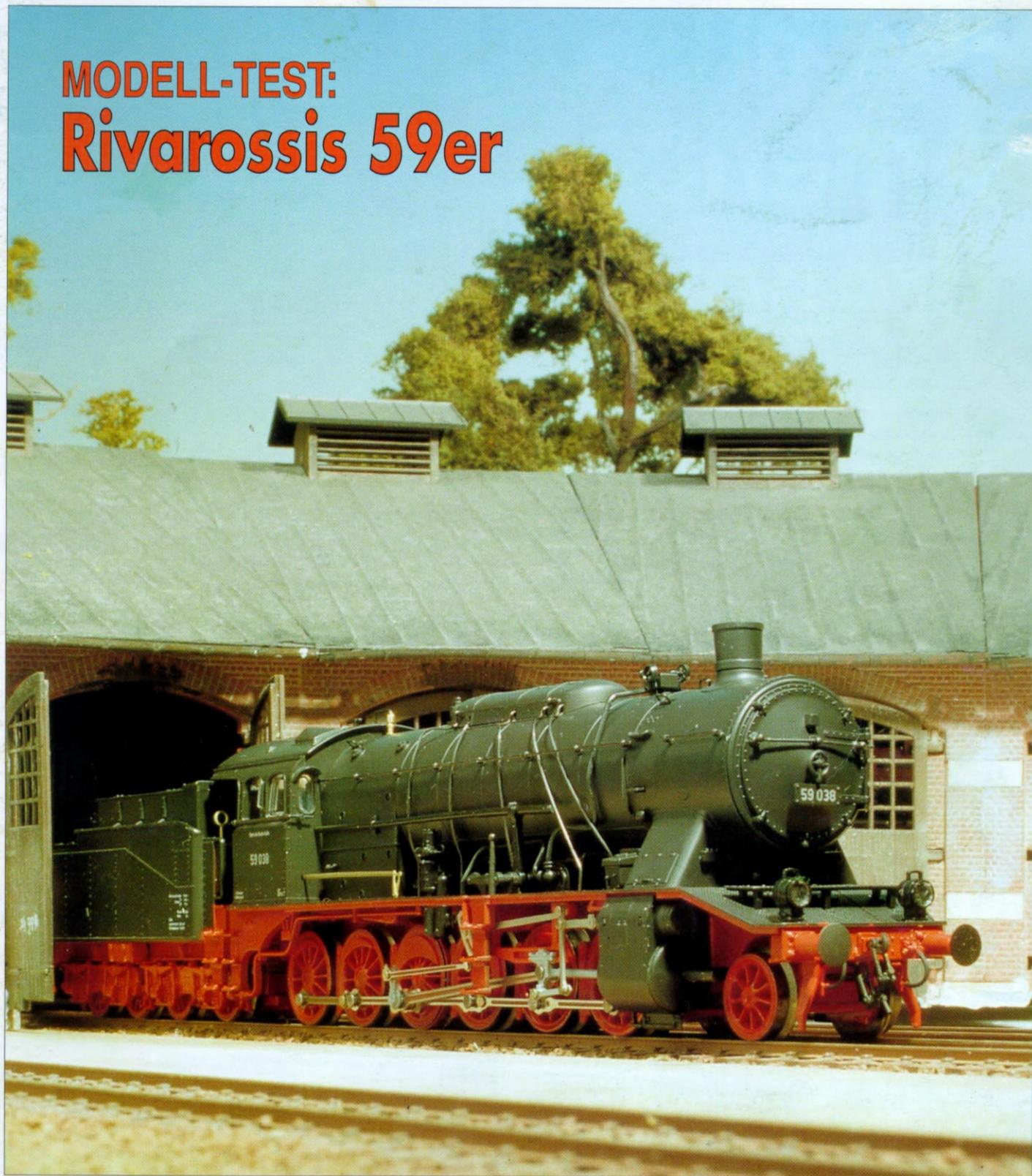




MODELL-TEST: Rivarossis 59er



GRUNDLAGEN: FARBE UND BESCHRIFTUNG ● ANLAGE: BARTELSAURACH
● START: NENNGRÖSSEN, MASSTAB, SPURWEITE ● MODELLBAU: ZÄUNE

Wie kürzlich dem Pressedienst der DB zu entnehmen war, sind die ersten Auswirkungen der Bahn-Privatisierung bereits sichtbar: Das bisherige Bundesbahn-Logo wurde „entschnörkelt“ und steht nun für die Deutsche Bahn AG, also gleichermaßen für DB und DR. Das neue Emblem wird zuallererst auf Briefbogen auftauchen, da diese ohnehin neu gestaltet werden müssen. Erst später kommt der Fahrzeugpark dran, und zwar im Rahmen von Neulieferungen oder Aufarbeitungen, was immerhin keine zusätzlichen Kosten verursacht. Die gleichfalls geplante Regionalisierung dagegen wurde dem Vernehmen nach auf 1996 verschoben; eine Maßnahme, die mit dem lieben Geld zu tun hat, aber dem der Länder. Schließlich soll die Bedienung in der Fläche, also vornehmlich der Betrieb unrentabler (Nebenbahn-) Strecken, auf die Bundesländer übergehen.

Regionalisierung – ein alter Hut?

Wirft man einmal einen Blick auf die Entstehungsgeschichte so mancher Nebenbahn zurück, wird man feststellen, daß etliche von ihnen ihr Dasein als Privatbahn begonnen haben und irgendwann verstaatlicht worden sind. Nun geht es offenbar wieder anders herum. Als Beispiel sei die Münchener Lokalbahn Aktiengesellschaft (LAG) genannt, die bis zum Ende der dreißiger Jahre eine beachtliche Zahl von Nebenbahnstrecken betrieb.

