

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Kosmetik
für lange
Schnauzen



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

6/96 Juni



Kleinbahnidyll im Spreewald

Zeitreise nach Goyatz

Planen + Fahren

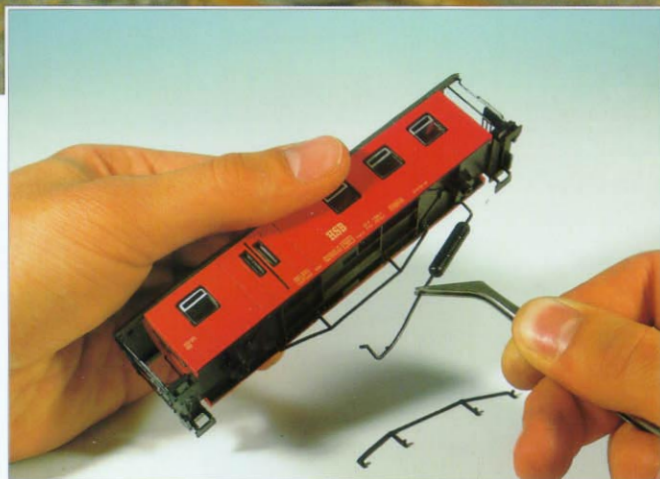
Hohenlimburg

Fahrzeugbau

Es muß nicht Metall sein

Anlagen-Baupraxis

Bahndamm-Gestaltung



Bin ein Schmalspur-Fan. Eben habe ich das beschlossen, ganz spontan. Nix mehr Regelspur und Epoche 3. Ist alles viel zu kompliziert mit Zugbildung, Farbgebung, Beschriftung, stilechter Ausstattung und so. Und überhaupt: so viele Fahrzeuge und der Platzbedarf! Werde nie fertig bei alle-

nem aufgebockten O-Wagen ums Straßeneck quietscht. Einfach stark. Halt, jetzt hab' ich's: Franzburger Kreisbahn (Nord natürlich), irgendein kleiner Bahnhof, und dazu ein Gleisanschluß mit Umladung für Zuckerrüben, die von der 600-mm-Feldbahn vom nächsten Gutshof angekarrt werden. Doppeltes Schmalspurerlebnis sozusagen.

Überhaupt: die Feldbahn. Wird klar erkannt bei den Modellbahnern. Bietet aber so viele Möglichkeiten: Torfbahn, Fabrikbahn, Grubenbahn, Baubahn, Trümmerbahn, Landwirtschaftsbahn. Sogar mit Personenbeförderung zuweilen. Total spannend. In Österreich gab's z.B. die Reichraminger Waldbahn mit einer Streckenlänge von über 38 Kilometern. Mit allem Drum und Dran – Wahnsinn. Aber mit so vielen Bäumen, da erwürgt mich mein Finanzminister.

Wie auch immer: Ich mache Oe, denn etwas größer darf's schon sein. Ist auch was für die Kids. Die können damit auf dem Fußboden spielen. Ich dagegen baue Module. Klein und fein, so ganz gemütlich, eins nach dem anderen. Mit Fine-scale-Gleisen und selbstgesägten Häuschen. Und mit Rollbock-Umsetzanlage natürlich, wenn's geht halbautomatisch. Aber wo stelle ich den Gutshof in 1:45 hin?

Ganz schön kompliziert, diese Schmalspur. Zerbreche mir jetzt lieber nicht weiter den Kopf. Kommt Bastelsaison, kommt Entscheidung. Denn jetzt kommt die Sonne raus und ein laues Lüftlein auf. Überhaupt – es ist Frühling! Möchte mir schließlich nicht nachsagen lassen, ich sei ein Schmalspurliebhaber ...

Thomas Hilge

Schwierige Entscheidung

dem. Da kann ich noch so viele von mm's wunderbaren Artikeln lesen ...

Schmalspur dagegen ist echt easy. So klein und übersichtlich. Und trotzdem dampft's, und das nicht zu knapp. Nur eine Lok und ein paar Wägelchen brauche ich, und schon geht's los. Fast alles erlaubt. Zugbildung: Pustekuchen. Gleisunterbau: minimalistisch. Betriebsvorschriften: frei Schnauze. Enge Radien, kleine Bahnhöfe, kurze Strecken – kein Problem bei der Modellumsetzung. Ein Traum!

Mein Vorbild? Nach Sachsen wollte ich immer schon mal. Viel rangieren in Niederschmiedeberg. Oder, noch besser, Rabenau – sah ich neulich einige Fotos: nur drei Gleise in Weißeritzschlucht, tolle Landschaft ringsum, einfach irre.

