

MIBA

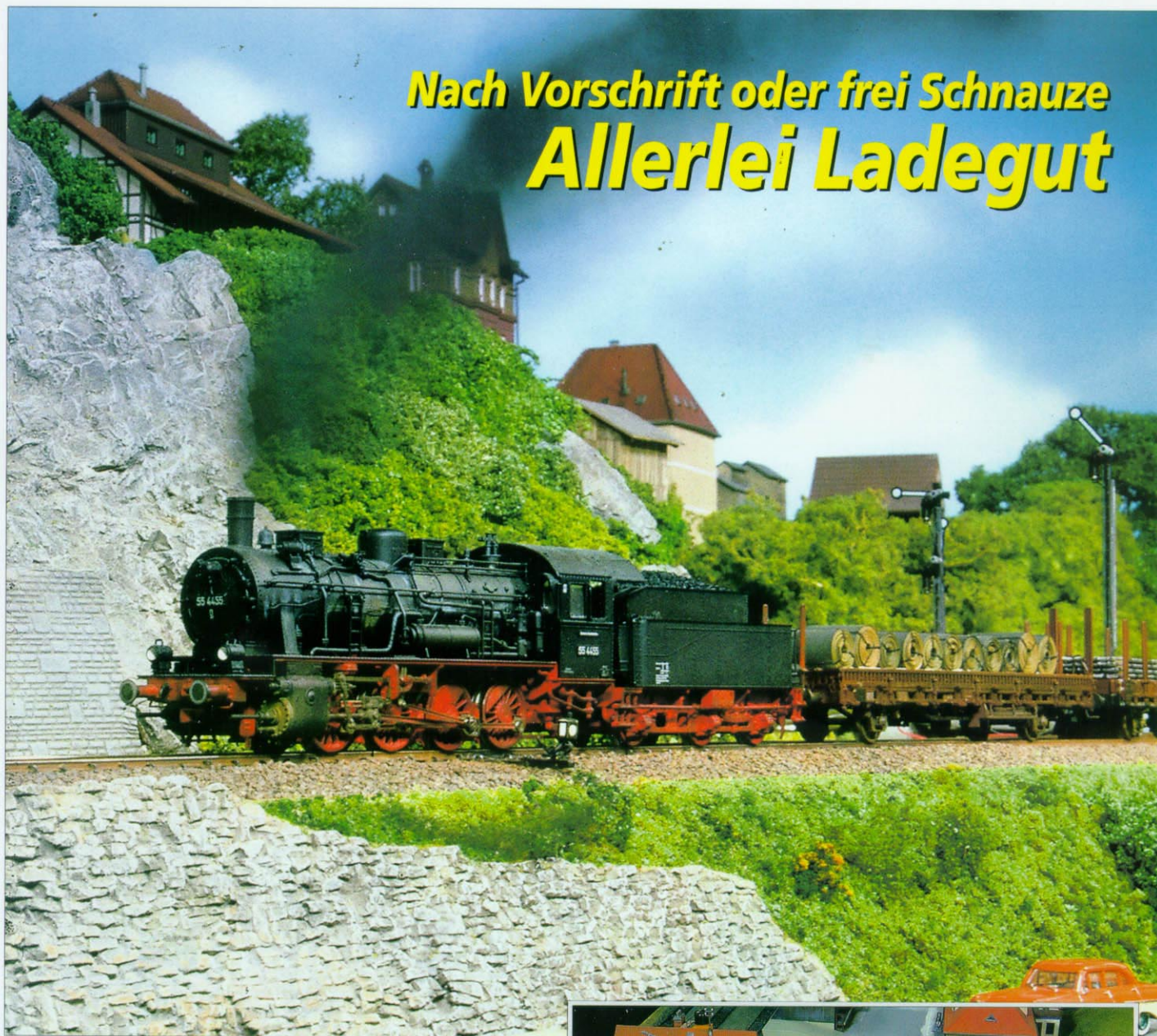
DIE EISENBAHN IM MODELL

Leserservice
Firmenadressen
von A bis Z S. 57

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

4/96 April

Nach Vorschrift oder frei Schnauze Allerlei Ladegut



Technik im Test

Weichenantriebe

Module aus dem Fränkischen

Des „Moggerla“

Anlagen – einfach gebaut

Oval mit Raffinesse



Verfallende Güterschuppen, grasüberwachsene Laderampen, verlassene oder bestenfalls als Parkplatz zweckentfremdete Ladestraßen – dieses Bild prägt mittlerweile landauf, landab die meisten der kleineren und mittleren Bahnhöfe, mit etwas Glück sind wenigstens die Gleisanlagen noch nicht demontiert worden. Vom Betrieb

