

09
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 2009

B 8784 61. 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 86,-

www.miba.de

09



4

VORBILD + MODELL: BR 41 ZWISCHEN RUHR UND SIEG

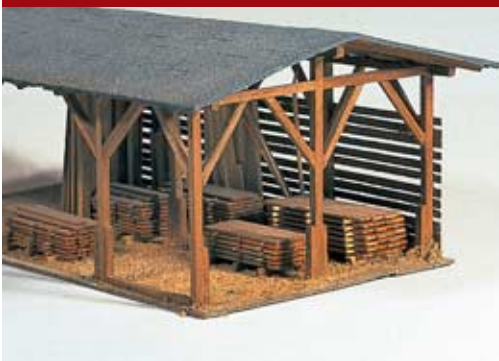
Mit der Ochsenlok auf Lennetour



VERBESSERUNGEN IM DETAIL
Doppelstockwagen

GEHEN SIE MIT AUF DEN LEIM
Sägewerk im Eigenbau

HOBBY TRADE-240 IM MIBA-TEST
Die Diesel-Ellok



9 | 2009

MIBA

MODELLBAU | DIE LBE-DOPPELSTOCKWAGEN VERBESSERT | MODELLEBAHN-ANLAGE ANLAGENSCHAU ODENWALD | MIBA-TEST 240 VON HOBBY TRADE

Was hatten nicht nahezu sämtliche Experten der Autobranche abgelästert! Die Bundesregierung beschloss im Frühjahr, das Abwracken alter Autos mit 2500 Euro zu vergüten, sofern der Halter seine Spargroschen zusammenkratzt und für einen neuen, fahrbaren Untersatz raushaut. „Kann nicht funktionieren“, schallte es unisono aus allen Medien, „denn, wer ein altes Auto fährt, hat ja ohnehin kein Geld für ein neues.“

Indes – der normalsterbliche Teilnehmer am Straßenverkehr, der ja kein Automobilexperte ist, ließ sich in völliger Verkennung des „Geht nicht“ hunderttausendfach auf diesen Deal ein und machte die Abwrackprämie zu einem großen Erfolg. Schon nach kürzester Zeit musste der Etat aufgestockt werden, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Allen war es recht: Moderne Motoren schonen die Umwelt (jedenfalls wenn man die Energieaufwendungen zur Herstellung der neuen Autos nicht mitrechnet ...), der Steuersäckel kassiert über die Mehrwertsteuer ungefähr so viel ein, wie er dann hinterher als Prämie wieder rausrückt, und die Wirtschaft jubiliert, weil die krisenbedingt rückläufigen Absatzzahlen einigermaßen wieder zum Normalniveau zurückfanden. Eine klassische Win-win-Situation also, die nur einen Nachteil hatte: Es ging blöderweise ausschließlich um Autos.

Dabei hätte man noch so viel mehr verschrotten können! PCs z.B. veral-

ten doch schon, während man beim Discounter in der Kassenschlange wartet, und manches Handy wird vom Nachfolgemodell abgelöst, bevor der Akku zum ersten Mal geladen ist.

Auch viele H0-Lokomotiven sind heutzutage nicht mehr ganz neuwertig – sei es, weil ein besseres Modell dieser Baureihe auf dem Markt ist, oder weil ein allzu rustikaler Umgang mit dem Teil optische wie technische Spuren hinterlassen hat.

Findige Fachleute der Modelleisenbahn München GmbH – besser bekannt unter den Markennamen Roco und Fleischmann – kamen daher auf die Idee, eine Abwrackprämie auch

Aus Alt mach Neu

für Modelle anzubieten! Immerhin 2500 Eurocent erhält, wer beim Kauf einer Roco-Lok im Wert von mindestens 150,- € (uvP) sein altes Schätzchen (muss nicht von Roco sein, muss nicht fahrfähig sein, sollte aber halbwegs komplett sein) beim „local dealer“ abgibt. Angesichts des aktuellen Preisverfalls gebrauchter Ware kann so was lukrativer sein als ein Versenken der Veteranen in der Bucht. Leider hat auch diese Sache einen Haken: Die Aktion ist begrenzt bis zum 30.9.2009! Da heißt es also schnell sein – meint *Ihr Martin Knaden*



Über viele Jahrzehnte war die 41 in allen möglichen Diensten auf der Ruhr-Sieg-Strecke zu beobachten. Otto Humbach widmet dieser Baureihe sein aktuelles Porträt.

