

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 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

Zwei (Versionen) auf einen Streich

66 von Lenz



EG Fladungen

Holzbau mit Hopp

Epoche III pur

DB-Hauptstrecken-Betrieb

Planen + Fahren

Schiebung auf der Spessart-Rampe



10

4 194038 206506

Der Mensch ist ein rationales Wesen – glaubt er selbst jedenfalls nur zu gern und verweist auf jenes überdurchschnittlich gut entwickelte Organ, dessen eineinhalb Pfund graue Masse ihn (eigener Einschätzung nach) über jedes andere Säugetier stellen, von sonstigen Arten ganz zu schweigen.

Aber ist der homo sapiens, der in wörtlicher Übersetzung „weise Mensch“, wirklich so vernünftig? Ist da nicht auch noch ein wenig Unvernunft (um die Frage nicht vorschnell mit einem überdeutlichen „Ja“ zu beantworten, will ich hier von der allgemeinen Ausbeutung und Verschmutzung dieses Planeten gar nicht erst reden)? Sind wir nicht alle ein wenig „bluna“, wie es Charles Wilp in seiner berühmten Werbekampagne Anfang der 70er suggestiv fragte?

Nehmen wir nur mal – beispielhaft und selbstverständlich ganz zufällig – den Modellbahner. Seine Beschäftigung mit der kleinen Bahn verschlingt je nach Intensität einen wesentlichen Teil seiner Freizeit und ganz erhebliche Geldbeträge. Nicht selten entsteht im Laufe der Zeit ein Lebenswerk von beachtlichem Ausmaß. Hinterfragt man den Sinn dieses Handelns, kommt in der Regel die Antwort: „Na, weils Spaß macht, Alter!“ – Kein schlechter Grund fürwahr, auch wenn man beim Besuch in so manch einschlägigem Internetforum hier einen völlig anderen Eindruck gewinnen könnte ...

Doch bleiben wir mal hartnäckig: Was macht wirklich den Spaß beim Modellbahnhobby aus? Worin liegt die Faszination einer kleinen Lokomotive oder eines rollenden Zuges? Könnten Sie rational erklären, warum all die Mühen sich unter dem Strich tatsächlich lohnen? Und ich meine damit eine für jeden nachvollziehbare Erklärung, also so eine, die auch Ihre Frau versteht! Sehen Sie – wusste ich es doch – Sie können nicht.

Es steckt also mehr dahinter, etwas, das sich nicht jedem erschließt, etwas Geheimnisvolles, gleichsam Mystisches, denn vom lateinischen „mystikus“ = geheim (um für heute ein letztes Mal die Halbbildung meines Großen Latinums heraushängen zu lassen) leitet sich der Begriff „Mystik“ ab. Hackt man diesen in der Hoffnung auf Erkenntnis bei Google rein, findet die Internet-Suchmaschine in nur 0,03 Sekunden an die 717.000 Fundstellen – viel zu viel für ein einzelnes Modellbahnerleben!

Mystik der Modellbahn

Aber nicht nur für Außenstehende wird die Modellbahn ein ewiges Mysterium bleiben. Auch Brancheninsider stehen bisweilen vor Tatsachen, die sich nur schwer erklären lassen. Zum Beispiel dieser hier: *Immer, wenn die Firma Lenz Elektronik eine HO-Lokomotive auf den Markt bringt, ist Bundestagswahl!* Gell, das hätten Sie so nicht vermutet und dennoch: Als im Oktober 2002 die V 36.4 zusammen mit Rocos V 80 erschien, konnten wir titeln: „Die Qual der Wahl: Schwarz oder Rot?“

Und heuer? Kaum ist die Wahl am 18.9. gelaufen, prangt wieder ein neues Lenz-Modell auf dem Titel. Zufall!, höre ich da Skeptiker rufen, doch gemacht: Von der Ankündigung der 66 auf der Messe 2002 bis zu ihrem Erscheinen vergingen gute drei Jahre. Und: In MIBA-Messe 2005 konnten wir bereits bezüglich einer Lenz-56.2 die Ankündigung der Ankündigung lesen. Der Rest ist simple Arithmetik: Ankündigung 2006, bei den üblichen drei Jahren Entwicklungszeit kommt diese Lok also 2009. Und wann ist – eine reguläre Legislaturperiode im Bund vorausgesetzt – wieder Bundestagswahl? Sehen Sie! Die Modellbahn ist voller Mystik – meint Ihr

