MIBA
1/94 JANUAR J 8784 E
46. Jahrgang · DM/sFr 11,20 öS 85,-
IHRE MODELLBAHNZEITSCHRIFT
MEHR WISSEN – MEHR SPASS

MIBA

MINIATURBAHNEN

MODELL-TEST:
BRAWA UND GÜTZOLD 119

DIORAMA: HAFEN UND BAHN ● MODELLBAU: 20,5 m-DREHSCHEIBE
● THEMA START: BRÜCKEN- UND GELÄNDEBAU ● TEST: WEICHENBAUSÄTZE

Der Zug ist abgefahren...

Pünktlich, so wie es sich für die Eisenbahn gehört, sollen Bundes- und Reichsbahn zum 1. Januar 1994 von einer angeblich unflexiblen und teuren Behördenbahn in ein lukratives Verkehrsunternehmen überführt werden. Private Aktiengesellschaften sollen, von behördlichen Zwängen befreit, das erreichen, worauf alle bisherigen Bahnvorstände gehofft, wovon unverbesserliche Optimisten geträumt und woran verkehrspolitische Kritiker nie geglaubt haben: Eine Bahn, die schwarze Zahlen schreibt, mindestens aber die berühmte schwarze Null.

Die Bahn steckt heute mehr denn je in roten Zahlen. Neben einem Bahnmanagement, das kurz vor jeder politischen Entscheidung zur Bahnreform das Minus auf dem Papier vergrößerte, hat dies in allererster Linie die Politik zu vertreten, die keinen ernsthalften Versuch unternommen hat, für die Bahn auch nur entfernt ähnliche (verkehrsmarkt-) wirtschaftliche Bedingungen zu schaffen wie für die Straße. Der Eigentümer Bund hat sich kaum um seine Bahn gekümmert; jetzt, so scheint es, ist sie ihm zu lästig geworden. Die AG kann das aber alles viel besser. Aus Beamten werden Angestellte, diese werden Mitarbeiter, bekommen eine neue „Denke", können daher plötzlich wirtschaftlich arbeiten und sparen sich so zum Großteil selber ein. So einfach ist das! Man hätte die Behördenbahn schon früher abschaffen sollen ...

Ohne auf die bislang veröffentlichten Zahlen eingehen zu wollen – inoffizielle Aussage aus dem Finanzministerium: Das sind alles politische Zahlen und somit Hoffnungswerte – stellt sich für den Modellbahner und Eisenbahnfreund die Frage, wie die (Modell-)bahn der Zukunft aussehen wird.

Da der Fahrweg nun also für „Dritte" diskriminierungsfrei zugänglich wird, könnte es auf Deutschlands Schienen bald deutlich bunter zugehen. TGV und X 2000 neben ICE, Airport-Express mit NeiTech und Eurosprinterbespannung, Durchläufe zwischen Privatbahnen, ja selbst Speditionen mit eigenen, jetzt Eisenbahn-Zügen sind durchaus keine Utopie mehr.

Abwechslung ist angesagt. Abwechslung – besser Ablösung – auch für das klassische Modellbahnthema: Aus der Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn wird o.g. bunter Fahrweg nebst vielleicht noch bunterer Privatbahn, sofern diese die Regionalisierung als Nachwehen der Bahnreform überstanden hat. Hier verkehren dann VT 628 wie bei Elbe-Weser oder umgebaute DB- Schienenbusse à la Dürener Kreisbahn. Überhaupt dürften die Privatbahngleise zuhauf von Ex-DB-Fahrzeugen im „Re-Design" bevölkert werden. Da diese ja weder die Güter- noch die Personenverkehrs-AG gebrauchen kann, sind sie wohl bald billig zu haben. Aber auch neue Nahverkehrsfahrzeuge wird es geben, die ersten Prototypen sind bereits fertig.

Die Modellbahnindustrie wird sich sicher über die Vielzahl der zu erwartenden Lackierungsvarianten freuen und den daraus erzielten Gewinn hoffentlich in die Neukonstruktion von Privatbahnfahrzeugen fließen lassen.

Hoffentlich, denn ich warte bis heute vergebens auf die in großen Stückzahlen nach dem Baukastenprinzip gebauten ELNA- und MAK-Lokomotiven, von den Triebwagen mal ganz zu schweigen ...

