

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



Piko
E 11
im Test
S. 23

April 1997 · J 8784 · 49. Jahrgang
DM/sFr 11,20 · S 85,- · Lit 15 000,-

Preisrätsel
Fleischmann
Pendolino
zu gewinnen
S. 100

Leserservice
Firmen-
adressen
von A bis Z
ab S. 53

Modellbau in der Königsspur 85 in 1

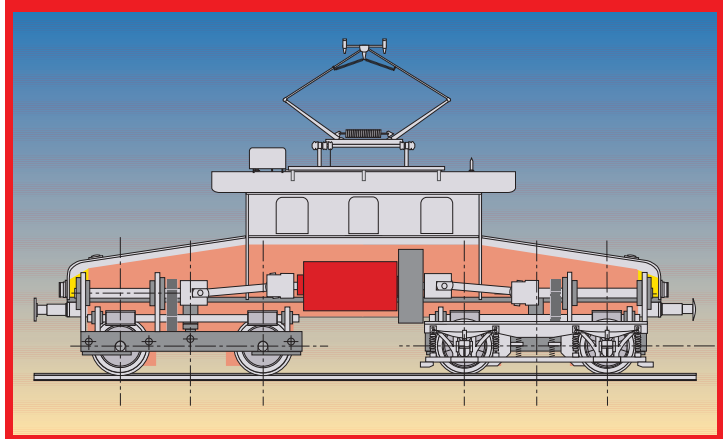


Schwerpunkt: Fahrzeugbau ab S. 31

Güterbahn in Epoche 3
Kombitrailer 1960

Elektrotechnik
Tempomesser in H0

Vorbild + Modell
Elefanten in Mücke



Wenn die Spielwarenmesse vorbei ist, wenn alle Informationen verarbeitet sind, und wenn das von allen Modellbahnern sehnlichst erwartete Messeheft endlich im Druck ist, kann der MIBA-Redakteur auch selber mal wieder daran denken, am Sonntag auf eine der ach so beliebten Modellbahn-

Sammler unterwegs

börsen zu gehen. Natürlich nur so – zur Zerstreung, nicht etwa, daß man Kaufabsichten hegte! Ein bißchen Geld nimmt man dann aber doch mit, weil man ja nie wissen kann ...

Und dann geht's los: Eine lange Schlange Gleichgesinnter schon an der Kasse, saftiger Eintrittspreis, Gedränge in den Gängen zwischen den Verkaufstischen.

Sieh mal an, da wird ja das Kühlwagenmodell angeboten in der Sonderlackierung, das mir damals durch die Lappen gegangen ist. Was soll's denn kosten? Ein bißchen Feilschen – ansonsten im mitteleuropäischen Geschäftsgebaren streng verpönt – hier gehört es einfach dazu!

Am Kopfende eines Ganges, wo etwas mehr Platz ist, trifft sich dann überraschenderweise innerhalb einer Viertelstunde die halbe Redaktion und noch ein ehemaliger Kollege. „Seht mal, was ich gefunden habe – die reizende kleine Nebenbahnlok, die ich so-

wieso schon gesucht habe, weil ich sie unbedingt zum Umbauen brauche!“ Nach einem kleinen Disput darüber, ob beim Preis nicht vielleicht doch noch etwas mehr Nachlaß „drin“ gewesen wäre, zerstreut sich die kleine Ansammlung wieder. Jeder ist bestrebt, seine Runde zu Ende zu bringen, bevor die „Schäppchen“ alle weg sind.

Was kann man nicht alles entdecken bei so einer Modellbahnbörse! Die übelsten „Krücken“, die man selber erst kürzlich ausgemustert und weggeschmissen hat, stehen neben mehr oder weniger edlen Kleinserienmodellen und warten auf Käufer. Ganz normale Modelle sind zu finden und die exotischsten Sonderausführungen, ganz wie's beliebt. „Da fehlt ja ein Puffer!“ tönt es vorwurfsvoll an einem der Stände. „Sie, das kann schon sein“ ist die Antwort, die die ganze Aufregung wieder auf ein erträgliches Maß zurückführen soll. Aber ihr Ziel erreicht die Reklamation doch noch, denn der Verkäufer muß natürlich wegen des entdeckten Mankos den Preis nach unten korrigieren.

