

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 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

Modellbahn-Anlage

Im Land der Bürstenmacher



Modellbahn-Praxis

Fachwerk-Güterschuppen in 1:87

Schwerpunkt

Modellbahn bei Nacht

Digitaltechnik

Delta-Control „aufgebohrt“



Jetzt ist es wieder so weit: Der Sommer ist endgültig vorbei, die Tage werden wieder sehr kurz, draußen ist es meistens nass und kalt – mit anderen Worten, die Modellbahnsaison kann wieder beginnen. Da die Lichtverhältnisse in hiesigen Breiten in der kommenden Jahreszeit in aller Regel doch eher dunkel und trüb sind, liegt es eigentlich nahe, auch einmal für mehr Licht auf der Anlage zu sorgen. Wie wäre es, eine stimmungsvolle nächtli-

Quengeln bewegt werden. Für das immer knappe Taschengeld war diese Lösung auf Dauer denn auch zu teuer – und die Stirnbeleuchtung der Lok funktionierte so immer noch nicht.

Damit war das Thema zunächst erledigt, und als ich viele Jahre später dann wieder mit der Modellbahnerei anfang, wurden aus jeder neu erworbenen Lok erst einmal die Glühbirnen für die Spitzensignale entfernt. Doch die Zeiten ändern sich, schließlich

bieten moderne Digitalsysteme die Möglichkeit konstanter, nach Belieben ein- und ausschaltbarer Zugbeleuchtungen. So sollte denn auch auf meiner neuen Anlage Nachtbetrieb möglich sein ...

Mehr Licht ...

che Szenerie zu gestalten, mit funzeligen Gaslaternen in der Altstadt etwa und einem hell erleuchteten Bahnhofsvorplatz? Passende Laternen gibt es jedenfalls in großer Auswahl, im Angebot der verschiedenen Hersteller müsste eigentlich für jeden Geschmack etwas Passendes zu finden sein ...

Ich kann mich noch gut daran erinnern – bereits mein allererster Zug auf der typischen Weihnachtsanlage 1966, eine 24er und ein 3yg-Pärchen von Fleischmann, wies eine Beleuchtung auf. Solange die Garnitur bei Höchstgeschwindigkeit ihre Runden drehen konnte – oh, toll! Umso mehr hat es mich schon bald gestört, dass die Lichter bei Langsamfahrt immer schwächer wurden und schließlich beim Anhalten ganz ausgingen. In einem richtigen Zug gingen bei der Einfahrt in einen Bahnhof doch schließlich auch nicht die Lichter aus ...

So kam ich dann schnell auf die Idee, die Drähte von der Stromaufnahme an den Rädern abzuklemmen und an eine im Gepäckabteil untergebrachte Batterie anzuschließen. Das hat auch prima funktioniert, wenn nur die Batterie nicht so schnell leer gewesen wäre – zu einem Ersatz konnte der familiäre Finanzvorstand dann nur nach längerem

Doch ganz so einfach, wie es auf den ersten Blick erscheint, war es dann doch nicht. Straßenlaternen sind zwar schnell aufgestellt und angeschlossen, bei der richtigen Platzierung muss man aber schon aufpassen – wenn etwa die besonders malerisch an einer Hausecke angebrachte Wandlaterne ein höchst unschönes Licht auf die Hintergrundkulisse wirft. Auch in den einzelnen Häusern ist es mit einem einfachen Lämpchen nicht getan, wenn man die Illusion hell erleuchteter Fenster erreichen will. Besonders fatal erweist sich die Neigung des Lichts, durch jede noch so kleine Ritze zu schimmern. Auch das für Gebäudebausätze verwendete Polystyrol ist hier eher kontraproduktiv und höchst lichtdurchlässig ... So bleibt es notwendig, durch Experimentieren und Ausprobieren zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen; universell verwendbare 08/15-Methoden gibts in diesem Fall leider nicht. Aber Tüfteln macht ja schließlich auch Spaß und ist ein nicht unwesentlicher Bestandteil unseres Hobbys ... und so geht es auch beim Schwerpunkt-Thema „Modellbahn bei Nacht“ in dieser Ausgabe u.a. um die Beleuchtung von Häusern und Straßen sowie Zuggarnituren mit Hilfe eines Funktionsdecoders. *Lutz Kuhl*

„Im Land der Bürstenmacher“ – so nennt *Robert Niemeyer* seinen Bericht über die Anlage von *Peter Rödiger* nach Vorbildern aus dem Erzgebirge ab Seite 14. Unser Titelbild zeigt den aus drei Behelfspersonenwagen und der sächsischen 94 gebildeten P 1712 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Schönheide-Süd.



