

10
11

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 2011

B 8784 63. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 9,00 Belgien € 8,05

Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de



10|2011

MIBA

MIBA-TEST 627 IN H0 VON RIVAROSSO

ESSLINGER VT VON BREKINA

ZUCKERRÜBENVERLADUNG

MODELLBAHN-ANLAGE

TELEGRAFENMASTEN

MODELLBAHN-ANLAGE

RÜBENVERLADUNG

MODELLBAHN-ANLAGE

TELEGRAFENMASTEN

MODELLBAHN-ANLAGE

TELEGRAFENMASTEN

MODELLBAHN-ANLAGE

TELEGRAFENMASTEN

MODELLBAHN-ANLAGE

ZUCKERRÜBENVERLADUNG AUF DER HO-ANLAGE

Herbstzeit – Rübenzeit



627 ALS H0-MODELL VON RIVAROSSO
Ab ins Allgäu!



NEUE TELEGRAFENMASTEN VON BUSCH
Bauen an der Bahnlinie



TEST: ESSLINGER VT VON BREKINA
Der Südwester in H0



Nun liegt sie schon eine Zeit hinter uns, die Landtagswahl in Mecklenburg-Vorpommern. Das Ergebnis konnte wenig überraschen: Der Genosse Trend hat links von der Mitte sein Füllhorn ausgeschüttet und die Parteien, die derzeit auf Bundesebene an der (Ohn-)Macht sind, mussten kräftig Federn lassen.

Dazu mag auch beigetragen haben, dass die Zuordnung einzelner Buchstaben hier und da durcheinander geriet. Witzbolde hatten schon vor der Wahl die Abkürzung der kleineren unserer beiden konservativen Parteien mit „Fast Drei Prozent“ interpretiert und damit ein feines demoskopisches Gespür bewiesen. Nicht ganz so viel Gespür bewies der Spitzenkandidat der größeren konservativen Partei, der allen Ernstes plakatieren ließ: „C wie Zukunft“. Diese Form einer leichten Rechtschreibschwäche hat möglicherweise potentielle Wähler verprellt, die im Duden vergeblich nach dem Wort „Cukunft“ gesucht hatten. Daher hier nochmal ganz langsam zum Mitmeißeln: Zukunft hat ein Z.

Eine Aussage, die man übrigens als Modellbahner gewissermaßen umkehren kann: Z hat Zukunft! Dies entnahmen wir jedenfalls einer offiziellen Pressemitteilung von Märklin. Die Göppinger sprachen darin in großer Offenheit Probleme aus der Vergangenheit der Mini-Club-Bahn an.

Man habe geglaubt, „externe Partner“ seien ebenso wie eigene Mitarbeiter in der Lage, „Mini-Club-Modelle mit der gleichen Hingabe und Beses-

senheit“ produzieren zu können. Für diesen Irrtum entschuldigt sich der Marktführer bei seinen Kunden – eine ebenso noble wie sympathische Geste – und kündigt im selben Schritt Konsequenzen an.

Schon vor Monaten habe man entschieden, die Fertigung der Mini-Club-Modelle wieder komplett in Eigenregie zu übernehmen, verlauteete aus Göppingen. Dazu seien noch genügend Mitarbeiter aus der früheren Produktion im Haus, die diese Umsetzung unterstützen könnten.

Z – wie Zukunft

Damit tritt Märklin ganz entschieden Sorgen von Händlern und Endverbrauchern entgegen, die eine Einstellung der kleinsten Märklin-Baugröße befürchtet hatten. Mehr noch: Für die Baureihe 232 wird eine umfassende Kulanz-Regelung angekündigt, falls die Fahrwerke dieses Modells nicht den Qualitätsvorgaben entsprechen sollten.

Es steht also dem im kommenden Jahr zu begehenden 40-jährigen Jubiläum der kleinen Bahn in Baugröße 1:220 nichts entgegen. Und wenn jetzt noch die eingefleischten Fans wieder mehr Vertrauen in die Erhältlichkeit und Qualität der Winzlinge setzen, dann ist „Z“ auch weiterhin für uns Modellbahner mehr als nur ein Buchstabe im Begriff Zukunft – meint *Ihr Martin Knaden*



Wo ist denn hier die Eisenbahn? Auf der Rübenverladung versteckt sich die Lokomotive hinter einer Reihe von Güterwagen, die sich ihrerseits unter einer dicken Schmutzschicht verbergen. Dieter Rothenfußer berichtet, wie er die Verladestelle gestaltet hat.

