

10
08

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 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



10|2008

MIBA

AM BAHNÜBERGANG SCHRANKEN UND SIGNALE | MODUL-ANLAGE IN H0 DURCHS SCHÖNE HESSENLAND | NEUHEITEN IM MIBA-TEST LILIPUT-KARWENDEL-EXPRESS, FLEISCHMANN-PROFI-BOSS

H0-CLUBANLAGE AUF 47 MODULEN

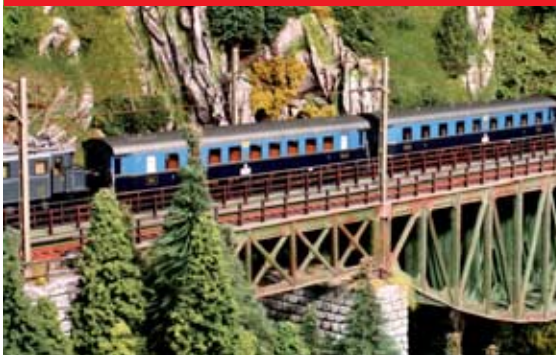
Modellbahn-Sport im Vereinsheim



MIT LILIPUT INS H0-GEBIRGE
Der Karwendel-Express

HANDLICHE ZENTRALE
Der Profi-Boss

BASISWISSEN BAHNÜBERGANG
Signale und Schranken



Wie lange machen Sie Ihren Job eigentlich schon? 5 Jahre? 10 Jahre? 20 Jahre? Auf die berühmten 45 Beitragsjahre wird wohl heutzutage kaum noch einer kommen, zu komplex ist die Berufsausbildung und zu wenig stringent die Berufsausübung. Dennoch: Die meisten von Ihnen werden auf eine ansehnliche Anzahl von Jahren zurückblicken können. Womöglich bei derselben Firma, was natürlich auch eine starke Identifikation mit den Zielen und Produkten des Unternehmens mit sich bringt.

Diese Beschreibung gilt freilich nur für „normale“ Arbeitnehmer. Für leitende Angestellte lässt sich eine solche Charakterisierung immer seltener anwenden. Je höher die Position in einem Unternehmen, desto weniger.

Aktuelles Beispiel ist der Geschäftsführer von Märklin, Axel Dietz. Nach nur eineinhalb Jahren kündigte Dietz seinen Rückzug aus der Geschäftsführung zum Jahresende an; „aus persönlichen Gründen“, wie in der Pressemitteilung betont wurde. Vorgänger Paul Adams (Ulrich Wlecke war planmäßig nur vorübergehend an der Spitze) war zumindest gute 4 Jahre im Amt, Wolfgang Topp hatte es zuvor auf stolze 17 Jahre gebracht.

Schreibt man diese mathematische Reihe weiter fort, ergäben sich für den Dietz-Nachfolger nur ein paar Monate, rein rechnerisch. Aber wir wollen ja den Teufel nicht an die Wand malen und dem noch unbekanntem Topmanager in spe eine lange Schaffensperiode wünschen. Je länger, desto besser, denn nur dann kann die notwendige Identifizierung mit dem faszinierenden Produkt Modellbahn sich entwickeln.

Halbwertszeit

Das Gleiche wünschen wir ebenso den beiden kürzlich neu bestellten Geschäftsführern bei Fleischmann. Mit dem Betriebswirt Marcus Mayr und dem Maschinenbaumeister Manfred Bachmann steht ein Führungsduo an der Spitze, das sowohl die kaufmännischen wie auch die technischen Belange des Unternehmens berücksichtigt. Gerade diese Doppelspitze gibt uns Modellbahnern die Zuversicht, dass nicht nur auf der Kostenseite optimiert, sondern dass auch das alte Fleischmann-Motto „Qualität, Qualität, Qualität“ weiterhin Gültigkeit haben wird, meint *Ihr Martin Knaden*



Wenn ein Eisenbahner-Sportverein den Bau einer Anlage betreibt, ist das selbstverständlich ebenfalls Sport. Schließlich geht so was nicht ohne schweißtreibende Bewegung ab. Wie die Anlage geworden ist, beschreibt Horst Meier in seiner Reportage. Foto: HM
Liliput fertigte den Karwendel-Express (bayerische Wagen von 1929) als komplette Formneuheit. Karl Gebel setzte die Garnitur in artgerechter Umgebung ins rechte Licht. Fleischmann brachte den „Lok-Boss“ als Eingabegerät mit integrierter Zentrale heraus. Unserem Tester Gerhard Peter lag der Regler besonders gut in der Hand. Signale an Bahnübergängen und die Gestaltung von Schrankenanlagen sind eine Wissenschaft für sich. Horst Meier und Dieter Thomas geben Rat.

