

12
06

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 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



DT-Control
geprüft:
Info-
programm

MÄRKLIN-TOPNEUHEIT IN H0

Klassischer Kessel



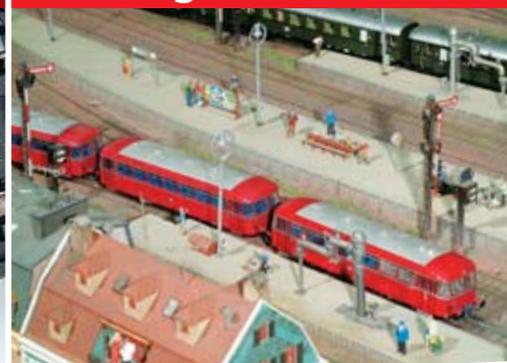
DIGITALTECHNIK
V-Lok mit Sound

MODELLBAHN ZUM BESICHTIGEN
Alzburg anno 1965

- Video-DVD „Modellbahn-Träume“ in dieser Ausgabe
- Drei Anlagenporträts der Extraklasse
- Viele Trailer von MIBA-Modellbahn-Filmen
- Ausschnitte aus RioGrande-Filmen
- Gesamtlauzeit 108 Minuten

Modellbahn-Träume
3 tolle Anlagen in H0 und N

DVD
VIDEO



MIT VIDEO-DVD „MODELLBAHN-TRÄUME“

DT-Control geprüft:
Nicht jugendbeeinträchtigend

12 | 2006

MIBA

MODELLBAHNANLAGE SCHAUANLAGE DES MEC FLENSBURG | NEUHEIT IM MIBA-TEST MÄRKLIN-01 MIT ALTBAUKESSEL

Nach VT 98 und VT 08,5 ist 01 147 ein weiteres Modell aus der Epoche-III-Riege der diesjährigen Märklin-Neuheiten. Unseren Test der Altbaukessel-Maschine finden Sie auf Seite 20.

Zur Bilderleiste unten: Wie man einen Digitaldecoder einschließlich Sound in die Roco-V-100 einbaut, zeigt Jürgen Lenzen auf Seite 26. Und die sehenswerte Anlage des Modelleisenbahnclubs Flensburg porträtiert Martin Knaden ab Seite 8.

Fotos: MK (2), Jürgen Lenzen



So ein Editorial zählt zu den vornehmsten Pflichten des Chefredakteurs. Die gute Tradition gebietet es, den Text höchstselbst zu verfassen, sodass die Betonung durchaus auf „Pflicht“ liegen muss. Andererseits ist damit ein Forum gegeben, das Raum bietet für Meinungsäußerungen rund ums Hefthema. Werden darüber hinaus Fakten genannt, müssen diese natürlich den Tatsachen entsprechen.

Eine selbstverständliche Anforderung, die allerdings an dieser Stelle vor vier Wochen angesichts einer überbordenden Gerüchteküche zugegebenermaßen nicht in allen Punkten erfüllt worden ist. So hatte es im Editorial zur Situation der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk heißen, dass die amerikanische Tochter LGBöA

ohne Wissen der Banken bereits im April 2006 veräußert worden sei. Richtig ist vielmehr, dass eine Neupositionierung der LGBöA schon lange zuvor in den – den Banken bekannten – Planungen von EPL vorgesehen war.

Ebenfalls stimmte nicht, dass die Sparkasse Nürnberg ihren Teil der Forderungen verkaufte und so zum Auslöser der aktuellen Situation geworden sein soll. Gerade die Sparkasse Nürnberg trägt derzeit maßgeblich dazu bei, den Geschäftsbetrieb von EPL zu sichern. Womit sich auch die Anmerkung, dass die Sparkasse übliche Abschläge von weit mehr als der Hälfte des normalen Wertes auf ihre Forderungen akzeptiert hätte, erledigt hat, denn gerade die Sparkasse Nürnberg stellte in der Vergangenheit und stellt jetzt in der vorläufigen Insolvenz einen maßgeblichen Anteil des benötigten Finanzrahmens sicher.