Oder lieber doch nicht Sachsen, lieber was Städtisches? Stolperte ich doch kürzlich über ein paar Bilder vom hochverehrten Günter Meyer. (Leider im falschen Verlag erschienen – Neid, Neid.) Darauf die Forster Stadteisenbahn, wo die Tramwaylok mit ei-

Einen Schwerpunkt der Juni-MIBA bilden Artikel zum Thema Schmalspurbahnen. Burkhard Rieche ließ mit dem Bahnhof „Goyatz“ die Spreewaldbahn wiederauferstehen und fotografierte das Titelmotiv. Dem Fahrzeugbau haben sich dagegen Ulrich Kiesow (Lkws aus den 50ern) und Sebastian Koch (Harzbahn-Personenwagen) verschrieben.



Original

MICRO®-EDITION'96

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle



H0 1:87 DRG. BR. 43 in 4 Versionen!

In Auslieferung !



H0 1:87 DRG./DB. BR. 18⁴ in 4 Versionen!



In Auslieferung !



H0 1:87 BAY. S 2/6 'Ursprungsversion' 1906 !

In Auslieferung !



H0 1:87 DRG. BR. 43 in 4 Versionen!
Superdetail mit über 1900 Einzelteilen!

PROSPEKTSATZ ANFORDERN

Original

MICRO®-METAKIT

Die Königlich Bayerische Lokomotivmanufaktur
POSTFACH 1141, D-84004 LANDSHUT/BAY. 1

☎ 0 87 84 / 7 42 · FAX 0 87 84 / 6 74

MICRO-Werksniederlassung München-Freimann

Rappoltsteinerstraße 13 · D-80939 München-Freimann

☎ 0 89 / 3 23 48 86 · FAX 0 89 / 3 23 49 85

Freitag 14:00-18:00 Uhr u. Samstag 10:00-14:00 Uhr

! Bitte vor Besuch
kurz anrufen.

66

Landschaftliches Thema dieser Clubanlage ist das hessisch/fränkische Hügelland. Die Hobby-Eisenbahner (HEB) haben für diese Anlage, die aus einzelnen Modulen besteht, eine eigene Norm entwickelt, die viel Freiraum bei der Gestaltung läßt – lediglich die Tiefe der Teilstücke ist festgelegt.

Foto: Martin Knaden



84

Wie baue und gestalte ich einen Bahndamm? Horst Meier demonstriert die Modelltechnik, und die Vorbildbezüge kommen auch nicht zu kurz.

Foto: Horst Meier



36

Nachdem Bemo ein Modell der VI K in ihrer modernsten, d.h. rekonstruierten Form herausbrachte, beschreibt Georg Bachmeier den Zusammenbau des Bausatzes und gibt Informationen zum Vorbild. Foto: Georg Bachmeier





MIBA-SCHWERPUNKT: Schmalspurbahnen

Die Spreewaldbahn in H0m:	
Goyatz	26
Frästorff-Bahn	32
Das Tüpfelchen auf dem i	35
Vollrekolok (VI K, Bemo)	36
Es muß nicht immer Metall sein	40

MIBA INTERN

Kittel-Schwemme	6
-----------------	---

PLANEN + FAHREN

Hohenlimburger Kleinbahn:	
Von Nahmer zum Hobrackerweg	12

MIBA-TEST

Zweissystem-Container (180, H0)	20
Doppeltes Lottchen (12X, N)	24
Legende zu Lebzeiten (Ae 6/6, H0)	52

MODELLBAU

Hammels Prunkstück (18.4, H0)	64
-------------------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Hessisches Hügelland in N	66
---------------------------	----

MODELLBAHN-TECHNIK

Fahrrad-Tacho für die Modellbahn	72
----------------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Großbahn-Fahrpult für fast alles (Teil 1)	74
--	----

