

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 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

Vorbild + Modell NoHAB – kultige Rundnasen

Modellbahn-Anlage RhB-Dampf anno 1913

Digitaltechnik Einbau von Sounddecodern



Anlagenbau mit Rolf Knipper

„Kottenforst“ in H0



ISSN 1940-3820 05

Nach einem langen Winter – insbesondere, wenn er der globalen Erwärmung zum Trotz so streng war wie der zurückliegende – sehnt man mit Ungeduld steigende Temperaturen herbei. Ist es gegen Ende des witterungsmäßig unberechenbaren April endlich soweit, erwachen in der Natur Flora wie Fauna und selbst der Mensch, mag

und Gerhard Peter stellt das besonders preiswerte Bachmann-Modell der Mogul vor, deren hauptsächliches Verbreitungsgebiet ebenfalls jenseits des Atlantiks lag.

Das Fähnchen des Alten Europa wird hochgehalten von Franz Stellmaszyk mit seinem urgermanischen Schotterwerk nebst wohlbekannter Feldbahn und Hermann Riedel, dessen Fräsenkasten ein Original bei der Rhätischen Bahn vorweisen kann. Und schließlich porträtieren wir noch Karsten Werninghaus, der ein vielfältiges Angebot an handgearbeiteten G-Spur-Modellen von Vorbildern nahezu aller Kontinente feilbietet.

Für Freude am Hobby ist bei sonnigem Wetter kein großer Aufwand nötig: Werfen Sie einfach den benzin- oder elektrobetriebenen Daisy Cutter an und mähen eine Trasse ins üppig wuchernde Grün. Ein paar provisorisch und kurvenreich verlegte Gleise, ein Stromanschluss (kein Live steam – das Spiel mit dem Feuer überlassen wir in dieser Saison anderen) und schon kann der Spaß beginnen!

Wie wäre es, wenn Sie dazu auch die Menschen von der anderen Seite des Zaunes einladen? Gutnachbarschaftliche Beziehungen können sehr zu einer Verbesserung des Klimas in der Siedlung beitragen. Ganz ohne diplomatische Verwicklungen ist flugs eine Koalition der (Betriebs)-Willigen geschmiedet.

Analog zur Anzahl der Local player steigt aber auch der Anspruch an eine funktionale Steuerung. Hier bieten sich Digitalsysteme besonders an: Mit chirurgischer Präzision lassen sich Züge ins Ziel lenken, die Weichenstellungen der näheren Zukunft entscheidend beeinflussen sowie in unserem Sandkastenspiel Nachschubwege an Getränken und Essbarem sicherstellen.

Sollte ich Ihnen aber diesen Mikrokosmos der Modellbahn hier zu friedlich dargestellt haben, denken Sie daran: Wer nicht für uns ist, ist noch lange nicht gegen uns. *Martin Knaden*

Prima Klima

er sich auch noch so unabhängig von klimatischen Einflüssen wähen, wird bei höheren Celsius- und Lux-Werten unwillkürlich aktiver. Während aber anderswo ganze Generalstäbe zur Eile drängen, bevor hochsommerliche Temperaturen sämtliche strategischen Planungen über den Haufen werfen, sind hierzulande Gartenbahner auf einen gewissen Pegel der Quecksilbersäule geradezu angewiesen, sofern sie nicht Schneefräsen-bauende Hardcore-Ganzjahres-Hobbyisten sind ...

Folglich widmet die MIBA auch in diesem Jahr wieder den Schwerpunkt der Mai-Nummer dem Outdoor-Railroading – ein berechtigter Anglizismus aus der Neuen Welt, beschäftigt sich doch immerhin die Hälfte der Schwerpunktartikel mit Themen aus dem Bereich unserer Lead nation: Thomas Barthels lässt die Bahnen des Mittleren Westens in Form einer überzeugend erfundenen Privatbahn in Colorado weiterleben, ich selbst habe die ausgezeichnet funktionierenden Kadee-Kupplungen aus Oregon mit den Funktionen der DCC-Digitalsteuerung im wahrsten Sinn des Wortes verknüpft

Der romantische Bahnhof Kottenforst zieht sich als beliebter Dauerbrenner durch die Veröffentlichungen der MIBA-Jahrgänge. Rolf Knipper stellt das Motiv des Empfangsgebäudes an den Beginn einer Serie über den Bau seiner neuesten Anlage.



