

Umfang
116 Seiten

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

12
16

Dezember 2016 B 8784 68. Jahrgang

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 Schweiz sFr. 14,80

Italien, Frankreich, Spanien € 9,60

Portugal (cont) € 9,65 Belgien € 8,65

Niederlande € 9,40 Luxemburg € 8,65

Schweden skr 105,- Norwegen NOK 95,-

www.miba.de

H0-Anlage im Hügelland

Mitten in den Fünfigern



- 6 Fahrzeug-Neuheiten im Test
- 6 Anlagenberichte
- Und vieles mehr!



BR 210 von Roco in H0:
Gas geben mit Turbine



70 Jahre Faller – „Villa
im Tessin“ neu aufgelegt



Im MIBA-Test: BR 95 der
DR in TT von Tillig



Viel, schnell, sicher

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

märklin H0 Container-Tragwagen Sgns der DB AG mit InnoFreight-Containern „Nieten Fracht“

Container-Tragwagen Bauart Sgns 691. Drehgestelle Typ Y 25. Vorbildgerecht durchbrochener Tragwagen-Boden aus Metall mit markanten fischbauchartigen Außenlangträgern. Beladen mit drei InnoFreight-Containern „Nieten Fracht“. Epoche VI. Länge über Puffer 22,9 cm. Gleichstromradsatz E700580. Abbildung zeigt Vorseienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 47092

€ 59,99



EXKLUSIVE NEUHEIT DEZ. 2016 / JAN. 2017

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 850 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21 / 51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr
www.eurotrain.com



ZUR SACHE

Links: Reiner Schaad, genannt Eisenbahn-Reiner, inmitten seiner Ausstellungsstücke. Nicht ganz unbedeutend ist der Eckpunkt im Vordergrund ...

Foto: Hans Merten

Anfang September kochte die Sache also bundesweit so richtig hoch und bescherte Reiner die eingangs erwähnte Popularität. Das Ordnungsamt indes beharrte weiterhin auf der Vorlage eines offiziellen Schriebs.

Nun ist für die Erteilung einer solchen Genehmigung zum Glück nicht das Ordnungsamt selbst zuständig, sondern das Verkehrsamt. Dessen Dezernent, Klaus Oesterling, verfasste in feinstem Amtsdeutsch und mit einer gehörigen Portion Augenzwinkern

Gibt man bei Tante Google den Suchbegriff „Eisenbahn-“ ein, so kommt gleich nach Eisenbahn-Romantik die Geschichte von Eisenbahn-Reiner. Die Popularität, für die andere Jahrzehnte brauchten, hat Reiner Schaad in wenigen Wochen erreicht. Was war passiert?

Nun, Reiner ist ein Obdachloser in der Frankfurter Innenstadt. Dort hat er – wie es bei Obdachlosen nicht unüblich ist – einen Stamplatz, und zwar in der Neuen Kräme. Anders als andere Obdachlose stellt Reiner aber nicht einfach nur einen Hut auf, sondern bietet in einer speziellen Ausstellung den Passanten auch etwas fürs Auge: eine Spielzeug-Eisenbahn.

So weit – so harmlos, betreffe nicht die belegte Fläche öffentlichen Raum. Dessen Nutzung bedarf aber in allen Kommunen zwingend einer Genehmigung, denn – und das ist leicht nachvollziehbar – da könnte ja jeder kommen und wo kämen wir hin, wenn das alle machen wollten.

Es kam also, wie es kommen musste: Nach einer Beschwerde aus dem Kreis der Bürger waltete das Ordnungsamt seines Amtes und konfiszierte Reiners Eisenbahn. Eine solche Herzlosigkeit ist natürlich für die Kollegen von der Tagespresse ein gefundenes Fressen.

Reiner Bahn-Sinn

kern die notwendige Erlaubnis für das Herzeigen der „landesweit einmaligen Sammlung“, einschließlich der Position „auf dem Pflaster der Liebfrauenstraße, zwischen der zweiten und dritten Baumscheibe von Süden“, gekennzeichnet durch vier Eckpunkte. Solchermaßen legitimiert konnte Reiner seine Exponate vom Ordnungsamt wieder zurückholen.

