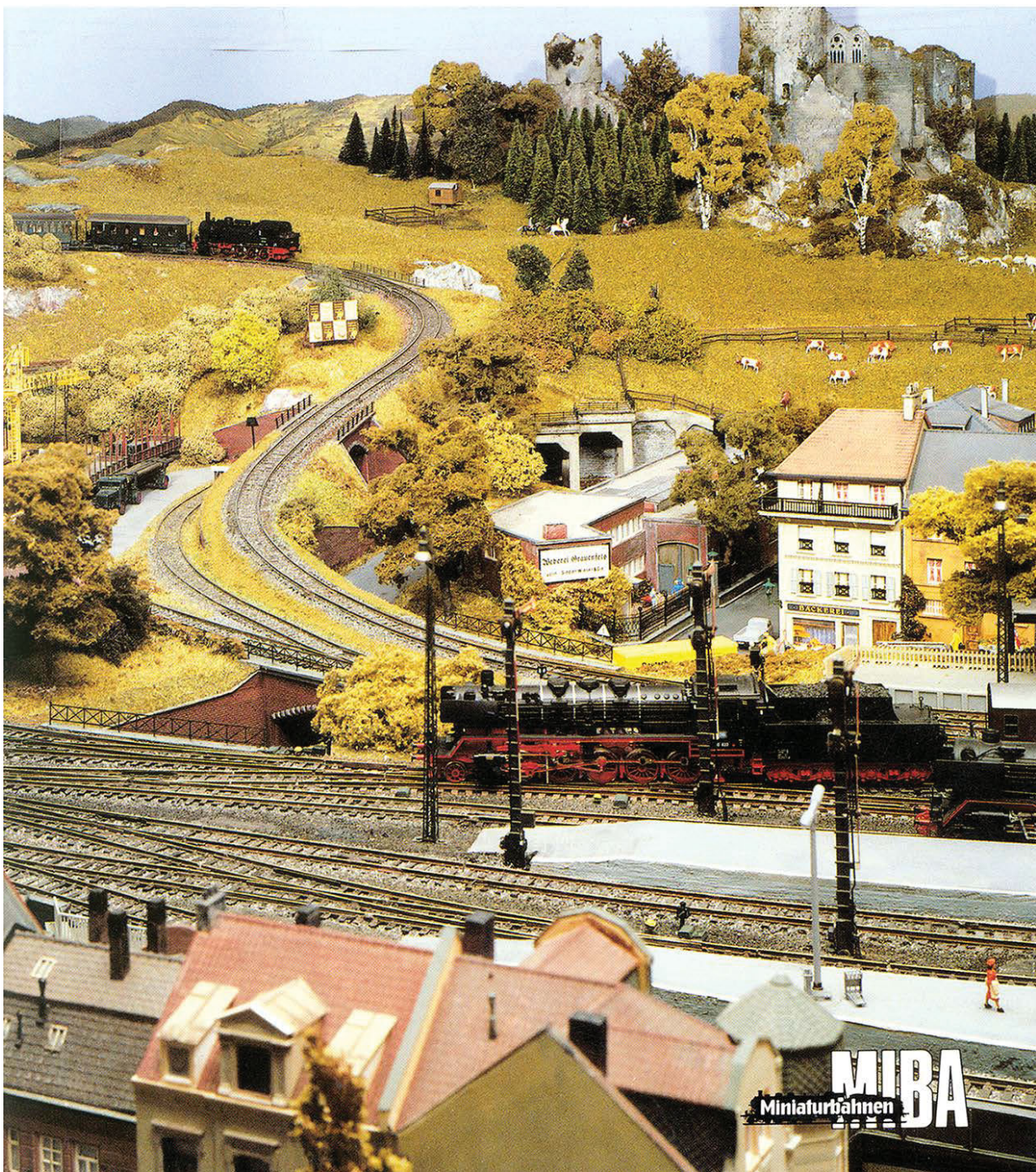


MIBA REPORT 21

Rolf Siedler: **Mein Modellbahner-Lebenslauf**



Miniaturlbahnen **MIBA**

Ein Lebenslauf

Einen Lebenslauf hat jeder, ob der nun erfolgreich oder weniger erfolgreich verläuft. Meist kennt man von einem Menschen aber nur den „Null-Acht-Fünfzehn“-Lebenslauf: Geboren, Schule, Lehrzeit, Heirat, weiterer Berufsweg — und aus!

Mit diesem MIBA REPORT 21 wollen wir Ihnen einmal einen etwas anderen Lebenslauf präsentieren.

Ein gestandener Modellbahner, der mit Leib und Seele bei der Sache ist, verrät Ihnen, wie sein Modellbahner-Leben bis jetzt verlaufen ist, welche Höhen und Tiefen er mit seinem Hobby erlebt hat.

Er verrät Ihnen, wie er dazu kam, sich mit der Modellbahn zu beschäftigen und was ihn so begeisterte, daß er seiner Eisenbahn über 40 Jahre lang die felsenfeste Treue gehalten hat.

Sie können in Rolf Siedlers Lebenslauf miterleben, wie die verschiedenen Anlagen entworfen, verworfen und ganz anders aufgebaut wurden. Wie sich der Baustil unter bestimmten Einflüssen im Laufe der Jahre verändert hat, so daß schließlich der individuelle „Siedler-Stil“ daraus wurde.

Der eine oder andere Modellbahn-Kollege, natürlich auch die Kollegin, wird sich in den folgenden Seiten wie in einem Spiegel wieder erkennen können — und wird seinem Hobby dadurch vielleicht ganz neue Seiten abgewinnen können. Ein kleiner (oder größerer) Rückblick auf seine eigene Modellbahner-Karriere kann ganz amüsant und lehrreich sein.

In diesem Sinne wünscht Ihnen bei der Lektüre von MIBA REPORT 21 „Mein Modellbahner-Lebenslauf“ von Rolf Siedler viel Spaß und Entspannung

Ihr Karlheinz Oechsler

Erster Kontakt in der Kriegszeit

Es war ein weiter Weg, bevor es zu der in dieser Broschüre vorgestellten Modellbahnanlage „Grauenfels“ kam. Von meinen fast 40jährigen praktischen Erfahrungen mit der Modellbahn, die außer dem eigenen Leistungsfortschritt auch die Steigerung des Standards der einschlägigen Modellbahnindustrie widerspiegeln, möchte ich dem Leser berichten.

Als ich in dem Alter war, in dem einem Jungen normalerweise die Begeisterung für die Spieleisenbahn befällt, war Krieg, und demzufolge an derartige Schätze nicht heranzukommen. Es war deshalb für mich das größte Erlebnis, wenn ich bei Schulfreunden spielen durfte, deren Väter eine Spur 0 oder H0-Bahn — damals noch „00-Tischbahn“ genannt, besaßen. Meine ganze Habseligkeit zum Thema „Eisenbahn“ war ein alter, leicht lädiertes Märklin-Katalog, etwa aus den Jahren 1938/1939. Er wurde wie ein Augapfel gehütet und hat sogar die Kriegswirren überlebt. Anhand dieses Kataloges malte ich mir immer aus, wie einmal meine spätere Eisenbahnanlage aussehen würde, wenn . . .

