

01
08

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Januar 2008

B 8784 60. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 Belgien € 7,50

Niederlande € 8,25 Luxemburg € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



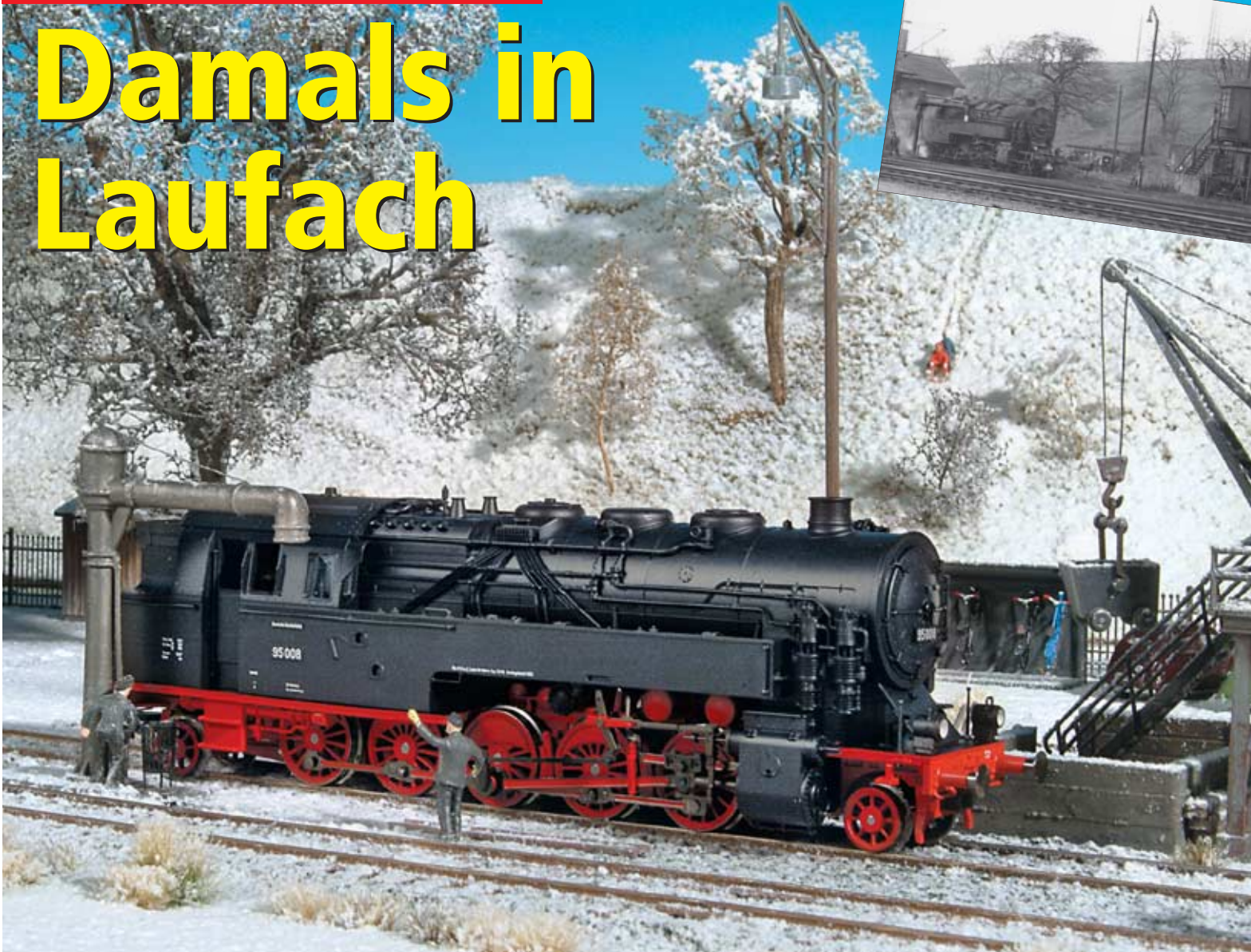
1 | 2008

MIBA

MIBA-BASTELTIP | NATURSTEINMAUERN AUS GIPS | MODELLBAHN-ANLAGE | KAARSTER KARLSFORST | NEUHEITEN IM MIBA-TEST | BRAWA-E 73 | FLEISCHMANN-95