Foto: Dieter Rothenfußer

Zur Bildzeile unten:

Gleich zwei vierachsige Triebwagen sind in dieser Ausgabe im Test: Der 627.0 von Rivarossi (ganz links) und der Esslinger VT von Brekina. Bernd Zöllner hat die ungleichen Brüder über den Testparcours geschickt. Und Horst Meier zeigt, wie man die neuen Telegrafmasten von Busch zusammensetzt.

Fotos: MK (2), Horst Meier



8 Geschäftige Bauern, volle Laderampen und überall offene Wagen – das gab es nur einmal im Jahr: Rübenkampagne! Dieter Rothenfußer bringt Rüben im passenden Ambiente auf seine Modellbahnanlage in der Baugröße H0. Foto: Dieter Rothenfußer

24 Welch eine Zierde doch Nutzpflanzen sein können! In der Realität bereits selten, wird ein Bauerngarten auf der Modellbahn zum Blickfang. Foto: Thomas Mauer



50 Auf Basis eines Feuerlösch-Gerätewagens baute HaJo Wolf einen bayerischen Fahrleitungs-Untersuchungswagen. Die umfangreiche Dokumentation der anspruchsvollen Bastelarbeiten erlaubt es nicht nur, dem Erbauer über die Schulter zu schauen, sondern auch (und mit ein wenig Fingerspitzengefühl) einen Nachbau zu wagen. Foto: HaJo Wolf





16 Zwischen „Splittergattung“ und „Landplage“ bewegten sich die heimatstreuen Fahrzeuge der Baureihe 627.0. In nur acht Exemplaren gebaut, trugen sie die Gene der weit verbreiteten, zweiteiligen Baureihe 628 in sich. Das neue H0-Modell des 627.0 von Rivarossi veranlasste Martin Knaden, sich mit den Vorbildern zu beschäftigen. *Foto: Markus Hehl*



58 Zur Modernisierung des Fahrzeugparks von Privatbahnen entwickelte die Maschinenfabrik Esslingen zu Beginn der Fünfzigerjahre neue, vierachsige Triebwagen. Wir stellen das seit kurzem in H0 erhältliche Modell dieses Fahrzeugtyps ausführlich vor. *Foto: MK*



62 Äußerst reich an Motiven ist die von Heiko Weiß, Jürgen Römer und Jürgen Knoche gestaltete Märklin-Anlage „Bärnauer Land“. Auf unserem kleinen Rundgang mit dem Postboten des Bezirks Süd erfahren wir so einiges über die Stadtgeschichte. *Foto: Andrea Weiß*

MODELLBAHN-PRAXIS

Zuckerrübenkampagne im Modell (1)	
Herbstzeit – Rübenzeit	8
Rund um den Bauernhof (4)	
Blumen und Gemüse im Bauerngarten	24
TT-Bauprojekt für die modell-hobby-spiel 2011 in Leipzig	
Vier Motive – eine Anlage	40
Umbau zum bayerischen Fahrleitungs-Untersuchungswagen	
Ich war ein Feuerwehrwaggon	50
Tipps und Tricks für Gebäudemodelle aus Karton	
Die Dritte Dimension	70

VORBILD

Die Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 627.0	
Ab ins Allgäu!	16
Die Privatbahn-Triebwagen der MF Esslingen	
Bunte Brummer	54

MIBA-TEST

Die Baureihe 627.0 als H0-Modell von Rivarossi	
Versteckte Technik	20
Der SWEG-Triebwagen VT 104 in H0 von Brekina	
Der Südwestler	58
Hydraulisch: V 160 von Lenz in 0	
Der Universaldiesel	78

VORBILD + MODELL

Ottersberg an der Rollbahn (5)	
KBS 218, 6. September 1956	30

GRUNDLAGEN

Beleuchtung an Triebfahrzeugen nachgerüstet	
Licht-Gestalten	44

MODELLBAHN-ANLAGE

Unterwegs im Rothaargebirge (2)	
Mit dem Postboten ins Bärnauer Land	62

NEUHEIT

Neues Zubehör für Telegrafeneleitungen	
Stützen an der Strecke	68

BRANCHE INTERN

Modellbau-Seminar mit NOCH und MIBA	
Kleben und Knipsen	76

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	82
Bücher	85
Neuheiten	87
Kleinanzeigen	98
Vorschau · Impressum	106



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-225
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-151
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

ABONNEMENTS

MZVdirekt GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 02 11/69 07 89-985
Fax 02 11/69 07 89-70

