

03
08

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 2008

B 8784 60. 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 84,-

www.miba.de



3 | 2008

MIBA

MIBA-BASTELTIPP EIN SCHUPPEN FÜR DIE KÖ | MODELLBAHN-ANLAGE N-ANLAGE IN SUPERDETAILLIERUNG | NEUHEITEN IM MIBA-TEST RIVAROSSO-58, ÖBB-93 UND BACHMANN-DYNAMIS

BAHNHOF, STADT UND BW – SUPERDETAILLIERT

Kompaktanlage auf 3 m²



BAUVORSCHLAG AUS '57er-MIBA
Ein Schuppen für die Kö

KABELLOSE DIGITAL-STEUERUNG
Dynamis von Bachmann

RIVAROSSO-58 IM MIBA-TEST
Ross aus neuem Stall



Ein bisschen Bewegung tut ja mal ganz gut. Das gilt für jeden von uns und übrigens auch für Luft. Je nach Tempo sagt man dann Brise, Wind oder Sturm. Aber nicht nur die Geschwindigkeit ist maßgeblich für einen positiven oder negativen Eindruck, auch die Richtung spielt eine entscheidende Rolle.

Bläst einem der Wind ins Gesicht, deutet das eher auf Hemmnisse hin. Spürt man Rückenwind, ist so eine Unterstützung höchst willkommen. Für Überflieger ist dann noch der Aufwind interessant: Er trägt – entsprechende Segeleigenschaften vorausgesetzt – auch in die Höhe.

So gesehen ist die Modellbahnbranche durchaus windig, was hier aber keinesfalls abwertend gemeint ist. Einer aktuellen Presseinformation von Branchenführer Märklin zufolge blickt man in Göppingen mit Zuversicht in die Zukunft. Der Umsatz in 2007 konnte leicht auf 126 Mio. Euro gesteigert werden. Einen Rekord verzeichnet man sogar im direkten Vergleich zum Vorjahr: Der Auftragsbestand zu Jahresbeginn liegt fast 60 Prozent über dem Vorjahresniveau, der Umsatz im Januar 2008 wird mit + 56 % angegeben – beeindruckende Zahlen, deren Glanz zwar nur in Relation zum Vorjahr so hell strahlt, aber auf jeden Fall positiv wirkt.

Auch Roco konnte den 2007er-Umsatz im Vergleich zum Vorjahr zweistellig steigern und lag damit sogar noch rund 1,6 Mio. Euro über der eigenen Jahresprognose. Von weiteren Herstellern waren keine offiziellen Zahlen zu erfahren, doch hinter den Kulissen konnte man durchaus noch mehr Erfreuliches hören: „Unsere Baureihe XY wird stark nachgefragt“, „Wir kommen mit der Produktion kaum nach“ oder ein schlichtes „Wir sind zufrieden“ scheinen sich ab diesem Jahr zu einem erfreulichen Gesamtbild zu verdichten. Wer die IVW-

Windige Branche?

Zahlen der Fachpresse verfolgt, wird übrigens feststellen, dass auch die MIBA hier durchaus im Trend liegt, wofür wir uns bei unseren Lesern an diese Stelle einmal herzlich bedanken möchten.

Möge also der Wind in der Modellbahnbranche nicht nur ein frischer sein, sondern auch nach oben wehen – die Talsohle der Umsatzeinbrüche scheint jedenfalls durchschritten zu sein, meint *Ihr Martin Knaden*



Mit dem Anspruch, eine besonders harmonische und feindetaillierte N-Anlage zu bauen, machte sich Bert Zoberbier an die Arbeit. Das Ergebnis darf als durchaus gelungen angesehen werden. Foto: MK

Zur Bildleiste unten:

Einen Bauvorschlag aus MIBA 2/1957 realisierte R. K. Casanova mit seinem kleinen Schuppen für eine Kö. „Völlig los-gehe-löst“ zeigt sich das Bedienteil der neuen Digitalsteuerung von Bachmann: Die Befehle der Dynamis werden per Infrarotsignal übertragen. Rivarossi präsentiert mit der Baureihe 58 die erste Dampflokomotive nach der Übernahme durch Hornby. Wir haben das Modell gründlich getestet.