Nach der „Währung“

Als 1949, also etwa ein Jahr nach der Währungsreform, die ersten Märklin-Artikel in die Geschäfte kamen, hatte ich zwei Freunde derart begeistert, daß wir unsere damals noch wahrhaft spärlichen Spargroschen im wahrsten Sinne des Wortes zusammenlegten und für 1,10 DM (!) symbolisch das erste Märklin-Gleis kauften.

Welch ein Preis, wenn man bedenkt, daß es ein knappes Jahr vorher pro Person nur 40,- DM der neuen Währung gab! Wir gründeten eine gemeinsame Eisenbahngesellschaft mit dem Namen „Söller-Expreß“ weil auf dem Dachboden Raum für die geplante erste gemeinsame Eisenbahnanlage war. Fortan wurde buchstäblich jede Mark gespart. Es wurden „Lohnarbeiten“ wie Obstpfük-

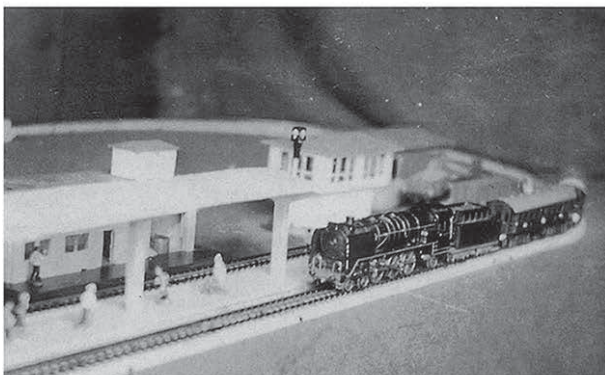


Bild 1. Einige Monate nach dem Kauf der ersten Schiene zieht die Märklin HR 800 (BR 01) ihre ersten Runden auf dem Wohnzimmermischertisch.

ken, Botengänge, Möbel tischlern usw. angenommen und die Erträge in erste Fahrzeuge, Schienen, Trafos usw. umgesetzt. Ehrensache war es, daß Geburtstage und ähnliche Anlässe bei allen drei Beteiligten nur mit Eisenbahnartikeln bedacht wurden. So entstand unter Verwendung von Märklin-Gleis- und -Roll-Material eine erste feste Anlage. Die Häuser waren aus Karton oder dünnem Sperrholz, die Fenster mit Transparentpapier hinterlegt, auf welches mit weißer oder farbiger Tusche Fensterrahmen aufgezeichnet waren. Den Bahnhof „Bad Blankenstein“ erkennen alte MIBA-Leser sicher sofort. Wir bastelten ihn nach dem MIBA-Entwurf „Holzingen“ in Gemischtbauweise (Sperrholz/Karton). Auch an den Brückenbau wagten wir uns. Die Trag- und Stützträger gaben 3 x 3 mm Segelflugeleisten ab, die Knotenbleche schnitten wir aus Karton. Das Ergebnis konnte sich für die damalige Zeit durchaus sehen lassen: bei 30 cm Spannweite wirkt die

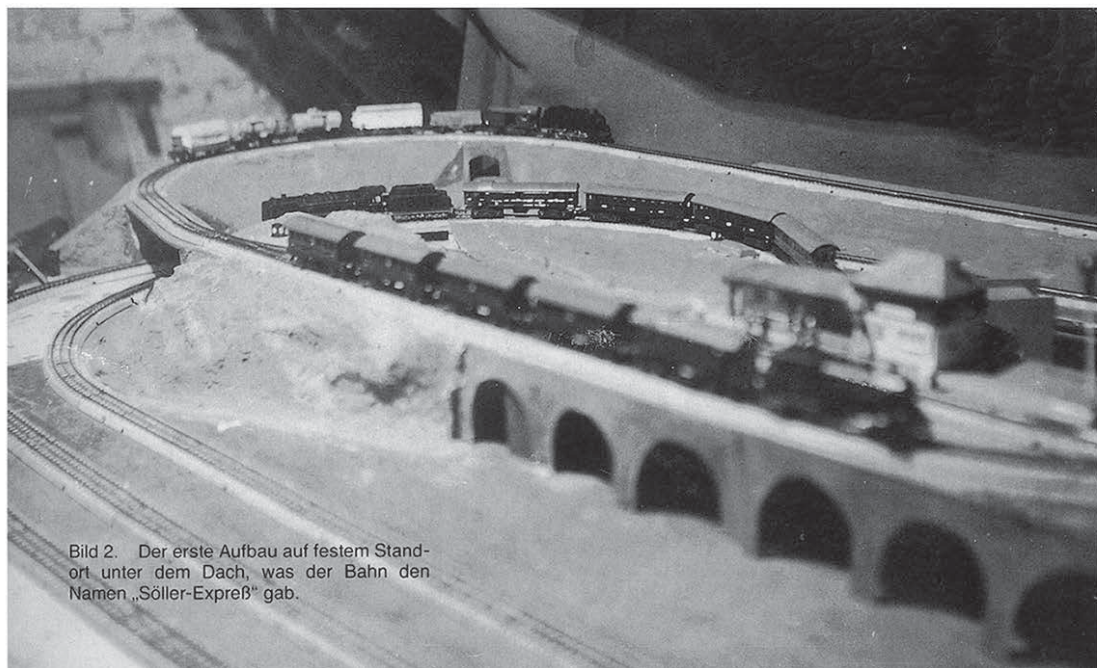


Bild 2. Der erste Aufbau auf festem Standort unter dem Dach, was der Bahn den Namen „Söller-Expreß“ gab.

