

12
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 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



12 | 2009

MIBA

BRAWA-74, 0-3 IN HO

HO-NEUHEIT

FERTIG

STOCKHEIM

FERTIG

ANLAGE 3.

BAUABSCHNITT

IM MODELLBAHNHOF

STOCKHEIM

FERTIG

UND WEITERE

ANLAGEN

UND WEITERE

ANLAGEN

UND WEITERE

ANLAGEN

UND WEITERE

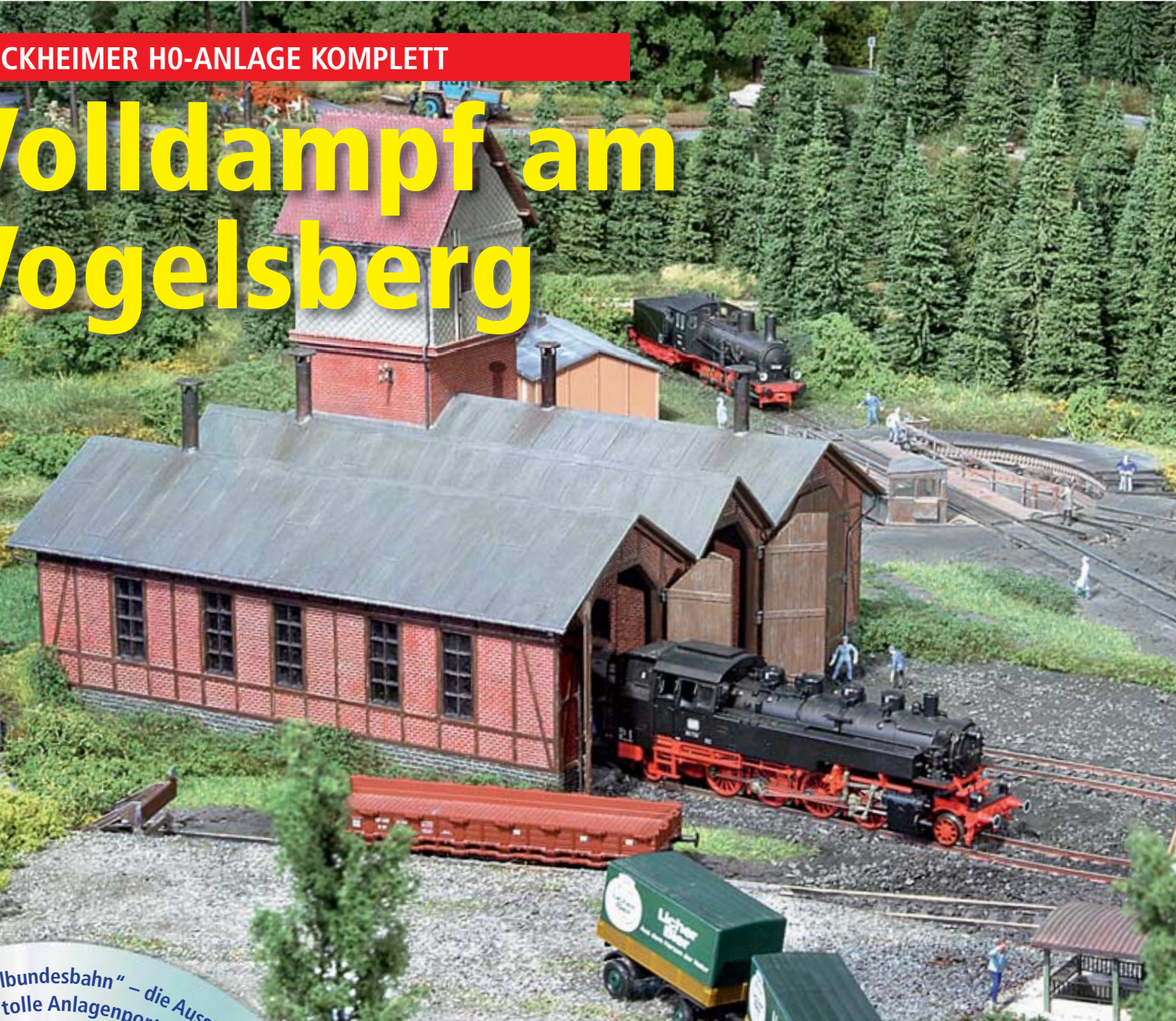
ANLAGEN

UND WEITERE

ANLAGEN

STOCKHEIMER HO-ANLAGE KOMPLETT

Volldampf am Vogelsberg



- „Modellbundesbahn“ – die Ausstellungsanlage in Bad Driburg
- Plus drei tolle Anlagenporträts:
- Sechziger Jahre in 1:87 – Weiträumigkeit auf 22 m²
- REPA-Bahn III – Spur 0 erleben mit Rolf Ertmer
- Wackental – Hochbetrieb im Bergischen Land
- Gesamtlaufzeit mit allen Trailern: 97 Minuten

MIT MAUERPLATTEN UND FARBE
Brücke im Eigenbau

HO-NEUHEIT VON BRAWA
Die Nassdampf-74

Infotainment
Datenträger
enthält nur Lehr-
oder Infoprogramme

DVD
ROM



Das Jahr neigt sich dem Ende zu. Das allein wäre noch keine besondere Meldung. Aber ausgerechnet jetzt zum Jahresende häufen sich die ungunstigen Meldungen und lassen vorweihnachtliche Stimmung gar nicht erst aufkommen.

Nach großen Unternehmen wie Grundig und AEG machte nun auch Quelle bundesweit Schlagzeilen mit einer Megapleite, die Tausende von Arbeitnehmern den Job kostet. Alle drei waren angesiedelt in der „Metropolregion“ Nürnberg, wozu auch Fürth und Erlangen zählen. „Meine Quelle“ ist schon lange nicht mehr das geflügelte Wort der Kunden.

Während München dank der

einseitigen Bevorzugung durch die bayerische Landesregierung boomt bis zum Überkochen – die Immobilien- bzw. Mietpreise und die täglichen Staumeldungen aus dem Speckgürtel sind da ein recht guter Indikator –, fällt die ohnehin schon schwierige Region Mittelfranken in ihrer Wirtschaftskraft noch weiter zurück

Da passt es ins Bild, dass nun auch Fleischmann eine weitere Runde von Restrukturierungsmaßnahmen einleitet. Unter „Re“-Strukturierung darf man freilich nicht verstehen, dass die im vergangenen Jahr entlassenen Mitarbeiter nun wieder in Lohn und Brot stünden. Der in solchen Fällen ebenso übliche wie irreführende Begriff meint in Wahrheit völlig neue Strukturen, die insbesondere auf eine nochmalige

