

MINIATURBAHNEN



THEMA START: JOHN ALLENS TIMESAVER ● ANLAGE: VON KOTTSIEPEN
NACH WACKENTAL ● AUSSTELLUNG: TRIEBFAHRZEUGE IN LUZERN '93

Es ist schon eine ganze Weile her, aber ich kann mich noch sehr gut an erstaunte, verständnislose Blicke erinnern, als ich einen Gebäudebausatz erst einmal gnadenlos zersägte, um etwas ganz anderes daraus zu bauen. „Du machst ja das ganze schöne Häuschen kaputt!“ und: „Dafür haben wir dir das aber nicht geschenkt!“ So oder ähnlich lauteten damals die Kommentare. Vergleichbares Unverständnis begegnet einem aber gelegentlich heute noch, wenn man die nagelneue Lok in ihre Einzelteile zerlegt und die Säge in Aktion tritt.

Phantasie und fahrende Züge

Die meisten dieser Unmutsäußerungen stammen allerdings in der Regel von ausgesprochenen Nicht-Modelleisenbahnern. Schauen Sie sich aber bei Kollegen um, dann hat wohl gerade in den letzten Jahren die Neigung zu kreativer Bastlertätigkeit erheblich nachgelassen. Eigenbau passé? Angesichts übervoller Läden mit einem mittlerweile unüberschaubaren Angebot nur noch passiver Konsum? Eine intensivere Beschäftigung mit unserem Hobby steht dem eigentlich genau entgegen.

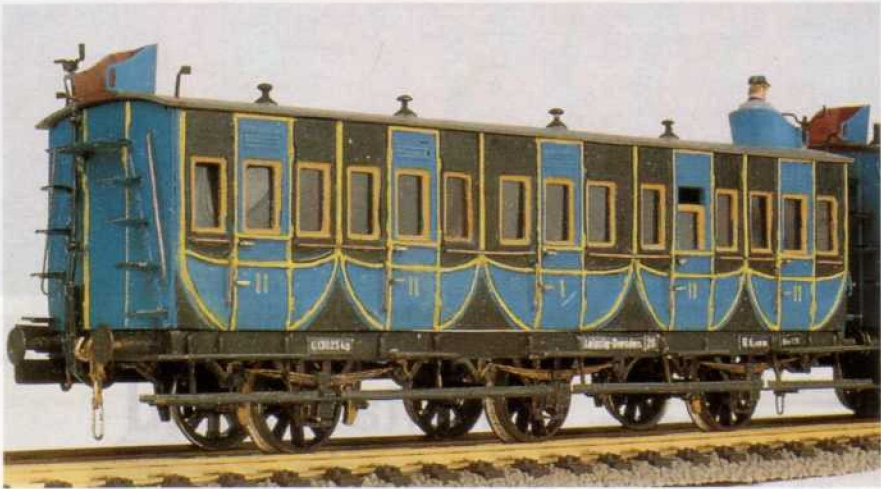
Denn die eigene Phantasie will durchaus gefordert sein, und sie braucht den nötigen Freiraum, um sich entfalten zu können; beides bietet uns die Modellbahnerei in besonders großem Maß. Für findige Tüftler gibt es noch ein weites Feld! Dabei braucht es sich keineswegs um spektakuläre Lokmodelle oder Anlagen zu handeln, so eindrucksvoll diese auf den ersten Blick auch erscheinen mögen.

Viel zu wenig Aufmerksamkeit wird meines Erachtens oft dem Betrieb, dem eigentlichen Eisenbahn-*Spiel*, geschenkt. Was nutzt schon ein perfekt gestaltetes Diorama, auf dem letztendlich viel zu wenig oder gar kein Betrieb stattfinden kann, um auch auf längere Zeit die Aufmerksamkeit zu fesseln? Die Eisenbahn lebt schließlich von *fahrenden* Zügen, Stillstand bedeutet hier im Großen wie im Kleinen ein schlechtes Zeichen. Phantasie ist deshalb schon bei der Planung gefragt.

Wir können dabei allenfalls Hilfestellung leisten, Ideen muß schon jeder selbst entwickeln. Die Umsetzung in die Praxis ist eine weitere Herausforderung. Denn dem tatsächlichen Funktionieren der geplanten Betriebsabläufe stehen zu oft die Eigenschaften des rollenden Materials entgegen. In diesem Zusammenhang sei nur auf die nach wie vor leidige Kupplungsfrage verwiesen. Erfahrungsberichte unserer Leser sind gefordert, nur so können wir am Ball bleiben.