THEMA START

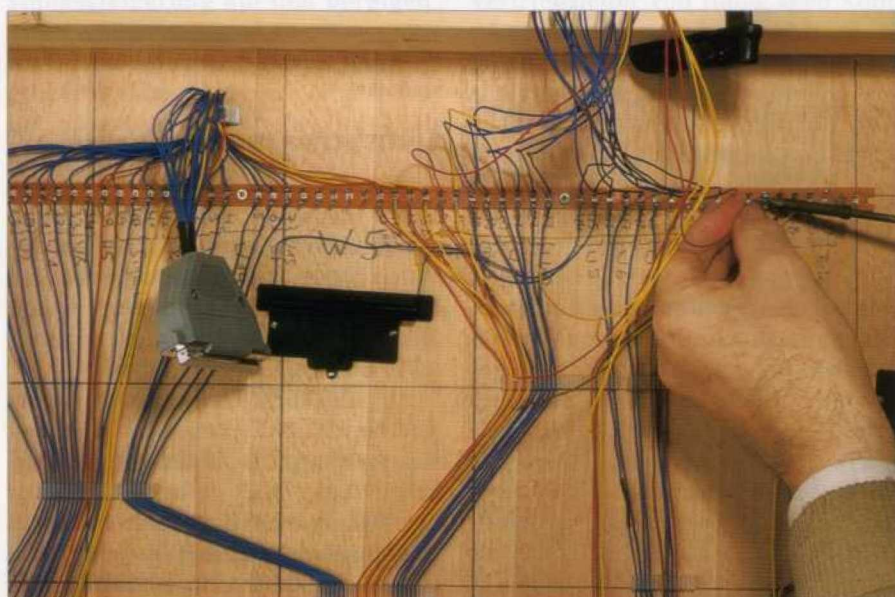
Kleine Anlage – Schritt für Schritt (3)	
Weichenantriebe und Verdrahtung	80
Trassierungselement	84

AUTO + MODELL

Alte Liebe rostet nicht	96
-------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	9
Nur ein Bild	11
Kleinanzeigen	44
Vereinsnachrichten	50
Buchtips	88
Neuheiten	90
Impressum · Vorschau	110



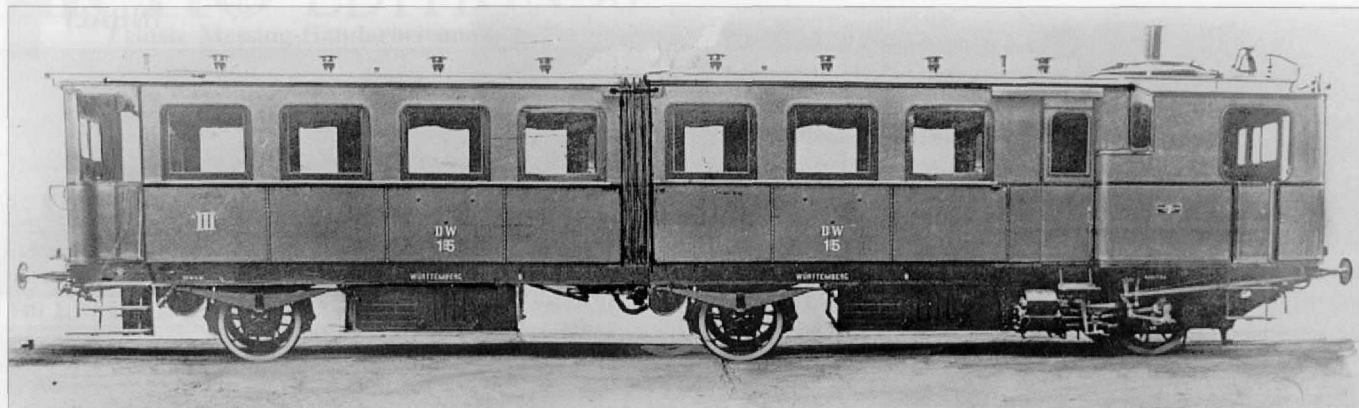
80 In dieser Folge unseres Start-Anlagenberichts „Kleine Anlage – Schritt für Schritt“ geht es darum, wie die Märklin-Unterflur-Weichenantriebe montiert werden und um die fachgerechte Verdrahtung der kleinen Anlage.

Foto: Thomas Mauer



74 Davon sind sogar die Kids angetan: ein Großbahn-Fahrpult, das für konventionelle Gleichstromsteuerung ebenso geeignet ist wie für unterschiedliche Mehrzugsysteme.

Foto: Joachim Kampmann



Der „Super-Kittel“ läßt die MIBA-Leser nicht los

Kittel-Schwemme

Kittel-Triebwagen mit der Bahnnummer DW 15 in Gelenkbauweise und mit Faltenbalgübergang – ein interessantes, aber bislang unbekanntes Gespinn!

Foto: Josef Fäßler

Bei den „sensationellen Erkenntnissen“ von Bernd Beck in Heft 4/96, Seite 53, handelte es sich um einen Aprilscherz. Wem bei der Lektüre das eine oder andere „spanisch“ vorkam, der lag ganz richtig. Mehrere MIBA-Leser sind auf unseren Scherz eingestiegen und haben das Thema „Kittel“ weitergesponnen.