Unvermittelt treffe ich am Ende des Rundgangs noch meinen alten Schulfreund – nein, nicht den Schober – mit einer Holzkiste voller Blecheisenbahnen. Was sind meine Plastikwägelchen gegen diese geballte Ladung Nostalgie? Schön anzuschauen sind sie schon – aber Neidgefühle kommen bei mir nicht auf, wo sollte ich wohl hin mit solch „platzfressenden“ Stücken?

Modellbahners Sonntagsvergnügen – für heute ist es zu Ende. Morgen, im Verlag, wird die Modellbahnerei für mich wieder zum Beruf.

Joachim Wegener

Unser Titelbild, fotografiert von Lutz Kuhl, läßt den aktuellen Heftschwerpunkt dieser MIBA-Ausgabe erkennen: Fahrzeugbau. Das Modell der 85 in Spur 1 besteht beispielsweise aus Metall und entstand im völligen Selbstbau. Die Zeichnung der österreichischen Privatbahn-Ellok weist auf einen grundlegenden Artikel über Modellbahn-Antriebe von Dr. Bertold Langer. Auch zum Thema Fahrzeuge gehört ein Testbericht, diesmal ist Pikos E 11 dran.



DER MIBA-SHOP

Exklusive Produkte für den Modelleisenbahner

MIBA goes digital

DM/sFr **29,95**
Best.-Nr. 84114

Der interaktive Marktführer auf CD-ROM zeigt 9 000 Produkte und über 8 000 Bilder



Loks, Waggons, Autos, Gebäude und Gelände, Software, Elektronik. Redaktionelle Berichte, Hersteller- und Fachhändlernachweis.

Einfache Bedienung und einfache Installation. Datenbankorientierter Aufbau und somit leichtes Finden einzelner Produkte. Beispiel: Dampflokomotive, Epoche, in HO, DB-Ausführung, Produkte aller Hersteller. Systemvoraussetzung: Windows 3.1 und Windows 95 kompatibel, DOS 3.1 oder höher, 80486 PC, Festplatte, 8MB RAM, VGA-Grafikkarte und Maus.

Gelb-Klein-MIBA

DM/sFr **59,90**
Best.-Nr. 84106



Vierachsiger DB-Containertragwagen inkl. eines speziell für die MIBA produzierten 40-ft-Seecontainers mit hervorragender Individualbedruckung und Kurzkupplungskinematik. Diese streng limitierte Serie wurde für den MIBA-Shop bei der Firma Klein Modellbahnen, Wien, in Auftrag gegeben.

Limitiert & exklusiv

DM/sFr je **69,-**

Die MIBA-Uhren-Kollektion ist streng limitiert auf 366 Stück pro Motiv und garantiert somit einen hohen Sammlerwert.



Modell E 18
Best.-Nr. 84111

Modell VT 11.5
Best.-Nr. 84112

Modell S 3/6
Best.-Nr. 84110

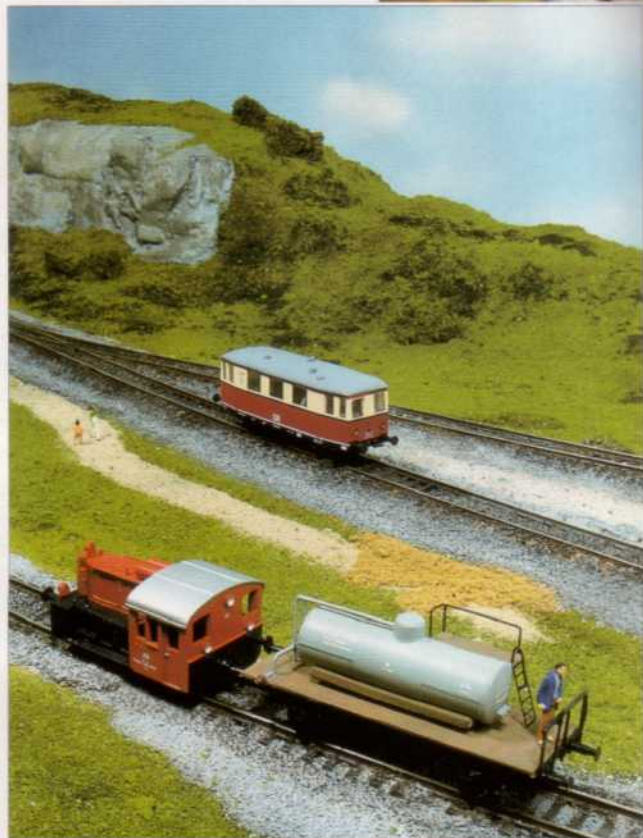
- Quarzuhr
- 12 Monate Garantie
- Gehäuse ø 32 mm,
- Titanauflage 2 Micron
- kratzfestes Mineralglas
- wasserresistent
- Markenuhrwerk von Seiko
- Echtlederarmband
- Edelstahlboden nickelfrei
- Seriennummer eingraviert

