

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Januar 2004

B 8784 · 56. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Gedränge unterm
Weihnachtsbaum:

Diesel- Dinos



Neu in H0: Fleischmann-E 19 12



Schwerpunkt

Kopfbahnhöfe

Piccolo-Neuheit

V 200.1 von Fleischmann

Modellbahn-Praxis

Welten zaubern auf wenig Raum



Ganz ausgestorben ist sie noch nicht – die gute, alte Tradition der weihnachtlichen Ausstellungseisenbahn im Schaufenster. Heuer bietet die schneebedeckte Anlage von Modellbahn Dörfler, Nürnberg, die passende Umgebung für zwei Hauptneuheiten des Jahres: Die größte und schwerste deutsche Diesellok V 320 als Braua-Modell und ein Schnelltriebwagen aus der Anfangszeit der Dieseltraktion in Gestalt des VT 04 501 von Kato.
Foto: MK



Was hat sie, was ich nicht habe – eine Frage, die sich Models eines Beautycontest vom zweiten bis zum letzten Platz stellen, sobald das Ergebnis bekannt wird. Denn schon die zweite Siegerin ist bekanntlich die erste Verliererin. Ähnlich geht es bei Eisenbahn-„Models“ zu, die im saisonalen Weihnachtsgeschäft um die Gunst der Käufer buhlen. Für die jeweiligen Hersteller ist es Jahr für Jahr immer wieder spannend, wie die eigene Konstruktion im Umfeld der Mitbewerber abschneidet. Gut ist nämlich nicht gut genug, wenn andere Modelle besser sind. Zwar stehen mit -zig Bau-

reihen, etlichen Baugrößen und fünf Epochen reichlich Marktnischen zur Auswahl – dennoch: Wie es der Zufall will, begegnen sich die Tests gleich dreier H0-Triebfahrzeuge der Epoche III allein in dieser MIBA-Ausgabe.

Selig, wer da als Käufer über ein entsprechendes Budget oder zumindest eine schenkende Verwandtschaft verfügt, will er seinen Wunschzettel ohne Abstriche umsetzen. Doch das ist in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation immer mehr die Ausnahme. Also rückt als vorherrschendes Kriterium der Preis in den Vordergrund. In diesem Wissen berücksichtigen die Hersteller seit jeher bei der Konstruktion, was am Modell dargestellt werden muss und was verzichtbar ist. Das äußere Erscheinungsbild von Loks und Wagen duldet freilich keinen Rückschritt gegenüber dem erreichten Standard – die Illusion echter Eisenbahn soll schließlich nicht verloren gehen.

Bleibt also nur noch eine Optimierung der inneren Werte. Doch was kann man zugunsten eines kundenfreundlicheren Preises weglassen? Ein Modell ohne Motor, Getriebe oder Räder würde nicht nur beim MIBA-Tester leichtes Stirnrunzeln hervorrufen. Auch ist es allgemeiner Konsens, die erst vor wenigen Jahren eingeführte Schnitt-

stelle nicht schon wieder abzuschaffen. Immerhin wurde bei vielen neueren Lokomotiven auf die roten Rücklichter verzichtet – zum einen wäre ohnehin nur ein einzelnes Licht über dem glatten Puffer (Zg5) korrekt, zum anderen ist dieses Signal nur bei nächtlichen Lz-Fahrten sinnvoll, welche im Modell noch seltener als beim Vorbild stattfinden.

Bleiben wir auf der Suche nach weiterem Einsparungspotential aber mal

Was hat sie, was ich nicht habe?

bei der Elektrik: Elloks und elektrische Triebwagen verfügen seit Jahrzehnten über ein Feature, das andere Modelle nicht haben – den Umschalter zwischen Schienen- und Fahrleitungsstrom. Dieser Umschalter ist beispielsweise bei Fleischmanns neuer E 19 (siehe Seite 24) besonders gut zugänglich und bietet damit hinsichtlich Montage, Endprüfung und Anwendung viele Vorteile. Aber: Brauchen Elloks und ETs überhaupt noch diesen Umschalter? Kann ein solches Bauteil im Zeitalter der Digitalisierung nicht völlig entfallen?

