

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juli 2005

B 8784 · 57. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,- · Norwegen NOK 84,-

www.miba.de

Neue Agrarlandschaft mit Busch

Mais ohne Mühe



Anlagenbau in kleinen Schritten

Bauen auf Parzellen

Modellbahn-Anlage in Epoche III

Turmbahnhof Lauterbach

MIBA-Schwerpunkt

Alte Kranwagen



**MIBA-Fotowettbewerb:
Pack den Tiger! S.32**



Landwirtschaftliche Flächen säumen insbesondere an Nebenbahnen kilometerlang die Gleise. Dazu gehört nicht selten auch ein Maisfeld, wie es **Horst Meier** auf seiner Anlage wachsen ließ und für den Titel in Szene setzte.



Mancher glaubt doch tatsächlich auch heute noch, Modellbahnen seien ein reines Winterthema. Das Erscheinen der meisten Modellfahrzeugneuheiten gegen Jahresende deutet in der Tat ein wenig auf saisonale Zyklen hin. Doch das ist nur ein Aspekt. In Wahrheit ist die Modellbahn ein Sommerhobby, denn die allermeisten Anlagen spielen zur warmen Jahreszeit: Züge durchheilen eine sattgrüne Landschaft und nicht mal ein kleines Tröpfchen Gießharz-Regen trübt die Schönwetterlaune der Anlagenbetreiber.

Im Jahreslauf der MIBA-Themen finden sich folglich derzeit eher Anlagenberichte, während die Mehrzahl der Lokomotivtests den kommenden Ausgaben vorbehalten bleibt. Hier zeigen sich eindeutig die Vorteile einer reinen Fachzeitschrift, die über eine stets lebendige Szene zu berichten hat.

Wie arm sind dagegen zu dieser Jahreszeit gewöhnlich die Kollegen der Tagespresse dran, deren saugbarer Nektar regelmäßig in den Sommermonaten zu versiegen schien: Starke Lichteinstrahlung förderte auf direktem Wege die gute Laune der Bevölkerung, bis zur nächsten Naturkatastrophe musste man sich noch sehr gedulden und selbst unsere Abgeordneten droschen während der Parlamentsferien nicht aufeinander ein. Es soll sogar Jahre gegeben haben, in denen Redakteure den ehernen Grundsatz „Only bad news are good news“ komplett ignorierten und ihre Zeilen mit positiven Meldungen füllten.

Doch in diesem Jahr wird alles anders: In einer einmaligen Hilfsaktion für das große Heer der Journalisten verkündeten einflussreiche Persönlichkeiten Neuwahlen für den Spätsommer. Hie und da vereinzelt aufkommende Quengeleien von Verfassungsexperten konnten galant vom Tisch gewischt werden, denn die öffentliche Meinung – oder wars die veröffentlichte Meinung?

– äußerte sich voll des Lobs ob so viel Aufwand zugunsten einer notleidenden Branche.

Seither zücken Reporter und Korrespondenten ihre Stifte und Mikrofone, wenn es gilt, Rohmaterial zum Verfüllen des Sommerloches einzufangen. Der Ertrag ist dabei so reichlich, dass – diese Prognose sei gestattet – unser Sommerloch in kürzester Zeit ob der unzähligen Phrasen, der hohlen Worthülsen und der nicht mehr steigerbaren

Löcher und Sommerlöcher

Banalitäten überquellend wird. Je nach Grundhaltung der Konsumenten überzeugen mal diese, mal jene Argumente, wobei man aber leider den jeweils anderen nicht völlig entgehen kann. Und damit kann es durchaus passieren, dass sogar ausgewiesene Nachrichtjunkies sich die sprichwörtliche Decke über den Kopf ziehen.

