

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Schwerpunkt
Dienstfahrzeuge

S. 31



April 1998 · B 8784 · 50. Jahrg.

DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 15 000 · hfl 15,- · lfr 270,-

<http://www.miba.de>

50 Jahre MIBA

1948-1998



Straßen, Steine, Styrodur

Vogelsberger Westbahn

Hinterhof-Milieu

Bahndamm, Schattenseite

Göschenen in Epoche 1

Belle Epoque am Gotthard

MIBA-Leserservice

Firmenadressen von A bis Z



Werkstatt:

Telegraphenmasten S. 72



Die Frage steht im Raum. „Wer schreibt denn eigentlich diesmal das Editorial?“ Da ist – glücklicherweise – alles fertig, alle Seiten sind an die Druckerei gegangen, und dann das! Es ist doch jedesmal dasselbe.

Der Leser – oder die Leserin – erwartet einfach ein persönliches Wort

Ein Wort zuvor!

am Anfang des Heftes, das ist sein/ihr gutes Recht. Dabei ist es völlig gleichgültig, wer sich hier „berufen“ fühlt: Herausgeber, Chefredakteur, ein „normales“ Redaktionsmitglied, oder auch ein Gast. Nur was er sagt bzw. schreibt, das ist keineswegs gleichgültig.

Möglichkeiten gibt es viele. Der Modellbahnredakteur kann z.B. etwas übers Vorbild schreiben, kann über den beklagenswerten Zustand der Bahn rasonieren. Besser gesagt, das konnte er, solange die Bahn noch das ungeliebte Behördenungetüm war, jetzt ist natürlich alles ganz anders. Jetzt ist die Bahn ein privatwirtschaftlich strukturierter Konzern, und man muß fast schon aufpassen, daß man am Ende nicht eine Klage wegen Geschäftsschädigung „an den Hals“ kriegt, wenn man allzu unbekümmert den Sand im Getriebe anprangert.

Aber das betrifft die MIBA ja glücklicherweise weniger (als Zeitschrift für den Modelleisenbahner), damit bieten sich für uns dann andere Themen an: Grundsätzliches („Wohin driftet unser Hobby?“) oder mehr am Heftinhalt orientiertes („Lassen Sie uns mal gemeinsam sehen, was wir diesmal alles für Sie herausgesucht haben ...“).

Natürlich kann der Editorial-Schreiber auch irgendwelche persönlichen Erfahrungen oder Erinnerungen zum besten geben, z.B. in der Art: „Wie ich einmal eine Live-Steam-Veranstaltung besuchte“.

Auch damit wollen wir Sie verschonen, liebe Leserin und lieber Leser, wir haben ja noch jede Menge anderer Möglichkeiten. Z.B. könnte man daran denken, den Ablauf in der MIBA-Redaktion am Tage der Abgabe an die Druckerei zu schildern. Das ist, wenn unser Technischer Hersteller jovial in die Runde fragt: „Na, habta alles fertig?“ Zu diesem Zeitpunkt ist es nicht mehr ratsam, irgendwelche Seiten noch nicht „fertig“ zu haben. Sie sehen schon, das ist auch kein passendes Thema für Uneingeweihte, eher schon könnte man es unter die Überschrift „Es nehme jeder sein Kreuz auf sich“ stellen, was aber – ehrlich gesagt – Außenstehende nichts, aber auch gar nichts angeht.

Was dann? Nun sind wir vor lauter Nachdenken über ein passendes Editorial-Thema am Ende der üblichen Textmenge angelangt. Jedenfalls: Viel Vergnügen mit Ihrer MIBA!

