

MIBA

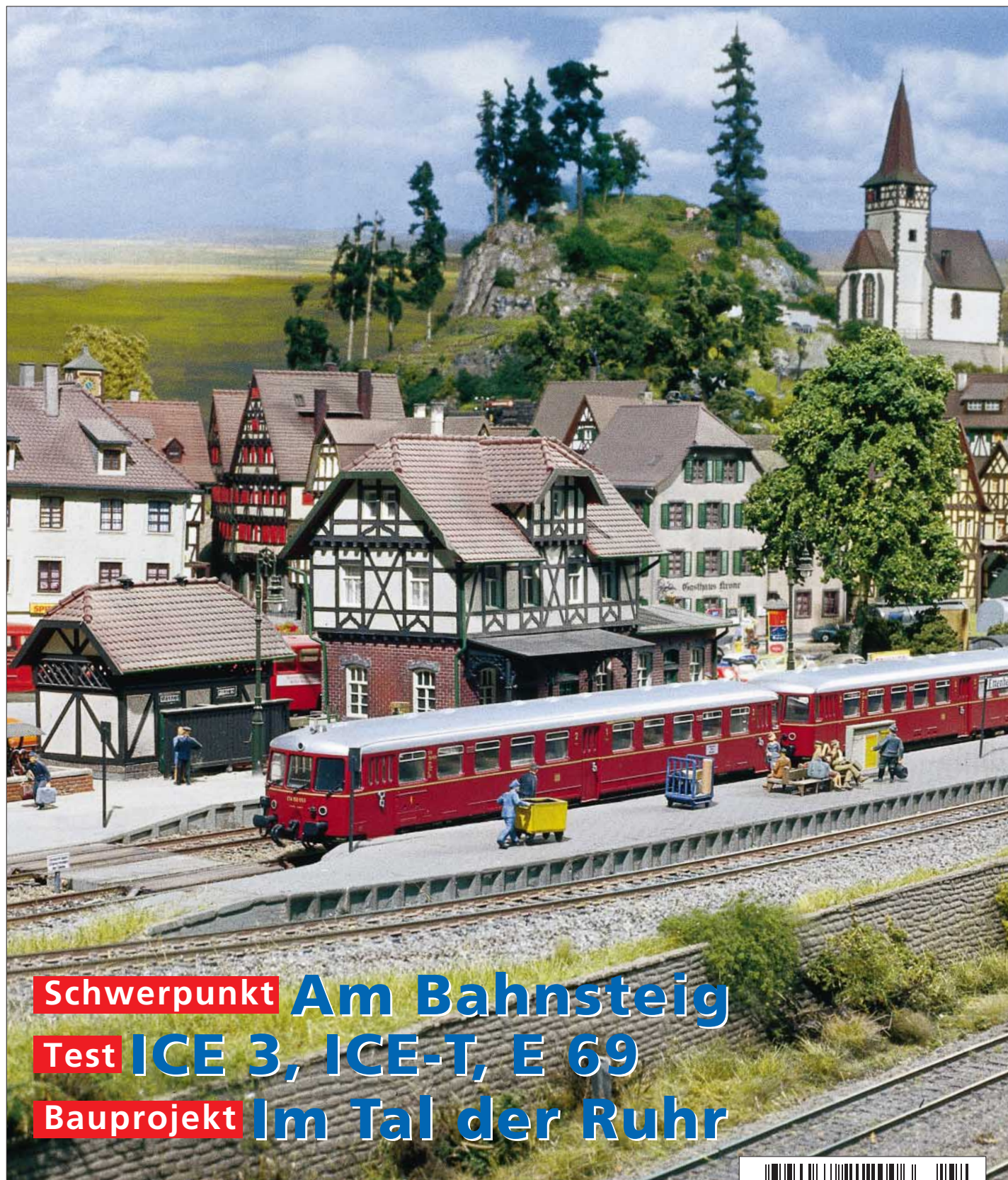
DIE EISENBAHN IM MODELL

Februar 2000

B 8784 · 52. Jahrgang

DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-

<http://www.miba.de>



Schwerpunkt Am Bahnsteig

Test ICE 3, ICE-T, E 69

Bauprojekt Im Tal der Ruhr



4 394038 212006 02 >

Na, alles gut überstanden? Wie – überstanden? Ist doch klar: die Tage vor Weihnachten, die Fest- und Feiertage, den Jahreswechsel. Ich sage nur: Millennium (diesmal mit zwei n)! Sie haben natürlich Recht: Wenn Sie diese MIBA in den Händen halten, wenn Sie diese Zeilen lesen, ist das alles Schnee von gestern. Falsche Geschenke sind längst umgetauscht, bei

mit den unersetzlichen Druckunterlagen, der sich just in diesem Moment nähert – keine Garantie. Eine spinner-te Druckmaschine mit einem Uraltchip ganz tief im Innersten, die nur noch kryptische Sonderzeichen aufs Papier schwärzt – weiß man's?

Jetzt wissen wir's und sind schlauer. Wir hätten es vorher sein müssen. Auch beim Schach ist eine Drohung stärker als deren Ausführung. Und so war auch der Jahrtausendwechsel ein lange absehbares Ereignis, dessen fortlaufende Ankündigung bedrohlicher war als sein Eintreten. Die Luft ist raus ...

Spannender sind da die nicht weniger absehbaren Saisonhöhepunkte unseres überschaubaren kleinen Modellbahnkosmos – obwohl sie sich wiederholen wie die Fernsehstrahlung des kultigen „Dinner for one“ am Silvesterabend. „Same procedure as last year?“, ängstigt sich beispielsweise jeden Winter der (gerade in diesen Wochen arg gebeutelte) MIBA-Testpilot Bernd Zöllner angesichts der bevorstehenden Neuheitenflut, die da so sicher kommt wie die alljährlichen Hochwasser des Nils – klar, dass sich die meisten Neuheiten zur bastlerischen