

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2004

B 8784 · 56. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

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

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Mit Fahrdraht und Federtöpfen:

## Ein Bw für viele Elloks



Minitrix-V 80 im MIBA-Test: S. 52

**MIBA-Schwerpunkt**

**Private Dieselloks**

**Anlage des MEC Koblenz-Lahnstein**

**Mit der Bahn an die Lahn**

**Figuren für die Gartenbahn**

**Plastische Chirurgie in Polystyrol**



11

4 194038 206506

\*) Nicht jeder kennt sich mit Latein oder Boxsport aus:  
„vs.“ meint lat. versus = gegen

Ein ganzes Bahnbetriebswerk widmete Jürgen Schillo ausschließlich der elektrischen Traktion. Gerhard Peter beleuchtete auf dieser Anlage nicht nur die Fahrleitungsmeisterei.



Es ist das alte Lied: In allen möglichen Bereichen des Lebens gibt es eine Diskrepanz zwischen subjektiver Einschätzung und objektiven Daten. Rational veranlagte Menschen neigen selbstverständlich dazu, den objektiven Daten einen höheren Stellenwert einzuräumen und blicken ein wenig von oben herab auf jene, die lieber ihrem Bauchgefühl vertrauen. Doch geschieht diese Höherbewertung wirklich zu Recht?

Ich erinnere mich dunkel – sehr (!) dunkel – an so manche Vorlesung zum deutschen Strafrecht: Nur wenn alle Voraussetzungen des objektiven wie des subjektiven Tatbestands gleichermaßen erfüllt sind, kann eine rechtskräftige Verurteilung erfolgen. Erst diese Betrachtung von Handlung und Schuld führt in unserem juristischen System zu einem als gerecht empfundenen Urteil.

Auch aus weniger kriminellen Lebensbereichen lassen sich Beispiele für Bewertungen finden: Demoskopen sprechen ganz offiziell von „Rohdaten“, wenn sie über die Ergebnisse ihrer Forschungen berichten. Es ist die berühmte „Projektion“, wenn in die Beantwortung der Sonntagsfrage langfristige Überzeugungen einfließen, sodass die verkündeten Zahlen immer ein wenig von den eigentlichen Umfragewerten abweichen.

Selbst physikalische Daten erfordern bisweilen eine Einordnung jenseits der reinen Messungen: Allabendlich verkündet der ARD-Wetterfrosch Kachelmann nicht nur die gemessenen Celsiusgrade, sondern zusätzlich auch die „gefühlten“ Temperaturen: Windgeschwindigkeit und Luftfeuchtigkeit haben schließlich ebenfalls ihren Einfluss auf die subjektiv empfundene Skala von „schweineheiß“ bis „saukalt“, mag die Quecksilbersäule noch so unbestechlich wirken.

Unbestechlichkeit ist selbstverständlich auch das oberste Gebot für unsere Modelltests, die sich saisonbedingt ab der nächsten Ausgabe wieder häufen werden. Längen-, Höhen- und Breiten-

maße des Vorbilds, Achsstände und Raddurchmesser sowie die jeweiligen Fahrwerte werden mit der Genauigkeit von Zehnteln in Sollwerte umgerechnet. Diese stellen wir in Tabellen streng objektiv den gemessenen Ist-Werten der Modelle gegenüber. So gut wie immer ergeben sich dabei mehr oder weniger deutliche Abweichungen. Aber macht gleich jedes Zehntel Unterschied aus einem Modell ein Fantasieprodukt?