E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0
Fax 0 81 41/5 34 81-100
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1
85716 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-200
Fax 089/3 19 06-194

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

MIBA 4/2011 Preisausschreiben

Großes Dankeschön

Als einer der Gewinner des Preisausschreibens in der MIBA 4/2011 möchte ich mich herzlich bedanken. Wir hatten das Treffen zu einer gesonderten Führung im Eisenbahnbetriebsfeld Darmstadt (EBD) am 06.08.2011 mit dem Akademischen Arbeitskreis Schienenverkehr e.V. (AKA-Bahn). Mein besonderer Dank gilt Herrn Holger Metschulat für die Organisation und Betreuung sowie den Mitgliedern der AKA-Bahn, die sich einen Samstag lang viel Zeit nahmen, um die Funktionsweise der verschiedenen Stellwerke zu erläutern. Die MIBA-Gewinner durften nach entsprechendem Theorie-Unterricht selbst an die Stellwerke und unter Anleitung durch die fachkundigen AKA-Bahn-Mitglieder die Züge im Modell nach Fahrplan steuern, was allen Beteiligten sichtlich Spaß gemacht hat. Es war ein sehr informativer Tag; man hat als Laie einen ganz anderen Blick auf das Eisenbahnwesen erhalten, als dies bisher möglich war. *Björn Benski (E-Mail)*

MIBA 8/2011 Sommer-Rätsel 2/3

Nicht länger westlastig

Auch wenn das mm-Archiv vielleicht etwas westlastig sein sollte, finde ich es gut, dass die Neuen Bundesländer endlich berücksichtigt sind. Das kann ruhig noch mehr werden, denn ich vermute unter den MIBA-Lesern einen guten Teil DR-Fans, natürlich auch aus dem Osten selbst. Und bei der erquicklichen Deutschlandreise per Sommer-Bahnhofs-Rätsel sollte im 21. Jahrhundert dieser Teil des Landes nun wirklich nicht länger fehlen. *Uwe Schlüter*

MIBA 8/2011 Babelsberger Lady

Lüfterklappen Baureihe 118

In den Achtzigerjahren wurden Lüfterklappen nachgerüstet. Piko hat sie tadellos nachgebildet. Wenn die Lüfter stehen, klappen die Klappen zu und man kann oben nicht hineingucken. Hintergrund: Die Motoren sollten im Stand nicht so schnell abkühlen, denn die Mindestkühlwassertemperatur betrug 50°C. *Ulrich Taube*

MIBA 8/2011 Bayerischer Würfel

Wo Ranna liegt

Im Beitrag über den „bayerischen Würfel“ wird der Bahnhof Ranna nach Amberg verlegt. Wie ich mich erinnere,

liegt er aber an der Strecke Bayreuth-Nürnberg zwischen Pegnitz und (kurz vor) Neuhaus an der Pegnitz.

Im Artikel zur „Babelsberger Lady“ bescheinigen Sie der V 200 (DB) hohe Zugkräfte; ferner sei sie schnell und störungsarm gewesen. Es sei darauf hingewiesen, dass sie auf der Schwarzwald-Bahn erhebliche Probleme hatte, sodass die gute alte 39 oft aushelfen musste. *Hermann Brendel (E-Mail)*

Qualitätsrückgang bei Roco?

Schwächelnde 194

Ich hatte mich schon gewundert, weshalb es nach der Ankündigung der Farbvariante in Ozeanblau/Beige noch so lange dauerte, bis die 194 178 in HO beim Händler stand. Das Modell wurde überarbeitet und hat dabei ca. 25 g an Masse eingebüßt. Während seine älteren Schwester-Modelle lange Güterzüge problemlos über die 3%-Steigung ziehen, macht das neue Modell bereits auf dem ersten Drittel der Rampe schlapp. Näheres Hinschauen offenbart, dass nicht mehr der mittlere Radsatz eines Drehgestells mit Haftreifen ausgestattet wurde, sondern der jeweils vordere. Ein Tausch dieser Radsätze erhöht zwar wieder die Zugkraft, doch kommt es unter Anhängelast nun zu massiven Problemen mit der Stromaufnahme. Um sie zu vermeiden, war bei den älteren Modellen jeweils ein Radsatz jedes Drehgestells federnd gelagert – man hatte sich damals etwas dabei gedacht!

