

09  
07

MIBA

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 2007

B 8784 59. 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

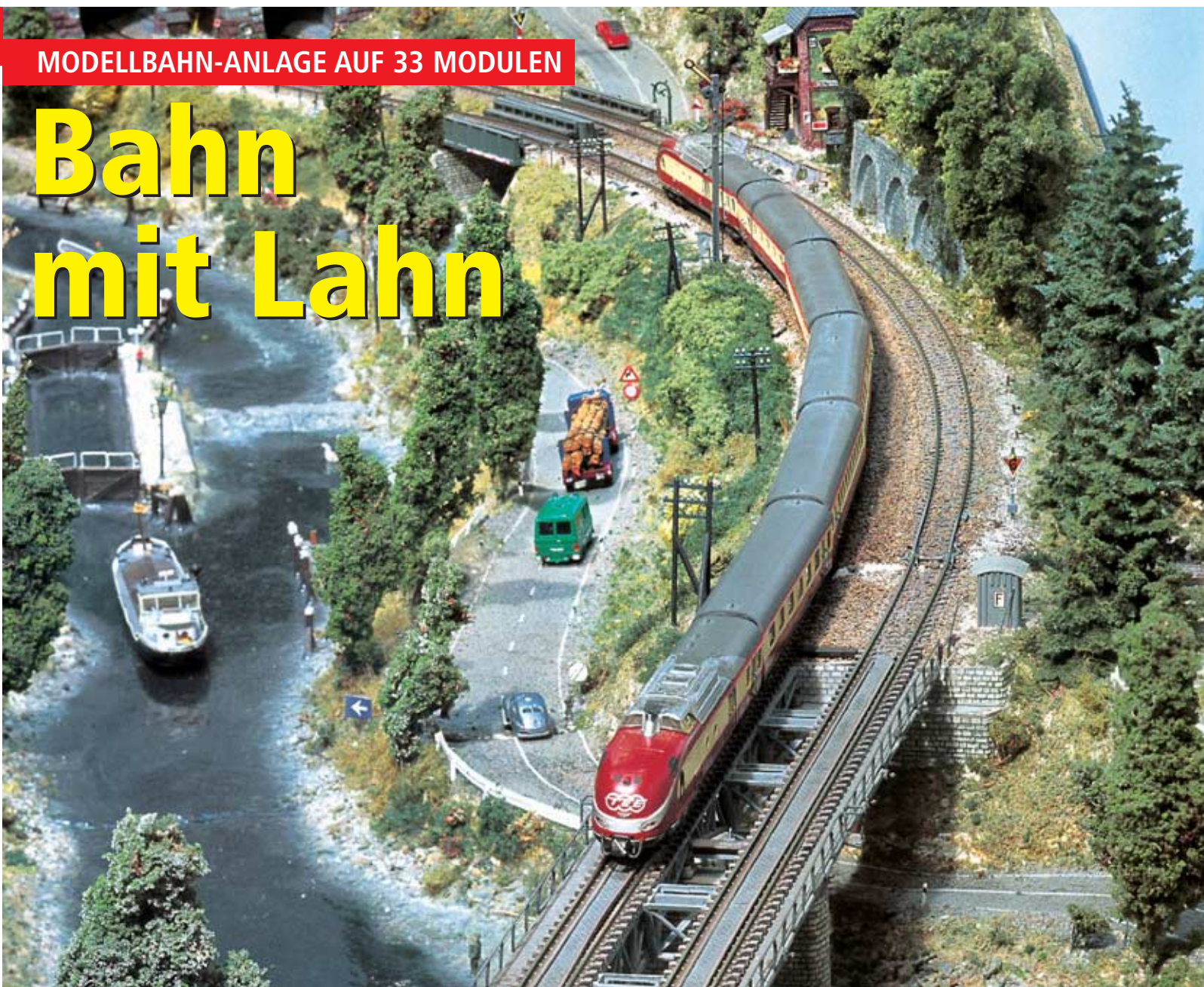
Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

