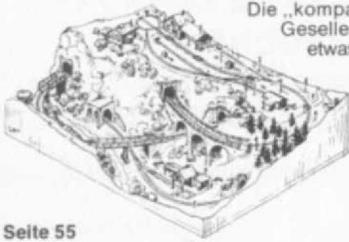


MIBBA

Leserumfrage
mit Superverlosung

Miniaturbahnen





Die „kompakte H0e-Anlage als Gesellenstück“ ist so recht etwas für platzbeschränkte Hobby-Kollegen; Günter Krug setzte einen MIBA-Entwurf gekonnt um.

Seite 55

Seite 40

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Jossa an der Nord-Süd-Strecke, hier eine Aufnahme von 1980, hat schon bessere Zeiten und Züge gesehen; Ende der 50er Jahre war hier einiges geboten.



MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Verkabelung leicht gemacht:
Verdrahtungs-ABC – nicht nur für Anfänger 35

PLANEN + FAHREN

Nord-Süd-Strecke, Bahnhof Jossa – 1958! 40

MEINE ANLAGE

Kompakte H0e-Anlage als Gesellenstück 55

REVUE DER ANLAGEN

Winterliches Mini-Diorama 63

SELBSTBAU

Eine kleine Straßenbrücke (mit Bauzeichnung) 22

NEUHEITEN

- Stellwerk Cölbe von Kibri 17
- Langsamfahr-Modul von Baumgärtner 20
- Neue Modell-Autos 20
- Werkbänke und Entlüftungskästen von Railsystems-design 21
- Neue Beschriftungen und Drehgestellblenden von Gaßner 21
- Abdrücksignal und Postwagen von Fleischmann 33
- Preußische T 14 von Reitz 34
- City-Bahn von Rüping 34

BAUBERICHT

Einheitsbekohlung als H0-Bausatz von Bochmann & Kochendörfer 18

EISENBAHN-JUBILÄUM

„100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“: Funktionelles Jubiläums-Diorama mit Fahrzeugschau 28

MODELLBAHN-BETRIEB

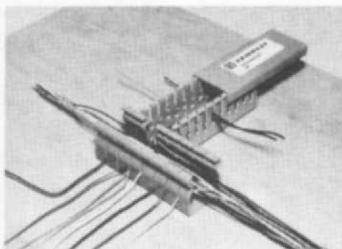
Verschlußregister für bayerische Stellwerke 48

PRÜFPROTOKOLL

BR 111 in N von Fleischmann 14
E 36 in N von Trix 66

RUBRIKEN

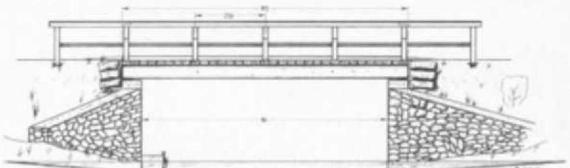
- Zur Sache 11
- Panorama 12
- Tip aus der Praxis 15
- Leserdiskussion 16
- Marktspiegel 64
- Termine 65
- Neue Bücher 68
- Impressum 69
- MIBA intern 69
- Vorschau 69



Seite 35

„Verkabelung ohne Chaos“ – keine Ermahnung an den Bundespostminister, sondern eine der wichtigsten Modellbahn-Grundlagen; wir zeigen, wie man's machen sollte.

Seite 22 Eine „ganz normale“ Straßenbrücke in Text, Bild und vor allem Bauzeichnung offeriert Klaus Weibezahn als Selbstbau-Vorschlag.



Titelbild: Auf drei wesentliche Elemente der neuen Folge von PLANEN + FAHREN („Nord-Süd-Strecke, Bahnhof Jossa – 1958!“) will unser Titelbild hinweisen: Die V 200 vor Schnell- und F-Zügen, durch das angekündigte Roco-Modell ohnehin aktuell, war für Strecke und Epoche ebenso typisch wie die vorwiegend im Nachschubdienst eingesetzte 56²; und auch die Eisenbahner in der zeittypischen Kluft gehören untrennbar zum Thema.

Eisenbahn spielen!

