

11
07

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2007

B 8784 59. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 Belgien € 7,50

Niederlande € 8,25 Luxemburg € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



11 | 2007

MIBA

MIBA-TEST | NEUHEITEN IM MIBA-TEST | PIKO-218, MÄRKLIN-E 50, TRIX-218, LILIPUT-ET 11 | WEICHENKEYBOARD | MOTOROLA IM SELBSTBAU | ANLAGENBAU VON A BIS Z FÜR EINSTEIGER |

H0-ANLAGE NACH ENTWURF VON IVO CORDES

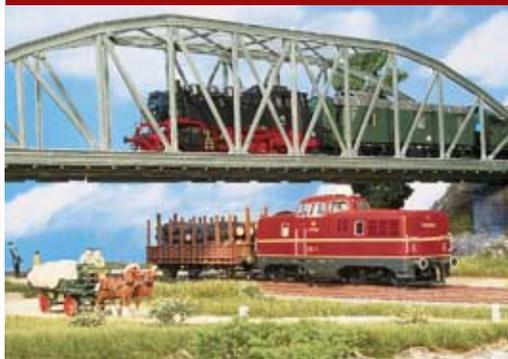
Auf 30 qm durch den Ruhrpott



MÄRKLIN-NEUHEIT IM TEST
Kraft-Meier E 50

MIBA-SERIE FÜR EINSTEIGER
Anlagenbau von A bis Z

LANDSCHAFTS-GESTALTUNG
Herbstliche Laubbäume



Haben Sie sich in der letzten Zeit Hauch so aufgeregt? Ja? Nun, das ist ja auch kein Wunder. Wo man hinblickt, gibt die Nachrichtenlage allen Grund zu nervlicher Belastung.

Die Konjunktur zieht an, aber wer hat schon was davon? Die Preise – insbesondere für Sprit – ziehen auch an, das spürt freilich jeder. In der hohen Politik heißt es von den einen „Hü“, von den anderen „Hott“; einig ist man sich nur in der weisen Überzeugung: „Meine Puppe ist nicht doof, deine ist doof.“

Doch diese Art muss nicht sein. Für den Weg zur inneren Ausgeglichenheit stehen – wen wundert's? – vielfältige Angebote bereit. Kurse wie „Fünf Tage

Heilschweigen“ oder „Kupfer – deine Kraft am Knöchel“ konkurrieren mit Mittelchen wie „HO-Öl“ und „Protection – schützt vor negativen Energien“.

Uns Modellbahner regt auch mal was auf. Ich meine gar nicht die Preise, die bei manchen immer wieder in der Diskussion sind. Es sind viel mehr die alltäglichen Kleinigkeiten, die den Blutdruck in die Höhe treiben: Ein Mast ist schief; sieht man natürlich erst, wenn der Kleber ausgehärtet ist. Die verdammte kleine Schraube muss da unten irgendwo rein, aber das Gewinde weigert sich standhaft zu fassen. Irgendwas stimmt mit der Elektrik nicht, doch sobald man nach dem Fehler sucht, ist er plötzlich weg. Gestern fuhr die Lok noch einwandfrei – tja, damals ...

Stundenlang könnten Modellbahner diese und ähnliche Erfahrungen austauschen. Das Hobby hält vielfältige Anlässe für kleinere Widrigkeiten be-

reit. Aber es bietet auch Möglichkeiten, den Seelenfrieden zu festigen. Wie wäre es zum Beispiel mal mit einem Kurs „Du und Dein Schotterstein“? Zehn Meter vorbildgerechte Gleisbettung mit Übernachtung und Halbpension. Oder als Abendveranstaltung: „Entspannung mit dem Elektrostaten – Der leichte Weg zum grünen Daumen“. Sehr meditativ auch: „Zäune in Z – Maschendraht für Minimalisten“, zwei Wochen Kasernierung zur Förderung der Feinmotorik.

