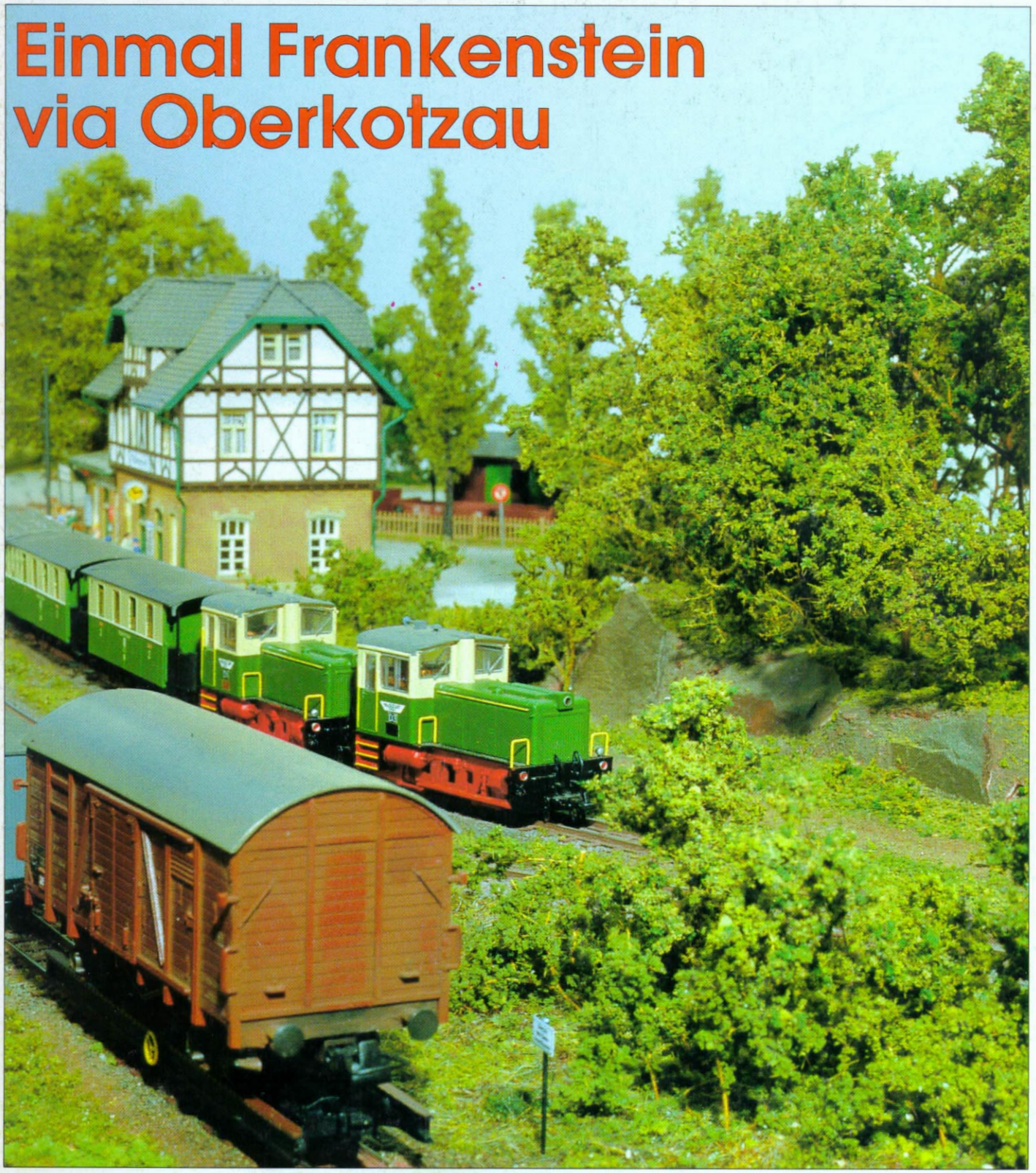
MIBA
4/94 April J 8784 E
46. Jahrgang · DM | sFr 11,20 öS 85,-
IHRE MODELLBAHNZEITSCHRIFT
MEHR WISSEN – MEHR SPASS

MIBA

MINIATURBAHNEN

Einmal Frankenstein via Oberkotzau



ANLAGE: SIEGBURGER CLUBANLAGE ● FAHRZEUGBAU: TT-SPRENGWAGEN
● DIORAMA: STEINBRUCH IN H0 ● THEMA START: GEWÄSSERNACHBILDUNG

Wo soll's lang gehen?

