

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 2005

B 8784 · 57. 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

Höhepunkte der „Faszination Modellbau“

Sinsheim, Sieger, Super-Sächsin



**KEG-Lok 2114 im
MIBA-Test S.18**

Bildungs-Fragen richtig beantwortet

NoHAB, USTC, D 184 und Co.

Rangieren wie beim Vorbild

Wo der Quarzsand rieselt

Klimawechsel – Standortwechsel

Frühling, Frischluft, Gartenbahn

Blauer Himmel, grüne Landschaft und roter Triebwagen – die farbenfrohe Komposition gelang *Gerhard Peter* auf der H0pur®-Anlage von *Stefan Seim*, der beim Privatanlagenwettbewerb der Messe Sinsheim den ersten Platz belegte.



Ich persönlich mag ja keine Äpfel. Die saure Frucht stößt mir ebenso auf, verursacht allergisch bedingte Niesanfälle und anhaltende Magenschmerzen. Insofern wäre ich für – zumindest diese – Verlockungen des Weibs relativ unempfindlich gewesen. Nicht so jedoch unser aller Vorfahre, jener „Aus Staub Geformte“, wenn man den Namen wörtlich nimmt. Adam, musste ja unbedingt vom Verbotenen naschen! Prompt bekam er und mit ihm der Rest der Menschheit die Quittung präsentiert.

Ehrlich gesagt verstehe ich die Angelegenheit nicht. Da wird zunächst mal ein Wesen erschaffen, dessen Stoffwechsel unbedingt bestimmte Enzyme braucht, die es aber selbst nicht bilden kann. Und wenn es sich dann diese Enzyme in Form von Vitaminen beschafft, ist es dem Konstrukteur des Ganzen auch wieder nicht recht.

Und was soll der Quatsch mit den unsinnigen Verboten? Erst erhält dieser mutierte Haufen Erde einen freien Willen und dann wird von ihm unbedingter Gehorsam verlangt. Da hätte man ja gleich auf die Großhirnrinde verzichten können! Zumal der Ärmste ja auch verführt worden ist (insofern spiegelt die Geschichte zumindest einen Hauch Realität wider), was eigentlich, Hohes Gericht, zu seinen Gunsten schuldmindernd hätte gewertet werden müssen!

Aber lassen wir das Lamentieren. In Zeiten niederschmetternder Pisa-Ergebnisse wünscht man sich schließlich ganze Obstkisten voll vom Baum der Erkenntnis und akzeptiert notgedrungen die Konsequenzen. Es gibt doch für alles eine Lösung – Hemd und Hose zum Beispiel.

Die Suche nach dem Garten Eden müssen wir deswegen ja nicht aufgeben. Manche Historiker vermuten ihn gute 200 km südwestlich des Berges Ararat nahe dem Vansee in der heutigen Osttürkei. Das ist von unseren Breiten aus gesehen ein bisschen weit weg für ein Stündchen Pause vom Alltag.

Und ob die Gegend immer noch so lieblich ist wie zu Adams Zeiten, weiß man nicht. Gehen wir also auf Nummer sicher und schaffen uns lieber selbst unseren persönlichen kleinen Garten Eden ganz in der Nähe.

Bei mir liegt er nach hinten raus, gleich rechts am Windfang vorbei. Die Lage nach Südwesten ist ideal für früh-sommerlich warme Nachmittage, wenn die nach der Winterpause frisch gereinigten Schienenköpfe in der Sonne glitzern. Weiter hinten im Lokschuppen schmauchen die angeheizten Waldbahnloks vor sich hin, und ab und zu hört man den Heizer eine Schaufel Brennstoff nachlegen.

