

12  
08

MIBA

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 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](http://www.miba.de)



ANLAGENBAUPROJEKT NACH MEINHOLD-PLAN

## Elefanten in Mücke



DER WINTER STEHT VOR DER TÜR  
Erster Schnee – in H0

WER • WIE • WO • WAS  
Can-Bus-GleisReporter

NAHVERKEHR MIT LILIPUT  
Flirten in H0



12|2008

MIBA

MODELLBAHNANLAGE ELEFANTEN IN MÜCKE | NEUHEITEN IM MIBA-TEST V 36 VON ROCCO, FLIRT VON LILIPUT, V 100 VON MODIST

Ich unterstelle mal, dass die Mehrheit unserer Leser Rechtshänder ist. Für rund 90 % der Bevölkerung trifft das zu; MIBA-Leser werden da keine Ausnahme machen. Die dominante Hand ist also die rechte, die unterstützende Hand folglich die linke.

Beim Durchsehen von Zeitschriften ergibt sich daher meist der erstaunliche Effekt, dass die linke, also die unterstützende Hand, das Heft in maximaler Durchbiegung hält und der Daumen eine Seite nach der anderen freigibt. Das führt dazu, dass die hinteren Seiten zuerst, die vorderen Seiten zuletzt gesehen werden.

Selbstverständlich tragen wir von der MIBA-Redaktion diesem Umstand Rechnung und bringen die wichtigsten Infos auf der Vorschau-Seite: Sie sahen also längst, dass in dieser Ausgabe gleich zwei Neukonstruktionen angekündigt werden (Brawa-94.1 und Fleischmann-54.15) – logo, denn Sie wollen ja wissen, welche Modelle auf den Wunschzettel sollen. Direkt davor haben Sie die Neuheiten des Monats gesehen, die bereits auf dem Markt sind – Ihr November-Etat muss ja auch irgendwie genutzt werden.

Davor wiederum sind die unterhaltensamen Bücher platziert – an den langen Winterabenden ist ja besonders viel Zeit zum Schmökern. Kaum weniger wichtig die Veranstaltungshinweise, denn Sie wollen ja wissen, wo die beliebten Börsen und Nikolausfahrten auf Ihren Eintritt warten.

Der nächste Rang in der heftinternen Werteskala wird belegt von Bas-

telbeiträgen, Tests und Tipps zur Gestaltung von Anlagen. Diese wechseln in lockerer Folge mit Berichten von bereits gebauten Anlagen. Dann kommen – wir nähern uns den vorderen Seiten – keineswegs unwichtige Beiträge, denn hier platzieren wir gern mal interessante Artikel für jene Leser, die das Heft von vorn an durchblättern – unser Beitrag zum Minderheitenschutz sozusagen.

## Durch-daumen

Wer sich also bis zur Seite 3 durchgedaut hat, trifft hier nun auf die Rubrik mit dem geringsten Stellenwert: Die Pflichtseite des Chefredakteurs – zu kurz für umfangreiche Themen, zu lang für ein paar flapsig hingeworfene Zeilen. Doch wäre eine starke Einkürzung der Seite 3 auch keine Erleichterung, wie uns der Altmeister Heinz Erhardt mitteilt:

*In nur 4 Zeilen was zu sagen,  
erscheint zwar leicht, doch es ist schwer!  
Man braucht ja nur mal nachzuschlagen:  
die meisten Dichter brauchten mehr ...*

Wohl wahr, kann man da nur nicken, und hinzufügen:

*Hab 70 Zeilen nun gebraucht –  
hat auch geschlaucht ...*

– meint *Ihr Martin Knaden*



Man soll ja aus einer Mücke keinen Elefanten machen. Aber aus einer Preiser-Schachtel kann man ruhig einen der Dickhäuter zum Verladen führen. Wahn-, un- oder hintersinnig wird die Angelegenheit, wenn sie im Bahnhof Mücke spielt. Foto: Horst Meier

Zur Bildleiste unten:

Frostig geht es zu im Bahnhof von Otto Humbach. Statt einer dicken, alle Details verdeckenden Schneeschicht empfiehlt er einen dünnen Überzug wie Puderzucker. Thorsten Mumm stellt seinen GleisReporter für den Can-Bus vor. Mit dem Flirt ist Liliput eine rundum gelungene Konstruktion geglückt. Bernd Zöllner hat den vierteiligen Zug getestet.