Wohnung von einem Zimmer ins andere verlegen, Verladestellen aufbauen und nach eigenem Gusto Spezialwagen für die unterschiedlichsten Aufgaben kreieren. In gewissem Sinne überaus vorbildgerecht, denn auf diese Weise wurden schließlich echte Transportaufgaben erfüllt – auch wenn die Meerschweinchen sich manchmal doch arg sträubten ...

Mittlerweile ist die Verfrachtung von possierlichen Nagetieren passé (sie passen auch ziemlich schlecht in einen O-Wagen der Baugröße H0), und die Phantasie entwickelte sich auch in andere Richtungen, aber die Freude am betriebsorientierten Spiel ist geblieben.

So gefallen mir die Anlagenentwürfe im amerikanischen Stil, wie sie im *Model Railroader* vorgestellt werden, immer noch am besten: echter point-to-point-Verkehr, vergleichsweise bescheidene Bahnhofsanlagen und vor allem viele unterschiedliche Ladestellen, die den Betrieb einer Eisenbahn rechtfertigen. Diese Prinzipien lassen sich natürlich auch auf einer Anlage nach hiesigen Vorbildern realisieren.

An schönen Modellen von Güterwagen fast aller Epochen besteht ja nun wahrlich kein Mangel, an entsprechenden Triebfahrzeugen auch nicht. Vorbildgerechte Wagenladungen lassen sich als schöne Feierabendbastelei selbst herstellen, oder man greift auf das mittlerweile recht umfangreich gewordene Angebot einschlägiger Firmen zurück. Hauptsache, es sieht gut aus, und die Züge rollen nicht mehr leer durch die Landschaft. Aber wie weit man jetzt auch noch der allgegenwärtigen (und ebenfalls vorbildgerechten) Bürokratie in Form von Wagenkarten, Frachtzetteln und dergleichen mehr Einlaß ins Hobby gewährt, bleibt nun jedem selbst überlassen ...

Lutz Kuhl

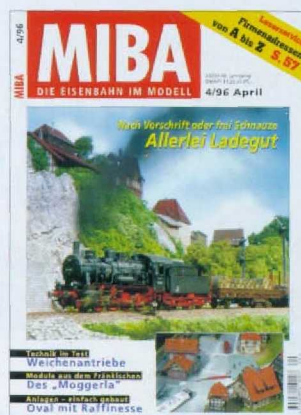
Güter gehören auf die Bahn

her tote Hose, und an das geschäftige Treiben vergangener Zeiten erinnern bestenfalls noch ein paar vergilbte Fotos.

Nun, wenn es so ähnlich auch auf einer Modellbahnanlage zuginge, würde man zugegebenermaßen den Spaß am Spiel schnell verlieren. Einfach nur kreisenden Zügen zuzuschauen, hat für mich einen ähnlich hohen Unterhaltungswert, wie Fische im Aquarium zu beobachten. Letztere sind aber meistens wenigstens schön bunt und machen im übrigen auch nicht soviel Krach wie ein von zwei 44ern gezogener vierzigachsiger Ganzzug, was lärmgeplagte Zeitgenossen in hellhörigen Wohnungen oder Reihenhäusern wohl durchaus zu schätzen wissen.

Ich kann mich noch ganz gut daran erinnern, wie meine erste „Anlage“, ein einfaches Gleisoval mit Überholgleis, schnell langweilig geworden ist. Viel interessanter war da etwas später die Lego-Eisenbahn eines Freundes, denn dort konnte man nach Herzenslust die Gleise quer durch die

Unsere beiden Titelmotive repräsentieren zwei Schwerpunkte der April-MIBA: *Horst Meier* läßt seine 55 heftig schnaufen unter der Last der mit allerlei Ladegut versehenen Güterwagen, während *Bruno Kaiser* zeigt, daß ein Gleisoval und die mit dem Anlagenbau verbundenen Basteleien keineswegs langweilig sein müssen.





