

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 2004

B 8784 · 56. Jahrgang

Deutschland € 6,50

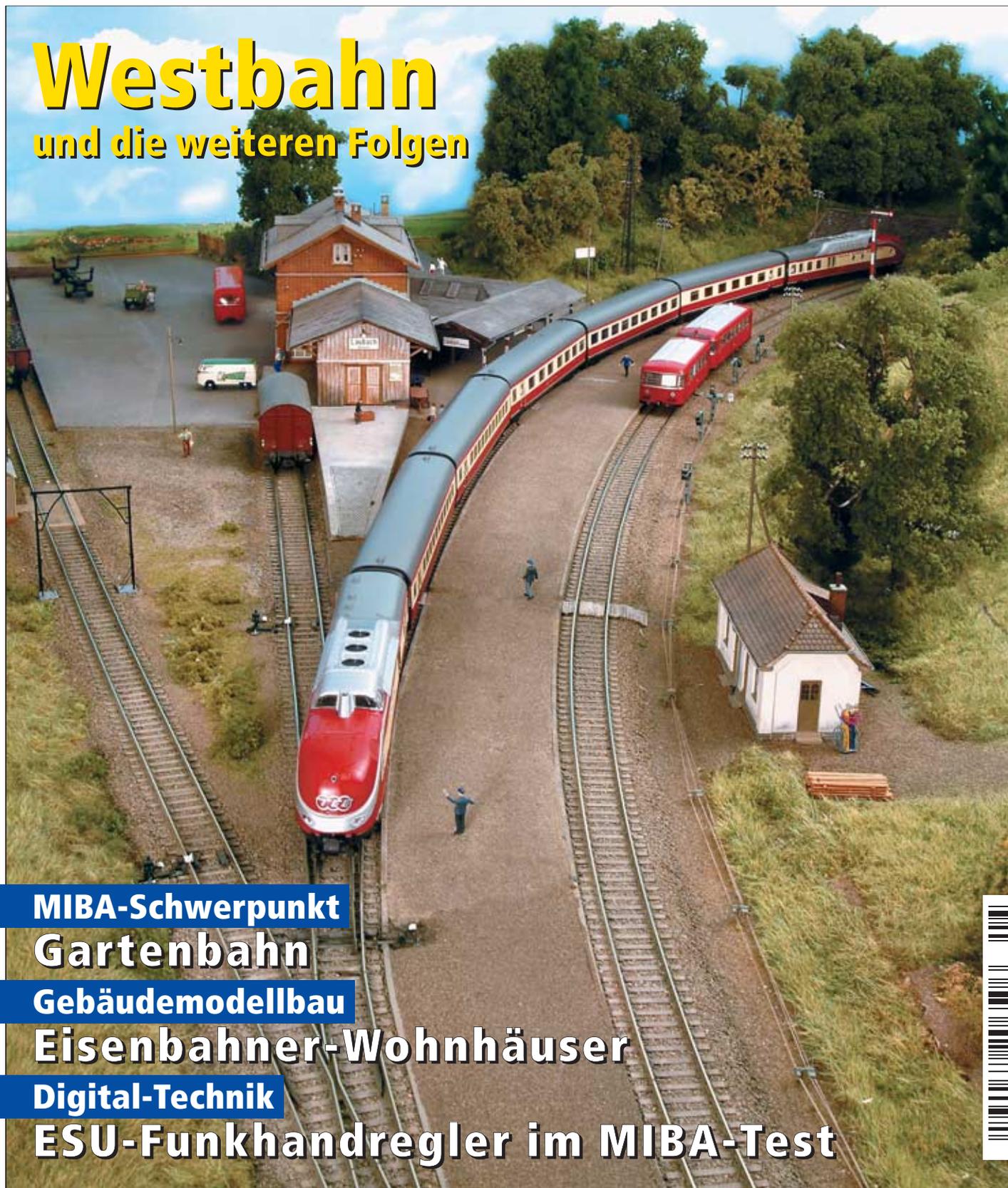
Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

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

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Westbahn und die weiteren Folgen