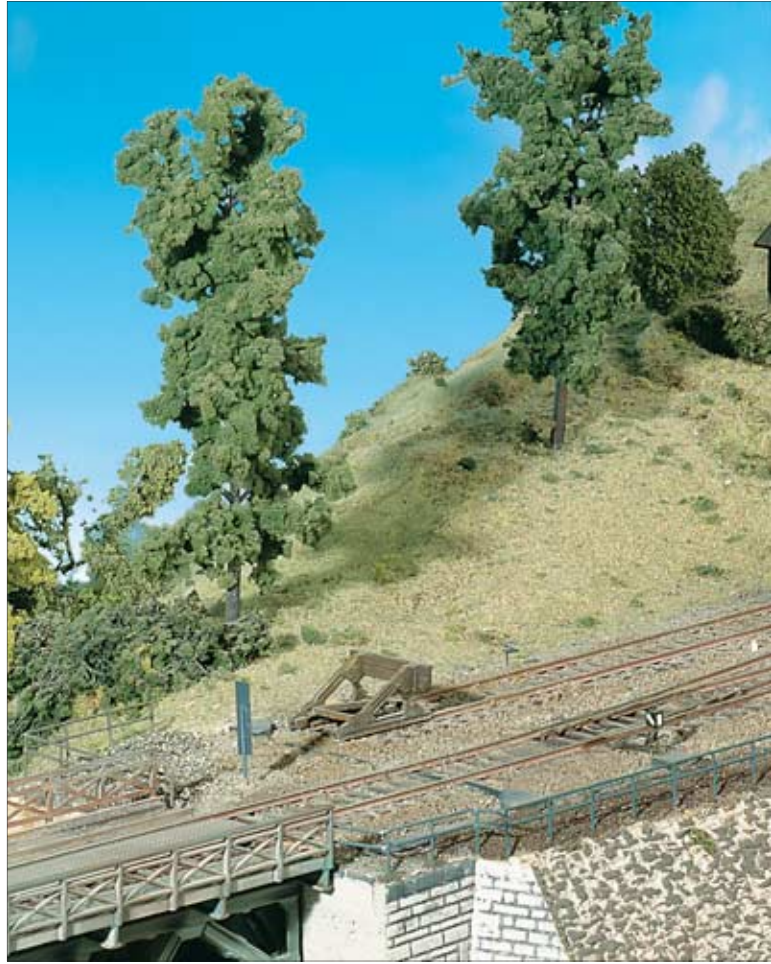
Sicher nicht, dennoch oder gerade deshalb bedürfen die Anzeigen von Messschieber und Lichtschranke stets der Interpretation. Dabei