

03
07

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 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



BÜ MIT FALLER-CAR-FUNKTION

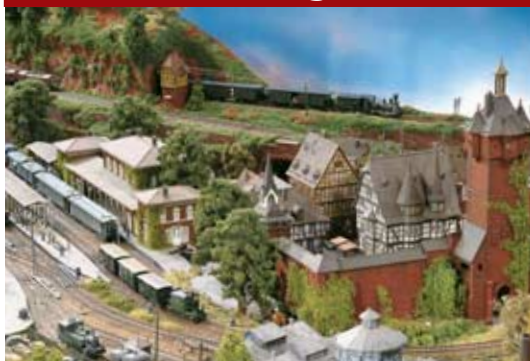
Bahnraum mit Schlagbaum



MEHR FARBE FÜR DEN VT
Tuning im Triebwagen



20-qm-ANLAGE IN U-FORM
Bahn und Burg im Loft



BR 648 VON FLEISCHMANN
„LINT“-Wurm in H0



MIBA
MODELLBAHNANLAGE BRÜCKE VON COBURG | NEUHEITEN IM MIBA-TEST BRAWA-19.10. SCHLAFWAGEN WILAS VON RAILTOP, LINT VON FLEISCHMANN

Die Milch machts! War das nicht ein herrlich einprägsamer Werbespruch? Kurz und prägnant, mit Alliteration durch die beiden M – so recht nach dem Herzen der Marketingstrategen. Wie immer bei einer reinen Image-Kampagne wurde kein Hersteller genannt, sondern einfach nur eine Produktgruppe als solche.

Die Wirkung blieb nicht aus. Zuvor sozial geächtete Milchbubis konnten sich wieder diskriminierungsfrei zu ihrem Lieblingsgetränk bekennen, reihenweise geschlossene Milchbars aus den Fünfzigern wurden im Retrolook pastelliger Farben neu eröffnet und branchenweit stieg der Konsum des nahrhaften Euterssekrets in bislang kaum gekannte Höhen. So schloss sich der Kreis, denn die EU-geförderten Überkapazitäten der Molkereien sollten mit EU-geförderten Werbekampagnen schließlich wieder an den Mann gebracht werden.

Doch dann mussten die Werbefachleute von heute auf morgen umdenken: EU-gefördert wurde nun der Abbau der Milchkapazitäten, weshalb es nicht nur so manchem Rindvieh an den Kragen ging, sondern auch so manchem Werbeetat. Die Hersteller von Milcherzeugnissen hatten nämlich nun wieder selbst für die Vermarktung ihrer Produkte zu sorgen. Sieger in der Disziplin „Bekanntheitsgrad“ dürfte dabei die Theo Müller Gruppe geworden sein, deren witzige Männchen unseren Hunger auf Milchreis und andere Leckereien dieser Art ordentlich anfachten.

Die dahinterstehende Werbestrategie lässt auf Spitzenkräfte unter den Werbestrategen schließen. Es ist wieder cool, einen Milchreis zu löffeln. Der Witz einer lustigen Werbefigur – unterstützt freilich von einem entsprechenden Werbeetat – führt zu Sympathie, die unmittelbar aufs beworbene Produkt abfärbt.

Aus diesem Kreis von Marketingfachleuten zieht nun auch der Branchenführer seinen Nutzen. Axel Dietz, zuvor Sprecher der Geschäftsführung der Unternehmensgruppe Theo Müller, wechselt als Vorsitzender der Geschäftsführung nach Göppingen. Damit löst er den Interimsmanager Dr.

Alles Märklin oder was?

Ulrich Wlecke ab, der in den Aufsichtsrat von Märklin wechselt.

Axel Dietz kann auf eine beeindruckende Karriere mit Stationen in Lausanne, Lancaster bei Paris und Genf zurückblicken. Er sammelte Erfahrungen in Marketing, Vertrieb, Markenmanagement und Unternehmensführung. Kenntnisse also, die, wenn sie dem Marktführer zugute kommen, letztlich der ganzen Branche helfen werden, sich selbst aus dem Umsatztief zu befreien. Denn da die kleinen Lokomotiven und Wagen keine landwirtschaftlichen Erzeugnisse sind, werden wir auf großangelegte EU-Kampagnen à la „Die Modellbahn machts!“ wohl vergeblich hoffen – meint *Ihr Martin Knaden*