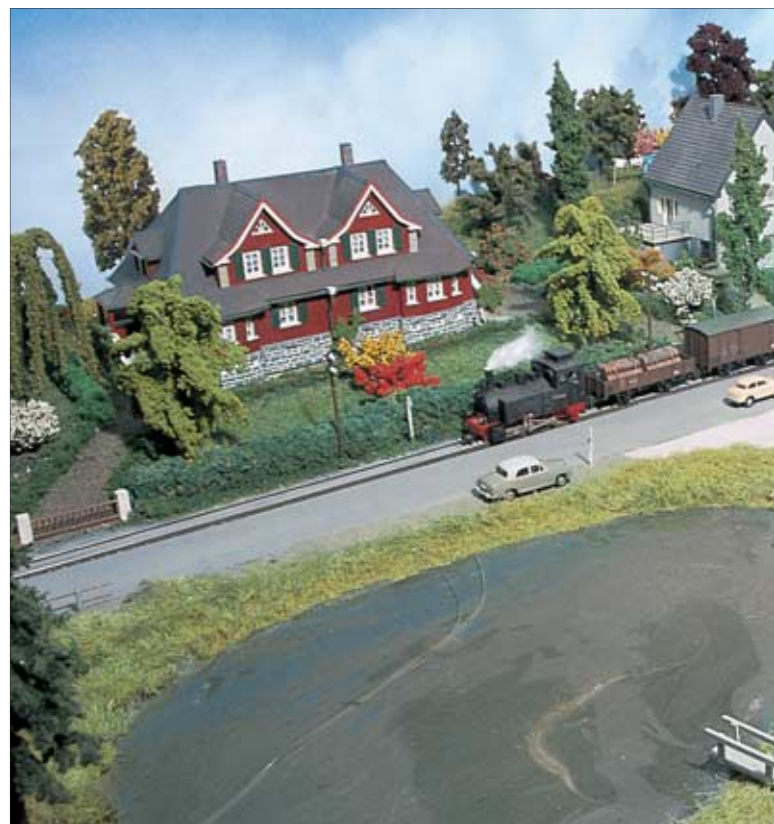
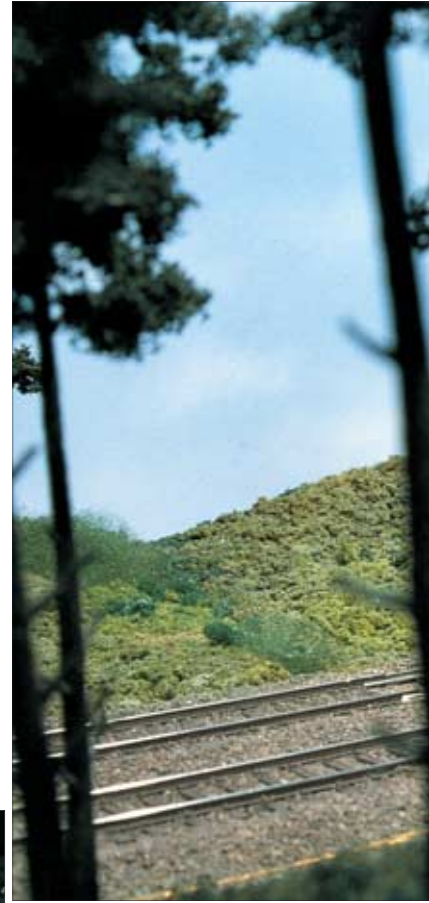
Ach, da haben es MIBA-Redakteure doch viel besser. All die negativen Begleiterscheinungen „aus dem richtigen Leben“ können wir uns komplett sparen. Von Sommerlöchern keine Spur. Wenn wir, respektive unsere Autoren, Löcher füllen, sind das zumeist Löcher der ganz anderen Art.