Lutz Kuhl

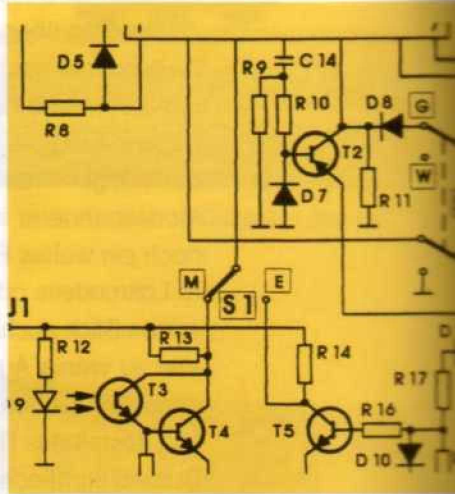
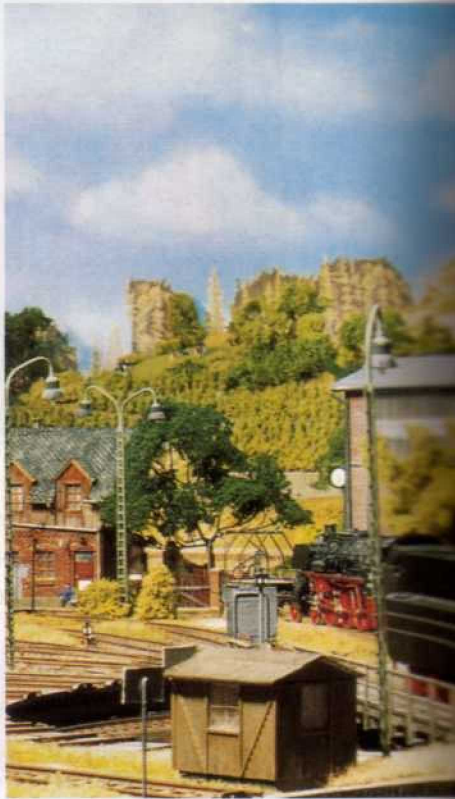
Foto: o/s

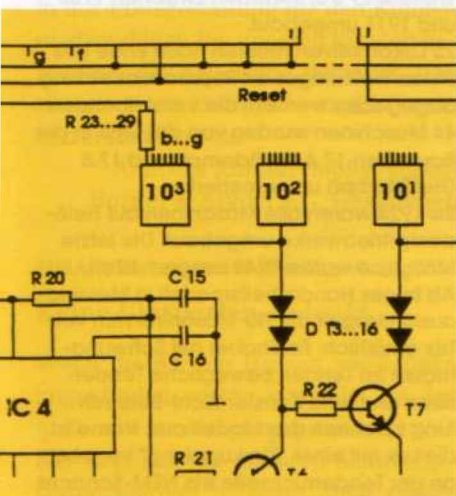
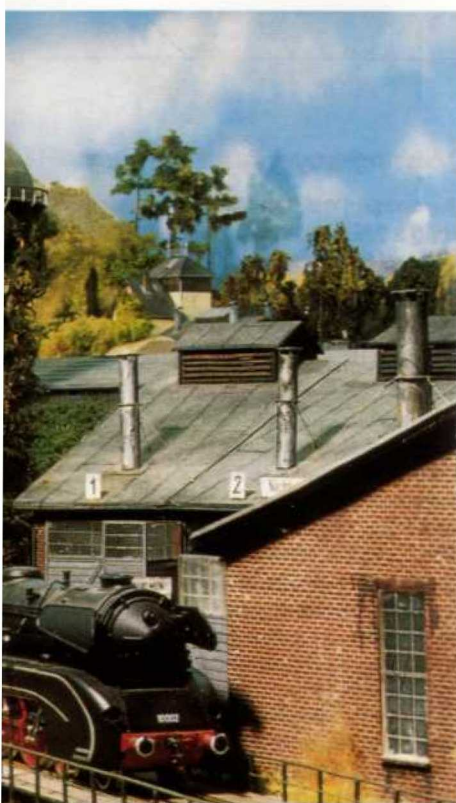


Die Luzerner Modellbautage haben sich als Plattform zur Präsentation hervorragender Modelle erwiesen. Ab Seite 8 berichten wir über die einmaligen Kleinode, die es in diesem Jahr in der Kategorie Fahrzeuge zu bestaunen gab.

