

11
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2009

B 8784 61. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr. 12,80

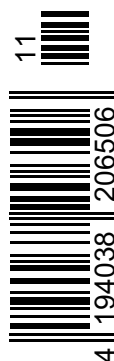
Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 Belgien € 7,50

Niederlande € 8,25 Luxemburg € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 86,-

www.miba.de



EIN KOMPAKTER BAHNHOF NAMENS GEDOENS

Viel Betrieb in den 60ern



DGBgqe ALS H0-MODELL VON PIKO
Der DR-Doppelstock

H0-WASSER IM STEILEN GELÄNDE
Kaskaden im Keller

H0-NEUHEIT VON MÄRKLIN
Neubaulok BR 23



11|2009

MIBA

MODELLBAHN-PRAXIS | WASSER IM STEILEN GELÄNDE | MODELLBAHN-ANLAGE MIT DEM VT IN GEDOENS | HO-NEUHEIT | MÄRKLIN-23; PIKO-DOPPELSTOCKWAGEN

In letzter Zeit häufen sich in Anrufen, Mails und Leserbriefen die Klagen von Modellbahnern über die Ersatzteilversorgung namhafter Hersteller. Die wenigen Zuschriften, die wir auf unserer Leserbriefseite veröffentlichen können, sind da leider nur ein kleiner Ausschnitt.

Um es gleich vorwegzusagen: Von rühmlichen Ausnahmen wie z.B. Brawa, Liliput, Piko und – aus dem Digitalbereich – Lenz ist hier nicht die Rede. Diese Hersteller verblüffen ihre Endverbraucher lieber durch schnelle Zusage und Verzicht oft, insbesondere bei kleineren Beträgen, sogar auf eine Rechnung!

Mag diese Aufzählung

nicht vollständig sein, es gibt in jedem Fall auch andere, durchaus große Hersteller, die eine Ersatzteilversorgung als teuren Service ansehen, für den der Kunde selbstverständlich zu zahlen hat. Kaufmännisch betrachtet ist das durchaus nachvollziehbar: Die Lagerhaltung von Millionen von Teilen kostet und die Auslieferung, Rechnungsstellung sowie Buchhaltung kosten ebenfalls, denn die damit betrauten Mitarbeiter arbeiten ja schließlich nicht karitativ. Hinzu kommt, dass einige Hersteller auch kleinere Ersatzteile ausschließlich über den Fachhandel liefern – das kann funktionieren, muss aber nicht, vom höheren Preis mal ganz zu schweigen.

Wo bleibt der Aspekt der Kundenbindung? Wer ein Modell gekauft hat, wird in der Regel bei diesem Herstel-

ler gern wieder zugreifen – sofern die Zufriedenheit mit dem Modell bis zur nächsten Anschaffung gehalten hat! Bleibt jedoch eine Lok schon nach einem halben Jahr buchstäblich auf der Strecke – bei bestimmungsgemäßem Gebrauch, wohlgemerkt –, sollte der Reparatur-Service des Herstellers eine Instandsetzung nicht mit dem Hinweis auf die „Schuld“ des Kunden ablehnen, wie in einem kürzlich der Redaktion geschilderten Fall geschehen. Der Kunde erwartet angesichts des heute üblichen Preisniveaus

Versorgen oder Versagen?

cherlich nicht zu Unrecht eine gewisse Investitionssicherheit bei der Anschaffung eines neuen Modells.

Könnte ein Hersteller früher noch davon ausgehen, dass ein unzufriedener Endverbraucher unbedeutend für das Gesamtbild ist, so muss man heute damit rechnen, dass jeder über einschlägige Foren im Internet seinen Unmut veröffentlichen kann. Addieren sich hier nur wenige Stimmen zu einem Gesamtbild, ist das bislang gute Image schnell den Bach runter. Sind aber verlorene Kunden letztlich nicht teurer als der Kunden-Service?

Service hat, betrachtet man die wörtliche Übersetzung, durchaus mit *dienen* zu tun. Ein kluger Hersteller wird also seinem Kunden eine zufriedenstellende Teileversorgung nicht versagen – meint *Ihr Martin Knaden*



Mit dem Vt nach Gedoens. Wir begleiten unseren rasenden Reporter Stephan Rieche in diesen ausgezeichnet gestalteten Modellbahnhof und beobachten durch das Auge seiner Kamera die interessanten Betriebsabläufe.