kann jedoch die Wertung der Redaktion eine ab-

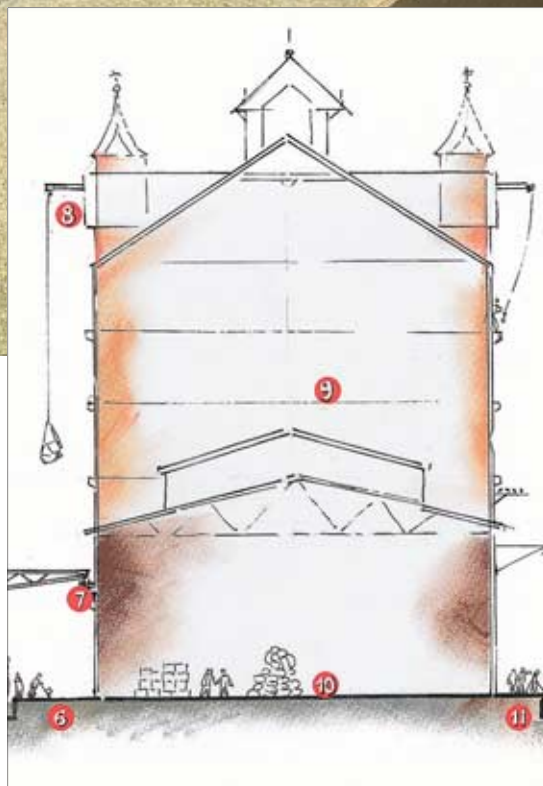
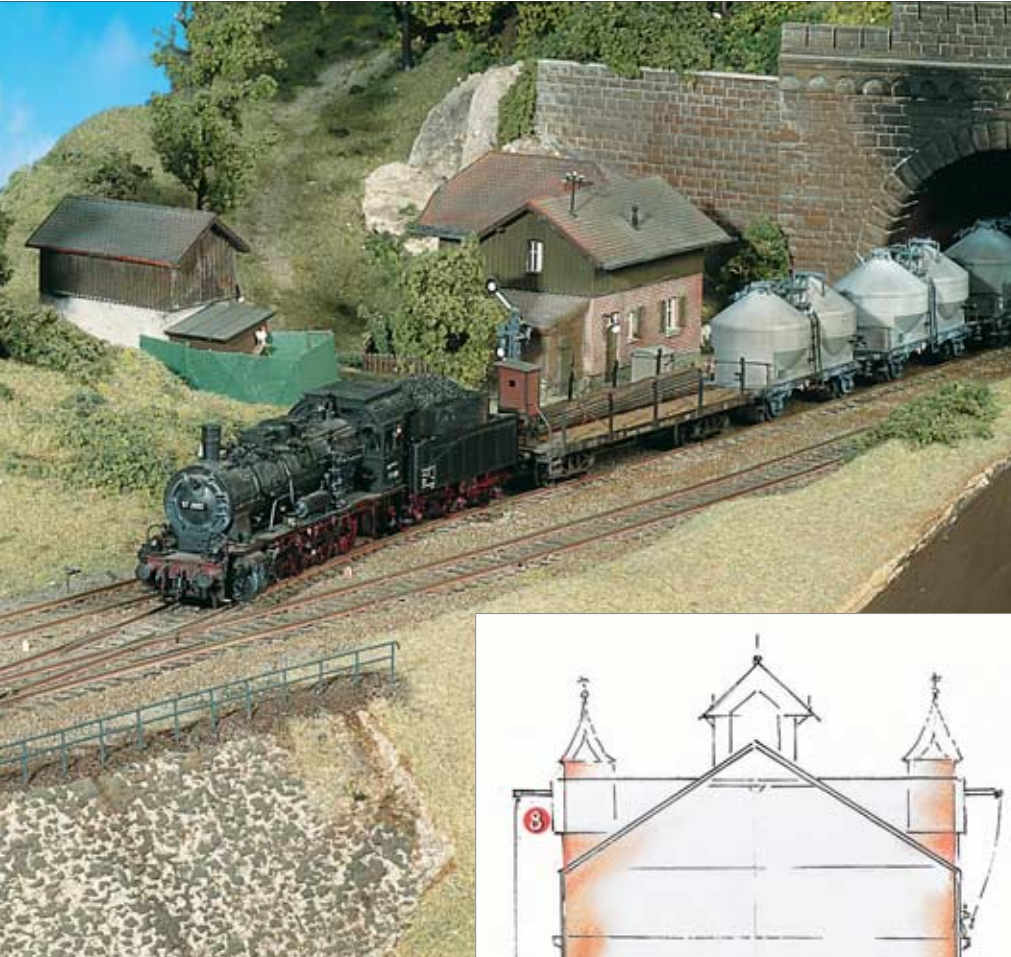
## Messen vs. \* Fühlen