Bruno Kaiser befaßt sich mit der Straßen- und Platzgestaltung des Marktplatzes in Miltenberg (ab Seite 44).

Foto: Bruno Kaiser





MIBA

MINIATURBAHNEN

11/93

Von Wackental nach Kottsiepen verläuft die H0-/H0e-Anlage von Klaus Möntenich. Lesen Sie unseren großen Anlagenbericht mit einer detaillierten Gleisplanzeichnung ab Seite 54.

Foto: Klaus Möntenich

Einen elektronisch gesteuerten Tachogenerator für Modellzüge entwickelte und baute. Dr. Ing. Manfred Naglik. Ab Seite 22 befaßt er sich ausführlich mit dem Thema.

Ein Rangierspiel nicht ohne Tücken führt Manfred Curbach vor. John Allen hatte schon vor Urzeiten im Model Railroader die Idee, Manfred Curbach setzte sie in einer N-Anlage um.

Foto: Lutz Kuhl

Titelbild:

Klaus Möntenich baute, gestaltete und fotografierte den Bahnhof Kottsiepen auf seiner H0-/H0e-Anlage. Das Empfangsgebäude im Baustil des Bergischen Landes entstand im Selbstbau.

ZUR SACHE	3
LESERBRIEFE	7

AUSSTELLUNGEN	
Luzern '93 (Triebfahrzeuge)	10

ELEKTROTECHNIK	
Zug mit Tacho	22

SELBSTBAU	
Blockstelle Leinakanal (2)	26

BRANCHE INTERN	
„TT steht wieder auf dem Gleis ...“	36
Sachsenmodelle privatisiert	36
Highlights im Herbst	72
Märklin-Presskonferenz '93	72

FAHRZEUGBAU	
Ein paar Kühle aus dem hohen Norden	37

MIBA INTERN	
Blick zurück in die Zukunft	40

MODELLBAU	
Heißes Pflaster fürs Schnatterloch	44

ANLAGEN	
Vom Wackental nach Kottsiepen	54

THEMA START	
Vorbildlich in die Kurve	80
Rangierspiel nicht ohne Tücken	84

NEUHEITEN	6
	88

PANORAMA	66
----------	----

BÜCHER	70
--------	----

VORSCHAU	114
----------	-----

IMPRESSUM	114
-----------	-----



Messing-Bayer aus Nürnberg

Zusammen mit den Maschinen der Gattung S 2/5 wurde bei J. A. Maffei – später Krauss Maffei – eine dreifach gekuppelte Schnellzuglokomotive mit der Achsanordnung 2'C entwickelt. Die S 3/5 erhielt einen Barrenrahmen, wie er schon damals von den amerikanischen Baldwin-Maschinen her bekannt war. Der Antrieb erfolgte über ein Vierzylinder-Verbund-Naßdampftriebwerk mit zwei innenliegenden Hochdruck- und außenliegenden Niederdruckzylindern. Zwischen 1903 und 1907 erhielt die Königl. Bayerische Staatseisenbahn insgesamt 39 Maschinen. Sie wurden in den Bw München und Nürnberg stationiert und waren auf fast allen bayerischen Hauptstrecken anzutreffen.

1906 wurde eine S 3/5 in eine Heißdampfmaschine mit Rauchrohrüberhitzer umgebaut und auf einer Jubiläumsausstellung in Nürnberg – das Königreich Bayern bestand 100 Jahre – ausgestellt. Weitere 29 S 3/5 wurden zwischen 1908 und 1911 umgebaut.

25 Lokomotiven mußten nach Ende des Ersten Weltkrieges als Reparationsleistung abgegeben werden, die verbleibenden 44 Maschinen wurden von der DRG in die Baureihen 17.4 (Naßdampf) und 17.5 (Heißdampf) umnummeriert.

Bis 1924 waren alle Maschinen auf Heißdampftriebwerke umgebaut. Die letzte Maschine wurde 1948 ausgemustert.

Als feines Handarbeitsmodell in Messingausführung ist die H0-Maschine nun von Trix erhältlich: Faulhaber mit Schwungmasse im Tender, bewegliche Tendertüren und eine Konstantlicht-Beleuchtung zeichnen das Modell aus. Vorne ist die Lok mit einer „Zierkupplung“ versehen, an der Tenderrückseite ein NEM-Schacht angebracht.

