

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 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

Piccolo-194 im MIBA-Test:

Kleines Krokodil ganz groß



MIBA-Schwerpunkt

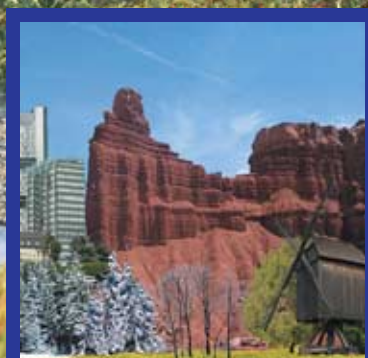
Ladestraßen

Elektrotechnik

Grundlagen Relaiskunde

0e-Modellbahnanlage

Schmalspur im Erzgebirge



**Gewinnspiel mit
Hintergrund: S. 22**



Nürnberg – die mittelfränkische Metropole ist neben Sonneberg unangefochten Stadt des Spielzeugs und seit Adlers Zeiten sozusagen inoffizielle Hauptstadt der deutschen Eisenbahn. Als solche beherbergt sie zu Recht in ihren Mauern die MIBA-Redaktion, hat darüber hinaus aber auch noch so manch andere Besonderheit zu bieten: z.B. Nürnberger Bratwurst und Lebkuchen – beide Köstlichkeiten sind auf EU-Ebene als regionale Besonderheiten geschützt.

Während jedoch das stets frisch produzierte Grillgut vorzugsweise im Hochsommer – also jetzt, da diese Zeiten bei Temperaturen jenseits der 30 Grad entstehen – zusammen mit kalten Erfrischungsgetränken in lauschigen „Gärtla“ konsumiert wird, scheint bis zum Saisonbeginn für adventliche Backwaren noch reichlich Zeit. Doch weit gefehlt! Die Hersteller des Oblatenlebkuchens müssen antizyklisch produzieren, wovon wir in den Räumen der Redaktion ein Liedchen singen können: Durch die weit geöffneten Fenster weht bereits ab Anfang August je nach Windrichtung nicht selten ein weihnachtlich anmutender Hauch von der weit gelegenen Schöller-Fabrik herüber.

Ein großes Glas Eiskaffee, als Longdrink mit Strohalm konsumiert, kühlt derweil die hitzige Redaktionsarbeit, denn immer mehr Modellbahnhersteller stopfen das Sommerloch mit heißen Neuheiten, über die wir gern berichten. Marktstrategen haben nämlich entdeckt, dass in Zeiten rückläufiger Reise lust ein Teil des Urlaubsgeldes dem Modellbahnetat zugeschlagen wird.

Güztold eröffnete den Reigen der Rösser mit seiner sächsischen 75.5, Roco lieferte in H0 die ÖBB-1161 und die BLS-251 aus – dicht gefolgt von der Cargo-212, die wir Ihnen im nächsten Heft ausführlich vorstellen – und auch Fleischmann präsentierte sein für September angekündigtes Modell der Piccolo-194 bereits im Juli, sodass wir es

für diese Ausgabe testen konnten (s. S. 14). Noch im August hat Brawa fertig mit der S 2/6, folglich kann auch diese sich im kühlen Keller unseres Rezensenten für den MIBA-Test im Oktoberheft warm laufen.

Das Auffüllen des Sommerloches durch mehr oder weniger sinnvolle Beiträge ist anlässlich der Parlamentsferien in der Politik bewährte, wenn auch nervige Tradition. Mögen uns Fachjournalisten somit die Kollegen aus dem Tagesgeschäft beneiden, denn wir haben auch im Sommer über willkommene Neuheiten zu berichten. Diese

Lebkuchen, Loks und lange Drinks

Tendenz zum Sommerhit auf Schienen ist nicht wirklich antizyklisch, bedeutet aber dennoch eine immer deutlichere Abkehr vom reinen Saisongeschäft am Jahresende.

Was jetzt schon zu haben ist, entspannt schließlich die Jahr für Jahr wiederkehrende Belastung des weihnachtlichen Modellbahnetats, denn auch dieser ist nicht unbegrenzt und durch die verbliebenen Ankündigungen ohnehin schon genug gefordert. Man denke nur an die 185 in N, zweite Piccolo-Formneuheit dieses Jahres, die V 80 von Minitrix oder in H0 die Lenz-66 und die V 65 von Roco und nicht zuletzt auch an die Fleischmann'sche 18.6, die angesichts ihres Barrenrahmens und der doppelten Kropfachse Anlass zur Vorfremde bietet – allesamt Neuheiten, die noch für dieses Jahr in der Pipeline stecken.

