



Neues unter der Lupe:

BR 82 und Touropa-Wagen



- AUSSTELLUNG: RAIL '94
- LADEGUT: TIEFERGELEGTE LAST
- TEST: ET 25
- MODELLBAU: DER KANAL IST VOLL
- START: LANDSCHAFT BEGRÜNEN

Es ist einer jener schönen Herbsttage, die Sonne scheint schräg durch die halbgeschlossenen Jalousien der Redaktionsräume, kleine Staubkörnchen schweben in der Luft. Aus der mittäglichen Ruhe schreckt uns eine Meldung der Nachrichtenagentur Associated Press, abgedruckt in der Rubrik *Weltspiegel* der hiesigen Tageszeitung. „Kindertraum mit Betrug erfüllt“, lesen wir. Es heißt dort, ein Schweizer Bankdirektor habe umgerechnet 1,6 Millionen Mark erschwindelt, um einen „finanziellen Engpaß“ zu beseitigen und sich eine „sündhaft teure Spielzeugeisenbahn“ leisten zu können.

Diese Meldung erfüllt uns mit großer Sorge. Nichts gegen Nachrichtenjournalisten und Headlinetexter, die in ihrer Ahnungslosigkeit von „Kindertraum“ und „Spielzeugeisenbahn“ schreiben, schlimmer noch: es als „sündhaft“ zeihen. Nichts dagegen, daß sie uns Modellbahnern im allgemeinen und Bankiers im besonderen infantile Neigungen unterstellen – woher sollen sie unser Innerstes, unsere wahren Antriebe kennen? Uns hat hier zunächst die tragische Person des auf die schiefe Bahn Geratene zu interessieren.

Die Agenturmeldung verrät nicht viel über ihn, den Ex-Vizedirektor einer Züricher Privatbank, nunmehr zu einer Bewährungsstrafe verurteilt. Fragen wühlen uns auf: Warum ein Schweizer, warum ein Bankier aus dem Land der Handarbeitspräzision und Nummernkonten? Sind Schweizer Bankdirektoren womöglich unter-

bezahlt? Wieviel „Spielzeugeisenbahn“ bekommt man für 1,6 Millionen? Kleinserienmodelle können es nicht gewesen sein, denn die Anlage war am Ende nur eine halbe Million wert – sagt sein Anwalt. Also sind Schweizer Bankiers auch noch schlechte Anlageberater?

In uns keimt ein anderer, ein furchtbarer Verdacht: Modellbahn macht, früher oder später, erstens süchtig und zweitens kriminell! Bereiten uns nicht

unkorrekt nachgebildete Lamellen von Lüftern an einem neuen Diesellokomotivmodell Kopfzerbrechen, entscheidet denn nicht die Höhe des Schienenprofils über die Kastenzugehörigkeit, ist nicht die Frage, auf welche Weise Pinsel oder LötKolben zu führen seien, schon fast von philosophischer Natur? Es fällt uns wie Schuppen von den Augen: Das muß übel enden! Unsere Ehefrauen haben uns sowieso schon entmündigt, ab und zu ein Freigang, vorher ein rascher Griff in die Haushaltskasse...

Schnell schließen wir die Zeitung. Immerhin sind wir ernsthafte Redakteure, und als solche haben wir nicht nur einen fallbeilähnlichen Heftabgabetermin, sondern auch die hehre Pflicht, unsere Leserschaft allmonatlich zu informieren – über neu erschienene Sammlermodelle ebenso wie über die vorteilhafteste Art, den Modellbahndamm zu begrünen. Ausdrücklich möchten wir die Schweizer Banken zur Insertion auffordern: Die MIBA verfügt über eine solvente, klar umrissene Zielgruppe und garantiert geringe Streuverluste.

th

Süchtig und entmündigt?

