

# MIBA

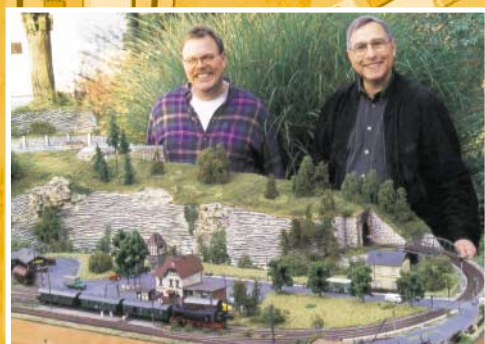
DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 2001

B 8784 · 53. Jahrgang  
DM/sFr 12,80 · S 100,- · Lit 17 000 · hfl 16,- · lfr 312,-  
<http://www.miba.de>

Schwerpunkt

## Kompaktanlagen



Anlage: Via Mala in 1:87

Fahrzeugbau: TÜV-geprüfte Dampflok

Elektrotechnik: Lichtsignale im Griff



Das Modellbahnerdasein ist voller Zwiespalte: Zwischen Anspruch und Wirklichkeit beispielsweise, zwischen Vorbild und Modell, zwischen Wollen und Können, zwischen Platzbedarf und Raumnot, zwischen beschaulicher Nebenbahn und doppelgleisiger Paradenstrecke. Das dokumentiert sich auch in den Leserzuschriften, die uns

Fallhebelbremse ausgerüstet, als Krönung die korrekte Nachbildung der Patentsteuerung von Orenstein & Koppel eingebaut und das Ergebnis vom TÜV abnehmen lassen. „Eine echte Herausforderung“, erklärte der freundliche Prüfer vom TÜV Rheinland – und beurkundete, dass das Modell alle Funktionstests „ohne erkennbare Mängel“ bestanden habe (ab S. 97).

## Küchentisch-Technologien

Apropos „Küchentisch-Technologie“: Die betreibt schon seit vielen Jahren ein Modellbahner-Freundeskreis in Dresden. Hier entstehen in kleiner Serie und mit handwerklichen Mitteln Teile und Modelle im Eigenbau, die noch kein Hersteller anbietet. Jeder bringt seine Fähigkeiten ein:

Tag für Tag erreichen. Da freut sich der eine, dass ihm der Selbstbau künftig mehr und mehr erspart bleibt, wo es doch all die schönen Dinge, die sein Modellbahnerherz begehrt, quasi „von der Stange“ gibt: Fahrzeuge mit hervorragenden Laufeigenschaften und perfektem Äußeren, superdetailliertes Zubehör, ausgefeilte Technik. Der nächste sehnt dagegen die „guten alten Zeiten“ herbei, als individueller Selbstbau noch die höchste Tugend der Modellbahnerei war: Unzählige Tüftler und Fummler gingen in den Bastelkellern oder am berühmten „Küchentisch“ zu Werke, in der MIBA dokumentierte sich das Ergebnis in ebenso unzähligen „Kleinbasteleien“.

Einer baut das Urmodell, der nächste formt dieses in Silikonkautschuk ein, ein weiterer gießt Kunstharz-Kleinteile ab. Auch aufs Ätzen oder den Weißmetall-Schleuderguss versteht sich jemand. Aber nur wer mitmacht, bekommt Teile, für Geld gibts nix – das ist wichtigste Spielregel! Immerhin hatten wir die Gelegenheit das jüngste Selbstbauprojekt der Gruppe, einen Altbaukessel für die Roco-01.10 (ab S. 36), mitzuverfolgen.

Ob im stillen Kämmerlein oder im Bastelkollegium – der Modell- oder Anlagenbau wirft Probleme auf, lässt Diskussionsbedarf entstehen, verlangt Lob oder konstruktive Kritik. Offene Fragen lassen sich im Erfahrungsaustausch klären. Aber wen fragt man als Einzelkämpfer? Modellbahnern mit PC und Internet-Zugang können wir jetzt schnell helfen: Unter [www.miba.de](http://www.miba.de) finden Sie ab sofort das „MIBA-Forum“ als Diskussionsplattform für Fragen und Probleme, für Tipps und Tricks, über Neuheiten und Tests oder die aktuellen MIBA-Schwerpunkte – oder andere Zwiespalte des Modellbahnerdaseins.