Erhältlich ist die Trix S 3/5 in einer Messing-Ausführung und in der Farbgebung der K.Bay. Sts.B..

ofs



MIBA 9/93, Leserbrief „Lieferzeiten“

Erstaunlich...

Wir gratulieren Herrn Frauenschläger, eine Lieferung von Trix innerhalb von drei Tagen erhalten zu haben. Wir als Fachhändler „träumen“ von derart kurzen Lieferzeiten (in der Regel bei Trix nachweislich 14 Tage). Erstaunlich ist die Fachhandelstreue des Herstellers! Nicht nur daß der Fachhandel umgangen wird, nein, der Privatkunde wird auch noch blitzschnell beliefert.

Wollen oder Können? Natürlich kann der Fachhandel auch jedes Ersatzteil einzeln bestellen. Ist der Kunde auch immer bereit, die Portokosten zu tragen? Durch Sammelbestellung kann man in der Regel eine Frei-Haus-Lieferung von Trix erhalten, was sich auch in der Preisgestaltung für den Kunden niederschlägt. Bei unseren Kunden haben wir die Erfahrung gemacht, daß sie mit einer Lieferzeit von 14 Tagen einverstanden sind.

Andreas Köhler, hobbyexpress
Börner & Köhler KG, Isernhagen

MIBA 9/93, Leserbrief „Replikawürdig?“

Keine Glasperlen-Kolonie

Wenn die 84 von Hruska als Replika angekündigt wurde, dann ist sie das auch und ist nichts anderes als 1960. Für Repliken auf anderen Sammelgebieten werden teilweise auch riesige Preise bezahlt. Der Händler will ja auch was verdienen, und so bleiben dem Hersteller höchstens 150 DM. Die Montagelöhne sind seit 1960 mindestens um das Zehnfache gestiegen. So eine Lok besteht aus mehreren hundert Einzelteilen, und die wollen alle gefertigt sein. Im übrigen sind wir doch keine Kolonie, die ihre Erzeugnisse für eine Handvoll Glasperlen verschenkt.

Werner Ilgner, Marienberg

Mit Kußhand DM 250.—!

Vor vierzig Jahren habe ich in einer „Anfangs-Firma“ in der DDR gearbeitet. Damals wie heute: Anfangsschwierigkeiten, jede Menge. Ohne Kenntnis der (Hruska-) Kalkulation habe ich versucht zurückzurechnen, was bei einem als richtig angenommenen Verkaufspreis von DM 250.— eine Replika

ab Hersteller wohl kosten könnte. Ergebnis: +/- DM 160.—! Frage:

Wieviele „Einhundertsechzigmark-Lok“ müßten verkauft werden, bis ein altes Werkzeug kostendeckend geändert werden kann? Und das bei dem geringen Bekanntheitsgrad der 84! Als es keine 84er zu kaufen gab, waren immer wieder Suchanzeigen zu lesen. Wer sich eine gewünscht hatte, hätte mit Kußhand DM 250.— bezahlt, wenn er nur eine bekommen hätte!

Bei der Industrie wird sehr genau gerechnet. Ergo wird die „neue“ 84er nie kommen. „Verdient“ hat der Schreiber also nichts mit seinem Leserbrief. Den mutigen Männern aber, die alte Wünsche erfüllen wollten, hat er ohne Grund geschadet.

Wolf Schneider, Schwäbisch-Hall

MIBA 9/93, Editorial „Anfänger...“, Leserbrief „Aus der Seele gesprochen“

Anfänger???

Mit zwanzig Jahren und zehnjähriger „Modellbahn-Karriere“ habe ich einerseits einen recht guten Einblick in die Materie, andererseits kann ich immer noch als sog. Nachwuchs sprechen. Zuhaut habe ich schon „Man-soll-doch-den-Nachwuchs-fördern“-Artikel gelesen, und auch der letzte in MIBA 9/93 singt wieder das gleiche Lied. Nur ist auch dieser dem Problem nicht nähergekommen. Es wird nämlich wieder „Nachwuchs“ mit „Anfängern“ gleichgesetzt, sprich: als inkompetent, unwissend und unerfahren abgetan.

