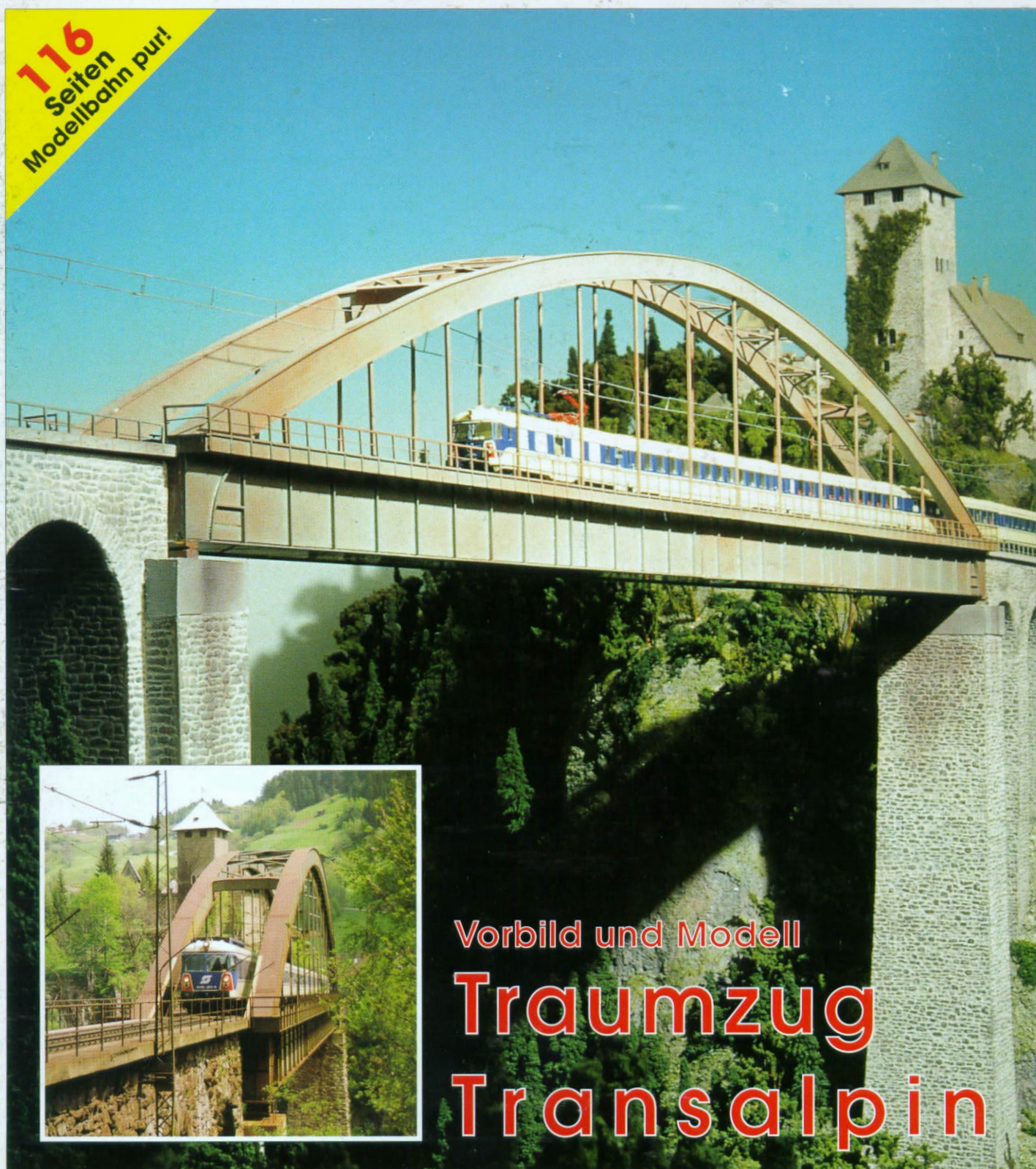




116
Seiten
Modellbahn pur!



Vorbild und Modell

Traumzug Transalpin

- ANLAGE: DIE FREE-LANCE-OBG ● DIORAMA: BRÜCKENSCHLAG
- GRUNDLAGEN: STEIL- UND FLACHWEICHEN ● TEST: 01 150 UND V 240

Es naht der Herbst, und damit beginnen für den Modellbahner langsam die Vorbereitungen für die Bausaison. Mancher hat vielleicht aus dem Urlaub jede Menge Anregungen für den Neuaufbau oder den Umbau seiner Modellbahnanlage mitgebracht. Die gilt es erst einmal umzusetzen. Der große Anlagenbericht in diesem Heft, „Ins Gebirge mit der OBB“ ab Seite 16,

Anlagen-Konzeptionen

und der Anlagenvorschlag „Die Rurtalbahn“ im Rahmen unserer Serie „Planen + Fahren“ ab Seite 42 mögen als Umsetzung von Urlaubserinnerungen gelten – jeder Bericht auf seine Weise. MIBA-Leser Rolf Stumpp wollte eine Schweizer Gebirgsanlage. Daß sich die Gotthardbahn in seinem Eisenbahnkeller nicht würde nachbilden lassen, war ihm spätestens klar, nachdem er die gleichnamige Anlage im Verkehrshaus der Schweiz gesehen hatte. Was also tun? Zwischenzeitlich begann er als eingeleiteter H0-Bahner, sich