Missverständlich war zudem die Formulierung, dass die Deutsche Bank in

Frankfurt EPLs größter Kreditgeber war. Zwar ist die genannte Bank zweifelsohne ein sehr großes Kreditinstitut, doch hält die Deutsche Bank Nürnberg von allen beteiligte Banken das kleinste Engagement. Auch befinden sich die für EPL zuständigen Ansprechpartner der Deutschen Bank in Nürnberg bzw. München, sodass von einer Fernsteuerung aus Frankfurt keine Rede sein kann.

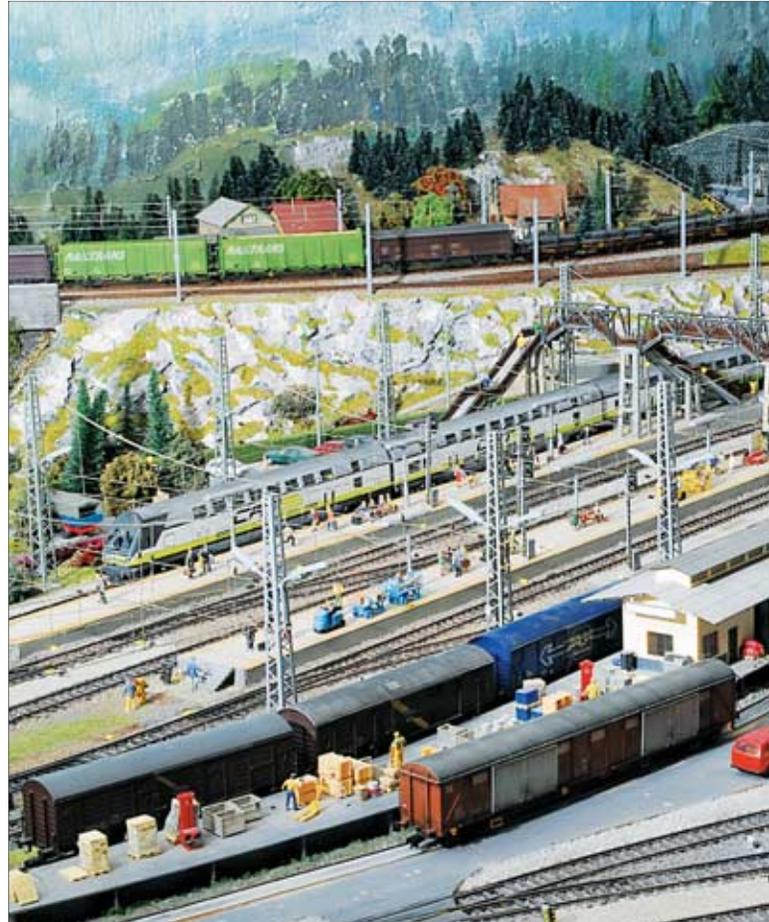
Zu flapsig war außerdem die Bemerkung, dass sich EPL die eigenen Heu-

Meldungen und Meinungen

schrecken gern selbst aussuchte, denn selbstverständlich wird die Auswahl der Investoren in Zusammenarbeit mit dem unabhängigen vorläufigen Insolvenzverwalter und dem Amtsgericht Nürnberg erfolgen.

Und schließlich stellte sich als zu hoch gegriffen heraus, dass einst 60 % des Umsatzes mit der amerikanischen Kundschaft erwirtschaftet wurden. Hierzu teilte EPL mit, dass ein USA-Umsatzanteil in der genannten Größenordnung nie erreicht wurde.

