

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 2001

B 8784 · 53. Jahrgang

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

<http://www.miba.de>

Irgendein Motiv aus der Fotografie

Hemmungslose Bahnromantik

Anlage: Legende in 0

Stierkampf: Märklin contra Roco

Schwerpunkt: Gartenbahn



Modellbahn macht bekanntermaßen nur Spaß, wenn nichts funktioniert. Stockende Motoren und klemmende Weichenantriebe, nicht kuppelnde Kupplungen und versiffte Gleise, Kurzschlüsse im Schattenbahnhof und Qualmwölkchen überm Gleisbildstellpult, kollabierende Taster und Decoder mit Herzstillstand, die

längst jede Menge kleiner Table-Top-Tätigkeiten zurechtgelegt, die sich auf Balkon oder Terrasse, im Garten oder sogar im Urlaub erledigen lassen. Das Bildarchiv sortieren beispielsweise, einen Gebäudebausatz montieren, Pläne für die nächste Anlage zu Papier bringen, Wartungsarbeiten aller Art (s.o.) ausführen oder Kataloge, Prospekte und MIBAs wälzen.

Spätsommer und Frühherbst sind dann schon wieder von der mentalen und logistischen Vorbereitung auf kommende Aktivitäten geprägt. Der Dealer unseres Vertrauens misst an der verstärkten Frequentierung seines

Saison ist immer und überall

passende Bedienungsanleitung verschollen, die Klebstofftube verklebt, der Akku im Bohrschrauber leer – für multitaskingfähige und panikresistente Modellbahner sind das kaum adäquate Herausforderungen.

Seidenweich fahrende Loks und reibungsloser Betrieb auf komplett fertiggestellter Anlage – wie langweilig! Ein Alptraum, der uns zur Tatenlosigkeit verurteilen und schlaflose Nächte bescheren würde. Weil nichts so funktioniert, wie wir das wollen, ist es glücklicherweise mit der Modellbahnerei als Saisonbeschäftigung heutzutage vorbei. Eine Hauptsaison jagt die nächste. Den Winter, die klassische Modellbahn-Hochsaison, haben wir überstanden, zugebracht im Bastelkeller (alternativ: Mansardenraum, Nordseite), überrollt von unzähligen Neuheiten. Ganz klar: Evolutionsgeschichtlich ist der Modellbahner die Weiterentwicklung des Höhlenmenschen, der den Widrigkeiten der kalten Jahreszeit in mehr oder weniger großen Erdlöchern trotzte und sich mit Wandmalereien die Zeit und böse Geister vertreibt.

Dass wir endgültig zum kurzsichtigen Grottenolm mutieren, verhindert die Umstellung auf Sommerzeit. Die Frühjahrsaison bietet nur kurz die Gelegenheit, sich vom Nichtfunktionieren der Modellbahn zu erholen. Denn routinierte Modellbahner haben sich

Ladenlokals die Zunahme der Entzugerscheinungen und rüstet sich mit ausreichender Bevorratung von Rauschmitteln (Neuheiten!) für den Ansturm der Süchtigen. Jene stellen sich schon auf die länger werdenden Abende ein, verbannen Staub und Spinnenweben aus dem Allerheiligsten, reinigen Gleise und schmieren Loks, stellen Listen aller Art auf (Einkaufslisten, To-do-Listen, Wunschlisten, Fahrplanlisten etc.) und füllen den Sparstrumpf.

Wenn wir mit dieser MIBA-Ausgabe den Saisonstart ausrufen, ist dies also zunächst nichts Außergewöhnliches, denn: Saison ist immer und überall! Schon traditionell widmen wir aber den Schwerpunkt der alljährlichen Mai-MIBA einer besonderen Art der modellbahnerischen Freiluftbetätigung, nämlich dem Gartenbahnbetrieb, für den in diesen Wochen der Startschuss fällt. Er verbindet, wie die MIBA-Redaktion aus eigener Erfahrung weiß, die verschiedensten Annehmlichkeiten: ganz neue Dimensionen beim „Anlagenbau“ und Fahrzeugeinsatz, das Gemeinschaftserlebnis mit Gleichgesinnten, jede Menge Spielspaß für die ganze Familie bis hin zu Schwiegermutter und Hauskatze und – wenn gewünscht – sogar das Ambiente eines gepflegten Barbecue. In diesem Sinne: Viel Vergnügen im Modellbahn-Sommer!

