

04
07

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 2007

B 8784 59. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 BeNeLux € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



ANLAGENPLANUNG MIT IVO CORDES

Kompakt mit Konzept



UMBAUSATZ ZUM ABI
Blecherne BÜchse

BÜHLERTALBAHN IN H0
Badischer Bummel

01 VON PCM IM MIBA-TEST
Schnelle Schürze



4 | 2007

MIBA

MODELLBAHNANLAGE BADISCHE BÜHLERTALBAHN | NEUHEIT IM MIBA-TEST 01-ALTBÄUKESSEL VON PCM | ANLAGENPLANUNG MIT IVO CORDES KOMPAKTE ANLAGE MIT VIEL BETRIEB

Wer schmeißt denn da mit Lehm?
 Der sollte sich was schäm'!
 Der sollte doch was anderes nehm'
 Als ausgerechnet Lehm

*

„-ann“ möchte man da den Refrain von Claire Waldoffs berühmtem 20er-Jahre-Lied ergänzen – angesichts der Schlammschlacht, die derzeit um den Nürnberger Gartenbahnhersteller tobt. Mit Datum vom 14. Februar geisterte nämlich ein Text von Tony Castellano, seines Zeichens „President of LGB of America“, durchs Internet. Nach einer Besorgnis suggerierenden Einleitung war zu lesen: „Die LGB wird fortbestehen – mit oder ohne E.P.

Hier stehen sich also unterschiedliche Rechtsauffassungen gegenüber, deren Klärung derzeit noch aussteht. Die Verhandlungen über die zukünftige Zusammenarbeit zwischen EPL und LGB of America waren jedenfalls Mitte Februar noch in vollem Gange. Umso mehr verwundert es, in welchem Maß sich Außenstehende dazu äußern: Offensichtlich gibt es nämlich „interessierte Kreise“, die gezielt Falschmeldungen in die Welt setzen. Wobei diese Kreise an allem Möglichen interessiert sind, nur nicht an der Wahrheit. So mancher Forumsteilnehmer, der sich den angeblichen Termin einer Lehmann-Presskonferenz aus den

Wer schmeißt denn da mit Lehm?

Lehmann. Hintergrund ist: LGB of America besitzt die Markenrechte und Vermarktungsrechte an LGB weltweit außer Deutschland.“

Eine unverhohlene Drohung, die so gar nicht in das Bild der heilen Familie aller Gartenbahnfreunde passt. Nur zwei Tage später kam prompt die Pressemitteilung der E.P. Lehmann GmbH & Co. KG: „Entgegen der Darstellung von LGB of America sind die US-Markenrechte und US-copyrights mit dem Verkauf der LGB of America an G45 am 1.9.2006 automatisch an E.P. Lehmann Patentwerk OHG zurückgefallen. E.P. Lehmann GmbH & Co. KG als Rechtsnachfolger ist somit Eigentümer aller Markenrechte weltweit.“

Fingern saugt, ist da nur ein harmloses Beispiel.

Die Lage des neuen Unternehmens ist sicherlich nicht einfach. Die Fertigung muss Stück für Stück wiederaufgenommen werden, wobei allein die Abhängigkeit von Zulieferern so einen Neustart in die Länge ziehen kann. Warten wir also die weitere Entwicklung ab und hüten uns vor vorschnellen Urteilen. Erst nach offizieller Beendigung des laufenden Insolvenzverfahrens kann die Situation zutreffend beurteilt werden. Wer also meint, weiterhin mit Lehm auf Lehmann werfen zu müssen, sollte bedenken: Ob sein Wurf trifft oder nicht, zuallererst macht er sich selbst die Finger dreckig – meint *Ihr Martin Knaden*



Ein alter Traum der Modellbahner ist es, trotz beengter Platzverhältnisse möglichst viel Betrieb zu machen. Wenn man dann noch Wert darauf legt, vorbildgerechten Betrieb zu machen, sollte man sich diesen Vorschlag des Planungsspezialisten Ivo Cordes genau anschauen.