22

„Äktschn“ im Bahnhof Kottenforst: Was sich so alles am Tatort Ladestraße in Kottenforst hätte abspielen können oder sich tatsächlich abgespielt hat, zeigt Rolf Knipper im siebten Teil seines Modulprojektes.

Foto: Rolf Knipper



100

Statt Meterware von der Stange individuelle Tapeten für den Modellbahnhintergrund mit der neuen Software von Busch.

Abbildung: Horst Meier



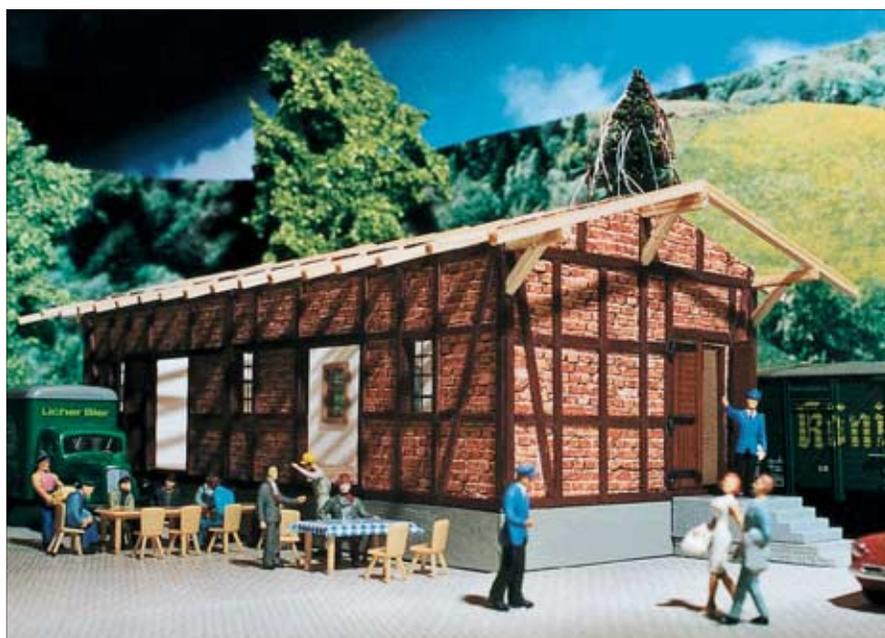
94

Im digitalen Steuergerät Delta-Control steckt mehr drin, als die Katalogangaben propagieren. Mit geringem Aufwand lassen sich die anwählbaren Adressen erweitern. Foto: gp



8 Viele Anlagen überleben ihre Erbauer und geben Auskunft über die handwerklichen Fähigkeiten und das künstlerische Schaffen. Zeugnis davon legt auch ein Quadratmeter Erinnerung an den Erbauer Eberhard Schulze ab.
Foto: Hermann Köhler

30 Wenn das vielfältige Angebot industrieller Güterschuppen-Bausätze nichts Passendes bietet, hilft der Selbstbau. Hans-J.B. Fischer beschreibt den Bau seines Güterschuppens. Foto: Hans-J.B. Fischer



MIBA-SCHWERPUNKT Modellbahn bei Nacht

Vom täglichen Reiz	
nächtlicher Züge	58
Reisen in der Nacht	64
Licht für 3yg-Pärchen	70
Lichter in der Nacht	74

MODELLBAHN-ANLAGE

Ein Quadratmeter Erinnerung	8
Im Land der Bürstenmacher	14

MODELLBAU

Güterschuppen – guter Schuppen	30
--------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Wagenladungen für Kottenforst (7)	22
Rampe fürs Gepäck	28
Sonderlinge	83
Kupplung öffne dich	92

VORBILD

Eigenbau ist billiger	78
Moderne Züge, leicht und schnell	88

MIBA-TEST

Sachsen-Sauser	80
----------------	----

DIGITAL-PRAXIS

Delta-Control XL	94
------------------	----

NEUHEIT

Tapetenwechsel	100
----------------	-----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	104
Bücher/Video	112
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	114
Kleinanzeigen	116
Impressum · Vorschau	132



Das Zugpersonal bedient die Schranke an der alten Mainbrücke von Ochsenfurt per Handbetrieb. Verschwenkt wird in der Horizontalen.

