1/84 Januar • ISSN 0723-3841
36. Jahrgang DM/sFr 6,00
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

Miniaturbahnen MIBA 1/84

MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Schanzäckerstraße 24–26 · D-8500 Nürnberg 70
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion
Werner Walter Weinstötter
Michael Meinhold
Joachim Wegener Karlheinz Oechsler
Wilfried Weinstötter

Ständige Mitarbeiter
Gerhard Anderssohn, C. Asmus, Gerd Backhaus, Gübema, Stefan Carstens, Rolf Ertner, Geba, Richard Grebler, Hermann Hoyer, René-Charles Keromnes, Rolf Knipper, Leo Nawrocki, Bruno Oebels, Pit-Peg, Hermann Saile, Herbert Stemmler, Bernd Schmid, Hans-Dieter Schulz, Lothar Weigel, Gebhard J. Weiß, Hans-Jürgen Wilde

Anzeigen
Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 35

Geschäftsführer
Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter
Hans-Wolfgang Löscher

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte jährlich). Bezug über den Fachhandel oder vom Verlag. Heftpreis DM 6,– (Messehefte je 7,–). Jahresabonnement DM 82,–, Ausland DM 86,– (für Direktbezieher inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Commerz Bank AG, Nürnberg
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875
Postscheckkonto
Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Leseranfragen können nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus zeitlichen und personellen Gründen kann sich die Bearbeitung der Redaktionspost verzögern. Alle eingesandten Unterlagen sind einzeln mit der vollen Anschrift des Autors zu versehen. Die Honorierung erfolgt nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen obliegt dem Einsender. Sämtliche Angaben (technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr

Druck
W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH, Burgstraße 1–3, 8500 Nürnberg

ISSN 0723-3841

Heute in Ihrer MIBA	11
Kein Skikurs in Niederbayern . . .	12
Kleinlok „hinter Gittern"	12
Kritisches zur Kölner Modellbahnausstellung	13
Foto-Impressionen aus Köln – von „Corvus"	14
Motorisierung für den „Glaskasten" von Rai-Mo	16
„Heiiidii . . ." (H0-Bergdorf von Kibri)	18
Kurz notiert	18
Messe-Nachlese aus Leipzig	19
Einfach-Güterwagen – optisch aufgewertet	19
„Konjunktur am Bau – bei Kibri" (H0-Kfz)	19
Die Leser-Diskussion	20
Frischer Wind aus Fernost? Die „86" in N von Kato (Prüfprotokoll)	22
„Mal Bahnhof – mal Haltestelle!" Vorbild-Betriebsverhältnisse als „Modellbahn-Alibi"	24
„Schachzug" (Cartoon)	27
150 Jahre deutsche Eisenbahn: Zug der Zeit, Zeit der Züge	27
„Brücken-Panorama" in 1:160 (N-Anlage Mangels)	29
Ampelschaltung für die Modellbahn	40
Unvorbildliches Vorbild	41
„Exquisites Arbeitspferd": Rocos „57" in H0 (Prüfprotokoll)	42
„Alle reden vom Wetter . . ." (Winter-Vorbildfoto)	46
Die Dreh-Schiebebühne von Minitrix	48
Horch, was kommt von Praliné? (H0-Auto)	51
Januar-Marktspiegel	52
Altbau-Ellok 152 in H0 von Märklin (Prüfprotokoll)	53
Neuheiten-Palette in N	55
Fabrik-Anlage mit Bastel- und Gestaltungstricks (1)	56
Gleiskreuzung nach US-Vorbild (N)	66
Waren das noch Zeiten . . .	69
Preußen-Zug in H0 – aus Nürnberg	71
Neue Bücher für Ihr Hobby:	
Alles über Modelleisenbahnen	71
Deutsche Kriegslokomotiven 1939–1945	71
Deutsche Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg	71
Die Baureihe 96	71
Die Kreis Altenaer Eisenbahn	72
Die Ahrtalbahnen	72

Titelbild: „Mit Doppeltraktion durchs Voralpenland" – ein weiteres meisterliches Stimmungsbild von C. Asmus aus Weilheim.

