

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Februar 2006

B 8784 · 58. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

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

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,- · Norwegen NOK 84,-

www.miba.de

Brückenbau in Handarbeit

## Das Frieda- Viadukt



Eine Heimat für die Loks

Schuppen mit Innenleben

V 90 – der Rangier-Rambo

Zum blauen Bock

MIBA-Schwerpunkt

Ohne Weichen geht's nicht



S. 16

Von Fleischmann in N:  
Desiro mit Durchblick



Die hohe Schule der Modellkunst realisierte **Ulrich Meyer** mit seinem Messing-Eigenbau des Frieda-Viadukts und setzte diese Brücke auch gleich noch dynamisch ins Bild. Im kleinen Foto zeigt **Gerhard Peter** das gelungene Modell des Desiro in N von **Fleischmann**.



„Ho, ho, ho!“ – haben Sie es auch so satt? Wochenlang nervten uns rotweiß ummantelte Barträger, entsprungen einer 80 Jahre alten Werbekampagne des wohl bekanntesten Brauseherstellers der Welt. Die einsilbigen Gesellen verdrängen hierzulande immer mehr eine beliebte – und beleibte – Figur aus christlicher Überlieferung, nämlich eine Kompilation aus zwei historischen Personen: dem Bischof Nikolaus von Myra im kleinasiatischen Lykien, der wahrscheinlich im 4. Jahrhundert gelebt hat, und dem gleichnamigen Abt

von Sion, der Bischof von Pinora war und am 10. Dezember 564 in Lykien starb. Und nachdem früher bis ins Mark beeindruckte Kinderlein zumindest noch in kurze, wenn auch tendenziell inquisitorische Dialoge eingespannt wurden („Warst du auch brav??“), genügt heute linguistischer Minimalismus um die Aufmerksamkeit unserer Jüngsten auf Gameboy und Ballerspiele zu lenken: „Ho, ho, ho.“

Kein Wunder also, dass statt der stressgefüllten Wochen im Advent inzwischen die ersten Tage des jungen Jahres Zeit zur Besinnlichkeit geben. Die neue Lokomotive dreht nach wie vor ihre Runden, schnurrt dabei wohligh wie ein Kätzchen und der stolze Besitzer bewundert die Feinheiten der Modellgestaltung.

Und ganz allmählich, noch während die letzten Nachzügler aus dem Modelljahrgang 2005 auf die Teststrecke rollen (siehe Vorschauseite in dieser Ausgabe), richtet sich der Blick auf die kommenden Ereignisse: Wenige Tage nach Erscheinen dieser Ausgabe öffnet die Spielwarenmesse ihre Pforten. Aussteller aus aller Herren Länder bieten ihre Neuheiten feil und fleißige Einkäufer ordern, was das Zeug hält ...

Oder auch nicht! Zurückhaltung ist die neue „Tugend“ des Handels. Wo früher Formneuheiten gleich dutzend-

weise bestellt wurden, läppern sich heute die Stückzahlen nur noch mühsam zusammen. Nur wenige, mutige Händler bestellen im Vertrauen auf ihre treue Kundschaft mehr als ein „Anstandsexemplar“, während die meisten „local dealer“ lediglich die Muster besichtigen und ihre Aufträge vage in Aussicht stellen – sofern ein Käufer ernsthaftes Interesse bekundet.

## Nach dem Fest ist vor dem Fest

Kein Wunder also, dass sich die Hersteller nach anderen Plattformen umsehen. War früher Geheimniskrämerei bis zum Messestart angesagt, sind heute die Herbstmessen für manch Großen dieser Branche Anlass, die Neuheiten 2006 „vor“-anzukündigen. Brawa avisierte nach der gelungenen Gartenbahn-G 4/5 der RhB in HO die bayerische G 4/5 H (nicht verwechseln!) und Märklin löfete sein Geheimnis um den „Eierkopf“ VT 08.5, um nur mal zwei Beispiele zu nennen.

