

## MINIATURBAHNEN

### Hochbetrieb: Kieswerk mit Feldbahn



- SPEKTAKULÄRE ALPENBAHN ● AUTOTUNING IM MODELL ● RÜBEN RUNTER
- RICHTIG KLEBEN ● SCHEIBEN FÜRS BW ● EINFACHE BESETZTMELDUNG



Die Zahlen, die von der Spielwarenbranche gemeldet werden, sind nicht gerade ermutigend – auf den ersten Blick zumindest. Die Ausgaben bundesdeutscher Haushalte für Systemspielzeug haben deutlich abgenommen: Ungefähr 800 Millionen Mark „Volumenverlust“, also Umsatzrückgang, beklagt die Branche seit 1991 – der Spielzeugmarkt schrumpft.

## Märklinisten, wo seid Ihr?

Das Segment Modelleisenbahnen nebst Zubehör konnte im gleichen Zeitraum nur knapp dagegenhalten; fürs Geschäftsjahr 1994/95 ist insgesamt, bestenfalls Stagnation zu verzeichnen. Mit interessanten Randentwicklungen allerdings: Massiven Problemen bei den kleineren Spurweiten – siehe Arnold – stand eine dynamische Entwicklung bei den größeren gegenüber.

Diese Zahlen und Erkenntnisse stammen vom Branchenprimus Märklin, der in den letzten Jahren intensiv Marktforschung betrieb und die Ergebnisse unlängst im Geschäftsbericht 1994 offenlegte. Danach ist es um die Zukunft der Modellbahn gar nicht so schlecht bestellt, wie uns manche Augen weismachen wollen. Immerhin gibt es in 20 Prozent der 35,7 Millionen deutschen Haushalte eine „Miniatureisenbahn“, in den 7,5 Millionen Haushalten mit Kindern beträgt die Modellbahndichte sogar ein Viertel. Noch erstaunlicher im Zeitalter der Gameboys und Inline-Skater: Fast ein Drittel aller Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 17 Jahren wünscht sich eine Eisenbahn. Das mögen weniger sein als vor 30 Jahren, aber panikartiges Gezeter über angeblich fehlenden Modellbahnnachwuchs ist fehl am Platze. Das Problem besteht allenfalls darin,

latent vorhandene Wünsche in tatsächliche Nachfrage umzuwandeln.

Wie das geht, haben die Märklin-Marktstrategen offenbar herausgefunden. Nicht nur, daß man 1994 angeblich 100000 (!) neue „Kunden“ aus dem Alterssegment der Fünf- bis Zehnjährigen gewinnen konnte. Während der Spielwarenmarkt in den vergangenen vier Jahren um ca. sechs Prozent geschrumpft ist, konnte der Traditionshersteller seinen Umsatz um fast 27 Prozent steigern. Im In- und Ausland setzte Märklin im vergangenen Jahr insgesamt 243,7 Millionen Mark um; hierzulande landet also fast 30 Prozent des Hobbybudgets aller Modellbahnkunden in den Kassen des Göppinger Herstellers. Die Rezepte des Erfolges liegen auf der Hand, sind aber nicht beliebig kopierbar: Cleveres Marketing, erfolgreiche Markenpflege, großes Sammlerpotential, das Setzen auf den servicestarken Fachhandel, eine glückliche Hand bei der Neuheitenwahl, die Betonung von Funktionalität und Produktqualität, ohne die Wünsche der Modellbahner nach größerer Vorbildtreue zu vernachlässigen ...

Apropos Märklinisten: Wo seid Ihr? Schrieb uns doch eben ein erboster Leser, *seine* Marke werde von uns „permanent geschnitten“. Stimmt so nicht, denn wer die MIBA aufmerksam liest, wird feststellen, daß wir etwa auch die Neuheiten des Marktführers gebührend würdigen. Indessen: Allenfalls einer von zwanzig uns übersandten Anlagenberichten beschreibt eine Märklin-Anlage, höchstens ein Zehntel aller Leserschriften entlarven ihren Verfasser als „Wechselstromer“ – woher nehmen und nicht stehlen? Besteht das Hauptkundenklientel von Märklin tatsächlich aus modellbahnerisch unproduktiven Sammlern? Haben Märklinisten Angst, sich als Spielbahner zu outen? Oder kommen Umbaufetischisten, Technikfreaks und Superdiorama-Stylisten eher aus der Deckung als Menschen, die schlicht und ergreifend „Eisenbahn spielen“? *th*

Eines schönen Tages im abgelaufenen Sommer hatte MIBA-Mitarbeiter Thomas Mauer keine Lust mehr, am Basteltisch über neuen Projekten zu brüten. Er verband das Angenehme mit dem Nützlichen und schoß auf einem seiner Dioramen eine Fotosequenz, der auch das Titelbild der November-MIBA entstammt.