Man stelle sich vor: Da sitzen im Jahr 1995, in zehn Jahren also, ein paar Modellbahner zusammen; nehmen wir an, sie sind Ende vierzig, Anfang fünfzig. Wahrscheinlich streiten sie darüber, ob das soeben erschienene Dampflok-Modell von einem der zwei großen Hersteller, die es noch gibt, nun die richtige Pumpenanordnung hat; denn schließlich habe man das Vorbild damals ja noch selbst gesehen und könne das beurteilen; die Jüngeren hätten ja keine Ahnung ... Welche Jüngeren? Die Herren Söhne und Enkel werden Eisenbahnen und Modelleisenbahnen allenfalls noch vom Hörensagen kennen; vielleicht haben sie einmal aus Versehen eine falsche Videocassette erwischt und statt eines Weltraum-Spektakels einen von Papas altmodischen Eisenbahn-Filmen eingelegt. Und während sich Papa und die anderen alten Herren weiterhin um des Kaisers Bart, will sagen um eben jene Pumpe streiten, gehen die Söhne achselzuckend zum Tagesgeschehen über, das sich am Bildschirm des Homecomputers abspielt.

Eine Horror-Vision? Mitnichten – denn wenn wir alle uns nicht beizeiten um den vom Pillenknick ohnehin reduzierten Nachwuchs, sprich: die heute 8–16jährigen kümmern, könnte es in nicht allzulanger Zeit tatsächlich so aussehen. Wir alle sind hier in den vergangenen Jahren etwas eingleisig gefahren, um es in unserer Sprache zu sagen; und während der hochgestochenen Fachgespräche hat sich der Nachwuchs dann eben an den Computer oder das Videospiel begeben. Wir haben auch alle zugesehen, wie unser großes Vorbild eine Eisenbahnstrecke nach der anderen stillgelegt hat; wo, bitteschön, soll denn das „Erlebnis Eisenbahn“ herkommen, das die heute erwachsenen Hobbybahner einstmals doch wohl zum Einstieg ins „Erlebnis Modellbahn“ motivierte? Da pfeift kein Frühzug mehr so pünktlich, daß man die Uhr danach stellen kann; da gibt es nicht die große Urlaubsreise mit der Bahn und Kind und Kegel, auf der sich die Sprößlinge die ganze Fahrt über die Nase an der Fensterscheibe plattdrücken – während Papa erklärt, was ein Hauptsignal ist und warum die Schnellzuglok so große Räder hat ...

Doch genug des Lamentos; das soeben eingeläutete „Eisenbahn-Jahr“ 1985 bietet, fünf Minuten vor zwölf, wahrhaft eine Riesenchance. Durch die Präsenz in allen Medien und durch die zahlreichen Aktionen, Ausstellungen und Sonderfahrten wird auch die Eisenbahn und damit die Modelleisenbahn im Gespräch sein und sich als das erweisen, was sie durch ihre wechselvolle 150jährige Geschichte in Deutschland stets gewesen ist: ein in Optik und Betrieb immer wieder faszinierendes Verkehrsmittel. Doch Vorsicht: Kommen wir dem hoffnungsfrohen Nachwuchs nicht mit Maßstabs- und Epochendenken, mit Detailtreue und authentischer Beschriftung. Das sind, zugegeben, wichtige Dinge, mit denen wir uns auch in Zukunft beschäftigen werden, aber das ist (noch) nichts für eine Zielgruppe, die erst einmal gewonnen werden muß. Nein – wir sollten stattdessen ganz einfach „Eisenbahn spielen“; erstens ist das keine Schande und zweitens haben wir auch einmal so angefangen. Spielen wir zum Beispiel in der abendlichen Familienrunde ein Eisenbahn-Spiel! Rumpfen wir nicht die Nase, wenn die Modellbahn-Industrie (hoffentlich!) demnächst noch weiter vereinfachte, aber dadurch für noch weitere Kreise erschwingliche Anfänger-„Modelle“ bringt; lieber eine stilisierte 01, die ein 8jähriger in die Hand nehmen kann, als ein Supermodell mehr, das Papa mit Argusaugen hütet. Bauen wir ganz einfach Anlagen auf, mit denen der Nachwuchs den Einstieg eben „spielend“ lernen kann. Und: Benutzen wir zum Wochenend-Ausflug die Eisenbahn!

