

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 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

Rocos Russendiesels:

Trommel-Wirbel in H0



Modellbahn-Praxis

Auf schmaler Spur hoch überm Tal

03.10 als Weinert-Bausatz

Dreizylinder-Dampfer der DB

Finescale à la France

Anlage nach südfranzösischem Vorbild



Durch Deutschland muss ein Ruck gehen!“ – wenn von Roman Herzogs Amtszeit als Bundespräsident sonst nichts haften blieb, dieser Satz hat sich ins kollektive Gedächtnis der Germanen eingebrannt. Aber ist der Satz auch beachtet worden? Irgendwie schon, doch könnte man meinen, nicht im Sinne des Erfinders.

Denn nicht nur in Deutschland, sondern überall auf der Welt haben die Entscheidungsträger der Wirtschaft sich tatsächlich einen Ruck gegeben und noch stärker als bisher Kosten – sprich: Arbeitsplätze – abgebaut. Das Ergebnis ist bekannt: Eine globale

Wirtschaftskrise, deren dramatische Folgen insbesondere exportorientierte Nationen wie Deutschland und Japan mit voller Wucht trafen und deren Ende längst nicht absehbar ist.

Der Appell, mehr Bereitschaft zu unternehmerischem Risiko zu zeigen, verhallte ungehört. Stattdessen wurden Arbeitsplätze von rein betriebswirtschaftlich orientierten Managern und Bankern konsequent Richtung Osten in Tiger- und Schwellenstaaten verlagert. Von der direkten Folge einer hierzulande schwindenden Kaufkraft (einhergehend mit eingeschränktem staatlichem Handlungsspielraum) mal abgesehen sind auch weitere volkswirtschaftliche Konsequenzen nicht von der Hand zu weisen: Eine pessimistische Zukunftsprognose senkt beim Verbraucher schlichtweg die Bereitschaft, Geld für Dinge auszugeben, die nicht dringend notwendig sind.

Wenn diese Dinge aber potentiell verzichtbar sind, sollten sie als Kaufanreiz zumindest uneingeschränkt Spaß machen. Und damit sind wir – ganz ohne Umschweife – bei der Modellbahn. Glaube niemand, das Preisniveau heutiger Modelle sei gerechtfertigt durch besonders aufwändige Konstruktionen, teuren Formenbau und umfangreiche Handarbeit bei der Montage. Nein, ausschließlich die Freude, die ein Modell

dem Käufer vermittelt, kann ein Gegenwert für die ausgegebene – meist sauer verdiente – Kohle sein! Logischerweise steigt mit höherem Preis ebenso der Anspruch an ein Modell wie auch die Empfindlichkeit des Erwerbers, wenn bestimmte Punkte nicht gefallen.

Der zurückliegende Neuheitenjahrgang 2003 hat überwiegend Anlass zur Freude am Hobby gegeben: Maßstäblichkeit, filigranste Details und eine aus-

Ruckzuck zum Ruck-Zug

gereifte Antriebstechnik vermögen durchaus Konsumwünsche zu wecken. Dennoch war kaum ein Modell gänzlich frei von Kritik: Angefangen von obsoleten „Grundsätzen des Hauses“ über (kostenfrei) vermeidbare Fehler in Lackierung und Bedruckung bis hin zu handfesten Konstruktionsmängeln reichte die Palette.

Aktuelles Beispiel ist eine Güterzuglok der Baugröße N (s. Seite 58), die über mehr als genug Achsen verfügt. Dennoch drehte sie zur Verwunderung des Testers nur widerwillig ihre Runden, weil die Stromabnahme offensichtlich unzureichend war – Zehntelmillimeter entschieden hier über Wohl und Weh des gesamten Antriebs. Die Folge: Stottern und Ruckeln, mit angehängtem Zug war sogar beharrliche Arbeitsverweigerung angesagt. „Durch Deutschland muss ein Ruck gehen“ – ja, schon, aber Roman Herzog hat wohl kaum ruckelnde Modellbahnzüge gemeint!

