

05
06

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 2006

B 8784 58. 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



05 | 2006

MIBA

MODELLBAHN-ANLAGE ZWISCHEN ZWEI EPOCHEN | DIGITALTECHNIK NEUE VERSION VON TRAINCONTROLLER | IM MIBA-TEST | WAGENNEUHEIT ALTENBERGER C4i | VT 98 VON MÄRKLIN

VT 98 VON MÄRKLIN IM TEST

Der Rote mit der Raute



MODELLBAHN-ANLAGE
Betrieb unterm Dach



DETAIL-AUSSTATTUNG
Laternen mit Dioden



WAGEN-NEUHEIT VON LILIPUT
Altenberger C4i



Nur wenige Wochen nach der Ankündigung auf der Spielwarenmesse 2006 lieferte Märklin den Schienenbus als 798/998-Garnitur der Epoche IV aus. Unseren Test lesen Sie ab Seite 28.

Zur Bilderleiste unten: Die Unvollendete nennt Dr. Martin Pietsch seine N-Anlage; wir porträtieren den fertiggestellten Teil. Wie man die neuen warmweißen Leuchtdioden in maßstäbliche Wandlampen einbaut, erläutert Lutz Kuhl in seinem Beitrag. Michael Meinhold berichtet – unter gebührender Beachtung der beiden DB-Exemplare, versteht sich – anlässlich der Liliput-Neuheit von den Wagen der Bauart Altenberg; Martin Knaden stellt die Modelle vor. Fotos: MK (3), lk



Die Stimmung hält sich auf“, hörte ich kürzlich einen Nachrichtensprecher im Radio sagen. Bloß wo sie sich aufhält, hat der Kollege leider nicht verraten. Der Ort hätte mich interessiert: Für jemanden, den der Winter schon ab der ersten Flocke nervt, war dieser März doch ohnehin das Letzte, oder? Ein wenig gute Laune folglich dringend nötig. Flugs einen Urlaubsantrag gestellt und ab die Post! Nur, wohin denn nun?

So eine Ortsangabe zu recherchieren kann doch nicht schwierig sein. Die Nachricht ging zurück auf eine Meldung der GfK, der Gesellschaft für Konsumforschung, deren Sitz keine zwei Kilometer Luftlinie von den Redaktionsbüros der MIBA entfernt liegt. Schnell also mal „gfk“

gegoogelt und schon landet man auf der Internetseite des – eigenen Angaben zufolge – weltweit fünfgrößten Marktforschungsunternehmens. Das Ergebnis war ernüchternd: Weit und breit kein Ort oder Landstrich erwähnt, keine Empfehlung nennt das Mekka der Melancholie-Flüchtlinge.

Stattdessen ein Zahlenwerk zu so abstrakten Dingen wie Konjunktur- und Einkommenserwartungen. Trübe Stimmung allerorten, möchte man meinen, doch ein Punkt stach deutlich heraus: „Anschaffungsneigung: weit über dem Vorjahresniveau“ war da zu lesen. Ach nee! Abgesehen von der simplen Überlegung, dass die Anschaffungsneigung wohl kaum *unter* dem Vorjahresniveau liegen kann, fragt man sich schon: Woher wollen die das wissen?

Auch diese Frage wird beantwortet: Die Ergebnisse basieren nicht etwa auf Kaffeesatz und Kristallkugeln, sondern wissenschaftlich solide auf monatlich 2000 Verbraucherinterviews, die im Auftrag der EU-Kommission durchgeführt werden. Was uns an dieser Stelle interessiert, steht aber leider nicht im Bericht: Waren unter den Befragten auch Modellbahner?

Vermutlich ja, wenn auch nur wenige. Und vermutlich haben sie auf die Frage nach beabsichtigten Anschaffungen unisono mit „Ja“ geantwortet. Si-

cher, irgendeine Kleinigkeit wird wohl auch in diesem Jahr die Sammlung bereichern. Doch reicht das aus, auch den Indikator für Modellbahnanschaffungen nennenswert in die Höhe zu schrauben?