Beispielsweise in der Landschaftshaut. Hätten Sie nicht mal Lust, die schon seit Jahren kahle Stelle da hinten links auf Ihrer Anlage endlich fertig zu bauen? Oder eine Fläche von Grund auf neu zu gestalten? Keine großen Bahnhofsumbauten, aber vielleicht ein Acker statt einer Wiese. Ich persönlich werde mal den neuen Bausatz „Maisfeld“ von Busch ausprobieren. Horst Meier hat anschaulich gezeigt, wie es geht (s.S. 34). Mais ist ein typisches Sommergemüse. Bis zur Ernte im September werde ich mich also ranhalten müssen – meint Ihr

Martin Knaden

80 Über die sehenswerte H0-Anlage der Modellbahnfreunde Willich berichtet MIBA-Mitarbeiter Rolf Knipper. Thema ist Hauptbahnbetrieb zur Epoche III. Foto: rk

28 Eine kleine Brücke für seine Gartenbahn stellt Dipl.-Ing. Ulrich Meyer vor. Foto: Dipl.-Ing. Ulrich Meyer





MIBA-SCHWERPUNKT Kranwagen

Erhebende Technik	46
Der Kran muss ran!	54
Der „Alte Fritz“ vom Rangierbahnhof	58
Kleiner Heber fürs Museum	62
5-t-Kran der K.Bay. Sts.B.	64

VORBILD + MODELL

Wenns nicht mehr weitergeht (8): Ein Ende in der Altmark	8
---	---

MODELLBAU-PRAXIS

Kabel, Kästen und Kanäle	16
Mit Flusseisen über den Bach	28
Mais-Demo	34
Prima Parzellen	86

MODELLBAHN-ANLAGE

Die H0-Anlage des MEC St. Ingbert (2): Großer Bahnhof und schmale Spur	22
Historische Kleinbahn auf H0-Diorama: Auf Meterspur nach Augustenthal	68
DB, Epoche III pur: Hauptsache ist die Hauptstrecke!	80

FOTOWETTBEWERB

Die Meute hetzt den Tiger	32
---------------------------	----

NEUHEIT

Zweites Leben (52.80, Gützold, H0)	40
Realistic Sound von Busch	84

MODELLBAHN DIGITAL

Bügel hoch zum Entkuppeln	42
---------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Trennstellen haben ihre Tücken	76
--------------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	89
Bücher/Video	90
Neuheiten	93
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118



34 Ein Maisfeld, so weit das Auge reicht! Horst Meier hat mehrere Maisfeld-Sets von Busch in die landschaftliche H0-Realität umgesetzt und berichtet über seine Erfahrungen. *Foto: Horst Meier*

68 Ein historisches Diorama stellt diese kleine Anlage nach Motiven der Kreis Altenaer Eisenbahn dar. Wilfried Raulf hat nicht nur seine eigenen Kindheitserinnerungen umgesetzt, sondern auch in Archiven gestöbert. *Foto: MK*

Wagen der Gruppe 53

Der Beitrag von Michael Meinhold war wieder einmal sehr gut und bestimmt ist die Verwendungsgruppe 53 für alle in den letzten Jahren neu Hinzugekommenen im Modell eine attraktive Wagenfamilie. Roco sei dieser Wunsch in unverkürzter Wiedergabe ans Herz gelegt. Dazu ergibt sich aber auch folgerichtig, dass nicht nur passende Dampf- und Dieselloks, sondern auch typische Elloks in die Fachgeschäfte kommen. Die richtige Wahl ist hier die Baureihe E 10 in der Ursprungsausführung mit einfachen großen Stirnlampen und waagerechten Lüfterlamellen. Da Modelle mit dieser Stirnpartie bereits im Roco-Programm sind (E 41, E 50), kann die Realisierung eigentlich nicht allzu schwer sein.

Ich möchte allerdings auf ein paar Ungenauigkeiten in Ihrem Artikel hinweisen. Der auf Seite 45 Mitte abgebildete Wagen ist ein AB4ümg nach der Klassenreform (erkenntlich an der Fensterzahl), also kein späterer A4üm. Statt der auf Seite 48 Mitte und unten gezeigten Bauart 61-Wagen (sowie untere Zeichnung) hätten Sie besser die passenden 54er-Vorbilder gezeigt, denn Ihre Fotos haben mit dem Thema nichts zu tun und verwirren eher.

