

SPEZIAL

GEMEINSAM MACHT'S MEHR SPASS



MODELLBAHNCLUBS: NEUES AUS BURSCHEID ● RUNDES AUS YORKSHIRE
LANGES AUS BELGIEN ● TIPS AUS HESSEN ● ERSTAUNLICHES AUS BAYERN

Ich bin ja überhaupt kein Vereins- und nicht einmal ein Clubmensch. Wenn ich jedoch einen Modellbahnclub besuche – selbstredend rein beruflich –, dann kommt mir manchmal die Sehnsucht nach einem solchen sozialen Rahmen und dem, was man dort tut.

Ende der persönlichen Bemerkung. Wohlfeile Späßchen über den Vereinsmeier, immer wieder gern gemacht und gehört, stehen mir nicht zu, weil ich allenfalls vom Hörensagen von ihm weiß. Also auch Schluß mit dem Thema „Club allgemein“.

Was mir an den Beiträgen in diesem Heft auffällt: Die

Keighley Group mit *Runswick Bay* (S. 6) hat sich als Gruppe im Club gebildet. Die belgischen N-Spezialisten (S. 32) haben sich in großen Clubs formiert. Von Horst Meier (S. 50) wissen wir, daß in seinem Verein neben der H0-Clubanlage auch an N-Modulen gebaut wird. Und die Burscheider um Rolf Knipper (S. 16) überlegen, ob nicht auch einmal die N-Bahner in ihren Reihen die Initiative ergreifen sollten.

Differenzierung im Modellbahnclub, das scheint mir ein Trend zu werden. Damit verliert das Kernstück des Clublebens, die klassische Clubanlage, an Bedeutung. Warum? Ich kann nur spekulieren. Interessen, Ansprüche und Können der Mitglieder sind halt höchst unterschiedlich. Wo der eine immer noch mit Sägemehl-Wiesen zufrieden ist, da ist dem andern das Flockenzeugs schon wieder viel zu primitiv. Gar nicht zu reden von den grundsätzlichen Auffassungen, die einander manchmal knallhart

entgegenstehen. Also finde ich es gut, wenn sich besonders Begabte, besonders Fleißige und mit besonders viel Zeit Beschenkte abkoppeln, um innerhalb des Clubs ihre eigenen Ideen zu verfolgen – möglicherweise sogar zum höheren Ruhm ihrer gesamten Gemeinschaft.

Dazu zwei kritische Bemerkungen. Warum werden die Spielbahner, die es in jedem Club gibt, nicht in diesem Sinn aktiv?

Das wäre was ganz Neues. Auf Ausstellungen hätten sie das begeisterungsfähigste Publikum, die Kinder, und um Publicity müßte es ihnen nicht bang sein. Modellbahner sind in der Regel vielseitig

begabt, warum sollte es unter ihnen nicht pädagogische Naturtalente geben, die uns damit ganz nebenbei auch aus der Nachwuchskrise helfen?

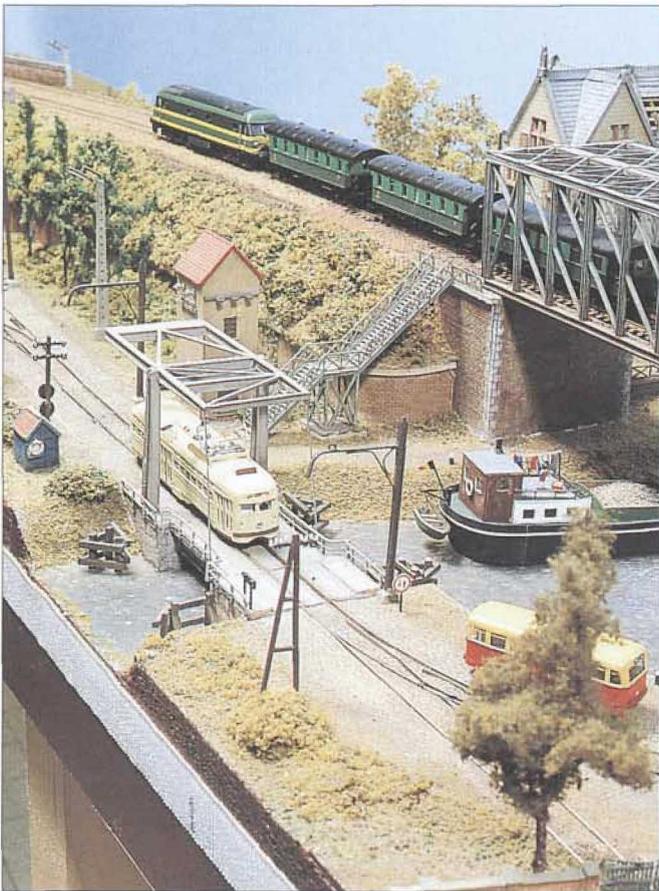
Der zweite Punkt: Interne Differenzierung scheint mir nur ein Club verkraften zu können, in dem sich ein starkes Netz von Sympathien gesponnen hat. Man bleibt „ein Verein“, wenn sich die Vereinszwecke auch wandeln mögen. Falls sich einzelne aber auf Kosten der anderen profilieren wollen, kann Vielfalt in der Einheit nicht funktionieren. So einfach ist das.

