

07
06

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juli 2006

B 8784 58. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 BeNeLux € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



07 | 2006

MIBA

MODELBAHNANLAGE MARIAHÖHE

MÄHWIESE IN HO

LANDSCHAFTSBAU

SCHALTEN MIT LISSY

DIGITALTECHNIK

100 JAHRE P 8

MIBA-SCHWERPUNKT

JUBILÄUM EINER LOKGATTUNG

100 Jahre P 8



ANLAGENENTWURF MIT KULISSE
Frankfurter Hafenbahn



HEU IM LANDSCHAFTSBAU
Gemäht + geschwadet



125 JAHRE EISENBAHN IN SACHSEN
Im Löbnitzgrund



100 Jahre P 8 – ein Jubiläum, das wir in Vorbild und Modell gern würdigen. Christoph von Neumann nahm es zum Anlass, seine ganz spezielle Version dieser Gattung in Handarbeit zu fertigen.

Zur Bilderleiste unten: Die Frankfurter Hafenbahn ist als großstädtisches Thema durchaus modellbahnkompatibel; unser Anlagenvorschlag stammt von Gerhard Peter. Horst Meier zeigt, wie man Heuschwaden überzeugend ins Modell umsetzt. Und noch ein Jubiläum in dieser Ausgabe: Rainer Ippen porträtiert aus Anlass 125 Jahre Eisenbahn in Sachsen die Anlage „Löbnitzgrund“.

Fotos: MK, Archiv Michael Meinhold, HM, RI



Nun ist sie bald überstanden – jene Veranstaltung, deren Motto in abgewandelter Form ebenso gut über den Ereignissen bei Märklin stehen könnte. Denn auch bei der schönsten Nebensache der Welt, ganz gleich ob Fußball oder eben die Modellbahn, dreht sich letztlich auch alles nur ums Geld. Unter dem Strich muss die Kohle stimmen – und gerade das war bei dem Göppinger Traditionsunternehmen während der letzten Jahre in zunehmendem Maß nicht mehr der Fall. So steht jetzt nach einer wochenlangen Hängepartie, bei der sich drei der 22 Gesellschafter immer wieder quer legten und sich weigerten, den

Kaufvertrag zu unterzeichnen, der Verkauf an den britischen Finanzinvestor Kingsbridge endgültig fest. Über die Details wurde zwar Stillschweigen vereinbart, wie es so schön heißt, doch der Kaufpreis soll rund 30 Millionen Euro betragen.

Der Absturz kam nicht von ungefähr, der Umsatz bei Märklin brach in den vergangenen vier Jahren um 25 % ein. Das Desaster hat sicher viele Gründe; maßgeblich dazu beigetragen haben auch die heillos untereinander zerstrittenen Gesellschafter, deren Vertreter in der Geschäftsleitung sich nach Aussagen von Insidern gegenseitig blockierten und ihre eigentlichen Aufgaben mehr oder weniger aus den Augen verloren. Auf diese Weise blieb mit Sicherheit mehr als nur eine gute Idee auf der Strecke – nur weil sie von der jeweils anderen Seite kam.

Alein mit Marketing-Gags ist jedenfalls kein Umsatz zu schaffen, zumindest nicht auf Dauer – ein gutes Produkt sollte schon dahinterstehen. Das ist ja im Prinzip auch vorhanden, nur bei Händlern und Kunden machte sich bekanntlich immer mehr Unmut breit. Die Melange aus hohen Preisen, langen Lieferfristen (wenn überhaupt ...) und

vermeidbaren technischen Mängeln bot Grund genug, der von Marketing-Strategen vielzitierten Markentreue endgültig abzuschwören ...

Tiefgreifende Änderungen werden in Göppingen nicht lange auf sich warten lassen. Als Heilsbringer dürften sich die Briten allerdings kaum entpuppen, denn jeder Investor sieht letztendlich auch nur auf die Rendite und will in einem absehbaren Zeitraum seine Investition plus einem guten Gewinn wieder zurück. Von

Das Geld zu Gast in Göppingen

daher ist das Geld tatsächlich nur zu Gast in Göppingen, es bleibt lediglich zu hoffen, dass es dort auch etwas länger verweilt, als die Fußballfans im Gastgeberland ...

