

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

128
Seiten
Modellbahn pur

März 1998 · B 8784 · 50. Jahrg.
DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 15 000 · hfl 15,- · lfr 270,-
<http://www.miba.de>

50
Jahre MIBA

1948-1998



MIBA-
Schwerpunkt

Richtig rangieren

Anlagenvorschlag mit Zahnradbahn

St. Andreasberg West

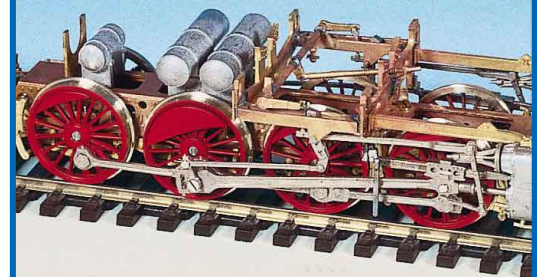
Elektrotechnik für jedermann

Magnetsensoren

Individueller Gebäude-Modellbau

Stellwerk „Altenahr“

41 351 von Weinert **S. 30**
Kleinserie vom Feinsten



Auf ein neues ... Wenn diese Zeilen geschrieben werden, steht die Spielwarenmesse unmittelbar bevor. „Da wollen wir doch jetzt noch nicht dran denken“, kommt gerade hinter mir der Einwurf von jw. Recht hat er, denn auf Hektik dieser Tage sollte man sich besser schon einige Zeit vorher seelisch vorbereiten. Im Grunde bleibt ohnehin nichts anderes übrig, als sich einfach überraschen zu lassen – auch

Ens luure, wat esu kütt!*

wenn die sogenannten „großen“ Überraschungen wie bereits in den letzten Jahren wohl nicht zu erwarten sind. Oder liegt es einfach daran, daß man als hauptberuflicher Modellbahn-Redakteur bereits fast schon wieder zu viel gesehen hat und einen buchstäblich auch nichts mehr vom Hocker reißt? Vielen normalen Modellbahnern dürfte es durchaus ähnlich gehen, denn eine gewisse Sättigung läßt sich der ganzen Branche zweifellos nicht absprechen.

Aber schließlich besteht unser Hobby glücklicherweise nicht einfach nur im gedankenlosen Konsumieren vorgefertigter Industrieprodukte. Spaß machen soll es ja letztlich auch noch, und dazu gehört vor allem die Freude am Spielen und an kreativer Tätigkeit, sprich Basteln und Gestalten. Model railroading is fun, wie unsere amerikanischen Kollegen zu Recht sagen.

Außerdem, lassen sich beispielsweise so schöne Modelle wie etwa die BR 91 von Fleischmann oder Brawas E 95 einfach so „konsumieren“? Wenn

man's wörtlich aus dem Lateinischen übersetzt, heißt es nichts anderes als „verbrauchen“ (und auch „verschwenden“!). In diesem Sinne verbrauchen läßt sich eine Modell-Lok eigentlich nur sehr schlecht: Essen kann man sie nicht, und der Verschleiß hält sich normalerweise auch in Grenzen.

Etwas anders sieht es schon beim Bau einer Anlage aus, denn dort wird in der Regel eine ganze Menge Material wie Holz, Gips, Leim, Gleise, Schotter und vieles mehr verbraucht und – aus eigener Erfahrung – so manches Mal wohl auch verschwendet (hat sich im Zeitalter der korrekten Mülltrennung schon einmal jemand Gedanken über die fachgerechte Entsorgung einer Modellbahnanlage gemacht?).

Was nun das Spielen angeht, so gibt es fast keine Grenzen: Auf den wenigen Gleisen von Bertold Langers Kleinanlage „Müllem“, die im neuen MIBA-Spezial 35 mit einer Oberleitung versehen wird, läßt sich ebenso ein abwechslungsreicher und vorbildgetreuer Eisenbahnbetrieb nachspielen wie auf Bruno Kaisers raumfüllender Großanlage (siehe ab Seite 78). Sollte es dabei gelegentlich nicht immer ganz so den Vorschriften nach zugehen wie beim großen Vorbild, braucht das glücklicherweise auch nicht zu stören; unsere kleine Bahn hat eben ihre eigenen Regeln. Wen das jetzt stört, kann ja weggucken oder es einfach anders machen – im Zweifelsfall berichten wir auch darüber.

