

10
06

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 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



10 | 2006

MIBA

MODELLBAHN-TECHNIK | PIEZO-MOTOREN | MODELLBAHNANLAGE | DIE FICHTELGEBIRGSBAHN | N-NEUBEHIT | FICHTENBAUSÄTZE VON BUSCH | IM MIBA-TEST | CONRAD-E 10.3 IN N

NEUE NADELBÄUME – REALISTISCH UND PREISWERT

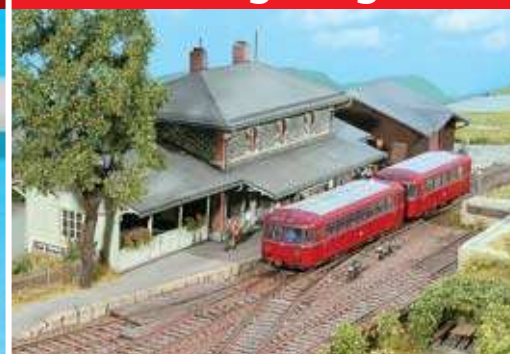
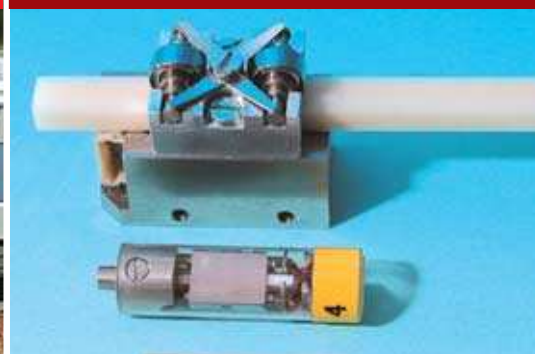
Keine Furcht vor Fichten



CONRAD-E 10.3 IM MIBA-TEST
Bügel falte in N

INNOVATIVE TECHNIK IM MODELL
Piezo-Motoren

MODELLBAHN-ANLAGE
Im Fichtelgebirge



Nicht der Bauernhof und auch nicht die Limburger Zigarre, sondern der Hintergrund steht diesmal im Mittelpunkt der Betrachtung. *Horst Meier* inszenierte dieses Motiv mit den neuen Fichtenbausätzen von Busch und gibt ab Seite 52 Tipps für ein wirkungsvolles Aufstellen.

Zur Bilderleiste unten: Conrad bietet in Baugröße N die Bügelfalten-E 10 an. Wir haben sie getestet. Rutger Friberg stellt neue, winzige und vor allem bezahlbare Piezo-Motoren vor und Martin Knaden porträtierte die sehenswerte Modellbahn von Hans Kugler mit dem Bahnhof Bad Berneck. Fotos: gp, Rutger Friberg, MK



So ein Salat ist eine feine Sache: Gesund bis zum Abwinken und auch – je nach Zutaten – schmackhaft. Ich persönlich werte Blattsalat oder dreifarbigem Paprika gern mal mit etwas grünem, eingelegtem Pfeffer und natürlich einer Zwiebel auf. Lediglich das Schnippeln ist eine langwierige Angelegenheit. Bei dieser eher monotonen Tätigkeit schweiften die Gedanken ab.

So kam mir kürzlich meine erste Anfangspackung in den Sinn. Der Verkäufer von Möllmann (ortskundige Modellbahner können jetzt meine Heimatstadt erraten) hatte meiner Mutter eine Packung des Wechselstrom-Systems empfohlen. Diese sei – so sein kaum widerlegbares Argument – vom Stromsystem her für einen Fünfjährigen genau das Richtige. Mutter konnte gut nachvollziehen, dass ein Gleichstromsystem, das bei Kehrschleifen Kurzschlüsse verursacht, nur zu erhöhtem Betreuungsbedarf führen würde. Auch das auf Mehrzugbetrieb ausgelegte Trix-Express-Gleis schien ihr bei einer einzigen Lokomotive nicht wirklich notwendig.

So geschah es also, und es wird Zeit, dass ich dies nach über 40 Jahren gestehe, dass ich – wenn auch ohne eigenes Zutun – zur Wechselstromfraktion eingezogen wurde. Jawohl: ich war damals Märklinist.