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



MODELLBAHN-ANLAGE AUF 33 MODULEN

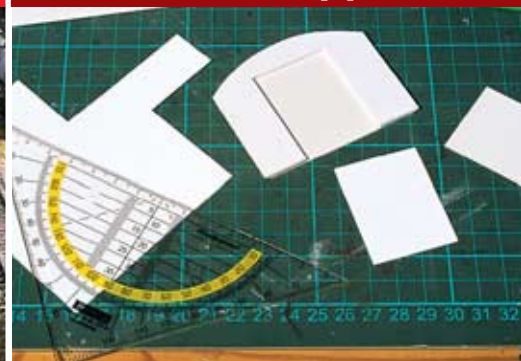
## Bahn mit Lahn



ABLAUFBERG MIT WAGENBREMSE  
Güterwagen auf Talfahrt

INDIVIDUELLE BASTELEI  
Wellblechschuppen

ARNOLD-DIESEL IM MIBA-TEST  
V 80 mit Schalldämpfer



MIBA  
MODELLBAHNANLAGE IN N | BAHN MIT LAHN | MODELLBAU | EIN KLEINER WELBLECHSCHUPPEN | N-NEUHEIT IM MIBA-TEST | ARNOLD-V 80

**A**lea iacta est. Die Würfel sind gefallen. Lassen wir als alte Lateiner mal den wundersamen Wandel von Singular zu Plural bei der Übersetzung außer acht. Auch dass die Dinger in der toten Sprache („geworfen“) noch rollen, während sie in der aktuellen („gefallen“) bereits zum Stillstand gekommen sind, muss uns nicht kümmern: Am 26. Juli stimmte die Gläubigerversammlung dem Verkauf wesentlicher Activa der Fa. Ernst Paul Lehmann (EPL) an den Göppinger Marktführer zu. Damit ist EPL als eigenständiger Hersteller für alle Zeiten Geschichte.

In der Presseerklärung, die noch am selben Tag von Märklin verbreitet wurde, findet sich dieser wichtige Punkt jedoch erst gegen Ende eines längeren Textes. Offensichtlich will man also jedwedes Triumphgeheul vermeiden und die Sache so tief wie möglich hängen, um die Gemüter nicht weiter zu erhitzen.

Denn schon im Vorfeld dieser Entscheidung hatte es erregte Debatten in der Szene gegeben. Die Gartenbahnfans fürchteten nicht nur um die Verfügbarkeit der Produkte, sondern ebenso um die robuste Qualität, für die das bisherige „made in germany“ gestanden hat.

Überraschen konnte diese Entwicklung aber nicht wirklich, denn unter den Gläubigerbanken war nach dem Erwerb von Forderungen auch die Archon Capital Bank, eine Tochterbank

der New Yorker Bank Goldman Sachs. Diese wiederum ist seit 2006 Mit-eigentümer von Märklin (nachdem man auch dort Kreditforderungen erworben hatte); sie war somit gleichzeitig auf der Bieterseite vertreten – eine äußerst komfortable Verhandlungsposition, die ein Verhindern jeder anderen Lösung begünstigte.

Aus Märklins Sicht ergibt die Übernahme durchaus Sinn, denn das saisonal im Winter starke Geschäft mit Modelleisenbahnen wird nun gut ergänzt durch ein typisches Sommer-

## Märklin übernimmt LGB

produkt. Die Fertigung wird dem Vernehmen nach am bisherigen Standort aber nur noch bis zum Jahresende fortgeführt (hauptsächlich mit der Herstellung von Gleisen und der Fertigstellung angearbeiteter Waren). Danach wird der Standort Nürnberg-Altenfurt aufgegeben.

