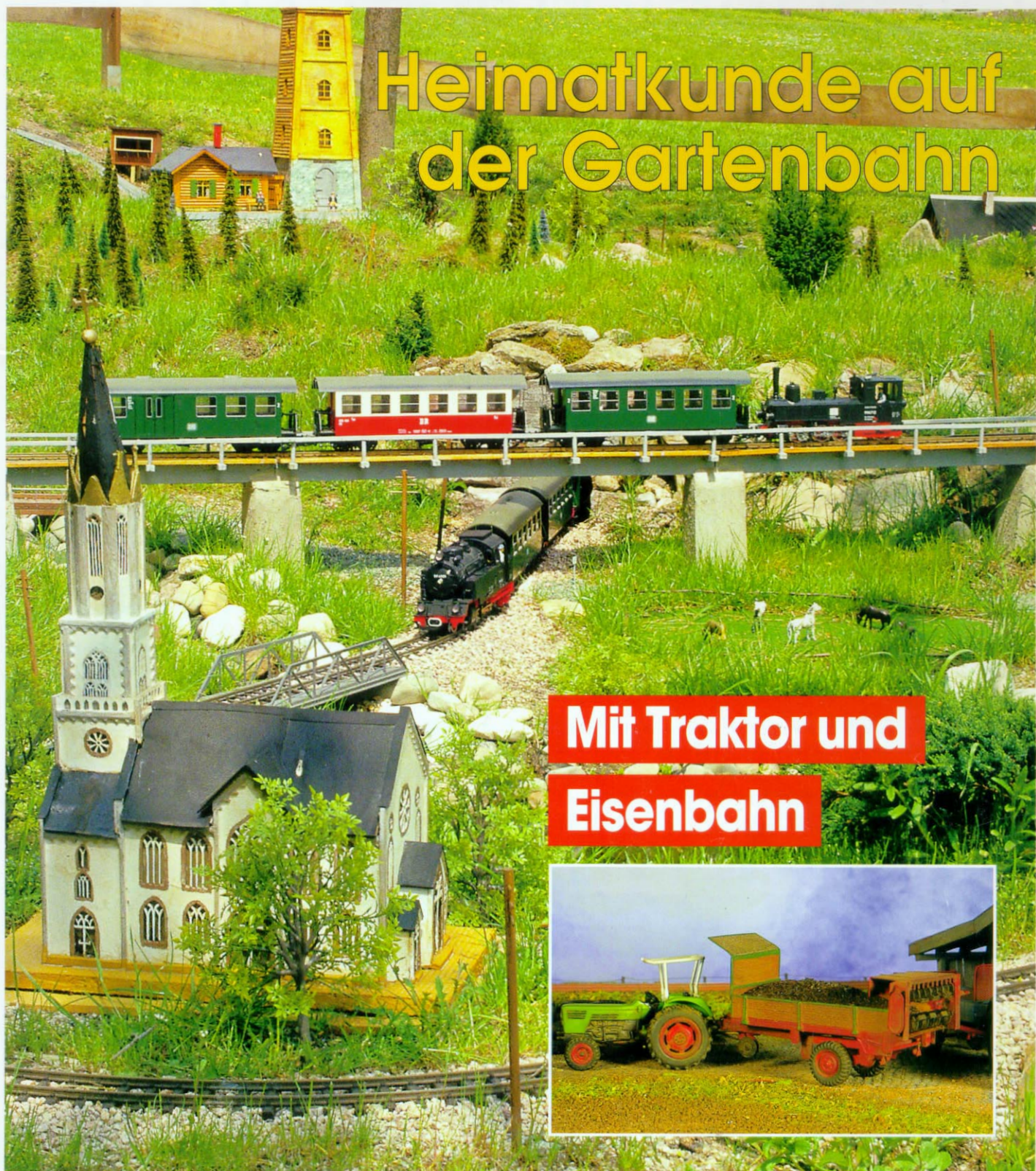


MIBA

MINIATURBAHNEN

Heimatkunde auf der Gartenbahn



Mit Traktor und
Eisenbahn

- VON HOSENTRÄGERN UND MOHRENKÖPFEN ● STRECKENABBAU IN HO
- GENAGELT: WEICHE UND GLEIS ● NOSTALGISCH: TRIX-EXPRESS-ANLAGE



Der „Fall Arnold“ – in der Tat ist es ein tiefer Fall – sagt nicht zuletzt etwas aus über den Zustand, in dem sich unser Hobby befindet. In erster Linie mögen sich hier natürlich die N-Bahner angesprochen fühlen, für die Arnold letztlich die N-Spur entwickelt hat.

