

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

August 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

Große Modulanlage in H0/H0m

An der Noord-seeeee-Küsteeee



LED-Strahler: S. 84
reinweiß und ultrahell



Anlagenbau a la Pit-Peg

Ein Stück vom Semmering

Landschafts-Gestaltung

Felsen mit Wasserfall

Mikro-Modelle in 1:87

Ferngesteuert + multifunktional



Eins, zwei, drei, vier, fünf, sechs, sieben, acht ... elftausendachthunderteinundneunzig, elftausendachthundertzweiundneunzig, elftausendachthundertdreiundneunzig, elftausendachthundertvierundneunzig, elftausendachthundertfünfundneunzig, elftausendachthundertsechsundneunzig, elftausendachthundertsiebenundneunzig ... Sie wundern sich, liebe Leser, was das soll? Nun, offensichtlich beobachten wir hier einen typischen Nietenzähler bei seiner Lieblingsbeschäftigung. Wir können durchaus vermuten, dass er einen längeren Zug in Arbeit hat, beispielsweise den VT 11.5 oder den Gliederzug „Senator“.

Nietenzähler bilden jene besondere Spezies unter den Eisenbahnfreunden, die bewaffnet mit Zettel und Taschenrechner lange Kolonnen von Zahlen notieren und addieren, immer wieder Originalfotos, die sie in nächtelangen Online-Orgien bei Ebay ersteigert haben, mit der Lupe absuchen, hin und her vergleichen zwischen Bilddokumenten und Modellausführungen und beim Entdecken kleinster Abweichungen furiengleich aufspringen unter lautstarkem Brüllen ritueller Floskeln wie „Hab ichs doch gewusst!“ oder „Diese Pfuschler!“.

Nach derartigen Wutausbrüchen streichen sich Nietenzähler die fettigen Haarsträhnen aus dem Gesicht, rücken die Tesafilm-geflückte Kassenbrille wieder zurecht und machen sich sogleich an das Abzählen der nächsten Nietereihe. Selbstverständlich sind Nietenzähler Anhänger längst vergangener Eisenbahnepochen, denn für sie haben moderne Schweißkonstruktionen etwas existenzialistisch Bedrohliches. Die sozialen Bindungen eines Nietenzählers gehen gegen null, lediglich zum Pizzaboten hat sich mit der Zeit ein fast freundschaftliches Verhältnis entwickelt ...

Was kann es Schlimmeres geben?

Nun, übertroffen wird der Nietenzähler, von dem immer wieder Vermutungen laut werden, dass er sein kümmerliches Dasein in den Redaktionsstuben der Modellbahnpresse fristet (ein infamer Verdacht, den ich hier mit aller Entschiedenheit zurückweisen muss!), nur noch vom so genannten Pufferküsser. Dieser widmet sich weniger der Modellbahn, sondern geht seiner seltsamen Veranlagung bei der großen Eisenbahn nach.

Sind Sie Zähler oder Küsser?

Und ausgerechnet solchen Leuten widmet das DB-Museum zu Nürnberg im Rahmen seiner Ausstellung „Der Spazierstock des Eisenbahndirektors“ (s. Hinweis S. 89) einen eigenen Teil! Sirengleich wird der ahnungslose Besucher im Vorbeigehen von einer lasziven Stimme aufgefordert: „Küss mich!“ Bah! Igitt!! Wer sich jemals seine gute Jacke an diesem ekelhaften, schwarzen Puffertellerfett versaut hat, weiß, was ich meine: Noch wochenlang würde der gesamte Bereich um die Futterluke wie tätowiert aussehen. Das muss doch nicht sein! Die geschmacklichen Konsequenzen dieses unhygienischen Tuns will ich mir gar nicht erst vorstellen.

Da bleiben wir doch lieber bei der Modellbahn. Sie ist sowohl handlicher als auch hygienischer. Die Fahrzeugvielfalt ist eindeutig größer und die Zahl der Nieten auch. Bevor ich mich nun wieder Wichtigerem zuwende, gebe ich offen zu: Ich bin froh, kein Pufferküsser zu sein – meint Ihr *Martin Knaden*

... elftausendachthundertachtundneunzig, elftausendachthundertneunundneunzig, elftausendneunhundert, elftausendneunhundert eins, elftausendneunhundertzwei, elftausendneunhundertdrei, elftausendneunhundertvier, elftausendneunhundertfünf ...

