

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2003

B 8784 · 55. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

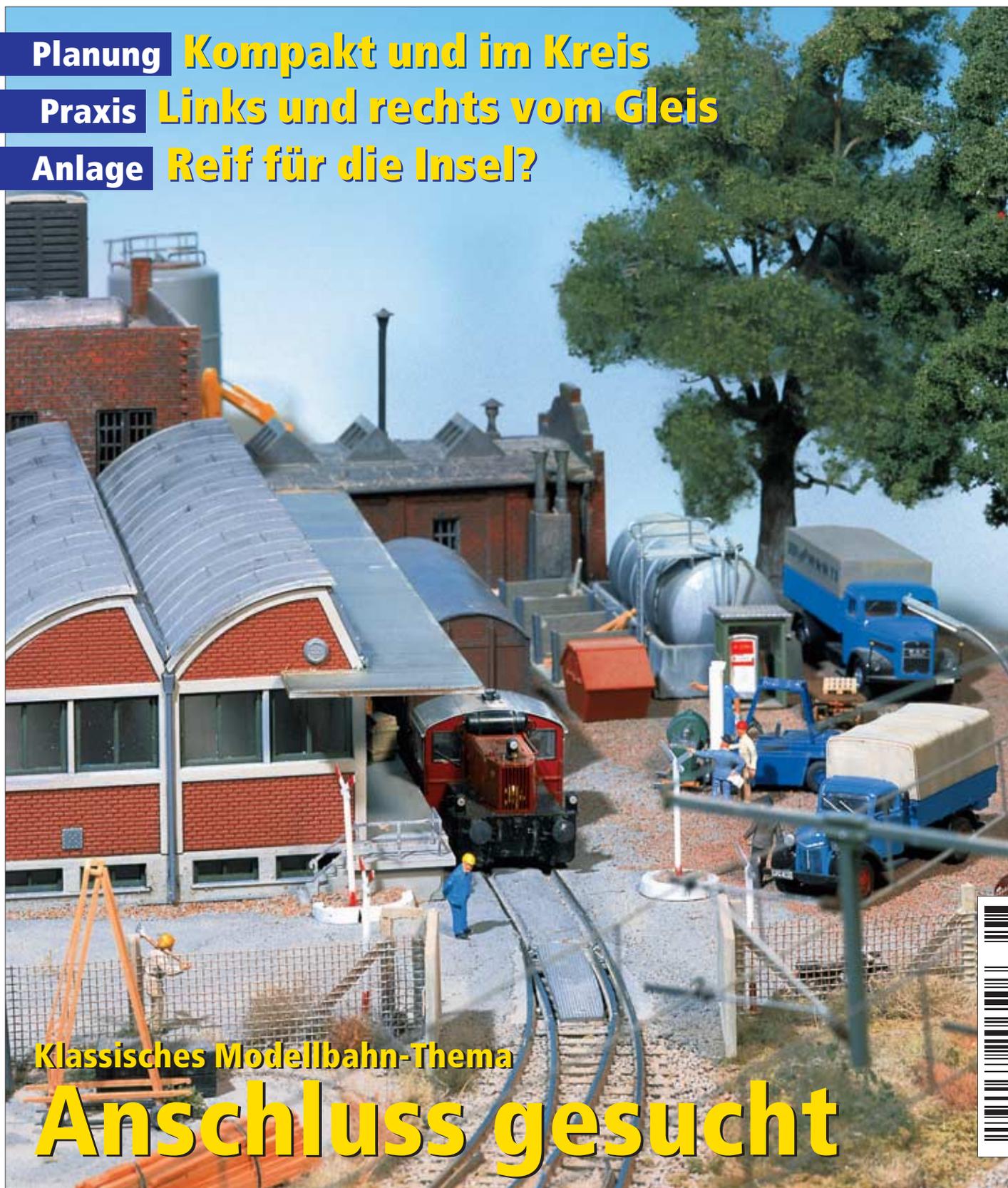
BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Planung **Kompakt und im Kreis**

Praxis **Links und rechts vom Gleis**

Anlage **Reif für die Insel?**



Klassisches Modellbahn-Thema

Anschluss gesucht



Neulich war im Wirtschaftsteil der hiesigen Tageszeitung zu lesen, der Reiseveranstalter TUI habe zwei Topmanager gefeuert, weil die Nachfrage nach Pauschalreisen um fast fünf Prozent hinter den ohnehin schon miesen Werten des Vorjahres zurückbleibe. Nicht dass wir den vermutlich zu Unrecht Geschassten und deren Abfindungen eine Träne nachweinen würden – wo soll in Zeiten von Agonie und Still-

das wichtigste Exportgut, und Touristen, reif für die Insel und deren erster Importschlager. Den passenden Slogan, vielleicht nicht gerade für die TUI-Werbeabteilung, haben wir auch schon parat: Fernreise sparen, Modellbahn fahren.