Was bleibt also noch zu berichten, wenn schon die dicken Brocken bekannt sind? Eine ganze Menge, denn das Salz in der Suppe unseres Messeberichts sind nach wie vor die kleinen Hersteller, die oft nur mit einem einzigen Modell oder einem liebevoll gestalteten Zubehörartikel auf sich aufmerksam machen. Sie tauchen nicht mal im Ausstellerverzeichnis, sondern lediglich vor der Linse unseres Fotografen (Achtung: MIBA-Fotostudio ab 2006 in der gegenüberliegenden Hallenecke!) auf.

Noch wissen auch wir nicht von allen Herstellern, welche Neuheiten offeriert werden. Absehen lässt sich aber jetzt schon, dass auch diesmal der wesentliche Teil dem Maßstab 1:87 zuzurechnen sein wird. In diesem Sinne lass ich's mir gefallen: „HO, HO, HO!“ – meint Ihr  
*Martin Knaden*



**8** Interessante Betriebsabläufe auf seiner LGB-Bahn demonstriert Dr. Hans-Jörg Windberg in diesem Beitrag. „Vorbild“ ist eine imaginäre private Eisenbahngesellschaft im Harz.  
*Foto: Dr. Hans-Jörg Windberg*

**40** Das Vorbild des Trix-H0-Modells: die große Rangierlok V 90 der DB, die nicht nur am Ablaufberg „glänzt“, sondern auch z.B. Übergabefahrten erledigt.  
*Foto: Matthias Maier*





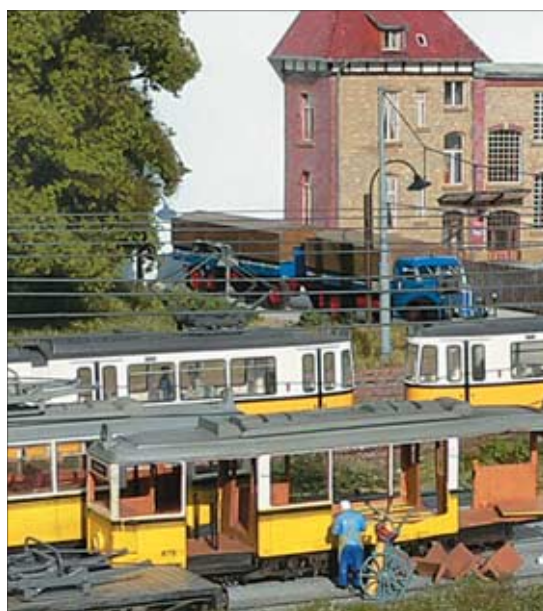
**20** In Freiburg Hbf wurde dieser AB4yswe aufgenommen, der zur Gruppe 30 gehört. 50 Jahre waren diese Eilzugwagen im Einsatz (oben). Fleischmann stellte sie nun als H0-Modelle vor.

Foto: Joachim Claus

**72** Den Viadukt über die Frieda hat Dipl.-Ing. Ulrich Meyer im H0-Maßstab nachgebildet (links).

Foto: Dipl.-Ing. Ulrich Meyer

**24** Ein neues Anlagenteilstück seiner „Filderbahn“ hat Thomas Mörbe mittlerweile fertig gestellt (rechts). Blickfang ist die Motorradfabrik „UT“. Foto: Thomas Mörbe



## MIBA-SCHWERPUNKT Weichenbau

Ganz elegant durch die Kurve	48
Weichen in der Werkstatt	54
Weg mit der Stellschwelle!	58

## MODELLBAHN-ANLAGE

Betriebskonzept für die private Privatbahn (Teil 2): Hin und Her mit tieferem Sinn	8
Schwäbischer Bahnhof als Modell (3): Filderbahn und Motorradfabrik UT	24
Ein Betriebskonzept für abwechslungsreichen Verkehr: Schiene und Straße	32

