

02
08

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Februar 2008

B 8784 60. 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

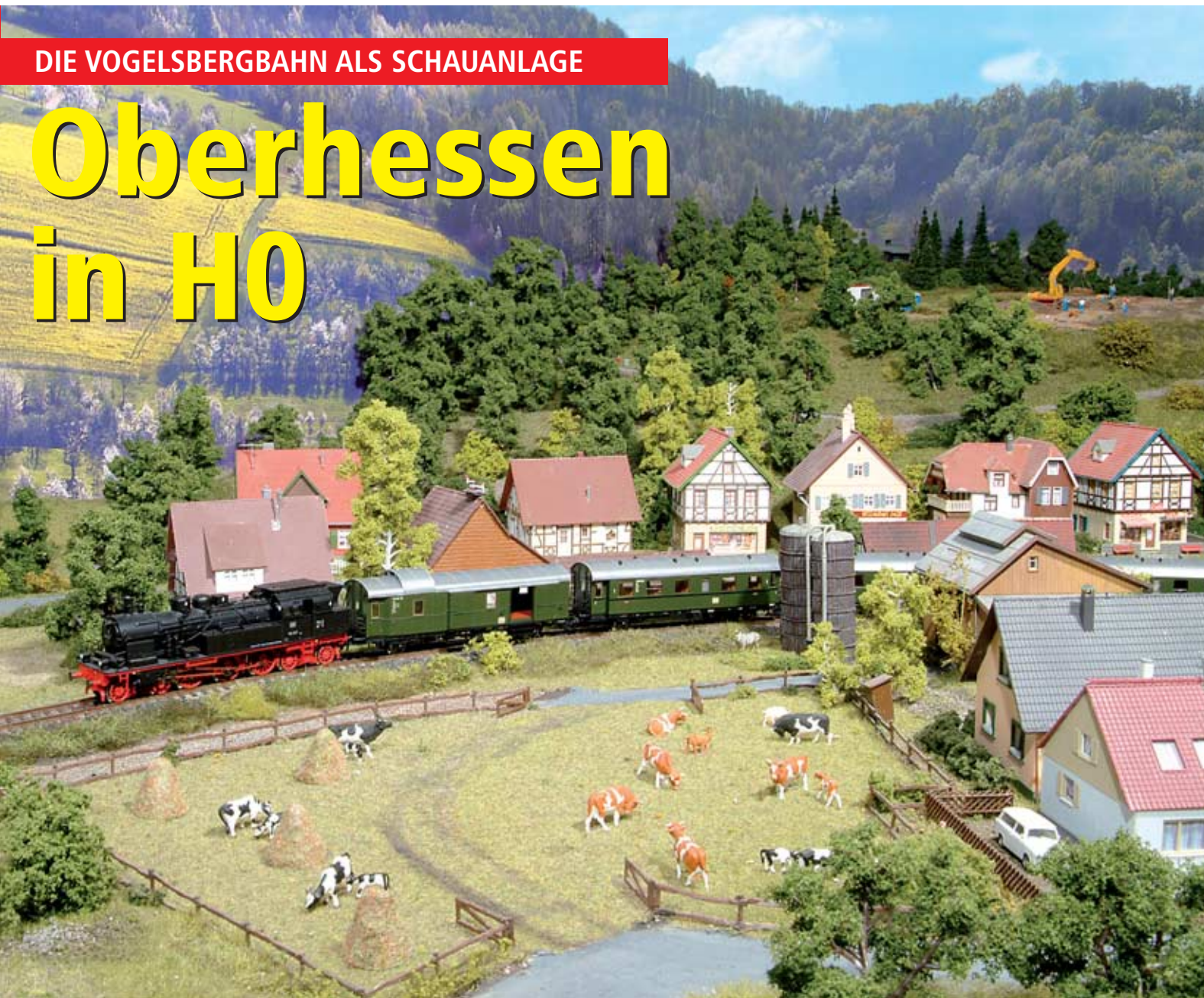
Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