Joachim Wegener

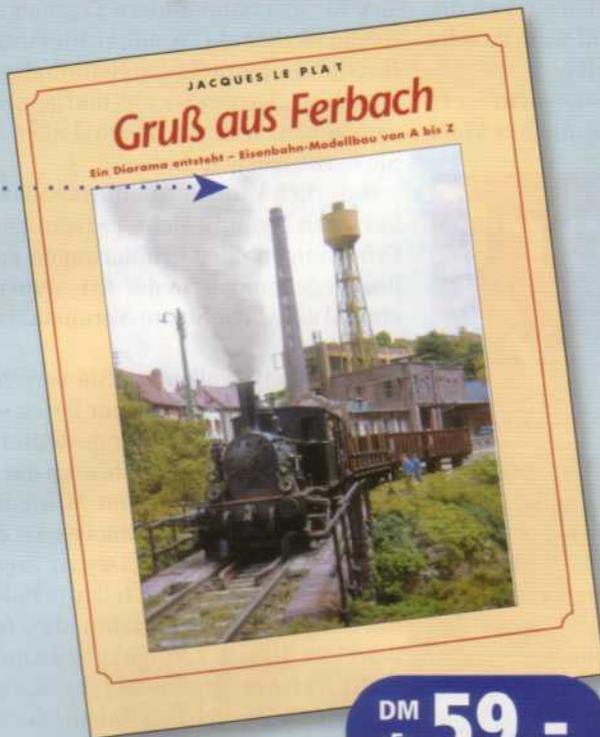
Ein reizvolles Motiv von der Vogelsberger Westbahn stellt unser heutiges Titelbild dar (Foto: Horst Meier). Das kleine Einklinkerbild rechts unten weist auf wichtige Requisiten der alten Eisenbahn hin: Telegrafmasten bzw. deren Selbstbau in HO (Foto: Thomas Mauer). Den Schwerpunkt unserer heutigen Ausgabe symbolisiert schließlich das Schriftfeld (Foto: MK) rechts oben.



BUCH

MIBA präsentiert:

Jacques Le Plat



DM 59,-
sFr
Best.-Nr. 88106

Mit diesem außergewöhnlichen Buch beteiligt sich der MIBA-Verlag erstmals an einer großen internationalen Koproduktion. Jacques Le Plat, Modellbahn-Journalist von europäischem Rang, berichtet in dem großformatigen Werk über die Entstehung seines Dioramas „Ferbach“, das jeden, der es auf Ausstellungen oder Messen schon einmal bewundern konnte, in seinen Bann gezogen hat.

Anlagen- und Dioramenbau vom Feinsten – Schritt für Schritt geschildert mit ausführlichen Texten sowie einer Fülle von Fotos und Zeichnungen der Extraklasse. In 19 Kapiteln wird kaum ein Aspekt des Anlagenbaus ausgelassen: Planung und Unterbau, Gleis- und Gebäudebau, Gelände- und Landschaftsbau, Brücken und Mauern, Detaillierung, farbliche Gestaltung, Hintergründiges und vieles mehr. Ein Meisterwerk, das in keiner Modellbahn-Bibliothek fehlen darf!

156 Seiten im Format 23,5 x 28,5 cm, gebunden, 270 Farbfotos und viele Zeichnungen

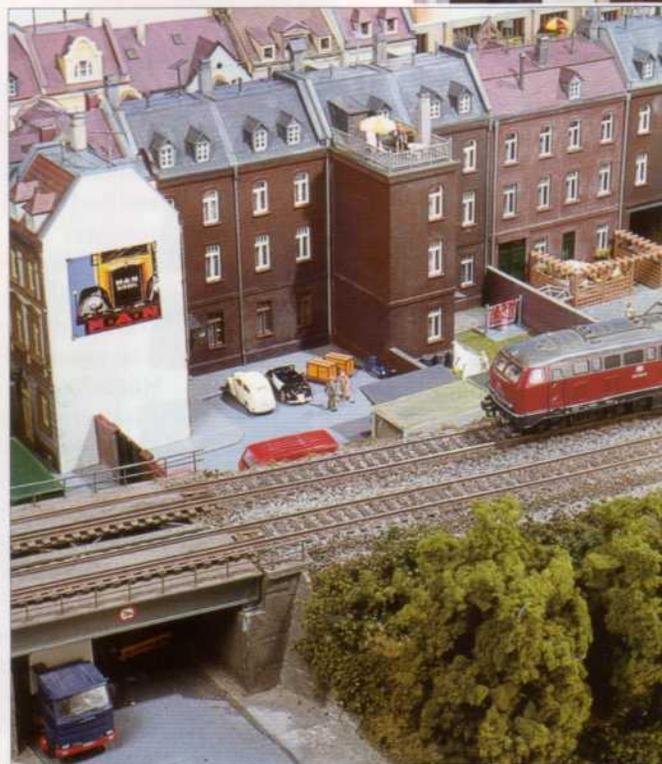
Erhältlich im Fach- und Buchhandel beim MIBA-Verlag mit der Bestellkarte im Heft oder per Fax 0911-519 65 40 oder E-Mail vertrieb@miba.de