Wie, was, keine Lok auf dem MIBA-Titel? Nein, diesmal nicht, denn wie sonst passt es zusammen, dass die Schranken sich geöffnet haben und die Autos losfahren können. Denn das können sie tatsächlich, ist doch diese Schranke kompatibel mit dem Faller-Car-System. Bruno Kaiser beschreibt den Zusammenbau des aufwendigen Bausatzes. Foto: bk

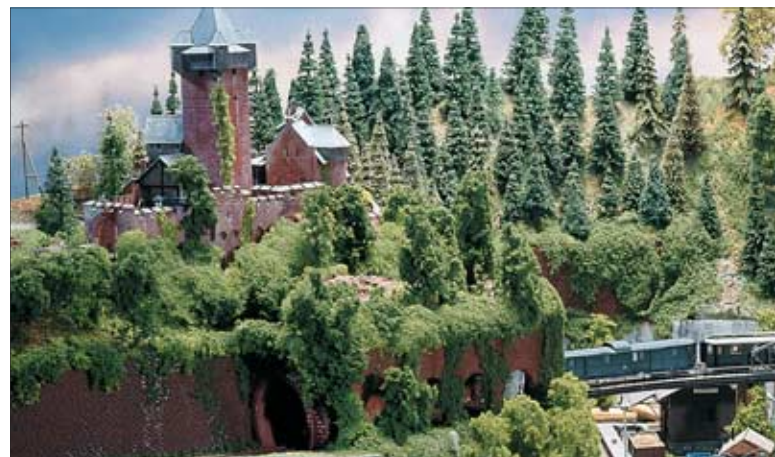
Zur Bilderleiste unten: Tuning im Triebwagen empfiehlt Jörg Chocholaty, der am Beispiel des VT 95 von Fleischmann zeigt, welche farbliche Behandlung an Triebwagen innen und außen möglich ist. Richard Fischer porträtiert seine Anlage im Loft und Bernd Zöllner testet den neuen „LINT“-Triebwagen von Fleischmann.

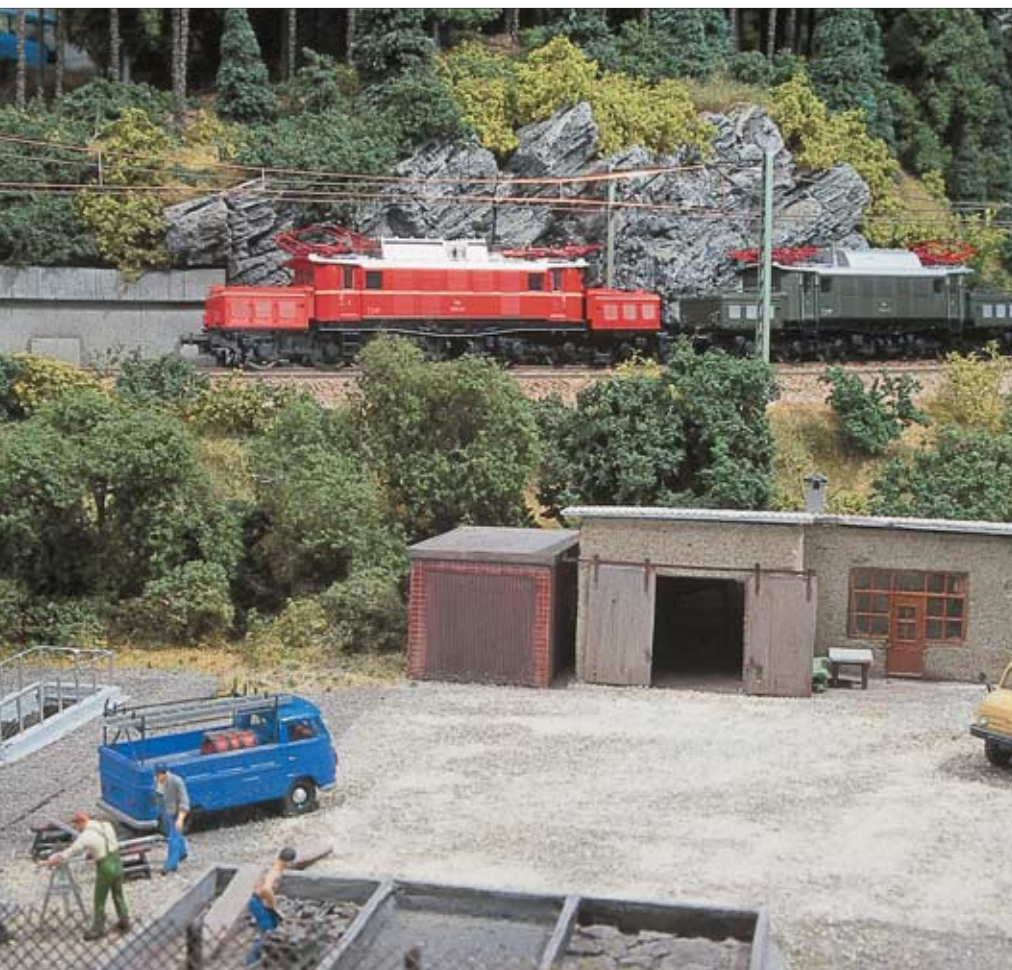
Abb.: Bruno Kaiser, Jörg Chocholaty, Richard Fischer, gp

