

03
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 2009

B 8784 61. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 Belgien € 7,50

Niederlande € 8,25 Luxemburg € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de

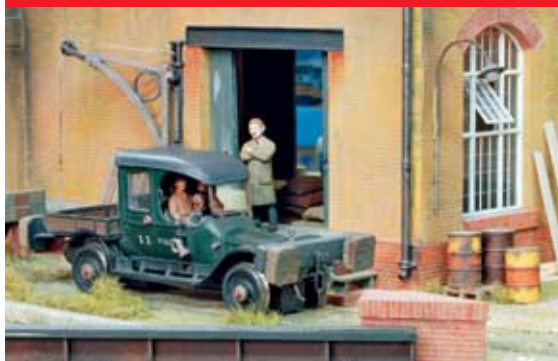


ZUBEHÖR MIT HOHEM SPIELWERT

Bock auf Bockkran



MODELLBAU VOM FEINSTEN
Bahn und Hafen in 1:45



TILLIG-WEICHEN OPTIMIERT
Kurzschluss, weiche!



BRAWAS ATLANTIC-LOK S 9
Preußischer Langläufer



3/2009

MIBA

NEUHEITEN IM MIBA-TEST
BRAWA-S 9, LILIPUT-71

MODELLBAUANLAGE
BEACHLEY DOCK IN 1:45

MODELLBAU-PRAXIS
TILLIG-WEICHEN OPTIMIERT

Die Nachricht platzte „im dümmsten Moment“ in die Messenvorbereitungen der Branche: Die Märklin-Kreditlinie der Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) – immerhin ein dicker Brocken von 50 Millionen Euro – lief zum 31. Januar 2009 aus und wurde überraschend nicht verlängert. Auch die Kreissparkasse Göppingen verlängerte ihre Kreditlinie von 20 Millionen Euro nicht.

Dieses konzertierte Vorgehen erregt natürlich Verdacht. War schon der Zeitpunkt kurz vor der Messe höchst ungewöhnlich, so wirft das sonstige Umfeld erst recht

Fragen auf: Wie man aus der Firma hört, ist Märklin nach dem Weihnachtsgeschäft eigentlich liquide, die Pläne für das kommende Geschäfts-

jahr wurden den Banken Ende Januar fristgerecht übermittelt und die Prognose für das Messengeschäft war optimistisch.

Zu optimistisch? Tatsache ist, dass der Umsatzzuwachs von 126 Millionen in 2007 auf 128 Millionen in 2008 nur marginal ist. Hätte Märklin nicht durch verzögerte Lieferung vieler Produkte das Weihnachtsgeschäft 2007 verpasst – was der seinerzeitige Geschäftsführer Dietz noch als Umsatzplus im ersten Quartal 2008 bejubelte –, könnte man möglicherweise jetzt wieder nur einen Umsatzrückgang verbuchen.

Die nackten Umsatzzahlen sind aber kein ausreichender Grund für derart drastische Schritte. Entscheidend sind Gewinn oder Verlust im operativen

Geschäft. Hier habe Märklin nach Angaben von nicht näher bezeichneten „Unternehmenskreisen“ einen Verlust von 20 Millionen Euro gemacht, berichtete die *WirtschaftsWoche* – was allerdings von Firmeninsidern in dieser Größenordnung bezweifelt wird.

Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe waren Verhandlungen im vollen Gange, um die Gehaltszahlungen weiterführen zu können. Ergebnisse wurden aber nicht bekannt. Sollten diese Bemühungen scheitern, ist die Geschäftsführung gezwungen, den Weg zum Insolvenzgericht anzutreten –

Märklin in Insolvenz!

schon um den Vorwurf einer Insolvenzverschleppung zu vermeiden.

So weit muss es aber nicht kommen. Denn weder war die Kreditlinie bisher voll ausgeschöpft, noch kann davon die Rede sein, dass die Kredite nicht bedient worden wären. Bleibt also nur zu vermuten, dass die Banken die Terminlage ausgenutzt haben, um ihren Standpunkt deutlich zu machen. Denn Banken sind nicht unbedingt mit dem Handeln der Eigentümer einverstanden. Am 04.02.2009 beantragte die Märklin-Geschäftsleitung am Amtsgericht Göppingen Insolvenz. Wie immer das Verfahren ausgeht: Der jetzt schon eingetretene Imageschaden ist in jedem Fall beträchtlich – meint

Ihr Martin Knaden

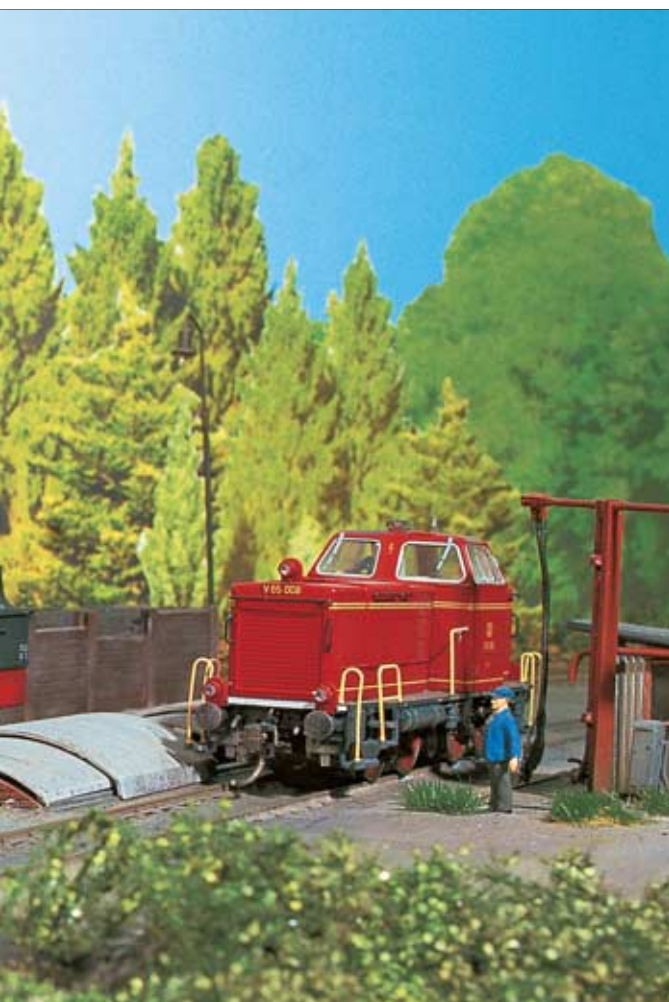


Schluss mit der Null-Bock-Mentalität auf Modellbahnen!
Den digital steuerbaren Bockkran von Uhlenbrock hat Lutz Kuhl eingebaut. Mit diesem Diorama lässt sich nun vortrefflich spielen. Im Hintergrund dampft – kein Zufall! – Liliputs neue 71 003 vorbei. Foto: lk
Zur Bildleiste unten:

Gerhard Peter porträtiert eine sehenswert gestaltete Anlage in der Baugröße 0. Bruno Kaiser gibt Tipps, wie man eine Tillig-Weiche elektrisch verbessert. Brawa brachte die preußische S 9; Franz Rittig und Bernd Zöllner haben sie getestet. Fotos: gp (2), Bruno Kaiser



34 Eine äußerst praktische Neuheit brachte Busch auf den Markt: eine Bahndammunterführung in Betonmanier. Bruno Kaiser zeigt, wie das aus gelasertem Karton bestehende Teil am besten eingebaut wird. Foto: bk



10 Die zweite Folge unseres Anlagenberichts über „Halbnull“ handelt vom Bahnhof und der angeschlossenen Lokstation. Bruno Kaiser schildert Entstehung und betriebliche Besonderheiten.
Foto: bk

58 Gebäudemodellbau vom Feinsten: Das Dorf Rockenfeld, das an die amerikanische Geld-Dynastie der Rockefeller erinnert, entstand im H0-Maßstab – ohne Eisenbahn.
Foto: HM



62 Mit vierachsigen preußischen Abteilwagen überraschte Brawa die H0-Anhänger. Jetzt werden sie ausgeliefert. Brawa wählte die ältere Bauart mit flachgewölbtem Dach. Michael Meinhold schreibt einiges zu den Einsatzmöglichkeiten, Martin Knaden hat sich die ausgezeichnete Ausführung näher angesehen. *Foto: MK*

MODELLBAHN-ANLAGE

H0-Anlage in U-Form (2): „Halbnull“ –	
Bahnhof und Lokstation	10
Zweigleisige Hauptbahn und Schmalspurstrecke:	
Hochbetrieb in St. Wilhalm	26
Rekordverdächtige Modellbahnschau:	
Grenzüberschreitung	42
Ein Traum in Baugröße 0:	
Beachley Dock	70

VORBILD

Durchgangsdampfer mit Reling	18
Die letzte ihrer Art	46

MIBA-TEST

Ein B-Kuppler für die Bundesbahn (71, Liliput, H0)	22
Wiederbelebte Eleganz (preuß. S 9, Brawa, H0)	50

NEUHEIT

Straße und Bahn – drunter und drüber	34
Bock auf Bockkran	38

MODELLBAHN-PRAXIS

Kein Kurzschluss am Herzstück	44
Ein Altona in Bayern (Rietlingen, 19. Teil)	54

GEBÄUDEBAU

Rockenfeld – ein armes Dorf	58
-----------------------------	----

VORBILD+ MODELL

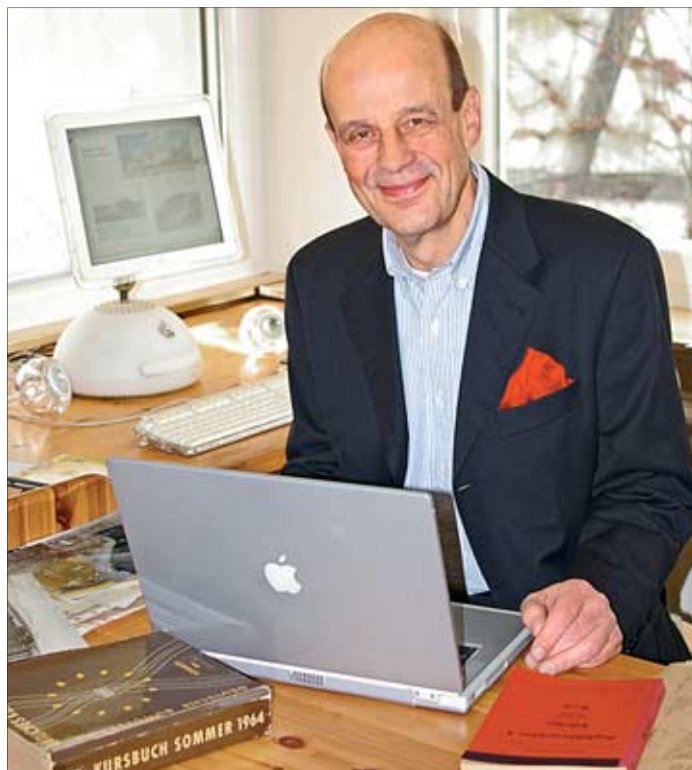
Beschleunigter Massentransport	62
--------------------------------	----

DIGITAL-TECHNIK

Ein USB-Updater für Decoder und Geräte	68
--	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Branche intern	7
Leserbriefe	9
Bücher/Video	78
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	79
Neuheiten	80
Kleinanzeigen	95
Impressum · Vorschau	106



Trauer um Michael Meinhold

Nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb am 4. Januar 2009 unser ehemaliger Chefredakteur Michael Meinhold. Nur knapp ein viertel Jahr verblieb ihm von der Diagnose Bauchspeicheldrüsenkrebs, bis die Signale für immer auf Hp 0 gingen. Mit ihm verliert nicht nur die MIBA, sondern eine ganze Branche einen Kenner der Materie, der für Vorbild und Modell gleichermaßen kompetent war.

Michael Meinhold wurde am 29.1.1947 im oberhessischen Laubach geboren. Als drittes von vier Kindern verlebte er seine ersten Lebensjahre im Geburtsort. Auch das erste Schuljahr verbrachte er in Laubach, wo die Grundschule unmittelbar an der Bahnstrecke Hungen-Laubach-Mücke lag. Die schweren Panzerzüge der Amerikaner, die unmittelbar neben dem Schulhof von zwei schwer arbeitenden Loks den Berg hinaufbefördert wurden, prägten sein Interesse an der Eisenbahn nachhaltig. Es blieb ihm unauslöschlich in Erinnerung, wie die Panzerbesatzungen den Schülern immer wieder Schokolade zuwarfen.

1954 zog die Familie nach Kiel, wo der Vater Peter Meinhold, ein schon damals angesehener evangelischer Theologe, einem Ruf an den Lehrstuhl für Kirchen- und Dogmengeschichte der dortigen Universität folgte. Die weiteren Grundschuljahre und die Gymnasialzeit absolvierte Michael in Kiel; das Abitur legte er 1966 an der Gelehrtenschule ab.

Die zahlreichen Dienstreisen des Vaters führten auch dazu, dass Michael Meinhold schon in frühester Jugend das Lesen des Kursbuches lernte. Aus dieser Zeit sind in einem Schulheft mehrere Skizzen des Bahnhofs Laubach erhalten geblieben, einige davon in freier künstlerischer Interpretation der Gegebenheiten als zweigleisige Strecke. Dass Michael diese Skizzen nicht nur in der Freizeit, sondern durchaus auch im Unterricht – der ihn keinesfalls überforderte – anfertigte, ist heute noch aktenkundig.

In Kiel belegte er zunächst zwei Semester Jura, bevor er sich zu einem Wechsel nach Tübingen entschied, wo er sich für die Fächer Germanistik und Geschichte einschrieb. Dort genoss er die Freiheiten des Studentenlebens und folgte seinem politischen Bewusstsein,

das von der sozial engagierten Mutter geweckt worden war. Ein Foto zeigt ihn bei einer Demonstration in Berlin nur wenige Schritte von Rudi Dutschke entfernt.

Ende 1970 reiste der Vater nach Tübingen, um seinen Sohn dazu zu bewegen, das Studium mit größerem Ernst zu verfolgen. Statt einer Einigung kam es jedoch zum Zerwürfnis mit dem Vater, der fortan seine finanzielle Unterstützung einstellte.

In dieser Situation entdeckte MIBA-Leser Meinhold – gerade rechtzeitig – eine Anzeige in MIBA 2/1971: „Wer möchte gern sein Hobby zum Beruf machen?“ Seine Bewerbung wurde von Verlagsgründer Werner Walter Weinstötter (WeWaW) sehr wohlwollend beantwortet und Anfang Mai 1971 begann Michael Meinhold seine Tätigkeit als MIBA-Redakteur. Schnell wurde sein Kürzel „mm“ zu einem Markenzeichen, das bis heute für qualifizierten Eisenbahnjournalismus steht.

Seine Fachkenntnis, aber auch sein organisatorisches Talent ermöglichte einen kontinuierlichen Aufstieg: Ab MIBA 4/1980 führt ihn das Impressum als verantwortlichen Redakteur, ab

MIBA 1/1985 dann auch offiziell als Chefredakteur auf.

In dieser Zeit entwickelte sich eine gewisse Uneinigkeit hinsichtlich der Führung des Blattes mit Otto Raab, der inzwischen den Verlag von WeWaW gekauft hatte. 1987 kündigte mm bei der MIBA und gründete beim Tümmels-Verlag seine eigene Zeitschrift „Bahn & Modell“. Dieses bei Eisenbahnfreunden äußerst beliebte Magazin erschien nur rund zweieinhalb Jahre bis Mitte 1990.

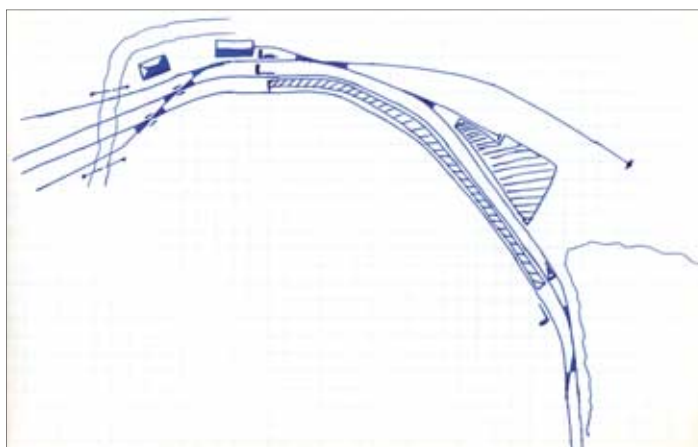
Zwei Jahre später wurde Michael Meinhold vonseiten des MIBA-Verlages gebeten, als Berater wieder der MIBA zur Verfügung zu stehen. Daraus entwickelte sich eine kontinuierliche Zusammenarbeit als freier Mitarbeiter, die bis zum Schluss andauerte.

Unvergessen ist seine Serie im Jahr 1998, dem 50.

Jubiläumsjahr der MIBA: Der Bau der Vogelsberger Westbahn mit dem Bahnhof Laubach als zentraler Betriebsstätte ließ endlich den alten Jugendtraum einer Modellbahn-Anlage nach Vorbild des Heimatortes Wirklichkeit werden. Zugleich führte mm auch ein neues Format in die Modellbahnliteratur ein: Die Artikel waren nicht nur eine sachlich nüchterne Beschreibung der Inhalte, sondern humorvoll präsentierte Geschichten mit lebensechten Dialogen, verbunden mit provokanten Fotos ausgetrunkenen Bierflaschen. Nie zuvor –

und wohl auch nicht danach – hat eine Serie ähnlich große Beachtung beim Publikum gefunden!

Darüber hinaus blieb mm seiner Vorliebe zur Anlagenplanung treu und veröffentlichte in Kooperation mit Thomas Siepmann zahlreiche Anlagenentwürfe, deren Charakteristikum immer die wirklichkeitsnahe Umsetzung des jeweiligen Vorbilds war. Dessen histori-



sches Erscheinungsbild konnte der leidenschaftliche Sammler alter Eisenbahnbilder reichlich mit Fotos aus dem eigenen Archiv illustrieren.

Dieses Archiv Michael Meinhold war auch Grundlage für seine Beiträge zur Zugbildung, die mit wissenschaftlicher Akribie Fakten von Fantasie trennten und damit den Blick der MIBA-Leser schärften für den vorbildgetreuen Einsatz der eigenen Modelle. Seine Broschüren zur Zugbildung gehören heute zu den Standardwerken guter Modellbahn-Bibliotheken.

Abgerundet wurde sein Wirken mit Artikeln über Lokomotiv-Baureihen und Wagengattungen. Auch hier würzte er die eigentlich trockentechnische Materie mit einem geschliffenen Sprachstil, der seinesgleichen suchte. Dabei wusste er stets Zeitgeschichte mit Zeitgeist zu kombinieren – ohne der Versuchung zu erliegen, sich modischen Trends zu unterwerfen.

Michael Meinhold hat – in Kenntnis seiner ablaufenden Zeit – noch zahlreiche Artikel auf Vorrat produziert, die nach und nach im Lauf des Jahrgangs 2009 in der MIBA erscheinen werden. Und er hat persönlich dafür Sorge getragen, dass das bekannte Archiv Michael Meinhold weiterhin für Artikel genutzt werden kann.

Wenn also auch der Name Michael Meinhold in der MIBA auf Dauer erhalten bleibt, der Mensch – der nicht nur dem Verfasser dieser Zeilen über viele Jahre hinweg ein väterlicher Freund war – wird uns allen unendlich fehlen. Seine Fachkenntnis, sein Sprachwitz und nicht zuletzt seine heitere Art, mit der er Jung und Alt für die Modellbahn zu begeistern wusste, sind für immer unersetzbar verloren. Michael, alter Fahrplan-kenner: Deine letzte Reise begann viel zu früh! MK

Wer möchte gerne

sein Hobby zum Beruf machen

und den interessanten und gutbezahlten Job eines

MIBA-Redakteurs ergreifen ?

Voraussetzungen:

Gute Kenntnisse des gesamten Metiers
Einwandfreies Deutsch — Eigeninitiative
Sehr gutes Erinnerungsvermögen (sehr wichtig)
Langjähriger MIBA-Leser und -Kenner!

Wünschenswerte Fähigkeiten: Zeichnen, Fotografieren, Basteln

Bewerbungen mit Lichtbild an:

MIBA-Verlag, 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39



MIBA 1/2009, Kompaktanlage in N

Freude am Hobby

Die Ausgabe 01/09 ist meine erste MIBA, welche ich mir gekauft habe. Super Zeitung! Warum bin ich nicht eher darauf gestoßen, wo ich doch schon mein ganzes Leben lang Modellbahn betreibe?

Besonders begeistert war ich von der N-Anlage von Manfred Walter. Beim Betrachten der Bilder spürt man regelrecht, mit welcher Freude Herr Walter die Anlage baute.

Interessant und absolut richtig fand ich die Aussage, dass sich Herr Walter manchmal etwas mehr Toleranz im Modelleisenbahner-Lager wünscht. Die Freude am Hobby sollte immer im Vordergrund stehen. Schlechtes Gewissen und schlaflose Nächte wegen nicht vorbildgerechten Einschotterns halte ich für übertrieben, sogar schädlich für das Überleben des Modellbahn-Hobbys.

Der gnadenlose Vorbildwahn treibt Hersteller in die Krise und junge Leute in die Resignation. Und Nachwuchs braucht unser Hobby dringend!

Jörg Sehrer, Zwickau

MIBA 1/2009, Leserbrief „Finger weg“

Produkthaftung

Der Autor des o.g. Leserbriefes hätte sich vielleicht einmal mit dem Produkthaftungsgesetz auseinandersetzen sollen: Durch den Decodertausch hat er den Serienzustand (Lieferzustand) des Triebfahrzeugs verändert. Das kann er natürlich tun, er verliert aber alle Gewährleistungsansprüche, er wird damit selbst zum Hersteller der Lok (!),

d.h., er kann Gewährleistungsansprüche nur gegen sich selbst geltend machen. Eine Reparatur hätte er also selbst bezahlen müssen. Die Reaktion der Firma Mehano ist nicht zu beanstanden.

Zudem stellt die Schnittstelle lediglich eine Montagehilfe dar, die ein Hersteller einbauen kann, aber nicht zwingend einbauen muss. Man sollte es sich daher gründlich überlegen, ob man ohne Not Änderungen an einer Modelllok vornimmt.

Wolfgang Schröder, Hamburg

MIBA ab 9/2008, Team 240

Verwertbare Anleitung

Mit wachsender Begeisterung habe ich die Artikel zur Bauphase (Heft 10/2008) gelesen und war heilfroh, endlich einmal eine fundierte, praktisch verwertbare Anleitung für einen machbaren, stabilen Unterbau zu finden! Sicherlich ist nicht jeder – so auch ich – firm in allen vorkommenden Bauarbeiten, deshalb: Macht bitte weiter so ausführlich!

Dieter Engelmann (E-Mail)

Präzise gegeneinander

In der Bildunterschrift zur Diodenmatrix in der Prinzipdarstellung (Heft 12/2008) wird beklagt, es gäbe „keine beidseitig beschichteten Streifenplatinen, auf denen auf einer Seite waagrechte und auf der anderen Seite senkrechte Leiterbahnen sind“.

Das mag so sein. Ich habe mir bei meinen Schattenbahnhöfen damit geholfen, dass ich jeweils zwei Streifenplatinen mit den unbeschichteten Seiten, gedreht um 90° zueinander, präzi-

se gegeneinandergeklebt habe. Mit „präzise“ ist gemeint, dass die Löcher beider Platinen genau übereinander und damit durchgängig angeordnet liegen. Und schon kann man die Dioden von Leiterbahn zu Leiterbahn löten. Der „Schalt Draht über die gesamte Höhe der Matrix geführt“ ist damit entbehrlich.

Peter Gruschwitz, Neuss am Rhein

Epoche-gerechter Einsatz

Silberling für Wendezug

Als Erbauer einer Epoche-IVa-Anlage (sie spielt 1971) freue ich mich jedesmal, wenn ein Modellbahnhersteller ein Fahrzeug in der entsprechenden Farbgebung und Beschriftung ins Programm nimmt. Diesmal sind es Rocos Silberlinge. Besonders erfreulich finde ich, dass der Steuerwagen ein BDnf 738 ist – so ist der Einsatz im Dampfbetrieb möglich. 1971 war im „DB mit Pfiff“ zu lesen, dass damals noch die Baureihe 023 am Wendezugdienst beteiligt war.

Roco ist also prädestiniert, eine vollständige Zuggarnitur zu ermöglichen: Es steht zu hoffen, dass die 23 wieder aufgelegt wird. Allerdings müsste sie mit einer vorderen Kupplung ausgerüstet sein, denn Dampflokomotiven standen immer mit der Rauchkammer zu ihrem Wendezug.

Vielleicht könnte in der MIBA einmal ein Artikel über Wendezüge erscheinen. Dabei sollten freilich nicht nur Silberlinge berücksichtigt werden.

Frank R. Schubert, Braunschweig

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

Im vorderen Teil des Bahnhofs befinden sich Abstellgleise für den Gütertransport. Das Bild rechts zeigt die Lokstation im Überblick.



H0-Anlage in U-Form (2. Teil)

„Halbnull“ – Bahnhof und Lokstation

In dieser Folge von Bruno Kaisers Anlagenbericht geht es um den einen betrieblichen Schwerpunkt: den Bahnhof „Halbnull“ und die zugehörige Lokstation. Den anderen Schwerpunkt, das Industrieviertel auf Volker von zum Hof's H0-Anlage, besuchen wir im nächsten Heft.

Wenden wir uns der Oberwelt und ihren einzelnen Stationen zu. Im Mittelpunkt der Anlage steht (besser gesagt: liegt) der kleine Bahnhof mit dem modellbahngerechten Namen „Halbnull“. Die Station weist vier Gleise auf, die im weiten Innenbogen angeordnet sind. Neben drei Stumpfgleisen sind von hier die große Brauerei, Abstellgleise sowie die Zufahrt zur nahegelegenen Lokstation zu erreichen.

Bahnhof ...

Wegen des eher untergeordneten Zugverkehrs (es halten, besser gesagt enden hier Personen- und ab und zu Eilzüge sowie Triebwagen) ist das eigentliche Bahnhofsgebäude recht klein gehalten. Der hierzu verwendete Baustoff stammt von Artitec.

Von der eigentlichen Ortschaft ist außer einigen Häusern im Hintergrund (weitgehend nur auf der Kulisse) nicht viel zu sehen, da viele übrigens selbstgebaute, große Bäume die direkte Einsicht versperren. Mit diesem Trick wird

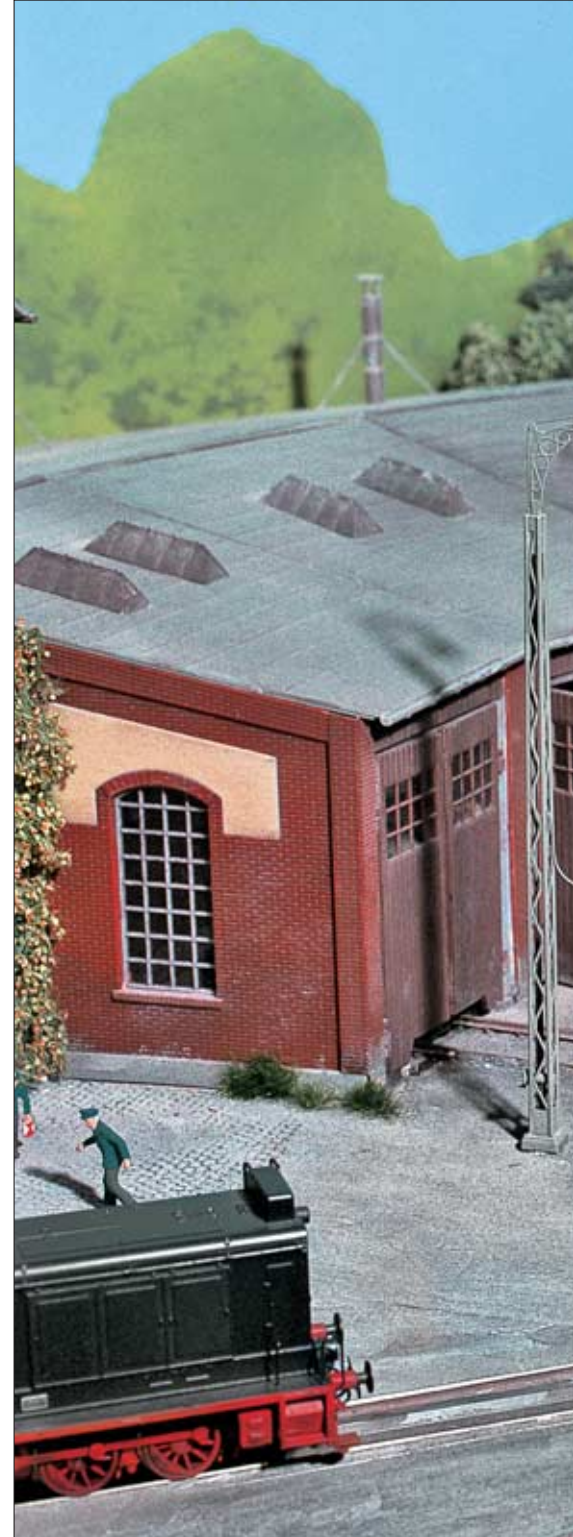
räumliche Weite vorgegaukelt, die in Wahrheit gar nicht gegeben ist.

Aufgrund der Bogenlage mussten die Bahnsteige selbst gebaut werden. Interessant sind deren überdachte und mit Stahlsprossenfenstern versehenen Treppengänge, die in Wirklichkeit aus gelasertem Karton bestehen.

Da es sich bei den Bahnsteiggleisen um Innenbögen handelt, stehen die kurzgekuppelten Waggon trotz der, am Vorbild gemessen, viel zu engen Gleisradian immer Puffer an Puffer. Der Zug bietet dadurch stets ein geschlossenes Bild.

... und Bahnhofsumfeld

Wir verlassen den Bahnhof und wenden uns der Strecke nach links in Richtung Bahnbetriebswerk zu. Die ersten Häuser, die wir antreffen, und der kleine Gewerbebetrieb mit schon recht heruntergekommenen Fassade findet man nicht in den herkömmlichen Zubehörkatalogen. Die Gebäude entstammen dem Kreativ-Programm von Klaus



Spörle und sind aus Silikonformen als Gipsabgüsse hergestellt.

Diese Bautechnik hat es Volker von zum Hof angetan, denn, wie wir bei der weiteren Betrachtung seiner Anlage sehen werden, spielt Gipsmodellbau bei ihm eine große Rolle. Schöne Beispiele sind die hier gezeigten Hochbauten, Schuppen und Nebengebäuden, denen man ihre mineralische Herkunft positiv ansehen kann. Diese Gestaltungsart unterscheidet sich deutlich vom bekannten Plastikmodellbau. Neben dem eigenen Herstellen der Bauteile mittels Gipsabguss ist ein komplettes Bemalen erforderlich. Der mineralische Werkstoff erleichtert die realitätsnahe Nachbildung von Mauerwerk und Ziegeln



durch seine spezifischen Materialeigenschaften.

Bei Verwendung matter Acryl-Farben ergeben sich natürlich matte Hausfasaden und Dächer. Auch das Patinieren fällt bei diesem Werkstoff leicht. Die Quintessenz der Aussage zeigt sich nicht zuletzt an dem etwas weiter zum Bw liegende Hoffassadenensemble, das wir nach Verlassen der Bahnhofsvorfeldes und dem kleinen Stellwerk in der Kurve finden.

Auch diese Häuser sind Produkte aus der Werkstatt Spörle, ein Stadthaus der Jahrhundertwende in typisch geklinkerter Hofmanier. Die Ruine daneben legt Zeugnis davon ab, dass in der Epoche III viele Kriegsschäden zu beseiti-

gen waren. Jenseits der Gleise hat ein Kleingewerbetreibender sein Domizil aufgeschlagen. Auch dieses Gebäude stammt von Artitec.

Lokstation

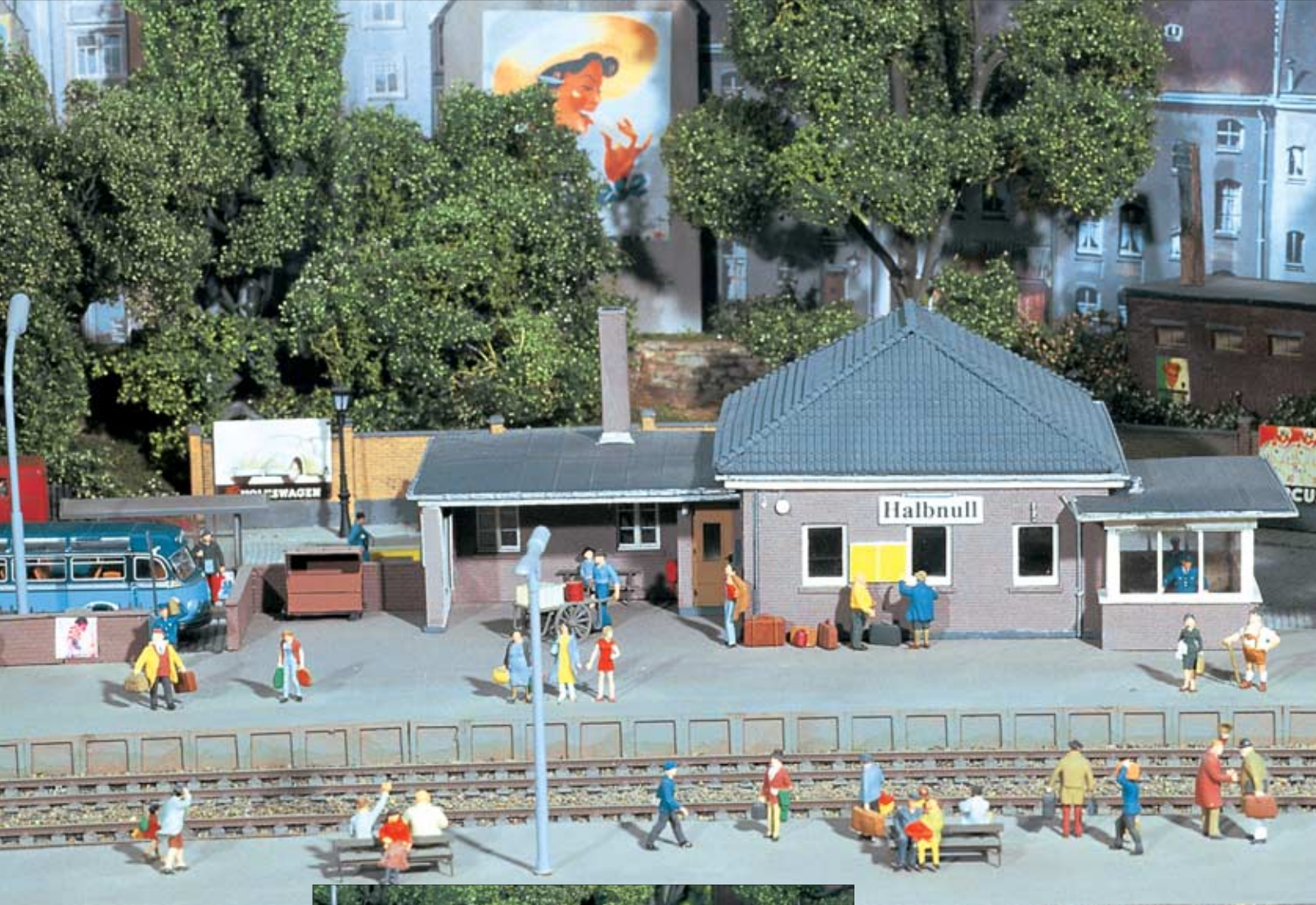
Manchmal gilt auch beim Modellbahnbau „Platz ist in der kleinsten Hütte“. Auch wenn es im Keller von Volker von zum Hof platzmäßig nicht eben üppig zugeht – wenigstens ein kleines Bahnbetriebswerk musste dann doch verwirklicht werden!

Streng genommen handelt es sich dabei wohl eher um eine Außenstelle oder bestenfalls eine Lokstation, denn die Dimensionen der Einrichtungen sind un-

ter Beachtung des gesamten Anlagenkonzepts doch eher gering. Wie dem auch sei, als echter Epoche-III-Fan kommt man um eine Restaurierungsstation für die Dampflokomotiven eben nicht herum.

Den Kernpunkt des Betriebswerks stellt der dreiständige Ringlokschuppen dar. An ihn ist die Wasserversorgung mit Hochbunker und Aufbereitung gleich angebaut. Es handelt sich um den patinierten, ansonsten jedoch original belassenen Lokschuppen „Nidda“ von Faller. Allerdings wurden in den Ständen Untersuchungsgruben eingebaut und eine erweiterte Inneneinrichtung vorgenommen.

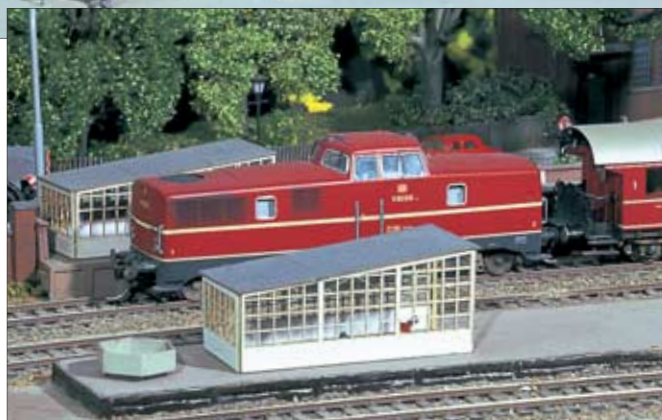
Das Wenden und Verteilen der Loks



Das bescheidene
Bahnhofsgebäude
stammt von Artitec.

Die durchbrochenen
Bahnsteigabgänge
bestehen aus gela-
sertem Karton.

