

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 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,-

www.miba.de

Anlagenprojekt Ahrtalbahn:

Neues aus Altenahr



Staubgutverladung in H0:

Die Silos der Grube Veronika

Neuheiten im MIBA-Test:

Rocos Rügenlok, SVT von Märklin/Trix



4 114038 206506 03

Dem Wahren Schönen Guten – diese höchst anspruchsvolle Inschrift schmückt die prachtvolle Fassade der von Richard Lucae 1880 erbauten Frankfurter Oper, jenem klassizistischen Musiktempel, den der Kaiser zu gern in der Hauptstadt gesehen hätte. Aber gilt dieses Motto nur für die Musik? Natürlich nicht, denn Frankfurt hat beileibe mehr zu bieten als klangvolle Kulturtempel.

Die DFB-Zentrale zum Beispiel, in der noch bis vor wenigen Wochen obiges Motto für bare Münze gehalten wurde, wenn es um die – vermeintlich – schönste Nebensache der Welt ging. Ist ja auch völlig logisch, haben doch die Akteure dieser Branche nichts weiter im Sinn als ihren hehren Sport, bei dem zwar nicht immer gut, geschweige denn schön gespielt wurde, aber doch zumindest das Ergebnis wahr war ...

Oder sagen wir besser: Als wahr galt, bis zu jenem Tag, an dem ein gewisser Herr Hoyzer – den so mancher Journalisten-Darsteller der elektronischen Zunft mit völlig überflüssigem Anglizismus als Herrn „Hoyzer“ phonetisierte – ein Geständnis zum Besten gab, das nichts weniger als den Untergang des Abendlandes einläutete.

Flugs beeilte sich so mancher, dem ein Mikrofon unter die Nase gehalten wurde, sein maßloses Erstaunen zu Protokoll zu geben – sei es über die Tatsache als solche, das Ausmaß der Verfehlungen oder auch (schon ehrlicher) den Umstand, dass die Geschichte erst jetzt an die Öffentlichkeit kam. Denn schließlich werden rund um den Fußball Millionenumsätze getätigt, die entsprechende Begehrlichkeiten wecken, und die schwarzen Schafe waren doch immer schon als solche an ihrer Dienstkleidung zu erkennen ...

Und wir? Wenden wir Modellbahner uns angewidert ab, wenn das Ergebnis eines vermeintlich fairen Wettstreits schon im Vorfeld festgelegt wird? Blicken wir mit Abscheu auf diesen Sumpf aus Mauschelei? Nein, muss die

Antwort ehrlicherweise lauten, nicht mit Abscheu, sondern mit Weitsicht und Sachkenntnis!

Denn viele Eisenbahnexperten, unter ihnen auch etliche MIBA-Autoren, agieren schon im Vorfeld einer Modellneueheit als ergebnisorientierte Berater der Industrie. Welche Baureihe ist noch sinnvoll ins Programm zu nehmen, welche Versionen kann man anbieten, wie sollten Motor und Getriebe konzipiert sein und welche Wagen fehlen noch – dies alles gilt es zu klären, lange bevor auch nur ein Vorbildfoto das jeweilige

Und wer besticht mich?

Neuheitenblatt schmückt. Auch manche Doppelentwicklung konnte so schon im Vorfeld der Messe vermieden werden, auf dass die hohen Investitionen des Formenbaus lieber einem anderen Projekt zugute kommen. Steht die Realisierung eines Modells, werden bisweilen ganze Dossiers angeliefert, für die bestenfalls Aufwandsentschädigungen fällig werden.

Denn erst jetzt, wenn das fertige Ergebnis im Licht der Ausstellungsvitrine seine Bewunderer anlockt, kommt in unserer Branche Bestechung ins Spiel: Einfach bestechend, wie schön diese Lok geworden ist, wie gut der Antrieb funktioniert und wie wahr die Anschriften den authentischen Zustand des Vorbilds wiedergeben!

Dem wahren, guten, schönen Modell in seiner mannigfaltigen Form ist denn auch unsere bald erscheinende Messe-Ausgabe 2005 gewidmet. Weit über 250 Hersteller werden dort aufgeführt und mit vielen hundert Fotos präsentieren wir den umfassendsten Überblick über die Neuheiten des Modelljahrgangs 2005. Und gerade bei der Lektüre dieser Messeausgabe kommt man ganz leicht zu der Überzeugung, dass in Wahrheit eben doch eine Modellbahn die schönste Nebensache der Welt ist – meint Ihr *Martin Knaden*

Profaner Nahverkehrszug vor hochherrschaftlicher Villa – *Thomas Mauer* gestaltete das Titelmotiv auf seiner Segmentanlage mit dem Bahnhof Ahrweiler als Betriebsmittelpunkt.