Thomas Hilge

Zu den Anlagen-Highlights auf der „Faszination Modellbau“ in Sinsheim (S. 85 ff. in dieser Ausgabe) gehörte die „Bühleraltbahn“ von Klaus Nesselhauf, die Gerhard Peter mehr als nur die Gelegenheit bot, das Titelbild der Mai-MIBA in den Kasten zu bringen.



Wir bringen Sie in Fahrt!



Fahrstraßen schalten mit der Intellibox!

- Mit einem Tastendruck bis zu 433 Weichen schalten
- Beliebig in 10er Gruppen aufteilbar
- Verwaltung von 48 Fahrstraßen möglich
- Software-Upgrade ab Mai verfügbar



Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH · Mercatorstraße 6 · 46244 Bottrop · www.uhlenbrock.de

Original MICRO-METAKIT®

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle H0 1:87



Art.-Nr. 96103H; BR 53.8048; DRG, schwarz-rot;
Zwillingstriebwerk



Art.-Nr.
00100H Gleichstrom
00101H Wechselstrom
Hunt'sche
Großbekohlungsanlage,
Beschilderung
auswechselbar

Original MICRO-METAKIT®

Messingmodelle in Museumsqualität

Weingartenweg 8 • D-84036 Landshut/Bayern
Tel.: 08 71/4 34 57 • Fax: 08 71/4 59 22
Internet: <http://www.micro-metakit.com>
e-mail: eisenbahn@micro-metakit.com
GERMANY

Auslieferung derzeit bei Ihrem Fachhändler!

32

Die große Spur-Null-Anlage des Schweizers Marcel Darphin hat MIBA-Mitarbeiter Rolf Ertmer besucht – rechtzeitig, bevor sie abgebaut wurde. Erleben Sie noch einmal den Charme dieser betriebsorientierten Anlage im großen Maßstab!

Foto: Rolf Ertmer

26

Zweimal österreichischer Kraftprotz im zeitgenössischen Design: Wir vergleichen den neuen Märklin-Taurus mit dem an sich schon bekannten Modell von Roco in Wechselstrom-Ausführung. Foto: MK



38

Den funktionsfähigen Nachbau eines elektromechanischen Stellwerks E 43 – hier das Fräsen der Hebelachsen – beschreibt Dipl.-Ing. Ulrich Meyer, sozusagen für Gleichgesinnte. Er steuert damit seine Anlage! Foto: Dipl.-Ing. Ulrich Meyer



MIBA-SCHWERPUNKT Gartenbahn

Schmalspurbahn im Vorgebirge	58
Wärme für Weichen	64
Gebäude für die Gartenbahn	66
Livehaftig	70
Schweizer Schätzchen	72
Perfekte Schmalspur aus Württemberg	76

VORBILD + MODELL

Die Nachzügler (BR 10 und 66)	10
Das blaue Netz der schnellen Züge	18
Falken und Strom	44

MIBA-TEST

Stierkampf	26
Die Entdeckung der Langsamkeit	96

MODELLBAHN-ANLAGE

Von Royville nach Eric-les Grien	32
Come to Ponca Yard	92

MODELLBAHN-PRAXIS

Die Mechanik des E 43	38
-----------------------	----

MODELLBAU

Lichttraumkontrolle für sperrige Güter	42
--	----

MENSCHEN + MODELLE

Modellbahn total in Sinsheim	85
Auf getrennten Gleisen	81
Lok in Gold	81

NEUHEIT

Unikum mit Blindwelle	98
-----------------------	----

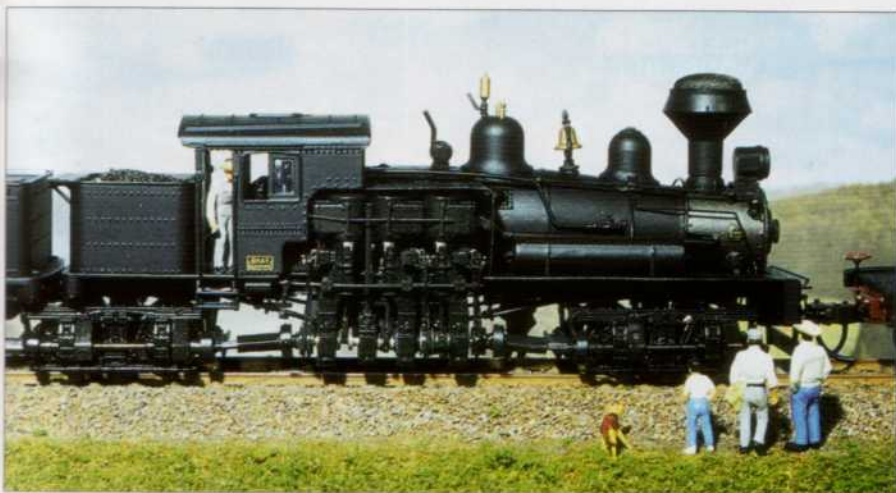
RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Kleinanzeigen	48
Bücher/Video	78
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	90
Neuheiten	100
Impressum · Vorschau	116