Foto: Otto Humbach

Zur Bildleiste unten:

Im zweiten Teil seiner Bastelorgie zu Doppelstockwagen knöpft sich Alfred Fordon die betagten Lima-Modelle der LBE vor und pusht sie auf einen aktuellen Standard. Helmut Brückner berichtet, wie man mit Säge und Werkzeug ein Sägewerk erzeugt. Im MIBA-Test stellen wir die neue Baureihe 240 von hobby trade vor; Bernd Zöllner informiert zudem über das Vorbild dieser dieselektrischen Kraftpakete.

Fotos: Alfred Fordon, Helmut Brückner, Ik



30 Keineswegs um Mauerblümchen geht es im Beitrag „Grünzeug aus Pfarrers Garten“. Rund um das Pfarrhaus von Jakobwüllesheim lässt Thomas Mauer einen Nutz- und Ziergarten entstehen.
Foto: Thomas Mauer

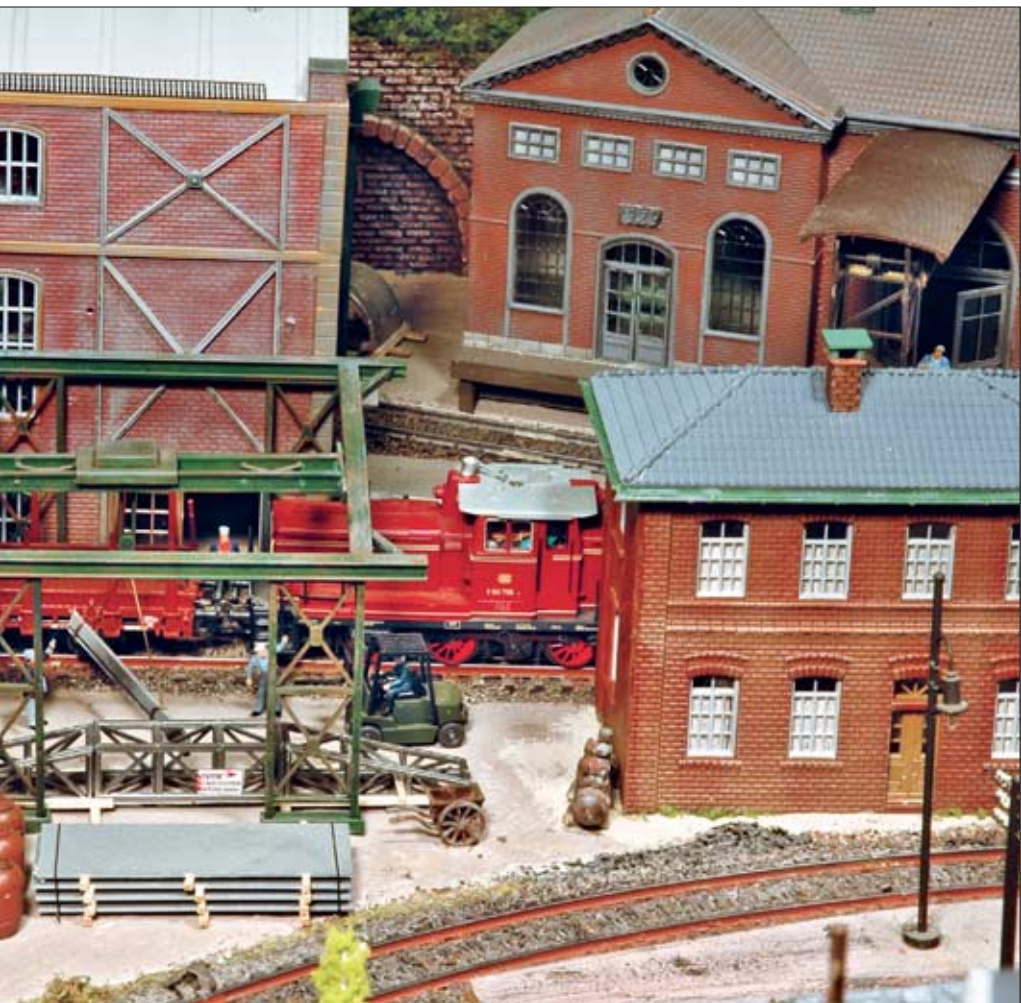
60 Eine kleine Märklin-Kompaktanlage, deren Gleisverlauf durchaus befriedigte, sollte einen anderen Charakter bekommen. Wilfried Raulf beschreibt, wie er mit Industriebauwerken seine „alte“ Anlage erneuerte.
Foto: Wilfried Raulf