Heute in Ihrer MIBA

Ein Wort zuvor: Falls dem einen oder anderen Leser das vorliegende Heft arg „neuheitenträchtig" – von den diversen Prüfprotokollen bis hin zum Marktspiegel – vorkommen sollte, so ist dieser Eindruck richtig. Es hat sich aber nun einmal – von wenigen rühmlichen Ausnahmen abgesehen – bei fast allen Herstellern, großen wie kleinen, so eingebürgert, daß die zur jeweiligen Messe avisierten Neuheiten und hier vor allem die Triebfahrzeug-Modelle zumeist zum Weihnachtsgeschäft und häufig erst danach in den Handel gelangen. Daran kann auch die MIBA nichts ändern!

Nun stellen indes die diversen Novitäten nur einige der traditionsgemäß zahlreichen Themen dar, die in dieser ersten MIBA-Ausgabe des 36. Jahrgangs behandelt werden. Als „Ausgleich" für die vielen neuen Triebfahrzeuge und Waggons mag zum Exempel der große Bildbericht „Fabrik-Anlage mit Bastel- und Gestaltungstricks" dienen, dessen 1. Teil auf S. 56 beginnt und eine wahre Fundgrube für allerlei Bau- und Bastelkniffe darstellt, die auch bei -zig anderen Projekten angewandt werden können. Der Artikel steht übrigens unter dem Motto: „Industriekultur en miniature", wobei der Begriff „Industriekultur" für uns Modellbahner beileibe kein Modewort darstellt, denn von Anfang an haben wir ja auf unseren Anlagen nicht nur Kirchen und Schlösser, sondern ebenso Fabriken, Wassertürme und Bahnhofsgebäude als beispielhafte Zeugen vergangener Epochen „konserviert"; im Großen setzt sich diese Einsicht erst seit einiger Zeit so richtig durch. – Gegensätze bestimmen nicht nur das Leben als solches und im allgemeinen (um zu Beginn des Jahres mal ein wenig philosophisch zu werden), sondern auch unser Hobby und demzufolge auch die MIBA. Und welch schöneren Gegensatz zur hochaufragenden Fabrik-Architektur der Gründerzeit gäbe es als eine weiträumige Voralpenlandschaft mit Hügeln und Tälern, durch die sich Eisenbahnstrecken schwingen? Damit meinen wir nicht nur das heutige Titelbild vom großen Vorbild, sondern mehr noch den 10-seitigen Anlagenbericht „Brücken-Panorama in 1:160", der zugleich ein Paradebeispiel für die gelungene Umsetzung des Themas „Eisenbahn in der Landschaft" darstellt.

Ein Wort zum Schluß: Die „Eisenbahn in der Landschaft" wird für viele erst dann zum rechten Genuß, wenn Dampfwolken überm Schienenstrang stehen. Über DB-Gleisen wird es im Eisenbahn-Jubiläumsjahr 1985 wieder dampfen (S. 27). Na also, möchte man da sagen, warum nicht gleich so?

mm

Die nächste MIBA kommt am 20. 2.!

Kein Skikurs in Niederbayern ...