10 Wer wird denn hier die Klappe aufreißen? Die aufklappbare Triebwerksverkleidung war nur eine der Besonderheiten, die die Baureihe 10 zu bieten hatte. Außerdem gehts bei unserem „Nachzüglerthema“ auch noch um die 66.

Foto: Archiv mm



96 Für amerikanische Waldeisenbahnen mit sehr engen Gleisradien wurde diese – zumindest für europäische Geschmäcker – ungewöhnliche Lokomotivkonstruktion erfunden. Bachmann lieferte jetzt das Modell einer „Shay“ in der Baugröße H0 aus, das wir ausführlich getestet haben.

Foto: lk

Vom Hobby zur Mission

Seit fünf Jahren bin ich auf der Suche nach einer digitalen Lösung für ein paar Ansprüche, die ich einst im Laufe von wenigen Wochen zusammentrug. Natürlich könnte man sich entweder die Supersteuerung selbst entwerfen und bis in die kleinsten technischen Details entwickeln, um schließlich ein zwar geniales, jedoch zur restlichen Welt völlig inkompatibles System sein Eigen nennen zu können. Andererseits könnte man auch auf alles verzichten, was sich nicht Stand der Technik schimpft, nur um heute schon ein wenig digital spielen zu können.

Die Entwicklungen auf Basis der verfügbaren Datenprotokolle sind beachtlich. Nur, diese Basis ist überall lausig. Ich habe allen erdenklichen Respekt vor Digitalkränen und mehrsprachigen Steuerzentralen. Es ist für mich u.a. kein Problem, Züge elektronisch zusammenzustellen und aufzulösen. Will ich aber für mehrere Züge zeitgleich bestimmen, mit welcher Geschwindigkeit sich gerade welche

Kombinationen von Fahrzeugen aus welcher Richtung welchem betriebsbedingt kritischen Punkt auf der Anlage nähern, so komme ich an den Punkt, wo mich jeder Rückmeldebus und erst recht die Zuverlässigkeit der Reaktionszeit meiner Lokdecoder im Stich lassen – will sagen: Ein Zug kommt nicht zum gewünschten Zeitpunkt an gewünschter Stelle zum Stillstand, weil der Rechner schon für die Entscheidung, welcher Zug gestoppt werden soll, nicht schnell genug über aktuelle Daten verfügt.

Die „Herausforderung“ des halbautomatischen Betriebs, womöglich noch mit Einbindung eines handgestrickten Stellpultes, überfordert jede herkömmliche Steuerzentrale und Ihren Geldbeutel sowieso. Und dann ist da noch der Wunsch nach kompatiblen Decodern mit Lastausgleich, die sowohl einen Überlastschutz haben, als auch mehrere frei konfigurierbare oder gar regelbare Sonderfunktionen und die sich selbstständig an der Zentrale anmelden. Da geht einem Anbieter nach dem anderen das Licht aus. Und das, obwohl es angeblich konkurrierende Systeme gibt.

Anselm Geske, Mering

MIBA-Messeheft 2001, Messekommentar

Schlanke Weichen Fehlanzeige!

Rolf Knipper hat sehr Recht, wenn er die technische Konzeption des C-Gleises lobt. Nach der letzten Spielwarenmesse zeichnet es sich aber ab, dass der Ausbau des C-Gleissystems wohl in dem gleichen Desaster ende, wie seinerzeit der Ausbau des K-Gleises. Schlanke DKW, schlanke EKW, schlanke Bogenweichen mit großen Radien – alles Fehlanzeige. Schade! Zumal das K-Gleis mangels gescheiter Produktpflege deutlich in die Jahre gekommen ist.