PIKO



BR 180: „Knödelpresse“



51020

Mehrsystemlok BR 180 der DR, Ep. V

Die Neuheitenprospekte 1996 sind da!

Der H0 Modellbahn- & Gebäudemodell-Neuheitenprospekt 1996 sowie die N bzw. G/Maxi-Gebäudemodell-Kataloge '96 sind ab sofort bei Ihrem Fachhändler erhältlich, oder (gegen Einsendung von je 4,- DM in Briefmarken) direkt bei PIKO.

PIKO Spielwaren GmbH
Lutherstraße 30 • 96505 Sonneberg

10 Mit der liebevollen Bezeichnung „Moggerla“ wurden in Fränkischen mehrere Nebenbahnen bedacht, so auch die von Fürth nach Cadolzburg. Für die Mitglieder des FEC war es natürlich Ehrensache, die Nebenbahn vor der Haustür zum Star ihrer Clubanlage zu machen. *Foto: MK*



44 Berliner Stadtverkehr – dazu gehört nicht nur die S-Bahn, die Karl-Heinz Hengfoß im letzten Heft im Modell vorstellte, sondern auch die U-Bahn, die hier streckenweise als Hochbahn verkehrt. Die Umsetzung ins H0-Modell ist wirklich sehenswert!

Foto: Karl-Heinz Hengfoß





MIBA-SCHWERPUNKT: LADEGÜTER

Streng nach Vorschrift	16
Heavy Metal	18
Schiefe Ebene (ACTS-System)	24
Aber bitte mit Sahne	28

MODELLBAHN-ANLAGE

Des „Moggerla“	10
Kurze Züge, Epoche 3	74

ANLAGENBAU

Das mobile Gleisoval (1)	32
--------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Digital-Dilemma?	40
------------------	----

VORBILD + MODELL

Drunter durch und drüber weg	44
Preußischer Bestseller	90

MIBA-TEST

Kleine Zweisystem-Schwester	50
-----------------------------	----

VORBILD

Sensationelle neue Erkenntnisse	53
---------------------------------	----

AUSSTELLER-VERZEICHNIS

MIBA-Messeservice	57
-------------------	----

MODELLBAU

Ein Doppelhaus am Stadtrand	70
Action an der Ladestraße	80

MODELLBAHN-TECHNIK

Langsame Zungenbewegungen	82
---------------------------	----

THEMA START

Kleine Anlage – Schritt für Schritt (1)	96
--	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
MIBA intern	6
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Vereinsnachrichten	54
Kleinanzeigen	65
Bücher/Videos	100
Neuheiten	103
Impressum	118



90 Preußens meistgebaute Tenderlok war die T9. Interessantes über das Vorbild, das zumeist in Westdeutschland zu finden war, trug Michael Meinhold zusammen, dem feindetaillierten H0-Fertigmodell von Weinert widmete sich Lutz Kuhl. *Foto: lk*



32 Mal wieder etwas zum Thema „Anlagenbau“: Rund um das im letzten Jahr erschienene Kibri-H0-Empfangsgebäude „Paulinzella“ entwarf Rolf Knipper einen Anlagenvorschlag, und Bruno Kaiser baute das passende Bahnhofsteilstück. *Foto: bk*

Ergebnisse der Leserumfrage in MIBA 1/96

Zahlenspiele

Gut, daß Statistik so einfach ist: Der durchschnittliche MIBA-Leser ist zwischen 40 und 60 Jahre alt, hat eine eigene Anlage, bevorzugt die Baugröße H0 und das Zweileiter-Gleichstromsystem, und daß die Epoche 3 bei den Modellbahnern am beliebtesten ist, haben wir nicht anders erwartet. Na, dann wäre ja glasklar, welche Inhalte in der MIBA kommen müssen ...

Nichts ist klar, und in Wirklichkeit ist so ein bißchen Statistik ganz schön kompliziert. Fangen wir mit dem Einfachsten an:

- Über 61% unserer Leser sind aktive Modellbahner mit eigener Anlage oder als Clubmitglied; knapp 38% gaben an, aus Zeit- oder Platzgründen keine Anlage zu haben oder Eisenbahnmodelle nur zu sammeln. Dieses Ergebnis widerspricht allen Mutmaßungen, daß „Nur-Sammler“ und andere „Schreibtischtäter“ gegenüber den Modellbahn-Aktivisten inzwischen in der Überzahl seien.

