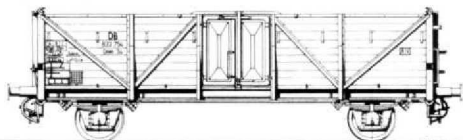


5/86 MAI \* ISSN 0723-3841  
38. Jahrgang DM/sFr 6,50  
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

Miniaturbahnen





**Seite 46**

In der Reihe „Güterwagen auf Maß gebracht“ beschäftigt sich Stefan Carstens heute mit dem Omm 34/37.

**MEINE ANLAGE**

|   |    |
|---|----|
| Fortschritte „am Rande des Ruhrgebietes“            | 26 |
| Mit der Kleinbahn durch den Schwerter Wald, 2. Teil | 66 |

**VORBILD UND MODELL**

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Thema Blankenheim – noch mehr Bilder  | 11 |
| Bahnhof Pattscheid im Bergischen Land | 54 |

**VOM GROSSEN VORBILD**

|   |    |
|---|----|
| MIBA-Leserfahrt in den Bayerischen Wald | 39 |
| „ML 3000 CC“ alias V 300                | 44 |
| Güterwagen auf Maß gebracht?            | 52 |

**ANLAGENBAU**

|                      |    |
|----------------------|----|
| Platz für die Wendel | 43 |
|----------------------|----|

**SELBSTBAU**

|  |    |
|--|----|
| Begegnung mit einem Bahnhof – und die Folgen | 34 |
| Zweiter Preis beim Verkehrshaus-Wettbewerb   | 38 |
| Lok-Exoten für die LGB                       | 60 |

**GÜTERWAGEN AUF MASS GEBRACHT**

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 7. Teil: Offener Güterwagen Omm 34/37 | 46 |
|---------------------------------------|----|

**PRÜFPROTOKOLL**

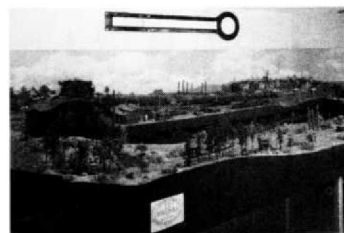
|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Die 56.20 als H0-Modell von Piko     | 23 |
| „Einzelgänger“ in H0: V 300 von Lima | 40 |



**Seite 34**

Meisterlichen Dioramenbau demonstriert Stephan Rieche mit seinem Schaustück des Bahnhofs „Niedlingen“ in H0.

Das heutige **Titelbild** ist in mehrfacher Hinsicht bezugsträchtig. Vor 10 Jahren endete der Dampfbetrieb im Weserbergland. Das Foto (Stefan Carstens) zeigt in Vorgewitter-Stimmung einen der letzten Züge, den Dg 53845 von Altenbeken nach Herzberg am 15. 5. 76, gezogen von 44 256, bei Volpriehausen, kurz vor Erreichen des Scheitelpunktes der Steigung. In der Fortsetzung dieser Strecke über Herzberg – Ellrich – Nordhausen – Sangerhausen – Halle/Magdeburg liegen die Bahnhöfe Blankenheim und Blankenheim-Trennungsbahnhof; die Blankenheimer Rampe und ihre 44er sind heute Gegenstand eines erneuten Bilderbogens (Seite 11).



**Seite 26**

Neues aus Hamm: Hans-Wolfram Nicolaus hat einige weitere Partien seiner H0-Anlage fertiggestellt.

**NEUHEITEN**

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Österreichische Ellok aus Salzburg   | 15 |
| Drehtaster von Herkat                | 15 |
| Umbausatz für H0-TEE                 | 15 |
| Pralinés Ford Transit lieferbar      | 15 |
| Radsätze von Hobby-Teknik            | 15 |
| 42 in N von Modellbahn-Floh          | 53 |
| Bahnübergang von HaPo                | 53 |
| Nebenbahnwagen in H0 von Fleischmann | 53 |

**FOTOWETTBEWERB**

|                          |    |
|--------------------------|----|
| Die preisgekrönten Fotos | 16 |
|--------------------------|----|