Technische Daten unbekannt

Sächsischer Triebwagen S 2

Einen Triebwagen, wie er im Aprilheft veröffentlicht wurde, hat es bei der Württ. Staatsbahn nicht gegeben. Eine wunderschöne Rechnerkomposition. Hat sie etwas mit der Fabriknummer 3399 aus 1907 DWss/1 zu tun?

Ich habe übrigens in meinem Archiv auch noch etwas Besonderes im Zusammenhang mit dem sächsischen Triebwagen S 2 gefunden. Dieser Triebwagen wurde im Jahr 1904 von der Maschinenfabrik Eßlingen für die sächsische Staatsbahn gebaut. Technische Daten sind mir unbekannt. Auch diesen Triebwagen habe ich nicht in den Lieferlisten der Eßlinger finden können. Aber ich besitze eine Abbildung, vielleicht ebenso interessant wie die Entdeckung von Bernd Beck!

Anton Valken, Diemen/Niederlande

Nicht in den Eßlinger Lieferlisten zu finden: sächsischer Kittel S 2; technische Daten sind nicht bekannt. Zeichnung: Anton Valken

Kopie einer Werksaufnahme

Der mysteriöse Kittel-Triebwagen DW 15

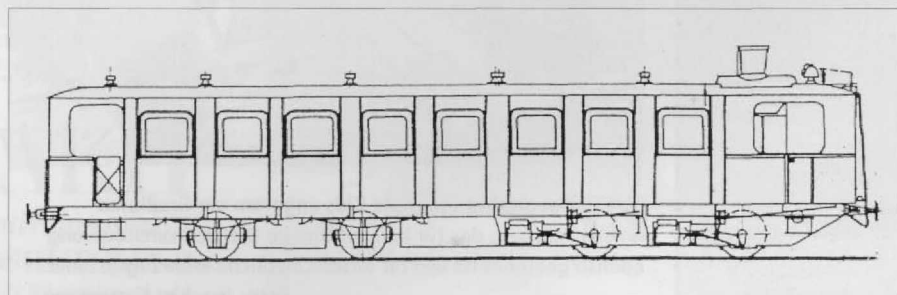
Manchmal liegen offenbar gewisse Dinge in der Luft: Es muß um die gleiche Zeit gewesen sein, als die MIBA-Redaktion über der Ausgabe 4/96 brütete, als ich (wieder einmal) in der „Eisenbahn-Schachtel“ meines Patenonkels, ehemals Lokführer bei der Königl. Württ. Staatseisenbahn, kramte und eine vergilbte Fotografie in der Hand hielt mit einem Bild, das mich schon öfters faszinierte: Es zeigt in einer Werksaufnahme, d.h. vermutlich in einer Kopie davon, den Kittel-Triebwagen mit der Nr. DW 15, aber in der Bauart eines Gelenktriebwagens.

Mein Patenonkel wußte noch dazu, daß bei der Bestellung ein Mißverständnis vorgelegen habe, die Württ. Staatsbahnen hätten 1906 weitere sechs bestellt, aber nur fünf abgenommen. Der überzählige Wagen sei darauf zum Experimentieren verwendet worden, zuerst als Dreiaxser (von dem ich in meinem Archiv keine Aufnahme habe – deshalb großes Kompliment an die Findungsgabe von Bernd Beck!). Später sei das Fahrzeug durch einen Einachs-Auflieger verlängert

worden. Dieses Gespinn, so erzählte mir mein Onkel mit einem gewissen Augenzwinkern, habe zwar eine gewöhnliche III.-Klasse-Bezeichnung getragen, im Inneren seien jedoch nicht nur Sitzbänke gewesen, weshalb der Triebwagen nur nächtliche Probefahrten machte. An eine Übernahme durch die K.W.St.E. sei natürlich erst recht nicht zu denken gewesen.

Anläßlich einer Nachbestellung von weiteren drei Stück sei der DW 15 in der rückgebauten Normalausführung übernommen worden und habe jahrzehntelang die Strecke Tübingen-Reutlingen-Honau befahren. Davon gibt es ein Bilddokument auf Seite 170 in „Die Württ. Staats-Eisenbahnen“ von Mühl/Seidel. Herzlichen Dank an Bernd Beck, daß er mit seinem Artikel das Interesse aller „ernsthaften“ Eisenbahnfreunde geweckt hat.