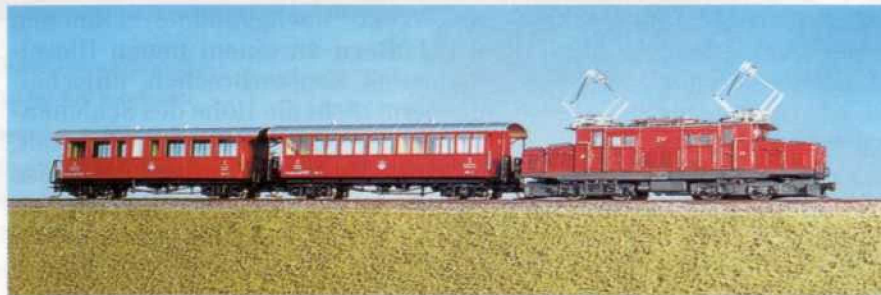
Pikos 82 mit Touropa-Wagen von Roco – eine Kombination ganz nach dem Geschmack der vielen Epoche-3-Fans – bannte Lutz Kuhl für den Titel der November-MIBA auf die Platte. Mehr zu beiden Fahrzeugen im Inneren dieser Ausgabe.



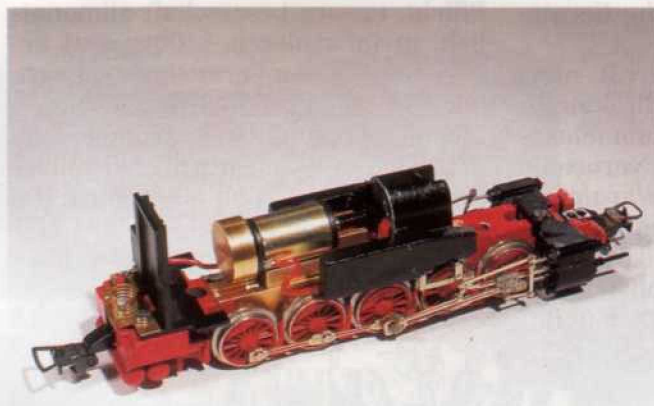
Die Brawa



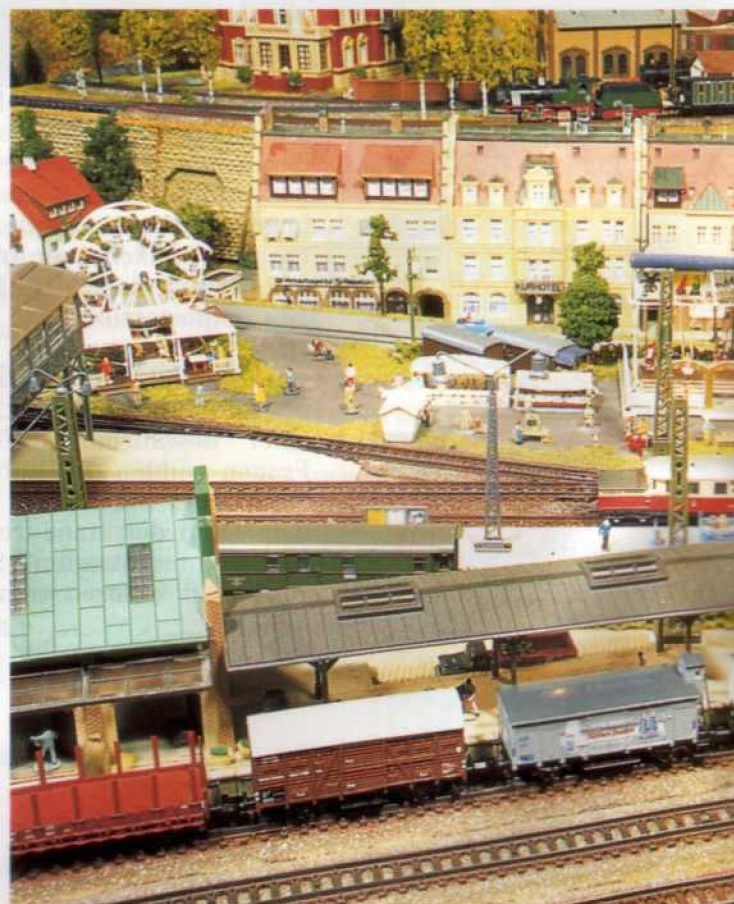
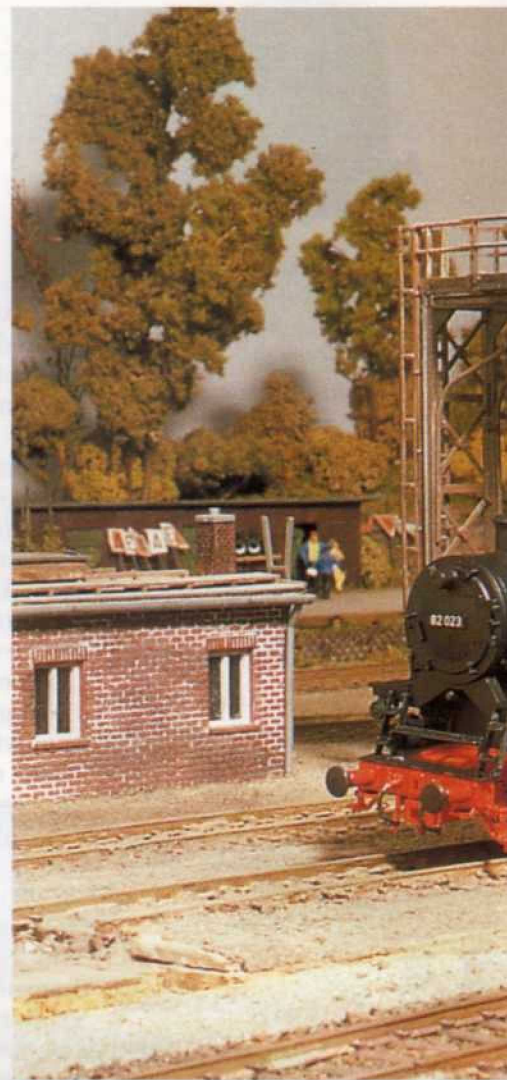
44 Vor der Vollendung des Nord-Ostsee-Kanals gab es in Schleswig-Holstein bereits eine Wasserstraße zwischen beiden Meeren, den Eiderkanal. Eine der historischen Schleusen diente als Vorbild für einen H0-Nachbau auf einem Anlagenteilstück von Dr. Uwe Gierz.
Foto: Dr. Uwe Gierz



