

07
07

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juli 2007

B 8784 59. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 BeNeLux € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



BW OTTBERGEN – EIN MYTHOS IM MODELL

Die letzte Jumbo-Hochburg



ANLAGEN-STEUERUNG
Kontrolle per Computer

KIEFERN UND EICHEN SELBER BAUEN
Bäumchen drechsle dich

SVT 137 155 VON HOBBYTRAIN
Solo für den Silberling



MIBA
7 | 2007
MODELLBAHNLAGE OTTBERGEN IN HO | HO-NEUHEIT IM MIBA-TEST KRUCKENBERG-SVT VON HOBBYTRAIN | LANDSCHAFTSGESTALTUNG BÄUME IM SELBSTBAU

Normalerweise verfolge ich die Nachrichten ja sehr genau. Zu manchen Zeiten aber sind andere Dinge einfach dringender. Wenn so ein Spezial fertig werden muss – demnächst erhältlich: „Spezial 73 – Planen und Wohnen“ – geht z.B. nix mehr. Schon nach wenigen Wochen ist man völlig raus aus dem aktuellen Geschehen. Wenn man dann wieder mal Tagesschau oder heute-Sendung einschaltet, versteht man die Welt plötzlich nicht mehr.

So auch kürzlich: „G-8-Gegner treffen sich auf dem heiligen Damm an der Ostsee“ oder so ähnlich, hieß es da; unterlegt war diese Nachricht mit Bildern von allerlei buntem Volk, das Plakate vor sich hertrug. „Gegen heiße Luft!“ oder auch „Für eine bessere

Welt!“ war da zu lesen – Allgemeinplätze, die mir nicht wirklich erklären konnten, worum es gehen sollte.

Nun pflegen die Kollegen von der Tagespresse bei eisenbahnfachlichen Dingen ja häufiger mal was durcheinanderzubringen: „Aus dem schwarzen Block wurden Mollis geworfen.“ Oje, da muss ein Redakteur wohl mächtig unter großem Zeitdruck gestanden haben. Wie, bitte schön, sollte das denn gehen? Zum einen gibt es an der Ostsee nur einen Molli, und der verkehrt zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn (s. auch S. 115). Der Plural ist hier also schon mal Quatsch. Vom Gewicht der 900-mm-Maschinen mal ganz zu schweigen, so was wirft man nicht mal eben. Zum anderen heißt es nicht einfach Block, sondern präzise „Zylinderblock“. Und

dass der normalerweise schwarz ist (den Regelanstrich für Dampfloks vorausgesetzt), weiß unter Eisenbahnern doch wirklich jedes Kind.

Überhaupt musste verwundern, dass so junge Protestierer etwas von einer G 8 wussten. Schließlich sind die preußischen Vierkuppler seit ihrer Indienststellung 1902 bei der DB bis 1955 und bei der DR bis 1968 eingesetzt worden. Sie waren also über Jahrzehnte hinweg brave Arbeitspferde, aber wer erinnert sich schon noch daran? Und vor allem: Warum um Himmels willen wird heute plötz-

Brave Arbeitspferde

lich dagegen protestiert? Zumal es nicht die heiße Luft war, die den Erfolg der Lok begründete, sondern heißer, genauer gesagt: überhitzter Dampf – erst mit Rauchkammer-, dann mit Rauchröhrenüberhitzer. Diese Ich-bin-gegen-alles-Typen wissen ja nicht mal, wovon sie reden!