Unten: Kleiner Indus-
triebetrieb jenseits
der Bahn

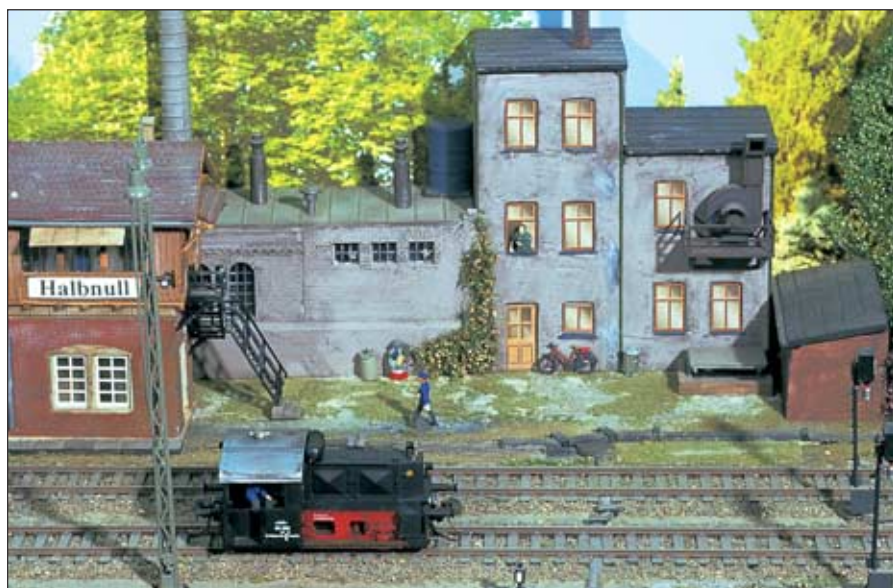


auf die unterschiedlichen Stände über-
nimmt eine 16-m-Drehscheibe von
Fleischmann. Da neben einer BR 24
vorwiegend Tenderloks eingesetzt wer-
den, reicht die bescheidene Brücken-
länge vollkommen aus. Der ebenfalls
im Betriebsdienst stehenden 50 bleibt
das Wenden dagegen versagt. Hierfür
wäre eine größere Scheibe erforderlich
gewesen. Die hätte jedoch die Propor-
tionen der Anlage gesprengt.

Für die Besandung wurde ein Turm
mit Hochbunker (von Faller) aufgestellt,
der mittels Druckluft den Brems sand
aus dem etwas entfernten Sandlager
nebst angebautem Sandhaus, letzteres
zuständig für die Aufbereitung, bezieht.

Zum Ausschlacken ist eine Grube
vorhanden. Zwei nebeneinander gela-
gerte Schlackegruben sind verhältnis-
mäßig klein dimensioniert. Zum Was-
serfassen wurde ein Gelenkwasserkran
installiert. Direkt daran schließt sich
die Bekohlungsanlage an. Sie besitzt ei-
nen kleinen Kran, mit dessen Hilfe die
Kohlenhunte aus der Bansen ebene in
die Tender gehievt werden können. Der
Kohlenbansen ist der Gleislage ange-
passt und im Volumen gegenüber dem
Ursprungsbausatz vergrößert worden.

Soweit die baulichen Einrichtungen.
Neben dem Schuppen ist auf einem





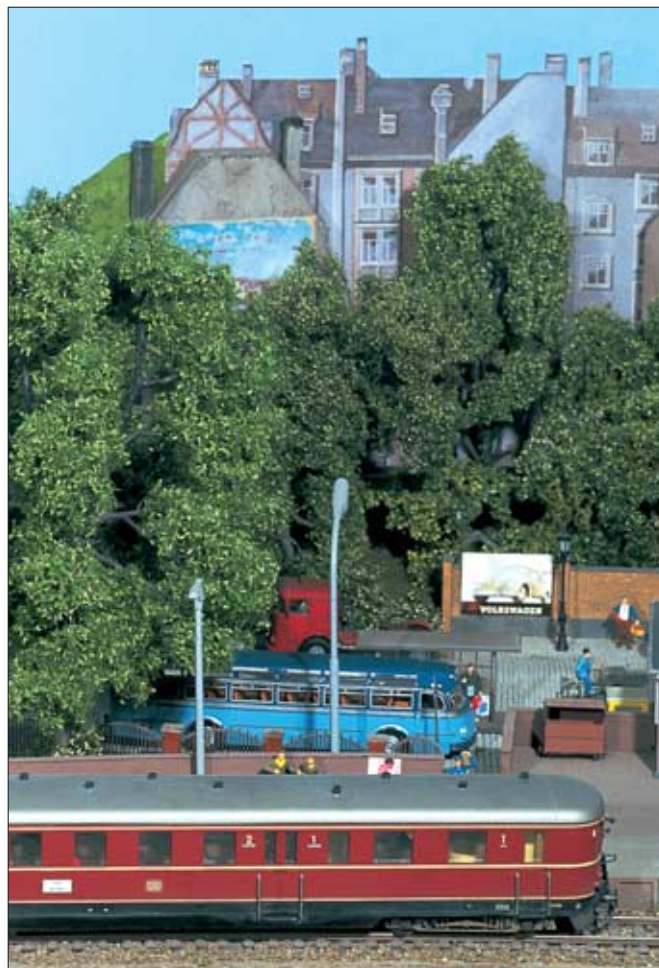
Stumpfgleis ein Bagger auf dreiaxsigem Eisenbahnfahrwerk abgestellt. Er kann ggf. beim Entleeren der Kohlenwagen helfen. Bei dem Kran handelt es sich übrigens um einen Eigenbau, basierend auf einem alten Märklin-Kranwagenfahrgestell.

Unmittelbar vor den Einrichtungen zur Dampflokrestauration ist auf dem Bw-Gelände eine Dieseltankstelle und deren Versorgungstanks aufgestellt worden. Somit kann auch der etwas moderneren Traktion Kraftstoff zugeführt werden.

Bahnhofsausfahrt rechts

Wir machen einen Sprung zurück zur rechten Bahnhofsausfahrt. Hier ist die kleine Besteckfabrik Löffel & Co. angesiedelt. Das Gebäude wurde ebenfalls in Gipsgusstechnik à la Klaus Spörle gebaut und kombiniert. Auch hier erzeugen die matten Farben des Backsteins sowie der Dachpappendächer vorbildliche Realität.

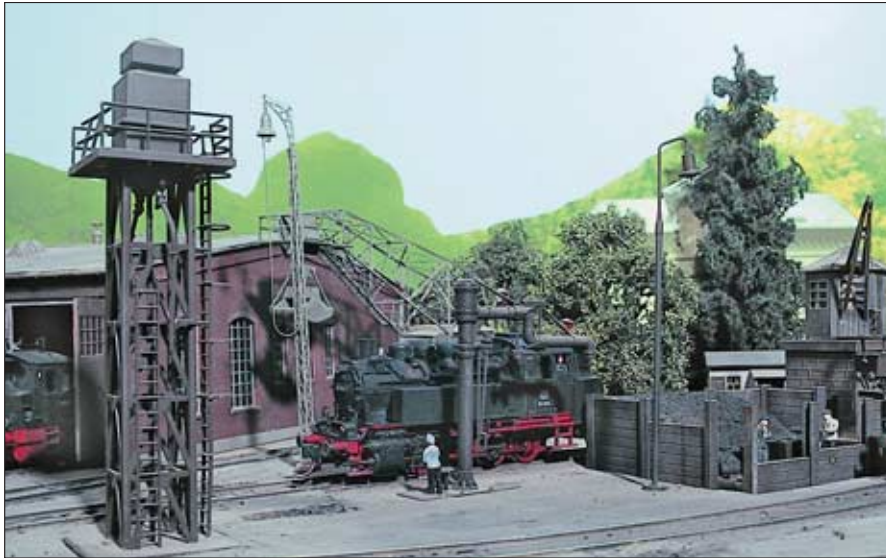
Die Tatsache, dass die Fenster nicht plastisch ausgeführt sind und auch keine wirklichen Scheiben besitzen, sondern lediglich aus bedrucktem Papier bestehen, fällt erst auf, wenn man mit der Nase ganz nahe an das Objekt her-



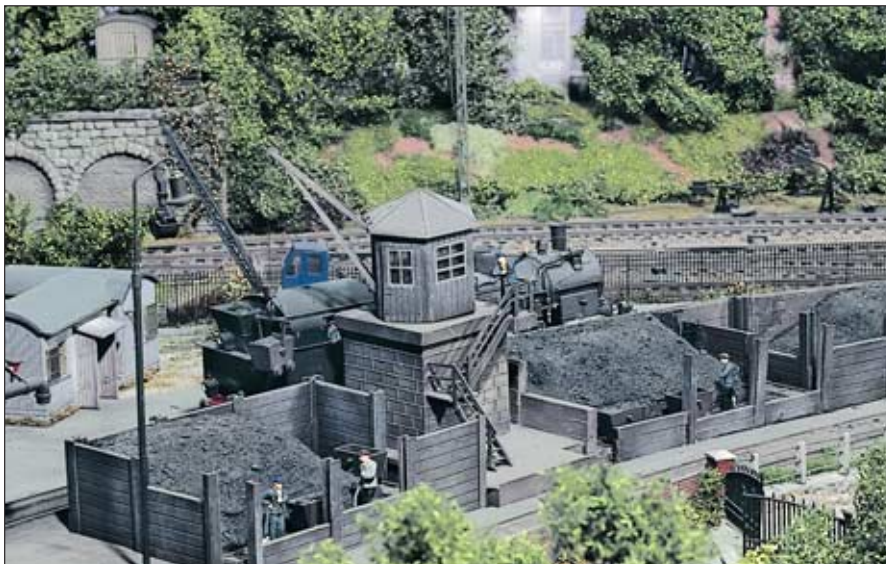
Blick über den linken Bahnhofsteil – der Wendezug mit seinen rotlackierten Personenwagen war in den Fünfzigerjahren hochmodern!

Fotos: Bruno Kaiser

Der Bahnhofsvorplatz nimmt im Modell nicht viel Platz ein, wirkt aber dennoch großzügig gestaltet. Der Omnibus eines privaten Unternehmers wartet auf Bahnkunden, die von hier aus noch weiterreisen wollen.

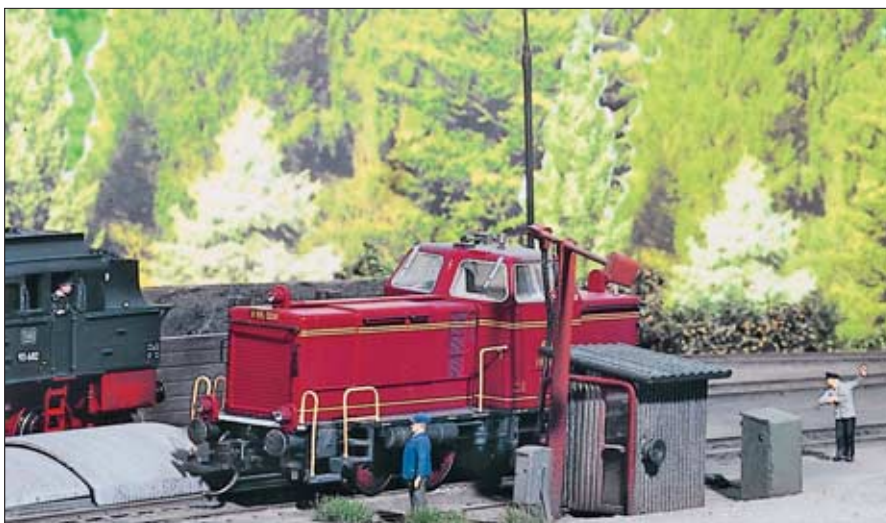


Sandturm, Wasserkran und Kohlenbansen – ein bisschen eng geht es in der kleinen Lokstation schon zu.



Die mit erweitertem Kohlenbansen ausgestattete Bekohlungsanlage wurde von der alten Anlage übernommen.

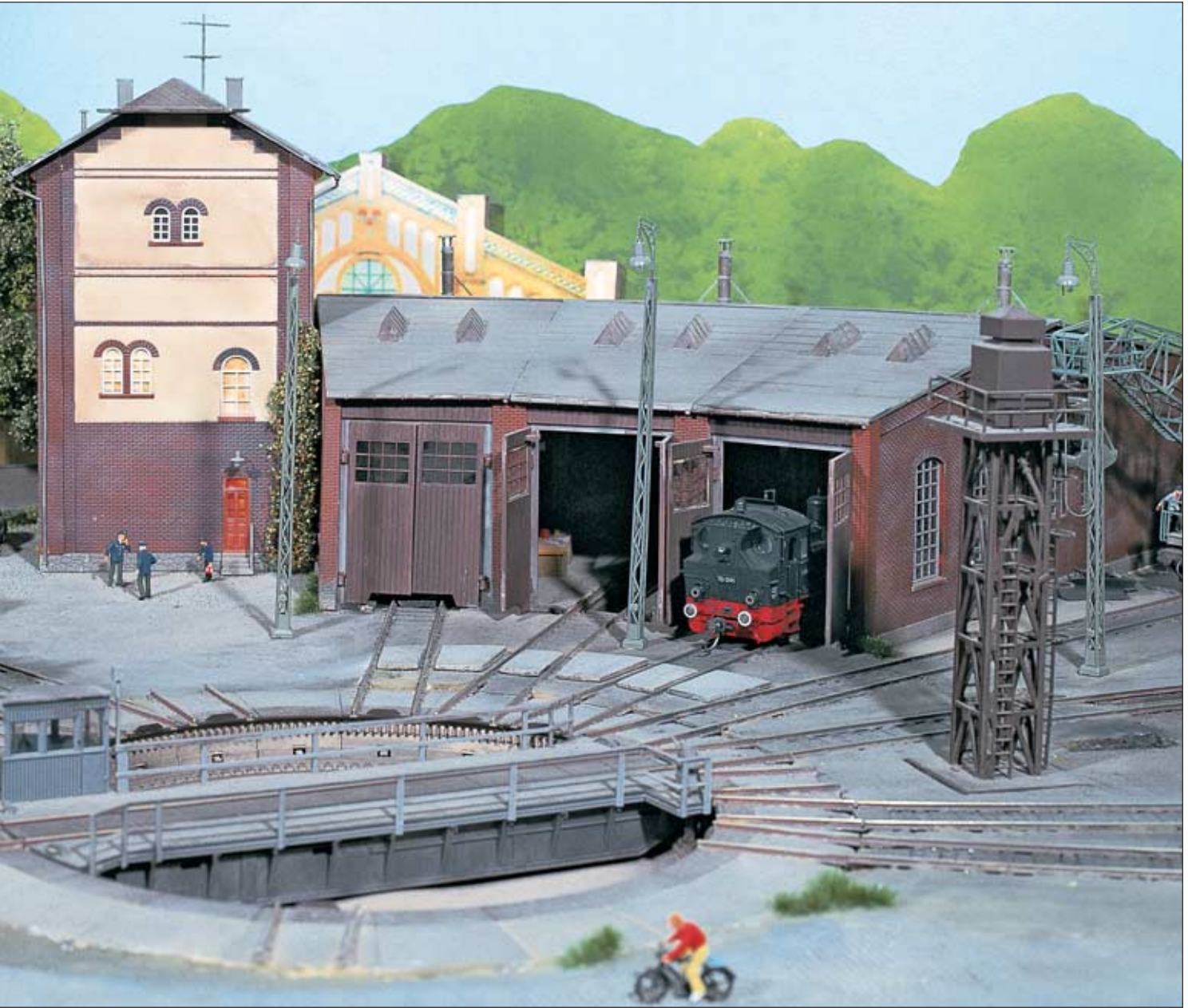
Im Bild unten die Dieseltankstelle – die Bäume im Hintergrund sollten noch etwas dunkler abgetönt werden.



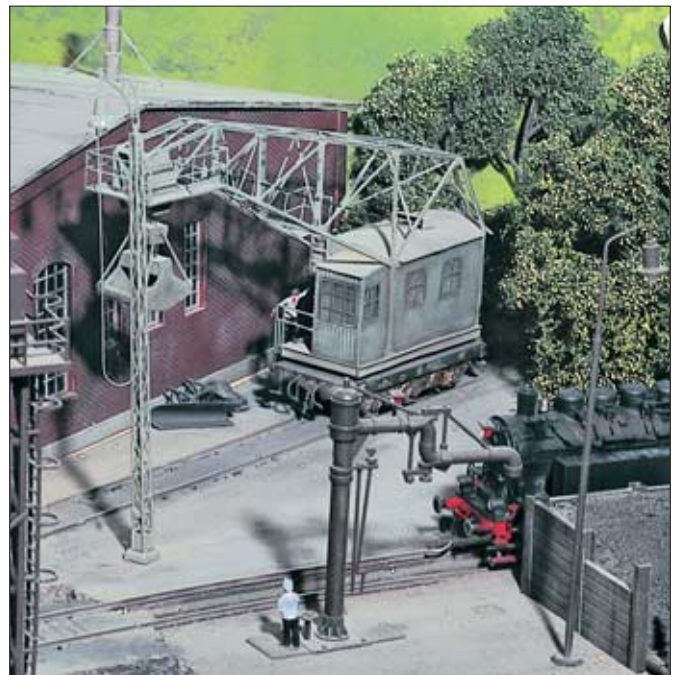
angeht. Aufgrund der Örtlichkeit ist das aber selbst für den neugierigsten Betrachter kaum möglich. Die große Anzahl von Schornsteinen und Abluftschächten an dem relativ kleinen Industrie-Ensemble lässt auf ein reges Treiben in dem kleinen metallverarbeitenden Betrieb schließen.

Vor der Besteckfabrik endet der mit einem Wasserkran ausgestattete bogenförmige Bahnsteig. Jenseits der Ausfahr- und Gleisperrsignale neigt sich die Strecke in Richtung auf das rechts angeordnete Industrieviertel zu. Parallel, aber in der Ebene verbleibend, sind zwei Abstell- und die Zubringergleise zur Brauerei verlegt. Hierhin und von dort ist reger Rangier- und Zustellverkehr angesagt, denn das anschließende Industrieviertel hat es, wie in der nächsten Folge zu sehen ist, betrieblich in sich.

Die Gleisfelder mit Weichen und DKW im Bahnhofsvorfeld sind vorbildlich mit Seilzugkanälen und Seilumlenkungen sowie Antriebsnachbildungen und Weichenlaternen ausgestattet. Am Rande



Viel Betrieb ist in der kleinen Lokstation wirklich nicht. Der Lokschuppen ist weitgehend mit Inneneinrichtung versehen. Das Ausschlacken erfolgt über der Grube; der abgestellte Selbstbaukran mit Baggerschaufel wird zum Kohle umladen verwendet.



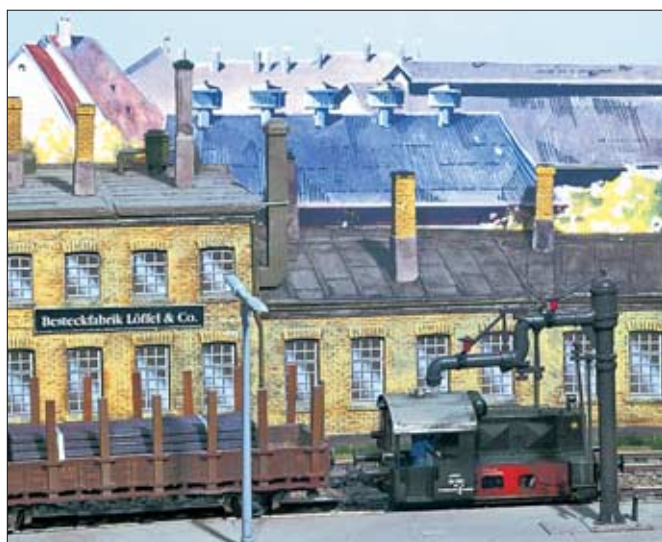


Der Kohlenzug kommt aus Richtung Schattenbahnhof und fährt gerade in „Halbnoll“ ein.

Das Gebäude im Bild rechts entstammt dem Gips-Programm von Spörle.

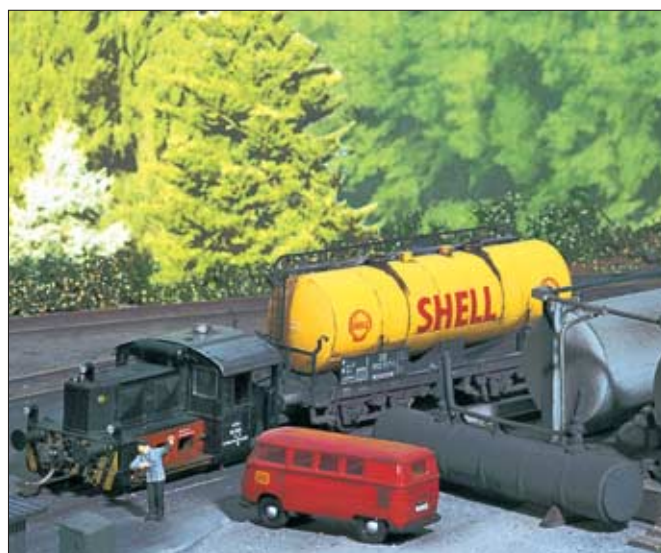
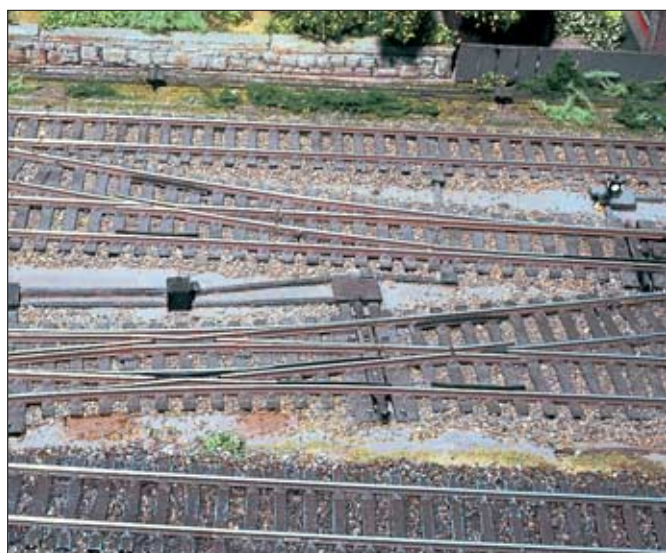
Seilzüge demonstrieren mechanische Stellwerkstechnik.

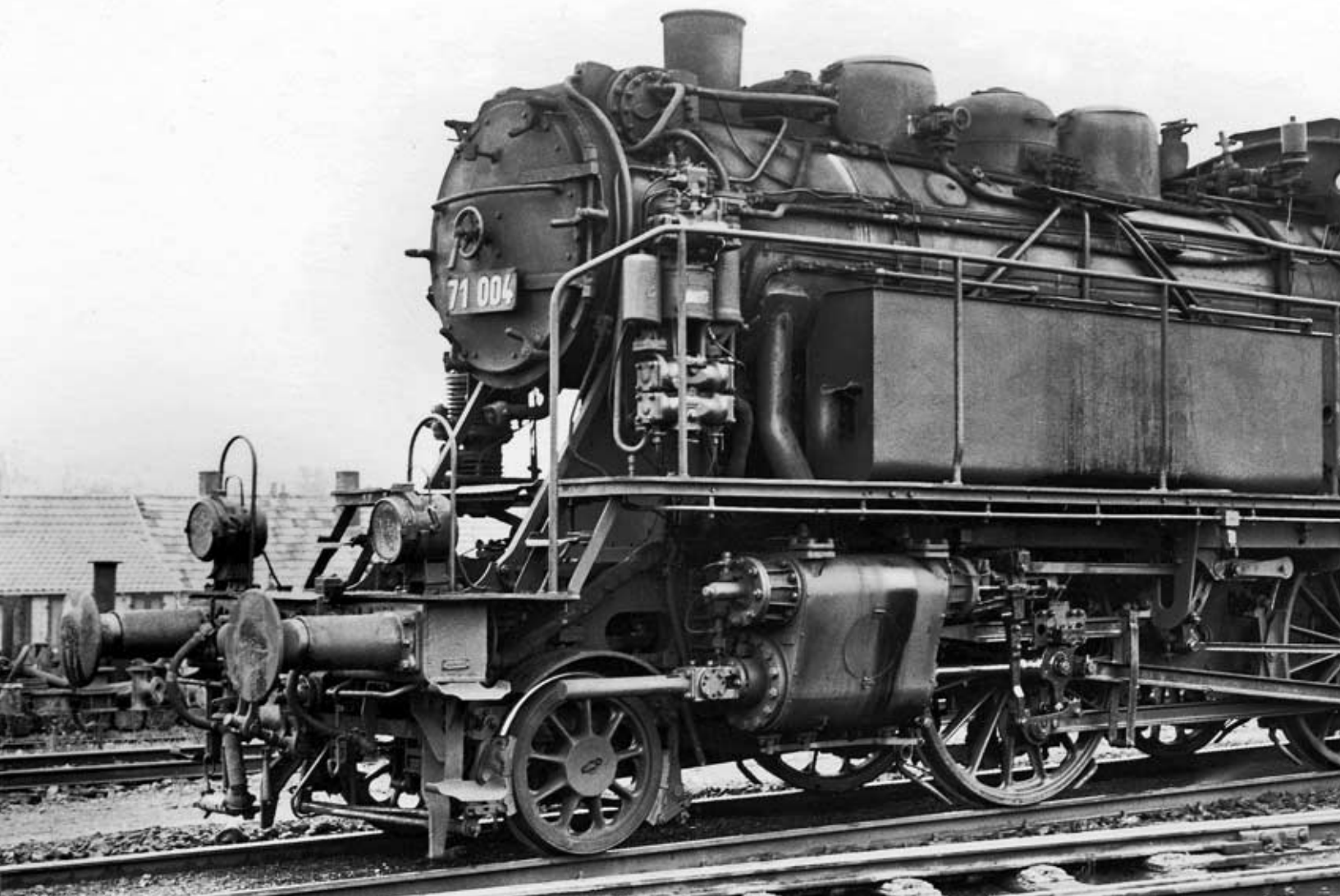
Rechts unten: Das Tanklager erhält neuen „Stoff“.



der Strecke verlaufen die Seilzüge über Halter und Rollenumlenkungen sichtbar – die perfekte Darstellung mechanischer Stellwerkstechnik. Weiter auf das Industriegebiet zu verschwindet die zweigleisige Strecke im Tunnel, um von hier aus über die bereits erwähnte Gleiswendel zum Schattenbahnhof zu führen.

Auf den Abstellgleisen sind meist hauseigene Waggons der benachbarten Brauerei „Hahn-Bier“ abgestellt. Dieser Umstand legt Zeugnis davon ab, dass der Bierkonsum in der nahen und vor allem fernerer Umgebung offenbar zu einem einträglichen Geschäft der Privatbrauerei geführt hat. (wird fortgesetzt)





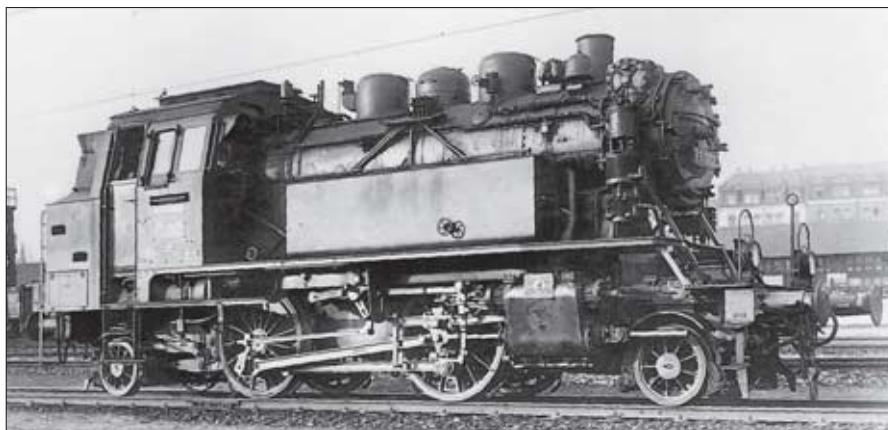
Die Tenderlokomotiven der Baureihe 71.0

Durchgangs-Dampfer mit Reling



Paroli bieten hieß die Devise und zugleich Kosten sparen. Wie diese Anforderungen zu den Einheitsloks der Baureihe 71 führten, skizziert Martin Knaden.

Wie schon im Fernverkehr mit den Schnelltriebwagen hatten auch im Nahverkehr der Dreißigerjahre VT das Feld erobert. Und wie schon mit der mächtigen 05 versuchte die Dampflokindustrie auch beim Nebenbahn- und leichten Hauptbahnverkehr eine Alternative zu bieten: die kleinen 1'B1'-Dampfloks der Baureihe 71.0 – eine Nummerierung übrigens, die zum einen eigentlich Länderbahnkonstruktionen vorbehalten war und zum anderen eine Zweitbesetzung (auch die pr. T 5¹ war ja schon eine 71.0) darstellte.



71 002 gehört zu den zwei Baumusterloks von Schwartzkopff (Fabriknr. 10 162, 1934) mit einem Treibraddurchmesser von 1500 mm. Bis 1938 war sie beim Bw Bamberg beheimatet und wechselte dann zum Bw Nürnberg Hbf. Foto: Hermann Maey/Archiv Michael Meinhold

Links: Dampfer mit Reling! Ab 71 003 waren die Maschinen mit einem Geländer auf der linken Lokseite ausgerüstet, das den Zugführer beim Übergang von den Wagen zum Führerhaus sichern sollte, erforderlich wegen des vorgesehenen Einmannbetriebs der Lokomotiven. Gut zu sehen ist auch die Tür in der Vorderwand des Führerhauses. Das Pendant dazu war die Tür an der Rückseite von Kohle- und Wasserkasten samt Übergangsblech und Haltegriffen (Seite 21 unten). Ob der Lokführer tatsächlich allein auf der Maschine ist, steht nicht zweifelsfrei fest. 71 003 und 71 004 (Borsig 14 581 und 14 582) wurden 1936 mit einem Treibraddurchmesser von 1600 mm abgeliefert.

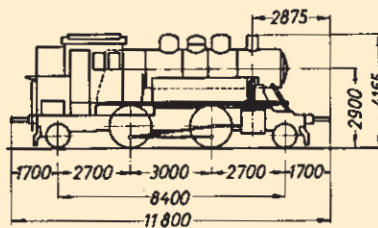
Linke Seite unten: 71 001 des Bw Bamberg passiert mit P 378 den Kulminationspunkt der Frankenwalddrampe bei Steinbach a.W., 14.6.1935.

Mit dem Gegenzug P 379, gleichfalls aus den bayerischen Durchgangs-Dreiachsern gebildet, ist die Lok am selben Tag bei Lauenstein unterwegs. Fotos: Carl Bellingrodt/Slg. Helmut Brinker

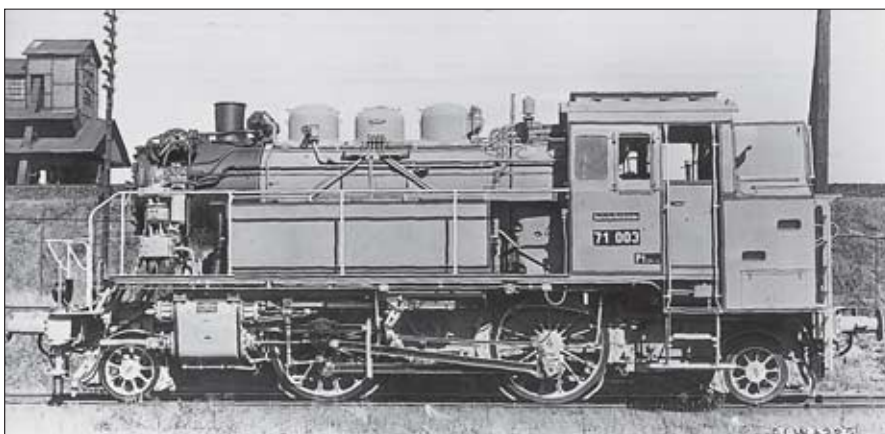


km/h		20	30	40	50	60	70	80	90										
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *)																		
0 1:∞	—	—	1150	790	555	390	280	190											
1 ⁰ / ₀₀ 1:1000	—	1205	820	580	420	300	220	150											
2 ⁰ / ₀₀ 1:500	1230	920	630	450	330	240	175	125											
3 ⁰ / ₀₀ 1:333	980	735	510	370	270	200	145	100											
4 ⁰ / ₀₀ 1:250	815	610	425	310	230	165	120	85											
5 ⁰ / ₀₀ 1:200	695	520	365	260	195	140	105	—											
6 ⁰ / ₀₀ 1:166	600	450	315	225	170	120	90	—											
7 ⁰ / ₀₀ 1:140	530	400	275	200	145	105	—	—											
8 ⁰ / ₀₀ 1:125	470	350	245	175	130	90	—	—											
10 ⁰ / ₀₀ 1:100	385	290	195	150	100	—	—	—											
14 ⁰ / ₀₀ 1:70	275	205	135	95	—	—	—	—											
20 ⁰ / ₀₀ 1:50	185	135	85	—	—	—	—	—											
25 ⁰ / ₀₀ 1:40	140	100	—	—	—	—	—	—											

Einheitslokomotive, Baureihe 71⁰



Die Leistungstafel der 71.0 aus dem „Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn“, gültig vom 1. Juli 1953 an. Archiv Michael Meinhold



Der Fotoanstrich lässt die „Reling“ noch deutlicher hervortreten: 71 003 (Borsig 14 581, 1936) auf einer Werksaufnahme. Archiv Michael Meinhold



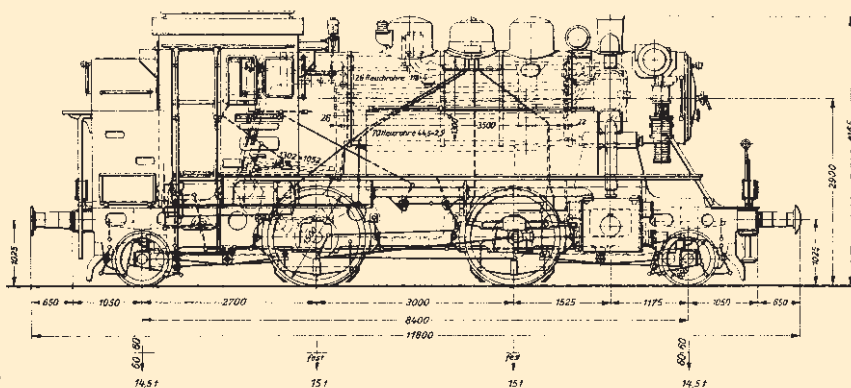
71 006 und 39 177 vor P 2866 bei der Ausfahrt aus Landau Hbf, 17.10.1955. Foto: Ulrich Montfort

Gespart wurde in jeder Hinsicht: Die 71.0 war die einzige lediglich B-gekuppelte Einheitslok, besaß mit der automatischen Rostbeschickung eine Vorbereitung zur Einmannbedienung und hatte einen Kesseldruck von 20 bar. Die erhoffte Kohleersparnis blieb aber hinter den Erwartungen zurück.

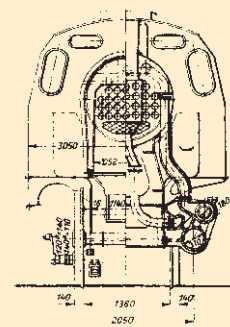
Nach den beiden Baumusterlokomotiven 71 001 und 002, die Schwartzkopff Ende 1934 fertigstellte, folgten 1936 von Borsig 71 003 und 004 sowie 005 und 006 von Krupp. Diese Loks hatten einen von 1500 auf 1600 mm vergrößerten Treibraddurchmesser und konnten statt 90 nun 100 km/h fahren. Auffällig waren die Übergangseinrichtungen mit dem Geländer auf der Heizerseite. Über die rückwärtige Tür verfügten nur 71 003 und 004.

Abgesehen von der nicht realisierten Sparsamkeit – für den angedachten Einmannbetrieb gibt es keine Belege – erfüllten die Maschinen ihre Aufgaben bestens. Die beiden Baumusterloks waren bis 1938 im Bw Bamberg beheimatet, zwischen 1944 und 1952 zog man alle sechs Loks im Bw Nürnberg zusammen. In dieser Zeit wurde der Kesseldruck zur Materialschonung – ohne nennenswerte Leistungseinbuße! – auf 16 bar reduziert. Nach der Nürnberger Zeit waren die 71er in Kaiserslautern bzw. Landau beheimatet. Die Ausmusterung der letzten Maschinen folgte schon 1956. MK

71 004 mit dem „Städte-Schnellverkehrs zug“
S 789 Glan-Münchweiler-Schifferstadt am
1.11.1952 in Kaiserslautern Hbf. Die Garnitur
aus preußischen Abteilwagen und Einheits-
Donnerbüchse lädt ebenso zur Nachbildung
ein wie ...



Die Zeichnung entspricht der 71 001 und 002, zeigt die Lok also mit den 1500-mm-Kuppelrädern. Slg. Gottwaldt



... die des sonntäglichen P 2258 Kaiserslautern Hbf-Kusel, die am selben Tag aufgenommen wurde. 71 003 hat einen Güterzug-Gepäckwagen der Kriegsbauart und zwei Einheits-Abteilwagen am Haken. Gut zu erkennen: Übergangstür und Haltegriffe an der Lok.

Fotos: Carl Bellingrodt/Slg. Helmut Brinker



Die BR 71.0 von Liliput in H0

Ein B-Kuppler für die Bundesbahn

Die 71.0 hatte bei der DB als einziger verbliebener B-Kuppler eine gewisse Sonderstellung. Was zum Modell sonst noch zu sagen ist, berichten Martin Knaden und Bernd Zöllner.

Beim Vorbild machten sie sich erbittert Konkurrenz: 05 vs. SVT lautete ein vielbeachteter Wettbewerb um Marktanteile. Auch auf den Nebenbahnen versuchte die Lokindustrie den preiswerten Triebwagen eine besondere Konstruktion entgegenzusetzen: die 71. Da bei Liliput schon die Schnellverkehrsvorbilder friedlich unter einem Dach vereint sind, war es nur konsequent, zu den Wittfeld- und Einheitstriebwagen nun auch das Dampf-Pendant für den Nebenbahn- und leichten Hauptbahnverkehr ins Programm zu nehmen. Zugleich füllte man damit eine

echte Lücke, denn die 71.0 ist die letzte Einheitsdampflok, die in Großserie bislang fehlte.

Die Liliput-Konstrukteure wählten für die erste Version des neuen Modells die 71 003. Entsprechend fällt das Geländer auch als Erstes ins Auge, auf den zweiten Blick entdeckt man dann die Gravur der Türen vorn links am Führerhaus und hinten am Kohlen- und Wasserkasten. Wer sich um die Stabilität des filigranen Bauteils Sorgen

macht, kann beruhigt sein: Es besteht aus hochelastischem Kunststoff und ist weitgehend bruchsicher. Allerdings besteht eine Tendenz, sich nach innen zu neigen, was man durch Biegen nach außen problemlos korrigieren kann.

Recht voll geht es auf beiden Seiten des Kessels zu. Sämtliche Leitungen sind separat angesetzt und bestehen – bis auf zwei Stück von der Speisepumpe zum Vorwärmer – aus Kunststoff. Aus Draht sind hingegen die Griffe an den Domen, die ebenso wie die mit freistehenden Speichen gespritzten Handräder der Speiseventile für zusätzliche Filigranität sorgen.

Die Sicherheitsventile sitzen auf Konsolen an der Rückseite des Dampfdoms und sind als einfache Rundteile dargestellt; auf die zugehörigen Auslösehebel und Zugdrähte wurde verzichtet. Vor dem Führerhaus läuft eine Vielzahl von Leitungen zu einer Verteilerarmatur, die durch die Dampfpeife und ein Handrad komplettiert wird.

