



E 10.1 von Roco:

Flaggschiff einer Ellok-Generation



DIE NEUE LUST AM BASTELN: BLOCKSTELLE LEINAKANAL ● THEMA START:
GLEISPFLEGE ● SELBERMACHEN: BESCHRIFTUNGEN FÜR JEDERMANN

Dies dürfen gerade die Modellbahner mit Fug und Recht von sich behaupten, denn sie haben ein besonders vielseitiges Hobby gewählt. So viele Facetten hat diese Freizeitbeschäftigung, daß kein einzelnes Modellbahnerleben ausreicht, sie alle kennen, geschweige denn sie praktisch beherrschen zu lernen.

Überhaupt: Was kann schöner sein, als ein Leben lang zu lernen, vorausgesetzt, hinter dem Lernen steht nicht allzu starker Druck von Schule oder Berufswelt. Mir jedenfalls geht es etwa so: Wenn ich lange Zeit keinen Anlagenunterbau mehr erstellt habe, muß ich diese Arbeit zunächst einmal wieder erlernen.

Dabei greife ich auf meine halbvergessene Erfahrung zurück; selbstverständlich hilft mir auch der Austausch mit meinen Redaktionskollegen. Schließlich steht darüber hin und wieder etwas in der MIBA oder in anderen Modellbahnzeitschriften.

Mache ich mich an einen Kleinserien-Lokbausatz mit einer Menge Probleme, deren Lösung selbst die Hersteller nicht einmal mitbedacht haben, dann muß ich wieder anfangen: Nun malträtiere ich meine Drehbank, eine harte Lehrmeisterin, und mit Glück und Beharrlichkeit kommt auch meistens etwas Akzeptables heraus. Ähnliches gilt für eine Schaltung mit mir bislang noch unbekannten elektronischen Elementen oder für das Gleisplanzeichnen am Computerbildschirm. Langer Rede kurzer Sinn: *Die MIBA braucht mehr Beiträge für Modellbahner, die sich in diesem Sinn als Anfänger verstehen.*

„Werden wir schon schaffen“, höre ich das MIBA-Team wie aus einem Mund rufen. Aber es gibt noch eine andere Sorte Anfänger, diejenigen nämlich, die bei Null beginnen. Für sie war die Zeitschrift *Modellbahn-Start* gedacht. Auch der MIBA-Verlag konnte damit die Zielgruppe „absolute Anfänger“ nicht erreichen. Deshalb wurde *Modellbahn-Start* eingestellt. Wir laden die *Start*-Leser ein, zur MIBA zu kommen. Sie gehören mittlerweile ja schon zu den Fortgeschrittenen.

Und wir entwickeln weiter Konzepte für den Modellbahnnachwuchs. An die absoluten Anfänger muß doch irgendwie heranzukommen sein! Unser Hobby braucht sie dringend, um weiterleben zu können. Auf diesem Gebiet sind wir vom MIBA-Team – und für die gesamte Modellbahnfachpresse gilt dies ebenso – leider noch immer recht blutige Anfänger.

Bertold Langer

Anfänger sind wir irgendwie alle ...



Kleinserienfahrzeuge nach Vorbild der Wangerrooger Inselbahn behandelt unser Beitrag auf Seite 42.

Wie kommt man zu realistischen und individuellen Reklamebeschriftungen, Bahnhofs-Schildern etc.? Günter Kühn stellt auf Seite 20 seine Methode vor.

Beileibe nicht nur für Anfänger dürfte unser heutiges „Thema Start“ interessant sein: Ab Seite 72 beschäftigen wir uns mit der Gleispflege.



MIBA

MINIATURBAHNEN

9/93



„Auf Herz und Nieren“ wird das neue Roco-Modell der E 10 getestet. Und natürlich haben wir auch eine Menge Vorbildinformationen über dieses klassische DB-Zugpferd parat. Lesen Sie die E 10-Story ab Seite 60.

Fotos:

R. Knipper (1), L. Kuhl (2),
B. Ottersbach (2)

Im dritten Teil unserer Artikelserie „Fliegende Überholung“ erfahren Sie u.a. etwas über die Möglichkeiten, Betrieb zu machen. Überholung auf dem linken Streckengleis und die Zugbildungsvorschläge im Modell werden Sie interessieren: Seite 50.



Titelbild:

Die klassisch-schöne Linie der damaligen Neubau-Ellok E10.1 gibt das Roco-H0-Modell meisterhaft wieder.

