

4/86 APRIL . ISSN 0723-3841
38. Jahrgang DM/sFr 6,50
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

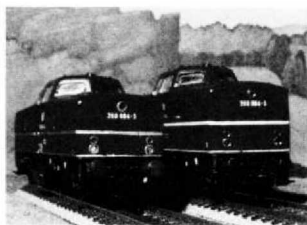
MIBA

Miniaturbahnen





Seite 52
Die MIBA als „Freundschafts-Stifter“; wie sich Gunther Dachselt und Karl Drexel gefunden haben, lesen Sie in „Durch die MIBA zur Modellbahner-Freundschaft“.



Seite 58
Wie man Limas V 80 optisch erheblich verbessern kann, zeigt Ihnen Erich Horvay in seinem Beitrag: „Eingriff gelungen“.

MEINE ANLAGE

Durch die MIBA zur Modellbahner-Freundschaft! 52

DIORAMENBAU

„Schmalspur in Station Surava“ 68

ANLAGENPLANUNG

Städteplanung – einmal anders 11

SELBSTBAU

Düweg-Achtachser der Rheinbahn in H0 (m. BZ) 39

„Eingriff gelungen“: Limas V 80 maßstäblich und antriebsmäßig verbessert 58

1. Wählen, 2. Zahlen, 3. Nehmen: 58

Fahrkartenautomaten im Modell 64

JUGEND-MIBA

Ja, wo gibt's denn sowas? 34

Ein Tunnelportal ohne Tunnel 34

Ralphs Schmalspur-Bahn läuft auf Z-Gleisen 35

Nichts für Zitteraale! 36

Wo war die V 188 stationiert? 37

NEUHEITEN-MAGAZIN

Nebenbahnbekohlung von Poitner 38

Gaßner-Beschriftungen für Güterwagen Epoche III 38

Rohrblasgerüst in N 38

N-Läutewerk von MZZ 63

Messingbrücke von Wabu 63

Trutzburg fürs TT-Terrain 63



Seite 64
Einer bisher unbeachteten Betriebsanlage nahm sich Lothar Weigel an: Er erklärt Ihnen, wie man Fahrausweis-Automaten in H0 basteln kann.

MESSE-MOSAIK

Durch die Wüste 18

Der Zirkus kommt 19

„... brennt Museum!“ Die Roten aus Rothenburg 20

MZZ: Bühnen-Bild mit Industrie-Kulisse 22

Epochal für N: Auto-Modelle der 50er Jahre 24

Faller: Vom Förderturm in Feld und Flur 25

Rühmlich oder rücksichtslos? 25

Rallye Paris–Dakar bei Rietze 26

Brawas brillante Brücken 27

Vollmer: Von der Idylle bis zur Postmoderne 28

Schöner Westerwald von Noch 29

Super-Modelle von heute 30

Die Wände hochgehen ... 30

Spielbahnen von heute ... 30

für Modellbahner von morgen? 31

ELEKTROTECHNIK

Parade-Lok für Punkt-Kontakt: 50

50 622 für Mittelleiter-Gleichstrom 50

Ein Tip für Märklinisten: 51

Der Saft kommt aus dem Geisterwagen 51

PRÜFPROTOKOLL

Maßstabs-Modell: Fleischmanns ICE in H0 14

RUBRIKEN

Zur Sache 9

Panorama 10

Leser-Diskussion 32

Neue Bücher für Ihr Hobby 48

Termine 67/71

Impressum 72

MIBA intern 72



Seite 39
Mit den achtachsigen Straßenbahn-Gelenktriebwagen der Düsseldorf Rheinbahn beschäftigt sich Axel Schild in seinem ausführlichen Bericht (mit Bauzeichnungen).

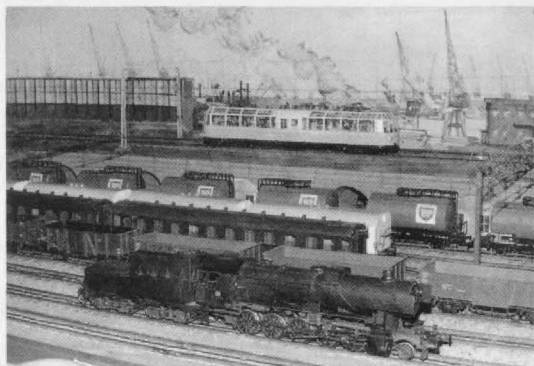
Titelbild: Auf der H0-Anlage von Hans-Wolfram Nicolaus hat sich seit der letzten Veröffentlichung allerhand getan; Rolf Ertmers Foto stellt quasi eine Einstimmung auf den im nächsten Heft folgenden Anlagen-Bericht dar.