Vielleicht ist es doch nicht so einfach: Wenn jetzt einer lediglich meint, daß einige sich auf Vereinskosten profilieren wollen, obwohl in Wahrheit der Club vom Club im Club profitiert?...

Ich jedenfalls meine hier nicht weiter und bin froh, kein Club- und schon überhaupt kein Vereinsmensch zu sein.

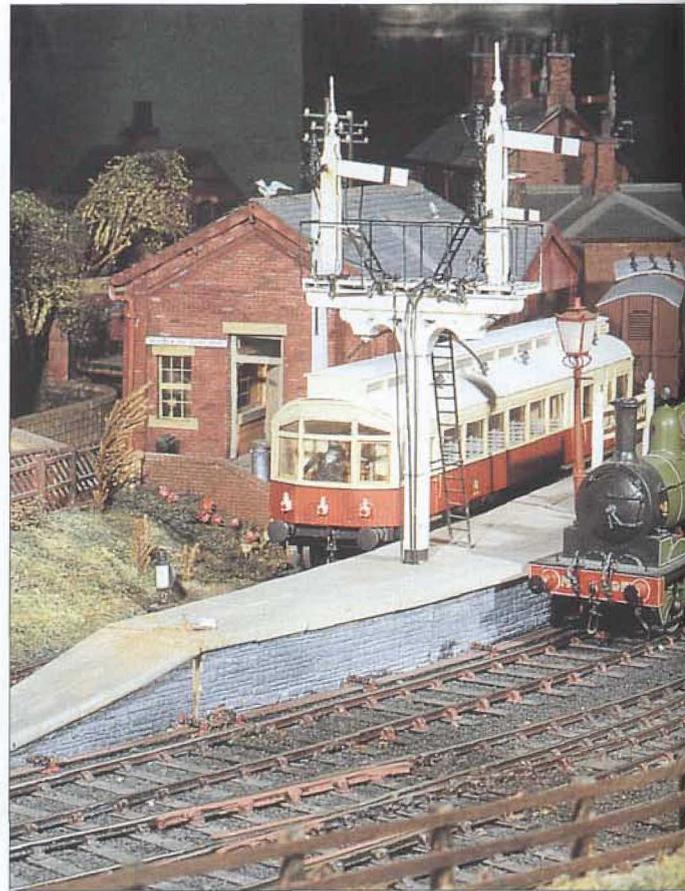
Bertold Langer

CLUB IM CLUB



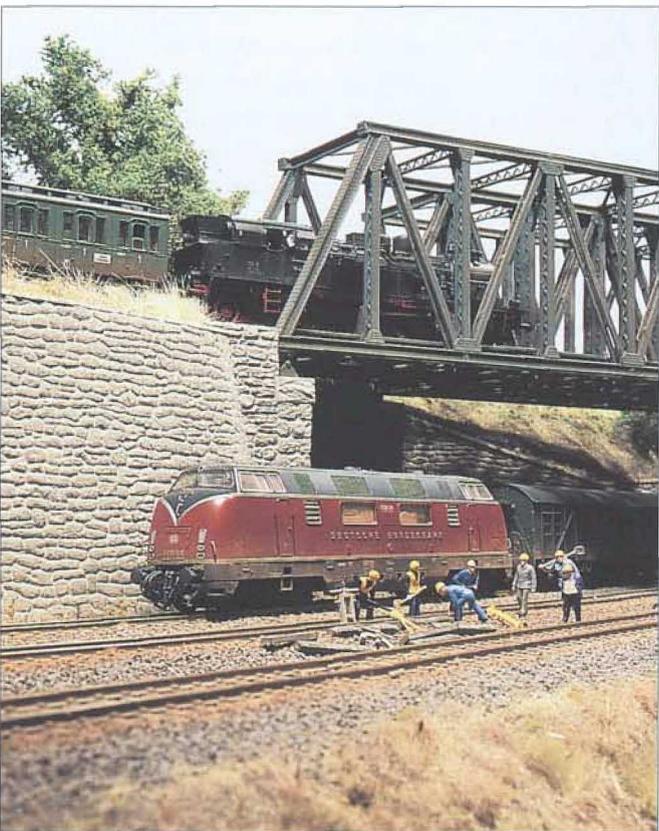
Jaques Le Plat

Flämisch-Wallonische Eintracht. N-Spezialisten aus zwei belgischen Clubs mit Modulen, die sie gemeinsam ausstellen. Seite 32.