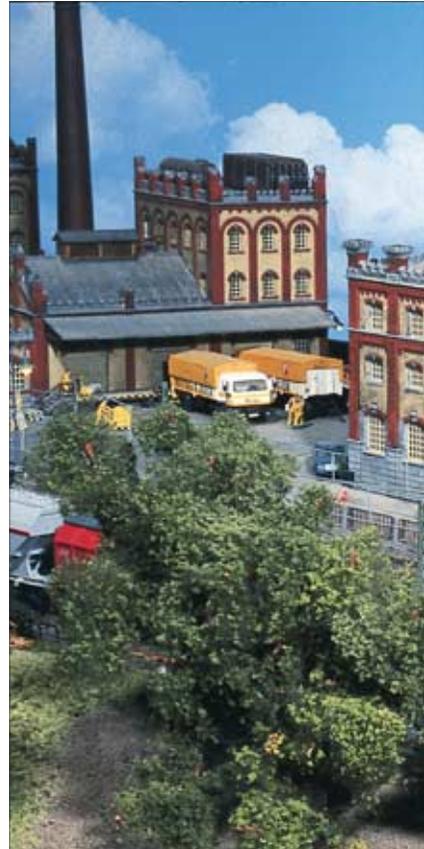
Rückkehr in den Garten Eden

Es ist nur ein einzelnes Gleis zwischen zwei Bahnhöfchen, nix Großes, aber durchaus geeignet für einen entspannten Betrieb vom imaginären Wald hier zum Sägewerk dort und zurück. Eine Weiche auf halber Strecke gestattet einen Abzweig auf die Grünfläche, wo nach Lust und Laune zusätzliche Betriebsstellen – jedesmal ein wenig anders – aufgebaut werden können.

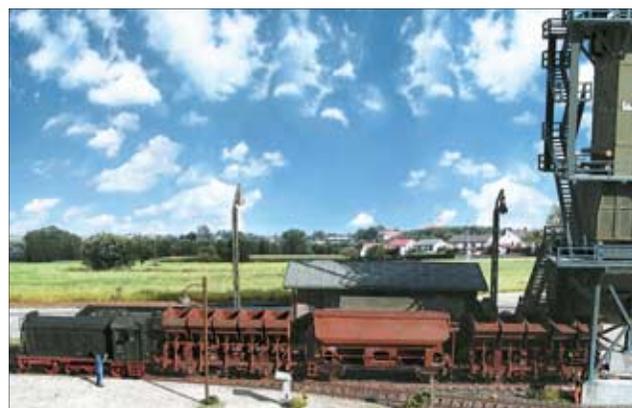
Ein Pfiff und schon setzt sich die erste Lok in Bewegung, rumpelt langsam über die Weichen Richtung Abstellgleise, wo die Holzwagen bereitstehen. Scheppernd kuppeln die Kadees ein und die Fuhre zieht vor. Wieder auskuppeln, umsetzen – denn so ist die Lok am falschen Ende – und erneutes Ankuppeln. Bremsprobe nicht vergessen, bevor der Abfahrtspfiff zur Streckenfahrt ertönt.

Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn der erste Mensch damals standhaft geblieben wäre. Wir säßen heute noch im echten Garten Eden und würden uns mit Unsterblichkeit, aber ohne Gartenbahn zu Tode langweilen. Adam, alter Knabe, du hast dich damals doch richtig entschieden – meint Ihr
Martin Knaden

8 Der MEC St. Ingbert stellt seine umfangreiche und sehenswerte Clubanlage vor. Hervorragendes Merkmal des modellbahnerischen Gemeinschaftswerks sind lange Strecken. *Foto: lk*



72 Seine Staubgutverladeanlage „Grube Veronika am Schlaubacher Wald“ vervollständigt Gebhard J. Weiß im letzten Teil seiner Artikelreihe. *Foto: Gebhard J. Weiß*

