

04
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 2009

B 8784 61. 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



4|2009

MIBA

DIGITALTECHNIK PERIPHERIE AN DER CS 2 | MODELBAHNVANLAGE WERDOHL UND DIE RUHR-SIEG-STRECKE | NEUHEITEN IM MIBA-TEST Ootz 50 UND KKt 57 VOM ROCO

ANLAGENPLANUNG NACH VORBILD

Dampf zwischen Ruhr und Sieg



FERIEN IN DEN FÜNFZIGERN
DER-Zug von Minitrix

PERIPHERIE AN MÄRKLINS CS 2
Wer CAN, der kann!

NEU VON ROCO IN H0
Ootz 50 und KKt 57



Kennen Sie noch die vier Geier aus dem Dschungelbuch? Buzzy, Dizzy, Ziggy und Flaps, diese trüben Tassen. Sie wissen vor lauter Langeweile nichts mit sich anzufangen und vertreiben sich die Zeit mit Barbershop-Musik: „That's What Friends Are For“ (zu Deutsch „Deine Freunde“). Bis Mogli in ihr Leben tritt. Das kleine Menschenkind wird vom gefährlichen Tiger Shir Khan verfolgt und übersteht eine der vielen brenzligen Situationen nur mithilfe der vier Geier.

So hilfreich sind Geier nicht immer. Das sprichwörtliche Verhalten dieser Großvögel ist eher darauf gerichtet, aus der Notsituation anderer eigenen Nutzen zu ziehen. Und schon kommen wir nahtlos von Mogli zu Märklin. Was beim Göppinger Traditionshersteller im Anschluss an den Insolvenzantrag so alles bekannt wurde, geht auf keine Kuhhaut: Die sogenannten Berater wussten zwar auch vielstimmig und kunstvoll „Deine Freunde“ zu intonieren, im Ergebnis sind sie jedoch für einen großen Teil der Verluste bei Märklin verantwortlich. In nur drei Jahren soll so das hübsche Sümmchen von 40 Millionen zusammengekommen sein. Kein Wunder, dass Insolvenzverwalter Michael Pluta die Notbremse zog und sämtliche Beraterverträge kündigte.

Doch es könnte sein, dass er dabei ein wenig über das Ziel hinausgeschossen ist. Denn nicht jede von außen eingekaufte Leistung war gleichermaßen knowhow-frei. Als Beispiel mag hier die zu Recht erfolgreiche

Central Station 2 dienen: Deren Projektleiter steht als freier Mitarbeiter jetzt ebenso außen vor wie mancher externe Konstrukteur, der nur noch hoffen kann, dass derzeit auf Eis liegende Fahrzeugprojekte eines Tages wieder aus der Versenkung geholt werden – incl. der Rechnung für die bisher erbrachten Vorleistungen.

Dennoch – auf dem nicht-technischen Gebiet wurde einiges an Geld verbrannt. Wobei Nutzen und Kosten in derart krassem Missverhältnis stehen, dass nach einer Strafanzeige sogar die Staatsanwaltschaft ermittelt. Seit Aschermittwoch ist also noch

Masse mit Mehrwert

lange nicht alles vorbei, das juristische Tauziehen fängt jetzt erst an.