## MIBA-TEST

Voll den Durchblick (Desiro, N)	16
Zum blauen Bock (V 90, H0)	43
Drahtlos navigieren (Fahrregler)	88

## VORBILD + MODELL

50 Jahre fleißig war die Gruppe 30	20
Langenschwalbacher mit Laternendach	78

## MENSCHEN + MODELLE

Die feine englische Art	30
-------------------------	----

## VORBILD

Rangier-Rambo (V 90)	40
----------------------	----

## MODELLBAHN-PRAXIS

Der Viadukt über die Frieda	72
Lokschuppen mit Innenleben	82

## NEUHEIT

Und ewig Lok(t) Heidi	86
Grenzenloses Fahrvergnügen	90
Innovative Adressdynamik	92

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	63
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	64
Neuheiten	96
Kleinanzeigen	102
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 sinnvoller Kürzung vor.**

## ABC (noch) ohne Blockbausteine

### Ernüchterung

ABC ist eine tolle Idee! Ich finde ABC mit der Möglichkeit geregelten Abbremsens und anderen Features super und habe auch bereits einige Loks auf die neuen Decoder umgestellt.

Doch dann kam die Ernüchterung: ABC wurde groß angekündigt – aber die wirklich interessanten Bausteine für Blockstellenbetrieb (BM2 und BM3), die für mich erst die wirkliche Bedeutung von ABC ausmachen, wurden zwar als Neuheit 2004 angepriesen, sind aber immer noch nicht lieferbar. Was nützen tolle Erfindungen, wenn man sie nicht kaufen kann? Wenn potenzielle Kunden immer wieder hingehalten werden, nehmen sie vielleicht aus lauter Frust ein anderes System eines anderen Herstellers, sofern es lieferbar ist.

Hier sollten sich Hersteller wie Lenz endlich aufrufen, erst dann etwas anzupreisen, wenn es auch käuflich zu erwerben ist! Und die MIBA wäre gut beraten, Testberichte erst dann zu veröffentlichen, wenn die komplette Produktreihe (!) im Handel erhältlich ist.

*Axel Reifferscheid (E-Mail).*

### MIBA 11/2005, Neuheiten

### Hoch zu bewerten

Das neue Piko-Modell des Pw4ye-32/57 ist eine insgesamt sehr hoch zu bewertende Nachbildung des zur Reichsbahnzeit gebauten Eilzug-Packwagens der DB und besticht durch eine Vielzahl von vorbildgetreu nachgebildeten Einzelheiten, wie z.B. sehr feine Nietreihen (warum nicht auch am Dach?), eingesezte Griffstangen, erstmalig in Wagenfarbe lackierter Steg des Toilettenfensters, Dachaufbau-Stirnseiten in Wagenfarbe, fein detaillierte Drehgestelle mit Rollenlagernachbildungen sowie mit exzellenter Bedruckung.

Auf die Nachbildung einer separat angebrachten Bremsanlage, wie sie z.B. Roco beim Pw4ye-31/57 nachgebildet hat, hat man bei Piko verständlicherweise aus Kostengründen verzichtet. Weniger verzeihlich ist zum einen die nicht korrekte Nachbildung einer Fenstervergitterung im Zugführerabteil und zum anderen der falsch herum eingesezte Dachaufsatz, denn die asymmetrisch ausgeführten Fenster im Dach-

## LESERBRIEFE

aufbau müssen logischerweise auf der Seite des hoch gelegenen Zugführersitzes liegen.

Diesen letztgenannten Fehler kann der Modellbahner aber selbst beheben, indem er das Wagendach zuerst in der Mitte vorsichtig aushebelt und umgekehrt wieder einsetzt. Leider zeigt auch die von Piko beigegefügte Montageanleitung die falsche Anordnung des Dachaufsatzes. Das sollte von Piko bei einer Neuauflage ebenfalls geändert werden.  
*Falko Grothe (E-Mail)*

### Preis-Niveau

### Besonders bei Märklin

Die schlechten Zahlen bei Märklin verwundern mich nicht – und viele meiner Mit-Modellbahner auch nicht! Es war schon immer, und sicher auch zu Recht, etwas teurer, Märklin-Modelle zu kaufen. Aber das jetzt erreichte Preisniveau verstimmt auch in wachsendem Maße diejenigen, die sich die Modelle noch leisten könnten. Neben dem hohen Preisniveau stören vor allem die m.E. unmäßigen Preissteigerungen bei eingeführten Produkten.