24 Um den Bahnhof Kottenforst wird sich in dieser und den kommenden Folgen von Rolf Knippers Anlagenbau-Serie alles drehen. Zunächst geht es um die Planung des Bahnhofs und die Vorgaben für Gleisverlegung und Steuerung.
Foto: rk

10 Eine sehenswerte Anlage nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn stellt Daniel Wietlisbach vor. Herzstück ist der Bahnhof Wiesen.
Foto: Daniel Wietlisbach





70 Das schon etwas betagte Trix-Modell des DRG-Nebenbahn-Triebwagens VT 135 nahm sich Sebastian Koch für eine „Verjüngungskur“ vor. Neben äußerlichen Details sorgte er auch für einen neuen Antrieb mittels Weinert-Einachs-fahrwerk.
Foto: Sebastian Koch

80 Zwei Standmodelle von Revell, die Dampflok-Baureihe 43 und die DR-Diesellok 130, baute Bruno Kaiser und berichtet über seine Erfahrungen. Foto: bk

MIBA-SCHWERPUNKT Gartenbahn

Modellbahn nach Western-Art in 1:22,5	
Die Clear-Creek-Line	44
Vom Steinbruch auf die Bahn	50
Im Schleudergang	54
Kadee unter Kontrolle	58
Kleine Mogul ganz groß	62
Im Dienst der Gartenbahn	64

MODELLBAHN-ANLAGE

Bahnhof Wiesen in H0m	
RhB-Dampf um 1913	10
Ein Dampf-Bw zur Reichsbahnzeit (2)	
Hochbauten des Bw	18

MODELLBAHN-PRAXIS

Das Modulprojekt Kottenforst (1)	
Kottenforst – ein MIBA-Klassiker	24
VT 135 aufgemöbelt	70
Übergänge mit Magneten	74
Meterspur in 1:45	78
Begabte Statisten	80

VORBILD + MODELL

Rundnase mit Kultstatus (Nohab)	30
---------------------------------	----

VORBILD

Gartenlaube auf Rädern	34
Zugbildung: Sie fragen – mm antwortet	
Von Zügen und Namen	36

DIGITALTECHNIK

Erlebnisse der dritten Art	66
----------------------------	----

NEUHEIT

Einer für viele (Fahrregler)	76
------------------------------	----

MENSCHEN UND MODELLE

Besuchersturm in Sinsheim	92
---------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	83
Neuheiten	84
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	94
Kleinanzeigen	96
Impressum · Vorschau	112

Rund oder Ring?

Auf einigen Abbildungen zu oben genanntem Artikel ist ein Gebäude zum Abstellen von Lokomotiven zu sehen. In den zugehörigen Bildunterschriften wird dieses Gebäude als „Rundschuppen“ bezeichnet. Kann es denn sein, dass Ihre Redakteure den Unterschied zwischen einem „Rundschuppen“ und einem „Ringschuppen“ nicht kennen? Wie wollen Sie junge Leser an die Modellbahn heranführen, wenn derartige Unterschiede offenbar nicht herübergebracht werden können?

Karl U. Pierini, Rheinbach

MIBA 4/2003, Roco-P4.2

Lichtwechsel an der P 4.2

Was soll eigentlich der Quatsch mit dem Lichtwechsel an einer Lok, deren Vorbild mit Petroleumlampen ausgerüstet war? Glaubt wirklich der zuständige Produktmanager, dass der Heizer bei jedem Richtungswechsel mit einer Zündholzschachtel in der Hand vom Führerstand gesprungen ist, um den „Lichtwechsel“ zu vollführen?

Die einstige Zugförderung mit Dampflokomotiven hat – auch durch das Vorhandensein von mehr Kopfbahnhöfen als heute – viel Rangieraufwand erfordert. Die Vorbereitungs- und Abschlussdienste waren durchweg mit Rangierfahrten verbunden, z.B. zum Kohlebunkern, Besanden, Entschlacken, Wassernehmen, Drehen, Fahren zum Lokwartegleis, Sägefahrt zum Zug – folglich blieben alle Lampen an, entweder bis zum Abstellen der Lok im Schuppen oder bis zum ersten geeigneten Halt nach dem morgendlichen Hellwerden. Wie mir ein befreundeter Lokführer versicherte, ließ man meistens auch bei Lok mit elektrischer Beleuchtung die hinteren Lampen an. Nach Einführung des dritten Spitzenlichtes in den 50er-Jahren ging es zunächst auch gar nicht anders, weil die beiden oberen Lampen ihren Saft über den gleichen Schalter bezogen!

Übrigens hat vor ein paar Jahren Werner Streil aus München an anderer Stelle in gleicher Weise argumentiert und zu Recht insbesondere auch die Unsitte gebrandmarkt, Ellokmodelle mit Lichtwechsel rot-weiß zu versehen.