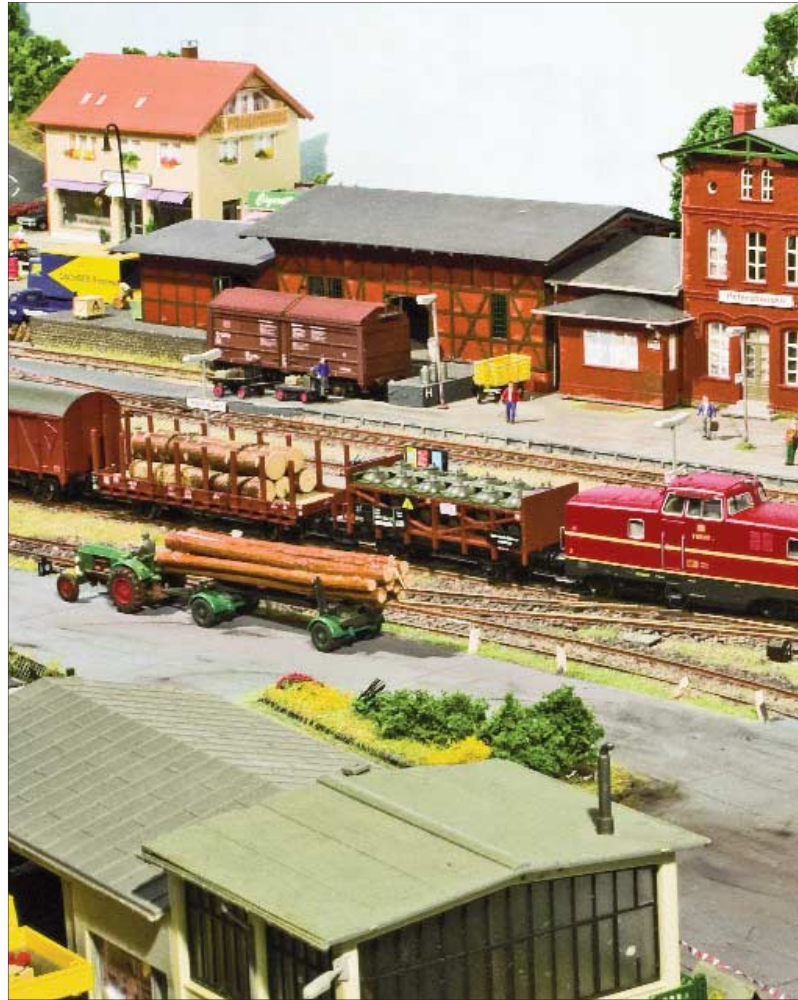
Nur eine Woche später platzte noch eine Bombe, diesmal nicht in Göppingen, sondern in Nürnberg: Einer Pressemitteilung zufolge wird die Niederlassung Nürnberg, in der Trix und LGB verwaltet werden, geschlossen. Nur Stunden später wurde zurückgerudert: Noch sei nichts entschieden, es gäbe lediglich Vorüberlegungen. Mag sein. Was bleibt, ist in jedem Fall die Besorgnis, dass nach dem Geld nun auch das Wissen der (festen oder freien) Mitarbeiter verlorengehen könnte. Das wäre dann kein Verkaufsargument für die Insolvenzmasse –

Ihr Martin Knaden



Ausfahrt frei für 03 1073! Der Renner aus dem Bw Hagen-Eckesey hat auf der Ruhr-Sieg-Strecke im Bahnhof Werdohl haltgemacht. Begleiten Sie Otto Humbach bei seinem neuen Bauprojekt. *Foto: Otto Humbach*
Zur Bildleiste unten:

Ferienreisen in den Fünfzigern erfolgten selbstverständlich mit der Bahn. Minitrix bietet dazu einen authentischen Zug. Thorsten Mumms erläutert, welche Peripherie-Geräte gut an den CAN-Bus der CS2 passen. Stefan Carstens stellt die neuen OOTz 50-Wagen von Roco in Vorbild und Modell vor. *Fotos: MK (2), Thorsten Mumms*



34 Berliner Spur-0-Bahner um Michael Ziegeler reaktivierten eine Spur-0-Modulanlage, die jahrelang „eingemottet“ war. Bei einer Ausstellung im Juni 2007 in Berlin-Schöneeweide wurde die Anlage wieder in Betrieb genommen. Foto: gp



60 „Zu Besuch in Petershausen“ ist dieser Anlagenbericht betitelt, der eine Station an eingleisiger Strecke irgendwo in Norddeutschland zum Gegenstand hat. Alexander Kieliszewski ist der Planer, Peter Zahnow der Erbauer.