In der Ruhe liegt die Kraft

(2000 Meter 0,001-mm-Draht sind im Kurspreis bereits enthalten.) Sie werden sehen, nach einem solchen Kurs mit Hobbyfreunden bringt Sie so schnell nichts mehr aus dem Gleichgewicht – meint Ihr *Martin Knaden*

P.S. Am 19. September erreichte uns die Mitteilung, dass die Raiffeisenbank Salzburg 74 % der Modelleisenbahn GmbH (Roco) an den Freisinger Unternehmer Franz-Josef Haslberger verkauft hat. Von Branchenkennern war erwartet worden, dass die Bank nach der Neustrukturierung das Unternehmen nicht auf Dauer im Besitz halten würde. Der Generaldirektor des Raiffeisenverbandes Salzburg, Dr. Günther Reibersdorfer, betonte, dass es keine personellen Veränderungen im Management geben werde. Das operative Geschäft sowie bestehende Verträge seien ebenfalls nicht betroffen. Und damit ist auch diese Meldung kein Grund zur Aufregung ...



Den Bahnhof Wittringen baute Michael Löcken nach einem Anlagenentwurf des MIBA-Planungsmeisters Ivo Cordes. Wie genau er sich dabei an die Szenerie gehalten hat, schildert er in seinem Bericht. *Foto: MK*

Zur Bildeiste unten:

Herbstzeit ist Neuheitenzeit. In dieser Ausgabe finden Sie unter anderem den Test der zugstarken E 50 von Märklin. Das mittlere Bild weist auf den Start unserer Winterserie hin, die den Bau einer kleinen Modellbahn ausführlich beschreibt. Ein weiterer Beitrag widmet sich der saisonal passenden Farbgebung von Laubbäumen.

Abb.: MK, Matthias Fröhlich, Horst Meier

65

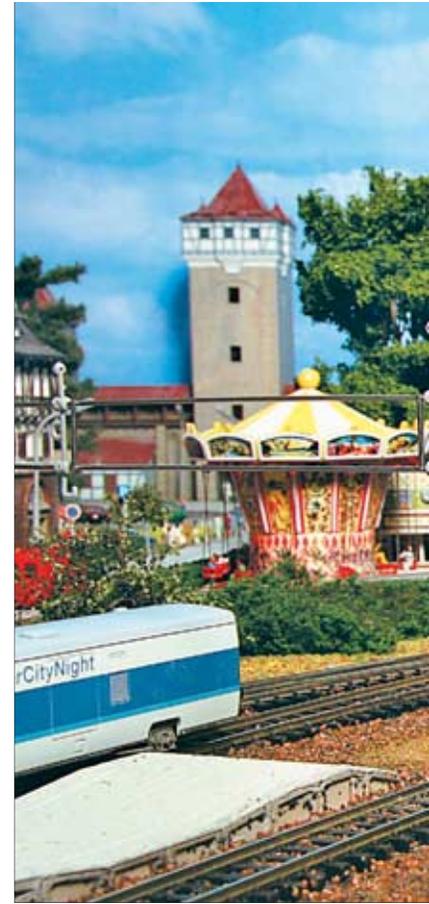
„Eine Rundreise durchs
Miniaturland Bad
Oeynhausen – Abwechslung in
N“ lautet der Titel unseres
großen Anlagenberichts. Die
Ausstellungsanlage bietet,
neben einer glaubwürdigen Kon-
zeption, reichlich Szenen und
Motive.

Foto: Klaus König

30

Im Bahnsinn®-Shop
gibt es diese betagte,
aber interessante Ladehilfe im
H0-Maßstab zu kaufen. Jacques
Timmermans zeigt, wie der Bau-
satz zu montieren ist.

Foto: Jacques Timmermans





82 Was gehört zu einer Ortsgüteranlage und was kann außerdem zwanglos in ihrem Umkreis untergebracht werden – unter diesem Motto demonstriert Bruno Kaiser diverse Möglichkeiten wie Überladekran und Gleiswaage.
Foto: bk

78 Eine Stahlkocherei mit schmalspuriger Industriebahn und Schrägaufzug in Nullgröße baute die französische Gruppe „Escadrille St. Michel“ – eine Anlage mit Flair!
Foto: Roby Ronk

MODELLBAHN-ANLAGE

H0-Anlage nach Ivo-Cordes-Plan:
Wittringen in Westfalen 8
Eine Rundreise durchs
Miniaturland Bad Oeynhausen:
Abwechslung in N 65
Schmalspuranlage im Schaukasten:
Stahlfabrik mit Schrägaufzug 78

VORBILD

Sensibles Münchner Kindl 16

MIBA-TEST

Münchner Kindl kommt in Fahrt
(Liliput ET 11 in H0) 22
Kraft-Meier (Märklin-E 50, H0) 72

