

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

118
Seiten
Modellbahn pur

September 2000

B 8784 · 52. Jahrgang

DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-

<http://www.miba.de>**2 Gewinnspiele****S. 17 + 63****PREISE IM WERT
VON****DM 2500,-**

Topneuheiten im Test

Tiger und Stier

Vorbild + Modell: Neubaudampfloks

Anlage: Kingston Regis in H0

Bausatz: Motorisierte Gleisstopfmaschine

NEUHEIT! Diese leicht markt-schreierisch unters Volk gebrachte Meldung übt auf uns Modellbahner fast immer die gewünschte Wirkung aus – egal ob sie nun in der Werbung der Herstellerfirmen erscheint oder als redaktionelle Nachricht in der MIBA oder als Hinweisschildchen im Schau-fenster des Fachhändlers. Neuheiten, vor allem wenn es sich um Triebfahr-

Dampflokära ihre Neubauschwestern sogar noch überlebten, ist ein kleiner Treppenwitz der Fahrzeuggeschichte, der uns im Anlagenbetrieb nur Recht sein kann. Ebenso gelegen kommt es dem Fahrzeugumbauer, dass sich mit ein paar Handgriffen auf Basis der Piko-Modelle diverse vorbildgerechte Varianten der 82er erstellen lassen (wie unser Beitrag ab S. 10 zeigt).

Glücklicherweise erschöpft sich das Thema „Neubauloks“ nicht bei Dampfloks und nicht in der Epoche III, sonst wären die Modellbahnhersteller schnell am Ende ihrer Weisheit. Zwei der spektakulärsten und schon vom Erscheinungsbild attraktivsten Lokomotiv-Neukonstruktionen aus jüngster Zeit erleben nun auch ihren Modellbahn-Rollout. Tiger und Stier werden auf uns losgelassen – und wer wegläuft ist selber schuld. Denn mit den Modellen des Diesellok-Monsters „Blue Tiger“ und der ÖBB-Mehrzweck-Ellok „Taurus“ beweisen Mehano und Roco, dass die moderne Eisenbahn für Augen und Ohren (den Tiger gibt's auch mit Sound) durchaus attraktiv und kurzweilig ist.

Über Langeweile können Sie nicht klagen, aber der eine oder andere exotische Blickfang für Ihre Anlage fehlt Ihnen noch? Bitteschön, auch da können wir Ihnen etwas anbieten: Eine fahrbereite Plasser&Theurer-Gleisstopfmaschine (S. 34) beispielsweise, entstanden aus einem preiswerten Bausatz vom Elektronikversender und einem (nicht mehr ganz so preiswerten) Antriebssatz mit Faulhaber-Motor. Oder eine typische US-Diesellok, die sich, vorbildgemäße Zugbildung vorausgesetzt, hemmungslos auf Epoche-III-Anlagen einsetzen lässt: die GEC-44-tons der US-Army von Liliput (S. 94).

HILFE, NEUHEIT! Hören wir da jemanden rufen, etwa Ihren Finanzminister? Wir können Ihnen leider nicht helfen bei der Entscheidung, welches „Neubaufahrzeug“ Ihnen am besten gefällt. Noch nicht mal uns selbst können wir helfen – uns gefallen einfach alle.

Thomas Hilge

Neubauloks, alt und neu

zeuge handelt, haben ihren besonderen Reiz für uns: Ist es eines meiner Wunschmodelle? Stimmen Proportionen, Farbgebung und Beschriftung? Alle wichtigen Details vorhanden? Wie sind die Fahreigenschaften? Und schließlich: Was kostet der Spaß? Spannende Fragen, die sich stets aufs Neue stellen, denn alle Triebfahrzeug-Neuheiten sind irgendwie „Neubauloks“, sprich: Neukonstruktionen. Da stellen sich dem aktiven Modellbahner im Grunde dieselben Fragen wie der großen Bahn bei ihren Abnahme- und Messfahrten: Genügt das neue Fahrzeug im täglichen Betriebseinsatz den vorgesehenen Anforderungen?