Foto: Stephan Rieche

Zur Bildleiste unten:

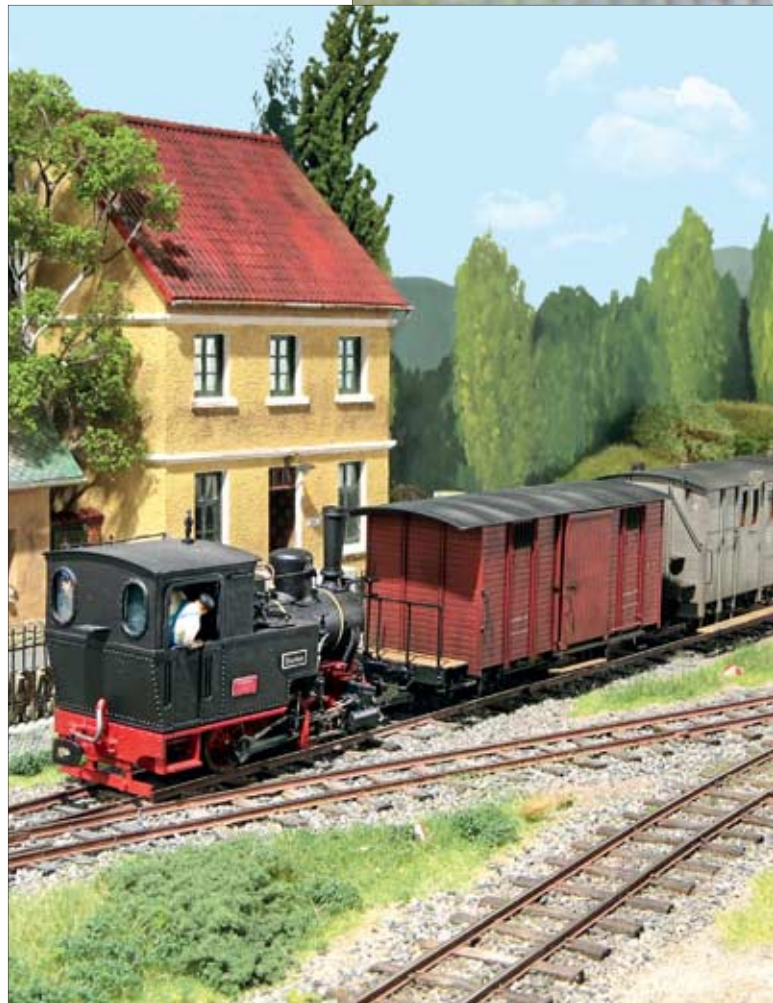
Das Modell des DR-Doppelstockzuges DGBgqe ist dem Hersteller Piko bestens gelungen; Franz Rittig erläutert zudem die Vorbildgeschichte. Horst Meier setzt seine Serie über Höhenunterschiede im Gelände fort mit einem kleinen, schnell fließenden Gewässer. Märklin hat nach Jahren wieder eine 23 im Programm. Bernd Zöllner und Martin Knaden haben sich die neue Lok angesehen.

Fotos: MK, HM, gp

56 Den interessanten Endbahnhof Bad Wörishofen baute Dieter Rothenfußer auf seiner H0-Anlage nach. Das L-förmige Arrangement erlaubt das Nachspielen der Kurswagenbewegungen in der Epoche IV.
Foto: Dieter Rothenfußer



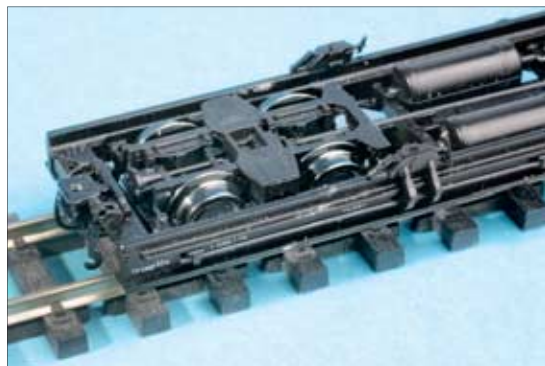
70 Eine Schmalspuranlage in Segmentbauweise stellt Wolfgang Jung unter dem Titel „Auf schmaler Spur nach Pusemuckel“ vor. Die Baugröße ist Null.
Foto: Christiane van den Borg