46 Im zweiten Teil unseres großen Anlagenberichts stellt der Erbauer Alfred Biermann seinen Binnenhafen und das Betriebswerk seiner N-Anlage vor. *Foto: MK*



72 Von den weiteren gestalterischen Fortschritten auf dem „Biergartenmodul“ berichtet Heidi Oberhans. *Foto: Heidi Oberhans*



52 Überall, wo leere Flächen sonst zu ordentlich aussehen würden, kann der Motiv- und Anlagengestalter die neuen Grasbüschel von Noch einsetzen. *Foto: bk*



MODELLBAHN-ANLAGE

Modulanlage des ESV Bischofsheim: 50 Jahre Eisenbahn-„Sport“	8
TT-Anlage für Ausstellungsbetrieb: Ein Bahnhof im Nordosten	36
Durchgangsbahnhof mit Binnenhafen in N (2): Brückenschlag über den Hafen	46
H0-Anlage mit Küstenmotiven (3): Reibung im Rangierbahnhof	60

MODELLBAHN-PRAXIS

Das sperrige Holz	18
Gut verhüllt	54
Gleise, Straßen und Wege	72

NEUHEIT

Ohne Bruch ans Ziel	24
Handliche Zentrale	30
Ein Bahnhof im Heimatstil	32
Büschelweise Gras	52
Blau in die Berge	78
Hoch hinaus	80

DIGITAL-TECHNIK

Und so mappt man Funktionen	26
Schalten via CS und ECoS	42

VORBILD + MODELL

Bahnübergänge (1)	66
-------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	84
Bücher/Video	86
Neuheiten	88
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	114



60

Ein weiteres Hauptmotiv – neben Hafenbahn und Eisenbahnfähre – ist ein Rangierbahnhof mit voll funktionsfähigen Gleisbremsen auf der H0-Anlage von Andreas Lange. Hier kann man Modellgüterzüge tatsächlich zerlegen und neu bilden! Foto: MK

Feedback

Fortsetzung erwünscht!

Nachdem ich nun die MIBA 9/2008 gelesen habe, möchte ich mich einmal als langjähriger Leser zu dieser Ausgabe zu Wort melden:

Team 240: Herrlich! Ich habe diesen Bericht mit Genuss gelesen und freue mich heute schon auf die Fortsetzung! Warum? Nun, nicht weil sich ein paar Leute zusammensetzen und eine Modellbahn bauen wollen, sondern weil mir der Schreibstil mehr als einmal ein Lachen ins Gesicht gezaubert hat! Mir gefällt diese Art der Hobby-Beschreibung und erinnert mich an eine schöne Berichterstattung über ein anderes

Team, welches eine schöne Modellbahn gebaut hat ;-). Ich freue mich jetzt schon auf die weiteren Teile!

Kurzschlussfrei durch Weichen: Ein sehr gut gemachter Grundlagenartikel!
Stefan Panske, Rheinberg

MIBA 9/2008, „Radolfzell“

Wunsch erfüllt

In MIBA 9/2008 äußerte Otto Humbach den Wunsch, die Firma Faller möge die universell einsetzbare Bahnsteigbrücke „Radolfzell“ wieder auflegen! Notfalls sollten sich Interessenten bei Ebay umtun.

Mittlerweile gibt es den Bausatz in H0-Größe wieder, und zwar im Faller-

Hobby-Programm unter der Art.-Nr. 131279! Gemessen am heutigen Preisniveau ist er mit 17,99 € sogar wirklich günstig!

Zugegeben, man findet die Bahnsteigbrücke bei oberflächlichem Durchsehen des neuen Faller-Katalogs nicht so ohne weiteres, denn die unter dem Hobby-Programm auf den Seiten 199 bis 201 aufgeführten Artikel sind nicht in die sonstigen Themenbereiche, in die der Katalog gegliedert ist, eingeordnet.
Bruno Kaiser, Köln

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

Karlheinz Oechsler †

Karlheinz Oechsler ist tot. Mit 54 Jahren ist er seiner schweren Krankheit erlegen. Die Erinnerung an 1983 ist noch frisch, als er zur MIBA-Redaktion kam. Die neue Aufgabe war für ihn eine Herausforderung und er ging sie sofort mit Feuereifer an. Sein Kürzel „ok“ wurde von da ab sein Markenzeichen.