Foto: Rainer Ippen

72 Die Neubaulok 83.10 der DR galt nicht gerade als gelungene Konstruktion. Das gilt aber nicht für das H0-Modell von der Modellbahnmanufaktur Crottendorf. Günter Kühn hat sich das Modell angesehen. Foto: Jens Klose



44 Bei diesem Anlagenbericht geht es vor allem um Tipps und Tricks, aber auch um Details. Manfred Neurauder aus Österreich baut zwar nach US-Vorbild, seine Erfahrungen lassen sich indes ohne weiteres auf europäische und deutsche Verhältnisse übertragen. Foto: HM

MODELLBAHN-ANLAGE

H0-Anlage in U-Form (3): Das Industriegebiet von „Halbnoll“ 10 Dampfer in Mittelgebirgslandschaft: Werdohl und die Ruhr-Sieg-Strecke	20
Reaktivierung einer Modulanlage: Schaubetrieb in Null	34
N-Anlage mit vielen Details: Waukesha junction	46
Station an einer eingleisigen Hauptstrecke in H0: Zu Besuch in Petershausen	60

VORBILD + MODELL

Große Klappen (Roco 00tz 50)	16
Loks ohne Gleise	52
DER-Ferienexpress der Epoche IIIa	74

GEBÄUDEBAU

Nichts anbrennen lassen!	26
--------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Team 240 – 60 Jahre ... Das grüne Gelände	30
--	----

NEUHEIT

Feuerwehrfahrzeuge funkferngesteuert	40
Die zweite Chance	72

DIGITAL-TECHNIK

Wer CAN, der kann!	56
Synchron per CVs	66

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	76
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	78
Neuheiten	80
Kleinanzeigen	95
Impressum · Vorschau	106

MIBA 3/2009, Brawa-S 9

S 9 auch auf engen Radien

Gleich nach Erscheinen der S 9 von Brawa habe ich mir ein Modell zugelegt. Die Eleganz dieser schönen Lok kommt auch im Modell – wie Sie richtig schreiben – sehr gut rüber. Gewundert habe ich mich allerdings über die Aussage, dass das Modell nur ab Radius 415 mm einsetzbar sei. Im verdeckten Anlagenbereich hat meine Anlage nämlich den engen 360-mm-Radius (eine Jungendsünde, ich weiß ...), den die S 9 bislang stets anstandslos durchfahren hat, auch mit Zug.

Ergänzen möchte ich noch Ihren Vorbildartikel zur S 9: Diese Lok hatte nämlich eine sog. Marcotty-Rauchverzehrungsanlage. Erkennbar ist dies an dem kleinen Stutzen zwischen Speiseventilen und Schornstein sowie am roten Markierungsring des Schlotes. Auch dies ist am Brawa-Modell minuziös nachgebildet.

Bernd Kuppler, per Mail

Artikelserie Team 240

Falscher Zungenschlag?

Als MIBA-Abonnent lese ich mit großem Interesse die amüsante Fortsetzungs-Baugeschichte des Teams 240, ja, ich baue eine ähnliche Anlage sogar

simultan mit, auch wenn mein Baufortschritt als Solist wesentlich langsamer ist. Manchmal wundere ich mich allerdings über die etwas kratzbürstige, ja ruppige Art, in der Bruno, Erich, Hajo und Josef miteinander umzugehen scheinen, denn der Rheinländer reagiert für gewöhnlich viel gelassener.

Fast die Haare zu Berge stehen jedem echten Kölner jedoch bei manchen falschen oder falsch wiedergegebenen Mundart-Zitaten. Zwei fast identische Beispiele aus MIBA 12/2008 und 2/2009: "Wat isse ne dattan fürn Driss?" O, weia, oder op Kölsch: Au wieh! Das hört sich mehr nach Kölsch-Italienisch an. Richtig müsste es heißen: "Wat eß dat dann för 'nen Driss?" Also bitte, wenn schon Mundart-Zitate, dann wenigstens richtig!