Schreiben Sie uns Ihre Meinung dazu! Sollte die Umschaltung auf Fahrdrahtbetrieb a) bleiben wie bisher, b) durch Basteln notfalls hergestellt werden können oder c) völlig entfallen – und somit das Modell etwas preiswerter werden? Wir sind gespannt auf Ihre Antworten und werden die Ergebnisse anlässlich der kommenden Spielwarenmesse den Herstellern zur Diskussion stellen.

Bis dahin bleibt jedoch noch viel Zeit zur geruhenden Beschäftigung mit alten und neuen Modellen elektrischer wie auch anderer Traktion. Redaktion und Verlag wünschen Ihnen frohe Festtage und die Erfüllung Ihrer Modellbahnwünsche! Ihr

Martin Knaden

46

Grünzeug kommt nach Kottenforst! Rolf Knipper legt auf unserer Demonstrationsanlage Straßen an, begrünt die dafür vorgesehenen Flächen, „pflanzt“ Bäume und Unkraut und komplettiert die Umgebung des Bahnkörpers. *Foto: rk*



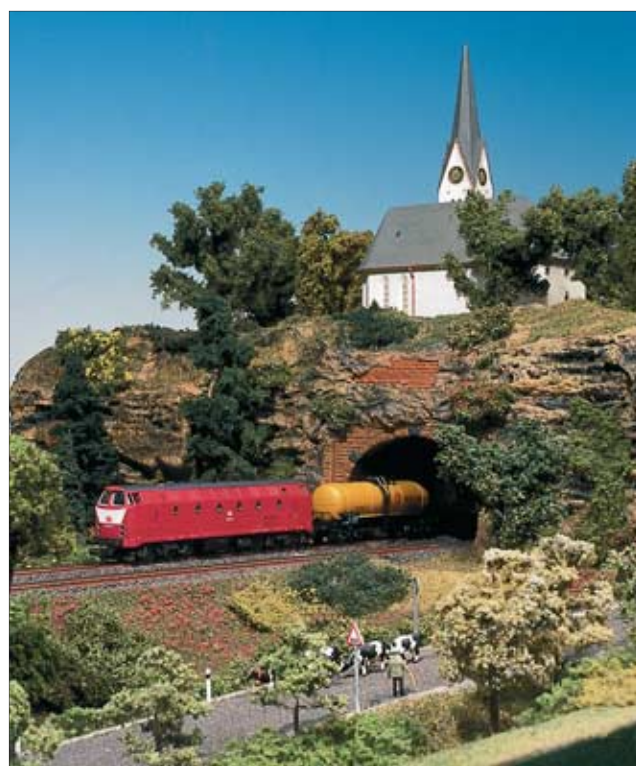
78

Hintergründiges demonstriert Winfried Schmitz-Esser. Es geht darum, wie sich mit einer Hintergrundkulisse die Illusion von Weite auf einer Anlage schaffen lässt. *Foto: Winfried Schmitz-Esser*



12

„Hochbetrieb mit vielen Mitspielern“ versprechen Gunter Wiencirz und seine Mitstreiter des MTKB. 32 Strecken- und Bahnhofsmodule lassen sich zu einer langen Fahrstrecke zusammenfügen. *Foto: Bruno Kaiser*





MIBA-SCHWERPUNKT Kopfbahnhöfe

Spitzkehre im Westerwald	54
Kleine Kopfbahnhöfe	60
Lokalbahn-Endbahnhof in Franken	64
Zweieinhalb Gleise sind genug	72

MODELLBAHN-ANLAGE

Winterbahn als Zweitanlage: Und die Bahn fährt immer ...	8
Modulbau-Team Köln-Bonn: Hochbetrieb mit vielen Mitspielern	12

