

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



Trix
V140
im Test
S. 18

Dezember 1997

B 8784 · 49. Jahrg.

DM/sFr 11,20 · S 85,- · Lit 15 000

<http://www.miba.de>

Modellbahn-Anlage

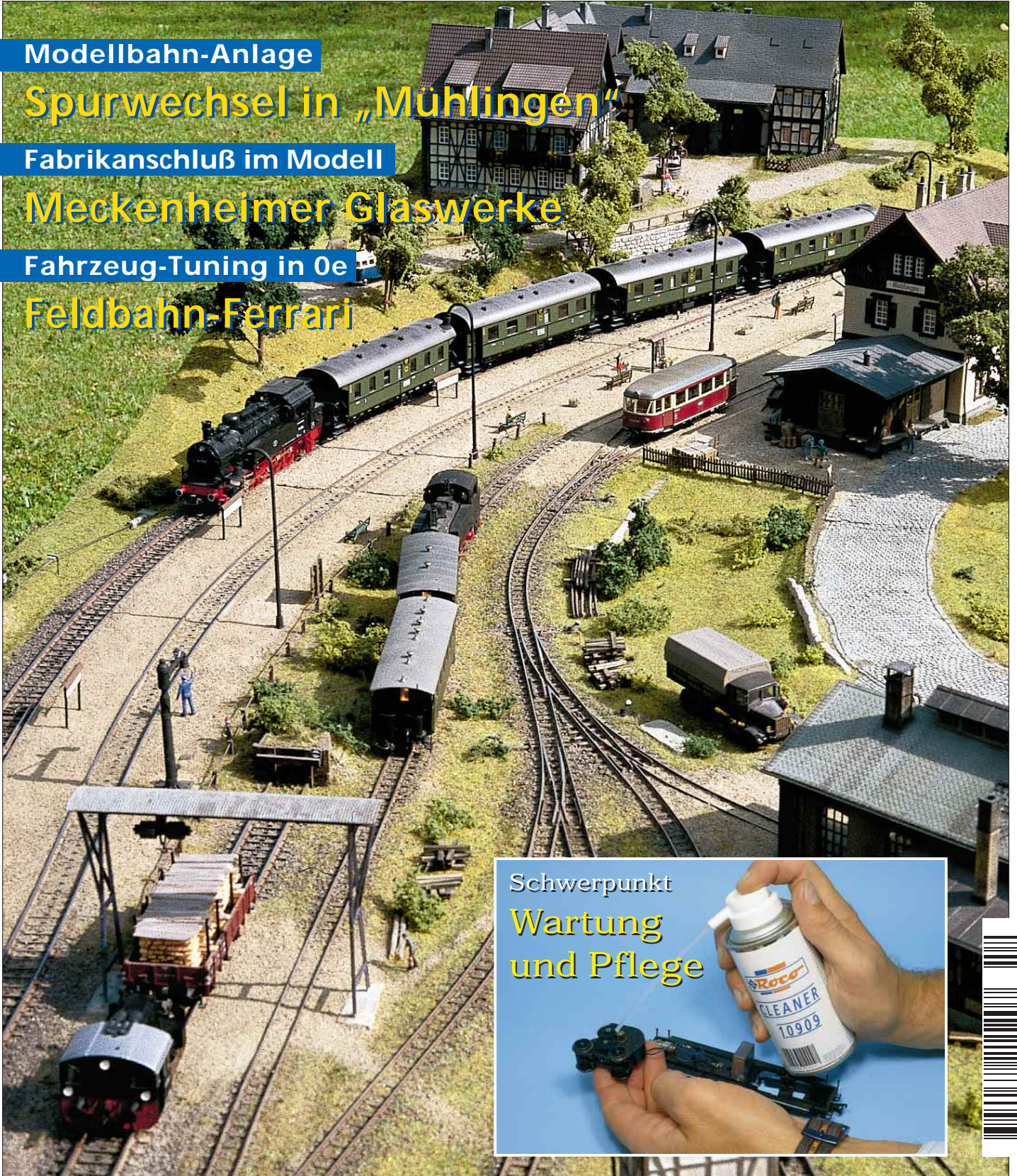
Spurwechsel in „Mühlingen“

Fabrikanschluß im Modell

Meckenheimer Glaswerke

Fahrzeug-Tuning in 0e

Feldbahn-Ferrari



Schwerpunkt
Wartung
und Pflege



4 394038 211207 12 >

Die Zeit vor Weihnachten ist in vielen Familien auch zugleich die Zeit, in der die alljährliche Feiertagsanlage wieder aufgebaut und möglicherweise erweitert wird. Bei jungen Familien hängt der schöne Brauch natürlich mit dem hoffnungsvollen Nachwuchs zusammen. Es soll aber

benötigen auch seine Triebfahrzeuge wenigstens hin und wieder ein paar Tropfen Öl.

Nicht zuletzt deshalb heißt unser MIBA-Schwerpunktthema für diesen Monat „Wartung und Pflege“. Die alten Hasen, bei denen auch in dieser Beziehung alles zum besten steht, müssen sich diesmal nicht unbedingt angesprochen fühlen. Alle anderen aber, die vielleicht bisher nicht so viele Erfahrungen sammeln konnten, werden für unsere Tips und guten Ratschläge im Rahmen des Heftschwerpunkts sicher Verwendung haben.

Aus der Praxis, für die Praxis

auch Familien geben, bei denen sich der Aufbau der Weihnachtsanlage auch noch über das Flüggewerden der Kinder hinaus erhalten hat.

Wie dem auch sei, gerade eine solche, nur zeitweise in Betrieb befindliche Anlage und ihr rollendes Material muß auf jeden Fall funktionieren! Wer hat schon Lust, die Hälfte der Zeit, in der die Anlage überhaupt steht, den immer wieder stotternden und den Dienst versagenden Lokomotiven „auf die Sprünge“ zu helfen? Und wer möchte schon immer und immer wieder den klemmenden Weichenmechanismus richten?

