MIBA 12/2000

# MIBA

MIBA 12/2000

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 2000

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

## Epoche III für Ibiza

Superanlage in H0

**Test: wü. Fc von Brawa**

**Zugbildung: Leichter Mosel an der Lahn**

**Schwerpunkt: Tiefladewagen**

4 394038 212006 12 >

Schwerpunkt: Tiefladewagen Anlagen: Epoche III für Ibiza Neuheit: wü. Fc von Brawa, Dreiachser-Preußen von Fleischmann

# Alle Jahre wieder …

Es geht mal wieder auf Weihnachten zu – wenn dieses Heft im Handel erscheint, ist gar nicht mehr weit hin. „Was, schon wieder?“ höre ich es irgendwo im Hintergrund raunzen, „das war doch letztens erst …“. Andere wiederum können es gar nicht erwarten. So kam dieser Tage mein Neffe und behauptete steif und fest, er wüsste schon ganz genau, dass er zu Weihnachten eine eigene Modellbahn geschenkt bekommen würde. Wer ihm wohl diesen Floh ins Ohr gesetzt haben mag? Familiär vorbelastet ist er jedenfalls; außerdem muss er bei Besuchen immer wieder enttäuscht feststellen, dass die Anlage des Onkels immer noch mehr oder weniger zerlegt hochkant an der Wand steht und von daher für einen Fahrbetrieb nicht sonderlich geeignet erscheint.

Irgendwo bringt dieser Wunsch den Schreiber dieser Zeilen doch arg in Zugzwang, denn der hat sich bis jetzt ehrlich gesagt noch keinerlei Gedanken über die Gestaltung einer kleinen „Weihnachtsanlage“ gemacht, die dem Spieltrieb eines Fünfjährigen gerecht werden könnte. Eine Startpackung termingerecht zu organisieren, sollte wohl nicht allzu schwer sein; dem Vernehmen nach gibt es tatsächlich Läden, die diese auch verkaufen. Aber so ganz ist es damit ja nicht getan …

Die allererste eigene Anlage, Weihnachten ’66, war jedenfalls ein einfaches Oval mit einem Überhol- und einem Abstellgleis. Montiert war das Ganze auf einer sauschweren Spanplatte von ungefähr zwei mal ein Meter. Damit sich die Anlage besser verstauen ließ, wurde sie später einfach mittendurch gesägt und mit Klappscharnieren versehen – mit dem Erfolg, dass sie mit jedem weiteren Auf- und Abbau immer mehr in der Mitte durchhing. Abgesehen davon, waren die Betriebsmöglichkeiten doch eher beschränkt. Immer nur im Kreis herumfahren wird eben doch schnell langweilig – daran konnte auch die liebevolle Ausgestaltung nichts ändern.

Aus der Erfahrung heraus könnte man vielleicht einen kleinen Bahnhof auf einem stabilen Anlagensegment bauen, das einfach auf dem Fußboden aufgestellt wird; der Rest der Strecke ließe sich dann nach Lust und Laune verlegen. Eine allzu detaillierte Gestaltung dieses Bahnhofsegments ist sicher eher fehl am Platz, handgestellte Weichen reichen völlig: Der Bau wäre also auch in recht kurzer Zeit zu schaffen.

Eine einfache Digitalsteuerung ist sicher auch nicht schlecht; abgesehen von den Betriebsmöglichkeiten macht es schließlich Spaß, wenn sich das Licht an- und ausschalten lässt und mit der Loktröte kann man während der Feiertage prima die liebe Verwandtschaft nerven. Doch welche Fahrzeuge in welcher Baugröße sollen zum Einsatz kommen? Fleischmann Magic-Train ist zum Spielen bestens geeignet (die Lok hat allerdings keine Tröte, schade …); dazu könnte man noch die putzige kleine Western-Lok mit den passenden Wagen von Bachmann nehmen. Epochenspezialisten, bitte wegschauen! Oder doch besser einige Fahrzeuge in der altbewährten Baugröße H0? Ich weiß es nicht!! Aber wie dem auch sei – ein paar Tage Zeit zur Entscheidungsfindung in dieser Frage bleiben ja noch …

