

03  
09

MIBA

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 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](http://www.miba.de)

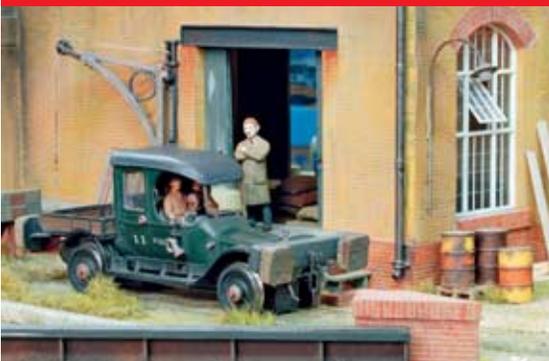


ZUBEHÖR MIT HOHEM SPIELWERT

## Bock auf Bockkran



MODELLBAU VOM FEINSTEN  
Bahn und Hafen in 1:45



TILLIG-WEICHEN OPTIMIERT  
Kurzschluss, weiche!



BRAWAS ATLANTIC-LOK S 9  
Preußischer Langläufer



MIBA  
3 | 2009  
NEUHEITEN IM MIBA-TEST  
BRAWA-S 9, LILIPUT-71  
MODELLBAUANLAGE BEACHLEY DOCK IN 1:45  
MODELLBAU-PRAXIS TILLIG-WEICHEN OPTIMIERT

Die Nachricht platzte „im dümmsten Moment“ in die Messenvorbereitungen der Branche: Die Märklin-Kreditlinie der Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) – immerhin ein dicker Brocken von 50 Millionen Euro – lief zum 31. Januar 2009 aus und wurde überraschend nicht verlängert. Auch die Kreissparkasse Göppingen verlängerte ihre Kreditlinie von 20 Millionen Euro nicht.

Dieses konzertierte Vorgehen erregt natürlich Verdacht. War schon der Zeitpunkt kurz vor der Messe höchst ungewöhnlich, so wirft das sonstige Umfeld erst recht

Fragen auf: Wie man aus der Firma hört, ist Märklin nach dem Weihnachtsgeschäft eigentlich liquide, die Pläne für das kommende Geschäftsjahr wurden

den Banken Ende Januar fristgerecht übermittelt und die Prognose für das Messengeschäft war optimistisch.

Zu optimistisch? Tatsache ist, dass der Umsatzzuwachs von 126 Millionen in 2007 auf 128 Millionen in 2008 nur marginal ist. Hätte Märklin nicht durch verzögerte Lieferung vieler Produkte das Weihnachtsgeschäft 2007 verpasst – was der seinerzeitige Geschäftsführer Dietz noch als Umsatzplus im ersten Quartal 2008 bejubelte –, könnte man möglicherweise jetzt wieder nur einen Umsatzrückgang verbuchen.

Die nackten Umsatzzahlen sind aber kein ausreichender Grund für derart drastische Schritte. Entscheidend sind Gewinn oder Verlust im operativen

Geschäft. Hier habe Märklin nach Angaben von nicht näher bezeichneten „Unternehmenskreisen“ einen Verlust von 20 Millionen Euro gemacht, berichtete die *WirtschaftsWoche* – was allerdings von Firmeninsidern in dieser Größenordnung bezweifelt wird.

Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe waren Verhandlungen im vollen Gange, um die Gehaltszahlungen weiterführen zu können. Ergebnisse wurden aber nicht bekannt. Sollten diese Bemühungen scheitern, ist die Geschäftsführung gezwungen, den Weg zum Insolvenzgericht anzutreten –

## Märklin in Insolvenz!

schon um den Vorwurf einer Insolvenzverschleppung zu vermeiden.