Das Superwahljahr hat begonnen, erste Ergebnisse liegen beim Schreiben dieser Zeilen bereits vor. Da kann die MIBA-Redaktion nicht hinten anstehen. Wir wollen jedoch nicht „MIBA for President", Miss- oder Mister-MIBA küren, sondern Sie als Wähler zukünftiger Themen gewinnen. Traditionell ist die MIBA, während ihres fast fünfzigjährigen Bestehens, von den Lesern mitgestaltet und -geformt worden: durch Beiträge, Anregungen, wohlgemeinte, aber auch harsche Kritik. Wie sollte es auch anders sein, schließlich wird das Blatt nicht für Insider, scheuklappenbewehrte Redakteure oder Industrieinteressen gemacht, sondern für den Modelleisenbahner. Er erwartet Informationen über und für sein Hobby, gut recherchiert, gut aufbereitet und gut gemacht.

Um das auch weiterhin zu erreichen, will die Redaktion den mündigen MIBA-Leser ansprechen; und das sind doch alle, oder? Wir möchten jedoch nicht darum bitten, schon wieder irgendeinen Fragebogen auszufüllen, auf dem ja vorab eine gewisse, zumeist begrenzte Themenauswahl stattgefunden hat. Nein: Vom zu recht anspruchsvollen MIBA-Leser möchten wir die persönliche Meinung zu den zukünftigen Inhalten ihres Blattes haben. Ungeschminkt, denn wer nicht selbstkritisch bereit ist, sein Tun auch aus einer gewissen Distanz überprüfen zu lassen, der hat eben schon längst Scheuklappenmentalität und hier im Prinzip nichts zu suchen.

Das heißt natürlich nicht: Der MIBA gehen die Themen aus, der Notnagel sollen die Leser sein. Das Blatt kaufen müssen, und dann auch noch der Redaktion durch Themenfindung die Arbeit abnehmen? Nein: Beiträge gibt es dank Ihrer Mithilfe genug!

Oder – wie wäre es mit folgenden Themen-Schlagwörtern?

Digitalsteuerungen: Marktübersicht, Kaufberatung, Handhabung, Einsatz, was kann, was soll man selber machen (kann man das denn überhaupt?), was hingegen dazukaufen?

Thema Landschaftgestaltung: Wollen MIBA-Leser überhaupt die prächtigen, superdetaillierten Anlagen oder Dioramen sehen, die ja manchmal mit der Realität im heimischen Bastelkeller so gar nichts gemeinsam haben – weil die Mittel fehlen, das Geschick, oder die Ausrüstung. Ist es da nicht an ihrer Fachzeitschrift, step-by-step dort hinzuführen: Wie baue ich eine Steinbogenbrücke, mit welchen Materialien, mit welcher Technik?

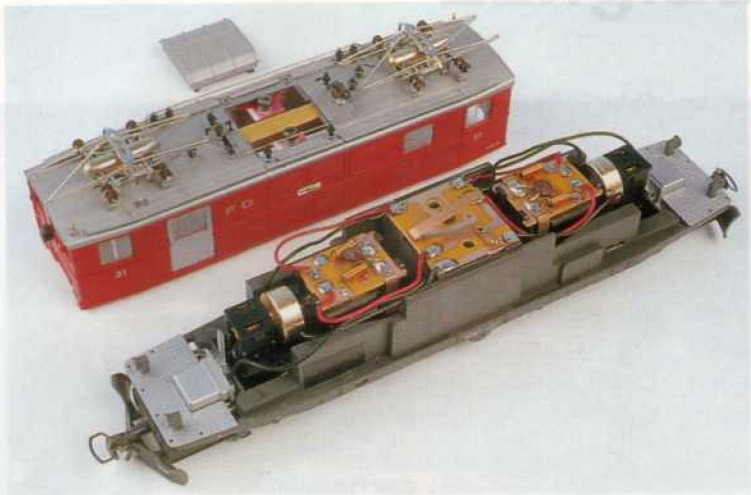
Thema moderne Bahn: Sicherlich ist die Epoche 3 nach wie vor führend in der Gunst der Modellbahner. Doch nicht nur hier können Dampf-, Diesel- und E-Traktion in Einklang gebracht werden. Auch in der modernen Epoche 5 dampft es noch, nicht nur im Nürnberger Raum.

Oder ist gar die Modellbahnfotografie für Sie ein Thema: Wie machen die Profis das mit der ellenlange Tiefenschärfe, wie ausleuchten, welche Objektive – wie die Gestaltung der Fotostellstücke vornehmen?

Kit-Bashing, Supern von Elloks, Bau eines Betriebswerkes, Silikonformen für Gipsabgüsse, Löttechnik, schwungvolle Kurven mit Überhöhungen, Gleis- und Weichenbau, Verbindungstechniken für den Unterbau – Themen gibt's genug!