Keine Entgleisung

„Ceterum censeo Carthaginem esse delendam – im übrigen glaube ich, daß Karthago zerstört werden muß.“ Der sich da vor über 2000 Jahren im römischen Senat als Nervtöter hervortat, weil er jede Rede – egal zu welchem Thema – mit dieser Sentenz beendete, war Cato. Mag sein, daß der Verfasser dieser Zeilen mitunter manchem Leser wie eben jener Wiederholungstäter oder irgendeine x-beliebige Nervensäge vorkommt, wenn er hier zum wiederholten Male ein Thema aufgreift, dessen Bedeutung sich durchaus mit der von Profilhöhen, Antriebstechnik und Modell-Politik vergleichen läßt. Es geht ein weiteres Mal um die Zukunft unseres Hobbys und um den Nachwuchs, den Industrie, Handel und Zeitschriften so dringend brauchen und den man nicht aus dem Hut zaubern oder ins Abseits verdrängen kann. Wir haben darüber schon mehrfach gesprochen – und nicht nur gesprochen. Wir haben die „Jugend MIBA“ eingerichtet, die zu einer – zu begrüßenden – Diskussion bei den Jugendlichen selbst und bei den „erwachsenen“ Modellbahnern geführt hat; einige Beiträge in der heutigen Leser-Diskussion stellen dies unter Beweis. Was haben wir noch getan? Wir haben, bei allem neuen und eigentlich längst notwendigen Engagement für die Jugend, eine weitere Altersgruppe nicht aus den Augen verloren: die 4- bis 10jährigen, die früher oder später zu Jugendlichen werden. Wie ist es denn da mit „Eisenbahn spielen?“

Im Februar dieses Jahres trafen sich, wie alljährlich zur Messe-Zeit, Vertreter von Fachpresse, Industrie und Bundesbahn zum ferpress-Gespräch; es ging (erstmalig offiziell in diesem Gremium) um die Frage „Jugend und Modellbahn“. Als der Unterzeichnete im Verlauf der Diskussion von der Phantasie und Kreativität der etwa 4- bis 10jährigen Zielgruppe sprach, die es auf die richtigen Gleise zu lenken gelte, kam noch Zustimmung auf; als er ankündigte, in der von ihm vertretenen Fachzeitschrift Spielbahnen von Lego oder Playmobil zu zeigen, da – erklärte man ihn zwar nicht direkt für übergeschnappt, aber die kopfschüttelnd vorgebrachten Voraussagen der Kollegen reichten vom Verleger-Veto bis zum Leser-Lamento. Nun – ein Blick auf die heutige Seite 31 macht Spekulationen über ein Verleger-Veto gegenstandslos. Und was das Leser-Lamento angeht: Wir sind guten Mutes, daß unsere Leser – mag auch der eine oder andere leise lamentieren – die drei Spielbahn-Bilder auf Seite 31 mit jenem Verständnis aufnehmen, das sie ganz sicher auch den Kindern daheim entgegenbringen. „Handfeste“ Miniatur-Bahnen zum Schieben und Beladen, zum Rangieren, zum Zusammenstoßen und Entgleisen: keine Entgleisung für einen gestandenen Modellbahner, der auf diese Weise dem Nachwuchs die Bahn näher bringt – und keine Entgleisung für eine Modellbahn-Zeitschrift, solches anzuregen. mm



Sonderkonditionen für MIBA-Leser

Die Passauer Eisenbahnfreunde (PEF) wollen nach dem großen Erfolg von 1984 einen weiteren Sonderzug auf die Reise schicken. Am 6. 7. 86 wird ab Passau (10 Uhr) ein Sonderzug zur großen Bayerwald-Rundfahrt starten. Gezogen u.a. von einer Diesellok (eventuell V 200) geht es über Kalteneck, Tittling, Eging, Degendorf und Gotteszell nach Viechtach (an 13.25 Uhr). Die Rückfahrt erfolgt ab 17.00 Uhr über Gotteszell, Deggendorf, Plattling nach Passau (an 19 Uhr). MIBA-Leser erhalten eine Preisermäßigung. Näheres dazu im nächsten Heft.

