MIBA 6/2005

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2005

B 8784 · 57. Jahrgang
Deutschland € 6,50
Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50
BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,– · Norwegen NOK 84,–
www.miba.de

Schwerpunkt
50 Jahre -üm-Wagen

Landschaftsbau
Weicher Schaum für harte Felsen

H0-Anlage
Rundherum durch die Schweiz

Der erste Praxistest: Grasmaster S. 22

MIBA-Anlagenvorschlag realisiert
U-Bahn nach „Klütz"

4 194038 206506 06

Märkte und Modelle

Münte machts möglich: Der SPD-Vorsitzende hat es geschafft, dass ein ganzes Volk über wirtschaftliche Zusammenhänge spricht. Seine als „Kapitalismus-Kritik“ verstandene Rede geißelte Auswüchse von Turbo-Kapitalismus und Globalisierung, das biblische Wort von der „Heuschreckenplage“ erhitzte zusätzlich die Gemüter.

Und es kam wie es kommen musste, wie es in politischen Diskussionen hierzulande immer kommt: Diejenigen, denen der Schuh gar nicht passt, empörten sich lauthals über so viel ungerechtfertigte Kritik, andere droschen nicht ohne Eigennutz weiter in die einmal geschlagene Kerbe. Und während sich Zustimmung wie Ablehnung zur Rede gegenseitig an Pauschalurteilen überboten, lernte das staunende Publikum den bislang weitgehend unbekannten Begriff „Private Equity“.

Lothar Späth, sonst eher nicht zu den wirtschaftlich Unbedarften zu zählen, bestritt am Morgen des 3. Mai in einem Interview im ARD-Morgenmagazin noch rundweg, dass es solche Heuschrecken-Investoren gibt. Doch schon am Abend erklärten die ZDF-Kollegen von Frontal 21 das von Müntefering gemeinte Prinzip am Beispiel des bekannten Armaturenherstellers Grohe:

Ein Private-Equity-Fonds kauft ein florierendes Unternehmen zu einem marktgerechten Preis. Doch das dafür notwendige Kapital wird nur zu 30 % selbst aufgebracht, 70 % wird über Kredite finanziert. Hat man in der erworbenen Firma erst mal das Sagen, werden die Schulden auf das Kaufobjekt übertragen. Gleich anschließend beginnt neben der nun erforderlichen Konsolidierung die Suche nach einem weiteren Kaufinteressenten.

Da die Firma weiterhin zufrieden stellende Umsätze macht, dauert diese Suche nicht allzu lange. Der Fonds erlöst beim nun folgenden Verkauf wieder einen marktgerechten Preis, streicht aber diesmal die volle Summe ein, denn die Verbindlichkeiten bleiben beim Unternehmen. Während der Fonds also eine satte Rendite seiner einst investierten 30 % einstreicht, ist der neue Eigentümer gezwungen, angesichts der Schuldenlast auf die Kostenbremse zu treten. Abbau oder Verlagerung von Arbeitsplätzen sind die logische Folge.

„Zweibeiner schlecht – Vierbeiner gut“ lässt Gorge Orwell in seiner Fabel „Animal Farm“ die Schafe blöken und es scheint ausschließlich von der politischen Färbung der eigenen Brille abzuhängen, wer hier zu den Zweibeinern und wer zu den Vierbeinern zählt. Hüten wir uns aber vor pauschalen Urteilen, denn weder ist unternehmerische Tätigkeit per se schlecht noch das Auftreten von Investoren immer gut für unsere Arbeitsplätze.

