

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 2004

B 8784 · 56. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

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

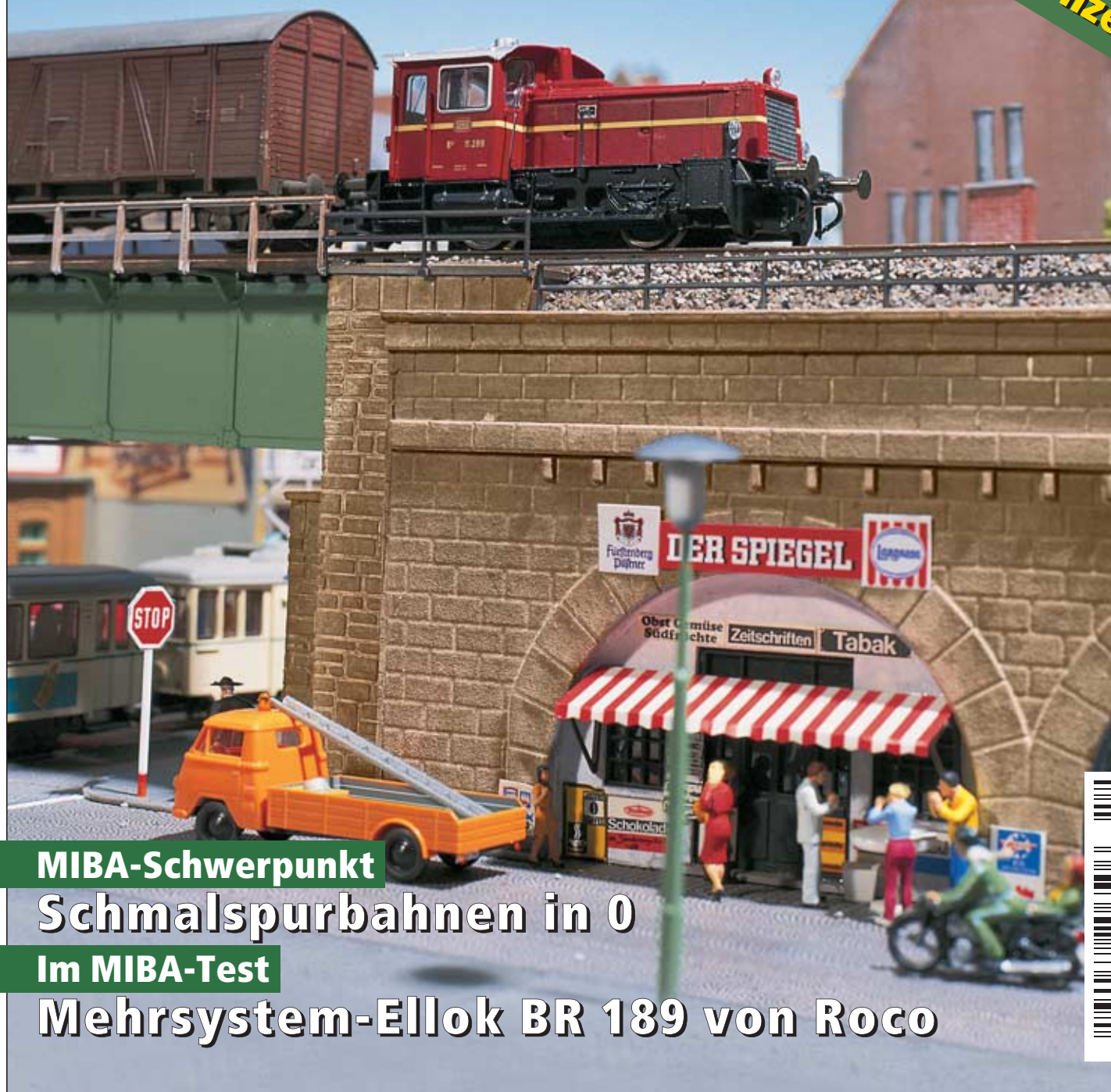
BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Hoch solln sie fahren:

## Arkadenstrecken

Digitaler  
Modellbahnstart  
Schenken mit Konzept



MIBA-Schwerpunkt

Schmalspurbahnen in 0

Im MIBA-Test

Mehrsystem-Ellok BR 189 von Roco



Gehören Sie auch zu den Opfern der alljährlichen Schenk-„Kreativität“ und müssen des lieben Familienfriedens wegen Freude oder gar Überraschung heucheln, nachdem zum wiederholten Mal Socken oder Krawatten aus buntem Papier gepellt wurden? Natürlich nicht, denn als Modellbahner hat Ihr Wunschzettel, auf dem in kleiner Schrift nur das Nötigste fürs Hobby verzeichnet war, ohnehin schon A3-Format und bietet somit in jeder Preisklasse ausreichend viele Alternativen.

Gerade zum Jahresende werden in der Spielzeug- und Modellbahnbranche die wesentlichen Anteile des Umsatzes getätigt. Folglich bemüht sich jeder Hersteller, seine Neuheiten noch rechtzeitig zum Fest auf die Schienen zu stellen. Alte Hasen lassen sich von der schier unüberseh-

baren Vielfalt nicht blenden und steuern zielstrebig auf die Objekte ihrer speziellen Begierde zu. Für Neueinsteiger – und solche soll es auch im Zeitalter von Gameboys und virtueller Realität noch geben – ist die Orientierung aber ungleich schwieriger: Verschiedene Systeme der Stromzuführung, jede Menge Maßstäbe und eine babylonische Sprachverwirrung bei den Digitalprotokollen schrecken eher ab als dass sie zur Verlockung werden.

Aber fragen kost' ja nix! Blöd nur, dass Modellbahnexperten sich diesbezüglich kaum von Ärzten und Juristen unterscheiden: Der Ratsuchende fragt fünf Koryphäen und erhält zehn verschiedene Meinungen! Unnötig zu erwähnen, dass alle in diametral unterschiedliche Richtungen weisen und partout nicht unter einen Hut zu bringen sind. Zudem plagen den künftigen Modellbahninvestor nagende Zweifel, ob die erhaltenen Auskünfte wirklich frei von den wirtschaftlichen Interessen seines Informanten gegeben wurden.

Wie aber lässt sich die unnötige Ausgabe von Lehrgeld vermeiden, wo doch gerade unser Hobby nicht wirklich als billig gilt? Nun, zunächst mal bieten nahezu alle großen Hersteller Anfangspackungen an, die preislich stark subventioniert sind. Sollte der glückliche Empfänger wider Erwarten – wovon wir ja nun wirklich nicht ausgehen – nicht mit Haut und Haaren dem Hobby verfallen, hat sich der Verlust in Grenzen gehalten.

Im – selbstverständlich eintretenden! – umgekehrten Fall wäre es aber noch ärgerlicher, wenn die Komponenten einer Anfangspackung sich als technolo-

## Das können Sie sich schenken ...

gische Sackgasse erwiesen und nach zukünftigen Erweiterungen nutzlos herumliegen. Achten Sie also z.B. beim Kauf einer Digital-Anfangspackung darauf, dass die Eingabegeräte auch später noch an einer „großen“ Zentrale verwendet werden können. Ganz allgemein sollten Sie einem System den Vorzug geben, zu dem auch noch Komponenten anderer Hersteller angeboten werden, denn Konkurrenz belebt bekanntlich nicht nur das Geschäft, sondern fördert auch ein günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis.

