07/22

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

4 194038 207909 07

Juli 2022 B 8784 74. Jahrgang

Deutschland € 7,90
Österreich € 8,70 | Schweiz sFr. 14,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal € 10,20
Niederlande € 10,00, Luxemburg € 9,20
Dänemark DKK 84,95

www.miba.de

50 Modellbahn-Artikel zu gewinnen
Machen Sie mit beim großen Sommer-Preisrätsel!

Nebenbahn-Schaustück: So geht fein in klein

Von der Idee zum Betriebs-Diorama

Faller-Modell umgebaut:
Funktionsfähiger Containerkran

Märklin-194 im MIBA-Test:
Sommer-Star aus Göppingen

Gebäudemodellbau:
Vom Urmodell zum Modellhaus

Werden Sie zum SPEZIAListen

* Einzelheftpreis am Kiosk

Jetzt neu am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

... **oder im günstigen Miniabo mit der Gratis Prämie *MIBA-Sonderheft Weinert* bestellen und sparen.**

- ✓ Sie sparen fast 50% gegenüber den Einzel-Verkaufspreisen
- ✓ nach dem Testzeitraum erhalten Sie *MIBA Spezial* für € 11,65 pro Heft jeden zweiten Monat frei Haus.
- ✓ ohne Risiko: Sie können den Bezug nach dem Testzeitraum jederzeit kündigen

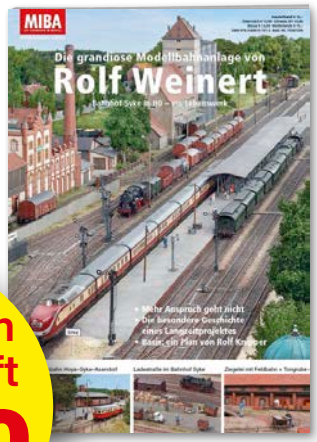
Sofort bestellen und sparen:

2 Ausgaben MIBA SPEZIAL
je € 12,90 = € 25,80
+ 1 MIBA Sonderausgabe Weinert € 12,00
Gesamtpreis der Einzelhefte ~~€ 37,80~~
Im Mini-Abo nur € 19,90

Ich spare € 17,90 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen!

2 Ausgaben + Sonderheft
nur € 19,90
statt € 37,80*

PLUS



Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter

www.miba.de/spezial

… in vollen Zügen genießen

In diesem Sommer ist Fernweh kein Grund mehr für exorbitante Kosten. OK, wer unbedingt auf die andere Seite des Globus' will, sollte ein gewisses Sümmchen einplanen. Wer aber bereits mit Zielen in der Region zufrieden ist, kommt so preiswert hin wie noch nie. Beziehungsweise wie schon lange nicht mehr. Beziehungsweise wie zukünftig nie wieder. Voraussetzung war, dass es mit dem Bundesrat klappt. Denn die Länderkammer musste das sogenannte 9-Euro-Ticket absegnen. Das hat sie am 20. Mai planmäßig gemacht, wenn auch nur nolens volens, weil lediglich ein Teil der finanziellen Forderungen erfüllt wurde – Föderalismus halt.

Dabei ist das 9-Euro-Ticket doch eine feine Sache: Man kann jeden Nahverkehrs- und Regionalzug nutzen und kommt mit ein wenig planerischem Geschick sogar von Berlin nach München. Neben dem lächerlich geringen Betrag muss man lediglich ein wenig Zeit mitbringen, denn die Bummelzüge halten im Zweifelsfall an jeder Milchkanne. Außerdem sind für größere Entfernungen mehrere Bummelzüge zu nutzen, wobei die Umsteigezeiten bisweilen „sportlich" zu nennen sind. Doch wer bereit ist, 9 Stunden für die genannte Distanz aufzuwenden, kann sicherlich auch 10 Stunden mit der Bahn reisen. Der (Schienen-) Weg ist das Ziel.

