

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Februar 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

N-Module vom Modulbauteam Köln-Bonn:

Tiger im Tank



Neu in H0: Märklin-P 8



Vorbild + Modell

F 14 „Dompfeil“ von Liliput

Zum 50-jährigen Jubiläum

V 200 Vorserie – nicht nur im Vorbild

MIBA-Schwerpunkt

Konventionelle Elektrik



An langen Winterabenden, wenn die ganze Familie viel Zeit miteinander verbringt, sind Gesellschaftsspiele nach jahrelanger Out-Phase heute wieder aktuell. Dies nehmen wir zum Anlass, ab Seite 68 Ihnen einige Spiele zum Thema Eisenbahn vorzustellen.

Doch es sind noch weit mehr Bahnspiele denkbar. Besonders vielfältig sind dabei Strategiespiele, die nach dem immergleichen Muster ablaufen:

Die Teilnehmer haben eine Aufgabe, deren Erfüllung durch zahlreiche Hindernisse erschwert wird. Manche dieser Hindernisse

sind Ereigniskarten, welche neben den schwer verständlichen Regeln das Salz in der Spielesuppe bilden. Beispiele gefällig?

Es ist Ihre Aufgabe, morgens pünktlich im Büro, in der Uni oder in der Schule zu sein. Eigentlich eine lösbare Aufgabe, denken Sie, würfeln voller Elan los und kommen auch gleich ein gutes Stück voran. Doch schon nach dem ersten Zug müssen Sie eine Ereigniskarte ziehen: „Dieser Zug führt keinen Speisewagen.“ Nun heißt es, auf die rollende Minibar zu hoffen, doch diese kommt im Gedränge nicht durch. Der Hunger macht Ihrem Elan ein abruptes Ende – ein Feld zurück!

In der nächsten Runde ziehen Sie wieder eine Ereigniskarte: „Auf den Schienen liegt im Herbst unerwartet Laub. Das ist höhere Gewalt, womit niemand rechnen konnte. Ihr Zug verspätet sich um 30 Minuten.“ Bei höherer Gewalt haben Sie keinen Anspruch auf einen angemessenen Ausgleich – drei Felder zurück!

Doch schon die nächste Karte beendet Ihre Pechsträne: „Wir nähern uns in Kürze Ihrem Umsteigebahnhof. Trotz unserer Verspätung erreichen Sie Ihren Anschlusszug.“ Am Umsteigebahnhof stellt sich heraus, warum der Anschlusszug erreicht wird: Er verkehrt selbst mit +90, sodass Sie eine volle Stunde auf Weiterfahrt warten müssen – sechs Felder zurück!

Als der Anschlusszug eintrifft, macht er Kopf. Während die eine Lok abkuppelt, rollt am anderen Ende die nächste heran, wird jedoch nicht angekuppelt: „Der Rangierer hat inzwischen Feierabend“, erläutert dazu die Ereigniskarte. Bis der Lokführer sich bequemt und die unter seiner Würde liegende Kuppel selbst vornimmt, addieren sich weitere Minuten zur Verspätung – zehn Felder zurück!

Bahnfahren – ein Kinderspiel?

Kaum verspüren Sie endlich wieder rollende Räder unter sich, ist auch schon die nächste Karte fällig: „DB Netz hat die Weichenuntersuchungsintervalle deutlich heraufgesetzt. Eine Weiche in Ihrem Fahrweg ist folglich gestört.“ Damit wird die Fahrt für unbestimmte Zeit unterbrochen. Statt näherer Informationen durch den Zugführer gibt es nach Stunden Decken und wärmenden Tee vom Roten Kreuz – eine Runde aussetzen!

Weil Sie nach der ausgesetzten Runde immer noch auf einem Feld für Ereigniskarten stehen, nehmen Sie gleich noch eine: „Die Industrie hat statt des Baus einer Vorserie die Erprobung Ihres Fahrzeugs lediglich im Computer simuliert. Wegen eines Software-Fehlers kommen Sie nur noch im Schrittempo voran.“ Was beschweren Sie sich? Immerhin geht es überhaupt voran, wenn auch nur langsam – fortan würfeln Sie nur noch Einsen!