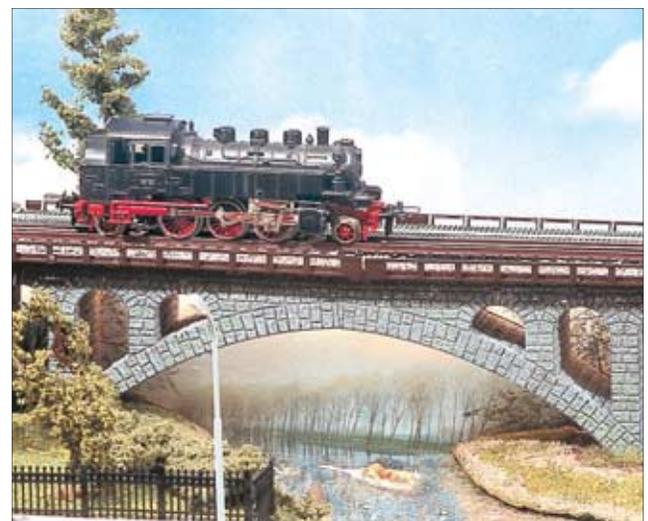
Der kleine regelspurige Bahnhof „Hörn/Oldenburg“ ergänzt das Arrangement der Modulanlage Leer–Aurich–Wittmund. Rolf Knipper hat sowohl den Normalspur- wie auch den Schmalspurteil in seinem Bericht trefflich auf die Platte gebannt.



20 Zum letztjährigen Jubiläum „150 Jahre Semmering“ baute Josef Sailer eine Modulanlage mit dem Thema „Weinzettelwand-Tunnel“. Foto: Ismael Sailer



42 Dipl.-Ing. Alfred Witte schildert die elektrische Steuerung seiner Trix-Express-Anlage. Foto: Dipl.-Ing. Alfred Witte



34 Im Rahmen unserer Kopfbahnhof-Serie begeben sich die Autoren Gerhard Peter und Dr. Franz Rittig ins Fränkische. Foto: Andreas Ritz



MIBA-SCHWERPUNKT Mikromodelle

Schienenersatzverkehr in 1:87	50
Auf allen Wegen	56
SMD – Stolpersteine im Modell-Dasein	60
Uuuuund ... Ächtschn!	64
Nie mehr auf die krumme Tour	66

MODELLBAHN-ANLAGE

Mit „Jan Klein“ durch Ostfriesland: Bosseln inklusive	8
Ein Stück vom Semmering: Weinzettelwand: Tunnel und Galerie 20	
Alte Liebe zu Trix Express (2): Strom für Trix ...	42

MODELLBAU-PRAXIS

Mal ganz ohne Eisenbahn ...	16
Wasser ist nicht immer nass	26
Ein Lanz auf Schienen	30
Bauernschrott	79

VORBILD + MODELL

Wenns nicht mehr weitergeht (9): Und so endets in Franken	34
--	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Ein neuer Wasserturm im Bw	68
----------------------------	----

MODELLBAHN DIGITAL

Licht ein für Wendezugloks	72
----------------------------	----

BRANCHE INTERN

Zimo feiert Silber-Jubiläum	74
-----------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

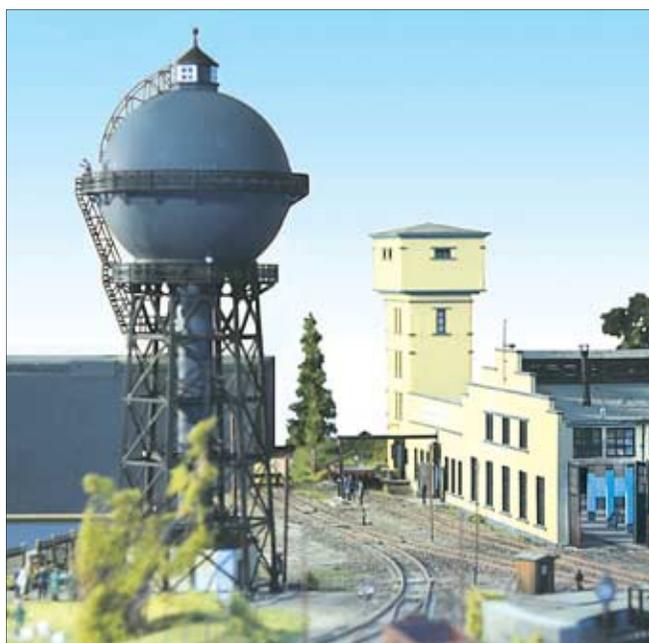
Steckverbindungen	76
-------------------	----