Foto: ots

ZUR SACHE	3
LESERBRIEFE	6

SELBSTBAU	
Blockstelle Leinakanal	10

AUSSTELLUNGEN	
Op no Jläbbech zom ECGL	18
Modellbahnwaggons als Kunstobjekte	25
Die Großen unter sich	34
Luzern wirft seine Schatten voraus	48

MODELLBAU	
Computerdesign für die Modellbahn	20

ELEKTROTECHNIK	
Selectrix mit ABS	30

KLEINBASTELEIEN	
Straßenbahn-Endschleife	37

MIBA-TEST	
Schmalspur-Inselbrummer	42
Neubaustar	66

PLANEN + FAHREN	
Fliegende Überholung im Rampen-Licht (3)	50

VORBILD + MODELL	
Die feine Dame des Neubauprogramms	60

THEMA START	
Picobello	72
Normen für Radsatz und Schiene	78

GLEISPLAN-WETTBEWERB	
rotring wird 65	82

NEUHEITEN	8
	86

PANORAMA	26
-----------------	----

BÜCHER	38
---------------	----

KLEINANZEIGEN	58
----------------------	----

VORSCHAU	106
-----------------	-----

IMPRESSUM	106
------------------	-----

MIBA 7/93, Neuheiten

Nietje voor Nietje ...

Daß Sie manchmal Überschriften in Fremdsprachen prägen, finde ich eine prima, etwas verspielte Art, Ihren deutschen Lesern etwas mehr Gefühl für Fremdsprachen beizubringen – eine vielleicht sogar sehr notwendige Sache! Was Sie sich jedoch diesmal auf S. 91 oben geleistet haben, ist weder deutsch noch niederländisch, und mein guter Freund Flippie Friskorn wird sich bestimmt halb tot gelacht haben! Wenn ich dieses „Nietje voor Nietje Kwaliteit“ buchstäblich zurückübersetze ins Deutsche, dann steht da „Heftklammer für Heftklammer Qualität“ – und das werden Sie wohl nicht gemeint haben!

Wenn Sie etwa „Niete für Niete Qualität“ richtig übersetzen wollen, muß es heißen: „klinknagel voor klinknagel kwaliteit“, oder kurz gefaßt und mit Diminutiv: „Nageltje voor nageltje kwaliteit“.

Wenn Sie mal wieder niederländische Überschriften prägen wollen, werde ich Sie gern beraten!

Roelof de Laat, Bergisch Gladbach

MIBA 7/93, Hüben und Drüben

Replikawürdig?

Es ist nicht zu bestreiten, daß Solidarität jetzt mehr gefragt ist, als je zuvor. Doch darf dieses Solidaritätsverständnis m.E. nicht dazu führen, daß wir ein österreichisches oder italienisches Modellbahnerzeugnis ablehnen, dafür ausschließlich deutsche – und hier vor allem ostdeutsche Hersteller beim Kauf berücksichtigen. Schließlich kaufen wir ein Modellfahrzeug ja nicht, um der heimischen Industrie auf die Sprünge zu helfen, sondern weil uns eben dieses oder jenes Modell gefällt – sowohl was das Aussehen, als auch den Preis betrifft.

In den achtziger Jahren hatte ich die Möglichkeit, eine ganze Reihe von Piko-Modellen zu erwerben. Die Preise hinkten, wie Herr Bogusch völlig richtig bemerkte, unseren gewohnten Vorstellungen gewaltig hinterher! Erst mit dem Erscheinen der BR 95, BR 38 und BR 56 wurden die Ost-Preise den unseren in etwa angeglichen. Dafür aber wurde auch manches an Verbesserungen geboten! Die neuen Preise entsprachen dem gestiegenen Qualitätsniveau.

Fragwürdig wird aber das Preis-Leistungsverhältnis bei der lange erwarteten

BR 84 von Hruska-Permot. Als „Replika“ auf der Messe '92 angekündigt, zeigt sich bei Auslieferung, daß sie wirklich nichts anderes ist, als eine Wiederauflage des Modells aus den 60er Jahren. Verglichen mit Prospektabbildungen aus dieser Zeit, wurde äußerlich nichts geändert! Augenscheinlich sind in der Tat die alten Formen wieder zum Einsatz gekommen, um die alte 84er wiedererstehen zu lassen. Allerdings frage ich mich, woher nun der stolze Preis von DM 250,- herkommt!

Da hätte ich vielleicht doch besser abgewartet, ob nicht ein anderer Hersteller mit dem know how von heute über kurz oder lang ein wirkliches „Modell“ der BR 84 entwickelt und dem Modellbahner anbietet!

Peter Martin, Bergsteinfeld

MIBA Leserbriefe

Berufener Mahner ...