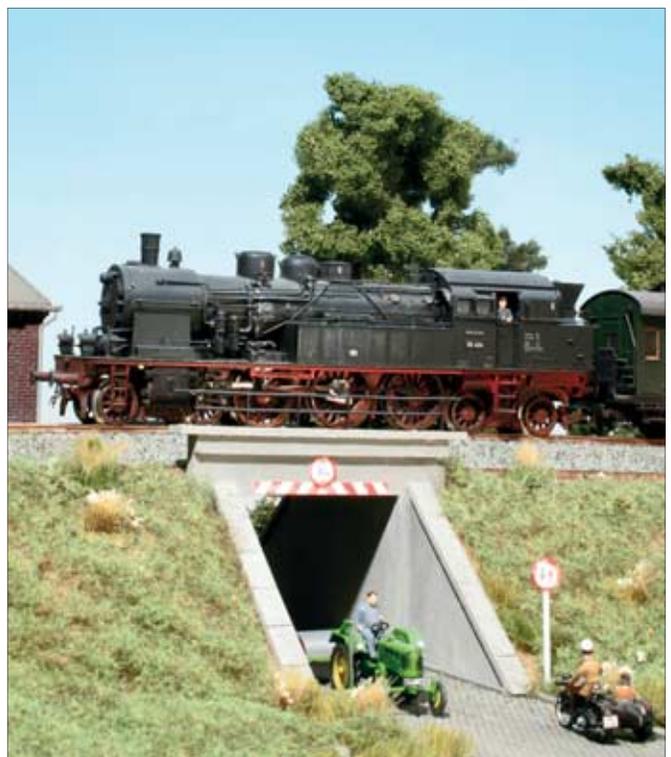
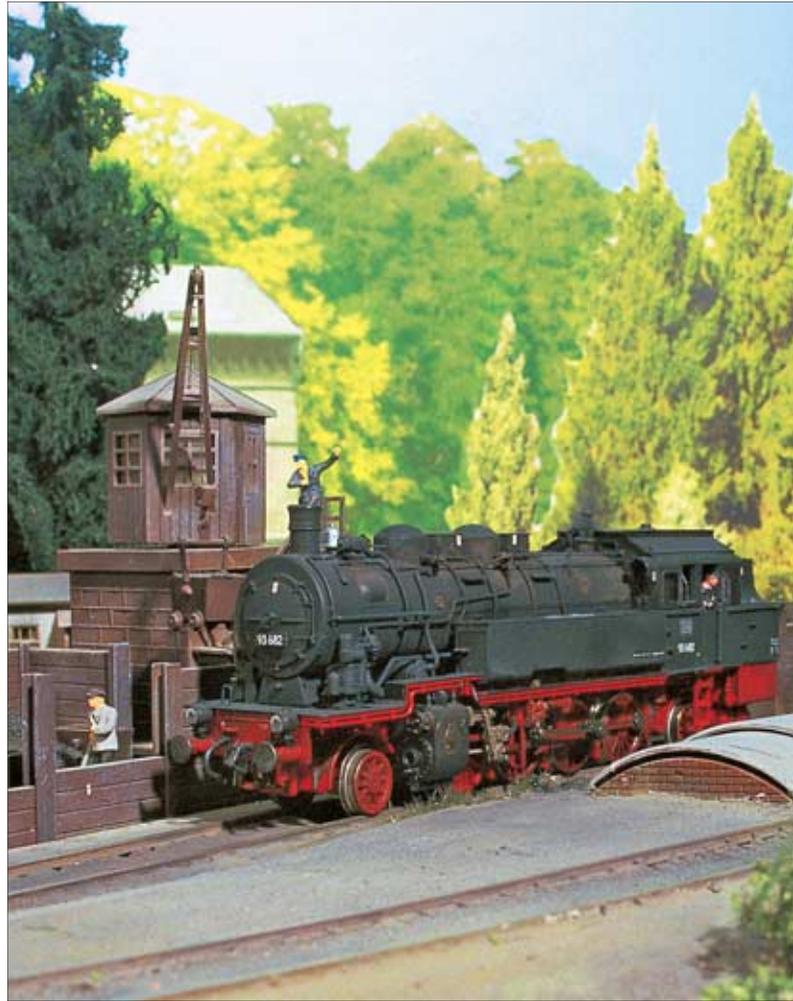
So weit muss es aber nicht kommen. Denn weder war die Kreditlinie bisher voll ausgeschöpft, noch kann davon die Rede sein, dass die Kredite nicht bedient worden wären. Bleibt also nur zu vermuten, dass die Banken die Terminlage ausgenutzt haben, um ihren Standpunkt deutlich zu machen. Denn Banken sind nicht unbedingt mit dem Handeln der Eigentümer einverstanden. Am 04.02.2009 beantragte die Märklin-Geschäftsleitung am Amtsgericht Göppingen Insolvenz. Wie immer das Verfahren ausgeht: Der jetzt schon eingetretene Imageschaden ist in jedem Fall beträchtlich – meint *Ihr Martin Knaden*