Honorieren wir also das sommerliche Angebot durch unsere Nachfrage. Und wer unbedingt zu seiner modellbahnerischen Neuerwerbung weihnachtliches Flair spüren möchte, sollte einfach nur die Fenster öffnen. Hier in der traditionsreichen Lebkuchenstadt Nürnberg funktioniert das jedenfalls recht gut – meint Ihr

Martin Knaden

Das kleine Krokodil ist in Gestalt der Ellok 194 von Fleischmann ganz groß auf unserem Titelbild. Gerhard Peter fotografierte und testete das brandneue N-Modell.





72 Der Bahnhof Stuttgart-Möhringen diente Thomas Mörbe als Vorlage für eine kombinierte Eisenbahn- und Straßenbahn-Anlage. Foto: Thomas Mörbe

80 Die preußische G 9 wird von DRG-Modell Berlin angeboten. Gerhard Peter stellt das handgefertigte Messingkleinod vor. Foto: gp





24 Viele moderne Triebwagen haben beim Vorbild einheitliche Kupplungen der Bauart Scharfenberg, damit sie ohne betriebliche Verzögerungen zu mehrteiligen Einheiten zusammengesetzt werden können. Leider hat sich die Modellbahnindustrie bisher nicht zu einer einheitlichen Modell-Scharfenberg-Kupplung entschließen können, sodass Sebastian Koch „einstweilen“ einen Vorschlag macht, wie man dennoch diese Fahrzeuge vorbildgerecht (also ohne Hilfsdeichsel) kuppeln kann. *Foto: Sebastian Koch*



8 Lang und schmal sind nicht die einzigen Charakteristika der US-Anlage von Rudolf Müller und Steffen Rühle. Eine große Rolle spielt hier die Hintergrundkulisse. *Foto: gp*

34 Mit einer Schenkellänge von 2,90 bzw. 3,50 Metern ist die Oe-Anlage von Andreas Irmischer wahrlich nicht besonders groß. Wie man aber dennoch auf kleiner Fläche interessanten Betrieb machen kann, weiß Rolf Knipper zu berichten. *Foto: rk*

MIBA-SCHWERPUNKT
Ladestraßen

Bahnsteige des Güterverkehrs	46
Ländliche Ladestraße	52
Hier wird umgeladen!	58
Zwischen Schmal- und Regelspur	62

MODELLBAHN-ANLAGE

US-Modellbahn aus 2 Anlagenteilen: Pacific Coast & Central District	8
Hintergründe selbst gestaltet: Kulissenschieber	16
Oe-Anlage: Durchs Erzgebirge übereck	34
Das Bw von Bielefeld	40
MEF Bad Neuenahr-Ahrweiler: Auf zu Weinprobe und Kirmes!	68
Schwäbischer Bahnhof als HO-Modell: F wie Filderbahn	72

MIBA-TEST

194 von Fleischmann-Piccolo: Kleines Krokodil – ganz groß	14
--	----

MIBA-GEWINNSPIEL

Fotorealismus	22
---------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Schakus mit engen Bindungen	24
-----------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Grundlagen der Relaiskunde: Logik mit Relais	28
---	----

VORBILD + MODELL

„Halberstädter“ in 1:100 von Roco: Nachfolge-Typen	32
---	----

NEUHEIT

Train-Navigation von Fleischmann: Impulse in Infrarot	78
Pr. G 9 von DRG-Modell: Preußen-Mallet	80
Train Sim Addon: Virtuell durchs Moseltal	82

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	84
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	86
Neuheiten	90
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118

Kupplungsschächte

Der Industrie sei Dank, dass man sich in H0 auf den NEM-Kupplungsschacht geeinigt hat. So lang ist das ja noch nicht her und vielen unter uns sind die früher notwendigen Klimmzüge noch in trauriger Erinnerung, wenn man ein Fremdfabrikat in seinen Fahrzeugpark einstellen wollte.

Es ist deshalb unverständlich, dass Modellbahner den NEM-Schacht ablehnen und nach einer Einheitskupplung rufen. Mit dem NEM-Schacht steht es jedem frei, einen Kupplungskopf seiner Wahl zu verwenden und außerdem könnte man ja auch problemlos neue, zierlichere Kupplungsköpfe entwickeln, die in den Schacht passen. Man sollte in jedem Fall die erreichten Fortschritte erst einmal würdigen, bevor man utopische Forderungen nach einer Einheitskupplung stellt.