Fotos: Otto Humbach, Thorsten Mumm, MK



**60** Am Vorbildbahnhof „Schapen“ im Braunschweigischen hat sich der Erbauer, Ralf Götze, beim Bau dieses Moduls orientiert. Weil er sich aber nicht allzu sehr in Bezug auf Gleisplan und Umgebungsgestaltung einengen lassen wollte, nannte er seinen Bahnhof kurzerhand „Schaplingen“. *Foto: Stephan Rieche*



**30** Mit der Lokalbahn durch Oberbayern: Rund um den Biergarten entstanden die diversen Motive dieser Anlage. Aktuell geht es um die Gewässergestaltung. *Foto: Heidi Oberhans*



**22** „Wo ist denn jetzt der Zug?“, fragte sich der Autor, Thorsten Mumm, sicher des Öfteren. Jetzt benutzt er den GleisReporter als Besetzmelder. *Foto: Thorsten Mumm*



**48** Den Rohbau von Michael Meiers Haltepunkt Breithardt zeigten wir in MIBA-Spezial 78. In diesem Beitrag berichtet der Autor über die Landschaftsgestaltung und den Bau einer Brücke über die Aar. *Foto: HM*

## MODELLBAHN-ANLAGE

mm's Bahnhofprojekt: Und wieder: Elefanten in Mücke	8
Stockheim – zweiter Abschnitt (1): Vom Steinbruch zum Pumpkraftwerk	42
Nebenbahn im Braunschweigischen: „Schaplingen“ ist nicht „Schapen“	60

## VORBILD

Der Flirt-Effekt	14
Geislinger Steige – zur Epoche IIIa	26

## MIBA-TEST

Flirten und fahren (Liliput)	18
Große Koalition (V 36 Roco, H0)	71
Die V 100 für die Spur der Mitte	74

## DIGITAL-TECHNIK

Wo ist denn jetzt der Zug?	22
----------------------------	----

## MODELLBAHN-PRAXIS

Es fließt so schön und fließt ...	30
Team 240 – 60 Jahre ... (4): Das verdrahtete Gleis	36
Brückenbau und Vegetation	48
Erster Schnee	66
Doppelstockwagen – mit LEDs beleuchtet	76

## VORBILD + MODELL

Halbschranken (2)	55
-------------------	----

## MODELLBAU

Große Loks – ganz aus Holz und Karton	78
--	----

## BRANCHE INTERN

Neues aus Nürnberg	82
--------------------	----

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	84
Bücher/Video	88
Neuheiten	90
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	114



## 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 80  
E-Mail: abo@miba.de

### BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Bestellservice  
Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstfeldbruck  
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.**

## 60 Jahre MIBA

### Glückwunsch!

Ich möchte Ihnen zum 60. Erscheinungsjahr gratulieren und weiterhin viel Erfolg wünschen im Sinne des bisher Erreichten. Ich bin treuer Leser der MIBA und dies seit November 1965. Das war damals Band XVII, Heft 14. In diesem Jahr war ich 24 Jahre alt und hatte schon viel früher mit dem Eigenbau von Gleisen und Weichen begonnen. Nach MIBA-Plänen hatte ich mir eine Köf in H0 gebaut, die heute noch als Vitrinenlok existiert. Viele MIBA-Hefte aus dieser Zeit habe ich heute noch; sie halten die Erinnerung an die vielen schönen Stunden wach, die ich mit meinem Hobby verbinde.