*Thomas Hilge*

Ganz dem Schwerpunkt-Thema der Oktober-MIBA gewidmet ist das Covercomposing unserer Grafikerin *Katja Raitzel*, entstanden unter Verwendung zweier Fotos von *Rolf Knipper* und eines Anlagenplans von *Hermann Peter*. Das kleine Bild zeigt mit *Klaus Brömstrup* und *Eckhard Hindahl* die stolzen Schöpfer der ab S. 58 beschriebenen Kompaktanlage.







STELLEN SIE DIE WEICHEN

Mit IB-Switch von Uhlenbrock

- Erweiterung für die Intellibox und andere Zentralen mit LocoNet-Anschluß
- Schaltet 40 Magnetartikel und/oder Fahrstraßen
- Bis zu 20 Schaltvorgänge pro Fahrstraße
- Adressbereich 1 - 2048
- Freie Adresswahl in beliebiger Reihenfolge
- Für manuellen und/oder automatischen Betrieb
- Programmierung über das Gerät selber
- Dauerhafte Speicherung aller Eingaben
- **DIGITAL 2** kompatibel

**Uhlenbrock**  
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH, Mercatorstraße 6, 46244 Bottrop, www.uhlenbrock.de

**Freie Fahrt!**  
täglich von 10.00 - 18.00 Uhr



**EURO MODELL**  
**MESSE CENTRUM BREMEN**

Bürgerweide (direkt am Hauptbahnhof)

Die Erlebnismesse für Modelleisenbahnen,  
Modellautos & Funktionsmodellbau

Drei Tage Non-Stop-Erlebnisprogramm,  
über 40 nationale und internationale  
Modellbahnanlagen in den ver-  
schiedensten Spurgroßen,  
Europas größter Verkaufsmarkt  
für Modellbahnen, -autos u.v.m.

**30.11. - 02.12.**  
**2001**

www.euro-modell.de

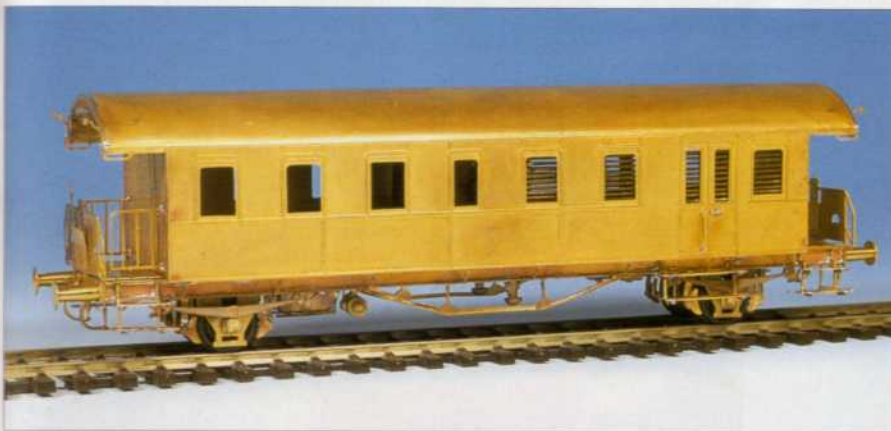
Breidenbach Veranstaltungen Tel: 02553-98773 Fax: 02553-98775

**10** Diese Bahnlinie wurde nie gebaut und doch hat diese H0m-Ausstellungsanlage so etwas wie ein Vorbild. Der Engländer Mike Polglaze schuf die aus Segmenten zusammengesetzte, etwa 10 m<sup>2</sup> große Anlage nach umfangreichen Recherchen vor Ort in Graubünden. Foto: MK