10 Rolf Knipper berichtet von der H0-Anlage der Modelleisenbahnfreunde Coburg. Thema der Clubanlage ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke entlang eines Flusses. Viele Motive erzählen jeweils eine Geschichte.
Foto: Rolf Knipper



20 Brawas Neue, die 19.10 in H0, haben Martin Knaden und Bernd Zöllner kritisch „unter die Lupe genommen“ und getestet. Dazu kommt (auf Seite 16) noch der entsprechende Vorbildbeitrag.
Foto: MK





MODELLBAHN-ANLAGE

Große H0-Anlage der MBF Coburg: Oval mit Aktion	10
Erweiterung der „Bay Shore Line“: Weiter Richtung Donner Pass!	52
Modellbahnanlage im Loft: Zwei Hundeknochen auf dem U	72

VORBILD

Einzelachsenantrieb für ein Einzelstück (19.10)	16
Innovative Familie (LINT-Tw)	32
Fragen über Fragen: Welche Wagen?	48

MIBA-TEST

Prestige-Dampfer (Dampfmotorlok 19.10)	20
Der „LINT“-Wurm	36

VORBILD + MODELL

Metamorphosen	24
Im Zickzack durch die Nacht	78

MODELLBAHN-PRAXIS

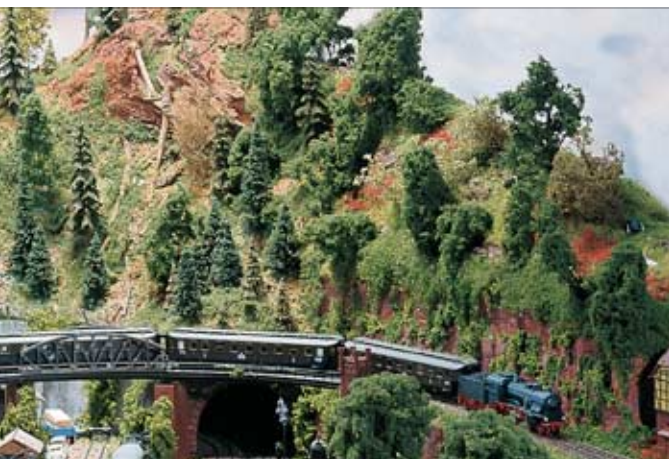
Blechbarrieren	40
Blockstelle Pit-Peg	60
Triebwagen-Tuning	64
Module – klein und fein (1)	68
Bärenstarke Brücke	82

NEUHEIT

Unkraut aus der Tüte	42
Schranken für das Car-System	44

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	86
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	91
Kleinanzeigen	100
Impressum · Vorschau	114



52 Die Bay Shore Line wird erweitert! Günther Holzgang hat die Module 4 und 5 seiner Stadtszenarien fotografiert und stellt die Planung seiner Bergstrecke vor.
Foto: Günther Holzgang

72 Eine freistehende Modellbahnanlage zeigt uns Richard Fischer. Die Strecken bilden zwei unabhängige „Hundeknochen“.
Foto: Richard Fischer

MIBA 1/2007, Fördergerüst**Gerüst, nicht Turm**

Zum Testbericht in MIBA 1/2007 sei eine Anmerkung gestattet: Die Begriffe „Förderturm“ und „Fördergerüst“ werden wahllos benutzt, bezeichnen jedoch unterschiedliche Objekte. Der Bausatz bildet ein Fördergerüst nach, somit ist die Packungsaufschrift falsch.

