

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 1999

B 8784 · 51. Jahrgang

DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-

<http://www.miba.de>

Spitzkehre Lauscha

Digitalpraxis für Modellbahner

Preußisches Trajekt in Epoche I

H0-Schranke mit Kurbel und Glocke



Kapitalismus ist so einfach: „Money makes the world go round“ heißt die Formel aus den Straßenschluchten der Wall Street, um die sich auch in unserem traulichen Modellbahn-Treibhaus alles dreht. Und einem kreisförmigen Zyklus gehorchen auch die wahren Regeln des Wirtschaftslebens: Egal ob eher minderwertig oder vermeintlich hochwertig, ob Gegenstand des

Fernseher: nach fünf, acht, spätestens zehn Jahren stehen Ersatzbeschaffungen an, und niemand wird sich groß darüber aufregen. Modellbahnwaggons haben kein Verfallsdatum, das ihre Besitzer zur Neuanschaffung zwingt, kein Modellbahner wird seine P 8, V 200 oder E 10 wegen Fristablauf zerlegen, noch nicht einmal jahrealtes Zubehör ist von heute auf morgen morsch und unbrauchbar.

Weitgehend verschleißfrei

täglichen Gebrauchs oder die Aura von Luxus vermittelndes Statussymbol – es sind mehr oder minder kurzlebige Artikel, die irgendwann kurzerhand entsorgt werden. Ab damit: verschenkt oder verhöckert, in den gelben Sack oder die passende Schuttmulde des Recyclinghofs – so schafft die Wegwerfgesellschaft Platz für neuen Konsum, so erzeugt sie ein stetes Glimmen unterm Konjunkturkessel.

Da müssen wir MIBA-Leser Peter Popp zustimmen, der uns schrieb, trübe Aussichten fürs Modellbahnhobby resultierten weniger aus Geldmangel denn aus der Untauglichkeit zum Statussymbol: Camcorder, Mountain-Bikes, Autos sind als solches vorzeigbar und sichtbar, die Modellbahn im heimischen Keller nicht. Der Modellbahnmarkt als Biotop, in dem die goldenen Regeln der Marktwirtschaft an Schwere verlieren: Modellbahnen sind hochwertig und aufwendig gefertigt, taugen hierzulande jedoch nicht als Statussymbol. Selbst wer eine Vitrine voller Handarbeits-Messingmodelle vorweisen kann, gilt gesellschaftlich nicht als Sammler luxuriöser Kleinodien, sondern als infantiler Sonderling.

Entscheidend ist aber: Modellbahnartikel sind – von Ausnahmen abgesehen – keine kurzlebigen Konsumgüter, die nach wenigen Jahren ihren Geist aufgeben. Waschmaschinen, Autos,

Für den Modellbahnmarkt spielen, allen Regeln der Ökonomie zum Trotz, Ersatzbeschaffungen kaum eine Rolle. Loks, Waggons, selbst Zubehörartikel haben einen Fertigungsstandard erreicht, der eine nahezu lebenslange Nutzung ermöglicht, sowohl technisch wie auch im Hinblick auf die Detaillierung. Gut für die Hersteller, denn Qualität ist ein zentrales Verkaufsargument. Schlecht für die Hersteller, denn wer ein Produkt einmal erworben hat, wird es in seinem Modellbahnerleben mit ziemlicher Sicherheit kein zweites Mal kaufen, da es keinen zerstörerischen Verschleiß gibt. Folge: Die Marktsättigung schreitet unaufhaltsam voran, Umsätze sind nur über Neuheiten zu erzielen, doch zwangsläufig werden nachbildungswürdige Vorbilder immer rarer.

Wer möchte da schon in der Haut eines Modellbahn-Produktmanagers stecken, der seine Produkte nicht von Grund auf neu entwickelt und gestaltet, also quasi „erfindet“, sondern der gezwungen ist, real existierende Vorbilder möglichst kompromißlos umzusetzen? Ein Ausweg aus dem Dilemma ist nicht zu erkennen, und auch die Ergebnisse unserer Wunschmodell-Umfrage (S. 96) bringen nicht die erhoffte Erleuchtung – 1000 Modellbahner, 1000 Individualisten, 1000 Meinungen. In solchen Situationen sind wir dankbar dafür, daß wir von der MIBA keine echten Modelle verkaufen müssen, sondern nur Informationen und Illusionen: Texte und Bilder von Modellen und Anlagen, die Ihnen, den Lesern, nutzen und gefallen – wovon ich im übrigen auch bei dieser MIBA-Ausgabe überzeugt bin.