**FOTO-PREISRÄTSEL**

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Nr. 5: Was – Wann – Wo – Warum? | 42 |
|---------------------------------|----|

**LESERUMFRAGE**

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Zwischenbilanz und Folgerungen | 63 |
|--------------------------------|----|

**RUBRIKEN**

|             |    |
|-------------|----|
| Zur Sache   | 9  |
| Panorama    | 10 |
| Termine     | 65 |
| Impressum   | 72 |
| MIBA intern | 72 |



**Seite 54**

Wie man den Bahnhof Pattscheid im Modell darstellen könnte, zeigt Rolf Knipper in seinem heutigen Anlagenvorschlag.





## Mit Volldampf und ICE in die Zukunft

Es dampft weiter. Spät, aber hoffentlich nicht zu spät hat sich am 28. 4. 1986 der Hauptvorstand der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt dazu entschlossen, es auch im Jahr 1986 wieder dampfen zu lassen – wobei Ausgangs- und Schwerpunkt der Dampffahrten ein weiteres Mal Nürnberg sein wird. Dies ist wegen der hier bzw. in den Zielbahnhöfen vorhandenen Infrastruktur wie Drehscheiben, Wasserversorgung etc. nicht verwunderlich und nur gerechtfertigt; die Blütenträume mancher Dampfenthusiasten, das komplette Programm beispielsweise in die Eifel oder nach Norddeutschland quasi zu transplantieren, hätten ohnehin kaum Chancen auf Realisierung gehabt. Die mit einer solchen Transplantation notwendigerweise verbundenen immensen Kosten (bei zweifelhaften Aussichten auf eine Wiederholung des Nürnberger Erfolges, der mit den gesamten Jubiläums-Aktivitäten in Zusammenhang zu sehen ist) hätten wahrscheinlich eher jenen Betonköpfen in der Hauptverwaltung recht gegeben, gegen die sich jetzt zum Glück die flexible Riege durchsetzen konnte. Der „DB-Dampf Nürnberg 1986“ wird mit den vier Lokomotiven 01 1100, 23 105, 50 622 und 86 457 vom 15. 6. bis 26. 10. 1986 gefahren; Charterfahrten sind auch über diesen Zeitpunkt hinaus möglich. Außer dem Familien-Ausflugsprogramm „Auf Richard Wagners Spuren“ wird es die Oberpfalz- und Bayerwald-Rundfahrten geben; neu ist, daß über Bayreuth hinaus erstmals mit Dampf bis Neuenmarkt-Wirsberg gefahren wird, wo das Deutsche Dampflokotiv-Museum auf dem Programm steht; außerdem bestehen für sämtliche Fahrten Zustiegmöglichkeiten in Hersbruck. So weit, so schön – nur stellt sich natürlich eingedenk so mancher Erinnerung an die Dampffahrten des Jahres 1985 die Frage, wie sich heuer die „Eisenbahnfreunde“ verhalten werden. Hier wird sich deutlich die Spreu vom Weizen trennen: Als wahrer Eisenbahnfreund wird sich ein weiteres Mal erweisen, wer zur Anreise (wenn irgend möglich) auch die Bahn benutzt und bei den Fahrten nicht nur foto-

grafierend am Rand steht bzw. mit heißen Reifen von Standort zu Standort jagt, sondern wer auch einmal mitfährt und mitzählt und damit diese Fahrten auch für die Deutsche Bundesbahn zu einem kalkulierbaren finanziellen Erfolg werden läßt – auf daß sich eben die flexible Riege und nicht die Betonfraktion bestätigt sieht!