Walter Zöllner, Bad Homburg

Kein Einzelfall

Gerade aus dem Urlaub zurück, der erste Griff gilt der MIBA – und man stolpert in „Zur Sache“ über Weitmar. Das kennt man doch! Den täglichen „Kampf“ um den heiß ersehnten Platz links hinter dem Fahrer hat man selber ausgefochten, und dann das Desaster auf der ultralangen Weiche. Apropos superlange Weiche: Das Gegenstück in Süd-Nord-Richtung befand sich zwischen BO-Rathaus und Kortländer/Brückstraße mitten auf der Straße. Dort war eine Vestische der Linie 18 auf „Abwege“ geraten und musste genauso zurück, aber vor der Kreuzung und mit -zig Autos hinter sich! Offenbar also kein Einzelfall! Die Weiche ist leider in den Neunzigerjahren entfernt worden.

Übrigens, kein Witz: So um 1972 ist auch schon mal eine Bahn mit Waffengewalt entführt worden!

Kersten Syllwasschky, Hannover

MIBA 5/2004, Westbahn-Serie

Westbahn ist back again!

Der Unterzeichnende zählt zu den etwas älteren MIBA-Lesern und kann sich somit – eigentlich gar nicht so – dunkel an die MIBA-Serie in den 90ern erinnern, in der nicht nur ihm mm und die Comedian Hanullists Tränen des Lachens in die Augen trieben. Ich weiß nicht, was mm zu seiner Rechtfertigung vorzubringen hat, dass seine Fans so lange auf eine Fortsetzung warten mussten, aber seit dem Maiheft wächst meine Bereitschaft, ihn zu exculpieren – Westbahn ist back again!

Michael Weber, Erlangen

Praktiker und Innovator

Zum Tod von Rolf Ertmer

Und wieder gilt es Abschied zu nehmen von einem Großen, dessen Wirken uns und unser Hobby nachhaltig geprägt hat. Am 15. Juli dieses Jahres ist Rolf Ertmer gestorben.

Geboren am 20. Januar 1925 in Paderborn, hat sich Rolf Ertmer – aufgewachsen direkt neben der Bahnstrecke von Paderborn nach Altenbeken – schon in den Dreißiger- und Vierzigerjahren mit der H0-Modelleisenbahn beschäftigt. Seine erste Trix-Express-Anlage verbrannte 1945; kurz zuvor war Rolf Ertmer zum Militär eingezogen worden. Schon in den Jahren des Wiederaufbaus entstand, als nach der Währungsreform wieder elektrische Eisenbahnen zu kaufen waren, eine neue Trix-Express-Anlage; zu dieser Zeit lernte Rolf Ertmer auch seine spätere Frau Ursula kennen, die seinem Steckenpferd schon damals mit einem Verständnis begegnete, von dem er immer wieder stolz und gern erzählte – auch in der MIBA, die in Heft 6/1955 zum ersten Mal über sein modellbahnerisches Wirken berichtete und es fortan publizistisch begleiten sollte. Langjährigen Lesern sind er und die Hobbyfreunde Manfred und Karlheinz