Verringerung der Arbeitsplätze hinauslaufen: 96 weitere Mitarbeiter müssen das Werk in Heilsbronn verlassen, nachdem schon 2008 über hundert Beschäftigte gehen mussten.

Laut einer Pressemitteilung vom 22. Oktober 2009 ist für das laufende Jahr „ein operativer Verlust von mehreren Millionen Euro“ zu erwarten. Als Gegenmaßnahme wird die Montage nach Arad in Rumänien verlegt, der Werkzeugbau zwischen Heilsbronn und dem Roco-Standort Gloggnitz aufgeteilt. Mit den verbliebenen 130 Beschäftigten wird ein Umsatz

Wer ist denn noch besinnlich?

von rund 20 Millionen Euro im Jahr angepeilt – deutlich weniger als die bisherige Umsatzkapazität von 25 Millionen Euro.

Lamentieren hilft aber nichts; alle müssen ihre Strukturen an die Gegebenheiten anpassen. Jedenfalls fast alle: Die neue Koalition in Berlin hatte kein Problem damit, zur Finanzierung von Wahlversprechen den ohnehin schon riesigen Schuldenberg noch höher aufzutürmen. Der kreuzchenkritzelnde Souverän hat es offenbar so gewollt. Ob das die Nachkommen dieser Wähler, die den Schuldenberg abzutragen haben, ebenfalls so gewollt haben, darf jedoch bezweifelt werden. Vielleicht hätten sie sich ja viel lieber dereinst eine Modellbahn geleistet – meint *Ihr Martin Knaden*



Der Lokschuppen von Gedern ist ein authentisches Gebäude auf der Ausstellungsanlage im Modellbahnhof Stockheim. Begleiten Sie uns auf dem Rundgang zum dritten und letzten Bauabschnitt. Foto: MK

Zur Bildleiste unten:

Modellbahn in bewegten und bewegenden Bildern! Auf unserer Gratis-DVD erleben Sie die große Welt der kleinen Bahnen. Thomas Mauer baute eine kleine Brücke zur Auflockerung eines Bahndammes. Diese Kreativität führt zu ganz individuellen Bauten. Brawa hat die preußische T 11 fertiggestellt. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben das gelungene Modell unter die Lupe genommen.

