

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

100 Seiten

MIBA

Miniaturbahnen

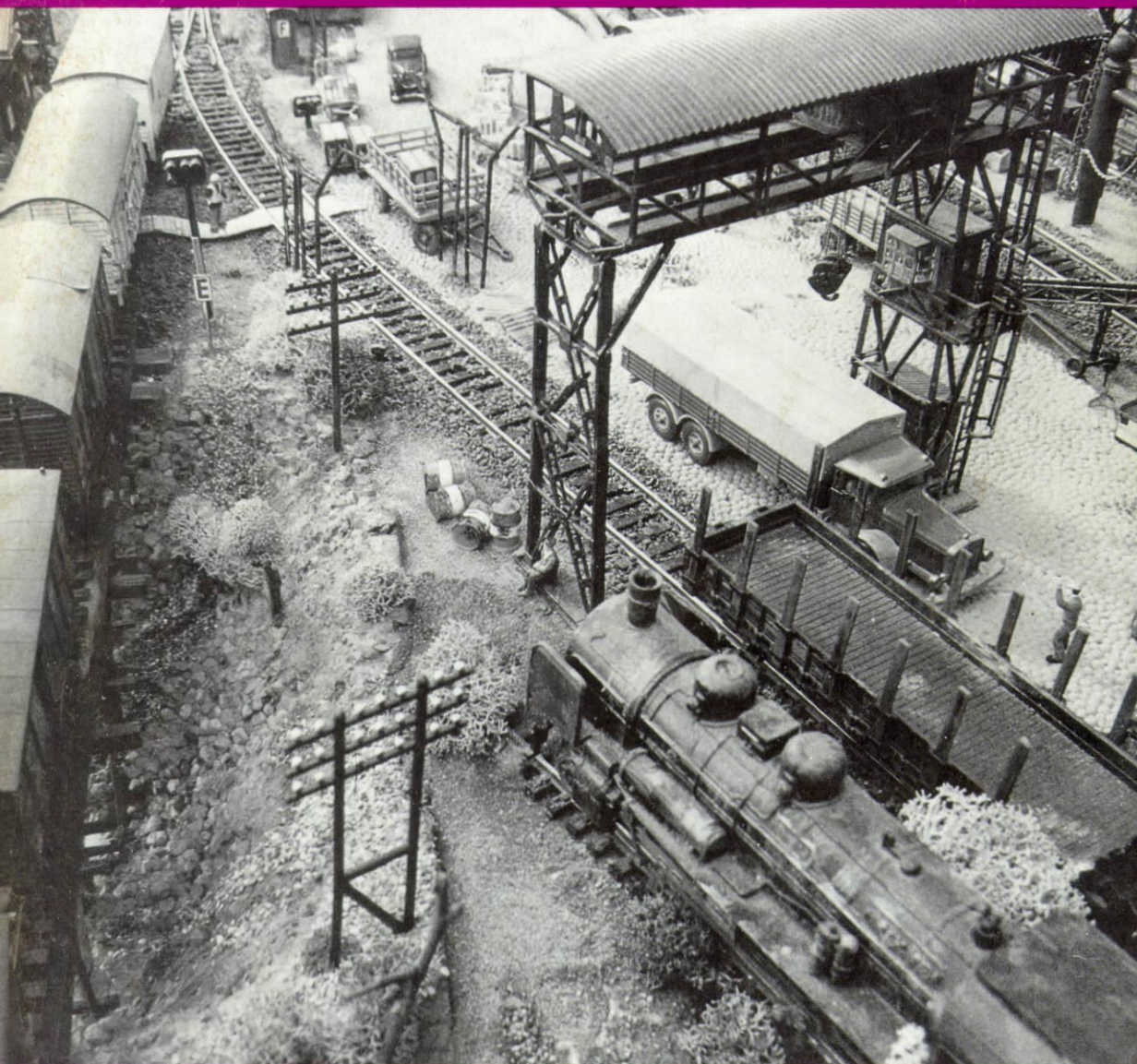


Abb. 1. Konzentriert verglichen Hans Sachs und WeWaW vor dem „Gabentisch“ die „Wunschliste“ der Streckenplaner mit den ausgelosten Nummern (die jeder Teilnehmer zugeordnet bekam). Im Vordergrund führen Joachim Wegener und Dr. Otto Raab das Protokoll.