Welches Preis-Leistungs-Verhältnis noch als günstig zu bezeichnen ist, wird jeder für sich entscheiden müssen. Wie überall lohnen sich Vergleiche zwischen ähnlichen Produkten verschiedener Hersteller ebenso wie eine Gegenüberstellung unterschiedlicher Händlerpreise beim gleichen Produkt. Wer die Adventszeit also nicht nur zum Spazieren gehen nutzt, kann bares Geld sparen. Alles andere können Sie sich schenken – meint Ihr

*Martin Knaden*

Eine Eisenbahnlinie in urbaner Umgebung bietet völlig andere Möglichkeiten der Gestaltung. Bruno Kaiser zeigt uns, wie Arkaden, Unterführungen und versteckte Hinterhöfe an einer Bahnstrecke ihr besonderes Flair entwickeln.



**86** Vom Bahnhof Altenahr an der Ahrtalbahn hat sich Thomas Mauer inspirieren lassen. Sein Modell fängt das Flair des Vorbilds hervorragend ein.

*Foto: Thomas Mauer*

**8** Aufgeständerte Bahnstrecken in der Stadt erlauben (mehr oder weniger) romantische Einblicke in Hinterhöfe. Bruno Kaiser hat sich des Themas angenommen. *Foto: bk*





## MIBA-SCHWERPUNKT Schmalspurbahnen in O

Viel Dampf in den Three Chop Highlands	48
Magic Mauern	56
OOw und GGw	60
Kult kult kult ...	64

## MODELLBAHN-PRAXIS

Stadtansichten von der Eisenbahn aus	8
Und sie bewegen sich doch!	22
Die Kombirampe (Simmelsdorf 9)	34
Digitaler Modellbahnstart	40

## VORBILD

Sprinter für Europa Pop, Italien, DRG, Hamburg-Malmö '62	16 82
--	----------

## MIBA-TEST

Vier gewinnt (Roco-189 in H0)	19
-------------------------------	----

## ELEKTROTECHNIK

Fahrwege schalten	26
-------------------	----

## VORBILD + MODELL

Der Silberglanz der Sechziger	30
-------------------------------	----

## MODELLBAHN-ANLAGE

Modellbahn mit H0-pur®-Gleisen:	
Pures Vergnügen	67
Den Bahnhof Spalt exakt nachgebaut:	
Ein Stück Lebenskraft	76
Teilstück in Segmentbauweise (1):	
Ein Bahnhof à la Altenahr	86

## DIGITALTECHNIK

Decoder-Antwort über die Schienen	72
--------------------------------------	----

## BRANCHE INTERN

Volldampf lässt nach	99
LGB stellt 99 7222 vor	99

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	92
Bücher/Video	101
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	102
Kleinanzeigen	106
Impressum · Vorschau	122



**19** Im MIBA-Test: Rocos aktuelles H0-Lokmodell der Reihe 189. Ausgelegt für verschiedene Stromsysteme ist das moderne Vorbild ein echter „Sprinter für Europa“!  
Foto: MK

**67** Nach den gestrengen Normen von H0-pur® bauten drei Gleichgesinnte ihre Diehmeltalbahn. Der Betrieb auf der Anlage ist dementsprechend das pure Vergnügen.  
Foto: Horst Meier

## Hafenkrane als Doktorarbeit

Gerne lese ich immer wieder die MIBA – obwohl ich eigentlich Schiffsmodellbauer bin. Vielleicht muss es aber nicht „obwohl“, sondern gerade „weil“ heißen! Ich baue meine Modelle stets in 1:100, sodass ich eine gewisse Affinität zu H0 habe. Es sind denn auch immer wieder Preiserlein dieses Maßstabs, die meine Schiffe bemannen.

Die von Herrn Schmitz-Esser mit seinem Anlagenentwurf „In Altona am Hafen“ vorgestellte Symbiose zwischen Wasser/Hafen und Eisenbahn hat mich restlos begeistert. Auch ich habe schon mehrmals Überlegungen in die gleiche Richtung angestellt und bin bei der Suche nach Literatur hierfür auf folgendes Werk gestoßen: „Die Entwicklung der Kaikrane im Hamburger Hafen bis zum Ausbruch des Weltkrieges“ von Herbert Bosselmann. Es handelt sich um eine Dissertation aus dem Jahre 1935 (!). Darin werden sehr schön und umfassend mit Skizzen und Fotos die diversen Kaikran-Typen des Hamburger Hafens von den Anfängen bis ca. 1914 dargestellt.