Das führt bei einem gezogenen Zug dazu, dass das Schlussignal bereits am ersten Fahrzeug eines Zuges gezeigt wird. Das ist der absolute Hammer! Vorbildwidriger geht es nicht, denn wegen ihrer großen sicherheitsrelevanten Bedeutung dürfen Schlussignale wirklich nur am letzten Fahrzeug eines Zuges gezeigt werden.

Hermann Hoyer, Hamburg

MIBA 3/2003, Schwerpunkt

Kuppeln mit Gabelköpfen

Anstatt aufwändige Kupplungsösen (-böcke) zu feilen und diese an den Rollwagen anzulöten, nimmt man einen Ms-Winkel und bohrt ein Loch in einen Schenkel. Danach wird dieser wie die Kupplungsöse (-bock) angelötet. Die Kupplungsstange versieht man am Ende mit kleinen Gabelköpfen aus dem RC-Modellbau. Hier werden sie für Rudergerüste verwendet. Findet man in der Größe passende Gabelköpfe, können diese gleich an Stelle der Kupplungsösen an die Rollwagen gelötet werden. Für diejenigen, die sich Rollböcke bauen wollen, noch ein Hinweis: Für die Achsgabeln lassen sich entsprechende Messingkabelschuhe verwenden. Die Kabelschuhe haben eine gleichmäßige Form und die Feilarbeit hält sich somit sehr in Grenzen.

Günter Borrmann (E-Mail)

MIBA 3/2003, Eine Reise ins Oberpfälzer ...

Das wollen wir sehen!

Das ist es doch! Eine kleine aber feine Anlage: Mobil, modular und ausbaufähig. Mit klarem Thema, betriebsintensivem Gleisplan und überschaubarem Fuhrpark. Mit Bausätzen von der Stange und selbstgebauten Werken. Das ist der Artikel, den ich jedem unter die Nase halten werde, der über Platzmangel, Aufwand und Kosten unseres Hobbys jammert. Wieviel kälter und unpersönlicher wirkt da die weiter hinten vorgestellte Stein'sche Riesenanlage. Sicher war hier ein Profi am Werk, der mit viel Herzblut eine Schau-Anlage gestaltet hat. Aber eben nur eine „Schau“-Anlage und keine Betriebs-Modellbahn. Eintönige Grashügel und ein heilloser Epochenmix machen noch keine Modellbahn.

Beschränkt Euch, liebe Kollegen! Die kleinste Stube hat mehr zu bieten als der größte Modellbahn-Keller. Seht in das zufriedene Gesicht von Roland Käs und Ihr wisst, was ich meine.

Oliver Morsch (E-Mail)

MIBA-Messeheft

Giganten und Exoten?

Schaut man sich die Neuheiten der Hersteller in den vergangenen Jahren an, so möchte man glauben, dass allgemein nur noch Giganten und Exoten fehlen, um den Modellbahner glücklich zu machen. Wie sonst soll man die Neuheiten kommentieren, die von überschweren schwedischen Erzbahnlokomotiven und dem Einzelstück 18 201 (Roco) über die E 95 und BR 06 (Brawa), die nie gebaute BR 53 bis hin zum Big Boy reichen. Wenn ich mir die Anlagenberichte (nicht nur in der MIBA) anschau, frage ich mich, wo diese Maschinen mit den ihnen angemessenen Zügen fahren sollen? Ich möchte daher für zwei Modelle werben, die weder Giganten noch Exoten und darüber hinaus sehr vielseitig einzusetzen sind.

Es handelt sich hierbei zum einen um ein Großserienmodell einer „ELNA“-Dampflok der Type 2 oder 5 (Achsfolge 1'C), die sowohl in Epoche II als auch III einsetzbar und auch für Freunde der DR (Ost) sehr interessant wäre, da über 60 Stück „ELNA“-Lokomotiven mit der Verstaatlichung der Privatbahnen 1949 zur DR (Ost) gelangt sind. Einzelne Exemplare fahren bei Museumsbahnen sogar noch heute (Bochum-Dahlhausen und Holland)!

