

03
14

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 2014 B 8784 66. Jahrgang

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 Schweiz sFr. 14,80

Italien, Frankreich, Spanien € 9,60

Portugal (cont) € 9,65 Belgien € 8,65

Niederlande € 9,40 Luxemburg € 8,65

Schweden skr 105,- Norwegen NOK 95,-

www.miba.de

Ländliche Modulanlage Mosel- Motive



Rangierloks im Test: V 60
in H0 von ESU – S. 44 – ...

... und E 60 in H0 von
Fleischmann – S. 22



Neu: Maschinenfabrik
von Vollmer – S. 48



Gut geplant

märklin H0 Schiebeanlagenwagen Shimms „Sogetank“

Vierachsiger Privatwagen der Waggonvermietungsfirma „Sogetank“. Mit Kurzkupplungskinematik und Normaufnahme nach NEM 362. Epoche VI. Länge über Puffer 13,8 cm. Gleichstromradsatz 4 x 700580. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderaufgabe; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 47204

€ 34,99



EUROTRAIN®

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN MÄRZ/APRIL 2014

EUROTRAIN by idee+spiel
Umsatzstärkster Modellbahn-
Fachhändler-Verband der Welt.
Über 1000 kompetente Geschäfte.

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11
Montag-Freitag: 9.00-17.00 Uhr
Internet: www.eurotrain.com

Die Grundrechenarten werden ja heutzutage eindeutig überbewertet. Addieren und subtrahieren sind ziemlich aus der Mode gekommen, dividieren ist völlig out. Dann schon lieber multiplizieren – am liebsten mit dem recht überschaubaren Faktor 10. Schnell mal ein Komma nach rechts verrutscht und schon wirkt dieselbe Zahl sehr viel eindrucksvoller.

Auf diese simple Weise bekam bereits zu Zeiten der beliebten Epoche III der Spinat seinen hohen Eisengehalt: Eine Sekretärin hatte sich schlichtweg beim Abschreiben von Forschungsergebnissen vertippt und fortan mussten Generationen von Kindern das vergleichsweise normale Gemüse unter Hinweis auf nicht hinterfragbare Gesundheitsaspekte konsumieren. Erst Jahrzehnte später kam der tatsächliche Eisengehalt von nur 3 bis 4 mg je 100 g ans Licht – zu spät für tausende traumatisierter Sprösslinge.

In ähnlich falscher Größenordnung lag kürzlich auch ein in Deutschland nicht ganz unbekannter Münchener Versicherungskonzern (der sich gern mal als Club bezeichnet) bei der Auswertung seiner Statistiken daneben. Nicht fünfstellig, sondern nur vierstellig war die Anzahl der Stimmen für das Siegerauto. Dessen Qualitäten waren zwar davon gänzlich unabhängig, aber eine Zahl mit fünf Stellen vor dem Komma wirkt nun mal ganz anders. Ähnlich wie vor 2000 Jahren bei der wundersamen Brotvermehrung verzehnfachten sich die Stimmen – und zwar im Büro des Chefredakteurs der Clubzeitschrift. Die kleinlichen Kolle-

gen der Süddeutschen Zeitung hatten allerdings von dem Wunder Wind bekommen und die Sache an die große Glocke gehängt. Was folgte, war das übliche Ritual: Großes Dementi, kleiner Kotau, stiller Rücktritt. Und wieder kommt uns der alte Spruch in den Sinn (Ich weiß nicht mehr: War er ursprünglich von Karl dem Großen, Albert Einstein oder meinem Opa ...): „Traue keiner Statistik, die Du nicht selbst gefälscht hast!“

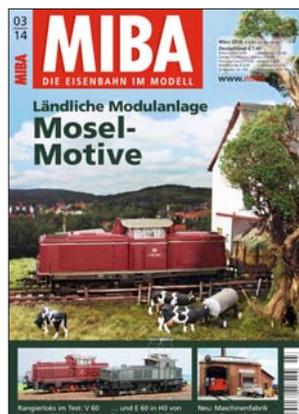
Wir zählen auf Sie

Sie, liebe Leser, würden selbstverständlich keine Statistik fälschen, ist ja klar. Höchstens ein klein wenig beeinflussen! In diesem Sinne darf ich daran erinnern, dass in Ihrer Februar-Ausgabe noch die Postkarte zum Goldenen Gleis der vorgesehenen Verwendung harret. Bitte nun aber schnellstens ausfüllen und bis zum 28.2. ab in den Briefkasten! Wäre doch gelacht, wenn wir Modelleisenbahner die lächerlichen Zahlen der Autofritzen nicht toppen könnten, oder?