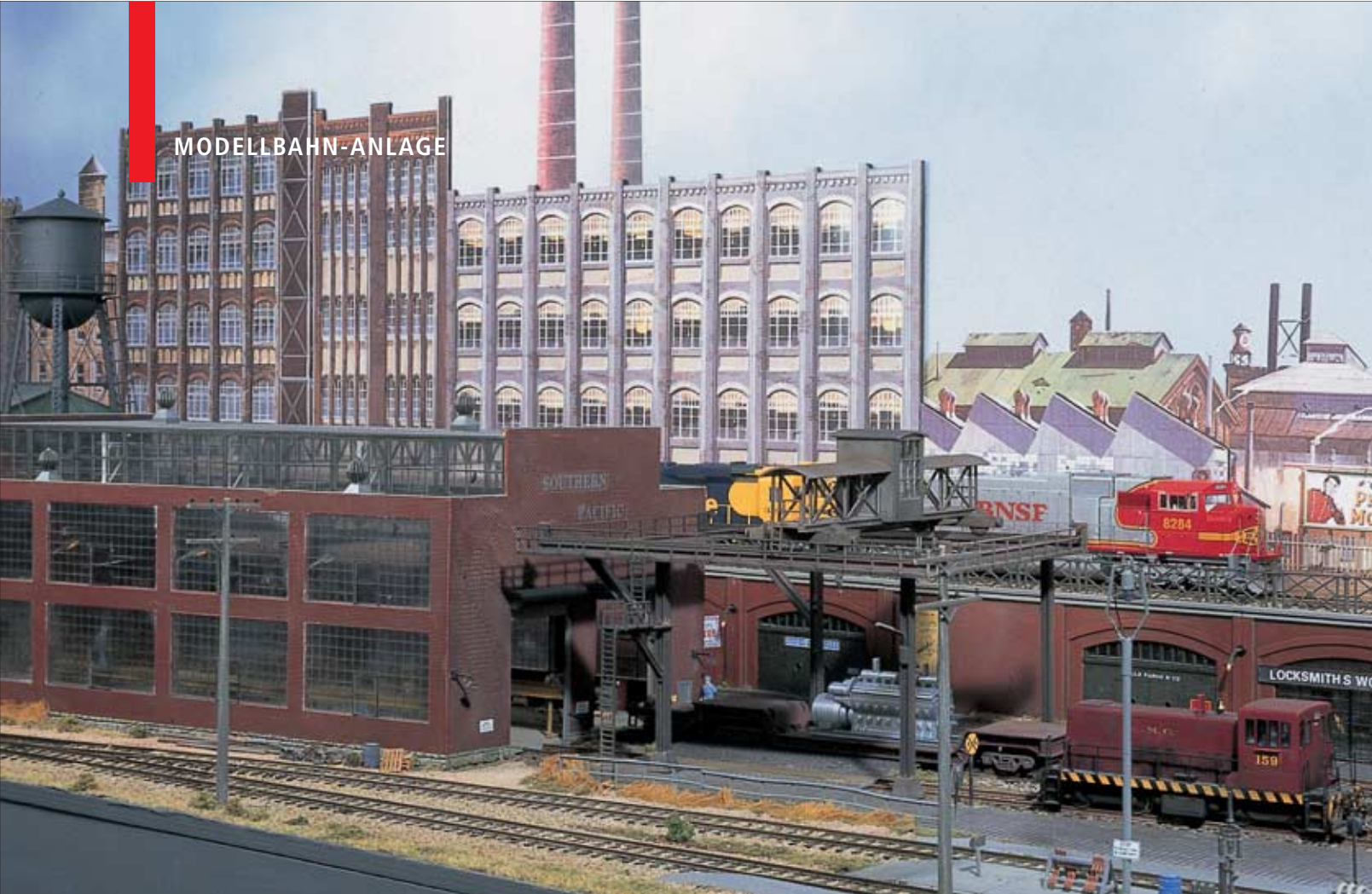
Rolf Ertmer
1925 - 2004



als „die drei MaKaRos“ ebenso ein Begriff wie die im Stil der Fünfzigerjahre alsbald Repa-Bahn genannte erste Zweischienen/Zweileiter-Anlage mit Selbstbau-Gleisen und -Weichen von Nemec. Prägten schon die in der MIBA gezeigten Bilder dieser Anlage mit ihrem vorbildnah geschwungenen Gleisverlauf, den zahlreichen Umbau- und Selbstbau-Fahrzeugen und unzähligen, nicht selten von Ursula Ertmer liebevoll durchgestalteten Motiven viele Leser, so wirkte die nachfolgende Repa-Bahn II wie eine modellbahnerische Offenbarung. Rolf Ertmer hatte den Bahnhof Altenbeken und seine Betriebsabläufe in eine beispiellos atmosphärische H0-Anlage umgesetzt, die der gelernte Fotograf auch kongenial in Szene zu setzen verstand. „Mensch, sieht ja fast aus wie bei Rolf

Ertmer!“ – das war die größte Anerkennung, die einer Modellbahn in dieser Zeit zuteil werden konnte. Kaum minder bekannt und stilbildend wurde die 0-Anlage, die Rolf Ertmer nach seinem Umzug nach Altenbeken in einem Kellerraum schuf, um bald darauf im Garten seiner neuen Liebe – einer live-steam-Bahn von 5 Zoll – mit derselben Energie und Innovationsfreude nachzugehen, die sein gesamtes Wirken kennzeichnete. Repa-Weichenantriebe oder -Entkuppler zeugen davon ebenso wie das berühmte Führerstands-Fahrpult, mit dem der leidenschaftliche Eisenbahnfreund nicht nur für sich einen Traum verwirklichte. Unseren Dank für das unvergessliche Lebenswerk von Rolf Ertmer schulden wir in mitfühlendem Gedenken auch seiner Frau Ursula.