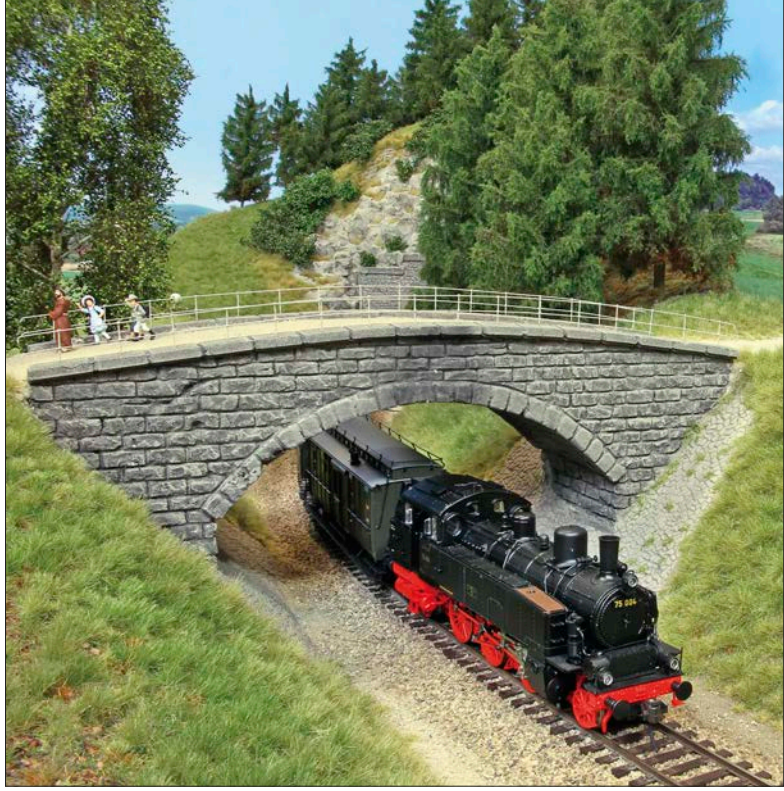
Kinder unter 6 Jahren brauchen gar kein eigenes Ticket. Hunde aber schon, und zwar gemäß den regulären Tarifen. Da kann der Fahrschein für den Vierbeiner leicht doppelt so viel kosten wie für den Zweibeiner (was ja auch logisch ist, weil der Vierbeiner doppelt so viele Beine hat …). Und für die Mitnahme von Fahrrädern gibt es keine Garantie. Als Grund nennt die Deutsche Bahn, dass die Züge von Juni bis August sehr voll werden. Empfohlen wird, sich am Zielort ein DB-Fahrrad zu leihen, welches – da steckt doch ein höherer Plan dahinter! – weitere 9 Euro pro Person erfordert.

Wer also die schönste Zeit des Jahres optimal nutzen möchte, möge sich auf dieses Experiment einlassen. Wir sind gespannt auf die Berichte.

Und wie weit kommt der Modellbahner mit 9 Euro? Nun, das hängt natürlich von der Baugröße ab: Der HaNuller bekommt für 9 Euro gut 1 m Flexgleis, der N-Bahner muss sich mit rund 60 cm begnügen. Der Spur-1-Bahner fährt 27 cm weit, wenn er auf Echtholzschwellen reisen möchte, bei Kunststoffschwellen sind es schon 33 cm. Und in 0 reichen 9 Euro für ungefähr einen halben Meter.

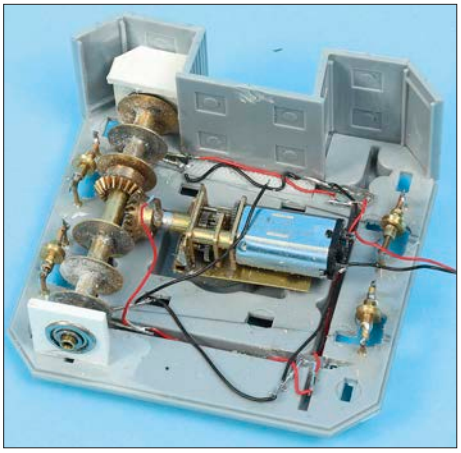
Wobei der Vergleich natürlich hinkt: Die Benutzung einer Strecke ist nicht vergleichbar mit ihrem Bau. Aber dafür besitzt man so ein Flexgleis ja auch viel länger als nur vier Wochen. Das ist quasi eine Anschaffung fürs Leben, während das 9-Euro-Ticket durchaus eine Erfahrung fürs Leben bedeuten kann. Also ich weiß genau, wie ich mich entscheiden werde, meint *Ihr Martin Knaden*