Lutz Kuhl

Güterverkehr im Bahnhof Ettenheim. Das Titelbild von Bruno Kaiser zeigt, warum es beim Schwerpunkt-Thema dieser MIBA geht: Richtig rangieren. Martin Knaden hat sich dagegen dem neuen Bausatz der BR 41 von Weinert gewidmet.



* Rheinisches Äquivalent zu „Schau'n mer mal!“

SHOP

97/98

11000 Bilder

200 Hersteller

noch informativer

Der aktuelle neue interaktive Marktführer

2. Auflage



DM/sFr **29,95**
Best.-Nr. 84116

Die 2. Auflage des interaktiven Marktführer zeigt Ihnen die Welt der Modelleisenbahn mit über 11.000 Bildern von 200 Herstellern, inklusive der Neuheiten der Spielwaren-Messe 1997. Wir zeigen Ihnen, unterteilt in einzelne Rubriken, Loks, Waggons, Gebäude und Gelände, Autos, Software, und redaktionelle Berichte zum Thema Modelleisenbahn.

Systemanforderungen: PC 80486, 8 MB RAM, VGA Karte, Festplatte, Maus, CD-ROM Laufwerk, Windows 3.1 oder 95,

Erhältlich bei Ihrem
Fachhändler.

Oder direkt beim MIBA Verlag
mit der Bestellkarte im Heft,
per Fax 0911-519 65 40 oder
per E-mail service@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

62 Beim Bau diverser Probeanlagen sammelte der Erbauer dieser Segmentanlage, Jens Lindloff, viele Erfahrungen. Davon und vom Bau der drei trapezförmigen Anlagensegmente, die zusammen den im leichten Bogen verlegten Bahnhof mit drei Durchgangsgleisen ergeben, berichtet der Erbauer in einem achtseitigen Beitrag. Für den Besucher ergibt sich immer ein geschlossenes Zugbild, da er das Anlagenteilstück mit dem Bahnhof von der Innenseite des Gleisbogens aus betrachtet. *Foto: Jens Lindloff*



18 Ein schönes Stellwerksgebäude hat sich Thomas Mauer nach einem Vorbild an der Ahrtalbahn ausgesucht. Sein Bericht schildert ausführlich den Bau des Modells in H0-Größe. *Foto: Thomas Mauer*

30 Die 41 mit Altbaukessel, sozusagen einen Klassiker unter den Einheitslokomotiven, bietet Weibert als Komplettbausatz an; Martin Knaden baute das H0-Modell und gibt Hinweise, die dem Interessenten die Montage erleichtern. *Foto: MK*





MIBA-SCHWERPUNKT
Richtig rangieren

Rangierdienst von A-Z	72
Bahnfracht für Ettenheim	78
Kuppeln – digital und ferngesteuert	83
Rangieralltag	84
Gute Manieren beim Rangieren	90

VORBILD + MODELL

St. Andreasberg in klein	10
Rot verschönert Grün	102

MODELLBAU

Ein Stellwerk für die Ahrtalbahn	18
Super-Uerdinger in H0	26

NEUHEIT

Neue Neubaulok	24
Meister-Mikado (Weinert 41)	30

50 JAHRE MIBA

Schienophilie schon in der Wiege	35
Die MIBA im März	36
Projekt Vogelsberger Westbahn (3): Zungenspiele auf Zement	38
Arnaldo Pocher – Künstler aus Turin	44
Die Egger-Bahn – Schmalspur in 1:87	46
WeWaWs witzige Werbetitel	48

MENSCHEN UND MODELLE

Kohle und Wasser, Ruß und Rekorde	60
--------------------------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Durchgangsbahnhof am Innenbogen	62
------------------------------------	----

MIBA TEST

Metamorphose (Busch PC-Rail)	92
Selectrix Control-Handy	96
Dreimal Ludmilla	104

ELEKTROTECHNIK

Meldung per Magnetsensor	94
--------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