Die Leserbriefe mit den o.g. Themen haben mich derart beeindruckt, daß ich meine, zum Abschluß dieser Gelegenheit müßte doch wenigstens eine besonnene Stimme gehört werden. Vor allem hat mich die Gehässigkeit Herrn Preisler in seinem Brief „Wider den Dioramismus“ tief erschüttert.

Die MIBA hat glücklicherweise keine Stellungnahme zu den Briefen genommen. Das wäre dann angezeigt gewesen, wenn sie die Industrie hätten vor Irrwegen warnen wollen, aber das sehe ich nicht. Da die Detaillierung nicht mehr gesteigert werden kann, wird die Verbesserung der Fahreigenschaft ganz zwangsläufig kommen. Dafür ist die MIBA berufener Mahner und Antreiber!

Gottfried Dohler, Hildesheim

MIBA 7/93, Vitrine ohne Glas

Aus der Seele gesprochen

Mit Freude habe ich gerade die Lektüre MIBA 7/93 vorerst beendet. Mit diesem Artikel stellen sie eine Anlage vor, die mich vom Konzept seit Jahren in meinen Bleistift- und Papier-Planspielen beschäftigt.

In diesem Zusammenhang möchte ich Sie bitten, sich doch in der MIBA intensiver der hier dargestellten Periode zu widmen. Es geht dabei nicht so sehr um die Darstellung von Triebfahrzeugen und Wagen, sondern vielmehr um

das Drumherum: Epochenrichtige Darstellungen von Signalen, Weichenantrieben und -laternen, Dienstgebäuden, Ausstattungen von Bahnsteigen oder Dienstgelände wie Betriebswerken – kurz gesagt, all das, was die Atmosphäre einer gelungenen Anlage ausmacht.

Ich bin der Überzeugung, daß es vielmehr ernsthafte Anhänger dieser Periode gibt, als es uns momentan das Übergewicht der ICE-Darstellung und -Berichterstattung glaubhaft machen will.

Sie finden hier ein reiches Betätigungsfeld, das von anderen Publikationen noch nicht besetzt oder gar ausgereizt wäre.

Peter Kürschner, Hamburg

MIBA Leserbriefe

Lieferzeiten und Ersatzteile

Jeder Modellbahner kennt wohl das Problem: wenn Ersatzteile gebraucht werden, dann in der Regel sofort! Meistens wird der Weg über den Fachhandel eingeschlagen, d.h. der Händler bestellt für den Kunden. Dies bedeutet jedoch oft lange Wartezeiten, da der Händler nicht jedes Teil einzeln bestellen kann (oder will?).

So benötigte ich einen Triebtender für eine Lok. Nach mehreren erfolglosen Versuchen über verschiedene Händler (samt Falschliefungen) versuchte ich den direkten Weg. Fazit: Mittwoch telefonisch beim Hersteller bestellt, Samstag erhalten (3 Tage!).

Deshalb an dieser Stelle ein dickes Lob und Dankeschön an die Firma Trix für die schnelle Abwicklung.

Es liegt also nicht immer am „Können“, sondern hauptsächlich am „Wollen“.

Dieter Frauenschläger, Hechingen

MIBA Leserbriefe

Marktführerrüge

Seit mehr als 50 Jahren bin ich dem Hause Märklin und seinen Produktionen zu meiner großen Freude verbunden. In den letzten Jahren jedoch wird meine Freude immer leiser!

Die württ. C – angekündigt als „eingereicht für Dampf“, wurde seinerzeit ausgeliefert mit der Erklärung: „Die Elektronik ist für den Dampfgenerator zu schwach“. Also mußte ich selbst einen Weg suchen – und finden – meine beiden Loks mit Generatoren auszustatten.

Damit nicht genug: Unter Last lief der Tender seitlich versetzt zu den Maschinen – auch hier mußte erst Abhilfe geschaffen werden. Manchmal kommt da schon die Vermutung auf, hier werden Halbfertigfabrikate ausgeliefert.

Was mich ganz besonders ärgert: Manche Märklin-Produkte erscheinen im Katalog bereits mit dem Zusatz: „werkseitig ausverkauft“. Entschlossener kann man eigentlich Kunden nicht mehr vor den Kopf stoßen!

Auch das Beziehen von Ersatzteile kann sich mitunter zu einem wahren Marathonlauf ausdehnen.

Im Ärger gehen gute Erfahrungen schnell unter, und vorbei ist es mit der alten Freude!

Konsequenz? Ja. In den nächsten Jahren werde ich mich mit Neuanschaffungen von Marktführer sehr zurückhalten; andere Mütter habe auch schöne Töchter!

