



Lady Crottendorf: Weinerts 86 im Bausatz-Test

Piko-Güterwagen:
Tradition mit neuer Zukunft?

Zug erkannt, Gefahr gebannt:
Barcode-Leser für 100 Züge

Gebremster Traum:
Faulhaber-Umbau für die Fleischmann-55

● Historisches Vorbild: Reichsbahn-Anlage ● Filigranes Vorbild: Selbstbau-Oberleitung ● Pädagogisches Vorbild: Modellbahn in der Schule

...und nicht vergessen: die Solidarität

Stehen die Modellbahn-Produzenten in Ostdeutschland vor der Pleite? Aus für Auhagen, BTTB, Gützold, Pilz, Piko und Sachsenmodelle? Hat denn alles nichts genützt – nicht der vereinzelte Einstieg potenter Partner, nicht das hundertfache Engagement motivierter Mitarbeiter, auch nicht die tausendfache Solidarität weiterdenkender West-Modellbahner? Hat es diese Solidarität überhaupt gegeben?

Hoffen mögen dies wohl manche; belegen freilich kann es keiner. Fest steht indes, daß die ostdeutschen Hersteller von Modellbahnen und Zubehör ohne den West-Markt einpacken können: entlassen, schließen – abgewickelt. Aus der Traum; ein Traum, der einstmals, wie viele andere im real existierenden Sozialismus, unter ungleich schwierigeren Bedingungen als hierzulande geträumt – und auch verwirklicht wurde.

Die Geschichte der Modellbahn-Industrie – genauer: der Modellbahn-Hersteller – in der ehemaligen DDR kann und soll hier nicht geschrieben werden. Weder weinerliche Nostalgie noch neudeutsche Wurstigkeit sind dazu angetan, Hunderte von Arbeitsplätzen und Abertausende von Ideen zu retten. Denn:

An Ideen hat es den Modellbahnern und den Modellbahn-Produzenten zwischen Ostsee und Erzgebirge vor, während und nach der deutschen Teilung wahrlich nicht gemangelt. Die besten Ideen indes wurden von einer fatalen Staats-Ideologie vierzig Jahre lang ebenso konterkariert, wie sie nun innerhalb von vier Jahren von den Gesetzen der freien Marktwirtschaft stranguliert zu werden drohen.

Wir wollen uns nicht zu der Behauptung versteigen, daß die wahren Pioniere der Modellbahn-Entwicklung nach 1945 einzig in Sachsen oder Thüringen gewirkt hätten; unbestreitbar ist jedoch, daß die vom System verordnete Abschottung und der durch das System bedingte Mangel einen Erfindungsreichtum und eine Innovationsfreude auslösten, wie sie logischerweise und gottlob kein westdeutsches Pendant haben konnten. Abschottung und Mangel bei gleichzeitiger Orientierung auf devisenträchtige Absatzmärkte im Westen: In diesem schier unmöglichen Spagat, aus dieser Quadratur des Kreises heraus entwickelten findige Konstrukteure in Sonneberg und anderswo in den sechziger Jahren die Piko-Güterwagen, beispielsweise – und beispielhaft in einer Technologie, die bis heute fachlichen Respekt fordert.