Daß die Dampfstrecken auch und gerade für Modellbahner zahlreiche überaus lohnende Fotomotive zum Thema „Eisenbahn in der Landschaft“ aufweisen, wurde ja (nicht nur) mit MIBA REPORT 16 EXTRA „DB-Dampf Nürnberg 1985“ unter Beweis gestellt – ein Bildband, der auch für den DB-Dampf in Nürnberg 1986 als Fotoführer dienen mag. Modellbahner und Eisenbahnfreunde, die über den Puffer-Tellerrand einer Dampflokomotive hinaus blicken, werden jedoch eines wissen: Die Bahn lebt nicht vom Dampf allein – weder von den Finanzen noch vom Image her. Freilich ist es zu begrüßen, daß die Bahn diesen Teil ihrer Geschichte so imposant in Szene setzt; zur heutigen Wirklichkeit der Bahn gehören indes weniger Dampfzüge, sondern eher der ICE, die IC-, Inter-Cargo- oder Huckepack-Züge – und was dergleichen mehr Symbole für Betrieb und Technik der „neuen Bahn“ sind. Es steht zu hoffen, daß der Dampf keinem Eisenbahnfreund den Blick für die Realität auf den Schienen vernebelt. „Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h ist die Grenze der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Dampflok erreicht. Was darüber geht, sind Sportleistungen.“ Dieser Ausspruch stammt von Geheimrat von Borries, den Dr. Ing. E. h. Horst Weigelt, Präsident der 1985 wie 1986 gastgebenden Dampf-Direktion Nürnberg, zitierte und hinzufügte „Im Zeitalter von Auto und Flugzeug brauchen wir aber viel höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, damit die Bahn im Wettbewerb bestehen kann“. Dem Wort des Präsidenten sei an dieser Stelle nur noch hinzugefügt, daß in eben diesem Sinne allen Eisenbahnfreunden viel Spaß beim DB-Dampf Nürnberg 1986 zu wünschen ist.

mm



## DB-Investitionen sichern Arbeitsplätze

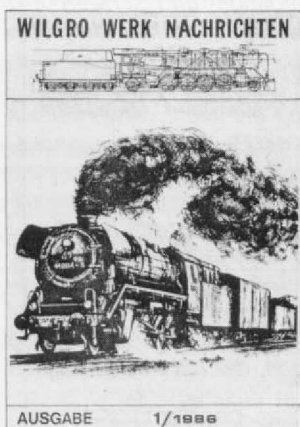
Mit Investitionen von 2,5 Mrd. DM treibt die DB 1986 ihre Neu- und Ausbaustrecken-Projekte voran. Der weitaus größte „Brocken“ fließt mit 1,8 Mrd. DM in die NBS Hannover-Würzburg (327 km). Genau 512 Mio. DM gibt die Bahn für die NBS Mannheim-Stuttgart (100 km) aus. Bis Ende 1985 war bereits die Hälfte der Gesamtsumme von 16,3 Mrd. DM ausgegeben oder fest gebunden, Ende des Jahrhunderts sollen rund 2000 km Schnellfahrstrecke zur Verfügung stehen. Die Bauarbeiten führen zum größten Teil mittelständische Unternehmen aus dem Bereich der Baustellen durch. Durch die Baumaßnahmen werden 1986 rund 50 000 Arbeitsplätze bei Baufirmen und Zulieferern gesichert.



## Jubiläum beim DEV

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. feiert am 5. und 6. Juli 1986 in Bruchhausen-Vilsen das 20jährige Bestehen der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“. Deshalb wird allen Eisenbahn-Freunden ein umfangreiches Programm geboten; unter anderem ist der Einsatz von vier Dampflokomotiven, drei Triebwagen und zwei Dieselloks geplant. Am 5. Juli wird die neuerbaute zweite Fahrzeughalle des Vereins eingeweiht. Während des gesamten Wochenendes wird der historische Triebwagen T1 auf der KBS 113 Syke-Bruchhausen pendeln. Bereits seit 1. Mai verkehren Dampfsonderzüge zwischen Bruchhausen und Asendorf. (Foto: Eberhard Kunst)

## Spur I!



Durch ein Versehen wurde im Mes-  
sebericht (3a/86, S. 85) der Fa. Wilgro eine falsche Baugröße „untergescho-  
ben“. Natürlich muß es richtigerweise **Spur I** heißen! Wir bitten den Fehler zu entschuldigen und die falschen Angaben in dem Heft abzuändern. Das gesamte Wilgro-Programm ist im übrigen in den „Werk-nachrichten“ nachzuschlagen.