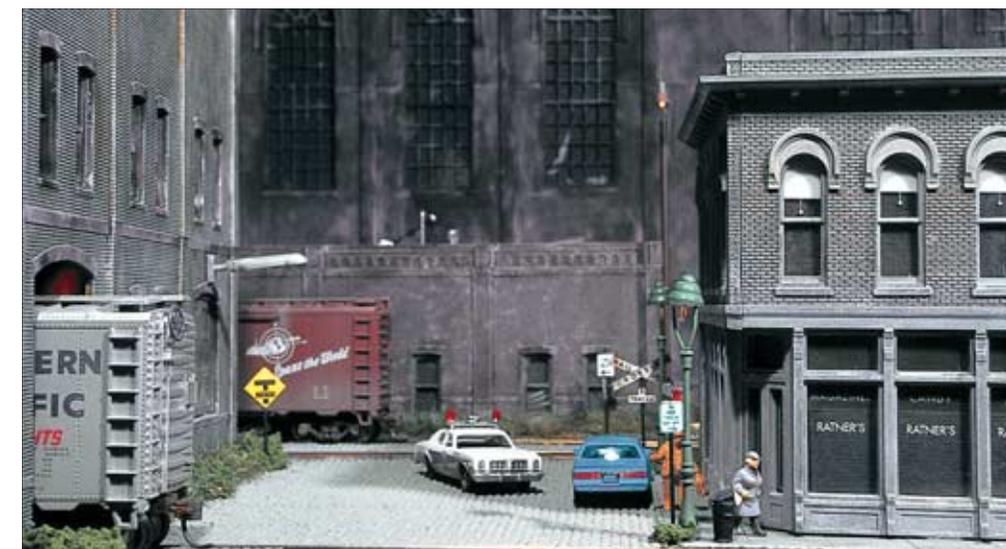


76 Mit der Feldbahn wird das Ladegut, Quarzsand, angeliefert, dann in Normalspurzüge umgeladen. Berthold Wittich jun. beschreibt die Betriebsvorgänge im Bahnhof „Berg“. *Foto: Berthold Wittich jun.*



84 Keine alltägliche Lokomotive war die württembergische Hz (spätere 97.5, kein alltägliches Modell ist die Hz von Micro-Metakit! Foto: MK

66 Eine Segmentanlage im US-Stil, auf der „nur“ rangiert wird, baute Ronald Halma. Rolf Knipper stellt die H0-Anlage vor. Foto: rk



MIBA-SCHWERPUNKT Gartenbahn

Rhätisch durch die Brandenburger Mark	44
Tunneldiesel der RhB	50
Jause im Jumbo	52
Reichsbahn-Stainz	56
Die Super-Sächsin	58
Kurven und Kehrschleifen	62

MODELLBAHN-ANLAGE

Die H0-Anlage des MEC St. Ingbert: Lange Strecken, Stück für Stück	8
Rangieren und nichts anderes: Metusa Junction	66

VORBILD

2100 – die Boliden	16
NoHAB, USTC, D 184, ...	22
Klettermaxe (wü Hz/97.5)	82

MIBA-TEST

Der Zug zum Flug (KEG 2100)	18
-----------------------------	----

MENSCHEN + MODELLE

Im Märzen der Bauer	26
---------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Die Straßenbrücke von Rietlingen Nord	30
Rangierspaß bei der Quarzsandverladung	76

MODELLBAU

Blühender Blickfang	36
---------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Fahrwege schalten (4)	38
-----------------------	----

GEBÄUDE-MODELLBAU

Grube Veronika am Schlaubacher Wald (3)	72
-----------------------------------------	----

NEUHEIT

Hoch hinaus (wü Hz/97.5)	84
Wincent – eine Alternative	86

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Bücher/Video	90
Neuheiten	92
Kleinanzeigen	103
Impressum · Vorschau	118

Zuglok braucht Grip!

Fahrwerktechnisch ist die wunderschöne Lok ein enormer Rückschritt in die 70er-Jahre! Ich kann überhaupt nicht nachvollziehen, was Roco zu diesen starren vier Achsen bewogen hat, ohne jegliche Horizontalfederung von zwei Achsen! Hier bringt ein Austausch gegen eine Haftreifenachse nichts (was Roco wohl selber im Gegensatz zur Beschreibung auch erkannt hat), da die Lok dann gänzlich auf Weichen ruckelt.

Die von Roco vor vielen Jahren bereits mit Federachse versehene V 60 ist mein Beweis, dass Roco es besser kann. Mein Schwager und ich sind jedenfalls recht enttäuscht. Ein weiterer Freund hat sie sich erst gar nicht gekauft, nachdem er auf meinem (sauberen!) Roco-Standardgleis mit 9°-Weichen stotternde Langsamfahrten erleben musste. Wir drei potenzielle Käufer lehnen Loks grundsätzlich ab, die aus fahrtechnischen Gründen nur in der Vitrine stehen müssen!

