

04
10

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 2010

B 8784 62. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 8,95 Belgien € 8,05

Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

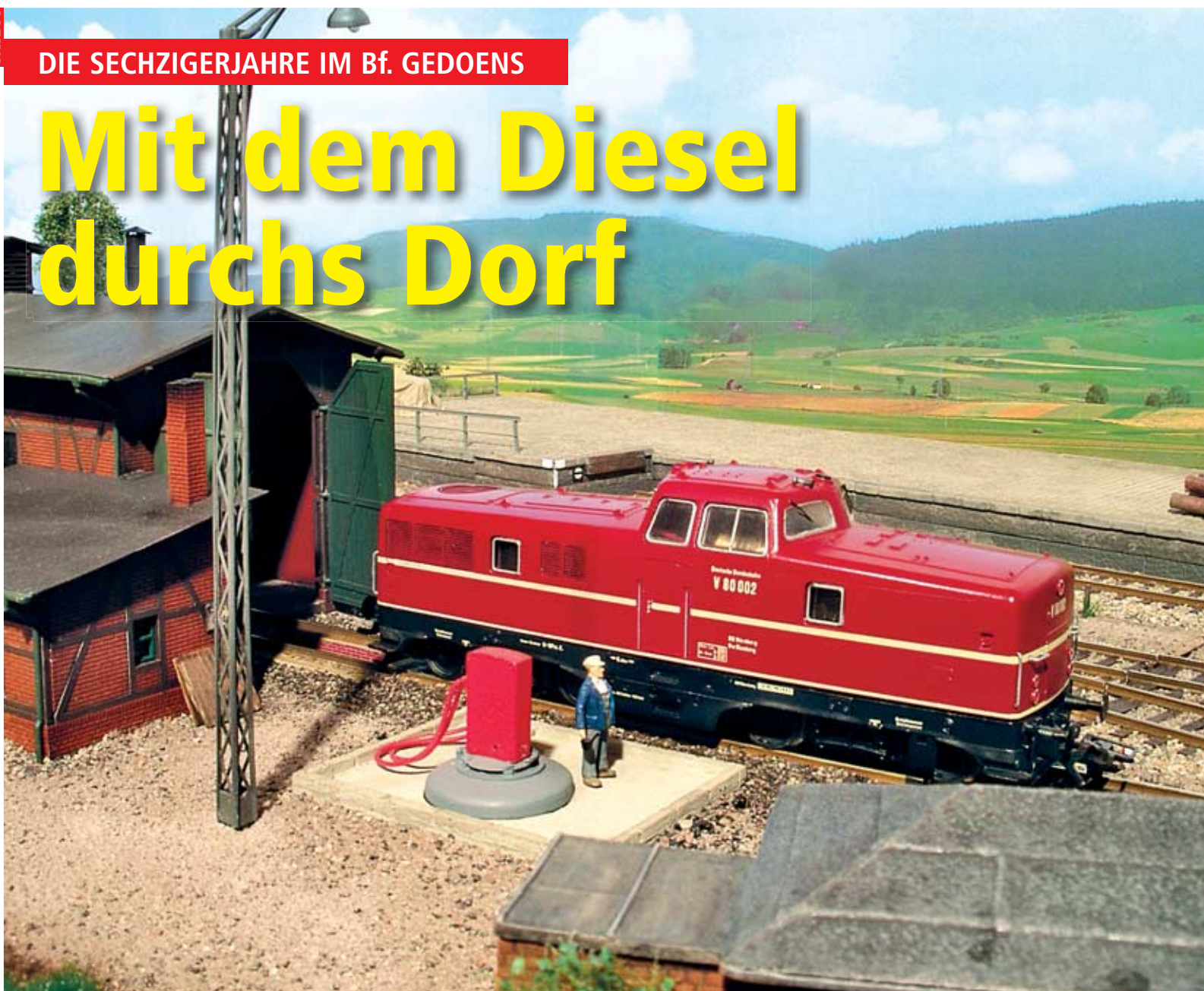
Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de



