

04  
06

MIBA

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 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](http://www.miba.de)



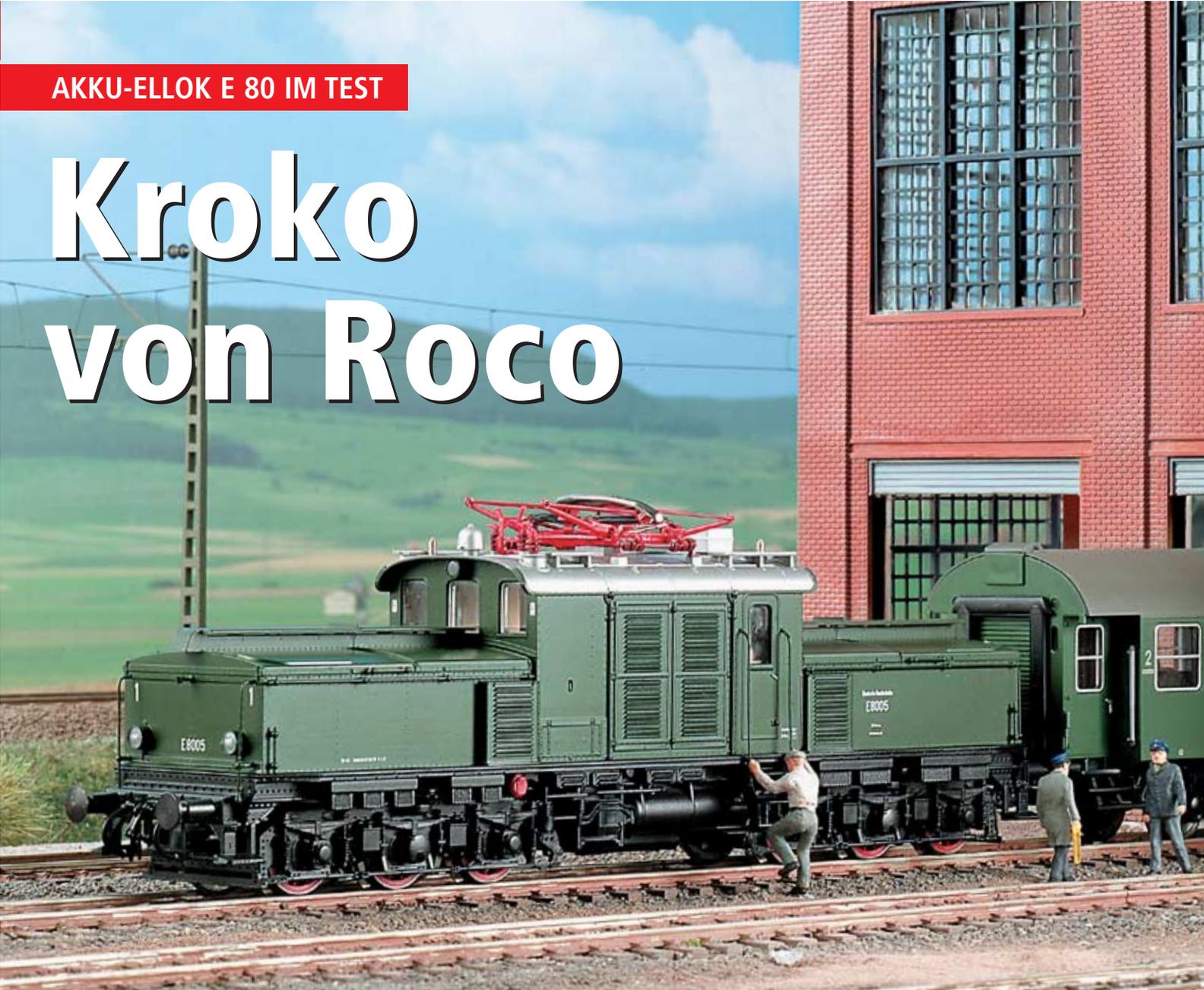
04 | 2006

MIBA

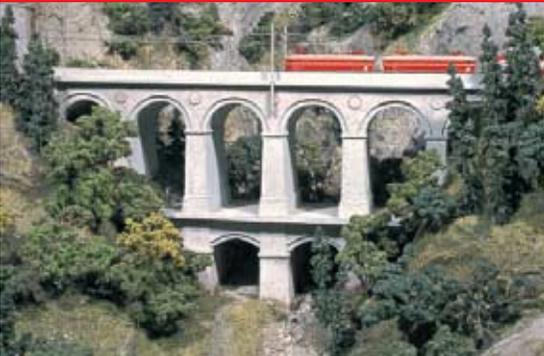
MIBA-SCHWERPUNKT | BAHNDAMMGESTALTUNG | ELEKTROTECHNIK | LÖTEN OHNE BLEI | IM MIBA-TEST | GEBÄUDEMODELLBAU | BF. KRAKOW IN 0 | MIBA-TEST | E 80 VON ROCO

AKKU-ELLOK E 80 IM TEST

# Kroko von Roco



WELTKULTURERBE ALS N-ANLAGE  
Über den Semmering



MIBA-SCHWERPUNKT  
Bahndamm-Gestaltung



517 IM MIBA-TEST  
Zigarren aus Zink



Gewöhnlich richten wir den Blick nach vorn. Eher selten beschäftigen wir uns mit Modellen aus zurückliegenden Jahrgängen. Eine Ausnahme bildet jedoch diesmal eine Neuheit von 2005.

Der Verein Aktion Plagiarius e.V. hat sich darauf spezialisiert, Plagiate anzuprangern. Das ist an sich löblich, denn geistiges Eigentum darf ebenso wenig gestohlen werden wie materieller Besitz. Auf der Homepage der Aktion Plagiarius e.V. finden sich Musterbeispiele unverhohlenen Abkupferns: Je einmal als Original und als täuschend echt gemachte Nachfertigung sind da eine Ketten-

säge, eine Waschtischarmatur oder Isolierkannen zu sehen, um nur mal wenige Beispiele von illegal kopiertem Industriedesign zu erwähnen. So weit, so gut.

Ins Bewusstsein vieler Modellbahner drang Plagiarius aber erst, als H0-Modelle des ICE 3 zum Gegenstand der Betrachtung gerieten. Hie wurde als Original der ICE 3 von Märklin vorgestellt, da jene eingangs erwähnte Neuheit von 2005, nämlich ein Piko-Zug gleichen Vorbilds, dessen späteres Erscheinen vermutlich die Rollenverteilung von Original und Plagiat zu Ungunsten des Gleichstrommodells begründen sollte.