Die MIBA hat sich seitdem immer weiter entwickelt: zum einen zu einem größeren Format hin und zum anderen in Farbe. Unvergessen sind die Sonderhefte von Hans-Dieter Schulz, Carstens' Mechanische Stellwerke und Pit-Peg's Panoramen. Aus dem Heft MIBA-Report 7 habe ich den Vorschlag „Von Lianenburg nach Amberg“ entnommen und meine N-Anlage danach gebaut.

Ich wünsche allen Beteiligten, die zum Entstehen der MIBA beitragen, auch in Zukunft frohes Gelingen!

*Hans-Jürgen Wendt (E-Mail)*

## MIBA 9/2008, Test 18.3

### Mindestens ein Fehler?

Mit Interesse habe ich den Testbericht der Märklin-18.3 in Heft 9 gelesen. Die Lok ist zusammen mit der 18.1 m.E. die schönste Lok überhaupt! Auch das Märklin-Modell macht einen sehr guten Eindruck. Was mich bisher vom Kauf abgehalten hat – außer, dass es bis jetzt nur eine Sound-Version gibt –, ist die Tatsache, dass die Streben/Halter der Windleitbleche nicht nachgebildet worden sind. Dieser Mangel kam auch im MIBA-Testbericht nicht zur Sprache, wird aber immerhin im Bild auf Seite 21 unten rechts deutlich. Und dann auch noch die angesprochenen Fahreigenschaften! Das erinnert mich an die BR 10 von Märklin, die noch immer die Griffstange am Tender auf der falschen Seite hat. Man kann es bei Märklin offenbar schon, aber leider wird immer mindestens ein Fehler eingebaut.

*Dietmar Moll, Baltmannsweiler*

## MIBA 8/2008, Loren mit Sitz

### Loren von Panier

Die ausgefallen schönen Loren, die in meinem Bericht in MIBA 8/2008, S. 58 und 59 abgebildet waren, habe ich vor längerer Zeit von einem Eisenbahnfreund geschenkt bekommen. Sie standen lange Zeit im Regal herum, bis eines Tages die Lorenfeldbahn zum Thema wurde. Nun kamen sie zum Einsatz, ohne dass ich mir vertieft Gedanken über deren Ursprung gemacht hätte. Da ich nicht wirklich etwas Näheres darüber wusste, habe ich in meinem Text nichts dazu gesagt. Nun möchte ich aber doch nachtragen, dass diese schönen Loren von Panier stammen, den einen oder anderen Modellbahnerkollegen wird es vielleicht interessieren!

*Helmut Brückner, Dissen*

## MIBA-Report Signale 4

### Nur aus der Ferne ...

Beim Lesen des Heftes 4 der Report-Reihe „Signale“ von Horst Meier und Dieter Thomas ist mir folgender Satz aufgefallen: „Besonders die Märklin-Lichtsignale ... sind eine Augenweide und selbst bei genauem Hinsehen muss man die elektrischen Leitungen im Metallmast erst mal finden“. In Wahrheit gibt es eine zweipolige Digitalleitung vom Sockel zum Signalschirm: den Mast selbst! Die Krönung war dann die Bezeichnung der Signalelektronik als „Schaltbaustein“, die den höheren Preis erklärt. Offensichtlich haben die Autoren das Märklin-Lichtsignal nur aus der Ferne gesehen – eine Vermutung, die angesichts der Hinweise zum Anschluss und Betrieb der Signale noch erhärtet wird. Auch eine redaktionelle Bearbeitung hat wohl nicht stattgefunden, denn die Informationen aus MIBA 12/2003 sind nicht eingeflossen!