Leider scheint sich gegenwärtig das Denken bei Roco auf Einsparmöglichkeiten zu beschränken. Der damit verbundene Qualitätsrückgang zeigte sich bereits bei den Knick-Kesselwagen, die mit Bremsen „glänzten“, die nicht in der Radebene lagen. Die Baureihe 10 „überzeugte“ mit unzureichender, ja falscher Detaillierung, und der VT 12.5 „überraschte“ mit einer primitiven Blendenkonstruktion. Statt überteuertes Spielzeug zu produzieren, sollten bei Roco zukünftig wieder Modelltreue und Fertigungsqualität im Vordergrund stehen! *Wilfried Mahr (E-Mail)*

Beispielhafter Service

Viessmann – einfach genial

Vor einiger Zeit benötigten wir für einen rund 30 Jahre alten LKW-Bausatz von Kibri neue Aufkleber. Die Firma Viessmann-Kibri hat sie uns umgehend zugesendet – kostenlos! Dies ist schon ein Lob wert. *Armin Schmidt (E-Mail)*



Zuckerrübenkampagne im Modell (Teil 1)

Herbstzeit – Rübenzeit

Auf vielen Nebenstrecken konnte man im Herbst lange Güterzüge mit einem spezifischen Ladegut beobachten: die Abfuhr der Zuckerrüben. Dieter Rothenfuß erinnert sich an solche Szenen aus seiner Jugendzeit. Auf seiner H0-Anlage war eine entsprechende Verladeeinrichtung zunächst nicht unterzubringen. So entschloss er sich, ein zusätzliches Anlagenteilstück als betriebsbelebendes Element zu bauen und in seine „Hausstrecke“ nächst dem Endbahnhof Bad Wörishofen einzufügen.

Oben: 50 1232 fährt mit ihrem Zug aus hochbeladenen O-Wagen ab in Richtung Bad Wörishofen, um Kopf zu machen.

Fotos, soweit nicht anders vermerkt: Dieter Rothenfuß

Rechts lagern Rüben am Feldrand. Gut zu sehen die matten, erdigen Farbtöne sowie die Form der Zuckerrüben.



Rüben und Eisenbahn – ein Thema, das auf mich persönlich seit meiner Kindheit in den 70er-Jahren einen besonderen Reiz ausgeübt hat. Seinerzeit führten unsere Familienausflüge mit der Bahn häufig ins nahe Allgäu oder an die Seen Oberbayerns. Besonders die Zugfahrten im Herbst blieben mir dabei in Erinnerung: Das mag sicher auch an der schönen herbstlichen Landschaft in den erwähnten Regionen gelegen haben; einen wesentlichen Anteil daran hatten aber die alljährlichen Rübenverladungsszenen in den verschiedenen Bahnhöfen, die mich als eisenbahnvernarrten Schüler schon früh in ihren Bann zogen.

Praktisch auf allen Unterwegsstationen fanden sich auf den Ladegleisen ab September bis weit in den Dezember hinein lange Reihen von Rübenwagen der verschiedensten E-Gattungen. Spätestens ab Mitte Dezember sollte die Kampagne vorbei sein, denn Zuckerrüben vertragen keinen Frost. Schnelle Fäulnis und der Verlust an Zuckergehalt wären die Folge.

Viele Wagen wurden ausschließlich für diesen Zweck vorgehalten und wiesen die Beschriftung „Nur für Zuckerrüben“ auf. Manche Bahnhöfe waren



zur Rübensaison total zugestellt. In besonderer Erinnerung blieben mir dabei Stationen wie Schwabmünchen an der Linie Augsburg–Buchloe oder Kissing, bzw. Mering an der Strecke Augsburg–München. Häufig waren dabei sogar am Wochenende Rangier- und Verladearbeiten zu beobachten. Leerwagen kamen an, beladene Waggons wurden in Nahgüterzüge eingestellt oder in ganzen Wagengruppen abgefahren. So kam es, dass auf den einzelnen Bahnhöfen häufig sogar mehrere Loks unterschiedlicher Baureihen – manchmal in Doppeltraktion – zu beobachten waren. Zumeist befanden sich Maschinen vom Typ 211/212 im Einsatz, je nach Verkehrsaufkommen aber auch Köf III, 260, 290 oder 218.

Entlang der Ladestraßen trafen sich die Traktoren samt hochbeladenen Anhängern zum Stelldichein. Die süße Fracht wurde über unterschiedlichste Verladeeinrichtungen in die bereitstehenden Waggons gefüllt. Typisch für unsere Region waren Konstruktionen mit Förderstrecken und Verladetrichter analog dem bekannten Faller-Modell (das allerdings leider nicht mehr im aktuellen Programm zu finden ist).