Auch wenn rund 30 qualifizierte LGB-Mitarbeiter inzwischen eine neue Anstellung gefunden haben, bleibt doch für die fränkische Region unter dem Strich die Vernichtung etlicher Arbeitsplätze. Der Satz aus der Märklin-Presseerklärung „Am Standort Nürnberg ... werden durch die Übernahme ca. 20 hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen“ klingt da wie Hohn – meint *Ihr Martin Knaden*



Röhrend und vom Rattern der Metallbrücke begleitet überquert der VT 11.5 die Lahn. Die niederländische Gruppe „Lahntalbah Modelspoor Vereniging“ zeigt auf 33 Modulen dieses schöne Tal mit romantischem Betrieb. Foto: gp

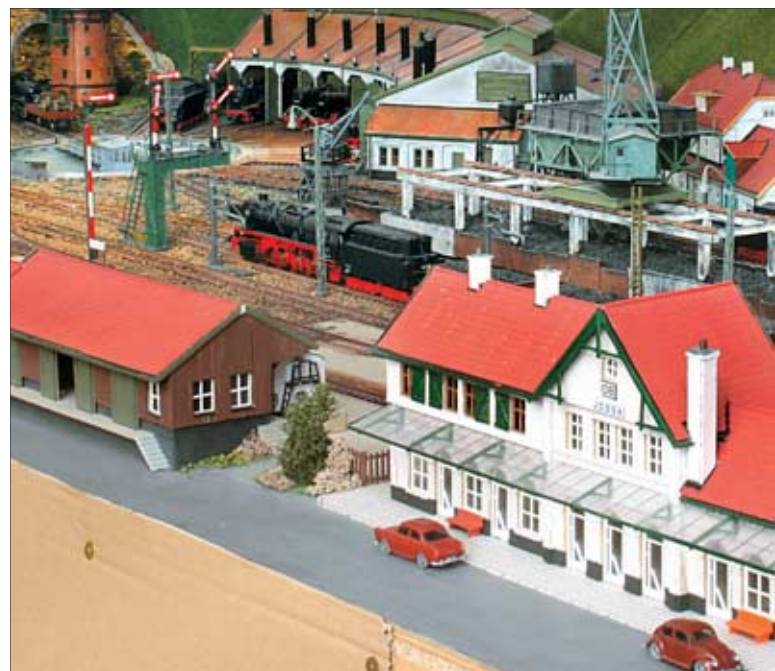
Zur Bilderleiste unten: Dr. Klaus Bauerfeind betreibt auf seiner Anlage Akingen auch einen kleinen Rangierbahnhof. Die dabei eingesetzten Gleisbremsen sind ein wichtiger Bestandteil der Betriebssicherheit. Matthias Fröhlich zeigt, wie er einen kleinen Wellblechschuppen nach authentischem Vorbild baute. Gerhard Peter stellt die neue V 80 von Arnold – also das Erstlingswerk nach der Übernahme durch Hornby – vor.

Abb.: Dr. Klaus Bauerfeind, Matthias Fröhlich, gp



**26** Die Inselbahn von Spiekeroog mit Pfahlstrecken, Ortsbahnhof und allen Betriebsstellen baute Günther Poppe in H0m.  
*Foto: Sebastian Koch*

**36** Den Bau einer Feldbahnbrücke aus Messing schildert Berthold Wittich jr. in diesem Beitrag.  
*Foto: Berthold Wittich jr.*





**MODELLBAHN-ANLAGE**

Niederl. Verein baut nach DB-Vorbild:  
 Die Lahntalbahn in N 8  
 Sommer, Sonne, Sonnenbrand ...:  
 Spiekeroog in H0m 26  
 „Rittigmühle“ oder  
 die Schuhkarton-Provokation:  
 Die Bahn im Karton 56

**VORBILD + MODELL**

Der stille Om 16  
 1000 Jahre Fürth:  
 Eisenbahn-Festival 88

**MODELLBAHN-PRAXIS**

Mit und ohne Draht 18  
 Ein Rbf mit Gefälle 32  
 Containerdampf  
 zur Reichsbahnzeit 45