Fotos: R. K. Casanova, gp, MK



36 Einen kleinen Kran fürs Bw liefert pmt in Bau-satzform. Lutz Kuhl hat das H0-Modell zusammengebaut und berichtet darüber.
Foto: lk

62 Jede Menge Betrieb sollte mit diesem Konzept möglich sein! Stefan Hörth baute diese Weihnachtsanlage für den Nachwuchs fertig.
Foto: Stefan Hörth



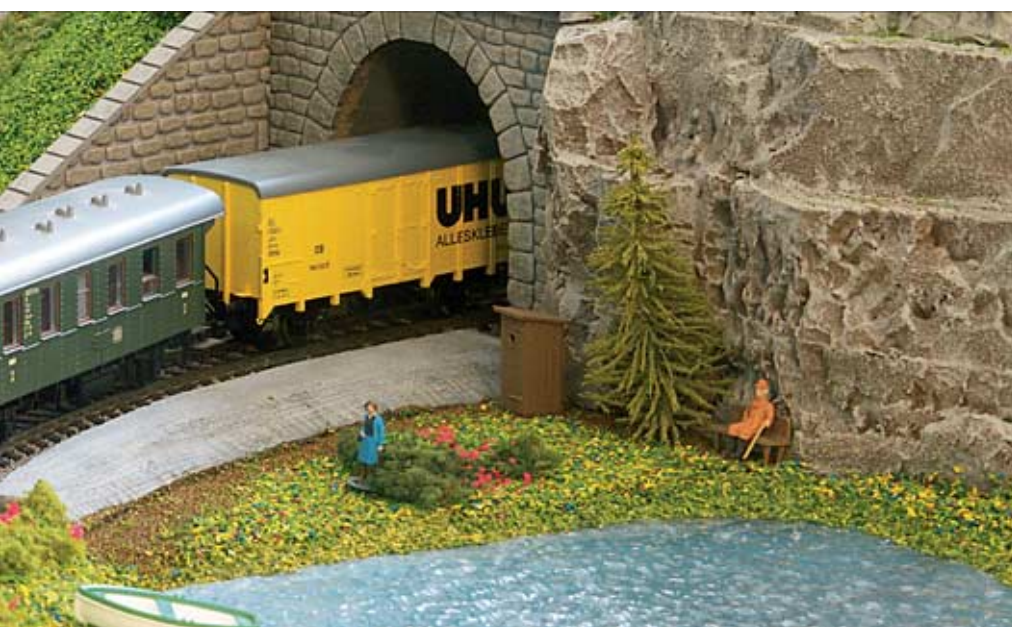


48 Seine „Geschichten aus dem Ruhrpott“ setzt Rolf Knipper mit dieser Folge fort. Im Mittelpunkt steht der Schacht Brahm.

Foto: rk

24 Nach Niederbayern entführt uns Otto Humbach mit dieser Anregung für einen Anlagenentwurf „Rottalbahn“ mit Schwerpunkt bayerische Lokalbahn.

Foto: Otto Humbach



MODELLBAHN-ANLAGE

N-Anlage „Genthin“ (1):	
Bahnhof, Stadt und Bw auf 3 m ²	8
Lorenbahn wird Museumsstrecke (4):	
Feldbahn-Dampf-Bw	28
Geschichten aus dem Ruhrpott (2):	
Der Schacht ohne Gleisanschluss	48
Betriebsintensive Spielanlage:	
Bau dein Miniland!	62
O-Anlage auf der Intermodellbau:	
Ländliche Motive	74

VORBILD

Erste deutsche Kriegs- und Einheitslokomotive	16
F 153/154 „Tauern-Express“ – und sein Doppelgänger	40

MIBA-TEST

Ross aus neuem Stall (58, Rivarossi, H0)	20
--	----

VORBILD + MODELL

Die Rottalbahn	24
Nebenbahn-Prinzessin (93 der ÖBB, Liliput und Roco, H0)	44
Mit dem Kanzelwagen durch die Kanzlerrepublik am Rhein	56