# PECO

... fein,

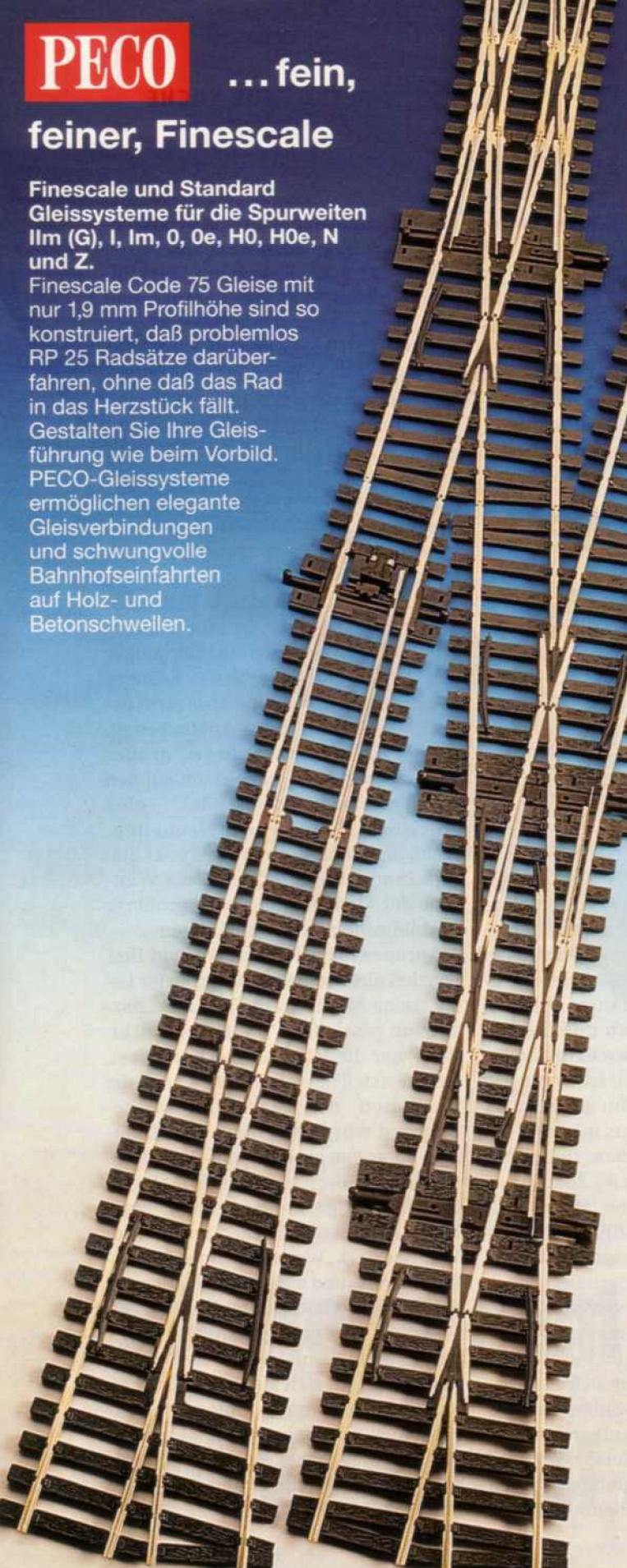
## feiner, Finescale

Finescale und Standard Gleissysteme für die Spurweiten 11m (G), I, Im, O, Oe, 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.