Denn ansonsten sehen sich die Produkte aus Göppingen und Sonneberg in der Tat zum Verwechseln ähnlich, was jedoch bei zwei guten Modellnachbildungen ein und desselben Vorbilds unter Fachleuten kaum zu Erstaunen führen kann. Darauf aufmerksam gemacht, ergänzte die Aktion Plagiarius am 15.2.2006 ihre Begründung: Selbstverständlich hatte nie das äußere Erscheinungsbild zur Debatte gestanden, war in den Pressemitteilungen nachzulesen, vielmehr ginge es eher um die modelltechnischen Eigenschaften des Piko-Zuges: Genannt sind der mit dem Märklin-Modell auffällig übereinstimmende Längenmaßstab von 1:88,8, die Bauart der stromführenden Kupplungen samt Platine, Pinanzahl und Raster sowie die Kulissenführung der Kupplungsdeichsel.

Zudem weist man auf das konstruktiv gleiche Antriebskonzept hin.

Auf welcher Grundlage die Aktion Plagiarius diese technischen Lösungen als geistiges Eigentum eines bestimmten Herstellers einordnet, wissen wir nicht – und können es uns ehrlich gesagt auch nicht erklären. Auf eigenen modellbahnerischen Erfahrungen werden die Weisheiten wohl nicht beruhen: Ein in Längsrichtung angeordneter Mittelmotor, der seine Kraft über Kardanwellen

## Der Missstand mit dem Maßstab

auf Schneckengetriebe weiterleitet, ist im Gleichstrombereich schließlich schon länger üblich als beim Marktführer.