schließende Beurteilung durch Leser und Käufer nicht ersetzen. Ist ein Detail zu grob oder ausreichend fein; ist ein Lok-Tender-Abstand zu groß oder für enge Radien gerade richtig; ist ein Preis zu hoch oder angesichts des gebotenen Modells durchaus angemessen? Die Beantwortung dieser Fragen wird nie auf einen einheitlichen Nenner zu bringen sein, zu unterschiedlich sind die Interessen der Modellbahner.

Eines jedoch eint die Hobbyisten durch die Bank: Ist die Kaufentscheidung zugunsten einer Lok oder eines Wagens einmal gefallen, zählt nur noch der Gesamteindruck des Modells. Wenn dieser überzeugt, sind alle Zweifel über Zehntel vernachlässigbar – Roh- oder Messwerte hin oder her!

Just im Moment, da unbedingt auch noch diese Zeilen zu füllen sind, schweift der Blick ab auf die Redaktionsuhr an der Wand: Deren Zeiger haben – funkgesteuert und somit unbestreitbar objektiv – vor nicht allzu langer Zeit die 18-Uhr-Marke überschritten. Doch nach einem ausgefüllten Arbeitstag ist das Empfinden des Betrachters schon wesentlich weiter: Kurz nach sechs – das ist doch allenfalls der Rohwert, die gefühlte Uhrzeit liegt bei mindestens halb zehn! Es ist also längst Zeit für den Heimweg – verabschiedet sich für heute Ihr *Martin Knaden*





**84** Eine nordhessische Eisenbahnlinie, die Bahn an der Lahn, nahmen sich die Mitglieder des MEC Koblenz-Lahnstein zum Vorbild für ihre hervorragend gestaltete Clubanlage. *Fotos: MK*

**22** Die württembergische Tn (94.1) lässt sich aus dem Messingbausatz von westmodel zusammenbauen. Martin Knaden zeigt, wie's geht. *Foto: MK*



**14** Der zweite Teil von Loisl's Anlagenvorschlag mit den Themen „Großstadt“ und „Hafen“. Diesmal liegt der Schwerpunkt auf der Hafentbahn mit Kühlhaus und Kränen. *Zeichnung: Loisl*