Will man nun, so könnte man fragen, das Rad der Geschichte wirklich zurückdrehen? Oder ist das Ganze nur ein Rechenexempel nach dem Muster: Kostenträchtige Leistungen werden auf die schwächeren Glieder der zahlreichen öffentlichen Hände umverteilt? Wenn auch der zuletzt genannte Gesichtspunkt keineswegs von der Hand zu weisen ist, sollte man doch ehrlicherweise zugeben, daß von der Bundesbahn (oder von der Reichsbahn) unrentabel geführte Strecken unter einer anderen Organisationsform keineswegs unrentabel sein müssen.

Gerade das angeführte Beispiel LAG fordert hier zum Vergleich heraus. Zumindest eine Chance sollten die neuen Träger des Regionalverkehrs der Schiene geben, bevor sie auf die Scheinargumente der Omnibus-Lobby hereinfliegen. Die Alternative: Entweder Umstellung auf Busbedienung – oder es ist eben kein Geld da. Eine Alternative, die mit Sicherheit das Aus so mancher Nebenbahn bedeuten würde.

Einstweilen kann der Modellbahner aber seine eigene Regionalisierung durchführen, mit all den damit verbundenen Möglichkeiten des vielfältigen Fahrzeugeinsatzes. Denn bekanntlich bieten die Privatbahnen ein wesentlich abwechslungsreicheres Bild als die (bisherige) DB.

