

08
08

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

August 2008

B 8784 60. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 Belgien € 7,50

Niederlande € 8,25 Luxemburg € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



4 194038 206506

8 | 2008

MIBA

NEU BEI FALLER SIGNALTAFFELN | WAGENBAU AUF PIKO-BASIS | FRÄNKISCHER SACHSE | NEUHEITEN IM MIBA-TEST | MÄRKLIN-SENATOR, -ÜM-WAGEN VON HOBBYTRAIN

GROSSE MÄRKLIN-ANLAGE MIT KULT-THEMA

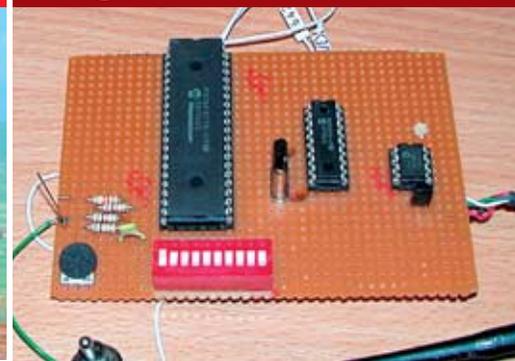
Nord-Süd-Strecke im Hobbyraum



GRUPPE-53-WAGEN VON HOBBYTRAIN
Filigraner Fuffziger

CENTRAL STATION-BESETZTANZEIGER
Magischer Monitor

VT 10 501 VON MÄRKLIN IN HO
Sagenhafter Senator



Neunzehnhundertdreiundfünfzig – Welch ein Jahr! Die unmittelbare Nachkriegszeit ist vorbei, und nach und nach verfestigt sich das Gefühl: „Wir sind wieder wer!“ Überall hört man gute Nachrichten: Der Schülerlotsendienst wird eingeführt, Stalin stirbt und in England kommt „unser Lisbeth“ – wie meine Großmutter sie immer so familiär nannte – auf den Thron.

Auch bei der Bahn zeichnen sich bedeutende Schritte ab. Kein Aprilscherz ist, dass der Schi-Strabus ab 1.4. zwischen Cham und Passau planmäßig eingesetzt wird. Ab Cham fährt er bis Kötzing und ab Bodenmais bis Grafenau auf der Schiene, die übrigen Streckenabschnitte auf der Straße.

Auch auf dem Wasser tut sich was: Am 9. Mai wird im Beisein von „Papa Heuss“ das Fährschiff „Deutschland“ in Dienst gestellt. Es kann ganze Züge wie den „Skandinavi-

en-Italien-Express“ oder später den „Kopenhagen-Express“ über den Großen Belt befördern. Wer sich die Reise leisten kann, genießt in den drei Stunden an Bord ganz sicher das „Nordische Büfett“. Zumindest phonetisch ist es von Heuss zu Neuss hier nur ein kleiner Schritt: Der deutsche Bauch erholt sich auch und ist schon sehr viel runder ...

Die größten Veränderungen machen sich aber auf der Schiene bemerkbar. Zunächst in fünf Probeexemplaren kommt die V 200 von Krauss-Maffei heraus, die voller Stolz ab Juni auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München gezeigt wird. Mit ihren beiden Motorenanlagen und den zeitlich typischen runden Formen lässt sie kei-

nen Zweifel daran, was die noch junge Bundesbahn unter den „Röhrenden Fünfzigern“ versteht.

Für das Prachtstück von Diesellok sind nun auch die passenden Wagen fertig: Schon seit dem Vorjahr ist die erste, 500 Stück umfassende Serie von 26,4-m-Wagen im Bau, die bis Mitte 1953 fertiggestellt ist. Diesen Mittel-einstiegswagen folgen die ersten Baumuster eines D-Zug-Wagens gleicher Länge, die ebenfalls auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 gezeigt werden. Dazu passend erhält die ganze Wagenserie die Gruppenbezeichnung 53 – schön ungerade, wie es sich für Schnellzugwagen gehört.

Roaring Fifties

Der Star des Jahres ist aber der Tages-Gliedertriebzug VT 10 501, der zusammen mit seinem Nacht-Pendant VT 10 551 einen Meilenstein in der Entwicklung von Fernreisetriebwagen darstellt. Die vier Motoren, die jeden der beiden Züge antreiben, haben sicherlich auch nicht schlecht geröhrt.

