MIBA 11/2000

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

MIBA 11/2000

146 Seiten Modellbahn pur

November 2000

B 8784 · 52. Jahrgang
DM/sFr 12,– · S 90,– · Lit 17 000 · hfl 15,– · lfr 270,–
http://www.miba.de

Drei 23er zu gewinnen S. 19

## Elektromechanische Stellwerke von P-Hagen nach

50 Jahre Neubau-Dampfloks: Baureihe 23

Richtig bemalt: Holzgüterschuppen aus Kunststoff

Neu: H0-Dampfspeicherlok und ÖBB-2091 in 0e

4 394038 212006 11 >

MIBA 11/2000 Schwerpunkt: Elektromechanische Stellwerke ● Vorbild + Modell: BR 23 ● Neuheiten: Liliput-Dampfspeicherlok, ÖBB-2091

# Dick und dünn

Traditionell, ja fast schon rituell können wir in der MIBA mit der November-Ausgabe stets den endgültigen Start in die Modellbahn-Hochsaison verkünden. Und das sah und sieht man ihr (der MIBA) schon von außen an: Viele Neuheiten und Neuigkeiten, viele Tests, viele Bastelberichte, viele Anzeigen – das alles summiert sich mit schöner Regelmäßigkeit zur dicksten MIBA des Jahres. Dieses Mal ist es nicht anders. Auf 146 Seiten bringt es diese Ausgabe, zugegeben dank überdurchschnittlich viel Werbung. Aber schließlich leben wir auch davon, und außerdem ist es uns ganz und gar nicht unangenehm, ein begehrter Werbeträger zu sein.

Unverhältnismäßig dünn ist die Nachrichtenlage an der Neuheitenfront. Keine 2000er-Topneuheit, die wir Ihnen hier und heute schon vorstellen könnten. Brawas wü. Fc traf erst kurz nach Redaktionsschluss ein und absolviert in diesen Tagen den Testparcours auf dem MIBA-Prüfstand – was dabei herauskommt, erfahren Sie in der Dezember-MIBA. Bis zum Rollout von Fleischmanns pr. S 6 und Märklins wü. K, um nur zwei weitere Beispiele zu nennen, müssen wir uns noch ein wenig gedulden. Aber immerhin sind mit der Liliput-Dampfspeicherlok und der österreichischen Diesellok der Reihe 2091 in 0e von Wiener Modellbau Kröss zwei Triebfahrzeug-Neuheiten in dieses Heft gerollt, die sicherlich dicke Freunde finden werden.

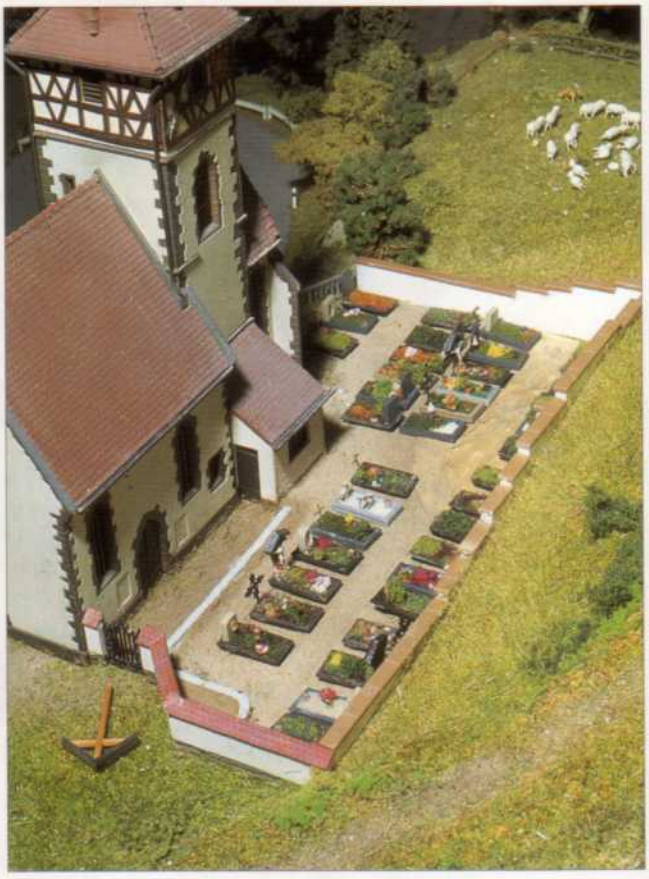
Während die Luft für Neuheiten-Konstrukteure immer dünner wird, herrscht in diesen Monaten dicke Luft in vielen Bastelkellern. Denn die praktische Modellbahnerei ist mit Schweiß treibender Arbeit verbunden, zu der sich die Emissionen von Klebstofftuben und Weißleimbehältern, Spritzpistolen und kreischenden Trennscheiben gesellen. Natürlich tragen wir hierzu gerne mit Bauvorschlägen und Basteltipps bei – immer in der Hoffnung, dass bei deren Befolgung sich die dicke Luft auf den dafür vorgesehenen Raum Ihres trauten Heimes beschränkt. Aber das wissen wir aus eigener Erfahrung: Lebensgefährten (resp. Gefährtinnen) von Modellbahnern sind glücklicherweise nur selten so dünnhäutig wie bekennende Epoche-III-Fans bei der Beurteilung des purpurroten Farbtons an ihren Diesellok- und Triebwagenmodellen.