Joachim Wegener

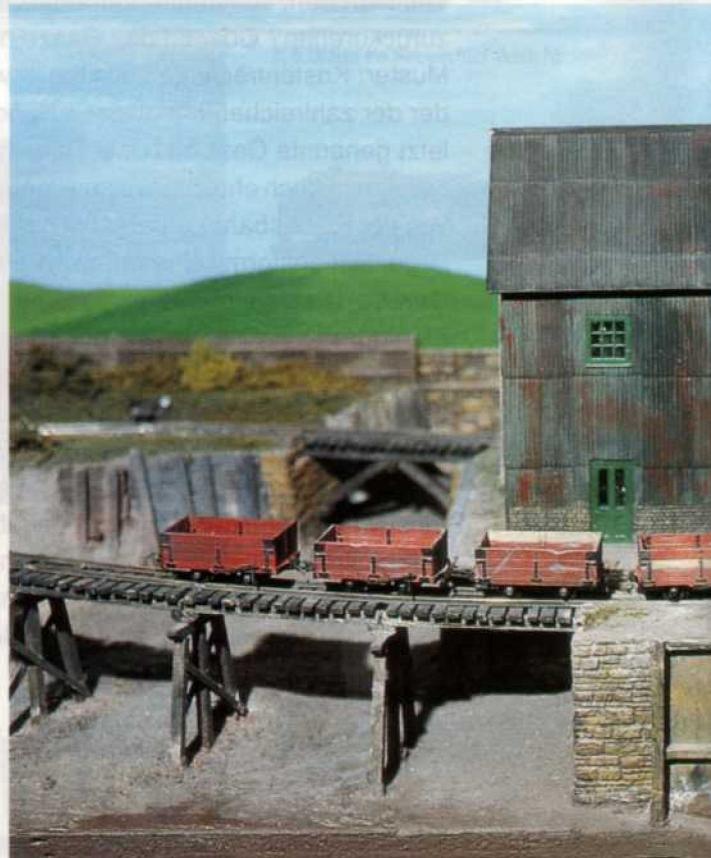


Rivarossi liefert mittlerweile alle Varianten der württ. K in der Baugröße H0 aus. Bernd Beck setzt sich ab Seite 28 mit dem Vorbild auseinander, Bernd Zöllner testet das Modell in der DB-Ausführung ab Seite 36. Foto: ofs



Kleinserienmodelle von Postautos stellt Bernd Franta ab Seite 74 vor. Die H0-Kfz beleben das Bild auf einer Modellbahnanlage; außerdem werden die jeweiligen Vorbilder gezeigt. Foto: Bernd Franta

Freunde der Schmalspurbahnen werden sich durch diesen Beitrag angesprochen fühlen: Zementwagen der Rhätischen Bahn, die sogenannten Mohrenköpfe, werden ab Seite 50 als Umbauvorschlag besprochen. Foto: MIKO





MINIATURBAHNEN **MIBA**

2/94

Mit dem Thema „Farbgebung und Beschriftung“ beschäftigt sich Waggon-spezialist Wolfgang Diener ab Seite 18. Neben Tips für den Hausgebrauch stellt er auch Forderungen an die Adresse der Industrie auf.

Die Lektüre dieses Artikels sei allen Fahrzeugliebhabern und den Modellbahnherstellern ans Herz gelegt.

Foto: lk

Ende 1993 fand in Paris Les Lilas die dritte Expo métrique statt. Die Ausstellung nimmt unter den internationalen Publikumsmessen eine Sonderstellung ein: Hier steht die Schmalspur im Mittelpunkt.

Mathias Hellmann und Francois Plataux besuchten für die MIBA die Expo métrique.

Foto: Mathias Hellmann

Titelbild:

Rivarosse liefert die württ. K in mehreren Varianten. Für den nächsten Einsatz bereit sonnt sich hier Rivarossis 59 038 als DB-Maschine vor dem Schuppen.

