

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Seiten **124**
Modellbahn pur

J 8784 48. Jahrgang
DM/sFr 11,20 öS 85,-

1/96 Januar

**SUPER
VERLOSUNG**

111

**PREISE
S. 61**

Der Knüller für Dampflokkfans
**Fleischmann-03
auf dem Prüfstand**



Schwerpunktthema

Blick über den Zaun

Vorbild + Modell

Die Ferkeltaxe

Weihnachtsgeschichte

Im Schneesturm



Jawohl, dies ist die Januarausgabe 1996 der MIBA, und Sie befinden sich auf Seite 3 unter der Rubrik „Zur Sache“. Auf den nächsten beiden Seiten folgt – bei Zeitschriften steht es am Anfang, was durchaus Sinn macht, und zumindest daran wollen wir nichts ändern – das Inhaltsverzeichnis; anschließend kommen die Leserbriefe (ist auch nichts Ungewöhnliches).

Alles banale Fragen?

Aber jetzt lesen Sie gerade, wie gesagt, die Seite 3. Dies ist der Platz für das sogenannte Editorial, ein Platz, an dem Redaktionsmitglieder oder andere bedeutsame Persönlichkeiten ihre Gedanken zu Dingen verbreiten, von denen sie (die Persönlichkeiten) glauben, sie (die Gedanken und Dinge) seien von übergeordnetem Interesse. Das Füllen dieses Platzes erfolgt in der Regel unter Umständen, die unter das Betriebsgeheimnis fallen und die wir unseren Lesern deswegen vorenthalten müssen – schade, denn Stoff für sämtliche Editorials eines ganzen MIBA-Jahrgangs böte sich in jedem Fall. Nur dieser Hinweis sei gestattet: Ungefähr zwei Stunden, bevor der Kurier mit den Druckunterlagen das Haus verläßt, fällt der lange Schatten unseres Herstellers in die Redaktionsräume, in der Hand die neunschwänzige Peitsche und –

Wie schon erwähnt, ist dies die Seite 3, hier geht es „Zur Sache“. Leser, welche die einführenden Worte an dieser Stelle regelmäßig lesen, sind bereits abgehärtet und verdienen unsere Anerkennung. Sie aber haben zum erstenmal eine MIBA in der Hand oder vielleicht zum erstenmal seit längerer Zeit? Oder lesen Sie zum erstenmal das

Editorial an dieser Stelle? Herzlichen Glückwunsch!

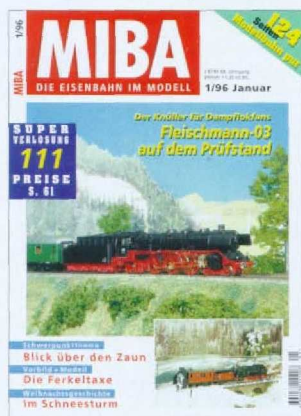
Nein, nicht Ihnen gratulieren wir, etwa weil Sie spontan zur MIBA gegriffen haben (obwohl das natürlich ein Grund wäre) oder weil Sie sich nunmehr bis zu Zeile 49 dieses Vor-Wortes durchgekämpft haben. Vielmehr zeigt uns ersteres – und deshalb (und weil es sonst keiner tut) klopfen wir uns selber auf die Schulter –, daß Sie sich durch die äußere Aufmachung der MIBA, unsere Covergestaltung, womöglich angesprochen fühlen. Die präsentiert sich nämlich, was Sie als „Erstleser“ nicht wissen können, in leicht renoviertem Outfit. Und natürlich hoffen wir, daß auch der Inhalt dieser MIBA-Ausgabe (und der künftigen) Ihren hohen Erwartungen entspricht.

Womit wir beim Plot unserer weit-schweifigen Einleitung wären: den Vorlieben, Erwartungen, Interessen der Leserschaft. Diese herauszufinden ist das schlichte Ziel von Marktforschung, und solche betreiben wir – nach längerer Pause – wieder in dieser Ausgabe. Unsere Leserumfrage ab S. 61 soll Ihnen nicht nur Gelegenheit geben, sich etwa über die Optik der MIBA zu äußern, über die neue Covergestaltung oder das seit einigen Ausgaben veränderte Artikellayout.

