

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Februar 1999

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

Top-Neuheit von Brawa
V 160 unter der Lupe
Fleischmann, Roco, Trix
ICE 2 im Vergleich
Modellbahn-Anlage
Thüringer Wald in TT



Bemo-Neuheit im Test
RegioShuttle



Nur die nicht Eingeweihten unterliegen dem Irrtum, der Unterzeichner sei mit seinen Feiertagswünschen wohl hinter den Zug gesprungen und ein paar Wochen zu spä dran. Alle regelmäßigen MIBA-Leser und Hobby-Aktivisten wissen hingegen seit langem, daß das Modellbahnerjahr zwar ähnlich wie das Kirchenjahr organisiert ist, jedoch – in Gegensatz zu diesem – zwei Höhepunkte hat, denen unser überschaubares Biotop aus Herstellern und Händlern, Modellbahner-

deren Ankündigung und Erscheinen aus den unterschiedlichsten Gründen mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt wird.

In mehrfacher Hinsicht eine mutige Entscheidung traf Bemo mit dem RegioShuttle, handelt es sich doch nicht nur um das erste selbstentwickelte Modell nach Regelspurvorbild des bisherigen Schmalspurspezialisten, sondern mit einem modernen Nahverkehrs-Triebwagen auch um Fahrzeug, von dem die Marktstrategen anderer Großserienhersteller offenbar lieber die Finger ließen. Für die moderne Bahn schlechthin steht der ICE 2, und wie die 101 ist offenbar auch er ein Brot-und-Butter-Modell, das kein Hersteller in seinem Programm missen möchte. Folge: Die Modellbahner haben die Qual der Wahl zwischen zwei Modellen für das Mittelleiter-Wechselstrom-System (von Märklin und Roco) und zwischen drei Ausführungen (von Fleischmann, Roco und Trix) für das Zweileiter-Gleichstrom-System – letztere im Test ab Seite 78.

Im Brennpunkt des Interesses steht auch Brawa. Ausführung und Erfolg der E 95 setzen Maßstäbe für weitere Vorhaben, und nicht nur wir haben die Latte bei der aktuellen V 160 hoch gelegt. Und schließlich harren alle N-Bahner gespannt der Minitrix-58: Unter der Regie von Märklin will man ein Signal für diese Baugröße setzen und stattet das Modell mit Antriebstechnik aus, die sonst eine Domäne von Motorisierungsspezialisten ist.

Frohes Fest – für uns Modellbahner sind diese Tage fast wie Weihnachten. Wir können es gar nicht erwarten, all die schönen Schachteln auszupacken und die Schätze, die darin verborgen sind, ihrer wahren Bestimmung zu übergeben. Viel Zeit, das Kribbeln und die Spannung abzubauen, bleibt nicht, denn schon bald hebt das Fest der Ankündigung, die Nürnberger Spielwarenmesse, an; bekanntermaßen ist ja die Vorfremde auf das, was kommt, beinahe genauso schön, wie das Auspacken selbst. Freuen Sie sich also auf das MIBA-Messeheft – schon in vier Wochen ist es soweit.

Thomas Hilge

Frohes Fest

und Fachpresse in immer wiederkehrenden Zyklen entgegenfiebert: jenem der Ankündigung und jenem der Erfüllung.

Nur mit den Geheimnissen der Produkt- und Verkaufsplanung kann indessen das erklärt werden, was inzwischen fast schon Ritualcharakter hat und nur auf den ersten Blick unlogisch erscheint: Der Zeitpunkt der Ankündigung, die Nürnberger Spielwarenmesse, folgt unmittelbar auf die Zeit der Erfüllung, nämlich auf die Auslieferung der im Vorjahr angekündigten Neuheiten. Zwischen diesen beiden, von hohen Erwartungen geprägten Terminen befinden wir uns mit dieser MIBA-Ausgabe – sie erscheint, modellbahnliturgisch betrachtet, gewissermaßen zwischen den Jahren. Viele von Ihnen haben die Spannungen und Erschütterungen der Erfüllungszeit kurz vor und kurz nach Weihnachten schon verdaut und halten ihr Wunschmodell in den Händen. Andere werden abwarten, was unsere Tests ergeben, bevor sie der einen oder anderen Neuheit die Betriebserlaubnis auf ihrer Anlage erteilen.