Foto: ots

ZUR SACHE 3

LESERBRIEFE 6

MODELLBAHN-ANLAGEN

Barthelsaurach... Endstation!
(H0-Anlage Gebhard Weiß) 10

GRUNDLAGEN

Farbgebung und Beschriftung 18

VORBILD

Der Gigant (württ. K) 28

Die Lokalbahn A.-G. 62

MIBA-TEST

Rivarossis 59er in H0:
Gelenkige Württembergerin 36

Trix ET 194 in Baugröße H0:
Süße, kleine Verführung 64

MODELLBAU

Eiserne Zäune im Modell 42

20,5 m-Drehscheibe in H0:
Modellbau pur (2) 70

AUSSTELLUNG

Expo métrique 48

FAHRZEUGBAU

Schweizer Mohrenköpfe (H0m) 50

Alte Preußen im Stil der Fünfziger
(Güterzugpackwagen, 2. Teil) 56

VORBILD + MODELL

Hier geht die Post ab! (Post-Kfz) 74

THEMA START

Nenngröße, Maßstab, Spurweite 80

Einschottern von Modellgleisen:
Wie man sie bettet ... 81

Der preiswerte Wald 84

MIBA-BRANCHE INTERN

NMRA: Digitalnormen 86

NEUHEITEN 8

87

BÜCHER 78

KLEINANZEIGEN 92

VORSCHAU/IMPRESSUM 106

MIBA 1/94: In eigener Sache

Errare computatorem est

Man hat ja so seine Vorsätze im Leben, gerade vor dem Jahreswechsel: beispielsweise mehr Sport zu machen, weniger oder überhaupt keine Zigaretten (alternativ: Eierlikörpralinen, Weißbiere) zu konsumieren, den ganzen Jahresurlaub in Timbuktu zu verbringen – und nicht mehr zurückzukommen. Da wollte die MIBA-Redaktion nicht zurückstehen, als sie die erste Nummer des Jahres 1994 zusammengestellt: „Jetzt machen wir weniger Fehler“, hieß der kollektiv gefaßte Vorsatz. Und dann das, noch bevor zu Silvester die Sektkorken knallten – und als Rohrkrepierer endeten: Aus, vorbei, alles umsonst, nix als Fehler hat diese Nummer!

Es beginnt auf der Titelseite, wo Herr Duden etwas vermissen würde. Nein, nein, der alte Preis ist's nicht – der neue stimmt, und wenn es das einzige (das Einzige? Das einzigel!) ist in diesem Heft. Einige Kuppelstriche fehlen, abhandengekommen in den endlosen Kolonnen der Bits und Bytes, infam unterschlagen vom Mac, der sich – besonders schlaue – damit rechtfertigen wird, er habe dies aus typographischen Gründen getan. Und es endet auf der vorletzten Zeile (hat schon jemand die ISSN-Nummer in der letzten überprüft?) des gesamten Heftes, in der MIBA-Mitarbeiter Günter Kühn mit verstümmeltem Vornamen und unvollständiger Telefonnummer genannt ist.

Über das, was sich dazwischen befindet, gebieten Scham und An-

stand eigentlich, den Mantel des Schweigens zu decken, aber unser Lieferant war in Übergrößen nicht ausreichend bevorratet. Marginal schon fast, daß das DTP-Gerät, hiermit zum freiwilligen Hauptschuldigen ernannt, hinterrücks die unkorrigierten Versionen einiger Beiträge („Zur Sache“, „MIBA intern“) erst auf Diskette, dann auf den Film bannte. Wer wollte lange darüber lamentieren, daß die Firma Gützold auf Seite 30 zu „Gütwold“ mutierte – es hätte noch schlimmer kommen können.

Was heißt hätte? Es kam: Gespannt schlägt der Leser S. 66 auf, für die das bebilderte Inhaltsverzeichnis „ein ganz romantisches Hafendiorama“ von Hans-Dieter Schulz ankündigt. „Moderne Zeiten“ liest er dort, einleitend einen Beitrag über RhB-Pendelzüge. Besser als nichts, wie wir jetzt wissen, da wir das Schicksal des Anlagenberichts von Gebhard J. Weiß kennen: Den verspricht das Inhaltsverzeichnis großformatig für Seite 10, wo statt dessen das romantische Hafendiorama zu finden ist, denn seine Anlage beschreibt Herr Weiß erst in dieser Ausgabe, dafür aber tatsächlich ab Seite 10. Versprochen: Im nächsten Jahr schaffen wir es, daß Heft 2/95 vor Ausgabe 1/95 erscheint ...