DIE VOGELSBERGBAHN ALS SCHAUANLAGE

Oberhessen in H0



GROSSES VGB-GEWINNSPIEL
Mitmachen + Verreisen

TRICK FÜR DIE LANDSCHAFT
Grasbüschel

BR 70 IN N IM MIBA-TEST
Fleischmanns Filigranste



Der Zoch kütt!“ ertönt es im Februar allüberall – jedenfalls entlang der Rheinschiene. Das närrische Treiben hat Straßen und Häuser – vorzugsweise Rathäuser – fest im Griff. Sympathisch an diesem Brauch ist neben dem eigentlichen Frohsinn (sofern er nicht nur kalendarische Ursachen hat) auch dessen Entstehungsgeschichte: Uniformähnliche Bekleidungen, das Grüßen von der falschen Mützensseite, die übertrieben großen Orden aus Blech – alles eine Verballhornung des seinerzeit übermächtigen preußischen Militarismus.

Ein jeder kann also seinen – zumeist – latenten Hang zur Anarchie öffentlich ausleben. Auch der Zeitpunkt ist geschickt gewählt: Am Vorabend der Fastenzeit (im Allemannischen heißt Karneval daher Fasnacht) wird noch einmal so richtig auf die Pauke gehauen – im wörtlichen wie im übertragenen Sinne. Ob aber die anschließende, die nach noch älterer Tradition entbehrensreiche Zeit zwischen Aschermittwoch und Ostern ebenso fest im Brauchtum verwurzelt ist, darf bezweifelt werden ...

Auf die Pauke haut im Februar auch so mancher Hersteller mit seinen Neuheitenankündigungen zur Spielwarenmesse. Während kleinere Firmen immer mühsamer nach bislang

nicht realisierten Modellvorbildern suchen, klotzen andere wie eh und je mit dicken Prospekten. Nur wenige Tage nach Erscheinen dieser Ausgabe setzt sich ein langer Zug von kleinen Zügen Richtung Nürnberg in Bewegung, um die Halle 4a der Spielwarenmesse zu füllen. Wir dürfen gespannt sein.

Apropos Umzug der Züge. Auch der Verfasser dieses Textes steckt mitten in einem Domizilwechsel und spürt –

Züge und Umzüge

sozusagen mit jeder zusätzlichen Zeile – eine wachsende Nervosität aufkommen. Noch ist nur wenig verpackt, der Termin jedoch schon bedrohlich nahe. Ein paar Teller, Tassen, Töpfe sind schnell spediert, aber in so einem Modellbahnerhaushalt gilt es durchaus noch ein paar weitere Kisten zu packen. Angeblich gibt es beim Menschen nur zwei grundsätzliche Typen: Jäger und Sammler. Insbesondere an Umzugstagen nagt in einem dann ein leiser Zweifel, ob man sich nicht einst vielleicht doch für den falschen Typus entschieden hat – ächzt

Ihr Martin Knaden



Erst kürzlich wurde in Stockheim eine neue Ausstellungsanlage eröffnet, die die Vogelsbergbahn zum Thema hat. Wir porträtieren den bisher fertiggestellten Abschnitt. **Foto: MK**

Zur Bildleiste unten:

Das Bild der Lhasa-Bahn weist auf unser großes Gewinnspiel hin, bei dem Sie eine Reise zum höchsten Bahnhof der Welt gewinnen können. Näheres ab Seite 37. Horst Meier hat eine Methode gefunden, mit der die Fasern von elektrostatisch hergestellten Grasflocken senkrecht nach oben stehen. Die neue BR 70 ist äußerst filigran geworden, wie Gerhard Peter in seinem MIBA-Test feststellte.