NEUHEIT

Warmes Licht mit Leuchtdioden	84
Deutzer Kessel aus Wien	86

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Bücher/Video	89
Neuheiten	91
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118



Klein Modellbahn hat ein Modell des Kriegskesselwagens „Deutzer Bauart“ herausgebracht. Stefan Carstens hat sich den H0-Waggon näher angesehen. Foto: MK

Auf der Suche nach einem (zweiten) Wasserturm für sein H0-Bw wurde R.K. Casanova fündig. Foto: R.K. Casanova

Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

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

Kein Aufschneiden

Der Autor des Leserbriefes hat im ersten Teil natürlich Recht, denn der Ausdruck „Aufschneiden“ erscheint in der Fahrdienstvorschrift 1972 nicht. Dieser wurde von mir im Zusammenhang mit der Fahrt durch die Rückfallweiche dummerweise angewendet. Die Fahrdienstvorschrift kennt nur das „Auffahren“, also die Fahrt vom Herzstück her durch eine für diese Fahrtrichtung falsch liegende Weiche. Laut Fahrdienstvorschrift dürfen keine Weichen aufgefahren werden, es sei denn, es sind Rückfallweichen.

Nur muss ich seiner Darstellung des „Aufschneidens“ widersprechen. Die an der Backenschiene anliegende Zunge einer Weiche – handgestellt, mit mechanischem oder elektrischem Weichenantrieb – lässt sich bei intaktem Weichenverschluss nicht „wegbiegen“, auch nicht durch einen „scharf“ gefahrenen Radkranz. Zusätzlich überprüfen und sichern mechanische und elektrische Prüfeinrichtungen in den Weichenantrieben und an den Weichen sowie orts- oder ferngestellte Riegel die Weichenzungen in der richtigen Lage. Sie halten die anliegende Weichenzunge an der Backenschiene und die abliegende Zunge im Abstand zur anderen Backenschiene fest, auch wenn am Weichenverschluss selbst einmal eine Störung auftreten sollte.

Die anliegende Zunge kann nur durch einen Umstellvorgang von der Backenschiene weggezogen werden. Wenn der Umstellvorgang – nur – bei einer handgestellten Weiche schlampig und nicht zu Ende ausgeführt wird, könnte ohne einen Verschluss die Weiche in der so genannten Mittelstellung liegen bleiben. Dies kann auch nach einem verbotenen Auffahren geschehen. Wenn jetzt eine Rangierabteilung die Weiche ohne Fahrwegprüfung und ohne Beachtung der Stellung der Weichenlaterne gegen die Spitze befahren würde, käme es zu der geschilderten Entgleisung. Dies gilt nur für frei umstellbare Handweichen in Rangierbezirken, denn Handweichen in Zugstraßen werden durch Riegel verschlossen. Deshalb wurden schon mit dem Bau der ersten Stellwerke die vorher während einer Zugfahrt örtlich beobachteten Handweichen anschließend über Riegel in den Signalleitungen gesichert.

Dieter Thomas, Wiesbaden

Leistungsmerkmal

Der im Leserbrief beschriebene Entgleisungsvorgang wird in den mir vorliegenden Unterlagen mit „aufschneiden“ nie in Verbindung gebracht. So schreibt z.B. heute die Voest Alpine „Rückfallweichen werden im Betrieb regulär ‚aufgeschnitten‘ (aufgefahren) ...“ (www.voestalpine.com).

In Weichenzeichnungen ab etwa 1883 findet sich der Satz: „Die Weichen sind bei der Zentralisierung mit aufschneidbaren Zungen zu versehen“ als Leistungsmerkmal, nicht als zu vermeidendes Übel. Tatsache ist, dass defekte Spurkränze eine ordnungsgemäß verriegelte Weiche nicht öffnen können, da die Zungen unterschlägig sind und zudem das Zungenende in eine Spurerweiterung zurückgesetzt wird.

In der Vergangenheit traten z.B. Entgleisungen auf, wenn die Stellstange eine Zunge verloren hatte. Diese Situation wurde aber zumindest in Bayern nach einigen aktenkundigen Unfällen bereits 1846 erkannt und abgestellt.

