

06
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 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 86,-

www.miba.de

06



4 194038 206506

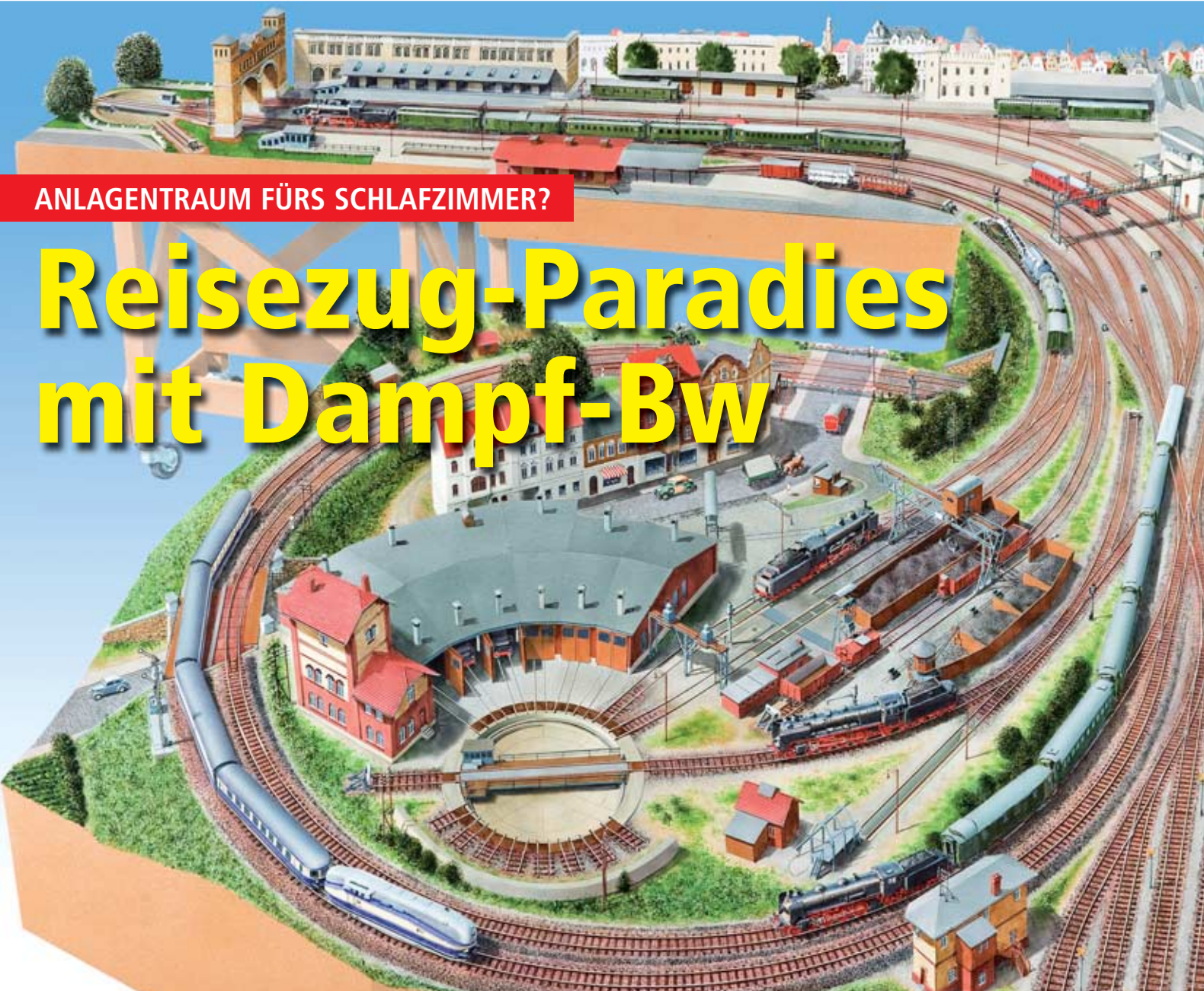
6/2009

MIBA

LANDSCHAFTSBAU BÄUME AUS GOLDGRÜTE | ANLAGENVORSCHLAG KOMPAKTER Bf. DER EPOCHE II | MIBA-TEST ROCO-24 UND TRIX-648.2

ANLAGENTRAUM FÜRS SCHLAFZIMMER?

Reisezug-Paradies mit Dampf-Bw



LINT-MODELL IN H0 VON TRIX
Modernes Modell

H0-ZUBEHÖR VON AUHAGEN
Her mit der Kohle!

