

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juli 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

Anlagenvorschlag:

Kopfbahnhof Klütz



MIBA-Schwerpunkt

Eisenbahn in Übersee

Ersatz für eine Drehscheibe

Der Wendestern von Mals

Auch in H0: Sommerzeit – Zirkuszeit

Menschen, Tiere, Sensationen



Kopfbahnhof Klütz – ebenso überschaubar wie modellbahnkompatibel bietet sich diese kleine Mecklenburger Station zum Nachbau geradezu an. Bruno Kaiser realisierte unseren Anlagenvorschlag und setzte das Empfangsgebäude stimmungsvoll in Szene.



Jetzt kicken sie wieder, unsere Jungs mit den kurzen Hosen. Portugal mutiert zum Nabel der (Fußball)-Welt und für die Mehrheit der Daheimgebliebenen wird die Glotze zum Zentrum der heimischen Heldenverehrung. Völlert, den sie Tante Käthe nennen, trägt lange Hosen und schwer an seiner nationalen Verantwortung, muss er doch die Motivation seiner Millionarios irgendwie auf Turnierniveau bringen.

Es ist nicht das erste Mal, dass an dieser Stelle die gute alte Zeit, die wir die Epoche III nennen, g(k)nadenlos glorifiziert wird. Im Sommer 2004 liegt es aber besonders nahe, den Blick auf die Ereignisse vor 50 Jahren zu werfen, als „wir“ wieder wer waren. Elf deutschen Talenten sowie einigen Ersatzspielern war damals die Rolle zugefallen, als Volksvertreter im eigentlichen Sinne eine Popularität zu erlangen, von der Parlamentsabgeordnete nur träumen können.

Sepp Herberger, den sie ebenso zutreffend wie schlicht den Chef nannten, prägte als Vater des Erfolgs unvergessene Leitsätze voll tiefer Wahrheit: „Der Ball ist rund“, „Elf Freunde müßt ihr sein“, „Ein Spiel dauert 90 Minuten“ – wer wollte dem widersprechen? Die ihm ergebenen Jungs jedenfalls nicht. Sie mussten auch nicht besonders motiviert werden. Ihr Antrieb war die Ehre, im schwarzweißen Dress des DFB aufzulaufen zu dürfen.

Und heute? Werte haben sich weltweit gewandelt und Bewertungen ebenso. Die Bezüge der Balltreter erschöpfen sich nicht mehr in lächerlichen, vierstelligen Summen nebst einem Präsentkorb und die Beinamen der vertragsgebenden Vereine lauten nicht mehr Rotweiß, sondern Real. Eines hat sich aber in all den Jahren unverändert erhalten: Trotz Transfersummen in schwindelnder Höhe und Turbokapitalismus – Fußball wird immer noch als die schönste Nebensache der Welt bezeichnet.

Doch hier – spätestens hier! – regt sich unser massiver Widerstand: Als schönste Nebensache der Welt gilt bei uns ein Hobby, das wir Modellbahn nennen! Das ist keineswegs eine rein subjektive Einschätzung, denn auch einem streng objektiven Vergleich mit dem Fußball hält unsere Freizeitgestaltung durchaus stand.

„Der Ball ist rund.“ Na und? Das sind Lok- und Wagenräder auch. Die erste Spielphase ergibt sozusagen ein Unentschieden beim Stande von 1:1.