Bestellen Sie mit der Bestellkarte im Heft direkt beim MIBA Verlag oder besuchen Sie Ihren Fachhändler, denn auch dort gibt es die exklusiven Produkte des MIBA-Shops.

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

16 In einer großartigen Landschaft bewegen sich die Züge auf der HO-Anlage von Dottore Alessandro Sergio. Die ganze geographische Bandbreite Italiens, vom Gebirge im Norden bis zu süditalienischen Gefilden, ist in dieser Modellbahnanlage eingefangen.

Foto: Dr. Alessandro Sergio



70 Den Beginn einer Privatbahn im TT-Maßstab 1:120 markiert das nur 60 cm tiefe Modul, das den Bahnhofsbereich auf der „Neudorf - Kaltenburger Eisenbahn“ darstellt. Auch der Fahrzeugbau spielt eine nicht zu unterschätzende Rolle! Foto: lk

42 Einen Einblick in die Möglichkeiten des Fahrzeugbaus gibt Ernst Horner mit dem Erfahrungsbericht über den Bau seiner äußerst detaillierten 85. Das 1:32-Modell besteht ganz aus Messing, besitzt einen voll eingerichteten Führerstand usw.

Foto: lk





MIBA-SCHWERPUNKT:
Fahrzeugbau

Kriegt mich wer zum Laufen?	32
Verfeinerter Kesselwagen	36
Aus dem Vollen gefräst	42
Schiebung	46
Jungbrunnen für den VT 70	48

VORBILD + MODELL

Elefanten in Mücke (1)	10
------------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Bella Italia Piccola (H0)	16
Privatbahn-Modul (TT)	70

