

09
23

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



September 2023 B 8784 75. Jahrgang
Deutschland € 7,90
Österreich € 8,70 | Schweiz CHF 14,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal € 10,20
Niederlande € 10,00, Luxemburg € 9,20
Dänemark DKK 84,95

www.miba.de

Neue H0-211 im Test



So gut ist die Piko-Lok

Bahnhof Waldmichelbach in H0

Nebenbahn-Station als Hauptdarsteller

Wie der Betriebsmittelpunkt unseres Jubiläums-Projekts nach historischen Fotos entstand



Feldbahn-Idylle und Industrie
Kalkwerk, Weinberge, Ziegelei



Großartig wie das Original
Semmering-Viadukt aus Gips



1:22,5-Ode an den Modellbau
Gartenbahn mit Gartenbahn



**INTERNATIONALE
MODELLBAHN
AUSSTELLUNG**

15.-17. September 2023 in Göppingen

märklin



Das Mega-Familienereignis

38. Internationale Modellbahn-Ausstellung & 13. Märklin Tage

- Werksbesichtigung (Fr. & Sa. von 09:00 - 15:00 Uhr)
- Lokmontage für Besucher
- Lokparade am Göppinger Bahnhof
- Führerstandsmitfahrten
- Mitfahrten in historischen Zügen
- Blick auf die Anlagen im Märklineum
- Über 140 Aussteller an 5 Veranstaltungsorten
- Große LGB-Ausstellung in der EWS Arena
- Vielseitiges Kinderprogramm für Groß und Klein
- Buspendelverkehr und viele Parkmöglichkeiten

**Alles rund um die große und
kleine Eisenbahn auf 49.000 m²
Spiel & Spaß – 3 Tage lang!**

Fr. & Sa. 09:00-18:00 Uhr, So. 09:00-17:00 Uhr

Weitere Informationen unter www.maerklin.de/ima



Mit dieser Ausgabe ist es nun genau ein dreiviertel Jahrhundert her, dass die erste MIBA-Ausgabe das Licht der Modellbahnwelt erblickte! Lang ist's her. Damit ist die MIBA nach wie vor die älteste Modellbahnzeitschrift in Deutschland.

Was waren das für Zeiten? Nur drei Monate nach der Währungsreform hatte der Verlagsgründer Werner Walter Weinstötter – in den folgenden Jahren nur noch WeWaW genannt – die einigermaßen seltsame Idee, eine Zeitschrift für Modellbahner herauszubringen. Ziel war es, die Modellbahnerei so vorbildgetreu zu machen, wie es der amerikanische Model Railroader praktizierte.

Also erbettelte sich WeWaW bei der amerikanischen Besatzungsmacht ein paar Tonnen Papier und los ging es. Zum Glück konnte man bei der Herstellung der Nummer 2 noch nicht die Verkaufszahlen von Nr. 1, sonst wäre aus dem schönen Projekt wohl nichts geworden. Aber dann nahm die Sache Fahrt auf und schon ab 1951 erschienen sogar 16 Hefte pro Jahr.

Sie hatten das Format von DIN A5 und eigneten sich somit bestens zum Schmökern unter der Bettdecke. Ab 1979 wuchs das Heft dann auf 235 mm Höhe bei 168 mm Breite und mehr und mehr kam nun auch Farbe zum Druck. Ab 1990 hatte die MIBA dann das bekannte A4-Format, von dem seit 2021 in zwei Schritten ein paar Millimeter wieder abgeknapst wurden. Aber es kommt ja bekanntlich nicht auf die Größe an, vielmehr zählen innere Werte.

Und diese Werte sind bis heute praktisch unverändert geblieben: Die MIBA ist stets am Puls der Zeit bei neuen Modellen und neuen Techniken. In keiner anderen Zeitschrift bekommt der Leser so akribische Neuheitentests und so viele Schritt-für-Schritt-Anleitungen für kleine Basteleien wie für große Projekte.