Wir wissen nicht, ob Reiner seine Eisenbahn auch im kalten Dezember präsentiert. Falls ja, hier ein Vorschlag: Machen wir doch in Frankfurt bei Reiner eine zentrale Kundgebung! Schließlich ist am 2. Dezember ganz offiziell der Tag der Modelleisenbahn. Aber vergessen Sie nicht, zuvor vom zuständigen Amt die obligatorische Genehmigung dafür einzuholen. Muss ja alles seine Ordnung haben – meint *Ihr Martin Knaden*



Holger Küster siedelte seine Modellbahn-Anlage „Mitten in den Fünfgigern“ an. Konsequenterweise gestaltete er die Landschaft als Mittelgebirge. Im ersten Teil unseres Anlagenberichtes betrachten wir aber zunächst das Geschehen im Bahnhof.

Foto: Holger Küster

Zur Bildleiste unten: Mit besonders heulendem Sound liefert Roco die Diesellok der Baureihe 210 aus. Martin Knaden und Bernd Zöllner stellen die Gasturbinenlok und ihr Vorbild vor. Zum 70-jährigen Jubiläum legte Fal-ler seine Villa im Tessin wieder auf. Lutz Kuhl hat sie zusammengebaut. Tillig lieferte die BR 95 in TT aus; Franz Rittig und Gerhard Peter haben Optik und Technik bewertet. Fotos: MK, lk, gp



IM KLEINEN GROSS

Für Vielseitige

Modellbau in Perfektion




Seitenweise Inspiration:
Der Katalog 2017/18 ist da!

www.faller.de

 www.facebook.com/faller.de
 www.google.com/+faller

MODELLBAHN-ANLAGE

- Ein kleiner Bahnhof für die Epoche III
Irgendwann in den Fünfzigern 8
 H0-Anlage nach norwegischen Motiven
Railway to Hell 67

VORBILD

- Die Diesellokomotiven der Baureihe 210
Zwei Herzen ... 16

MIBA-TEST

- Die Baureihe 210 als H0-Modell von Roco
Heul doch! 20
 Baureihe 247 von Piko in TT
Simply Efficient 79
 Vollausrüstung: T478.3 der ČSD
 von Minitrix in N
Markante Tschechin 82
 Bullig: BR 95 von Tillig in TT
Bulle aus dem Harz 86

MODELLBAHN-PRAXIS

- Romantische Winterlandschaft in 1:160
Modellbahn in Weiß 24
 Bohle ohne optische Nachteile
Unsichtbarer Entkuppler 34
 Stadthäuser mit
 Viessmann-Beleuchtung – Teil 1
Lichter in der Nacht 49
 Ein Bahnhof in
 handlichen Segmenten, Teil 6
**Bayerischer Würfel
 für Thüringerboden** 58

AUSSTELLUNG

- MiWuLa eröffnet neuen Abschnitt
**Europas Süden
 im Norden der Republik** 30
 Großes Fremo-Jubiläumstreffen 2016
Riesa war riesig 72

VORBILD + MODELL

- Liliputs Lgjs 571 in Vorbild und Modell
115 mm Achsstand 38
 Ein Hafenprojekt für unterwegs –
 Teil 1: Ideen, Planung, Konzeption
Güter gen Gernsheim 42

NEUHEIT

- 70 Jahre Fallers – mit Jubiläums-Bausatz
Die Villa im Tessin 54
 Die Baureihe 75.10 als
 1:32-Modell von KM1
Schwäbisch-schön 84

RUBRIKEN

- Zur Sache 3
 Leserbrief 6
 Bücher 88
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 91
 Neuheiten 96
 Kleinanzeigen 102
 Vorschau · Impressum 114



8 Wo genau liegt eigentlich Polkritz? Wirklich lokalisieren können wir es auch nicht, aber anscheinend ist es irgendwo mitten im Deutschland der Fünfzigerjahre zu finden. Außerfrage steht indes, dass Holger Küster seine attraktive Anlage ganz der beliebten Epoche III gewidmet hat ... *Foto: Holger Küster*