Bezüglich der Ergebnisse sind jedwede Sorgen unter den Lesern gänzlich unbegründet: Die Auswertung zum Goldenen Gleis erfolgt durch ein seriöses Institut; die Postkarten gelangen zu keinem Zeitpunkt in die Zimmer der Chefredakteure. Das ist auch gut so, denn so kommt unser-eins gar nicht erst in Versuchung – meint *Ihr Martin Knaden*

Auf wenigen Modulen hat Markus Kost vom Spur-0-Team Ruhr-Lenne aus Hagen gezeigt, was in dieser Baugröße bei vertretbaren Kosten möglich ist, wenn man viel Selbstbau betreibt. Horst Meier hat die Sache ins rechte Fotolicht gerückt. Foto: HM
Zur Bildleiste unten: Die große Zeit der 60er! Diesmal keine Dekade des 20. Jahrhunderts, sondern ein zufälliges Zusammentreffen zweier recht unterschiedlicher Rangierloks. Was die V 60 von ESU und die E 60 von Fleischmann zu bieten haben, hat Bernd Zöllner herausgefunden. Bruno Kaiser beschreibt den Zusammenbau der neuen Maschinenfabrik von Vollmer samt einem überzeugenden Umfeld.

Fotos: MK, Bruno Kaiser



FALLER



IM KLEINEN GROSS

Für
Vielseitige

Alles ist möglich



Seitenweise Inspiration:
Der neue Katalog ist da!

www.faller.de

www.facebook.com/faller.de

www.faller.de/de/googleplus

Albert Rademacher
 Silhouette Modellbahnzubehör
 Industriestr. 48
 82194 Gröbenzell
 Telefon 08142/6526611
 Telefax 08142/6526612



Der Link zur Natur:

miniatur®

www.mininatur.de
 silhouette@mininatur.de



Exklusive
 Baummodelle
 und Modell-Landschaftsbegrünung

Nächster Halt!

INTER MODELLBAU DORTMUND



Messe für Modellbau und Modellsport

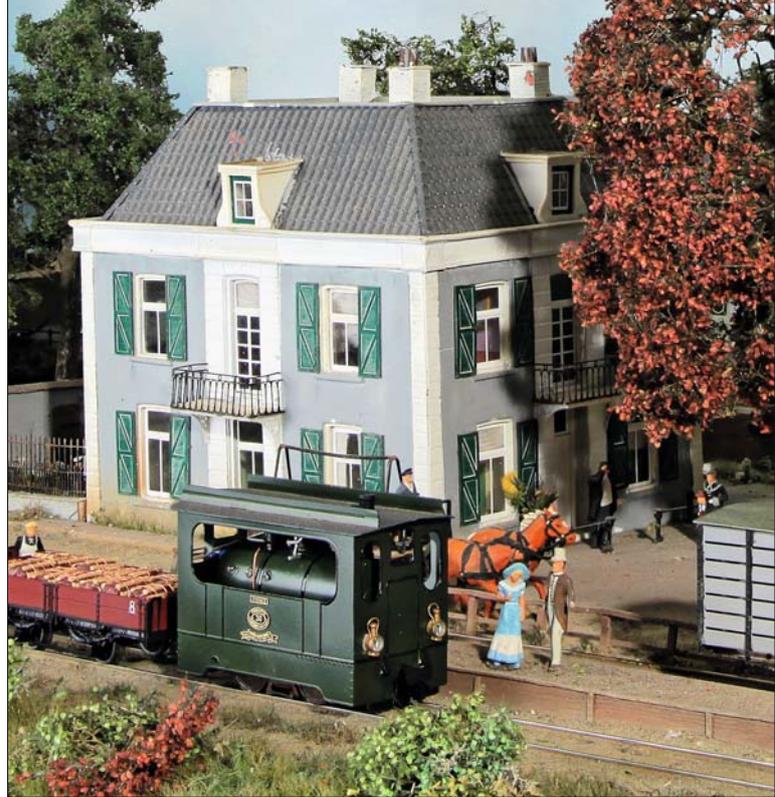
09. - 13. April 2014

täglich 9 - 18 Uhr · Sonntag 9 - 17 Uhr Jetzt Tickets kaufen!

www.intermodellbau.de



Messe Westfalenhallen Dortmund



8

Mit ihrer Anlage schufen die Mitglieder des Modellbahnclubs NEB eine echte Bühne für die typischen kleinen Kastendampf-loks – als Vorbild dienten die zahlreichen Dampfstraßenbahnen, die es zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den Niederlanden gab.