Foto: Klaus Stäck

MIBA 08/03, Danke, Schranke

Seltenes Exemplar

Zum Thema Schranke noch eine interessante Ergänzung. In meiner Heimatstadt Ochsenfurt gibt es ein wohl in Deutschland einmaliges Exemplar, nämlich eine Schranke, die nicht vertikal, sondern horizontal arbeitet. Sie befindet sich an der Mainlande-Bahn, einer etwa 3,5 km langen Strecke vom Bahnhof Ochsenfurt (an der Hauptstrecke Würzburg-Treuchtlingen) zu mehreren Industriebetrieben und zum Mainhafen. Diese führt entlang der nördlichen Stadtmauer. An der Kreuzung der Straße von der Altstadt auf die alte Mainbrücke steht direkt vor dem Heimatmuseum das seltene Exemplar. Die Schrankenbäume ruhen auf Drehgelenken und sind im Normalfall so gestellt und mit einem Schloss verriegelt, dass der Straßenverkehr frei und die Schienenstrecke gesperrt ist. Wenn ein Zug passieren soll, werden die Schrankenbäume vom Zugpersonal um 90 Grad zur Seite geschwenkt um die Schienenstrecke freizugeben.

Klaus Stäck (E-Mail)

MIBA-Spezial 57

Noch ein „Lebenswerk“

Das letzte MIBA-Spezial hat mir außerordentlich gefallen. Auch ich gehöre zu den „Spinnern“, die sich ein viel zu großes Objekt vorgenommen haben und bei denen die Modellbahnanlage in ein „Lebenswerk“ ausartet. Natürlich

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

erreicht meine Arbeit weder in Bezug auf Qualität noch auf Größe die vorgestellten Anlagen. Aber auch bei mir heißt es: „Die Anlage darf nie ganz fertig werden!“

Bei solchen Projekten handelt es sich – wie bei mir – um Nachbauten des Vorbilds. Bei mir werden viele Kompromisse bezüglich der Realität gemacht, doch wenn ich einmal nicht weiterweiß, orientiere ich mich genau an der Wirklichkeit. Wahrscheinlich ist das der Grund für jahrzehntelange Bauzeiten, denn das fertige Projekt besteht nicht nur in der Fantasie, sondern man hat es jederzeit vor Augen.

Sigurd Pottkämper (E-Mail)

MIBA 09/03, Fortschritt durch Rückschritt

Weiche für das A-Gleis

Leider etwas zu spät zum Sommerloch kommt das neue A-Gleis von Piko auf den Markt. Viele Modellbahner werden es wegen der Profilhöhe ablehnen oder auch wegen des „billigen“ Aussehens – aber gerade der Preis wird das A-Gleis zum Schlager machen, wenn man be-

denkt, was man heute für Fahrzeuge durch den T-Euro bezahlen muss!

Was ich bemängeln möchte, ist das Fehlen einer Weiche mit Abzweig im R4 und 15°. Diese Chance hat Roco-Line schon vertan und auch Märklin mit dem C-Gleis. Jeder Hersteller hat Weichen R2 = 42 cm Radius und R9 = 91 cm Radius im Angebot. Beides hat seine Berechtigung, aber fahren Sie mal mit 1:87-IC-Wagen durch R2-Weichen mit Gegenbogen – grauenhaft. Nehmen Sie dagegen R9-Weichen für sechs Bahnhofsgleise, wird die Einfahrt auf einer Seite schon 1,5 Meter lang. Dazwischen fehlt etwas – Weiche R4 und 15°!

Dieter Tipper, Büdingen

MIBA 09/03, Das EG mit dem gewissen ...

Kottenforst

Als alter MIBA-Leser erinnerte ich mich, dass der Bahnhof Kottenforst schon einmal in alten MIBA-Heften erschienen war. Auch ich hatte irgendwo Dias von diesem Bahnhof aus dem Jahre 1965. Auf dem Bahnhofsbild sieht man ganz schwach auf der linken Seite den schienengebundenen Gepäckkarren vom Bahnsteig zum rückwärts gelegenen Güterschuppen (Spurbreite 750 mm).