FLEISCHMANN-95 IM MIBA-TEST

Damals in Laufach



BRAWA-ELLOK AUF DEM PRÜFSTAND
E 73 – Barocke Bayerin

MAUERN IM MODELL
Formen und Farben

EPOCHE-III-ANLAGE IN H0
Kaarster Kabinettstück



Pst, ham Se schon gehört? Von der Firma XY soll ja die Baureihe So- undso kommen.“ – „Ich hab ja was läuten hören, dass der Marktführer den VT Wasweißich bringt.“ – „Und die Digi-Solutions GmbH bringt bestimmt die ultimative DCC-Zentrale, mit der man auch telefonieren kann.“

Gerüchte über Gerüchte schwirrten und schwirren regelmäßig im Vorfeld der Spielwarenmesse durch die Branche. In diversen Foren schäumen die Teilnehmer – sei es vor Begeisterung, sei es vor Wut – regelmäßig über, wenn ein neuer Thread auftaucht. Krönung des Ganzen war kürzlich die Geißelung einer vermeintlichen Doppellentwicklung, obwohl weder Firma A noch Firma B die betreffende Baureihe tatsächlich angekündigt hatte.

Ach, was waren das noch für Zeiten, als man mit dem Gefühl von Heiligabend (wenn das Glöckchen endlich geklingelt hatte) die heiligen Hallen der Spielwarenmesse betrat. Bis zur letzten Minute hatten sämtliche Hersteller ihre Projekte streng geheim gehalten, um nicht nur die Kundschaft, sondern insbesondere auch die Mitbewerber zu überraschen.

Vorbei diese gemächlichen Zeiten, seit das Marketing immer aggressiver geworden ist. Waren vor ein paar Jahren noch die Neuheitenprospekte großer Hersteller bereits Mitte Januar beim Fachhandel, so gewinnt inzwischen die Internationale Modellbahn-Ausstellung, die wechselweise in Köln

bzw. München stattfindet, immer mehr an Bedeutung. Die Sorge, eine der wenigen noch offenen Baureihen könnte vom Mitbewerber für sich reklamiert werden, treibt zu immer früheren Veröffentlichungen der kommenden Neuheiten.

Brawa bringt die Polnischen Hechte und die pr. S 9 (Ankündigung vom 23.10.07); Trix verkündete bereits im September (wir berichteten) unter anderem vom maßstäblichen ICE und legte zusammen mit Märklin in München noch den ET 420, die S 3/6 und den Tagesgliederzug VT 10.5 „Sena-

Messe- Marathon

tor“ nach. Lemke überraschte mit der Übernahme der Gruppe-53-Wagen von Alpha Trains, die nach einer Überarbeitung schon in Kürze als Epoche-III-Modelle lieferbar sein sollen. Nur bei Fleischmann war es noch streng geheim, dass die BR ~~Zensur~~ schon 2008 und die ~~Zensur~~ erst im kommenden Jahr erscheint ...

