

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 2004

B 8784 · 56. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

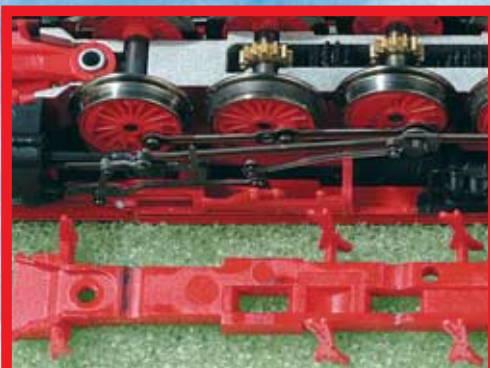
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

MIBA-Schwerpunkt:

Schilder und Anschriften



**Einfach und schnell: Bessere
Stromabnahme an Minitrix-45**



Modellbahn-Praxis

EG und Hotel für Kurort „Eutin“

Geländegestaltung

Die Brücke von Simmeldorf

Elektro-Technik

Piezomotor im Modelleinsatz



Der gemeine Modellbahner – lat.: Homo mibanicus – ist eine Spezies, die zu den Humanoiden zählt: Er bedient sich zumeist eines aufrechten Gangs, zwei parallel nach vorn blickende Augen ermöglichen räumliches Sehen und die Hand dient als multifunktionales Organ dem Gebrauch hochkomplexer Werkzeuge.

Die verbreiteten Populationsgebiete des Modellbahners sind Europa, Nordamerika und weite Teile Asiens, es wurden aber auch schon in den entlegensten Gebieten des Globus und unter praktisch allen klima-

tischen Bedingungen vereinzelte Exemplare beobachtet. Diese Beobachtungen sind jedoch nicht einfach anzustellen, da der Modellbahner sich nur selten nach außen hin als solcher zu erkennen gibt. Typische Tätigkeiten werden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, überwiegend in der eigenen Behausung durchgeführt.

Im sozialen Verhalten unterscheidet sich der Modellbahner jedoch sehr deutlich von seinem nächsten Verwandten, dem Menschen. Dabei sind grundsätzlich zwei Gruppen zu unterscheiden: Der Homo mibanicus singularis lebt äußerst zurückgezogen in Kellern oder Dachkammern, weshalb bis heute sein Verhalten praktisch unbekannt ist. Nur in der Umgebung von Fachgeschäften gibt es eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, den scheuen Gesellen gelegentlich anzutreffen. Der Homo mibanicus coloniensis dagegen lebt mit etwa 20 bis 50 anderen Individuen in Rudeln, fachsprachlich „Clubs“ genannt. Diese Gemeinschaften werden zur Aufgabenteilung genutzt, Mitglieder fördern so gegenseitig ihre Interessen.

Obwohl viele Modellbahner durchaus auch im Sommer ihrer Tätigkeit nachgehen, sind beide Unterarten im Gegensatz zu den allermeisten bekannten Tierarten vorwiegend winteraktiv. Mit Einsetzen der kühleren Witterung beginnt der Modellbahner instinktiv seine namensgebende Tätigkeit, eine

Art Nestbau. Dieses „Nest“ besteht nicht – wie man erwarten könnte – aus weichen und polsternden Materialien, sondern zumeist aus Holz. Um in das Innere der höhlenartigen Konstruktion zu gelangen, ist der Modellbahner oft und gern bereit, auf seinen aufrechten Gang zu verzichten. Die in dieser hölzernen Höhle vorgenommenen Verhaltensweisen nennt man „Schrauben“ bzw. „Löten“.

Modellbahner als solche

Da Modellbahnerrudel ganz überwiegend – manche sogar ausschließlich – aus Männchen bestehen, erfolgt die Fortpflanzung nicht wie bei anderen Säugetieren zweigeschlechtlich, sondern virologisch. Dazu versucht der Modellbahner andere mit seinen Interessen förmlich anzustecken. Gelingt diese Art der Assimilierung, ist sie in der Regel irreversibel.