MIBA
DIE EISENBahn IM MODELL

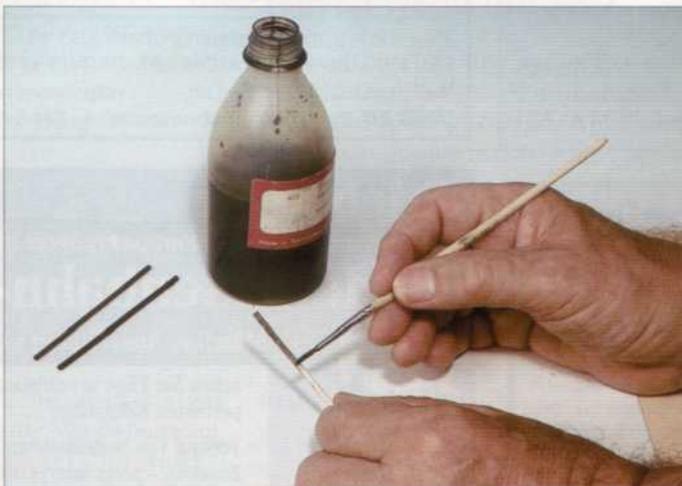
96 Als Reisen noch ein Abenteuer war ... Nach Göschenen an der Gotthardbahn lassen wir uns mit dem Beitrag „Belle Epoque“ entführen; das mit viel Liebe und Einfühlungsvermögen gebaute Diorama „spielt“ um das Jahr 1908. Foto: Daniel Wietlisbach



10 Zum Thema „Hinterhof“ wollen wir diesmal ein paar Tips geben. Immerhin gehören Hinterhöfe zum Stadtbild, und von der Bahn aus gesehen stellen sie sogar das Charakteristikum der Stadtarchitektur dar. Das Kibri-„Seitengebäude“ bietet einen guten Ansatzpunkt zur Modellnachbildung. Foto: bk



68 Eigentlich die Fortsetzung des Artikels „Des Kaisers neue Häuser“, beschäftigt sich der vorliegende Beitrag mit der Verfeinerung von Figuren und Autos im Maßstab 1:160. Foto: bk



72 Geradezu ein Wahrzeichen der „guten alten Eisenbahn“ waren die Telegrafeneleitungen, die die Bahnstrecken über viele Kilometer begleiteten. Wie man die entsprechenden Masten in H0 herstellt, beschreibt unser Beitrag. *Foto: Thomas Mauer*

**MIBA-SCHWERPUNKT
Dienstfahrzeuge**

Stets zu Diensten ...	32
Große Dampfer auf gebremster Dienstfahrt	38
Schweres Dienstgut auf der Schiene	44
Die Besonderen	48

MODELLBAU

Hinterhof-Milieu	10
Die Meckenheimer Glaswerke (4)	24
Gebrauchtes EG gefällig?	28

NEUHEIT

Harzer Bubikopf	16
-----------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Signalscheibenhalter	18
Fährt sie nun – oder fährt sie nicht?	22
Haute Couture und Auto-Tuning	68

WERKSTATT

Das i-Tüpfelchen	20
Telegrafmasten von der Stange	72

MENSCHEN UND MODELLE

Europa kommt nach Dortmund	56
----------------------------	----

BRANCHE INTERN

Geräffel und Chaos – aus und vorbei!	76
--------------------------------------	----

