

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 2005

B 8784 · 57. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

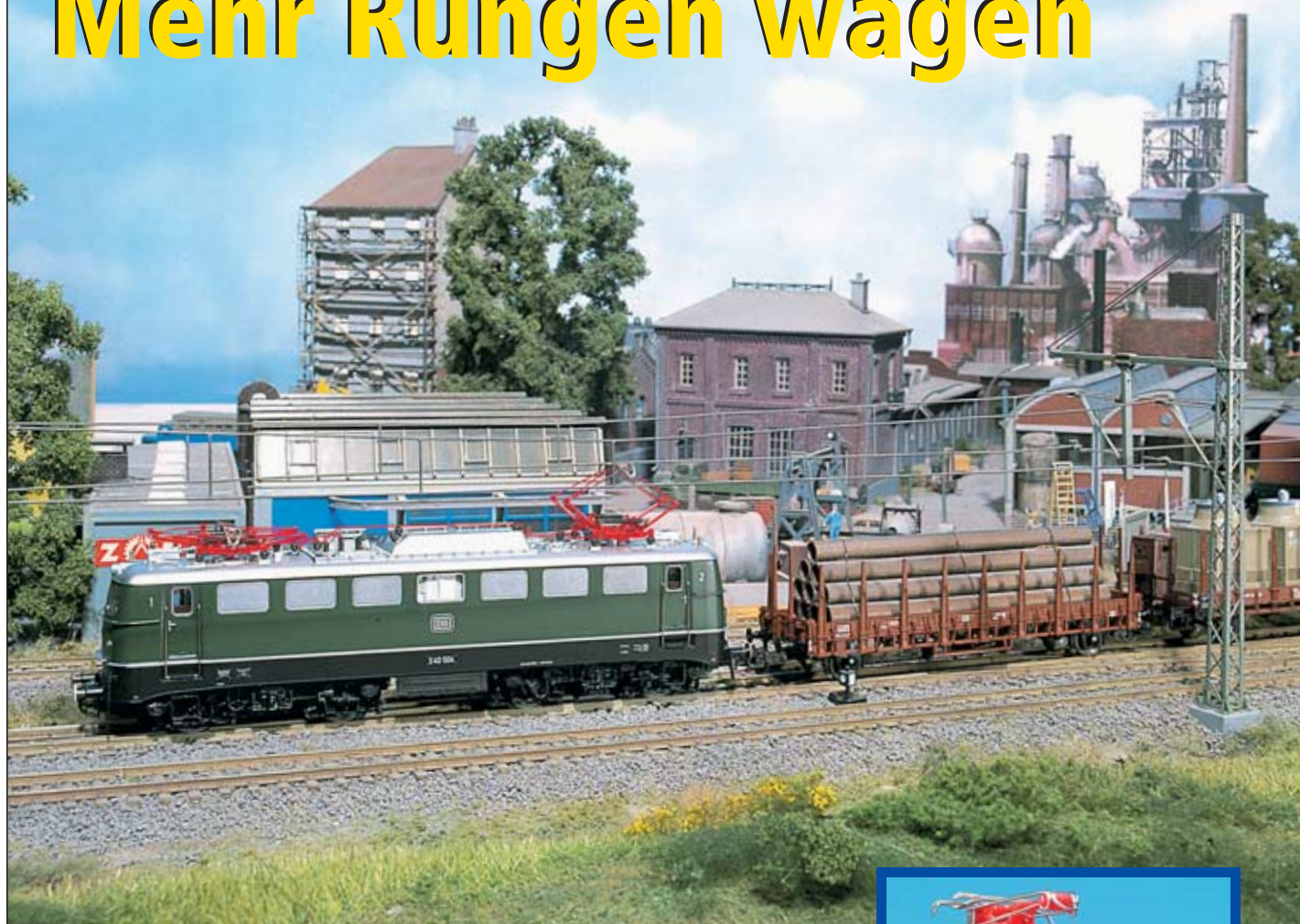
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Schwerpunkt Gattung R

Mehr Rungen wagen



Roco-Insolvenz

Daten, Fakten, Hintergründe

Weichenstellen wie beim Vorbild

Hebelbank im Eigenbau

Miniatur-Wunderland so groß wie nie

Skandinavien eröffnet



TT-Taurus im Test:

Kleine Piko-182 S. 74



Wo hat der Mann die Kohle her?, rätselte eine ganze Branche herum, seit Peter Maegdefrau Roco übernahm und fortan als Geschäftsführer und Alleineigentümer firmierte. Inzwischen dürfte die Frage als beantwortet gelten: Von der Bank. Der Pferdefuß dabei: Ein Großteil des Kapitals wurde ihm in Form von Krediten überlassen, und die wollen zurückgezahlt werden (siehe auch Artikel S. 42).