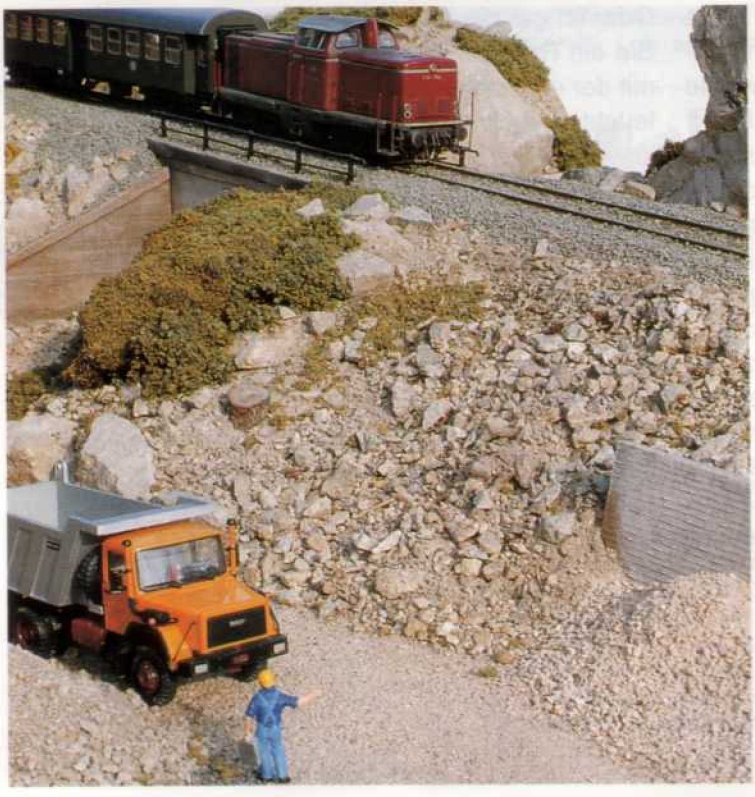
Wahljahr – nehmen Sie sich ein wenig Zeit am nächsten Wochenende, einen Stift und ein Blatt Papier und schreiben Sie uns – ohne Kreuzchen!

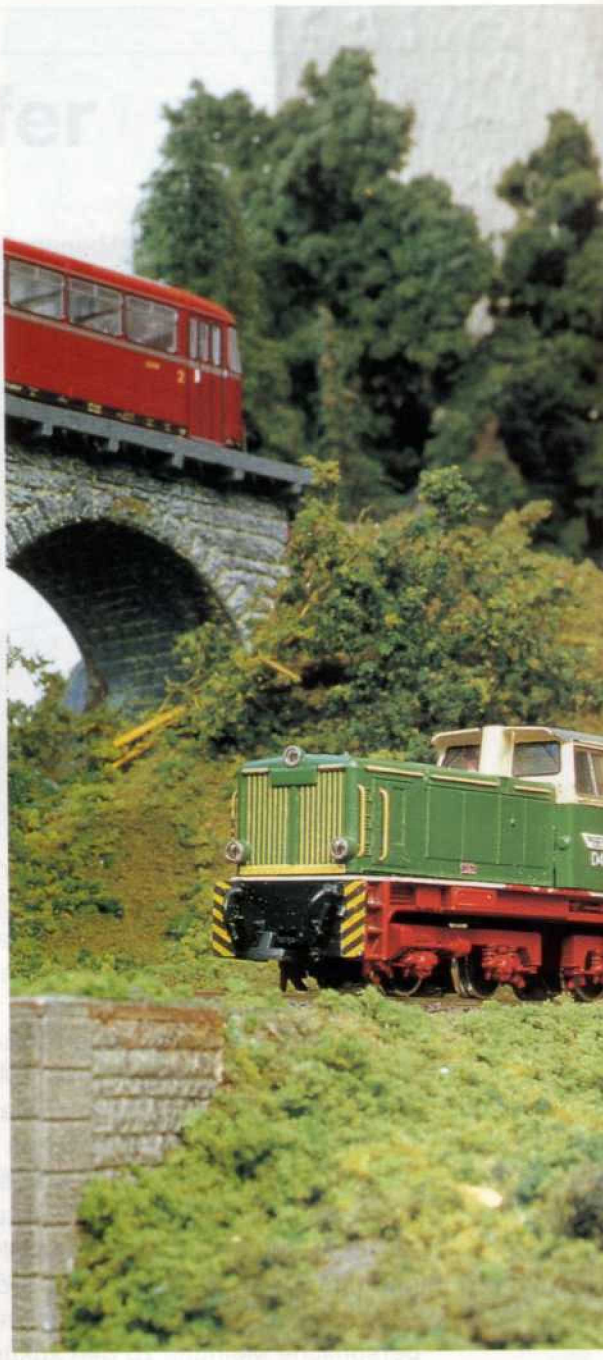
Bernd Ottersbach



Wir testen ab Seite 22 die neue Bemo-Terassenlok HGe 4/4 I auf Herz und Nieren. *Foto: ots*

Wie rangiert wird, lehrte am besten das Vorbild. Mathias Hellmann war bei der AVG und berichtet ab Seite 42.
Foto: Mathias Hellmann