Von all der Herrlichkeit – einige der Modelle treffen (Zufall oder redaktionelles Kalkül?) auf dem Titelbild dieser Ausgabe zusammen – ist beim Vorbild heute nichts mehr zu sehen. So ist eben die Vergänglichkeit. Nur die Schülerlotsen und „unser Lisbeth“ sind auch heute noch unverdrossen in Amt und Würden, und so viel Kontinuität hat doch auch was Tröstliches – meint *Ihr Martin Knaden*



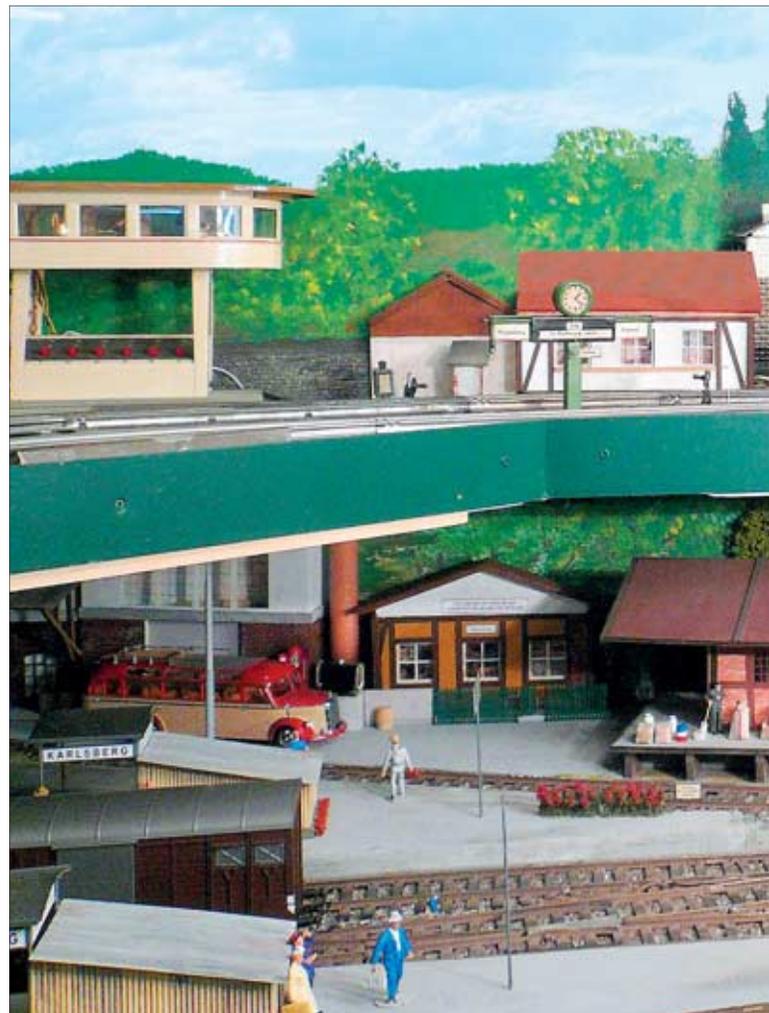
Götzenhof zählt zu den eher kleineren Stationen an der Nord-Süd-Strecke, auf der sich bekanntlich hochkarätige Züge ein Stelldichein gaben. Gerade deshalb ist Götzenhof für Modellbahnverhältnisse besonders geeignet. Stephan Rieche porträtierte die Anlage von Frank Mäule. *Foto: Stephan Rieche*

Zur Bildleiste unten: Die Wagen der Gruppe 53 sind von Hobbytrain lieferbar. Michael Meinhold stellt Vorbilder und Modelle vor. Thorsten Mumm entwickelte für den Can-Bus der Central Station von Märklin ein Anzeigemodul zur Auswertung von Besetztbausteinen. Der VT 10 501 „Senator“ wurde von Märklin in der Ursprungs-version realisiert. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben ihn getestet. *Fotos: MK (2), Thorsten Mumm*