Betrachten wir beispielhaft den Marktführer. Er war Ende März gleich zweifach in den Schlagzeilen: Zum einen zeigte die Suche nach einem Finanzinvestor erste Früchte. Im Auftrag der britischen Private-Equity-Firma Kingsbridge Advisors hatte die Investmentbank Goldman Sachs einen Märklin-Kredit der Landesbahn Baden-Württemberg

Stimmt die Stimmung?

erworben. Welchen Einfluss die Engländer nehmen werden, steht noch völlig in den Sternen, dennoch erinnert der Vorgang unweigerlich an das Thema, das in MIBA 6/2005 auf dieser Seite zur Debatte stand. „Märklin leidet seit Jahren unter der sinkenden Nachfrage nach teurem Qualitätsspielzeug“, analysierten die Kollegen von Spiegel-Online die Ursachen – wobei sich die Frage gradezu aufdrängt, warum ein Brot-und-Butter-Triebwagen wie der Schienenbus (Test ab S. 28) unbedingt einen teuren High-tech-Sinusmotor haben muss.

Die zweite Meldung aus Göppingen betraf den schon längere Zeit schwelenden Konflikt um den ICE 3: Die Berliner Zeitung zitiert Märklin-Sprecher Roland Gaugele mit den Worten: „Wir werden unseren Konkurrenten Piko wegen der Nachahmung unseres ICE 3-Modells verklagen.“ Nun wird also ein Gericht zu überprüfen haben, ab welchem Ausmaß von Ähnlichkeit ein Plagiat vorliegt. Bis eine rechtskräftige Entscheidung vorliegt, dürfte sich die gute Stimmung jedenfalls weder in Göppingen noch in Sonneberg aufhalten. Und wo wird sie sich letztlich aufhellen? Warten wir's ab. Fest steht nur dies: Einer wird gewinnen. Ist jene Kuli-Show der Epoche III eigentlich auch mal kopiert worden? – fragt Ihr
Martin Knaden

60 Durch eine Mittelkulisse wird die H0-Anlage von Herbert Kessel in einen gestalteten Teil mit Endbahnhof und einen ungestalteten mit Schattenbahnhof geteilt. Dazwischen fahren die Züge durch ein Loch in der Kulisse. Foto: gp



16 Auch die DB hatte Heidenau–Altenberger-Wagen, einer der beiden ist hier am 24.7.62 in Frankfurt/Main-Süd. Aus Anlass der neuen Liliput-Modelle stellt Michael Meinhold die Typen vor. Foto: Joachim Claus/Archiv Michael Meinhold

72 Mit Wasserdurchlässen in Bahndämmen beschäftigt sich Horst Meier. Die an sich ja unscheinbaren Bauwerke können im Modell einen ansonsten eintönig wirkenden Bahndamm durchaus zu einem Schmuckstück machen. Foto: HM





MODELLBAHN-ANLAGE

Irgendwo im Herbst:	
Die Unvollendete	8
Funktionsmodellbau in Lobenschütz:	
Der Kalkkreislauf	48
Der Trick mit der Kulisse:	
Weltenteiler	60
Norwegische Impressionen in N:	
Jernbanestasjon Stjørdal	80

VORBILD + MODELL

Ihrer Zeit voraus ...	16
Spezialität aus dem Sauerland	32
Kriegskinder	90

MODELLBAHN-PRAXIS

Rottenkraftwagen mit Sound + Licht	20
Ein Bahnübergang mit BÜ-Signalen	43
Gut auch ohne Ladegut	58
Durchgelassen	72
Mehr Licht auf dem Hausbahnsteig	88

VORBILD

Der Rote mit der Raute (VT 98)	24
Hightech in Beton – anno 1913	76

MIBA-TEST

Ein Bus, der brummt (Märklin-VT 98)	28
--	----

MENSCHEN + MODELLE

Wir sind Fröhlich	38
-------------------	----

DIGITAL-TECHNIK

TrainController 5.5	54
Steuern mit Lissy (2)	84

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	92
Bücher/Video	94
Neuheiten	97
Kleinanzeigen	102
Impressum · Vorschau	118

90 In Kleinserie brachte die Firma Heyden den Nürnberger Straßenbahntriebwagen der 900er-Serie heraus. Der Beitrag von Tobias Schneider beschäftigt sich mit Vorbild und Modell.

Foto: Archiv der VAG Nürnberg

58 Den Selbstentladewagen Otmm 61 von Piko hat sich Falko Grothe vorgenommen. Er sollte auch ohne Ladeguteinsatz gut aussehen.