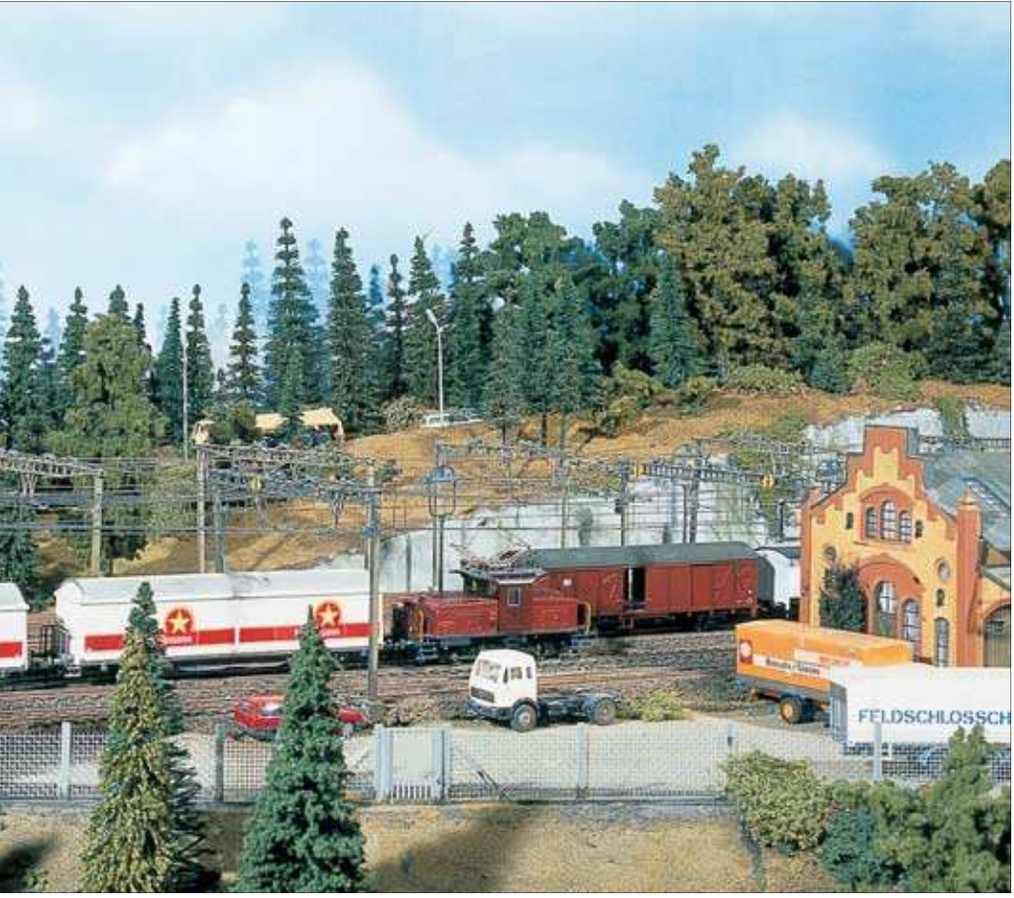
Im Unterschied zum sozialdemokratischen Programmdirektor geht die MIBA in Zusammenarbeit mit dem Modellbahnverband in Deutschland Moba und den Kollegen vom EK den eher umgekehrten Weg: Statt die Verlagerung von Arbeitsplätzen offen zu kritisieren, loben wir ausdrücklich Hersteller, die ihre Produkte in Deutschland fertigen. Im Vorfeld der Award-Verleihung anlässlich des 10-jährigen Moba-Jubiläums (siehe Seite 27) war folglich bei der Auswahl der Preisträger eines der Kriterien: konsequentes Made in Germany.

Auch in unserer kleinen, aber feinen Branche ist schon so mancher Arbeitsplatz ins vermeintlich billigere Fernost verlagert worden. Doch die Summe solch betriebswirtschaftlicher Vorzüge muss volkswirtschaftlich noch lange nicht Sinn machen. Jedenfalls nicht, solange Modelle nach deutschen Vorbildern hier ihre Käufer finden sollen. Möge also die Politik endlich an einem Strang ziehen und ein Insektizid gegen derartige Heuschreckenplagen finden – meint Ihr *Martin Knaden*

Ankunft in Klütz: V 100 157 ist soeben mit ihrer Nahverkehrsgarnitur eingetroffen und rückt zwecks Umsetzen vor zur Drehscheibe. *Gerhard Peter* fotografierte das Motiv auf der authentisch gebauten TT-Anlage von Hans-Joachim Ewald.

