

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

**Oktober 2003**

B 8784 · 55. 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](http://www.miba.de)

VT 137 240 im MIBA-Test

## Schöne Aussichten



**Schwerpunkt**

**Ausbesserungswerke**

**Vorbild + Modell**

**50 Jahre Mitteleinstiegswagen**

**Modellbahn-Anlage**

**Fahrplanspiele im Kleinstadtbahnhof**



4 194038 1206506 10

Was kann man schon groß mit einer Kleinanlage anfangen? Da fährt der Zug einmal um das Oval herum und wenn er damit fertig ist, geht das Ganze wieder von vorn los. Ein gerüttelt Maß an Geringschätzung schwingt in solch einer Einschätzung mit. Doch leider gibt es Modellbahn-Anlagen, bei denen das Urteil treffender

lerdings vom Platz her gesehen sehr begrenzt, sodass nicht jeder beliebige Zug dorthin fahren kann.

Wir haben hier insgesamt drei Bahnhöfe oder – wenn man so will – „dreieinhalb“ Betriebsstellen, falls man den Abzweig mitrechnet. Und das auf kleinster Fläche! Zwei der Bahnhöfe sind richtige Kopfbahnhöfe mit Drehscheiben und dem

## Punkt-zu-Punkt mit Fahrauftrag

„eingebauten“ Zwang zum Umsetzen lokomotivgeführter Züge, einer eignet sich immerhin noch für Triebwagenverkehr. Nach jeder Zugfahrt wird die Lokomotive umgesetzt,

nicht sein könnte. Auch die MIBA hat Berichte über Anlagen dieser Sorte schon veröffentlicht – zugegeben. Natürlich können dem interessierten Landschaftsbauer selbst in einem solchen Fall Anregungen für die Gestaltung gleich dutzendweise „in den Schoß fallen“. Ein solcher Artikel kann also durchaus seinen Zweck erfüllen. Das ist nicht der Punkt

gleichgültig, ob „unten“ oder „oben“ – eine echte Punkt-zu-Punkt-Streckenführung.

Das ist indes noch nicht der „Clou“ beim Betrieb dieser Anlage. Im Hinblick auf die tatsächlich sehr kurzen Fahrzeiten zwischen den Betriebsstellen wäre ein Fahrplanbetrieb nach Zeit denn doch wenig überzeugend. So entwickelte Werner Rosenlöcher stattdessen einen Ablaufplan, in dem Fahr- und Rangieraufträge der einzelnen Bahnhöfe verzeichnet sind. Die Bewegungen dieses Plans „erprobt“ er zunächst mithilfe einer Planungstafel. Die enthält, kurz gesagt, Schemagleispläne der Betriebsstellen mit verkleinerten Abbildungen der Fahrzeuge, die nach Bedarf hin und her geschoben werden.

Wer hätte erwartet, dass für eine Kleinanlage solch ein planerischer Aufwand getrieben wird? Nur um realistischen Betrieb zwischen drei Bahnhöfen auf kleinster Fläche abwickeln zu können. Die anfänglich angesprochene Geringschätzung gegenüber Kleinanlagen, der man unter Modellbahnerkollegen leider immer wieder begegnet, rührt sicherlich nur von einem schwer auszurottenden Vorurteil her, ist aber in jeder Hinsicht unangebracht!

Sollte es MIBA-Leser geben, denen das Thema „Betrieb“ am Interesse vorbegeht: Diese MIBA hält auch noch andere Beiträge für andere „Geschmacksrichtungen“ bereit. Viel Spaß bei der Lektüre!  
*Joachim Wegener*

**Teamwork für den Titel:**  
VT 137 240 wurde im Mai 1936 bei Altenahr der Presse vorgestellt (vgl. S. 66). Zur Nachstellung dieser Vorstellung fotografierte *Ludwig Fehr* die Original-Location, *Lutz Kuhl* arrangierte die authentischen Tunnelportale von *Breidenbach* mit einer abgewandelten Brücke von *Pola*, *Martin Knaden* rückte die Szene ins rechte Licht und *Karl Scheferling* komponierte Vorbild- und Modellbild zu einem harmonischen Ganzen.

