

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 1999

B 8784 · 51. Jahrgang
DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-
<http://www.miba.de>

Gützold-65.10 im Test Reichsbahn-Neubau



Fallers Mozartstraße
umgestaltet S. 32



**Preiswerte Power – selbstgebaut
Booster für Motorola**

Fahren und sparen

Waggon-Bausätze

Rundum-Anlage mit Bw

Hundeknochen in H0

Start in die Saison

So ungefähr im September oder Oktober, wenn die Abende wieder länger werden, beginnt für den Modellbahner bekanntlich die Bastelsaison. Jedenfalls im allgemeinen. Da ziehen sich dann erwachsene Steckenpferdreiter in düstere Keller zurück, um mit der Modelleisenbahn zu spielen. Wahr-

„Gartenbahn“ Rechnung: Vorstellung einer Gartenbahn-Anlage, Fahrzeugbau, Gleis- und Weichenbau, Großbahn-Elektronik, neue Gebäudemodelle – die Themenliste kann sich wirklich sehen lassen. Wer auch nur einen Teil unserer Bastelvorschläge für Gartenbahner in die Tat umsetzen möchte, hat damit bestimmt bis zum Ende der Saison zu tun – mindestens. An Hand unserer Themen kann man aber auch sehen, daß Gartenbahner keineswegs ausschließlich daran interessiert sind, sozusagen unter Benutzung ihrer Bahn draußen herumzutollen. Gartenbahnfreunde beschäftigen sich genauso inten-

siv mit den vielfältigen Möglichkeiten, die unser Hobby bekanntermaßen bietet – wenn diese Erkenntnis sich bisher auch eher auf die kleineren Spuren bezog. Überhaupt die kleineren Spuren! H0-Anhänger oder N-Bahner, die diese Zeilen lesen, könnten sich fast schon ausgeschlossen fühlen vom Themenkuchen der MIBA, bei so viel Sympathie für Gartenbahner. Aber auch die „Andersgläubigen“ (die Indoor-Modellbahner, die im düsteren Keller werden sehen, daß die MIBA auch im Monat Mai nicht nur einseitig eine bestimmte Spezies „bedient“, vielmehr sind in diesem Heft wieder alle möglichen Interessengebiete vertreten – auch und gerade für die sogenannten „kleinen Spuren“, die in der MIBA von jeher groß geschrieben werden.

siv mit den vielfältigen Möglichkeiten, die unser Hobby bekanntermaßen bietet – wenn diese Erkenntnis sich bisher auch eher auf die kleineren Spuren bezog.

Überhaupt die kleineren Spuren! H0-Anhänger oder N-Bahner, die diese Zeilen lesen, könnten sich fast schon ausgeschlossen fühlen vom Themenkuchen der MIBA, bei so viel Sympathie für Gartenbahner. Aber auch die „Andersgläubigen“ (die Indoor-Modellbahner, die im düsteren Keller werden sehen, daß die MIBA auch im Monat Mai nicht nur einseitig eine bestimmte Spezies „bedient“, vielmehr sind in diesem Heft wieder alle möglichen Interessengebiete vertreten – auch und gerade für die sogenannten „kleinen Spuren“, die in der MIBA von jeher groß geschrieben werden.

Joachim Wegener

Herausragende Neuheit dieses Monats ist zweifelsohne die BR 65.10 von Gützold. Martin Knaden setzte die sehenswerte Maschine bei der Ausfahrt aus dem Bw in Szene. Lutz Kuhl zeigt im kleinen Bild, wie man mit einfachen Mitteln die Häuser der „Mozartstraße“ von Fallner/Pola variieren kann.