Wir sind gespannt, wie lange sich die Nürnberger noch dem Trend entziehen können. Sie, liebe Leser, lassen sich nicht verwirren, werden erst mal die Neuheiten 2007 unterm Weihnachtsbaum vorfinden und während der Feiertage genießen, wünscht jedenfalls
Ihr Martin Knaden



Laufach, den 4. Februar 1956. Am Tag nach der Hauptuntersuchung ist 95 008 wieder in ihrer Einsatzstelle – am Fuße der Rampe nach Heigenbrücken – eingetroffen. Die blitzblanke Lok rückt nach dem Wasserfassen zum Bekohlen vor. Foto: Bruno Kaiser

Zur Bildeiste unten:

Brawa lieferte die E 73 in der Reichsbahn-Version. Wir widmen ihr einen MIBA-Test. Arkaden aus Bruchstein baute Dr. Gebhard Weiß. Sein Bericht beschreibt, wie er die Urmodelle erstellte und die Gipsabgüsse einfärbte. Eine sehenswerte Detaillierung bietet die neue Ausstellungsanlage der Eisenbahnfreunde Kaarst. Wir porträtieren die kleine Epoche-III-Welt.

Fotos: MK, Dr. Gebhard Weiß, Horst Meier

24 Eine Winterlandschaft reizte Albert Messerschmitt zu einer Umsetzung ins Modell – passend zur Jahreszeit. Auf seiner 1,30 x 0,90 m großen Anlage verkehren Schmalspur-Züge.

Foto: gp



44 Eine kleine Brücke mit schrägen Widerlagern wird relativ oft auf der Modellbahn gebraucht. Bruno Kaiser zeigt, wie man so etwas macht.

Foto: bk



32 Mit einem Ultraschallgerät lassen sich z.B. Brillen, aber eben auch Modellbahnfahrzeuge mit der gebotenen Vorsicht reinigen. Lutz Kuhl hat das Gerät ausprobiert.

Foto: lk



MODELLBAHN-ANLAGE

Modulanlage der IGM Kaarst:
 Karlsforst [Rhld] 8
 Auf schmaler Spur durch den Schnee:
 Winterspaß in 1:87 24
 Fürther Ludwigsbahnhof in H0 (2):
 Adler-Horst im Bau 62
 Lorenbahn wird Museumsstrecke (2):
 Ein Bahnhof entsteht 69

VORBILD

Borsigs Meister-Stück 16
 Kompakt-Klasse 54

MIBA-TEST

Dampfer am Drücker
 (BR 95, Fleischmann, H0) 20
 Barocke Bayerin
 (E 73, Brawa, H0) 58

DIGITAL-TECHNIK

Röhrender Platzhirsch 28
 Das Lok-Poti 66
 Vom Teufel geritten 76

MODELLBAHN-PRAXIS

Gründlich reinigen mit Ultraschall 32
 Ein Einschnitt im Sandstein 39
 Schräg übern Bach 44

GEBÄUDE-MODELLBAU

Der „Alte Schneppendahl“ 34
 Ein Wasserturm ganz aus Blech 72

NEUHEIT

Starke Wagen für schwachen
 Verkehr (Brawa, H0) 48

ANLAGENBAU

Mit Multimaus und Rocomotion 50

RUBRIKEN

Zur Sache 3
 Leserbriefe 7
 Bücher/Video 78
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 80
 Neuheiten 83
 Kleinanzeigen 98
 Impressum · Vorschau 106
 Jahresinhalt 2007 111



34 Den „Alten Schneppendahl“ baute Harald Sydow in Erweiterung der bekannten „Sprockhöfel-“ Anlage. Rolf Knipper stellt den Bergischen Bauernhof in H0 vor.
 Foto: rk

50 In der dritten Folge des Berichts über seine Einsteigeranlage diskutiert Matthias Fröhlich Möglichkeiten zur Anlagensteuerung.
 Foto: Matthias Fröhlich



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senfelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-AboService
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 80
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53 48 10
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: yalcintas.alexander@mzv.de

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

MIBA 11/07, Editorial

In der Ruhe liegt die Kraft

Ich bin seit 49 Jahren durchgängig H0-Bahner und habe meine Ruhe und meine Kraft beim Hobby wiedergefunden. Ich habe damit abgeschlossen, mich über das Thema Maßstäblichkeit bei vierachsigen Personenwagen zu ärgern, es gibt bei mir nur 27-cm-Wagen, trotz einer Anlagengröße von 10 m², es kommen mir keine längeren hinzu, und seien sie noch so verlockend.