Immerhin hat sich Kingsbridge den Ruf eines soliden Sanierers erworben und will zweistellige Millionensummen bei Märklin investieren – das hat es dort schon sehr lange nicht mehr gegeben. Die drohende Insolvenz ist damit erst einmal abgewendet, mit dem neuen Eigentümer kann es eigentlich nur besser werden. Die ersten Weichen sind jedenfalls jetzt gestellt.

Warten wir einmal ab. Wie heißt es doch: Für Geld, da kann man vieles kaufen, auch Leute, die dem Ball nachlaufen, so reimte einst der bayrische Liedermacher Fredl Fesl um noch einmal auf die WM zurückzukommen. Betrachtet man beide Ereignisse, setzt sich im Hinterkopf aber hartnäckig ein weiterer Gedanke fest: Ceterum censeo pecuniam esse abolendam* – Ihr *Lutz Kuhl*

**Dem römischen Historiker Terentius Agrippinus (ca. 325-383 n. Chr.) zugeschriebener Spruch: Im Übrigen bin ich der Meinung, dass das Geld abgeschafft werden muss.*

8 Ein Gespür für deutsche Nebenbahnthemen haben Derk Huismann und Henk Wust entwickelt. Rolf Knipper stellt das neue Anlagenteilstück „Mariahöhe“ vor, das einen Steinbruch, ein Zementwerk und ein Kieswerk aufzuweisen hat. Die Gestaltung ist hervorragend.
Foto: rk



90 Eher zu den „Kleinigkeiten am Rande“ gehören die äußerst detaillierten Rosen, Tulpen und Margeriten von Busch. Bruno Kaiser stellt die filigranen Neuheiten vor und gibt zweckmäßige Montagetipps. *Foto: bk*





14 Der „Schwarze Schwan“ im Schnellzugdienst – nur zwei Exemplare der formschönen Baureihe 10 wurden gebaut. Anlässlich der Neuheit von Märklin/Trix stellt Michael Meinhold das Vorbild vor.
Foto: Carl Bellingrodt/
Archiv Michael Meinhold

20 Aus Anlass des Jubiläums „125 Jahre Schmalspur in Sachsen“ und natürlich nach sächsischem Vorbild entstand die sehenswerte Schmalspuranlage „Löbnitzgrund“. Foto: Rainer Ippen

SCHWERPUNKT 100 Jahre P 8

Erfolgreich durch Bescheidenheit	46
Alles am Haken:	
Die P 8 und ihre Züge	52
Mädchen und Modelle	58
38 3838 – nur eine von vielen	62

MODELLBAHN-ANLAGE

Weniger ist mehr:	
Detailrausch in „Mariahöhe“	8
H0e-Schmalspuranlage nach sächsischem Vorbild:	
Im Löbnitzgrund	20
Waldbahn im Nordosten der USA:	
Betriebsbahnhof auf der NEB&W	32
Segmentanlage nach US-Vorbild:	
Northeast Corridor in H0 (2)	72

VORBILD

Schwarzer Schwan – Chance vertan? (Baureihe 10)	14
---	----

NEUHEIT

Zehn vor zwölf (Baureihe 10)	18
GDT 0520 der OHE	92

DIGITAL-TECHNIK

Steuern mit Lissy (4)	26
Altes und Neues über Zimo-HLU (2)	80

MODELLBAU

Gemäht und geschwadet	40
Goliaths Brüderchen	88
Blumentopf- und Pflanzenzauber	90

BRANCHE INTERN

Bahn und Burg	83
---------------	----

ANLAGEN-PLANUNG

Bahn am Schaumainkai	84
----------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	94
Bücher / Video	96
Neuheiten	98
Kleinanzeigen	104
Impressum · Vorschau	118

MIBA 10/2005, Test Lenz-66

Solidarität

Nun zieht sie also ihre Kreise auf meiner Anlage, die 66 001 von Lenz. Schon als ich die Vorstellung des Modells in der MIBA las, war mir klar, dass ich diese Lok kaufen werde. Ich vertrete die Ansicht, dass man es auf jeden Fall unterstützen sollte, wenn ein Hersteller mit einem solch feinen Modell den „großen“ Anbietern zeigt, dass Detaillierung und Ausstattung nicht automatisch einen hohen (zu hohen) Preis rechtfertigen.