**78** Neben dem endgültigen Modul-Plan stellt Thomas Mörbe eine „abgespeckte Fassung“ seines Filderbahn-Projekts aus MIBA 9/2004 vor – für etwaige Interessenten, die schneller zum Ziel kommen wollen. *Foto: Wilhelm Böhmler/Slg. Mörbe*

## MIBA-SCHWERPUNKT Private Dieselloks

Deutz bis Gmeinder – KBE bis OEG	56
Wandlung: Von DWK über MaK zu Vossloh	62
Klein, gelb, rot und privat	66
Privatbahndiesel im Modell	72

## MODELLBAHN-ANLAGE

Vom Spiel- zum Modellbahner:	
Ellok-Bw als Einstieg	8
Weichenschlösser im Laubacher Wald:	
Hinter Schloss und Riegel	28
Schwäbischer Bf als H0-Modell (2):	
Die Filderbahn aus der Packung	78
H0-Anlage MEC Koblenz-Lahnstein:	
Bahn an der Lahn	84

## MODELLBAHN-PLANUNG

Loisl-Anlagenplan mit Großstadt (2):	
Mit S-Bahn, Tram und Hafentbahn	14

## VORBILD

Starke Lok auf schwachen Gleisen	20
----------------------------------	----

## NEUHEIT

Kurzer E-Kuppler (94.1)	22
Wenn Ochsen verreisen ...	92

## MODELLBAU-PRAXIS

Die richtigen Leute für die richtige Arbeit	24
---	----

## MIBA-TEST

Glatter Neubaudiesel (V 80, N)	52
--------------------------------	----

## MENSCHEN + MODELLE

Tore auf! (Köln Messe)	95
------------------------	----

## BRANCHE INTERN

Loxx-Miniaturwelten	104
---------------------	-----

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	97
Bücher/Video	106
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	108
Kleinanzeigen	114
Impressum · Vorschau	130

## Die Last mit der Achslast

Ich möchte Peter Denzel zu seiner schönen Anlage beglückwünschen und ihn ermutigen, sich von Lehmann zu emanzipieren. Es ist ein auf die Dauer nicht durchhaltbarer Spagat, an Lehmann festzuhalten und dennoch Maßstäblichkeit zu fordern. Es wird niemals eine korrekte VI K von Lehmann geben, weil die VI K nicht meterspurig ist. Eine fast baugleiche Lok ist schon auf dem Markt: die 99.19 von Dingler, die aber ihren Preis hat. Deshalb: Spur IIm, nicht G!

Zum Artikel über die 75.5: Auch ohne ein ausgemachter Dampflokexperte zu sein, erlaube ich mir, den Vergleich mit der württ. T 5 als Vergleich zwischen Äpfeln und Birnen zu bezeichnen. Wie soll man bei nur 13 t zulässiger Achslast (75.5: 16 t) bei gleicher Achsfolge eine in der Leistung ebenbürtige Lok auf die Schienen stellen? Im Übrigen neige ich dazu, die lange Lebensdauer nicht nur der Güte der Loks, sondern insbesondere der mangelnden Wirtschaftskraft der DR und der DDR insgesamt zuzuschreiben.

*Gerhard Voss, Remshalden*

## MIBA 9/2004, US-Modellbahn

### Anlagenhöhe

Wie schreibt der Verfasser so treffend? „Bei einer Stellhöhe von 1,30 Metern ... ist es für einen Erwachsenen möglich, die Anlage fast in Augenhöhe zu betrachten, Kinder müssen hochgehoben werden.“ Für Kinder im Vorschulalter bestimmt eine praktikable Lösung. Bei 8- bis 14-Jährigen wohl eine ziemliche Zumutung für den Vater (oder die Mutter?), den Kindern durch Tragen die Besichtigung einer über 16 Meter langen Modellbahnanlage zu ermöglichen. Die Enttäuschung dieser „untragbaren“ Kinder konnten wir bei der Präsentation der Anlage im Frühjahr 2004 in Sinsheim mehrfach beobachten.