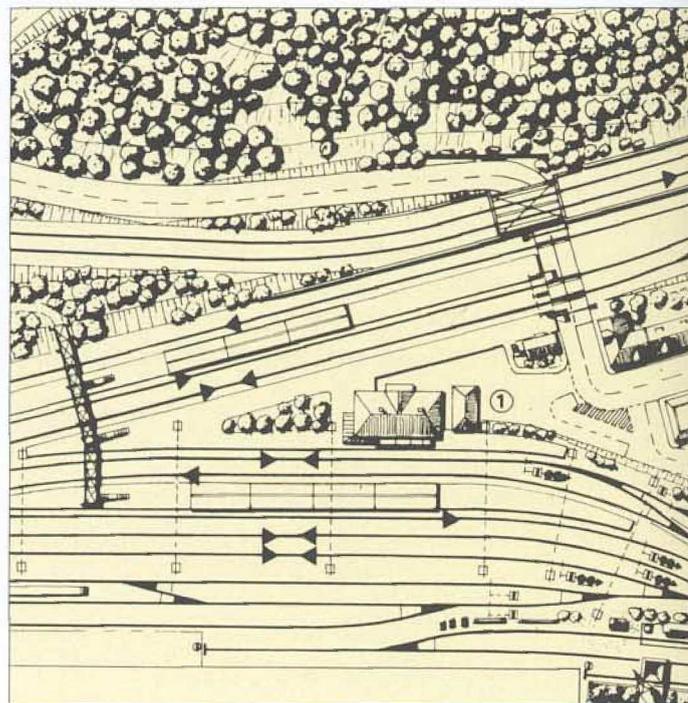
Karussell aus Yorkshire. Eine Clubanlage in Baugröße 0 aus England. Clubanlage? Vielmehr haben einige Mitglieder des Keighley Model Railway Club eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, um ausstellungsgerechte Anlagen zu bauen. Seite 6.

Club im Club, ein aktueller Trend bei Modellbahnvereinen? Mutmaßungen darüber in *Zur Sache*. Seite 3.



Rolf Knipper

Neue Module für Burscheid. Gigantisches im Werden bei den FdE Burscheid und erste Informationen über die Erweiterung des Bur-Modul-Konzepts. Seite 16.



Keilbahnhof auch für Clubanlagen. Clubanlagen sollten speziellen Kriterien gerecht werden. Prüfen Sie selbst, ob dieser Entwurf von Rolf Knipper für eine private Anlage die Bedingungen erfüllt. Seite 62.

MIBA

SPEZIAL

DER INHALT VON HEFT 22:

ZUR SACHE

Club im Club

3

MODELLBAHN-GESCHICHTE

Riesending auf wenig Platz

74

MODELLBAHN-CLUBS

Karussell aus Yorkshire

6

Neue Module für Burscheid

16

Flämisch-Wallonische Eintracht

32

Einigkeit macht Spaß

50

Digitalbetrieb in VHS

64

Von der AG 3/5 zum 1. MEC Plauen 78

ANLAGENPLANUNG

Keilbahnhof
auch für Clubanlagen

62

spezialMEINUNG

Modellbahn zwischen
Jodelkurs und Ikebana?

72

BILDSEITE

Mit der 50 durchs neue Bw

30

Karlex und Karola im Vogtland

86

spezialMAGAZIN

Fachzeitschriften im Überblick:

Eisenbahn nicht nur europäisch

90

GRUNDLAGEN

Nordost als Clubanlage?