62 Seine Rundum-Anlage hat Dr. Wolfgang Winterhager auf dem Dachboden aufgebaut. Die Landschaft erinnert an den Schweizer Jura und dementsprechend findet auch der Betrieb nach Schweizer Vorbild statt. *Foto: MK*

30 Das Stellwerkgebäude könnte überall stehen. Der Clou dieses Modells ist zweifellos die akribisch nachgebildete Inneneinrichtung. *Foto: Thomas Mauer*



8 Ein gutes Beispiel für einen Endbahnhof: das mecklenburgische Klütz. Der Vorbildbahnhof war bereits Gegenstand eines MIBA-Beitrags in Heft 7/2004, nun folgt der Bahnhof im Modell. *Foto: gp*

16 Den Umbau eines grünen Schürzeneilzugwagens zum roten Wendezug-Steuerwagen beschreibt Alfred Fordon. Dieser Wagen war zusammen mit vier weiteren Leitungswagen und einer V 80 im Wiesenttal unterwegs. *Foto: Alfred Fordon*

MIBA-SCHWERPUNKT
50 Jahre -üm-Wagen

Der kurze Weg zum langen Wagen 44
Der Sieges-Zug der Gruppe 53 50
Gruppe 53 im Modell 54
F-Wagen zum Futtern 58

VORBILD + MODELL

Wenns nicht mehr weitergeht (7): Neues aus Klütz – in TT 8
Reminiszenz an eine Hundertjährige 34

FAHRZEUGBAU

Rote Wände – rasche Wende 16

NEUHEIT

Zaubern mit Fasern 22

MENSCHEN + MODELLE

Gala der Modellbahn 26

MODELLBAU-PRAXIS

Stellwerk mit Innenleben 30
Weicher Schaum für harte Felsen 76

BRANCHE INTERN

Das fehlt Ihnen! 40

MODELLBAHN-ANLAGE

Dachboden-Rundumanlage H0/H0m: Mit helvetischem Drum und Dran 62
Betriebsabläufe auf einem Waldbahn-Diorama: Die Holzfällerbahn 80

MIBA-TEST

Schnelle Französin (BB 9004) 70
Eilzug-Triebzug 84
SVT 137 – Komfort auf Rädern 86

ELEKTROTECHNIK

Funktionsdecoder für viele Fälle 74

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 88
Bücher/Video 90
Neuheiten 92
Kleinanzeigen 104
Impressum · Vorschau 118

MIBA-Spezial 63, Je Güter – je besser

Ladestraße

Mit viel Freude und großem Interesse habe ich die MIBA-Spezial-Ausgabe „Je Güter – je besser“ gelesen. Ganz besonders möchte ich hierbei die „Henkel-Werke“ hervorheben, da ich selbst schon darüber nachgedacht hatte, die „FAG“ von Kibri in die Firma Henkel zu verwandeln, um den inzwischen angesammelten Persil-Wagen ein Zuhause zu geben.

Im Bericht über den Selbstbau einer Ladestraße sind meines Erachtens auf Seite 74 die Maßangaben etwas durcheinander geraten.Bei der oberen Zeichnung müssten die Maße sicherlich 3,0 und 4,0 und nicht 30 und 40 heißen, bei der unteren Darstellung müsste es sich um cm-Angaben – und nicht Millimeter – handeln, wenn man den Begleittext zu Rate zieht.

Rainer Timme (E-Mail)

MIBA 2/2005, Baden–Berlin–Bad Sülze …

Andere Strecke

Auf Seite 29, rechts unten, wird angegeben, der Zug befinde sich bei Feuerthalen. Der Zug fährt aber auf der noch nicht elektrifizierten Strecke Singen–Schaffhausen, er ist auf Höhe der Brauerei Falken im Herblingertal, wenige 100 Meter vor dem Bahnhof Schaffhausen. Feuerthalen liegt zwar auch in der Nähe von Schaffhausen, jedoch an der schon seit langer Zeit mit einer Oberleitung versehenen Strecke Schaffhausen–Stein am Rhein–Kreuzlingen/Konstanz.