und kaufkraftmäßigen Hochsaison über der Modellbahngemeinde ergießen. Und wenn die Flut abschwilt, so bleibt zumindest eine Gewissheit: die nächste kommt bestimmt. So bestimmt wie die anstehende Nürnberger Spielwarenmesse, eine Art Neuheiten-Staubbecken, dessen Schieber Monate später gezogen werden, worauf sich der Inhalt auf ein Neues über das ausgetrocknete Schwemmland der Modellbahnwelt ausbreitet. So bestimmt wie das MIBA-Messeheft in knapp vier Wochen. Same procedure as every year, James!

Thomas Hilger

Auf ein Neues

den richtigen sind alle Zurüsteile längst angebracht, neue Loks sind längst Probe gefahren – natürlich ohne Millennium-Bug von Decoder oder Zentraleinheit. Kein Hahn kräht mehr (hoffentlich) nach der Jahrzweitausendtauglichkeit von Prozessoren und Programmen oder was auch immer zum Teufel im Inneren dieser Rechenknechte herumvagabundieren mag.

Genau das war jedoch nach Meinung der Hightech-Propheten – denen natürlich auch wir Ahnungslosen glaubten – keineswegs sicher, als diese Zeilen an einer Computertastatur als Schnittstelle zwischen den aus dem Gehirnschmalz des Unterzeichnenden gepressten Gedanken und der digitalen Druckvorstufe zu Ketten von Bits und Bytes konvertiert wurden. Das berühmte Bombensymbol, das beim Einschalten des Macs im Januar vom Bildschirm herübergrüßt – niemand wollte es definitiv ausschließen. Dass alle Ampeln einer Kreuzung plötzlich gleichzeitig auf Grün schalten, auch für den Unglücksraben von MIBA-Kurier

Der verträumte Landbahnhof „Ettenheim“ bildet die Kulisse für das Titelbild der Februar-MIBA und thematisiert gleichzeitig das Schwerpunktthema „Am Bahnsteig“. Anlagen-gestaltung und Fotografie tragen unverkennbar die Handschrift von Bruno Kaiser.



