

11
13

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2013

B 8784 65. 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

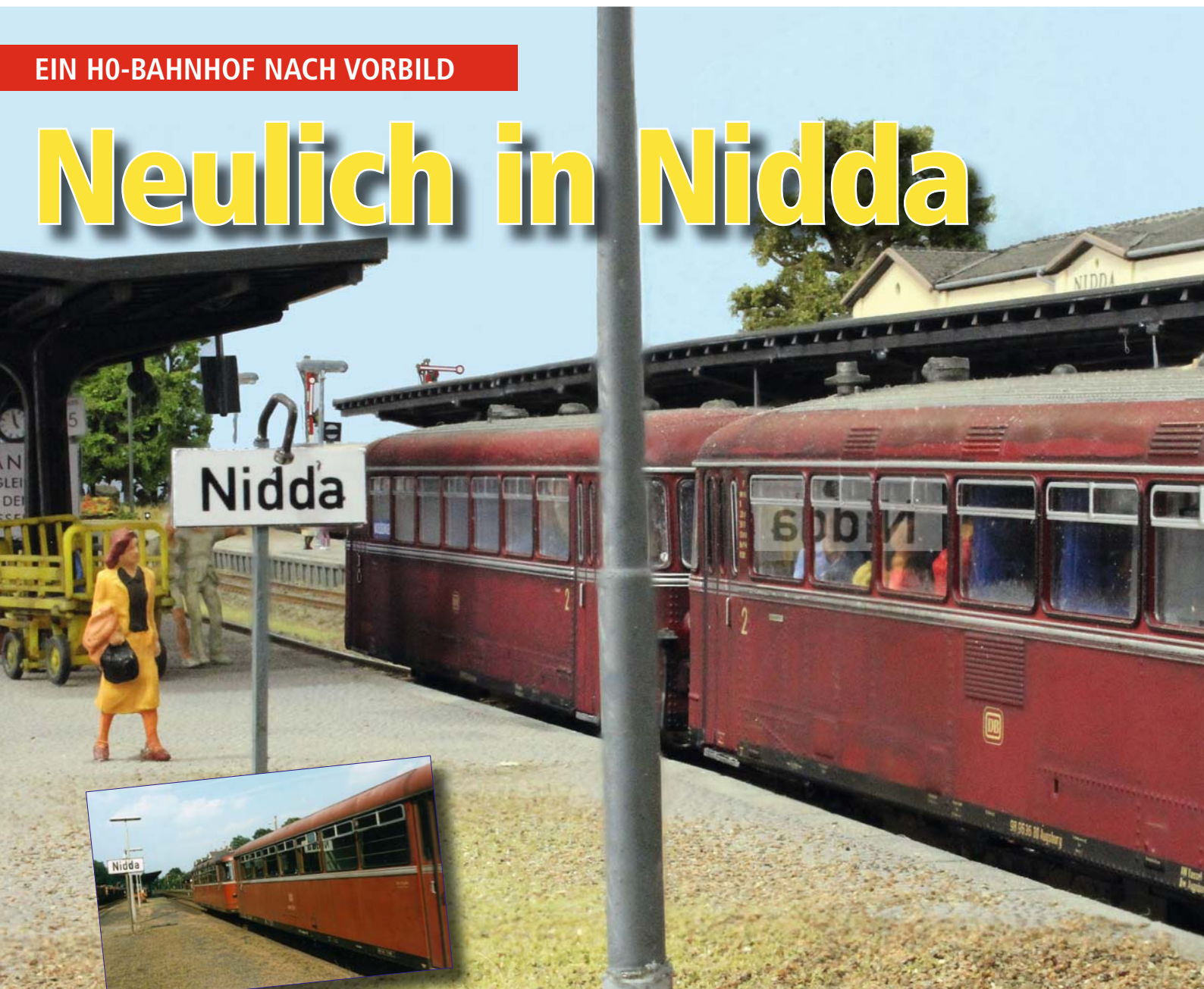
Schweden skr 105,- Norwegen NOK 95,-



www.miba.de

EIN HO-BAHNHOF NACH VORBILD

Neulich in Nidda



E 44.5 VON LILIPUT IN N
Kleiner kantiger Klassiker



SPINDELHEBEBÖCKE VON FALLER
Bastelei für's Bw



DR-130 IN H0 VON PIKO
Schwer und schnell



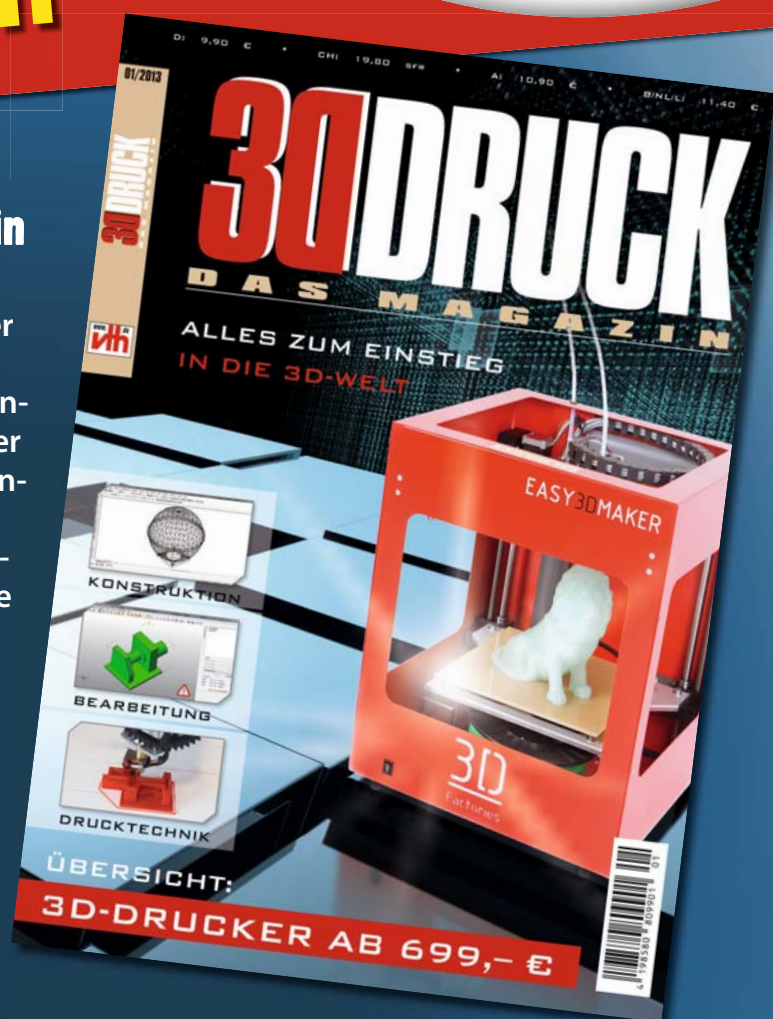
3D-Druck für jedermann

NEU! Jetzt
im Handel

3D-Druck-Praxis – Das Magazin

In der Industrie hat der 3D-Druck schon lange Einzug gehalten, meist zur Fertigung von wie der Name schon sagt Prototypen, damit Mitarbeiter ein Produkt schon vor dessen Serienfertigung einmal real in Händen halten können. Doch in letzter Zeit ist ein immer stärkerer Trend zur Heimanwendung dieser faszinierenden Technik entstanden. So kann jeder, der mit der entsprechenden Hard- und Software umgehen kann Teile herstellen, die es so nicht zu kaufen gibt. Dieses fast schon an Science-Fiction erinnernde Szenario ist es, was die Faszination des 3D-Drucks ausmacht. Wie Sie erfolgreich zu Ihrem 3D-Druck kommen, was möglich – und was nicht möglich – ist, zeigen wir den Lesern in diesem Sonderheft.

Umfang: 68 Seiten · Best.-Nr.: 340 1301
Preis: 9,90 €



Oliver Bothmann

3D-Druck-Praxis

Dieses Buch zeigt Ihnen wie 3D-Druck daheim funktioniert, was Sie dafür benötigen und wie Sie erfolgreich zu Ihrem ersten 3D-Druck kommen. Verschiedene Konstruktionsprogramme werden Ihnen genauso gezeigt, wie die Möglichkeit auch ganz ohne eigenen Konstruktionsaufwand zu einem Objekt zu kommen. Viele nützliche Tipps und Tricks helfen Ihnen beim erfolgreichen Einstieg in den 3D-Druck. Der 3D-Druck ist eine der Techniken der Zukunft – werden Sie fit für seine Anwendung daheim!