Die Rückseite des Führerhauses ist gekennzeichnet durch die Tür und die sich daraus ergebenden Details: Das



korrekt geteilte Laufbrett, die beiden aus Draht angesetzten Griffe und das Trittbrett, das ebenso wie das Trittbrett vorn auch am Modell tatsächlich klappbar ausgeführt ist! Die Leitern sind als stabiles Blechstanzteil angesetzt.

Beim Führerhaus sind sämtliche Fenster ohne störende Stufen auf der Rückseite geformt. Die seitlichen Windabweiserscheiben sind einerseits sehr filigran gelungen, andererseits durch einen gut dimensionierten Haltezapfen trotzdem nicht bruchgefährdet.

Das Fahrwerk zeigt den für die 71 typischen Blechrahmen, dessen Oberkante richtigerweise knapp 2 mm höher als die Pufferträger liegt. Die Rahmendurchbrüche wurden als leichte Vertiefungen angedeutet. Die Räder gefallen durch ihre filigranen Speichen und die angedeuteten Schwimmhäute. Überzeugend auch die Radnaben, deren Zentrierbohrung in der Isolierbuchse angedeutet ist.

Die Steuerung ist wie immer bei Lili-put komplett aus Metall gefertigt, wodurch sich keine Farbunterschiede zwischen einzelnen Teilen oder zu den schwarzvernickelten Radlaufflächen ergeben.

An den Zylindern, deren Kolbenstangenschutzrohre ebenso wie die Bremsen der Laufräder vom Betreiber angesteckt werden können, sind zwischen den Eckventilflanschen in der Form Fabrikschilder angedeutet. Die Flächen sind jedoch nicht bedruckt.

Die übrige Bedruckung weist das Modell der 71 003 als Maschine des Bw Kaiserslautern aus. Das Untersuchungsdatum lautet auf den 27.8.52, sodass die Bezeichnung der Bahndirektion mit „ED“ korrekt ist. *MK*

Technik

Rahmen, Umlauf, Wasserkästen und Kessel bestehen bei diesem Modell aus Zinkdruckguss, lediglich für das Führerhaus mit Kohlekasten wurde Kunststoff eingesetzt. Für den Decodereinbau kann das Führerhaus nach dem Lösen von zwei Schrauben problemlos abgenommen werden. Zum Erreichen des Motors kann auch der Kessel nach dem Lösen von drei weiteren Schrauben separat abgehoben werden.

Der 5-polige Motor treibt über ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe die vordere Kuppelachse an, deren Räder beide mit Haftreifen belegt sind. Die eigentliche Treibachse wird von der Kup-



Die Lokführerseite ohne Geländer. Konsequenterweise hat die Lok hier eine lange Trittstufe vom Führerhaus zum Umlauf (vgl. Heizerseite ohne diesen Tritt!).



Die Gewichtstabelle und die Anschriften zur Bremsbauart und der letzten Untersuchungen waren an den 71 des Bw Kaiserslautern am Tenderkasten zusammengefasst.

Linke Seite: Mit einem leichten Personenzug dampft 71 003 an einer kleinen Blockstelle vorbei. Dank der möglichen 100 km/h waren die 71er nicht nur auf Nebenbahnen, sondern durchaus auch auf Hauptbahnen einsetzbar.

Rechts: Die Tenderrückseite zeigt die für 71 003 und 004 typische Tür. Ob jemals ein Zugführer diese Tür benutzt hat, ist leider nicht belegt ...





pelstange aus gestanztem Blech mitgenommen.

Über Radschleifer erfolgt die Stromabnahme von der Rückseite aller Treib- und Laufräder. Die mit 1,2 mm Höhe an der Obergrenze der Norm liegenden Spurkränze sind wohl der sicheren Stromabnahme bei Weichen geschuldet, bei denen der unterbrechungsfreie Kontakt nur durch Einlagen in den Herzstücken gewährleistet werden kann (z.B. Fleischmann).

Die gesamte Elektrik wurde in einer Leiterplatte zusammengefasst, die sich oberhalb des Rahmens im Bereich der Wasserkästen und des Führerhausbodens befindet. Im Führerhaus befinden

sich auch die 21-polige Schnittstelle mit Platz für den Decoder und gleich daneben im Bereich der Führerhausrückwand die Aufnahme für einen Lautsprecher.

Die Stirnbeleuchtung erfolgt in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung durch je eine (leider gelbe) Leuchtdiode, deren Licht mittels Lichtleitkörper in die

Nachbildungen der DR-Einheitslaterne übertragen wird. Der Einbau eines Rauchgenerators ist nicht vorgesehen und konstruktiv bedingt auch nicht möglich.

Der kleine, bei 12 V mit 17000 Umdrehungen pro Minute arbeitende Motor verleiht dem Modell nicht nur eine gute Regelbarkeit über den gesamten

Maßtabelle Baureihe 71.0 in H0 von Liliput

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	11 800	135,63	135,0
Länge Lokrahmen:	10 500	120,69	120,5
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 165	47,87	48,3
Kesselmittle:	2 900	33,33	33,65
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 025	11,78	12,2
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	19,9
Pufferlänge:	650	7,47	7,25
Breitenmaße			
Breite Führerhaus:	3 050	35,06	35,4
Zylindermittlenabstand:	2 050	23,56	26,5
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	8 400	96,55	96,1
Pufferträger zu Vorlaufachse:	1 050	12,07	12,2
Vorlaufachse zu Kuppelachse 1:	2 700	31,03	30,8
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	3 000	34,48	34,5
Kuppelachse 2 zu Nachlaufachse:	2 700	31,03	30,8
Nachlaufachse zu Pufferträger:	1 050	12,07	12,2
Raddurchmesser			
Laufräder:	850	9,77	10,2
Treib- und Kuppelräder:	1 600	18,39	18,1
Speichenzahl			
Laufräder:	9	–	9
Treib- und Kuppelräder:	15	–	15
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	14,3 _{+0,1}	14,4
Spurkranzhöhe Kuppel- und Treibräder:	–	1,2 _{max}	1,2
Laufachse:	–	1,2 _{max}	1,1
Spurkranzbreite:	–	0,8 _{max}	0,8
Radbreite:	–	2,8 _{min}	2,8

Messwerte BR 71.0

Gewicht Lok:	229 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft (vorwärts/rückwärts)	
Ebene:	110/126 g
30‰ Steigung:	106/121 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	124 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	100 km/h bei 9,5 V
V _{min} :	ca. 5,3 km/h bei 1,1 V
NEM zulässig:	140 km/h bei 12,0 V
Auslauf	
aus V _{max} :	217 mm
aus V _{Vorbild} :	153 mm
Stromaufnahme	
Leerfahrt:	45 mA
Vollast:	210 mA
Lichtaustritt:	ab 40 km/h bei 4 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	8/10 mm
Länge:	3,6/3,2 mm
L131173, 2L=, uvP:	€ 185,00
L131178, Wechselstrom digital, uvP:	€ 219,95

Ein im Kessel versteckter Motor treibt über ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe die Kuppelachse an, auf der auch die Haftreifen sitzen. Sämtliche Achsen werden beidseitig zur Stromabnahme herangezogen. Im Führerhausboden liegt die Stromverteilerplatine mit der 21-poligen Schnittstelle. Die Schallkapsel im Kohlenkasten deutet auf kommende Soundversionen hin. *Fotos: gp*



Geschwindigkeitsbereich bis herunter zu fast 1 V, sondern auch ein besonders ausgeprägtes Auslaufverhalten, selbst bei Vorbildgeschwindigkeit. Auch die Zugkraft ist aufgrund der weitgehenden Metallbauweise für ein Modell dieser Größe beachtlich und reicht für vorbildgerechte Zuggarnituren völlig aus. Bei vollständig symmetrischem

Aufbau des Fahrwerkes ist bedingt durch die Haftreifen auf der vorderen Treibachse die Zugkraft bei Rückwärtsfahrt etwas höher.

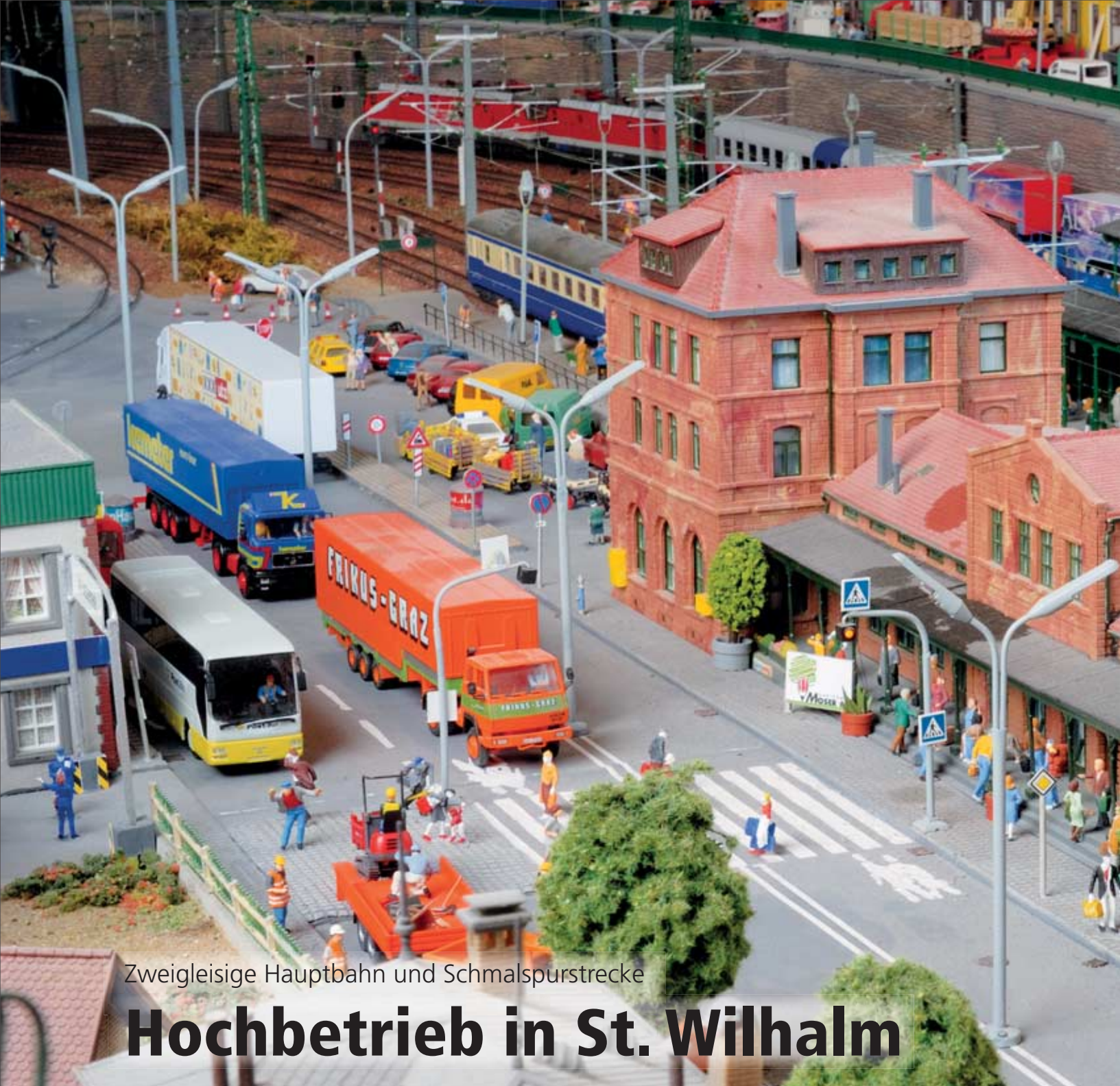
Wie es sich für eine Tenderlok gehört, gibt es an beiden Fahrzeugenden einen kulissengeführten Normschacht.

Das Modell ist in einer Faltblisterverpackung vor Transportschäden gut geschützt. Eine ausführliche Bedienungsanweisung gibt Hinweise für Wartungs- und Pflegearbeiten bis hin zum Decodereinbau. Ein Ersatzteilblatt rundet den Lieferumfang ab.

Fazit

Liliput bietet mit der 71 ein optisch wie technisch gelungenes Modell an. Selbst das gute Preis-Leistungs-Verhältnis orientiert sich an den Bestrebungen der Vorbildhersteller, den Nebenbahnverkehr mit Dampfloks kostengünstig zu gestalten. Bleibt – neben warmweißen LEDs – nur noch zu wünschen, dass auch die anderen Formvarianten (ohne Geländer bzw. hintere Tür) im Lauf der Zeit erscheinen werden. *bz* 





Zweigleisige Hauptbahn und Schmalspurstrecke

Hochbetrieb in St. Wilhalm

Seit sieben Jahren arbeitet Horst Göbel an seiner digital gesteuerten Modellbahnanlage. Im Gegensatz zur beschaulichen Umgebung des niederösterreichischen Waldviertels bietet die üppig ausgestattete Anlage betriebliche Vielfalt und interessante technische Details. Mittelpunkt ist der Bahnhof St. Wilhalm mit großer Ortsgüteranlage, Bws und Ausgangspunkt der Schmalspurbahn nach Oberwil.

Die Infizierung mit dem Modellbahnvirus erfolgte etwa Anfang der 1970er-Jahre und hält – von kleinen Unterbrechungen abgesehen – unvermindert an. Umfangreiche Kenntnisse im Anlagenbau und Betrieb wur-

den beim Aufbau der ersten H0-Anlage erworben. Den weiteren Werdegang, mit schicksalhafterm Verlauf, teilt der Anlagenbetreiber mit vielen anderen Modellbahnkollegen. Das Haus wurde verkauft und die in siebzehnjähriger

Aufbauzeit erstellte Anlage musste abgebrochen werden.

Doch jeder Neuanfang hat auch seine positiven Seiten, so auch im Bereich der Modellbahn. Ein geeigneter Raum im neuen Domizil – er sollte sich weder im Keller noch auf dem Dachboden befinden – war nach zähen Verhandlungen mit der einsichtigen Weiblichkeit auserwählt. Passend zum Raum wurde ein betriebsintensives Anlagenkonzept erstellt. Es sollten eine zweigleisige Hauptbahn nach dem Hundeknochenprinzip mit jeweils einem größeren Schattenbahnhof an den Wendeschleifen und ein mittelstädtischer Bahnhof



an dieser großen Anlage mit einer Fläche von 45 qm in Form eines E intensiv gearbeitet. Der Pensionsstatus ermöglicht dies.

Den Betriebsmittelpunkt bildet der Hauptbahnhof St. Wilhalm, der sich etwa in der geografischen Mitte der beiden Schattenbahnhöfe befindet. Hier beginnen und enden auch Züge einer Nebenbahnstrecke, die bis zum imaginären Abzweigbahnhof die zweigleisige Hauptstrecke mitbenutzen. Der Hbf St. Wilhalm ist auch Ausgangspunkt der Schmalspurstrecke zum Endbahnhof des Wallfahrtsortes Oberwil.

Der Bf St. Wilhalm weist aufgrund seiner (modellbahnbezogenen) geografischen Lage einen großen Güterumschlag auf und ist demzufolge mit zahlreichen Gütergleisen ausgestattet. Auch eine funktionsfähige Schüttgut-Verladeanlage ist dort zu finden.

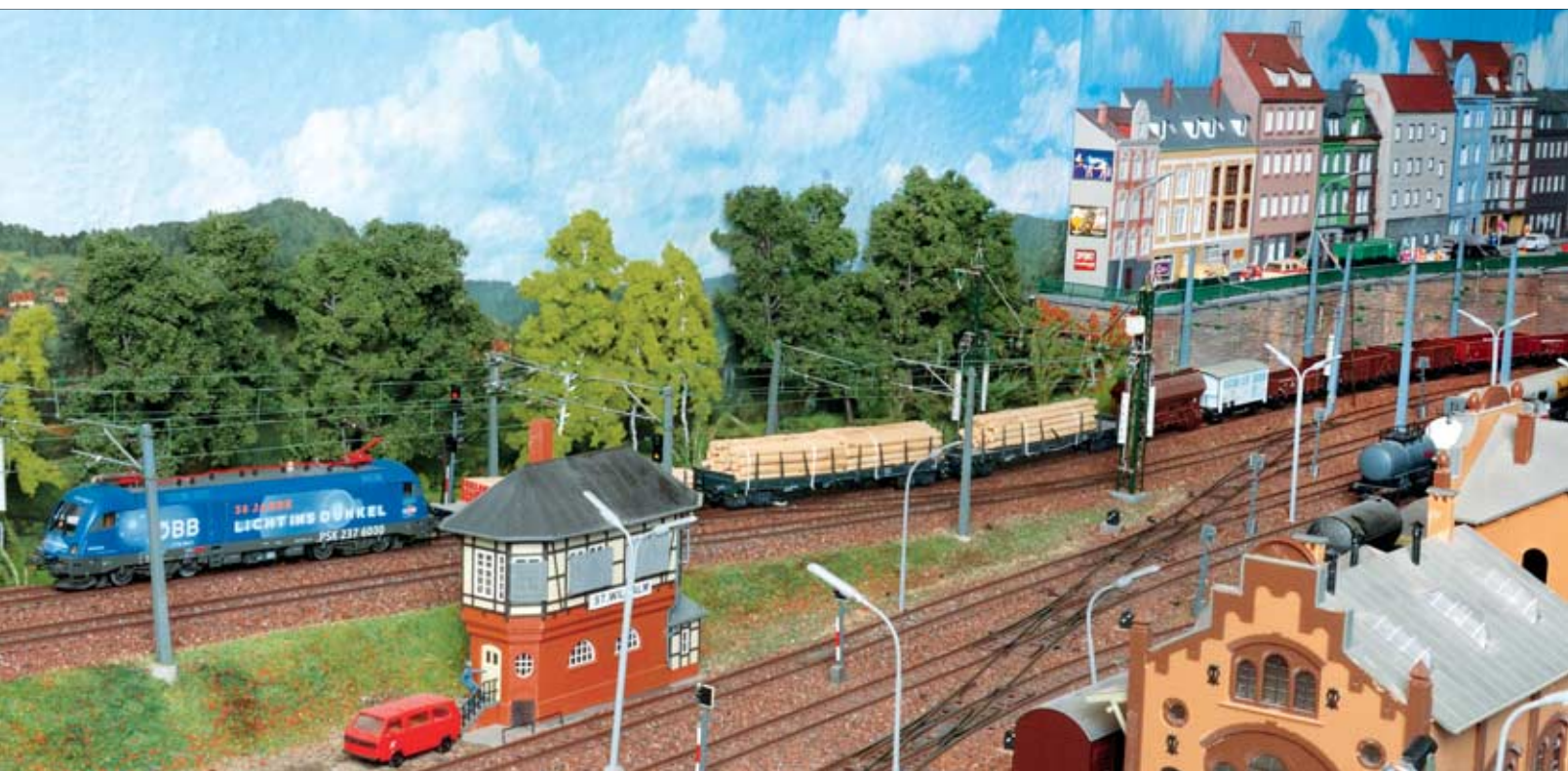
Das ehemalige Dampflok-Bw beherbergt einige interessante Baureihen. An Tagen der offenen Tür werden diese Exponate einem interessierten Publikum vorgeführt. Auch Sonderfahrten mit betriebsfähigen Dampfloks finden statt. Für Elektrolokomotiven gibt es ein eigenes Bw mit zweiständigem Lokschuppen, da bei schweren Güterzügen mitunter Vorspanntriebfahrzeuge für die beiden Rampenstrecken vom Bahnhof aus beigestellt werden müssen.

Das große Bild zeigt die linke Seite des Hauptbahnhofes St. Wilhalm mit dem Empfangsgebäude. Ein RoLa-Zug, bespannt mit zwei Loks der Baureihe 1044, wartet auf die Ausfahrt, ebenso ein zweiteiliger Triebwagen der Nebenbahn auf Gleis 1. Das pulsierende Leben in der Hauptstraße vermittelt das Bild unten.

mit ausgedehntem Bw und Rangieranlagen Platz finden. Aufgrund der geografischen Nähe zu den Waldviertler Schmalspurbahnen, auf denen vor Jahren auch die legendäre Dampflok Rh 399 (Mh6) verkehrte, sollte eine H0e-Schmalspurstrecke in das Anlagenkonzept integriert werden.

Wahrlich kein leichtes Unterfangen, all diese Wunschvorgaben auf den zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen unterzubringen. Papier ist ja bekanntlich sehr geduldig und so wurden nicht wenige Zeichenblöcke verbraucht, bis sich diese Lösung herauskristallisierte. Seit mehreren Jahren wird nun





Ein schwerer Güterzug, bespannt mit einem Taurus mit „Licht ins Dunkel“-Sujet, hat den Hauptbahnhof durchfahren und nimmt die Steigung zum Wilhalmer Tunnel in Angriff. Die Gleisanlagen im Vordergrund gehören zur umfangreichen Ortsgüteranlage. Ein Fotograf hat sich im Bild links bei der davorliegenden Brücke postiert, um den Werbetaurus abzulichten.

Im Bild unten befördert eine 151 (deren zugseitiger Bügel schadhaft ist) mit 140er-Vorspann einen Erzzug Richtung Wendel-Tunnel. Die rege Bautätigkeit vermittelt den Eindruck florierender Wirtschaft, so auch die mittlere Aufnahme, die einen Teil der Altstadt von St. Wilhalm zeigt. Topografisch bedingt verkehren hier viele RoLa-Züge.

Unterbau

Der Anlagenunterbau für den Hauptbahnhof und die beiden Schattenbahnhöfe wurde in Plattenbauweise erstellt. Zwecks Reinigung, Staubschutz und Zugriffsmöglichkeit im Störfall sind die Schattenbahnhöfe an deren Frontseite mit einer möbelähnlichen Klappe versehen.

Landschaftsbau

Der Landschaftsaufbau ruht auf einer massiven Konstruktion aus Holzleisten und Fliegengitter. Die zahlreichen Felsformationen bestehen teilweise aus Gips, aus unterschiedlichen Silikonfor-



men, aber auch aus echten Steinen vom nahegelegenen Steinbruch. Die farbliche Gestaltung der Felsen erfolgte in Lasertechnik. Auch der Baumbestand ist eine Mischung aus Erzeugnissen namhafter Zubehöherhersteller und eigenen Kreationen. Sämtliche verwendeten Moose und Flechten sind „Bioprodukte“ und stammen aus dem angrenzenden Wald.

Zur Erhöhung der realistischen Wirkung sind zahlreiche Häuser mit Außenputz versehen und farblich behandelt worden. Die Häuser des erhöht angeordneten Stadtzentrums wurden als Halbreliëfbauten erstellt, wodurch aus einem Gebäude zwei unterschiedliche Hausfronten entstanden.

Gleise und Weichen

Das gesamte Gleismaterial besteht aus der Code-100-Produktlinie der Firma Roco. Einen besonderen Stellenwert nehmen die Radien der Hauptverkehrs-gleise im sichtbaren Bereich ein. Um ein geschlossenes Zugbild zu erreichen, betragen die Radien 1350 mm. Da beide Bahnhofseinfahrten bogenförmig angelegt sind, ergab sich die Notwendigkeit zur Verwendung von Bogenweichen, um die Längenentwicklung der Weichenstraßen in Grenzen zu halten. Da keine passenden Industrieprodukte an Bogenweichen für diese Radien verfügbar sind, wurden diese im Eigenbau erstellt.

Zum Umstellen aller zweiunddreißig Weichen im Bahnhof St. Wilhalm werden die Motorantriebe von Fulgurex (Vertrieb Weinert) verwendet. Bei sämtlichen Weichen in den beiden Schattenbahnhöfen kommen die anschraubbaren Oberflur-Magnetantriebe von Roco zur Anwendung.



Das Bild ganz oben zeigt einen Ausschnitt der rechten Bahnhofsausfahrt mit der Einmündung der Schmalspurstrecke aus Oberwil. Im Bild darunter wartet der Triebwagen der Nebenbahn auf Fahrgäste. Ein EC (Eurocity), gezogen von einem Taurus mit Werbesujet, passiert die ausgedehnten Ortsgüteranlagen von St. Wilhalm und wird in Kürze im Hauptbahnhof einfahren. Eine Diesellok der Rh 2045 in Originallackierung der Epoche III steht bereit für eine Sonderzugbespannung auf der Nebenbahn. Fotos: Manfred Peter





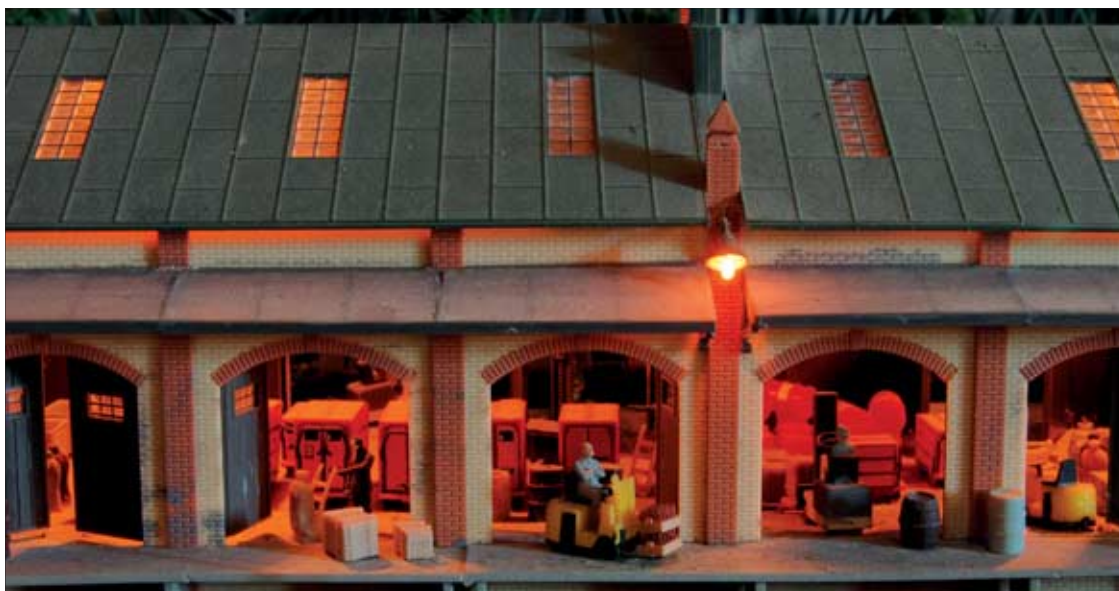
Zwei Züge, ein EC und eine Schmalspurgarnitur, sind Richtung St. Wilhalm unterwegs.

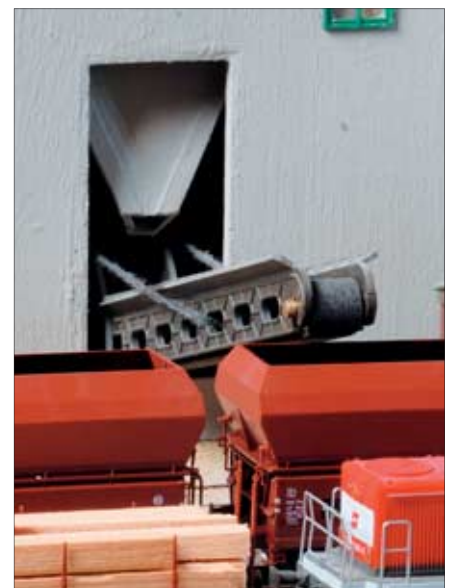
Nach einer Kollision im Kreuzungsbereich musste der Notarzhubschrauber angefordert werden. Da die Bergung des Verletzten längere Zeit in Anspruch nahm, konnte der Helikopter erst kurz vor Einbruch der Dunkelheit starten.

Die weiteren Bilder auf dieser Doppelseite zeigen zwei Motive vom Tag der offenen Tür im ehemaligen Dampflo-Bw: das geschäftige Treiben in der großen Güterhalle in den Abendstunden und die voll funktionsfähige Schüttgut-Verladeanlage mit Förderband, das nach Bereitstellung der Wagen abgesenkt wird und in Aktion tritt.

Oberleitung

Des Anlagenbetreibers ganzer Stolz ist die selbstgebaute Oberleitung. Lediglich die verwendeten Masttypen stammen aus dem Sortiment der Firma Sommerfeldt. Sämtliche Ausleger, Spannvorrichtungen und andere Teile sowie die erforderlichen Werkzeuge und Montagehilfen entstanden in der eigenen Werkstätte. Die gesamte Fahrleitung besteht aus Erodierdraht mit einem Durchmesser von nur 0,25 mm. Die dabei gesammelten Erfahrungen gibt der Erbauer gerne an interessierte Leser weiter.







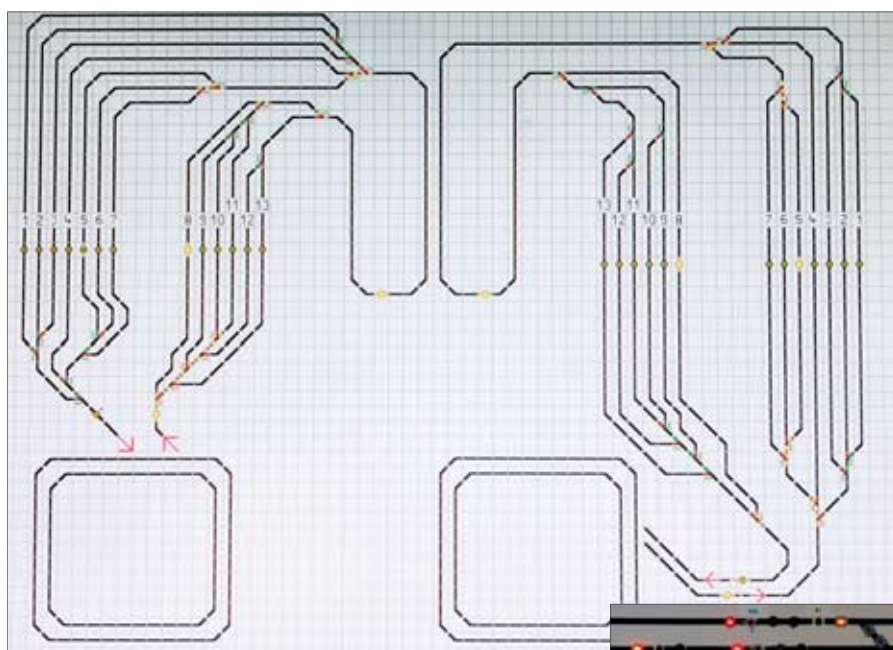
Links ist das Stellwerk für die ausgedehnten Gleisanlagen der Ortsgüteranlage von St. Wilhalm zu sehen. Eine moderne ÖBB-Diesel-lok der Rh 2070 ist auf dem Weg zur Güterhalle.

Stellwerk und Steuerung

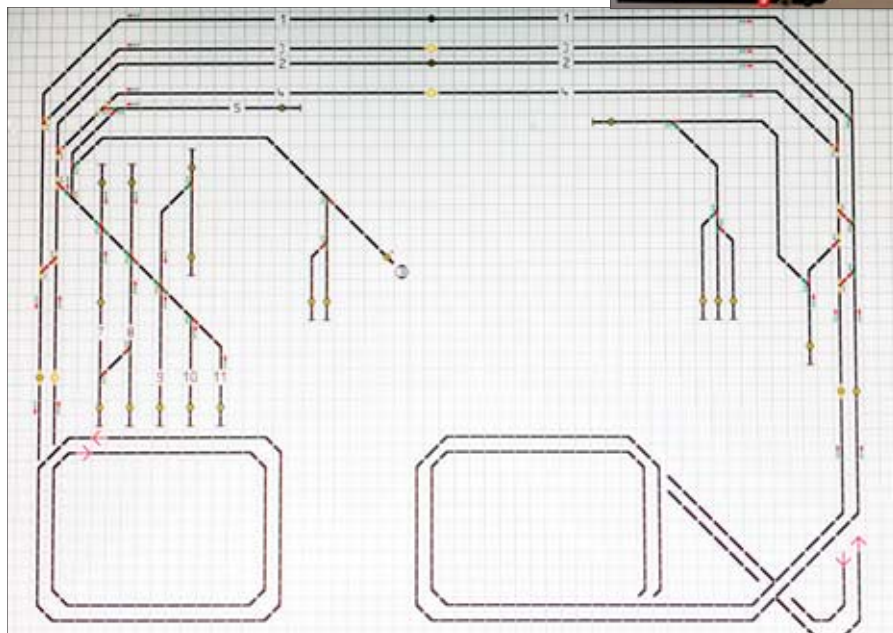
Bereits in der Planungsphase zur jetzigen Anlage fiel die Entscheidung zur Anlagen- und Triebfahrzeugsteuerung zugunsten der PC-gestützten Digitaltechnik aus. Nach reiflicher Überlegung, unter Einbeziehung relevanter Fakten in Bezug auf die entstehende Anlage und vielen Fachgesprächen, fiel die Wahl auf die Marke Zimo. Alle Weichen auf der Anlage werden vom MX8 gesteuert und die Kehrschleifenverbindung im Schattenbahnhofsbereich vom MX7. Sämtliche Vorgänge werden über den PC gesteuert. Die Software bzw. das Programm SPT V5.1 und PFuSch stammen von Dipl.-Ing. Sperrer.

Weitere Aktivitäten

Derzeit wird gemeinsam mit einem Modellbahnkollegen die Digitalsteuerung um die Bereiche Blockstrecken, Besetztmeldung und Zugnummernerkennung (Zimo MX9V) erweitert. Auch die Signale, die noch manuell betätigt werden, sollen in das System Eingang



Die PC-Bildschirmdarstellungen zeigen die beiden Schattenbahnhöfe (oben) und den Bf St. Wilhalm (unten). Rechts das Gleisbildstellwerk des Bahnhofs St. Wilhalm mit diversen Rückmeldungen.

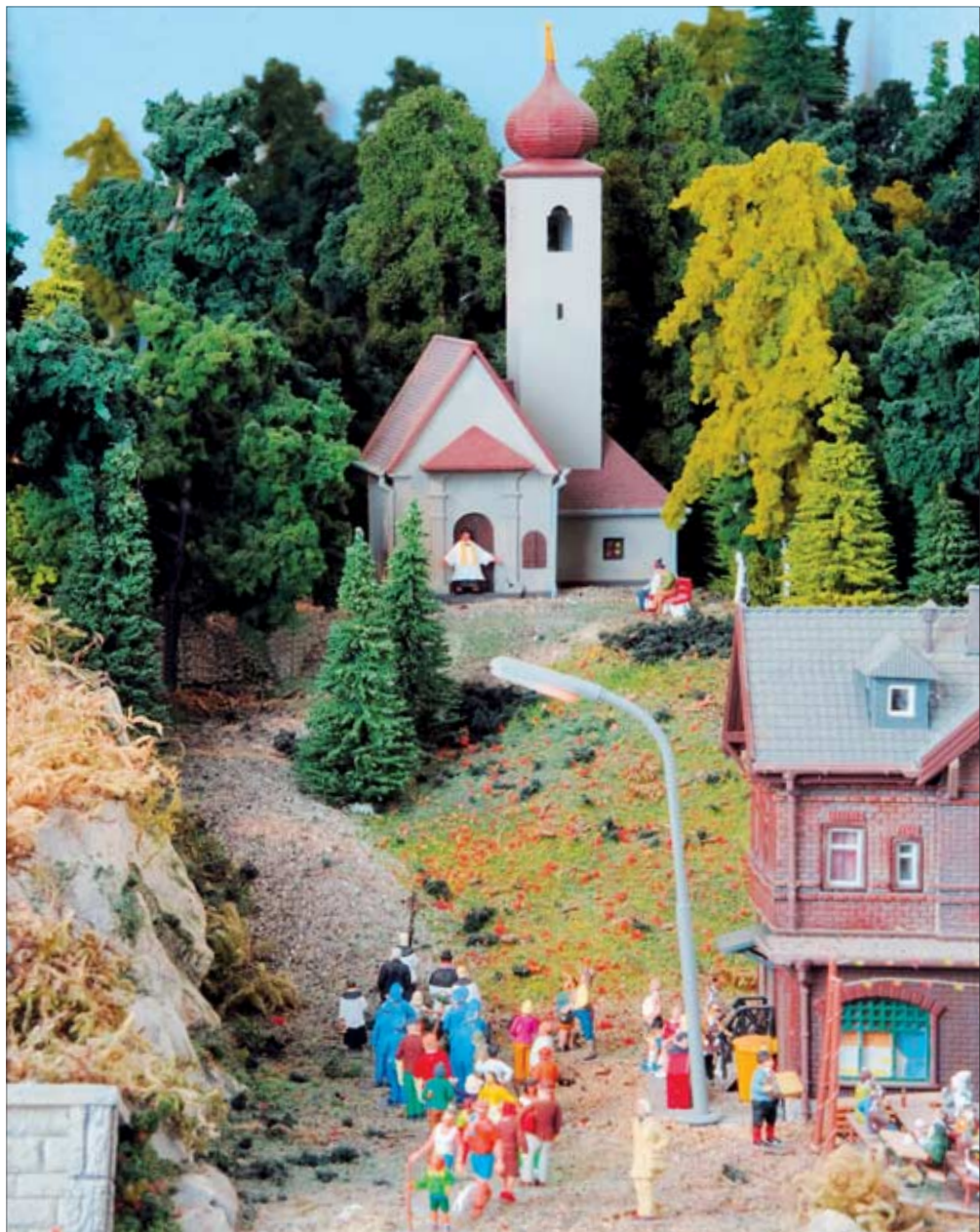


finden. Im nächsten Schritt werden Personenwagen mit Innenbeleuchtungen versehen und mit Fahrgästen ausgestattet. Auf der gesamten Anlage sind bereits ca. 600 „Statisten“ von diversen Anbietern im Einsatz, denen aber sicher bald weitere folgen werden.

Für Interessenten zum Oberleitungs- und Anlagenbau kann über folgende E-Mail-Adresse Kontakt aufgenommen werden: helene.gall@aon.at
Horst Göbel/mp



Rechts: Der Schmalspurzug, gezogen von der Lokomotive Mh6, bringt täglich viele Wallfahrer nach Oberwil, was auch den Bestand dieser Bahnlinie sichert. Das Bild zeigt den Zug bei der Einfahrt in den gleichnamigen Bahnhof. Im Bild unten erwartet der Herr Pfarrer angemeldete Pilger zur Messfeier.





Bahndamm mit Durchlass

Straße und Bahn – drunter und drüber

Eisenbahnstrecken verlaufen häufig auf einem Damm. Und für das kleine Sträßchen, das da drunter durch von einer Seite auf die andere führt, wäre eine große Fachwerkbrücke sicher etwas überdimensioniert! Der kleine Durchlass, den Busch jetzt für die Baugröße H0 herausgebracht hat, kommt da wie gerufen. Bruno Kaiser hat sich der Sache angenommen und demonstriert den Zusammenbau des nützlichen Zubehörs anhand eines extra dafür angefertigten Minischaustücks.