Uns geht es vor allem darum, thematisch künftig dort die Schwerpunkte zu setzen, wo sie die Mehrheit unserer Leser erwartet. Daher manche Frage, die auf den ersten Blick ganz banal zu sein scheint: Mehr Vorbildberichte oder weniger? Größere Bilder oder lieber fundierte Texte? Ausführliche Tests oder nur Kurzprotokolle? Mehr Anlagenbau, weniger Fahrzeuge, mehr Elektronik, weniger Kleinseriengefummel, mehr Elektrik und Schaltungen, weniger Neuheiten, viele kurze Artikel statt weniger langer – oder alles umgekehrt? Nehmen Sie sich einige Minuten Zeit, und sagen Sie uns Ihre Meinung!

th

Titelbild mit Dame: Martin Knaden fotografierte den neuen Fleischmann-Star, das H0-Modell der 03 132; eine späte Liebeserklärung von Michael Meinhold an „die Dame 03“ lesen Sie ab S. 10. Um die alte Schneeschleuder „Fritz“ dagegen rankt sich eine weihnachtliche Geschichte von Werner Schaaf.



PECO

... fein,

feiner, Finescale

Finescale und Standard Gleissysteme für die Spurweiten II_m (G), I, I_m, 0, 0e, 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.

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
Mittelwendung 7 • 28844 Weyhe-Dreye

76

Ein Stück „heile Welt“ stellte MIBA-Mitarbeiter Rolf Knipper auf kleiner Fläche dar. Es handelt sich hier um eine Schaufensteranlage, deren wichtigste Eigenschaft indes die absolut zuverlässige Funktion sein sollte.

Der Erbauer sorgte dafür, daß dabei die landschaftliche Gestaltung nicht zu kurz kam.

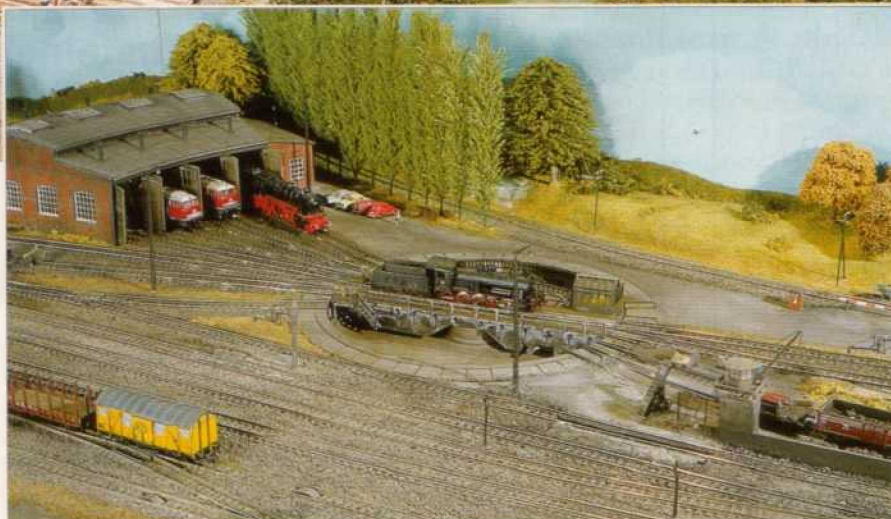
Foto: Rolf Knipper

68

Die „IVK in Wolkenstein“ kündigt unsere Messeberichterstattung aus Stuttgart an, wo es eine ganze Reihe von sehenswerten Anlagen, Dioramen und Schaustücken abzulichten gab.

Foto: Martin Knaden





26 „Mulldorf“ ist eine N-Anlage nach deutschem Vorbild, bei der der Betrieb nach Fahrplan abgewickelt wird. Mit Hilfe von Micro und Kopfhörer steht die (englische) Bedienungsmannschaft untereinander in Verbindung.

Foto: Bruno Kaiser



84 VT 171 und VT 172 hießen sie offiziell, die Schienenbusse der DR, die inoffiziell auch auf den Namen „Ferkeltaxe“ hörten. Wissenswertes vom Vorbild und die Eigenschaften und Daten des H0-Modells vermittelt unser Beitrag.