Die MIBA-Testcrew jedenfalls steht in dieser Zeit unerschütterlich unter Spannung, um Maße und Meßwerte der Topneuheiten zu ermitteln und deren Optik und Technik zu bewerten. Auf den folgenden Seiten stehen alleine vier Modelle auf dem Prüfstand,

Moderne Nahverkehrs-Triebwagen haben Hochkonjunktur – aber nur beim Vorbild. Als erster Großserienhersteller wagt sich nun die bislang als Schmalspurspezialist auftretende Firma Bemo aus der Deckung und präsentiert ein gelungenes H0-Modell des RegioShuttle von ADtranz. Titelbild von Martin Knaden



Original EDITION '98 MICRO-METAKIT®

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle HO 1:87



Bay. S 2/5 Vauclain, Baldwin
4 Bayerische Versionen
1 Gruppenverwaltung Bayern
1 Reichsbahn-Version
Ab Oktober 1998!



Bay. S 2/5 Vauclain, Baldwin
Ursprungsversion 1900, Schwarz/Weißrot
Linieret Ab Oktober 1998!



Österreichische Reihe 269/197, DRG 97³

2 KkSt.B. Versionen
1 BBÖ. Version
1 DRG. Version
1 ÖBB. Version
Ab März 1999!



Vollständig nachgebildete Vierzylinder-Triebwerke

DRG BR 02
4 Reichsbahn-Versionen
Supermodell
Ab November 1998!



BAY. G4/5H. DRG. BR. 56⁴⁻¹¹, 6 Versionen, Ab Februar 1999!

MICRO-METAKIT
Prospektsatz 1998/99
KOSTENLOS ANFORDERN

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

78 Drei verschiedene HO-Modelle des bei Anhängern der Moderne beliebten ICE-Triebzuges haben wir im Test gegeneinander antreten lassen. Das Ergebnis unserer Testreihe von Bernd Zöllner wird Sie sicher interessieren!
Foto: gp

94 Mit einem speziell für den Roco-Kran entwickelten Selectrix-Decoder wurden die interessanten Einsatzmöglichkeiten dieses Modells auch für Selectrix-Freunde nutzbar gemacht.
Foto: gp



12 Brandaktuell ist die neue 216 von Brawa, die Bernd Zöllner für die MIBA-Leser getestet hat. Das Modell – hier noch ein Vormuster – kommt in mehreren Ausführungen in den Handel.
Foto: MK





MIBA-SCHWERPUNKT
Baugröße TT

Mit TT in den Thüringer Wald	56
Rokal und Zeuke in den 60er Jahren	64
Eine Baeseler-Weiche für TT	68
Eine Mecklenburgerin in TT	72
Aufgefaltete Donnerbüchse	74

VORBILD

Gestaltung für Generationen	10
Regio-Shuttle in 1:1	16
Ein Einzelstück für das Gepäck	22

MIBA-TEST

Ein Diesel macht Dampf (216)	12
Regio-Shuttle in 1:87	18
Dreifaches Lottchen (ICE)	78
BR 58 von Minitrix	96
Modern und universell (145, N)	99

MODELLBAHN-PRAXIS

Kammereck im Bayernland	24
Kleine Bohrer, feine Sägen	30
Die Mecklenheimer Glaswerke (9)	32

MODELLBAU

Magic Scorpi (0e-Wettbewerb)	36
Pappeln in Hettörp	38

MODELLBAHN-ANLAGE

Kleine Geburtstags-Anlage (H0)	42
Mit TT in den Thüringer Wald	56

MENSCHEN UND MODELLE

Die große Schau der kleinen Bahnen	89
------------------------------------	----

BRANCHE INTERN

Das Stahltier (VT 18.16)	77
--------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Digitale Mehrzugsteuerungen (2)	90
---------------------------------	----

NEUHEIT

Kranen wie beim Vorbild	94
1a Bubikopf	100

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Bücher/Video	46
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	48
Kleinanzeigen	50
Neuheiten	102
Impressum · Vorschau	118



32 Die „Mecklenheimer Glaswerke“ werden allmählich komplett ...
Foto: Ludwig Fehr

24 Die u.a. aus der MIBA bekannte Blockstelle Kammereck baute R.K. Casanova leicht verändert in H0-Größe nach und verlegte sie in bayerische Gefilde.
Foto: R.K. Casanova



Akteure ausgelastet?

Bei meinem monatlichen MIBA-Studium sind mir natürlich nicht die Fortsetzungs-Berichte über die prominenten nordhessischen Freunde der „Vogelsberger Westbahn“ und die entsprechenden Leserbriefe zu diesem Thema entgangen. Nebenher habe ich all die vielen Beschreibungen und Kommentare monatelang zur Kenntnis genommen, da ich persönlich thematisch eigentlich mehr zur vorbildgerechten betriebsintensiven Bundesbahn der Epoche 4a neige.