DIE SECHZIGERJAHRE IM Bf. GEDOENS

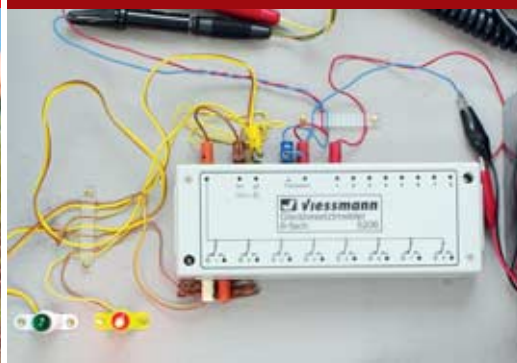
Mit dem Diesel durchs Dorf



LANDSCHAFTSPFLEGE FÜR DIE ANLAGE
Alles neu in Altenahr

NEUE SERIE: TIPPS ZUR ELEKTRONIK
GBM 5206 in der Praxis

NEUER HO-EIERKOPF VON TRIX
Der ET 56 im MIBA-Test



Vermutlich haben Sie in den zurückliegenden Wochen das MIBA-Messeheft gründlich gelesen. Ach was, nicht einfach nur gelesen, sondern akribisch durchgearbeitet. Unterstreichungen, Textmarkerstriche im Inneren oder außen sichtbare kleine Haftzettel und eingelegte Papierstreifen kennzeichnen die Fundstellen, wo in Wort und Bild die Lieblingsneuheiten zu finden sind.

Bei dem einen sind das nur wenige herausragende Modelle, bei manch anderem kommt schon mehr zusammen. Falls das Messeheft aussieht wie ein Pompon bei den Cheerleadern (so nennt man diese Puschel, mit denen Spieler und Fans beim Football angefeuert werden), ist die Wunschliste schon recht lang und der Finanzbedarf zur Realisierung dieser Wünsche entsprechend hoch. Also gilt es, für die kommende Saison einen Plan aufzustellen.

In einem ersten Entwurf wird der mittelfristige Finanzbedarf ermittelt, wobei es gewisse Unwägbarkeiten gibt hinsichtlich der Preise zukünftiger Modelle. Auch die Einnahmeseite ist nicht völlig kalkulierbar und von konjunkturellen Einflüssen abhängig. Eines ist aber völlig normal: Die geplanten Ausgaben überschreiten regelmäßig den verfügbaren Etat. Was also tun?

Die Bundesregierung hatte dieser Tage ähnliche Überlegungen anzustellen. 319,5 Milliarden – immerhin 5,9 Milliarden weniger als der ursprüng-

liche Entwurf – sollen in 2010 ausgegeben werden. Dem stehen 212 Milliarden steuerliche und rund 27,5 Milliarden sonstige Einnahmen gegenüber. Die Differenz von schlappen 80 Milliarden türmt man als Neuverschuldung auf den Berg der ohnehin schon bestehenden 1,5 Billionen Altschulden obendrauf. Ist doch ganz einfach.

Ignoriert werden grundgesetzliche Vorschriften wie der lästige Art. 115, vergessen sind Wahlversprechen mit meterlangen Listen von Kürzungsvorschlägen. Was solls?

Haushaltslöcher?

Als normalsterbliche Modellbahner können wir uns solche Freiheiten leider nicht erlauben. Wir müssen stets darauf achten, dass sich Einnahmen und Ausgaben die Waage halten. Wie schwer das bisweilen ist, weiß jeder, der schon mal versucht hat, seiner Frau das Haushaltsgeld zu kürzen, um ein paar zusätzliche Modelle anzuschaffen ...

Mit einer ausgewogenen Planung sollte es aber möglich sein, Wunsch und Wirklichkeit unter einen Hut zu bringen. Das Preisniveau der Modellbahnneuheiten ist nämlich gar nicht durchgehend hoch, sondern sehr gespreizt. So ist für jeden etwas zu finden – meint *Ihr Martin Knaden*



Auch im Bahnhof Gedoens ist die Zeit nicht stehen geblieben. Dampflok sind inzwischen passé und die Dieselbrummer müssen den Betrieb abwickeln. Thomas-Steffen Langner berichtet vom aktuellen Betrieb und blickt zurück in die Bauphase. Foto: *Stephan Rieche*
Zur Bildleiste unten:

Wie man eine alte Anlage, die optisch nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht, wieder ansehnlich gestaltet, beschreibt Thomas Mauer. Mit einer neuen Serie über Elektronik-Bausteine geht Manfred Peter an den Start. Trix hat den ET 56 fertiggestellt. Was es darüber zu berichten gibt, lesen Sie in Bernd Zöllners MIBA-Test.