MODELLBAHN-PRAXIS

Bunte Blätter 26
Und läuft, und läuft, und läuft ... 60
Betriebsintensive Ortsgüteranlage 82

NEUHEIT

Ladebaum mit Flaschenzug 30
Diesel für die Dahlien
(Piko-218, G) 96
Flower-Power (Trix-218, H0) 98

ANLAGENBAU

Neues Gleis auf zwei Etagen 52

SOFTWARE

Virtueller Testbetrieb
(Train Player 3) 62
Weichen-Keybord 2 92

ELEKTROTECHNIK

Elektrisch über Kreuz 88

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Bücher/Video 100
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 102
Neuheiten 106
Kleinanzeigen 120
Impressum · Vorschau 130



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senfelderstr. 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 80
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53 48 10
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 Interesse größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

MIBA-Report Elektrische Fahrleitungen

Geradezu überfällig

Das Heft „Elektrische Fahrleitungen“ war geradezu überfällig, da es bisher kaum Veröffentlichungen über dieses Thema gab. Ich hatte bereits selbst angefangen, in Bibliotheken und Archiven Material über Oberleitungen zu sammeln, aber ich hätte fast bei null beginnen müssen. Umso dankbarer bin ich für Ihre Veröffentlichung!

Für die Epoche I wäre vielleicht auch eine detailliertere Darstellung der Systeme vor 1928 interessant gewesen – ich denke dabei an die vielen alten Fotos aus Schlesien. Ansonsten: Ein hervorragendes Heft!

Klaus Michael Zeuner, Nürnberg

MIBA 9/2007, Der stille Om

Nicht neu!

Der Om 21 von Zeuke-TT-Bahnen von Anfang der Sechzigerjahre hatte schon innen bucklige Türen, Niet- und Bretternachbildung. Die Idee von Brawa ist also nicht neu. Ansonsten musste ich sofort zum Händler meines Vertrauens!

Ulrich Taube, Brandenburg

MIBA 9/2007, Rbf mit Gefälle

Skizze fehlt

Die Versuche zur Erhöhung der Geschwindigkeit der abrollenden Eisenbahnwagen durch Erhöhen der Fahrzeugmasse hätte sich Herr Bauerfeind eigentlich sparen können.

Nach den Gesetzen der Dynamik ist die Endgeschwindigkeit „ve“ (bei Vernachlässigung der Reibung) lediglich abhängig von der (durchfahrenen) Rampenhöhe „h“, also keinesfalls auch von der Fahrzeugmasse! Dies zeigt auch die Gleichung $ve = \sqrt{2gh}$, wobei „g“ die Erdbeschleunigung mit 9,81 m/sek im Quadrat ist. Natürlich unterscheiden sich die Reibungsverhältnisse bei der Modellbahn sehr von denen des Vorbilds, sodass nur umfangreiche Versuche, wie vom Autor beschrieben, zum Ziel führen.

Was ich im Beitrag vermisste, ist eine Skizze, die über die Geometrie der gesamten Ablaufanlage, vor allem aber über die Gefällehöhe (h) Auskunft ge-

geben hätte. Damit bliebe „nachbauwilligen“ Modellbahnern so manches Experiment erspart. Vielleicht lässt sich das ja noch nachholen!

Alles in allem aber ein technisch interessanter Artikel. Zumal er das Kerngeschäft des Modelleisenbahnbetriebs zum Inhalt hat, wünschte ich mir in der MIBA noch öfter derartige Beiträge!

Dipl.-Ing. Ulrich Meyer, Bad Nauheim

MIBA 9/2007, Leserbrief (Preisgestaltung)

So teuer geworden

Als langjähriger Leser der MIBA kann ich dem Leserbrief „Reale Kostensteigerung“ in Heft 9/2007 nur zustimmen. Löhne und Gehälter sind halbiert, die Preise verdoppelt. Die Volksverdummung der Politiker, es sei nur eine „gefühlte“ Preissteigerung, geht unvermindert weiter. Hier einige Beispiele aus meiner eigenen Erfahrung mit Märklin-Artikeln:

1995: E 03 DM 374,- 2003: € 369,-
1995: 194 DM 359,- 2005: € 329,-
1996: ICE-Wg. DM 97,56 2005: € 73,50
1997: 18.4 DM 369,- 2005: € 288,50
1998: 152 DM 389,- 2005: € 319,-
Sicherlich sind die Detaillierungen z.T. besser, aber solche Steigerungen?