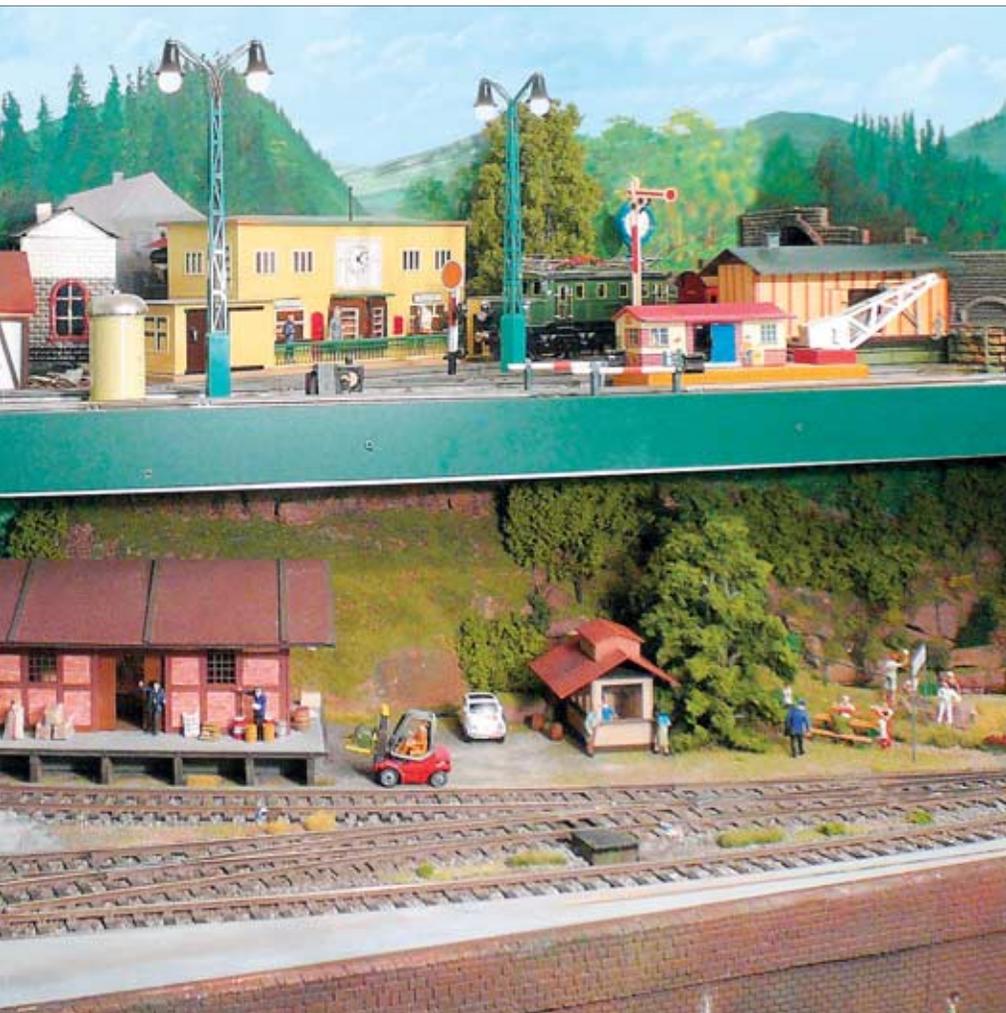
32 Die schmalspurige Zabergäubahn lässt Stephan Kraus wieder aufleben. Trotz der begrenzten Fläche (2,6 x 1 m) ist ein realitätsnaher Zugbetrieb möglich! Foto: Dipl.-Ing. Stephan Kraus

80 Gegenüber der Spur H0 ist man bei der Spur 1 nicht nur bezüglich der Detaillierung im Vorteil. Von einem Abstecher von seiner regulären Spurweite H0/H0e zur „Königsklasse“ Spur 1 berichtet Berthold Wittich jun. Foto: Bertold Wittich



60 Ein sommerliches Thema: Bahn und Schiff (unten)! Andreas Lange verarbeitete Eindrücke aus Bremerhaven auf seiner maritimen H0-Anlage, deren Eisenbahnbetrieb sich in den Epochen IV und V abspielt. Foto: MK





74 Große Bahn auf kleiner Spur – Karl Geigers Spur-0-Refugium führt in zwei Ebenen ringsum an der Wand seines Hobby-Kellers entlang. Er kombinierte auf diese ungewöhnliche Weise Tin-Plate- und Fine-Scale-Modelle und erweckte sie quasi zum Leben, nachdem sie vorher ein Vitrinendasein fristen mussten. *Foto: Peter Urban*



56 Eine ganze Reihe von Signaltafeln und Streckenzeichen enthält das Faller-Set zum Selbst-Zusammenbauen. Bruno Kaiser hat sich die nützliche Neuheit angesehen und gibt praxisgerechte Tipps für die Montage der kleinen Teile. *Foto: bk*

MODELLBAHN-ANLAGE

Nord-Süd-Verkehr im Hobbyraum: Bahnhof Götzenhof im Modell	8
Nach Motiven der Zabergäubahn: Schwäb'sche Eisenbahn em Onderland	32
Lorenbahn wird Museumstrecke (5): Loren mit Sitz	58
H0-Anlage mit Küstenmotiven (1): Güter zwischen Bahn und Kahn	60
Große Bahn auf kleiner Spur: Spur-0-Refugium	74