Das interessante Treiben auf den Gleisen und entlang der Ladestraßen, am besten noch in herbstlich-nebeliger Stimmung, rief in mir schon damals dieses eigenartige, heimelige „Eisenbahngefühl“ hervor, das wohl nur einem gleichermaßen infizierten Modellbahner zu vermitteln ist. Schon damals entstand der Wunsch, einmal eine Rübenverladeanlage auf der heimatlichen Modellbahnanlage nachzugestalten.

Viele Jahre mussten jedoch bis dahin vergehen, 1993 wurde der Rübenverladeverkehr bei der großen Bahn sogar eingestellt. Wie so oft erschien der Verkehr auf der Straße günstiger, zumal für landwirtschaftlich genutzte Fahr-

Im Bild oben links geht es um die Rübenverladeanlage, nämlich den Zusammenbau und das Patinieren des Faller-Bausatzes, rechts um den nachträglichen Einbau des Polystyrolfundaments in die Ladestraße (Gipsabguss aus Spörle-Formen).



Waggonsammlung verschiedener Modelle der Typen E, Es und Eo (UIC-Bezeichnungen) von Roco und Kleinbahn vor dem Patinieren.

Ein bunter Reigen diverser Traktor- und Hängermodelle, noch vor der farblichen Behandlung. Endlich geht es aus der Schachtel an die Ladestraße!



Die Lilahände von Herrn Rothenfußer ;-) – Wagenbehandlung mit Pinsel und Spritzpistole. Es dominieren erdfarbene Töne. Unten: Ausschneiden und Grundieren der Schaumstoffeinsätze



Die Ladeguteinsätze (rechts) werden mit Leim bestrichen und mit Couscous bestreut.



Unten: Farbliche Behandlung der Rüben mit dem groben Borstenpinsel



zeuge andere Steuerbedingungen herrschen als für die Transporte auf Schienen. Insbesondere in den Anbaugebieten und auf den Zufahrtsstraßen der großen Zuckerfabriken spüren die Anwohner heute intensiv die negativen Seiten dieser Entscheidung: Lärm, Abgase, stark verschmutzte Straßen und unzählige Traktor- oder LKW-Gespänne markieren die Transportwege der süßen Rüben zur Erntezeit.

Beim Bau meiner Anlage nach Motiven der Strecke Türkheim–Bad Wörishofen (siehe MIBA 11 und 12/2009 sowie 1/2010) sollte eine zweite Betriebsstelle entstehen, um den Betrieb auf der Anlage interessanter zu gestalten.

Da die kurze Stichstrecke im Original keinen weiteren Zwischenbahnhof aufzuweisen hat, entschied ich mich für eine fiktive Unterwegsstation. In Anlehnung an die Ortschaft Kirchdorf nahe Bad Wörishofen erhielt der Bahnhof eben diesen Namen. Das Empfangsgebäude selbst entstand dabei als Nachbau des Bahnhofes Steinbach im Allgäu, an der längst stillgelegten Strecke Markt Oberdorf–Lechbruck.

Noch heute ist das ehemalige Agenturgebäude vor Ort zu bewundern, es eignet sich übrigens gut als Rastplatz (Tisch und Bänke vorhanden) während einer Radtour auf dem ehemaligen Bahnkörper. (Der Radweg „Dampflok-runde“ ist gut beschrieben unter: <http://www.achim-bartschek.de>, Rubrik Bahntrassenradeln)

Der Gleisplan orientiert sich dabei an verschiedenen Originallageplänen entsprechender Landstationen hier im Allgäu bzw. im schwäbischen Raum. Beim Bau dieses kleinen Bahnhofes mit zwei Gleisen und vier Weichen kamen die Erinnerungen von damals wieder hoch. Während ich mich bereits vor Jahren mit der Beladung von Rübenwagen beschäftigt habe (siehe EJ 11/1991), sollte die jetzige Anlage endlich die lang erträumte Rübenverladeanlage erhalten, und zwar an der Ladestraße von „Kirchdorf (Schwb)“. Nun konnte der vor langer Zeit beschaffte Faller-Bausatz einer typischen Verladeeinrichtung seinen Platz auf der Anlage einnehmen. (Leider hatte ich in den früheren Jahren die Szenen nur beobachtet, aber nicht selbst fotografiert, sodass ich diesen Beitrag nur mit wenigen Vorbildaufnahmen eines Modellbahnfreundes ausstatten kann.)

Auf die weitere Szenerie rund um den Bahnhof Kirchdorf gehe ich im Teil 2 dieses Beitrages näher ein. Zunächst