Umfang: 144 Seiten · Abb.: 250
Best.-Nr.: 310 2237 · Preis: 14,50 €



Bestellen Sie jetzt!

Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH

BESTELLSERVICE

D-76532 Baden-Baden · Tel.: + 49 07221 5087 22 · Fax: + 49 07221 5087 33
E-Mail: service@vth.de · Internet: www.vth.de

shop.vth.de

Herbstzeit ist Ausstellungs- und Messezeit. Zehntausende Modellbahnfreunde werden auch in diesem Jahr wieder in die großen Messehallen strömen, sich der bunten Vielfalt von Anlagen widmen und auf den Ständen der Herstellerfirmen wissen wollen, ob und wann die auf der Nürnberger Spielwarenmesse angekündigten Neuheiten denn nun endlich zu haben sind, was sie kosten sollen und, nicht zuletzt, ob sie den eigenen Vorstellungen von Vorbildtreue und funktioneller Qualität entsprechen, mithin im „richtigen“ Preis-Leistungs-Verhältnis angeboten werden. Was aber ist das richtige Preis-Leistungs-Verhältnis? Wer definiert es? Sind positive Aussagen wie „Viel Modell für's Geld!“ oder kritische Worte mit dem Grundtenor „Für diesen Preis kann man ja wohl mehr verlangen!“ letztlich nicht subjektiv, von sehr persönlichen Ansichten oder gar unbeherrschten Emotionen bestimmt?

MIBA-Redakteure und langjährige Modelltester können ein nicht gerade melodisches Lied davon singen, wie neue Modelle „ankommen“: Was dem einen optimal erscheint, löst bei anderen Unzufriedenheit, Enttäuschung, ja Ablehnung aus. In den garantiert nie ausbleibenden Diskussionen verschwimmen die Grenzen zwischen Sachlichkeit und Kompetenz auf der einen und fachlich erschreckend begrenzter Urteilsfähigkeit nebst Un-

sachlichkeit auf der anderen Seite. Allzu schnell sind vernichtende Urteile zur Hand, bei denen die Frage gestattet sein muss, worum es eigentlich geht – um das angeblich missratene Lokmodell oder um den Schreiber der überzogenen Kritik, der sich so gern im Mittelpunkt irgend eines Internet-Forums sonnt?

Kein Modell ohne Kritik

Wie anders soll man es verstehen, wenn (wie geschehen) eine Firma als „Sargnagel der Modellbahn“ tituliert wird, weil sie bei einem erfreulich preiswerten Modell die Griffstangen nicht extra angesetzt hat?

Kritik darf nicht nur sein, Kritik muss sein: Wer Modelle für hunderte von Euros liefert, die bereits lädiert aus der eher unzuweckmäßigen Verpackung kommen und sich dann nur stotternd über die Gleise bewegen, zieht jene Kritik auf sich, die er verdient. Wer hingegen Fahrzeuge kreiert, die ein zulässiges Weniger (etwa an freistehenden Teilen) mit exzellenten Laufeigenschaften und moderatem Preis kompensiert, bedient damit ein Publikum, das zufrieden akzeptiert, wenn es ein stimmiges, tadellos fahrendes, solides Modell bekommt, meint *Ihr Franz Rittig*

Mit dem Bahnhof Nidda wählte Michael Meier ein konkretes Vorbild, das er so genau wie möglich im Modell nachbildete. Doch beim Bau musste mancher Stolperstein aus dem Weg geräumt werden – hier sein Erfahrungsbericht. *Foto: Horst Meier*
Zur Bildleiste unten: Mit der E 44.5 ist das erste Lokmodell von Liliput in der Baugröße N auf dem Markt, das Gerhard Peter ausführlich getestet hat. Mit den Spindelhebeböcken von Faller stellt Bruno Kaiser eine kleine Bastelei für das Modell-Bw vor. Die schwere Diesellok der DR-Baureihe 130 haben sich Franz Rittig und David Häfner genauer angesehen – sowohl das Vorbild wie das aktuelle H0-Modell von Piko. *Fotos: gp, Bruno Kaiser, dh*



FALLER

IM KLEINEN GROSS

Für Vielseitige

Alles ist möglich



Seitenweise Inspiration:
Der neue Katalog ist da!

www.faller.de

www.facebook.com/faller.de

www.faller.de/de/googleplus

MODELLEISENBAHN AUSSTELLUNG

01.11.-03.11.2013

Öffnungszeiten: 10-19 Uhr • So. -18 Uhr

veranstaltet durch
Verein für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte

„Weinbergsweg“ e.V.