Sogar mit Überzeugung. Die kleine schwarze Lok mit der großen „3000“ auf der Seite zog rasend ihre Kreise, Kipplore und Flachwagen wurden mit allerlei Ladegut (vorwiegend von Haribo) auf die Rundreise geschickt und fiel die Fuhre mit Karacho aus der Kurve, war der Spaß noch mal so groß: „Mami, Mami, ein Unfall, ein Unfall!“

Im Laufe der Jahre kam immer mehr zusammen: Loks, Wagen, Gleise (der sogenannte „Parallelkreis“) und die ersten beiden Weichen – alles voll systemkompatibel vom selben Hersteller – ermöglichten einen abwechslungsreichen Gegezugbetrieb.

Ein Fest war einige Zeit später die riesige Zugpackung mit der 23, einem grü-

nen, einem roten und einem blauen Wagen. Zur Schonung der teuren Garnitur durfte ich nicht sofort mit diesem Zug Vollgas fahren. Streng überwacht wurde die Stellung des Traforeglers auf den Maximalwert 60 km/h festgelegt; erst im Laufe der Zeit – immer zu besonderen Anlässen – durfte dann auch schneller gefahren werden, was durchaus die jeweilige Steigerung der Spielfreude über einen längeren Zeitraum streckte.

So wuchs ich heran und die Märklin-Bahn mit mir. Erst eine kleine Platte, dann eine kleine Erweiterung, schließ-

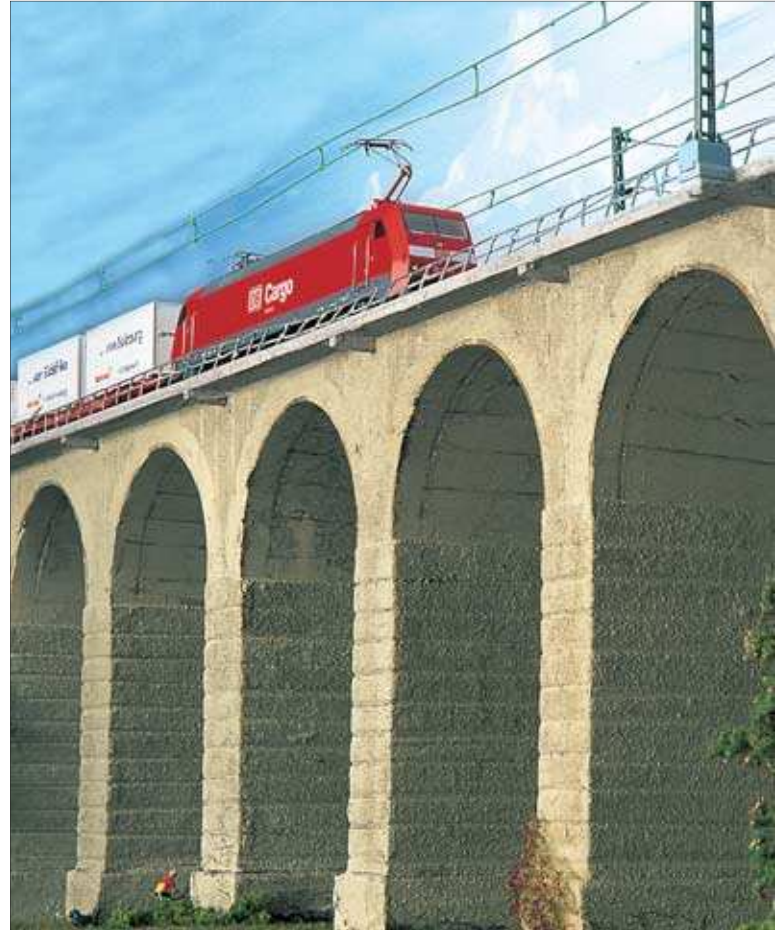
Erinnerungs-Salat

lich der eigene Keller und eine große Erweiterung. Nichts hätte diese Idylle trüben können – schien mir ...

Doch dann, ich war 16, kam ich mit anderem Gedankengut in Berührung. (Nein, nicht was Sie denken!) Die Erweiterung des Horizonts erfolgte in Gestalt von Burkhard Kiegelands „Modell-eisenbahn – ein Hand- und Spielbuch“. Eine völlig neue Welt tat sich auf: Begriffe wie Zweileitergleichstrom, Selbstschottern von Gleisen, Zurüstteile oder gar ganze Bausätze von M+F und Günther – ja sogar Fachzeitschriften gab es! Der damals einsetzende Prozess einer nachhaltigen Gesinnungsänderung führte schließlich zu einem Werdegang, der MIBA-Lesern recht genau bekannt sein dürfte.