Fotos: Thomas Mauer/MK

32 Im zweiten Teil seines Beitrags über den Bf Bad Wörishofen in H0-Größe schildert Dieter Rothenfuß den Kurswagenverkehr von und zur Kurstadt.
Foto: Dieter Rothenfuß



40 Eine kleine Steinbrücke baute Thomas Mauer als Blickfang für einen ansonsten eher tristen Bahndamm. Dass dazu gar nicht viel Aufwand nötig ist, zeigt der Autor mit seinem praxisgerechten Beitrag. *Foto: Thomas Mauer*





MODELLBAHN-ANLAGE

Modellbf Stockheim – 3. Bauabschnitt:
 Konservierte Vogelsbergbahn 8
 Epoche-I-Anlage mit süddeutschem
 Thema (1):
 In der guten, alten Zeit ... 22
 Bf Bad Wörishofen als H0-Modell (2):
 Kurswagenverkehr
 zum Kneippkurort 32
 Eine Segmentanlage in Oe (2):
 Von Pusemuckel nach Jotwédé 62

VORBILD

Mit Nassdampf in den Nahverkehr
 (BR 74.0) 14

MIBA-TEST

Auf leisen Sohlen (74.0, H0, Brawa)18
 Jumbo in TT (44, Roco) 70
 Kleiner Einheitsrenner in TT
 (24, Gützold) 72

MODELLBAHN-PRAXIS

Felsen aus Folie 28
 Die kleine Brücke bei St. Jakob 40
 Mit Licht am Rad 44
 Team 240 (Teil 10):
 Mit Wechselstrom
 nach Weyersbühl 48
 Die Gummibahn: O-Bus ÜH III s 54
 Fassade und Gehweg 60
 Flachwagen mit Holzbohlen 68

NEUHEIT

Versuch macht kluch 46
 Ein Wiesel mit Diesel
 (V 60, G, Piko) 74

RUBRIKEN

Zur Sache 3
 Leserbriefe 7
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 76
 Neuheiten 80
 Kleinanzeigen 93
 Impressum · Vorschau 106



54 Als funktionsfähiges Modell gibts jetzt den bekannten O-Bus von einem niederländischen Kleinserienhersteller. *Foto: bk*

70 Roco bietet die 44 als TT-Modell an! Lesen Sie den aktuellen MIBA-Test. *Foto: gp*





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. 01805/566201-61
Fax 01805/566201-94

(14 Cent pro Minute aus dem Festnetz, Mobilfunk ggf. abw.)

E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstfeldbruck
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 10/2009, Einheit der Abteile

Tolle Kurzfassung

Tolle Kurzfassung über die Vorbildwagen. Bei dem Bild auf Seite 17 oben erkennt man aber eine andere Wagennummer als die genannte; und dann stimmt wieder alles: Es ist ein Wagen gemäß Blatt Bh 300. Bei dem Wagen auf dem Bild unten handelt es sich nach der Wagennummer um einen ex-Saar-Wagen der Bauart Cd-21b, sodass Nummer und Ausführung passend sind.

Dipl.-Ing. Bernhard Brieger, Mannheim

Gewinnspiel

Hobby aktiv angehen

Ich möchte mich auf diesem Wege für den Gewinn der Lokomotive bedanken, die bereits fleißig ihre Runden zieht. Ich denke, dass dieses Modell ein wunderschöner Anlass ist, das Hobby Modellbahn nach langen Jahren des „Schläfer-Daseins“ wieder aktiv anzugehen und Anregungen und Vorschläge aus der MIBA selber umzusetzen. Nochmals vielen Dank.

Wolfgang Schorre (E-Mail)

Leserecho

Tipps unbezahlbar

Etwa seit 35 Jahren bin ich engagierter Modellbahner und Sammler und habe in dieser Zeit schon einige Eisenbahn-/Modellbahnzeitschriften in den Händen gehalten, aber die MIBA ist halt das Nonplusultra. Die Tipps und Anregungen sind unbezahlbar, in jedem Heft neue Anregungen zur Gestaltung, wirklich eine Fundgrube. Auf einer Skala zwischen 1 und 10 würde ich die 11 ankreuzen! Bravo, bitte weiter so.