Steuerstange

PIKO

MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE H0

[Elektrolokomotive E93]

Neul Wechselstrom-Lok mit Digitaldecoder!



N.E.U. 99

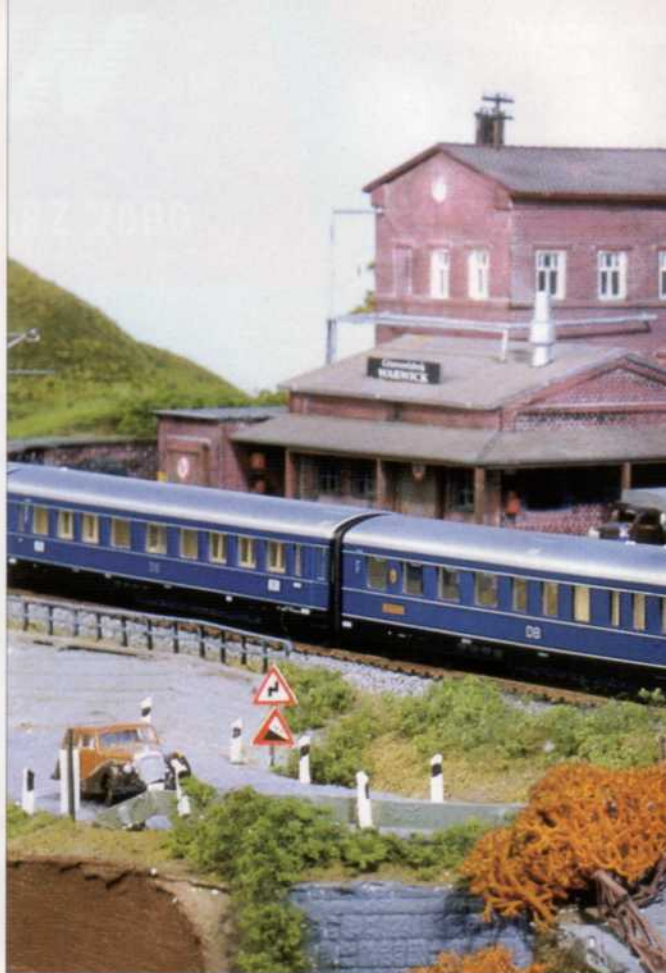
51090 E93 DB Ep. III, Deutsches Krokodil
51290 dto. in Wechselstromausführung

Prospekte/Kataloge 1999

- PIKO CD-ROM (15,- DM)
- H0-Modellbahn/Gebäudemodelle 1999/2000 (10,- DM)
- G+Spur 1-Gebäudemodelle und Neuheiten-Blatt 1999 (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: info@piko.de

PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96505 Sonneberg



40 Auf der Neuen Messe München war vom 27.11. bis zum 5.12. 1999 die 17. Internationale Modellbahnausstellung zu Gast. Neben den Sortimenten der bekannten, einschlägigen Hersteller gab es fast 30 Anlagen zu sehen. *Foto: gp*

DIGITAL 2

Der neue Standard



Die Intellibox hat wohl bis jetzt am besten gezeigt, wie rasant sich die Technik weiterentwickelt. Sie hat uns aber auch gezeigt, wie wichtig eine Kennzeichnung der verschiedenen Produkte hinsichtlich ihrer Kompatibilität ist. Um Ihnen eine kleine Hilfestellung zu geben, haben wir das Digital 2 Logo entwickelt. Es soll einmal Digitalbausteine und Digitalgeräte im Motorola oder DCC Format kennzeichnen, die sich nicht durch fremde Signale beeinflussen lassen und deshalb problemlos miteinander betrieben werden können. Es lohnt sich also in Zukunft, auch bei den Produkten anderer Hersteller, auf dieses Logo zu achten.