Rudolf Fritschi (E-Mail)

MIBA 3/2005, Stadt mit Eisenbahn

Freude an Trix-Express

Mit viel Freude habe ich den Bericht über die Trix-Express-Anlage gelesen. Die Freude rührt daher, dass auch ich eine Trix-Express-Anlage mein Eigen nenne. Die Basis meiner Anlage stammt von meinem Vater aus den 60er-Jahren und wurde von mir als Kind schon bespielt. Alles Weitere an rollendem Material habe ich in den letzten fünf Jahren auf Börsen oder im Internet erstanden. Meine Platte ist ca. 7 qm und beherbergt 30 m Schienen. Ein kleines Bw, eine kleine Güterstation und ein Dorf habe ich neben dem Schattenbahnhof doch recht gut platzieren können. Sicher ist das System im Digitalzeitalter aus der Mode gekommen, aber leichte Änderungen der Loks (Motorumbauten) bieten schon viel Spielspaß.

Roland Krall (E-Mail)

MIBA 4/2005, Alles sauber?

Fahrzeugreinigung

Wieder einmal ein Topartikel in MIBA 4/2005! Seit über 30 Jahren benutze ich im Reparaturbetrieb ein Ultraschallbad ähnlich dem vorgestellten Gerät. Meine Erfahrungen sind genau so positiv wie die der Autoren. Ich benutze ein Gemisch aus Flüssigreiniger und Wasser – eine preiswerte Alternative, die keine Wünsche offen lässt. Ich nehme grundsätzlich alle Gehäuse ab, entferne die Kohlebürsten (besonders wichtig bei allen gekapselten Motoren vor allem bei N-Loks, um den Schmutzteilchen den Weg frei zu machen. Bei Loks, deren Achsen nicht herausgenommen werden können, also z.B. Märklin, Fleischmann, ist die Trocknung besonders wichtig, da sonst u.U. Rostbildung an den Achsen droht. Nach Reinigung und Trocknung öle ich die Fahrzeuge und unterziehe sie einer längeren Probefahrt. Das Abplatzen von Farbe habe ich gelegentlich bei bestimmten Lokgehäusen beobachten können, allerdings fast immer bei Modellen aus alten Tagen. Interessanterweise alle mit Gehäusen aus schwarzem Kunststoff. Eins kann die Ultraschallanlage nicht: Um die Achsen und zwischen Zahn- und Treibräder gewickelte Fusseln und Haare werden nicht entfernt. Hier ist Handarbeit angesagt.

Werner Höhmann, Hofgeismar

MIBA 5/2005, Editorial

Kopf einschalten

Allzu oft vergessen wir vor dem Nachdenken den Kopf einzuschalten. Das ist – zugegebenermaßen – auch häufig immer weniger gefragt. Normalerweise eher schreibfaul kann ich diesmal nicht umhin, Ihnen zu diesem Vorwort ganz deutlich zu gratulieren! Hervorragend, wie Sie mit der Sprache umgehen und die Sache mit dem Adamsapfel, der Kuppelei und der Bahnfahrt von Ararat nach Pisa im Obstgarten endlich einmal historisch verständlich klarstellen. Bin gespannt, welcher Hersteller Ihre Anregung aufgreifend als erster nun einen paradiesisch miniaturisierten Sündenfall in die Blisterpackung steckt. (Oder vielleicht doch lieber in Originalgröße und dafür ohne Packung?) Dass Sie so weit über die Spurweite hinaussehen, hat mich gefreut. Kompliment. Weiter so!