Die September-MIBA steht ganz im Zeichen von „Neubauloks“, jedenfalls im Sinne von uns Modellbahnern. Zunächst ist ein kleines Jubiläum zu würdigen: Vor exakt 50 Jahren, im September 1950, rollte mit der 82 023 die erste DB-Neubau-Dampflok über Bundesbahngleise. Mit der schnell (zu schnell, wie sich dann herausstellte) aus dem Boden bzw. dem Reißbrett gestampften Konstruktion sollten die betagten pr. T 16.1 abgelöst werden, die teilweise schon mehr als 30 Jahre auf dem Buckel hatten. Dass einige Exemplare der alten Preußin am Ende der

Tiger und Stier in der Arena – das kann nicht gut gehen. Die Modellbahner haben es da leichter, denn es ist durchaus denkbar, dass sich die Vorbilder von „Blue Tiger“ und „Taurus“ auf DB-Gleisen begegnen – so wie Gerhard Peter die Farben und Konturen der modernen Eisenbahn für den Titel der September-MIBA in den Kasten brachte.





Analoger Umschalter oder Digitaldecoder

AnDi ist im Digitalbetrieb ein kleiner, preiswerter Decoder, dessen Adresse ohne Programmieraufwand geändert werden kann. Im Analogbetrieb ist AnDi ein Fahrrichtungsumschalter, der die Option für Digital bereits mit an Bord hat. Wenn Sie irgendwann auf Digital umsteigen möchten, reicht ein etwas länger dauernder Umschaltimpuls, um aus dem Umschalter einen Digitaldecoder zu machen. Sie ersparen sich den Umbau und weitere Kosten.

AnDi ist klein, hat zur schnellen Montage einen Schnittstellenstecker und bei guter Wärmeableitung eine Leistung von bis zu 1 A. **DIGITAL 2** - kompatibel



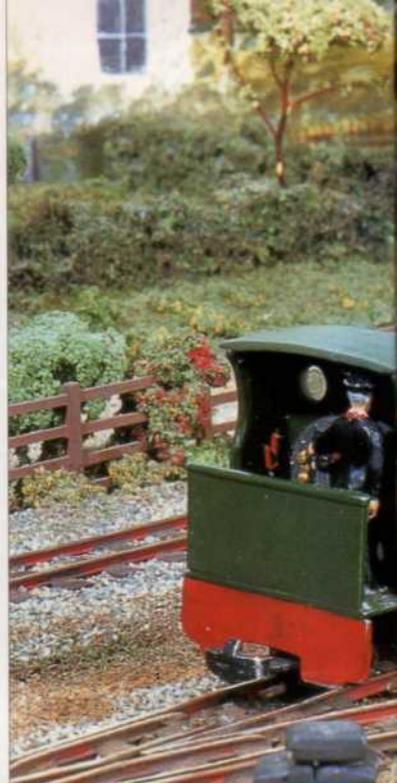
Art.-Nr. 75320

Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH, Mercatorstraße 6, 46244 Bottrop
Internet: www.uhlenbrock.de

20 Eine typisch englische Schmalspurbahn stellt das Ehepaar John und Jane Jacobs vor. Konzeption, Bau und Betrieb von „Kingston Regis“ sind auch für kontinental-europäische Modellbahner interessant! *Foto: MK*

90 Beim Vorbild und im Modell ganz aktuell – die österreichische Mehrzwecklok „Taurus“. Roland Alber gibt Informationen zum Vorbild, Bernd Zöllner hat sich das Roco-Modell genau angesehen. *Foto: gp*



DIGIRAIL®

DIGITALE MODELLBAHNSTEUERUNG



MÜT multi control 2004

- Zentraleinheit
- Programmierstation
- Interface
- 200 Adressen verfügbar (max. 3228 möglich)

Vertrieb über
den Fachhandel oder
durch den Hersteller:

MÜT GmbH, Neufeldstraße 17
D-85232 Bergkirchen/Günding
Telefon 08131/71045, Fax -80866



MIBA-SCHWERPUNKT US-Modellbahnen

Go east to Iris Creek	64
Eine kleine Typologie	68
Car-Bashing in N	72
Segmente, Wände und Gebäude	74
Güterschuppen für viele Zwecke	78

VORBILD + MODELL

50 Jahre DB-Neubautriebfahrzeuge (1)	
Die Formschöne	10
Zugbildung in der Epoche III:	
Mit Märklin an die Riviera	18
D-Day-Diesel	94

MODELLBAHN-ANLAGEN

Schmalspurbahn in Südwestengland	
Kingston Regis	20
Im Tal der Ruhr	
Teil 8: Lückenschluss	28

NEUHEIT

Fahrend stopfen	34
Die Panier-Walze	88
„compact“er Preis	96
Frisches Obst und Gemüse	99

MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Kleine Bahnsteigkunde (2)	
Bahnsteige am gebogenen Gleis	36

MENSCHEN UND MODELLE

Anlagenbau als Klassenziel	58
----------------------------	----

VORBILD

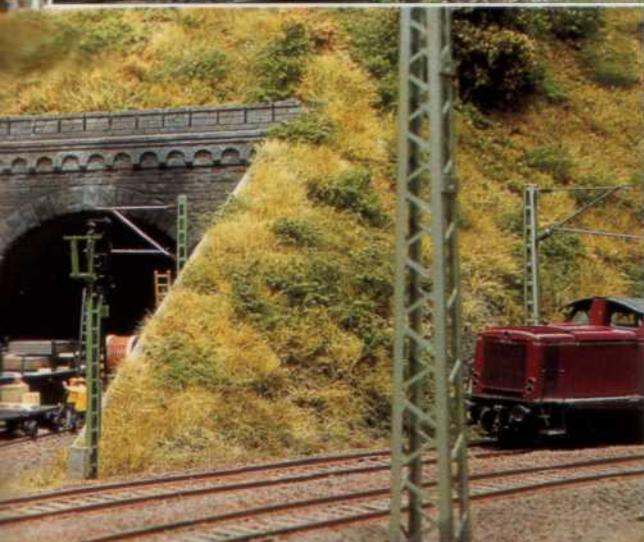
Katze auf Schienen	42
Fünf Typen vom Typ V	85
Roter Stier auf Österreichs Schienen	90

MIBA-TEST

Pack den Tiger auf das Gleis	44
Der Salzburger Taurus	92

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Kleinanzeigen	48
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	56
Bücher/Video	60
Neuheiten	100
Impressum · Vorschau	116



10 Aus Anlass ihres 50. „Geburtstages“ spürt Martin Knaden der Geschichte der BR 82 nach und stellt die möglichen Varianten im Modell vor. *Foto: Dr. Rolf Brüning*

28 Auf Rolf Knippers „Ruhrtalbahn“ geht's weiter: Verbindungskurve, Kirche und „Landabsatz“ sind die Stichworte der heutigen Folge. *Foto: rk*

Unbekannt

In MIBA-Report 17, Seite 83, wird die Frage nach der Bedeutung des Zusatzschildes „40/Stw I 10“ aufgeworfen. Dies kann ich beantworten.

Wegen der Illerbrücken stand das Einfahrsignal sehr weit draußen vor dem Bahnhof Kempten. Da der Bahnhof ein Kopfbahnhof war, durfte nur mit 10 km/h bis zum Prellbock vorgerückt werden. 10 km/h ab dem Einfahrsignal hätte jedoch sehr viel Zeit gekostet. Daher zeigt die Aufschrift an, dass man mit 40 km/h das Einfahrsignal passieren und erst ab dem Stellwerk I mit nur noch 10 km/h bis zum Prellbock weiterfahren durfte.