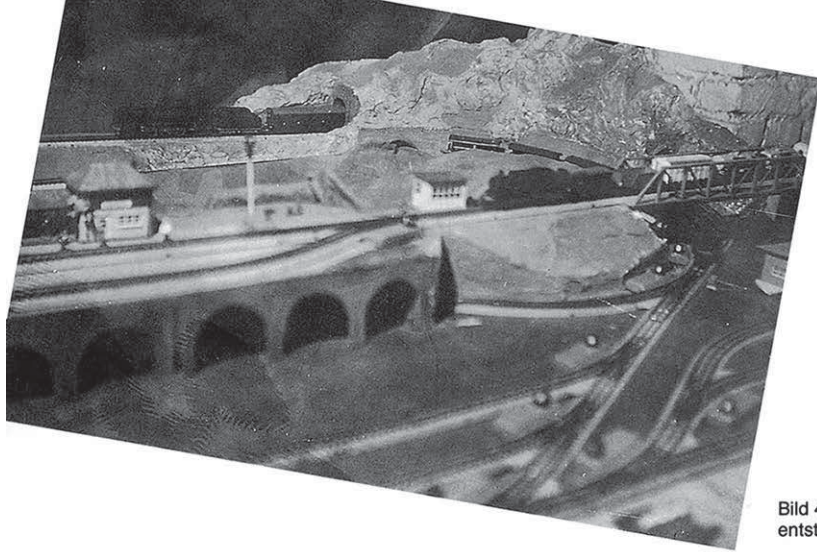
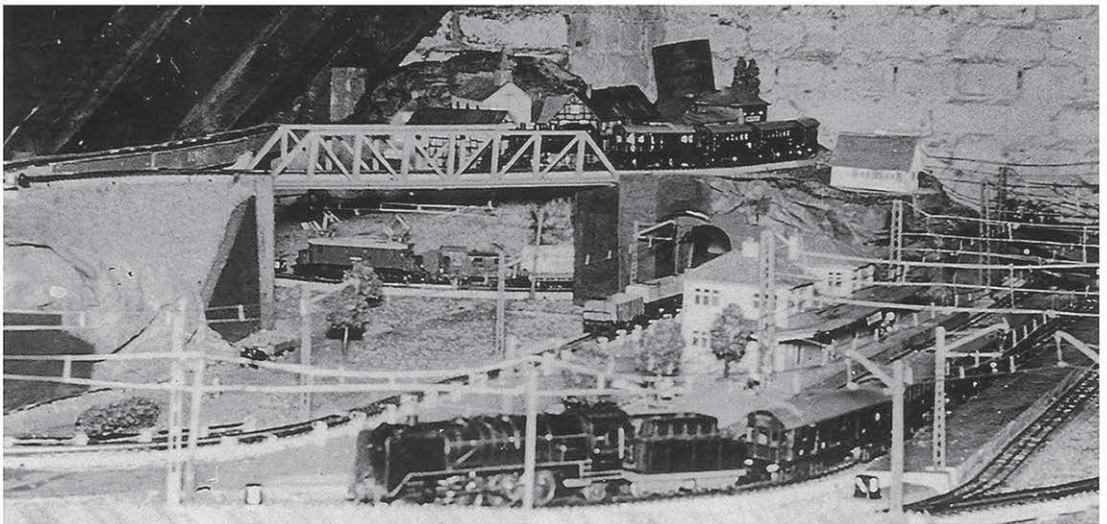


Bild 3. Hier ist schon der erste Versuch der Landschaftsgestaltung mittels Fliegendraht und Gips erkennbar.

Bild 4 (unten). Nach einem neuen Gleisplan entstand diese jetzt zerlegbare Anlage.

Brücke recht filigran. Einen besonders guten Gedanken hatten wir, als wir bei der Anlage einplanten, sie in Teilen — heute würde man sagen „Modulen“ — also zerlegbar und damit transportabel zu bauen. Sie sollte gegebenenfalls ohne größere Zerstörungen von dem Dachboden an einen anderen Ort gebracht werden können. Mit dieser Spekulation hatten wir auch bald Glück, denn wir durften im Schaufenster eines Aachener Fachgeschäftes in der Vorweihnachtszeit 1951 für einige Wochen unsere erste Anlage ausstellen. Als Bezahlung gab es wieder neues Material für die Anlage.

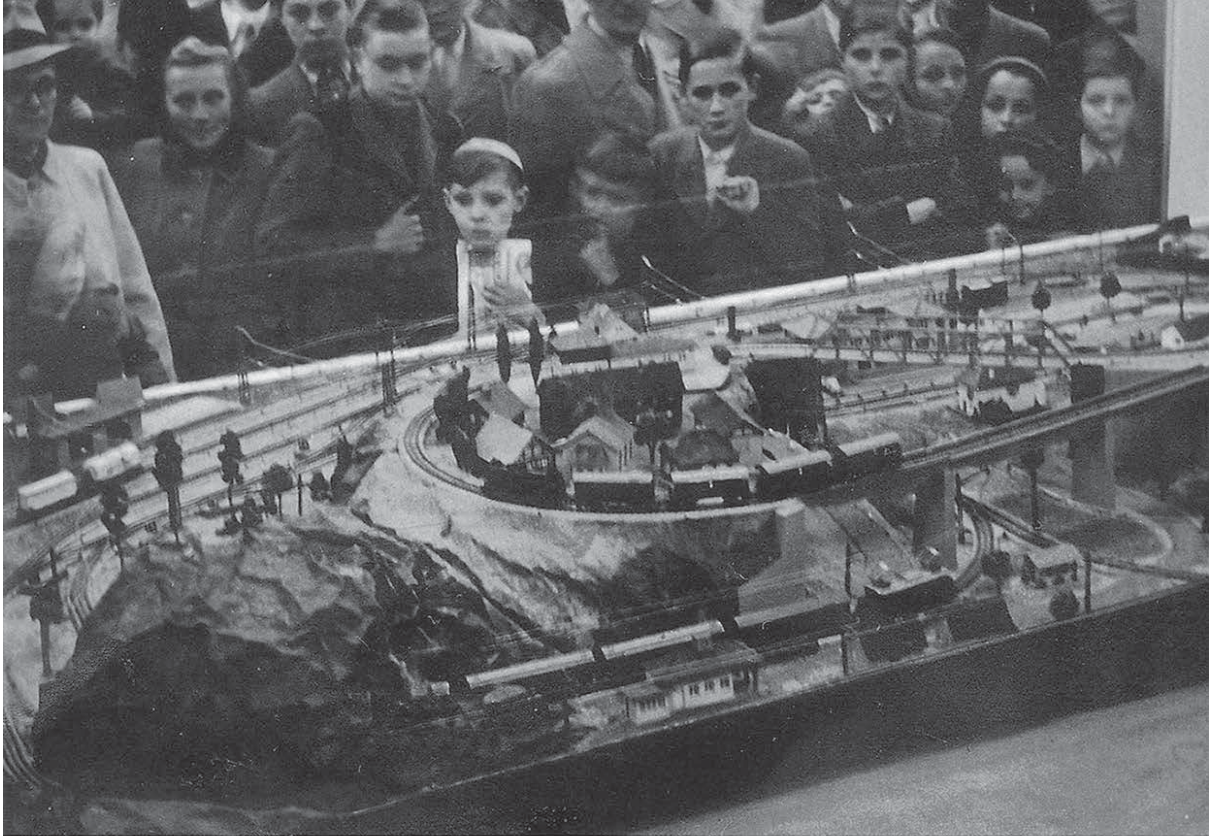
Die MIBA war als Fachzeitschrift unsere ständige Lektüre, die immer wieder durchstudiert wurde. Dieses sorgfältige Studium öffnete uns die Augen für Maßstäblichkeit bei den Häusern, für Zweileitersgleis mit schlanken selbstgefertigten Weichen, für eine harmonische Landschaft und vieles mehr. Was lag also näher, als diesen höheren Standard anzustreben und die vorhandene Anlage zu veräußern. Letzter Anstoß zu diesen Gedanken war der Umstand, daß meine beiden Freunde sich für ihre weitere Ausbildung aus Aachen verabschieden mußten. Ihre Anteile wurden aus dem Verkaufserlös ausbezahlt.