Jahrelang erhielt die MIBA-Redaktion – und sicher nicht nur sie – immer wieder Zuschriften, in denen eine angebliche Benachteiligung der N-Bahner beklagt wurde. Wann immer ein Fahrzeug- oder Zubehörmodell für den viel größeren H0-Markt vorgestellt wurde, kam sofort die Frage: Warum gibt es das nicht auch für N? Selbst die Marktanteile wurden seinerzeit von den Leserbriefschreibern „schöngerechnet“, um den Anspruch der N-Anhänger entsprechend zu unterstützen. Das Angebot in dieser Baugröße konnte gar nicht groß genug sein, unabhängig davon, ob den Entwicklungskosten für die jeweiligen Modelle auch eine entsprechende Nachfrage gegenüberstand.

Das Mißgeschick des N-Pioniers Arnold wird mit einiger Sicherheit dazu führen, daß der eine

oder andere Modellbahnhersteller seine Marktpolitik grundlegend überdenkt. Dabei ist zu fürchten, daß in Zukunft die N-Bahner in ihrer Erwartungshaltung wieder etwas „kleinere Brötchen backen“ müssen. Das Neuheitenangebot wird in dieser „kleinen Größe“ wohl etwas zurückhaltender ausfallen,

als wir das bisher Jahr für Jahr gewohnt waren.

Es ist nun keineswegs so, daß die Unvernunft der Verbraucher allein einen Hersteller in den Ruin getrieben hätte. Mit Sicherheit kamen auch noch ein paar kaufmännische und modellpolitische Fehleinschätzungen hinzu. Aber Anlaß für den Modellbahner, sich einmal an die eigene Nase zu fassen, besteht unabhängig von der gerade verwendeten Baugröße allemal.

Trotz des bereits angemeldeten Konkurses hoffen wir, daß der Name Arnold und die Modelle, die diesen Namen tragen, nicht sang- und klanglos vom Markt verschwinden. Wir hoffen es für die Mitarbeiter dieses Traditionsherstellers, und wir wünschen es uns, den Modellbahnern.

jw

Anspruchsdanken?

Als Eisenbahnfreunde und Lokalpatrioten verstehen sich einige Gleichgesinnte, die im erzgebirgischen Schönheide heimatische Motive beim Bau einer Modellbahnanlage umsetzen. Günter Kühn fotografierte das Titelbild auf *Forstmeisters Gartenbahn*.



Original
MICRO®-EDITION'95
 Feinste Messing-Handarbeitsmodelle



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

H0 1:87 Österreichische Eisenbahnen
 Gebirgslokomotive Serie 1000, 3 Versionen!



H0 1:87 E-I, G 4^{III} "Sondermann" BAY., PFALZB. 5 Versionen!



H0 1:87 BAY., "Crampton" in 5 Versionen!

April 1995



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

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

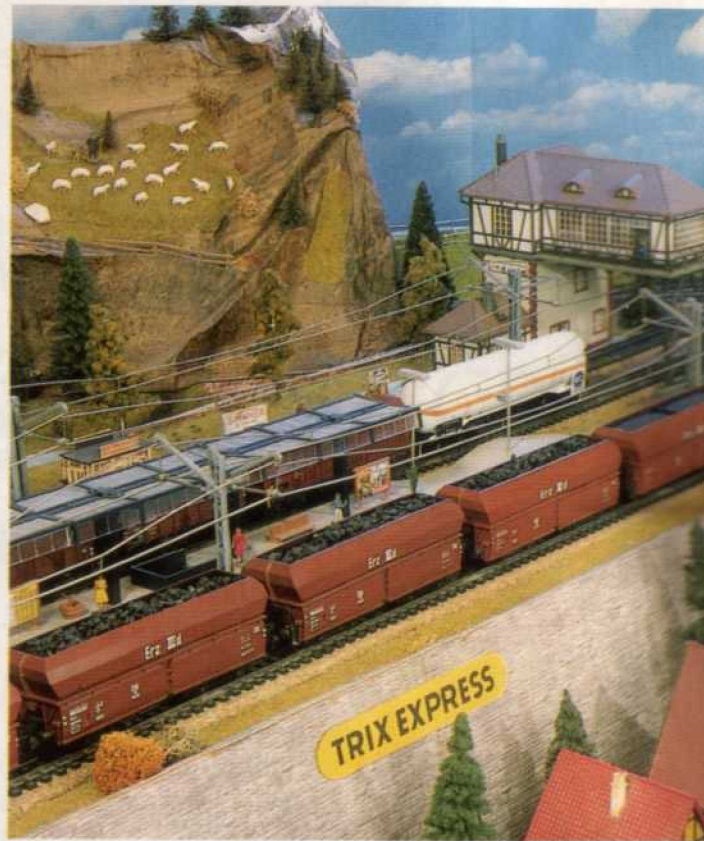
MICRO-Werksniederlassung München-Freimann