Wir wollen uns nicht weiter auf dünnem Eis bewegen und uns den unverrückbaren Fakten zuwenden. Fest steht beispielsweise, dass spektakuläre Anlagen eine enorme Anziehungskraft haben – und zwar nicht nur auf eingefleischte Modellbahner. Das zeigt sich überall, wo Modellbahnen in der Öffentlichkeit präsentiert werden: In den Modellbahnzentren von Lautenthal (den zweiten Teil unseres Anlagenberichts finden Sie ab S. 20 in dieser Ausgabe) oder Wiehe, aber auch auf den großen Ausstellungen. Deren Termine sollten Sie sich daher dick im Kalender anstreichen, von Köln (siehe S. 58) über Sinsheim (Echtdampf-Hallentreffen im Januar, Faszination Modellbau im März) und Nürnberg (Spielwarenmesse) bis nach Dortmund (Intermodellbau im April). Und einen Wechsel des Kleinklimas müssen Sie bei alledem auch nicht befürchten: Wo sich tausende von Gleichgesinnten um die Attraktionen scharen, ist für dicke Luft gesorgt.

*Thomas Hilge*

**Im Schwerpunkt der November-MIBA geht es diesmal um „Elektromechanische Stellwerke", ein Thema, das unsere Grafikerin *Katja Raithel* mithilfe diverser neuzeitlicher Mittel der Bildgestaltung und -manipulation treffend in ein Titel-Composing umgesetzt hat.**

Steuerstange
Hotline
Donnerstags
16.00 - 20.00 Uhr
03675/8972-42
PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE H0
[BR 94.20-21 Sächs. XI HT]
Ab Dezember im Handel
# 50060 BR 94.20-21 Sächsische XI HT DR Epoche III
# 50260 Wechselstromausführung mit eingebautem Decoder für Analog- und Digitalbetrieb
Aktuelle Prospekte/Kataloge
• PIKO CD-ROM (15,- DM)
• H0-Modellbahn/Gebäudemodelle (10,- DM)
• G+Spur 1-Gebäudemodelle (8,- DM)
• N-Gebäudemodelle (3,- DM)
• Das PIKO-Buch (58,- DM)
bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei PIKO erhältlich
PIKO im Internet: http://www.piko.de e-mail: piko@piko.de
NEU 2000
PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96505 Sonneberg