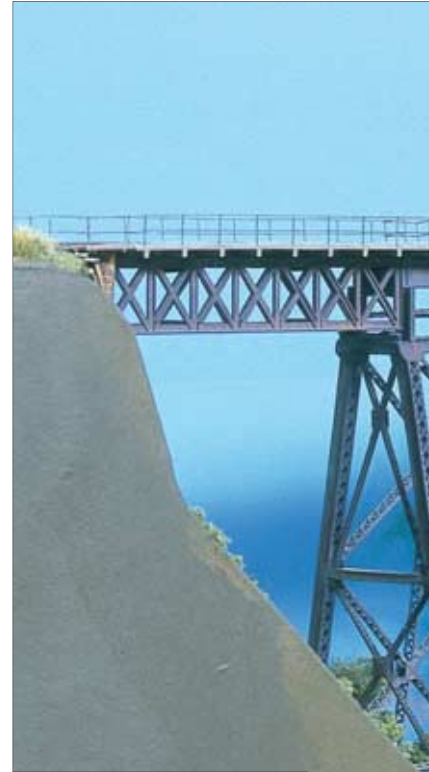
Die Konstruktion von Lokomotiven ist eine komplexe Angelegenheit, die geradezu prädestiniert ist für Teamarbeit. Deshalb darf in diesen Abteilungen die Personaldecke keinesfalls zu dünn sein. Für den Hersteller, dessen Produkte voll überzeugen sollen, lohnt sich besonders hier die Investition in Man-Power, meint Ihr

Martin Knaden

Rocos „Taiga-Trommel“ sorgte ob ihres überraschenden Erscheinens für Wirbel bei den DR-Fans. Gerhard Peter hat die erste Neuheit des Jahrgangs 2004 ganz aus der Nähe betrachtet.



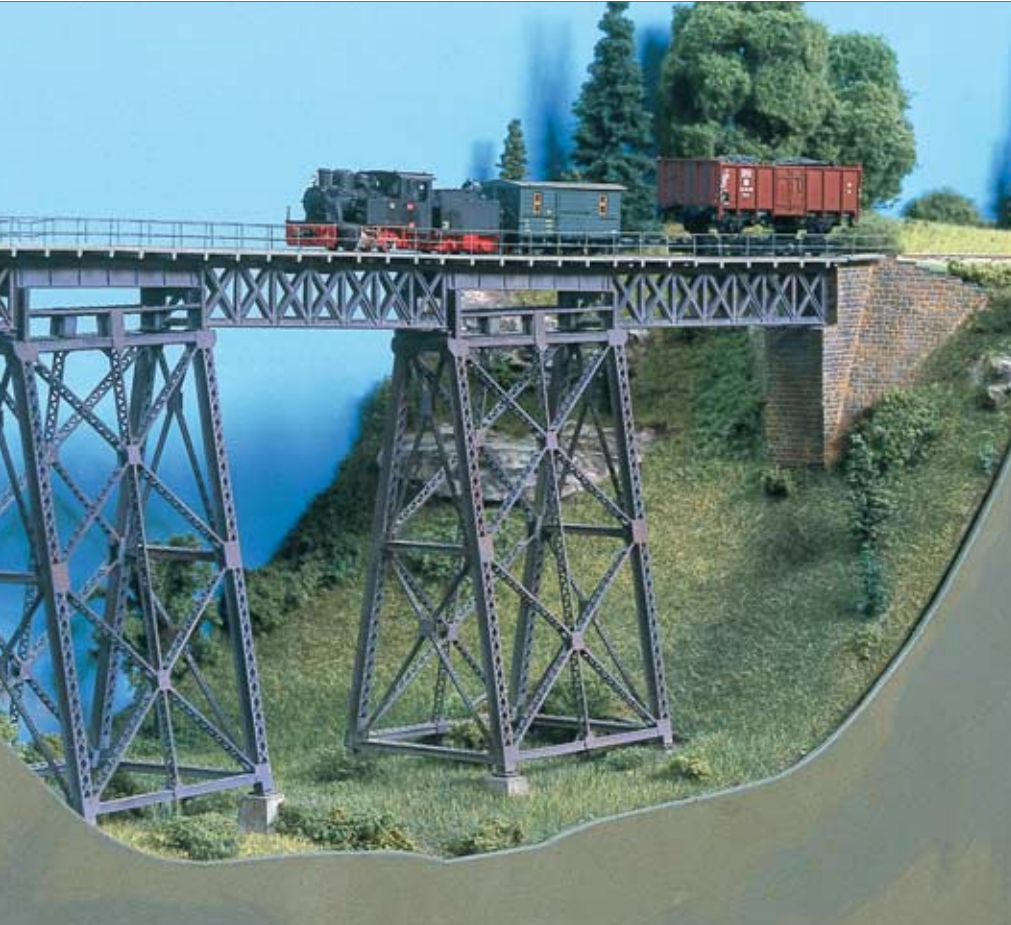
8 Der Stützengrüner Viadukt im Verlauf der Strecke Wilkau-Haßlau-Carlsfeld ist vom Vorbild her nicht besonders groß, im Modell wirkt er durchaus beeindruckend. Jochen Brandau stellt den Selbstbau vor.
Foto: Jochen Brandau