Wünschen würde ich mir auch mehr Detailangaben hinsichtlich verwendeter Materialien, das wäre als Orientierung sehr hilfreich. Dem Team 240 – und auch mir – wünsche ich viel Erfolg und vor allem Spaß beim Weiterbau.

Dieter M. Brahs (E-Mail)

Trauer um Michael Meinhold

Kompetenter Mitstreiter

Heute habe ich das 3er-Heft der MIBA erhalten und Martin Knadens sehr gefühlvollen Nachruf auf Michael Meinhold gelesen. Obwohl ich „mm“ persönlich kennenlernen durfte und wir etli-

che Gespräche hatten, waren die Ausführungen für mich doch sehr aufschlussreich.

Im Vorfeld zur diesjährigen Nürnberger Messe hatte ich mich schon auf eine weitere Begegnung mit mm gefreut, als mich die schreckliche Nachricht erreichte. Mit ihm ist wirklich der von MK beschriebene Kenner der Materie für Vorbild und Modell von uns gegangen.

Ich vermute, dass mindestens zwei der diesjährigen Fleischmann-Neuheiten aufgrund seiner Empfehlung – nach jahrelangem Nachhaken – das Licht der Modellbahnwelt erblicken. Ich meine auch, nicht nur speziell die Anhänger der Epoche III haben in ihm einen äußerst kompetenten Mitstreiter und Unterstützer verloren. Auch wenn ich ihn bei der Messeberichterstattung jetzt schon vermissen, finde ich es anerkennenswert, dass die MIBA seine Rubrik „Menschen“ weiterführt.

Für mich ein Trost bei aller Trauer ist zum einen, dass er vorausschauend noch Artikel vorproduziert hat, und zum Anderen sein Archiv erhalten bleibt. Das zeugt von wahrer Größe. Ich reihe mich unter die Vielen ein, die ihn schmerzlich vermissen.

Rainer Kufuss (E-Mail)

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



Leo Nawrocki †

Vielen von uns Modellbahnern ist Leo Nawrocki ein Begriff. Anfang Januar verstarb der 74-jährige Modellbahnpionier. Seine ab Ende der 60er-Jahre erbaute 16-qm-H0-Anlage setzte damals Maßstäbe. Die MIBA stellte diese Anlage in ihren einzelnen Bauphasen ausführlich

vor. In dieser Zeit, in der vorwiegend mit Märklin-M-Gleisen auf einer Spanplatte gefahren wurde, setzte er konsequent maßstäblich um, was das damalige Sortiment erlaubte. Korrekter Parallelabstand, Kurvenüberhöhung, großzügige Radien, Brücken, Tunnelportale, Bekohlungsanlagen wurden nach Vorbildfotografien gebaut, dazu eine stimmige Landschaft.

Aber nicht nur im Anlagenbau war der Entwicklungsingenieur ein Meister seines Fachs. Da es damals keine Drehscheibe gab, die seinen Ansprüchen entsprach, entwickelte und baute er für sein Bw selber eine Drehscheibe samt Steuerung. Als Roco seine E 71 plante, nahmen die Salzburger das „Nawrocki-Modell“ genau unter die Lupe. Für den Möhringer Bahnhof mit seiner Filderbahn schuf er in den letzten zwei Jahren in Zusammenarbeit mit Thomas

Mörbe diverse Filderbahnfahrzeuge in Messingbauweise.

Seine Modellbahnschätze gab Leo Nawrocki noch zu Lebzeiten in gute Hände. So übernahm Dr. Tumbass seine große Landschaftsanlage, die dank ihrer durchdachten modularen Bauweise (lange bevor irgendwo in der Fachpresse das Wort Modul zu lesen war) mit seiner Hilfe an einem Tag aufgebaut war. Der Charakter der Epoche-III-Anlage soll erhalten bleiben. Veränderungen werden sich hauptsächlich unterhalb der Landschaft und auf den Trassenbrettern abspielen.