DIGITAL-TECHNIK

Feinfühlig rangieren	32
Vier Weichen im Takt	78

MODELLBAHN-PRAXIS

Ein kleiner Kran für das Bw	36
Schuppen für die Kö	68

NEUHEIT

Drahtloser Betrieb (Bachmann-Dynamis)	38
Schmuckstück in O (CIWL-Speisewagen, Teletrain)	82

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	85
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	86
Neuheiten	88
Kleinanzeigen	105
Impressum · Vorschau	114



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 80
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53 48 10
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: yalcintas.alexander@mzv.de

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

MIBA 2/2008, Editorial

Brauchtums-Recycling

Ich erlaube mir als gebürtiger Kölner eine kleine Korrektur zum Editorial 2/2008: Die Militärparodie im Karneval geht bereits auf die französische Besatzung unter Napoleon zurück. Für die „preußische Besatzung“ ließ sich das Spiel anschließend munter weiter treiben, eine frühe Form von Brauchtums-Recycling.

Werner Möhring, Rodenberg

MIBA-Spezial 75

Klasse Ergänzung

Gerade habe ich das neue MIBA-Spezial „Anschließer und Werksbahnen“ erhalten. Ihnen ist wieder einmal ein hervorragendes MIBA-Spezial gelungen, für das ich an dieser Stelle ein großes Lob aussprechen kann! Alleine die Basteltipps mit den voll funktionsfähigen Toren werden mir sowohl auf unserer Vereins- als auch auf meiner gerade entstehenden Heimanlage eine Umsetzung wert sein. Bitte machen Sie weiter so mit Ihren Spezial-Ausgaben, diese sind immer eine Klasse Ergänzung zu den Monatsausgaben!

Christian Neumer, Schweinfurt

MIBA 1/2008, Starke Wagen ...

Maßstäbliche Metallrahmen

In der Tat handelt es sich bei den kleinen Donnerbüchsen um schöne Modelle. Beim Vergleich mit den Vorbildfotos fallen mir allerdings die stark überdimensionierten Fensterrahmen auf, etwas, was diese Nachbildungen mit den Donnerbüchsen des eigenen Hauses und der Mitbewerber teilen. Beim großen Vorbild sieht man diese Metallrahmen nur, wenn das Fenster herabgelassen ist, an der oberen Kante.

Gute Beispiele für die Umsetzung im Modell sind die dreiachsigen Preußen C3i, BC3i und der PwPosti bei Fleischmann, die Beiwagen zum ET 65 und der Pwi 29 aus der aktuellen Brawa-Serie. Mich wundert zweierlei: 1. Es geht offenbar anders. 2. Es wurde bisher in den Testberichten der Modellbahnpresse nicht erwähnt. Im Gegensatz zu der im MIBA-Testbericht „überflüssi-

gen“ elektrischen Anlage des Wagens 98030 und des „falschen“ Zuglaufschilddes, Mängel, die durch Wegschneiden oder Überkleben einfach behoben werden können, ist es offenbar nicht leicht, sich passende Fenstereinsätze fräsen oder aus Plexiglas gießen zu lassen.

Ich habe schon seit einem Jahr die Architekturmodellbauer der Gegend, damals wegen Einsätzen für Roco- und Fleischmann-Donnerbüchsen, danach gefragt – vergeblich. Vielleicht gibt es ja einen Anbieter! Für Anregungen bin ich dankbar.

Thomas Meier, Hannover

Kundenservice

Toller und direkter Service

Heute möchte ich ein dickes Lob an die Firma Tillig schreiben. Auf der Modellbahn-Messe in München habe ich den Trafo TFi gesehen und ausprobiert. Ich war und bin von diesem Produkt begeistert. Wegen meiner Rückreise wollte ich dieses Gerät in Frankfurt kaufen. Doch im ganzen Frankfurter Raum war der Trafo nicht zu bekommen!

Am 10.12.2007 habe ich ein Mail an Tillig geschrieben. Und bereits am 15.12.2007 hatte ich das Gerät zu Hause. Ein so toller und direkter Service ist nicht selbstverständlich. Und dann noch in der hektischen Weihnachtszeit! Umso mehr habe ich mich über die Hilfsbereitschaft und den superschnellen Service gefreut.

