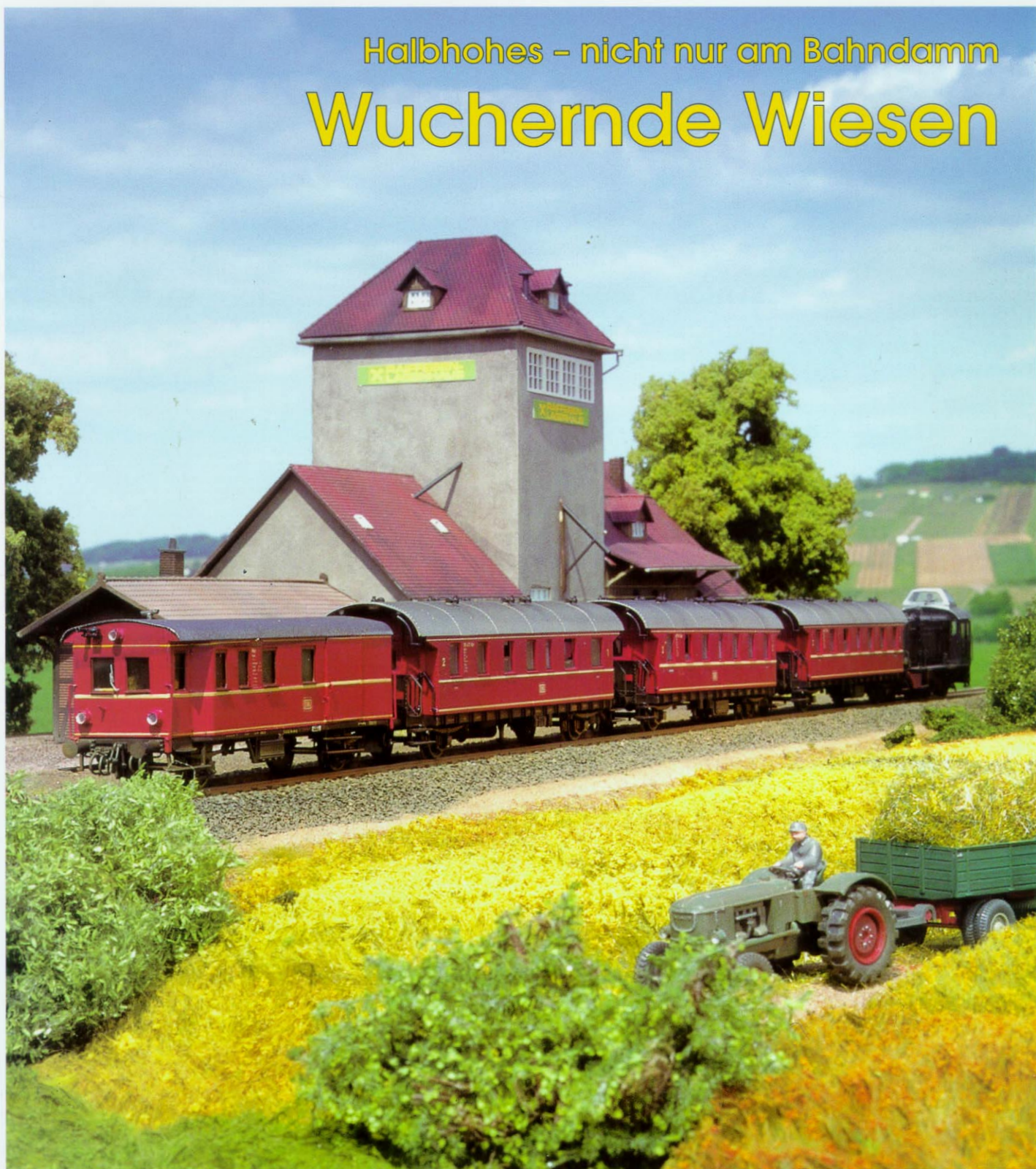




Halbhohes – nicht nur am Bahndamm
Wuchernde Wiesen



- PREISGEKRÖNT: FREIHANDEL AM HAFEN ● PILZ-GLEIS IM PRAXISTEST
- E 17 UND Ae 6/8 AUF DEM PRÜFSTAND ● ARNOLD WIEDER UNTER DAMPF