Sehr gut wie alle Zugbildungsbücher sind wiederum die gelungenen Foto-beispiele und die Reihungspläne. Da immer wieder in Meinholds Büchern und Artikeln der Begriff „Verwendungsgruppe“ auftaucht, wünsche ich mir in Ihrer Zeitschrift eine Artikelserie mit passenden Vorbildfotos und -zeichnungen aller in der klassischen Epoche III zusammengefassten Reisezugwagen. Unter Umständen ist das Thema allerdings zu umfangreich; dann wäre es bestimmt lohnenswert, in einer separaten Broschüre behandelt zu werden.

Bernd Müller, Mülheim

MIBA-Spezial 64, Man soll Tafeln nicht ...

Aufschneiden oder Auffahren?

Ich lese schon einige Jahre die Zeitschrift und bin immer wieder begeistert über die schönen Artikel. In der Ausgabe 64 der MIBA-Spezial ist mir aber ein Fehler aufgefallen. In dem Artikel geht es um den Bau von Rückfallweichen und in der Bildunterschrift heißt es: Gleich wird der LVT die Weiche „aufschneiden“. Das ist sachlich falsch! Es handelt sich hier um das Auffahren der Weiche, da sie vom Herzstück aus, also stumpf, befahren wird. Das Aufschneiden ist ein gefährlicher Effekt bei

defekten Weichenzungen oder Spurkränzen. Aufgeschnitten wird eine Weiche nur von der Spitze her, was immer eine Entgleisung zur Folge hat, da der Radsatz in die Weiche „hineinfällt“. Beim Aufschneiden wird die eigentlich anliegende Zunge durch den Radsatz von der Backenschiene weggedrückt. Der Radsatz läuft also nicht auf der Zunge weiter, sondern genau zwischen Backenschiene und Zunge. Da aber die gegenüberliegende Zunge nicht anliegt, fällt der Radsatz zwangsläufig von den Schienen herunter, da die Gleise unter ihm ja nun nach links und nach rechts ablaufen.

Andreas Siebert, Kassel

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

Ein Ende in der Altmark



Die Gestaltung von Endbahnhöfen im Modell gerät zu einer fesselnden Beschäftigung, wenn man konkreten Vorbildern folgt und neben dem Nachbau von Gleisanlagen, Gebäuden und Fahrzeugen Wert darauf legt, verschwundene Eisenbahnromantik einzufangen. Hans Werner Bürkner vom Verein „Eisenbahnfreunde Kleinbahnen der Altmark e.V.“ berichtet, wie es gelang, die typische Kleinbahnatmosphäre eines Endbahnhofs in der Altmark in miniature zu neuem Leben zu erwecken.

Es war einmal – wir wissen's, so beginnen die meisten Märchen. Doch erstens sind wir keine Märchenerzähler und zweitens hat es die heute fast märchenhaft anmutende, kleine Welt der altmärkischen Kleinbahnen dereinst wirklich gegeben.

Die Altmark – das ist jene ausgesprochen ländlich wirkende Region, die im Osten an der Elbe endet, im Süden die alte „Rennstrecke“ von Berlin nach Hannover berührt, im Westen ans Niedersächsische grenzt und im Norden „gleich hinter Salzwedel“ unmerklich ins Wendland übergeht. Seit Jahrhunderten hat die Landwirtschaft mit ihrer traditionsreichen Viehzucht diese Gegend geprägt. Sattgrüne, saftige Wiesen und ausgedehnte Felder, aber auch Waldflächen (oft mit hohen Kieferbeständen), dazwischen Dörfer mit einzelnen Fachwerkhäusern und uralten Feld- und Backsteinkirchen verraten dem Kenner, dass er sich, obwohl noch

