



MINIATURBAHNEN

Individuelles aus der Schachtel

Gebäude-Modellbau



- VORBILD + MODELL: 232 UND HG 3/4 ● AUSSTELLUNG: CHATHAM
- ANLAGE: TICKET TO OMAHA ● DIGITAL: SELBSTGEBaute STEUERUNG

Zwei scheinbar grundsätzlich verschiedene Welten treffen in dieser MIBA aufeinander: Da wäre zum einen die brandneue 232, die vor wenigen Tagen schwergewichtig in die Redaktion rollte. Und da ist zum anderen ein kleiner Dreikuppler namens HG 3/4, für den der Autor eigens in die Schweiz reiste, um die Lok zu fotografieren und sie dem kritischen MIBA-Test zu unterziehen.

Wie laufen sie denn ...

Daß der Redakteur anschließend der Versuchung nicht widerstehen konnte und spontan das Testmodell erstand, wird der Leser vielleicht nach dem Studium des entsprechenden Artikels verstehen können. (Wobei nur am Rande erwähnt werden sollte, daß auch beim erstgenannten Beispiel jene Versuchung siegte und sofort ein Modell geordert wurde.)

Die Rede ist von Rocos neuem Großserienmodell der 232 100 und dem Kleinserienmodell der HG 3/4 von Ferro-Suisse. Zwei Welten, die überhaupt nichts gemeinsam haben?

Weit gefehlt! Beiden gemeinsam sind eine ganze Reihe von technischen Raffinessen – von den optischen will ich hier gar nicht reden –, die in der Summe, jede für sich, Meilensteine in der Entwicklung von Modellmaschinen setzen: Die 232 glänzt mit einer Zugkraft, die unseren Tester Bernd Zöllner eine Weile sprachlos machte; hinzu gesellt sich eine Optik, die weitestgehend mit dem Vorbild übereinstimmt. Und das alles zu einem Kampfpfeis.

Konkurrenz belebt das Geschäft, denn: Auch Brawas 232 steht in den Startlöchern, um sich, soviel kann mit Bestimmtheit schon vorab gesagt werden, ihre Lorbeeren zu verdienen.

Zuvor gesagtes gilt aber auch für das Handarbeitsmodell der HG 3/4. Hier brachte mich das Zugkraftverhalten jenes Winzlings, buchstäblich in Ehrfurcht, zum Schweigen: 175 Gramm bringt das Modell

auf die Waage und ist damit in der Lage, das 14,2fache zu ziehen (wobei hiermit gestanden sei, daß einfach nicht mehr Messingvierachser als Anhänger zur Verfügung standen) – ein perfektes Fahrwerk macht's möglich. Beide Tests widerlegen eindeutig weitverbreitete Meinungen, daß Kleinserienmodelle überhaupt nicht laufen würden und daß Großserienmodelle gerade erst den Lauflernschuhen entwachsen wären!

Beide Hersteller demonstrieren jeder auf seine Weise – grundsätzliche Antriebstechnik beim einen, perfekte Feinmechanik beim anderen –, was heute möglich ist, wenn der Wille zur Innovation tatsächlich in technisches Know-how umgesetzt wird und nicht nur vorgeschobenen Argumenten dient!

Beide scheinbar grundsätzlich verschiedene Welten entpuppen sich bei genauerer Betrachtung als eine Modellbahnwelt – nur beim Preis, da liegt ein Unterschied. Wobei betont sei:

Beide Maschinen sind ihren Preis wert!