Kaum am Drücker plante Maegdefrau die Umsiedlung nach Hallein. Angesichts der verwinkelten Räumlichkeiten am Stammsitz eine völlig richtige Entscheidung, die allerdings erneut mit erheblichen Investitionen verbunden war:

Zwar lag die Leasingrate etwa so hoch, wie die Mieten in Salzburg und Freilassing zusammen, doch Umbau, Umzug und neue Maschinen waren nicht umsonst zu haben.

Und dann passierte, was nicht passieren durfte: Der deutsche Markt, von dem Roco mit 65 % des Umsatzes abhängig ist, reagierte mit Kaufzurückhaltung. Diese Rückgänge degradierten jegliche Umsatzprognose zur Kaffeesatzleserei. Dabei stehen bei der Frage nach den Gründen keinesfalls nur konjunkturelle Einflüsse zur Debatte.

Nahezu jeder Händler in Deutschland kann „Anekdoten“ berichten von falscher oder unzureichender Belieferung, von bislang nicht gekannten Quoten fehlerhafter Produkte, von dramatisch gestiegenen Ersatzteilpreisen und einem Service, der diese Bezeichnung kaum mehr verdient. Denn ausgerechnet, als Fehler, die nicht vom Händler zu verantworten waren, sich häuften, stellte Roco auf teure 01805er-Telefonnummern um.

Aber auch die Produkte überzeugten nicht immer voll und ganz. Beispiel: die erst vor kurzem ausgelieferte V 65 – eine Maschine, auf die so mancher Modellbahner sehnsüchtig gewartet hat-

te. Was jedoch dann geliefert wurde, konnte nur noch zwiespältig betrachtet werden: Einer wunderschön filigranen Führerstandskanzel stehen Gehäusedetails gegenüber, die an einer Epoche-III-Maschine nichts zu suchen haben, der Antrieb kommt ohne Haftreifen daher, was der Zugkraft nicht wirklich förderlich ist, und die fest im Rahmen gelagerten Achsen tragen nicht alle zur Stromabnahme bei. Schon dieses eine Projekt verdeutlicht: Hier war durch Sparen an der falschen

Der Tunnel am Ende des Lichts

Stelle personelles Know-How verloren gegangen, denn so hätte eine frühere Roco-Konstruktion das Werk nicht verlassen. Statt Eingehen auf die Wünsche des Marktes lag die Betonung immer mehr auf Marketing. Motto: Was unterscheidet eine Platin-Lok von einer aus der Professional-Linie? Der hohe Preis und eine volumige Schachtel ...

Die neue Firmenleitung ist sich dieser Probleme bewusst: „Wir wollen dem Kunden mit guten Produkten zu attraktiven Preisen entgegenkommen,“ versicherte Christian Plohberger gegenüber der MIBA. Die Chancen dafür stehen nicht schlecht: Nach dem Konkurs der alten Firma Roco kann die Modelleisenbahn GmbH ohne die bisherigen finanziellen Belastungen wirtschaften. Dazu sollte es gelingen, den eher nichts sagenden Firmennamen mit einem positiven Image, wie Roco es früher einmal hatte, zu verknüpfen.

Und dann würde es – um im Bild der Überschrift zu bleiben – nach einer Durststrecke durchaus erfolgreich weitergehen. Denn ein Tunnel ist bekanntlich nicht das Ende der Strecke, auch wenn es für eine Zeit lang zappenduster war – meint Ihr *Martin Knaden*

Mehr Rungen wagen – lautet im Zusammenhang mit unserem MIBA-Schwerpunkt die Aufforderung an alle Leser. Bruno Kaiser hat selbige bereits beherzigt und inszenierte das Titelmotiv mit Wagen der Gattung R.