42

VORSCHAU

102

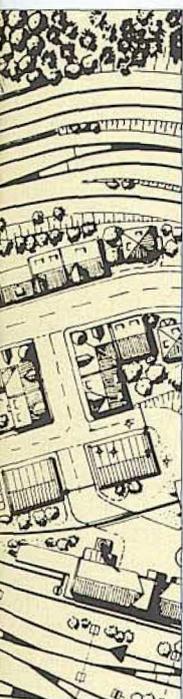
IMPRESSUM

102



Lutz Kuhl

Titel. Großes Bw für den Rangierbahnhof auf neuen Bur-Modulen. Während dieses Heft entstand, kamen die *Freunde der Eisenbahn Burscheid* kaum aus den Kleidern, denn ihr Wettbewerbsbeitrag für Köln 1994 mußte fertig werden.
Foto: Rolf Knipper



Entscheidungshilfen: Rolf Knipper und Bertold Langer diskutieren über die Eignung des in MIBA-Spezial 21 vorgestellten Anlagenprojekts. *Nordost als Clubanlage?* Seite 42.

Karlex und Karola im Vogtland.
Lothar Barche, Vorstandsmitglied des 1. MEC Plauen 1948 e.V., ist nicht nur ein begabter Modellbauer, sondern auch ein passionierter Vorbild-Fotograf. Seite 86.



Lothar Barche

KARUSSEL AUS YORKSHIRE

Englische 0-Spezialisten mit einer runden Sache



Len Weal/Railway Modeller

Entgegen der landläufigen Meinung lassen sich Modellbahnanlagen der Baugröße 0 mit abwechslungsreichem Betrieb auch auf kleiner Fläche verwirklichen. *Runswick Bay* der Spur-0-Bahner aus dem nordostenglischen Keighley verbindet ambitionierten Modellbau und Kinderträume von der elektrischen Eisenbahn auf frappierende Weise.

Unsere *Keighley 7 mm Group* fand sich 1977 zum ersten Mal zusammen, um eine eigene Anlage zu bauen. Wir sind alle ebenfalls Mitglieder des Keighley Model Railway Club, mit dem wir uns seit dieser Zeit auch die Räume teilen.

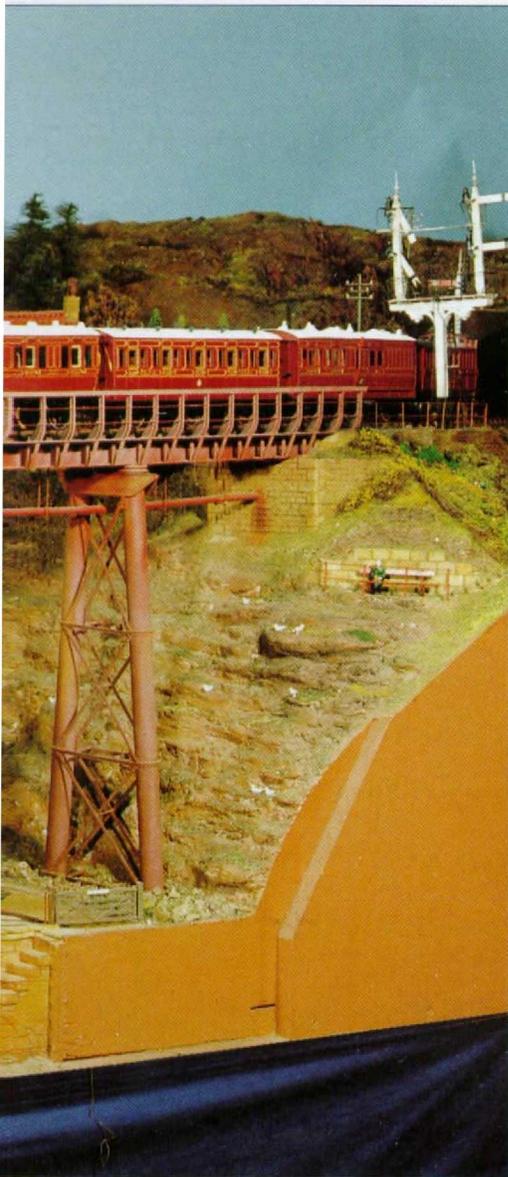
Runswick Bay ist unsere dritte Anlage. Die erste, *Leeds Road*, war zunächst ein Endbahnhof mit einem Fiddle Yard auf einer Fläche von 9 m x 4 m, der schließlich zu einem sehr unhandlichen doppelgleisigen Rundkurs von 16,5 m Länge anwuchs. Der Betrieb darauf machte viel Spaß, aber der Aufbau war sehr mühselig. An diesem Punkt muß gesagt werden, daß die Gruppe sich eigentlich nur für Bau und Betrieb von Ausstellungsanlagen zusammenfindet – daneben haben wir ein gesundes Interesse an einem guten Glas Bier.