Es braucht keine Jugend-MIBA, keinen Modellbahn-Start; wenn sich ein Mädchen oder ein Junge für (Modell-) Eisenbahn begeistert, ist die „richtige“ MIBA viel interessanter. Nur indem man Unbekanntem begegnet, kann man auch lernen. Dabei vertrete ich die These, daß die meisten Modellbahner/-innen Anhänger derjenigen Epoche sind, in der sie aufgewachsen sind. Man wird in der Jugend am stärksten von der Eisenbahn fasziniert, bewußt oder unbewußt. Falls die MIBA die Nachwuchsförderung ernst nimmt, muß sie sich auch (aber nicht nur) mit der Eisenbahn von heute befassen. Dabei müssen Ansprüche auf vermehrte Berücksichtigung früherer Epochen, wie sie Herr Kürschner in seinem Le-

serbrief stellt und wie sie wahrscheinlich dem größten Teil der Leserschaft entsprechen, zurückgestellt werden.

Ivan Rosenbusch, Basel

Der ganz normale Bahn-Sinn

Ich kann Herrn Kürschner nur zustimmen. Sie sollten viel mehr all das bringen, was mit der Bahn zu tun hat, was der eigentliche Sinn der Bahn ist und schon immer war: nämlich auch Güter zu befördern, zu lagern, zu verteilen. Sie sollten Dienstgebäude, Lagerhäuser usw. bringen und alles, was mit der Bahn zu tun hat. Das bringt mehr Sinn als Zirkus und Rummelplatz.

Rudolf Knieriem, Mühlheim

MIBA 9/93, Leserbrief „Anachronismen“

Wo ist mein Sponsor?

Ach, was bin ich froh, daß es solch aufmerksame „Modellbahner“ gibt! Mich, der eine kleine Anlage plant, schrecken solche Leserbriefe ab. Nicht nur, daß man falsche Signale postiert, nein, die falsche Lok mit der fehlenden UIC-Steckdose (E 41, MIBA 9/93, S. 71) sowie dem Hauptschalter (sehr wichtig für Nietenzähler) rauben mir den Spaß an unserem Hobby! Vielleicht sollten einige Modellbahner sich einmal fragen, warum eine Ellok 1983 ca. DM 100,— gekostet hat und heutige Loks ca. DM 230,—? Des weiteren sollten ein Faulhaber-Motor, RP-25-Radsätze sowie diverse feinere Zurrstücke das Modell „vollenden“ (verteuern). Da bleibt nur die Frage: Wo ist mein Sponsor?

Jörg Starke, Duisburg

MIBA 9/93, Blockstelle Leinakanal, Normen für Radsatz und Schiene

Spuren-Sicherung, Grenzmaße

Sehr gut fand ich den Bericht (mit Bauplan) über die Blockstelle Leinakanal. Wie Sie richtig schreiben: Bei der DR ist die Zahl alter Blockstellen (und sonstiger Bahnbauten) noch Legion. Es wäre eine der vordringlichsten Aufgaben aller Fachredaktionen, hier auf die Suche zu gehen und Wertvolles dokumentarisch festzuhalten, ehe es der Spitzhacke zum Opfer fällt. Die Zeit drängt!

Was bei den Normen zu wenig oder gar nicht zum Ausdruck kommt, ist die Tatsache, daß die Maße nach NEM 310

durchweg *Grenzmaße* sind, also Maximum oder Minimum. In NEM 311 zeigt die gestrichelt dargestellte Spurkranzform eine mögliche Verkleinerung auf; sie entspricht nahezu dem RP-25-Profil!

Der wesentliche Unterschied zu NMRA besteht nur darin, daß wir in Europa auch den größeren Spurkranz berücksichtigen müssen, der eben die Rillenweite bestimmt; diese wiederum bestimmt die Radbreite. Ist die Radbreite zu gering, besteht zwar keine Entgleisungsgefahr, aber es entsteht das berüchtigte „Klappern“.

Roco hat nun leider bei seinen Gleisen die Rillenbreite noch vergrößert, um auch alte bzw. Märklin-Radsätze mit 14,1 mm Innenweite noch benutzen zu können. Dadurch kann es bei RP-25-Radsätzen zu Problemen kommen. Dies läuft unseren Bestrebungen nach Verfeinerung diametral entgegen. Es ist halt mühsam, die Leute zu überzeugen.