Stattdessen im Märklin-Magazin seitenweise Anleitungen zu Säge- und Klebearbeiten. Das kann es wohl doch nicht sein? Man kann sägen und schnipseln so viel man will, eine Bogenweiche wird nie daraus.

Dipl.-Ing. Karl Hesse (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 Fürstenfeldbruck

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

MIBA-BESTELLSERVICE

Am Fohlenhof 9a

82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/5 34 81 34

Fax 08141/5 34 81 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: dettloff.anita@mzv.de

MIBA 1/2001, Bubikopf in 1:160

Einwandfreie Stromabnahme

Leider haben Sie (wie auch Ihre Wettbewerber) diese wunderschöne Konstruktion der BR 64 nicht so gelobt, wie es die Fa. Fleischmann verdient hätte. Das Wichtigste für einen digitalen Betrieb ist eine einwandfreie Stromabnahme. Und die hat Fleischmann vorbildlich gelöst. Die Treibachse hat ca. 0,8 mm Höhenspiel, die Kuppelstange daher am Triebzapfen ein vertikales Langloch (Winterthurer Schlitzstangenantrieb!). Und durch die Kontaktfedern der Stromabnahme werden die Räder federnd auf die Schienen gedrückt! Meines Wissens ist das das erste Mal, dass in Spur N eine gefederte Achse so sauber ausgeführt wurde. Kann man nur hoffen, dass Fleischmann, wie die DRG, auch eine BR 24 daraus macht.

Matthias Baumgärtner, Wildberg

MIBA 03/2000, Stopfexpress

Nicht ganz korrekt

Ihre Beschreibung des Stopfvorganges in der MIBA 3/2000 ist nicht ganz korrekt. Die beiden Krallen, die Sie erwähnen, greifen unter den Schienenkopf und nicht in das Schotterbett. Die über eine Unwucht angetriebenen Stopfpickel werden in das Schotterbett getaucht und verfestigen somit den Schotter unter den Schwellen. Der größte Fehler Ihrer Darstellung ist aber, dass der Gleiskörper mit einer Stopfmaschine abgesenkt werden kann, hierfür gibt es drei Möglichkeiten:

1. Absenken von Hand mit Nachstopfen.
2. Absenken mittels Reinigungsmaschine und Nachstopfen.
3. Durch einen Dynamischen Gleisstabilisator (DGS).

Sie gehen in Ihrem Beitrag nicht darauf ein, ob das Modell auch die geringen Geschwindigkeiten von unter 3 km/h im Arbeitsgang überträgt. Ein weiterer Fehler ist Ihnen auf Ihrer Homepage bei den Messeneuheiten unterlaufen. Die von Fleischmann offerierte BR 22 kann niemals ein Epoche-II-Modell sein, da es sich um eine Reko-Lok der DR handelt, daher Epoche III oder IV.

Uhland Oberländer (E-Mail)

MIBA 3/2001, Der menschliche Faktor

Blick hinter die Kulissen

Leider hatte ich nicht das Vergnügen, Herrn Weinstötter persönlich zu begnügen. Mein Wissen um das Wirken des WeWaW resultiert aus dessen MIBA-Beiträgen und ist zum überwiegenden Teil auf Fachliches beschränkt.

Es war mir daher trotz des traurigen Anlasses eine Freude, dass Sie die Leser durch Ihren Beitrag ein wenig hinter die Kulissen blicken ließen. Nicht nur hierfür gebührt Ihnen Dank. Sie richteten außerdem die Aufmerksamkeit auf ein allgemeines Problem, mit dem sich jeder beschäftigen muss, der seine Freude hat im aufrichtigen Umgang mit anderen. In Zeiten zunehmenden Konkurrenzdruckes, des Diktates der Quoten und der Kurse, Multimedia und einer ausschließlich „globalen“ Betrachtungsweise geht etwas Lebenswichtiges verloren. Sie umschrieben es als den menschlichen Faktor. Sie haben mit Ihrer persönlichen Würdigung des WeWaW etwas dazu beigetragen, dass er in der Modellbahnszene nicht verloren geht – der menschliche Faktor.