Mit dem Blick auf unsere weiteren Ausstellungsaktivitäten planten wir deshalb schon vor 1980 die nächste Anlage. Dies wurde dann *Ravens-*

beck, ebenfalls ein zweigleisiger Rundkurs nach einem Vorbild in der Gegend von Harrogate. Als wir 1989 beschlossen, *Ravensbeck* nicht mehr auszustellen, gab es bereits seit einigen Jahren Pläne für einen Ersatz. Obwohl ein solches Projekt viel Zeit braucht, sollte es wieder eine sehr große Anlage werden.

Unsere Gruppenmitglied Jack Burnard hatte damals auf Ausstellungen viel Erfolg mit *Houghton*, einer kleinen Anlage mit interessantem Betrieb. Dies gab den Anstoß, auf die Schnelle einen Lückenbüßer zu bauen, den wir ausstellen konnten, solange die neue große Anlage noch nicht fertiggestellt war. Heute, fünf Jahre später, ist der einstige Lückenbüßer Gegenstand dieses Artikels; der große Traum von damals erscheint allenfalls noch nach dem vierten oder fünften Glas ...

Aber das ist eine andere Geschichte; das letzte Wort ist bestimmt noch nicht gesprochen.



Vorbild an der Nordseeküste

Das Vorbild für *Runswick Bay* ist eine eingleisige Nebenbahn, die von Whitby an der Nordostküste Englands aus in nördlicher Richtung verläuft. In Loftus hat sie eine Verbindung mit der North Eastern Railway (NER) und führt dann nach Saltburn und Middlesbrough. Die Strecke wurde 1883 in Betrieb genommen, zwei Jahre später erfolgte die Erweiterung in Richtung Süden nach Scarborough.

Dieser Teil der Ostküste hatte uns schon immer als geeignetes Vorbild interessiert, besonders Sandsend direkt nördlich von Whitby. Dort überquert die Eisenbahn einen schmalen Meeresarm auf einem der für die Strecke typischen gußeisernen Viadukte. Das echte Runswick Bay liegt von Sandsend aus noch ein Stück weiter die Küste hinauf und brachte es fertig, von der Eisenbahn vollständig umgangen zu werden. Wir entdeckten, daß es dort eine Eisenerzgrube



Len Weal/Railway Modeller

Die Brücke macht's! Sie führt über den letzten Ausläufer der Bucht von Runswick, aus der sich das Meer gerade zurückgezogen hat. Das ist die Stunde der Möwen. Die Brücke haben die „Yorkshire Roundabout Men“ einer jener fragilen Konstruktionen aus Guß- und Schmiedeeisen nachempfunden, wie sie auf der Insel häufig anzutreffen waren. Bei der ersten Brücke über den Firth of Tay hat das nicht gehalten. Beim Modell jedoch handelt es sich um ein stabiles Metallbauwerk, das schon so manche Ausstellung mit Auf- und Abbau, Transport und Rücktransport in den zweiten Stock einer alten Wollspinnerei überstanden hat. Dort nämlich befinden sich die Räume der Keighley Group, einer Vereinigung von Modellbahnfreunden, zusammengekommen zum Bau von Anlagen, die häufig ausgestellt werden sollen. „Ähnlich wie eine Theatergruppe“, so unser Autor Peter Scarborough, „wir produzieren etwas, um es öffentlich zu präsentieren. Also leben wir auch vom Beifall.“ Wir klatschen heftig und wünschen uns alsbald eine Zugabe.



Len Weal/Railway Modeller

Ausfahrt aus *Runswick Bay*. Auf Selbstbaugleisen gleitet die kleine Werkslokomotive, Spitzname „Kaffeekanne“, mit einem Ganzzug aus Erzwagen dahin. Der Minimalradius beträgt nominell einen Meter achtzig. „Nageln Sie uns nicht darauf fest“, hören wir die Männer aus Yorkshire, „es können auch mal nur einen Meter fünfundreißig sein – wie es sich halt ergeben hat.“

gab; und da uns der Name gefiel, liehen wir ihn kurzerhand für unsere Anlage aus. Auf diese Weise bauten wir eine Bahn, so wie sie gewesen sein könnte. Das hat den Vorteil, daß man ohne feste räumliche Vorgaben arbeiten und die Anlage deshalb leichter an den vorhandenen Raum anpassen kann. Es ist unbedingt erforderlich, daß das Modell wenigstens

die Atmosphäre des Vorbilds vermittelt, denn die tatsächlichen Abmessungen können in der Regel nicht wiedergegeben werden. Kurvenradien können enger gemacht, Überhol- und Abstellgleise gekürzt werden; aber die für eine bestimmte Situation wichtigen Dinge, wie etwa die Anordnung der Gleise, Signale oder bestimmte Gebäude, sollten die Modell-

bauer mit Einsatz aller ihrer Fähigkeiten und Kräfte wiedergeben.