Illustration: Ivo Cordes

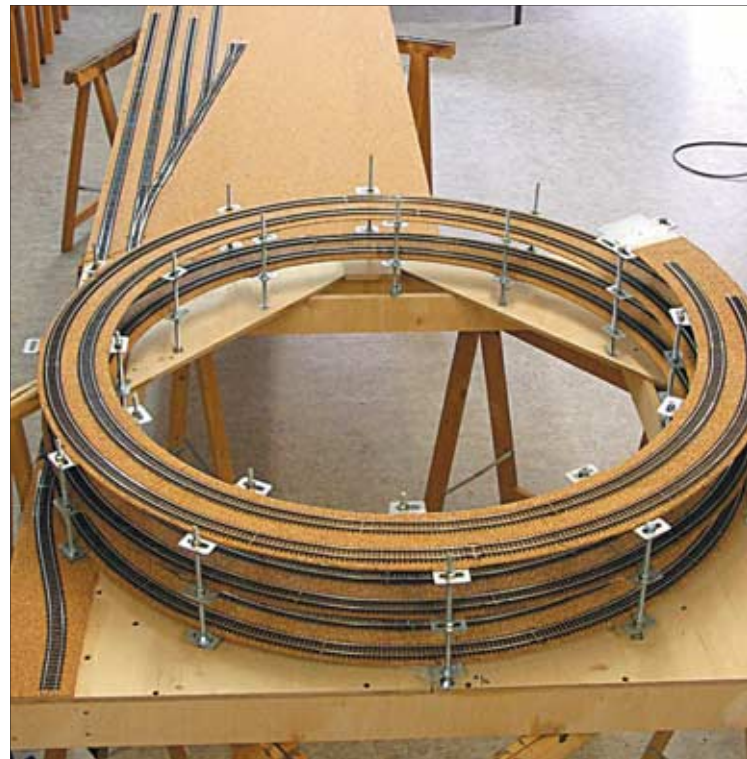
Zur Bilderleiste unten: Der bisher nicht in Großserie erhältliche ABI-21 lässt sich aus einem Umbausatz von Christoph von Neumann realisieren; Jacques Timmermans stellt den Bausatz vor. Bruno Kaiser porträtiert die Erweiterung der Bühlertalbahn von Kurt Nesselhauf und im MIBA-Test finden Sie diesmal die Altbaukessel-01 von PCM.

Abb.: Jacques Timmermans, Bruno Kaiser, MK

70 Bäume spielen auf dieser Oe-Anlage eine große Rolle. Das ganze Waldbahn-Diorama ist 1,6 x 1,6 m groß und ist in Kalifornien angesiedelt. Einen Blickfang ersten Ranges stellt zweifellos die Trestle-Brücke rechts dar! Aber es gibt noch mehr Hingucker auf diesem „bewegten Diorama“ von Martin Swannell.
Foto: Stephan Rieche



48 Den Bau einer Gleiswendel demonstriert Horst Meier in seinem Beitrag. Das stählerne Karussell wurde mittels Gewindestangen sauber und mit gleichmäßiger Steigung errichtet.
Foto: Horst Meier





MODELLBAHN-ANLAGE

Die Bühlertalbahn auf 22 Segmenten:
Private Nebenbahn im Badischen 8
Die Story vom Kesselhuhn 36
Rügensche Kleinbahnszenen in H0e
(Teil 1):
Bahn über den Bodden 54
Ein 90°-Eckmodul für die Feldbahn:
Klein, aber fein um die Ecke 66
Es war einmal in Kalifornien ...:
Die Red Rocks R.R. 70

ANLAGEN-PLANUNG

Kompakt und klappbar:
Kleinanlage mit Konzept 26

MIBA-TEST

German Pacific (PCM-01 in H0) 16

MODELLBAHN-PRAXIS

Module – klein und fein (2) 20
Stählernes Karussell (Wendel) 48
Der Weichenbock 80

NEUHEIT

Insekten in H0 39
Tonnenschwer durch die Epoche III
(Anschriften für Kibri-Tieflader) 46
Eine runde Sache (Drehscheibe) 62
Es ist angerichtet
(LGB-Speisewagen) 64
V 100.20 in 0 78