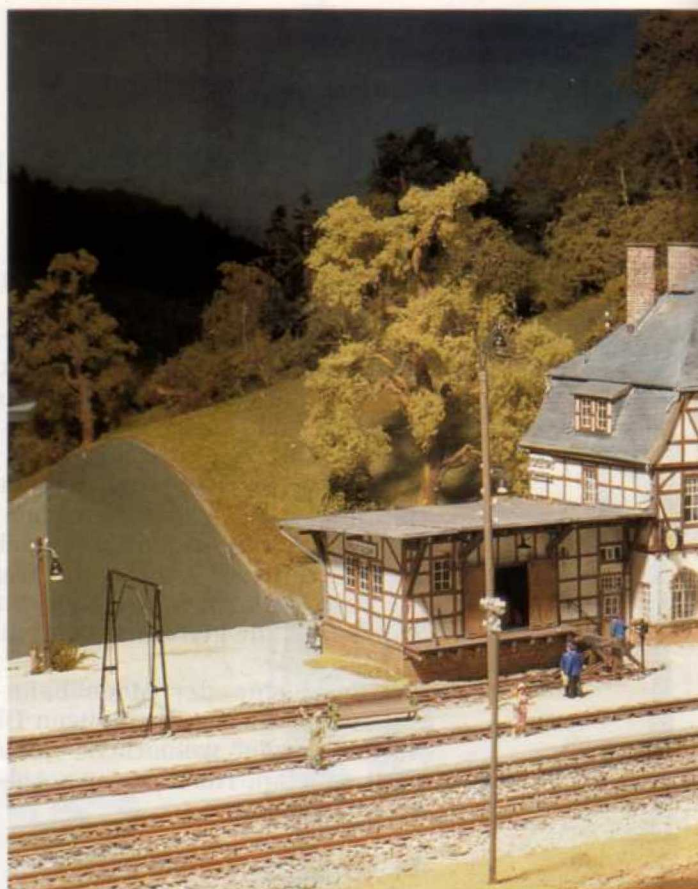
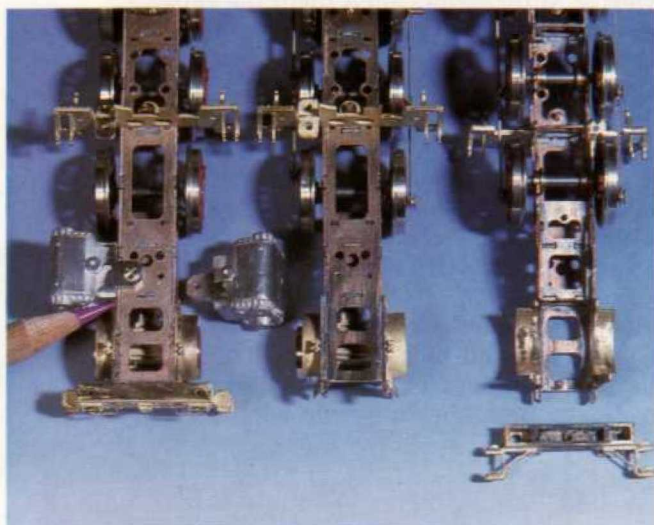
Die Piko-Güterwagen sind nicht das einzige „Modellbahn-Thema Ost“, das uns in dieser und den kommenden Ausgaben stärker als bisher beschäftigen wird – und beschäftigen muß, denn für die Modellbahn-Industrie in den neuen Ländern ist es fünf vor zwölf. In einer solchen Situation kann es nur von nebensächlicher Bedeutung sein, ob alte Seilschaften zu viel oder neue Käufer zu wenig Einfluß (oder umgekehrt) haben: Entscheidend ist, daß diese Industrie – größere wie kleinste Produzenten – zumindest die Chance für eine marktorientierte Zukunft erhält, zu der ein vom staatsideologischen Ballast befreites Erbe sie allemal berechtigt.

Darum – und nur darum – sei sie nicht vergessen, die Solidarität: in der partnerschaftlichen Kooperation der Firmen wie in der fairen Berichterstattung der Fachpresse oder der kalkulierten Kaufentscheidung der Modellbahner.

Michael Meinhold

Dipl. Ing. Ulrich Meyer führt uns in seine Philosophie ein, Modelleisenbahnen – und das zur Reichsbahnzeit – zu bauen.
Ab Seite 52

Unsere Titelstory: Jan Bruns nahm Urlaub und hat sich für die MIBA eingehend mit der neuen Weinert-86 befaßt. Im ersten Teil seiner Bausatzreportage berichtet er ab Seite 10 über die Fahrgestellmontage; unsere Stipvisite zum Thema Vorbild beginnt auf Seite 8.