*Lutz Kuhl*

**Ein „Bw für Ibiza“ ist das Titelthema der Dezember-MIBA. Auf besagter Insel gibt’s zwar keine Eisenbahn, aber für seinen geplanten Altersruhesitz dort baut Dr. H. D. Wolters schon fleißig an einer Anlage, die *Martin Knaden* fotografierte.**

Hotline
Donnerstags
16.00 - 20.00 Uhr
03675/8972-42

Steuerstange

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE H0

[BR 94.20-21 Sächs. XI HT]

# 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)

NEU 2000

bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei PIKO erhältlich.
PIKO im Internet: http://www.piko.de e-mail: piko@piko.de

PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96505 Sonneberg

*Analoger Umschalter oder Digitaldecoder*

AnDi ist im Digitalbetrieb ein kleiner, preiswerter Decoder, dessen Adresse ohne Programmieraufwand geändert werden kann. Im Analogbetrieb ist AnDi ein Fahrtrichtungsumschalter, der die Option für Digital bereits mit an Bord hat. Wenn Sie irgenwann auf Digital umsteigen möchten, reicht ein etwas länger dauernden Umschaltimpuls, um aus dem Umschalter einen Digitaldecoder zu machen. Sie ersparen sich den Umbau und weitere Kosten.
AnDi ist klein, hat zur schnellen Montage einen Schnittstellenstecker und bei guter Wärmeableitung eine Leistung von bis zu 1 A. DIGITAL Z - kompatibel

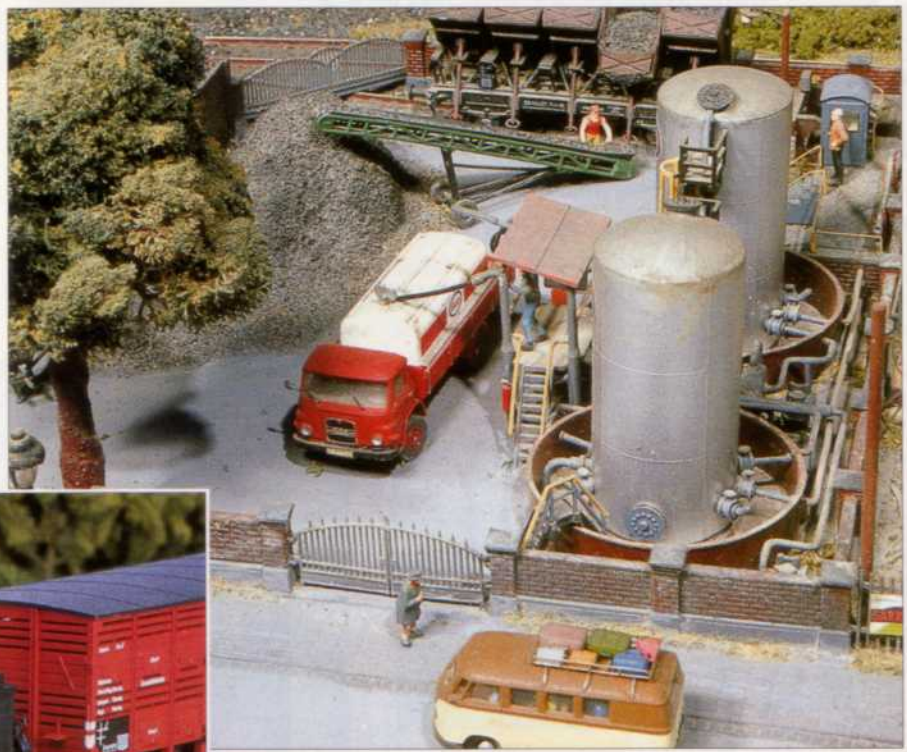
Art.-Nr. 75320

Uhlenbrock digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH Mercatorstraße 6 46244 Bottrop
Internet: www.uhlenbrock.de

