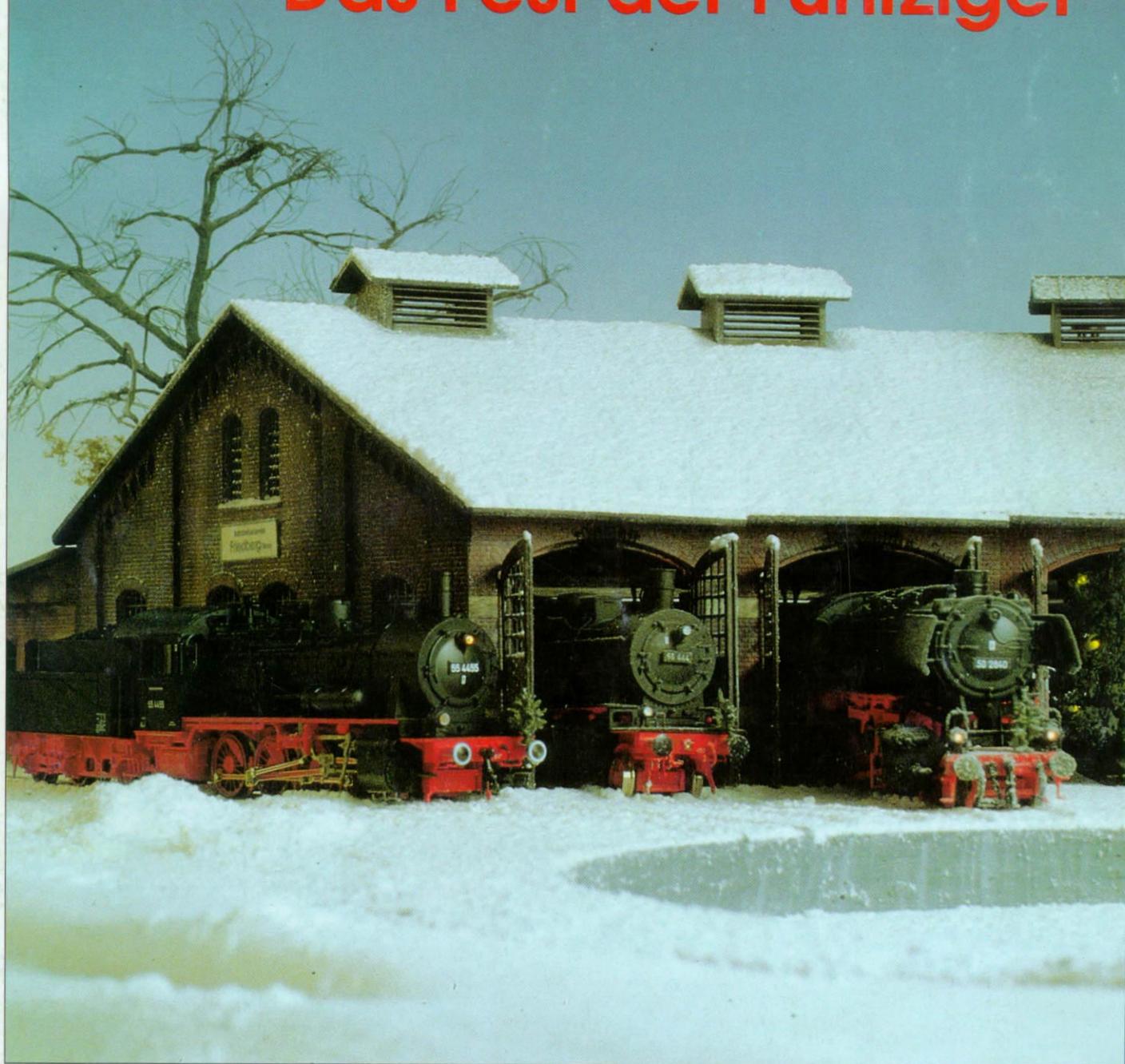


MIBA

MINIATURBAHNEN

Weihnachten 1992:
Das Fest der Fünfziger



● KEINE KRISE: KÖLN 1992 ● KEINE BLEIBE: MEC KREFELD
● KEIN GESCHWÄTZ: KONSTRUKTIVE KRITIK AN DER INDUSTRIE

Back to the Fifties

Zurück zu den Fünzigern, Back to the Fifties: Gemeint sind nicht die Musikgruppen, die unter diesem oder ähnlichen Namen die Tanzpaläste – so heißen sie jetzt wieder – mit dem Schubiduuh-Sound der frühen Jahre füllen. Die Rede ist von den Dampflokbauereihen 50, 55.25 und 56.2 – eben jenen Arbeitspferden, die zeit ihres Schienenlebens der Bahn das Brot verdienten.

Sie dienten den Preußischen Staatsbahnen und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft genauso unermüdlich wie der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn in der DDR; sie waren im Inferno des Krieges ebenso unentbehrlich wie für den Wiederaufbau aus Ruinen und das Wirtschaftswunder, sie verkörpern bis heute die Eisenbahn schlechthin.

Die Eisenbahn schlechthin: Das heißt Beförderung von Menschen und Transport von Gütern. Das sind rastlos rollende Räder, Stahl auf Stahl, Tag und Nacht, bei jedem Wetter: Wir fahren!