„Elf Freunde müßt ihr sein.“ Schon kommt unter Modellbahnern ein leicht-

Das Wunder bleibt fern

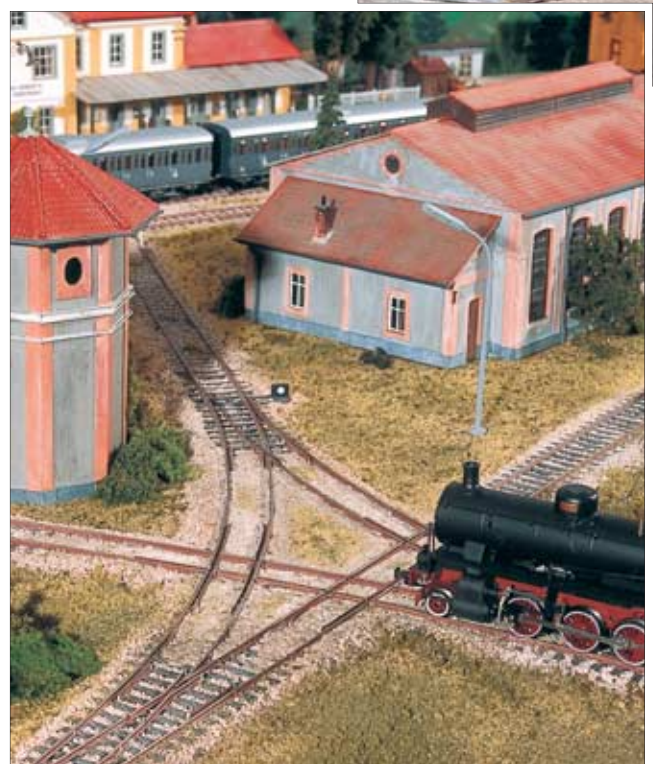
tes Gefühl der Überlegenheit auf, denn hier ist unsereiner sehr viel flexibler. Es braucht nicht mehr als zwei oder drei Spieler, um auf einer entsprechend gebauten Anlage vorbildorientierten Betrieb zur Freude aller Beteiligten zu machen. Und Clubs mit 20 oder 30 Mitgliedern müssen auch niemanden unfreiwillig auf die Ersatzbank schicken. Aktueller Zwischenstand somit 2:1.

„Ein Spiel dauert 90 Minuten.“ Ha, bei uns nicht! So eine Fahrplansession kann bei Fremos schon mal ein ganzes Wochenende dauern, obwohl die Zeiger der eigens umgebauten Mutteruhr bis zu sechs Mal schneller laufen. Wir haben also viel mehr vom Spiel und was noch wichtiger ist: Wir spielen miteinander und nicht gegeneinander. Bei uns gibt es daher keine Verlierer, sondern nur Gewinner. Endstand also für die Modellbahn 3:1!

Aber wollen wir mal nicht so sein. Wünschen wir Rudis Rasselbande viel Glück bei der Ausübung ihres Berufes. Auch wenn die Rückreise der Überflieger vermutlich in luftiger Höhe und eben nicht im Triumphzug, den wir VT 08 nennen, erfolgen wird: Solange sie siegen, sind sie immer noch „unsere“ Jungs – meint Ihr *Martin Knaden*

20 Auf der Westbahn gehts in dieser Folge um die Alterung preußischer Personenwagen, deren Bevölkerung mittels „Preiserlein“ und um die Verzerrung von Panzern auf Schwerlastwagen.
Foto: Horst Meier

8 „Dreh- und Angel-punkt“ auf der H0-Anlage von Moritz Gretzschel stellt ein Gleis-Fünfeck nach dem Vorbild in Mals (Südtirol) dar. *Foto: Moritz Gretzschel*





MIBA-SCHWERPUNKT Eisenbahn in Übersee

Kiou Line in N	46
Rangieren geht über Studieren!	54
Eisenbahn à la Brazil	58
Puffing Billy „down under“	60

MODELLBAHN-ANLAGE

Wendestern von Mals als H0-Anlage: Südtiroler Sternfahrt	8
Am Rande der Strecke: So ein Zirkus	14
Laubacher Leben in vollen Zügen: Die Damen ohne Unterleib	20
Simmelsdorf-Hüttenbach in H0 (Teil 6): Stückgut und Kohlen für Simmelsdorf	66
Szenenwechsel Schweiz – Bayern: Ob er aber über Ober-Ammergau ...	72

VORBILD

Das Beidrückgerät	20
-------------------	----

NEUHEIT

Mini-Schienenputzer	26
---------------------	----

VORBILD + MODELL

Am Ende des Kaffeebrenners	33
----------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Privatbahn-VT – selbst gebaut	28
Dünner geht nimmer	40

MENSCHEN + MODELLE

Geballte Ladung Modellbahn	78
----------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	84
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	86
Neuheiten	88
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118



28 Einen Triebwagen nach dem Vorbild der ELE baute Werner Rosenlöcher für seine kompakte „Kurort-Anlage“. Auf der Basis eines Fleischmann-Schienenbusses entstand sein erster Fahrzeugselbstbau.