Bei meinen Loks bleibt alles schön klassisch und somit erschwänglich, und die, die es nicht in Einfachausführung gibt, bleiben eben weg. Dem kostentreibenden Diktat der Industrie „Technik, die niemand braucht“ habe ich mich entzogen, und auch gegen Nietenzähler, die mir fast den Spaß geraubt hätten, bin ich immun geworden.

Das Lieblingsteilstück meiner Anlage besitzt Handweichen mit Stangenmechanik und wird mit analogem Handregler butterweich gefahren.

Ach ja, ich habe meine Ruhe wiedergefunden und genieße zusätzlich, wie viele Modellbahnfreunde auf meiner Bahn (auch mit ihren Zügen) fahren möchten. Mein Spaß liegt nun im Bau von diversen Ausstattungsteilen, gerade so, wie in der MIBA angeregt.

Bernd Zander

Kritik

Hart, aber fair

Nach drei Jahren MIBA-Abo ist es für mich mal an der Zeit, Kritik zu üben.

1) Ich freue mich auf jede neue Ausgabe, was die Qualität der Beiträge, insbesondere auch der Fotos betrifft: sehr gut! Bleiben Sie bei Ihren Beiträgen so freundlich-kritisch bis humorvoll-süffisant! Wir dürfen uns mit unserem „kindischen Hobby“ ruhig ein wenig selbst belächeln.

2) Vielen Dank, dass die N-Spur in den letzten Ausgaben so gut repräsentiert ist! Als Wiedereinsteiger halte ich sie weiterhin für die „ideale“ Spurweite und bin begeistert von den Fortschritten, die bezüglich Detailtreue seit den 70ern gemacht wurden. Die Neuentwicklungen von Fleischmann und Minitrix stehen hierin der Baugröße H0 fast nicht mehr nach. Liegt es an mangelnder Betreuung oder einer gewissen

Bequemlichkeit im Fachhandel, dass N im Schatten von H0 steht?

3) Sehr gern lese ich Ihre Testberichte. Bei einer z.T. schwer nachvollziehbaren Modellpolitik der Großserienhersteller kommt es immer wieder zu Doppelentwicklungen (in N beispielsweise V 60 Minitrix alt/Fleischmann neu, V 80 Minitrix neu/Arnold neu, Köf 2 Arnold „neu“/Minitrix neu etc.). Hier wären Direktvergleiche unter dem Motto „hart, aber fair“ für den potentiellen Käufer sehr spannend!

Dr. Andreas Mattheß, Tuttlingen

Forderung an die Modellbahnindustrie

Gemischte Wagen in N

Die MIBA veröffentlicht in regelmäßigen Abständen hervorragende Zugbildungspläne, in denen auch gemischte Wagen wie BRyl, BRm o.ä. vorkommen.

Als aktiver Spur-N-Bahner wünsche ich mir natürlich auch von der MIBA-Redaktion die Unterstützung der Forderung an die Modellbahnindustrie, auch solche „Exoten“ zu liefern. Hier vermisse ich den „MIBA-Pioniergeist“, mit dem die N-Spur zu Anfang von Ihnen gefördert wurde. Bitte bringen Sie auch Hinweise bei den Zugbildungsplänen, wie diese am ehesten mit N-Modellen gestaltet werden können.

Helmut Riss (E-Mail)

MIBA 11/07, E 50

Mehr Leistung

Etwas mehr Leistung als die angegebenen 2500 kW sollte man der Lok schon zutrauen, da hätte man es ja bei der E 93 von 1937 belassen können. Bei der Konstruktion ging man von vorhandenen Motoren mit je 750 kW Stundenleistung aus, sodass die Stundenleistung etwa 4500 kW betrug, die Dauerleistung war mit 4410 kW etwas geringer (Taschenbuch Deutsche Elektrolokomotiven, 1973).