1. Neubeginn

Allein begann ich dann mit dem Neubau einer Anlage und versuchte mich im Selbstbau von Gleisen und Weichen. In dieser Zeit waren die im Handel erhältlichen Schienenprofile überwiegend aus Eisen, so daß die Fehlinvestition an Zeit und Geld von vornherein als Fehlschlag

enden mußte, was ich aber noch nicht wußte. Die Gleise begannen zu rosten und es gab ständig Kontaktprobleme. Unter Verwendung von Neusilber-Schienenprofilen mit 2,5 mm Höhe und Nemecc-Weichenmaterial folgte ein Neubeginn in einer kleinen Mansarde. Wenngleich der verfügbare Raum auch kleiner als der Dachboden war, so war ich doch nicht mehr den ständigen Witterungseinflüssen



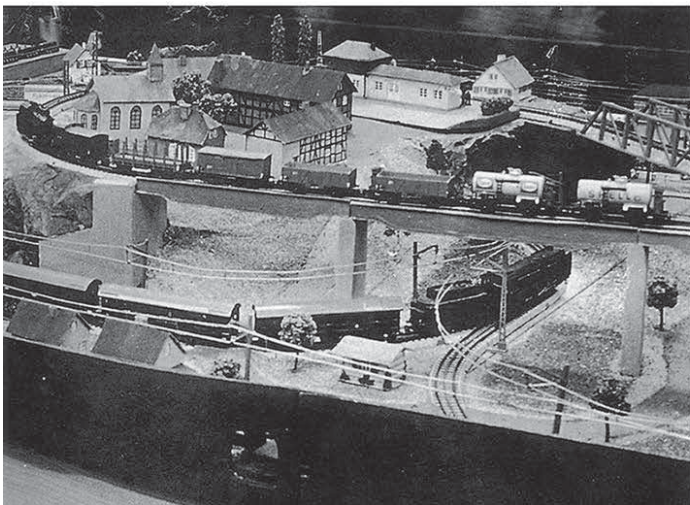
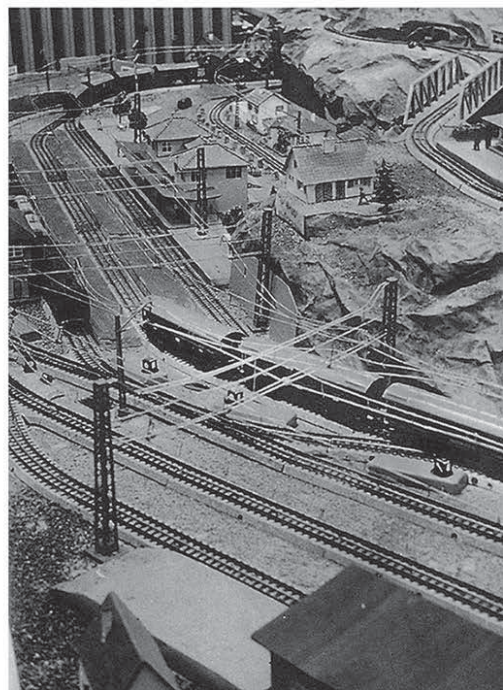
sen ausgesetzt. Wenn Sie die Bilder betrachten, so fällt vor allem der größer gewählte Gleisradius auf, der die zweite

Miniaturbahnanlage schon vorbildgetreuer, oder wenn Sie wollen, modellbahnmäßiger wirken ließ.

Bild 5 (oben). Der erste Erfolg: Eine Ausstellung in einem Aachener Fachgeschäft in der Vorweihnachtszeit. Sobald sich auf der Anlage Betrieb zeigte, drängten sich die Zuschauer.

Bild 7. Das für damalige Begriffe schöne Empfangsgebäude kommt hier leider nur unvollkommen zur Geltung.

Bild 6. Erst durch die Ausstellung bekamen auch wir Einblicke in die Anlage, die uns wegen der Enge unter dem Dach nicht möglich waren. Hier die Kastenträgerbrücke und die nach Eigenentwurf aus Pappe und Sperrholz gefertigten Fachwerkhäuser und Kirche.



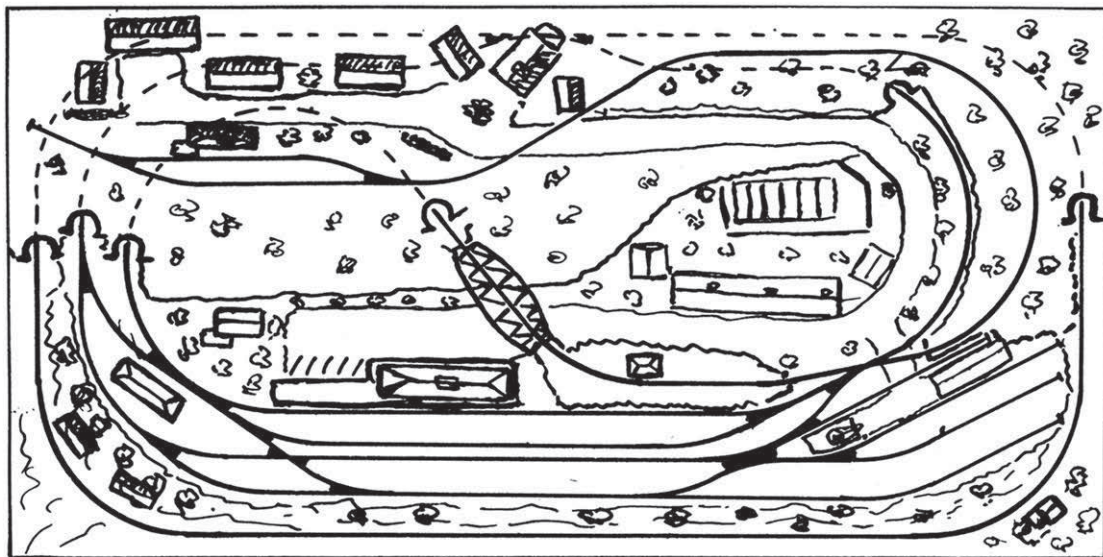


Bild 8. Das für die „Ausstellungs-Anlage“ eingehandelte Märklin-Material sollte auch zum Einsatz kommen. So entstand nach diesem Gleisplan eine neue Anlagenvariante.