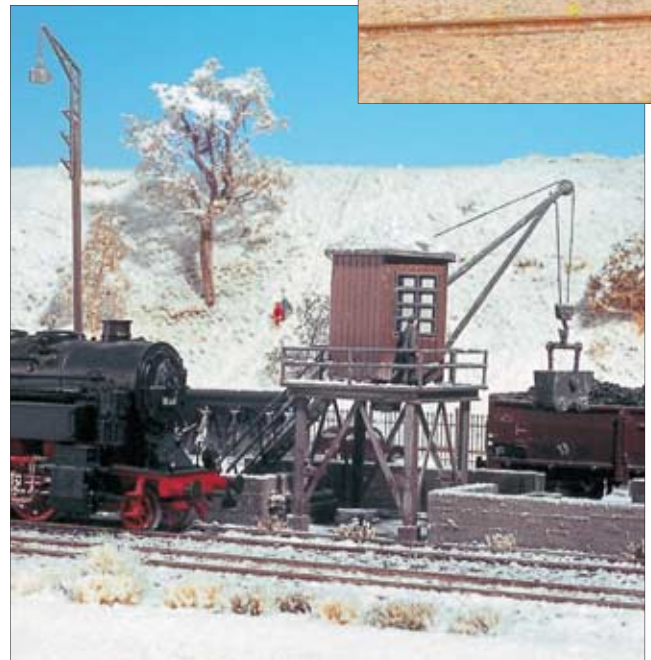
Fotos: Andreas Stirl, Horst Meier, gp

20 In unserer Endbahnhof-Serie ist diesmal der Bahnhof Altenkirchen auf der Insel Rügen dran. Das schmalspurige Vorbild hält für Modellbahner aller Nenngrößen und Spurweiten reizvolle Anregungen bereit.

Foto: gp

70 In Laufach zog die DB ihre letzten 95er für den Schiebedienst zusammen. Bruno Kaiser baute die dortigen Behandlungsanlagen.

Foto: bk





74 Im vierten Teil seines Anlagenberichts erläutert Matthias Fröhlich, wie er die Landschaftsgestaltung vornahm. Er griff dabei durchaus auf herkömmliche Methoden zurück.
Foto: Matthias Fröhlich

64 Nach niederländischem Vorbild ist diese H0-Anlage gestaltet. Dargestellt ist der Bahnhof Rolde im Zustand von 1935.
Foto: Christiane van den Borg

MODELLBAHN-ANLAGE

Glauburg-Stockheim im H0-Maßstab: Schauanlage im Wartesaal 1. Klasse	8
Lorenbahn wird Museumstrecke (3): Schuppen aus Holz	60
H0-Anlage mit vielen Details: Auf dem ganz flachen Land	64

MIBA-TEST

Schweizer RAm (Rail Top, H0)	16
Flotte Siebz'ger (Fleischmann, N)	28

VORBILD + MODELL

Ende im Windland	20
------------------	----

MODELLBAHN-PRAKIS

Gras büschelweise	30
-------------------	----

GEWINNSPIEL

Karte einsenden und Reise gewinnen!	37
-------------------------------------	----

VORBILD

Turmwagen-Pioniere	42
Dicht am Draht	46

NEUHEIT

„Bühne frei“ ... (Märklin/Trix-701, H0)	49
Der Kuju-Rail-Simulator	58

ANLAGEN-PLANUNG

Krummenerl	52
------------	----

MODELLBAU

Am Kohlenkran in Laufach	70
--------------------------	----

ANLAGENBAU

Styrodur, Moltofill und Silflor	74
---------------------------------	----

DIGITAL-TECHNIK

Verstärkte Verstärker	80
Röhrender Platzhirsch (2)	84

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	87
Bücher/Video	89
Neuheiten	90
Kleinanzeigen	106
Impressum · Vorschau	116



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 12/2007, Ausflug mit dem Adler

Volldruck-Dampfmaschine

Die Bildunterschrift zum Beitrag „Ausflug mit dem Adler“ lautet: „... der Adler war eine sogenannte Volldruckmaschine, die Dampfdehnung wurde erst später ...“