**MIBA-Schwerpunkt
Gartenbahn**

Gebäudemodellbau

Eisenbahner-Wohnhäuser

Digital-Technik

ESU-Funkhandregler im MIBA-Test



4 194038 206506 05

Sicher haben Sie schon mal von Sisyphos gehört. Der dreiste Bursche hatte es doch dereinst tatsächlich gewagt, Göttervater Zeus wegen des Tête à Tête mit einer Nymphe an deren Vater zu verraten. Es steht zu vermuten, dass dieser eine ziemliche Szene hingelegt hat, denn Zeus beließ es nicht beim üblichen Blitzeschleudern, sondern schickte Thanatos, den düsteren Tod, zu Sisyphos. Der aber – schlau wie er war – überlistete den damals amtierenden Sensenmann mit einem pfiffigen Trick und lebte noch etliche Jahre in Saus und Braus.

Nun sind griechische Götter im Allgemeinen und Zeus offensichtlich im Besonderen ziemlich nachtragend und ließen Sisyphos schließlich doch ins Reich der Toten entführen, wo dem

Missetäter jene Strafe auferlegt wurde, die noch heute Synonym für sinnlose Tätigkeit ist: Sisyphos hatte einen schweren Stein auf einen steilen Berg zu rollen, von wo aus das Trumm – kaum dass der Gipfel in erreichbarer Nähe schien – wieder bis ins Tal hinabrollte. Gleich anschließend begann die Tortur von neuem – pausenlos, Tag für Tag, jahraus, jahrein.

Uns Heutigen erscheint unverständlich, warum der Bursche sich immer wieder erneut an die Arbeit machte. Gottesurteil hin, Gottesurteil her – haben wir nicht spätestens seit der Epoche IV in der Schule gelernt auch höchste Autoritäten zu hinterfragen? Warum schmeißt Sisyphos nicht einfach die Brocken hin, lässt den Stein rollen und genießt die Aussicht? Woher nimmt der Mann die Motivation zu einem solch endlosen Werk?

Albert Camus hat uns 1942 eine andere Sicht der Dinge vermittelt: „Man muss sich Sisyphos als glücklichen Menschen vorstellen.“ Das Wälzen eines Steines kann, sagt Camus, einen Menschen so sehr beschäftigen, dass er seine Existenz Erfüllung darin findet. Hm, Existenz Erfüllung klingt positiv besetzt. Es muss ja nicht gleich das Wäl-

zen eines schweren Steins sein, aber so betrachtet können wir Tätigkeiten jenseits rationaler Erklärbarkeit schon eher verstehen, solange man nur Feuer und Flamme dafür ist.

Konfuzius (um 551-479 v. Chr.) wird der Satz zugeschrieben: „Der Weg ist das Ziel.“ Nach seiner Lehre sollte die scheinbare Unerreichbarkeit eines Zieles uns nie davon abhalten, den Weg dorthin trotzdem zu beginnen und immer weiter zu beschreiten. Auf diese höchst elegante Weise enthebt uns der große Philosoph von jedweder Erklärungsnot, sollten Banausen die uns müßig erscheinende Frage aufwerfen: „Watt soll dattan?“

Fix und fertig?

Vielleicht sollten wir als Modellbahner Konfuzius eine winzig kleine Ergänzung zukommen lassen: „Der Fahrweg ist das Ziel.“ Beim Betrieb einer Anlage erreichen die Züge nie ihr vorgebliches Ziel. Nur der Moment der Vorbeifahrt ist entscheidend. Dieses Bild vor Augen dürfen wir uns nicht abschrecken lassen vom Aufwand, den die Erstellung einer Modellbahn macht. Tag für Tag, jahraus, jahrein werden sozusagen schwere Brocken steile Berge heraufgerollt. So mancher hat hierin seine Erfüllung gefunden und sieht dauerhafte Beschäftigung mit dem Hobby nicht als Arbeit an.