75 Jahre MIBA – eine Ära

Dabei hat sich die MIBA immer auch als Forum von Modellbahnern für Modellbahner verstanden. Da war es nur konsequent, wenn sich ein großer Teil der Inhalte aus dem Kreis der Leserschaft ergab, wofür wir an dieser Stelle einmal herzlich Danke sagen wollen. Unserer besondere Dank gilt jenen, die über viele Jahrzehnte als freie Mitarbeiter die Inhalte maßgeblich mitgestaltet haben.

Vieles hat sich in dieser Zeit geändert, nicht immer zum Guten. Der Verlust von Rolf Knipper und Michael Meinhold schmerzt noch heute. Aber es gibt auch eine gewisse Kontinuität: Der Zufall will es, dass der Verfasser dieser Zeilen mit Erscheinen der Ausgabe 9/2023 genau seit 20 Jahren das Amt des Chefredakteurs bekleidet. War – außer WeWaW persönlich – jemand länger als CR dabei? Ich habe die Jahre nicht nachgezählt, bin aber sicher, dass man einen solchen Zeitraum ebenfalls mit Fug und Recht durchaus als Ära ansehen kann, – meint *Ihr Martin Knaden*



Sie können das erste Heft kostenlos als PDF laden unter www.miba.de/aktuelles/miba1 oder mit diesem QR-Code:



Die Weschnitztal-Überwaldbahn zieht sich als roter Faden durch den ganzen Jubiläumsjahrgang. Pünktlich zur Ausgabe 9 ist nun das Herzstück des Streckenweiges nach Wahlen dran: der Bahnhof Waldmichelbach. Horst Meier und seine Mitstreiter berichten von der Entstehung – wie immer in der Sache informativ und im Stil anekdotenreich. Piko hat die Nebenbahn-Diesellok der Baureihe 211 fertig. Wir berichten über Detaillierung und Technik dieser gelungenen Neukonstruktion. *Fotos: Horst Meier, MK*

Zur Bildleiste unten: Wir zeigen das Kalkwerk auf der Moselanlage von Harald Ruppelt, das bei unserem ersten Fototermin noch im Planungsstadium war. Hans Klawatsch baute sich aus Gips ein großes Viadukt mit Silikonabgüssen von selbstgefertigten Urmodellen. Und Huib Maaskant stellt sein Modellbahnbild in 1:22,5 vor, auf dem auch Z-Loks fahren. *Fotos: MK, Thomas Klawatsch, Huib Maaskant*



Silhouette miniatur®

Die Modellbaum Manufaktur

Silhouette Modellbau GmbH
Altacher Str.12 /D-93092 Barbing
09481-9434062

Schreiben Sie uns gerne per Mail unter info@mininatur.de

oder besuchen Sie uns online unter www.mininatur.de
Wir bauen und begrünen Ihre Anlage



30.000 HANDGRIFFE
2.000 STUNDEN
1 FOTO



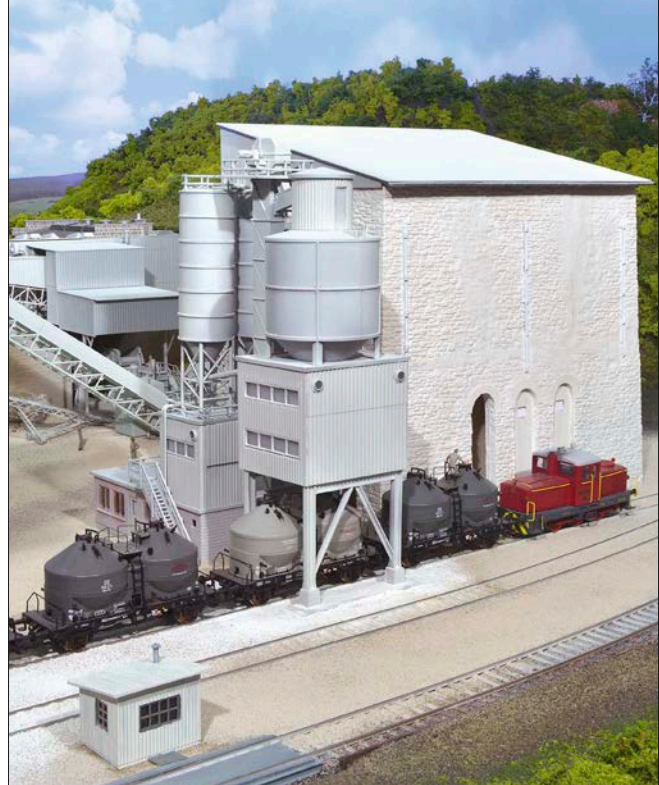
Unglaublich realistisch:
Modellbau in faszinierenden
Bildern, die nicht nur träumen
lassen, sondern zum Nachdenken
anregen – wie ist das gemacht?