40 Das Schmalspur-„Krokodil“ der BVZ trägt eigentlich die Bezeichnung HGe 4/4. Manfred Curbach testet das Nm-Modell von „Lok 14“, das auf einem Märklin-Z-Fahrgestell läuft. Das neue Modell trägt sicher dazu bei, die Spurweite Nm noch attraktiver zu machen. Thomas Küstner steuert einiges Wissenswertes vom Vorbild bei.
Foto: Manfred Curbach



112 Mut zum Motortausch will der Beitrag „Faulhi für Frischlinge“ machen, der im letzten Heft begann. Glockenankermotoren können die Fahreigenschaften einer Modell-Lok entscheidend verbessern. Diesmal geht es in die Praxis.
Foto: sr





MIBA

MINIATURBAHNEN

11/94



Den Fünfkuppler des DB-Neubauprogramms, die Baureihe 82, hat nun der ostdeutsche Hersteller Piko in H0 verwirklicht. Ludwig Fehr berichtet über das Vorbild und unterzog auch gleich das neue Piko-Prunkstück einem ausführlichen Test. *Foto: Ik*

8

Mit 72 Jahren entdeckte Rolf Siefer seine Liebe zur N-Bahn. Seine Anlage basiert auf einem Entwurf von Rolf Knipper, wurde aber den Wünschen des Erbauers entsprechend abgewandelt. Großen Wert legte er dabei auf den Selbstbau, besonders die Kirmes verdient Beachtung. *Foto: Rolf Knipper*

24

VORBILD + MODELL

Schnell bestellt und früh abgestellt (Baureihe 82)	8
Roco goes to Ruhpolding	22
Der erste elektrische Einheitstriebwagen (ET 25)	51
Doppelweichen	92

AUSSTELLUNG

Modellbahn europäisch	17
-----------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGEN

... und kein bißchen weise	
N-Bahner mit 72!	24
Englischer Modellbahner baut Neuenmarkt-Wirsberg	88