Wir wollen und werden die MIBA künftig nicht zum Kinder-Kurier machen, keine Angst. Wir meinen aber, daß auch solche Überlegungen zur Pflicht einer engagierten Fachzeitschrift gehören. Weil wir wollen, daß es auch noch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine Spezies gibt, wie man sie verrückter und einfallsreicher, großzügiger und genauer; kurzum liebenswerter kaum findet: Modellbahner – und natürlich auch Modellbahnerinnen. mm



Verkehrsmuseum wieder eröffnet

Im 85. Jahr seines Bestehens wurde das Nürnberger Verkehrsmuseum, Anziehungspunkt für viele junge und alte Eisenbahnfreunde aus nah und fern, im Inneren völlig neu gestaltet. Die Exponate, bis dato in drangvoller Enge ausgestellt, kommen jetzt in freundlicher, lichtdurchfluteter Atmosphäre besser zur Geltung, was vor allen Dingen für die umgestaltete Fahrzeughalle gilt und für den großen Modellsaal. Am 7. 12. 84 (genau ein Jahr vor dem 150sten Geburtstag der Eisenbahn) wurde mit viel Prominenz und Grußworten das Museum an der Lessingstraße nach 1½-jähriger Bauzeit wieder für die Besucher freigegeben – erneuter Grund für gute Laune bei Verkehrsminister Dr. Werner Dollinger und BD-Präsident Horst Weigelt. Über die für Modellbahner interessanten Ausstellungsstücke werden wir in absehbarer Zeit in größerem Rahmen berichten.

Bonn- deshauptstadt in H0

Der Hauptbahnhof
wird 100 Jahre alt



Berechtigter Stolz machte sich im Presseamt der Stadt Bonn breit, weil Kibri – wie jedem Modellbahner bekannt – außer dem Bonner Hauptbahnhof auch mehrere Bonner Stadthäuser zu Vorbildern der entsprechenden 1:87-Nachbildungen auserkoren hatte. Nun kam in diesem Jahr noch der Ausflugsbahnhof Kottenforst, der für die Bonner auch eine besondere Bedeutung hat, hinzu.

„Verkaufszahlen und Angebote lassen mit Berechtigung darauf schließen, daß sich Stadtansichten aus Bonn bei Modellbahnfans der Größenklasse H0 immer mehr durchsetzen.“ Erfolgsberichte von der Werbefront? Mag sein, daß nach all’ dem Spott, der schon über die Mini-Hauptstadt und ihren „großen“ Bahnhof ausgegossen worden ist, das städtische Presseamt

Achtung! Unbedingt vormerken!

Sie werden wohl kaum zu zählen sein, die Unmengen von Dias, Farbfotos und Schwarzweißbildern, die während der vielen Veranstaltungen rund ums 150jährige Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen geknipst werden. Möglichkeiten gibt es ja viele – sei es nun ein Besuch im Verkehrsmuseum, der Rundgang durch eine der Fahrzeughallen oder die Reise in einem 01-bespannten Zug durch die Fränkische Schweiz. Was bleibt, ist für jeden persönlich eine schöne Erinnerung an dieses Jubelfest. Damit aber auch andere, die vielleicht nicht mit dabei sein konnten, auch etwas von Ihren Fotos haben können, haben wir uns entschlossen, einen großen

MIBA-Fotowettbewerb zum Eisenbahn-Jubiläumsjahr

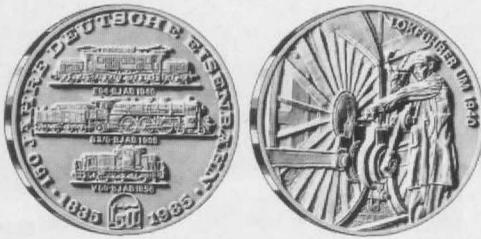
durchzuführen. Viele wertvolle Preise winken den Gewinnern und zudem eine Ausstellung der preisgekrönten Fotos. Die Teilnahmebedingungen und die Preise werden wir in Heft 2/85 bekanntgeben. Also, unbedingt vormerken!

einen willkommenen Anlaß sieht, aus Kibris Vorbildwahl ein bißchen Anerkennung herauszulesen. Wir verstehen die Kollegen: Klappern gehört zum Handwerk.

Noch dazu wird der Bonner Hbf. im Jahre 1985 hundert Jahre alt. Aus diesem Anlaß veranstaltet der Eisenbahn-Amateur-Club Bonn im Foyer des Stadthauses voraussichtlich Anfang 1985 eine große Ausstellung. Nachgebaute Gleisanlagen, Fotos, Fahrpläne und schließlich Modelle der berühmten Züge, die Bonn im Laufe eines Jahrhunderts passiert haben, werden zu sehen sein.

Ob „der alte Fuchs“ Konrad Adenauer wohl an die H0-Nachbildung des Hauptbahnhofes gedacht hat, als er Frankfurt als Hauptstadt ins Abseits brachte?!