**44** Kritisch geprüft und kaum etwas zu verbessern gefunden: Stefan Carstens unterzieht den kurzen Talbot-Schotterwagen von Fleischmann einer Würdigung und vergleicht ihn mit dem Vorbild. Foto: gp



**88** Auf der Schwäbischen Alb zeigt die Modellshow Merklingen eine Großanlage auf rund 400 m<sup>2</sup> Fläche. Gefahren wird auf dem „System Märklin“. Daneben gibt es einen Fan-Shop, wechselnde Ausstellungsstücke usw. Foto: Presse



**40** Im Messingglanz präsentiert sich diese „Donnerbüchse“ mit Postabteil, die im H0-Maßstab von Perlmödel angeboten wird und die Martin Knaden anlässlich der Wiederinbetriebnahme des Vorbilds gebaut hat. Foto: MK

**96** Bei der Dampflok mit TÜV-geprüfter Bremse handelt es sich ursprünglich um ein „LGBchen“, das Franz Stellmaszyk „nach allen Regeln der Kunst“ verfeinert und mit einer funktionsfähigen Bremse versehen hat. Foto: Bruno Kaiser

## MIBA-SCHWERPUNKT Kompaktanlagen

Knipper-Entwurf in H0 verwirklicht	58
Der richtige Ansatz	65
Klein und fein für zwischendurch	70
Betriebskonzepte auf kleiner Fläche	76

## MODELLBAHN-ANLAGE

Nie gebaute Bahn als H0m-Modell Via Mala auf 10 m <sup>2</sup>	10
---	----

## MODELLBAHN-PRAXIS

Anlage Rietlingen III (8) Freileitung mit Abschluss	19
--	----

## VORBILD + MODELL

Ein Bahnhof im Dornröschenschlaf	24
Ein Schwede mit Schweriner Vorbild	40
Talbot – made by Fleischmann	44

## ELEKTROTECHNIK

Lichtsignale im Griff	30
-----------------------	----

## VORBILD

Dreimal umgebaut	34
------------------	----

## FAHRZEUGBAU

Wie aus einem Guss	36
Dampflok mit TÜV-Plakette	97

## MENSCHEN + MODELLE

Modellbahnschau Merklingen Show mit Märklin	88
--	----

## NEUHEIT

Zweissystem-Taurus in N	102
Turbo-Triebling (T 18 1002)	104

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Kleinanzeigen	48
Bücher/Video	86
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	93
Neuheiten	106
Impressum · Vorschau	124

## Rot ist Blau und Plus ist Minus

Das Augustheft hat mir etwas vor Augen geführt, was mich sehr an die eigenbrötlerischen H0-Kupplungen vergangener Zeiten erinnert. „Rot ist Plus und Blau ist Minus“. So oder ähnlich lautete der Spruch, mit dem wir Fernmelder vor 50 Jahren die Kabelfarben der Stromversorgung lernen sollten. Rot – das war Plus und lag an Masse. Blau war Minus und der „heiße“ Draht. Das ging so noch ganz gut bis in die späten 60er-Jahre. Dann machte sich langsam die Elektronik in der Fernmelderei breit und mit ihr wurde, nach dem Muster des (Rund-)Funks und der KGZ-Elektrik, Minus an Masse gelegt. Zwar hatte es niemand gesehen, aber die Funker behaupteten, der Strom fließe nicht von - nach +, sondern von + nach -. Aber nach wie vor war Plus Rot und Minus Blau.

Mit zunehmender Elektronisierung war die Masse dann plötzlich tabu, da man die verschiedenen Spannungen nicht mehr gegen Masse, sondern gegen einen Null-Wert zu messen pflegte. Dann vergingen viele Jahre und die Elektronik verseuchte unser Leben von A bis Z. Natürlich auch unser Eisenbahn-Hobby. Nun muss ich feststellen, dass die Digitalisten nicht nur Plus und Minus vertauscht haben, sondern auch noch die Kennfarben. Demnach ist Plus nicht mehr Rot, sondern jetzt Blau. Und wir liegen immer richtig, wenn wir annehmen: Rot ist Blau und Plus ist Minus.