Bleiben also Längenmaßstab und Stromkontakte. Der Längenmaßstab wurde von den Sonnebergern identisch gewählt, weil der lange Wagenkasten des Piko-Modells ebenso wie sein Märklin-Pendant nicht an den Weichenlaternen älterer Mittelleiteranlagen hängen bleiben soll, und die Kupplungen sind bewusst kompatibel gestaltet, damit der Kunde Wagen beider Hersteller gemeinsam einsetzen kann.

Die Forderung des Marktes nach Kompatibilität bei Kupplungen ist fast so alt wie die Modellbahnerei selbst und einen bestimmten Maßstab kann man schlechterdings nicht als geistiges Eigentum eines bestimmten Herstellers ansehen – auch nicht, wenn er von der H0-Norm 1:87 abweicht. Höhere Maßstäbe sollte der Verein Aktion Plagiarius e.V. folglich an die Stichhaltigkeit seiner Behauptungen legen, bevor er ein ganzes Modell wegen einzelner Details als Plagiat bezeichnet. Der (ansonsten verdienstvollen) Tätigkeit des Vereins käme dies sicherlich zugute – meint Ihr *Martin Knaden*

*PS: Nach einer von Piko initiierten einstweiligen Verfügung sind die Seiten zum ICE 3 inzwischen nicht mehr auf der Homepage der Aktion Plagiarius e.V. zu finden.*

Die MIBA zeigt ein neues Titeldesign. Im Hauptbild rangiert Rocos neue E 80 abgebügelt und folglich mit der Kraft ihrer Akkus eine Wagengarnitur innerhalb des Bww München Hbf.

Zur Bilderleiste unten: Rolf Knipper stellt die Semmering-Anlage des Modellbauteams Köln vor, unser Schwerpunkt gibt Tipps zu Bau und Gestaltung von Bahndämmen und als weiteren Test finden Sie die „Limburger Zigarre“ von Naumburg & Partner in dieser Ausgabe. Fotos: MK (2), Rolf Knipper, Horst Meier





**8** Unser Bildbericht über „Bad Salzung“ geht weiter. Diesmal werden die beiden anderen Anlagenschenkel mit Vorortbahnhof bzw. Haltepunkt und Güterbahnhof vorgestellt.

*Foto: MK*

**88** Bachmanns „Neue“ macht eine gute Figur. Die Schmalspurlok nach amerikanischem Vorbild hat Außenrahmen und viele Details, die angegebene Spurweite „On30“ entspricht hierzulande 0e.

*Foto: gp*





**32** In unserer Reihe „Kopfbahnhöfe“ hat sich Dr. Franz Rittig den Thüringer Bahnhof Pöbneck unterer Bahnhof vorgenommen. Die Strecke wurde von Orlamünde aus bedient.  
Foto: André Halusa

**72** Die österreichische Semmeringstrecke hat das Modellbau Team Köln in Baugröße N gebaut.  
Foto: rk

## SCHWERPUNKT Bahndamm

Bahndamm-Bummel mit Bock und Bellingrodt	46
Schuhgröße XXL	52
Aus Spanten, Draht und Flocken	56
Unrasiert	62

## MODELLBAHN-ANLAGE

Reines Bahnhofsthema in H0 (2):	
Rund um Bad Salzungen	8
Unesco-Weltkulturerbe in 1:160:	
Die „Kölner“ Semmeringbahn	72

## VORBILD

Das Akku-Krokodil (E 80)	16
--------------------------	----

## MIBA-TEST

Münchner Multi (E 80)	20
Zigarren aus Zink (ETA 176)	78

## NEUHEIT

Preußisches in 0	24
Westentaschen-Consolidation	88

## DIGITALTECHNIK

Steuern mit Lissy (1)	28
Die Control Unit pfeift dir was ...	86

## VORBILD + MODELL

Ende in Sicht	
Kopfbahnhof Pöbneck unterer Bf	32

## MODELLBAHN-PRAXIS

... bleifrei löten	40
Kleiner Italo-Kessel	90

## GEBÄUDEMODELLBAU

Ein EG im Eigenbau	82
--------------------	----

## MENSCHEN + MODELLE

Komm zum „Café Lokschuppen“	92
-----------------------------	----

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	94
Neuheiten	97
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.**