Foto: Günter Kühn

MIBA-SCHWERPUNKT: BLICK ÜBER DEN ZAUN

Unser Fahrplan für „Mulldorf“	26
Schmuckstück für den Kaffeetisch	32
Modellbahnpresse international	34

VORBILD

Die Dame 03	10
100 Jahre Paulinzella	80
Die Industriebahn Dresden	95

MIBA-TEST

Zugkräftiges Paradiespferd	16
Neufünfländer Schienenbus (H0)	88

MODELLBAHN-ANLAGE

Thema Lokalbahn – auf 1,5 m ²	20
Heile Welt (Schauanlage in H0)	76

VORBILD+MODELL

Dritte Dimension (Kombirailer)	38
Ferkeltaxi, blutblasiges (VT 172)	85

ERZÄHLUNG

Im Schneesturm	44
----------------	----

ELEKTROTECHNIK

Mächtiger Schub im Jahr 1995	50
------------------------------	----

JAHRESINHALT

MIBA-Inhaltsverzeichnis 1995	59
------------------------------	----

LESERBEFRAGUNG

Leserumfrage mit Preisverlosung	61
---------------------------------	----

AUSSTELLUNG

Stuttgart 'fünfundneunzig	68
---------------------------	----

FAHRZEUGBAU

Vom Hustler zum Möbelwagen	100
----------------------------	-----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Kleinanzeigen	55
Vereinsnachrichten	67
Buchtips	74
Neuheiten	105
Impressum	122

Abwehrender Brandschutz

Die in Heft 11/95, Seite 7, abgebildete Einrichtung dient dem abwehrenden Brandschutz. Sie entstand vermutlich aus Mangel an umluftunabhängigen Atemschutzgeräten. Da bei einem Kellerbrand mit starker Qualmbildung zu rechnen ist (Schwelbrand infolge Sauerstoffmangels), kann ein Zugang ohne Atemschutz nicht erfolgen. Beim Eintreffen der Feuerwehr wird ein Löschangriff mit Luftschaum aufgebaut. Dann wird die am Boden sichtbare Klappe geöffnet und der Kellerraum mit Luftschaum geflutet (d.h., der Raum wird bis zur Decke mit Luftschaum gefüllt = ausgeschäumt). Auf diese Weise wird der Brand ohne Gefährdung für die Feuerwehr erstickt. Der gefährlichste Augenblick ist das Öffnen der Klappe wegen des plötzlichen Sauerstoffzutritts, dies kann zu einer Stichflamme führen.

Nachteilig bei dieser Art der Brandbekämpfung ist der unnötig hohe Verbrauch von Schaummittel, um den Kel-

ler vollständig zu füllen. Schaummittel hat seinen Preis, und da der Raum später gereinigt werden muß, führt dies zu tagelangem Nutzungsausfall. Aus diesen Gründen wird heute von solchen Flutungen, wenn möglich, Abstand genommen.

Peter Hiesl, FF Baden-Baden

MIBA 8/95, Trix Express

Kein Grund zum Feiern

Am 24.12.1965 begann für mich mit der Beschaffung am Heiligen Abend das Modellbahnzeitalter – in Gestalt eines Gleisovals mit dem „Adler“ von Trix und dem Bahnhof „Lindental“ nebst Dorfbausatz von Faller.

Als aufmerksamem Leser ist mir im Laufe der Jahre nicht entgangen, daß die Zahl der Artikel über Trix-Express-Anlagen stark rückläufig ist. Gibt es wirklich keine vorzeigbaren Anlagen – oder sind die Trix-Express-Fahrer mit dem Spielbahnerstatus und Mittelleiter nicht konkurrenzfähig? Am Gleissystem mit den engen Bogenradien allein

kann es nicht gelegen haben – das Trix-Schienensystem ist in seiner Gleisgeometrie dem Märklin-Metallgleis in den Abmessungen sehr ähnlich – und Märklin-Anlagen sieht man oft genug. Und der Spurkranz? An dem kommt man eben nicht vorbei, den hat man sich 1935 zur Geburt mit in die Wiege gelegt.