Wer kein Feld auslässt, kann auch die Felder für Ereigniskarten nicht überspringen. Doch nun hat man ein Einsehen mit Ihnen: „Ihre Fahrt dauert bereits länger als vier Stunden. Das ist unzumutbar.“ Dies sehen Sie auch gleich ein und gehen – zurück auf Start!

Sie meinen, so ein Spiel namens „Bahn, ärgere mich nicht!“ gibt es tatsächlich? Aber nein, da haben Sie sicher nur schlecht geträumt ... meint Ihr *Martin Knaden*

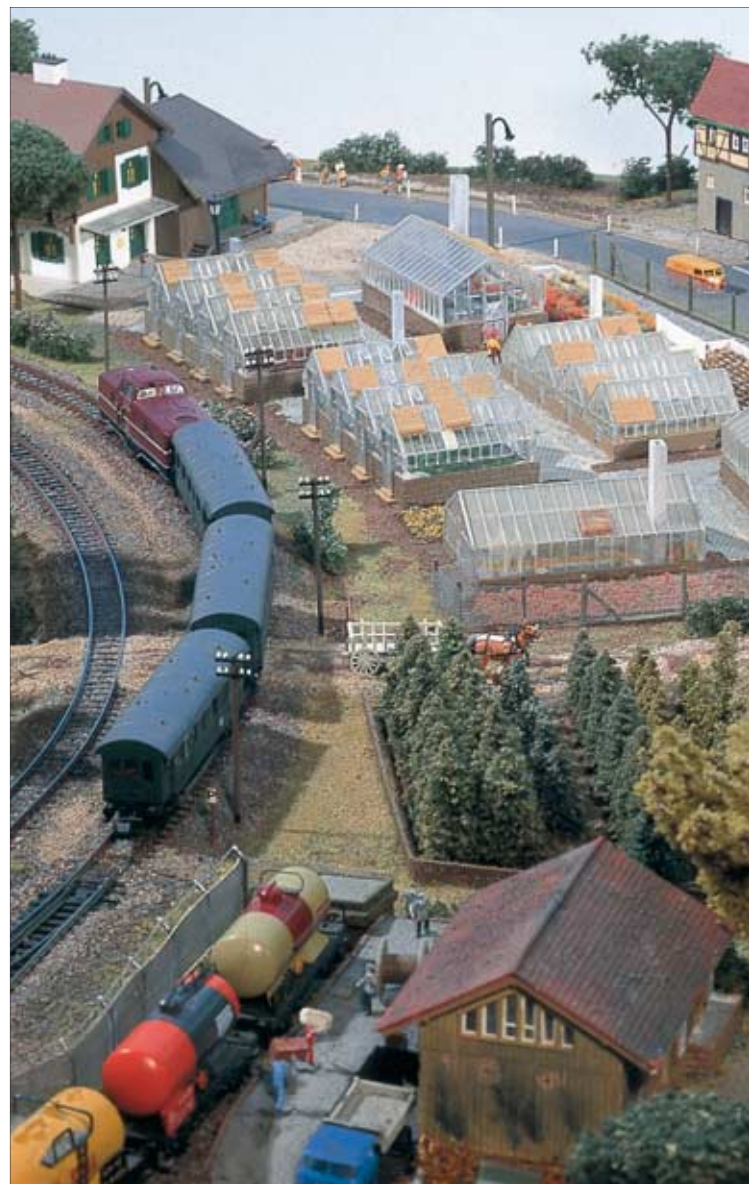
Nach längerer Abstinenz schmückt wieder mal ein N-Motiv den Titel. Unser Bild entstand auf einem Teilstück des Modulbauteams Köln-Bonn.
Foto: Bruno Kaiser