MENSCHEN + MODELLE

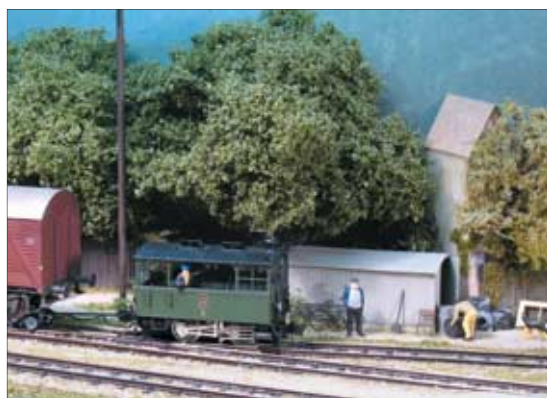
Dortmunder Allerlei 40

FAHRZEUGBAU

Lifting für die Diva (18.6) 42
Eine ungewohnte Donnerbüchse 76

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Bücher/Video 84
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 86
Neuheiten 89
Kleinanzeigen 104
Impressum · Vorschau 114



42 Fleischmanns 18.6 hat sich Alfred Fordon vorgenommen, um sie „nach allen Regeln der Kunst“ zu verfeinern.
Foto: Alfred Fordon

20 Auf Basis der „Mini-Module“ entsteht eine kleine Anlage „an der Wand entlang“. Der zweite Teil des Beitrags geht auf den Bau des Schmalspurgleises ein.
Foto: gp



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: yalcintas.alexander@mzv.de

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

MIBA-Messeheft 2007

Wechselbeziehung

Danke für dieses Messeheft. Besonders durch Ihren Abspann „Unterwegs von Mensch zu Mensch“ auf der einen Seite und der bildlichen Vorstellung der Autoren in der Rubrik „Meinung“ andererseits geben Sie Ihren Lesern eine gewisse Transparenz zu den Herstellern, zu denen wir alle mehr oder weniger in einer gewissen Wechselbeziehung stehen.

Horst Jürgensen (E-Mail)

Fotos vom Handmuster

Ich habe gestern das Messeheft erhalten. Eins finde ich ärgerlich: Vorbildfotos. Mit Sicherheit reicht der Platz nicht, alle Neuheiten im Bild darzustellen. Diesen knappen Platz mit Vorbildfotos zu verschwenden, halte ich für ein Messeheft nicht für angemessen. Wer es nicht schafft, zur Messe ein Handmuster zu präsentieren, ist mit einer Texterwähnung gut bedient. Es sollten alle mit Abbildungen belohnt werden, die weder Kosten noch Mühe scheuen, etwas „Begreifbares“ zu präsentieren. Ankündigungsweltmeister gibt es zur Genüge.

Sven Arved Koch (E-Mail)

Dank

Und wieder ist Euch ein hervorragendes Messeheft gelungen! Herzlichen Dank dafür!!! Schade, dass es für die Wunschmodelle kein E-Mail-Formular gibt.

Wulf Stark (E-Mail)

Dreileiter-Weichen!

In diesem Messeheft steht in Rolf Knippers Kommentar – ähnlich wie im letzten Jahr von einem anderen Autor –, dass für den Markt an hochwertigen und ansprechenden Gleisen Produkte zur Verfügung stehen. Das stimmt sicher für die Zweileiterfraktion, aber was ist mit den Märklinisten? C- und K-Gleise sind (wie auch von Herrn Knipper beschrieben) schlicht nicht im Fokus der Weiterentwicklung und von daher nur in bestimmten Grenzen einsetzbar. Sie ausschließlich in den

Spielbahnbereich zu verdammen, ist sicher zu brutal, aber knapp davor sind sie m.E. schon. Wo ist denn eine Pilz-(Tillig-) Elite-Gleis-Weiche, auf der ein Märklin-Radsatz nicht aufsetzt?

Natürlich kann man sich für 100 und mehr Euro einen Weichenbausatz kaufen und zusammenbasteln, aber das ist nicht mein Ziel und speziell nicht das meines Geldbeutels! Wenn Sie also im Messeheft fragen: „Zur Messe 2008 wünsche ich mir“, dann ist meine Antwort: Dreileiter-Weichen, die der Qualität eines Elite-Gleises entsprechen. Vielleicht sehen Sie im nächsten Jahr einmal eine solche Rubrik in der Umfrage vor?