Auch die Vogelsberger Westbahn war im Jubiläumsjahrgang der MIBA nicht ohne erhebliche Mühe zu erstellen. Und sie wird noch heute in den Augen vieler als das gelungene Erreichen modellbahnerischer Ziele angesehen. Doch weit gefehlt: Die mit diesem Heft beginnende Staffel kündigt zwar von Hobbyisten, die man sich als glückliche Menschen vorstellen muss, aber gerade sie werkeln an vielen kleinen und großen Verbesserungen. Denn es gilt für diese ebenso wie für jede andere Anlage: Eine Modellbahn wird nie fertig – meint Ihr *Martin Knaden*

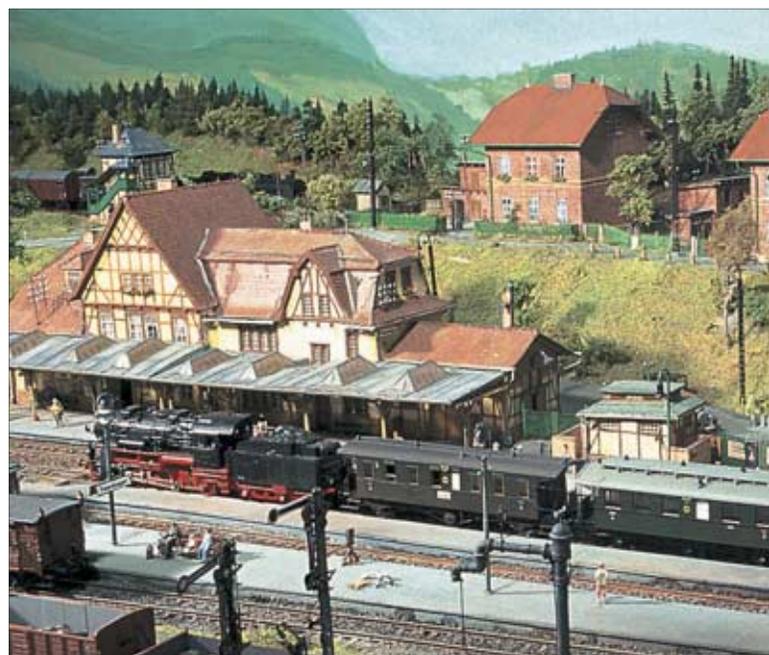
Wie kommt der TEE „Helvetia“ in den Bahnhof Laubach? Diese und andere Fragen beantwortet unsere erste Folge der neuen Westbahn-Staffel ab Seite 8.

Foto: Martin Knaden



64 Den Reiz schweizerischer Schmalspurbahnen fängt dieser Anlagenbericht ein. Thomas Küstner stellt eine transportable H0m-Ausstellungsanlage mit dem Thema Berninabahn vor.
Foto: Stefan Gölitzer

22 Der typischen Beamtenwohnhäuser in der Nähe des Bahnhofs hat sich Dipl.-Ing. Ulrich Meyer angenommen. In seinem praxisbezogenen Beitrag schildert er Planung und Bau der Häuser.
Foto: Dipl.-Ing. Ulrich Meyer





82 Zum Be- und Entladen am Kai seiner Anlage nimmt Thorsten Feuchter den Menck-Bagger. Wie er das Kibri-H0-Modell (!) abgeändert hat, beschreibt er im Beitrag.
Foto: Thorsten Feuchter



14 Eine Reise auf der Modellbahn quer durch die Eifel – Uwe Stehr lädt die MIBA-Leser zu einem Besuch bei den Modellbahnfreunden Maifeld ein. Die große Modulanlage basiert auf Märklin-Gleismaterial. Foto: Uwe Stehr

MIBA-SCHWERPUNKT Gartenbahn

Wermkes Feldbahn	46
Heislerts Highlight	52
Signale im Selbstbau	56
Ein Bahnhof für den Enkel	60

MODELLBAHN-ANLAGE

Es geht weiter – in die Verlängerung:
Von der Westbahn lernen, heißt spielen lernen 8
Modulanlage Maifeld:
Modellbahnreise durch die Eifel 14
Simmelsdorf-Hüttenbach in H0 (Teil 4):
Lokalbahn-Endbahnhof in Franken 30
Schauanlage Pontresina-Morteratsch:
Systemwechsel in Pontresina 64