Im vergangenen Jahr hat sich Busch eines Themas angenommen, das bisher von allen Zubehörherstellern vernachlässigt wurde, jedoch überall dort, wo sich Bahn- und Straßenverkehr in unterschiedlichen Höhen kreuzen, eine wichtige Rolle spielt. Gemeint ist der Durchlass in Bahndämmen, der überall da erforderlich wird, wo die Bahntrasse auf einem Damm verläuft. Diese Unterführung (Art.-Nr. 7029, € 9,99) ist, wie alle in neuester Zeit von Busch kreierten Gebäude-Bausätze, ebenfalls unter Verwendung lasergeschnittenen Kartons hergestellt.

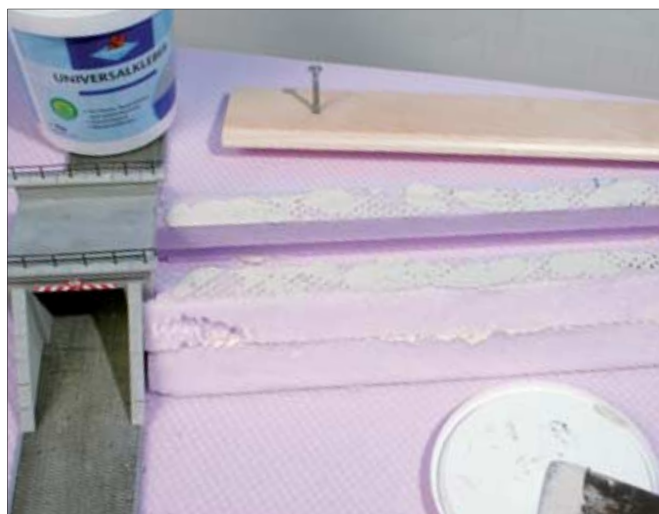
Der Bausatz beinhaltet die „Betonteile“ für die Wände, Stützmauern, Decke, Brüstungen und Mauerabdeckungen. Die Geländer bestehen ebenso aus Kunststoff wie die beiliegenden Verkehrsschilder. Der Durchlass ist für einen zweigleisigen Damm vorgesehen.



Durch Kürzen der Wände und der Decke lässt er sich aber auf einfache Weise auch für einen eingleisigen Damm umgestalten. Da alle Teile äußerst präzise gefertigt sind, gestaltet sich der Zusammenbau so einfach, dass er keiner näheren Beschreibung bedarf. Der Modellbauer muss lediglich nach Beendigung der Montage alle sichtbaren Teile in Zementgrau anmalen.

Dammherstellung

Um zu demonstrieren, wie gut das Bauteil sich in der Modelllandschaft ausmacht, habe ich ein kleines Bahndammmodul geschaffen, in das die Unterführung integriert ist. Als „alter Hase“ stehe ich eigentlich nach wie vor auf die Sperrholzspantenbauweise. Da aber nur der wirklich alt wird, der



Der Damm wird aus Styrodur-Plattenstreifen zusammengesetzt. Die aus Karton gefertigte Unterführung stellt dabei das Höhenminimum dar.

Unterführung und Flanken des Dammbauwerks werden mit eingefärbtem Sandspachtel verkleidet. Geo-line-Gleise sind bereits aufgebracht.



nichts mehr dazulernen will, habe ich – abweichend von Gewohntem – sowohl die Grundplatte als auch den Damm aus 20 mm starken Styrodur-Segmenten aufgebaut. Ausgangspunkt und höhenbestimmend war für diese Arbeit die zuvor fertiggestellte Busch-Unterführung.

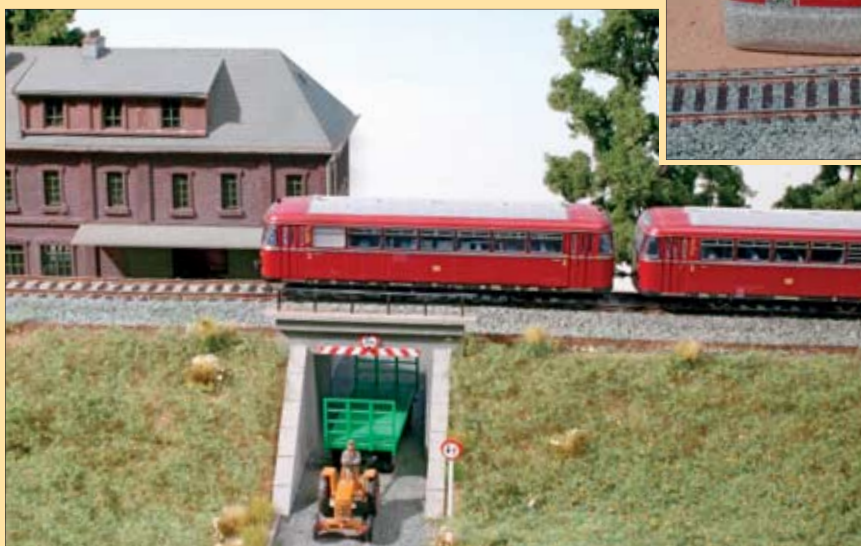
Den Damm setzte ich aus Styrodur-Segmenten mit seitlicher 45°-Abschrägung zusammen. Um Material zu sparen – Styrodur ist ja bekanntlich nicht billig –, kann man auch Streifen schneiden, die pyramidenartig übereinandergeklebt werden. Der sich dabei ergebende Hohlraum spielt bei ordnungsgemäßer Verklebung keine Rolle. Als Verbindungsstoff ist Styropor- oder Allzweckkleber auf Dispersionsbasis aus dem Baumarkt zu empfehlen. Lösungsmittelhaltige Kleber sind dagegen ungeeignet, weil sie den Kunststoff defor-

mierend anlösen und deshalb, wenn überhaupt, keine maßhaltige Verklebung ergeben.

Den oberen Abschluss sollte allerdings nach wie vor eine Trasse aus Sperrholz darstellen, die mit dem Damm verklebt wird. Sie ergibt eine gerade Fläche, auf der das Gleis problemlos aufgebracht und befestigt werden kann.

Gleisverlegung

Da ich schon auf „Entdeckertour“ war, habe ich bei der Gelegenheit das Roco-Geo-line-Gleis ausprobiert. Grundsätzlich bin ich persönlich zwar kein Freund von Fertigbettungen, aber ausprobieren sollte man so etwas trotzdem. Außerdem ist zu beachten, dass es sich dabei um ein vom Hersteller bewusst einfach gehaltenes Gleis handelt,



Oben: Diverse Materialien zur optischen Aufwertung des Einfachgleises

Links oben: Hier sind Damm und Unterführung fertig einmodelliert.

Links: Der Damm wurde mit Grasvlies und Bodendeckerbestandteilen begrünt. Die Verkehrszeichen sind im Busch-Bausatz enthalten.

Fotos: bk

das für den hier demonstrierten Verwendungszweck eigentlich nicht gedacht ist. Dennoch, die Arbeitersparnis bei Verwendung eines solchen Systems gegenüber der eigenen Herstellung des Bettungskörpers liegt auf der Hand, wenn die Zeitersparnis durch die selbstverordneten Nacharbeiten auch später gemindert wird.

Das Gleis ist schnell aufgebracht und fixiert. Die Optik (und hier meine ich nicht nur die systembedingten, zu steilen Flanken, sondern das komplette Erscheinungsbild mit sehr gering ausgeprägter Schotterstruktur und Einheitsfarbe) befriedigte aber nicht, so dass ich eine Überarbeitung für erforderlich hielt. Bevor damit begonnen werden konnte, wurden zunächst die Schienenprofile rostbraun angestrichen und der Damm fertiggestellt.

Im Wesentlichen ging es darum, die Fugen zwischen den Segmenten zu schließen und die Anschlüsse an der Trasse sowie auf der Modulunterlage zu gestalten. Hierzu verwendete ich den altbewährten Sandspachtel, mit dem sich bekanntlich hervorragend

modellieren lässt. Das Glätten der Damm-Flanken ist damit ebenso unproblematisch wie das Einfügen der Unterführung.

Einschottern

Aufgrund der mich persönlich nicht befriedigenden Optik des Gleises war eine Kaschierung der wenig profilierten Flanken, Verbreiterung des Bettungsfußes ebenso wie das Einschottern des Schwellenbandes nötig.

Die beiden ersten Forderungen zu erfüllen war einfach, da lediglich die Böschungskanten und die Basis mit Leim und Schotter versehen werden mussten. Größere Schwierigkeiten machte es, die Flächen zwischen den Schwellen aufzuarbeiten, da im Geoline-Gleis die Schwellen kaum über die angespritzte Bettung hinausragen.

Es kann deshalb nur feines Schottermaterial verwendet werden. Als besonders brauchbar für diesen Zweck erwies sich das H0/N-Streumaterial 171698 auf Mineralbasis von Faller. Das feine Steinmaterial war wie üblich

auf das noch leimfreie Gleis zu streuen und mit einem Flachpinsel in einer möglichst dünnen Schicht gleichmäßig zwischen den Schwellen zu verteilen. Anschließend war ein vorsichtiges (!) Einnässen mit der Blumenspritze und entspanntem Wasser angesagt, bevor – ebenfalls vorsichtig! – der Schotterkleber aufgeträufelt wurde.

Das Umfeld des Bahndamms

Zur weiteren Gestaltung erhielt die schmale Fahrstraße einen Pflasterbelag aus eingefärbten und ausgefugten Kibri-Platten sowie Randsteinen aus dem Faller-Gehweg-Set. Der bereits durch die Spachtelaufgabe erdbraun eingefärbte Damm wurde mit Wiesengrasmatten von Heki begrünt und mit Disteln und ausgezupften Grasbüscheln aus verschiedenen Busch-Bodendeckermatten komplettiert.

Die aufgestellten Verkehrsschilder sind ebenso Bestandteil des Busch-Bausatzes wie der rotweiße Warnstreifen an der Decke der Unterführung.

Bruno Kaiser 



Digital gesteuerter Überladekran von Uhlenbrock

Feiner Bock an der Ladestraße

Einladen, ausladen, umladen – das ist mit dem funktionsfähigen Bockkran des Bottroper Digital-Herstellers möglich, dessen Vorbild in vielen Bahnhöfen zu finden war. Lutz Kuhl hat sich das Modell näher angesehen und gleich in eine Ladestraße eingebaut.

Der Bockkran von Uhlenbrock basiert auf dem bekannten Bausatz von Kibri. Dieser ist immerhin schon seit einigen Jahrzehnten erhältlich – und zweifellos ist es auch jetzt noch ein hervorragendes Modell, das durch seine Maßstäblichkeit und die filigrane Nachbildung der Stahlstreben überzeugen kann. Da stellt sich eigentlich die Frage, warum bisher sonst noch niemand auf die Idee gekommen ist, eine funktionsfähige Version anzubieten ...

Der Kran wird von Uhlenbrock fertig montiert und betriebsbereit geliefert. Nach dem Auspacken muss lediglich noch das Wellblechdach zusammen mit zwei Stützen aufgeklebt werden. Bevor das Modell eingebaut wird, sollte jedoch erst einmal ein Funktionstest erfolgen. Der Anschluss ist jedenfalls denkbar einfach, für den Digitalbetrieb reichen zwei Anschlussdrähte aus; der Decoder ist sowohl für DCC wie für das Märklin-Motorola-System geeignet.

Aber auch beim Analogbetrieb stellt das Anschließen von vier Tastern keine Hürde dar und ist schnell erledigt.

Bei unserem Testmuster rührte sich nach dem Aufrufen der werkseitig einprogrammierten Adresse „3“ allerdings erst einmal gar nichts. Erst nach dem Umprogrammieren auf eine neue Adresse funktionierte alles wie beschrieben. Dabei ist auch zu beachten, dass der Decoder auf 14 Fahrstufen eingestellt werden muss (dazu in CV 29 Bit 1 auf 0 setzen). Im Prinzip lassen sich wie bei jedem anderen Lokdecoder noch weitere Parameter wie Höchstgeschwindigkeit oder Bremsverzögerung einstellen – darauf habe ich allerdings verzichtet.

Wenn die Lichtfunktion (f0) ausgeschaltet ist, kann über den Fahrregler der Kranhaken gehoben und gesenkt werden. Ist die Lichtfunktion dagegen eingeschaltet, wird mit dem Fahrregler die Laufkatze in Bewegung gesetzt. Wenn sie eine der beiden Endpositionen erreicht hat, wird der Motor automatisch abgeschaltet.

Linke Seite: Ladespiele an der Ladestraße – der Überladekran von Uhlenbrock im Einsatz. Eigentlich war eine motorisierte Version des Kibri-Modells ja schon lange überfällig ...

Selbst wenn auf der Anlage digital gefahren wird, kann es durchaus sinnvoll sein, den Kran analog über die schon erwähnten vier Taster zu betreiben. Diese könnte man beispielsweise in unmittelbarer Nähe des Modells direkt in der vorderen Anlagenblende montieren und sich so beim Rangieren das Aufrufen der Kranadresse sparen. Für eine komfortablere Bedienung des Krans hat Uhlenbrock außerdem ein kleines Stellpult angekündigt, das mit den Anschlüssen für den Kran und einer LocoNet-Schnittstelle ausgestattet ist und im Lauf des Jahres lieferbar sein soll.

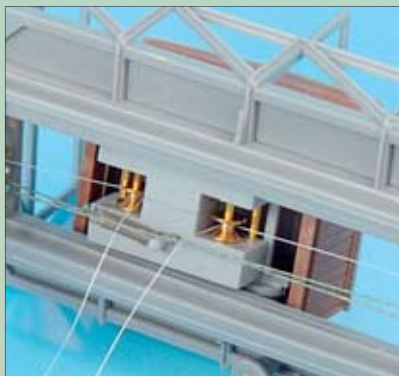
Die beiden kleinen Motoren für das Heben und Senken des Kranhakens sowie das Verfahren der Laufkatze sind zusammen mit dem Decoder unter der Bodenplatte des Modells montiert. Im Trassenbrett ist daher für den Aufbau des Krans ein Ausschnitt von 124 x 53 Millimetern erforderlich.

Bevor es an den Einbau ging, habe ich den Kran noch komplett neu gestrichen. Er ist zwar sehr sauber zusammgebaut und zeigt auch keine sichtbare Verfärbungen durch Kleber (die sich gerade bei so einem zierlichen Modell nicht immer vermeiden lassen) – weist aber naturgemäß den etwas unrealistisch wirkenden Kunststoffglanz auf. Die Spritzpistole schied von vornherein aus, um die dünnen Seile für Laufkatze und Haken nicht hoffnungslos zu verkleben. Abkleben lässt sich hier leider nichts und auf eine Demontage des Krans wollte ich ebenfalls verzichten.

So blieb nur ein Anstrich mit dem Pinsel übrig – mit etwas Geduld gelangt man aber auch auf diese Weise zum Ziel. Ich verwendete einen blaugrauen Farbton (Revell Nr. 57), der den Vorteil hat, dem Plastikmaterial relativ ähnlich zu sein – so fallen eventuell unlackierte Stellen nicht so schnell auf. Denkbar wäre aber auch ein Anstrich in Resedagrün (Humbrol Nr. 78), der beim Vorbild ebenfalls oft zu sehen ist und etwas „frischer“ aussieht. Die Holzteile von Maschinenhäuschen und Steuerkanzel erhielten einen verwittert wirkenden Holzfarbton (Revell Nr. 87), die Wellblechdächer ein helles Grau (Revell Nr. 75).



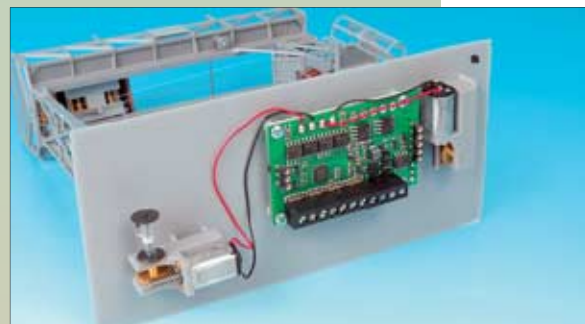
Der Bockkran wird von Uhlenbrock bereits fertig montiert geliefert. Lediglich das Wellblechdach muss noch aufgeklebt werden.



Die Laufkatze von unten; eine kleine Feder sorgt für die nötige Spannung des Antriebsseils. Das Seil für den Haken wird über eine leichtlaufende Rolle geführt.

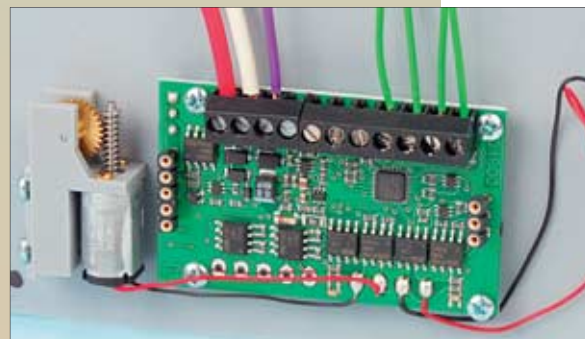


Vor dem Maschinenhäuschen sind die drei Microbuchsen zu sehen, die für den Anschluss von Elektromagnet und Greiferschaufel vorgesehen sind.



Der Antrieb erfolgt über zwei kleine Motoren unter der Grundplatte – links für den Kranhaken, rechts für die Laufkatze. Links: Die Antriebsstange für die Bewegung der Laufkatze läuft nahezu unsichtbar durch das Maschinenhäuschen und die Steuerkanzel.

Rechts: Beim Digitalbetrieb brauchen nur die beiden Kabel links (hier rot und weiß) angeschlossen zu werden. Im Analogbetrieb erfolgt der Anschluss der vier Taster an die grünen Kabel rechts und den gemeinsamen Rückleiter (hier violett). Außerdem sind noch vier weitere Funktionsanschlänge vorhanden.



Kurz + knapp

- digital gesteuerter Bockkran
Baugröße H0
Art.-Nr. 80000
- Preis: € 189,-
- erhältlich im Fachhandel
- Uhlenbrock
Mercatorstraße 6
D-46244 Bottrop
Tel. 0 20 45/85 83 0
www.uhlenbrock.de

Die Grundplatte des Kranmodells ist rund 1,7 mm dick; durch das Unterlegen von 0,3 mm starken Polystyrolstreifen wird die in der Regel übliche Schwellenhöhe erreicht. Die Schienenprofile können dann direkt auf der Grundplatte mit etwas Sekundenkleber fixiert werden. Der Kran sollte bei mir außerdem in eine bereits bestehende Ladestraße integriert werden und mit möglichst wenig Aufwand wieder ausgebaut werden können. Falls einmal ein Schaden am Antrieb entstehen sollte, wollte ich hier lieber auf Nummer sicher gehen.

Das Straßenpflaster aus den Kunststoffplatten von Kibri wurde daher so verlegt, dass es im Bereich des Krans nur mit der Grundplatte verklebt wurde. Die Fugen habe ich dann nach der Bemalung mit dem feinen Straßensplitt von Modellbau Freiburg (Art.-Nr. H0 02) „zugekehrt“ und dünnflüssigen Schotterkleber von Asoa darübergetragen. Auf diese Weise verschwanden die noch sichtbaren Ritzen an den Trennstellen vollständig – und im Ernstfall lässt sich auch alles wieder ohne größere Schäden lösen.

Die drei kleinen Anschlussbuchsen für die Zusatzfunktionen sollen noch unter einem herausnehmbaren Gullydeckel (beispielsweise von Haberl) verschwinden. Den Straßensplitt kann man übrigens auch gut zur Nachbildung von Teerflicken benutzen, mit denen das stark belastete Kopfsteinpflaster von Ladestraßen häufig überzogen ist. Wenn der Schotterkleber etwas angezogen hat, wird der Splitt dazu einfach mit einem kleinen Spachtel glattgestrichen. Die noch sichtbare Grundplatte des Krans habe ich nach dem Einschottern mit einem Bohlenbelag getarnt. Damit war der Überladekran einsatzbereit – ein schönes Modell, das jetzt für Bewegung an der Ladestraße sorgt!



Etwas Farbe kann nicht schaden. Damit der unrealistische Plastikglanz verschwindet, erhielt der Kran einen Anstrich mit matter blaugrauer Farbe (Revell Nr. 57). Die Lackierung mit dem Pinsel erfordert zwar etwas Geduld, führt aber auch zum Ziel ...

Für den Einbau des Krans ist ein Ausschnitt von 124 x 53 mm im Trassenbrett erforderlich.

Rechts: Damit die Grundplatte auf die Höhe der Schwellen von 2 mm kommt, wurden 0,3 mm dicke Polystyrolstreifen untergelegt.



Pflasterarbeiten an der Ladestraße. Sie entstand aus den Kunststoffplatten von Kibri (Art.-Nr. 4124). Sie wurden so zugeschnitten, dass sich der Kran notfalls auch leicht wieder ausbauen lässt; an den durch die gegenläufigen Pflasterstreifen markierten Trennstellen sind die Platten unter dem Kran daher nicht verklebt. Die Anschlussbuchsen sollen später noch mit einem Gullydeckel getarnt werden.



Oben rechts: Das fertig verlegte Kopfsteinpflaster der Ladestraße im Bereich des Bockkrans. Es wurde anschließend mit mattgrauer Farbe (Revell Nr. 75) gestrichen. Nach dem Trocknen konnten dann die Fugen mit feinem „Straßensplitt“ von Modellbau Freiburg ausgelegt und dünnflüssiger Schotterkleber von Asoa darübergeträufelt werden – auf diese Weise verschwinden die bis dahin noch deutlich sichtbaren Fugen zwischen den Platten vollständig. Oben links: Der „Straßensplitt“ eignet sich auch bestens zur Nachbildung der Ausbesserungen mit Asphalt. *Fotos: Lutz Kuhl*

Die im Gleisbereich noch sichtbare Grundplatte wurde einfach mit Holzbohlen getarnt.

Unten: Hochbetrieb an der Ladestraße – und jetzt ist der Bockkran nicht mehr länger nur ein funktionsloses Requisit ...





Die Ok12 der PKP (ex DRG 64) ist mit ihrem Personenzug in Richtung polnisch-deutsche Grenze unterwegs. In Landwitz wird sie abkuppeln, während die beiden „Donnerbüchsen“ zum Endbahnhof Alt Warnow rollen.

Die Ursachen für die Vorgänge um die polnisch-deutsche Grenze liegen im Oktober 2007. Zu jenem Zeitpunkt hatte Michael Kirsch, den Lesern mit seiner H0-Anlage „Landwitz“ (MIBA 6/2006 bzw. MIBA-Spezial 73) bestens bekannt, mit seinem „Anlagen-L“ an der Modellbahnausstellung „Salon Modelarstwa Hobby“ in Poznan teilgenommen. Da „Landwitz“ zum Publikumsliebbling avancierte, luden wir ihn und MIBA-Redakteur Franz Rittig für 2008 erneut nach Poznan ein. Wir planten, eine etwa 70 m lange Modulanlage mit Teilnehmern aus ganz Polen zu gestalten. Doch wie sollte sich Michael beteiligen, wo doch seine Anlage nicht zu unseren Modulen passte?

Leszek Lewinski hatte eine glänzende Idee: „Ich baue ein Zwischenmodul, das der Adaption zwischen unseren Modulen und Michaels Anlage dient. Dieses Spezialmodul gestalte ich als polnisch-deutschen Grenzübergang!“ Leszek hielt Wort. Pünktlich zu Messebeginn am 18. Oktober 2008 war der Grenzübergang fertig. Auch auf deutscher Seite gab es Neuigkeiten: Michael Kirsch und Franz Rittig präsentierten ein gemeinsam gebautes Streckensegment zur Verbindung des Haltepunkts Altlandwitz mit dem Kopfbahnhof Alt Warnow, der deutschen Endstation unserer riesigen Modulanlage. Auch für Alt Warnow war Poznan eine Premiere: Franz Rittig hatte den kleinen mecklenburgischen Endbahnhof, sein neuestes Betriebsdiorama, erst kurz zuvor fertiggestellt und zu uns nach Polen mitgebracht.

Ryszard Pyssa 

Rekordverdächtige Modellbahnschau in Poznan

Grenzüberschreitung

Dass eine über 70 Meter lange H0-Modulanlage sogar staatliche Demarkationslinien überschreitet, dürfte einen echten Grenzfall der Modellbahnpraxis darstellen. Ryszard Pyssa, Chefredakteur der polnischen Vorbild- und Modellbahnzeitschrift „Swiat Kolei“, berichtet vom friedlichen Tatort des ungewöhnlichen Ereignisses.

Das Spezialmodul zur Verbindung der polnischen mit den deutschen Anlagenteilen wurde von Leszek Lewinski als polnisch-deutsche Grenze gestaltet. Das in komplettem Selbstbau entstandene Diorama erhielt den Siegerpreis auf der Messe in Poznan. Fotos: Marcin Turko





Auf einem von Czeslaw Turko gebauten Streckenmodul ist hier eine TP1 (ex G 7.1) mit einem Nahgüterzug unterwegs. Foto: Marcin Turko

Lokwechsel im Bahnhof Landwitz: Der polnische „Hecht“ wird von der 64 übernommen und als Kurswagen-Nachführung über Altlandwitz zum Endbahnhof Alt Warnow gebracht. Foto: Jarek Kozlowski

Endbahnhof Alt Warnow aus der Vogelperspektive: Die kleine Landstation, unverkennbar nach norddeutschem Vorbild gestaltet, bildete den Endpunkt der riesigen Modulanlage. Foto: Piotr Krzykowski





Sichere Stromzuführung beim Weichenbau

Kein Kurzschluss am Herzstück

Auch einem erfahrenen Modellbauer kann einmal ein Fehler unterlaufen – diese Erfahrung musste Bruno Kaiser beim Gleisbau in „Weyersbühl II“ machen. Bei den nach den Vorschlägen in MIBA 9/2008 umgebauten Bogenweichen zeigten sich hartnäckige Kurzschlüsse im Herzstückbereich. Hier nun der Bericht, wie diese zustande kamen und wie sie zu beheben sind.

In der fünften Folge der Serie über den Bau der Anlage „Weyersbühl“ hatte ich über die Optimierung der Stromkontakte für die Weichenzungen der Tillig-Weichen berichtet. Dabei folgte ich den Ausführungen im Artikel von Manfred Peter für die geraden (!) Weichen von Peco und Tillig. Ohne weiter darüber nachzudenken, wurden bei allen Weichen und somit auch den Bogenweichen die vorhandenen Kontaktverbindungen am Herzstück entfernt und stattdessen Weichenzungen und Backenschienen über Drahtbrücken verbunden. Bei den Probefahrten gab es dann ein böses Erwachen, denn offenbar hatte ich den Teufel mit dem Beelzebub ausgetrieben ...

Aber alles der Reihe nach. Mit dem Umbau sollte ein eventueller Kurz-

schluss zwischen Backen- und der nicht anliegenden, über die Herzstückpolarisierung mit entgegengesetzter Polarität versehenen Flügelschiene vermieden werden. Bei den Probefahrten zeigten sich auch keinerlei Schwierigkeiten im direkten Zungenbereich. Anders sah die Sache weiter hinten beim Herzstück aus. Bei den Bogenweichen kommt es nämlich vor, dass beim Überfahren des Herzstücks je nach Fahrzeugart und Radstand die Radsätze gleichzeitig Herzstückspitze und Flügelschiene berühren. Da beide eine unterschiedliche Polarität aufweisen, führt dies zu ganz kurzen Kurzschlüssen – beim Digitalsystem reichen diese jedoch zum Abschalten. Ergebnis: Kurzschlussgefahr vorne gebannt und hinten selbst neu konstruiert!

Die Kurzschlussgefahr ist gebannt – und die nachträglich eingelöteten Verbindungsdrähte sind nach dem Schottern nicht mehr zu sehen, auch die Trennstellen werden nach dem Bemalen der Schienenprofile nicht mehr erkennbar sein.

Was war nun zu tun? Die Weichen waren alle eingebaut – auf der Trasse fest verklebt und angeschlossen. Eine alternative elektrische Schaltung konnte nicht mehr vorgenommen werden, ohne gleich alles zu erneuern. Dazu hatten wir weder Lust noch Zeit, denn irgendwann soll es ja auch mit dem Anlagenbau weitergehen.

Um das hier selbst geschaffene Problem zu lösen, müssen die beiden Enden der Zungenschienen kurz vor dem Herzstück isoliert werden, um die Kurzschlussgefahr durch die gegensätzliche Schienenpolung zu bannen. Die verbleibenden Schienenstummel sollten nicht zu kurz gehalten werden, da sonst die Gefahr des Ausbrechens besteht. Das Trennen lässt sich mit einer kleinen, am besten diamantbestückten Trennscheibe und einer Kleinbohrmaschine bewerkstelligen.

Bei dem Trennen ist mit Vorsicht vorzugehen! Ganz wichtig ist, dass die Gleisstücke durch die Reibung nicht zu heiß werden. Es besteht sonst die Gefahr, dass die darunter befindlichen Kunststoffschwellen weich werden und das Schienenprofil während des Schneidens dort durch den Druck des Werkzeugs unbeabsichtigt hineingedrückt wird. Die daraus resultierende Höhenabweichung bei der Schienenlage führt dann selbst bei geringen Abweichungen unweigerlich zu Entgleisungen. Beim Trennen sollten deshalb nur wirklich scharfe Scheiben verwandt und Pausen zum Abkühlen vorgesehen werden.

Da die werkseitig installierten kreuzweisen Verbindungen der Herzstückschienen mit den Flügelschienen entfernt worden waren, musste ich wieder eine elektrische Verbindung zwischen Flügelschienen und Herzstück herstellen. Das konnte in diesem Fall nur noch von oben erfolgen – daher darf die Verbindung hinterher nicht störend auffallen. Aus Sommerfeldt-Oberleitungsdraht wurden deshalb u-förmige Bügel gebogen, unterhalb (!) der Kunststoffschwellen durchgeschoben und mit Schienenenden und Herzstückeinspeisung verlötet. Auf diese Weise ist eine

ungewollte elektrische Verbindung zwischen den unterschiedlich polarisierten Schienen ausgeschlossen. Die dünnen Drähte verschwinden später unsichtbar unter der Schotterung.

Die Schientrennungen sollten wieder mit einem Zweikomponentenkleber wie Stabilit verschlossen werden. Dadurch bekommen die kurzen Gleisstummel besseren Halt und der Fahrkomfort wird an der Trennstelle nicht beeinträchtigt. Alles in allem sollte man allerdings nur so wenig Klebstoff, wie möglich einsetzen. Das nach dem Aushärten erforderliche Beis Schleifen der überstehenden Kleberreste mit der Nadelfeile ist nämlich wegen der Zähigkeit des Materials etwas mühsam.

Eine Alternative mit einer schaltungstechnisch optimalen, wenn auch aufwendigeren Lösung, bei der das nicht ganz unproblematische Trennen der Schienen nicht erforderlich ist, zeigt Manfred Peter in der nächsten MIBA. Wie außerdem von Tillig zu erfahren war, arbeitet man dort an einer Änderung der Stromführung bei den Weichen, sodass in Zukunft Nacharbeiten der geschilderten Art nicht notwendig sind.

bk 

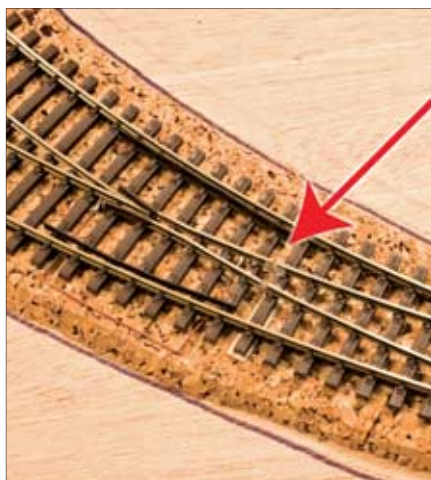


Oben: Mit einer Diamant-Trennscheibe werden die beiden Flügelschienen kurz vor dem Herzstück durchtrennt. **Rechts:** Die elektrische Verbindung zwischen dem abgetrennten Teil der Flügelschienen und dem Herzstück musste mit Draht wiederhergestellt werden.



Zur Stabilisierung des Gleises und für den sauberen Lauf der Fahrzeuge ist ein Auffüllen der getrennten Schienen mit Zweikomponentenkleber angeraten. Rechts: Nach dem Aushärten muss die Klebestelle noch etwas beigeschliffen werden und ist danach so gut wie unsichtbar.

Fotos: Bruno Kaiser



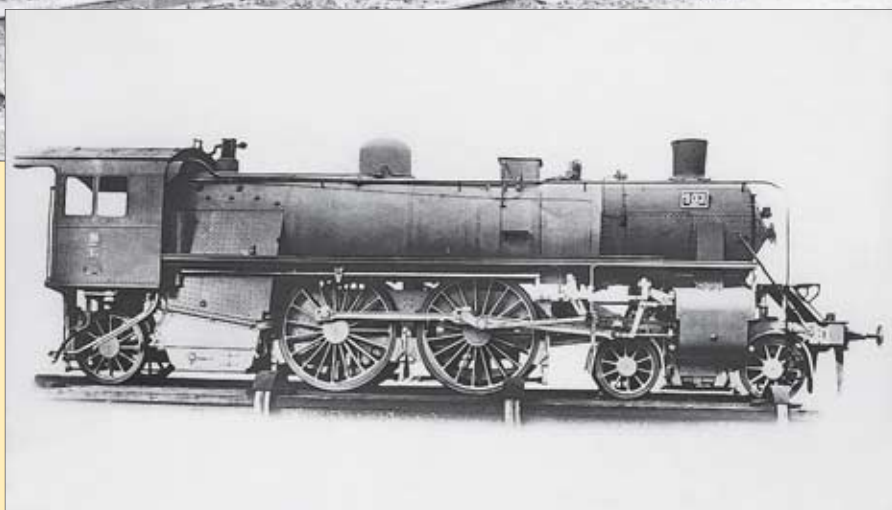
Vom Vorbild des Brawa-Modells der S 9 in H0

Die Letzte ihrer Art



1914 fotografierte Werner Hubert in Stendal die S 9 „Hannover 915“. Der auf dem Umlauf auf der Heizerseite liegende Speisewasser-Vorwärmer wurde nachträglich installiert.

Rechts: Von der Lokführerseite stammt dieses Foto einer S 9. Die Aufnahme verdeutlicht die nicht nur im Hinblick auf ihre Achsanordnung überaus harmonisch wirkende, obwohl nur zweifach gekuppelte Schnellzuglokomotive.



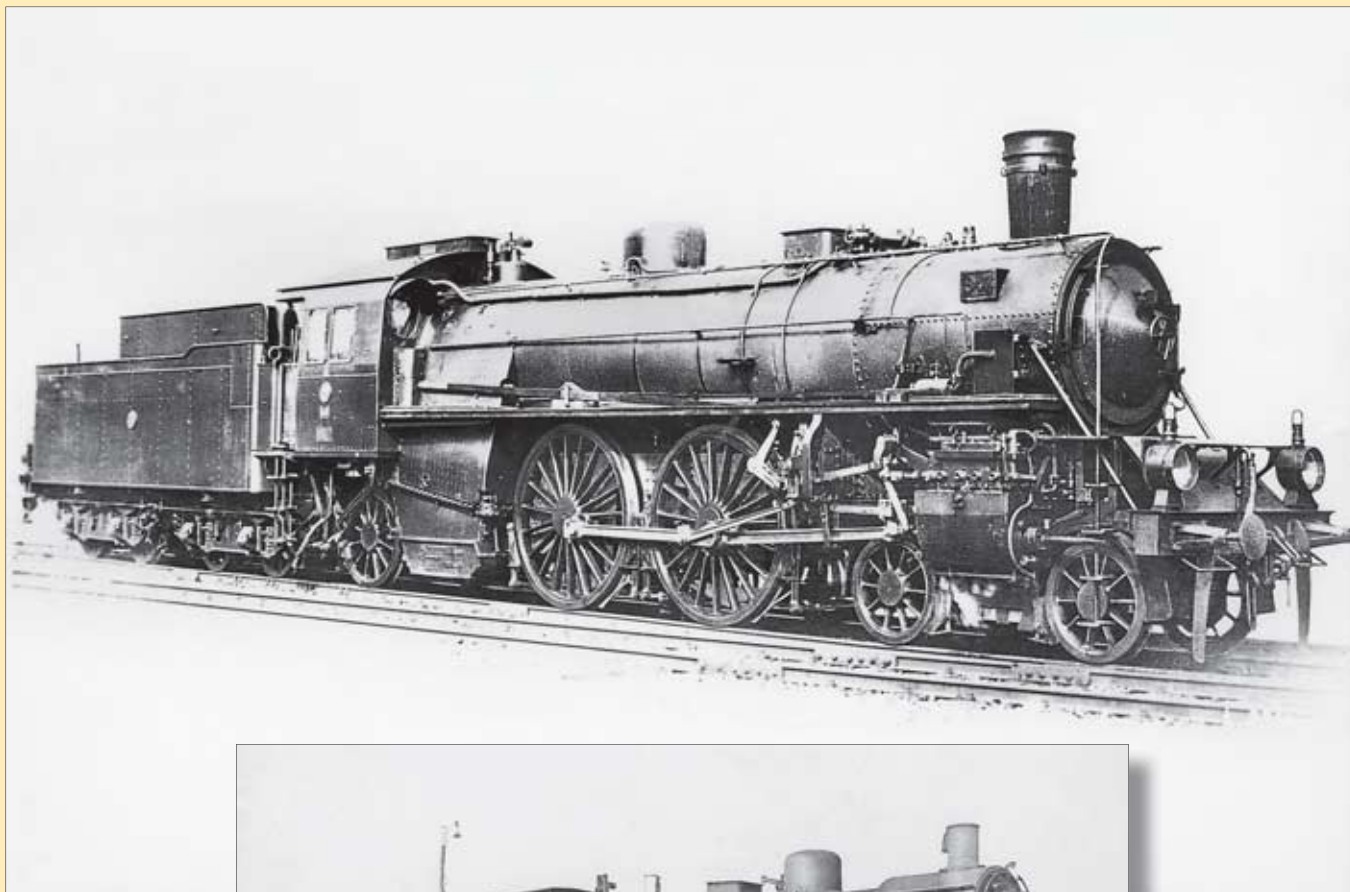
Keine Frage – die preußische Schnellzugdampflokomotive der Gattung S 9 wirkte zu ihrer Zeit modern, vermittelte durchaus Eleganz und half in kurzer Zeit über betriebliche Engpässe hinweg. Ingenieurtechnisch verkörperte sie dennoch nicht den ganz großen Wurf. Franz Rittig erläutert, warum die schlanke Atlantic-Maschine mit dem langen Schlepptender nicht wirklich hielt, was ihre Attraktivität versprach.