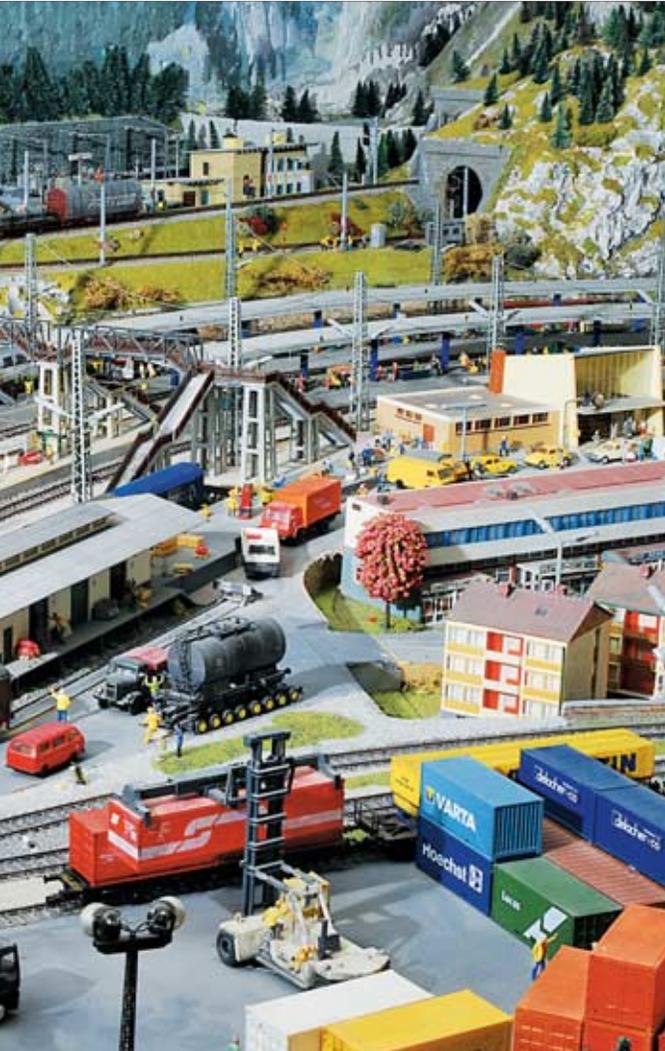
Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe dauerte das vorläufige Insolvenzverfahren noch an. Auch die Auswahl eines Investors ist weiterhin in der Schwebe. Wir werden, sobald ein Ergebnis spruchreif ist, auf das Thema LGB-Insolvenz zurückkommen. Angesichts der ernsthaften Bemühungen aller Beteiligten ist in jedem Fall die Hoffnung begründet, dass die Arbeitsplätze am Standort Nürnberg erhalten bleiben, meint *Ihr Martin Knaden*



56 Fünf Varianten der bekannten österreichischen Schmalspurlokomotive Uh lieferte Liliput kürzlich aus. Gerhard Peter hat das H0e-Modell im MIBA-Test „auf Herz und Nieren“ geprüft und macht auch gleich einen passenden Anlagenvorschlag.
Foto: gp



30 Originale Stellwerks- und Sicherungstechnik bringt in Neuhausen im Erzgebirge die Modellbahn zum Fahren. Das „Betriebsfeld“ stammt von der DR. Foto: Robert Niemeyer



64 Die sehenswerte H0-Anlage des ESV Knittelfeld stellt Ingo Menzinger vor. Im Jahre 2002 startete ein Umbauprojekt, das jetzt als abgeschlossen gelten darf. Mittlerweile beträgt die Gleislänge ca. 600 m. Modernisiert wurde auch die gesamte Steuerungstechnik.
Foto: Manfred Peter

40 Um den Endbahnhof Loitz geht es in der 16. Folge unserer Kopfbahnhofsreihe. Matthias Fröhlich hat die überschaubare Kleinbahnstation im H0-Maßstab gebaut.
Foto: Matthias Fröhlich



MODELLBAHN-ANLAGE

H0-Anlage des MEC Flensburg e.V.:
Ort: Mittelgebirge,
Zeit: 1965, Bahn: DB 8
Modellbahntradition im Erzgebirge:
Betriebsfeld mit Vorbildtechnik 30
Epochenübergreifender Verkehr:
Miba-Club „Stellwerk“ (Teil 2) 36
H0-Anlage des ESV Knittelfeld:
Ganz nah am Original 64

VORBILD

Die klassische DB-01 16

MIBA-TEST

Klassischer Kessel 20
Uh in H0 56

MENSCHEN + MODELLE

Europa im Modell (25 Jahre Fremo) 24

DIGITAL-TECHNIK

Sound inside V 100 26

ELEKTROTECHNIK

Weichenstraßenschalter 34

VORBILD + MODELL

Klein lohnt sich (1) 40
Die „28er“ der Gruppe 29 (Roco) 50

BRANCHE INTERN

60 Jahre Faller 49
Museum + Mega-Store 72

MODELLBAHN-PRAXIS

Eins auf die Deckel! 54
Züge im Kabelkanal 76

ANLAGEN-PLANUNG

Das Wälderbähnle 58

FAHRZEUGBAU

Es werde Licht ... 74

NEUHEIT

Sonneberger G-Tier
(Piko-Taurus in G) 78

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Bücher/Video 80
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 82
Neuheiten 86
Kleinanzeigen 102
Impressum · Vorschau 114

MIBA 8/2006, Neuheiten

Geografisch korrekt

In der Ausgabe August 2006 wurde in der Rubrik „Neuheiten“ die Reihe Uh von Liliput vorgestellt. Die richtige Bezeichnung ist allerdings Bregenzerwald-Bahn (auch Wälderbähnle genannt), und nicht Bregenzer Waldbahn!

