

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 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

MIBA-Schwerpunkt Straßenbahn

Mit der Tram über die Trasse



**Vorserien-V 200 von
Roco im MIBA-Test**



Modellbahn-Anlage

Pirmasens Nord in H0

Elektrotechnik

Multivibrator für geraffte Zeit



Meine frühesten Erfahrungen mit Straßenbahnen sammelte ich als Dritt- und Viertklässler: Ich fuhr in diesem zarten Alter zwei Jahre lang jeden Morgen zwanzig Minuten mit der Linie 8 zur Grundschule nach Weimar. Damals schon technikbegeistert stellte ich mich stets hinter die linke Schulter der Straßenbahnfahrer. Unter diesen gab es durchaus verschiedene Charaktere: Die seelisch weniger ausgeglichenen fühlten sich unter meiner strengen Beobachtung eher unwohl, während die Lehrertypen mich geduldig ertrugen und fachkundig meine Fragen beantworteten.

Solchermaßen „ausgebildet“ war mir auch die Funktion der Schaltweichen bekannt: Befuhr die Bahn einen in der Oberleitung installierten Kontakt mit einer Fahrstufe, schaltete die folgende Weiche auf geradeaus, befuhr man diesen Kontakt im Leerlauf oder bremsend, schaltete die Weiche auf Abzweig. Eine simple Methode, die lediglich etwas Aufmerksamkeit durch den Fahrer erfordert ...

„Während der Fahrt nicht mit dem Fahrer sprechen“ verkündete ein obligatorisches Schild im Führerstand – eine Anweisung an die Fahrgäste, die nicht nur im Hinblick auf das Weichenstellen Sinn machte. Doch wer vor seinem inneren Auge jetzt bereits Klein-MK als Urheber eines umfangreichen Haftpflichtfalles sieht: weit gefehlt! Denn die Bediensteten hätten besser selbst diese Aufforderung beachtet.

An jenem denkwürdigen Tag also hatte ein Kontrolleur die Bahn bestiegen und sich, nach Erfüllung seiner eigentlichen Tätigkeit, zum Fahrer gestellt. Die beiden Herren unterhielten sich angeregt, was ganz offensichtlich die Aufmerksamkeit des Fahrers verringerte. Denn dieser hatte am Anfang der Haltestelle Südring den Fahrstufenhebel unbemerkt in der falschen Stellung und prompt fiel die Weiche – klack! – auf Abzweig, obwohl doch die Linie 8 geradeaus zu fahren hatte!

Nun muss man wissen, dass der Abzweig unmittelbar hinter der Haltestelleninsel lag, weshalb die Sache mit der Fahrstufe Null fürs Abbiegen nur funktionierte, weil Schaltkontakt und Weichenzungen bereits am Beginn dieser Haltestelleninsel lagen. Als technische Besonderheit faszinierte mich damals schon das auf ganzer Länge verlegte Vier-Schienen-Gleis. Und genau hier stand nun ausgerechnet meine Bahn auf den falschen Schienen!

So mancher kann es sich heute nicht mehr vorstellen, aber damals war ich ein wohlherzogenes Kind, das Erwach-

Auf dem falschen Gleis erwischt

sene, die sich unterhalten, nicht einfach unterbricht – zumal der Fahrer diesmal zu der weniger ausgeglichenen Sorte zählte. Ich wartete also, bis der Kontrolleur ausgestiegen war. Erst jetzt – meine Bahn war inzwischen bis zur Ampel vorgerückt – sagte ich zum Fahrer: „Sie stehen auf dem falschen Gleis.“ – „Du willst mich wohl auf den Arm nehmen, Kleiner?“ Die pure Ungläubigkeit im Blick des Fahrers wich blankem Entsetzen, als er sich schließlich selbst von der Wahrhaftigkeit meiner Aussage überzeugt hatte.

Nun war guter Rat teuer, denn alle nachgerückten Straßenbahnzüge mussten ebenfalls zurücksetzen, lediglich die Busse konnten unter dem Gefeihe ihrer Lenker den Havaristen umrunden. Das Manöver brauchte geraume Zeit, gelang aber immerhin im zweiten Anlauf. Nach 20 Minuten Verspätung erreichte ich meine Klasse, hatte aber mit der Entschuldigung „Die Straßenbahn hat sich verfahren“ schon wieder ein Glaubwürdigkeitsproblem ...