Foto: Christiane van den Borg



66

Eine Straße muss keineswegs nur eine sterile graue Fläche sein – Lutz Kuhl zeigt, wie sie sich mit Kopfsteinpflaster und Straßenbahngleisen abwechslungsreich gestalten lässt.

Foto: lk

48

Den neuen Bausatz von Vollmer nutzte Bruno Kaiser, um daraus das Modell eines kleinen Industriebetriebs mit Gleisanschluss zu bauen.

Foto: Bruno Kaiser





18 Für große elektrifizierte Bahnhöfe wie München Hbf wurden ab 1927 in Bayern elektrische Rangierlokomotiven beschafft – das unverwechselbare Aussehen verhalf der E 60 schnell zu ihrem bekannten Spitznamen „Bügeleisen“. Bernd Zöllner berichtet über das Vorbild und hat sich das soeben erschienene Modell von Fleischmann in der Baugröße H0 genau angesehen. *Foto: R. Thalheim*



44 Bei einer Lok von ESU darf man zahlreiche digital steuerbare Funktionen erwarten. Dies gilt natürlich auch für das aktuelle Modell der V 60 – trotz des kleinen Volumens! Bernd Zöllner hat die vielseitig verwendbare Rangierlok ausführlich getestet. *Foto: MK*



30 Auf der „Bay Shore Line“ geht es weiter in Richtung Donner Pass. Günther Holzgang hat für seine beeindruckende Anlage in der Baugröße 0 nach Vorbildern der Southern Pacific zwei weitere Segmente fertiggestellt, auf denen wieder zahlreiche Details zu entdecken sind. *Foto: Günther Holzgang*

MODELLBAHN-ANLAGE

| | |
|---|-----------|
| Kaffeepads, Straßenbahnen und Torf | |
| Der Trampelpfad meines Vaters | 8 |
| Große Anlage des Spur-0-Teams Ruhr-Lenne (2. Teil) | |
| Die Moselmodule | 26 |
| Neue Segmente für die „Bay Shore Line“ in 0 | |
| Weiter geht's zum Donner Pass | 30 |
| Detailreicher DR-Bahnhof der Epoche IV in TT (Teil 3) | |
| Wo Fliesenau liegt | 38 |
| Zwei kombinierte H0e-Anlagen aus Polen | |
| Schmalspur-Biotop | 60 |

VORBILD

| | |
|--|-----------|
| Die Rangierlokomotiven der Baureihe E 60 | |
| Die Vokuhila-Ellok | 18 |
| Die Harzer Meterspur-Maschinen 99 6101 und 99 6102 | |
| Die Rollbock-Loks | 74 |

MIBA-TEST

| | |
|---|-----------|
| Die Baureihe E 60 als H0-Modell von Fleischmann | |
| Elektrisch rangieren | 22 |
| Die Baureihe V 60 als H0-Modell von ESU | |
| Viel Technik auf kleinstem Raum | 44 |
| Klein und fein von Tillig: 99 6102 als H0m-Modell | |
| Harzer C-Kuppler | 77 |

MODELLBAHN-PRAxis

| | |
|---|-----------|
| Länderbahn-Heizkesselwagen (2. Teil) | |
| Der heizende Preuße | 34 |
| Die Maschinenfabrik „Werner & Co.“ von Vollmer | |
| Industriebetrieb mit Gleisanschluss | 48 |
| Vorbildgerechter Straßenbau für das Nordost-Projekt | |
| Pflaster, Asphalt und Trambahngleise | 66 |
| Umbau von offenen Güterwagen der Bauart Om in der Baugröße N (Teil 1) | |
| Offen für Veränderungen | 70 |

GRUNDLAGEN

| | |
|--|-----------|
| Stahlträgerbrücken für mittlere Spannweiten (Teil 1) | |
| Statik der Stahlträgerbrücken | 54 |

SOFTWARE

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Trainsimulator 2014 von Aerosoft | |
| Imponierende Imitationen | 80 |

RUBRIKEN

| | |
|---------------------------------|-----|
| Zur Sache | 3 |
| Leserbriefe | 7 |
| Bücher | 82 |
| Veranstaltungen · Kurzmeldungen | 84 |
| Neuheiten | 89 |
| Kleinanzeigen | 94 |
| Vorschau · Impressum | 106 |

Nürnberg 2014 – komplett und kompetent

Prallvoll mit Modellen und Motiven, Menschen und Meinungen: Das ist einmal mehr das MIBA-Messeheft mit seinem einzigartigen, kompletten Überblick über alle Modellbahn- und Zubehörneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 2014.