Verlosung von Modellbahn-Material zur Streckenplan-Aktion

Am 7. 10. 1981 war es soweit: In den neuen Räumen der MIBA waltete Fortuna ihres Amtes – und zwar in Gestalt von Oberstaatsanwalt a. D. und Mo-

dellbahner (keinesfalls a. D.) Hans Sachs, der höchstpersönlich die Gewinner des Modellbahn-Materials ermittelte, das die MIBA für die Teilneh-

Abb. 2. Nach getaner Arbeit ein Prosit auf den erfolgreichen Abschluß der Verlosung! Hier sieht man (v.l.n.r.): Technischer Assistent Jürgen Kaus, WeWaW, Vertriebsleiter Wolfgang Löscher, Oberstaatsanwalt a.D. Hans Sachs, Geschäftsführer Dr. Otto Raab und dessen Tochter Doris.



mer an der großen Streckenplan-Aktion zur Verfügung gestellt hatte (siehe Heft 9 und 12/80). Der TV-bekanntere Berufler und prominente Jurist war nicht nur Garant dafür, daß alles stets mit rechten Dingen zugeht, sondern genoß als leidenschaftlicher Modellbahner diese spezielle Glücksbringerrolle ganz offensichtlich. Durch die **nachträgliche Aufstockung des ursprünglichen Verlosungs-Etats** (siehe Heft 12/80, S. 1072) **auf Modellbahnmateriale im Wert von über 5000,- DM** kam die Auslosung indes eher einer Aus-Schüttung gleich: 253 Einsender konnten bedacht werden, wobei jeder einzelne – soweit die entsprechenden Angaben vorlagen – Modelle seiner gewünschten Baugröße „zugeordnet“ bekam; auch seltene Sonderwünsche wurden – soweit irgend möglich – berücksichtigt!

Noch vor dem Weihnachtsfest werden die Modelle von der MIBA auf die Reise geschickt; die Namen der Empfänger werden im großen Weihnachtsheft 12/81 veröffentlicht. Ohnedies werden sich zahlreiche Einsender demnächst gedruckt wiederfinden: In der ersten Ausgabe von **MODELLBAHNER PLANEN FÜR MODELLBAHNER – MPM 1**.

Das Kürzel „MPM“ steht dabei nicht nur für „**Modellbahner planen für Modellbahner**“, sondern auch für „**MIBA-PLANUNGS-MAPPE**“; denn angesichts des speziellen Sujets haben wir uns zu einer gänzlich neuen Publikationsform entschlossen:

Die Pläne werden nicht gebunden, sondern als – durchnummerierte und durch eine Banderole zusammengehaltene – Einzelblätter im doppelten MIBA-Format (33 x 23,5 cm) herausgegeben, die in einer speziellen Einschlagmappe liegen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die ja in erster Linie als Arbeitsunterlage gedachten Gleispläne können zum genauen Studium, für Vergleiche, eventuelle Abänderungen usw. einzeln herausgenommen und ggf. auch in einer anderen, vom jeweiligen Leser vorgesehenen Reihenfolge – etwa nach Größen oder Themen – neu geordnet werden. Zusammen mit den Folge-Mappen kann sich jeder Leser somit sein ureigenstes „Gleisplan-Archiv“ auf- und ausbauen.