192 Seiten · 22,8 x 29,6 cm
Hardcover mit Schutzumschlag,
Best.-Nr. 53296 | € 49,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen
Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGBl GeraMond



8 Harald Ruppelt erweiterte seine große H0-Anlage, die nach Vorbildern an der Mosel entstand, noch mit einem großen Kalkwerk, in dem alle Betriebsabläufe vorbildgerecht dargestellt werden können. *Foto: MK*



29 Im dritten Teil seiner Artikelserie über ein Stadtviertel an einer Bahnstrecke gestaltet Bruno Kaiser die Höfe hinter den Häusern – sie bieten viel Freiraum für eine abwechslungsreiche Detaillierung. *Foto: bk*

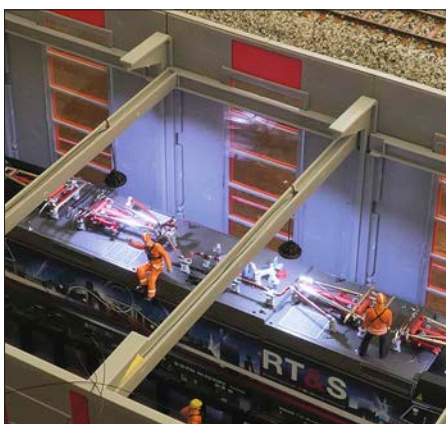
24 Ein Modell in einem Modell – aus dieser Grundidee entwickelte Huib Maaskant ein betriebsfähiges Diorama im Maßstab 1:22,5. Dort widmen sich zwei Modellbahner dem Bau einer Gartenbahn. *Foto: Huib Maaskant*





16 Von vielen Eisenbahnfreunden zunächst als „Landplage“ bezeichnet, wurde die V 100 der DB schließlich selbst zur Kultlok. Matthias Maier beschreibt die Konstruktion dieser wichtigen Baureihe, Bernd Zöllner hat indes das aktuelle H0-Modell von Piko wieder akribisch untersucht und auf die Teststrecke geschickt. *Foto: Matthias Maier*

68 Für den Einsatz in einer Waggonkippanlage erhielt ein Hochbordwagen klappbare Stirnwände – Uwe Bohländer zeigt, wie dies geht. *Foto: Uwe Bohländer*



56 Für sein Projekt zur Präsentation von Lokomotiven versah Maik Möritz die Wartungshalle von Kibri nicht nur mit funktionsfähigen Rolltoren, sondern auch mit sehenswerten Lichteffekten. *Foto: Maik Möritz*



48 Der Bahnhof Waldmichelbach bildet den betrieblichen Mittelpunkt der Überwaldbahn. Das sollte natürlich auch bei unserem Weschnitztal-Überwald-Projekt der Fall sein – und so wurde der Bahnhof im Modell schließlich von Bernhard Brieger auf sechs Fremo-Modulen realisiert. *Foto: Horst Meier*

MODELLBAHN-ANLAGE

Mosel-Motive – Teil 3	
Am besten trocken	8
Ein Modell in einem Modell über Modelle	
Eine Ode an den Modellbau	24

VORBILD

Die Dieselloks der DB-Baureihe V 100.10/211	
Dampf-Ablösung	16

MIBA-TEST

Die Diesellokomotiven der BR 211 von Piko in H0	
Scheinbar unscheinbar	20
Die V 320 001 von Märklin in der Baugröße Z	
Auch im Kleinen ganz groß	74

