MIBA 5/98

MIBA

5/98

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

128 Seiten Modellbahn pur

Mai 1998 · B 8784 · 50. Jahrg.
DM/sFr 12,– · S 90,– · Lit 15 000 · hfl 15,– · lfr 270,–
http://www.miba.de

Spurensuche für die Modellbahn

Brücken über die Ahr

Schwerpunkt zu Saisonbeginn

Miniaturbahn im Garten

Neue Mehrzugsteuerung

Arnold-Digital im Test

Ein Fall für die Praxis

Wagen mit Dachschaden

Rheinkahn von Artitec S.24

Ein Schiff wird kommen ...

4 394038 212006 05 >

Schwerpunkt: Gartenbahn ● Brücken über die Ahr ● Güterwagen mit Dachschaden ● MIBA-Jubiläum

Schluß mit dem Jammern

Ein allgemeines Wehklagen hebt an, wenn von der Zukunft des Modellbahnhobbys im allgemeinen und vom „Modellbahnnachwuchs“ im besonderen die Rede ist. Je nach Standpunkt werden vor allem zwei Gründe diagonstiziert, warum es um beides schlecht bestellt sei: 1. sind Modellbahnen zu teuer, als daß sie sich der Nachwuchs leisten könnte, und 2. interessieren sich Kinder im Zeitalter der Computerspiele nicht mehr dafür, „mit der Eisenbahn zu spielen“. Kein Wunder also, daß die Modellbahner immer älter werden und schließlich aussterben, ohne den gewünschten und vor allem zahlungskräftigen Hobbynachwuchs zu hinterlassen?

Alles Unfug. Zunächst sind Modellbahnen und Zubehör – von Ausnahmen abgesehen – keineswegs zu teuer. Gemessen am Aufwand, der für Konstruktion und Produktion betrieben werden muß, sind sie sogar preiswert in des Wortes eigentlicher Bedeutung. Wer sein Auto betankt, ist einen schlappen Hunderter los, die Flugreise in den sonnigen Süden schlägt mit mindestens zwei Tausendern pro Nase zu Buche, und fürs megacoole Trekkingbike wandern ohne langes Zögern etliche „Hunnis“ auf die Theke des Fahrradhändlers – warum über DM 60,- für einen Wagen oder DM 300,- für die Wunschlok lamentieren?

Früher waren Modellbahnen billiger? Stimmt, denn DM 60,- für eine Lokneuheit Mitte der 60er Jahre sind eindeutig weniger als DM 300,- für eine Lokneuheit heute. Wer jedoch das dafür Gebotene vergleicht und vor allem den Preis in Relation zur Kaufkraft setzt, wird rasch zu einem anderen Ergebnis kommen. Nicht das Preisniveau hat sich verschoben, sondern offenbar der Stellenwert, den wir der Modellbahn im Wettbewerb der Freizeitaktionen einzuräumen bereit sind.

Das Gerede vom Fehlen des Modellbahnnachwuchses ist fast so alt wie die Modellbahn selbst. Kinder und Jugendliche als Zielgruppe der Modellbahnhersteller? Die Miniatureisenbahn als fossiles Funobjekt zwischen Inline-Skatern, Sony-Play-Station und dem nächsten Streetball-Contest? Absurdes Wunschdenken! Selbst mit einem ICE in Mickymaus-Lackierung lassen sich nicht Hundertschaften von Zwölfjährigen hinter ihren CD-Türmen hervorlocken. Das Interesse für die Modellbahn setzt nämlich eine gleichsam emotionale Beziehung zu ihrem Vorbild voraus, und wo soll die herkommen, wenn das Gros des potentiellen Modellbahnnachwuchses zig tausend Kilometer pro Jahr mit dem Auto herumkutschiert wird, aber noch nie einen Reisezugwagen von innen gesehen hat? Auch hier haben sich die Stellenwerte verschoben.