14 Stefan Hörth treibt den Bau seines „Endbahnhofs im Fränkischen“, Simmeldorf-Hüttenbach, weiter voran. Landschaftsbau ist diesmal das Stichwort. *Foto: Stefan Hörth*



28 Mit dem PC-Programm „Trainz Railroad Simulator“ eröffnen sich elektronische Möglichkeiten für den Spiele-Liebhaber. Man kann Führerstandsfahrten und andere Arten von Eisenbahnbetrieb wählen, selbst Miniaturlandschaft lässt sich auf dem Schirm erzeugen. *Foto: Horst Meier*



MIBA-SCHWERPUNKT Baugröße N

Alternatives Konzept	44
Filigranes für den N-Freak	48
Bahn im Koffer	54
Starker Dreizylinder für schwere Züge (Minitrix-45)	58
Laute Eisenbahn	60

MODELLBAHN-PRAXIS

Auf schmaler Spur hoch übers Tal	8
Ein kleiner Haltepunkt nach Pit-Peg-Vorschlag (2): Straße und Weg – mit Sand und Pflaster	38
Maß macht mobil	41
Bullok mit Biss	63
Der Fliegende Rietlinger	68
Beton im Modell (3): Tunnel und Felswand	78

MODELLBAHN-ANLAGE

Simmelsdorf-Hüttenbach in H0 (Teil 2): Lokalbahn-Endbahnhof in Franken	14
Als es die SNCF noch nicht gab ... Der Traum vom Süden	72

VORBILD

Trommel ohne Taiga (DR-120)	22
-----------------------------	----

MIBA - TEST

Trommel-Wirbel (Roco-120)	25
---------------------------	----

NEUHEIT

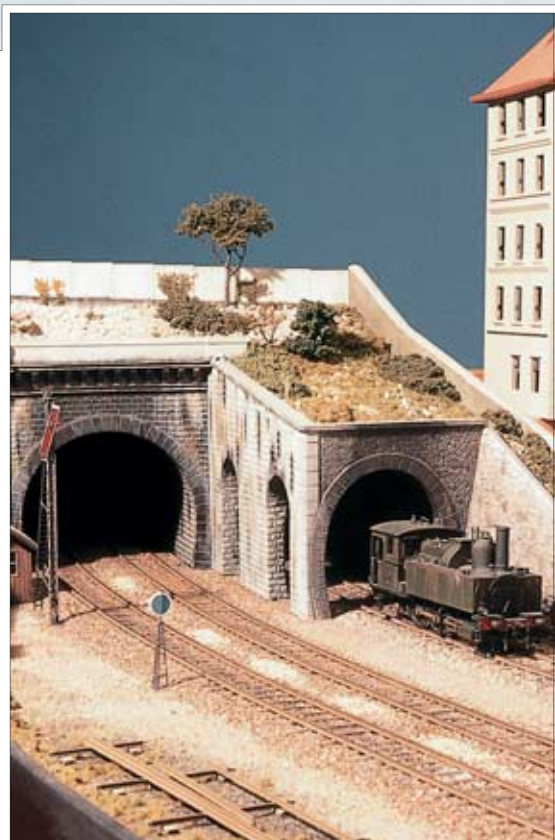
Leichtbausimulator	28
Die Entkleidete (Weinert-03.10)	32
Drei kleine Italiener	36