- Insgesamt 73% unserer Leser betreiben ihr Hobby in der Baugröße H0, der Anteil der N-Bahner ist mit 18,5% gegenüber der letzten Umfrage (1992) klar rückläufig, alle anderen Baugrößen erreichen in unserer Leserschaft zusammen nicht mal acht Prozent (G/2m 3,5%, Z 2,6%, TT 1,1%). Unter den H0-Bahnern sind ein Drittel

„Märklinisten“ und ein Sechstel Schmalspurfans (H0m/H0e) vertreten.

- Das einzig Wahre ist Epoche 3, jedenfalls für noch 40% der MIBA-Leser. Der Anteil derjenigen, die sich der modernen Eisenbahn, also den „dampflosen“ Epochen 4 und 5, verschrieben hat, steigt jedoch (jetzt schon bei 33%) und wird in den nächsten Jahren sicherlich weiter zunehmen.

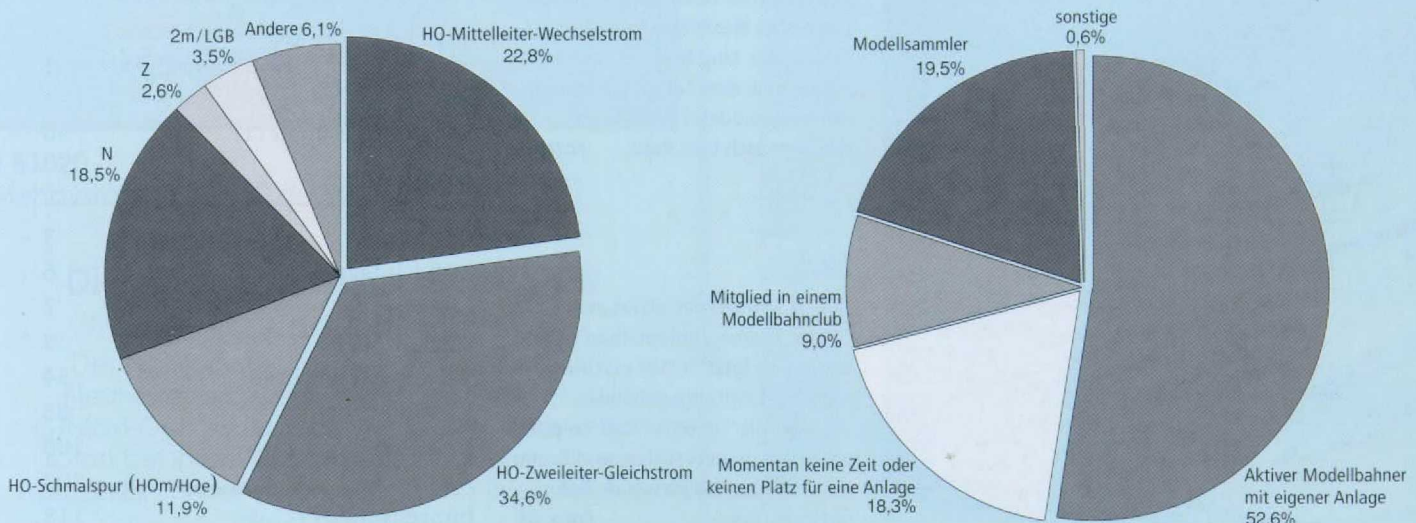
Welche Folge diese Erkenntnisse für den MIBA-Inhalt haben? Von uns, den Blattmachern, verlangen sie die Darbietung des Spagats mit eingesprungenen Schraube: nämlich den scheinbaren „Main-stream“-Modellbahner (H0, Zweileiter-Gleichstrom, Epoche 3) optimal zu bedienen, ohne vermeintliche Splittergruppen zu vergrätzen. Wobei wir schon bei der wichtigsten Frage wären: Welchen Inhalt hätten Sie gerne?

