

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 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

D-Züge unter Draht

Bad Salzungen zur Epoche III



Brawa-T 5 im MIBA-Test: S. 20



Moselbahn in H0

Die Bahn in Bullay

Stützmauern im Modell

Gebogen und geneigt

Top-Neuheiten im MIBA-Test

Brawa-T 5 und Märklin-T 3



Den fiktiven Bahnhof Bad Salzungen baute Hans-Peter Kähler als Betriebsmittelpunkt seiner Anlage. Die feinen Schienenprofile und die nicht minder perfekte Fahrleitung porträtieren wir in unserer Titelgeschichte ab Seite 8. *Martin Knaden* lädt ein zum Fotorundgang. Im kleinen Bild die württ. T 5 von Brawa, der wir einen MIBA-Test widmen.



Das Böse ist immer und überall!“ – Diese bahnbrechende Erkenntnis goss die Erste Allgemeine Verunsicherung während der Achtzigerjahre in ihr berühmtes Lied vom Banküberfall. Was bis dato eher als Warnung strenger Erziehungsberechtigter jedweder Couleur an die aufmüpfige Jugend gedient hatte, wurde jüngst von Forschern aus England mit wissenschaftlicher Genauigkeit bestätigt (wobei wir aber selbstverständlich davon ausgehen, dass die Veröffentlichung kurz vor der Spielwarenmesse nur ein kalendarischer Zufall ist ...):

Die Forscher hatten nämlich in Experimenten herausgefunden, dass Menschen dazu neigen, ihren Mitmenschen Nachteile zuzufügen, auch wenn sie selbst keinerlei Vorteile davon hatten. Die Vergleichsgruppe bestand interessanterweise aus Schimpansen, die untereinander zwar durchaus zänkisch sind, aber nichts daran finden, dem Artgenossen auch mal einen Vorteil zukommen zu lassen. Unsere Schadenfreude haben wir also offenbar nicht während der Evolution erworben, sondern selbst entwickelt.

Aber ist das der entscheidende Schritt, der den Homo sapiens von seinen engsten Verwandten unterscheidet, ihm sozusagen die nächste Stufe der Entwicklung erst ermöglicht hat? Mag sein, Genaues weiß man (noch) nicht. In so manchem Spiel jedenfalls drückt sich diese Freude am Schaden des anderen unmittelbar aus: Der Aufforderung im Spieltitel zum Trotz ist es ja gerade der Reiz der Sache, den anderen zur Weißglut zu treiben, indem man dessen Figürchen beim „Mensch, ärgere dich nicht!“ vom Parcour kickt.

Aber es gibt auch andere Formen des Spiels, weniger archaisch und darum möglicherweise weiter fortgeschritten: Formen des Zusammenspiels nämlich, bei dem das Ganze mehr darstellt als die Summe aller Einzelerfahrungen. Der

„Rheinländer ansisch“, wie ihn Konrad Beikircher stets so treffend auf den Punkt bringt, hat dieses Prinzip zur allseits akzeptierten Volksweisheit erhoben: „Man muss auch jönnne könne!“

Nun ist ja der „Modellbahner ansisch“ diesbezüglich dem Rheinländer sehr ähnlich. Er organisiert sich in Clubs, wo das Zusammenspiel im Bau einer Anlage gipfelt. Auf selbiger wird eine heile Welt en miniature zelebriert, auf der es zwischen den Bewohnern nicht herziger

Spiel und Zusammenspiel

zugehen könnte. Auch der Betrieb erfordert ausgeprägten Gemeinsinn: Verteilte Rollen von Lokführern und Stellwerkern ermöglichen die Einhaltung des Fahrplans und die Geselligkeit endet nach erfolgreicher Betriebssession noch lange nicht.

Hat sich der Clubkollege eine neue Lokomotive zugelegt, werden die Köpfe zusammengesteckt und das Wunderwerk der Feinmechanik begutachtet. Ist das Modell vielleicht nicht so gelungen (was ja heutzutage bei Neukonstruktionen praktisch nicht mehr passiert ...), kommt keinerlei Schadenfreude auf; vielmehr kumuliert sich die Enttäuschung zu solidarischer Empörung.