Heinz-Walter Ostermann (E-Mail)



Links vom Stellwerksvorbau ist ganz klein der Gepäckkarren zu erkennen.

Foto: Heinz-Walter Ostermann



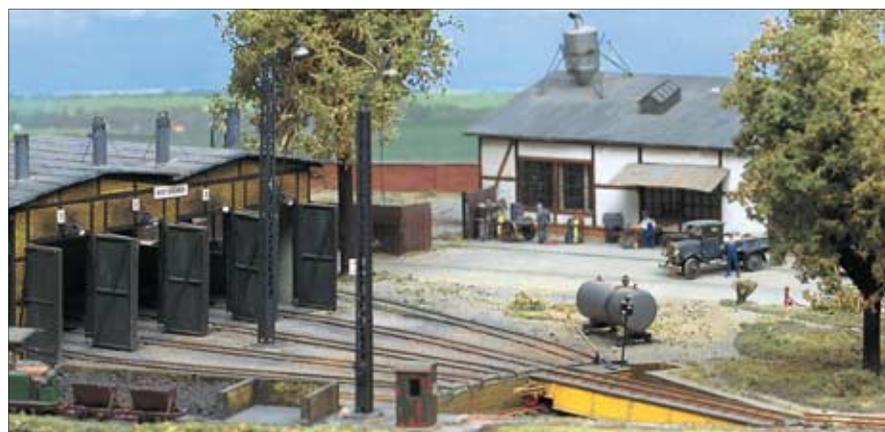
Schicksal eines Anlagenteilstücks

Ein Quadratmeter Erinnerung

Ein alter lateinischer Satz: Habent sua fata libelli – Auch Bücher haben ihre Schicksale. Aber wie steht es um Modellbahnanlagen? Mittlerweile sind die Männer, die vor 50 Jahren das Modellbahnhobby in seiner heutigen Form begründeten, längst im Pensionsalter. Und viele sind schon gestorben. Was aber wird aus ihren Träumen in HO? Burkhard Spinnen ist per Zufall auf ein besonders eindrucksvolles Überbleibsel gestoßen und erinnert anlässlich dieses Fundes an den Modellbahner Eberhard Schulze.

Viel Platz hat die Schmalspur-Gesellschaft nicht verbauen können, oder es herrschte preußische Sparsamkeit (oben). Immerhin kann man um den Lokschuppen herum mehrere Maschinen mit Wasser und Kohle versorgen.

Rechts zwei Panorama-Ansichten des Bw



Es begann im Februar 2000, in einem Secondhand-Modellbahnladen in Berlin. Auch an diesem Tag hatte ich dort wieder etwas gefunden; ich wollte schon gehen, aber dann schaute ich doch kurz ins Hinterzimmer. Und da hing es! Es maß etwa einen Quadratmeter, es hing hoch oben an der Wand; und genau war aus der Entfernung nicht zu sehen, was es war. Doch dass es etwas Besonderes war, das hatten mich tausende Fotos von Modellbahnanlagen in der MIBA und anderswo mittlerweile gelehrt.

Und woran erkennt man eine besondere Modellbahnanlage? Nicht allein an den Details, an der Perfektion im Technischen; die gehören dazu, sind aber nicht alles. Nein, man erkennt das Besondere an der Atmosphäre, die es vermittelt. Und dass auf diesem Qua-

dratmeter Modellbahn, der da an der Wand hing wie ein Landschaftsbild in 3D, eine besondere Atmosphäre herrschen musste, das war selbst aus der Entfernung gut zu erkennen.