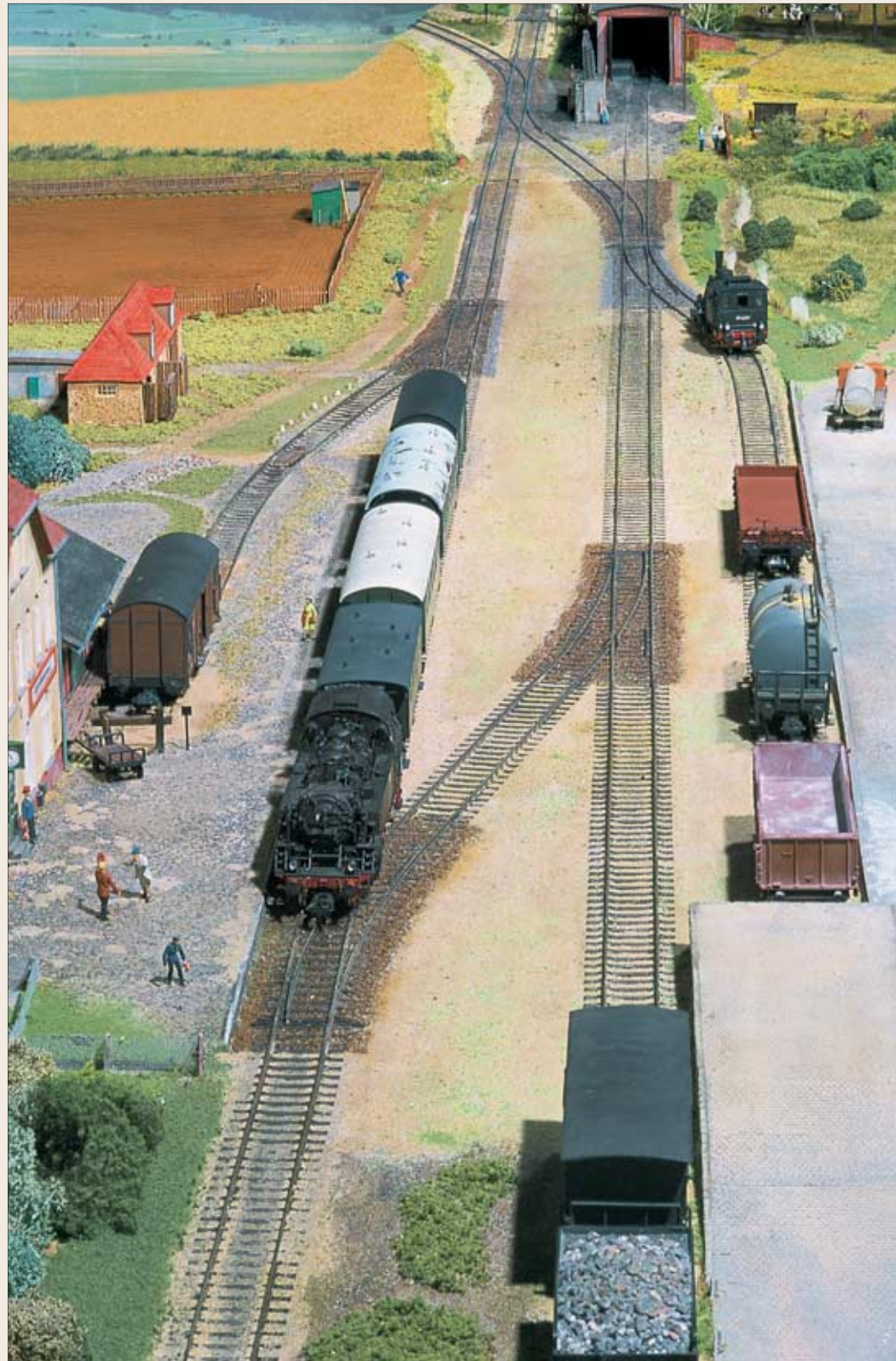
in Sachsen-Anhalt, bereits in Norddeutschland aufhält.