Übernahmeerüchte, Vergleich, Konkurs – das Schicksal der Traditionsfirma Arnold hielt für über ein halbes Jahr die Branche und vor allem natürlich die N-Bahner in Atem. Am Ende war Schlimmes zu befürchten: das sang- und klanglose Verschwinden eines Traditionsherstellers oder, auch nicht viel besser, der Ausverkauf von Name, Technik und Knowhow nach Fernost. Billigware in den Schachteln des N-Pioniers – das mußte wie ein Gruselszenario erscheinen.

Es ist müßig, über die Ursachen des Fiaskos zu spekulieren: Managementfehler, veraltete Technik in Produktion und Verwaltung, falsche Modellpolitik, unzeitgemäßes Marketing, zu anspruchsvolle Modellbahner, eine fordernde Fachpresse ... Ebenso müßig ist es zu mutmaßen, welchen Hersteller es womöglich als nächsten „erwischen“ könnte.

Der Fall Arnold, schon in der letzten MIBA das Thema an dieser Stelle, hat eine überraschende Wendung genommen und eine positive zudem. Zwar wird der Konkurs der alten *K. Arnold GmbH & Co.* „ganz normal“ abgewickelt, doch die neue *Arnold Modelleisenbahnen GmbH* steht schon in den Startlöchern. Giuseppe Cafieri, Chef der italienischen Modellbahnhersteller Rivarossi und Lima, hat Mitte Juli zugeschlagen und die Arnold-Produktionsstätte im oberpfälzischen Mühlhausen übernommen (hierzu der MIBA-Bericht auf S. 87).

Positiv ist dies zunächst für den Standort Mühlhausen und die dortigen Mitarbeiter. 76 von ihnen werden wieder eingestellt und führen die Modellbahnproduktion weiter. Sie können darauf hoffen, daß der neue Besitzer kräftig investiert – in neue Maschinen und Computer und damit

in die Zukunft der N-Modelleisenbahn, von der man sich in der Rivarossi-Chefetage wesentlich mehr verspricht als an manchem Modelleisenbahner-Stammtisch.

Positiv ist die Entwicklung natürlich für die N-Modellbahner. Für sie wird der tiefe Schnitt, von vorübergehenden Lieferengpässen abgesehen, weitgehend unsichtbar bleiben. Trotz der unvermeidlichen Sortimentsbereinigung können sie nicht nur darauf bauen, daß das bisherige Arnold-Komplettprogramm – Fahrzeuge, Gleise, Zubehör, Digitalsteuerung – grundsätzlich lieferbar bleibt, sondern sogar die angekündigten Neuheiten erwarten. Schon im eigenen Interesse kann der neue Besitzer dabei nicht im Sinn haben, alten Wein in neuen Schläuchen feilzubieten. Der Erfolg des Neubeginns wird letztlich auch davon abhängen, inwieweit er mit Innovationen zur Wiederbelebung der N-Bahn beiträgt.

Wie kann die Zukunft von Arnold aussehen? Sicherlich wurde der traditionsreiche Name nicht aus nostalgischen Gefühlen von Giuseppe Cafieri übernommen. Letztendlich vollzieht sich hier ein Konzentrationsprozeß, der die N-Bahn unter dem Namen Arnold europa- und weltweit stärken soll. Rein gesellschaftsrechtlich ist Arnold nun eine 100prozentige Rivarossi-Tochter, und vor dem Hintergrund der zusätzlichen Verflechtung mit Lima kann daraus nur eine bessere Marktpräsenz – auch jenseits der deutschen Grenzen und sogar in Übersee – resultieren. Vor allem, wenn das neue italienische Management rasch den naheliegenden Plan realisiert, alle N-Aktivitäten der Rivarossi-Lima-Arnold-Gruppe an einem Standort zu konzentrieren. *th*

Ende und Neubeginn

Ausgesprochen sommerlich mutet das Titelfbild (von Horst Meier) der September-MIBA an, wenngleich *wuchernde Wiesen* eher ein Frühlingsthema sind. Das hingegen wird von den Modellbahnern traditionell in der anstehenden Bastelsaison praktiziert.



