

# MIBA SPEZIAL 48

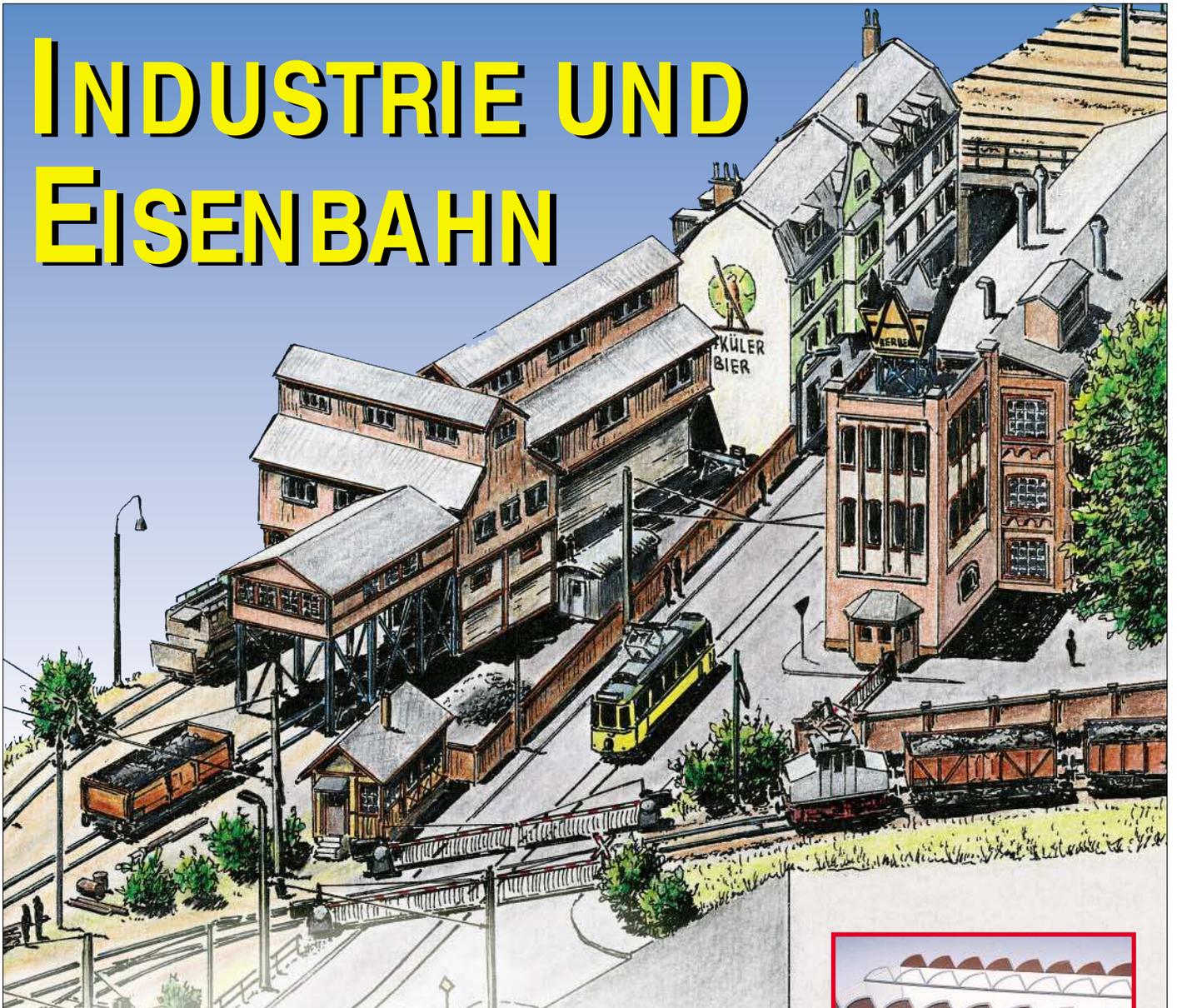
MIBA-Spezial 48 • Mai 2001

J 10525 F •

DM/sFr 19,80 • S 158,- • Lit 24 000 • hfl 24,75 • lfr 480,-

<http://www.miba.de>

## INDUSTRIE UND EISENBAHN



- Zeche, Stahlwerk, Kalktransport
- Anlagen- und Gleispläne
- Übersicht: US-Industriebauten
- Industrie-Kitbashing
- AEG-Ellok für Werksbahnen
- Verladeanlage am Flusshafen



Se haben auf Ihrer Anlage noch ein paar Quadratmeter frei für ein kleines Stahlwerk? Dort hinten in die „tote“ Anlagenecke würde eine Zeche ganz prima hineinpassen? Eine Kalksteinverladung und die damit verbundenen Transporte per Ganzzug lasten endlich Ihre meterlangen Parastrecken mit sinnvollem Betrieb aus? Keine Panik: Das Thema dieser Spezial-Ausgabe ist auch, aber bei weitem nicht nur etwas für Modellbahner, die platzmäßig aus dem Vollen schöpfen können.