Volldruckmaschine heißt bei Dampfmaschinen, dass die Zylinder während des gesamten Kolbenhubes mit dem Dampfraum (Kessel bzw. Dampfdom) in Verbindung stehen. Der Dampf wird dadurch, ohne expandieren zu können, wieder aus den Zylindern ausgeschoben. Damit wird der Wärmeinhalt des Dampfes allerdings nicht ausgenutzt (so ziemlich die unwirtschaftlichste Methode, die vorstellbar ist). Volldruckmaschinen gleichen übrigens Maschinen, die mit Druckluft betrieben werden, da Luft praktisch nicht expandiert.

Bei den Expansionsdampfmaschinen (alle späteren Dampflokomotiven) wird die Dampfeinströmung nach etwa 1/3 Kolbenhub abgesperrt. Der Dampf schiebt den Kolben dann unter Druckabnahme bis in den Totpunkt weiter. Damit wird der Wärmeinhalt des Dampfes – soweit es die Gesetze der Wärmelehre zulassen – ausgenutzt.

Dipl.-Ing. Ulrich Meyer, Bad Nauheim

MIBA-Report Signale

Aufstellhinweise

Ich habe mir vorgestern in der Dortmunder Bahnhofsbuchhandlung die drei MIBA-Reports „Signale“ von Stefan Carstens gegönnt. Nur ein Wort: Hammer! Und das ist alles nur als „Aufstellhinweis für Modellbahner gedacht ... Danke, danke, danke!
Frank Müller (E-Mail)

MIBA 11 und 12/2007, Wittringen

Fortsetzung erhofft

„Alles nur geklaut und abgekupfert“ – nur nicht so bescheiden und zu selbstkritisch, Herr Löcken! Auch stimmige Industrieszenen (und nicht nur die beliebten kleinstädtischen Postkartenmotive) haben ihren Reiz, wie man an der großflächigen H0-Anlage sieht. Mein Respekt vor der bisherigen modellbauerischen Leistung, auf seine foto-

grafisch gezeigte „Komposition“ darf der Erbauer allemal stolz sein!

Die große Feuerwache mit dem markanten dicken Turm ist als Bahnhofsgebäude durchaus originell. Außerdem baut und betreibt Herr Löcken (die im Querschnitt von vorn nach hinten treppenförmig ansteigende Anlage) ja parallel. Diese Vorgehensweise empfiehlt sich generell, wenn man über Jahre probiert und Vorbilder studiert und trotzdem die Ideen nicht ausgehen sollen.

In „Wittringen“ ist visuell zugegebenermaßen viel los, aber man kann unmöglich alles im Blick behalten, sobald man im Inneren des großen Raumes steht und das Panorama genießt. In der Streckenführung der Gleise hat Herr Löcken jedenfalls den Bogen raus und man darf schon heute gespannt sein, wie die optische Einbindung des voluminösen Dammtorbahnhofs dereinst einmal aussehen wird. In diesem Sinne hoffentlich: Fortsetzung folgt!

Stefan Nun, Giebelstadt

MIBA 11/2007, Weichen-Keybord 2

Schade um den Platz

Herr Weckwerth hat mir aus tiefster Seele geschrieben! Auf die MIBA 11/2007 habe ich sozusagen fiebernd gewartet und dann dieser Artikel – ich dachte, vielleicht bin ich etwas zu langsam oder zu alt oder auch zu doof! Aber der Dipl.-Ing. kam zum gleichen Ergebnis! Schade um den Platz, der hier vergeudet wurde! Vielleicht hat Herr Weckwerth noch ein paar schöne Schaltungen auf Lager, mein Lötkolben ist immer gespitzt.