50 JAHRE MIBA

Bleibende Wirkungen	79
Die MIBA im April-April!	80
Projekt Vogelsberger Westbahn (4): Straßen, Steine, Styrodur	82
Sommerfeldt: Blickpunkt Oberleitung	88
Der Märklin-Katalog ...	90
April, April ...	92

MODELLBAHN-ANLAGE

Beim Weißen Rössel	94
„Belle Epoque“ am Gotthard	96

MIBA TEST

Kleinserien-TEE in N	104
Edelrangierhobel in N (V 20)	111
ICE in TT	112

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	54
Kleinanzeigen	57
Buchtips	75
Neuheiten	114
Impressum · Vorschau	126



16 Die berühmte Harz-Lok 99 6001 gibt es als H0m-Bausatz von Weinert. Gerhard Peter hat sich die Mühe gemacht, das doch recht bullig wirkende Schmalspurlöckchen „auf die Beine zu stellen“ und berichtet von seinen Erfahrungen. *Foto: gp*

Forum der Modellbahner

Da beklagt sich ein Leser aus Ravensburg in einer „Schwesterzeitschrift“ über den neuen Schürzen-Postwagen von Märklin. Er vermißt die Dach-(Vouten-)Fenster, die, so glaubt er, aus Kostengründen eingespart wurden. Das Gegenteil ist jedoch der Fall!

Wie aus den Anschriften des Wagens („Computer-Nummer“) unschwer zu ersehen ist, handelt es sich bei der Schürzenwagen-Serie um Modelle der Epoche 4. Zu dieser Zeit waren die Voutenfenster längst ausgebaut. Da die Firma Märklin bei der Konstruktion sicherlich Vorsorge getroffen haben wird, bei Ausführung früherer Epochen die Vouten-Fenster nachzubilden, dürften durch die Berücksichtigung der Vorbild-Gegebenheiten im Formenbau nicht unbedeutende Mehrkosten entstanden sein.

Im übrigen: Die „Kleinigkeiten“, von denen der Leser spricht, können sich schnell in den fünfstelligen Bereich hineinaddieren!

Hermann Hoyer, Hamburg

MIBA 3/98, Stellwerk

Schiefer-Lagen 15 Grad!

Die Methode der Dacheindeckung, wie sie Herr Mauer bei der Vorstellung seines hübschen Stellwerks im Aufsatz „Ein Stellwerk für die Ahrtalbahn“ vorstellt, beschrieb ich erstmals vor 25 Jahren (MIBA 1973, S. 300 ff). Diese Arbeitsweise ist weniger arbeitsaufwendig. Die Schieferlagen werden von der rechten Traufenseite beginnend, in einem Winkel von 15 Grad zur Traufenkante (nicht parallel dazu, also horizontal) verlegt!

Dipl.-Ing. Ulrich Meyer, Bad Nauheim

CD-Rom Gesamtinhaltsverzeichnis

An die Spitze

Es gab schon viele Programme, die sich mit der Modellbahn und ihrem Umfeld befaßten. Wichtiges und Unwichtiges. Mit dieser CD haben Sie es geschafft,

sich an die Spitze aller Verlage zu katalogisieren! Denn was bringt die beste Sammlung noch so guter Zeitschriften, wenn man die Artikel nur mühsam oder gar nicht mehr findet.

Als Anhänger, heute „Fan“ genannt, sehe ich meine MIBA-Sammlung jetzt mit anderen Augen. Gar manchmal war ich schon geneigt, ältere Jahrgänge auf Börsen zu verkaufen. Jetzt bin ich froh, es nicht getan zu haben! Hoffentlich geht es in der eingeschlagenen Richtung weiter. Ihr Werk könnte für Modellbahnhersteller Ansporn sein, ihr bisheriges Lieferprogramm ebenfalls in dieser Art zu dokumentieren. Den Sammler würde es sicher freuen.

Rudolf Hess, Oberrohrbach

MIBA-Neuheiten

Die preußische T 14¹ jetzt auch für Wechselstromer

Merkwürdig: Um eine der letzten großen H0-Sortimentslücken haben die Hersteller nicht gekämpft. Nein, man mußte sie immer mal wieder ins Gespräch bringen, die etwas skurrile, aber tüchtige und den älteren Eisenbahnfreunden immer noch gegenwärtige 93er. Erfreulich nun, daß Roco mit der 93er von vornherein auch gleich die Wechselstromer mitbedient.