Industrie und Eisenbahn gehören zusammen – das ist im Grunde seit der Entwicklung der Dampfmaschine so und erst recht, seitdem die Eisenbahn aus den Kinderschuhen schlüpfte und selber zum Motor der Industrialisierung wurde. Auch wenn die großen Zeiten der Schwerindustrie inzwischen ebenso perdu sind wie jene der umlade- und rangierintensiven Stückguttransporte, auch wenn Industrie für uns immer weniger gegenwärtig ist, weil für die Produktion von Dienstleistungen eher Muskelkraft oder Gehirnschmalz als Rohstoffdienen und Datenautobahnen (oder Fahrradkurriere) als Transportmittel fungieren, auch wenn wir dem üblichen Diktat der Platznot bei der Realisierung unserer Anlagen unterworfen sind: Um ein bisschen Industrie kommen wir Modellbahner nicht herum – und spektakuläre Industriekomplexe sind sowieso ein Anlagenthema für sich, wie auf den folgenden Seiten noch häufiger zu sehen sein wird.

Dieses MIBA-Spezial kann nicht die Aufgabe haben, das Thema „Industrie und Eisenbahn“ bis in den letzten Winkel auszuleuchten. Zu komplex waren (und sind nach wie vor) die Verbindungen und Wechselbeziehungen zwischen Transportmittel, Transportgut und Transportziel. Wir versuchen in diesem Spezial einige ausgewählte Aspekte schlaglichtartig zu erhellen: Den Bahnverkehr in und um ein

riesiges Stahlwerk ebenso wie die betrieblichen Möglichkeiten, die eine kleine Fabrik oder ein Gleisanschluss in einem engen Gebirgstal bietet.

Zwei kleine Schwerpunkte haben wir gesetzt. Von der Idee zum Plan, vom Plan zum Betrieb – Anlagenplanung und -bau nehmen wie stets breiten Raum ein. Für diese Spezial-Ausgabe haben Planungskoryphäen wie Rolf Knipper und Loisl, Michael Meinhold, Thomas Siepmann und Ivo Cordes zu Stift und Papier gegriffen – entstanden sind einmalige An-

## Nur ein kleines Stahlwerk?

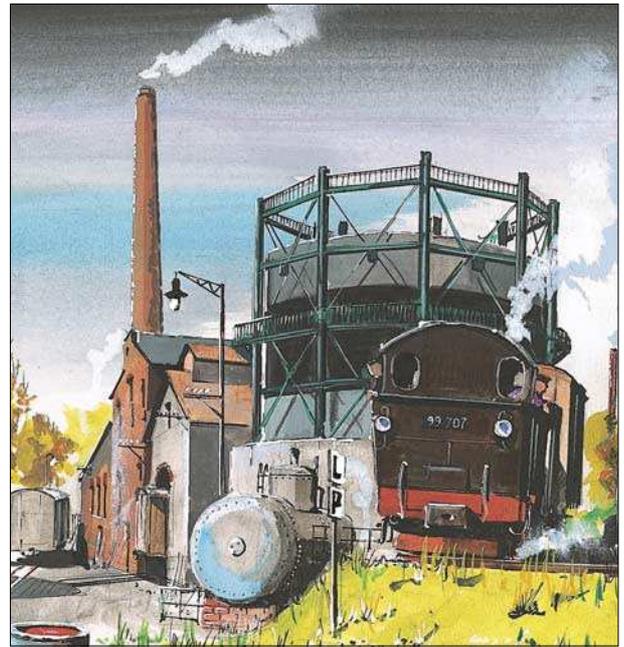
lagenentwürfe und Schaubilder, die den Betrachter die Atmosphäre von Industrie und Eisenbahn förmlich spüren lassen.

Zum anderen hat Industrie immer auch etwas mit beeindruckenden Bauwerken zu tun. Unabhängig vom Betrieb der Eisenbahn gibt es eine typische Industrie-architektur, und für den Modellbahner, der ja immer auf der Suche nach dem Besonderen ist, lohnt sich der Blick über die Grenzen, die das gutgemeinte Angebot hiesiger Zubehöhersteller zieht. Unseren Hobbykollegen aus Nordamerika verdanken wir nicht nur den einprägsamen Begriff des „Kitbashing“ – was man ungefähr mit „Zusammenwürfeln von Bauteilen“ umschreiben könnte (siehe S. 30 ff.) –, sondern auch jede Menge Modelle von imposanten Gewerbe- und Industriegebäuden, die sich in mehr oder weniger modifizierter Form sicher auf vielen Anlagen einsetzen lassen (S. 42 ff.). Se haben doch noch ein wenig Platz auf Ihrer Anlage?

Thomas Hilge

Ganz klar: Wenn es um Industrie und Eisenbahn geht, hat Rolf Knipper einen Anlagenvorschlag parat – diesmal hat es ihm die Kleinbahn Loh-Hatzfeld angetan. Die kleinen Bilder von Lutz Kuhl und Bruno Kaiser verweisen auf weitere Schwerpunkte dieser Spezial-Ausgabe: den Selbstbau einer kleiner AEG-Werkslok und das „Kitbashing“ einer Kibri-Sheddachhalle.