mit dem Gedanken an eine N-Anlage anzufreunden, weil einfach mehr Landschaft, aber auch mehr Eisenbahn auf der gleichen Fläche unterzubringen ist. Die Lösung fand Herr Stumpp, indem er sich daran erinnerte, daß die Schweiz ein wahres Dorado von Privatbahnen ist. Und weil es so viele gibt, kann man guten Gewissens noch eine dazuerfinden: Bei Herrn Stumpp heißt sie OBB. Das Konzept rettete schließlich die Verwirklichung seines Traums.

Der Anlagenentwurf „Rurtalbahn“ orientiert sich dagegen an einer real existierenden Eisenbahnstrecke, es ist ja auch ein Planen + Fahren-Projekt. Der Plan von Thomas Mauer komprimiert lediglich die Wirklichkeit, er läßt allenfalls Teile der Strecke weg. Trotzdem handelt es sich um die Rurtalbahn. Bahnhofsspurpläne, Landschaftsaufnahmen und – im nächsten Heft – einige besonders be-

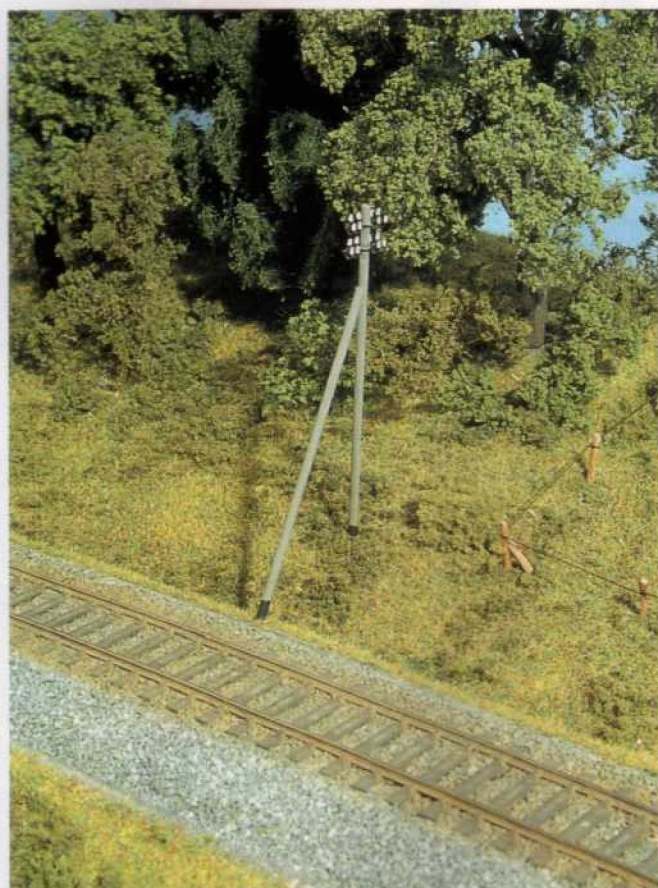
zeichnende Gebäude dieser Bahnlinie: das sind die wesentlichen „Zutaten“ für den Entwurf. Der Betrieb kann wahlweise mit DB-Fahrzeugen oder solchen der Dürener Kreisbahn ablaufen, denn letztere hat die Originalstrecke vor kurzem der DB abgekauft.