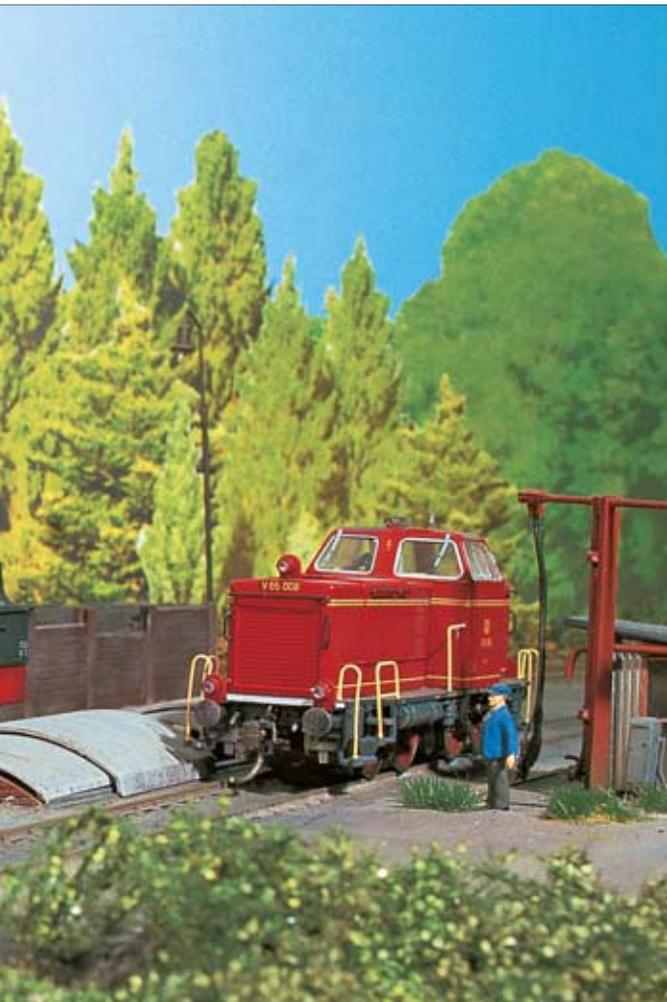
**Schluss mit der Null-Bock-Mentalität auf Modellbahnen!**  
Den digital steuerbaren Bockkran von Uhlenbrock hat Lutz Kuhl eingebaut. Mit diesem Diorama lässt sich nun vortrefflich spielen. Im Hintergrund dampft – kein Zufall! – Liliputs neue 71 003 vorbei. *Foto: lk*  
Zur Bildleiste unten:

Gerhard Peter porträtiert eine sehenswert gestaltete Anlage in der Baugröße 0. Bruno Kaiser gibt Tipps, wie man eine Tillig-Weiche elektrisch verbessert. Brawa brachte die preußische S 9; Franz Rittig und Bernd Zöllner haben sie getestet. *Fotos: gp (2), Bruno Kaiser*