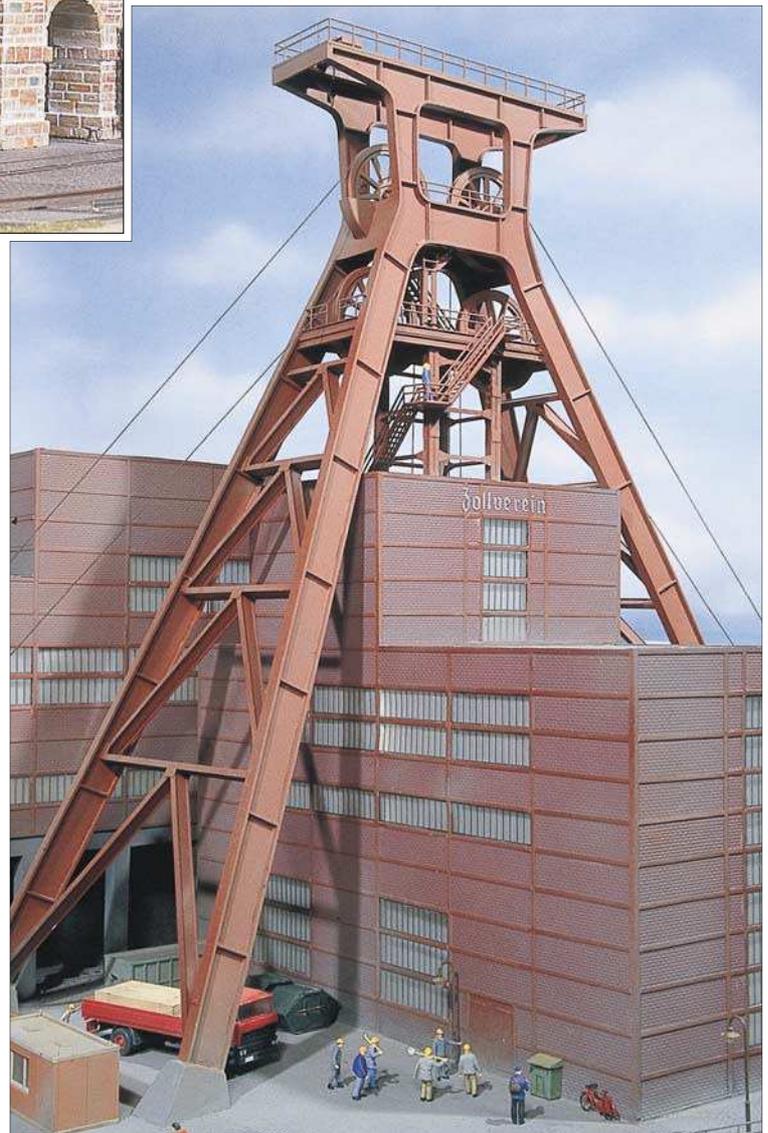


**Die Maxburger Kreisbahn.** Ohne konkretes Vorbild, aber dafür mit umso mehr Betrieb sind Dampflok und Güterstraßenbahnen in stilvoller Industrie-Umgebung unterwegs. Seite 68.  
Abbildung: Loisl

**Von der Bahn in den Kahn.** Im Weserhafen Hann.-Münden liegt eine Umschlagstelle für Stück- und Massengüter. Manfred Walter baute sie in H0 exakt maßstäblich nach. Seite 90. Foto: gp