80 Zum 30. Jubiläum präsentieren die Eisenbahnfreunde Werl drei Clubanlagen in drei Baugrößen.
Foto: EF Werl

64 Die neuen H0e-Rollwagen von Roco hat sich Bruno Kaiser genau angesehen. Natürlich macht er auch gleich einen Vorschlag zum Bau der Überfahreinrichtung.
Foto: bk



MODELLBAHN-ANLAGE

Ein interessanter Endbahnhof: Nettes Gedoens	8
Bf Bad Wörishofen als H0-Modell (1): Mit der Eisenbahn zur Kneippkur	56
Eine Segmentanlage in 0e (1): Auf schmaler Spur nach Pusemuckel	70
Jubiläum der EF Werl e.V.: 30 Jahre, 3 Anlagen, 3 Spurweiten	80

VORBILD

Gutes kann noch besser werden (BR 23)	16
--	----

MIBA-TEST

Zweiter Ansatz (23, H0, Märklin)	20
----------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Eine Brücke für die Lücke	24
Von normal zu schmal	64
Tunnelbau mit Oberleitung	76

BRANCHE INTERN

www.mymocom.com	28
-----------------	----

NEUHEIT

Bravissimo Tillig	30
-------------------	----

VORBILD + MODELL

Dosto von Piko	52
----------------	----

GEWINNSPIEL

Immer nur Bahnhof – und zwar do!	68
-------------------------------------	----

DIGITAL-PRAXIS

Signal geben	86
--------------	----

SOFTWARE

Runder Geburtstag	88
-------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	92
Bücher/Video	94
Neuheiten	96
Kleinanzeigen	110
Impressum · Vorschau	122

MIBA 9/2009, Leserbrief R. Rudolf, Bochum

Keinerlei Probleme

Der Kritik des Herrn Rudolf über niedrige Spurkränze bei H0-Bahnen mag ich mich nicht anschließen. Schließlich haben wir Modellbahner lange darum gekämpft, dass die Hersteller endlich von den hohen Spurkränzen herunterkommen. Ich habe mir bereits einige Fleischmann-Güterwagen mit 0,7-mm-Spurkränzen gekauft und bin voll aufzufrieden damit. Bei diesen Wagen spare ich mir sogar das kostenaufwendige Umrüsten (kostenfreier Austausch der Radsätze komischerweise immer nur von NEM auf AC-Betrieb oder umgekehrt) auf RP25-Radsätze. Ich fahre fast ausschließlich mit RP25 und habe hiermit auf den Peco-Gleisen (Code 83) keinerlei Probleme.

Jürgen Bock, Leipzig

MIBA 9/2009, Editorial

Nützliches Editorial

Da sage noch einer, die MIBA koste nur. Ihr Hinweis auf die Roco-Abwrackprämie animierte mich dazu, meine Altbestände durchzuforschen – und siehe da, dort fanden sich drei Spielzeugloks, die an britische Vorbilder angelehnt waren und deren Wiederverkaufswert realistisch – aufgrund ihres Zustandes – bei € 0,00 lag.

Ich schnappte mir die drei „Modelle“, machte mich auf den Weg zum Händler

meines Vertrauens (Train & Play in Hannover), wo ich diese drei Abwrackprämienkandidaten ablieferte und mir auf drei neue Modelle die Prämie anrechnen ließ. Kurz darauf war ich stolzer Besitzer einer E 32, einer 181 sowie einer 23 – ich war an dem Tag der Erste, der eine neue 23 erhielt, die Lieferung war erst am selben Vormittag eingetroffen.

Kurz gesagt: Vielen Dank für das Abwrackprämien-Editorial, es waren im besten journalistischen Sinne „News to use“, meinethalben kann ruhig mehr Information dieser Art erscheinen. Geiz mag zwar nicht immer geil sein, aber es gibt ja auch noch den amerikanischen Slogan „Why pay more?“. *Werner Möhring (E-Mail)*

MIBA 9/2008-12/2009, Weyersbühl

A bisserl a Schmarrn

Ich bin begeistert von Ihrem Bericht! Vieles davon ist schon in meine „Anlage im Entstehen“ eingeflossen, manches wird sicher noch einfließen.