Thomas Hilge

Unverkennbar den Bahnhof Lauscha im Thüringer Wald zeigt das Titelbild der Juni-MIBA. In dem betrieblich sehr interessanten Kopfbahnhof der Glasbläserstadt enden die Züge nicht, sondern ändern nur ihre Fahrtrichtung. Klaus Mönthenich setzte das Covermotiv auf seiner N-Anlage in Szene.



Original EDITION '99 MICRO-METAKIT®

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle H0 1:87



Art.-Nr. 95705 H. ÖBB 197.303
Austria Epoche III



Art.-Nr. 95703 H.
DR 97.302, Epoche II

Neues Farbplatt ab sofort bei Ihrem Händler oder direkt
Auslieferung ab Mai 1999

Original MICRO-METAKIT®

Messingmodelle in Museumsqualität

Weingartenweg 8 • D-84036 Landshut/Bayern
Tel.: 08 71/4 34 57 • Fax: 08 71/4 59 22
Internet: <http://www.micro-metakit.com>
e-mail: eisenbahn@micro-metakit.com
GERMANY



Wir geben die Impulse!

Mit intelligenten Digitaldecodern

Erreichen Sie für jeden Motor optimale Fahreigenschaften, indem Sie neben Anfahren, Bremsen und Höchstgeschwindigkeit auch die Mindestgeschwindigkeit einstellen und zwischen verschiedenen Kennlinien auswählen.

Benutzen Sie die zweite Decoderadresse um beispielsweise alle Loks gleichzeitig auszuschalten. Zusammen mit der Intellibox haben Sie Zugriff auf 255 verschiedene Adressen.

Uhlenbrock Decoder im Märklin-Motorola-Format gibt es in verschiedenen Versionen. Mit zwei Jahren Garantie auf die einwandfreie Funktion und direktem Support über unsere Hotline.



Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH Mercatorstraße 6 46244 Bottrop
Internet: www.uhlenbrock.de

10 Den Kopfbahnhof Lauscha im Thüringer Wald hat Klaus Möntenich im N-Maßstab 1:160 nachgebildet. Die betrieblichen Abläufe sind durch den Zwang zum Umsetzen sehr interessant. Und alle Gebäude sind selbst gebaut ... Foto: Klaus Möntenich

98 Die Inneneinrichtung eines Speisewagens im LGB-Maßstab kann naturgemäß etwas detaillierter ausfallen als in H0. Sehen Sie, wie Hermann Riedel seinen HSB-Speisewagen eingerichtet und mit Speisen und Getränken versehen hat!

Foto: MK



20 Planung und Bau seines mobilen Stellpults beschreibt Volkmar Kleinfeldt eingehend in diesem praxisorientierten Beitrag.

Foto: Volkmar Kleinfeldt





MIBA-SCHWERPUNKT Digitalpraxis

Der Integrator (1)	60
Decodereinbau auf die leichte Tour	64
Fünfpol-Motor auch für ältere Schätzchen	71
Lichtsignale, digital und komfortabel	74

MODELLBAHN-ANLAGE

Kopfbahnhof mit Durchgangsverkehr	10
Das Puchheimer Stadtbahn-Projekt (3): Gleise, Straßen und Plätze	42

WERKSTATT

Das Roll-Stellpult	20
--------------------	----

MODELLBAU

Diesel-Dompteur	24
Eisenbahnfähre als Versuchsobjekt	90
Brockenfahrt für Leckermäuler	98

VORBILD + MODELL

Das Harzkamel mit Pufferbohle	28
Schranke mit Glocke und Kurbel	34
Kreisverkehr am Kicking Horse	97

MODELLBAHN-PRAXIS

Vierkantrohre und Doppel-T-Profile	38
---------------------------------------	----

MIBA-FORUM

Lösungen auf der Spur	87
-----------------------	----

VORBILD

„Badewannen“ auf Schienen	88
---------------------------	----

NEUHEIT

Pausenfüller	102
--------------	-----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Kleinanzeigen	47
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	56
Bücher/Video	80
Gewinnspiel-Auflösung	96
Neuheiten	104
Impressum · Vorschau	118

90 Eine Eisenbahnfähre aus der Länderbahnepoche baute Frank Röhmer als Beginn eines Fährhafens in H0. Die „Prinz Heinrich“ vereinigt in sich die Bauprinzipien verschiedener älterer Ostseefähren.
Foto: Frank Röhmer



24 Für Rivarossis H0-Modell der V 320 macht Christian Dittmar einen Vorschlag zum Einbau eines Roco-E-50-Antriebs.
Foto: Christian Dittmar



Hot Pants für mm

In der MIBA wird nach meiner Beobachtung besonders die Epoche III heiliggehalten. Angesichts der reichen Segnungen dieser eisenbahngeschichtlichen Ära ist das auch gerechtfertigt. Allerdings klafft zwischen den Epochen III und V weiterhin eine Lücke in der allgemeinen Modellbahnpolitik – egal, ob es sich um Herstellerangebote oder um Publizistik handelt. Dabei hat die dazwischenliegende Epoche auch ihre Reize: es herrscht eine beträchtliche Baureihen-Vielfalt von uralt bis hochmodern auf dem Triebfahrzeugsektor, und Wagen gibt es vom Plattformwagen bis zum Popwagen.