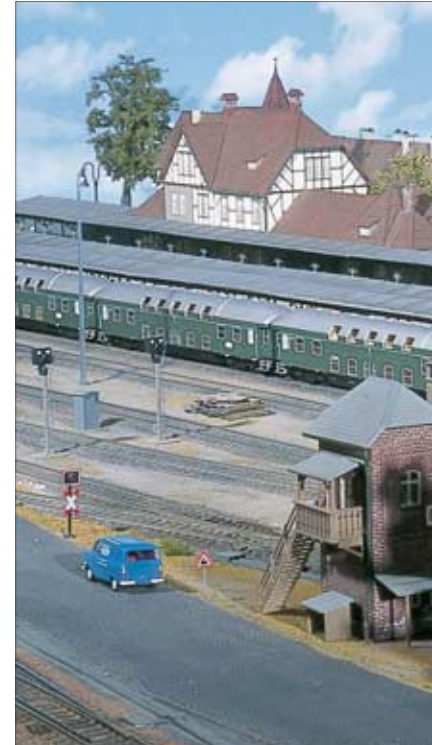
Straßenbahnen sind also gar nicht so unspannend, wie viele Eisenbahnfreunde vielleicht glauben. Grund genug für unseren heutigen Schwerpunkt – meint Ihr

Martin Knaden

Straßenbahngleise sollten in Kopfsteinpflaster eingebettet sein, sofern die Anlage in früheren Epochen spielt. *Bruno Kaiser* widmete dieser Überlegung unser heutiges Titelbild.



8 Platzmangel gibt es hier nicht! Die Eisenbahnfreunde Lengerich konnten ihre sehenswerte Vereinsanlage in einem stillgelegten Stellwerk aufbauen. Außerdem bauen die Clubmitglieder ein Feldbahnmuseum auf. Foto: gp



30 Den „Posten 17“ (der beim Vorbild aus Blech bestand) liefert Artitec in Form eines Resin-Bausatzes. Lutz Kuhl hat ihn zusammengebaut und beschreibt, wie er dabei vorgegangen ist. Foto: lk





MIBA-SCHWERPUNKT Straßenbahn

Die Osnabrücker	
Straßenbahn in 1:90	48
Tram ... -pelpfade	56
Signale für die Tram	62
Die Kalifornische	64
Nächster Halt: Hauptbahnhof!	68

MODELLBAHN-ANLAGE

Eisenbahnfreunde Lengerich e.V.:	
Ein Stellwerk – zwei Eisenbahnen	8
Überwindung der Antriebsschwäche:	
Signale setzen und Weichen stellen	14
Kombination Regelspur / Feldbahn	
Quarzsandverladung	
im Bahnhof Berg	40
Simmelsdorf-Hüttenbach in H0 (Teil 5):	
Bahnsteige und Bahnsteigkanten	74

MIBA-TEST

Post-Moderne (V 200)	20
----------------------	----

VORBILD + MODELL

Wenns nicht mehr weitergeht:	
Der Endbahnhof (1)	24

NEUHEIT

Gebäude in „Z“	28
Gebäudemodelle für wenig Geld	33

MODELLBAHN-PRAXIS

Blockstelle und Schrankenposten	30
Abfahrt 16 Uhr 55	37
Dienstland für	
den Eisenbahn-Landwirt	80

NEUHEIT

Liliputs feuerlose	72
--------------------	----

BRANCHE INTERN

Das fehlt Ihnen!	84
------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	86
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	90
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118



40 Der Verladung von Quarzsand widmet Berthold Wittich jr. ein funktionsfähiges Diorama, auf dem er Regelspur und Feldbahn verkehren lässt.
Foto: Berthold Wittich jr.

74 Die Bahnsteige von Simmelsdorf-Hüttenbach bildet Stefan Hörth sorgfältig nach. Darüber hinaus verbessert er optisch die bereits bestehende Kreisstraße und sorgt für sichere Stromaufnahme auf der Bachbrücke vor der Bahnhofseinfahrt. *Foto: Stefan Hörth*

Lademaß verdreht gebaut

Grundlage dieses Beitrags war u.a. mein Vorentwurf eines Artikels über die Entwicklung der Lichtraumprofile und Ladeschablonen in Bayern nebst zugehöriger Zeichnungskopie. Das Detailmaß der Flacheisen der Schablone ist diesem Artikel entnommen, aber nur eine Vermutung meinerseits, die aus dem Vergleich einer Ladeschablone von etwa 1867 herrührt. Die Zeichnung als Grundlage für das Modell gibt diese Maße nicht her.