Martin Hopf, Vellberg

MIBA 7/93, Vitrine ohne Glas

Anachronismen

Langjährigen MIBA-Lesern dürften meine Ausführungen in der MIBA der 70er Jahre bekannt sein, welche sich mit Einzelheiten der historischen Entwicklung des Eisenbahn-Signalwesens befaßten. Ich möchte mir daher erlauben, zur Anlage Herrn Dr. Woska einige Anmerkungen zu machen.

Zunächst zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn. Von einem Weiterbestehen der KPEV in den Jahren 1920-1925 kann keine Rede sein:

Nach Reichsverfassung vom 11.08.1919 wurden die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs dem Reich unterstellt. Mit dem Staatsvertrag vom 31.03.1920 wurde die Gründung der Deutschen Reichsbahn zum 01. April 1920 beschlossen. 1924 schließlich erfolgte der Übergang der Deutschen Reichsbahn in die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft.

Bei der auf dem Titelbild abgebildeten Ausfahrtsignal-Gruppe haben sich einige Anachronismen eingeschlichen, die vielleicht doch geändert werden sollten. Folgende Details an den Hauptsignalen sind nicht epochegerecht: Die Schmalmasten der Weinert-Signale entsprechen der geschweißten Ausführung der DB ab ca. 1950¹⁾.

Aufgestellt sind die damals neuen Hauptsignale. Diese Signale ersetzen die alten Länderbahn-Formsignale, in

Preußen die der Bauart „Jüdel“! Die neuen Hauptsignale erhielten aber von Anfang an den neuen Mastanstrich²⁾, der auf der Vorderseite der Masten rot/weiß ausgeführt wurde (ähnlich dem heute noch üblichen Anstrich).

Signale (außer Tageslichtsignale auf S-Bahnen) wurden bis Ende der 50er Jahre auf den meisten Bahnhöfen und Strecken noch mit Petroleum beleuchtet. Auf Bahnhöfen mit elektrischen Stellwerken hingegen herrschte die elektrische Signalbeleuchtung vor.

Die Darstellung der Propanbeleuchtung (Gasflaschen) ist daher nicht epochegerecht; die abgebildeten Gasflaschen können aber gegen Weinert-Reichsbahnlaternen ausgetauscht werden.

Die gelbe Blende im 2. Flügel zur Signalisierung des Signalbegriffs Hp2 (grün/gelb) wurde erst mit Erlaß vom 01.12.1948³⁾ in den westlichen Besatzungszonen eingeführt. Vorher wurde der Begriff Hp2 grün/grün dargestellt; hier wäre ein einfacher Scheibentausch vorzunehmen.

Zu den anderen Bildern der Bahnanlage im Beitrag fielen mir auch einige Ungereimtheiten auf: Die Prellböcke (früher „Bufferwehr“) der frühen Reichsbahnzeit waren ohne Ausnahme mit Puffern versehen!

Das auf der Anlage verwendete DKW-Signal, das sogenannte kombinierte Weichensignal (auch AEG-Signal genannt) wurde erst etwa 1928 eingeführt. Die richtige Signalisierung hätte über 4 einfache – mit den Zungenvorrichtungen zu kuppelnde – Weichenlaternen zu geschehen.

Ich bitte, meine Kritik nicht falsch zu verstehen! – Vielmehr freue ich mich über einen weiteren Modellbahner der Nachkriegsgeneration, der die Reichsbahnepoche als Anlagenthema wählte.

Literaturhinweise

1) Schmalmasten f. Hauptsignale, Musterblatt vom 22.06.1919 (EZA), 1920 genehmigt.

2) Einheitszeichnungen für Stellwerke „Anstrich der Haupt- u. Vorsignale, Mai 1916; genehmigt Berlin 22.06.1919 Eisenbahn-Zentralamt Berlin (EZA)

3) Profess. A. Buddenberg „Eisenbahn-Signalanlagen“ Band 2 Mech. Signalanlagen, Ausgabe 1958

Hans Pottgießer „Hauptsignale gestern u. heute“ Dumjahn 1980

Dipl. Ing. Ulrich Meyer, Bad Nauheim

MIBA 4/93 und folgende : Weichen

Wo ist die Doppelweiche?