Zwei Anlagenkonzeptionen, die letztlich auf dasselbe hinauslaufen: eine betrieblich befriedigende Modellbahnanlage. Im ersteren Fall denkt man sich eine Bahngesellschaft, entsprechende Betriebsabläufe usw. aus und fügt das ganze zu einer glaubhaften „Miniaturrealität“ zusammen, so wie es Herr Stumpp getan hat. Der zweite Fall geht von der Wirklichkeit aus und „verkürzt“ sie, wie Herr Mauer uns das vorexerziert hat (und übrigens noch ein weiterer MIBA-Leser, näheres im nächsten Heft).

Zum Beginn der Bausaison wünschen wir Ihnen, das für Ihre Belange richtige Anlagen- und Betriebskonzept zu finden; die MIBA bemüht sich immer wieder um neue Anregungen, damit für jeden das Richtige dabei ist. jw

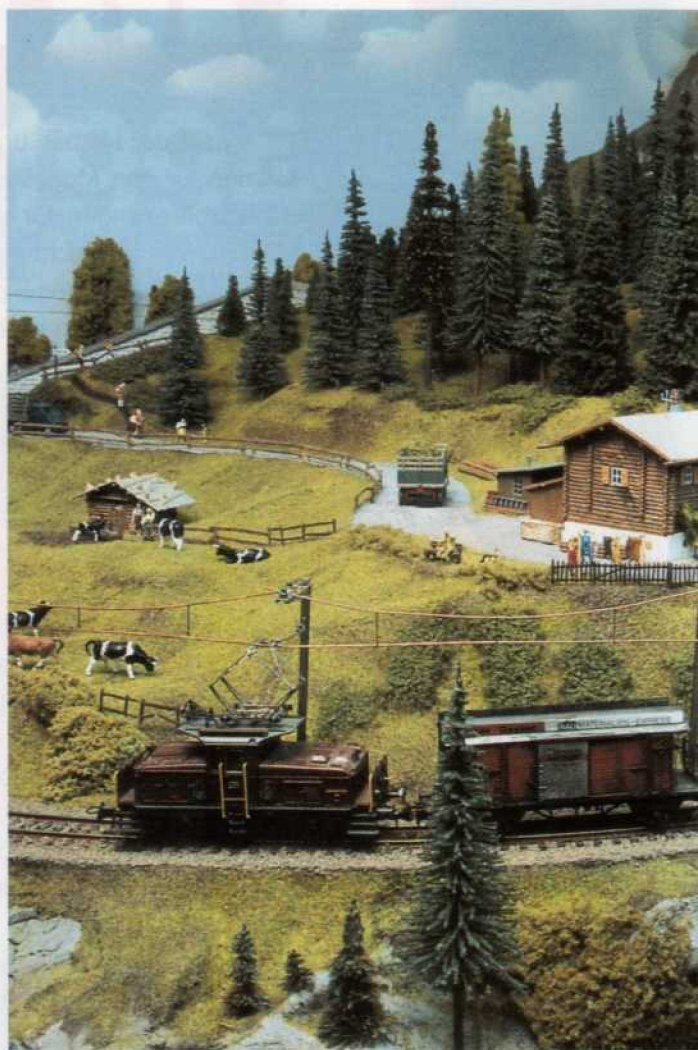
Die Modelleisenbahnfreunde Köln (MFK) bauten die Trisannabrücke vor Jahren im exakten Maßstab 1:87 nach; Ulrich Dreizler fotografierte für die MIBA darauf den Roco-Transalpin. Das Vorbildfoto von Franz Steiner vom 2.6.1991 hat schon historischen Wert: Festgehalten ist der letzte 4010-Einsatz am Arlberg. 4010 001 als Ex 180 „Wiener Symphoniker“ auf der Trisanna-Brücke.





