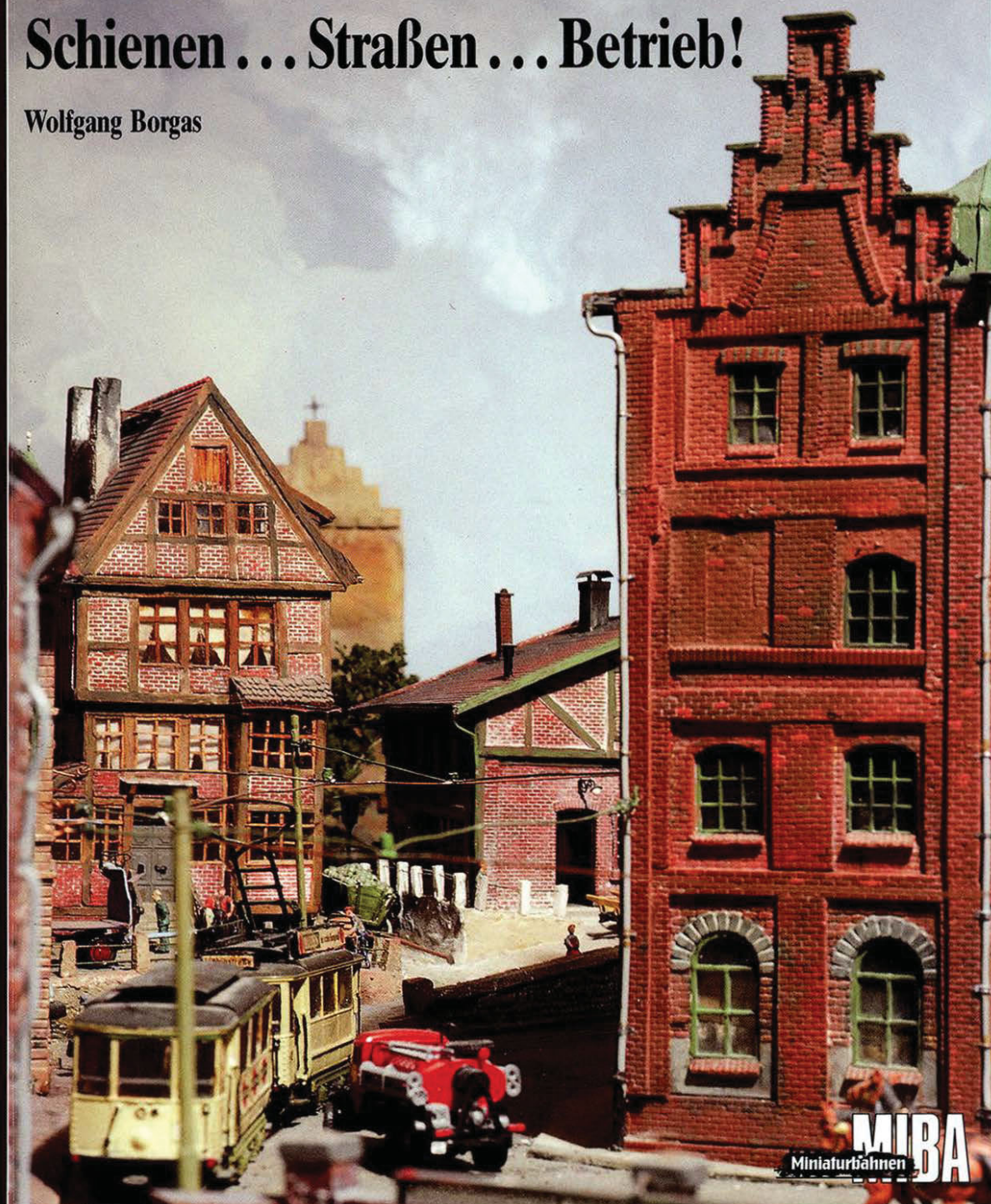


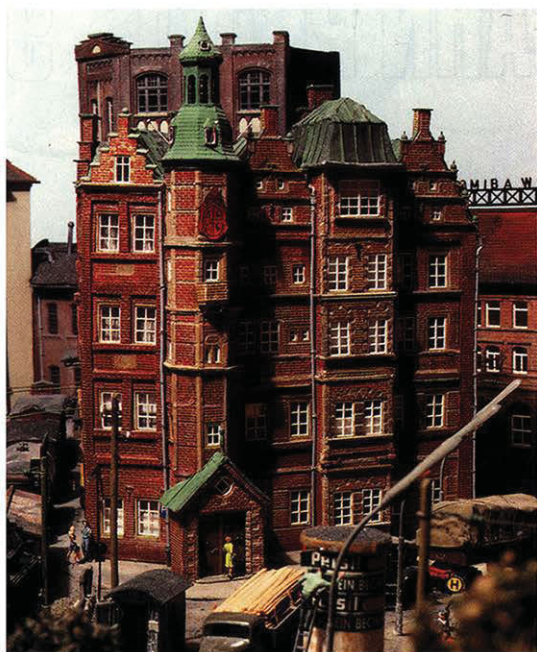
# MIBA MODELLBAHN PRAXIS

Schienen... Straßen... Betrieb!