Andererseits: Vielleicht buchen ja 5000 MIBA-Leser nach Lektüre des Anlagenberichts ab Seite 8 spontan ein Pauschalangebot auf die Kanarischen Inseln. Dann, lieber TUI-Vorstand, empfehle ich Herrn Schnauthiel und mich als Topmanager-Nachfolger – die halbe Million Abfindung wollen wir brüderlich teilen, falls unser nächstes, das Bermuda-Projekt in die Binsen geht.

Alles Humbug, behaupten Sie: Herr Schnauthiel und die MIBA-Redaktion gehören gefeuert, sofort und abfindungslos, denn Sie kennen die Kanarischen Inseln wie Ihre Westentasche und haben dort noch nie und nirgends eine Eisenbahn gesehen. Stimmt, macht aber nix! Schließlich ist jeder seiner eigenen Bahngesellschaft Direktor und kann von daher der Kreativität freien Lauf lassen: Die vielzitierte „private Privatbahn“ befördert dann eben Bananen und Touristen in farbenfrohen und schaukelnden Wägelchen durch urlaubsinspirierte Szenarien.

Unser abschließender, gleichsam bilanzieller Gratistipp (nicht nur) für TUI-Vorstände liegt daher auf der Hand: Modellbahn beruhigt ungemein und regt die Phantasie an – wir garantieren mindestens fünf Prozent abgabenfreie Spaßzuwächse.

Thomas Hilge

Von Bananen und Touristen

stand das Geld für Reisen in ferne Länder herkommen, von der Lust mal ganz abgesehen? Aber wir haben hier einen kleinen Hinweis für den TUI-Vorstand: Die Modellbahner sind schuld!

Zum Beispiel MIBA-Leser Kurt Schnauthiel: „Mich faszinieren Landschaftsszenen der Kanarischen Inseln“, schreibt er uns, „steile Felsklippen, Uferpromenaden mit Palmen und typisch spanische Architektur“. Da kommt Ferienstimmung auf – und ab gehts nicht etwa ins nächstgelegene Reisebüro, sondern ein paar Schritte weiter in den Hobbyraum. Dort kehrt, in einem miniaturisierten Ausschnitt der Kanarenlandschaft, die „Ferrocarril del Sudoeste“. Auf knapp fünf Quadratmetern transportiert sie Bananen, reif von der Insel und daher

„Anschluss gesucht“: Das ist mit Sicherheit kein Hilferuf von MIBA-Autor Bruno Kaiser, von dem das Titelmotiv stammt – er hat bestimmt genug davon. Was hier zu sehen ist, steht für ein Dauerbrenner-Thema bei den Modellbahnern und für den Schwerpunkt „Gleisanschlüsse“ in dieser MIBA-Ausgabe.

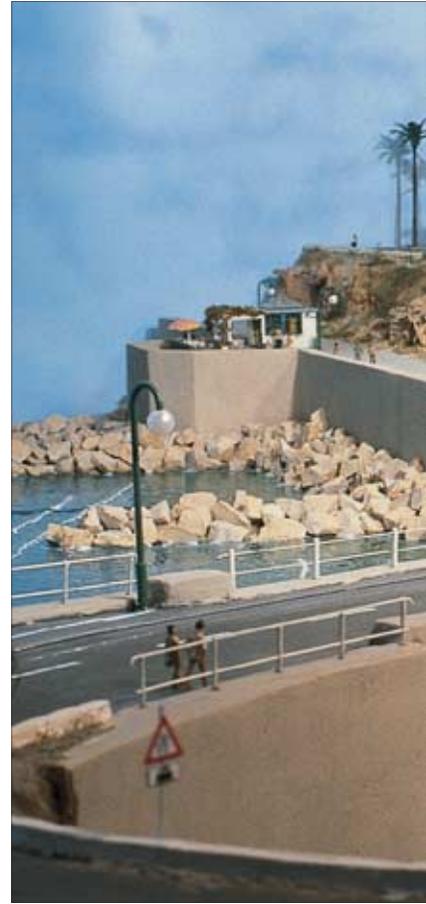


8

Sommer, Sonne, Strand
und Palmen ...

Nach Motiven aus dem Urlaub
gestaltete Kurt Schnauthiel
seine Inselbahn, die auf 12 mm
Spurweite (H0m) verkehrt.

Foto: Kurt Schnauthiel



76

Fleischmanns 01.10 in
N versah Hermann

Grünsfelder mit einem „Barren-
rahmen“. Die Wirkung des
„durchsichtigen“ Fahrwerks ist
tatsächlich verblüffend.