Das MIBA-Team besuchte für Sie mehr als 250 Firmen, machte Hunderte von Neuheitenfotos, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasste für Sie alles zusammen in der heißesten MIBA-Ausgabe des Jahres.

Das erwartet Sie:

- Über 160 Seiten Umfang
- Mehr als 600 Fotos
- Neuheiten von über 200 Herstellern
- Die schönsten Messeanlagen in tollen Bildern
- Kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche
- Klatsch und Tratsch: über Branchen-Promis und Modellbahn-Profis
- MIBA-Messe-Gewinnspiel mit wertvollen Preisen

164 Seiten im DIN-A4-Format,
mehr als 600 Fotos, Klebebindung
Best.-Nr. 1401401

**Ab 18.02.14:
das MIBA-
Messeheft**



€ 12,-

**Mit kompletter Herstellerübersicht:
alle Firmen, alle Adressen, alle Kontaktinfos!**



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-202
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-153
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

ABONNEMENTS

MZVdirekt GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 02 11/69 07 89-985
Fax 02 11/69 07 89-70
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0
Fax 0 81 41/5 34 81-100
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1
85716 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-200
Fax 089/3 19 06-194

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

„Schwerpunkt“-Rubrik

Ideengeber

Seit nunmehr 2001 lese ich mit Begeisterung die MIBA und fiebere jeweils zur Monatsmitte der neuen Ausgabe entgegen. Mittlerweile dient mir meine Sammlung als umfangreiches Nachschlagewerk für verschiedenste Modellbahnaspekte.

Eine Sache, die ich allerdings in den letzten Jahren immer wieder vermisst habe, ist die „Schwerpunkt“-Rubrik, in welcher konzentriert auf mehreren Seiten ein Thema abgehandelt wurde. Das wäre in meinen Augen insbesondere für Einsteiger, aber auch für Fortgeschrittene ein Aspekt der MIBA, den man wieder aufgreifen könnte.

Ansonsten kann ich nur sagen: Weiter so und gerne immer viele „How-to-do“-Themen in die Hefte packen, das macht die MIBA so spannend!

Sebastian Styrnol (E-Mail)

MIBA-Spezial 99 „Reisezüge“

Weitere Zugkompositionen

Zunächst Kompliment für diese wunderbare Ausgabe. Ich könnte mir vorstellen, dass in Zusammenarbeit mit diversen Modellbahn-Herstellern das Aufzeigen weiterer Zugkombinationen das Geschäft respektive die Nachfrage durchaus beleben könnte. Das Thema ist eine wahre Fundgrube!

Spitze auch das Editorial „Eine Reise wagen“ vom behüteten Fahrgast zum schlichten Beförderungsfall. Ich habe herzlich gelacht.

Karl Schönberger (E-Mail)

MIBA-Spezial 99 „Reisezüge“

Kleine Verbesserung

Das MIBA-Spezial 99 „Reisezüge“ gefällt mir vom Inhalt und der Aufmachung her ausgesprochen gut. Unverständlich ist mir aber ein Fehler, der in einem Heft von diesem Niveau nicht vorkommen darf:

Im großen Bild auf Seite 12 unten wird die Zuglok des SAVE als 310.30 bezeichnet. Von der Achsfolge her kann es sich nur um die Reihe 113 (2'D h2) handeln. Die Reihe 310 – vergleiche Museumslok 310.23 – sieht man hingegen im mittleren Bild auf Seite 13. Dort wird diese berühmte und hochgeschätzte Lok nicht einmal mit ihrer Reihen-Bezeichnung genannt. Im nebenstehenden Text findet sich dann der Hinweis auf die Rh 310 als Zuglok „im deutschsprachigen Gebiet“. Letzterer Ausdruck mutet

in diesem Zusammenhang sehr merkwürdig an. *Joachim Schröter (E-Mail)*

Segmentanlage Weißenstein, MIBA 8/2013

Gelungenes Beispiel

Die vorgestellte Anlage ist ein sehr gelungenes Beispiel einer Anlage ohne konkretes Vorbild. Ich darf darauf hinweisen, dass es auch einen realen Bahnhof Weißenstein gibt, der im Nordschwarzwald an der Nagoldtalstrecke Pforzheim–Horb liegt.