Hier danken wir den MIBA-Lesern für ihr klares Votum: Über 80% der Leser erwarten in der MIBA ausschließlich Beiträge zum Thema „Modellbahn“ bzw. Vorbildartikel nur dann, wenn der Bezug zum Modell hergestellt wird. Lediglich knapp 3% der Befragten gaben an, auch Beiträge zu erwarten, die sich nur mit dem Vorbild befassen. Dies zeigt, daß die Profilierung der MIBA als reine Modellbahnzeitschrift richtig ist.

Bei der Bewertung einzelner Rubriken und Themen scheiden sich die Geister vollends, so scheint es: 3763 eingesandte Fragebögen, 3763 verschiedene Meinungen, 3763 Modellbahn-Individuen mit individuellen Ansprüchen – hier spiegelt sich jene kreative Vielfalt, die das Modellbahnhobby auszeichnet. Ein paar Wunschtrends lassen sich indessen ausmachen: mehr Anlagen, mehr Anlagen- und Dioramenbau, mehr Landschaftsbau, mehr aus der Modellbahn-Werkstatt, aber weniger Fahrzeugbau, weniger Elektronik und Software, weniger Start- und Grundlagenartikel – wobei uns gerade letzteres erstaunt hat. Auf einen Nenner gebracht: Gefragt ist ganz praktischer Anlagenbau, während abstrakte Abhandlungen voll grauer Theorie offenbar auf geringeres Interesse stoßen.

Besonders spannend fanden wir die Antworten auf zwei Fragen, die auch in den Leserzuschriften immer wieder diskutiert werden. Über 80% unserer Leser gaben an, daß das Niveau der Beiträge ihren Anforderungen entspricht, nur jede zehnte Leser empfand das Niveau als „oft schon zu hoch und abgehoben“. Und die renovierte MIBA-Optik scheint anzukommen: 50% äußerten sich positiv, einem weiteren Viertel war gar nichts aufgefallen (für uns ein gutes Zeichen), nur ganz vereinzelt erhob sich massive Kritik (von „zu grell“ bis „sieht billiger aus“).

Ein Dankeschön und ein Versprechen am Ende. Ein Dank an alle Leser, die uns den Fragebogen zurückgeschickt haben und damit auch die Gelegenheit genutzt haben, mit ihrer Meinung den Inhalt der MIBA zu beeinflussen. Und das Versprechen, immer ein offenes Ohr für Ihre Ideen und Vorschläge zu haben. *th*



Spannende Geschichte

Habe gestern die MIBA-Ausgabe 1/96 durchgearbeitet, und der Beitrag „Im Schneesturm“ hat mir ganz besonders gefallen. Es ist eine sehr schöne und spannende Geschichte, und ich finde es wichtig, solche Texte in die MIBA aufzunehmen, denn es erweitert die Bandbreite unseres Hobbys.

Alexander Weber, Weisenheim/Sand

MIBA 1/96, Test Fleischmann-03

Kein Rauchentwickler!

Auf meiner Anlage sind alle größeren Dampflokomotiven mit Seuthe-Rauchentwicklern ausgestattet; ich hatte vorausgesetzt, daß die neue 03, wie bei Fleischmann bisher üblich, für einen Dampfeinsatz vorbereitet ist. Aber nicht nur, daß das Kaminloch im Gehäuse durchbohrt werden muß, um zumindest einen Nachrüstgenerator einbauen zu können; ein überdimensionierter Sockel für die Stirnbeleuchtung liegt genau unter dem Schornstein und ist nur mit gravierenden Eingriffen zu entfernen, was wohl nicht jedermanns Sache ist.

Thomas Brodersen, Solingen

Notlösung

In der Ausgabe 1/96 wurde die Fleischmann-Dampflok 03 132 getestet. Obwohl ich das H0-Mittelleiter-Wechselstromsystem (Märklin) bevor-

zuge, lese ich auch die Testberichte anderer Hersteller. Da die Hersteller von Gleichstrombahnen eine Vielzahl von Modellen auch für das Wechselstromsystem fertigen, ist ein Blick über den Gartenzaun bestimmt erlaubt und sinnvoll.