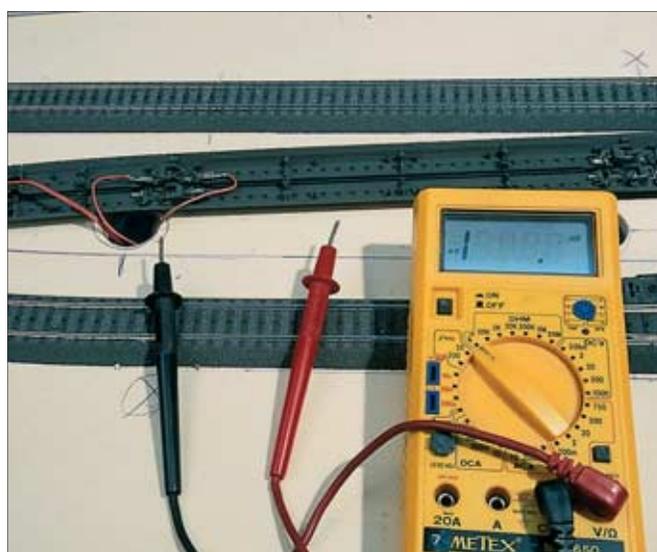
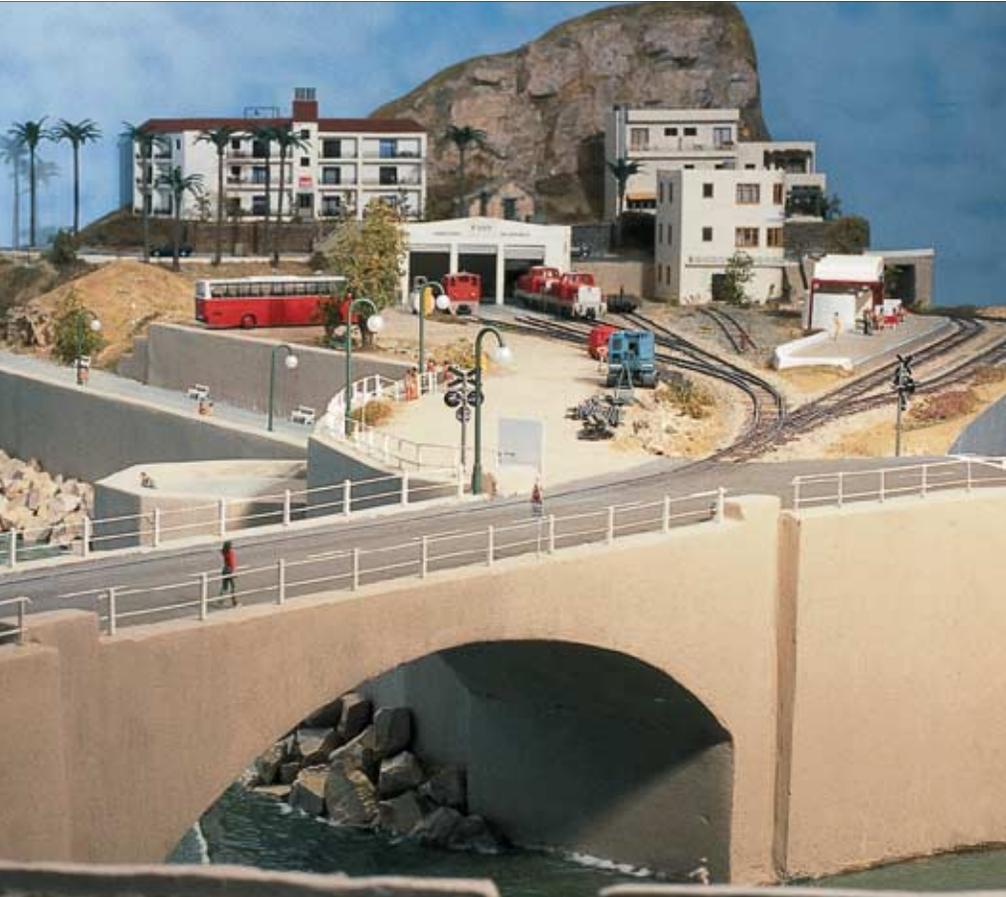
Foto: Hermann Grünsfelder



16

Feldbahnromantik in 0e verwirklichte Dirk Becker nach
dem Vorbild einer kleinen Sandbahn für die Glasherstel-
lung. Rolf Knipper berichtet von der Ausstellungsanlage.

Foto: Rolf Knipper



30 Um den Einbau des Märklin-C-Gleises im Bahnhof Kottenforst geht es im zweiten Teil unserer Anlagenbau-Serie. *Foto: Rolf Knipper*

40 Umschau am Schienenstrang hielt Winfried Schmitz-Esser bei einem Spaziergang den Bahndamm entlang. Von der Umsetzung diverser eisenbahntypischer Kleinigkeiten handelt dieser Beitrag. *Foto: Winfried Schmitz-Esser*

MIBA-SCHWERPUNKT Gleisanschlüsse

Anschluss gesucht – und gefunden	46
Vom Erdkauterweg zum Pfahlgraben	48
Ein Anschluss für Carl Andersen	54
Ein Knoten für Gleisanschlüsse	60
Rangieren bis der Arzt kommt	64