Leider ist dieses Modell nicht vollständig korrekt gebaut. Das H-Profil des Seitenständers ist um 90 Grad verdreht: Eine Öffnung des H muss zum Gleis hin zeigen, nicht parallel. Die Gelenke der Schablone einer Seite finden beide in derselben Öffnung des H Platz. Die Rekonstruktion der Zeichnung von Lutz Kuhl zeigt dies korrekt.

Wer Interesse an der historischen Entwicklung von Ladeschablonen in Bayern hat, wird im Internet auf www.laenderbahn-forum.de unter „Ladeschablonen & Gleiswagen der Kgl. Bay.Sts.B.“ fündig. Sämtliche Zeichnungen stehen dort für Nachbauinteressierte frei zur Verfügung.

Jürgen Riedl (E-Mail)

MIBA 3+4/2004, Leserbrief

Modellbahner selbst schuld

Man muss auch für die Hersteller eine Lanze brechen. Sie versuchen einen Spagat, um ihre Modelle an alle Kunden verkaufen zu können, die im großen Umfang noch auf Gleisen aus Uropas Zeiten fahren und häufig an fliegend verlegte Feldbahngleise erinnern. Leider lässt sich Physik nicht maßstäblich verkleinern ...

Schuld sind die Verbraucher selbst. Wenn die verehrten Modellbahnkollegen beim Nieten zählen mal weiter unten anfangen würden, wären schon längst alle antiquierten Gleissysteme mangels Absatz vom Markt verschwunden und auf Gleisen wie Pilz-Elite oder Roco-Line würden hochhackige Renner wie eine BR 18 mit filigran-elegantem Rädchen leise über die Anlage huschen. Schließlich ist es bis heute noch nicht gelungen, sich in H0 auf eine einheitliche Kupplung zu eini-

gen! Richtig kurios wird es aber, wenn wie für das gerade neu erschienene Modell der BR 45 eine Anleitung geliefert wird, wie man dem 240,- € teuren „Schrott“ das Laufen beibringen soll.
Wolfgang Wettmarshausen, Salzheimendorf

MIBA 4/2004, Seit – Schritt – Ran

In den Schatten gestellt

Der Autor irrt, wenn er die beiden 1970 und 1973 von Krupp an die DB gelieferten Tragschnabelwagen als „weltweit größten Wagen“ bezeichnet: In der ehemaligen Sowjetunion, den USA und in Österreich sind Tragschnabelwagen in Betrieb, die allesamt die deutschen Pendants in Bezug auf Traglasten in den Schatten stellen.

Einige Bemerkungen zu den Verschiebeeinrichtungen der Uaai 839. Die lasttechnischen Einrichtungen gestatten es, die Tragschnäbel im Kopfstück des Führungspunktträgers um maximal 450 mm anzuheben sowie seitlich um maximal ± 550 mm (also nach links oder rechts) zu verschieben. Letzteres erfolgt entweder automatisch, indem in den Betriebsstellungen Mitten- (Rmin: 190 mm) oder Innenführung (Rmin: 250 mm, bei Einhängelänge von je 13 mm) gefahren wird; die Wahl der möglichen Betriebsstellung bestimmt dabei der zu befahrende Gleisradius. Oder sie erfolgt manuell, indem in der Betriebsstellung „Außenführung“ (Rmin gleich 75 mm!) das Kopfstück des Führungspunktträgers (und damit die Tragschnäbel) im Verschiebschlitten definiert verschoben werden. Einem Hindernis wird also stets durch ein Verschieben der Lastaufnahmemittel zur Bogenaußenseite ausgewichen. Das im Text erwähnte Absenken der Last ist jedoch keineswegs möglich. Das Ladegut hängt stets mit einem minimal zulässigen Abstand in den Tragschnäbeln; bei Transformatoren sind das in der Regel 179 mm über SO.

Nicht korrekt ist, dass die Lastaufnahmemittel zum Ausgleich von Querneigungen im Gleis um die Längsachse des Wagens „gedreht“ werden könnten. Weder besitzt der Wagen eine solche Einrichtung noch wäre sie erforderlich. Die für den störungsfreien Betrieb des Wagens wesentlich kritischeren Bereiche von Überhöhungsrampen meistern alle großen Tragschnabelwagen dank definierter Wankspiele zwischen den

einzelnen Hauptbaugruppen sowie einem Längsausgleich in jedem Drehgestell.

Bernd Ottersbach, Neukirchen

MIBA 4/2004, Leserbriefe

Farbvorschriften

Kann es sein, dass der Verfasser des Leserbriefes „Rot, grün, grau“ etwas durcheinander bringt? So ist in den damaligen Farbvorschriften eine Farbe mit der Bezeichnung „Tannengrün“ nicht aufgeführt. Zur Farbe „Feldgrau“ ist anzumerken, dass diese ein olivgrüner Farbton ist (RAL 6006) und für die genannten Fahrzeuge wohl nicht in Frage kommt.