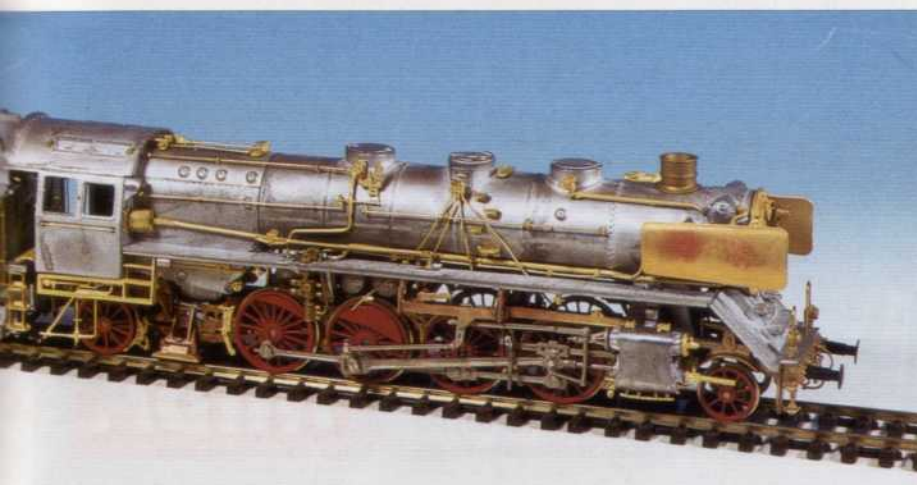
Modellbau mit Magic Train (4) Güterwagen – leicht gesupert	98
---	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Buchtips	50
Kleinanzeigen	52
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	58
Neuheiten	114
Impressum · Vorschau	126



26 Das Roco-Modell des Uerdinger Schienenbusses ist an sich schon gut detailliert. Daß es noch besser geht, beweist Michael R. Gauß anhand seines Umbaus, der den 798 666-4 (Prototyp für die für Einmann-Betrieb vorgesehene Baureihe 796) zum Vorbild nimmt – mit allen Details einschließlich der Türbedienungsknöpfe! *Foto: Michael R. Gauß*



Preisunterschiede

Heute erhielt ich das Dezember-Heft. Die Leserbriefe über die Preisunterschiede fand ich interessant. Als Bemo-Modellbahner habe ich Probleme hier in Calgary/Canada.

Der einzige Hobby-Laden, der Bemo-Artikel führt, verlangt das Doppelte, was ich normalerweise bei meinen Besuchen in Deutschland bezahle. Die BoBo III der RhB kostet hier \$ 550,-, das sind DM 681,30; der neue Bemo-Katalog \$ 26,50, also DM 32,80; das ist mir zuviel. Seit über zwei Jahren kaufe ich meine Sachen per Fax von Lok 14 in München. Natürlich warte ich, bis mehrere Sachen zusammenkommen, dadurch werden die Postgebühren niedriger. Abrechnung erfolgt per Masterkarte, alles ohne Schwierigkeiten, dazu spare ich auch noch die Mehrwertsteuer. Nun suche ich nur noch ein Geschäft, wo ich Faller, Vollmer und andere Zubehörhersteller-Artikel kaufen kann. Per Internet und der CD „Der interaktive Marktführer“ bleibe ich auf dem laufenden und gut informiert.

Herbert Stangl, Calgary/Canada

MIBA 12/97, Test Trix V 140

Fahrdynamik spürbar

Ihre doch recht deutliche Kritik am Auslaufverhalten der Trix V 140 hat mich doch etwas überrascht. Zwar lassen sich die Probleme beim automatischen Blockstellenbetrieb nicht leug-

nen, doch verfügen praktisch alle aus neuerer Fertigung stammenden Modelle nach nordamerikanischem Vorbild über ein ähnliches Auslaufverhalten. Die V 140 ist das erste europäische Großserienmodell nach der Roco V 200, bei dem die Schwungmasse beim Fahren dynamisch spürbar wird und nicht nur zur Kaschierung der Stromabnahmeprobleme dient. Beim Versuch, alles zu normieren und an den Erfordernissen einer durchschnittlichen Clubanlage zu orientieren, laufen wir letztendlich Gefahr, jeden Versuch einer Weiterentwicklung des Hobbys (bei der Spurkranzhöhe ist uns das ja bereits für alle Ewigkeit gelungen) zu unterbinden. Auch die Einführung der Kurzkupplung oder maßstäblicher Schnellzugwagen ist bekanntlich nicht ganz reibungslos verlaufen.