Jürgen Riedl (E-Mail)

MIBA 6/2005, Zur Sache

Märkte und Modelle

Modellbahn spielt zwar meistens in einer heilen Welt, aber der Modellbahner lebt nicht in einer solchen. Deshalb möchte ich Ihnen ausdrücklich zu diesem Artikel gratulieren, denn es wird auch schon mancher Leser der MIBA durch „Heuschrecken“ o.ä. seinen Arbeitsplatz verloren haben. Dass man auch in Deutschland hervorragende und bezahlbare Modelle produzieren kann, beweist Fleischmann immer wieder und MIBA/Moba honorieren dies zu Recht mit einem Award. Kritik an Herstellern, die in Billiglohnländern fertigen lassen, wollen Sie verständlicherweise nicht üben, aber eine wertfreie Auflistung, wer wo fertigen lässt, könnten Sie doch veröffentlichen, dann kann jeder Käufer selbst entscheiden. Mich jedenfalls wird der Produktionsort eines Modells heute mehr denn je bei der Kaufentscheidung beeinflussen.

Kurt Walcher, Memmingen

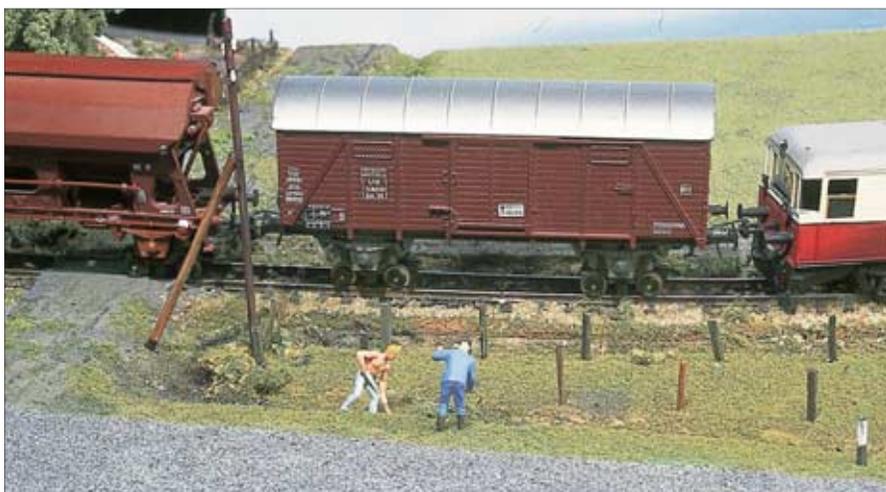
Mit „Jan Klein“ durch Ostfriesland

Bosseln inklusive

Die ARGE-H0m-Modulanlage nach dem Vorbild der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund: Rolf Knipper besuchte für die MIBA ein Modellarrangement der im Volksmund liebevoll „Jan Klein“ titulierten Vorbild-Bimmelbahn anlässlich der Intermodellbau und während einer weiteren Präsentation in Leer (Ostfriesland). Auch ein regelspuriger DB-Anschlussbahnhof gehört dazu, sodass alle „Geschmacksrichtungen“ unter den Anlagen-Interessierten auf ihre Kosten kommen.



Wenn „gebosselt“ wird, bleibt der Autoverkehr stehen! Mit stoischer (um nicht zu sagen: notorischer) Ruhe geht man mitten auf der Straße dem Mannschaftsballspiel nach. Wo ist der Ball? Keine Sorge, die Suchmannschaft ist schon zugange.



Bosseln – nie gehört? Was ist denn das, fragen Sie sich sicher. Bei dem Begriff „bosseln“ handelt es sich keineswegs um eine Nebenform von „basteln“, sondern wohl um den bekanntesten Volkssport in Ostfriesland. Neben einer typischen Szene des Mannschaftsballspiels keltischen Ursprungs auf den langen Straßen hoch im Norden gibt es aber auch noch Modellbahnbau vom Feinsten auf der weitläufigen Modulanlage zu sehen.