Thomas Becker faßt zusammen: die Entwicklung von Güterwagenmodelle nach Vorbild der DR. Neben Betrachtungen der Produktpalette findet sich ab Seite 36 auch Interessantes zur jeweiligen Vorbildherkunft.

Hermann Grimrath empfindet handelsübliche Oberleitungen als erheblich zu grob, unmaßstäblich und wenig vorbildorientiert. Er baut daher selbst. Wie, erfahren Sie – im ersten Teil – ab Seite 42.





MIBA

MINIATURBAHNEN

2/93

ZUR SACHE	3	Konzepte und Detaillösungen: Optimierung von Modellfahrzeugen (3)	66
LESERBRIEFE	6		
VORBILD + MODELL			
Lady Crottendorf	8	Einfacher, aber effektiver Motor- und Getriebeeinbau: 55 km/h für die 55	49
Hochkonjunktur für DR-Güterwagen (1)	36		
SELBSTBAU-PRAXIS			
Bausatz der Baureihe 86 von Weinert: Tenderlok für jeden Einsatz (1)	10	Projektgruppe mit Erfolgserebnis am Moll-Gymnasium in Mannheim Hurra, die Schule baut – Modelleisenbahnen!	70
ELEKTROTECHNIK			
Zugerkennung mit Barcode-Leser für bis zu 100 Züge	24		
MODELLBAHN-ANLAGEN			
H0-Modul mit landwirtschaftlichem Lagerhaus: Baywa, Raiffeisen & Co.	32		
Das war die Reichsbahnzeit in Hessen und Thüringen: Einmal 3. Klasse von Petershagen nach Maxhausen, bitte!	52		
MODELLBAHN-GRUNDLAGEN			
Reine Nervensache: Modell-Oberleitung – selbstgebaut (1)	42		
		MODELLBAHN-TECHNIK	
		MODELLBAU	
		NEUHEITEN	18
			78
		NEUE BÜCHER	60
		PANORAMA	62
		TERMINE	82
		VORSCHAU	98
		IMPRESSUM	98

Titelbild:

*Schwarze Lady in der Winternacht:
Günter Kühn setzte am 17.12.1987 die
86 1501 beim nächtlichen Umsetzen in
Crottendorf ob. Bf. effektiv in Szene.
Mit geöffneter Feuertür zieht der Lokfüh-
rer bei 19 Minusgraden seine Maschine
für die Rückfahrt nach Schlettau vor.*

MIBA 11/92 „Brückenschlag“

Fachbegriffe

Als langjähriger MIBA-Abonnent und echter Eisenbahner hat es mich besonders gefreut, in der MIBA diese Reportage, noch dazu aus unserem Gebiet, lesen zu können.

Dem Autor sind allerdings einige Fehler unterlaufen:

Die KBS Nürnberg-Amberg-Schwandorf heißt seit dem letzten Fahrplanwechsel nicht mehr 860, sondern 870.

Erkundigungen wurden sicherlich bei der BD Nürnberg eingeholt und nicht bei der DB Nürnberg. Ganz sicher aber nicht bei der Bahnmeisterei Amberg; diese Dienststelle gibt es nämlich seit dem 1.5.79 nicht mehr. Als „letzter Bahnmeister“ von Amberg (Bm Amberg) bedauere ich dies persönlich ganz besonders!

Die DB verfügt bekanntlich über mächtige Eisenbahnkrane und hätte diese sicherlich nicht von den DSB (= Dänische Staatsbahnen) ausleihen müssen.

Und: Bautruppführer (richtig: Hauptwerkmeister/Bau Koller vom Baubezirk Amberg der Bahnmeisterei Schwandorf) hat das Gleis nicht selbst, sondern durch die Gleisbaufirma trennen lassen.

Das Förderband (für das Einbringen des Schotters) konnte nicht eingeklinkt werden (mit „Klingen“ hat dieser Vorgang nichts zu tun), es wurde eingehängt.

Und außerdem gibt es keine Schienenroste, die nennen sich Gleisjoche.