## Kreative Militärs

Angehörige eines Fernmeldebataillons aus Bad Bergzabern wollten mit einer Modellbahnausstellung speziell Jugendliche und Kinder ansprechen und gleichzeitig etwas Werbung für den örtlichen Modellbahnclub betreiben. Thema der Ausstellung war „Die Eisenbahn zum Anfassen“, der Bogen spannte sich von der Spielzeugeisenbahn für die Kleinsten (Hit-Train usw.) bis hin zur vorbildgetreuen Bahnhofsanlage. Viel Erfolg hatten die Veranstalter mit einem auf Kinder zugeschnittenen Preisausschreiben, bei dem es 30,-, 20,- und 10,- DM zu gewinnen gab. Eine angekündigte und zugesagte Digital-Vorführung mußte wegen Erkrankung des Märklin-Mitarbeiters leider ausfallen, was der Veranstaltung jedoch keinen Abbruch tat. Müde und geschafft schlossen die Aktiven am Abend die Türen – kein Wunder, galt es doch Hunderte von Fragen zu beantworten, die die jungen und alten Besucher stellten. Der große Besucherandrang zeigte aber, daß ein reges Interesse besteht; einer Wiederholung steht demnach nichts im Wege.

Dieter Behrens, HFW





Bild 1. Nicht nur Sangerhausener 44 waren auf der Strecke nach Blankenheim eingesetzt, sondern auch Nordhausener Maschinen, die z. T. ab Ellrich (Grenzbahnhof zur DB) durchliefen. Das Bild zeigt 44 0251-7 mit einem schweren Quarzsand-Zug in einem solchen Durchlauf in der Nähe von Riestedt am 15. 9. 1979. Anfang der siebziger Jahre wurde dieser Zug noch auf seinem gesamten Laufweg von 44ern befördert: Zwischen Hamm und Altenbeken waren es ölgefeuerte Loks des Bw Kassel und zwischen Altenbeken und Ellrich Ottbergener Maschinen.

## Thema Blankenheim – noch mehr Bilder!

Nachtrag zu MIBA 2/86

Mit Interesse habe ich den Anlagenvorschlag „Blankenheim“ in MIBA 2/86 gelesen, zumal ich im September 1979 selbst einen Tag in Blankenheim bzw. an der Strecke von Sangerhausen verbracht habe, um die mit Dampflokomotiven bespannten Güterzüge zu fotografieren.

Wenn man die Örtlichkeiten in und um Blankenheim etwas kennt, drängt sich leicht der Gedanke auf, den Bahnhof im Modell nachzugestalten, da – wie Hartmut Küster zu recht schreibt – sehr viel auf wenig Raum passiert. Allerdings ist der Platzbedarf doch nicht so gering, wie man auf den ersten Blick vermuten mag. Dies hängt vor allem damit zusammen, daß Herr Küster nur einen Teil des Bahnhofs beschreibt und das lange Güterzugüberholungsgleis, das sich talseitig anschließt, „unterschlägt“.

Dieses Gleis ist insofern von Bedeutung, weil etliche Güterzüge in Blankenheim überholt werden. Auf den er-

sten Blick erscheint dies überflüssig, weil sich hinter dem Tunnel die Strecken in Richtung Röblingen/Halle und Hettstedt/Güsten teilen und somit die Zugfolge auf den einzelnen Strecken weniger dicht ist. Bei genauer Betrachtung wird jedoch sehr schnell deutlich, warum dieses Überholungsgleis in Blankenheim erforderlich ist: Der Abschnitt Sangerhausen-Blankenheim läßt durch einen extrem kurzen Abstand der Blockstellen eine sehr dichte Zugfolge zu (im Gegensatz zu den folgenden Streckenabschnitten, die normal lange Blockabschnitte haben).