Die bayerische Idylle mit typischem Umfeld wird im kleinen Bahnhof Massbach trefflich eingefangen. Wir stellen den Bahnhof und das ganze Diorama ausführlich vor und fragen jetzt schon mal: Hätten Sie gedacht, dass der Maßstab N ist?
Foto: Wolfgang Besenhart
Zur Bildleiste unten: Dr. Frank Lehmann wollte unbedingt, dass der große Containerkran von Faller voll funktionsfähig ist; Bruno Kaiser beschreibt, wie der Erbauer dabei vorging. Märklin hat das „Deutsche Krokodil" völlig neu konstruiert und mit zahlreichen Digitalfunktionen ausgestattet. Bernd Zöllner bewertet die neue Altbaulok. Eckart Erb zeigt, wie man mit einem Urmodell und einer Silikonform nebst der Gießmasse „Porcelin" höchst realistische Gebäudemodelle erstellen kann.
Fotos: MK (2), Eckart Erb



8 Im letzten Teil der Serie über die Anlage von Sebastian Litters geht die Geschichte mit dem jungen Heizer Jakob Bauer weiter – dabei können wir ihn bei seiner Arbeit auf der Strecke zwischen Lauterthal und Rotwangen begleiten. *Foto: Horst Meier*

22 Der große Containerkran von Faller ermöglicht keinen echten Verladebetrieb – Frank Lehmann sorgte dafür, dass auf seinem Containerterminal jetzt auch ein vorbildgetreues Umladen stattfinden kann. *Foto: Bruno Kaiser*

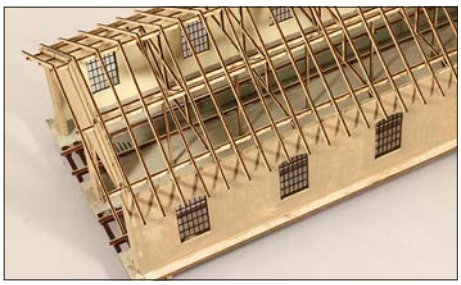


32 Ein möglichst leichter Unterbau sollte die Modellbahnanlage tragen und zur Unterbringung von Steuerung und sonstigen Utensilien dienen. Gerhard Peter zeigt den Bau einer praktischen und universell zu verwendenden Rahmenkonstruktion mit integrierten Schubladen. *Foto: Gerhard Peter*

16 Die ersten Loks der späteren Baureihe 194 wurden 1940 in Dienst gestellt. Bernd Zöllner erläutert, was die Bauserie konstruktiv von den später gebauten Maschinen und den DB-Nachbauloks unterscheidet. Außerdem hat er getestet, ob das aktuelle Modell der 194 050 von Märklin seiner Rolle als starke Güterzuglokomotive gerecht wird. *Foto: Günter Tscharn*

45 Mit welchen Mitteln sich ein handelsüblicher Gebäudebausatz verfeinern und außerdem eindrucksvoll beleuchten lässt, zeigt Maik Möritz. *Foto: Maik Möritz*

58 Für sein TT-Projekt suchte Sebastian Koch einen schlichten Lokschuppen ohne direkten regionalen Bezug – beim tschechischen Hersteller Igra-Model wurde er fündig. *Foto: Sebastian Koch*



64 Mit einem großen Bahnbetriebswerk lässt sich nicht nur die Loksammlung präsentieren. An den Behandlungsstationen seines Bw kann Helmut Lauckner auch Betrieb machen, wenn die Loks von einer Station zur nächsten rangiert werden. *Foto: Gerhard Peter*

MODELLBAHN-ANLAGE

Aus dem Leben des jungen Heizers Jakob Bauer (3. Teil)
Anno 1924 – auf der Lok im Lauterthal 8