Willibald Unger, Wien

MIBA 12/97, Abgespeckt und aufgerüstet

Spannungen und Verwerfungen

Den auf S. 96 geschilderten Umbau habe ich schon vor vielen Jahren vorgenommen und seitdem viele Wagen in ähnlicher Weise behandelt. Ich kann nur sagen: Durch Schaden wird man klug! In meinem Beitrag über Postwagen (Heft 6/97) habe ich bereits darauf hingewiesen, daß beim Verkleben von Polystyrol unterschiedlicher Stärke im Laufe der Zeit starke Spannungen und damit nicht korrigierbare Verwerfungen entstehen. Besonders der Fleischmann-Kunststoff reagiert empfindlich. Deshalb sollte man Spanten aus hochkant aufgeklebten Streifen (min. 1 mm

stark) als Eck-, Längs- oder Querversteifungen einkleben, wo immer es sinnvoll erscheint. Um die „Durchsicht“ zu wahren, kann das auch glasklares Material (z.B. aus Fleischmann-Wagenverpackungen) sein.

Da das Flachdach des Packwagens mit 0,5-mm-Polystyrol ohne weitere Versteifung ganzflächig unterklebt wurde, ist bereits abzusehen, daß es in ein paar Jahren eingesunken sein wird – wie der Dachfirst einer alten Feldscheune – und die Seitenwände sich dadurch spreizen werden. Auch an eine Versteifung entlang der Klebestelle der Stirnwände sollte man denken. Dieser Hinweis gilt selbstverständlich für alle entsprechenden Um- oder Selbstbauten bei Verwendung von Polystyrol.

Gerhard Krauth, Mainz

MIBA 12/97, Strom-Abnehmer

Dem harten Betriebseinsatz gewachsen

Der Ansicht von Herrn Stein, daß filigrane Modellbahn-Pantographen nicht praxistauglich seien, kann ich leider nicht zustimmen. Auf der zusammen mit meinen Brüdern betriebenen HO-Modellbahnanlage verkehren über 30 Elloks mit den Roco-Pantographen der „neuen Generation“, darunter allein sieben Roco-Modelle der SBB-/BLS-Baureihe Re 460/465 mit ihren schmalen, der SBB-Norm entsprechenden

Schleifstücken. Alle meistern die mit deutschem „Zick-Zack“ verlegte Sommerfeldt-Oberleitung ohne Probleme, trotz enger Radien und teilweise recht laienhafter Fahrtdrahtverlegung. Roco hat gezeigt, daß man vorbildgerechte, filigrane Modell-Pantographen fertigen kann, die dem harten Betriebseinsatz auf Modellbahnanlagen sehr wohl gewachsen sind!

Michael Glees, Mainz

MIBA 1/98, Vogelsberger Westbahn

Auch ohne Gerstensaft

Die Reihe „Projekt Vogelsberger Westbahn“ ist sicher ein interessanter Bericht, genauso wie über andere Anlagen auch. Auch den Humor dieses Berichts will ich nicht abstreiten. Ist es dennoch nötig, unser Hobby derart in Verbindung mit alkoholischen Getränken zu bringen? Das erste Bild, der erste Eindruck: Hoch die Tassen! Auf den folgenden Bildern sind fast alle Etiketten werbewirksam in die Kamera gedreht. Auf 9 von 13 Bildern werden unter anderem Bierflaschen oder -gläser gezeigt. Auch wenn man das Ganze nicht so ernst nimmt, entsteht der Eindruck, daß Modellbahnbau automatisch mit dem Genuß von Bier einhergeht. Ich glaube nicht, daß dies unserem Hobby förderlich ist. Sicher kann man auch jede Menge Spaß beim Modellbahnbau und beim anschließenden Fahrbetrieb haben, ohne daß eine Flasche Gerstensaft dazugehören muß. In diesem Sinne wünsche ich mir die MIBA weiterhin so wie sie ist.

Ingo Kroneberger, Vettweiß

Acht herrliche Chaoten

Herzlichen Glückwunsch zu Heft 1/98. Alle modellbahnorientierten Artikel in diesem Heft verdienen großes Lob. Selten war eine Zeitschrift von der Themenauswahl in letzter Zeit so interessant gemacht wie diese MIBA-Ausgabe. Einen Beitrag möchte ich aber doch als den Knaller herausstellen – nämlich die Geschichte um acht Freunde und eine Anlage: das Projekt Vogelsberger Westbahn. Wer immer auch „mm“ sein mag, sein Schreibstil verdient höchste Achtung und ist es allein schon wert, den Fortgang der Arbeiten an dieser Anlage zu verfolgen.