**30** Beherrschende Elemente auf Rolf Knippers und Harald Sydows „Ruhrtalbahn" sind zweifellos die diversen Zechengebäude. Diesmal sind die Kohlenwäsche, die Brikettfabrik und der Landabsatz „dran". Nicht nur Planung und Bau der Modellgebäude wird beschrieben, sondern auch ihre Funktion erklärt. *Foto: rk*

**26** Wie man das Innenleben eines mechanischen Stellwerks im H0-Modell mit selbstgefertigten Messingteilen nachgestalten kann, beschreibt Jacques Timmermans in seinem Beitrag „Hebel auf der Bank". *Foto: Jacques Timmermans*



**48** Eine über Eck gebaute Modulanlage präsentierte der MEC Bonn auf der großen Modellbahn-Ausstellung in Ettlingen. Bemerkenswert sind die verschiedenen Ladeszenen in Epoche 3. Was sonst noch zu sehen war, zeigt Rolf Knipper. *Foto: rk*

**18** Brawas kleine Württembergerin der Klasse Fc – besser gesagt: das H0-Modell – wird im MIBA-Test genau untersucht: Sie ist klein, kompakt und kräftig. Außerdem gibt es auf S. 16 Vorbildinformationen über diese Güterzuglok. *Foto: lk*

## MIBA-SCHWERPUNKT Tiefladewagen


Nicht nur für schwere Lasten: Tiefladewagen 74
Kleine Wagen für große Lasten 82
Tiefergelegt 86
Ganz unten im Archiv ... 92


## MODELLBAHN-ANLAGE


Ein Bw für Ibiza! 10
Im Tal der Ruhr – Teil 11: Der Weg der Kohle 30


## VORBILD


Eine kleine Lok aus dem Schwabenland (Brawas wü Fc) 16
Akku-„Schulbus“ 36


## MIBA-TEST


Klein, kompakt und kräftig 18


## VORBILD + MODELL


Leichter Mosel an der Lahn 22
Noch mehr Abteil wagen! 100


## MODELLBAHN-PRAXIS


Hebel auf der Bank 26


## BRANCHE INTERN


Modellbahnfahrt durchs Internet 38


## MODELLBAHN-GESCHICHTE


Modellbahn-Knüller von damals 43


## MENSCHEN UND MODELLE


10000 Besucher in Ettlingen 48


## WERKSTATT-PRAXIS


Lichtdecoder für den Steuerwagen 96


## NEUHEIT


V 75 in Baugröße H0 99
Der Ghwps Stettin von Fleischmann 104


## RUBRIKEN


Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Nur ein Bild 9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 51
*Kleinanzeigen* 54
Bücher/Video 70
MIBA aktuell 94
Neuheiten 106
Impressum · Vorschau 124

MIBA 8/9/10/2000, Kleine Bahnsteigkunde

## Unterhaltsam und informativ

Die beiden letzten Teile der Serie „Kleine Bahnsteigkunde“ sind das Beste, was ich bisher in der MIBA gelesen habe. Denn Dr. Langer schreibt nicht nur unterhaltsam, sondern auch informativ. Abgerundet wird das Ganze durch wunderschöne Zeichnungen. Da steckt schon eine Menge Arbeit drin. Denn ein Cad-Programm entlastet einen von Routinearbeiten (ich nehme an, Dr. Langer verwendet eines) – aber konstruieren muss man schon selbst.

Ich würde mich freuen, weitere solche Beiträge zu sehen. Neben dem Thema Bahnsteig interessieren mich auch die Themen Tunnelportale und Brücken oder Viadukte. Denn der Selbstbau oder Umbau vorhandener Bausätze verlangt zwingend die Beachtung der Fahrzeugmaße.