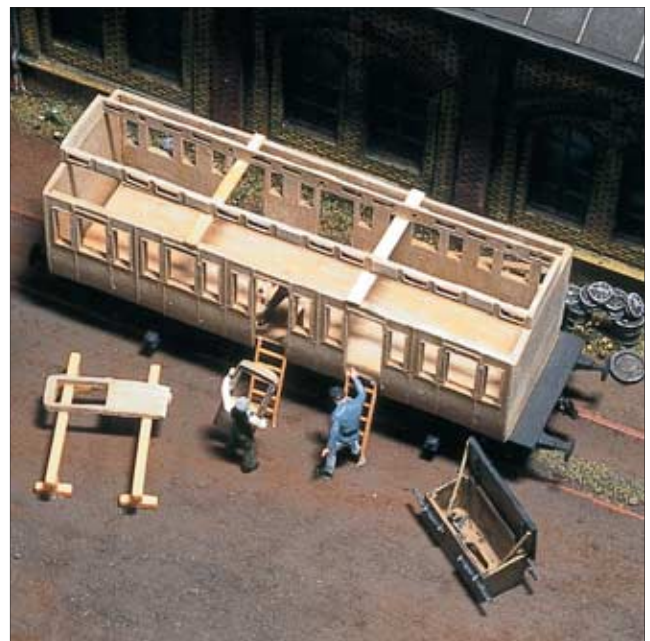




**8** Realistischen Betrieb auf kleiner Fläche führt uns Werner Rosenlöcher vor. Seine H0-Anlage umfasst einen Kurort-Kopfbahnhof und zwei (verdeckte) Schattenbahnhöfe. Der Clou des Ganzen ist ein selbst entworfenes Fahrplan-spiel, das für „Äktschn“ sorgt. Foto: Werner Rosenlöcher



**17** Eine Waggonfabrik aus der Zeit um 1900 baute Frank Röhmer im H0-Maßstab als Diorama auf. Die einzelnen Stationen der Waggonherstellung lassen sich genau nachvollziehen. Foto: Frank Röhmer





**58** Mitteleinstiegswagen waren der Stolz der frühen Bundesbahn. Michael Meinhold erläutert die Entstehungsgeschichte, Hans Zschaler stellt zusammen, was von der „Verwendungsgruppe 52“ im Modell erhältlich ist. *Foto: Joachim Claus*

**78** Die 41 mit Neubaukessel und Ölfeuerung liefert Weinert als Messing-/Weißmetall-Kit für H0 aus. Martin Knaden testete den Bau-satz. *Foto: MK*

## MIBA-SCHWERPUNKT Ausbesserungswerke

120 Jahre Werkstätte	36
Wellness aus der Werkstatt	44
AW-Halle im Raster	50
Klein, aber komplett	54

## MODELLBAHN-ANLAGE

Realistischer Betrieb auf kleiner Fläche  
Fahrplanspiel im Kleinstadtbahnhof 8

## MODELLBAU

Waggonbau um 1900	17
Gut geschürzt	74

## MODELLBAHN-PRAXIS

Das Modulprojekt Kottenforst (Teil 6)	
Neue Ladestraße für Bf Kottenforst	24
Wenn es einmal eilt ... (3)	30

## VORBILD

Mielich und der Mitteleinstieg	58
Der rollende Panorama-Pavillon	66

## MARKTÜBERSICHT

Modelle und ihr Mitteleinstieg	62
--------------------------------	----

## MIBA-TEST

Diesel mit Durchblick	70
-----------------------	----

## NEUHEIT

Like Oil On My Soul (41, Weinert)	78
-----------------------------------	----

## BRANCHE INTERN

Modellbau ohne Grenzen	90
50 Jahre MOROP	90
Roco ändert Design und Programmstruktur	92

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	80
Bücher/Video	88
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	94
Kleinanzeigen	96
Impressum · Vorschau	112

## Grenzüberschreitend

Bei der Vorstellung des neuen Roco-Modells, der My 1100 der DSB, erwähnen Sie auf Seite 31 auch den grenzüberschreitenden Einsatz dieser Lok bis Hamburg in den Sechzigerjahren.