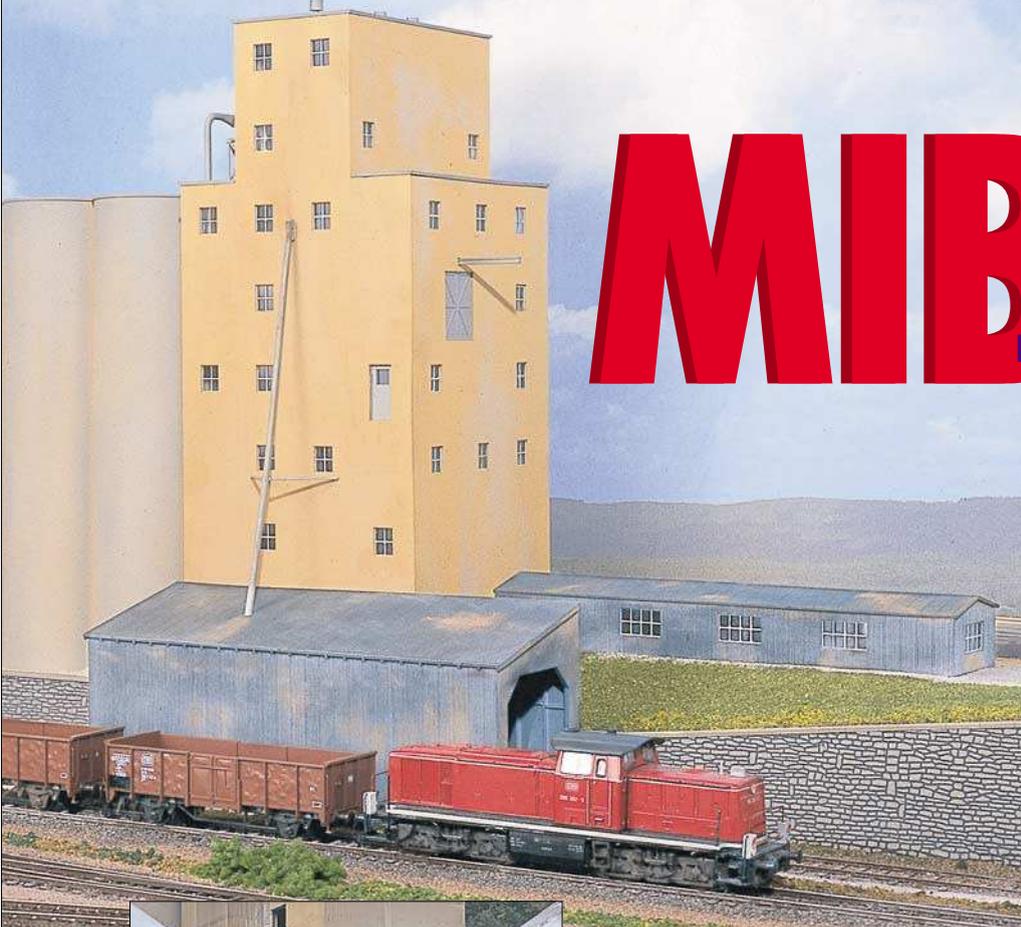
**Rund um den Eiffelturm des Ruhrgebiets.** Wo würden Eisenbahn und Industrie besser zusammenpassen, als bei der Montanindustrie des Ruhrgebiets. Rolf Knipper baute als Handmuster für die diesjährigen Trix-Neuheiten die Zeche Zollverein in H0. Herausragendes Prunkstück ist dabei der imposante Förderturm. Seite 22. Foto: rk

**Zwei Lokomotiven für Hettörp.** Für seinen authentischen Bahnhof Hitdorf benötigt Lutz Kuhl die dort eingesetzten Industrie-Elloks von AEG. Gesagt – getan entstanden die H0-Modelle in Ätz- und Frästechnik aus Messing. Seite 30. Foto: lk



# MIBA SPEZIAL

## INHALT



**Harter Dienst am harten Stein.** Die Verladung von Kalk erfordert in der Regel üppig dimensionierte Gebäude und Verladeanlagen. Sei es Kalkmehl oder Kalkbruchstein – im Modell muss man sich mit wesentlich kleineren Abmessungen zufrieden geben. Ludwig Fehr beschreibt das Vorbild anhand von zwei Beispielen und wie man diese interessanten Betriebsstellen so auf die Anlage bringt, dass der Eindruck einer Industrie-Anlage herüberkommt. Seite 82. Foto: MK

**Aus vier mach eins!** Die Rundsheddachhalle von Kibri ist für die Baugröße TT vorgesehen. Mit einer entsprechenden Erweiterung wäre sie aber auch für H0 verwendbar. Bruno Kaiser zeigt, wie er aus vier Bausätzen eine H0-Halle ansehnlicher Größe mit größenrichtigen Toren zusammensetzt. Seite 30. Foto: bk



### ZUR SACHE

Nur ein kleines Stahlwerk? 3

### MODELLBAHN-ANLAGE

Stahl und Bahn im Herzen Europas 6  
Die Hütte vorm Haus 16

### VORBILD + MODELL

Rund um den Eiffelturm des Ruhrgebiets 22  
Harter Dienst am harten Stein 82  
Von der Bahn in den Kahn 90

### MODELLBAU

Aus vier mach eins! 30  
A + U + S 36  
Zwei Lokomotiven für Hettörp 76

### MARKTÜBERSICHT

Industriearchitektur international 42

### PLANEN + FAHREN

Rund herum im Wurmrevier 48

### ANLAGENPLANUNG

Mit der Gütertram durch Wuppertal 60  
Die Maxburger Kreisbahn 68

### ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 102





1 Ein Koks zug rangiert vor der imposanten Kulisse des Hüttenwerks, dem der N-Maßstab nicht anzusehen ist.  
Fotos: Jacques Le Plat