ots

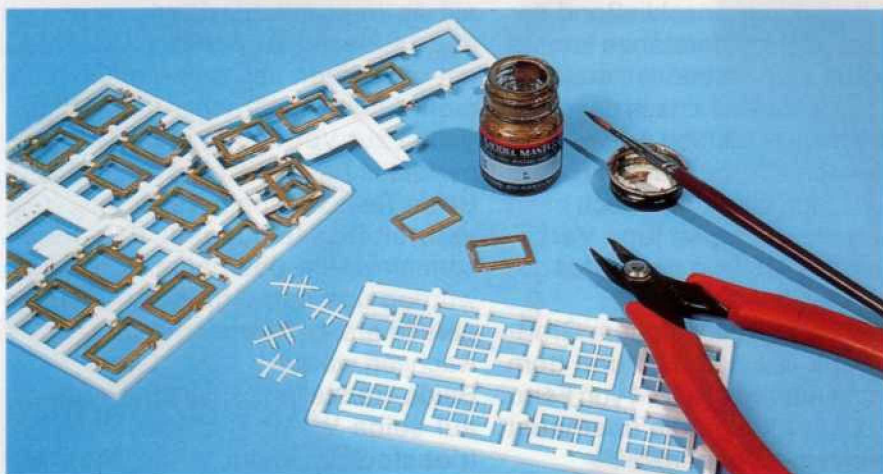
Stadtgeschichten sind ein Thema, dem sich Bruno Kaiser schon seit den frühen Siebzigern in der MIBA annimmt – in Form von Gebäudemodellbauten. Sein Titelbild zeigt die neuesten Kreationen, entstanden aus abgewandelten Faller-Häusern – und weist hin auf die im vorliegenden Heft beginnende Serie „Großstadt-Kits“.





8

Die alljährliche Modellbahnausstellung im englischen Chatham hat unter den Liebhabern schön gestalteter Anlagen und Dioramen einen sehr guten Ruf. Unser Bericht gibt wieder jede Menge Anregungen von den diesjährigen Ausstellungsobjekten.
Foto: Lutz Kuhl



26

Bruno Kaiser hat sich nicht nur als Modellarchitekt von Großstadthäusern einen Namen gemacht, aber der Umbau von Gebäudebausätzen gehört zweifellos zu seinen Lieblingsthemen. Was er heute vorstellt, ist auch eine Form von „Kitbashing“.
Foto: Bruno Kaiser

54

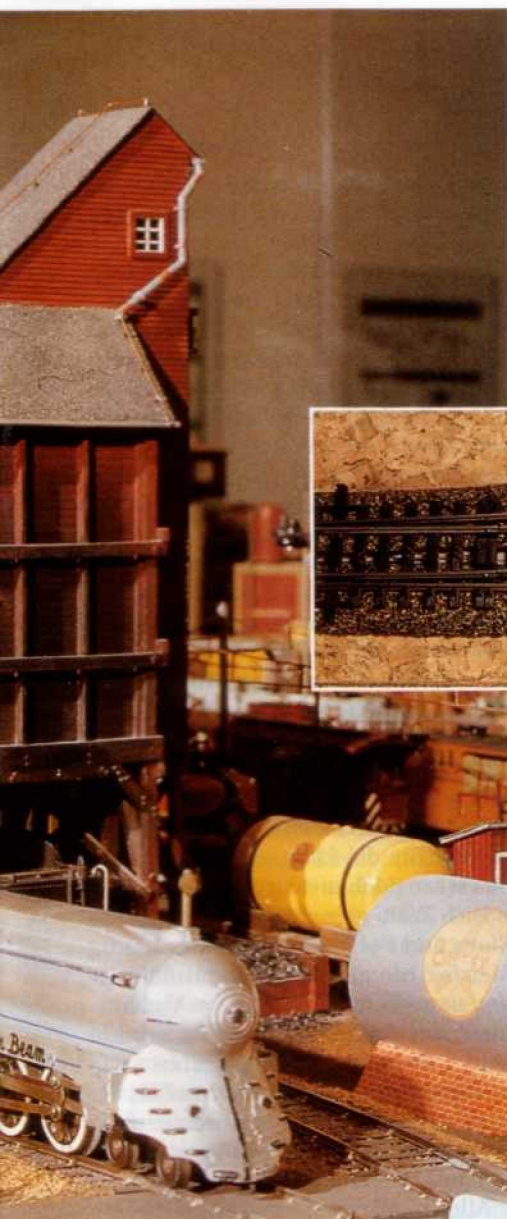
Eine Schweizer Dampflokomotive als H0-Modell gehört schon eher zu den Ausnahmen auf dem großen Markt der Rollmaterialanbieter. Dieses Schmalspurmodell von Ferro-Suisse (HG 3/4 der FO) unterziehen wir einem eingehenden Test, Vorbildinfos inklusive!
Foto: ots



MIBA

MINIATURBAHNEN

8/94



82

In der Rubrik *Thema Start* beschäftigen wir uns mit dem Einbau von Mittelleiterkontakten in Zweileitersgleise.