Das gilt in ähnlicher Form auch für Produkte anderer Hersteller, aber bei Märklin scheint mir das Problem besonders hervorstechen.

*Andreas Siebach (E-Mail)*

### MIBA 11 und 12/2005, FdI Computer

### Fahren, Schalten und Melden

Eine Anmerkung erscheint mir zur Wahl der Hardware-Komponenten notwendig: Fährt man mit mehr als zwei Loks und hat noch ein paar Abschnitte mehr zu überwachen, ist das Twin-Center an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt. Traincontroller kann die Züge nicht mehr genau steuern, den punktgenauen Halt am Signal gibt es nicht mehr. Abhilfe schafft hier die Trennung von Fahren, Schalten und Melden. Schalten und melden Sie mit Selectrix – die Geschwindigkeit dieses Systems ist überzeugend!

*G. Wiedmann (E-Mail)*



Betriebskonzept für die private Privatbahn (Teil 2)

# Hin und Her mit tieferem Sinn

*Im zweiten Teil der Vorstellung seiner LGB-Anlage geht der Erbauer Dr. Hans-Jörg Windberg nochmals näher auf das interessante Betriebskonzept seiner „privaten Privatbahn“, der „Nordharz-Eisenbahn“ ein und beweist damit, dass auch auf einer trotz des großen Maßstabs doch eher kleineren Anlage höchst abwechslungsreich und trotzdem vorbildnah „Betrieb gemacht“ werden kann.*

Wie schon in der letzten Folge beschrieben, besteht das Nordharz-Eisenbahn (NHE)-„Layout“ meiner LGB-Anlage im Wesentlichen aus zwei Strecken, der „Stammstrecke“ Wernshausen–Steige–Norderode und der im betrieblichen Mittelpunkt, dem Bahnhof Steige abzweigenden „Bergstrecke“ Steige–Michelrode–Hexenstein, die mit Zahnstangengleis ausgerüstet ist.

Die grundsätzliche Zugbildung und -reihung auf der Stammstrecke erfolgt nach den überall üblichen, vorbildnahen Gewohnheiten. Eine modellbahntypische Besonderheit der Stammstrecke ist aber, dass deren Äste über die Schattenbahnhöfe zu einem verkappten Ring zusammengeslossen sind und die in Steige ursprünglich „nach Wernshausen“ abgefahrenen

Züge später als angenommen andere Züge „von Norderode“ wieder in den sichtbaren Teil der Anlage zurückkehren (und umgekehrt), um ein lästiges Umsetzen im verdeckten Anlagenbereich zu ersparen.

Dagegen verkehren alle Züge auf der Bergstrecke (außer Triebwagen) grundsätzlich mit zwei Lokomotiven, einer Zuglok an der Spitze des Zuges und einer Sicherungslok am Zugschluss, was ebenfalls ein kompliziertes, verdecktes Umsetzen im Schattenbahnhof „Hexenstein“ und darüber hinaus natürlich auch in den Spitzkehren erspart. Diese Schlusslok – meist ist es eine der drei im Bw Steige stationierten Zahnradloks, manchmal aber auch eine der stärkeren Reibungsloks – setzt sich in Steige hinten an den Zug und nach einer kurzen



Verständigung per „Pfeifkonzert“ geht die Wilde Jagd bergwärts.