## Pit-Peg Sammelband

### Pit-Peg muss man haben!

Ich lese die MIBA zwar schon seit Anbeginn, aber erst jetzt – auf Anraten eines Bekannten – ließ ich mir den Sammelband „Pit-Pegs Panoramen, Skizzen, Anlagen, Bauprojekte“ schicken. Er riet mir: den Pit-Peg musst du haben! Recht hatte er! Denn was dieses Buch (288 Seiten) bietet und was in dieses Buch an Gehirnschmalz eingeflossen ist, ist sagenhaft. Kann man nur empfehlen und ist mit 21 Euro preiswert! Selbst für fortgeschrittene Modellbahner.

*Rudolf Knieriem, Mühlheim/Main*

## MIBA 2/06, Schwerpunkt Weichenbau

### Weichenbau für jedermann

Gratulation zu diesen drei Artikeln, endlich einmal Weichenbau für jedermann auf aktuellem Stand! Ich beschäftige mich für eine im Bau befindliche Anlage genau mit diesen Themen und kann einige ergänzende Tipps beisteuern:

Die in den Tillig-Bausätzen beiliegenden Strombrücken bitte sofort dem Müll zuführen. Sie ergeben – abgesehen von dem Gefummel – eine äußerst unsichere Stromversorgung. Hier gibt es nur eins: Brünerung möglichst vor der Montage mit Glasfaserpinsel an den entsprechenden Stellen der Profildübel entfernen und dort die Anschluss- und Verbindungskabel nach der Montage anlöten. Plastikradlenker können problemlos gegen entsprechend bearbeitete Schienenprofile ersetzt werden, damit schwere Loks bei hohen Geschwindigkeiten keinen Bruch verursachen.

Zur Stromversorgung der einfachen Weichen trenne ich die Flügelschienen und die inneren Endschienen einige Zentimeter vor bzw. hinter dem Herzstück und schließe sie elektrisch an die Polarisierung des Herzstücks an. Die zungenseitigen Flügelschienen und Zungen (bei Tillig aus einem Stück) werden direkt mit der jeweiligen Außenschienen (Backenschienen) verbunden. Es wird nur ein Umschalter für die Polarisierung der gesamten Weiche benötigt! Ergebnis: Einfachste Beschaltung, sichere Stromversorgung und keine Kurzschlüsse. Stoppweichenfunktion müsste eigentlich auch möglich sein,

habe ich aber nicht probiert, weil ich diese Funktion nicht benötige.

Zu den Schienenverbindern: Bei der Kombination von Roco- und Tillig-Profilen tritt ein Problem auf. Die Tillig-Verbinder biegen sich beim Aufschieben auf das Roco-Profil stark auf (das Roco-Profil ist massiver als Tillig), sodass auf der anderen Seite das Tillig-Profil nicht mehr festgehalten wird und damit eine instabile mechanische Verbindung und völlig unsicherer Stromfluss entsteht. Das Tillig-Profil wackelt auch in den Roco-Verbindern. Das kann man verbessern, wenn man den Roco-Verbinder etwas zusammendrückt (von oben nach unten, nicht seitlich), dann passt er auf beide Profile.

*Werner Höhmann (E-Mail)*

## Preisniveau

### Mehr als das Doppelte

Es ist schon verwunderlich, wie einige Firmen ihre Preise seit der Euro-Einführung in die Höhe geschraubt haben und sich jetzt wundern, dass der Absatz zurückgeht. Ich kann nicht für ein Modell, das einige Jahre auf dem Markt ist, heute mehr als das Doppelte verlangen, nur um teure Nischenprodukte zu finanzieren.