HIER STEPPT DAS PFERD VON ROCO
Kleiner Einheizdampfer



Wenn Sie diese Juni-Ausgabe der MIBA als Abonnent erhalten haben – was wir Ihnen natürlich ohnehin empfehlen – haben Sie als zusätzlichen Vorteil auf dem Adressbeileger auch einen Gutschein vorgefunden. Unter Vorlage dieses Papiers können Sie verbilligt die Modellbahnwelt Oberhausen (MWO) am dortigen Centro besuchen. Dieser Gutschein kommt „just in time“, möchte man meinen, denn erst kürzlich wurde bekannt, dass die MWO Insolvenz anmelden musste. Schon hörten wir die ersten Stimmen rufen: „Was, Oberhausen hat dicht? Und da wollte ich doch auch noch hin!“

Nur vom Wollen potentieller Kunden kann aber keine Firma und kein Veranstalter existieren! Man muss als Modellbahnfreund sein

Interesse schon als zahlender Gast an der Kasse bekunden, will man auch einen wirtschaftlichen Erfolg der MWO sehen. Dafür ist es noch nicht zu spät, die Chancen sind mit dem Insolvenzantrag durchaus gestiegen.

Um es ganz klar zu sagen: Die MWO ist in Insolvenz, hat aber weiterhin geöffnet! Denn beim 1999 eingeführten Insolvenzverfahren stehen nicht mehr wie im alten Konkursrecht die Verwertung des Restvermögens, sondern die Fortführung des Unternehmens und die Befreiung von der Restschuld im Vordergrund.

Sicher – aus der Anfangszeit der Oberhausener Anlage hatte man von allerlei Widrigkeiten gehört. Aber Hand aufs Herz: Welche Anlage läuft schon von Anfang an störungsfrei? Selbstgemachte Fehler werden von den Betreibern auch gar nicht geleugnet. Sei es in technischer Hinsicht, sei es organisatorisch oder auch kaufmännisch. Aber dennoch müssen sich auch andere fragen lassen, ob sie immer die bestmögliche Unterstützung für dieses reizvolle Touristik-Projekt gegeben haben.

Die Modellbahn läuft also, wie sich jedermann jederzeit selbst überzeugen

MWO: Jetzt erst recht!

gen kann: Unter www.mwo-live.de lässt sich ein Livestream abrufen, zwei verschiedene Kameras übertragen Ausschnitte des Geschehens direkt auf Ihren Rechner.

Aber: Einen mit eigenen Augen gesammelten Eindruck ersetzen sie freilich nicht. Daher kann unsere Empfehlung nur lauten: Nutzen Sie unseren Gutschein und besuchen die Modellbahnwelt Oberhausen! Nicht irgendwann, sondern jetzt. Oder um es mit dem aktuellen Motto der MWO-Belegschaft zu sagen: Jetzt erst recht – meint *Ihr Martin Knaden*



Buchstäblich auf der Basis eines äußerst kompakt angelegten Schattenbahnhofs konzipierte Ivo Cordes einen fiktiven Bahnhof, der trotz geringer Abmessungen alle betrieblichen Möglichkeiten bietet. *Zeichnung: Ivo Cordes*

Zur Bildleiste unten:

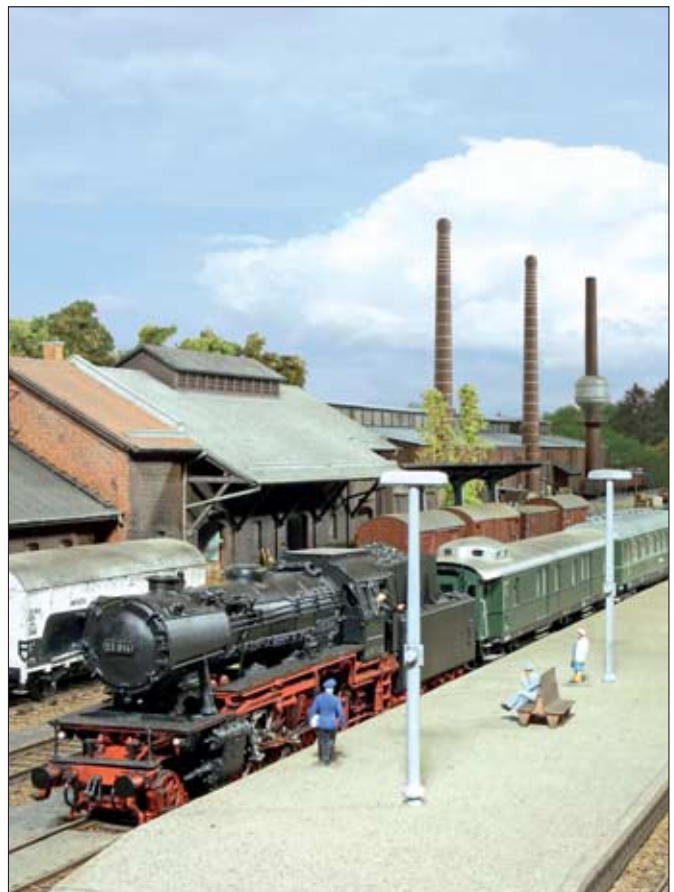
Betrachtet man die Neuerscheinungen des Monats, kann von Sommerloch keine Rede sein. Wir testeten den Leichten innovativen Nahverkehrstriebwagen LINT der Baureihe 648.2 von Trix und die Einheitslok der Baureihe 24 von Roco. Außerdem zeigt Lutz Kuhl, wie man die neue Bekohlungsanlage von Auhagen baut und in eine passend gestaltete Umgebung setzt.

Fotos: MK, lk, gp

41 Über die Wirkung von Hintergrundkulissen bei schmalen Segmenten berichtet Dr. Gebhard J. Weiß. Außerdem zeigt er auf, was bei der Montage zu beachten ist.
Foto: Dr. Gebhard J. Weiß



8 Die 23er auf der Ruhr-Sieg-Strecke ist der Star der dritten Folge von Otto Humbachs strikt vorbildorientiertem Anlagenbau „Werdohl“.
Foto: Otto Humbach





MODELLBAHN-ANLAGE

BR 23 auf der Ruhr-Sieg-Strecke: Jugendjahre einer Kultlok	8
N-Anlage in Super-Detaillierung: Bauten, Reklame und Bahnübergänge für WJ	46

VORBILD

Die 03 des kleinen Mannes (BR 24)	16
-----------------------------------	----

MIBA-TEST

Konstruktive Innovation (Roco-24)	20
Ein LINT für den Nahverkehr (Trix H0)	60
Purpurroter Kittel (Märklin)	70

ANLAGEN-PLANUNG

Der Dresdener Bahnhof in Breslau	24
-------------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Preiswerte Bäume – selbst gebastelt	34
Auf der Mauer, auf der Lauer ...	38
Ein hintergründiges Modellbahnthema	41
Team 240 (7): Die lockende Station	64

SOFTWARE

Mit Gold zum Ziel	52
Maskenbildner	74

GEWINNSPIEL

Das fehlt Ihnen!	58
------------------	----

NEUHEIT

Feines für Feld und Flur	32
Gewogen, bemessen und abgefüllt	72

RUBRIKEN

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



46 Tipps und Tricks einer detailreichen N-Anlage verrät Horst Meier in dieser Folge von „Waukesha Junction“. Dass es dabei um eine US-Anlage geht, tut der Sache keinen Abbruch. *Foto: HM*

64 Das Weyersbühl-Team ist beim Aufbau des Bahnhofes angekommen. Bruno Kaiser schildert das Drum und Dran. *Foto: bk*





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 Fürstenfeldbruck
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 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53 48 10
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 Interesse größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

MIBA 2/2009, Test 54.15

Tenderantrieb

Vorbildtreue ist für die MIBA bei den Besprechungen von Modellen oberstes Gebot! Da ist es dann schon mehr als paradox, wenn von Ihnen die Lok 54.15 von Fleischmann als „technisch perfektes Modell“ beurteilt wird, obwohl der Antrieb im Tender installiert ist.

Walter Gärtner, Bargtheide

Testberichte

Schall und Rauch!

Die Spielwarenmesse ist vorbei. Von meinem Fachhändler habe ich viele Neuheitenblätter erhalten. Bei den Dampfloks musste ich feststellen, dass die Firmen zwar Angaben über Soundmodule, aber kaum Angaben über Rauchentwickler machen.

Eine Dampflok mit Sound muss aber auch rauchen! Wenn man den Heizer beim Kohleschaufeln hört, die Lok zischend und fauchend fährt, pfeift oder bimmelt, darf der Rauch nicht fehlen. Wen das stört: Im Digitalbetrieb kann man diese Funktionen abschalten.