MIBA-TEST

Der Ur-Senator	16
----------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Zwischen Fremo-Kopfplatten	20
Werdohl ist überall	38
Detaillierung pur	80

VORBILD + MODELL

In kurzen Zügen: Lange aus dem Land Lang Langs	24
---	----

FAHRZEUGBAU

Ein kurzer Sachse für die Seekuh	28
----------------------------------	----

DIGITAL-TECHNIK

Besetztmeldung via CS	42
Einiges über DCC-CV	70

GEWINNSPIEL

Immer nur Bahnhof – aber wo? (2)	46
----------------------------------	----

SOFTWARE

ESTWGJ konfigurieren (3. Teil)	52
--------------------------------	----

NEUHEIT

Zum Beispiel Lf 1	56
Akku-Nostalgie	68
Die Führerlose	82

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	85
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	86
Neuheiten	89
Kleinanzeigen	105
Impressum · Vorschau	114

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

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 80
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53 48 10
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: yalcintas.alexander@mzv.de

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

MIBA 6/2008, Test Märklin 64

Loknummer schief

In MIBA 6/2008 wurde die neue Märklin-64 in H0 getestet. Die Fahrzeugtests erfolgen ja immer ausgesprochen kritisch und ins Einzelne gehend und das ist auch gut so! Umso mehr verwundert es, dass das völlig schief gedruckte Lokschild 64 250 (von links nach rechts stark abfallend) an der Rauchkammertür den Testern offensichtlich entgangen ist. Stattdessen wird gelobt: „Die Anschriften sind lupenrein und farblich richtig aufgedruckt.“ Die Rauchkammer bildet mit den Stirnlampen, der Pufferbohle etc. doch das „Gesicht“ der Lok, da missfällt natürlich ein schief bedrucktes Lokschild umso mehr, und der Eindruck des „breiten Grinsens“ der Lok wird durch diesen ärgerlichen Schönheitsfehler gestört. Hoffentlich ist die Schiefelage nur bei dem Testmodell vorhanden ...

Dieter M. Brahs, Köln

MIBA 7/2008, Beitrag Flockstar ...

Bezugsquelle

Im Beitrag „Flockstar lässt das Gras wachsen“ hat Bruno Kaiser sein H0-Modell eines Kleinschnittger-Cabrios als Staffage fotografiert. Der damalige Gießharzbausatz stammte von Oestmann, er ist sicher nicht mehr erhältlich. Ich möchte die MIBA-Leser jedoch darauf hinweisen, dass ein aktuelles Modell des Kleinschnittger als Metallmodell bei Saller angeboten wird

(Saller Modelle, Gürtlerstr. 26, 87600 Kaufbeuren, Tel. 0 83 41 6 62 25).

Günter Sundmacher, Weinigen

MIBA 7/2008, Dioramen und Module

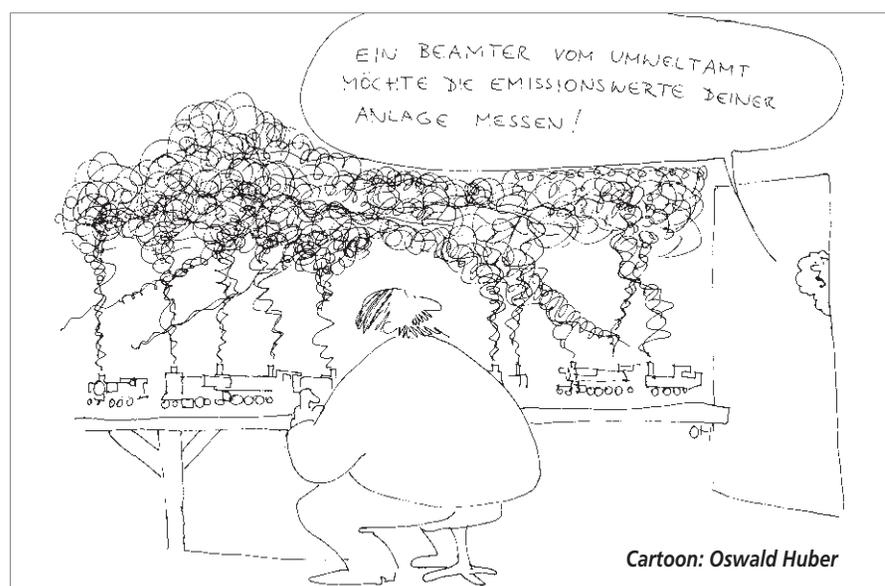
Betrieb auf wenig Platz

Über die Ausgabe 7/2008 möchte ich als Stammleser ein großes Lob aussprechen! Es waren viele Berichte enthalten, die mich sehr interessierten: Insbesondere die Modulanlage in 2m von Franz Stellmaszyk, das Diorama „Sommer, Sonne, Segellore“, das Biergartenmodul, das „Raumwunder aus der Kiste“ und zu guter Letzt die Gartenzwergfabrik mit Feldbahn unter dem Titel „Kult um kleine Kerle“.