Martin Knaden

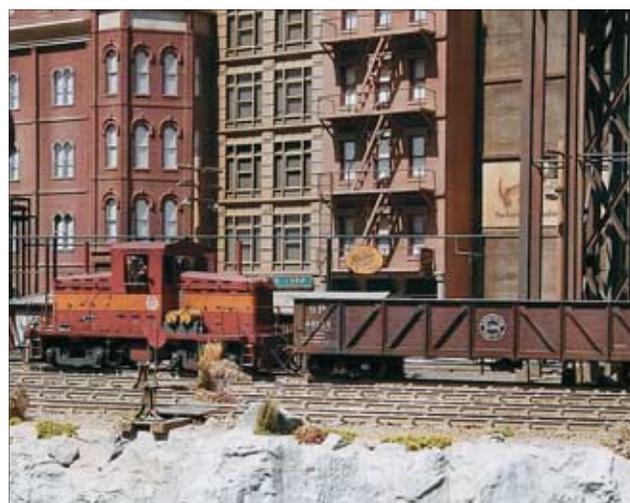
Die Nummerierung der Schupentore scheint an den Werbespot von Ebay zu erinnern: „Drei – zwei – eins – meins!“ markiert somit auch den Erscheinungszeitpunkt dieser Ausgabe, zu dem beide Versionen der Lenz-66 erhältlich sein sollen. Foto: Martin Knaden



8 Die Eisenbahnfreunde Breisgau aus Freiburg führen Hauptstreckenbetrieb der DB in Reinkultur vor. Zwei ihrer Bahnhöfe unterzogen sie einer „Schönheitskur“. Rolf Knipper berichtet über die wesentlichen Verbesserungen. *Foto: rk*



72 Die „Stainz“ von LGB hat sich Gerhard Peter vorgenommen. Mit Teilen von Lotus Lokstation (u.a.) ist ein kleines Schmuckstück aus dem doch schon etwas betagten Modell geworden. *Foto: gp*



64 Die bekannte 0-Anlage im US-Stil von Günther Holzgang ist mittlerweile gewachsen. Die neuen Segmente zeigt der Autor für die MIBA-Leser. *Foto: Günther Holzgang*



24 In unserer beliebten Kopfbahnhofs-Serie stellen wir heute den Bahnhof Aschau am Alpenrand vor. *Foto: Wolfgang Bleiweis*

30 „Mit Dampf und Doppelschub über die Spessartrampe“ ging es bis zur Elektrifizierung im Herbst 1957. Im ersten Teil einer neuen „Planen + Fahren“-Folge lässt Michael Meinhold diese Zeit noch einmal aufleben. *Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold*



MIBA-SCHWERPUNKT Rungenwagen (2)

| | |
|---------------------------------|----|
| Entwicklung ab 1940 | 44 |
| Alter Schwede mit runden Rungen | 52 |
| Wir bauen einen Rülps! | 56 |
| Rungenwagen in der Übersicht | 58 |

MODELLBAHN-ANLAGE

| | |
|-------------------------------|----|
| DB-Hauptstreckenbetrieb pur: | |
| Die Freiburger Modulisten | 8 |
| Mit Daylight und Cab Forward: | |
| Southern Pacific am Zürichsee | 64 |

VORBILD

| | |
|-------------------------------------|----|
| Mit 66 ist noch lange nicht Schluss | 16 |
|-------------------------------------|----|

MIBA-TEST

| | |
|--|----|
| Das Projekt Gemini (H0-66 von Lenz) | 20 |
|--|----|

VORBILD + MODELL

| | |
|--|----|
| Wenns nicht mehr weitergeht (10): Altbayerisches Ende | 24 |
| Mit Dampf und Doppelschub über die Spessartrampe | 30 |