Stellen Sie sich vor, Sie sähen nur das „Oberteil“ der S 9, weil das Fahrwerk verdeckt ist – kämen Sie sogleich zu dem Schluss, es könnte sich „nur“ um einen B-Kuppler handeln? Doch selbst sobald die lange Lok mit ihrer Achsfolge 2'B1' voll ins Bild kommt, wirkt die Maschine weder gedrunken noch altmodisch. Rein optisch läuft der elegante Renner den B-Kupplern der Gattungen S 6 und S 7 zweifellos den Rang ab. Selbst die später hoch gelobte (bisweilen auch nur hochgelobte) P 8 blieb im Attraktivitätswettbewerb mit der S 9 auf der Strecke. So, wie sie ausschaute, soll die Atlantic-Lokomotive auch gefahren sein – ausgeglichen, stoßfrei, ästhetisch anzuschauen. Betriebsinspektoren wie Lokpersonale waren des Lobes voll. Dennoch erwies sich die S 9, aufs Ganze gesehen, nicht

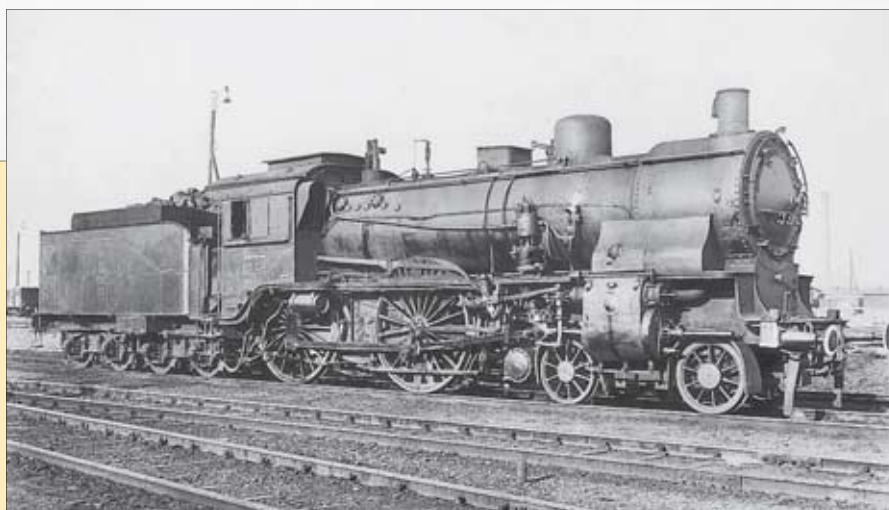
als großer Wurf. Die ihr innewohnende konstruktive, vor allem wärmetechnische Lösung sollte dereinst sogar als „wenig weitsichtig“ (Manfred Weisbrod) eingestuft werden. Wie kam es zu dieser gravierenden Diskrepanz zwischen Schein und Sein, zwischen optischem Outfit und technischem Input?

Nassdampf trotz Heißdampf

Von den 2'B1'-Lokomotiven der preußischen Gattung S 7, den Vorgängerinnen der S 9, erzählt uns Karl-Ernst Maedel: „Die wenigen Atlantictypen der Gattung S 7 (2'B1') fielen ja gar nicht ins Gewicht“. Ihre Bauart als Vierzylinder-Nassdampf-Verbundloks machte sie überdies „beim Personal nicht beliebt“. Letzterem ist zuzustimmen; in Preußen war man (wie Maedel treffend



Oben: Der S-9-Kessel wurde bis zur Grenze des Möglichen vergrößert. Die Rostfläche von 4 m² ergab einen Aschkasten, der sich als einzige Störgröße der gelungenen Optik erwies.



Links: Als (zunächst noch unzuverlässige) Heißdampflok kam die S 6 als Alternative zur S 9 nicht infrage. Dass sie Letzterer auch „architektonisch“ unterlag, beweist dieses Foto.

vermerkt) durch einfache, technisch wenig anspruchsvolle Maschinen „in negativem Sinne verwöhnt.“ Ob indes die durch ihre sprichwörtliche Laufruhe überzeugende S 7 (Bauart Hannover) mit 159 Einheiten, die in so bekannten Schnellzug-Metropolen wie Berlin, Hannover, Frankfurt/Main und Breslau dominierten, wirklich so „gar nicht ins Gewicht“ fiel, darf zumindest hinterfragt werden.

Der Hauptmangel der S 7 lag weniger in ihrer Stückzahl als vielmehr in der historischen Tatsache, dass sie leistungstechnisch nicht mit der Entwicklung Schritt zu halten vermochte. Denn inmitten ihrer Bau- und Beschaffungsjahre (1902-1906) wurde das zulässige Gewicht der Schnellzüge auf 460 t angehoben und die Grundgeschwindigkeit (definiert als die höchste für einen

Zug auf einer bestimmten Strecke zulässige Fahrgeschwindigkeit) von bis dato 85 auf 90 km/h heraufgesetzt. Elf gutbesetzte Schnellzugwagen (44 Achsen!) mit permanent 90 km/h zu fördern stellte eine Anforderung dar, bei der die S 7 im wahrsten Sinne des Wortes (zu lange) auf der Strecke blieb und betriebliche Engpässe auslöste!

Alternativ boten sich zwar ab 1906 die neuen, leistungsfähigen Heißdampfmaschinen S 6 und P 8 (Letztere galt anfangs als Schnellzuglok) an, doch schreckte man vor den noch zahlreichen Kinderkrankheiten zurück, die ihre volle Betriebstauglichkeit beeinträchtigten. Angesichts des dringenden Bedarfs an einer zuverlässigen Langlauf-Schnellzuglok, die gewachsenen Zugmassen und höheren Geschwindigkeiten risikofrei entsprach, entschieden

sich die Verantwortlichen weder für die Heißdampfalternative noch für die Kuppelachsfolge C, sondern beschritten den kurzen Weg geringeren Widerstands: Sie favorisierten die 2'B1'n4v-Maschine der späteren Gattung S 9 als „momentan alternativlos“. Leider geschah dies anstelle ingenieurwissenschaftlicher Weitsicht und verhalf der im Prinzip veralteten Nassdampf-Schnellzuglok zu einer fragwürdigen (genau genommen schwindsüchtigen) Renaissance.

Probleme trotz Sorgfalt

Die S 9 entstand (so berichtet Manfred Weisbrod) insofern „mit großer Sorgfalt“, als man wusste, dass der aufkommenden Heißdampfkonkurrenz nur dann überzeugend zu begegnen war,

wenn sämtliche technischen und betrieblichen Mängel der S 7 konsequent verschwanden. Deutlich größer und schwerer als die S 7 konzipiert, beeindruckte die S 9 mit einem konstruktiv ausgereizten Kessel, dessen über den Rahmen ausladende Feuerbüchse zu ihrem Charakteristikum geriet. Die 4 m² umfassende Rostfläche ergab im Zusammenspiel mit den 5200 mm langen Heizrohren eine spürbare Steigerung der Kesselleistung.

Um die Maschinen für ununterbrochene Langstreckenläufe ohne Wassernachnahme zu ertüchtigen, entwickelte man speziell für die S 9 einen Langlauf-tender, der die „glatte“ Durchfahrt von Berlin Zoologischer Garten bis Hannover (234 km ohne Halt) gestattete! Als für lange Flachlandstrecken im Grunde ideale Lokomotive erfüllte die S 9 somit, was man sich wünschte. Wirklich?

hört insofern in den Bereich von Spekulationen, als es dann wohl sinnvoll gewesen wäre, den ingenieurwissenschaftlichen Fortschritt zum C-Kuppler zu gehen. Dafür sprach auch, dass bei fahrplanmäßig erzwungener Höchstgeschwindigkeit trotz nicht immer korrekter Gleislage (in Preußen nichts Ungewöhnliches) die B-Kuppler dann doch zum Schlingern neigten.

Kurzlebig trotz Eleganz

Der allgemeingültigen Aussage, die der anspruchsvolle Modellbahner im Begleittext zum Brawa-Modell vorfindet, ist dennoch zuzustimmen: „Die S 9 hatte hervorragende Laufeigenschaften und war mit ihrem leistungsfähigen

preußischen Verhältnissen durchaus nicht als Makel abqualifizieren und unmöglich als „eigentliche Achillesferse“ der S 9 herbeizitieren. In einem Umfeld (dem der KPEV), wo nach Angaben von Maedel noch Anfang 1911 etwa 4700 B-Kuppler, darunter 1350 B-gekuppelte Schnellzugmaschinen (zumeist weitab von besonderer Eleganz) das Bild bestimmten, brillierten die 99 „schlank und rank gewachsenen Atlantic-Lokomotiven der Gattung S 9“ (Max Baumberg) sehr wohl als ästhetischer Blickfang. Gerade die S 9 bewies, dass unter geschickter Einbeziehung der Schleppachse auch ein B-Kuppler architektonisch Staat machen konnte.

Diese Aussage mag stützen, dass es auch in Sachsen noch 1909 Konstrukteure gab, die der Atlantic anhängen und mit der X H1 eine 2'B1'-Maschine fertigstellten, obwohl die klaren Vorzüge von 2'C-Loks im



Dem zunächst vergleichsweise ruhigen Lauf der betrieblich zuverlässigen, nicht unwirtschaftlichen Atlantik-Typen konnte die zeitweilig als „Rumpelkiste“ berüchtigte S 6 wenig entgegenzusetzen. Dennoch gab es Streckenprofile, wo die schöne Nassdampflok S 9 im Vergleich mit der klobigen Heißdampf-S 6 eher ungünstig abschnitt. Im (zugegebenen) Extremfall ist tatsächlich passiert, wovon Manfred Weisbrod berichtet: „Auf einer 13 km langen Steigung von 8,3 Promille blieb die S 9 mit einem Zug von 397 t beinahe liegen, obwohl sie mit 70 % Füllung fuhr. Die Maschine war wegen zu kleiner Hochdruckzylinder nicht in der Lage, die erforderliche Dampfmenge zu verarbeiten und in Zugkraft umzusetzen.“

Ob eine veränderte Zylinderkonstellation dies hätte beheben können, ge-

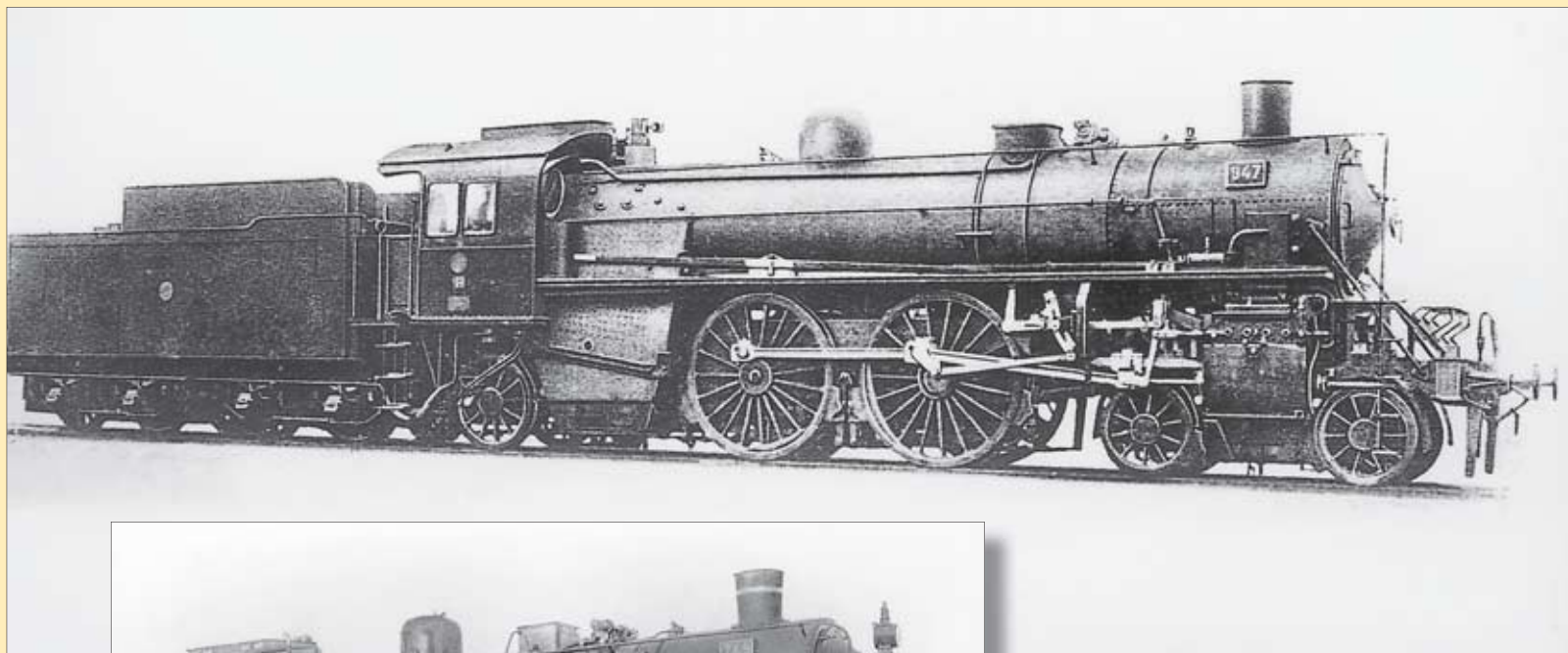
Kessel wie geschaffen für Schnellzüge im flachen Norddeutschland. Nebenbei war sie auch optisch sehr gelungen und gilt als eine der schönsten preußischen Lokomotiven.“

In der Tat: Die hohe Kessellage und der dadurch mögliche Verzicht auf Radkästen, das für preußische Verhältnisse große Führerhaus und der schlanke Langlauf-Tender verliehen ihr ein zukunftsweisendes, ausgeglichenes Erscheinungsbild, das auch bestätigt fand, wer das geschmeidige Auf und Nieder ihrer Kuppelstangen sah: Laufkultur im besten Wortsinne! Die später immer wieder infrage gestellte Achsfolge 2'B1' (und damit die Atlantik-Bauart) lässt sich 1908 zumindest unter

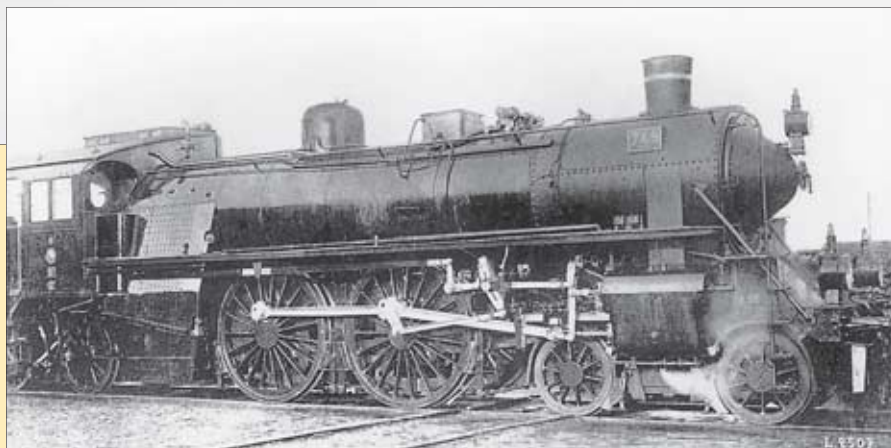
Gründe genommen längst als unbestritten galten.

Auch wenn besagte Sächsin vielleicht nicht ganz so attraktiv anrollte wie die S 9 (sicher eine Sache des Geschmacks), so überzeugte sie doch mit konstruktiver, vor allem wärmetechnischer Überlegenheit: Als Heißdampfmaschine verkörperte sie einen Fortschritt, mit dem die Preußer partout nicht dienen konnte.

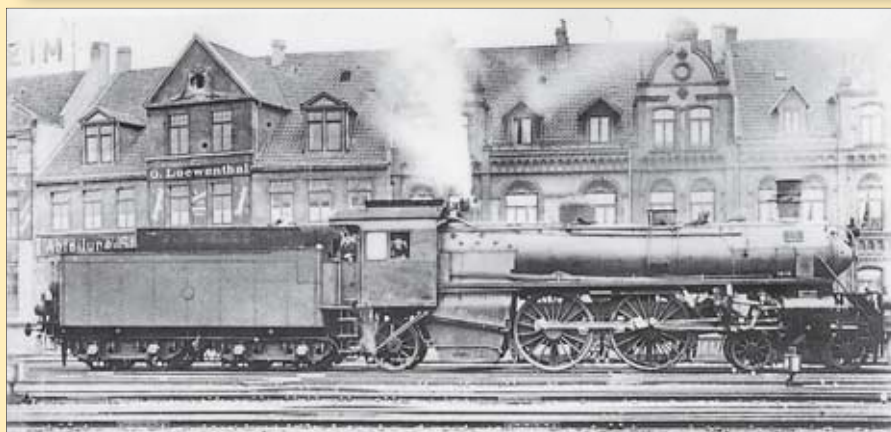
Nur drei S-9-Maschinen erlebten noch die Umzeichnung in die Baureihe 14 der DRG. Was bleibt, ist die Erinnerung an eine Atlantic-Lok, die als Höhepunkt und Abschluss der Geschichte der Nassdampf-Schnellzuglokomotiven anfangs hielt, was sie versprach, doch bald nur noch als Schönheit von gestern und, wie Günther Scheingraber resümiert, als „beispiellos kurzlebig“ galt. Schade! *Franz Rittig* 



Die „Hannover 947“ wurde 1910 als letzte S 9 geliefert, erhielt eine Ventilsteuerung und einen Platz auf der Weltausstellung.

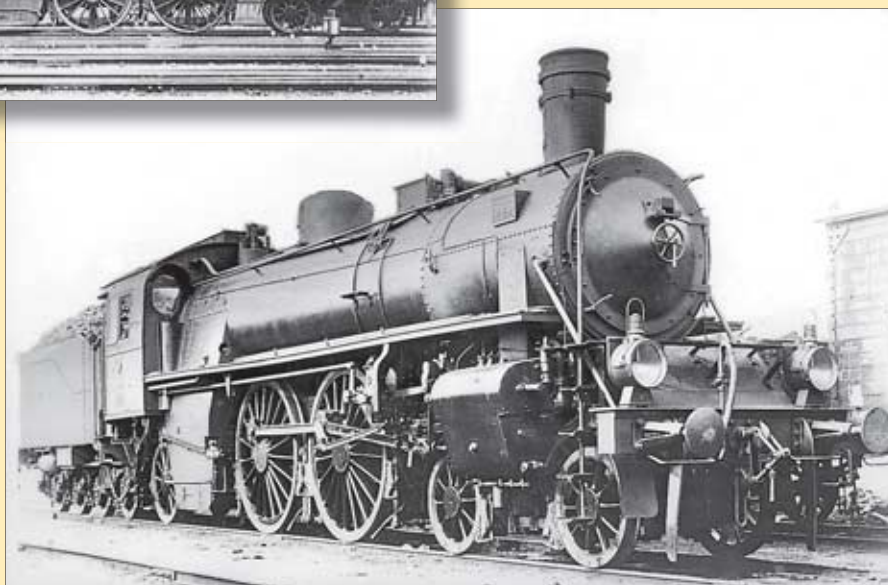


Links: Als „Hannover 749“ baute Hanomag im Jahre 1908 die erste, noch mit windschneidigem Führerhaus ausgestattete S 9.



Links: Diese Seitenansicht verdeutlicht die ungewöhnlichen Abmessungen des extra für die S 9 entwickelten Schlepptenders, der die schlanke Maschine als Langlauf-Schnellzuglokomotive begehrt machte. So wurde es ab Mai 1911 möglich, das Schnellzugpaar D 19/D 20 der Relation Berlin–Hamburg ohne Zwischenhalt (zur Wassernachnahme) zu befördern.

Nach dem „Wohlstand“ auf dem Schlepptender zu urteilen, steht dieser S 9 offenbar ein Langlauf mit einem Schnellzug bevor. Obwohl die S 9 für dieses Einsatzgebiet prädestiniert war, schafften nur die noch nachträglich auf Heißdampf umgebauten „Hannover 903“ und „Hannover 905“ sowie die nicht umgebaute „Essen 908“ die Umzeichnung zur 14 001, 14 002 sowie zur 14 031 der DRG. Fotos: Archiv MIBA



Das H0-Modell der S 9 von Brawa im Test

Wiederbelebte Eleganz

Obwohl man ihre Schönheit rühmte, war die preußische Schnellzuglok der Gattung S 9 als Nassdampfmaschine und B-Kuppler bereits bei ihrem Erscheinen 1908 umstritten. Im Hinblick auf das soeben ausgelieferte Brawa-Modell dürfte der Streit eher gegenstandslos sein – meinen Franz Rittig und Bernd Zöllner.



in der Literatur ermitteln, denn sie sind lupenrein am Führerhaus zu finden, wie ja überhaupt das ganze Modell mit einer exzellenten Farbgebung und Bedruckung brilliert. So wurde der Aschkasten vorbildgerecht schwarz vom Stehkessel abgesetzt. Im Unterschied zu den messingfarbenen gedruckten Schilderziffern am Führerhaus erscheinen die Anschriften über die Kohle- und Wassermengen auf dem Schleppender in Weiß, während die Bremsbauart „Druckluftbremse (Knorr)“ in sattem Gelb aufgedruckt wurde. Als Krönung des Ganzen darf der rote Zierring am Schlot gelten.

Sehr gut getroffen ist die Stirnpartie mit jener äußerst filigranen, nur auf der Lokführerseite angebrachten Griffstange, die (vor dem rechten Zylinder weit heruntergezogen) zugleich als Trittstufenhalter dient. Ihre Befestigung am Kessel erfolgte ebenso makellos wie die aller anderen, dort freistehend angebrachten Leitungen, Handräder und Armaturen. Die Seitenkanten der schwarzen, fein geriffelten, absolut plan montierten Umlaufbleche erschienen in vorbildgerechtem Rotbraun und damit exakt in der Farbgebung des hochfiligranen Fahrwerks mit den hohen Radsätzen. Deren Speichenzahl stimmt ebenso mit dem Vorbild überein wie die „Dimensionen“ der Treib- und Kuppelstangen, des Kreuzkopfes und

Von der S 9 ist bekannt, dass sie angesichts ihrer wenig weitsichtigen Konstruktion manchem Kenner offenbar nur im Hinblick auf ihr Erscheinungsbild als gelungen galt. Dem neuesten Brawa-Modell lässt sich diese Einschränkung gewiss nicht unterstellen. Hat man die Lok aus der (ziemlich festen) Umklammerung des Blisters befreit und allseits freigestellt, kommt sofort etwas von jener Eleganz herüber, von der Augenzeugen und einige „S-9-Biografen“ schwärmten.

Als Vorbild wählte Brawa die „Altona 908“, eine S 9, die 1909 von der Hannoverschen Maschinenbau AG (Hannomag) unter der Werknummer 5457 an die KPEV geliefert wurde und jahrelang u.a. auf der „Rennstrecke“ Hamburg-Berlin im Einsatz lief. Man muss diese Angaben übrigens nicht erst aufwendig

Das Brawa-Modell der S 9 (hier von der Heizerseite) widerspiegelt nicht nur die eindrucksvolle Größe der Schnellzuglok, sondern auch die Mühe, die in eine vorbildgerechte Detaillierung investiert wurde.

Ansicht von der Lokführerseite. Vorbildnah befördert die S 9 den Schnellzug Berlin-Eydtkuhnen und hat den AB 4ü „Stettin 04282“ (Brawa 45203) am Zughaken.



Hier handelt es sich nicht um den Langlauftender der S 9, sondern um den 2'2'T31,5 der KPEV, wie er sich durchaus zur Verwendung auch bei anderen preußischen Lokomotivmodellen anbietet ...

der Steuerung. Mit beigelegten Nachrüstteilen ist es möglich, das Innentriebwerk der Vierzylinder-Verbund-Bauart anzudeuten. Dass dieser Bereich keine mechanische Funktion aufweist, vermag die Freude an dem ausgeglichenen Bewegungsmodus der Kuppelräder samt Gestänge nicht zu schmälern.

Der „Kohlevorrat“ im Tender ist nicht üppig ausgefallen – zum Glück, denn hier kann der Modellbahner echte Kohle nachladen, ohne sich beschränken zu müssen: Mit „Kohleberg“ gefüllte Tender waren ein Charakteristikum dieser Langlaufmaschinen und die feine Lokomotive hätte es durchaus verdient, mit „wirklicher“ Kohle noch mehr an Authentizität zu gewinnen.

Die beweglichen kleinen Türen zum Führerstand können durch ebenfalls beigelegte, größere Türen ersetzt werden. Der Blick in den Führerstand selbst offenbart auch im Modell die für eine preußische Lokomotive eher ungewöhnliche räumliche Großzügigkeit. Zugleich fällt der Blick auf die zwei Feuertüren, deren Nachbildung für die konstruktiv strengen Vorgaben aus Waiblingen spricht.

fr



Der schlanke, glatte Kessel und das filigrane Fahrwerk des B-Kupplers vermitteln auch im Modell viel von der einstigen Eleganz des Vorbilds. Fotos: gp





Technik

Der mechanische Aufbau dieses Modells entspricht dem Brawa-Konzept: weitgehende Metallbauweise bei Lok und Tender, ergänzt durch äußerst filigrane Zurüstteile aus Kunststoff, deren sichere Verbindung mit der Lok leider nicht immer gewährleistet ist. Der Kessel aus Metall und das Führerhaus aus Kunststoff bilden eine Einheit, die sich nach dem Lösen von drei Schrauben leicht abheben lässt. Oberhalb der Treibräder befindet sich der mit zwei Schwungscheiben ausgerüstete Motor. Verbunden durch eine Kardankuppung treibt er über ein kombiniertes Schnecken-Stirnrad-Getriebe die hintere Kuppelachse an, deren Räder mit Haftreifen belegt sind, während die Treibachse über die Kuppelstangen mitgenommen wird.

Die geführte Länge des Modells ergibt sich aus dem drehbar gelagerten Vorlaufgestell und der Kuppelachse ohne Seitenspiel. Da sich das mögliche Seitenspiel der Treibachse wegen der Steuerung kaum vergrößern lässt, ist das Modell erst auf Radien ab 415 mm

einsetzbar. Die Stromabnahme erfolgt bei der Lok von allen Treibrädern durch Radschleifer auf der Innenseite, zusätzlich einseitig von beiden rechten Rädern des Vorlaufgestells über Achsschleifer. Beim Tender sind alle Radsätze als isolierte Halbachsen ausgeführt, sodass über Schleifkontakte auf der Rückseite aller Räder der Strom abgenommen wird – eine solide Lösung.

Der Tender besteht ebenfalls weitgehend aus Metall, lässt sich nach dem Lösen von vier Schrauben öffnen und gibt die Leiterplatte mit der Elektrik frei. Es existiert sowohl eine achtpolige als auch eine 21-polige Schnittstelle. Für die elektrische Verbindung zwischen Lok und Tender sorgen zehn Kabel, die unsichtbar in der Deichsel „versteckt“ sind. Am Tender ist die Kuppelungsdeichsel drehbar aufgehängt, in der Lok wird sie in einer Kulisse geführt. Deren Kulminationspunkt ist nicht mehr spitz, sondern ausgerundet, sodass auch unter Last kein labiler Zustand entsteht und verhindert wird, dass Lok und Tender bei großer Anhängelast schräg anlaufen. Im Analogbetrieb lässt sich das Modell im gesamten

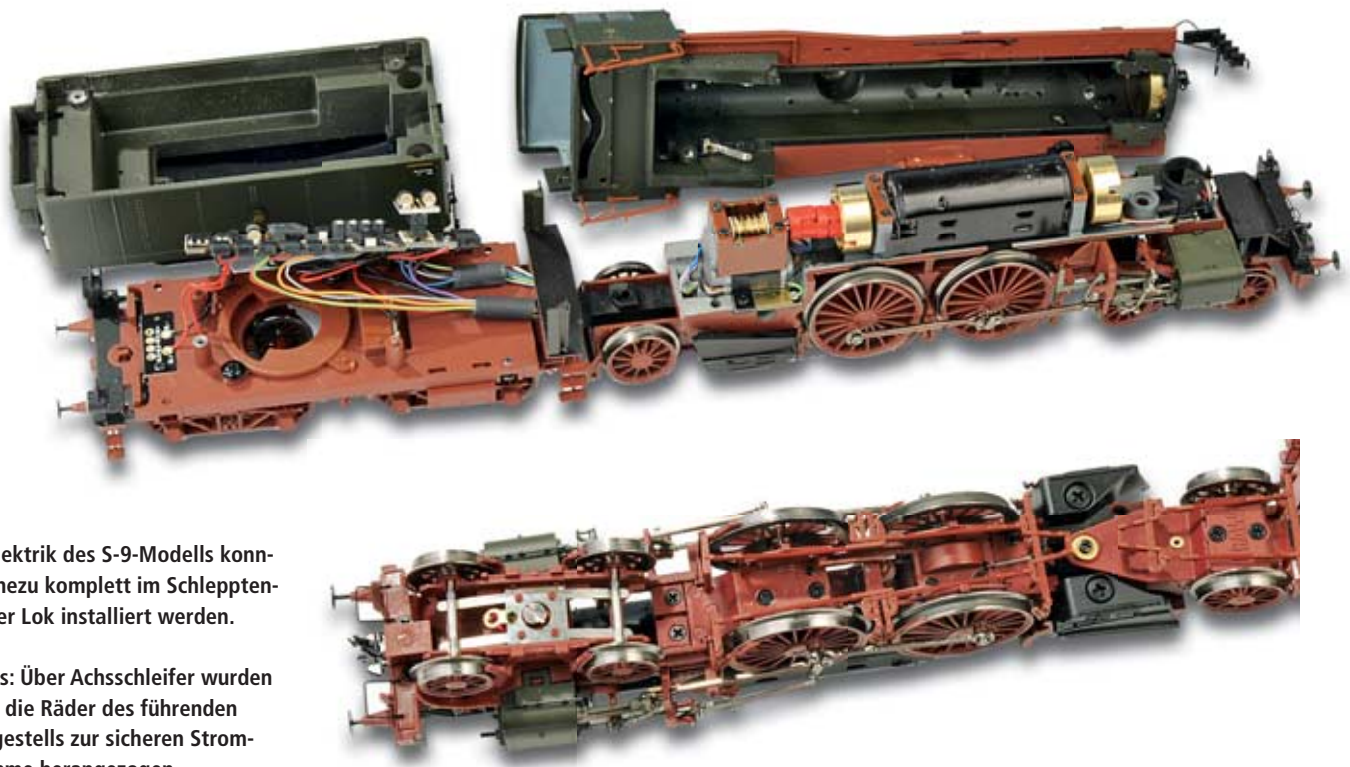
Bestens gelungen sind Farbgebung und Bedruckung. Beachtlich: der extra rote Zierring am Schornstein und die Messingschilder.

Regelbereich gefühlvoll steuern. Die Geräuschentwicklung hält sich in Grenzen. Da sich der Einbau des Motors nur mit kleinen Schwungscheiben bewerkstelligen ließ, wird bei Unterbrechung der Fahrspannung lediglich ein abruptes Stoppen verhindert – ein „Auslauf“ ist kaum feststellbar.

Die ermittelte Zugkraft ermöglicht den vorbildgerechten Einsatz der Lok. Die mit der Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung mit Miniaturbirnen überzeugt. Der Einbau eines Rauchentwicklers ist vorbereitet. Ein kulissengeführter Normschacht am Tender und ein schwenkbarer an der Frontseite gestatten den uneingeschränkten Einsatz des Modells. Die Bedienungsanleitung erklärt Wartungs- und Pflegearbeiten und gibt Hinweise zum Tausch von Verschleißteilen.

Der vorbildgerechte Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk unterstreicht das filigrane Erscheinungsbild der Schnellzuglok.





Die Elektrik des S-9-Modells konnte nahezu komplett im Schlepptender der Lok installiert werden.

Rechts: Über Achsschleifer wurden sogar die Räder des führenden Drehgestells zur sicheren Stromabnahme herangezogen.

Fazit

Das Modell der S 9 verkörpert ein aufwendig detailliertes Modell, das sich an der Grenze zwischen Betriebsauglichkeit und Vitrinenartikel bewegt. Betriebsbahner sollten auf den Anbau des Schmierpumpenantriebes (in der Anleitung fälschlich als Tachometer bezeichnet) und der „Tender-Seitenteile“ wegen unzureichender Fixierung wohl besser verzichten. bz 

Messwerte S 9

Gewicht der Lok:	318 g
Gewicht des Tenders:	195 g
Gesamtgewicht:	455 g
Haftreifen:	2
Zugkraft	
Ebene vorwärts:	157 g
Ebene rückwärts:	153 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	91 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	110 km/h bei 13,7 V
V _{min} :	7 km/h bei 3,1 V
NEM zulässig:	154 km/h bei 12,0 V
Auslauf	
aus V _{max} :	40 mm
aus V _{Vorbild} :	55 mm
Stromaufnahme	
Leerfahrt (12 V):	260 mA
Volllast:	450 mA
Lichtaustritt:	ab 7,0 km/h bei 3,1 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	2
Durchmesser:	13,5 mm
Stärke:	5,4 mm
Art.-Nr. 40 270, uvP:	€ 445,00

Maßtabelle des Modells der S 9 in H0 von Brawa

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	21 858	251,24	252,00
Länge Lokrahmen:	12 460	143,22	143,40
Abstand Lok-Tender:	100	1,15	1,40
Länge Tenderrahmen:	7 998	91,93	92,20
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 570	52,53	53,30
Kesselmitte:	2 675	30,75	31,15
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 050	12,07	12,80
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,10
Pufferlänge vorn/hinten:	650	7,47	7,50
Breitenmaße			
Gesamtbreite (Führerhaus, Rahmen unten)	2 950	33,90	34,70
Zylindermittenabstand:	2 070	23,80	24,40
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	10 750	123,56	123,35
Vorlaufachse 1 zu Vorlaufachse 2	2 200	25,29	25,00
Vorlaufachse 2 zu Kuppelachse 1:	2 350	27,01	27,05
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	2 300	26,44	26,30
Kuppelachse 2 zu Schleppachse:	3 900	44,83	45,00
Achsstände Tender			
Schleppachse zu Tenderachse 1:	2 220	25,52	24,60
Gesamtachsstand:	5 600	64,37	64,80
Achse 1 zu Achse 2:	1 800	20,69	21,10
Achse 2 zu Achse 3:	2 000	22,99	22,60
Achse 3 zu Achse 4:	1 800	20,69	21,10
Raddurchmesser			
Laufräder vorn:	1 000	11,50	11,50
Treib- und Kuppelräder:	1 980	22,80	22,70
Schleppachse:	1 250	14,40	14,00
Tenderräder:	1 000	11,50	11,00
Speichenzahl			
Laufräder vorn:	10	10	10
Treib- und Kuppelräder:	19	19	19
Schleppachse:	12	12	12
Tenderräder:	12	12	12
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	14,3 _{min}	14,6
Spurkranzhöhe Treibräder:	–	1,2 _{max}	1,0
Spurkranzhöhe Laufachsen vorn:	–	1,2 _{max}	1,0
Spurkranzhöhe Schleppachse:	–	1,2 _{max}	1,0
Spurkranzbreite:	–	0,7 _{min} - 0,9 _{max}	0,7
Radbreite:	–	2,8 _{min}	2,7



Rietlingen III, 19. Teil

Ein Altona in Bayern

Damit keine Missverständnisse aufkommen – Altona ist natürlich ein Stadtteil von Hamburg und liegt keineswegs in Bayern! Hier geht es vielmehr um den Kleinvieh-Verschlagwagen mit der Gattungsbezeichnung „Altona“. R. K. Casanova zeigt, wie er ein Modell von Piko für den Einsatz auf seiner Anlage „Rietlingen“ vorbildgerecht entsprechend der Epoche II änderte.

Ein altes Sprichwort besagt: „Geschenktem Gaul schaut man nicht ins Maul“. Wenn aber besagter Gaul bereits Jahre im Stall steht und sich nicht von der Stelle rührt, muss man die Situation überdenken – mein Gaul stand zwar nicht im Stall, sondern lag in einer Schachtel ...

Die französische Zeitschrift „Le Train“ hatte nämlich die nette Gewohnheit, zu Weihnachten den Abonnenten ein kleines Treuegeschenk in Form eines Wagenmodells zu machen. Als

Der fertig umgebaute Wagen im Bw Rietlingen. Im täglichen Einsatz hat er eine nicht unerhebliche Verschmutzung angesetzt. Die meisten Zurüstteile wie Pufferbohlen, Zettelhälter, Zurrösen und Bremsstellhebel kommen von Weinert, die Beschriftung von Gaßner. Die Piko-Radsätze wurden gegen RP-25-Radsätze von Weinert ausgetauscht.

Abonnent erhielt auch ich diese Geschenke, legte sie aber mehr oder weniger unbeachtet zur Seite – so wie sie aus der Schachtel kamen, passten sie einfach nicht zu meiner Reichsbahn-

anlage der Epoche II. Es handelte sich um Güterwagen von Piko, die durch die entsprechende Beschriftung für den französischen Markt bestimmt waren.

Unter diesen Modellen befand sich auch ein Verschlagwagen; als er mir neulich wieder in die Hände fiel, betrachtete ich ihn einmal etwas genauer. Offensichtlich war das Vorbild ein Wagen der Bauart V „Altona“. Ein Blick in den zweiten Band der „Güterwagen“ von Stefan Carstens und die Schieblehre bestätigten schnell diese Vermutung. Zum V 23, wie der Verschlagwagen bei der DB später genannt wurde, heißt es dort: „Als Modell gibt bzw. gab es den V 23 von vier verschiedenen Herstellern ... In den Hauptabmessungen stimmen alle Modelle mit dem Vorbild



überein, und auch die Detaillierung ist bei allen Wagen gut bis sehr gut ...“

Da war mir klar, dieser Wagen muss nach Rietlingen und soll dort die bayrischen und preußischen Wagen für den Viehtransport, die ich bereits besaß, ergänzen. Zunächst bestellte ich bei meinem Fachhändler eine ganze Reihe von Zurüstkteilen nebst RP-25-Radsätzen von Weinert, außerdem den Beschriftungssatz G225 von Gaßner für den V Altona der Epoche II.

Beim Abholen der Bestellung und dem obligatorischen Bezahlen wird einem allerdings schnell klar, dass das Supern von Wagen den Neupreis eines Modells durchaus übertreffen kann – nur wer gerne bastelt, wird den zeitlichen Aufwand für die folgenden Arbeiten unberücksichtigt lassen und sich während der Ausführung und schließlich am Endresultat erfreuen.