Ludwig Fehr

INHALT

Ein ganz romantisches Hafen-Diorama stellt Hans-Dieter Schulz ab Seite 66 vor. Zwar spielt die Eisenbahn dort nur eine untergeordnete Rolle, aber darauf kommt es bei einem solchen Diorama auch nicht unbedingt an. Anlagen-gestalter und Liebhaber romantischer, detailreicher Gebäude werden beim Betrachten der Bilder auf ihre Kosten kommen. *Foto: Hans-Dieter Schulz*

Mit preußischen Güterzuggepäckwagen im H0-Maßstab beschäftigt sich Bernd Gerhard Lang ausführlich in seinem Beitrag „Alte Preußen im Stil der Fünfziger", der auf Seite 46 beginnt. *Foto: Bernd Gerhard Lang*

Wer keine Maxi-Drehscheiben in sein Bw einbauen möchte, ist weitgehend auf den Selbstbau angewiesen. Modellbau Wiederhold bietet eine 20,5 m-Drehscheibe in H0 an, deren Aufbau wir unter dem Titel „Modellbau pur" auf Seite 72 näher unter die Lupe nehmen. *Foto: ots*

Die in Rumänien gebauten sechsachsigen Diesellok der DR-Baureihe 119 ersetzten, zunächst in Thüringen, die Dampfloks der BR 95.
Wir nehmen das Erscheinen der beiden neuen H0-Modelle von Brawa und Gützold zum Anlaß, nicht nur die Modelle zu testen, sondern auch über die Entwicklung des Vorbildes zu informieren. Die „U-Boot-Story" beginnt auf Seite 16.
Foto: rn

Nur aus zwei Modulen nach Fremo-Norm besteht der kleine H0-Kopfbahnhof „Barthelsaurach", den unser Elektronik-Spezialist Gebhard J. Weiß gebaut hat. Der Clou an der Sache ist allerdings, daß die beiden Teile sich zum Transport zu einem relativ kleinen Kasten quasi zusammenlegen lassen. Trotz schmaler Grundfläche besticht der Gleisplan durch seine Weiträumigkeit.
Der Anlagenbericht beginnt auf Seite 10.
Foto: lk

Titelbild:

U-Boot mit U-Boot Vorspann: Die 119 von Gützold und Brawa auf der Berliner Stadtbahn, fotografiert auf dem Diorama von Dr. Günther Mollenhauer.
Foto: ots

MIBA MINIATURBAHNEN 1/94

ZUR SACHE 3

LESERBRIEFE 6

DIORAMA
Hafen-Romantik in Halb-Null 10

VORBILD
Ersatz für die Bergkönigin: Thüringer U-Boot (119 der DR) 16

MIBA-TEST
Brawa-119 in H0: Kantiger Kraftprotz 24
Gützold 119 in H0: Schwerathlet 30
„Super-N" (Micron-Weichen) 58

ELEKTROTECHNIK
Mit Logik-Gattern Lichtsignale schalten 36

FAHRZEUGBAU
Alte Preußen im Stil der Fünfziger (Güterzuggepäckwagen in H0) 46

MIBA INTERN
Messe Stuttgart und das MIBA-Rangierspiel 64

VORBILD & MODELL
Neuer RhB-Pendelzug von Bemo in H0: Moderen Zeiten 66

MODELLBAU
20,5 m-Drehscheibe in H0: Modellbau pur (1) 72

THEMA START
Zur Montage von Zurüstteilen: Gut gerüstet 80
Geländebau – Schicht für Schicht 83
Über diese Brücke... 86

NEUHEITEN 8
88

KLEINANZEIGEN 44

JAHRES-INHALT 1993 53

VORSCHAU/IMPRESSUM 106

MIBA 11 /93, Neuheiten

Tenderantrieb mißfällt

Zum Modellbahnbereich fällt mir ganz allgemein auf, was mein Mißfallen erzeugt, und welches hiermit kundgetan wird:

1. Es gibt jetzt anscheinend mehr Schlepptenderloks, die den Antrieb im Tender haben und nicht in der Lok. Hier fehlt m. E. eine gewisse Ehrlichkeit dem Original gegenüber.
2. In MIBA 11/93, Seite 72 und Seite 93 oben, sind jeweils ein Lokmodell der Firma Model Loco dargestellt. Wenn die Modelle so sind, wie sie auf den Fotos jeweils aussehen, dann würde ich das als „overmodelled" bezeichnen. Der optische Eindruck, den das mit vielen „Anbringseln" versehene Modell vermittelt, entspricht nicht mehr dem Eindruck des Vorbildes.