DIGITALTECHNIK

Der volle Einstieg	84
--------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	90
Bücher/Video	96
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118



32 Jetzt mit Altbaukessel präsentiert sich das neue Weinert-H0-Modell der 03.10 als Messing-Weißmetall-Bausatz. Foto: MK

72 Den Traum vom Süden träumt Henri Cibert auf einer H0-Anlage, die vom Flair französischer Eisenbahnen vor Gründung der SNCF inspiriert ist. Foto: Winfried Schmitz-Esser

Marbach

Beim Lesen der Überschrift habe ich mich schon sehr auf den Beitrag gefreut. Herr Gerhard Seyfried hat eine wunderschöne Anlage gebaut. Respekt! Seit zwei Jahren bemühe ich mich, den „echten“ Marbacher Bahnhof zwischen 1910 und 1920 nachzubauen, doch dies ist durch die wenig erhaltenen Bilder fast unmöglich. Deshalb hat es mich gestört, dass diese, wie der Autor selbst zugibt, (fast) Fantasie-Anlage mit der Bezeichnung „Bahnhof Marbach 1:87“ betitelt wurde. Keine Kritik an der Anlage, sondern nur an der Überschrift, die leider falsch ist.

Benjamin Maciejewski, Benningen

MIBA 1/2004, Test E 19 12

AEG-Version

Ein klasse Modell! Aber warum wird nicht zur Abwechslung einmal die AEG-Version E 19 01/02 von einem Großserienhersteller angeboten? Die E 19 11/12 gab es schon von Märklin, Trix und Rivarossi. Ich kenne viele „Hannuller“, die auf die E 19.0 (AEG) warten!

Matthias Hansch, Gelsenkirchen

MIBA 1/2004, Testberichte

Querverweise sinnlos

Von dieser Ausgabe war ich begeistert. Besonders gut haben mir die Testberichte über die neuen Triebfahrzeugmodelle gefallen und dass gleich der passende Vorbildbericht sowie Fotos mit typischen Zuggarnituren und den dazugehörigen Zugbildungsplänen mit veröffentlicht wurden. Auch die Querverweise waren sehr interessant.

Negativ aufgefallen ist mir wieder einmal, dass es auch Querverweise in Richtung ältere Hefte (hier Ausgabe 4/92) gibt. Sicher bewahren viele Leser die Hefte lange auf, aber es soll ja auch Leser geben, die sich zu der Zeit noch nicht mit der Modellbahn befasst haben, die gerade nicht auf dem Dachboden im dritten Karton von links aus den dort verstauten fünf Jahrgängen das genannte Heft herausuchen wollen, nur

um zu sehen, was eigentlich gemeint ist. Die meisten dieser Hinweise sind sinnlos, weil mittlerweile veraltet. Andererseits wäre hier eine kleine, aber dafür aktuelle Abhandlung des Themas besser.

Weils mich wirklich sehr interessiert – und viele Modellbahner in meinem Umfeld auch: Ich möchte Zuggarnituren möglichst exakt, wie früher beim Vorbild, auf meiner Anlage fahren lassen. Es gibt ja so manches schöne Foto! Aber wo kann man mal einen Blick in die Original-Zugbildungspläne werfen?
Peter Keller (E-Mail)

Radsätze

Adäquate Optik?