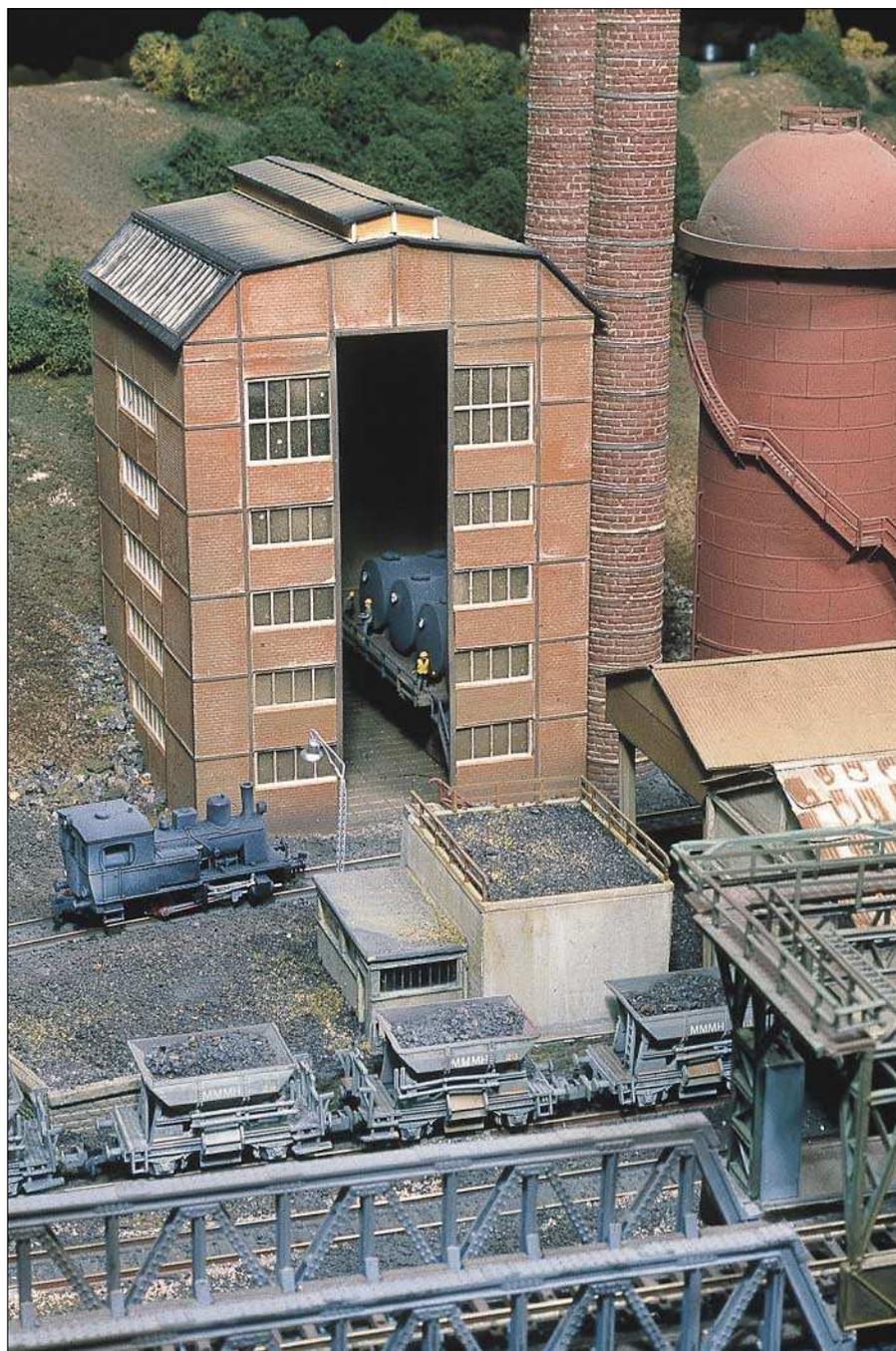
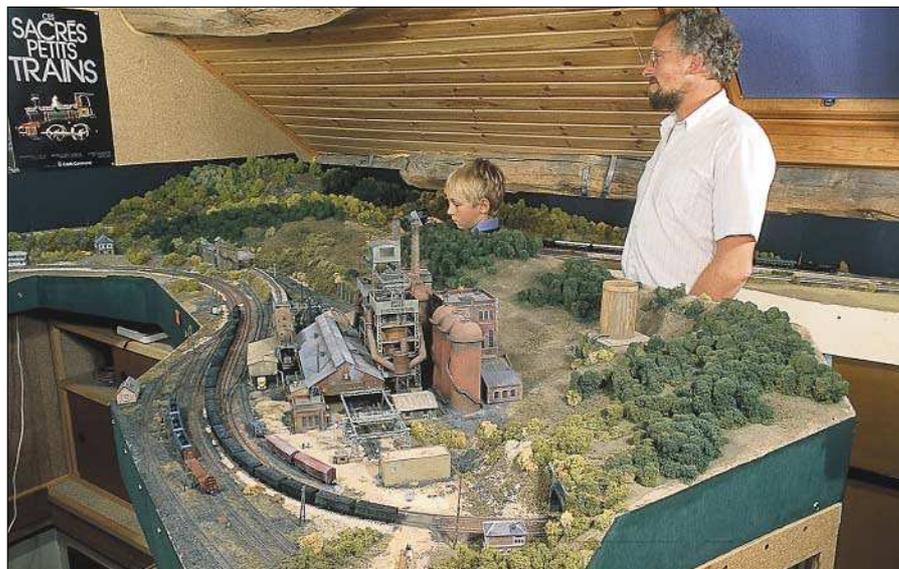
Hüttenwerk im Maßstab 1:160

# Stahl und Bahn im Herzen Europas

*In einem belgischen Supermarkt wird man sich vielleicht noch heute an einen Kunden erinnern, der Christbaumkugeln mithilfe einer Schublehre auswählte: Es handelte sich um Jacques Quoitin, der sie zum Bau eines Hüttenwerks im N-Maßstab benötigte. Über seine bemerkenswerte N-Anlage und die Philosophie dahinter berichtet Jacques Le Plat.*