Foto: Werner Rosenlöcher

72 Zwischen „Murnau“ und „Ammergau“ lässt Rolf Stumpp die Züge auf seiner Märklin-Anlage verkehren. Er baute die bisherige Schweiz-Anlage um und orientierte sich fortan an einer bayerischen Thematik. Foto: Rolf Stumpp

Wertvolle Tipps

Die Berichtigung über die Farben der Feuerwehr von Herrn Hartung in MIBA 4/2004 finde ich sehr wertvoll. Dass mein Beitrag über die Epoche II eine Diskussion zum Thema Hoheitszeichen der Vorkriegszeit ausgelöst hat (siehe MIBA 5/2004, Leserbrief von Herr Brodhage), war nicht direkt beabsichtigt, kann aber sicher nicht schaden.

Eine kleine Bemerkung zum Artikel von Herrn Schmitz-Esser über die PLM-Anlage in MIBA 3/2004. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass es in Frankreich ausgezeichnete Modellbahnbauer gibt. Ich kenne das Tal der Azergues. Die Strecke ist inzwischen weit zurückgebaut. Doch konnte ich in diesem Frühjahr dort noch Güterzüge sehen. Direkt hinter Lamure besteht eine im Tunnel geführte Kehrschleife á la Schweizer Bergbahnen um Höhe zu gewinnen. Was aber den „Saut de Mouton“ (Schafssprung) betrifft, irrt Herr Schmitz-Esser. Ein „Saut de Mouton“ ist der französische Ausdruck für ein Überführungsbauwerk beim Abzweig zweier Strecken. Deshalb müsste auch der Richtungspfeil der unteren Strecke vor dem Tunnel in die andere Richtung weisen, wegen des Linksverkehrs in Frankreich.

R. K. Casanova (E-Mail)

MIBA 4/2004, BR 45 Reko

Geliebte Teilchen

Gratulation zu der BR 45 024 Reko und vielen Dank für dieses wunderschöne Freelance-Modell. So etwas schwirrt schon lange in den hintersten Windungen meines Hirns herum. Nachdem ich fast das Modell der BR 20 vollendet habe, werde ich mich an diese BR 45 Reko heranwagen, das sind so „Teilchen“ wie ich sie liebe. Die DB-Version

der entkleideten BR 06 muss warten. Das Modell der BR 05 004 Oel auf dem Foto entstand aus einer Laune heraus. Auf einer Börse hatte ich ein „verschrottetes“ Liliputmodell der 05 003 erworben. Da ich noch einen Günther-Öltenderumbausatz und einige Ersatzteile für die BR 05 001/002 hatte, kam mir die Idee eine „neue 05“ zu bauen, also ging alles ins „RAW Oelde“ und wurde zur BR 05 004.

Ralf Hiesgen



MIBA 5/2004, Genarrte und Gewinner

Noch'n Scherz?

April, April, zum Zweiten – und zwar in der MIBA-Ausgabe 5/2004. Auf den Aprilscherz in MIBA 4/2004 brauchte man ja nicht unbedingt hereinzufallen – zumal nicht bei den mitgelieferten Indizien wie Preis und Bestellnummern. Aber die Behauptung in Heft 5/2004, dass die Lok ein Unikat bleiben und nicht in Wechselstrom erscheinen werde, ist der zweite Aprilscherz! Jedenfalls kann ich das mit einem Bild belegen.

Komponiert wurde die Lok aus einer Piko-BR 01.5 und einem alten Liliput-45er-Fahrwerk. Der Wechselstromumbau ist nicht etwa nur durch Unterschrauben eines Schleifers vorgetäuscht, sondern wurde mithilfe der uralten Methode mit Märklin-Relais 22049 und Brückengleichrichter durchgeführt.