Anhand der Bilder läßt sich der Text, einmal gelesen, gut wieder ins Gedächtnis zurückrufen. Vor allem wurden auch die geistigen Vorarbeiten zu einem Projekt und ihre Auswirkungen auf den menschlichen Organismus (erhöhtes Verlangen nach Bier und Nikotin) mal bildlich dargestellt. Mein Kompliment! Zwar kann ich mich im Moment nicht des Eindruckes erwehren, daß sich hier acht herrlich menschliche Chaoten gefunden haben. Doch ich nehme an, daß die MIBA ihre Lesergemeinde in der nächsten Folge eines besseren belehren wird, wenn es irgendwann um den Gebrauch von Rohstoffen und Werkzeugen gehen wird. Hoffen wir, daß alles ohne ernsthafte Verletzungen abgeht, und daß sich alle ihren Humor bei der Sache erhalten.

Anerkennung verdient jedoch nicht nur „mm“, sondern auch das Projekt an sich. Endlich baut mal jemand in aller Öffentlichkeit eine Nebenbahn. Ohne Schnellzüge und ohne große Lokomotiven. Man übt sich in Bescheidenheit, was den Umfang der Gleisanlagen betrifft, und fordert aufgrund des gewählten Themas seine handwerklichen Fähigkeiten zu Höchstleistungen heraus. Bravo!

Jörg List, Stuttgart

MIBA 6/97, Privatanschluß

Puff in Coburg

In Heft 6/97, S. 27, umschreibt mm einen Gleisanschluß in Coburg, dem man allerlei Privatwagen bis hin zu „Dr. Klöbners Gummiwaren“ zustellen kann. Einen Aüm, der ab und zu neue Mitarbeiterinnen bringt, hat er diskret verschwiegen. Sollen die Damen etwa zu Fuß vom Coburger Bahnhof in die Rodacher Straße gehen?

Ihrer sehr diskreten Darstellung will ich gerne eine etwas deftigere hinzufügen: Bei einem Steinkohlebergwerk im Ruhrgebiet rief der Verkaufsleiter in das Büro seiner Verkäufer: „Der Puff in Coburg hat die letzte Lieferung beanstandet. Da muß einer hinfahren und eine Probe holen.“ Unter den Kollegen im Verkauf brach ein Gerangel aus, wer denn nun zum Puff nach Coburg fahren durfte. Die Enttäuschung des Auserwählten war groß, als er in Coburg in der Rodacher Straße die Brennstoffhandlung Carl Puff antraf.

Übrigens: Der Name Puff kommt in Coburg öfter vor, und Goethes Charlotte hieß mit dem Familiennamen auch Puff.

Die ganze zweite Jahreshälfte habe ich vergebens danach Ausschau gehalten, daß Sie Ihren Lesern mitteilen, was es mit dem Anschluß „Puff“, der im Kilometer 0,9 vom Streckengleis Coburg-Rodach abzweigt, wirklich auf sich hat. Ich habe mich sehr darüber gefreut, daß Sie den Anschluß Puff entdeckt und daraus eine so schöne Geschichte gemacht haben, die man noch weiter ausspinnen kann.

Dr. Gundobert Künzel, Wesel

Neuheiten

Wer hat passende Radsätze?

Da beglückt uns die Firma Klein schon seit einiger Zeit mit ständig wachsenden Serien von Wagen des USTC bzw. der DB-Bauarten ..09 und ..49. Als Wagen amerikanischen Ursprungs liefern diese auf Radsätzen mit dem US-Standarddurchmesser von 3“, d.h. 838 mm, oder umgerechnet für den Maßstab 1:87 rund 9,65 mm.

Leider verwendet Klein nicht im Durchmesser passende Radsätze. Und wer sich an RP 25 Radsätze herantraut, steht auch nicht besser da. Es gibt zwar genug im Durchmesser passende Radsätze aus den USA (wie gesagt, 3“ ist dort eine gängige Größe), aber leider alle auf der dortigen „Standardachse“ mit 26 mm Länge. Wer weiß Abhilfe, um doch noch an in Durchmesser und Achslänge passende Radsätze, möglichst mit RP-25-Profil, zu gelangen?