Über eine sehenswerte, aber „trostlose" Geschichte berichten wir ab Seite 66: einen perfekt gestalteten Steinbruch in der Baugröße H0.
Foto: ots

MIBA MINIATURBAHNEN 4/94

Bruno Kaiser, unser rastloser Kölner Mitarbeiter, hat wieder zugeschlagen: Diesmal bei den Eisenbahn- und Modellbahn-Freunden-Siebengebirge, dem EMFS e.V.
Sie betreiben – noch – im Bahnhof Bonn-Oberkassel eine sehenswerte Modulanlage in Baugröße H0: Vollspur, Schmalspur, mit eigenem Farbdesign und überhaupt eigenen Ansichten über die Modellbahnerei. Sie fahren nur nach Kursbuch und Fahrplan, und kein Güterzug kommt ohne Frachtpapiere auf die Strecke. Und: Modellbahnspielen fassen die Siebengebirgler als Gesellschaftsspiel auf. Wir berichten ab Seite 8.
Foto: Bruno Kaiser

Wer würde nicht gerne eine Burg sein eigen nennen, um zum zünftigen Burgherren zu werden. Hermann Josef Donkels hat sich den Wunsch erfüllt: mit seiner selbstgebauten Burg in Baugröße H0.
Foto: Hermann Josef Donkels

Titelbild:

Der Bahnhof Mühlengrund, ein aus mehreren Modulen zusammengesetzter Teilabschnitt der großen Clubanlage des EMFS, von Bruno Kaiser mit dem ihm eigenen Händchen gekonnt in Szene gesetzt. Vollspur und Schmalspur mit Rollbockverkehr sorgen für abwechslungsreichen Betriebsspaß.

ZUR SACHE 3

LESERBRIEFE 6

ANLAGEN

EMFS-Clubanlage: Einmal Frankenstein via Oberkotzau 8

N-Anlage im Ausbau Innenansichten 60

VORBILD + MODELL

HGe 4/4 ¹ der FO: Lok mit Aussichten 18

Neues S-Bahn Zugpferd: Anti Knatterlok 54

MIBA-TEST

HGe 4/4 I von Bemo in H0m: Terassenlok 22

MODELLBAU

Unkraut oder Englischer Rasen 28

FAHRZEUG-BAU

Unkraut vergeht nicht 32

VORBILD

Neue LÜ-Signale bei der DB AG 40

REPORTAGE

Bei der AVG in Ettlingen West: Lok 4, Rangierdienst 42

GEBÄUDEMODELLBAU

Schloßherr in H0: Burg Donkenstein 48

DIORAMA

Steinbruch Diorama in H0: Marmor, Stein und Eisenbahn 66

THEMA START

Jugendstilvilla in N 72

Gewässergestaltung Hart, aber flüssig 75

LESERSERVICE

Modellbahnhersteller Adressen 36

NEUHEITEN 80

BÜCHER 78

VORSCHAU/IMPRESSUM 98

MIBA 11/93, Märklin legt weiter zu

Insider oder was?

Mich würde interessieren, ob es in der MIBA-Leserschaft noch mehr Betroffene gibt, die geglaubt haben, durch eine Mitgliedschaft im Märklin-Insiderclub ließen sich Lücken in der Sammlung vermeiden und die nun im Zusammenhang mit dem Amtrak-ICE eines Besseren belehrt wurden.

Mein Händler teilte mir auf meine Beschwerde hin mit, ich gehöre halt nicht zu den 25% seiner in Frage kommenden Kunden, die er beliefern könne. 3000 DM bis 5000 DM habe ich jährlich bei ihm gelassen.

Wieviel muß man ausgeben, um bei einem Händler „Guter Kunde" zu sein, der auch seltenere Stücke zu vernünftigen Preisen bekommt? Kann mir das jemand verraten?

Ich habe sowohl Märklin als auch diesem Händler gekündigt. Andere Mütter haben auch schöne Töchter. Hoffentlich tut das Märklin weh!

Wir sind das Modellbahner-*Volk!* ...und nicht die Spekulanten, die schon heute den Amtrak zu sagenhaften Preisen anbieten.

Peter Kaßner, Hamburg

MIBA 12/93, RAL-Farben

Stiefkind DRG?!