Wolfgang Brauers, Tönisvorst

MIBA-Messeheft 2005

Denkwürdige Vorbildauswahl

Auf dem Sektor Dampflokomotiven hat sich die Firma Fleischmann ganz auf die „Alten Preußen“ verlegt. Allerdings wirft die Vorbildwahl spätestens bei der T 10 einige Fragen auf: In nur ganz wenigen Exemplaren gebaut und in sehr beschränktem Gebiet eingesetzt, dürften die Lokomotiven nur wenige Zeitgenossen außerhalb des Rhein-Main-Gebietes einmal zu Gesicht bekommen

haben. Warum nimmt man sich bei der Vorbildwahl solcher „Exoten“ an und denkt nicht mehr an die Maschinen, die seinerzeit landauf, landab rund um die Uhr im Einsatz standen?

Wie wäre es z.B., wenn man bei Fleischmann der G 8 (BR 55) endlich zum recht gelungenen Äußeren auch mit verbessertem Getriebe den zeitgemäßen Antrieb verschaffte? Oder man dächte gar an die Auflage eines Modells dieser Lok mit Rahmenverlängerung und vorderer Laufachse und trüge damit einem seit langem gehegten Wunsch nach der 56.2 in Großserie Rechnung?

Dipl.-Ing. Ulrich Meyer, Bad Nauheim

MIBA 4/2005, Bahnhof Lingen/Ems

(Weichen)-Aufschneider

Beim Betrachten des Fotos auf Seite 9 in MIBA 4/2005 ist mir etwas aufgefallen. Der Stellwerkswärter soll mal ganz schnell reingehen und die Weiche umstellen! Denn sobald er das Gleisperrsignal auf Fahrt stellt, wird die Weiche aufgeschnitten. Verheimlichen kann er das nicht, denn die Plombe (Bleisiegel) wird aufgerissen und er muss dann das Rad am Stellhebel mit dem Eindrückhebel unter erheblichem Kraftaufwand zurückstellen. Normalerweise ist auch der Einrückhebel versiegelt.

Auf Seite 10 hat der Stellwerkswärter noch mal nicht aufgepasst, aber das würde in Verbindung mit dem Hauptsignal ohnehin nicht gehen. So ist das in der Wirklichkeit. Ein Glück, dass das auf der Modellbahn nicht so ist. Übrigens ein Kompliment: der Erbauer der Anlage hat die Gestaltung toll hingekriegt.

Franz Erhardt, Köln

MIBA 4/2005, Alles Sauber?

Mit Kanonen auf Spatzen

Ich halte die Methode, ganze Lokomotiven im Ultraschallbad zu reinigen, als doch mit „Kanonen auf Spatzen geschossen“. Die Ultraschallreinigung wird schon des Längeren z.B. von Uhrmachern zur Reinigung von mechanischen Uhrwerken und Schmuckgegenständen angewandt. Selbst hierbei ist besonders bei empfindlichen Schmucksteinen (z.B. Opalen) äußerste Vorsicht geboten.

Deshalb widerstrebt es mir, eine Lokomotive, die aus x verschiedenen Werkstoffen besteht, in das Bad zu stellen und nach der Methode „Versuch und Irrtum“ zu hoffen, dass diese die Prozedur unbeschadet übersteht. Aussagen wie „Die Schäden an unserem Fuhrpark hielten sich in Grenzen“ sind für mich nicht nachvollziehbar.

Zum Abstauben meiner Modelle verwende ich lieber einen Puderpinsel, die Getriebe reinige ich mit Lappen und Wattestäbchen und im schlimmsten Fall mit etwas Spiritus. Mein Ultraschallreinigungsbad steht seit mindestens 15 Jahren unbenutzt in einer Ecke meiner Werkstatt.