Bahnhofsfest mit 41 271?

Aus Anlaß der Eröffnung des dritten Streckengleises zwischen Buchholz und Rotenburg (Wümme) feiert die DB in Rotenburg am 7. und 8. Juni 86 ein Bahnhofsfest mit Fahrzeugschau, Führerstandsmitfahrten usw. Wenn alles glatt geht, wird die 41 271 der Rendsburger Eisenbahnfreunde der Star der Ausstellung sein. An der Maschine sind mittlerweile Führerhaus, Armaturen, Ventile, Pumpen und die Kesselblechbelegung fertig erneuert; auch der Tender ist aufgearbeitet. Für Ende 1986 sind erste Probefahrten unter Dampf geplant. Am 10. 5. wird die Lok voraussichtlich im AW Neumünster beim Tag der offenen Tür ausgestellt. (Foto: S. Carstens)

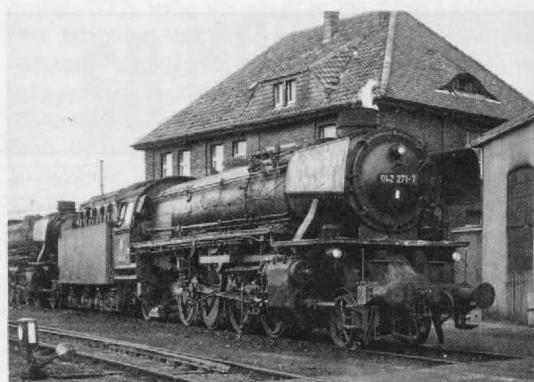


Jubiläum in Hamburg

Dreißig Jahre jung ist der Club Modelleisenbahn Hamburg e. V., am 1. März '86 konnte das Gründungsjubiläum gefeiert werden. Eine große I-Anlage betreibt der MEHEV im Museum für Hamburgische Geschichte (Holstenwall 24). Auf 250 qm sind der Bahnhof Hamburg-Harburg und Hamburg-Hauptgüterbahnhof nachgebildet. Die Vorführungen finden Dienstag bis Freitag um 10.30, 12.00, 14.00 und 15.15 Uhr, samstags um 10.30 und 12.00 Uhr, und an Sonn- und Feiertagen um 10.30, 11.15, 12.00, 13.00, 14.10 und 15.20 Uhr statt.

Achtung! Diebstahl! Gesucht wird . . .

. . . ein größerer Posten Repa-Omen-Figuren in Baugröße 0 und eine Rivarossi-80 (ebenfalls im Maßstab 1:43,5) in grauem Anstrich. Die Stücke wurden während der Nürnberger Spielwarenmesse vom Stand des Herrn Rolf Ertmer gestohlen. Bereits in der ersten Nacht (30./31. 1. 86) verschwanden Repa-Omen-Figuren im Wert von ca. 600,- DM. Der zweite Fall ereignete sich am 4. 2. 86 um 15.30 Uhr: Eine Vorführmaschine (Rivarossi BR 80 in Spur 0), ein Repa-Lok-Ausbaustein und ein Steuergerät verschwanden spurlos. Vor dem Ankauf wird gewarnt. Bei Auftauchen der Gegenstände bitte die Polizei oder Herrn Ertmer benachrichtigen.



Die sieben Schwaben . . .

So kann's gehen: Selbst erfahrene Lokführer können mal einen „Fehltritt“ verursachen. In MIBA 11/85 hatten wir an dieser Stelle berichtet, daß die Firma Brawa eine Köf II auf ihrem Betriebsgelände aufgestellt hat. Nun, so eine Maschine will natürlich ab und an bewegt werden – kein Problem. Was aber, wenn durch grimmige Kälte die Bremsen festgefroren sind? Dann rutscht die Köf halt übers Ziel hinaus und fällt vom Gleisstützen. Die zufällig anwesenden Brawa-Vertreter versuchten gemeinsam mit Senior-Chef Artur Braun den Karren wieder flott zu machen – sieben Schwaben an einem Strang.