Die Anfänge indes waren bisher kaum jemandem bekannt. Ich habe sie nie so recht erzählen können. Viele Gelegenheiten hätten sich angeboten, doch eine wie die andere verstrich ungenutzt. Eine Erklärung für dieses lange Schweigen habe ich nicht ...

Nun aber Schluss mit den rückwärts-gewandten Gedanken. Zurück zum Salat, hab schließlich Hunger. Wobei war ich noch gerade? Ach ja: Beim Häuten der Zwiebel. *Ihr Martin Knaden*



88 Ein exaktes Modell der 94.5 mit Riggerbach-Gegendruckbremse stellt die Weinert-Maschine dar, wenn die Bausatzteile zusammengebaut wurden. Martin Knaden hat sich der Preußin angenommen und gibt Tipps zum Gelingen.
Foto: MK

40 Ein interessantes Konzept: Die Bahnhöfe sind ausgestaltet, die dazwischenliegenden Strecken nicht. Hans Kugler baute die Fichtelgebirgsbahn nach Bad Berneck und Bischofsgrün im H0-Maßstab nach. Wichtig ist für ihn der vorbildgetreue Betrieb.
Foto: MK





30 Den beeindruckenden Bielefelder Viadukt holten sich Jürgen und Andrea Kalvari auf ihre H0-Anlage. Der viergleisige Viadukt ist eine hervorragende Parodestrecke!
Foto: Andrea Kalvari

78 Zur Spur Null gewechselt ist Michael Ziegeler vor ein paar Jahren. Sein Thema ist Nebenbahnbetrieb nach DB-Vorbild irgendwo zwischen 1955 und 1966.
Foto: gp



MODELLBAHN-ANLAGE

H0-Anlage der EF Kahlgrund:
Die Spessartrampe (2) 8
Viadukt als Parodestrecke:
Der Bielefelder Viadukt 30
Eine Fichtelgebirgsbahn in H0:
Nach Bad Berneck
und Bischofsgrün (1) 40
Die Rhätische Bahn zur Dampfzeit:
Albulabahn um 1905 56
Nebenbahn zwischen 1955 und 1966:
Null(-)Idylle 78

VORBILD + MODELL

Wenns nicht mehr weitergeht (15):
Schmuckstück am Taunus 16

VORBILD

Schlicht und einfach:
Die preußische G 7.1 24
Schweineschnäuzchens Anhang 76
Gölsdorfs gute Gabe 86

MIBA-TEST

Preußisch sparsam (Piko 55.0) 26
Preiswerte Bügelfalte (E 10.3 in N) 74

PLANEN + FAHREN

Südbahn, Schubloks und Senator 34

NEUHEIT

Frische Fichten aus Viernheim 52
Steil ist geil (Weinert 94.5) 88
Nur ein kleines Trafohaus 90
Das Altern von Dampfloks 92

MODELLBAHN-TECHNIK

Experimente mit Spitzentechnik 64

MODELLBAHN-PRAXIS

Einfach abgeriegelt 48
Heidi mit den schönen Augen 72

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 94
Bücher/Video 96
Neuheiten 99
Kleinanzeigen 105
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 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: yalcintas.alexander@mzv.de

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

MIBA 3/2006, Mobil sein ist in ...

Kleiner Fehler: 1 statt 10

Ihnen ist in der Stückliste zum Handregler ein kleiner Fehler unterlaufen. Das Potenziometer „R1“ ist hier mit 1k anstatt mit 10k angegeben. Im Schaltplan steht übrigens der richtige Wert.

Ansonsten ist das ein schöner, kompakter Handregler, der sich auch – ohne viel mehr Platzbedarf – auf einer Streifenraster-Platine aufbauen lässt. Für Leute, die nicht die Möglichkeit zum Platinen-Ätzen haben

Dietrich Obel (E-Mail)

MIBA 8/2006, Rubrik Leserbriefe

Weiter so, Firma Viessmann

Dem Leserbrief „Es geht auch anders“ aus MIBA 8/2006 kann ich mich, was die Firma Viessmann betrifft, nur anschließen. Habe montags einen defekten Trafo eingeschickt und mittwochs auf Kulanz einen Neuen erhalten. Das war auch ein prompter Service, der veröffentlicht werden sollte. Es gibt eben doch noch kundenorientierte Unternehmen in Deutschland – weiter so, Firma Viessmann!

Hans-Georg Kunz (E-Mail)

MIBA 9/2006, Editorial

Auf den Punkt gebracht

So deutliche Worte habe ich schon lange nicht mehr in einer Modellbahnzeitschrift gelesen. Martin Knaden hat die Unverschämtheit dieser Firma auf den Punkt gebracht! Danke für den Artikel! Weiter so!