Hartmut Schüle (E-Mail)

Übersinnliche Fähigkeiten?

Anscheinend habt Ihr vom MIBA-Team übersinnliche Fähigkeiten; wie sonst ist es zu erklären, dass Ihr in den letzten Monaten verstärkt Artikel bringt, die ich dringend brauche? Die Ausgabe MIBA-Spezial 81 „Bahn auf dem Land“ hat mich sehr fasziniert und kam

genau richtig, plane ich doch gerade einen Landbahnhof mit Gleisanschluss in der Epoche V/VI.

Daher habe ich mit großem Interesse den Artikel über die MAK 1024 im Septemberheft gelesen. Und im Oktoberheft? Die Beiträge „Sympathische Patina!“ und „Schriftwechsel“ kann ich für meine Privatbahn wieder gut gebrauchen. Der Bericht über das neue Stauwehr von Busch kam genau richtig, plane ich doch auch eine Wassermühle auf meiner Anlage. Könnt Ihr etwa in meinen Kopf reingucken?

Markus Premm, Wiesbaden

Ersatzteilversorgung

Geradegerückt

Als meine Roco-01 vom Januar 09 zig Monate beim Fachhändler in Reutlingen zur Reparatur war, wurde ich immer wieder vertröstet: „... ist noch bei Roco und kommt nicht zurück.“ Die neue Lok war mehrfach in Kurven und auf Steigungen entgleist. Daraufhin schrieb ich meinen Leserbrief wegen des angeblichen Mangels am Reparaturservice von Roco. Auf Vermittlung der MIBA-Redaktion bekam ich schließlich persönlichen Kontakt mit der Firma Roco. Dabei stellte sich heraus, dass meine Lok nie bei Roco zur Reparatur angekommen war. Nach Erscheinen des Leserbriefes berichteten mir auch viele MIBA-Leser von ähnlichen Schwierigkeiten mit Fachhändlern. Mehrfach hatten sich Ausreden wie „man bekomme die Ersatzteile von Roco nicht her“ als unwahr herausgestellt. Schließlich erhielt ich meine Lok unrepariert zurück.

Einen weiteren Versuch wollte ich aber noch wagen und brachte die Lok zu einem anderen Fachhändler, der Fa. Schweickhardt in Tübingen. Der Monteur stellte fest, dass die Lok gar nicht defekt war, sondern nur das Ballastteil für die Nachlaufachse eingeklipst werden musste. Seitdem dreht die 01 auf meiner Anlage wieder ihre Runden. Ersatzteile mussten also gar nicht bestellt werden, wie in Reutlingen behauptet worden war. Die Firma Roco hat sich mir gegenüber sehr kulant und hilfsbereit gezeigt, obwohl ich die Firma im Leserbrief ja nicht gerade lobend erwähnt hatte. Deshalb hier mein neuerlicher Leserbrief zum „Geraderücken“ der Angelegenheit.

Erwin Vollmer (E-Mail)



Modellbahnhof Stockheim – 3. Bauabschnitt eröffnet

Konservierte Vogelsbergbahn

Im ehemaligen Bahnhof von Stockheim in Oberhessen (siehe MIBA 2/2008) steht eine sehenswerte Ausstellungsanlage mit dem Thema „Vogelsbergbahn“. Sie ist seit unserer letzten Veröffentlichung weiter gewachsen. Heute setzen wir unsere Streckenbereisung im H0-Maßstab fort und besuchen, von Merkenfritz aus, den Bahnhof Gedern! Beim Vorbild dagegen ist nichts als ein Radweg von der alten Bahnlinie übriggeblieben.

Wir steigen in Merkenfritz in den schon leicht betagten Dampfzug – lange Jahre die übliche Garnitur mit Baureihe 86. Wir fahren heute bis Gedern, in der Realität wären es ca. 5 km gewesen, im Modell sind es natürlich nur ein paar Meter. Die kurze Reise ist gemächlich, denn wir fahren Richtung Vogelsberg, somit mit mittlerer, konstanter Steigung. Es geht entlang der B 275, wo sich der zunehmende Straßenverkehr bemerkbar macht. Busse und Lastwagen deuten schon langsam an, dass die Bahn hier bald ausgedient haben wird – schade.