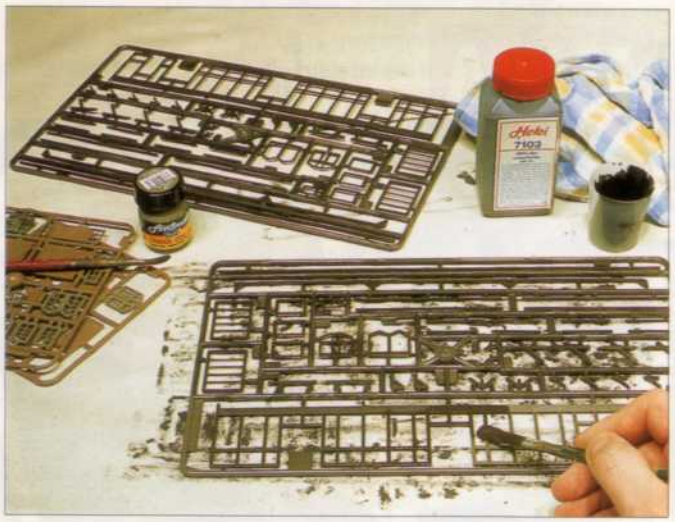


**106** Eher ungewöhnlich und auf Modellbahnanlagen nur selten zu sehen ist die Nachbildung eines Friedhofs. Zur Belebung einer toten Anlagenecke legte Bruno Kaiser einen kleinen Friedhof an, wie er an vielen Dorfkirchen zu finden ist.
*Foto: Bruno Kaiser*

**120** Im zweiten Teil seines grundsätzlichen Beitrags über Säuretopf- und Säurekesselwagen wirft Thomas Becker einen Blick auf das inzwischen respektable Angebot der Modellfahrzeughersteller.
*Foto: lk*

In Zukunft fahr ich digital!
Weltneuheit
Mit dem 75200 von Uhlenbrock
- Decoder mit Lastausgleich
- Für alle Motoren mit Trommel- oder Scheibenkollektoren
- Funktioniert mit der original Feldspule
- Werterhaltung des Fahrzeugs, da keine mechanischen Veränderungen nötig sind
- Versteht das alte und das neue Motorola-Datenformat
- Programmierbar über die Intellibox (255 Adressen)
- oder über eine andere Motorola-Zentrale (80 Adressen)
- Einstellbare Anfahr- und Bremsverzögerung
- Einstellbare Mindest- und Höchstgeschwindigkeit
- Zwei fahrtrichtungsabhängige Lichtausgänge
- Zwei zusätzliche Funktionsausgänge für Telex oder Rauch
- Rangiergang
- Gesamtbelastung 1200 mA
- Größe 35 x 20 x 5 mm
- DIGITAL 2
Uhlenbrock digital
Uhlenbrock Elektronik GmbH Mercatorstraße 6 46244 Bottrop www.uhlenbrock.de

**10** Naubaufahrzeuge bei der DB – Teil 2 der kleinen MIBA-Reihe ist der Baureihe 23 gewidmet.
*Foto: Bellingrodt/ MIBA-Archiv*



**102** Ein stattlicher Güterschuppen in Holzbauweise wird von Faller angeboten. Horst Meier sorgt für die perfekte Holzstruktur.
*Foto: Horst Meier*

**28** Nicht gerade mit Triebfahrzeugen verwöhnt werden die Fans der 0e-Schmalspurbahn. Mit dem Modell der österreichischen Baureihe 2091 hat Wiener Modellbau Kröß ein attraktives Fahrzeug ausgesucht und im Maßstab 1:45 realisiert. Vor dem Betriebseinsatz steht aber harte Arbeit, denn es handelt sich um einen Bausatz. Uwe Stehr beschreibt seine Erfahrungen und gibt Tipps für die erfolgreiche Montage.
*Foto: Uwe Stehr*

## MIBA-SCHWERPUNKT
## Elektromechanische Stellwerke


Muskelkraft ade 80
Das E 43 in 1:2 88
Canale Grande 94
Stellwerksgebäude im Modell 98


## VORBILD + MODELL


50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge, 2. Teil: BR 23 – Die Elegante 10
Säuretopf- und Säurekesselwagen (2)
Sauer macht lustig 120


## MODELLBAHN-ANLAGE


Ausstellungsanlage im Oberharz (2)
Viele Züge auf weiten Strecken 20
Im Tal der Ruhr – Teil 10: Das „schwarze Gold" kommt ... 114


## NEUHEIT


Schmalspurdiesel aus Österreich (Baureihe 2091 in 0e) 28
Dampf ohne Feuer 126


## MENSCHEN + MODELLE


Schmuckstücke und Exoten (SMV) 56
Auf nach Kölle (Ausstellung) 58
Stier und Maus im Zugkraft-Test 60
Offene Tür für „Oskar" 63