Wolfgang Borgas



# Inhalt



Vorwort	5
Erinnerungen an den Eisenbahnbetrieb	6
Streifzug durchs Fabrikviertel	8
Zerlegt und neu gestaltet: Die Anlage	24
Kleine Themen und Szenen	37
Rund ums Depot	54
Wartehalle „Kuhmühle“	61
Eisenbahn-Güterverkehr	64
Güter — vom und zum Güterbahnhof	66
Nachwort	78
Register	80



Text und Bleistiftskizzen:  
 Wolfgang Borgas  
 Modellfotos:  
 Uwe von Werthern, Uwe Jerathe, Willi Kruse  
 Redaktion und Gestaltung:  
 Bertold Langer  
 Satz und Druck:  
 Hofmann Druck, Nürnberg  
 © 1988 MIBA-VERLAG  
 Werner Walter Weinstötter GmbH & Co., Nürnberg



Das Bild oben lädt ein zu einem „Streifzug durchs Fabrikviertel“ (ab Seite 8).

Dort wird unter anderem diese Betriebsszene zu sehen sein (Mitte).

„Rund ums (Straßenbahn-)Depot“ führt Wolfgang Borgas ab Seite 54.

## Vorwort

Die fünfziger Jahre sind heute wieder modisch-modern. Bisweilen werden sie sogar zu „Goldenen Fünfzigern“ verklärt.

Wolfgang Borgas hat die Fünfziger als seine Modell-Epoche gewählt. Mit der aktuellen Mode hat das allerdings nichts zu tun. Er hat sich für diese Zeit entschieden, als an ihre modische Aufwertung noch nicht zu denken war.

### Eine interessante Modell-Epoche

Zum einen bedeuten die Fünfziger für ihn: noch überschaubarer Eisenbahnbetrieb, maßvoller Straßenverkehr und viel Handarbeit. Alle drei zusammen hält er für ideale Vorbildvoraussetzungen, wenn Modellbahner besonderen Wert legen auf eine lebendige Gestaltung ihrer kleinen Anlagen-Welt.

Vielfalt der Fahrzeugtypen auf Schienen und Straßen, Vielfalt der Betriebssituationen und Vielfalt möglicher Arbeitsszenen — ein solches Vorbild regt zur freien und phantasievollen Nachgestaltung an.

Zum andern hat Wolfgang Borgas in dieser Zeit seine Lebensexistenz ausgebaut. Mit einfachen Mitteln war er kurz nach dem Krieg Fuhrunternehmer geworden. In den Fünfzigern machte er sein Unternehmen zum modernen Betrieb. Aber schon als Kind und Jugendlicher war er immer gern mit den Fuhrleuten am Güterbahnhof. Daher also die besondere Vorliebe für den Güterverkehr auf der Modellbahn.

### Phantasie ...

Drei Elemente bestimmen den Modellbahner Wolfgang Borgas: seine Beobachtungsgabe, seine Erinnerung und — beides zusammenfassend — seine Phantasie. Daraus gestaltet er seine kleine Welt. Sklavischer Nachbau von Vorbildsituationen ist nicht seine Sache. Präzision heißt bei ihm: Bilder, die er im Kopf hat, möglichst genau in die Wirklichkeit seiner Modellbahnanlage zu übersetzen. Das ist eine künstlerische Tätigkeit. Dafür nimmt er sich das rechte Maß „künstlerischer Freiheit“.

### ... und eigener Stil

So hat er seinen eigenen Stil gefunden, der ihn von anderen Modellbahnern unterscheidet. Aber davon spricht er nicht in dieser Broschüre. Er hat es nicht nötig, denn die Bilder beweisen, daß ein Modellbahn-Individualist am Werk war.