Ende der Fünfzigerjahre geht es der Stahlindustrie im „Gaume“, in Luxemburg und in Lothringen, noch gut. Lange Erz- und Kohlenzüge verkehren auf der Linie Athis–Maas mit dem legendären Bw von Latour. Die Erzgruben von Chiers, Briey, Nancy und Longwy und die Sidelor- und Arbed-Stahlwerke sind noch voll aktiv; Arbeitslosigkeit ist in dieser Gegend unbekannt. 500 Meter von der französischen Grenze entfernt, in Musson, vermischt sich der Qualm aus den Hochöfen der MMMH (Compagnie Minière et Métallurgique de Musson et Halanzy) mit dem Dampf aus den Schloten der Loks Baureihe 25 und 26 (BR 50 ÜK und 52), die hier noch täglich fahren. Im Bw von Latour stationiert, sind die Maschinen vor den schweren Erzzügen in die Regionen Charleroi und Lüttig im Einsatz. Zwar sind seit 1955 auch die neuen Diesel-

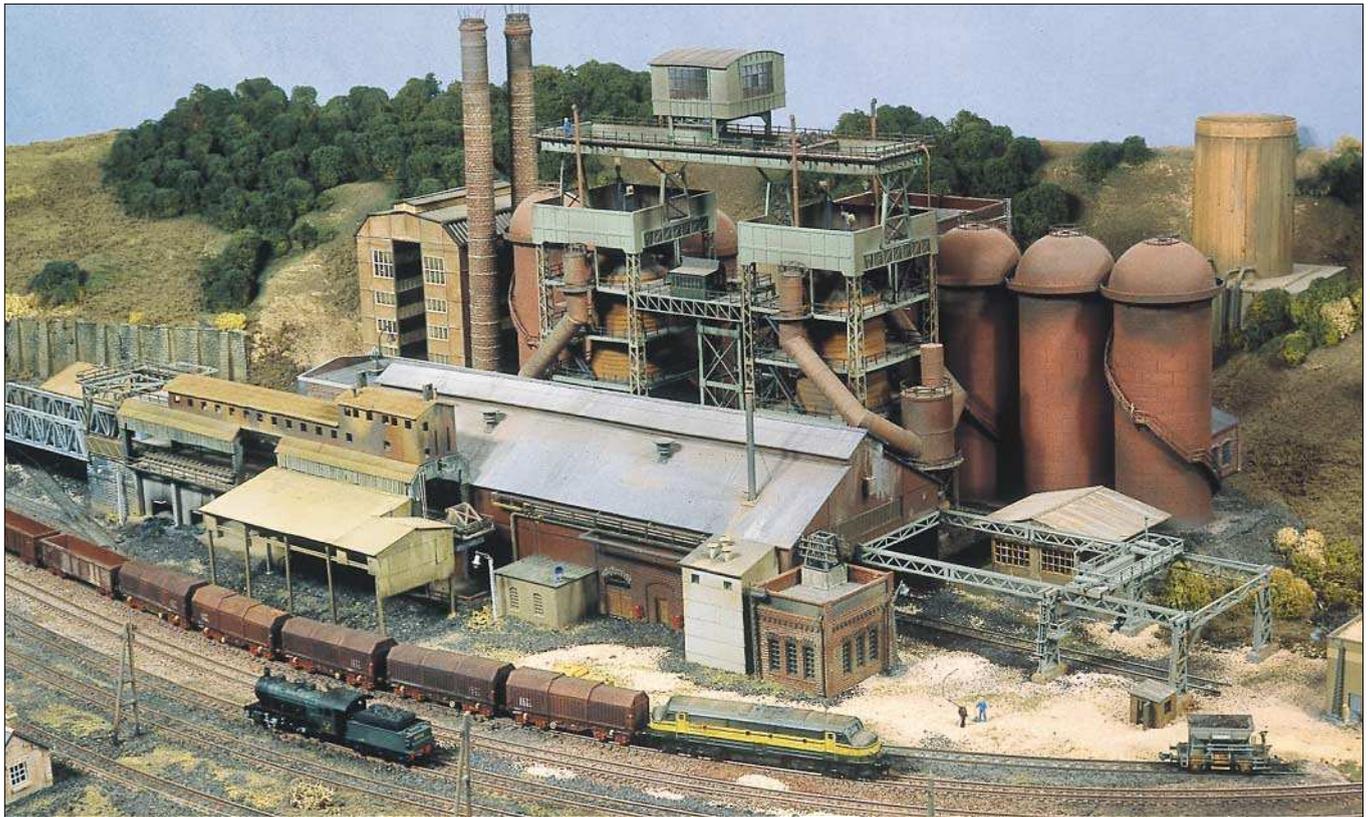
- 2 Rechts: Jacques Quoitin und Sohn Bruno in ihrem Dachboden-Reich  
 3 Darunter ein Blick in die eingerichtete Maschinenhalle.



loks der Baureihen 202 und 203 eingesetzt, aber der Dampfbetrieb hat noch einige Jahre Frist ...