 **Uhlenbrock Elektronik**
Uhlenbrock Elektronik GmbH Mercatorstraße 6 46244 Bottrop www.uhlenbrock.de



86 „Im Tal der Ruhr“ hat Rolf Knipper seine im Entstehen begriffene neue H0-Anlage betitelt. Sie ist – natürlich – im „Kohlenpott“ angesiedelt. In der ersten Folge schildert er die Probleme mit Vorbildrecherche und Modellplanung. *Foto: rk*



12 Den modernsten Zug der Bahn – den ICE 3 – hat sich Märklin als Vorbild für die H0-Nachbildung ausgesucht. Bernd Zöllner hat den Triebzug getestet. *Foto: MK*

30 Einen Klimaschneepflug hat Martin Knaden, genau wie das Vorbild übrigens, aus einer E 36 im H0-Maßstab gebaut. *Foto: MK*



MIBA-SCHWERPUNKT Am Bahnsteig

Eine kleine Bahnsteig-Typologie: Zurücktreten, bittä!	62
Bahnsteige von der Stange (Marktübersicht)	66
Aufgeschüttet (Sandbahnsteige)	72
Bahnsteig aus Gips	76
Moderner Bahnsteig im Eigenbau	80

VORBILD

Nächste Generation (ICE 3)	10
Pauline und Hermine (E 69)	92

MIBA-TEST

Flotter Flitzer (ICE 3, Märklin)	12
Zu(g)neigung (ICE-T, Fleischmann)	16
Murnauer Momente (E 69 von Märklin, Trix, Brawa)	94
Brawas BR 216 in N	98

MODELLBAHN-ANLAGE

Zu Besuch beim MEC Kreischa	
Motive von der Müglitztalbahn Im Tal der Ruhr	20
Teil 1: Wo liegt „Sprockhöfel“?	86

MODELLBAHN-PRAXIS

Schotter, Schiefer und Kohle	26
------------------------------	----

MODELLBAU

Prima Klima	30
-------------	----

NEUHEIT

Roll Omm – roll Off	34
---------------------	----

VORBILD + MODELL

Platz für 120 m ³ Holz	36
Schaut auf diesen Zug	38

MENSCHEN + MODELLE

Kleine Bahn auf großer Schau	40
Faszination Modellbau	45

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	44
Bücher/Video	46
Kleinanzeigen	48
Neuheiten	101
Impressum · Vorschau	116

Große Themenvielfalt

Als ich die Vorankündigung der Spezial 42 in der MIBA las, war Warten auf das Heft angesagt. Und es hat sich gelohnt. Vor allem die CD-Rom ist Klasse. Sie hat eine große Themenvielfalt. Der Heftinhalt gibt einen guten Überblick über die digitale Technik. Alles drin. Für mich persönlich hätte ich mir konkretere Beispiele an Hand einer Anlage gewünscht. Wo sitzen die Rückmeldekontakte, wie wird programmiert? Wenn mehr Leser dies wünschen sollten, wäre es doch mal ein Thema ...

Burghard Gruszla (E-Mail)

Mut zum Umsteigen

Die MIBA-Spezial-Ausgabe 42 ist Klasse. Nach 40 Jahren „normaler“ Modellbahn gibt mir dieses Heft Mut und Ansporn, mich mit „digitaler“ Modellbahn zu beschäftigen und umzusteigen. Über dieses Thema bietet dieses Heft bis heute die beste Aufklärung.

Wolfgang Güthing, Mundersbach

Mischbetrieb?