Diese Anmerkungen nur nebenbei – ich will mich nicht als Schulmeister betätigen, bin aber der Auffassung, daß Fachausdrücke und sonstige Bezeichnungen auch richtig gewählt werden sollten.

Dipl.Ing. Weiß;
Bm Schwandorf, Poppenricht

König Kunde

Wollte man vor zwei, drei Jahren eine Preisliste von einem der ach so preiswerten MIBA-Inserenten (Fachhandels-„Profis“) haben, schickte man diesem einen rückfrankierten Briefumschlag zu, und bekam postwendend die gewünschte Preisliste in Form einer Kopie zugesandt. Wohl gemerkt: Ich spreche vom Fachhändler, nicht von Herstellern und ihren aufwendigen Katalogen!

Heute nennen viele Händler solche Preislisten „Hauskataloge“ und verlangen für diese „Druckerzeugnisse“ fünf, sechs, acht oder gar zehn Mark.

Und kauft man dann bei ebendiesem Händler die begehrte Ware ein, und bittet danach höflich um Gutschrift des Katalogpreises, wird man mit dem Hinweis auf die sowieso schon äußerst günstigen Preise förmlich abgeschmettert.

Ich persönlich halte das für eine Unverschämtheit, wäre aber daran interessiert,

wie andere Hobby-Eisenbahner darüber denken.

Norbert Chr. Giloy, Hann. Münden

MIBA 12/92 Leserbrief:

„Eidgenössischer Einspruch“

Einspruch, Euer Ehren

Herr Jakob Schmid aus Winterthur ist bestimmt ein guter Schweizer. Ob er auch ein adäquater „Eidgenosse“ ist, muß ich zu seinen Gunsten bezweifeln.

Was, um alles in der Welt, ist denn diskriminierend, wenn der Verfasser die SBB-Lok der Reihe 460 respektvoll als „Maschinchen“ bezeichnet? Noch dazu in einem Artikel, der der schweizerischen Ingenieurkunst allerbestes Know-how bescheinigt.

Als ich im Fachgeschäft erstmals das neue Roco-Modell der 460 sah, sagte ein mir unbekannter Nebenmann gerade: „Ist das eine feines Maschinchen!“ - und alle weiteren Anwesenden nickten anerkennenden Beifall.

Hieran mußte ich denken, als ich den Leserbrief des Herrn Schmid las. Auch gestehe ich es Herrn Schmid gerne zu, daß seinem bezaubernden Eisenbahnland ein Platz in Europa zusteht und auch daß er stolz darauf ist. Aber bei der chauvinistischen Äußerung, daß „dieser herablassende Ton“ ihn an frühere Zeiten erinnert „an die man nicht gerne zurückdenkt!“, da scheint mir bei ihm die Lok aus den Gleisen zu fliegen.

Auch daß die Schweiz ein Transitland ist und hohe Mittel in die entsprechenden Fernstraßen investiert, will ich gerne bestätigen. Aber ist dieses Problem denn ein schweizerisches? Ich möchte doch meinen, daß in Deutschland ein höheres Straßenverkehrsaufkommen – ohne Vignette – bewältigt werden muß. Wobei die Tonnage doch wohl nur sekundär zu sehen ist.

All dies hat seit heute auch einen aktuellen Charakter bekommen, nachdem die Schweizer Bürger gegen den Beitritt zum EWR votiert haben.

Ich bin ein Fan schweizerischer Eisenbahnen und ihrer phantastischen Strecken um, durch und über die Berge. Daher ist es ein großer Wunsch von mir, einmal über den Gotthard zu reisen – und ich werde es eines Tages auch in die Tat umsetzen. Vielleicht winken Sie mir dann einmal zu, Herr Schmid.

Hermann Kretschmar, Olsberg

Galvanischer Knoten?

Seit einigen Wochen haben wir auf unserer Anlage ein Problem, welches von allgemeinem Interesse sein dürfte.