Die Modellbahnindustrie hat in der Entwicklung neuer Modelle zwischenzeitlich einen Stand erreicht, der für Großserienmodelle, was die Umsetzung des Vorbilds ins Modell unter vertretbarem Kostenaufwand anbelangt, kaum noch zu überbieten ist.

Was über die Jahre hinweg aus meinen Beobachtungen heraus in Sachen Optik und Ausführung vergleichsweise immer stärker zurückfällt, ist die entsprechende Ausführung der Radsätze. Nun erwarte ich nicht, dass für jedes neue Modell extra neue Radsätze entwickelt werden oder Superradsätze Verwendung finden, die zwar am fein detaillierten Modell schön anzusehen sind, aber auf normalen Modellbahnanlagen mit ihren (teilweise) notgedrungenen Bausünden nicht einsetzbar sind. Was man aber erwarten kann, sind Radsätze, die die Gesamtoptik eines schönen Lok- oder Wagenmodells nicht nachhaltig beschädigen und zudem noch miserable Fahreigenschaften aufweisen.

Was wird einem hier aber von fast allen Herstellern, insbesondere bei den Waggonmodellen geboten, um nicht zu sagen, zugemutet? Radsätze, die „eieren“ oder die, wenn sie schon nicht „eieren“, dann so silbern glänzen, dass sie jedem Schmuckstück eines Juweliers Konkurrenz machen. Spurkränze von solcher Größe, dass diese an den Unterseiten der Wagenböden schleifen, Radsätze, die im Durchmesser generell nicht zu dem jeweiligen Modell passen, deren Spurweiten zu große Toleranzen aufweisen, oder aus einer Metalllegierung gefertigt sind, die praktisch keinen Stromfluss von der Schiene ins Wa-

geninnere zulässt. Insbesondere die „Wechselstromer“, zu denen ich mich auch zähle, werden mit den angebotenen Waggon-Tauschradsätzen, bei denen es im Falle von Speichenradsätzen meistens nicht einmal gleichartige Wechselstromversionen im Tausch gibt, buchstäblich „über den Tisch gezogen“ nach dem Motto: Speichenradsätze bezahlt und danach gegen Einfachradsätze, natürlich kostenlos (wie nett!) getauscht.

K.D. Henß, Frankfurt/Main

Bahnhof Dammtor von Trix

Getrübte Freude

Voller Vorfreude ging ich an den Bausatz „Bahnhof Dammtor“ von Trix. Wie sich dann herausstellte, ist die Bauanleitung eine absolute Katastrophe. Wie kann man für einen Bausatz dieser Größe eine Anleitung mit gerade mal sechzehn Seiten herausgeben! Nachdem ich mehrere Male Teile wieder trennen musste, da auf der Bauanleitung die eindeutige Lage nicht ersichtlich war, war ich schon sehr entmutigt. Dazu kommt noch, dass die Passgenauigkeit auch sehr zu wünschen übrig lässt und Teile in unlogische Baugruppen eingeteilt sind, was das Verständnis für die teilweise sehr komplexen Zusammenbaureihenfolgen doch sehr trübt. Schon allein die Unterkonstruktion mit ihrer labilen Stabilität enttäuscht.

Obwohl ich eigentlich ein sehr erfahrener „Häuslebauer“ mit weit über 100 Häusern bin, bin ich von diesem Bausatz alles andere als überzeugt, zumal der Preis mit Ergänzungsbausatz von ca. 200,- Euro für diese Qualität nicht gerechtfertigt ist.

Patrick Reiher (E-Mail)

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



Nach dem Vorbild des Stützengrüner Viadukts

Auf schmaler Spur hoch übers Tal

In den Neunzigerjahren des 19. Jahrhunderts wurden an den Strecken in Sachsen – vor allem bei den Schmalspurbahnen – leicht und filigran wirkende stählerne Viadukte errichtet. Ein markantes Beispiel war in Stützengrün zu finden, das Jochen Brandau als Vorbild für sein Modell wählte.