In Gesprächen erfahre ich von immer mehr Leuten, auch von denen, die es sich leisten können, dass sie die so teuer gewordenen Modelle nicht mehr kaufen wollen. Warum ist man gezwungen, Loks mit Mfx- oder Sounddecoder zu erwerben, die wenigsten Altbetreiber wollen ihr System umstellen. Der Versuch, Minderabsatz durch hohe Preise auszugleichen, wird nicht erfolgreich sein. Auch Nachwuchs wird man bei diesen Preisen nicht gewinnen.

Zum Schluss ein Lob der MIBA, tolle Anlagenberichte und Themen!

Wolfgang Wix, Schleswig

MIBA 10/2007, Richtung Gotthard

Ausstellungsraum

Mit Vergnügen habe ich in der neuen MIBA über die Spur-0-Anlage der Gotthardbahn gelesen. Leider steht da nicht, wo die Anlage zu besichtigen ist.

Walter Jorden (E-Mail)

Der Verein VSFZ veranstaltet einmal im Jahr einen „Tag der offenen Tür“. Nähere Informationen über die Website: www.vsfz.ch



Bild rechts: Die Gleisführung des großen Bahnhofs „Wittringen“ entspricht genau einem Anlagenentwurf von Ivo Cordes. Das repräsentative Empfangsgebäude entstand durch Umbau der Faller-Feuerwache „Mannheim“.

Bild links: Auch die Lage des Betriebswerks, schräg gegenüber vom EG, folgt dem Cordes-Entwurf.

H0-Anlage nach Ivo-Cordes-Plan (1. Teil)

Wittringen in Westfalen

Extra umgebaut hat Michael Löcken seine große H0-Anlage. „Stein des Anstoßes“ war ein Anlagenentwurf von Ivo Cordes, dessen schön geschwungenen großen Bahnhof der Erbauer mit seinen eigenen Vorstellungen verband. Herausgekommen ist eine sehenswerte Anlagenkomposition voll städtischen Flairs.

Der Modellbahnvirus hatte mich schon lange erfasst, als ich 1988 auf einen Eckanlagenentwurf von Ivo Cordes stieß. Als platzverwöhnter Modellbahner betrieb ich zu jenem Zeitpunkt eine 24-Quadratmeter-Anlage auf dem ausgebauten Dachboden meines Elternhauses.

Der Cordes-Entwurf sah eine Eckanlage mit mittelstädtischem Flair vor. Die Gleisentwicklung kam ausgesprochen fließend daher und der Planer vermied es, die Gleise parallel zur Anlagenkante zu verlegen. „Daraus kann eine Ruhrgebietsanlage der 60er-Jahre mit Anschluss an meine vorhandene Großanlage entstehen und der Anlagenentwurf kann dabei fast unverändert übernommen werden“, ging es mir durch den Kopf.

Das Ruhrgebiet wird auch heute noch von Eisenbahnstrecken der Ruhrkohle (RAG) und der DB wie von einem Spinnennetz überzogen. Vor diesem Hintergrund wollte ich mich nicht auf eine Nebenbahn beschränken. Der Cordes-Entwurf muss sich zwar den Vorwurf gefallen lassen, etwas überladen zu sein, aber weniger ist mir – als Kind des Ruhrreviers – nicht abzuverlangen.

In meiner Heimatstadt befindet sich das Bahnbetriebswerk der RAG einschließlich Übergabebahnhof zur DB, genauso hat die DB einen Übergabebahnhof zur RAG. Von hier aus starteten und starten schwere Erzzüge Richtung Emden und auch in alle anderen Richtungen. Es war immer ein großes Schauspiel, wenn sich eine 44er mit einem schweren Erzzug in Bewegung

setzte. Später löste die V 200.1 die Dampflok ab. Aber auch E 50 waren hier zu sehen, nachdem der Fahrdraht Ende der 60er meine Heimatstadt erreicht hatte. Die RAG übernahm hier z.B. Tankzüge und stellte sie dem nahen Phenolwerk zu.