Klaus Wisker, Frankfurt/Main

MIBA 2/2008, Robel-Kleinturmwagen

Zwei weitere Fotos

Danke für den interessanten Bericht! Mir sind mindestens zwei weitere Aufnahmen bekannt:

- 1) Polnik, Dienstfahrzeuge (1); MIBA-Report, S. 10, Foto H. Wieser.
- 2) Im Internet <http://www.eisenbahndienstfahrzeuge.de> Rubrik „Was ist das“ Foto von H. Braun.

Nimmt man die Blickrichtung des Fotos in MIBA 2/2008 als „von vorn“, so zeigen 1) und 2) die andere Fahrzeugseite ebenfalls von vorn. Dabei sind drei Frontfenster zu sehen, in 1) Zahnräder auf der ersten (vorderen) Achse. Von der Fahrzeugrückseite ist mir auch keine Ansicht bekannt.

Dipl.-Ing. Jan Peters, Emden

N-Anlage „Genthin“ (1)

Bahnhof, Stadt, und Bw auf 3 m²

Auf der Basis eines Gleisplanentwurfs, der vor Jahren im Rahmen der MIBA-Aktion „Modellbahner planen für Modellbahner“ erschien, erstellte Bert Zoberbier seinen Anlagenplan – maßgeschneidert für seine Platzverhältnisse. Beachtenswert ist der bei einer N-Anlage nicht selbstverständliche Detaillierungsgrad!

Der Ort „Genthin“ (dessen Name hier nur entliehen wurde) ist Zentrum des Bahnverkehrs auf dieser Anlage. „Genthin“ liegt inmitten einer sanften Hügellandschaft, durch die sich eine doppelgleisige Bahnlinie windet. Die Strecke tangiert den Ort mit einem kleinen Durchgangsbahnhof.

Die Genthiner lieben ihre guten Verkehrsverbindungen per Bahn oder Bus, oder – wer es sich in der damaligen Zeit leisten konnte – per Auto durch das mittlerweile gut ausgebaute Straßennetz. Diese Infrastruktur setzt Ursachen voraus, die ein bestimmtes Verkehrsaufkommen rechtfertigen. Viele Pendler für die ortsansässigen und benachbarten Betriebe und Arbeitsstätten, aber auch Besucher, die das örtliche Warenangebot zu schätzen wissen, benutzen gern die stets pünktlich und in relativ kurzen Zeitabständen verkehrende Bahn, auch wenn man mal nicht im Schnellzug von B-Burg nach C-Feld, sondern im Schienenbus aus A-Hausen unterwegs ist.

So haben sich kleine und mittlere Betriebe am gut ausgebauten Güterbahnhof angesiedelt, die den Bahnanschluss bestens nutzen können. Dieses wiederum rechtfertigt das Vorhandensein von Abstell- und Bereitstellungs-Gleisen in ausreichender Zahl. Der so entwickelte Güterbahnhof stellt aber auch das Ende einer separaten (nicht elektrifizierten) Verbindungsbahn dar, die den weiter entfernt gelegenen großen Binnenhafen bedient. Weiterhin enden hier die für „Genthin“ bestimmten Nahgüterzüge. Die von der Hafenbahn zurückkehrenden Loks können im angebundenen Bw ihre Vorräte kompletieren, bevor sie wieder mit voller Kraft auf die (bereits elektrifizierte) Hauptstrecke in Richtung B-Burg gehen.

Anlagenkonzept

So könnte man sich die Gesamtszenerie dieser ca. 3 m² großen Spur-N-Anlage zusammenreimen. Die verwendeten Bereiche Durchgangsbahnhof, Güterbahnhof und Bw sollten glaubhaft nebeneinander auf kleinstem Raum arrangiert werden, wobei eine große zweigleisige Überführung und eine elegante Linienführung genauso in meinem persönlichen Pflichtenheft vermerkt waren wie ausgeprägte Stadtszenen, ein Villenviertel und ein entsprechender Industrieanteil. Die angewendete Ebenenvielfalt erlaubt es, diverse Über- und Unterführungsbauwerke zu ermöglichen und alle „gemeinen Kurven in den Untergrund“ mehr oder weniger zu verbannen.