ELEKTROTECHNIK

Digitale Fahrsteuerung selbstgebaut (Teil 3: Einfaches Fahrgerät)	34
---	----

MIBA-TEST

Aufbau durch Neubau? (Piko-82)	11
Das „Krokodil“ vom Matterhorn	40
ET 25 von Kato in H0	52

MODELLBAU

Der Kanal ist voll! (H0-Schleuse)	44
Tiefergelegte Last	56

PLANEN + FAHREN

Umsteigen in Zweisimmen (1)	80
-----------------------------	----

MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Tempolimit für Modell-Loks (1)	103
--------------------------------	-----

THEMA START

Gras am Bahndamm	110
Faulhi für Frischlinge (2)	112
Gebäudemodelle – geklebt und gealtert	116

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	6
Vereinsnachrichten	62
Bücher	97
Kleinanzeigen	100
Neuheiten	119
Vorschau	138
Impressum	138

Geschmacklos

Mit diesem Leserbrief möchte ich meiner Empörung über eine Modellbahngeschmacklosigkeit Ausdruck geben – einer Empörung, wie ich sie selten erlebt habe. Seit einiger Zeit bietet die Firma Pola einen Bausatz „Arbeitsamt“ an. Beigefügt sind eine große Zahl Menschlein, die zur Ausstattung der Freitreppe mit einer Menschenschlange vorgesehen sind. Nachdem als Attraktion für Leute, die dem Elend anderer in ihrer Neugier nicht nahe genug kommen können, bereits brennende Häuser und Sensationsdarstellungen angeboten werden, kann man nun auch noch „die Rezession in die Modell-Stadt“ (Textzitat Katalog) einziehen lassen.

Vielleicht sollte man diese Katalogposition einmal bei den Betroffenen im Arbeitsamt aushängen – nur um zu sehen, ob diese sich daran auch so ergötzen können ...

Rainer Packenius, Aachen

MIBA 8/94 ff, Elektronikserie

Zuviel Black-Box

Seit vielen Jahren lese ich die MIBA. Vor einiger Zeit ist es mir geglückt, die MIBA-Bände 5–14 günstig zu erwerben. Von dem damaligen Stil bin ich schlichtweg begeistert. Was damals alles selbstgebaut wurde, hat mich doch sehr erstaunt. Vor allem die elektrischen Schaltungen – fast nur mit Relais und einigen wenigen Selen-Gleichrichterzellen – sind sehr trickreich gewesen. Außerdem wurden sie recht anschaulich erklärt.

Von dem neuen MIBA-Projekt *Digitale Fahrsteuerung selbst gebaut* war ich anfangs sehr angetan. Bei der Lektüre des ersten Artikels (MIBA 8/94) erhielt ich schon einen leichten Dämpfer: Die Überschrift versprach mehr, als der Text halten konnte. Als Aufmacher konnte man das gerade noch durchgehen lassen.

Nach dem zweiten Artikel war die Enttäuschung aber ziemlich groß: Die Schaltzeichnung ist auch für einen in der Elektronik geübten Leser kaum lesbar. Das Platinenlayout ist nicht maßstäblich, und das genaue Datenformat wurde wieder nicht enthüllt. Bei einer Schaltzeichnung sollte für die Logikelemente das genormte Symbol verwendet werden, denn nicht jeder hat ein IC-Handbuch parat.

Außerdem gehört es zum guten Ton, jeden Chipanschluß darzustellen, wie es z.B. in MIBA-Spezial gemacht wurde.

Bei der Erklärung der Schaltung wurde die Stromversorgung – der einfachste Teil – ausführlich behandelt, während für wesentlich interessantere Teile, wie die Umsetzung der binären Eingabe in trinäre Informationen, nur wenige Zeilen ohne Aussagekraft ausreichen mußten. In manchen Elektronikzeitschriften ist es üblich, daß nicht alle Leser interessierende genauere Beschreibungen in kleinerer Schrift gebracht werden: dies als Anregung für die Zukunft.

Im übrigen finde ich es sehr gut, daß eine Modellbahnzeitschrift sich an dieses Thema wagt. Weiter so (unter Berücksichtigung meiner Kritik), aber laßt deshalb die anderen Modellbahnbereiche nicht ins Hintertreffen gelangen, denn ohne die ist die beste Elektronik witzlos!