MODELLBAHN-ANLAGE

Die FSO in H0 – meine private Privatbahn Reif für die Insel	8
Feldbahnromantik in Oe	
Das VEB Glassandwerk Wockau	16

MODELLBAHN-PRAXIS

Plädoyer für TT	22
Das Modulprojekt Kottenforst (2)	
Märklin-C-Gleis für Bf Kottenforst	30
Umschau am Schienenstrang	40

ANLAGEN-PLANUNG

Im Kreisverkehr zum Hafen	36
---------------------------	----

DIGITAL-TECHNIK

Steuer-Paradies?	68
Komfort in „alten Schätzen“	70

MIBA INTERN

Das fehlt Ihnen!	75
------------------	----

FAHRZEUGBAU

Die zersägte Jungfrau (01.10, N)	76
----------------------------------	----

NEUHEIT

99 193 in 1:22,5	82
------------------	----

BRANCHE INTERN

S 3/6 im Rheingold-Anstrich	92
-----------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	84
Bücher/Video	92
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	94
Kleinanzeigen	96
Impressum · Vorschau	112

Missverständlich?

Um Missverständnisse im täglichen Sprachgebrauch zu vermeiden, spricht das Eisenbahn-Kreuzungsgesetz ausdrücklich nur von „Überführungen“ und vermeidet den Ausdruck „Unterführung“, also Eisenbahn-Überführung oder Straßenüberführung (oder eben Eisenbahn- oder Straßenbrücke). Allenfalls sind noch Ausdrücke wie Bahnsteig- oder Fußgängertunnel gebräuchlich, obwohl diese streng genommen natürlich auch – oft stählerne – Eisenbahnbrücken sind.

Übrigens spricht der Ingenieur nicht von „Stärke“, wenn die „Dicke“ eines Bauteils gemeint ist (siehe Zeichnung auf Seite 29), da unter Stärke genau genommen „Kraft“ verstanden wird. Dafür ist – in Newton gemessen – international das Zeichen F (für Force) gebräuchlich.

Artur Behrendt, Hamburg

MIBA 4/2003, Birken im ersten Frühlings...

Auf dem falschen Dampfer

Der Beitrag im April-Heft über Birken-Selbstbau aus Sauerampfer-Stängeln hat mich wirklich fasziniert. Ein kleiner Wermutstropfen allerdings: „Am Bahndamm wächst ein Sauerampfer, er sieht nur Züge, niemals Dampfer“ zitiert Winfried Schmitz-Esser ein Gedicht von Heinz Erhardt aus den 50er-Jahren. Nur: Das Gedicht (es heißt übrigens „Arm Kräutchen“) stammt von Joachim Ringelnat, es wurde schon 1927 veröffentlicht und der Text geht so:

„Ein Sauerampfer auf dem Damm
Stand zwischen Bahngeleisen,
Machte vor jedem D-Zug stramm,
Sah viele Menschen reisen.

Und stand verstaubt und schluckte
Qualm
Schwindsüchtig und verloren,
Ein armes Kraut, ein schwacher Halm,
Mit Augen, Herz und Ohren.

Sah Züge schwinden, Züge nahn.
Der arme Sauerampfer
Sah Eisenbahn um Eisenbahn,
Sah niemals einen Dampfer.“

Christoph König, Kronberg

Gelb oder weiß?

Wie unterschiedlich doch die Liebhaberereien der Modellbahner sein können! Seit Märklin vor einigen Jahren die LED-Beleuchtung einführte, habe ich mehrere Jahre lang keine Lokomotiven dieses Fabrikates mehr gekauft. Und das, obwohl ich Insider bin. Inzwischen muss ich mich daran gewöhnen, denn Märklin bringt jetzt feine Modelle. Trotzdem mir gefiel (und gefällt noch) das gelbe Licht nicht. Wer den Rheingold vor etlichen Jahren und jetzt den VT 11.5 kaufte, weiß, was ich meine.

Wenn diese Züge unter den üblichen Straßen- und Bahnhofslampen stehen, sieht das honiggelbe Licht der LED sehr unnatürlich aus. Daneben wirken Züge mit Glühlampen-Innenbeleuchtung erheblich schöner. Der Hinweis auf wartungsfreie Beleuchtung ist sicher nur eine Rechtfertigung für kostengünstigere Herstellung. Ich kann mich nicht erinnern, wann ich in den letzten Jahren Minibirnchen auswechseln musste.

Honiggelbes oder natürliches weißes Licht – jeder hat wohl seine Vorlieben. Trotzdem freue ich mich, wenn Sie in Ihren Berichten, die ich stets großartig finde, anmerken, ob LED oder Glühlampen verwendet wurden.

Hans Simon, Reinbek

MIBA 4/2003, ... und es geht doch!

Noch mehr Umbautipps

Ich habe, nachdem der Umbaubericht über die Lenz-V 36.4 in eine Wechselstromversion in MIBA 4/2003 erschienen war, auch mein Modell umgebaut. Die Anregungen von Michael Ruoff kann ich aber noch um einige Hinweise und Bastelanregungen ergänzen.

