

MIBA



**LGB IM SCHNEE • SCHWACHSTELLEN DER N-BAHN
GROSSE KELLERANLAGE • STEILRAMPE EIBENSTOCK**

ZUR SACHE	11
MIBA-KONTAKT	12 + 21
PANORAMA	14
TERMINE	21
MODELLBAHN-ANLAGEN	
Und das nicht nur zur Sommerzeit	34
Güterschuppen mit Innenleben	48
Vom Minitrix-Schiebmodell der T3 zur elektrischen Modellbahn	50
MODELLBAHN-TECHNIK	
AC-DC auf Märklinggleisen	16
MIBA-TEST	
Schwachstellen der N-Bahn – systembedingt? (6)	65
Prüfprotokoll: Die neue Roco 01	77
NEUHEITEN	20 + 78
SELBSTBAUPRAXIS	
Werkstattwagen 511 der Karlsruher Straßenbahn	62
VORBILD + MODELL	
Bahnübergänge (2)	22
Die Steilrampe Eibenstock	29
Zwischen Fahrleitung und Ellok (3)	38
VORBILD	
Neu und alt im Frankenland	19
Impressionen aus Philadelphia	74
VERSCHIEDENES	
Spuren im Schnee ...	18
Winter-Impression	82
SAMMLERECKE	
Das Erbstück	80
Blecheisenbahnen – ein schönes Hobby	80
IMPRESSUM	83
VORSCHAU	83



Titelbild:
628 fährt im Januar '86 als E 3742 aus Immenstadt Richtung Oberstdorf aus. Foto: Rainer Schedler.

„LGB im Schnee“. Eine Gartenanlage, die auch im Winter betrieben werden kann. Seite 34.

IN DIESEM HEFT:



Über 400 Meter Gleis (!) sind auf der großen Keller-Anlage verlegt, die wir auf Seite 50 vorstellen.

Die bekannte Steilstrecke von Eibenstock als Modellvorlage. Seite 29.

DIE TÜCKE DES OBJEKTES

Modellbauer jeglicher Couleur kennen die Redewendung. Der totale Selbstbauer muß sich ja notgedrungen an die eigene Nase fassen, wenn etwas nicht so klappt, wie er es sich vorgestellt hat. Der Schiffsmodebauer zum Beispiel, dessen „Kahn“ bei der ersten Wasserung langsam vor seinen Augen versinkt, muß wohl etwas falsch gemacht haben. Wer den Servomotor für die Ruderanlage mit den Positionslampen verdrahtet, muß sich nicht wundern, wenn aus der Rennyacht ein manövrierunfähiges Blinkfeuer wird. Die Tücke des Objektes.

So etwas kann Modellbahnern natürlich nicht passieren: Unsere Modell-Lokomotiven werden im allgemeinen von erfahrenen Konstrukteuren namhafter Firmen entwickelt und fachgerecht montiert – wir kaufen sie und setzen sie auf unserer Anlage ein. Und dann? Sind wir dann nicht wieder der Tücke des Objektes ausgeliefert?

Am Beispiel von Triebfahrzeugen und Weichen der Nenngröße N haben wir in einer Testreihe untersucht, wo „Schwachstellen“ sind. Den sechsten und letzten Teil der Artikelreihe lesen Sie in diesem Heft. Die Auswertung von Lesererfahrungen ergibt leider kein allzu rosiges Bild. Abgese-

hen von mangelnder Stromsicherheit, schlechtem Anfahrverhalten etc. beschweren sich viele Leser über weitere Unzulänglichkeiten, die in viel zu großen Fertigungstoleranzen begründet sind. Die Tabellen über das Laufverhalten zeigen ausgesprochene „Ausreißer“, die wir gleichwohl mit berücksichtigt haben. Wir sind nun auf zweierlei gespannt. Erstens: ob sich die N-Hersteller angesprochen fühlen und in puncto Stromabnahme und Getriebeuntersetzung die Konsequenzen ziehen. Zweitens: ob H0-Modelle wirklich wesentlich besser abschneiden werden (eine entsprechende Testreihe ist gerade in Vorbereitung). Vielleicht können wir im nächsten Messebericht schon über entsprechende Verbesserungen schreiben? Man soll ja bekanntlich die Hoffnung nie aufgeben!