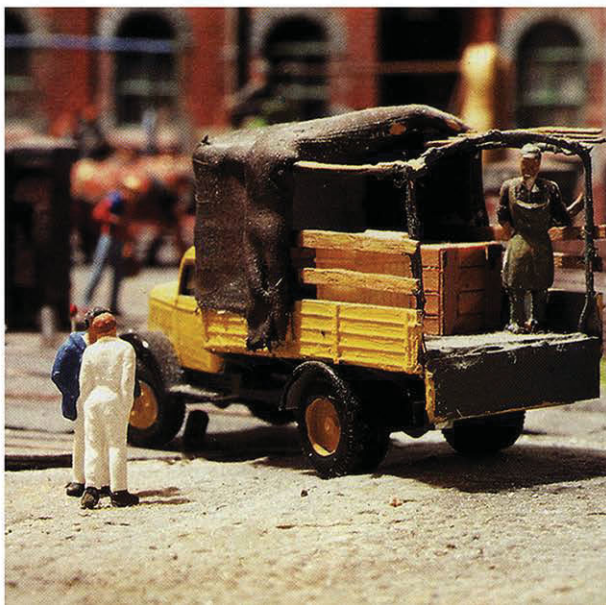


Von seinen Modellbahnkollegen nimmt Wolfgang Borgas an, daß sie ebenfalls Individualisten sind oder werden wollen. Deshalb macht er auch keine Vorschriften. Er erzählt, stellt seine Ergebnisse vor und gibt Tips. Er berät, ohne seinen Rat aufzudrängen.

In diesem Sinn haben wir die Texte und Zeichnungen von Wolfgang Borgas und die Bilder von Uwe von Werthern, Uwe Jerathe und Willi Kruse zusammengestellt. Und wir hoffen, daß diese Broschüre ihrem Titel gerecht wird: „Schienen ... Straßen ... Betrieb!“

Bertold Langer

Die kleine Straßenbahn-Wartehalle „Kuhmühle“ wird auf den Seiten 61 bis 63 vorgestellt (oben). „Güter — von und zum Güterbahnhof“: darüber mehr ab Seite 66.





Wolfgang Borgas

# Erinnerungen an den Eisenbahnbetrieb

Es war schon eine tolle Sache, wenn ich als Junge mit zum Güterbahnhof fahren durfte, weil dort Waggons zu entladen waren. Der Dreck beim Kohlschaufeln oder Kunstdüngerabfahren störte nicht im geringsten. Ich war auf dem Bahnhof. Das war entscheidend. Außerdem befand ich mich dort einigermaßen „befugt“, denn Ladestraßen waren ebensowenig wie Bahnsteige als Spielplatz freigegeben, und Unbefugte wurden von Bahnbeamten oder anderen Aufsehern verjagt.

Wenn dann auf den angrenzenden Gleisen rangiert wurde, vergaß ich Schulaufgaben und Abendbrot. Ich registrierte jede Fahrbewegung der Lokomotive und jeden Handgriff des Rangierers. Ich war dabei, und es schien mir, als hätte ich all das selbst gemacht.

Erst wenn das Ausfahrtsignal wieder auf Hp0 gefallen war und ich die Schlußlampen des davongefahrenen Zuges nicht mehr erkennen konnte, ging ich zufrieden heim. Ich hatte „Eisenbahn pur“ erlebt. Es war ein schöner Tag gewesen.