Die Eisenbahnfreunde Pforzheim e.V. haben das Empfangsgebäude dieses Bahnhofs samt angebauter Güterhalle als ihr Vereinsheim denkmalgerecht restauriert. Im Inneren zeigt die große Vereins-H0-Anlage den historischen Bahnhof Weißenstein der K.W.St.E. um das Jahr 1914 samt angrenzender Strecken. *Prof. Dr. H. Winter*

Anlagenberichte MIBA 10/2013

Kleine Details am Rande

Ich sende wiederholt Leserbriefe zu sehr tollen Anlagen, bemängele aber immer wieder die Automodelle, die ohne Fahrerfiguren und Superung die Anlagenbilder mehr als zerstören.

Auch in MIBA 10/2103 zeigt sich die Verweigerung von Anlagenbauern zu diesem Thema wieder. Auf Seite 35 oben muss der LKW-Fahrer erst einmal wieder einsteigen, um das Fahrzeug wegzufahren. Mindestens genauso störend finde ich, wenn auf tollen Anlagen einfachste Preiser-Figuren stehen.

Auf Seite 8, großes Bild, steht auf dem Bahnsteig der Kibri-Verkaufswagen ohne jegliche Lackierung oder Werbeaufkleber. Das passt einfach nicht zur ansonsten klasse gestalteten Anlage.

Die MIBA ist immer noch die beste Modellbahnzeitschrift für mich. Weiter so! *Martin Cebulla (E-Mail)*

Hochsitze MIBA 12/2013

Nachbauenswert!

Seit 1970 lese ich die MIBA. Als N-Bahner ist mir bewusst, dass N-Spur kein Schwerpunktthema ist, oftmals finde ich aber Anregungen, die man auch in 1:160 nachbauen kann. Mittlerweile stehen auf meinen Modulen viele Gebäude, die ihren Ursprung der MIBA verdanken. Da ich den Artikel zum Thema Hochsitze sehr interessant fand, konnte ich ihn als Anregung nutzen und habe sogleich einen Hochsitz in 1:160 nachgebaut. *H. van Essen (E-Mail)*



Kaffeepads, Straßenbahnen und Torf

Der Trampelpfad meines Vaters



Eine wahrhafte Bühne für ihre „Backertjes“ genannten kleinen Straßenbahn-Dampflokomotiven schufen die Mitglieder des Modellbahnclubs NEB. Als Vorbild dienten die kleinen Dampfstraßenbahnen, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den Niederlanden noch zahlreich existierten und unterschiedlichste Güter transportierten – allen voran Torf, der in den niederländischen Mooren zuhauf gestochen wurde.



Am linken Anlagenrand befindet sich der kleine Umschlaghafen, der für Rangierbetrieb sorgt.

Die H0m-Anlage „Der Trampelpfad meines Vaters“ wurde von einer kleinen Gruppe niederländischer Modellbauer namens NEB gebaut. NEB steht für „Nog Een Bakkie“ und ist eine Anspielung auf die großen Mengen Kaffee, die wir während der Bausitzungen zu uns nehmen. Andere Hobbyisten scherzen oft, dass NEB für „Nicht Elektrisch Befähigt“ oder „Nauwelijks Enig Benul“ (keine blasse Ahnung) steht – und wahrscheinlich haben sie auch noch Recht. Wir können jedenfalls herzlich darüber lachen.

Spaß wird bei uns groß geschrieben, danach kommt der Modellbau. Dass die-

se Philosophie nicht wirklich schnell zu einem Ergebnis führt, zeigt sich daran, dass wir schon seit 2007 an der Anlage bauen. Trotzdem ist es uns gelungen, eine interessante Modellbahn zu bauen, was auch viele positive Reaktionen während der OntraXS! 2011 bewiesen.

Inspiration

Als wir 2007 zum ersten Mal zusammen Kaffee tranken, hatten wir nicht viel mehr als die Idee, dass wir eine Lokalbahn bauen wollten, wie man sie Anfang des vorigen Jahrhunderts häufig in den Niederlanden antreffen konn-

te. Auch wollten wir mit sogenannten „Backertjes“ fahren.