Postbahnhof am Berliner-Ostbahnhof



8 Dem Spur-0-Bahnhof nach norddeutschem Vorbild folgend stellt Stephan Rieche nun einen solchen nach süddeutschem, genauer gesagt nach dem Vorbild des Bahnhofs Ottobeuren im Allgäu vor. Richard Leiner baute nach Original-DB-Plan aus dem Jahr 1965 Bahnhof samt Umfeld, woraus mehrere hervorragend gestaltete Segmente resultieren. *Foto: Stephan Rieche*



Sind die **84** Lücken in anderen Maßstäben schon weitgehend geschlossen, so müssen N-Bahner noch auf das ein oder andere Fahrzeug warten. Eine klaffende Lücke schließt nun Hobbytrains VT 36.5 für den Einsatz auf Nebenbahnen, den Gerhard Peter auf Herz und Nieren prüfte. *Foto: Gerhard Peter*

54 Mit einer funktionsfähigen und fernsteuerbaren Bremsanlage stattete Tüftler Franz Stellmaszyk einen Eaos von Märklin in Spur 1 aus. Seinen Umbau dokumentiert er anschaulich. *Foto: W. F. Jansen*



32 Faller führt neue Spindelhebeböcke im Programm. Bruno Kaiser nahm sich der Hebewerkzeuge – die zweifelsfrei für noch mehr Gestaltungsmöglichkeiten auf den Anlagen sorgen dürften – an und stellt sie vor. *Foto: Bruno Kaiser*

Werbung

**Ö3 LOK
JETZT NEU:
um € 229,-**

LOKMODELL HITRADIO Ö3

LIMITIERTE AUFLAGE -
JETZT BESTELLEN!

Das brandneue Ö3-Lokmodell im Maßstab H0 ist ab sofort exklusiv im ÖBB-Webshop erhältlich!

shop.oebb.at Jetzt auch mobile bestellen!



80 In guter alter Tradition war auch das diesjährige Sommerrätsel nicht fehlerfrei, was selbstredend nicht unentdeckt blieb. Dennoch fanden zahlreiche aufmerksame MIBA-Leser die gesuchten Bahnhöfe – die sehr zur Freude des einen oder anderen – sogar im „benachbarten Ausland“ zu orten waren. *Foto: Archiv Michael Meinhold*



60 Im zweiten Teil über die kleine Lokstation nach fränkischem Vorbild beschreibt Lutz Kuhl neben der Vollendung des eigentlichen Gebäudes auch die Gestaltung des nächsten Umfeldes, wie etwa des Kohlebansens. *Foto: Lutz Kuhl*



76 Da sich die Rangiersignale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 nur schwer mit Preisereins darstellen lassen, suchte Andreas Lange nach einer alternativen Lösung, um die Signale vorbildgerecht darstellen zu können. Kurzerhand leuchten sie nun aus einem mechanisierten Stellwerk den Lokpersonalen die Fahrbefehle. Neben der Modellumsetzung finden Sie auch eine Erläuterung der Rangiersignale. *Foto: Andreas Lange*

MODELLBAHN-ANLAGE

- Kleiner Bahnhof – genau nach Vorbild
Otto beuren in Null 8
 Mecklenburgische Nebenbahn in Epoche II
Beschauliches Klein Plasten 68

VORBILD

- Die BR 130 der Deutschen Reichsbahn
Ursprung eines Erfolgsmodells 16

MIBA-TEST

- Die BR 130 der DR als H0-Modell von Piko
Schwer und schnell 20
 Eiliger Nebenbahntriebwagen:
 VT 36.5 von Hobbytrain in N
VT der Reichsbahn-Bauart 84
 Erstlingswerk: E 44.5 in N von Liliput
Kantiger Oldtimer in N 87
 Faun-M 6-Müllwagen von Weinert in H0
Auf der Kippe ... 90