Das Gehäuse lässt sich leichter abheben, wenn man hinten am Führerhaus das Übergangsblech entfernt. Denn darunter verbirgt sich eine große Rastnase, die man nach innen drücken muss. Beim Abnehmen des Übergangsbleches ist zudem Vorsicht geboten: Die dünnen Zapfen brechen leicht ab. Sicherheitshalber sollten vorher die Lampen und die Aufstiegsleitern abgenommen werden.

Das rote Kabel der Stromzuführung muss auch nicht außen verlegt werden, sondern kann durch eine Bohrung in-

nerhalb des Rahmens gelegt werden. Die Bohrung liegt zwischen zweiter Achse und Blindwelle, etwa auf Höhe der Schwungmasse. So kann das Kabel unsichtbar zum Decoder geführt werden.

Und schließlich: Die Schraube, die den Schleifer hält, darf nicht zu lang sein, sonst gibt es einen Kurzschluss. Ich habe zusätzlich den Schraubenkopf zum Schleiferblech hin mit einem Klebeband isoliert. So fährt das Modell störungsfrei.

Peter Schauer, Bad Wildbad

MIBA-Spezial 49 „Empfangsgebäude“

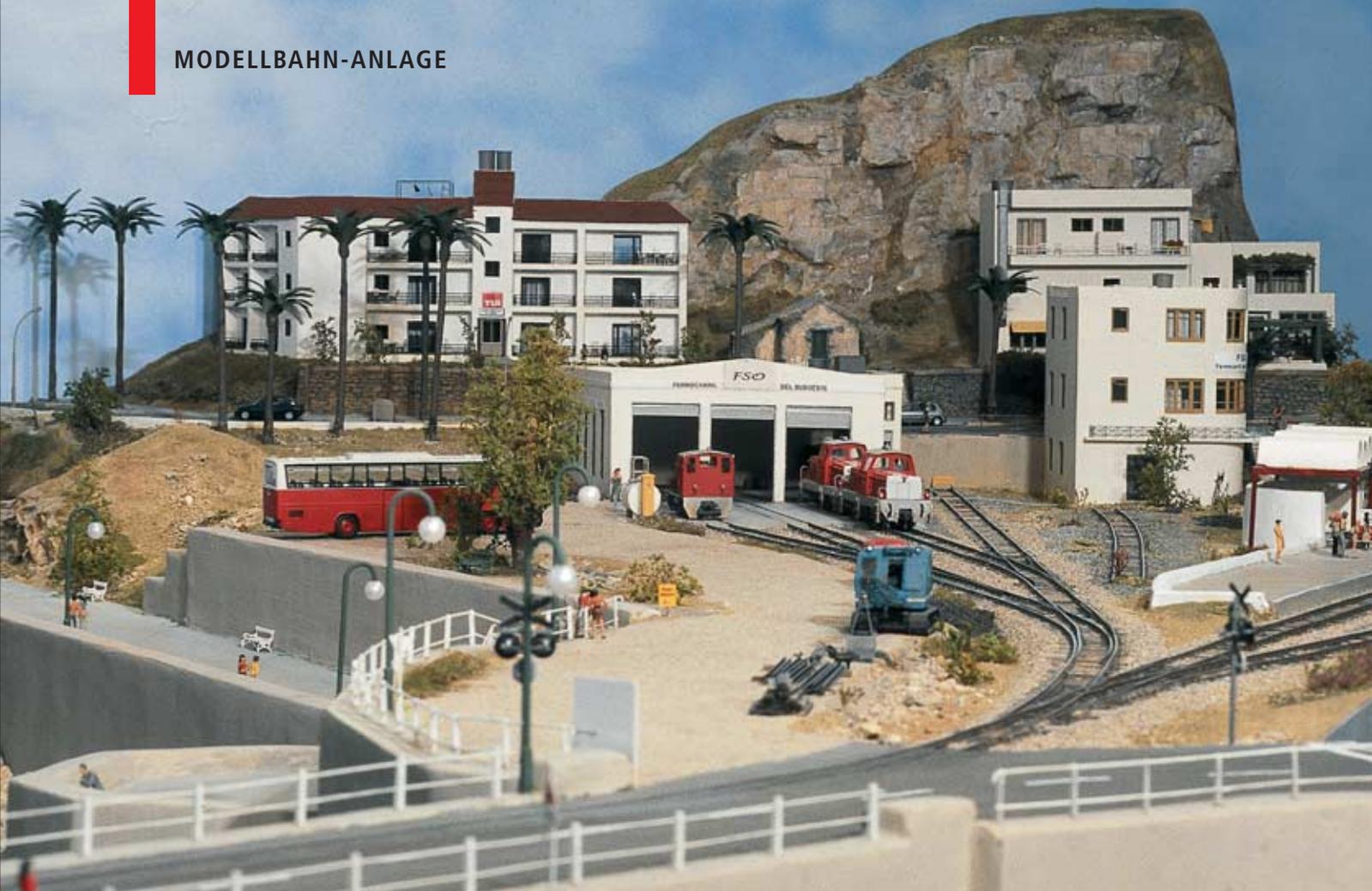
Schmerzlich vermisst

Bereits in MIBA-Spezial 49 über Bahnhofsgebäude wurde darüber geklagt, dass von Seiten der Zubehörhersteller keine Bahnhofsbauten bayerischer Lokalbahnart existieren. Und dies, obwohl alle namhaften Hersteller mindestens eine bayerische Lokalbahn tenderlok im Programm haben. Lässt man die letzte Spielwarenmesse Revue passieren, so fällt auf, dass sich hierbei, abgesehen von der Fa. Heico, nichts getan hat.

Ich vermisse schmerzlich die typischen bayerischen Nebenbahn-Endbahnhöfe mit Bruchsteinmauerwerk, wie sie überall in Bayern zu finden waren und sind (z.B. Nordhalben, Grafenau, Lechbruck, Pfronten). Dazu gehören natürlich nicht nur die Empfangsgebäude, sondern auch entsprechende Güterschuppen, Lokschuppen und Toilettengebäude. Gerade solch ein Ensemble ließe sich – selbst bei maßstäblicher Umsetzung – auf einer Heimanlage glaubhaft darstellen.

Joachim Schulz (E-Mail)

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



Die FSO in H0 – meine private Privatbahn

Reif für die Insel

Sommer, Sonne, Strand und Palmen: Sie garantieren Urlaubsstimmung auf der Modellbahn – und dies das ganze Jahr über. Kurt Schnauthiel baute seine H0m-Anlage nach Motiven auf den Kanarischen Inseln. Freilich ist dort in Wirklichkeit nie eine Eisenbahn gefahren ...