Sein Fachwissen, sein handwerkliches Geschick und die Bereitschaft, dieses weiterzugeben, werden wir vermissen.

Dr. Volker Tumbass, Thomas Mörbe und die MIBA-Redaktion



H0-Anlage in U-Form (3. Teil)

Das Industriegebiet von „Halbnull“

Optisch verdeckt das Industriegebiet die große Gleiswendel, die zum Schattenbahnhof führt. Und auch die Gebäude sind sehr beeindruckend. Betrieblich sind auf diesem Areal eine Reihe von Rangiermöglichkeiten gegeben, wie sie sich der Modellbahner nur wünschen kann! Bruno Kaiser berichtet.

Im dritten und letzten Teil unseres Anlagenberichts über die H0-Anlage mit dem beziehungsreichen Titel „Halbnull“ wenden wir uns nun dem Industriegebiet auf dem rechten Anlagenschenkel (Gleisplan in Heft 2/2009) zu.

Brauerei und Glasfabrik

Der neben den Bahnanlagen sicher beachtlichste Teil der Anlage ist auf dem rechten Schenkel angeordnet. Hier haben sich als größter Bahnkunde die Hahn-Bier-Brauerei sowie als zweiter Industriebetrieb eine Glasfabrik angesiedelt.



An der rechten Anlagenecke treffen sich zwei Personenzüge, der eine kommt gerade aus dem Schattenbahnhof, der andere ist dorthin unterwegs. Links die Laderampe der Brauerei für die Beladung der Lastkraftwagen.



Fast das gesamte Industrieviertel ist auf dieser Aufnahme zu sehen: links die Brauerei, rechts die Glasfabrik und vorn der Schrotthandel. Fotos: Bruno Kaiser

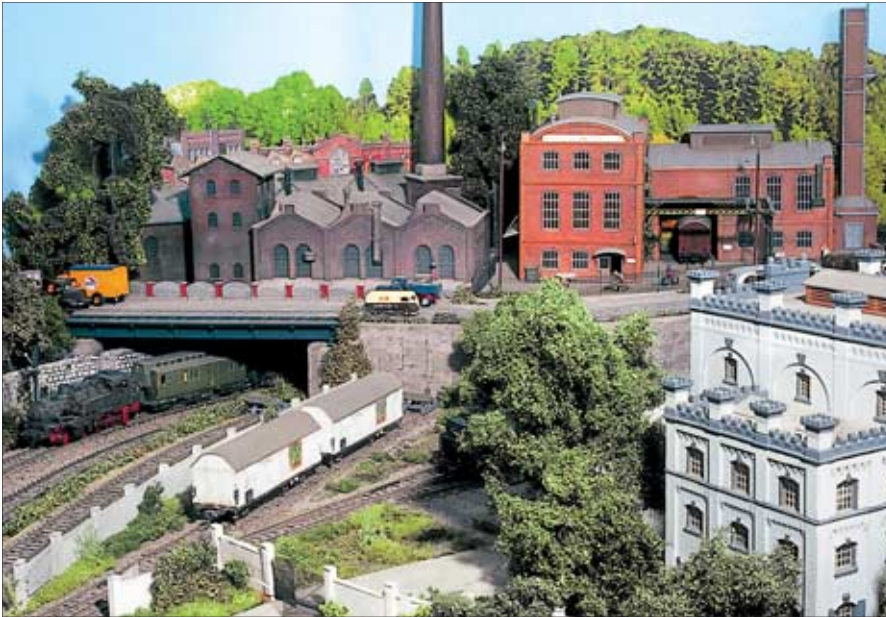
Schon beim Betreten des Anlagenraums fällt das großzügig gestaltete Gebäude der Privatbrauerei „Hahn-Bier“ mit seinem langen Schornstein ins Auge. Volker von zum Hof hat hier aus herkömmlichen Bausatzteilen, nämlich der Kibri-Brauerei, die nach Vorlagen der Feldschlösschenbrauerei in Rheinfelden/Schweiz gestaltet sind, ein völlig anders wirkendes Ensemble geschaffen. Verursacht wird der Eindruck durch eine abgewandelte Kombination der einzelnen Gebäudesegmente sowie deren Ergänzung durch Eigenkreationen, aber nicht zuletzt durch den in matten gebrochenem Weiß gehaltenen

Fassadenanstrich. Das Kibri-Modell orientiert sich farblich am Schweizer Original.