Foto: Falko Grothe

Augen öffnen

Die „Andachtsstunden“ mit dem MIBA-Messeheft haben mir gezeigt: Die Bemühungen werden immer angestrengter, bei den deutschen Dampflokbauereihen noch Lücken zu finden, bei denen sich eine marktträchtige Modellrealisierung lohnt. Trotzdem gelingt es Fleischmann regelmäßig, ein Modell auf den Markt zu bringen, an dem ein anspruchsvoller Sammler nicht vorbeikommt. Ähnliches gilt für Brawa.

Nachdem aber schon lange auch Modelle aus den Nachbarländern auf dem deutschen Markt Eingang gefunden haben, wundert es mich, dass die Modellbahner hinsichtlich jener Dampflokomotiven sozusagen einen blinden Fleck haben, die zu den technisch und vor allem auch ästhetisch gelungensten ihrer Gattung zählen, nämlich die tschechischen Baureihen 475, 477 und 498. Ich hielte es für ein Verdienst der MIBA, hier bei Modellbahnern wie auch bei Herstellern die Augen zu öffnen und Interesse zu wecken.

Dr. H. Blessing, Boll

Umgang mit dem Kunden

Vorbildlicher Kundendienst

Ich möchte hier den hervorragenden Kundendienst der Firma Faller loben! Nicht nur, dass auf Anfragen per E-Mail im Regelfall eine Antwort innerhalb 24 Stunden erfolgt. Ich hatte bei Einführung des Car-Systems für Spur N viele Fragen, die mir bereits im Vorfeld zu meiner vollsten Zufriedenheit beantwortet wurden. Auch bei den ersten Unfällen der Fahrzeuge erhielt ich Ersatz innerhalb kürzester Zeit. Ein zur Reparatur eingesandter Lkw wurde innerhalb von drei Wochen repariert und kostenlos an mich zurückgeliefert. Das ist vorbildlicher Kundendienst! Auf eine Antwort auf meine E-Mail an Minitrix warte ich nun schon seit drei Monaten.

Karlheinz Schütz (E-Mail)

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

Ein Hoch auf die Kleinen!

Mein Fachhändler hat mir mitgeteilt, dass er von einem, vom Marktführer übernommenen, Anbieter von Gleichstrommodellbahnen nicht mehr beliefert wird, da der Umsatz in 2005 zu gering war. Lieber gar nix verkaufen als zu wenig! Kein Wunder, dass es der Branche schlecht geht, könnte man meinen. Allerdings gibt es auch Lichtblicke. Eine kleine Firma aus Sebnitz, nur als Beispiel genannt, ist in der Lage, drei bis vier Tage nach telefonischer Bestellung die Ware zu liefern. Egal wie hoch der Umsatz im letzten Jahr gewesen ist. Hoffentlich gibt es die Kleinen noch lange, sonst könnte einem der Spaß am Hobby glatt vergehen.

Andreas Fertig (E-Mail)

Inhalte

Länderbahn findet nicht statt

Was ich in der MIBA vermisse, ist eine aktive Verbraucherberatung und kritische Händler- und Herstellerbegleitung, vor allem deren Preispolitik – besonders, was Märklin angeht! Außerdem wird über so viel „kleinen Mist“ berichtet, über jede Variante einer Lok, eines Waggons usw., aber das Thema Länderbahn findet überhaupt nicht statt. In meinen Augen ist die Zeit von 1890 bis 1920 die interessanteste Eisenbahnzeit.

Ulrich K. Thiemer (E-Mail)

MIBA 3/2006, Test Brawa T 5

Wirklich so bunt?

Danke für den Testbericht über die Brawa-T-5 in Heft 3/2006. Die T 5 ist ein weiteres wunderschönes Modell für die Freunde württembergischer Lokomotiven. Es ergänzt ganz trefflich die Reihe der Fc, AD und T 3.

Aber: Sind die grün-schwarz-roten Lackierungen wirklich authentisch? Sahen diese Länderbahnloks in ihren ersten Jahren – insbesondere im täglichen Betrieb – wirklich so bunt aus oder ist das nur ein allgemeiner Usus der Modellbahnhersteller? Falls die MIBA und die einschlägigen Modellhersteller im Besitz verlässlicher Informationen (z.B. historische Quellen) sind, wäre es schön, wenn Sie sich einmal dieses Farbenthemas annehmen würden.