Bevor es an den Umbau ging, wollte ich mich zunächst etwas näher über das Vorbild des Wagens informieren. Dabei überraschte mich die vergleichsweise hohe Anzahl der in den Jahren 1927 bis 1935 gebauten Verschlagwagen der Austauschbauart – es waren 654 Stück. Zu jener Zeit erfolgte der Transport von Kleinvieh im Gegensatz zu heute vorzugsweise über die Schiene und weit weniger über die Straße. Die Tiere erreichten so lebend ihre Abnehmer und wurden erst vor Ort geschlachtet, soweit sie nicht den regional begrenzten Märkten direkt zugeführt wurden. Der heute übliche Transport im tiefgefrorenen Zustand mag zwar wesentlich einfacher und hygienischer sein, ob aber Geflügel- oder Schweinefleisch damals im Geschmack nicht doch besser waren, sei dahingestellt ...

Neu gegenüber den älteren Verschlagwagen war das Tonnendach; das Untergestell wurde von den gedeckten Wagen übernommen. Die Austauschwagen wurden, wie übrigens alle Verschlagwagen, in den Gattungsbezirk „Altona“ eingereiht, ab 1937 wurde die Bezeichnung des Gattungsbezirkes in „Hamburg“ geändert. Noch ein Wort zu der Bezeichnung Vh. Das Hauptgattungszeichen V stand für: „Gedeckter Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, Latenwänden und zwei Böden mit Einrichtung zur Veränderung der Ladefläche (Kleinvieh)“. Das Nebengattungszeichen h wies auf eine (Dampf-) Heizleitung hin. Ob die Austauschwagen mit einer Heizleitung ausgerüstet waren, wie es im Beschriftungssatz von



Der Piko-Wagen, wie ihn vor Jahren die Abonnenten der Zeitschrift „Le Train“ als Treuegeschenk erhielten. Abmessungen und Details entsprechen genau dem V „Altona“, nur die Einteilung der Verschlagbretter und die Anzahl der Lüftungsschlitze stimmen nicht mit dem Vorbild überein.

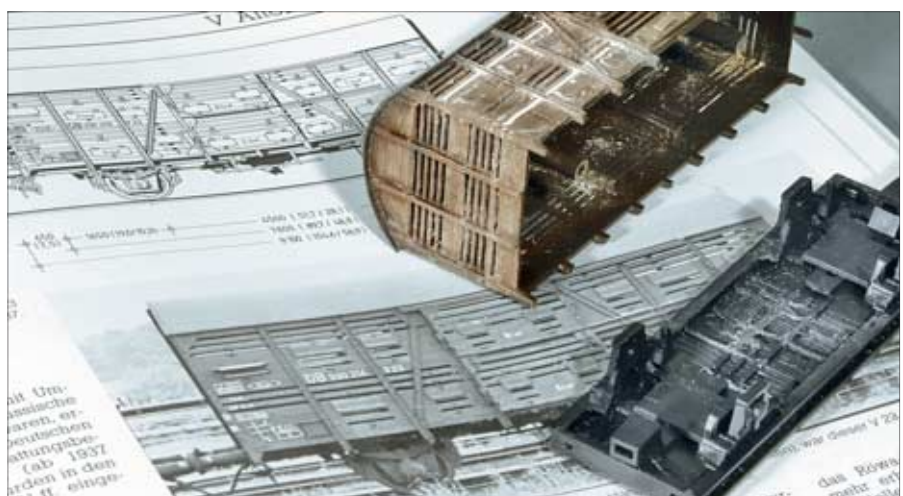


Oben: Die Unterseite des Wagens. Obwohl das Bremsgestänge einschließlich der Zylinder nachgebildet ist, sollte die Bremsanlage durch eine neue von Weinert (Nr. 9252) mit Hauptluftbehälter, Bremszylinder und Steuerungsventil ersetzt werden.

Links: Mit einem abgebrochenen Laubsägeblatt, im Feilkloben eingespannt, wurden die fehlenden Lüftungsschlitze zwischen den Latten freihändig aufgesägt.

Unten: Anhand der hervorragenden Zeichnungen im Güterwagen-Buch von Stefan Carstens ist es ein Leichtes, die Anzahl der Lüftungsschlitze in Stirn- und Seitenwänden entsprechend dem Vorbild durch Einsägen oder Zuspachteln zu korrigieren.

Fotos: R. K. Casanova





Die zugespachtelten Lüftungsschlitze wurden mit einem Glasfaser-Radierpinsel sorgfältig verschliffen. Der erhöht angespritzte Zettelhalter wurden ebenfalls abgeschliffen. Bei der Demontage des Fahrgestells ist allerdings ein Zapfen des Fahrgestells abgebrochen, der mit den rohrähnlichen Angüssen des Wagenoberteils verklebt war ...

Links: Der Wagenkasten bekam Bohrungen für die aus 0,4 mm dickem Kupferdraht angefertigten neuen Rangierergriffe sowie die Trittbretter und für die Signalscheibenhalter von Weinert, die hier schon einmal probeweise eingesteckt wurden.

Im Bild unten hat der Wagenkasten den ersten Anstrich mit „güterwagenbrauner“ Farbe (RAL 8012) von Weinert erhalten. Die diversen Anbauteile sind noch nicht montiert.



Unten: Das Fahrgestell hat eine komplett neue Pufferbohle bekommen, unter den Schiebetüren sind neue, dünne Trittbretter aus Holz montiert und der Wagenkasten ist jetzt mit Zurrösen ausgerüstet.



Gäßner ausgeführt ist, lasse ich genauso offen wie die Frage, ob die Austauschwagen nicht doch in die Nummerngruppe 80001 bis 80654 gehören.

Der „Altona“ entsteht

Der Umbau begann mit der Demontage des Wagenkastens vom Untergestell. Dies geht bei den älteren Piko-Modellen allerdings nur mit Gewalt, denn die Zapfen des Untergestells sind hier in angespritzte Rohre des Wagenkastens geklebt. Mir ist dann auch prompt einer der beiden Zapfen abgebrochen und im Rohr steckengeblieben. Da nach dem Umbau der Wagenkasten auch mit nur einem Verbindungszapfen ausreichend fest auf dem Untergestell sitzt, habe ich es hierbei gelassen.

Gegenüber der Zeichnung von Stefan Carstens fehlten dem Wagen einerseits einige Lüftungsschlitze, andererseits wies der Wagen weitere Schlitze auf, die an diese Stellen nicht hingehörten. Zunächst ergänzte ich daher die fehlenden Schlitze in den Wänden; dazu spannte ich ein abgebrochenes feines Laubsägeblatt in einen Feilkloben ein und sägte die Schlitze freihändig in die entsprechenden Seitenwände. Etwas lästig war das elektrostatische Verhalten der Sägespäne, die sich überall auf dem Kunststoff festsetzten und die Sicht auf die Arbeitsstelle behinderten. Die überzähligen Schlitze habe ich verspachtelt und anschließend verschliffen.

Der nächste Arbeitsgang bestand aus dem Entfernen der angespritzten Teile wie Handgriffe, Trittbretter und Schlussscheibenhalter. Sie wurden durch Zurüstteile von Weinert oder durch Selbstbauteile ersetzt; die neuen Handgriffe entstanden aus 0,4 mm dickem Kupferdraht. Den angespritzten Zettelhalter habe ich – weil viel zu dick und klobig – mit dem Skalpell weggeschnitten und anschließend verschliffen. An seine Stelle kam ein solcher von Weinert.

Auch die Pufferbohle musste einem neuen Teil von Weinert weichen. Da der Wagen bereits mit Kurzkupplungskulissen ausgerüstet war, habe ich auf den Einbau von Federpuffern verzichtet und lediglich feste von Weinert mit einem Tellerdurchmesser von 4,3 mm (Art.-Nr. 8618) eingebaut. Zusätzlich wurden auf den Stirnseiten noch übriggebliebene Bremsschläuche aus einem Zurüstsatz von Roco montiert.

Obwohl man bei normalem Betrieb davon kaum etwas sieht, habe ich dem Untergestell eine komplette Bremsanlage mit Bremsgestänge von Weinert spendiert. Diesmal wollte ich auch wissen, ob Wagen mit RP-25-Rädern anstandslos über Roco-line-Weichen laufen. Bei meinen Testfahrten konnte ich feststellen, dass dies in der Praxis keine Probleme macht.

Noch vor der endgültigen Montage der Anbauteile erfolgte der Anstrich mit rotbrauner Farbe (RAL 8012, Art.-Nr. 2643 bei Weinert). Ich habe den Wagenkasten zweimal mit dem Pinsel gestrichen; das Dach bekam eine Lackierung in einem dunklen Anthrazitgrau. Handgriffe und Signalhalter wurden schwarz gestrichen, der Zettelhalter weiß hinterlegt. Das Anbringen der Nassschiebebilder für die Beschriftung erforderte dann noch einmal viel Geduld, bis all die kleinen Schnipsel an der richtigen Stelle saßen. Zum Abschluss wurde der Wagenkasten noch mit klarem Mattlack versiegelt.



Das Ergebnis der Bastelei passt nun in meinen Wagenpark der Epoche II. Die Vielfalt der zu jener Zeit eingesetzten Güterwagen ergibt auf der Anlage ein abwechslungsreiches Bild – und erinnert mich daran, den Ortsgüterbahnhof von Rietlingen endlich fertigzustellen ... *R. K. Casanova* 

Von den Umbauarbeiten offensichtlich beeindruckt, stellten die Rangierer von Rietlingen auch gleich den Verschlagwagen von Märklin aus den Vierzigerjahren bereit ...

Für die damalige Zeit war dieses Modell eigentlich sehr gut gelungen. Obwohl deutlich verkürzt, zeigte der Wagen doch die wesentlichen Merkmale eines „Altona“.



Ländliche Idylle in H0, unübertroffen in der Feingestaltung

Rockenfeld – ein armes Dorf



Die Rockefellers als Inbegriff des Reichtums kennt sicher jeder – aber ihren Geburtsort? Rockenfeld im Westerwald, ein kleines, bescheidenes Dörfchen mit kaum einem Dutzend Höfen. Im Modell ist das individueller Gebäudebau vom Feinsten! Auch wenn die Eisenbahn auf den Bildern fehlt, so bietet der Rundgang durch den H0-Ort doch eine Menge Anregungen für den Modellbahner.

Ein Bericht in einem Heimatjahrbuch des Kreises Neuwied brachte mich auf die Idee, das kleine Dörfchen Rockenfeld im vorderen Westerwald nachzubauen. Der Ort war ca. 180 m lang und ca. 85 m breit, das ideale Maß, ein ganzes Dorf im Maßstab 1:87 zu gestalten. Die Recherchen über-

nahm meine Frau. Bebauungspläne vom Katasteramt, Vorbildfotos und Berichte vom Kreismedienamt und Fotos von ehemaligen Bewohnern des Ortes bildeten die Grundlage für den Nachbau. Ca. 3000 Stunden in zweieinhalb Jahren waren nötig, um das Modell auf einer Fläche von 2,10 x 1,08 m maß-

stäblich entstehen zu lassen. Es zeigt die Zeit Anfang 1900, als noch niemand an eine Auflösung des Ortes dachte.

Das Vorbild

Die erst 1280 urkundlich erwähnte „Villa de Rukenveld“ meint wohl das Dorf



Der Dorfteich war nicht als reine Idylle angelegt, sondern diente weitaus praktischeren Belangen, nämlich als Löschteich für die Feuerwehr. Die Zierde für den Ort ergab sich dann meist von selbst.

Besonders gut im Modell machen sich die unterschiedlichen Wandstrukturen an einem Haus, wie hier das freilegende Bruchsteinmauerwerk und der daran anschließende, verputzte Bereich.

(Weiler) Rockenfeld, das „Dorf auf dem Bergrücken zwischen Rhein und Wied“. Dies ist sicher die naheliegendste Deutung des Namens. Rockenfeld wurde wahrscheinlich im 11. Jahrhundert als Rodungssiedlung angelegt. Über drei oder vier herrschaftliche Pachthöfe und einige Bauernstellen in späterer Zeit ist Rockenfeld nie hinausgewachsen; trotzdem ist der Ort in aller Welt bekannt. Denn die Vorfahren der amerikanischen Rockefellers stammen von hier; damals wurden Aussiedler noch nach ihren Heimatorten benannt.

Der Ort wurde Mitte des 18. Jahrhunderts eine selbständige Gemeinde. Doch alle Anstrengungen, ein auf Dauer lebensfähiges Dorf zu schaffen, konnten den Untergang nicht abwenden. 1965 wurde die Auflösung des Ortes beschlossen und 1969 begann die planmäßige Aussiedlung der Bewohner. Heute sind alle Häuser des alten Dörfchens abgetragen.

Versteckte Höhenmeter

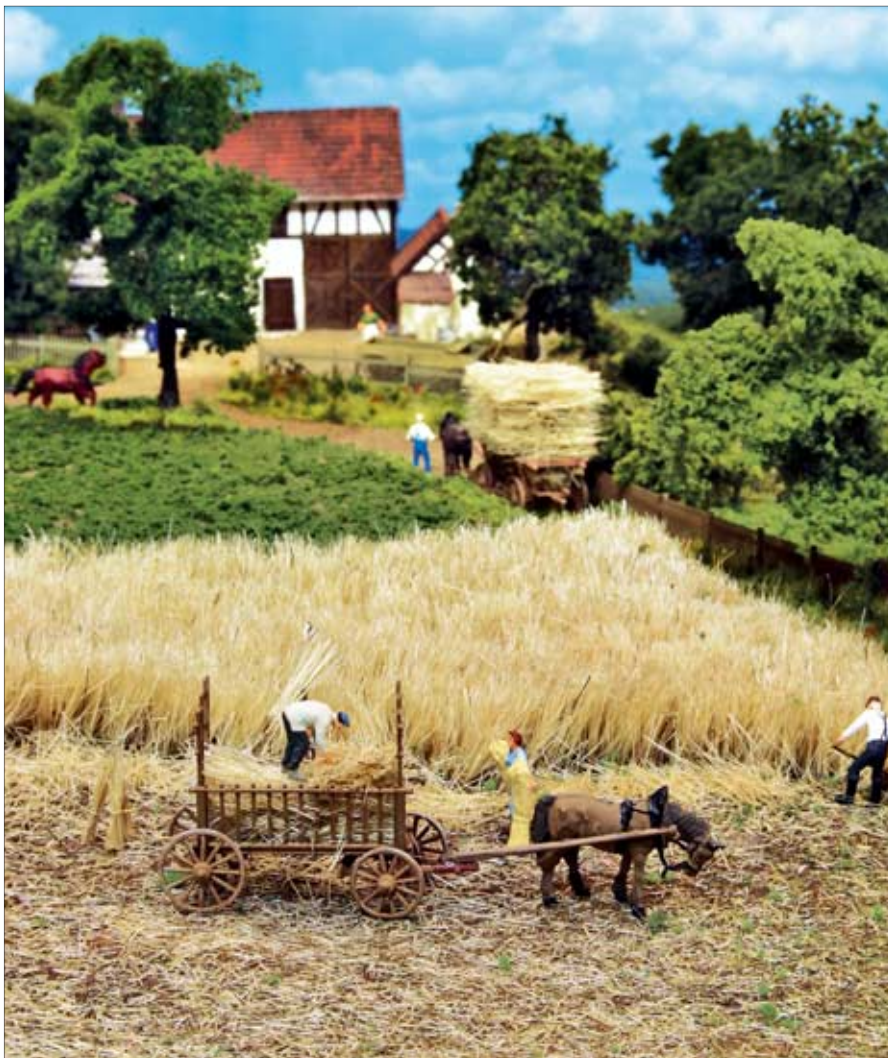
Der Unterbau der Modellnachbildung besteht aus einem 10 cm hohen Rahmen aus 12 mm starkem Sperrholz und einer 6 mm starken Deckplatte, auf die ich den Katasterplan im Maßstab 1:87 übertrug. Die Grundrisse sämtlicher Gebäude konnte ich dem Plan entnehmen. Für die Höhe der Häuser richtete ich mich nach Fotovorlagen und Hinweisen der ehemaligen Hausbewohner. Zuerst baute ich einfache Kartonmodelle, um zu sehen, ob die Proportionen der Gebäude mit



Vorherrschend bei den Gehöften ist die Viehhaltung mit den dafür benötigten Stallungen. Eine große Rolle spielte in den Dörfern natürlich auch der eigene Garten, in dem alle Sorten Gemüse für den Lebensbedarf angebaut wurden.



Holzhacken war ein notwendiges Übel, denn die Wärme kam im Winter nicht von Heizungen, sondern von holzbefeuerten Öfen. Hierfür musste während der warmen Jahreszeit schon genügend Vorrat angelegt werden. *Fotos: HM*



Das Getreidefeld, bestehend aus Heki-Schilfbüscheln, alle einzeln gesetzt, setzt die mühevollen, aber vorbildgetreu wirkende Ausgestaltung des Dioramas fort. So wirken nicht nur die Gebäude mit exakten Vorbildmaßen und warmen Naturfarben, sondern auch die umgebende Vegetation. Hierzu zählen auch die individuell gefertigten Draht-Drill-Bäume.

den Fotovorlagen übereinstimmten. Da der Bebauungsplan nur einige Höhenmeter aufwies, besuchte ich an einigen Wochenenden – mit Zollstock und Maßband bewaffnet – den ehemaligen Ort, um die Höhenunterschiede innerhalb des Ortes auszumessen. Ein mühseliges Unterfangen, da die Fläche einerseits verwildert, andererseits mit einem Tannenwald zugewachsen war. Zum Teil sägte ich die Stellflächen der Gebäude aus der Grundplatte aus, um sie anhand meines Höhenplanes zu platzieren, andere Flächen erhöhte ich mit Styrodurplatten verschiedener Stärke. Die Zwischenräume wurden mit Krepp und Fliegendraht bespannt, mit einer Lage Gipsbinden belegt und mit Modellgips verspachtelt, um dem Gelände die richtige Form zu geben.

Natürlicher Untergrund

Vor der Begrünung grundierte ich das Gelände nicht mit grüner, sondern mit brauner Abtönfarbe, weil meines Erachtens ruhig etwas brauner Boden zwischen den Grashalmen hervorschimmern darf. Als Basis für die Begrünung verwendete ich Sommergras von Heki, aufgetragen mit der Nachspritzdose, eine für mich seit Jahren bewährte Methode. Für Schattierungen sorgten die Fasern „Moorboden“ und „Blended Turf“, Mischung Wiese von Woodland. Für die Felder fand fein gesiebter Ackerboden und für die Gärten Erde vom eigenen Garten Verwendung.

Dazu kamen verschiedene Sorten Sand für die Wege und Höfe. Die Wegränder bestückte ich mit Wildgrasfasern von Heki und Busch, einzeln mit der Pinzette gesetzt und teilweise mit einem Tupfer Farbe versehen. Das Getreidefeld fertigte ich aus kurzgeschnittenem Heki-Schilf. In den Gärten wachsen Blumen und Gemüse aus Schaumstofflocken verschiedener Hersteller. Dazu pflanzte ich Kohlköpfe aus eingefärbten Papierkügelchen.

Holz und Gips

Die Fachwerkhäuser entstanden aus 2 mm starkem Sperrholz, auf das ich schmale Streifen aus Furnier als Fachwerk aufklebte. Die Gewände spachtelte ich mit Reparaturspachtel aus der Tube aus (Swing-Decor aus dem Bauhaus). Diese Masse lässt sich leicht und gleichmäßig verarbeiten. Nach dem Trocknen wird die Wand mit einer Mes-



serklinge abgezogen und das Fachwerk mit brauner Holzbeize nachgestrichen. Der Putz bekommt eine Patina mit stark verdünnten Acrylfarben.

Die Fertigung der Gebäude aus Bruchstein war praktisch Neuland für mich. Sie wollte ich ganz aus Gips herstellen. Einige Erfahrung im Bau von Mauern und in Gips geritzter Pflastersteine hatte ich ja schon. Bei den ersten Seitenwänden goss ich den Modellgips in eine Form, bestehend aus einer Grundplatte (Styrodur), auf die ich 4 mm starke und 1 cm breite Styrodurstreifen als Umrandung für die Wand klebte. Nach einem Tag waren die Platten so weit trocken, dass ich sie aus der Form lösen konnte.

Die Öffnungen für Fenster und Türen übertrug ich von einer zuvor angefertigten Zeichnung des Gebäudes direkt auf die Platten. Die grobe Ausarbeitung der Öffnungen erfolgte mit Kleinbohrmaschine und Fräser, danach mit Feilen verschiedener Breiten. Die Gestaltung der Bruchsteine erfolgte mit einem Stichel (Stahlnadel, in ein Stiftenklöbchen eingeklemmt). So ritzte ich die Fugen in die Mauer. Nachdem im ersten Versuch die Mauern zu glatt erschienen, kam die rettende Idee: Ich bearbeitete die Styrodurunterlage mit einer Holzraspel und hatte so schon eine grobe Form der Steinstruktur, die ich dann mit dem Stichel gravierte. Nach einigen Tagen waren die Wände so weit getrocknet, dass ich sie mit Holzleim zusammenkleben konnte. Zur Verstärkung und zum besseren Halt erhielten



Das gesamte Dorf ist recht überschaubar. Lehmverputzte Fachwerkbauten mit landestypischen roten Dachziegeln.

An diesem Gebäude sind beide Techniken schön nebeneinander zu sehen: Das Fachwerk (auf Sperrholz aufgeklebte Furnierstreifen mit ausgespachtelten Gewänden) und das rein aus gegossenen Gipsplatten entstandene Steinhaus.

die Gebäude von innen ein Gerüst aus 2 mm starkem Graukarton, den ich mit Alleskleber auf die Gipsplatten klebte.

Die farbliche Gestaltung erfolgte mit verschiedenen Acryl-Farbmischungen, aufgetragen nass in nass. Die Dachplatten, Fenster und Dachrinnen stammen von Auhagen. Aus den Alu-Deckeln von Joghurt-Bechern schnitt ich Blechstreifen für Kaminabdichtungen und Dachübergänge. Schuppen, Scheunentore und Stalltüren entstanden aus 1-2 mm breiten Furnierstreifen, nachbehandelt mit Holzbeize und Tusche.

Vegetation

Nach so viel filigraner Vorarbeit sollte auch die Nachbildung der Natur dazu passen. Deshalb verwendete ich z.B.

bei den Bäumen keine Fertigprodukte, sondern selbstgemachte Bäume nach der Draht-Drill-Methode.

Nachdem die Drahtrohlinge in Form gebracht und verlötet waren, trug ich eine Schicht Lackspachtel als Rinde auf und bemalte sie braungrün. Dann beklebte ich die Aststummel mit Meeresschaumrispen (Seemoos), die ich mit grüner und schwarzer Farbe besprühte. Mit Beflockungsleim und Laubflocken von Heki erfolgte die Belaubung.

Da Rockenfeld in seiner Blütezeit nur 52 Einwohner hatte, finden sich auch auf dem Modell nicht allzu viele Figuren von Preiser und Merten; Fuhrwerke von Preiser und Kibri vervollständigen die Gestaltung. Weiteres Zubehör wie Leitern ergab dann den finalen Eindruck. *Kurt Nesselhauf* 

Vierachsiger ABB-Abteilwagen der KPEV mit fünf Abteilen 2. Klasse und zwei (gelb umrandeten) Abteilen 1. Klasse in Wagenmitte. Foto: Werk/Archiv Michael Meinhold



Preußische Abteil-Vierachser und ihre Brawa-Modelle

Beschleunigter Massentransport

Schneller Fahrgastwechsel – kein Begriff aus unseren Tagen der Stadtschnellbahnen und Verkehrsverbünde, sondern eine Maxime schon zu Länderbahn-Zeiten. Bestes Beispiel: Preußens vierachsige Abteilwagen, deren Geschichte Michael Meinhold umreißt.



Zurückträten bittääähhhh, es fährt ein der beschleunigte Personenzug nach Frankfurt über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Bebra. Bittääähhhh zurückträten. Vorrrsicht am Bahnsteig!“

So schildert der große Eisenbahnliterat Karl-Ernst Maedel den ersten Eindruck einer Reise mit dem beschleunigten Personenzug – aus der Perspektive eines eisenbahnvernarnten Knirpses in den Zwanzigerjahren, als dieser längst vergessenen Zuggattung der beschleunigte Massentransport über heute unvorstellbare Distanzen oblag. Zurück zu den Anfängen:

Ab 1895 wurden die ersten preußischen Abteil-Vierachser (nach einzelnen Vorläufern ab 1890) als Serienfahrzeuge gebaut, zunächst 1./2. Klasse, 1896 3. Klasse und 1898 als 1./2./3. Klasse. Als Gattungszeichen wurden die den Wagenklassen 1-4 entsprechenden Großbuchstaben verdoppelt, bei zusammengesetzten Großbuchstaben nur der jeweils letzte. Die A(B)-Wagen wa-



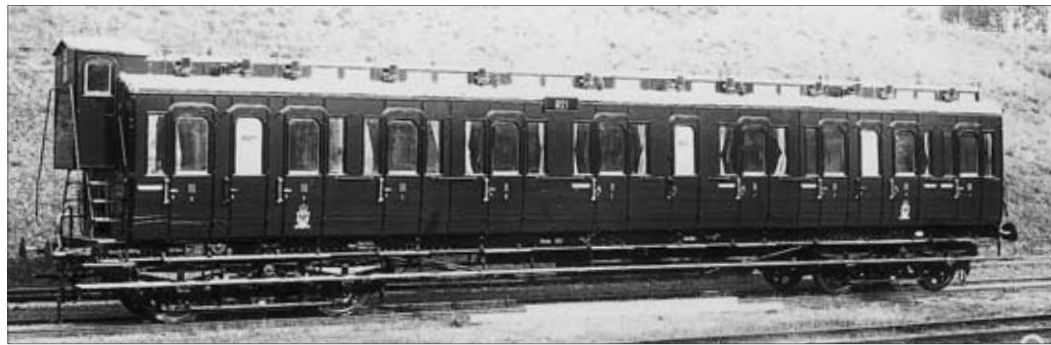
Linke Seite unten: 39 097 passiert mit E 849 München–Frankfurt/M im Jahr 1930 den Bahnhof Heigenbrücken.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

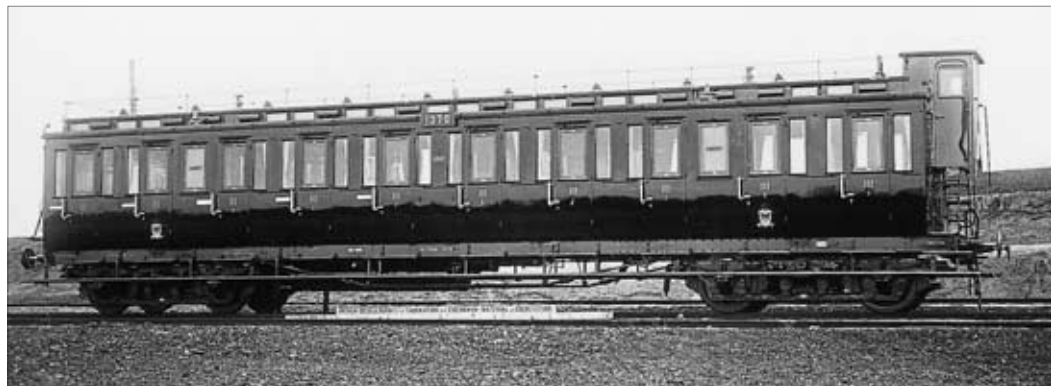
ren dunkelgrün mit einer gelben Umrandung der 1. Klasse, die C-Wagen rostbraun und die BC- bzw. ABC-Wagen grün und braun lackiert.

Die ab 1904 aufgelegten Musterzeichnungen enthielten auch die vierachsigen Abteilwagen, die sich von ihren Vorgängern durch das stärker gewölbte Dach mit Oberlichtaufbau, das Satteldach anstelle des Flachdachs beim Bremserhaus und Metallrahmen bei den Fenstern der Abteiltüren unterschieden. Von 1903-1907 wurden 350 AB4, 250 ABC4, 100 BC4 und 450 C4 gebaut; die 650 von 1912-1920 gebauten C4 unterschieden sich von ihren Vorgängern durch den Wegfall eines Aborts und Schwanenhals- statt der preußischen Regeldrehgestelle.

Die Wagen wurden zunächst für zuschlagfreie Schnellzüge (ab 1907 Eilzüge genannt) verwendet; im Eilzugdienst wurden sie ab 1930 durch die Einheits-Durchgangswagen abgelöst. Einsatzschwerpunkt waren die eingangs genannten beschleunigten Personenzüge über große Distanzen, ge-



Vierachsiger BCC-Abteilwagen der KPEV mit sechs Abteilen 3. und drei Abteilen 2. Klasse. Wie beim AB-Wagen links befinden sich auch hier die „höherwertigen“ Abteile in der Wagenmitte. Unten: Vierachsiger CC-Abteilwagen der KPEV mit zehn Abteilen dritter Klasse. Ab Baujahr 1902 wurden neun Abteile vorgesehen. Fotos: Werk/Archiv Michael Meinhold



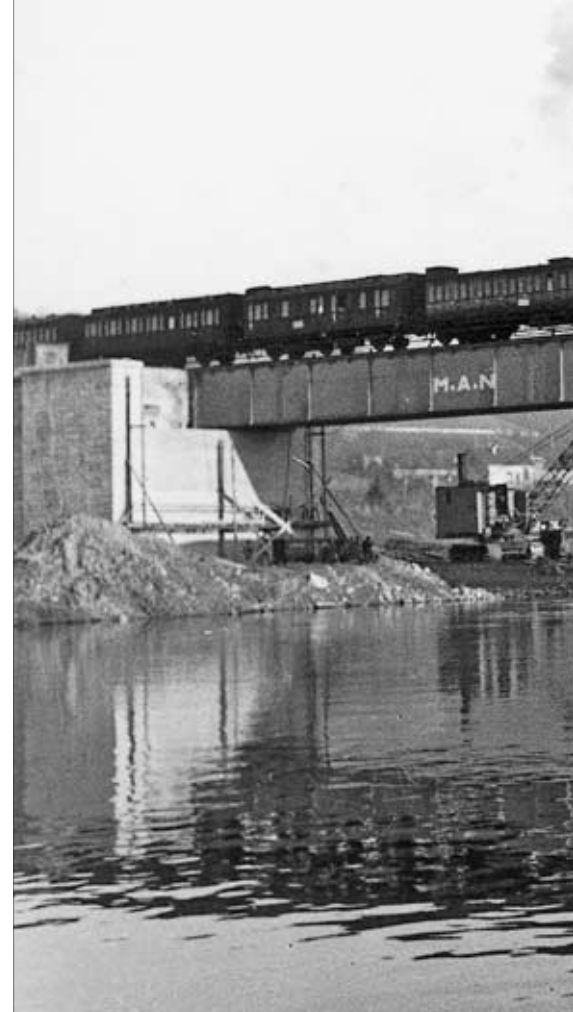
Typische Reichsbahn-Personenzüge mit Abteil-Vierachsern: Oben 17 129 mit P 850 bei Köln-Mülheim im Jahr 1930, unten 62 011 mit P 460 Eisenach–Meiningen bei Wasungen, 9.9.1934. Fotos: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold





Unterloquitz im Frankenwald, 1939: E 18 41 mit P 847 München–Nürnberg–Leipzig. Vor den preußischen Abteil-Vierachsern (dazwischen ein bayerischer Wagen ohne Dachaufsatz) laufen Gepäck-, Post- und Expressgut-Wagen. Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

376	Oberhausen–Essen–Hagen–Siegen–Gießen–Frankfurt					
2., 3.	1 Pw 4	375	Oberhausen–Frankfurt	2041	1100	
	1 C 4 *	"	"	"	"	
	1 CC 4tr	"	"	"	"	
	1 B 4	"	"	"	"	
	2 C 4	"	"	"	"	
Kp384	1 C 4 *	393	Essen–Wt.–Steinbeß	382	3345	* vS u. S.
2., 3.	1 C 4, 1 BC 4, 1 Pw 4	"	"	387	"	
Kp385	1 Pw 4, 1 BC 4, 1 C 4	388	Wt.–Steinbeß–Essen	386	3345	* vS u. S.
2., 3.	1 C 4 *	"	"	"	"	



Nicht genau „unsere“ Abteil-Vierachser, aber ein bezeichnendes Bild vom 15.12.1949, als alles rollen musste, was noch rollen konnte: Personenzug auf der Mainbrücke bei Heidingfeld. Foto: Archiv Michael Meinhold

Links oben: Auszug aus dem Zugbildungsplan der Direktion Essen von 1937 mit dem Langstrecken-Personenzug 376 und der für kürzere Strecken nicht minder typischen Kombination von zwei C 4 und einem BC 4. Archiv Michael Meinhold

Bei Ahlten wurde der B4p 421-233 der DR am 19.3.1966 aufgenommen.

Aus dem Juli 1955 stammt die Aufnahme des von einer 39 bespannten Personenzuges bei Rudersdorf (Kr. Siegen).

Fotos: Joachim Claus/Archiv Michael Meinhold





E 665 W		Göttingen (6 ⁰⁰)-Hannover (7 ⁴⁶)			
1. 2.		61%	300 t		
1)	Pw4	Göttingen-Hannover		$\frac{666}{4023}$	666
	B4	"	"	"	"
	B4	"	"	"	"
	AB3y	"	"	"	"
	AB3y	"	"	"	"
	B4	"	"	"	"
	B4	"	"	"	"
	B4	"	"	"	"

Et 624		Köln (15 ¹⁷)-Aachen (16 ²⁹ /16 ⁴⁵)-Maastricht (17 ³²)			
1. 2.		* 92%			
	Sa, So				
Sa	B4		Köln-Aachen		631
Sa	B4				
	AB		" -Maastricht		846
	VT 36		" "		"
	ABVS		" "		"

Die Reihungspläne von 1956 zeigen die Abteil-Vierachser B4 im Verband mit Mitteleinstiegswagen (E 633), Umbau-Dreiachsern (E 666) und – eine ganz besondere Kombination – als samstäglige Verstärkung einer Triebwagen-Garnitur VT 36/VS 145 (Et 624). Beim berühmten Eilzug E 782 (P 8-Langlauf Köln-Marburg) fungieren sie 1957 hinter Vorkriegs-Eilzugwagen und einem Umbau-Vierachser als Sonntags-Verstärkung Köln-Siegen. *Archiv Michael Meinhold*

E 633		Altenbeken (14 ⁵⁰)-Hannover-Soltau (Han)-Buchholz-Hamburg-Altona (21 ⁰³)			
1. 2.		* 96%	300 t		
West				Hannover-Hmb-Altona	
W	Post	Altenbeken-Hannover		2480	$\frac{2480}{2462}$ 16 110
	Pw	" -Hmb-Alt		634	$\frac{634}{634}$ Hmb 1231
	ABm	"		"	" "
2 Kb	Bm	"		"	" "
	Bm	(Düsseldorf-)		533	" Wt 5554
	ABm	"		"	" "
▲	Bm	Hannover		634	" Hmb 1232
	3 B4	" -Soltau		636	636 Han 13547

wöhnliche Personenzüge und die Nahschnellverkehrszüge im Ruhrgebiet.

Die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs bei den beiden deutschen Bahnverwaltungen verbliebenen Abteil-Vierachser wurden bei der DB bis 1959 nicht nur in Personenzügen, sondern auch in der Epoche IIIb noch in Eilzügen und hier mitunter in höchst interessanten Kombinationen eingesetzt, wie eine intensive Auswertung der Reihungspläne belegt. Bei der DR der DDR waren die Wagen naturgemäß noch einige Jahre mehr unverzichtbar. *mmf*

E 782		Köln (17 ¹⁵)-Troisdorf-Siegen-Biedenkopf-Marburg-Gießen-Frankfurt (M) (01 ¹³)			
1. 2.		* 92%	350 t, ab Siegen 150 t, ab Marburg 250 t		
West					
	Post4	(Kassel-) Marburg-Frankfurt (M)		1768	1715 19 53
	Pw	Köln-		781	1703 Köl 2745
2 Kb	B	"		"	" "
	AB	"		"	" "
	B	"		"	" "
W	B	" -Siegen		3344	785 " 2797
W	AB	"		781	781 " 2796
W	B	"		"	" "
	B4yg	"		"	" Wt 08815
S	B4	"		3344	785 Köl 15220
S	B4	"		"	" "
S	AB/B3y	Marburg-Frankfurt (M)		1785	1703 Fm 11646
S	B/B3y	"		"	" "



Oben: Schmuck sieht er aus, der vierachsige Abteilwagen in preußischer Ausführung. Hier der gemischtklassige Wagen „Erster und Zweiter Klasse“ mit dem auffälligen gelben Rahmen an der 1. Klasse.

Bei den Drehgestellen wird eine besondere Plastizität erreicht, weil sowohl die Wiegen- als auch die Schraubenfedern angesetzt sind.

Die Stirnseite ohne Bremserhaus besticht durch die filigrane Leiter und Griffstangen aus Draht. Sogar die Zugstange zum Gasventil der Beleuchtung wurde nicht vergessen.

Unten: Die großen Gasbehälter und die Bremsanlage am Wagenboden.

Fotos: MK



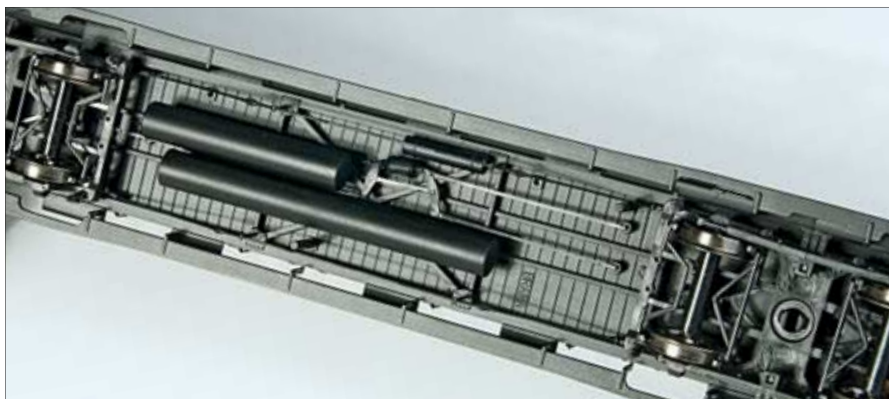
Die Abteilwagen im Modell

Als komplette Neukonstruktion kündigte Brawa die vierachsigen preußischen Abteilwagen zur Messe 2008 an. Nach Jahresfrist waren die ersten Modelle bereits lieferbar. Für die Epochen I und II sind jeweils drei Wagen im Angebot: ein B4, ein BC4 und ein C4 der Deutschen Reichsbahn, für Preußenfans gibt es einen AB, einen ABC und einen reinen Dritter-Klasse-Wagen.