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.



54 Reklame
 für den
 „Hosen-
 träger“ macht
 Michael
 Otto in seinem Bei-
 trag zum Thema
 „doppelte Gleis-
 verbindung“.
 Foto: Michael Otto



18 Gleise und Weichen im Selbstbau zu erstellen, ist
 sicher nicht jedermanns Sache! Hobby-Ecke Schuh-
 macher bietet als „Schnupperpackung“ ein Weichen-
 bau-Set an, mit dem Interessenten testen können, ob
 Gleisselbstbau etwas für sie ist. Foto: Horst Meier



8 Ein treuer Trix-Express-Anhänger stellt seine Sammlerstücke nicht nur in die Vitrine, sondern er läßt sie auch fahren – seine Anlage stellen wir auf Seite 8 vor. Das Betriebskonzept ist bewußt einfach gehalten und hat sich im Laufe der Jahre vollauf bewährt.

Foto: Thomas Mauer



36 Die Entwicklung der Zementtransportwagen der RhB, sog. Mohrenköpfe, schildert MIBA-Autor Bernd Beck.

Foto: Ulrich Dreizler

32 Den Ausbau einer Eisenbahnbrücke hat Gerhard Polic in einem äußerst detailreichen H0-Diorama festgehalten.

Foto: Gerhard Polic

MODELLBAHN-ANLAGE

Alles Trix oder was? 8
Die Express-Anlage 8
LGB im Erzgebirge: Forstmeisters Gartenbahn 66

VORBILD + MODELL

Und es geht doch ... (SSk) 14
„Mohrenköpfe“: Graubündner Zementschleckerei 36
Ein Plädoyer für den Hosenträger 54
Landwirtschaftliche Geräte (4) 74

SELBSTBAU-PRAXIS

Schnupperpackung für den Weichenbau: Gedulds-Spiel 18

PRAXIS-TEST

Sächsische IV K von ModellLoco: Innovation auf schmaler Spur 24

ELEKTROTECHNIK

MIBA-Elektronik-Module (2) 26

DIORAMA

Wenn die Brücke weichen muß ... 32
Hoch im Norden: Eckstück mit Windmühle 50

VORBILD

Die letzten Züge der 03.10: Westfälische Elegie 42

MODELLBAU

03 1011 und 03 1073 48

THEMA START

Unterbau aus dem Möbelhaus: Füße mit Pfiff 80
Gleich ist nicht gleich 84

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 6
Kleinanzeigen 62
Vereinsnachrichten 64
Bücher 72
Neuheiten 87
Vorschau · Impressum 106

MIBA 6/95, Rabenau

Was für ein Thema!

Der Aufmacher-Beitrag in der Juni-Ausgabe ist wahrlich gelungen. Ob die Felsen, das Mauerwerk zur Absicherung des Bahnhofsgeländes hinunter zur Roten Weißeritz, der Güterschuppen oder die kleine Fernsprechbude – in vielen nachgebildeten Details werden bei mir Eindrücke wach, die sich bei mir nach vielen Wanderungen durch den Rabenauer Grund festgesetzt haben.