76 Ein bekanntes Thema mit völlig neuen Materialien gestaltet: Stephan Rieche hat sein Diorama „Barnstorff“ noch einmal neu gebaut, ohne den gelungenen Gesamteindruck zu verändern.
Foto: Stephan Rieche



14 Nach einer eigenen Modul-Norm bauen die Mitglieder des MTKB. Die unterschiedlich gestalteten N-Module lassen sich zu einer großen Ausstellungsanlage zusammenfügen, die jede Menge Fahr- und Rangierbetrieb ermöglicht.
Foto: Bruno Kaiser





MIBA-SCHWERPUNKT Konventionelle Elektrik

Da, wo Strom fließt	44
Wer misst, misst Mist	48
Strom für viele Fälle	50
Lange Leitung im langen Zug	52
Elektrisch über Kreuz	56
Einfacher Fahrregler	58

VORBILD + MODELL

Jetzt kommt das Wirtschaftswunder „Dampfteil“ und Co.	8
Drei Kurze für die 70er	36
	72

MODELLBAHN-ANLAGE

Modulbau-Team Köln-Bonn (2): Bauen und Fahren im Team	14
--	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Das Modulprojekt Kottenforst (Teil 10): Digitale Struktur für Bf Kottenforst	22
Beton im Modell (2): Nur eine kleine Straßenbrücke	62
Ein kleiner Haltepunkt nach Pit-Peg-Vorschlag (1): Mit neuen Mitteln neu gebaut	76

NEUHEIT

Lyntog – Blitzzug	28
Kö I in N	31
Obacht – P 8! (Märklin-38.10)	32
Bayrischer Würfel	80
Das „Pluspack“ unter den Add-Ons	74

VORBILD

Pfeilschwanzkrebs auf Schienen	40
--------------------------------	----

SPIELE

Brett und Spiele	68
------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Zugnummern einfach erkannt (3)	70
--------------------------------	----

MENSCHEN UND MODELLE

Miwula goes West	85
------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	86
Neuheiten	88
Bücher/Video	96
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118



8 Genau vor 50 Jahren stellte die noch junge DB auf der Münchner Verkehrsausstellung ihre Wirtschaftswunder-Lok vor, die V 200.
Foto: Helmut Säuberlich

80 Bayerische Empfangsgebäude wiesen eine Zeit lang Würfelform auf. Heico brachte ein Modell davon auf den Markt. Jacques Timmermans testete den Gießharz-Bausatz.
Foto: Jacques Timmermans

68 Sitze in 8 1/2 Abteilen

Die Beschriftung des Brawa-Modells des eisernen preußischen C4ü bezüglich der Sitzplatzzahl erscheint tatsächlich widersprüchlich. Was stimmt nun? 68 oder 72 Sitzplätze? Mit den wenigen Unterlagen (z.B. Merkbuch über die Fahrzeuge der DR/DB, Ausgabe 1948/50, Teil 4 Wagen oder Emil Konrads „Die Reisezugwagen der Länderbahnen“ – Band 1 Preußen), die zum Thema Personenwagen veröffentlicht wurden, kann man feststellen, dass dieser C4ü tatsächlich 68 Sitze hatte. Die Sitzplätze waren aufgeteilt auf acht Abteile zu je acht Plätzen und ein Halbteil mit vier Plätzen. Hier liegt wohl der Ursprung der widersprüchlichen Beschriftung.

Dieser Wagentyp war übrigens neben zwei Toiletten auch mit einem Pissoir ausgestattet. Außerdem war die Nummerierung der Sitzplätze eine andere als heute üblich. Damals wurden die Plätze fortlaufend gezählt, während heute in der Platznummer auch das Abteil angegeben ist (z.B. Platz 11 = Abteil 1, Platz 1 oder Platz 116 = Abteil 11, Platz 6). Kurioserweise hat man dieses System auch bei den Großraumwagen beibehalten, in denen es eigentlich keine (klassischen) Abteile mehr gibt.