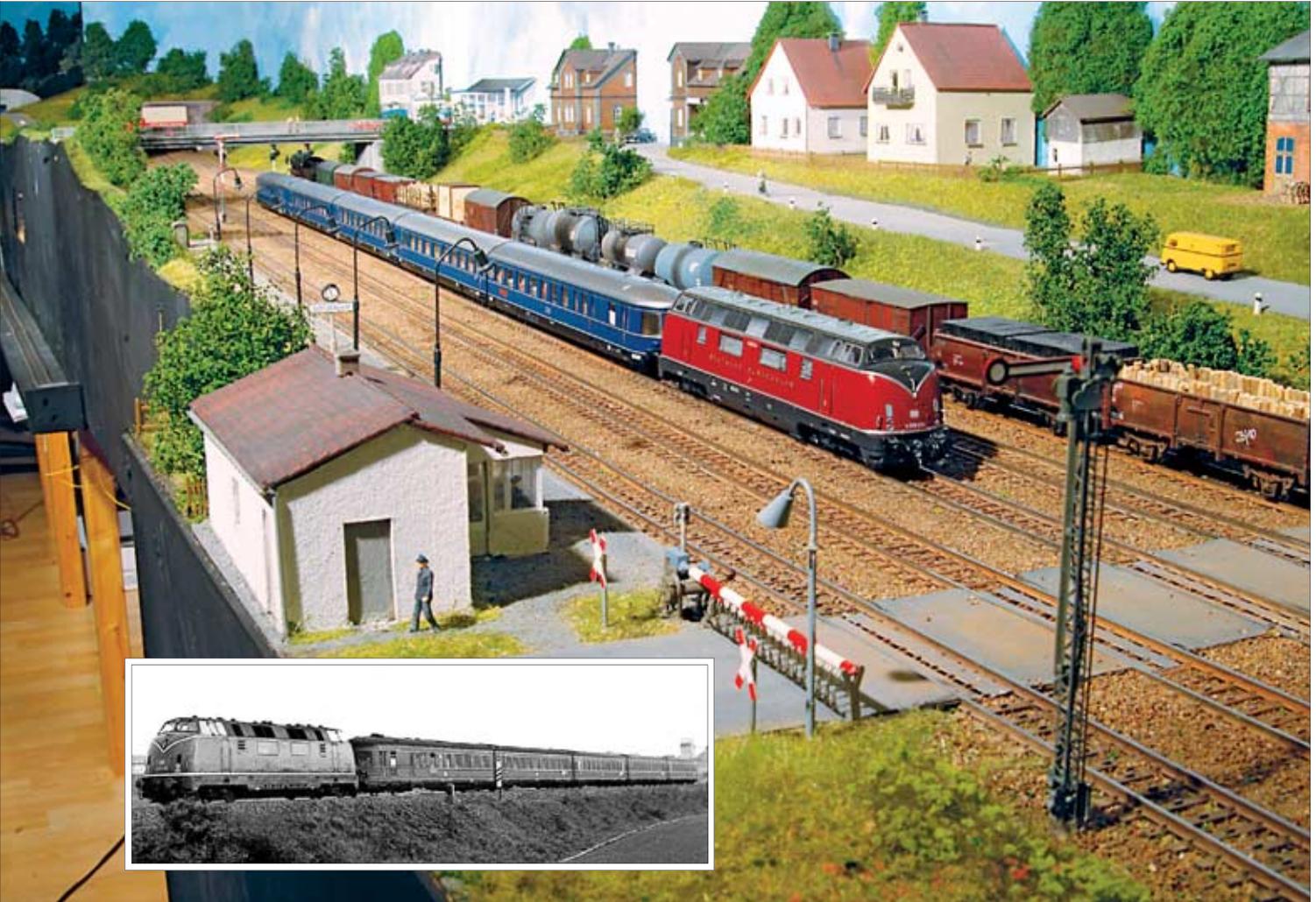
Gerade kleinere Betriebsdioramen, Anlagen und Module bieten viele Möglichkeiten, auf wenig Platz ein zeitnahes und meist auch besser detailliertes Ergebnis zu erzielen. Wie man gut aus dem Bericht „Kult um kleine Kerle“ erfahren kann, ist ein sinnvoller Betriebsablauf auf kleinstem Raum möglich. Unsere europäischen Nachbarn, speziell in England und Frankreich, sind hierbei auch sehr aktiv. Daher freut es mich besonders, dass auch in der MIBA auf dieses Thema eingegangen wurde!