Foto: Werner Meyer

44

Eine wohl einmalige Ausstellungsanlage gibt es im Nürnberger Spielzeugmuseum zu bewundern: Eine Spur-S-Anlage im amerikanischen Stil, erbaut von Dr. W. Bismarck. Jeden Mittwochabend um 18 Uhr ist Vorführung!

Foto: Lutz Kuhl

18

„Ljudmilla“ war der Spitzname der russischen Großdieselloks für die DR, die in Woroschilowgrad gefertigt wurden. Wir nehmen das Erscheinen des Roco-H0-Modells zum Anlaß, einmal der Vorbildgeschichte dieser markanten Loktype nachzugehen und das Modell einem ausführlichen Test zu unterziehen. Das Bild links zeigt die Reichenbacher 132 592, die im September 1989 gerade den D467 München-Hof-Plauen-Görlitz übernommen hat, im ehemaligen „Grenzbahnhof“ Hof.

Foto: Günter Kühn

AUSSTELLUNG

Wieder in Chatham	8
300 Meter Modellbahn	50
European Modellers' Convention	80

BRANCHE INTERN

Gibt es „die ideale Spur“?	16
----------------------------	----

VORBILD + MODELL

Ljudmilla aus Woroschilowgrad	18
Dampf am Oberalp (HG 3/4)	54
Salatschüsseln (DR-Lampen)	64
Die Petersbergbahn	66
Schwerlastwagen und Tieflader	72

MIBA-TEST

Power aus Salzburg (Roco-232)	22
Schweizer Präzision (HG 3/4)	56

GEBÄUDEMODELLBAU

Großstadt-Kits (1. Teil)	26
--------------------------	----

MODELLBAU

Rollende Gleise (Rollwagen, 3)	32
--------------------------------	----

LANDSCHAFTSBAU

Nicht ins Gras beißen!	37
------------------------	----

FAHRZEUGBAU

Der ET 255.01 in H0	40
---------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Ticket to Omaha (US-Anlage)	44
-----------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Digitale Fahrsteuerung selbstgebaut (1. Teil, Grundlagen)	60
---	----

MIBA INTERN

Endspiel in Göppingen	79
-----------------------	----

THEMA START

Zweileitersgleis mit Mittelleiter	82
Schicke Ljudmilla	84

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	6
Vereinsnachrichten	51
Kleinanzeigen	52
Bücher	86
Neuheiten	88
Vorschau	106
Impressum	106

MIBA 4-6/94, Brünierte Räder

Kontaktprobleme

Mit Schmunzeln verfolge ich die Diskussion über brünierte Lokräder. Die Vehemenz mancher Diskussionsbeiträge und die darin enthaltenen Mutmaßungen zeigen wieder einmal: Nachdem nicht jeder Modellbahner einen umfassenden Überblick über alle Themen haben kann, würde es nach meiner Ansicht genügen, mit sachlichen Erfahrungsberichten in den Leserbriefseiten zu einem Gedankenaustausch beizutragen.

Daher hier meine Erfahrungen mit brünierten Rädern: Bei meiner gerade im Bau befindlichen RhB-Schmalspuranlage habe ich das Standard-H0m-Gleis von Bemo für die Schattenbahnhöfe verwendet. Die Schienenprofile von Bemo sind komplett brüniert. Entgegen sonstiger Gewohnheit habe ich bei einem der Schattenbahnhöfe sowie bei der anschließenden Strecke die Schienköpfe nicht blank poliert. Dann habe ich ausgiebige Testfahrten mit Bemos Ge2/4, Loknummer 222 der RhB, durchgeführt, dem einzigen Bemo-RhB-Modell mit brünierten Rädern. Ergebnis: Es gibt nur bei arg verschmutzten Gleisen Stotterfahrten. Selbst längere Betriebspausen konnten der wirklich brutalen Kombination brünierte Schienen und Räder hinsichtlich Stromkontakt wenig anhaben. Bei dem üblichen Hausstaubbelag genügte die Säuberung der Schienen mit Reinigungsöl und Spiritus.