Das zweite noch fehlende Modell ist der „Esslinger“-Triebwagen in seiner ersten Bauform von 1952 mit drei Stirnwandfenstern und zwei großen unteren Einzelleuchten, wobei ich auch hier an einen Großserienhersteller denke. Nachdem von diesem Triebwagentyp rund 50 Stück gebaut wurden und einzelne Exemplare – auch der Ursprungsausführung – heute noch im Einsatz stehen, kann im Gegensatz zum VT 859 von Trix/Märklin (Einzelstück) nicht von einem Exoten gesprochen werden. Dieser Triebwagentyp ist zwar



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

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

erst ab Epoche III einsetzbar, doch trägt seine weite Verbreitung (von der Tegerseebahn im Süden bis zur Kiel-Schönberger-Eisenbahn im hohen Norden) und die mögliche Farbvielfalt sicher auch zu einer größeren Akzeptanz bei den Modellbahnern bei.

Jürgen Meier, Gräfelting

Wichtiger Baustein

Das Angebot an Epoche-III-Modellen wird immer perfekter, bald gibt es alles im Modell, was Räder hatte. Die letzten wichtigen Lücken, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge, wurden geschlossen. Doch was ist los mit den Häuslebauern? Fehlt es an Mut und Kreativität? Für mich gehört die Nachkriegsarchitektur der 50er- und 60er-Jahre ebenso zur V 200 wie die passenden Personenwagen oder die Automobile auf der Straße. Besonders schön muss man sie ja nicht finden, die Architektur, die diese Zeit hervorbrachte. Aber ohne sie fehlt ein wichtiger Baustein um Epoche III überzeugend darzustellen.

Thomas Mörbe, Stuttgart

MIBA 9/2002 ff, Foto-Workshop

Ergänzung für Unerfahrene

Gerade beim Anfänger können vermeidbare Kleinigkeiten zu enttäuschenden Resultaten führen und die Freude am Fotografieren schnell verblasen lassen. Auch kann der Eindruck entstehen, man könne nur mit einer teuren Profiausrüstung zu guten Fotos kommen.

Beim Erwerb einer Spiegelreflexkamera sollte man unbedingt darauf achten, dass diese bei einer vorgewählten Blende (22 oder mehr) die zugehörige Belichtungszeit automatisch wählt. Ganz wichtig ist, dass die für unsere Zwecke erforderlichen langen Belichtungszeiten (bis mindestens 30 sec.) reproduzierbar eingehalten werden.

Beim Einsatz von Halogenlampen muss man angepasstes Filmmaterial verwenden. Wie im Workshop angegeben sind Dias wegen der zu erreichenden Brillanz gegenüber Negativmaterial vorzuziehen. In Kombination mit den Halogenstrahlern ist der Kodak 64T oder der Fuji RTP II Kunstlichtfilm ideal. Man muss diese Filme aber mit einer Belichtungsreihe auf das Langzeit-

verhalten seiner Kamera eintesten. Dabei darf man nicht die Blende verändern (sie sollte auf einen maximalen Wert eingestellt bleiben), sondern muss die Belichtungszeit variieren. Es spricht für sich, dass man bei der Versuchsreihe alle Einstellungen peinlich genau notiert.

Wichtig ist das Ausschalten der Zimmerbeleuchtung während der Belichtung, da die meistens verwendeten Neonleuchten eine ganz andere Farbtemperatur haben.

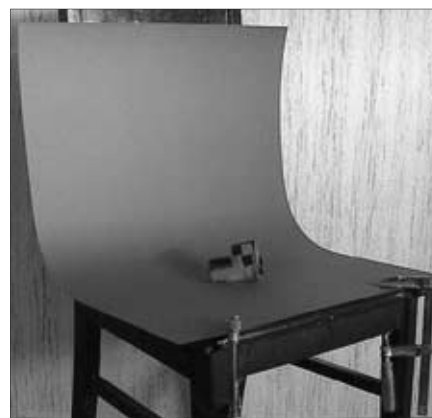
Der Selbstauslöser sein um vom Stativ aus absolut verwacklungsfreie Aufnahmen zu machen. Immer sollte man den Sucher gegen einfallendes Licht von den oft hinter der Kamera stehenden Fotolampen abdecken, damit kein Falschlicht die automatische Belichtung beeinflusst.

R.K. Casanova, Pouzols (F)

Einfaches „Chair-top-Studio“

„Pixel statt Korn“ (Folge 7) war lehrreich und sehr gut, die beste aller Folgen! Um zu guten Modellfotos zu kommen, habe ich mir aus einem alten Küchenstuhl mit glatter Sitzfläche, zwei kleinen Zwingen sowie Fotokarton 70 x 50 cm (gibt es in vielen Farben, je nach gewünschtem Hintergrund, in gut sortierten Schreibwarenläden! Habe pro Karton 1 Euro gezahlt) ein extrem preiswertes, leichtes und transportables kleines Mini-Fotostudio gemacht. Ein „Fototable“, welches nach erfolgter Aufnahme mit einigen Handgriffen wieder zerlegt ist. Dieses kleine „Fotostudio“ kann man, da sehr handlich, mit ins Freie nehmen. So lassen sich ohne Kunstlicht Aufnahmen machen.