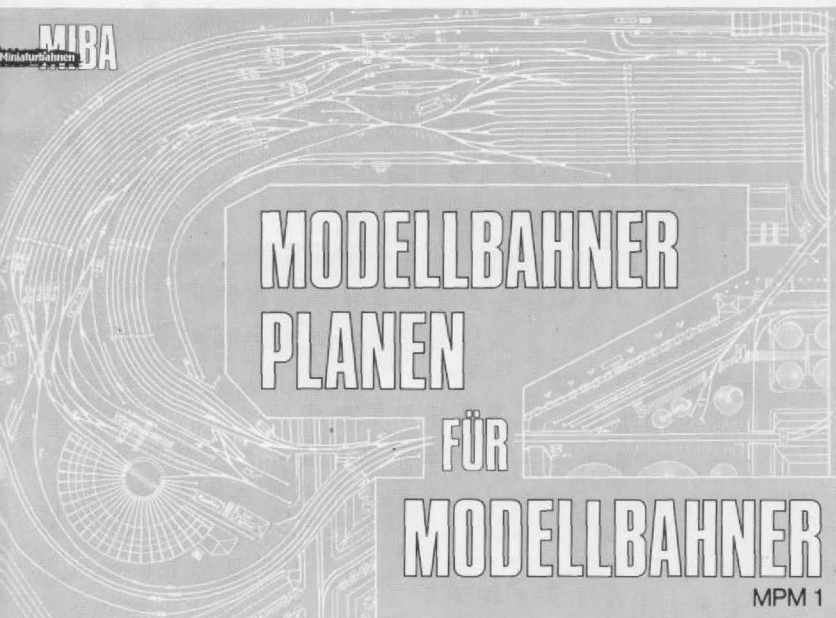
Die erste Ausgabe wird noch im Dezember dieses Jahres erscheinen, damit Sie für die Weihnachtsfeiertage etwas zum „Schmökern“ haben; sichern Sie sich rechtzeitig Ihr Exemplar!

In Kürze erhältlich!

MODELLBAHNER PLANEN FÜR MODELLBAHNER

Eine völlig neue Präsentation von Modellbahn-Streckenplänen! Zur einfacheren Handhabung liegen die Plan-Blätter einzeln in der MIBA-PLANUNGS-MAPPE (MPM) und können somit herausgenommen und genau studiert bzw. bearbeitet, abgeändert oder mitein-

ander verglichen werden. „MPM 1“ ist somit eine echte Arbeits- und Planungsunterlage und nicht irgendein Gleisplan-Büchlein, und zugleich – im Hinblick auf die Folge-Mappen – der Grundstock eines wachsenden Gleisplan-Archivs.

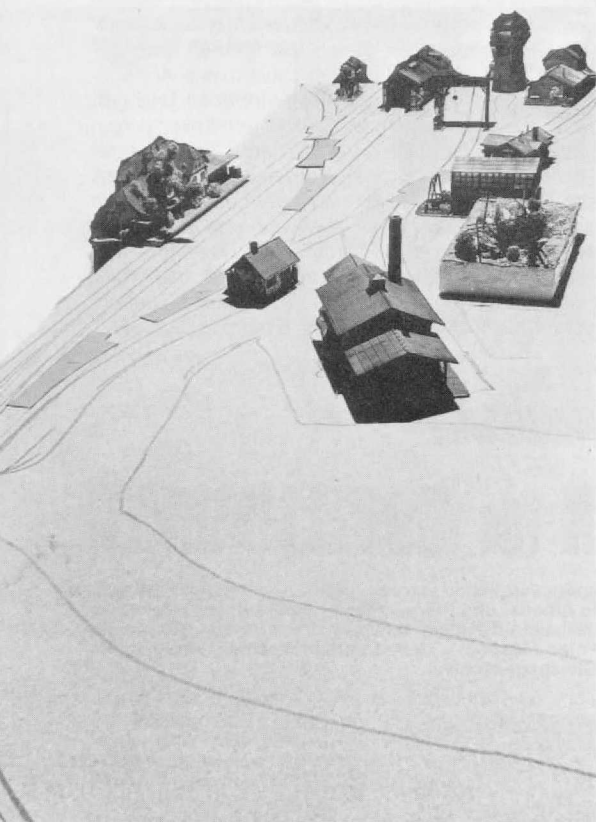


- 100 unterschiedliche Anlagenentwürfe aller möglichen Themen in verschiedenen Abmessungen und Nenngrößen – von der Mini-Anlage bis zur riesigen Traumanlage!
- mit textlichen Erläuterungen und z. T. mit perspektivischen Schauskizzen versehen
- 96 Seiten im Maxi-Format 33 x 23,5 cm (doppeltes MIBA-Format) in stabiler Hochglanz-Mappe
- Preis DM 19,80; lieferbar über den Fachhandel oder (zuzügl. DM 1,80 Versandkosten, ab 1.1.82 DM 2,20) direkt vom