Mein Betriebskonzept: Eingleisige Parodiestrecke (ca. 6,5 m lang, mit Oberleitung) zwischen zwei Schattenbahnhöfen mit je zehn Abstellplätzen zwischen 1,5 und 2,5 m lang. Im verdeckten Bereich zweigt eine Einfahrmöglichkeit aus jedem der Speicher zu einem ca. 4,5 m langen Kopfbahnhof ab; dadurch ist auch ein (verdecktes) Gleisdreieck entstanden. Ich bin auch gerade dabei, meine Anlage (fast!) auf epochengerechten Betrieb auszurich-

ten: Zeitraum 1913 bis 1933. Bei ganz besonders schönen Fahrzeugen kann es auch mal passieren, dass ich „die Einsatzjahre nicht genau erkennen kann“ und ich freue mich dann trotzdem!

Es ist aber auch a bisserl a Schmarrn von Ihnen zu meiner Anlage geflossen: die Tillig-Weichen! Nicht nur wegen Ihres Lobes, sondern weil mir diese Weichen recht gut gefallen, habe ich im sichtbaren Bereich Tillig-Weichen (nur einfache Weichen mit 15° bzw. 12°, keine DKW) verlegt. Das schaut ganz gut aus! Natürlich wurden die Herzstücke separat eingespeist und gute Antriebe (MBtronik) verwendet. Trotzdem habe ich mit den Tillig-Weichen nie die Betriebssicherheit erreicht, die ich bei Roco-Weichen ganz selbstverständlich genossen habe. Entgleisungen von an sich narrensicheren Fahrzeugen, verschobene Backenschienen, Herzstückschienen und Radlenker sind sehr häufig. Meine Fahrzeuge (Trix, Fleischmann, Roco) sind allesamt erst wenige Jahre alt und laufen super, viele habe ich auf SB-Faulhaber-Motoren umgebaut.

Erst gestern habe ich wieder zwei 12°-Weichen von Tillig ausgebaut und durch vorhandene 9°-Weichen (Antrieb MBtronik) von Roco ersetzt. Jetzt läuft wieder alles zu meiner Freude.

Hermann Keßler (E-Mail)

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



Christian Plohberger †

Herr Mag. Christian Plohberger ist bald nach dem Abschluss seiner akademischen Ausbildung an der WU Wien im November 1977 als Marketingleiter bei der Fa. Roco ein-

gestiegen. Er gehörte damit von Beginn an zum Führungskreis des aufstrebenden Unternehmens. 1993 wurde er im Zuge eines Generationswechsels an der Führungsspitze zum Geschäftsführer bestellt. Als das Unternehmen 2002 von der Gründerfamilie verkauft wurde, zog sich Herr Plohberger aus der Geschäftsführung zurück.

In der Folge leitete er das Produktmanagement. Unüberbrückbare Differenzen mit dem neuen Eigentümer führten ab 2004 zu einer rund einjährigen Auszeit, an deren Ende er den Konkurs des zuvor viele Jahre von ihm erfolgreich geleiteten Unternehmens erleben musste. Im Nachfolgeunternehmen, der Modelleisenbahn GmbH, war Herr Plohberger von Mitte 2005

bis Mitte 2008 noch als Konsulent für F&E tätig.

Mehr als ein Vierteljahrhundert prägte Christian Plohberger Roco und entwickelte die Marke vom „no name“ zu einem der führenden Anbieter in der Modellbahnwelt. Er erreichte dies mit einem einzigartigen, durch Toleranz, Respekt und außergewöhnliche soziale Intelligenz gekennzeichneten Managementstil, der heute sehr selten geworden ist. Seine Kunst war es, zu motivieren und die Talente seiner Mitarbeiter zu fördern. So verliert die Branche einen einzigartigen Gestalter und Förderer, der Mitte September 2009 schon im 60. Lebensjahr völlig überraschend von uns gerissen wurde.



Ein interessanter Endbahnhof

Nettes Gedoens

Schaut man im Lexikon unter „Gedöns“ nach, findet man, dass das ein mittelhochdeutsches Wort für Hin-und-her-Ziehen ist. Umgangssprachlich wird es auch als Synonym für eine umständliche Vorgehensweise benutzt. Weniger bekannt ist indes, dass „Gedoens“ (ja, mit oe) auch der Name eines kleinen Bahnhofes ist, den Thomas-Steffen Langner in HO baute. Im Folgenden stellt er vor, wie ein Tag in Gedoens abläuft und wie er zum Bau dieses Bahnhofes kam. Und hin und her gezogen wird in diesem Bahnhof einiges, durchaus auch manchmal recht umständlich!