**DIGITAL-PRAXIS**

Hin und her mit ABC 22

**MODELLBAU**

Brückenschlag 36  
 Kein höheres Blech 40

**VORBILD**

D 689/690 LS München-Kassel! 42

**ANLAGEN-PLANUNG**

Bahnhof Jossa in H0 50  
 Spur 0 im Hinterhof 66  
 Bahnhof mit Badewanne 72

**GEWINNSPIEL**

Rätselflug mit Rätselfluch 60

**SOFTWARE**

Virtueller Testbetrieb 62

**NEUHEIT**

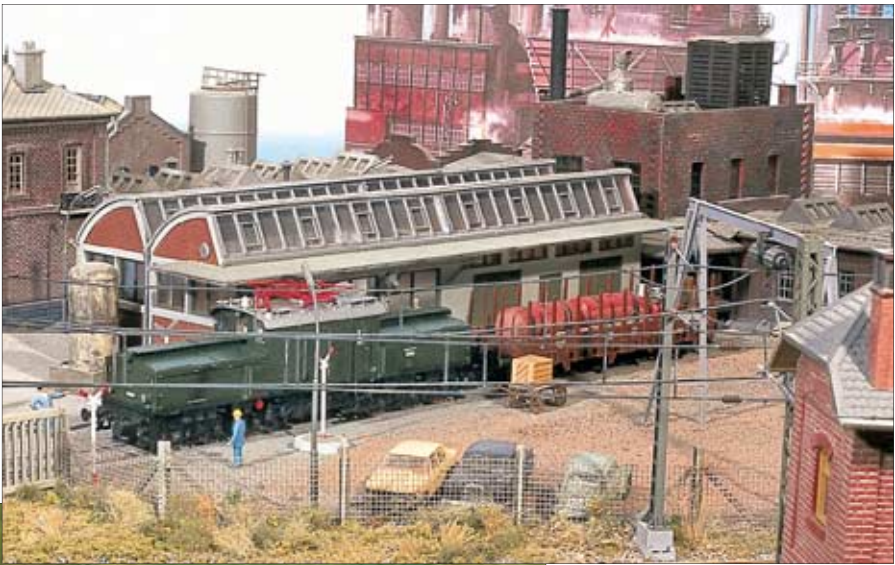
Bier auf die Bahn! 78  
 Auf und nieder ... 82

**MIBA-TEST**

Dampflokersatz 80

**RUBRIKEN**

Zur Sache 3  
 Leserbrief 7  
 Bücher/Video 85  
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 86  
 Neuheiten 90  
 Kleinanzeigen 105  
 Impressum · Vorschau 114



**18** Zur Demonstration des Einsatzspektrums der Akkulok E 80 baute Bruno Kaiser ein Industriediorama mit elektrifizierter Hauptstrecke, aber mit Gleisanschlüssen „oben ohne“. Foto: bk

**50** Nach einem Plan von Stefan Carstens und Michael Meinhold baute Cor Hulsen den Bahnhof Jossa in H0, allerdings mit kleinen Veränderungen. Foto: Dick Lagerweij



## 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. 08141/5 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 sinnvoller Kürzung vor.**

### MIBA 7/2007, Silberlinge für Wendezug

#### Alternative bevorzugt

Der Artikel „Zwei Silberlinge für den Wendezug“ hat mir sehr gefallen. Für die Schaltung der Beleuchtung hätte ich aber eine andere Alternative besser gefunden.

1. Die V 100 so umzubauen, dass sie auch mit stromführenden Kupplungen versehen wird.
2. Diese kann man mit dem vorhandenen Lokdecoder schalten.
3. Die angehängten Personenwagen kann man flexibler miteinander kombinieren, ohne sich Gedanken machen zu müssen, ob ein Personenwagen mit Decoder dabei ist.
4. Bei Anlagen mit mehreren Zügen braucht man sich keine Gedanken zu machen, welchen Decoder man zusätzlich zum Lokdecoder noch benutzen muss.