Aber warum beim MIBA-Test der Tenderantrieb bei einer Dampflok mit Schlepptender als „hervorragend gelungen“ bezeichnet wird, ist mir ein Rätsel. Dieses Antriebskonzept ist absolut vorbildwidrig und verdient bestenfalls die Bezeichnung „Notlösung“. Es gehört doch bei einer Dampflok dazu, daß die Treibräder beim Anfahren mit dem schweren Zug ins Schleudern kommen. Und das sollte man auch sehen können. Ich hoffe, daß dieser Brief veröffentlicht wird und bei den Herstellern und Testern ein wenig Nachdenklichkeit auslöst.

Reiner Bentsen, Ruelzheim

MIBA 1/96, S9 „Möbelwagen“

Farbe Dunkeloliv

Anläßlich der Vorstellung seines Modells wirft Herr Richter die Frage nach dem richtigen Farbton auf. Nun, es ist anzunehmen, daß die Maschine nicht viel anders lackiert war als all die vielen anderen Maschinen der KPEV auch. Danach war der Lokkasten oberhalb des Umlaufes (den diese Lok ja nicht gehabt hat) grün lackiert. Gebräuchlich war der gleiche dunkelolivgrüne Farbton wie für Polsterklasse-Wagen, nach der heutigen Farbtabelle Braungrün RAL 6008. Umlauf von oben, Rauchkammer und Dach des Führerhauses waren schwarz gehalten.

Analog dazu müßte also die Unterseite des Kastens sowie das Dach der S9 schwarz gewesen sein. Die Zylinderverkleidungen waren grün mit schwarzer Umrandung. Alles, was sonst unterhalb der Umlaufkante lag, wurde meist mit „rot“ bezeichnet. Mit Rot war aber offenbar das Güterwagen-Rot gemeint. Modelle aus der Zeit um die Jahrhundertwende sowie spätere zeigen im Fahrwerksbereich jedenfalls deutlich diese Farbe. In den Vorschriften von 1908 ist der Farbton auch richtig als „Rotbraun“ bezeichnet. Die Schilder schließlich waren aus Rotguß mit schwarzem Riffelgrund, die erhabenen Schriftzeichen blank geschliffen. Farbanschriften an den Loks waren überwiegend gelb, die Angaben über die Vorräte (Gas, Wasser, Kohle) waren weiß.

Hermann Hoyer, Hamburg

MIBA 1/96, Leserbrief

Hydraulische Bufferwehr

Bei dem von Herrn Broel in Erfurt Hbf entdeckten Prellbock handelt es sich um eine mit Sicherheit aus den ersten beiden Jahrzehnten dieses Jahrhunderts stammende Gleisabschlußvorrichtung und eine Rarität ganz besonderer Art! Prellböcke dieses Systems „zum Aufhalten ganzer Züge“ wurden von der Firma C. Hoppe und später Friedrich Gebauer, Berlin, unter der Bezeichnung „hydraulische Bufferwehr“ (vom englischen Wort „buffer“

In Vorbereitung zum Herbst 1996:

Es war eine Sensation, als Anfang 1992 zwei großformatige, mehr als zweihundert Blätter umfassende Musterbücher der Firma Rock und Graner, Biberach, aus der Zeit um 1875/1880 im Antiquariatshandel auftauchten. In unvergleichlicher Genauigkeit wurden die einzelnen Abbildungen des vielfältigen Blechspielzeugs lithographiert und anschließend handcoloriert. Fast alle diese Blätter werden – in verkleinertem Format – in dem Band »Biberacher Blechspielzeug« wiedergegeben. Die Herstellung dieses Nachdrucks kann nur dann geschehen, wenn bis zum 30. 6. 1996 die für das Projekt festgelegte Mindeststückzahl erreicht wird. Bestellen Sie deshalb bald! Fordern Sie Prospekte an!