A propos Messebericht: MIBA-Leser sind es seit 1970 gewohnt, daß der jährliche Messebericht auf zwei Hefte, nämlich 3 und 3a, verteilt wird. Das wird in diesem Jahr erstmals anders sein. Heft 3/89 wird ein ganz „normales“ MIBA-Heft mit einer Fülle von interessanten Beiträgen; die Messeberichterstattung wird in einem extra starken Heft 3a zusammengefaßt. jw



- Leser schreiben an uns,
- wir nehmen Stellung,
- wir vermitteln Kontakte zwischen Lesern.

Die Redaktion behält sich Auswahl und sinnwählende Kürzungen von Leserbriefen vor.

Anmerkungen zur IVA '88

In MIBA 8/88 beginnt auf Seite 34 ein großer Bildbericht, der schon durch die Überschrift einen unvollständigen Eindruck wiedergibt. Ich war als Dauer-Besucher (sieben von zwölf Tagen) nicht zufrieden, insbesondere ob der Diskrepanzen zwischen Wort und Tat bei den Ausstellern. Der zitierte „Tagesausflug“ ins Emsland mit der DB fand nicht, wie geplant, mit dem Sondertriebwagen „Airport-Express“, für den die Bundesbahn bis zuletzt geworben hatte, statt. Eingesetzt wurde 103235-8 mit 3x Avnz, für die schon Monate vorher die entsprechenden Platzkarten ausgegeben waren. Man hatte also wohl bei der BD Hamburg nicht damit gerechnet, die Reservierung von der Lufthansa (ebenfalls Aussteller auf der IVA) freizubekommen. Im Emsland angekommen (Fahrt 5. 6. 88), ergaben sich die nächsten Pannen.

Beim TR 06 ließ sich während der Mitfahrt, bei der die sagenhafte überwältigende, extraordinäre Supermaximal-Geschwindigkeit von 255 km/h erreicht und für ca. eine Minute sogar beibehalten wurde, kein Führerstand aufnehmen – auf der einen Seite der Meßwagen, auf der anderen Seite ca. 20 gesperrte Sitzplätze verhinderten dies wirkungsvoll.

Die Summierung der Vorfälle auf dieser Sonderfahrt veranlaßte 46 Reisetilnehmer (ein Drittel der Gesamtzahl), eine gemeinschaftliche Beschwerde während der Rückfahrt zu formulieren und an die BD Hamburg, Projektleitung IVA '88, zu senden. Dieser wurde im Kern stattgegeben, die Forderung nach Barauszahlung jedoch durch Gutscheine ersetzt, bei deren Verteilung ich jetzt auf Ihre Mithilfe angewiesen bin. Teilnehmer der Beschwerde, meldet Euch bei Helmut Nötel in Hamburg unter der Rufnummer 040/5257449. Es gibt eine Entschädigung!

Die Sonderfahrten des ICE, der leider „nur“ 253 km/h erreichte – Transrapid ist eben doch schneller –, verliefen auch sehr interessant und abwechslungsreich; war doch in der DB-Reklame keinerlei Rede davon, daß es sich nicht um eine Überholungs-Fahrt handelt (später abfahren, früher ankommen), sondern um eine Parallelfahrt (hatten wir schon am 7.12.85 mit 120004-7 und 12 IC-Waggons). Daß allerdings ein Intercity zunächst überholt wurde, traf auch nur zu zwei Dritteln der Fahrten zu. Oft wurde aufgrund von Verspä-

tung des IC nur ein D-Zug oder ein Güterzug „überholt“ oder auch mal „ganz alleine“ gefahren. Über die Fahrten, die wegen der Ölpumpe in TK 2 vom 7.6.88 (siebter Messtag, nicht fünfter), bis 8.6. mittags ganz ausfallen mußten und dann bis 10. 6. vermindert durchgeführt wurden, stand ja schon ein Satz in der MIBA.

Auch die Präsentation der DB auf dem Freigelände und in der Halle wies einige Schwachpunkte und Unstimmigkeiten auf. So war das von Ihnen zitierte 1:1-Modell des ICE schon auf den ersten Blick so ungenau, daß es in 1:87 bei Modell-Eisenbahnen sicherlich keinerlei Absatz finden würde (z. B. waren die Außen-Einstiegstüren völlig falsch angeordnet, Lüftungsschlitze und Scheinwerfer ungenau, Lackierung vereinfacht).