MODELLBAHN-PRAXIS

Stadtgestaltung mit gebogenem Straßenverlauf (Teil 3)	
Höfe und Gewerbe hinter den Häusern	29
Viadukt nach Vorbild an der Semmeringbahn – in H0	
Eine große Brücke – ganz aus Gips	42
Weichenantriebe, Bauwerke und interessante Sonderfunktionen	
Betriebsdiorama in drei Akten (2)	56
Waggonentladung mit dem Krupp-Ardelt-Waggonkipper – Teil 1	
Klappe auf – Ladung raus	68

GEWINNSPIEL

Sommer, Sonne, Rätselfreuden – das große MIBA-Sommerspiel (2/3)	
Immer nur Bahnhof – aber wo?	36

75 JAHRE MIBA

Das Weschnitztal-Überwald-Projekt – Teil 9: Der frühere Betriebsmittelpunkt	
Das Herz der Überwaldbahn: Waldmichelbach	48

NEUHEIT

Decoder mSD3 von Märklin mit PluX22-Schnittstelle und RailCom	
Kleine Sensation	64
Die preußische T 7 in H0 von pmt	
Ein echter Ruhri	64

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Termine	76
Bücher	78
Neuheiten	80
Kleinanzeigen	87
Vorschau · Impressum	98

Fleischmann

**DEMNÄCHST
LIEFERBAR!**



714505

DC

Dampflokomotive 01 102, DB

714575

DCC



BAUREIHE 01 – SCHWARZ. STARK. SCHÖN.

Die Zweizylindermaschinen der Baureihe 01 gelten als die ersten Schnellzuglokomotiven, die nach den Einheitsbauprogramm entstanden sind. Über die Jahre waren die berühmten Pacific-Lokomotiven vielfältig in Verwendung. Im Personenverkehr wurden vom schweren Schnellzug bis zum leichten Personenzug alle Leistungen gefahren. Die Einsätze über die bekannte Steilstrecke „Schiefe Ebene“ erreichten, während des zu Ende gehenden Dampflokbetriebes bei der Deutschen Bundesbahn, Kultstatus bei vielen Eisenbahnfreunden.

Die Ausführung als 01 der Deutschen Bundesbahn stellt den typischen Betriebszustand der Epoche III dar. Auffälliges Merkmal sind die Windleitbleche der Bauart Witte und der klassische T34-Tender. Unter dem Umlauf bestechen die für die Baureihe 01 markanten großen Treibräder.

Zusammen mit der zierlichen Steuerung zeigen sie, was im Maßstab 1:160 heute möglich ist. Technisch wissen die Modelle der Baureihe 01 ebenso zu glänzen. Neben besten Fahreigenschaften bestechen die Modelle auch durch hohe Zugkraft, welche zum Befördern der Schnellzüge auch notwendig ist. In der Digitalversion begeistern die schaltbare Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung sowie vorbildgerechte Soundfunktionen.

- NEUKONSTRUKTION
- Ausführung des vierten Bauloses mit verstärkten Bremsen
- Kessel in Ursprungsausführung
- Tender 2'2' T 34
- Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung digital schaltbar (714575)



Hier geht's zu den Modellen ►



Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause.
Besuchen Sie einfach unseren e-shop: www.fleischmann.de

Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN
AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH

MIBA-Redaktion
Infanteriestraße 11a
80797 München

ANZEIGEN

GeraNova Bruckmann
Verlagshaus GmbH
Infanteriestraße 11a
80797 München

Tel. +49 (0) 89 13 06 99-523

E-Mail:

gnb.wilgermein@verlagshaus.de

MIBA ABO-SERVICE

Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 089 46220002 (Mo-Fr. 8-18 Uhr)

Fax: 08105 388 333

leserservice-verlagshaus@verlegerdienst.de

BESTELLSERVICE

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel
oder direkt beim VDM-Bestellservice
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching

Buch (Privatkunden):

Tel.: 089 46220002 (Mo-Fr. 8-18 Uhr)

Fax: 08105 388 259

BMK_Verlagshaus@Verlegerdienst.de

Buch (Handel):

Tel.: 08105 388 106

Fax: 08105 388 259

verlagshaus@verlegerdienst.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co. KG

Ohmstraße 1

85716 Unterschleißheim

Tel. 089/3 19 06-132

Mail: lewerenz.heike@mzv.de

MIBA 6/2023: Die 55 von Rivarossi

Leitungskorrektur

Die auf der Heizerseite vom Dampfdom nach hinten führende Leitung ist – wie auf dem Detailfoto des Testexemplars zu erkennen – werksseitig falsch montiert. Sie ist erst hinter der zweiten Aufstiegsleiter nach unten geführt und verläuft dadurch in diagonalen Zickzacklinien am Kessel entlang. Hinter der Leiter endet die Leitung dann auf halber Kesselhöhe im Nichts!