Josef Fäßler, Rottenburg



Pfarrer reiste mit „Kittel“

Beim Osterputz fand ich auf dem Dachboden unseres fast 80jährigen Pfarrhauses eine nur noch schwer zu entziffernde Notiz, aus der hervorgeht, daß die damals hier wohnende Pfarrersfamilie mit besagtem Dampftriebwagen auch tatsächlich gereist ist, allerdings in der III. Klasse. Sie war sich der Besonderheit dieser Fahrt voll bewußt.

Aus der Notiz geht auch hervor, daß der DW 15 bereits am 1.5.1909 wieder außer Betrieb genommen wurde, um fast ein Jahr lang umgebaut zu werden. Bei diesem Umbau wurde zur Leistungssteigerung auf den bergigen, kurvenreichen Strecken seines heimatlichen Einsatzgebietes ein vergrößerter Dampfkessel mit erheblichen Leistungsreserven eingebaut. Auch dieser Umbau konnte nur durch den genialen Erfindergeist und das tüftlerische Geschick der Schwaben vollendet werden. Deswegen ist es wichtig, diese Erinnerung zu bewahren.
Pfarrer Dr. E. Scherer, Berlin

Auf Benzolbetrieb umgebaut

Fünf Kittel für den Scheich

Der DW 15 war bloß an Prototyp einer Serie von 5 (!) gleichartige Dampfwa- ga. Bekanntermaßen hat die Maschinenfabrik Eßlingen ja auch an florierende Export gehabt. Anlässlich eines Besuchs von Scheich Ibn Xaud aus dem Emirat El-em-Boda bei der schwäbischen Industrie 1907 war dieser von den Eßlinger Dampfwa- ga begeistert und hat gleich eine Bestellung aufgegeben.

Allerdings war der Oberbau dem Emiraten auf Sand und so tragfähig wie bei uns, und so hat man kurzerhand eine dritte Achse eingesetzt. Die erscheinende Probefahrt ist gleichzeitig die letzte gewesen, weil nämlich die Dampfwagen nicht ausgeliefert werden konnten, aber weil man Anfang 1909 dem Scheich seinen Wengert Öl gefordert hat, hat man sich alles sofort auf Benzol-Antrieb umkonstruiert. Auf dem beigefügten Bild sieht man den Ausla- der von Jerba-Haufa dem Emiraten El-em-Boda (ca. Juli 1909). Die Bildqualität ist leider nicht so gut, weil damals noch keine Nacht- aufnahmen gemacht wurden.



Historische Nachtaufnahme vom Ausladen der 5 Kittel in Jerba-Haufa. Archiv d. Verf.

Diese Tatsache hat mich aber bislang geheimgehalten, weil der japanische Hersteller Hano das Modell und die Geschichte auf der Herbstmesse eigentlich als Sensation hätte präsentieren wollen. Aber jetzt ist es vorher raus- gekommen und das ist egal. Wie mir der Vertriebsleiter von Hano, Iken Koin, mitgeteilt hat, sind alle Vorarbeiten am Modell abgeschlossen. Weil die Nachforschung aber gar so aufwendig war, wird das Modell nur auf Vor- schiedellung in Kleinserie produziert. Ich hoffe, ich habe ein bisschen Licht ins Dunkel der würdigen Vergangenheit gebracht und verbleibe ergebens, furchtlos und treu
Prof. Dr. Horatius Selwyle-Moine, Heimatforscher

Aus Null wird Doppelnull

Fürsten-Kittel

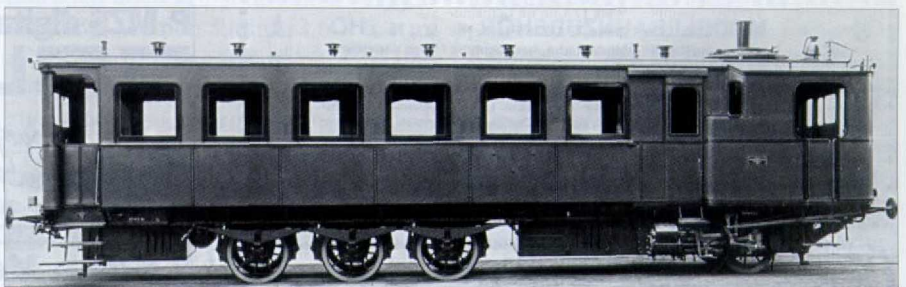
Auch Liliput/Bachmann in Fürth hat mal in seinem Archiv gekramt, und wir haben ein noch sensationelleres Foto entdeckt! Den Fürsten-Kittel für die allernächsten Hochwohlgeborenen.