Apropos Vorsätze. Wir haben (natürlich) einen neuen gefaßt und wollen es für dieses Jahr mit Churchill halten: „Es ist ein großer Vorteil im Leben, die Fehler, aus denen man lernen kann, möglichst frühzeitig zu machen.“

Die Redaktion

schoben werden muß. Solche Arbeiten, so stelle ich mir vor, würden große Schwierigkeiten mit sich bringen. Wenn alles in Ordnung bleibt und läuft, dann stellt die beschriebene Methode sicherlich einen besseren, d. h. vorbildgetreuen Nachbau dar, als die sonst üblichen, zerlegbaren Oberleitungen, wie sie auf dem Markt erhältlich sind.

August J. Nechi,
Stone Mountain, USA

Antwort:

Es freut mich, daß Ihnen meine Oberleitung gefällt. Da, wie beim Vorbild, die Drähte mittels Gewichten und Federn gespannt werden, läßt sich die Oberleitung nur auf einer stationären Anlage aufbauen. Wenn ich Gleise verschieben oder Anlagenteile umbauen will, muß ich auch die Oberleitung entsprechend ändern. Das bedeutet, vorhandene Kettenwerke müssen zurückgebaut und Maste demontiert werden. Entsprechend der veränderten Gleislage müssen die Oberleitungsstützpunkte eingemessen, gefertigt und mit der Anlage verschraubt werden. Dabei können dann auch neue Nachspannstellen erforderlich werden. Es gelten die Projektierungs- und Baugrundsätze meines Aufsatzes in MIBA 2 – 4/93.

Bei der Reinigung der Gleistrassen mit einem Staubsauger praktiziere ich das von Ihnen beschriebene Verfahren auch auf meiner Anlage, allerdings etwas abgewandelt. Ich verwende keinen Bürstenkopf, sondern einen Aufsteckkopf, der an der Saugstelle zu einem etwa 4 cm langen und einige Millimeter breiten Spalt geformt ist. Den Saugschlauch mit dem Aufsteckstück führe ich von oben bis auf das zu reinigende Gleis. Mit der anderen Hand halte ich einen Möbelpinsel, mit dem ich den Staub gegen die Saugdüse „fege“. Damit wird auch fest haftender Staub wieder entfernt.

Die Oberleitung nimmt dabei im allgemeinen keinen Schaden. Wird sie durch Pinsel oder Saugdüse zur Seite gedrückt, kann sie ausweichen, das ganze Oberleitungssystem ist elastisch. Es kehrt stets in die Ausgangslage zurück.

Auch ein Verbiegen von Drähten und Bauteilen findet nicht statt. So lassen sich z.B. bei mittleren Mastabständen von 50 cm Fahrdrabt und Tragseil in Feldmitte um 2 cm ohne Beschädigung auslenken.

MIBA 2-4/93: Oberleitung

Interesse an Oberleitung

Frage:

Mit Begeisterung habe ich die Beiträge von Hermann Grimrath über seine selbstgebaute Oberleitung gelesen. Sie wäre bei den vielen Elloks, die man heute auf den Anlagen laufen läßt, sehr gut angebracht. Doch habe ich eines in dem Bericht vermißt.

Sehr richtig wurde im ersten Teil bemerkt, daß der Oberleitungsdraht an der Unterseite keinen Staub aufnimmt und daher einen guten, unverschmutzten Leiter darstellt. Das glei-

che läßt sich jedoch keinesfalls von den zum Fahren notwendigen Schienen sagen. Diese müssen gelegentlich vom Staub gereinigt werden. Ich verwende dafür meinen Staubsauger mit einem Bürstenkopf.

Nun die Frage: Wie macht man das bei all dem Oberleitungsgewirr? Ich kann mir das nicht gut vorstellen bei all dem (entschuldigen Sie bitte den Ausdruck) Drahtverhau, der es fast unmöglich macht, auch nur in die Nähe der Gleise zu kommen.