Der Modellbahner verbringt seine Zeit mit der emsigen Bearbeitung von Holz, Metall oder Kunststoffen. Ältere Exemplare erwerben mit der Zeit ein erstaunliches handwerkliches Geschick. Worin jedoch Sinn und Zweck der jeweiligen Tätigkeiten liegen könnte, ist wissenschaftlich völlig unerforscht. Fest steht lediglich, dass die Zielsetzung offensichtlich nicht in der Nahrungsbeschaffung liegt. Als Arbeitshypothese nehmen manche Verhaltensforscher an, dass der Homo mibanicus durch seine Arbeiten den sozialen Rang innerhalb der eigenen Gruppe steigern will. Kritiker geben jedoch zu bedenken, dass der H. m. singularis so nicht erklärbar ist.

Womit eine weitere These in Betracht kommt: Denn obwohl der Modellbahner oft nicht zufrieden zu sein scheint und alles und jedes zu verbessern trachtet, kann nicht ausgeschlossen werden, dass ihm seine Tätigkeit einfach nur Spaß macht – meint Ihr

Martin Knaden

Nicht etwa dreckig, sondern vorbildgerecht verwittert (!) zeigt der Fotograf Lok und Wagen dieses Zuges. Wie solche Ergebnisse erreicht werden können, zeigt unter anderem unser Schwerpunkt.

Foto: Horst Meier





14 Eine kleine Bachbrücke steht im Mittelpunkt, wenn Stefan Hörth die Fortschritte beim Bau seines H0-Kopfbahnhofes „Simmelsdorf-Hüttenbach“ beschreibt.
Foto: Stefan Hörth

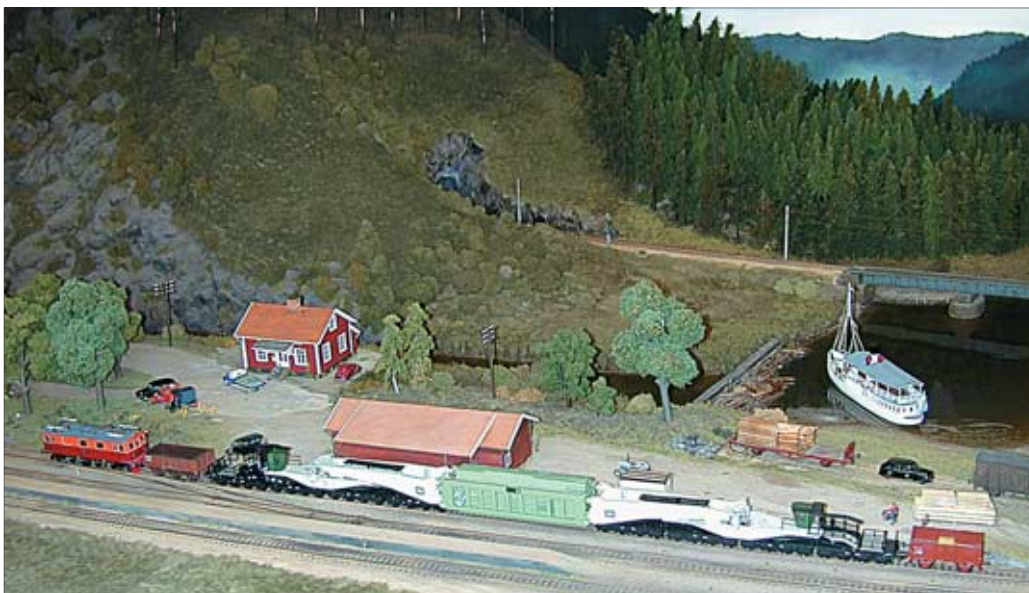


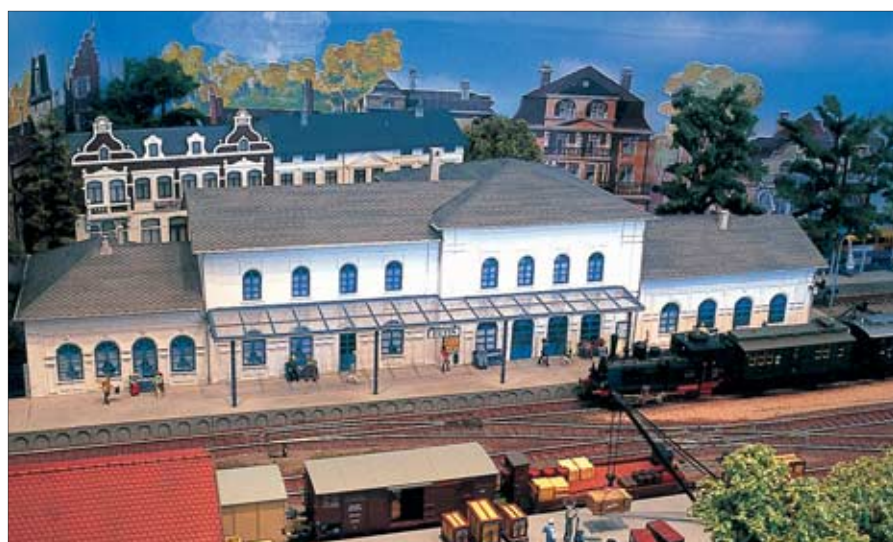
8 Den Bau des Schweizer Albula-Viaduktes in H0m schildert Heinz Lomnicki.
Foto: Heinz Lomnicki