Nach jahrzehntelanger Beschäftigung mit der Modellbahn wollte ich mit meiner neuen Anlage einmal weg von den Beschränkungen, die die Nachbildung eines Staatsbahn-Vorbilds mit sich bringt. Meine „private Privatbahn“ sollte stattdessen einer Idee folgen, die in der MIBA schon seit vielen Jahren propagiert wird. Die Gründung einer eigenen Bahngesellschaft (im Modell versteht sich) birgt eine ganze Reihe kreativer Möglichkeiten wie z.B. eine freie Definition der Transportaufgaben oder den freizügigen Einsatz von Fahrzeugen, die fertig gekauft oder nach eigenem Geschmack selbst entworfen und gebaut werden können.

Da ich in den vergangenen Jahren eine Reihe von Schmalspur-Dieselloks teils aus Bausätzen, teils aus gekauften Einzelteilen gebaut hatte, war klar, dass eine Schmalspurbahn entstehen würde. Durch welche Art von Landschaft die Meterspurbahn fahren sollte, war dagegen Gegenstand langer Überlegungen. Irgendwann tauchte die Thematik „Eisenbahn am Meer“ auf; es entstanden erste Gleisplanentwürfe. Während des Planens faszinierten mich zusehends Landschaftsszenen der Kanarischen Inseln: steile Felsklippen, Uferpromenaden mit Palmen und typisch spanischer Architektur. Die vorgestellten Szenen besaßen durchaus konkre-

te Vorbilder, hatte ich doch diese Inseln schon besucht um für kurze Zeit dem deutschen Klima zu entfliehen.

Anregungen gab es also genug, freilich mussten sich die Landschaftsszenen den Notwendigkeiten einer funktionsfähigen Modellbahn unterordnen. Der Umstand, dass die Inseln in Wirklichkeit keinen einzigen Meter Bahnlinie besitzen, konnte mich von meinem Vorhaben nicht abbringen. Meine Bahngesellschaft wurde etwa in die Epoche IV eingeordnet und bekam den Namen „Ferrocaril del Sudoeste“, kurz FSO, was nach meinen rudimentären Spanischkenntnissen so viel wie „Südwesteisenbahn“ heißen könnte.

Die eher bescheidenen Transportaufgaben der FSO sollten auch das Bild der eingesetzten Züge bestimmen. Zwei bis fünf Waggons sollten pro Zug in der Regel ausreichen, dadurch konnten die Nutzlängen der Gleise im Schattenbahnhof begrenzt bleiben. Die maximale Länge der Anlage war schließlich durch den vorhandenen Raum auf 3,5 Meter begrenzt.