Kurt Muckenfuss, Neuffen

MIBA 12/2007, Roland

Anachronismus

Die drei blauen Erstklasswagen sind samt und sonders mit „Am“ beschriftet. An diese Kennzeichnung dachte 1968 kein Eisenbahner im Traum, zu jener Zeit wurden die Wagen allesamt korrekt als „Aüm“ bezeichnet, mit dem noch unverzichtbaren „ü“ in der Mitte. In dieser von Roco präsentierten Darstellung stellen sie folglich leider einen unpassenden Anachronismus dar, aber keinen „Roland“ des Jahres 1968!

Peter Wolf (E-Mail)

Glauburg-Stockheim im H0-Maßstab

Schauanlage im Wartesaal 1. Klasse

Mitten in Oberhessen, zwischen Frankfurt, Gießen und Gelnhausen, entsteht seit Ende 2006 eine große Schauanlage. Im ehemaligen Empfangsgebäude von Stockheim verwirklichen Matthias Koch und Harald Steinke ein sehenswertes Projekt.

Wie so viele Kinder hatte einst auch Matthias Koch eine Modelleisenbahn. Bereits mit sechs Jahren erhielt er seine erste Minitrix-Anlage mit einem Dampflokomotivmodell der Baureihe 52. Zwei Schienenkreise sollten zunächst ausreichend sein. Später gesellte sich noch eine kleinere Märklin-H0-Anlage dazu. Doch im Alter von etwa 14 Jahren veränderten sich die Prioritäten und die Anlagen wurden verschenkt.

Idee

Viele Jahre hatte der inzwischen zum Prokuristen eines französischen Konzerns aufgestiegene Mann kaum noch Bezug zu Modelleisenbahnen, bis ihn seine Frau im Herbst 1997 mit der freudigen Nachricht überraschte, dass sich Nachwuchs einstellt. Seine erste Reaktion darauf: Er kaufte seine erste LGB-Startpackung. Schnell folgten weitere Packungen mit Dampf- und Dieselloks und es kamen Schienen, Gebäude, Zubehör etc. hinzu.

Zu diesem Zeitpunkt wurde gekauft, was gefiel, bis dann eines Tages der Gedanke reifte, man könne doch im Rhein-Main-Gebiet in einer Zeit, in der der Tourismus in einer Aufbruchsstimmung war, seine inzwischen doch recht stattliche Sammlung in einem öffentlich zugänglichen Gebäude zeigen, sprich eine Modell-Schauanlage bauen und betreiben. Es folgten Gespräche mit Bürgermeistern der Region, wobei sich eine interessante Fläche nahe der Autobahn A 45 ergab. Über diese Idee sprach er mit einer seiner Mitarbeiterinnen, die dies sofort ihrem Mann sagte, ebenfalls Modelleisenbahner. – Diesen Tag wird sie wohl nie vergessen! – So kam Harald Steinke, Bezirksschornsteinfeger und Berufsschullehrer, auf Matthias Koch zu mit der spontanen Aussage: „Das reizt mich auch, ich bin

dabei! Aber nur, wenn wir das richtige Gebäude dazu kaufen; den Bahnhof Stockheim!“

Harald Steinke ist zudem Mitglied der Gemeindevertretung und so war ihm bekannt, dass die Bahn AG das nicht mehr als Empfangsgebäude genutzte Objekt gerne abstoßen wollte. Harald Steinke ist seit Kindesbeinen an Modelleisenbahner der Baugröße H0, von seinem Vater konnte er schon einiges an Fleischmann-Material übernehmen und inzwischen hatte er den Dachboden seines Hauses zu einem Eisenbahnparadies umgewandelt.

Planung

Es begannen erste Treffen, wo man sich austauschte und versuchte, ein schlüssiges Konzept zu finden. Kontakte zur Immobilienabteilung der Bahn AG wurden geknüpft, Gespräche mit den örtlichen Politikern, dem Bürgermeister, dem Landrat etc. folgten. Alle fanden die Idee gut, hatten jedoch Bedenken, was Umsetzung und Wirtschaftlichkeit anging.

