

06
07

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2007

B 8784 59. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 BeNeLux € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



H0-ANLAGE BAD DRIBURG

Auf Kur mit dem Jumbo



MODELLBAHN-PRAXIS
Tunnel in Gips



MODELLBAHN-ANLAGE IN TT
Hüttenrode im Harz



LENZ-NEUHEIT IM MIBA-TEST
V 100.10 in Null



MIBA
MODELLBAHNANLAGE BAD DRIBURG IN H0 | NEUHEIT IM MIBA-TEST V 100.10 IN 0 VON LENZ | MODELLBAHN-PRAXIS TUNNELBAU IN GIPS

6 | 2007

Gehn Sie mit der Konjunktur, gehn Sie mit auf diese Tour“, besang das Hazy Osterwald Sextett die wirtschaftliche Entwicklung der nicht mehr so ganz jungen Bundesrepublik. Und weiter: „Holen Sie sich Ihre Kohlen wie der Krupp von Bohlen aus dem großen Weltgeschäft.“

Wer erinnert sich nicht an diesen beschwingten Cha-Cha-Cha aus dem Jahr 1960? Jener Rhythmus, bei dem man mitmuss. „Gehn Sie mit, gehn Sie mit“, forderte im Stakkato denn auch der Chor immer wieder zwischen den Zeilen. Und praktisch alle folgten dieser Aufforderung.

Nicht zufällig war 1960 das erste Jahr mit Vollbeschäftigung. Lediglich 100.000 bis 300.000 Arbeitslose verzeichnete die Statistik in den folgenden Jahren – Werte, die

nicht nur der boomenden Wirtschaft, sondern leider auch einem kriegsbedingten Männermangel zuzuschreiben sind. Gastarbeiter sollten damals dem Engpass abhelfen.

Die Phase hielt genau bis 1973. Die Ölkrise beendete alle Träumereien von einer starken, alles ermöglichenen Wirtschaft und einer Politik mit Gestaltungsfreiraum.

Wenig später drängten die geburtenstarken Jahrgänge in Lehrstellen und Arbeitsmarkt. Seither mussten wir uns an immer neue Hiobsbotschaften gewöhnen, die selbst zu Zeiten kleinerer Aufschwünge kaum verstummen wollten. Da nützte auch das immer wiederkehrende Schlagwort

vom Exportweltmeister nichts. Über Jahrzehnte lag die Zahl der Nichtbeschäftigten auf anhaltend hohem Niveau und die Zusammenlegung von Arbeitslosen- und Sozialhilfestatistik zum Januar 2005 tat psychologisch das Ihre dazu.

Da musste sich der Nachrichten-Junkie direkt umgewöhnen, als sich in den vergangenen Monaten die positiven Wirtschaftsmeldungen geradezu überschlugen. Steuermehreinnahmen von 100 oder mehr Milliarden, eine auf nur noch 0,6 Prozent sinkende Nettoverschuldung (heißt: die öffent-

Gehn Sie mit, gehn Sie mit!

lichen Haushalte geben nur noch ein „klitzekleinwenig“ mehr aus, als sie einnehmen ...) und eine Arbeitslosenzahl, die im Winter selbst Experten angenehm überraschte – die Reformen der letzten Jahre tragen also offensichtlich Früchte.

Und die deutsche Modellbahnbranche? Sie erweist sich eher als Importweltmeister denn als Wirtschaftsmotor. Dennoch: Jetzt heißt es Nerven behalten, bis die Konjunktur auch hier durchschlägt. Wer zu früh Entscheidungen fällt, die vom Pessimismus der Vergangenheit geprägt sind, verspielt Chancen, die auch für diese Branche früher oder später kommen werden – meint *Ihr Martin Knaden*



Zu den bestens detaillierten Ausstellungsanlagen zählt die Anlage „Ottbergen“ in Bad Driburg. Im ersten Teil seines Berichts präsentiert Stephan Rieche zunächst den Bahnhof Bad Driburg mit seinem authentischen Betrieb. Foto: Stephan Rieche

Zur Bilderleiste unten: Tunnel können mit den Abgüssen von Vampisol bestens dargestellt werden. Peter Pfaff schildert seine Erfahrungen. Die ob ihrer herausragenden Gestaltung begeisternde TT-Anlage Hüttenrode im Harz porträtiert Rolf Knipper. Gerhard Peter stellt die neue V 100.10 von Lenz in Baugröße Null vor.