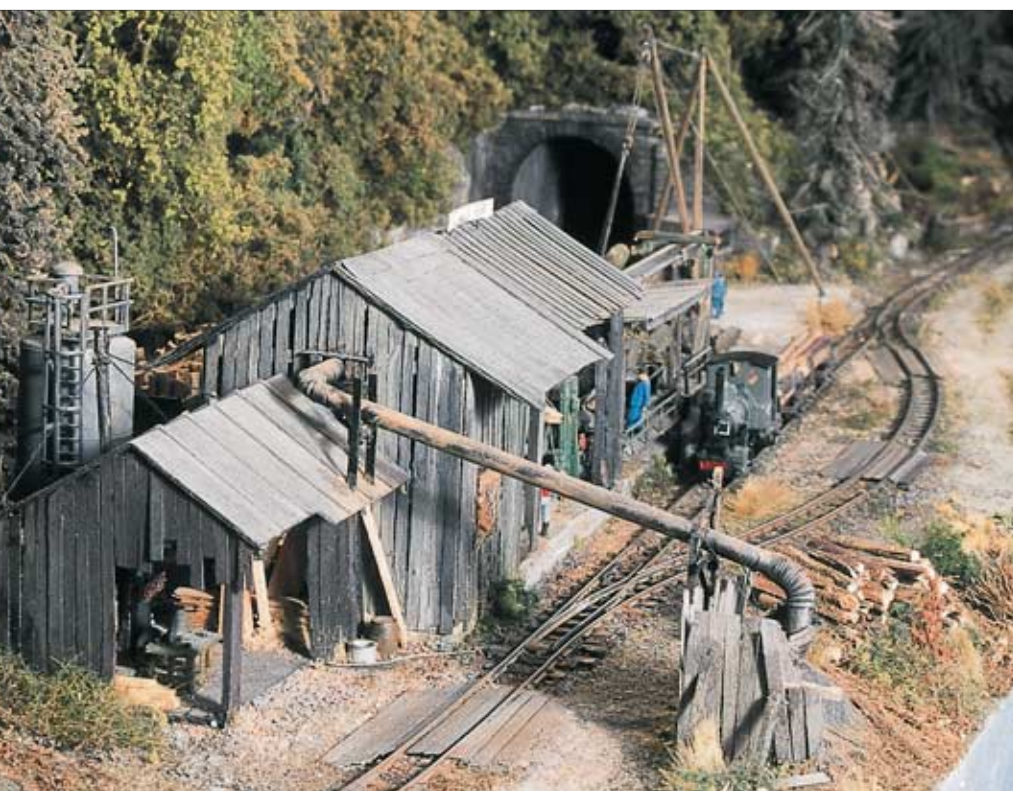


8 Die H0e-Waldbahn des Niederländers Henk Wust besticht durch eine äußerst realistische Landschaftsgestaltung. Dabei ist die ganze Anlage mit den Schwerpunkten Holzverladung und Holztransport nur 40 cm tief. *Foto: rk*



30 Für sein Tonwerk „Grube Veronika“ baute Dr. Gebhard Weiß eine Staubgut-Verladeanlage im H0-Maßstab. Die Silos entstanden aus Stücken von Plexiglasrohren. *Foto: Dr. Gebhard Weiß*





24 Mit einem 1:87-Modell der ehemaligen Heeresfeldbahnlok erfreute Roco die Schmalspurfreunde. Uwe Stehr hat sich das Modell angesehen. Foto: gp

26 Um den Bahnhof Hasselfelde an der schmalspurigen Harzquerbahn geht es in dieser 5. Folge unserer Kopfbahnhof-Serie. Foto: Wolfgang Herdam



MIBA-SCHWERPUNKT Tipps und Tricks zur Fahrzeugtechnik

| | |
|--------------------------------|----|
| „Piko“-bello | 46 |
| Kleine Ursache – große Wirkung | 49 |
| Schrott-Recycling | 52 |
| Remotorisierung | 55 |
| Haken für die Bügel | 58 |
| Kein Bock auf Zicken | 60 |