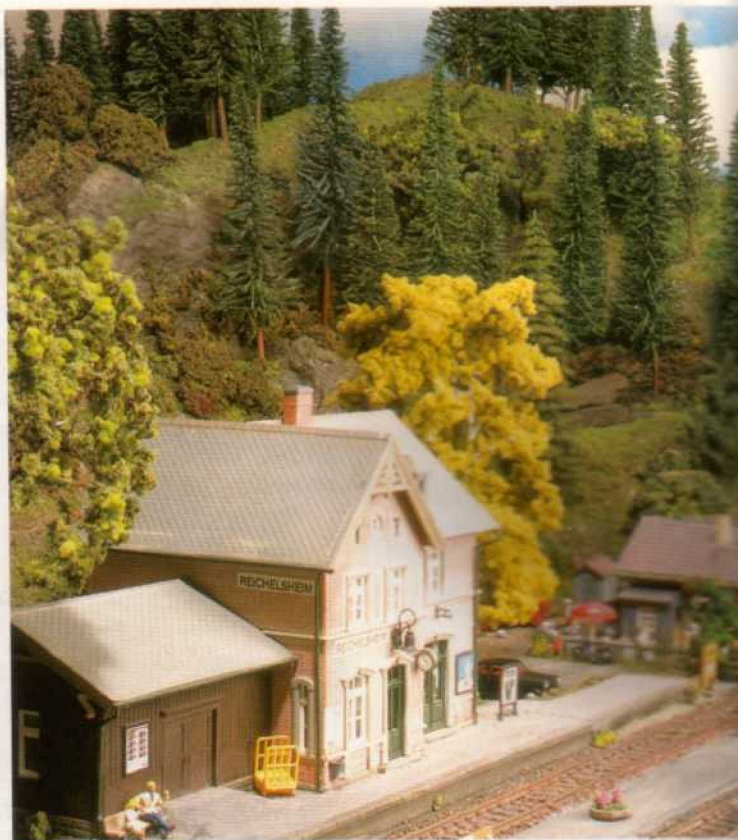
PECO

... fein,

feiner, Finescale

Finescale und Standard Gleissysteme für die Spurweiten II m (G), I, Im, O, Oe, H0, H0e, N und Z.

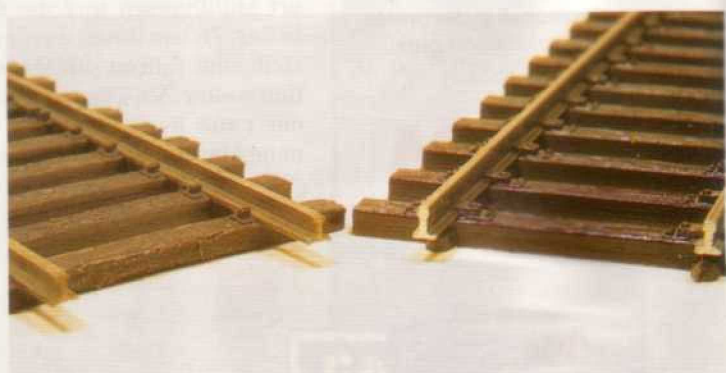
Finescale Code 75 Gleise mit nur 1,9 mm Profilhöhe sind so konstruiert, daß problemlos RP 25 Radsätze darüberfahren, ohne daß das Rad in das Herzstück fällt. Gestalten Sie Ihre Gleisführung wie beim Vorbild. PECO-Gleissysteme ermöglichen elegante Gleisverbindungen und schwungvolle Bahnhofseinfahrten auf Holz- und Betonschwellen.