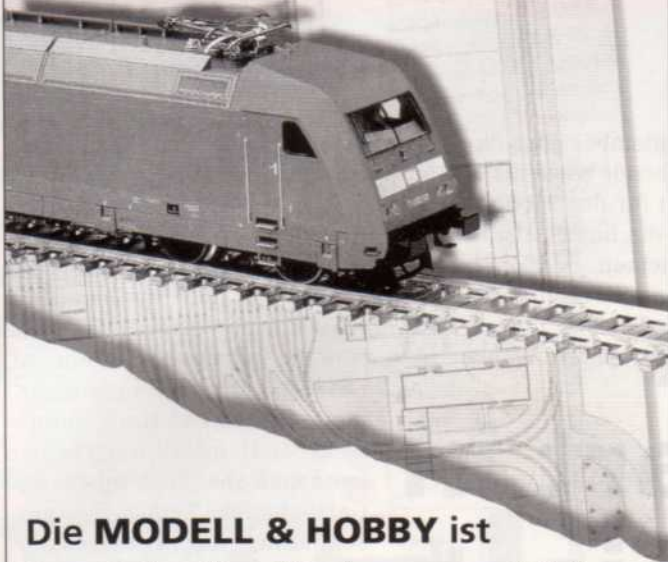


April und Scherz: Die Sache mit der Holzpufferbohle

Ham wir gelacht ... als unsere Leser den Scherz im diesjährigen April-Heft sogleich messerscharf als Unwahrheit identifizierten. Denn wollten doch einige nicht glauben, daß die SBB ihre Ae 4/7 mit Holzpufferbohlen ausgestattet hätten, und schon gar nicht, daß Liliput diese Holzpufferbohlen als Zurüstteil liefert. Wo doch beides durch Fotos belegt war!

Nun, Liliput hat tatsächlich die Holzpufferbohlen nicht angekündigt (obwohl man bei den Altdorfern nie genau weiß, ob sie nicht doch etwas liefern, wenn es denn nur hartnäckig genug bestellt wird ...). Die SBB jedoch hat in der Tat und Wahrheit die Meterlast ihrer Ae 4/7 sozusagen künstlich herabgesetzt, wie unser Autor Manfred Streit beschwören kann. Manchmal ist eben auch im Computerzeitalter ein Foto nicht künstlich verfremdet! MK

Leipzig: Ihre erfolgreiche Schiene.



Die **MODELL & HOBBY** ist Ihre Schnellverbindung zum Erfolg:

- über 72.000 begeisterte und fachkundige Besucher
- Lokomotiven, Wagen, Straßenbahnen und Bausätze
- Gleise, Regler, Elektronik
- Landschaftszubehör etc.
- Schauanlagen aller Spurweiten machen Lust auf's Hobby und schaffen neue Kunden.

Plus:

- Auto- Flug- und Schiffsmodellbau, Drachenbau
- Dampfmodelle
- Bastel-, Mal- und Handarbeitszubehör
- Grafik-, Künstler- und Hobbymaterial
- LEIPZIGER SPIELFEST

Stellen Sie die Weichen: Fordern Sie noch heute Ihre persönlichen Ausstellerunterlagen an.

MODELL & HOBBY 99



Ausstellung für
Modellbau, Modelleisenbahn
und kreatives Gestalten
8. bis 10. Oktober 1999
neues Messegelände Leipzig



Leipziger Messe GmbH · MODELL & HOBBY
PF 100 720 · D-04007 Leipzig
Telefon: (03 41) 678-8250 · Telefax: (03 41) 678-8252
<http://www.info@leipziger-messe.de>

10 Seine Rundum-Anlage mit großem Personenbahnhof und Betriebswerk stellt Dieter Baumbach vor. Der Erbauer legte Wert auf lange Fahrstrecken und eine ausreichende Anzahl von Abstellgleisen in den „unterirdischen“ Schattenbahnhöfen.
Foto: Dieter Baumbach

18 Auf der Anlage von Dieter Thomas entstand dieses Foto mit 78 und Hafentatmosphäre. Was es sonst noch auf der gut besuchten Sinsheimer Modellbahnschau 1999 zu sehen gab, zeigen wir im Überblick.
Foto: MK



87 Das H0-Modell der bekannten Faller/Pola-Ziegelei nimmt Sebastian Koch zum Anlaß, um diesen Bausatz herum ein Diorama zu erstellen, das sich an den Arbeitsabläufen des Vorbilds orientiert.
Foto: Sebastian Koch



MIBA-SCHWERPUNK Gartenbahn

Radebeuler Gartenbahn-Idylle	58
HLGB-Oldie verlängert	64
„Himbeerschnauze“ für den Garten	68
Weichenantrieb mit Druckluft	74
Ze-Gleis in 2m	76
Power für die Großbahn	78
Gartenhäuser	80