VORBILD

Der Edelhirsch und sein Gefolge (E 19)	18
Kasseler Wuchtbrumme (V 320)	34

MIBA-TEST

Schnell und schnittig (E 19, Fleischmann, H0)	24
Länge läuft (V 320, Brawa, H0)	37
Streckendiesel in N (V 200.1, Fleischmann)	40

VORBILD + MODELL

Flieger über drei Epochen (VT 04)	28
-----------------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Zugnummern einfach erkannt (2)	42
--------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

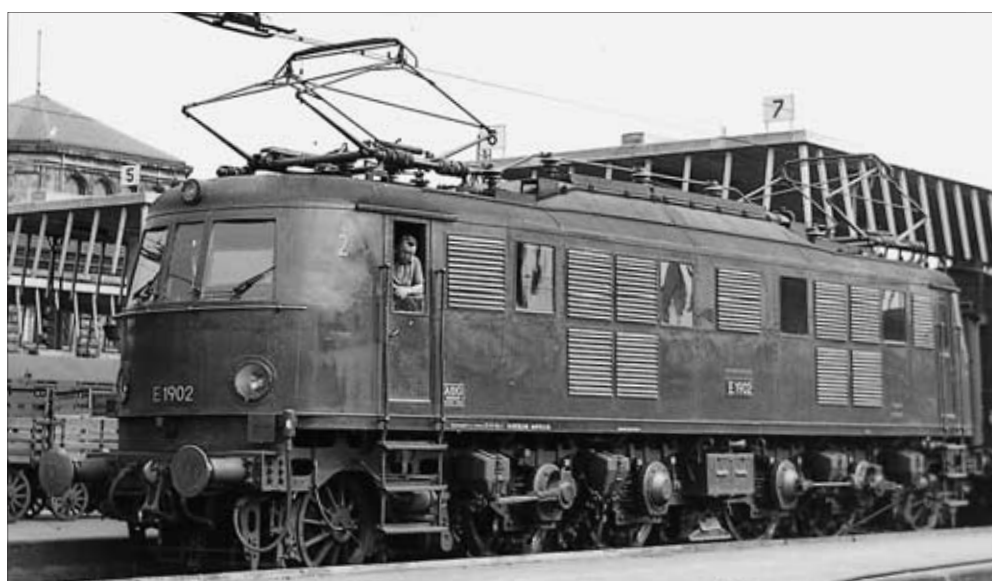
Das Modulprojekt Kottenforst (Teil 9)	
Es grünt so grün in Kottenforst	46
Welten zaubern auf wenig Raum	78
Ein eleganter Bogen übers Gleis	84

BRANCHE INTERN

Die Sieger des Anlagenwettbewerbs	103
--------------------------------------	-----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	88
Neuheiten	91
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	105
Kleinanzeigen	106
Impressum · Vorschau	122
MIBA-Jahresinhalt 2003	123



18 Rechtzeitig zum
Erscheinen des E-19-
Modells von Fleischmann stellt
Michael Meinhold einen Vorbild-
Bilderbogen zusammen und
Bernd Zöllner testet den edlen
Renner in H0.

Foto: Joachim Claus (Archiv mm)

8 Mut zur Zweitanlage
mit dem Thema Winter!
Als Blickfang für das Schaufen-
ster entstand diese 1,2 x 1,3 m
kleine H0-Anlage

Foto: gp

Mit und ohne Halbabteil

Zu den Mitteleinstiegswagen einige Anmerkungen. Der damals neue C4ymg 51 verfügte über 84 Sitzplätze der 3. Klasse. Das Sitzplatzangebot entsprach damit dem der Eilzugwagen der Gruppen E30 (C4i 30 usw.) bzw. der Schürzen-eilzugwagen (C4üp 42a, C4i 43) vor deren Modernisierung. Diese verfügten ursprünglich über 84 Plätze der 3. Klasse in fünfplätziger Anordnung. Die ab 1935 gebauten geschweißten Eilzugwagen (C4i 35, C4i 36) hatten nur 79 Sitzplätze zu bieten: Bei nahezu unveränderter Länge der Wageneinheit und aus Komfortgründen bei vergrößerter Abteillänge (und somit mehr Beinfreiheit) opferte man eine Sitzreihe mit fünf Plätzen. Das Ergebnis war ein Halbabteil in der Mitte des Wagens, von außen erkennbar an seinem schmalen Fenster (800 mm statt 1000 mm breit).