Da ich nun in Heft 12/98 auf Seite 82 den kompletten Gleisplan in sicherlich landschaftlich gehobener Atmosphäre mit nachgezählten 8 Weichen im sichtbaren Anlagenteil übersehen kann (in Köln war die Anlage vor Ort auch zu bewundern), frage ich mich wirklich, ob so viele „Modellbahn-Stars“ als Akteure mit ihrer zugegebenen top ausgestatteten Kleinst-Anlage tatsächlich modellbahnmäßig ausgelastet und nicht doch „Hefte-lang“ mit ihren Problemen „überschätzt“ worden sind.

Ich jedenfalls, mit der Planung meiner Modellbahn-Anlage im Maßstab 1:160, die im sichtbaren Betriebsbereich etwa 50 Weicheneinheiten aufweist, fühle mich mit deren Schaltungs- und Handlingsproblemen inklusive mehrerer Schattenbahnhöfe mit meinen Modellbahn-Sorgen im Vergleich hierzu fast schon „ziemlich alleine gelassen“.

Kurz und gut: Meiner persönlichen Meinung nach kann man sicher so ein Thema über Monate aufbauen, so daß es aufgrund einer zeitgerechten Auf-

machung im Spiegel der Leserschaft gut ankommt. Doch bei so vielem Aufwand: Wo bleiben in letzter Zeit in der MIBA die Eisenbahner, die vorbildgerecht auf ihrer Anlage einen betriebsintensiven Eisenbahnbetrieb abwickeln möchten, anstatt „alle drei Stunden“ einen Schienenbus über einleisige Strecken zu schicken?

Wolfgang Lahmann, Stolberg

MIBA 1/99, Ausstellung Köln

Einfach begeistert

Am 19.11.1998 war ich mit mehreren Gesinnungsfreunden auf der Modellbahnausstellung in Köln. Wir vom flachen Lande sind immer beeindruckt von der Vielzahl der Anbieter, die in der Modellbahnbranche tätig sind. Gerade die kleinen Firmen und ihre Produkte sind es, die uns in ihren Bann ziehen. Sieht man deren Artikel doch selten in den hiesigen Fachgeschäften. Auch diesmal war es wieder so. Wir wußten gar nicht, wie wir unsere knapp bemessene Aufenthaltszeit am besten nutzen sollten. Das Salz in der Messesuppe sind aber jedesmal die schönen Anlagen der Clubs, Einzelkämpfer und nicht zuletzt der Modellbahnzeitschriften.

Zunächst hielt uns eine Nachbildung der Rügenschens Kleinbahn, mit echtem Trajektverkehrs lange auf und „fraß“ einen erheblichen Teil unseres Zeitbudgets. Dann aber kam der absolute Höhepunkt, ja ich glaube sogar, daß es sich um ein Kunstwerk handelt! Die Anlage der „Comedian Hanullists“. Wie gebannt standen wir lange an die-

sem Produkt von echten Könnern. Immer wieder zog es uns dorthin. Von allen Seiten wurden die tollen Perspektiven betrachtet. Etwas mehr Fahrbetrieb wäre gut gewesen, aber das Personal der Bahnstrecke wurde zu oft in Gespräche verwickelt, mußte Fragen beantworten. Wir waren begeistert und betrachten diese Anlage als einen, wenn nicht den Höhepunkt unseres Messebesuches. Was modellbahnmäßig machbar ist, wurde hier auf eindrucksvolle Weise demonstriert. Vielen Dank.

Hans-Joachim Geisler, Wilhelmshaven

Westbahn-Preisrätsel

Die richtige Antwort auf unsere Preisfrage in der 11. Folge lautete „Masselbett“

Gewinner des M+D-Wagensets mit Masselbett-Ladegut ist Peter Stockum, Fürth
Herzlichen Glückwunsch!

MIBA 11/98, CIWL-Klage

Rechtsschutzversicherung?

Haben die Herren der Firma CIWL nicht andere Möglichkeiten, die Firma konkurrenzfähig zu halten, als auf diese Art und Weise? Oder wollen sie nun auch in das Modellbahngeschäft umsteigen? Ich werde demnächst bei

einigen Rechtsschutzversicherungen nachfragen, ob sie evtl. die Preiserfiguren versichern, falls diese unerlaubt in den CIWL-Modellpersonenwagen „erwischt“ werden. Es wäre besser, die Führungsspitze des CIWL-Managements würde sich freuen, daß wenigstens ihr Name auf der Modellbahn bekannt bleibt, wenn er schon auf den großen Wagen selten beachtet wird.