Die weite Verbreitung, die die Vorbilder erfuhren, werden wohl auch die Modelle genießen können, denn hier sind – wie immer bei den aktuellen Brawa-Neuheiten – erneut exzellente Fahrzeuge entstanden, deren Detaillierung nichts zu wünschen übrig lässt: Jede einzelne Griffstange neben den Türen oder unter den Fenstern, sämtliche Lüfter an den Oberlichtern, die Schlussscheibenhalter und die Detail an den Stirnseiten – alles separat angesetzt!

Die hochfeinen Untergurte am Chassis bestehen ebenso wie die Schlussscheibenhalter aus sehr elastischem Kunststoff, während die langen Griffstangen am Bremserhaus aus stabilem Draht gefertigt sind. Die Wagen sind mit Halbachsen und Stromübertragung für den Einbau der Beleuchtung 2280 vorbereitet.

MK 



Kurz + knapp

- vierachsige Abteilwagen DRG Art.-Nr. 45250, 45251, 45253
- vierachsige Abteilwagen Länderbahn Art.-Nr. 45256, 45257, 45258
uvP je € 87,90
Baugröße H0
- Brawa Modellspielwarenfabrik GmbH
Postfach 12 74
73625 Remshalden
www.brawa.de
- Erhältlich im Fachhandel



Den Fortschritt des Decoder-Updates zeigt der nach rechts wachsende Balken. Jetzt nur nicht unterbrechen! Danach kommt allermeist „Update gelungen“. Handbuch nicht erforderlich, da Menüführung einfach perfekt.

Links: Decoder-Update aus dem USB-Stick. Diese Methode erfordert keine Leitung zum Computer. Um das MX31ZL selbst und andere Zimo-Geräte mit aktueller Software zu laden, braucht man ein USB-Kabel zum Computer, wie man es von Kameras kennt (Adapter und Kabel im Lieferumfang des Geräts). Auf dem Display der Menüpunkt, der per Taste A zur Update-Prozedur führt. Nicht alle USB-Sticks sind geeignet. Zimo empfiehlt den Data Traveller von Kingston mit einem Gigabyte. Fotos: Bertold Langer

Anzeigen von der gerade gesteuerten Lok erscheinen können, etwa die der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit.

Wenn das Updaten ein Zimo-Prinzip ist, dann soll der Zimo-Einsteiger bequem updaten können: entweder per USB-Kabelanschluss oder per USB-Stick. Um Zimo-Decoder auf den neuesten Stand zu bringen, braucht man den Internetanschluss in nächster Nähe der Modellbahnanlage also gar nicht mehr.

Im Gegensatz zur Verbindung per USB-Kabel machte der USB-Stick den Zimo-Entwicklern offenbar Probleme: Das MX31ZL musste lernen, den Inhalt des Sticks abzurufen, wie es auch der Computer tut. Dies dauerte länger als gedacht, also kam das MX31ZL zunächst nur mit USB-Kabelfunktion in den Handel. Seit einiger Zeit kann man auch den USB-Stick einsetzen. Weil das Gerät selbst updatefähig ist, war das Freischalten der Stick-Funktion überhaupt kein Problem, denn dazu genügte das USB-Kabel.

Der USB-Anschluss des MX31ZL ist zurzeit auf Update-Aufgaben beschränkt. Es ist z.B. nicht möglich, hier einen Computer mit Modellbahn-Software anzuschließen. Über den CANBus ist das MX31ZL jedoch durch das Programm STP anzusprechen. Es soll auch erwähnt werden, dass das MX31ZL nicht alle Fähigkeiten der Zimo-MX1-Varianten besitzt. So hat es z.B. keine Fahrstraßenschaltung, denn der Speicher hierfür befindet sich nicht in den Handgeräten, sondern im Basisgerät.

CANBus auch für Updates

An das MX31ZL können andere Handgeräte MX31 angeschlossen werden, und zum Funk-Handgerät MX31FU gehört die Funk-Basisstation MXFU. Datenstraße zwischen den Geräten ist der CANBus. Über ihn kommen auch die Updates vom MX31ZL an andere MX31. Basisgeräte MX1 bleiben von dieser Möglichkeit ausgeschlossen, obwohl sie

Was das Zimo-MX31ZL auch ist:

Ein USB-Updater für Decoder und Geräte

Das Zimo-MX31ZL ist ein digitales Steuer- und Kraftzentrum. Aber mit ihm kann man auch die Software von Zimo-Decodern und Zimo-Steuergeräten bequem auf den neuesten Stand bringen.

Zimo ist der Digitalhersteller, der dem ständigen technischen Fortschritt seiner Produkte wohl am meisten frönt. Dies weckt den Wunsch vieler Zimo-Kunden, beim Updaten möglichst am Ball zu bleiben. Basisgeräte, so nennt Zimo seine Zentralen MX1, und damit verbundene Handgeräte können mithilfe des Zimo-Programms ZST direkt vom Computer über eine serielle Schnittstelle neue Software erhalten.

Für Zimo-Decoder gab und gibt es immer noch das MXDECUP, welches, seriell mit dem Computer verbunden, Daten von der Zimo-Website aufs Update-Gleis bringt. Nach Anfangsschwierigkeiten, die nicht nur Zimo hatte, funktionieren

heute USB-Adapterkabel für RS232 meist zuverlässig, sodass man auch ein Laptop mit ausschließlich USB-Anschlüssen zum Updaten einsetzen kann.

MX31ZL: gleich nur mit USB

Weil sich der USB-Standard mittlerweile ubiquitär verbreitet hat, lag es nahe, das Zimo-Einsteigersystem MX31ZL gleich mit USB auszustatten. Dieses System besteht aus einer Zentrale, einem Booster und einem CANBus-Host, alles im bekannten Gehäuse der Zimo-Handgeräte MX31. Außerdem ist das MX31ZL die erste RailCom-Zentrale überhaupt, auf deren Display kontinuierlich RailCom-

selbstverständlich auch CANBus-Buchsen besitzen. Doch das MX31ZL wirkt nur so lange als „Master“, wie es nicht als „Slave“ am CANBus eines Basisgerätes MX1 hängt.

Decoder-Update per Stick

Das jeweils aktuelle Sammel-File für die Zimo-Decodersoftware erhält man von der Zimo-Website: „Update“ – „Decoder“ – „Download Decoder-Sammel-Files“. Weil Zimo für diese Dateien neueren Versionen (linke Maustaste) ein Codetext: das File wird geöffnet, nicht aber zum Download vorbereitet. Klicken Sie also die rechte Maustaste und wählen Sie im dann erscheinenden Pop-Up „Ziel speichern unter ...“. Das Ziel, den angesteckten USB-Stick, finden Sie gewöhnlich unter „Laufwerk F“.

Nicht alle USB-Sticks sind geeignet. Empfohlen wird der Data Traveller von Kingston mit 1 GB Speicher. Er muss für FAT16 formatiert sein. Für FAT32 formatierte Speicher (größer als 2 GB), nimmt das MX31ZL nicht an. Decoder-Update ist auch über die USB-Leitung möglich, jedoch nicht empfehlenswert.

Perfektes Menü

Nach dem Start des MX31ZL erscheint auf seinem Display das Fenster für die Fahrzeugsteuerung. Mit der Menütaste (M) kommt man in das „Fahr-Menü“, dann per Scrollrad und Taste A zum System-Menü, hier den Eintrag „USB-STICK DEC-UP“ wählen. Per Taste A erscheint die Meldung „Warte auf Daten vom USB-Stick“. Steckt man den Stick ein, piepst es und der Speicherinhalt wird angezeigt – es empfiehlt sich also, auf diesem Stick nur das aktuelle Sammel-File zu speichern, am 23.01.2009 war es z.B. „ds090122.zsu“.

Der nächste Punkt im USB-Untermenü ist die Zimo-Decoderliste, wobei jeweils auch die Versionsnummer des Updates angeführt ist. Ganz oben steht die automatische Decoderwahl. Aktiviert man sie per Taste A, dann wird der auf dem Update-Gleis befindliche Decoder gesucht, mit z.B. folgendem Ergebnis: „MX63, V30, Adresse 3, Update auf V34 durchführen?“ Taste A startet das Update, ein Balken und eine Prozentanzeige dokumentieren den Fortschritt. Dann kommt automatisch die Meldung „Update gelungen“ bzw. „Update fehlgeschlagen“.



Links: Das Update-Sammel-File ist angeschrollt. Der nächste Druck auf Taste A führt zur Decoderwahl.

Rechts: Nur zur Information. Das MX31ZL kann ständig echte Geschwindigkeitswerte per RailCom anzeigen. Der eingesetzte Zimo-Decoder MX620 wurde noch nicht kalibriert, sodass er bei Fahrstufe 102 einen um 26 km/h pendelnden – falschen – Geschwindigkeitswert zeigt.



Sicherheitshinweise

Während des Updates muss die Lok absolut ohne Kontaktprobleme auf dem Gleis stehen, für verlässliche Spannung zum MX31ZL und am Gleis ist zu sorgen. Im schlimmsten Fall zerstört eine unterbrochene Update-Pulskette das Decoderprogramm, Reparatur nur bei Zimo in Wien.

Beim Updaten darf nur das Update-Gleis an das MX31ZL angeschlossen sein, worauf sich immer nur eine Lok befinden darf. Sie sollte auf Fahrstufe 0 gesetzt sein, denn der Fahrstrom ist nur während der Update-Übertragung abgeschaltet.

Geräte-Update per ZST

Hierfür muss die Zimo-Software ZST auf dem Computer geladen sein, ein betagtes Programm, aber es funktioniert sogar unter Windows Vista. Das neueste Update für das zu behandelnde Gerät finden Sie unter „Update“ – „Fahrpulte, Funkmodul“ in der Update-Abteilung auf der Zimo-Website. Ziel: Ordner „Geräte“ des ZST-Ordners.

Man startet ZST, wenn die USB-Kabelverbindung zum Computer hergestellt ist. Nun bedient man die Schaltfläche „Starten mit angeschlossenem MX31ZL“: Der Computer sucht nach einem CANBus-Host. Wundern Sie sich nicht, dass die Meldung „MX1 gefunden“ erfolgt, obwohl ein solches hier nicht existiert – offenbar fehlt dem ZST selbst das eine oder andere Update.

Drücken Sie jetzt unbedingt „OK“, damit das Pop-Up verschwindet. Andernfalls wird eine unverständliche Fehlermeldung gezeigt. Jetzt steht der Gerätetyp, welchen Sie updaten möchten, zur Wahl, wenn nötig auch das MX31ZL selbst. „Geräte suchen“ ent-

hüllt die CANBus-Adresse, die Software-Version sowie die Bezeichnung des gefundenen Geräts.

Nun tragen Sie die entsprechende CAN-Adresse ein und betätigen „Datei auswählen“. Ist die Update-Datei angezeigt, gehen Sie auf „Download starten“, worauf das Gerätedisplay mit „Starting Download“ auf rotem Hintergrund reagiert. Auf dem Computerbildschirm erscheint ein Fortschrittsbalken. Nach erfolgreichem Update startet das behandelte Gerät neu, wobei auf dem Display kurz die neue Versionsnummer aufscheint.

Wenn die Update-Datei erst ins ZST geladen ist, haben Sie mehr als die halbe Miete. Aber nach „Starting Download“ sollten Sie das Update niemals unterbrechen! *Bertold Langer* 

Fazit

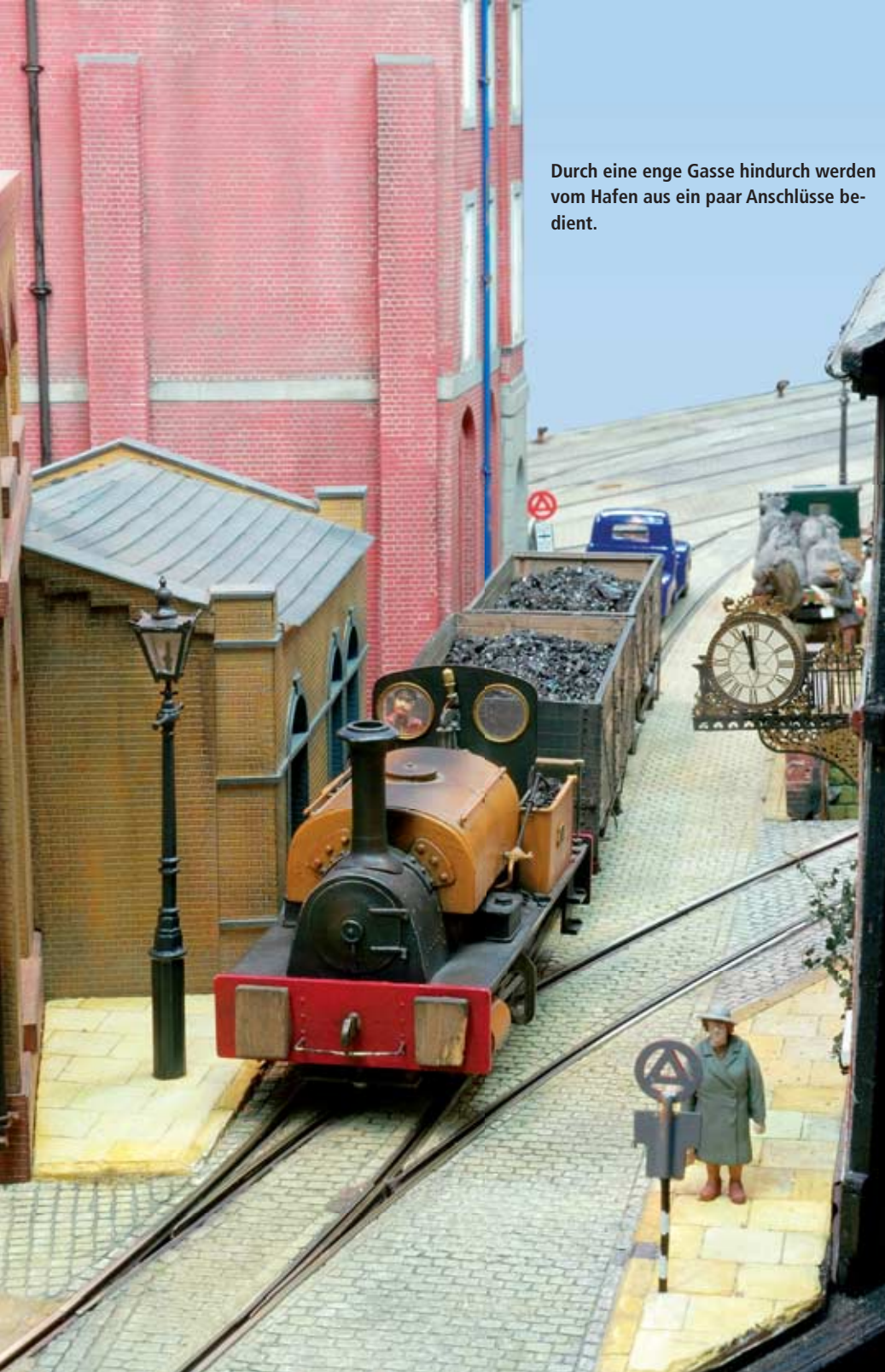
Update per USB sollte jedes anspruchsvolle DCC-System leisten können. Zimo hat dies bei seinem MX31ZL hervorragend gelöst. Doch der Zugang zu den Update-Dateien über die Zimo-Website ist nicht gerade übersichtlich. Auch machen die Zimo-Serviceprogramme ZST und ZSP eher den Eindruck von Provisorien. Zimo ist daran, sie in einem einzigen Programm zu vereinen. Das neue ZIRC soll Update- und Diagnoseinstrumente enthalten. Auch sollen mit ihm Zimo-Soundprojekte verwaltet und gestaltet werden. Eine noch lückenhafte Testversion, aber endlich mit professioneller Basis, ist bereits erhältlich. Möge ZIRC weiterhin so entwickelt werden, dass es sich auch einem durchschnittlich befähigten Nutzer erschließt.

Durch eine enge Gasse hindurch werden vom Hafen aus ein paar Anschlüsse bedient.

Beachley Dock gibts wirklich. Es liegt in England, hat außer dem Namen jedoch nichts mit dieser Anlage gemeinsam. „Unser“ Beachley Dock ist das Ergebnis blühender Fantasie. Lediglich eine der Lokomotiven (die grünlackierte Nr. 13) war einst in Beachley Dock stationiert. Die Vorlagen für die Gebäude entstammen Büchern und Broschüren. Einige der Bauten haben wir während unseres Besuchs in England anlässlich einer Ausstellung mit den Anlagen „Vinkeveen“, „La Trinité s/M“ und anderen fotografiert.

Wie es begann ...

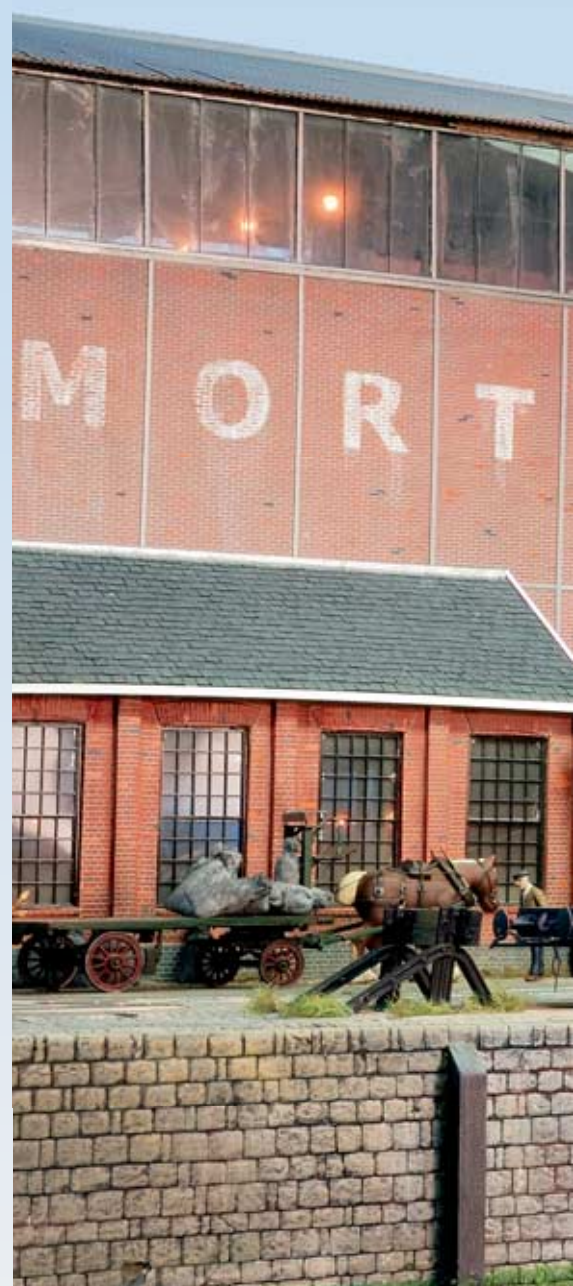
Mit den vorangegangenen Anlagen wie Falken, Müsch, Griendtsveen, Vinkeveen und La Trinité s/M haben wir auf



Ein Traum in Baugröße 0

Beachley Dock

Auch wenn die Schienenfahrzeuge nach englischen Vorbildern einigen Festlandeuropäern ein wenig exotisch vorkommen, war das Hafendiorama auf der Faszination Modellbau 2008 in Sinsheim immer gut von interessierten Besuchern umlagert. Realistische Gestaltung und Detaillierung bieten viele Anregungen für den engagierten Modellbahner. Folgen Sie Hans Louvet nach Beachley Dock, einem fiktiven Hafen irgendwo in Britannien.



vielen Ausstellungen recht unterschiedliche Themen in verschiedenen Baugrößen dem Publikum vorgeführt. Während einer Ausstellung in England sahen wir eine ziemlich kleine, aber wunderschöne Lokomotive in der Baugröße 0, die die Briten als 7-mm-Scale bezeichnen (7 mm im Modell entsprechen 1 Fuß beim Vorbild). Sie gefiel uns so gut, dass wir sie samt einigen Wagons an Ort und Stelle kauften.

Weil Waggon und Lokomotive nicht unbedingt zusammengehörten, entkamen wir nur mit knapper Not einer heftigen Auseinandersetzung mit dem Verkäufer, der nicht verstehen konnte, was in unserer Fantasie alles möglich ist und zusammenpasst ... Inzwischen wissen wir, dass wir mit unserer Anlage einen Rahmen geschaffen haben, in dem der angebliche Anachronismus

zwischen Lok und Wagen schon deshalb nicht stört, weil ihn niemand wirklich bemerkt. Der Beweis: Während einer Ausstellung in Birmingham haben wir den ersten Preis für die beste Anlage in der Baugröße 0 bekommen; offensichtlich haben sich die Engländer auch nicht daran gestört – Glück für uns!

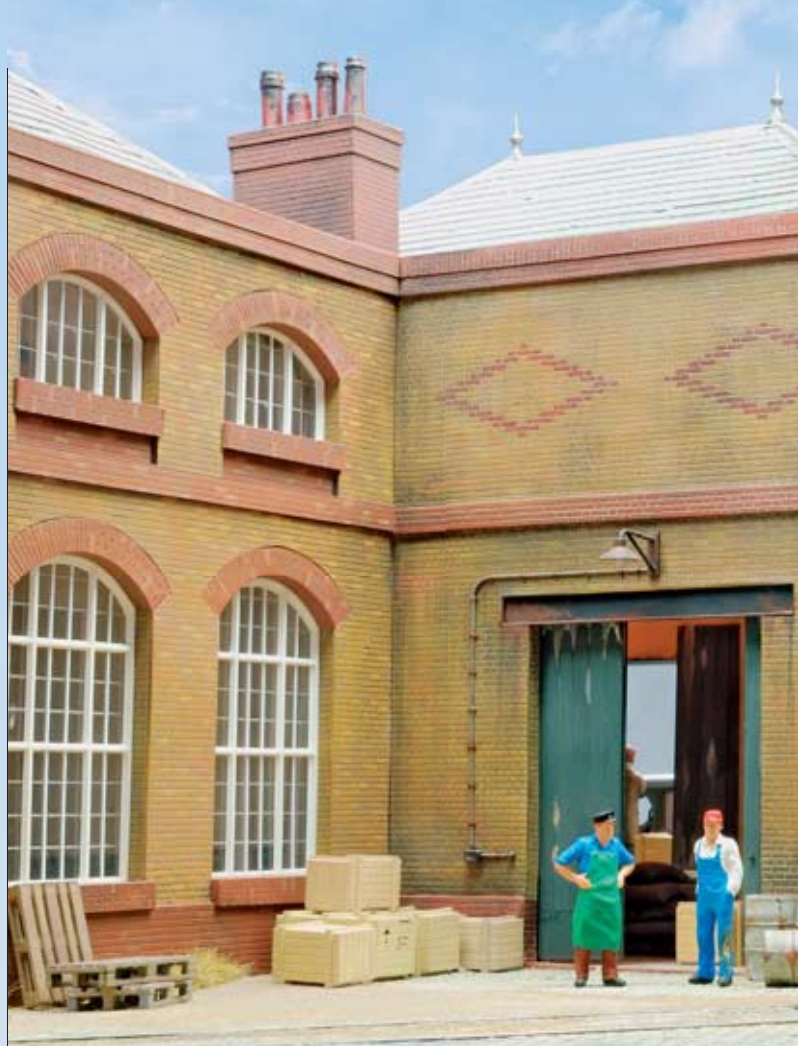
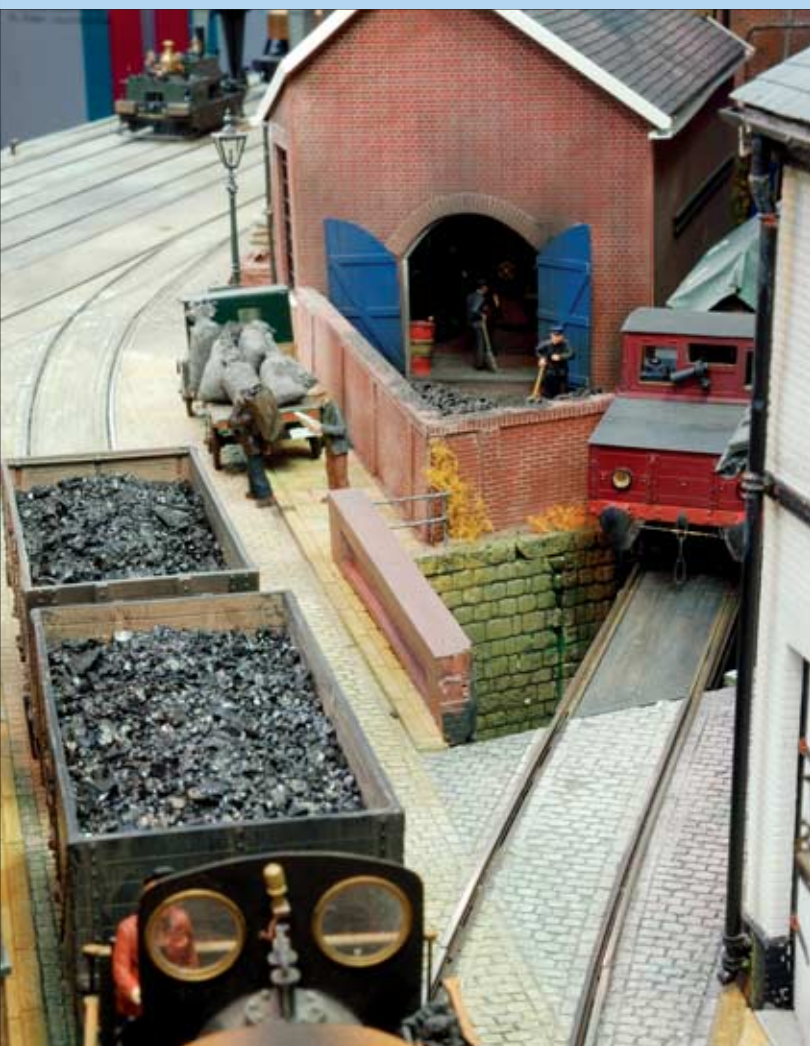
Unsere fantastische Geschichte

Herr Beachley ist als Inhaber von Teilen der Stadt und des Hafens ein einflussreicher Mann. Er braucht Lokomotiven und Wagen für den Transport der zahlreichen Güter aus dem Hafen zu den Anschlussstellen der großen Eisenbahngesellschaften im Vereinigten Königreich. Weil der gute Mann sparen wollte, kaufte er nur billige Loks aus dem ganzen Land. Drei wichtige Anforderungen mussten sie aber erfüllen: die Loks sollten zuverlässig sein, wirtschaftlich arbeiten und gut aussehen (wichtig für uns Modelleisenbahner).

Vor etwa fünf Jahren fiel der Startschuss zu dieser Anlage. Sie können sich gewiss vorstellen, wie das geht: Zum Bierchen (vielleicht zu zweien) gesellen sich Zeichenpapier und Bleistift sowie viele Ideen. Am Ende des Abends lag dann ein Plan vor: Eine von drei Seiten zugängliche Anlage ohne Hintergrund! An Stelle sollten Gebäude treten, die hoch zu sein hatten, um als „Quasi-Hintergrund“ zu fungieren. Außerdem war ein großes Fabrikgebäude zu platzieren. Einseitig offen, sollte es einen Blick in die detailliert ausgestaltete Fabrikhalle gestatten. Es ging darum, möglichst viele Maschinen und Einrichtungen, Kräne und Trecker in Bewe-

Die große Werkhalle dominiert die Hafenanlage und dient auch gleichzeitig als Hintergrundkulisse für die von drei Seiten einsehbare Anlage.
Fotos: gp





gung zu zeigen. Selbst der für die damalige Zeit typische Rauch sollte die Szenerie beleben. Nach und nach verfeinerten wir diese Grundidee.

Bau- und Bastelzeit

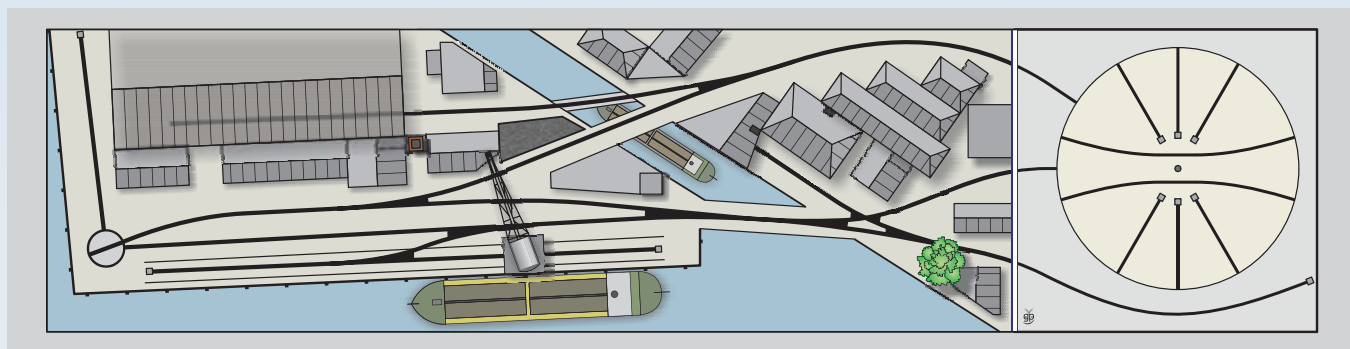
Unsere fünf Mitglieder zählende Gruppe besitzt keinen eigenen Clubraum, sodass wir uns einmal im Monat bei einem Mitglied daheim trafen und in einer Garage an der Anlage bauten.

Nach etwa einem Jahr waren die Gleisanlagen aus O-Gleisen von Peco und Code-83-Schienenprofilen (als Pflasterbegrenzung) fertig.

Die in den gepflasterten Flächen liegenden Weichen sind Spezialanfertigungen mit nur einer Weichenzunge. Diese Konstruktion hatten wir im Marinemuseum in Chatham gesehen, in dem es einmal jährlich eine interessante Eisenbahnausstellung zu besichtigen gibt. Das Lackieren der Gleise in Rost-

farbe gestaltete sich vergleichsweise einfach. Anschließend wurde der Raum zwischen den Schienenprofilen mit passenden Sperrholzstreifen ausgefüllt, auf die zum Schluss Spachtelmasse aufgezogen wurde.

Dann folgte das in der Tat ermüdende Gravieren von 56 000 (!) Pflastersteinen – eine Arbeit, die wir so schnell nicht wiederholen möchten. Das Resultat kann sich allerdings (nicht nur nach unserer Meinung) sehen lassen!



Im Maßstab 1:25 zeigt der Plan der 400 x 100 cm großen O-Anlage die raffinierte Konstellation der Gleisanlagen, die sich am Hafen und zwischen den Gebäuden entwickelt und zum Rangieren einlädt. Als Fiddleyard dient eine große Drehscheibe. Auf ihr können Loks und Waggons abgestellt und Züge gedreht werden. *Illustration: gp*



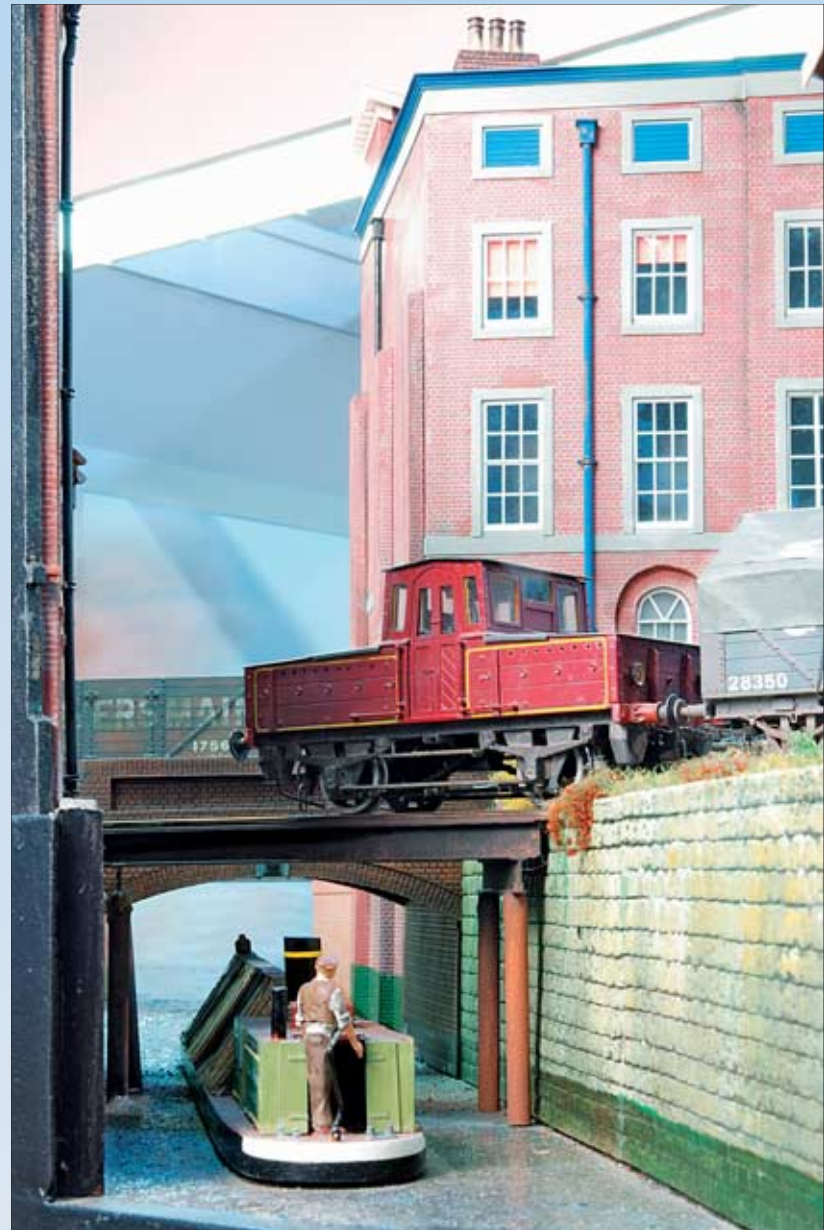
Die Mauer des Hafens haben wir aus Spörle-Gussformen gebaut. Anschließend wurde das Ganze mit Wasser- bzw. Acrylfarben versehen. Etwa gleichzeitig arbeiteten wir daheim an Teil- und Einzelstücken weiter, darunter an der Fabrik, verschiedenen Kränen, Lokomotiven und Waggons.

Dann endlich konnten die ersten Gebäude platziert werden. Das ockerfarbige Fabrikgebäude machte den Anfang, ihm folgte die sehr große Halle für

Rechts: Gelegentlich kommt auch eine neomodische Akkumulatorlokomotive zum Einsatz. Die lässt sich nämlich bei Bedarf kurzfristig einsetzen.

Linke Seite außen: Die Dampfmaschine der Kesselschmiede muss kontinuierlich mit Kohle versorgt werden. Auch hier sorgt die Bahn für Nachschub.

Großes Bild: Die putzige Dampflok rollt mit ihren Güterwagen vom Hafen kommend durch die Gassen des Industrienviertels.





Blick durch den linken Teil der Halle mit dem angrenzenden Anbau (Bild links unten mit einer davor rangierenden Dampflok), in dem diverse Drehbänke untergebracht sind. Über das in der Halle liegende Gleis können Güterwagen direkt vor Ort be- und entladen werden.

Bild unten: Die große Halle wird von einer Kranbrücke zur Be- und Entladung von Güterwagen und zum Umlagern von Kessel- und Maschinenteilen dominiert.



die Kesselschmiede und die Reparaturwerkstatt. Deren Aufbau gestaltete sich schwierig, weil das einen Meter lange Gebäude an einer Seite (wie erwähnt) völlig offen sein musste. Das notwendigerweise überaus stabile Dach entstand aus Messingprofilen.

Die Inneneinrichtung zeigt viele Maschinen wie Dreh- und Hobelbänke, Bohr- und Fräsmaschinen, Radsatzpresse usw. Sie alle werden über Transmissionsriemen angetrieben. Die meisten Modelle stammen von Western Scale Models (USA), einige von Duncan Models (GB). Natürlich ist eine Dampfmaschine (in einem separaten Raum) zu sehen, die per Taster vom Anlagenrand aus in Betrieb gesetzt werden kann – inklusive Regulator! Eine zweite



Maschine dient im Wartungsfall als Reserve. Vor der Halle befinden sich zwei Bunker mit großem Kohlevorrat.

Bei alledem scheuten wir nicht davor zurück, auch einmal zu zeigen, wie schlecht damals die Arbeitsbedingungen waren: spärliches Licht, Rauch und Ruß in der Fabrik und nur ein Waschbecken (mit einem Handtuch, das schon Jahrzehnte dort hängt)! Wir haben uns u.a. von Artikeln aus Archiven über die Morton & Weaver-Werke inspirieren lassen. Deswegen hat unsere Fabrik auch diesen Namen bekommen.

Unweit der Fabrik gibt es auch einen Pub. Drinnen ist es recht gemütlich, manchenkt ein gutes Ale aus und an der Wand hängt das typische Dartspiel. Unser Dampfper, aus dem gerade eine

In einem zweiten Anbau der großen Werkhalle (Bild rechts mit davorstehendem Pferdefuhrwerk) sind weitere Maschinen aufgestellt (Bild ganz unten), an denen fleißig gearbeitet wird. Die großen Fenster erlauben Einblicke in den gedämpft ausgeleuchteten Anbau.



Ladung Kohlen gelöscht wird, ist ein echter Hingucker. Jan Willem, der das Schiff aus einem Caldercraft-Modell baute, hat den Bausatz abgewandelt und die Weißmetallteile weiterverwendet. Die etwas weniger detaillierten Teile aus Holz (für schwimmfähige Wassermotoren) wurden durch detaillierte aus Polystyrol ersetzt. Natürlich dampft unser Schiff auch – und dies mit recht beachtlicher Wirkung.

Unsere Anlage bietet vieles mehr: Ein funktionsfähiger Kran hebt Lasten, die verteilt werden müssen, um Schiffe oder Waggons zu be- und zu entladen. Über eine kleine Drehscheibe können Loks und Waggons gedreht und verteilt werden. Ein kleiner Trecker zieht die

Waggons zur Entladebühne. Vielleicht fällt Ihnen auch der schmale Lastenkahn im Kanal auf, der mit Licht und Rauch ausgestattet ist.

Wenn wir an die Jahre um 1930 denken, fällt uns Rauch ein, viel Rauch. Im Modell liefert ihn eine Nebelmaschine (McCrypt von Conrad) unter unserer Anlage. Unter der Anlage sehen Sie, dass fast jedes Haus und Schiff einen Anschluss an eine Abwasserleitung besitzt. Bei uns sind das Rauchkanäle, um ausreichend Rauch (auf Wasserbasis) in die Stadt zu bringen.

Gefahren wird mit Lenz Digital Plus und Sounddecodern von ESU. Bewusst verzichten wir auf hohe Lautstärken und kräftige Bässe. Geräusche sind wie Details und sollen nur in ihrer unmittelbaren Umgebung zu hören sein.