Es wäre gut, wenn es dem Autor möglich wäre, kurz auf dieses Thema einzugehen. Auch kann es einmal passieren, daß eines der Gleise ver-

Das ist grundsätzlich anders als bei einer aus einzelnen Drahtstücken zusammengesetzten Oberleitung, mit der ich vor Jahren einmal Erfahrungen sammeln konnte. Eine solche Oberleitung verbiegt in der Tat schon dann, wenn beim Reinigen der Gleise oder anderweitigen Arbeiten einmal etwas unsanft hantiert wird.

Wenn Beschädigungen an meiner Oberleitung auftreten, dann ist es der Bruch einer Lötstelle – meist das untere Stützrohr am Ausleger, oder es reißt eines der Drähtchen, mit dem ich den Fahrdraht am Seitenhalter befestige. Die häufigste Ursache solcher Beschädigungen sind Ermüdungen der Lötstellen, die möglicherweise von Anfang an nicht die erforderliche Festigkeit erlangt hatten. Das passiert aber ganz selten nur bei Gleisreinigungen.

Die Reparatur geschieht dann in der Form, daß ich Fahrdraht oder Trageil mit Kabelstückchen möglichst in der Sollage fixiere und dann „vor Ort“ die notwendigen Lötverbindungen neu herstelle. Meistens brauche ich die Hand, die nicht den LötKolben hält, auch noch zum Fixieren. Da Ausleger, Stützrohre und Seitenhalter aus hartem Messingdraht mit geringer Wärmeleitfähigkeit bestehen, verbrennt man sich dabei die Finger nicht, es sei denn, man arbeitet nicht schnell genug.

Dipl. Ing. Hermann Grimrath,
Neustadt

MIBA 12/93, Thema Start

Fröhliches Fummeln

Mit Interesse habe ich den Artikel: „Wen der Puffer küßt“ gelesen. Bei der Frage: „Kuppeln wie beim Vorbild, ein Thema für Anfänger?“ komme ich allerdings zu einem anderen Ergebnis! Meiner Meinung nach ist das nicht mal unbedingt ein Thema

für Fortgeschrittene. Gewiß ist es ärgerlich für den Beginner, daß die Wagen des Herstellers A einen anderen Kupplungskopf haben als die des Herstellers B, doch zumindest hat er den Vorteil, auch beim Hersteller C einen Normschacht vorzufinden, wenn auch ohne Kulisse.

Nun wird dem Beginner in dem Artikel suggeriert, die Originalkupplung löse alle Kupplungsprobleme. Was aber ist mit der elementaren Frage: „Wie kuppel bzw. entkuppel ich denn das Ding?“ Besonders heikel wird das Problem, wenn es sich bei den angesprochenen festen Zugarnituren um Personenzüge handelt, wo die Kupplung auf einmal unter Gummiwülsten und Faltenbälgen verschwindet! Fröhliches Fummeln! Oder sollen hier doch mehr „Kreislesfahrer“ herangezogen werden, in deren modellbahnerischem Wortschatz der Begriff Rangieren nicht auftaucht?

Solche Vorschläge verleiden doch jedem Beginner recht schnell den Spaß an der Modellbahn, genauso wie nicht funktionierende Kupplungen und schlecht laufende Fahrzeuge.

Mein Vorschlag für die Lösung des Kupplungssalates sieht so aus:

Die festen Zugarnituren bekommen die reichlich vorhandenen (Kurz-)Kupplungsköpfe des Herstellers A und an den Enden jeweils eine ganz ordinäre Bügelkupplung, z. B. von Roco.

Die Wagen, mit denen freizügig rangiert werden soll, erhalten ebenfalls eine Bügelkupplung, was mittlerweile ja dank Normschacht kein Problem mehr ist. Um die rechte Freude am Rangieren aufkommen zu lassen, das heißt, sanftes Einkuppeln und einfaches Entkuppeln mittels Entkupplungsgleis oder von Hand mit einer Entkupplungshilfe, sind daran allerdings noch Manipulationen erforderlich.

