MIBA 2/2006

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

2/2006

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

4 194038 206506 02

MIBA 2/2006

Schwerpunkt: Weichenbau ● Neuheiten: Gruppe 30 (H0) und Desiro (N) von Fleischmann; Märklin-Langenschwalbacher; V 90 (H0) von Trix

Nach dem Fest ist vor dem Fest

Ho, ho, ho!!“ – haben Sie es auch so satt? Wochenlang nervten uns rotweiß ummantelte Bartträger, 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 wohlig 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 dutzendweise 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.

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 H0 die bayerische G 4/5 H (nicht verwechseln!) und Märklin lüftete sein Geheimnis um den „Eierkopf“ VT 08.5, um nur mal zwei Beispiele zu nennen.

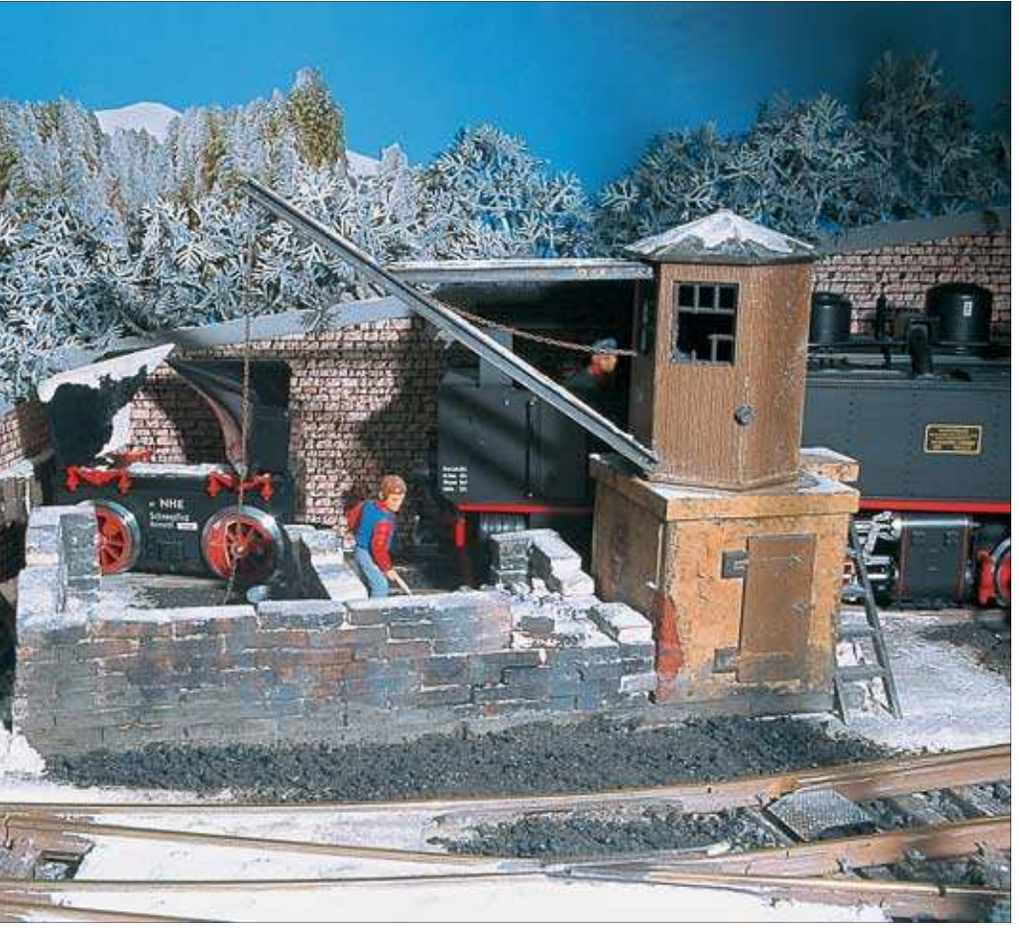
Was bleibt also noch zu berichten, wenn schon die dicken Brocken bekannt sind? Eine ganze Menge, denn das Salz in der Suppe unseres Messeberichts sind nach wie vor die kleinen Hersteller, die oft nur mit einem einzigen Modell oder einem liebevoll gestalteten Zubehörartikel auf sich aufmerksam machen.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

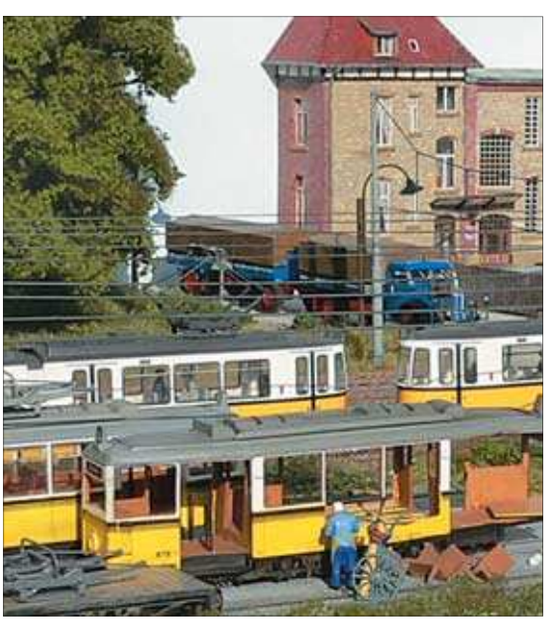
Noch wissen auch wir nicht von allen Herstellern, welche Neuheiten offeriert werden. Absehen lässt sich aber jetzt schon, dass auch diesmal der wesentliche Teil dem Maßstab 1:87 zuzurechnen sein wird. In diesem Sinne lass ich's mir gefallen: „H0, H0, H0!“ – meint Ihr *Martin Knaden*

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.