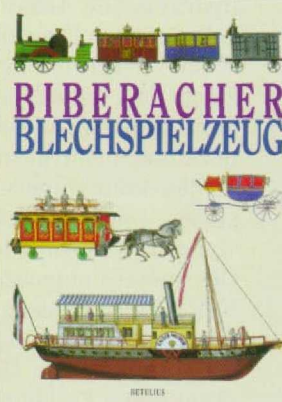
Biberacher Blechspielzeug

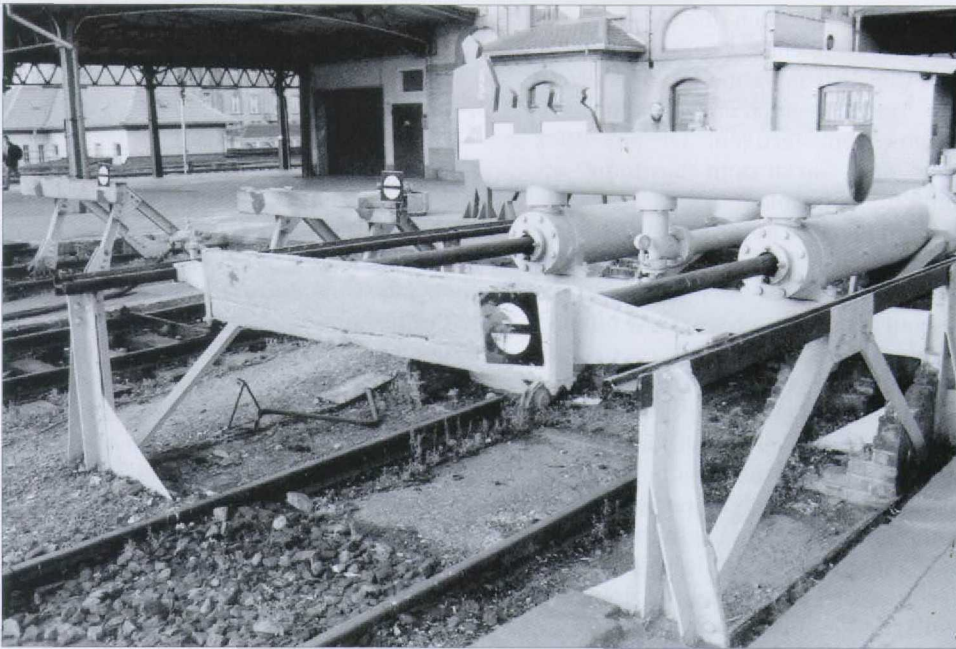
Aus Musterbüchern von Rock und Graner · Bearbeitet und herausgegeben von Christian Väterlein
160 Seiten, über 240 farbige Abbildungen, Format 22,0 x 31,5 cm, gebunden mit Schutzumschlag.
Vorbestellpreis bis zum Erscheinen ca. DM 168,- / öS 1.243,- / Sfr. 168,-
späterer Preis ca. DM 198,- / öS 1.465,- / Sfr. 198,-
Einmalige Sonderausgabe in Leder gebunden: DM 298,- / öS 2.205,- / Sfr. 298,-
Diese Ausgabe nur auf Vorbestellung bis zum 30.6.1996.

Betulius Verlag GmbH, Hackländerstr. 33, D-70184 Stuttgart

ISBN 3-89511-013-2

ISBN 3-89511-016-7





Der historische Erfurter Prellbock mitsamt der interessanten Hydraulik, die MIBA-Mitarbeiter Dipl.-Ing. Ulrich Meyer in ihrer Wirkung beschreibt. Hoffentlich bleibt dieses eisenbahntechnische „Wunderwerk“ der Nachwelt erhalten! Foto: Paul-Heinz Broel

für Puffer) nach englischem Vorbild gefertigt.

Die Funktionen dieser Veteranen waren folgende: Scheibenkolben, deren

kräftige Pufferbohle verbunden sind, bewegen sich in waagrechten, mit Glycerin gefüllten Zylindern. Durch besondere Vorkehrungen wird erreicht, daß der bei auflaufenden Fahrzeugen auftretenden Druckkraft auf die Zylinder wachsender Widerstand entgegengesetzt wird. Tritt das Glycerin dabei zunächst in die vorderen Räume der Zylinder, so wird es bei weiterem Anwachsen der Auffahrkräfte über selbsttätig öffnende Ventile in einen quer zu den Druckzylindern liegenden Windkessel gedrückt.

Nach etwa 2,5 m Hubweg blockieren die Kolben in den Zylindern. Reicht die hydraulische Arbeit dabei nicht zur vollständigen Umwandlung der kinetischen Energie der auflaufenden Fahrzeuge aus, reißen die zwischen Zylindern und Grundmauerwerk (Prellbockfundament) gespannten Zuganker an den dafür vorgesehenen Sollbruchstellen. Der Prellbock verschiebt sich, wobei die ursprünglich auf den letzten Gleismetern aufgebraachte Sandschüttung für die Fahrzeugachsen bremsend wirkt.