*Matthias Kreis (E-Mail)*

#### Preisgestaltung

#### Reale Kostensteigerung

Es vergeht keine MIBA-Ausgabe, in der nicht über die Preisgestaltung der Hersteller geklagt wird. Andererseits werden die Politiker nicht müde, uns zu erklären, dass der Euro eben nur ein gefühlter Teuro sei. Nun fiel mir doch kürzlich eine Preisliste eines Versandhandels aus dem letzten DM-Jahr in die Hand und es mir wie Schuppen von den Augen: doch ein Teuro! Kostete damals eine Großdiesellok um die 180 DM, liegen diese nun bei 150 €, bei den Dampfloks liegt die Steigerung einiger Modelle beim Doppelten. Dieses ist auch bei der Roco-Kurzkupplung zu vermelden – aus einer DM wurde ein Euro!

Der zur Rede gestellte Händler wiegelte zunächst ab und verwies dann auf gestiegene Energie- und Lohnkosten. Wenn die Gehälter eine ebensolche Steigerung gehabt hätten, würde sich keiner erregen, wir wissen alle, dass dem nicht so ist! Glaubt man der Regierung, so liegen die minimalen monatlichen Lebenshaltungskosten (Hartz IV) in der Größenordnung eines H0-Dampflokmodells! Hier stimmen keinerlei Relationen mehr und die nächsten Insolvenzen mangels Absatz sind da vorprogrammiert.

Schaut man in die USA und vergleicht die Preise für H0-Großdieselloks, stellt man Erstaunliches fest: Großserienprodukte sind für unter 100 \$ zu bekommen – vergleichbar mit dem letzten DM-Jahr.

Doch der Preiswahnsinn geht weiter. Ich bestelle immer direkt bei Woodland-USA, auch wenn der Zoll noch einen Aufschlag erhebt und die Transportkosten nicht unerheblich sind. Es lassen sich gegenüber deutschen Händlern bis zu 50 % sparen! Hier ist auch das Händlersterben vorprogrammiert.

Die erhebliche Kostensteigerung ist nicht gefühlt, sie ist real. Ich schlage vor, dass dieses mal wissenschaftlich untersucht und veröffentlicht wird, vielleicht führt das auch bei den Herstellern und Händlern zum Umdenken.

*Dr. Heiner Loos, Ahrensfelde*

#### Feedback

#### Hobby aktiviert

Seit Jahren habe ich die MIBA abonniert (nun ja, nicht selbst – im Grunde schenkt mir meine Frau jedes Jahr das Abo zum Geburtstag) und möchte Ihnen heute einmal ein sehr positives Feedback geben: Ich freue mich sehr auf jede Ausgabe! Und es hat vor fast fünf Jahren auch dazu geführt, dass ich mein Hobby Modelleisenbahn, welches seit Jugendtagen brach liegt, wieder aktiviert habe. Leider habe ich immer zu wenig Zeit dafür, aber dann hilft das Studium der MIBA wenigstens etwas. Und beim Betrachten der wundervollen Anlagen frage ich mich schon seit Jahren: Gibt es eigentlich irgendwelche Kurse zum Landschaftsbau?

*Thomas Grosser, Nürnberg*

#### Nachschlagewerk

Jeden Monat fiebere ich der neuen MIBA-Ausgabe entgegen, die dann immer gründlich und mit großer Begeisterung gelesen wird. Alle für mich wichtigen Artikel sammle ich im Ordner und habe so ein absolut unbezahlbares Nachschlagewerk für alles! Recht herzlich danke ich Ihnen für diese herrlichen Ausgaben und das enorme Wissen, das bei Ihnen dahintersteckt! Mit Ihren Kommentaren „zur Sache“ sprechen Sie mir, sehr verehrter Herr Knaden, immer wieder aus dem Herzen!  
*Wolfgang Spenger, Hörgertshausen*



Niederländischer Verein baut nach DB-Vorbild (1. Teil)

# Die Lahntalbahn in N

*Das romantische Lahntal ist die „Bühne“ für den Modellbahnbetrieb, den eine Gruppe niederländischer Modellbahner nach DB-Vorbild in den Sechziger- bis Achtzigerjahren aufzieht. Fred Baerselman schildert hier und im nächsten Heft Entstehung und Bau der großen Vereins-Modulanlage im Maßstab 1:160.*

Seit 2006 ist die Lahntalgruppe ein eigener Verein; „Lahntalbahn Modelspoor Vereniging“ (LMV). 1993 entschlossen sich die N-Bahner im Verein eine Club-Modul-Anlage zu bauen. Die Absicht war, eine Anlage nach DB-Vorbild zu erstellen; die Inspiration haben wir bei Eisenbahnstrecken wie Siegtalbahn, Frankenwaldbahn und nicht zuletzt bei der Lahntalbahn selbst gefunden.