Medaillen-Serie zum Jubiläum Die 4. Medaille ist lieferbar



Seit November ist die 4. Medaille aus der offiziellen Jubiläums-Medaillenserie der Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft bei allen Banken und Sparkassen erhältlich. Zur Ausprägung kommen ebenfalls nur 3000 Exemplare in Feinsilber und nur 100 Exemplare in Münzgold. Jede Medaille ist nummeriert und mit einem Echtheitszertifikat versehen. Die Feinsilber-Ausführung 999,9/000 hat einen Durchmesser von 40 mm und ein Rondengewicht von ca. 20 g. In feinsten Spiegelglanzausführung (alternativ: in feinsten Handpatinierung, altgemacht) kostet sie DM 75,- inkl. 14 % MwSt. Die Münzgold-Ausführung 900/000 (Durchmesser 30 mm, Rondengewicht ca. 10 g, feinste Spiegelglanzausführung) kostet DM 690,- inkl. 14 % MwSt.

Neubauhalle für die DGEG

Am 21. 10. 1984 konnte mit der baulichen Durchführung des bisher größten Projektes der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte begonnen werden. Mit dem ersten Spatenstich, den der Präsident der DGEG, Herr Prof. Dr. Baron, ausführte, begann die Realisierung des seit Jahren geplanten Baues.

Bedingt durch die umfangreichen Neubeschaffungen in den vergangenen Jahren mußten immer weitere Fahrzeuge im Freien abgestellt werden. Dies führte zu erheblichem Mehraufwand bei der Aufarbeitung und der Pflege bereits fertiggestellter Fahrzeuge. Die Neubauhalle wird zunächst eine Länge von 54,4 m und eine Breite von 21,3 m aufweisen. Eine Giebelwand kann für eine spätere, mögliche Erweiterung wieder demontiert werden. Die maximale Ausbaulänge wird ca. 85 m betragen können. Das günstigste Angebot bezog sich auf eine Halle in Stahlkonstruktion. Innerhalb des vergangenen Monats sind die Fundamente erstellt worden und die Stahlbauteile angeliefert und z. T. bereits aufgestellt worden, so daß mit einer baldigen Fertigstellung der Halle gerechnet werden kann.

Bauherr der Neubauhalle ist die DGEG. Mit der BD Essen mußte ein Erbbauvertrag abgeschlossen werden, da Grund und Boden des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen von der DB angemietet sind.

„Eisenbahn und Film“ bei den Westdeutschen Kurzfilmtagen

Anläßlich der 31. Westdeutschen Kurzfilmtage, die in der Zeit vom 22.-27. April 1985 in Oberhausen stattfinden, wird auch das 150jährige Jubiläum der Eisenbahn zum Thema. In einem Rückblick „Eisenbahn und Film“ wurden Filme zusammengestellt, die so schnell nicht wieder zu sehen sein werden.

Durch die besondere Bedeutung der Bewegung für den Film und für die Eisenbahn haben beide schnell zueinander gefunden. So läßt sich mit dem Medium Film nicht nur die Eisenbahn als ein Ort vorführen, der untrennbar mit Wiedersehensfreude, Trennungsschmerz, Krieg, Begegnung, mit Romantik und knallharter Arbeit verbunden zu sein scheint, sondern mit Filmen läßt sich auch weitgehend präzise die technische Geschichte und die gewandelte Bedeutung der Eisenbahn dokumentieren.

Der mutmaßlich erste Film überhaupt handelt von der Eisenbahn. Er wird voraussichtlich in Oberhausen zu sehen sein. Das Filmprogramm wird begleitet durch mehrere Ausstellungen. Ein Ereignis also auch für Eisenbahnfreunde. Nähere Auskunft erteilen die Westdeutschen Kurzfilmtage, Grillostraße 34, 4200 Oberhausen, Tel.: (02 08) 8 25 26 52.

Nachweihnachtlicher Nachtrag

Weihnachten (und damit die besinnliche Zeit) ist zwar schon passé, aber dennoch wollen wir Ihnen die kleine Bastelei von Andreas Dienesch jr. aus Oberbreit quasi als „nachweihnachtlichen Nachtrag“ nicht vorenthalten. Als kombinierter Adventskranzkalender fungierte der Inhalt einer Arnold-Anfangspackung. Unter dem Bahndamm aus Styropor waren 24 Streichholzschachteln versteckt, die Süßigkeiten enthielten, was natürlich Herrn Dienesch' Töchterchen mächtig freute.