Was ich – und viele andere sicher auch – nicht verstanden habe, ist die Haltung der Firma gegenüber berechtigten Interessen ihrer Kunden. Firmen wie Fleischmann, Märklin und Roco nehmen nach einer gewissen Produktionszeit ihre Modelle vom Markt und überarbeiten diese. Nicht so bei Trix. Nach dem Motto „Was gut ist, muß man nicht verbessern“ haben die Oldtimer wie die 01, 24 und andere Exemplare der Modellbahnsteinzeit ihr Dasein bis vor zwei Jahren im Katalog gefristet. Alle technische Innovation ist an diesen Modellen spurlos vorbeigegangen.

Crystal-Panoramic-Express



**BEMO fertigt den MOB-
"Crystal-Panoramic-Express"
im Maßstab 1:87.**

Grundpackung 7480 300:
Lok GDe4/4 6003 und Steuerwagen
Arst 151 und 152 mit fahrtrichtungs-
abhängiger Stromaufnahme.

Ergänzungspackung 7488 300:
Panoramawagen As 153 und 154
mit Stromführung.

Wenn Sie bis zum 29. Februar 1996
vorbestellen, können Sie von unserem
Vorbestellpreis profitieren.

BEMO

FASZINATION SCHMALSPUR
Postfach 1234 • 73063 UHINGEN

Hydraulische Prellböcke dieser Bauart gab es u.W. auch in Sachsen (z.B. in Dresden). Die Firma Karsei brachte vor nicht allzu langer Zeit ein H0-Modell eines solchen „Ungetüms“ auf den Markt. Die V 100 im Hintergrund ist übrigens eine 213 (Steilstreckenlokomotive), die ursprünglich von Boppard/Rhein aus eingesetzt war und nun in Thüringen läuft.



Was bleibt, sind Erinnerungen an ein Modellbahnsystem, das wirklich nicht schlecht war. Es war stabil, durch das preiswerte Mehrzugsystem familienfreundlich und grundsätzlich funktionstüchtig. Aber es wurde durch Lieblosigkeit und unverständliche Firmenpolitik so gründlich abgewirtschaftet, daß es eben in Zeiten überzogener technischer Forderungen in Deutschland keine Zukunft mehr hat. Schade. *Peter Wilken, Wilhelmshaven*

Kein Marketing

Liegt der Niedergang von Trix Express nicht auch an Mängeln in der Betriebsführung der Firma Trix? Allein in Holland besteht der Trix-Express-Club aus mehr als 500 Mitgliedern, wie viele sollten es dann in ganz Europa wohl sein? Die letzten 10-15 Jahre hat Trix kein Marketing mehr gemacht, und damit verschwand praktisch auch der Name vom Markt. Für Trix Express gibt es m.E. in Zukunft genug Interesse von Kunden, weil es doch ein bewährtes System ist.

H. Kalsbeek, Zoetermeer/Holland

Spitzenbeleuchtung

Konstant hell ab 4 Volt

Beim Lesen der Testberichte über neue Lokmodelle aller Spurweiten ist mir aufgefallen, daß zum Thema Beleuchtung oftmals Sätze zu lesen sind wie „wobei die Beleuchtung bei Vorbildhöchstgeschwindigkeit nur

dezent zu erkennen ist“ oder „die Stirn- und Schlußbeleuchtung ... ist ab ab einer Fahrspannung von 7 Volt wahrnehmbar“.

Ich kann nicht verstehen, warum die Hersteller an ihren ansonsten doch so perfekten Modellen mit „Beleuchtungskomfort“ derart sparen. Ich habe mich selbst jahrelang damit beschäftigt, meine 2m-Loks mit konstant heller Frontbeleuchtung auszurüsten, bis ich schließlich auf (Selbstbau-) Digitalbetrieb umgestiegen bin.

Ich kann mir nicht vorstellen, daß es hierbei zu Platzproblemen in den Loks kommen kann, zumal die Hersteller ja auch noch die Möglichkeit haben, sich eine entsprechende Schaltung in einen Chip pressen zu lassen. Beim heutigen Stand der Elektronik dürfte es wirklich möglich sein, beim Einsatz von 1,5-Volt-Birnchen o.ä. eine konstant helle Frontbeleuchtung ab etwa 4 Volt zu realisieren. Bei den Pfennigpreisen von Halbleitern ist nicht mit einem hohen Kostenaufwand zu rechnen.