Und wer es nun, Glückspilz der er ist, gar zu einer stationär aufgebauten Anlage gebracht hat? Hat er nicht spätestens nach einer längeren Betriebspause genau die gleichen Probleme mit Staub und Fusseln? Und schließlich

Nicht weniger als vier Beiträge beschäftigen sich mit diesem (auch) vorweihnachtlichen Thema, wie man für flüssigen Modellbahnbetrieb und damit für ungetrübten Modellbahnspaß sorgen kann. Einer davon, das sei besonders hervorgehoben, wurde sogar speziell für die Anhänger der N-Spur geschrieben!

Aus der Praxis – für die Praxis: seit nunmehr fast 50 Jahren bemüht sich die MIBA, praxisorientierte und nach Möglichkeit auch bereits erprobte Bauanleitungen, Beschreibungen oder Schaltungen zu veröffentlichen. Saubere Gleise, einwandfreie Stromabnahme, gute Rolleigenschaften – die MIBA-Redaktion wünscht Ihnen, liebe Leser, einen störungsfreien Betrieb, und das nicht nur in der Weihnachts- und Vorweihnachtszeit!

Joachim Wegener

Zweispurig fahren kann man auf dem modular aufgebauten Bahnhofsteilstück in H0-Größe (Titelfoto: Markus Dümmler), das den ländlichen Charakter einer solchen Anschlußstation sehr gut wiedergibt. Das eingeklinkte Bild unten stammt von Thomas Mauer und weist auf unser Schwerpunktthema „Wartung und Pflege“ hin. Ganz oben ein kleines Konterfei unseres Testkandidaten V 140 (Foto: lk).



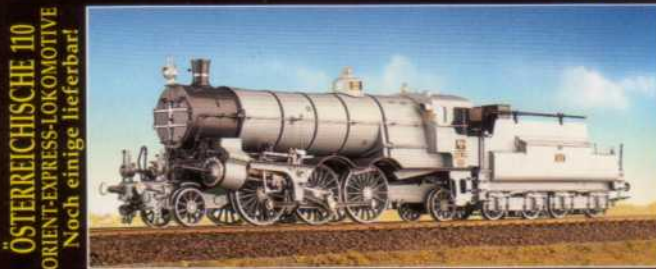
/Original METAKIT®
MICRO-EDITION '97

..... H0 BAY. B XI ZWILLING, BR 367 JETZT IN AUSLIEFERUNG! NUR NOCH WENIGE BR 43 LIEFERBAR!