94

Thema Start beschäftigt sich mit einem Zubehör, das – zumindest früher – zur Eisenbahn gehörte wie Gleise und Signale: mit Telegrafenmasten. Der Beitrag zeigt Bau und Aufstellung.
Foto: Burkhard Rieche



42

Die Rurtalbahn, eine Stichbahn in die Eifel von Düren nach Heimbach, nahm sich Thomas Mauer für eine neue Folge unserer Serie „Planen + Fahren“ zum Vorbild. Im ersten Teil stellt er die Strecke mit ihren Bahnhöfen vor und macht einen Anlagenvorschlag für einen mittelgroßen Hobbyraum.
Foto: Thomas Mauer





MIBA

MINIATURBAHNEN

9/94



68

Grundlegendes: Von Flachweichen und Steilweichen deutscher Bahnen handelt der Beitrag von Thomas Becker.
Foto: Thomas Becker

Urlaubseindrücke aus der Schweiz wollte MIBA-Leser Rolf Stumpp im häuslichen Kellerraum wieder aufleben lassen.

18

Herausgekommen ist eine Schweizer Privatbahn, wie es viele im Lande der Eidgenossen gibt. Die H0-Anlage im Märklin-System heißt „Oberried-Bergwil-Bahn“.
Foto: Rolf Stumpp

74

„Ternau“ ist überall! Ein Brite, Richard Catlow, baute seine kompakte N-Anlage nach deutschem Vorbild; der Betrieb läuft quer durch die Epochen hindurch ab. Das Erstaunlichste:

Richard Catlow hatte vorher noch keinerlei Erfahrungen mit Modellbahnanlagen und nutzte die Anlage nicht zuletzt auch als Testobjekt.

Foto: Len Weal/Continental Modeller

VORBILD + MODELL

Austria-TEE (4010 der ÖBB)	8
Rollende Gleise (4. Teil)	80

MIBA TEST

Mehr als nur ein Triebzug (Roco)	11
Null-Eins hoch Enn (Arnold)	33
Eineinhalb Pfund Lok ... (Gützold)	65

MODELLBAHN-ANLAGEN

Ins Gebirge mit der OBB	16
Z wie Zeitvertreib	40
Testobjekt „Ternau“	74

GEBÄUDEMODELLBAU

Großstadt-Kits (2. Teil)	26
--------------------------	----

BRANCHE INTERN

Jubiläum mit Schweizer Präzision	36
----------------------------------	----

PLANEN+FAHREN

Die Rurtalbahn (1. Teil)	42
--------------------------	----

MODELLBAU

Brückenschlag	48
---------------	----

ELEKTROTECHNIK

Digitale Fahrsteuerung (2. Teil)	54
----------------------------------	----

GRUNDLAGEN

Weichen – kurze und lange	68
---------------------------	----

PRAXIS-TEST

Liebe auf den ersten Blick	85
----------------------------	----

THEMA START

Optik-TÜV für Mini-Autos	90
Masten und Drähte	94

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	6
Ausstellung, Vereinsnachrichten	59
Kleinanzeigen	62
Bücher	88
MIBA-Intern	89
Neuheiten	98
Vorschau - Impressum	114

MIBA 7/94, Kreuzverband

Klinkerriemchen

Der Leserbrief des Herrn Möhle im Juli-Heft „Steine im Kreuzverband“ darf m.E. nicht unbeachtet bleiben. Potztausend, jetzt haben wir die Ursache ganzer Häuserepochen mit Mauerrissen und Einsturzgefahren! Herrn Möhle ist sie nach vierzig Jahren H0 endlich aufgefallen. Seine handwerklichen Fähigkeiten in allen Ehren, doch in diesem Fall angewendet, bedeutet es absolute „Nieten-zählerei“. Sollten sich bei einigen nunmehr sensibilisierten Mauerbetrachtern Zweifel ergeben, so empfehle ich, sogenannte „Klinkerriemchen“ als Verblendung zu sehen, welche auch einen matten Glanz haben, deren Anordnung jedoch völlig nach eigenem Gusto geschieht.