Während des Anlagenbaues — so um 1959 — reizte es mich, meine Geschicklichkeit im Umgang mit dem Lötkolben weiter zu vervollkommen. Angeregt durch verschiedene MIBA-Bauvorschläge entstanden so nebenbei, quasi als Küchentischarbeiten, aus Nemeck-Kleinprofilen eine Signalbrücke und ein Besandungsturm. Beide Bastelergebnisse sind auch heute noch „im Einsatz“, sprich in meiner Anlage integriert. Und noch heute erinnere ich mich mit Schmunzeln an den Verbrauch kleiner Kartoffelstücke, die die Wärme ableiten sollten, damit fertige Lötstellen sich nicht wieder lösen. Solche Lötarbeiten sind ja heute nicht mehr in diesem Umfang angezeigt, da die Modellbahnhersteller mit einer immer mehr verfeinerten Spritztechnik entsprechende Plastikbausätze auf den Markt bringen. Auch sei hier noch der Hinweis auf die außerordentlichen Möglichkeiten der modernen Ätztechnik hingewiesen.

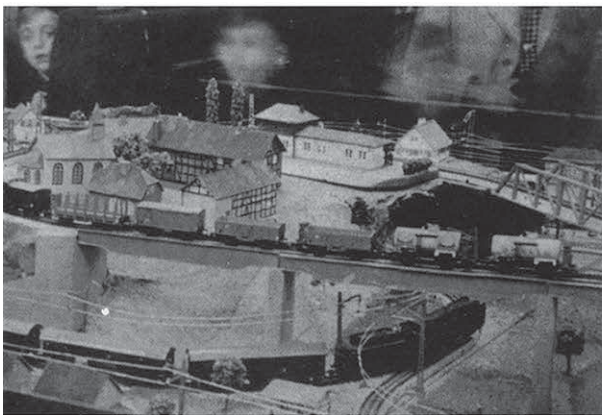


Bild 9. Hier nochmal ein Ausschnitt aus der Schaufensteranlage.

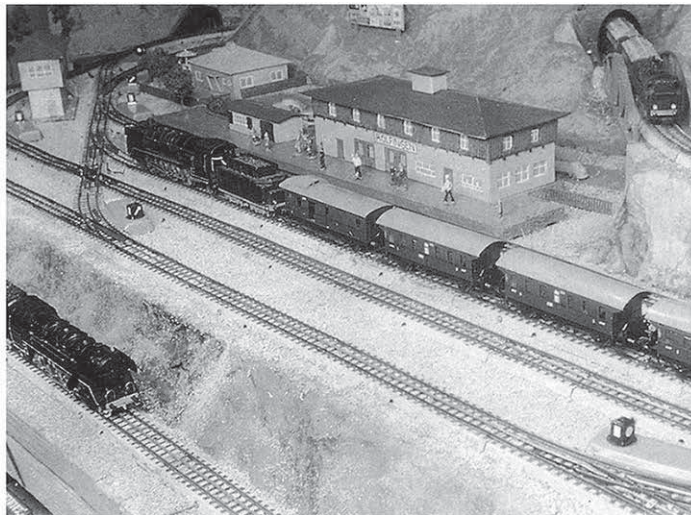


Bild 10. Die „Neue“ mit neuem Empfangsgebäude aus dünnem Sperrholz, Obergeschoß aus Furnierstreifen, Fenster aus Transparentpapier unterlegt, dem Fensterrahmen aufgezeichnet waren. — Bei dieser Anlage wurde auf Fahrleitung verzichtet.

Bild 11. Man beachte die dem damaligen Standard entsprechenden Bäume.

Lokselbstbau gehört dazu

Nun wage ich mich auch an den Lokselbstbau. Mein erster Versuch war der Nachbau des Modelles der belgischen Baureihe 201. Diese Lok verkehrte täglich über Aachen bis Köln und gehörte so zu dem täglichen Erscheinungsbild des grenzüberschreitenden Bahnbetriebes. Zu dem Bau dieser Lokomotive sei hier nur kurz vermerkt, daß die Drehgestelle — eines davon mit Antrieb — von der Pacific-Lok Fleischmanns stammten, während das Lokgehäuse selbst totaler Eigenbau aus 0,5 mm Messingblech war. Als Bau- und Konstruktionsplan dienten nur Fotos und eine ziemlich grobe Typenzeichnung.

In diese Zeit fielen auch die ersten „Superungen“ oder schlichter ausgedrückt, Verfeinerungen von H0-Loks. Meine Bemühungen galten hier der Piko BR 50.

Federpuffer und 2. Neubeginn

Noch bevor die Anlage vollkommen durchgestaltet war, war ihr „Aus“ beschlossen und verkündet, denn ich war inzwischen verheiratet und fast fahrplanmäßig stellte sich der Nachwuchs, eine Tochter ein, für die nun ein Raum erforderlich war und dies war der, in welchem die Anlage aufgebaut war. Auch hier kam das Ende dieser Anlage