Zum Glück ist der Kunststoff sehr elastisch, sodass eine Lagekorrektur bei einiger Vorsicht kein Problem ist. Fädelt man die Leitung *vor* der Leiter nach unten ein, entsteht ein korrekter Leitungsverlauf. Außerdem reicht die Leitung dann bis unter den Kessel, ihr Ende wird unsichtbar. Das Foto meiner 55 zeigt das Ergebnis.

Die Bemerkungen des Testberichts über die filigrane Ausführung der Lok sollte man übrigens sehr ernst nehmen. Nachdem ich den Leitungsverlauf korrigiert hatte, lag plötzlich eine der beiden Griffstangen der Rauchkammer auf dem Basteltisch ...

Ein Lob an dieser Stelle noch für Horst Meiers WÜP-Serie. Modellbau vom Feinsten! Demnächst werde ich den heute stillgelegten Streckenteil über das Vöckelsbacher Viadukt bei einer Draisenfahrt erkunden.

Viele Grüße aus dem Vordertaunus,
Thomas Kreckel, per Mail

MIBA – Zum 75-jährigen Bestehen

Rückblick

Die Modellbahn-Zeitschrift MIBA kann ihr fünfundsiebzigjähriges Bestehen feiern. Das ist eine lange Zeitspanne! Diesem Anlass gewidmet ist wohl auch das umfangreiche Modellbauprojekt einer heute stillgelegten Nebenbahnstrecke im westlichen Odenwald.

Was ich mir über diese Reihe hinaus allerdings wünschte, wäre ein kleiner Rückblick auf die vielen zurückliegenden Jahrzehnte. Ein kurzes Erinnern an die nicht wenigen Modelleisenbahner aus dem Leserkreis, die mit ihren Beiträgen in dieser langen Zeit mithalfen, die MIBA zu gestalten und lebendig zu erhalten. Und zwar auch und vor allem



Hier hat Thomas Kreckel den Leitungsverlauf an der 55 von Rivarossi bereits korrigiert.

Foto: Thomas Kreckel

wegen ihrer oft sehr interessanten Bauprojekte – Arbeiten, die damals noch ganz ohne jede Hochtechnologie in altergebrachter Handwerksart entstanden.

Ulrich Meyer, per Mail

Danksagung

Herzlichen Glückwunsch zu 75 Jahre MIBA, die beste Zeitschrift für das schönste Hobby. Schon lange liegt es mir am Herzen, Ihnen meinen Dank zu schreiben. Danke für viele Berichte, Anregungen und, und, und ...

Jetzt zum Jubiläum ist der Zeitpunkt gekommen, einmal in die Tastatur zu tippen. Denn es ist ein Jubiläum in zweifacher Hinsicht: Ich bin seit genau vierzig Jahren MIBA-Abonnent.

Hier also nun: Herzlichen Dank!

Nein, bitte jetzt keine silberne Ehrennadel oder gar einen Präsentkorb. Nur weitere Jahre jeden Monat Freude, wenn die MIBA zum Lesen und Stöbern eintrifft.

Mit freundlichen Grüßen aus Ostfriesland: Ubbo Zeller

Gratulation

Als langjähriger Leser der MIBA erlaube ich mir, Ihnen und dem MIBA-Verlag zu Ihrem 75-jährigen Erscheinen zu gratulieren. Ich selbst bin seit 1959 Leser der MIBA. Nach der Flucht aus Ost-Berlin entdeckte ich in einem Spielwarengeschäft die damals noch A5-formatige MIBA. Ich war erfreut, mich abseits der Politik mit der Modelleisenbahn beschäftigen zu können. Dem Hobby werde ich – solange es geht – treu bleiben.
Bernhard Kochanneck, Lübeck

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Unter Berücksichtigung der gültigen Datenschutz-Grundverordnung können wir Leserbriefe künftig nur noch abdrucken, wenn diese bei Einsendung explizit als Leserbrief gekennzeichnet sind. Personenbezogene Daten werden nur für die Veröffentlichung der Leserbriefe verwendet, eine weitere Nutzung oder Speicherung findet nicht statt.