Ich weiß, dass das Werk in der Bibliothek der Universität Passau vorhanden ist. Es sollte über die so genannte Fernleihe von jeder anderen Universitätsbibliothek aus ausleihbar sein, wozu man sich nur einen Gastleserausweis seiner „Heimat“ universitätsbibliothek besorgen muss, der in der Regel kostenlos erhältlich ist.

*Karsten Klein, Nürnberg*

## MIBA-Spezial 61, Henschel-Lok 52 138

### Rote Trommeln?

Ihre Abbildung der Mischvorwärmerlok 52 138 in MIBA-Spezial 61 hat mich an meine Jugendzeit erinnert: Ich – Jahrgang 1947 – bin in Duisburg aufgewachsen und seit meinem 10. Lebensjahr Eisenbahn- und Modellbahnarr. Natürlich bin ich auch immer wieder im Bw Duisburg-Wedau gewesen um den dortigen Eisenbahnbetrieb von der Autobrücke aus zu beobachten.

An die 52 138 kann ich mich deswegen so gut erinnern, weil sie sich in ihrem Erscheinungsbild massiv von allen anderen Dampfloks unterschied. Die vorn längs neben der Rauchkam-

mer angebrachten Mischvorwärmerbehälter waren nämlich nicht schwarz, sondern rot lackiert! So angestrichen fuhr die Lok durch das Ruhrgebiet. Die Modelldarstellungen im Spezial wie auch seinerzeit in „Hp 15“ ;-) stimmen in diesem Punkt also nicht.

Ob die Maschine in dieser Lackierung 1949 von Henschel ausgeliefert worden ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Alle mir zur Verfügung stehenden Bilder sind leider schwarzweiß. Aber vielleicht hat ja ein Leser ein Farbbild der Lok mit roten Trommeln. Eine Veröffentlichung wäre hier jedenfalls sehr interessant.

*Jürgen Letschert, E-Mail*

## MIBA 11/2004, Westbahn

### Hinter Schloss und Riegel

Die üblichen Westbahn-Verdächtigen haben wieder mal zugeschlagen: Jetzt werden auch schon unschuldige Weichen hinter Schloss und Riegel gesperrt! Die haben euch doch überhaupt nix getan!

Aber im Ernst: Vom relativ aufwändigen Einbauen dieser Weichenschlösser nebst allen Halterungen für die Stellstangen mal ganz abgesehen, erschwert man sich damit nicht das eigentliche Spielen mit der Modellbahn ganz unnötig? Natürlich will man auch beschäftigt sein, daher sind schlicht durchfahrende Reisezugarnituren eher nicht so mein Ding, ich rangiere lieber mit Güterwagen. Aber mit dem An- und Abkuppeln der Wagen in den vielen Anschlussgleisen, Umsetzen der Lokomotiven, Fahrten zu Lademaß und Gleiswaage sowie dem Stellen der (unverschlossenen) Handweichen habe ich doch eh schon genug zu tun.

Andererseits: Da bemüht man sich, alle Abläufe so genau wie möglich nachzuvollziehen und schludert dann bei der Sicherheit! Zwar kann ein Preiserlein nicht wirklich sterben, aber wenn ich es mir beim Schreiben dieser Zeilen recht überlege, kommt es doch eigentlich auf ein paar zusätzliche Handgriffe auch nicht mehr an. Also gut, ihr habt mich überzeugt! Ich werde mir diese JuNie-Schlösser einbauen. Vielleicht kommt die Routine ja im Laufe der Zeit.

Den Westbahnern jedenfalls vielen Dank für solche Anregungen, und macht weiter so!