*Gerd Eidmann, Wuppertal*

Wunschzettel

## Keine Probleme mit Dummies!

Ich wünsche mir Dummies und motorisierte Steuerwagen für alle Spurweiten und besonders für meine Spur N. Warum? Nun, warum muss man für teueres Geld alles digitalisieren (bei dem Wirrwarr an Normen und den Preisen für Zentralen und Decoder), wenn es so einfach auch ginge. Doppeltraktionen sind kein Problem, wenn man Lok-Dummies hätte. Die Hersteller amerikanischer Modelle machen es vor. Warum bringen das deutsche Hersteller nicht fertig? Einzig Brawa macht hier mit der 232 eine Ausnahme.

Wie wäre es denn mit Dummies aller wendezugfähigen Loks? Auch eine 218 oder 212 hinten am Zug kann gut aussehen, gäbe es angetriebene Steuerwagen dazu – der Spaß wäre perfekt. Auch Dampflok-Doppeltraktionen wären mit Dummies problemlos vor jedem Signal zum Stehen zu bringen. Man braucht keine komplizierten Schaltungen oder sonstigen Umbauten. Keine Tricks und Kniffe. Keine Probleme mit den Halteabschnitten vor Signalen. Einfach nur den Zug fahren lassen.

*Thomas Nachtigall, Pegnitz*

Farb- und Beschriftungsvarianten

## Unerfüllte Modellvarianten

Es gibt auf meiner „internen Beschaffungsliste“ etliche Loks und Wagen, die zwar als Modell existieren, jedoch leider nicht in meiner Epoche erhältlich sind. Und dabei favorisiere ich die Epoche III im Maßstab H0! Ein Beispiel ist die BR 18.1. Sie ist leider nur in Epoche I oder II erhältlich. Als Sonderserie der Epoche IIIa mit ehemaligen Länderbahn-Schnellzugwagen, zum 150-jährigen Jubiläum der Bahn über die Geislinger Steige hätte sie ruhig aufgelegt werden können. Ein Beispiel für unerfüllte Modellvarianten im Bereich Personenwagen stellen z.B. die preußischen Schnellzugwagen von Fleischmann dar. Auch diese gibt es lediglich in Epoche I oder II. Besonders bei den Wagen finde ich eine Änderung der Beschriftung besonders problematisch, weil zum einen viele kleine Anschriften an allen möglichen Stellen zu finden sind, andererseits die Qualität der Bedruckung (zumindest bei mir) nicht so gelingt, wie von Herstellerseite.

*Christian Häußler, Marburg*

Leserbrief, Auf Improvisation angewiesen

## Mehr Beachtung für Spur Z

Zwar kann ich nicht beobachten, dass das Zubehörangebot der Spur Z schrumpft, zumindest nicht im allerdings hochpreisigen Kleinserienbereich – Großserienhersteller verkaufen da ja leider alte Hüte in neuen Farben als Neuheiten. Andererseits kann ich nur zustimmen: Z findet in der Fachpresse kaum statt und gerade die aus dem Kleinserienbereich stammenden Ergänzungen könnten großen Spuren öfter mal das Wasser reichen (siehe Krüger, Heckl oder Newcomer Halwa). Es würde mich wirklich interessieren, wie sich der Markt tatsächlich auf die Spuren und Schmalspuren aufteilt und ob die „exotischen“ Spurweiten nicht tatsächlich unangemessen berücksichtigt werden, obwohl sie möglicherweise weniger verbreitet sind als Z.

Sollte sich das herausstellen, würde auch ich mich darüber freuen, wenn ein Rolf Knipper sich auch in diesem Bereich einmal betätigen würde – natürlich nicht mit einer Mini-Kleinst-Regal- oder Adventskranz-Anlage, wie sie vielzählig zum Nimbus der verschrobenen Spinner beitragen, den wir Z-Bahner ja leider bei vielen haben. Es wäre so viel mehr möglich, wenn man das meist puppige Ambiente der großen Zubehör-Hersteller links liegen ließe.