Man kann natürlich jederzeit selbst Hand anlegen, aber nicht jeder hat Lust, sich nur auf Grund der schlechten Beleuchtung seiner Modelllokomotiven in das Thema „Modellbahnelektronik“ einzuarbeiten. So manch einer greift da lieber zum Seitenschneider und kneift die Frontbeleuchtungskabel einfach durch – und damit ist ein für allemal Schluß mit der inkonstanten Flackerei!

Wesentlich praktischer wäre es dabei wirklich, wenn sich die Modellbahnhersteller endlich einmal diesem m.E. bisher sehr vernachlässigten Problem widmen würden.

Friedrich Kupzog, Köln

Prellbock in Erfurt

Hydraulisches Ungetüm

Bei einer Reise nach Erfurt habe ich natürlich als Modellbahner auch einen Abstecher zum dortigen Hauptbahnhof gemacht. Beim Rundgang über die Bahnsteige entdeckte ich den Prellbock (Bild oben).

Es sah nicht so aus, als ob er noch benutzt würde. Ich habe dann einen Mitarbeiter gefragt. Dieser meinte, keiner im gesamten Bahnhofsbereich könne wissen, wann der Prellbock gebaut wurde, wie er funktioniere und ob er jemals benutzt wurde. Er meinte nur, es müsse irgend etwas mit „Öldruck“ gewesen sein. Vielleicht gibt es einen MIBA-Leser aus Erfurt, der mehr darüber weiß als die bahneigenen Mitarbeiter.

Paul-Heinz Broel, Bornheim-Roisdorf

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
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg
oder per Telefax:
09 11/5 1965 40