*Markus Kalterer, E-Mail*

## MIBA 11/2004, Schwerpunkt Priv. Dieselloks

### Variantenreichtum

Leider kommt in der gesamten Modellbahnpresse (und auch bei den Modellbahnherstellern) das Thema Privatbahnen viel zu kurz. Umso interessanter fand ich den Themenschwerpunkt „Private Dieselloks“ in der jüngsten MIBA.

Der Vollständigkeit halber sei zusätzlich angemerkt, dass auch die Maschinenfabrik Esslingen in diesem Marktsegment sehr aktiv war. Die Hüttenwerke Oberhausen AG beispielsweise hatten nach meinen Informationen zwanzig C-gekuppelte Lokomotiven dieses Herstellers beschafft, die später in den Bestand von „Eisenbahn und Häfen“ in Duisburg gekommen sind. Interessant wäre auch die Erwähnung der Zweikraftloks von Jung und Henschel bei E + H gewesen.

Das Thema D-Kuppler von MaK gewinnt durch die Ankündigung der DB-V-65 von Roco sicherlich an Aktualität. Abgesehen von den beiden Original-V-65, die an Privatbahnen (Meppen-Haselünner Eisenbahn und Bentheimer Eisenbahn) verkauft wurden, unterscheidet sich die PA-Ausführung mit zwei unterschiedlichen Rahmenlängen doch recht erheblich von der DB-Lok.

Aber wer hätte noch vor einem Jahr damit gerechnet, dass Roco den Formenbauaufwand für eine maßstäbliche 212 nicht scheut, obwohl die etwas kürzere 211 bereits im Programm ist? Würde man die „lange“ Variante der 650D nachbilden, wäre der potenzielle Variantenreichtum größer als bei jeder DB-Lok! Eine Chance als Großserienmodell könnte auch die eher unscheinbare Henschel-Stangenlok im „Nierentisch-Design“ haben. Sie wurde in fast unveränderter Form als Reihe MH 201 ff. an die DSB geliefert. Ob man in Sønderød diese Zeilen liest?

*Thomas Ommert, E-Mail*

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



Vorbei an Hinterhöfen zum Hauptbahnhof:

# Stadtansichten von der Eisenbahn aus

*„Bogen – durch die Stadt gezogen“ hieß vor vielen Jahren eine Artikelreihe in der MIBA: Aufgeständerte Strecken auf gemauerten Bögen oder Dämmen im Stadtgebiet mit zahlreichen Brücken bzw. Unterführungen und – dicht daneben – „Zilles Milljöh“, der mehr oder weniger romantische Blick in diverse Hinterhöfe. Bruno Kaiser hat die Gegebenheiten des Vorbilds in die Modellbahn-Praxis umgesetzt.*

Die Industrialisierung im 19. Jahrhundert und der Ausbau des Schienenverkehrsnetzes veränderte das Leben in den aufblühenden Großstädten. Der Bau von Eisenbahnstrecken und Bahnhöfen trug das Seine zur Veränderung der Stadtbilder bei.

In weiser Voraussicht verlegten unsere Vorfahren die Eisenbahn in den Städten in Hochlage um für alle Verkehrsmittel Unfallgefahren und gegenseitige Betriebsstörungen so weit wie möglich auszuschließen. Es ergab sich dabei die Frage, wie sollte konkret die Verkehrsführung vorgenommen werden, auf Dämmen oder als Brückenkonstruktionen?