Oberbau und Signale auf unserer Anlage entsprechen den Gepflogenheiten des Vorbilds, der North Eastern Railway. Die Bahnhofsgebäude entstanden nach tatsächlich vorhandenen Vorbildern, die noch heute existieren; wir bevorzugten die kleinsten Exemplare, die zu finden waren. Die übrigen Häuser sind in den meisten Fällen unseren Lieblingsvorbildern in Staithes, Whitby, Robin Hoods Bay und vielen anderen Orten an der Küste zwischen Saltburn und Scarborough nachempfunden, nur eines oder zwei wurden für die speziellen Gegebenheiten auf der Anlage entworfen.

Die große Brücke ist eine Mischung aus mehreren ähnlichen Vorbildern an der Strecke. Hilfe beim Entwurf kam von Fotografien, Videos und vom persönlichen Augenschein der merkwürdigen Überbleibsel alter Brücken, die nur bei Ebbe aus den Fluten ragen.

Bei unserem Hafen müssen wir allerdings noch auf einen wichtigen Unterschied zum Vorbild hinweisen: Die Schlammbänke dort sind eher Vorbildern an der Westküste nachgestaltet als solchen an der Ostküste – eines unserer Mitglieder kommt von dort. Und eine Hochwassermarke fehlt auch noch.

Anlage eigentlich nur zum Ausstellen

Runswick Bay wurde, wie alle unsere Anlagen vorher schon, speziell für Ausstellungszwecke entworfen. Die Gruppe und vor allem ihr Planer können zwei Dinge partout nicht leiden: flache Anlagenbretter und gerade Gleise. Das kann man anhand des Gleisplans und der Fotos unschwer erkennen.

Eine kleine kreisförmige Anlage mit dominanter Landschaft in der Baugröße 0 hatten wir noch nie gesehen. So machten wir uns an den Beweis, daß eine solche auf einer Fläche von 5 m x 5 m durchaus Platz finden kann. Eine zweisepurige Hauptbahn wäre auf dieser Fläche jedoch nicht unterzubringen.

Eine eingleisige Strecke, selbst mit Überhol- und Abstellgleisen, schafft indes andere Probleme. Das Interesse des Betrachters muß nämlich auch dann gefesselt werden, wenn gerade keine Züge fahren. Auf bestimmten

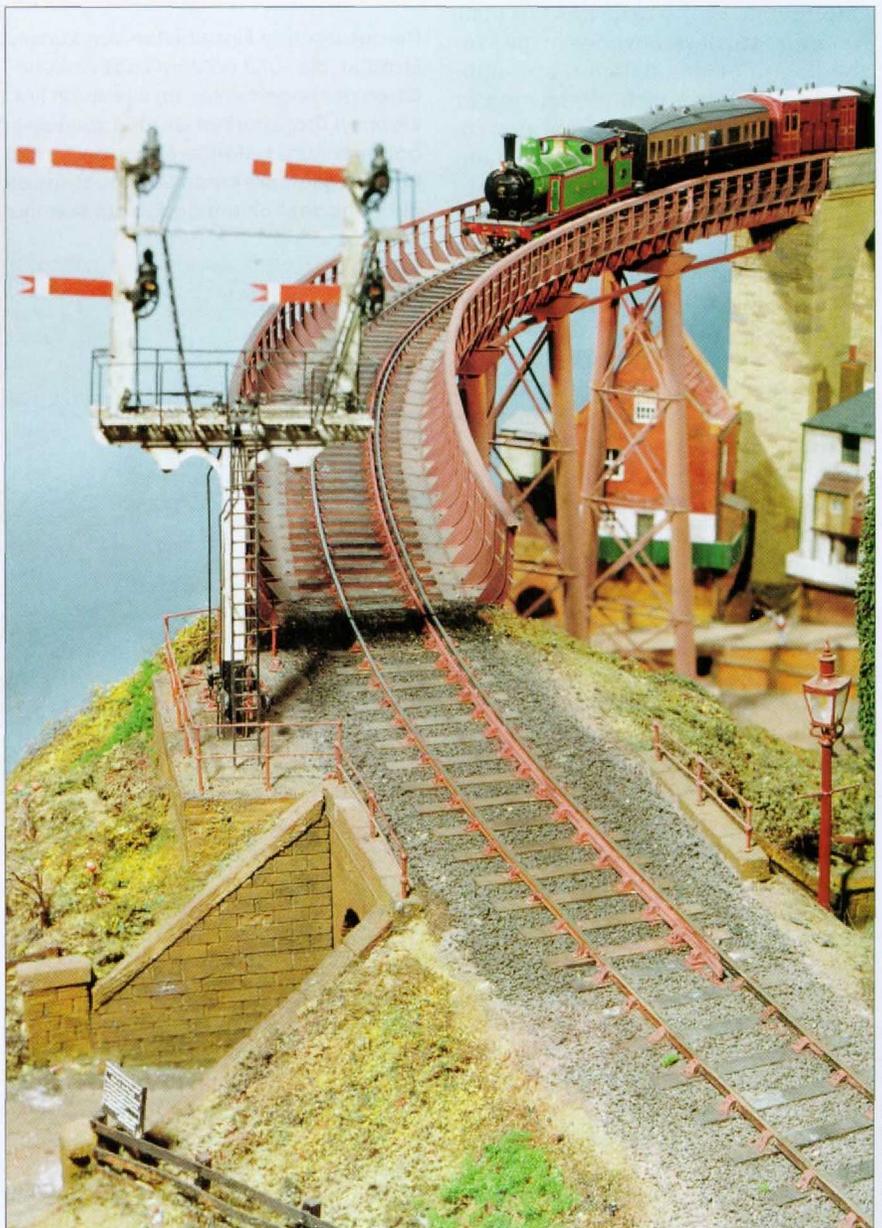
Teilen der Anlage können Zugpausen durchaus einige Minuten dauern.