16 Zwei Herzen schlagen ach in meiner Brust! Mit einer literarischen Anleihe bei Faust könnte sich die Baureihe 210 selbst charakterisieren, hat sie doch neben ihrem Dieselmotor noch eine Hubschrauber-Turbine als Zusatzpower an Bord. Matthias Meier beschreibt Bauart und Einsatzgeschichte dieser außergewöhnlichen Konstruktion. *Foto: Matthias Maier*



58 In dieser Folge der „Thüringerboden-Saga“ zeigt Dr. Gebhard J. Weiß, wie er das markante Empfangsgebäude seiner Anlage baute. Dazu stellt er einige neue Ideen vor: die Konstruktion eines Gebäudes unter Verwendung von Fotos, die Herstellung von Einzelteilen im 3D-Druck sowie schließlich die realistische Wandgestaltung mit Foto-Ausdrucken und Reliefprägung. *Foto: Dr. Gebhard J. Weiß*



Hier zeigen wir Ihnen gut 100 Jahre Innovation, made by Märklin.

Im Hintergrund zeigen wir Ihnen eine 20 Volt Spur 0 Lokomotive. Die Maschine ist 320 mm lang, 80 mm breit, 120 mm hoch und wiegt 1,6 kg. Sie ist ca. 90 Jahre alt.

Und wenn Sie den Strom einschalten, läuft sie heute noch so zuverlässig wie damals.

Im Jahre 1966 überraschten wir die Modelleisenbahnwelt mit der Umsetzung der E 03 002. Eines der Vorserien-Exemplare der legendären Baureihe 103.

In 50 Jahren wollen wir das gleiche Inserat erscheinen lassen wie dieses. Aber wir werden dann eine E-Lok abbilden, die wir heute bauen. Diese:



MÄRKLIN

weil viel Erfahrung drinsteckt

Lob und Tadel

Vielen Dank!

Herzlichen Dank für die gelungene Überraschung! Vor einigen Tagen erreichte mich das Päckchen mit dem Gewinn aus dem MIBA-Sommerrätsel 2016 – ein sehr schöner und genau zu meiner Epoche passender Post/Packwagen von Liliput. Passt! Selbstverständlich hoffe ich sehr, dass das MIBA-Sommerrätsel auch in den kommenden Jahren weitergeführt wird. Gerne auch auf etwas schwierigerem Niveau, was die Begleitinformationen betrifft. Verzichtbar wäre der verbale „Gang nach Canossa“, falls sich ein Verständniss- oder Recherchefehlerchen eingeschlichen hat. Wobei eine Rubrik „Wer findet den Fehler“ auch ihren Reiz hätte ... *Jochen Klauss, Bensheim (E-Mail)*

Lob und Tadel

Abkürzungsfimmel

Da ich seit drei Jahren Rentner bin und mich an meine Kindheit erinnerte, begann ich erneut mit dem Modellbahnbauen, -sammeln und -spielen. Ich entschied mich für die Baugröße N, die

trotz allen Beteuerungen in der Detailierung noch weit hinter H0 herhinkt. Ich benötigte also Hilfe in Form einer übersichtlichen und ideenreichen Zeitschrift. Daher testete ich einige Publikationen und landete dann bei der MIBA. Ich bin sehr zufrieden, bis auf: Den Abkürzungsfimmel! Bei der DB ist dies bekannt. Aber, muss die MIBA das mitmachen? Kann man so etwas wie Gmmhs 57 nicht in Klammern aufschlüsseln? Für Anfänger und Neueinsteiger sind das böhmische Dörfer. Das Internet gibt hierzu auch nicht so viel her, vielleicht habe ich aber einfach die passenden Adressen noch nicht gefunden. Es wäre schön, wenn der Abkürzungsfimmel etwas eingedämmt würde. *Peter Lade, Kiel (E-Mail)*