**34** Eine äußerst praktische Neuheit brachte Busch auf den Markt: eine Bahndammunterführung in Betonmanier. Bruno Kaiser zeigt, wie das aus gelasertem Karton bestehende Teil am besten eingebaut wird. Foto: bk



**10** Die zweite Folge unseres Anlagenberichts über „Halbnull“ handelt vom Bahnhof und der angeschlossenen Lokstation. Bruno Kaiser schildert Entstehung und betriebliche Besonderheiten. *Foto: bk*

**58** Gebäudemodellbau vom Feinsten: Das Dorf Rockenfeld, das an die amerikanische Geld-Dynastie der Rockefeller erinnert, entstand im H0-Maßstab – ohne Eisenbahn. *Foto: HM*



**62** Mit vierachsigen preußischen Abteilwagen überraschte Brawa die H0-Anhänger. Jetzt werden sie ausgeliefert. Brawa wählte die ältere Bauart mit flachgewölbtem Dach. Michael Meinhold schreibt einiges zu den Einsatzmöglichkeiten, Martin Knaden hat sich die ausgezeichnete Ausführung näher angesehen. *Foto: MK*

**MODELLBAHN-ANLAGE**

H0-Anlage in U-Form (2):  
 „Halbnull“ –  
 Bahnhof und Lokstation 10  
 Zweigleisige Hauptbahn  
 und Schmalspurstrecke:  
 Hochbetrieb in St. Wilhalm 26  
 Rekordverdächtige Modellbahnschau:  
 Grenzüberschreitung 42  
 Ein Traum in Baugröße 0:  
 Beachley Dock 70

**VORBILD**

Durchgangsdampfer mit Reling 18  
 Die letzte ihrer Art 46

**MIBA-TEST**

Ein B-Kuppler für die Bundesbahn  
 (71, Liliput, H0) 22  
 Wiederbelebte Eleganz  
 (preuß. S 9, Brawa, H0) 50

**NEUHEIT**

Straße und Bahn –  
 drunter und drüber 34  
 Bock auf Bockkran 38

**MODELLBAHN-PRAXIS**

Kein Kurzschluss am Herzstück 44  
 Ein Altona in Bayern  
 (Rietlingen, 19. Teil) 54

**GEBÄUDEBAU**

Rockenfeld – ein armes Dorf 58

**VORBILD+ MODELL**

Beschleunigter Massentransport 62

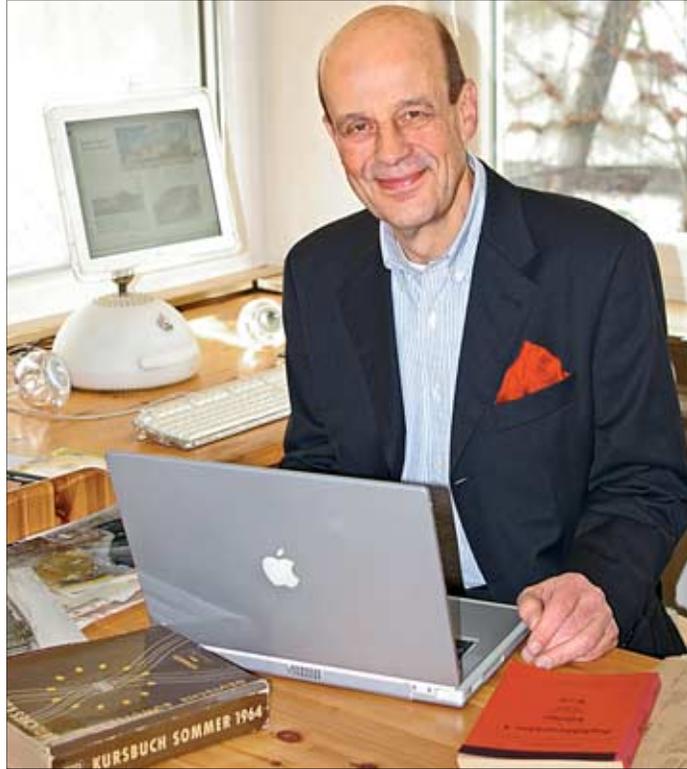
**DIGITAL-TECHNIK**

Ein USB-Updater  
 für Decoder und Geräte 68

**RUBRIKEN**

Zur Sache 3  
 Branche intern 7  
 Leserbriefe 9  
 Bücher/Video 78  
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 79  
 Neuheiten 80  
 Kleinanzeigen 95  
 Impressum · Vorschau 106