Ein Grundsatz bei der Gestaltung der Anlage war deshalb, daß es möglich sein sollte, die Aufmerksamkeit auch ohne fahrende Züge zu wecken. Wir erreichten es – hoffentlich – durch Bereiche mit detailliert durchgestalteten Szenen, in denen es für den Betrachter viel zu entdecken gibt. Dazu gehören auch mehrere Betriebsstellen, auf denen sich immer etwas bewegt: etwa die Sägemühle mit beweglichem Sägegatter oder der Schmalspurzug mit Kipploren im Eisenerzbergwerk. Dort ist im Maschinenhaus auch eine schwer arbeitende stationäre Dampfmaschine zu sehen. Alles wird von einer Zeitautomatik gesteuert.

Nicht wie es wirklich war, sondern wie es hätte sein können. Nach diesem Motto hat die Keighley Group ihre Anlage gebaut. Ein sinnvoller Modellbahngrundsatz. Wenn auch das verschlammte „estuary“ eher an der Westküste zu finden wäre, so weisen Fahrzeuge und Bahnanlagen eindeutig auf das Vorbild der *North Eastern Railway* hin.

„Wir lassen alles entsprechende Material auf dieser Anlage fahren – wenn es denn durch unsere verdammt engen Kurven kommt.“

Ihre eigenen Fahrzeuge schaffen das, da sie mit dem Blick auf die schwierige Trasse ausgewählt und angepaßt wurden. Fazit: Spur 0 braucht keine Turnhalle, wenn Epoche und Fahrzeuge richtig ausgewählt wurden.



Len Weal/Railway Modeller

Bereits in einem frühen Stadium der Planung wollten wir als Blickfang eine Wagenbeladungsanlage einbauen. Für eine der Vorgängeranlagen hatten wir schon einen geeigneten Mechanismus zur Kohleverladung entwickelt; für *Runswick Bay* ist Eisenerz das passende Ladegut. Unser „Eisenerz“ haben wir uns patentieren lassen: es handelt sich ganz einfach um gemahlene Nußschalen!

Die Verladevorrichtung besteht aus einem Vorratsbehälter auf der Anlagenrückseite und zwei Förderbändern, Antrieb aus den guten alten Meccano-Teilen, von einer etwas ver-rufen aussehenden Wellblechkonstruktion geschmackvoll verborgen. Das Modell ist einer altertümlichen Anlage in Skiningrove, ebenfalls an der Vorbildstrecke gelegen, nachempfunden. Hier wurde das Erz noch von Hand sortiert, bevor es in die Wagen kam. Für das Beladen und Rangieren auf den Anschlußgleisen der Erzgrube ist ein eigener Operator zuständig, so daß der Betrieb hier unabhängig vom übrigen Verkehr ablaufen kann.