Ralf Peter (E-Mail)

MIBA 8/2006, Test ETA 176 Kato

Innenbeleuchtung zu heiß

Auf einen Punkt geht der MIBA-Test des Kato-ETA 176 nicht ein. Die Innenbeleuchtung ist direkt an die Stromabnahme des Gleises angeschlossen. Im Digitalbetrieb erhöht sich die abgenommene Spannung gegenüber analogem Gleichstrombetrieb um einige Volt. Durch die höhere Stromzufuhr wird in der Mitte des Triebwagens die Platine zu heiß. Ein Plastikteil schmilzt. Längerfristig kann die Wärmeerzeugung zur Verformung des Daches führen. Abhilfe: Die Verkabelung der Innenbeleuchtung an den Decoder legen. Das

hat zudem den Vorteil, dass die Innenbeleuchtung nicht ständig brennt, also zu- und abschaltbar ist.

Klaus-Dieter Keil, Bergisch Gladbach

Zum Thema Kulanz

Service am Kunden

An dieser Stelle muss ich ein Lob an einen Hersteller loswerden. Es ist die Firma Gützold. Ich hatte vor ein paar Jahren ein Gützold-Modell einer DR-V 60 gekauft und mangels einer Modellbahnanlage erstmal in der Vitrine „eingelagert“. Nachdem ich jetzt eine Anlage habe, konnte ich die Lok in Betrieb nehmen. Dabei stellte ich fest, dass das Getriebe beschädigt war. Ich stellte einen Kulanzantrag und bekam trotz schon lange abgelaufener Garantie innerhalb einer Woche kostenlos eine Ersatzachse zugeschickt. Das nenne ich Service am Kunden! Dieses Entgegenkommen der Firma Gützold trägt wieder dazu bei, dass das mit Sicherheit nicht das letzte Modell war, das ich von diesem Hersteller kaufen werde. Man sieht daran, wie ein kleineres mittelständisches Unternehmen seine Kunden mit gutem Service und unbürokratischer Hilfe „pflegen“ kann. Man kann nur hoffen und wünschen, dass solche Firmen alle Krisen überleben, damit es immer lohnenswerte Alternativen zu den sogenannten Marktführern gibt.

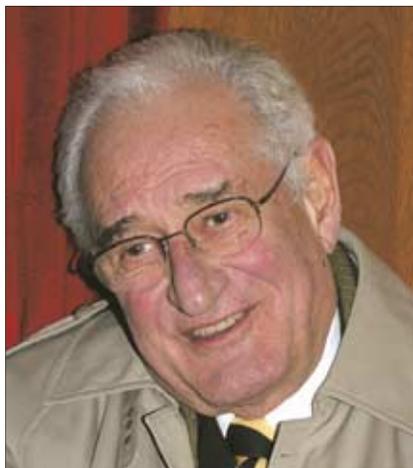
Michael Drewitz (E-Mail)

Vielen Dank!

Eine 1992 gekaufte Lokomotive heute noch auf Kulanz instandgesetzt zu erhalten, bedarf besonderer Hervorhebung. Mir so geschehen durch das Haus Fleischmann! Zwar handelte es sich um einen unüblichen Vorgang, den ich hier nicht breit darstellen kann. Aber dessen ungeachtet will ich sagen: Bei anderen Modellbahnfirmen kann man den Eindruck gewinnen, dass mit Ersatzteilen und allenfalls notwendiger Reparatur das Betriebsergebnis von Rot nach Schwarz gedreht werden soll. Deshalb: Fleischmann sei vielmals gedankt.

Martin Hopf, Vellberg

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns das Recht zu sinnwahrender Kürzung vor.



Rudolf „Loisl“ Merz. Foto: Maria Patané

Die letzte Reise

Am 20. Oktober 2006 ist Rudolf L. Merz, unzähligen (Modell-)Eisenbahnfreunden besser bekannt als „Loisl“, nach kurzem Unwohlsein im Alter von 73 Jahren für immer eingeschlafen. Einfach so den Zug bestiegen zu seiner letzten Reise.