Wer sagt, daß Modellbahnnachwuchs jung sein muß? Es ist ganz klar: Zielgruppe der Modellbahnhersteller sind heutzutage nicht Kinder und Jugendliche, sondern Erwachsene. Und die Modellbahn ist kein Kinderspielzeug, sondern eines für Erwachsene, die Zeit und Geld dafür haben. Aus diesem Potential rekrutiert sich auch der Modellbahnnachwuchs – daß die Marktstrategen dies erkannt haben, zeigen die Modellbahn-Kataloge. Und der Markt? Er ist voll ausgebildet, Angebot und Nachfrage existieren in der reinsten, manchmal brutalen marktwirtschaftlichen Form, weder mangelt es an potentiellen Käufern noch an Kaufkraft. Also Schluß mit dem Gejammer. Nur wer den Kopf in den Sand steckt, muß sich Sorgen um die Zukunft des Modellbahnhobby machen – und um seine eigene ...

Thomas Hilge

Einmal widmet sich *Thomas Mauer* in der Mai-MIBA einer Bahnstrecke, die vor seiner Haustür in der Eifel liegt bzw. lag, der Ahrtalbahn; diesmal hat es ihm eine Brücke angetan. Die Verknüpfung von Bahn und Schiff ist ein Lieblingsthema von *Lutz Kuhl*,, der einen Artitec-Rheinkahn unter die Lupe nahm.

DINGLER

EXKLUSIVE MODELLBAHNEN

Behelfswagen MCI Spur I *exakt 1:32*

I-117 MCI Rollenlager DB

I-117/3 MCI Gleitlager DRG

I-117/4 MCI Bauzugwagen

Das Modell im Maßstab 1:32

- Handarbeitsmodell aus Messing
- kugelgelagerte Achsen
- original Blattfedern
- kompl. Bremse nachgebildet
- Federpuffer
- Originalkupplungen
- versch. Ausführungen
- sehr feine Beschriftung
- versch. Beschriftungen erhältlich
- abschaltbare Konstantbeleuchtung durch Microlampen
- Stromaufnahme durch Kugelkontakte auf allen Rädern

lieferbare Versionen

I-117 MCI grün / Rollenlager DB
I-117/1 MCI grün / Gleitlager DB
I-117/2 MCI grün / Gleitlager DRG
I-117/3 MCI grau / Gleitlager DRG
I-117/4 MCI grün / Rollenlager Bauzugwagen DB

NEU: Baureihe 64 Spur I in Vorbereitung

Dingler GmbH Schumannstrasse 1 88074 Meckenbeuren
Tel. 07542-21709 Fax. 2554

18 Ein Diorama um zwei Brücken baute Thomas Mauer, vielleicht wird auch einmal eine ganze Anlage draus! Zum Vorbild nahm er sich das Ahrtal, wo ein entsprechendes Ambiente zu finden ist.
Foto: Thomas Mauer

84 Hier entsteht gerade das Empfangsgebäude für die Vogelsberger Westbahn. Dr. Gebhard J. Weiß und sein Töchterchen legen letzte Hand an das H0-Modell, das samt dem charakteristischen Vordach dem großen Vorbild von Laubach/Oberhessen entspricht! *Foto: Weiß*

104 Die „Eierköpfe" rollen und die MIBA hat sie schon getestet: Arnolds Dieseltriebwagen VT 08 hat insgesamt gutmütige Fahreigenschaften. *Foto: gp*

28 In dieser Folge des Bauberichts über die Meckenheimer Glaswerke geht es um den Lichtaufsatz auf dem Dach der Verladehalle. *Foto: Ludwig Fehr*

MIBA-SCHWERPUNKT Gartenbahn

Frankhainer Kreisbahn 36
Digital in den Garten 42
Bausteine aus Beton 46
Horrorfahrt auf schmaler Spur 52

MODELLBAHN-ANLAGEN

Fast fertig – eine raumfüllende N-Bahn 10
Spurensuche für die Modellbahn: Zwei Brücken über die Ahr 18
Jacques Le Plat: Gruß aus Ferbach 74

MODELLBAU

Fast ganz aus einem Stück 24
Die Meckenheimer Glaswerke (5) 28
Ein kleiner Diesel für die Feldbahn 32