Das damalige Redaktionsteam erwies sich schon bald für alle Beteiligten als Glücksfall, die Zusammenarbeit klappte vom ersten Augenblick an ausgezeichnet. „ok“ lag unter anderem die Jugendarbeit am Herzen, was sich in der Rubrik „Jugend-MIBA“ niederschlug. Zahlreiche Projekte wurden in dieser Zeit umgesetzt, doch das wichtigste Kriterium war, dass sich in diesem Team jeder auf jeden verlassen konnte.

Das ging so bis 1987. Ende des Jahres verließ Michael Meinhold den MIBA-Verlag, um eine neue Zeitschrift „Bahn und Modell“ ins Leben zu rufen. Und auch Karlheinz Oechsler hat sich unter diesen Umständen entschlossen, sich anderweitig zu orientieren.

Die „Trennung“ dauerte bis 1991, dann war ok wieder bei uns. Er übernahm die redaktionelle Leitung der Zeitschrift „Feuerwehr und Modell“, die in der Zwischenzeit beim

MIBA-Verlag erschienen war. Doch es waren verlegerisch turbulente Zeiten.

„Feuerwehr und Modell“ wurde schon nach kurzer Dauer in die Zeitschrift „Auto und Modell“ überführt, Karlheinz Oechsler wurde damals sicher viel Anpassungsvermögen

abverlangt. Mit der Ausgabe 8/92 war „Auto und Modell“ ein abgeschlossenes Sammelgebiet, die Autozeitschrift wurde aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Ein herber Schlag für ok!

Wenig später gelang es ihm, beim Automodellhersteller Herpa ein Betätigungsfeld zu finden, das seinen Interessen und Fähigkeiten entsprach. Er übernahm die redaktionelle Betreuung der Herpa-Hauszeitschrift „Der Maßstab“. Doch auch diesem neuen Engagement war keine lange Dauer beschieden.

Karlheinz Oechsler machte sich schließlich selbständig. Nach einigen Zwischenstationen baute er ein eigenes Redaktionsbüro auf und betätigte sich in der Auto- und Werbebranche. Der Kontakt zur MIBA-Redaktion ging da-



bei nie verloren. Immer wieder übernahm er besondere Aufträge für die MIBA, z.B. die Automodell-Berichterstattung anlässlich mehrerer Spielwarenmesse.

Ende der Neunzigerjahre wurde eine Blutkrebserkrankung bei ihm festgestellt, gefolgt von einer Rückenoperation. Von da an übernahm diese heimtückische Krankheit von Jahr zu Jahr mehr die Regie in seinem Leben.

Karlheinz Oechsler war keiner, der jemals aufgegeben hätte! Er war ein guter Freund und ein kompetenter, humorvoller Kollege. Der MIBA-Verlag trauert um ihn, wir werden ihn ganz sicher nicht vergessen. Unser besonderes Mitgefühl gilt seiner Frau Monika.

ju

Die Modellbahnanlage des ESV Bischofsheim

50 Jahre Eisenbahn-„Sport“

Soll nur einer sagen, Eisenbahn wäre kein Sport! Die Modellbahner in der Abteilung des Eisenbahn-Sport-Vereins Bischofsheim können hiervon ein Lied singen. Trotzdem haben sie mit Gesangsgruppen und schlägerschwingenden Vereinskameraden eigentlich nur die Mitgliedschaft gemein. Über Bau und Schwierigkeiten einer solchen Abteilung berichtet Horst Meier.





Angefangen hat die Geschichte mit der Modellbahn im Juni 1997. Eine Handvoll Liebhaber der kleinen Bahn sprachen im Vereinsheim des ESV von ihrem Hobby. Und so nahm das Schicksal seinen Lauf und endete mit der Gründung einer neuen Abteilung.

Man sprach vom Bau einer ortsfesten Anlage in raumfüllender Bauweise. Doch diese Idee wurde bald wieder verworfen, da auf Ausstellungen die Anlage ebenfalls gezeigt werden sollte. So kam nur eine mobile Modellbahn in Gestalt vieler einzelner Module infrage. Auch das liebe Geld spielte an diesem Abend eine große Rolle. Eine Abteilung ohne einen Pfennig auf dem Konto war nicht lebensfähig und konnte ein solches Projekt nicht stemmen.