Bild 1. Bestens gelungen ist die seidenmatte Lackierung in Ozeanblau/Beige bei dem 10,5 cm langen N-Modell der BR 111. Bemerkenswert auch die Gravur der Drehgestellblenden.



Fleischmanns 111 in N

Modellgewicht: 92 g

Anfahrspannung: 2 V

Mindestgeschwindigkeit: 31 km/h = 0,054 m/s

Höchstgeschwindigkeit bei 12 V: 365,8 km/h = 0,635 m/s

Zugkraft in der Ebene: 0,51 N

Zugkraft bei 5 % Steigung: 0,46 N

Diese Zugkraftwerte sind für ein N-Modell außergewöhnlich hoch und können in der Praxis kaum genutzt werden. Bei stetiger Erhöhung der Anhängelast verlangsamt die Lok kontinuierlich die Geschwindigkeit bis zum Stillstand, die Räder drehen nicht durch (Gefahr für den Motor!).

Radsatz-Innenmaß: 7,5 mm

Spurkranzdicke: 0,65 mm

Spurkranzhöhe: 0,7 mm

Motor/Getriebe: Vom in Fahrzeugmitte angeordneten Fleischmann-N-Motor (dreipoliger Anker, durchlaufende Welle) werden über Schnecken- und Stirnradgetriebe sämtliche Achsen angetrieben. Die Räder der inneren Achsen sind sämtlich mit Gummi-Haftreifen belegt. Das Getriebe (Modul 0,4) besteht aus Kunststoff- und Metallzahnradern. Die Zahnräder auf den Treibachsen sind nach unten nicht abgedeckt.

Laufeigenschaften und Fahrgeräusch: Mit einer Spannung von 5,5–6 V erreicht das solo fahrende Modell eine umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von ca. 150 km/h und zeigt damit seine besten Betriebseigenschaften. Der Lauf ist ruhig, gleichmäßig und taumelfrei. Das Antriebs- und Fahrgeräusch entspricht den üblichen Werten. Auch im Dauerbetrieb und unter Last wird die Laufruhe beibehalten und es sind keine „Ermüdungserscheinungen“ feststellbar. Bei Erhöhung der Spannung bis auf 12 V nehmen die guten

Laufeigenschaften geringfügig wieder ab. Laufverhalten und Geräusch werden durch „Stolperstellen“ im Gleis (Weichen, Schienenstöße) negativ beeinflusst. Erstaunlicherweise werden aber mit voller „Power“ die kleinen Radien und die Weichen „unfallfrei“ durchrast. Im langsamen Bereich, bis herab zu der noch ruckfrei fahrbaren Mindestgeschwindigkeit von ca. 31 km/h, sind die Laufeigenschaften auch recht ordentlich. Die Langsamfahrt über Weichenstraßen ist allerdings nicht ganz unproblematisch und bleibt Glückssache. Es wäre sicher eine Überlegung wert, ob nicht auf die Haftreifen eines Radsätze verzichtet werden sollte. Der Verlust an Zugkraft – zumal diese in aller Regel sowieso nicht voll genutzt wird – würde durch größere Betriebssicherheit ausgeglichen!

Kleinster befahrbarer Radius: 192 mm (Fleischmann R1)

Stromabnahme: Die Stromabnahme erfolgt von sämtlichen Rädern durch Radinnenschleifer.

Ballastgewichte: Das Block-Chassis aus Metall-Druckguß füllt weitgehend den Gehäuse-Innenraum aus.

Beleuchtung: Die indirekt beleuchteten Dreilicht-Spitzen-signale werden mit dem Fahrtrichtungswechsel umgeschaltet. Die Lichtabstrahlung zeigt bei vorbildentsprechender Geschwindigkeit (etwa mittlere Reglerstellung) die beste Wirkung; bei höherer Geschwindigkeit kommt es zur Streulicht-abstrahlung in den Führerstand.

Pantographen: Die aus Kunststoff, Stahldraht und Bronzeblech bestehenden, filigranen Einholm-Stromabnehmer entsprechen weitgehend der DB-Bauart SBS 65. Die Funktion ist einwandfrei. Zum Umschalten auf Oberleitungsbetrieb ist ein als Dach-Isolator getarnter Drehknopf um 90° zu verstellen.

Kupplungen: Es sind N-Systemkupplungen angebracht.

