

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

August 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

Gützolds 75.5 im MIBA-Test

Traditions-Modell



MIBA-Schwerpunkt

Bewegliche Brücken

Kelleranlage in Gartenbahngröße

Muße auf der Museumsbahn

Anlagen-Porträt

Im Tal der roten Traube



Traditionsmodell und dennoch neu – Gützold hatte schon einmal die Baureihe 75.5 im Angebot, doch ist von diesem betagten Modell nicht eine Schraube übernommen worden. Gerhard Peter und Martin Knaden rückten die Neukonstruktion anlässlich des aktuellen MIBA-Tests ins rechte Licht.



Eine gewisse prophetische Gabe wurde dem Verfasser dieser Zeilen nach dem Erscheinen der Juli-Ausgabe nachgesagt. Dabei war doch nur eine – wie sich unerwartet schnell herausstellen sollte – berechnete Skepsis hinsichtlich unserer nationalen Balltreter zum Ausdruck gelangt. Doch was solls? Un-„wichtig ist auf dem Platz“ sei zum letzten Mal einer der berühmten Herberger-Sprüche verballhornt, für uns Modellbahner zählen schließlich schönere Nebensächlichkeiten.

Nach dem Debakel ist jetzt neuer Optimismus angesagt. Denn während das eine Bundesamt vakant auf den nächsten Bewerber wartet, wurde ein anderes, protokollarisch höher angesiedeltes neu besetzt. Horst Köhler wurde als neunter Bundespräsident ins Amt eingeführt und setzte gleich mit seiner ersten Rede Zeichen: „Ich glaube an dieses Land“, ist sein politisches Credo, „wir können in Deutschland vieles möglich machen!“

Worte, die wir nur zu gerne hören. Denn ebenso wie der Berufsoptimismus der Regierenden in den letzten Jahren häufig zu Recht angezweifelt wurde, schenken viele der Miesmacherei der Opposition bisher nur zu gerne Glauben. Mit dieser Art der „self fulfilling prophecy“ muss Schluss sein, empfiehlt der Kandidat ebenjenes bürgerlichen Lagers und wir wollen hoffen, dass das Staatsoberhaupt damit nicht nur Gehör findet, sondern auch Wirkung erzielt.

Überhaupt, unsere Bundespräsidenten. Was von ihnen in der Erinnerung blieb, war häufig nur eine einzige Eigenschaft oder ein einziger Satz. Theodor „Papa“ Heuss – seine gutmütige Art verkörperte in der Nachkriegszeit ein ganz neues Bild des Deutschen. Doch genau damit prägte er die entscheidenden Aufbaujahre von 1949 bis 1959. Heinrich Lübke – insbesondere im Ausland „glänzte“ er mit seinen legendären Englisch-Kenntnissen. Auch er war von 1959 bis 1969 zehn Jahre im Amt. Gustav Heinemann – der Mann der Kirche liebte eigener Aussage nach seine Frau,

aber nicht den Staat. Die von viel Sympathie begleitete Amtszeit dauerte nur fünf Jahre. Walter Scheel – der singende Bundespräsident war nicht weniger beliebt. Er fuhr von 1974 bis 1979 „Hoch auf dem gelben Wa-ha-gen“ durch die Republik. Karl Carstens – er wanderte dagegen zu Fuß durch die deutschen Lande, erfahren im Wortsinne hat man von ihm weniger.

Richard von Weizsäcker – zu Recht war er nach drei fünfjährigen Amtsperioden ab 1984 wieder ein Präsident für zehn Jahre. Seine Rede zum 8. Mai

Deutschland – ein Land der Ideen

1945 enthielt so viel Wahrheit, dass der Protest bestimmter Kreise nicht ausbleiben konnte. In Erinnerung blieb zudem sein angesichts heutiger Umfrageergebnisse seltsam aktueller Satz „Auch die Mehrheit kann sich irren.“ Roman Herzog – die Ruck-Rede verhallte ohne erkennbare Resonanz. Johannes Rau – sein nicht nur von 1999 bis 2004 gelebtes Motto „Versöhnen statt spalten“ wurde überschattet von einem beispiellosen Niedergang der Weltwirtschaft. Gerade die daraus resultierende Umverteilung sozialer Besitzstände bietet leider reichlich Potenzial für neue Spaltungen der Gesellschaft.