Henry Olbrich, Mannheim

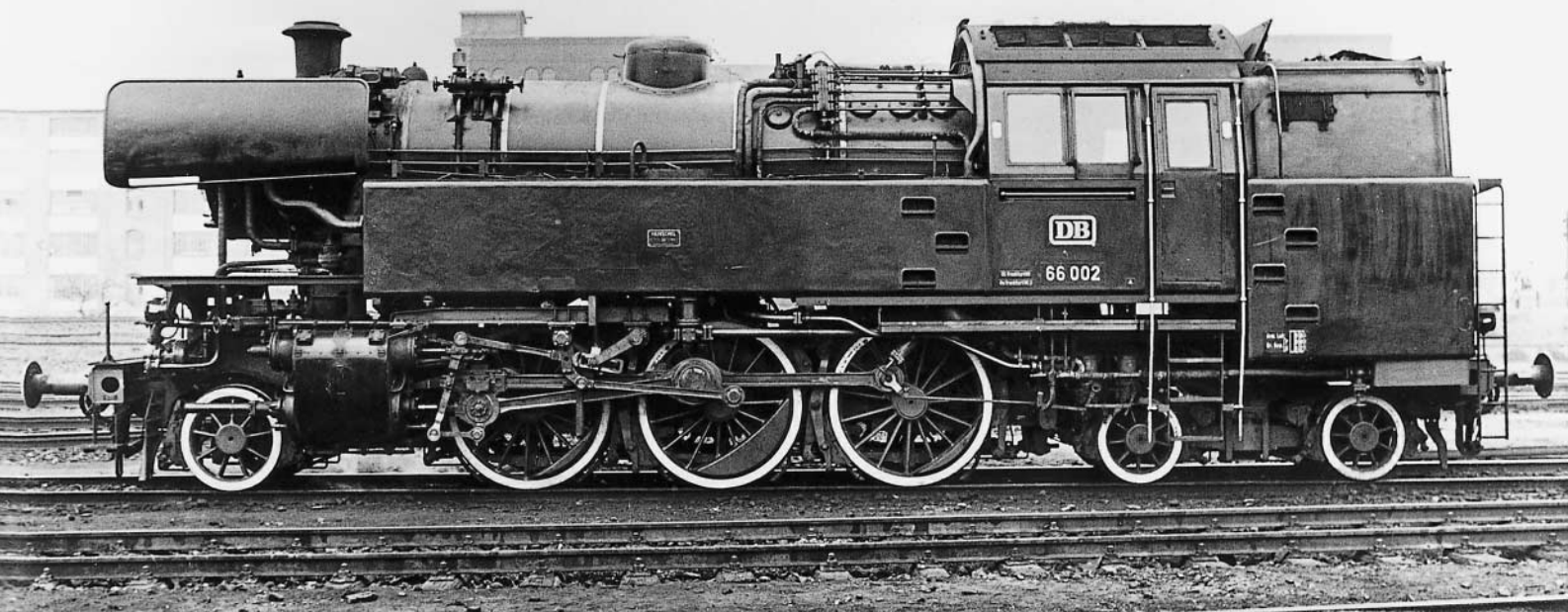
MIBA 4/2001, Schwerpunkt Kühlwagen

FS-Wagen keine Außenseiter

Der Schwerpunkt Kühlwagen enthielt wieder interessante Informationen und Nachbauvorschläge. Die Vielfalt auf deutschen Gleisen ist aber nicht nur auf verschiedenen Bauarten, sondern auch auf der großen Zahl ausländischer Wagen begründet. Wagen wie die italienischen Satteldach-Typen (der Begriff „Spitzdach“ ist nicht korrekt) sind keineswegs Außenseiter, die nur einen Nebensatz wert sind, sondern waren lange Jahre Normalität bei uns, als Obst und Gemüse von Süden nach Norden exportiert wurden. Auch die im MIBA-Schwerpunkt erwähnten Bananen- und Fischtransporte liefen teilweise über Italien nach Deutschland.

Peter Popp (E-Mail)

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



50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge – 4. Teil: BRen 10 und 66

Die Nachzügler

Im Gegensatz zu den drei frühen Neubau-Dampflokomotiven der DB erschienen die beiden letzten Baureihen erst Jahre später: 1955 wurden die 66er abgeliefert, zwei Jahre später die beiden 10er. Martin Knaden wollte den bisher üblichen Abstand eines halben Jahrhunderts nicht abwarten und erzählt schon heute in Vorbild und Modell die Entwicklungsgeschichte dieser modernsten DB-Dampfer.