Eberhard Thiele, Coburg

MIBA 7/94, Landschaft und Eisenbahn

Wie konnte das passieren?

Der Artikel Landschaft und Eisenbahn ist von Bild und Text her faszinierend, viele Anregungen können für den eigenen Anlagenbau entnommen werden. Es ist wirklich erstaunlich, welche Möglichkeiten mit dem neueren Modellbaumaterial und durch handwerkliche Perfektion entstanden sind, um dem Modell visuelle Realität einzuhauchen. Freilich dürfte die Ausgestaltung mit unzähligen Modellbäumen von Topqualität und mit vielen Modellpersonen, Tieren, Autos usw. nicht gerade billig sein. Der Autor betont, daß in dieser Anla-

ge die Landschaft im Mittelpunkt stehen soll, hingegen soll die Eisenbahn eine untergeordnete Rolle spielen. Die vielen Detailfotos stellen dies unter Beweis. Eines der schönsten Bilder haben die MIBA-Redakteure als Titelbild ausgewählt. Der Fahrdienstleiter des Modellbahnhofs Berchtesgaden kommt durch diese Entscheidung allerdings in größte Schwierigkeiten und zumindest um ein Disziplinarverfahren nicht herum, denn er gab dem Lokführer der DXI die Einfahrt frei, ohne vorher die Schranken zu schließen! Wie konnte der Bildredakteur samt seinen Redaktionskollegen diesen gravierenden Umstand übersehen? Sind sie durch die dargestellte Idylle auf beiden Augen blind geworden? Das dürfte eigentlich bei einer Modellbahn-Fachzeitschrift nicht geschehen.

Meine Kritik soll die Leistung des Autors keineswegs schmälern, sie ist bewundernswert und gibt Impulse zum Nachbauen. Dem Redaktionskollegium wünsche ich aber mehr kritischen Blick als schwärmerisches Träumen bei der Zusammenstellung eines MIBA-Heftes.

Dr. Albrecht Grieben, Darmstadt

MIBA 7/94, Titelfoto

Wer pennt denn da?

Wer pennt denn da? Die MIBA-Redaktion oder der Schrankenwärter Thomas Mauer? Auch bei der Lokalbahn gab's Strafe, wenn die Schranken beim Durchfahren des Zuges nicht geschlossen waren. Hier war eine rettende Kuh, die den Zug anhielt.

Eugen Landerer, Sonthofen



„Hier war eine rettende Kuh, die den Zug anhielt“, schreibt Eugen Landerer zu diesem Bild im Hinblick auf die offenstehenden Schranken.

MIBA 2/94, Der Gigant

59er in Ungarn

Meines Wissens waren die Lokomotiven der deutschen BR 59 in Ungarn nie in den Bestand der MAV eingereiht, wahrscheinlich wurden sie von Anfang an abgestellt. Diese Vermutung wird dadurch bestätigt, daß sie im Buch „Normalspur-Triebfahrzeuge der Eisenbahnen Ungarns“, in dem alle Lokomotiven, die in Ungarn jemals liefen, aufgelistet sind (bis auf die Leihgaben während des Krieges), nicht erwähnt werden. Ungarn hatte seit 1920 sowieso keine Bergstrecken mehr (auch die 601er wurden verkauft).

