

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 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

Neuer Start mit neuer Lok

Rocos

„Blaue Mauritius“



Digital-Technik mit PC

Automatische Zugfahrten

Neuheiten im MIBA-Test

Ka von Trix, G 4/5 von Brawa

Modulbau der Hobbyeisenbahner Rodgau

Mit Fleiß über den Fluss



4 1194038 1206506 12



Ein Bild aus glücklicheren Tagen: Am 1.8.1985 zeigten sich die betriebsfähigen Dampfzöcher der DB vor dem Loksuppen des Bw Hbf.
Foto: Michael Meinhold

Unten: Etwa 20 Jahre später das Desaster: Am Mittag des 18. Oktober 2005 sind die letzten Löscharbeiten zu erledigen. Der Schuppen ist völlig zerstört, die Diesellokomotiven unwiederbringlich verloren und das Schicksal der Dampfzöcher zumindest fraglich.
Foto: MK

Mit elegantem Schwung legt sich Rocos neue 03 1014 in die Kurve. Die „Blaue Mauritius“ der Epoche IIIa wurde von Martin Knaden ins beste Licht gerückt.



Noch am Abend des 17. Oktober 2005 verbreitete sich die Nachricht wie das sprichwörtliche Lauffeuer und Feuer war auch der Hauptinhalt der Meldung: Seit etwa 20 Uhr brennt der Rundschuppen im ehemaligen Bahnbetriebswerk Nürnberg Hbf in voller Ausdehnung. Die Feuerwehr löscht mit 200 Helfern, aber alle Bemühungen können nur noch eine Ausdehnung der Flammen verhindern.

Menschen kommen nicht zu Schaden. Betroffen sind aber neben dem rund 100 Jahre alten Loksuppen 24 historische Fahrzeuge, denn das VMN nutzt den Schuppen als Außendepot: Unwiederbringlich verloren sind die Dieselfahrzeuge: V 200 002 – explodiert. Kaum besser ergeht es V 80 002, zwei V 60, drei verschiedenen V 100 und dem Triebwagen 627 001, dem Letzten seiner Art.

Von „ausgeglüht“ ist die Rede auch im Hinblick auf die Dampfzöcher. Ihre Lackierung ist vollständig weggebrannt, geblieben ist eine aschgraue Schicht, die das Schlimmste befürchten ließ. Insbesondere der Adler wirkt schwer beschädigt, von seinen Wagen existieren nur mehr die Achsen.

Die Ursachen des Brandes waren bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht endgültig ermittelt. Fest steht aber, dass das undichte Dach noch am Nachmittag des 17.10. in Arbeit war: Mit offenen Gasflammen waren Bitumenbahnen verschweißt worden – eine nahe liegende, aber keinesfalls bewiesene Vermutung zur Brandursache. Dementsprechend schwer wird es sein, Versicherungsleistungen zu erhalten.

Doch schon zur Eröffnung des dritten Teils der neuen Dauerausstellung „Ein Jahrhundert unter Dampf“ richtet das Verkehrsmuseum den Blick wieder nach vorn: Eisenbahn-Historiker bestätigen nämlich, dass Dampfzöcher schon zu Kriegszeiten den Brand ihres Schuppens in der Grundsubstanz überstanden haben. Und so ist eine

Brand im Bw

Aufarbeitung der Dampfzöcher zu ansehnlichen und zumindest rollfähigen Exponaten nicht ausgeschlossen. Auch die Dieselloks waren nicht die letzten Vertreter ihrer Baureihe: V 200 001 z.B. – nicht weniger erhaltenswürdig als ihre Schwester – steht ebenfalls in Nürnberg und in Italien fahren V 80 im Bauzugdienst; ein Rückkauf wäre denkbar.

Sollte eine Begrenzung des Schadens tatsächlich durchführbar sein, hinge also (wieder mal) alles am Geld. Dessen Bereitstellung dürfte selbst bei der DB AG nicht unmöglich sein. Nach dem ersten Schock der Brandnacht gibt es daher durchaus Grund zur Hoffnung – meint Ihr
Martin Knaden