Bei den Schürzen-eilzugwagen kam man von diesem Halbabteil wieder ab und vergrößerte dafür die Wagenlänge. Der Grundriss des C4ymg 51 (Endeinstieg, zwei Großraumabteile und Mitteleinstieg) orientiert sich an den vierachsigen Wagen der Bauart „Heidenau-Altenberg“ (den sich wohl auch die DR für ihre ersten Neubauwagen zum Vorbild nahm – Piko hat ein sehr schönes Modell diesen Typs geschaffen). Die nun gefundene Lösung wurde prinzipiell bei den 4yg-Wagen übernommen und bei den „Silberlingen“ gewissermaßen optimiert. In etwas veränderter Form sind übrigens auch die ÖBB-Mitteleinstiegswagen beschaffen, Heris und Roco haben Modelle angekündigt.

Stephan Ludwig, Würzburg

MIBA 11/2003, Schwerpunkt

Respekt

In Erwartung einer der üblichen oberflächlichen und/oder fehlerhaften Darstellungen zu diesem Spezialthema ging ich „mit gezückter Lupe“ an die Lektüre des Artikels (bzw. der Fotos). Zu meinem Erstaunen finde ich auf den wenigen Seiten jedoch eine ausgezeichnete Kurzdarstellung (Schwerpunkt Mitropa, DSG, DB). Dabei kommt sogar der oft vernachlässigte „Komet“ (VT 10 551), der Technologie-Vorgänger der TEE-Züge, zu Ehren. Sollten die anderen

Schwerpunkte in Ihren Heften, deren Inhalt ich oft nicht so gut beurteilen kann, genau so brillant sein, kann ich nur sagen: Respekt!

Günter Eschbach, St. Martin

Steert verkehrt

Endlich wieder ein Beitrag zum Thema Innenbeleuchtung für Reisezugwagen in der MIBA. Doch leider hat der AB3yg den „Steert verkehrt“! Hier machen die Modellbahnhersteller immer noch den Fehler, die -3yg-Umbauwagen für den Einsatz als Einzelwagen herzurichten. Das wäre aber nur für aus 3yg umgerüstete Bauzugwagen richtig. Folgende Grundsätze sind für einen vorbildgerechten Einsatz der Modelle zu beachten:

1. Die Toilette befindet sich immer am „Nichtkurzkupplungsende“ (Rolloseite). Dort sind auch die Schlusslampen angebracht.

2. Ausnahme zu 1. bildet der BD3yg. Hier ist das Kurzkupplungsende immer auf der Abteilseite, dort, wo in Fahrtrichtung Kurzkupplungsende rechts die Toilette ist.

3. Beim AB3yg ist das Kurzkupplungsende immer auf der Seite des 1.-Klasse-Abteils (kein Rollo und keine Schlusslampen)!

Hier hat Roco sein Modell falsch herum „gebacken“. Bei der Paarbildung sollen also immer die Toiletten außen, die 1. Klasse innen und beim BD3yg das Gepäckabteil außen liegen. Was es nie gab, ist ein Paar aus zwei BD3yg.

Gerd Elias (E-Mail)

MIBA 11/2003, Ein Quadratmeter ...