Michael Geigenfeind, München

MIBA 9/94, Test

Gelungen: Arnolds 01 150

Ich bin mit Ulf Mahrts Ausführungen im Technik-Teil seines Testberichtes nicht in allen Teilen einer Meinung. Es beginnt schon mit dem ersten Satz, daß die Lok mit einem an sich ungewöhnlichen, aber bei Arnold öfter angewandten Antriebskonzept versehen sei. Meiner Meinung nach sollten bei Dampfloks gerade in Baugröße N auf jeden Fall die Kuppelachsen – wie beim Vorbild – angetrieben werden. Reicht der Platz für den Motor in der Lokomotive nicht aus, sollte er im Tender eingebaut werden. Ein ungewöhnliches Antriebskonzept ist dies sicher nicht; einige Beispiele wären die Baureihen 36 (Arnold), 03.10, 44 (Roco), 57 (Hobbytrain). Werden die Räder des Tenders angetrieben, wird die Masse der Lok nicht genutzt, und der Tender muß überschwer mit Gußmasse konstruiert werden. Daß das Antriebskonzept der 01 150 teurer als ein reiner Tenderantrieb ist, liegt auf der Hand; aber den Mehrpreis bezahle ich gerne.

Zustimmen muß ich Ulf Mahrt zu seiner Kritik der überhöhten Maximalgeschwindigkeit mit umgerechnet ca. 265 km/h. Mein Vorschlag an die Hersteller: Die Höchstgeschwindigkeit sollte nur so weit gegenüber dem

Vorbild überhöht sein, daß nach Austausch des Herstellermotors durch einen Glockenankermotor (Faulhaber) die richtige Geschwindigkeit erreicht wird.

Michael Schmitt, Pirmasens

Zu negativ dargestellt

Zum Testbericht „Null-Eins hoch Enn“ in Heft 9/94, Seite 33-35, stellen wir fest, daß der Berichtersteller, Herr Ulf Mahrt, unsere Technik und unser Antriebskonzept aus unserer Sicht zu negativ und sachlich falsch dargestellt hat.

Zu 1) Von „echter“ bzw. „unechter“ Kurzkupplung zu reden ist sachlich nicht richtig. Tatsache ist, daß die Tenderdeichsel in einer Kulisse geführt ist und damit ein Kurzkupplungseffekt erzielt wird.

Zu 2) Es ist etwas vermessen, noch zierlichere Lampen zu fordern, zumal unsere auf der Pufferbohle befindlichen Lampen einzeln eingesetzt und beleuchtet sind.

Zu 3) Geschwärzte Radschleifer sind wegen des wesentlich höheren Übergangswiderstandes technisch nicht vertretbar. Das wichtigste Ziel ist eine störungsfreie Stromübertragung.

Zu 4) Im Rahmen der Konstruktionsarbeiten für die 01.5 wurde die Einbaumöglichkeit einer Schwungmasse nochmals überprüft, mit dem Ergebnis, daß nicht einmal für eine „Alibi-Schwungmasse“ der nötige Raum vorhanden ist.

Zu 5) Im Normfall ist das Fahrgeräusch unserer BR 01 weder unangenehm noch schnarrend. Wir können uns allerdings vorstellen, daß nach diversen Demontage- und Montageversuchen durch Laienhände die Antriebseinheit nicht mehr dem Auslieferungszustand entspricht, was sich natürlich auch auf Fahreigenschaften und Fahrgeräusch auswirkt. Zugeben: das Geräusch eines Elektroantriebs paßt nicht zu einer Dampflok! – aber eine echte Dampfmaschine wird auch bis heute nicht von Fachjournalisten gefordert.

Zu 6) Herr Mahrt stellt auf Seite 34, Spalte II, fest, daß das Laufdrehgestell ähnlich einer Kurzkupplungskulisse angelenkt ist.

Die Normkupplung wird jedoch am Laufdrehgestell montiert – und Herr Mahrt behauptet, daß eine direkte Kurzkuppelmöglichkeit nicht vorgeesehen sei!