Gehäusebefestigung: Das Gehäuse ist auf dem Chassis aufgerastet. Es ließ sich bei unserem Testmodell entsprechend der Betriebsanleitung (Abspreizen und Abziehen) nicht entfernen. Bei der näheren Untersuchung stellte sich dann heraus, daß offensichtlich vom Ankleben der Pufferbohlen Leimreste zwischen Gehäuse und Chassis gelangt waren. Nachdem diese unbeabsichtigte Verklebung beseitigt war (durch vorsichtiges Trennen mit einem dünnen Bastelmesser), ließ sich das Abnehmen und Aufsetzen problemlos bewerkstelligen.

Detailierung: Der in einem Stück aus Kunststoff gespritzte Aufbau und die ebenfalls aus Kunststoff bestehenden „tiefenplastischen“ Drehgestellblenden sind hervorragend gestaltet. Die Verschleißpufferbohlen, die Signalhörner, die Antenne, sowie die Dachisolatoren sind gesondert angeordnete Teile. Die exakt verlegte Dachleitung besteht aus nur 0,2 mm dickem Draht (dem einzig richtigen Werkstoff für diesen Zweck!). An den Stirnfenstern finden sich Scheibenwischer nachbildungen. Beachtung verdient auch, mit welcher Präzision die Fenster mit ihren tadellos metallisierten bzw. schwarz abgesetzten Rahmen im Gehäuse sitzen. Die Führerstände sind im einseharen Bereich antriebsfrei gehalten. Der seitliche Einblick in den „Maschinenraum“ wird durch eine leichte Mattierung der Fenster gemildert – die Wirkung ist ausgezeichnet, zumal auch der dahinter befindliche Motor dunkel gehalten ist.

Lackierung u. Beschriftung: Die türkis/beige Seidenmatt-Lackierung mit den anthrazit abgesetzten Dachpartien ist tadellos ausgeführt. Die Farbübergänge sind exakt eingehalten. Besonders realistisch wirken die in einem leicht bräunlich/schwarzen, matten Farbton gehaltenen Drehgestelle. An den aus Metall bestehenden Aggregaten unterhalb des Umlaufs (diese sind Teil des Metall-Chassis) erwies sich die Lackierung leider als nicht besonders abgriffest. Die Be-

schriftung ist vollständig und größenrichtig (z. T. in mikrofeiner Schrift, nur noch mit starker Lupe lesbar!) korrekt aufgedruckt. Laut Anschriften ist die 111 205-1 bei der BD München im Bw München 1 stationiert.

Bemerkungen: An der Chassis-Unterseite befindet sich eine Aussparung zum Einbau des Schaltmagnets 9426.

Die Betriebsanleitung ist auf die Verpackungseinlage gedruckt. Alle wesentlichen Wartungsarbeiten sind ausreichend instruktiv dargestellt. GA

Maßvergleich (Maße in mm)	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer:	16 750	104,7	105,3
Drehzapfenabstand:	7900	49,4	49
Drehgestell-Achsstand:	3400	21,3	21
Treibraddurchmesser:	1250	7,8	7,7
Breite:	3130	19,6	19,5
Höhe:	3845	24	24
Pufferlänge:	620	3,9	3,9
Pufferabstand:	1750	10,9	11
Pufferhöhe:	1030	6,4	7,5

Vorbilddaten

Baureihe: 111

Achsanordnung: Bo'Bo'

Anfahrleistung: 5700 kW

Anfahrzugkraft: 274 kN

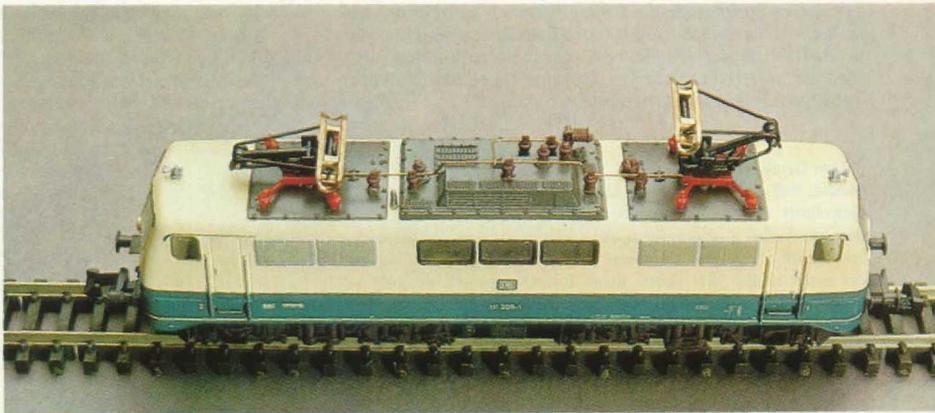
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

(für 160 km/h vorbereitet)

Indienststellung: 1974

Besonderheiten: Die BR 111 ist eine Weiterentwicklung der BR 110. Die Maschinen sind mit Steuereinrichtungen für Mehrfach-Traktion und Wendezugbetrieb ausgerüstet.