Kurt Schwichtenberg (E-Mail)

Lausitzer Hopfen

Mit großer Begeisterung habe ich, wie jedes Jahr, das MIBA-Messeheft gelesen. Eine Frage ist mir auf Seite 6 zum neuen Hopfenfeld von Busch aufgefallen: Wie denn der ZTR 300 aus DDR-Produktion in die Hallertau kommt?

Als ich 1990 nach Dresden gezogen bin, habe ich die Umgebung Dresdens erforscht und bin auf dem Weg nach Bautzen an mehreren Hopfenfeldern vorbeigefahren. Bereits vor der Wende wurde in der Lausitz Hopfen angebaut, um den Hopfenimport zu reduzieren. Das Hopfenfeld kann demnach durchaus in der Lausitz stehen; der ZTR 300 macht dann auch Sinn. Das Wegkreuz gehört ebenfalls dorthin, da der katholische Glaube in der Lausitz noch weit verbreitet ist.

Bernd Zloch (E-Mail)

Hersteller-Service

Zufrieden mit Märklin

Mehrere Leser hatten wohl schon schlechte Erfahrungen mit dem Göppinger Traditionsunternehmen. Es geht aber auch anders! Im letzten Jahr erwarb ich eine von diesen Billiglokomotiven für 99 Euro und zerlegte das gute Stück zum Supern. Beim Wiederzusammenbau riss ich eine SMD-Leuchtdiode aus der Platine. Ich schilderte der Serviceabteilung mein Problem und bestellte die passende Platine. Nach zwei Tagen kam die Antwort, dass mir die Platine kostenlos zugesandt wird! Drei Tage später lag das Teil im Briefkasten.
Lutz Schonert (E-Mail)

Die Bühlertalbahn auf 22 Segmenten

Private Nebenbahn im Badischen

Rund 10 000 Arbeitsstunden in neun Jahren waren nötig, um das Modell der Bühlertalbahn zu bauen. Nun war das Gesamtwerk mit 28 m Länge auf der IMA 2006 in Köln zu sehen. Kurt Nesselhauf berichtete schon einmal in MIBA-Spezial 64 „Hauptsache Nebenbahn“ darüber. Bruno Kaiser stellt die seither fertiggestellte Erweiterung vor.

Nach dem Bau mehrerer Modellbahnen verschiedener Systeme wollte ich eine Anlage nach konkretem Vorbild bauen. Es sollte eine typische Nebenbahn sein, mit vielen Themen, in der von mir bevorzugten Baugröße H0. Ich entschied mich für die Bühlertalbahn, die dereinst von Bühl/Baden nach Bühlertal im Nordschwarzwald führte.

Ab dem Anschluss Bühl an der Rheinschiene Karlsruhe–Offenburg befanden sich auf ca. 6 km Strecke der Haltepunkt Kappelwindeck, Bahnhof Altschweier und die Bahnhöfe Unter- und Oberbühlertal. Aus dieser Sicht waren eigentlich genug Themen vorhanden. Dazu kamen sechs Sägewerke mit Gleisanschluss und einige Mühlen, die von dem parallel zur Bahn verlaufenden Flüsschen Bühl mit Wasser versorgt wurden.

Nach der Stilllegung der Bahn 1958 wurde die Bahntrasse mit der neuen Bühlertalstraße überbaut. Dadurch war ich jetzt, fast 40 Jahre später, auf Fotos, Pläne und die Aussagen von Zeitzeugen angewiesen. Die Suche nach dem Vorbild und die Recherchen dauerten rund zwei Jahre, in denen meine Frau und ich bei unzähligen Besuchen in meiner alten Heimat, bestückt mit Kamera und Zeichenblock, die ehemalige Strecke abwanderten. Die noch entlang der Strecke stehenden Gebäude wurden fotografiert, vermessen oder, wenn nicht anders möglich, auch nur abgeschätzt. Bei den bahntechnischen Bauten war ich ausschließlich auf alte Fotos angewiesen.