Bei Formkosten bis in den sechsstelligen Bereich sollten Nischenmodelle, die nur für einen begrenzten Käuferkreis interessant sind, Kleinserienherstellern vorbehalten bleiben, da sie das Preisniveau der Letztgenannten teilweise erreicht haben. Solche Modelle müssen über die gesamte Produktpalette finanziert werden, da sie sonst nicht bezahlbar sind. Und wenn es dann noch Doppelentwicklungen, limitierte Sonderserien oder nur in bestimmten Geschäften und Clubs erhältliche Serien gibt, sind Frust und Kaufunlust der Kunden entsprechend hoch!

Ich habe meine Konsequenzen gezogen und kaufe nur noch bei den Herstellern, bei denen die Preise nur unwesentlich gestiegen sind oder die ihre Produktion nicht ins Ausland verlagert haben. Auch meide ich Firmen, die Gewinne machen und trotzdem ihre Mitarbeiterzahl verringern!

*Uwe Scharf, Burghausen*



Reines Bahnhofsthema in H0 (2. Teil):

# Rund um Bad Salzungen

*Die Formulierung „rund um“ in der Überschrift ist durchaus wörtlich zu verstehen. Hans-Peter Käblers H0-Anlage geht wirklich rundherum, der Betreiber hält sich in der Mitte auf. Außer dem Kopfbahnhof sind auch ein großer Güterbahnhof (mit Industrieanschlüssen) und kleinere Unterwegsstationen vorhanden.*

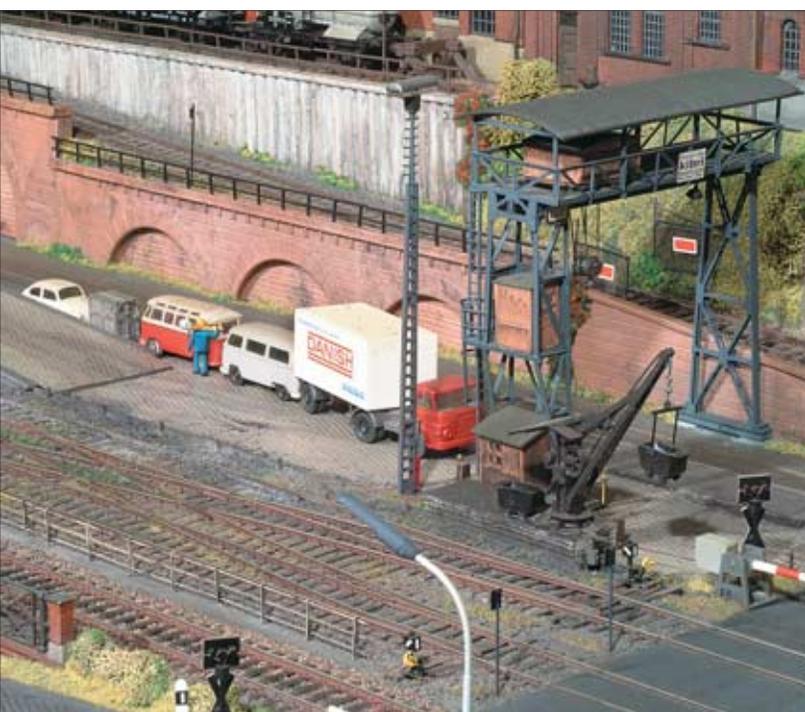
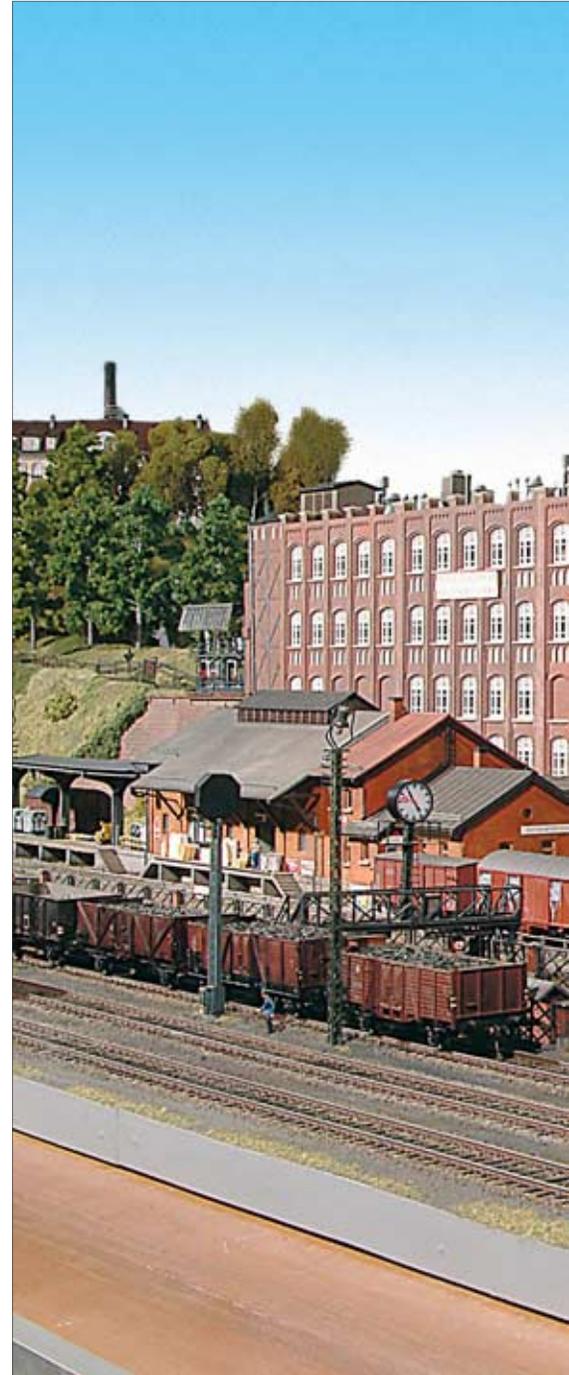
Im ersten Teil meines Anlagenberichts ging es vor allem um Thematik und Betriebsmöglichkeiten. Gleichzeitig sollte der Leser einen Einblick in den Kopfbahnhof und das angeschlossene Betriebswerk bekommen. Im Folgenden möchte ich nun über Aufbau und Technik meiner H0-Anlage berichten. Parallel dazu soll ein Eindruck vom Güterbahnhof und den (nicht allzu langen) Strecken entstehen.