Fahren nun zwei Güterzüge, z. B. von Sangerhausen nach Röblingen, hintereinander im Blockabstand, so müßte spätestens in Blankenheim der zweite Zug warten, bis der vorausfahrende genug Vorsprung hat (sprich: den ersten langen Blockabschnitt geräumt hat). Damit nun aber dadurch nicht gleichzeitig die Strecke nach Hettstedt bzw. der gesamte Steigungsabschnitt



Bild 2. Am 14. 5. 77 wurde die 44 0194-9 mit einem Güterzug in Blankenheim-Trennungsbahnhof aufgenommen.  
Fotos Bilder 1 und 2: Stefan Carstens

Bild 3. Auch mit dem Tender voran wurde die Rampe befahren; dieses Bild mit 44 0193-1 entstand im August 1980 unterhalb von Blankenheim Pbf.  
Fotos Bilder 3–5: Michael Haschek





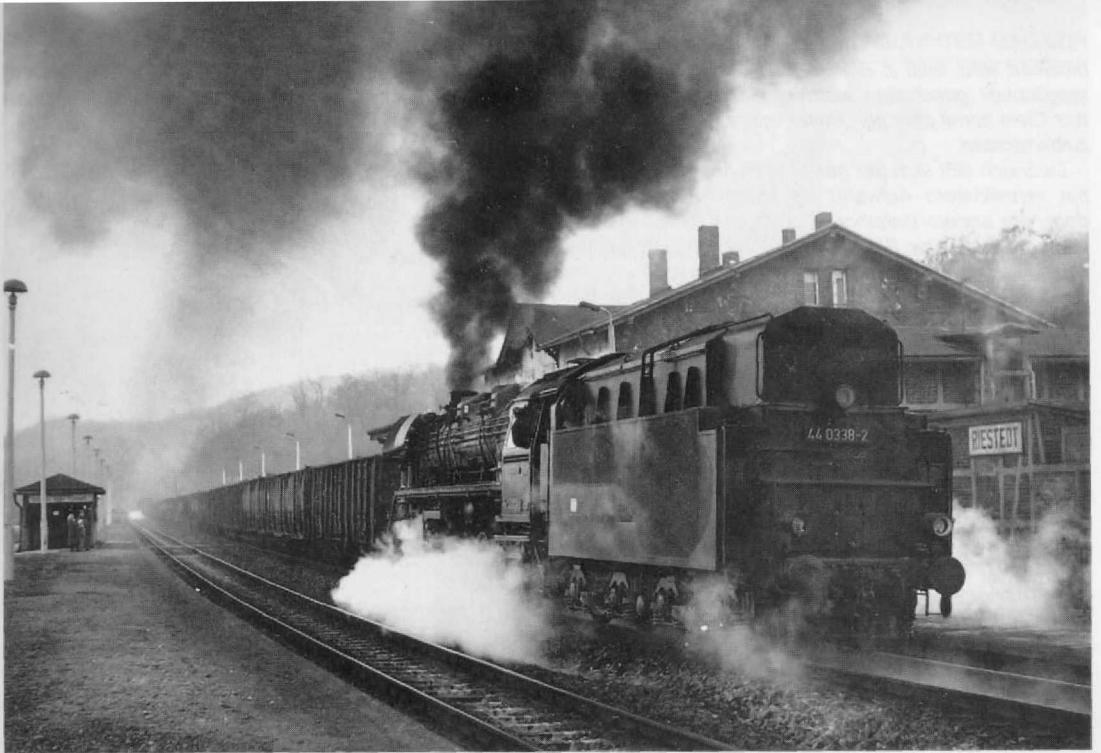


Bild 4. Unter voller Kraftentfaltung schiebt die 44 0338-2 einen Güterzug die Rampe hinauf nach, hier bei Riestedt.

Bild 5. 44 0623 und 44 0040 warten gemeinsam auf die Rückfahrt nach Sangerhausen (August 1979). Auf die Umsetzung des Themas Blankenheim ins H0-Modell wollen wir in einigen Monaten noch einmal zurückkommen.



blockiert wird, muß in Blankenheim eine Überholungsmöglichkeit geschaffen werden. Genaugenommen ist das Gleis somit eher als „Puffer“ gegen einen Rückstau zu betrachten.