Reinhard Kaiser, Ostfildern

Offenbarung

Der Schwerpunkt im Februarheft war eine echte Offenbarung für mich, da ich zurzeit an einer Segmentanlage baue (mangels ausreichenden Platzes) und ich mich für das Tillig-Elite-Gleissystem (Bausätze) entschieden habe. Da ich auch nach einer vorbildnäheren Lösung für die Tillig-Stellschwelle gesucht habe, kam der Artikel von Lutz Kuhl zur rechten Zeit.

Lothar Arndt (E-Mail)

MIBA-Test Trix BR 290

Stützungskäufe

Für jemanden, der in den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts den Märklin-Produkten wegen des immer größer werdenden Missverhältnisses zwischen Preis und Konstruktions- bzw. Fertigungsqualität den Rücken gekehrt hat, kam das Trix/Märklin-Modell überraschend. Nach Jahren überflüssiger Sondererien, Insider-Schnapswagen usw. nun ein „Brot-und Butter-Modell“, bei dem alles stimmt! Aufwändige Konstruktion, wo nötig, Detaillierung und Proportionen genau richtig, Fahreigenschaften und Preis-Leistungs-Verhältnis einfach großartig! Die im Test bemängelte Beschriftung kann ich sowieso nicht lesen (die Kritik ist aber korrekt).

Ich hoffe, dass dieses Modell Märklin/Trix hilft, wieder profitabel zu werden, ich jedenfalls habe gleich vier „Stützungskäufe“ getätigt.

Dr.-Ing. Andreas Lange (E-Mail)

MIBA 4/2006, Neuheiten

Aprilscherz

Auf der Seite 101 in MIBA 4/2006 wird ein Fleischmann-Flachwagen mit O-Bus beschrieben und dazu bemerkt, dass er auf ein O-Bus-Museum in „Olchingen“ hinweisen soll. Gemeint ist hier doch sicher „Solingen“?

Michael Zimmermann (E-Mail)

Herr Zimmermann hat völlig Recht: Gemeint war natürlich das O-Bus-Museum in Solingen. Wo sonst sollte wohl ein Museum zum Thema O-Busse angesiedelt sein?

Red.

Irgendwo im Herbst

Die Unvollendete

Auf dem Dachboden begann Dr. Martin Pietsch seine umfangreiche N-Anlage. Zwei Paradestrecken und eine Nebenbahn gehen vom Bahnhofsvorfeld eines großen Hauptbahnhofs aus, der allerdings gar nicht dargestellt ist! Der Betriebsschwerpunkt liegt eindeutig mehr auf dem Fahren als auf dem Rangieren, was ganz genau der Intention des Erbauers entspricht.

Meine Karriere als Modellbauer begann in jungen Jahren, als nach langem Bitten und Betteln eine N-Spur-Anfangspackung und zwei Erweiterungspakete unter dem Weihnachtsbaum lagen. Diese erste Modellbauer-Etappe währte ungefähr vier Jahre und ist rein modellbahn technisch nicht sonderlich erwähnenswert.

Nach weiteren zehn Jahren Inkubationszeit brach dann der Eisenbahnvirus erneut durch. Im Keller war ein geeigneter, ca. 23 m² großer Raum frei geworden. Nun gab es kein Halten mehr: Etappe II wurde eingeläutet.

Eine ca. 2 x 3 m große Anlage mit dem Standardthema „zweigleisige Hauptstrecke mit eingleisiger Nebenbahn, Stadt und Bw“ entstand. Da ich das Modellbahn hobby nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ betreibe, wurde die Anlage kurz nach ihrer Fertigstellung abgebaut. Aus dieser Zeit stammen noch zahlreiche herbstbelaubte Bäume, die ich für meine nächste Anlage wieder verwenden wollte.

Idee

Einige Zeit später war es wieder so weit: Für die neue N-Spur-Anlage konnte ich den ausgebauten, geräumigen Dachboden nutzen. Einer Selbstverwirklichung auf 5 x 3,5 m stand nun nichts mehr entgegen.

Als Thema hatte ich folgende Konzeption vorgesehen: Eine möglichst vorbildgerechte, landschaftlich ausgewogene, L-förmige Modellanlage mit eindeutiger Trennung zwischen Bahnhof, Bahnbetriebswerk, Stadt und freier Strecke, die weniger auf Rangieren und Spielbetrieb ausgelegt sein sollte. Vielmehr wollte ich mithilfe einer automatischen Steuerung ca. 40 Züge unabhängig voneinander fahren lassen. Mehrere Schattenbahnhöfe sollten in die Automatik miteinbezogen werden.