Es gibt viele Ursachen für verschmutzte Schienen. Vermutlich verwenden die meisten Modellbahner, genau wie ich, den Roco-Schienenreinigungsgummi. Selbst wenn dieser neu ist, bleibt nach dem Abziehen ein feiner schwarzer Film auf den Schienen, was man sehr schön sehen kann, wenn man nach dem Roco-Rubber mit einem Stück weißem Karton oder Depafit die Gleise abzieht. Danach ist eine weitere Reinigung mit Öl und Spiritus empfehlenswert. Wieweit dieser Rubber eine Ursache für unerwünschte Verschmutzung und damit für Kontaktprobleme sein kann, habe ich nicht erforscht: Ich lasse es sicherheitshalber erst gar nicht darauf ankommen. Denn seit ich vor Jahren dieses Phänomen entdeckte, ziehe ich die Gleise immer auf die eben beschriebene Weise ab. Auch werden

bei mir sämtliche Arbeiten, die irgendwie Staub verursachen, außerhalb des Modellbahnzimmers verrichtet.

Um noch auf Herrn Knut Markwirth in MIBA 6/94 einzugehen: Bestimmt haben verschiedene Metalle und Legierungen unterschiedliche elektrische Leitfähigkeit nach dem Brünieren. Aber das Hauptproblem, so meine Erfahrungen mit meinen bisherigen Anlagen (immer Zweileitersystem), scheint mir die Verschmutzung durch Staub zu sein. Und sicherlich verstärken dann brünierte Räder das Problem.

Ob man allerdings grundsätzlich alle Fahrzeuge wieder mit blanken Rädern ausstatten sollte? Vielleicht hatte man seinerzeit deshalb mit dem Brünieren von Rädern begonnen, weil die Modellräder eben zu hohe Spurkränze hatten und zum großen Teil immer noch haben? Da war das nunmehr umstrittene Brünieren für die Hersteller der einfachste Weg. Womit wir jetzt nach Meinung so mancher unzufriedener Modellbahnfreunde in den unendlichen Bereich des inzestuösen Insidertums entschwebt wären ...

Dietmar Zimmermann, Altusried

MIBA 3/94, Editorial

Anfänger in Z

Ein Problem der Anfänger „in den besten Jahren“ zeigt sich gleich in der verspäteten Reaktion auf das Vorwort zu Heft 3/94; man hat oft wochenlang keine Zeit fürs Hobby, nicht einmal für die Lektüre der neuesten MIBA.

Ich habe vor ca. 2 Jahren mit dem Aufbau einer Z-Anlage begonnen; meine Probleme als Anfänger sind untrennbar mit der für meine Begriffe schwachen Marktposition dieser Baugröße verknüpft.

Gerade die Baugröße Z leidet schwer unter dem insgesamt kargen Angebot an Fahrzeugen wie an Zubehör. Ob jemals die provinzielle, über den süddeutschen Tellerrand kaum hinausblickende Produktpolitik Märklins sich ändern wird, so daß junger aktiver Nachwuchs und breitere Käuferschichten erschlossen würden, ist wohl mehr als fraglich; wahrscheinlich lebt es sich ja einfacher, indem man sich auf der bloßen Sammlerleidenschaft der Vitrinenbahner ausruht. Ab und zu leiste ich mir für

meine Epoche-3- bis 5-Anlage zähneknirschend ein teures Kleinserienmodell, das dann doch erheblich weniger als Märklin-Standard zu bieten hat. Eigenbau im Bereich Fahrzeuge erscheint ja so gut wie ausgeschlossen, wenn selbst Kibri- und Noch-Standfahrzeuge eher bescheiden anmuten.