Als hätte es immer schon hierher gehört, durchzog einst ein erstaunlich dichtes Netz regelspuriger Kleinbahnstrecken diese Landschaft. Noch bis in die Siebzigerjahre des vorigen Jahrhunderts ging von diesen Bahnen jener eigenartige Reiz aus Technik und Romantik, interessantem Betrieb und Beschaulichkeit aus, dem sich wohl kein um Vorbildtreue und historisches Flair bemühter Modellbahner verschließen kann. Wer einmal auf einem jener altmärkischen „Bahnsteige“ aus Kies mit einer Kante aus hölzernen Altschwellen stand und den herbeigesehnten Triebwagen durch die Wiesen schwankend über alte Schienen heranzuckeln sah, der dürfte dieses Bild nicht so leicht wieder vergessen. Noch mehr Glück hatte, wer in Salzwedel, Badel, Bismark oder Kalbe (und das noch 1975) erleben durfte, wie sich der beliebte „Bu-



Oben: Nach Ablösung der kleinen, meist nur dreifach gekuppelten Dampflokomotiven aus Privatbahnzeiten setzte die Deutsche Reichsbahn auch nach Arendsee Dieselloks der Baureihe V 15 ein. Noch nach 1970 gehörten Kombinationen aus V 15 und VT-Beiwagen, bisweilen sogar motorlosen Triebwagen zum alltäglichen Erscheinungsbild der Reisezüge.

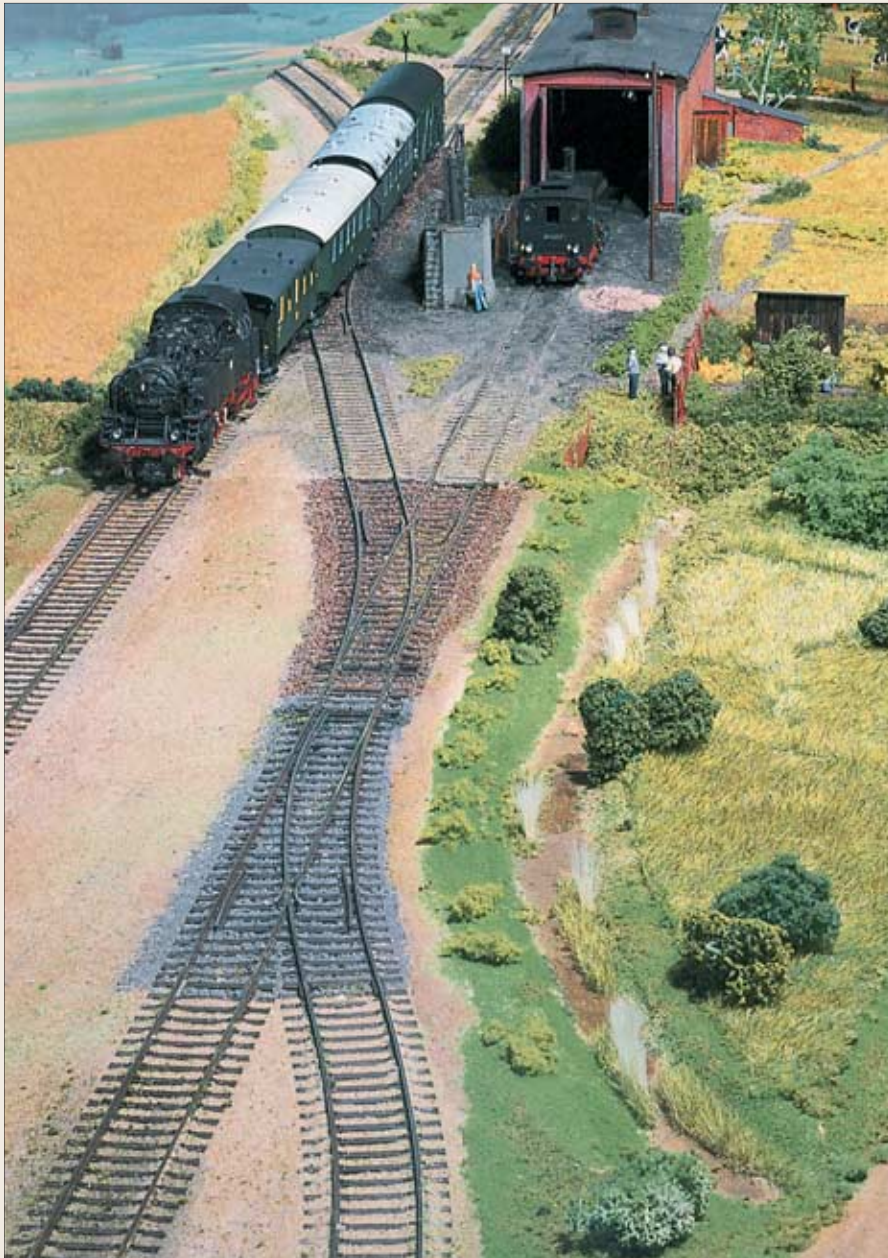
Unten: Dieser Blick über die Gleisanlagen des Endbahnhofs Arendsee zeigt nicht nur den ungewöhnlich großen Abstand zwischen den Gleisen 1 und 2, sondern auch den regen Zug- und Rangierbetrieb, der hier zu Reichsbahn-Zeiten stattfand. Auf Gleis 1 ist gerade ein Bubi-kopf der Baureihe 64 vor einem Reisezug aus Stendal eingetroffen, während eine T 3 mehrere Wagen ladegerecht auf Gleis 3 bereitgestellt hat. *Modellfotos: gp*