Ich habe natürlich die Epoche IVa im Auge, also die Willy-Brandt-Zeit, die optimistische Phase vor dem Oceanblau/Beige-Grau. Das stärkste Argument ist freilich humaner Natur. Es existiert in Gestalt der Preiser-Serie 10123, die gleich drei junge Damen in Hot Pants enthält. So etwas aber gab es nur in der Epoche IVa, genauer 1971. Vereinzelt finden sich im Preiser-Sortiment auch noch Langhaarige und Schlaghosenträger. Besonders mm, von dem eindeutige Fotos veröffentlicht sind, dürfte der Epoche IVa sehr nahe stehen.

Ich habe mich für Mai 1971 entschieden – meine glückliche Jugendzeit, in der 01er mit Neubaukessel, Popwagen und Hot Pants das Bild der Bahnhöfe verschönten. Eigentlich hat es in den vergangenen Jahren alles gegeben, was der Epoche IVa-Fan so braucht, aber dieses Angebot sollte gepflegt werden.

Frank-Rudolf Schubert, Braunschweig

Wandel im Bauch

Zur auch im Messeheft wieder aufscheinenden Diskussion über die Zukunft der Modelleisenbahn eine kurze Bemerkung von mir: Am Preis liegt es m.E. sicher nicht – für Auto, Reisen, Stereoanlage, Videokamera usw. ist genügend Geld da. Aber offensichtlich wird es immer mehr für Dinge ausgegeben, die als Statussymbol vorzeigbar sind – eben Auto, Handy, Videokamera, Laptop, Mountain-Bike, usw. Die Modellbahn daheim im Keller sieht keiner! Anscheinend werden die, die sich still im Keller an einer schnurrenden Roco-18er vergnügen können und sich nicht öffentlich präsentieren müssen, immer weniger ... Für mich ist dies das entscheidende Problem. Der Wandel findet im Bauch statt, nicht im Geldbeutel – noch dazu, wenn man die Preise für Modellbahn vergleicht mit anderen Dingen wie Bekleidung usw. (da darf es ruhig auch etwas teurer sein, wenn es Mode ist).

Peter Popp (E-Mail)

MIBA 1/99, Railroad Tycoon

Dem Modell nachempfunden

Der Artikel zu „Railroad Tycoon“ spricht mir aus der Seele. Es ist schon toll, sich immer wieder neue (virtuelle) Modellbahnwelten zu erschaffen und die Züge in wechselnden Umgebungen fahren zu lassen. Wer hat schon Geld und Zeit für eine europäische, amerikanische, afrikanische, chinesische

Modellbahnanlage! Das Spiel hat mehr Bezug zur Modellbahn, als mancher auf den ersten Blick erkennen mag. Nicht nur das Sägewerk habe ich schon mal als Modell gesehen, sondern jedes – aber wirklich jedes – der virtuellen Gebäude ist einem Plastikbausatz entsprungen. Blättern Sie doch mal im Walthers-Katalog aus den USA! Die Cornerstone-Serie ist bis auf die letzte Rohrleitung ins Spiel umgesetzt worden. Ich wage sogar zu behaupten, daß die Lokomotiven nicht dem Original, sondern dem Modell nachempfunden sind! Wenn Sie die deutsche Ausgabe des Spiels besitzen, machen Sie doch mal folgendes: Wählen Sie auf der CD den Ordner „movies“ und schauen Sie sich die Datei „Athearn“ an. Es lohnt sich wirklich!!!

Jens Lasch (E-Mail)

MIBA 3/99, US-Modellbahnen

Ein paar Einschränkungen

Zu den Preisen in USA gibt es, glaube ich, noch ein paar Einschränkungen zu machen. Die Kosten für Modellbahnartikel sind in den USA ja wohl nur deshalb relativ niedrig, weil viele Hersteller im Ausland produzieren lassen und, bedingt durch den hohen Dollarkurs, die Modelle recht günstig eingekauft werden. Es ist zwar richtig, daß für einen US-Amerikaner ein Dollar in etwa den Gegenwert besitzt, den eine DM für uns hat, aber wenn wir ein in

Europa hergestelltes Modell erwerben, haben wir halt keinen Vorteil durch Umtauschkurse. Und wer möchte schon, daß alle diese Modelle in Taiwan oder China produziert werden?