GEBÄUDEBAU

Häuser und Gärten für die Eisenbahner	22
Schlichtes aus Backstein	78

FAHRZEUGBAU

Und er fährt doch ...	28
Menck baggert an	82

DIGITAL-PRAXIS

Schnurlos zum Zug	34
-------------------	----

MENSCHEN UND MODELLE

50 000 kamen nach Sinsheim	38
----------------------------	----

MIBA INTERN

Genarrte + Gewinner	40
---------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Stopp-Weichen	70
Lange Leitung im langen Zug	74

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Bücher/Video	90
Neuheiten	92
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118

Ohne Hakenkreuz

Als Anhänger der Epoche II verzichte ich auf alle Modelle, an denen Symbole des Nationalsozialismus angebracht sind. Leider meinen einige Hersteller von Modellbahnen, diese Symbole unbedingt anbringen zu müssen. Nach meiner Kenntnis war der Adler mit Hakenkreuz erst ab 1937 anzubringen. Die BR 80 von Roco wurde erstmals im Jahr 1927 gebaut, hätte also auch mit den damaligen Anschriften hergestellt werden können. Gerne hätte ich mir die als Sonderserie für die Epoche II aufgelegten Schnellzugwagen der Bauart 35 von Fleischmann gekauft. Aufgrund des angebrachten Reichsadlers werde ich Abstand davon nehmen. Als Alternative könnten alle Hersteller von Modellen der Epoche II die Reichsadler zur Selbstmontage beilegen. Man kann und soll die Geschichte nicht verleugnen, aber vielleicht sollten die Hersteller für diesen Teil der Geschichte die Detaillierung dem Modellbahner überlassen.

Peter Brodhage, Arenborn

Querverweise interessant

Ich bin nicht der Meinung, dass „Querverweise sinnlos“ sind. Macht bitte weiter damit, auf ältere Ausgaben hinzuweisen, je mehr desto besser. Natürlich habe ich auch nicht alle alten Ausgaben. Aber wie sicher viele andere MIBA-Leser auch, habe ich die CD-Roms mit den Jahrgangs-Chroniken und somit ist das Finden der entsprechenden Stellen ein Kinderspiel. Aktuelle Artikel lassen sich dadurch hervorragend ergänzen. Und zu lesen, wie Modellbauer über ein heute noch aktuelles Thema vor zehn, zwanzig oder noch mehr Jahren gedacht haben, finde ich persönlich allemal interessant.

T. Möller (E-Mail)

Betrifft: Heris

Beim Durchblättern ist mir aufgefallen, dass einige Informationen falsch sind. Die USI-Wagen hat Heris erstmalig seit

Oktober 2001 (!) ausgeliefert. Die Modelle wurden für die belgische Firma LSM hergestellt, die sich inzwischen von Heris als Produzent verabschiedet hat. Auch im ersten Heris-Katalog von 2004 sind diverse dieser Modelle enthalten (die Heris bisher in Deutschland vertrieben hat). Der STEF-Kühlwagen ist von LSM entwickelt worden und wird von LSM verkauft. Das sind eindeutig Wagen in der Auslieferung von Daniel Piron der Firma LSM. Allerdings kann man diese Wagen in Deutschland nur über Spezialhändler kaufen. Und die „Heris“-PLM-Wagen werden inzwischen von LSM ausgeliefert.

Ingo Faustmann, Mohrweiler

Sensation im Gepäck

In Ihrer Reportage über die Nürnberger Spielwarenmesse berichten Sie auch über Lokomotiven des amerikanischen Herstellers Broadway Limited Imports, der erstmalig in Nürnberg vertreten war. Dass diese Firma eine Sensation im Gepäck hat, ging aus dem Artikel nicht hervor. Für alle „Amerika-Modellbahn-Enthusiasten“ bietet BLI Lokomotiven mit Sound an, die sowohl in DC als auch in DCC funktionieren. Man braucht also keine Digitalausrüstung um die Loks hören zu können. Ich habe mir die große GG 1 E-Lok zugelegt und auch die formschöne T 1 4-4-4-4 der PRR. Neben den wirklich überzeugenden Geräuschen von „Bell“ und „Horn“ besitzen die Maschinen eine Vielzahl von typischen Geräuschen, sowie Stand- und Fernlicht, die beim Aufdrehen des Reglers aktiviert werden, inklusive des radsynchronen Auspuffgeräusches.