Nachdem ich mich für den Bau dieser Bahn entschieden hatte, fertigte ich eine Zeichnung dieser Strecke an und kam zu dem Ergebnis, dass das Modell

unter 25 bis 30 Meter Länge nicht zu realisieren war. Das sollte aber kein Hindernis sein, im Gegenteil, das spornte erst richtig an. Das Thema meiner Anlage: Die letzten Betriebsjahre 1956-58, und zwar im Sommer, zur Erntezeit.

In der Gestaltung der Landschaft sah ich eigentlich keine Probleme, die gesammelte Erfahrung sollte reichen! Da der Nachbau der Bahn so realistisch wie möglich sein sollte, entstand eine neue Herausforderung: der Eigenbau sämtlicher Gebäude. Wie, wusste ich noch nicht, auf das so beliebte „Kitbashing“ wollte ich aber verzichten.

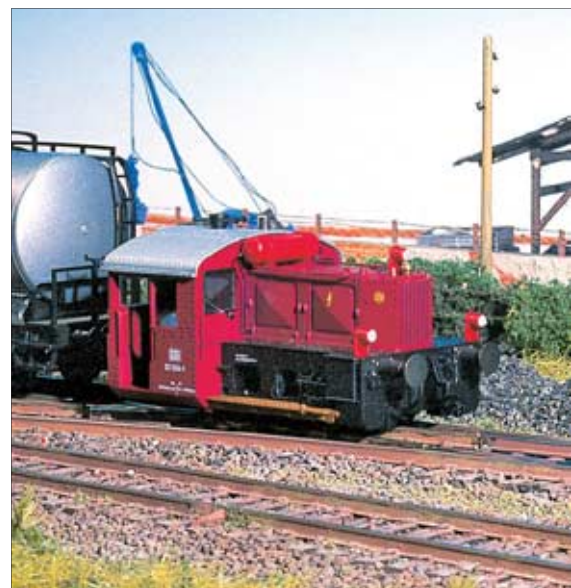
Gebaut habe ich die Anlage entgegen meiner Planung „von oben nach unten“, das heißt, von Bühlertal nach Bühl. Das kam dadurch, dass 1997 die Bühlertalbahn 100 Jahre alt geworden wäre. Aus diesem Anlass sollte eine Fotoausstellung an die 60 Jahre bestehende Bahnverbindung erinnern. Dazu sollten meine beiden Bühlertaler Bahnhöfe fertig sein, denn ich wollte sie der Gemeinde für die Ausstellung zur Verfügung stellen. Die Ausstellung war ein großer Erfolg und bestärkte mich in dem Vorhaben, das Modell in den geplanten Dimensionen weiterzubauen.

Die einzelnen Segmente entstanden nach bekannter Rahmen- und Spantenbauweise, hauptsächlich aus 16 mm starken Tischlerplatten. Bei den schmalen Segmenten begnügte ich mich mit 10-mm-Sperrholz. Die Deckplatten für Landschaft und Gleistrassen bestehen aus 6-mm-Sperrholz. Das schien mir wegen der geringen Belastung ausreichend. 8 bis 10 mm starkes Holz wäre aber besser gewesen, denn durch das Einschottern der Gleise (mit Leimwasser) und das Auftragen des Straßenbe-



Die Bundesbahn-Köf erledigt die Zustellung eines Kesselwagens mit Kraftstoff zu der naheliegenden Tankstelle (Bild unten).

Fotos: Bruno Kaiser



Der Personenzug nach Bühlertal steht abfahr-
bereit am eigenen Bahnsteig im Hbf
Bühl. Die beiden Wohnhäuser
wurden vermessen und
exakt in den Maß-
stab 1:87 um-
gesetzt.



Auch Sonderzüge fahren auf der Bühlertal-
bahn, hier mit einer V 100 als Vorspann ent-
lang der Siedlung am Rosenweg. Die Häuser
wurden nach Originalplan erstellt.





Nebenbahn-Romantik: Vorbei an liebevoll gestalteten Schrebergärten und Feldern, die im Wesentlichen das Gesamtbild bestimmen, verläuft die Streckenführung auf der Anlage.



lags (mit Gips) verzog sich das Holz doch an einigen Stellen.