Kurz vor dem Bahnhof Gedern sehen wir bereits eines von zahlreichen Sägewerken, die es dort gab. Das Holz aus den Wäldern des Vogelsberges – und



In Merkenfritz beginnt unsere fiktive Reise nach Gedern: Im Bild links ist gerade der Personenzug angekommen, oben die Tankstelle des oberhessischen Ortes. Unten passiert unser Zug den Dino-Park, ganz unten ist ein Teil des Holzlagers zu sehen.



dieser ist stark bewaldet – wurde meist hier schon zu Balken und Brettern weiterverarbeitet, um dann per Bahn zu den Abnehmern zu gelangen.

Als im Jahr 1888 die knapp 20 km lange Strecke von Stockheim nach Gedern eingeweiht wurde, war Gedern die Endstation. Dies kann man sehr gut dem Streckenplan entnehmen, da die Gleise leicht nach links zur Stadt hin ausgerichtet waren. Ein kleines Bw (Lokstation) war unerlässlich. Beherrschendes Bauwerk war ein dreiteiliger Lokschuppen mit eingebautem Wasserturm und der Kuriosität, dass nur zwei Gleise angeschlossen waren. Übrigens ist der Lokschuppen als solcher erhalten geblieben, jedoch umgebaut zu einem Baumarkt, aber man kann sowohl



Im Bild oben ein Blick auf die Einfahrt des Bahnhofs Gedern, rechts das kleine Betriebswerk (Lokstation) am Rande des Bahnhofs. Die Drehscheibe war vor allem zum Wenden des Schneepfluges notwendig. Die beiden Bahnhofsteile stehen in einem flachen Winkel zueinander, was darauf zurückzuführen ist, dass Gedern ursprünglich Kopfbahnhof war und die Strecke später mit einem leichten Knick weitergeführt wurde.

von außen als auch innen noch einiges sehen oder erahnen. Eine Drehscheibe war vorhanden, man musste ja in den Wintermonaten – früher gab es zeitweise viel Schnee in der Region – den Schneepflug wenden können. Auch ein Draisinenschuppen gesellte sich im Laufe der Zeit hinzu, ebenfalls gab es einige Rottengebäude.

Das EG mit angrenzendem Güterschuppen ist heute im Original eine schicke Gaststätte, genannt „Stöhrbäcker“. Den Bahnreisenden stand zudem ein Wartehäuschen in der Mitte des Areals zur Verfügung, erreichbar durch einen Tunnel. Große Bäume gaben im Sommer den Fahrgästen Schatten, wenn sie auf den Zug warteten.

Als dann im Jahr 1906 die Strecke Richtung Lauterbach fertiggestellt war, wurde aus dem Endbahnhof ein Durchgangsbahnhof und es kamen zusätzliche Gleise sowohl für Personen- als auch für den Güterverkehr hinzu. Diese Gleise lagen rechts vom Bahnhof und waren der Beginn des steilen Anstiegs Richtung Ober-Seemen. Die Strecke war in der Kombination von Steigung und Radius so extrem, dass in den 70er-Jahren selbst die SBB hier Bremsversuche durchführte. Gezogen von Dieselloks der Baureihe 216 folgten Schweizer Elloks – ein tolles Bild.

Wir steigen für den Rest der Strecke um in den VT 98 – typischer Nachfolger der Dampfzüge – und merken ebenfalls



die Steigung. Der Zug schlängelt sich auf etwa 5 km Länge von 300 auf 400 Meter über NN. Vorbei an Mühlen im Erles, an Feldern und durch Lichtungen. Dann erreichen wir das Plateau, auf dem sich der Bahnhofsbereich von Ober-Seemen befindet. Auch finden sich holzverarbeitende Betriebe und entsprechende Lademöglichkeiten für den Abtransport der Holzzeugnisse mit der Bahn.

Während der Fahrt überqueren wir auf einem Viadukt die Straße Richtung Ober-Seemen. Busse und Lastwagen sind auf der Strecke und fahren Richtung Merkenfritz. Wie in vielen Bereichen der Anlage ist auch hier einiges im Detail zu entdecken. Reger Straßen-