Vom Vorgänger der G 8, den Nassdampfmaschinen G 7¹, gibt es seit kurzem ein H0-Modell von Piko, die weiterentwickelte G 8¹ existiert als H0-Modell schon seit vielen Jahren von Fleischmann. Das entwicklungstechnisch so interessante Bindeglied G 8 selbst aber gibt es lediglich als Umbausatz auf Fleischmann-Basis von westmodel, als Großserien-Lok sucht man sie bisher vergeblich. Dagegen sollte mal einer protestieren! Is' doch wahr ... – meint *Ihr Martin Knaden*



Nach dem ersten Teil seines Anlagenporträts über die Ausstellungsanlage in Bad Driburg berichtet Stephan Rieche nun über den wesentlichen Teil der Anlage, den Bahnhof Ottbergen. Foto: Stephan Rieche
Zur Bilderleiste unten: Seine den MIBA-Lesern schon bekannte „Zweizimmer-Anlage“ steuert Manfred Kölsch mit einem PC. Heute berichtet er über seine (positiven!) Erfahrungen. Wie man Bäume eigenhändig anfertigt, ohne gleich (wie jene Figur mit denselben Initialen) vor lauter Unkosten in die Luft zu gehen, erläutert Helmut Brückner. Den H0-Schnelltriebwagen SVT 137 155 von Hobbytrain schickte Martin Knaden auf die Teststrecke. Abb.: Manfred Kölsch, Helmut Brückner, MK

8 Die Modellbahnschau Bad Driburg stellt Stephan Rieche vor. In dieser Folge liegt der Schwerpunkt seines Berichtes auf dem Bahnhof Ottbergen mit seinem Betriebswerk, wo noch in den Siebzigern die schweren Güterzugloks der Baureihe 44 stationiert waren.
Foto: Stephan Rieche



68 Für seine durstigen und hungrigen Preiserlein schuf Matthias Fröhlich einen H0-Speisewagen als Mittelpunkt eines Biergartens. Eine reizende Sommer-Szenerie!
Foto: Matthias Fröhlich





62 Der Streckenverlauf der Modulanlage ist natürlich beliebig, zumeist wird in Form eines Y aufgebaut. Bernd Lohrum von den Gartenbahnern Südwest schildert die Entstehung der Gartenbahnanlage.
Foto: Bruno Kaiser

34 „Böschamer Böhle“ übersetzt sich mit Bischofsheimer Bähnchen. Und um den Bahnhof des kleinen Ortes Bischofsheim geht es in der 18. Folge unserer beliebten Kopfbahnhofs-Serie.
Foto: Udo Kandler

MODELLBAHN-ANLAGE

Eine hervorragende Schauanlage (2): Ottbergen – der Mythos lebt!	8
Modulanlage der Gartenbahner Südwest e.V.:	
Viel Betrieb auf dem Y	62

VORBILD

Der silberne Solist	18
Gemischte Eilzüge in West und Süd	54

MIBA-TEST

Solo für den Silberling	22
Class 66 in 1:160	32

ANLAGEN-PLANUNG

Loks im Pott	26
Hosenträger	80

VORBILD + MODELL

Das „Böschamer Böhle“	34
-----------------------	----

MODELLBAHN-PRAKXIS

Bäume selbstgedreht	43
Abort in Null	48
Pestwurz und Seerosen	52
Zum Biergarten umfunktioniert	68

DIGITALPRAKXIS

Automatik macht Spaß!	56
Mit RailCom Decoder erkunden	70

NEUHEIT

Häuser für den Hintergrund	74
----------------------------	----

FAHRZEUGBAU

Zwei Silberlinge für den Wendezug	76
-----------------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	87
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	90
Kleinanzeigen	105
Impressum · Vorschau	114

MIBA 5/2007, Editorial

Haar in der Suppe

„Hauptsache Dampftrieb“ – das ist wohl das Motto des Leitartikels von Martin Knaden. Anstatt sich darüber zu freuen, dass die DB AG gute Gewinne einfährt, sucht er die Haare in der Suppe. Ich freue mich lieber darüber, dass 2006 die Eisenbahn die höchste Verkehrsleistung in der Geschichte der Bundesrepublik erbracht hat. Auch DB Regio hat damit sicher Geld verdient.