MODELLBAHN-ANLAGE

Nach dem Hundeknochenprinzip: Rundherum und in den „Schatten“	10
Das Puchheimer Stadtbahn-Projekt (2): Gleise für die Tram	92

MENSCHEN + MODELLE

Faszination Modellbau: Sinsheim 1999	18
---	----

VORBILD + MODELL

Roter Heckenblitz	22
-------------------	----

VORBILD

Die 65.10 der DR	26
------------------	----

MIBA-TEST

Reichsbahn-Neubau	29
-------------------	----

MODELLBAU

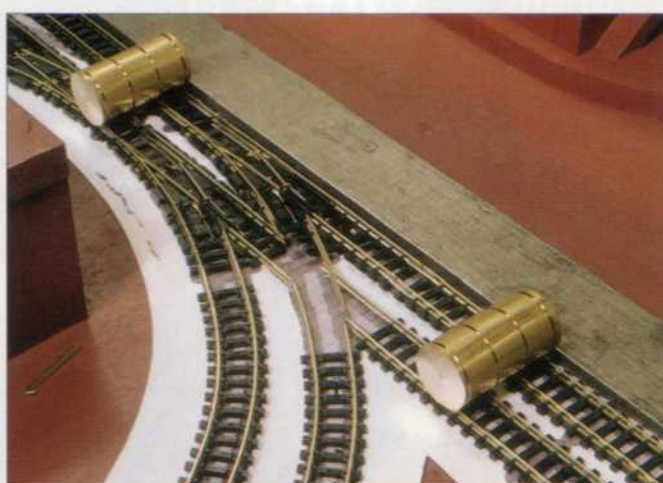
Variationen in der Mozartstraße	32
Alte Ziegelei am Anschlußgleis	87
Güterwagen einmal selbst gebaut	98

ELEKTROTECHNIK

Preiswerte Power für viele Züge	38
---------------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Bücher/Video	45
Kleinanzeigen	47
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	54
Neuheiten	103
Impressum · Vorschau	118



92 Rillenschienen im N-Maßstab 1:160? Für das Puchheimer Stadtbahn-Projekt, wo später Straßenbahn- bzw. Stadtbahn-Modelle verkehren sollen, sind sie unerlässlich. Mangels entsprechender Fertigprodukte ist Selbstbau angesagt! *Foto: gp*



22 Mit überzähligen Steuerwagen von Dieseltriebwagen zog die DB in den fünfziger Jahren einen Wendezugbetrieb auf, der sich auch im Modell gut macht. Liliput bietet jetzt die entsprechenden Steuerwagen auch einzeln an, so daß der Umsetzung ins Modell nichts mehr im Wege steht, wie Michael Meinhold empfiehlt. *Foto: MK*

Ultimative Lösung!

Meiner Meinung nach ist die MIBA die beste Modellbahnzeitschrift auf dem deutschen Markt! Mehr fällt mir zum Thema Qualität nicht ein.

Nach einem Umzug mußte ich leider auf die alte Planung meiner Anlage verzichten. Das hat mir einige schlaflose Stunden beschert, aber dank meines Abos habe ich mit Hilfe eines geistigen Getränkes die Lösung meiner Probleme gefunden. Und zwar in der MIBA Januar 1998, Artikel „Oval mit Acht“, von Rudolf Böhlein. Das war – und ist – die ultimative Lösung meiner Probleme! Das Ganze etwas umgestrickt, und ich konnte sogar das Grundmodul meiner alten Anlage verwenden.

Ich baue das ganze in Spur N mit Arnold-Gleismaterial. Macht so weiter, Ihr seid auf dem richtigen Weg!
Frank Barth, Hargesheim

MIBA 2/99, Schwerpunkt TT

Wiedergeburt einer „toten“ Nenngröße?