Kurz nach fünf Uhr morgens im Hochsommer. Lokführer Ludwig Lehmann biegt noch etwas schläfrig um die Ecke des Lokschuppens und stellt beruhigt fest, dass sein Heizer Erwin Maier schon da ist und begonnen hat, die 86 199 für den beginnenden Tag vorzubereiten. Um 6 Uhr 10 müssen die beiden mit ihrer Lok den ersten Personenzug des Tages über die Ne-

benbahn in die nahe Kreisstadt ziehen, der dort Anschluss an einen Eilzug in die Landeshauptstadt hat. Wenn sie den Anschluss nicht schaffen, gibts richtig Ärger mit der Direktion. Danach geht es mit dem gleichen Zug – ergänzt durch einen Stückgutwagen – unverzüglich zurück nach Gedoens und dann wieder zurück in die Kreisstadt – „das Leben ist ein ewiges Hin und Her“,

pfllegt Lehmann daher des Öfteren zu sagen ...

Gegen 9 Uhr sind Lehmann und Maier wieder zurück und müssen die Zuglok an das andere Ende des Zuges setzen. Dieses Manöver ist in Gedoens recht umständlich: Das Umsetzen direkt am Bahnsteig ist nämlich durch die Lage des Bahnsteigs am Ende des Bahnhofes nicht möglich. Zuerst müssen die beiden daher den Zug vom Bahnsteig zurückdrücken, ehe sie die Lok abhängen, um die Wagengarnitur umfahren zu können. Dann den Stückgutwagen vom Zugende abziehen, an den Güterschuppen stellen, mit der Lok wieder vor den Zug, vereinfachte Bremsprobe und zurück an den Bahnsteig. Dabei muss Heizer Maier alle Weichen aufschließen, von Hand umstellen, wieder zurück in die Grundstellung bringen und zum Schluss wieder verschließen. Wenn er das nicht ordentlich macht, lassen sich die Weichen für die Ausfahrt des Zuges nicht in die richtige Position bringen.

Nach dem Vormittagszug lassen Lehmann und Maier die Personenwagen in der Kreisstadt zurück und fahren nach dem Kohlebunkern in der dortigen

Morgens um kurz nach fünf beginnt das Leben in Gedoens: Lokführer Ludwig Lehmann und sein Heizer Erwin Maier holen die 86 199 aus dem kleinen Lokschuppen und bereiten sie auf den Tag vor. Dann rangieren sie die Lok vor den aus Donnerbüchsen bestehenden Personenzug, der die Nacht am Bahnsteiggleis verbracht hat.

Bahnbetriebswerksaußenstelle den werktäglichen Nahgüterzug nach Gedoens. Das gibt jede Menge Rangierarbeit auf allen Unterwegsstationen und natürlich in Gedoens selbst. Immerhin sind dort mit dem örtlichen Kohlehändler, der Baywa und einem privaten Lagerhaus einige gute Bahnkunden ansässig. Außerdem wird von Gedoens aus jede Menge Holz in allen Formen verfrachtet. Dadurch zieht sich die Rangiertätigkeit meist so lange hin, dass sie für den Schülerzug in Form eines Schienenbusses ihre Arbeit unterbrechen müssen. Aber es ist ja sowieso Zeit für die wohlverdiente Mittagspause.

Vor der Einführung der Schienenbusse gab es eine zweite Dampflok, die den Güterverkehr erledigte. Heutzutage bleibt diese Knochenarbeit an ihnen hängen. Aber trotz der harten Arbeit



Mittags schlägt die Stunde des Schienenbusses: Oben ist der VT 95 gerade in Gedoens angekommen und steht am Bahnsteiggleis. Gegenüber dem Bahnsteig befindet sich ein teilweise als Ladestraße genutztes Gleis, an dem ein Flachwagen auf Beladung wartet. Einige Tage vorher wurde hier ein G10 entladen. Auf den Bildern leider nicht zu sehen ist die 86 mit ihrem Güterzug; hier hat der Fotograf wohl nicht aufgepasst.