MODELLBAHN-PRAXIS

- Ein Bahnhof nach konkretem Vorbild in H0
Der Bahnhof Nidda im Modell 24
 Franz Stellmaszcyk
 und sein Märklin-Eaos in Baugröße 1
Das neue Bremsen-Wunder 54
 Eine fränkische Lokstation in H0 (2)
**Feine Details
 rund um den Lokschuppen** 60
 Ein Betriebsdiorama in 1e – Teil 1
Habemus Habitat! 64
 Rangiersignale aus dem Modellstellwerk
Nächtliche Nachricht 76

NEUHEIT

- Spindelböcke von Faller in H0
Muskel oder Motor? 32
 Der VT 62 904 als H0-Modell von Liliput
Detsetbe in rot ... 52

VORBILD + MODELL

- Zeitreise
100 Jahre G 8.1 58

RÄTSEL

- Sommer-Gewinnspiel 2013:
 Auflösung und Gewinner
Bildungsauftrag erfüllt 80

RUBRIKEN

- Zur Sache 3
 Leserbrief 7
 Bücher 94
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 96
 Neuheiten 100
 Kleinanzeigen 114
 Vorschau · Impressum 122

Die Spezialisten



Anlagen mit Mittelkulisse bilden den roten Faden in der aktuellen MIBA-Spezial-Ausgabe. Die MIBA-Planungsprofis zeigen pfiffige Lösungen, wie durch den Einsatz einer Mittelkulisse Bahnhof und Strecke optisch getrennt, die Fahrzeiten verlängert und die Betriebsabläufe sinnvoller werden. Doch damit nicht genug: In vielen weiteren Entwürfen finden sich Anregungen für die Gestaltung von Modellbahnen – teils sogar in mehreren Varianten, sodass sich der Anlagenplan unterschiedlichen Platzverhältnissen anpassen lässt. Wer vor dem Bau einer (neuen) Anlage steht, sollte sich die zahlreichen innovativen Ideen und raffinierten Lösungen in dieser Spezial-Ausgabe nicht entgehen lassen.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 180 Abbildungen
Best.-Nr. 12089813 | € 10

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,-



MIBA-Spezial 87/11
Straße und Schiene
Best.-Nr. 120 88711



MIBA-Spezial 88/11
Vom Vorbild zum Modell
Best.-Nr. 120 88811



MIBA-Spezial 89/11
Fahren nach Fantasie + Vorbild
Best.-Nr. 120 88911



MIBA-Spezial 90/11
Modellbahn nach US-Vorbild
Best.-Nr. 120 89011



MIBA-Spezial 91/12
Modellbahn-Kleinanlagen
Best.-Nr. 120 89112



MIBA-Spezial 92/12
Modellbahn-Beleuchtung
Best.-Nr. 120 89212



MIBA-Spezial 93/12
Güter auf die Bahn!
Best.-Nr. 120 89312



MIBA-Spezial 94/12
Modellbahn-Entwürfe: Voll im Plan
Best.-Nr. 120 89412



MIBA-Spezial 95/12
Modellbahnen vorbildlich färben
Best.-Nr. 120 89512



MIBA-Spezial 96/13
Bauten der Bahn
Best.-Nr. 120 89613



MIBA-Spezial 97/13
Tipps + Tricks
Best.-Nr. 120 89713



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-225
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-151
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

ABONNEMENTS

MZVdirekt GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 02 11/69 07 89-985
Fax 02 11/69 07 89-70
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0
Fax 0 81 41/5 34 81-100
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1
85716 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-200
Fax 089/3 19 06-194

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

Anlage Ephesos MIBA 9/2013

Wohltuende Abwechslung

Mit großem Interesse habe ich den Beitrag „Ephesos – Bahn zwischen Ruinen“ in MIBA 9/2013 gelesen. Gratulation an Erbauer Abdurrahman Usta! Thema, Umsetzung und Fotos sind eine wohltuende Abwechslung zu den schon oft gesehenen alpinen und ländlichen Idyllen vieler anderer Modelleisenbahn-Anlagen. Bitte mehr davon!!