*Axel Kullmann (E-Mail)*

MIBA 10/2000 „Sauer macht lustig“

## Der Streifen ist Vorschrift

In Heft 10, Seite 30 oben steht zu lesen, dass ein orangefarbener Streifen ein Hinweis auf das Ladegut „Chlor“ sei. Richtig hingegen ist: Alle diese so genannten „Druckgaskesselwagen“ haben einen solchen Streifen, es ist Vorschrift! Dieser Gefahr signalisierende Farbstreifen muss an der breitesten Stelle des Kessels vollständig umlaufend angebracht werden, ein „Zukleben“ mit Firmenlogos etc. ist verboten. Ein solches Beispiel findet sich auch bei dem Fährboot-Kesselwagen auf Seite 41 unten, innen: Wegen dieses Streifens (in der Schwarzweiß-Aufnahme nicht ohne Lupe erkennbar) ist das VTG-Signet nach unten gerutscht – wie gesagt: Zukleben verboten! Sowohl bei dem Ladegut „Chlor“ wie auch bei „Schwefeloxyd“ handelt es sich nicht um „Ätzende Stoffe“ im Sinne der Gefahrstoffverordnung, sondern um Gase, für die es die Gefahrgutklasse 2 gibt. Beide Gefahrgüter werden verflüssigt auf den Transport gebracht, eine Nutzung dieser Wagen für den Transport z.B. von ätzenden Stoffen der Gefahrgutklasse 8 ist nicht möglich. Für Interessenten hier noch die international bindende Bezeichnung für beide Gase: Chlor: Früher 266-1017, heute 268-1017. Schwefeldioxid: 26-1079.