## Hochlage – Damm oder Brücke?

In meiner Heimatstadt Köln wurde die Problematik durch die gegebenen Örtlichkeiten selbst entschieden. Wer beispielsweise über die Südbrücke oder aus Richtung Bonn kommt, kennt die halbkreisförmige Fahrt der Eisenbahn durch die Stadt entlang der so genannten Wälle bis zum Hauptbahnhof. Die Bahntrasse verläuft im Bereich der ehemaligen Wallanlagen der seinerzeitigen Stadtbefestigung. Sie ist zu den flankierenden Straßen und den angrenzenden Hausgrundstücken durch Mauern abgestützt oder verläuft auf Bogen-

brücken wie bei den Bahnhöfen Köln-West oder Köln-Ehrenfeld. Von Letzterem, an der Strecke Köln–Aachen liegenden Bahnhof, stammen die Vorbildfotos, die auch das typische Umfeld mit kleinen Werkstätten, Geschäften und Lagern in den Arkaden zeigen.

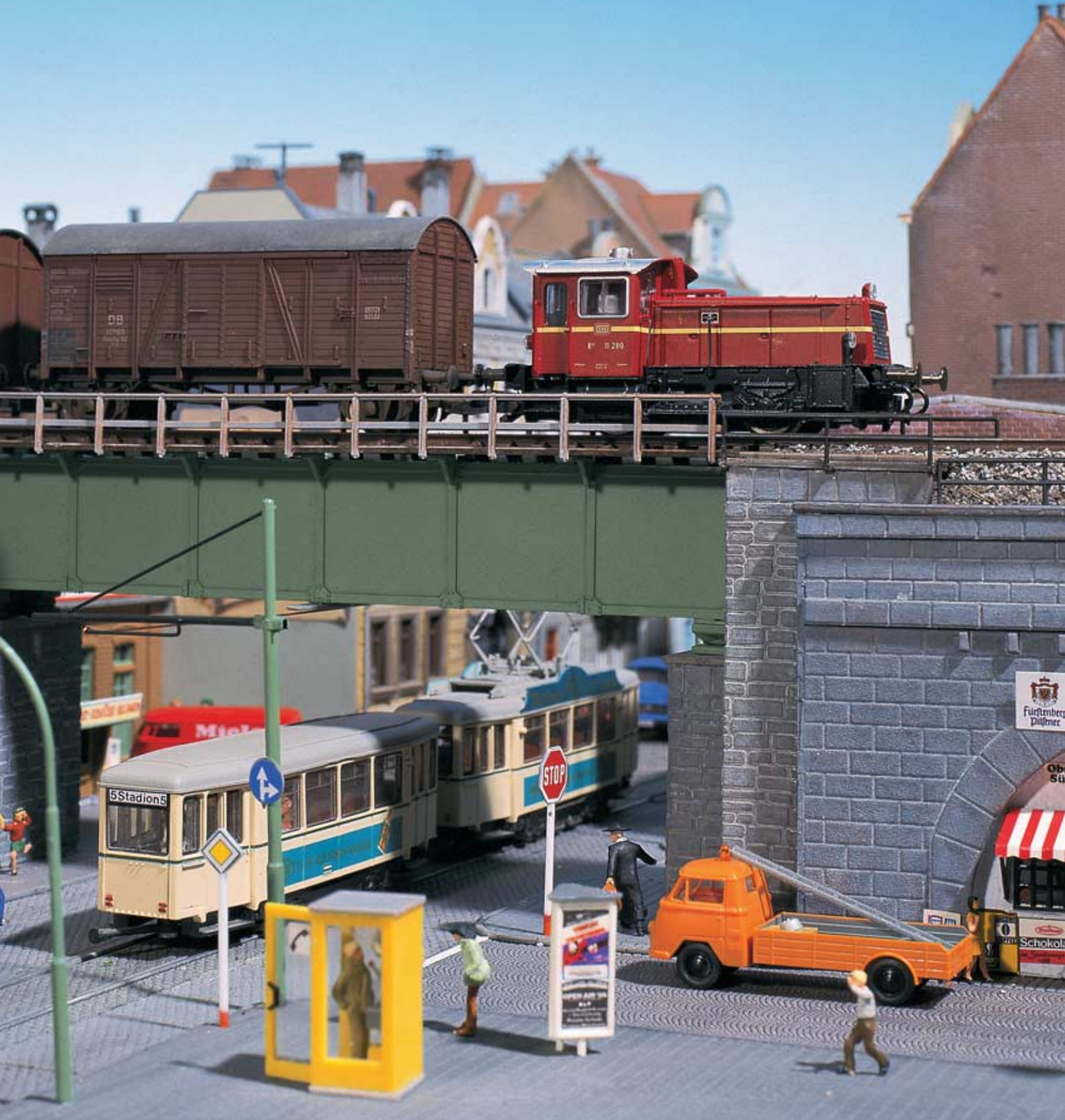
Situationen dieser Art, die in den meisten Großstädten anzutreffen sind, wurden in der MIBA bereits mehrfach beschrieben. Dennoch sind sie immer wieder interessant, vor allem dann, wenn Brücken im Spiel sind, an denen sich Verkehrsadern kreuzen.