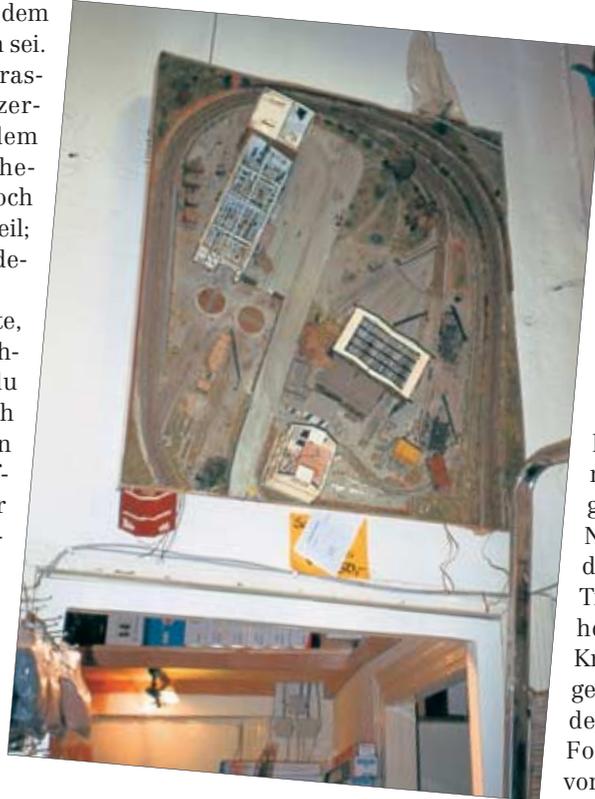
„Was ist das denn?“, fragte ich einen Angestellten und bekam eine erschöpfende Auskunft. Das stamme, hieß es, aus einer großen Anlage, die nach dem Tod des Besitzers aufgelöst worden sei. Dabei habe man allerdings die Trassen und die Gebäudekomplexe zerschneiden müssen um sie aus dem Keller eines Einfamilienhauses herauszubekommen. Dies hier sei noch das größte zusammenhängende Teil; und außerdem der Rest, alles andere sei schon verkauft.

Während der Mann noch erklärte, ging ich durch das viel zitierte Wechselbad der Gefühle. Das musst du haben!, sagte ich mir zuerst, auch wenn du dir drei Mal geschworen hast, nie wieder eine Anlage aufzubauen. Doch dann wurde mir klar, dass die Gleise auf dem Quadratmeter nicht nur so schmal erschienen, weil sie so weit oben hingen. Nein, es war eine Schmalspuranlage – und dafür besaß ich keine einzige Lok.

Schade!, war daher mein Resümee. Für Schmalspurlokomotiven hatte ich mich bislang wirklich nicht begeistern können. Doch zwei Tage später, auf dem Weg nach Hause von der Nürnberger Spielwarenmesse, reute mich mein vernünftiger Entschluss. Du kannst das da nicht hängen lassen!, dachte ich, rief in dem Berliner Laden an und ließ die Anlage für mich reservieren. Zwei Wochen später fuhr ich nach Berlin um sie abzuholen. Als drei Männer den Quadratmeter von der Wand holten – ein nervenzerreißendes Unternehmen – regnete es förmlich Einzelteile auf mich herab; und schließlich fuhr ich nicht nur mit dem Anlagenstück, sondern

auch mit mehreren Tüten voller Dächer, Lampen, Bäume und vorläufig nicht identifizierbarer Teile nach Hause.

Ein Teil darunter hatte mich gleich stutzen lassen; es war das rote Dach eines Wohnhauses, auf das der Erbauer mit großer Sorgfalt



einzelne Ziegel gelb eingefärbt hatte, sodass sich die zwei Buchstaben AS und die Jahreszahl 1926 ergaben. Das kennst du doch irgendwoher, dachte ich; aber woher – das fiel mir nicht gleich ein.

Zu Hause verbrachte ich in den kommenden Wochen viel Zeit damit, das Anlagenstück zu restaurieren. „Restaurieren“ ist dabei nicht ganz das richtige Wort. Es ging eher darum herauszufinden, was wohin gehörte, und das Ganze zu säubern und zu sichern. Dennoch war das eine spannende Arbeit! Denn sich in den Quadratmeter zu ver-

senken, hieß noch nach Tagen und Wochen: neue Details entdecken und – immer wieder staunen über die Sorgfalt und die Liebe zur Sache, die hier einer förmlich verschwendet hatte. Ich wünschte mir damals sehr, ich hätte einmal die ganze Anlage sehen können, von der dies das letzte kleine Stück war.

Und später sah ich diese Anlage auch. Denn während das Blättern in Zeitschriften nichts erbrachte, fiel es mir plötzlich ein: das Dach mit den Initialen und einem Geburtsjahr hatte ich in einer MIBA-Broschüre „Modellbahn Praxis“ gesehen! Der Titel „Großstadt“ war schnell ermittelt, die 1988 aufgelegte Broschüre aber längst vergriffen. Am Ende half dann, wie so oft!, das Ebay. Und ich sah das Ganze.