Noch mehr unter die Haut ging jedoch die Beobachtung von diversen Rollstuhlfahrern! Diese reagierten dann auch durchwegs unzufrieden. Während einige einfach schimpfend weiterfahren, konnte ich auch einen Rollstuhlfahrer beobachten, der lange Zeit vor – oder besser gesagt unterhalb – der An-

lage stand und dann mit Tränen in den Augen weiterfuhr zur nächsten Anlage. Pech für ihn, dass dies „Somewhere West“ von Lucien Wiss war, die noch höher stand!

Vielleicht sollten Aussteller von Modellbahnen auf Messen auch an „untragbare“ Kinder und an Rollstuhlfahrer denken. Bestimmt ist es für einen gesunden Erwachsenen einfacher, in die Hocke zu gehen, um einen besonders guten Eindruck einer Anlage zu bekommen, als von einem Querschnittgelähmten das Aufstehen zu erwarten.  
*Gerhard A. Bayer, Füssen*

## MIBA 10/2004, Neuheiten

### 05 mit Sonderzug-Signal

Das Regel-Spitzenlicht bestand früher aus zwei Laternen. Die dritte Lampe oben am ersten Fahrzeug war ein Hinweis für das Streckenpersonal und hatte die Bedeutung „Ein Sonderzug kommt aus entgegengesetzter Richtung“. So steht es als Signal Nr. 18 im Signalbuch vom 1.8.1907/Ausgabe 1920 und als Signal Zg 7 im Signalbuch, gültig ab 1.4.1935.

Im 35er-Signalbuch steht zwar sinngemäß das Gleiche, wird aber durch die Ausführungsbestimmung Nr. 221 ergänzt, welche die Aussage trifft, dass das Signal nur bei Zügen bis 85 km/h Höchstgeschwindigkeit zu geben ist.

In § 69 der Fahrdienstvorschriften vom 1.9.1933 ist zu finden, dass das Gegenzugsignal auf zweigleisiger Strecke nur angewendet werden soll, wenn das Nachfolgesignal nicht mehr gegeben werden kann. Das Nachfolgesignal mit der Bedeutung „Ein Sonderzug folgt nach“ (Zg 6) bestand am Tage aus einer weißen Scheibe mit schwarzem Rand zusätzlich zum Schlussignal, bei Nacht aus einer zusätzlichen weißen Laterne am Zugschluss. Wichtig wäre noch folgender Absatz (3): „Das Nachfolge- und das Gegenzugsignal darf weder über die vom Sonderzug zu befahrende Strecke hinaus noch vor ihr geführt werden.“

Das alles bedeutet faktisch, dass im normalen Betrieb der BR 05 das Gegenzugsignal wohl so gut wie nie zu sehen war und der betriebsorientierte Modellbahner gut daran tut, die Zuleitung zur dritten Lampe einfach durchzuknippen. Besser noch, der Hersteller würde nur das Lampenglas montieren, aber kein Leuchtmittel. Damit würde er

zwar die große Heerschar halbwissender Berufsmeckerer zum Briefschreiben veranlassen, aber freundlich-sachlich beantwortete Beschwerden festigen bekanntlich das Hersteller-Kunden-Verhältnis. Im Signalbuch 1942 sind Nachfolge- oder Gegenzugsignal nicht mehr erwähnt.

Zur besseren Unterscheidung von Straßenfahrzeugen wurde in den Fünfzigerjahren das Dreilicht-„A“-Signal nach und nach eingeführt, anfangs nur auf Strecken mit ungesicherten Bahnübergängen. Mit der Signalbuch-Ausgabe vom 15. Dezember 1959 wurde es zum Regelspitzenignal Zg 1 erklärt; das bisherige Zweilichtsignal erhielt die Bezeichnung Zg 101 und durfte noch bis zum 31.8.1961 weiterverwendet werden, allerdings nicht auf Strecken mit Bahnübergängen ohne Blinklichter oder Schranken.

*Hermann Hoyer*

## MIBA 10/2004, Editorial

### Neue Rechtschreibung

Zu Ihrem Editorial in der Ausgabe 10 kann ich nur gratulieren. In all der aufgeregten Diskussion um die Rechtschreibreform bringen Sie die Sache in wenigen Worten auf den Punkt. Gerade den Hinweis auf die Sturheit manches so genannten Kulturschaffenden habe ich in anderen Diskussionen zu dem Thema vermisst – wohl weil da eine Kaste unter sich war und ist, in der man die eigentlichen Beweggründe seiner „Argumentation“ eher verschleiert als offen legt. Und dann ist es ausgerechnet eine Modellbahnzeitung, in der Tacheles geredet wird; vielen Dank dafür! All das sage ich als bekennder Literaturliebhaber, Germanist und Historiker – und nicht zuletzt als Eisenbahnenthusiast.