Wir: Das waren die Lokführer und Heizer, das waren August Lemcke von Karlshorst, Berger von Halle P, Schmidt II von Köln Bbf. Karl-Ernst Maedel, der große Chronist der Dampflokbauzeit, hat ihnen in diesen Namen allen ein Denkmal gesetzt, in den „Bekanntnissen eines Eisenbahn-Narren“.

Und wir Eisenbahn-Narren, heute? Wir Modellbahner im Jahr 1992? Wissen wir überhaupt noch, was wir da nachspielen? Nachdenken wollen wir, nur einen Augenblick lang – und zurückdenken: Zurück in die Fünfziger, zurück zu den Fünzigern. Zurück in ein Bahnbetriebswerk irgendwo in Deutschlands Mitte, Weihnachten 1959 vielleicht:

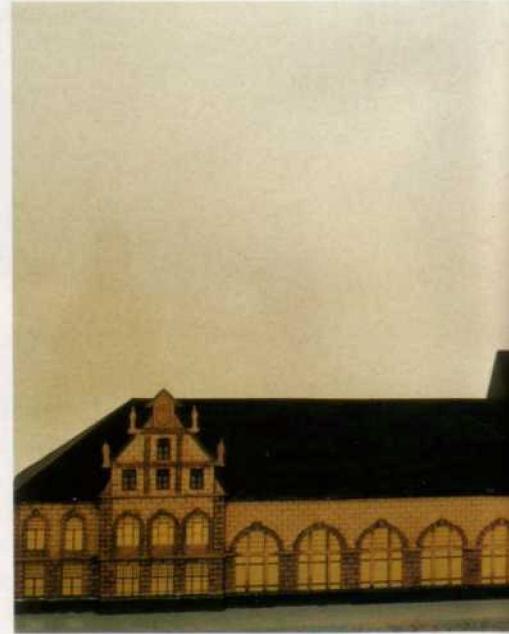
Da stehen sie und ruhen sich aus. Sie sind gefahren und sie werden wieder fahren, in dieser Nacht noch oder früh um sechs. Dienstplan-Nr. 42, gültig vom 30. September 1959 an...

Närrisch gut geht es uns, den Eisenbahn-Narren und Modellbahnern im Dezember des Jahres 1992. Halten wir ein wenig inne mit dem großen Wehgeschrei über die kleinen Bahnen: Zurück zu den Fünzigern, als wir halb so viel herrliche Modelle und doppelt so viel Spaß daran hatten.