Abb.: Peter Pfaff, Rolf Knipper, gp

24

Den Charakter seiner Anlage völlig verändert hat Otto Humbach, indem er den (Halbrelief-) Hintergrund und eine Reihe von Versatzstücken ausgetauscht hat. Das geographische Umfeld wechselte dadurch vom Maintal ins Ruhrgebiet!

Foto: Otto Humbach

**30**

Sozusagen zwei nebeneinanderliegende Bahnhöfe verkörpert der kleine mecklenburgische Bahnknoten Teterow, worauf der Titel des Beitrags „Zwei in Einem“ hinweist.

Foto: Jan Schoof

**82**

Den Vierkuppler Mh 6 der Mariazellerbahn brachte Roco als H0e-Modell – Martin Knaden stellt die interessante Neuheit vor. *Foto: MK*



MODELLBAHN-ANLAGE

Eine hervorragende Schauanlage (1): Mit 44 durch das Weserbergland	8
Modell der BOB – Teil 2: Auf schmaler Spur in die Schweizer Alpen	48
H0-Anlage mit Bw und Streckenfahrt (2. Teil): Nach Kamp und Filsen	58
TT-Anlage der Spitzenklasse: Hüttenrode im Harz	72

ANLAGEN-PLANUNG

Wer wird denn gleich ...	20
Vom Main an die Ruhr ...	24
Zwei in Einem	30

MIBA-TEST

Ein Mädchen für fast alles (V 100 in 0, Lenz)	16
--	----

GEWINNSPIELE

Das fehlt Ihnen	40
Leserumfrage MIBA 2/2007	41

ELEKTROTECHNIK

Fehlt nur noch der Weichenverstärker?	42
--	----

SOFTWARE

Virtueller Testbetrieb	54
------------------------	----

MODELLBAU

Um die Ecke gebaut	66
Eisenbahnarchitektur in H0	68

VORBILD

Der Basilika-Dampfer	80
----------------------	----

NEUHEIT

Stimmiges mit Stütze (Roco-Mh 6)	82
----------------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	85
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	86
Neuheiten	89
Kleinanzeigen	105
Impressum · Vorschau	114



48 Im zweiten Teil unserer BOB-Story geht es um den Bf Wilderswil, einen Abzweigbahnhof mitten in den Schweizer Bergen!
Foto: Daniel Wietlisbach

58 Werner Lonz zeigt den landschaftlichen Teil seiner U-förmigen Anlage. Besonders beeindruckend: die Sandsteinfelsen, die dem Pfälzer Wald nachempfunden sind.
Foto: MK



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 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 Fürstfeldbruck
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 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
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 Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

MIBA auch bei jungen Lesern beliebt

Total begeistert

Wie nebenstehendes Bild beweist, sind auch die Jüngsten von der aktuellen MIBA-Ausgabe total begeistert! Mein Sohn Frederik (6 Monate) jedenfalls mochte die Zeitschrift nicht wieder weglegen. Auch wenn er sich noch nicht zu den Inhalten äußern kann, so dürfte doch feststehen, dass Ihren Grafikern ein eindrucksvolles Layout der Titelseite gelungen ist.

Sollen sich doch die Konkurrenzblätter damit rühmen, dass sie an allen möglichen Orten auf dieser Welt gelesen werden – die MIBA scheint jedenfalls auch den Nerv des Modellbahner-Nachwuchses zu treffen! In diesem Sinne: Weiter so!

Jörg List, Berlin

MIBA 4/2007, Kleinanlage mit Konzept

Feedback

Ivo Cordes' Beitrag „Kleinanlage mit Konzept“ ist seit langem der beste Artikel in der ganzen Modellbahn-Literatur! Mehr davon! Er bietet wunderschöne Zeichnungen anstatt lediglich verfremdender Computeranimationen, attraktive Funktions-Anschlussgleise, liebevolle Betriebsprogramm-Skizzen und ein raffiniertes Gleisplan-Konzept. Mein Kompliment!