*Robert Kerschensteiner (E-Mail)*

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





*Den Schritt vom „Spielbahner“ zum Modellbahner vollzieht sich nicht automatisch, sondern ist eine Folge von Lernprozessen. Die ergeben sich durch intensivere Beschäftigung mit dem Vorbild, durch Literatur und den daraus resultierenden Wünschen nach mehr vorbildlicher Authentizität. So erging es Jürgen Schillo, der mit dem Bau seines Ellok-Bws seinen gestiegenen Ansprüchen gerecht wird. Dabei bleibt der betriebliche Aspekt nicht auf der Strecke.*

Auf dem Weg vom Spiel- zum Modellbahner

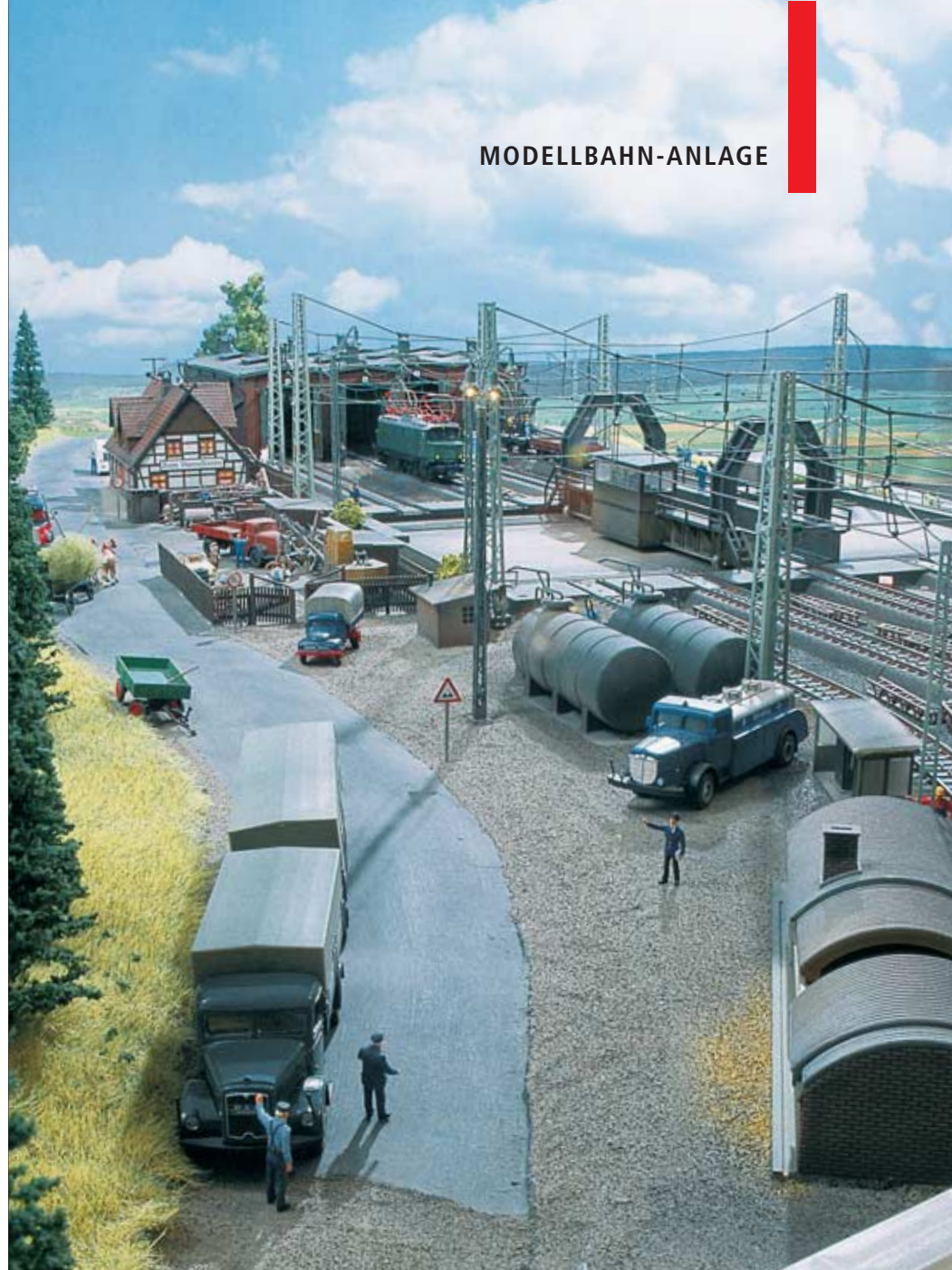
## **Ellok-Bw als Einstieg**

Nach dem Bau einer recht großen Rechteckanlage mit typischem Gleisplan der Siebzigerjahre, zweigleisige Strecke als doppeltes Gleisoval mit Personen- und Rangierbahnhof sowie einem Bw mit Drehscheibe, wurden meine Ansprüche erst in Sachen Detaillierung und dann später auch hinsichtlich betrieblicher Abläufe größer. Ausschlaggebend waren viele Besuche von Ausstellungen und das Studium entsprechender Literatur. Auch das geschulte Auge und die gestiegenen handwerklichen Fähigkeiten spielten eine wesentliche Rolle.

### **Epoche III als Vorbild**

Als Kind spielt man das nach, was man draußen in der Natur sieht. Und zu meiner Zeit war es die Deutsche Bundesbahn der Epoche III, die gewissermaßen meine Neigung zur Eisenbahn prägte. Traktions- und Wagnervielfalt von alten Länderbahnfahrzeugen angefangen bis hin zu den damaligen DB-Neubaufahrzeugen machten die Eisenbahn für mich interessant.

Ein spezielles Interesse entwickelte sich zu Altbaueloks mit Stangenantrieb. Deren Betrieb fasziniert mich



## MODELLBAHN-ANLAGE

heute genauso wie damals. Nur mit dem Unterschied, dass ich heute die Beobachtung auf das Modell beschränken muss. Was lag also für mich nahe, meine Kindheitseindrücke im Modell wieder zu erfahren.

So keimte in mir der Wunsch nach einer neuen Anlage. Sie sollte meinen gestiegenen Ansprüchen insoweit gerecht werden, als dass sie mich noch nach Jahren zufrieden stellen sollte. Bei meinem hier vorgestellten Ellok-Bw ist das der Fall. Basis dafür war einerseits der Wunsch, das erst als Diorama gebaute Bw später in eine Anlage zu integrieren. Es sollte mir als Übungsstück dienen um das erreichte Ergebnis mit meinen Vorstellungen auszuloten.

Die zurzeit im Bau befindliche Anlage und auch das bereits fertige Ellok-Bw sollten keiner konkreten Vorbildsituation nachgebaut werden. Vielmehr