Wie wäre es, wenn Sie einmal den grenzüberschreitenden Einsatz ausländischer Lokomotiven nach Deutschland zu einem Themenschwerpunkt eines der künftigen MIBA-Hefte machen würden. Erstens wäre ein Grenzbahnhof mit Lokwechsel ein hochinteressantes Thema für eine H0-Anlage, zweitens würden auch bis zur nächsten Großstadt durchlaufende ausländische Triebfahrzeuge interessante Farbtupfer auf einer bestehenden Anlage setzen.

*Wolfgang Pöhler, Sinzing*

*Anm.d.Red.:*

*Das nächste MIBA-Spezial, Nr. 58, wird sich mit dem Thema „Grenzüberschreitungen“ beschäftigen. Es erscheint am 10.11.2003.*

## MIBA 7/2003, Langlebige Preußen

### 68 oder 72?

Nachdem ich mir meine „Eisernen“ (A4ü und C4ü) vom Fachhändler abgeholt und natürlich die entsprechenden Artikel in den Fachblättern gelesen habe, fiel mir bei der Betrachtung des C4ü auf, dass in der Wagenbezeichnung 68 Plätze angegeben sind, während die Abteilbeschriftung bis 72 Plätze geht. Was nun? Ich bin zwar kein Nietenzähler, aber vielleicht kann Brawa das bei einer hoffentlich geplanten Nummernvariante berücksichtigen.

Ansonsten sind die „Eisernen“ wirklich erste – wenn auch hochpreisige – Sahne, sieht man mal von den „Holzschuhwadsätzen“ ab. An alle „Veredler“ die Frage: Gibt es eigentlich bezahlbare RP25- oder bessere NEM-Radsätze?

*Karl-Heinz Temme (E-Mail)*

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

## 4ümg-Wagen mit Drehtüren!

Erstaunt hat mich an diesem Artikel, der sich mit „der Auswertung der weiteren Leservorschläge“ beschäftigt, dass auch hier die zahlenmäßig am stärksten vertretenen Reisezugbauarten der (Nachkriegs-) DB nicht genannt werden. Es fehlen die A/AB/AR/BPw- und B4üm's mit Drehtüren! Zwar gab es seinerzeit hervorragende Modelle von Ade, die diese Bauarten (ausgenommen den AR4üm) darstellten, sie sind aber heute nicht mehr zu bekommen. Und die Rivarossi-Wagen? Besonders der Türbereich ließ sehr zu wünschen übrig. Bis auf den BPw4üm können alle Bauarten auch mit einer wirklich reichen Palette von Variationen aufwarten, die sich sicher auch am Markt absetzen ließen. Dass bei den Güterwagen der Tnoms 35 fehlt (den Roco bequem auf das Fahrwerk des Tnfs 38 hätte setzen können), sei noch erwähnt. Ausführungen in Interfrigo, Migros und als (stimmiger) Bierwagen würden für diese neue Hülle doch genug Absatzchancen bieten.

*Peter Bäuchle (E-Mail)*

## MIBA 8/2003, Wenn es einmal eilt ...

### Sperre vorm Abort?

In dem Artikel wird behauptet, die Fahrgäste hätten früher nur durch den Sperrendurchgang das „Häuschen“ aufsuchen können. Das dürfte nicht zutreffend sein, wie das beigefügte Bild vom festlich geschmückten Haltepunkt

Lörrach-Stetten zur Eröffnung der nun elektrifizierten Strecke Basel, Bad. Bhf. –Lörrach–Schopfheim (1913) mit der zum Häuschen zurück gesetzten Sperre zeigt.

Als Enkel des „Bahnhofvorstandes“ habe ich 25 Jahre später alles noch im selben Zustand vorgefunden und mir vom Großvater genauestens erklären lassen, weshalb sich die im Wartesaal aufhaltenden Fahrgäste in den Teil des Häuschens begeben mussten, der von allen Straßenpassanten betreten werden konnte, während die auf dem Bahnsteig stehenden Fahrgäste den anderen Teil des Örtchens aufzusuchen hatten. Ebenso aufregend war, dass zu den Diensträumen kein Klo gehörte und das Stationspersonal ebenfalls zum Häuschen musste, aber dort zu einer immer abgeschlossenen Türe ging, über der sich kein Schild befand.