Zunächst bedeutet das, die Kupplungen im Schacht auf gleiche Höhe

zu bringen, bzw. das Höhenspiel des Kupplungskopfes einzugrenzen. Dazu genügt es meist schon, einen in der Breite passend zugeschnittenen dickeren Papierstreifen auf der Unterseite des Kupplungskopfes mit in den Schacht zu schieben, wenn der Kopf zu tief sitzt, bzw. an der Oberseite, wenn er zu hoch hängt.

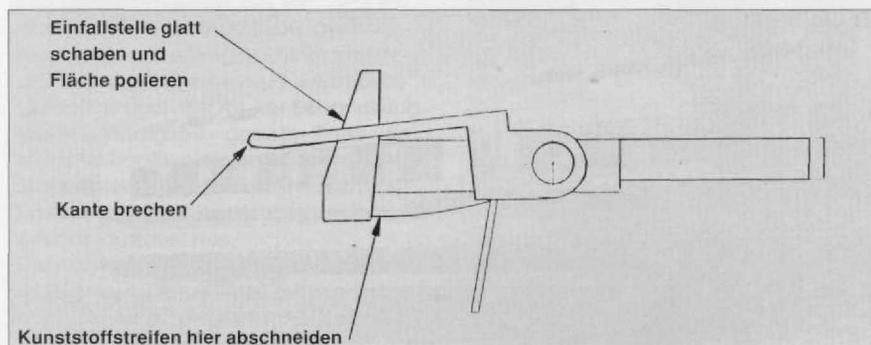
Als nächstes ist der an der Unterseite des Kopfes angespritzte Kunststoffstreifen abzuschneiden. Das Skalpell schon mal in der Hand, wird dann die Prallfläche an der Kupplung eben geschabt. Bei der Roco-Kupplung ist dort vom Spritzen eine Einfallstelle, in der der Bügel hängen bleibt und dann nicht mehr über den Haken gleiten kann. Die Fläche wird anschließend mit ganz feinem Schmirgelpapier geglättet, am besten in senkrechter, also Bewegungsrichtung des Bügels. Damit der Bügel sanft hochgleiten kann, ist es auch nötig, die Unterkante des Bügels zu entgraten oder sogar einen Radius anzuschleifen. Auch hier wieder in Bewegungsrichtung schleifen. Wer viel im Bogen ankuppelt, kann zusätzlich den Haken schmaler feilen.

Für andere Bügelkupplungen gilt analog das hier gesagte. Allerdings ist es idealer, wenn alle Wagen mit dem gleichen Kupplungskopf ausgerüstet sind.

Belohnt wird der Modellbahner bei dieser Aktion, die zwar einmalig etwas Zeit kostet, mit ungetrübtem Rangierspaß durch butterweiches Ankuppeln. Und damit ist sicher nicht nur dem Beginner geholfen, auch der Fortgeschrittene stellt fest, Rangieren macht Spaß, wenn es reibungslos funktioniert. An Hand der Skizze (unten) sind die Stellen ersichtlich, an denen nachgearbeitet werden muß.

Soweit meine Meinung, die sich auch auf Erfahrungen mit den Fahrzeugen bei uns im Club, der BSW-Modellbaugruppe Stuttgart, stützt. Und, Sie werden es nicht glauben, es gab in allen Jahren, in denen wir schon Vorführungen gemacht haben, Zuschauer, die bestimmt eine halbe Stunde nur beim Rangieren in unserem Nebenbahnhof zusehen haben.

Bernhard Domin, Denkendorf



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



SBB-Reihe-460 von Märklin mit Stromabnehmer nach WLB 85-Bauart; Betriebsbahner werden das breite Schleifstück zu schätzen wissen, wengleich dadurch die Aerodynamik der Maschine etwas leiden mag.