Andreas W. Dick (E-Mail)

MIBA 9/2013

Wiedererkennungseffekt

Es ist schön, die MIBA wieder mit der S 3/6 im Logo zu haben. Hoffentlich hat das Bestand. Ansonsten kann ich als langjähriger Abonnent nur sagen: weiter so. *Andreas Süppel (E-Mail)*

Fleischmanns N-Katalog

Gipfel der Enttäuschung

Vor Kurzem brachte ein Vereinsfreund mir den neuen Fleischmann-Gesamtkatalog mit. Bei aller Achtung für die Modellumsetzung der Neuheiten (in H0): Für den N-Bahner kann dies nicht ein „Gipfel der Technik“, sondern nur der Gipfel der Enttäuschung sein. Die im Programm verbliebenen Modelle, die praktische Abwesenheit irgendwelcher bedeutender Neuentwicklungen und die Preisentwicklung (v.a. ehemaliger Roco-Artikel) stimmen nachdenklich.

Hatte die Modelleisenbahn GmbH nicht vor, nach Aufgabe von Roco als Marke im N-Markt Fleischmann mit starkem Profil dort zu platzieren? Ja, aber so doch sicher nicht. Kein ICE mehr, Fortfall wichtiger Lok-Klassiker (DB-BR 38, 39, 011, 103, V200) und Abwicklung vieler ehemals erhältlicher Wagenserien, aus denen nurmehr Einzelstücke angeboten werden. Das Loksortiment, noch unter „alter“ Fleischmann-Ägide teilweise mit komplett neuen Formen erheblich modellgepflegt, ist nicht mehr.

Gleichzeitig konzentriert man sich auf möglichst viele, farbenfroh variierte Auslandsmodelle, meistens der Epoche VI. Da frage ich mich, ob sich der N-Markt dermaßen verändert hat, dass demgegenüber z.B. noch eine einzige Diesellok in Epoche IV (BR 212) reicht? Hat Minitrix doch mit exzellenten Zugpackungen diese Periode bedient. Was aber will Fleischmann? Nischen bedienen wie mit dem DRB-Lazarettzug? Denn ein Vollsortimenter sieht anders

aus. Gleichzeitig schreckt das Design des Kataloges mit Abbildungen in Briefmarkengröße dermaßen ab, dass nach dem Betrachten Augenschmerzen und ein schlechtes Gefühl bleiben – und die Sorge, ob dies ein Signal für die Entwicklung der Spur N sein soll. Denn wenn Fleischmann mit diesem Angebot tatsächlich den N-Markt steuern kann, dann bleibt davon nicht mehr viel übrig. Oder ist die Zeit der alten Großen vorbei und dies ist der Anfang vom Ende dessen, was einmal stolz Fleischmann-piccolo hieß?

So bleiben Fragen bzw. Unwohlsein und man kann wohl nicht davon sprechen, dass ein neuer Katalog Freude bereitet hat. Mehr als schade.

Dr. Guido Ipsen (E-Mail)

MIBA-Spezial 95 „Farben nach Vorbild“

Praktischer Helfer

Ich lese Eure Monats- und Sonderhefte immer wieder gerne, sie sind oft für Überraschungen gut. Das Farben-Spezial (Heft 95) habe ich eigentlich mehr der Vollständigkeit halber erworben, es dann aber mit Begeisterung verschlungen und viel gelernt. Super!

Hier in Italien lese ich gerne auch „Einheimisches“. Dabei fand ich in „Tutto Treno Modellismo“ Nr. 54 einen Tipp, der gut zum Farben-Spezial passt: Einen „Schienenroströller“, der aus einer Farbflasche besteht, in deren Verschluss ein Rohr eingelassen ist. Am Ende dieses Rohres ist ein rundes Stück Filz drehbar gelagert. Rollt man damit an den Schienenprofilen entlang, gelingt der Farbauftrag schnell und einfach.

Was mich aber in letzter Zeit etwas stört, ist bei der Bebilderung der Trend zur „Briefmarke“. Auf einigen Bildern kann man (ich) nicht mehr viel erkennen! Also lieber einen Zweiseiter im Heft weglassen und dafür den Rest ordentlich bebildern. Im Großen und Ganzen gilt aber: Weiter so und vorwärts in die nächsten 65 Jahre!