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle H0 1:87



BAY. B XI ZWILLING, DRG BR 36
 3 bayerische Versionen
 2 Reichsbahn-Versionen
 Sofort lieferbar!



ÖSTERREICHISCHE 110
 ORIENT-EXPRESS-LOKOMOTIVE
 Noch einige lieferbar!



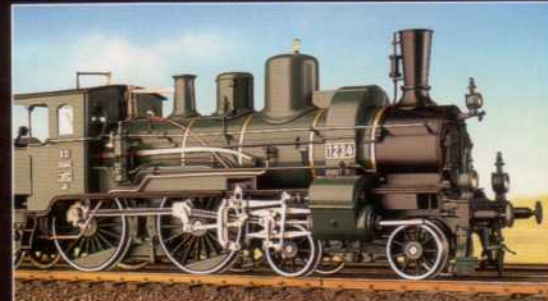
DB BR 05 001 & 05 002 "WELTREKORD-LOKOMOTIVE"

DB BR 05 001 & 05 002
 2 Bundesbahn-Versionen
 Ab Ende 1997 lieferbar!



PRÄZISIONSAUSFÜHRUNG, ANTRIEB IN DER LOKOMOTIVE!

DRG DB BR 05 003
 1 Reichsbahn-Kohlenstaubversion
 2 Reichsbahn-
 1 Bundesbahn-Version



SUPERDETAIL BAY. B XI ZWILLINGSVERSION!

MICRO-Prospektsatz 1997/98
 kostenlos anfordern

Internet Websites! <http://www.micro-metakit.com>.

/Original
MICRO-METAKIT®
 /Messingmodelle in Museumsqualität
 POSTFACH 1141, D-84004 LANDSHUT/BAYERN

☎ 0 87 84 / 7 42 · FAX 0 87 84 / 6 74
 MICRO-AUSSTELLUNGSRAUM/SHOWROOM MÜNCHEN-FREIMANN
 Rappoltsteinerstraße 13 · D-80939 München-Freimann
 ☎ 0 89 / 3 23 48 86 · FAX 0 89 / 3 23 49 85
 Freitag 14:00–20:00 Uhr u. Samstag 10:00–16:00 Uhr

82 Um die Landschaftsgestaltung auf der „Talegg-Gürgaletsch-Bahn“, einer Schweizer Privatbahn auf Märklin-Basis, geht es im zweiten Teil unseres Anlagenberichts. Entsprechend dem alpenländischen Vorbild erwartet den Betrachter eine spektakuläre Bergwelt. Foto: Daniel Wietlisbach

108 Den Selbstbau eines VT 66.9 in H0 aus dem Günther-Bausatz beschreiben wir in diesem Artikel. Der markante Vertreter der frühen DRG-Triebwagen erinnert ein wenig an den „Rübezahl“ – allerdings mit Benzolantrieb. Foto: MK



58 Recht beachtliche Ausmaße hat der Fabrikkomplex, dessen Entstehung als H0-Modell wir im Beitrag über die „Meckener Glaswerke“ verfolgen können. Ludwig Fehr beschreibt zunächst den Bau des Fabrikationsgebäudes und des zugehörigen Heizhauses. Foto: Ludwig Fehr



91 Feldbahn – ein Thema, das mächtig „im Kommen“ ist! Im Maßstab 1:45 lädt Fleischmanns Magic Train geradezu zum Umbauen und Experimentieren ein. Uwe Stehr zeigt, was man aus den 0e-Fahrzeugen von Fleischmann machen kann. *Foto: Stephan Rieche*



MIBA-SCHWERPUNKT Wartung und Pflege

Lokmodelle im AW	32
Warten Sie nur ...	38
Laufeigenschaften verbessern	42
Erfolgreiche Kontaktpflege	46