Auch wollte ich nach jahrelangem Studium von Fachzeitschriften und Büchern das Hundeknochenprinzip für eine Paradedecke mit verdeckten Abstellschleifen endlich einmal im Betrieb erleben. Handgezeichnete Gleisplanentwürfe hatte ich bereits „ohne Ende“ in meiner hauseigenen Modellbahnbibliothek, wobei sich viele an bereits veröffentlichten Plänen bzw. Schaubildern oder auch nur Szenenbildern orientiert hatten, wie z.B. aus der immer wieder aufs Neue hervorgekramten MIBA-Anlagenfibel von WeWaW und Pit-Peg.

Es ist für mich oberstes Planungsgebot, die Stimmung derartiger Szenerien entsprechend einzuarbeiten und daraus erst die Gleisgeometrie zu entwickeln. Das gilt auch für diese Anlage, deren Gleisplan ich aus einem MPM-Vorschlag von Gabriel Hensel abgeleitet habe. Ivo Cordes hat für die Stadtszenerie (insbesondere die „abfallende“ rechte Ecke zur Rechtfertigung





Hochbetrieb in Genthin! Die elektrifizierte Hauptstrecke erlaubt auch Ellokbespante Eilzüge, die Nebenstrecken werden durch Diesel und Dampf bedient.

Im Genthiner Bw herrscht mittägliche Betriebsruhe. Die Bomag-Maschinenfabrik hat sich in diesem wirtschaftlich aufstrebenden Landstrich angesiedelt.



der engen Kurve), das Villenviertel und die Bomag-Maschinenfabrik sozusagen Pate gestanden.

Es ist meines Erachtens äußerst schwierig, landschaftliche und auch urbane Teilbereiche ohne direktes Vorbild so zu entwickeln und zu kombinieren, dass ein überzeugendes Ganzes entsteht. Die Fantasie bedient sich bereits erfahrener Einzelbilder und Eindrücke, aber die Kombination findet auf dem Plan statt. Oft wird dann bei Gebäudestellproben schnell ein Missklang oder eine Überschattung festgestellt, die auf dem Plan nicht erkennbar war.

Schaubilder helfen hier immer wieder dem eigenen mangelnden Vorstellungsvermögen nach und machen den Gleisplan in kürzester Zeit nachvollziehbar und anschaulich. Also ein großes Lob an die Herren Schaubildzeichner! Genug der Philosophie – nun zur Anlage und ihrem Bau!

Anlagengröße, Unterbringung

Der Plan von Gabriel Hensel wurde kurzerhand durchgesägt und nach „Auseinanderbiegen“ der L-Form in die klassische Rechteckform gebracht – allerdings zweigeteilt, denn die Maße 3,60 m x 0,65 bis 0,95 m waren für meine damaligen Wohnverhältnisse wieder vollkommen überdimensioniert.

Die Anlage verbrachte dann während des Aufbaus die ersten vier Jahre auf einer Liftkonsole, um sie (über dem Bett schwebend) nach oben ziehen zu können – daher auch die „erzwungene Rechteckform“. Der motorische Lift funktionierte prima – auf Knopfdruck spulte der 220-V-Einphasenmotor mit Anlaufkondensator über kugelgelagerte Edelstahlwellen die zwei Doppelseile gleichmäßig auf und ab. Wenn die Anlage unten war, hing sie leider vor der Zimmertür, sodass jeder Gang zur

Toilette (oder Besuch an der Tür) sorgfältig in den Bauzeitplan eingetaktet werden musste. Aber das Geräusch des Motors weckte in mir immer wieder die Baulust für die kleine Bahn.

Seit 1988 und einer mehrjährigen Baupause steht die Anlage auf einem Holzgestell mit integriertem Stellpult-Auszug und hindert keine Besucher mehr am Betrachten. Nach dem vorletzten Umzug konnte die Anlage in einem eigenen Raum aufgestellt werden.

Für den Staubschutz (bei N ein äußerst sensibles Thema) kam ein hochziehbarer Stoffbaldachin zum Einsatz, diesmal jedoch ohne Motorwinde.

Gleisplan

Das Hundeknochenkonzept lässt nur bescheidene Fahrmöglichkeiten zu, ist für mich aber nach Jahren noch immer nicht langweilig geworden. Es fasziniert