Und seit dem 1.7. also Horst Köhler: Deutschland – ein Land der Ideen. Es scheint wahrscheinlich, dass von ihm noch mehr zu erwarten ist als dieses eine Schlagwort. Aber lassen wir uns jetzt schon von seinem Optimismus anstecken: Schlagen wir Brücken zu neuen Ufern, dann klappts auch wieder in diesem Land. Die MIBA-Redaktion hatte gleich mal die Idee zum Schwerpunkt dieser Ausgabe, welcher vielleicht gerade dazu ein wenig beitragen kann – meint Ihr

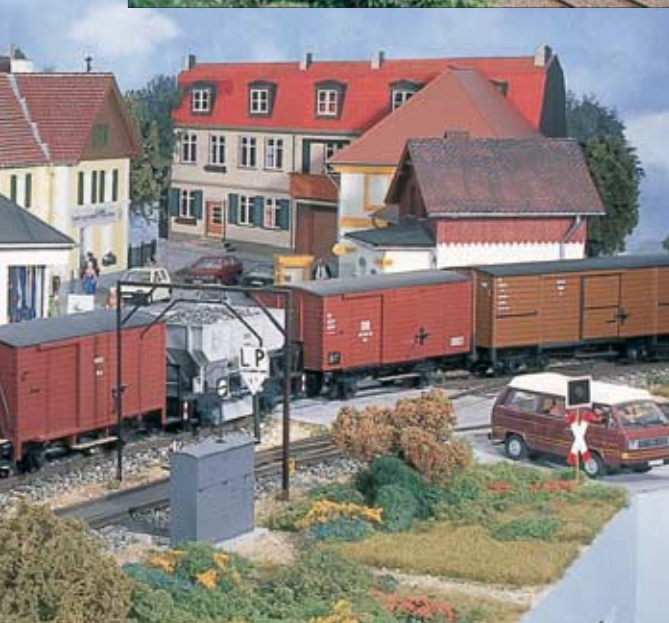
Martin Knaden

74 Motive von der Ahrtalbahn sind auf der Segmentanlage der Eisenbahnfreunde Bad Neuenahr-Ahrweiler zu sehen. Bruno Kaiser stellt die H0-Anlage auf Märklin-Basis vor.
Foto: bk



28 In dieser Folge der „Westbahn“ wird ein Personenwagen der Bauart Cid von Schlosser-Modellbau gebaut und zum H0-Einsatz fertig gemacht.
Foto: MK





34 Einen interessanten Kopfbahnhof im Thüringer Wald stellen Gerhard Peter und Dr. Franz Rittig vor: die Spitzkehre Kleinschalkalden.
Foto: fr

8 Eine Kellieranlage in Gartenbahngröße hat Peter Denzel gebaut. Betrieblich erklärt er die Strecke zur Museumsbahn, was den Einsatz von Fahrzeugmodellen aus verschiedenen Epochen und Ländern ermöglicht.
Foto: MK

MIBA-SCHWERPUNKT Bewegliche Brücken

Von Waagebalken, Hubtürmen und Königsstühlen	46
So klappt mit dem Klappen	52
Doppelt geklappt	58
Das klappt!	62
Heben, Klappen, Drehen	64

MODELLBAHN-ANLAGE

Kellieranlage im Gartenbahnmaßstab: Muße auf der Museumsbahn	8
Am Rande der Strecke:	
Neues aus Nienstedt	24
Cid 21 von Schlosser Modellbau:	
El Cid – der Kit	28
Mit dem Zug an die Küste:	
Sonne, Meer und Eisenbahn!	68
MEF Bad Neuenahr-Ahrweiler:	
Durch das Tal der roten Traube	74
Straßenbahn Bad Homburg v.d.H.:	
Gleisdreieck Obere Louisenstraße	80