Güterwagen

Die Güterwagen entstanden aus Bausätzen von Zero Zephyrs, ABS, Spring-side, Parkside Dundas, Roxey Models, Powersides Wagon Models und Slaters. Wahrscheinlich ist nur der letzte Name bekannt. Bei den anderen handelt es





Von Zeit zu Zeit kommt Mr Beachley zum Beachley Dock. Er benutzt dann öfter ein merkwürdiges Fahrzeug (es ähnelt dem Pkw von Großmutter Duck, ist jedoch ein völlig abgeänderter Pkw russischen Ursprungs).

sich um britische Kleinserienhersteller, die neben den Bausätzen auch viele Detaillierungsteile anbieten. Lastkraftwagen, Pkws und Pferdefuhrwerke sind in jeder Größe vorhanden.

Die Bausätze sind meistens nicht so einfach zu bauen; die Passgenauigkeit ist nicht immer so gut wie bei deutschen Herstellern. Dafür sind aber die Preise auch viel niedriger. Lokbausätze muss man üblicherweise selbst um Motor und gewünschte Räder ergänzen. Ich erinnere mich gern an meinen ers-

ten Besuch einer englischen Ausstellung: ein Mann inmitten von Rädern jeder gewünschten Größe, Anzahl von Speichen usw. Ich habe nur gestaunt!

Mehr über Beachley Dock?

Wer mehr über Beachley Dock und unsere anderen Anlagen sehen und wissen möchte, den laden wir herzlich zum Besuch unsere Website ein:

www.modelspoorteam.nl

Blick in die enge Gasse, die sich Schienen- und Straßenverkehr teilen müssen. Beachtenswert sind die verschachtelten Gebäude.

Ein Blickfang ist der einzelne filigrane Baum vor dem Pub am Rande des Hafens. Auch der Pub ist mit einer Inneneinrichtung ausgestattet.



Fit für die Ausstellung

Unsere Anlage besitzt eine eigene Beleuchtung sowie Leuchtenblenden. An einer der beiden Schmalseiten ist der Fiddleyard mit einer große Drehscheibe angeschlossen. Die Gleise liegen 130 cm über dem Fußboden, damit die Gebäude auch wirklich eine Kulisse bilden. Damit sich auch Kinder Beachley Dock anschauen können, bringen wir immer eine Treppe mit.

Hans Louvet



Eisenbahnausbesserungswerk - EAW - Bleckede

Henning Bendler

144 Seiten; zahlreiche Abbildungen, Format 24,5 x 16,5 cm; € 24,80; Verlag Wiekra Edition Suhlendorf

Die auch als „Bleckwerk“ bekannte Bahnwerkstatt wurde 1922 am heutigen Standort gegründet. Ursprünglich Betriebsteil der Bleckeder Kleinbahn GmbH, entwickelte sich die neugebaute Lokomotivinstandsetzung zum profilierten Ausbesserungswerk, das seiner Zeit gemäß modern ausgestattet war, über eine eigene Kesselschmiede verfügte, bald Haupt- und Zwischenuntersuchungen an Dampflokomotiven vornahm und sogar einzelne Waggon und Draisinen fertigte.

Henning Bendler, der Autor dieser technikhistorisch wertvollen Darstellung, gilt als profunder Kenner der Geschichte des Bleckwerks und vor allem seiner Mitarbeiter. Der Schwerpunkt des Buches liegt zwar in jener Zeit, da im Werk über 100 Beschäftigte rund um die Uhr Dampf- und Dieselloks erneuerten, spart aber auch die jüngste Entwicklung mit just-in-time-Reparaturen im OHE-Werkstattdsystem nicht aus. Bemerkenswert sind Bendlers Berichte über die Betreuung so seltener Triebfahrzeuge wie einer Sentinel-Dampfmotorlok und der Baureihe 76.

Hervorragend recherchiert und mit zahlreichen, bisher unveröffentlichten Aufnahmen und Zeichnungen ausgestattet, bietet das Buch einen ausgezeichneten Überblick über die bewegte Geschichte einer der traditionsreichsten Bahnwerkstätten Deutschlands. *fr*

Die Feldbahn – Band 10

Andreas Christopher

144 Seiten; zahlreiche Fotos; Format 17 x 24,5 cm; € 29,50; Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn

Der zehnte Band dieser Buchreihe ist vom Thema her weit stärker als seine Vorgänger sowohl regional als auch zeitlich festgelegt: Im Mittelpunkt stehen ausschließlich sächsische Feldbahnen im Zustand des Jahres 1990. Zu jener Zeit, unmittelbar nach der historischen Wende, wurde in der noch existierenden DDR die D-Mark als Zahlungsmittel eingeführt. Eine der Folgen,

das wirtschaftliche Aus vieler Betriebe, betraf natürlich auch Firmen, die Feldbahnen unterhielten.

Von den 45 Feldbahnen, die das vorliegende Buch präsentiert, dürfte der mit Abstand größte Teil längst verschwunden sein. Der Schwerpunkt liegt auf Fotos (durchweg in Farbe) und Fahrzeugtabellen; die Begleittexte sind relativ kurz gehalten. Der Leser erfährt, dass die Dieseltraktion überwog. Der Einsatz kleiner Elektrolokomotiven (wie bei den Ton- und Kaolinwerken Kemmlitz mit ihren geradezu urig wirkenden Fahrleitungsmasten) stellte die Ausnahme dar.

Die Gliederung des Buchs erfolgte nach Postleitzahlen und erleichtert das örtliche Auffinden auf Karten. Dass jegliche Streckenskizzen fehlen, ist bedauerlich. Modellbahner dürften dennoch viele Anregungen vorfinden. *ur*

Von Warstein bis ins Münsterland

Josef Kückmann; Burkhard Beyer

272 Seiten; zahlreiche Abbildungen; Format A4; € 39,80; DGE-Medien, Hövelhof

Das Buch behandelt die Geschichte der Westfälischen Landes-Eisenbahnen (WLE). Ausgehend von der 1883 eröffneten Strecke Lippstadt-Warstein entwickelte sich bis 1903 ein relativ großes Nebenbahnnetz, das ein Stammnetz sowie die Nordbahn um Stadtlohn umfasste. Bis zu den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts wuchs die Streckenlänge auf 265 Kilometer an. Nach dem Zweiten Weltkrieg reduzierte sich das Netz wieder; der planmäßige Personenverkehr gehört seit 1975 der Vergangenheit an.

Die bewegte Geschichte einer solchen Bahn in Buchform darzulegen stellte insofern eine Herausforderung an die Autoren dar, als es um die Balance zwischen einem allgemeinverständlichen Überblick einerseits und der Fülle historischer und technischer Details andererseits ging. Die Autoren wussten diesen Anspruch zu meistern und legten eine rundum gelungene „Biografie“ der WLE vor. Das Buch überzeugt durch zahlreiche historische wie aktuelle Fotos, die u.a. die abwechslungsreiche Landschaft um Warstein und im Möhnetal als herrliche Kulisse für verschiedenste Zugaufnahmen widerspiegeln. Einbezogen wurden auch Fahrpläne

und Übersichtskarten, wozu (in benutzerfreundlicher Form) die Innenseiten des stabilen Bucheinbandes herangezogen wurden. Zu den Schwerpunkten der Darstellung gehört die Beschreibung der 2005 eröffneten Industriebahn zur Brauerei Warstein. Eine Zeitafel, detaillierte Anmerkungen und das ausführliche Literaturverzeichnis runden das empfehlenswerte Werk ab. Einer Neuauflage, die dem Buch zu wünschen wäre, stünden die Gleispläne einiger Bahnhöfe bzw. Betriebsstellen gut zu Gesicht. Vielleicht könnte dann auch über die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs der WLE um Münster berichtet werden. *ur*

Winterthur und die Zeit der Dampflokomotiven 1848 bis 1968

Peter Strupler

196 Seiten; zahlreiche Abbildungen, Format 30,2 x 21,4 cm; sFr 44,-; Stadtbibliothek Ch-8402 Winterthur

In der Buchreihe „Neujahrsblatt“ der Stadtbibliothek Winterthur gibt es fast jedes Jahr Veröffentlichungen zu regionalen Themen, wobei die 2008 erschienene Ausgabe dem Eisenbahnwesen gewidmet ist. Um den Leserkreis nicht zu sehr einzuengen, stellte der Autor dem im Buchtitel genannten Schwerpunkt zwei allgemein gehaltene Kapitel über die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahn in der Schweiz voran. Dann folgen Kapitel über die Stadt Winterthur und ihre Eisenbahn bis 1968, über die Eisenbahn in der Infrastruktur Winterthurs und schließlich über die Eisenbahnindustrie der Stadt, wobei natürlich auf die berühmte Firma SLM eingegangen wird.

Ihrem überwiegend historischen Charakter Rechnung tragend, sind die (leider oft nicht allzu groß abgebildeten) Fotos ausschließlich in Schwarz-Weiß gehalten. Auch den Gleisplan des Bahnhofs Winterthur (vgl. S. 129) und die Netzkarte der städtischen Straßenbahn von 1915 (vgl. S. 119) hätte sich der Rezensent gut und gern doch ein wenig größer gewünscht. Das ansonsten aber überaus lesens- und empfehlenswerte Buch kann, falls es im Buchhandel nicht erhältlich ist, zum Preis von 44 Franken auch direkt in der Stadtbibliothek Winterthur (Stadthausstraße 4a) bestellt werden (stadtbibliothek@win.ch). *ur*

27.02-01.03.2009

Schautag bei den Eisenbahnfreunden **Hameln**, Hefehof 31, Fr: 15-21 Uhr, Sa: 11-18 Uhr, So: 11-17 Uhr. Am 07. und 08.03.09 nehmen die Eisenbahnfreunde auch an einer städtischen Jubiläumsveranstaltung teil. Info: www.ef-hamel.de

01.03.2009

Modelleisenbahn- und Automodelltauschbörse im Eichsfelder Kulturhaus, 37308 **Heilbad Heiligenstadt**, Aegidienstr., 10-16 Uhr. Info: Heiligenstädter Eisenbahnverein e.V., Tel. 03606/603934, www.hev-ev.de

01.03.2009

Modellbahnausstellung in 63825 **Schöllkrippen**, Häfner-Ohnhaus-Str., 10-17 Uhr. Info: Eisenbahnfreunde Kahlgrund e.V., Ringstr. 10, 63825 Blankenbach, www.efkahlgrund.de

01.03.2009

Modelleisenbahn- und Modellautobörse, Stadthalle in 66763 **Dillingen/Saar**, 10-16 Uhr. Info: Eisenbahnfreunde Dillingen e.V., W. Lang, Tel. 06831/972550, www.eisenbahnfreunde-dillingen.de

06.-08.03.2009

Modellbahnausstellung „Rail 2009“ in **Houten** bei Utrecht, Eurexpo Expo Center, Meidoornkate 24, mit der ersten europäischen „P87 Convention“, 10-17 Uhr. Info: www.rail.nl

07./08.03.2009

Modelleisenbahnausstellung und Börse beim MEC **Halver**, Am Weißen Pferd 30 (Industriegebiet Löhbach), 11-18 Uhr. Info: www.mec-halver.de

07./08.03.2009

Null-Schmalspur-Ausstellung im Schützenhaus am Bahnhof Wulften, Sa: 10-18 Uhr, So: 10-15 Uhr. Wedekind Modellbahn, Tel. 05556/999067.

08.03.2009

Tauschbörse für Modelleisenbahnen, -autos und Zubehör, BBS II **Göttingen**, Godehardstr. 11, 10-16 Uhr. Info: Eisenbahnfreunde Göttingen e.V., Lange Geismarstr. 72, 37073 Göttingen.

14./15.03.2009

Internationale Modellbahnausstellung der IG Modellbahn **Kaarst**, Am Schulzentrum 16, Albert-Einstein-Forum. Vereinsanlagen, LGB-Spielanlage sowie nationale und internationale Gastanla-

gen, Sa: 10-18 Uhr, So: 10-17 Uhr. Info: Jürgen Schröder, Tel. 0177/4821332, www.modellbahn-kaarst.de

15.03.2009

Modellbahnmarkt in **Zwönitz/Erzgeb.**, Gasthof Wind, 10-15 Uhr. Info: O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz, Tel. 037754/2954, www.zwoenitzer-modellbahnmarkt.de

15.03.2009

Modelleisenbahn-, Modellauto- und Blechspielzeug-Tauschbörse in A-4690 **Schwanenstadt**, Volksheim, Gmundnerstr. 42, 8-12 Uhr. Info: MBC Schwanenstadt, Herr Lindner, Tel. 0043/7673/5249, Herr Berger, Tel. 0043/7673/5535, mbc-schwanenstadt@utanet.at

21.03.2009

Fahrt mit dem Karwendel-Dampf-Express von **Stuttgart** nach Innsbruck. Info: UEF historischer Dampfschnellzug e.V., Tel. 0711/1209705, www.schnellzuglok.de

22.03.2009

Modellbahnbörse in A-9020 **Klagenfurt** am Wörthersee, St. Ruprechtstr., Kärntner Messen, Eingang Ost, 9-13 Uhr. Info: Modelleisenbahn Kärnten, Heidhofstr. 2, A-9020 Klagenfurt am Wörthersee, Tel. 0043/664/2113605, www.carinzia.net

28.03.2009

Modellbahn-Tauschmarkt, **Naumburg**, Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Str., 8-13 Uhr. Info: Naumburger Modellbahn-Club 1963 e.V., Klaus Wunschick, Tel./Fax: 03445/201826, kwunschick@arcor.de

28./29.03.2009

Benefiz-Ausstellung in **Lohmar**, Jacobshalle, am Donrather Dreieck, Sa: 10-17 Uhr, So: 11-18 Uhr, über zwanzig Modellbahnanlagen von Ilm bis N, große Börse, Infostände. Info: Arbeitskreis Rheinlandbahnen, Dieter Kempf, Tel. 0177/2165268, www.rheinlandbahnen.de

29.03.2009

Modellbahnbörse, Bürgerzentrum Darmstädter Str. und Tag der offenen Tür, Bürstädter Str., **Biblis**, 11-17 Uhr. Info: Eisenbahnfreunde Biblis und Umgebung e.V., Tel. 06241/206244, ef-biblis.de

Modellbahnschau MO187

Mit neuer Technik startet die Modellbahnschau ins Jahr 2009. Dafür braucht sie mehr Zeit zum Testen. Vorübergehend ist nur noch samstags und sonntags von 11-18 Uhr geöffnet. Ausnahme: in den Osterferien ist täglich geöffnet. Ab dem 20.4.09 wird die Schau für 5 Wochen geschlossen. Neueröffnung unter neuem Namen ist dann am 30. Mai 2009. Info: Modellbahnschau MO187, Brakeler Str. 4, 33014 Bad Driburg, www.mo187.de



Messe Sinsheim

Kommen und staunen heißt es vom 12.-15. März 2009 wieder auf der Messe „Faszination Modellbau“ in Sinsheim, die in diesem Jahr ihr 15-jähriges Jubiläum feiern kann. Zahlreiche Aussteller und Vereine aus dem In- und Ausland präsentieren sehenswerte Anlagen und Dioramen in allen Spurweiten. Abgerundet wird die Veranstaltung mit Workshops, Vorführungen und Wettbewerben in allen Sparten des Modellbaus.

Wie bereits in den vergangenen Jahren wird MIBA-Redakteur Franz Rittig mit Vertretern ausstellender Modellbahnfirmen die Neuheiten 2009 vorstellen. Auch die MIBA ist auf der Messe vertreten. Wir freuen uns auf Ihren Besuch in Halle 1, Stand 1404.

Geöffnet ist Donnerstag bis Samstag von 9-18 Uhr und am Sonntag von 9-17 Uhr. Info: Messe Sinsheim GmbH, Tel. 07261/689-0, www.messe-sinsheim.de

„Faszination Modellbau“ in Sinsheim vom 12. bis 15. März 2009
Der besondere Service für alle MIBA-Leser
 Gegen Vorlage dieses Coupons an den Tageskassen erhalten Sie eine ermäßigte Eintrittskarte (Erwachsene € 8,- statt € 10,-)
 Name: _____ Straße: _____
 PLZ/Ort: _____



Loklegende BR 103 in Baugröße 1

Das Märklin-Profimodell der BR 103 steht dem Vorbild an Eleganz und Kraft in nichts nach. Fahrgestell mit Hauptrahmen sowie die Drehgestellwangen der knapp 10 kg schweren Lok bestehen aus Metall. Auch das Gehäuse ist vorwiegend aus Metall gefertigt. Die seitlichen fein-gravierten Lüfter sind ebenso exakt eingesetzt wie die Fenster der Führerstände. Eine weitere Augenweide sind die Drehgestelle. Viele Details der Bremsanlage sieht man jedoch erst, wenn man der Lady quasi unter die Schürze schaut. Angetrieben wird die 103 von einem zentral eingebauten Hochleistungsmotor, dessen Kraft über Kardanwellen zu den Achsen in den Drehgestellen übertragen wird. Die Achsen sind einzeln abgefedert und garantieren so eine optimale Stromabnahme und Kraftübertragung. In Sachen Digitaltechnik ist die 103 voll ausgestattet. Der mfx-Decoder erlaubt den Betrieb auf Gleich- wie auch Wechselstromanlagen, aber auch mit Märklin Digital und Märklin Systems. Abhängig vom zur Verfügung stehenden Steuerungssystem lassen sich die mit LEDs bestückten Stirnlampen fahrtrichtungsabhängig schalten bzw. auch einseitig ausschalten. So kann man die zum Zug zeigenden Lampen vorbildgerecht ausschalten (nur mit Central Station). Des Weiteren ist die Lok mit schaltbaren Führerstands- und Maschinenraumbelichtungen ausgestattet. Die Wiedergabe der typischen Fahr- und sonstigen Lokgeräusche gehört zum guten Ton. Märklin • Art.-Nr. 55103 • € 2199,- • erhältlich im Fachhandel



Bayerische Mallet Gt 2 x 4/4 in Z

In Länderbahnausführung lieferte Märklin die schwere Mallet der zweiten Bauserie von 1923 in einer ansprechenden Detaillierung aus. Alle Achsen beider drehbar gelagerten Antriebsgestelle sind angetrieben. Die Stirnlampen sind mit LEDs beleuchtet. Märklin • Art.-Nr. 88292 • € 269,95 • erhältlich im Fachhandel



Kurzer Postler in H0

Den kurzen vierachsigen Bahnpostwagen der Bauart Post-a/15 bietet Piko in der DB-Ausführung der Epoche IV an. Das Modell ist komplett montiert, sodass bis auf Bremsschläuche und Originalkupplung keine Zurüstteile nachzurüsten sind. Auch die Stirnseiten des Postwagens zieren sauber aufgedruckte Beschriftungen. Piko • Art.-Nr. 53229 • € 46,99 • erhältlich im Fachhandel



Schnellzugwagen der Gruppe 53 in H0

▲ In Farbgebung und Beschriftung der DB/Epoche IV gelangten die Schnellzugwagen der Gruppe 53 mit den typischen breiten Drehtüren als Neukonstruktion in den Fachhandel. Neben der Ausstattung mit einer zweifarbigen Inneneinrichtung sind die Wagen bereits mit einer in die Drehgestelle integrierten Stromabnahme für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Den 2.-Kl.-Wagen gibt es noch mit einer weiteren Betriebsnummer. In MIBA 6/2005 wurden die Schnellzugwagen anlässlich ihres 50-jährigen Jubiläums ausführlich vorgestellt.

Roco • Art.-Nr. 45862 (2. Kl.) • Art.-Nr. 45860 (1. Kl.) • Art.-Nr. 45861 (1./2. Kl.) • je € 48,90 • erhältlich im Fachhandel

1./2.-Kl.-Silberling in H0

▲ Im Längenmaßstab 1:93,5 ist der 1./2.-Kl.-Nahverkehrswagen der Gattung AB4nb-59 verfügbar. Neben der Ep.-III-Beschriftung und -Lackierung zeigt sich der Silberling noch mit der typspezifischen Gestaltung des Unterbodens und der Drehgestelle mit Klotzbremsen.

Trix • Art.-Nr. 23406 • € 47,95 • erhältlich im Fachhandel



I-Box Basic für den digitalen Einstieg und Ausbau

▲ Nicht jeder Modellbahner nutzt die vielfältigen Möglichkeiten der Intellibox. So lag es nahe, eine „abgespeckte“ und somit auch preiswertere Version der Intellibox anzubieten. Die I-Box Basic bietet die Anbindung weiterer Steuergeräte, Schaltdecoder und Rückmelder über das LocoNet. I²-C- und s88-Bus zur hauptsächlichen Anbindung von Märklin-Komponenten entfielen. Geblieben ist der Anschluss für DCC-Booster. Zeitgemäß erfolgt die Anbindung an den Computer über einen USB-Anschluss. Die Basic unterstützt das Fahren und Schalten im DCC- und Motorola-Format. Dafür liefert der integrierte Booster 3 Ampere Fahrstrom. Zu erwähnen ist, dass die Basic über einen erweiterten Funktionsumfang das Schalten von 10 000 Sonderfunktionen unterstützt, die einige moderne DCC-Lokdecoder anbieten. Interessant ist auch der inte-



grierte Lissy-Modus. Über ihn kann ein Lissy-Modul angewählt werden, um die Adresse einer darüberfahrenden Lok mit Lissy-Sendemodul im Display anzeigen zu lassen. Diese Lok kann dann über die DirectDrive-Funktion auf einen Regler übernommen werden. Nicht unterstützt wird das Automatisieren von Funktionsprozessen wie das Schalten von Fahrstraßen. Über den Rückmeldemonitor können Besetzmelder abgefragt werden. Bei einem späteren Ausbau des Systems lässt sich die Basic sowohl als Steuergerät wie auch als Booster an LocoNet-Zentralen wie der „großen“ Intellibox oder dem TwinCenter von Fleischmann nutzen.

Uhlenbrock • Art.-Nr. 65060 • € 299,- • erhältlich im Fachhandel

LKWs für Winterdienst und Baustelle in N

Der Spezialist für Nutzfahrzeuge im Maßstab 1:160 liefert zurzeit einige interessante LKWs aus. So hat er den Magirus 230D 16 AK mit einem Räum-



schild und einem Schüttbehälter auf der Ladefläche für den Winterdienst ausgerüstet. Gelbes Rundumlicht, Suchscheinwerfer und Begrenzungsfähnchen sind ebenso markante Details wie die zierlichen Schmutzfänger an den Hinterrädern. Den Henschel HS 16 gibt es als Dreiseitenkipper mit einem dreiachsigen Anhänger in den Farbgebungen Grau, Orange und Gelb. Die Laster sind mit profilierten Gummireifen ausgerüstet. Litta N-Modelle, In der Steige 37, D-71397 Leutenbach • Art.-Nr. 3320 (Magirus/Winterdienst) • € 47,95 • Art.-Nr. 8111 (Henschel HS) • € 49,95 • erhältlich im Fachhandel

Businterface für Selectrix

Um das Schalten und Melden unabhängig von anderen Digitalsystemen über den Selectrix-Bus zu realisieren und in eine Computersteuerung zu integrieren, bietet Stärz ein Businterface für den Selectrix-Bus an. Es erzeugt den Selectrix-Bus und bindet ihn über die integrierte RS-232-Schnittstelle an den PC an. So stehen 888 Schaltfunktionen bzw. Meldestellen zur Verfügung. Es können auch zwei Businterfaces an einen PC angeschlossen werden, um auch das Schalten und Melden zu splitten. Für USB-Schnittstelle wird ein spezieller Konverter angeboten.

Modellbahn Digital, Peter Stärz, Dresdener Str. 68, D-02977 Hoyerswerda, www.firma-staerz.de • Art.-Nr. 227 (Bausatz) • € 49,90 • Art.-

Nr. 228 (Fertiggerät) • € 80,- • erhältlich direkt



TEE-Wagen-Set „Bavaria“ in H0

Auf der Relation München–Zürich wurde zwischen 1969 und 1979 der TEE „Bavaria“ als lokbespannter Zug eingesetzt. Er kann mit dem Set 43859 nachgebildet werden, das den Barwagen ARDümz 106, den Großraumwagen Apümh 121 und den Abteilwagen Avümz 111 ent-

hält und den Zustand von 1971 dokumentiert. Der Barwagen ist übrigens eine Neukonstruktion und wie die anderen beiden Waggons für den Einsatz der stromführenden Kupplung 7319 vorbereitet. Die Minden-Deutz-Drehgestelle zeigen sich mit Klotz- oder Scheibenbremse und sind mit Magnetschienenbremse und Generator ausgerüstet. Die Zuglaufschilder sind vorbildentsprechend beschriftet. Als Zugmaschine fungiert die Gasturbinenlok der Baureihe 210, die ebenfalls erhältlich ist. Märklin • Art.-Nr. 43859 • € 149,95 • erhältlich im Fachhandel



Moderner Baukran in N

In verschiedenen Farben bietet Daniel Mrugalski von DM-Toys den Kunststoffbausatz eines Baukrans an. Teile wie Kranhaken und Gegengewichte bestehen aus schwerem Metall. Der Kran ist drehbar, Laufkatze und Haken beweglich, sodass man unterschiedliche Kranmanöver darstellen kann. Durch die schweren Gegengewichte hat der Kran eine hohe Standfestigkeit.

DM-Toys, Karl-Seepe-Str. 31, D-41747 Viersen, www.dm-toys.de • Art.-Nr. 16001 • € 29,95 • erhältlich direkt



Dreiachsiger Kesselwagen in H0

Mit seinem blauen Kessel und den gelben Aufschriften der Chemischen Fabrik Ernst Chur ist der dreiachsige Kesselwagen ein attraktiver Farbtupfer. Eingestellt ist der Dreiaxler bei der DRG und entsprechend beschriftet. Zwei Schlusslaternen und Bügelkupplungen liegen dem Waggon bei.

Liliput • Art.-Nr. L235484 • € 26,95 • erhältlich im Fachhandel

00tz in H0

► In zwei Vierersets bietet Roco die neuen Selbstentladewagen der Bauart 00tz 50 in der Ausführung der DB/Ep. III an. Die Waggonen der Sets sind mit unterschiedlichen Betriebsnummern bedruckt. Gleichfalls neu ist die funktionsfähige Nachbildung einer automatischen Kupplung, mit denen die Waggonen serienmäßig ausgestattet sind. Diese gestattet zusammen mit der KK-Kinematik ein Puffer-an-Puffer-Fahren, wodurch ein geschlossenes Erscheinungsbild eines Ganzzuges entsteht. In MIBA 4/2009 wird der 00tz ausführlich vorgestellt.

Roco • Art.-Nr. 66018 und 66019 • je € 99,- • erhältlich im Fachhandel



Schmalspurgepäckwagen für H0e

► Das Vorbild des Packwagens lief bei den Rügenschken Kleinbahnen und passt somit prima zur Heeresfeldbahnlok von Roco. Das fein-gravierte Modell ist sauber lackiert und beschriftet. Die funktionsfähigen Mittelpufferkupplungen zum Kuppeln mit Kuppeleisen und Kuppeldorn können gegen Bügelkupplungen getauscht werden.

Roco • Art.-Nr. 34042 • € 19,90 • erhältlich im Fachhandel

BR 24 in Baugröße 1

► Neben der BR 103 ist die BR 24 der zweite Hingucker unter den Märklin-Spur-I-Neuheiten. Wegen ihrer modellbahnfreundlichen Größe und ihres Erscheinungsbildes ist die 24er schon fast ein Muss. Spätestens beim Betrachten der vielen Details an Kessel und Fahrwerk wird man nicht nur als Spur-I-Fan schwach. Fahrwerk, Kessel mit Führerhausboden und Umlauf sind aus Metall gefertigt, die restlichen Teile aus Kunststoff. Die Achsen von Lok und Tender sind einzeln abgefedert. Ein geregelter Hochleistungsantrieb wirkt auf die hintere Lokachse und von da weiter über die Kuppelstangen auf die vorderen Treib- und Kuppelradsätze. Der mfx-Lokdecoder gestattet den Betrieb auf Gleich- und Wechselstromanlagen sowie mit Märklin Digital und Märklin Systems. Wer in den Genuss der vielfältigen Lokgeräusche kommen möchte, sollte die Mobile Station oder noch besser die Central Station nutzen. Mit Letzterer lassen sich neben den Fahrgeräuschen zusätzlich Luftpumpe, Kohleschaukeln, Injektor, Schüttelrost und andere Geräusche aktivieren. Eingebauter Rauchsatz, fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal und eingerichteter Führerstand sind selbstverständlich.

Märklin • Art.-Nr. 22028 • € 2299,95 • erhältlich im Fachhandel





BR 101 in H0

▲ Mit der BR 101 baut Piko das Hobbysortiment weiter aus. Die Gravuren am Gehäuse der 101 geben Details wie Griffstangen, Lüftergitter usw. recht gut wieder, die Bedruckung ist ausgezeichnet. Technisch

wartet die Lok mit einer warmweißen LED-Stirnbeleuchtung und Schnittstelle auf. Aufnahmen für Lokdecoder und auch Lautsprecher sind im Chassis integriert. Das Fahrverhalten spricht für die Lok.

Piko • Art.-Nr. 59440 • € 66,99 • erhältlich im Fachhandel



Kühlwagen mit Klimadach in H0

▲ Es müssen nicht immer Bierwagen sein, die optisch für Abwechslung sorgen. Der Kühlwagen mit Klimaschutzdach für den Transport von Fischen ist ein sehr markanter Güterwagen, zumal das Tonnendach das Bremserhaus inklusive der Bühne mit überspannt. Die andere Seite zieren Aufstiegsleitern, um die Dachluken zum Einfüllen von Eis erreichen zu können. Eingestellt ist der Wagen bei der DRG.

Liliput • Art.-Nr. L223010 • € 24,50 • erhältlich im Fachhandel

RhB-Ellok-Oldtimer von LGB

▶ Mit der Ge 2/4 I ist wieder die kleine Oldtimer-Ellok der RhB in schmucker brauner Farbgebung lieferbar. Gegenüber der Lok mit der Betriebsnummer 205 besitzt die 203 keine Stirnwandtüren und ist daher eine interessante Abwechslung gegenüber dem LGB-Modell 21540. Eine Schnittstelle erlaubt das Nachrüsten von Digitaldecodern, die über einen entsprechenden Stecker verfügen. Der Betriebsartenschalter für den Analogbetrieb ist dann ohne Funktion.

LGB • Art.-Nr. 22450 • € 564,- • erhältlich im Fachhandel



Pärchen für langes Holz in Baugröße 0

Mit dem Drehschemelwagen bietet Lenz den nächsten Güterwagen der wachsenden Spur-0-Gemeinde an. Auch wenn die Wagen auf Grund ihrer Bestimmung für den Transport von Langholz nur paarweise genutzt werden, werden sie einzeln angeboten. Jedoch wird der Drehschemelwagen mit zwei verschiedenen Betriebsnummern angeboten. Beim Kauf also auf die unterschiedlichen Artikelnummern achten!



Der Drehschemelwagen zeigt sich in bekannter Detaillierung und Ausstattung. Zurüstteile müssen nicht montiert werden. Allerdings liegen Originalkupplungen und Bremsschläuche bei. Ebenso eine Spannkette für die Rungen des Drehschemels. Dieser ist drehbar gelagert und hat erfreulicherweise ein nur sehr geringes Spiel. Die seitlichen Rungen können abgenommen werden. Für ausreichend tiefe Schwerpunkt lage und somit Betriebssicherheit, vor allem beim Fahren mit einer Ladung Langholz, sorgt das Metallchassis.



Lenz Elektronik • Art.-Nr. 42410 (Betriebsnr. 992 732) • Art.-Nr. 42411 (Betriebsnr. 992 885) • je € 75,- • erhältlich im Fachhandel

Doppelpack mit Sound

Optisch wie akustisch setzen sich die beiden in Doppeltraktion verkehrenden 221 der Bocholter Eisenbahn-Gesellschaft in Szene. Eine Lok ist wie üblich angetrieben und mit einem Lokdecoder ausgestattet, während die zweite mit Soundmodul und Lautsprecher für eine ansprechende

Geräuschkulisse sorgt. Der Sound lässt sich allerdings nur im Digitalbetrieb mit einer DCC-kompatiblen Zentrale aktivieren.

Fleischmann • Art.-Nr. 72 5071 • € 412,95 • erhältlich im Fachhandel



Eanos in H0

Die hochbordigen vierachsigen offenen Güterwagen prägen das Bild moderner Güterzüge. So wird der Eanos 052 den Modellbahnern gerade recht kommen, zumal der Preis budgetfreundlich ist und es gestattet, mehrere dieser Waggons in Zügen zum Einsatz kommen zu lassen. Das in seinen Abmessungen und Details stimmige Modell ist mit den Drehgestellen der Bauart 625 ausgerüstet.

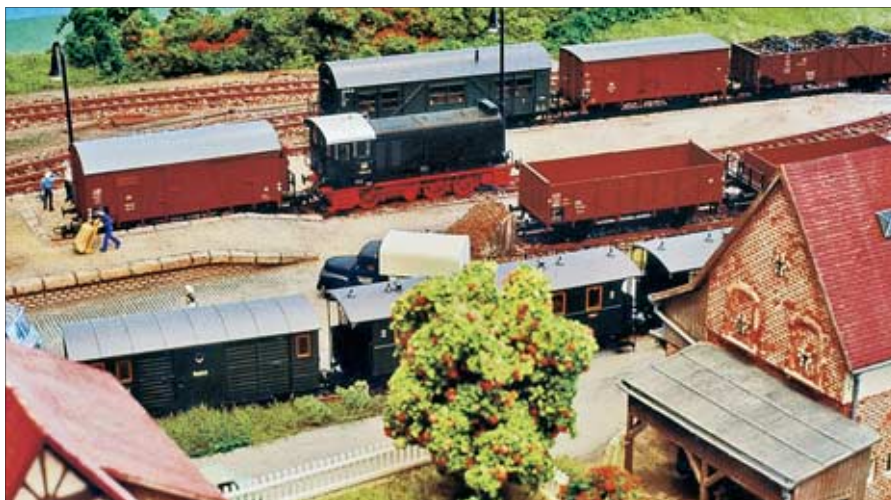
Roco • Art.-Nr. 66500 • € 19,90 • erhältlich im Fachhandel



Was bringt die MIBA im April 2009?



Nach dem Bau seines Bahnhofs Werdohl richtet Otto Humbach nun den Blick auf den interessanten Betrieb der Ruhr-Sieg-Strecke und die Ausgestaltung der Umgebung. Was hier beim Vorbild los war, schreit geradezu nach der Umsetzung ins Modell. Foto: Bellingrodt/Slg. Brinker



Nach einem Umzug stand ohnehin der Bau einer neuen Anlage an. Peter Denzel entschied sich nach einer LGB-Innenanlage diesmal für die Baugröße H0. In seinem Bericht beschreibt er seinen ländlichen Bahnhof der Epoche III. Foto: Peter Denzel

Weitere Themen:

- Digital-Technik: Thorsten Mumm zeigt, wie man Besetzmelder an Märklins CS2 anbindet.
- Vorbild + Modell: Selbstentladewagen Ootz 50 von Roco
- Modellbahn-Anlage: Norbert Güttler baute eine N-Anlage nach polnischem Vorbild.

Aus Aktualitätsgründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 4/2009 erscheint am 27. März 2009



MIBA-Verlag
Senefelderstraße 11
D-90409 Nürnberg
Tel. 09 11/5 19 65-0, Fax 09 11/5 19 65-40
www.miba.de, E-Mail redaktion@miba.de

Chefredakteur

Martin Knaden (Durchwahl -33)

Redaktion

Lutz Kuhl (Durchwahl -31)
Gerhard Peter (Durchwahl -30)
Dr. Franz Rittig (Durchwahl -19)
Joachim Wegener (Durchwahl -32)
Ingrid Peter (Techn. Herstellung, Durchwahl -12)
Ute Fuchs (Redaktionssekretariat, Durchwahl -24)

Ständige Mitarbeiter

Gerhard A. Bayer, Bernd Beck, Thomas Becker, Ludwig Fehr, Bernd Franta, Richard Grebler, Hermann Hoyer, David Hruza, Rainer Ippen, Bruno Kaiser, Marie-Luise Knipper, Sebastian Koch, Michael Kratzsch-Leichenring, Thomas Küstner, Thomas Mauer, Horst Meier, Michael Meinhold, Manfred Peter, Burkhard Rieche, Stephan Rieche, Hermann Riedel, Ulrich Rockelmann, Dr. Bernd Schneider, Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, Jacques Timmermans, Guido Weckwerth, Dr. Gebhard J. Weiß, Daniel Wietlisbach, Bernd Zöllner



MIBA-Verlag gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81-33

Geschäftsführung

Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigen

Elke Albrecht (Anzeigenleitung, 0 81 41/5 34 81-15)
Evelyn Freimann (Kleinanzeigen, Partner vom Fach, 0 81 41/5 34 81-19)
zzt. gilt Anzeigen-Preisliste 58

Kontrollierte und
veröffentlichte
Auflage durch IVW



Vertrieb

Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, 0 81 41/5 34 81-11)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, 0 81 41/5 34 81-31)

Ingrid Haider, Petra Schwarzenfelder, Karlheinz Werner, Petra Willkomm (Bestellservice, 0 81 41/5 34 81-0)

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH, Breslauer Straße 5, 85386 Eching, Tel. 0 89/31 90 60, Fax 0 89/31 90 61 13

Abonnentenverwaltung

MIBA-AboService, PMS Presse Marketing Services GmbH, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 02 11/69 07 89-24, Fax 02 11/69 07 89-80

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich ein Heft à € 6,50 (D), € 7,30 (A), Sfr 12,80
Jahresabonnement inkl. Messe-Ausgabe € 75,-, Ausland € 88,-
Abopreise sind inkl. Porto und Verpackung.

Bezugsbedingungen für Abonnenten

Rechnungsstellung immer nur für den Bezug eines Kalenderjahres. Schriftliche Kündigung spätestens acht Wochen vor Ablauf des Abonnements, ansonsten erfolgt automatische Verlängerung für ein weiteres Bezugsjahr. Ausnahme: Von vornehmlich befristet bestellte Abonnements laufen zu dem gewünschten Termin ohne weitere Benachrichtigung aus.

Bankverbindungen

Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 2860112, BLZ 360 700 50
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder.

Anfragen, Einsendungen, Veröffentlichungen

Leseranfragen können wegen der Vielzahl der Einsendungen nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck auf der Leserbriefseite. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Honorierung erfolgt nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten.

Haftung

Sämtliche Angaben (technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u.ä.) ohne Gewähr.

Repro

WaSo PrePrintService GmbH & Co KG, Düsseldorf

Druck

Vogel Druck und Medienservice GmbH, Höchberg

ISSN 1430-886X