Janos Erö, Budapest

Weiterhin teilte uns Herr Erö einige Berichtigungen zur Tabelle in Heft 2/94, Seite 34, mit; sie betreffen die Reihe 601 der MAV:

Treibraddurchmesser:	1440 mm
Laufraddurchmesser:	950 mm
Hochdruckzylinder:	520 mm
Niederdruckzylinder:	800 mm
Kolbendruck:	660 mm
Dampfdruck:	15 at
Rostfläche:	5,2 m ²
Heizfläche:	275 m ²
Überhitzerheizfläche:	66 m ²
Reibungsgewicht:	97 t
Dienstgewicht:	109,4 t
Gesamtlänge:	22570 mm
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h

MIBA 7/94, Fleischmann-Antrieb

Besser: Stirnradgetriebe

Der Artikel in MIBA 7/94 hatte die irreführende Überschrift „Für und wider den Fleischmann-Antrieb“. Es ging weniger für, aber um so mehr wider, nicht wider Fleischmann, sondern wider das Antriebskonzept von Fleischmann, Märklin, HAG und früher auch von Lima. Dabei wurde die Ansicht vertreten, daß der billige Walzenmotor mit Schneckenantrieb die allein seligmachende Antriebskonzeption für Modellbahner sei. Da kann ich nur lachen.

Zugegeben, in der Produktion ist natürlich der Walzenmotor mit Schnecke viel billiger als das aufwendigere und bessere Stirnradgetriebe. Das ist wohl auch der Grund, warum viele Firmen diese Antriebsart überhaupt verwenden oder auf diese umgestiegen sind. Es lassen sich so billigste Motoren, oft aus Überseefertigung

(Abfallprodukte aus der industriellen Fertigung, z.B. zur Spiegelverstellung für Automobile), verwenden. Nach meinen Erfahrungen sind die Motoren von Fleischmann und die konzeptionell gleichen von Märklin und HAG allen Konkurrenzprodukten hinsichtlich Standfestigkeit, Reparaturfreundlichkeit und Leistungsfähigkeit weit überlegen. Das Argument, die Motoren ließen sich nur im eingebauten Zustand in der Lokomotive prüfen, ist richtig. Aber die hauseigenen Logistikprobleme der Modellbahnindustrie können uns Kunden weniger interessieren.

Auch bei der von Fleischmann, Märklin und Co. verwendeten Motorenart ließe sich ohne weiteres der Ständer des Motors vom Lokfahrwerk trennen und somit vorproduzieren – und testen, wenn es für nötig befunden würde. Aber entscheidend ist für mich als Modellbahn-Fahrer doch das Verhalten des Fahrzeugs auf der Strecke, und da hat das Fahrzeug mit Stirnradgetriebe entscheidende Vorzüge. Der Schneckenantrieb ist nämlich, wie im Artikel dargestellt, selbsthemmend, läßt nur Kraft vom Motor auf die Räder, nicht umgekehrt, wirken. Als Folge davon steht bei Stromabschaltung das Fahrzeug wie eine Eins. Die kinetische Energie des Zuges wird auf die hemmende Schnecke und von dort als Axialschub auf die Motorwelle übertragen.

Bei den verwendeten Motoren sind aber oft die Lager für diese Belastung gar nicht ausgelegt, da sie ja nicht für den Modellbahnbetrieb konzipiert wurden. Als Krücke für diese Fußkrankheit erfanden die „Väter der Schnecke“ die Schwungmasse, die die wirkungslose Zuglast simulieren soll. Die Schwungmasse kann aber immer nur einen von der Drehzahl des Motors abhängigen Auslauf erzeugen, die angehängte Last bleibt dafür bedeutungslos. Das Fahrzeug hat also immer den nahezu gleichen Auslauf, ohne Zug, mit überlangem Zug, bergauf, bergab. Dieses Verhalten findet man bei Stirnradgetrieben nicht. Hier gibt es eine Wechselwirkung zwischen Anhängelast und Fahrverhalten – durchaus vorbildentsprechend.