Bedauerlich ist, dass der Sound-Baukasten nicht einzeln zum Einbau in ältere Loks zur Verfügung steht, noch bedauerlicher, dass diese Technik aus Korea kommt und weder im Mutterland der Modelleisenbahnen erfunden noch angeboten wird.

Gustav Huperz, Steinbach

Ein paar Nummern kleiner

Vom neuen MIBA-Spezial bin ich begeistert. Da ich auch das Spezial 19 „Vorwiegend Güter“ besitze, kann ich dank der beiden Hefte nun einen vorbildgerechten Fahrbetrieb tätigen.

Ihren Einwand, dass man für einen vorbildgerechten Rangierbetrieb auf einem Rangierbahnhof eine Turnhalle anmieten müsste, kann ich nicht teilen. Im Anlagenvorschlag „Bergisch Dirschheid“ in Spezial 19 wurde in den Bahnhof ein Ablaufberg mit drei Rangiergleisen integriert. Ich denke, mit diesen Voraussetzungen kann man die Abläufe eines Rangierbahnhofes nachahmen, wenn auch nur ein paar Nummern kleiner.

Hauke F. Neugebauer (E-Mail)

Nur für Zweileiter

In Ihrem Heft „Richtig rangieren“ haben Sie durchaus sehr interessante Beispiele für Rangierbahnhöfe in Vorbild und Modell geliefert. Auf Seite 88 haben Sie Förder- und Beidrückenanlagen dargestellt. Leider haben Sie die Förder- und Beidrückenanlagen nur für 2-Leitern Gleise erwähnt. Was ist jedoch, wenn jemand über eine Märklin- oder Trix-Express-Bahn verfügt und so etwas Ähnliches nachbauen möchte?

Uwe Schlüter, Hildesheim

Anmerkung der Redaktion: In dem Fall gehts eben nicht.

Den Vogel abgeschossen

Mit dem Bericht über die Reko-45er Bauart Meinigen habt ihr echt den Vogel abgeschossen. Das Komische daran ist eigentlich nur, dass mich die Bestellnummern beider Hersteller irgendwie an den 1. April erinnern. Behaltet bitte euren Humor.

Jörg Krause (E-Mail)

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



Es geht weiter – in die Verlängerung

Von der Westbahn lernen heißt spielen lernen

Nach fünfeinhalb Jahren hebt sich wieder der Vorhang: Das Spiel geht weiter auf der Vogelsberger Westbahn. Die von den „Comedian Hanullists“ zum 50. MIBA-Geburtstag gemeinsam erbaute und betriebene Anlage ist ein wenig in die Jahre gekommen und bedarf schon längst einer auffrischenden Erweiterung. Ob die Westbahner selbst nicht nur älter, sondern auch weiser geworden sind, mag die geneigte Leserschaft selber entscheiden. Eines ist schon sicher: Fortsetzung folgt!

Hallo, äh ... Ja, Tag auch, äh ... ahem ... Na, jedenfalls willkommen alle miteinander! Geht doch schon mal nach oben, ich komme gleich nach!“ Kaum allein, zischte der Chronist: „Ich hasse Überraschungsbesuch!“, schaute sich grübelnd um, griff dann zu einem blau eingebundenen Buch und begann hastig zu blättern. Kurz darauf atmete er erleichtert auf und folgte – immer wieder Namen memorierend – den vier Freunden in den Anlagenraum. „Ja, also nochmals: Tag, Jan! Moin, Martin! Hallo, Horst und Ludwig! Wir haben uns ja ewig nicht gesehen! Wo kommt ihr denn her?“