Wenn man mit dem Zug durchs Ruhrrevier fährt, weiß man häufig nicht, wo die eine Stadt endet und die nächste beginnt, dazwischen viel Industrie, und doch kommt man auch immer wieder an Feldern und Wäldern vorüber. Diese Atmosphäre wollte ich einfangen.

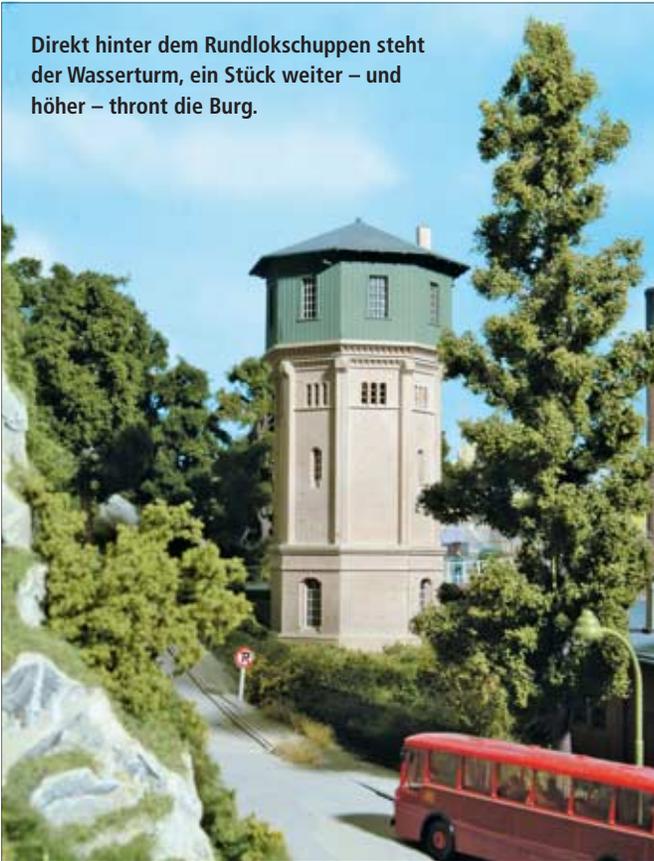
Entwurf

„Wittringen in Westfalen“, so nannte ich fortan diese Eckanlage nach besagtem Ivo-Cordes-Entwurf. Die Stadt Wittringen entstand ursprünglich an einem Ende der bestehenden Großanlage und ersetzte einen Kopfbahnhof. Aus diesem Grund musste der Entwurf den Gegebenheiten ein wenig angepasst werden.

Auf der rechten Seite der Anlage mündet das Ausfahrgleis in ein zweigleisiges Streckengleis und nicht, wie auf dem Entwurf, in eine Kehrschleife Richtung Schattenbahnhof. Am linken Anlagenrand verschwindet die Strecke eingleisig Richtung Schattenbahnhof. Der Lokschuppen wurde entgegen dem Entwurf so aufgestellt, dass er nicht mit dem Rücken zur Anlagenvorderkante



Direkt hinter dem Rundlokschuppen steht der Wasserturm, ein Stück weiter – und höher – thront die Burg.



zeigt, sondern dass man in ihn hineinschauen kann.

Anlagenbau

Ich begann mit dem Bau des Schattenbahnhofs. Er wurde auf einem Grundgestell aus Kanthölzern auf Sperrholzplatten verlegt. Auf dieses Grundgestell stellte ich die einzelnen Segmente aus 12-mm-Sperrholz, die untereinander mit Holzdübeln und Schrauben verbunden sind.

So lässt sich die Anlage bei einem Umzug in einzelne Teile und der Schattenbahnhof in drei einzelne Platten zerlegen. Die Anlage Wittringen hat schon zwei Umzüge gut überstanden, während die alte, festinstallierte 24-qm-Anlage lange den Weg allen alten Eisens genommen hat.

Sobald dieser Bauabschnitt abgeschlossen war, kam nach und nach das Gleismaterial darauf. Als Gleismaterial verwendete ich Peco, da die Weichen einen gemeinsamen Abzweigwinkel von 12 Grad aufweisen, dabei aber unterschiedliche Abzweigradien besitzen. Damit ließ sich ein besonders weicher Bogenverlauf der Bahnhofsgleise erzielen, wie er für den Bahnhof Wittringen erforderlich war.

Begonnen wurde mit den Streckengleisen ohne die Weichenverbindungen.