Rolf Busch (E-Mail)

MIBA 9/2006, Rubrik Neuheiten

Beim Vorbild verkehrt

In der Neuheitenvorstellung „Hobby-Hercules in HO“ von Piko hat sich ein Fehler eingeschlichen. Die Typhone sind im Modell nicht verkehrt herum aufgesetzt, sie sind am Original verkehrt montiert, weil es für das Lokpersonal durch die dünne GFK-Kabine sonst zu laut gewesen wäre.

Klemens Tatzreiter (E-Mail)

H0-Anlage der Eisenbahnfreunde Kahlgrund

Die Spessartrampe (2)

Der Schiebetrieb auf der Steilrampe Laufach–Heigenbrücken ist das Anlagenthema auf der sehenswerten H0-Anlage der Eisenbahnfreunde Kahlgrund. Stand in der letzten Folge das Ansetzen der Schiebeloks im Bahnhof Laufach im Vordergrund, so ist es diesmal das Absetzen vor dem Schwarzkopftunnel. Sobald die Strecke frei ist, kehren die Schubloks auf dem richtigen Gleis zum Ausgangsbahnhof zurück. Zum Vergleich empfohlen: Michael Meinholds Beitrag „Mit Dampf und Doppelschub über die Spessartrampe“ in MIBA 10/2005.



Oben: Bahnhof Laufach, Einfahrt. Der Fahrdracht ermöglicht auch elektrische Traktion.
Rechte Seite: Ein Güterzug auf der Rampe. Am Zugschluss erkennt man die schiebende 95.
Unten: Ein (für das Jahr 1956 etwas zu moderner) Wendezug kommt aus Richtung Aschaffenburg. Auf den Wiesen entlang der Strecke ist die Heuernte in vollem Gange.



Zurück in die Gegenwart und Realität; vor Baubeginn der Anlage hatten wir uns nach einigen Diskussionen entschlossen, die Epoche III kurz nach der Elektrifizierung zu wählen. Dies erlaubt uns den Übergang vom Dampftrieb zum Elektrobetrieb darzustellen.

Da sich an den Gebäuden im Bahnhof Laufach über die Jahre fast nichts geändert hat, ist es aber durchaus möglich, auch mal den Betrieb der Epochen IV und V durchzuspielen. Ein Auge muss man dabei aber zudrücken, sind doch inzwischen die Gleise zum Lokschuppen verschwunden und die Gleise an Rampe, Güterschuppen und Freiladegleis mussten einem Park+Ride-Platz weichen. Besonders an unseren Ausstellungstagen gibt es öfter Betrieb nach Epoche V oder es verkehren typische Züge quer durch die Epochen, schließlich wollen die Kinder die heutigen Stars der Schiene, allen voran natürlich den ICE, sehen.

Die Ursprünge unserer Anlage liegen schon 20 Jahre zurück, doch auch heute noch wird immer wieder daran gebaut und natürlich auch renoviert. Nach dem Umzug in unser eigenes Clubheim konnten wir die Bergstrecke noch etwas verlängern und haben damit nun die Möglichkeit, einen Teil der Eisenwerke Düker darzustellen. Die Rangierfahrten auf dem Anschlussgleis werden den Betrieb dann noch bereichern. Am vorderen Anlagenrand, zwischen den Eisenwerken und dem hohen Brückenbogen am Ortsausgang von Hain, wird gerade die B 27 neu angelegt, diesmal ausgerüstet mit dem Falter-car-system.

Am meisten geändert hat sich im Lauf der Jahre die Steuerung der Anlage. Nach dem ursprünglichen Analogbetrieb begannen Überlegungen, wie der Schiebetrieb durchgeführt werden kann. Mit der Digitalisierung der Schiebeloks war die Lösung gefunden, der übrige Betrieb erfolgte weiterhin analog. Mit immer weiteren Verfeinerungen war dies der Stand für viele Jahre. Das Zusammenspiel von Zug- und Schublok erforderte ein gewisses Feingefühl und Aufmerksamkeit. Besonders an Ausstellungstagen kam es immer wieder zu kuriosen Erscheinungen. Der Mann am Regler, abgelenkt durch Gespräche mit Besuchern, verlor den Zug aus den Augen und plötzlich war die Schiebelok im Tunnel verschwunden und geisterte durch den Untergrund der Anlage. Oder die Schiebelok fuhr eine halbe Zuglänge hinter