An Gleismaterial wählte ich Pilz-Standard von der Firma Tillig. Es ist nicht nur preiswert, sondern – was sehr wichtig war – die Weichen sind bis zu einem gewissen Grad flexibel und lassen sich dadurch sehr gut dem Gleisverlauf anpassen. In Verbindung mit Flexgleisen ergibt sich auf diese Weise ein harmonisches Bild. Die Gleise erhielten eine Nachbehandlung mit einer Farbmischung aus Humbrol-Rost und Dunkelbraun. Als Gleisschotter nahm ich „Lava“, aus dem ich die richtige Körnung von 1 mm aussiebte. Eine preiswerte Lösung, denn „Lava“ findet man im Straßenbau (– aber sieben Sie

mal einige Kilo!). Das Einschottern selbst erfolgte dann nach der allseits bekannten Methode mit verdünntem Holzleim.

Die elektrische Ausstattung erfolgte erst, nachdem ich das Verbindungsteil zwischen den Bühlertaler Bahnhöfen angefertigt hatte. Die Weichen versah ich mit Unterflurantrieben verschiedener Hersteller. Für das Entkuppeln kamen Entkuppler der Fa. Herkat zum Einsatz. Sie lassen sich an jeder x-beliebigen Stelle einbauen und zudem jedem Kupplungstyp anpassen. Und wenn ich gerade beim Entkuppeln bin: ich verwende die alte Trix-International-Kupplung, mit der ein reibungsloser Rangierbetrieb möglich ist. Und

dann kam der Höhepunkt: Es funktionierte nichts! Zu viel Farbe, zu viel Schotter und Leim im Bereich der Weichen. Aber was macht man nicht alles, um eine realistische Anlage zu bauen. Die Kontakte an den Weichenzungen waren so mit Farbe und Leimwasser zugeschmiert, dass kein Kratzen und Bürsten, kein Einweichen mit Reinigungs- und Lösungsmittel mehr half – die Weichen waren „tot“.

Ich beseitigte das Problem dadurch, dass ich unter die Weichenherzen kleine Kontaktbleche klemmte und sie in Verbindung mit den Antrieben polarisierte. Gerettet – aber eine Warnung für den Weiterbau. Zum Teil habe ich auch Anschlüsse direkt an die Weichenzungen gelötet, da auch bei mittiger Montage der Unterflurantriebe der Druck der Stelldrähte nicht immer reichte, um die Zungen fest genug an den Schienenprofilen anliegen zu lassen. Durch diese Maßnahme fahren meine Fleischmann-T3 im analogen Betrieb auch bei langsamster Fahrt ohne zu ruckeln über sämtliche Weichen, was viele Besucher bei Ausstellungen verwundert.

Nachdem Trassen, Straßen und Stellflächen für die Gebäude ausgesägt waren, konnte anhand des Höhenplanes das Rauf und Runter der Landschaft festgelegt werden. Die Zwischenräume bespannte ich mit Fliegendraht und Krepp. Beides wurde mit braun eingefärbtem Modellgips verspachtelt. So konnte ich beim Bohren der Löcher für Sträucher, Bohnenstangen usw. weiße Gipsstaubflecken vermeiden, die zudem noch schwer zu entfernen sind. Sämtliche Stützmauern entstanden auch aus entsprechend eingefärbtem Gips, in den ich mittels eines Stichels (Stiftenklöbchen mit Stecknadel) die Fugen einritzte.

Die Straßen entstanden aus grau eingefärbtem Gips, den ich mit einem breiten Spachtel in ein von 3 mm starken Holzleistchen eingerahmtes Bett auftrug. Danach wurden am Straßenrand mit Schnitzmesser und Schmirgelpapier der Rinnstein und die Gehwegkante ausgearbeitet. Da beim Spachteln zwangsläufig auch Vertiefungen entstanden, wurden diese mit Basaltstaub ausgefüllt und so ausgebesserte Schlaglöcher nachgebildet. Die Pflastersteine am Rand ritzte ich wieder mit dem Stichel ein. Da sich eingefärbter Gips schlecht bearbeiten lässt (hart wie Beton), entschied ich mich beim Weiterbau für ungefärbten Gips. Er lässt sich so leichter bearbeiten und dadurch fer-