Günter Lienert, Bad Staffelstein

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

MIBA 4/2005, Puzzi für Lissy

Reichlich reinlich

„Bin ich richtig informiert, dass die Software ‚Puzzi für Lissy‘ nur am 1. April 2005 zwischen 12 Uhr und Mittag heruntergeladen werden kann?“, fragte uns Wolfram-Bodo Botsch per Mail und fuhr fort: „Das Studium der MIBA hat wieder viel Spaß gemacht.“

Da vermuten Sie richtig: Die Weichware war sozusagen nur für eine virtuelle Sekunde zu haben und dann auch nur für Menschen, die fest daran glauben, dass ein Putzteufel für die Empfängerdioden des Lissy- bzw. Train-

Navigation-Systems von Uhlenbrock bzw. Fleischmann notwendig ist. Denn tatsächlich sind die kleinen Knubbel sehr heilsichtig, was den Empfang von digitalen Daten angeht. Man müsste sie schon mit Haufen von Dreck zu kübeln um die Funktion mutwillig zu unterbinden.

Pustekuchen also, simples Pusten reicht im Fall des Falles zur Reinigung völlig aus, ein „Puzzi“ gibts bei Fleischmann nicht. Unser Muster war lediglich mit einem Schild aus dem Tintenstrahldrucker geschmückt und das Reinigungsfilz auf der Unterseite hatte nicht wirklich einen Antrieb. Wir haben also die Leser sauber in den April geschickt, auch wenn vielleicht nur wenige diese „Neuheit“ für bare Münze genommen haben. Für ein Schmunzeln hat es aber sicherlich bei so manchem gereicht. *MK*



Die H0-Anlage des MEC St. Ingbert

Lange Strecken, Stück für Stück

Eine zweigleisige Hauptstrecke mit vorbildgerecht langen Zügen der Epochen IV und V wollten die Mitglieder des Modelleisenbahnclubs St. Ingbert im Modell nachbilden. So kam es zum Bau einer Anlage aus mittlerweile 28 Segmenten, die sich leicht für Ausstellungszwecke auf- und wieder abbauen lässt und zudem jederzeit erweitert werden kann.

Auf Initiative eines ortsansässigen Modellbahnhändlers trafen sich 1985 erstmals einige Eisenbahnfreunde in einer lockeren Runde zum Erfahrungsaustausch. Daraus entwickelte sich ein regelmäßig stattfindender Stammtisch, der dann 1986 zur Gründung unseres Vereines führte.

Nachdem eine Bleibe gefunden war, begannen wir mit dem Bau einer raumfüllenden stationären Modellbahn in der Baugröße H0. Der Betrieb von Gleich- und Wechselstromfahrzeugen sollte auf getrennten Gleisanlagen möglich sein. An dieser Anlage wurde jedoch nicht lange gearbeitet, denn schon bald machten wir uns Gedanken, ob

Linke Seite: Lange Strecken für lange Züge prägen das Bild der Segmentanlage des Modelleisenbahnclubs St. Ingbert. Zum Einsatz kommen vor allem typische Zuggarnituren der Epochen IV und V.

Rechts: Die Gleis- und Verladeanlagen im großzügig gestalteten Steinbruch erlauben einen abwechslungsreichen Rangierverkehr. Das weite Rund der Felswände hat zudem einen ganz praktischen Zweck – dahinter verbergen sich die Kehrschleife und mehrere Abstellgleise.

nicht der Bau einer Modulanlage sinnvoller wäre. Diese sollte dann auf denselben Gleisen den Betrieb mit beiden Stromsystemen ermöglichen. Zu diesem Zeitpunkt auftretende schaltungstechnische Schwierigkeiten ließen dann allerdings ein neues Konzept sinnvoll erscheinen – daraus resultierte schließlich der Bau dreier Modulanlagen: Die hier vorgestellte Anlage mit Mittelgleis und eine Zweileiteranlage decken den H0-Bereich ab, eine weitere Segmentanlage in der Baugröße N ist ebenfalls vorhanden. Damit war allen im Verein vertretenen Nenngrößen Genüge getan.