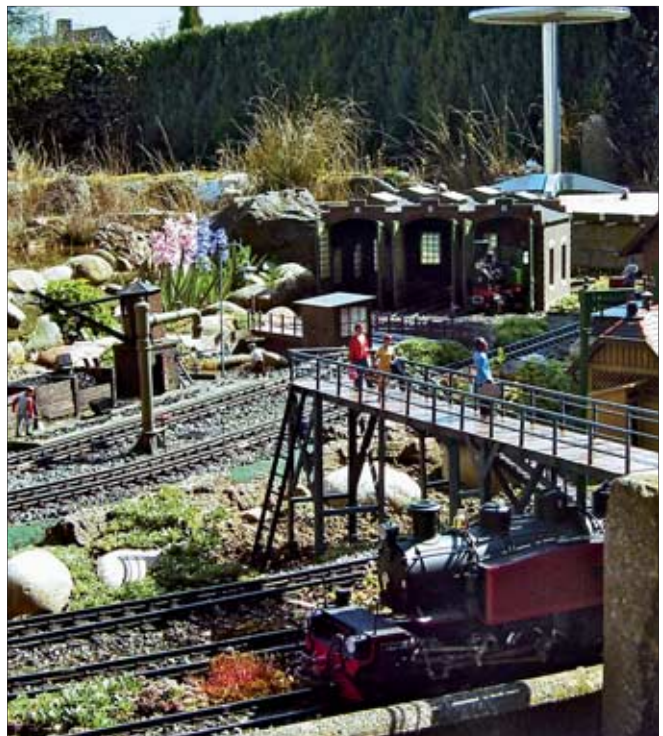
Fotos: *Thomas Mauer, Manfred Peter, MK*

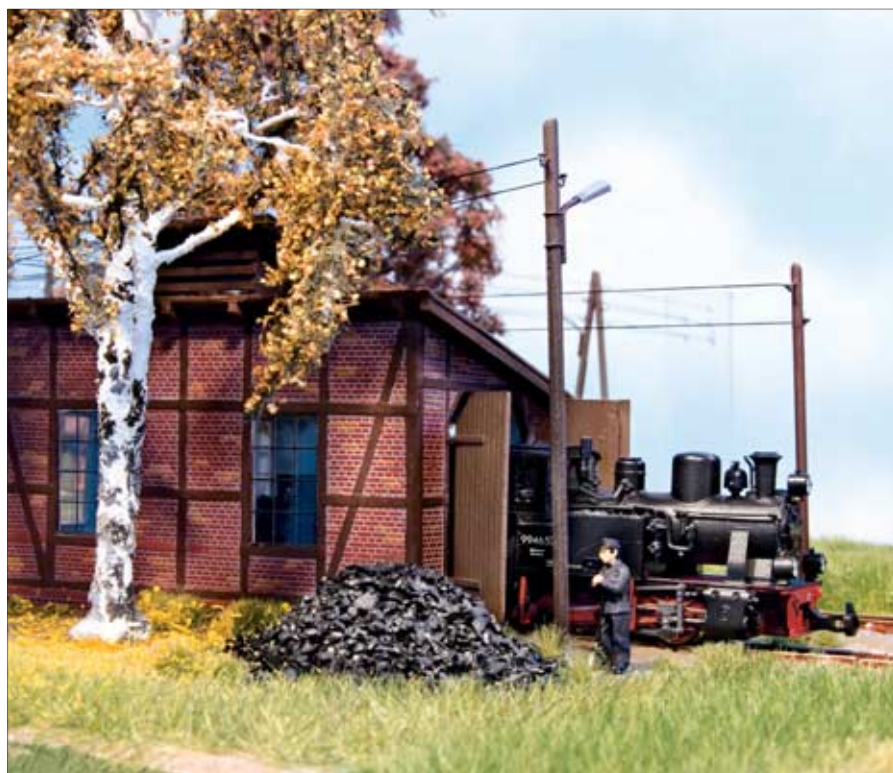


22 Schrebergärten bieten in Sachen Gestaltung eine Menge Abwechslung, besonders neben Bahnanlagen. Dieter Rothenfußer hat eine Schrebergartenkolonie neben seinem Bahnhof Bad Wörishofen angelegt.
Foto: Dieter Rothenfußer