Werden Eisenbahnstrecken im gebirgigen Gelände trassiert, kann man bei der Festlegung der Linienführung manchmal nicht auf teure Brücken verzichten. Sie überbrücken Bäche und Straßen, zuweilen aber auch ganze Täler. Im Erzgebirge ist dies nicht anders als in anderen Mittelgebirgen Deutschlands. Doch einige der sächsischen Brücken unterscheiden sich von der sonst üblichen Bauweise. Sie sind nicht aus Stein und Beton erschaffen, sondern die Fachwerk- oder Vollfeldträger der Brücken ruhen auf kühn anmutenden Gerüstpfählern. Bekannte, noch existente Beispiele sind der Markersbacher Viadukt (ehemalige KBS 538) und der Viadukt im Kurort Oberwiesenthal (KBS 519).

Bereits der Vergangenheit gehören die Viadukte folgender Strecken an:

- Wilkau–Haßlau–Carlsfeld (ehemalige KBS 171h) mit dem Großen Stützengrüner Viadukt (Dezember 1893 eröffnet, 1981 abgebrochen, 118,5 m lang, 20,9 m hoch, vier Öffnungen, im 100-m-Radius verlegt, 25 ‰ Neigung; Gerüstpfiler mit Fachwerkträgern) und dem Kleinen Stützengrüner Viadukt (Dezember 1893 eröffnet, 1982 abgebrochen, 85,9 m lang, 17,8 m hoch, drei Öffnungen, Gerüstpfiler mit Fachwerkträgern).
- Zwönitz–Scheibenberg (ehemalige KBS 171g, 1949 bzw. 1966 eingestellt) mit der Göckeritzbrücke (1977 Abriss, 240 m lang, 27 m hoch, neun Öffnungen), dem Grünhainer Stadtviadukt (1981 Abriss, 185,5 m lang, 15,8 m hoch, sieben Öffnungen) und der Kuttenbachbrücke (Sprengung 1977, 87,1 m lang, 18,6 m hoch, vier Öffnungen).
- Meinersdorf–Geyer (ehemalige KBS 169p) mit dem Greifenbachtal-Viadukt bei Geyer (1906 eröffnet, 1977 abgebrochen, 180,6 m lang, 35,6 m hoch, sieben Öffnungen, Gerüstpfiler mit z.T. fischbauchartigen Fachwerkträgern).

Alle genannten Viadukte unterscheiden sich in zwar in Ausführung und Erscheinungsbild, doch sind die Konstruktionsprinzipien gleich. Bis auf die Viadukte bei Stützengrün, wo bis zur Betriebseinstellung die Dampflokomotiven der Baureihe 99.15 (sächsische IVK, 7 t Achslast) ihren Dienst versahen, wurden bei allen anderen Viadukten die Fachwerk- und Vollfeldträger durch fischbauchartige Unterzüge zum Tragen höherer Achslasten verstärkt.

Der Verkehr über die Stützengrüner Viadukte wurde im Dezember 1893 mit der Eröffnung des Streckenabschnitts

Eine 99¹⁷ verlässt am 31. August 1990 mit einem Personenzug den Bahnhof Oberwiesenthal.

Linke Seite: Hoch über dem Tal – der N 11657 mit einer Fuhr Holz für die Stützengrüner Bürstenfabrik im Modell.

von Saupersdorf nach Wilzschhaus (später Schönheide Süd) aufgenommen. Auf diesem Streckenabschnitt endete der Personenverkehr am 27.9.1975. Der Güterverkehr wurde dann mit der Streckensperrung am 1.4.1977 eingestellt.

Das Modell

Für meine Schmalspuranlage baute ich den Kleinen Stützengrüner Viadukt an der Strecke Wilkau-Haßlau-Carlsfeld nach. Meine Wahl fiel aus folgenden Gründen auf den kleineren Viadukt: Die Längsentwicklung ist nicht so groß und fügt sich somit besser in das Anlagenkonzept ein. Des Weiteren muss bei den „zweistöckigen“ Gerüstpfeilern das Tal nicht so tief sein.