Mehr Modelle als Bausätze anzubieten, finde ich im übrigen eine vernünftige Lösung. Fragt sich nur, wie groß der Anteil der Montagekosten bei den Herstellern ist und ob diese auch bereit sind, den Preisvorteil an die Kunden weiterzugeben. Die Fa. Völkner bietet da zwar ein paar Bausätze an, allerdings muß man die Achsen separat kaufen, und das macht den Preisvorteil wieder zunichte.

H. Scherer (E-Mail)

Schöne Dieselloks, aber ...

Für die interessanten Berichte über US-Modellbahnen möchte ich mich herzlich bedanken. Erfährt man doch über dieses abwechslungsreiche Gebiet viel zu wenig – und das gilt besonders für US-Dampflokomotiven. Kaum jemand weiß, daß diese zu den schönsten Loks überhaupt gehören. Modelle in Spur H0, die dem heutigen Stand der Fertigungstechnik entsprechen, gibt es kaum. Es sei denn, als Messing-Handarbeitsmodelle für einige tausend DM. Warum schaffen die Hersteller es, schöne Dieselloks und Wagen zu fertigen, aber Dampfloks mit dem Fertigungsstand von vor 30 Jahren? Z.B. ohne freistehende Leitungen, ohne Bremsgestänge und Bremsklötze?

Johannes Bobb, Schafflund

Probleme aufgezeigt!

Äußerst interessant fand ich den Artikel „Modellbahn auf amerikanisch“, der m.E. einige Probleme aufzeigt, die hierzulande auftreten und in letzter Zeit auch verstärkt diskutiert werden. Betrifft Nachwuchsförderung: Hier werden Wege aufgezeigt, die unser Hobby dem Nachwuchs näherbringen könnten und gleichzeitig potentiellen Neu- (oder Wieder-)Einsteigern die Entscheidung pro Modellbahn erleichtern würden. Ich selbst (Jahrgang 54) bin seit 1959 begeisterter Märklin-H0-Fahrer (mit der fast üblichen schöpferischen Pause vom 15. bis 30. Lebensjahr). Digital – ja oder nein? Eine Frage, die natürlich jeder für sich selbst beantworten muß. Bei allen

unbestrittenen Vorteilen der Digitalisierung fahre ich weiterhin konventionell, und zwar aus folgenden Gründen:

a) Ich besitze ca. 50 Lokmodelle; der Digitalumbau ist mir zu teuer.
b) Für ein in meinen Augen ausreichendes Fahr- und Rangierverhalten lege ich mir einige elektronische Fahrgeräte zu, die meinen Ansprüchen voll auf genügen.

c) Als eifriger Modellbahnbörsen-Besucher beobachte ich, daß jetzt schon reichlich Digital-Zubehör der ersten Generation auf den Markt kommt, Sachen, die einfach technisch überholt sind.

d) Wenn ich Ihrer Übersicht aus der MIBA 3/99 entnehme, daß der Preis für einen Märklin-Decoder mittlerweile bei ca. 100,- DM (ohne Einbau) liegt, vergeht mir die Lust am digitalen Fahrspaß!

Für mich als Betriebsbahner ist es uninteressant, ob die Lok ganz aus Metall oder aus Kunststoff gefertigt ist, wenn sie über meine (noch im Aufbau befindliche) Anlage läuft! Ebenso ist es für mich in diesem Fall nicht von Belang, ob die letzte Niete vorhanden ist, auch wenn die Lok zwischenzeitlich bei mir im Wohnzimmer in der Vitrine steht. Von den Modellbahnhändlern, die zugegebenermaßen einen schweren Stand haben, müßte mehr Initiative ausgehen. Wer erinnert sich nicht daran, wie wir als Kinder uns an den Schaufenstern die „Nasen plattdrückten“, wenn dahinter eine „elektrische Eisenbahn“ lief? Hier bestünde ebenso wie teilweise in puncto Service Handlungsbedarf.