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

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

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 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
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 sinnwahrender 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 aufraffen, 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?), eingesetzte 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 eingesetzte Dachaufsatz, denn die asymmetrisch ausgeführten Fenster im Dachaufbau 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 beigefügte 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 hervorzustechen.
Andreas Siebach (E-Mail)

MIBA 11 und 12/2005, Fdl 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.

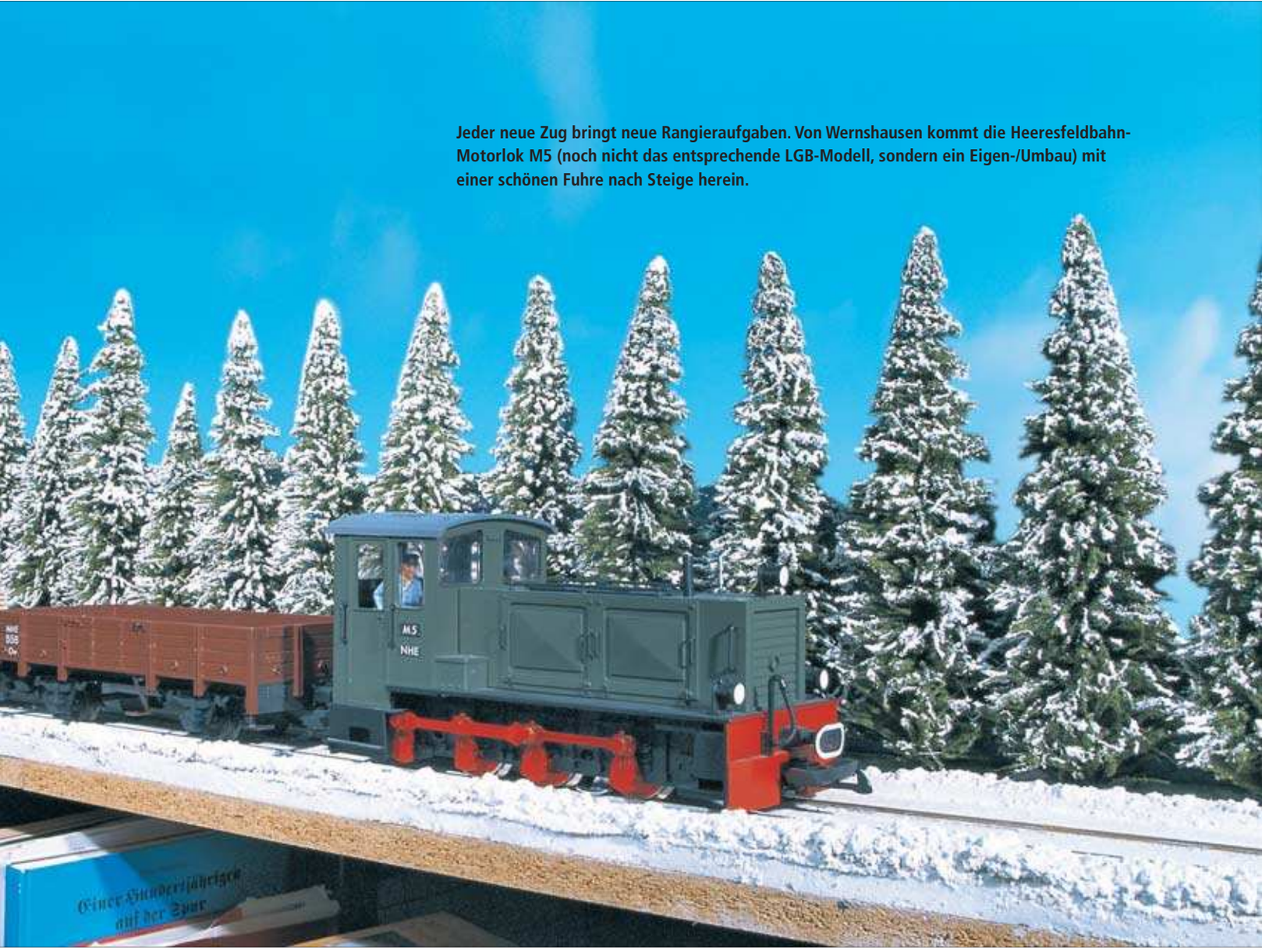
Wie schon in der letzten Folge beschrieben, besteht das Nordharz-Eisenbahn (NHE)-„Layout“ meiner LGB-Anlage im Wesentlichen aus zwei Strecken, der „Stammstrecke“ Wernshausen–Steige–Norderode und der im betrieblichen Mittelpunkt, dem Bahnhof Steige abzweigenden „Bergstrecke“ Steige–Michelrode–Hexenstein,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