## Trauer um Michael Meinhold

Nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb am 4. Januar 2009 unser ehemaliger Chefredakteur Michael Meinhold. Nur knapp ein viertel Jahr verblieb ihm von der Diagnose Bauchspeicheldrüsenkrebs, bis die Signale für immer auf Hp 0 gingen. Mit ihm verliert nicht nur die MIBA, sondern eine ganze Branche einen Kenner der Materie, der für Vorbild und Modell gleichermaßen kompetent war.

Michael Meinhold wurde am 29.1.1947 im oberhessischen Laubach geboren. Als drittes von vier Kindern erlebte er seine ersten Lebensjahre im Geburtsort. Auch das erste Schuljahr verbrachte er in Laubach, wo die Grundschule unmittelbar an der Bahnstrecke Hungen-Laubach-Mücke lag. Die schweren Panzerzüge der Amerikaner, die unmittelbar neben dem Schulhof von zwei schwer arbeitenden Loks den Berg hinaufbefördert wurden, prägten sein Interesse an der Eisenbahn nachhaltig. Es blieb ihm unauslöschlich in Erinnerung, wie die Panzerbesatzungen den Schülern immer wieder Schokolade zuwarfen.

1954 zog die Familie nach Kiel, wo der Vater Peter Meinhold, ein schon damals angesehener evangelischer Theologe, einem Ruf an den Lehrstuhl für Kirchen- und Dogmengeschichte der dortigen Universität folgte. Die weiteren Grundschuljahre und die Gymnasialzeit absolvierte Michael in Kiel; das Abitur legte er 1966 an der Gelehrtenschule ab.

Die zahlreichen Dienstreisen des Vaters führten auch dazu, dass Michael Meinhold schon in frühester Jugend das Lesen des Kursbuches lernte. Aus dieser Zeit sind in einem Schulheft mehrere Skizzen des Bahnhofs Laubach erhalten geblieben, einige davon in freier künstlerischer Interpretation der Gegebenheiten als zweigleisige Strecke. Dass Michael diese Skizzen nicht nur in der Freizeit, sondern durchaus auch im Unterricht – der ihn keinesfalls überforderte – anfertigte, ist heute noch aktenkundig.

In Kiel belegte er zunächst zwei Semester Jura, bevor er sich zu einem Wechsel nach Tübingen entschied, wo er sich für die Fächer Germanistik und Geschichte einschrieb. Dort genoss er die Freiheiten des Studentenlebens und folgte seinem politischen Bewusstsein,

das von der sozial engagierten Mutter geweckt worden war. Ein Foto zeigt ihn bei einer Demonstration in Berlin nur wenige Schritte von Rudi Dutschke entfernt.

Ende 1970 reiste der Vater nach Tübingen, um seinen Sohn dazu zu bewegen, das Studium mit größerem Ernst zu verfolgen. Statt einer Einigung kam es jedoch zum Zerwürfnis mit dem Vater, der fortan seine finanzielle Unterstützung einstellte.

In dieser Situation entdeckte MIBA-Leser Meinhold – gerade rechtzeitig – eine Anzeige in MIBA 2/1971: „Wer möchte gern sein Hobby zum Beruf machen?“ Seine Bewerbung wurde von Verlagsgründer Werner Walter Weinstötter (WeWaW) sehr wohlwollend beantwortet und Anfang Mai 1971 begann Michael Meinhold seine Tätigkeit als MIBA-Redakteur. Schnell wurde sein Kürzel „mm“ zu einem Markenzeichen, das bis heute für qualifizierten Eisenbahnjournalismus steht.