NEUHEIT

| | |
|--|----|
| Fladungen – aus Karton und Sperrholz | 38 |
| Faszination in 1:160 | 80 |
| Der kleine Unterschied (H0-Kesselwagen von Liliput) | 82 |
| Märklin-Messer | 84 |

FAHRZEUGBAU

| | |
|-------------|----|
| Stainz-Zeit | 72 |
|-------------|----|

WETTBEWERB

| | |
|-------------------------|----|
| Der Tiger ist im Kasten | 78 |
|-------------------------|----|

RUBRIKEN

| | |
|---------------------------------|-----|
| Zur Sache | 3 |
| Leserbriefe | 7 |
| Bücher/Video | 86 |
| Veranstaltungen · Kurzmeldungen | 88 |
| Neuheiten | 92 |
| Kleinanzeigen | 104 |
| Impressum · Vorschau | 118 |

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. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
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: dettloff.anita@mzv.de

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

Keine IVK

Die in MIBA 7/2005 auf Seite 24 und 25 abgebildete Schmalspur-Dampflokomotive ist natürlich keine IVK, sondern eine österreichische Dampflok Reihe U. Es gab drei Sonderausführungen mit 750 mm statt 765 mm und diese drei Maschinen – 99 791 bis 793 – waren in Deutschland eingesetzt. Eine dieser Maschinen, die 99 791, wurde dann als 99 4712 bei der DR eingesetzt.

Heiko Haußmann, Braunschweig

MIBA 8/2005, Bosseln inklusive

„Boooßeln“ statt Bosseln

Im MIBA-Heft 8/2005 schreiben Sie auf Seite 8 „Bosseln inklusive“. Aua, unser beliebter Friesensport ist immer noch das „Boooßeln“. Die Schreibweise Bosseln ist falsch, nur Boßeln ist richtig. Das Boßeln ist auch kein Ballspiel, sondern ein Mannschaftssport mit der Boßelkugel. Diese Kugel besteht entweder aus Hartgummi oder aus Pockholz.

Willfried Wefer, Schweiburg

MIBA 8/2005, Deutzer Kessel aus Wien

Gequetscht hält's bombenfest

Es ist richtig, dass sowohl beim Deutzer Kesselwagen als auch beim kurzen auf 52er Tendern aufgebauten Kesselwagen die am Kessel befindlichen Ausnehmungen zur Aufnahme der Schlusssignalhalter quadratisch und nicht – wie bei den früheren Kesselwagen – rechteckig ausgeführt sind. Feilen alleine, wie in dem Artikel angeführt, bedingt unbedingt ein Kleben der Schlusssignalhalter.

Ich habe mir so geholfen: Noch am Spritzling werden die Schlusssignalhalter mit einer Flachzange gequetscht, so dass sie annähernd quadratisch werden. Nach dem Lösen der Bauteile vom Spritzling wird das Quetschen an der Stelle, die mit dem Spritzling verbunden war, so lange fortgeführt, bis ein quadratischer Steckfuß entstanden ist. Die Enden feilt man noch ein bisschen konisch zu, um das Teil besser einsetzen zu können. Hält bombenfest!

Gerhard Hopfgartner, Wien

MIBA 8/2005, Steckverbindungen

„Vor Ort“ Verdrahtung

Den Bericht über die Steckverbindungen fand ich sehr interessant. Unter meiner fest aufgebauten Anlage habe ich zwei Schubladen angebracht. Eine für die Fahrtrafos und die andere für das Stellpult. In beiden Schubladen habe ich so genannte LSAPLUS-Leisten verbaut. Diese Leisten zeichnen sich dadurch aus, dass sie löt- und schraubfreie Verbindungen ermöglichen und auch ein Abisolieren des Drahtes überflüssig machen. Das jeweilige Gegenstück zu dieser Leiste habe ich unter meiner Anlage montiert und beide Leisten mit zwei Kabeln mit je 10DA verbunden. Dieses Vorgehen bietet zwei große Vorteile: Zum Ersten werden mit dem Werkzeug für die LSAPLUS-Leisten die Drähte automatisch abgeschnitten und zum Zweiten habe ich keine langen Einzeldrähte mehr unter meiner Anlage zu verlegen, da ich sozusagen nur noch „vor Ort“ verdrahten muss.