Joachim Gabel, Essen

MIBA 3/2007, Zugbildung

SBB-Inlandwagen

In MIBA 3/2007 antwortete Michael Meinhold auf eine Leseranfrage nach den SBB-Wagen in Deutschland, was die Vorbilder betrifft, korrekt, jedoch bezüglich der Modelle ist ihm bei den in den 50er-Jahren modernisierten Wagen ein Fehler unterlaufen:

Die Fleischmann-Personenwagen stellen die in der gleichen Periode modernisierten Inlandwagen dar. Den B kann man zur Not in Deutschland einsetzen, da es praktisch identische Wagen (B4ü 9901-60) gab, die in Deutschland und Österreich zugelassen waren.

Die AB, wie das Bild vom Juni 67 in Bingerbrück zeigt, waren jedoch ganz anders in der Fensterteilung als der



Fleischmann-AB. Die RIC-Wagen besaßen folgende Aufteilung: WC, vier Abteile 2. Kl., ein Abteil 1. Kl., Apparate-Abteil (nur ein Teil der Wagen), drei Abteile 1. Kl., WC. Der abgebildete Wagen stammt aus der ersten Umbauserie, er war als ABC4ü umgebaut worden. Er besitzt kein Apparateabteil, sondern einen Doppelkasten unter dem Wagenboden. Das Abteil in der Mitte ist bei diesem Wagen am geräumigsten, da es die sechs Sitze der alten ersten Klasse beherbergte. Im schweizerischen Eisenbahnmagazin Loki ist in Heft 4/2007 der Umbau eines Fleischmann-Wagens in einen RIC-AB beschrieben (nur für erfahrene Modellbauer zu empfehlen!). Andreas Kull (AKU) aus der Schweiz hat die Modelle des AB und des B seit längerer Zeit in der Planung.

Der Fleischmann-Gepäckwagen ist jedoch ein RIC-Wagen und somit in Deutschland gut einsetzbar. Er lief oft mit den Schlierenwagen zusammen, anfangs auch mit den UIC-Wagen, da der Dms erst 1977 geliefert wurde.

Die Schlierenwagen waren auch von Lima erhältlich, jedoch nur B und Bc. Die UIC-Typen wurden auch von Jouef hergestellt: Am, ABm, Bm, Bcm und Dms waren erhältlich. Liliput produzierte auch fast alle Typen, jedoch ohne Dms, aber mit WRm.