Der eigentliche Mangel dieser hydraulischen Prellböcke lag darin, daß sie nach Erreichen der Kolbenend-

hübe schlagartig wie feste Prellböcke wirkten – mit entsprechenden Folgen.

Übrigens wurden bereits für die Uhrwerksbahnen um 1915 Nachbildungen

Beim geplanten Umbau des Hauptbahnhofs Erfurt bleibt zu hoffen, daß die Verantwortlichen genug historisch-technisches Verständnis aufbringen und diesen raren Zeugen alter Eisenbahntechnik nicht achtlos beseitigen, sondern der Nachwelt erhalten!

Dipl.-Ing. Ulrich Meyer, Bad Nauheim

MIBA 12/95, Leserbriefe zu Trix-Express

Einfach unverständlich

In Heft 12/95 kritisieren zwei Leser die bisherige, unverständliche Haltung von Trix gegenüber den langjährigen, treuen Express-Stammkunden. Dieser Kritik kann ich nur zustimmen!

Seit ca. 25 Jahren läuft die langsame – aber sichere – Demontage eines einstmals beliebten und weitverbreiteten HO-Systems. Starke Verkleinerung des Angebots, wenig Neuheiten, spärliche Werbung, keine Modellpflege stellten die Weiche aufs Abstellgleis. Teuere Exoten ohne aktuelle Technik, ET 87 ohne Auslauf, Orient-Express-Wagen ohne KK-Kinematik konnten diese Fahrt nicht stoppen. Heute sollen

plötzlich Fleischmann-Gleis und die gute alte Märklin-120 unter dem Namen „Trix“ die Kids ansprechen. Diese Firmenpolitik ist mir einfach unverständlich!

Leider schreibt fast die gesamte Fachpresse gegen das Express-System oder schweigt es tot. Allein die MIBA berichtet, wenn auch in sehr unterschiedlich großen Zeitabständen, sachlich und fair. Somit ist für mich die MIBA die Fachzeitschrift für alle HO-Systeme.

Als langjähriger Express-Anhänger möchte ich noch eins betonen: Es geht nicht darum, ein in vieler Hinsicht nicht mehr ganz zeitgerechtes System mit Nachdruck zu fördern, sondern dem existierenden Zustand Rechnung zu tragen. Solange es noch eine gewisse Anhängerschaft hat – insgesamt fünf sehr erfolgreiche Treffen der „Interessengemeinschaft Express“ (Info gibt es gegen frankierten, selbstadressierten Rückumschlag bei: IG Express, Jahnstr. 7, 45711 Datteln) und des holländischen Trix-Express-Clubs beweisen dies für 1995 –, sollte es von Trix die Express-Bahn geben.

Andreas Steinhoff, Essen

Grenze zum Kitsch?

Wo ist die Grenze? Nach meiner Meinung darf ein solcher Artikel nicht ohne einen ganz deutlichen Hinweis darauf erscheinen, daß es Dinge gibt, mit denen die Grenze zum Kitsch leider weit überschritten ist.

Gotthard Ost, Germering

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Im Sinne möglichst breiter 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 196540



Foto: Lutz Kuhl

***E**in schöner warmer Frühlingstag in dem kleinen niederländischen Landstädtchen Doetinchem. Gemächlich zuckelt die schmalspurige Dampfstraßenbahn, die auch zur Güterbeförderung dient, an den alten Häusern vorbei. Hier läßt sich offensichtlich niemand so schnell aus der Ruhe bringen ...*

Doch das Vorbild dieser Szene existiert nicht mehr. Herbert Tomesen, der Erbauer dieses Dioramas, rekonstruierte das gegen Kriegsende von den Alliierten zerstörte und anschließend von den modernen Stadtplanern vollends plattgemachte Zentrum so historisch getreu wie möglich. Als Grundlage dienten ihm dabei alte Fotos, Pläne und vor allem die Erzählungen von Zeitgenossen. So war es möglich, fast alle der über 500 Gebäude im Modell wiedererstehen zu lassen.