MIBA-TEST

Det selbe in Jrün (E 11, Piko)	23
Moderne Epoche 3 (E 03, Arnold)	26

VORBILD

Rätselbahnhof Rochlitz	29
------------------------	----

AUSSTELLER-VERZEICHNIS

MIBA-Messeservice	53
-------------------	----

WERKSTATT

Rotes Nordlicht	66
Mit Kautschuk und Gips	84

ELEKTROTECHNIK

Mobiler Tempomesser in H0	74
---------------------------	----

MODELLBAU-PRAXIS

Kombi-Trailer 1960	80
--------------------	----

NEUHEIT

Digitales Aktionsset	94
----------------------	----

MODELLBAHN-GESCHICHTE

Trix – eine kurze Chronik	95
---------------------------	----

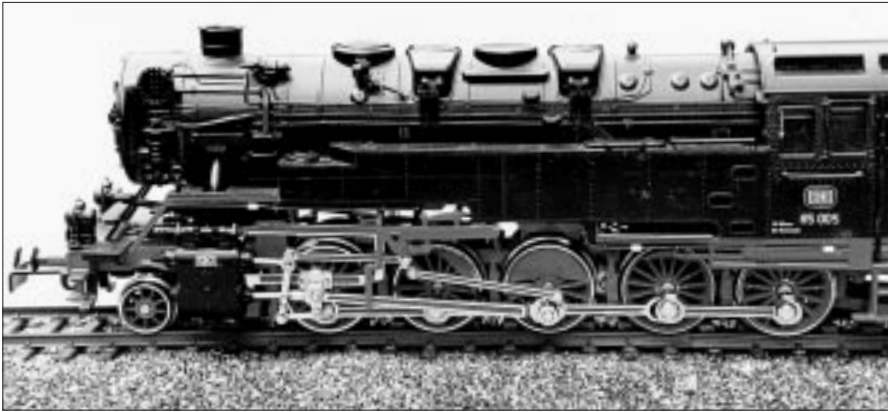
RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	51
Kleinanzeigen	61
Buchtips	88
Neuheiten	90
Impressum · Vorschau	110



23 Das neue Piko-Modell der DR-Ellok E 11 nimmt Bernd Zöllner im MIBA-Test unter die Lupe. Im Unterschied zum Brawa-Modell – die (jedenfalls äußerlich) ganz ähnliche 242 in Rot hatten wir in Heft 2/97 „auf Herz und Nieren“ getestet – hat man sich bei Piko entschlossen, die grüne Ursprungsversion nachzubilden. *Foto: MK*





Auf 0,8 mm Spurkranzhöhe ließ sich MIBA-Leser Michael Jaschke die Räder seiner 85er (Märklin-Hamo-Modell) anlässlich eines Getriebeumbaus überdrehen. Erwähnt sei noch, daß Herr Jaschke auf Pilz-Standardgleis fährt. Foto: Michael Jaschke

MIBA 12/96, MIBA-Test Roco 012

Spurkranzhöhe unter 1 mm

Beim Test der BR 012 in MIBA 12/96 hat Bernd Zöllner m.E. etwas vergessen: Nämlich, daß die Spurkranzhöhe bei den Rädern der 012 nur 0,9 mm beträgt!

Dies erscheint zwar in der Maßtafel, aber ich meine, solch eine Sensation sollte auch im Text erwähnt und gebührend gewürdigt werden, um den (und andere) Hersteller zu animieren, mit dieser begrüßenswerten Detailänderung bei künftigen Modellen fortzufahren!

Dies ist (erst!) das zweite Mal, daß ein Großserienhersteller bei einem seiner Fahrzeuge mit der Spurkranzhöhe unter 1 mm bleibt, und derartige Räder sehen doch erheblich besser aus!

Der Betriebssicherheit sind niedrige Spurkränze keinesfalls abträglich. Ich

selbst mache seit Jahren gute Erfahrungen mit einer Märklin-Hamo-85, bei welcher ich die Räder im Rahmen eines Getriebeumbaus auf 0,8 mm Spurkranzhöhe überdrehen ließ! Wo diese Lok entgleist, tun es Fahrzeuge mit 1,4-mm-Spurkränzen auch!

Michael Jaschke, Hamburg

Neue Dampflokomotive-Modelle

Leergefahrener Kohlebunker

Beispiele gibt es genug, bei denen sich alle namhaften Hersteller um die möglichst exakt nachgebildete Dampflokomotive bemühen. Da geht es z.B.: um die Gestänge, die freiliegenden Leitungen, die fein detaillierte Treibradgruppe u.v.a.m.

Keinem Hersteller jedoch kommt es in den Sinn, daß gerade bei hohen Laufleistungen der Dampfloks im Ori-

ginal der Kohlevorrat abnimmt und somit auch im Modell der dezimierte Vorrat der guten Steinkohle zu Ende geht.

Wir vom Modellbahner-Stammtisch Niddatal-Kaichen stellen uns vor, daß die Hersteller, soweit technisch möglich, (gerade bei Tenderantrieben), die (Schlepp-)Tender mit Kunststoffeinsätzen für viertelvoll, halbvoll oder ganz voll ausrüsten sollten, die der Endverbraucher auf seiner Anlage nach Belieben einsetzen kann.

Dieses dürfte wohl eine Anregung sein, die viele Modelleisenbahner interessiert und wiederum genügend Ideenstoff bietet, um weitere Modelleisenbahnfreaks zu aktivieren.