An den ausgestellten Fahrzeugen im Freigelände war folgendes zu bemerken: Der Leselampenschalter im Interregio ist „sehr mutig“ hinten an der Kopfstütze angebracht – beim Versuch, im Sitzen den Schalter zu finden, ist eine Halsverrenkung vorprogrammiert. Leider war der Waggon nicht betreut wie bei anderen Bahnverwaltungen, so daß man Anregungen und Kritik nicht loswerden konnte.

Abschließend möchte ich feststellen, daß sich für mich nicht in erster Linie der Besuch der Ausstellung gelohnt hat. Auf den Veranstaltungen 1987 in Wien, München Hbf und Minden sowie 1988 in Köln-Deutz (Modellbahnmesse) und bei der Einweihung der NBS Fulda – Würzburg hat die DB, genau wie beim 150 Jahre-Jubiläum in Nürnberg, ein wesentlich qualifizierteres Bild geboten. Es waren vielmehr die einzigartigen Möglichkeiten von verschiedensten Streckenaufnahmen im Bereich Hamburg (Dampf, ICE), die im Nachhinein als etwas Besonderes zu bewerten sind. Helmut Nötel, Hamburg

Der Autor nimmt Stellung

Zu dem Leserbrief des Herrn Nötel möchte ich kurz folgende Anmerkungen machen: Die IVA '88 war keine Veranstaltung der Bundesbahn, die DB war nur einer von vielen Ausstellern. Die Kritik an Planung und Vorbereitung sowie der Durchführung der Fahrten mag teilweise zu Recht bestehen, sie gilt jedoch nicht für die Fahrten des Rahmenprogramms, die nicht zuletzt durch das persönliche Engagement vieler Eisenbahner zu einem Erlebnis wur-

den. Das Risiko bei einer Teilnahme an Versuchsfahrten, wie ICE und Transrapid, mußte jedem bekannt sein, und er hatte die Chance, seine Fahrten zu stornieren (da der ET 403 nicht kam, bin ich nicht ins Emsland gefahren). Beim ICE wurde durch Lautsprecheransagen auf die verminderte Höchstgeschwindigkeit bei den Fahrten mit nur einem Triebkopf hingewiesen und die Rücktrittsmöglichkeit angeboten. Über die Möglichkeit von Pannen ist wohl hinterher kaum ein Beschwerdegrund zu akzeptieren, es sei denn, die Pannen bei der Reisedurchführung. So bedauerlich sicherlich einige Unzulänglichkeiten gewesen sein mögen, muß doch berücksichtigt werden, daß die DB nur ein Teil der IVA war und der Bericht versuchte, einen Gesamtüberblick zu geben. Die DB wird sicherlich aus den Fehlern auch gelernt haben. Hk

Eisenbahnfreunde Freudenstadt gründen Verein

Die letzte Dampflokomotiv-Hochburg des Schwarzwaldes erhält 14 Jahre nach Abzug der legendären P 8 endlich einen Verein, der sich um die Geschichtspflege rund um das Thema „Eisenbahn im nördlichen Schwarzwald“ kümmern will. Die Zielsetzung des Vereins ist, das Interesse der Öffentlichkeit für die Eisenbahn und deren Erhalt zu wecken. Der Verein hat es sich weiter zur Aufgabe gemacht, Ausflüge zu interessanten Eisenbahnstrecken und Museen zu unternehmen, ferner will man historisches Gut bewahren und der Öffentlichkeit zugänglich machen. An jedem zweiten Freitag im Monat treffen sich die Eisenbahnfreunde um 20 Uhr in der ehemaligen Kantine des Bw Freudenstadt zu ihren Zusammenkünften.

S-Bahn im Altmühltal?

(MIBA 11/88, S. 32 ff.)

Die Beförderung des 9620/9621 (Autoreisezug „Christophorus-Express“ Düsseldorf – München Ost) gehört von März bis Oktober zu den täglichen Planzugleistungen des Düsseldorfer S-Bahn-11ler-Umlaufes. Die auf dem Foto erkennbare Uhrzeit paßt, und wenn man genau hinsieht, sind zwischen den Bahnsteigdachstützen die Autotransportwagen zu erkennen. Den Zug benutze ich häufig zwischen Köln und München.