Lebende Geschichte

Zwischen den vielen Artikeln über Technik, Planung und allem, was es in Verbindung mit dem Modelleisenbahn-hobby zu lesen gibt, stand hier der menschliche Maßstab im Mittelpunkt. Der Erbauer des behandelten Anlagenstücks, Eberhard Schulze, hat uns mit seiner liebevollen Arbeit einen Einblick in seine Wirklichkeit gegönnt und zugleich ein Stück fast lebendiger Geschichte geschaffen. Die Werkstatt wurde mit allen Details nachgebildet. Schade, dass eine solche Anlage nach dem Tod ihres Erbauers zur Auflösung kommt. Diese Geschichte ist beispielhaft. Glücklicherweise ist ein Teil wie-

derentdeckt und bewahrt worden. Hoffentlich finden wir auch künftig Wege, solche Anlagen für die Nachwelt zu erhalten.

Ben Telleman (E-Mail)

MIBA 11/2003, Im Land der Bürstenmacher

Bildunterschriften ungenau

Zuerst ein großes Lob für den Erbauer dieser schönen Anlage. Ich kenne die dargestellte Gegend und bin selbst sowohl auf der WCd-Schmalspurbahn als auch auf der Muldentallinie gefahren. Daher habe ich mir den Text und die vielen Bilder aufmerksam angesehen und musste leider feststellen, dass zwei Bildunterschriften recht ungenau getextet sind. Auf Seite 16 unteres Bild steht der Personenzug mit der BR 94.20 nicht abfahrtsbereit nach Eibenstock unterer Bahnhof, sondern – wie ein Blick auf den Gleisplan Seite 19 beweist – wird gleich Richtung Muldenberg abdampfen. Gleiches gilt für das Bild Seite 18 Mitte. Wenn ein Zug aus Richtung Adorf-Muldenberg in Schönheide Süd einfährt, kommt der kreuzende Zug aus Aue-Eibenstock und fährt Richtung Adorf.