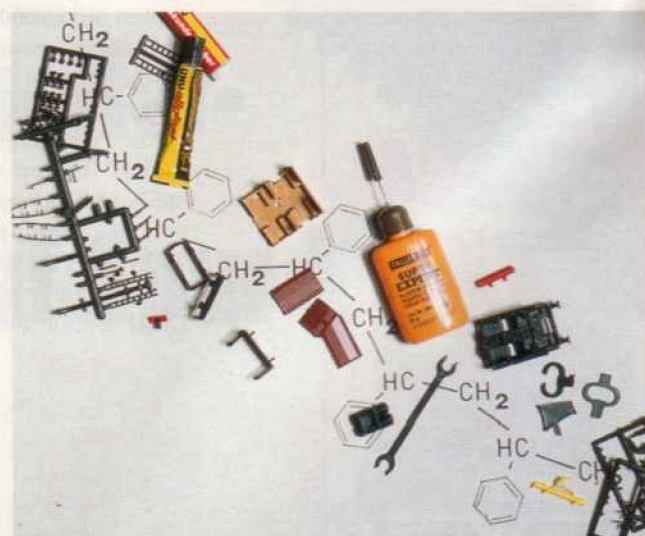
**10** In dieser Ausgabe beenden wir den Besuch bei MIBA-Autor Franz Lankes und seiner Alpenbahn in H0. Die jetzt komplettierte und umgestaltete Anlage wird sicher wieder die Phantasie mancher anderer Anlagenbauer beflügeln.

Foto: Franz Lankes



**82** Über Drehscheiben beim Vorbild und im Modell berichtet aus Anlaß der Präsentation der Roco-Drehscheibe Michael Otto in unserem großen Beitrag „Jetzt geht's rund ...“

Foto: Michael Otto



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**  
Mittelwending 7 · 28844 Weyhe-Dreye



**101** Keineswegs nur für Anfänger ist das Thema „Kleben“ gedacht, mit dem sich MIBA-Autor Horst Meier heute, und sicher nicht zum letzten Mal, beschäftigt.  
Foto: Horst Meier

**42** Feldbahnen haben ihren eigenen Reiz. Günter Kühn zeigt interessante Vorbildsituationen und macht einen Umsetzungsvorschlag fürs Modell.  
Foto: Günter Kühn

**MODELLBAHN-ANLAGE**

Eine Alpenbahn in H0	10
Bahnhof Dachstadt-Ost	92

**PRAXIS-TEST**

Zuckerrübenkampagne	18
H0-Bausatz 03.10, Weinert (2)	22

**MODELLBAU**

Weyer-Wagen in H0	26
Ein Unterschlupf für kleine Diesel	54
Auto-Tuning im Modell	124

**ELEKTROTECHNIK**

MIBA-Elektronik-Module (5)	30
Hinein und durch	36

**BRANCHE INTERN**

Abwechslungsreiche Abläufe	38
----------------------------	----

**MIBA-TEST**

Schönheit mit kleinen Schwächen (Minitrix S 3/5)	50
--	----

**SELBSTBAU-PRAXIS**

Noch mal Gleisselbstbau	79
-------------------------	----

**VORBILD + MODELL**

Industrie-mit Feldbahnbetrieb	42
Jetzt geht's rund ...	82
Kurz und gut	90

**WERKSTATT-PRAXIS**

Bohrmaschine, Stichsäge und Co	100
--------------------------------	-----

**THEMA START**

Plaste & Elaste – womit kleben?	102
---------------------------------	-----

**DIORAMA**

Sommerliche Fototour	106
----------------------	-----

**RUBRIKEN**

Zur Sache	3
Leserbriefe	6
Nur ein Bild	9
Vereinsnachrichten	57
Kleinanzeigen	60
Bücher	110
Neuheiten	114, 122
Impressum	138



## MIBA 9/95, Neuheiten

**KBE passé**

Die Aussage in Heft 9/95, Seite 89 unten „Beide Gesellschaften wickeln einen umfangreichen Güterverkehr ab“ ist nicht ganz richtig: die Köln-Bonner Eisenbahnen existieren seit dem 1.7.1992 nicht mehr! An diesem Tage wurde in Köln (als städtischer Betrieb, den Stadtwerken Köln SWK untergeordnet) die „Häfen und Güterverkehr Köln AG“ HGK gegründet. Die HGK übernahm am gleichen Tag:

- die\* Abteilung Güterverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen KBE
- die Abteilung Güterverkehr der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn KFBE
- die „Häfen Köln GmbH“ HKG (auch ein Kölner Stadtbetrieb).