Michael Meinhold



US-Modellbahn aus zwei Anlagenteilen

Pacific Coast & Central District

Zwei Modellbahner mit Interessenschwerpunkt „US-Eisenbahnen“, Rudolf Müller und Steffen Rühle, tun sich zusammen und schaffen eine H0-Anlage mit interessanten Fahrmöglichkeiten, die sich in den Wohnraum integrieren lässt. Pfiffig das Konzept, bei dem der Hintergrund eine wichtige Rolle spielt.

Die „vereinigte US-Anlage“ von Rudolf Müller und Steffen Rühle zeichnet sich durch wenig Tiefe und viel Höhe aus.

Wesentliche Gestaltungselemente sind Halbr reliefbauten (um mehr Tiefe zu erzielen) und individuell auf US-Verhältnisse abgeänderte Hintergrundkulissen.



Ausgangspunkt für den Aufbau der Anlage Pacific Coast war ein erster Besuch der Convention der American Railroad Fans in Adliswil bei Zürich im Jahre 1998. Begeistert von der Ausstellung kam schon auf dem Heimweg der Gedanke: Mitmachen! Und es sollte etwas Neues präsentiert werden!

1. Anlagenteil: Pacific Coast

Das Konzept: Ohne großen (finanziellen) Aufwand, mit einfachen Mitteln, im PKW, mit zusätzlichem Gepäck zu transportieren – eine vollwertige Modellbahnanlage mit interessanten Fahrmöglichkeiten.

Die Idee: Eine schmale Grundplatte in der Breite eines Regals, sowie eine Kullisse, so hoch wie möglich! Dazu sollten die von Rudolf Merz, weithin als „Loisl“ bekannt, gezeichneten fantastischen Hintergrundkulissen der Firma MZZ Verwendung finden.

Die Grundplatte nimmt Gleise, Weichen und die Landschaftsdekoration auf. Individuell werden Figuren, Straßenfahrzeuge und andere Kleinteile aufgestellt. Den Hauptanteil der Anlage bildet jedoch die Hintergrundkulisse in einer Höhe von einem Meter! Auf der Grundlage eines 1,17 Meter breiten Wolkenmotives werden alle

Landschaftsformen, Stadt-, Industrie- und Hafenkulissen untergebracht.

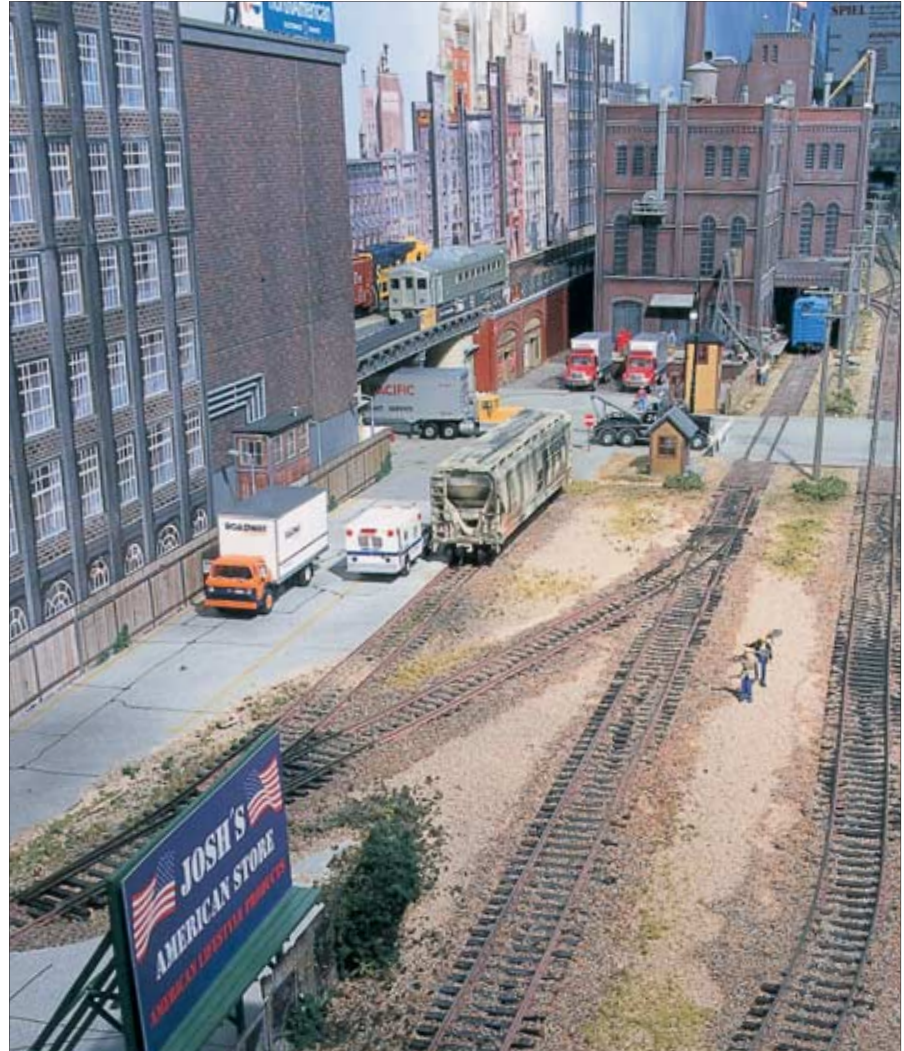
Durch die Aufstellhöhe von 1,30 Metern hat der Besucher den Eindruck, selbst am Geschehen teilzunehmen. Die Zahl der Grundplatten lässt sich, je nach vorhandenem Platzbedarf, unendlich erweitern, die unterschiedlichsten Themen können realisiert werden.