50 Wer eine spezielle Lok einsetzen möchte, kommt nicht an einem Umbau vorbei. So erging es Alfred Fordon, der sich die Vorserienlok 01 008 aus einer Großserien-01 gebaut hat. *Foto: Alfred Fordon*

56 Für viele beginnt nun wieder die Gartenbahnsaison. André Klover ist mit seinen Zügen auch mal im Winter draußen auf Tour. Und wenn das Wetter arg ungemütlich ist, entsteht in der Werkstatt Zubehör wie eine freilandtaugliche Drehscheibe oder eine Fußgängerbrücke. *Foto: André Klover*





22 Eisenbahnatmosphäre pur strahlt das Bild rund um den Lokschuppen nach Lenz-Normalien aus. Sebastian Koch hat den Schuppen in 1:87 gebaut und gekonnt in Szene gesetzt. *Foto: Sebastian Koch*

70 Vorbildgerecht kombinierte Ian Sievert Formhaupt- und Lichtgleisperrsignal und entwickelte auch die vorbildgerechte Signalansteuerung. *Foto: Ian Sievert*

8 Mit Liebe zum Detail baute Thomas-Stefen Langner den Endbahnhof Gedoens. Tipps zum Bau und die Ära des Dieselmotors stehen im 2. Teil im Fokus. *Foto: Stephan Rieche*



MODELLBAHN-ANLAGE

Ein interessanter Endbahnhof (2)	
Mehr Gedoens	8
Rymenzburger Chnollebahn (2)	40
Dampf-Bw in Oetzberg	56
Kleinstadt im Waldgebirge	72

VORBILD

Die Nahverkehrstriebwagen ET 56:	
Alte Teile, neue Form	14

MIBA-TEST

ET 56 in H0 von Trix:	
Vorhang auf für einen Eierkopf	18
Reko-01 in TT	76

MODELLBAU

Schrebergärten	
neben dem Bahnhof	22
Die Schnellzuglok 01 008 als H0-Modell:	
Das Vorserienmuster	50
Kleine Remise der Bauart Lenz	60

MODELLBAHN-PRAXIS

Verjüngungskur für betagte Anlage	28
Transportgestelle	
und Betonplatten	46

VORBILD + MODELL

Wagen der Gruppe 23 in H0:	
Echte Hechte	34

ELEKTROTECHNIK

Viessmann	
8-fach-Gleisbesetzmelder	66
Vorbildgerecht kombiniert	70

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	78
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	80
Neuheiten	82
Kleinanzeigen	94
Impressum · Vorschau	106



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB – Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/53 48 1-224
Fax 0 81 41/53 48 1-200
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-151
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0 18 05/566201-61
Fax 0 18 05/566201-94
(14 Cent pro Minute aus dem Festnetz, Mobilfunk ggf. abw.)
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/53 48 1-0
Fax 0 81 41/5 34 81-100
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 0 89/31 90 62 00
Fax 0 89/31 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 2/10 Noch 'n Endbahnhof

Endstation Neuhausen

Der Teil 25 der Reihe „Wenns nicht mehr weitergeht“ über die H0-Anlage „Endbahnhof Neuhausen im Erzgebirge“ war ein gelungener Beitrag, der meiner Schwäche für Kopfbahnhöfe sehr entgegenkommt. Hier stimmte eigentlich alles. Interessant wäre es nun allerdings noch, ein wenig Konkretes über das auf Seite 17 angerissene Betriebsverfahren mit Frachtkarten und Auswürfeln zu erfahren. Da dieses Betriebsverfahren sicherlich noch weitere Modellbahner und MIBA-Leser interessieren dürfte, wären ausführliche, tiefergehende Informationen in einem geeigneten Kontext ganz bestimmt einen weiteren MIBA-Beitrag wert.

Dr. Christian Rückbeil (E-Mail)

Fleischmann- und Roco-Service

Händlerbindung? Eigentor!

In Sachen Ersatzteilversorgung kommt es letztlich darauf an, wie lange ein Kunde auf sein beim Fachhändler bestelltes Ersatzteil warten muss. Zum Beispiel Roco: Auf mein Ersatzteil habe ich von Juli bis Oktober 2009 warten müssen. Und Fleischmann? Meine Bestellung vom April habe ich letztlich im September 2009 erhalten. Mein klares Fazit: Der Fachhändler, den die Modelleisenbahn-Holding GmbH (Fleischmann/Roco) eigentlich mit der strikten Händlerbindung beim „Service“ unterstützen wollte, entpuppt sich meines Erachtens als eigentliche Schwachstelle schlechthin!