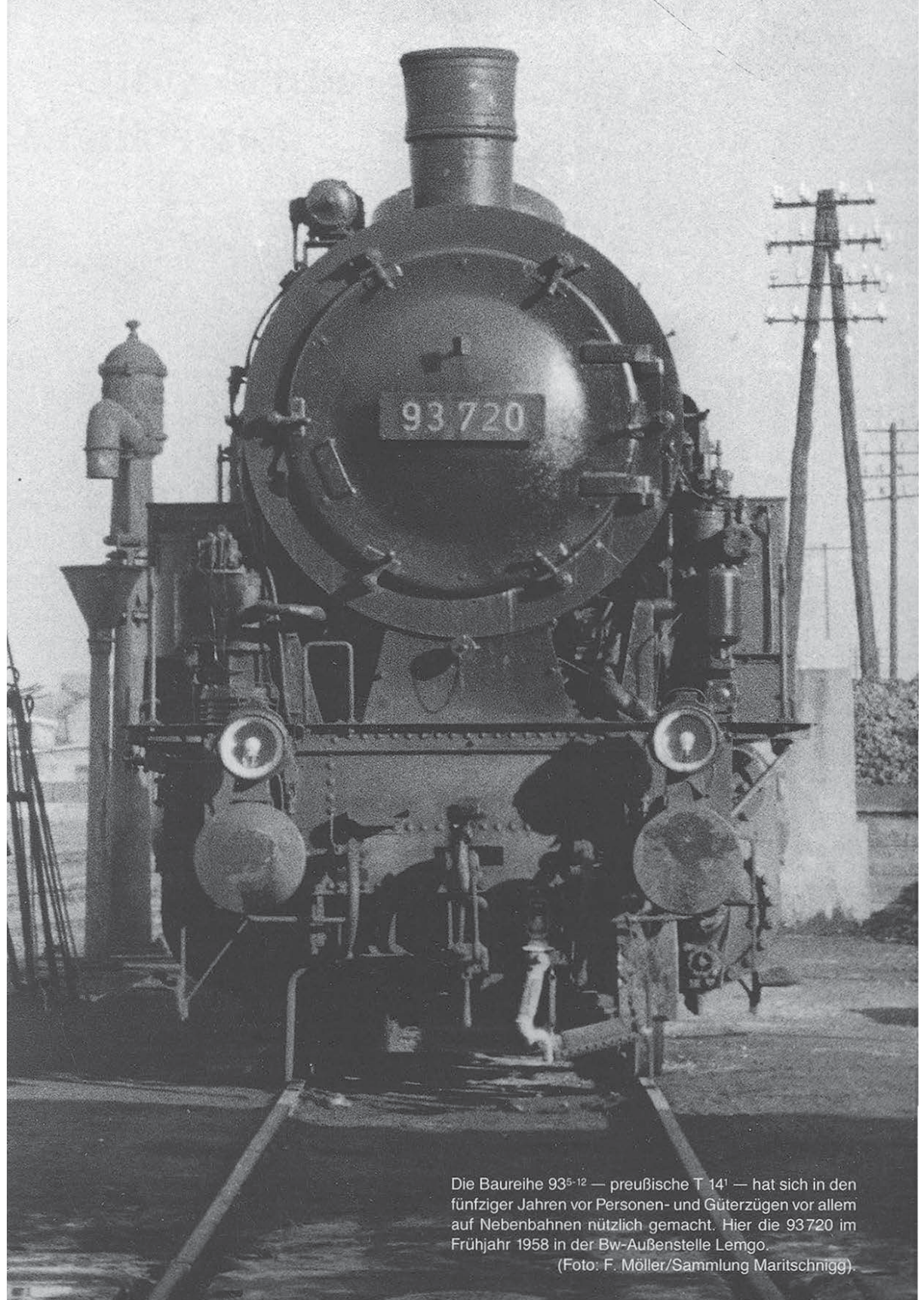
Viele Modellbahnkollegen dürften in ihrer Jugend ähnliche Erlebnisse gehabt haben, und solche Erinnerungen spielen bestimmt eine große Rolle für die Art und Weise, wie sie ihre Anlagen bauen und betreiben.

Keine Frage: Eisenbahnbetrieb und alles, was dazugehört, waren früher viel abwechslungsreicher und für die direkte Erfahrung zugänglicher als heute. Als Beispiel nur die Betriebswerke: Diese Heimatdienststellen und Versorgungsstützpunkte für Lokomotiven waren dicht gesät. Oft konnte man auch von außen zuschauen, wie Loks bekohlt, besandet und entschlackt wurden. Die Drehscheibe, auf der die Maschinen langsam ihrem Stand im Lokschuppen zusteueren, war eine besondere Attraktion. Auch gab es eine Menge kleinerer Verschiebebahnhöfe mit regem Rangierbetrieb. Auf den Güterbahnhöfen dominierte die menschliche Arbeit. Man sah, was die Leute taten.

Außerdem stammten Streckenausrüstungen und Betriebseinrichtungen aus verschiedenen Epochen der Eisenbahngeschichte. In größeren Bahnhöfen gab es alte Hebelstellwerke neben pneumatischen oder elektrischen. Betriebsgebäude aus der Entstehungszeit der Strecke oder des Bahnhofs standen oft in unmittelbarer Nachbarschaft von für die Zeit hochmodernen Gebäuden. Rationalisierung und Modernisierung im Eisenbahnbetrieb waren noch nicht flächendeckend und uniform. Der interessierte Laie hatte aber auch viel mehr Zeit, solche Beobachtungen zu machen: Die Züge, in denen er als Reisender saß, fuhren langsamer, und die Aufenthalte in Bahnhöfen oder auf der Strecke waren länger als heute.