Jochen Niklaus, Niddatal/Kaichen

Verkaufspolitik

Ärger schadet dem Geschäft

Seit einiger Zeit stelle ich fest, daß einige Firmen ein Modell, dessen Überarbeitung überflüssig ist und auf das die Kunden schon lange warten, zuerst in einer Version bringen, die für die meisten Modellbahner ziemlich uninteressant ist.

Wahrscheinlich spekulieren die Firmen darauf, daß die Kunden so ungeduldig sind, daß sie die erste und die zweite Ausführung kaufen werden, die besser zu ihrer Anlage paßt. Dies macht Fleischmann mit der neuen Baureihe 50, die zuerst in einer Versi-

on erscheint, die nur für einige ostdeutsche Modelleisenbahner interessant ist. Dies macht auch Arnold mit der neuen E 03, bei der zuerst die Vorserienausführung erscheint.

Die Modellbahnpresse sollte diesen Firmen m.E. klarmachen, daß dieses Vorgehen viele Kunden verärgern kann, und Ärger schadet dem Geschäft. Schön wäre es, wenn es gelänge, die Firmen zu überreden, Lokomotiven mit einem überarbeiteten Antrieb auch ohne Gehäuse zu liefern. Für die Firmen wäre zwar der Verdienst pro verkaufter Einheit geringer, die Zahl der verkauften Einheiten jedoch sicherlich größer.

Gerhard Sadek, Kassel

Überflüssiges im Set

Von Jahr zu Jahr nehmen die „Set“-Angebote zu. Ich warte, bis die Modelle einzeln zu haben sind, und nehme dann nur die passenden Typen. Ich denke, daß sich wohl die Mehrheit der Modellbahner so entscheidet. „Sets“ aus Speisewagen und zwei TEE-Wagen sind töricht, wenn der Speisewagen schon Jahre vorher angeboten wurde. Soll man etwa die überzähligen Speisewagen einstampfen? Einzelwagen zur möglichen Zugergänzung sind ohnehin nötig. Eine Lok und drei Wagen macht noch keinen TEE. Ob „Sets“ als Geschenkpackungen Renner sind, kann ich nicht beurteilen.

Unschön sind auch sehr kurzlebige Sonderserien. Diese von Briefmarken bekannten Bemühungen um Kaufanreize verlagern höchstens die Nachfrage, denn Geld ist für die meisten Modellbahner nur begrenzt verfügbar. Es ist am Ende nicht hilfreich, wenn man seine Kunden zum Schuldenmachen verleitet. Sonderserien sollten zumindest eine längere Zeit verfügbar sein. Wenn die Modelle vergriffen sind, merkt man: es geht auch ohne.

Diese ganzen Ideen von „Verkaufskanonen“ schrecken doch m.E. eher ab!

Rationeller Maschineneinsatz reduziert die Zahl der gleichzeitig zu fertigenden Modelle. Lagerhaltungskosten binden viel Kapital und sollen reduziert werden. Warum nicht im Vorlauf Kundenabfragen bei den Messen – möglicherweise mit vorherigen Fragebogenaktionen nach Vorlagen bei den Händlern?

Kurt S. Müller, Lübbecke

Kompetenter Rat

Ich persönlich habe besonders viel von Elektronik-Basteltips und von den vielen phantastischen Bildern der präsentierten Anlagen profitieren können. Wenn auch unsere Anlage, an der mein Vater und ich seit vier Jahren bauen, nicht an die Superanlagen heranreicht, sind es doch immer wieder die Bilder dieser tollen Anlagen, die uns motivieren und inspirieren. Ich denke, daß der Reiz, der von einer beeindruckend schönen Anlage ausgeht, mehr Leute zum Bau einer eigenen Anlage veranlassen kann, als das eine Anlage könnte, die nur mäßiges Niveau hat, dafür aber nachbaubar erscheint.

Ein anderer Punkt, der mich betrifft, ist, daß wir im Laufe des Aufbaus der Anlage vor eine ungeahnte Menge von Problemen gestellt wurden, von denen etliche bis heute nicht gelöst sind.