Die Leisten und auch das Werkzeug stammen ursprünglich aus dem Telekommunikationssektor und können heute im Internet zu erschwinglichen Preisen ersteigert werden. Ich möchte jedenfalls nicht mehr mit meinem LötKolben und dem heißen Lötzinn unter meiner Anlage hantieren müssen und kann diese Art der elektrischen Verbindungen nur jedem wärmstens empfehlen.

Roland Krall (E-Mail)

MIBA 9/2005, Schwerpunkt Rungenwagen

Ein Jahresabo wert!

Ich möchte Ihnen ein großes Lob für die drei Artikel über Rungenwagen in MIBA 9/2005 aussprechen. Dieses Heft allein würde das ganze Jahresabo rechtfertigen. Auch wenn mich am meisten die Schmalspurbahn interessiert, bieten doch solch hervorragend recherchierte und bebilderte Artikel immer wertvolle Anregungen (und ein Rungenwagen auf Rollböcken macht sich auch sehr gut).

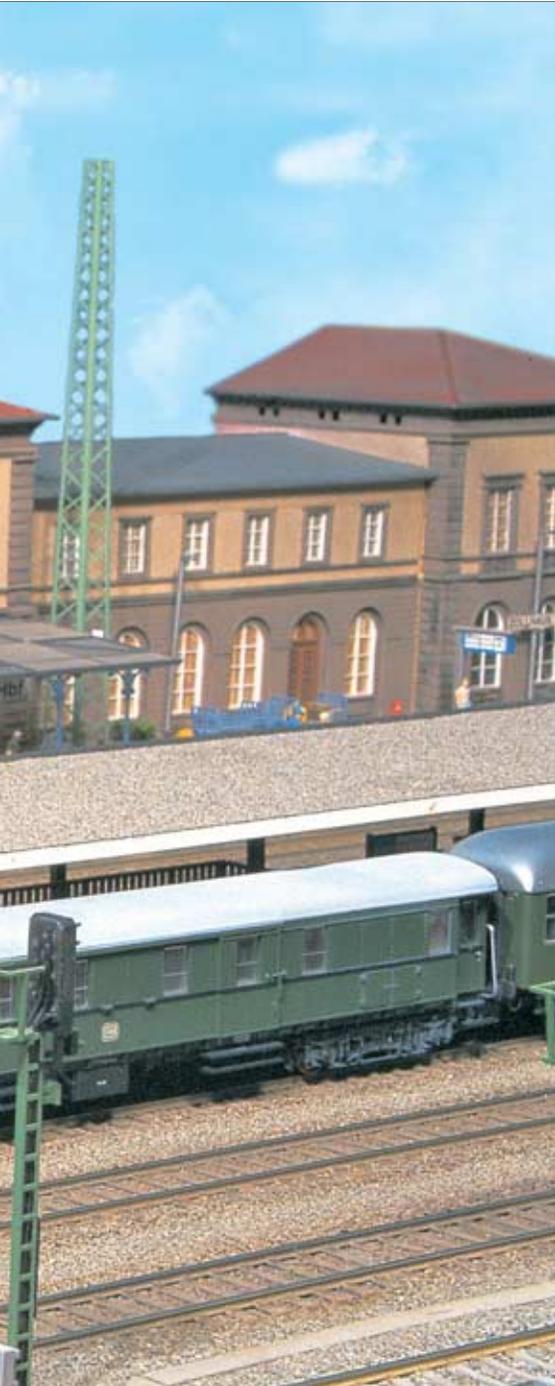
Ralf Schellhammer (E-Mail)

MODELLBAHN-ANLAGE



Das Empfangsgebäude des Bahnhofs „Zollhaus“ entstand aus Pola-Teilen. Die Oberleitung ist durch die Masten angedeutet, der Fahrdrabt selbst fehlt. Das fällt gar nicht auf!
Das erweiterte Gleisfeld gibt dem Bahnhof ein sehr großzügiges Aussehen. Vor allem konnten die Freiburger eine Fülle von zusätzlichen Betriebsmöglichkeiten realisieren (rechts).
Die beiden Dieselloks warten im Bw auf neue Aufgaben. Ein besonderes Detail: die Schaltkästen der Gleiskontakte (Modelle von Erbert).