Doch gibt es m.E. auch Grund, einige kritische Sätze zu schreiben. Ist nicht gerade die Schmalspurbahn im Modell wie geschaffen für unzählige Anschlüsse, um ausgiebig rangieren zu können? Unter diesem Gesichtspunkt wäre es angebracht gewesen, die bis in die 70er Jahre hinein existierenden Gleise des Güterladebereichs hinter dem Güterboden – dieser lag sozusagen in Keillage zwischen Bahnhof- und Gütergleisen – zu verlegen. Das wiederum hätte

natürlich eine größere Modultiefe erfordert. Wenn man sich dazu entschließen sollte, können es auch auf der anderen Bahnhofseite übers Wasser hinweg einige Zentimeter mehr sein. Denn hier bietet beim Vorbild die „Rabenauer Mühle“ – inzwischen ein renoviertes, gut besuchtes Hotel – als Ziegel-Fachwerkbau einen optischen Reiz, der in Abwandlung oder Mischung einiger der vielen ähnlichen Kibri-Bausätze auch auf der H0e-Anlage nicht seine Wirkung verfehlt.

Peter Wieland, Solingen

ausgerüstet. In dem Aufsatz vermißt habe ich die von mir bei Märklin-Loks mit Perma-Magneten (Hamo) verwendete einfache Methode. Gemeint ist die von Dr. Wisotzky bereits in MIBA 14/1966 beschriebene Umschaltung der Motoranker von Dreieck auf Stern. Sie sollte damals den Anlauf der Motoren verbessern; quasi als Abfallprodukt stellten sich geringere Höchstgeschwindigkeit und Stromaufnahme ein. Auch bergab werden die Loks nicht schneller.

Klaus Bandekow, Berlin

MIBA 5/95, Tempo-Limit

Von Dreieck auf Stern

Als Modellbahn-„Fahrer“ habe ich den Aufsatz in Heft 5/95 über die Reduzierung der Lok-Geschwindigkeiten mit großem Interesse gelesen. Habe ich doch fast alle meine Roco-Triebfahrzeuge mit Dioden und die Fleischmann-Loks mit Rundmotor mit einer zusätzlichen Getriebestufe

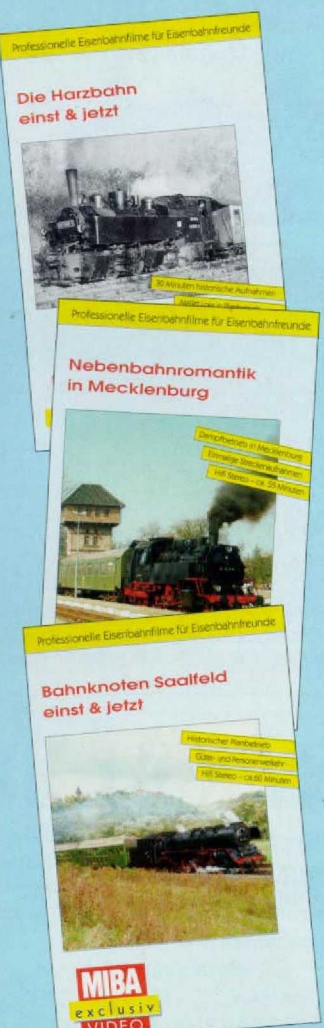
Moderner Glaubenskrieg

Mit Interesse verfolge ich die Leserbriefe in dieser Zeitschrift. Teils amüsieren die Beiträge, teils sorgen sie für Nachdenklichkeit. Was mir auffällt ist, daß manche Auseinandersetzung förmlich zu einem modernen Glaubenskrieg ausartet.

In diesen Zusammenhang fällt auch die Auslegung der Getriebe, Motoren und Geschwindigkeiten der Lokomo-

Neuheiten + Neuheiten + Neuheiten + Neuheiten + Neuheiten +

Kontaktanzeige Neue Videos suchen dringend Zuschauer



Die Harzbahnen – einst & jetzt
 Das nördlichste Mittelgebirge in Deutschland ist der Harz. Schon seit 1887 durchquert eine Schmalspurbahn auf 1000 mm Spurweite den Harz. Wir konnten für Sie einmalige 16-mm-Aufnahmen aus den Jahren 1965 bis 1972 aufstöbern. Sehen Sie Mallet-Loks im Planbetrieb auf der Selketalbahn oder den schweren Winterbetrieb mit Güterzügen auf der Harzquerbahn. Ein Erlebnis für jeden Eisenbahnfreund. Natürlich zeigen wir Ihnen auch den Betrieb heute, wie Mallets im Planbetrieb oder vor Sonderzügen. Die Laufzeit der historischen Szenen beträgt mehr als 30 Min. Also zögern Sie nicht!
 Laufzeit ca. 60 Minuten in HiFi Stereo. Bestell-Nr. 85994 DM/sFr 49,-