2. Anlagenteil: Central District

Im Jahre 2001 lernte ich zur Leipziger Modellbahn-Ausstellung Steffen Rühle kennen, er zeigte an seinem Messestand ein US-Fabrik-Diorama, welches sich maßlich und thematisch gut mit meinen Dioramen kombinieren ließ. Im Gespräch kam schnell die Idee: Wir machen etwas zusammen. So stellten wir nach gründlicher Planung und sechs Monaten Bauzeit zur 12. Convention der American Railroad Fans im Jahre 2002 eine 16,5 Meter lange Anlage aus. Wie kamen wir zu diesem Ergebnis?

Drei vorhandene Industrie- und Hafendioramen bildeten die Grundlage für den einen Teil der Anlage, das Fabrikdiorama und ein weiteres Diorama mit einem Lokdepot den anderen Teil. So standen bereits 5,50 Meter Modellbahnanlage in Einzelteilen fertig zur Verfügung. Also benötigten wir für den Zusammenschluss der vorhandenen Dioramen nur noch das passende Verbindungsteil. Die Grundidee der gemeinsamen Anlage: die Ergänzung der vorhandenen Anlagenteile mit neuen Themen, wie dem Teil einer amerikanischen Großstadt mit der Union Station, dem erweiterten Lokdepot und einem neuen Industrie- und Hafenbereich.

Nach dem bewährten Konzept sollte in einem relativ kurzen Zeitrahmen eine vollwertige Anlage entstehen, die speziell einem Ausstellungsbetrieb ge-



recht wird und für den Besucher etwas Neues bietet: nämlich die neu gestalteten Hintergrundkulissen in der Höhe von 1 Meter!