Seine Fachkenntnis, aber auch sein organisatorisches Talent ermöglichte einen kontinuierlichen Aufstieg: Ab MIBA 4/1980 führt ihn das Impressum als verantwortlichen Redakteur, ab

MIBA 1/1985 dann auch offiziell als Chefredakteur auf.

In dieser Zeit entwickelte sich eine gewisse Uneinigkeit hinsichtlich der Führung des Blattes mit Otto Raab, der inzwischen den Verlag von WeWaW gekauft hatte. 1987 kündigte mm bei der MIBA und gründete beim Tümmels-Verlag seine eigene Zeitschrift „Bahn & Modell“. Dieses bei Eisenbahnfreunden äußerst beliebte Magazin erschien nur rund zweieinhalb Jahre bis Mitte 1990.

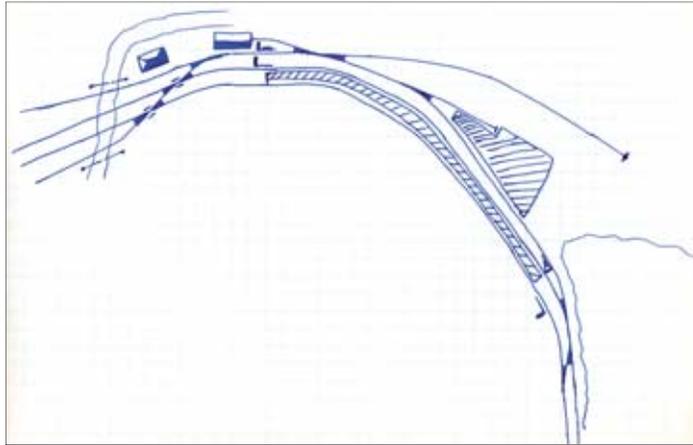
Zwei Jahre später wurde Michael Meinhold vonseiten des MIBA-Verlages gebeten, als Berater wieder der MIBA zur Verfügung zu stehen. Daraus entwickelte sich eine kontinuierliche Zusammenarbeit als freier Mitarbeiter, die bis zum Schluss andauerte.

Unvergessen ist seine Serie im Jahr 1998, dem 50.

Jubiläumsjahr der MIBA: Der Bau der Vogelsberger Westbahn mit dem Bahnhof Laubach als zentraler Betriebsstätte ließ endlich den alten Jugendtraum einer Modellbahn-Anlage nach Vorbild des Heimatortes Wirklichkeit werden. Zugleich führte mm auch ein neues Format in die Modellbahnliteratur ein: Die Artikel waren nicht nur eine sachlich nüchterne Beschreibung der Inhalte, sondern humorvoll präsentierte Geschichten mit lebensechten Dialogen, verbunden mit provokanten Fotos ausgetrunkenen Bierflaschen. Nie zuvor –

und wohl auch nicht danach – hat eine Serie ähnlich große Beachtung beim Publikum gefunden!

Darüber hinaus blieb mm seiner Vorliebe zur Anlagenplanung treu und veröffentlichte in Kooperation mit Thomas Siepman zahlreiche Anlagenentwürfe, deren Charakteristikum immer die wirklichkeitsnahe Umsetzung des jeweiligen Vorbilds war. Dessen histori-



sches Erscheinungsbild konnte der leidenschaftliche Sammler alter Eisenbahnbilder reichlich mit Fotos aus dem eigenen Archiv illustrieren.

Dieses Archiv Michael Meinhold war auch Grundlage für seine Beiträge zur Zugbildung, die mit wissenschaftlicher Akribie Fakten von Fantasie trennten und damit den Blick der MIBA-Leser schärfen für den vorbildgetreuen Einsatz der eigenen Modelle. Seine Broschüren zur Zugbildung gehören heute zu den Standardwerken guter Modellbahn-Bibliotheken.