Mangelnde Zugkraft konnte ich bei den Drehgestellloks mit Stirnradgetriebe noch nicht feststellen, im Gegenteil. Die angesprochene Tiefanlenkung der Drehgestelle wurde bei einigen Märklin-Lokomotiven verwirklicht, bei denen die Anlenkung



Rudimentäre Aufnahme „im Chaos eines Bastelraumes“. Dieses Chaos gehört vorläufig noch dazu, soll sich aber ändern! Man beachte auch die provisorische Hintergrundkulisse zur Begutachtung der damit erreichbaren Effekte.

Foto: P. Hängärtner

unter der Radachsebene liegt. Ich habe jedenfalls eine größere Anzahl von „Schnecken“ auf Stirnradgetriebe umgerüstet und kann nur hoffen, daß Fleischmann, Märklin und so weiter am Konzept des Stirnradantriebes festhalten. Bernd Beck, Plochingen

MIBA 5/94, Anfänger

Planungsschritte

Zum Leserbrief von Herrn Lemke möchte ich gerne einige Gedanken beitragen, da dieses Thema ja viele „Neueinsteiger“ beschäftigt, die den Bau einer Anlage aus verschiedenen Gründen immer wieder vor sich herschieben.

Ich hatte vor einigen Jahren genau die gleichen Probleme, und niemand konnte mir eine Lösung bieten oder mit konkreten Vorschlägen zur Seite stehen. An gutgemeinten Ratschlägen fehlt es ja meist nicht. Nach meinen Erfahrungen müssen schon vor einer Detailplanung die folgenden Fragen beantwortet sein:

- Standort: Wo soll die Anlage zu stehen kommen?
- Platzbedarf: Wieviel Platz ist überhaupt vorhanden?
- Budget: Welches „Kleingeld“ steht zur Verfügung?

Erst jetzt geht es einen Schritt vorwärts – ab ins nächste Fachgeschäft, um sich über die weiteren Probleme fachmännisch beraten zu lassen:

- ◆ Anlagenthema
- ◆ Spurweite und Fabrikat
- ◆ Betriebsart
- ◆ Zubehör
- ◆ Ausstattungsmaterial etc.

Für mich gilt: Beratung und Kauf nur im Fachgeschäft. Vor allem sollen dort auch „Fragen zwischendurch“ beantwortet werden können. Einmal gut bedient = treuer Kunde!

Gleisplanbroschüren zeigen den Weg auf, den es einzuschlagen gilt:

- Rangieranlage?
- Lange Fahrstrecken?
- Bahn mit Landschaft?
- Landschaft mit Bahn?

Genügend Zeit aufwenden für eine seriöse Planung! Nicht zu großzügig planen und bauen! Eher die Möglichkeit für eine spätere Erweiterung vorsehen!

Ich frage mich oft, warum so wenig Klein- und Anfängeranlagen in den Fachzeitschriften beschrieben werden, und gebe mir auch gleich die Antwort: Eine Redaktion kann nur veröffentlichen, was ihr zugestellt wird. Ich glaube aber auch, daß sehr viele Modellbahner gar nicht wünschen, daß man Einblick in ihre Anlage erhält. Es soll und darf doch jeder das bauen, woran er Freude hat. Mich interessiert es „einen alten Hut“, ob meine Anlage oder die Modellbahnerlei von irgend jemandem kritisiert wird, ich bin aber für realistische und vernünftige Ratschläge dankbar.

Peter Hängärtner, Köniz/Schweiz

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Im Sinne einer größtmöglichen Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!
Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
oder per Telefax:
0911/5196540

Für das schnelle und komfortable Reisen in die Zentren Europas entstanden die legendären TEE-Züge – ausgenommen in Österreich. Früh hatte die ÖBB erkannt, daß die Zukunft nicht den reinen Erste-Klasse-Zügen gehören würde. Schon zu Beginn der 50er wurden in und über Österreich hinaus schnelle Zugverbindungen geschaffen, die beide Wagenklassen führten.

Der Name „Transalpin“ ist eng verbunden mit dem allgemein als 4010 bezeichneten Triebkopfzug der ÖBB. Für diesen österreichischen Luxuszug wurde die Garnitur ursprünglich entwickelt und gebaut. Die eigentliche Geschichte des „Transalpin“ beginnt jedoch Mitte der 50er Jahre.