Die Abteilungen Personenverkehr von KBE und KFBE wurden den Kölner Verkehrsbetrieben KVB übergeben, außer den Gleisanlagen der KBE auf Bonner Stadtgebiet, welche den Stadtwerken Bonn SWB übertragen wurden. KBE und KFBE wurden als Gesellschaften dann liquidiert.

Der Güterwagenpark von KBE und KFBE wurde relativ schnell mit dem neuen HKG-Logo versehen; nur vereinzelt kann man noch Wagen finden mit „KBE“ oder „KFBE“, wie z.B. zwei Bahnhofswagen der ehemaligen KFBE im KFBE-Bahnhof Frechen. Auch auf Gebäuden, wie z.B. Stellwerken, kann man noch „Köln-Bonner Eisenbahnen“ finden.

Diese Entwicklungen kann man nachlesen in folgenden Büchern:

- Die Köln-Bonner Eisenbahnen 1891-1992 von Eduard Bündgen, EK-Verlag Freiburg 1994
- 100 Jahre Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn, 1993 und
- 100 Jahre Köln-Bonner Eisenbahnen, 1995, beide verfaßt von Joachim Berger und gemeinschaftlich herausgegeben von HGK und KVB.

Auch die Kölner Verkehrsbetriebe KVB sind den „Stadtwerken Köln“ untergeordnet.

*Dipl.-Ing. Roelof de Laat,  
Bergisch Gladbach*

**Einen Schritt voraus**

Den Artikel „Die Express-Anlage“ habe ich mit großem Interesse gelesen, spiegelt er doch einen Großteil meiner eigenen Erfahrungen und Emotionen mit Trix-Express wieder. Dank gebührt der MIBA auch für den Mut zu dieser Veröffentlichung; die „Nietenzähler“ unter der Leserschaft mögen sich mit Schaudern abgewandt haben, angesichts der Druckklemmen an Weichen und Signalen, und angesichts der unvermeidlichen, farbigen Anschlußdrähte. Der berühmt-berühmte durchgehende Mittelleiter und die klobigen Spurkränze sind bei den Aufnahmen zu dieser Anlage nicht einmal als störend zu beklagen.

Wenn man bedenkt, daß Trix seit 31 Jahren am Gleissystem nichts verbessert hat und die letzte Neuerung 1969 die Bogenweichen waren, braucht man sich eigentlich über gar nichts mehr zu wundern! Diese Firma war mit Express über Jahrzehnte bei Mehrzugsystemen führend, kreierte über die Erweiterung mit EMS bis zu Selectrix stets Systeme, die den Mitbewerbern einen Schritt voraus waren, und zeigte doch damit, welche Innovationsschübe aus ihren Werkstätten möglich waren. Warum konnte sie ihr H0-System nicht beizeiten kräftig überarbeiten? Den Trix-International-Fahrern wurde mit Einstellung des Gleissystems vor 25 Jahren unverständlicher Weise schon die Türe zugeschlagen, über uns „Expressionisten“ hängt seit der Nürnberger Messe nun auch das Damoklesschwert. Bei all diesen Erfahrungen bliebe unter normalen Umständen nur, der Firma einen derben schwäbischen Gruß zu entbieten, verbunden mit dem Aufschrei: „Nie wieder Trix!“

Aber als Modellbahner, der Jahrzehnte mit Trix verbunden ist, bleibt immer noch die eigene Kreativität. So wurden bei meinen Fahrzeugen sämtliche Express-Kupplungen gegen International getauscht, die NEM-Aufnahmen mit Roco-Universalkupplungen bestückt, um somit kurzgekuppelt fahren zu können. Die Druckklemmen der Weichen wurden entfernt und Zuleitungen von unten angelötet, was den optischen Eindruck wesentlich verbessert. Gegen den Mittelleiter ist anscheinend kein Kraut gewachsen ...

An dieser Stelle möchte ich Trix zu bedenken geben, daß wir Modellbah-

ner an der heutigen Misere insofern mitschuldig sind, als wir der Firma trotz der bekannten widrigen Umstände die Treue gehalten haben. Es müssen auch künftig neue Trixfahrzeuge für Express angeboten werden, und sei es gegen Vorbestellung im Fachhandel.  
*Wolfgang Pfister, Gschwend*

**Ich werde weitermachen!**

Ich konnte mir Wehmut nicht verkneifen, als ich den Bericht „Alles Trix oder was?“ gelesen hatte. Schließlich gehörte ich auch zu dieser „Randgruppe“ der Modelleisenbahner, und es freut einen doch sehr, wenn sich eine Fachzeitschrift dieser Gruppe einmal annimmt.