Traurig ist es aber im Bereich Gebäude bestellt: Alle haben sich verschworen, daß Z-Züge nur in putzigen Heimatlandschaften mit Fachwerkhäuschen umherfahren dürfen, und das bei einer Baugröße, die noch am ehesten selbst im umgewidmeten Gästezimmer durchaus den Bau eines kleineren Großstadtbahnhofs gestatten würde. Hier tut's weh, daß alle mir bisher bekannten MIBA-Anleitungen zum Eigenbau sich auf H0 beziehen: Wie kriege ich ein Gründerzeit-Haus in Z hin, inklusive Türen und Fenster? Ich denke, je ein oder zwei Absätze in einem Fünf-Seiten-Artikel für die kleineren Baugrößen, das wäre doch nicht zuviel verlangt!

Die Welt der Modellbahn kennt Stars und Personenkult, leider häufig Meister, die sich in tausend Huldigungen sonnen und sich für die Vermittlung von Anfängerwissen zu schade sind. Zuviel bahnspezifisches wie modellbautechnisches Grundwissen wird vorausgesetzt. Ich schäme mich nicht, daß mir immer noch plattes Anfängerwissen fehlt.

Alles in allem: ein moseriger Leserbrief, aber es war ja auch nach den Problemen gefragt und nicht nach dem, was o.k. ist. Denken Sie doch mal öfter an die kleinen Baugrößen – in denen mag die Zukunft der Modellbahn liegen, denn die Immobilien werden weiterhin teurer werden. Im übrigen vielen Dank für mannigfaches Anschauungsmaterial und viele gute Anregungen, die ich der MIBA verdanke.

Hans Widler, Köln



MIBA 3/94, Test

Schnellläufer

Bei der Vorbildbeschreibung der die-selelektrischen Lokomotiven der Bau-reihe 240 (MaK DE 1024) in Heft 3/94 unterlief dem Verfasser ein Fehler! So stellt Herr Beck fest: „Die Deutsche Bundesbahn hatte sich bekanntlich für mittelschnellaufende Dieselmotoren entschieden.“ Dies ist unzutreffend!

Motoren mit einer Nenndrehzahl ab 1000 U/min sind als schnellaufend zu bezeichnen und einzustufen. Da die DB-Großlokomotiven aber Motoren mit 1400 bis 1500 U/min (außer BR 291) besitzen, sind diese als schnellaufend einzureihen. Auch sind die Zweitakt-Lokomotivmotoren in den USA nicht langsamlaufend, sondern mit ihren Drehzahlen zwischen ca. 800-900 U/min mittelschnellaufend, was auch gerade noch für die mit einer Nenndrehzahl von jeweils 1000 U/min laufenden MaK-Dieselmotoren 8M282 (BR 291) und 12M282 (BR 240 bzw. DE 1024) zutrifft.

Als langsamlaufend sind heute ausschließlich die riesigen Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotoren für den Schiffsantrieb bzw. ortsfesten Einsatz zu bezeichnen, welche eine Nenndrehzahl unter 250 U/min besitzen.

Zur Übersicht noch eine Einteilung:

- Langsamlaufend: bis ca. 250 U/min (Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotoren)
- Mittelschnellaufend: ca. 300-1000 U/min (Viertakt-Großdieselmotoren)
- Schnellaufend: über 1000 U/min (alle Viertakt- und Zweitakt-Diesel- oder Ottomotoren über besagte 1000 U/min, egal welcher Einsatzgebiete).

Wolfgang Kapp, Waldkirch

Bericht über die DB-Großdiesellok 240 in MIBA 3/94 (Vorbild + Modell)



MIBA 6/94, Leserbriefe

Andere Generation

Seit meinem Leserbrief in MIBA 3/94 habe ich die Entwicklung und Reaktionen sehr genau verfolgt. Der Beitrag von Herrn Holger Dittmann veranlaßt mich zu einer Stellungnahme.

Ich bin nicht seiner Meinung, daß es dreist oder verwerflich ist, einem Vorbild (WeWaW) nachzueifern. Herr Dittmann hat nicht berücksichtigt, daß es eine andere Generation ist. Meines Erachtens liegt es nicht an der Redaktion oder den Mitarbeitern, sondern am Herausgeber. Seit zwei Jahren dreht sich das Redaktionskarussell, und je nachdem, wer „oben“ ist, der prägt die Beiträge im Blatt.