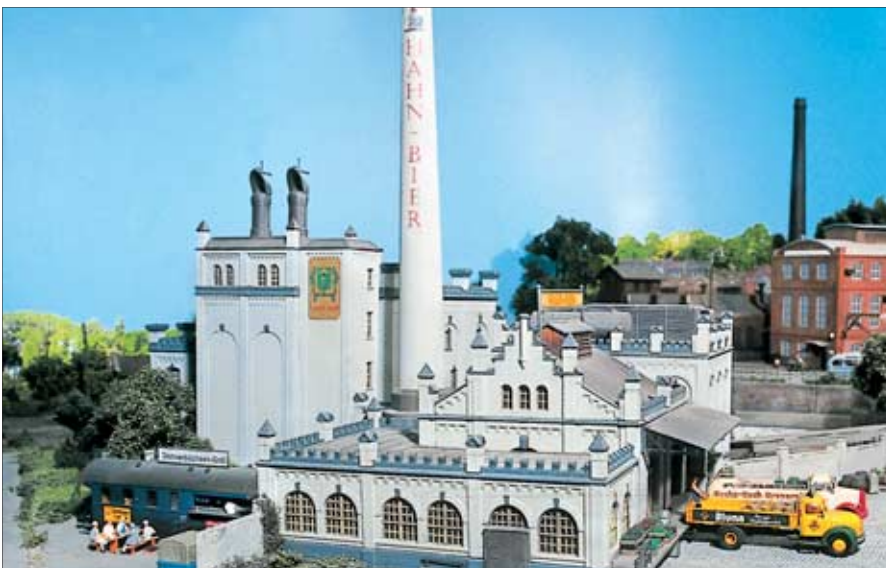
Die aus einem im 19. Jahrhundert erbauten Chemieunternehmen hervorgegangene Brauerei war im sogenannten Burgenstil erbaut und in ziegelroten und gelben Tönen gehalten. Durch die nicht wirklich maßstäbliche Umsetzung des Originalgebäudekomplexes – insgesamt sind alle Bauteile voluminmäßig deutlich geschrumpft – wirkt die Zweifarbigkeit intensiver Tönung des Kibri-Bausatzes dominant. Dem ist nicht so bei der Hahn-Bier-Brauerei, wie die Abbildungen deutlich beweisen.

Die durch Hinzufügen weiterer Gebäudeteile individualisierte Brauerei und die Anordnung der Baukörper in unterschiedlichen Ebenen mit zwei Höfen machen das Ensemble hochinteressant. Neben der eigentlichen Braustätte mit Sudhaus und Mälzerei sind Lagerstätten, Fass- und Flaschenabfüllung sowie Hochtanks und Silos vorhanden. Besonders ist auf den überdachten Lagerschuppen hinzuweisen, der in Holzbauweise aus Resten des Faller-Lokschuppens „Nidda“ entstand.