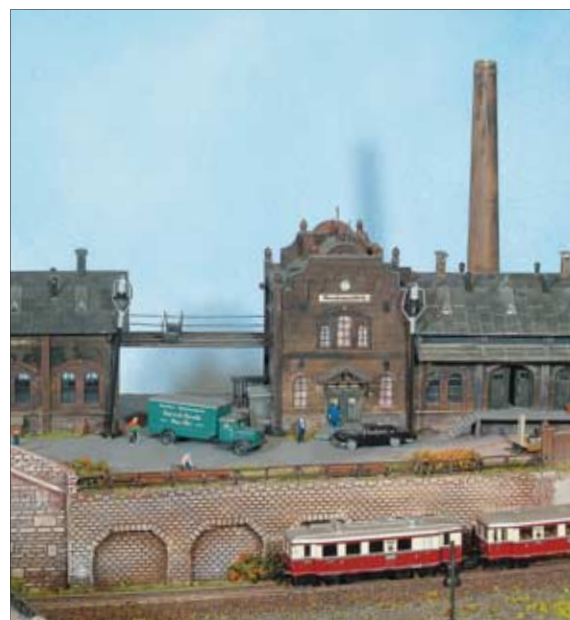
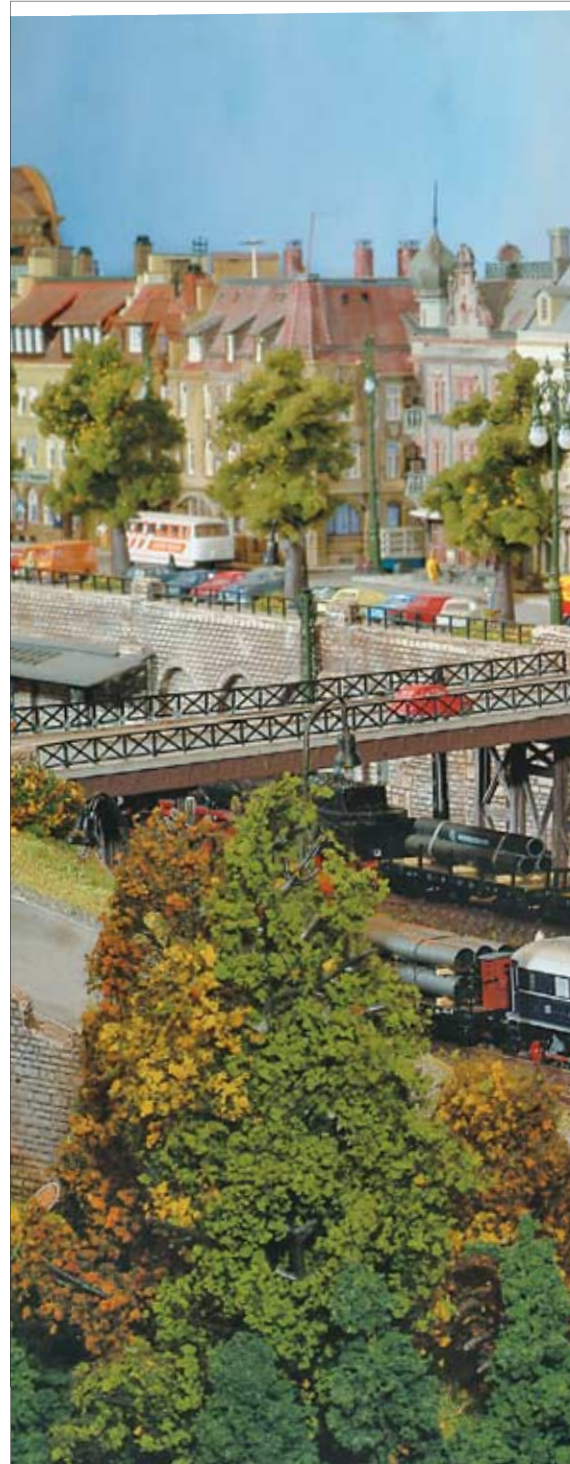
Als Streckenverlauf wählte ich die klassische „Hundeknochen“-Form. Das eine Knochenende verbirgt einen achtgleisigen, zufallsgesteuerten Schattenbahnhof. In einem angedeuteten Bahnhofsvorfeld mit kleinem Haltepunkt für die Nebenstrecke teilt sich die doppelgleisige Hauptbahn um dann über zwei Paradestrecken und mehrere jeweils dreigleisige Schattenbahnhöfe wieder zurückzukehren.