Wir betreiben im Clubheim eine Zweileiter-Gleichstromanlage mit Roco-Neusilber-Gleisen. Zur Überwachung des Besetztzustandes der einzelnen Gleise ha-

ben wir eine Blockstellensicherung auf einer Elektronikarte aufgebaut, welche mit einer Überwachungsspannung von 2 V arbeitet.

Bei reinem Fahrbetrieb, d.h. die Triebfahrzeuge fahren ununterbrochen, treten keine Schwierigkeiten auf. Steht jedoch ein Fahrzeug in einem Blockabschnitt, und das auch noch für einen längeren Zeitraum, ist die Maschine kaum mehr zum Anfahren zu bewegen. Auch auf vorher einwandfrei zu befahrenden Gleisabschnitten treten die gleichen Störungen dann plötzlich auf.

Nach einer gründlichen Reinigung der Radreifen mit Glashaarradierer oder Diamantschwamm beginnt das Spiel nach kurzer Zeit von neuem.

Alle Schienen und Radreifen werden regelmäßig gesäubert, unsaubere Schienen und Radreifen sind auszuschließen.

Wir vermuten nun, daß durch die anliegende Überwachungsspannung, welche bei stehendem Triebfahrzeug ja einen geringen Strom über die Räder fließen läßt, ein galvanischer Effekt auftritt, der die Stromabnahmefähigkeit der Radreifen negativ beeinflusst.

Übrigens tritt dieser Effekt am häufigsten bei brünierten Rädern auf.

Frage an die MIBA-Leser: Wer hat ähnliche Probleme, und wie können diese in den Griff bekommen werden?

Auf unsere Überwachungsspannung können wir nicht verzichten, da die Anlage damit gesteuert wird.

Für Antworten aus dem Leserkreis schon jetzt unseren Dank.

MEC Großalmerode,
Herbert Kuhrmann, Großalmerode

MIBA 12/92, Fleischmanns neue 55

Eine zuviel

Die MIBA-Tests sind immer besser und präziser geworden. Sowohl in der Maßtabelle, vor allem in der Meßwerte-Tabelle werden alle wichtigen Maße berücksichtigt – eine genau richtige Mischung!

Allerdings wurde im Test vergessen darauf hinzuweisen, daß die Fleischmann 55 mit den Rädern der 56er ausgerüstet ist; bemerkt habe ich diesen Fehler beim Nachzählen der Speichenzahl. Richtig müßten es 16 sein, aber eine zusätzliche (total 17) hat sich hineingemogelt.

Nikola Paivc, HR Zagreb

ICE-Vorspann?

Beim Studieren der Besprechung von Fleischmanns-55er hat sich bei mir wieder einmal die Faust geballt angesichts der altertümlichen Technik, die uns Modellbahnern immer noch – für viel Geld – angeboten wird.

Eine Modellok mit einer Anfahrspannung

von 3,6 V und einer Spannung von 4,5 V (bei der dem Vorbild angelehnten Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h) bleibt mir als Liebhaber von Rangiermanövern – und davon soll es ja eine ganze Menge bei der Spezies Modellbahner geben – ein Regelbereich von ganzen 0,9 V zur Abwicklung des vorbildgerechten Betriebs übrig. Mein Trafo zu Hause hat einen Regelbereich von 0 - 12 V; den möchte ich auch gerne nutzen können. Und nicht mit der im Prinzip Rangierlok dem ICE – ohne Fahrzeitverluste – Vorspann leisten können!

Es ist erschreckend, daß eine renommierte Firma ein Lokmodell präsentiert, welches äußerlich voll auf dem Stand des 20. Jahrhunderts ist, aber mit einer Antriebstechnik aus der Gründerzeit der Elektrik aufwartet.

Wie lange noch wird uns die Nürnberger Firma mit zu hohen Spurkränzen, zu kleinen Radsatzinnenmaßen (das korrekte Innenmaß nach NEM und NMRA beträgt 14,3 mm, und nicht 14,2 mm wie im Test angegeben), und diesem furchtbaren Rundmotor das Leben schwer-, den Geldbeutel hingegen leichter machen.