VORBILD

75.5 – das sächsische Kraftpaket	16
----------------------------------	----

MIBA-TEST

Traditionsmodell	19
------------------	----

NEUHEIT

Das ÖBB-Bügeleisen	22
--------------------	----

VORBILD + MODELL

Kleiner als Kleinschalkalden	34
------------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Schalten mit Relais	40
---------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Eine Abfüllstation für Flüssiggas	82
-----------------------------------	----

RUBRIKEN

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

Grün von oben bis unten

Die Schachbrettblume ist keine neumodische Züchtung, wie in Ihrem Artikel geschrieben, sondern eine sehr alte Pflanze, die sogar unter Naturschutz steht. Sie ist zurzeit nur „in“ bei den Gärtnern. Das Einpflanzen im Garten sollte man sich aber sehr gut überlegen, da weder die Blüten gepflückt noch die Pflanzen wieder aus dem Garten entfernt werden dürfen.

Als Zweites schreiben Sie, dass ein Baum viele Grünschattierungen hat. Dies stimmt nicht. Ein Baum hat von oben bis unten überall das gleiche Grün. Nur durch die Schatten entsteht der Eindruck, dass es verschiedene Grüntöne sind. Daher sind die einfarbigen Bäume einiger Modellbahnartikelhersteller gar nicht so falsch. Trotzdem ist das MIBA-Spezial wieder einmal sehr gut gelungen.

Volker Schlichting (E-Mail)

Räder geklaut

Vielleicht bin ich ja der einzige „Nietenzähler“ unter den MIBA-Lesern, aber mir gefallen die Vorlaufräder der E 19 in H0 nicht. Sie sind flach wie von einer Dampflok geklaut, wobei doch auf allen Fotos der Vorbildloks die Speichen schräg stehen. Da hat Ihr Tester ebenso wenig wie die Fleischmann-Konstrukteure hingeschaut. Ich würde mir wünschen, dass Fleischmann möglichst bald nachbessert.

Hans Peter Kastner, Castrop-Rauxel

MIBA 4/2004, Schilder und Beschriftung

Noch mehr Schilder

Der Schwerpunkt über die Werbeschilder hat mir gut gefallen. Wäre das nicht auch mal ein Thema für ein MIBA-Spe-

zial? Wenn ich nur an die Marken und deren Logos denke, die es in der Epoche III gegeben hat, die aber schon lange vom Markt verschwunden sind. Oder die Logos bestehender Marken, die sich bis heute doch erheblich gewandelt haben.

Wenn der Autor dann wieder Computerprogramme benutzt um Schriften und Schilder zu gestalten, dürfte er ruhig erwähnen, mit welchen Programmen er arbeitet. Es macht nämlich keinen Spaß, nach stundenlangem Probieren festzustellen, dass mein Programm dies oder das einfach nicht kann. Sonst bleibt mir eigentlich nur eins zu sagen – macht weiter so!

Andreas Drühe, Bad Karlshafen

Erzähler des Eisenbahn-Jahrhunderts

Zum Tod von Karl-Ernst Maedel

„Da kommt es angefahren, unser Bähnlein, und jedem Modelleisenbahner wird das Herz ob des Anblicks im Leibe lachen. Mächtig hallen die Auspuffschläge der kleinen Lokomotive von den Berghängen des Weißeritztales wider, dem sie eine Zeitlang folgt, um dann in einer fast endlosen Zahl von Kehren und Kurven den Windberg hinauf zu kraxeln, der sich mit 352 m Höhe über dem sächsischen Städtchen Freital erhebt. Unter diesem Namen ist unser Bähnchen sogar zu einer eisenbahntechnischen Berühmtheit geworden – es wird Windbergbahn genannt.“