Danke, daß Sie die TT-Bahner nicht vergessen! Leider schwang subtil wieder einmal die Botschaft mit, TT sei längst gestorben. Das Ende von Rokal und die Geschichte von Zeuke? Als TTler mußte man ja schon immer mehr Eigenbau betreiben! Trotz manchem Bericht über TT-Neuerscheinungen vermittelt mein MIBA-Archiv auch im Rückblick der letzten Jahre ein ein-

deutig falsches Bild vom Stand der TT-Spur. Wo bleibt ein optimistischer, zumindest aber realistischer Bericht über die Wiedergeburt einer vor zehn Jahren tatsächlich fast „toten“ Nenngröße?

In den letzten acht Jahren ist eine Flut von TT-Neuheiten auf den Markt gekommen. Allein Tillig und Jatt bieten derzeit knapp 30 verschiedene Lokomotivtypen an – ohne Bedruckungsvarianten. Beckmann, PMT und andere Kleinserienhersteller produzieren – in Preislagen, die für HO-Großserienmodelle nicht ungewöhnlich sind – eine ähnliche Zahl von Zugmaschinen. Die Neuentwicklungen (rund die Hälfte der Modelle) bieten zeitgemäße Fahreigenschaften. Der Rest läßt sich zum größten Teil mit Faulhaber-Motor nachrüsten. Das Gleismaterial von Tillig/Pilz ist in seiner Vorbildtreue manchem HO-Großseriengleis überlegen und sogar extrem preiswert. Die Viessmann-TT-Signale sind ein Gedicht (und als Bausatz spottbillig), Sommerfeldt bietet Oberleitung an. Der TT-Einstieg von Roco, Brawa, und auch Kato, läßt weiteres erwarten. Wer als Westdeutscher die Vorteile des Maßstabes 1:120 ausspielen möchte, hat allenfalls Probleme gutsortierte Fachhändler zu finden. Zum Glück gibt es hervorragende Versandhändler.

M. Houben, E-Mail

MIBA 2/99, Meckenheimer Glaswerke

Strebe sitzt falsch!

Trotz der sonst fantastischen Details ist dem Erbauer des Stahltores (Seite 35, unten) ein typischer Fehler unterlau-

fen, der auch bei anderen Modellen sehr oft beobachtet werden kann – die Strebe sitzt falsch.

Aus statischen Gründen müßte die Strebe (oder Zugeisen!) von links oben nach rechts unten verlaufend angebracht sein. So wie die Strebe hier angeordnet ist, müßte es sich um ein Holztor handeln. Die (statische) Erklärung hierfür ist ganz einfach. Stahl wird immer auf Zug beansprucht, Holz dagegen immer auf Druck.

Walter G. Steingahs, Rees

MIBA 2/99, Schwerpunkt TT

Anmerkungen zur Baeseler-Weiche

Der Beitrag des Herrn Krökel über das Modell einer doppelten Kreuzungsweiche der Bauart Baeseler in MIBA 2/99 ist sicherlich auch für die Anhänger größerer Spurweiten nicht uninteressant. Vielleicht möchte der eine oder andere Modellbahner aber doch noch etwas mehr über diese besondere Weichenbauart und damit die Eisenbahntechnik beim Vorbild erfahren. Deshalb noch einige Anmerkungen: Die Kreuzungsweichen mit außenliegenden Zungen, die sich ja schon äußerlich deutlich von der allseits bekannten EKW/DKW-Bauart mit innenliegenden Zungen und Einfachherzstücken (früher als sogen. „Engländer-Weichen“ bezeichnet) unterscheiden, kamen etwa 1925 auf, wurden zunächst in Indu-

strieanschlüssen erprobt, um anschließend auch in den Weichenstraßen der Bahnhöfe eingebaut zu werden.