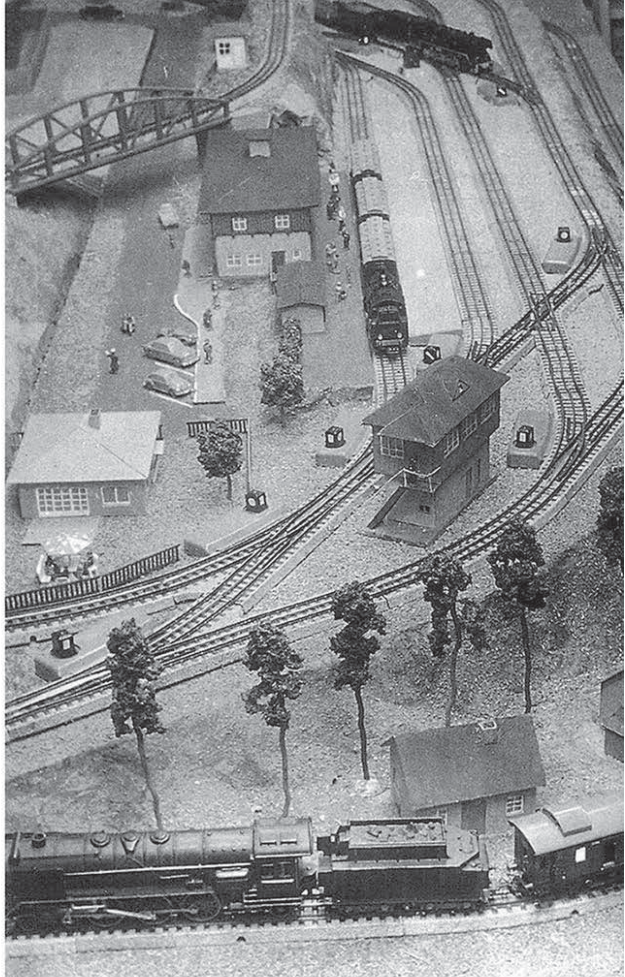
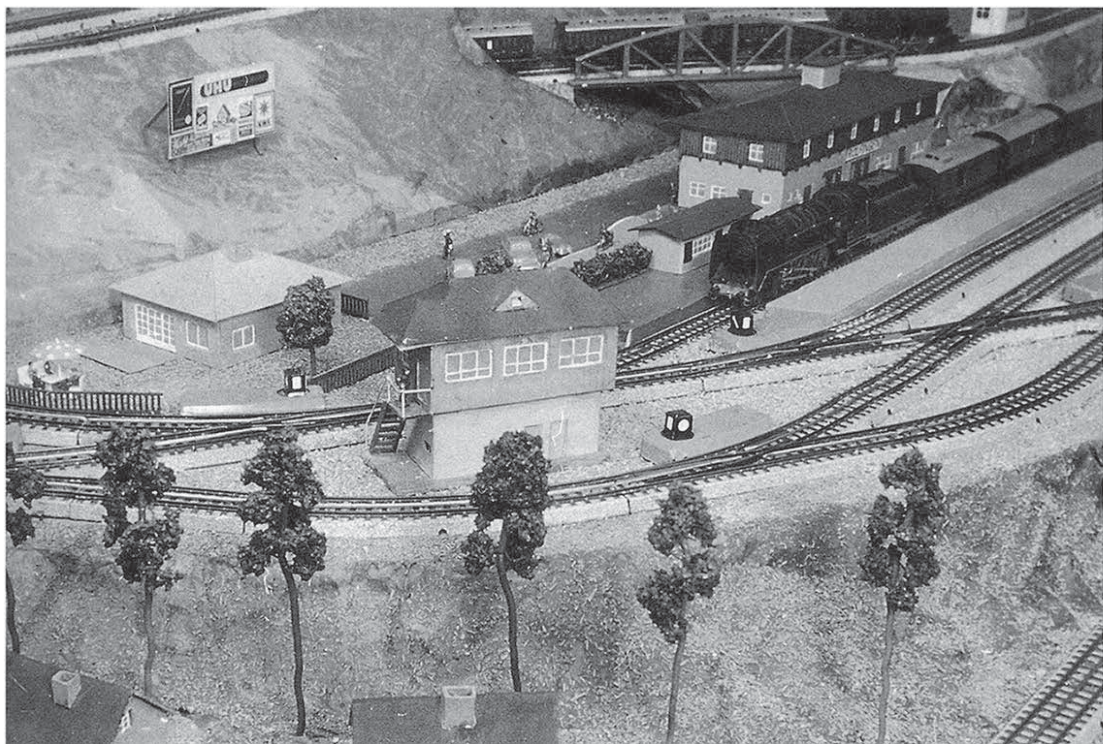


Bild 12. Die Landschaft war Grottenpapier mit Faller-Streugries beklebt.



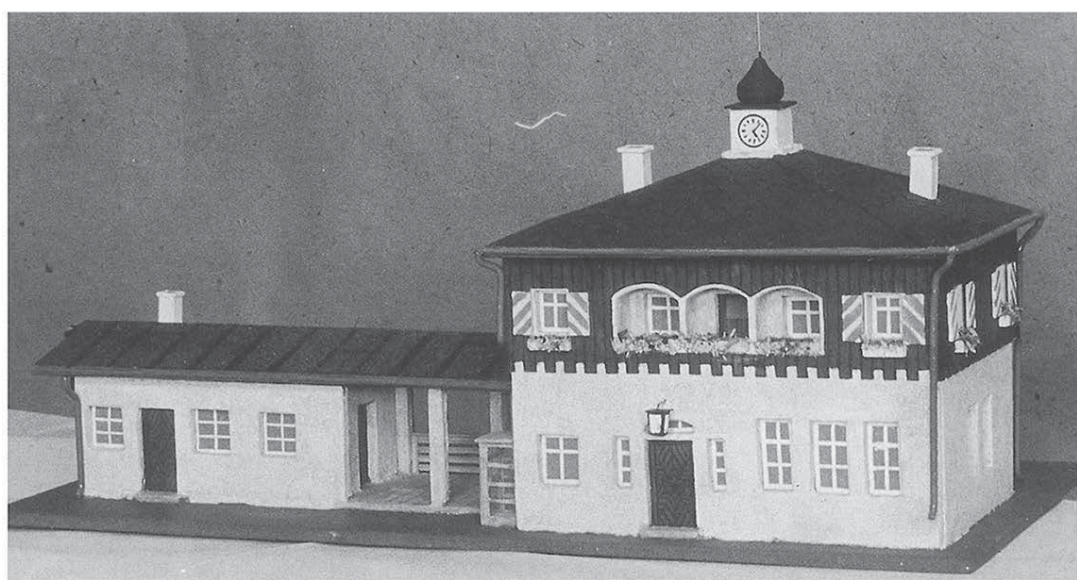
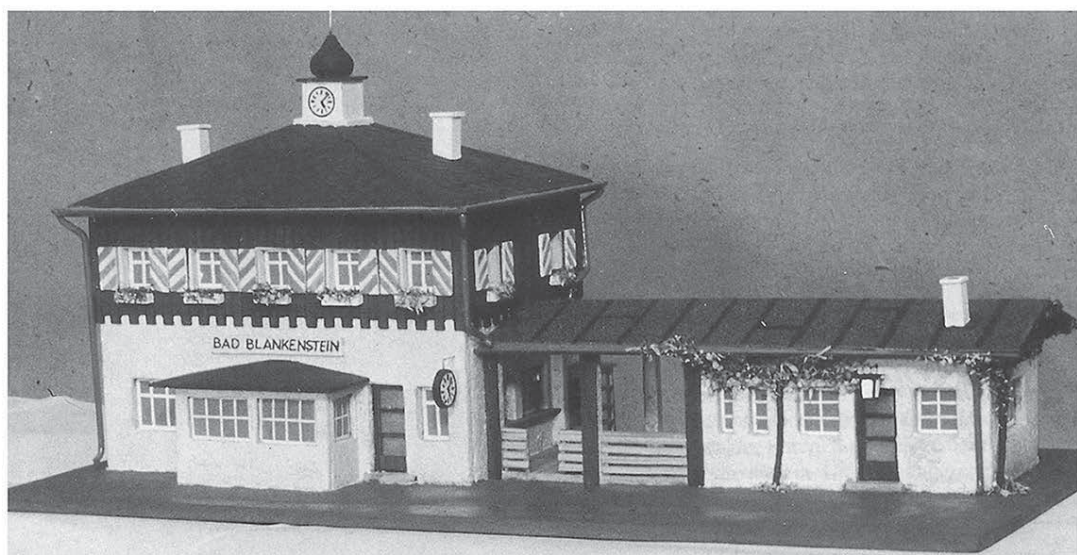
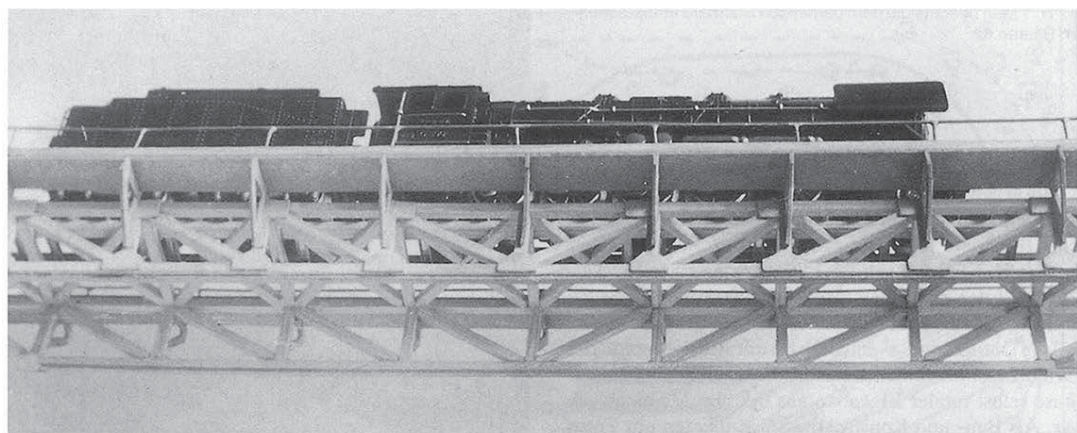