„Wir waren auf einer Spur-0-Ausstellung hier in der Nähe und haben uns dann spontan zu einer Fahrplan-Ses-

sion auf der Westbahn entschlossen“, antwortete Jan, „du hast doch hoffentlich ein paar Stunden Zeit?“ – „Aber klar doch“, sagte der Chronist und grinste so falsch wie der Generalsekretär einer Volkspartei, „ich freue mich! Auf die Posten, Männer! Horst, der Bildfahrplan liegt genau hinter dir im Regal!“

Horst griff zu den Unterlagen und hielt plötzlich ein Foto hoch: „Sag mal, das ist doch der ... der Gregor Gysi! Was macht der denn hier bei der Westbahn?“ – „Er wollte sie einfach mal sehen“, sagte der Chronist schulterzuckend, während er die Fahrplanblätter sortierte, „na, dann hab ich sie ihm eben gezeigt. Mein Gott, wenn ich um jeden Promi hier so ein Gedöns machen

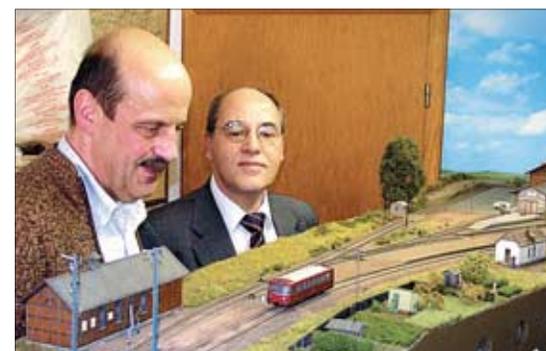
würde ... Man kennt sich halt, man trifft sich ab und zu – fertig! Können wir jetzt vielleicht anfangen oder haben die Herren noch Fragen?“

Ludwig murmelte etwas wie „alter Angeber“ in seinen Bart und fragte laut: „Ja und, was hat er gesagt?“ – „Er hat mir zu meiner professionellen Arbeit gratuliert, logisch. Und nach der Betriebs-Session hat er noch ‚Von der Westbahn lernen, heißt spielen lernen‘ gesagt. Kam mir irgendwie bekannt vor, der Spruch. Jetzt aber los!“

Kopfschüttelnd begaben sich die vier Besucher auf ihre Positionen. Horst, Ludwig und Martin übernahmen den Nahgüterzug, Jan fuhr den Schienenbus und der Chronist gab den Laubacher Fahrdienstleiter. Bald darauf über-

Konzentration am Kuppelungshaken: Ludwig, Horst und Martin beim Ladegleis, Jan mit Fahrregler und der Chronist als Fdl.

Hoher Besuch: Zwei Eierköpfe und ein Schienenbus in Laubach.





Ende einer Dienstfahrt: Spätestens am Wanddurchbruch geht es – nicht nur für den Wende-Eilzug – nicht mehr weiter.

nahm Martin den Wende-Eilzug, der heute laut Fplo als Ausflugs-Sonderzug bis zur Haltestelle Laubacher Wald verkehrte. Martin fuhr ihn heimlich noch ein Stück weiter in Richtung des Mauerdurchbruchs, bis der Fdl „Stopp, oder du wirst in die Rote versetzt! Zum Weichenschmieren!“ brüllte.

„Sch...ade, dass wir immer noch keinen Fiddle Yard auf der Terrasse haben“, seufzte Martin, „allmählich wird die Sache langweilig! Das Loch ist doch schon seit letztem Sommer in der Wand.“ – „Wie bitte?“, fragte der Chronist, „dir wird der Betrieb langweilig? Ja – dann bau ihn doch, deinen Fiddle Yard! Muss ich denn hier alles selber machen lassen? Geht denn ohne meine Anordnungen gar nichts voran? Was kann ich für eure Antriebsschwäche?“

„Apropos Antriebsschwäche“, ließ Ludwig seinen sonoren Bass unter der Anlage vernehmen, „der Antrieb von Ausfahrtsignal Zeh Zwo ist schon wieder verreckt. Höchste Zeit, dass wir die Dinger mal auf den Stand der Technik bringen!“