Ich selber habe bereits mit dem Bau einer Kleinstanlage im Schaukasten Erfahrungen gesammelt. Aufgrund des geringen Platzbedarfs ist dieses problemlos in einer 3-Zimmer-Wohnung mit integrierter Familie zu betreiben. Auch stellt ein eventuell notwendiger Transport mit dem Auto kein Problem dar. Oft ist weniger eben mehr ...

Christian Danziger, Kaufering



Cartoon: Oswald Huber



Nord-Süd-Verkehr im Hobbyraum

Bahnhof Götzenhof im Modell

Die Nord-Süd-Strecke mit ihrem abwechslungsreichen Betrieb übt seit langem ein hohes Maß an Attraktivität auf Modellbahner aus – nicht zuletzt inspiriert durch Michael Meinhold und seine vielen Veröffentlichungen. Dieses Thema faszinierte auch Frank Mäule derart, dass er beschloss, seine HO-Anlage auf dieses Anlagenkonzept umzubauen. Stephan Rieche berichtet.

Über viele Jahre hinweg verfolgte Frank Mäule die Berichterstattung über die Nord-Süd-Strecke in der MIBA (1-5/85 und 7-9/93) und zahlreichen Broschüren wie den MIBA-Veröffentlichungen „Zugbildung 1 und 2“ und „Vorbild und Modell“. Im Laufe der Jahre sammelte er immer mehr Literatur zu diesem Thema an, aus denen sich viele Informationen und vor allem Vorbildfotos entnehmen ließen. Genannt seien hier „Eisenbahndreieck Distelrasen“ vom Merker-Verlag und „Nord-Süd“ von Wolfgang Klee. Der Bericht über den Bahnhof Götzenhof in

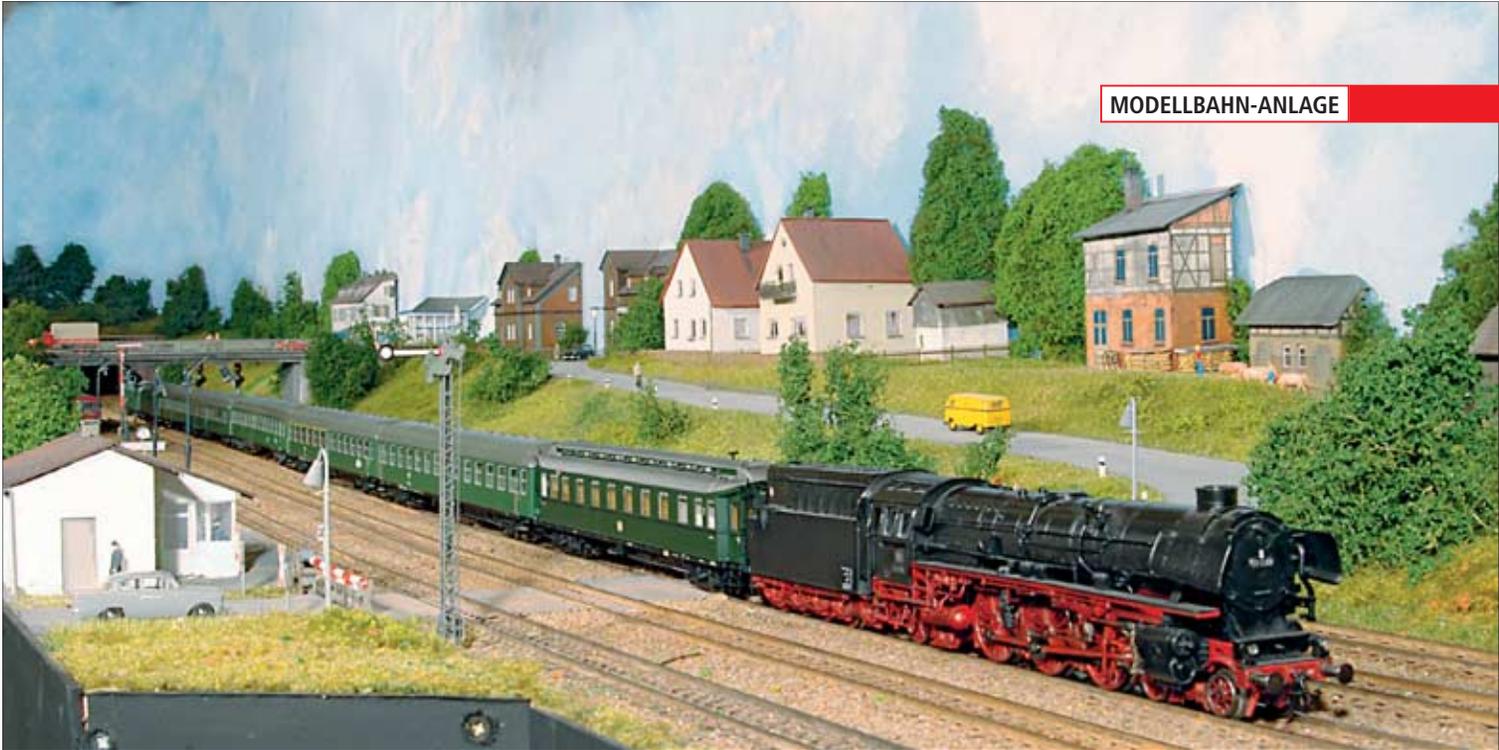
der MIBA-Broschüre „Anlagenvorschläge für Kenner und Genießer“ gab Frank Mäule dann den Anstoß, seine bereits existierende Wechselstrom-Anlage sozusagen auf Nord-Süd umzuwidmen.