MODELLBAHN-ANLAGE

| | |
|---|----|
| Mit der Feldbahn in den Wald: Auf schmaler Spur ins Sägewerk | 8 |
| Alte Liebe zu Trix-Express (1): Stadt mit Eisenbahn | 76 |

ANLAGENBAU

| | |
|---------------------------|----|
| Ein Bahnhof à la Altenahr | 16 |
|---------------------------|----|

VORBILD

| | |
|--|----|
| Dienst im Windland | 22 |
| Klassentreffen der 66er | 38 |
| Mit Dampf und Diesel durch das Allgäu | 66 |

NEUHEIT

| | |
|---------------------------------------|----|
| Reif für die Insel | 24 |
| Neue Firmware rasch in die Decoder | 80 |
| Ein Bubikopf für die Königsspur | 82 |

VORBILD + MODELL

| | |
|---|----|
| Wenns nicht mehr weitergeht (5): Ein Ende von vielen | 26 |
|---|----|

GEBÄUDE-MODELLBAU

| | |
|--|----|
| Grube Veronika am Schlaubacher Wald | 30 |
|--|----|

MIBA-TEST

| | |
|-------------------------------|----|
| Schmal und lang | 41 |
| SVT 137 – elegant und schnell | 84 |

ELEKTROTECHNIK

| | |
|----------------------------------|----|
| Zunächst mit nur ein paar Dioden | 72 |
|----------------------------------|----|

BRANCHE INTERN

| | |
|-----------------------------|----|
| Einbruch ins Märklin-Museum | 97 |
|-----------------------------|----|

RUBRIKEN

| | |
|---------------------------------|-----|
| Zur Sache | 3 |
| Leserbriefe | 7 |
| Bücher/Video | 87 |
| Veranstaltungen · Kurzmeldungen | 88 |
| Neuheiten | 91 |
| Kleinanzeigen | 105 |
| Impressum · Vorschau | 118 |

Abläutesignal Lt1 oder Lt2

In einer Bildunterschrift heißt es: „Da die Strecke zweigleisig ist, stehen hier auch zwei Läutewerke.“

1. Eine zweigleisige Strecke bedeutet, eine Strecke von A nach B mit zwei Richtungsgleisen – eines für die Fahrtrichtung von A nach B, das zweite für die Gegenrichtung. Das erforderte aber nur ein Läutewerk, denn die Fahrtrichtung wurde durch das dafür festgelegte Abläutesignal Lt 1 (von A nach B) bzw. Lt 2 (von B nach A) ausgedrückt.
2. Auf dem Foto steht links richtig das Läutewerk-Modell mit der Fallscheibe. Das rechte ist nur ein Läutewerk-Unterteil. Darauf steht ein weißes F und das bedeutet „Streckenfernsprecher“.

Außerdem auf der Seite 30: „Die Läutewerke arbeiteten in Deutschland mit Ruhestrom, das heißt, sie wurden durch Schließen eines Geberkontaktes ausgelöst. Das Schließen des Kontaktes konnte vom Zuge aus erfolgen ...“

1. In Deutschland arbeiteten die Läutewerke ausschließlich mit Arbeitsstrom. Das Betriebsprinzip „Arbeitsstrom“ bedeutet eine an sich stromlose Läuteleitung, die nur von einem Stromstoß durchflossen wurde, um den Anker des Auslösemechanismus des Läutewerkes anzuziehen und das Triebwerk anlaufen zu lassen. Der Stromstoß wurde anfangs per Batterie und etwa ab 1865 über einen Läuteinduktor (handbetriebener Dynamo) erzeugt.

2. Den im Text erwähnten Geberkontakt gab es bei den im Beitrag beschriebenen Streckenläutewerken beim Vorbild nicht. Demzufolge konnte das Schließen des Kontaktes auch nicht vom Zug aus vorgenommen werden. Der Kontakt befand sich vielmehr am Läuteinduktor in Form einer Taste, die gedrückt gehalten werden musste, wenn die Kurbel gedreht und der Stromstoß erzeugt wurde: Dieser Kontakt stellte die Verbindung zwischen dem Stromgeber und der gewünschten Läutelinie her.