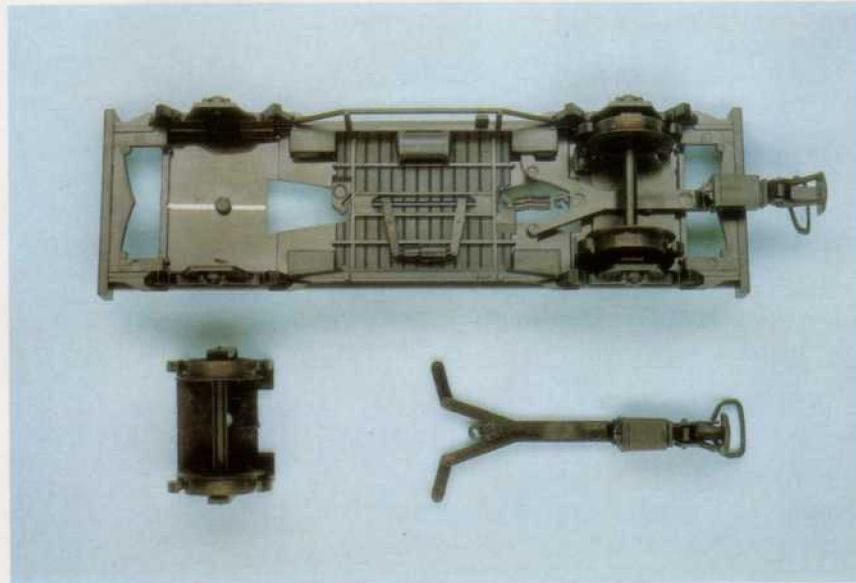
Michael Meinhold

Das heutige Titelbild – die drei „Fünfziger“ des Modellbahn-Jahres 1992 an einem Weihnachtsabend in den Fünzigern – ist eine Co-Produktion: Bernd Ottersbach inszenierte eine Idee von Michael Meinhold, den wir um ein Editorial zu diesem Bild gebeten haben.

Die Redaktion



Fleischmann stellte uns ganz kurzfristig die 55 4455 zur Verfügung. Unser Test beginnt auf Seite 24. Wissenswertes über das Vorbild ist auf Seite 22/23 zu erfahren.



Richard Grebler beginnt auf Seite 84 mit seinem Beitrag „Optimierung von Modellfahrzeugen“.

Roco lieferte die 50 2840 aus – hier im Heft testen wir sie ab Seite 38.





Der MEC Krefeld residierte bislang in einem Hochbunker – bis ihm gekündigt wurde. Wir berichten über die Geschichte dieses traditionsreichen Clubs.



Ein famoses Diorama, ganz anders als bislang bekannt ausgestattet, finden Sie ab Seite 62.

MINIATURBAHNEN MIBA

12/92

ZUR SACHE	3	Nur eine Nebenbahn	46
LESERBRIEFE	6	Aus für den Bunker: Der MEC Krefeld räumt das Feld	74
PANORAMA			
Dampf im herbstlichen Erzgebirge	8		
Schmalspur-Drehscheibe	8		
Kleinholz...	8		
Brohltal-Diesellok bei der RhB	8		
TERMINE	10		
AUSSTELLUNGEN			
Köln '92: Die ersten Bilder	16		
VERSCHIEDENES			
Stadtbahn-Weihnachten	20		
Märklin an der magischen Grenze	20		
VORBILD			
Der Berg ruft ... die 55 kommt!	22		
MIBA-TEST			
Wiedergeburt einer Legende: 55 4455 von Fleischmann	24		
Mädchen für alle und alles: 50 2840 von Roco	38		
MODELLBAHN-ANLAGEN			
Kohle aus Schlesien	30		
		VORBILD + MODELL	
		Kleine Plauderei über den Weinfaßwagen	52
		Faßwagen der Zillertal-Bahn – im Original und als LGB-Modell	54
		DIORAMA	
		Landquart im Schnee	62
		SELBSTBAU-PRAXIS	
		Vorsicht – Dacharbeiten Rocos E 50 in der Werkstatt	66
		MODELLBAHN-GRUNDLAGEN	
		Optimierung von Modellfahrzeugen	
		Konzepte und Detaillösungen (1)	84
		Neuheiten	92
		Vorschau	114
		Impressum	114