Nebenbahnromantik in Mecklenburg
 Weite Felder, verträumte Bahnhöfe und wenig Betrieb: das sind die Markenzeichen der Bahnen in Mecklenburg. Schon früh wurden hier die Dampfloks aus dem Planbetrieb verdrängt. Im Frühjahr 1994 konnte noch einmal an alte Zeiten angeknüpft werden. 64 1491, 50 3527 und 50 3545 beförderten Personen- und Güterzüge rund um den Bahnknoten Waren. Werden Sie noch einmal Zeuge vom Dampfbetrieb in Mecklenburg. Kommen Sie mit zur Nebenbahn Neustrelitz-Mirow, wo 74 1230 mit einem Zug unterwegs war. Oder fahren Sie mit nach Röbel mit einem Sonderzug der Berliner Eisenbahnfreunde mit 65 1057. Dieser Film ist für jeden Eisenbahnfreund ein Muß.
 Laufzeit ca. 55 Minuten in HiFi Stereo. Bestell-Nr. 85894 DM/sFr 39,-

Bahnknoten Saalfeld – einst & jetzt
 Seit 1874 verbindet die Saalebahn die Städte Naumburg und Saalfeld. Sie entwickelte sich im Laufe der Zeit zur Nordsüdbahn in Deutschland. Krieg und Teilung degradierten die Strecke zur Transitbahn. Erst heute erlangt die Saalebahn wieder alten Ruhm. Sehen Sie bei uns die Geschichte dieser legendären Strecke. Wir zeigen Ihnen den Planbetrieb der 60iger, 70iger, 80iger und neunziger Jahre mit den Baureihen 41.10, 44.10, 65.10, 95, 38, 01, 03, 03.10 u. 01.5. Ob schwerer Güterzug oder Personenzug, bei uns ist alles dabei. Kommen Sie mit in die Bws, in die Führerstände oder an die Strecke.
 Laufzeit ca. 60 Minuten in HiFi Stereo. Bestell-Nr. 86094 DM/sFr 49,-

Bestellen Sie diese Videos bei Ihrem Fachhändler oder direkt beim MIBA Verlag, mit der Bestellkarte in dieser Ausgabe oder per Fax: 089 - 202 402 16



Das nebenstehende Foto zeigt das in MIBA 6/95 auf Seite 6/7 unter dem Titel „Lichttagessignale“ angesprochene Signal der Bauart „RFT 49“ in Königs Wusterhausen. Die Aufnahme sandte uns Jürgen Wehlisch aus Berlin, wofür wir uns ganz herzlich bedanken!

tiven, mit denen rangiert wird: Je größer die Lok, desto teurer – und desto besser die Eignung zum Rangieren. Kleine Lok = billig = miserable Laufeigenschaften. Gerade die sind aber in den Anfangspackungen, die Lust zum Spielen machen sollen! Klar, daß da die Vollgasfahrrerei vorherrscht. Es gibt Ausnahmen, die sind aber dünn gesät.

Zur Detaillierung ist zu sagen, daß dann eine Lok im Modell gut getroffen ist, wenn ihre Proportionen stimmen. Dann sind zusätzliche Detaillierungen auch nachträglich lohnend, somit läßt sich die Lok preiswert herstellen – jeder kann sie ja individuell nach seinen Bedürfnissen ausstatten. So wäre auch der Konflikt zwischen Betriebsbahner (Anfaßbahner) und Vitrinist (Anguckbahner) entschärft. Hauptsache, die Lok läuft gut und ist als Modell des Vorbilds zu erkennen!

Das Thema Weichenantriebe wird m.E. eher stiefmütterlich behandelt. Geht man auf Ausstellungen, so sieht man dort die abenteuerlichsten Konstruktionen, auch ein Thema für Tüftler und Geduldsspieler. Die normalen Weichenantriebe taugen allenfalls für die Weihnachtsbahn. Im harten Alltagsbetrieb sind die Ausfälle sehr groß. So werden z.B. die Abdeckungen abgenommen, damit die Antriebe leicht laufen – ein toller Anblick!