Gerd Lensing, Nürnberg

MIBA 4/2004, BR 45 Reko

Kein Trend zu Exoten

Der Beitrag über die BR 45 Reko ist ein gut gemachter Aprilscherz. Allerdings hat mich der erste Abschnitt dieses Artikels doch etwas nachdenklich gemacht. Es ist sicherlich richtig erkannt und geschrieben, dass die Lücken im Modellbahnsortiment immer kleiner werden. Ich erkenne aber weniger den Trend zu Exoten und Einzelstücken. Hingegen warten viele Modellbahnfreunde hierzulande auf Dampfloks wie die BR 58.30 oder auch 50.40 von Roco, weil fast alle Komponenten (Tendervarianten für 58.30, Reko- und Neubaukessel, Fahrwerke) dieser Loks im Programm von Roco vorhanden sind.

Steffen Biskup, Crottendorf

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



Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. – Eisenbahn im Modell und auf 600-mm-Spur

Ein Stellwerk – zwei Eisenbahnen

Wer träumt nicht von Platz ohne Ende für seine Modelleisenbahn. Die Eisenbahnfreunde Lengerich haben diesen zwar auch nicht unbedingt, jedoch konnten sie ihre Vereinsanlage mit drei Etagen standesgemäß in einem Stellwerk unterbringen. Neben den Modellbahnaktivitäten wird zudem noch das Westfälische Feldebahnmuseum aufgebaut. Dieses Jahr feiern die Lengericher 25-jähriges Vereinsjubiläum mit allerlei Aktivitäten.



Vor nunmehr 25 Jahren wurde der Verein Modellbahnfreunde Lengerich e.V. gegründet. In dieser Zeit fanden die engagierten Eisenbahnfreunde in dem stillgelegten Stellwerk Lengerich Nord (Ln) nach erfolgreichen Verhandlungen mit der DB eine standesgemäße und vor allem langfristige Bleibe. So wurde neben der H0-Modelleisenbahn das mittlerweile recht bekannte Westfälische Feldebahnmuseum auf- und ausgebaut.

H0-Anlage auf drei Etagen

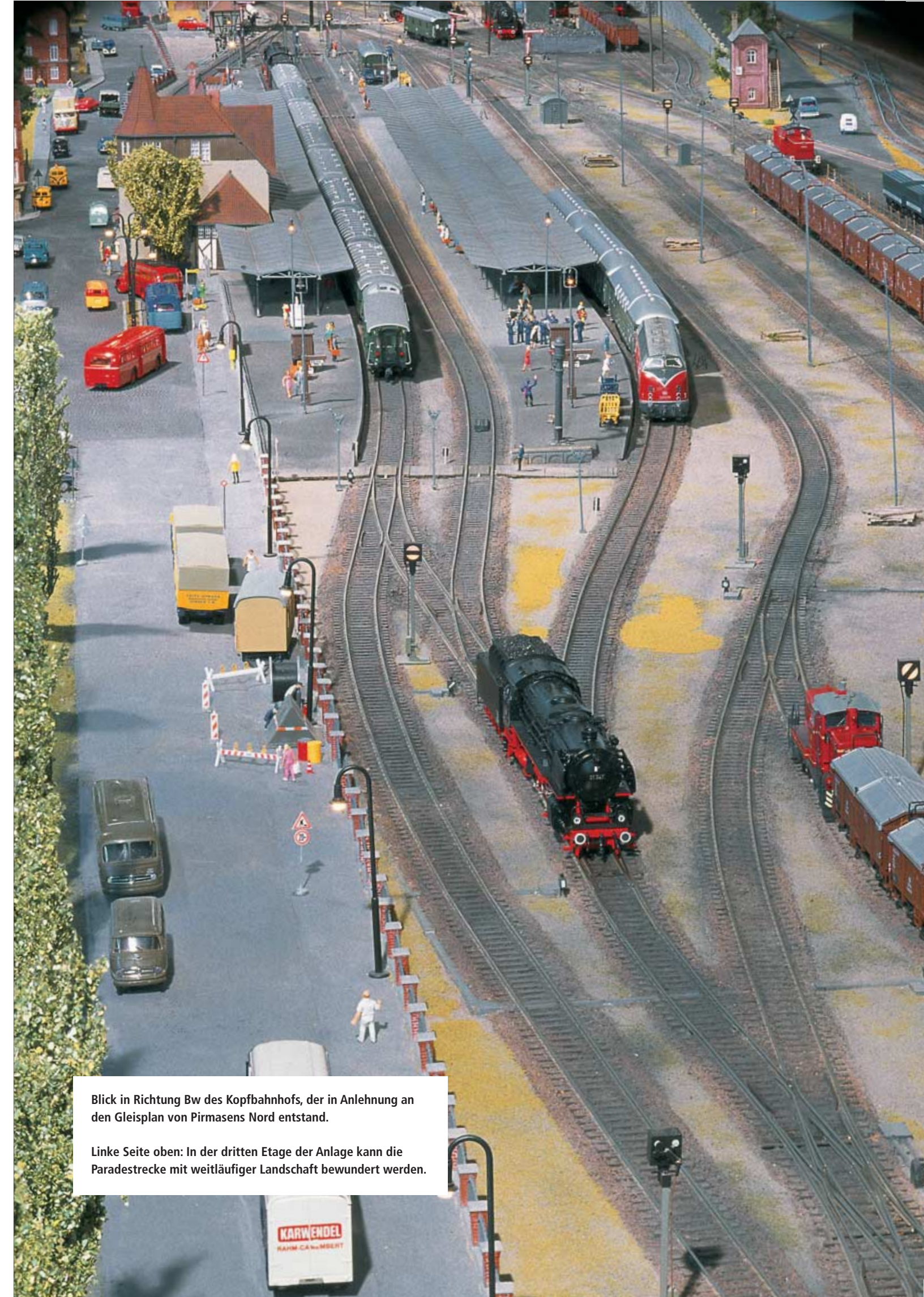
Im oberen Gebäudeteil, dem ehemaligen Dienstraum, wurde auf einem Raummaß von ca. 13,5 Metern Länge und ca. 3,80 Metern Breite eine Modellbahnanlage in der Baugröße H0 auf insgesamt drei Ebenen für das Gleichstromsystem verwirklicht. Die Anlagengröße beträgt ca. 12 Meter, die maximal Breite etwa 1,50 m. Der untere