Uwe Lorenz, Wiedenbrück



Dieses Modell einer „BR 05 004“ entstand aus einem alten Liliput-Modell und diversen Ersatzteilen.

Foto: Ralf Hiesgen

„Unsere“ 45 024 war doch kein Einzelstück: Uwe Lorenz aus Wiedenbrück baute ebenfalls ein solches Modell – jedoch als 45 026.

Foto: Uwe Lorenz

MIBA-Spezial 60

Bessere Recherchen

Im neuen Geländebau-Spezial ist mir aufgefallen, dass Silflor-Material im Artikel von Stefan Rieche als wesentlich teurer bezeichnet wird als die Foliage von Heki, Faller und Co. Zumindest bei dem von ihm verwendeten Material trifft das nicht zu. Wer sich die Mühe macht, die Quadratmeterpreise zu vergleichen, kommt auf ein erstaunliches Ergebnis: Silflor ist billiger als Heki. Die Silflor-Matte „Fichte“, 50 x 60 cm kostet 45 Euro; das macht 1,5 Cent pro Quadratmeter. Die Heki-Microflor-Foliage „Kiefer“, 14 x 28 cm kostet 6,75 Euro – das macht 1,8 Cent pro Quadratmeter. Das gilt jedoch nicht für alle Materialien, in einigen Punkten ist Silflor tatsächlich teurer.

Ich würde mir aber wünschen, dass die Autoren hier im Einzelfall etwas besser recherchieren würden und nicht nur die „gängige Meinung“ weiter vertreten. Die Preise sind auf Internetseiten von Händlern oder Silflor einfach zu finden.

Michael Krause

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



Der Wendestern von Mals als H0-Anlage

Südtiroler Sternfahrt

Seit 1990 war der Betrieb auf der 60 km langen Bahnstrecke durch den Vinschgau eingestellt. Während Strecke und Bauten zusehends verfielen, wurde in der Region unablässig die Reaktivierung der Bahn gefordert. Nun wird spätestens im Herbst auf der Strecke, deren Oberbau inzwischen komplett erneuert wurde, zumindest ein Probetrieb mit neuen Triebwagen beginnen. Moritz Gretzschel stellt aus diesem Grund seinen Nachbau des eigenwilligen Endbahnhofs Mals in H0 vor.

Die 1906 eröffnete Nebenbahn von Meran nach Mals war ursprünglich als Teil einer Alpenüberquerung über den Reschenpass gedacht, die in Landeck Anschluss an die Arlbergbahn gefunden hätte. Doch gestaltete sich die Trassierung oberhalb von Mals sehr schwierig: Auf nur sechs Kilometern Luftlinie wären hier rund 500 Meter Höhenunterschied zu überwinden gewesen, wozu es zahlreicher, weit ausholender Serpentina bedurft hätte.

Und die Nordrampe von Nauders hinab ins Inntal wäre nicht minder aufwändig ausgefallen. Daher führte man den Bau zunächst nur bis zum provisorischen Endbahnhof Mals, dessen Anlage man auch heute noch ansieht, dass er damals eigentlich als einfache

Durchgangsstation geplant worden war.

Erst kurz vor dem Ende des Ersten Weltkriegs versuchte man aus strategischen Gründen die Reschenscheidebahn zu vollenden, wozu im Inntal oberhalb von Landeck der Bahnkörper vorbereitet, die eigentlichen Rampen über den Reschenpass aber nicht mehr begonnen wurden. In Folge des Ersten Weltkriegs kam Südtirol an Italien, über den Reschenpass verlief nun die Grenze, und aus politischen wie wirtschaftlichen Gründen wurde eine Vollendung der Bahn trotz vertraglicher Verpflichtungen immer unwahrscheinlicher.