Hans Ebel, Duisburg

MIBA 12/98, Güterwagen für Europa

Längst überfällig

Der Artikel von Thomas Becker war schon längst überfällig, denn betrachtet sich man einmal die Güterzüge, die auf den meisten Modellbahnanlagen fahren, so bestehen diese fast ausnahmslos aus deutschen Wagen (dafür ist aber leider häufig von Epoche III bis IV alles vertreten, was schön aussieht).

Allerdings haben sich in dem Artikel leider einige Fehler und Ungenauigkeiten eingeschlichen. So gab es z.B. 11 Verbandsbauarten (es fehlt der O11), die Kds 56 durften durch Sondervereinbarungen durchaus im Ausland verkehren, KKt 57, KKt 61, KKt 62, KKt 70 waren RIV-fähig und auf dem Höhepunkt der Epoche III (1955-1965) durften nahezu alle noch vorhandenen Verbandsbauartwagen sehr wohl international eingesetzt werden. Der Omm 46 entspricht, da er auf alten Untergestellen aufgebaut wurde, nicht genau den UIC-Abmessungen, hingegen stimmen diese beim Omm 53 und Omm 55.

Schließlich handelt es sich bei der Abbildung der beiden roten Eanos-Wagen nicht um Eanos 052, sondern um Eanos-x 055 (Eanos 052 haben keine Feststellbremsen; obendrein gibt es nur einen roten Versuchswagen).

Stefan Carstens, Quickborn

Rückgebauter Rolldachwagen

Bei dem auf Seite 103 unten abgebildeten Wagen handelt es sich keinesfalls um einen offenen Güterwagen der UIC-Gattung „E“.

In der Hauptgattung „E“ sind bereits gewisse Grundeigenschaften „verankert“ (die nochmals in der sogenannten Gattungskennzahl 5.-8. Stelle der Wagennummer festgehalten sind), welche der abgebildete Wagen nicht hat. Dazu gehört die Tatsache, daß alle

Zweiachser im „Europ“-Park stirnseitig über bewegliche Klappen mit Hilfe entsprechender Kippanlagen zu entladen sein müssen. Die französische Staatsbahn SNCF verfügte in der Epoche 3 bis 4 über Rolldachwagen mit zwei Achsen, wie die belgische (SNCB/NMBS) und die italienische (FS) auch. Vermutlich wegen ständig steigender Transporte auf der Schiene und des daraus resultierenden Hochbedarfes an solchen Wagen sind diese Wagen heute verschwunden. Die SNCF-Leute entfernten die in einem stabilen Obergurt laufenden Rolldächer und stützten den Aufbewahrungskasten dafür zurück. Die Reste davon sind in der erwähnten Abbildung in Form überdimensionierter Griffstangen gerade noch zu erkennen. Unter der Lupe findet man auch sechs ovale Öffnungen, durch die man das frühere Rolldach schmieren konnte. So entstand nun ein Wagen, der zweifellos in die Hauptgattung „E“ gehört. Weil aber der Wagen nicht stirnkippar ist, erhielt er das Nebenzeichen „o“ (bedeutet in Verbindung mit „E“ nicht stirnkippar). Und 100 km/h konnte der Wagen sowieso laufen („s“).

Wir haben es also mit einem Wagen zu tun, mit dem man nichts anderes anzufangen wußte, als ihn als „Eos“ in den „Europ“-Park einzubringen und ihn hauptsächlich im harten Schrottverkehr „aufzubreuchen“.

Helmut Stransky, Landau/Pfalz

Substantielle Korrekturen

Daß der Kds 56 aufgrund zweiseitiger Vereinbarungen ins Ausland darf, hat keiner bestritten, aber er hat eben nicht das RIV-Zeichen, das Roco ihm teilweise verpaßt hat. Substantiell ist die Korrektur zum Eanos.

Interessant ist die Erklärung zum französischen E-Wagen. Das Problem ist zum einen, daß die französischen E-Wagen in der Literatur viel schlechter dokumentiert sind als die G-Wagen. Zum anderen habe ich nur Fotos von verschiedenen Zeiten und Orten mit genau diesem Typ, aber nie einen „normalen“ ohne Obergurt, wie ihn die Modellbahnindustrie herausgebracht hat. Also ist fraglich, ob die SNCF den ursprünglich vorhandenen Typ I jemals durch den zweitürigen Typ II ersetzt hat. Als Rolldachwagen kann er ein UIC-St-Wagen gewesen sein – ist er das noch als zurückgebauter offener?

Thomas Becker, Bremen

MIBA 1/99, Starkes Stück

Nachteile für Spielbahner?