Bei der Besprechung der Roco-110 haben Sie bei den Radsatzmaßen in der Spalte „1:87“ auch nicht das Maximum oder Minimum erwähnt. So sieht es aus, als ob Roco etwas außerhalb der Norm läge, was aber nicht der Fall ist. Und bezüglich der Höchstgeschwindigkeit siehe NEM 661!

Gerhard Krauth, Technischer Ausschuß MOROP, Mainz

MIBA 9/93, Test Roco-110

Prompter Testbericht

Herzlichen Dank für den prompten Testbericht über die neue 110 von Roco. Ihre Erfahrungen decken sich weitgehend mit den meinigen. Die überhöhte Endgeschwindigkeit fiel auch mir sehr unangenehm auf. Mein Exemplar schaffte sogar weit über 200 km/h bei 12 V. Nach Auswechseln des Roco-Motors gegen einen Faulhaber 1331 (12 V) von SB lief die Lok noch satte 190 km/h; den Fauli mußte ich dann durch Vorschalten von 2 x 5 Dioden 1N4002 auf eine vernünftige Vmax abbremesen.

Bei dem Gewicht von über 500 g sind Haftreifen völlig überflüssig. Ich tauschte deshalb die Haftreifen-Räder gegen solche ohne Haftreifen (Roco-Ersatzteil) aus, was natürlich der Stromabnahme sehr zugute kommt.

Udo Osenbrügge, Pöcking

Liliput totgeschwiegen?

Vor einigen Jahren wurden von Liliput die Serien-E 10 und -E 40 ausgeliefert. Diese hervorragenden Loks haben damals von der MIBA nicht die Aufmerksamkeit bekommen, die sie verdient hätten. Nur eine Ankündigung der E 40 kann ich in MIBA 3/91 finden, aber keinen Test o.ä.

Jetzt, bei der Auslieferung der Roco-110, wird die Lok gleich ausführlich geprüft. Dieser Unterschied hat nicht gestört (womit nichts gegen Roco gesagt sein soll).

Mein Ärger wird durch die (an sich ausgezeichnete) der E 10 gewidmete Geschichte noch verstärkt. Der Autor hat sich hierbei leider um einige Jahre geirrt, das stellt in meinen Augen Ihre Objektivität in Frage.

G. v. d. Laan, NL-Eelde

Leider hat der brandaktuelle Bericht über die E 10/110 in Vorbild und Modell einige Unklarheiten bzw. Fehler gezeitigt, deren Richtigstellung in Kürze erfolgen wird. Red.

MIBA 9/93, Zugbildungs-Schattenrisse in „Von Bebra nach Cornberg“, 3. Teil

Weitermachen!

Meine Antwort auf Ihre Frage „Weitermachen - ja oder nein?“ ist: Weitermachen, denn die Idee ist sehr gut! Ich wünsche mir schon länger Darstellungen bildlicher Art, welche Wagen hinter welchen Loks laufen „dürfen“. Dabei wäre es gar nicht so wichtig, ob die dargestellten Zugbildungen tatsächlich in der Vergangenheit oder Gegenwart existierten, sondern ich will keinen „Fehler“ bei der Zugzusammenstellung machen.

Ich fände es gut, wenn Sie die geplante Serie später in einer Broschüre bringen würden, gleichsam als Nachschlagewerk.

Rudolf Kittstein, Allmersbach

Fan-Futter

Herzlichen Glückwunsch zur gesamten Abhandlung „Von Bebra nach Cornberg“ und besonders zu den Zugbildungsplänen mit Schattenriß-Schaubildern. So etwas wünscht man sich als totaler Epoche-3-Fan öfters.

Heinz Müller, Hechingen

Heraustrennen und sammeln!

Weitermachen! Unbedingt! Vielleicht kann ich aber noch einige Wünsche loswerden:

Bitte setzen Sie die Schattenriß-Zugbilder möglichst ohne Seitenknick hochkant auf eine DIN A 4-Seite. Für die entsprechende Rückseite wünsche ich mir dann ein Foto des Zuges und den Zugbildungsplan. Dann ließe sich die Sache gut archivieren, ggf. sogar heraustrennen und sammeln.

Jürgen Hunger, Wolfenbüttel

Jeden Monat einen Zug!