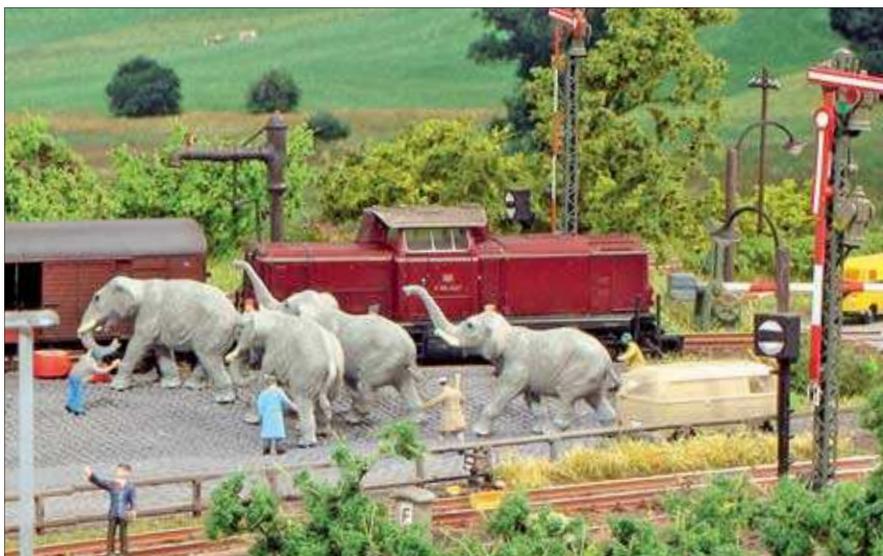
Hätte man sich näher mit den Märklin-Signalen beschäftigt, wäre den Autoren sicher aufgefallen, dass der „Schaltbaustein“ einen kompletten Digitaldecoder samt Zugbeeinflussung und vorbildgerechter Ansteuerung (einschließlich Dunkelphasen und weichem Überblenden) beinhaltet. Bei anderen Herstellern sind hierzu weitere Bausteine nötig, die in der Summe auch nicht preiswerter sind.

*Klaus Kleber (E-Mail)*



Endlich realisiert: mm's Bahnhofprojekt

# Und wieder: Elefanten in Mücke



Eine kleine Reminiszenz an den damaligen Titel: Elefanten in Mücke!

*Vor über zehn Jahren regte mm in den Heften 4 und 5/1997 ein Bauprojekt eines hessischen Bahnhofs an. Peter Uhlmann von den HEB Hobbyeisenbahnern fand die Anregung so gut, dass er sich spontan an dessen Umsetzung in N machte. Leider konnte er durch seinen frühen Tod die Fertigstellung nicht mehr erleben. Doch der Verein beschloss dieses interessante Vorhaben fortzuführen. Jetzt ist der Bahnhof fertig – einschließlich der Elefanten.*



Die Ansichtskarte aus dem mm-Archiv zeigt den Bahnhof Mücke in den Fünfzigern.

Ich sehe noch die Begeisterung in seinen Augen, als unser damaliges Vereinsmitglied Peter Uhlmann die beiden MIBA-Hefte 4 und 5/97 in den Händen hielt und von der Verwirklichung des dort vorgestellten Bahnhofprojektes „Elefanten in Mücke“ schwärmte. Der im ersten Teil ebenfalls abgedruckte Gleisplan schien doch nachgerade für unsere N-Modulnorm (vgl. u.a. MIBA-Spezial 78) geeignet, bei der die eingleisige Fahrstrecke im Hintergrund verläuft.

Zudem war für Peter der Nachbau doppelt interessant: Nicht nur als Teil der Modulanlage konnte er eingesetzt werden, sondern bei entsprechender Ausführung war er sogar als Teil der Heimanlage im kleinen Eisenbahnzimmer aufstellbar. Daher begann ziemlich bald die Umsetzung in die Tat. Den bereits modifizierten Gleisplan gestaltete Peter zu einer 90°-Kurve um und veränderte die Gütergleise neben dem Dienstland geringfügig. Sichtseite blieb – wie von mm seinerzeit angeregt – die Innenseite mit dem EG als Blickfang. Auch die Laubacher Strecke wurde nur angedeutet und als stillgelegt markiert (u.a. durchge-ixte Signale).

Die relative Nähe von Mücke machte zahlreiche Besuche vor Ort möglich, was ein weiterer Vorteil eines heimatnahen Vorbildes ist. So entstanden zu den Informationen der beiden Hefte viele weitere Bilder, die sich beim Nachbau – vor allem der Gebäude – als sehr nützlich erwiesen.