Die Baureihe 66 war eine formschöne und ausgereifte Konstruktion. Dass sie nicht wirklich die wesentlich ältere BR 64 ablösen konnte, war in den äußeren Umständen begründet. Fotos: Archiv Michael Meinhold

Rund 300 Lokomotiven der Baureihe 64 waren in den drei Westzonen Ende der Vierzigerjahre betriebsfähig vorhanden. Ein Ersatz war daher nicht unbedingt erforderlich. Maßgebliche Stellen waren sogar der Ansicht, eine Ersatz-64 könne im neuen Typenprogramm gänzlich fehlen. Ihre Aufgaben seien durch die Ersatz-93, die Baureihe 65, abzudecken.

Andere wiederum hielten die 65 für zu groß und regten den Weiterbau einer verbesserten 64 an, die mit dickeren Wasserkastenblechen und etwas größeren Vorräten den Erfordernissen besser entsprechen sollte. Die vorausgesehenen Gewichtsprobleme sollten durch 100 mm kleinere Kuppelrad-durchmesser gelöst werden.

Die Überalterung der Länderbahn-Baureihen 74.4 und 91.3 war aber bereits absehbar. Ihr Ersatz sollte aus Beständen der Einheitslokomotiven BRen 64 und 86 erfolgen, sodass das Zen-



tralamt Minden 1950 für deren Ersatz dann doch vorsorglich Entwürfe bei Henschel und Esslingen anforderte. Neben den inzwischen hinsichtlich der Baureihen 82, 23 und 65 entwickelten „neuen Baugrundsätze“ gab es nur wenige Vorgaben. Wichtig war dabei der maximale Achsdruck von 15 t um auch auf Nebenstrecken mit schwächerem Unterbau eingesetzt werden zu können.

Da der Henschel-Entwurf eine größere Belastbarkeit des Kessels berücksichtigt hatte, wurde er zur Grundlage für die weitere Entwicklung. Noch aber sah die Lok mit ihrer Achsfolge 1'C1' der Vorgängerin BR 64 sehr ähnlich.

Im April 1951 regte die Hauptverwaltung deutlich größere Wasservorräte an, welche eventuell sogar in einem Kurztender nach Vorschlag von Prof. Mölbert, ähnlich der 78.10, unterzubringen seien. Hintergrund war, dass die Loks der BR 23 sich inzwischen für manche Dienste als zu groß erwiesen hatten. Damit rückte die „64 neu“ in den Hauptstrecken-Personenverkehr auf.

Der daraufhin vorgelegte, durchgearbeitete Entwurf entsprach weitgehend den Vorgaben. Allerdings war ein maximaler Achsdruck von 16 t vorgesehen. Dies galt zwar als akzeptabel, doch fehlten genaue Untersuchungen über die Zahl noch vorhandener Strecken mit schwachem Oberbau, sodass eine Entscheidung nicht ergehen konnte. In diesem Zusammenhang tauchte die Idee eines zweiachsigen Nachlaufdrehtells auf um Achsdruck und Vorräte in Einklang zu bringen.

Im Januar 1952 wurde Henschel beauftragt, einen Entwurf für eine 1'C2'-Lokomotive vorzulegen, der in der Fachausschusssitzung im Mai desselben Jahres diskutiert wurde. Bei dieser nun völlig anderen Lokomotive waren Höchstgeschwindigkeit (90 oder 100 km/h) und die Art der Abstützung (Vier- oder Sechspunkt) fraglich.

Erst im Februar 1954 tagte wieder der Fachausschuss und konnte nun die weit fortgeschrittenen Entwicklungsarbeiten der 66 begutachten. Hier waren nur noch geringe Änderungen zu verzeichnen. Der Bauauftrag an Henschel war auch bereits vergeben.

In einer letzten, die 66 betreffenden Sitzung im Dezember 1954 lag der praktisch endgültige Entwurf vor. Wären jetzt noch Änderungswünsche zu berücksichtigen gewesen, wäre die BR 66 wohl schlichtweg ausgefallen. So aber wurde der Entwurf abgesegnet



Das Einsatzgebiet der 66 war stets Hessen. Ganz oben ist 66 001 im Bahnhof Frankfurt/M Hbf vor einem Reisezug abfahrtsbereit. Darunter ist ihre Schwesterlok anlässlich der BDEF-Gründung in Frankfurt-Griesheim am 28.6.1958 ausgestellt. Fotos: Dr. Rolf Brüning

66 002 fand in Bochum-Dahlhausen ein endgültiges Zuhause. Foto: MK