Bitte weitermachen! Vielleicht als Serie - jeden Monat ein Zug mit Original-Zugbildungsplan und etwas Hintergrund-Information vorgestellt? Sie erwähnten die Hersteller der passenden Modelle; da die Schattenbilder ohnehin ziemlich groß sind, warum nicht gleich dazu Hersteller und Bestell-Nr. (ggf. für passende Alternativen) angeben? Die Leser, die nicht viel mit einer Silhouette namens „WLB“ anfangen können, könnten dann ihre Kataloge zur Hilfe nehmen. Vergessen Sie bitte nicht (wieder) die N-Bahner!

Norman Ball, Hamburg

Mehr davon, auch für N

Über die Zugbildungspläne nach authentischen Unterlagen habe ich mich sehr gefreut und möchte einer der ersten Leser sein, der sie ersucht, doch noch mehr dieser Pläne abzdrukken. Eine Bitte: Für Anhänger der Baugröße N wäre es schön, ebenfalls angelehnte Wagonvorschläge für die Erzeugnisse der einschlägigen Hersteller zu erhalten.

Maximilian Molitor, Lohfelden

Große Hilfe

Diese Doppelseite ist ein wirkliches Schmankerl. Bitte lassen Sie weitere folgen. Da ich auf meiner Anlage zeit- und regionsbezogen fahre, weiß ich, wie mühevoll es ist, die authentische Zugbildung und Bespannung in den frühen 60er Jahren herauszufinden. Da sind solche Artikel eine große Hilfe.

Heinz Brucker, Salem-Neufrach

Informativ für Betriebsbahner

Als langjähriger MIBA-Leser möchte ich Ihnen zu den Zugbildungsplänen

gratulieren. Speziell durch die Schattenriß-Schaubilder werden diese besonders anschaulich und für den Betriebsbahner informativ. Auch die Angaben über die Herstellerfirmen waren sehr nützlich. Ich hoffe, es erscheinen noch weitere solcher Pläne.

Prof. Mag. Willibald Hauer, Wien

MIBA 9/93, „Selectrix mit ABS“

Neue Eigenschaften

Der Autor hat in besonders ausgewogener Weise die Vorzüge von Selectrix gegenüber anderen Digitalsteuerungen hervorgehoben, gleichzeitig aber auch auf einen Nachteil aller Digitalsteuerungen – nämlich das Anfah- und Bremsverhalten in Abhängigkeit von Signalstellungen – hingewiesen und einen Lösungsvorschlag unterbreitet. Gestatten Sie dennoch folgenden Hinweis:

Die Aussagen gelten nur noch für die früher von Trix ausgelieferten Lok-Decoder Nr. 66825 und 66826 und sind damit nicht mehr ganz so aktuell. Inzwischen sind nämlich die weiterentwickelten Lok-Decoder Nr. 66830 und 66831 erhältlich.

Eine von mehreren bemerkenswerten neuen Eigenschaften ist gerade die Möglichkeit, vorbildgerecht verlaufende Brems- und Anfahrvorgänge in Abhängigkeit von Signalstellungen realisieren zu können. Dazu muß pro Signal-Halteabschnitt lediglich mit einer äußerst preiswerten „Bremswegdiode“ (Artikel-Nr. 66880) überbrückt werden – und schon hat man nicht nur bei hand-, sondern auch bei automatisch gesteuerten Zugfahrten vorbildgerecht verlaufende Bremsvorgänge. Die Bremsweglänge kann in jeder Lok mittels des Zusatzgeräts *Programmer* (Artikel-Nr. 66841) eingestellt und damit an die individuellen Verhältnisse (sprich: Länge der Halteabschnitte) auf jeder Anlage angepaßt werden.

Diese wichtige Eigenschaft bieten bisher weder Märklin-Digital, Arnold-Digital, Fleischmann FMZ, noch das gerade auf den Markt gekommene System Digital-Plus.

Einzelheiten zu diesem Thema können übrigens dem gerade von Trix unter der Artikel-Nr. 69005 ausgelieferten Handbuch „Selectrix – Modellbahn digital“ entnommen werden.

Dipl.-Ing. (FH) Werner Kraus, Brühl

MIBA 8/93, Colanis Super-Dampf-Vogel

Kompletter Schwachsinn

Colani: Daß den überhaupt noch jemand ernst nimmt. Von Technik hat er keine Ahnung, trotzdem hat er fast auf jedem Gebiet der Technik nach seiner Meinung „umwälzende Neuerungen“ erfunden. Was Colani mit schräggestellten bzw. nach innen geneigten Rädern bei Schienenfahrzeugen erreichen will, dürfte nur ihm vorschweben. Von Spurführungstechnik bei Eisenbahnfahrzeugen hat er nun wirklich keine Ahnung. Meine Meinung: kompletter Schwachsinn.