Insgesamt finde ich, dass das Original im Heft zu kurz kommt, einen eigenen Artikel wäre die E 50 wert gewesen!

Gert Weber, Köln

Anm. der Red.: Weitere Vorbildinformationen über die Ellok-Baureihe E 50 finden sich in MIBA 9/2006: Die Geschichte der Einheits-Elloks

Modulanlage der IGM Kaarst e.V.

Karlsforst [Rhld]

Eine Ausstellungsanlage mit Konzept stellten die Mitglieder der IGM Kaarst auf 130 cm hohe Beine. „Back to the Roots“ sagten sich die Macher und kehrten nach einem „Ausflug“ mit einer Anlage im US-Stil wieder zur DB und der Epoche III zurück. Ein Erfahrungsbericht auch zur Modellbahnsteuerung.

Seit nunmehr 20 Jahren existiert die Interessengemeinschaft Modellbahn (IGM) Kaarst. Bekannt wurde die IGM durch ihre Modulanlage der DB-Epoche III, mit der sie häufig auf Ausstellungen und Messen vertreten war. Die namenlose Anlage bestand aus einer Aneinanderreihung schöner Einzelmotive ohne Gesamtkonzept. Die meisten existierenden Modulanlagen werden heute derart gebaut.

In den letzten Jahren wurde es stiller um diese Anlage. Der Grund ist einfach: Im Club hatten sich die „Macher“ eines anderen Themas angenommen – einer US-Anlage mit dem Namen „Outlaws Corner“. Diese Anlage wurde völlig anders konzipiert. Der Betrachter sollte den Eindruck haben, vor einer Bühne zu stehen, auf der die Züge präsentiert werden. Der Betrachter der Anlage wird vom Beobachter zum Teilnehmer. Dieses erfolgreiche Konzept ist nicht etwa eine Idee der IGM, sondern ist international anzutreffen. Verbunden damit ist eine andere Bauhöhe.

Innerhalb des Vereins führte das Thema US-Anlage beinahe zum Bruch. Die Fans der DB-Epoche III fühlten sich alleingelassen. Erweiterungen, Umbauten kamen nur schleppend voran. Erst als die „Outlaws“ sich entschlossen zurückzukehren und sich der Erneuerung der DB-Anlage mit anzunehmen, konnte es weitergehen. Ein neues Konzept wurde erstellt: „Karlsforst [Rhld]“, eine transportable, themenbezogene Segmentanlage konnte Realität werden.

Kurzbeschreibung der Anlage

Bedauerlicherweise hatte Kaarst nie ein Bahnhofsgebäude oder Industriebauten, die als Vorbild für eine schöne Modellbahnanlage hätten dienen können.

Eine zweigleisige Strecke führt nun heraus aus Tunneln mit Wendeln an den beiden Enden der (in Dortmund 25 m langen) Anlage durch eine ländliche