bikopf“, die Baureihe 64, ihren GmP aus Donnerbüchsen und O-Wagen selbst zusammenstellte.

Als wir, eine kleine Schar begeisterter Berliner Kleinbahnfreunde, uns vor 25 Jahren zusammenfanden, gab es von dieser kleinen Welt noch viel zu entdecken, darunter Dinge, die heute längst verschwunden sind. Glücklicherweise waren wir klug genug, hinzufahren, vor Ort zu skizzieren, zu fotografieren und gedanklich festzuhalten, was noch zu finden war.

Ganz besonders begeisterten uns die überraschend einfachen, oftmals geradezu winzigen Gleis- und Bahnanlagen, die man mit den drei Worten „einfach, billig, ausreichend“ treffend zusammenfassen konnte. Wir fanden bestätigt, was der „Entdecker“ und Chronist dieser romantischen Eisenbahnlandschaft, Wolfgang List, bereits 1970 empfunden und festgehalten hatte: „Die Betriebsverhältnisse dieser Bahnen



Oben: Typisch Altmark – unmittelbar neben der Strecke weiden Milchkühe, für die das ständige Pfeifen und Läuten der Kleinbahn zu den vertrauten Geräuschen gehört.

Oben links: Einfahrt eines Reisezuges aus Stendal in den Kleinbahnhof von Arendsee. Rechts der Kleinbahn-Lokschuppen mit T 3.

Links: Nachdem sich der Fotograf als MIBA-Mitarbeiter geoutet hatte, ließen ihn die VP-Transportpolizisten gewähren. Die MIBA, so wussten sie, verfolgte schon immer friedliche Zwecke. Doch woher wussten sie das?

Rechts: Seiner Batterien und Fahrmotoren beraubt und in beiden Vorbauten mit Steinen beschwert, diente dieser einstige ETA in der Altmark als doppelter Reisezugwagen.