Bedeutet aber die friedliche Grundhaltung des Modellbahners nun einen weiteren Fortschritt oder ist die fehlende Niedertracht eher als affiger Rückschritt zu betrachten? Die Antwort liegt bei uns selbst und ist beispielhaft am Angebot der diesjährigen Messe auszumachen: Angenommen, die Industrie bringt so gut wie keine Neuheiten für Spurweite und Epoche Ihres Hobbykollegen – freut Sie das etwa? Ich hoffe, nein, und das ist doch eigentlich ein Fortschritt – meint Ihr *Martin Knaden*

54 Am Fluss entlang geht
es aufs Land ...

Das Ehepaar Kalvari erzählt
anhand von gekonnt gestalteten
kleinen Modellbahnszenen auf
der Märklin-Anlage alltägliche
Geschichten.

Foto: Andrea Kalvari



78 Die neuen Faller-Bäume
hat sich Bruno Kaiser
vorgenommen. Diese können
sich von Hause aus schon sehen
lassen. Aber Bruno Kaiser macht
noch Verbesserungsvorschläge,
vor allem für einzeln stehende
Bäume. Dazu passt bestens das
Pilz- und Farn-Set von Busch!

Foto: Bruno Kaiser





20 Das von vielen Modellbahnern sehnlichst erwartete Brawa-H0-Modell der württembergischen T 5 (BR 75.0) war der MIBA natürlich einen ausführlichen Test wert!
Foto: MK

46 Motive von der Moselbahn beschreibt Rolf Knipper in seinem Beitrag „Mit der Bahn nach Bullay“.
Foto: Rolf Knipper

MODELLBAHN-ANLAGE

Bad Salungen – reines Bahnhofsthema: Kopfmachen im Sackbahnhof	8
Die Moselbahn in H0:	
Mit der Bahn nach Bullay	46
Hochfein detaillierte Märklin-Anlage: Stadt, Fluss, Land ...	54

VORBILD

Eine Klasse für sich	16
Messebf, CIWL-„P“, Rheingold 1955 ...	28
Deutsches Reich – 1 und 2	84

MIBA-TEST

Dampfer mit doppeltem Boden (Brawa-T 5)	20
Zierliches Zugpferd (Märklin-T 3)	38
Fleißiges Lieschen (Minitrix-57)	52
Kiss me, Fifty!	80

MODELLBAU

Schräge Stützmauern in der Kurve	24
Preiswerte Verteiler	86

VORBILD + MODELL

Genormte Enden	32
Die Filderbahn und ihre Fahrzeuge	72
„Mediolanum“ und „Lemano“	88

MODELLBAHN-PRAXIS

Kuppelstangen angeschwärzt	42
----------------------------	----

ANLAGEN-PLANUNG

Modellbahn auf kleinstem Raum	60
-------------------------------	----

NEUHEIT

Drahtlos elegant	76
Feines für H0-Wälder	78
Ein Wagen für die Fähre	94

ELEKTROTECHNIK

Mobil sein ist in ...	90
-----------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	62
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 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.

Zum Thema hohe Preise

Jeder Handgriff kostet Geld!

Auf Seite 7 (MIBA 1/06) wundert sich ein Leser zu Recht über die hohen Preise der Modellbahnindustrie. Auf der Folgeseite lässt sich gleich ein Grund für hohe Preise ableiten, wenn ein anderer Leser kostenlose Kulanz fordert und einen Eigenbeitrag für den Austausch gebrauchter Gleise ablehnt. Jeder Versicherungsfall würde hier einen Abzug „neu für alt“ berücksichtigen.

Meine bisherigen Kulanz Erfahrungen bei Modellbahn- und Zubehör Anbietern waren äußerst positiv! Zuletzt wurde mir von Trix eine 25 Jahre alte, aber fabrikneue Lok kostenlos repariert. Ich hätte für die Serviceleistung gerne bezahlt, denn als Betriebswirtschaftler aus dem Dienstleistungsbereich weiß ich, dass jeder Handgriff Geld kostet – und irgendwo muss man diese Kosten einkalkulieren.

Man sollte heute froh sein, wenn man ein reparaturbedürftiges Teil überhaupt ans Werk senden kann, denn nur dort kann man sicher sein, eine fachgerechte Arbeit zu erhalten. Bekanntlich hat jede Arbeit ihren Preis. Überraschenderweise habe ich die meisten Reparaturen – auch dann, wenn die Defekte möglicherweise selbst verschuldet waren – unberechnet zurückerhalten.