8

Eine markante Elloktypen nahm sich Roco mit der

E 17 zum Vorbild für seine neueste Kreation in H0. Bernd Zöllner holte das Modell für die MIBA auf den Prüfstand und gibt außerdem einen kurzen Überblick über die – auch für den Modellbahner – interessante Entwicklungsgeschichte des großen Vorbilds. Foto: lk



56

Unter dem traditionsreichen Namen Pilz wurde ein neues Gleissystem entwickelt: das Elite-Gleis. MIBA-Gleis- und Anlagenspezialist Rolf Knipper, ein ausgewiesener Praktiker, untersuchte die Möglichkeiten des neuen Systems. Foto: Rolf Knipper

Den deutschen PECO-Gesamtkatalog erhalten Sie gegen 5,00 DM in Briefmarken mit Gleismuster N oder H0 7,- DM.

Best.-Nr. M 95

WEINERT MODELLBAU
Mittelwegung 7 • 28844 Weyhe-Dreye



Sie im neuen FALLEN-Katalog '95/96
gegen Entsendung von DM 10,-
nach 11 30, D-20146 Göttingen

MIBA-Miniaturbahnen 9/95



20

Wer eine H0-Anlage auf drei Quadratmeter Fläche aufbauen will und auf eine „schöne“ und realistische Gestaltung Wert legt, muß sich einiges an Selbstbeschränkung auferlegen.

Kein Großstadtbahnhof, sondern reinen Nebenbahnbetrieb – wie Wilhelm Pesch auf seiner beispielhaften Kleinanlage „Reichelsheim“. Foto: Thomas Mauer



30

Unter dem Motto „Güterumschlag im Freihafen“ behandeln wir das sommerliche Thema „Hafen und Bahn“. Foto: Frank Röhmer

68

Rocos H0-Modell der Ae 6/8 ist uns einen Test und einiges an Vorbildinformation wert. Foto (22.9.89 in Spiez): Thomas Küstner

MIBA-TEST

Altbau-Ellok setzt neue Maßstäbe (Rocos E 17 in H0)	8
ET 25 von Kato – auch für N	48
Braune Ellok-Riesen (Roco-Ae-6/8)	68

AUSSTELLUNG

Große Schau in Radebeul	16
-------------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Drei Quadratmeter Nebenbahn: Reichelsheim in H0	20
Zehn Jahre Gartenbahnerfahrung: Bahn im Grünen	76

SELBSTBAU-PRAXIS

Miele-Güterwagen (H0)	26
Beschriftungssätze	44

DIORAMENBAU

Güterumschlag im Freihafen	30
----------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

MIBA-Elektronik-Module (3)	38
----------------------------	----

MODELLBAU

Ein historischer Kalkofen	46
---------------------------	----

PRAXIS-TEST

Das Pilz-Elite-Gleis (1)	56
--------------------------	----

VORBILD + MODELL

Landwirtschaftliche Geräte (5)	62
--------------------------------	----

LANDSCHAFTSBAU

Wuchernde Wiesen	82
------------------	----

BRANCHE INTERN

Roco-Club gegründet, Kibri feierte 100jähriges, Arnold jetzt unter Rivarossi-Regie	86
--	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	6
Bücher	36
Kleinanzeigen	52
Vereinsnachrichten	54
Neuheiten	89
Vorschau · Impressum	106



MIBA 7/95, MEM

Nur logisch

Mit Freude habe ich den Artikel über MEM (inklusive Anhang im grauen Kasten) gelesen. Da unser Hobby ja auch auf Technik und Strom angewiesen ist (sonst würde sich keine Lok bewegen), ist es doch nur logisch, eben auch Artikel zur Elektrik/Elektronik in der MIBA zu bringen. Da ich zur Zeit keine Anlage betreibe, werde ich zwar diese Schaltung so schnell nicht benötigen, aber ich hoffe, in der angekündigten MEM-Reihe Tips und Möglichkeiten zu erhalten, die ich irgendwann einsetzen kann. Aus dem gleichen Grund lese ich ja auch die Artikel über Selbstbau, Anlagen, Dioramen usw. Natürlich kann ich einen Modellbahner verstehen, der seine Anlage manuell oder über konventionelle Relais steuert, daß ihn ein solcher Artikel nicht interessiert. Aber mir geht es mit bestimmten anderen Themen genauso. Deshalb mein Wunsch an die Redaktion: Weiter so mit möglichst großer Vielseitigkeit, damit für jeden etwas dabei ist, und bitte mehr Toleranz von den „Fundamentalisten“.