Sämtliche von mir damals inspizierten Örtchen an den Strecken Basel–Schopfheim und Basel–Waldshut waren zu meinem Erstaunen ähnlich aufgebaut.

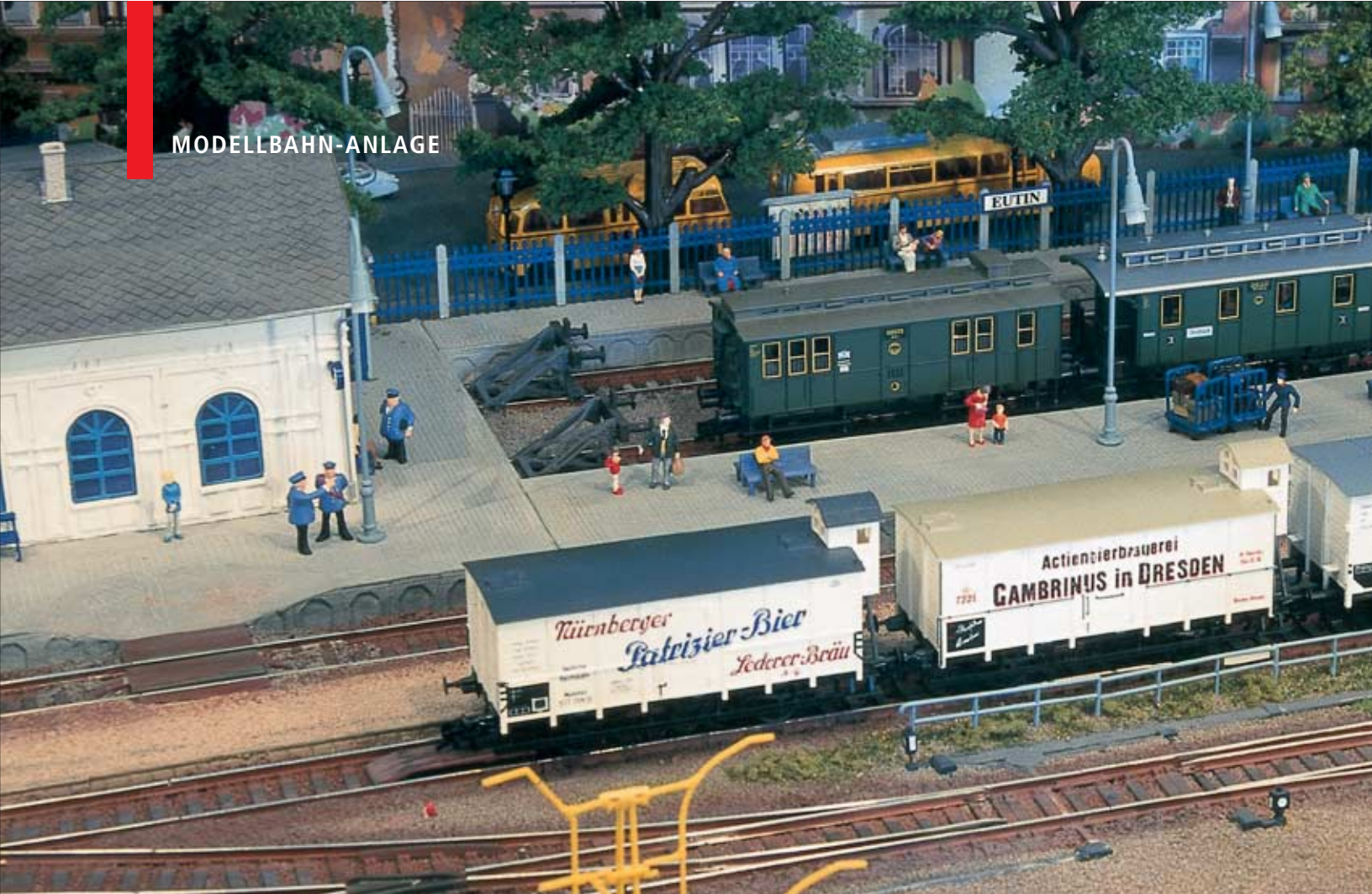
*Josef Otto Güntert (E-Mail)*

**Das kleine Abortgebäude (im Bild ganz rechts) von Lörrach-Stetten war mit vielen Türen ausgestattet. Die Bahnsteigsperrte teilte die Zugänge in straßenseitig erreichbare und gleisseitig erreichbare.**

*Foto. Slg. Güntert*







Realistischer Betrieb auf kleiner Fläche

# Fahrplanspiel im Kleinstadtbahnhof

*Auf einer Fläche von 2,4 x 1,1 m baute Werner Rosenlöcher seine H0-Kompaktanlage. Der Verkehr wird im Grunde zwischen drei Endbahnhöfen abgewickelt – dem sichtbaren Kurort-Bahnhof und zwei verdeckten Schattenbahnhöfen. Alle Zug- und Rangierbewegungen „probiert“ der Erbauer erst mithilfe einer Planungstafel aus, daraus entwickelt er dann seine Fahrpläne.*

Der Kurortbahnhof „Eutin“ (oben) entspricht zwar nicht seinem gleichnamigen DB-Vorbild, bietet aber eine Menge Fahr- und Rangiermöglichkeiten!

Rechts ein Blick in den „Untergrund“, man erkennt die in einer Drehscheibe endenden Gleise des Schattenbahnhofs.



Am Anfang stand die Idee, eine kleine H0-Anlage erstellen zu lassen. Dabei wollte ich möglichst viel selbst bauen. Zur Verfügung stand eine Fläche von 240 x 110 cm. Von vornherein war klar, dass nur ein Endbahnhof an eingleisiger Strecke infrage kam.

Selbstverständlich mussten hier erhebliche Kompromisse hinsichtlich der Gleisplanung in Kauf genommen werden. Außerdem hatte ich eine Dachschräge zu berücksichtigen und zusätzlich sollte die Anlage auch noch staubgeschützt in einer Art Vitrine eingebaut sein.