8 Drei verschiedene Modulbausätze bietet Minitrix an. Sie werden mit allen Gleisen, Landschaftsbbaumaterialien usw. geliefert. Rolf Knipper hat sich die praktischen Neuheiten angesehen und zeigt, was man daraus bauen kann.
Foto: rk

22 Um das Thema „Stadhäuser“ geht es im Beitrag von Jürgen und Andrea Kalvari (rechts). Sie bereicherten ihre Anlage um ein ganzes Neubaugebiet.
Foto: Andrea Kalvari



14 Den Bahnhof Jerichow zur Kaiserzeit baute Frank Barby als Modul in H0-Größe nach. Empfangsgebäude und Lokschuppen entstanden wie alle anderen Hochbauten im Selbstbau. *Foto: Frank Barby*

28 Eine voll funktionsfähige Hebelbank mit Verschlussregister baute Dr. Horst Berneth für seine H0-Anlage. Unsere exakten Zeichnungen der Einzelteile ermöglichen einen Nachbau. *Foto: MK*



MIBA-SCHWERPUNKT Rungenwagen (1)

Gattung R: Entwicklung bis 1940	46
Alles, was die Rungen fassen ...	54
Das Ringen mit den Rungen	62

MODELLBAHN-PRAXIS

Alles aus einer Hand	8
Schaffe, schaffe, Häusle baue ...	22
Ein Stellwerk mit Hebeln und Riegeln	28
„Sonnen“ pflanzen	41

MODELLBAHN-ANLAGE

Bau eines Kleinbahn-Moduls: Bahnhof Jerichow im Jahre 1912	14
Das MiWuLa wächst um 300 m²: Brückenschlag nach Skandinavien	34
Mit dem Zug durch die Wand (1): Zweizimmer-Bahn	66
LGB-Anlage in Havanna: Zucker, Rum und Eisenbahn	78

NEUHEIT

Drei feine Italiener – nicht nur für SIE!	26
---	----

DIGITAL-TECHNIK

Delta-Control als Booster	38
---------------------------	----

BRANCHE INTERN

Roco: Havarie in Hallein	42
--------------------------	----

MIBA-TEST

Stierischer Start (Piko 182 in TT)	74
------------------------------------	----

FAHRZEUGBAU

Feuerlos im Höllental	82
-----------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	86
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	91
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118

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 Fürstfeldbruck
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 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
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: dettloff.anita@mzv.de

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

Heißkleber nicht so heiß

Ich selbst arbeite seit Jahren mit Halbhart- und Hartschaumplatten. Meist verwende ich Styrodur, selten Styropor und neuerdings offen- und geschlossenzellige Polyurethanplatten mit Raumgewichten von ca. 50-350 kg/m, z.B. Kapa, Kapex, Airex und Corafoam. Zum Ausfüllen von Hohlräumen und zum Abrunden von Kanten verwende ich PU-Schaum aus kleinen Dosen, den ich mit dem Messer nachbearbeite.

1. Schneiden von Styrodur und Styropor: Heißdrahtschneidegeräte, z.B. von Proxxon (ca. 100 €) erleichtern die Arbeit mit Styrodur und Styropor, Stichsäge und Messer führen nur zum Bröseln und statischer Aufladung.

2. Kleben von Schaumplatten: 3M bietet sog. Low-Melt Quadracksticks an, mit denen Styrodur und Styropor gut geklebt werden können, da die Masse-temperatur sehr gering ist. Um starke Hitze-punkte, die Polystyrol angreifen, zu vermeiden, verwende ich für kleine Bereiche folgenden Trick ohne Heißklebepistole: Anheizen des Heißklebesticks am Ende mit dem Feuerzeug, Tropfen etwas abkühlen lassen und dann zusammenfügen, so vermeidet man Anschmelzungen durch die hohen Temperaturen.

Jürgen Schulik, Wien

MIBA 7/2005, Prima Parzellen

Sperrholz statt Pappe

Der Autor hat die richtige „Entdeckung“ gemacht: Einzelmotive sollte man nicht direkt in die Anlage bauen, sondern bequem am Arbeitstisch auf einer kleinen Motivgrundplatte gestalten. Verwenden Sie für die Motivplatte je nach Größe 6- oder 8-mm-Sperrholz statt Pappe. Sie wird unbebaut in die Anlage eingepasst. Bohren Sie zwei 10-mm-Löcher durch die Motivplatte in die Grundplatte. Diese Bohrungen nehmen zwei kurze Holzdübel auf, die in der Anlagenplatte verleimt werden. Sie sorgen in Zukunft für den richtigen Sitz Ihres Motives. Falls Zuleitungen notwendig sind, kann man Lüsterklemmen in Anlagenplatte und Motivplatte einpassen. Dann ist mit dem Einsetzen der Platte auch die elektrische Verbindung hergestellt.