Stefan Rudolph, Leonberg

Lima ist jetzt prima

Als Lima vor längerer Zeit seine schönen, maßstäblichen 1:87-Silberlinge herausbrachte, kaufte ich mir davon gleich einen Zug. Doch leider erwies sich die KK-Kinematik als ungeeignet für kleine Radian. Die jetzt erhältliche

neue Ausführung (aus Set 149827) hat eine KK-Kinematik erhalten, die einen sicheren Kurvenlauf garantiert.

Die fast „gefederten“ Gummiwulstübergänge zwischen den Wagen verleihen dem Zug ein hervorragend geschlossenes Zugbild, was man so bislang nicht kannte. Andere Hersteller sollten sich m.E. diesen gelungenen Trick ruhig „abgucken“.

An den Rädern wurde der Übergang zwischen der Lauffläche und dem Spurkranz sehr ordentlich ausgerundet. Wer mit RP-25-Spurkränzen liebäugelt, kann die Spurkränze dieser Räder ruhig auf 0,5 mm abdrehen. Der Wagen bleibt betriebssicher.

Im Zurüstbeutel befanden sich leider einige Teile zu wenig. Ich schrieb deshalb einige Zeilen (in deutscher Sprache) an Lima. Schon nach wenigen Tagen erhielt ich kommentarlos die fehlenden Teile. Der Silberlingzug von Lima ist jetzt wirklich prima!

Udo Osenbrügge, Pöcking

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Im Sinne einer möglichst breiten Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:
Redaktion MIBA
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
oder per Telefax:
0911/5196540

**SIE
KOMMT VON
REITZ**

Schmelzkleber + Pistolen für Ihren Anlagenbau in mehreren Qualitäten und Größen



Den umfangreichen Klebstoff-Katalog mit vielen interessanten Klebstoff-Ideen für den Modellbauer erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder gegen 4,- DM in Briefmarken von

GREVEN-Klebstoffe
Postfach 12 12 · D-69192 Schriesheim



Alles Trix oder was?

Die Express-Anlage

Seit 1959 ist Josef Liebert Modellbahner, dem System Trix-Express ist er treu geblieben, seine Sammlerstücke stellt er nicht nur in die Vitrine, er läßt sie auch fahren – auf der „Express-Anlage“, wie Thomas Mauer schildert.

Die Nachricht schlug unter den Trix-Express-Freunden wie eine Bombe ein. Zum sechzigjährigen Bestehen des Trix-Express-Programms wird ein nicht nur unter Fachleuten erwarteter Schritt aus dem Hause Trix in Nürnberg zur Spielwarenmesse bekanntgegeben. Das rollende Material wird abverkauft, das Gleismaterial bleibt im Sortiment erhalten, und pro Jahr soll ein „neues Modell“, eine Wiederauflage eines Triebfahrzeugs früherer Produktion, aufgelegt werden (vgl. auch Sonderausgabe der MIBA zur Spielwarenmesse 1995, S. 128-129).

Der Frust unter den eingefleischten Express-Bahnern ist groß. Die kom-

plette Sammlung auflösen und verkaufen war wohl auch der erste Gedanke von Josef Liebert, der seit 1959 dem Hobby Modelleisenbahn frönt. Angefangen hat alles mit einer Dampflokomotive der BR 80, einigen Güterwagen, einem Gleisoval und einem Trafo aus dem Hause Trix. Und er ist den Nürnbergern bis zum heutigen Tage treu geblieben.

Bei meinem Besuch Mitte März hatte sich der Rauch gelegt. Der anfänglichen Verärgerung folgte die Trotzreaktion. Herr Liebert bleibt auch weiterhin „seiner“ Marke treu. Jedes Jahr wurden einige Teile hinzugekauft, so daß die Sammlung heute 48 Lokomotiven und weit über 200 Wa-

gen umfaßt. Ein Teil des rollenden Materials muß aus Platzgründen in einer Vitrine untergebracht werden. Was sich hier hinter Glasscheiben befindet, ist sicher ein Stück Firmengeschichte.

Lokomotiven, die seit vielen Jahren nicht mehr im Trix-Express-Programm sind, können bestaunt werden. Sei es der Adler, eine E 40 oder die mittlerweile schon legendäre E 50, Herr Liebert ist bemüht, auf Börsen und Ausstellungen, Modelle, die in seiner Sammlung noch fehlen,