Michael Schleifer (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

Neulich auf unserem Diorama:

„Hey, was willst du denn hier auf meinem Gleis? Was sucht so ein verstaubter Hobel auf meinem superdetaillierten Diorama?“ –

„Ich kann nichts dafür, der Fotograf wollte es so. Außerdem bin ich kein alter ‚Hobel‘; ich bin eine Messe-Neuheit!“ –

„Ach was ... !?!“ –

„Na ja, ist halt schon eine Weile her. Ich war früher ein Modell, das den Kindern unter dem Weihnachtsbaum eine Freude gemacht hat und auf dem Schienenkreis seine Runden zog.“ –

„So ein Blödsinn! Immer nur im Kreis fahren!“ –

„Ja, das war damals eben so. Da hat man die Schienen einfach nur auf dem Fußboden zusammengesteckt, und los ging's.“ –

„Also so was hats bei mir nur einmal gegeben: da hat mich der MIBA-Tester stundenlang ‚warm‘ laufen lassen! Echt öde. Und dann hat er mich noch vermessen und alle Details begutachtet.“ –

„Du meine Güte! Details waren uns damals völlig egal. Hauptsache, wir sind gefahren, statt meistens in der Vitrine zu stehen.“ –

„Ich stehe nicht meistens in der Vitrine.“ – „Tust du doch!“ –

„Tu ich nicht!“ – „Doch!!“ – „Nein!!!“ – „Doch!!!!“ –

In diesem Moment mischt sich der Fahrdienstleiter ein:

„Hört ihr wohl auf zu streiten!“ Und noch im Weggehen murmelt er vor sich hin: „Sprechende Loks – das wäre ja noch schöner ...“



Fleischmanns Bahn, das präg dir ein, gibt ...

St. Andreasberg in klein!

Nachgerade ein Bilderbuch-Vorbild für eine landschaftlich und betrieblich reizvolle Modellbahn ist St. Andreasberg im Harz, vorgestellt von Michael Meinhold.

Fleischmann-Bahn, das präg dir ein/ ist die Bundesbahn in klein!“ – reimte der Nürnberger Modellbahn-Hersteller in der Epoche 3. Und in der Tat: Gleisanlagen und Betrieb der damaligen Bundesbahnstrecke Scharzfeld–St. Andreasberg West lassen sich mit der heutigen Fleischmann-Bahn nahezu authentisch nachbilden, und mit ein wenig augenzwinkernder Großzügigkeit ist auch die Modell-Darstellung der einst von hier zum Stadtbahnhof führenden Zahnradbahn kein

Problem. Einst – denn bereits 1959 wurde die weithin bekannte Bergbahn stillgelegt. Vier Jahre zuvor hatte sie Horst Lehne, ein unermüdlicher Kämpfer für ihren Erhalt, in den „Hamburger Blättern“ geschildert:

„Am 19.7.1913 wurde die normalspurige Zahnradbahn, die den heutigen Bundesbahnhof an der Silberhütte (St. Andreasberg West, 434 m) mit der Bergstadt verbindet, eröffnet. Die Bahn wurde mit einem Aufwand von über 850.000 Mark zum teilweisen Ausgleich für die durch die Schließung des Bergbaues (Gruben: 1.4.1910, Silberhütte: 1912) entstandene Notlage der Bevölkerung geschaffen, um den landschaftlich schönen Ort des Oberharzes für Erholungsreisende bequemer zugänglich zu machen. Sie hat Anschluß an die am 15.10.1884 eröffnete Bahn Scharzfeld–St. Andreasberg/Silberhütte.

Der wohlmeinende Volksmund hat

sie ‚Mariechen‘ getauft, da die Lokomotive kurz vor Erreichen der Bergstation pfeift, was unschwer als ‚Mariiechen!‘ gedeutet werden kann.

Die 1,7 km lange Strecke führt, kurz nach dem Talbahnhof bereits steil ansteigend, teils auf hohem Bahndamm und teils bis zu 36 m tief in den Felsen eingesprengt, durch malerische Fichtenbestände mit einer durchschnittlichen Steigung von 1:8 als ‚schönste und aussichtsreichste‘ Bahn Norddeutschlands über die Station Schwalbenherd zum 171 m höher gelegenen Stadtbahnhof (605 m). Außer für den Personenverkehr, der besonders im Winter stärker hervortritt, dient die Bahn vor allem dem Güterverkehr. Im Sommer 1955 fuhr durchschnittlich ein Güterzug (ein 20-t-Wagen) pro Tag, 1953 wurden 5464 t befördert. Die fahrplanmäßige Reisezeit der Personenzüge beträgt zur Zeit durchschnittlich 13 Minuten 43 Sekunden.“