MIBA-Spezial 42 ist ein schönes Heft mit vielen interessanten Informationen. Etwas ist mir allerdings unangenehm aufgefallen: Die drei Fallstudien

(Seite 9 ff) sind für viele (denke ich jedenfalls) wie mich nicht das Problem, sondern eher die Frage, mit welchem System kann ich einen Mischbetrieb (bei Zweileiter-Gleichstrom) mit einigen Digitalloks und anderen analogen Loks durchführen und was ist dabei zu beachten. Jedenfalls kann ich nicht auf einen Schlag die 30 Loks, die sich in den letzten 20 Jahren bei mir angesammelt haben, umrüsten, einerseits aus finanziellen Gründen, andererseits scheint es mir bei einigen auch wohl wegen der Platzprobleme (Köf I, II und III, Glaskasten) schwierig zu sein.

Hans-Ulrich Rhein (E-Mail)

MIBA, CD-Spezial 1-38

Auch für Apple-User

Heute erhielt ich die Dreifach-CD der Spezialausgaben 1-38 auf CD-Rom. Ich hatte sie eigentlich nur bestellt, weil meine Tochter jetzt einen PC hat. Selber bin ich seit zehn Jahren Nutzer eines Apple-Macintosh-Rechners. Da die Daten in Adobe Acrobat Reader (pdf-Format) abgelegt sind, war es für mich überhaupt kein Problem, nach Aufstarten des Acrobat-Readers die jeweiligen Ausgaben sowohl in ausgezeichneter Qualität einzusehen als auch bei Bedarf auszudrucken. Liebe MIBAner, es gibt keinen Grund diese herrlichen Ausgaben den Apple-Usern noch länger vorzuenthalten.

Wilfried Wiczorek (E-Mail)

MIBA-Bauberichte

Für jeden etwas

Mit Spannung erwarte ich jeden Monat den Postboten, der mir die neue MIBA in den Briefkasten legt. Die Mischung der Berichte ist in Ordnung. Es ist für jeden etwas dabei. Von den Bau- und Planberichten des Herrn Knipper und Co. sowie den fesselnden Berichten und Erzählungen des Michael Meinhold bin ich besonders begeistert. Deshalb: Weiter so!!

Claus Büscher (E-Mail)

MIBA 12/99, Leserbrief

Welt aus Kunststoff?

Recht so, „Rückfälle“ wie ein Anlagenbericht in MIBA 9/99, S. 88-91, lassen mich doch über mein konstruktiv-kreatives Handeln im Modellbahnbereich nachdenken. Wofür macht man sich für eine Epoche-V-Anlage die Mühe, Bordelle und Drogenszene direkt hinterm Bahnhof anzulegen, angefahrenen Motorradfahrern ein Bein zu amputieren sowie eine durchschnittli-

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. 08141/51 77 37

Fax 08141/4 46 89

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 61 48

Fax 089/31 90 61 82

E-Mail trabert.barbara@mzv.de

che Blätteranzahl von Bäumen zwecks einer Umsetzung ins Modell zu errechnen?

Leben wir als Modellbahner etwa in einer Welt aus Kunststoff und Plastikglanz oder hätte mein Vater mich vielleicht doch an seinem Hobby teilnehmen lassen sollen? Wenn ja, mit welchen methodisch/didaktischen Vorgehensweisen? Und wer bestimmt eigentlich die Qualität meines Tuns? Abwechslungsreicher können Anlagenberichte wohl kaum ausfallen und Lob demjenigen, der mit Geduld seine Kinder integrativ an diesem Hobby beteiligt. Weiter so, MIBA-Team!

Th. Schwabe (E-Mail)

Etwas mehr Toleranz

Das Hobby Modellbahn soll doch Spaß machen und den hat die Familie Salm sicherlich mit ihrer Modellbahn. Es muss doch nicht alles perfekt sein! Die MIBA sollte auch weiterhin bemüht sein einen möglichst breiten Leserkreis anzusprechen und dazu gehört nun mal auch die Veröffentlichung einer „Durchschnittsanlage“. So etwas kann man doch nicht als „Rückfall“ bezeichnen. Die Mehrheit der Modellbahnanlagen wird so aussehen und die wenigsten Anlagen werden perfekt sein. Also bitte etwas mehr Toleranz.