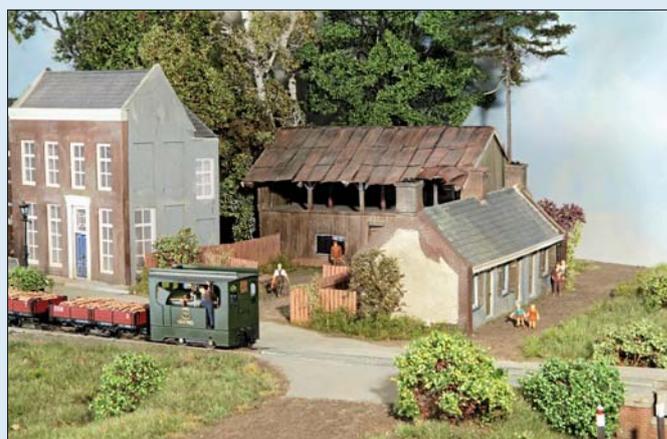
Eine Inspirationsquelle fanden wir im Buch „Van Stoomtram tot DVM“, wodurch wir schnell auf die Idee kamen, eine Lokalbahn nach ostniederländischem Vorbild zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu bauen. Damals war Torfförderung eine wichtige Einnahmequelle und somit stand das Thema eigentlich fest. Dennoch mussten wir noch viel in Nachschlagewerken stöbern, um uns ein Bild davon machen zu können, wie Landschaft, Straßenbahngleise und Bebauung damals in diesem Teil der Niederlande aussahen.



Ein sehr beschauliches und authentisches kleines Städtchen bildet den Ausgangspunkt der Dampfstraßenbahn-Strecke.



Die Anordnung der Häuserfassaden verleiht der Straße einen glaubhaften Verlauf, weshalb das Hotel auch eine eigenartige Form erhielt.



Am Stadtrand befindet sich das Domizil eines Handwerksbetriebes mit einem typischen Wohnhaus.

Zu Recht werden Sie sich nun fragen, wie sich Straßenbahnen und Torf vereinen lassen. Dafür müssen wir ein wenig in der Geschichte zurückgehen. Als zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Eisenbahnnetz in den Niederlanden fast fertiggestellt war, waren alle großen Städte mit dem Zug erreichbar. Durch diese Entwicklung wurde das Hinterland weiter isoliert. Um es dennoch zu erschließen, konnte vereinfacht gesagt zwischen Lokalbahn oder Dampfstraßenbahn gewählt werden. Der Bau einer Lokalbahn samt Trasse und Sicherungsanlagen war jedoch teuer. Dahingegen konnte der Gleiskörper schmalspuriger Dampfstraßenbahnen auch in engen Bögen verlegt werden und so dem Straßenverlauf folgen.

Meist wurden die Straßenbahngleise auf oder neben der bestehenden Straße verlegt, wodurch die Baukosten niedrig waren und schwierige Enteignungsverfahren vermieden wurden. Auf diese Weise entstanden oft sehr kurvenreiche Strecken, woraus eine sehr niedrige Reisegeschwindigkeit resultierte.

Dampfstraßenbahnen durften anfangs nicht schneller als 20 km/h fahren und wegen des Gütertransportes musste an den Stationen zusätzlich noch aus- und eingeladen werden. Ein großer Teil des Transportaufkommens bestand damals bei den meisten Gesellschaften aus dem Transport von Gütern aller Art, insbesondere auch Torfstreu, das bei der DSM beispielsweise gut 40 % des Gütertransportes ausmachte.

Die Produktion von Torfstreu war einfach, da es aus den obersten Schichten Moor hergestellt wurde. Dieser Torf war nicht so sehr als Brennstoff geeignet, wie die darunter liegenden Schichten. Zudem legten Torfstecher die oberste Schicht meist als Abfall zur Seite. Nachdem die Torfballen an der Luft getrocknet waren, wurden sie mittels Schiff oder Schmalspurbahn zur Fabrik transportiert. In der Fabrik wurden die Torfballen zuerst zermahlen und gesiebt, wodurch Torfstreu verschiedener Qualitäten entstand: fein und grob.

Der grobe Torf war im Land- und Gartenbau zur Verbesserung von Blumenerde geeignet. Zudem konnte man damit den Boden frostfrei halten. Das feine Torfstreu wurde in Ställen als



Gleich nach Verlassen des kleinen Städtchens fädelt sich die Strecke wieder in den Straßenverlauf ein und überquert einen landestypischen Kanal über eine drehbare Brücke.