Hermann Fleischmann, Binabiburg

MIBA 10/93, Schnatterloch

Maßstäblichkeit gefragt?

Wenn es im Artikel „Am Schnatterloch zu Miltenberg" in MIBA 10/93 heißt, daß Maßstäblichkeit bei Modellgebäuden nur bedingt gefragt sei, ist das eine frei in den Raum gestellte Behauptung, die nur deshalb, weil sie tausendfach schwarz auf weiß gedruckt wurde, noch lange nicht stimmen muß. Besonders der nachfolgende Satz „...hieße die besonderen Gesetze bei Modellgebäuden nicht zu kennen" ist so herrlich schön geeignet, jeden Widerspruch im Keim zu ersticken.

Zunächst sagt das Wort „bedingt" doch aus, daß es sehr wohl Bedingungen gibt, unter denen Maßstäblichkeit gefragt ist. Welche Bedingungen sind das denn?

Andererseits sind doch wohl die Selbstbauvorschläge, die in jeder einschlägigen Literatur gemacht werden (z. B. MIBA Spezial 17 und in gewisser Weise auch der o. g. Artikel) und die beinahe schon fester Bestandteil aller Anlagenbeschreibungen sind, ein Indiz dafür, daß viele Modellbauer mit den unmaßstäblichen Bausatzmodellen nicht zufrieden sind.

Um den beschränkten Platzverhältnissen auf Anlagen Rechnung zu tragen, wäre es doch viel vernünftiger, entsprechende Vorbilder zu wählen und sich auf das Machbare zu beschränken. Wenn man unbedingt den Hamburger Hauptbahnhof realisieren will, geht einem natürlich schnell der Platz aus. Nimmt man dagegen den Bahnhof Isselhorst zum Vorbild, kann man nicht nur den Bahnhof, sondern auch das Umfeld maßstäblich gestalten.

Schließlich weiß doch der Hersteller nicht, welche Platzverhältnisse auf meiner Anlage herrschen, und wo ich das einzelne Modell einsetzen will. Was vielleicht gerade noch als Hintergrundmodell zu gebrauchen ist, wirkt im Vordergrund und in unmittelbarer Nähe von Bahnbetriebsgebäuden (ein Lokschuppen muß ja wohl so groß sein, daß eine Lok hineinpaßt) oft lächerlich.

Wenn der Wasserkran im Bw so hoch ist wie ein dreistöckiges Haus, und wenn man sieht, wie individuell manche Hersteller die „besonderen Gesetze" auslegen, dann gibt es eigentlich nur eine Alternative, nämlich maßstabsgetreue Gebäudemodelle.

Wenn die Proportionen stimmen sollen, kann es für die Maßstäblichkeit von Gebäuden gar keine besonderen Gesetze geben, denn das wäre so, als würde ich beim Schiffsmodell das Heck kleiner machen als den Bug, nur damit es schnittiger aussieht.

Vielleicht sollten Firmen wie Kibri, Faller, Vollmer etc. auf ihre Bausatzpackungen auch den jeweiligen exakten Maßstab des Modells aufdrucken, so wie es für die Firma Revell beispielsweise ganz selbstverständlich ist. Dann würde man ja sehen, welche Bausätze gekauft würden, und ganz sicher bliebe manchem so mancher Frust erspart.

Übrigens fand ich den Rest des Artikels sehr gut, und ich würde mich freuen, wenn die MIBA solche Beiträge häufiger bringen würde.

Wilfried Gronebaum, Gütersloh

MIBA 11/93, „Liliput totgeschwiegen"

Liliput totgeschwiegen?

Herr G. v. d. Laan bedauert in seinem Leserbrief, daß die MIBA den Liliput-Modellen der E10/E40 seinerzeit nicht die Aufmerksamkeit schenkte, die diesen optisch – bis auf die sehr groben Pantographen – gut gelungenen Loks gebührt hätten.