Da sich also abzeichnete, dass Mals Endbahnhof bleiben würde, stellte sich der italienischen Staatsbahn, die nun

die Bahnen Südtirols betrieb, die Notwendigkeit, ihre Schleppenderlokomotiven dort zu wenden. Wie in den gleichzeitig zu Grenzstationen gewordenen Bahnhöfen Brenner und Innichen entstand ein kurios anmutendes Gleisfünfeck in Form eines Drudenfußes. Vorbildaufnahmen davon sind in MIBA 2/83 auf Seite 118/119 zu sehen gewesen.

Über den Grund dieser Gleisfigur ist in der Vergangenheit oft gerätselt worden, es erscheint aber am wahrscheinlichsten, dass man Drehscheiben im Hochgebirge vermeiden wollte, weil man in Italien keine Erfahrung mit deren Betrieb in schneereichen Gegenden besaß und Verwehungen der Grube befürchtete. Und für ein bei gleichem Radius deutlich ausladenderes Gleisdreieck wäre im Gebirge kaum Platz gewesen.

Für das Fünfeck genügte in Mals die Aufschüttung zweier kurzer Dämme auf der Talseite. Zwar erscheint das Wenden in mehrfachen Sägefahrlen zunächst unnötig aufwändig, doch war dies laut einem dazu befragten Lokführer, der lange Zeit auf den 1'D-Universalloks Gr 740 im Vinschgau gefahren war, das weitaus geringere Übel gegenüber der Drehscheibe in Meran, die so kurz war, dass nach jeder Fahrt der Tender einschließlich aller Leitungen abgekuppelt und von Hand rangiert werden musste.



Die kleine Remise und der Wasserturm stehen heute noch. Unten eine Detailaufnahme einer der drei Kreuzungen im Wendestern. Statt vieler Radlenker sind durchgehende Rillenschienen verlegt.