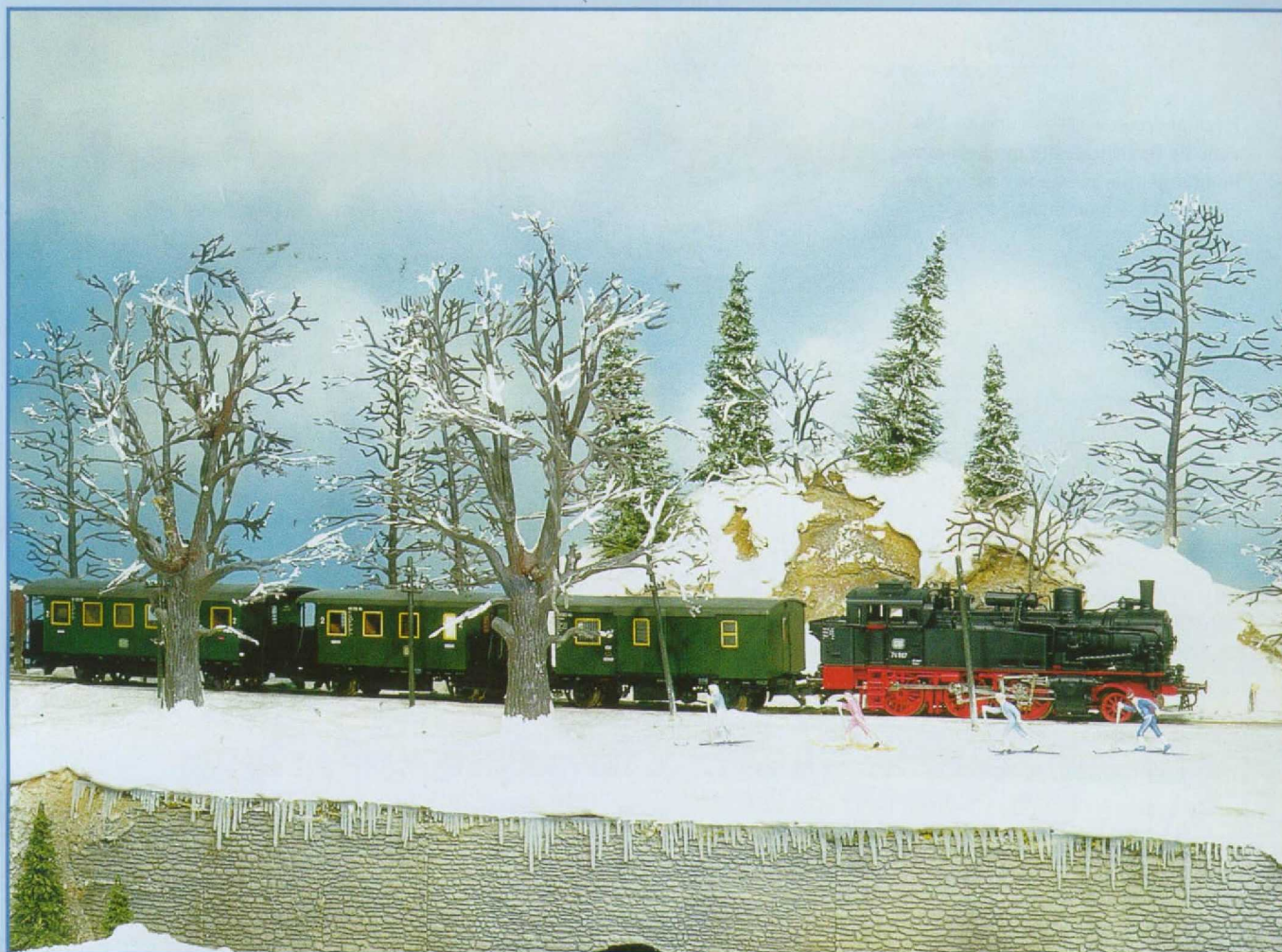


Foto: MK

*K*irrende Kälte, knirschender Schnee, schnaufende Sportler. Am provisorischen Haltepunkt steht eine 74 mit ihrem kurzen Zug. Nur die Speisewasserpumpe klickt in regelmäßigen Abständen, und der Dynamo surrt für die Beleuchtung. In den Tagen zwischen den Jahren strömen die Menschen in Scharen in die Naherholungsgebiete. Fernab des Autoverkehrs genießt man die eingeschneite Natur auf Brettern, die zwar nicht die weite Welt, aber die pure Erholung bedeuten. Gekommen ist man mit dem kleinen Zug, der jetzt auch wieder auf die Rückfahrt wartet, einen erholsamen Tagesausklang versprechend. Machen Sie es wie unsere 1:87-Sportler. Nutzen Sie das Angebot von Vereinen und DB an Sonderzügen mit Dampf- und anderen Traktionen für einen Tag in schneebedeckter Natur zum Langlaufen oder Wandern. Eins mit sich und der weiten, weißen Landschaft, in der nur die freigefahrenen Schienen unsere Verbindung zur technisierten Welt erkennen lassen. MK

Flachlandrenner: 03 144 und 41 290
vom Bw Osnabrück Hbf mit Schnellzug
Hamburg–Köln zwischen Westbevern
und Brock-Ostbevern, Mai 1956.



Flachlandrenner und Bergprinzessin

Die Dame 03

Immer stand sie ein wenig im Schatten der 01 – so, wie es einer jüngeren Schwester eben manchmal geht im Leben. Und dennoch war sie eine Dame, schön und eigensinnig, wie es mitunter so ist im Leben: Gründe genug für eine späte Liebeserklärung von Michael Meinhold.

Schon wieder eine 03! Enttäuscht streten die jugendlichen Lokspäher den Heimweg an, als vor dem Schnellzug aus Hamburg-Altona oder gar dem F1 „Hanseat“ aus Köln nicht die erhoffte rote V200 durch die norddeutsche Knicklandschaft röhrt; denn die 03 kennt man hier ja zur Genüge, ebenso wie die 38, und auch die 24 vor dem Personenzug aus Neumünster ist ganz alltäglich ... Das war 1961. Aus demselben Jahr stammt ein Buch, dessen Verfasser uns durch ein Bahnbetriebswerk der DB führt:

Sieh hier, da steht noch so ein Riese mit zwei Meter hohen Treibrädern. Was hat die für eine Nummer? Kannst du sie lesen?