Zu 7) Daß ein Tenderantrieb einfacher in der Herstellung und auch preisgünstiger wäre, ist eine unbegründete und nicht haltbare Behauptung. Auch würden keine optischen Nachteile auftreten – behauptet Herr Mahrt – lobt aber an anderer Stelle die „echten“ Drehgestelle des Tenders, die bei einem Tenderantrieb nicht realisierbar wären.

Zu 8) Es ist immer wieder verblüffend, zu erfahren, daß Modellbahnexperten es zulassen, wenn die Lokomotive vom Tender geschoben wird – verglichen mit dem Vorbild ist das eine haarsträubende Technik.

Zu 9) Auch ohne Faulhaberantrieb und Trix-Tender denken wir, eine perfekte Arnold-Lok anbieten zu können. Wer Veredelungen auf die Spitze treiben will und wem die Kosten egal sind, der kann sicher jedes Modell noch „ausstaffieren“.

*Sonja Weigelt, K. Arnold GmbH + Co,
Nürnberg*

MIBA 10/94, Runter vom hohen Roß

Alle normal verrückt

Die in dem Leserbrief „Runter vom hohen Roß“ angeführten Kritikpunkte sind mir vollkommen unverständlich; Herr Neuhaus hätte sich vielleicht erst einmal überlegen sollen, was für Konsequenzen sein Brief hätte, wenn die MIBA „nur“ für den normalen „Durchschnittsmodellbahner“ produziert würde. (Wer ist das überhaupt – ich kenne sehr viele Modellbahner, keinen würde ich als Durchschnitt bezeichnen, aber alle als normal verrückt.)

Warum soll eigentlich für eine Hobbyzeitschrift dasselbe gelten wie für die Sensationspresse – Niveaulosigkeit, schlecht recherchierte Artikel, immer wieder alter Wein in neuen Schläuchen. Eine Fachzeitschrift – und nichts anderes ist die MIBA – z.B. aus dem Bereich Bergbau oder Bau kann auch nicht überleben ohne niveauvolle Beiträge.

Was soll eigentlich schlecht sein an „elitären“ Artikeln – oft nur der Neid, daß man nicht auch zur „Elite“ dazugehört? Als ich vor über 30 Jahren die ersten MIBA-Hefte von meinem Vater lesen durfte, fand ich eine Anlage à la John Allens Gorre & Daphetid immer besser als eine der damals landläufigen Anlagen mit den unförmigen Gleiskörpern und primitivster Land-

schaft. Und wenn es auch Jahre brauchte, bis ich nietenzählerisch, landschaftsperfekt, digitalfreakig und fahrzeugselbstbaumäßig einen für mich – und nur das zählt – einigermaßen befriedigenden Stand erreichte, habe ich dies u.a. nur niveaувollen Artikeln zu verdanken.

Zu dem Punkt Weinert-Bausätze kann ich nur sagen: weiter so. Ich finde es ganz angenehm, die Schwierigkeiten bei dem Bausatz vorher gezeigt zu bekommen, bevor ich das Geld in eines von Weinerts ausgezeichneten Modellen investiere.

Auch ich bin zwar kein Elektronikfreak, aber Schaltungen haben sehr wohl was in einer Modellbahnzeitschrift zu suchen, der Model Railroader hat sogar eine feste Rubrik hierzu eingerichtet.

Die Bemerkung, vom hohen Roß herunterzukommen, sollte man m.E. in der Redaktion so verstehen: den Steigbügel halten, daß andere auch auf das Roß raufkommen, und dann zu zeigen, wie man reitet. Und Toleranz zu üben, denen gegenüber, die es nicht so gut schaffen, oben zu bleiben. Und im übrigen: das Gejammer mit dem normalen Geldbeutel kotzt mich geradezu an – ich bin z.Zt. arbeitslos und kann mir dann eben nichts Neues kaufen, muß (noch) mehr selbst bauen und eben ein bescheideneres Thema zum Vorbild wählen als den Anhalter Bahnhof!

In dem Sinne – weiter so.

*Dipl.-Ing. Klaus Weibezahn,
Clausthal-Zellerfeld*

MIBA 10/94, Thema Start

Ergänzung

Damit das „bißchen Theorie“, wie es im Titel des Artikels auf Seite 62 heißt, wirklich für die angepeilten „Frischlinge“ unter den Lesern verständlich wird, bedarf es einer Richtigerstellung bzw. Ergänzung.