Erhard Martin, Leipzig

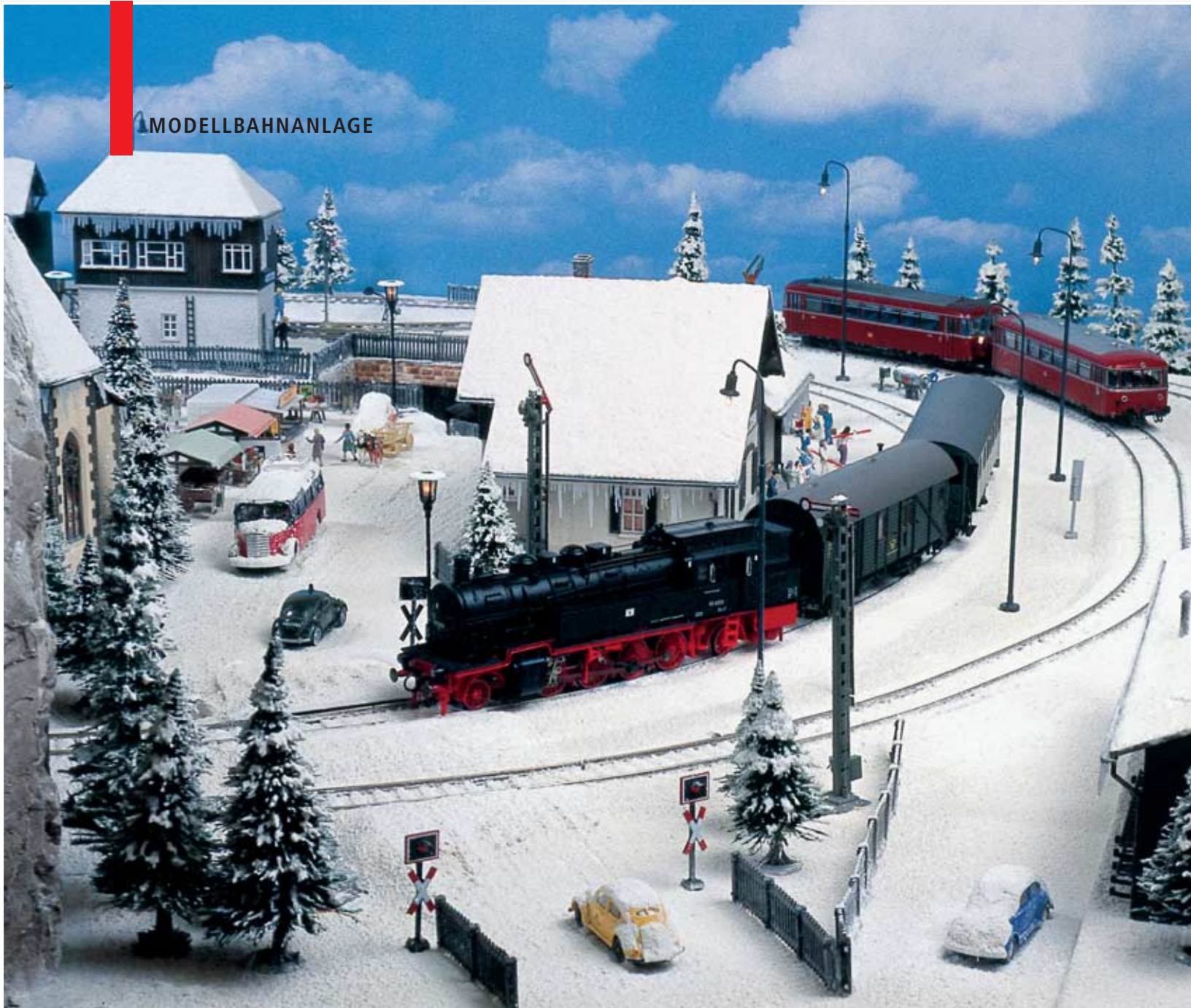
MIBA 11/2003, Rampe fürs Gepäck

Rampe war für „Rollis“

Die Rampe in Heiligendamm diente dem „Ausladen“ von Rollstuhlfahrern, die zur Klinik anreisten, Stückgut ausladen wäre zu umständlich – man müsste jedes Stück hochheben. Eben-erdig haben Gepäckwagen und Gepäckkarre eine Höhe.

Ulrich Taube, Brandenburg

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



Mut zur Zweitanlage: Die erste kleine Winterbahn

Und die Bahn fährt immer ...

*Längst ist die gute alte Schau-
fenster-Modelleisenbahn bei
Modellbahn Dörfler in Nürn-
berg zur guten Tradition ge-
worden. Zumal Rudolf Böhlein,
Chef des alteingesessenen
Fachgeschäfts, höchstpersön-
lich und fachmännisch die An-
lagen baut. Die Erfahrungen
gibt er nicht nur an seine Kun-
den, sondern auch an die
MIBA-Leser weiter.*

Eigentlich baue ich ja viel lieber eine Modellbahnanlage anstatt mit dieser zu spielen. So habe ich schon einige gebaut, aber noch nie eine im Winterkleid. Sie sind zwar immer wieder interessant anzuschauen – aber der Selbstbau? Meine Frau und meine Töchter (8 und 11 Jahre alt) nervten mich jedoch dieses Jahr so lange, bis ich die Winteranlage in Angriff nahm. Da es allerdings schon September war, kam nur noch etwas Kleines in Betracht, denn sie musste bis Ende Oktober fertig sein.

Die Planung erfolgte mit Wintrack. Es sollten mindestens zwei Züge abwech-

selnd im Einrichtungsverkehr und ein Zug im Pendelbetrieb fahren. Bei der gewählten Anlagengröße von 120 x 130 cm verzichtete ich bewusst auf eine zweigleisige Strecke. Im Prinzip handelt es sich um einen Kreis, der durch eine DKW um einen Dreiviertelaußenkreis erweitert wurde. Als Gleismaterial kam Roco-Line mit Bettung zum Einsatz.

Damit es nicht wie „auf einer Platte“ wirkt, habe ich einen Rahmen aus Dachlatten (23 x 46 mm) gebaut und die Gleisebene 10 cm über den Rahmen gesetzt. Dadurch hatte ich auch Platz für den zugeschnittenen Fluss mit der Brücke.