Der Ur-Transalpin

Zwischen der Schweiz und Österreich wurde auf der Route des legendären „Arlberg-Orient-Express“ (Wien–Innsbruck–Zürich–Paris) eine TEE-Verbindung in Erwägung gezogen. Die Bemühungen scheiterten am grundlegenden Einwand der ÖBB, zukünftig nur noch Züge mit beiden Klassen für die Städteschnellverbindungen einzusetzen. 1958 wurde für den „Transalpin“ Wien–Zürich aus dem Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 4030 eine Fernschnellzug-Garnitur entwickelt und als 4130 bezeichnet. Der Schriftzug „Transalpin“ am Triebwagen hob ihn aus der Menge fast gleich aussehender Triebwagen heraus.

Der Ur-Transalpin hatte damals eine sensationelle Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h und nur wenige, kurze Aufenthalte. So wurden Salzburg Hbf kurzerhand umfahren und wertvolle Minuten für das Kopfmachen der Garnitur damit eingespart. Der Erfolg beim Reisepublikum war groß, trotz Doppeltraktion reichte das Platzangebot oftmals nicht aus.

Der Transalpin

1962 werden als Nachfolger zunächst drei sechsteilige Garnituren des 4010 bestellt. Als Zugeinheit konzipiert, unterscheidet sich der 4010 grundlegend von den bislang gebauten Triebwagen. Im Prinzip handelt es sich um eine Ellok mit einem Wagenzug und dem Steuerwagen, wobei die Lok nur mit einem Führerstand versehen ist.

Wird die Entwicklung des DB-ICE betrachtet, hat die ÖBB also schon damals ein zukunftsweisendes Konzept entwickelt.

Die Garnituren bestehen aus dem Triebkopf 4010, der die Traktionsausrüstung sowie ein Gepäck- und Zugführerabteil enthält. Ihm folgt ein Großraumwagen 2. Klasse 7010.1 und ein Abteilwagen 2. Klasse 7110.1. Der folgende 2.-Klasse-Speisewagen 7310 ist mit elektrischer Küche, Speisesaal und einem Abteil mit neun Plätzen versehen; der 34plätziges Speisesaal ist erstmals bei den ÖBB klimatisiert. Danach ist der 1./2.-Klasse-Abteilwagen 7110.2 eingereiht; der 1.-Klasse-Steuerwagen 6010 mit zwei Großraumabteilen, einem Gepäck- und Zugführerabteil und dem Führerstand bildet den Schluß.

Ein Architekt stylt die Garnitur: Aus dem weinroten DB-Eierkopf (VT 08) abgewandelt, wird das 4010-Design mit blauem Fensterband sowie elfenbeinfarbenem Kastenunterteil und Dach kreiert.

Zum Fahrplanwechsel 1965, nach ausgiebigen Probefahrten, nimmt der nun standesgemäße „Transalpin“ den Dienst auf – wobei Salzburg Hbf nun wieder angefahren wird. Komfort und Laufruhe bringen der Garnitur bald den Ruf „Alpen-TEE“ ein.

Städteschnellverkehr

Mittlerweile sind zwölf weitere, leicht modifizierte fünfteilige Garnituren für den Städteschnellverkehr auf der Südbahn bestellt. Diese kommen ab 1966 nicht nur auf der Strecke Wien–Graz bzw. –Villach, sondern auch auf der Westbahn zum Einsatz.

Bei diesen Garnituren entfällt der 1./2.-Klasse-Abteilwagen (7110.2), statt des großen Speisewagens verfügen sie nur über einen Buffetwagen (7110.3) mit kleiner Küche und sieben Plätzen im nicht klimatisierten Speiseraum. In der zweiten Hälfte des



Am 15.05.69 steht 4010.09 als DT 312 abfahrbereit in Würzburg Hbf.

Foto: Albert Schöppner