Dipl.-Ing. Wolfgang List, Stendal

Anmerkung des Autors:

In den von mir vorgestellten Schaltungen werden die Läutesignale nicht vom Zug, sondern mit dem Ziehen der Ausfahrtsignale und damit – gewissermaßen vorbildgerecht – von der zuständigen Betriebsstelle ausgelöst.

Dipl.-Ing. Ulrich Meyer

Ihre interessanten Artikel über Läutewerke und Baustellen zeigen, wie wenig die Modellbahnliteratur diese Gebiete beachtete. Wer entsinnt sich noch der Schilder neben manchem Läutewerk, die in Reimform auf Gefahren hinwiesen? „Halt! Wenn das Läutewerk erwacht, nimm Dich vor dem Zug in Acht ...“ Bis zu zwölf Zeilen konnten diese „Gedichte“ umfassen. Die Artikelverfasser hätten mehr auf Signalhauptgruppen eingehen können um Zusammenhänge zu verdeutlichen: Arbeits-, Führungs- bzw. Leitsignale für die organisatorischen Betriebsabläufe, Warn- bzw. Gefahrensignale zur Vermeidung von Störungen als Hauptaufgabe des Sicherungspostens (SIPO).

Robert Spillmann, Lüdinghausen

MIBA 1/2005, Zur Sache

Keifen – Keffen – Kläffen

Ein Mensch – damit er nix verpennt die MIBA hält als Abonnent
Bezieht sie nun schon zwanzig Jahre
Liest Bildberichte, Kommentare
Und wird durch manchen Beitrag weiser
Dank Knipper, Rieche's, Bruno Kaiser
Nicht zu vergessen den Chronisten
Welcher aus seinen Fotokisten
Manch „Schmankerl“ zur Verfügung stellt
Fürs schönste Hobby dieser Welt!

Noch viele wären hier zu nennen
Doch würde dies den Rahmen sprengen
Der Mensch – obgleich „nur“ Märklinist
Mit allen ganz ganz zufrieden ist
So manches hat ihn interessiert
Nur wenig er nicht goutiert
So – mit Verlaub – Herr Martin Knaden
Sie toller Chef von diesem Laden
Lasst „zürnen“ ruhig des Menschen Frau
Und weiter kläffen den Wau-Wau!

Jürgen Selzer (E-Mail)

MIBA 1/2005, 6-Appeal (BR 18.6)

Kontaktpilz soll bleiben

Bei der Besprechung des Fleischmann-Modells – die ich im Übrigen sehr gelungen finde – ist mir aufgefallen, dass der Autor die Kontaktpilze der Firma Fleischmann als antiquiert bezeichnet und ein Umdenken, sprich Abschaffen, anregt. So sehr ich das Bestreben nach

Modelltreue verstehe, bleibt aber die Modellbahn letztlich auch ein Funktionsobjekt und ist nicht ausschließlich für Vitrinensammler gedacht. Zur Funktion gehören auch Schaltfunktionen, die über den Kontaktpilz hervorragend funktionieren.

Ich schätze daher die Fleischmann-Modelle und würde es sehr bedauern, wenn es den Kontaktpilz in der Form nicht mehr gäbe. Bei vielen Modellen war dies für mich eine Kaufentscheidung für Fleischmann. Auch wenn es heute bei der Digitaltechnik sicherlich modernere Schallösungen gibt, sollte man seitens der MIBA auch die Aufwärtskompatibilität der Firma Fleischmann würdigen, die damit gerade ihr Stammkundenklientel nicht aus den Augen lässt.

Dr. Georg Schwarz, Wien

MIBA 2/2005, Baden-Berlin–Bad Sülze ...

Einsätze der bad. Vlc

Mit der Verreichlichung der Lübeck-Büchener Eisenbahn zum 1.1.1938 gelangte das Bw Lübeck zur Rbd Schwerin, die dort auch Vlc stationierte. Später (1941) traf die Eutin-Lübecker und die Kreis Oldenburger Eisenbahn das gleiche Schicksal. Bei diesen Bahnen gab es genügend Einsatzmöglichkeiten für die badische Vlc. Mit der Zonen-grenzziehung befanden sich diese im Jahre 1945 plötzlich in der Rbd Hamburg und waren von ihrem Ausbesserungswerk Rostock abgeschnitten. So entledigte sich die Rbd Hamburg bald dieser Lok und schickte sie zurück in ihre badische Heimat. Aktenkundig sind die Lokomotiven 75 401, 403, 408, 481, 1012 und 1018 unterm 29.5.1946. Am 12.6.1946 wurden die Lokomotiven 75 422 und 75 424 nach Karlsruhe ver-fügt.