Heute gibt es bald in jedem Kaufhaus billige 5-polige Motore, welche mit Schnecke und großer Schwunzscheibe versehen, jedem Modell zu vernünftigen Fahrleistungen

verhelfen; wer es etwas feiner, komfortabler, haben will, steckt halt einen Glockenankermotor in die (vorbereitete!) Maschine.

Zu alledem hat die Maschine, infolge der zu hohen Spurkränze, auch noch ein falsches Kuppelachs-Radstandsmaß!

Frage: Was soll bei einer vierfach gekuppelten Lok denn bitteschön entgleisen, wenn die Spurkränze mal nur 0,9 mm aufweisen?

Warum muß bei einem solchen Modell ein riesiger Aufwand mit Präsarbeiten, Füllstück, Zusatzzahnradern und Faulhaber-Motor getrieben werden, um schließlich eine akzeptable Endgeschwindigkeit und eine Loklänge Auslauf zu erreichen?

Mathias Hellmann; Pforzheim

MIBA 12/92 „Rocos neue 50 2840“

Schreien in der Wüste

Die in allen Fachpresse-Organen so oft geäußerte „konstruktive Kritik an der Industrie“ scheint sich nur als „Schreien in der Wüste“ zu entpuppen.

Zumindest entsteht für mich mittlerweile dieser Eindruck. Seit Jahrzehnten wird die Industrie gebeten, der Stromabnahme und den Fahreigenschaften höchste Aufmerksamkeit zu widmen, beides bei Neu-

entwicklung nach höchst möglichen Maßstäben auszuführen.

Bei der Auslieferung von Rocos neuer 50er und nach dem Studieren des MIBA-Tests wurde mir klar, daß wiederum eine Chance nutzlos vertan worden ist:

Die Stromabnahmebasis der Lok ist mehr als mager ausgelegt, statt fünf Achsen werden nur zwei genutzt, (und – ich konnte es zunächst gar nicht glauben) beim Kurvenfahrten ist es dann tatsächlich nur noch eine Achse.

Warum sind die Kuppelachsen allesamt starr gelagert? Allradauflage und deren konstruktive Lösung muß doch wahrlich nicht noch erst erfunden werden.

Zur Erhöhung und Verteilung der Zugkraft wird bei dem Modell der Tender und die Lok angetrieben – Bravo! Aber: leider ohne Haftreifen. Zumindest auf dem vierten Kuppelradsatz wäre diese Einrichtung sinnvoll gewesen; Roco hätte bestimmt ein echtes Kraftpaket anbieten können.

Bleibt zu hoffen, daß Roco bei der zu erwartenden Vielzahl an echten Varianten bisher Versäumtes nachholt.

Marcel Michiels; B-Mortsel-Antwerpen

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns das Recht zur sinnwahren Kürzung vor.

H0- + TT-CLUB INTERNATIONAL

Was mehrere tausend Z- und N-Freunde in nahezu 30 Ländern teilweise bereits seit Jahren mit Erfolg vormachen, sollten **H0- und TT-Bahner** auch können: Spezial-Insider-Infos (keine Modellbahn-Zeitschrift!), gemeinsame Ausstellungen und Stammtische, "**Alles über H0 + TT**", Unterstützung bestehender H0- und TT-Vereine, Pressedienst, Club-Sonderwagen u.v.m. - **Infopak**et gegen DM 2,- in Briefmarken oder Internationalen

Antwortschein vom

H0- + TT-CLUB INTERNATIONAL

Breite Straße 43, D-O-3400 Zerbst

Und für all diejenigen, die sich nicht so recht an H0 und TT begeistern können, dafür aber mehr an N und Z, zwei Adressen:

N-CLUB INTERNATIONAL, Weiherstraße 16, D-W-5910 Kreuztal 4

Z-CLUB INTERNATIONAL, Pfitzerstraße 10, D-W-7000 Stuttgart 1

"Modellbahn-schönstes Hobby der Welt"



Lady Crottendorf