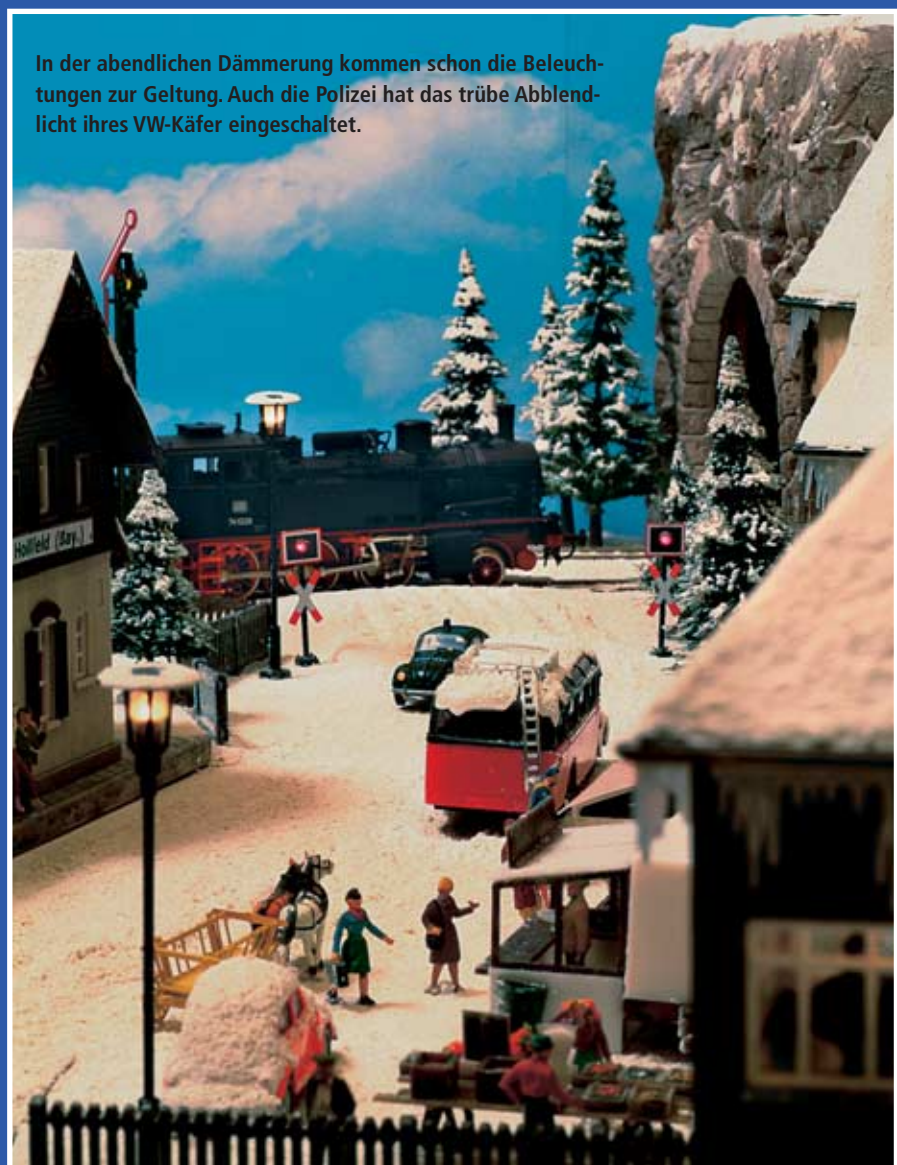
Vor dem Anlagenbau experimentierte ich mit diversen Materialien zur Schneedarstellung. Auch Tests an Gebäuden sind zum Sammeln von Erfahrungen wichtig. Meine Wahl fiel auf das Schneepulver von Busch.