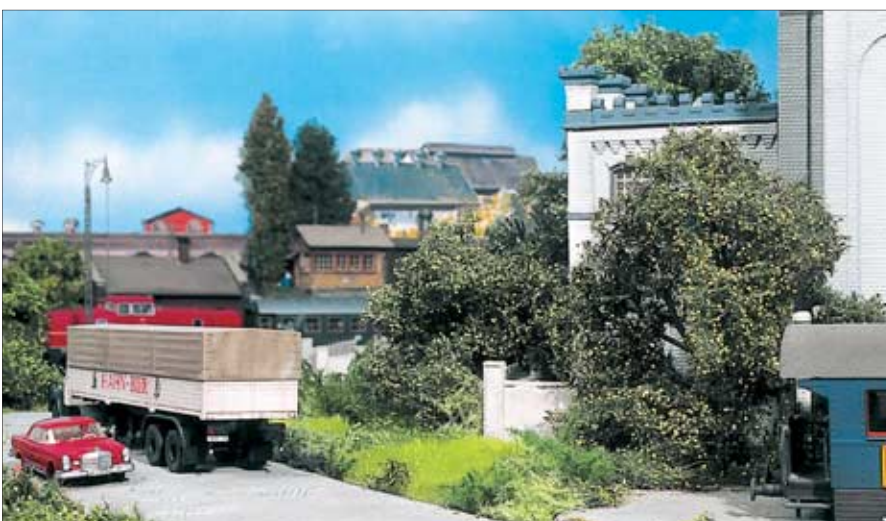
Ein großer, wieder mit Spörle-Gipsabdrücken gepflasterter Hof mit Ladegleisen ermöglicht rationelles Wirt-



Beide Fabriken sind für Modellbahnverhältnisse große Komplexe. Die Anschlussgleise in Bildmitte gehören zur Brauerei.



Überblick über die Hahn-Bier-Brauerei
Der Lastzug kommt gerade aus der Brauerei und ist „on the road again ...“



schaften auch in der sommerlichen Bierkonsum-Hochkonjunktur. Gerade der Gegensatz aus gestaffelten Haussegmenten, zudem noch in unterschiedlicher Höhenlage angeordnet, und der ausladenden Hoffläche macht das Ensemble so glaubwürdig.

Dabei ist die Anordnung keineswegs willkürlich oder durch Zufall in der Form gewählt. Sie nutzt die vorhandene „Topografie“, hervorgerufen durch den vorgegebenen Unterbau, und überbaut die für den Zugverkehr zum Schattenbahnhof notwendige Gleiswendel, wobei deren Höhenunterschiede geschickt genutzt und in die Landschaft integriert werden. Mauern und Abstützungen entstanden natürlich wieder in Gipsbauweise aus Spörle-Formen.

Für den Bahnbetrieb stellt die Brauerei interessante Zustell- und Abholaufgaben für Bierwaggons dar. Dies ist verbunden mit notwendigen Rangierarbeiten im Nebengleis des kleinen Stadtbahnhofs.

Als zweiter Bahnkunde ist die oberhalb der Brauerei angeordnete Glasfabrik zu nennen, denn auch sie besitzt einen Gleisanschluss. Allerdings ist der nur andeutungsweise zu erkennen, wenn man sich die Bilder der Fabrik genau anschaut. Das Zustellgleis befindet sich im vorderen Teil des Fabrikgeländes, wobei die Schienen durch das nur im Anschnitt gezeigte Querhaus zur Kranbahn verlaufen. Das kurze Gleisstück endet, getarnt durch die Gebäudedurchfahrt, an der Kellerwand und hat damit natürlich nur eine imaginäre Verbindung zu den vorhandenen Bahnanlagen. Auch dieses an Piko- und Kibri-Bausätzen arrangierte Industrieensemble überzeugt durch seine interessante Gestaltung und realistische Farbgebung.

Schrottplatz

Zwischen Brauerei und Glasfabrik hat sich ein Schrotthändler niedergelassen. Die Tatsache, dass er immer noch mit einem alten Buckeltaunus unterwegs ist und für seine Geschäfte auf ein Tempo-Dreirad zurückgreifen muss, scheint auf keine allzu guten Geschäfte schließen zu lassen.

Andererseits ist der Mann auf größte Ordnung am Platz bedacht. Für jede Schrottart steht eine separate Box zur Verfügung. Beim Verladen schwerer Metalle kann er auf einen Fuchsbagger zurückgreifen. Warum er aber mit großer Werbetafel für Überkinger Spru-