Das Projekt

Udo König kann sicher als treibende Kraft des Projekts der Modellumsetzung der Kleinbahn Leer–Aurich–Wittmund gelten, obgleich eine solche Aufgabe ohne Mitstreiter, wie z.B. Carl Ahlrichs aus Leer von den Eisenbahnfreunden Ostfriesland, kaum möglich wäre. Basierend auf den Anfängen seiner Anlage mit dem Thema „Wangerooge“ begann Udo König für das Projekt zu werben. Inzwischen sind es 15 Herren und eine Dame aus Leer, Lohne, Sandkrug, Jever, Bremen, Essen, Münster, Papenburg und den Niederlanden, die dabei tatkräftig mittun. Bei dem grundsätzlichen Aufbau der Module orientierte man sich weitestgehend an den Fremo-(H0m-) Normen.

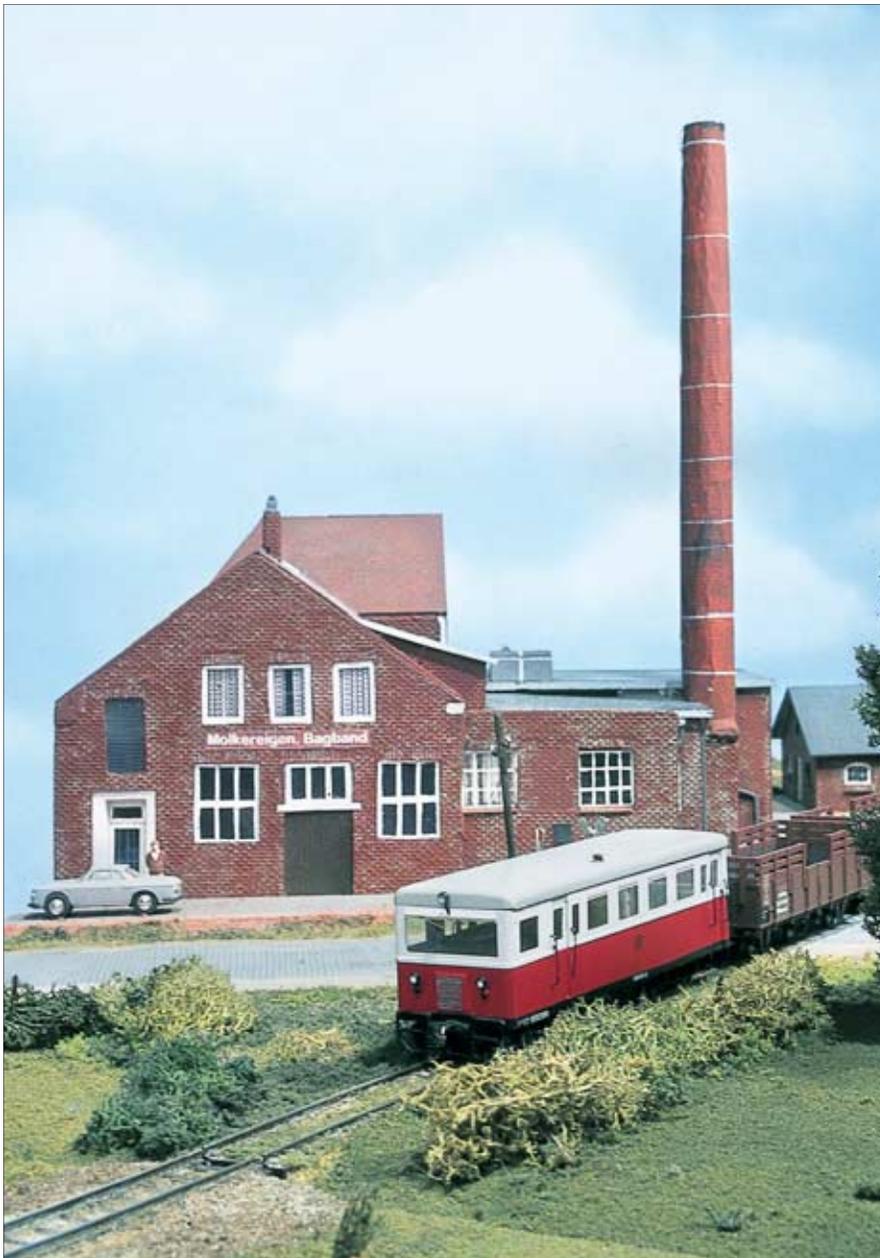
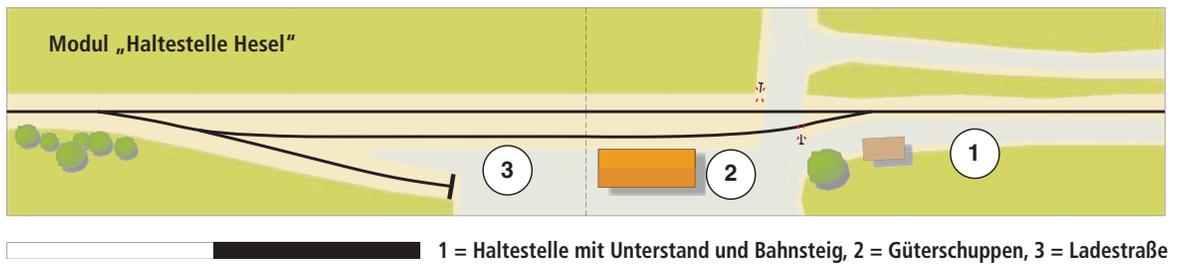
Ein enormes Fachwissen, vieles aus der allgemeinen Geschichte Ostfrieslands und vor allem ein Zugang zur heimischen Mentalität waren erforderlich um den bisherigen Stand der Anlage zu erreichen. Es galt und gilt noch immer die Vorbildstrecke möglichst mit allen Bahnhöfen und Betriebsstellen nachzustellen. Das leider inzwischen vergriffene Fachbuch aus dem Verlag Kenning war dabei eine große Hilfe. Dazu befragt man auch einheimische Anwohner der Strecke und macht Exkursionen zu den nachzustellenden Örtlichkeiten. Kein leichtes Unterfangen, denn viele Spuren sind verwischt und nur mit archäologischem Vorgehen waren Relikte mit, teilweise jedenfalls, großer Mühe zu rekonstruieren.