Mit drei Sätzen eine ganze Eisenbahngeschichte erzählen – das konnte nur er. Wir sehen sie vor uns, die bekannte Bellingrodt-Aufnahme, die er als „Bild des Monats“ 1962 in der damaligen BDEF-Zeitschrift „Deutscher Eisenbahn-Freund“ zeigte. Zwei Jahre zuvor hatte Karl-Ernst Maedel seine „Geliebte Dampflok“ auf ihre erste Reise geschickt – ein Titel, der die Herzen und Sinne einer ganzen Generation im Sturm erobern sollte. Da war sein Standardwerk „Deutsche Dampflokomotiven gestern und heute“ schon erschienen, das er noch in Halle, dort ge-

Karl-Ernst Maedel
1919 – 2004



boren am 2. September 1919, begonnen hatte. 1955 flüchtet der ausgebildete Kommunalbeamte, dessen 1938 begonnenes Maschinenbau-Studium der Wehrdienst abrupt beendet hatte, mit seiner Familie nach Westdeutschland. Nach vergeblichen Bewerbungen bei der Deutschen Bundesbahn arbeitet er im Verwaltungsdienst der Städte Wanne-Eickel, Oberhausen und Offenbach (Main) – erfolgreich zwar, doch wohl ohne jenen inneren Bezug, der ihn ein Leben lang mit der Eisenbahn verbindet. Diesem Bezug verdanken wir sein publizistisches Lebenswerk: Siebzehn weitere Bücher schreibt Karl-Ernst Maedel, veröffentlicht mit dem begnadeten Fotografen Jean-Michel Hartmann drei Bildbände, überträgt u.a. das opulente Werk „Die Welt der Eisenbahn“ des Engländers C. Hamil-

ton Ellis ins Deutsche, lässt „Das Lied der Dampflok“ in einer Schallplatten-Edition erklingen und ist 1962 Begründer des „Lok Magazins“, das er bis 1971 herausgibt. In seinen späten Jahren zieht sich Karl-Ernst Maedel zurück. Dem Verfasser schreibt er im Januar 2000: „Wenn Sie sich als Ewig-Gestrigen bezeichnen, dann bin ich noch von vorgestern. Mit der heutigen Bahn weiß ich nicht viel anzufangen. Es lohnt sich wohl auch nicht.“ 2001 trifft ihn mit dem Tod seiner geliebten Frau Gisela ein Schicksalsschlag, den er bis zu seinem eigenen Tod am 5. Juni 2004 nicht verwinden kann.

Karl-Ernst Maedel, der große Erzähler des vergangenen Eisenbahn-Jahrhunderts, wird uns fehlen – und dennoch immer in seinen Erzählungen gegenwärtig sein. Michael Meinhold



Kelleranlage im Gartenbahnmaßstab

Muße auf der Museumsbahn

Noch bis vor kurzem war Peter Denzel ein Hanuller. Doch dann stieg er auf die Gartenbahn-Baugröße um. Heraus kam eine ausgezeichnet gestaltete Anlage in G, die keinen Vergleich scheuen muss. Peter Denzel berichtet aus „Oppingen-Stadtwald“.

Es war wie wohl so oft: da verkaufte ich meine umfangreiche H0-Sammlung nebst aufwändig gestalteter Anlage und schaffte einen Grundstock an LGB-Fahrzeugen an, damit die Kinder etwas zum Anfassen hatten und nicht ständig mit einem entsetzten „Finger weg!“ vom teuren Weinert-Modell verschmeckt werden mussten – aber nach zwei Wochen war das Interesse an dieser „Spiel“-Bahn schon wieder verblasst ...

Schließlich hatte die ja nicht mal einen Monitor und viele Knöpfe zum Drücken gabs auch nicht! Also ging der Nachwuchs wieder zum Tagesgeschehen über, das sich in der Regel vor Computer oder Fernseher abspielte, und Vater stand mit einer Dampflok, fünf Wagen, einem Trafo und einem Schwung Gleise da. Das traute Weib widersetzte sich heftig dem Ansinnen, den neu gestalteten Garten in eine Modellbahnanlage zu verwandeln, und so

wurde der 25 qm große Kellerraum im Hause beschlagnahmt.