Ich wende diese Methode für Einzelmotive und alle Geländeteile an. Das ist anfangs zwar etwas aufwändig, aber es ermöglicht ohne Probleme den Rückbau bis auf die Grundplatte. Als ich vor einigen Jahren meine damals konventionell gesteuerte Anlage auf Computersteuerung von Gahler & Ringstmeier umstellte, waren Lötarbeiten und neue Trennstellen an den Gleisen für mich kein Problem.

Gustav Streit, Bremen

MIBA 6/2005, 50 Jahre üm-Wagen

Schrumpfschlauch als Wulst

Unter Verwendung von schwarzen Wärmeschrumpfschläuchen kann man an den Stirnseiten von 26,4-m-Wagen sehr gute Imitationen von Gummiwülsten erzielen. Man braucht dafür z.B. einen Wärmeschrumpfschlauch von Conrad ø 1,6 mm (Artikel-Nr. 545982 LN). Dieser wird auf Länge geschnitten und mit UHU-Hart oder Sekundenkleber an den Wagenstirnseiten angebracht. Dies ergibt dann sogar Federgummiwülste, die zudem gegenüber den Kunststoffgummiwulstimitationen an den Innenseiten offen sind.

Wim Hoekema, Sneek, Niederlande

MIBA 8/2005, Wenn es nicht mehr ...

Weiter so

Ich bin begeistert von dem Artikel „Wenn es nicht mehr weitergeht“ über die drei fränkischen Bahnhöfe. Besonders freue ich mich über die darin enthaltene Stückliste mit den für einen Nachbau erforderlichen Weichen und Gleisen aus dem Roco-Line-Programm. Ich wünsche mir mehr solche gelungenen Beiträge. Die Fotos dazu runden diesen genialen Artikel ab. Wenn ich noch einen Beitrag aus dieser Reihe wünschen darf: Man könnte Bahnhöfe aus dem Allgäu (nicht nur das Frankenland hat sehr schöne Bahnhöfe) wählen, z.B. Isny, Scheidegg, Weiler und Pfronten-Ried (Hbf).
Bernd Meiners, München

Modulbau in Großserie

Alles aus einer Hand

„Perfekten Anlagenbau, auch für Einsteiger“ propagiert Trix mit seinem neuen Landschafts-Set und den drei Varianten der „Rheintal“-Modulbausätze. Damit stehen eigentlich, so die Firmen-Intention, alle erforderlichen Materialien für den Start in die Modellbahnwelt der Baugröße N zur Verfügung. Zusätzlich hält Rolf Knipper einige Tipps aus der Praxis für Sie bereit.

Sie entschließen sich, den Einstieg in die Modellbahnwelt mit einer N-Startpackung zu beginnen? Dann fehlt eigentlich nur noch die Grundausstattung für die Landschaftsgestaltung, denn was wäre eine Anlage ohne eine solche?

Start- und Landschaftsset

Man kann beispielsweise auf das Trix Landschaftsset 66204 zurückgreifen. Hierin ist fast alles enthalten, was man zu einer perfekten Modellbahnanlage benötigt.

Drahtgewebe, Leim, Gipsbinden, wasserverdünnbare Farben, verschiedene Streumaterialien, unterschiedliche Bäume und Tannen, Schotter und feines Streugut für Wege, doppelseitiges Klebeband zur Fixierung von Gleisen und Schotter, selbst klebende hochflexible Straßenfolien sowie Pigment- oder so genannte Trockenfarben zur Patinierung von Gleisen und Fahrzeugen sowie fotorealistische Ausschneidebögen. Lediglich Spachtelmesser, Pinsel und eine entsprechend große Tischler- oder Sperrholzplatte mit entsprechenden Rahmenwangen sollten vorhanden sein um zügig mit dem Aufbau zu beginnen. Dieses Landschaftsset findet sich in jedem der drei Modulbausätze von Trix.