Bei der weiteren Planung wurden zunächst die Modulkästen in ihren Abmessungen festgelegt und in erster Linie auf Wohnungstauglichkeit getestet. Dazu entstanden passend zugeschnittene Elemente aus Wellpappe, auf die im nächsten Schritt Kopien der Gleis- und Weichenelemente von Peco entsprechend dem vorgegebenen Gleisplan aufgeklebt wurden. Dank schlanker Weichenwinkel und Bogenweichen konnte die Lage der Gleise annähernd übernommen werden. Der Bahnhof selbst besteht aus zwei Teilstücken mit jeweils einem äußeren, genormten Modulübergang. Die Erzwäsche mit ihrem Gleisanschluss und dem charakteristischen Gebäudeensemble kam auf ein eigenständiges Modul mit Normkopfstücken auf beiden Seiten.

Nach weiteren Versuchen bezüglich der Weichenlage (Ableich mit Weichenantrieben, möglichen Spanten, Beinhalterungen etc.) ging es bald an den Baubeginn. Im Bahnhofsbereich



Der seinerzeit von Thomas Siepman gezeichnete Gleisplan samt Umfeld konnte für die Modellumsetzung nahezu unverändert übernommen werden. Bahnhof und Erzwäsche passten auf insgesamt drei Module, wobei nur die beiden Bahnhofsmodule einen internen Übergang aufweisen. Für die Machbarkeitsstudie schnitt sich Peter Wellpappstücke im Maßstab 1:1 zurecht und legte zunächst den Gleisverlauf mit kopierten Peco-Weichen und -Gleisen aus.

Im nächsten Schritt wurden die in der Schreinerei vorgeschrittenen Holzteile mit Paketband provisorisch zusammengeklebt und die Form der „Kästen“ zusammengestellt. Mit den Originalweichen wurde dann anhand des daneben liegenden Planes der Gleisverlauf erneut ausgelegt, vor allem auch, um die spätere Lage der Weichenantriebe in Konkurrenz zu Querstreben und Beinhalterungen zu eruieren.



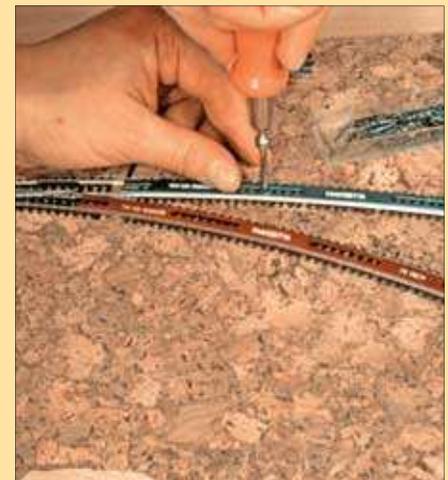
Die nächste „Trockenübung“ erfolgte mit dem Original-Rollmaterial in N zur Ermittlung von Bahnsteiglängen und Platzbedarf. Bei dieser Gelegenheit wurden gedanklich auch die späteren Zugmanöver, Zugkreuzungen und Betriebsmöglichkeiten durchgespielt.



Beim Verlegen der Weichen und dem Aufkleben der Korkbettungen wurde der gefällige, mittige Verlauf mit einem biegsamen Kurvenlineal – bei größeren Bögen mit einer dünnen Holzleiste – aufgezeichnet.



Die diversen Korkbettungen (für die Streckengleise und für das Erzwäschemodul) erhielten einen dünnen Weißleimauftrag, der praktischerweise gleich mit dem Finger verstrichen wurde.



Der Bahnhofsbereich ist flächig mit dünnem Kork ausgelegt. Bei der Verlegung der im Bogen verlaufenden Gleise erleichtern Gleischablonen von Peco das Verlegen hinter der Weiche und bringen einen sanften Verlauf.