**Oben rechts: Blick über die Schiebebühne, hinter der das Zufahrtsgleis zum Bw liegt.**

**Großes Bild: Eine umfangreiche Besandungsanlage gehört zum Ellok-Bw.**

**Die Kneipe in dem Fachwerkgebäude ist nicht nur Stammlokal der großen Eisenbahner.**





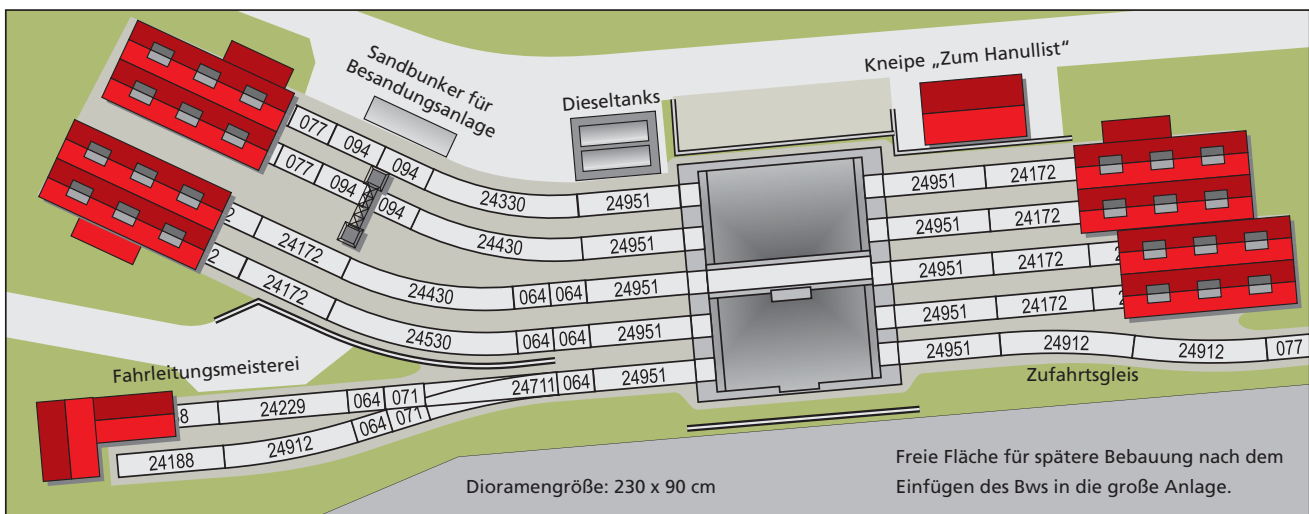


Eine Köf II zieht einen leeren Klappdeckelwagen vom Sandbunker ab.



Viele Stangenloks sind in diesem Bw stationiert und warten auf das Verschieben zum Ausfahrtsgleis. Neben der Schiebebühne hat ein kleiner Alteisenbetrieb ein Plätzchen gefunden. Dahinter spitzen noch die beiden großen Dieseltanks hervor, die die immer häufiger auftauchenden Dieselloks mit Kraftstoff versorgen.

Unten: Übersichtsplan in 1:13,3 des Bws mit Lage der Lokschuppen und der wichtigsten Bw-Einrichtungen. Das Bw wird in die im Bau befindliche Anlage integriert. Zeichn.: gp





Im Vordergrund sind die beiden zur Fahrleitungsmeisterei führenden Gleise zu sehen. Die V 140 im Hintergrund hat ein kurzes Gastspiel.

war es mein Anliegen, eine an Vorbildsituationen angelehnte Modellbahnanlage zu bauen. Bezüglich des Bws bedeutete es eine grundsätzliche Recherche mit den mir zur Verfügung stehenden Mitteln.

## Recherche und Planung

Leider erschlossen sich mir nur wenig Unterlagen zum Vorbild. Die meisten Informationen erhielt ich von Eisenbahnern, die in entsprechenden Ellok-Bws gearbeitet hatten. Bilder aus den verschiedensten Publikationen halfen mir bei der Zu- und Anordnung der einzelnen Anlagen in einem Ellok-Bw. Meine gewonnenen Erkenntnisse und eine mögliche Umsetzung stießen jedenfalls bei Eisenbahnern auf Zustimmung.

Denn es ging nicht um eine konkrete, sondern *nur* um eine an das Vorbild angelehnte Nachbildung.

Natürlich holte ich mir auch auf Ausstellungen viele Anregungen, indem ich auf den verschiedensten Modellbahnanlagen mit den Augen „fremdging“. Vieles gefiel mir nicht, da die Bws zu flach gestaltet waren. Ich suchte etwas mit unterschiedlichen Gleisniveaus an einem leichten Hang gelegen.

Ich erstellte mir ein Pflichtenheft mit den mir wichtigen zu erfüllenden Bedingungen. So sollte kein Gleis parallel zum Anlagenrand verlaufen und die rechts und links an die Bühne anschließenden Gleisanlagen sollten nicht spiegelbildlich angeordnet sein, sondern unterschiedlich in ihrer Führung und Bedeutung. Daraus ergab sich, die

Schiebebühne aus dem rechten Winkel zum Anlagenrand heraus zu drehen.

Rechts der Bühne sollten die Gleise zu versetzt angeordneten Rechteckschuppen führen, während nach links hin die Gleise nach einem geraden Gleisabschnitt mit einem leichten Bogen abgewinkelt auf den Hintergrund zulaufen. Das sollte mit der angenommenen Hanglage des Bws begründet werden. Die Schuppen stehen versetzt bzw. getrennt um das Ensemble nicht zu streng wirken zu lassen.

Die Hanglage des Bws „zwang“ mich nun dazu, die Fahrleitungsmeisterei und auch die Zufahrtsstraße etwas tiefer anzuordnen. Als Folge musste auch das Zufahrtsgleis vom Niveau der Schiebebühne heruntergeführt werden. Im Nachhinein ist diese Anordnung mit