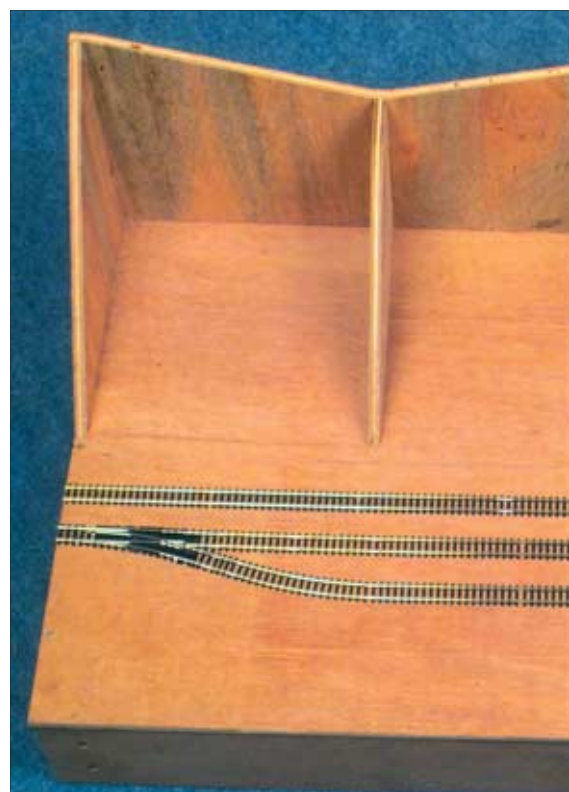
Modulbau als Konzeptlösung

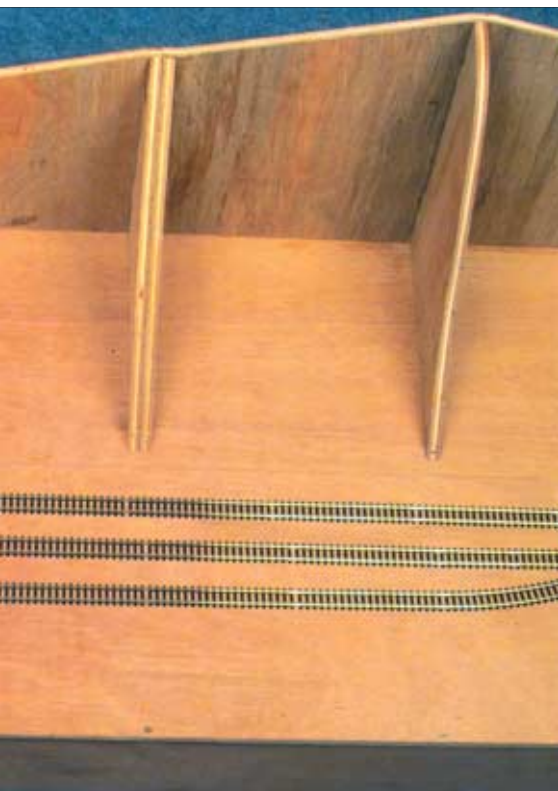
Mit den vorkonfigurierten Modulbausätzen „Rheintal“ lässt sich eine Anlage ganz nach Wunsch zusammenstel-

len und daneben auch bequem bauen. Das gesamte Material für den kompletten Aufbau ist darin enthalten.

Man benötigt grundsätzlich dazu noch einen Schraubendreher. Wer es ganz bequem haben will, kann stattdessen auf den so genannten Akku-Schrauber zurückgreifen. Das ist übrigens bei der Wahl des eher harten Sperrholzes eine gute Empfehlung. Es entsteht beim mechanischen Zusammenbau so gut wie kein Lärm und auch kein gravierender Schmutz; man kann den Aufbau tatsächlich in der „guten Stube“ vornehmen. Die Sperrholzelemente, einschließlich der Geländespanten, sind bereits zugeschnitten. Alle Teile weisen an den Fixierpunkten für die Aufnahme von Schrauben entsprechende Bohrungen auf.