Eduard Reinel, Nürnberg

MIBA 2/2006, Die feine englische Art

Vom Markt verschwunden?

Vielen Dank für Heft 2/2006! Ich bin noch heftig am Stöbern, aber ich stolperte doch schon über eine Aussage von Horst Meier in seinem Bericht „Die feine englische Art“. Er schrieb dort von Spurweite N und den klassischen britischen Schrulligkeiten und erwähnte als normal die „nächstgrößere Spurweite H0“.

Da bekam ich einen Schock, da ich im letzten Jahr einige Produkte von Tillig gekauft habe und nun befürchtete, dass TT urplötzlich vom Markt verschwand? Nach einem kurzen Anruf in Sebnitz war ich beruhigt, es war wohl doch nur ein falscher Zungenschlag! Übrigens, es gibt in England eine 3-mm-Society, welche man auch als Spur TT beschreiben könnte.

A. Reichel (E-Mail)

LESERBRIEFE

MIBA-Spezial 66

Auch Exoten aufnehmen!

Mit Bedauern habe ich in MIBA-Spezial 66 (Anfangspackungen) festgestellt, dass der Autor bei den Startpackungen der Firma Fleischmann die Startpackungen der Baugröße 0e einfach weglässt! Ich unterstelle keinen Vorwurf, bin aber der Meinung, dass der einzige deutsche Hersteller von Startpackungen in 0e durchaus genannt werden müsste, auch wenn Magic Train ein Stiefkind von Fleischmann ist. Man schämt sich offensichtlich für diesen „Fehltritt“.

Die Packungen sind durchaus vollzählig, mit attraktiven Fahrzeugen versehen und haben mehr Aufmerksamkeit verdient. Auch das Preis-Leistungsverhältnis ist o.k. Wenn man schon eine Marktübersicht macht, könnte man doch auch die „Exoten“ mit aufnehmen! In On30 (Spur Null-Schmalspur mit 30 Zoll Vorbildspurweite) bietet Bachmann ebenfalls Anfangspackungen an.

Manfred Konermann (E-Mail)

MIBA 2/2006, Leserbrief

Seit November lieferbar

In Heft 2, Seite 7, ist der Leserbrief von Herrn Reifferscheid abgedruckt („Ernüchterung“). Bei der Lektüre kann der Eindruck entstehen, dass unsere ABC-Bausteine nicht lieferbar sind. Tatsächlich sind die Lenz-Bremsmodule 2 und 3 seit November 2005 im Fachhandel verfügbar (s.S. 100 im selben Heft).

Peter Rapp, Lenz Elektronik

MIBA 2/2006, Schwerpunkt Weichen

Baubericht ist große Klasse

Der Bericht über den Bau bzw. Umbau einer Tillig-Weiche mit den Stellstangen ist große Klasse. Auf die Idee muss man erst mal kommen. Hat mir gut gefallen, ich werde demnächst auch so bauen.

Jens Braun (E-Mail)



Quer über den Gleisenden des Kopfbahnhofs steht das EG von „Bad Salzungen“ (oben). So geht keine Nutzlänge für die Bahnsteiggleise verloren.

Links: Sorgfältig sind die Bahnsteige ausgebildet – bis hin zu den Überfahrten für die Elektrokarren.

Rechts: Geradezu typisch für ältere Bahnhöfe sind die Aufsichtsbuden in Bahnsteigmitte.

Ganz rechts: Stellwerk an der Einfahrt





Bad Salzungen – ein reines Bahnhofsthema in H0 (1. Teil)

Kopfmachen im Sackbahnhof

Hans-Peter Kähler ist für langjährige MIBA-Leser kein Unbekannter! Seine jetzige H0-Anlage ist wieder, wie seine letzten beiden Anlagen, im Keller aufgebaut. Außerdem orientiert sie sich sehr stark an bestimmten Vorbild-Gegebenheiten, ohne dass es das plausibel klingende „Bad Salzungen“ wirklich gäbe.

Beginnen habe ich den Bau meiner Modellbahnanlage „Bad Salzungen“ 1976, beendet 1993. In sie floss letztlich die Summe aller Erfahrungen ein, die ich mit den Vorgängeranlagen (siehe MIBA 4/72 „Naumburg/Saale“ und 7/69 „Melsungen-Rohrbach“) gemacht hatte. Sie befindet sich exakt am gleichen Platz (Kellerraum, 5,40 m x 4,20 m) wie die beiden vorherigen.