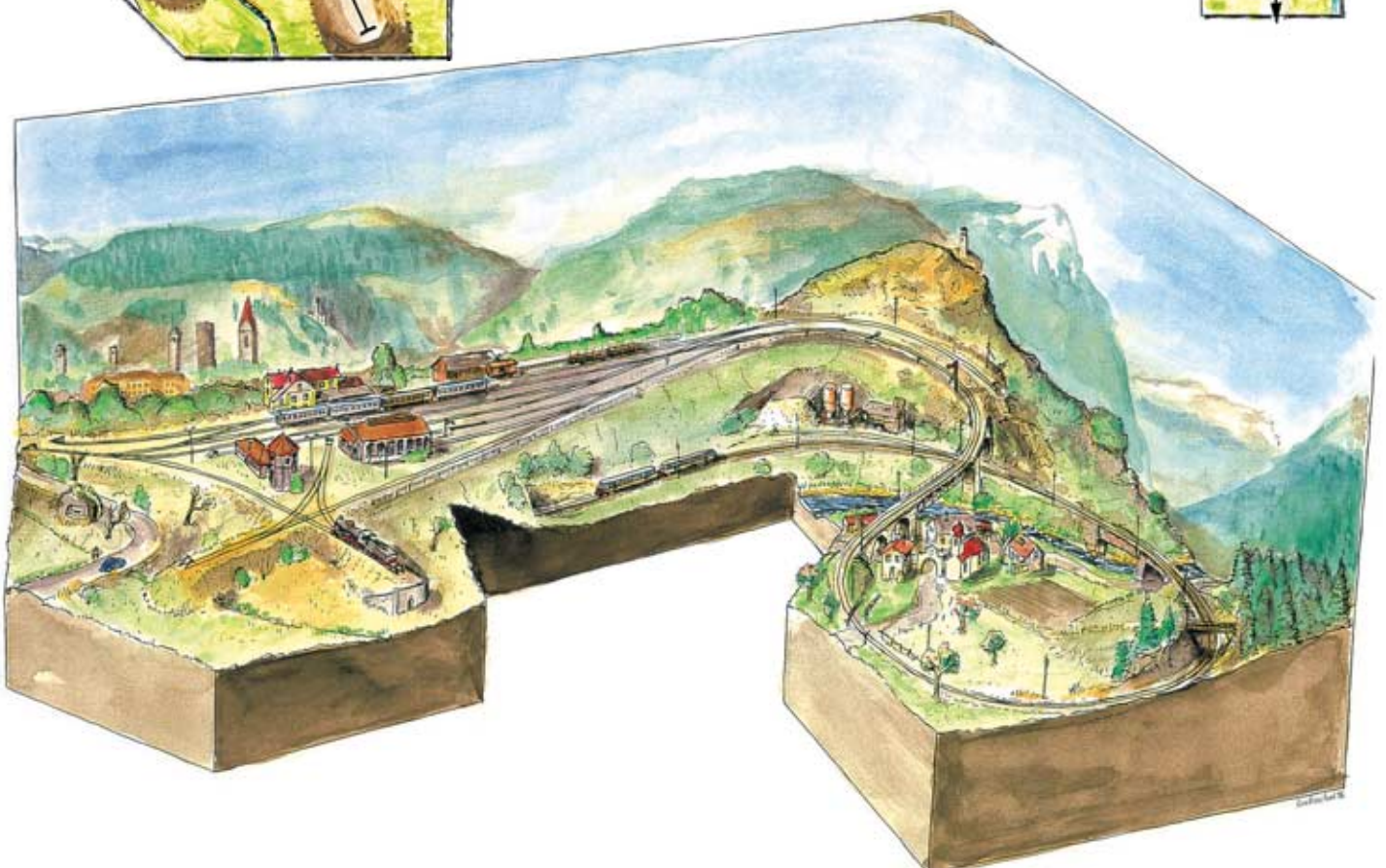


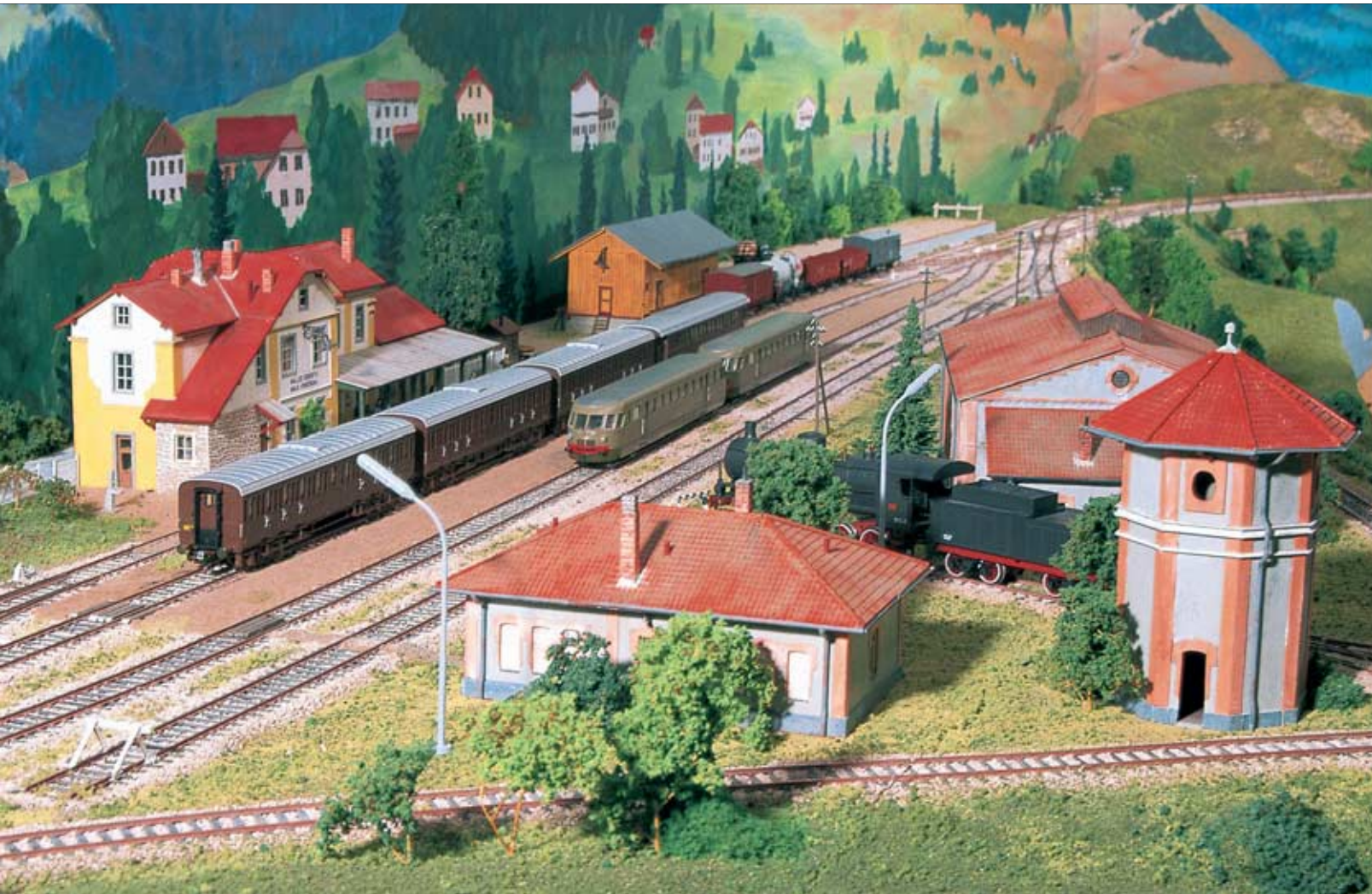
Der Bahnhof Mals, aufgenommen im Sommer 1994, vier Jahre nach Einstellung des Betriebs.