*Helmut Stransky, Landau*

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

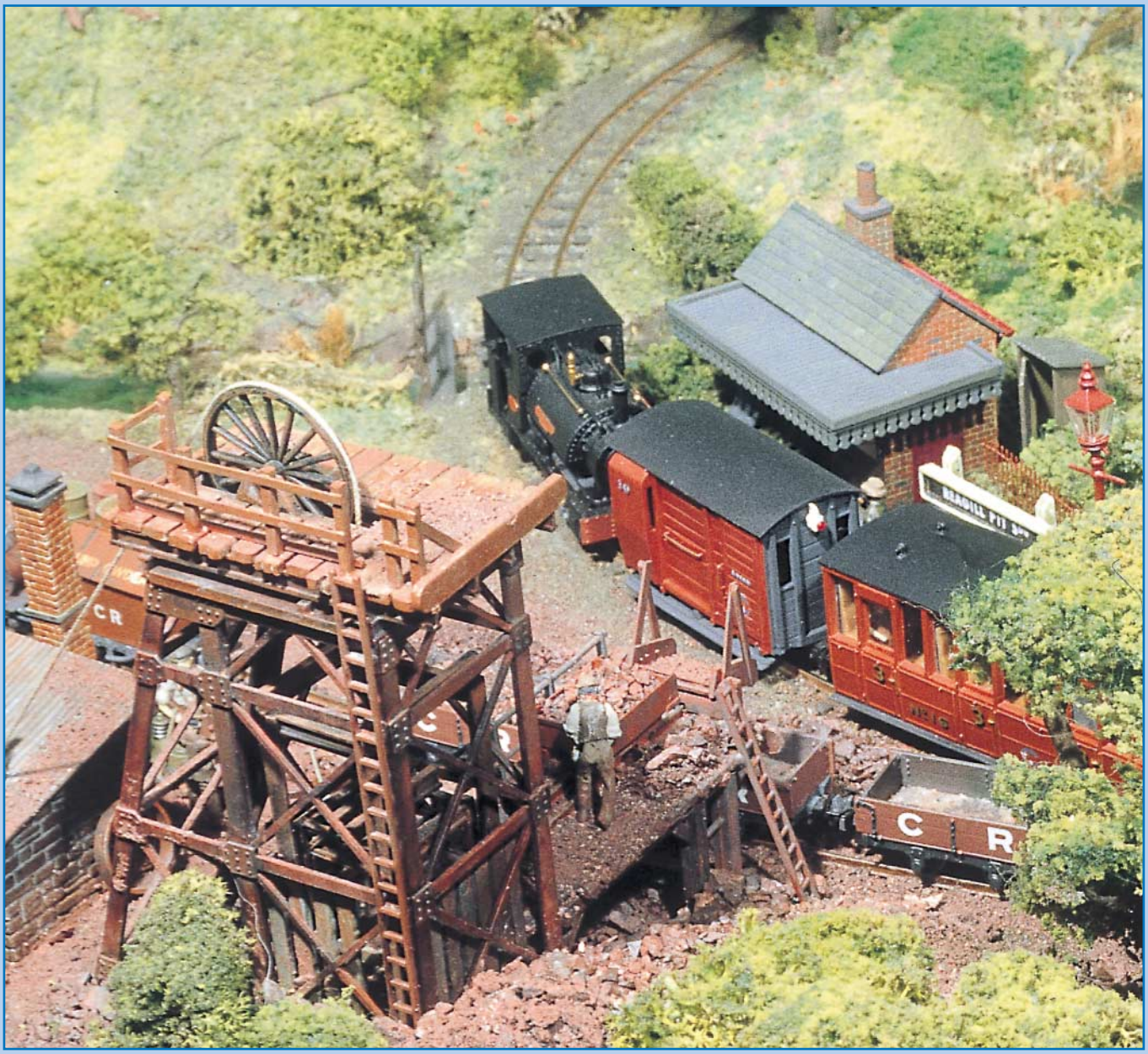



Foto: Lutz Kuhl

*Kurzer Halt in Reagill Pit: Wer vor rund sechzig Jahren mit der Schmalspurbahn nach Lindal End im Bergbaugebiet von West Cumberland fahren wollte, brauchte viel Geduld und Gelassenheit. Der Fahrplan war eher informell und gelegentliche Stopps auf freier Strecke auch nicht ganz ausgeschlossen, kannte doch Heizer Jones einen idealen Platz zum Pilzesammeln, direkt neben den Gleisen …*

*Wer jetzt meint, dass es dergleichen nur im Vereinigten Königreich gegeben haben kann – ganz ähnliche kleine Eisenerzgruben wie auf unserem Bild waren bis in die Dreißigerjahre hinein auch noch im Hessischen in Betrieb, und ganz ähnliche Schmalspurbahnen gab es dort ebenfalls.*

Bahnbetriebswerk als Anlagenteilstück (1)

# Ein Bw für Ibiza!

*Für seinen späteren Wohnsitz auf Ibiza baut MIBA-Leser Dr. H. D. Wolters bereits seit Jahren an einer großen H0-Anlage. Erster Bauabschnitt ist das ausgedehnte Bahnbetriebswerk für Dampf- und Dieselloks, dessen Entstehung der Erbauer im Folgenden beschreibt. Der daran anschließende, ausgedehnte Bahnhof ist übrigens auch schon im Werden.*

Vor mehr als 50 Jahren bekam ich – zu Weihnachten – meine erste Märklin-Modelleisenbahn, die in den folgenden Jahren zu einer großen Anlage wuchs. Dann wechselte ich zur Spur H0 (immer noch Märklin), bis Mitte der Sechzigerjahre ein Wasserrohrbruch alles zunichte machte. Die Versicherungssumme investierte ich sogleich in eine neue H0-Bahn, diesmal auf Zweischienen-Gleichstrombasis.

## Unterbau

Nach intensivem Studium der MIBA über viele Jahre entschloss ich mich, den Unterbau der Anlage aus Industrieprofilen zu erstellen. Das ist zwar nicht die billigste Lösung, doch m.E. die schnellste und tragfähigste, damit im Falle eines Falles die Anlage auch von oben begehbar ist, denn die Anlagenbreite lässt nicht überall zu, dass man mit den Händen alles erreicht. So schön die Modulbauweise auch ist, für mich kam so etwas nicht infrage, denn ich wünschte mir immer eine Anlage mit großer Tiefe.