Michael Sendker, Euskirchen

MIBA 4/2006, Märklin/Trix

„Die spinnen, die Göppinger“

Man sollte sich einmal seitens der Modellbahnindustrie ernsthaft Gedanken machen, wer in naher Zukunft noch in der Lage sein wird, sich selbst, seinen Kindern oder (als Rentner mit immer niedrigerer Realrente) seinen Enkeln mit einer Modellbahn-Startpackung eine Freude zu machen. Viele, auch ich, rechnen eben immer noch um in die gute alte D-Mark und stellen bestürzt fest, dass sie für einen Schienenbus annähernd DM 700,- bezahlen müssen; das kann es einfach nicht sein!

In unserem Freundes- und Bekanntenkreis interessieren sich eine ganze Reihe jüngerer Menschen zwischen 15 und 28 Jahren (!) für die Modellbahn, besuchen Messen und Ausstellungen und drücken sich ihre Nasen an den Schaufenstern der immer weniger werdenden Modellbahngeschäfte der Umgebung platt. Indes, es ist einfach ein Hobby geworden, das sich sehr viele – leider – verkneifen müssen. Rein aus Kostengründen, keineswegs aus Mangel an Interesse, wie ja oft vermutet wird.

Vielleicht sollte man sich darüber einmal – speziell bei Märklin – Gedanken machen, sonst gibt es bald keinen Markt mehr, den man anführen kann. Ich selbst (als alter Märklinist) bin vor Jahren auf Gleichstrom umgesprungen (hier vorwiegend Fleischmann und Roco) und bin hier, besonders was das Preis-Leistungs-Verhältnis angeht, äußerst zufrieden.

Reinhard W. Oeste, Bad Homburg

Indirekte Erpressung

Zum Leserbrief von Uwe Scharf in MIBA 4/2006 möchte ich einige Zusätze loswerden! Dieser Beitrag entspricht genau meiner Vorstellung und der Realität! Es muss auch angesprochen werden, dass bestimmte Loks und Wagen (z.B. von Trix und anderen) nur dieses eine Jahr produziert werden. Da das Hobby-Budget bei den meisten immer kleiner wird, würde man das eine oder andere Modell erst im nächsten Jahr kaufen, aber dann gibt es dieses schon nicht mehr. Ich empfinde das als indirekte Erpressung!

Rudolf Knieriem, Mühlheim/Main

Freundschaft gekündigt

Als langjähriger Märklin-Freund muss ich mittlerweile sagen, dass ich nicht mehr gewillt bin, die überaus teuren Neuheiten zu finanzieren! Vor allem auch deswegen, weil oft der Maßstab nicht stimmt. Es werden heutzutage immer noch Modelle gekürzt, nur weil sie weiterhin problemlos über die alten M-Gleis-Weichen laufen sollen. Meines Wissens aber fahren die meisten Märklin-Bahner heute auf K- und C-Gleisen, sodass es überhaupt keinen Grund mehr gibt, die Modelle zu kürzen. Die diesjährige Neuheit der D-Zugwagen im Maßstab 1:93,5 regte mich dermaßen auf, dass ich die Freundschaft zu Märklin gekündigt habe. Auch das Versäumnis, das C-Gleis weiter auszubauen, war ein Grund, Märklin links liegen zu lassen.

Hans-J. Bock, Leipzig

Schienenbus der S-Klasse?

Märklin hat mal wieder den Vogel abgeschossen: Der Schienenbus mit C-Sinus-Motor, Sound, mfx-Decoder (wo bleibt die Espressomaschinen-Funktion?) für 300 Euro (das waren mal 600 DM!!!). Wie kann man bei Märklin in der aktuellen Situation des Unternehmens solch ein teures Produkt für den Massenmarkt den Wechselstromfahrern (die Sammler nehme ich hier mal aus) zumuten? Klar, technisch erste Sahne, aber wer fährt als Modellbauer im richtigen Leben schon einen S-Klasse-Mercedes? Ich werde (und kann) mir dieses Modell nicht leisten.