Dieses Material wird leicht zähflüssig angerührt und ist über eine Stunde verarbeitungsfähig. Dabei sollte der Zustand etwas flüssiger als geschlagene Sahne sein. Der Brei wird mit einem Pinsel auf Dächer und Landschaftsflächen aufgetragen. Zum Abschluss erfolgt mit einem feinen Teesieb nochmals ein Überzug mit dem Pulver. Das ergibt dann den Effekt von Pulverschnee. Das Schneepulver kann übrigens auch direkt in Leim eingestreut werden. Allerdings wird die Deckschicht mit dem Pulver nicht so dick. Um verharschten Schnee darzustellen, kann er mit Glasdiamantin von Heki abgestreut werden.



Aus dem Wochenmarkt von Faller entstand der Weihnachtsmarkt.

Links: Während die festgefahrene Schneedecke auf den Straßen einige Risiken birgt, sichert die Bahn die Mobilität der Reisenden.



In der abendlichen Dämmerung kommen schon die Beleuchtungen zur Geltung. Auch die Polizei hat das trübe Abblendlicht ihres VW-Käfer eingeschaltet.

Nebenbahntypische Fahrzeuge wie der VT 98 sind ideal für eine kleine Winteranlage mit engen Radien.



besonders hell und hält (fast) ewig. Besonders „nachts“ kommt die Beleuchtung voll zur Geltung. Die Brawa-Laternen mit dem neuen Stecksystem haben sich ebenso bewährt. Signale und Pendelautomatik stammen von Viessmann. Die beleuchteten Weihnachtsbäume steuerten Noch und Busch bei. Den Weihnachtsmarkt gestaltete ich aus zwei Wochenmärkten von Faller.

In den letzten Wochen hat sich herausgestellt, dass eine Winteranlage wesentlich empfindlicher ist als eine Sommeranlage. Eine hundertprozentig feste Schneedecke erreicht man kaum. Dafür bekommt man aber Motive, die man nur sehr selten sieht und in der Wirkung ihresgleichen suchen.

Meine Familie ist jedenfalls in zweifacher Hinsicht begeistert. Vor allem weil ich nach fünf Wochen Nacharbeit endlich wieder Zeit für sie habe. Und meine Kundschaft? Deren Fragen beantworte ich gern, denn Service belebt den Umsatz. So sind alle rundherum zufrieden. *Rudolf Böhlein* 

Zuerst verlegte ich die fertig eingeschnittenen Gleise und kaschierte Lücken in der Gleisbettung mit Leim und Schneepulver. Dann baute ich die Gebäude, alterte sie und stellte sie eingeschnitten zum Test auf. Die Eiszapfen stammen übrigens von Faller.

Die Gestaltung der Felswände erfolgte mit Gips (Formen von Woodland), welcher erst nach ausreichendem Durchtrocknen eingefärbt wurde. Dabei sollte man jedoch die Gleise gut abdecken. Zum Einfärben verwendete ich zumeist Acrylfarben von Hobbyline (Fa. Kreul, Forchheim). In einem großen Glas (z.B. Gurkenglas – leer natürlich) vermische ich Schwarz und Braun mit Wasser und teste es dann an einem Reststück Gips. Gefällt mir die Kombination, wird das Gemisch mit einem „Blumensprüher“ (von meiner Frau gekidnappt) einfach auf die Felsen gesprüht. Je öfter man sprüht, umso dunkler wird der Felsen.

Beim Landschaftsbau verwendete ich Alufliegengitter, das mit Gipsbinden überzogen wurde. Der weiße Gips ist ein perfekter Untergrund für den Modellschnee. Alle anderen Flächen wurden vorher mit weißer Farbe vorgestrichen. Auch alle Bäume (Heki und Busch) wurden mit dem Pinsel und der sämigen Schneemasse „eingeschnitten“.

Wichtig bei einer Winteranlage ist auch die Beleuchtung. Daher sind alle Gebäude beleuchtet. Zum Einsatz kam die Vollmer-Beleuchtung 6563. Sie ist