Bild 2. Bis auf die (betriebssicherheitsbedingt) etwas überdimensionierten Schleifstücke der Pantographen ist die Dachpartie hervorragend durchgestaltet.



Der Tip aus der Praxis: Nachtrag zum Prüfprotokoll von Katos 86

Im Prüfprotokoll der „86“ von Kato in MIBA 1/84 machen Sie darauf aufmerksam, daß Arnold-Bogenweichen nicht sicher durchfahren werden. Diese „Entgleisungen“ kann ich nur bestätigen. Der Grund liegt darin, daß die Vorlaufräder nicht ausreichend auf die Gleise gedrückt werden. Dem ist jedoch abzuhelfen:

Vorlaufachse abschrauben, Kupplungsfeder aus einer normalen Wagenkupplung (z. B. Roco) mit einem Zwei-Komponenten-Kleber von innen auf die

Achsgabel aufkleben. Feder entsprechend kürzen, damit die Vorlaufachse nicht die stromführenden Räder abhebt (dies erfordert etwas Geduld und Fingerspitzengefühl). Dabei wird es notwendig sein, die Vorlaufachse mehrmals aus- und einzubauen, was beim Lösen einer Schraube kaum Schwierigkeiten bereiten dürfte. Ein Tropfen Öl auf die zum Chassis gerichtete Seite der Feder verringert die Reibung und – fertig.

Armin Oste



Dreilicht-Spitzensignal schon zur Jahrhundertwende

Seit zwei Jahren lese ich mit Begeisterung Ihre Zeitschrift und habe ungeheuer dazugelernt, was mir beim Aufbau meiner neuen Anlage zustatten kommt. Das Thema der Anlage ist in der Zeit „Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern“ angesiedelt und ich kämpfe mit einem Einzelproblem, welches Ihnen vielleicht lächerlich vorkommen mag, bei dessen Lösung ich aber noch keine eindeutige Antwort finden konnte. Die Frage lautet schlicht: Wann wurde in dieser Epoche das Dreifach-Spitzensignal auf allen Strecken geführt werden mußte, welche damals bereits unter Fahrdracht waren, um die Beschaffenheit der Oberleitung erkennen zu können, also auch auf bayerischen Strecken. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir „ein Licht aufzünden“ könnten.

Hans Daxer, Marquartstein

Das Dreilicht-Spitzensignal, von dem man üblicherweise annimmt, daß es erst mit dem Signalbuch von 1959 verbindlich eingeführt worden sei, taucht tatsächlich auf vielen Fotografien bayrischer Lokomotiven auf. Was es mit der dritten Loklaterne im „Königreich Bayern“ auf sich hatte, wissen wir leider auch nicht! Wir geben diese interessante Frage an alle MIBA-Leser weiter, und schließen uns der Bitte von Herrn Hans Daxer an: Bitte „zünden Sie uns ein Licht auf“, liebe Leser!

Die Redaktion

„Produktpflege“

Die nächste Spielwarenmesse rückt näher und näher, und mit ihr sicher wieder eine Flut von neuen Modellen, um wenigstens „die gravierendsten Lücken notdürftig zu schließen“! Hoffentlich ist bald das letzte Vorbild nachgebaut, damit die Hersteller endlich einmal Zeit finden, sich ihrer Produktpflege zu widmen.

Da wären zunächst einmal die Modelle mit beträchtlichen Altersfalten, die dringend einer Modernisierung bedürfen. Gerade die bekanntesten Standardbaureihen stehen meist schon über ein Jahrzehnt in den Herstellerkatalogen, weil sie natürlich zuerst ins Programm aufgenommen wurden. Durch gezielte Überarbeitung (z. B. ein neues Gestänge für die 064er von Fleischmann) wären solche Modelle wieder für viele Jahre fit zu machen.