Horst Heckmann (E-Mail)

MIBA 12/99, Text Trix-BR17

Vertrixte Mogelpackung

Mit großer Erwartungsfreude sah ich der Fertigung der Trix-BR-17 entgegen, doch was ich unlängst als Modell bei meinem Fachhändler begutachten konnte, ließ weder Freude noch Kauf lust aufkommen. Für gut DM 700,- bekam ich eine Lok offeriert, die eine Reihe von optischen Schwachpunkten, aber auch fahrtechnische Mängel aufweist, die in dieser Preisklasse so nicht akzeptiert werden können.

Bedauerlicherweise hat man bei Märklin/Trix die Kritiken bezüglich der „Kaiserlok“ S 10 nicht ernst genug genommen (siehe z.B. Leserbrief von Stephan Schenk in MIBA 4/97, Seite 7) und somit hat man eine große Chance vertan.

Wolfgang Seydel, Schlüchtern

MIBA 12/99, Kruckenbergs Enkel

Zwei Triebzüge fahrbereit

Noch einige Hinweise zu den „Berliner Schnauzen“: Zurzeit stehen zwei fahrbereite Züge in Berlin. Eine vierteilige Einheit steht meist unter der Brücke des S-Bahnhofs Lichtenberg, eine zweite Einheit mit sechs oder acht Teilen neben dem S-Bahnhof Nöldner-Platz (nahe Bf Berlin-Lichtenberg).

Joachim Schirmeister (E-Mail)

MIBA 1/2000, Test

Spirale durchbrechen!

Bisher war ich Kiosk-Leser der MIBA (und anderer Modellbahn-Fachzeitungen). Doch die Januar-2000-Ausgabe der MIBA war so gut und interessant, dass ich das Heft gekauft habe. Monatlang hatte ich vergeblich nach den Verladeeinrichtungen im Lahntal und im Bahnhof Abendstern geforscht – jetzt präsentiert mir die MIBA gleich auf drei Seiten bisher zum Teil nicht bekannte Fotos. Danke.

Nicht zustimmen kann ich dagegen dem Votum der Redaktion, dass DM 399,- für die Piko E 93 ein „völlig angemessener“ Preis wäre. Sie ist zu teuer, zumal mit der Roco E 94 ja bereits eine ähnliche und preisgünstigere Maschine auf dem Markt ist. Der E 93 wird es wohl so gehen wie der BR 82, auch aus dem Hause Piko oder den Brawa-Maschinen BR 219 und BR 232: Sie werden im Fachhandel inzwischen günstiger angeboten als zum Einstandspreis. Als Kunde freut mich das, doch frage ich mich, auf welchem Stern die Marketing-Abteilungen der Modellbahn-Firmen eigentlich schweben, wenn sie DM 400,- für eine E-Lok ansetzen? Ein Teufelskreis: Weil die Firmen zu wenige Modelle verkaufen, sinken die Erlöse, müssen deshalb die nächsten Modelle noch teurer kalkuliert werden. Diese Spirale muß endlich durchbrochen werden.

Klaus Rösler, Aßlar

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



Foto: Gerhard Peter, Anlage: Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Coburg e. V.

Zum Betreiben einer Eisenbahn sind Gleise, Baulichkeiten und nicht zuletzt Fahrzeuge notwendig. Letztere benötigen unbedingt neben Energie wie Kohlen oder Diesel auch sonstige Betriebsstoffe, z.B. Öl und Fett. Soll die Bahn reibungslos funktionieren, ist außerdem Personal unverzichtbar. Bei der hier gezeigten Bahn brauchen offensichtlich auch die Bediensteten ihre ganz speziellen Betriebsstoffe. Ob dies aber dem reibungslosen Ablauf des Betriebs zuträglich ist, kann bezweifelt werden ...