MIBA 10/92: „Gipfelstürmer: Ellok-Reihe 460“

Eidgenössischer Einspruch

Vorausschicken möchte ich, daß ich ein langjähriger und regelmäßiger Käufer und Leser der MIBA bin und Ihre Zeitschrift als aktiver Modellbahner außerordentlich schätze. Nicht so sehr geschätzt habe ich den Ton des Artikels „Gipfelstürmer“ auf Seite 60 in MIBA 10/92. Es geht um folgendes:

Die neue SBB-Lokomotive ist mit Sicherheit eine technische Leistung, wohl gleichzustellen dem deutschen E-Lok-Bau (mit Ausnahme des ICE). Wenn nun, nachdem alles aufgezählt ist, was von den neuen Maschinen erwartet wird, und es ist eine lange Liste, nur vom „Maschinchen“ gesprochen wird, so ist das eine Verniedlichung und Herabsetzung beachtlicher Ingenieurleistungen.

Des weiteren die dumme Bemerkung: ...wo die Eidgenossen schließlich auch ihr Plätzchen finden wollen... Hier angewandt, hat die Bezeichnung „Eidgenossen“ etwas zynisches im Tonfall, was noch unterstrichen wird durch „Plätzchen“. Wir sind Schweizer, und wenn wir was in Europa suchen, in dem wir übrigens seit 1291 zu Hause sind, dann ist es ein Platz und nicht ein „Plätzchen“. Dieser herablassende Ton erinnert stark an frühere Zeiten, an die man nicht gerne zurückdenkt.

Nun noch ein Wort zum Transitverkehr und den sich darauf beziehenden Bemerkungen des Artikelschreibers auf Seite 61 des Heftes. Es wird vom stoischen Festhalten der Eidgenossen gegenüber der EG (gemeint ist wohl vor allem Deutschland) am Lkw-Gesamtgewicht von nur 28 Tonnen hingewiesen. Ich weiß nicht, ob der Verfasser die Situation im Unerland, durch das die Gotthardstraße und -autobahn bedingt durch die Topographie gezwungenermaßen führen, kennt und ob er ahnt, welchen Belastungen die dort lebende Bevölkerung durch den Motorfahrzeugverkehr, an dem im hohen Maße ausländische Fahrzeuge beteiligt sind, ausgesetzt ist. Hätte man 40-Tonner zugelassen, hätte wohl damit gerechnet werden müssen, daß die ortsansässige Bevölkerung eines Tages auf die Straße gegangen wäre, wozu wir in der Schweiz noch eher die Möglichkeit haben als in Ländern, in denen auf die Volksmeinung nicht in gleicher Weise Rücksicht genommen werden muß. Es wäre dem Verfasser des Artikels zu empfehlen, einmal ein Sommerwochenende an der Gotthardstrasse Logie zu nehmen. Vielleicht hätte er dernach mehr Verständnis für die Situation.

Zudem besteht die Gotthardautobahn auf weiten Strecken aus Kunstbauten, vor allem Viadukten und weitgespannten Brücken. Daß 40-Tonner nicht gerade zur Straßenschonung beitragen, ist wohl unbestritten. Die Schweiz baut jetzt mit für unser Land großem finanziellem Aufwand zwei Basistunnels eigentlich nur für das unser Land umgebende Ausland, denn für unseren Bedarf hätten die vorhandenen Straßen- und Bahnwege bestimmt genügt. Im übrigen ist es den Transporten unbenommen, unser Land zu umfahren, aber meines Wissens reißt sich auch Österreich nicht um den 40-Tonnenverkehr.

Soviel zu diesem Artikel. Es wäre gut daran zu denken, daß Ihre im übrigen ausgezeichnete Zeitschrift nicht nur in Deutschland, sondern mit Interesse auch im deutschsprachigen Ausland gelesen wird.

Jakob Schmid; CH -Winterthur

MIBA 10/92: „Rund um Eppstein/Ts“

Glückwunsch!