Wenn aber kleine Privatbahnen mit ebenso bestellten Nahverkehrsleistungen Gewinne machen, ist das für Herrn Knaden wohl okay – dabei gehören mittlerweile fast alle Privatbahnen zu Großkonzernen wie Arriva oder Veolia, die ihre Gewinne im Ausland verbuchen. Da ist es mir lieber, wenn die DB mit weltweiter Logistik ordentlich Geld verdient, das auch die Eisenbahn hierzulande stärkt. Logistik geht auch nicht immer mit der Schiene – weil die Bahn nicht bis Amerika oder bis ins Supermarktregal reicht, der Kundenwunsch aber schon.

Zum Zustand des Netzes: Hat jemand schon einmal einen Straßenzustandsbericht des Bundes oder der Länder eingefordert und hier die Ver(sch)wendung unserer Steuermittel durch die öffentliche Hand kontrolliert? Nein, denn Eisenbahnfreunde hacken ja auch lieber auf der Eisenbahn herum, die sich gerade fit für die Zukunft macht.

Thomas Altmann, Berlin

MIBA 4/2007, Umbau 18.6

Teile fehlen

„Oben hui, unten pfui“ ist der Spruch, der mir leider immer wieder beim Betrachten der „Fleischmänner“ einfällt! Die Detaillierung der Lokomotiven oberhalb der Pufferträger und Zylinder ist beinahe tadellos, aber „untenrum“ wird es dann eher unschön.

Alfred Fordon zeigt, wie viel vernünftige Laternen, richtige Leitern und Kolbenstangenschutzrohre ausmachen, auch wenn hier schmale RP25-Räder der Dame deutlich besser gestanden hätten. Er nennt auch gleich die Krux: Wichtige Teile fehlen bei Fleischmann-Dampflok, manchmal sind sie nur schwer oder gar nicht bei den „üblichen Verdächtigen“ zu bekommen.

Von Fleischmann wünsche ich mir, dass diese Firma endlich ihre unsinnige Blockade gegen Zurüstteile aufgibt. Auf der einen Seite baut man ein hervorragendes Innentriebwerk, auf der anderen Seite gibt es nicht mal Bremschläuche, Kolbenstangenschutzrohre und korrekte Aufstiegsleitern? Ich erwarte kein Fine-Scale-Niveau vom Großserienhersteller, auch nicht, dass die 360-mm-Kurven-Fahrzeugquäler ausgegrenzt werden – aber zumindest die Option, vollständige Fahrzeuge kaufen zu können, ohne zusätzliche 50 € für Kleinteile ausgeben zu müssen.

Michael Krause, Essen

MIBA 4/2007, Kleinanlage mit Konzept

Betrieb auf kleiner Fläche

Der Plan für eine Kleinanlage mit Konzept in MIBA 4/2007 war einer der besten, den ich je in einer Modellbahnzeitschrift gesehen habe. Normalerweise stehe ich den Plänen von Herrn Cordes trotz seiner vielen guten Ideen etwas skeptisch gegenüber, da sie viel Platz und Bauaufwand beanspruchen. Man denke z.B. nur an den Plan mit fünf Ebenen aus dem Jahr 2005!

Um Menschen für das Hobby Modell-eisenbahn zu interessieren, ist es wichtig, Pläne zu veröffentlichen, die zeigen, dass man interessanten und vorbildgerechten Eisenbahnbetrieb auch auf relativ kleiner Fläche durchführen kann.

Ulrich Albrecht (E-Mail)

MIBA 4 und 5/2007, Kleinbahn Rügen

Kein Schweizer auf Rügen?

Herzlichen Dank für Ihre Reportage über die Rügensch Kleinbahn! Den Erbauern dieser wunderbaren Module gebührt höchster Respekt, denn sie schaffen es, die einzigartige Atmosphäre vergangener Schmalspurrücklichkeit so wiederzugeben, dass man sich ohne viel Fantasie mitten in dieses Idyll hineinräumen kann und dabei fast nicht merkt, dass der Rauch über dem Boden leider schon lange verweht ist.