Roman Kircher, Wiggensbach

MIBA 11 u. 12/94, 1-6/95, Tempolimit

Digitale Steuerung

Die Vorteile von digitalen Mehrzugsteuerungen sind vom Autor deutlich gemacht worden.

Seit vielen Jahren bietet die Firma Zimo die in dem Bericht beschriebenen Vorteile mit den geregelten Fahr-

zeugempfängern an. Für Motoren mit hohem Wirkungsgrad (z.B. Faulhaber oder Escap) sind die geregelten Empfänger der Firma Zimo m.E. optimal geeignet. Ebenfalls gute Ergebnisse werden beim Einsatz von Zimo-Empfängern mit Motoren der neueren Bauart, wie mit dem neuen 5poligen, schrägenuteten Roco-Motor erreicht.

Der geregelte Zimo-Fahrzeugempfänger vergleicht ständig die aktuelle tatsächliche Geschwindigkeit des Antriebsmotors mit der eingestellten Geschwindigkeit und regelt bei festgestellten Abweichungen automatisch nach. So bleibt die Geschwindigkeit belastungsunabhängig konstant.

Die Simulation der Masseträgheit kann sowohl beim manuellen Fahrtrieb als auch bei der signalabhängigen Zugbeeinflussung individuell für jedes Fahrzeug eingegeben werden.

Die Nutzung der signalabhängigen Zugbeeinflussung verstärkt die geschilderten Vorteile noch. Mit dieser Option können den mit Zimo-Empfängern ausgerüsteten Fahrzeugen noch mal Stufen zur Geschwindigkeitsregelung über die Gleisabschnitte vorgegeben werden. In diesem Betriebsmodus ist das Verhalten des Fahrzeugs in Anfahr-, Brems- und Halteabschnitten gesondert einstellbar. So ist ein punktgenaues Anhalten möglich.

Die vielfältigen Möglichkeiten der Geschwindigkeitsregelung und vieler weiterer Optionen haben Zimo für mich zu einem System werden lassen, mit dem es Spaß macht, eine Modellbahnanlage vorbildnah zu steuern.

Wenn Zimo es schafft, auch Digitalfahrzeuge mit anderen Datenformaten anzusteuern, wird Zimo eine weitere Verbreitung im Digitalmarkt finden.

Helmut Brückner, Dissen

Der „Maschinist“ ist wichtig

Neben Detaillierung und Farbgebung bestimmt nicht zuletzt die vorbildorientierte Umsetzung der Fahreigenschaften über das Vergnügen, das einem ein Modell bereitet.

Der MIBA gebührt Dank für die ausführliche und systematische Behandlung dieses Themas im Rahmen der Artikelserie „Tempolimits für Modellloks“. Dabei ist deutlich geworden, daß neben der ohne Zweifel wichtigsten Komponente, nämlich dem mechanischen Antrieb im Triebfahrzeug, auch dem Fahrpult eine wichtige Rolle beizumessen ist. Unter den analogen Fahrpulten möchte ich den – allerdings nur für Glockenankermotoren geeigneten – Teichmann-Regler herausstellen, der ein brillantes Anfahr- und Verzögerungsverhalten ermöglicht.

Digitale Mehrzugsysteme haben, wie in MIBA 6/95 gezeigt wurde, prinzipiell den Vorteil, daß sich in jeder Lokomotive ein kleiner „Maschinist“ (Decoder) befindet, der die vom Fahrpult gelieferten „Lokführer-Befehle“ individuell aufarbeitet. Diese Eigenschaft schätze ich höher ein als das gleichzeitige Fahren unzähliger Züge.