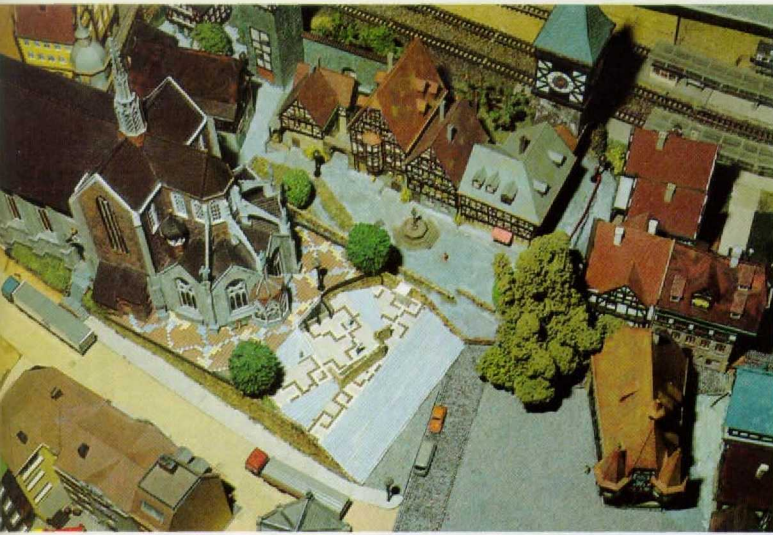


Bild 1. Mitten in der Altstadt von „Eburg“ befindet sich die große Stadtkirche mit ihrem modern gestalteten Vorplatz. Die gesamte Planung ist sehr großzügig angelegt, es herrscht nicht die drängvolle Enge, die auf manch anderen Modellbahn-Anlagen zu beobachten ist.

Bild 2. Alt und Neu in friedlicher Eintracht! Eine Szene, die aus dem Leben gegriffen sein könnte: Der Hotel-Neubau fügt sich trotz seiner sehr modernen Fassade gut in das bestehende Ensemble ein.



Bild 3. Neben zum großen Teil selbstgebauten Gebäuden kommen natürlich auch Bausatz-Modelle der verschiedenen Hersteller zum Einsatz.



Für Ebo Reitsma aus Holland geht die Planung seiner Anlagen-Stadt auf anderen Wegen vonstatten als bei vielen anderen Modellbahnen. Viele Kollegen suchen sich eine bestimmte Situation vom großen Vorbild heraus und versuchen dann, diese in allen Einzelheiten im Modell nachzugestalten. Herr Reitsma zäumt gewissermaßen das Pferd von hinten auf: Bevor überhaupt daran gedacht war, mit dem Bau der N-Anlage zu beginnen, wurde unter Berücksichtigung verschiedener logischer Umstände und Zusammenhänge mit viel Mühe eine „Fantasie-Stadt“ entworfen. Beim Betrachten