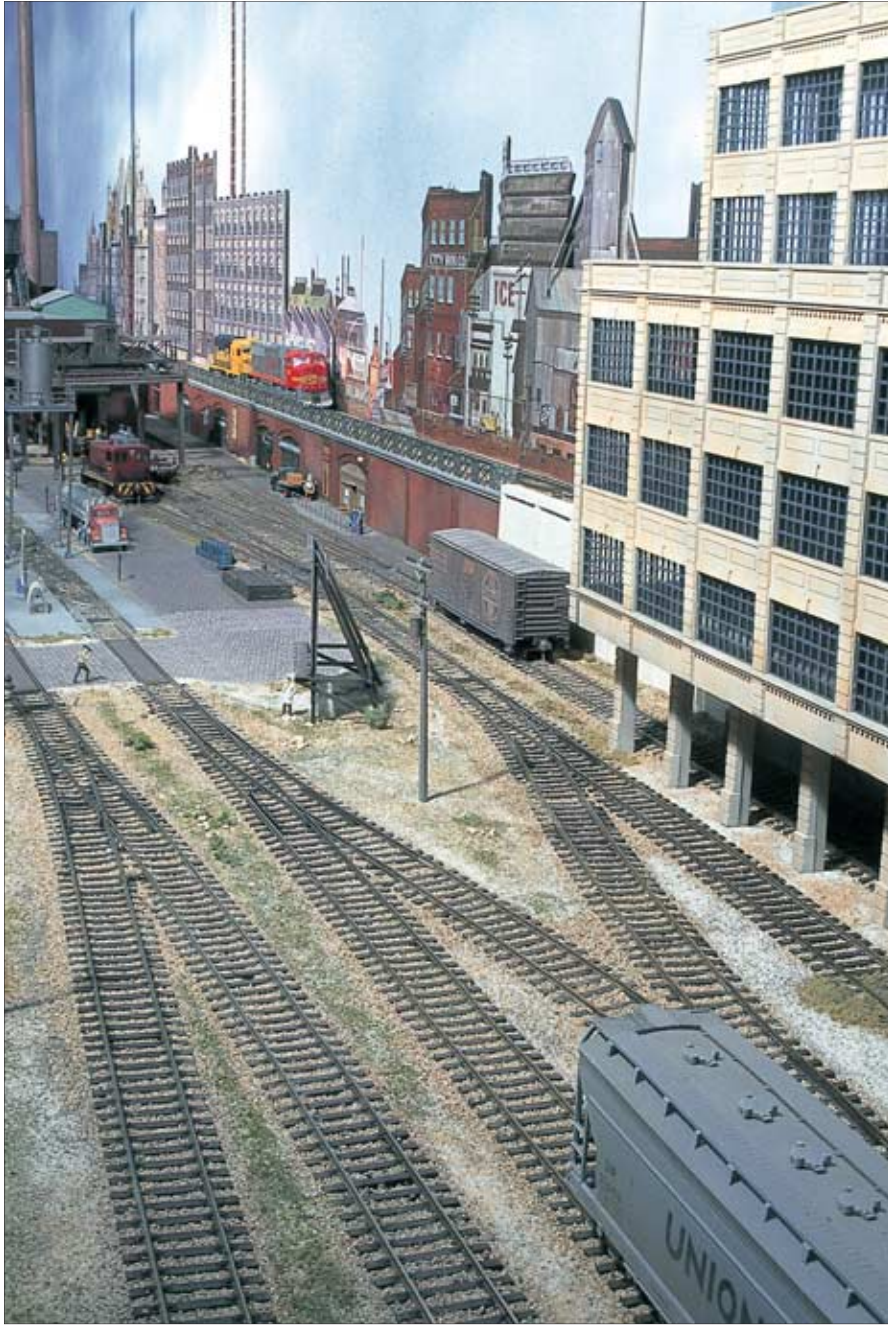
Der Zusammenschluss

Am Beginn der Arbeiten stand die detaillierte Planung jeder einzelnen Platte und der jeweiligen Hintergrunddarstellung. Die vorhandenen Industrie- und Hafen-Dioramen wurden um weitere zwei Teile mit einem Fähranleger erweitert. Ein weiteres Industrie-Diorama dient im Mittelteil der Anlage als Übergang zu dem vorhandenen US-Fabrik-Diorama mit anschließendem Lok-Depot von Steffen Rühle.

Zwei weitere neue Industrie-Dioramen mit Abstellbereichen für Fahrzeuge sowie die Stadtelemente mit der Union Station bilden den rechten Anlagenabschluss. Jedes neu zu bauende Anlagenteil hat ein eigenständiges bzw. ergänzendes Thema, dem eine spezielle Hintergrundkulisse zugeordnet wurde. Die so entstandenen Teile bilden aneinander gereiht letztlich ein Ganzes, können unabhängig voneinander aber auch einzeln präsentiert werden.

Der Fahrbetrieb erfolgt eingleisig von einem Ende der Anlage, dem Rangierbahnhof am Hafen, zum anderen Ende, dem unterirdischen Bahnhof der Union Station über die gesamte Länge. Zusätzlich ist auf einzelnen separaten





Strecken weiterer Betrieb möglich, so im Güterbahnhof oder am Fähranleger sowie auf einer Hochbahnstrecke.