Bei einem Förderturm befindet sich der Seilantrieb oben auf dem Bauwerk, ein Fördergerüst trägt die Umlenkrollen der meist ebenerdigen Antriebsanlage. Fördertürme waren eher selten zu finden, in Dortmund ist z.B. noch der Hammerkopfturm der Zeche Minister Stein erhalten.

Jürgen Utrecht (E-Mail)

MIBA 12/2006, „28er“ der Gruppe 29**Echte KK für 28er-Wagen?**

Der MIBA-Testbericht zu den neuen 28er Wagen (Bauart 28, Verwendungsgruppe 29) von Roco – einschließlich

der Vorbild-Infos von mm alles gut und schön! Nur, der MIBA-Tester hat die Wagen nicht zusammengekuppelt. Denn dann wäre ihm bestimmt aufgefallen, dass zwischen den Faltenbälgen 2 mm Luft ist – und zwar auf gerader, ebener Strecke. Bei Bergauf-Fahrt sind es dann schon über 4 mm! Vielleicht kennt ein MIBA-Leser eine (echte) Kurzkupplungsmöglichkeit?

Sigi Zineker (E-Mail)

MIBA 7/2006, Blumenzauber**Sommerblumen für Spur 0**

Durch einen Bericht in der MIBA wurde ich auf diesen neuen Artikel aus dem Hause Busch aufmerksam. Ich bin Spur-0-Bahner, doch was macht der mit H0-Sonnenblumen? Ganz einfach: Die Blüten-Spritzlinge mit matter Farbe in Weiß, Rot und Blau lackiert und auf die Stengel gesetzt, in die mitgelieferten Beete „eingepflanzt“, und fertig ist das Sommerblumenbeet (z.B. Astern). Zugegeben, das Blattwerk passt nicht ganz dazu. Doch wenn das Beet noch gesandet und anschließend der Boden

mit grüner Streu behandelt ist, sieht das Ganze hervorragend aus!

H. P. Weigel (E-Mail)

MIBA 1/2007, Leserbrief E 50**Oberbaumörder**

Dem Leserbrief in MIBA 1/2007 bezüglich der Aufgabe der Querkupplung der E 50 muss ich widersprechen. In der „Arbeitsmappe Grundlagen der Lokomotivtechnik, Band 2, Elektrische Triebfahrzeuge“ der Deutschen Bundesbahn, herausgegeben vom Bundesbahn-Sozialamt, betriebliches Bildungswesen, Juli 1981, ist auf Seite 24 Folgendes ausgeführt:

„Ausgleichskupplung (Querkupplung): Bei Triebfahrzeugen mit Drehgestellen besteht eine ... Möglichkeit des Radsatzlastausgleichs durch Verbindung der Drehgestelle durch eine Ausgleichskupplung. Die Ausgleichskupplung unterdrückt ein Kippen der

Drehgestelle. Zur Rückstellung der Drehgestelle nach Kurvenlauf sind zwei Federn eingebaut.“ (Auf der nächsten Seite ist der Aufbau der Ausgleichskupplung bei der BR 150 dargestellt).

Daraus geht eindeutig hervor, dass die Querkupplung ausschließlich zur Erhöhung der Traktionsleistung eingebaut wurde. Die erwähnten Federn zur Rückstellung nach Kurvenlauf sorgen gleichzeitig dafür, dass zum Drehen der Drehgestelle beim Kurveneinlauf eine größere Kraft nötig ist, die zu erhöhtem Verschleiß der Spurkränze und des Oberbaus führt. Die Maschinen mit Querkupplung waren nicht ohne Grund als „Oberbaumörder“ berüchtigt.

André Brandily, Lokführer (E-Mail)

MIBA 2/2007, Beiträge

Schade, oder?

Ich lese die MIBA nun schon seit mehreren Jahren im Abo, bin recht zufrieden und stellte fest, dass sich die Qualität der Fotos und der Beiträge sehr gesteigert hat! Ich ziehe den Hut vor den Leistungen von Ulrich Meyer! Aber für

eine Modellbahn geht das schon sehr weit. Trotzdem alle Achtung!

Zu den Preisentwicklungen der Modellbahnen im Handel ist ja so gut wie alles gesagt! Gut, dass es inzwischen bei vielen Herstellern die Hobby-Programme gibt. Kürzlich habe ich in einem Modellbahngeschäft ein Gespräch einer Mutter mit ihrem Kind anhören müssen: „Modellbahn ist kein Spielzeug für Kinder.“ Schade eigentlich, oder?