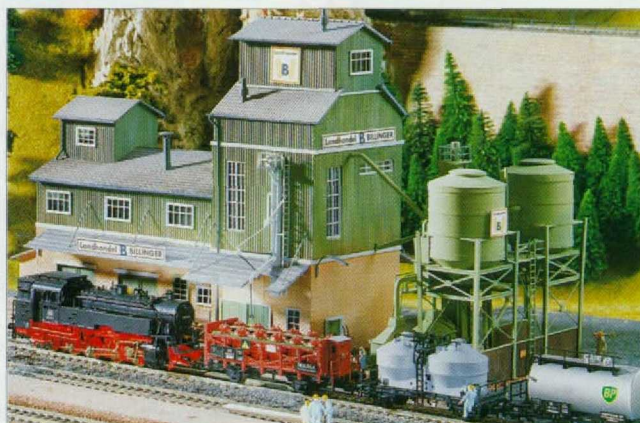
Erstaunlicherweise zeigen sich gerade die beiden ältesten kommerziellen Digitalanbieter Zimo und Trix bezüglich der erzielbaren Fahreigenschaften überlegen. Die Vorteile des Trix-Selectrix-Systems sind in dem MIBA-Artikel ausführlich diskutiert worden. Das Zimo-Mehrzugsystem kommt in den aktuellen Berichten der Fachpresse immer etwas zu kurz, denn meines Erachtens hat es zahlreiche Eigenschaften, die es durchaus wert sind, sich näher mit diesem in-

Landhandel „Billinger“

Getreidelager, -förderung und -silos ergänzen sich hervorragend und sind eine echte Bereicherung für Ihre Anlage.

- # 61113 Getreidelager
- # 61114 Getreideförderung
- # 61115 Getreidesilos

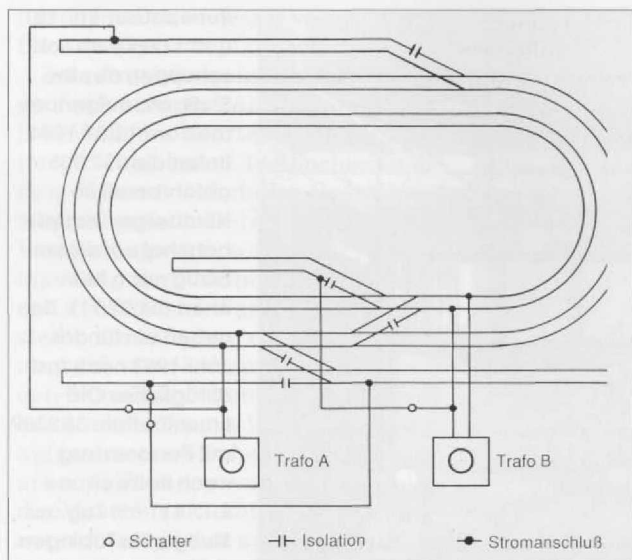
Die neuen 95er Gebäudemodell-Kataloge sind da - holen Sie sich den H0/N oder G/I Katalog bei Ihrem Fachhändler, oder (gegen Einsendung von jeweils 4,- DM in Briefmarken) direkt bei PIKO



PIKO



PIKO Modellsportwaren GmbH
Lutherstraße 30
96505 Sonneberg



Der „springende Punkt“ bei unserer Schaltzeichnung in Heft 5/95: Das Abstellgleis links hinten muß andersherum angeschlossen werden, wie in der berechtigten Skizze dargestellt. Und auch die Trennstelle gehört in die andere Schiene. Nicht eingezeichnet wurden die beim Zweileitersystem (mit leitenden Herzstücken) notwendigen Herzstücktrennstellen.

interessanten System zu beschäftigen. Sicherlich ist Zimo gegenüber den anderen Systemen etwas teurer. Dafür erhält man aber bereits mit der Grundausstattung ein allen Erweiterungen gerecht werdendes System, das zudem ein sehr vorbildorientiertes Fahrvergnügen bietet.

Thomas Sperling, Hamburg

MIBA 7/95, SBB auf der Insel

Etwas für Lebensmüde?