Mit großem Interesse las ich in den letzten Ausgaben der MIBA die verschiedensten Beiträge zum Thema Weichen. Hierbei wird die Roco-Line-Weiche immer wieder wegen ihrer Schwellenanordnung als vorbildgerecht bezeichnet. Niemandem scheint aufzufallen, daß die Doppelschwelle hinter dem Herzstück (von der Weichenzunge aus gesehen) fehlt. Eine Begründung hierfür scheint nicht erkennbar zu sein. Ich habe mir auf Hamburger Gleisanlagen diverse Weichen angesehen und auch diverses Bildmaterial studiert – immer wenn die Weiche Doppelschwellen hatte, dann auch *hinter* dem Herzstück.

Ich will nicht abstreiten, daß die von Roco gewählte Form beim Vorbild existiert. Doch scheint die oben von mir beschriebene Weiche weitaus verbreiteter zu sein. Im Bahnhofskopf des Hamburger Hauptbahnhofs, Richtung Berliner Tor, finden man sogar Weichen gänzlich ohne Doppelschwellen. Es ist schon der eine oder andere Kritikpunkt am Roco-Line-Gleis geäußert worden, doch hierüber verlieren auch die größten Perfektionisten kein Wort. Warum eigentlich?

Und einen weiteren Punkt möchte ich hier ansprechen. Auf Seite 65 wird die Aussage getätigt: „Der Gleisabstand von 61,6 mm entspricht 5,36 m beim Vorbild, *er ist also relativ groß*“. Was für eine Abschwächung, beträgt der Regelabstand doch vier Meter! Traurig ist allerdings, welche Begründung unter anderem dafür gegeben wird: „Außerdem ist dieser Gleisabstand groß genug, daß selbst in den engsten Radien maßstäblich lange Schnellzugwagen aneinander vorbeikommen.“

Ich möchte keineswegs für eine pedantische Kritik plädieren, aber es sollten *alle* Hersteller eine gleich starke Kritik bekommen.

Eine Fachzeitschrift ist durchaus sehr meinungsbildend. Daher sollten sich sowohl die Autoren von einzelnen Themen, als auch die Redakteure vor zu einseitiger Berichterstattung hüten. Versuchen Sie bitte weiterhin die MIBA als ein neutrales Medium zu erhalten.

Norbert Vierjahn, Hamburg

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



Zugnummer als Zugnummer für 3a

Als unheilbarer Detailfetischist und Anhänger der Epoche 3 hoffnungslos auf die Jahre 1950 – 1963 fixiert und in traumatischen Anwandlungen mitunter heftig abstreitend, daß es davor oder danach überhaupt Eisenbahnen gegeben hat – als solcher also habe ich eine Entdeckung gemacht, die ich meinen Leidensgenossen nicht vorenthalten möchte:

Im Katalog von Wiederhold-Modellbau (Waldstraße 54, 63179 Oberthausen) findet sich ein winziges Teilchen, das – in des Wortes doppelter Bedeutung – eine echte Zugnummer darstellt: Gemeint sind feinste H0- und N-Nachbildungen der Zugnummerschilder, wie sie in der Epoche 3a, also in den fünfziger Jahren, auf der Pufferbohle der im Reisezugdienst eingesetzten Dampflokomotiven saßen. Ebenso wie der weiße Puffertellerwarnanstrich ein Erbe aus den Kriegsjahren, sollten sie ursprünglich in Zeiten allgemeiner Verdunkelung dem häufig ortsunkundigen oder zwangsverpflichteten Rangier- und Zugpersonal die Orientierung erleichtern und Mißverständnisse oder Unfälle verhüten. Wie der Puffertellerwarnanstrich hielten sich auch die Zugnummerschilder bis weit über das Kriegsende hinaus und wurden erst in einer DB-Vorschrift des Jahres 1961 als „künftig wegfallend“ bezeichnet.

Wiederholds Schilder werden als Satz mit geätzten Messingträgerblechen und feinen Schiebecildchen für 6 Nummern-Schilder geliefert.

Das Beschriften der H0-Schilder mit der entsprechenden Zugnummer kann mittels eines spitzen Bleistifts und Tippex-Papier erfolgen; anschließend mit farblosem Mattlack fixieren! Auf das erste Foto einer N-Lokomotive mit beschriftetem Zugnummerschild bin ich gespannt...

Alles in allem: Für mich als unheilbaren... (siehe oben) die ganz persönliche Entdeckung des Monats.

mm

Bild oben: 01 235 des Bw Treuchtlingen am 1.10.54 abfahrbereit in München Hbf.
Foto DB/Slg. Carstens

Umgesetzt ins H0-Modell: 01 1053 – umgebaut aus der Liliput 01.10 – vom Bw Kassel legt sich mit dem D 381 „München-Express“ Bebra nach Lübeck in die Kurve. Das Beschriften der Wiederhold-Schildchen hat es in sich ... Foto: ots