Warum wird bei Märklin kein modulares Konzept gefahren? Schnittstellen

für Sound und mfx-Decoder kann man vorsehen, über den C-Sinus-Motor als Standard-Antrieb kann man streiten. Der Schienenbus sollte in einer „Low-Cost“-Version angeboten werden. Die vorher genannten Bauteile könnte man dann nachrüsten, wenn die Modellbaukasse die Beschaffung des Modells verkraftet hat. Nachrüsten tut meistens weniger weh als der komplette Neukauf einer Lokomotive.

Michael Lutzer (E-Mail)

Am Kunden vorbei

Wer seit Jahren konsequent am Kunden vorbei produziert, braucht sich über wirtschaftliche Schief lagen nicht zu wundern. Völlig überzogene technische Ausstattung (Stromabnehmerantriebe, Motore), sündhaft teure Doppelentwicklungen von Nischenmodellen, z.B. 05 – Liliput, SVT „Hamburg“ – Kato (besser!), 61 – Lima. Inzwischen hat man es wohl begriffen (V 90, BR 89).

Ulrich Taube, Brandenburg

MIBA 2/06, Langenschwalbacher

Ohne Nieten?

Vielen Dank an die MIBA-Redaktion für den super gemachten, sehr informativen Artikel über die Laternendach-Langenschwalbacher und die entsprechenden Märklin-Modelle in der Februar-Ausgabe. Mich enttäuschen diese Modelle jedoch insofern, als die zwar eher kleinen, aber auf den Vorbildfotos ohne Probleme zu erkennenden Nieten an den Wagenkästen fehlen. Die (bald schon 20 Jahre alten) Württemberger Vierachser, der jetzt entwickelte Schienenbus und andere Märklin-Modelle älterer Wagen strotzen geradezu vor Nieten – bei den Langenschwalbachern scheint man diese vergessen zu haben.

Muss man sich in Zukunft immer mehr mit nicht ganz befriedigenden Modellen begnügen, weil immer mehr potenzielle Käufer nur noch das akzeptable finden, was fast nichts kostet? Triste Zukunft!

Jörg Hasler, Zürich

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

Weniger ist mehr

Detailrausch in „Mariahöhe“

Die Niederländer Derk Huismann und Henk Wust, vielen MIBA Lesern sicher keine Unbekannten mehr, zeigten anlässlich der diesjährigen Intermodellbau in Dortmund die Fortsetzung ihrer Segmentanlage. Standen bisher Feld- und Schmalspurbahnen (H0e) im Vordergrund, gesellt sich nun die DB mit dem (fiktiven) Normalspurenbahnhof „Mariahöhe“ dazu. Das Ganze spielt zudem in der Epoche III – Grund genug für Rolf Knipper, sich der Sache intensiv anzunehmen.

Bekanntermaßen leben die beiden Erbauer der Anlage in den Niederlanden. Dennoch haben sie ein hervorragendes Gespür für deutsche Nebenbahnthemen entwickelt. Vielleicht liegt es auch daran, dass man daheim kaum Berge oder Hügel findet, sodass sich vorhandene Vorlieben nur im Modellbau widerspiegeln können.

Bisher fand man vornehmlich Feldbahnen wie z.B. rund um ein Sägewerk oder einen Steinbruch als Hauptthema. Nun aber endet die Schmalspurlinie in der Höhe eines Zementwerks und ab hier geht es dann vollspurig weiter. Das stimmt zwar auf den ersten Blick, aber die Strecke ab dem Endbahnhof „Mariahöhe“ endet kurz nach Durchfahrt der Kulisse in einem offenen „Fiddle Yard“, also Schattenbahnhof nach britischem Baumuster. Überhaupt haben die Erbauer vornehmlich Normalien der Briten angenommen und diese hervorragend in das im Grunde deutsche Thema einfließen lassen.

Durch den alten Steinbruch

Schauen wir uns von links nach rechts einmal die Anlage näher an. Als Ecksegment wurde der verlassene Steinbruch mit all seinen typischen Elementen nachgestellt. Lediglich das H0e-Feldbahngleis passiert diesen fast unwirklich anmutenden Abschnitt. Überall findet man noch Reste der einstigen Förderung. Allerdings wurde seit der Stilllegung viel Terrain von der Natur zurückerobert und man muss schon genau hinschauen um Relikte aus Menschenhand zu entdecken. Diese jedoch wurden meisterlich in Szene gesetzt,

wie die mehr oder minder stark zerfallenen Stützgerüste oder Gleisanlagen nebst schienengebundenen Rostlauben. Auch so manches Gebäude hat sicher schon einmal bessere Tage gesehen.