Unsere Unterlagen zufolge benutzte ihn der König von Württemberg einmal im Jahr, wenn er zum Erntedankfest nach einer erfolgreichen Spätzle-Ernte ins Ländle unterwegs war. Zu diesem Behufe wurde ein Extra-Abteil der Klasse 0 geschaffen.

Nach 1918 wurden die Abteile „0“ aus bekannten Gründen in Doppelnull-Abteile umgewandelt und anderen Zwecken zugeführt.

Liliput/Bachmann, Fürth

Unten: Der „Fürsten-Kittel“ mit dem bewußten 0-Abteil, das später anderweitig genutzt wurde. Foto: Archiv Liliput/Bachmann



Nun können Sie es sich heraussuchen, liebe Leser, welcher „Super-Kittel“ Ihnen persönlich am besten zusagt bzw. welche „historische Erklärung“ Sie am einleuchtendsten finden. Mittlerweile sind wir darauf

gekommen, wie das Bild in Heft 4/96, S. 53, ins Archiv von Bernd Beck gelangt ist: Martin Closmann, seines Zeichens technischer Hersteller bei der MIBA, hat es ihm aus Jux „untergeschoben“. Na, da soll doch gleich ...!



Bildnachbearbeitung mittels MAC: technischer Hersteller Martin Closmann bei der Fälschung historischer Bilddokumente, will sagen, bei der einfühlsamen Manipulation nicht vorhandener Fotobe- weise – oder so ...
Foto: Bettina Knaden

Sand auf dem Dach

Im Beitrag „Schicker Kittel – Das Trix-Modell“ in MIBA 2/96 wird unter anderem auf die Farbgebung und Beschriftung eingegangen. Hierzu seien mir als „Verantwortlichem“ für diese Details des Trix-Modells einige Anmerkungen gestattet:

1. Dachfarbe

Es wird festgestellt, daß das Dach des Modells hellgrau lackiert ist, während nach der „derzeitigen Quellenlage ... württembergische Wagen ein hellbraunes Dach“ hatten. Hierzu ist zu sagen, daß die Festlegung einer Dachfarbe nicht so einfach ist, da die Dächer bei den Wagen der Länderbahnen meist keinen Farbanstrich, sondern eine andere Art der Abdichtung und Konservierung erhielten. Die Dächer der württembergischen Wagen waren nach derzeitiger Quellenlage vollständig mit feinem Sand bestreut.

Demnach ist die Farbe des Daches grundsätzlich abhängig vom Farbton des Sandes, mit dem das Dach jeweils bestreut wurde. Es gibt leider keine Informationen, welcher Sand verwendet wurde, so daß eine Farbangabe nicht ohne weiteres möglich ist. Aus ästhetischen Gründen habe ich mich deshalb bei der Wahl der Dachfarbe für ein neutrales Grau entschieden, das zur rotbraunen Farbgebung des Wagenkastens meines Erachtens besser harmonisiert als ein sandgelber oder ockerfarbener Ton.

2. Anschrift der Sitzplätze

Es wird behauptet: „Aber die in Württemberg übliche und auffällige Angabe der Sitzplätze an der Seitenwand ist nicht vorhanden.“ Hierzu ist zu sagen, daß die Werkaufnahme des DW 8, die als Grundlage für die Ausführung der Anschriften am Modell diente, den Triebwagen ohne diese Anschriften zeigt. Es gibt auch keine Belege, wonach der DW 8 diese Anschrift nachträglich erhalten hat.

Bei später gelieferten Wagen (zum Beispiel DW 14) befindet sich die Angabe der Plätze unterhalb der Wagennummer an der Seitenwand. Hierfür wurde jedoch entsprechender Raum durch Höhersetzen der Aufhängeklappen für das Wagenlaufschild gewonnen. Am DW 8 ist dieser Raum nicht vorhanden. Die Angabe der Sitzplätze

war wohl seinerzeit in Württemberg üblich, aber dennoch nicht an allen Wagen vorhanden, wie sich durch zeitgenössische Fotos von Reisezugwagen belegen läßt.