MIBA VERLAG
Schanzäckerstraße 24–26
8500 NÜRNBERG

So baute ich mein Diorama

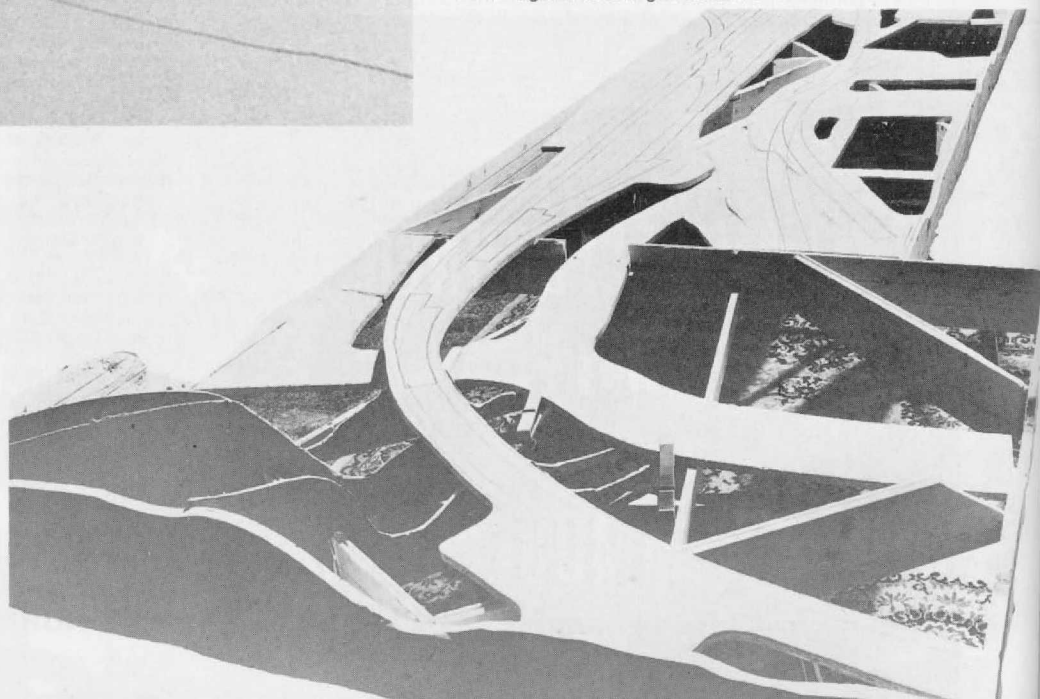
Unterbau · Trassenbau · Gleisverlegung · Geländebau



Vorbemerkung

Zuerst sollten wir uns darüber im klaren sein, was ein Diorama überhaupt ist. Ein Diorama ist ein Schaustück, d. h. auf unser Metier zugeschnitten: ein Ausschnitt aus einer Modellbahnanlage. Nun kann ein solches Schaustück oder Diorama durchaus funktionstüchtig sein; die Gleise können Strom führen, die Signal- und Weichenantriebe arbeiten und die Beleuchtung auch wirklich leuchten. Weil es sich hierbei um nur einen kleinen Ausschnitt handelt, hat man durchaus die Möglichkeit, sich im Detail „auszuto-ben“. Darüberhinaus kann ein solches Diorama später einmal in eine Anlage integriert werden. Ebenso ist ein Spielbetrieb denkbar, der sich natürlich vorwiegend auf das Rangieren beschränken wird. Etwas überspitzt könnte man behaupten: Da der Modell-eisenbahner ohnehin die größte Freude beim Aufbau seiner Anlage findet – warum dann nicht mit einem Diorama anfangen? Für all jene unter uns (es werden wohl viele sein), bei denen Platzmangel zur „Hausmannskost“ ihres Hobbys gehört, böte sich ein solches Anlagenteilstück geradezu an.