Ich habe es nie bereut, daß ich nicht umgestiegen bin. Schließlich verbindet auch mich diese Marke mit schönen Erinnerungen. Auch bei mir hatte alles mit einer Anfangspackung angefangen, die mein Vater damals mit zwei Weichen und einigen Schienen erweiterte und auf eine Platte montierte. Ich habe immer etwas dazugekauft und so einen beachtlichen Bestand erreicht.

Um so härter traf mich die Nachricht, daß das Trix-Express-Programm eingestellt wird, auch wenn man es immer befürchtet hat. Es stellte sich nun die Frage: Verkaufen oder weitermachen? Ich werde weitermachen. Ich hänge einfach zu sehr an den Sachen. Außerdem ist man als „Trix-Expressler“ etwas besonderes. So wird mich meine Anlage eben immer an den Heiligabend erinnern, als ich meine erste Modelleisenbahnanlage erhielt.

*Hans-Ulrich Rehberg, Bad Berleburg*

## MIBA 9/95, Etwas für Lebensmüde?

**Bitte nicht übertreiben!**

So wie die Leserbriefe nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wiedergeben, kann auch ich mich nicht unbedingt allen Aussagen unwidersprochen anschließen. Deshalb heute ein „Leserbrief zum Leserbrief“ in Heft 9/95 („Etwas für Lebensmüde“).

Zunächst: Herr Osenbrügge hat im Prinzip recht, aber ... Unsere deutschen VDE-Vorschriften gelten nun einmal in Deutschland, und die genannte Anlage steht in England. Unsere Modellbahnerkollegen auf der Insel sind gewiß nicht lebensmüde, und „kleine Doofies“ sind sie auch nicht.

Nächster Punkt: der Fehlerstromschalter FI. Leider wohnen die wenigsten Modelleisenbahner in einem Eigenheim, wo sie nach Wunsch Schutzeinrichtungen einbauen lassen können. Und die wenigsten Häuser verfügen über einen solchen FI. Logisch überlegt, behauptet also Herr Osenbrügge, daß alle Kollegen ohne FI lebensmüde sind. Gewissensfrage: Womit versorgt Herr O. seine Fahrgeräte? Oder fährt er aus einer Batterie?

Nichts gegen VDE, aber bei vielen größeren Anlagen liegt doch zwangsläufig ein Schnürsenkelsystem von Verlängerungsschnüren lose unter der Anlage, da sie ja (immer nach VDE) nicht unter der Anlage (z.B. in einem Kanal) versteckt werden dürfen. Das ist aber „völlig ungefährlich“, besonders wenn Mutter unter der Platte feucht aufwisch.

Genug polemisiert. In anderen Ländern ist man hinsichtlich „Elektro“ nicht so verwöhnt wie bei uns. Da wollen wir doch nicht die Mücken scheu machen und den englischen Kollegen Unwissenheit vorwerfen. Und auch bei uns können selbst Kinder mit der Eisenbahn spielen, auch ohne FI, ohne daß sie gleich in Lebensgefahr sind.

Wenn man also seine Mehrfach-Tischsteckdose, wie vorgesehen, unter der Platte auf einen Schraubkopf steckt, damit sie nicht auf dem Boden liegt, ist das bestimmt ungefährlicher als das obengenannte Schnürsenkelsystem.

*Walter Zöller, Bad Homburg*

#### Wer weiß Bescheid?

#### Was ist denn das?

Am Empfangsgebäude des Döbelner Hauptbahnhofes sind, solange ich denken kann, zwei Schilder angebracht, die den Schriftzug tragen: „Ausschaumöffnung“. Nun, Abschaum ist ein bekanntes Wort, aber der ist ja dort kaum zu finden. Das kann doch nur was mit Feuerwehr, Brandschutz oder Brandbekämpfung zu tun haben. Als ich wieder mal beim Umsteigen Zeit hatte, versuchte ich der Sache auf den Grund zu gehen. Sechs Eisenbahner befragte ich. Vier davon hatten nur ein Achselzucken, eine Eisenbahnerin sagte: „Ich bin erst drei Monate hier.“ Und der zuletzt befragte meinte: „Das steht schon immer dort dran.“ Nun bin ich genauso schlau wie



Das Schild an der Wand, dessen Bedeutung bisher niemand so recht aufklären konnte. Vielleicht weiß ein MIBA-Leser Näheres?