Zudem ist die bequeme Handhabung ein wichtiges Argument für den Modulbau. Bei einer Anlagentiefe von mehr als 80 cm wird es schon schwierig, ganz hinten noch Details zu gestalten ohne im Vordergrund Gefahr zu laufen Teile zu beschädigen. Sie können es aber auch viel einfacher haben: Überschaubar dimensionierte Module mit konfektionierten Übergängen. Bei der Verlegung der Kabel auf der Unterseite kann man z.B. das Modul auf die Seite legen und im Grunde sitzend die weiteren Arbeiten ganz bequem erledigen. Bei einer stationären Anlage ginge dies auf keinen Fall! Zudem hat man je Modul ganz schnell sein persönliches Erfolgserlebnis. Das betrifft nicht nur die erwähnten technischen Arbeiten, sondern auch die Ausgestaltung.





Rasch und mit überzeugender Qualität kommt man mit den Modulbausätzen von Trix ans Ziel!
 Links ein Bahnstationsmodul (66201) mit Ausweiche
 Unten ein Streckenmodul (66200), die Landschaft ist gerade „im Werden“. Fotos: Rolf Knipper



Mit einem 4-mm-Bohrer sollte man per Hand die Bohr-löcher ansenken. Damit verschwinden die Schraubenköpfe optimal in der Holz-oberfläche.



Die Rahmenteile werden mit Leim und Spaxschrauben dauerhaft fixiert. Statt des Schraubendrehers empfiehlt sich ein üblicher Akku-Schrauber mit passendem Bit (Größe 1).

Die Geländespanten werden verleimt. Zusätzlich lässt sich an den Böschungsenden mit den beiliegenden Nägeln ein Verrutsch-Schutz bis zum Aufdrocknen vorsehen.



Die Kanten sollten zur Vermeidung von Holzabsplitterungen mit einem Schleifschwamm (Baumarktartikel) geschlichtet werden.

Die Verbindung mit Schlossschrauben und Flügelmuttern ist eine sehr bewährte Methode beim Modulbau.



Trix „Rheintal“ Module

Basis der drei verschiedenen Modultypen sind fertig zugesägte Sperrholz-teile, wie z.B. beim Streckenmodul 66200. Daran wollen wir auch den weiteren Aufbau exemplarisch verfolgen.

Mit einem Schraubendreher, Spaxschrauben und Holzleim haben Sie die Grundkonstruktion mit wenigen Handgriffen zusammengefügt. Ein kleiner, aber wirkungsvoller Tipp darf hier nicht fehlen: Senken Sie die Bohrungen zur Aufnahme der Schraubenköpfe mit einem Bohrer an. Einige Umdrehungen mit der Hand genügen dabei. Auf diese Weise schließt die Schraube bündig mit der Holzoberfläche ab.

Zusätzlich empfiehlt sich natürlich auch der Einsatz von Holzleim zur Fixierung. Dieser kann mit einem Pinsel ganz gezielt aufgebracht werden. Es entsteht zunächst eine Art „umgedrehter Schublade“. Die Deckplatten der Module stehen auf beiden Seiten gegenüber dem Grundrahmen ca. 1 mm über. Falls man später mit Schlossschrauben die Befestigung von Holzbeinen seitlich fixieren möchte, bilden diese Erhebungen eine einheitliche seitliche Fläche und man hat die Möglichkeit auch hier noch Module anzudocken. Falls dies nicht gewünscht ist, kann man die Seitenfläche auch mit einem dekorativen Karton oder auch mit entsprechenden Kunststoffplatten verkleiden.

Beim Zusammenbau sollte aber die Deckplatte unbedingt ausgemittelt (ca. je einen Millimeter auf jeder Seitenlänge) zu den langen Seitenspannen montiert werden, denn diese ist rund 2 mm zu breit. Bei der Montage ist dies aber gar nicht verkehrt, denn die Schraublöcher für die Spax „passen“ haargenau in der beschriebenen Konstellation. Die leichten Überhänge kann man eigentlich vernachlässigen oder mit der zusätzlichen Verkleidung kaschieren. Ggf. schleift man sie auch einfach ab.

Zur mechanischen Verbindung der Module untereinander stehen so genannte Schlossschrauben und Flügelmutter samt Unterlegscheiben an definierten Stellen zur Verfügung. Mit den zusätzlich enthaltenen Geländespanten lässt sich die wie auch immer geartete Landschaftsform ausrichten. Natürlich ist der Berghang zur Hinterseite, sofern man ihn überhaupt vorsieht, eine für Streckenszenarien optimale Gestaltungsmöglichkeit.

Mit dem Bausatz Wendemodul 66203 kann statt der Kehrschleife auch ein