## MODELLBAHN-PRAXIS


Gut Holz (Güterschuppen) 102
Der Friedhof von St. Martin 106


## RUBRIKEN


Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Nur ein Bild 9
Bücher/Video 32
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 65
Kleinanzeigen 68
Neuheiten 128
Impressum · Vorschau 144

MIBA-Online

## I love it!

Das MIBA Onlineangebot ist wirklich umwerfend. Sieht gut aus, steckt was drin, ist schnell und kommt gut ohne überflüssigen Flash- und Consorten-Schnickschnack aus: I love it!
*B. Siebels (E-Mail)*

MIBA 8/2000, NEM-Bahnsteigkante

## Bahnsteig mit Höhe Null

Was mich regelmäßig bei diesem Thema wundert, ist die Darstellung, dass Bahnsteige derartig hoch sein müssen. 11 mm in H0, wie es der Artikel suggeriert, bedeuten beim Vorbild ca. 950 mm Höhe. Das mag für die Epochen IV und V auf Hauptbahn-Bahnsteigen oder im S-Bahn-Betrieb ein richtiges Maß sein.

Bei der Betrachtung älterer Bilder finden sich jedoch viele Bahnsteige, die eine Höhe von nur wenigen Zentimetern erreichen. Als Beispiel möchte ich das Bild des Bahnhof Mühlacker von 1932 anführen (aus „Die Baureihe 18.4-6“, 1994, EK-Verlag). Auf dem Foto kann man den Hausbahnsteig des Bahnhofs sehen, dessen Oberkante sogar bündig mit der Gleisoberkante abschließt. An ihm steht der Schnellzug D 120 von Köln nach München, bespannt mit einer S 3/6. Ein absolut hochwertiger Reisezug also, an einem Bahnsteig mit der Höhe Null. Das würde für uns im Modell eben auch Null-Probleme mit ausladenden Fahrzeugmaßen bedeuten.

In der Gestaltung der Bahnsteighöhe könnte man also den besten Kompromiss suchen, damit die Fahrzeuge realistisch nahe an den Bahnsteig heranfahren können ohne anzuecken. In der beliebten Epoche III dürften sicher viele Bahnsteige, die noch aus älteren Epochen stammen, sehr niedrig ausgeführt gewesen sein. Ebenso finden sich auch heute noch niedrigere Bahnsteige auf vielen untergeordneten Linien oder auf Stationen.
*Christian Häußler, Marburg*

Kundenservice

## Dickes Lob für Gützold

Von wegen Service-Wüste-Deutschland! Bei einer gebraucht erworbenen Lok der Baureihe 219 von Gützold fehlten einige Kleinigkeiten oder waren defekt. Haftreifen, Bullaugen-Fenster, Griffstangen. Ich habe eine E-Mail an Gützold geschickt. Drei Wochen später waren die gewünschten Teile da – kostenlos – mit einem Anschreiben, in dem man bedauerte, nicht schneller reagiert zu haben. Wer so vorbildlich mit Kunden umgeht, empfiehlt sich überzeugend selber, auch andere Produkte dieses Herstellers zu kaufen. Manch ein großer Produzent, der gar nicht reagiert oder für Ersatzteile sowie Porto die Kunden kräftig zur Kasse bittet, sollte sich dieses Verhalten zum Vorbild nehmen. Danke Gützold!
*Klaus Rösler, Asslar*

Spur Z in der MIBA

## Auf Improvisation angewiesen

Seit vielen Jahren bin ich Leser Ihrer Zeitschrift, die ich auf Grund ihrer Themenauswahl, ihrer fundierten und mit Liebe zum Thema geschriebenen Artikel, aber auch wegen ihrer Übersichtlichkeit, sauberer Bilder und Grafiken und angenehmen Schriftbild sehr schätze.

Ein ganz großer Fan bin ich von Rolf Knipper, den ich in der meisterlichen Gestaltung seiner Anlagen für unübertroffen halte. Seine Artikel und Bilder sind für mich ein Grund, die MIBA – und dabei auch ältere Ausgaben – immer wieder hervorzuholen und mit Genuß zu lesen und zu betrachten.