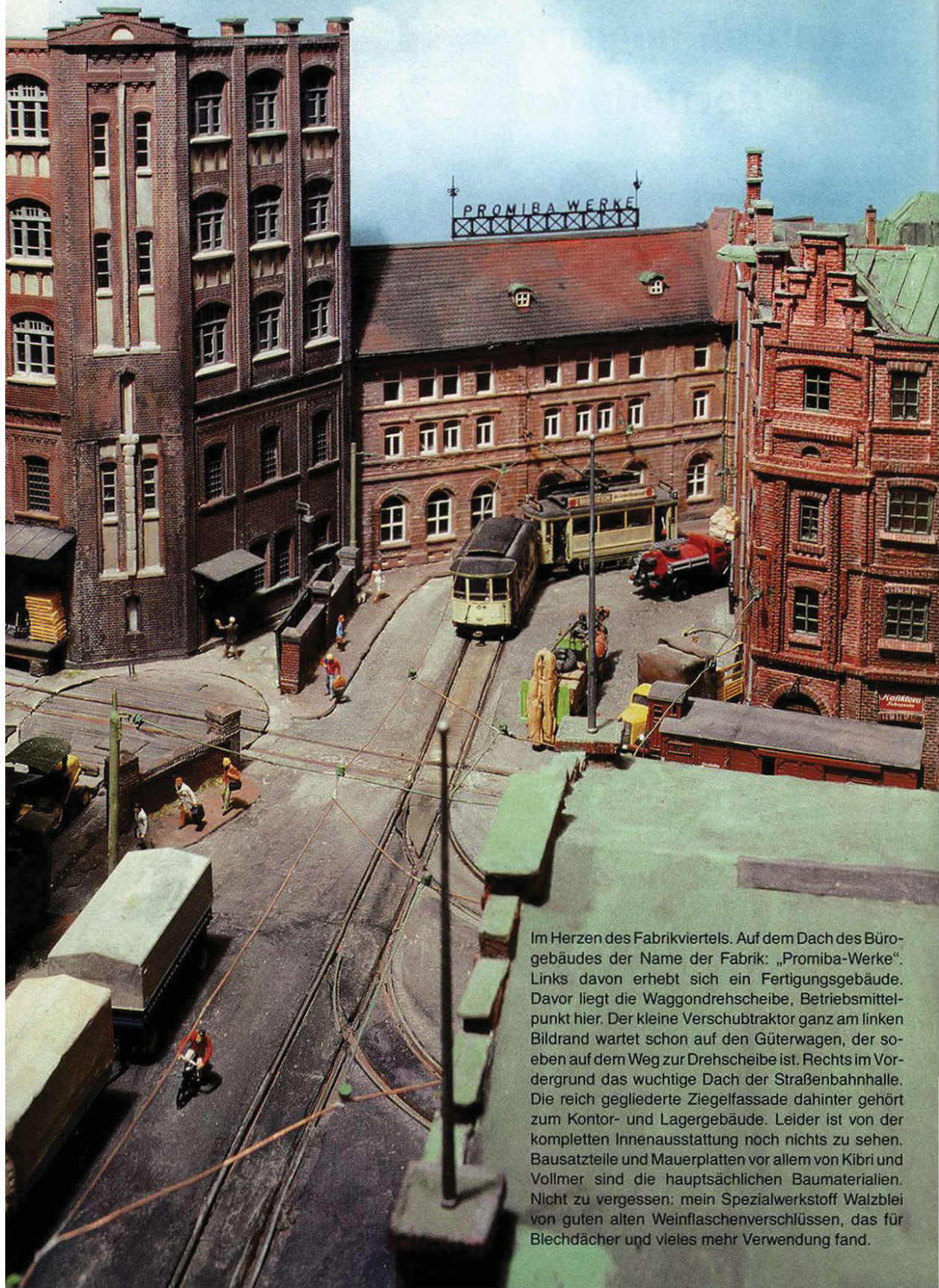
Die moderne Bahn führt einen harten Kampf gegen ihre Konkurrenten, besonders gegen den Individualverkehr. Vielfalt ist im Eisenbahnbetrieb ein untragbarer Kostenfaktor geworden, Normierung und Konzentration auf rentable Leistungen bestimmen das Bild. Aber damit verschwindet auch Eisenbahnatmosphäre, wie sie die Älteren noch erleben konnten.

Nichts gegen die Modellbahnkollegen, die sich die moderne Eisenbahn zum Vorbild nehmen. Auch sie ist faszinierend genug, auch sie bietet eine Menge lohnender Betriebsabläufe, und die Spuren der Eisenbahnvergangenheit sind mancherorts noch zu sehen. Wenn es vielleicht auch so klingen mag: Ich selbst stehe der Bahn von heute nicht ablehnend gegenüber. Aber es ist wohl so, daß die Zeit, zu der man vom „Eisenbahnbazillus“ befallen wurde, für einen selbst die goldene Zeit der Eisenbahn bedeutet.



Die Baureihe 93<sup>5-12</sup> — preußische T 14<sup>1</sup> — hat sich in den fünfziger Jahren vor Personen- und Güterzügen vor allem auf Nebenbahnen nützlich gemacht. Hier die 93720 im Frühjahr 1958 in der Bw-Außenstelle Lemgo.

(Foto: F. Möller/Sammlung Maritschnigg).