... sondern Dampflokfreunde anläßlich einer Sonderfahrt der 44 1558 im Münsterland! Was in den Köpfen der einzelnen Fans vorgeht, könnte (so stellt es sich der Fotograf, MIBA-Leser Thomas Samek aus Hamburg, vor) wie folgt aussehen:

Der Modellbahner:	*Rocos Kohle-44er zieht so einen Zug auch ohne Schwierigkeiten.*
Der Photojäger:	*Meister, mach' bloß nicht den Regler zu, ich brauch' ordentlich Dampf!*
Der HiFi-Begeisterte:	*Dieser Drillingssound ist zweifelsohne vollendeter als Beethovens letzte Symphonie.*
Der Techniker:	*Nichts geht über die bulligen Altbaukessel!*
Der Schildersammler:	*Die hat ja „Niet-Alu-Dick-Schilder", ob die noch von der DRG stammen?*
Vorstandsmitglied der DB:	*Wie kann man bei solcher Waldbrandgefahr nur Dampfloks einsetzen!?!*
Der Naturfreund:	*Wie dieser Dampfzug die Landschaft durchzieht, ist einfach märchenhaft!*
Der Statistiker:	*Diese 1558. Lok der Baureihe 44 wurde 1943 beim Bw Ehrang in Dienst gestellt und 1977 beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck ausgemustert.*
Ehefrau eines Fans:	*Die Loks sehen doch alle gleich aus!*

Unter Anbetracht dieser vielen Aspekte soll noch einmal jemand behaupten, unser Hobby wäre einseitig!

Kleinlok „hinter Gittern"

Einen Diesel-„Ur-Oldie" lichtete unser Mitarbeiter Bert Jülich, Bad Godesberg, in Brohl am Rhein ab. Man beachte die Lackierung im Rallye-Look! Die Lok wurde von Deutz/Westdeutsche Maschinenfabrik Liblar gebaut.

„Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und Modelleisenbahn-Zubehör":

Kritische Anmerkungen zur Kölner Ausstellung

Zweimal habe ich mir diese Ausstellung zu Gemüte geführt, um mir auch wirklich eine Meinung darüber machen zu können, ob sie mir nun gefallen hat oder nicht.

Ich war einmal am Eröffnungstag dort. Da war die Ausstellung noch nicht so voll, denn an einem Donnerstag haben eben nicht so viele Leute Zeit wie am Wochenende. Am Samstag besuchte ich die Ausstellung nochmals und da war der Andrang groß. Sonntag war ich dann noch einmal in Deutz-Tief, um jemandem die DB-Loks zu zeigen, da diese Jemand bisher Lokomotiven nur aus Bahnsteigperspektive kannte. Am Sonntag war der Besucherandrang gewaltig.

All das dürfte die Kölner Messe-Gesellschaft sehr zufriedenstellen, doch erlaube ich mir dennoch, ein paar kritische Bemerkungen zu machen:

Die „Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör" in Köln war hervorragend vorbereitet worden. Rechtzeitige Werbung in der Fachpresse und in der Lokalpresse, sowie in Rundfunk und Fernsehen ließ Außerordentliches erwarten.

In dieser Erwartung war man auch bereit, DM 10,– Eintritt zu bezahlen.

Doch der Besuch dieser Ausstellung war in Anbetracht der großen Werbekampagne eher ein wenig enttäuschend.

Es war auf keinen Fall eine internationale Ausstellung! Hag, Lima, Liliput und Roco allein rechtfertigen diese Bezeichnung nicht. Man hätte zum Beispiel gerne etwas aus Como und aus Frankreich gehört und gesehen. Der amerikanische, britische und skandinavische Markt war so gut wie nicht vertreten. Der einzig wahrlich internationale Lichtblick war der Einblick, den ein Importeur in das japanische N-Angebot gewährte.

Die namhaften deutschen Modellbahnfirmen waren natürlich vertreten, doch so richtig überzeugen konnten ihre Stände nicht. Da waren nette, teilweise bekannte Schauanlagen zu sehen, doch nur eine Firma bot einen guten Überblick über ihr Gesamtprogramm. Einige Modellbahnzubehörhersteller hatten sich auch große Mühe gegeben, doch nur einige.

Da machten die Kleinserienhersteller und die Verlage auf meist sehr beschränktem Raum einen durchweg interessanteren Eindruck!