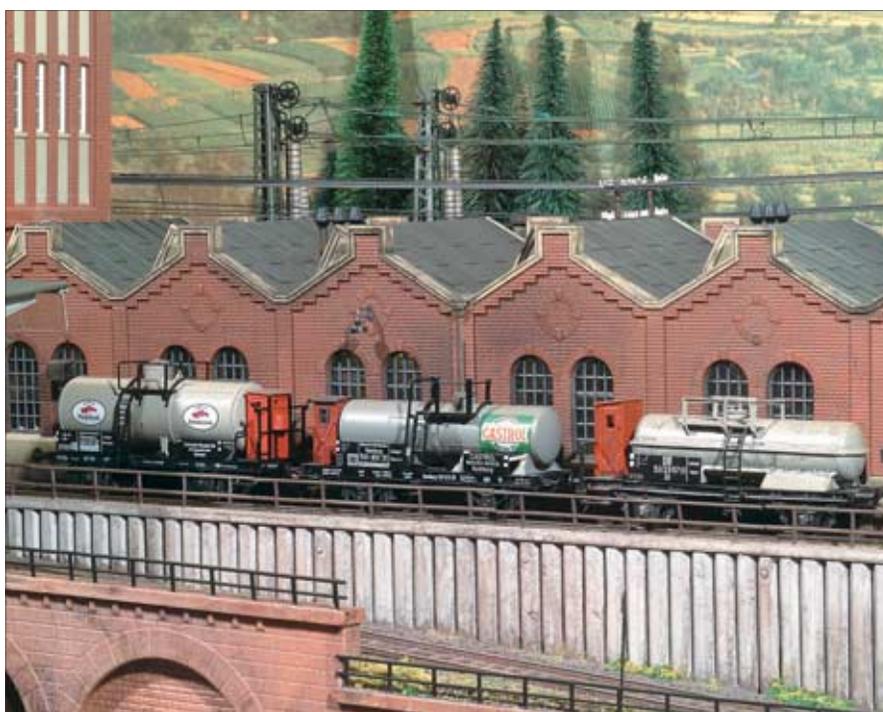
## Gleisbau

Alle Gleise wurden mit Code-70-Schienenprofilen verlegt (Shinohara). Die Räder meiner Loks habe ich auf einer Drehbank abgedreht, z.T. auch hinterdreht. Sie entsprechen jetzt annähernd der (amerikanischen) RP25-Norm. Die Wagen-Radsätze wurden teils einfach getauscht, teils habe ich sie ebenfalls abgedreht.

Ich hatte das Privileg, zum Kreis der hiesigen Code-70/RP25-Pioniere zu gehören, die Mitte der Siebzigerjahre erste zaghafte Versuche in dieser Richtung unternahmen. Alle prophezeiten damals, dass das Wagnis misslingt. Die üblichen Argumente dagegen waren vor allem: lange ungefederte Zweiachser, etc., etc.

Das erfreuliche Ergebnis nach über zehnjähriger Betriebserfahrung: Es funktioniert wunderbar und sicherer als mit den hierzulande üblichen Industrienormen! Man muss allerdings die NMRA-Normen kompromisslos einhalten. Die NMRA-Lehre (erhältlich z.B. bei Old Pullman) ist dabei das Grundwerkzeug. Zu diesem Thema sei auf die seinerzeitige Veröffentlichung „Herunter von der hohen Schiene“ von Tilcke Eickhoff verwiesen, die 1978 im „Eisenbahn Magazin“ erschien und für hitzige Diskussionen sorgte.





Überblick über den Güterbahnhofsteil der Anlage Kähler. Beherrschendes Element im Hintergrund: die „Mischbude“, also eine Schmierölfabrik.

Im Bild links das Kesselwagengleis

Links daneben nochmals Güterbahnhof und Schmierölfabrik, dahinter die Grundöltanks.

Ganz links Ladestraße und Überladekran der Orts-güteranlage



Unterhalb des Betriebswerks gelegen ist der Haltepunkt „Lauenstein“, den E 17 07 mit ihrem Eilzug hier ohne Halt durchfährt.

Bild rechte Seite: Das charakteristische Tunnelportal ist unterhalb der Drehscheibe des Betriebswerks zu finden.

Das Stützbauwerk mit Kurztunnel entstand nach einer Pit-Peg-Anregung aus einem alten MIBA-Heft.



Die Weichenwinkel betragen zumeist  $9,5^\circ$  und  $7^\circ$ , Letztere habe ich z.T. auch zu Bogenweichen gekrümmt. In wenigen Ausnahmefällen kamen auch  $14^\circ$ -Weichen zum Einsatz. Die (magnetischen) Weichenantriebe stammen von H&M, Old Pullman und Tenshodo. Im Schattenbahnhof fanden auch einige Repa-Antriebe Verwendung, die aber meiner Erfahrung nach zum „Kleben“ neigen. Die verwendeten Radien liegen im Allgemeinen nicht unter 90 cm, nur

an einer einzigen Stelle sind es 65 cm. Daher ergibt sich ein völlig problemloses Fahren, sogar Puffer-an-Puffer-Fahren ist – bei gefederten Puffern – möglich.

### Oberleitung

Ich habe ausschließlich Sommerfeldt-Maste verwendet, alles andere (Fahrleitung mit Hängern, Querverspannungen und Tragwerke) habe ich selbst

verlötet (Drahtstärke 0,5 mm, gerichtet). Dies war eine jahrelange Fummelarbeit! Vorbild war für mich die DB-Fahrleitung von 1950, teilweise habe ich mich aber auch nach der DRG-Oberleitung von 1928 gerichtet. Ich wollte möglichst alle gängigen Bauformen und Varianten berücksichtigen. Meine Oberleitung ist genau genommen natürlich nur eine Attrappe, die Loks fahren mit Unterleitung bei geschwächten Panto-Federn.