Hier wird u.a. „eine 240-Volt-Stromleitung, die unter der gesamten Anlage angebracht ist“ beschrieben und darauf hingewiesen, daß sich hieran Werkzeuge wie Lötkolben, Staubsauger etc. anschließen lassen. Eine solche, für meine Begriffe fast schon kriminelle, „Elektrik“ – vermutlich sogar ohne vorgeschalteten Fehlerstromschutzschalter (FI-Schalter, bei 10 mA Fehlerstrom auslösend), der eine gewisse Sicherheit bieten könnte – installiert nur jemand, der lebensmüde ist! Grundsatz für alle anderen, die am Leben hängen: Spannungen über 42 Volt haben (nach VDE 0100) auf oder unter der Anlage nicht vorzukommen. Besser noch: man begrenzt die Spannung auf maximal 20 Volt! Die Vorschaltung eines FI-Schalters im Hausnetz durch einen Fachmann ist wärmstens zu empfehlen. Er sollte Standard in jedem Haushalt sein.

Und noch etwas: Bitte informieren Sie die MIBA-Leser weiter über das Schicksal der Firma Arnold. Welcher Hersteller wird der nächste sein, der Konkurs anmelden muß?

Udo Osenbrügge, Pöcking

MIBA 5/95, Sauber verdrahtet

Kurzerhand vertauscht

Ich beziehe mich auf MIBA 5/95, und besonders auf das Diagramm auf Seite 62, das die Lage der Trennstellen und Anschlüsse zeigt. Hier liegt ein Fehler vor.

Eine Lokomotive, die auf dem hinteren Abstellgleis steht, würde sich nicht von der Stelle rühren. Andererseits verursacht eine Lokomotive, die vom Gleisoval aus dieses Abstellgleis befahren wollte, einen Kurzschluß beim Überfahren des Isolier-Schienenverbinders.

R.H. Vine, Chatham/Kent (England)

In der Zeichnung in Heft 5/95, S. 62, wurden Trennstelle und Stromanschluß beim hinteren Abstellgleis vertauscht. Oben die richtige Zeichnung.

D. Red.

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

Ihre Meinung interessiert uns!
Schreiben Sie uns:
Redaktion MIBA
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
oder per Telefax:
0911/5196540