Man hatte so ein bißchen das Gefühl, als ob die großen Firmen dieser ersten Ausstellung ihrer Art nicht so ganz getraut und sich daher nicht sonderlich engagiert hatten. So vermißte man auch die großen Importeure ausländischer Marken, die für das „International" hätten sorgen können.

Bleibt zu hoffen, daß die große Resonanz, die die Ausstellung in den Medien und bei den 77 000(!) Besuchern fand, sich bei den Firmen und Händlern herumspricht und diese sich dann zahlreicher und intensiver auf der hoffentlich nächsten Ausstellung blicken lassen. Denn der kundige Modelleisenbahner wird für diesen Firmenteil der Ausstellung nicht noch einmal DM 10,– berappen wollen.

Ein Glück, daß sich etliche Modellbahn-Clubs und historische Vereine an der Ausstellung beteiligt hatten. Es gab hervorragende Dioramen zu sehen. Man konnte Clubmitgliedern bei der „Arbeit" zuschauen. Hier konnte man fachsimpeln und Anregungen mit nach Hause nehmen. So manch großer Hersteller hätte sich hier auch besser ein paar Ideen zur Gestaltung seines eigenen Ausstellungsstandes geholt. Die Clubs und Vereine haben diese Ausstellung interessant gemacht!

Die Deutsche Bundesbahn, die im Bahnhof Köln-Deutz (Tief) neben der Messe eine kleine Fahrzeugschau bot (einige Reisezugwagen plus eine BR 111 und eine BR 221 im alten V 200-Gewand), ließ sich von zwei Rheingold-Wagen des Freundeskreises Eisenbahn Köln und vom DGEG-Museumszug ausstechen. Auch Sonderfahrten mit einem S-Bahnzug konnten da nicht konkurrieren. Man sollte meinen, defizitäre Unternehmen könnten mehr Werbung gebrauchen.

Noch ein paar Notizen am Rande: Es war erfreulich, zu bemerken, daß nicht nur männliche Besucher zu sehen waren, sondern auch viele weibliche Besucher, die sich fachfraulich umschauten. (Bei den männlichen Besuchern fiel eins besonders auf: Brillenträger und Bartträger waren überdurchschnittlich oft vertreten. – Bestehen hier Zusammenhänge mit dem Hobby?)

Wuppertaler Eisenbahnfreunde führten eine beträchtliche Anzahl von Spielzeugeisenbahn-Material aus den 30er Jahren vor. Die „Steuerzentrale" verfügte über etliche Trafos, die im Vergleich zu den auf der Ausstellung gut vertretenen Elektronikartikeln recht urtümlich wirkten. Doch viele Modellbahner mögen sich angesichts der sauber schnurrenden Veteranen gefragt haben, ob wohl die heutigen Modelle in 50 Jahren auch noch so zuverlässig sind wie diese in Bestzustand erhaltenen Raritäten? Diese Vorführung alter Spielzeugeisenbahnen fand auch in der Presse Beachtung.

Ein großes Unternehmen verteilte Kopfbänder mit je einer großen Feder an die Kinder. So kam es, daß die Ausstellungshalle von zahllosen kleinen Indianern verunsichert wurde, die vor allem das Gleisoval der großspurigen Freilandbahnen belagerten, um dort Fahrten mit einem Zug zu ergattern.

Einem Aufsichthabenden einer großen Firmenschauanlage schien die Arbeit besonders viel Durst zu machen. Er nahm ab und zu einen Schluck aus einer Bierflasche, die er auf einer der Straßen der Anlage „geparkt" hatte.

Zusammenfassend kann man nur wiederholen, daß es die Modellbahner selber waren, die diese Ausstellung interessant machten! *Reinhard Krischer, Köln*

Zum Thema „Kölner Modellbahn-Ausstellung":

Foto-Impressionen aus Köln – von „Cocuus"!