## Anlagenunterbau, Gleisverlegung

Das Untergestell besteht aus zwei Segmenten in Rahmenbauweise. Zur Verwendung kamen 16-mm-Tischlerplatten sowie 10-mm-Sperrholzplatten. Geländeerhöhungen bzw. -vertiefungen wurden mit Styropor und Gipsbinden modelliert. Um möglichst Zugläufe nach verschiedenen Zielen stattfinden zu lassen, wurden zwei Schattenbahnhöfe in 8 cm und 16 cm „Tiefe“ (d.h. unterhalb der Ebene des Kopfbahnhofs) eingepant. Der sichtbare Bahnhof liegt auf 95 cm Höhe über dem Fußboden.

Als Gleismaterial verlegte ich im sichtbaren Bereich Fleischmann-Profi-





gleis, in den Schattenbahnhöfen dagegen Fleischmann-Modellgleis. Die Gleise waren einfach noch bei mir im Bestand, heute würde ich sicher auf ein Fabrikat mit niedrigerem Schienenprofil zurückgreifen!

## Anlagentechnik

Das Stellpult habe ich selbst gebaut. Zum Einsatz kamen Drucktaster, Kippschalter, Leuchtdioden, Kondensatoren usw. und ein Bausatztrafo „Automatic“ von Conrad-Electronic, der noch um eine selbst konstruierte Handsteuerung erweitert wurde. Drei Transformatoren mit 14, 16 und 18 Volt regeln den Stromverbrauch.

Der Fahrbetrieb findet zurzeit noch analog statt, eine Umrüstung halte ich bei der Größe der Anlage auch nicht unbedingt für notwendig. Außerdem sind mir die Kosten für einen Digitalbetrieb bei voller Umrüstung der Fahrzeuge, Weichen und Signale im Moment einfach zu hoch. Übrigens, der Fahrtrafo von Conrad erlaubt (bereits ohne Umrüstung auf Decoder!) ein superweiches Anfahren und Rangieren.