32 Die ehemalige Hochdruck-45, versehen mit einem Neubaukessel der 01.5, ergibt ein rassiges Erscheinungsbild! Roco und Liliput starten ein bemerkenswertes Joint Venture mit dieser relativ unbekannten DR-Type. *Foto: MK*

20 Um die Seitwärtsbewegungen des überlangen Tragschnabelwagens im Modell nachvollziehen zu können, treibt Rutger Friberg einigen (motorischen und elektrischen) Aufwand! *Foto: Rutger Friberg*





36 Das Empfangsgebäude seines H0-Kurortes „Eutin“ baute Werner Rosenlöcher aus Karton, das Hotel gegenüber aus Polystyrol.
Foto: Werner Rosenlöcher

64 Eine sehenswerte Modellbahnanlage schuf der Eisenbahnclub Leinefelde im TT-Maßstab 1:120.
Foto: Stephan Rieche

MIBA-SCHWERPUNKT Schilder und Beschriftung

Rostlauben mit Gummi und Farbe	46
Mit Laserdrucker und Tinten-spucker	49
Mit Folie und Goldkarton	54
Wer nicht wirbt, der stirbt ...	56
Individuelles für DR und DB AG	60

MODELLBAHN-PRAXIS

Seit – Schritt – Ran	20
Hotel und EG für Kurort „Eutin“	36
Kontaktpflege (Minitrix-45)	70
Null Problemo	72
Auf den Punkt gebracht	78

MODELLBAHN-ANLAGE

Albula-Viadukt im Modell	8
Simmelsdorf-Hüttenbach in H0 (Teil 3): Lokalbahn-Endbahnhof in Franken	14
Eichsfeld in 1:120	64

DIGITAL-PRAXIS

Decoder testen	26
Preiswerte Alternative	90

NEUHEIT

Die Reko-45 024	32
Junge Pioniere	42

MENSCHEN UND MODELLE

Kommen un Kucken	80
------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Im Dschungel der DCC-Funktionen	82
---------------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	92
Bücher/Video	96
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118

Mehr Nachwuchsförderung

Wer von den Modelleisenbahnern kennt sie nicht, die von Zeit zu Zeit meist im Editorial von Modellbahnzeitschriften angestimmte Klage, dass es beim Hobby Modelleisenbahn an Nachwuchs fehlt.

Nun ist es ja durchaus wünschenswert und anerkennenswert, dass sich diese Organe um die Modellbahnjugend kümmern. Aber es sollte nicht nur beim Jammern bleiben. Deshalb ist eine Organisation wie „Modellbau und Schule“ zu begrüßen, die versucht Schulklassen unter anderem auch durch den alljährlich stattfindenden Modulwettbewerb für die Modelleisenbahn zu begeistern. Besonders verdienstvoll scheint das Engagement der MIBA, als Förderer des Wettbewerbs. Ich hätte mir allerdings eine ausführlichere und reich bebilderte Berichterstattung gewünscht. Wie motivierend könnte das auf potenzielle Wettbewerbsteilnehmer wirken. Aber auch für die übrigen Leser wäre es schön zu sehen, dass es durchaus Kinder und Jugendliche gibt, die sich für unser Hobby interessieren.

Werner Adler, Rülzheim

MIBA 3/2004, Die Rietlinger Feuerwehr

Rot, grün, grau

Es ist völlig richtig, dass das Reichsministerium mit Beschluss von 1938, die ersten Auswirkungen zeigten sich ein Jahr später, das zivile Feuerlöschwesen übernommen hat. Entsprechend wurden Neufahrzeuge im Tannengrün der Polizei lackiert, ältere Wagen Zug um Zug umlackiert.