Anhand von Vorbildfotos der Viadukte in Markersbach und Kurort Oberwiesenthal begannen die Planungen und Vorüberlegungen für das Bauprojekt. So reizvoll es auch erschien – lange blieb es bei einem Wunsch. Die komplizierten Gerüstpfeiler stellten das Hauptproblem bei der Realisierung dar. Ein kompletter Eigenbau aus Messing- oder Kunststoffprofilen erschien mir zu schwierig.

Erst durch die Kombination zweier Bausätze rückte das Projekt in greifbare Nähe. Die Gerüstpfeiler entstammen einem Bausatz der amerikanischen Firma Micro Engineering Company (Tall Steel Viaduct, im Walthers-Katalog unter der Art.-Nr. 255-75516 zu finden). Als Fachwerkträger verwendete ich drei Bausätze von Pola (Art.-Nr. 807). Mit den Bausätzen machte ich zwar einige Zugeständnisse an die Vorbildtreue, besonders bei den Brücken. Aber dafür kann man mit durchschnittlichen Bastelfertigkeiten, einem scharfen Messer, Nadelfeilen und Plastikkleber und etwas Geduld den Bau des Viadukts meistern. Für die Bauzeit der beiden Gerüstpfeiler und der drei Brückenteile kamen inklusive Spritzlackierung und Alterung schließlich etwa 120 Arbeitsstunden zusammen.

Aus Gegebenheiten, die ihren Grund in meiner Anlagenkonstruktion haben, durfte der Viadukt ohne Brückenköpfe nicht länger als 67 cm sein. Daher musste ich die drei Pola-Brücken um je



ein Fach kürzen. Wer mehr Platz für Viadukt und Tal einplanen kann, sollte die Pola-Brücken in ihrer Originallänge einbauen. Der Viadukt wäre in diesem Fall ohne Brückenköpfe 75 cm lang.

Mein Viadukt hat im Modell eine Höhe von 21,5 cm von der Schienenoberkante bis zur Unterkante der Fundamentsockel. Eine zusätzliche Herausforderung beim Bau des Viadukts war, dass eine leichte Kurve (Radius 1500 mm) mit einer 3,5%-Steigung durch die Trassierung vorgegeben war. Verzichtet man auf eine Streckenneigung im Bereich des Viaduktes, so wird der Bau wesentlich einfacher ...

Der Bau der Gerüstpfeiler ...