Auserlesene bayerische Nebenbahnmotive
Bf Massbach in N 52

Betriebsablauf im Bahnbetriebswerk „P“
Stationen im Bw 64

VORBILD

Die „Friedensausführung“ der Baureihe E 94
Die Ursprungs-194 16

MIBA-TEST

Die Baureihe 194 als H0-Modell von Märklin
Kraftvolles Kroko 18

MODELLBAHN-PRAXIS

Faller-Containerterminal betriebsfähig umgebaut
Voll die Äktschn! 22

Leicht, stabil und praktisch aus Kiefernleisten und 5-mm-MDF-Platten
Funktionaler Leichtbau 32

Zwölf Ausgaben anspruchsvoller Modelleisenbahnbau von A-Z – Teil 7
Vorbildgetreue Häuser und Gebäude auf der Modellbahn 45

Der Bau einer kleinen Einsatzstelle in TT
Schuppen mit Lokbehandlung 58

Individueller Gebäudeselbstbau mit Gießformen
Vom Urmodell zum Modell 70

NEUHEIT

H0-Bausätze für einen Gewerbebetrieb von Busch
Ein Handwerkerhaus mit Schuppen 28

GEWINNSPIEL

Sommer, Sonne, Rätselfreuden – das große MIBA-Sommergewinnspiel (1/3)
Immer nur Bahnhof – aber wo? 38

AUSSTELLUNG

Feine, kleine Messe auf Frauenchiemsee vom 15. bis 17. Juli 2022
Die Welt der kleinen Bahnen 57

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 6
Bücher 77
Termine 78
Neuheiten 80
Kleinanzeigen 87
Vorschau · Impressum 98

MIBA 5/2022: Modellbahn-Event – Teil 5

Berge, Wiesen, Täler

Auf Seite 52, unten, schreibt Maik Möritz: „Der Klassiker: Aluminiumgewebe und Gips“. In der Tat, noch 1959 beim Bau meiner ersten Märklin-Modellbahnanlage stand dem Landschafts-Modellbauer im Prinzip nur der Werkstoff „Gips“ zur Verfügung. Dabei ist das Arbeiten mit Gips eine uralte Handwerkspraxis, angefangen z.B. bei den alten Kirchenstukkateuren.

Das Gipspulver bedarf allerdings (von Herrn Möritz unerwähnt) für jede Art von gestalterischer Anwendung zwingend eines „Abbindeverzögerers“. Und so haben auch die Meister des Barock dem Anmachwasser für den Gips die Brühe von heißem Knochenleim (Tischlerleim, heute Perlleim) zugesetzt. Dieses Rezept lässt nicht nur eine relativ lange Verwendbarkeit des Gipsbreis zu (die sog. Topfzeit), sondern macht den abgebundenen Gips auch fester, elastischer, säge- und schleifbar. Natürlich ist der Aufwand zum Ansetzen dieses Gipsbreis erheblich größer, zumal es eines besonderen metallenen Doppelgefäßes bedarf, da der Leim (Gelatine) keinesfalls kochen darf.

Schon vor Einführen des recht teuren und eigentlich für die Geländeformung zu weichen Alu-Fliegengitters gab es „Eisendraht-Gewebe“. Dieses war verzinkt, sodass die im Gips enthaltenen Schwefelanteile keinen Rosteffekt verursachen konnten. Hatte man jedoch die Verzinkungsschicht bei der Verarbeitung beschädigt, bildeten sich doch wieder dunkle Rostflecken im weißen Gips …

Heute wende ich für den Basisauftrag meines Modellbahngeländes stellenweise immer noch (neben der Feinarbeit mit veredeltem Gips wie z.B. Moltofill) diese klassische Methode an. Den Perlleim liefert ein Bedarf für Möbelrestauratoren. Allerdings lege ich auf das über die Formspanten gezogene Alu-Geflecht zunächst Gipsbinden. Andernfalls würde der aufgetragene Gipsbrei durch die Maschen nach unten durchklecksen.

Ulrich Meyer, per Mail

MIBA 5/2022: Test der 194 von Piko

Messen und angemessen

Der wie immer sehr fundierte, professionelle und verständlich verfasste MIBA-Test von Bernd Zöllner hat bei mir zu einem durchaus positiven Kaufinteresse dieser schönen Piko-194er geführt. Es werden auch kleinste Mängel wie zu kleine Puffer oder die Farbe des Hochspannungskabels angemerkt.