Die weitaus größte Zahl der Löschfahrzeuge wurde allerdings parallel vom Reichsluftfahrtministerium (RLM), zuständig für den Zivilschutz, beschafft. Diese Wagen waren damals sämtlich in Feldgrau lackiert. Auf Ihrem Foto sehen wir links einen Opel-Blitz-Tanklöcher und eine Mercedes-Drehleiter, beide aus der Zeit von 1940/41-43 stammend. Es sind Fahrzeuge des RLM, die damals den besagten grauen Anstrich trugen. Das rechts daneben stehende GLG (Großes Löschgruppenfahrzeug) ist in Tannengrün abgeliefert worden. Es stammt aus der Zeit von 1940/41. Der im Vordergrund stehende Wagen

ist nicht bestimmbar. Bei aller Begeisterung für Rot, eine solche Zusammenstellung hat es in der Vorkriegs- Kriegszeit nie geben können! Die Wagen des Luftschutzes und der zivilen Feuerwehren operierten getrennt. Freiwillige Wehren (wenn schon, dann im dunklen Rubinrot lackiert) haben solche schweren Wagen nur in der Nachkriegszeit ergattern können, sodass das Motiv auf die frühen 50er-Jahre hindeuten könnte. Ganz bestimmt hat es aber nichts mit der Epoche II zu tun!

Einen ausführlichen Bericht über Feuerwehrfahrzeuge der Kriegszeit findet der Interessierte übrigens im Brekina-Autoheft 87/88.

Werner Hartung, Teningen

MIBA-Schwerpunktthemen

Lücke schließen

Autoreisezüge, besonders im Sommer der Traum staugeplagter Autofahrer, gehören zum Bild der Bahn. Entsprechend bieten Modellbahnhersteller für alle Spurweiten in ausreichendem Maße rollendes Material an um solche Züge auch auf der Modellanlage heimisch zu machen.

Der Modellbahner, der sich diesen Wunsch auch erfüllen möchte, wird zunächst zu seiner MIBA greifen um sich zu orientieren, wie beim Vorbild z.B. die Verladestationen für Doppelstockwagen aussehen oder welche Zugzusammenstellungen wo und wann am häufigsten waren oder sind. Aber was wird er feststellen? Das Thema Autoreisezug ist – bis auf die „Autoschleuse Tauernbahn“ (MIBA-Spezial 54), die aber keine Doppelstockwagen kennt – noch nicht behandelt worden! Hoffentlich kann in nicht allzu ferner Zukunft die Lücke „Autoreisezug“ geschlossen werden.

Walter Lau, Pinneberg

Anmerkung der Redaktion: Das Prinzip der Verladung wurde in MIBA 8/93, Seite 32 „Gleisdreieck im Rückwärtsgang“ behandelt.

Neugierde geweckt

Ihre Schwerpunktthemen in der MIBA sind absolut hervorragend ausgewählt. Jedoch fehlt noch die Behandlung des Themas „Entladen von offenen Güterwagen“. In der Ausgabe 7/96 war ein

Beitrag über eine Waggonhebe-Kipp-Laufbrückenkran-Anlage, und das Bild einer Kippanlage in der Ausgabe 9/03, Seite 52 hat meine Neugierde geweckt. Ich bin auf der Suche nach mehr Informationen über Waggon-Drehanlagen und Waggon-Kippanlagen, da ich mich für eine funktionsfähige Modellnachbildung interessiere.

Olaf Lux, Wirft

Messeneuheiten 2004, Internet

Unteres Niveau

Nachdem die Branche jahrelang vergeblich über mangelnden Nachwuchs bei den Kids geklagt und es nicht geschafft hat, der Konkurrenz Computer, Inliner, Gameboy etc. etwas entgegenzuhalten, gehen den Marktstrategen offenbar die richtigen Ideen aus.

Wenn schon kein jugendlicher Nachwuchs, dann eben der Griff in die Schublade „Unteres Niveau“. Liebespaare in verschiedenen Stellungen, ein paar rhythmische Bewegungen – darauf haben die Modellbahner aller Länder gewartet! Der Digitalbahner fragt sich schon: Wo bleibt das Soundmodul? Abbildungen mit Szenen in dieser Richtung sollten nicht kommentiert bzw. erst gar nicht veröffentlicht werden.