Der Bahnhof Götzenhof liegt nördlich von Fulda an der Nord-Süd-Strecke nach Bebra. Er dient quasi als „Vorbahnhof“ von Fulda, um zum Beispiel Güterzüge durch höherwertige Züge überholen zu lassen. Außerdem zweigte hier die Nebenstrecke in die Rhön ab, die nach 1945 Richtung Hilders führte, vorher konnte man über die Rhön noch

weiter ins Werratal fahren. Zu weiteren Informationen sei auf die oben erwähnten Broschüren verwiesen.

Die Anlage ist in U-Form mit möglichst schmalen U-Schenkeln ausgeführt, damit eine gute Zugänglichkeit ohne größere akrobatische Einlagen möglich ist. Beide Anlagenteile sind durch eine Kulisse optisch voneinander getrennt, weil sie leicht unterschiedliche Themen darstellen: Rechts finden wir auf einem 7 m langen Schenkel den namensgebenden Bahnhof Götzenhof, links finden wir eine circa 5 m lange Paradestrecke mit einem Haltepunkt, der betriebsmäßig die Blockstelle Steinau darstellt, die in Richtung Bebra direkt auf Götzenhof folgt. Dieser Anlagenteil stammt noch aus der vorherigen Anlagenkonzeption und soll mittelfristig noch etwas umgestaltet werden, damit er der Gegend zwischen Fulda und Bebra auch gestaltungsmäßig besser entspricht.

Unter der Anlage liegen vier Schattenbahnhöfe mit einer gesamten Speicherkapazität von 27 Gleisen. Die Anlage ist so konzipiert, dass die Züge über eine Verteiler-Gleiswendel in die für sie bestimmte Richtung (Nord-Süd oder Süd-Nord) über die Anlage gefahren werden können. So können auch die Reisezüge entsprechend ihrem Fahrtziel (einschließlich der Gegenzü-



ge) die Anlage befahren oder Güterzüge wie zum Beispiel ein mit Import-Kohle beladener Ganzzug von den Nordsee-Häfen nach Regensburg/Donau-Hafen, von wo aus die Kohle dann weiter nach Österreich ging. Die Schattenbahnhöfe sind ihrer Funktion nach aufgeteilt, das heißt Bebra/Hannover/Hamburg und Würzburg/Gemünden/Frankfurt/M.

Was bewog Frank Mäule nun dazu, seine Anlage auf „Götzenhof“ umzubauen? Das war zum einen der höchst abwechslungsreiche Betrieb, der gera-

de in den 50er-Jahren auf der Nord-Süd-Strecke stattfand. Da sind natürlich zum einen die hochwertigen Fernzüge zu nennen, angefangen vom D 289/290 „Adria-Express“ bis zum F 55/56 „Blauer Enzian“. Aber auch die schweren Güterzüge, die einander oftmals im Blockabstand folgten, sind sehr reizvoll – schließlich wurde hier in den 60er-Jahren etwas weiter nördlich (zwischen Bebra und Cornberg) auch zum ersten Mal der Gleiswechselbetrieb eingeführt, bei dem ein Zug den anderen ohne Halt

überholen konnte, ohne dass der langsame Zug halten musste.