Ein umgebauter Stadtbuss (Faller-Car-System) verkehrt in der City. Jedes Diorama besteht wieder aus zwei Einzelteilen. Bei einer Stellhöhe von 1,30 Metern und einer Kulissenhöhe von 2,18 Metern ist es für einen Erwachsenen möglich, die Anlage fast in Augenhöhe zu betrachten, Kinder müssen hochgehoben werden.

Die zum Aufstellen der Anlagensegmente notwendige Ständerkonstruktion überzeugte uns in der Modellbahn-Bibliothek 1/98 des Eisenbahn-Journals (Super-Modellbahnanlagen, Teil VII, S. 19).

Der Bau der Grundplatten

Bedingt durch die Transportmöglichkeit mit PKW und Kleintransporter wurden die Maße der vorhandenen Dioramen übernommen. Länge 1,17 und 1,50 Me-

ter, Breite 50 cm. Lediglich die neue City entstand auf einer 70 cm tiefen Platte.

Grundlage bildet ein Rahmen, 12 cm hoch, 12 mm dick, beplankt mit einer 8-mm-Platte, verwendet wurde Sperrholz. Die Wasserflächen im Hafenbereich werden ausgespart und 5 cm tiefer neu angeordnet. Das Maß ergibt sich aus den Vorlagen der später zu verwendenden Kulissenteile für das Hafenbecken.

Das Gleismaterial, Code 83, verwendeten wir von den Firmen Roco und Tillig, es wird ohne Unterbau auf der Platte befestigt und eingeschottert. Die Beton-Straßenflächen haben als Unterbau 3-mm-Hartfaserplatte und sind mit grauem, mattem Strukturkarton belegt. Dieser wird in den Industrie- und Hafenbereichen bis an das Gleis gelegt. Dehnungsfugen und Materialrisse in den Betonflächen sind mit einem schwarzen Filzstift aufgezeichnet.

Anschließend erfolgt eine vorsichti-

ge Verschmutzung der befahrenen Wege mit mattem Schwarz (Spraydose aus dem Baumarkt). Die Straßenmarkierungen zeichneten wir mit einem feinen gelben Filzstift. Für die wenigen Frei- und Grünflächen verwendeten wir einfachen Bausand und Erde aus dem Garten, fein ausgesiebt, sowie Dekomaterial von Woodland Scenics und Noch. Die Wasserflächen bestehen aus Seefolie der Fa. Auhagen. Kaimauern und Spundwände entstammen wieder dem Kulissenprogramm von MZZ.

Der Bau der Kulissen:

Alle Platten bestehen aus 3-mm-Hartfaser, haben die einheitliche Höhe von einem Meter und sind, entsprechend den Grundplatten, 1,17 bzw. 1,50 Meter breit. Jede Platte erhielt einheitlich mit der Spritzpistole eine Grundierung in mittlerem Blau. Nach gründlichem Trocknen wurden die Flächen in mehreren Arbeitsgängen mit weißer Farbe aufgehellt ohne ein direktes Wolkenmuster aufzutragen.

Die anfangs bei der verwendeten Größe stark verformten Platten erhalten später ihre endgültige Steifigkeit durch die großflächig aufgetragenen einzelnen Kulissenteile.

Bei der Herstellung dieser Teile gingen wir unterschiedliche Wege. Einmal verwendeten wir Fotos, hauptsächlich jedoch die gemalten Kulissen der Firma MZZ. Im Programm befinden sich neben reinem Flachland auch Berglandschaften, Industrie- und Stadtkulissen. Der Vorteil dieses Systems liegt in der Addierbarkeit der einzelnen Motive. Neben in der Hauptsache europäischen Themen sind einige Motive amerikanischen Vorbildern nachempfunden. Wir verwendeten die Sets Nordamerikanische Hinterhofhäuser, Kleinstadt und Industriegebäude.

Die Seehafen-Hintergrundkulissen mit Hafengebäuden, Lagerhallen und Schiffen stammen ebenfalls aus dem MZZ-Programm. Weiterhin fanden wir im Katalog der amerikanischen Firma Walthers Kulissen der Firmen Instant Horizons und Detail Associates mit Stadt- und Hafenmotiven. Da diese von der Darstellung kleineren Motive an die vorgegebenen MZZ-Kulissen anzupassen waren, wurden sie um 120 % vergrößert. Trotz der guten plastischen Wirkung der Drucke sollte die Plastizität noch erhöht werden. So wurden die einzelnen Kulissen nicht direkt auf den Hintergrund aufgetragen, sondern als einzelne Halbreiefs erstellt.