Löbliche Ausnahme bilden die Kataologe der Firma Brawa. Bei jedem Fahrzeug wird man durch Piktogramme genau über alle Leistungsmerkmale informiert. Im Internet habe ich auch bei der MIBA keine diesbezüglichen Angaben gefunden. Auch bei der Fernsehsendung „Auf kleiner Spur“ habe ich bei den Dampfloktests vergeblich auf einen Hinweis gewartet.

Wilhelm Meister, Pforzheim

Ersatzteildienst

Druck auf Hersteller

Ich würde es begrüßen, wenn die MIBA den Herstellern mal etwas in Sachen Ersatzteile „auf die Füße treten“ würde. Denn die Ersatzteilbestellung ist langsam unzumutbar. Fleischmann und Roco haben die direkte Ersatzteilbestellung vor einiger Zeit eingestellt und nur den Ersatzteilbezug über den Fachhandel angeboten. Das war ja auch in Ordnung.

Seit Anfang des Jahres muss es wohl eine erneute Verschlechterung der Ersatzteilbestellungen geben, denn ich

habe von nunmehr zwölf Fachhändlern gehört, dass sie aufgrund des bürokratischen Aufwandes nicht mehr in der Lage sind, Ersatzteile zu bestellen. Das sind keine kleinen Fachhändler!

Bei Trix sieht es auch nicht viel besser aus, da kann man zwar noch Ersatzteile direkt über das Internet bestellen, jedoch bekommt man erst nach mehreren Wochen eine Antwort und dann auch nur eine, die z.B. lautet: „Tut uns leid, das Teil gibt es nicht mehr.“ Der komplette Trix-Portalkran (Preis um die 390 Euro) wird jedoch weiterhin über den Fachhandel vertrieben.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Teile für unser Hobby mittlerweile für den Normalverdiener fast nicht mehr erschwinglich sind (über 200 Euro für eine simple Ellok), ist dieses Verhalten eigentlich eine Unverschämtheit! Es wäre an der Zeit, dass hier mal durch die Presse entsprechender Druck ausgeübt wird!

E-Mail (Name ist der Redaktion bekannt)

MIBA 5/2009, Leserbrief R. Selzer

Selbsthilfe

Ich habe im Dezember 2008 eine normale Roco-52 (Analogausführung) bekommen, die nimmt von insgesamt acht Rädern Strom ab: von den ersten vier Lok-Treibrädern (Schleifer oben auf dem Spurkranz), außerdem von den ersten vier Tenderrädern (eine Achse federnd).

Da aufgrund der fehlenden Federung der zweiten Lok-Antriebsachse auf meinen 9°-Weichen Probleme auftraten, habe ich die beiden gefederten Vorlaufräder zur Stromaufnahme mit herangezogen. Der gelbe, eigentlich zu dicke Draht und die silberfarbenen Schleifer sind im Fahrbetrieb nicht zu sehen. Nun zieht die Lok von zehn Rädern Strom, einfach super!

Wolfgang Brauers, Tönisvorst



Zwei zusätzliche Stromabnehmerpunkte schuf W. Brauers an seiner Roco-52.

Die Baureihe 23 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Jugendjahre einer Kultlok

Mit 105 gebauten Exemplaren ist die Baureihe 23 nicht nur die erfolgreichste Neubaudampflokomotive der DB, sondern auch bei den Miniaturbahnern ein äußerst beliebtes Modell. Auf der Ruhr-Sieg-Strecke waren 23er der Ursprungsversion unterwegs, von der es bis dato noch kein H0-Modell in Großserie gibt.

Rainer Müller aus Werdohl bekommt leuchtende Augen. In weichem, selbst einem Niederbayern noch gut verständlichen märkischen Dialekt spricht er sein Liebesbekenntnis: „Die 23er, dadwa meine Lieblingslok. Immer wenn ichn Zuch komm hörte, musste ich gleich guckn, ob da nich ne 23er vorne dran war. Sonne dolle Form, so elegant – und überhaupt ...“

Damit spricht er wohl vielen Modellbahnern aus dem Herzen. Vielleicht findet die Beliebtheit dieser Baureihe ja

ihren Ursprung in der Titelillustration des ultimativen Modellbahnbuches der 50er-Jahre: „Die Märklin-Bahn H0 und ihr großes Vorbild“. Von Walter Zeeden in unnachahmlicher Weise ins Bild gesetzt, kämpft sich da die 23 014 – das Vorbild des legendären Märklin-Modells DA 800 – durch den nächtlichen Schneesturm. Welch eindrucksvolle Vorlage für einen Modellbahn-Archetypus!