Stephan Ludwig, Würzburg

MIBA 12/2003, Transformatoren

Sicherheitstransformatoren

In diesem Bericht wurde ein entscheidender sicherheitstechnischer Aspekt vergessen. Die verwendeten Transformatoren sollten auf jeden Fall Sicherheitstransformatoren sein.

Falls Transformatoren verwendet werden, die den Anforderungen an Sicherheitstransformatoren nicht genügen, ist die Ausgangsspannung selbst bei <24 Volt wie Netzspannung zu betrachten, d.h., die an diesen Transformator angeschlossenen Verbraucher müssen eine Isolation für 230 V gegen eine Berührung haben. Dies ist ja bei den meisten Modellbahnartikeln nicht möglich. Sollten solche Transformatoren für die Modellbahn verwendet werden, so ist mit tödlichen Unfällen zu rechnen.

Holger Kilb (E-Mail)

Und es gibt ihn doch!

In meiner Kindheit besuchte ich oft ein Sägewerk im Westerwald. Dort gab es eine Dampfmaschine, in der die nicht verwendeten Holzreste (z.B. Sägespäne, Rinden und Schwartbretter) verbrannt wurden, um Strom für das Sägewerk und die angrenzenden Wohnhäuser der Eigentümer und Mitarbeiter zu erzeugen. Dafür war natürlich ein großer Ziegelschornstein notwendig. Das Vorbild gibt es also doch.

Dr. Joachim Kiefer, Altenholz

MIBA 12/2003, Ein Leben für die Modellbahn

Willy Ades 80.

Normalerweise kann ich mit historischen Rückblicken nichts anfangen, meine Interessen bei der Modellbahn liegen eher auf aktuellen Themen. Doch Ihre Würdigung von Willy Ades „Leben für die Modellbahn“ macht hier eine echte Ausnahme. Was dieser Mann vor Jahrzehnten konstruiert hat, ist noch heute voll konkurrenzfähig, die Drehgestelle seiner 26,4-m-Wagen sind sogar besser als alles, was danach kam. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Wiederauflage der Wagenbausätze diesmal keine Eintagsfliege bleibt. Willy Ade hätte es verdient!

Martin Fuchs, Kaltennordheim

MIBA-Broschüre: Anlagen-Vorbilder

Für Genießer

Beim Stichwort „Genießer“ fühlte ich mich gleich angesprochen, als ich das Heft im Regal liegen sah. Und Sie haben wahrlich nicht übertrieben: Durch seine realitätsnahe Gestaltung hat Ivo Cordes in gewohnt gekonnter Weise die Atmosphäre gezaubert, die sich ein betrieblich orientierter Modellbahner wünscht. Zugarnituren, Landschaftszenerien, Details – alles atmet jenes Fluidum wider, das den Zauber einer realistischen Modellanlage erst ausmacht. Große Klasse!

Etwas befremdlich wirkt dagegen die teilweise Gestaltung der anderen Gleispläne mit offenen Kehren und Radien in Spielbahndimension. So sollte beim

Anlagenvorschlag „Die große Passion für kleine Loks“ diese dann wirklich darauf beschränkt sein. Beim Durchfahren des Touropa-Sonderzuges durch 50-cm-Radien kommt keine Passion auf. Insgesamt stellt jedoch diese Broschüre ein Branchenhighlight im Jahr 2003 dar.

Dieter Rothenfuß, Augsburg

Modellbahn Extra 4: Modellbahn digital

Was noch fehlt

Zu den Digitalsystemen und deren Neuerungen haben Sie bereits das vierte nützliche und sehr informative Heft herausgebracht. Alle vier Hefte habe ich mir in den Jahren zugelegt und auch die anderen Spezial- und Sonderhefte schätze ich sehr. Dennoch vermisse ich ein ganz spezielles Themenheft von der MIBA. Von den Modelleisenbahn-Herstellerfirmen gibt es Gleisplanhefte, deren Anlagenvorschläge entweder einfacher Natur oder schlichtweg langweilig sind. Für einen relativ unerfahrenen Modelleisenbahneuling sind bei den ganz einfachen Gleisplänen im Analogbetrieb die Gleistrennungen, die Trafoanschlüsse und sogar Blockstellen angegeben.