Um Probleme beim Transport der Anlagen von vornherein zu minimieren wurden die Segmente auf eine einheitliche Länge festgelegt: 108 cm stellte sich als günstiges Maß heraus. Im H0-Bereich liegt die Kastentiefe bei 80 cm, die N-Bahner gaben sich mit 60 cm zufrieden. Nach einer vereinsinternen Norm gestaltete Stirnseiten erlauben einen freizügigen Aufbau der Anlagen. 19 mm starke Tischlerplatten schützen die am Modulrand endenden Gleise beim Transport vor Beschädigungen und dienen gleichzeitig als Stapelstützen. Vier Lenkrollen unter dem jeweils untersten Kasten stellen die Beweglichkeit der Stapel sicher und beschleunigen das Be- und Entladen der Anlage sehr.

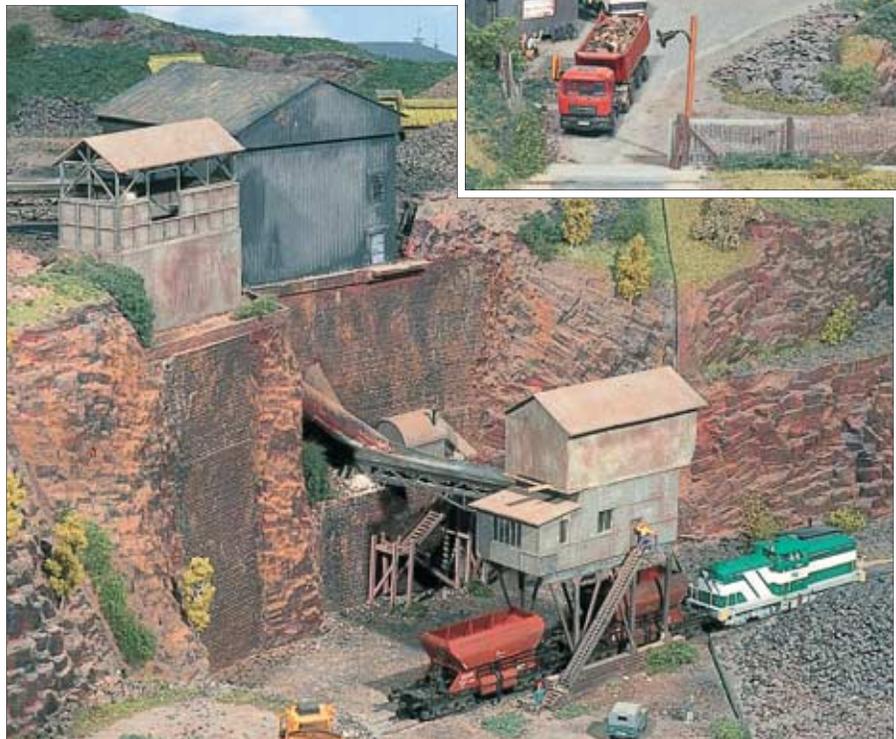
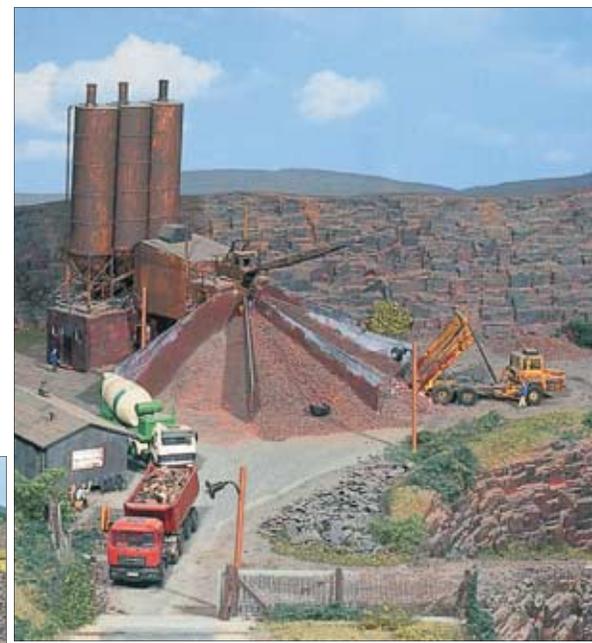
Hier stelle ich nun unsere H0-Dreileiteranlage vor, die zurzeit aus 28 Einzelmodulen bei einer Länge von 24 Metern besteht. Darin enthalten ist ein 90°-Bogen mit einem Durchmesser von 4,62 m, der an unterschiedlichen Stellen angebaut werden kann und somit eine Vielzahl von Aufbauvarianten ermöglicht.