Nach meinen Erfahrungen wird ein Händler allein schon aus Kostengründen die bei ihm eingehenden Ersatzteilwünsche seines Kundenkreises zunächst einmal sammeln und erst ab Erreichen einer Mindestmenge tatsächlich eine Ersatzteilbestellung zum Hersteller weiterleiten. Und das kann dauern – siehe oben! Was aber noch hinzukommt: Unvermeidlich beschädigt so die Modelleisenbahn-Holding GmbH den eigenen Ruf in Sachen „Service“ – ein geradezu klassisches Eigentor!

Als Gegensatz dazu, somit als überaus positives Beispiel, muss an dieser Stelle zweifellos die Firma Brawa genannt werden: Keine Händlerbindung bei Ersatzteilbestellungen, sondern komplette Abwicklung direkt ab Werk innerhalb von zwei Wochen. Es geht also doch!

Hans-Joachim Klaje (E-Mail)

Kulanz von Fleischmann

Traumhaft

Der Schreck war ziemlich groß: Als ich meine geliebte Stromlinien-03 (von Fleischmann) wieder mal rollen lassen wollte, musste ich nach einigen Fahrversuchen feststellen, dass der Rahmen gebrochen war; vor mir lagen drei sauberlich getrennte Teile! So etwas konnte ich nicht; es erschien mir überhaupt auch unvorstellbar! Die Teile passten zwar ganz nett wieder zusammen, doch hatte sich offenbar ihre Geometrie irgendwie verändert, denn die Treib- und Kuppelstangen wiesen entschieden zu wenig Spiel auf! Und dann entdeckte ich weitere, verdächtige Risse unter der Farbe. Trauriges Fazit: Offenbar hatte die Zinkpest zugeschlagen; Madame war morsch unter dem Gewand. So sandte ich zerknirscht ein dramatisches Verzweiflungs-Mail samt Foto des Corpus Delicti an Fleischmann, ob man mir vielleicht einen neuen Rahmen, gern auch im farblosen Rohzustand, zu der ansonsten so adretten alten Dame schicken könne ...

Wie groß war meine Freude, als ich umgehend die Nachricht erhielt, man werde mir das Teil ganz kulant zustellen. Wie bitte? Die Hübsche hatte ihr Rollout doch bereits seit mindestens einer Dekade hinter sich! Tatsächlich traf ein komplett ausgerüstetes Fahrwerk bei mir ein. Nach unproblematischer Montage schnurrte die alte 03, nun mit fabelhaft neuem Rollator, wieder in Vorbildhöchstgeschwindigkeit über die Gleise. Wenn ich überlege, wie ich mit meinem Autohändler (der gerade Marktführer werden will) herumkaspeln muss, bis er eine Winzigkeit als Kulanz anmeldet, dann bin ich vom Fleischmann-Service begeistert. Habt Dank, liebe FleischmännerInnen und Fleischmänner, ich bin von so viel Service und Kulanz höchst angetan! Und meine Geliebte (03) finde ich immer noch sexy, nun erst recht, wo sie ja wieder einen Corpus Delectandi hat.

Oder habe ich das alles etwa nur geträumt? Denn eigentlich ist es ja unmöglich, dass so ein Defekt bei einer traditionsreichen Edelschmiede wie Fleischmann, also noch dazu made in Germany, je existiert haben könnte ... Aber Zinkfraß kann man wirklich nur schwer voraussehen; von daher muss es wohl so gewesen sein. Auf jeden Fall empfand ich diese Kulanzleistung von Fleischmann als grandios!

Werner Dabringhaus (E-Mail)



Ein
inter-
essanter
Endbahnhof (2)

Mehr Gedoens

*Nach dem Dampfbetrieb in MIBA
11/2009 beschreibt Thomas-Steffen
Langner nun die Dieselära und gibt Er-
läuterungen zur Entstehung des Bahnhofes.*

Wie viele andere Modellbahner träume auch ich von langen Zügen in weit geschwungenen Kurven, von großen Dampfloks, eleganten D-Zug-Wagen und Ganzzügen mit unzähligen Kessel- oder Kohlewagen. Ebenso habe ich – wie so mancher meiner Hobbykollegen – schon einen gescheiterten Versuch hinter mir, diesen Traum im eigenen Hobbyraum auf zu kleiner Fläche, mit zu kleinen Radien und zu großen Steigungen zu realisieren. Zeugnis davon legen einige Fotos und viele Fahrzeuge in Schachteln und Vitrinen ab. In der Zwischenzeit bin ich etwas realistischer geworden und es keimte in mir schon lange der Wunsch, einen

kleinen, übersichtlichen, aber betrieblich trotzdem interessanten Bahnhof zu bauen, der keine ewige Baustelle bleiben sollte.