Beim Zusammenbau der Pfeiler folgte ich weitgehend der Bauanleitung in



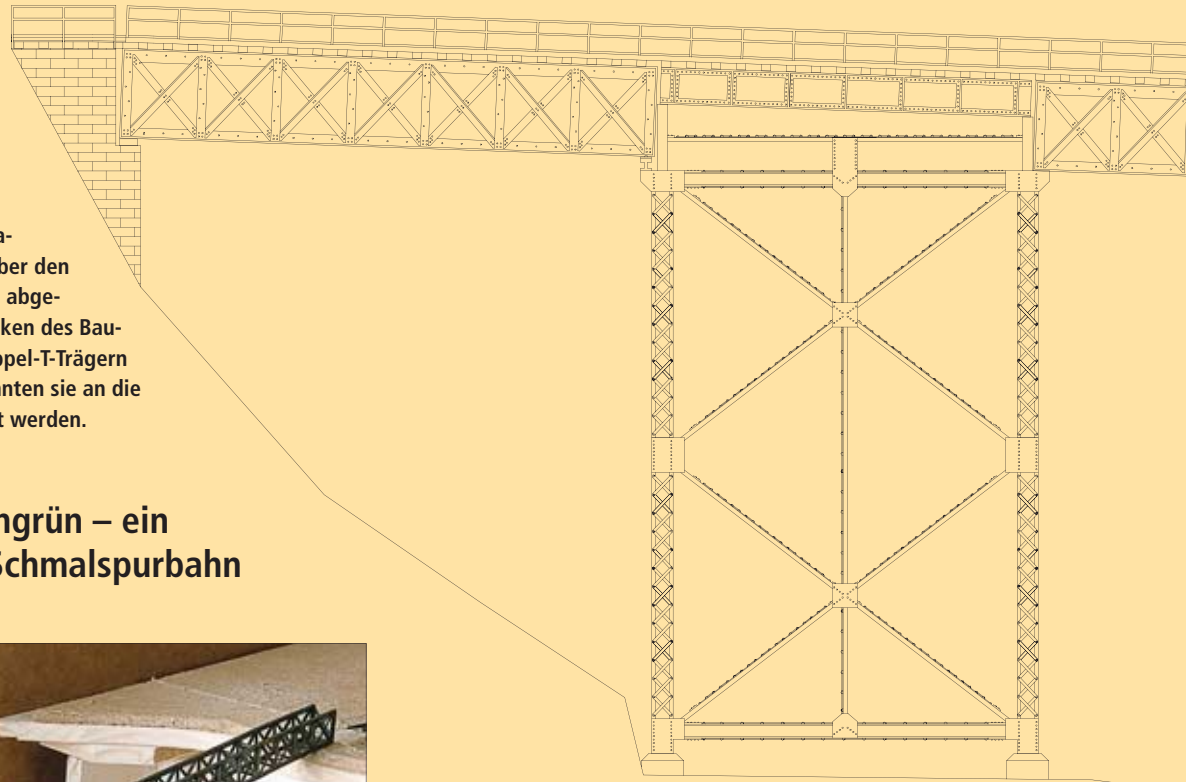
Einige Details des Viadukts in Oberwiesenthal – ein typisches und noch erhaltenes Beispiel für die stählernen Viadukte an mehreren sächsischen Bahnlinien. In Konstruktion und Erscheinungsbild erinnern sie stark an die amerikanischen „steel trestles“. Oben: Die Gerüstpfeiler ruhen auf Betonsockeln, die Blechträger zwischen den Pfeilern wurden zur Erhöhung der Achslast nachträglich mit fischbauchartigen Unterzügen verstärkt.

Links: Ein Blick auf die Gerüstpfeiler. Hier ist die Anordnung der waagerechten und diagonalen Verstrebungen sowie deren Befestigung mit Knotenblechen gut zu erkennen.

Die Zeichnung zeigt den Viadukt in halber H0-Größe. Über den Pfeilergerüsten wurden die abgewandelten Blechträgerbrücken des Bau-satzes angeordnet; mit Doppel-T-Trägern unterschiedlicher Höhe konnten sie an die Streckenneigung angepasst werden.

Zeichnung: Jochen Brandau

Frei nach Stützengrün – ein Viadukt für die Schmalspurbahn



Die Blechträgerbrücken der Gerüstpfeiler werden in ihrer Breite so reduziert, dass zwischen den Seitenteilen ein Maß von 10 mm entsteht. Die Neigung der Blechträgerbrücke wird mit den Doppel-T-Trägern an ihren Enden eingestellt.

Die Gerüstpfeiler von Micro Engineering wurden für die Brücke um das untere Stockwerk gekürzt; diese Teile werden für die zusätzlichen Streben verwendet.



englischer Sprache. Mit den wenigen Änderungen konnte jedoch eine gute Vorbildtreue erzielt werden. Die Pfeiler wurden von drei auf zwei Stockwerke gekürzt. Der Stützengrüner Viadukt hat in der Pfeilermite eine zusätzliche senkrechte Verstrebung. Für diese Verstrebungen fanden die restlichen Bauteile des dritten Stockwerks Verwendung.

Die Verstrebung wurde in die Seitenteile zwischen die mittleren Knotenbleche eingeklebt. Am unteren und oberen horizontalen Träger werden in der Trägermitte innen und außen zusätzliche Knotenbleche aufgeklebt. Diese entstanden durch Abschneiden zweier Ecken aus den Knotenblechen der nicht