Auf diesen Grundvoraussetzungen ist das „Kartenspiel“ aufgebaut, das ich zur betrieblichen Belebung einsetze: Die einzelnen Kartenstapel des Betriebsspiels aus Ladungskarten, Güterzug- und Personenzug-Umlaufkarten sowie Ereigniskarten werden, soweit sie nicht noch vom letzten Betriebs-



Vorbei an der Maschinenfabrik und der Schraubenfabrik wird zunächst das Schemelwagen-Paar NHE 666a/b in Sperrfahrt von dem alten B-Kuppler NHE 83 Richtung Steige West zum dortigen Holzladeplatz gedrückt.



Jeder neue Zug bringt neue Rangieraufgaben. Von Wernshausen kommt die Heeresfeldbahn-Motorlok M5 (noch nicht das entsprechende LGB-Modell, sondern ein Eigen-/Umbau) mit einer schönen Fuhre nach Steige herein.



abend auf passende Wagen und Zugarnituren verteilt sind, vor Beginn zunächst gut gemischt und dann auf dem Dispatcher-Tisch in einem Aufbewahrungsständer gestapelt.

Die gleichfalls notwendigen (Güter-)Wagenkarten, auf denen Gattung, Betriebsnummer und Heimatbahnhof vermerkt sind, werden natürlich nicht gemischt, sondern in der Nähe der dazu-

gehörigen, abgestellten Wagen in einer Aufbewahrungsleiste, die sich am Anlagenrand befindet, abgelegt.

### Ladungs- und Wagenkarten

Bei Beginn des Betriebsspiels wird eine Anzahl von (dem Ladungskarten-Stapel von oben entnommenen) Karten mit ihrer „Leerfahrt“-Seite nach vorne zei-

gend auf die zur Ladung passenden, abgestellten Güterwagen verteilt. „Auf Güterwagen verteilt“ heißt natürlich nicht, dass sie auf dem jeweiligen Wagen selbst mitfahren, sondern sie werden zunächst in die Hüllen der am Anlagenrand abgelegten Wagenkarten gesteckt.