3. Fabrikschilder

Schließlich wird darauf hingewiesen, daß das Vorbildfahrzeug zwei unterschiedliche Fabrikschilder (Wagenbau, Kesselanlage) mit unterschiedlichen Inhalten besaß, während das Modell zwei inhaltlich gleiche Fabrikschilder aufweist. Dem Berichterstatter ist an dieser Stelle recht zu geben. Hier zeigt sich der Fluch der guten Tat: Seit Jahren ist Trix für die qualitativ hochwertigen Beschriftung der Modelle bekannt, bei der auch kleinste Anschriften noch lesbar gedruckt werden, was freilich nur mit scharfem Auge und Lupe erkennbar ist:

Wolfgang Diener, Reinheim

MIBA 3/96, Große Spuren

Ergänzung

Die MIBA-Artikelserie über große Spuren hat mich sehr interessiert, fahre ich doch selbst in einem verhältnismäßig kleinen Raum (3,6 x 5,1 m) mit Kreisdurchmessern von 122 und 146 cm. Um genügend Streckenlänge zu bekommen, wurden natürlich verschiedene Stockwerke nötig.

In der Firmenübersicht, die auch Schweizer Anbieter erwähnt (Allmo, Hermann, Lemaco, Spring), fehlt nun aber die wohl wichtigste, vor ein paar Jahren wieder auferstandene Schweizer Marke „Buco“ (Seestraße 20, CH 3600 Thun) mit den seinerzeit sehr bekannten und hübschen Lokomotiven und Wagen der SBB. Allerdings werden Gleise, Weichen, Signale und Oberleitung von Herrn Krähenbühl nicht mehr hergestellt. Für Schienen und Weichen in erstklassiger Stahl-Modellausführung (Spur 0 und 1) ist immer noch der bekannte Altmeister schweizerischen Lokomotiv-Modellbaus, Herr Alois Keiser, Ibelweg 17, CH 6300 Zug, zuständig.

Nicht zu vergessen ist auch die große amerikanische Marke Lionel mit einer Riesenauswahl preiswerter und auch teurer amerikanischer Dampf-, Diesel- und Elektro-Loks mit fast unendlicher Wagnervielfalt (Vertretung: E. Weber, Bienenweg 39, CH 8302 Kloten).
Ulrich Stadelmann, Rüschlikon (CH)

MIBA 4/96, U-Bahn in Berlin

Stirnwandtüren

Der Artikel über die Berliner U-Bahn bedarf zur Bildlegende auf Seite 47 einer Ergänzung. Die Tür in der Stirnwand des gezeigten A1-Triebwagens dient keineswegs nur zum Auswechseln der Zielschilder. Vielmehr haben fast alle Berliner U-Bahnwagen Türen in der Stirnwand. Diese Türen dienen zum Verlassen des Zuges im Gefahrenfall, weil in Berlin der Fluchtweg im Tunnel in der Gleisachse liegt. In den älteren Tunneln ist es daher in vielen Fällen nicht möglich, einen Zug im Tunnel durch die Seitentüren zu verlassen. Lediglich die von der BVG-Ost umgebauten S-Bahnwagen und die Bauserie G (ebenfalls BVG-Ost) haben keine Türen in den Stirnwänden.

Dagegen weisen die z.Z. erprobten Neubauserien H (Großprofil) und A4 (Kleinprofil) ebenfalls Stirnwandtüren auf. Diese beiden Baureihen sind sogar so konzipiert, daß diese Türen im regulären Betrieb durch die Fahrgäste benutzt werden können. Aufgrund des gestiegenen Sicherheitsbedürfnisses der Fahrgäste mußte von der Doppeltriebwagen-Bauweise der Baureihen A3, D, E und F abgewichen werden. Es gibt nur noch Vollzüge, die ausschließlich in der Werkstatt getrennt werden.
Uwe Gagsch, Düsseldorf

MIBA 1/96, Test Fleischmann-03

Falsche Neigung

Der Firma Fleischmann ist zu gratulieren, daß es mit der neuen 03 gelungen ist, ein Lokmodell zu präsentieren, das fahrtechnisch in jeder Hinsicht überzeugen kann. Im MIBA-Test in Heft 1/96 werden die positiven Seiten des neuen Fleischmann-Antriebskonzeptes gebührend gewürdigt. Doch bei aller wohlmeinenden Darstellung der fahrtechnischen Eigenschaften hat es der MIBA-Tester m.E. unterlassen, die „optischen Werte“ dieser Lok näher unter die Lupe zu nehmen.

Als erstes weist die Lok eine falsch geneigte Frontschräge auf. Nach den

Schöne Schwester

Wenn auch im herrlich bebilderten MIBA-Messeheft '96 auf Seite 78 die wunderschöne 310.23 veröffentlicht wurde, anbei ein Foto von einer Schwestermaschine unter DR-Regie.

Auch ich gehöre zu den glühenden Verehrern dieser wohl schönsten Schnellzuglok überhaupt und war erfreut, diese auf der Messe bei Lemaco zu entdecken.