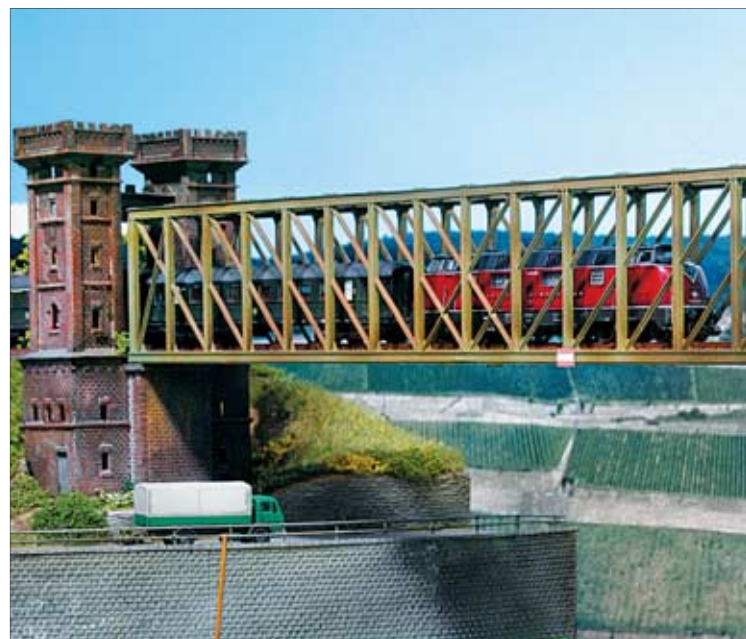


8 Auf den zweiten Teil des Anlagenberichts des MEC Limburg-Hadamar haben sicher schon viele Leser gewartet. Horst Meier zeigt, wie die Rheintal-Romantik in Boppard und die Strecke nach Buchholz mit dem Hubertus-Viadukt in H0 umgesetzt wurden.

Foto: hm

68 Die bayerisch-pfälzische R 4/4 kommt aus dem preußischen Weyhe-Dreye! Martin Knaden stellt das Weinert-H0-Bausatzmodell der kgl. bayerischen Rangierlok vor.

Foto: MK

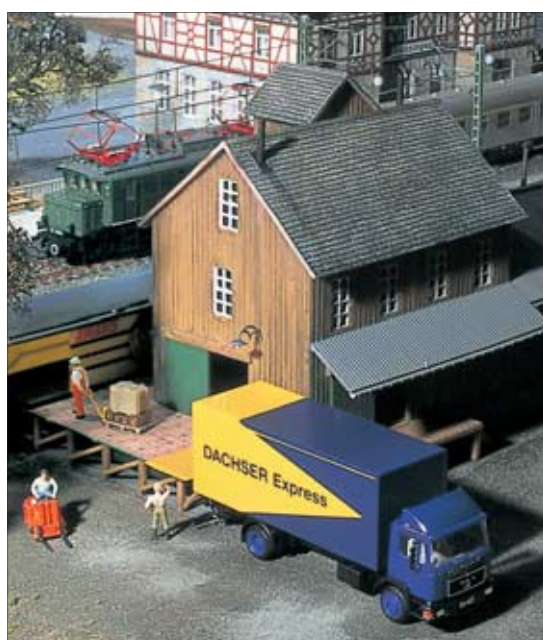




14 03 1014 vom Bw Dortmund Bbf mit E 719 bei Bonn am 4. Oktober 1952 – Vorbild für die neueste Roco-Creation in H0. *Foto: Carl Bellingrodt/Slg. Alfred Fordon*

62 Blickfang auf dieser N-Anlage ist eine große Fachwerkbrücke. Horst Meier stellt die Situation (links) vor. *Foto: hm*

34 Vom Güterschuppen aus wird ein Waggon (scheinbar) be- oder entladen. Faller bietet ein entsprechendes Funktionsmodell (rechts). *Foto: bk*



MIBA-SCHWERPUNKT Spur 0

... der realisierte Traum	40
Null-Raum	48
Real-Stellwerk	52
Marktübersicht	56

MODELLBAHN-ANLAGE

Romantische Rheinstrecke (Teil 2): Von Boppard nach Buchholz	8
Eine große Fachwerkbrücke in N: Donnernd hoch über den Fluss ...	62
N-Anlage des Fürther Clubs: Mit Bus und Bahn	70

VORBILD

Langlauf-Königin im blauen Netz (03.10)	14
Schweizer Rössli (G 4/5 der RhB)	26
Kraftei aus Kurpfalz (bay R 4/4)	66

MIBA-TEST

Blauer Boiler (03.10, Roco)	18
Viva Helvetia! (G 4/5, Brawa)	30
Köf ohne „öf“ (Akku-Kleinlok)	83

DIGITAL-TECHNIK

Fahrdienstleiter Computer (3)	22
-------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Männlein-Laufen	34
-----------------	----

NEUHEIT

Bayerin aus Preußen (bay R 4/4)	68
---------------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

La-Strecke mit ABC	77
--------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	86
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	93
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118

MIBA 9/2005, Bahnhof Jerichow ...