*Foto: Werner Ilgner*

vorher. Ich bin schon auf vielen Bahnhöfen in Deutschland herumgekommen, und noch nirgends habe ich dieses oder ähnliches gesehen. Frage: Wer kennt sowas, wer weiß eine genaue Erklärung (keine Vermutung!), und wo gibt es dergleichen noch? Vielleicht ist das zumindest für die Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde interessant, bei denen die Eisenbahn nicht am Puffer der Lok endet, sondern die auch das Umfeld interessiert, auch wenn es manchmal seltsam erscheint.

*Werner Ilgner, Marienberg*

#### MIBA 8/95, Gedulds-Spiel

#### Weiche gerichtet

Beim Lesen des Artikels von Herrn Horst Meier in Heft 8/95 konnte ich ein Lächeln nicht vermeiden. Ich habe eine H0m-Anlage (mit den Abmessungen 1,00 x 2,00 m) im Bau. Bei der Suche nach einem entsprechenden Oberbau bekam ich Informationsmaterial der Firma Schuhmacher in die Hände. Mit dem angebotenen Material für Weichen und Gleise bin ich sehr zufrieden. Ja, ich hatte mit meiner ersten Weiche mehr Trödel als Herr Meier. Herr Schuhmacher empfahl mir, die Weiche an ihn einzusenden. Er richtete mir die Weiche entsprechend und zeigte mir meine Fehler bei der Montage auf. Inzwischen sind aus der einen Weiche bereits sechs geworden, selbst Dreiwege- und Innenbogenweichen wurden ohne Einsendung an die Firma Hobbyecke Schuhmacher von mir gemeistert.

Beim Bau meiner ersten Weiche stellte ich relativ zeitig fest, daß die Verwendung der Schienenstühlchen

nicht unbedingt erforderlich war. Die Behauptung der besseren Gleitfähigkeit trifft m.E. nicht zu. Die von Schuhmacher angebotenen Weichenantriebe besitzen eine sehr starke Kraftübertragung. Ich habe bisher keine Nachteile bemerkt. Durch die Anwendung des von der Firma angebotenen Spikers macht sich die Verwendung der Stühlchen nur nachteilig bemerkbar. Bis auf bestimmte Stellen im Bereich von Weichen und Kreuzungen kann ich den Spiker überall einsetzen. An diesen besonderen Stellen muß ich ähnlich verfahren, wie es Herr Meier beschrieben hat. An diesen Stellen verwende ich den „Ausschuß“ der Schienennägel, d.h. Nägel mit zu breiten Köpfen, die nicht in den Spiker passen.

Das Arbeiten mit dem Spiker ist relativ einfach und beschleunigt den Arbeitsgang beim Nageln wesentlich. Bezogen auf die Arbeitszeitvorgabe von Herrn Meier von 10 Stunden für 1 m Gleis benötige ich bei Einsatz des Spikers ca. 30 Minuten, ohne daß das Gleis aussieht, als hätte es ein Achtjähriger verlegt.

Von der Methode, aus einer geraden Gleisschablone eine für ein gekrümmtes Gleis herzustellen, rate ich ab. Die Firma hat für eine ganze Anzahl von Radien und Spurweiten entsprechende Schablonen im Angebot.

*Fritz Walter, Halle/S.*

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA  
Senefelderstraße 11  
90409 Nürnberg  
oder per Telefax:  
0911/5196540