Im Herzen des Fabrikviertels. Auf dem Dach des Bürogebäudes der Name der Fabrik: „Promiba-Werke“. Links davon erhebt sich ein Fertigungsgebäude. Davor liegt die Waggondrehscheibe, Betriebsmittelpunkt hier. Der kleine Verschubtraktor ganz am linken Bildrand wartet schon auf den Güterwagen, der soeben auf dem Weg zur Drehscheibe ist. Rechts im Vordergrund das wuchtige Dach der Straßenbahnhalles. Die reich gegliederte Ziegelfassade dahinter gehört zum Kontor- und Lagergebäude. Leider ist von der kompletten Innenausstattung noch nichts zu sehen. Bausatzteile und Mauerplatten vor allem von Kibri und Vollmer sind die hauptsächlichen Baumaterialien. Nicht zu vergessen: mein Spezialwerkstoff Walzblei von guten alten Weinflaschenverschlüssen, das für Blechdächer und vieles mehr Verwendung fand.

# Streifzug durchs Fabrikviertel

Der planende Ingenieur fühlt sich gefordert, wenn er Straßen, Gleisanschlüsse mit schwieriger Geometrie und auch noch eine Straßenbahnlinie unter einen Hut bringen soll. Die verschiedenen Gleisanschlüsse ökonomisch zu bedienen: eine Schachaufgabe für den Rangierleiter. Der Gestalter realisiert „lebende Bilder“ vom Betrieb auf Straßen und Fabrikhöfen.

Wolfgang Borgas hat seiner Anlage ein ziemlich eigenständiges Fabrikviertel angegliedert. Er nimmt uns mit auf einen Rundgang; dabei beschreibt er Bauten und Betriebsmöglichkeiten.

Und er kann überzeugen, wenn er meint, daß es viel mehr Fabrikviertel auf Modellbahnen geben sollte.



Der kleine Verschubtraktor hat es in sich. Er ist das besondere Betriebsmittel im Fabrikviertel.

Der Güterwagen steht bereits in Position, und der Traktor hat magnetisch angekuppelt (unten). Wenn man jetzt den Handantrieb am Anlagenrand bedient, rollen beide wie von Geisterhand in das Erdgeschoß des Gebäudes links.



## Gleisanschluß . . .

An vielen Orten finden sich auch heute noch Gleisanschlüsse aus der großen Zeit des Schienen-güterverkehrs. Allein dieses kleine Eisenbahn-betriebsthema hat unzählige Variationen. Das Gleis liegt in oder neben der Straße, in Sand oder Schotter, eingepflastert oder in Asphalt, mit oder ohne Parallelschienen, auch Rillenschienen schwerer Bauart wurden verlegt. Im engsten Bogen ist meist ein breiter Schienenkopf vorhanden, auf dem dann nicht mehr der Laufkranz, sondern der Spurkranz abrollt. Manchmal scheint es geometrisch unmöglich, wie Gleisanschlüsse ihrem Zielpunkt zustreben. Und das Straßenplanum muß dabei auch noch berücksichtigt werden.

Seit jeher interessierte mich diese Art Bahn-betrieb ganz besonders, und ich nutze jede Gelegenheit, ihn auch hinter dem Fabriktor zu studieren. Denn gerade hier finden sich „Bonbons“ für Modellbahn-Individualisten.

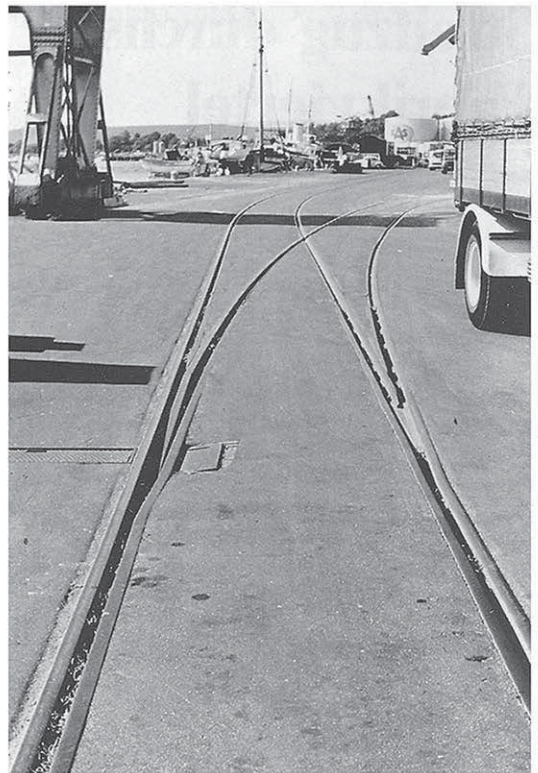
Z. B. die Waggondrehscheibe. Sie ist mit einer Abdeckung versehen wegen der Unfallgefahr, aber auch deshalb, weil Straßen- und Werksfahrzeuge über sie fahren sollen. Die Abdeckung — durchaus nicht immer bündig mit der Schienenoberkante: Holzbohlen, Holzpflaster, Steinpflaster, Eisenbleche, Riffelbleche, Eisenroste, Gußeisensegmente. Die Schienen: Rillenschienen, Doppelschienen oder einfache Schienen.