MODELLBAHN-PRAXIS

Dachschaden 66
Modellbau mit Magic Train (5): Von Ketten, Rungen und Bremsersitzen 98

MIBA-TEST

Digital für alle Nenngrößen 70
Die Eierköpfe rollen (VT 08) 104
Handlicher Handregler HC 01 111

50 JAHRE MIBA

Der Modellbahnmaler „Loisl" 81
Die MIBA im Mai 82
Projekt Vogelsberger Westbahn (5): Empfang für ein Gebäude 84
Modellbahn-Pioniere (5): Harald Kurz, der Modellbahn-Professor 92
Rüco – Filigranes aus Oberfranken 94
Der MIBA-Reporter 96

NEUHEIT

Rote Kamele im Harz 102

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Nur ein Bild 9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 56
Buchtips 58
Kleinanzeigen 60
Neuheiten 112
Impressum · Vorschau 126

MIBA 11/97, Wanderer

Anschluß in Erfurt

Zum Vorbild- und Modell-Artikel „Wanderer zwischen zwei Welten“ in MIBA 11/97 gibt es noch etwas zum auf Seite 93 abgebildeten Fahrschein zu sagen.

Der Reisende, der diesen Fahrschein benutzte, dürfte in Erfurt den Interzonenzug verlassen haben, fortgesetzt hat er dann seine Reise sehr wahrscheinlich mit dem Eilzug Erfurt–Magdeburg, für diesen Eilzug kam damals entweder eine ölgefeuerte Erfurter 01.5 als Zuglok in Frage oder Magdeburger Altbau-01 sowie Reko-03, die sich diese Leistung mit den Erfurtern teilten.

In Güsten, das der Reisende über Sangerhausen (Stichwort Blankenheimer Rampe) erreichte, stieg er dann in einen Personenzug Aschersleben–Dessau um, der aus dreiachsigen Reko-Wagen gebildet war (Modelle von Piko). Zuglok dürfte eine Güstener 50.35 gewesen sein (die beste Fünfziger gibt es leider nicht im Modell). Nach kurzer Fahrt steigt der Reisende in Berburg nochmals in den Personenzug nach Calbe (Saale) Ost um, bei diesem dürfte es sich um einen VT 137 handeln, eine Baureihe, die dort noch bis 1975 eingesetzt wurde.

Karsten Naumann, Bernburg

MIBA 1/98, Leserbrief

Glatte Beleidigung

Ich finde es erstaunlich, welche Auffassungen zum Thema Anlagenberichte existieren. Meiner Meinung nach scheint Herr Stetter diese als eine Art „Kräftemessen der Systeme“ anzusehen. Ich jedenfalls (und ich denke, ich stehe mit dieser Auffassung nicht allein da) halte Anlagenberichte für eine Möglichkeit, Gleichgesinnten interessante Gleis- und Bahnhofspläne, Betriebskonzepte, Tricks und Kniffe bei der Landschaftsgestaltung, beachtenswerte Vorbilder etc. vorzustellen. Mir jedenfalls ist es ziemlich egal, welche Gleise auf diesen Anlagen verlegt sind (sofern sie nicht das Gesamtbild beeinträchtigen), zur eventuellen Umsetzung sucht sich so oder so jeder sein eigenes System heraus; und wozu gibt es heutzutage schließlich PC-Planungsprogramme und Flexgleise?

Nur, warum fordert Herr Stetter Testberichte von Wechselstrommodellen? Seinem Brief nach zu urteilen, sind diese doch vollkommen überflüssig, wo doch alles auf Anhieb paßt und funktioniert! Wieso sollte man solche „Über-Modelle“ (Vorsicht, Ironie!) überhaupt noch testen, es würde doch reichen zu erwähnen, daß mal wieder eine neue Wechselstromlok herausgekommen ist und natürlich alle Tests bestehen würde und es eine glatte Beleidigung wäre, solch ein stimmiges, zuverlässiges Modell überhaupt auf eine Testanlage zu setzen.