Anlagenteil mit einem ca. 8 Meter langen Kopfbahnhof, der sich vom Gleisbild am Vorbild des Bahnhofs Pirmasens Nord anlehnt, bildet den Betriebsmittelpunkt der Anlage. Der Bahnhof Pirmasens wurde aufgrund seiner vielfältigen Betriebsmöglichkeiten mit ablaufbedingten Wünschen der Eisenbahnfreunde als Vorbild gewählt. Die Inspiration für die Umsetzung wurde aus einem Heft des Eisenbahn-Magazins aus den 80er-Jahren entnommen.

Mittelpunkt der Gleisanlagen sind vier Bahnsteig- und getrennt zu befahrende Aufstellgleise für den Güterverkehr. Ein viergleisiger Aufstellbahnhof im rückwärtigen Bereich des Bahnhofs dient den Mitgliedern zum Einstellen ihrer Zuggarnituren. Die bis zu sieben Meter langen Modellzüge gehen von diesem Aufstellbahnhof dann auf die Reise und enden am Schluss eines Betriebstags wieder hier um von der Anlage genommen zu werden.

Ein kleines Bw mit drei Schuppengleisen, den notwendigen Behandlungsanlagen sowie einer Dieseltankstelle für Kleinloks dient den Zug- und Rangierloks. Diese Anlagen sind für einen Kopfbahnhof mit den häufigen Rangier- und Lokwechselfahrten unverzichtbar.

Der untere Anlagenteil wird über eine zweigleisige Gleiswendel („Schweizer Wendeli“ – bergwärts fahrende Züge fahren auf dem Außengleis) mit dem höher gelegenen Streckenteil verbunden. Dieser Streckenteil führt in einen zehngleisigen Schattenbahnhof (fünf Gleise je Fahrtrichtung) unterhalb der obersten Anlagenebene mit der Pardestrecke. Zwischen dem Bahnhofsteil und dem Schattenbahnhof und/oder Pardestrecke kann ein Modellbahnbetrieb mit bis zu 14 verkehrenden Zügen durchgeführt werden. Die Pardestrecke führt im oberen Teil durch eine Hügellandschaft.



Blick in Richtung Bw des Kopfbahnhofs, der in Anlehnung an den Gleisplan von Pirmasens Nord entstand.

Linke Seite oben: In der dritten Etage der Anlage kann die Paradestrecke mit weitläufiger Landschaft bewundert werden.