Märklin hat jetzt die V 188 ausgeliefert. Da ich das Zweileiter-Gleichstrom-System benutze, war ich natürlich auf das entsprechende Trix-Modell gespannt. Leider lassen sich aber an dem Märklin-Modell schon einige Kritikpunkte festmachen, die mich wohl von dem Kauf des entsprechenden Trix-Modells abhalten werden.

1: der Preis: DM 479,-

2: die Detaillierung: Fenstereinsätze, die vom Aussehen her jeder Beschreibung spotten

3: das Modell hat zwar eine Kinematik zwischen den Lokhälften, der Abstand ist aber mit ca. 1 cm zu groß (damit soll wahrscheinlich auch noch der kleinste Märklin-Radius sicher befahren werden)

4: der typische Märklin-Antrieb mit seinen bekannten Nachteilen wurde eingebaut, d.h. akzeptable Fahreigenschaften sind wohl nur mit einem Digital-Decoder mit lastabhängiger Regelung zu erzielen.

So kann ich feststellen, daß vom Preis her die Zielgruppe bei den Sammlern und den Besitzern einer hochwertigen Anlage zu suchen ist, von den oben erwähnten Nachteilen wohl mehr der Spielbahner angesprochen wird. Fazit: Mal wieder ein zu teures Modell mit für den Preis zu großen Mängeln im Sortiment.

Ralf Wittkamp (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: Martin Knaden

Was wäre, wenn ...? Wenn der Traktionswechsel bis heute nicht eingesetzt hätte? Vielleicht wären dann die Dampflokomotiven der BR 10, jene neukonstruierten Schnellzugloks der Deutschen Bundesbahn, die inzwischen fast überall die Einheitsloks der Reihe 01 abgelöst hätten, noch heute zahlreich (!) im Dienst. Der Anstrich – Sie wissen schon: dieser poppige – hätte vielleicht auch vor den „Schwarzen Schwänen“ nicht haltgemacht. Aber können Sie sich „Blaue Schwäne“ vorstellen?

Martin Krüger jedenfalls konnte und stellte uns das umlackierte Märklin-Z-Modell zur Verfügung. Elegant sieht's ja schon aus, jedenfalls an der 10. Aber deswegen der Epoche 3 untreu werden?

Nie!



Die Baureihe 216 – Urahn der 216-Familie

Gestaltung für Generationen

Selten war das Design einer einzelnen Maschinengattung so prägend für eine ganze Generation von Lokomotiven wie die V 160/216-Gestaltung für die Nachfolgebauarten. Bernd Beck stellt diese wichtige Diesellok-Baureihe vor.



In klassisch-purpurroter Lackierung präsentiert sich die Museumsmaschine 216 221. Lediglich die Anschriften am Rahmen der in Gießen beheimateten Lok deuten auf den jetzigen Eigentümer, die DB Cargo, hin.

Fast wie damals. An der Front der 216 221 verraten aber die Zutaten der Moderne – UIC-Steckdose, zusätzlicher Handgriff und Bremsschläuche in unterschiedlicher Höhe – die Epoche 5.

Die Deutsche Bundesbahn plante in den fünfziger Jahren, ihren umfangreichen Dampflokkpark durch Diesellokomotiven abzulösen. Für leichten Hauptstrecken- und Nebenbahndienst wurde eine einmotorige Lokomotive mit 1600 PS Leistung konzipiert. Der damaligen Praxis entsprechend erhielt diese Lok die Baureihenbezeichnung V 160.

Bei dieser Bezeichnung blieb es, obwohl schon die Vorserienloks die inzwischen entwickelten Motoren mit 1900 PS (1400 kW) erhalten hatten. Ursprünglich sollte die geplante Lokomotive nur einen außermittigen Führerstand erhalten, ähnlich den Baureihen V 80 und V 100.

Durch zusätzliche Ausrüstungen und die stärkere Motorleistung wurden die gebauten Loks für den Nebenbahndienst zu schwer. Hierzu wurde die mit den stärkeren Motoren (1000 kW/1350 PS) ausgerüstete V 100/213 verwendet. Die einmotorigen V 160 und deren spätere Varianten übernahmen – mit immer stärkeren Motoren ausgerüstet – die Dienste, die anfangs noch der zweimotorigen V 200 zugeordnet waren.

Die ersten neun Vorserienloks der Baureihe V 160 wurden von Krupp und Henschel zwischen 1960 und 1962 gebaut. Sie erhielten rundliche Vorbauten im typischen Design der fünfziger Jahre. Dies verhalf ihnen rasch zu dem Spitznamen „Lollo“, nach der damals sehr populären italienischen