Die im weiteren Bildtext erwähnte „weiße Platte“ – ebenso wie der Anstrich an der Brücke zur besseren Erkennbarkeit der Signalstellung angebracht – war übrigens nur ein einfaches Segeltuch.

Adolf Schwarz, Lindau

MIBA-Spezial 44, Umbau Schienenbus

Hinweise aus der Schweiz

Ich gratuliere zur Aufmachung der MIBA. Ich finde sie eine der besten Eisenbahnzeitschriften im deutschsprachigen Raum. MIBA-Spezial 44 „Zahnradbahnen“ veranlasst mich jedoch dazu, Ihnen folgende Hinweise zu geben: Auf Seite 21, beim Bild oben, hat sich der Druckteufel eingeschlichen: Beim „Aiger-Massiv“ handelt es sich um den Berg Namens Eiger, welcher zum Jungfraumassiv (Eiger, Mönch und Jungfrau) gehört und mit seiner Nordwand der berühmteste unter den dreien ist.

Beim Artikel „Zahnradbahnen im Modell“ fehlt unter der Spur H0 der Hinweis, dass die Riggenbach'sche Zahnstange des Kleinserienherstellers HRF auch für H0-Gleise tauglich ist (Code 70 oder Code 83 mit entsprechender Unterlage unter den Zahnstangenhaltern). Die Zahnstange ist für Zahnräder mit Modul 0,4 geeignet (vielleicht ein guter Hinweis für Selbst- oder Umbauer). Die Zahnstangen sowie eine entsprechende Einbaulehre sind direkt beim Hersteller erhältlich (Internet: www.h-r-f.ch).

Rolf Delay, Zollikofen/Schweiz

Entscheidendes Bauteil

Mit großem Interesse habe ich im Spezial 44 den Beitrag zum Umbau eines Roco-VT-98.9 zur Zahnradversion VT 97.9 gelesen. Leider habe ich den sonst in fast jedem Artikel vorhandenen Hinweis auf die Bezugsquelle der verwendeten Zubehörteile vermisst. Gerade beim entscheidenden Bauteil, dem Treib(zahn)rad für die Fleischmann-Zahnstange, bin ich trotz der sehr guten Beschreibung auf meinem üblichen Beschaffungsweg an Grenzen gestoßen. Können Sie mir daher bitte den Tipp für eine Bezugsquelle geben? Können Sie ferner bereits sagen, ob die angesprochenen Anreibebeschriftungen von CTS erhältlich sein werden?
Dipl.-Ing. H. Spielmann, Laufenburg

Anm. d. Red.: Das Treib(zahn)rad ist bei Fleischmann, Artikel-Nr. 564120 erhältlich. Die bei CTS gefertigten Anreibebeschriftungen sind in Kürze bei MIBA erhältlich.

MIBA 6/2000, Ruhrtal

Schiefertypischer Glanz

Zu der Bemerkung „Auf den schiefertypischen Glanz musste ... verzichtet werden“ in Folge 5 des Beitrags „Im Tal der Ruhr“, S. 16. Meine Lösung: Man nehme Graphitpuder (Autozubehör) und einen härteren Pinsel zum nachträglichen Bürsten.

Volker Abt, E-Mail

MIBA 6/2000, Editorial

Spaß an der Sache

Ein Lob an den Autor der Rubrik „Zur Sache“ aus MIBA 6/2000. Er spricht mir mit seinen Zweifeln am Detaillierungszwang vieler Hersteller aus der Seele. Das ist doch das Schöne an unserem Hobby – die Lust am Verändern, Verbessern, Verschönern. Wo bleibt da noch der Spaß an der Sache?