Anm. d. Red.: Bei eisenbahntechnischen Begriffen werden auch in der MIBA Abkürzungen verwendet, die bei der Bundesbahn Usus waren. In vielen Fällen dürften sich die Abkürzungen leicht erschließen. Schwerer ist es tatsächlich bei Wagenbezeichnungen. Diese aufzuschlüsseln würde den Rahmen der meisten Berichte sprengen. Nimmt man den genannten Gmmhs 57 als Beispiel, so ergibt sich die folgende

Wortschlange: Gedeckter Güterwagen mit mindestens 26 m² Ladefläche, mehr als 20 t Ladegewicht, einer Heizleitung und einer Eignung für Züge bis 100 km/h, entwickelt im Jahr 1957.

Einen Überblick über Gattungs- und Nebengattungszeichen bietet beispielsweise Wikipedia.

Lob und Tadel

Guter Service bei ESU

Bei der Vorführung meiner V 60 von ESU blieb die Lok plötzlich ohne ersichtlichen Grund stehen. Da die Garantie abgelaufen war, habe ich die Lok vollständig demontiert. Es stellte sich heraus, dass der Motor klemmte. Diesen Sachverhalt habe ich ESU mitgeteilt. Die Reaktion des Serviceteams erfolgte umgehend, indem man mir anbot, kostenneutral einen Ersatzmotor zuzusenden. Dieses Angebot habe ich selbstverständlich angenommen. Zwei Tage später wurden mir sogar zwei Ersatzmotoren für das Modell zugesandt. Inzwischen habe ich die Lok vollständig repariert und sie läuft wieder absolut zuverlässig. *Wolfgang Zander (E-Mail)*

Hermann Hoyer verstorben

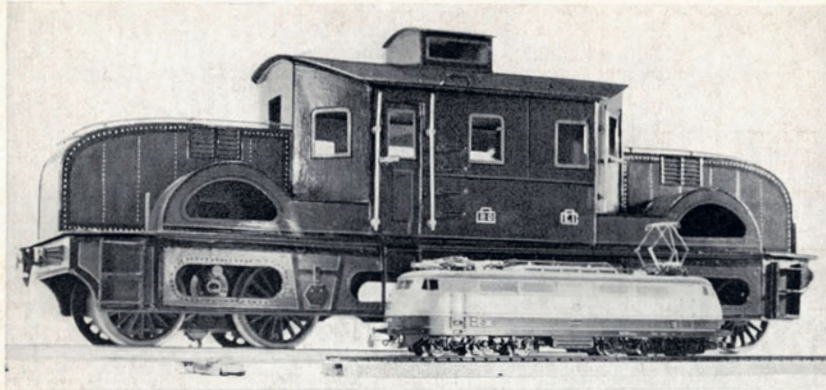
Hermann Hoyer hat als MIBA-Autor seit den 1960er-Jahren viel dazu beigetragen, dass sich heute das Interesse von Modelleisenbahnern nicht nur auf Lokomotiven beschränkt: Seine fundierten Beiträge haben immer wieder Grundsätzliches zur Wagengeschichte vermittelt, einzelne Wagen wurden von ihm im Vorbild beschrieben und als von der Industrie angebotenes Modell begutachtet. Besonders interessiert haben ihn neben Eisenbahnen auch die Straßenbahnen seiner Heimatstadt Hamburg – einige Veröffentlichungen zeugen davon. Hermann Hoyer hat mein heutiges Wissen um das Eisenbahnwesen sehr gefördert. Persönlich sind wir uns erstmals in den 1980er Jahren begegnet. Der erste indirekte (und eher einseitige ...) Kontakt war aber schon viel früher, und das hatte mit der MIBA zu tun: Mein Vater hatte meinem Bruder und mir zu Weihnachten 1971 ein MIBA-Abo geschenkt. Wohl, damit auf dem Gabentisch nicht nur ein Gutschein lag, gab es als „Anschauungsmaterial“ das Dezemberheft 1971 dazu. Daraus ist mir eine pragmatisch-platzsparende Bildkomposition, aufgenommen von Hermann, im Gedächtnis geblieben: drei Modell-Schnellzugwagen, zum Vergleich aufeinander gestellt. Bei drei einzelnen Photos, so erzählte es Hermann später, hätte es das dreifache Honorar gegeben, was ihm die Redaktion aber erst nach der Veröffentlichung gesagt habe ...