Abgerundet wurde sein Wirken mit Artikeln über Lokomotiv-Baureihen und Wagengattungen. Auch hier würzte er die eigentlich trockentechnische Materie mit einem geschliffenen Sprachstil, der seinesgleichen suchte. Dabei wusste er stets Zeitgeschichte mit Zeitgeist zu kombinieren – ohne der Versuchung zu erliegen, sich modischen Trends zu unterwerfen.

Michael Meinhold hat – in Kenntnis seiner ablaufenden Zeit – noch zahlreiche Artikel auf Vorrat produziert, die nach und nach im Lauf des Jahrgangs 2009 in der MIBA erscheinen werden. Und er hat persönlich dafür Sorge getragen, dass das bekannte Archiv Michael Meinhold weiterhin für Artikel genutzt werden kann.

Wenn also auch der Name Michael Meinhold in der MIBA auf Dauer erhalten bleibt, der Mensch – der nicht nur dem Verfasser dieser Zeilen über viele Jahre hinweg ein väterlicher Freund war – wird uns allen unendlich fehlen. Seine Fachkenntnis, sein Sprachwitz und nicht zuletzt seine heitere Art, mit der er Jung und Alt für die Modellbahn zu begeistern wusste, sind für immer unersetzbar verloren. Michael, alter Fahrplan-kenner: Deine letzte Reise begann viel zu früh! *MK*

## Wer möchte gerne

sein Hobby zum Beruf machen

und den interessanten und gutbezahlten Job eines

**MIBA-Redakteurs** ergreifen?

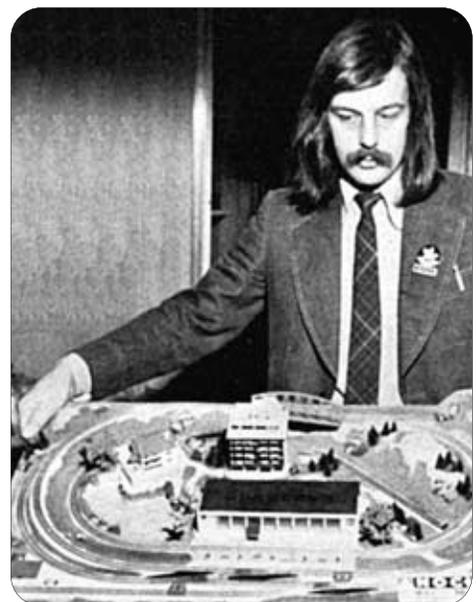
Voraussetzungen:

Gute Kenntnisse des gesamten Metiers  
Einwandfreies Deutsch — Eigeninitiative  
Sehr gutes Erinnerungsvermögen (sehr wichtig)  
Langjähriger MIBA-Leser und -Kenner!

Wünschenswerte Fähigkeiten: Zeichnen, Fotografieren, Basteln

Bewerbungen mit Lichtbild an:

MIBA-Verlag, 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39



**MIBA 1/2009, Kompaktanlage in N****Freude am Hobby**

Die Ausgabe 01/09 ist meine erste MIBA, welche ich mir gekauft habe. Super Zeitung! Warum bin ich nicht eher darauf gestoßen, wo ich doch schon mein ganzes Leben lang Modellbahn betreibe?

Besonders begeistert war ich von der N-Anlage von Manfred Walter. Beim Betrachten der Bilder spürt man regelrecht, mit welcher Freude Herr Walter die Anlage baute.

Interessant und absolut richtig fand ich die Aussage, dass sich Herr Walter manchmal etwas mehr Toleranz im Modelleisenbahner-Lager wünscht. Die Freude am Hobby sollte immer im Vordergrund stehen. Schlechtes Gewissen und schlaflose Nächte wegen nicht vorbildgerechten Einschotterns halte ich für übertrieben, sogar schädlich für das Überleben des Modellbahn-Hobbys.