Mein Problem ist nur: Ich bin begeisterter Anhänger der Spur Z und die ist in der MIBA im Gegensatz zu allen anderen, auch exotischen Spurweiten nicht vertreten. Über die Gründe kann ich nur spekulieren. Ich glaube aber, dass es eine große Zahl von Z-Bahnern

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

# Service

**LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION**
vth Verlag für Technik
und Handwerk GmbH
Redaktion MIBA
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

**ANZEIGEN**
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9 a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

**ABONNEMENTS**
PMS Presse Marketing Services
GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: pms.duesseldorf@cityweb.de

**BESTELLSERVICE**
vth Verlag für Technik
und Handwerk GmbH
Robert-Bosch-Str. 4
76532 Baden-Baden
Tel. 07221/50 87 22 (Privatkunden)
Tel. 07221/50 87 12 (Fachhändler)
Fax 07221/50 87 33
E-Mail: service@miba.de

**ÄLTERE AUSGABEN VON MIBA UND MIBA-SPEZIAL**
Privatkunden:
vth Verlag für Technik
und Handwerk GmbH
Robert-Bosch-Str. 4
76532 Baden-Baden
Tel. 07221/50 87 22
Fax 07221/50 87 33
E-Mail: service@miba.de
Fachhandel:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

gibt, die sich für Artikel zu diesem Thema interessieren, nicht zuletzt, weil sie auf Grund des immer geringer werdenden Zubehör-Angebotes zunehmend auf Improvisationen angewiesen sind und daher für entsprechende Tipps dankbar wären.
*Wolf-Dieter Jahn, Frankfurt/Main*

**MIBA 9/2000, D-Day-Diesel**

## Hintergrundwissen

Wie immer bei diesem Autor ist der Artikel gut aufgemacht und genügt, auch dem Nur-Modelleisenbahner Hintergrundwissen zu vermitteln. Vielleicht hätte man noch darauf hinweisen können, dass auf dem Foto Seite 95 oben die schwere Diesellok (74 t) die Brücke befährt. Die italienische Staatsbahn (FS Italia) übernahm von dieser Bauart eine größere Stückzahl und auch die ÖBB-Reihe 2045 geht wohl im Gesamtaufbau und in ihrem Äußeren noch auf diese Lok zurück.
*Wolfgang Pöhler, Dillenburg*

**Bahnhof Andermatt der FO**

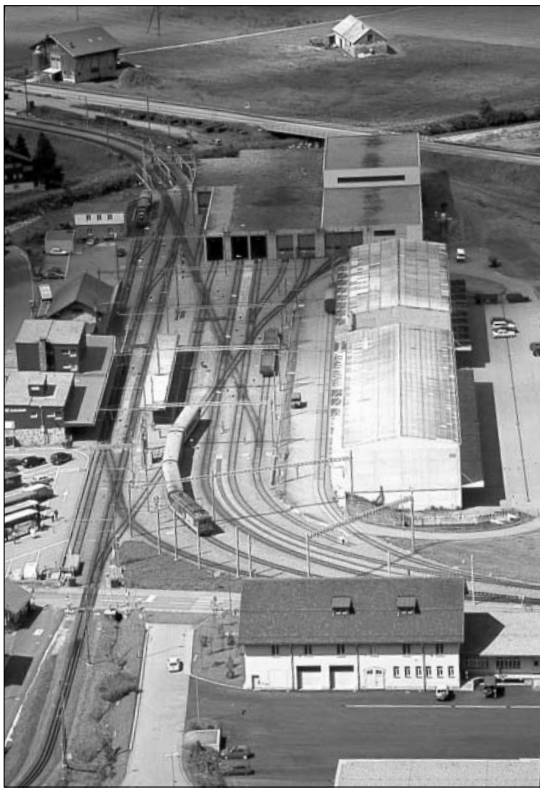
## Ein Vorbild wie ein Modell

Der Modellbahner freut sich, wenn sein Modell dem Vorbild nahe kommt. Hier scheint sich das Vorbild zu freuen, dass es so modellmäßig daherkommt.

Andermatt ist der einzige Verzweigbahnhof der FO. Auf dem Bild kommt von oben links im Bogen über ein Bachbrücklein die Strecke von Brig-Oberwalden-Realp, die hier linker Hand noch von einem Ausziehgleis begleitet ist. Die Gleisanlage weitet sich auf, fädelt die umfangreiche Betriebsstätte ein, weist rechter Hand Industrieanschluss auf.