MODELLBAHN-ANLAGE

Spurwechsel in Mühlingen	10
Talegg-Gürgaletsch-Bahn (2)	82
Neubeginn in Z	100

VORBILD

Diesel-Dino der DB (V 140)	16
Wiener Tramway	104

MIBA-TEST

Einzelgängerin in Rot (V 140)	18
-------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Hp3 zur Reichsbahnzeit	22
Klappbare Grundplatte	25
Modellbau mit Magic Train (1): Boxenstopp für Feldbahn-Ferrari	91

VORBILD + MODELL

Fahrzeuge der Rittnerbahn	52
---------------------------	----

MODELLBAU

Die Meckenheimer Glaswerke (1)	58
Abgespeckt und aufgerüstet	96
Preußisch sparsam	106
Rübezahls Benzol-Verwandter	108

BRANCHE INTERN

20 Jahre Uhlenbrock	72
---------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Bücher/Videos	27
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	55
Kleinanzeigen	74
Neuheiten	112
Impressum · Vorschau	126

Strom-Abnehmer

Die Ausführungen des Herrn Dax kann ich nur in vollem Umfang bestätigen! Seit ca. 3 Jahren baue ich an meiner neuen H0-Anlage (Roco-Gleismaterial), ca. 5 x 4 m. Die Haupt- und eine Nebenstrecke sind mit Sommerfeldt-Oberleitung ausgestattet. Dazu gehört u.a. ein Hauptbahnhof mit 2 Durchgangs- und 6 Ausweichgleisen.

Mein MC-Verkäufer gab mir den guten Rat, mit allen E-Loks ausgiebige Probefahrten zu unternehmen. Dabei blieben ca. 10 Stromabnehmer „auf der Strecke“. Und das bei wirklich excellenter Fahrdrachtverlegung! Sie sind zwar sehr filigran anzusehen, aber für die realistische Modellbahnpraxis – d.h. als Stromabnehmer – kaum zu verwenden.

Daher mein dringlicher Hinweis an die Hersteller: Modellgerecht ja, aber bitte auch in der Praxis verwendbar!
Manfred Stein, Berlin

MIBA 10/97, Spurkränze

Sauber verlegtes Gleis

Die 10er MIBA ist da, endlich! Wie jeden Monat kann ich es kaum erwarten, drin zu blättern. Als erstes nehme ich mir die Leserbriefe vor. Es ist doch immer wieder erstaunlich, wie fest so manche Meinungen in den Köpfen meiner Hobbykollegen verankert sind. Normalerweise nehme ich das meiste schmunzelnd zur Kenntnis. Heute jedoch bin ich fast zum Schreiben

gezwungen. Ich selbst habe mich „H0 pur“ verschrieben. Das heißt eine maßstäbliche Radbreite von 1,6 mm und eine Spurkranzhöhe von 0,32 mm. Daß solche Räder ein sauber verlegtes Gleis verlangen, versteht sich von selbst. Wer diese Genauigkeit nicht bringen kann, der hat m.E. auch Schwierigkeiten mit NEM, RP25 etc., denn die Gründe, die bei Pur-Rädern zu Entgleisungen führen, machen auch den NEM-Bahnern das Leben schwer. Die Zeit, in der Lokmodelle auf Blechgleisen von Schienenstoß zu Schienenstoß springen, sollte schon lange vorbei sein.

Oliver Suhl (E-Mail)

MIBA 10/97, Spurkränze

Sauber ausgerundet

Wesentlich für einen störungsfreien Betrieb ist eine saubere Ausrundung zwischen Lauffläche des Rades und Spurkranz einerseits und des Spurkranzscheitels andererseits. Diese konstruktiven Maßnahmen bewirken, daß der Spurkranz nicht auf den Schienenkopf aufsteigt und dadurch das Fahrzeug entgleisen läßt, sondern für eine sichere Führung im Gleis sorgt.