Weiter südlich beherrschen die „Krokodile“ der SNCF-Baureihe CC 14000 die Strecke Valenciennes–Thionville und befördern ihre Züge bis zum Grenzbahnhof von Ecouviez, wo sie belgische Lokomotiven übernehmen. In Athus bringen die „De Dietrich“-Triebwagen der CFL ganze Bataillone von Grenzarbeitern in die Industrieregion von Alzett, während französische BB 63000 in Doppeltraktion ihre Fracht von Longwy über Mont-St.-Martin liefern. Eine ganze Epoche, eine ganze Welt – heute längst zersplittert und zerbröckelt. Jacques Quoitin wollte sie verewigen.

Obwohl sein Projekt noch nicht fertig ist, raubt es mir für einen Moment den Atem, als ich aus der Klappe in der Mitte seines Dachbodens komme. Zu

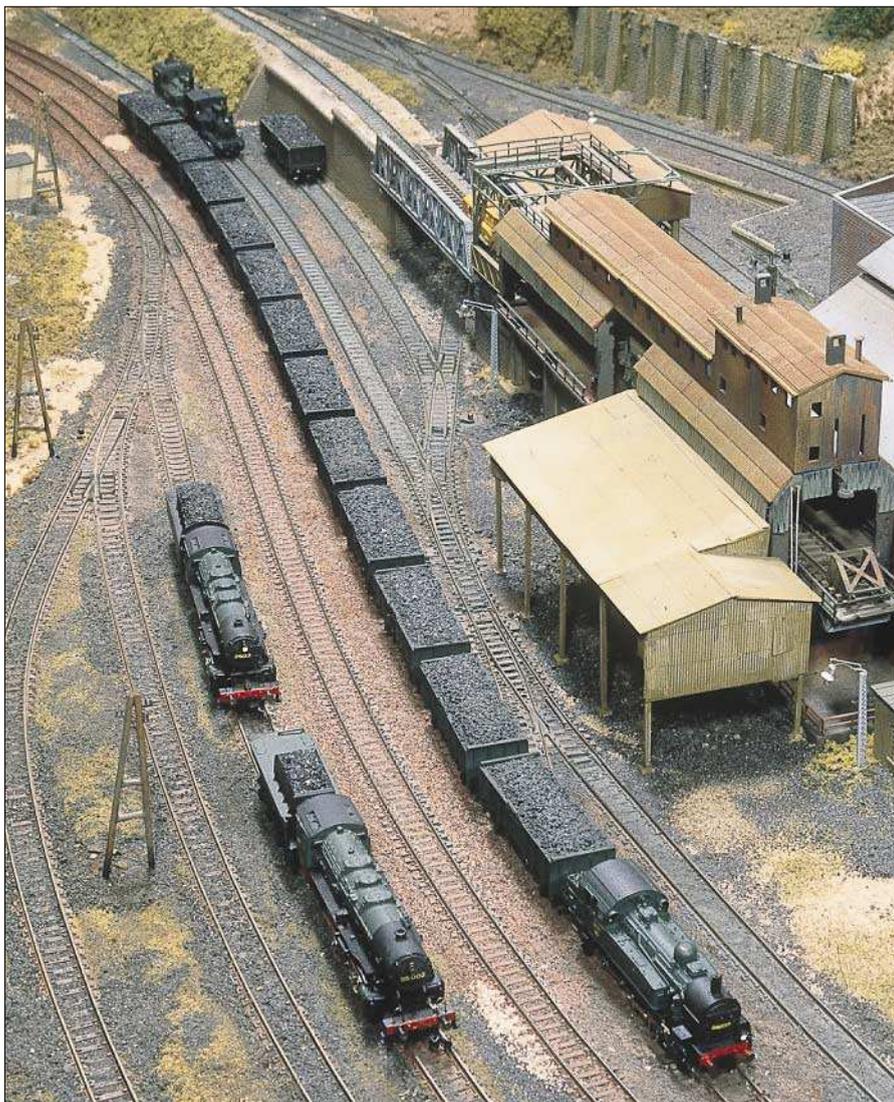


**4** Im Vergleich zu den Zügen werden die Ausmaße des Hüttenwerks besonders deutlich. Der Wasserturm im Hintergrund wird durch ein gleichartiges Pendant noch „verdoppelt“.