Hans Burk, Bergisch Gladbach

Kurzkupplungssalat in N

Von allen angebotenen Kurzkupplungen bei D-Zugwagen in Spur N ist die Fleischmann Piccolo-Profi-Kupplung mit Kulissenmechanik meiner Ansicht nach die ideale Lösung. Um auch Wagen älterer Bauart auf Kurzkupplung umrüsten zu können, fehlt für N aber ein entsprechendes Programm. Nicht jeder Modellbahner hat die finanziellen Mittel, seinen Wagenpark für $\frac{1}{4}$ der Kaufsumme abzugeben, um auf Fleischmann-Wagen mit Kurzkupplung umzusteigen. Können Sie mir weiterhelfen?

Kurt Sanner, Bad Marienberg

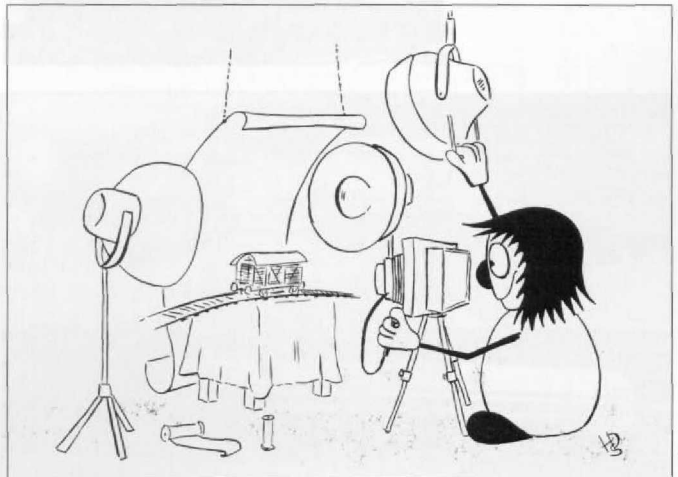
H0-Lücken

In H0 klaffen auf dem Sektor Postwagen in Epoche 3b/4 manche Lücken. Bitte rufen Sie die Hersteller dazu auf, ihre maßstäblichen Postwagen zu überarbeiten (Kurzkupplungs-Kulissen, NEM 362-Schacht) und in passender, vorbildlicher Beschriftung (s. o.) anzubieten – z. B. Fleischmann auch den PwgPr 14. Wer fertigt endlich den Pwgs 41, für den Sie dankenswerterweise in Heft 11/88 eintraten? Wer bringt endlich in H0 eine E 93 in zeitgemäßen Laufeigenschaften (Allradantrieb, Schwungmasse usw.)?

Nach dem Motto: „Steter Tropfen höhlt den Stein“ sollten Sie konsequent bei den oft schönen Ellok-Modellen für „würdige“, vorbildgerechte und sicher funktionierende „Geweih“ eintreten. Ihr Vorstoß in diese Richtung ist wirklich sehr zu loben und begrüßenswert. Weiter so!

Udo Osenbrügge, Pöcking

**Mibs
der Modellbahner
von
Hans-Dieter Schulz
„Gut Licht!“**





„Spielaktiv 1988“

Vom 3. – 9. 11. 1988 fand im Kölner Messegelände erstmals die „Spielaktiv 1988“ statt. Nürnberg für alle – so könnte man meinen, aber bei dieser Messe standen vornehmlich die Endverbraucher, also auch unser Nachwuchs, im Vordergrund. So waren die Messestände, im Gegensatz zu Nürnberg, auf einen ausgiebigen Probetrieb ausgerichtet. Davon wurde denn reichlich Gebrauch

gemacht! Erstaunlich war der Überhang an Ausstellern in unsere, also die Modellbahnrichtung. Hier schwebte ein Hauch der Modellbahnmesse '87 durch die Rheinhalten. Bastelecken bei den einschlägigen Zulieferern waren obligatorisch. Neuheiten durfte man eigentlich nicht erwarten, doch da pendelte der neue Liliput-ETA in crème/rot, und Kibri zeigte den bisher nur in Baugröße N lieferbaren Leuchtturm nebst Wärtergebäuden auch in H0 in einer respektablen Bauhöhe. Der norddeutsche Trend zeigt Wirkung! Eine wohl positive Entwicklung.