Bild 13 (links). Diese Brücke entstand aus 3 x 3 mm Segelflugleistchen. Die Knotenbleche, der Laufsteg und seine Stützen waren aus Karton. Die Brücke hatte eine beachtliche Tragfähigkeit.

nicht unwillkommen, hatte ich doch durch Fachliteratur einerseits und Gedankenaustausch im inzwischen in Aachen gegründeten Modelleisenbahnclub andererseits soviel Neues gesehen, was sich in die Tat umzusetzen lohnte, aber in dieser Anlage, vor allem wegen ihrer Gleisformationen bzw. Weichenentwicklungen, nicht zu verwirklichen war. Ich meine vor allem das Puffer-an-Puffer-Fahren. Von Herrn Schnieber, ebenfalls Mitglied unseres Aachener Modelleisenbahnclubs, hatte ich schon etwa 1960 das Puffer-an-Puffer-Fahren in der Praxis gesehen und war fasziniert. Ja, das war vorbildgemäßes Aussehen. Mein Entschluß stand fest, Lok- und Wagenpark mußten umgebaut werden. Wie Herr Schnieber verwendete ich für die notwendige Umrüstung Federpuffer der Firma Vögele und Kupplungen von Sommerfeldt. Über 150 Fahrzeuge habe ich so umgebaut. Da diese noch im Einsatz sind und sehr viele Erkenntnisse und Erfahrungen sowohl hinsichtlich der Fahrzeugumbauten als auch hinsichtlich der Gleis-

Bild 14 (links). Nach einem MIBA-Entwurf entstand dieses Empfangsgebäude. Werkstoffe: unterschiedlich dünnes Sperrholz, Pappe, Sandpapier für das Anbaudach.

bzw. Weichenverlegung heute noch Gültigkeit haben, möchte ich hier an dieser Stelle etwas ausführlicher werden.

Die wichtigste Erkenntnis, die ich von Herrn Schnieber übernahm und auf deren Basis ich meine Fahrzeuge auf Vögele-Federpuffer und Sommerfeldt-Kupplungen umrüstete, war die Formel

$$4 \times \text{LüP} = \text{Mindestradius} \\ \text{oder umgekehrt} \\ \text{Gleisradius} : 4 = \text{max. Fahrzeug-LüP}$$

Da mein vorgegebener Mindestradius 60 cm betrug konnte ich also nur wagen, mit einer maximalen Länge von 15 cm LüP eng, d. h. Pufferteller an Pufferteller fahrend, zu kuppln. In diesen Grenzen lagen die meisten Güterwagenmodelle und Tender der Dampflokomotiven. Weitere Voraussetzungen für Puffer-an-Puffer-Fahren waren die Verlegung von Übergangsbögen und bei Weichenstraßen mit gegenläufigen Bögen eine Zwischengerade von 1/2 mal LüP und schließlich Weichenabzweigungswinkel nicht größer als 15 Grad.

Die Zwischengerade war auch für die freie Strecke bei gegenläufigen Kurven gefordert, damit die Pufferteller in diesen Fällen nie abgleiten und sich ineinander verhaken

Bild 15 (links). Hier die Straßenseite. Leider nur schwach erkennbar: Das Dach des Hauptgebäudes ist mit etlichen Hundert aus Pappe ausgeschnittenen Ziegeln gedeckt.

können. Dieses gefürchtete Verhaken wird auch durch die Wahl der eingebauten Kupplung zusätzlich nach Möglichkeit ausgeschlossen, die die Wagen auf Abstand halten. Bei Fahrzeugen mit großem Überhang (z.B. vierachsige Reisezugwagen) erwies sich die Notwendigkeit der Zwischengraden mit der Länge 1 x LüP als unerläßlich. Da dies nicht zu realisieren war, vergrößerte ich über den Kupplungsabstand den Pufferteller-Luftspalt nach folgender Formel

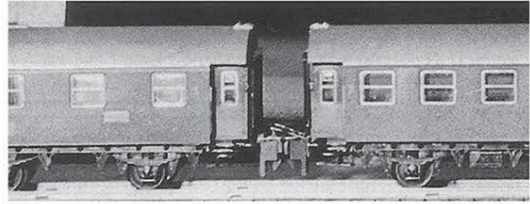


Bild 16. Dieser weite Abstand zwischen den Stirnseiten der Wagen war es, der mich störte . . .



Bild 17. . . . und mich auf Abhilfe sinnen ließ.

$$\text{Pufferteller-Luftspalt} = (\text{LüP} [\text{cm}] - \frac{R_{\min}}{4} [\text{cm}]) \times 0,2 \text{ mm}$$

Hierfür zwei Beispiele:

$$1. \text{ LüP} = 18 \text{ cm}, R_{\min} = 60 \text{ cm}$$

$$\text{Puffer-Luftspalt} = (18 - 15) \times 0,2 = 0,6 \text{ mm}$$

$$2. \text{ 26 cm-D-Zugwagen mit fester Pufferbohle } R_{\min} = 60 \text{ cm}$$

$$\text{Puffer-Luftspalt} = (26 - 15) \times 0,2 = 2,2 \text{ mm.}$$

Daraus zog ich die Konsequenz, daß sich der Umbau von D-Zugwagen mit Federpuffern bei 60 cm-Radius nicht lohnte, da doch keine Puffertellerberührung stattfinden konnte. Später fand ich dann eine Lösung, über die ich aber an anderer Stelle berichten werde.