Gemütlich zuckelt die kleine Feldbahnlok mit ihren drei beladenen Loren vom Steinbruch zum Kalkwerk durch die weinbewachsenen Hänge an der Mosel. Dass sie dabei seltsamen Fabelwesen begegnet, wundert hier niemanden.

Links: In einer eleganten S-Kurve durchquert sie den Wald, um kurz darauf das Kalkwerk zu erreichen.

Mosel-Motive – Teil 3

Am besten trocken

Die Anlage von Harald Ruppelt wurde bereits in den MIBA-Ausgaben 1/23 und 2/23 ausführlich vorgestellt. Jetzt geht es um ein kürzlich fertiggestelltes Kalkwerk mit den erforderlichen Betriebsabläufen bei nässeempfindlichen Produkten. Der Transport von (trockenen) Moselweinen sorgt für weitere Abwechslung. Und eine aufgelassene Ziegelei fand auch noch Platz.



Mit dem Kalkwerk in Stromberg fand sich ein geeignetes Vorbild für den geplanten Industriebetrieb. Das Werk wurde 2009 besichtigt, wobei damals nicht zu erahnen war, dass es nur wenige Jahre später ganz aufgelassen und abgerissen wurde. 2009 hatte das Werk noch einen alten und neuen Brennofen, wobei interessanterweise der modernere Bereich bereits teilweise stillgelegt war. Genau diese Situation sollte im Modell dargestellt werden. Der ältere Teil wird durch eine nostalgisch wirkende Feldbahn mit Kalkstein versorgt. Beim neueren Teil erfolgt dies mithilfe eines überdachten Förderbandes aus einem (nicht dargestellten) Steinbruch.

Kalkstein wird üblicherweise in Steinbrüchen über Tage gewonnen. Von diesen Lagerstätten wird das Gestein in ein Kalkwerk zur weiteren Verarbeitung transportiert. Nach der Entladung erfolgt in einem ersten Schritt die mechanische Zerkleinerung des Gesteins in einer Brecheranlage. Das gegebenenfalls

gereinigte und nach Korngrößen sortierte Material wird für Endprodukte wie Putz oder Mörtel getrocknet und bei 1100 bis 1200° C gebrannt. Ungebrannter Kalk wird als Schotter, Splitt, Sand oder Kalkmehl verwendet. Der Abtransport dieser nässeempfindlichen Produkte erfolgt trocken in Klappdeckel- oder Silowagen per Bahn.

Darstellung auf der Anlage

In MIBA 1/23 ist die Lage des Kalkwerkes im Regelspurgleisplan auf Seite 14 abgebildet. Der Verlauf der Feldbahn stand zum Zeitpunkt der Zeichnungserstellung noch nicht endgültig fest und fehlt in dieser Darstellung. Das Werksgebäude befindet sich über der Gleiswendel. Die gute Zugänglichkeit dieses Bereiches erleichterte den angestrebten, hohen Detaillierungsgrad der Industrieanlagen.

Auf die Darstellung eines Steinbruchs wurde verzichtet. Der Kalkstein wird mit

einer Schmalspurbahn auf Feldbahngleisen teilweise entlang von weinbewachsenen Hängen zum Kalkwerk transportiert. Entsprechend der gewählten Epoche III kommen hier kleine Dampfloks zum Einsatz. Die Modelle stammen aus dem H0e-Programm von Roco. Zur Verbesserung der Stromabnahme werden die Kalkloren mit herangezogen und sind daher elektrisch fest mit der Lok verbunden.