Dennoch gingen die beiden Unternehmer ihren Weg: Nicht immer ganz einfache Verhandlungen mit der Bahn AG folgten, Gespräche mit Banken, aber auch mit Herstellern von Modelleisenbahnen, die dem Projekt anfangs wenig Vertrauen entgegenbrachten. Im März 2006 erfolgte schließlich die notarielle Beurkundung des Kaufvertrages. Das Projekt konnte nun richtig starten!

Gebäude

Der Bahnhof in Glauburg-Stockheim stammt aus dem Jahr 1870 und steht unter Denkmalschutz. Logistisch liegt Glauburg sehr gut erreichbar in der Mitte Hessens, ca. 30 km östlich von Frankfurt und nur 5 km von der A 45



Oben: Im Rahmen der alljährlichen Zuckerrübenkampagne kommt dieser Rübenzug nach Stockheim. Die O-Wagen wurden eigens für diesen Zweck bereitgehalten.





Im Bild rechts die imposante Enzheimer Mühle, maßstabsgerecht nachgebaut. Unten legt sich ein Schienenbus in die Kurve bei Altenstadt-Enzheim.





entfernt. Die Bahnstrecke Gießen – Gelnhausen durchquert den Bahnhof, die Strecke nach Frankfurt beginnt hier. Ein inzwischen überregional bekannter Radweg – der Vulkanradweg – führt hier vorbei. In der Großgemeinde entsteht im Jahr 2008 das Keltenmuseum, nachdem auf dem Glauberg vor einigen Jahren ein sensationeller Fund aus keltischer Zeit die Region bekannt machte.

Da das Bahnhofsgebäude nur noch in einem kleinen Bereich von Bahn-Mitarbeitern genutzt wurde, vor einigen Jahren sogar in einem Teilbereich ein Brand deutliche Schäden hinterließ und Instandhaltungen in den letzten 15 Jahren kaum noch getätigt wurden, bestand zunächst die Aufgabe darin, eine Nutzungsänderung zu beantragen und einen Bauantrag zu stellen.

Gespräche zwischen Architekt, Bauamt, Brandschutz und natürlich Denk-

malschutz begannen. Ein tragfähiger Kompromiss wurde gefunden und innerhalb von drei Monaten lag die Baugenehmigung vor. Mit großem finanziellem Aufwand, aber auch mit persönlichem Engagement wurde zunächst die ehemalige Bahnhofsgaststätte komplett entkernt und saniert. Heute zeigt sich hier ein schmuckes Bistro, das seine Gäste mit einem tollen Wandgemälde – einem in den Bahnhof Stockheim einfahrenden Dampfzug – begrüßt.

Die Fassaden wurden komplett restauriert, denkmalrechtgerechte Fenster wurden eingebaut, Eingangs-türen liebevoll restauriert.

Umbau

Nachdem im August 2006 das Bistro eröffnet wurde, begannen Sanierung und Umbau der restlichen Flächen im Erdgeschoss, die bald Heimat der Mo-

dellbahn-Schauanlage werden sollte. Loser Putz wurde von den Wänden geschlagen und neuer aufgetragen. Brandschutzdecken eingezogen, Wände abgerissen, ein neues Treppenhaus gebaut und, und, und ...

Immer wieder zeigten sich die Bauherren überrascht, als Vermächnisse von vor über 136 Jahren auftauchten: Eisenbahnschienen aus dem Jahr 1870 dienten als Stützen in Innenwänden. Andere gegossene und verzierte Eisenstützen waren während früherer Umbaumaßnahmen eingemauert worden und wurden nun wieder freigelegt.

Heizung, Elektro, alle Gewerke mussten neu ausgeführt werden. Das alles war nur möglich durch ein enormes Engagement von Familienmitgliedern, vorrangig den Schwiegervätern, von Freunden, aber auch von Einwohnern aus dem Ort, die das Projekt unterstützen wollten. Natürlich wurden Hand-