Nach unten links beginnt hinter dem Bahnübergang die Steigungsstrecke auf den Oberalppass, wobei man deutlich den Beginn der Zahnstange sieht. Im Bogen nach rechts geht es nach Göschenen durch die wilde Schöllen-Schlucht. Der von einer HGe4/4 angeführte typische Regional-Kurzzug verlässt dorthin den Bahnhof (wenn es sich nicht nur um ein Rangiermanöver handelt, denn er kommt nicht von einer der drei Bahnsteigkanten, sondern vom Hilfsbahnsteig). Im Innenbogen verlaufen noch Auszieh- und Abstellgleise. Links der Gleise stehen Empfangs- und andere Dienstgebäude. Auch modellmäßig: Der Straßenverkehr „ruht". Lediglich zwei Autos sind ob ihrer Position als in Bewegung befindlich auszumachen, drei Busse und mehr als ein Dutzend Autos sind abgestellt.

Die völlig unbelebte Straße hinter den Bahnsteigen umgeht von Göschenen kommend den Ort Andermatt und führt nach links zu den Pässen Furka und Gotthard. Die jenseits sichtbaren Häuschen stehen wie auf eine ausgerollte Grasmatte gestellt. Lediglich das Lagergebäude rechts der Bahnanlagen würde ein Modellbahner nicht so groß ausfallen lassen; es ist einfach zu klotzig.
*Prof. Dr.-Ing. U. Krüger, Bietigheim*



**Modellbahnmäßig: Bahnhof Andermatt der Furka-Oberalp-Bahn.**
***Foto: Prof. Dr.-Ing.-U. Krüger***

**Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrender Kürzung vor.**

Foto: Martin Knaden

*Ein Bild mit Gegensatz: Modernste Fortbewegung per Hochgeschwindigkeitszug auf der einen Seite und die älteste Fortbewegung der Welt, das Wandern, auf der anderen Seite – dennoch ist beides harmonisch zu einem gelungenen Anlagenmotiv komponiert.*

50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge – 2. Teil: BR 23

# Die Elegante

*Das glattflächige Äußere – durch die vollständig geschweißten Nähte und den nur mit den notwendigsten Leitungen versehenen Kessel – gab der DB-23 ihr elegantes Aussehen. Auch bei dieser vor genau 50 Jahren abgelieferten Neubaulok sind einige Bauartunterschiede zu vermerken. Martin Knaden erläutert sie in Vorbild und Modell.*

Bei der Entwicklung der so genannten „Ersatz-P8“ hatte die Deutsche Reichsbahn schon vor dem Zweiten Weltkrieg erhebliche Fortschritte erzielt. 1941 waren schließlich zwei Schlepptender-Maschinen nach Baugrundsätzen der Einheitslokomotiven mit der Achsfolge 1´C1´ fertig gestellt worden. Diese ersten 23 001 und 002 verblieben bei der DR der DDR.

Die Notwendigkeit, die preußische P8 zu ersetzen, hatte sich nach Kriegsende noch weiter verschärft. Der Lokausschuss der Deutschen Bundesbahn knüpfte daher hinsichtlich der Achsfolge an die Vorkriegs-23 an. Bei den weiteren konstruktiven Merkmalen wurde jedoch auf Betreiben Friedrich Wittes die Anwendung der sog. „neuen Baugrundsätze“ beschlossen. Diese bezogen unter anderem die beim Bau der Kriegslokomotiven 42 und 52 entwickelten Schweißtechniken und – ganz allgemein – die Einfachheit der Konstruktion ein.

Noch im November 1950 wurde mit 23 001 – bemerkenswerterweise in Zweitbelegung dieser Betriebsnummer – die erste Schlepptenderlokomotive an die DB abgeliefert. Erst neun Jahre

**Oben: Vom Meister persönlich porträtiert: 23 015 mit Knorr-Oberflächenvorwärmer und alter Führerhausform mit Dachlüfteraufsatz.**

**Die Lokführerseite beeindruckt durch ihr glattflächiges Äußeres. Man beschränkte sich auf das Allernotwendigste – den Heißdampf-Reglerzug.** ***Fotos: Bellingrodt/ MIBA-Archiv***