Ich habe diese Maschinen sehr eingehend getestet und möchte meine Erfahrungen weitergeben: Der Test viel leider negativ aus. Die sehr schwergängigen Getriebe dieser Modellserie, die einen Großteil der Motorleitsung für sich beanspruchen, erlauben keinen zuverlässigen Fahrbetrieb. Den Modellen war daher bei mir ein Vitrinen-Dasein vergönnt, bis ich sie (mit Verlust) verkaufte.

Wir informieren

MIBA preiswerter? – Neue Preise für Ihre Modellbahnzeitschrift!

Der gestiegene Kostendruck zwang uns leider zu einem stets unpopulären, aber erforderlichen Schritt: Die MIBA ist teuerer geworden. Gleichzeitig nutzen wir die Gelegenheit, auf einen immer wieder an uns herangetragenen Wunsch aus dem Kreis der Direktkunden zu reagieren.

Der Einzelheftpreis beträgt ab der Januar-Ausgabe DM 11,20, für das Messeheft DM 19,80.

Der Jahresabonnementpreis beträgt DM 127,80. Das Jahresabonnement beinhaltet auf vielfachen Wunsch wieder das Messe-Heft; der normale MIBA-Jahrgang hat also zukünftig wieder 13 Ausgaben.

Kluge Rechner werden es schon gemerkt haben: Nur für den Abo-Kunden ändert sich am Heftpreis nichts.

MIBA-Verlag, Geschäftsleitung

Bei 10V Fahrspannung zogen die Loks bis zu 600 mA Strom aus der Fahrleitung. Trotzdem erbrachten sie nur minimale Zugkraft. Solche Ströme verzundern nur Gleis, Fahrdraht und Stroamabnehemer-Schleifstück (Funkenerosion) und machen die Anlage auch für andere Triebfahrzeuge wenig betriebstauglich. Mit einem Faulhabermotor 1331 (12V) waren die Liliput-Loks schon gar nicht nicht zu betrieben, da das Getriebe die gesamte Motorleistung von 2 Watt für sich beanspruchte. Zur Traktion bleib nichts mehr übrig!
Ein Modellbahner, der damit Betrieb machen wollte, konnte nur enttäuscht sein. Die fehlenden Ausrundung zwischen Spurkranz und Laufkranz erzeugt zudem den Liliput-typischen, sehr harten Lauf im Gleis, der in Weichenstraßen oft zu Entgleisungen führte.

Udo Osenbrrügge, Pöcking

MIBA 9/93 „Marktführerrüge"

Die unendliche Geschichte

Es war einmal, es ist noch immer, ja, im Herbst, wenn viele Märklin-Kataloge ausgeliefert werden. Auf vielen Seiten sind schöne Ha-Nullsachen abgebildet, die zum Träumen anregen. Schon im Märklin-Katalog 1992 waren auf Seite 73 der ICE-Service- und Speisewagen abgebildet, und zwar mit dem Vermerk: „lieferbar 1993". Nun, die Ha-Nullerjahre sind lang.
Mitten im Jahr 1993 wurde ich aus meinem Traum gerissen, der Servicewagen war da. Nun war am 1. 10. 93 der neue Märklin-Katalog 1993 bei meinem Händler und ich schlug Seite 77 auf: Mein Traum, der ICE-Speisewagen, war wieder abgebildet, diesmal ohne Lieferterminangabe. Also verlangte ich diesen Katalogartikel. Mein Händler mußte passen: nicht lieferbar.
Was aber im Traumland angekommen ist? Nun, da gibt es viele EMD F7, in vielen bunten Ausführungen, es gibt viele BR 50, von allen Bahngesellschaften, es gibt BR 243 und Re 4/4 als grauen Panzer, und da wären noch jede Menge Blechautos.
Wird hier etwa der gleiche Traum, die gleiche Geschichte mehrmals in anderer Lackierung für mehr Ertrag verkauft? Vielleicht erwacht in Göppingen ja auch mal jemand aus einem Traum und sieht die wahren Wunschträume!
So, jetzt muß ich aber wieder ins Bett, träumen von Märklin!