Die Leser sind gefordert, mit Beiträgen, Bildern, Meinungen mitzuhelfen, die „neue alte“ MIBA zu gestalten.

Kurt Dohnal, Bibertal

MIBA 6/94, Leserbriefe

Quo vadis, Modellbahn?

Der Anlaß für die folgenden Zeilen ist eigentlich das Ergebnis längerer Beobachtungen der Modellbahnpresse und, nicht erst seit dem MIBA-Aufruf, Kritik zu äußern, ein (mein) Problem. Was mich bei der in der MIBA vorgenommenen Artikelauswahl doch etwas nachdenklich stimmt, ist die Tatsache, daß offensichtlich Supermodell-Bausatzfreaks, Dioramenbauer und Abschnitts-Detaillierungskünstler immer mehr die Oberhand gewinnen und damit dem unbedarften Leser einsuggerieren, dieses oder jenes, zugegebenermaßen meist exzellent durchgestaltete Diorama sei zumindest „später“ einmal Teil einer ganzen, natürlich ebenso exzellent gestalteten Gesamtanlage.

Natürlich unterliegt nicht nur die MIBA dieser Versuchung; der damit verbundene Trend zur Detailperfektion, auf die aber zunehmend seltener ein ebensolches Ganzes folgt, läßt sich durch nahezu alle Fachzeitschriften verfolgen.

Nun kann ja jeder nach seiner Façon selig werden. Wenn aber der Kern des gemeinsamen Hobbys, zu dem sich immer auch und gerade die MIBA bekannt hat, durch eine Lobby von Leuten angegriffen wird, die „demnächst einmal eine richtige Großanlage aufbauen“ wollen, leider

aber „derzeit noch keine Zeit hierzu“ haben, aber dennoch pausenlos so tun, als würden ihre Vorschläge die Modellbahnwelt wirklich weiterbringen, wird es langsam Zeit, daß sich die vom statischen Dioramenbau und (im Betrieb fast unsichtbaren) Kinkerlitzchen-Lok- und Wagen„superungen“ zu echten Fahr-Modulbauern, betriebsstüchtigen Lok-Variantenbauern und vor allem zu Anlagenbauern und -betreibern emanzipierten Modellbahner einmal mit einem „Hp0“ zu Wort melden.

Um nicht mißverstanden zu werden: Ich propagiere nicht die Rückkehr zur Spielzeugeisenbahn, sondern eine zukünftig realistischere Betrachtung der Eignung aller zu veröffentlichen und veröffentlichten Beiträge im Hinblick auf ihren langjährigen Nutzen für das „Gesamtkunstwerk Eisenbahnanlage“.