Gio Mielisch (E-Mail)

Leserbriefe MIBA 8/2013

Ich schon

In MIBA 8/2013 wird in den Leserbriefen geschrieben, M-Gleis-Anlagen möchte keiner in der MIBA sehen. Dem widerspreche ich. Ich arbeite an meiner ersten Anlage, die ich, da ich nur M-Gleis-Material habe, mit diesem Gleissystem baue. Ich könnte daher noch Anregungen für den Bau mit M-Gleisen gebrauchen. *Richard Kettner (13 Jahre)*



Kleiner Bahnhof – genau nach Vorbild

Ottobeuren in Null

Nachdem Stephan Rieche ausführlich seinen im Norddeutschen angesiedelten Bahnhof vorgestellt hat, soll hier auch wieder für die föderalistische Ausgeglichenheit zwischen Nord und Süd gesorgt werden – daher zeigt er hier die Anlage von Richard Leiner nach dem gleichnamigen Vorbild im Unterallgäu.

Wie bei den meisten Modellbahnern war auch meine „Laufbahn“ geprägt von der ersten Märklin-Eisenbahn im Kinderzimmer, mit der mein Vater die meiste Zeit spielte und an der mein kleiner Bruder häufig etwas demolierte. Nach Umstieg auf die Baugröße N und dem Bau der ersten eigenen Anlage in diesem Maßstab kam lange nichts mehr – Moped, Motorrad, Kino und erstes Auto, Familie und Kind gingen vor. Mit 42 Jahren infizierte mich der „Virus Mobalitis“ jedoch ein zweites Mal ...

Nach dem Auszug meiner Tochter entstand in dem freigewordenen Zimmer eine H0-Anlage. Nach drei Jahren Bauzeit trat ich in den „Günztal Muse-

umsbahn-Verein e.V. Ottobeuren“ ein und fand dort eine neue, große Herausforderung: Der Bahnhof Ottobeuren in der Baugröße 0 sollte es sein! Dank des umfangreichen Archivs des Vereins und den vielen privaten Fotos, die es vom Ottobeurer Bahnhof noch gab, entstand die Idee einer Ausstellungsanlage für den Verein im Maßstab 1:45.

Das Vorbild

Die im Jahr 1900 in Betrieb gegangene Günztalbahn verband Ungerhausen mit Ottobeuren im Unterallgäu. In Ungerhausen zweigte sie von der Hauptbahn Buchloe–Memmingen ab; die Züge von Ottobeuren verkehrten in der

Regel aber von und bis Memmingen. In Ottobeuren selbst befand sich ein größeres Empfangsgebäude mit einem Bahnsteiggleis; an mehreren Nebengleisen waren eine Güterhalle, Laderampen und auch ein Lokschuppen zu finden. Außerdem gab es im Bahnhofsbereich die BayWa mit einem eigenen Lagerhaus und ein Sägewerk.

Hier herrschte Lokalbahn-Betrieb wie aus dem Bilderbuch. Die ersten zugeordneten Loks waren bayerische D VI, spätestens seit 1902 versahen vorwiegend D VII den Dienst. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges verkehrten zudem D IX und GtL 4/4, letztere dominierten als Baureihe 98.8 von 1945 bis 1953 den Zugverkehr. Dann folgte die Baureihe 98.18, unterstützt von der Baureihe 98.10. Mitte der Fünfzigerjahre verkehrte kurze Zeit die Baureihe 70.0 auf der Strecke, der von 1955 bis 1957 die Baureihe 98.17 folgte. Ihren Platz übernahmen schließlich die BR 64 sowie Uerdinger Schienenbusse vom Typ VT 95. In den Sechzigerjahren waren es werktags zehn Zugpaare, die meisten verkehrten als Triebwagen. Den bis Ende der Sechzigerjahre eingesetzten GmP zog eine V 100, um 1968 unterstützt durch die Dampflokotri-



Zur 50-Jahr-Feier der Bahnstrecke fährt pünktlich die geschmückte 70er in den mit Girlanden behängten Bahnhof ein. Zu sehen ist hier auch noch der alte Zaun aus Betonelementen neben dem Empfangsgebäude.

Oben: Die im Text angesprochene Kemptener 64 435, die regelmäßig ihren Dienst zwischen Memmingen und Ottobeuren absolvierte, steht mit einem kurzen Zug aus zwei bayerischen Lokalbahnwagen am Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude.