Links: Die Enden der Radlenker sind nach italienischer Art weiß gestrichen.



Im Gleisplan erkennt man sehr schön die Lage des Wendesterns. Links im Einschnitt sollte die Strecke ursprünglich über den Reschen weitergeführt werden. Rechts erfolgt der Streckenanschluss in Fremo-Norm. Die perspektivische Panoramaansicht unten zeigt die Anlage noch im Planungsstadium als eigenständig zu betreibende Modellbahn.





Wenden in fünf Zügen: Die Lok ist mit der im Bahnhof wartenden Garnitur in Mals eingetroffen und hat rückwärts das im Vordergrund liegende Gleis bis zum ersten Stumpfgleis passiert. Dann ist sie vorwärts in das zweite zwischen Werkstattanbau und Übernachtungsgebäude gelegene Stumpfgleis vorgezogen (oben). Anschließend geht es Tender voraus am Wasserturm vorbei in das dritte Stumpfgleis (darunter).



Links: Von hier aus fährt sie nun wieder Schlot voraus am Lokschuppen vorbei in den Bahnhofsbereich um dort erneut an den Zug heranzusetzen.

Der Wendestern im Modell

Neben dem skurrilen Wendestern reizten die unverwechselbaren Hochbauten zum Nachbau. Auf der einen Seite liegen das altösterreichische Empfangsgebäude und der Güterschuppen, auf der anderen Seite im Inneren des Gleisfünfecks das kleine italienische Lokomotivdepot mit Remise, Wasserturm und Übernachtungsgebäude: Alpine und mediterrane Bahnarchitektur liegen sich so höchst kontrastreich auf engstem Raum gegenüber. Und nicht zuletzt konnten mit dem Anlagenthema alte Urlaubserinnerungen aus Kindertagen ausgelebt werden.

Für diese charakteristischen Gebäude kam daher nur Selbstbau in Frage, wozu Holz, Karton, Pertinax- und Polystyrolplatten Verwendung fanden. Als Vorlage dienten Dias vom Vorbild – aus möglichst großer Entfernung verzerrungsarm aufgenommen und auf Papier projiziert, auf dem dann die Konturen nachgezeichnet wurden und als Bauplan dienten. Lediglich für die Giebel des Lokschuppens konnten Teile eines alten Backstein-Lokschuppens von Pola verwendet werden, die nach dem Verputzen mit Spachtelmasse dem Vorbild einigermaßen ähnlich sahen. Die fein unterteilten Fensterrahmen wurden aus Messingblech geätzt.