H. Fahr (E-Mail)

Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

vth Verlag für Technik
und Handwerk GmbH

Redaktion MIBA

Senefelderstr. 11

90409 Nürnberg

Tel. 0911/51 96 50

Fax 0911/5 19 65 40

E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

MIBA-Anzeigenverwaltung

Am Fohlenhof 9 a

82256 Fürstfeldbruck

Tel. 08141/5 34 81 15

Fax 08141/5 34 81 33

E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services

GmbH & Co. KG

MIBA-Aboservice

Postfach 10 41 39

40032 Düsseldorf

Tel. 0211/69 07 89 24

Fax 0211/69 07 89 50

E-Mail: pms.duesseldorf@cityweb.de

BESTELLSERVICE

vth Verlag für Technik

und Handwerk GmbH

Robert-Bosch-Str. 4

76532 Baden-Baden

Tel. 07221/50 87 22 (Privatkunden)

Tel. 07221/50 87 12 (Fachhändler)

Fax 07221/50 87 33

E-Mail: service@miba.de

ÄLTERE AUSGABEN VON MIBA UND MIBA-SPEZIAL

Privatkunden:

vth Verlag für Technik

und Handwerk GmbH

Robert-Bosch-Str. 4

76532 Baden-Baden

Tel. 07221/50 87 22

Fax 07221/50 87 33

E-Mail: service@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: trabert.barbara@mzv.de

Fehlende Einzelheiten

Der Kommentar „Preis und Detaillierung“ entspricht ziemlich genau meiner Meinung zum Thema Modellbahn. Die Fahreigenschaften eines Modells lassen sich nur schwer verbessern. Veränderungen in der Farbgebung, Detaillierung oder Ausstattung sind dagegen für viele Modellbahner möglich. Für mich machen sie sogar einen großen Teil dieses Hobbys aus. Der Detaillierungsgrad, besser Detaillierungswunsch, spiegelt doch auch die persönlichen Kenntnisse über das Vorbild wider. So erschöpfen sich meine Kenntnisse über Eisenbahnbremsen darin, dass diese mit Luft funktionieren und es deshalb Luftbehälter gibt. Fehlende Einzelheiten wie Armaturen, Leitungen oder Behälter bemerke ich deshalb überhaupt nicht. Und da ließen sich noch zahlreiche weitere Beispiele finden. Es ist natürlich nicht so, dass ich über meine mangelhaften Kenntnisse glücklich wäre. Aber dagegen gibt es ja die MIBA.

Gerd Eidman, Wuppertal

MIBA 7/2000, Editorial

Kein echtes Wachstum?

Ein von mir im Jahr 1993 erworbenes Roco H0-Modell der BR 50 kostete damals DM 279,-. Heute wird die BR 50 für DM 359,90 verkauft, eine Steigerung von 28,99%! Das Fleischmann H0-Modell der BR 39 kostete 1994 DM 299,95, die neueste Version wird als Sondermodell zum Preis von DM 399,95 angekündigt, eine Steigerung von 33,33%! Berücksichtige ich die Tatsache des gegenüber 1993 höheren Umsatzsteuer-Satzes, kann ich kein echtes Wachstum erkennen, die Umsatzsteigerungen beruhen offensichtlich zum allergrößten Teil auf den vorgenommenen Preis-Erhöhungen. Leider sind die Netto-Einkommen der meisten Modell-Eisenbahner im Zeitraum zwischen 1993 und 1999 nicht um über 30% gestiegen; wenn also praktisch im gleichen Umfang weitergekauft wurde, müssen die verkauften Stückzahlen ständig zurückgegangen sein. Bei mehr oder weniger gleichem zur Verfügung stehendem Einkommen, aber ständig steigenden Preisen kann sich der Durchschnitts-Modellbahner eben immer weniger neue Artikel anschaffen.

Peter Krüger, Nürtingen

MIBA 8/2000, Modellweichen für C-Gleis

Unerwartete Probleme

„Liebe auf den ersten Blick“ – ähnlich wie Rolf Knipper ging es mir beim Anblick der neuen schlanken Märklin-C-Gleisweiche.