W. Dabringhaus (E-Mail)

Die Dinge trennen

Ich schätze die MIBA als kompetente Fachzeitschrift und freue mich als Abonnent jeweils bei Erscheinen schon auf die nächste Ausgabe. Diese Freude wurde jedoch getrübt, als ich den Leitartikel des o.a. Heftes „Rückkehr in den Garten Eden“ las. Hier wird die Heilige Schrift benutzt um Assoziationen zum Modellbahnhobby zu entwickeln. Ein heiliges Buch, das ebenso von Nichtchristen wie von Millionen Christen geschätzt wird, wird unnötigerweise ins Lächerliche gezogen und mit der Naivität eines Erstklässlers missbraucht. Ich bin sicher, dass es noch Modellbahner gibt, für die auch die Bibel noch etwas bedeutet (so wie mir), die nicht den Fahrplan einer Gartenbahn den 10 Geboten vorziehen und die Nebensächlichkeit eines schönen Hobbys für das Erstrebenswerteste des irdischen Daseins halten. Sie sollten diese Dinge trennen und beides als das belassen, was es ist. MIBA hat es sicherlich nicht notwendig, sich auf derartigem Niveau zu bewegen.

Horst Schönischka (E-Mail)

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

Wenns nicht mehr weitergeht – 7. Teil

Neues aus Klütz – in TT

Erinnern Sie sich? In MIBA 7/2004 stellten Gerhard Peter und Franz Rittig den Endbahnhof Klütz vor und unterbreiteten einen Modellvorschlag. Kaum war das Heft aus dem Hause, kam ein Anruf: „Wollen Sie mal Klütz in TT sehen? Dann kommen Sie doch her!“ Gespannt fuhren die „Erfinder“ der Endbahnhof-Serie nach Berlin. Hans-Joachim Ewald überraschte sie mit einer perfekten TT-Anlage. Lesen Sie, wie der passionierte Mecklenburger der jetzt einhundertjährigen Strecke ein kleines Denkmal setzte.

Warum Klütz? Die vielen Jahren der Beschäftigung mit der Modellbahn und meine Herkunft vertieften die Erkenntnis, dass weniger mehr sei und der Nachbau einer mecklenburgischen Nebenstrecke samt Kopfbahnhof für mich das Nonplusultra verkörperte. Von den möglichen Vorbildern (Röbel, Klütz, Gnoien, Rehna und Dargun) sagte mir spontan nur Klütz zu. Das war mein Bahnhof: übersichtlich, interessant und richtig romantisch! Erst später entdeckte ich, welche umfangreichen Betriebsabläufe und Rangiermöglichkeiten Klütz bietet. So wurde aus der „Liebe auf den ersten Blick“ eine feste Beziehung.

Abmessungen und Bau

Für den Modellbahnhof entstand ein einteiliger Holzrahmen, belegt mit 10 mm starken Spanplatten, verwindungssteif geleimt und verschraubt. Vor einigen Jahren musste ich das 370 cm lange und 65 cm breite Anlagenteil wegen eines Umzugs teilen – ein aufwändiges, letztlich jedoch erfolgreiches Prozedere. Gegenüber vom Anlagenteil mit dem Endbahnhof befindet sich der Schattenbahnhof, den ich (nach dem Anschlussbahnhof des Streckenvorbilds) als „Grevesmühlen“ bezeichnete. Leimholzplatten decken den Schattenbahnhof staubdicht ab, vorn verschließt ihn eine Klappe. Die Bahnhöfe sind durch ein 240 cm langes und 30 cm breites Streckenteil verbunden. Etwa mittig liegt der Haltepunkt Gostorf. So ergab sich eine U-förmige Anlage. Da ich das Streckenteil herausnehmen kann, lässt sich die Anlage in vier transportable Teile zerlegen.