Auch die Berichterstattung selbst ist in ihrer Einfühlsamkeit beachtlich. Ja, so war es wirklich – damals auf Rügen. Damals – das war genau der 15. Juni 1968, ein herrlicher Frühsommertag, an dem (für damalige Begriffe) zahlreiche Eisenbahnfreunde „vor Ort“ waren,

um zumindest fotografisch noch einiges zu retten. Ob es tatsächlich Holländer und Berliner waren, die an der Wittower Fähre lauerten, ist mir nicht bekannt. Jedoch ist der Österreicher, ein „gewisser Herr Luft“ aus Wien, historisch authentisch. Mit ihm war auch ein Schweizer unterwegs. Es war dies kein Geringerer als unser Freund Harald Navé, einer der größten Eisenbahnfotografen, der uns leider viel zu früh für immer verlassen hat.

Alfred Brandl (E-Mail)

Modellbahn-Philosophie

Sehr kreatives Hobby

Die Frage beschäftigt mich: Was macht eine Anlage gut? – ohne dass schon nach kurzer Zeit Langeweile aufkommt. Die Anlage braucht dazu bestimmt nicht groß zu sein, eher klein! Das Hobby ist schon viel zu teuer für Anfänger, es kostet viel zu viel, bevor man etwas „Spielbares“ hat. Ich glaube, wir sind deshalb noch immer in „gefährlichem Gebiet“, was die Zukunft anbelangt.

Sehr erfreut war ich, MIBA-Spezial 70 „Anlagen mit Konzept“ in meiner Buchhandlung vorzufinden. Zustimmung habe ich studiert:

- Mit Konzept von A nach B (also kein Kreisverkehr!)
- Einmal rundherum – Ausbesserungswerk: Super (leider Kreis)
- Schwarzwaldbahn IV: Das ist wirklich genau das, was Modellbahn sein muss – auf kleinem Raum wirklichkeitsnahe Landschaft, Betrieb nach dem Original – ein Vorbild, wie es sich gehört! Auch die vorherigen Publikationen von Herrn Zimmermann waren vorbildlich.
- Über Land: Schöne Denkansätze
- Viel Bw: Originelle Idee
- Gegenzug: Sehr gut, Originalbetrieb möglich – nur ein Bahnhof (mehr sieht man in Wirklichkeit auch nicht!)

In Zukunft ist es m.E. nötig, Einsteiger zu finden, zu aktivieren und zu zeigen, dass es auf wenig Raum und mit weniger Geld möglich ist, „Eisenbahn zu spielen“ und darin dauerhaft zu investieren – in ein sehr kreatives Hobby!

Dr. W. H. van den Dool, Rotterdam/Niederlande

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.



Eine hervorragende Schauanlage (2)

Ottbergen – der Mythos lebt!

Ottbergen – das ist wirklich einer der großen Mythen der Eisenbahngeschichte. Heute können wir die Faszination dieser Zeit im Modell nachvollziehen: in der Modelleisenbahn-Schau Bad Driburg, von der wir in der letzten MIBA den Bahnhof Bad Driburg vorstellten. Heute wenden wir uns dem Bahnhof Ottbergen zu.

Über Ottbergen zu schreiben heißt für die Älteren unter uns wohl, Eulen nach Athen tragen. Pilgerten sie doch vor 40 Jahren mit Tausenden anderer Eisenbahnfreunde in diesen verschlafenen Ort, um dort die letzten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn in Aktion zu erleben. Für die Jüngeren einige Worte zum Vorbild, bevor wir uns dem Modell zuwenden:

Eigentlich ist der Bahnhof Ottbergen ein relativ unbedeutender Abzweigungsbahnhof an der Strecke von Altenbeken über Northeim und Nordhausen in die mitteldeutsche Industrieregion. In Ottbergen zweigt die Strecke über Kreienzen nach Braunschweig ab. Wie in vielen solchen Fällen, entstand hier mit der Zeit ein mittelgroßer Bahnhof mit einem recht beachtlichen Bahnbe-

triebswerk. Die Strecke Altenbeken–Northeim–Nordhausen hatte ihre Hauptbedeutung bis 1945 nämlich im schweren Güterverkehr, der über diese Strecke zwischen dem Ruhrgebiet und den mitteldeutschen Industriegebieten geleitet wurde. Daher beherbergte das Bw Ottbergen überwiegend schwerere Güterzuglokomotiven, die benötigt wurden, um die Güterzüge über die langen Steigungen des Weserberglandes zu bringen. Schub- und Vorspanndienste gehörten damals zum täglichen Brot der Ottberger Lokomotiven.