In vielen Fällen befinden sich hinter dem Werkstor nur wenige Meter Gleis zur Aufnahme von einem oder zwei Waggons. Da ist dann sogar noch eine Fahrzeugwaage, und die wird u. U. von Schienen- und Straßenfahrzeugen benutzt. Wenn man so etwas nicht kennt, kann man es selbstverständlich nicht nachbilden, zumal man solche Vorbildsituationen für unmöglich hält!

## . . . und Straßenbahn

Die Lage kompliziert sich, wenn zu den Anschlußgleisen noch eine Straßenbahn zu verkräften ist, ein Alptraum für die Ingenieure. Etwa in einigen Gegenden von Hamburg-Harburg. Hier waren die Straßen so schienenunfreundlich, daß die Straßengleise eingleisig in wechselnder Seitenlage und — an Straßenecken — die Kurven schneidend verlegt werden mußten. Dabei wurden oft Eisenbahngleise gekreuzt.

Solche Vorgaben suchte ich in meinem Fabrikviertel nachzuempfinden. Allerdings ließ ich mir dabei Gestaltungsfreiheit. Um Hamburg-Harburg handelt es sich also nicht.



Weiche mit Doppelschienen in Sonderborg, Dänemark (oben). Sie hat nur eine Zunge (Foto: MIBA-Archiv).

## Die „Promiba-Werke“

Mein Fabrikkomplex befindet sich an einer Anlagenecke. Einige Gebäude sind im Halbreliëf gestaltet. Ich habe darauf geachtet, daß das Fabrikviertel von allen Seiten her gut eingesehen werden kann, denn auf den Betrieb hier kommt es ja an!

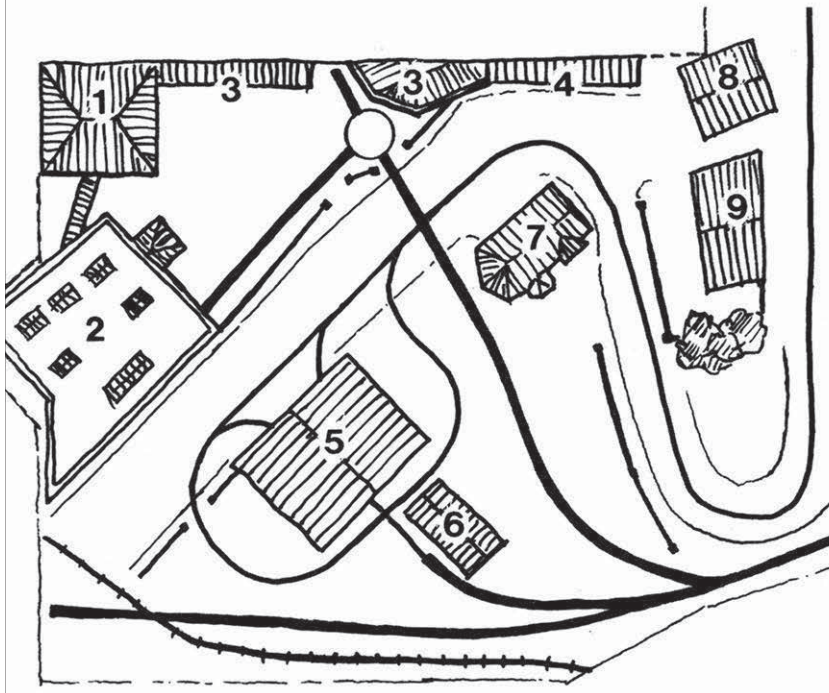
Schaut man vom vorderen Rand die Straße mit der Straßenbahnlinie entlang, so blickt man auf das hohe Fabrikgebäude und den Verwaltungstrakt (Halbreliëf). Zur Straße hin begrenzt eine Mauer den Fabrikhof. Sie wird durch zwei Tore unterbrochen: eines für die Bahn und eines für den Straßenverkehr. Die Bahnzufahrt ist mit einem Schiebeter verschließbar, das auf einem H0e-Schienenprofil läuft. Ähnlich wie beim Vorbild, doch mit wesentlich vereinfachter Konstruktion.




Ich liebe eine gewisse Ungebundenheit, deswegen habe ich mich auch nicht festgelegt, was in den „Promiba-Werken“ fabriziert wird. So kann ich die verschiedensten Waggons einsetzen. Einzige Einschränkung dabei ist der Durchmesser der Drehscheibe, der den maximalen Achsstand festlegt. Ebenso verhält es sich beim Vorbild.