Peter Ohlrich (E-Mail)

Thema Service-Wüste Deutschland?

Kurz oder lang?

Kennen Sie den Unterschied zwischen kurz und lang? Ganz einfach: Vor über einem Jahr orderte ich über meinen Fachhändler je ein Ersatzteil bei Märklin und Liliput. Es ist bis heute nicht eingetroffen, keine Reaktion, kein Kommentar = lang, wenig kundenfreundlich. Vorgestern habe ich bei Weinert ein Ersatzteil angefragt, das heute ohne Rechnungsstellung im Briefkasten lag = kurz, kundenfreundlich. Diese Erfahrung mit der Kundenorientiertheit be-

darf keiner weiteren Kommentierung und zeigt, dass es dem einen oder anderen Hersteller noch gar nicht schlecht genug geht, denn anders lässt sich ein derartiges Desinteresse am Kunden nicht erklären.

Volker Martin (E-Mail)

Rühmliche Ausnahme

Seit geraumer Zeit wird in der MIBA die Diskussion über die Service-Unfreundlichkeit verschiedener Firmen geführt. Gerne möchte ich über eine rühmliche Ausnahme berichten: Ich sandte der Firma Viessmann am 19.12.2006 ein defektes Hauptsignal mit der Bitte um Reparatur. Bereits am 21.12. erhielt ich ein Päckchen mit einem neuen Signal – Kosten: Null Euro. Das finde ich kundenfreundlich und nachahmenswert. Gerne kaufe ich weiterhin Viessmann-Artikel.

Rolf Rüdiger (E-Mail)

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns das Recht zu sinnwahrender Kürzung vor.

Am 11. Januar 2007 verstarb Dr. Otto Raab, der zwischen 1979 und 1987 Eigentümer des MIBA-Verlages und zeit seines Lebens der Modellbahnerei verbunden war.

Otto Raab wurde am 25.6.1926 in Nürnberg geboren als Kind der Eheleute Dipl.-Ing. Carl und Maria Raab. Er zeigte vielseitige Begabungen. Doch zunächst musste er, wie viele andere damals, das Notabitur ablegen, kurz darauf wurde er zum Kriegsdienst eingezogen. Nach Kriegsende ging er bei seinem Onkel in die Lehre als Kfz-Mechaniker.

Als 1948 die MIBA aus der Taufe gehoben wurde, war er neben Werner Walter Weinstötter und Joachim Kleinknecht von Anfang an dabei. Er kümmerte sich damals nebenberuflich um die Buchhaltung und kaufmännische Belange. Nach Abschluss der Kfz-Lehre begann er eine Ausbildung bei der Commerzbank. In Abend- und Nacharbeit machte er sein (reguläres) Abitur nach, studierte Jura und Wirtschaftswissenschaften. 1953 schloss er sein Studium mit der Promotion ab. Nach Stationen als Direktor bei Commerz-

MIBA-Verleger Dr. Otto Raab †



und Schmidtbank wechselte er Anfang der Siebzigerjahre als Vorstand zu den Kunstanstalten May AG in Fürth (Muttergesellschaft des Pestalozzi-Verlages).

Ende der Siebzigerjahre wurde ihm von WeWaW die MIBA zum Kauf angeboten. Mit über 50 Jahren ging er nochmals volles Risiko ein, kaufte die MIBA, steigerte Auflagenhöhe und In-

seratenanteil und erweiterte den Verlag personell. 1987 verkaufte er den MIBA-Verlag aus gesundheitlichen Gründen an die WEKA-Gruppe.

Doch auch danach blieb er der Modellbahnszene verbunden: In den Achtzigerjahren gehörte er zur Jury der Modellbautage im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, und er unterhielt freundschaftliche Beziehungen zu den bekannten, leider bereits verstorbenen Modellbahnern Rudolf Merz, Wolfgang Borgas und Rolf Ertmer, um nur einige zu nennen. Ab 1992 war er als freier Journalist tätig, wo er für mehrere Verlage, u.a. das Eisenbahn Journal und das N-Bahn-Magazin, arbeitete.