Reinhard Reuter, Duisburg

MIBA 4/99, Lichtsignale

SK auch bei DR

Den Beitrag „Signal-Vor-Bilder“ (MIBA 4/99) kann ich noch ergänzen. Bereits Anfang der fünfziger Jahre wurde bei der DR ein SK-Signalsystem auf der Strecke Berlin–Frankfurt/Oder erprobt. Noch während der Erprobungsphase begann man mit dem Einbau dieses Systems auf dem südlichen Berliner Außenring von Eichgestell bis Genshagener Heide. Mit der Einführung des H1-Signal-Systems wurde dieser Streckenabschnitt abschnittsweise wieder umgestellt. Das Ende bzw. der Anfang des jeweilig umge-

stellten Abschnittes wurde an der Strecke durch große Tafeln mit der Aufschrift „Ende“ (bzw. „Anfang“) H1-Signale angezeigt. Die Umstellung war Anfang der sechziger Jahre abgeschlossen. Der Probeabschnitt auf der Strecke Berlin–Frankfurt/O. wurde nach einigen Jahren wieder ausgebaut, da er betrieblich keine Bedeutung hatte. Auch möchte ich darauf hinweisen, daß bei der DR auch Einfahrtsignale, Ausfahrtsignale (auch bahnhofs-kopfweise), sowie einzelne Ausfahrtsignale im Bereich mechanischer Stellwerke mit Lichtsignalen ausgerüstet wurden. Für Gruppenausfahrtsignale waren Lichtsignale nicht zugelassen. Im Gegensatz zur DB war bei der DR das Rangiersignal Ra 11a (in Verbindung mit Signal Ra 12) als Flankenschutzsignal für Rangierfahrten zugelassen.

Eberhard Leupold, Berlin

MIBA 4/99, Mariazellerbahn

Vier, nicht fünf

Schön, daß Sie auch mal ein österreichisches Thema bringen – als Österreicher hoffe ich auf mehr. Ein kleiner Fehler ist Ihnen allerdings im Text unterlaufen, auf Seite 27 schreiben Sie am Beginn des zweiten Absatzes: „Die fünfkuppelige Dampflok MH6 Baureihe 399 der ÖBB ...“ Die MH6 ist (wie auf den Fotos zu sehen) ein Vierkuppeler. Mh6 (die BBÖ-Bezeichnung) hat ein kleines „h“. „M“ steht für Mariazellerbahn, „h“ für Heißdampf und „6“ ist die sechste Lok dieser Reihe (nicht Baureihe wie in Deutschland).

Hans Kraus (E-Mail)

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: Lutz Kuhl

*G*leisbauarbeiten im Bahnhof Unkelbach. Unbeeindruckt von den mächtigen Treibrädern der 39 geht der Netziger Gleisbautrupps Ea4sr* seiner Arbeit nach, der allerdings seiner eigenartigen Bezeichnung in bürokratischer Abkürzung Lügen zu strafen scheint; auch der sonst allgegenwärtige Oberkritiker Tünn Szymanowski läßt sich hier einmal nicht blicken. Wie dem auch sei, gerade der Schienenweg bedarf schließlich einer ständigen Pflege und Wartung, wenn der Verkehr reibungslos ablaufen soll. Ob allerdings der Fotograf an eine Dokumentation der Arbeitswelt gedacht hat oder doch eher auf ein Bild der schweren Dampflok aus war, entzieht sich freilich unserer Kenntnis.

*Ea4sr: Einer arbeitet, vier stehen rum.



Spitzkehre im Thüringer Wald: Lauscha

Kopfbahnhof mit Durchgangsverkehr

Die Glasbläserstadt Lauscha hat einen betrieblich sehr interessanten Kopfbahnhof, in dem Züge nicht enden, sondern nur ihre Fahrtrichtung ändern. Klaus Möntenich setzte das Thema „Lauscha“ im Maßstab 1:160 auf nur wenig mehr als 2 m² um.

Als 1981 in der MIBA, passend zur gerade erschienenen Liliput-95, der Gleisplan von Lauscha in Thüringen vorgestellt wurde – zusammen mit den anmachenden Pit-Peg-Zeichnungen und den eindrucksvollen Bildern der Wirklichkeit –, habe ich dies alles zwar mit Interesse gelesen, aber keineswegs an einen Nachbau gedacht.

Damals ging ich mit den Plänen für meine große H0/H0e-Anlage um (MIBA 12/88 und 11/93). Im Frühjahr '94 brachte ich meine 35 MIBA-Jahrgänge „auf Vordermann“. Dabei sprang dann der Funke „Lauscha“ über!



Die N-Anlage im Rohbauzustand, vorn das kleine Bedienpult für die beiden verdeckten Begegnungsbahnhöfe (siehe Haupttext).

Die Schwenkbühne (rechts) stellt den Anschluß zum hinten liegenden Begegnungsbahnhof her.