Einige Szenen der Streckenmodule stellen typische Gegebenheiten Ostfrieslands ohne direktes Vorbild dar. Beispielsweise wären da die große Windmühle (Typ Galeriholländer) und ein Müllerhaus in der unmittelbaren Nachbarschaft der Strecke zu nennen. Heinz Roehmer baute gekonnt das entsprechende Modul samt Gebäuden. Die Windmühle entstand aus einem Kibri-Bausatz, wurde aber noch ergänzt und in den Abmessungen variiert.

Typisch für Ostfriesland: ein „Galerieholländer“. Auf der Basis eines Kibri-Bausatzes wurde das Modell umgebaut und in der Höhe aufgestockt.



Zahlreiche kleine Betriebe, wie z.B. Hefe- oder Spritwerke, Ziegeleien und Molkereien, hatten ihren Sitz entlang der Bahntrasse.



Die Bahn begann im Süden in direkter Nachbarschaft des Staatsbahnhofs Leer, der Metropole Ostfrieslands. Kibri liefert inzwischen wieder als Neuaufgabe das architektonisch gelungene historische Rathaus. Die gesamte Strecke war 95 km lang und besaß 45 Bahnhöfe, Anschlüsse und Ladestellen. In Ogenbargen, ca. 53 km von Leer entfernt, verzweigte sich die Bahn einmal in Richtung Wittmund und zum anderen nach Bengersiel. Hier bestand dann die Möglichkeit auf die Fähre nach Langeoog umzusteigen. Gerade für Urlaubsreisende war das bis zur allgemeinen „Autorisierung“ der Nachkriegszeit das Mittel zum Zweck eines Inselaufenthalts.

Nicht nur diese Tatsache, sondern auch das umständliche Umladen der Güter von Normal- auf Schmalspur und vorrangig der Ausbau des bis dahin maroden Straßennetzes besiegelten die Stilllegung der Kleinbahn im Jahre 1969. 1998 feierte die „Kreisbahn Aurich GmbH“ als Nachfolge-Gesellschaft ihr hundertjähriges Bestehen. Wie schon gesagt, alles nun ohne Bahn, sondern mit Bussen. Aber immerhin, etwas Tradition hat man sich bewahrt und der Name „Jan Klein“, er entstand als Spitzname aus der Bevölkerung heraus, besteht heute noch und zierte als Aufschrift sogar die Reisebusse.

Haltepunkt Hesel

Von Leer aus gesehen im Kilometer 13 Richtung Norden befand sich der Haltepunkt Hesel nebst Ladestelle. Eigentlich könnte man aufgrund der Ausstat-

Modul „Wald und Erz“