Nun stehen die Märklinisten Fremdfabrikaten gelegentlich skeptisch gegenüber – und das nicht immer grundlos. Manche für Zweileiter-Gleichstrom-Betrieb konzipierte und für Märklin-Anlagen „adaptierte“ Lok läßt auch tatsächlich zu wünschen übrig. Da kann es schon Schwierigkeiten geben, wenn zwei schlanke K-Gleis-DKW aneinandergesteckt sind. Oder enge Bogenweichen mit angestecktem Gegenbogen. Andere Loks mögen die Steigungen nicht, die die Märklinisten im Vertrauen auf die hauseigenen Modelle frisch-fromm-fröhlich-frei anlegen. Wieder andere haben Probleme mit der Stromaufnahme in Weichenstraßen. Grund genug also, zunächst mal skeptisch auf die Roco-Lok zu schauen. Den ersten Schrecken bekommt man schon, wenn man sie aus der Verpackung nimmt: So ein kurzer Skischleifer, und das soll funktionieren?! Also rauf auf den Anlagentorso, den stinknormalen Märklin-Trafo ein wenig angetippt, und die Lok setzt sich

in Bewegung. Und zwar mit gleichmäßiger Schleichfahrt. Klar, daß sie auf der nächsten Weiche wegen Kontaktschwierigkeiten stehenbleiben muß. Tut sie aber nicht. Sie rollt gaaanz laaangsam weiter, ohne daß auch nur einmal das Licht flackert. Zurück gebe ich ihr mehr Saft, sie rast aber nicht los, sondern setzt sich behäbig-zülig in Bewegung. Diese gewisse „dampflok-kaffine Behäbigkeit“ sowie ein leises, hohes Singen zeigen an, woher die guten Langsamfahreigenschaften kommen. Nämlich von einer genügend hohen Getriebe-Übersetzung in Verbindung mit einer ausreichend dimensionierten Schwungmasse. Das ergibt gute Zugkraft auch bei Schleichfahrten und einem im praktischen Betrieb nutzbaren Regelbereich über die gesamte Skala des Trafos.

Gesamturteil: Für Wechselstromanlagen uneingeschränkt tauglich. Dank der guten Massekontaktbasis und guter Zugkraft auch bei langsamster Fahrt besonders empfehlenswert für den Rangierdienst – besser als manche typische Rangierlok!

Hermann Hoyer, Hamburg

MIBA 1/98, Oval mit Acht

Bin begeistert

In MIBA 1/98 berichtet Herr Böhlein, daß sich in seiner Anlage die verschleißlosen Heki-Kontakte Nr. 3103 sehr gut bewährt haben.

Daraufhin habe ich sofort einen Versuch gemacht, und ich bin begeistert. Vor Jahren habe ich bei mir die relativ unzuverlässigen mechanischen Gleis-Kontakte durch elektronische, mühsam selbst gelötete Anordnungen ersetzt. Sie schalten die Gleise im Schattenbahnhof, polen die Strecken um und schalten die Signale nach Durchfahrt auf Rot. Besondere Probleme brachten mir die Bahnhofs-gleise, da dort der Zug bei Halt auf dem Kontakt stehenbleibt.

All dies meistert der Heki-Kontakt, da er auch bei Dauerauslösung nur einen Impuls abgibt. Dabei nimmt er nur 0,7 Volt (eine Dioden-Spannung) für sich in Anspruch, was auf die

Geschwindigkeit der Züge keinen Einfluß hat. Ich habe den Kontakt hinter der Ausfahrt eines Nebenbahnhofes eingesetzt. Er stellt dort zwei Ausfahrtsignale auf Rot. Dank seiner drei entkoppelten Ausgänge ist er direkt an die Rot-Spulen der Signale angeschlossen, ohne daß die Grün-Spulen davon beeinflusst werden.