Obwohl wir zu Beginn der Planung mehr eine imaginäre Bahn vor Augen hatten, hat der Name „Lahntalgruppe“ im Verein seine Wirkung getan. Wir haben uns nach dem ersten Baubeginn 1994 allmählich mehr und mehr durch die Wirklichkeit der Lahntalbahn leiten lassen. Dabei war es durchaus nicht unsere Absicht, eine exakte Kopie nachzubauen, sondern vielmehr uns von bestimmten Vorbildern im Bezug auf Landschaft, Streckenverlauf, Gebäude, Brücken, Tunnels usw. inspirieren zu lassen.

## Thema und Planung

Nachdem klar war, dass die vorhandenen Modul-Systeme (wie Ned-track, FREMO usw.) für unsere Zwecke nicht flexibel genug sind, haben wir beschlossen, ein eigenes Modulsystem zu entwickeln. Dabei wurden die Außenmaße der ersten Lahntal-Module von Ned-track übernommen (120 x 40 cm). Zudem wurden Normenblätter erstellt bezüglich der technischen Normen (Schienen, Elektrik), sowie auch für die zu verwendenden (Landschaftbau-) Materialien, Farben, Streumaterial usw. Die Lahntalgruppe von damals (etwa zehn Mitglieder) war sich einig in der Forderung nach einer hochwertigen, detaillierten und harmonischen N-Modul-Modellbahn-Anlage, mit Betonung auf „Modell“!

Wie schon gesagt, Thema war die Lahntalbahn, eine zweigleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn, mit einer Neben- bzw. Stichbahn, mit der Lahn als

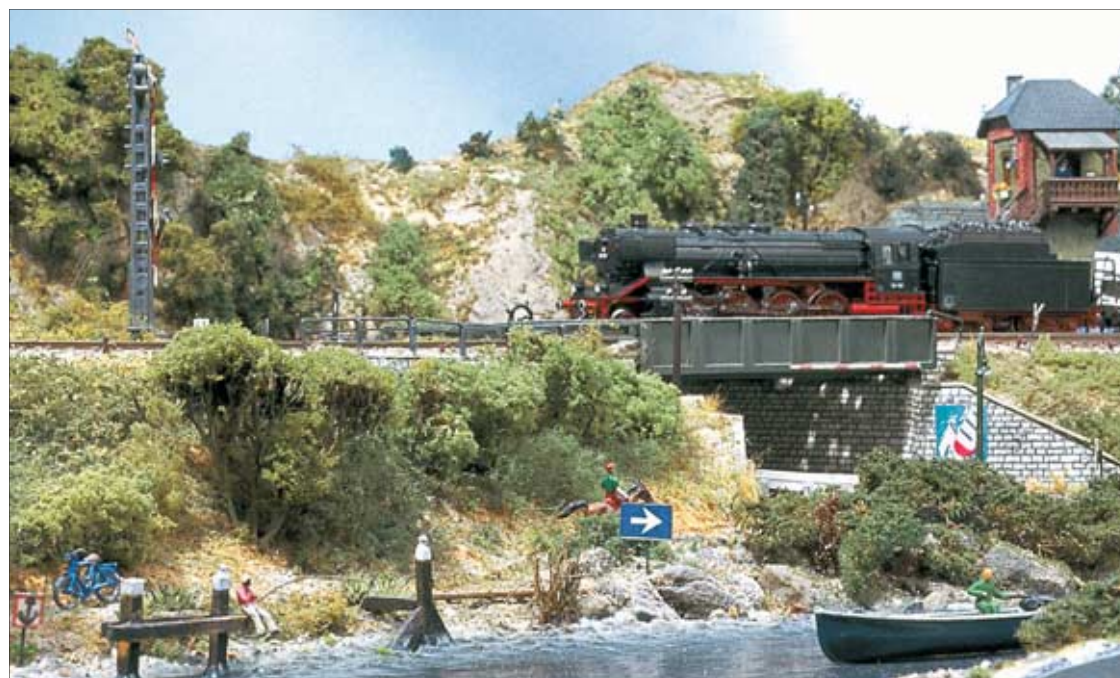
gemeinsamer grün-blauer Verbindung über die Module, als schmaler, aber schiffbarer Fluss. Das alles sollte in der Epoche IIIb bis IVa (etwa 1960 bis 1980) „spielen“.

