



MIBA-Test: DE 1024 von Lima



ANLAGE: KÖLN HAUPTBAHNHOF ● FAHRZEUGBAU: VIERACHS-FLACH-MANN ● MODELLBAU: STEIN AUF STEIN ● PANORAMAWAGEN DER SBB

Auf Seite 8 stellen wir Ihnen eine Anlage der Superlative vor, eine der Größten H0-Anlagen in Deutschland, vielleicht sogar in Europa. Der Erbauer, Anton Laux, beschäftigt sich seit 1947 mit der Modelleisenbahn, hat Gleise und Weichen, Lokomotiven, Gebäude und Zubehör selbst gebaut, ist darüber älter geworden und gehört heute auf jeden Fall zu den alten Hasen. Er hat seine Erfahrungen im positiven wie im negativen gesammelt; wenn er heute noch einmal eine Modellbahn aufbauen wollte, er wüßte, wie er's anpackt.

Von Anfängern und Alten Hasen

Aus vielen Zuschriften und Leserbriefen wissen wir, daß viele, die mit dem Hobby Modelleisenbahn gerade anfangen wollen, eben nicht wissen, wie sie's anpacken sollen. Für sie haben wir vor Jahren unsere „Jugend-MIBA“ und jetzt unsere Rubrik „Thema Start“ eingeführt.

Automatisch denkt man beim Thema „Anfänger“ an junge Menschen, an Jugendliche zumal. Dabei wissen wir aus vielen Gesprächen: Eine große Anzahl von Modellbahn-Anfängern sind beileibe keine Jugendlichen mehr. Der eine gründet eine Familie, managt seine Karriere, baut ein Haus und hat dann Platz – und vielleicht auch wieder ein wenig Zeit – mit der Modellbahnerei anzufangen. Dann ist er schätzungsweise so um die Vierzig. Der andere hingegen sieht seine Pensionierung bzw. die Zeit seines Rentnerdasein auf sich zukommen und beschließt: Ich will ein Hobby haben – warum nicht die gute alte Modelleisenbahn?

Über diese beide Gruppen von „Anfängern“, also die „in den besten Jahren“ und die Ruheständler würden wir gerne etwas mehr erfahren. Nicht etwa, daß wir in Zukunft weniger für die jugendlichen Einsteiger zu tun gedenken, ganz im Gegenteil: Aber die genannten Gruppen haben mit Sicherheit eine ganze Reihe von Problemen, die wir gerne näher kennenlernen würden. Schreiben Sie uns, der MIBA-Redaktion, denn wir wollen uns dem Thema stellen, gleichzeitig aber tunlichst nicht alles über einen Kamm scheren.

Wer sich seinen Jugendtraum erst später erfüllen kann oder will, darf sich nicht in die Ecke der „Zu spät Gekommenen“ gedrängt fühlen, von denen das geflügelte Wort ja sagt, daß sie das Leben bestraft. Die MIBA, die ihre redaktionelle Arbeit ganz unter das Motto: „Mehr Wissen – mehr Spaß“ gestellt hat, ist schließlich für alle Modelleisenbahner da.

Joachim Wegener

Die formschönen Panoramawagen der SBB gibt es mittlerweile als H0- und N-Modelle. MIBA-Mitarbeiter Lothar Weigel stellt aus diesem Anlaß das Vorbild vor (Seite 64), anschließend zeigen wir die Modelle (Seite 68).
Foto: Lothar Weigel



Unter dem Titel „Langer Lulatsch“ steht ein Bericht über das H0-Modell eines typisch skandinavischen Langholztransporters, der auf Seite 72 beginnt.
Foto: ots



Das Wasserhaus, dessen Bau wir auf Seite 16 beschreiben, stellt eine Mischung aus Wasserturm und Wasserkran dar; es wurde aus einzelnen Steinen erbaut!
Foto: Ulrich Meyer





MIBA

MINIATURBAHNEN

3/94

In unserer Rubrik MIBA-Test haben wir diesmal wieder zwei interessante Loktypen „aufs Korn genommen“: Zum einen ist es Limas DE 1024 in H0, zum anderen Rocos V320 als N-Modell. Beide Großdieselloks stellen wir in der Form „Vorbild und Modell“ vor (Seite 26 und 52).

Foto: ofs

Es ist eine Anlage der Superlative, die H0-Anlage von Anton Laux, die ihren Anfang mit einer Wette nahm. 250 Quadratmeter nimmt sie ein, und ist damit zweifellos eine der größten Modellbahnanlagen in Privatbesitz. Lesen Sie unseren Bericht von MIBA-Mitarbeiter Bruno Kaiser, ab Seite 8, und lassen Sie sich gefangennehmen von einer Eisenbahnlandschaft rund um den Kölner Hauptbahnhof!