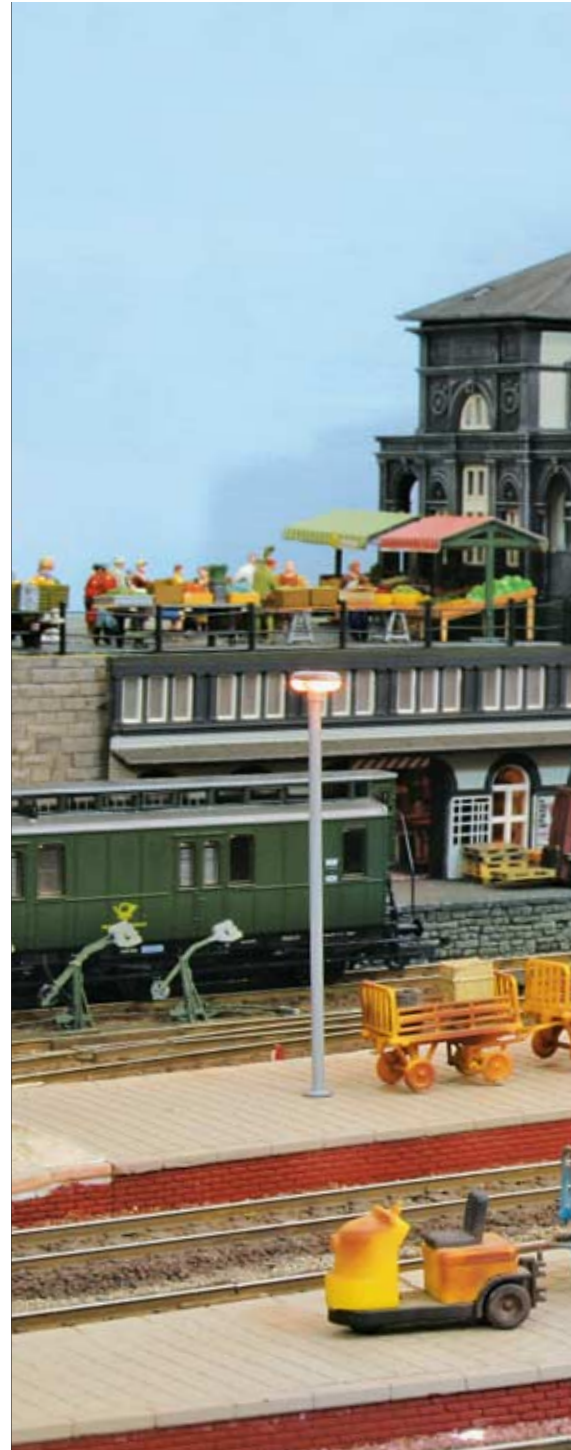
und dörflich/städtische Umgebung, die nach Eindrücken von niederrheinischer Landschaft, Bergischem Land und Ruhrgebiet gestaltet wurde. Etwa in der Mitte fächert sich die Strecke in einen vielgleisigen Bahnhof mit umfangreichem Bahnbetriebswerk auf. Der gesamte Bahnhofsbereich wurde verlängert (mit Betriebswerk jetzt ca. 10 m lang), die Gleisführung schwungvoller gestaltet und die Landschaft an die veränderten Verhältnisse angepasst.

Neue Segmente mit Nebenbahn-Charakter, funktionstüchtiger Rollwagenanlage und infrarotgesteuerten Fahrzeugen (Faller Car-System, Mader Magnet-Truck und DC-Car) sind hinzugekommen. Natürlich sind diese Fahrzeuge auch mit den entsprechenden Beleuchtungseinrichtungen versehen. Verblieben sind lediglich wenige Module der bekannten Anlage. Diese Module haben bereits in früheren Jahren die Besucher immer wieder begeistert.

Gleichzeitig mit der Umgestaltung erhielt die Anlage den Namen „Karlsforst“. Mit diesem Namen wird die Verbundenheit der Interessengemeinschaft Modellbahn zur Heimatstadt hergestellt. Der Name Kaarst tauchte im Jahr 1218 als „Carlesforst“ erstmalig in Urkunden auf (mehr dazu findet man unter: www.wikipedia.de).

Ein zentrales Thema der Anlage ist der umgestaltete Bahnhof mit seinem Betriebswerk. Darüber hinaus ist Zirkus ein Motiv. Hierbei soll allerdings nicht eine aufgebaute Zeltstadt eine Attraktion sein, sondern neben rollendem Material – einem Zirkuszug – sind auf der Anlage viele kleine Szenarien mit dem Thema „Der Zirkus kommt in die Stadt“ zu sehen.