Meinen Glückwunsch zur neuen „Vorbild + Modell“-Serie „Streckenwanderung“! Bereits die erste Folge „Rund um Eppstein/Taunus“ habe ich, als leidenschaftlicher Anhänger der Epoche 3, mit großem Interesse gelesen. Vielen Dank für das stimmungsvolle Bildmaterial und den fachkundigen Text. Bitte weiter so!

Odilo Rebhan, Stockheim

Märklin: Limitierter Ludwig

Mitte März bestellte ich bei der Firma Schödel in Homburg das limitierte Sondermodell des „König-Ludwig-Zuges“ der Firma Märklin. Mitte September wurde mir von Herrn Schödel jedoch mitgeteilt, daß ich aller Voraussicht nach kein Exemplar erhalten werde: Von den 140 bestellten Wechselstrom-Einheiten lieferte Märklin nur 50 (trotz genauer Vorbestellungen von Herrn Schödel und der Zusicherung seitens Märklin, daß jeder Kunde bei rechtzeitiger Bestellung bis 31.März 1992 das bestellte Exemplar erhalten wird).

Bei telefonischer Rücksprache mit einer Märklin-Mitarbeiterin wurde mir die geringe Produktionszahl zuerst damit begründet, „daß sich das Projekt ab einer gewissen“, also zu großen (!), „Stückzahl für Märklin nicht rechnet“. Wie verrückt diese Aussage ist, kann jeder halbwegs mit Betriebswirtschaft vertraute Zeitge-

nosse wohl selbst nachvollziehen...

Die zweite Ausrede, die Kapazitäten der Firma Märklin reichten nicht zur Produktion der bestellten Stückzahl aus, ist beim König-Ludwig-Zug schwer nachvollziehbar, da das Modell ausschließlich von der Firma Trix in Nürnberg produziert wurde (Zitat eines Regensburger Händlers: „Märklin schraubt unten an die Lok nur noch den Schleifer dran!“) Trix liefert übrigens alle bestellten Garnituren aus!

Erst nach einiger Zeit wurde eingestanden, daß „Märklin an einer gewissen Exklusivität gelegen sei“, also nicht jeder beliebige den Zug bekommen soll.

Daß bei diesem absonderlichen Verhalten Leute mit kleinem Geldbeutel wie z.B. ich als Student auf der Strecke bleiben, ist der Firma Märklin egal (Herr Schödel versendet verständlicherweise die Exemplare, die er erhalten hat, an Kunden, die entweder das ganze Märklin-Neuheiten-Sortiment eines Jahres oder gleich mehrere Exemplare bei ihm bestellen; letztere bekommen dann eine Garnitur!).

Da ich offensichtlich nicht der einzige bin, der (nicht zum ersten Mal) von der drastischen, unmotivierten Kürzung betroffen ist, möchte ich Sie bitten, im Interesse unseres Hobbys bei der Firma Märklin nachzufragen, warum sie solche „Kürzungsaktionen“ durchführt und versucht, die „normalen“ Anhänger ihrer Produkte bei exklusiven Modellen auszugrenzen.

Ich bin überzeugt, daß sowohl die Praktiken als auch die Antwort der Firma Märklin auch für andere Leser interessant wären.

Christian Graf, Regensburg

Wir haben die Firma Märklin – unter Hinweis auf den Redaktionsschluß dieser Ausgabe – mehrfach um eine Stellungnahme zum Brief des Herrn Graf gebeten – bislang leider vergeblich. Red.

MIBA 11/92: „Die Wupper-Talbahn“

Enttäuschter Liebhaber

Mit Interesse wegen der Titelgeschichte „Die Wupper-Talbahn“ kaufte ich MIBA 11/92. Leider wurde ich – ein V 36-Liebhaber – arg enttäuscht: Nirgends fand ich ein Bild eines ganzen Wendezuges!!! Weder beim Vorbild, noch beim Modell. Angeschnittene Fotos zeugen nicht von besonderem Können, besonders bei einem so herrlich modellbahngerechten Thema, wie es dieser Modellbauer verwirklichte!

Heinz Leimgruber, CH - Horgen.