Wenn man die Zahl der Neuheiten der letzten Jahre vergleicht, hat man den Eindruck, daß, nach einigen Jahren der Blüte, inzwischen die Epoche 2 zum Stiefkind der Modellbahnindustrie geworden ist. Sehr zähflüssig kommen die entsprechenden Modelle auf den Markt, bzw. werden umbeschriftete „Neuheiten" angeboten. So hat Märklin 1993 endlich die Berliner Stadtbahn-Abteilwagenpärchen in DRG-Version herausgebracht (wie sie selbstverständlich auch nach Einführung der elektrischen S-Bahn in Berlin Ende der zwanziger Jahre noch zu Hunderten eingesetzt waren); Roco bleibt diese Variante bis zum heutigen Tag schuldig, hat dafür – nach jahrelangem Warten – vor einiger Zeit wenigstens die 4achsigen Eilzugwagen als Sonderserie herausgebracht – allerdings unsinnigerweise mit Ellok, die längst nicht jedermann gebrauchen konnte, für den die Eilzugwagen ein „Muß" waren! Bei den Donnerbüchsen und Hechten dagegen wartet man schon seit Jahren auf eine DRG-Neuauflage, diesmal jedoch hoffentlich in korrekter Farbgebung (RAL 6008).

Überhaupt die Farbgebung der Reisezugwagen! Es ist schon nicht mehr feierlich, wie Fleischmann in dieser Frage, die genau so wichtig ist wie die der korrekten Beschriftung, herum-„eiert": Neue Modelle (Donnerbüchsen, preußische Nebenbahn-Personenwagen) werden in korrekter Farbgebung angeboten, früher herausgekommene Modelle jedoch immer noch in zu heller und damit falscher Farbe (preußische D-Zugwagen, Abteilwagen, Güterzugpackwagen). Was ist eigentlich daran so verwerflich, eine Farbänderung bei laufender Serie vorzunehmen, glaubt man die Altkunden zu verprellen? Eine deutliche „Auslauf-Modell"-Kennzeichnung würde doch sicher auch in diesem Fall Befriedung bringen!

Hoffentlich macht es wenigstens Bachmann/Liliput gleich richtig und bringt die Wiederauflage der sehnlichst erwarteten 28er D-Zugwagenserie in RAL 6008 heraus (nicht aber die Schürzenwagen, die beim Vorbild erst ab 1939 produziert wurden, da gab es eine Farbumstellung auf „flaschengrün" (RAL 6007) – alles nachzulesen in Wolfgang Dieners Büchlein „Anstrich und Beschriftung von Reisezugwagen").

Hoffentlich nur bis zur Messe 94 wartet man auf einen wichtigen, auch bereits seit zwei Jahren im Programm befindlichen Güterwagen in Epoche-2-Ausführung: den vierachsigen Schienenwagen von Roco. Auch der zweiachsige Rungenwagen müßte endlich umbeschriftet sein. Verzichten kann *ich* dagegen gut auf die DRG-Version des zweiachsigen Rungenwagens von Fleischmann, des Liliput „Oppeln", des Roco „Bromberg" oder aller so euphorisch gelobten Altbau-Kühlwagen von Roco und Klein: Hierbei handelt es sich durchwegs um sehr späte, meist sogar um Kriegsbauarten, die in dieser Version nur in einer sehr düsteren Zeit umhergefahren sind, die nachzustellen nicht nur wegen der bei Modell-Lokomotiven nicht vorhandenen Laternenabblendungen nicht jedermanns Geschmack sein dürfte.

Angesichts der vielen fehlenden Güter- und Personenwagenmodelle aus der Blütezeit der DRG (z. B. Kühlwagen Gko mit Bremserhaus und Korbbogendach, „Oppeln" von 1934, Fährbootwagen „Saarbrücken", Vorläufer der Donnerbüchsen Cid 21, D-Zugwagen 35er Bauart, 28er Schlafwagen), die auch in der ach so beliebten Epoche 3 einsetzbar wären, halte ich die bisherige Modellauswahl, bezogen auf die Epoche 2, für reine Fantasielosigkeit.

Wer – wie Roco – meint, für derartige Modelle gebe es keine Käufer, sollte vielleicht einmal seinen Meinungsforscher wechseln und sich an denjenigen der Firma Fleischmann halten, eine Firma, die ihre Neuheiten grundsätzlich erst in der DRG-Version herausbringt! Es wird Zeit, daß hier wieder ein Umdenken stattfindet, damit diese Epoche, die technisch die wohl abwechslungsreichste war und gleichzeitig den Höhepunkt der Dampflokzeit darstellte, im Bewußtsein *bleibt* und so vielleicht auch ein wenig auf ihre Weise zur Bildung des so dringend benötigten Geschichtsverständnisses beitragen kann, dessen Mangel allerorten beklagt wird!

Dr. H.-J. Windberg, Dortmund

MIBA 1/94, Seite 38, Dunkelgeschaltet?

Kein Signal

Bei dem auf dem Foto abgebildeten Gegenstand handelt es sich nicht um ein Signal. Aber vielleicht wird es eins, oder es war eins.

Im Signalbuch der DB ist das Aussehen der Signale beschrieben. Danach hat ein Formsignal einen oder zwei Signalflügel, die waagerecht nach rechts oder, bei Fahrtstellung, schräg nach rechts aufwärts (Hp0, Hp1, Hp2) zeigen.