Die Flügel signale stammen von Viessmann, die Entkuppeler von Fleischmann und Conrad. Die Drehscheibe im Bahnhof „Eutin“ kommt von Fleischmann,



Der zweiachsige Triebwagen (ein Eigenbau nach Vorbild der ELE, links), der gerade das Tunnelportal verlässt, kommt aus dem unteren der beiden Schattenbahnhöfe („Rosenstadt“).

Fotos:  
Werner Rosenlöcher

Unten passiert der Schienenbus das selbst gebaute Blockstellengebäude bei der Streckenverzweigung am vorderen Anlagenrand.



Unten der Schattenbahnhof „Rosenstadt“ mit Drehscheibe, darüber ist das im Bogen nach oben führende Streckengleis zu sehen, im vorderen Abschlussbrett die Eingreif-Fenster. Quer darüber kommen die beiden Gleise des Schattenbahnhofs „Seefeld“ zu liegen.



die im Schattenbahnhof „Rosenstadt“ wurde aus einer Arnold-N-Drehscheibe auf H0-Verhältnisse umgebaut.

## Thema, Betrieb und Epoche

Das Thema umfasst den Endbahnhof „Eutin“ an eingleisiger Strecke. Die Anlage hat mit dem gleichnamigen Ort nur das Bahnhofsgebäude gemeinsam, das ich im Zustand um 1920 nach Fotos und Messungen am Original erbaut habe. Sehr hilfreich war mir das Buch von Hans-Harald Kloth „Die Privatbahn Eutin-Lübeck 1870-1941“ (ELE). Das Empfangsgebäude selbst entstand in Kartonbauweise. Darauf komme ich bei Gelegenheit noch einmal zurück.

Bei dem Ort „Eutin“ handelt es sich um eine Kleinstadt mit ziemlich viel Tourismus – aufgrund der umliegenden Sehenswürdigkeiten. Auch haben sich hier einige Handwerksbetriebe, ein Wein- und Spirituosenhandel „Ehrich und Sohn“ und ein Sägewerk niedergelassen, was einen regen Personen- und Güterverkehr nach sich zieht. Der kleine Bade- und Luftkurort „Seefeld“

liegt nur wenige Kilometer entfernt und wird mehrmals am Tag, je nach Fahrplan, mit dem Schienenbus oder dem alten, selbst gebauten Triebwagen VT A1 (ELE-Nr. 1001) bedient. Bei Bedarf werden auch Sonderzüge eingesetzt. Die nächste größere Stadt heißt „Rosenstadt“. Von dort nach „Eutin“ und zurück besteht ein ausgedehnter Personen- und Nahgüterverkehr.