Dr. Otto Raab war verheiratet und hatte drei Kinder. Zahlreich waren seine sportlichen Aktivitäten, ein enormes Arbeitspensum machte ihm Freude bis ins hohe Alter. Für die MIBA-Mitarbeiter war er ein manchmal strenger, meist aber jovialer und verständnisvoller Vorgesetzter und ein humorvoller Mensch. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie. Der MIBA-Verlag wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren. *ju*

Die große H0-Anlage der Modellbahnfreunde Coburg

Oval mit Aktion

Im Rahmen der Intermodellbau in Dortmund stellte der Coburger Verein seine H0-Anlage einem größeren Publikum vor. Der Gleisplan stellt sich zunächst – als doppelgleisige Strecke – relativ simpel dar. Doch der gezeigte Betrieb inmitten einer äußerst reizvollen Flusslandschaft begeisterte nicht nur die Besucher, sondern auch MIBA-Mitarbeiter Rolf Knipper; hier sein Bericht.

Einige an einem gemeinsamen miteinander interessierte Eisenbahnfreunde in Coburg trafen sich über 25 Jahre lang zu einem zwanglosen Stammtisch, um sich über ihre Hobbys auszutauschen. Dabei wurde regelmäßig einmal im Monat über das Thema Eisenbahn gefachsimpelt. Dazu gehörten häufig Film- und Diavorträge, genau so wie es sich für einen (fast) Verein gehörte. Doch einigen der Modellbahner reichte dies bald nicht mehr.

Vereinsgründung

Im Januar 1991 trafen sich fünf der Modellbahn-Stammtischler zu einer entscheidenden Besprechung. Man wollte etwas mehr tun, als nur über das Hobby Eisenbahn zu philosophieren – man wollte eben auch Modellbau betreiben. So begann die Planung zum Bau von einzelnen Modulen in der Spurweite H0. Auf dem Dachboden eines Modellbahnkollegen entstanden im Rahmen einer Gruppenarbeit die ersten Teilstücke. Mit der Zeit kamen immer mehr Interessierte dazu und die ersten betriebsfähigen Module konnten zu einer kleinen Anlage zusammengestellt werden. Im Jahr 1993 wurde diese dann im Rahmen einer Ausstellung erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Doch schon bald mussten sich die Eisenbahnfreunde mit dem ersten größeren Problem, nämlich dem Fehlen eines passenden Vereinslokals, auseinandersetzen. Die Suche nach einem geeigneten Raum begann. Mit einigem Glück fand man einen ehemaligen Fabrikationsraum mit 120 m² Nutzfläche. Vor dem Bezug musste das neue Vereinsheim allerdings von Grund auf renoviert werden. Nachdem die Raumprobleme behoben waren, sollte dem Ganzen auch ein rechtlicher Rahmen gegeben werden. Am 3. Januar 1995

war es dann so weit: 18 Gründungsmitglieder riefen die „Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Coburg e.V.“ ins Leben.

Im gleichen Jahr stand auch die dritte Ausstellung an, zudem folgten Fahrten zum Original und anderen Ausstellungen. Die offizielle Einweihung des Vereinsheimes und ein Tag der offenen Tür krönten den Veranstaltungsreigen. Auch der Ausbau der Vereinsanlage in der Spurweite H0 ließ nicht lange auf sich warten. Diese hat heute eine Gesamtlänge von über 60 Metern. Mit der Länge der Modulanlage stieg mit der Zeit auch die Anzahl der Vereinsmitglieder. Zurzeit sind 38 Eisenbahnbegeisterte, darunter auch ein weibliches Mitglied, aktiv.

Die H0-Anlage

Im Jahr 2003 begann der Bau der zweiten großen, in Dortmund gezeigten Vereinsanlage in der Baugröße H0. In der vorangegangenen Planung entschied man sich für das Thema einer zweigleisigen Hauptstrecke mit Oberleitung entlang einer Flusslandschaft. Im Mittelpunkt der Segmentanlage steht ein von Binnenschiffen befahrbarer Fluss, der von der Bahnstrecke mittels einer imposanten Gitterbrückenkonstruktion tangiert wird.

Entlang der harmonisch geschwungenen Strecke sind zudem zahlreich Motive, teilweise als kleine Geschichten erzählt, zu entdecken. Auf einer hoch über der Bahnlinie gelegenen Burg zieht es zahllose Touristen zu den alljährlichen Ritterfestspielen. Vom Armbrustschießen über den Ritterkampf bis hin zu einem mittelalterlichen Markt gibt es für die geneigten Besucher einiges zu bewundern. Auf der anderen Seite der Anlage befindet sich ein stattliches Gehöft. Von hier aus können die