Hermann Hoyer, Hamburg

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



Im kleinen Betriebswerk ergänzt Lok Nr. 6 ihre Vorräte. Ein Förderband dient zur Bekohlung.

Links ist ein Feldbahnzug in Richtung Sägewerk unterwegs. Man beachte die gekonnte Gestaltung der Vegetation!

Im Bild rechts hilft ein Fuchs-Bagger bei der Verladung des geschlagenen Frischholzes. Im Hintergrund das Streckengleis.





Mit der Feldbahn in den Wald

Auf schmaler Spur ins Sägewerk

Nur 40 cm tief sind die Segmente der H0e-Anlage, die der Niederländer Henk Wust zur Darstellung der Themen „Holztransport“ und „Holzverladung“ aufgebaut hat. Großen Wert legte der Erbauer auf Landschaftsgestaltung und die typischen Verladeeinrichtungen einer Waldbahn. Im Hinblick auf Ausstellungen lässt sich die ganze Anlage schnell auf- und abbauen.

Henk Wust aus den Niederlanden ist kein Könner auf seine spezielle Art und Weise: Thema seiner neuesten Anlage ist ein Holzeinschlag irgendwo in Deutschland, Österreich oder vielleicht sogar in Rumänien. Jedenfalls dient eine 750-mm-Schmalspurbahn zum Holztransport vom Wald bis in das benachbarte Sägewerk. Der Güterverkehr auf der Schiene und dessen Betriebsmöglichkeiten im Modell – im vorliegenden Falle allerdings auf schmaler Spur – werden übrigens im aktuellen MIBA-Spezial 63 „Je Güter – je besser“ thematisiert.

Wenig Platz für viel Betrieb

Gerade einmal 360 cm lang und 40 cm breit ist die Anlage von Henk Wust. Natürlich hat er sie zerlegbar konzipiert um damit Ausstellungen in seiner Heimat, den Niederlanden, aber auch bei uns besuchen zu können. Erst vor sieben Jahren, schon im reiferen Alter von 44, geriet er in den Sog des überaus wirkungsvollen Modellbahnvirus. Davon konnte er sich dann auch nicht mehr befreien.

Ein Resultat seiner vielfältigen Aktivitäten stellt diese Modulanlage nach Fremo-Normalien dar. An einer Erweiterung zur Rechten wird bereits mit aller Konsequenz gebastelt. Heute beschränken wir uns jedoch zunächst auf das Thema „Vom Wald ins Sägewerk“, sozusagen ein Klassiker. Beginnen wir unsere Besichtigungstour auf der rechten Anlagenseite.

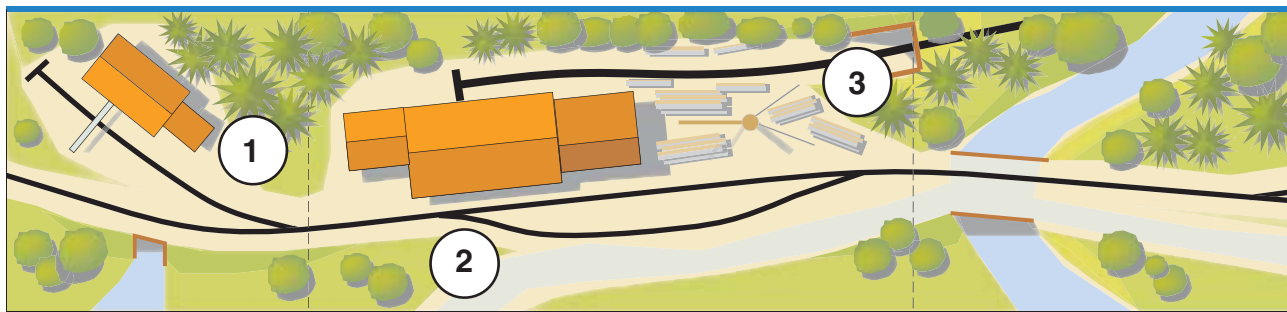
Hier befindet sich mitten im dichten Wald der Holzeinschlag. Mit einer Weiche zweigt ein Ladegleis bis zu den aktuellen Fällarbeiten ab. Man kann, das nehmen wir jetzt analog zum Vorbild einfach einmal an, das Gleis je nach Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit verlegen. Gerade so, wie es für den effektiven Holzabtransport günstig erscheint. Natürlich ist es auf der Anlage fest montiert und gekonnt „im Waldboden versunken“ fixiert. Ein alter Fuchsbagger mit einem Spezialgreifer hilft den Waldarbeitern bei der Verladung auf die Schemelwagen der Schmalspurbahn.