„Dampf im herbstlichen Erzgebirge“

So lautet die Überschrift zu einer Studienfahrt, veranstaltet von den Nürnberger Eisenbahn-Freunden e.V. Mit einem planmäßigen Interregio ging es am 10. Oktober 1992 von Nürnberg nach Chemnitz. Dort stieg man um in einen aus zwei Wagen bestehenden Sonderzug, gezogen vom „sächsischen Rollwagen“, der Traditionslok 38 205 der DR. Über Marienberg gelangte der Zug nach Reitzenhain, an der tschechischen Grenze liegend. Diese Strecke wird von der DR nur noch mit Güterzügen befahren; mit einer Ausnahmegenehmigung „durften“ die NEF-Leute hier im Personen-Sonderzug dahinrollen. Bei schönem Wetter wurden zahlreiche Fotohalte durchgeführt, wobei auch diese Aufnahme entstand.

Foto: Dieter Scholz



„Schmalspur-Drehscheibe“

Nach einer erlebnisreichen „Langsamfahrt“ mit dem „Roten Pfeil“ von Palma nach Soller bot sich im Endbahnhof Soller dieses Bild. Die für Streckenarbeiten vorgesehene Diesellok D1 – Hersteller unbekannt – stand zum „Wenden“ bereit auf der Drehscheibe. Allerdings reichte diese nur für das vordere Drehgestell! Wahrscheinlich handelt es sich hierbei um einen Fronttriebler, so daß nach Wendung des vorderen Drehgestells die Lok nunmehr rückwärts fahren kann! Vielleicht gab es aber auch keinen anderen Abstellplatz, so daß man diese Wende-Vorrichtung zweckentfremdete! Foto: Harald Sieber



Kleinholz...

...gab es wohl bei diesem Kleinlokschuppen im Bf Güsen an der Hauptstrecke Magdeburg - Brandenburg. Und seltsamerweise präsentieren sich die beiden am Tor angebrachten Schutzsignale nahezu unversehrt! Ohne einer „Katastrophen-Philosophie“ auf Modellbahnanlagen das Wort reden zu wollen – in wohl dosierter Form sind derartige Nachbildungen von kleineren Unfallschäden sicher nicht abzulehnen und einer vorbildnahen Gestaltung eher dienlich. Die Aufnahme entstand am 26. April 1992.

Foto: ur



Brohltal-Diesellok bei der RhB

Die RhB erwarb von der Brohltalbahn eine dreißig Jahre alte Diesellok. In der Hauptwerkstatt „Landquart“ auf den neuesten Stand gebracht, in Baulok-Gelb lackiert und mit der Beschriftung „Gm 4/4 241“ versehen, dient der geliftete Oldie nun als Zuglok vor Arbeitszügen beim Bau des Vereina-Tunnels.

Die Maschine, eine Gmeinder-Lok (MaK-Lizenz), besitzt eine große Ähnlichkeit mit den DB-Baureihen 251/252. Bemo (H0e, H0m) und Lehmann (2m) haben diese im Programm; es wäre also möglich, diese auch im Modell „umzufrisieren“. Das Foto entstand in Landquart am 6. August 1992.

Foto: lw

Köln 1992:

Von Krise keine Spur

Erste Bilder – erste Eindrücke

Es war eine Modellbahn-Messe der Gegensätze: Während sich über 100 000 Besucher, fragefreudige Prospektsammler wie quietschvergnügte Eisenbahnspieler jeden Alters, im „stop and go“-Verfahren durch die Halle 14 drängten, zerfurchten sich in Konferenzräumen und Hinterzimmern einige selbsternannte oder tatsächliche Insider Hirn und Stirn über die vermeintliche Krise dieses Hobbys. Mehr dazu in der nächsten MIBA; genießen Sie hier die schönsten Seiten des Kölner Modellbahn-Spektakels, das ohne „showbiz“ nicht mehr gehen mag: Die Bilder von der preisgekrönten Höllentalbahn der Modelleisenbahnfreunde Köln sprechen ebenso wie die selbstvergessenen Kinder für sich – und für Köln. mm