Links: Der Bahnhof im Jahre 1968. Der VT 95 hat gerade abgekuppelt und wird nach dem Umsetzen mit dem Beiwagen zurück nach Memmingen fahren. Auch wenn die Qualität der historischen Bilder nur mäßig ist, gaben sie doch wichtige Anhaltspunkte für die Gestaltung und Ausstattung der Anlage.

Fotos: Sammlung Günztal-Museumsbahn-Verein e.V.

ven der Baureihe 50 aus dem Bahnbetriebswerk Lindau.

Obwohl 1967 das Angebot noch auf 14 Zugpaare erweitert worden war, wurde am 1. Oktober 1972 zunächst der Personenverkehr eingestellt. Danach gab es noch vereinzelt Sonderzüge aus München zu den Konzerten in der Ottobeurer Basilika sowie von Ottobeurer Bürgern organisierte Sonderfahrten; dazu gelangte sogar einmal ein VT 601 nach Ottobeuren. Ansonsten gab es „Wendezüge“ mit je einer Lok der Baureihe 218 an jedem Zugende, denn der Bahnhof war zum Umsetzen der Loks zu kurz. Der Güterverkehr wurde dann am 1. Juni 1996 ebenfalls eingestellt, daraufhin erfolgte am 1. Oktober die Gesamtstilllegung. Anschließend wurde die Strecke abgebaut.

Der Versuch des Günztal Museumsbahn-Vereines, die Strecke vor dem Abbau als Museumsbahn zu erhalten (daher der Vereinsname), scheiterte leider an der Bundesbahn, die den Abriss der Schienen nicht stoppen wollte oder konnte. So musste letztendlich auch die betriebsfähige Draisine (Klv 11) des Vereins als Dauerleihgabe an die Museumsbahn Amstetten-Gerstetten abgegeben werden.



Der 9.00-Uhr-GmP nach Ottobeuren kommt aus Memmingen über Ungerhausen-Westerheim-Hawangen. Die Kemptener 64 435 ist die Stammlok auf dieser Strecke und bediente mehrere Jahre die Strecke. Im Vordergrund startet Bauer Konrad seinen Lanz-Bulldog für die tägliche Arbeit. Fotos: Stephan Rieche



Gleich nach der Einfahrt in den Bahnhof fährt die 64er mit ihren beiden fast vollbesetzten Donnerbüchsen und den Güterwagen, die für die BayWa sowie den Güterschuppen in Otto-beuren bestimmt sind, an den obligatori-schen Schrebergärten der Bahnbediensteten entlang.

Offensichtlich ist der Ball wieder einmal in den Blumenbeeten gelandet: „Wenn du wie-der den Ball in meinen Garten wirfst, gibts nächsten Sonntag keinen Rhabarberkuchen!“

Otto-beuren im Modell

Bei der Anlage handelt es sich um eine Segmentanlage mit zur Zeit zwölf Seg-menten von je 150 cm Länge und 80 cm Breite. Sie erlaubt einen Punkt-zu-Punkt-Verkehr vom Bahnhof Otto-beuren über einige gerade und gebogene Streckenmodule zu einem Fiddleyard als Abstellbahnhof. Philosophie und Absicht beim Bau dieser Anlage war die maßstäbliche Darstellung der ers-ten 600 Meter des Bahnhofes. Dies er-möglichte natürlich auch den vorbild-getreuen Nachbau der Gebäude des Bahnhofes und des Umfeldes mit mög-lichst vielen Details.

Als Grundlage für die Anlage diente der Originalplan der DB von 1965, der



mit dem Lenz-Gleissystem perfekt und nahezu maßstäblich umgesetzt werden konnte. Hilfreich war dabei das Gleis-planungsprogramm Anyrail. Der damit erstellte Gleisplan wurde auf den glei-chen Maßstab wie der Originalplan ge-

bracht, übereinandergelegt und ange-passt. Es musste nicht einmal auf die Trennung der Segmente aufgepasst werden, da alle Weichenpaare immer etwa mittig auf den Segmenten zu lie-gen kamen.



Wenn alle Fahrgäste ausgestiegen sind, muss der gesamte Zug mit den leeren Personen-wagen zurückgeschoben werden, damit die Lok zum Rangieren umsetzen kann.