DB-Hauptstreckenbetrieb pur

Die Freiburger Modulist

Die „Modulfraktion“ der Eisenbahnfreunde Breisgau aus Freiburg um Roland Scheller besitzt nicht nur eine optisch perfekte H0-Modulanlage, sondern führt einen ebenso perfekten Betrieb vor Publikum durch. Zuletzt fand das im großen Stil anlässlich der Intermodellbau 2005 statt. Rolf Knipper hat sich dort für die MIBA genauer umgesehen.

Der Verein der Eisenbahnfreunde Breisgau e.V. wurde bereits 1949 gegründet und war seit dieser Zeit mit seinen Aktivitäten auch immer wieder ein Thema in der MIBA. So gesehen gehört der Verein zum Urgestein der Modellbahnszene. Heute besitzt man dort nicht nur eine der größten transportablen H0-Modellbahn-Anlagen, sondern betreibt auch seit rund 30 Jahren am Fuß des Kaiserstuhls den vereinseigenen Museumsdampfzug „Rebenbummler“. Mehr Informationen zu den Aktivitäten der Eisenbahnfreunde Breisgau e.V. sind im Internet unter www.rebenbummler.de zu finden.

Ein Bahnhof im Wandel der Zeit

Die Eisenbahnfreunde Breisgau e.V. aus Freiburg präsentierten auf der Intermodellbau 2005 in Dortmund nach längerer Zeit wieder den Kopfbahnhof „Zollhaus“. Der Bahnhof wurde in den letzten zwei Jahren grundlegend renoviert und in vielen Teilen neu gebaut. Der Bahnhof „Zollhaus“ hat im Laufe seines Bestehens bereits mehrfach sein Aussehen wesentlich verändert. Seine wechselvolle Geschichte reicht bis in das Jahr 1990 zurück.

Ursprünglich entstand der Bahnhof als eingleisiger Endbahnhof für die damals im Aufbau befindliche Modulanlage des Vereins. 1992 führte der Verein zweigleisige Module ein, „Zollhaus“ sollte von nun an auch als Endbahnhof einer zweigleisigen Strecke dienen können. Durch Verlängerung eines Ziehgleises und Einfügen eines Übergangsmoduls wurde der Anschluss des Bahnhofs an die zweigleisige Norm ermöglicht. Schnell zeigte sich im Ausstellungsbetrieb, dass für den Einsatz an einer zweigleisigen Strecke die Nutz-

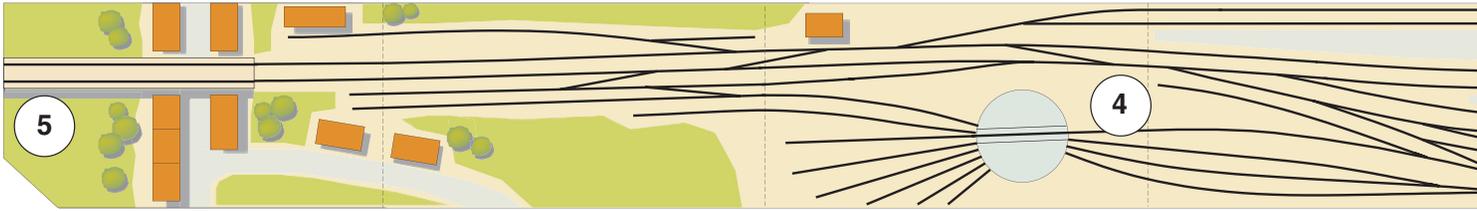
längen der Bahnhofsgleise zu gering sind. Aus diesem Grund wurde 1993 ein zusätzliches Zwischensegment in den Bahnhof eingefügt. Im Winter 1994/95 erfolgte eine grundlegende Überarbeitung des Bahnhofs, dabei erhielt er ein neues Empfangsgebäude, die Bahnsteige wurden neu gestaltet und Fahrleitungsmasten zur Andeutung der Oberleitung aufgestellt. Außerdem erhielt der Bahnhof eine neue, komfortable Fahrstromsteuerung. In dieser Form blieb der Bahnhof bis zum Herbst 2002 im Einsatz.