Ich erinnere mich noch gut als kleiner Junge in der Kölner Südstadt an der Straßen- und mehrfachen Eisenbahnkreuzung Eifelstraße verweilt zu haben, um den rußigen, unheimlichen Gesellen zuzusehen, die kräftig schnaufend einzelne Güterwaggons polternd über die Stahlkonstruktion der Brücken schoben und sie dabei auf die angrenzenden Bahnhöfe Bonn-Tor oder Eifel-Tor verteilten. Damals wusste ich noch nicht, dass es sich bei den Rangierloks um preußische G 8 handelte, die in Köln-Gremberg stationiert waren.

Während oben die Schlepptenderlokomotiven ihre Arbeit verrichteten, ratterten unten Straßenbahnen von Typ KSW bzw. deren Aufbauvariante der KVB-Linie 12 nach Zollstock oder in Gegenrichtung nach Niehl.



Viel los am Schnittpunkt der Verkehrswege! Eisenbahn und Straßenverkehr (einschließlich Straßenbahn!) kreuzen sich auf verschiedenen Ebenen. Die auf gemauerten Bögen durch die Stadt geführte hochgelegte Bahnlinie findet sich in vielen Großstädten.







Am Bahnhof Köln-Ehrenfeld unterquert der Ehrenfeldgürtel die Bahnlinie Köln–Aachen; der Bahnhof, heute S-Bahn-Station, ist sehr einfach gehalten. Oben rechts: Zur Überquerung breiter Straßen sind auch entsprechend weit geschwungene Brückenbögen erforderlich. Unten: Die verkürzt zusammengesetzte und bemalte Auhagen-Brücke nebst Brückenköpfen



## Fehlentscheidung

Solche Eindrücke nachzugestalten macht immer Spaß. Selbst wenn nur das Motiv, nicht jedoch die reale Vorbildsituation ins Modell umgesetzt werden kann. Leider war offenbar die geschilderte Kindheitsfahrt bei der Planung meiner noch bestehenden, aus vielen Veröffentlichungen bekannten H0-Anlage in Vergessenheit geraten. Denn mein großer Bahnhof „Maxheim“ liegt weitgehend in der Straßenebene mit der Folge allgemein ruhenden Straßenverkehrs.

Wenn auch zur Zeit der damaligen Anlagenplanung (vor fast 30 Jahren) die hier angestellten Überlegungen mehr theoretische Bedeutung hatten, wären sie mir überhaupt in den Sinn gekommen, so habe ich mir durch dieses Konzept die durch das Faller-Car-System ermöglichte zweite Verkehrschiene verbaut. Denn nur bei weitgehender Trennung von Schiene und Straße lässt sich auch im Modell annähernd vorbildorientierter Stadt-

verkehr darstellen. Aber bekanntlich kann man ja aus Fehlern lernen,

Einen erneuten Anstoß, wieder einmal ein wenig Stadtleben mit Eisenbahn zu modellieren, gab die neue Auhagen-Blechträgerbrücke, die einschließlich der Brückenköpfe vor kurzem erschienen ist.