Wenn diese Signale ungültig sind, werden sie durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder ganz verdeckt. Vielleicht sollte man hier noch betonen, daß ein Ersatzsignal nie ein Signal ersetzt, sondern immer nur einen schriftlichen Befehl des Fahrdienstleiters, am Halt zeigenden Signal vorbeizufahren.

Daß für das Stellen eines Ersatzsignals besondere Sicherheitsbestimmungen gelten, versteht sich von allein.

Der abgebildete Gegenstand, von einem, so vermute ich, Laien als Signal bezeichnet, ist aus den oben angeführten Gründen aber kein Signal. Und wo kein Signal ist, gibt es auch kein Ersatzsignal.

Hubert Englisch, Hambühren

MIBA 1/94, Seite 38, Dunkelgeschaltet?

Signalstörung?

Als Fahrdienstleiter bei der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG habe ich die Frage mit einem unserer Triebfahrzeugführer erörtert, um noch eine andere Sichtweise als die meine in die Antwort einfließen zu lassen.

Ein Form-Hauptsignal, das so aussieht, wie das im Bild gezeigte, nämlich mit nach unten weisendem Flügel, ist entweder wegen einer Störung, die noch nicht behoben werden konnte (längere Reparaturdauer), oder wegen Bauarbeiten betrieblich abgeschaltet. Letzteres ist sicher bei diesem Signal der Fall, worauf das auf Sh1 gestellte Sperrsignal mit Wartezeichen (Ra11), sowie die Pfeiftafel (Bü4) hinweisen. Das äquivalente Licht-Hauptsignal-Bild wäre ein dunkles Signal mit einem weißen Kennlicht.

Daß das Signal im Bild gültig ist, wird durch zwei Dinge deutlich:

1. Es ist nicht mittels eines weißen Kreuzes ungültig gemacht worden.
2. Das weiß-rot-weiße Mastschild ist nicht verdeckt.

Sollte also eine Zug- oder Rangierfahrt vor diesem Signal zum Stehen kommen, so hat sich der Triebfahrzeugführer (Tf) mit dem Fahrdienstleiter in Verbindung zu setzen, um die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Wartezeichen einzuholen, um dann entweder mit dem hier weiterhin gültigen Zusatzsignal (hier Zs1) oder Befehl A(b) + Befehl C (wegen der Bauarbeiten!) am haltzeigenden oder gestörten Signal vorbeizufahren. Dabei muß der Tf auch Zp1 (Achtungssignal) geben.

Dirk Bullmann, Hünfelden

MIBA 12/93, Bemo 99.73: schmalspuriger Sachsenstolz

Nur mit Faulhaber-Motor?

Im Heft 12/93 hat die MIBA einen Bericht zu Bemos sächsischer VII K veröffentlicht. Gegen Ende dieses Berichts schreibt Georg Bachmeier, daß das Fahrverhalten recht gut sei, trotz des Mabuchi-Motors ohne Schwungmasse.

Aus eigener Erfahrung muß ich Ihnen mitteilen, daß weder die VI K noch die VII K (für meine Begriffe) brauchbar fährt – ohne Umbau auf Faulhabermotor. Auf dem Bild, S. 52 oben, ist zu sehen, daß G. Bachmeier ebenfalls einen Faulhabermotor eingebaut hat bzw. einbaut.

Es ist zu bedauern, daß Bemo seine teuren, gut gemachten Bausätze nicht brauchbar motorisiert! Dies zu ändern, ist m. E. auch eine Aufgabe von MIBA. Durch eine konstruktive Kritik in der Zeitschrift kann hier viel erreicht werden.

Hartmut Zacher, Winnenden

Mangelhafte Fahrstromaufnahme

Brünierte Laufflächen?

Das neue Jahr hat begonnen, und ich hatte während des Jahreswechsels wieder etwas mehr Zeit, mich meinem Hobby zu widmen. Voller Vorfreude habe ich den „Dampf" aufgemacht, die Ausfahrt für den IR mit der neuen 110 von Roco gestellt und... nix geht. Oberspannung – voll da, Motorstrom – 0,00. Also abspannen, Hilfslok anfordern, den Havaristen mit „Zeigefinger- und Daumen-Abschleppgerät" dem C-Gruppenleiter vor die Türe stellen. Arbeitszettel schreiben, Meldekarte dazugeben, damit die von der Werkstatt (aber alle!) zum Protokoll müssen. Mein Lokführer wäre schier geplatzt! Aber ein guter C-Gruppenleiter bewahrt die Ruhe und sucht die Ursache. Doch selbst ein gestandener „C" möchte aus der Haut fahren, wenn Dinge, die anerkannte Regeln der Technik sind, irgendwelchen Modetorheiten schlichtweg geopfert werden.