Bei dieser Messe erschien mir wichtig, daß der Nachwuchs sehr viel, was sonst verpönt ist, anfassen durfte. Nur so kann man für dieses schöne Hobby neue Liebhaber gewinnen, selbst wenn mancher „Experte“ die Nase gerümpft haben mag. Den Damen jedenfalls schien es großen Spaß bereitet zu haben, Hausmodelle zu basteln. Man darf der nächsten „Spielaktiv“ den gleichen Erfolg wünschen und hoffen, daß für unseren Modellbahnnachwuchs weiterhin so viel Reklame gemacht werden möge. Das Foto zeigt ein Baustellendiorama von Kibri.

RK



Kleiner Basteltip

Oft wundert sich der Modellbahner, mit welchen Aufschriften die Bierwagen „verziert“ werden. Man kann sich diese etwas zweifelhafte Praxis der Firmen aber auch zunutze machen. Ohne Probleme lassen sich z.B. Märklin Kühlwagen mit Aufreibe-buchstaben, die es sogar farbig und in sehr schönen Schrifttypen gibt, verändern. So bekommt man dann Wagen, die etwa eine nach dem Erbauer benannte Biersorte transportieren. Oder man verschenkt einen Wagen, der mit dem Namen des Beschenkten wirbt – im Falle dieses Fotos ist das mein Sohn Urs.

Text und Foto: Burkhard Gellrich

Eine CFL-1800 ...

... als Industriemodell gibt es bislang leider noch nicht. So sind Interessenten nach wie vor auf den Selbstbau angewiesen. Vom „Modelleisenbahnclub Bassin Minier“ aus Esch/Alzette im Großherzogtum Luxemburg erhielten wir dieses Bild einer selbstgefertigten CFL-1800 in Baugröße H0. Übrigens entspricht das Vorbild weitgehend der belgischen Baureihe 55 (ex 205).

Foto: Raymond Heinen



Wilmington/Delaware

Eine US-Bahnstation wie aus dem Bilderbuch, selten trotz der Schein so schön: Der erst in jüngster Zeit aufgestellte Wasserturm wurde von mir nicht „im Einsatz“ beobachtet, der Lokschuppen der 1972 restaurierten Station enthält einen „gift shop“, einen Andenkenladen also, und das unter der Lok abzweigende Ausweicheis mußte schon nach wenigen hundert Metern einem Sandweg für Autos (unbefestigt, eine Fahrzeugbreite) weichen. Auch die Dampflokomotive kommt nicht mit einem local train eingefahren, sondern läuft am Schluß des von einer Diesellok geführten Zuges.

Text und Foto: Peter Tadsen



Weichennummern

Wer kennt sie nicht, die besonders auf Spielanlagen anzutreffenden Weichennummerschilder? „Natürlich“ würde es kein ernsthafter Modelleisenbahner wagen, solche unübersehbaren Tafeln neben seinen Gleisen aufzustellen. Aber schauen wir uns einmal beim großen Vorbild etwas näher um: Auf manchen Bahnhöfen verwendet auch die DB Weichennummerschilder – zwar nicht so groß wie mitunter auf Spielanlagen, doch immerhin nicht zu übersehen. Das Foto von Volker Wittig entstand in Hildesheim Hbf.



„Talگو-Pendular“ bei ÖBB

Im Rahmen der Untersuchungen über die Einführung von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastenneigung hat die ÖBB im Herbst 1988 auf der Südbahnstrecke zwischen St. Veit an der Glan und Knittelfeld den spanischen Zug „Talگو-Pendular“ getestet, der nach dem System der passiven Fliehkraftkupplung funktioniert. Die Testreihe ist planmäßig verlaufen und soll zusammen mit den entsprechenden „Pendolino“-Tests als Grundlage für Entscheidungen der ÖBB hinsichtlich neuer Triebwagen dienen. ÖBB

Budapest; zum ersten Mal kam somit ein solcher Dieseltriebwagen in ein RGW-Land. Veranstalter der außergewöhnlichen Tour war die IGE in Hersbruck.

TEE-Durchfahrt

Da klickten trotz des schlechten Wetters zahlreiche Kameraverschlüsse, als am Buß- und Betttag (16. 11. 1988) um die Mittagszeit ein seltener Gast kurz im Nürnberger Hauptbahnhof weilte. Als Sonderzug fuhr ein VT 11.5 in „TEE-Aufmachung“ von Bremen über Nürnberg – Passau – Wien nach