## Modulare Konstruktion

Die eingleisige Brücke ist von Hause aus modular aufgebaut. Die Nachbildung der Metallkonstruktion wird aus einzelnen 30 mm langen Gliedern zusammengesetzt und kann so sehr einfach in verschiedenen Längen im 30-mm-Raster zusammengefügt werden.

Für meine Zwecke reichen sechs Bauteile mit einer Spannweite von insgesamt 18 cm völlig aus, um sowohl die Straße mit Straßenbahngleis und beidseitigem Gehweg als auch die Brückenkopfvorlagen bequem zu überbrücken. Lediglich die Bohlenlagen und Schutzgeländer für die Gehwege sowie die Blechabdeckung zwischen den Schie-

nen musste den individuell gewählten Maßen angepasst werden. Selbst die Brückenköpfe konnten original bis auf die in meinem Fall erforderliche Höhenkürzung übernommen werden. Die „Stahl“-Teile der Brückenkonstruktion erhielten nach Abschluss der Montagearbeiten eine matte, resedagrüne Spritzlackierung.

## Gemauerter Damm

Für den weiteren Schienenweg durch mein Stadtmodul habe ich gemauerte Dämme bzw. Arkaden vorgesehen. Passend zu den Auhagen-Brückenköpfen erwiesen sich die Arkaden von Kibri (B-9755), die zwar keine identische, aber doch recht ähnliche Mauerstruktur und Steingröße besitzen.

Weil die Arkaden für den vorgesehenen Einsatz zu niedrig sind, müssen sie aufgestockt werden. Erfreulicherweise existieren hierzu Mauerplatten mit gleicher Struktur im Kibri-Sortiment (B-4119). Etwa vier Steinreihen reichen aus, um das notwendige Höhenniveau zu erzielen. Den Übergang von Arkade zur Aufmauerung kaschiert eine aus den Platten gewonnene Steinreihe als vorgesetzter Verblender. Die Mauerkrone wird aus Abdecksteinen und weiteren Steinreihen der Kibri-Platte kombiniert und mit einem Schutzgitter versehen. Bei diesen Arbeiten ist immer darauf zu achten, dass die Steinreihen gleiche Höhen aufweisen. Innerhalb der Kibri-Platte differieren die Höhen der Steinlagen nämlich sichtbar.

Zum Ausfüllen der Bögen in den Arkaden liegen dem Kibri-Bausatz verschiedene Mauerversionen mit und ohne Fenster, Türen sowie eine Holzgitterkonstruktion bei. Die Basis des linken Dammtells basiert auf den genannten Kibri-Platten, wurde jedoch innen mit 2 mm starkem Polystyrol verstärkt und außen mit Verblendstei-



nen und Bogenimitationen (Reste aus Kibri B-9755) verkleidet. Die sonstige Konstruktion einschließlich Boden und Decke besteht aus weißen 2-mm-Kunststoffplatten. Für die Ausgestaltung steht diverser Zubehör zur Verfügung.

### Bau der Bahntrasse

Die eigentliche Bahntrasse wurde bis auf die Brücke aus 5-mm-Sperrholz gesägt und mit Korkbettung beklebt. Wer die Brückenköpfe nicht umgestalten will, muss hier ein bisschen improvisieren, weil sie keine Ausnehmung für das Schotterbett aufweisen.

Ich habe seitlich auf die fälschlich in der Ebene der Stahlbrückenkonstruktion verlaufenden „Betonabdeckungen“ Randsteine geklebt und den dazwi-



Die Gewölbekbögen sind ausgebaut und an Gewerbetreibende vermietet. Oben links ein Fußgängerdurchgang.

Im Modell ergibt sich diese reizvolle Ansicht (links) mit hoch gelegener Bahnstrecke und „Hinterhof-Milieu“.

Die Auhagen-Blechträgerbrücke, die der ETA gerade überquert, ist in die Arkadenmauer eingefügt.