Foto: Bruno Kaiser

Titelbild:

Pressevorstellung in miniature der brandneuen 240er von Lima. Die Fotografen kämpfen um die besten Plätze, während die Abnahmebeamten die DE 1024 nochmals genau unter die Lupe nehmen.

Foto: ofs

ZUR SACHE	3
LESERBRIEFE	6

MODELLBAHN-ANLAGEN

Köln Hauptbahnhof, Eifel und Schwarzwald (Großanlage H0)	8
--	---

FAHRZEUGBAU

Großer Hecht in H0	14
Vierachs-Flachmann	32

MODELLBAU

Wasserstation Steinbach für LGB:	
Stein auf Stein (1)	16
Nicht nur für Brücken und Bahnsteige:	
Geländer aus Eisen	40
Bausatz-93 ⁵ von Weinert	46
Langer Lulatsch	72

VORBILD

Einzelstück aus Kassel:	
Großdiesellok V 320	20
Die Dieselelektrischen Loks der BR 240:	
Kraftprotz mit Diesel und Strom	52

MIBA-TEST

Viel Kraft in N:	
Rocos V 320	26
Die DE 1024 von Lima in H0:	
Dreimal weißer Riese	56

BRANCHE INTERN

15 Jahre MC-Lindenberg/Köln	31
-----------------------------	----

VORBILD + MODELL

Hier wird Reisen zum Erlebnis:	
Panoramawagen der SBB	64

NEUHEITEN	80
BÜCHER	38
KLEINANZEIGEN	77
VORSCHAU/IMPRESSUM	98

MIBA 1/94, Seite 38 „Dunkelgeschaltet?“

Ersatzsignal ungültig?

Im Beitrag „Mit Logik-Gattern Lichtsignale schalten“ in Heft 1/94 war auch zum Vergleich ein Bild eines außer Betrieb befindlichen Formsignals abgedruckt (S. 38). Die Frage lautet hier: Ist das Ersatzsignal (Zs1) bei außer Betrieb genommenem Formhauptsignal noch gültig? Die folgenden Ausführungen sind nur unter der Voraussetzung richtig, daß das Hauptsignal auch tatsächlich ungültig ist – dazu müßte es nach dem Signalebuch der DB mit einem Ungültigkeitskreuz gekennzeichnet sein.

Da Formsignale kein Mastschild (weiß/gelb/weiß/gelb/weiß bzw. weiß/rot/weiß) wie Lichthauptsignale besitzen, gilt hier kein Haltgebot, wie z. B. bei einem erloschenen Lichthauptsignal. Das Signal Zs1 darf aber nur in Verbindung mit einem Haltbegriff (z. B. Hp0 oder einem der beiden Mastschilder) gegeben werden. Da hier aber der Signalflügel abgeklappt ist, gibt es keinen Haltbegriff. Daher darf das Ersatzsignal Zs1 nicht benutzt werden.

Die Zustimmung des Fdl zur Abfahrt des Zuges muß dem Zugpersonal vielmehr durch schriftlichen Befehl A(a), bei Ausfahrt auf dem richtigen Gleis, bzw. durch schriftlichen Befehl B(c, Nr.1), für die Ausfahrt auf dem falschen Gleis, übermittelt werden.

Dieser Absatz A(a) bzw. B(c,Nr.1) besagt: „Zug (Nummer) fährt im Bahnhof/Bahnhofsteil Villingen ohne Ausfahrtsignal aus“.

Franz Reh, Bonn

MIBA-Abonnement

Zu ausführlich

Nachdem ich die MIBA nun ziemlich regelmäßig (vier Jahre) am Kiosk kaufe, wollte ich zum neuen Jahr ein Abonnement abschließen. Leider mußte ich mein Vorhaben, aufgrund des Heftes 1/94, wieder verschieben. Nun aber der Grund für meine Kritik: Bereits im Heft 12/93 stellte die MIBA auf zwei Neuheitenseiten die neuen Modelle der BR 119 der DR von Gützold und Brawa vor. Dagegen ist nichts zu sagen. Aber dann hielt ich Heft 1/94 in den Händen und mußte feststellen, daß man in dieser Ausga-