Loisl hat uns ein Werk hinterlassen, welches nun von einem Moment auf den andern als abgeschlossen bezeichnet werden muss. Beim Betrachten und Lesen sind wir nun plötzlich alleine. Wir müssen auskommen ohne seine begeisternden Schilderungen, auf welche Weise sich seine Erinnerungen, sein Wissen sowie eine schier unerschöpfliche Fantasie zusammenfügten, um sich auf dem Papier zu äußerst lebendigen Momentaufnahmen zu verdichten.

Die allermeisten dieser Illustrationen berichten aus der Eisenbahnwelt. Vordergründig jedenfalls. Denn beim Verweilen vor seinen Schaubildern machen sich Zweifel breit. Ist wirklich die Bahn aus Eisen das Zentrale seiner Darstellungen? Ist es nicht eher eine Bahn, welche von Menschen für Menschen geschaffen wurde?

Auffällig auch, wie häufig in seinen Begleittexten der Passus „aus der Sicht des Preisermännchens“ vorkommt. Doch gerade diese permanente Aufforderung „ins Preislein

hineinzuschlüpfen“ deutet auf seine wesentliche Botschaft hin: Den Sichtwinkel zu verändern, Dinge von verschiedenen Seiten zu betrachten, die Umgebung aus der Sicht anderer wahrzunehmen. Dies war Loisl's Art, Probleme anzugehen. Sowohl als damaliger Direktor seiner Speditionsunternehmung wie auch als Anlagenplaner. Als Mensch eben. Nun fordert und fördert gerade dieses „Sich-in-andere-Hineindenken“ die Fantasie. Und für deren Einsatz zu werben, dies war ein weiteres seiner großen Anliegen.

Im lateinischen Wortsinn erleuchten und erklären seine Illustrationen das zu Sagende. Wichtiges wird überhöht, verstärkt, Nebensächliches macht sich klein oder wird gar weggelassen. So erlangten seine Bilder ihre hohe Aussagekraft. Nun sind wir die Zurückbleibenden auf dem Bahnsteig. Ruedi, wir vermissen Dich. Doch noch stärker soll unsere Dankbarkeit sein, für das, was Du uns hinterlassen hast.

Bruno Kalberer



H0-Anlage des MEC Flensburg e.V.

Ort: Mittelgebirge, Zeit: 1965, Bahn: DB

Die Clubanlage des MEC Flensburg ist ca. 60 m² groß und durch Glasscheiben geschützt. Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof „Altburg“ mit großem Bw. Großer Wert wurde auf die Detaillierung mit lebensechten Szenen gelegt, wobei der gewählte Zeitrahmen konsequent eingehalten wurde. Über zwei Drucktastenstellpulte lässt sich die Anlage steuern.

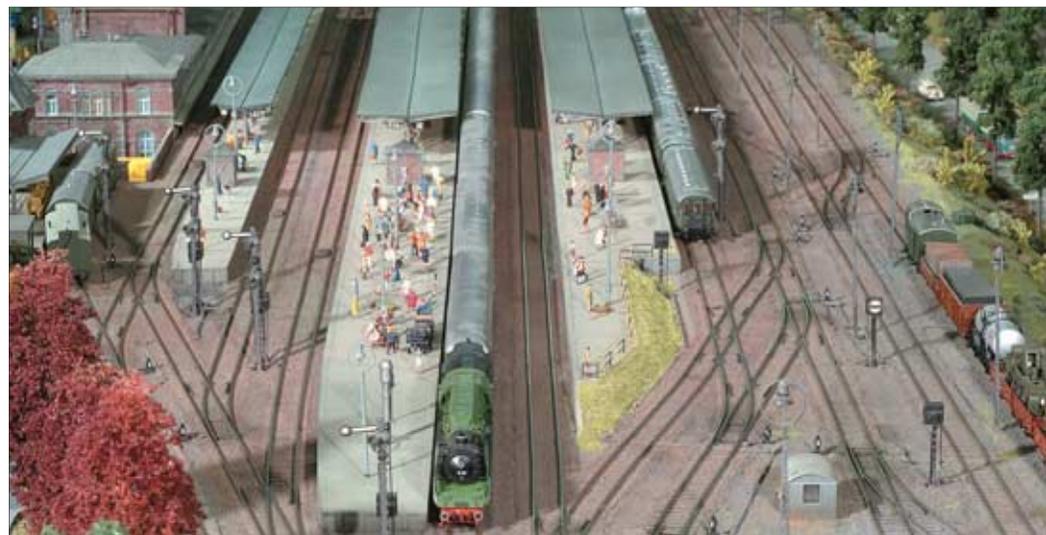
Der Modelleisenbahnclub Flensburg besteht seit 1952 und hat zurzeit 11 Mitglieder. Mit dem Bau der hier beschriebenen ca. 60 m² großen H0-Anlage wurde 1978 begonnen. Auf einer Stahl-und-Holz-Konstruktion über zwei Ebenen entstand eine Mittelgebirgslandschaft um das Jahr 1965 (Epoche III), als die Dampfloch noch das Bild der Eisenbahn prägte. Dementsprechend wurden auch die Eisenbahnfahrzeuge, Autos und Gebäude gewählt.