Dennoch läßt sich der gesamte Bahnhof immer noch mit vertretbarem Aufwand im Modell nachgestalten, denn der andere Bahnhofskopf ist aus Richtung Empfangsgebäude bzw. Stellwerk „Bof“ nicht einsehbar. Die Gleise liegen hier im Südhang des Tales. Aus Sicht des Betrachters schließt sich nach einer kurzen Geraden (ca. 200 m) eine weitere Linkskurve an, so daß der Bahnkörper hinter der Hangböschung verschwindet.

Stefan Carstens

Ein wenig überrascht mich im Heft 2/86 die wehmütige Abschiedsstimmung des tollen Artikels über den Bahnhof Blankenheim. Über dem Bahnhof liegt mehr als nur „die Erinnerung an die schwarzen Giganten“! Anfang Februar konnte ich mich persönlich davon überzeugen, daß vielmehr der schwarze Qualm von Lokomotiven über dem Bahnhof liegt. Zwar nicht mehr die 44er oder ihre Nachfolger in Form der 52.80 nebeln die Gegend ein, sondern eine 41 aus Güsten, die täglich morgens einen Personenzug (P 3223 von Schönebeck) nach Sangerhausen fährt. Diese Lok wird dann im Laufe des Vormittags für Schiebedienste (!!!) auf der Blankenheimer Rampe verwendet, bevor sie um 14.01 Uhr die Rückfahrt mit dem P 3226 antritt. Dieser Zug hat im übrigen einen Betriebshalt am Block Riestedt: In der Blockstelle ist Schichtwechsel, das Personal kommt und geht natürlich mit der Eisenbahn!

Jan Bruns

Wer bis zum 31. 5. 1986 in der DDR zu Besuch ist, kann mit Dampf – Baureihe 41 Reko – über die Steigung fahren. Hier die Fahrzeiten:

|                      | <b>P 3223</b> |
|----------------------|---------------|
| Schönebeck-Salzelmen | 6.11          |
| Staßfurt             | 6.43–47       |
| Güsten               | 6.57–7.09     |
| Sandersleben         | 7.31–32       |
| Hettstedt            | 7.42–43       |
| Klostermannsfeld     | 8.00–03       |
| Hergisdorf           | 8.18          |
| Blankenheim          | 8.28          |
| Riestedt             | 8.34          |
| Sangerhausen         | 8.41          |
|                      | <b>P 3226</b> |
| Sangerhausen         | 14.01         |
| Riestedt             | 14.13         |
| Blankenheim          | 14.23         |
| Hergisdorf           | 14.33         |
| Klostermannsfeld     | 14.42–43      |
| Hettstedt            | 14.55–57      |
| Sandersleben         | 15.07–12      |
| Güsten               | 15.30–16.16   |
| Staßfurt             | 16.25–26      |
| Schönebeck-Salzelmen | 16.58         |

Gefahren wird mit Reko 41 der EST Staßfurt – Bw Güsten. Folgende Loks werden eingesetzt: 411103-5, 1132-4, 1185-2, 1303-1 und ggf. 411074-8, 411148-0, nach L6/L5 auch 411159-7 und nach LO auch 411289-2. Der Spaß in der 2. Klasse kostet ca. 12,80 M. (Hin- und Rückfahrt).