*Walter Zöller, Bad Homburg*

### MIBA-Messe-Preisausschreiben

## Ehrenplatz für Hauptgewinn

Ganz herzlichen Dank für die wunderschöne badische Iid, ich war völlig überrascht, als das Paket hier ankam. Auch hatte ich nicht geglaubt, dass ich bei Ihrem Preisausschreiben den Hauptgewinn bekommen würde. Umso größer war meine Freude. Ein solch schönes und teures Lokmodell übersteigt meine Möglichkeiten als 17-jähriger Gymnasiast ja doch bei weitem. Die Iid wird daher einen Ehrenplatz in meiner Sammlung erhalten.

Bitte leiten Sie meinen Dank auch an die Firma Lemaco weiter.

*Benjamin Kehrer (E-Mail)*

### MIBA 7/2001, Kopfbf Bebra/Bf Fulda

## Nicht nur für Epochenreiter

Die so genannten ernsthaften Modellbahner werden sich bei diesem Beitrag wahrscheinlich mit Schaudern abwenden. Mir hat der Artikel gefallen. Damit zeigt die MIBA, dass die Modellbahnwelt nicht nur Nietenzähler und Epochenreiter umfasst, sondern dass es auch Spielbahner unter der Leserschaft gibt. Ich würde mir allerdings wünschen, dass auf die Umsetzung eines vorgegebenen Fahrplans in einen Gleisplan einmal eingegangen wird. In der Realität ist die Erstellung von Fahrplänen eine „Wissenschaft für sich“, da von diesen auch Dienst- und Fahrzeugpläne abhängen.

*Gerd Eidmann (E-Mail)*

### MIBA 8/2001, AC/DC

## Andere Lösung

Der Zufall wollte es, dass wir uns auch mit diesem Thema beschäftigt haben. Wir wollten eine mechanische Schnittstelle mit „Programmireffekt“ entwickeln. Unsere Schnittstelle hätte bis auf die Steckkontakte wie der Vorschlag Ihres Autors Heinz Peter Pelger ausgesehen.

Nach reiflicher Überlegung haben wir uns aber entschlossen diese Lösung nicht zu verwirklichen. Es besteht ja die Notwendigkeit, dass alle Radkontakte der in Fahrtrichtung rechten Seite zusammengeführt und an die vorgeschlagene Schnittstelle herangeführt werden müssen. Zusätzlich bei Oberleitungsbetrieb auch noch der Pantographenkontakt! Bei einer Drehgestell-Lok bzw. bei einem Triebwagen bedeutet dies, dass alle Leitungen zu der Schnittstelle in einem Drehgestell geführt werden müssen – und von da zur NEM-Schnittstelle. Dieser Aufwand erschien uns technisch zu aufwändig und unpraktisch.

Wir haben uns zu einer anderen Lösung entschlossen: In allen zukünftigen Neukonstruktionen wird eine Aufnahme für einen Schleifer vorhanden sein. Hier kann der potenzielle 3L-

## Service

### LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

vth Verlag für Technik  
und Handwerk GmbH

Redaktion MIBA

Senefelderstr. 11

90409 Nürnberg

Tel. 0911/51 96 50

Fax 0911/5 19 65 40

E-Mail: [redaktion@miba.de](mailto:redaktion@miba.de)

### ANZEIGEN

MIBA-Anzeigenverwaltung

Am Fohlenhof 9 a

82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/5 34 81 15

Fax 08141/5 34 81 33

E-Mail: [anzeigen@miba.de](mailto:anzeigen@miba.de)

### ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services

GmbH & Co. KG

MIBA-Aboservice

Postfach 10 41 39

40032 Düsseldorf

Tel. 0211/69 07 89 24

Fax 0211/69 07 89 50

E-Mail: [pms.duesseldorf@cityweb.de](mailto:pms.duesseldorf@cityweb.de)

### MIBA-BESTELLSERVICE

Am Fohlenhof 9a

82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/5 34 81 34

Fax 08141/5 34 81 33

E-Mail: [service@miba.de](mailto:service@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](mailto:dettloff.anita@mzv.de)



Zum Schwerpunkt der September-MIBA schickte uns Dieter Schulz dieses Bild (entstanden bei einem Bahnhofsfest in Putbus auf Rügen), das das Thema „Wendezüge“ in ganz neuem Licht erscheinen lässt.