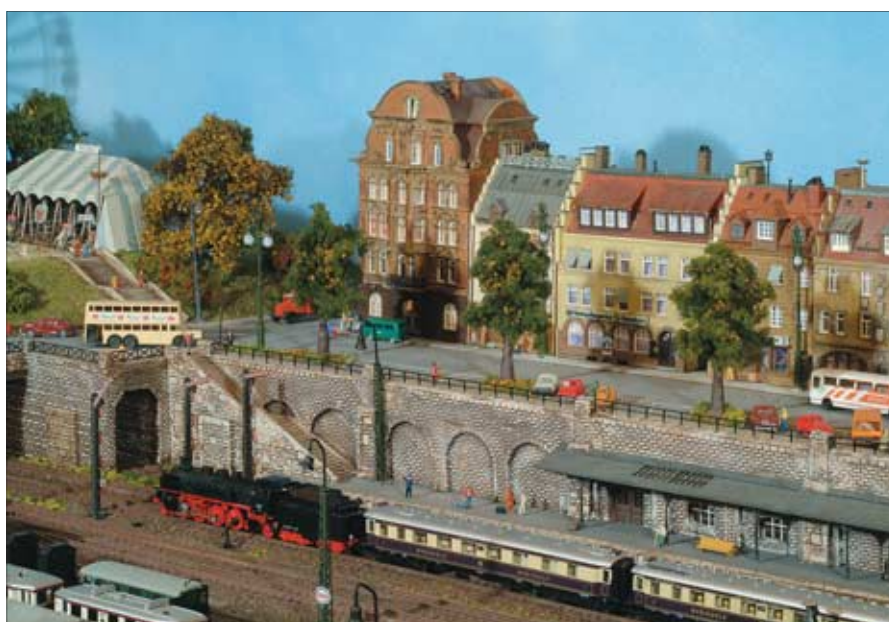
Das Anlagenthema ist sozusagen „zwischen“ Epoche II und III angesiedelt, da es mittlerweile hierfür reichhaltiges industrielles Zubehör gibt. Außerdem erleichtert es das Schummeln beim Einsatz diverser (nicht unbedingt epochengetreuer) Fahrzeuge. Eine Oberleitung wurde nicht vorgesehen, sodass im Wesentlichen Dampf- und Dieselloks zum Einsatz kommen. Die Blockstrecken und Schattengleise sind für Züge bis zu 2 m ausgelegt. Das entspricht einer Dampflok und 12 Orient-Express-Wagen und ermöglicht fast vorbildgerechte Zuglängen. Die Steigung der Strecken beträgt maximal 2 % (2 cm auf 1 m Streckenlänge), sodass auch „schwache“ Loks durchaus lange Züge bewältigen können.

Das rollende Material stammt hauptsächlich von den Firmen Arnold, Fleischmann und Minitrix. Die Züge sind eher nach dem Gesichtspunkt der Laufeigenschaften zusammengestellt als nach exakten Vorbildsituationen, da die Loks leider in Zugleistung und Geschwindigkeit große Unterschiede aufweisen. Kleinere, bayerische Länderbahn-Züge fahren vor allem auf der Nebenstrecke.

Bauweise

Die Anlage wurde in offener Rahmenbauweise erstellt. Auf einen stabilen Rahmen montierte ich 10-mm-Sperrholztrassenbretter für Schiene und





Durch die Höhenstaffelung gewinnt die Anlage an räumlicher Tiefe. Die Straßenbrücke (oben) entstand aus Messingprofilen und Plastikteilen.

Ganz links der Industriebetrieb

Nach dem Haltepunkt durchquert der Rheingold eine Unterführung um in den (nicht dargestellten) Hauptbahnhof einzulaufen.



Der große Ringlokschuppen mit neun Ständen.

Das Bahnbetriebswerk wird durch einen kleinen Hügel vom eigentlichen Bahnhof getrennt. Mehrere Dampfzugspreparer werden im Bw für ihren nächsten Einsatz vorbereitet.