Dass dies alles so nachhaltig auf den Betrachter wirkt, zeugt von der enormen Akribie und Modellbaukunst der beiden Erbauer. Man meint unwillkürlich, schon einmal dort gewesen zu sein. Genau das ist der gewünschte Effekt. Nebenbei bemerkt; man hat ganz bewusst einen Mix an Stilrichtungen von Gebäuden oder typischen Landschaftscharakteren gewählt. Insgesamt musste natürlich alles harmonisch zusammengehen. Wie gut dies gelungen ist, zeigt sich in der freien Auslegung der Kombination eines in Thüringen gelegenen Bahnhofs mit direkt daneben befindlichen Stadtbauten, welche tatsächlich irgendwo entlang der romantischen Straße in Deutschland stehen könnten. Die Motive fanden die beiden Erbauer – man höre und staune – vornehmlich in Reiseprospekten und entsprechenden Bildbänden.

Im Mittelpunkt: das Zementwerk

Links neben dem Zementwerk „Wust“ befindet sich zudem noch ein aktives Kieswerk. Beide Betriebe ergänzen sich von der vorbildgerechten Funktion her. Eine Besonderheit stellt sicher die Kies-sieberei im Innern des Produktionsgebäudes dar. Dort rattern unentwegt Förderband und auch Sieb.

Aufgrund der Dachreparatur, ein immer wieder bewährter Gestaltungstrick, kann der Betrachter ein Stück weit in das bewegte Innenleben schau-