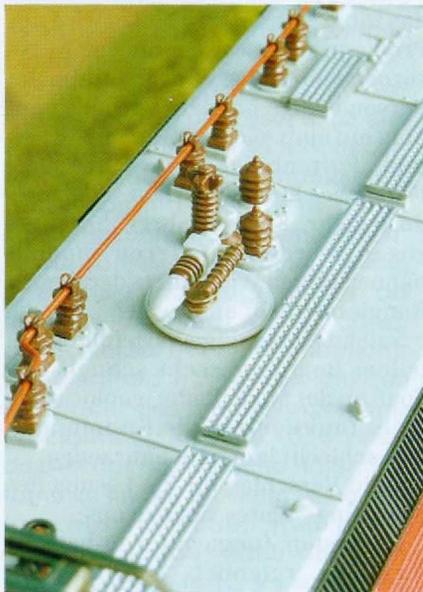
Fotos: ots (5), lk (1), werk (1)

Detailfülle an Märklins neuer 243er: feine Drehgestelle mit allem Drum und Dran und der lupenreine, korrekte Druck zeichnen die Maschine aus.



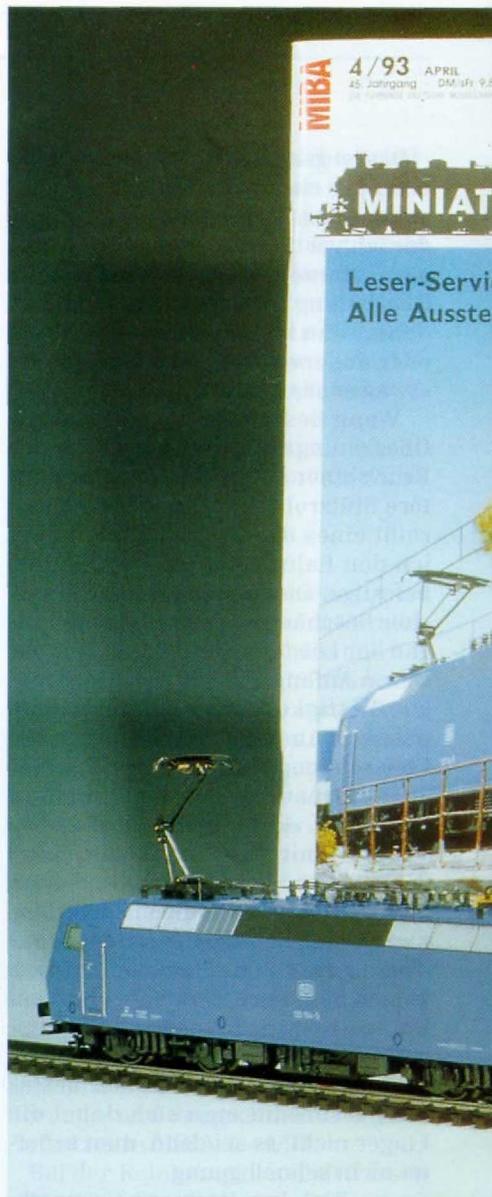
Schwere 243

Konjunktur hatte die DR-Elokom 243/143 in allen Spurweiten. Märklin brachte sein H0-Modell in Metallausführung, die Dachgestaltung kann geradezu begeistern: Der Hauptschalter weist sogar einen freistehenden Widerstand auf.



ICE-Bordrestaurant

Lange entbehren mußten eingefleischte Märklin-Anhänger das Kernstück des DB-Rennmierzuges ICE: den Restaurantwagen mit dem markant hochgezogenen Dach. Jetzt ist er im Handel.



Sonderlok für MHI

Was ursprünglich bloß als Aprilscherz der MIBA gedacht war, eben jene MIBA-120 in Interregioblau, hat Märklin tatsächlich in sein Programm aufgenommen. Ausgeliefert wurde am 11.11.93 (!) je ein Stück an alle MHI-Händler. Hoffentlich hat die Designabteilung der DB auch ein Exemplar bekommen, und hoffentlich schaut man sich dort das Erscheinungsbild der Lok mal genau an.