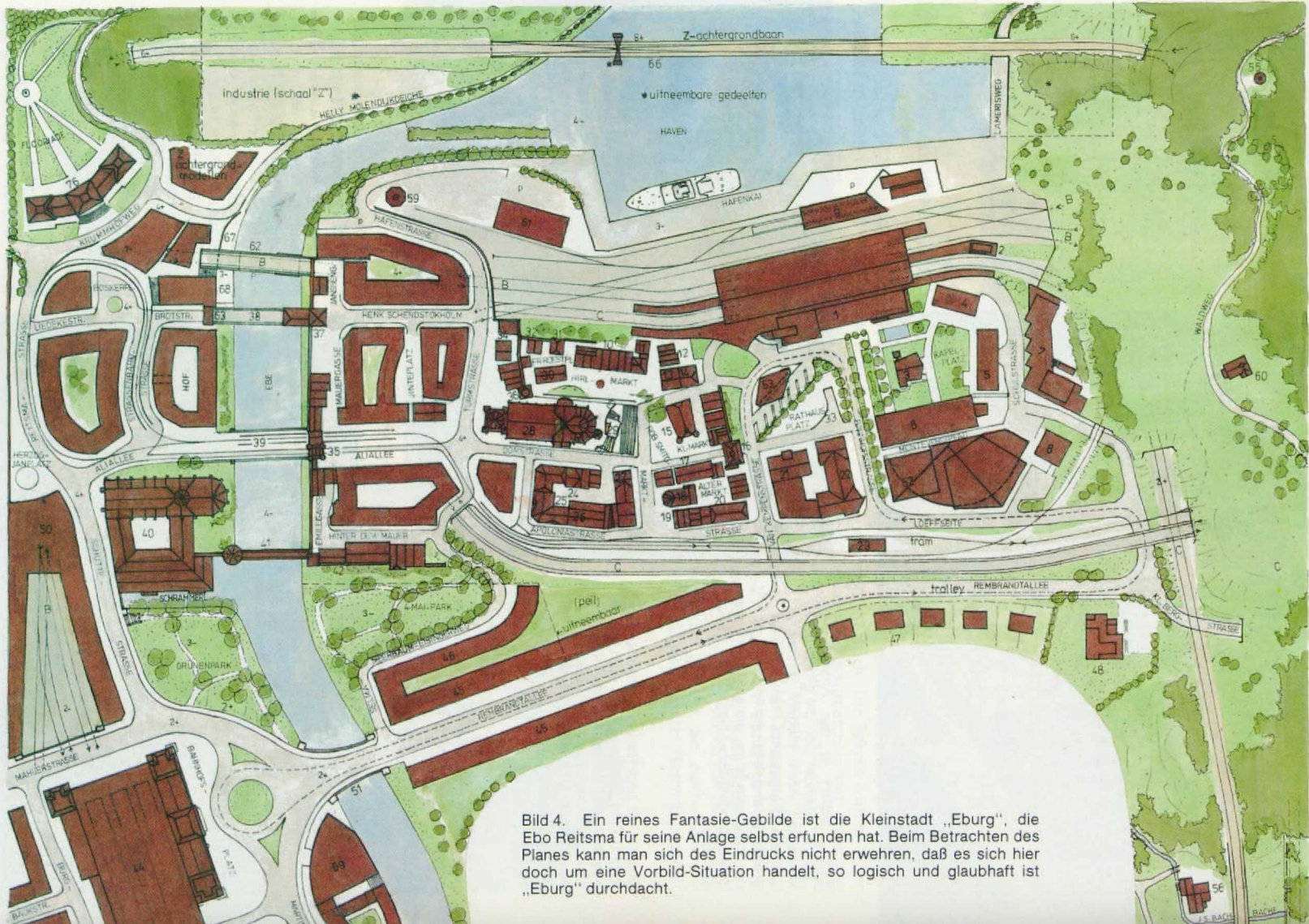


Bild 4. Ein reines Fantasie-Gebilde ist die Kleinstadt „Eburg“, die Ebo Reijtsma für seine Anlage selbst erfunden hat. Beim Betrachten des Planes kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es sich hier doch um eine Vorbild-Situation handelt, so logisch und glaubhaft ist „Eburg“ durchdacht.

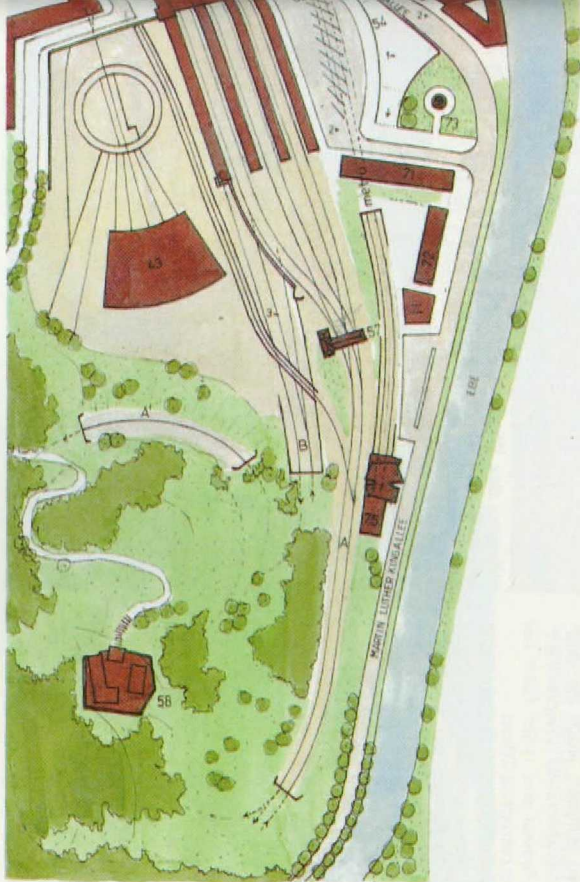
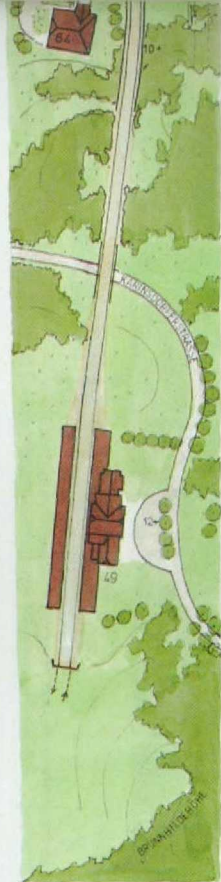