be der o. g. Baureihe inklusive Vorbildteil ganze 18 Seiten widmete!!! Der Vorbildteil ist wiederum gut gemacht und recht informativ. Den Modellteil empfinde ich als reine Seitenschinderei. Ich gebe zu, die Fotos der Modelle sind absolute Spitze, aber müssen es gleich so viele sein? Wie wäre es denn mit einem Sonderheft zu diesen zwei Lokomotiven? Aber weiter mit der Kritik. Ich studiere z. Z. Automatisierungstechnik und habe durchaus Kenntnisse in der Elektronik. Ob aber der durchschnittliche MIBA-Leser begriffen hat, wie man Lichtsignale mit Logik-Gattern schaltet, möchte ich doch bezweifeln. Wer mit derart komplizierter Elektronik nichts am Hut hat, der kann diese acht Seiten durchaus vergessen. Dieses Thema wäre m. E. ein wirklicher Grund zur Herausgabe eines Sonderheftes. Dieses MIBA-Spezial ist ja auch bereits angekündigt!

Leider bin ich noch immer nicht fertig. Der Artikel „Alte Preußen im Stil der Fünfiger“, finde ich, ist in diesem Heft nicht angebracht. Der gehört normalerweise in das sehr gut gemachte MIBA-Spezial „Vorwiegend Güter“. Nachdem dieser Artikel wiederum sechs Seiten beansprucht und es noch eine Fortsetzung gibt, bleibt von diesem Heft 1/94 in meinen Augen nicht viel übrig.

Am Schluß des Heftes befindet sich ein Anzeigenregister. Warum sind dort nicht alle Inserenten aus dem Heft aufgeführt? Die Idee ist sehr gut, doch leider unvollständig.

Nun habe ich mir meinen Frust von der Seele geschrieben und warte die nächsten Hefte ab, bevor ich dann doch irgendwann Ihr sonst sehr gutes Heft im Abonnement beziehen werde.

Carsten Edinger, Rheinfelden

MIBA 9/93, Zur Sache

Kindheitstraum

Da haben wir ja einen, einen blutigen Anfänger. Er ist zwar schon leicht fortgeschrittenen Alters, aber jetzt erst bietet sich ihm die Möglichkeit, seinen Kindheitstraum von der stationären Modellbahnanlage zu realisieren.

Wohl gesprochen daher die Worte, daß in der MIBA ein wenig mehr Wert auf die Anfänger gelegt werden muß. Sonst beschränkt sich die Lektüre der Anfänger auf das teils neidische, teils

begeisterte Studium der Fotos aus anderen Anlagen...

Vorschlag eines, der es als Anfänger schließlich wissen muß: Laßt uns doch mal beim Ei beginnen, will meinen, bei der nebulösen Idee des zumeist gesetzteren Modellbahnliebhabers. Der hat nämlich eine Menge schwierigster Entscheidungen zu treffen, als da wären:

- Welche Baugröße?
- Welches Anlagenthema?
- Welcher Hersteller, welches System?
- Womit fang ich an?
- Wie um alles in der Welt krieg' ich bloß 'nen vernünftigen Gleisplan hin?!

Die Auflistung wäre beliebig fortzusetzen. Ganz besonders problematisch wird's, wenn man in seinem Bekanntenkreis eher auf verständnisloses Kopfschütteln als auf kenntnisreiche Ratschläge stößt, dann steht man in der Tat völlig alleine da. Das führt dann, bei mir jedenfalls, zur Anlage einer umfangreichen Bibliothek, dem intensiven Studium derselben, verbunden mit ebenso intensiver Mißbilligung durch die Lebensgefährtin wg. ständiger Nichtansprechbarkeit. Allein, viel schlauer ist man hernach nicht. Eher verwirrt, denn die relativ klare Vorstellung, die man von „seiner“ Anlage mal hatte, ist mit jedem Ratschlag eines Profis aus irgendeinem Buch mehr und mehr demontiert worden. Übriggeblieben ist eigentlich nur das Anschlußgleis...

Inzwischen haben Generationen von Layoutblocks unzählige Anlagenentwürfe gesehen, die samt und sonders dem immer gestrengeren Blick des Erstellers nicht standhielten. Währenddessen wächst – man muß sich ja zwischendurch mal was Gutes tun! – der Bestand an Loks und Wagen. Schließlich will sich der Enthusiast nicht von seiner Vorstellung abbringen lassen, ausschließlich Dampfloks auf seiner imaginären Anlage zu platzieren.

Ende der Geschichte? Weit gefehlt! PC-Rail ward vorgestellt. Leider, leider stellte der hoffnungsfrohe User alsbald fest, daß da eine Menge „Macken“ in dem gepriesenen PC-Rail zu vermelden waren (und noch sind...).