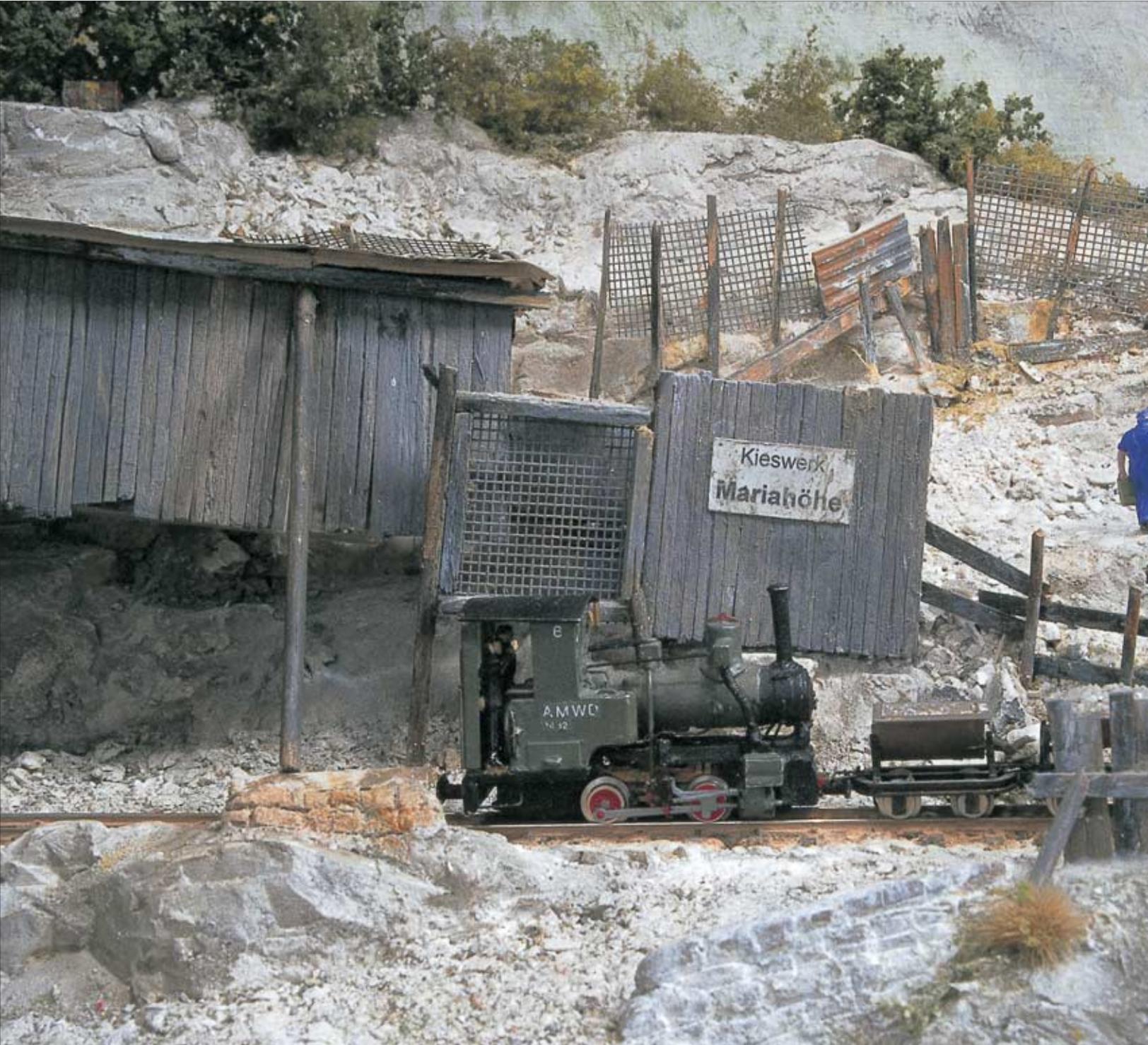


Oben: Betriebsmittel-
punkt der Anlage ist
das weitestgehend
selbst entworfene
und gebaute Zement-
werk „Wust“.

Links: Durch den
teils aufgelassenen
und stellenweise
zugewucherten
Steinbruch führt die
noch aktive HOe-
Feldbahn.

Rechts: Eingesetzt
werden Dampflok
aus dem Roco-Pro-
gramm.





en. Dank Motoren einer ausgedienten Videokamera hat man die besagten Elemente ohne Probleme und sehr betriebssicher antreiben können. Also, nur nichts fortwerfen, denn (fast) alles lässt sich auf einer Modellbahn mit ein wenig Fantasie noch verwenden!

Als Bausatz hat man lediglich das Faller-Zementwerk erworben. Hiervon haben die beiden Modellbahnfreunde jedoch nur einige Teile für den Neubau des „Wust“-Komplexes vorgesehen. Wie bei den meisten anderen Projekten war auch hier Selbstbau auf hohem Niveau angesagt. Teilweise kamen Dächer oder auch vereinzelt Wandteile zerlegter Altbauten noch einmal zu Ehren, doch in aller Regel kann man von Eigenkreationen reden. So richtig der Epoche III entsprechend schaut dann

auch der Fabrikkomplex aus. Stahlskelettbauweise, Wellblech, Holz und Mauern bilden sozusagen die Rezeptur des Ganzen. Als Material kamen neben besagten Faller-Teilen Kunststoffteile, Sperrholz und Pappkarton zum Einsatz. Die gekonnte Patinierung verleiht dem Bauwerk den letzten Schliff.

Bis zum Zementwerk ist noch die HOe-Feldbahn anzutreffen. Sie endet hier und bedient am Ende noch einen Lagerschuppen. In dessen Höhe sind bereits Vollspurgleise des Bahnhofes „Mariahöhe“ verlegt.

In und um „Mariahöhe“

Wir sind quasi am Ziel und gleichzeitig auch am möglichen Ausgangspunkt für zukünftige Exkursionen angelangt. Der

Bahnhof von „Mariahöhe“ ist recht überschaubar und als kleine Endstation ausgelegt. Man findet dort den obligatorischen einständigen Lokschuppen nebst Behandlungsanlagen. Natürlich befindet sich dort auch ein respektables Empfangsgebäude.

Ganz wichtig, betrieblich wie auch optisch gesehen, ist der Anschluss des Zementwerkes „Wust“. Man hat sogar an der Schnittstelle von Normal- und Schmalspur ein Dreischienengleis vorgesehen. Im Vordergrund rundet ein Stauwehr nebst Wasserlauf die Szenerie stimmungsvoll ab. Zwischen dem Empfangsgebäude und dem Werk wurde die Stadt teilweise als Halbre relief nur angedeutet. Am Stadttor befindet sich ein Wegweiser, auf dem die beiden Niederländer alle ihre bisherigen Projekte