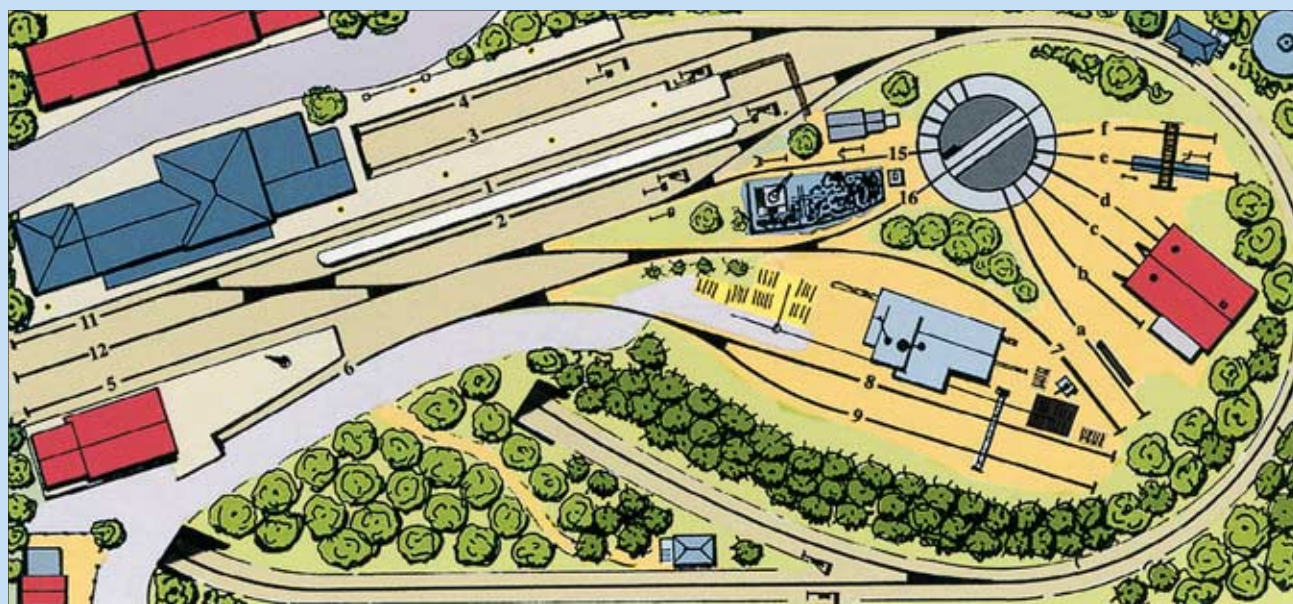
Das Zeitgeschehen „spielt“ wahlweise Anfang der Fünfzigerjahre, als noch Fahrzeuge weitgehend im Reichsbahn-Look und solche mit Bundesbahn-Beschriftung einträchtig nebeneinander verkehrten (Epoche IIIa), oder zur Reichsbahnzeit (Epoche IIIa), oder zur Reichsbahnzeit (Epoche II). Manchmal gehe ich auch nach der Devise „erlaubt ist, was gefällt“ vor und bilde epochenmäßig gemischte Züge.

Bei den Bahnhöfen „Rosenstadt“ und „Seefeld“ handelt es sich, wie aus dem Gleisplan ersichtlich, um Schattenbahnhöfe. Zusätzliche „Fenster“ in der Vorderfront der Segmente sorgen für gute Einsicht in die beleuchteten Schattenbahnhöfe und gleichzeitig für Zugriffsmöglichkeiten. Gefahren wird

nach selbst entworfenen Fahr- und Rangierplänen, auf die ich noch zu sprechen komme.

Interessant auf dieser Kleinanlage sind die beiden Drehscheiben, schaffen sie doch die Möglichkeit, einen vorbildentsprechenden Verkehr von A nach B und zurück abzuwickeln. Die Dampflokomotiven werden je nach Bedarf in den Zielbahnhöfen „Rosenstadt“ oder „Eutin“ gewendet oder gewechselt. Die Personen- und Gepäckwagen stelle ich je nach Fahrauftrag um und ordne die Güterwagen neu. Vor allem bei den Güterwagen ergeben sich dadurch zahlreiche Rangieraufgaben in den beiden Bahnhöfen.

Sollte ich einmal mehr Platz zur Verfügung haben, werde ich an dem Konzept der verdeckten Endbahnhöfe wegen ihrer realistischen Möglichkeiten wohl festhalten. Allenfalls den Bahnhof „Eutin“ würde ich zum Durchgangsbahnhof umgestalten. Man muss also nicht glauben, dass mit nur wenig Platz ein interessanter und realistischer Modellbahnbetrieb in der Baugröße H0 nicht möglich wäre!



Anlagenplan der H0-Anlage „Eutin“, oben die sichtbaren Streckenteile (ungefährer Maßstab 1:14), rechts die verdeckten, in zwei Ebenen angeordneten Abstell- bzw. Wendebahnhöfe (Maßstab 1:21). Der Schattenbahnhof „Seefeld“ wird in der Regel nur von Triebwagen angefahren (in der Grafik blau), während im (rot gezeichneten) Schattenbahnhof „Rosenstadt“ alle Züge gewendet werden. Bei dieser Gelegenheit können z.B. auch Wagen umgestellt oder Lokomotiven gewechselt werden. Zeichnungen: Werner Rosenlöcher