Zum Aufbau eines Glockenankermotors heißt es dort: „Um die Wände dieser Glocke herum ist nun ein Permanentmotor angeordnet, so daß die Glocke innerhalb des Permanentmagneten ungehindert rotieren kann.“ Schaut man auf die nebenstehende Grafik, so kommt man eher zu dem Schluß, daß sich der Permanentmagnet innerhalb der Glocke befindet bzw. diese demnach außerhalb des Magneten rotiert.



MIBA-Modellbahnpraxis 12 von Werner Kraus beschreibt übrigens weit mehr als die Wirkung des Glockenankermotors.

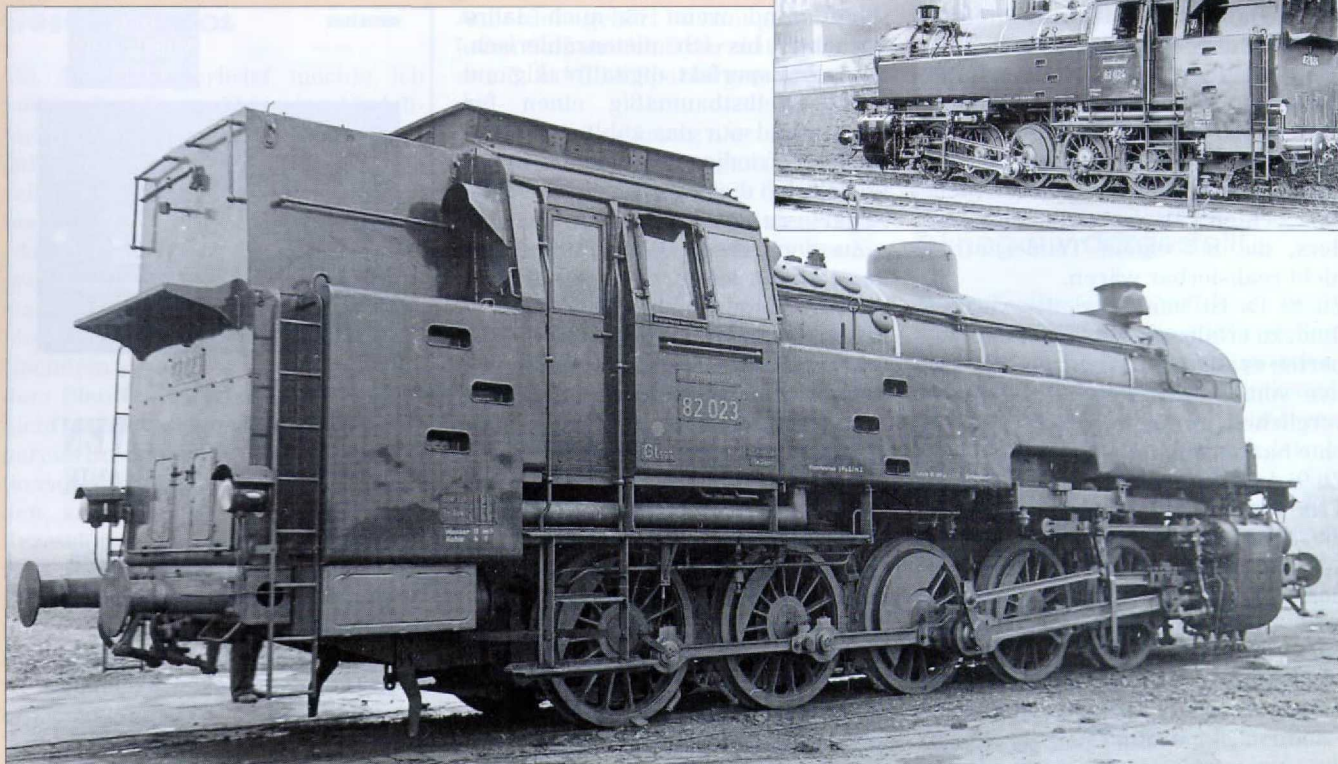
So, wie das Prinzip dargestellt ist, rotiert allerdings sehr wenig, weil ein ganz entscheidender Bestandteil des Magnetkreises, nämlich der Eisenrückschluß, unerwähnt blieb. Beim Faulhaberantrieb besteht er aus dem Gehäusemantel, eine sehr platzsparende Lösung also. Wer das richtig erklärt bekommt, weiß dann auch, wo die Glocke rotiert, nämlich in dem ringförmigen Luftspalt zwischen Permanentmagnet und GehäusezylinderInnenwand.