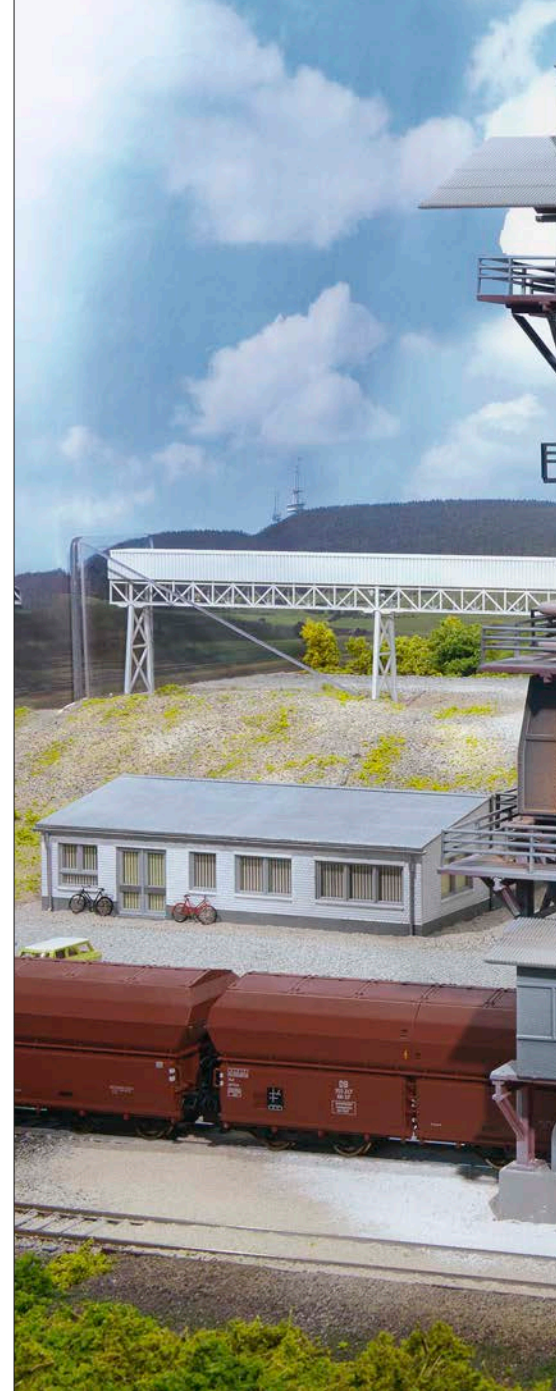
Der Betriebsablauf der Feldbahn ist einfach erklärt: Unter einem Weinberg befindet sich ein zweigleisiger Schattenbahnhof. Hier stehen ein beladener und ein unbeladener Zug. Der mit Kalkstein beladene Zug fährt aus dem Tunnel kommend die sichtbare Strecke hinab in die Entladehalle, wo er (scheinbar) entladen wird. Tatsächlich verlässt er jedoch die Halle unsichtbar und fährt über ein ebenfalls nicht sichtbares Gleis wieder in den Schattenbahnhof.

Währenddessen wartet eine solo stehende Lok in der Halle. Sie verlässt die



Kurz nachdem die Wagen in der Halle verschwunden sind, taucht die Lok am Umsetzgleis außerhalb der Halle wieder auf.

Sind die Loren entleert, setzt die Lok rückwärts wieder an die Wagen und bringt die leeren Loren zurück zum Steinbruch.



Halle, um einen Umsetzvorgang zu suggerieren. Anschließend begibt sich der Leerzug aus dem Schattenbahnhof über das unsichtbare Gleis in die Halle und verlässt diese wieder auf dem sichtbaren Streckenabschnitt in Richtung Schattenbahnhof. So entsteht der Eindruck, dass fortwährend beladene Lorenzüge kommen und leer das Werk wieder verlassen. Der gesamte Gleisverlauf hat die Form einer Acht.

Ein Blickfang im Sinne von „lost places“ ist neben dem Werksgelände die stillgelegte Ziegelei. Hier befinden sich noch weitere, teilweise überwucherte Feldbahngleise. Dort rosten nicht mehr benötigte Loren oder deren Reste vor sich hin. Die Natur beginnt hier bereits,