Ich erinnere mich gerne an zahlreiche Nachmittage und Abende bei ihm und seiner Familie, mit stundenlangem Studium historischer Unterlagen und aktueller Eisenbahn-Modelle. Das ging solange, bis es gerade noch so zur letzten S-Bahn nach Hause langte. Damals gab es noch keinen durchgehenden Nachtverkehr – wer weiß, vielleicht wäre ich sonst erst zum Morgengrauen aufgebrochen.

Der 14. Oktober gehört zu den Tagen im Jahreslauf, bei denen ich sofort an einen Geburtstag denke: Hermann Hoyers Geburtstag. An diesem Tag im Jahre 1934 kam er in Bargteheide zur Welt. Nun ist er am 13. Oktober dieses Jahres, einen Tag vor seinem 82. Geburtstag, in Hamburg gestorben. Eine schwere Erkrankung hatte ihn schon seit einiger Zeit gehindert, aktiv am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen; sein letzter Beitrag für die MIBA liegt deshalb schon eine Weile zurück.

Hermanns Interesse galt nicht nur den Schienenfahrzeugen, auch die See hatte es ihm angetan. So trat er seine allerletzte Reise Mitte November mit einem Schiff auf der Nordsee an. Vor den Inseln Neuwerk und Scharhörn fand die Seebestattung in dem Revier statt, das er oft mit seiner Familie auf dem Segelboot befahren hatte. Hermann wird mir immer in guter Erinnerung bleiben. Und Modellbahner, die auf ihren Wagen ein Untersuchungsdatum entdecken, das mit „14.10.“ beginnt, können sicher sein: an der Entwicklung dieses Modells und seiner authentischen Anschriften war „HHH“ beteiligt! *Thomas Landwehr*





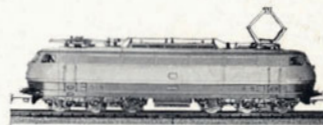
Hier zeigen wir Ihnen eine der ersten Elloks, die wir gebaut haben

Wahrscheinlich ist es die erste Modell-Ellok überhaupt, die serienmäßig gebaut worden ist. (Wobei man sich unter „serienmäßig“ nicht Stückzahlen vorstellen darf wie etwa bei der Serie unserer Tenderloks 3000, die wir mehr als eine Million mal verkauft haben.)

Die Maschine ist 640 mm lang, 160 mm breit, 245 mm hoch und wiegt 4,9 kg. Sie ist 50 Jahre alt.

Die Ellok hat einen Wechselstrom-Motor, der 2 Achsen antreibt. Sie läuft auf Spur III, 7,5 cm. Und wenn Sie den Strom einschalten, läuft sie heute noch so zuverlässig wie damals. — Sie hat im Laufe dieser Jahrzehnte eine Menge Strom und ein paar Sätze Bürsten verbraucht. Sonst nichts.

In 50 Jahren wollen wir das gleiche Inserat erscheinen lassen wie dieses. Aber wir werden dann eine Ellok abbilden, die wir heute bauen. Diese:



MÄRKLIN weil viel Erfahrung drinsteckt

MIBA und Märklin – ein starkes Team

Wir halten Wort! In der MIBA-Ausgabe 12 von 1966 konnte man diese Anzeige lesen. Nun, 50 Jahre später, können wir das damals gegebene Versprechen einlösen. Wir lassen das gleiche Inserat erscheinen.

In 50 Jahren wollen wir ein gleiches Inserat erscheinen lassen wie dieses. Aber wir werden dann eine E-Lok abbilden, die wir heute bauen.

Ein herzliches Dankeschön gilt dem Leser Klaus Bandekow, der beim Stöbern auf diese Anzeige stieß. Und wir freuen uns auf weitere 50 Jahre mit Ihnen als treue Leser und Kunden.