Bild 5. Hoch überragt die Stadtkirche den Altstadt-Kern von „Eburg“. Daß das Gebäude aus H0-Teilen besteht, ist auf den ersten Blick nicht auszumachen. Und daß es solch große Kirchen nun einmal gibt, wird man bei einem vergleichenden Blick auf das Ulmer Münster oder den Kölner Dom sehr schnell feststellen.



des großen „Stadt-Planes“ auf dieser Doppelseite wird man auf den ersten Blick erkennen, daß dieses Fantasie-Gebilde durchaus ein Vorbild haben könnte! Erst nachdem dieser Plan fertig war, ging der Erbauer daran, die entsprechenden Gegebenheiten minutiös auf die Anlage zu übertragen.

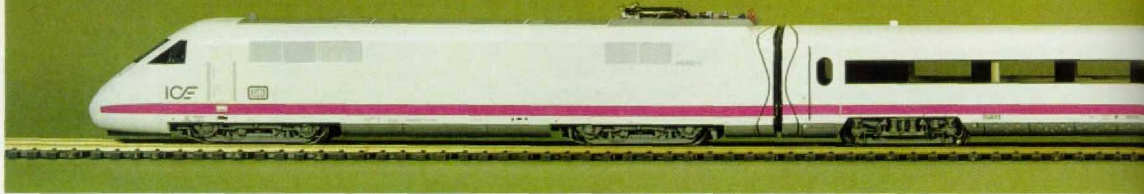
Dabei machte er eine wichtige Entdeckung: Viele Modelle, die für die Baugröße H0 angeboten werden, lassen sich ohne weiteres in eine N-Anlage einbinden.

Gerade bei solch großen Projekten, wie es die Anlage „Eburg“ darstellt, können großvolumige Gebäude sehr zur Wirkung beitragen.

Die große Kirche z.B. entstand aus Teilen von Vollmers „Stuttgart-Berg“-Kirche bzw. aus Teilen der Böblinger Stadtkirche von Kibri. In Bild 5 ist deutlich zu sehen, daß sich das H0-Modell gut in seine Umgebung aus N-Gebäuden einfügt und auf den ersten Blick (zumal ein Bezugspunkt fehlt) nicht so ohne wei-

teres festgestellt werden kann, daß das Gebäude ja eigentlich 1½-mal größer ist.

Wie man auf den Bildern auch unschwer erkennen kann, ist die Anlage von Herrn Reitsma bei weitem noch nicht fertiggestellt. Es wird wohl auch noch Jahre dauern, bis das Werk als fertig durchgestaltet betrachtet werden kann. Nun, wir werden zu gegebener Zeit natürlich weitere Anlagen-Bilder aus Holland veröffentlichen. ■



Super-Zug in voller Länge

Maßstabs-Modell: Fleischmann-ICE in H0

Modellgewicht: Triebkopf mit Antrieb 368 g, Triebkopf ohne Antrieb 308 g, Mittelwagen je 174 g

Anfahrspannung: ca. 3 V

Mindestgeschwindigkeit: 28,2 km/h = 0,09 m/s

Höchstgeschwindigkeit bei 12 V: 368,3 km/h = 1,176 m/s

Maximal befahrbare Steigung: in der Geraden 10 %, bei 357 mm-Radius 5 % (jeweils die 5teilige Garnitur)

Radsatz-Innenmaß: 14 mm

Spurkranzdicke: 1 mm

Spurkranzhöhe: 1,2 mm

Antrieb: Fleischmann setzt auch beim ICE auf sein altbewährtes Antriebsprinzip: Der bekannte Rundmotor mit dreipoligem Anker befindet sich im vorderen Drehgestell des Triebkopfs 410 001-2. Der Antrieb erfolgt über ein seitlich angeordnetes Stirnradgetriebe (Modul 0,5) auf die beiden Achsen, von denen ein Radsatz mit Gummi-Haftreifen belegt ist. Bis auf das Motorritzel aus Messing bestehen die Zahnräder aus Kunststoff; nach unten ist das Getriebe nicht abgedeckt.