Wie schon erwähnt, nahm ich die Vögele-Federpuffer, für Wagen mit 5,5 mm Pufferteller-Durchmesser, für Loks solche mit 6,0 mm Durchmesser. Nach Entfernen der alten starren Puffer wurde die vorhandene Bohrung mit einem Spiralbohrer auf 2,8 mm Durchmesser aufgebohrt und der Federpuffer auf Paßsitz eingedrückt. Falls nicht genügend „Fleisch“ an der Pufferbohle den festen Sitz der Puffer sichert, nahm ich Zyanolit oder UHU-Plus zur Hilfe. Dabei muß darauf geachtet werden, daß kein Klebstoff von hinten in die Hülse gelangt. Bei Fahrzeugen mit angespritzten Puffern sägte ich diese ab und bohrte mit einem

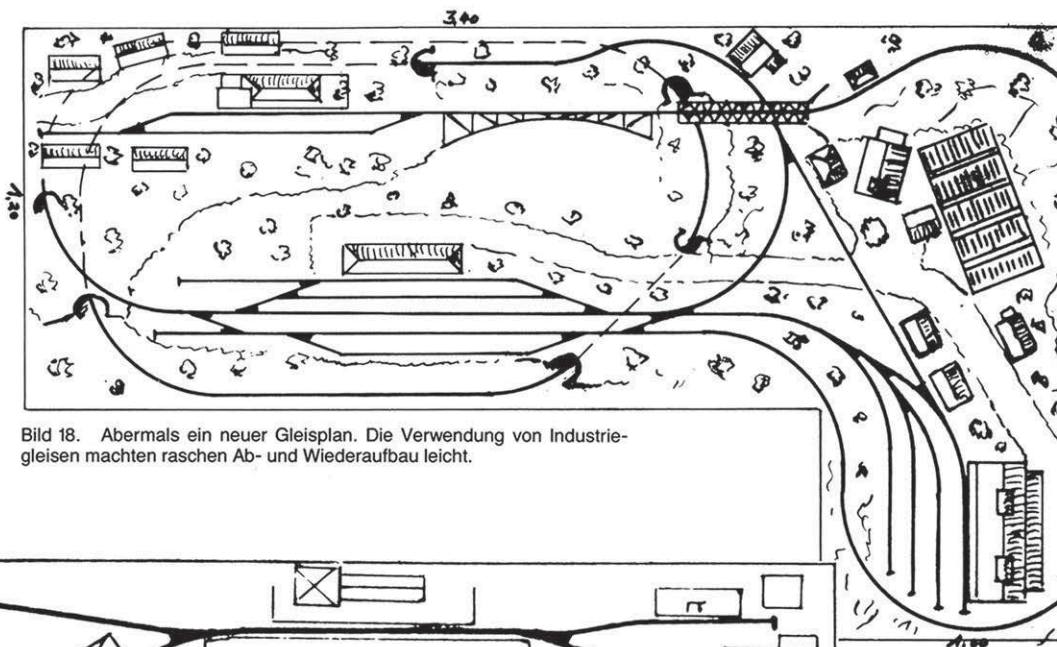


Bild 18. Abermals ein neuer Gleisplan. Die Verwendung von Industriegleisen machten raschen Ab- und Wiederaufbau leicht.

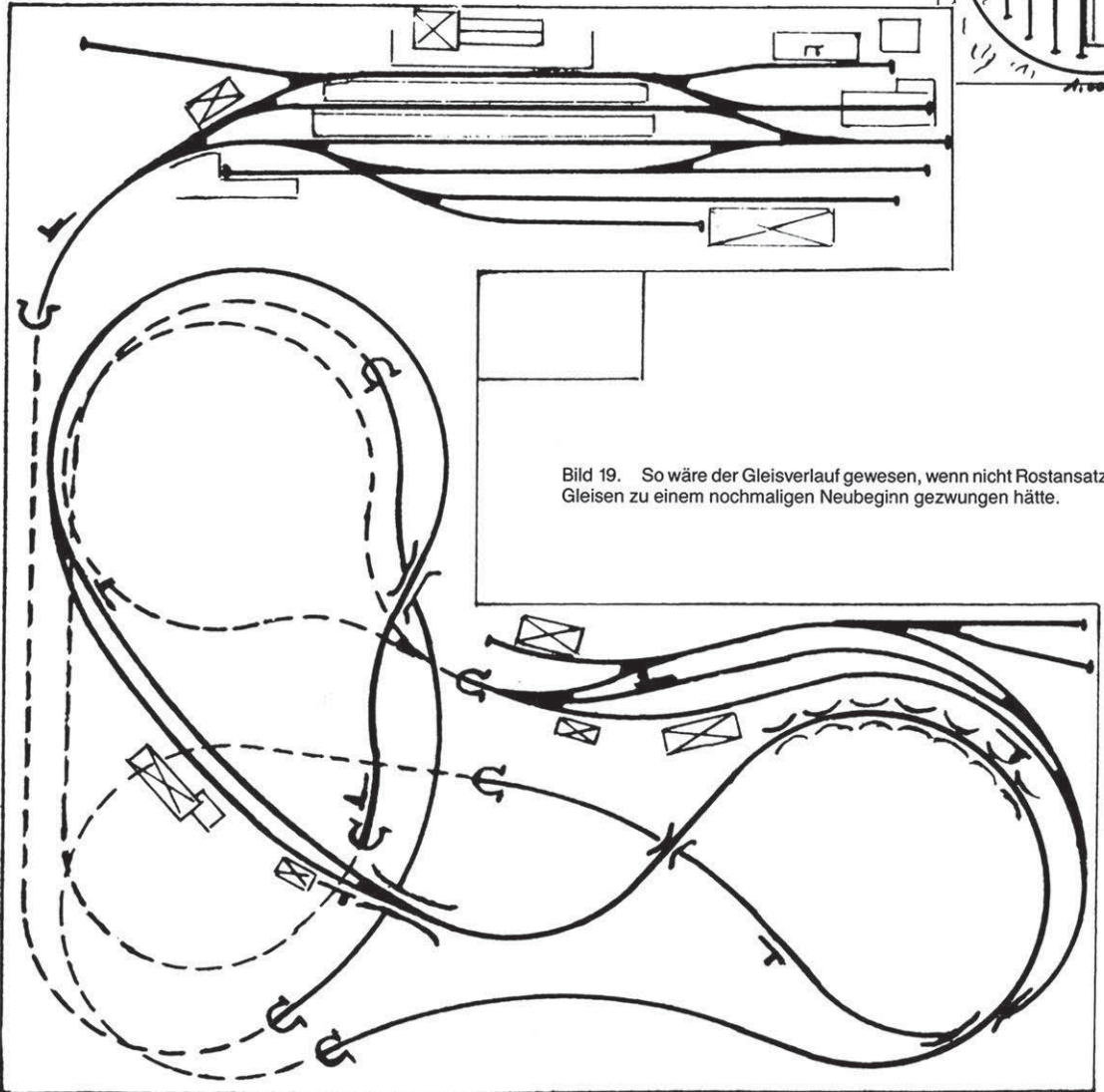


Bild 19. So wäre der Gleisverlauf gewesen, wenn nicht Rostansatz an den Gleisen zu einem nochmaligen Neubeginn gezwungen hätte.