Hier kommt nun das MIBA-Forum wie gerufen. Denn wenn auch eine Vielzahl an Problemen in allen möglichen Artikeln diskutiert werden, so steht man doch manchmal mit seinem eigenen, ganz spezifischen Problem recht alleine da.

Ich finde es gut, daß man nun genau solche Dinge in die MIBA tragen kann, um dort von kompetenter Seite (Lesern wie auch Redaktion) Rat zu bekommen. Ich hoffe (mehr noch, ich bin davon überzeugt), daß diese Rubrik bei den Lesern einen starken Zuspruch findet.

Christian Häußler, München

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:**

**MIBA Redaktion
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg
oder per Telefax:
09 11/5 19 65 40**



Foto: Martin Knaden Anlage: Modellbahnclub Halberstadt e.V.

Die Rhätische Bahn hat viele Sehenswürdigkeiten zu bieten. Zu den beliebtesten Motiven gehört aber sicherlich das Landwasserviadukt, dessen charakteristischer Ursprung hoch oben in der steil abfallenden Felswand eine besondere Faszination auf den Eisenbahnfotografen ausübt. Kein Wunder, daß gerade dieses Stück der meterspurigen RhB-Strecke Chur-Filisur auch im Modell – wie hier vom Modellbahnclub Halberstadt – schon mehrfach nachgestaltet wurde.

Kleiner Bahnhof mit vollem Programm

Elefanten in Mücke (1)



Mücke, 11.3.1966, 18.55 Uhr:
Vorspannlok 50 966 und
50 1237 beim „Dampfkochen“
vor dem Erzzug Gdg 7427 auf
Gleis 7; beachtenswert die De-
tails des Wasserkrans.

Foto: Johannes Kroitzsch
Mücke, 13.5.1966, 17.59 Uhr:
86 385 und eine 50 sind unten
soeben als Lz von Gießen
gekommen und warten jetzt in
Gleis 2 auf das Signal zum
Vorrücken in das Anschlußgleis
der „Gewerkschaft Louise“.
Foto: Kurt Burlein



Kleiner Bahnhof mit vollem Programm: Wie ein komprimierter Themen-Extrakt von MIBA-Spezial 30 („Betrieb“) und 31 („Bahnhöfe“) wirkt Mücke (Hess) in der Modellbahner-Perspektive. Vorbild und Nachspiel – geschildert von Michael Meinhold und Thomas Siepmann.

Gdg 7427 im H0-Modell: 86er, 50er und zehn OOtz. Grafik: Robert Niemeyer

Elefanten in Mücke: Der Titel ist Programm, denn der Bahnhof mit dem klitzekleinen Namen hat eine große Vergangenheit, die sein heutiges Bild kaum vermuten läßt. Geradema eine Generation zurück liegt die Zeit, zu der sich hier die schwarzen Elefanten – wir erinnern uns versonnen lächelnd an die phantasievolle Fleischmann-Werbung jener Jahre – gleich zweifach ins Geschirr stemmten, um ihre 1580 Tonnen schweren Ganzzüge voll Vogelsberger Brauneisenstein aus dem Bahnhof Mücke über den Lehnheimer Berg nach Grünberg und weiter nach Wetzlar zu ziehen. Von hier ging das Erz in die Sophienhütte oder weiter nach Oberhausen oder Rheinhausen – bis zum Ende des Erzbergbaus im Vogels-

berg, an Lahn und Dill, damals, 1968. In diesem Jahr fuhr der letzte „Programmzug“, so genannt nach dem Erzabfuhr-Programm, das den bedarfsweisen Verkehr dieser Züge regelte.

Lange Erzzüge auf einer eingleisigen Strecke, rangiert, beladen und zusammengestellt in einem Bahnhof von durchaus modellbahnfähiger Größe – nicht schlecht, aber noch lange nicht alles, wie wir sehen werden. Doch wer die volle Dröhnung, den Weg vom Erz zum Stahl, von Anfang erleben und heute nachspielen will, der muß früh aufstehen:

Im Morgengrauen schon rollt die lange Schlange leerer Erzwagen in den Bahnhof Mücke, um sich dann, in den kurzen Pausen des Berufsverkehrs,