Ohne direktes Vorbild bildeten wir eine doppelgleisige Hauptstrecke nach. Der Gleisverlauf folgt dabei dem Prinzip des „Hundeknochens“, wobei sich in den Kehrschleifen zusätzliche Ausweichgleise befinden, die den Fahrbetrieb etwas abwechslungsreicher gestalten. Im Kontrast zu den beiden an-



Rechts: Oberhalb des Steinbruchs hat ein Betonwerk Platz gefunden. Die Gebäudemodelle stammen zwar aus den Sortimenten der bekannten Hersteller, wurden aber zum größten Teil umgebaut und den Verhältnissen der Anlage angepasst.

Unten die Schotterverladeanlage im Steinbruch. Mit den entsprechenden Waggons ist es möglich, hier einen echten Verladebetrieb durchzuführen; über verschiedene Röhren und Rutschen läuft der Schotter in die Silos und kann von dort über eine Dosiereinrichtung in die Waggons gefüllt werden.





deren Anlagen wählten wir die moderne Bahn als Vorbild, also die späte Epoche IV und Epoche V. Dadurch ist ein vielfältiger und bunter Fahrzeugeinsatz möglich – nicht unwichtig für Ausstellungen, denn die Zuschauer sollen ja etwas zu sehen bekommen.

Ein Rundgang über die Anlage

Beginnen wir mit dem flächenmäßig größten zusammenhängenden Teil, mit dem Steinbruch; es misst 4,32 m in der Länge und 1,6 m in der Breite. Der Steinbruch verdeckt eine der beiden Kehrschleifen. Er gehört neben Haltepunkt und Stausee zu den ältesten An-

lagenteilen. Um die Funktionen eines solchen Werkes korrekt darzustellen, besuchten wir einen echten Steinbruch im nördlichen Saarland, in dem die roten Sandsteinfelsen zu finden waren. Im Modell entstanden die Felsstrukturen in der üblichen Bauweise: Unterbau, Drahtgewebe, Papierlage und Gips. Aus dem ausgehärteten Gips wurde mithilfe eines Stechbeitels die Felsstruktur herausgearbeitet. Ein Zeitaufwand von immerhin 100 Stunden war dazu notwendig.

Unter dem Steinbruch liegt ein viergleisiger Schattenbahnhof, in dem Züge bis zu 3 m Länge abgestellt werden können. Der Zuglauf wird durch aus der Industrie bekannte Näherungsschalter gesteuert. Der Abzweig wird dabei abwech-

selnd mit der durchlaufenden Strecke befahren, die Züge lösen sich hier ebenfalls gegenseitig aus. Gleichzeitig wird die Weichenschaltung vorgenommen, sodass die Einfahrt einmal gerade und danach abzweigend erfolgt.

Um auch unseren Spieltrieb etwas zu befriedigen, kann im Steinbruch massiv Betrieb gemacht werden. An der Übergabestelle stehende Wagen können abgeholt und unter dem Ladebunker auch beladen werden, bevor sie an den Ausgangspunkt zurückgebracht werden. Große Förderanlagen und andere mechanische Einrichtungen erlauben das vorbildgerechte Beladen der Wagen, wobei nur immer maximal zwei unter den Ladebunker passen, abhängig vom Typ. Die einzelnen Gebäude sind teilweise Selbstbau oder stammen aus den bekannten Sortimenten.

Der schematische Übersichtsplan der Anlage. Links die verdeckte Kehrschleife mit vier Abstellgleisen; auf dem mittleren Bahnstabssegment ist der angedeutete Turmbahnhof zu erkennen.