Und so weiter, und so weiter. Sie sehen, die Leiden eines Modellbahnanfängers sind vielfältiger, als ein Profi sich erdenken mag. Fazit: Bitteschön,

wir Anfänger haben eine Menge Enthusiasmus, aber ja keine Ahnung. Und dieser Enthusiasmus kann allzu leicht in große Frustration umschlagen. Dies gilt es doch aufs heftigste zu verhindern, oder? Ich weiß, es ist schwierig, sich als langjähriger Profi in die Probleme des Anfängers einzudenken, aber vielleicht hilft es ja, wenn man gelegentlich die Anfänger zu Wort kommen läßt unter dem Aspekt „Es gibt keine dummen Fragen...“.

Eine Anregung gleich von mir, so aus der täglichen Leidenspraxis: Seit einem Jahr wusele ich jetzt herum – fahren kann ich nur mit dem Finger durch den Staub auf der Platte. Vielleicht kann mal jemand eine Ausbau-Anlage entwickeln, die sich zu Beginn von einem Anfänger leicht realisieren läßt und die mit der Zeit nach dem Gusto des einzelnen immer weiter ausgebaut werden kann. Da hat man doch wenigstens als Anfänger schon nach kurzer Zeit das Erfolgserlebnis fahrender Züge!

Und noch ein Satz zu den zahllos angebotenen Gleisplanvorschlägen: Egal, wie sinnig die Streckenführung auch sein mag – wenn die Züge immer wieder aus derselben Richtung in den Bahnhof fahren, finde ich das ziemlich doof. Für mich kommt nur „Out-and-back“ in Betracht.

Wolfgang Baumann, Köln

MIBA 9/93, Editorial

Zurück zu den Anfängen

Ihr Leitartikel 9/93 von Herrn Langer kann nicht unwidersprochen hingenommen werden.

Wenn Sie schon Nachwuchs werben wollen, dann sind wir einer Meinung, daß wir diesen ganz dringend brauchen. Aber bitte nicht mit solchen Horrorvisionen. Wer getraut sich heute noch, mit Schuhkarton-Tunnel und Sägespäne-Bäumen zum Einstieg, sich selber als „Modellbahner“ zu betiteln, obwohl mir persönlich die Bezeichnung Miniaturbahner, wie Ihre Zeitschrift ja noch immer heißt, besser gefällt. Wir, zumindest die ältere Generation haben fast alle so begonnen. Mir ist jedenfalls ein Junior näher an der Modellbahn, der sich aus Bauklötzen einen Bahnhof an einem Gleisoval baut, als einer, der mit der „Alpha-Bahn“ oder ähnlichem Nonsens im 25ten Jahr-

hundert herumkurvt. Meiner Meinung nach sind an diesem Dilemma auch die selbsternannten, von der Industrie gesponserten „Meister der Modellbahn“, die von den Modellbahnmedien als begnadet angesehen und mit einem Heiligenschein umgeben werden, schuld.

Diese Superanlagen sind ja unbestritten eine Wucht. Wenn aber der Park vor dem Bahnhof, zusammengestellt aus den Filetstücken der exklusivsten Zubehörfirmen, mehr kostet als sich ein Familienvater für seinen Nachwuchs leisten kann, dann ist es für unser Hobby „fünf vor zwölf“.

Daher meine Bitte: Zurück zu den Anfängen! Führen Sie die Jugend langsam und preiswert an unser schönes Hobby heran. Mit dem Essen kommt der Appetit. Mir hat es geholfen, persönliche Schicksalsschläge leichter zu überwinden. Ich würde mich sehr freuen, auch andere Meinungen zu diesem Thema zu hören.

Kurt Dohnal, Bibertal

MIBA 9/93-11/93, Leserbriefe, Editorial

Noch ein Sponsor gesucht

Wo ist mein Sponsor? möchte auch ich fragen und damit zum Ausdruck bringen, daß mir Herr Jörg Starke aus Duisburg aus der Seele schreibt.

Lieber einige Nieten weniger, dafür aber preisgünstigere Modelle.

Ich glaube, einiges Ihrem Leitartikel „Phantasie und fahrende Züge“ in dieser Richtung entnehmen zu können.

„Eisenbahn-Spielen“ hat leider schon ein negatives Ansehen.