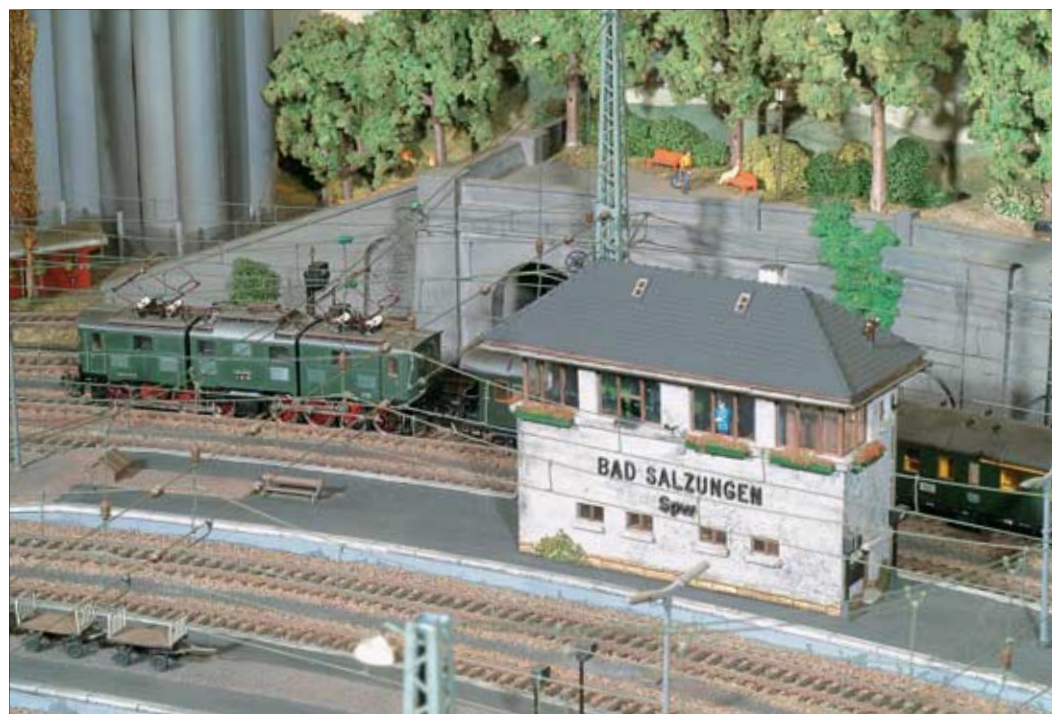
Von der Anlagen-Konzeption her habe ich mir folgende Ziele gesetzt:

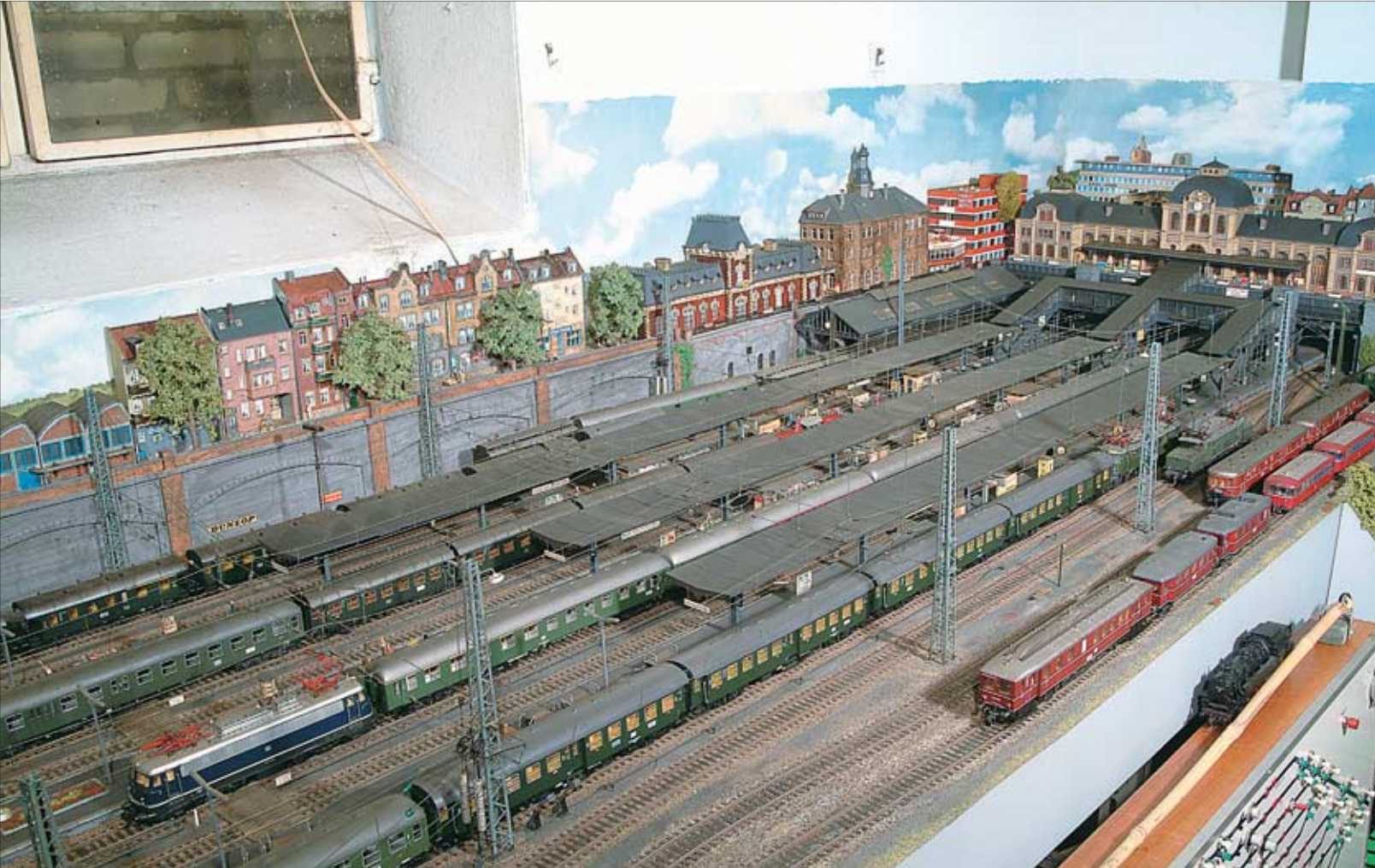
- AdW-Form
- großzügige Radien
- schlanke Weichen
- lange Fahrstrecken
- gute Zugänglichkeit des Schattenbahnhofs (sehr wichtig!)
- nur unverkürzte Wagen im Einsatz (kurzgekuppelt!)

Anlagen-Thema ist ein Personen-Kopfbahnhof mit Übergangsverkehr DB/DR, natürlich Epoche III, mit sepa-

ratem Güterbahnhof und Vorort-Haltepunkt. Inspiriert hat mich dabei der Bahnhof der Kurstadt Bad Harzburg. Es handelt sich hier also wirklich nur um ein reines Bahnhofs-Thema mit- samt der notwendigen Randbebauung zur Hintergrundkulisse hin – kein Nordseehafen, kein Wetterstein-Massiv mit Seilbahn und röhrendem Hirsch!

Die in den Kopfbahnhof führenden Zulaufstrecken sind elektrifiziert (teils zweigleisig), der Güterbahnhof nicht. Bei einer kompletten Durchfahrung der gesamten Strecke – vom Personenbahnhof aus und wieder dorthin zurück – werden ca. 60 m erreicht, m.E. eine durchaus zufrieden stellende Fahrstrecke. Voraussetzung war eine doppelte Umfahrung des Raumes. Der Schattenbahnhof hat 15 Gleise, die Mehrzahl davon ist auch für längere Züge (acht bis neun D-Zugwagen plus Lok) geeignet. (weiter auf Seite 14)





Oben: Übersicht über den großen (Personen-) Kopfbahnhof. Interessant ist auch die Randbebauung zum Hintergrund hin. Die Stützmauer verdeckt gleichzeitig ein Verbindungsgleis Richtung Güterbahnhof. Links: Die Signalbrücke steht an der Einfahrt nahe der Bw-Zufahrt. Unten: Schemadarstellung der prinzipiellen, z.T. verdeckten Gleisführung (ohne Kopfbahnhof, jedoch mit Höhenangaben)