Sobald genügend Wagenkarten mit passenden Ladungskarten bestückt

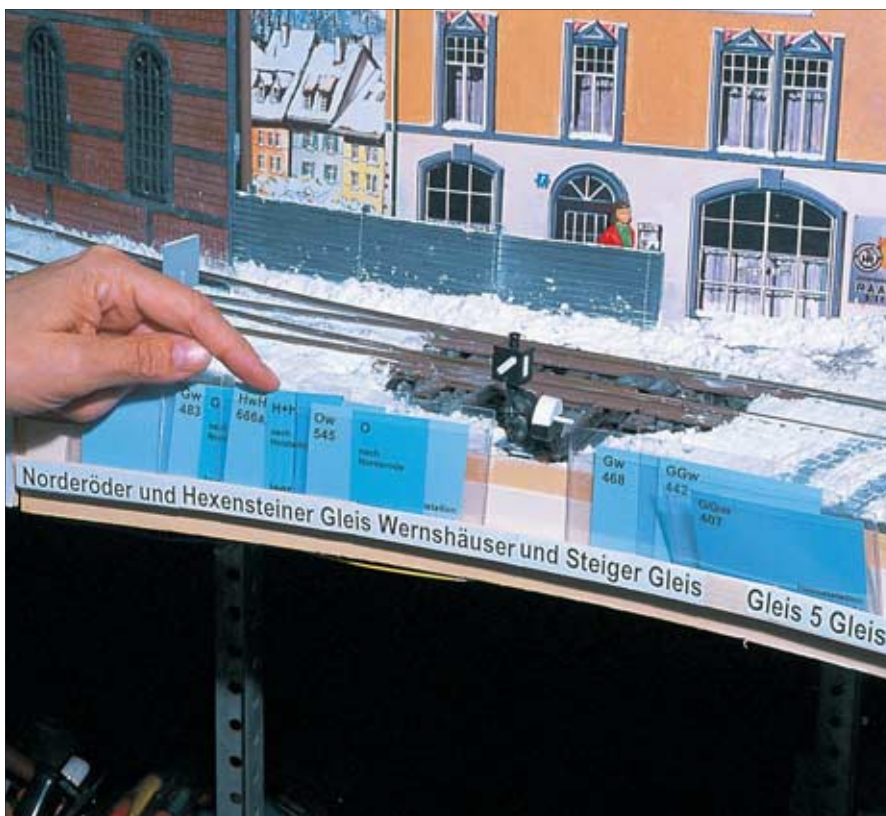


Lok NHE 83 stellt das Langholzwagen-Pärchen an der Holzladestelle bereit und nimmt dafür den mit Rundhölzern beladenen O-Wagen 587 an den Haken. Auch die entsprechende Wagenkarte mit der eingesteckten Ladungskarte reist mit.





Gut gemischt präsentiert sich hier das „Kartenspiel“ aus Güterzug- und Personenzug-Umlaufkarten (hinten links), Ereigniskarten (hinten rechts) und Ladungskarten (vorne), von denen im Vordergrund schon drei dem Stapel entnommene Ladungskarten darauf warten ...



... auf passende, abgestellte Wagen (bzw. deren jeweilige, am Anlagenrand in Reihenfolge der abgestellten Wagen aufgereichte Wagenkarten) verteilt zu werden.

sind, werden diese Wagen z.B. aus dem Schatten-Abstellbahnhof „Umladebahnhof Steige“ mit einer Rangierlok herausgefahren und die Fuhrer im (sichtbaren) Bahnhof Steige gemäß den vorgesehenen Zielen der einzelnen Wagen auseinander rangiert.

Anschließend werden die so bereitgestellten Wagen entweder mit der Rangierlok auf die in der Umgebung Steiges liegenden Anschlüsse verteilt oder dem nächsten, in Richtung auf das Ziel der Leerfahrt verkehrenden Güterzug oder Personenzug (der dann zum PmG oder GmP wird) beigegeben.

Auch hier bedeutet „beigegeben“ natürlich nicht, dass deren Karten direkt in den Wagen gelegt werden, sondern sie werden in die den jeweiligen Zug „händisch“, also von Mitspieler zu Mitspieler begleitenden blauen (für Güterzüge) oder gelben (für Personenzüge) Umschlaghüllen eingelegt.

An ihren Bestimmungsorten angekommen, werden die Wagen eine Weile abgestellt, „irgendwann“ in dieser Zeit wird die Ladungskarte umgedreht, sodass Ziel und Art der Ladung lesbar werden, und der Wagen gilt damit als beladen.

Danach beginnt der zweite Teil des Betriebsspiels, nämlich die Abholung der beladenen Wagen, wieder entweder durch eine Rangierlok (die natürlich gleichzeitig schon den nächsten Leerwagen der Ladestelle zustellen kann) oder im Rahmen eines die Anschlussstelle passierenden Zuges.

Der dritte und vierte Teil des Programms sind wieder identisch zu Teil 1 und 2, jedoch mit umgekehrten Vorzeichen: Zustellung des beladenen Wagens beim „Empfänger“ der Ware und – nach einer gewissen Zeit – die Rückführung des geleerten Wagens zu seinem Heimatbahnhof. Gleichzeitig wird die Ladungskarte entnommen und wieder dem entsprechenden Kartenstapel von unten beigelegt. Die Information über den Heimatbahnhof befindet sich ja direkt auf der Wagenkarte, sodass dieser mit der nächsten Rangier- oder Zugfahrt dorthin zurückgebracht werden kann.

So wird jeder Wagen bis zu vier Mal pro „Aufgabe“ über die Anlage bewegt. Da die Lade- und Anschlussstellen, also die an der Strecke „angesiedelten“ Industriebetriebe weitgehend aufeinander abgestimmt sind, kommt oft sogar ein mehrfacher Einsatz vor, bevor der jeweilige Wagen wieder seinen Heimatbahnhof erreicht: Während ein Langholzwagen-Pärchen aufgrund seiner