Der gnadenlose Vorbildwahn treibt Hersteller in die Krise und junge Leute in die Resignation. Und Nachwuchs braucht unser Hobby dringend!

*Jörg Sehrer, Zwickau*

**MIBA 1/2009, Leserbrief „Finger weg“****Produkthaftung**

Der Autor des o.g. Leserbriefes hätte sich vielleicht einmal mit dem Produkthaftungsgesetz auseinandersetzen sollen: Durch den Decodertausch hat er den Serienzustand (Lieferzustand) des Triebfahrzeugs verändert. Das kann er natürlich tun, er verliert aber alle Gewährleistungsansprüche, er wird damit selbst zum Hersteller der Lok (!),

d.h., er kann Gewährleistungsansprüche nur gegen sich selbst geltend machen. Eine Reparatur hätte er also selbst bezahlen müssen. Die Reaktion der Firma Mehano ist nicht zu beanstanden.

Zudem stellt die Schnittstelle lediglich eine Montagehilfe dar, die ein Hersteller einbauen kann, aber nicht zwingend einbauen muss. Man sollte es sich daher gründlich überlegen, ob man ohne Not Änderungen an einer Modelllok vornimmt.

*Wolfgang Schröder, Hamburg*

**MIBA ab 9/2008, Team 240****Verwertbare Anleitung**

Mit wachsender Begeisterung habe ich die Artikel zur Bauphase (Heft 10/2008) gelesen und war heilfroh, endlich einmal eine fundierte, praktisch verwertbare Anleitung für einen machbaren, stabilen Unterbau zu finden! Sicherlich ist nicht jeder – so auch ich – firm in allen vorkommenden Bauarbeiten, deshalb: Macht bitte weiter so ausführlich!

*Dieter Engelmann (E-Mail)*

**Präzise gegeneinander**

In der Bildunterschrift zur Diodenmatrix in der Prinzipdarstellung (Heft 12/2008) wird beklagt, es gäbe „keine beidseitig beschichteten Streifenplatinen, auf denen auf einer Seite waagrechte und auf der anderen Seite senkrechte Leiterbahnen sind“.

Das mag so sein. Ich habe mir bei meinen Schattenbahnhöfen damit geholfen, dass ich jeweils zwei Streifenplatinen mit den unbeschichteten Seiten, gedreht um 90° zueinander, präzi-

se gegeneinandergeklebt habe. Mit „präzise“ ist gemeint, dass die Löcher beider Platinen genau übereinander und damit durchgängig angeordnet liegen. Und schon kann man die Dioden von Leiterbahn zu Leiterbahn löten. Der „Schalt Draht über die gesamte Höhe der Matrix geführt“ ist damit entbehrlich.

*Peter Gruschwitz, Neuss am Rhein*

**Epoche-gerechter Einsatz****Silberling für Wendezug**

Als Erbauer einer Epoche-IVa-Anlage (sie spielt 1971) freue ich mich jedesmal, wenn ein Modellbahnhersteller ein Fahrzeug in der entsprechenden Farbgebung und Beschriftung ins Programm nimmt. Diesmal sind es Rocos Silberlinge. Besonders erfreulich finde ich, dass der Steuerwagen ein BDnf 738 ist – so ist der Einsatz im Dampfbetrieb möglich. 1971 war im „DB mit Pfiff“ zu lesen, dass damals noch die Baureihe 023 am Wendezugdienst beteiligt war.

Roco ist also prädestiniert, eine vollständige Zuggarnitur zu ermöglichen: Es steht zu hoffen, dass die 23 wieder aufgelegt wird. Allerdings müsste sie mit einer vorderen Kupplung ausgerüstet sein, denn Dampflokomotiven standen immer mit der Rauchkammer zu ihrem Wendezug.

Vielleicht könnte in der MIBA einmal ein Artikel über Wendezüge erscheinen. Dabei sollten freilich nicht nur Silberlinge berücksichtigt werden.

*Frank R. Schubert, Braunschweig*

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