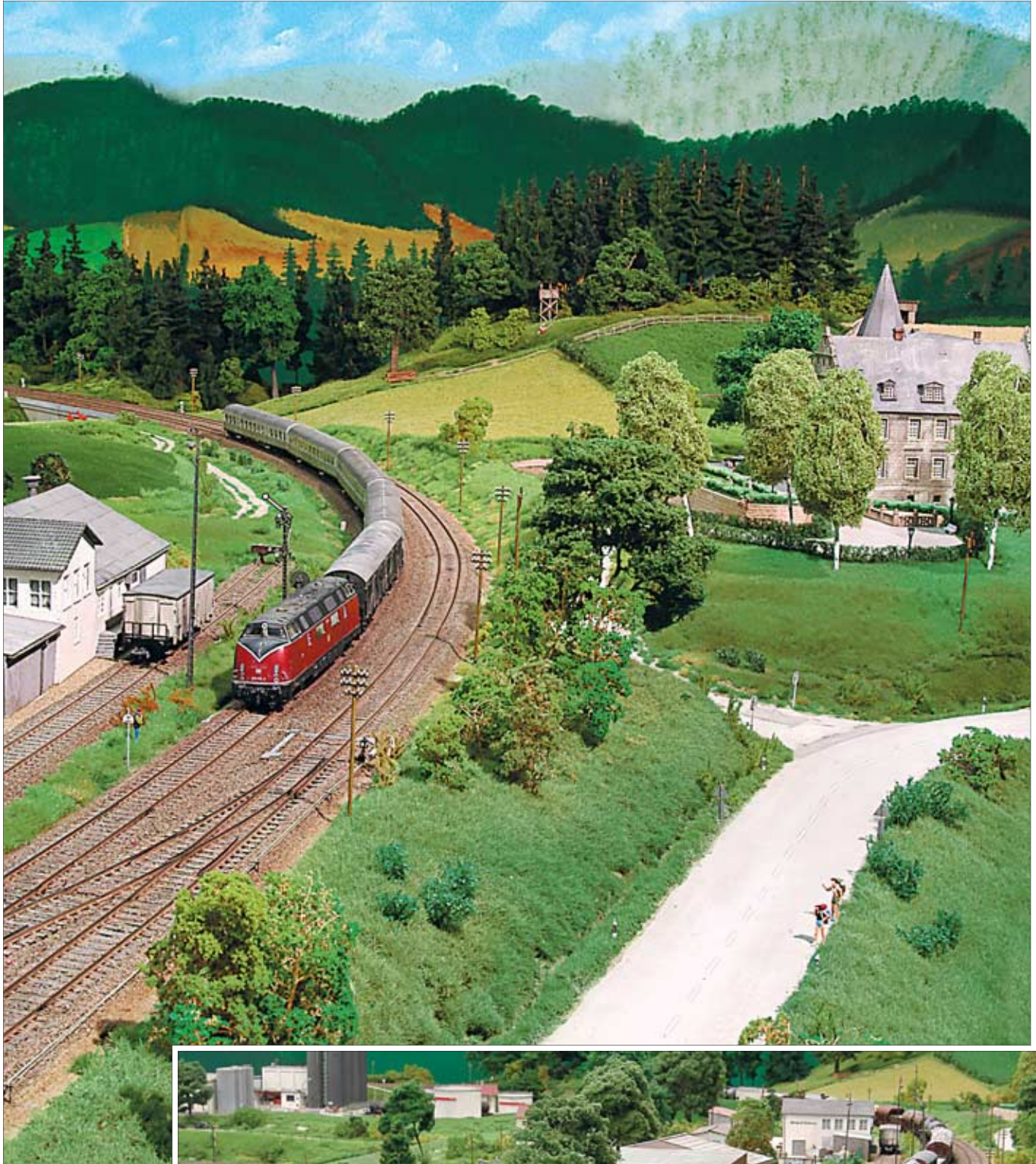
Andreas Rufener, Wettingen/Schweiz

MIBA 4/2007, Aprilscherz

Insekten in 1:160

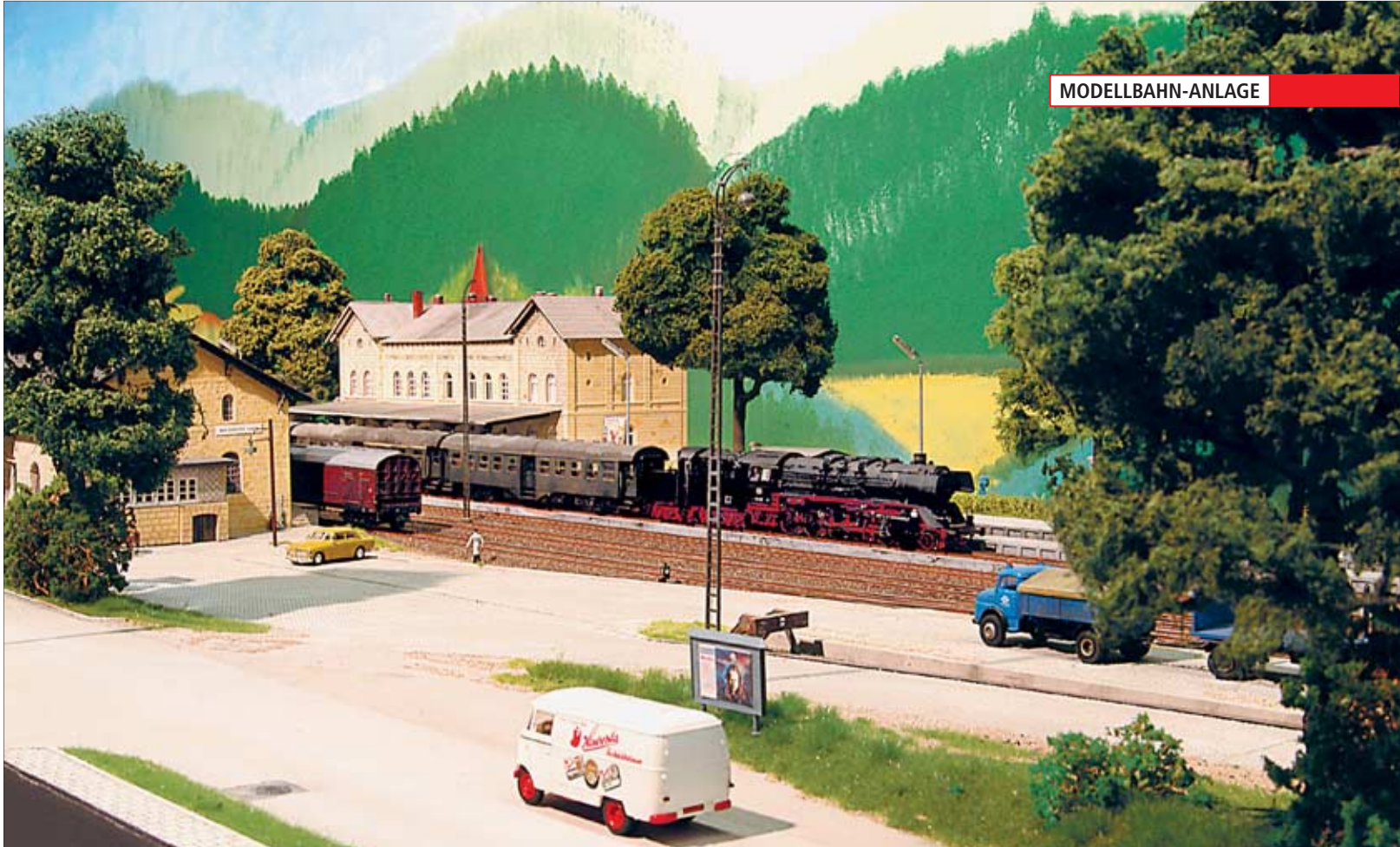
Als engagierter Verfechter maßstabsgetreuer Modelle rund um die Modellbahn habe ich mich sehr über die „Insekten in H0“ gefreut. Da ich aber N-Bahner bin, hoffe ich, nicht im Stich gelassen zu werden und warte dringlich auf das Erscheinen der Miniatur-Insekten in 1:160! Vielleicht lässt sich ja ein Artikel im Heft 4/2008 dazu aus?

M. Wagemann (E-Mail)



Oben nähert sich der von 220 015-2 gezogene Eilzug Braunschweig–Aachen dem Driburger Bahnhof und hat gerade das kleine, 1587 im Weserrenaissancestil erbaute Schlösschen Borlinghausen passiert. Kurz vorher ist an gleicher Stelle der schwere, von zwei 44ern gezogene Güterzug aus Ottbergen (rechts) vorbeigekommen.





Der Personenzug nach Altenbeken wird hier von einer 50 gezogen, die in den letzten Tagen des Dampfbetriebes im Weserbergland „Mädchen für alles“ war.

In zwei Beiträgen wollen wir in diesem und dem nächsten Heft über die Modellbahnschau MO187 Bad Driburg berichten. Hier hat ein Modellbauteam unter der Leitung von Karl Fischer eine wunderschöne H0-Modellbahnanlage nach originalen Vorbildsituationen im Weserbergland erstellt, auf der vorbildgetreuer Betrieb Mitte der Siebzigerjahre betrieben wird. Damals verkehrten hier von dem berühmten Bahnbetriebswerk Ottbergen aus noch schwere Güterzüge, die von Dampflokomotiven der Baureihe 44 befördert wurden. Bevor wir auf das Hauptthema der Anlage, nämlich den Bahnhof Ottbergen selbst, eingehen werden, wollen wir in dieser Folge quasi als Appetitmacher den Modellbahnhof Bad Driburg vorstellen.