Was möglich ist, wenn die genannten Voraussetzungen beachtet werden, zeigen eindrucksvoll die Aktivitäten der Anhänger des britischen 2-mm-Maßstabes (1:152; die MIBA berichtete bereits mehrfach), deren Fahrzeuge mit einem maximal 0,5 mm hohen Spurkranz ausgerüstet sind, oder neuerdings auch die kleine Gruppe der H0-pur-Anhänger mit ihren 0,32-mm-Spurkränzen. Also kein Grund, bei ver-

nünftigen Rädern auf niedrigere Spurkränze jedenfalls bei solchen Fahrzeugen zu verzichten, die mit Blick auf den am Fahrbetrieb interessierten Modell- (und nicht den Spiel-) Bahner entwickelt worden sind.

Stefan Loebisch, Passau

MIBA 10/97, Veranstaltungen

Offen für alle Systeme

Vielen Dank für die positiven Sätze zum Trix-Express-Treffen in der Schweiz. Seit Jahren ist die MIBA die einzige Modellbahnzeitschrift, die das Express-System beachtet. Andere schweigen es tot oder verbreiten abwertende Beurteilungen. Allein die MIBA berichtet über alle Spurweiten und Systeme und favorisiert nicht schon beim Auspacken die Modelle zweier Hersteller.

Andreas Steinhoff, Essen

MIBA 10/97, Nur ein Bild

Von höherer Warte

Ich habe nur eine Frage: Was sitzt auf dem Container? Gemeint ist das kleine Etwas, welches auf der „Nur ein Bild“-Abbildung auf dem leicht lädierten MIBA-Container sitzt. Meine Frau und ich sind der Meinung, es ist ein Affe ...

(sorry, aber was anderes fiel uns wirklich nicht ein). Nur, wie kommt der dahin – und warum – und überhaupt – was macht er da? Mit freundlichen, gespannten und ansonsten recht amüsierten Grüßen

Marcus Füchtenschnieder, Flensburg

Aus der Zuschrift des Herrn Füchtenschnieder lesen wir 4 Fragen heraus:

- 1) Ist es ein Affe?
- 2) Wie kommt er auf den Container?
- 3) Warum?
- 4) Was macht er da?

Der Einfachheit halber wollen wir die Fragen in der vorgegebenen Reihenfolge beantworten:

- 1) Ja.
- 2) Der Fotograf setzte ihn dahin.
- 3) Ihm war danach (– dem Fotografen).
- 4) Er möchte – um mit Lorient zu sprechen – einfach da sitzen.

Ihre MIBA-Redaktion

MIBA 10/97, Euro

Preisunterschiede

Ich kann den Schilderungen des Herrn Rudolf Brenner nur voll inhaltlich zustimmen. Da ich als Wiener jedoch nicht die Möglichkeit des schnellen Einkaufs in Deutschland habe, kaufe ich nur noch bei deutschen Versandhändlern. Dort sind die Preise sehr günstig, und ich bin damit bisher immer gut gefahren. Bei entsprechendem Einkauf fallen die Versandkosten für die einzelnen Produkte auch geringer aus. Wenn sich die österreichischen Fachhändler nicht bald auf eine vernünftige Preispolitik einigen, werden sicher noch weitere diesen Weg einschlagen. Jetzt, wo wir in der EU sind, versteht keiner, warum es noch immer diese Preisunterschiede gibt.

Mario Binder, Wien

Kein Spur-1-Club im Kölner Raum

Wer hat Interesse?

Seit vielen Jahren ist zu beobachten, daß es im Kölner Raum einen Spur-1-Club (sog. Königsspur) nicht gibt. Die nächste Adresse ist der Hagen 1-Club mit seinem maßlich bescheidenen Clubraum im ca. 50 km entfernten

Dieringhausen. Ich frage mich, ob außer mir weitere Personen ein Interesse daran haben, in der Großstadt Köln einen „Spur-1-Club“ zu gründen und sog. Clubtreffen einzurichten?

Interessenten wenden sich bitte an:

Josef Mittler, Kalk-Mülheimer Str.

14, 51103 Köln-Kalk, Tel.:

0221/851007, Fax: 0221/851101.