Im Fazit dann bemerkt „bz“ den „angemessenen Preis“ der Lok – da bin ich anderer Meinung. Bei deutlich geringeren Produktionskosten in China (auch wenn Piko dort selber fertigt und besser bezahlt als einige Mitbewerber bzw. Lohnunternehmer) kann angesichts eines Preises von über € 420,– uvP bei einem digitalen Vollmodell nicht von „angemessen“ geschrieben werden. Denn in dieser Kategorie sollten Selbstschneideschrauben eigentlich passé sein.

Daniel Neumann, per Mail

Anm. d. Red.: Sehr geehrter Herr Neumann, ob man den Preis von € 420,– für eine große, hochdetaillierte und digital vollausgestattete Lok als angemessen ansieht, steht selbstverständlich jedem potentiellen Käufer frei. Insofern sind die Bemerkungen im Fazit – nach all den objektiven Beschreibungen – sicherlich auch ein Stück weit subjektiv. Sie sollten aber bedenken, dass eine fernöstliche Produktion heutzutage auch nicht mehr so günstig ist wie noch vor 20 Jahren, zumal insbesondere die Entwicklung der Digitalausstattung komplett hier in Deutschland stattfindet.

Und bei Kunststoffteilen sind Selbstschneideschrauben nach wie vor das Mittel der Wahl. Freilich sollte man beim Wiedereindrehen den bereits geschnittenen Gang mit ein wenig Gefühl „ertasten“ und nicht immer wieder einen neuen schneiden …

MIBA 6/2022: Stellwerk Zweckel von Faller

Blumenpracht im Eigenbau

Es hat mich sehr gefreut, in der Juni-Ausgabe das Stellwerk Zweckel als Modell zu sehen. Das Original hat mich damals schon sehr begeistert. Insbesondere den üppigen Blumenschmuck hat Bruno Kaiser sehr treffend nachgebildet. Wenn man aber das Foto mit dem Bausatzinhalt anschaut, so ist von diesem Blumenschmuck nichts zu sehen. Da frage ich mich: Wäre es bei einem Preis von weit über € 50,– nicht besser, wenn Faller ein paar Blumentröge und bunte Flocken gleich beilegen könnte? Das müsste doch kalkulatorisch noch drin sein.

Florian Lisantus, per Mail

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:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

MIBA ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 08105 388 329
Fax: 08105 388 333
leserservice-verlagshaus@verlegerdienst.de

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

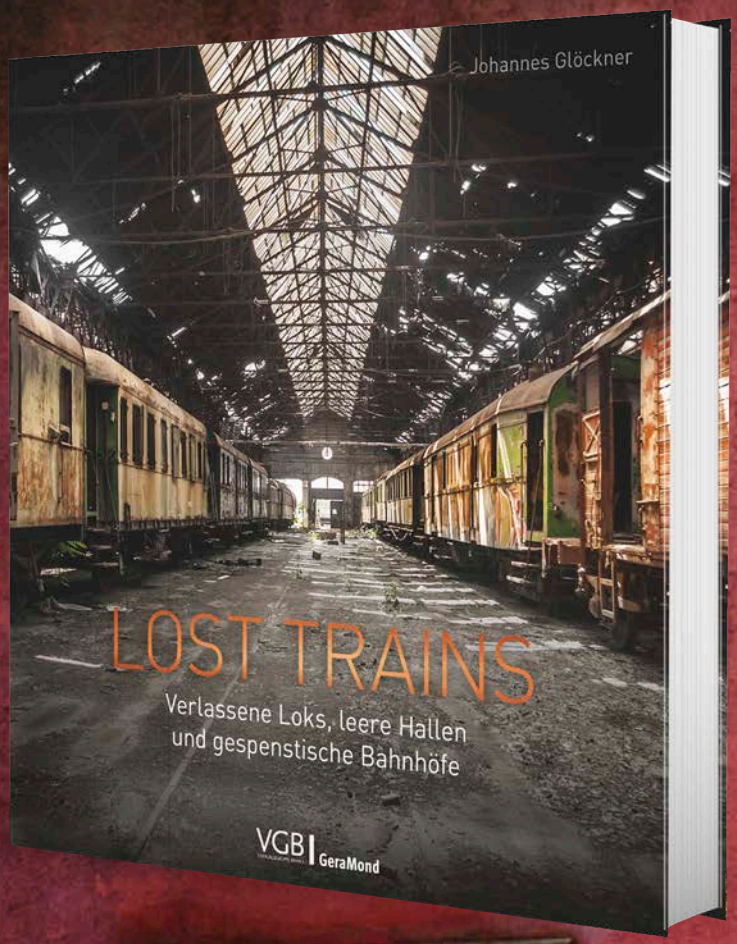
Buch (Privatkunden):
Tel.: 08105 388 329
Fax: 08105 388 259
BMK_Verlagshaus@Verlegerdienst.de