Renovierung oder Neubau?

Zu Beginn des neuen Jahrtausends machte sich das hohe Alter des Bahnhofs immer deutlicher bemerkbar. Als Bahnhof der ersten Modulgeneration des Vereins war sowohl die Mechanik (Weichenantriebe) als auch die Elektrik, insbesondere im Bahnhof, aufgrund fehlender Erfahrung noch nicht auf die enormen Belastungen ausgelegt, die beim Transport im LKW auf die Module einwirken. Regelmäßige Kabelbrüche und ausgeschlagene Befestigungen der Weichenantriebe waren die Folge. Es wurde von Ausstellung zu Ausstellung schwieriger, den Bahnhof überhaupt in Betrieb zu nehmen.

Sehr mit Risiken behaftet war auch die Stellwerkstechnik des Bahnhofs, die Fahrstraßensteuerung war mit sich gegenseitig auslösenden Tasten aus der Rundfunktechnik aufgebaut, deren Produktion 1993 ersatzlos eingestellt wurde. Ein Schaden an diesen Tasten hätte zwangsläufig den Totalausfall der Stellwerkstechnik nach sich gezogen. Fast zwei Jahre lang wurde im Verein recht kontrovers über die weitere Zukunft des Bahnhofs diskutiert.





Ein Fuchs-Bagger mit hoher Kabine übernimmt im Bw Gelegenheitsarbeiten. Vorbei an den alten Wohnblocks verläuft die Bahntrasse noch ein Stück über einen Steinbogenviadukt, bevor sie die Stadt endgültig verlässt.



In den alten Mietshäusern entlang der Bahn stehen wohl Renovierungen an. Jedenfalls deuten die Klempnerarbeiten im Hinterhof darauf hin.

Für die Verschrottung und den Ersatz durch einen Neubau sprachen die veraltete Technik des Bahnhofs und die Präsentation auf über 30 Ausstellungen, für den Erhalt der geniale Gleisplan mit seinen vielfältigen Fahr- und Rangiermöglichkeiten und die daraus resultierende Faszination, die der Bahnhof nach all den Jahren immer noch auf Bediener wie auch auf Ausstellungsbesucher ausübte. Geeignet hat man sich schließlich auf einen Kompromiss: Fünf Module des alten „Zollhaus“ bleiben erhalten und werden grundlegend renoviert, die Einfahrt, die Schwachstelle im alten Gleisplan, wird auf drei Modulen neu gebaut.

Umbau

Im November 2002 begannen die Bauarbeiten. Im Bereich der Abstellgruppe wurde die Schrebergarten-Siedlung aufgegeben um Platz für einen neuen Güterschuppen zu schaffen. Die Rangiergruppe der Ortsgüteranlage wurde umgestaltet um den neuen Güterschuppen sinnvoll bedienen zu können.

EKWs wurden durch DKWs, Weichen durch EKWs ersetzt um flexibler rangieren zu können. Im Bahnhofsbereich wurde ein bisher vorhandener Zollbahnsteig aufgegeben und durch ein zusätzliches Gleis ersetzt. Um dieses Gleis anbinden zu können, musste im rückwärtigen Teil des Bahnhofs fast die gesamte Weichenstraße neu gestaltet werden, während im vorderen Bereich der Einbau einer weiteren Weiche genügte. Durch den Neubau der Einfahrt, die nun durchgehend zweigleisig ist, konnte das Bahnbetriebswerk des alten „Zollhaus“ nicht mehr sinnvoll angeschlossen werden. Aus diesem Grund musste dieses ebenfalls komplett neu gebaut werden.

Ausgestaltung

Mit dem Neubau der Bahnhofseinfahrt ergab sich die Möglichkeit, städtische Bebauung anzudeuten. Es wurde versucht eine typische Bahnhofsumgebung mit großen Wohnblöcken und Altbau-Häusern zu schaffen. Für die typische Atmosphäre sorgen z.B. ein Döner-Im-