MIBA 12/97, Leserbrief

Eisenbahnkräne

Der Bericht über die Eisenbahnkräne ist sehr interessant. Die Betrachtung der Modelle, die es gibt, ist auch aufschlußreich. Allerdings fehlen meiner Meinung nach in Baugröße H0 zwei Kräne. Es ist zum einen ein 75- bzw. 90-t-Dampfkran. Eine zeitgemäße Neuauflage des Fleischmannmodells (in maßstäblicher und detaillierter Ausführung) wäre sicher wünschenswert. Wenn sowieso neue Formen gebraucht werden, könnte man dies realisieren. Weitere zum Kran gehörige Wagen könnte man auch auflegen. Was aber völlig fehlt (in Baugröße H0 wie auch in N), ist ein moderner Dieseldampfkran. Ob man den 32-t-Kran, der auf Seite 40 abgebildet ist, oder den 75-t-Kran auf Seite 39 wählt, spielt eigentlich keine Rolle. Die Formen sind kompliziert. Während der Dampfkran mit Digitalantrieb wie auch antriebslos interessant wäre, müßte der moderne Kran nicht unbedingt einen Antrieb haben. Er könnte einem Güterzug beigelegt, auf einem Abstellgleis abgestellt oder auch selbst als „Zug“ auf einer Anlage zum Einsatz kommen.

Werner Sohn, Esslingen

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

*S*eltsames in Behrenfeld: Verwundert schaut Bw-Faktotum Heinz Sczibulski in die Höhe – pfeifend saust da ein merkwürdiges Objekt auf seiner Stelzenstrecke quer über die Behandlungsanlagen des Bw's ...

Nun, eine gewisse Eleganz läßt sich dem Transrapid 07, dessen unmotorisiertes Modell in der Baugröße H0 jetzt von Revell zu haben ist, bestimmt nicht absprechen. Ob es sich beim Vorbild auch wirklich um eine „Zukunftstechnologie“ handelt, erscheint uns aber sehr fraglich. Eher sieht das gute Stück doch nach einem technologischen Dinosaurier aus der Dampflokomotivezeit aus, dessen Realisierung derzeit von gewissen Politikern auf Biegen und Brechen wider besseres Wissen durchgepeitscht werden soll. Die grundlegenden Patente für das gute Stück stammen nämlich immerhin schon aus dem Jahr 1935. Seinerzeit lag es wohl außerhalb jeder Vorstellungskraft, daß auch ganz ganz normale Eisenbahnzüge Geschwindigkeiten von 400 km/h erreichen können, aber heute ...?



Bahnhof für Schmal- und Regelspur in Modulbauweise

Spurwechsel in Mühlingen

Nebenbahn und Schmalspurbahn als Thema für ein Anlagenteilstück wurde mit dem hier vorgestellten Bahnhof „Mühlingen“ hervorragend umgesetzt und gestaltet. Der Zweispurbahnhof mit Regelspur- und Schmalspurgleisen, auf dem der ganze Betrieb abläuft, ist auf vier Modulen untergebracht und benötigt weniger als 2,4 m² Fläche.



Der Bahnhof „Mühlingen“ ist mein drittes größeres Modellbahnprojekt. Die ersten beiden Anlagen waren fest im Raum eingebaut, und die Züge fuhren mehr oder weniger im Kreis.

In dieser Zeit lernte ich auf einer Modellbahnausstellung die Modellbahnfreunde „Glocke“ kennen, die eine große Modulanlage nach Fremo-Norm gebaut hatten. Mich faszinierte an dieser Anlage, daß der Zug wie im Original von Bahnhof zu Bahnhof fährt.

Darauf beschloß ich 1991, meine vorhandene Märklin-Anlage abzubauen und einen Sackbahnhof in Modultechnik zu erbauen.

Grundgedanken

Jetzt ergaben sich die ersten Probleme. Das komplette Rollmaterial, das ich besaß, war von Märklin, die Modulanlage der „Glocke“ war nach Fremo-Norm – und damit bekanntlich im Zweileiter-Gleichstromsystem – errichtet. Nach einigen Überlegungen entschloß ich mich dazu, im Bahnhof Märklin-K-