Was ich damit sagen will: Laßt euch nicht von den ewigen Nörglern mit ihren abstrusen und teilweise sogar widersprüchlichen Forderungen beirren, sondern berichtet weiterhin systemunabhängig über Anlagen und testet Modelle nach wie vor in einer ausgewogenen Mischung (nicht jeder Wagen oder jede Lok verdient das Testurteil „Sehr gut“), damit man auch weiterhin zwischen Fehlkonstruktionen und wirklich guten Modellen unterscheiden kann.

Kai Kuklik, Ilsede

MIBA 2/98, Neuheit ES 6

60 Jahre Modellbahngeschichte

Wenn man sich das Bild der ES 6 ansieht, so meint man, die Lok sei von einem Bastler aus Bauteilen der letzten 60 Jahre Modellbahngeschichte zusammengesetzt worden. Das Fahrwerk sieht aus wie von einem Trix-Modell der frühen 70er Jahre, das Gehäuse könnte von einem japanischen Kleinserienmodell von 1980 stammen und die Pantographen sehen aus wie ein Eigenbau aus Konservendosenblech (gefertigt mit Blechschere und Bördelzange von einem 13jährigen Hobbyanfänger) aus den frühen 30er Jahren. Mit einem Wort: unharmonisch. Dazu kommen noch die unverhältnismäßig hohen Spurkränze.

Was den Antrieb betrifft, so wäre bei Verwendung eines Faulhaber-Motors vom Typ 1319 statt des Typs 1624 für

eine Schwungmasse allemal noch Platz gewesen. Doch ein Faulhaber-Motor – dazu noch ohne Schwungmasse – hilft ohne ein ausgewogenes untersetztes Getriebe nichts. Deshalb dürften die Fahreigenschaften auch nicht gerade berauschend sein. Deshalb mein Fazit: Abgesehen vom sehr gut gemachten Gehäuse: ein unbrauchbares Modell einer für die Masse der Modellbahner uninteressanten Lok.
Steffen Rosmus, Neu-Anspach

MIBA 3/98, Leserbrief

Deswegen mit Gerstensaft

Als ich den ersten Bericht über die Vogelsberger Westbahn gelesen hatte, war mir sofort klar, daß sich jemand über die abgebildeten Bierflaschen echauffieren würde. Bestätigt wurde ich prompt in MIBA 3/98.

So wie ich die Sache sehe, fiel die Wahl absichtlich auf ein alkoholfreies Bier einer bekannten Licher Brauerei aus der örtlichen Umgebung des Vorbildes, um die Authentizität des Projektes auf nette Art zu unterstreichen. Ich finde die MIBA toll, so wie sie ist, deshalb soll sie auch so bleiben!
Andreas Jost, Bleichenbach/Oberh.

MIBA 3/98, Rot verschönert Grün

Verfügbares Modell unterschlagen?

Mit Schmunzeln habe ich den Beitrag Michael Meinholds in der MIBA 3/98 mit seiner Ermutigung, mehr Schlafwagen in den Modellzügen einzusetzen und seine Begründung für diese Vorliebe gelesen. Bei mir löst der Einsatz von Schlafwagen in meinen H0-Zügen die gleichen Träume aus.

Mich wundert nur, daß der von mir als Fachautor geschätzte mm ein verfügbares Schlafwagenmodell unterschlagen hat: seit geraumer Zeit befindet sich im Roco-Programm unter Best.-Nr. 44928 der gewünschte Typ WLAB4üm (also Ep. III) im Angebot (lt. Katalog 97/98 Auslaufmodell!), allerdings im Längenmaßstab 1:100! Ich höre jetzt die Maßstabsfetischisten aufstöhnen, aber nach meinem Geschmack bietet dieser Längenmaßstab den unschätzbaren Vorteil, daß auch D-Züge mit einer einigermaßen realistischen Wagenzahl (z.B. 7 Wagen) bei noch annehmbaren Bahnsteiglängen einsetzbar bleiben. Nur so lassen sich auch „Spezialwagen“ (eben Schlaf-, Speise-, Post- oder Kurswagen) in die Züge integrieren, ohne damit die Zahl der Stammwagen unglaubwürdig zu schmälern.
Axel Sternberg, Deutsch Evern

MIBA 3/98, Leserbrief

Auch ohne Gerstensaft

Der Leserbrief „Auch ohne Gerstensaft“ veranlaßt mich zu schärfstem Widerspruch.