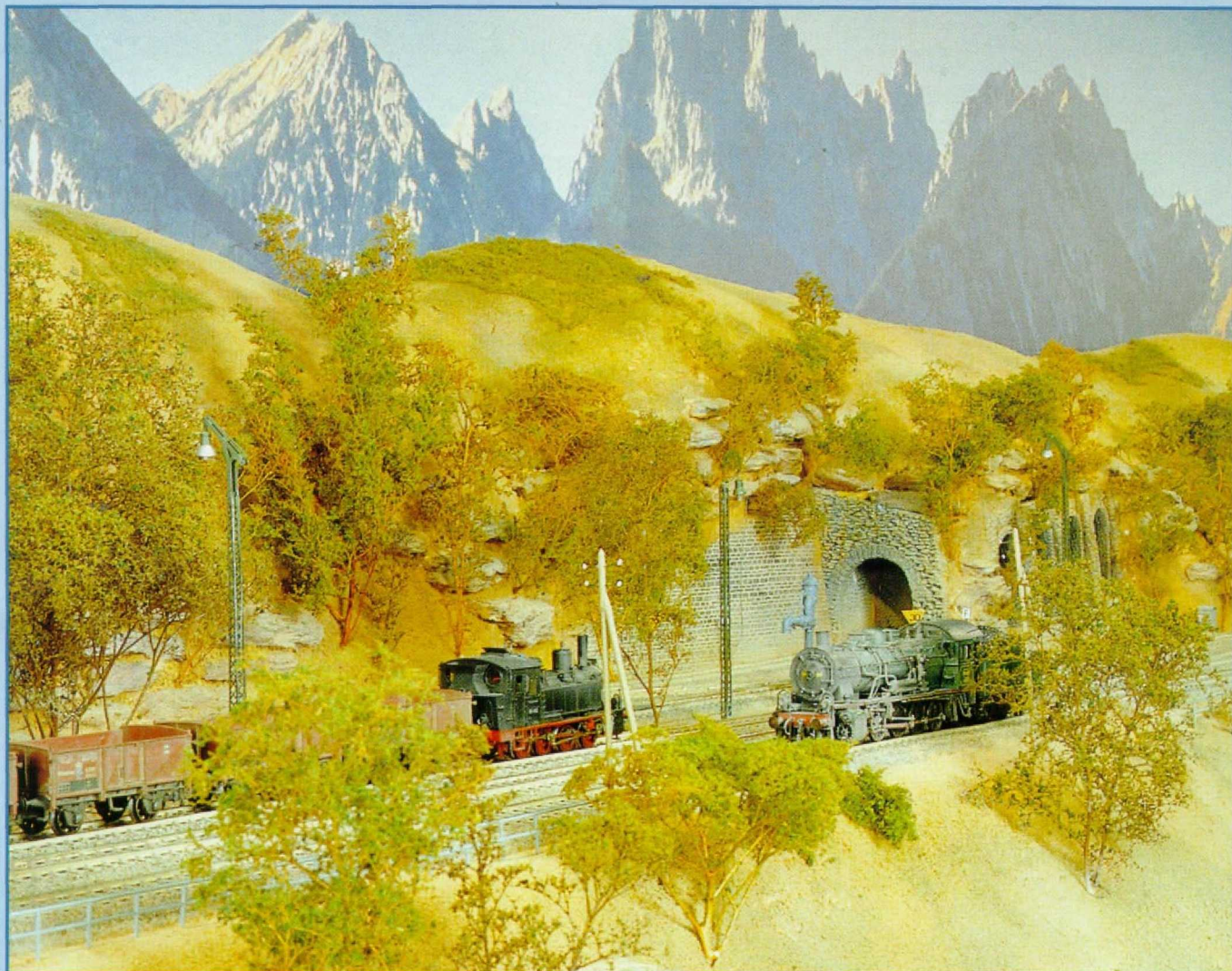


Foto: Bruno Kaiser

**S**ommer in der Provence – das wird bei vielen zunächst Reminiszenzen an die abgelaufene Urlaubssaison wecken. Das Licht in der Provence hatte es auch Ivo Schraepen bei der Gestaltung seiner H0-Anlage angetan: Die dominierenden gelbgrünen Farbtöne im weichen Licht einer raffinierten Beleuchtung wählte er ganz bewusst für die Inszenierung eines Modellbahnbetriebs, der sich dagegen an keinen konkreten Vorbildern orientiert. Vorwiegend belgische Fahrzeuge verkehren in einer fiktiven Hochgebirgslandschaft. Vier Jahre baute der Belgier zusammen mit seinem Sohn an der 23 Meter langen Segmentanlage. Lohn für alle Mühe: der Publikumspreis der 100 000 Besucher bei der letzten Kölner Modelleisenbahnausstellung.