Dieter Rothenfuß (E-Mail)

W „fuffzig“

Die richtige Bezeichnung für den im Internet unter MIBA-Messeneuheiten 2004 vorgestellten LKW der Fa. Schulze muss W(erdau) 50 heißen, einen IFA L 50 hat es nie gegeben. Der Nachfolger des W 50 heißt L(udwigsfelde) 60.

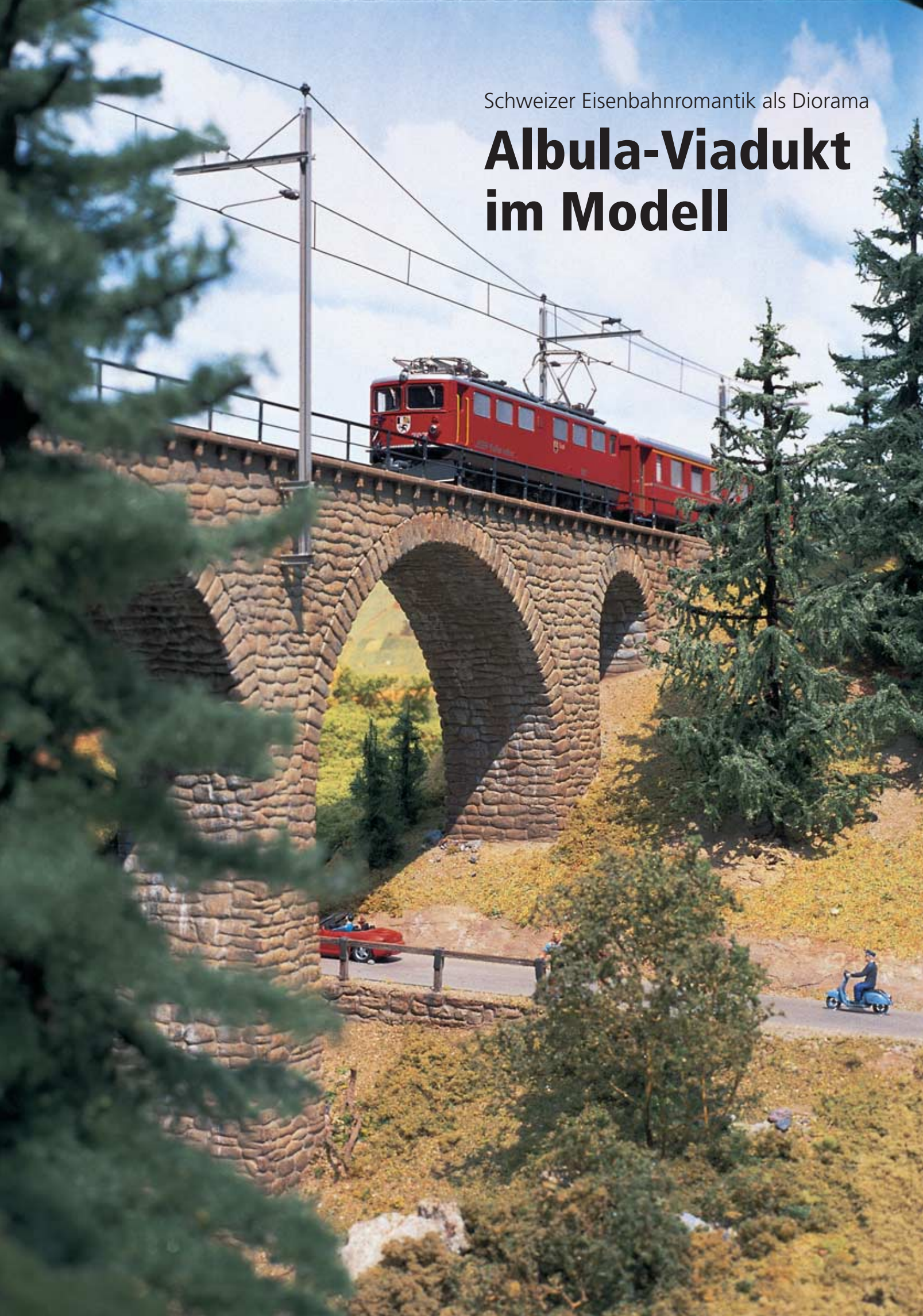
Micha Rudolph (E-Mail)

Anmerkung der Redaktion: Herr Rudolph hat Recht, die richtige Bezeichnung lautet W 50.