8 Die Elegie der Ruhr-Sieg-Strecke geht weiter. Otto Humbach beschreibt den Einsatz der Baureihe 41 auf dieser interessanten Linie.
Foto: Otto Humbach

56 Die Prignitzer Kreisringbahn wird erweitert. Peter Sommerfeld baute neue H0-Anlagenteile mit Motiven aus dem nördlichen Teil des Perleberger Kreisel.
Foto: Rainer Ippen



MODELLBAHN-ANLAGE

Die BR 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke:
Ochsenlok auf Lennetour 8
Schauanlage in Deutschlands Mitte:
Modellbahnschau Odenwald 22
Große Schauanlage
an der holsteinischen Westküste (3):
Modellbahn-Zauber
auf dem Lande 48
Prignitzer Kreisbahn wächst weiter:
Neues vom Kreisel 56
Märklin-Kompaktanlage mit Talsperre:
Unterer Bahnhof – oberer Bahnhof60

VORBILD

Die Diesel-Ellok (MaK DE 1024) 14

MIBA-TEST

Schwere Diesellok mit Sound
(MaK DE 1024, hobby trade, H0) 20

GEBÄUDEBAU

Grünzeug aus Pfarrers Garten 30

GEWINNSPIEL

Immer nur Bahnhof –
aber wo? (3. Teil) 34

FAHRZEUGBAU

Doppelstockzüge der frühen DB:
Teil 2: Die LBE-Wagen 42

VORBILD + MODELL

Vom Stamm- zum Schnittholz (2) 66

NEUHEIT

Bayerisch bunt 72
Vorkriegsklassiker 74

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Bücher/Video 76
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 78
Neuheiten 80
Kleinanzeigen 95
Impressum · Vorschau 106



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. 01805/566201-61
Fax 01805/566201-94
(14 Cent pro Minute aus dem Festnetz, Mobilfunk ggf. abw.)
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 8/2009, Paketband, Paletten usw.

Macht was her

Der für meinen Geschmack seit Jahren beste Artikel in der MIBA. Kreativ, preiswert und „macht was her“. Da sitzt das Genie im Kopf und nicht in der Schachtel. Ausschließliche Berichte über Bauvorhaben, bei denen die Materialkosten scheinbar keine Rolle spielen, schüren bei mir eher den Frust als dass sie die Motivation fördern! Die gesunde Mischung macht's.

Axel Brinkmann (E-Mail)

MIBA 7/2009, Jumbo-Variationen

Dickes Lob

Ein dickes Lob für den Artikel „Jumbo-Variationen im Lennetal“. Wie auch in den vorhergehenden Folgen über die Ruhr-Sieg-Strecke findet man hier fast perfekten Modellbau, der anhand detaillierter Vorbildrecherche gekonnt in Szene gesetzt und fotografiert wurde. Danke!

Jan Berends, NL-Drachten

MIBA 2/2009, 54.15

Niedrige Spurkränze

Das in einzelnen Fachzeitschriften attestierte gute Fahrverhalten des Fleischmann-HO-Modells der BR 54 kann ich leider nicht bestätigen. Bei mir endete es jäh mit dem holpernden Durchfahren der Weichen des (hauseigenen!) Fleischmann-HO-Profi-Gleissystems; hier schwankte und kippelte das Fahrzeug mit einer bis dahin bei keinem anderen Lokmodell wahrgenommenen Intensität.