In der Broschüre „MIBA Modellbahnpraxis 12“ wird das Prinzip des Glockenankermotors übrigens recht anschaulich beschrieben.

Richard Grebler, Vaterstetten

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Im Sinne einer möglichst weitgehenden 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



Nachdem sich schon DRG und DR mit einem Ersatz für die diversen 94er, insbesondere der preuß. T 16.1, beschäftigt hatten – eine Realisierung des Vorhabens unterblieb aufgrund des Zeitgeschehens zunächst –, war die „BR 94 neu“ auch von Anfang an Bestandteil des Dampflok-Neubauprogramms der DB gewesen. Die Höchstgeschwindigkeit der alten Länderbahn-E-Kuppler von 40-60 km/h reichte nicht mehr aus, außerdem wollte der Betriebsdienst – schon damals – eine Universalmaschine für Strecke und schweren Vershub haben. Aufgrund der Versuchserfahrungen der DR sollte die BR 94 neu mittels Beuginot-Lenkgestellen als E-Kuppler ohne Laufachsen sowohl streckentauglich als auch kurvengängig gemacht werden.

Die Entwicklung der Baureihe hat unter einem enormen Zeitdruck stattgefunden. So lagen zwischen dem Einreichen erster Entwürfe von Esslingen, Henschel, Krauss-Maffei und Krupp im Mai 1949 und dem Baubeginn Anfang 1950 nur wenige Monate. Aufträge für den Bau der BR 82, wie sie jetzt genannt wurde, erhielten die Firmen Krupp, Henschel und Esslingen. Krauss-Maffei hingegen wurde mit der Fertigung der BR 65 beauftragt. Die erste Maschine der BR 82 und damit die erste Neubaudampflok der DB wurde von Henschel am

Schnell bestellt und früh abgestellt

Die Neubau-Dampflok der BR 82

Die Baureihe 82 gehörte mit 41 Exemplaren eigentlich nicht zu den zahlenmäßig „kleinen“ Baureihen. Um so verwunderlicher ist es daher zunächst, daß die Geschichte der 82 – außer bei Insidern – kaum bekannt ist.

13. September 1950 mit der 82 023 übergeben. Die restlichen Maschinen der ersten Serie (82 001-037) wurden bis Dezember 1951 ausgeliefert, die Loks der zweiten Serie (82 038-041) kamen 1955 von Esslingen.

Konstruktive Merkmale

Bei der Baureihe 82 kamen erstmals die neuen Baugrundsätze für Dampflokomotiven zur Anwendung, d.h. in erster Linie weitgehende Schweißung von Kessel, Rahmen und Aufbauten, aber im Gegensatz zu den Baureihen 23 und 65 keine Verbrennungskammer. Das Führerhaus der ersten Lieferserie erhielt einen Lüftungsaufsatz mit seitlich öffnenden

Lüftungsclappen, die Führerhaustüren standen senkrecht. Bei der zweiten Serie war das Dach durchgehend rund ausgeführt, die Belüftung war weiter zur Mitte versetzt. Außerdem war ein Dachfenster eingebaut.

Die Führerhaustüren waren geneigt und schlossen bündig mit den Außenwänden ab; im Innern des Führerhauses war dadurch wesentlich mehr Platz vorhanden. Die vorderen Lampen saßen zunächst bei allen Maschinen unter dem Umlauf, die hinteren Lampen in der Nische des Kohle- und Wasserkastens hinter den seitlich angesetzten Tenderleitern. Obwohl für die 82 von Anfang an ein Mischvorwärmer vorgesehen war, lieferte Krupp seine ersten zehn Ma-