„Das gilt auch für die Hintergrundkulisse“, meldete sich jetzt Horst zu Wort und deutete anklagend auf den immer noch nicht ausgebesserten Riss im Himmel, „und überhaupt: Heute gestaltet man einen Hintergrund auf dem Computer! Hier muss dringend etwas geschehen!“

Bevor sich auch Jan unter die murrenden Aufrührer reihen konnte, setzte sich der Chronist flugs mit einer Grundsatzrede an die Spitze der Protestbewegung. „Mitspieler, Freunde – hört mich an! Ich erkläre diese Session

„Sch...“: Was auch immer Martin hier gerade sagt – er würde gern endlich mal in Richtung Mücke weiterfahren.

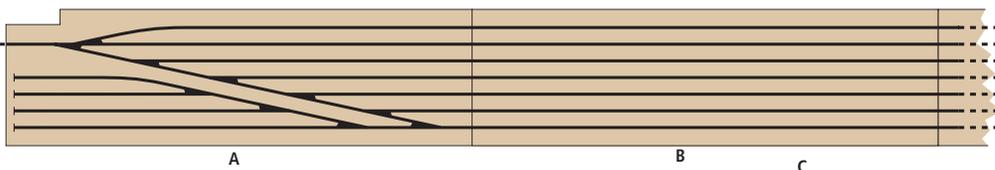


„Ne, Leute, wirklich – die Antriebe sind auch nicht mehr das, was sie ohnehin nie waren!“: Ludwig hat es satt, immer wieder unter der Anlage den Signalmeister zu spielen, und plant den baldigen Austausch der Antriebe.

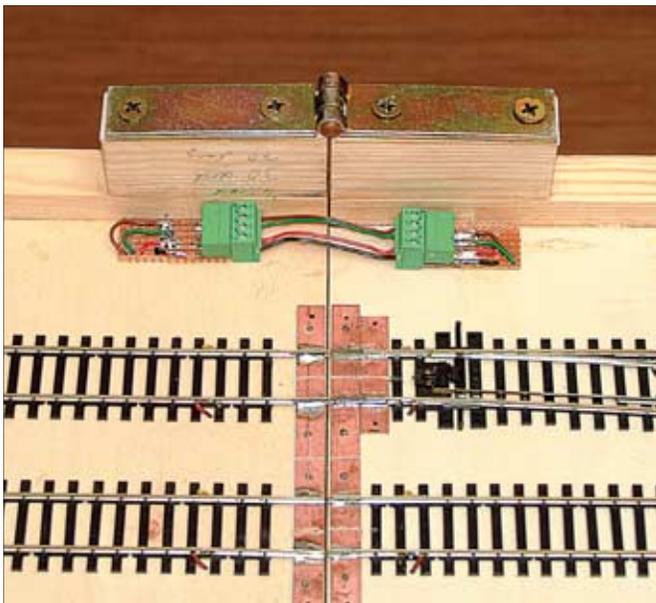
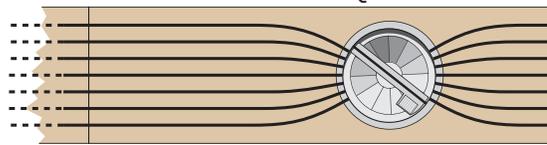


„So darf doch heute kein Hintergrund mehr aussehen, Freunde!“: Nicht nur der Riss im Himmel über dem Vogelsberg erregt das Missfallen von Horst, der sein altvertrautes „Räinohde!“ hier höchst unwirsch ausstößt.