Was führte nun dazu, dass Ottbergen zum eingangs erwähnten Mythos wurde? Schlichtweg die Tatsache, dass sich dieser Betrieb bis 1976 hielt und Ottbergen so zu einem der letzten Dampflokreseparate der Bundesbahn wurde. Hier konnte man noch schweren Dampflokkverkehr auf Mittelgebirgsstrecken erleben, als er im Rest der Republik bereits Geschichte war. Ottbergen wurde so zum Mekka der Dampflokkfans, die zu Tausenden hierher kamen, um die 44er aus Ottbergen, aber auch 50er und andere Dampflokk-



aus benachbarten Bws noch einmal im schweren Einsatz zu erleben. Das Flair dieser Zeit ins Modell zu übertragen war das Anliegen der Modellbahnschau Bad Driburg. Heute wollen wir einen Blick auf den Bahnhof Ottbergen werfen, nachdem wir letzten Monat bereits, quasi als Appetitmacher, den Bahnhof Bad Driburg vorgestellt hatten.

Auf der Anlage nimmt der Bahnhof Ottbergen den größten Teil der Fläche ein: Er füllt den 17 Meter langen Schenkel des U, das die Form der Anlage darstellt, fast komplett aus. Hier findet sich alles, was Mitte der 70er-Jahre auch beim Vorbild anzutreffen war: Der zwischen den Gleisen liegende Personenbahnhof, die beiderseits davon liegen-

den Güterzuggleise, die charakteristischen Stellwerke, die in den 30er-Jahren modernisiert wurden, den Ablaufberg und – last but not least – das Bahnbetriebswerk mit seinem mächtigen Schuppen und seinen Lokbehandlungsanlagen.

Der Bahnhof

Für den Personenverkehr ist die Inselanlage des Empfangsgebäudes charakteristisch: Es liegt eingeklemmt zwischen dem südlichen Teil des Bahnhofes, der die Gleise der Relation Altenbeken–Northeim sowie das Bw aufweist, und dem nördlichen Teil, der die Gleise in Richtung Kreiensen, den kleinen Ab-

Bild oben: Ein Prachtstück ist die große, von Jos Geurts gebaute Bahnhofslinde, vor der sich ein Güterzug aus Altenbeken und ein Personenzug aus Holzminden begegnen.

Aufmacherbild: 044 195-6 auf der Drehscheibe des Bws. Deutlich ist zu sehen, wie knapp die 44er auf die 20,5-m-Scheibe passen!

Links: Der vor der Bahnmeisterei wartende VT 98 hat noch einige Minuten bis zur Abfahrt, während der Akkutriebwagen gerade in Richtung Northeim aufbricht.





Aus Altenbeken trifft der Durchgangsgüterzug nach Braunschweig ein.

Rechts: Von Herzberg am Harz kommt dieser Güterzug, der gerade die Nethebrücke im Hintergrund überquert hat und nun in Ottbergen einfährt.

Eingeklinktes Bild rechts oben: Zwei 44er bringen einen Güterzug von Ellrich über Northeim und Ottbergen in Richtung Westen und begegnen dabei einem Richtung Northeim fahrenden Dg.

Oben: 094 567-5 ist aus Lehrte zu Gast und bestreitet heute den Vershubdienst.

Rechts: Am markanten Stellwerk Ow vorbei trifft eine weitere 44 mit Güterzug aus Altenbeken ein. Dahinter das „Tränengleis 81“, wo die zur Verschrottung vorgesehenen Loks abgestellt wurden.