K. Bandekow, Berlin

MIBA 1/98, Leserbrief

Software zum Download

Vielen Dank für die Erwähnung meiner Web-Site (<http://ourworld.computer-serve.com/homepages/gblumert/>) in MIBA 1/98, Seite 64.

Seit kurzem liegt dort Software kostenlos zum Download, die Triebfahrzeug- und Wagennummern der DB errechnet. Sie kennen das Problem sicher: auf einem Foto sind eine oder mehrere Ziffern der Betriebsnummern unleserlich. Wenn Sie die bekannten Ziffern eintippen, erhalten Sie eine Liste aller möglichen Betriebsnummern – häufig ist einem damit schon geholfen. Die Software ist, wie gesagt, kostenlos und läuft unter MS Windows ab Version 3.1.

Gunnart Blumert (E-Mail)

MIBA 1/98, Leserbrief

Markt gesättigt

Regelmäßig liest man in Leserbriefen, daß eine Minderheit von unersättlichen Detail- und Maßstabsfetischisten die Modellbahnindustrie zu immer detaillierteren und folglich teureren Neuentwicklungen zwingen würde. Hierbei bleiben jedoch mehrere Aspekte unbeachtet:

1. Verzicht auf Maßstäblichkeit bedeutet nicht automatisch ein billigeres Produkt.
2. Die Industrie hat noch nie die Modellbahnerwünsche erfüllt, wenn diese nicht einen gesteigerten Gewinn versprochen hätten (Marktwirtschaft!).
3. Der Markt ist relativ gesättigt. Es gibt kaum noch echte Lücken, die große Produktionsstückzahlen versprechen. Absatzmärkte erhält oder erschließt sich nur der Hersteller, der auf Pro-

duktpflege setzt. Mit verbesserter Optik und Mechanik sind diese Modelle im Fachhandel häufig teurer als ihre Vorgänger!

4. Kleinserienmodelle sind i.d.R. kaum betriebsstauglich und daher für die „Fahrende Zunft“ kaum eine Alternative.

Wenn Herr Stetter mit seinen Märklin-Modellen so restlos zufrieden ist, wie er schreibt, weshalb wünscht er sich dann überhaupt Testberichte von Wechselstrommodellen?

Dr. Gert Hagner, Jena

MIBA 1/98, Prellbock

Auf der Belziger Seite?

Es ist durchaus möglich, daß es sich bei dem von mir fotografierten Beton-Prellbock um einen Richtprellbock handelt, da die konstruktive Ausführung des Prellbockes dafür spricht.

Dagegen spricht allerdings der Aufstellort des Prellbockes im Bahnhof Güsten. Hätte man einen solchen Prellbock für den Rangierbahnhof Güsten

benötigt, so hätte man diesen wahrscheinlich auf der „Belziger Seite“ des Bahnhofs vorgesehen, da hier die Gleisverbindung zum Rangierbahnhof nicht so stark befahren ist wie auf der Seite des Bahnhofs, wo der Prellbock steht. Dort kreuzen sich die Strecken von Erfurt–Sangerhausen, Aschersleben–Halberstadt, Magdeburg und Dessau. Zu Reichsbahn-Zeiten zeigten hier die Signalfügel bei Tag und Nacht nur selten Hf 0 (Hp 0).

Karsten Naumann, Bernbur

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA

Senefelderstraße 11

90409 Nürnberg

Telefax: 09 11/5 19 65 40

E-mail: redaktion@miba.de



Foto: Gerhard Peter

***E**in Dienstfahrzeug ist eigentlich eine feine Sache.
 Auf Firmenkosten durch die Lande zu fahren, mal hierhin und
 mal dahin. Im Trockenen zu sitzen, auch wenn es draußen
 stürmt und regnet. Eigentlich ...
 Früher wollte ich mal zur Bahn, aber wenn ich daran denke,
 daß ich mit einem schienengebundenen Fahrrad als
 Dienstfahrzeug (!), bei Wind und Wetter in einsamer Flur, gar
 vor einem Schnellzug flüchtend und wild strampelnd meine
 Brötchen verdienen müßte, wird mir anders,
 nur nicht besser ...*