Abb. 1. Fast vornüber kippt die „Modellbahnerin in spe" (?), die hier auf den Schultern des Papas ebenso selbstvergessen wie die anderen Besucher die Noch-Anlage betrachtet, auf der offensichtlich irgendeine (nicht mal im Bild befindliche) „action" stattfindet.

Abb. 2 u. 3. Erst das Blitzlicht des Fotografen veranlaßte den eifrigen Modellbauer zu einem kurzen Aufblicken; die Demonstration des H0-Weichenbaues wurde dabei nicht unterbrochen.

Foto-Impressionen aus Köln

„Mehr als 77 000 Besucher – Kinder unter sechs Jahren nicht mitgerechnet –, davon allein zwei Drittel am Wochenende, haben die Ausstellung zu einem überzeugenden Erfolg werden lassen und Köln zum ‚Mekka der Modelleisenbahner' gemacht", heißt es in einer Pressemitteilung des Veranstalters „Köln Messe" voller Stolz.

Nun – wenn Köln das „Mekka der Modelleisenbahner" sein soll, so ist wohl – um im Bild zu bleiben – Nürnberg das „Medina des Fachpublikums" aus Herstellern, Fachhändlern und -presse. Allerdings – nach „Mekka" durften und dürfen alle pilgern, denen die Pforten von „Medina" versperrt bleiben – das Publikum also, um das es bei den Geschäften in Nürnberg eigentlich geht, die Kunden, Käufer und Kinder. Vor allem diese und die „privaten" Aussteller und hier vor allem die Modellbahn-Clubs waren es denn auch, die der Kölner Ausstellung ihr eigenes Flair verliehen; diesen Eindruck hatte auch „Corvus", der in Köln dabei war und hier einige Foto-Impressionen präsentiert.

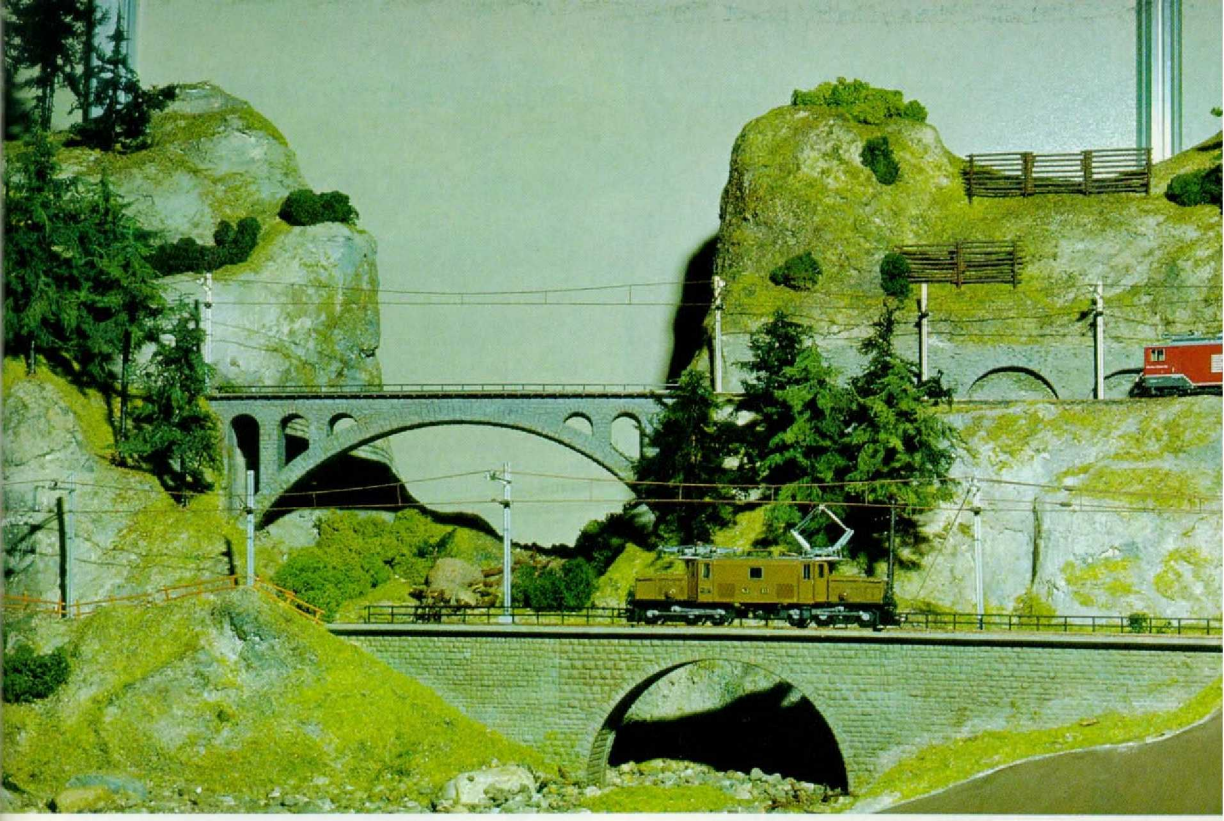
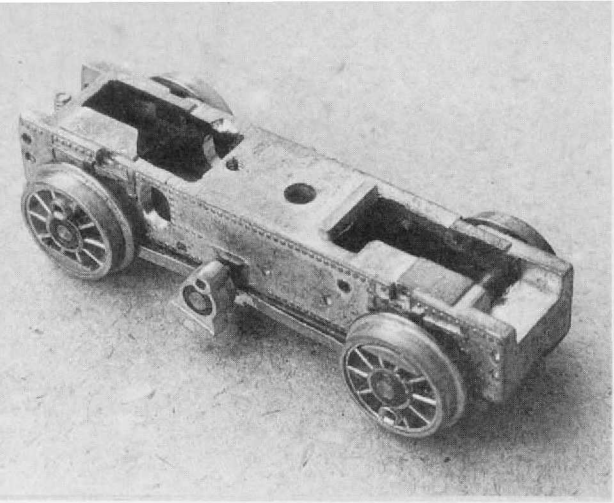