Da steht die Modellbahnindustrie dem großen Vorbild wirklich in nichts nach. Und wenn einer der Kunden eine aus seiner Sicht optische Verbesserung glaubhaft macht, springen etliche „Götter" aus den Chefetagen sofort los und hätten dies am liebsten schon gestern durchgezogen – ohne sich aber wirkliche Gedanken über die technischen Auswirkungen zu machen.

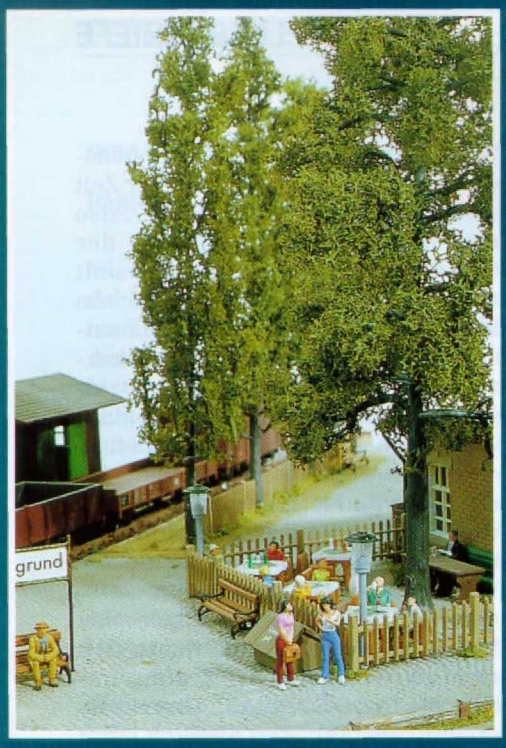
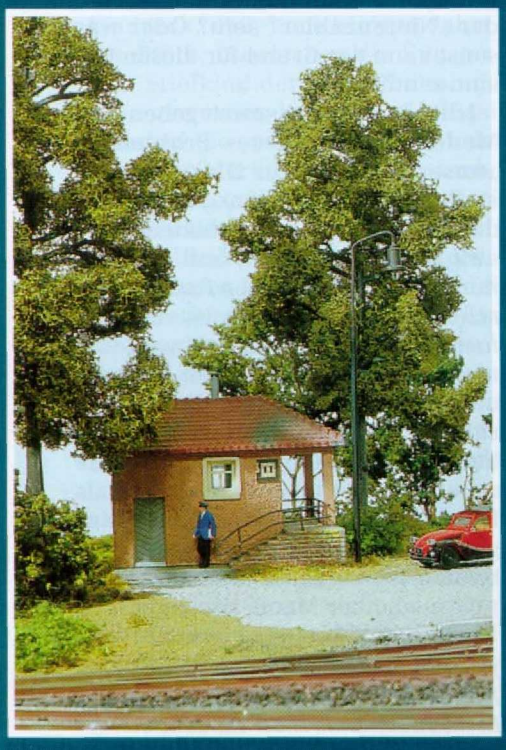
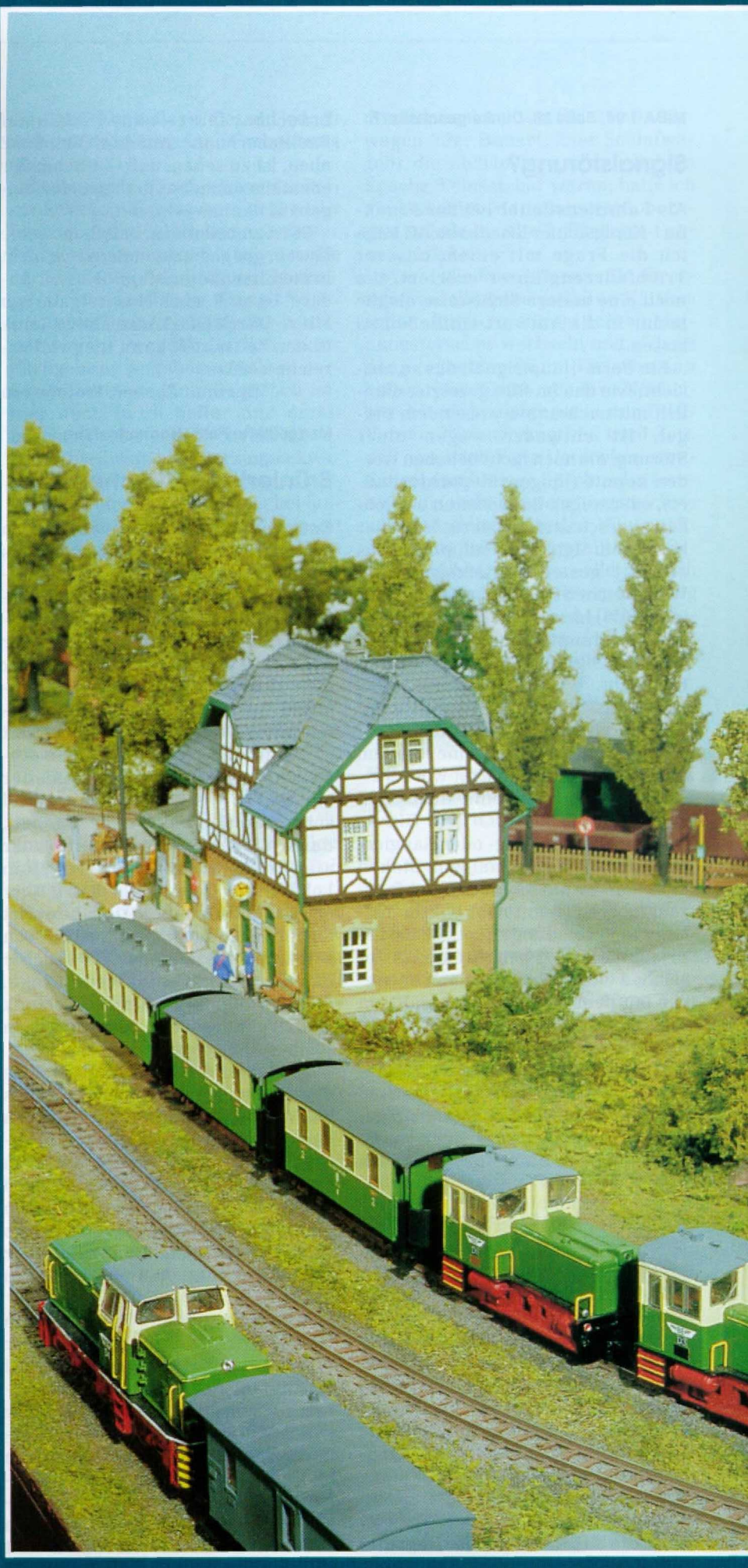
So, und was hat die Werkstatt nun festgestellt? Die Laufflächen der Treibachsen sind total verdreckt – auf den ersten Blick jedenfalls. Bei näherem Hinsehen ist die brünierte, oder wie auch immer behandelte, Oberfläche mit mikrofeinen Brandkratern bedeckt, die den Übergangswiderstand ins Unendliche ansteigen lassen, wodurch die Lok „auf dem Trockenen" steht. Abreiben mit Waschbenzin bringt keinen nennenswerten Erfolg, denn nach kurzer Zeit steht das Gerät schon wieder. Also müssen stärkere Mittel ran – der Gummischleifklotz von Roco. Damit wird die Oberfläche wieder schön blank, aber das nun hervorschauende Messing überzieht sich nach kurzer Zeit mit einer ihm eigenen Oxidschicht, und das ganze Spiel beginnt von neuem. Die Betriebssicherheit ist dahin. Im Gegensatz dazu raste die alte 103 von Fleischmann mit ihren vernickelten Radsätzen sofort und klaglos auf den IR los und konnte die Verspätung in Grenzen halten.