Entwicklung und Ausstattung des ICE 3

Nächste Generation

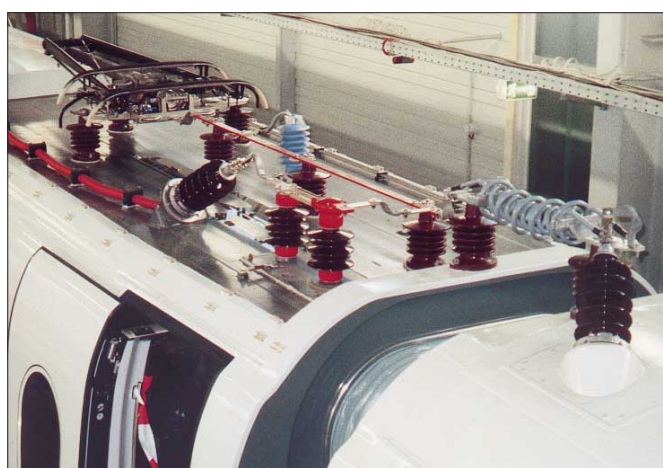
Die Entwicklung von Eisenbahnfahrzeugen schreitet unaufhörlich voran. Weniger als 15 Jahre nach dem Rollout des ersten Hochgeschwindigkeitszuges ist bereits die dritte Generation im Einsatz. Bernd Beck stellt die technischen Besonderheiten des ICE 3 vor.

Seit dem Rollout des ersten ICE im Jahr 1985 – damals stand das „E“ noch für „Experimental“ – wurde „ICE“ zum Markennamen für Hochgeschwindigkeits-Bahnverkehr in Deutschland. Inzwischen rollt schon die dritte Generation von Triebwagen unter diesem publikumswirksamen Kürzel an den Start.

War der ICE 2 noch quasi eine den geänderten Bedingungen gemäß verkürzte Weiterentwicklung des ICE 1, ist der nun aktuelle ICE 3 ein technischer Quantensprung. Wesentlicher Unterschied zu den früheren ICE-Generationen ist das geänderte Antriebskonzept. Beim ICE 3 wich man vom bisher favorisierten Triebkopf-Konzept ab:

Insgesamt 16 seiner 32 Radsätze sind angetrieben. Jeweils eine Hälfte der acht Wagen bildet eine identische elektrische Einheit. Die elektrischen Aggregate sind gleichmäßig auf alle Wagen, auch die nicht angetriebenen, verteilt.

Der hohe Anteil des Reibungsgewichtes im Verhältnis zur Gesamtmasse erlaubt dem ICE 3, besser zu beschleunigen und größere Steigungen zu bewältigen. Den Sprint vom Stand auf eine Geschwindigkeit von 100 km/h schafft der ICE 3 in 49 Sekunden, für ein Schienenfahrzeug ein exzellenter Wert. Zum Vergleich: der ICE 1 – auch keine lahme Ente – benötigt dazu 80 Sekunden. Damit können die Schnellfahrstrecken mit größeren Steigungen versehen sein, was deren Bau wesentlich vereinfacht und damit kostengünstiger macht.



Oben: Der ICE 3 in der Version der Nederlands Spoorwegen befährt die Siemens-Teststrecke in Wildenrath. *Foto: Siemens*

Links: Die Dachrüstung des Mittelwagens 5 (Baureihe 406.8) mit schmalen Schleifstück. *Foto: Klaus-Ulrich Rötz*

Unten: Am hinteren Ende des führenden Drehgestells liegt linksseitig der Magnet für das Schweizer Integra-System. *Foto: E. Gärtner*



Die Reihung des Mehrsystem-ICE 3 mit der Platzierung der Pantographen. Benutzt wird jeweils der in Fahrtrichtung ...