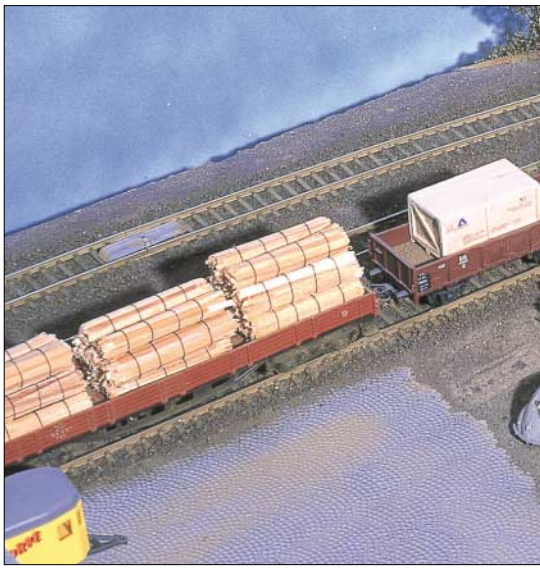
Das Grundgerüst für das Dampflok-Bw war schnell aufgebaut, da entsprechend abgelängte Streben nur mit Winkeleisen verschraubt werden müssen und mit der Wasserwaage nivelliert werden konnten. Auch bei meinen beiden Umzügen war das Zerlegen kein großer Akt, bleiben doch nach einer Nummerierung der Stützen große Bauteile zusammen. Der Auf- und Zusammenbau dauerte nur wenige Tage und die Plattenteile konnten wieder aneinander gelegt werden. Die Nacharbeit, also das Kaschieren dieser Trennstellen, nahm mehr Zeit in Anspruch, mussten doch die Schlitze mit Schaumstoff gefüllt und anschließend mittels Geländebaumaterialien aller Art wieder ausgearbeitet werden.

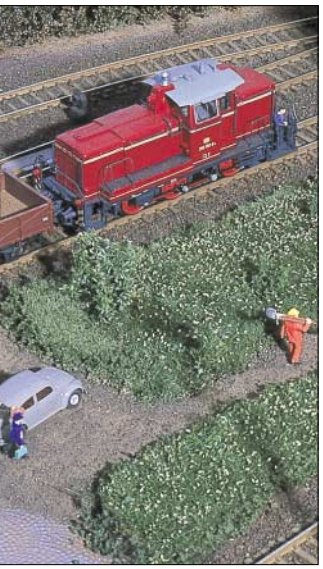
Ursprünglich war die Anlage nicht zum Transport bzw. Umzug geplant worden, doch manchmal kommt es eben anders im Leben. Der nächste und letzte Umzug steht in ein paar Jahren an, da wartet auf Ibiza in Spanien ein endgültiges Domizil mit ca. 100 qm Räumlichkeiten auf die Anlage.

## Landschaft

Hinter beiden Teilen des Bahnbetriebswerks (für Dampf- und Diesellokomotiven) liegt ein stark bewaldeter Höhenzug. Das ansteigende Gelände wurde teils aus Styropor, teils aber auch mittels Drahtgewebe geformt, auf welches ich dann dicke Papiertücher legte, die mit verdünntem Weißleim getränkt waren.

Nach einem Tag war alles durchgetrocknet, nun bekam das Gelände noch einen Überzug aus Gips, den ich später nach dem Trocknen braun angemalt habe. Vor dem Gipsen wurden aber noch etliche echte Steine aus dem Gebiet vom Wolfgangsee in das Gelände mit einbezogen. Da das Gewicht enorm ist, liegen diese Steine auf 13-mm-Sperrholzplatten, die wiederum „spielend leicht“ von den Metallprofilen gestützt werden. Sorgfältig waren die Steine vor Ort ausgesucht worden, sollten sie doch eine Felsstruktur im Maßstab 1:87 aufweisen. Nun mussten





**Die Behandlungsanlagen für Dieselloks sind räumlich durch eine im Einschnitt geführte Strecke getrennt vom Dampf-Bw, von dem im Vordergrund ein kleiner Teil zu sehen ist.**

**Neben dem Bw liegt eine kleine Ortsgüteranlage (ganz links).**

**Die Verteilung der Dieselloks in den Rechteckschuppen übernimmt eine Schiebebühne.**