Als ich die Sätze dieses Leserbriefschreibers las, ist mir vor Empörung fast das Martiniglas aus der Hand gefallen. Herr Kroneberger schreibt, daß durch den Genuß von Bier seitens „mm“ und der anderen Helden der Eindruck entsteht, daß Modellbahnbau mit Alkoholismus gleichzusetzen ist und dies nicht förderlich für unser Hobby sei. Mir drängt sich dieser Eindruck nicht auf, da ich mich der Bewunderung der „Comedian Hannullists“ und deren Schaffenskraft hingab und nicht auf deren Vorlieben bei der Aufnahme von Flüssigkeit achtete. Wenig förderlich allerdings ist die Tatsache, daß Nörgler und andere humorlose Geister abschreckend auf Neu- und Wiedereinsteiger wirken.
Carsten Dressel, Berlin

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

Ihre Meinung interessiert uns!

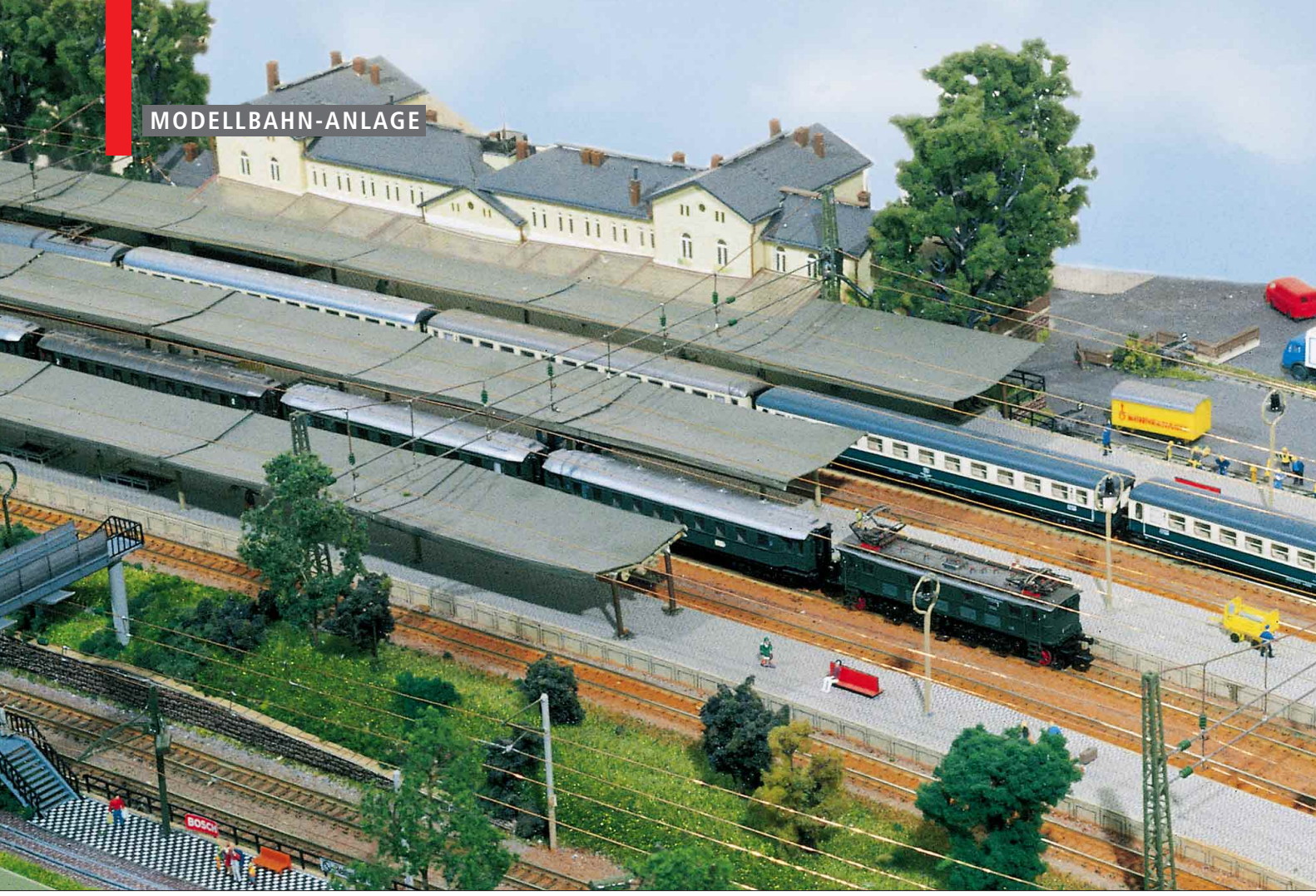
Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg
Telefax: 0911/5196540
E-mail: redaktion@miba.de