Otto Straznicky, Erftstadt (OSTRA)

MIBA 4/96, Heavy Metal

Zu schwer?

Sehr gut gefallen haben mir Horst Meiers Miniatur-„Blechrollen“. Mit der beschriebenen Methode erzielt er einen wirklich hervorragenden Gesamteindruck.

Allerdings: Bei einem Durchmesser von im Schnitt 10 mm, einem Innendurchmesser von ca. 3 mm und einer Rollenbreite von 18 mm beträgt das Volumen einer Rolle im Modell 1286 mm³.

Das wären beim Vorbild 847 dm³, bei elf Rollen und einer Dichte von Stahl von 7,8 kg/dm³ beträgt das Ladungsgewicht also rund 73 Tonnen, was selbst für einen sechssachsigen Schwerlastwagen der Gattung Salmanns 711 zuviel wäre.

Manuel Euer, Gauting

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



Zum Thema „Schöne Frauen und Dampflokomotiven“ sandte uns OSTRA dieses Bild. Links die Lemaco-Mitarbeiterin Sonja (mit dem sonnigen, anmutigen Lächeln), rechts Lemacos DR-16 035 (ex BBÖ-310.84), eine 1'C2'h4v-„Adriatic“, deren Vorbild unter der Fabriknummer 5269-1915 von der Lokomotivfabrik in Wiener Neustadt gebaut wurde; am 25.10.1956 wurde die Lokomotive verschrottet. Foto: OSTRA

mir vorliegenden Zeichnungen müßte der Winkel zwischen Umlauf und Frontschräge 135° betragen, die Fleischmann-03 weist hingegen einen Winkel von 140° auf. Das zweite optische Manko ist im Bereich des hinteren Lokrahmens zwischen drittem Kuppelrad und Nachlaufrad zu entdecken. Sowohl die BR 03 wie auch die BR 41 weisen an dieser Stelle charakteristische runde Rahmenaussparungen auf, die unverständlicherweise am Fleischmann-Modell nur als flache Gravur ausgeführt sind.

Winfried Müller, Schlüchtern

MIBA 4/96, Leserbriefe

Mit Problemen leben

Modelleisenbahner müssen stets mit Problemen leben, die es bei der großen Eisenbahn nicht gibt. Dazu gehören Längenmaßstäbe, Neigungsstrecken, Zuglängen und Radien der meist verwendeten Gleise (360 bis 500 mm).

Alle Großserienhersteller von Lokomotiven bemühen sich, beste Erzeugnisse auf den Markt zu bringen. Sicher gibt es unterschiedliche Meinungen, wie solch eine Lokomotive in den Kurven fährt, und wie der Antrieb plaziert wird. Märklin hat meistens den Motor in der Lok, doch kleine Beulen am Kessel sind die Folge. Fleischmann, Piko, Gützold usw. haben den Tenderan-

trieb, die Lokkessel sind also genauer nachgebildet. Roco hat meist auch Tenderantrieb, auch hier sind die Lokkessel gut nachgebildet. Neuerdings kommen von Roco auch Loks, bei denen der Antrieb den Tender und die Lok antreibt, Beispiele sind die BR 50, bald auch die 01.10, sowie die C 5/6 der SBB. Die Hersteller denken sich m.E. viel bei der Produktion, die Modelle sind eigentlich alle hervorragend.

Nun kann man natürlich „nörgeln“: Bei Märklin kann man die Treib- und Kuppelräder durchdrehen lassen, aber bei einem guten Lokführer der großen Eisenbahn ist dies ja gar nicht erwünscht, Treib- und Kuppelräder werden gesendet, um das Schleudern gerade zu vermeiden! Bei Fleischmann und Märklin werden Diesel- und Ellokomodelle meist nur durch ein Drehgestell angetrieben, die Loks haben trotzdem gute Zugkraft! Roco treibt diese Loks meistens mit beiden Drehgestellen an, aber manchmal nicht alle Achsen, auch bei diesen Modellen ist die Zugleistung gut! Darüber hinaus schlagen sich die Zugleistungsunterschiede oft auch im Verkaufspreis nieder.

Nörgeln empfehle ich: Bauen Sie eine H0-Dampflok aus einem Bausatz selbst oder bauen Sie, abgesehen von Motor und Rädern, alles selbst – eine ganz andere Einstellung zu den Dingen ist die Folge. Ich fahre ab 1960 H0-Modellbahnen, viele Modelle baute ich um, einige baute ich neu!

Ekkehard Greifzu, Erlau