Zur Orientierung am Vorbild dienten Literatur-Recherchen und Besuche vor Ort. Mittlerweile haben wir seit 1993 viele Reisen an die Lahn gemacht und hunderte von Fotos, Dias und Videos aufgenommen. Das war auch gut so, weil es fast schon unglaublich ist, wie schnell sich alles ändert, insbesondere das Eisenbahngelände, mit Abbau von Gleisen, Gebäuden usw., neuen Straßen, Brücken.

Anlässlich der ersten Schau vor Publikum im Herbst 1994 waren schon sechs fahrfähige Lahntal-Module zu sehen, wovon zwei schon weitgehend detailliert waren.

Heutzutage hat sich die LMV-Lahntalbahn ausgewachsen zur großen Rechteckanlage von 11 x 6 Meter, mit zwei innenliegenden Schattenbahnhöfen. Über 120 Meter Gleis mit über 100 Weichen und DKWs wurden verlegt. Auf 33 Modulen gibt es eine (Hauptbahn-) Fahrstrecke von mehr als 70 m. Bei Hochbetrieb auf der Anlage sind bis zu 20 Züge unterwegs.

Fast alle geplanten Gleisanlagen sind heute fertig und fahrbereit, aber es gibt noch eine Riesenarbeit (... glücklich für viele Jahre!), um alles so weit zu detaillieren, wie wir das vorhaben. Bis jetzt sind ungefähr 12 Meter sehr weitgehend detailliert (Module 8 bis 16); es gibt also noch mindestens 15 Meter „zu tun“!



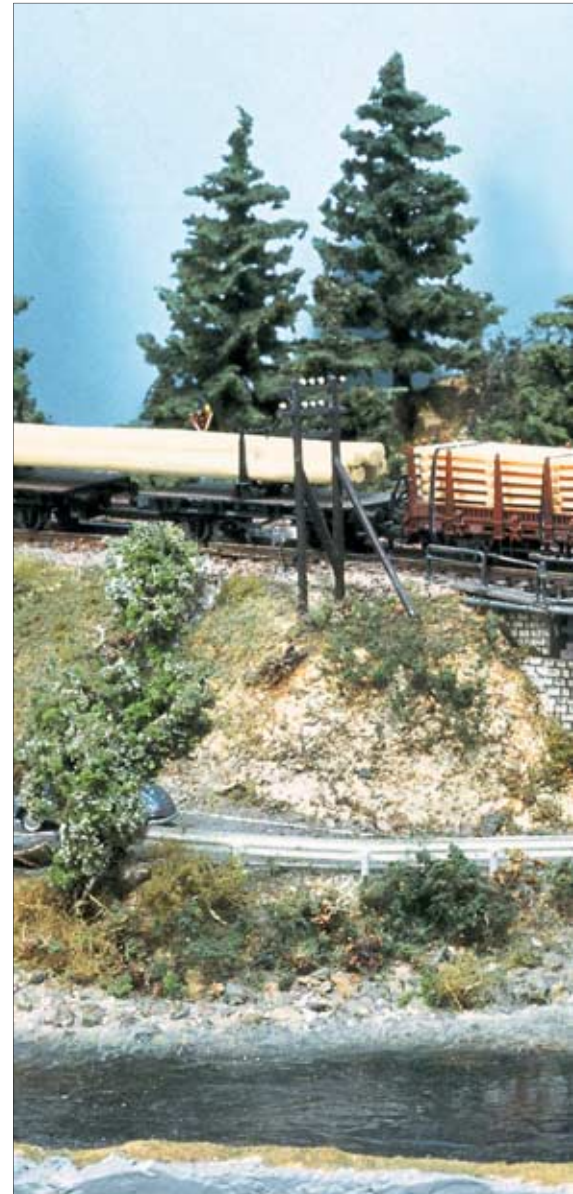
Schon von der Konzeption her ist die Lahntalbahn-Anlage sehr ansprechend! Das Nebeneinander von Bahnstrecke und Flusstal wurde sehr gut gestaltet. Selten zu sehen: eine Schleuse im Fluss (Bild rechts).