Als das besagte Märklin-Modell 1954 erschien, war das Vorbild noch nicht mal vier Jahre alt. 23 014 wurde 1951 von Henschel in Kassel ausgeliefert und kam anschließend vom Bw Siegen aus mit ihren Schwestermaschinen 011, 012, 013 und 015 auf der Ruhr-Sieg-Strecke zum Einsatz. 30 Jahre später – das Märklin-Modell hatte zwischenzeitlich die Kat.-Nr. 3005 angenommen – beglückte die Fa. Roco endlich auch die Gleichstromgemeinde mit einem excellenten Modell. Als Vorbild wählte man mit der 23 105 die im Jahr 1959 – also vor nunmehr genau 50 Jahren – letztgelieferte Maschine dieser Baureihe, und damit auch die letztgebaute Dampflok für die Deutsche Bundesbahn überhaupt.

Der Reihungsplan des D 81 vom Winter 1955/56 zeigt genau die von Carl Bellingrodt fotografierte Garnitur. Da es sich beim 31. Mai 1956 um einen Feiertag (Christi Himmelfahrt) handelt, fehlt der nur werktags verkehrende Postwagen, ebenso wie der nur am Wochenende laufende Cm. *Archiv Michael Meinhold*

D 81	Frankfurt (M) (7.30)–Gießen–Siegen–Hagen–Düsseldorf (13.04)
2. 3.	
West	* 97% 330 t, ab Hagen 300 t ♀ Ffm-Siegen
U.S.	
Verkehrt nicht 25. XII.	
▲ ab Frankfurt (M) und Siegen	
W Post4	Frankfurt (M)–Hagen 82 3595 14 41
MPw	„ –Düsseldorf 616 82 Wt 5550
BCm 1	„ „ „ „
2 Kb Cm 2	„ „ „ „
Sa, So, Mo Cm	„ „ „ 5551
Cm 6	„ –Hagen (–Münster) „ 147 Fjm 534
BCm 5	„ „ „ (– „) „ „ „ „
▼ ab Gießen	



Vorbild der legendären Märklin-DA 800 war 23 014, im Modell allerdings mit falschem Führerhaus. Aus: „Die Märklin-Bahn H0 und ihr großes Vorbild“, deren Titel ebenfalls von der 23 geschmückt wurde (unten).



Rechts: Rollout der 23 014:
Das Roco-Basismodell wurde mit dem MIBA-Umbausatz und einigen Weinert-Teilen in die Ursprungsversion (23 001-015) dieser Baureihe versetzt. Obwohl noch einiges fehlt (Fensterscheiben, Handläufe, Beschriftung etc.), sieht man die Unterschiede zu den späteren Varianten dieser Baureihe: Oberflächenvorwärmer, Gleitlager, Führerhaus mit Dachaufsatz und in Nischen liegende Türen sowie ein Kohlenkasten mit Stützblechen.



Großes Bild: Die Schwestermaschine 23 009 vor D 81 am 31. Mai 1956 auf der Lenhauser Brücke. Während 23 011 - 015 bereits ab 1951 an der Lenne unterwegs waren, kamen 23 006 - 010 erst 1955 vom Bw Bremen zum Bw Siegen. Damit waren zehn Maschinen dieser Baureihe auf der Ruhr-Sieg-Strecke im Einsatz. Mit seinen fünf Wagen gibt der D 81 eine schöne Vorlage auch für Anlagen kleinerer Dimensionen. Für Fahrplanspezialisten sei angemerkt, dass es ab 1954 auch noch einen weiteren D 81 gab, nämlich den „Alpen-Express“ Roma Termini–Kopenhagen. Michael Meinhold beschreibt diesen Zug in seinem letzten Werk „66 Reisezüge für Modellbahner“. Foto Carl Bellingrodt, Slg. Brinker





23 014 Anfang der 60er-Jahre im Bw Bestwig. Offensichtlich handelt es sich hier um einen Schadfall, denn der Lok fehlt die Speisepumpe. Helmut Säuberlich, seinerzeit Direktionsfotograf der Eisenbahndirektion Wuppertal und selbst Modellbahner, bemerkt auf der Rückseite seines Abzuges: „23 014, Vorbild Märklin-Modell“.