Eberhard Schulze heißt der Erbauer der Anlage. Er stand einmal mitten unter den begeisterten Jungen, die sich im Dezember 1935 die Nasen an den Scheiben platt drücken, hinter denen die ersten Tischbahnen im Maßstab 00 zu sehen sind. 1948, eben erst aus der Kriegsgefangenschaft zurückgekehrt, gehört er dann zu denen, die das Modellbahnhobby in seiner heutigen Form begründet haben. Schulze ist von Anfang an ein begeisterter MIBA-Leser, später auch selbst Beiträger. Und er ist ein Mann, der Ansprüche stellt. Sofort plant er eine Anlage von 4 an 5 Metern; die braucht es ja auch, will man sich nicht auf Kurvenradien von unter 60 cm einlassen!

Jahrelang kann er freilich aus Platzmangel nur Teile des geplanten Traumens verwirklichen, bis endlich nach dem Umzug in ein eigenes Haus ein ausreichend großer Kellerraum zur Verfügung steht. 1988 ist die Anlage so weit gediehen, dass die MIBA ihr eine 90-seitige Dokumentation mit fast 150 Fotos und Abbildungen widmen kann.



Oben das Anlagenstück an der Wand des Modellbahn-Geschäfts

Auf der Unterseite: Hightech neben Lowtech.

Der elektrische Antrieb für die Segmentdreh-scheibe ist kompletter Eigenbau. Gleich daneben ein Soundmodul für die Fabrik.

Und soviel Aufwand braucht es auch, denn Eberhard Schulze hat zwar nicht die größte oder die perfekte, aber sicher eine der atmosphärisch dichtesten Modellbahnanlagen gebaut, die ich je gesehen habe. Ihr faszinierendster Teil ist ein Stück typischer Berliner Stadlandschaft, in dem U-Bahn, S-Bahn, der Fernverkehr und eine Industriebahn durch Häuserschluchten fahren und sich neben Fabriken und Gaskesseln kreuzen. Es geht aber auch über Land in die Berliner Außenbezirke. Dabei ist buchstäblich jeder Quadratzentimeter auf dieser Anlage so vorbildgetreu und dabei so individuell wie möglich durchgestaltet.

Das gilt ganz besonders für den Teil, den Schulze selbst die „Zunge“ nennt. Und das ist genau der Quadratmeter, der jetzt bei mir in Münster auf dem Speicher steht. Anhand der Fotos kann ich endlich beurteilen, ob meine Sicherungsmaßnahmen im Sinne des Originals gewesen sind. Und mehr noch, mit der Broschüre in der Hand kann ich beim nächsten Berlinbesuch in dem Secondhandladen sogar noch eine ganze Menge Fahrzeuge und Ausstattungstücke aus dem Nachlass Schulzes erstehen und wieder an ihren ange-

stammten Orten auf der Anlage platzieren.

Auf der Zunge befinden sich ein kleines Schmalspur-Bw mit einem Eisenbahner-Wohnhaus und eine Fabrik zur Herstellung von Schmalspurwaggons. Alle Gebäude sind komplette Eigenbauten, ihre Innenräume sind weitgehend ausgestaltet, das Innere der Fabrik dabei in einem Maße, das auch jeden Kenner zum Staunen bringen muss. Ich denke, die Fotos sagen hier mehr, als ich es vermöchte. Die Segmentdrehzscheibe vor dem Lokschuppen besitzt einen vollständig selbst gebauten Antrieb; alle Gebäude sind erleuchtet, mehrere Laternen sorgen für Licht im Bw-Bereich und auf der Straße.

Aber mit keiner noch so lobenden Schilderung der technischen Einzelheiten wird man am Ende der Qualität von Eberhard Schulzes Schmalspur-Quadratmeter vollständig gerecht. Da ist noch etwas anderes. Ich weiß es, seitdem ich mit seiner Witwe telefoniert habe. An der „Zunge“, sagte sie mir, habe er zuletzt noch gearbeitet. Zuletzt, das heißt in der Zeit zwischen dem Beginn seiner Erkrankung und seinem Tod drei Jahre später, 1997. Physisch



Der Lokschuppen ist ähnlich wie die Fabrik um ein inneres Gerüst herum konstruiert und kann in Einzelteilen oder auch ganz von der

Anlage genommen werden. Die Einrichtung ist karg, aber sachgerecht. Übrigens: Eberhard Schulzes „Zunge“ steht demnächst zum Verkauf.