Peter Faltus, Laatzen

MIBA, Neuheiten

Schwarze Laufflächen

So, ich habe „die Schnauze voll“. Jedesmal, wenn ich mir eine neue Lok kaufe, hoffe ich, daß die Räder nicht geschwärzt (die Firmen sprechen von brüniert) sind. Denn schon beginnt das Übel. Die Lok übersteht drei Runden (Clubanlage), dann beginnt der große Ärger: „Wer hat die Anlage wieder so versaut, daß nichts mehr läuft?“ Aber der nächste Zug befährt anstandslos das gleiche Gleis und langsam dämmert es: aha, die Räder! Die sogenannte Brüniertung zersetzt

sich offenbar durch den Stromdurchgang und wird zu einer nichtleitenden Schicht, die sich auch noch mit dem allgegenwärtigen Schmutz zu einer seltsamen Masse verbindet und nur mit einer Gewaltkur wieder entfernt werden kann.

Ganz gleich welche Firma, alle sind zur Zeit auf dem gleichem Trip. Oder fürchtet man Verkaufseinbußen, wenn man in dieser Sache nicht mitzieht? Selbst die von Märklin als „schwarz vernickelt“ offerierten Räder weisen meiner Erfahrung nach das gleiche Ergebnis auf, wie die Loks von Roco, Fleischmann, Lima oder sogar HAG. Wenn ich mir für teures Geld eine Lokomotive erstehe und unsinnigerweise erst einmal die Räder behandeln muß, damit sie überhaupt zum Laufen kommt, dann tut das schon sehr weh. Wer hat eigentlich den Herstellern den Floh ins Ohr gesetzt, daß Radreifen, Laufflächen und Spurrkranze schwarz sein müssen? Haben denn diese Menschen keine Augen im Kopf, um sich von der Wirklichkeit auf einem Bahnhof zu überzeugen? Ich jedenfalls habe bisher nur blankgefahrene Laufflächen gesichtet.

Was soll nun dieses schwarze Zeug? Öl kann es auch nicht vortäuschen, denn wären die Räder im Großbetrieb verölt – als Modellbahner kennen wir dieses Problem. Zu den Radreifen wäre zu sagen, daß diese zu später Bundesbahnzeit bei den Hauptuntersuchungen einfach rot mitgespritzt wurden, was mir bei meinen Bausatzlokomotiven (z.B. M+F) insofern zugute kam, daß ich die Radreifen nicht abzudecken brauchte, sondern einfach mitlackieren konnte. Einige Hersteller haben dies auch bemerkt und lackieren ebenfalls rot, statt hier schwarz zu färben. Das finde ich in Ordnung.

Wer kann nun den Herstellern aber dies „Anschwärzen“ schnellstens wieder abgewöhnen? Denn sicher ist auf jeden Fall, wenn man den „Mist“ erst einmal runtergeschrubbt hat, ist die neuerliche Verschmutzung der Räder auf der Anlage vorprogrammiert, hat man den Rädern doch an der Grundsubstanz etwas gestohlen.

Auf die Meinung von anderen Modellbahnfreunden, oder sogar der Hersteller, wäre ich sehr gespannt.

Volker Bender, Saarbrücken

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



Nostalgie auf 250 Quadratmetern:

Köln Hauptbahnhof, Eifel und Schwarzwald

Ganz ohne Zweifel, hier handelt es sich um eine Anlage der Superlative. Seit über sechzehn Jahren baut Anton Laux nun schon an seinem Lebenswerk, in diesem Sommer soll es endlich fertig werden: Die wohl größte private Modellbahn-Anlage Europas.

Auch wenn mancher den zum Schlagwort gewordenen Begriff „Wetten, daß...“ heute ausschließlich in Verbindung mit samstagsabendlicher Fernsehunterhaltung bringt: Wetten wurden früher natürlich genauso geschlossen, auch ohne Elstner, Lippert und Gottschalk - und was für welche?

Am Anfang stand die Wette

Aber der Reihe nach. Anton Laux, Kölner Bahnbeamter im technischen Dienst, hatte mit Modelleisenbahnen zuerst einmal gar nichts zu tun. Sein

Interesse an technischen Dingen und sein handwerkliches Geschick erkannten seine Kollegen jedoch sehr bald und baten irgendwann einmal um Reparatur einer Modell-Lok.

Ein anderer fragte an, ob er für ihn Spielzeugeisenbahnschienen anfertigen könnte. Der Krieg war gerade erst vorbei, und es gab nichts zu erschwinglichen Preisen zu kaufen. Anton Laux baute deshalb mit viel Geschick aus einfachen Mitteln wie Holz und Schweißdraht das Gewünschte.

Dann kam der Tag, an dem er für Paul, den Sohn eines Kollegen, ein Bahnhofsgebäude basteln sollte.