Ein Blick auf die Fahrwerkskonstruktion offenbarte als wesentliche Ursache die niedrige Spurkränzhöhe der Treibräder von nur 0,7 Millimetern. Sie führt – zusammen mit dem vertikal beweglichen Vorläufer und der gleichfalls vertikal beweglich gelagerten mittleren Treibachse – zum tiefen und ruckartigen Einfallen des herzstückseitigen vorderen Treibrades in die Herzstücklücke. Wäre die Spurkränzhöhe demgegenüber mehr dem Grenzwert der NEM 310 angenähert, würden die Spurkränze der Treibräder im Weichenherzstück auflaufen und das seitliche Absacken

der Modelllokomotive verhindern – ein Effekt, der zwar nicht unbedingt der Technik des Vorbildes, wohl aber den Konstruktionsmerkmalen der marktbeherrschenden (!) Gleissysteme entspricht, die angesichts unterschiedlicher Radsatzabmessungen der Fahrzeughersteller überproportional breite Herzstücklücken vorsehen müssen.

Eine weitere Ursache ist die vom Vorbild vorgegebene ungünstige Fahrwerksgeometrie. So verstärken sich aufgrund der weit zurückgesetzten vorderen Treibachse die Schwankungen beim Überfahren von Herzstücken besonders intensiv. Vor diesem Hintergrund erweist sich die mit 1,1 Millimetern deutlich mehr dem Grenzwert der NEM 310 angenäherte Spurkränzhöhe des Roco-HO-Modells der BR 24 (die ein ähnlich problematisches 1°C-„Mogul“-Fahrwerk aufweist) als ein lauffechnisch gut durchdachtes Konstruktionsmerkmal.

Mein Fazit: Die Modellbahnhersteller sollten den allzu oft völlig unreflektiert geäußerten Forderungen reduzierter Spurkränzhöhen mit äußerster Zurückhaltung begegnen!

Reinhold Rudlof, Bochum

MIBA 7/2009, Sommerrätsel

Extrem viel Spaß

Dieses Mal muss ich Ihnen für dieses großartige Bilderrätsel danken, auch wenn der Dank mm gelten sollte, der ja leider von uns gegangen ist.

Das Rätsel brachte für einen 16-jährigen Teppichbahner extrem viel Spaß, da doch erheblicher Rechercheaufwand hinter den Lösungen steckte, vor allen Dingen die Bilder 3 und 10 hatten es in sich!

Ich freue mich schon auf die Teile 2 und 3; hoffentlich sind sie ähnlich schwierig und bescheren einen genau so großen Rätselspaß, den man schon mal mit seinen Freunden auslebt.

Niklas Miska (E-Mail)

MIBA 6/2009, Leserbrief „Ersatzteildienst“

Ersatzteilversorgung

Auch ich übe aus diesem Grund seit einiger Zeit „Kauf-Zurückhaltung“. Vielleicht erinnern sich die Firmen aber doch noch an ihre Kunden.

Martin Hopf, Vellberg



Die BR 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Ochsenlok auf Lennetour



Aus den vorangegangenen Folgen dieser Serie wissen wir bereits, dass Carl Bellingrodt zur schönen Maienzeit gerne an der Ruhr-Sieg-Strecke auf Fototour unterwegs war. Am 2. Mai 1951, dem Tag zwischen dem Maifeiertag und



Für das Modellfoto des P 1240 wurde die „großohrige“ Fleischmann-BR 41 in Epoche-IIIa-Ausführung (Kat.-Nr. 4132) verwendet. Der Lok, die im aktuellen Katalog nicht mehr geführt wird, wurde das Handrad des Rauchkammerzentralverschlusses entfernt. Dem Vorbild entsprechend erhielt sie einen Niettender 2'2'T32. Dieser Tender wurde seinerzeit (ab 2004) von Fleischmann mit dem Modell der 22 082 (Kat.-Nr. 4121) ausgeliefert und aus dem Ersatzteilblatt bestellt. Heute ist auch dieses Modell nicht mehr in Produktion, dafür gibt es aber eine