Um dies abzuwenden, übernahmen die Erbauer der Module die Kosten und wurden somit zu Eigentümern. Bei dieser Menge an Gesprächsstoff ging man am Abend sehr spät auseinander. Während der eine noch etwas verweilte, sah er schon mit verträumten Augen auf einer großen Modulanlage einen mit lautem Getöse dahinrauschenden Zug. In Wirklichkeit donnerte draußen vor der Tür gerade eine Ellok der Baureihe 150 mit vielen Güterwagen am Haken vorbei ...



In der hochherrschafftlichen Villa bereitet man sich auf die Ferienfahrt vor, das Taxi steht schon bereit. Gut gefällt die großzügige und maßstäbliche Gestaltung des Anwesens (einschließlich der Bäume) im Rahmen eines Kurvenmoduls.

Einige Monate später, neue Gesichter erschienen im Clubraum und wurden sofort eingeklinkt in die Erstellung der Grundlagen für den Modulbau. Denn der modulare Aufbau verändert das Gestaltungsprinzip und die Perspektiven. Statt einer unübersichtlichen, geschlossenen Geländefläche säumen harmonisch an die Strecke angepasste Landschaftsausschnitte die Fahrten der Züge. Herbert Lang ging nach Hause und baute als Erstes ein Modul als Prototyp. Viele Hände und Augen begutachteten dieses Muster von innen und außen, von oben und unten. Eine große Modulanlage konnte jetzt gebaut werden. Es sollte eine zweigleisige Hauptstrecke im Zweileiter-Gleichstromsystem werden. Für den

Übergang der Module entwickelten sie eine eigene Norm. Der Maßstab beträgt 1:87, Baugröße ist also H0. Dieser wahrgewordene Traum sollte einmal über 80 Meter Gleislänge haben.

Bald dröhnte es aus der Werkstatt vom Lärm der Maschinen. Und viele Hände der neuen Vereinsabteilung fanden hier eine handwerkliche Beschäftigung beim Bohren und Sägen, weitere Hände waren notwendig zum Hämmern und Schrauben. Nach den Modulkästen kamen die Holzbeine an die Reihe mit den Sockelverstellern, damit die Module endlich das Stehen lernten. Als nächster Schritt war die Verlegung der Gleisbettung aus Kork vorgesehen und darauf kam dann das Gleismaterial.



Im Nachtsprung brachten Schnellzüge Moha-Milchwagen (Krüger-Modellbau, Wetzlar) von Norddeutschland nach Frankfurt-Sossenheim, wo sie nach dem Entladen wieder auf die Rückreise gingen.



Im Bahnhofsbereich befindet sich auch die Bushaltestelle; der Bahnbus trägt die für die Epoche richtige, purpurrote Lackierung.



Natürlich darf in der Umgebung des Bahnhofs der typische Kiosk nicht fehlen, hier noch ohne die „obligatorische“ Stammkundschaft.

Fortschritte

Zu Beginn des Jahres 1998 gab es zum ersten Mal eine Einberufung zur Mitgliederversammlung. Das 40-Jahre-Vereinsjubiläum des eigentlichen Vereins ESV war für die Modellbahner ein Grund, an diesen Jubeltagen im Mai 1998 dabei zu sein. Es piff und zischte, die Schweizer Wagen der „Rhätischen Bahn“ setzten sich in Bewegung – auf einem Wagen stand eine lila Kuh. Die Nebenstrecke in H0 verblüffte mit ihrer Landschaftsgestaltung und den Details: Einen Fliegenpilz, einen Hasen und einen entlaufenen Schimpansen konnten die Besucher hier in einem Suchspiel finden. Die neue Modulanlage stand in ihrer Bauphase nackt daneben – doch man konnte bereits erkennen, dass hier etwas Großes heranwuchs.

Neben dem Weiterbau an den Modulen wurden die verschiedenen Arbeitsschritte in Form einer Loseblattsammlung erstellt und den Bauherren an die Hand gegeben. Eine Exkursion zur Modellbahnmesse Sinsheim war ein wichtiges Ziel aller Modellbahner. Hier ging es um einen Vergleich mit dem Anlagenbau der ausstellenden Modellbahn-Vereine. Als Zwischenergebnis konnte man konstatieren: Die