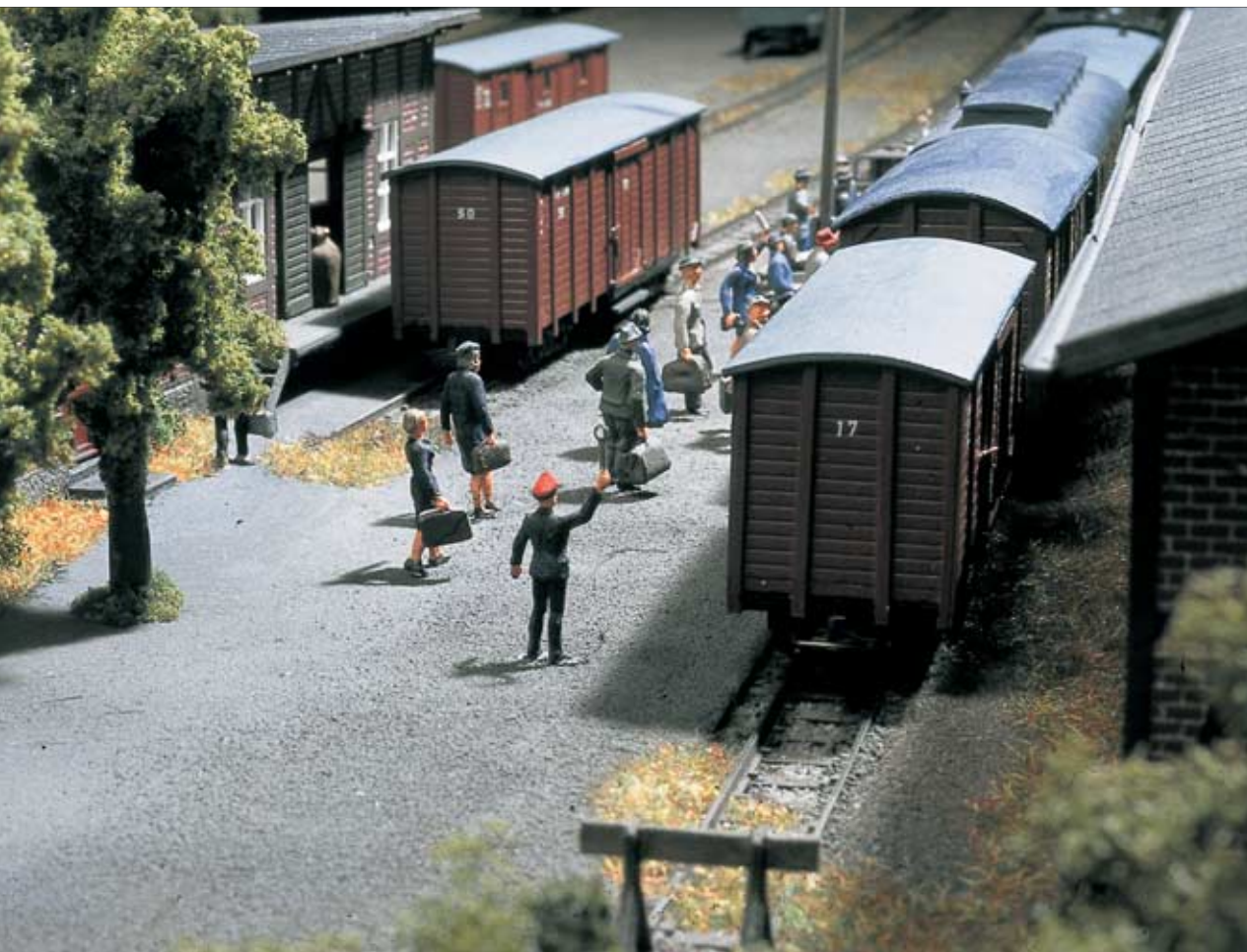
Am Tage der Betriebseröffnung verfügte die Bahn über vier Dampflokomotiven (Hanomag, C-Kuppler), fünf Personenwagen, zwei Post-Packwagen, 15 offene, sechs gedeckte Güterwagen sowie einen Langholzwagen. Noch im Eröffnungsjahr wurden weitere fünf offene und sechs gedeckte Güterwagen beschafft, ebenfalls mit einer Tragfähigkeit von 7,5 t. 1907 wurde der Wagenpark um zwei Rollwagen mit einer Tragfähigkeit von 25 t erweitert.

Im Jahre 1908 verstärkten eine weitere Lok (Hanomag-C-Kuppler) sowie zwei Personenwagen den Lok- und Fahrzeugpark. 1912 war das Beschaffungsjahr weiterer Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 10 t: vier gedeckte, zwölf offene sowie zwei Klapp-

deckelwagen. 1920 kamen zwei weitere Rollwagen mit einer Tragfähigkeit von 30 t hinzu. Um den ständig steigenden Zuglasten gerecht zu werden beschaffte die KLBQ 1922 drei größere Hanomag-Loks mit der Achsfolge C'1. Im Gegenzug wurden drei C-Kuppler verkauft.

Eigens für den Flughafenbau in Quakenbrück wurde 1935 eine Malletlok von der Kreisbahn Osterode–Kreiensen gekauft. Diese Lok kam 1942 zum Fronteinsatz. 1949 gelangte eine Lok der Gartetal-Bahn in den Bestand der KLBQ. Allerdings war sie nicht für den schwachen Unterbau geeignet und kam somit auch nicht zum Streckeneinsatz.

Nach dem 2. Weltkrieg wurden 38 Güterwagen aus ehemaligen Heeresfeldbahnbeständen mit einer Tragfähigkeit von 9 t übernommen. Am Tage der Betriebseinstellung verfügte die Kleinbahn noch über sechs Lokomotiven, fünf Personenwagen sowie ca. 75 Güterwagen. Die Lokomotiven fielen dem Schneidbrenner zum Opfer. Vier Personenwagen wurden an die Kleinbahn Emden–Pewsum–Greetsiel ver-



Gleisplan: Die grün unterlegte Fläche baute Manfred Wille auf seinen Segmenten in H0e nach. *Gleisplan: gp*

Links oben: Auch wenn noch viele Fahrgäste zum Zug streben und der Schaffner mit seiner Kelle „fuchelt“, wirkt die Szenerie beschaulich.

Links: Blick von der Ladestraße über die Gleise zum Kohlen- und Geräteschuppen. Hinter dem Schuppen verliefen beim Vorbild die Regelspurgleise der DB.

Rechte Seite oben: Welches Problem die beiden Bediensteten der Kleinbahn versuchen zu lösen, wissen wir nicht. Wir jedenfalls werden den Zug durch Wiesen und Felder begleiten.