Nachdem die MIBA in den letzten Jahren sowohl in den Monatsheften als auch im Sonderheft „Endbahnhöfe Planen + Bauen“ immer wieder interessante Anlagenvorschläge für überschaubare Projekte veröffentlicht hatte, war ich sicher, dass ich so etwas auch haben will. Es blieb die Frage, was genau gebaut werden sollte. Nach einigen Überlegungen blieb ich dann am Bahnhof Gefrees hängen.

Besonders angetan hatte es mir neben der Kürze des Bahnhofes die Ein-

fahrt über eine doppelte Kreuzungsweiche. Eine ungewöhnliche Konstellation. Für die räumlichen Gegebenheiten im Eisenbahnzimmer musste aber die Strecke in einer Rechtskurve in den Bahnhof geführt werden. Also wurde der Gleisplan kurzerhand gespiegelt. Das war nun aber schon nicht mehr Gefrees. Außerdem sollten teilweise vorhandene, handelsübliche Gebäude wie das Pola-Lagerhaus und ein Heico-Bahnhofsgebäude verwendet werden. Und jetzt waren von Gefrees nur noch das Gleisplanschema und der Name übrig. Weg also auch mit dem Namen. Ähnlich wie unsere englischen Kollegen, die gerne Namen verfremden oder

erfinden, verschob sich nun bei mir der Ortsname allmählich von Gefrees über Gesees nach Gedoens.

Was hatte ich denn zu dieser Zeit außer einer Idee? Einen Originalgleisplan, eine Kiste voller Roco-Line-Gleise samt der schlanken 10-Grad-Weichen, drei Modulkästen von je 1,35 m Länge und 0,5 m Tiefe, ein paar Gebäude und eine Schachtel mit Tortoise-Weichenantrieben. Das war ja schon eine ganze Menge Material. Weil es sich in meinen Augen am besten in 1:1 planen lässt, wurden die Roco-Gleise auf dem Fußboden ausgelegt, hier ein bisschen geschoben, dort ein wenig gezogen, Nutzlängen optimiert und Modultrennstellen festgelegt.

Am Schluss passte alles so weit: Die Nutzlängen waren bis auf die Laderampe maßstäblich umgesetzt und das Streckengleis konnte mit einem Radius von rund 90 Zentimetern aus dem Bahnhof herausgeführt werden. An Gleismaterial fehlte noch eine Tillig-Außenbogenweiche. Anders war die Zufahrt zum Lokschuppen nicht zu machen. Also frisch ans Werk!

Zuerst wurden die von „Willi Winsen“ (www.williwinsen.de) vorgefertigten Segmentkästen zusammengebaut und rundum mit einer Schicht übelriechender Grundierung gegen Feuchtigkeit imprägniert. Vor dem Zusammenbau nicht vergessen, in die Querträger Aussparungen für die Kabel einzubauen. Anschließend wurde das Gleisfeld mit einer 10 Millimeter starken Sperrholzplatte höhergelegt, damit Wassergräben und Bahndamm sowie die Untersuchungsgrube am Lokschuppen dargestellt werden konnten. So kam ich auch auf die nötige Plattenstärke für die Tortoise-Antriebe. Auf Geräuschdämmung kann meiner Meinung nach bei so einem Bahnhof zugunsten einer stabilen Gleislage verzichtet werden. Also flugs die Gleise drauf – doch langsam!

Geometrie und Optik der 10-Grad-Roco-Weichen lassen sich verbessern, indem man den gebogenen Teil der Weiche hinter dem Herzstück abtrennt und durch ein gerades Gleisstück ersetzt. Die Stellschwelle wurde durch eine Stellstange ersetzt und überflüssige Kunststoffstege am Schwellenrost entfernt. Außerdem wurden am Anfang und am Ende der Weiche mittels einer Doppelschwelle Schienenstöße imitiert. Gleiches geschah in regelmäßigen Abständen in den übrigen Gleisen.