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

Schweizer Eisenbahnromantik als Diorama

Albula-Viadukt im Modell





Mit ihren Kehren und Viadukten zählt die Albula-Linie der Rhätischen Bahn zu den schönsten Bahnstrecken Graubündens. Heinz Lomnický berichtet, wie man sich ein Sahnestück dieser grandiosen Szenerie in die eigenen vier Wände holen kann.

Eisenbahnfreunden ist der „Eisenbahn-Lehrpfad“ zwischen Bergün und Preda längst ein Begriff. Neben landschaftlicher Schönheit bietet er imposante Ausblicke auf die verschlungene Streckenführung mit ihren Viadukten. Als Modellbahner, dem Platz nur begrenzt zur Verfügung steht, kann man von einer Nachgestaltung im Modell nur träumen. Eine nur annähernd realistische Gesamtdarstellung würde enormen Raum erfordern.

Fasziniert von der Rhätischen Bahn und der Albula-Linie kam ich zu dem Entschluss, wenigstens eines dieser Viadukte als Diorama nachzugestalten. Im Ergebnis ausgedehnter Wanderungen und Besichtigungen fiel meine Entscheidung zugunsten des Viadukts 2, auf dem die Bahn die Passstraße und den Fluss überquert.

Zur Dokumentation für den Nachbau fotografierte ich das Bauwerk von verschiedenen Standpunkten aus. Es folgte eine eher grobe Vermessung der Pfeilerabstände mittels Maßband, die allerdings ausreichte um daheim in aller Ruhe die einzelnen Schritte für den Modellbau zu planen.

Das Grundgerüst des Dioramas

Meine Berechnungen ergaben für H0 eine Gesamtlänge des Dioramas von immerhin 130 cm und eine Tiefe von etwa 25 cm. Mit diesen Grundabmessungen ließ sich das unverkürzte Viadukt in einer Länge von 80 cm im Maßstab 1:87 vorbildgetreu nachbilden. Das fertige Teil passt, wie beabsichtigt, noch in eine Vitrine bzw. in ein Bücherregal, wo es einen interessanten Blickfang darstellt.

Für das Grundgerüst wurden Tischlerplatten mit einer Stärke zwischen 8 und 16 mm verwendet. Aus Stabilitätsgründen bestehen die Seitenwangen nur aus den stärkeren Platten. Auch für die Querstreben, die teilweise als Auflage für die Pfeiler des Viaduktes dienen, kam nur starkes Sperrholz infrage, um ein Verwerfen beim Anheben oder bei Transporten zu verhindern.