Dipl.-Ing. (FH) Wilh. Günther Ermert, (früher Projekt-Ingenieur für Lokomotiven und Triebwagen bei KHD-Westwaggon, Köln), Ermert

MIBA 10/93, Leserbrief „Weichenlaternen“

Weichenlaternen: Gewußt wie

Die ausgesprochene Kritik trifft in ihrer ganzen Härte eigentlich nur die Firmen Märklin und Fleischmann; diese bieten für das Kunststoffgleissystem und das Profigleissystem keine Laternen an. Roco hat eine im Programm in Verbindung mit dem Unterflurantrieb 10030, die Bestellnummer ist 40293 (Preis ca. DM 8,-). Die Montage ist ziemlich einfach, und dank einer mitgelieferten Lehre ist auch der Einbau verhältnismäßig problemlos. Ein Nachteil hat die Konstruktion: Für andere Systeme ist sie schwer übernehmbar, wenn sich der Stelldraht nur außen an der Weiche befestigen läßt, wie z.B. bei Märklin.

Ein Tip am Rande: Der Roco-Antrieb funktioniert hervorragend mit Märklin-Weichen, und dank der vier einpoligen Umschalter lassen sich Gleise ein- und abschalten. Natürlich läßt sich das Roco-Taster-System verwenden, das den Märklin-Schaltpluten durch die eingebauten Lämpchen in Bezug auf die Endabschaltung überlegen ist. Hinzu kommt noch, daß der Einbau einfacher ist als bei Roco; dank der seitlichen Lage des Stellhebels muß die Weiche zur Montage des Antriebs nicht ausgebaut werden. Eine Tarnung kann z.B. mit Material von Weinert vorgenommen werden.

Doch zurück zu den Laternen. Roco wäre aufgefordert, die Montage der Laterne etwas variabler zu halten: Hierzu müßte die Verbindungsdeich-

sel vom Antrieb zur Laterne ca. 1 cm länger sein, natürlich auch der Abstandhalter Laternenkonstruktion/Weichenantrieb bzw. diese Teile müßten in den Maßen variabel sein. Roco hätte dann nicht nur einen Universalweichenantrieb, sondern auch eine *Universalweichenlaterne* im Angebot.

Gerd W. Hochschert,
Mönchengladbach

MIBA 10/93 Gleisbau OEG

Wenn schon – denn schon!

Im Bericht über den Gleisbau bei der OEG haben sich einige Fehler eingeschlichen, die ich hiermit gerne richtigstellen möchte.

Die OEG fährt auf Schmalspurgleisen mit 1000 mm Spurweite. Daher kann auch keine direkte Verbindung zu den DB-Gleisen hergestellt worden sein. Bei den Bauarbeiten wurde daher keine Einfädung in die DB-Gleise vorgenommen, die Gleise wurden lediglich in Richtung DB-Gleise verschwenkt.

Die beiden Triebwagen 355 und 356 sind keine Fuchstriebwagen, sondern Rastatter Triebwagen. Fünf ATw mit den Nummern 355 bis 359 sind bei der OEG noch vorhanden. Die Fuchstriebwagen hatten ein erheblich anderes Aussehen, bei der OEG sind davon keine mehr vorhanden.

Die OEG besaß lediglich fünf Selbstentladewagen. Davon befinden sich noch vier bei der OEG, der fünfte wurde an die Mannheimer Straßenbahn abgegeben. Dort wird er heute noch unter der Nummer 1317 eingesetzt.

Wegen häufiger Einsätze auch im Straßenbereich erhielt der 1317 bei der Mannheimer Straßenbahn zusätzlich Schienenräumer und eine gelbe Rundumkennleuchte angebaut.

Rudolf Kirchner, Ellerstadt

„Nicht unser Tag“ war es offenbar, als wir die Leserbrief-Seiten in MIBA 9/93 produzierten. Der GAU – die Veröffentlichung von Verfasseramen – trat ein. Der Leserbrief „Replikawürdig“ stammt nicht von Peter Martin, sondern von Klaus Albrecht Hofmann, Heroldsberg. Betroffen bitten wir alle Betroffenen um Entschuldigung. Red.

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