Zunächst dachten wir, daß für eines der typischen Kohlenlager der NER nicht genügend Platz vorhanden sei. Unser Planer fand jedoch ein sehr genau passendes kleines Vorbildexemplar. Schon war der erste Einwand zu hören: „Aber mit richtigen Selbstentladewagen funktioniert das nie.“ „Dann vergebst es“, lautete die Antwort. Das Ergebnis ist nun ein Mechanismus, bei dem ein mit Gegengewichten versehener Drehzapfen die Bodenklappen des Wagens während der Fahrt geschlossen hält. Ein elektrisch angetriebener Stift hebt sich zwischen den Gleisen der Entladestelle und tippt das Gegengewicht an; die Schwerkraft erledigt den Rest. Senkt sich der Stift, schließen sich die Bodenklappen wieder. Ganz einfach!

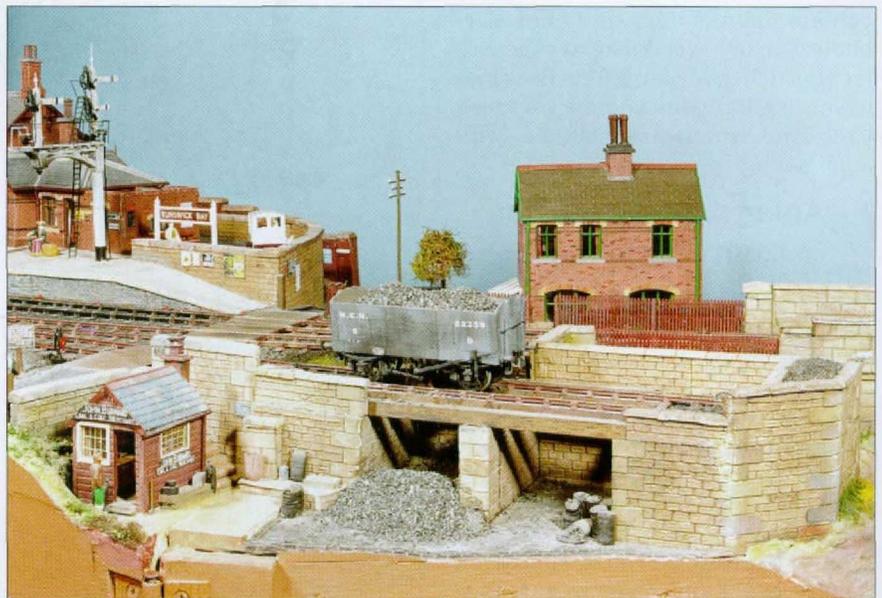
Unser besonderer Stolz: die Signale

Es versteht sich von selbst, daß nach alldem sämtliche Signale ebenfalls funktionsfähig sind. Leider sind sie nicht mit einer automatischen Block-sicherung verbunden, aber auf diese Weise werden auch unnötige Komplikationen vermieden. Falls einmal ein Signal versagt, sind wir immer noch in der Lage, Züge fahren zu lassen. Besonders stolz sind wir auf unsere beweglichen und beleuchteten



Len Weal/Railway Modeller

Herausragende Einzelheiten von *Runswick Bay* sind die große Brücke und die Erzmine, die – mit echtem Ladeverkehr – dauernd für Betrieb auf der Anlage sorgt. Oben der Ladebunker, im Gleisplan links. Erzwagen mit fernsteuerbaren Entladeklappen. Transportiert werden zerkleinerte Nußschalen: „Diese Erznachbildung haben wir uns patentieren lassen.“ – Mal ehrlich, Ihr Leute aus Nordost-England, Ihr habt allenfalls einen Gebrauchsmusterschutz darauf bekommen! Unten übrigens der Kohlenhändler am Bahnhof, ein weiterer treuer Eisenbahnkunde.



Len Weal/Railway Modeller

Zwergsignale. Alle Signale sind mit dreifarbigem LED beleuchtet, während wir für die Zwergsignale Miniaturglühlämpchen benutzen.

Es hat zwar nichts mit dem Vorbild zu tun, war aber schon bei der Planung zu berücksichtigen: Die meiste Zeit des Jahres steht die Anlage in einem relativ feuchten und kalten Clubraum, bei Ausstellungen sind dagegen schnell Temperaturen von mehr als 30°C erreicht. Das kann bei

der Elektrik Wunder bewirken, von den Holzteilen ganz zu schweigen. Für diese Fälle hat unser Dialekt dankenswerter Weise eine Auswahl deutlicher Wörter parat.

Tageslicht und Dämmerung

Wir haben immer einen Teil unserer Gebäude mit Inneneinrichtungen und Beleuchtung versehen, aber auf *Ravensbeck* war davon außer im Halbdunkel nichts zu sehen. Bei den Ge-