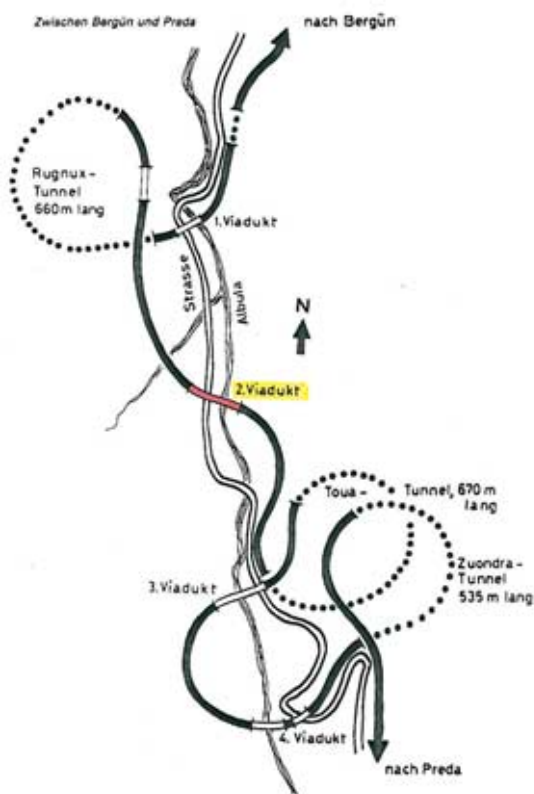
Das Viadukt

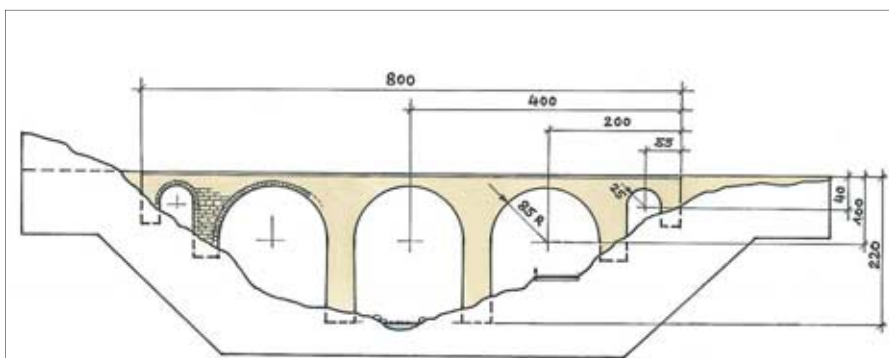
Zunächst zeichnete ich die beiden Seitenprofile der Brücke maßstabsgerecht auf entsprechend groß gewählte, 6 mm

Links: Ein aus Bergün kommender Schnellzug mit Ge 6/6 II überquert das Albula-Viadukt 2.

Oben: Als nächster Zug passiert der Albula-Express aus Richtung Preda das Viadukt.

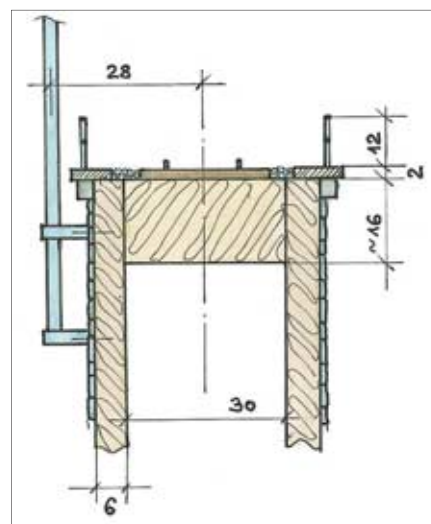
Diese Skizze von der Streckenführung der Albula-Bahn verdeutlicht die Lage der wohl einzigartigen Viadukte und Kehrtunnel.





Die Zeichnungen vom Längs- und Querschnitt des Viadukts (alle Maße in mm) zeigen, dass man auch in H0 mit erheblichen Dimensionen rechnen muss.

Zeichnungen: Heinz Lomnický



Die im oberen Foto dargestellte Bauphase veranschaulicht das aus stabilem Sperrholz gefertigte Grundgerüst des Dioramas, während das untere Bild die fast vollständige „Verkleidung“ der Brücke mit herkömmlichen Mauerplatten demonstriert. Fotos: Heinz Lomnický



starke Sperrholzplatten und sägte sie aus. Anschließend wurden beide Seitenteile oberhalb der Bögen mit einer etwa 16 mm starken Tischlerplatte verleimt. Dieser Streifen nimmt später die Gleistrasse samt Oberbau auf. Zwischen den Seitenteilen setzte ich an mehreren Stellen Querhölzer ein, wobei auf eine Verbreiterung des Pfeilers in Richtung „Fußende“ zu achten war. Die Seiten- bzw. Bogenteile habe ich anschließend mit Mauerwerksplatten von Kibri verkleidet. Die Gewölbesteine mussten einzeln aufgeklebt werden – eine mühselige, bautechnisch aber notwendige Arbeit.

Unter Beachtung der Stützsteine (Holzleistenabschnitte 2 x 4 mm), die später eingesetzt werden sollen, wurden die Mauerplatten oberhalb der Bögen nicht bis an den Rand geklebt. Die Abschlussplatten neben dem Gleis bestehen aus Kiefernleisten mit einem Querschnitt von 2 x 8 mm. Bevor ich diese Leisten aufgeklebt habe, erhielten sie mithilfe einer feinen Dreikantfeile in regelmäßigen Abständen Einkerbungen um so einzeln verlegte Steinplatten anzudeuten.

Ein wenig Gespür für die richtige Patina erforderte die abschließende farbliche Behandlung und leichte Alterung des Viadukts, etwa durch „Kalkspuren“ an den Innenseiten der Bögen. Um auch am Basteltisch die Farbnuancen des Vorbilds möglichst exakt zu treffen, hatte ich mir vom Original kleine Gesteinsproben als Muster mitgenommen, was sich als recht hilfreich erwies.

Das Geländer

Da der Handel kein passendes Geländer anbot, musste ich zum Selbstbau übergehen. Das erschien zunächst diffizil, war insgesamt aber lohnend, denn