Auf den zweiten Blick ergaben sich beim Betrieb unerwartete Probleme: Das Befahren der Weichen mit Märklin-Lokomotiven und rollendem Material aus den Sechzigerjahren führte zu Kurzschlüssen mit den bekannten Folgen. Beim genaueren Hinsehen zeigte sich, dass die breiten Spurkränze der Lokomotiven und Wagen, Schiene und Punktkontakte (sie liegen insbesondere in der Nähe des Herzstückes eng beieinander) der Weiche kurzschließen. Dies ist umso erstaunlicher, als Märklin in seinem Katalog bemerkt, dass die Weichen für Märklin-Material ab Mitte der 50er-Jahre betriebssicher seien. Eine Anfrage bei Märklin Anfang des Jahres ergab, dass man sich des Problems annehmen werde. Ansonsten sind diese Weichen eine Augenweide, die ich umgehend in meine Anlage einsetzen möchte.

Helmut Schmidt, Köln

MIBA 8/2000, Bahnhof Wiesen RhB

Ins Grübeln gebracht

Obwohl ich als überzeugter N-Bahner eigentlich thematisch in der Epoche 4a der ehemaligen DB angesiedelt bin, hat mich die einfache, aber vielleicht gerade deshalb begeisternde Ausstattung des Dioramas nach Schweizer Vorbild so sehr ins Grübeln gebracht, ob ich mich nicht vom Vorbild-Thema umorientieren sollte. Vielleicht hängt diese Überlegung aber auch mit unzähligen Urlaubsaufenthalten in der Schweiz zusammen? Weiter so, MIBA, mit Qualität in der Anlagengestaltung und entsprechenden Anlagen-Berichten! Nur so kann man vielleicht auch den Nachwuchs für unser Hobby gewinnen.

W. Lahmann, Stolberg/Rheinland

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnvoller Kürzung vor.



Foto: Martin Knaden

*Wenn nach einem langen Sommer die Wiesen schon recht gelblich erscheinen, in der Hitze des Mittags jeder Lufthauch als erfrischende Brise herbeigesehnt wird und die Pollenallergie kein Ende nehmen will, dann gibt es nur eins:
Ab in den Modellbahnkeller zur RhB in H0m!!!*



50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge – 1. Teil: BR 82

Die Formschöne

Im September 1950 wurde 82 023 als erste Neubaudampflokomotive an die noch junge DB abgeliefert. Die extrem kurze Entwicklungszeit forderte jedoch ihren Tribut: Neben Schwächen am Rahmen bot die Konstruktion insbesondere bei den Vorwärmanlagen Anlass für mancherlei Änderungen. Martin Knaden stellt die Varianten des Vorbilds und ihre Umsetzbarkeit auf Basis der Piko-Modelle vor.

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg stellte die DRB Überlegungen an, die inzwischen in die Jahre gekommenen Lokomotiven der BR 94.5 zu ersetzen. Durch die Kriegsergebnisse konnte das Vorhaben erst Ende der

40er-Jahre wieder aufgegriffen werden. Unter dem Arbeitstitel „94 neu“ wurde die Industrie bereits im März 1949 aufgefordert eine Lokomotive zu konstruieren, die sowohl im Rangier- wie im Streckendienst einsetzbar war

und zudem mit einem besonders kurventauglichen Fahrwerk die auf der Hamburger Hafenbahn eingesetzten Maschinen der Luttermöller-Baureihe 87 ersetzen konnte.

Schon im Juni legten die vier in Frage kommenden Hersteller MF Esslingen, Henschel, Krupp und Krauss-Maffei ihre Entwürfe dem Lokomotiv-Ausschuss vor. Zwar überzeugte keiner der Entwürfe auf Anhieb, doch bereits Anfang Juli erging an Henschel der Auftrag zur Erstellung der endgültigen Konstruktionszeichnungen, welche dann im September 1949 vorgelegt werden konnten.

Obwohl einige Ausschussmitglieder Bedenken erhoben, wurden angesichts der unter großem Zeitdruck stehenden Beschaffung nur wenige Änderungen vorgenommen. Zudem glaubte man auf den im ursprünglichen Forde-