Dachbinder, 1912?

Die Anlage „Bahnhof Jerichow im Jahre 1912“ ist sehr gelungen. Aber ob es zu der Zeit schon fertige Dachbinder (S. 20) gab, wage ich zu bezweifeln.

Klaus Bruhn, Flensburg

MIBA 2/2005, Wenns nicht mehr weitergeht

Anfang ohne Ende

Ihr habt mich weich gekocht: Nach dreieinhalb Jahren wird meine Anlage im halb fertigen Zustand ins Nirwana befördert. Was kommt? Module mit einem Endbahnhof, an die geringe Größe des vorhandenen Raumes angepasst. Es soll eine Mischung aus Fladungen und Ebrach werden, also Epoche III in Franken. Gute Entwürfe und Fotos des Vorbilds sind da – aber eines habe ich vermisst: Angaben über die Abmessungen von Empfangsgebäuden und Güterschuppen. Auch in anderen Zu-

sammenhängen fände ich es schön, wenn der Zubehör-Blick nicht immer ausschließlich auf das Fertigmateriale der Hersteller gerichtet wäre.

Michael Krause, Essen

MIBA-Anlagen 8, Stuttgart Hbf

Mit dem Cutter

Ich bin begeistert. Das ist Modellbau! Vor allem der Architekturmodellbau ist beeindruckend. Ein wenig wundert es mich schon, dass in den Fachzeitschriften auf der einen Seite auf jedes Detail einer Lok geachtet wird. Und gleichzeitig wird auf der anderen Seite nie bei Gebäudemodellen die „Faller“-Anmutung kritisiert. Bei Bauvorschlägen wird stets in der Restekiste nach klobigen Fenstereinsätzen gekramt.

Die Idee des Herrn Frey, Fensterrahmen mit Kunststoffolie zu imitieren, ist großartig. Ein befreundeter Architekturmodellbauer zeigte mir eine Menge Tricks. Wer stand noch nicht vor professionellen Immobilienmodellen im Maßstab 1:100 oder 1:200? Die Holm-

tiefe der Fensterrahmen beträgt meist 0,5 mm. In der Regel werden Polystyrolplatten mit der CNC-Fräse bearbeitet. Herr Frey hat gezeigt, dass es auch mit dem Cutter geht!

Torsten Dechert (E-Mail)

MIBA 10/2005, Fladungen ...

Teurer Karton

Mit Erstaunen habe ich den Testbericht über Kartonbausätze gelesen. Die MIBA testet einen Bausatz für sage und schreibe 500 (in Worten: fünfhundert!) Euro? Ich persönlich empfinde einen Lokpreis über 250 Euro schon zu hoch, geschweige denn 500 Euro für einen Kartonbausatz. Wie wärs stattdessen mit Materialtests, die eher im Bereich eines Modellbahnbudgets liegen?

Alexander Fries (E-Mail)

MODELLBAHN-ANLAGE





Romantische Rheinstrecke nach Vorbild (2)

Von Boppard nach Buchholz

Nachdem im ersten Teil (MIBA 11/2005) von Horst Meiers Bericht über die große Anlage des MEC Limburg-Hadamar mit Motiven vom Mittelrhein der Schwerpunkt auf Stadt und Bahnhof Boppard lag, geht es hier im zweiten Teil nun um die Steilstrecke nach Buchholz, Landschaftsbau und Fahrbetrieb.

Die Steilstrecke von Boppard nach Buchholz hat beim Vorbild fünf Tunnels und zwei Viadukte. Sie wurde 1908 als Zahnradstrecke eröffnet und anfangs von Loks der Baureihe T 26 (BR 97.0) befahren; die größte Steigung betrug 61 ‰. Die Loks befanden sich daher stets am talseitigen Ende des Zuges, der Kessel zeigte immer bergwärts.

Oben: Beherrschendes Landschaftselement auf dem rechten Anlagenteil ist der große Weinberg mit der bekannten Lage „Bopparder Hamm“.

Links: Die E 10 mit ihrem Schnellzug hat den Schattenbahnhof verlassen und fährt in richtung Boppard.