Abb. 1 u. 2. Zur Ermittlung der richtigen Größenverhältnisse wurden Gleise und Weichen, Straßen und Plätze 1:1 auf eine Pressspanplatte gezeichnet. Die Gleistrassen bzw. Straßen wurden ausgesägt und in der richtigen Höhenlage auf den Unterbau montiert.



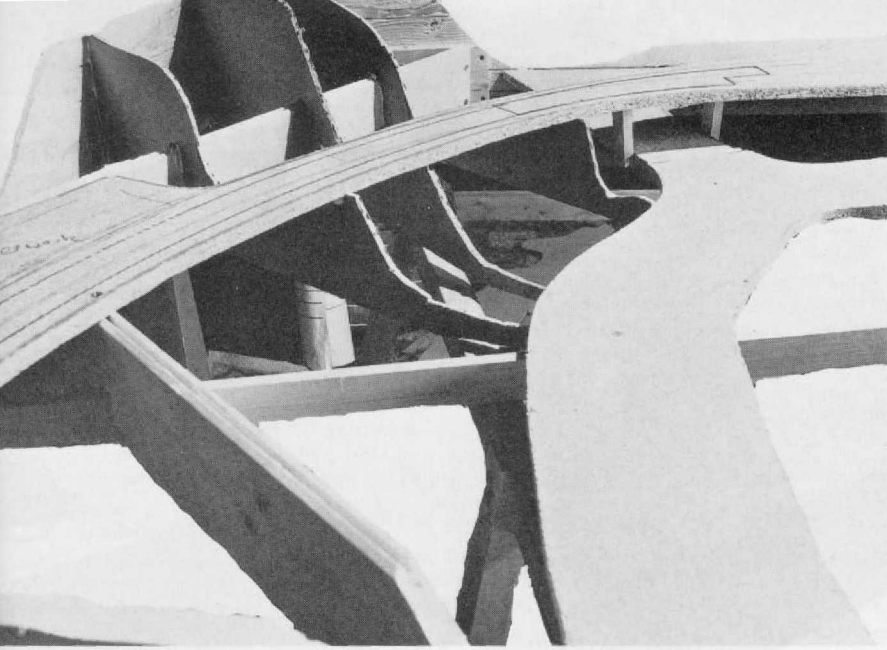


Abb. 3. Die ausgesägten Trassen markieren bereits den Verlauf von Schiene und Straße; sie liegen auf den Querverstreben des Unterbaues auf und sind mittels Kreuzschrauben befestigt. Die sogenannten „Profilbretter“ (mit Nut und Feder) waren gerade günstig zu haben; sie wurden mit der Nut nach oben montiert. Die Profilsparanten im Hintergrund wurden nur an dieser Stelle eingebaut; sie sind bei dieser Art des Geländebaus nicht unbedingt erforderlich.

Planung

Wie entsteht nun ein solches Diorama? Zuerst ist selbstverständlich der Plan der Vater aller Dinge. Ich persönlich entschied mich für einen Kleinstadtbahnhof an einer eingleisigen Strecke. Diese kleine Stadt hat auch etwas Industrie, eine kleine Brauerei, und der Bahnhof hat ein winziges Bw. Für etwas Betrieb ist also durchaus gesorgt. Nachdem man sich zu einem Plan durchgerungen hat – was wahrlich nicht einfach ist, denn der Möglichkeiten gibt es viele – bringt man das Diorama in verkleinertem Maßstab zu Papier. Erst wenn man mit sich völlig im reinen ist und der

eine Plan sich herauskristallisiert hat, zeichnet man ihn maßstabgerecht 1 : 1 auf Packpapier. Damit man sich nicht etwa selbst betrügt, empfiehlt es sich, die Umrisse aller DKW's und Weichen im Maßstab 1 : 1 aus Pappe auszuschneiden. Nur so sieht man die wirkliche Größe der Dinge und nicht die gestauchte Wunschgröße. Liegen unsere Pappweichen nun an Ort und Stelle, zeichnet man sie mit starkem Filzschreiber auf das Packpapier. Um die Strecke zu komplettieren, lege ich Flexgleise aus. Plätze, Straßen usw. werden ebenfalls im Maßstab 1 : 1 auf das Papier gezeichnet.