Die hier vorgestellte Anlage ist bereits meine zweite im Maßstab 1:22,5. Im Vergleich zur ersten weist sie wesentlich weniger Gleise auf und ist großzügiger gestaltet. Thema ist der Endpunkt einer Schmalspurbahn, die etwa in Bayern liegen könnte, kurz nach der „Wiedervereinigung“. Die Strecke wird von privater Initiative betrieben, es kommen daher alle möglichen Fahrzeuge zum Einsatz, die aus ganz Deutschland zusammengetragen wurden. Neben dem obligatorischen Museumsverkehr wird neuerdings auch der Schülerverkehr über die Schiene abgewickelt. Zudem fanden sich in Gestalt einer Maschinenfabrik und eines Lagerhauses sogar wieder Kunden für den Güterverkehr. Hinzu kommt noch die regelmäßige Holzabfuhr.

Nach langem Hinundher und zahllosen gezeichneten Plänen entstand die endgültige, hier umgesetzte Vorlage. Die Grundidee stammt von einer Skizze des AMP-Büchleins „Anlagenpla-

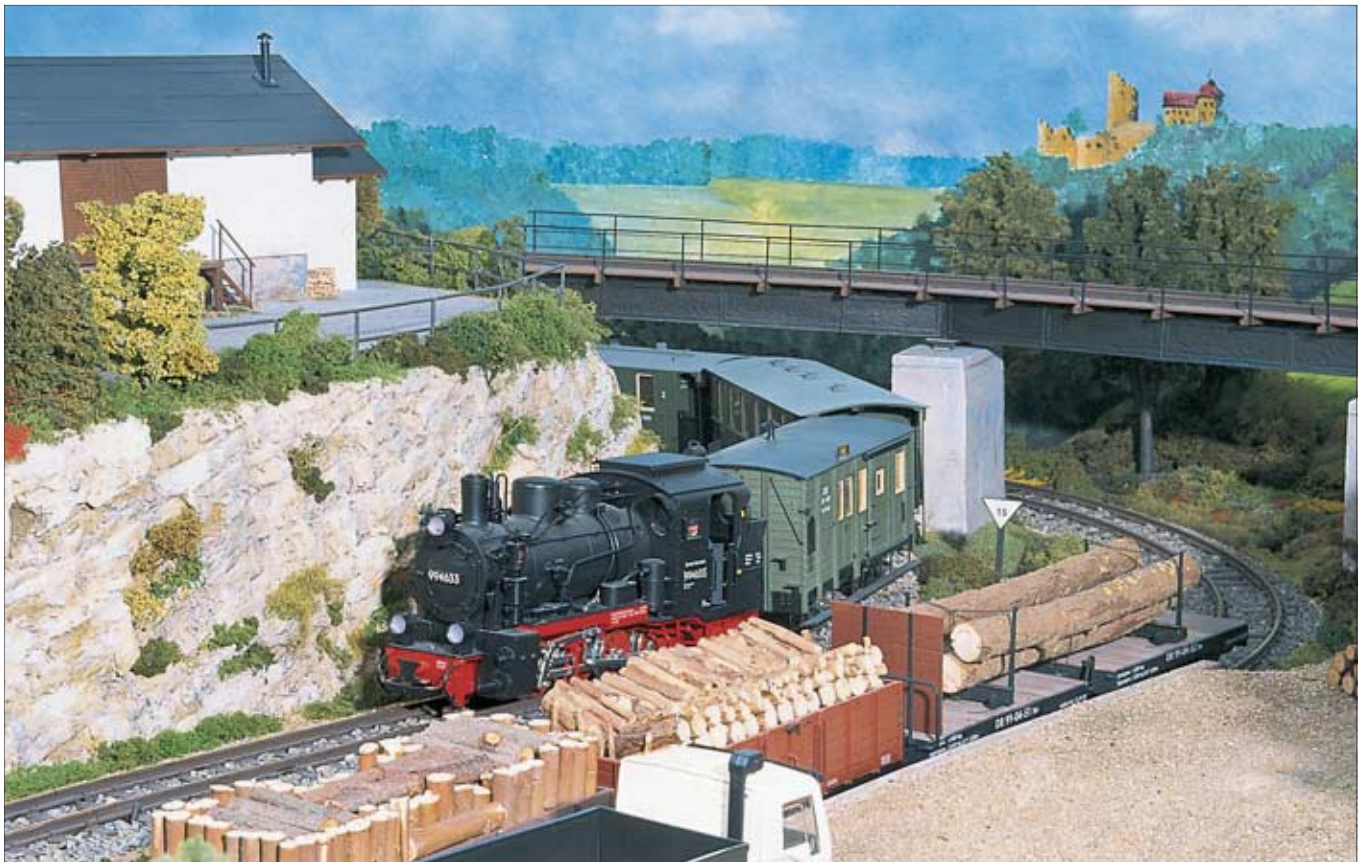


Sämtliche Häuser des kleinen Ortes sind selbst gebaut. Auch die Bäckerei oben ist eine „Eigenkomposition“; man beachte die komplette Inneneinrichtung, die sogar vor einer bestückten Ladentheke nicht Halt macht ...

Links: Der Bahnhof in seiner Gesamtheit mit dem Eigenbau-T 53 und dessen Beiwagen am Bahnsteig. Unter dem Bahnhof kann man gerade noch die Zugriffsöffnungen des Schattenbahnhofs erkennen.

Unten: Der T 53 ist schnell fertig mit dem Umsetzen und fährt wieder über die Brücke ins Tal zurück. Das Vorbild hat übrigens eine Fensterachse mehr; angesichts einer Vorbild-LüP von etwa 18 Metern wäre das Modell aber doch etwas zu lang geworden.