Ob Dampflok oder Ellok, es ist überall das gleiche: Roco hat z. B. als einzige Firma eine brauchbare 144er im Programm, mittlerweile allerdings ebenfalls nicht mehr ganz up to date (offene Rastnasen, dunkle Fenster, überdimensionierte Dachisolatoren usw.). Bei den Dieselloks schließlich ist unter den drei angebotenen 260ern nicht ein einziges akzeptables Modell, obwohl diese Maschinen beim Vorbild noch fast auf jedem Rangier- oder Verschiebebahnhof anzutreffen sind.

Was den Stand der Technik angeht, sollte jeder Modellbahnkonstrukteur nicht nur über den Rand seines Zeichentisches hinausschauen, sondern auch öfter mal nach dem Wettbewerber schielen. Es gibt viele hervorragende Detaillösungen, die es wert sind übernommen zu werden, auch wenn sie von der Konkurrenz geschaffen wurden.

Da sind z. B. die feinen Metallgußräder von Fleischmann zu nennen, oder die vorbildgetreue Nachbildung der Gegenkurbel vom gleichen Hersteller (letztere übrigens in dieser Form schon seit 15 Jahren!)

Liebe Modellkonstrukteure! Schaut Euch einmal Eure Sechskantschrauben oder Muttern samt dem zugehörigen Blechwinkel an: Schaut so eine Gegenkurbel aus? Eine gleichgute Lösung könnte man m. E. auch für eine durchbrochene Schwinge finden, und zwar ohne Mehrkosten. Als weiteres Beispiel sei die Anordnung der Bremsklötze bei den verschiedenen Wagenmodellen genannt. Schon vor über 10 Jahren konnte man Güterwagen (damals für DM 3,90) kaufen, bei denen die Bremsklötze ohne konstruktive Kunststücke in die Radebene gelegt wurden – und heute?

Oder nehmen wir die Dachstromabnehmer; an ihnen scheint die Entwicklung der letzten 20 Jahre gar völlig spurlos übergegangen zu sein, nimmt man die Dampflokgestänge als Vergleichsmaßstab. Auch hier wäre es an der Zeit, nach einer vorbildgerechteren Lösung zu suchen.

Viel zu tun gibt es auch auf dem Gebiet der Antriebstechnik und der Radstromabnahme. Es genügt leider nicht, durch größere Getriebeuntersetzung die Höchstgeschwindigkeit zu drosseln, das kann man notfalls auch mit dem Fahrtregler. Ein „bockig“ anlaufendes Getriebe mit großen Reibungsverlusten läßt sich nämlich auch mit Hilfe einer Impulssteuerung nicht beeinflussen. Den Beweis, daß gute Laufeigenschaften nicht teuer erkaufte werden müssen, hat jeder Hersteller bei seinen eigenen Modellen schon mehr als einmal erbracht.

Vielleicht ist es für diese Situation bezeichnend, daß man in Fachkreisen bei dem einen oder anderen Modell oft davon spricht, daß es „gut ausgefallen“ ist. Wo, bei allen technischen Erzeugnissen, verläßt man sich darauf, daß ein Produkt gut ausfällt? Stellen Sie sich bitte vor, wie es mit Taschenrechnern, Quarzuhren oder Fotoapparaten bestellt wäre, würde man nicht die geforderte Qualität und die Eigenschaften von vornherein „hineinentwickeln“?

Gewiß sind Eisenbahnmodelle immer noch Spielzeugprodukte, doch sollte der Käufer für den verlangten Preis wenigstens den Stand der Technik erwarten können, wie er von einigen Neuentwicklungen repräsentiert wird.

Abschließend noch das leidige Thema Radstromabnehmer: Oxidierte Bronzefedern, die auf glanzverchromten Rädern schleifen, und deren Andruckkraft aus konstruktiven Gründen starken Schwankungen unterworfen ist, sind nun mal keine Garantien für gute Stromübertragung. Und daß ein zweiaxsiges Fahrzeug mit starrer Radlagerung kaum über ein Weichenherzstück zu bringen ist, kann ebenfalls nicht gelehrt werden. Einige Hersteller haben ja bereits Konsequenzen gezogen und zaghaft damit begonnen, Pendelachsen einzubauen. Hoffen wir, daß sich diese Erkenntnis – neben anderen – auf breiterer Basis baldigst durchsetzt.

Richard Grebler, Feldkirchen

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder, die sich eine sinnwahrende Kürzung vorbehält.