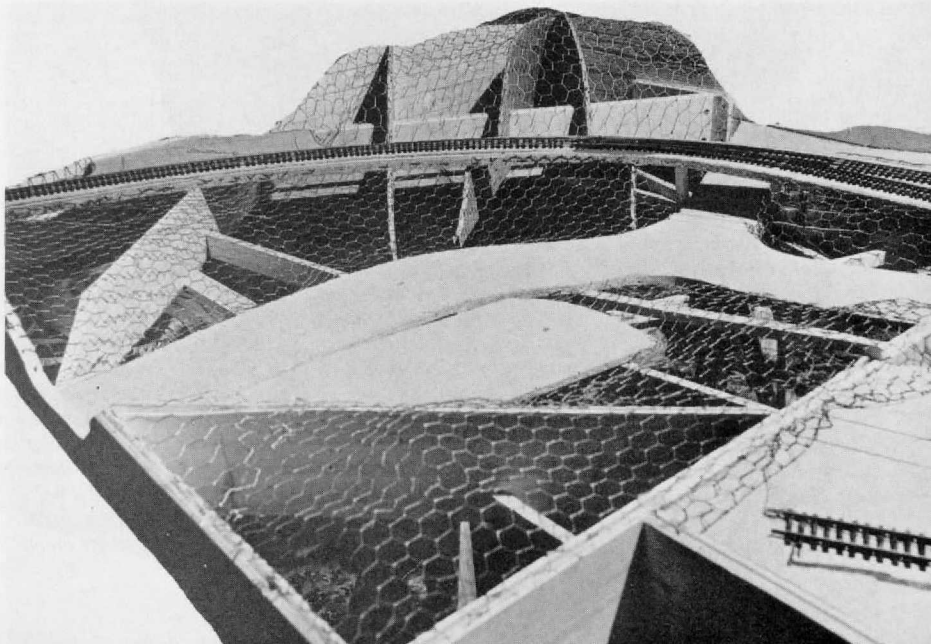


Abb. 4. Der nächste Schritt bei der Geländegestaltung: Grobmaschiges Drahtgeflecht (sogenannter Hasendraht) wird über die Latten und Stützen des Unterbaues gespannt und in die gewünschte Form gedrückt.