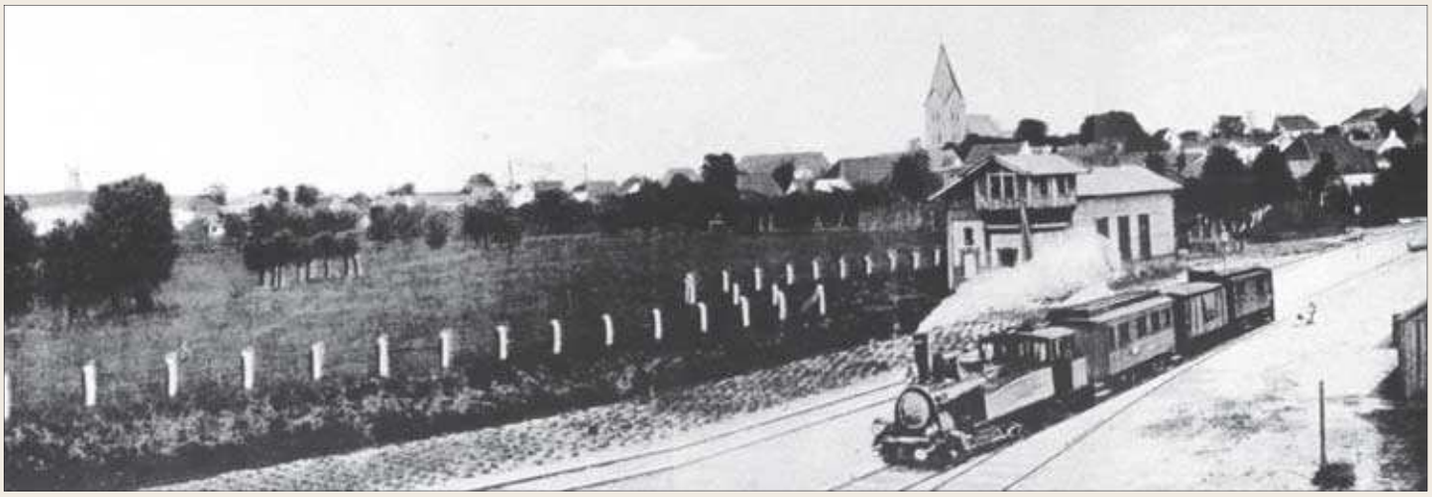
Elektrik

Zum Fahrbetrieb genügt mir die A-Schaltung. Seit einiger Zeit verwende ich den Fahrregler SFR 2000 von Heißwolf – ein Gerät wie geschaffen für meine Verhältnisse: Jede Lok ist einzeln ansteuerbar, der Regler so eingestellt, dass die vorgeschriebene (Modell-) Streckengeschwindigkeit von 50 km/h, etwa 12 cm je Sekunde, nicht überschritten wird. Für die sieben Weichen und die abschaltbaren Gleisabschnitte baute ich ein kleines Schaltpult in Gestalt einer Schublade, die im Rahmen des Klützer Anlagenteils geführt wird. Der Schattenbahnhof hat ein eigenes Schaltpult. Elektrische Entkuppler befinden sich nur im Schattenbahnhof. In Klütz würden sie das Bild der Gleisanlagen stören. Indem ich manuell dort entkupple, wo es mir passt, erhöht sich der kreative Spielwert.

Gebäude und Anlagen

Bei der Nachbildung der Hochbauten und Nebenanlagen orientierte ich mich streng am Vorbild. Da mir beim Baubeginn 1987 keine Zeichnungen zur Verfügung standen, wurden die Gebäude und Anlagen allseitig fotografiert. Aus meiner Lehrzeit als Maurer weiß ich, wie viele Ziegel in Länge und Höhe auf einen Meter kommen. So konnte ich anhand der Fotografien die Maße durch Auszählen ermitteln.

Ob in Klütz ein Kohlebansen oder eine Sturzbühne standen, wusste nicht einmal der dort angesprochene Eisenbahner. Ich entschied mich für den Bau einer Sturzbühne, wie sie anderenorts in Mecklenburg stand und wie sie vermutlich auch in Klütz aussah. Der Wasserkran am westlichen Bahnsteigende ist ebenfalls nachempfunden, weil 1987 (außer Fundament und Siel) kein Original mehr existierte. Als Lademaß verwendete ich ein Kleinserienmodell.



Zwei Fotos von Klütz, zwischen denen ein Jahrhundert liegt: Während das Modellfoto kürzlich auf der TT-Anlage von Hans-Joachim Ewald entstand, stammt das untere Panorama aus der Frühzeit der im Juni 1905 eröffneten Bahn. *Alle Modellfotos: Gerhard Peter; Vorbildfoto: Sammlung Hans-Joachim Ewald*