Im Gütertransport würde Baumaterial eine Rolle spielen, Steine aus einem imaginären Steinbruch und das einzige Exportgut der Insel: Bananen, die in



Linke Seite: Blick über die rechte Anlagenhälfte. Hier befinden sich Lokschuppen und Betriebswerkstätte der „Ferrocarri del Suedoeste“ sowie der Haltepunkt Punto del Carmen. Hinter dem unmittelbar am Hafen gelegenen Bahnhof entstanden als Folge des Touristikbooms moderne Apartmenthäuser.

weiß lackierten Kühlwagen zum Hafen transportiert werden. Auch steigende Touristenzahlen könnten der Bahn trotz der vielen Mietwagen einen hohen Anteil des Personenverkehrs sichern. Die regelmäßig verkehrenden Dampfzüge würden dabei sogar Zuschüsse vom Büro des „Turismo rurale“ erhalten – Gelder, die aus irgendwelchen Töpfen der Europäischen Union stammen.

Die Umsetzung ins Modell

Bald kristallisierte sich ein Gleisplan heraus, der im sichtbaren Bereich sehr einfach gehalten war. Die betrieblichen Verhältnisse einer Schmalspurbahn

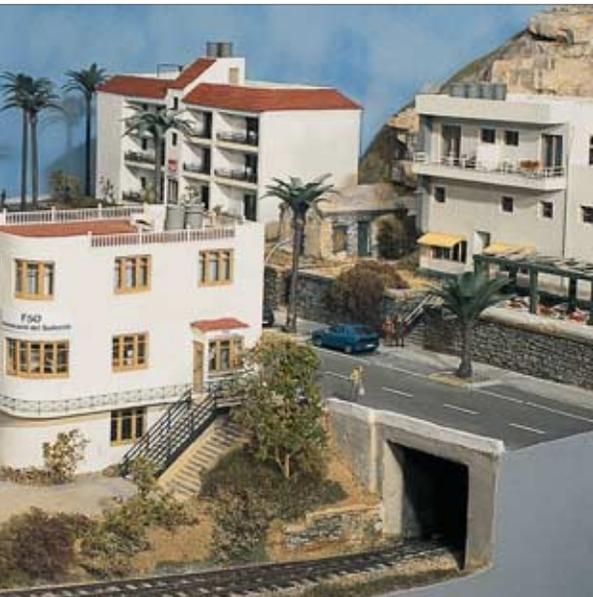


gibt er gut wieder und berücksichtigt auch meine Vorstellungen vom Landschaftsbau. Eine relative große Fläche war für das Meer (oder was im Modell dafür stehen soll ...) und für einen kleinen Yachthafen reserviert. Unter der Meeresfläche ist Platz für einen achtgleisigen Schattenbahnhof.

Der kleine Bahnhof im Vordergrund der Anlage soll eher eine unbedeutende Haltestelle darstellen, die hauptsächlich

Ein etwas betagter Triebwagen am Bahnsteig des Haltepunkts. Wie bei vielen anderen Schmalspurbahnen mit begrenztem Budget sind auch bei der FSO viele gebraucht gekaufte Fahrzeuge im Einsatz, die lediglich in einem einheitlichen Farbschema lackiert wurden.

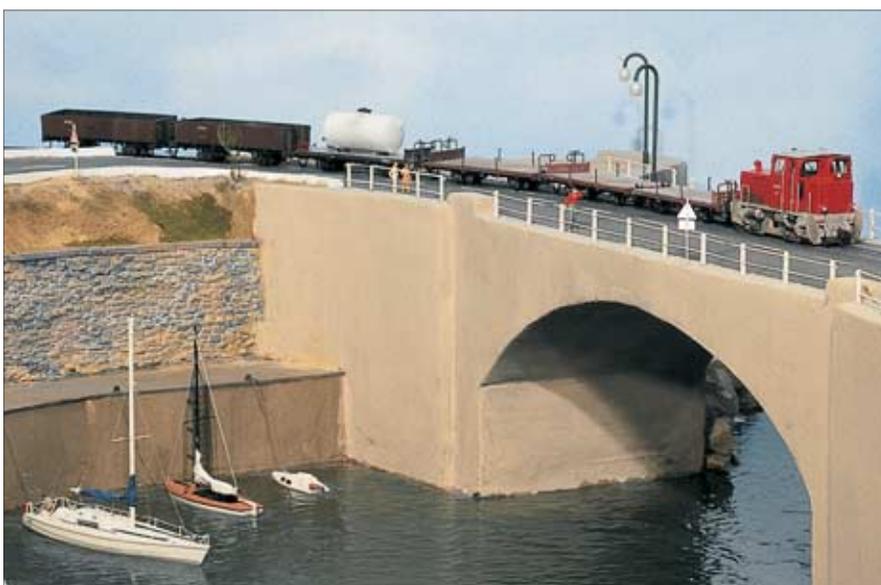
Unten: Rechte Anlagenseite mit der Einfahrt zur Gleiswendel. Vor dem Verwaltungsgebäude der FSO ist der Treppenabgang zum Bahnsteig sichtbar.



Zwei Oldtimer vor dem Lokschuppen der FSO. Die Dampflok wird vorwiegend vor Touristikzügen eingesetzt.

Links: Ein Güterzug überquert den Yachthafen auf der großen Bogenbrücke.