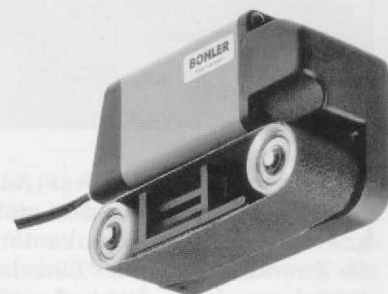
BÖHLER
Elektro-Kleinwerkzeuge

**Es wird alles einfacher,
viele schneller
und manches erst möglich!**

Schwertsäge



Bandschleifer



Winkelschleifer S



Tisch-Kreissäge

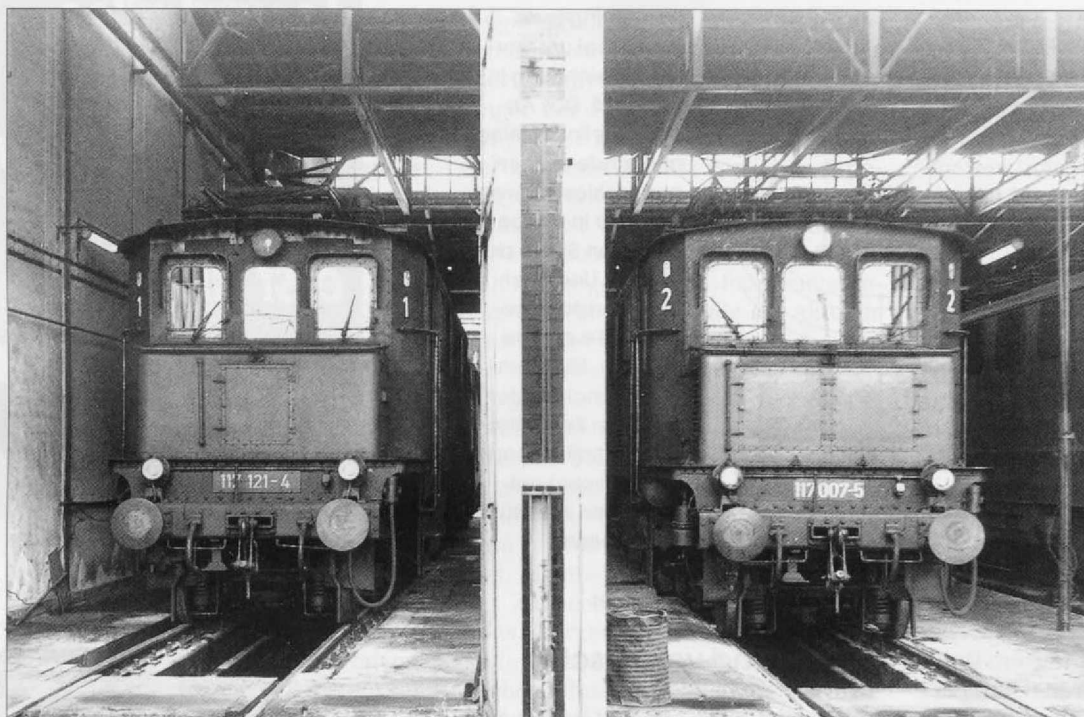


Zu beziehen über Ihren Fachhändler oder bei:

BÖHLER

Günther Böhler GmbH
Carl-Benz-Straße 6 · D-79211 Denzlingen
Telefon 07666-2652, Fax 07666-1032

Herbert Stemmler



Ruhepause: 117 121 und 117 007 im Lokschuppen des Bw Stuttgart, aufgenommen am 13.07.1974. Unten die 117 005 abfahrtsbereit im Nürnberger Hauptbahnhof vor einem Eilzug nach München (04.02.71). Daneben ein für das Jahr 1963 noch fast alltägliches Oldtimer-Treffen: 38 2309 mit Personenzug nach Rottweil und E 17 111 mit Zug aus Stuttgart in Tübingen. 194 183, 117 106 und 110 480 bei einem Stelldichein in Berchtesgaden Ende der sechziger Jahre (rechts).

Sehr schnell hatte sich am Anfang der Entwicklung der elektrischen Schnellzuglokomotiven die Zweckmäßigkeit des Einzelachs-antriebs erwiesen. Versuche mit einem einfachen Tatzlagerantrieb (E 15 01/E 16 101) und dem von der AEG bei der E 21 weiterentwickelten Westinghouse-Antrieb führten zu dem Ergebnis, daß die DRG 1927 bei der Ausschreibung für neue elektrische Schnellzuglokomotiven den jetzt als Federtopfantrieb bezeichneten Einzelachsantrieb vorschrieb.

Entwicklungsgeschichte

Entsprechend orientierte man sich bei der Entwicklung der E 17 auch sehr an der Konstruktion der E 21. Durch gezielte Maßnahmen zur Gewichtseinsparung konnte das Gewicht gegenüber der E 21 um zehn Tonnen reduziert werden, wodurch die symmetrische Achsfolge 1'Do1' möglich wurde. Praktisch gleich blieben die Stundenleistung von 2800 kW und die Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h, die allerdings 1934 auf 120 km/h angehoben wurde.

Mechanischer Teil

Die markanten Fachwerkseitenträger des Barrenrahmens erinnern noch an den ähnlich ausgeführten Rahmen der E 21. Im Rahmen gelagerte Doppelmotoren treiben die Antriebsräder

E 17 von Roco auf dem Prüfstand Altbauellok setzt neue Maßstäbe

Vor 67 Jahren konnte die erste E 17 mit allerlei technischen Neuerungen aufwarten. Rocos Modell überzeugt durch bewährte Technik, bietet vor allem aber eine Optik vom Feinsten. Ein Testbericht von Bernd Zöllner.



Bernd Zöllner