Für interessantere Anlagen fehlen jedoch Hinweise zur analogen Elektrik. Daher mein Vorschlag: Nehmen Sie doch eine komplexere Anlage, wie z.B. die Anlage „Thema Keilbahnhof“ aus der Broschüre „Kompakte Anlagen raffiniert geplant“, und beschreiben ausführlich, wie sinnvolle Gleistrennungen im Schattenbahnhof, Trafoanschlüsse und Blockstellen anzusteuern sind. Ich bin sicher, Sie würden so manchem Familienvater und Newcomer in der Modelleisenbahnwelt damit einen großen Gefallen erweisen.

Johann Martin Frahm, Flensburg

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



... und wird schon sehr viel runder: Der Diesellok-Stolz der Deutschen Bundesbahn und der Herr im grauen Anzug symbolisieren bei einer Vorführungsfahrt in Cochem das Wirtschaftswunder. Im Gesellschaftswagen mag ein süffiges Moseltröpfchen warten ...

Foto: Archiv Michael Meinhold

50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge – 11. Teil: V 200 Vorserie

Jetzt kommt das Wirtschaftswunder

... die deutsche Lok erholt sich auch und ist schon sehr viel runder: So abgewandelt passt das Lied aus dem Film „Wir Wunderkinder“ (1955) auch auf die V 200, meint Michael Meinhold.

Nach dem 2. Weltkrieg konzentriert sich die junge Deutsche Bundesbahn bei der „Verdieselung“, wie damals das Pendant zur „Elektrisierung“ genannt wird, zunächst auf den Wiederaufbau eines mit Dieseltriebwagen zu bedienenden Schnellverkehrsnetzes und den leichten Nebenbahn- und Nahverkehr. Für Letzteren war mit dem Schienenbus VT 95 die schnellste und

angesichts der Kapitalknappheit auch wirtschaftlichste Lösung bald gefunden. Für den Fernschnellverkehr knüpft man mit den Triebwagen VT 08 und VT 12 an die SVT der Vorkriegszeit an, wobei schnell laufende Dieselmotoren mit 1000 PS Leistung und als Kraftübertragung nur noch hydraulische Getriebe mit Gelenkwellen-Antrieb der Achstriebe vorgesehen werden.