Eine Lok – bei Henk Wust wird mit Diesel und Dampf gefahren – holt anschließend die Wagen ab. Einen Fahrplan gibt es nicht, wenn es erforderlich ist, wird der Betrieb ruckzuck aufgenommen. Nun geht die Fahrt durch einen tiefen Einschnitt, dicht gesäumt von Mischwald, bis zum kleinen Betriebswerk. Zuvor passieren wir noch eine uralte hölzerne Wegüberführung. Man schleppt hierüber mit Pferden Stammholz aus dem Wald zur Bahnverladung. In Rumänien gab es so etwas tatsächlich bis in die letzte Zeit.

Irgendwie scheint in dieser Szenerie die Zeit stehen geblieben zu sein. Ein kurzer Gruß des Lokführers an seine wenigen Kollegen um den Lokschuppen herum, dann ist auch schon der Bachlauf mit einer fast baufällig wirkenden Brücke passiert. Wenige Augenblicke später erreichen wir den Betriebsbahnhof des Sägewerks. Eine gewagte



- ① = Holzlager
- ② = Sägemühle und Lagerplätze
- ③ = Normalspurgleis
- ④ = Betriebswerk
- ⑤ = Wegüberführung
- ⑥ = Holzeinschlag mit Fuchs-Bagger
- ⑦ = Ruine
- ⑧ = Erweiterung zum Steinbruch



1 Meter

40 cm tief ist die H0e-Anlage von Henk Wust.



Mit „einem PS“ werden die frisch geschlagenen Stämme aus dem Wald zur Holzverladung gezogen.

Rechts ein Blick ins Klein-Bw

Der Wassertank (unten) hat sicher schon bessere Tage gesehen!



Konstruktion, wohl weit vor dem Krieg erbaut, verschlingt hier Tag für Tag Unmengen von Frischholz. Ein typischer Ladekran dient zur rationellen Umladung. Man stellt hier alle benötigten Zuschnitte her. Seien es Balken in jeder Form oder auch simple Bretter.

Hinter dem Sägewerkskomplex endet vor einem Prellbock das normalspurige Anschlussgleis. Es ist aber betrieblich eher ein Fragment und symbolisiert die Verbindung zur großen weiten Welt dort draußen. Ganz links hat Henk noch ein überdachtes Holzlager vorgesehen. Hier können Fertigprodukte vor dem Weitertransport zwischengelagert werden. Die Krankonstruktion wirkt ein wenig improvisiert und nicht gerade Vertrauen erweckend. Hier gilt jedoch die rheinische Allzwecklösung: „Es ist noch immer gut gegangen!“ Im Großen und Ganzen ist damit der Betriebsablauf der Anlage dargestellt. Wie gesagt, zur Rechten wird es weitergehen. Die Strecke passiert dabei eine verwunschene Ruine und erreicht dann einen aufgelassenen Steinbruch. Ja und dann? ... das wird noch nicht verraten.

Bau der Anlage

In klassischer Bauweise hat Henk Wust die Anlage innerhalb von zwei Jahren erstellt. Sperrholz diente dabei als Material für die Grundkonstruktion. Zudem hat der Erbauer von Anfang an an einen Ausstellungsbetrieb gedacht und so erhielt das Ganze auch eine selbst gemalte Hintergrundkulisse und dazu eine integrierte Beleuchtung von oben. So entstand im weitesten Sinne ein Vitrinencharakter. Vor allem ist diese Geschichte ziemlich schnell auf- und wieder abgebaut. Bei Ausstellungen, insbesondere bei kürzerer Dauer (z.B. über ein Wochenende hinweg), ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Ausschlaggebend sind natürlich auch die Segmenteinteilung (Pkw- bzw. Kombitauglich) und die Unterkon-