Ein kleiner Bahnhof für die Epoche III

Irgendwann in den Fünfzigern

Wo genau liegt Polkritz? Wirklich lokalisieren können wir es auch nicht, aber anscheinend ist es irgendwo mitten im Deutschland der Fünfzigerjahre zu finden. Außerfrage steht indes, dass Holger Küster seine Anlage ganz der Epoche III gewidmet hat ...

Versuch macht klug – heißt es immer wieder. Auch ich blieb davon nicht verschont. Zuviel auf zu wenig Raum, dazu viele weitere kleine Fehler. Am Ende stand der Abriss meines Erstlingswerkes – und vor allem die Erkenntnis, dass weniger doch mehr ist. Unter diesem Motto ging es an Planung und Bau der neuen Anlage. Schnell waren die Grundkriterien festgelegt, nach denen die Anlage dann auch konsequent gebaut wurde. Dabei ging ich so vor, dass alles, was auf dem Papier noch recht gut wirkte, bei der Umsetzung ins reale Modell dann aber doch überladen erschien, weggelassen wurde. Heraus kam schließlich ein Bahn-



Ein Güterzug bei der Ausfahrt aus Polkritz. Von hier verläuft die Strecke eingleisig bis hinab ins Tal. Kaum hat ein Zug den Bahnhof verlassen, fährt schon der nächste ein – hier erreicht eine P8 mit ihrem Eilzug Polkritz.



hof mittlerer Größe mit einem Bw, einer Ortsgüteranlage, einem Industriegebiet mit zwei kleinen Betrieben sowie einem Landhandel.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Raumes fand sich ausreichend Platz für Landschaft und den Streckenteil der Anlage. Dort befindet sich die Hauptstrecke, die einen eingleisigen und einen zweigleisigen Abschnitt kombiniert, sowie eine kurze Nebens Strecke mit einem kleinen Landbahnhof. Dabei legte ich großen Wert darauf, die sichtbaren Strecken optisch möglichst gut zu trennen. Die Lage der Eingangstür machte zwar ein herausnehmbares Anlagensegment erforderlich, aber auf diese Weise wurde eine Rundumanlage mit langen Fahrstrecken möglich. Ein – heute natürlich viel zu kleiner – sechsgleisiger Schattenbahnhof komplettiert die Anlage schließlich.

Was die Namensgebung der Bahnhöfe angeht, haben die beiden von mir verwendeten Ortsnamen Polkritz und Raschung natürlich nichts mit den realen Orten zu tun. Dabei dachte ich eher an meine Großeltern und deren Hei-



Trotz seines Alters macht sich der betagte Güterschuppen von Fal-ler immer noch gut. Eine Seiten-Kopframpe vervollständigt das Ensemble.

Rechts: Immer wieder begegnen dem Betrachter die – wie einst beim Vorbild – auch auf der Anlage allgegenwärtigen 50er, in diesem Fall mit Wannentender Unten: Ein Personenzug hat soeben Polkritz verlassen und umfährt in großem Bogen die Schrebergärten.

Fotos: Holger Küster





Auch an den Behandlungsanlagen im Bahnbetriebswerk ist meist einiges los. Zwei Loks stehen an der Bekohlungsanlage; außerdem sind gerade etliche O-Wagen mit Nachschub für den Kohlenbansen angekommen.

mat. Betrachtet man die Landschaft der Anlage, so könnte die dargestellte Gegend eigentlich so gut wie überall mitten in Deutschland liegen. Die Bauzeit betrug rund fünf Jahre im Zeitraum zwischen 1997 und 2002. Danach blieb beruflich bedingt für einige Jahre sehr wenig Zeit für das Hobby. Bis auf ein kleines Upgrade ist die Anlage folglich heute noch nahezu unverändert. Aber sie kann sich – denke ich zumindest – auch heute noch sehen lassen.

Verlegt habe ich seinerzeit Roco-Line-Gleise, die nach farblicher Behandlung herkömmlich eingeschottert wurden. Je nach angenommener Auslastung der Gleise variiert die Schotter-