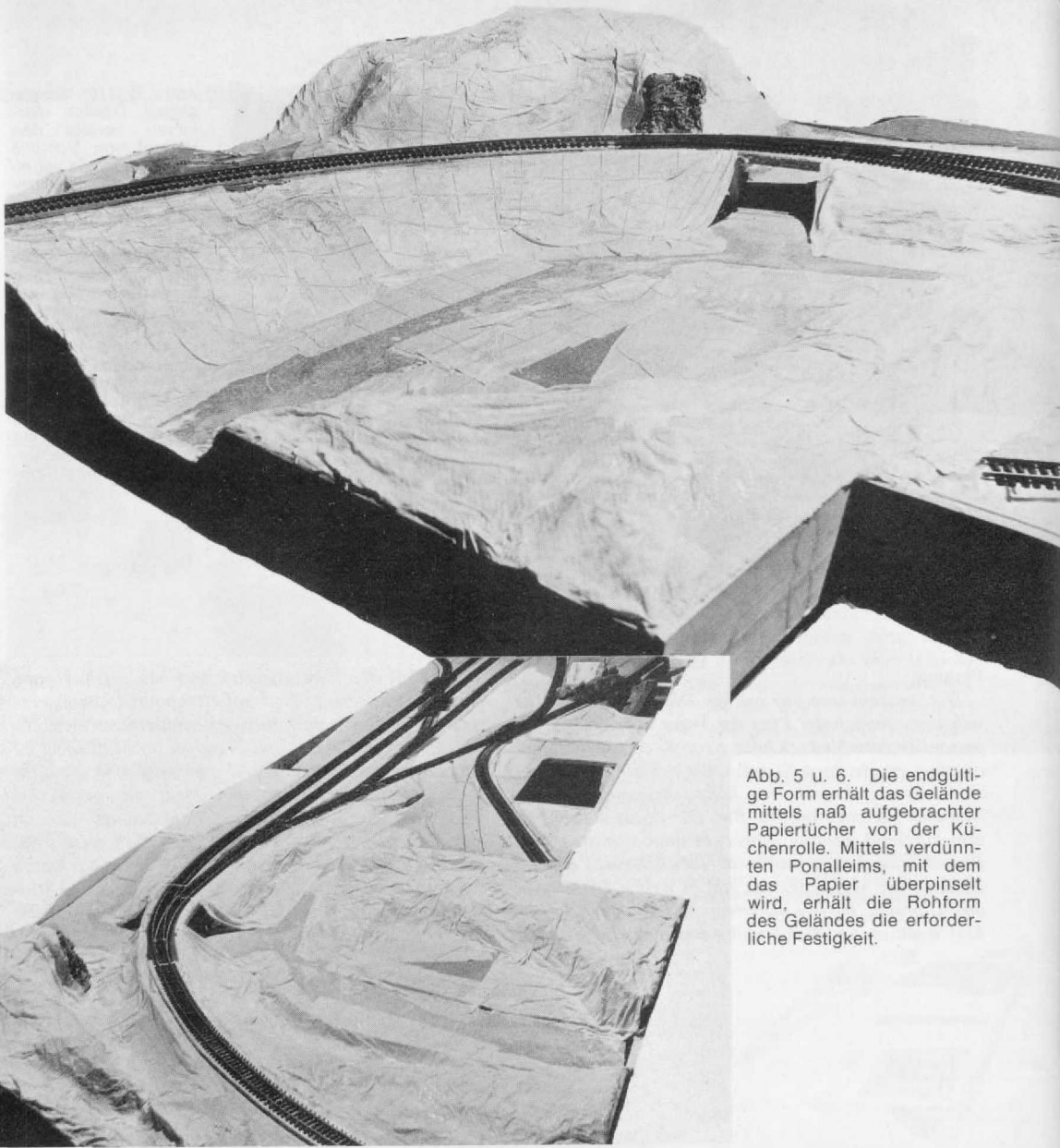


Abb. 5 u. 6. Die endgültige Form erhält das Gelände mittels naß aufgebrachtener Papiertücher von der Küchenrolle. Mittels verdünnten Ponalleims, mit dem das Papier überpinselt wird, erhält die Rohform des Geländes die erforderliche Festigkeit.

Aufbau

Nun hat man immer noch die Möglichkeit, kleinere Korrekturen vorzunehmen. Ist man schließlich mit dem Plan zufrieden, überträgt man ihn auf eine Preßspanplatte (meine hatte eine Stärke von 8 mm). Ist der Plan auch hier übertragen, so tut man gut daran, die vorgesehenen Gebäude probeweise an Bahndamm und Straße zu plazieren, denn auch jetzt gibt es immer noch Möglichkeiten, umzudisponieren. Dann stellt man die Preßspanplatte einstweilen beiseite und widmet sich der heikelsten Arbeit, dem Rahmengerüst. Nun wird manch einer fragen: „Was soll daran schon ‚heikel‘ sein?“ Nun, ein Diorama vom Ausmaß 266 × 80 cm bringt beim Transport bereits einige

Verwindungsprobleme. Zwar könnte man mit einem Aufwand von Balken und „Stämmen“ diesen begegnen, aber immerhin sollte ein Diorama auch transportfähig sein. Hier treffen sich zwei Dinge, die sich überhaupt nicht vertragen. Ich löste die Sache wie folgt: Der Rahmen wurde aus Profilhölzern (Fichte) gebaut (wie sie mitunter günstig in Heimwerker-Läden erhältlich sind). Dieses Holz ist zwar leicht, doch muß man es für unsere Zwecke mannigfaltig kreuz und quer in sich verstreben. Mit Kreuzschrauben und viel Ponal-Leim kam immer noch ein Leistchen hinzu, bis die Sache stabil war.