Gesteuert wird die Anlage mit der Steuerung MpC von Gahler & Ringstmeier, dazu später mehr. Entsprechende Beleuchtungseinrichtungen versetzen die Anlage ins rechte Licht. Hintergrundkulissen und Halbreliëfgebäude





Typisch für die Epoche III: Die Kriegsschäden sind beseitigt – das bereits instand gesetzte Bahnhofsgebäude „Karlsforst“ ist wieder Mittelpunkt der Stadt.

Die Bundestagswahlen kündigen sich auch in der Karlsforster Altstadt an (ganz links).

Zugbegegnung auf der steinernen Brücke am Stadtrand von „Karlsforst“



auf einigen Modulen bzw. Segmenten verstärken die Optik.

Wie bereits erwähnt, ist die Anlage, nunmehr – dem Trend amerikanischer, englischer und niederländischer Ausstellungsmodellbahnen folgend – auf eine Höhe von 1,30 m gebracht worden. Diese Bauhöhe wurde bereits 1990 von Iain Rice favorisiert und in der Publikation „An Approach to Model Railway Layout Design“ (ISBN 0906867851) vorgestellt. Die Hub-schrauberperspektive ist aus unserer Sicht nicht mehr zeitgemäß.

Die Mehrzahl der Besucher einer Ausstellung sind nun einmal Erwachsene. Diese kommen nunmehr in den Genuss, die heute wirklich schönen und teuren Fahrzeuge verschiedenster Hersteller auf der Anlage optimal präsentiert zu bekommen. Kleinere Kinder haben die Möglichkeit, von Trittleitern aus die Anlage zu sehen, so z.B. auch beim „Deutschlandexpress“, einer Modellbahnanlage im ehemaligen BuGa-Gelände Gelsenkirchen. Darüber hin-

aus bietet diese Bauhöhe erhebliche Vorteile beim Bau der Anlage für Mitglieder der Altersgruppe „50 plus“...

Die Aufgaben für Überarbeitung und Neugestaltung der Anlage waren schnell verteilt. Die Fähigkeiten der einzelnen Mitglieder sind nach langer Mitgliedschaft bekannt und der Um- und Ausbau gelang wie geplant zur Intermodellbau 2007.

Ein Besuch in Karlsforst

„Karlsforst“, unter diesem mittelalterlichen Namen ihrer Heimatstadt stellte die Interessengemeinschaft Modellbahn aus Kaarst ihre überarbeitete H0-Anlage auf der Intermodellbau Dortmund 2007 vor. Während im Karlsforst des Mittelalters die Jagdhörner erschallten, klingen durch das in Dortmund gezeigte Karlsforst der 50er-/60er-Jahre Affengeschei, Löwengebrüll und Elefantentrompeten – Zirkus Krone ist mit der Bahn in der Stadt angekommen, und am großen Bahnhof als zentralem Teil

der Modellbahnanlage mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen inklusive Bahnbetriebswerk werden die letzten Zirkuswagen abgeladen, während andere im Stadtgebiet hier und da schon im Straßenverkehr zu sehen sind.

Beginnen wir unsere Reise über die Anlage im Westen des Städtchens. Aus einem Tunnel rauschen die Züge auf doppelgleisiger Strecke in geschwungenen Bögen durch ein ausgedehntes Waldgebiet auf die Stadt zu. Eine Landstraße kreuzt die Eisenbahn. Eine Autofahrerin hat in der Einsamkeit eine Panne, doch Hilfe ist da und arbeitet sachkundig am Motor. Schon hier, noch weit vor der Stadt, ist ein Plakatkleber beschäftigt, die letzten Krone-Plakate an eine Litfaßsäule zu kleben. Kein Verkehr auf der Bundesstraße, die die Eisenbahn nun überquert – alle Leute schon im Feierabend? Wahlen sind nah. Ludwig Erhard lächelt in der Altstadt von Karlsforst von einem Plakat.

Ein kleines Wäldchen noch und die doppelgleisige Strecke fächert sich auf