Bahnhof Bad Driburg

„Warum Bad Driburg?“ werden Sie sich fragen. Nun – die hier gezeigte Modellbahnanlage befindet sich im ehemaligen Güterschuppen dieses kleinen Bahnhofes. Sie besteht aus einem „U“, dessen beide Schenkel 17 und 14 Meter lang sind. Auf dem längeren befindet sich der Abzweigbahnhof Ottber-

Eine hervorragende Schauanlage (1)

Mit 44 durch das Weserbergland

Ottbergen ist der Betriebsmittelpunkt der berühmten Schauanlage „MO187“, auf der 44er die schweren Züge befördern. Dort geht es zu wie in den Siebzigerjahren im Weserbergland! Im ersten Teil stellen wir den Bahnhof Bad Driburg vor.

gen, den wir in der nächsten Ausgabe vorstellen, auf dem kürzeren der Bahnhof Bad Driburg. Dieser ist ein kleiner Durchgangsbahnhof an der Kursbuchstrecke von Altenbeken über Ottbergen nach Kreiensen beziehungsweise Nordheim.

Als Standort der Modellbahnschauanlage sollte er natürlich auch seinen Platz auf derselben finden. Der Bahnhof gehört zu einem bekannten Kurort, der sich auch heute noch großer Beliebtheit erfreut. Seinen eisenbahnmäßigen Zenit hat Driburg mittlerweile hinter sich: Heute halten hier nur noch Nahverkehrszüge, die von der Nordwestbahn betrieben werden.

Das war in den Siebzigerjahren noch ganz anders: Damals hielten in Bad Driburg auch Eil- und sogar Schnellzüge,

die zum Teil von den Dieselloks der Baureihe V 200 gezogen wurden. Dazu hatte der Bahnhof neben drei Durchgangsgleisen auch noch zwei durchgehende Gütergleise.

Güterverkehr

Überhaupt lohnt es sich, einen Blick auf die Gütergleise zu werfen: Hier finden wir umfangreiche Rampen- und Ladestraßengleise, einen Güterschuppen und verschiedene Industrieanschlüsse, die für einen abwechslungsreichen Rangierbetrieb sorgen. Während am Güterschuppen überwiegend Stückgut verladen wurde, kam an den Ladestraßen und Rampengleisen beispielsweise Holz, Glas und Porzellan sowie Kohle zum Versand. Die in Driburg an-



sässige Glasindustrie verschickte allerdings nicht nur Glas, sondern empfing es auch, viel davon aus der bayerischen Glasmetropole Zwiesel. An der kurzen Kopframpe kamen (und gingen) darüber hinaus Vieh-, Zirkus- und Militärladungen.

Werfen wir nun einen Blick auf die Gleisanschlüsse: Hier ist zum einen die direkt dem Bahnhof gegenüberliegende Porzellanfabrik zu nennen, aber auch

die am östlichen Bahnhofsende befindliche Fisch- und Delikatessenfabrik Menge & Niederau. Gerade Letztere sorgt für interessanten Betrieb. Warum? Nun – Bad Driburg hatte Mitte der Siebziger keine eigene Rangierlok mehr. Aus dem 15 Kilometer entfernten Bahnhof Brakel kam deshalb werktags eine Köf II, die grundsätzlich den Rangierverkehr in Bad Driburg erledigte. Nach Beendigung des Rangierverkehrs

kehrte sie am frühen Nachmittag wieder nach Brakel zurück. Nun kamen ab und zu auch noch nachmittags in Altenbeken Fischwagen für Driburg an, die dort schnell zugestellt werden mussten. Wenn es dann in Altenbeken für die nach Ottbergen zurückkehrenden Dampfzugpersonal hieß: „Wir haben Fisch für euch! Vergesst mit eurem Güterzug nicht, den Fischwagen für Menge & Niederau mitzunehmen!“,