Im Modell stellt Götzenhof nun einen relativ einfachen Gleisplan mit wenigen Weichen dar, der aber trotzdem recht betriebsintensiv ist. Zwar hält hier der famose F 211/212 „Skandinavien-Italien“-Express nicht (eigentlich halten im Personenverkehr nur die Züge auf der Nebenbahn nach Hilders; die Gleise der Hauptbahn weisen gar keine Bahnsteige auf), aber dafür halten Güter- und Dienstzüge, um dann von Per-



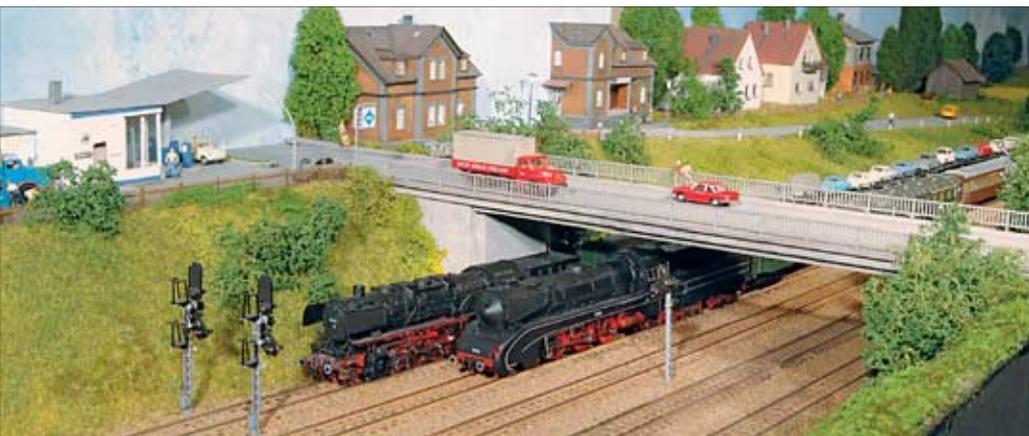
Ein P-Zug mit bemerkenswerter Reihung fährt durch Götzenhof; mit der betrieblich nicht notwendigen Vorspannfahrt wird eine Lokleerfahrt eingespart. Rechts eingeklinkt der entsprechende Vorbildzug. Ganz oben: Eine 01.10 Öl zieht den D 373 durch den Bahnhof, hinter der Lok ein preußischer Stahlwagen mit Küchenabteil. Links oben: Einer der Höhepunkte des Götzenhofer Betriebs ist erreicht, wenn V 200 034 mit dem „Blauen Enzian“ durch den kleinen Bahnhof röhrt.





Oben: Ein Schienenbus verlässt Götzenhof und führt auf seiner Reise einen Behelfspersonenwagen mit sich. Darunter das entsprechende Vorbildfoto aus der MIBA-Broschüre „Anlagen-Vorbilder für Kenner und Genießer“ von Michael Meinhold (Best.-Nr. 150 87604, € 15,-).

Unten: Dg 7373 wird vom „Adria-Express“ überholt. Ganz unten: Anschließend kann Dg 7373 in Richtung Fulda ausfahren. Man beachte auch den Fernfahrer-Rasthof links oben!



sonenzügen oder schnelleren Güterzügen wie eiligen TEEM- oder Fischzügen überholt zu werden. Die Kurvenlage des Vorbilds konnte aus Platzgründen nicht dargestellt werden. Auch sind die Einführungen der Gleise in die Kulisse rechts und links aus verschiedenen Gründen etwas anders ausgeführt, als sie vorbildgemäß eigentlich sein sollten; ansonsten entsprechen die Gleisanlagen von Götzenhof weitestgehend dem Original.

Außerdem ließ sich die Landschaftsgestaltung ohne allzu großen Aufwand bewerkstelligen, da nur das nähere Umfeld dargestellt werden musste. Durch die geringe Bebauung im Bereich des Bahnhofes hielt sich auch die Anfertigung von charakteristischen Gebäuden in Grenzen. Lediglich das Bahnhofsgebäude von Götzenhof baute Frank Mäule selbst; die Gebäude im Hintergrund sind überwiegend Industriemodelle, lediglich die Aral-Tankstelle wurde selbst gebaut, ebenso wie die Brücke, über die die Fernstraße B 27 den Bahnhof überquert.