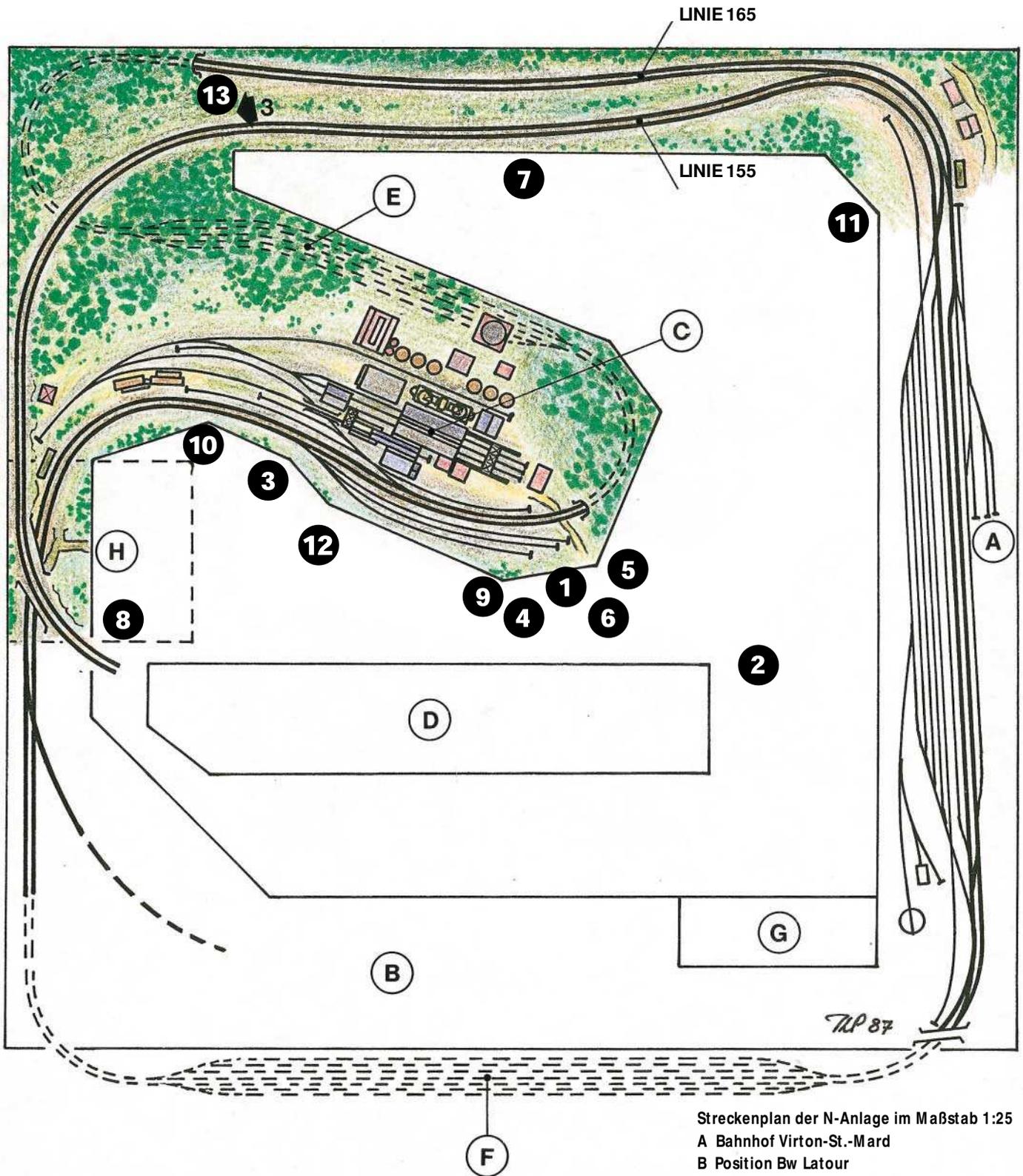
**5** Der Kokszug wird von einer zur belgischen Reihe 98 abgewandelten T 16 von Fleischmann gezogen. Links warten zwei Loks der Reihe 25 (Fleischmann-50) aus dem Bw Latour.

**6** Die Winderhitzer (Cowper-Türme) sind Benzintanks von Kibri, auf die halbierte Christbaumkugeln gesetzt wurden.

meiner Linken liegt auf einer eindrucksvollen „Halbinsel“ ein Hüttenwerk mit unzähligen realistischen Details. Riesengroß – trotz der Verkleinerung! Oder, besser gesagt, dank der Verkleinerung – denn N ist nun einmal die ideale Baugröße für eine solche Darstellung, die uns mit ihrer ganzen Masse auf den ersten Augenblick beeindruckt. Als ich mich nach einigen langen Minuten endlich von dem Hüttenwerk losgerissen habe, schaue ich mich um: Ich befinde mich auf einem relativ kleinen Dachboden von 4,5 x 4,5 m Größe, in dem ringsum unter den Dachschrägen eine Anlage mit schön geschwungenen, großzügigen Kurven aufgebaut ist. Die linke Seite ist fast fertig gestellt und gibt den belgischen Teil von Luxemburg wieder. Große Wälder aus Islandmoos be-







Streckenplan der N-Anlage im Maßstab 1:25

- A Bahnhof Virton-St.-Mard
- B Position Bw Latour
- C Hüttenwerk von Musson-Halanzy
- D Position Bahnhof Lamorteau (bewegl. Teilstück)
- E und F Schattenbahnhöfe
- G Steuerzentrale
- H Zugang zum Dachboden

Im Herzen Europas ist die Anlage angesiedelt. Grenzen sind hier mehr durch historische Zufälle bestimmt; durch Erz- und Stahlindustrie sind alle drei Länder eng verbunden. Symbol dafür ist die ungehinderte Fahrt der Züge über die Grenzen.  
 Zeichnungen: Jacques Le Plat