Christi Himmelfahrt, kam ihm der P 1240 (Hagen-Siegen) in Altenhundem vor die Linse. „Ochsenlok“ 41 043, noch mit großen „Ohren“ und Niettender unterwegs, hat hier eine wahrlich sehenswerte Garnitur im Schleppe: gleich hinter der leicht überdimensioniert wirkenden Güterzug-Mikado läuft ein Uralt-Preuße, vermutlich ein dreiachsiger BC, gefolgt von einem MCI der Kriegsbauart. Danach kommen zwei zweiachsige Cid mit Sprengwerk und ein ursprünglich viertklassiger dreiachsiger preußischer Abteilwagen, in Bundesbahnzeiten zu einem „C für Reisende mit Traglasten“ mutiert. Den Zugschluss bildet ein ebenfalls dreiachsiger Pw vermutlich auch preußischer Herkunft.

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



Epoche-III-Variante der BR 41 mit Witte-Blechen und Niettender 2'2'T32 (Kat.-Nr. 413001). Die ersten beiden Wagen der Garnitur findet man im Roco-Katalog, die zwei Sprengwerk-Donnerbüchsen gibt es bei Brawa. Der folgende preußische Dreiachser ist wiederum von Roco und den Zugschluss bildet ein dreiachsiger Pw von Fleischmann. Donnerbüchsen und Preußen sind passend umbeschriftete Epoche-II-Modelle.

Ihr ursprüngliches Gattungszeichen „G 46.18“ weist die BR 41 eigentlich als Güterzuglokomotive aus. Ausgezeichnete Laufeigenschaften und die beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h machten diese elegante und zuverlässige Bauart 1'D 1'h2 allerdings zu einer Universalmaschine, die man genauso vor Personen-, Eil- oder Schnellzügen sehen konnte. Eine Zeitlang gehörte sogar die Beförderung des legendären „Rheingold“ zu ihren Aufgaben.

Der uns interessierende Einsatz der Baureihe 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke fällt in die ersten Jahre der Epoche III. Dokumentiert werden diese Einsätze in etlichen Bildern des Altmeisters Carl Bellingrodt, die größtenteils aus der Zeit von 1949 bis 1954 stammen. Sie zeigen die Lokomotive ausschließlich im Reisezugdienst vor teilweise exotischen Wagengarnituren, wie sie eben nur die Epoche IIIa bieten kann.

Stationiert waren die Maschinen in den Bw Hagen-Eckesey und Siegen. In Letzterem sollten sie eigentlich durch die BR 23, die hier ab dem Jahr 1951 erschien, abgelöst werden. Wie bereits bekannt, erwies sich die neue Baureihe aufgrund zahlreicher „Kinderkrankheiten“ zunächst als recht unzuverlässig. So hielt man in Siegen einige Maschinen der BR 41 noch bis zum Jahr 1954 sozusagen als „Sicherheitsreserve“ vor. Ein Bilddokument Carl Bellingrodts aus dem Jahre 1953 zeigt den Vorspann einer 41 vor einer 23, der sich vermutlich aus einem Schadfall der Neubaulokomotive ergeben hat. Das letztdatierte Bild von Einsätzen der BR 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke stammt aus dem Jahr 1958. Es zeigt eine 41 041 des Bw Hagen-Eckesey vor dem D 84, der bald darauf eine Leistung der ab diesem Jahr in Hagen-Eck versam-



Die BR 23 kam schon 1951 zum Bw Siegen. Bis 1954 waren auch noch Maschinen der BR 41 in diesem Bw stationiert. Der hier gezeigte Vorspann einer 41er vor dem D 137 dürfte wohl keine planmäßige Leistung gewesen sein, sondern eher eine Aushilfs- bzw. Vorsichtsmaßnahme gegenüber den anfangs recht unzuverlässigen 23ern. *Vorbildfoto am 5. April 1953 bei Altena: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker*



Der P 1248 (Hagen–Siegen) vom Frühjahr 1951 unterwegs auf der Ruhr-Sieg-Bahn. Carl Bellingrodt fotografierte 41 246 mit ihrem Anhang bei Kirchhundem auf einer der zahlreichen Brücken dieser Strecke.
Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker