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

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.

ABENTEUER VERGÄNGLICHKEIT



NEU

Dieser außerordentliche Bildband bietet Wehmutsfutter: Die verlassenen Lokomotiven und ruhenden Waggons, die Drehscheiben, Bahnhöfe, Brücken, Werkstätten – alles zeugt von der Genialität der Erfinder und Ingenieure der Bahngeschichte sowie der Bedeutung des Schienenverkehrs. Die Fotografien erzählen aber auch vom Niedergang so mancher Strecke und vom Schicksal so mancher Fahrzeuge.

Bahngeschichte wird hier zum archäologischen Abenteuer

Mit vielen Inspirationen für Modellbahner

192 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 53252
€ (D) 39,99

Best.-Nr. 53048

Best.-Nr. 16329

Best.-Nr. 16190

Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort oder einfach in unserem Onlineshop **www.vgbahn.shop** portofrei* bestellen

FREDERKING & THALER
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] GeraMond

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 5,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

© Johannes Glöckner GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

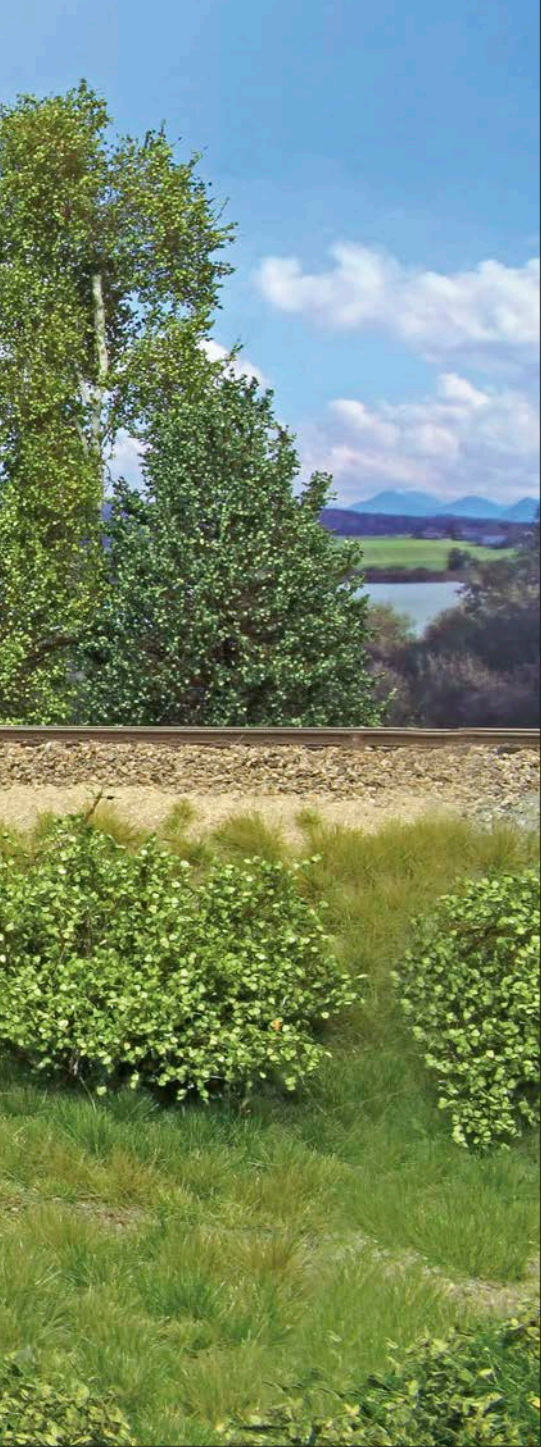
Aus dem Leben des jungen Heizers Jakob Bauer (3. Teil)

Anno 1924 – auf der Lok im Lauterthal

Im letzten Teil der Serie begleiten wir den jungen Heizer Jakob Bauer bei seiner Arbeit auf der Strecke zwischen Lauterthal und Rotwangen. Seit dem Beginn seiner Lehrzeit sind inzwischen mehr als zwei Monate vergangen. An der Seite des erfahrenen Lokführers Hans Wartweil verrichtet Jakob vor allem bei dem zu jener Zeit umfangreichen Güterverkehr seine Arbeit – so auch auf dem Ng 3112 zwischen Lauterthal und Rotwangen.

Es ist ein kalter spätsommerlicher Morgen, in den vergangenen Tagen hatte es im ganzen Lauterthal intensiv geregnet. Das Ende der tagelangen Regenfälle ist zumindest ein kleiner Trost. Als sich Lokführer Wartweil und sein Heizer Jakob Bauer auf ihrer 94 1036 mit dem Ng 3112 dem Bahnhof Buchenbach nähern, durchdringen die ersten Sonnenstrahlen den Frühnebel, der sich über die noch feuchten Felder und Wiesen gelegt hat. Beide ahnen zu diesem Zeitpunkt noch nicht, was sich an diesem 25. September im Jahr 1924 ereignen wird.

Es ist kurz nach 8 Uhr, die beiden sind schon seit gut zwei Stunden mit ihrer Lok unterwegs. Bereits am Vortag hatten sie ihre „junge Dame“ nach Lauterthal (Wald) gebracht. Im dortigen Eisenbah-



Die Lauterthalbahn ist geprägt von Feldern und Wiesen. Nach der Ernte im Frühherbst werden die Felder für das nächste Jahr vorbereitet. 94 1036 passiert mit ihrem Ng 3112 den von Landwirtschaft dominierten Streckenabschnitt.

Zugbegegnung an der südlichen Einfahrt von Buchenbach. Während die Lokmannschaft der 98 einen beladenen Langholzwagen von der Holzverladung in den Bahnhof zieht, verlässt der P 324 den Bahnhof in Richtung Lauterthal (Wald).
Der auf der Lauterthalbahn eingesetzte dreiteilige Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld ist eine Besonderheit, denn er trägt noch seine alte Lackierung aus der Länderbahnzeit – es bestand wohl bislang keine Notwendigkeit, die Farbgebung zu ändern. Im Bild unten passiert der Zug gerade das Sägewerk von Joseph Obermaier.

nerwohnhaus konnten sie die Nacht verbringen, bevor es in aller Früh an das Anheizen der Dampflok ging. Heute sollten sie zunächst mit ihrem Nahgüterzug in Lauterthal (Wald) starten. Die Wagenanzahl war sehr überschaubar. So wurden neben einem leeren Klappdeckelwagen zwei geschlossene Güterwagen eingestellt. Ersterer sollte in Buchenbach wieder ausgestellt werden. Die beiden anderen Wagen sollten bis nach Rotwangen im Zugverband bleiben.