Ein Personenzug, bestehend aus der LGB-Rügenlok 99 4633 und einigen Eigenbauwagen, erklimmt die Steigung ausgangs des Schattenbahnhofs. Der Schienenweg führt vorbei an einem kleinen Holzladeplatz, auf dem schon die nächsten Wagen auf den Abtransport warten.

Der Bach im Talgrund wird auf einer Stampfbetonbrücke überquert. Die Bachgestaltung erfolgte mit Gießharz. Die Brücke entstand nach einer Skizze in PitPeg's Anlagenfibel. Im Vordergrund das naturnah gestaltete Bachbett und der Hang mit dem „Wildwuchs“.

nung“: Aus einer Kehrschleife mit viergleisigem Schattenbahnhof schwingt sich die Strecke in engen Bögen ein Tal hinauf, um nach Überquerung desselben in „Oppingen-Stadtwald“ zu enden. Unterwegs ist ein Anschlussgleis mit Holzverladung zu bedienen. Der Bahnhof gehört angenommenermaßen zu einer kleineren Stadt.

Die gewählte Epoche und die erfundene Hintergrundgeschichte der Bahn erlauben es mir, eine Vielzahl unterschiedlichster Fahrzeuge aus verschiedenen Gegenden Deutschlands einzusetzen, und auch bei den Straßenfahrzeugen tut man sich leicht: ein Trabi kann durchaus neben einem Audi stehen und ein Scania-Kipper neben dem betagten Opel-Blitz des Kohlenhändlers direkt jenseits der „Grenze“ ...

Anlagenbau

Der Unterbau der Anlage entstand in der altbewährten offenen Rahmenbauweise aus gehobelten Leisten 5 x 2,5 cm; der Rahmen ruht auf eisernen Tischbeinen aus dem Baumarkt. Die Trassenbretter, die Grundplatten von Schatten- und Kopfbahnhof sowie die seitlichen Abschlussprofile sägte ich aus 10-mm-Spanplatten. Mit dem Rahmen verleimte und verschraubte Leistenstücke stützen Steigungen und Kopfbahnhof.