Abb. 4. „Schmalspurig durch die Schweiz": Ein Diorama mit Ellok-Modellen nach nach F0- und RhB-Vorbild.

Abb. 5. Modelleisenbahn, beinahe „zum Anfassen"! So ein Bild ist der Alptraum eines Ausstellers der Nürnberger Fachmesse, für Aussteller wie Besucher in Köln ist so eine „Masse Mensch" samt Kind und Kegel sicherlich Wunschtraum auch für die nächste Kölner Ausstellung . . .

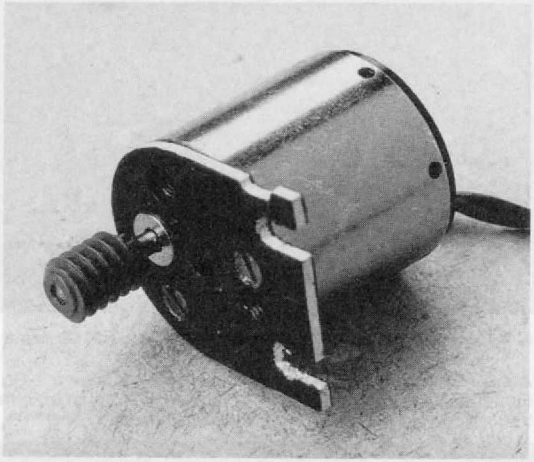


Preiswert, einfach und effektiv:

Motorisierung für den „Glaskasten" von Rai-Mo

Abb. 1. Die Aussparung im hinteren Teil des Rahmens muß etwas größer gefeilt werden, so daß die Schnecke hineinpaßt, ohne „anzuecken".