Vor dem Einbau der Weichen und Gleise wurden noch Kabel zur Strom-



Seit dem Erscheinen des zurückliegenden Berichtes ist die Zeit fortgeschritten und der Betrieb in Gedoens hat sich gewandelt. Dieselloks der Reihe V 80 wickeln den Güterzugdienst komplett ab, während die Personenbeförderung vollständig von den Schienenbussen übernommen worden ist. Hier rangiert eine solche einen Flachwagen an die Ladestraße, damit er mit Langholz beladen werden kann.

Wenn der mittägliche Personenzug Einfahrt haben will, muss die Rangiereinheit das Gleis 1 räumen. Erst nach der Abfahrt – das „Rotkäppchen“ hat dazu gerade den Auftrag erteilt – kann das Rangiergeschäft fortgesetzt werden.



Ein Blick auf die sauber verkabelte Unterseite des Bahnhofes mit den Tortoise-Weichenantrieben. Eine so ordentlich verlegte Leitungsführung erleichtert die Suche nach der Ursache einer Störung (falls sie denn bei gewissenhafter Arbeit einmal auftreten sollte) ganz erheblich.



Die drei Modulkästen im Bau. Gut sichtbar ist die Konstruktion der Kästen mit einer tieferliegenden Grundplatte, auf die im Bereich der Gleise noch mal eine 10 mm starke Sperrholzplatte aufgedoppelt wurde. Keine leichte Bauweise, aber stabil. Die angrenzenden Bahndämme und die verschiedenen Landschaftsniveaus wurden anschließend mit Hartschaumplatten modelliert.



Fotos:
Thomas-Steffen Langner

zuführung von unten an die Profile gelötet. Weil aus optischen Gründen keine Schienenverbinder verwendet wurden, waren zahlreiche Anschlüsse und ebenso viele Bohrlöcher nötig. Nicht zu vergessen waren die Kabel für die Herzstückpolarisierung sowie eine separate Stromzuführung für jede Weichenzunge. Letzteres war nötig, da die Stromübertragung zu den Zungen bei lackierten Schienenprofilen erfahrungsgemäß schlechter wird. Zuletzt wurden die Bohrungen für die Weichenantriebe eingebracht und der Bereich der Stellschwelle dunkel lackiert.

Nachdem so alles vorbereitet war, wurden die Gleise mit Uhu Plus Endfest auf dem Untergrund festgeklebt. Damit lassen sich die Gleise in aller Ruhe ausrichten und man erhält eine wasserfeste Verbindung. Allerdings muss man nach dem Kleben das Ganze über Nacht ruhen lassen.

Ein Wort zu den Gleisbögen: Exakte Gleisbögen mit Flexgleisen lassen sich meiner Meinung nach nur mit einer Schablone verlegen. Für Gedoens kamen Schablonen aus dem von Weinert vertriebenen Peco-Programm zum Einsatz. Damit hat das Streckengleis nun eben einen Radius von 915 mm.

Jetzt ging es ans Strippenziehen im Untergrund. Zum Glück war die Verkabelung recht einfach und konnte mit aufrechtstehenden Segmenten bequem im Sitzen durchgeführt werden. Dank Digitalbetrieb konnten alle Gleise ohne elektrische Trennung miteinander verbunden werden. Auch die Weichenantriebe waren schnell montiert, justiert und angeschlossen. Ein kleines Pultgehäuse wurde als Gleisbildstellpult hergerichtet. So konnte der technische Teil schnell abgeschlossen werden. Lediglich die Verkabelung von Gebäudebeleuchtungen und Laternen stand noch aus.

Der Unterbau für Landschaft, Straßen und Gebäude entstand aus Hartschaumplatten. Damit im Lauf der Zeit an den Rändern der Segmente keine Druckstellen entstehen, erfolgte der Abschluss dort mit Holzleisten passender Stärke. Nun entstanden nach und nach kleine Kunstbauten wie Bahnsteig und Laderampe aus Hartschaum, wobei die Kanten mittels Spörle-Formen und keramischer Gießmasse gefertigt wurden. Die Wasserdurchlässe im Bereich von Bahnübergang und Lokschuppen bestehen aus Auhagen-Ziegelplatten und Polystyrolstreifen. Die Auhagen-Ziegel kamen noch für den