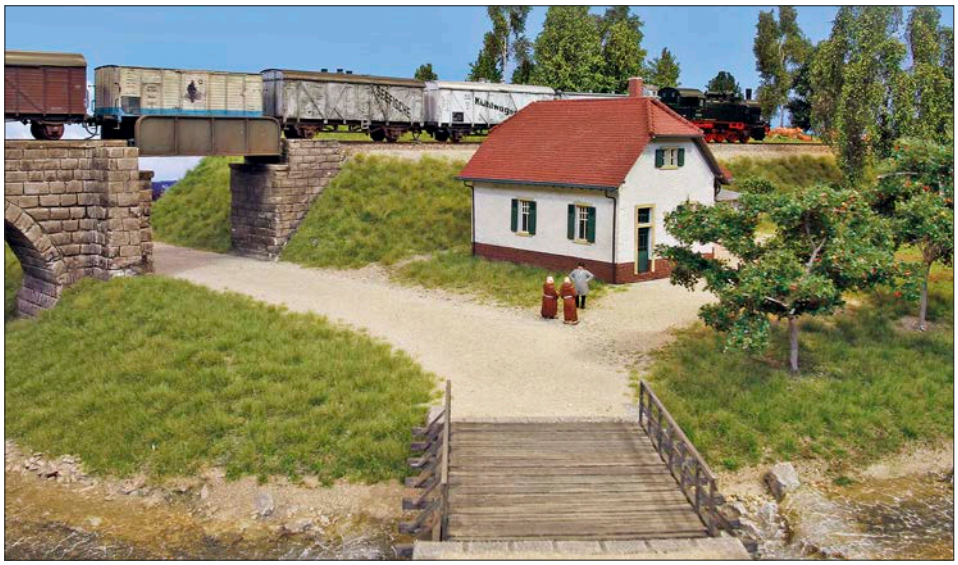
Bereits hier gab es die ersten Probleme mit dem eingestellten Viehwagen, dessen Bremse nicht voll funktionsfähig war. „Wir haben einen sogenannten Schneller am letzten Wagen“, meint Wartweil, als er nach seinem kurzen Kontrollgang auf die Lok zurückkehrt. Jakob schaut ihn mit

94 1036 hat mit einem Zug aus gedeckten Güterwagen aus Richtung Lauterthal (Wald) kommend den Finstertunnel verlassen. Gleich nach dem Tunnel wird auf einer alten Steinbogenbrücke der Schwarze Regen überquert, in den im Vordergrund der Buchenbach mündet.

großen Augen an. Ihm war sichtbar anzusehen, dass er mit diesem Begriff nichts anfangen konnte. „Das ist eine Bremse, die nicht stetig schließt und somit unbrauchbar ist. Wir müssen versuchen, ohne diese Bremse auszukommen“, fügt Wartweil hinzu. So langsam begreift Jakob die Situation. „Wir können nur hoffen, dass wir in Buchenbach einen weiteren Wagen mit Bremse in den Zugverband bekommen“, so Wartweil während er zur Ausfahrt den Regler der BR 94 öffnet.

Die Fahrt von Lauterthal (Wald) nach Buchenbach ist für Jakob keine große Herausforderung. Die Strecke hat zwischen den beiden Stationen ein leichtes Gefälle, was für ihn als Heizer nicht viel Arbeit bedeutet. In Buchenbach wird ihr Ng 3112 direkt auf das Umfahrgleis geleitet. Der alte Kronauer erwartet die Zugmannschaft schon auf dem Gleis, um kurz die weiteren Rangiertätigkeiten zu besprechen. „Ihr müsst noch warten, bis der P 361 durch ist“, ruft er zu Wartweil in den Führerstand hoch. „Danach könnt ihr loslegen.“ Jakob hat inzwischen die Lok verlassen, um den Klappdeckelwagen vom restlichen Zug abzukuppeln. Dieser soll als Erstes an das Freiladegleis am Güterschuppen der BayWa rangiert werden.

Während Jakob am Entkuppeln des Wagens ist, witzelt der alte Kronauer mit Hans Wartweil: „Ich habe ein besonderes Schmankerl für euch. Er steht schon auf dem Gleis zur Holzverladung bereit.“ Jakob ahnt nichts Gutes, als er das Gespräch zwischen dem alten Bahnhofsvorsteher und seinem Lokführer hört. Er



An der südlichen Bahnhofseinfahrt von Buchenbach liegt direkt am Bahndamm die kleine Fischzucht. Der Buchenbach liefert mit seinem Frischwasser die optimalen Voraussetzungen für die Aufzucht von Karpfen, die wohl auch bei der örtlichen Geistlichkeit beliebt sind …