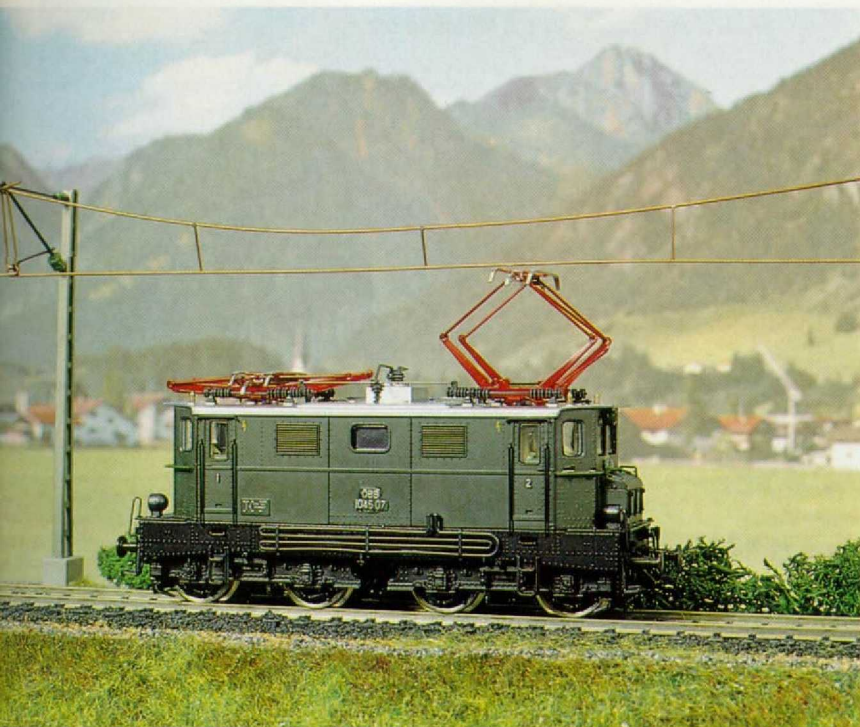
Thomas Splittgerber

Bild 6. Auch Dieselloks haben auf der Rampe Nachschub nötig, am Zugschluß schiebt 52 8104.

Foto: Jan Bruns





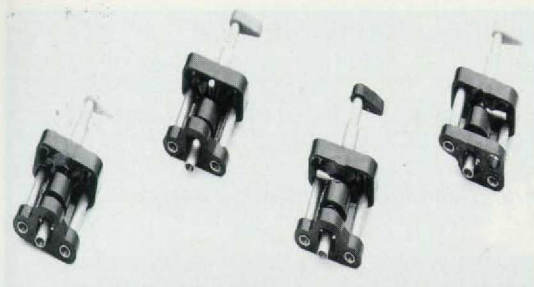


### Österreichische Ellok aus Salzburg

Roco liefert das 120 mm lange Modell der ÖBB-Ellok, Reihe 1045, in Grün aus. Die typische Salzkammergut-Lokomotive führte jahrzehntelang alle Zuggattungen und wanderte zuletzt in den Verschubdienst ab.

### Drehtaster von Herkat

Die neuen Drehtaster eignen sich z. B. zum Einbau ins Herkat-Gleisbildstellpult. Es gibt vier verschiedene Ausführungen.



### Pralinés Ford-Transit lieferbar

Den „großen“ Ford-Transit (mit Zwillingssreifen hinten) hat man sich bei Praliné zum Vorbild genommen. Neben Bus und Kastenwagen gibt es eine extra Feuerwehr-Ausführung als Tragkraftspritzen-Fahrzeug.



### Umbausatz für H0-TEE

Wer den Roco-VT 11.5 mit echter Steuerwagen-Funktion ausstatten will, kann dazu auf einen Umbausatz zurückgreifen, der jetzt auch für H0 erhältlich ist von Bernd Müller bzw. Werner Schmerbeck, Alb.-Sigmund-Str. 13, 8050 Freising.

### Radsätze von Hobby-Teknik

Die feinen Speicherradsätze von Hobby-Teknik passen z. B. unter die bayerischen Wagenmodelle von Trix; sie haben 24 mm Achslänge. Auch für die Fama-Bahn sind Räder mit zierlichen Spurkränzen lieferbar. Der Vertrieb der schwedischen Erzeugnisse für Deutschland, Österreich und die Schweiz liegt bei der Firma W. Goldbeck, Ottostr. 30, 4100 Duisburg 17. Das betrifft auch den im Messebericht vorgestellten preußischen Personenwagen D 3 i, der eine Gemeinschaftsarbeit beider Firmen darstellt. Bei dieser Gelegenheit sei gleich noch auf einen Druckfehler im Goldbeck-Messebericht hingewiesen (MIBA 3/86, S. 56): Die Be 5/7 ist keine SBB-Lok, sondern eine solche der BLS!