Lauf Eigenschaften und Fahrgeräusch: Der 5teilige Zug läuft bei allen Geschwindigkeiten und in jeder Fahrtrichtung einwandfrei. Der Antrieb arbeitet ruhig und gleichmäßig, das Fahrgeräusch liegt im üblichen Rahmen. Auch bei langsamer Fahrt sind stromlose Gleisabschnitte (Weichenherzstücke) kein Hindernis. Der Auslauf aus voller Fahrt bei plötzlicher Stromunterbrechung beträgt ca. 20 cm.

Während der einstündigen „Fahrprüfung“ wurden sämtliche „Schikanen“ der Teststrecke, wie enge Industrie-Radius und die verschiedensten Weichenformen, bei voll aufgedrehtem Fahrregler betriebssicher bewältigt. Auf mit engen Radien verlegten Steigungen kommt es allerdings zu einem merkbaren Geschwindigkeitsabfall; bei solchen Gegebenheiten wäre ein zweiter motorisierter Triebkopf zu empfehlen. Da beide Triebköpfe bauartgleiche Chassis besitzen, dürfte das Nachrüsten keine Schwierigkeiten bereiten.

Kleinster befahrbarer Radius: 357 mm (Fleischmann R 1)
Stromabnahme: Die Stromabnahme für den Antrieb erfolgt durch Radinnenschleifer von sämtlichen Rädern des motorisierten Triebkopfs. Der Beleuchtungsstrom für den zweiten Triebkopf wird ebenfalls durch Radinnenschleifer von einem Drehgestell abgegriffen. Zwischen den Fahrzeugen besteht keine elektrische Verbindung.

Ballastgewichte: Die Rahmen der Triebköpfe und das Antriebschassis bestehen aus Metall-Druckguß und verleihen den Fahrzeugen, neben dem erforderlichen Reibungsgewicht, eine gute Schwerpunktlage. In die Bodenwannen der Zwischenwagen sind Blechstreifen als Zusatzballast eingelegt.

Beleuchtung: Der Zug zeigt jeweils in Fahrtrichtung das Dreilicht-Spitzensignal und rückseitig das rote Zugschlußsignal. Die Lichtabstrahlung ist schon bei geringer Geschwindigkeit von guter Wirkung. Die Wagen sind für den Einbau von Innenbeleuchtung vorbereitet.

Pantographen: Die beiden Einholm-Pantographen entsprechen mit den üblichen Fertigungs-Kompromissen der Vorbildbauart. Die Ausführung ist filigran bei tadelloser Funktion. Zum Umschalten auf Oberleitungsbetrieb ist ein Schalter an der Unterseite des Motorwagens zu verstellen. Da zwischen den beiden Triebköpfen keine elektrische Verbindung besteht, kann somit der Fahrstrom auch nur über den Pantograph des motorisierten Triebkopfs zugeführt werden.

Kupplungen: Die Fahrzeuge besitzen kinematisch geführte Kurzkupplungen mit Aufnahmeschächten nach NEM. Zum Zusammenkuppeln sind der Zugpackung starre Kuppelstangen beigelegt. Das Kuppeln soll laut Betriebsanleitung durch Zusammenschieben auf einem geraden Gleisstück erfolgen. Wir hatten jedoch damit nicht allzuviel Erfolg, denn die Kuppelstangen rasten doch etwas schwer ein und natürlich auch nur, wenn die Stange genau auf den Aufnahme-

Bild 2. Daran werden sich die Besucher der Nürnberger Jubiläums-Ausstellung bzw. der DB-Leistungsschau noch erinnern: das Windkanal-Modell des ICE-Triebkopfes in Originalgröße. Wie dieses Modell in die (Vor-)Serie umgesetzt wurde, zeigt ein Vergleich mit Bild 3. (Foto: v. Harlem)