Fahrer einen Schleifer einklippen. Die Umschaltung Radkontakt auf Schleiferkontakt erfolgt über eine beigefügte Kodierplatine im Inneren des Triebfahrzeugs nahe der NEM-Schnittstelle. Zum Einbau eines Fahrtrichtungsrelais oder eines Decoders muss das Fahrzeug ja sowieso geöffnet werden.

Jörg Blickle/Liliput, Altdorf

besten gleich in Richtung auf feinere Räder und Spurkränze sowie niedrigere Schienenprofile –, bringt die beschriebene Austausch-Elektronik überhaupt nichts.

Wolfgang Schmitz, Bad Honnef

MIBA 8/2001, Leserbrief (RP 25)

## Mechanische Unterschiede

Der Artikel „AC/DC – mit und ohne Schleifer“ ist gut gemeint, geht aber m.E. am eigentlichen Problem völlig vorbei. Die elektrischen Probleme beim Systemwechsel sind heutzutage wirklich leicht in den Griff zu kriegen. Was aber viel entscheidender ist, sind die mechanischen Unterschiede zwischen den Normen von Märklin und den Zweileiter-Gleichstrombahnen. In meiner Bastelkiste liegen heute noch die „Leichen“ einiger Fleischmann-Loks, die ich damals mit etwa sechzehn Jahren unter großen Opfern erworben habe um sie auf Mittelleiter-Gleichstromsystem umzubauen.

Heute weiß ich, dass die unterschiedlichen Radsatz-Innenmaße der Hauptgrund für den damaligen Fehlschlag waren. Einfaches Zusammendrücken – bei Dampfloks ohnehin problematisch – half nicht, weil die schmalere Radsätze dann an manchen Stellen zwischen die Schienen der Blechgleise rutschten. Ob das beim heutigen C-Gleis auch noch so ist, wäre zu untersuchen. Nur auf K-Gleisen und den schlanken Weichen, die verstellbare Herzstücke haben, ist Mischbetrieb möglich, aber die konstruktiven Nachteile dieser Weichen sind ja bekannt – z.B. sind sie kaum einzuschottern. Solange die Rad-/Schiene-Normen nicht vereinheitlicht sind – am

## Käuferverhalten

Der Wunsch nach einem zeitgemäßen Gleissystem im H0-Maßstab hat m.E. die Industrie bereits mit dem Pilz-Elite-Gleis (die flexiblen Weichen sind absolut genial!) oder mit den Schumacher-Bausätzen erfüllt. Es ist endlich an der Zeit, dass die Modellbahner oder zumindest diejenigen, die sich dieser Gruppierung zuordnen, durch ihr Käuferverhalten solche wegweisenden Entwicklungen auch honorieren.

Bekanntlich regeln u.a. Qualität und Nachfrage den Erfolg oder Misserfolg von Produkten. Wer würde heute noch einen Trabant kaufen, wenn er für das gleiche Geld einen Mercedes bekäme?

In der Modellbahnbranche scheinen diese natürlichen Gesetze nicht zu gelten! Wie sonst ist es zu erklären, dass die großen Modellbahn-Hersteller die Produktion ihrer antiquierten Schienensysteme auf Grund von Absatzproblemen nicht schon längst hätten einstellen müssen?