Unten: Ein Arbeitszug im Bereich der Hauptwerkstätte; im Hintergrund der bahneigene Linienbus im Farbdesign der FSO.





Eine Parade der eingesetzten Schmalspurloks.

Rechts: Lok 47 und 48 vor dem Lokschuppen.

Unten: Der Unterbau der Anlage aus 20 mm starken MDF-Platten. Die Gleise des Schattenbahnhofs wurden probeweise ausgelegt.



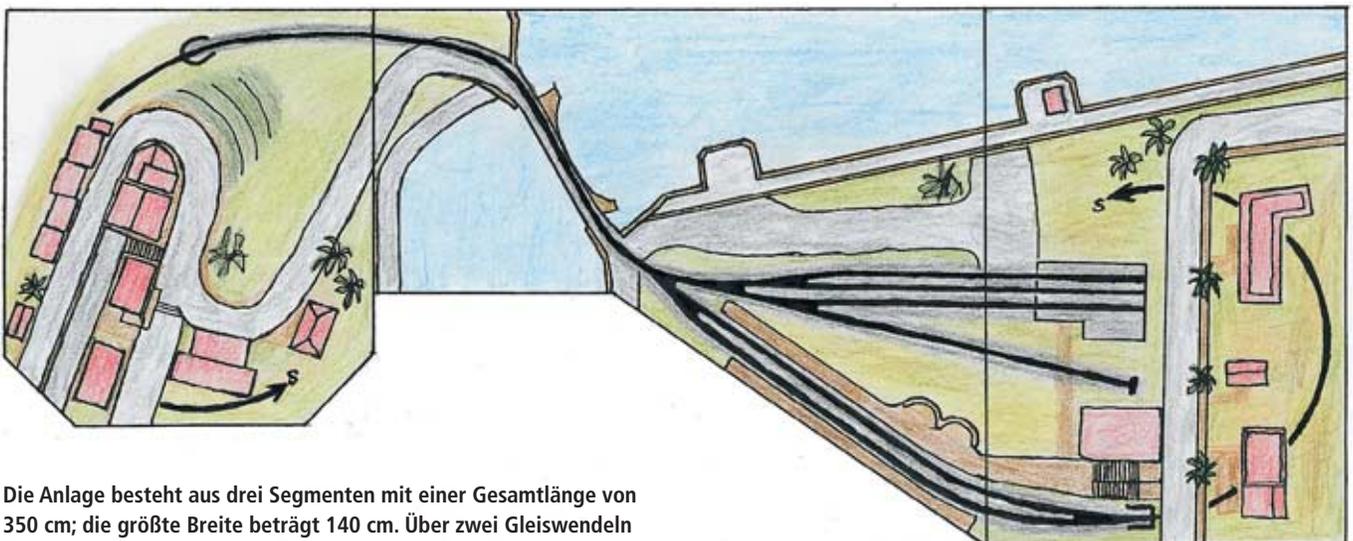
lich von Touristen frequentiert würde; ein Güterumschlag war nicht vorgesehen. Aus betrieblicher Sicht ist der Bahnhof jedoch für Zugkreuzungen wichtig. Hinter dem modern gestalteten Wartehäuschen befindet sich die Hauptwerkstätte der Bahn mit Lokschuppen und entsprechenden Zufahrtsgleisen.

Um den tief liegenden Schattenbahnhof erreichen zu können, mussten zwei Gleiswendeln mit Gleisradien von 40 cm vorgesehen werden, die mit einer Ortschaft im südländischen Stil zu überbauen waren. Auch wenn im Bereich des Bahnhofs Rangierbewegungen möglich sind, ist die Anlage doch als „Fahr-Anlage“ konzipiert. Acht verschiedene Züge können abwechselnd aus dem Schattenbahnhof abgerufen werden. Jeweils zwei Züge können gleichzeitig unterwegs sein und sich im Bahnhof kreuzen. Eine vollautomatische Steuerung ermöglicht den Einsatz als Vorführanlage; mithilfe einer eingebauten Stereoanlage lässt sich realistisches Meeresrauschen erzeugen.

Anlagen- und Gleisbau

Der Wunsch, die Anlage (maximale Abmessungen 350 x 140 cm) auf Ausstellungen zeigen zu können, war Anlass, den Unterbau in drei Segmente zu gliedern und abschraubbare Füße vorzusehen. Die Trägerplatte mit der kompletten Elektrik kann ebenfalls einzeln transportiert werden. Sie ist durch Vielfachstecker (aus dem Elektronikhandel) mit der Anlage verbunden.

Als Material für den Unterbau in offener Rahmenbauweise wurden 20 mm starke so genannte MDF-Platten verwendet. Sie garantieren zwar eine hohe Stabilität und Verzugsfreiheit, weisen



Die Anlage besteht aus drei Segmenten mit einer Gesamtlänge von 350 cm; die größte Breite beträgt 140 cm. Über zwei Gleiswendeln wird der Schattenbahnhof unter dem „Meer“ erreicht.