Hans-Joachim Korff, Bendorf

MIBA 11/93, Panorama

Stromschiene 1200 Volt

In der Ausgabe 11/93 auf Seite 67 (eine Doppelseite nur Nahverkehr – super!) heißt es, daß die Hamburger S-Bahn mit 6 kV Gleichstrom fährt. Dieser Wert ist leider viel zu hoch! Würde die S-Bahn tatsächlich mit dieser Spannung fahren, wäre die Stromschienenanlage etwas überfordert, und niemand würde sich mehr in die Nähe derselben trauen.
Hier die Daten des elektrischen Betriebs:
29. 1. 1908 bis 22. 5. 1955: 6,3 kV Wechselstrom (25 Hz) aus einer Oberleitung,
12. 12. 1939 (Beginn des Versuchsbetriebes zwischen Ohlsdorf und Poppenbüttel) bis heute: 1200 V Gleichstrom aus einer (seitlich bestrichenen) Stromschiene, daneben gibt es noch Ellok-bespannte Silberling-Züge, die logischerweise mit der normalen DB-Oberleitung (15 kV, 16 2/3 Hz) betrieben werden.

Torsten Kleinert, Aidlingen

MIBA 9/93, Die feine Dame

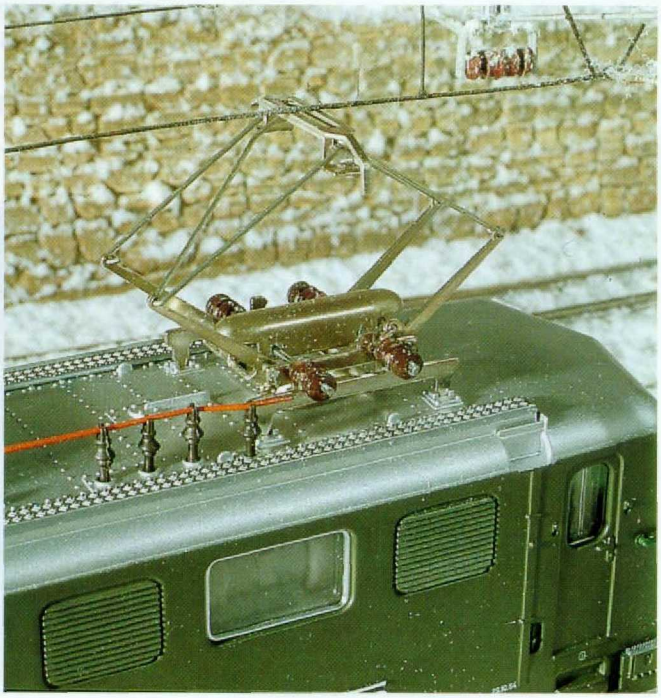
Kein Bild der Rheingoldlok!

Es ist schade, daß in dem hervorragenden Bericht über die feine Dame E 10 kein Foto der Rheingold-E 10 mit den besonderen Merkmalen – Bügelfalte, Zusatzfenster zwischen Stirnfenster und Führerraumtür und durchgehendes Lüftungsgitter – gezeigt wurde. Vielleicht kann die MIBA dies im Rahmen eines wünschenswerten Berichts über die Rheingold- E 10 einmal nachtragen?

Berthold Thiele, Korschenbroich

Der Beitrag „Die feine Dame des Neubauprogramms" in MIBA 9/93 beschäftigte sich mit der Bauart E 10.1 als direktes Vorbild für die aktuelle Roco-Neuheit. Die verschiedenen Erscheinungsformen der Rheingold-E 10 wurden bereits 1992 im Beitrag von Lothar Weigel: „Die Reihe 112 (ex E 10.12) im Wandel der Zeit" in MIBA 9/92, S.12, vorgestellt. Red

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

„Rorschach" und andere

Mit überarbeitetem Lokkasten, aber völlig neuen „Innereien", liefert Roco das H0-Modell der Schweizer „Standardlok" Ae 6/6, sozusagen in Epoche 3, in der Version als Städtelok (Abbildungen) exclusiv für schweizerische Modelleisenbahner, und als Kantonslok (mit neuen, nun erhabenen Zierstreifen) aus. Die Anschriften und Wappen sind nun erhaben graviert, feinst bedruckt und verchromt. Wie sehr die Ae 6/6 durch die Maßnahme gewinnt, ist den Bildern zu entnehmen. Übrigens: vorbildgerecht geschlossene Schürzen sind noch in Arbeit und sollen „nachgeliefert" werden. *jw*