Begonnen hat der Einsatz der BR 23 auf der Allgäustrecke. Vom 7.12.1950 bis zum 5.1.1951 wurden 23 001 - 005 an das Bw Lindau angeliefert. 23 006 - 010 kamen nach Bremen und das Bw Siegen erhielt seine obg. Exemplare zwischen dem 22.2. und 7.3.1951. Bis 1953 kam auch der Bremer Bestand (23 006 - 010) zum Bw Siegen.

Wie immer ist die Bewertung einer neuen Baureihe im Rückblick schwierig. Einerseits sprach man seitens der DB von einer „Erfüllung der in sie gesetzten Erwartungen“. Andererseits klagte gerade das Personal des Bw. Siegen über seine 23er. Nach dem Auftreten von Domschäden war der Kesseldruck der neuen Lokomotiven von 16 auf 14 atü gesenkt worden, was sich nicht gerade positiv auf die Leistungsfähigkeit der Maschinen auswirkte.

Auch die Rostfläche erwies sich als recht klein. War die Kohle nicht von besser Qualität, kam es auf ausgedehnten Fahrten immer wieder zu Dampfangel und daraus resultierendem „Liegenbleiben“ der Loks. Für längere Bespannungsabschnitte hielt das Bw Siegen daher noch bis 1954 – ab diesem Zeitpunkt belieferte man das Bw bevor-

Ein Führerhaus ist beim Original aus Blech, also bietet sich dieser Werkstoff auch zur Modellwiedergabe an. Für die Serie „50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge“ (Teil 2 in MIBA 11/2000: „Die Elegante“) konstruierten Martin Knaden und Lutz Kuhl den Ätzbausatz des Ursprungsführerhauses nebst Kohlenkasten; beide Teile sehen wir hier in der Grundierung und unten an der fertig umgebauten Lok.





Der D 81 von 1956 auf der Lenne-Brücke von Vampisol. Nein, Vampisol liegt nicht an der Ruhr-Sieg-Strecke, sondern ist die Modellbaufirma von Jens Kaup in Hann.Münden, der – von unserem Projekt begeistert – neben dem bereits bekannten Stellwerk von Werdohl auch diesen schönen Bausatz in sein Programm aufgenommen hat.

zugt mit hochwertiger Kohle – einige 41er vor, die eigentlich von der BR 23 hätten abgelöst werden sollen. So sieht man auf Fotos der frühen 50er-Jahre vor den hochwertigen Reisezügen der Ruhr-Sieg-Strecke, wie dem D 81/82 (Ffm–Düsseldorf) oder den Eilzügen 375, 785/786, beide Baureihen.

Im Jahr 1963 belief sich der Bestand der BR 23 im Bw Siegen nach Zuwanderung von 23 026 und 027 auf zwölf Maschinen. Mit der Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke im Jahr 1965 endete die Herrlichkeit. Die nunmehr arbeitslosen Lokomotiven wurden 1966 an das Bw Kaiserslautern abgegeben.

23 001 - 23 023

23 024 - 23 105

23 001 - 23 016

23 017 - 23 076

23 077 - 23 105

23 001 - 23 023 und 23 026 - 23 052

23 024 - 23 025 und 23 053 - 23 105

23 001 - 23 023 und 23 026 - 23 052

23 024 - 23 025 und 23 053 - 23 105

23 001 - 23 025

23 026 - 23 105

23 053 - 23 064

Bis zur Ausmusterung der Baureihe 23 im Jahr 1975 kam es anlässlich diverser AW-Aufenthalte bzw. Ausmusterungen einzelner Maschinen häufig zum Tausch der Tender.

Führerhaus mit aufgesetztem Lüfteraufbau

Führerhaus mit im Dach integrierten Lüftern

gerade Drehtüren in Türnischen

geknickte Schiebetüren in Laufschielen

geknickte Drehtüren

Gleitlager an Treib- und Kuppelstangen

Rollenlager an Treib- und Kuppelstangen

Oberflächenvorwärmer

Mischvorwärmer (024 - 025: Versuchsausführung)

Tender mit sichtbaren Kohlenkastenstreben

Tender mit inneren Verstärkungsstreben

DB-„Keks“ auf der Rauchkammertür

Neue Lok vor alten Preußen: Im Sommer 1953 zieht eine 23 vom Bw Siegen diese vorwiegend aus drei- und vierachsigen preußischen Abteilwagen bestehende Garnitur über das Üttinger Lenne-Viadukt bei Werdohl. Foto: Helmut Säuberlich