Als ich diese „Neuheit" zum ersten Mal zu sehen bekam, sträubte sich mein „Nackengefieder" kräftig. Das lernt ein Elektrikerlehrling bereits im ersten Lehrjahr, daß nämlich jeder Kontakt äußerst niederohmig sein muß, um bei Niederspannungsanlagen keine „Unterbrechungen" und bei Hochspannungsanlagen keine „Lichtbogenöfen" zu bekommen, und daß das einzige leitfähige Oxid das von Silber ist. Aber das scheidet hier wohl, allein aus Kostengründen, aus. Gerade in unserem Bereich sollte doch auf höchste Betriebssicherheit geachtet werden, um dem Hobbyisten die Freude und dem Spieler das Erfolgserlebnis nicht zu vermiesen. Darüberhinaus sind braune Radlaufflächen im Original ein Hinweis darauf, daß das Fahrzeug lange Zeit abgestellt war und der Rost zugeschlagen hat. Kann das im Interesse der „Nietenzähler" sein? Oder was sonst kann der Grund für diesen Unsinn sein?

Ich möchte sogar soweit gehen, den Modellbahnern dieses Problem in „unserer MIBA" zur Diskussion zu stellen. Und dann wünsche ich mir, daß die Hersteller zu Schadenersatz aufgefordert werden, und wenn es nur in Form kostenlosen Radsatztausches ist. Mir jedenfalls ist vollkommen klar, daß der Wechsel vom vernickelten zum brünierten Radsatz nicht nur eine „Verschlimmböserung", sondern eine wirkliche Dummheit ist, die auch nicht vor Strafe schützen sollte. Aber da sitzen wir als Kunden – auch wenn der Kunde angeblich König sein soll – an dem berühmten kürzeren Hebel.

Lothar Mann, Esslingen-Zell

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



Kleine, liebevoll ausgestaltete Details am Rande zeugen vom Einfühlungsvermögen der Erbauer.