In Buchholz erfolgte der Lokwechsel, da nach Simmern wieder im Adhäsionsbetrieb gefahren wurde; in Buchholz gab es deshalb einen vierständigen Lokschuppen. Nach dem Abbau der Zahnstange sah man dann die Baureihen 91.3, 93.0, 93.5, 95.0, 94.5 und 57.10; nach 1956 fuhr dort der Schienenbus VT 98 mit dem Beiwagen VS 98. Heute schieben Steilstrecken-Dieselloks der BR 213 zwei Silberlinge mit dem Steuerwagen voraus den Berg hinauf. Bei Güterzügen wird ein zum Behelfssteuerwagen umgebauter Güterzugbegleitwagen der Bauart Pwghs 54 vorangestellt.

Im Modell weist die Steilstrecke nach

Buchholz eine maximale Steigung von 32 ‰ auf. Nachgebildet werden konnten zwei Tunnel und der bekannte Hubertusviadukt. Im Bahnhof Buchholz wurden alle Gleisanlagen nachgebaut, auch das abzweigende Streckengleis nach Simmern fehlt nicht.

Ein besonderes Schmankerl ist das Empfangsgebäude, das genau seinem Vorbild entspricht. Der vor Buchholz in der Steigung liegende Hubertusviadukt mit seinen fünf mächtigen Bögen entstand ebenfalls in der Werkstatt des Clubs aus Sperrholz und Faller-Mauerwerkpapier; er gibt dem rechten Anlagenschenkel seinen unverwechselbaren Charakter. Aus gleisplantechnischen Gründen – mit anderen Worten um die „Kurve zu kriegen“ – liegt er etwas stärker in der Krümmung als beim Vorbild.

Landschaftsgestaltung

Die mittelrheinische Landschaft zwischen Bingen und Koblenz bietet eine Fülle von Aspekten, an denen sich eine Gemeinschaft von Hobbyeisenbahnern „austoben“ kann: Weinberge, Burgen, Felshänge, schöne Fachwerkhäuser, Kirchen und Stadttürme. Die Kunstbauten der Bahn mit Dämmen, Steinbogenbrücken und aufwändig gestaltete Tunnelportalen sowie der Wechsel



Die Nebenstrecke führt zu der Fremo-kompatiblen „Andockstelle“ am Anlagenrand und kreuzt dabei die zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke.

der Landschaftstypen vom Weinberg bis zu bewaldeten Hängen bieten eine Fülle von Gestaltungsmöglichkeiten. Auch die nur ansatzweise mögliche Nachbildung des Rheins mit den typischen „Kribben“, das sind weit in den

Strom ragende Buhnen aus schweren Basaltblöcken, war eine Herausforderung für sich.

Die Clubgemeinschaft hat dies alles auf hervorragende Weise gelöst. So wurden die Weinberge – entsprechend ihrer Anordnung am Rhein – mit vertikalem Verlauf angelegt. Die Stöcke entstanden aus Drahtabschnitten, die Weinstöcke aus Silhouette-Belaubungsmaterial. Hinter der Stadt wurde sogar

ein verwilderter Weinberg nachgebaut. Auf diese Weise konnte auch der im Rheintal so typische Wechsel zwischen bewaldeten Hängen und Weinanbaugebieten im Modell umgesetzt werden.

Andockstelle und Fahrbetrieb

Hier bietet sich die Möglichkeit, zusätzliche Module anzusetzen und die Anlage bei passender Gelegenheit einmal zu erweitern. Daher führt ein Teil der Nebenstrecke verdeckt zu dem kurzen Anlagenchenkel und weiter zu einer Tunnelöffnung am Anlagenrand. Dort befindet sich in Form eines Fremo-Profiles eine Übergangsstelle, an der die Module angedockt werden können. Die Größe des Anlagenraumes lässt hierbei einen enormen Spielraum zu.

Der Fahrbetrieb auf der Hauptstrecke erfolgt im Blockstellenbetrieb; dazu wurde die Blockstellensteuerung von Lauer eingebaut. Die Strecke nach Buchholz ist mit einer Pendelautomatik ausgestattet, kann aber auch rein manuell gefahren werden. Die weitgehende Automatisierung der Hauptstrecke diente vor allem dem problemlosen Vorführverkehr bei der Ausstellung, die der Verein jedes Jahr um die Weih-



Typisch Rheinstrecke – der Rheingold mit der blau-beigen E 10 und den dazugehörigen Wagen lässt die Epoche III mit wehmütiger Erinnerung wiederauferstehen.