Clubanlage

Die Bauform der Anlage lässt sich am besten mit einem „G“ beschreiben. Die Zuschauer können so den Betrieb auf



Blick auf einen Abstellbahnhof, interessant die Glasscheiben (links im Bild), die die Anlage zu den Zuschauern hin abschließen. Links Einfahrt einer P 10 mit Eilzug, unten ein Blick auf den Hauptbahnhof, ganz unten ein Eindruck von den Stellpulten.



der durch Glasscheiben geschützten Anlage von allen Seiten einsehen.

Vom 22-gleisigen Schattenbahnhof werden die Züge in drei verschiedene Richtungen abgefahren. Die zweigleisige Hauptstrecke erreicht in der einen Richtung zunächst, nach Unterfahren der bis ins Kleinste detaillierten Altstadt, den Hauptbahnhof „Altburg“ mit sechs Bahnsteiggleisen, einer Postrampe und drei Gütergleisen. Ihm angeschlossen sind eine Güterabfertigung, ein Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe, 15-ständigem Lokschuppen, Bekohlung, Besandung, Schlackengrube und eine Abstellgruppe für Reisezüge. Weiter führt die Hauptstrecke über eine Paradenstrecke vorbei an Fluss, Gebirge



Der kurze Güterzug ist auf der Nebenbahn unterwegs. Ganz oben und rechts ein paar Ansichten vom Betriebswerk mit seinen ausgedehnten Behandlungsanlagen. Neben den „Dampfern“ beherbergt das Bw auch Schienenbusse und andere Triebwagen.

und einem Kieswerk mit Gleisanschluss, ehe sie im Tunnel verschwindet, um von der anderen Seite wieder in den Schattenbahnhof zu münden.

Von „Altburg“ kommend vereinigen sich die eingleisige Nebenbahn sowie die eingleisige Güterbahn an einer Abzweigstelle, um anschließend über ein großes Viadukt den Nebenbahnhof „Dettingen“ zu erreichen. Hinter der durch eine Schrankenanlage gesicherten Hauptstraße verschwindet auch diese Strecke in Richtung Schattenbahnhof. Vom Kleinbahnhof „Altburg“ schlängelt sich eine Schmalspurstrecke vorbei an Bach, Kleingärten, Hauptstraße über Viadukte durch eine Gebirgsschlucht.

Der aufmerksame Zuschauer findet nicht nur für die damalige Zeit typische Hinweise wie z.B. „wir fordern die 45-Stunden-Woche“, sondern auch viele Details, wie den mit Brötchen in der Hand gefallenen Bäcker, ein Kind auf dem Lokus, eine Beerdigung, das Rotlichtviertel, Angler am Fluss u.v.m.

Technik

Das Zweileiter-Gleichstrom-Gleismaterial mit einer Länge von ca. 430 m stammt von der Firma Roco, bei der Schmalspurbahn von der Firma Bemo (in Größe H0e).

Zur vorbildgerechten Signalisierung wurden 68 Formsignale von Märklin eingebaut. Um die Zug- und Rangierfahrten über 159 Weichen sicher durchführen zu können, wurde eine aufwendige, 89 Fahrstraßen umfassende Relaissteuerung konstruiert. Zur Sig-