Foto: Lutz Kuhl

Rot und Schwarz, eine kurze Begegnung irgendwo zwischen Bergisch Gladbach und Köln. Etwas irritiert reagiert Pfarrer Hemmelrath auf den herausfordenden Blick Gerda Schröders. Wie die nur schon wieder herumläuft! Und dabei war sie früher so ein nettes Kind! Wo soll das nur alles hinführen?

Nun, wir wissen es auch nicht so genau, aber die Zeiten ändern sich eben, und manchmal wird das wohl auch schwer nötig. Lange ist es schon her, daß die V 36 225 des Bw Wuppertal-Steinbeck mit ihren rotlackierten Donnerbüchsen als Wendezug im Bergischen Land unterwegs war. Vieles hat sich seither geändert, und aus der eher behelfsmäßig wirkenden Zuggarnitur wurde mittlerweile eine ausgewachsene S-Bahn. Selbst der Nachfolger von Pastor Hemmelrath ist heute die meiste Zeit im modischen Outfit zu sehen – wenn das der Alte wüßte!



Von Rebenstein nach Rambach

Fast fertig – eine raumfüllende N-Bahn

Auf sechs Ebenen kann der Betrieb auf dieser U-förmigen Modellbahnanlage ablaufen! Der Erbauer schildert seine Erfahrungen beim Bau dieser großen N-Anlage mit selbstgebauter Oberleitung, auf der Elloks die Hauptlast des Betriebes tragen.

Bereits vor einiger Zeit, genauer gesagt in Heft 2/91, hat die MIBA schon einmal einen Bericht über meine im Entstehen begriffene N-Anlage veröffentlicht. Damals war die Anlage aber nur soweit „fertig“, daß man erst einmal den Fahrbetrieb aufnehmen konnte. Doch inzwischen sind einige Jahre vergangen, in denen fleißig gebaut wurde – mittlerweile ist die Anlage fast fertiggestellt.

Schattenbahnhöfe und Landschaft

Bahnhof „Rebenstein“ ist der zentrale Betriebsmittelpunkt der großen, U-förmigen N-Anlage (oben).

„Eisenbahn und Landschaft“ ist das Motto, unter dem die Gestaltung dieser sehenswerten Anlage durchgeführt wurde. Die doppelgleisige Paradestrecke weist (fast) vorbildliche Radien auf.

Inzwischen sind vier Schattenbahnhöfe mit insgesamt 27 Gleisen unterschiedlicher Länge entstanden. Die Schattenbahnhöfe werden von den Zügen automatisch gesteuert, Gleisfreimelder sind installiert. Sie schalten auch die Einfahrweichen so, daß nur Einfahrten in nicht besetzte Gleise möglich sind. Sind dagegen alle Gleise belegt, werden ankommende Züge automatisch über ein Durchfahrgleis geleitet. Die notwendigen Schaltungen sind mit bistabilen Relais und zuggesteuerten SRKs ausgerüstet. Der Aufwand beim Verkabeln ist zwar nicht unerheblich, dafür funktioniert das