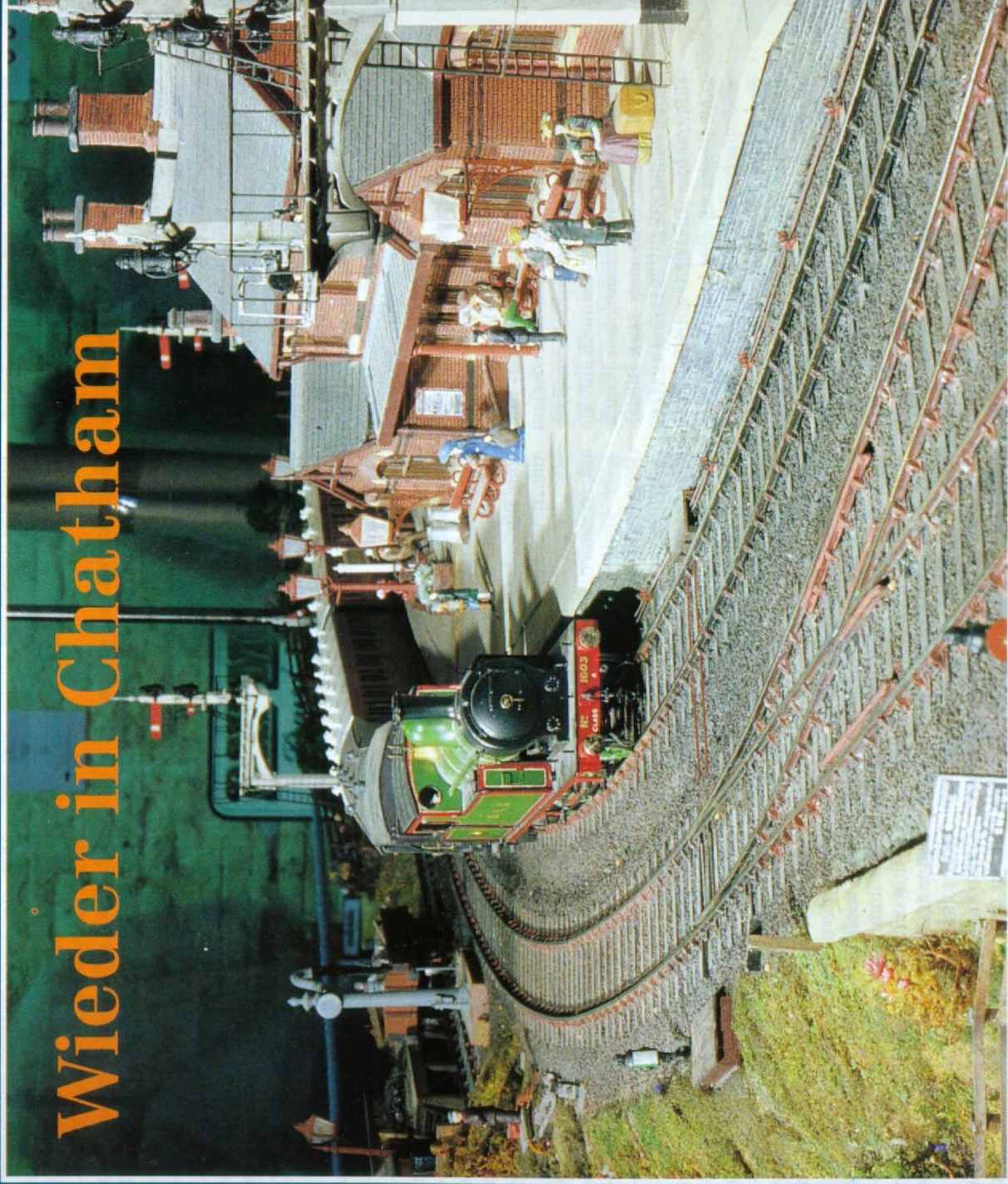
Die MIBA habe ich zu WeWaWs Zeiten immer als Forum für einen weitgehend vorbildorientierten Modellbahn-Betrieb angesehen. Gerade diese Gruppe der meines Erachtens einzigen echten „Allround“-Modelleisenbahner wird aber durch eine zu starke Schwerpunktbildung in Form von Berichten neunmalkluger Teilbegabungen, von denen natürlich jeder sein Spezialgebiet besser beherrscht als andere Teile, ziemlich irritiert, wenn nicht sogar Neuanfänger, weil alles immer nur noch perfekt dargestellt wird, vom eigenen Beginn oder zumindest von einer Veröffentlichung abgeschreckt werden.

Gewiß, der Eisenbahnmodellbau hat in den letzten Jahren auch dank des Dioramenbaus gewaltige Fortschritte gemacht und meines Erachtens die früher so oft beneideten Anlagen amerikanischer Hobbykollegen hinsichtlich der Gestaltungsqualitäten inzwischen eingeholt. Jetzt sollte es aber langsam an der Zeit sein, den immer noch haushohen Vorsprung der Amerikaner bezüglich der dort genial gelösten betrieblichen Konzepte zumindest abzumildern, die bisher – Ausnahmen bestätigen die Regel – mangels Publizität kaum Verbreitung gefunden haben.

Dr. Hans-Jörg Windberg, Dortmund

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Im Sinne einer größtmöglichen Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Wieder in Chatham



Blicke über die Zäune
erweitern den Horizont.
Also machten wir uns
auf nach Chatham zur
alljährlich stattfindenden
Modellbahnausstellung.
Schon letztes Jahr waren
wir dort gewesen, und
auch heuer wieder sind
wir begeistert ...