Die seinerzeit von Professor Baeseler erdachte Weiche mit den komplizierten Dreifachherzstücken hat die Firma Vögele in Mannheim weiterentwickelt. Sie werden in der Fachliteratur als „Vögele-Weichen“ bezeichnet! Während die Baeseler-Weichen – wie das Modell des Herrn Krökel zeigt – eine für die beiden Bogenfahrten gemeinsame, in der Weichenmitte folglich gerade verlaufende „Mittelschiene“ besitzt, wurde die „Vögele-Weiche“ geometrisch so umgestaltet, daß diese Fahrten über zwei getrennte Schienen mit durchlaufendem Radius erfolgen. Damit haben die Kreuzungsweichen der Bauart „Vögele“ den Vorzug, daß die Krümmung beider Weichenstränge stetig verläuft, bei gleichzeitigem Vermeiden der starken Abnutzung der doppelseitig befahrenen Mittelschiene. Grundsätzlich wurden Kreuzungsweichen der genannten Bauform vorgesehen, wenn entweder bei gegebenen Weichenhalbmessern eine besonders steile Weichenneigung (Abzweigwinkel) erzielt werden sollte oder, bei gegebener Weichenneigung, größere Halbmesser gewünscht wurden, als dies die Geometrie der herkömmlichen Kreuzungsweichen zugelassen hätte.

Leider sind die beschriebenen Weichen – bedingt durch Spurplanvereinfachungen usw. – heute beim Vorbild größtenteils durch die üblichen Kreuzungsweichen oder durch einfache Weichenverbindungen (z.B. südl. Bahnhofsausfahrt in Gießen, ausgebaut um 1970; Semmeringbahn, Bf. Klamm-Schottwien, ausgebaut um 1985) ersetzt worden. Dagegen dürften die DKW im Raum Magdeburg (Strecke Magdeburg–Halberstadt) noch vorhanden sein, obwohl die Unterhaltung dieser Weichen kostenintensiv ist.

Dipl.-Ing. Ulrich Meyer, Bad Nauheim

MIBA 2/99, Test

Masse im Anker

Mit besonderem Interesse lese ich stets Ihre Testberichte. Leider ist Ihr Bericht in der letzten MIBA über den Fleischmann-ICE2 in einem Punkt sachlich falsch. Sie schreiben: das Modell hat keine Schwungmasse. Fleischmann baut seit längerer Zeit die Schwung-

masse (3geteilt) direkt mit in den Motoranker ein. Außerdem würde ein Fahrzeug ohne Schwungmasse auch niemals diese von Ihnen bestätigten guten Auslaufwerte bringen.

Heiko zur Mühlen, E-Mail

MIBA-Messeheft 1999

Messe-Reigen

Mit dem Messeheft 1999 der MIBA ist der Messe-Reigen wieder einmal abgeschlossen. Sicher ist, daß sich die gesellschaftliche Entwicklung auch auf den Modellbahnmarkt durchprägt: Weniger Neues im Massengeschäft, aber dennoch in verstärktem Maße Modelle im Hochpreissektor. Ich muß ja zugeben, daß die bayr. S 2/6 ein wunderschönes Modell zu werden verspricht, aber wer kann sie sich denn noch leisten?

Anders sehe ich die Sonderserien bei Herstellern wie Roco oder Fleischmann, die jedem zugänglich sind und es wirklich ermöglichen, viele verschiedene Varianten auf den Markt zu bringen. Davon habe ich als Modellbahner etwas, und die Preise sind auch meist nicht signifikant höher als das Basismodell (oder eine aufwendige Bedruckung rechtfertigt einen höheren Preis).

Dr. Burkhard Sanner, Lahnau

ICT zu kurz!

Mit sehr großer Spannung habe ich den Fleischmann-Neuheiten-Prospekt durchgeblättert. Ich habe mich schon sehr auf den neuen ICT-Neitechzug gefreut, mußte jedoch wieder einmal feststellen, daß dieser, wie bei Fleischmann üblich, längenverkürzt ist. Warum ist es bis heute nicht möglich, die Renommierzüge der Deutschen Bahn, die ICE-Züge, endlich in genau exakter Länge herzustellen? Ein Lichtblick scheint ja der neue ICE 3 von Märklin/Trix zu sein, aber auch nur, weil dieser im Original schon etwas kürzer gebaut ist.

Als Modellbahner, nicht als Spielbahner, wünsche ich mir und allen Gleichgesinnten endlich auch wie bei allen anderen Modellen (z.B. IC-, EC- und D-Zug-Wagen der Firmen Ade, Liliput, Roco etc.) absolut originallange

ICE-Modelle. Hoffentlich findet sich endlich im Jahr 2000 ein Hersteller, der diesen Wunsch erfüllt.