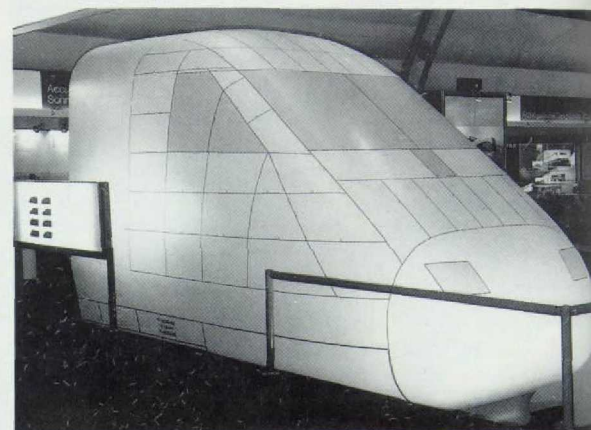




Bild 1. Mit 759 mm Länge genau H0-maßstäblich: der Fleischmann-ICE, der in der Grundpackung mit zwei Triebköpfen (davon einer motorisiert) und einem Mittelwagen geliefert wird. Welcher der beiden auf dem Markt befindlichen ICE-Züge das elegante Erscheinungsbild des Vorbilds am besten wiederspiegelt (vergleiche MIBA 12/85, Seite 34/35), mag und muß jeder ICE-Interessent selbst entscheiden. Die MIBA-Redaktion verhält sich hier ganz bewußt absolut neutral.



Bild 3. Die hervorragend gestaltete „Schnauze“ des Fleischmann-ICE weckt Assoziationen an ein Düsenflugzeug. Im „Cockpit“ befinden sich vorbild- und vorschriftsgemäß zwei Lokführer.

Bild 4. Und so sieht das Original-Cockpit des ICE aus, das sich auf den ersten Blick gar nicht so sehr von herkömmlichen Lok-Führerständen unterscheidet. Der Unterschied liegt auch hier im System bzw. in der Elektronik; so hat der ICE z. B. ein „DIAS“ genanntes, von MBB entwickeltes elektronisches Diagnosesystem. Vergleichbar einer Flugzeug-Elektronik überwacht und meldet dieses System vor, während und nach der Fahrt sicherheitsrelevante Daten etc. (Foto: v. Harlem)

schacht trifft. Leichter geht's jedenfalls, wenn man die Fahrzeuge etwas kippt, so daß man auch sieht, was vor sich geht. Am leichtesten geht es, wenn man den Zug aufs Dach legt, nur das anschließende Aufgleisen der über 1,3 m langen Garnitur ist dann eine andere Sache. Keine Schwierigkeiten hat man selbstverständlich bei Anbringung der neuen Profi-Kupplung. Bedingt durch die Breite der Kupplungsköpfe sind dann allerdings keine Radien unter 480 mm mehr befahrbar, es sei denn, man entfernt im Kupplungsbe-reich Teile der Umlaufschürze; entsprechende Sollbruchstellen sind vom Hersteller bereits vorgesehen. Auf diese Verstümmelung kann aber verzichtet werden, denn es sind ja auch schmalere Kurzkupplungsköpfe eines anderen Anbieters auf dem Markt, mit denen Radien bis 357 mm (auch mit Gegenkurven) befahrbar sind.

Gehäusebefestigung: Die Triebköpfe sind mit 3 Selbst-schneideschrauben von unten mit dem Rahmen verschraubt. Bei der Demontage, die keine Probleme bereitet, ist zuvor die aufgesteckte „Stirnschnauze“ abzuziehen. Die Zwischenwagen sind mittels schwer lösbarer Klipsverbindungen zusammengefügt.

Detaillierung: Der Fleischmann-ICE ist eine korrekte, feinstdetaillierte Nachbildung des Vorbilds in maßstäblicher Länge. Bei den Zwischenwagen sind selbst die gering-fügigen Unterschiede bei den Klappen unterhalb des Umlaufs, den Lüftern und der Fenstereinteilung berücksichtigt. Die Rahmen der Triebköpfe bestehen aus Metall, die sonstigen Aufbauten aus Kunststoff. Die vorbildgerecht dunkel getönten Fenster sind exakt mit der Außenwand abschlie-