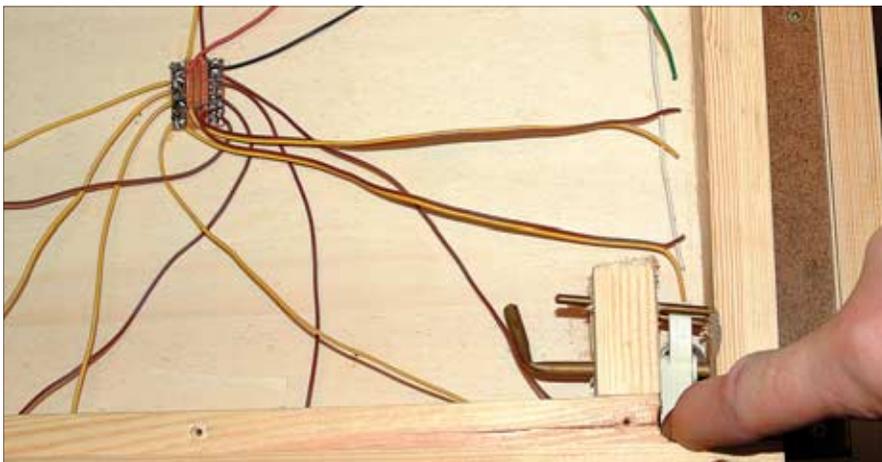
Der Fiddle-Yard besteht aus drei jeweils 165 cm langen Teilen. Die Tiefe liegt bei 50 cm.



Alle Holzverbindungen wurden mit Leim erstellt. Aus Gewichtsgründen sind so gut wie keine Schrauben verwendet.

Die Scharniere zwischen A- und B-Teil sind erhöht angebracht. Die Kabelverbindung ist lösbar ausgeführt. Pertinaxstreifen stabilisieren die Gleisenden.

Die Arretierhaken sind auf Messingrohr drehbar gelagert.



mit sofortiger Wirkung zum Reform-Parteitag! Wir müssen Weichen stellen und Signale setzen! Wir müssen die Hintergründe ausleuchten! Wir müssen in großen Zügen denken und handeln! Leg los, Ludwig! Ran, Jan! Horrido, Horst! Mach schon, Martin! Mir nach, Männer! Die Zukunft leuchtet!“

Der Chronist knipste das Licht aus und verließ den Anlagenraum. Kurz darauf kehrte er zurück und hielt den fertigen Gleisplan des Terrassen-Abstellbahnhofs in die immer noch sprachlose Runde. „Ich habe fertig! In vier Wochen dürfte Martin den Fiddle Yard doch locker gebaut haben, wenn Ludwig ihm hilft. Gleise und Weichen liegen schon bereit. Und jetzt ab zum Abendessen! Die Arbeit hat mich hungrig gemacht!“

*

Tatsächlich war der Abstellbahnhof beim nächsten Treffen fertig. „Na also – geht doch!“, bemerkte der Chronist aufmunternd zu Martin, „wie hast du das so schön hinbekommen?“

„Wenn ich was leime, dann nicht meine Spielkameraden, sondern Holz“, bemerkte Martin spitz in Richtung des Chronisten, der um eine Antwort nicht verlegen war: „Dass du so nachtragend bist, vergess ich dir nie!“ – „Nun unterbrich ihn doch nicht immer“, ging Ludwig dazwischen, „los, erzähl schon!“

„Also“, legte Martin los, „alle drei Teile werden von 20 mm starken Vollholzleisten getragen. Die Breite ergab sich einfach durch die verwendeten Scharniere. Die Träger sind 7 cm hoch, denn die Drehscheibe braucht für ihren Antriebskasten eine gewisse Höhe. Innen sind 12 x 12 mm hohe Vierkantleisten eingeleimt. Die unteren halten einen Abstand von 4 mm zur Unterkante, die oberen 20 mm zur Oberkante. In die obere Stufe wurden die Böden aus 10-mm-Pappelsperholz fest eingeklebt, sodass die restlichen 10 mm als Raum für die Gleise bleiben. Unten wurden nach der Installation der Elektrik die Hartfaserplatten angeschraubt.

Eine Besonderheit war bei den Scharnieren zu beachten: Damit im zusammengeklappten Zustand alle Hauptträger genau aufeinander liegen, mussten die Scharniere zwischen B- und C-Teil so eingelassen werden, dass der Drehpunkt exakt mit der Oberkante fluchtet. Zwischen A- und B-Teil dagegen mussten die Scharniere um jeweils 3,5 cm hochgesetzt werden, damit der eingeklappte C-Teil dazwischen passt.“