Anfangs wollte ich das Gelände über Profilsparren modellieren und sägte einige Sparren „frei Schnauze“

zurecht. Diese Bauweise würde ich heute nicht mehr anwenden, weil sich zum einen Korrekturen nachträglich schlecht ausführen lassen und zum anderen die Spanten gar nicht notwendig sind. Auf Abb. 3 u. 4 sind einige Spanten in der Anlagenecke zu erkennen; bei den übrigen Teilen verzichtete ich darauf.

Jetzt wenden wir uns wieder unserer Preßspanplatte zu und sägen mit einer Stichsäge Trassen heraus, die später über oder unter Niveau zu liegen kommen können; ebenso verfahren wir auch mit den Straßen. Alles, was dem angenommenen Null-Niveau entsprechen soll, wird nun fest auf den Rahmen bzw. seine Verstrebrungen aufgeschraubt. Alle anderen Teile über oder unter Niveau werden mit entsprechenden Stützen angehoben oder versenkt befestigt. Jetzt hat unser Rahmengestell weitere Festigkeit bekommen, wenngleich man vielleicht das Gewicht mit Sorge betrachtet.

Gelände

Die „Löcher“, also die ausgesägten Teile der Anlage, werden mit sog. Hasendraht überspannt, d. h. man heftet diesen Hasendraht an den Rand der Löcher und drückt je nach Bedarf Vertiefungen oder Erhöhungen ein. Über den fertig modellierten Hasendraht legt man nun prillwasserdurchränktes Toilettenpapier oder – wie in meinem Falle – jenes „herrlich saugende“ Küchenrollenpapier aus der Fernsehwerbung.

Danach wird mit streichfähig verdünntem Ponal-Leim die so entstandene Rohform des Geländes eingepinselt; das Gelände trocknet über Nacht.

Gleisverlegung

Nun wird es Zeit, an das Verlegen der Gleise und Weichen zu denken. Nach der Befestigung der Gleise mittels kleiner Nägel geht es an das Einschottern. Im Handel gibt es eine Vielzahl verschiedener Materialien; ich entschied mich für Steinschotter, der sorgfältig neben bzw. zwischen die Gleise gestreut wird. Diese Arbeit kann man in aller Ruhe ausführen und ständig kleine Schönheitskorrekturen vornehmen. Alle Weichenteile werden vorsorglich gut eingefettet und der Schotter tunlichst nicht an bewegliche Teile gebracht. Ist diese Arbeit zur Zufriedenheit beendet, bestäubt man das Schotterbett mittels eines Zerstäubers (dazu eignet sich z. B. eine Haarfestigerflasche) mit prillenspanntem Wasser. Auf das noch feuchte Schotterbett träufelt man mit einer Pipette verdünnten Ponal. Am darauffolgenden Tag haben wir einen festen, eingeschotterten Gleiskörper. Alle Schienen sollte man mit „Humbrol Track Colour“ anstreichen, denn erst dann wirken sie richtig verrostet. Natürlich werden nach dem Trocknen der Farbe die Laufflächen der Schienen mit feinem Schmirgelpapier poliert. Alle Weichenantriebe wurden unterflur montiert. Was übrigens das Festnageln der Gleise betrifft, sei vorsichtshalber darauf hingewiesen, daß diese Methode Resonanz-Probleme mit sich bringen kann; bei einem Diorama wie dem meinen, auf dem ohnehin nur langsam rangiert wird, spielen solche Probleme jedoch keine große Rolle.

(siehe auch S. 1031)

Abb. 7. Vor der Weiterbehandlung des Geländes (Farbgebung, Begrünung) wurden die Gleise verlegt und eingeschottert. Bei den einfachen Weichen wurden die Antriebe unter die Platte „verbannt“, bei den DKW müssen die Antriebskästen anderweitig „weggetarnt“ werden.