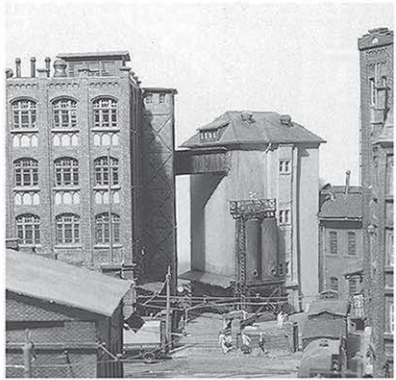


# Lageplan und Übersicht

Die einzelnen Gebäude: 1 Silobäude (darunter Antrieb für den Schlepper); 2 Fabrikgebäude mit Verbindung zum Silobau; 3 Fertigungsgebäude; 4 Bürotrakt; 5 Straßenbahnhalle; 6 Lager des Depots; 7 Lager- und Kontorhaus; 8 altes Fachwerkhaus; 9 Schmiede.



-  Normalspur
-  Straßenbahn
-  Schmalspur



1 + 2

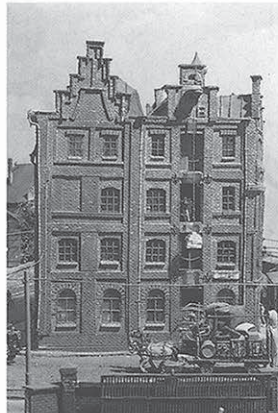


3 + 4



5

7 von hinten

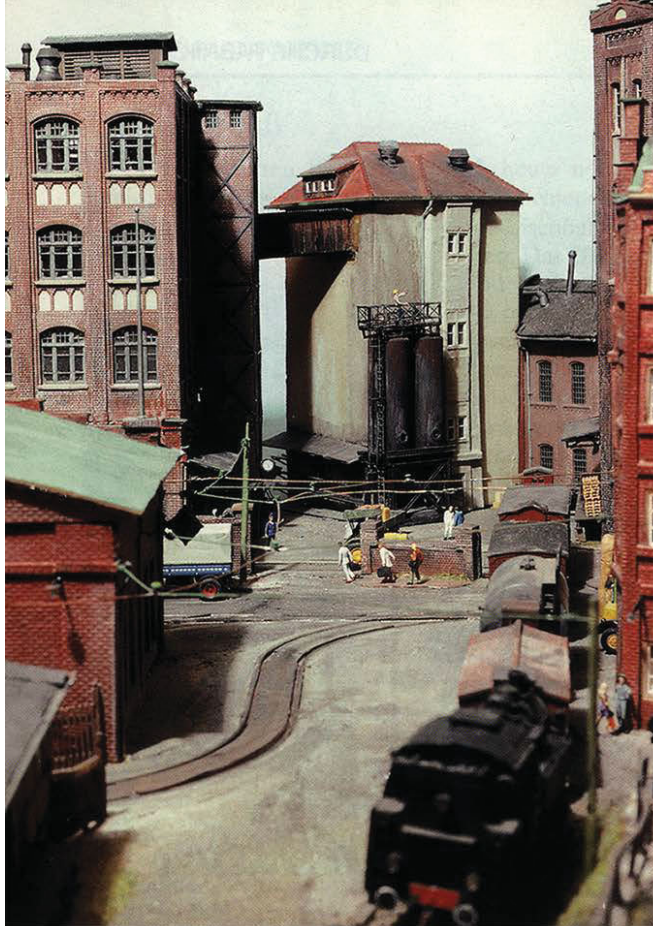


7 von vorne



8 + 9





Wohin geht die Zustellfahrt? (links) — Zunächst durch das Fabriktor über die Drehscheibe. Im Hintergrund das Silogebäude der „Promiba-Werke“. Es trägt unverkennbar das Dach der Kibri-Realschule. Am linken Rand übrigens die Straßenbahnhalde, um die eine Straßenbahnkehrtgleise herumführt.

Leere Paletten warten auf Abtransport (unten). Ein Kleinbehälter ebenfalls. Über die Drehscheibe wird gerade ein Lastwagenanhänger einrangiert. Und der Lademeister auf der Rampe zerbricht sich den Kopf, wo er die neue Lieferung unterbekommen soll.

Von der Rampe bietet sich der folgende Blick (rechte Seite oben): Ein Güterwagen bewegt sich zur Drehscheibe hin. An der Drehscheibe Hülßen, in die beim Vorbild die Hebel zum Drehen von Hand gesteckt werden.

Solche Ecken liebe ich auch beim Vorbild (rechte Seite unten). Zwar ist hier nicht viel los, aber man kann Details studieren: so z.B. den Aufzuganbau links und daneben die Lüftungsapparatur. Über allem schwebt ein geschlossenes Schrägförderband, das bei mir aus einem Styroporkern mit Planken aus Furnierstreifen besteht.