Wolfgang Wettmarshausen,  
Salzhemmendorf

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





Nie gebaute Bahn in Graubünden als H0m-Modell

# Via Mala auf 10 m<sup>2</sup>

*Diese Ausstellungsanlage eines Engländers wurde gestaltet nach dem Vorbild einer meterspurigen Bahnlinie in den Schweizer Alpen, die zwar in den Zwanzigerjahren geplant, aber nie gebaut wurde! Der Erbauer Mike Polglaze berichtet über Planung, Bau und Betrieb seiner ungewöhnlichen Segmentanlage, die eine Grundfläche von rund 2 m x 5 m einnimmt.*

Die Via Mala ist eine 5 km lange, tiefe Schlucht im Schweizer Kanton Graubünden. Sie bildete einen Teil der Route, die auch die römischen Legionen benutzten. Im 13. Jahrhundert wurde sie zu einem Nord-Süd-Handelsweg und blieb es bis zur Erfindung der Eisenbahn.

Der Name Via Mala bedeutet „Schlechter Weg“. Er wäre ein Teil der Bernhardinbahn-Strecke gewesen, die in den ersten Jahren des letzten Jahrhunderts geplant war, um Thusis, an der RhB-Hauptlinie gelegen, und Bellinzona (im Kanton Tessin an der SBB Gotthard-Hauptlinie) zu verbinden. Die Linie wurde nie gebaut und die Idee im Jahr 1930 zu den Akten gelegt. Heute folgt die Schweizer Fernstraße N 13 einer ähnlichen Linie.

Die „Schweizerische Bauzeitung“ veröffentlichte 1927 einen Artikel über die vorgeschlagene Linie zusammen mit einer Zeichnung und Beschreibung der Strecke durch die Via Mala. Nachdem ich durch unsere örtliche Bücherei eine Kopie des Magazins erhalten hatte, wurde das Modell geplant. 1986 verbrachten wir während eines Urlaubs in Graubünden einen Morgen in der Via Mala und machten Fotos von den Stellen, wo die Strecke verlaufen wäre.

Mein Sohn David und ich beschlossen, dass unser Modell das Stück vom Bahnhof Rongellen bis hinauf zum Via-Mala-Tunnel darstellen sollte, eine Distanz von 1 km, aber durch die unvermeidlichen Platzeinschränkungen in unserer Garage wurde es auf eine Größe von 1/2 km reduziert.

Den Rest des Jahres 1986 verbrachten wir mit der Planung und zeichneten schließlich die Anlage in voller Größe auf eine Tapetenrolle. Da wir begierige Leser einiger amerikanischer Modellbahnzeitschriften sind, wurden viele der dortigen Ideen in unseren Entwurf aufgenommen, besonders in Bezug auf Anlagenbau und Landschaft.

Zur selben Zeit, als die Bernhardinbahn geplant wurde, wurden am anderen Ende des RhB-Systems Pläne geprüft, nach denen die RhB von Schuls Tarasp nach Pfunds in Tirol mit einer geplanten österreichischen Linie, der Vintschgaubahn (VSB) von Landeck nach Mals, verbunden werden sollte. Wie die Bernhardinbahn wurde auch dieses – allerdings normalspurige – Projekt nie realisiert. Wir haben angenommen, man habe die Linie in Meterspur gebaut. Das Ergebnis sind die Züge der österreichischen VSB, die man auf der Anlage sieht.

## Die Anlage

Im Januar 1987 war die Konstruktion in vollem Gange. Die Grundplatte wurde entsprechend dem amerikanischen L-Profilsystem gebaut – eine Entscheidung, die wir nie bedauert haben, da dieses sich über Jahre hinweg als sehr stark und gleichzeitig leicht erwies und keine Verwerfungen entstanden sind. Um die Höhe der Bahn über der Platte zu erreichen, benutzten wir T-Hölzer, die wir an die quer verlaufenden Balken schraubten; Letztere halten die L-Profile, auf denen das Gleisbett angebracht wurde.





Der „San Bernardino Express“ fährt in die Station Rongellen ein (oben). Die führende Lok „Via Mala“ (Nr. 610) wurde in den Ursprungszustand zurückversetzt.

Der Fahrradwagen basiert auf einem Jouef-H0-Flachwagen mit Bemo-Drehgestellen (links).

Touristen warten am Bahnhofsvorplatz auf die PTT-Postbusse, die sie zu ihren Reisezielen bringen (rechts).