Abb. 2. Aus Kunststoff bzw. Messingblech wird die Halterung gefertigt; sie wird vor dem Aufziehen der Schnekke mit zwei Schrauben am Motor befestigt.



Der lange Zeit nicht lieferbare Antrieb für den H0-Bausatz des Rai-Mo-Glaskastens hat mich veranlaßt, das genannte Modell sehr preiswert, einfach und effektiv zu motorisieren.

Für die Motorisierung sind notwendig: 1 Zahnrad (19 Zähne, schrägverzahnt, von Roco), 1 Schnecke (zweigängig, von Roco), 1 Faulhaber-Getriebemotor 2020 G 009 mit Getriebe 4:1, 1 kupferkaschierte Pertinaxplatte, Bronzefederblech, 1 Kunststoffplatte, ca. 1 mm stark und 3 Schrauben M 2, 5 mm lang.

Der Bausatz, gemäß Anleitung montiert, wird wie folgt geändert bzw. ergänzt:

Auf der Oberseite des Fahrgestellrahmens werden alle angegossenen Teile soweit entfernt, daß nichts über die später aufzuschraubende Umlaufblechimitation übersteht. Weiterhin wird die Aussparung im Rahmen an der hinteren Achse gemäß Abb. 1 durch Bohren, Feilen oder Fräsen erweitert. Die Schnecke muß in diese Aussparung passen.

Der Faulhabermotor wird am antriebsseitigen Ende mit einer Halterung (Abb. 2) versehen. Die Halterung wird aus ca. 1 mm starkem Kunststoff (Messingblech ist auch geeignet) angefertigt. Befestigt wird die Halterung am Motor mit den beiden Schrauben, die auch die Getriebeabdeckplatte des Motors halten. Zwei Schlitze mit ca. 3 mm Breite, im 90°-Winkel zur Unterkante, gestatten später die genaue Justage des Motors. Zu beachten ist, daß die außermittige Antriebsachse auf der Mittellinie zwischen den beiden Schlitzen angeordnet wird. Auf die Antriebsachse wird die Roco-Schnecke aufgezogen.

Um die Befestigungsbohrungen für den Motor auf dem Fahrgestell anzubringen, wird das Gußteil, welches das Umlaufblech darstellt, auf den Rahmen geschraubt oder geklebt. Dann wird die hintere Kuppelachse, nachdem das Roco-Zahnrad mittig aufgezogen und mit Cyanolit-Kleber fixiert wurde, in das Achslager gelegt (Abb. 3). Der Motor wird nun mit seiner Halterung auf das Fahrgestell aufgesetzt, die Schnekke mit dem Zahnrad in Eingriff gebracht und innerhalb der Halterungsschlitze die Bohrungen für die Befestigungsschrauben auf dem Umlauf angekörnt. Nach Bohren/Schneiden der Gewinde M 2 kann nun der Motor mittels zweier Schrauben festgesetzt werden. Die beiden Schlitze erlauben ein Längsverschieben des Motors und somit die exakte Ausrichtung der Schnecke zum Zahnrad (Abb. 5).

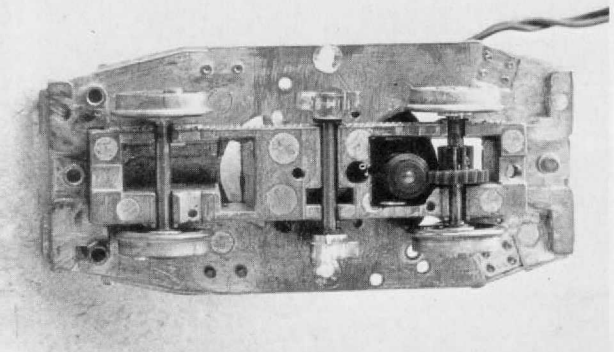


Abb. 3. Die hintere Kuppelachse ist eingelegt, das Zahnrad aufgezogen und mit der Schnecke in Eingriff gebracht.