Reinhold Streit, Fulda

MIBA 3/99, Test E-95

Feder eingehängt – super

Den positiven Bericht zur Brawa-E-95 in Baugröße N, MIBA 3/99 kann ich nur unterstreichen. Eine herrliche Lok! Ein herzliches Dankeschön an die Firma Brawa, die den Mut besaß, diese N-Lücke zu schließen. Und alle guten Wünsche, daß der Erfolg nicht ausbleibt, damit wir auf weitere Modelle dieser Qualität hoffen dürfen. Wenn man diese E95 an einen langen, langen Zug mit Reichsbahn-Güterwagen hängt und diesen Zug mit dem markigen Brummen einer Altbau-Ellok in Augenhöhe auf sich zufahren und langsam und schwer arbeitend an sich vorbeiziehen läßt, kann man feuchte Augen bekommen.

Was stören könnte: Der Lokabstand ist zu groß, im Original 270 mm, bei 1:160 wären das knapp 2 mm, nach MIBA aber 4,1 mm, also mehr als das Doppelte. Dadurch wird der Eindruck einer mächtigen Doppellok zerstört, es entstehen quasi zwei Einzellokomotiven. Ich habe mir's angesehen. Die Lokhälften haben bei der Kupplung unten einen unbelegten Stift. So, als müßte eine Feder eingehängt werden. Ich habe eine Feder eingehängt. Dann noch mit einer Nagelfeile die Kupplungskulisse etwas nachgearbeitet. Abstand nur etwa 2 mm. Jetzt ist die Lok echt super!

Volkmar Kleinfeldt, Tübingen

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: Martin Knaden

Spiel mir das Lied vom Rot, Teil 4 1/2

(Wie bei Max Schautzer – der Nachspann war bereits, aber einen ham wer noch:)

*W*eil 1966/67 noch ein großer Bedarf an Diesellokomotiven mit 1900 PS bestand und nach wie vor viele Wagen lediglich über Dampfheizung verfügten, mußte die DB die Lokomotiven der Reihe V 160 nachbestellen. Um sich die Möglichkeit einer späteren Umrüstung auf elektrische Zugheizung offenzuhalten, erhielt die Serie wie die Reihe V 162 eine LüP von 16 400 mm. In der Planung wurden die Maschinen unter „V 160 lang“ bzw. „V 160.3“ geführt – zur Auslieferung kamen die ersten Exemplare 1968 aber bereits mit EDV-Anschrift als „215“. Nicht besser erging es den 2500 PS starken Loks der (Planungs)-Baureihe „V 164“, die ebenfalls immer nur als „218“ beschriftet waren. Aber was schert uns – diesmal – die Authentizität: Im Modell machen sich Rocos 215 wie auch Fleischmanns 218 mit Epoche-III-Beschriftung ganz ausgezeichnet, oder?



Nach dem Hundeknochenprinzip

Rundherum und in den „Schatten“

„Viel Fahrbetrieb und keine Automatik!“ Das waren die wichtigsten Forderungen des Erbauers an seine Anlage, deren doppelgleisige Hauptstrecke wie ein Hundeknochen zwischen zwei Kehrschleifen geführt ist. Dazwischen liegen Bahnhof und Bw.

Der große Durchgangsbahnhof beherrscht den einen Anlagenschenkel. Bevor die Strecke im Untergrund verschwindet, umrundet sie den ganzen Raum und führt dabei auch hinter dem Bahnhof vorbei (oben).

So geht es nach links weiter (vergleiche den Gleisplan auf Seite 12).



Langjährige MIBA-Leser erinnern sich vielleicht noch an meinen Bericht im MIBA-Report 1 „Hauptstrecke + Nebenbahn“. Das war die Vorgängerin der hier vorgestellten Anlage.

Thema

Eine genaue Wiedergabe der Bundesbahn war nicht geplant. Festgelegte Betriebsabläufe gibt es nicht – alles ist Spiel! Kurz gesagt ist auf der Anlage ein Durchgangsbahnhof an zweigleisiger, elektrifizierter Strecke – mit Bw für Lokwechsel – dargestellt, dazu eine abzweigende Nebenbahn, alles nach dem Hundeknochenprinzip.