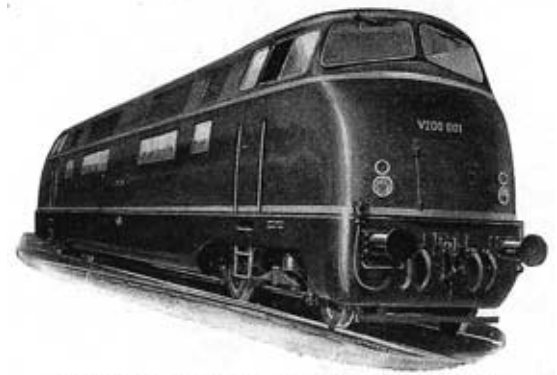
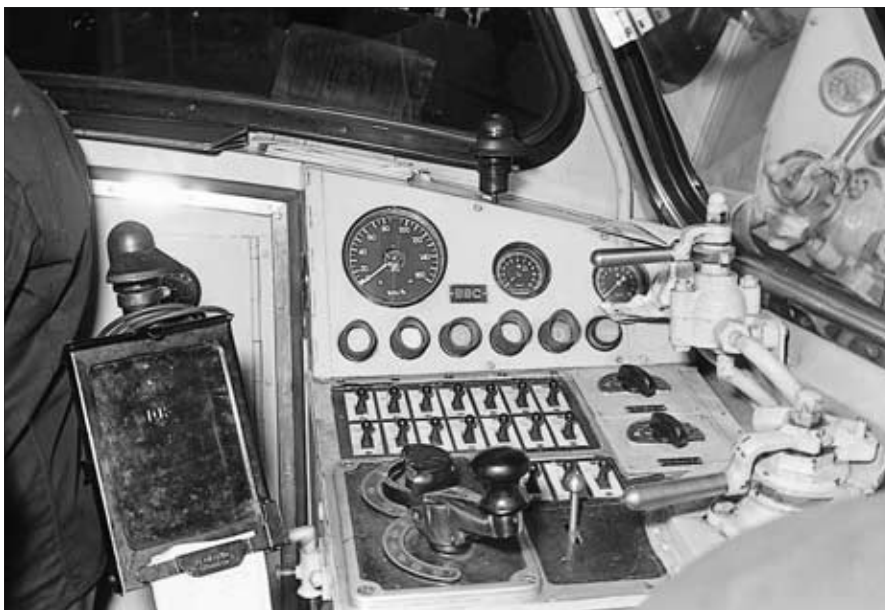
Im Lauf dieser Entwicklung wachsen die Triebwagenmotoren in eine Leistung hinein, die einen Anreiz für die Verwendung in Lokomotiven bietet. Es entsteht zunächst die einmotorige Mehrzweck-V 80 als erste Diesellok mit Gelenkwellenantrieb, deren erfolgreicher Probeinsatz die Anwendung dieses Konstruktionselements auch im Bau schwerer Lokomotiven zur Folge hat.

Als Weiterentwicklung der 1000-PS-Diesellok V 80 wird somit unter Verwendung der bereits im VT 08 eingebauten Dieselmotoren, Strömungsgetriebe und sonstiger Bauelemente eine 2000-PS-Großdiesellok mit zwei Maschinenanlagen für den leichten F-Zug-Verkehr konzipiert, um auf den nicht elektrifizierten Strecken Fahrzeitgewinne zu erzielen und das Reisen durch den Wegfall der Rauch- und Rußbelästigung angenehmer zu gestalten. Der Auftrag für eine Probeserie von fünf V 200 wird an Krauss-Maffei vergeben.

**VORBILD
+ MODELL**



DVA München 1953: Im Freigelände stehen V 200 001 und ein VT 12.5 sowie eine 600-PS-Diesellok der MaK, ein LS-Prototyp und der Talbot-Leichttriebwagen vom Typ „Aachen“. Foto: Helmut Säuberlich



Neueste schwere Diesellok (V 200) der DB, 2000 PS, für Reise- und Güterzugdienst

Zunächst war die V 200 ohne prägnantes „V“ auf der Front geplant. Links ein Blick in den Führerstand von V 200 002 am 3. Juni 1954.

Fertigung der Vorserie bei Krauss-Maffei
Fotos: Dr. Rolf Brüning, Helmut Oesterling/
Archiv Michael Meinhold, Krauss-Maffei





V 200 002 des Bw Ffm-Griesheim fährt am 23.12.1956 mit D 1304, dem Vorzug des „Donau-Kurier“, aus Frankfurt/M Hbf aus. Foto: *Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold*



Vom Pfauenthron auf den Führerstand: Auf ihrer Deutschlandreise im März 1955 besichtigen Schah Reza und Kaiserin Soraya von Persien auch V 200 003.



Links: V 200 004 vor F 34 „Gambrinus“ in Hamburg Hbf, 1955. Sie wird den Zug in einem Langlauf von 703 km bis nach Frankfurt/M Hbf führen.

Auch V 200 005 lässt sich, hier im Vorfeld von Frankfurt/M Hbf – rechts die Anlagen des Hauptgüterbahnhofs – aufgenommen, aufs Dach schauen (1955). Fotos: *Archiv Michael Meinhold*