Fotos: gp

Unten der Fluss, auf halber Höhe am Hang die Bahnlinie – das alles wirkt sehr natürlich und realistisch.







## Betrieb

Im Modellbetrieb sind fast alle Zugarten und Zugbildungen der Lahntalbahn in Epoche III bis IV vertreten. Im Personenverkehr geht es von Schienenbussen, Elektrotriebwagen, über Dampflok-bespannte Lokal- und Eilzüge, zu (F)D-Schnellzügen wie dem „Westerländer“ und auch mal umgeleitete TEEs sind mit von der Partie. Sonderzüge wie Rheingold (Epoche II, III und IV), Pullman-Orientexpress und lange Pilgerzüge sorgen für weitere Abwechslung im Personenverkehr.

Im Güterzugverkehr gibt es Nah- und Übergabe-Züge, die meisten dampfbespannt, aber auch zunehmend mit Dieseltraktion, oft mit ortsgebundener Fracht wie Kalk, Zement, Tonerde, Mineralwasser usw. Schnelle Sgs, schwere DGs und Gags (z.B. ein Erzzug mit 50 Großgüterwagen Fads und zwei Loks

der BR 44) sind zu dieser Zeit noch normal im Lahntal. Zusammen mit Militärzügen, Versuchs- und Dienstzügen liefert das einen sehr abwechslungsreichen Modellbetrieb.

Im LMV-Club sind wir glückliche Besitzer sehr vieler Fahrzeuge. Wir haben eine unglaubliche Menge von Loks, Triebfahrzeugen und Waggons, sogar zu viel, um alles auf die Anlage stellen zu können, obwohl in beiden Schattenbahnhöfen ungefähr 50 Zuggarnituren (daneben sind 20 Züge unterwegs!) Platz finden können.

## Modellreise entlang der Lahn

Wir laden Sie ein zu einer kleinen Bahnreise mit dem Schienenbus in „unser“ Lahntal. Vieles scheint bekannt, wie z.B. Ortsnamen usw., aber zumindest die Reihenfolge entlang der Strecke ist ganz anders!

Reisebeginn ist von Gleis 1 im neungleisigen Schattenbahnhof mit N 6909, Koblenz-Limburg, ein einteiliger „Roter Brummer“ VT 98 mit altem Postwagen Post-b/8,5. Direkt nach Ausfahrt aus dem Arfurttunnel erreichen wir die Haltestelle Arfurt. Die kleine charakteristische Wellblech- und Fachwerkstation mit Behelfsstellwerk (aus einer Donnerbüchse auf einem Podest), samt Holzüberladestelle ist noch im Bau. Über der Tunnelausfahrt sehen wir den gemütlichen Gasthof „Lahnblick“ mit gut frequentiertem Biergarten. Nach „Fahrt frei“ fahren wir in die Hauptstrecke ein, entlang der Lahn, mit Aussicht auf das Kloster Arnstein zur linken Seite. Das Vorsignal vor dem Marfeld-Tunnel zeigt „frei“ und wir fahren in den Tunnel ein, mit Lahntal-typischen roten Sandsteinportalen und kleinen Türmchen.

Nach Verlassen des Tunnels geht es