Rudolf Knieriem, Mühlheim/Main



Dieses kleine „Fototable“ lässt sich mit wenigen Handgriffen aufbauen.

Foto: Rudolf Knieriem

Bahnhof Wiesen in H0m

RhB-Dampf um 1913

Nicht gerade das übliche Thema von der Rhätischen Bahn hat sich Thomas Kestenholz für den Bau seiner H0m-Modellbahn vorgenommen! Die Besonderheit stellt in diesem Fall nicht die gewählte Vorbildstrecke dar, sondern vielmehr die Epoche ...

Bereits von zahlreichen Modellbahnern wurde die Strecke Davos-Filisur oder Teile davon im Modell umgesetzt, gehört sie doch zu den schönsten und kühnsten der RhB überhaupt. Die wilde und zerklüftete Landschaft stellte Ende des vorletzten Jahrhunderts eine große Herausforderung an die Baukunst der Ingenieure dar und die Bauzeit für die 19 Kilometer lange Strecke betrug von 1906 bis 1909 beinahe drei Jahre. Der Dampfbetrieb beherrschte bis gegen 1920 den Betriebsalltag der Bahnlinie im Tal der Landwasser.

Die Modellbahn

Den Start der Modellbahn legte der Bruder des heutigen Erbauers mit dem Bau eines Moduls des berühmten Bärentritts. Daneben sammelte derselbe Bruder einige Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn, die damals noch einzig von Ferro-Suisse angeboten wurden. Als der Bruder auf die nächstgrößere Spurweite wechselte, übernahm Thomas Kestenholz das bereits halb fertige Modul samt einigen Modellen der Dampfepoche. Im Dachraum des Hauses fand sich Raum um eine An-der-Wand-lang-Modellbahn in der Größe von 2,40 x 4,80 Metern aufzubauen. Allerdings auf einer Höhe von lediglich 60 Zentimetern, weil durch die Dachschräge der Raum nach oben hin immer kleiner wird.

Neben den Modulen nach dem Vorbild der Linie durch das Tal der Landwasser, die sich links des Bahnhofes anschließen, konnte der rechts des Bahnhofes eigentlich vorbildgerecht anschließende Wiesener Viadukt

aus Mangel an Platz nicht realisiert werden. Stattdessen schließen sich zwei Module anderer RhB-Linien an: Eines stellt einen Ausschnitt der Albulabahn Bergün-Preda dar. Das zweite und vorläufig letzte zeigt die Bahn im Wald bei Klosters an der Linie Landquart-Davos.

Auch wenn das Ziel nicht die Teilnahme an Modultreffen war, wurde doch der flexibleren Arbeitsweise wegen die Modulbauweise gewählt. Dabei wurde auf die Normen der Modellbau-Freunde Basel zurückgegriffen. Schließlich war das Modul des anfänglich erwähnten Bärentritts doch einmal an einem Treffen zu sehen.

Da bereits von Beginn an einige Dampflokomotiven vorhanden waren und durch die Vorliebe für die Epoche um 1900, war für den neuen Besitzer schnell klar, dass auf der Modellbahn ausschließlich Dampflokomotiven verkehren sollten. Des Weiteren wirkte die Herausforderung mit, sich im Wagenbau zu betätigen, gab es doch damals noch kaum RhB-Modelle jener frühen Epoche, in der jedoch durch den aufkommenden Tourismus ein großes Zugaufkommen zu verzeichnen war. Die Konkurrenz der Straße war noch nicht vorhanden, denn der Kanton Graubünden verweigerte als letzter der Schweiz bis 1925 (!) die Zulassung von Automobilen auf seinem Straßennetz.

Modulbau

Die Module bauen auf einem Rahmen aus dem besonders stabilen Multiplex-Sperrholz auf, die Trassenbretter bestehen aus Pappel-Sperrholz, weil sich darin die Nägel des Eigenbaugleises





Wirkt mit dem großen Pflug noch mächtiger:
G 4/5 111 auf dem Lehnviadukt (Hangbrücke).

Mit viel Liebe zum Detail lässt Thomas Kestenholz eine längst vergangene Epoche aufleben (rechts).

G 4/5 104 – einzige Lok dieser Serie mit Verbundtriebwerk – aus Richtung Davos kommend kurz vor der Einfahrt Wiesen (links).

